

## 調査と情報—ISSUE BRIEF—

No. 1268 (2024. 3. 7)

# ライドシェアをめぐる論点

—諸外国の制度比較を中心に—

はじめに

- I 諸外国のライドシェア制度
- II 運転手の要件
- III プラットフォーム事業者に対する規制
- IV 自家用車の使用に対する規制
- V 営利/非営利の区別

おわりに

キーワード：ライドシェア、タクシー、自家用有償旅客運送、国家戦略特別区域法、TNC、オンライン予約タクシー、PHV、VTC

- 政府では現在、「ライドシェア」について検討が進められている。本稿では、①運転手の要件、②プラットフォーム事業者に対する規制、③自家用車の使用に対する規制、④営利/非営利の区別という4つの観点から、日本の類似制度と併せて、米国、中国、英国、フランスのライドシェア制度を紹介する。
- いずれの国でも、普通運転免許の保有や犯罪歴確認、商用保険への加入、定期的な車検などが義務付けられる。これらに加え、中国や英国、フランスでは、交通法規等に関する試験も課される。また、米国や英国、フランスなどでは、プラットフォーム事業者と運転手の雇用関係をめぐって議論が続いている。車両の使用年数や走行距離、乗車可能な人数、サイズ等について、国によって細かい規制が存在する場合もある。

国立国会図書館 調査及び立法考査局

国土交通課 やまぐち 山口 ゆうと 優人

第1268号

## はじめに

政府では現在、深刻なタクシー不足を背景として、一般の運転手が自家用車を使って有料で乗客を送迎することを意味する、いわゆる「ライドシェア」（定義は後述）について検討が行われている。岸田文雄内閣総理大臣は令和5（2023）年10月23日、所信表明演説において、「地域交通の担い手不足や移動の不足といった深刻な社会問題に対応しつつ、ライドシェアの課題に取り組んでまいります」<sup>1</sup>と語った。これを踏まえ、内閣総理大臣を議長とするデジタル行財政改革会議で議論が行われ、同年12月20日の中間とりまとめでは、令和6（2024）年4月以降、タクシー事業者の管理の下、地域・時期・時間帯を限定して、地域の自家用車と運転手を活用したライドシェア事業を一部解禁する方針が打ち出された<sup>2</sup>。また、内閣府に設置された規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキング・グループでも検討が行われ、令和5（2023）年12月26日の中間答申では、タクシー事業者以外の参入や地域・時間帯・台数の不制限、業務委託を含む制度設計などについて、令和6（2024）年6月までに議論する旨が示された<sup>3</sup>。

令和5（2023）年12月13日には、超党派の国会議員によるライドシェア勉強会から、斉藤鉄夫国土交通大臣と河野太郎デジタル行財政改革大臣に対して、令和6（2024）年中に法律改正や新法制定を求める提言が出された<sup>4</sup>。また、全国の首長有志から成る「活力ある地方を創る首長の会」は、同年10月17日にライドシェアの規制緩和を求める提言書<sup>5</sup>を、同年12月12日に新法制定や法改正を求める緊急要望書<sup>6</sup>を国土交通省に提出した。大阪府及び大阪市<sup>7</sup>、神奈川県三浦市<sup>8</sup>、石川県加賀市<sup>9</sup>などでは、ライドシェア導入に向けた検討が進められている。

他方で、ライドシェア導入に関しては、タクシー業界や労働組合からの反対意見が根強いとされる。全国ハイヤー・タクシー連合会は、規制改革推進会議の第1回地域産業活性化ワーキング・グループの中で、ライドシェアには運行管理や運行責任をめぐる課題が多いとして、タクシーの規制緩和を優先することを求めている<sup>10</sup>。日本労働組合総連合会もまた、デジタル行財政改革会議による中間とりまとめに対して、雇用契約に限らない運転手の働き方を認めれば、

\* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、令和6（2024）年2月29日である。

<sup>1</sup> 第212回国会衆議院会議録第2号 令和5年10月23日 p.2; 第212回国会参議院会議録第2号 令和5年10月23日 p.2.

<sup>2</sup> 「デジタル行財政改革中間とりまとめ」（2023年12月20日デジタル行財政改革会議決定）p.4. <[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digital\\_gyozaikaikaku/pdf/chukan\\_honbun.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digital_gyozaikaikaku/pdf/chukan_honbun.pdf)>

<sup>3</sup> 規制改革推進会議「規制改革推進に関する中間答申」2023.12.26, pp.9-10. <<https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/publication/opinion/231226.pdf>>

<sup>4</sup> 超党派ライドシェア勉強会「地域の足の課題を乗り越えるための政策提言」2023.12.13. <[https://shinjiro.info/shinjiro\\_koizumi/wp-content/uploads/2023/12/f09b7484ed1e2d4c07ade7bfdb8d6345.pdf](https://shinjiro.info/shinjiro_koizumi/wp-content/uploads/2023/12/f09b7484ed1e2d4c07ade7bfdb8d6345.pdf)>

<sup>5</sup> 「ライドシェア導入へ提言書 地方首長の会、国に規制緩和求め」『産経新聞』2023.10.18.

<sup>6</sup> 「首長主導で制度改定を 103自治体が国に緊急要望」『産経新聞』2023.12.13.

<sup>7</sup> 大阪府・大阪市ライドシェア導入検討プロジェクトチーム「大阪がめざすべきライドシェア（案）」（第12回副首都推進本部（大阪府市）会議 資料2）2023.12.14. <[https://www.pref.osaka.lg.jp/attach/40016/00464498/03\\_shiryo2.pdf](https://www.pref.osaka.lg.jp/attach/40016/00464498/03_shiryo2.pdf)>

<sup>8</sup> 「神奈川版ライドシェア（案）について」（第2回神奈川版ライドシェア検討会議 資料）2023.11.20. <<https://www.pref.kanagawa.jp/documents/104291/kanagawabanraidosyeya.pdf>>

<sup>9</sup> 「市民と来訪者の移動の自由を確保する 移動最適化都市 加賀市の実現」（加賀市議会全員協議会資料）2023.11.21.（国立国会図書館インターネット資料収集保存事業（WARP）により保存されたページ）<<https://warp.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/13261041/www.city.kaga.ishikawa.jp/material/files/group/19/HP1121zenkyo.pdf>>

<sup>10</sup> 全国ハイヤー・タクシー連合会「ライドシェアの課題を検討する。」その前にタクシーの規制緩和を、イコールフットイングを！」（第1回地域産業活性化ワーキング・グループ 資料3-4）2023.11.6. <[https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310\\_05local/231106/local03\\_04.pdf](https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231106/local03_04.pdf)>

結果的に運転手が劣悪な環境での就労を強いられるとして懸念を表明している<sup>11</sup>。地方においても、全国知事会は、ライドシェアに伴う安全性や労働環境悪化の問題を指摘しつつ、タクシー事業者が運転手を確保するための支援や条件緩和、既存の自家用有償旅客運送の規制緩和などが必要であると要望している<sup>12</sup>。

以上の動向を踏まえ、本稿では、ライドシェアについて4つの観点（運転手、プラットフォーム事業者、自家用車、営利／非営利）から、日本の類似制度と諸外国（米国、中国、英国、フランス）の制度について紹介する。これをもって、日本のライドシェア導入の議論に資するものになりたい。

## I 諸外国のライドシェア制度

Iでは、ライドシェアの定義と諸外国（米国、中国、英国、フランス）のライドシェア制度の概要について説明する。

### 1 ライドシェアの定義

政府の見解によれば、「ライドシェア」の定義は定まっていない。例えば、岸田首相は令和5（2023）年10月30日、「ライドシェアに関しましては、世界各国、各国とも事情は様々であり、結果としてライドシェアの定義というのは定まっていないというのが現実だと思います」<sup>13</sup>と国会で答弁している。また、斉藤大臣は同年11月10日、「ライドシェアとは、一般的に、アプリ等で自家用車、ドライバーと利用者をマッチングさせ、輸送サービスを提供するものであると考えていますが、決まった定義はなく、海外では様々な形態で運営されているものと認識しております」<sup>14</sup>と答弁している。

ライドシェアとは一般的に、①タクシーの営業資格を持たない一般の運転手が、②配車専用のアプリ等を提供するプラットフォーム事業者の仲介により、③自家用車を使って、④営利目的で乗客を運送するサービスを意味するものと考えられる<sup>15</sup>。本稿では、これらを満たすものを「ライドシェア」と捉え、①運転手の要件、②プラットフォーム事業者に対する規制、③自

<sup>11</sup> 日本労働組合総連合会「ライドシェアにかかわる「デジタル行財政改革中間とりまとめ」に対する談話」2023.12.28. <[https://www.jtuc-rengo.or.jp/news/article\\_detail.php?id=1283](https://www.jtuc-rengo.or.jp/news/article_detail.php?id=1283)>

<sup>12</sup> 全国知事会、国土交通・観光常任委員会「これからの時代に対応した移動手段の確保に向けた特別要望」2023.12.12. <[https://www.nga.gr.jp/committee\\_pt/item/20231212%20tokubetsuyoubou%20koku.pdf](https://www.nga.gr.jp/committee_pt/item/20231212%20tokubetsuyoubou%20koku.pdf)>

<sup>13</sup> 第212回国会衆議院予算委員会議録第3号 令和5年10月30日 p.22.

<sup>14</sup> 第212回国会衆議院国土交通委員会議録第2号 令和5年11月10日 p.8.

<sup>15</sup> 例えば、淑徳大学准教授の松野由希氏は、日本で認識されているライドシェアを「自分の所有する（営業用ではない）車両で、普通自動車の第1種運転免許で運転し、有償で（お金を取って）客を運送すること」としている。松野由希「ライドシェアの現状の取り組みと今後の展望について」『運輸と経済』872号、2020.2、p.35。また、Uber・ジャパン（Uber Japan）株式会社執行役員社長（当時）の高橋正巳氏は、「ライドシェアとは、プラットフォームを介して、時間と車が空いている一般のドライバーが、移動サービスを求める乗客に対して、移動サービスを提供するというもの」であるとしている。高橋正巳「Uberご紹介（2/3）」（第19回インターネット消費者取引連絡会 資料6）2015.12.17、p.1. <[https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer\\_policy/policy\\_coordination/internet\\_committee/pdf/151217shiryo6-2.pdf](https://www.caa.go.jp/policies/policy/consumer_policy/policy_coordination/internet_committee/pdf/151217shiryo6-2.pdf)> ほかにも、ライドシェア新法を提案する一般社団法人新経済連盟は、「当連盟の提案する「ライドシェア」とは、一般人が、自家用車を用いて有償で、他人を運送するサービス」であるとし（新経済連盟「「ライドシェア新法」の提案」2018.5.8、p.13. <[https://jane.or.jp/assets/img/pdf/ride-sharing\\_proposal\\_2018.pdf](https://jane.or.jp/assets/img/pdf/ride-sharing_proposal_2018.pdf)>）、「日本版ライドシェア」を提言する公益社団法人経済同友会は、「ライドシェアサービス」を、「プラットフォームとなる事業者がアプリケーションを利用してドライバーと利用者をマッチングし、自家用車で有償運送を行う配車サービス」としている（経済同友会「「日本版ライドシェア」の速やかな実現を求める—タクシー事業者による一般ドライバーの限定活用—」2020.1、p.4. <<https://www.doyukai.or.jp/policyproposals/uploads/docs/200122a.pdf>>）。

家用車の使用に対する規制、④営利／非営利の区別という4つの観点に注目して議論を進めたい。

## 2 ライドシェア制度の概要

ライドシェアに関する法制度は、TNC (Transportation Network Company) 型とPHV (Private Hire Vehicle) 型に大別される。TNC型は、プラットフォーム事業者をTNCとして主たる規制の対象とし、TNCに運転手管理や運行管理を義務付ける。PHV型は、ライドシェアを個人タクシーの派生形であるPHVとして位置付け、プラットフォーム事業者に各種の義務を課すとともに運転手に対しても車両登録や運行管理を義務付ける<sup>16</sup>。TNC型、PHV型ともに、事前予約制のみで、流し営業やタクシースタンドでの客待ちが認められていない。ここでは、TNC型の代表的な国として米国と中国を、PHV型の代表的な国として英国とフランスを取り上げる。なお、日本には諸外国のようなライドシェア制度はないが、条件が限定された特例制度は存在する。

米国のライドシェアは、TNCと呼ばれる制度に位置付けられ、例えばカリフォルニア州の場合、「オンライン対応のアプリやプラットフォーム (スマートフォンアプリなど) を使用して、自家用車を使用する運転手と乗客を結び付ける予約運送サービスを有償で提供するもの」<sup>17</sup>とされる。米国では、州・都市レベルで規制が行われている<sup>18</sup>。一般的に言えば、タクシー、リムジン (ハイヤー)、TNCの順に規制が緩やかになるとされる<sup>19</sup>。

中国のライドシェアは、オンライン予約タクシーと呼ばれる制度に位置付けられ、「オンライン予約タクシー経営サービス管理暫定方法」 (网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法) において、「インターネット技術を基盤としたサービスプラットフォームを構築し、需給情報を統合し、資格を有する車両や運転手を使用し、流し営業でないタクシーの予約サービスを提供する事業活動」<sup>20</sup>と規定されている。オンライン予約タクシーは、従来のタクシーと同様に、中央政府が方針を決定し、地方政府が管理する方法が採られている<sup>21</sup>。

英国のライドシェアは、PHVと呼ばれる制度に位置付けられ、PHV法において、「旅客を運送する目的で運転手付きで貸し出される、9人乗り未満で製造された、又は改造された車両で、認可されたタクシーや公共サービス車両以外のもの」<sup>22</sup>と規定されている。

フランスのライドシェアは、Voiture de Transport avec Chauffeur (運転手付き運送車両。以下「VTC」という。) と呼ばれる制度に位置付けられている。VTCは、2009年にタクシー不足解消のために導入されたVoiture de Tourisme avec Chauffeur (運転手付き観光車両) 制度の後継に当たるものである。当初は観光目的に限定されていたが、同制度は、2014年に観光目的以外の運送にも拡大され、現在のVTCとなった<sup>23</sup>。

<sup>16</sup> Uber Japan 株式会社「諸外国におけるライドシェア法制と安全確保への取り組み」 (第1回地域産業活性化ワーキング・グループ 資料 3-2) 2023.11.6, p.4. <[https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310\\_05local/231106/local03\\_02.pdf](https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231106/local03_02.pdf)>

<sup>17</sup> California Public Utilities Commission, "Transportation Network Companies." <<https://www.cpuc.ca.gov/regulatory-services/licensing/transportation-licensing-and-analysis-branch/transportation-network-companies>>

<sup>18</sup> 松野 前掲注(15), p.38.

<sup>19</sup> 吉田賢司ほか「運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る欧米諸国の動向等に関する調査研究」『国土交通政策研究』140号, 2017.7, p.24. <<https://dl.ndl.go.jp/pid/11949809>>

<sup>20</sup> 「网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法」2022.11.30 修正. 中国政府网 <[https://www.gov.cn/zhengce/2022-12/06/content\\_5730384.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2022-12/06/content_5730384.htm)>

<sup>21</sup> 吉田賢司ほか「運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る国際的な動向・問題点等に関する調査研究」『国土交通政策研究』148号, 2018.6, p.35. <<https://dl.ndl.go.jp/pid/11949817>>

<sup>22</sup> Private Hire Vehicles (London) Act 1998 c.34 s.1(1)(a)

<sup>23</sup> 吉田ほか 前掲注(19), pp.69-70.

欧州連合（以下「EU」という。）加盟国では2017年12月、欧州司法裁判所でウーバー（Uber）によるライドシェアをEU法体系における交通分野サービス、すなわち運輸業とする判決が出されて以降<sup>24</sup>、ウーバー等によるライドシェアが、EU法及び各国のタクシー法規に準ずる形で規制されている<sup>25</sup>。

## II 運転手の要件

IIでは、運転免許の種類、試験や研修の有無など、運転手に求められる要件の観点から、諸外国（米国、中国、英国、フランス）の法制度について説明する。比較のため、初めに日本のタクシー運転手に関する要件に言及する。

### 1 日本

日本では、タクシー等の一般旅客自動車運送事業を営む場合、国土交通大臣の許可が必要である<sup>26</sup>。タクシー運転手は、普通第2種免許（以下「2種免許」という。）を取得しなければならない<sup>27</sup>。2種免許の試験を受けるに当たっては、原則として、満21歳以上であること、通算3年以上の運転免許保有歴があることが求められる<sup>28</sup>。なお、人口減少に伴うタクシー運転手不足の深刻化を背景として、令和2（2020）年に道路交通法（昭和35年法律第105号）が改正されたため、令和4（2022）年5月13日以降、満19歳以上かつ通算1年以上の運転免許保有歴がある場合、政令で定める特別な教習を修了すれば、2種免許を受験することが可能となった<sup>29</sup>。

タクシー運転手となるには、国土交通省への運転手としての登録が必要になる。登録には、国土交通省地方運輸局長の認定を受けた講習の修了が求められる<sup>30</sup>。また、指定地域<sup>31</sup>においては、「輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験」（以下「地理試験」という。）に合格することも求められる<sup>32</sup>。地理試験は、「タクシー事業に係る法令、安全及び接遇」及び「当該指定地域に係る地理」の知識についての筆記試験である<sup>33</sup>。なお、デジタル行財政改革会議に

<sup>24</sup> なお、同判決が下された段階では、英国もまだEU加盟国であった。英国がEU加盟国であった時期の欧州司法裁判所の判例は、英国の法体系に浸透し、EU離脱後も引き続き法体系の一部として機能しているとされる。鈴木優「英国のEU離脱後における英国法とEU法との「相克」—英国の自律的な法の解釈・適用の視点からみた近時のMicula事件英最高裁判決の考察—」『比較法雑誌』203号、2022.12、p.172。

<sup>25</sup> “The Service Provided by Uber Connecting Individuals with Non-Professional Drivers is Covered by Services in the Field of Transport,” 2017.12.20. Court of Justice of the European Union website <<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136en.pdf>>; 松野 前掲注(15), p.36。

<sup>26</sup> 道路運送法（昭和26年法律第183号）第4条第1項

<sup>27</sup> 道路交通法（昭和35年法律第105号）第86条第1項

<sup>28</sup> 道路交通法第96条第5項第1号

<sup>29</sup> 同上; 「第二種免許等の受験資格の見直しについて（令和4年5月13日）」警察庁ウェブサイト <[https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/jyuken\\_tokurei.html](https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/jyuken_tokurei.html)>

<sup>30</sup> タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）第3条第1項、第7条第1項第3号; タクシー業務適正化特別措置法施行規則（昭和45年運輸省令第66号）第3条の2

<sup>31</sup> 指定地域は、「タクシーによる輸送の引受けが専ら営業所以外の場所において行われており、かつ、道路運送法第27条第1項の規定に違反する適切な勤務時間又は乗務時間によらない勤務又は乗務、同法第13条の規定に違反する輸送の引受けの拒絶その他の輸送の安全及び利用者の利便を確保することが困難となるおそれがある行為の状況に照らして、タクシー事業の業務の適正化を図る必要があると認められる地域」と規定されている。タクシー業務適正化特別措置法第2条の2第1項。現在は、札幌、仙台、さいたま、千葉、東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡の13地域が指定されている。国土交通省告示第57号（平成26年1月24日）

<sup>32</sup> タクシー業務適正化特別措置法第48条第1項

<sup>33</sup> タクシー業務適正化特別措置法施行規則第39条第1項第1号、同項第2号

よる中間とりまとめでは、地理試験を令和5(2023)年度中に廃止することが提言されている<sup>34</sup>。

日本のタクシーは、タクシー会社が所有する自動車を使って営業する「法人タクシー」と運転手1人が自動車1台を使って営業する「個人タクシー」に分けられる。個人タクシーの場合、運転手は、自身が全責任を負う個人事業主となり、地方運輸局の認可基準に従う必要がある。その基準には、10年以上のタクシーやバス等の運転手経験等の要件が含まれ、法人タクシーの運転手等の経験がなければ、開業は難しいとされる<sup>35</sup>。

## 2 米国

米国のTNCは、ニューヨークやサンフランシスコ、シアトル、シカゴ、ボストンなどの都市において普通運転免許での運行が許可されている。ただし、当局から指紋による犯罪歴確認等が求められる<sup>36</sup>。

例えば、「ライドシェア」発祥の地であるカリフォルニア州の場合、TNCは、カリフォルニア公益事業委員会(California Public Utilities Commission)によって規制されている。TNCの運転手には、同州で有効な普通運転免許を有すること、21歳以上であること、1年以上の運転歴があること、7年以内に飲酒運転や詐欺、性犯罪、窃盗、暴力行為等の重大な犯罪歴がないこと、これまで危険運転やひき逃げ等の重大な交通違反歴がないこと等が求められる<sup>37</sup>。

## 3 中国

中国でオンライン予約タクシーを営業する場合、当局の審査を経て、運転手資格証明書を取得することが義務付けられる。運転手資格証明書を取得するためには、全国共通科目試験(全国のタクシー法令や職業倫理、サービス基準、安全運行の知識等)と地域科目試験(地域のタクシー政策や規制に関する知識等)に合格しなければならない<sup>38</sup>。運転手は、使用を許可された車両に応じた運転免許証を取得してから3年以上の運転経験があること、飲酒運転歴や薬物乱用歴、暴力的な犯罪歴がないこと等の条件を満たす必要がある<sup>39</sup>。

このほか、地方政府が定める規制として、例えば北京市の場合、運転手は、労働関連の法令で定められた定年年齢(男性60歳、女性50歳、女性幹部55歳)未満であること、北京市の戸籍を有することが求められる<sup>40</sup>。

## 4 英国

英国では、PHVを運行するために、独自の運転免許を取得する必要がある。例えば、ロンドンの場合、PHV運転免許を取得するに当たっては、監督機関であるロンドン交通局(Transport

<sup>34</sup> 「デジタル行財政改革中間とりまとめ」前掲注(2), p.4.

<sup>35</sup> 山崎治「ライドシェアを取り巻く状況」『レファレンス』787号, 2016.8, pp.104-105. <<https://dl.ndl.go.jp/pid/10188917>> 各地方運輸局の認可基準については以下参照。「運輸局別個人タクシーの審査基準」『ハイヤー・タクシー年鑑 2023年版』2023, pp.108-111.

<sup>36</sup> 松野 前掲注(15), p.38.

<sup>37</sup> “Basic Information for Transportation Network Companies and Applicants,” pp.3-4. California Public Utilities Commission website <[https://www.cpuc.ca.gov/-/media/cpuc-website/files/uploadedfiles/cpuc\\_public\\_website/content/licensing/transportation\\_network\\_companies/basicinformationfortnocs.pdf](https://www.cpuc.ca.gov/-/media/cpuc-website/files/uploadedfiles/cpuc_public_website/content/licensing/transportation_network_companies/basicinformationfortnocs.pdf)>

<sup>38</sup> 「出租汽车驾驶员从业资格管理规定」2021.8.11修正. 中国政府网 <[https://www.gov.cn/zhengce/2021-08/11/content\\_5711519.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2021-08/11/content_5711519.htm)>

<sup>39</sup> 「网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法」前掲注(20)

<sup>40</sup> 吉田ほか 前掲注(21), pp.35-36.

for London) に申請を行わなければならない。運転手には、21 歳以上であること（年齢上限はない。）、英国及び北アイルランド、欧州経済領域（European Economic Area）<sup>41</sup>で有効な普通運転免許を 3 年以上有すること、犯罪歴チェックと健康診断を受けること等が求められる<sup>42</sup>。さらに、安全性や交通規則に関する試験<sup>43</sup>と英語能力に関する試験<sup>44</sup>も課される。

## 5 フランス

VTC の運転手には、普通運転免許の保有歴が 3 年以上あること、犯罪歴がないこと等が求められる。さらに、運転手には、知識試験（交通法規やフランス語及び英語の能力等）と実技試験（20 分間の運転や顧客対応等）が課される。任意参加ではあるものの、試験に合格するための研修制度も設けられている。試験に合格してから、個人事業主又は事業者として VTC 登録を行い、5 年ごとの更新制で営業が認められる<sup>45</sup>。

## Ⅲ プラットフォーム事業者に対する規制

運転手と乗客を結び付ける代表的なプラットフォームとして、米国のウーバーやリフト (Lyft)、中国のディディ (DiDi)、東南アジアのGrab (Grab) 等が挙げられる (表)。日本においても、ウーバーやディディがタクシー等の配車事業を行っている。

表 主なライドシェア・サービス

サービス名	沿革や特徴
ウーバー (Uber)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウーバーテクノロジーズ社 (Uber Technologies Inc.) が提供</li> <li>・2009 年にサンフランシスコで会社設立、2010 年に事業開始</li> <li>・北米や欧州を中心にサービスを展開</li> <li>・2023 年 7～9 月期決算の売上高は約 93 億ドル (食品配達事業等も含む)</li> </ul>
リフト (Lyft)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リフト社 (Lyft Inc.) が提供</li> <li>・2012 年にサンフランシスコで事業開始</li> <li>・米国とカナダでサービスを展開</li> <li>・2023 年 7～9 月期決算の売上高は約 11.6 億ドル</li> </ul>
ディディ (DiDi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滴滴出行社 (Didi Chuxing Technology Co.) が提供</li> <li>・2012 年に「北京小桔科技有限公司」として事業開始、2015 年に現社名に変更</li> <li>・中国を中心に、日本、南米・オセアニア諸国でもサービスを展開</li> <li>・2023 年 7～9 月期決算の売上高は約 514 億人民元 (約 72 億ドル)</li> </ul>
Grab (Grab)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Grabホールディングス社 (Grab Holdings Ltd.) が提供</li> <li>・2012 年にマレーシアで設立、現在の本社はシンガポール</li> <li>・東南アジア 8 か国 (シンガポール、マレーシア、インドネシア、タイ、ベトナム、フィリピン、カンボジア、ミャンマー) で事業を展開</li> <li>・2023 年 7～9 月期決算の売上高は約 6.2 億ドル</li> </ul>

(出典) 各社ウェブサイト及び財務報告等を基に筆者作成。

<sup>41</sup> EU 加盟国にリヒテンシュタイン、ノルウェー、アイスランドを含めた経済領域。「欧州の主要枠組み」2022.3.4. 外務省ウェブサイト <[https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/osce/s\\_kikou.html](https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/osce/s_kikou.html)>

<sup>42</sup> “Apply for a Private Hire Driver Licence.” Transport for London website <<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/private-hire-driver-licence>>

<sup>43</sup> “Safety, Equality and Regulatory Understanding Requirement.” Transport for London website <<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/safety-equality-and-regulatory-understanding-requirement>>

<sup>44</sup> “English Language Requirement.” Transport for London website <<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/english-language-requirement>>

<sup>45</sup> “Become a VTC Driver.” Service-Public.fr website <<https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F31027?lang=en>>

IIIでは、プラットフォーム事業者に対する規制の観点から、諸外国（米国、中国、英国、フランス）の法制度について説明する。

## 1 米国

カリフォルニア州の場合、TNC事業者は、運転手に対して、安全な運行を保証するための訓練プログラムを設けなければならない<sup>46</sup>。また、事業者は、薬物使用や飲酒が疑われる運転手を乗客が通報する方法について、ウェブサイトやアプリ等で明示しなければならない。乗客から通報を受けた場合、事業者は、更なる調査が行われるまで、その運転手による営業を一時的に停止する必要がある<sup>47</sup>。

なお、同州では、事業者と運転手の関係、すなわち両者が雇用関係にあるのか、それとも運転手が個人事業主なのかをめぐって裁判が繰り返されている。同州では、2020年1月、事業者側が一定の要件を立証しない限り、就業者を雇用労働者とするギグ法（Assembly Bill No.5）<sup>48</sup>の施行により、運転手が雇用労働者に分類される可能性が高まったが、2020年11月、ウーバー等の事業者側の提案により、運転手を個人事業主とする「プロポジション22」（Proposition 22）<sup>49</sup>法案が住民投票<sup>50</sup>で可決された。ただし、事業者には、最低報酬の保証や健康保険料の負担、仕事上の負傷に対する費用負担、労働時間の上限規制等が義務付けられた<sup>51</sup>。同法は、2021年8月に同州の高等裁判所において違憲と判断されたが、2023年3月、控訴裁判所において大筋で有効とする判決が下されている<sup>52</sup>。

運転手の労働者性をめぐっては、他の州・都市でも法整備が進められている。例えば、ニューヨーク市の場合、2018年8月にライドシェア規制条例が可決され、事業者に対して、車両台数を制限することと併せて、運転手の最低賃金を保証することが義務付けられた<sup>53</sup>。また、ニューヨーク州は2023年11月、運転手の賃金未払に和解金を支払うこと、最低賃金を設定すること、有給病気休暇を提供すること等について、ウーバー及びリフトと合意している<sup>54</sup>。ニューヨーク市に続き、シアトル市や同市があるワシントン州でも、運転手に対して最低賃金を保証する条例や法律が定められている<sup>55</sup>。

<sup>46</sup> “Basic Information for Transportation Network Companies and Applicants,” *op.cit.*(37), p.3.

<sup>47</sup> *ibid.*

<sup>48</sup> “AB-5 Worker status: employees and independent contractors.” California Legislative Information website <[https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill\\_id=201920200AB5](https://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5)>

<sup>49</sup> “Text of Proposed Laws,” pp.30-39. California Secretary of State website <<https://vig.cdn.sos.ca.gov/2020/general/pdf/topl.pdf>>

<sup>50</sup> カリフォルニア州では、住民発議による法案起草と住民投票による法律制定が法制化されている。賀川真理「カリフォルニア州における住民提案(1)イニシアティブの導入と法制度」『阪南論集 社会科学編』37(1), 2001.7, pp.37-47.

<sup>51</sup> 堤健造「フリーランスの保護をめぐる政策動向」『調査と情報—ISSUE BRIEF—』1171号, 2022.2.3, pp.9-10. <<https://dl.ndl.go.jp/pid/12044460>>; 佐口和郎「ライドシェアの普及とタクシー産業へのインパクト—日本の事例が意味すること—」『大原社会問題研究所雑誌』772号, 2023.2, pp.11-12. <[https://oisr-org.ws.hosei.ac.jp/images/oz/contents/772\\_02.pdf](https://oisr-org.ws.hosei.ac.jp/images/oz/contents/772_02.pdf)>

<sup>52</sup> 「ギグワーカー規制緩和の法令 米加州で「有効」判決」『日本経済新聞』2023.3.16.

<sup>53</sup> 松野 前掲注(15), p.38.

<sup>54</sup> 吉田奈津絵「米NY州とウーバーとリフト、運転手への総額3億ドル超の未払金支給で合意（米国）」『ビジネス短信』2023.11.6. ジェトロウェブサイト <<https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/11/f03eb09bda022d69.html>>

<sup>55</sup> 「ギグ・ワーカーに「最低報酬」を保障—シアトル市などで条例制定」2022.9. 労働政策研究・研修機構ウェブサイト <[https://www.jil.go.jp/foreign/jihou/2022/09/usa\\_02.html](https://www.jil.go.jp/foreign/jihou/2022/09/usa_02.html)>

## 2 中国

中国の場合、オンライン予約タクシー事業者に対して、法人格を有すること、運輸・通信・公安・税務などの関連規制当局に情報提供する能力を有すること等が定められている。事業者は、車両及び運転手に関する情報を地方の監督機関に提供しなければならない。提供する情報には、車両が法的な運行資格と安全な性能を有していること、運転手が車両に適切な保険を掛けていること、運転手が法的な資格を有していること等がある。また、事業者は、運転手に対して、関連する法律や規制、職業倫理、サービス基準、安全な運行などに関する事前訓練と日常教育を実施することや、サービス評価システムと苦情処理システムを整備することも義務付けられている<sup>56</sup>。

## 3 英国

ロンドンの場合、事業者として PHV の予約を受け付けるためには、専用の免許を取得し、5 年ごとに更新しなければならない<sup>57</sup>。PHV 事業者は、運転手の氏名や PHV 免許番号の情報が記載された予約確認証を乗客に発行することや、乗客が苦情を申し立てる場合や予約内容を問い合わせる場合に備え、営業時間中に対応可能な人員を配置することが義務付けられる。これらに加え、PHV 事業者は、予約内容や苦情、紛失物の情報を含む 12 か月分の記録を保存することや、指定された期間内の車両と運転手に関する詳細情報をロンドン交通局に提供することも求められる<sup>58</sup>。

なお、英国でも、事業者と運転手の関係について裁判が起こされている。英国の最高裁判所では 2021 年 2 月、ウーバーにとって運転手は顧客であり、雇用関係や委託関係にないとする同社の主張が退けられ、運転手を労働者とする判決が下された。これを踏まえ、ウーバーは同年 3 月、運転手を労働者として扱い、最低賃金と企業年金を適用するとともに、有給休暇相当の報酬を支給する方針を発表している<sup>59</sup>。

## 4 フランス

フランスの場合、プラットフォーム事業者は、運転手が必要な運転免許証や車両保険の証明書、専門職賠償責任保険の証明書を有することを保証しなければならない<sup>60</sup>。

なお、フランスでも現在、事業者と運転手の関係について議論が続いている。2016 年 8 月には、エル・コムリ法 (loi El Khomri) <sup>61</sup>が制定され、事業者が就業者の労災保険料の一部や職業訓練等の費用を負担すること等が定められた。しかし、その後 2019 年 12 月に制定されたモビリティ基本法 (loi d'orientation des mobilités) <sup>62</sup>において、事業者は、就業者との間の条件を

<sup>56</sup> 「ネットワーク予約出租汽车经营服务管理暂行办法」前掲注(20)

<sup>57</sup> London Taxi and Private Hire, *Private Hire Operator's Handbook*, pp.3, 5. Transport for London website <<https://tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/private-hire-operator-handbook.pdf>>

<sup>58</sup> “Changes to private hire regulation.” Transport for London website <<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/new-private-hire-regulations>>

<sup>59</sup> 「最高裁、ウーバーのドライバーを労働者と認める判決」2021.4. 労働政策研究・研修機構ウェブサイト <[https://www.jil.go.jp/foreign/jihou/2021/04/uk\\_02.html](https://www.jil.go.jp/foreign/jihou/2021/04/uk_02.html)>

<sup>60</sup> Code des Transports L.3141-2.

<sup>61</sup> LOI n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels.

<sup>62</sup> LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

規定する憲章を制定すれば、就業者との雇用関係を問われない規定が設けられた<sup>63</sup>。

## IV 自家用車の使用に対する規制

IVでは、自家用車使用の可否、また自家用車使用に係る車検や保険等の要件の観点から、日本と諸外国（米国、中国、英国、フランス）の法制度について説明する。

### 1 日本

日本では、道路運送法（昭和26年法律第183号）上、原則として自家用自動車を「有償で運送の用に供してはならない」とされる。しかし、「災害のため緊急を要する」場合や「自家用有償旅客運送」を行う場合、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」であって「国土交通大臣の許可を受け」た場合には、自家用車を使った有償旅客運送が例外的に認められる<sup>64</sup>。

「自家用有償旅客運送」とは、「特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、…（中略）…地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者」<sup>65</sup>等を運送するものである。「過疎地域その他の交通が著しく不便な地域」で行う「交通空白地有償運送」<sup>66</sup>と、「他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシー…（中略）…その他の公共交通機関を利用することが困難な者」等を運送する「福祉有償運送」<sup>67</sup>に分けられる。自家用有償旅客運送を行うに当たっては、運行管理や車両整備、事故時の対応について、責任者の選任及び体制の整備を行い、「旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置」を講じなければならない<sup>68</sup>。

例えば、京都府京丹後市では、平成28（2016）年から、道路運送法第78条第2号に基づく交通空白地有償運送として、ウーバーの配車アプリを使ったライドシェア型公共交通「ささえ合い交通」が、市内の旧丹後町内で運行されている。運行主体は、NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」が担っている。一方で、直近の課題として、旧丹後町外への往復運行や運賃が高いイメージの緩和等が挙げられている<sup>69</sup>。

このほか、国家戦略特別区域法（平成25年法律第107号）では、道路運送法の特例として、「自家用有償観光旅客等運送」が認められている<sup>70</sup>。これは、道路運送法第78条第2号の自家用有償旅客運送と同じく、市町村や非営利団体が運行主体となり、自家用車を使って運行されるものである。自家用有償旅客運送が元々、地域住民の運送を目的として始められたのに対して、自家用有償観光旅客等運送は、訪日外国人を始めとする観光旅客の運送を目的として制度化されている。実施に当たっては、国家戦略特別区域会議による計画策定、国土交通大臣の同

<sup>63</sup> 堤 前掲注(51), pp.11-12.

<sup>64</sup> 道路運送法第78条

<sup>65</sup> 道路運送法第78条第2号

<sup>66</sup> 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第49条第1号

<sup>67</sup> 道路運送法施行規則第49条第2号

<sup>68</sup> 道路運送法施行規則第51条の17、第51条の24、第51条の25、第51条の26

<sup>69</sup> 中山泰「京丹後市 地域で支える地域の交通 ささえ合い交通について」（第1回地域産業活性化ワーキング・グループ 資料 1-3）2023.11.6. <[https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310\\_05local/231106/local01\\_03.pdf](https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231106/local01_03.pdf)>

<sup>70</sup> 国家戦略特別区域法第16条の2の2

意及び内閣総理大臣の認定等の手続が必要である<sup>71</sup>。

例えば、兵庫県養父市では、平成 30 (2018) 年から、自家用有償観光旅客等運送「やぶくる」が開始されている。タクシー事業者や観光協会などが設立した NPO 法人「養父市マイカー運送ネットワーク」が運行主体となり、公共交通が不便な山間地の 2 地区（関宮地域と大屋地域）でのみ運行されている。他方で、運行範囲が限られるため、病院等のある市街地への往復には使えないといった利便性の問題や、協力するタクシー事業者に入る収入が少ないといった収益性の問題から、利用が頭打ちになっているとの指摘もある<sup>72</sup>。

なお、道路運送法第 78 条第 2 号による自家用有償旅客運送は、令和 2 (2020) 年の法改正によって、観光旅客も輸送対象となることが法律上明確化された<sup>73</sup>。

## 2 米国

カリフォルニア州の場合、車両は、公道を走行可能なもので、最大乗車人数は、運転手を含めて 7 人以内とされる。車両の前後には、TNC 事業者を特定できるよう、トレードドレス (trade dress)<sup>74</sup>を表示する必要がある。TNC の車両は全て、登録時及び登録後 1 年ごと又は 5 万マイル (約 8 万 km) 運行ごとに、州が認定する施設で車検を受けることが課されている。また、TNC 事業者には、運転手の業務状況に応じた商用保険に加入することが義務付けられている<sup>75</sup>。これに加え、TNC 事業者は、運転手がサービスを提供する前に、運転手から個人保険の証明書を取得しなければならない<sup>76</sup>。

## 3 中国

中国では、オンライン予約タクシーで使用する車両についても、交通当局の営業許可が求められる。車両は、車両登記して 60 か月までは 12 か月ごと、60 か月を超えると 6 か月ごとに車検を受ける必要がある。また、オンライン予約タクシー事業者は、運転手が加入する保険に加え、乗客や第三者に対する運送業者賠償責任保険も付保しなければならない<sup>77</sup>。このほか、中央政府は、走行距離 (60 万 km 未満) や使用年数 (8 年未満) の上限等の要件を定め、ドライブ

<sup>71</sup> 国土交通省「国家戦略特区法の一部改正法概要 (自家用有償運送等の比較)」2017.9.29, p.1. <[https://www.chisou.go.jp/tiki/kokusentoc\\_wg/h29/shouchou/20170929\\_shiryous\\_1.pdf](https://www.chisou.go.jp/tiki/kokusentoc_wg/h29/shouchou/20170929_shiryous_1.pdf)>

<sup>72</sup> 「兵庫・養父、ライドシェア利用頭打ち 特例導入から 5 年」『日本経済新聞』(地方経済面 関西経済) 2023.11.16.

<sup>73</sup> 「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律 新旧対照条文」p.50. 国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp:8088/common/001352009.pdf>>

<sup>74</sup> トレードドレスとは、米国商標法上の概念で、商標審査便覧によれば、製品の「全体イメージや全体的外観」又は要素の全体として定義され、「大きさ、形状、色又は色彩の組み合わせ、構造、グラフィックなどの特徴」を含むものとされる。株式会社サンビジネス「店舗の外観等 (トレードドレス) に関する制度・運用についての調査研究報告書」(外国知的財産制度に関する調査研究 (産業財産権制度各国比較調査研究) 報告書) 2018.3, p.6. <[https://www.jpo.go.jp/resources/report/takoku/document/zaisanken\\_kouhyou/2018\\_01.pdf](https://www.jpo.go.jp/resources/report/takoku/document/zaisanken_kouhyou/2018_01.pdf)>

<sup>75</sup> 商用保険の種類は、①アプリを起動しているが、まだ乗車依頼を受けていない場合、②乗車依頼を受けているが、まだ乗客を乗せていない場合、③乗客を乗せている場合という 3 つのパターンごとに定められている。①の場合、TNC 事業者には、死亡や負傷に対して、少なくとも 1 人当たり 5 万ドル、1 件当たり 10 万ドル、物的損害に対して 3 万ドルの一次保険に加入すること及び 1 件当たり 20 万ドルの超過保険に加入することが義務付けられている。②と③の場合、TNC 事業者は、死亡、負傷、物的損害に対して 100 万ドルの一次保険に加入することが定められている。③の場合、1 件当たり 100 万ドルの無保険運転者補償に加入することも必要である。“Basic Information for Transportation Network Companies and Applicants,” *op.cit.*(37), p.3.

<sup>76</sup> *ibid.*, pp.3-4.

<sup>77</sup> 「网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法」前掲注(20)

レコーダー、GPS、緊急警報装置の設置を義務付けている<sup>78</sup>。

北京市の場合、これらの要件に加え、市のナンバープレートを有することや、交通事故歴及び違反歴がないことなども定めている<sup>79</sup>。

#### 4 英国

英国では、タクシーや PHV として車両を使用するための許可証を取得することが求められる。PHV 車両は、乗客座席数が 8 席以下でなければならず、許可証を表示することや認可タクシーと混同されるような外観を避けることが義務付けられている<sup>80</sup>。

ロンドンの場合、PHV 車両の許可証を取得するに当たっては、監督機関であるロンドン交通局に申請を行わなければならない。許可証は、特別な事情がない限り、最長 12 か月間有効とされ、更新するためには、年 2 回の車検に合格することが求められる。また、申請時には、自動車登録証明書や車検証、保険の証明書等を提出することになっている<sup>81</sup>。運転手が個人事業主である場合は運転手が、被雇用者である場合は運転手を雇用する事業者が、必ず商用 PHV 保険に加入しなければならない<sup>82</sup>。なお、2023 年 1 月 1 日以降、初めて認可される全ての PHV 車両は、ゼロエミッション対応 (zero emission capable)<sup>83</sup>で、EU が定めた排出ガス基準を満たす必要がある<sup>84</sup>。

#### 5 フランス

フランスでは、VTC で使用する自家用車について、交通当局の許可が求められる。車両は、4 輪自動車の場合、運転手を含めて 4~9 人乗りで、製造後 7 年未満、ドアが 4 つ以上、サイズが全長 4.50m×全幅 1.70m 以上、エンジン出力が 84kW 以上でなければならない<sup>85</sup>。また、運転手が個人事業主である場合は運転手が、被雇用者である場合は運転手を雇用する事業者が、専門職賠償責任保険に加入する必要がある。さらに、運転手は、車両に VTC の標識を表示することが義務付けられている。年 1 回は、道路走行適性試験 (車検) に合格する必要がある<sup>86</sup>。

<sup>78</sup> 吉田ほか 前掲注(21), pp.35-36.

<sup>79</sup> 同上

<sup>80</sup> “Vehicle Licences for Taxis or Private Hire Vehicles.” GOV.UK website <<https://www.gov.uk/taxi-vehicle-licence/eligibility>>

<sup>81</sup> Transport for London, “Transport for London Private Hire Vehicle Licensing: How to obtain a Private Hire Vehicle licence.” <<https://content.tfl.gov.uk/phv-how-to-obtain-a-licence.pdf>>

<sup>82</sup> “Private Hire Vehicle Driver’s Handbook: Safety, equality and regulatory information for London private hire vehicle drivers,” p.13. Transport for London website <<https://content.tfl.gov.uk/phv-driver-handbook-v1.pdf>>

<sup>83</sup> ゼロエミッション対応車両の条件は、①CO<sub>2</sub> 排出量が 50g/km 以下で、最低 10 マイル (16.093km) の距離を排気ガスを出さずに運転できること、又は②CO<sub>2</sub> 排出量が 75g/km 以下で、最低 20 マイル (32.187 km) の距離を排気ガスを出さずに運転できることとされる。“Emissions Standards for PHVs.” Transport for London website <<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/emissions-standards-for-phvs>>

<sup>84</sup> “Apply for a Private Hire Vehicle Licence.” Transport for London website <<https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/licensing/private-hire-vehicle-licence>>

<sup>85</sup> Arrêté du 26 mars 2015 relatif aux caractéristiques des véhicules utilisés par les exploitants de voitures de transport avec chauffeur. <<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030429911>>

<sup>86</sup> “Become a VTC Driver,” *op.cit.*(45)

## V 営利／非営利の区別

金銭の支払を伴う旅客運送であっても、ガソリン代や道路通行料、駐車場代、「任意の謝礼」等、営利目的でなければ、許可なしでの運行が認められる事例がある。無償又は支払が実費分を超えない旅客運送は、「非営利型ライドシェア」と呼ばれる<sup>87</sup>。

Vでは、日本の事例と併せて、非営利型ライドシェアが普及している米国とフランスの事例について説明する。

### 1 日本

日本においても、支払が実費分を超えなければ、道路運送法上の許可や登録が必要とされず、自家用車を使った旅客運送が認められる。例えば、北海道天塩町では、平成29(2017)年3月から、相乗りマッチングサービスである「ノッテコ (notteco)」を使った非営利型ライドシェアが導入されている。ノッテコは、運転手が事前に移動日時や区間、乗車可能人数などを登録し、マッチングした同乗者とガソリン代や高速道路代などの実費分を折半するものである<sup>88</sup>。

自家用有償旅客運送に係る「有償」の考え方については、国土交通省が平成30(2018)年3月30日、各地方運輸局宛てに通達を出している。これによれば、ガソリン代や道路通行料、駐車場料金を負担する場合や「好意に対する任意の謝礼」として金銭等を支払う場合などは、有償旅客運送には当たらないとされる<sup>89</sup>。ただし、「任意の謝礼」を伴う非営利型ライドシェア<sup>90</sup>については、実質的な白タク行為に当たるとして、道路運送法上「グレー」であるとの意見も出ている<sup>91</sup>。

### 2 米国

米国では、石油危機を契機として、非営利ライドシェアに該当するカープール(相乗り)が通勤手段として広く普及したとされる。カープールは、運転手が得る対価がガソリン代等の実費を超えないものとされている。代表的なサービスとして、カルマ(Carma)が挙げられ、米国では、通勤手段のうちカープールが10%前後の割合を占め、自動車(単独利用)に次ぐ規模になっているとされる<sup>92</sup>。

<sup>87</sup> 吉田ほか 前掲注(19), pp.5-6.

<sup>88</sup> 「地域の足をライドシェアで確保する—中頓別町と天塩町の取り組みから—」『開発こうほう』662号, 2018.9, pp.11-13.

<sup>89</sup> 「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」(平成30年3月30日国自旅第338号) pp.2-5. 国土交通省ウェブサイト <<https://www.mlit.go.jp/common/001229934.pdf>>

<sup>90</sup> 一例として、無償ライドシェアの提供者と利用者をマッチングさせるサービスであるクルー(CREW)が挙げられる。なお、クルーは、新型コロナウイルス感染症拡大による利用者激減などの理由から、令和2(2020)年12月28日をもって、サービスを長期的に休止するに至っている。中野大樹「ニュース最前線 日本版ライドシェアの苦境普及に向けた高いハードル」『週刊東洋経済』6958号, 2020.12.5, pp.16-17.

<sup>91</sup> 例えば以下参照。第196回国会衆議院国土交通委員会議録第2号 平成30年3月6日 pp.24-25; 第198回国会参議院内閣委員会会議録第4号 平成31年3月20日 p.19; 第198回国会参議院決算委員会会議録第2号 平成31年4月4日 pp.39-40; 第198回国会参議院内閣委員会会議録第7号 平成31年4月9日 pp.12-13.

<sup>92</sup> 吉田ほか 前掲注(19), pp.6, 12; “About us.” Carma Technology Corporation website <<https://gocarma.com/about>>

### 3 フランス

フランスでは、鉄道のスライキが多く代替交通手段としての需要があったこと、燃料費の高騰でより安価な交通手段の需要が高まったことなどから、営利型ライドシェアの営業開始以前に、非営利型ライドシェアが広く普及したとされる<sup>93</sup>。また、2019年11月に国民議会でモビリティ基本法<sup>94</sup>が可決されて以降、デマンド交通や相乗り、シェアリングサービスの推進が図られている<sup>95</sup>。相乗り (covoiturage) については、政府が乗客の権利や費用負担、運転手の保険加入などに関して細かな基準を明確化している<sup>96</sup>。

代表的なサービスとして、パリに本社を構えるブラブラカー (BlaBlaCar) が挙げられる。同社のサービスは、座席に空きがある運転手と同じ方向に向かう乗客をマッチングして、移動に係る費用を折半するものである。同社によれば、フランス以外でもサービスを提供し、年間2600万人の会員が21か国で相乗りしているとされる<sup>97</sup>。

### おわりに

このように諸外国の制度を概観すれば、十把一絡げに「ライドシェア」と言っても、様々な共通点や相違点が存在することが分かる。これまで紹介した諸外国のライドシェア制度を巻末表に整理したので参照されたい。

まず、①運転手の要件について、いずれの国でも、一定期間の普通運転免許保有歴や犯罪歴確認が必要である。これに加え、英国やフランス、中国では、交通法規等に関する試験も課されている。

次に、②プラットフォーム事業者に対する規制について、米国や英国、フランスなどでは、プラットフォーム事業者と運転手の雇用関係をめぐる議論が続いている。法廷闘争を経て、運転手の待遇や労働環境を改善する動きも見られている。

最後に、③自家用車の使用に対する規制について、いずれの国でも、定期的に車検を受けることが義務付けられている。また、商用保険に関して、米国や中国では、プラットフォーム事業者側に加入義務があり、英国やフランスでは、運転手側に加入義務がある。車両の使用年数や走行距離、乗車可能な人数、サイズ等に関して、細かい基準が存在する場合もある。

なお、④非営利型ライドシェアについて、米国やフランスでは、ガソリン代等の実費を折半する形で広く利用されている。

日本では現在、特例として、自家用有償旅客運送 (道路運送法第78条第2号) や自家用有償観光旅客等運送 (国家戦略特別区域法第16条の2の2) が認められている。日本でライドシェアを導入するとしても、諸外国の事例を見れば明らかなように、様々な形態が選択肢として考えられる。その場合、いかなる議論が展開され、いかなる法制度が採用されるのか、今後の動向が注目される。

<sup>93</sup> 同上, pp.70, 72.

<sup>94</sup> LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

<sup>95</sup> 萩原隆子「海外トピックス フランスで導入されるモビリティ基本法」『運輸と経済』872号, 2020.2, pp.94, 96.

<sup>96</sup> “Find out more about carpooling rules,” 2022.12.13. Service-Public.fr website <<https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A15032?lang=en>>

<sup>97</sup> “About Us.” BlaBlaCar website <<https://blog.blablacar.com/about-us>>

巻末表 諸外国（米国・中国・英国・フランス）におけるライドシェア制度

国・地域	米国 (カリフォルニア州)	中国	英国 (ロンドン)	フランス
制度名	TNC (Transportation Network Company)	オンライン 予約タクシー (ネットワーク予約出租汽车)	PHV (Private Hire Vehicle)	VTC (Voiture de Transport avec Chauffeur)
運転手の要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>普通運転免許の保有</li> <li>21 歳以上</li> <li>1 年以上の運転歴</li> <li>7 年以内に重大な犯罪歴なし</li> <li>今までに重大な交通違反歴なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>普通運転免許の保有</li> <li>3 年以上の運転歴</li> <li>飲酒運転歴なし</li> <li>薬物乱用歴なし</li> <li>暴力的な犯罪歴なし</li> <li>全国のタクシー法令等に関する知識試験</li> <li>地域のタクシー法令に関する知識試験</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 年以上の運転免許保有歴</li> <li>21 歳以上</li> <li>犯罪歴チェック</li> <li>健康診断</li> <li>安全性や交通規則に関する試験</li> <li>英語能力試験</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 年以上の普通運転免許保有歴</li> <li>犯罪歴なし</li> <li>交通法規やフランス語及び英語に関する知識試験</li> <li>運転技能や顧客対応に関する実技試験</li> </ul>
プラットフォーム事業者規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転手に対する訓練プログラム</li> <li>薬物乱用や飲酒運転等に関する通報制度</li> <li>運転手の最低報酬の保証</li> <li>健康保険料の負担</li> <li>仕事上の負傷に対する費用負担</li> <li>労働時間の上限規制</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>法人格あり</li> <li>当局に対する運転手や車両に関する情報提供</li> <li>運転手に対する事前訓練と日常教育</li> <li>サービス評価システムの確立</li> <li>苦情処理システムの確立</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当局に対する運転手や車両に関する情報提供</li> <li>苦情や問合せに対応するための人員配置</li> <li>予約を受けるための免許取得</li> <li>予約確認証の発行</li> <li>予約内容や苦情等に関する記録を 12 か月間保存</li> <li>運転手の最低賃金の保証</li> <li>運転手に対する企業年金の適用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転手の運転免許の確認</li> <li>運転手の車両保険の確認</li> <li>運転手の専門職賠償責任保険の確認</li> <li>運転手の労災保険料の一部負担</li> <li>運転手の職業訓練費用等の負担</li> </ul>
自家用車の使用に対する規制	<ul style="list-style-type: none"> <li>公道を走行可能</li> <li>運転手含めて最大 7 人乗り</li> <li>トレードドレスの表示</li> <li>車検義務 (1 年又は 5 万マイル運行ごと)</li> <li>事業者が商用保険に加入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>走行距離規制 (60 万 km 未満)</li> <li>走行年数規制 (8 年未満)</li> <li>ドライブレコーダーの設置</li> <li>GPS の設置</li> <li>緊急警報装置の設置</li> <li>車検義務 (車両登録後 60 か月までは 12 か月ごと、60 か月以降は 6 か月ごと)</li> <li>事業者が運送業者賠償責任保険に加入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両の使用許可証の取得</li> <li>運転手含めて最大 8 人乗り</li> <li>使用許可証の表示</li> <li>認可タクシーと混同されない外観</li> <li>ゼロエミッション対応 (2023 年 1 月以降)</li> <li>車検義務 (年 2 回)</li> <li>運転手又は運転手を雇用する事業者が商用 PHV 保険に加入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転手含めて 4~9 人乗り</li> <li>製造後 7 年未満</li> <li>ドアが 4 つ以上</li> <li>サイズが全長 4.5m × 全幅 1.7m 以上</li> <li>エンジン出力 84kW 以上</li> <li>VTC 標識の表示</li> <li>車検義務 (年 1 回)</li> <li>運転手又は運転手を雇用する事業者が専門職賠償責任保険に加入</li> </ul>

(注) 運転手の要件、事業者規制、車両規制について、主なものを例示。

(出典) 吉田賢司ほか「運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る欧米諸国の動向等に関する調査研究」『国土交通政策研究』140 号, 2017.7 <<https://dl.ndl.go.jp/pid/11949809>>; 吉田賢司ほか「運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る国際的な動向・問題点等に関する調査研究」『国土交通政策研究』148 号, 2018.6 <<https://dl.ndl.go.jp/pid/11949817>> 等を基に筆者作成。