

「ライドシェア新法」の提案

2018年5月8日

Hello, Future!



シェアリングエコノミー推進PT

テクノロジーによって、我々の働く環境は既に変わっており、多くの人を予測困難な状況に置いている。そのため、我々は、テクノロジーが形作る現代の働き方に制度を合わせていく必要がある。

*Uber*を例にあげよう。革新的なテクノロジーは、世界中の人々の都市内の移動のあり方を根本的に変えた。しかし同時に*Uber*は、その革新の過程で安全性と働き手の保護の問題について間違った行いもした。

その問題に対する答えは、*Uber*を締め出してしまふことではない。

それらの課題に向き合い、テクノロジーがユーザーと働き手に貢献することを可能にするルールを策定することである。

2018年1月25日 ダボス会議における英国メイ首相の演説より

※当連盟による和訳。全文は下記URLに掲載

<https://www.weforum.org/agenda/2018/01/theresa-may-davos-address>

目次（提言の構成）

- 1 はじめに（p.4）
- 2 ライドシェアの必要性（p.12）
- 3 ライドシェア新法の提案（p.41）
- 4 国土交通省の見解に対する
当連盟の考え方（p.52）
- 5 まとめ（p.71）

1 はじめに

いま、世界で起こっていること

スマートフォンなどのITの発達やシェアリングエコノミーの進展に伴い、モビリティサービスが飛躍的に進化する**デジタルモビリティ革命**が起こっている

オンデマンド性

- ✓ いつでもどこでも、スマートフォンでオンデマンド配車

レーティングシステム

- ✓ 情報の非対称性を解消
- ✓ 質の悪いサービス提供者は市場原理により排除

ビッグデータ・AIの活用

- ✓ 需給に応じたリアルタイムな料金設定
- ✓ ビジネスのみならず都市計画にもデータを活用

所有から共有へ

- ✓ 自家用車の所有が不要に

モビリティのサービス化

(MaaS: モビリティ・アズ・ア・サービス)

- ✓ 複数の輸送モードを統合し、ワンストップでサービスを提供
- ✓ プラットフォームレイヤーとサービス提供レイヤーが分離

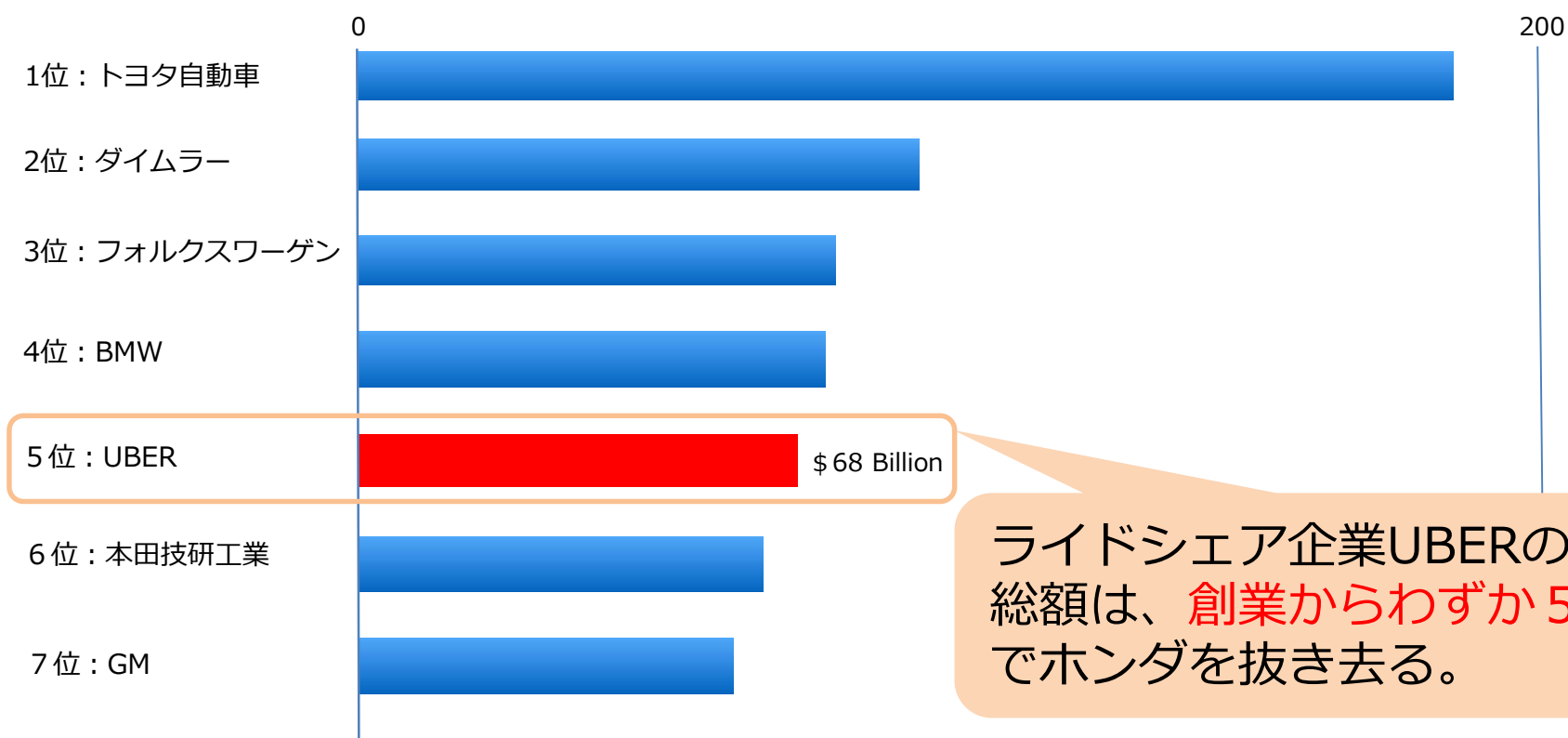


歴史上前例のないほどの成長産業

ライドシェアは、人類の歴史上でも前例がないほどのスピードで急成長する新産業

自動車関連企業の時価総額ランキング

単位：US \$ Billion



ライドシェア企業UBERの時価総額は、創業からわずか5年半でホンダを抜き去る。

出典：At \$68 Billion Valuation, Uber Will Be Bigger Than GM, Ford, And Honda

<http://www.forbes.com/sites/liyanchen/2015/12/04/at-68-billion-valuation-uber-will-be-bigger-than-gm-ford-and-honda/#9ba32f45858a>

将来を見据えた戦略策定の必要性

新たなテクノロジーの登場に伴い新興国が先進国を追い抜く現象（リープフロッグ現象）がみられる。現状に満足するのではなく、常に将来を見据えた戦略策定が必要

- ✓ 新興国が新しい技術を一足飛びに導入して先進国を追い抜いてしまう現象をリープフロッグ現象という。
- ✓ 優れた技術を持っていても、それに固執し新技術への対応を怠れば、あっという間に他国に先を行かれてしまうのが歴史の教訓

出典：野口悠紀雄「中国の「フィンテック」が日本のはるか先に行くのは当然だった」
現代ビジネスウェブサイト <http://gendai.ismedia.jp/articles/-/51840>

新興国や開発途上国で用いられている電子マネーの仕組みは、銀行を中心とする日本の決済制度より、ずっと優れている。

この現象は、「リープフロッグ」（蛙跳び）と呼ばれるものだ。これは、技術革新によって、新しい技術を取り入れた体制が、発展段階上のある段階を飛び越えて進歩してしまうことを指す。その結果、「後なるもの先になるべし」という現象が起きるのだ。

リープフロッグの例として、中国における電話が挙げられる。中国の産業化は通信インフラの主流が携帯電話の時代になって始まったため、固定電話の時代を飛び越えて、いきなり携帯電話が普及した。

もう少し古い例で言えば、最初に産業革命に成功したイギリスが蒸気機関やガスの技術にとらわれて、電気への対応が遅れたことが挙げられる。遅れて産業化に着手したドイツ、アメリカ、日本は、蒸気機関の時代を飛び越えて電気の時代に入った。そしてイギリスを追い抜いた。

参考：リープフロッグ現象の例：金融（日本と中国の比較）

10年前：日本の方が進んでいた

日本	✓ 偽札の流通はほとんどない ✓ 街中に銀行支店やATMが存在
中国	✓ 日本ほどの高度な金融システムはなく偽札の流通が非常に多い



現在：あっという間に抜き去られる

日本	✓ 現金しか使えない店が多く、いまだに現金決済率が高い ✓ モバイル決済利用率6% (※)
中国	✓ キャッシュレス化が大きく進展 ✓ モバイル決済利用率98.3% (※)

※モバイル決済の現状と課題(2017年6月 日本銀行決済機構局)

現代の中国では、屋台でもスマホ決済が普及

【中国電子マネー事情】（上）支払い難民発生…「キャッシュレス社会」の光と影
2017.12.27 06:14



上海市内のバス停脇でキャッシュレス支払い用に2種類のQRコードを掲げた焼き芋の屋台。左側の青は「支付宝（アリペイ）」、右側の緑は「微信支付（WeChat Pay）」（河崎真澄撮影）

出典：SankeiBiz 中国電子マネー事情(2017年12月27日)
<https://www.sankeibiz.jp/macro/news/171227/mcb1712270500001-n1.htm>

「日本のタクシーのレベルは世界一」と誇っている間に
ライドシェアという新たなサービスを実装した他国に
次々と追い抜かれてしまっているのではないか・・・？

技術革新に対応した社会システムの構築

技術革新が進み、革新的なビジネスが次々と登場する中で、社会システムがそれに対応していくことが求められている

【2018年4月12日未来投資会議における安倍総理発言】

…急速に技術革新が進む中で、様々な制度、社会システムが変化に追いついていけない。…新しいアイデアに果敢にチャレンジするSociety 5.0が現実のものとなる中で、今日ほど政府においてフロンティアスピリットが強く求められる時代はありません。

※上記4月12日未来投資会議においては、ワールドエコノミックフォーラム(WEF)シュワブ会長から、「ライドシェアと自家用車所有の競争により、移動機会の改善を図ることができる」旨の指摘があった。

新たなテクノロジーと安全安心の関係

安全安心を確保しつつ、新しいサービスを実現するための建設的な議論を行っていく必要がある

【国土交通省の国会答弁】 2017年4月28日 衆・国土交通委員会 藤井自動車局長答弁
国土交通省としましては、自動車による旅客の運送において、安全、安心の確保が最重要の課題であると認識しているところでございます。
…いわゆるライドシェアにつきましては…安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要であると考えているところでございます。



【当連盟の認識】

- ✓ 旅客運送において安全、安心の確保が重要であることは当然
- ✓ 当連盟の主張は、安全安心を確保しつつライドシェアを実現するための法環境を整備して欲しいということ。
- ✓ 「課題があるから対応不可」といった思考停止ではなく「どう
いう制度にすれば課題を解決できるのか」について知恵を出し
合い、建設的な議論を行っていくべき

違法な白タクは根絶すべき！

常態化している中国人観光客向け白タクについては
厳格に取り締まるべき

- ✓ 各種報道等によると、現在、中国人観光客向けの「白タク」が急増し、中国人観光客の間で常態化しているとも言われる
- ✓ こうした白タク行為は違法行為であり、厳格に取り締まるべき



朝日新聞 DIGITAL

トップニュース スポーツ カルチャー 特集・連載 オピニオン

社会 事件・事故・裁判

「中国式白タク」横行 アプリで予約、摘発は氷山の一角

多鹿ちなみ、横山輝 植崎貴司、米田優人 2017年12月12日05時06分

急増する訪日外国人客らを相手に無許可でタクシー営業をする「白タク」が、空港や観光地で広がっている。スマートフォンのアプリで現地から予約でき、言葉が通じるのが受けているとみられる。関西空港や京都では「中国式白タク」と呼ばれる違法行為をしたとして中国人の男らが逮捕された。だが、摘発にいたるのは氷山の一角だ。

韓国向けに白タク行為した疑い、男2人を逮捕 警視庁 →

「中国式白タク」容疑で逮捕 訪日客狙い、各地で問題化 →

出典：朝日新聞デジタル

<https://www.asahi.com/articles/ASKDC4VMCKDCPTIL00Y.html>

2 ライドシェアの必要性

ライドシェアとは

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(①狭義のライドシェア)

ライドシェア

③最広義のライドシェア

タクシーの相乗り 等

②広義のライドシェア

一般人が、自家用車を用いて、無償で(コストの範囲内での金銭を收受して)他人を運送



①狭義のライドシェア

一般人が、自家用車を用いて、有償で、他人を運送



※ライドシェア事業者が複数の種類のライドシェアサービスやタクシー配車サービスを提供している場合もある

ライドシェアの必要性

① 需給構造の変化

② 観光立国

③ 経済効果

④ 生産性向上/一億総活躍

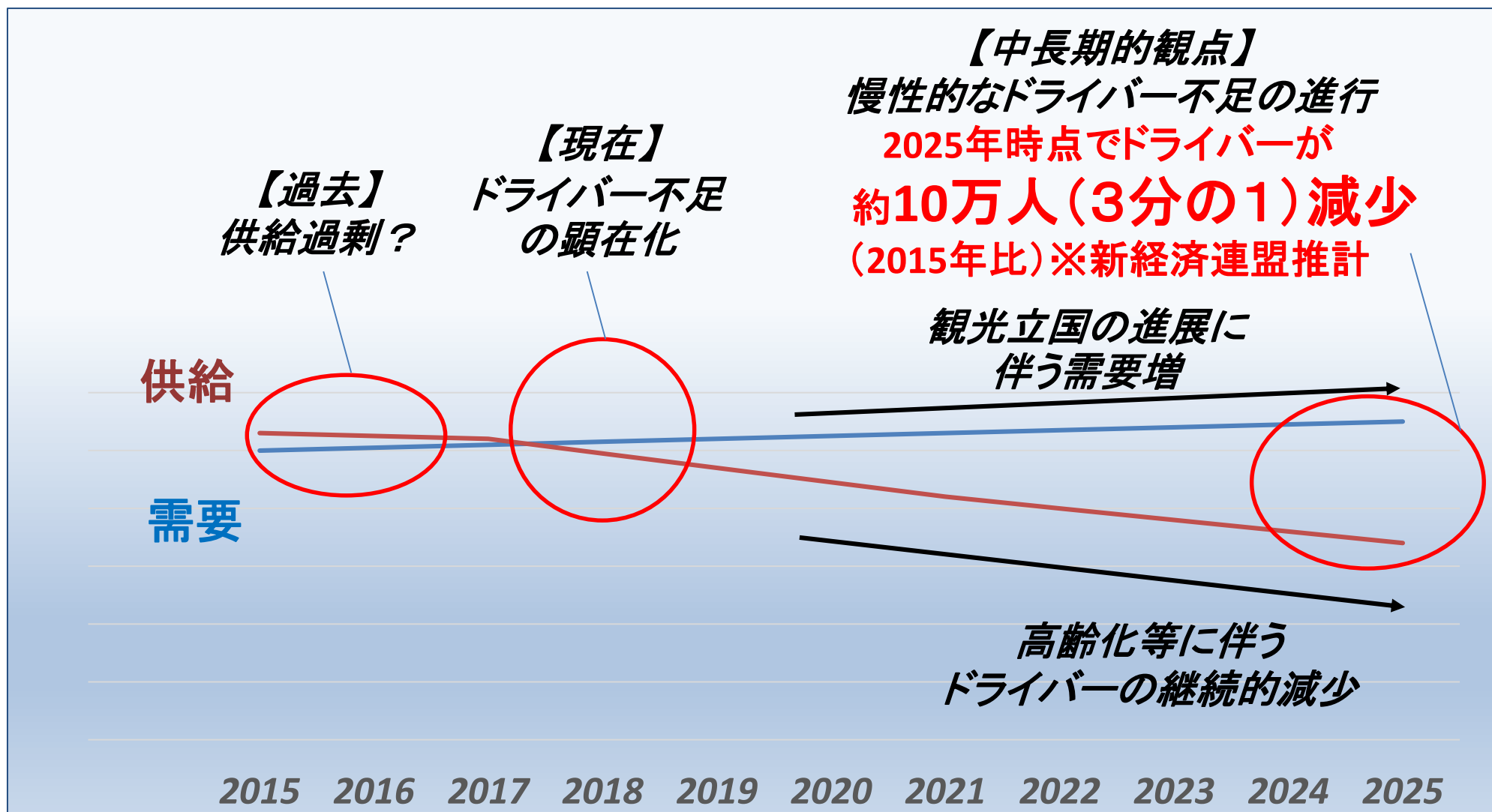
⑤ 消費者利便性



ライドシェア導入の必要性

① 需給構造の変化

タクシーサービスの需要と供給（イメージ）



① 需給構造の変化（現在）

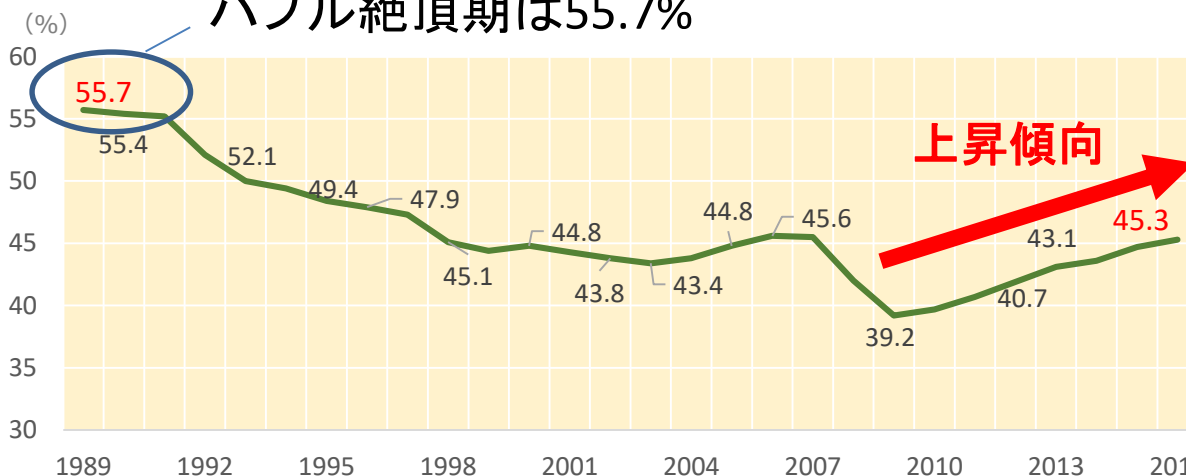
近時のタクシー運転者の急激な減少に伴い、**タクシー運転手の不足が顕在化**。現在のタクシー業界の最大の課題は**人手不足**

運転者数の推移（法人）



✓ タクシー運転者の数は**近時急激な減少傾向**にある

実車率の推移 (バブル絶頂期は55.7%)



✓ 実車率はバブル以降の下落が底を打ち、近年**上昇傾向**

※実車率 = 実車キロ / 走行キロ × 100

① 需給構造の変化（現在）

タクシー業界においても人手不足が大きな課題であると認識

■ 全国ハイヤー・タクシー連合会 川鍋会長就任時記者会見（2017年6月27日）

記者B タクシーの進化と言え、将来の自動運転時代も見据えておられることと思います。個人的には自動運転時代が来てもタクシーは人がサービスを提供することが基本だと思っておりますが、一方で地方業界を中心に深刻な人手不足が進行しています。全国業界としての労働力不足への対応についてはいかがでしょうか。

川鍋会長 秘策があるとすれば、まずはトヨタ・ジャパントクシーを買うことだと思っています。同車にはトヨタ・セーフティセンスというある種の自動運転機能が装備されており、現時点では人が運転することを前提とした安全運転補助機能が中心になります。われわれにとって一番大事な機能とは、クルマを安全に止めてくれることでしょう。レーン・キープ等、あれば良いなという機能はほかにもありますが、一番大切なのは安全に止まること。無人運転に向けた実証実験も大事ですが、まずは何よりもジャパントクシーを導入し、必要なオプションも入れて安全を確保することではないか。それがタクシー事業者としての矜持ではないかとわたしは思っています。そうしたことの積み重ねでクルマが変わり、イメージが変わって、結果として労働力が業界に入ってくる、売上も回復していくのではないかと。労働力不足はそんなに簡単に覆せるものではないのですが、永遠に覆せないものではないはずです。中長期的な観点での取り組みが必要であり、その他には活性化11項目を地道に実施していくこと。結果として東京の410円タクシーもそういう対策にはなっていると思う。

出典：週刊交通界21（2017年7月17日号）

① 需給構造の変化（現在）

政府の「規制改革推進会議」の複数の構成員からも、既に都市部を含めてタクシーの不足が生じているとの指摘

■ 2018年1月18日 規制改革推進会議(第25回)議事概要(抄)

○森下委員 問題の本質として、業として成り立っていても、人がいないのでできないというケースが非常に多いと思うのです。先ほど、私は大阪の吹田の話をしましたけれども、夜12時を回るとタクシーは来ないです。どこにもいない。飲んで友達に家に行っていたら、本当に帰れないです。先ほど言ったように、大阪の市内からせいぜい車で20分ぐらいのところです。新大阪の駅から10分ぐらいのところです。それでもそんな状況です。聞いたら、夜間に運転するタクシーの運転手さんがいないので、車はあるけれども、人が配置できない。でも、これはほとんど大阪市内でも、先ほど言った繁華街以外は同じような状況です。そういう状況が都会の中でもできているのに、過疎地だけの例とか、非常に特殊な例だと言われると、もう夜はどこにも行けないです。

だから、正直、少し状況が把握できていないのではないかと思うのです。東京都内の本当に一部のところだけで満足されている議論をしているとしか私には思えないのです。

(中略)

○林委員 私も吹田市がそういう状況だとは知りませんでした。しかしながら、東京でもそういうところはいっぱいあります。東京周辺の埼玉にしても千葉にしても、そういうところはいっぱいあります。

ふと思い返すと、シェアリングエコノミーの話をして、ライドシェアをして、今の話も需要と供給で、需要がたくさんあればタクシー会社ももっとそこに注力できるところを、まばらな需要、だけれども、需要があるというようなものに対応するときに、シェアリングエコノミーというのはすごく合理的ではないかということを議論していたと思うのです。

その突破口になるはずの特区の議論の結果、こんなことになってしまっているのだということを、今、私は勉強させていただいて、何だか日本終わったなと、今、少し感じているのです。

① 需給構造の変化（現在）

政府でも人手不足を認識し、さまざまな施策を検討しているが、**抜本的な解決策はない**。**専業ドライバーのみで移動需要を賄うことに限界**が来ており、**シェアリングエコノミーの仕組みによる兼業ドライバーの活用が必要不可欠**になってきている

■ 国土交通省 タクシー改革プラン2016～選ばれるタクシー～（抄）

< 具体的取組 >

➤ 新卒・女性等、多様な人材の採用拡大

- ・短時間勤務や固定給制度等の採用等（女性運転者数約7,000人（H27年3月））
- ・分かりやすい職場情報の提供（H26年度新卒採用172人）
- ・女性タクシー運転者の新規就労・活躍促進に関する調査（H27年度予算事業）

➤ 運転者のスキル向上

- ・バリアフリー、観光、英語等に係るドライバー研修の実施

例) ユニバーサルドライバー研修修了者(全国)約14,000人(H27.3月時点)

参考：Door-to-Door移動需要の見通し

人口減少社会においても、Door-to-Door移動需要は減少しないと
考えられる

増加していく高齢者の外出率は増加傾向
にあり、Door-to-Door移動サービスの需
要が存在

✓ 高齢化が進展し、高齢者の数が増えていく

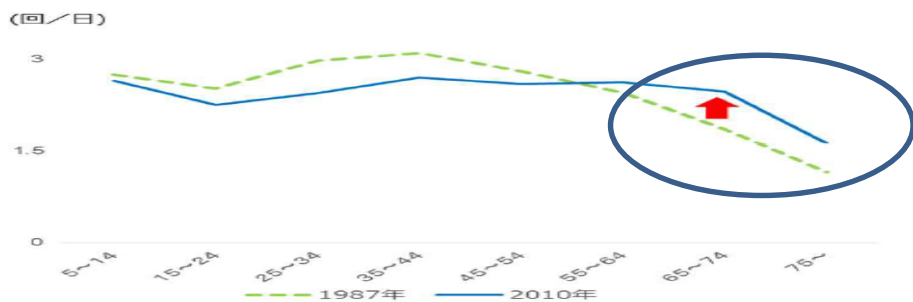
都市圏・地方圏の高齢化の進展¹

	首都圏	中部圏	近畿圏	地方圏
平成2年	10.1%	11.9%	11.2%	14.1%
平成22年	21.0%	22.7%	22.9%	25.1%
平成52年	35.0%	34.8%	36.2%	37.6%

出典：国土交通省作成資料

✓ 高齢者の外出率は増加傾向

年齢別1人当たりトリップ数の変化



出典：タクシー革新プラン2016 (国土交通省)

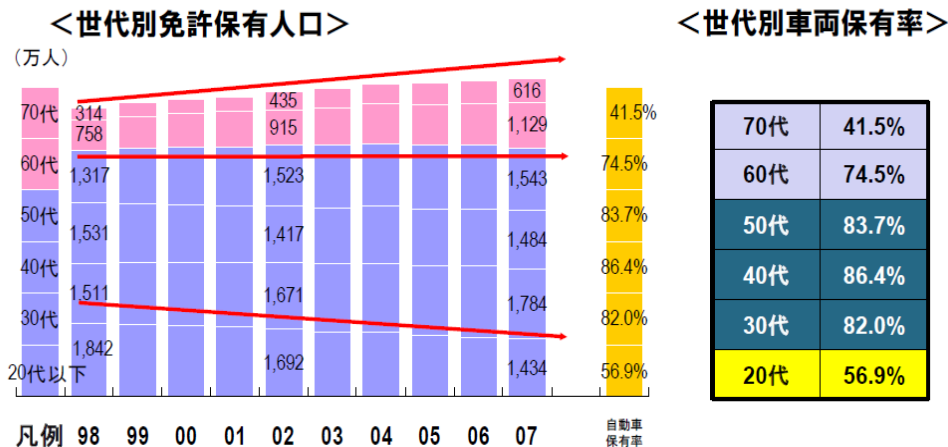
他方、若年者の間でも車離れが進行
しており、やはりDoor-to-Door移動
サービスの需要が存在

✓ 「若者の車離れ」が進行

市場変化の背景 - 保有構造の変化 -

【免許保有人口】

免許保有人口総数は増加しているものの、世帯保有台数が少ない
60代以上が増加。一方、20代の若者世代は免許保有人口が減少



出典：観光庁若者旅行振興研究会(第1回)
トヨタ自動車提出資料『若者のクルマ離れ』について

① 需給構造の変化（中長期的観点）

- ✓ タクシー運転手は極端に高齢化しており更なる大幅な減少が不可避
- ✓ 2025年時点でのタクシー運転手数は、2015年比で3分の1減少する（約10万人減少）と推計※され深刻な不足が懸念 ※当連盟推計

- ✓ タクシー運転手は極端な高齢化が進展

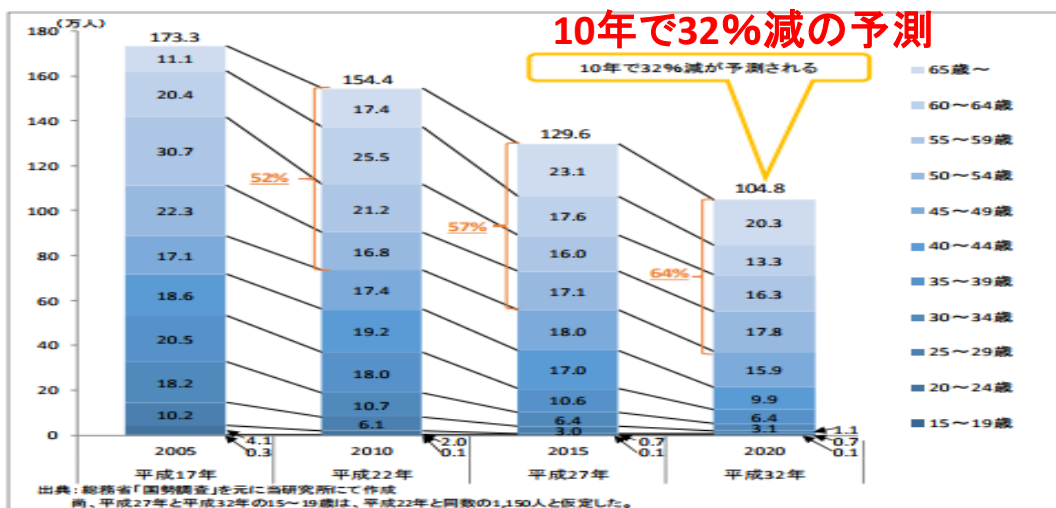
参考：タクシー運転手の年齢構成（2014年時点）

平均年齢 58.3歳	60歳以上が過半	若年層（39歳以下） はわずか4.3%
---------------	----------	------------------------

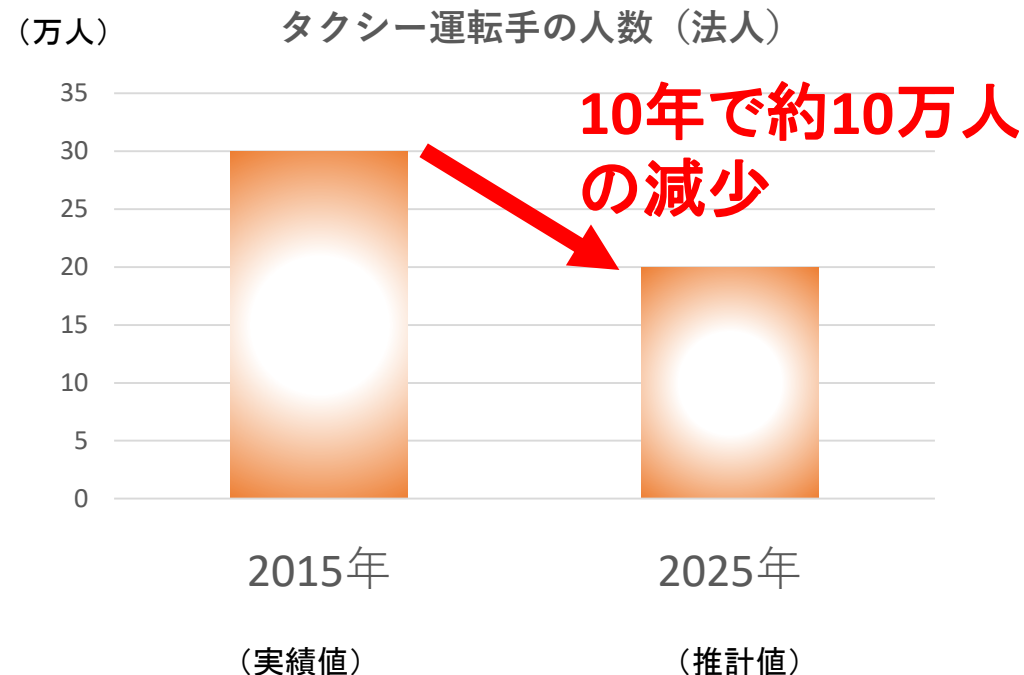
- ✓ タクシー運転手の数は2025年までに約10万人の減少が見込まれる（当連盟推計）

※ 国土交通政策研究所の2020年までの将来予測をもとに、運転手の高齢化の進展状況も織り込んで当連盟推計（法人タクシーのみ）

- ✓ 国土交通省も自動車運転者数（タクシー、トラック、バス等の運転手数）の急激な減少を予測



自動車運転従事者の年齢階級別就業者数（将来予測）



②観光立国（訪日外国人数の増加）

訪日外国人旅行者数は従来の想定を超える順調な伸びを見せており、**2017年には2869万人**に達している

訪日外国人人数 直近10年間 2017年版

Visitor Arrivals to Japan for last 10 years — 2017

TRAVEL VOICE
www.TravelVoice.jp

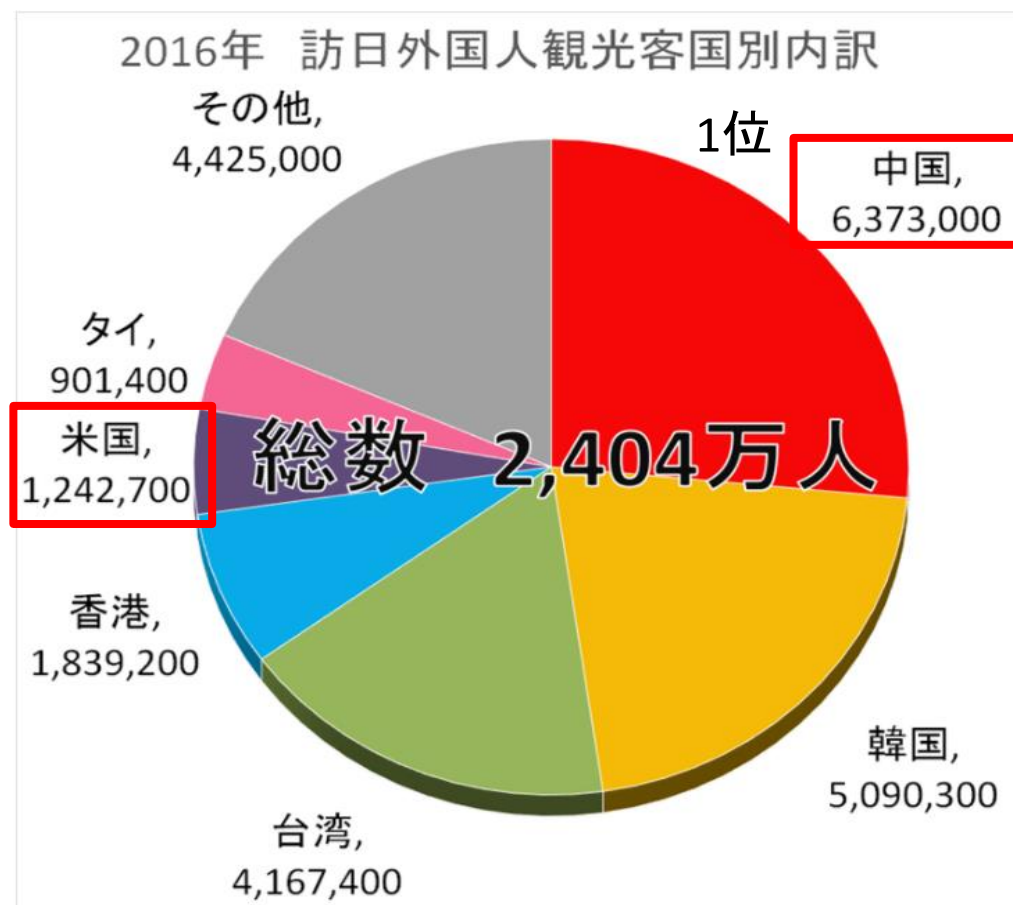


②観光立国（快適な移動オプションの提供）

多くの訪日外国人にとって使い慣れたライドシェアという移動オプションを提供することは、**観光立国の実現に必要不可欠**

✓訪日外国人の国別の内訳をみると、中国・米国などのライドシェアが普及している国からのインバウンドが非常に多い

✓こうした国からの観光客に対して、ライドシェアという使い慣れた移動オプションを提供することが、**観光立国に必要不可欠**



参考：タクシー業界の訪日外国人向けアクションプラン

タクシー業界のインバウンド対策は進められるべきであるが、**タクシーだけでは供給が十分ではない**ため、**ライドシェアも併せて検討すべき**

■ 訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン (2018年1月17日 全国ハイヤー・タクシー協会)

【アクションプラン概要】

- ①母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり ([海外の配車アプリとの連携等](#))
- ②言葉の不安解消
- ③決済の不安解消
- ④関係機関・団体と連携したプロモーション活動

【当連盟の考え方】

当該アクションプランの内容は訪日外国人の利便性の向上につながるものであり**取組を進めるべき**であると考えますが、そもそも**タクシーだけでは供給が十分ではない**こと、タクシーではなくライドシェアを積極的に利用したいユーザーに選択肢を与える必要があることから、**ライドシェアの解禁についても併せて検討すべき**

②観光立国（観光客向け白タク問題）

ライドシェアの新法を整備することにより、**白タクの蔓延という不正常な状態を是正することにもつながる**

- ✓ 現在、中国人観光客向けの「白タク」が急増しているとされる
- ✓ 違法な白タクは厳正に取り締まるべき
- ✓ しかし、そもそも違法行為が蔓延しているのは、**実際に中国人観光客にとってニーズのあるサービスが合法的に提供されていないため**
- ✓ **ライドシェアの新法を整備し、ニーズ自体をなくしてしまうのが最も効果的な是正方法**

【現状】



外国人観光客

日本には**ライドシェアがない**。タクシーも不便。
仕方ないので、ライドシェアと同じように便利にアプリで乗れる白タクを使おう。

【ライドシェア導入後】



外国人観光客

日本にライドシェアがあるなら、合法かどうか分からない白タクを使う必要はない。
いつも使い慣れているライドシェアに乗ろう！

参考：規制改革推進会議における議論

政府の規制改革推進会議においても、現在のタクシーがニーズに答えきれていないとの指摘がある

【参考】2018年2月26日 規制改革推進会議 議事録(抄)

○大田議長 もともとの三ヶ森タクシーさんの御提案が、タクシーの需要が趨勢的にかなり減ってきており、さらに運転手不足があると。ここで新たなニーズに応えるタイプのタクシーを提供することで需要を盛り上げ、運転手不足にも対応するということでした。一方で、外国人が外国人ドライバーに頼んで違法な、白タク的なことをやるのが横行しているという状況があります。こういうことが生ずるのは、今のタクシー事業がニーズに答え切れていないからではないかというのが、私どもがこの問題を取り上げている理由です。きょうは二回目の議論ですが、現在の事業者を守るという議論はあっても、利用者の多様なニーズにどう応え、タクシーサービスをどう活性化していくのかというお答えは(国土交通省から※)なかなか得られていないように思います。この議論は続けてやりたいと思いますが…

※()内は当連盟にて補足的に追加

③ 経済効果

ライドシェアビジネスを日本で行うことができないのは
日本経済にとって極めて大きな損失

- ✓ ライドシェアを導入した場合の経済効果は**約3.8兆円**
(当連盟試算)
- ✓ シェアリングエコノミーの中でも、ライドシェアの市場規模は特に大きい。世界のユニコーン企業上位10社のうち、1位(Uber)と4位(Didi)はライドシェア企業
- ✓ 日本では法環境整備の遅れによりライドシェアのプラットフォームが育つ余地がない
- ✓ そのため、ビッグデータの蓄積ができておらず、自動運転時代を見据えた競争にも後れをとっている

参考1 波及的な経済効果（当連盟による試算）

ライドシェアの経済効果：約3.8兆円

出典：当連盟提言「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」（2015年10月公表）

モビリティの向上により人々が外出しやすくなり、外出先での消費が増えること、ドライバーによる支出増が見込まれることなどから、**約3.8兆円**の波及的な経済効果※が期待できる。

※使用車両20万台として新経済連盟推計



ユーザーの消費行動の例

- ✓ 外出先での買い物
- ✓ 外出先での飲食



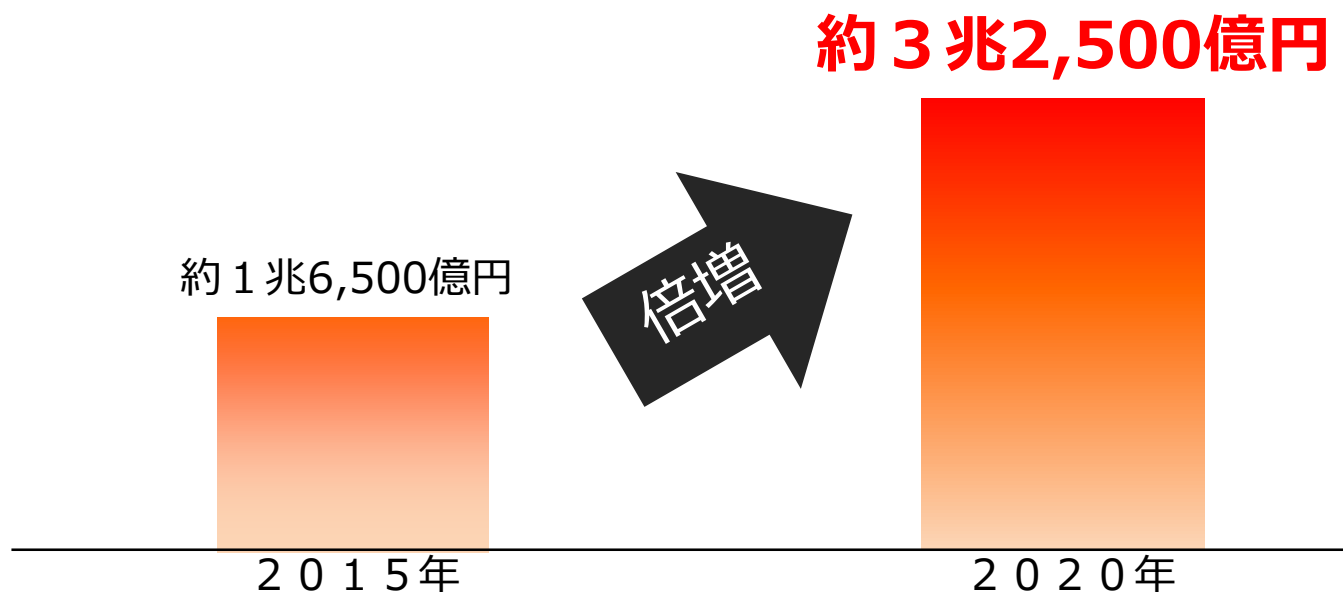
ドライバーによる支出の例

- ✓ カー用品
- ✓ ガソリン代

参考2 ライドシェア市場の急伸

世界のライドシェア市場は急速に伸び続けており、その市場規模は2020年までに倍増するとも言われる

【ライドシェアの市場規模（世界）】



※ 米国の調査会社Juniper Research社の調査結果をもとに作成

<http://www.juniperresearch.com/press/press-releases/uber-lyft-other-ride-sharing-services-revenues>

同調査ではプラットフォーム事業者（通常20%程度の手数料を収受）の収入を3300億円から6500億円に見積もっているところ、当連盟において、ドライバーの収入も含めてライドシェア市場全体の市場規模として算出したもの

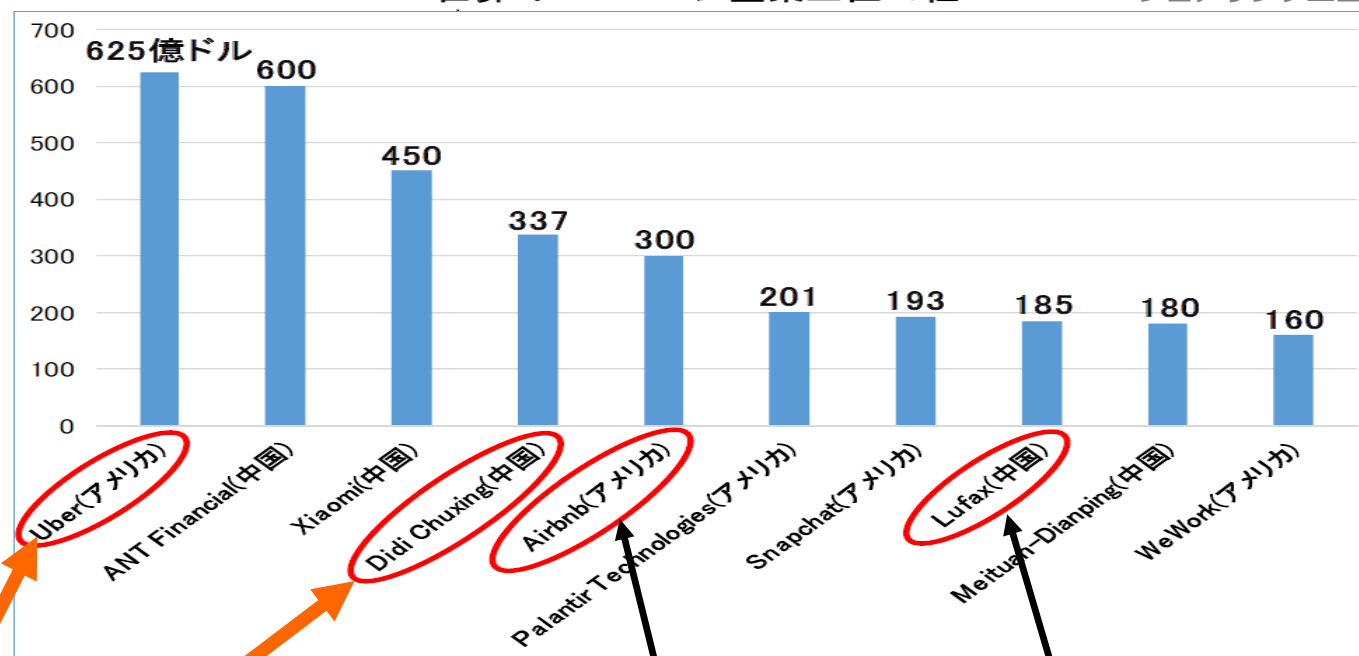
参考3 急成長するライドシェア企業

世界のライドシェア企業は過去に例を見ないスピードで成長しており、いわゆるユニコーン企業が次々に誕生している

出典：2016年11月公表

シェアリングエコノミー検討会議 中間取りまとめ

世界のユニコーン企業上位10社



(※The CrunchBase Unicorn Leaderboardのデータを基に作成)

※赤色囲みの企業は
シェアリングエコノミー系企業

ライドシェア企業

ホームシェア企業

クラウドファンディング企業

- 世界のユニコーン企業上位10社のうち1位UBER（米国）と4位Didi（中国）はライドシェア企業
- 日本企業は1社も含まれていない。

参考4：世界における熾烈な競争と日本の状況

世界：ライドシェア企業間の熾烈な競争と成長

日本：タクシーアプリを海外ライドシェア企業に開放

【世界】

ライドシェア企業間で熾烈な競争が行われ、ローカルのライドシェア企業が、米国発のグローバル企業の現地事業を買収するまでに成長する事例もみられる

中国では・・・



買収

UBER
現地事業

東南アジアでは・・・



買収

UBER
現地事業

【日本】

- ✓ 訪日外国人向けとして、日本のタクシー配車アプリを海外のライドシェア事業者に開放する施策が打ち出されている
- ✓ しかし、日本企業がライドシェア事業を行うことはできないため、躍進する海外勢を黙って見ていることしかできない

② 海外タクシー配車アプリと日本の配車アプリ・タクシー事業者との連携

日本の主要な配車アプリ



全国タクシー



モタク



スマホdeタックン

海外の主要な配車アプリ



韓国配車アプリ最大手
日本の配車アプリと相互利用開始予定 (2018～)



中国配車アプリ最大手
日本のタクシー会社と提携予定 (2018～)



40カ国語以上対応
・東京においてハイヤー配車業務提供中。
・兵庫県淡路島でタクシー配車実証実験予定 (実施時期未定)



タイ・マレーシア・シンガポール等東南アジアで配車アプリ最大手



訪日外国人がスムーズに日本のタクシーが利用可能に。

参考5：自動車メーカーとライドシェア企業の連携

自動車メーカーとライドシェア事業者の提携が次々と発表されているが、日本でライドシェア事業を行えないことにより、日本の自動車メーカーが競争上不利にたたされることが懸念される

【海外メーカー】

海外勢はシェアリングに柔軟に対応可能

- ✓ 従来の売り切りビジネス
- +
- ✓ シェアリングビジネス

【日本メーカー】

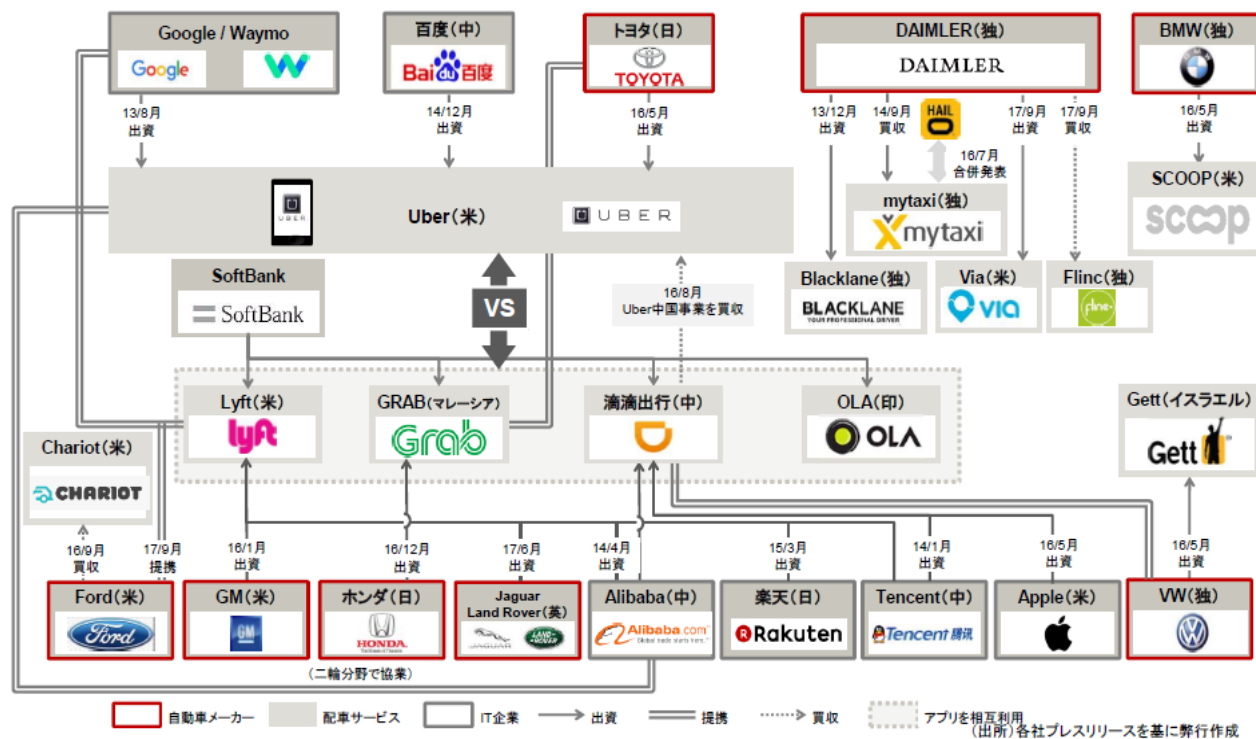
日本勢は国内でシェアリングビジネスを行えず、データ・ノウハウの蓄積ができない

- ✓ 従来の売り切りビジネスのみ

世界的にシェアリングエコノミーが更に普及し、従来のビジネスモデルが通用しなくなった場合の収益源は？

(4)ライドシェアリング業界の相関図

✓ライドシェアリング業界では事業者と完成車メーカーの提携が相次いで発表されています。



出典：三井住友銀行「自動車シェアリングの動向」(2017年10月)

④生産性向上・1億総活躍

ライドシェアは国全体の生産性を向上させ一億総活躍にも資する

- ✓ 自家用車の稼働率は、1日1時間乗ったと仮定しても
わずか4.2%

つまり**95.8%**非稼働
※車両ベース



- ✓ 民間の調査機関が実施したアンケート結果(※)によると

30%の人が

シェアリングサービスの提供に関心

※出典:MMD総研

(例) 空き時間のある主婦・学生

短時間働いてお小遣いを稼ぎたいシニア層



ライドシェアによる車の非稼働時間・個人の空き時間活用により、生産性の向上、一億総活躍の実現

国土交通省(※)によると、

- ✓ 日本全国の渋滞による総損失時間は**38.1億人時間**
- ✓ 貨幣換算すると約**12兆円**

ライドシェア及び相乗りサービスの導入により、座席使用率が向上、渋滞が緩和され、国全体の生産性が向上

⑤ 消費者利便性の向上（柔軟な供給）

シェアリングエコノミーであれば、供給が硬直的なタクシーと異なり、**需要のばらつきに対して柔軟に対応することが可能**



需要と供給の変動（イメージ）

【タクシーの供給】

硬直的であり、一時的な需要の増減に合わせて供給を調整することはできない

- ✓ 参入規制、特措法による減車
- ✓ 二種免許のハードル
- ✓ フルタイムによる雇用
- ✓ 営業区域制限
- ✓ 高齢ドライバーの方が多いため深夜時間帯などで供給が難しい



【シェアリングエコノミーの供給】

需要に応じた**柔軟な供給**が可能

- ✓ 供給者が無数に存在
- ✓ 兼業ドライバーによるサービス提供
- ✓ ダイナミックプライシング
- ✓ 比較的年齢層が若いドライバーが多く、深夜時間帯の対応も可能

【需要のばらつき】

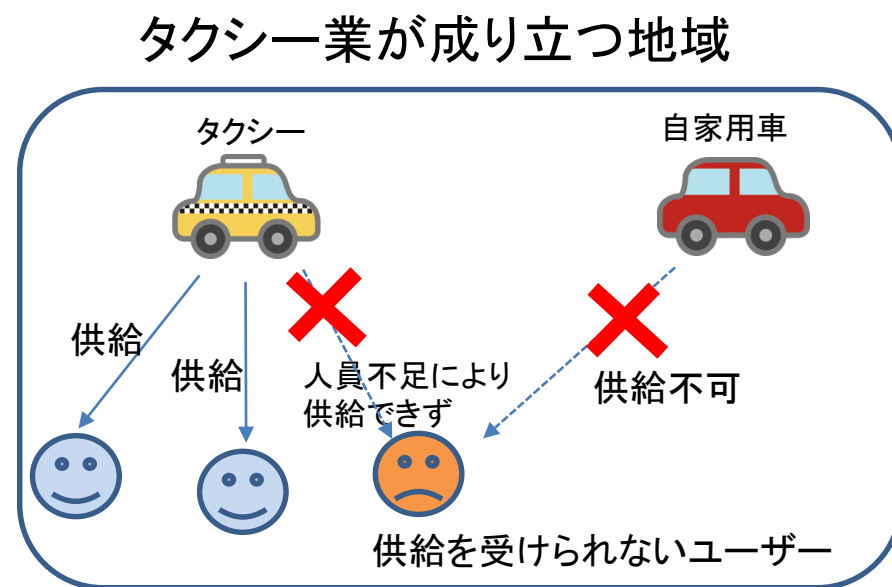
一時的かつ急激な移動需要の増減が生じる

- ✓ 大規模イベントの開催
- ✓ 大雨・雪などの悪天候
- ✓ 事故による電車の運転見合わせ
- ✓ 深夜時間帯にも一定の需要が存在

参考：自家用有償旅客運送による対応について

自家用有償旅客運送の制度では、需給のギャップに柔軟に対応していくことはできない

- ✓ 自家用有償旅客運送はタクシー業がなりたたない地域で例外的に認められる制度
- ✓ タクシー業自体が成り立つ場合には、タクシー運転手の不足等により需要を満たされないユーザーがいたとしても、自家用有償旅客運送によるサービス提供は認められていない
- ✓ タクシー業が成り立たない場合であっても、株式会社が自家用有償旅客運送を行うことが認められない※など、自家用有償旅客運送の活用には限界がある



※タクシー会社が自家用有償旅客運送を行うことも認められていない

⑤消費者利便性の向上（移動オプションの追加等）

ライドシェアの導入により移動オプションが増えることなどを通じて、消費者利便性の飛躍的な向上が期待できる

①移動オプションの増加

- ✓ 「ライドシェア」という移動オプションが増えることにより、消費者にとってDoor-to-Doorで移動する際の選択肢が増える

②潜在的な需要への対応

- ✓ 移動需要はあるがタクシーに不満^(※)があって利用していなかった層の需要への対応（新たな需要の掘り起こし）

※例えば、料金水準の高さ、迎車料金の存在、運転手のサービスレベル 等

③競争によるサービスレベル向上

- ✓ タクシー事業の重大な問題点として「競争原理が働かない」ことが指摘されているところ、タクシー・ライドシェア間、もしくはライドシェア間での競争によりサービスレベルの向上が期待できる

参考1：タクシー利用者の声（国土交通省アンケート結果より）

タクシー利用者からは、タクシーサービスの改善事項について、多くの声が寄せられている

■タクシーに関するアンケート調査（2015年3月国土交通省）より利用者の声を抜粋

Q 今後あればいいと思うサービスは？

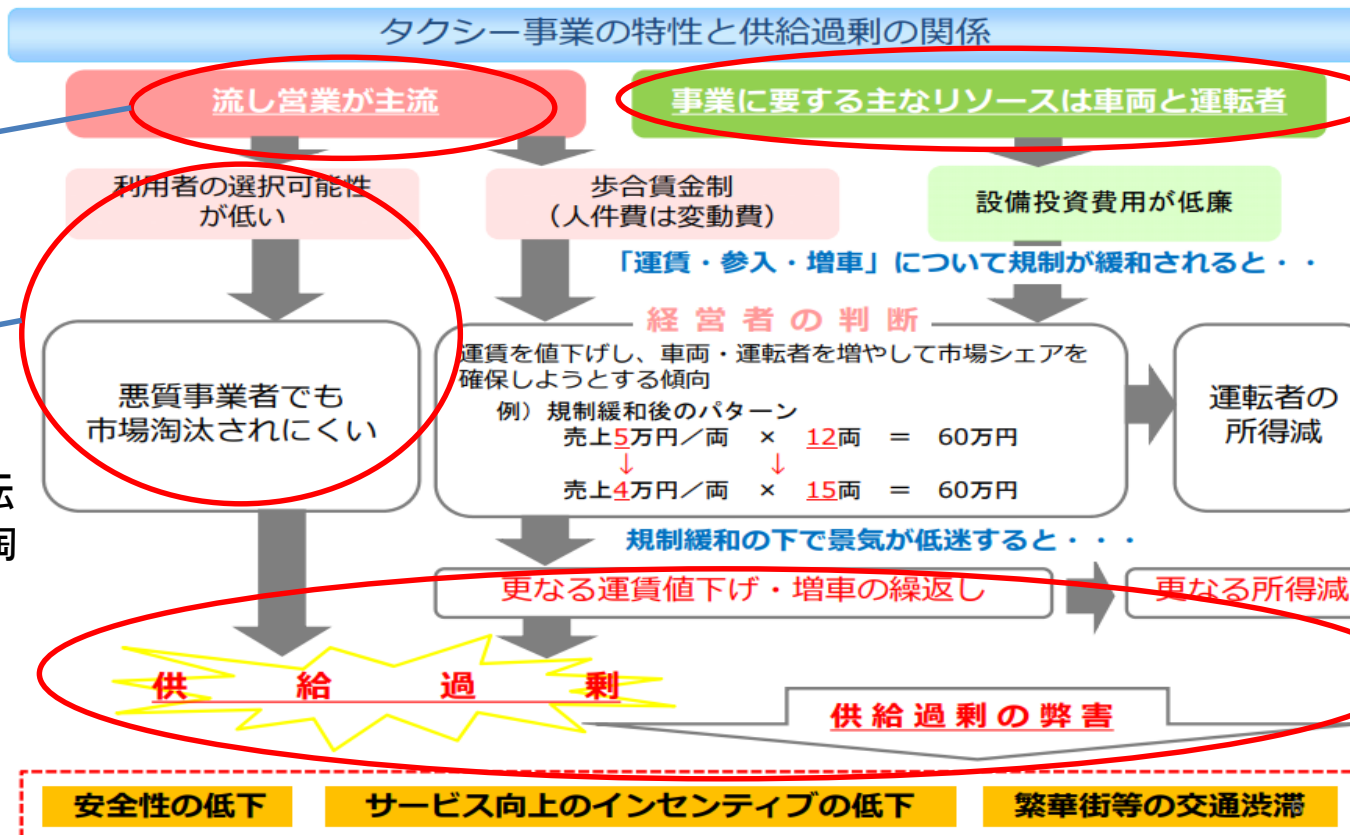
- ✓ 運転手さんの指名が出来ればいいと思います。
- ✓ タクシーに星をつける制度。丁寧な対応や運転の場合は星が3つなど。どの会社も統一した基準がほしい。
- ✓ 道を知らないドライバーは、一目で分かるようにしてほしい。

Q 利用者として、どのようなことをタクシーに望みますか

- ✓ 目的地を告げても通り道が分からないなどと言われる運転手が居ます。プロとしてはいかななものかと感じます。カーナビの設置してあるタクシーが増えることを望みます。又は配車センターの指示で目的地まで届けていただきたい。
- ✓ 各社のサービス(料金が安い、運転手のマナーがよい)等が、一覧になっていれば(ランクづけ等)選ぶ参考になる。タクシー乗り場から乗る場合は選択肢がないので、タクシープールとタクシー乗り場は分けておき、指定したタクシー会社がタクシー乗り場にプールから移動してくる等があってもいい。
- ✓ 雪の時に数社電話したが、何時になるかわからないとか受話器外したままなど利用したい時に対応してくれなかったのので、天候が悪い時ほど対応してほしい。
- ✓ 民間のタクシーの運転手の対応のひどさは、安全運転以前のもので、二度と乗りたくないと思わせるものである。片や、長野、秋田などの地方ではどの運転手さんも素晴らしく、故郷に帰ったという懐かしさでいっぱいになる。首都圏の運転手は地方の運転手の対応を勉強してほしい。

参考2：国交省が指摘するタクシー事業の問題点とライドシェアによる対応

- ✓ 国交省の説明によると、タクシー事業は市場原理が働かないため悪質事業者が淘汰されず供給過剰が起こりやすいとされている。そのため、タクシー特措法による需給調整という統制経済的手法がとられている
- ✓ ライドシェアであれば、市場原理の活用による消費者利便性の確保が可能



ライドシェアには流し営業はない

ライドシェアのプラットフォームは車両・運転者を保有しない。また、ドライバーは既に所有する車両を活用

ライドシェアには情報の非対称性を一定程度解消し、悪質な運転者を市場原理により淘汰させる仕組み(レーティングシステム)が存在

ライドシェアでは供給が過剰な場合はダイナミックプライシングにより価格が下がることにより、市場原理により自動的に需給が調整される

出典：国土交通省作成資料 (タクシー事業の現状について)

出所：<http://www.mlit.go.jp/common/001083859.pdf>

参考3：タクシー特措法をめぐる訴訟

タクシー特措法における公定幅運賃の指定が過度に競争を阻害し、裁量権の逸脱にあたるとの司法の判断が出ている

2017年1月7日福岡高裁決定(抄) ※国側が敗訴。同趣旨の決定が複数存在

…そもそも処分行政庁が自動認可運賃を公定幅運賃にスライドさせることで足りると考えており、自動認可運賃制度と公定幅運賃制度の相違を検討しておらず、従前下限割れ運賃で営業していた事業者について配慮した形跡もなく、公定幅運賃としての運賃設定のあり方や具体的な運賃幅の適否に関する調査検討を行っていたとは考えられないものであり、このような公定幅運賃の指定は、処分行政庁に要求される合理的な裁量の範囲を逸脱した違法があるというべきである。

…改正特措法で公定幅運賃制度を採用した趣旨が不当な運賃値下げ競争を防止することにあるとしても、同法が健全な運賃競争までを排斥していると解すべき理由はないのであり、同法が、旧特措法の下で下限割れ運賃での営業を認可されていたタクシー事業者について一律に規制対象としているとまでは解されないのであるから、この点においても原告人の主張は採用できない³⁹

その他（自動運転との関係）

将来の自動運転社会の到来を前提としても、ライドシェアの必要性は失われるものではない

【よくある誤解】

レベル4の自動運転が実現すればそもそもドライバーは不要となるため、ライドシェアを導入する必要はない

【当連盟の見解】

むしろ、自動運転の時代を見据えるからこそ、ライドシェアは必要

（理由）

- ① レベル4の自動運転が実現するまでには、相当程度の年数を必要とするが、タクシーのドライバー不足は「いまそこにある危機」。
- ② 自動運転社会が実現した際には配車プラットフォームの存在が不可欠となる。当該ビジネスに不可欠なデータの蓄積を今からライドシェア事業で行っておかなければ、日本が競争上圧倒的に不利となる

3 ライドシェア新法の提案

ライドシェア新法の提案①

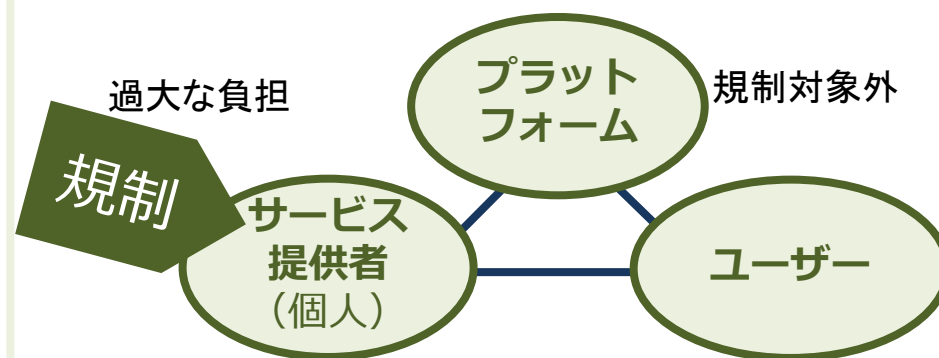
従来型の業法の発想

- もっぱら、プロ（事業者）であるサービス提供者に規制を課すことにより質を担保



シェアリングエコノミーにあてはめると…

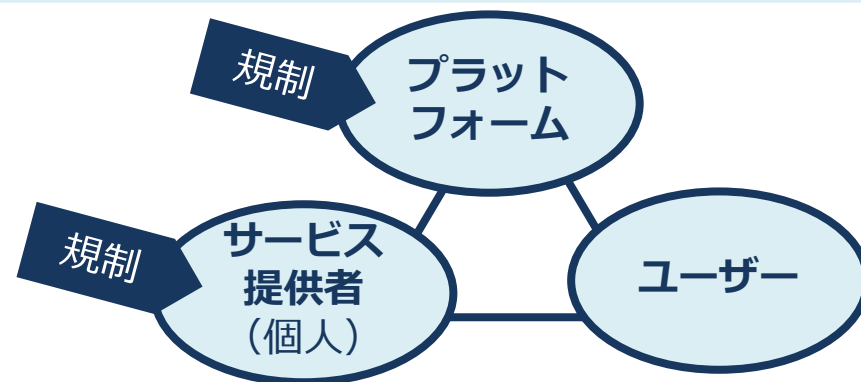
- 個人であるサービス提供者にとって**過大な負担**
- プラットフォームは**規制の対象外**



当連盟の提案

新経済（ニューエコノミー）の進展に伴い規制も進化すべき！！

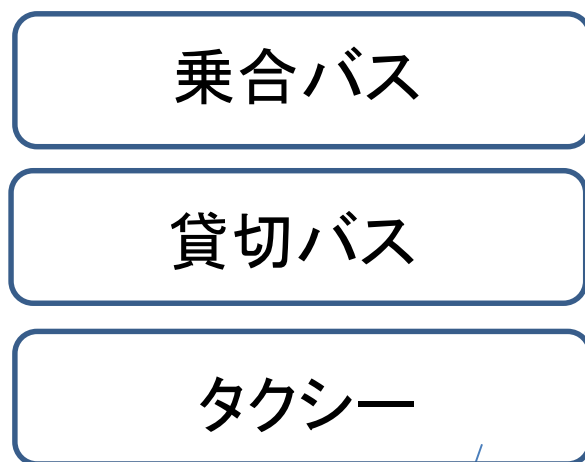
- シェアリングエコノミーにおいてプラットフォームが果たす機能の重要性に着目
- サービス提供者への規制を緩和する代わりに**プラットフォームにも一定の責任を課すことにより、両者の責任が合わさって、全体最適を担保**



ライドシェア新法の提案②

『ライドシェア新法』を制定し、ライドシェアを新たな「業」として道路運送法から切り出し、道路運送法の適用除外とすべき

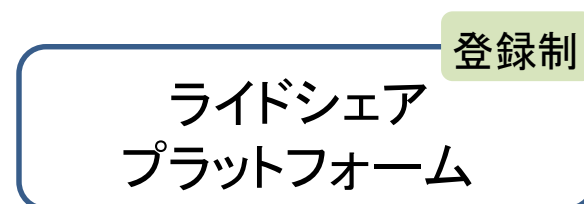
【従来の道路運送法】



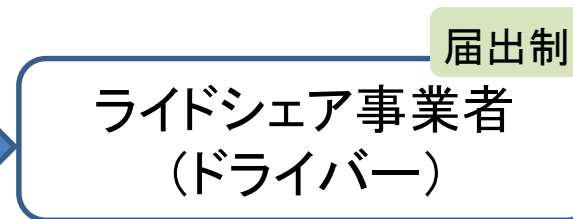
ライドシェアを切り出し

【ライドシェア新法】

プラットフォームを登録制、ドライバーを届出制として規律した上でライドシェアを合法化する新法



新法において、プラットフォームに対する規律も導入



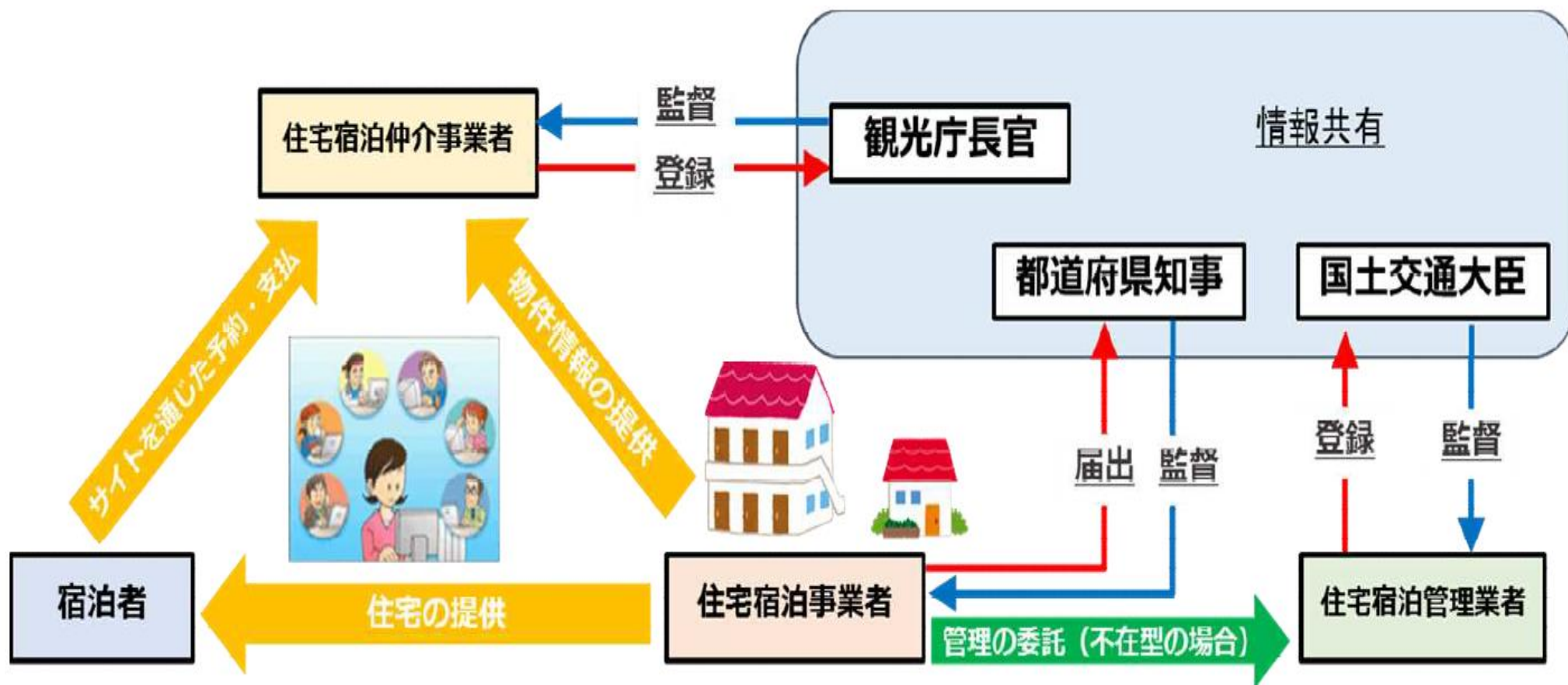
新法の要件を満たすライドシェアのドライバーは、道路運送法の適用除外となり、新法の規律に従う

現行法上はライドシェアもこのカテゴリに含まれるため、違法になってしまう

- ✓ 同じシェアリングエコノミーの一種である民泊の分野においても、住宅宿泊事業法という新法を制定し、民泊を旅館業法の適用除外とした事例
- ✓ 海外においては、Transportation Network Company(TNC)として、ライドシェアプラットフォームを独自に位置づけている事例がある

参考：民泊新法の概要

- ✓ 旅館業法とは別に、住宅宿泊事業法（民泊新法）という新法を策定
- ✓ 住宅宿泊事業（民泊）を旅館業から切り出し、旅館業法の適用除外に
- ✓ プラットフォームを登録制、民泊事業者を届出制に

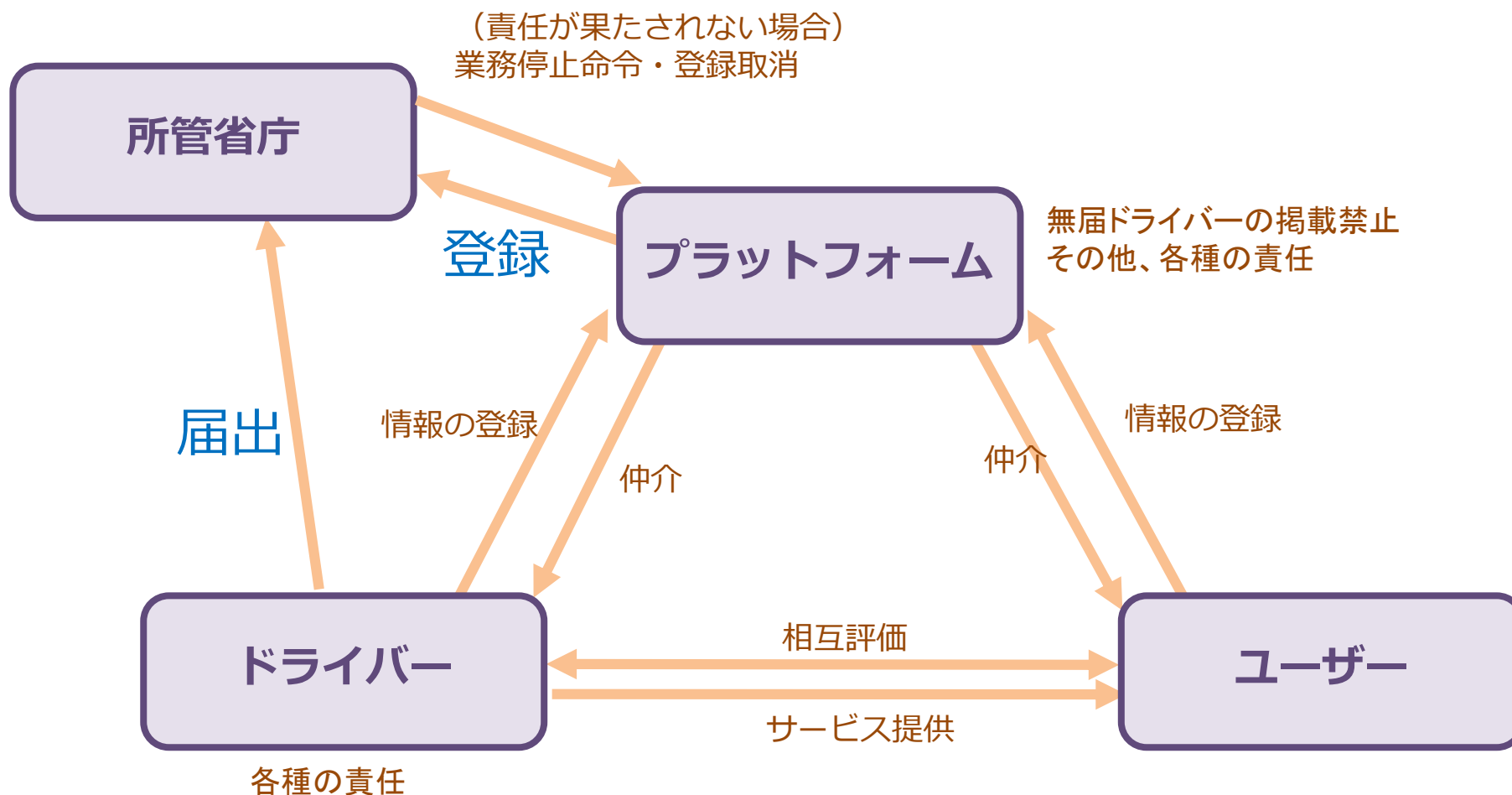


ライドシェア新法の提案③

- ① プラットフォームは登録制
- ② ドライバーは届出制
- ③ 無登録プラットフォームに掲載したドライバーへの罰則
- ④ 上記の他、プラットフォーム及びドライバーに対する各種義務を規定

ライドシェア新法の提案④

当連盟が提案するライドシェア新法は、プラットフォーム及びドライバーの双方に責任を課すことにより、安全・安心を担保する仕組み



ライドシェア新法の提案⑤

	プラットフォームの責任	ドライバーの責任
参入要件	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 登録制 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 届出制 ※電子的な方法による届出を認めるべき
ドライバーの資格	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 無届ドライバーの仲介禁止 ✓ バックグラウンドチェック（犯罪歴・重大事故歴のある者の排除） ✓ 義務を遵守しないドライバーの排除 ✓ レーティングシステムの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 21歳以上、75歳以下 ✓ 1種免許の保持、免許取得後1年以上経過 ✓ 重大事故歴がない ✓ 認定講習の受講
運行管理責任	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ドライバーが飲酒していない、体調良好であることにつき、自己申告に基づき確認 ✓ 1日当たり運転上限時間の設定 ✓ 運行記録の保存・ドライバーリストの作成 ✓ 重大事故時の所管官庁への報告・ドライバー利用停止措置 ✓ 事故の記録及び保存 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 上記の届出制により運行管理の責任者として明確化（道路交通法の「安全運転管理者制度」の援用もあり得る） ✓ 個人タクシーと同様にアルコールチェック、体調管理 ✓ 飲酒状況・体調についてプラットフォームに対する申告（虚偽の申告を行って事故等が生じた場合はドライバーの資格停止） ✓ 事故時のプラットフォームへの報告
車両整備責任	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 車検を受けていることについて定期的に確認 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 車両整備責任 ✓ 車検義務
事故時の責任	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 任意保険への加入義務付け ✓ ドライバーが任意保険に加入していることの確認 ✓ 保険を活用して被害者からの直接全額請求に応じる 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 任意保険への加入義務付け ✓ プラットフォームから（責任割合に応じた）求償を受ける
車両	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 要件を満たす車両であることの確認 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 大型不可、10年以上経過した車両でない ✓ ドライバーの届出の際に使用車両について併せて届出
料金	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 料金算定方法の透明性確保のための措置を講じる ✓ キャッシュレス決済の提供 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ドライバーに対する優越的地位の濫用の禁止 ✓ 適切な措置をとらない場合は業務改善命令・登録取消対象 ✓ 日本でサービスを提供する外国事業者にも規制を適用 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ プラットフォームによりマッチングされた客のみ運送可能（流し営業の禁止） ✓ 無登録プラットフォームへの掲載禁止（違反すると罰則）

ライドシェアの安全性①（二種免許）

タクシーに二種免許が必要とされる理由はライドシェアにはあてはまらないため、ライドシェアでは二種免許は不要

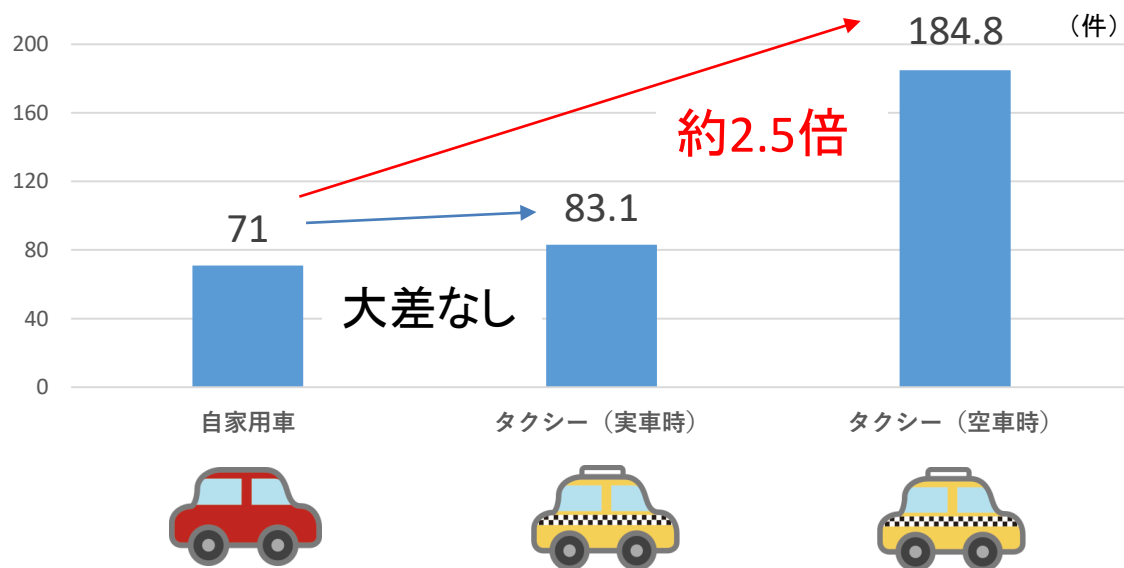
	タクシーに二種免許が必要とされる理由 (国土交通省による説明) <small>2018年2月26日規制改革推進会議における国土交通省提出資料をもとに作成</small>	ライドシェアの場合
実車時	✓ 乗客の指示による急な方向転換等に対応するため通常より高度の運転技能や知識が必要とされる	✓ ライドシェアでは降車地点があらかじめ決まっているため、左記の事情はライドシェアにはあてはまらない
空車時	✓ 周囲の交通状況に加えて、利用者の有無を確認し、利用者を見つけたら、すみやかに安全を確保しつつ路端に停車しなければならない。	✓ ライドシェアには「流し」はなく乗車地点は決まっているため、左記の事情はライドシェアにはあてはまらない

ライドシェアの安全性②（ライドシェアの事故率）

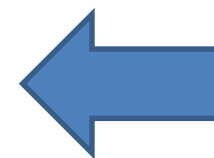
タクシーの流し営業の特性が事故の原因であり、流しのないライドシェアはタクシーより安全であると考えられる

- ✓ タクシーの事故率は、実車時は自家用車と大差はないが、空車時は実車時の2倍以上（対自家用車比では約2.5倍）であり、空車時の事故の多さが事故率を押し上げている
- ✓ 空車時に事故が多いのは、タクシーの流し営業の特性が原因と考えられる

走行距離1億キロあたりの事故件数の比較
(2015年)



事故の原因



■タクシーの流し営業の特性

- ① 手を上げる乗客を見逃さないようにするため、常に歩道に目を向けて走行させなければならない
- ② 手を上げた乗客を乗せるため、急激に左寄せし、急停車しなければならない

ライドシェアの安全性③（自家用自動車の利用）

自家用自動車の利用によって、安全性に問題は生じない

- タクシー車両特有の構造要件は、
 - ① 自家用自動車で旅客を運送する自家用有償旅客運送において車両の安全性に問題がない
 - ② 車両の構造要件の多くは国際的にも日本特有の規制であった
との理由から、近時廃止されている（※）
- そのため、ライドシェアにおいて自家用自動車を用いたとしても、安全性に問題は生じない

※国土交通省「タクシー車両の基準緩和等について」（2015年6月12日）

ライドシェアの安全性④（ドライバーの犯罪抑止）

当連盟が提案するライドシェアでは、行政及びプラットフォームによるドライバー情報等の把握を通じて**犯罪抑止を図ることが可能**

【行政及びプラットフォームによるドライバー情報等の把握】

ドライバー情報

- ✓ 運転者情報・車両情報を行政に届出
- ✓ 免許証・クレジットカード情報・車検証等についてプラットフォームに登録
- ✓ プラットフォームによるバックグラウンドチェック

+

ドライブ記録

- ✓ プラットフォームが運行記録（ドライバーが、いつ、どこで、誰を乗せて、どういうルートでどこに連れていったか 等）を保存



- 万が一ドライバーによる犯罪行為があった場合、乗客のスマートフォンにドライバーの記録が残っていること、プラットフォーム側もドライバーがいつどこで誰を乗せたのか把握していることから、**犯罪行為を犯したドライバーは直ちに特定される。**
- そのため、ドライバーに「**犯罪行為を行わない**」という抑止力が付与されている

4 国土交通省の見解に対する 当連盟の考え方

当連盟のライドシェア提言に対する国土交通省の見解

当連盟規制改革ホットライン提案に対する国土交通省回答（2017年3月）：**対応不可**

国土交通省の見解

1 運行管理や車両整備管理等の責任の主体

本提案では、プラットフォーム側に新たに運行記録の保存や運転者リストの作成などの対応を求めるものとしておりますが、これらの措置は、**運行管理や車両整備管理等について責任を負う主体を置いたものとは言えない**と考えております。運行管理や車両整備管理に責任を有する者を選任し、運転者の健康管理や酒気帯びの状況を確認させるとともに、自家用自動車よりも高い頻度で車両の点検を行わせること等により、過労運転や技能未熟を防ぎ、未然に事故を防止する対策が必要であり、**本提案ではこうした対策が不十分**であると考えております。

2 事故発生時の責任

本提案は、ドライバー及びプラットフォームに保険加入を義務付け、事故時の被害者の損害をカバーするとしておりますが、これらの措置は**プラットフォーム側に事故の当事者としての責任を負わせることなく、単に事故発生時のドライバーの賠償責任を保険でカバー**するとしているものと考えられ、このような形では国民の理解を得られないと考えております。

3 世界の状況

自家用車を用いたライドシェアについては、**ドイツ、フランス、イギリス(ロンドン市)、韓国等において禁止**されております。また、プラットフォームとドライバーの関係について、**ドライバーの地位や待遇が世界各地で問題**になっております。例えば、平成28年10月、ロンドン雇用審判所が、ドライバーを労働者と認め、最低賃金の適用や有給休暇の付与等の権利を保障すべきと判断しました。その他、米国カリフォルニア州、マサチューセッツ州などでも**訴訟が起きています**。

4 タクシー運転手の雇用問題・タクシーは供給過剰

さらに、日本国内約34万人の**タクシー運転者の労働環境にも深刻な影響**を与えることも懸念されます。我が国の特に都市部においては、**タクシーは供給過剰状態**にあり、輸送サービスを追加する必要性に乏しい状況にあります。

1 運行管理・車両整備管理等について

【国土交通省の見解】

本提案では、プラットフォーム側に新たに運行記録の保存や運転者リストの作成などの対応を求めるものとしておりますが、これらの措置は、**運行管理や車両整備管理等について責任を負う主体を置いたものとは言えない**と考えております。運行管理や車両整備管理に責任を有する者を選任し、運転者の健康管理や酒気帯びの状況を確認させるとともに、**自家用自動車よりも高い頻度で車両の点検を行わせる**こと等により、過労運転や技能未熟を防ぎ、未然に事故を防止する対策が必要であり、**本提案ではこうした対策が不十分**であると考えております。

【当連盟の考え方】

- ✓ 当連盟の提案するライドシェアは、運行管理及び車両整備について、**一定の資格要件を満たし行政への届出を行ったドライバーが、個人タクシーと同様に責任の主体となる制度**（事故発生時の補償については後述）
- ✓ 「**個人が責任を負う**」＝「**責任を負う主体を置いていない**」ということになるのであれば、**そもそも個人タクシーが認められていることと矛盾する**
- ✓ さらに、当連盟の提案するライドシェアでは、**プラットフォームも併せて責任を負うことにより、さらなる安全安心の担保が可能**

【ドライバーの資格要件等】※1

- ① 重大事故歴がない
- ② 認定講習の受講
- ③ 悪質ドライバーはプラットフォームにより排除

【プラットフォームの責任】

- ① ドライバーの体調等につき自己申告に基づき確認(※2)
- ② 一日当たり運転上限時間の設定
- ③ 車検を受けていることについて定期的に確認

※1 道路交通法の「安全運転管理者制度」をライドシェアドライバーに援用することも考えられる。

※2 スマートフォンにアルコールチェック用の機器を接続しアプリ起動時にドライバーがアルコールチェックを行い、⁵⁴呼気にアルコールが含まれない場合のみ乗客を乗せることができるようにする仕組みも考えられる

参考1：個人タクシーについて

個人タクシーも個人が車両整備・運行管理について責任を負うが、「責任を負う主体を置いていない」とはされていない

- ✓ 個人がタクシー営業を行う制度として、1人1車制個人タクシー(いわゆる「個人タクシー」)が認められている
- ✓ 個人タクシーは、**個人の責任において**車両整備・運行管理を行う
- ✓ 個人タクシーの資格を取得するためには各種の要件が定められているが、**運行管理や車両整備に関する資格の取得等は求められていない**

【参考】諸外国のタクシー制度

諸外国のタクシーは日本でいう個人タクシーに該当するものが多い。例えば、**パリのタクシーの97%は個人事業主(※1)**とされている。また、伝統的にタクシーの質が高いとされる**ロンドンのタクシー(いわゆるブラックキャブ)**も、ほとんどが**個人タクシー**であるとされている。

また、**米国のタクシー運転手**も、タクシー会社に雇用されているわけではなく、**大多数は個人事業主**であるとされる(※2)。

※1 出典：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
(2017年7月 国土交通省国土交通政策研究所)

※2 出典：日本におけるライドシェア問題のインパクトーUberを事例として(2018年3月)
<http://www.cirje.e.u-tokyo.ac.jp/research/dp/2018/2018cj296.pdf>

参考2：テクノロジーの活用

将来的には、AI等の技術を活用することにより、体調や飲酒の有無について判別することも考えられる

- ✓ カメラで計測した人間の表情等から眠気などを感知する「感情・体調センシング」の技術が開発されている
- ✓ 信頼のおけるAIによれば、人間が対面点呼により感覚的に判断するよりも正確な判断が可能になると思われる
- ✓ 同技術を応用すれば、ドライバーのアプリ立ち上げ時にスマホのカメラを通じてAIが体調・飲酒状況を判別し、問題がない場合のみ乗客を乗せられるようにすることも可能になると考えられる
- ✓ その他にも、運転中の急ハンドル・急ブレーキを探知し、異常な挙動が多い場合は乗客を乗せられないようにすることなども考えられる



Car Watch

自動車 | タイヤ | ナビ | モータースポーツ | モーターサイクル | イベント | パーツ

ニュース

パナソニック、カメラで人の感情、眠気、温冷感を理解する
「感情・体調センシング」説明会レポート

眠気制御システムの実現により、居眠り運転の抑制に貢献

大河原克行 2017年9月27日 14:36

ツイート リスト いいね! 109 シェア B! 0 Pocket 17



参考3：IT点呼について

タクシー事業においても、ITを活用した点呼が認められている

タクシー事業においては原則として対面による点呼が求められているところ、規制緩和により、2018年3月から一定の要件にあてはまる営業所についてIT機器を用いた点呼が可能となった

(一定の要件)

- ・ 開設してから3年を経過している
- ・ 過去3年間自らの責に帰する重大事故を発生させていない
- ・ 過去3年間行政処分又は警告を受けていない

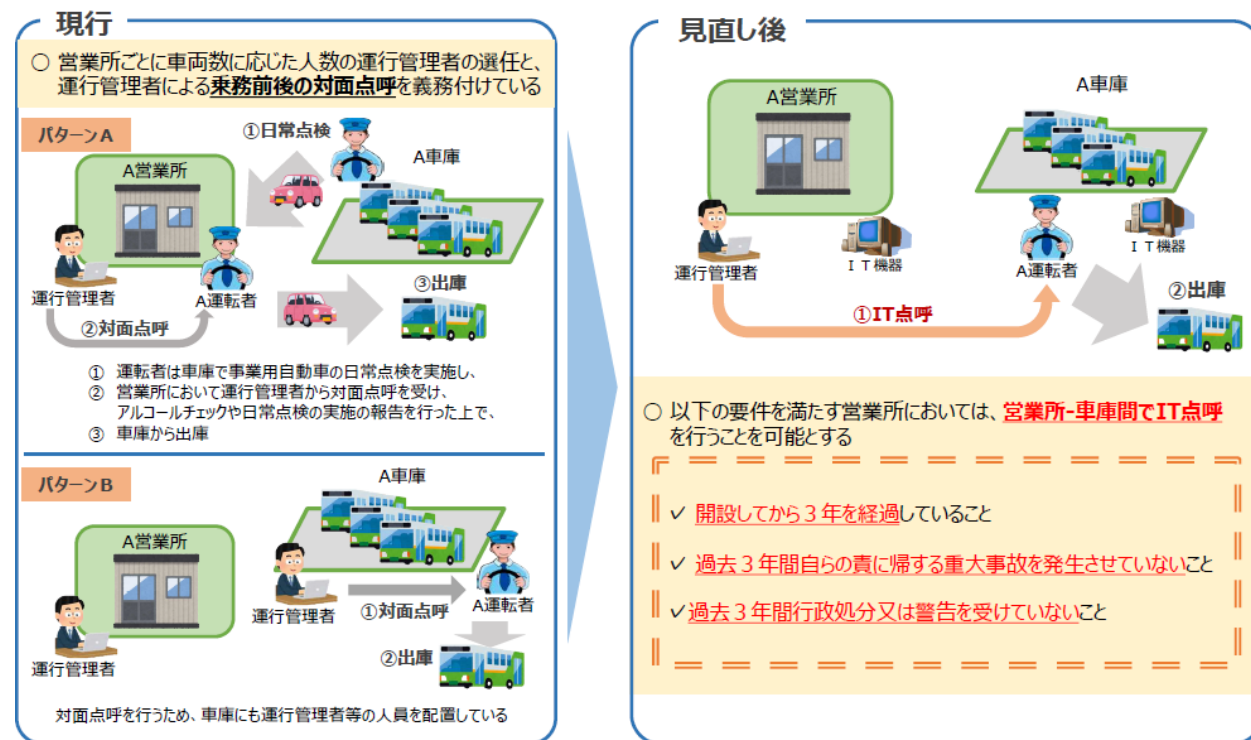
(IT機器を用いた点呼)

営業所で管理する機器であってそのカメラ、モニター等によって運行管理者等が運転者の酒気帯びの有無、疾病、疲労等の状況を随時確認でき、かつ、当該機器により行おうとする点呼において、当該運転者の酒気帯びの状況に関する測定結果を、自動的に記録及び保存するとともに当該運行管理者等が当該測定結果を直ちに確認できるもの

IT点呼の概要



輸送の安全及び旅客の利便の確保について優良と認められる旅客自動車運送事業者の営業所について、営業所-車庫間でのIT点呼の実施を認めることとする。



出典：国土交通省作成資料

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000339.html

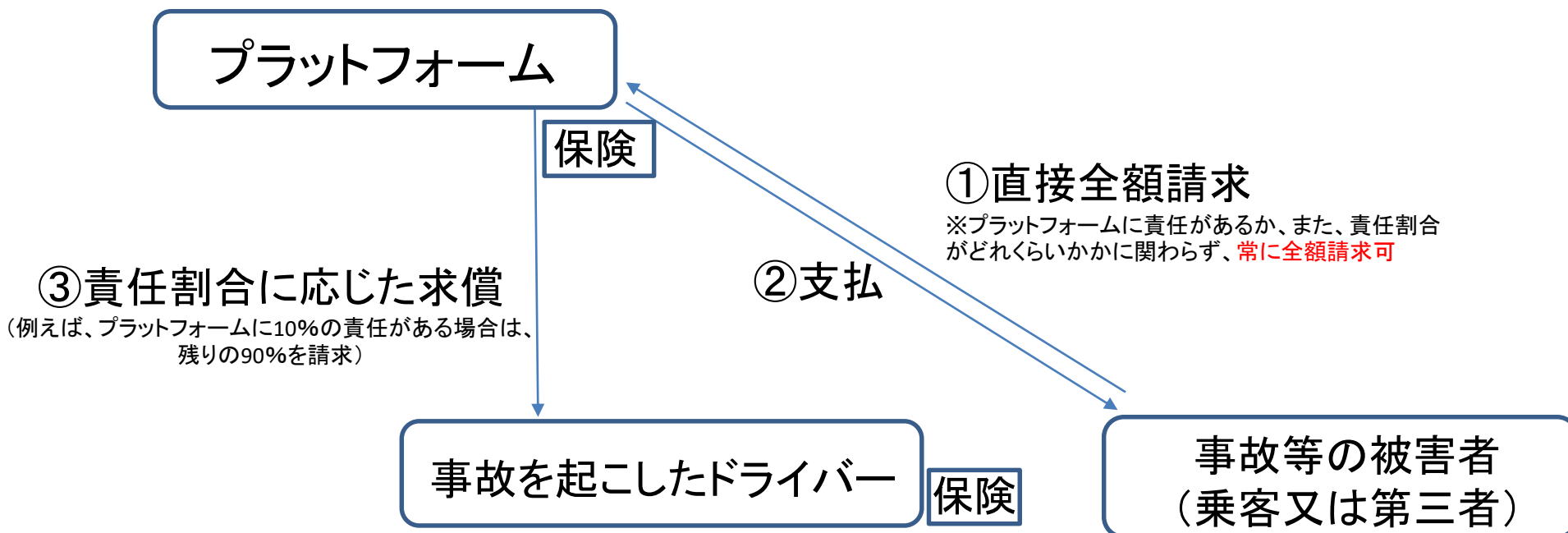
2 事故発生時の責任

【国土交通省の見解】

本提案は、ドライバー及びプラットフォームに保険加入を義務付け、事故時の被害者の損害をカバーするとしておりますが、これらの措置はプラットフォーム側に事故の当事者としての責任を負わせることなく、単に事故発生時のドライバーの賠償責任を保険でカバーするとしているものと考えられ、このような形では国民の理解を得られないと考えております。

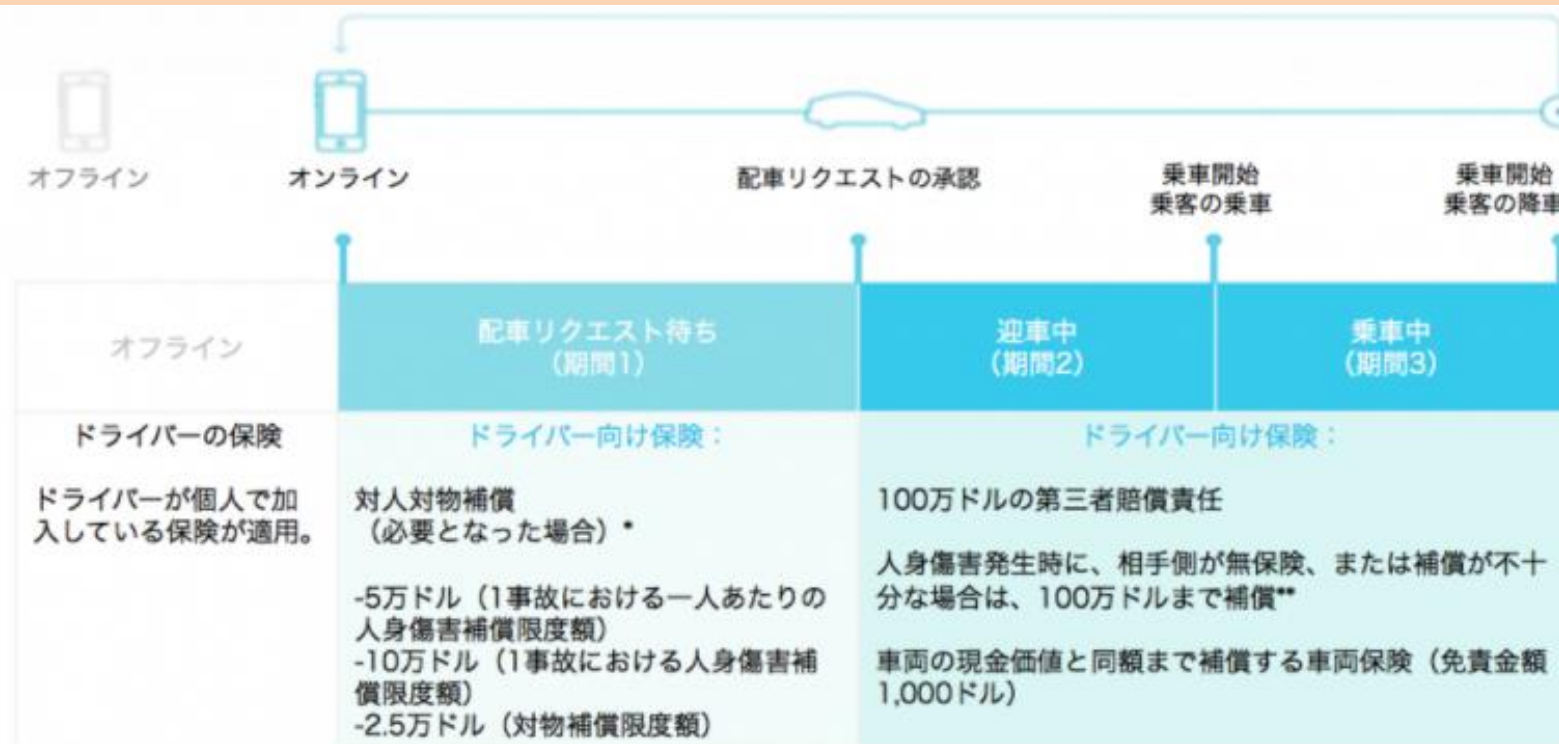
【当連盟の考え方】

- ✓ プラットフォームに保険加入を義務付け、責任の有無に関わらず被害者からプラットフォームに対する直接・全額請求に応じる義務を課すことにより、さらなる安全・安心の確保が可能



参考：Uberの保険システム（米国）

- ✓ Uberは米国内のサービスにおいてプラットフォームとして別途保険に加入
- ✓ 補償内容は、配車～迎車～乗車の各段階に応じて提供
- ✓ 事故時に相手側が無保険であったり補償不十分な場合、ドライバーだけでなく乗客に対しても治療費を補償
- ✓ 米国ではライドシェア向けの保険も複数登場し、保険業界の拡大にも貢献



*ドライバーが加入している保険では少なくとも上記額以上の補償がされない場合を考慮し、弊社がドライバーに代わり対人対物の自動車保険に加入しています。

**ドライバーがすでに個人で車両保険に加入しており、乗車中に車両が事故で損傷した場合に適用されます。

3 世界の状況

【国土交通省の見解】

自家用車を用いたライドシェアについては、ドイツ、フランス、イギリス(ロンドン市)、韓国等において禁止されております。また、プラットフォームとドライバーの関係について、ドライバーの地位や待遇が世界各地で問題になっております。例えば、平成28年10月、ロンドン雇用審判所が、ドライバーを労働者と認め、最低賃金の適用や有給休暇の付与等の権利を保障すべきと判断しました。その他、米国カリフォルニア州、マサチューセッツ州などでも訴訟が起きています。

【当連盟の考え方】

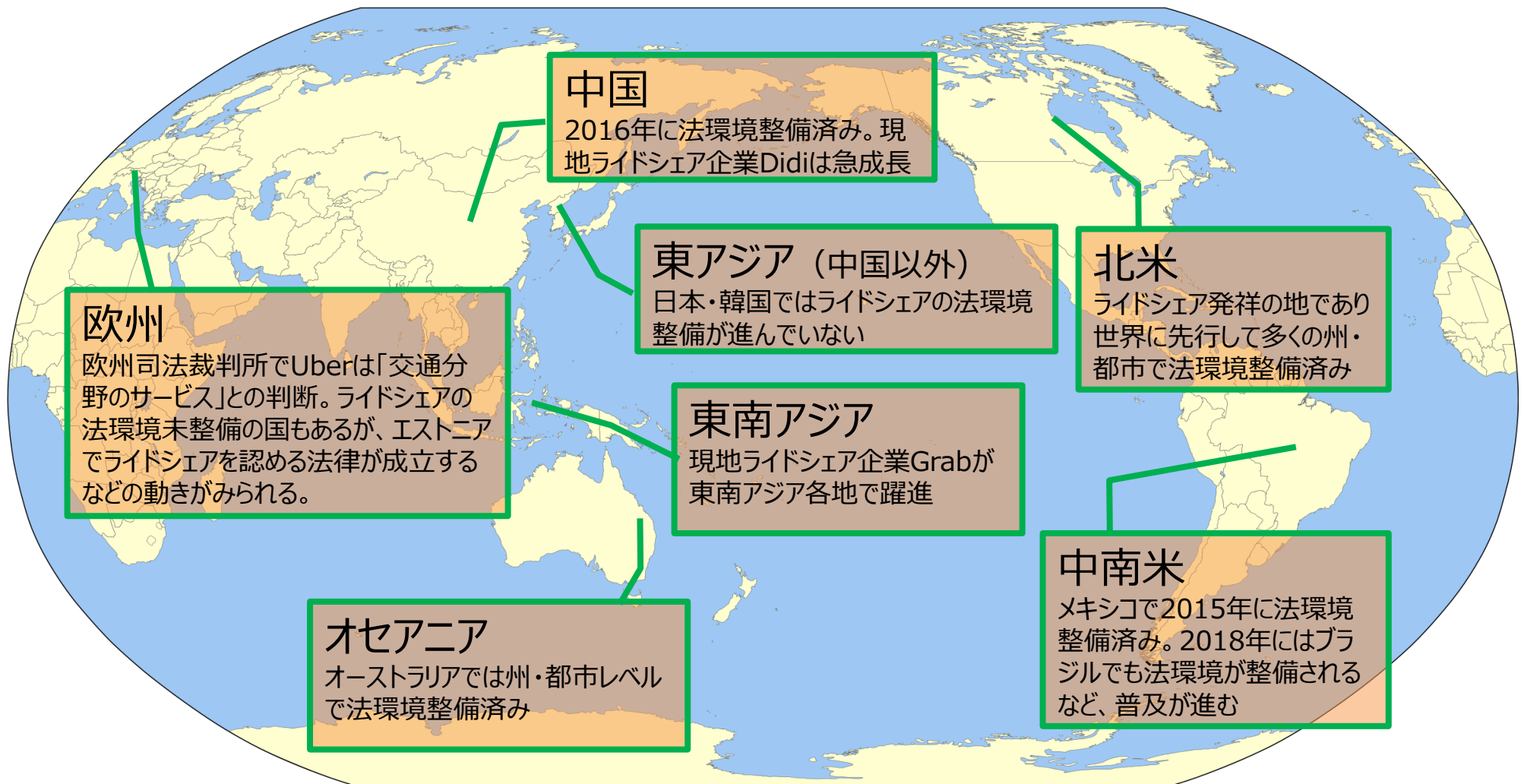
- ✓ ライドシェアは日本を含めて法環境未整備の国がある一方で、**米国・中国をはじめとして、既に法環境を整備した国が多く存在**
- ✓ そもそも各国の法制度はシェアリングエコノミーを前提としていない^(※)ため、既存の法律を解釈適用すれば禁止という結論になるのが通常。**問題は、日本が現状にとどまるか、それとも法環境整備に向けて前に進んで行くのかということ**

※例外的に、イギリス(ロンドン)においては、以前から伝統的に自家用車を用いた運送サービス(PHV/プレイベート・ハイヤー・ビークル)が存在し、当該サービスを規律する法律(The Private Hire Vehicles (London) Act 1998)が存在

- ✓ 訴訟が起こっているということは、**世界ではライドシェアについて議論がなされている**ということ。欧州司法裁判所で「Uberは交通分野のサービス」との判断、フランスの裁判所でUberのドライバーの地位は「労働者ではない」との判断が出ている
- ✓ そもそも訴訟が提起されていることは検討不可の理由にはなり得ない。例えば、タクシー特措法に対しては多くの訴訟が提起され国側の敗訴が相次いでいる

参考1：世界のライドシェア動向（俯瞰図）

世界の多くの国々で、ライドシェアに関する法環境整備などの動きがみられる



参考2：世界の状況（米国）

- ✓ ライドシェア誕生の地である米国では、州・都市単位でライドシェアに対する**法的環境の整備**が進んでいる。
- ✓ 具体的には、ライドシェアをタクシーとは異なる**新たなサービスと法的に位置づけ、プラットフォーム及びドライバーに一定の責任を課した上で正式に認める動き**がみられる。

【参考】米国カリフォルニア州のライドシェア規制

ライドシェアを「TNC」（Transportation Network Company）と法的に位置づけ、**プラットフォーム・ドライバーの双方に一定**の規制をかけることにより一定の安全性を確保する制度となっている。

プラットフォームに対する規制	ドライバー・車両に対する規制
<ul style="list-style-type: none">✓ 免許申請前に当局が指定するライドシェア保険に加入✓ ドライバー候補者向け研修プログラムの実施✓ ドライバー候補者の運転歴の取得✓ ドライバー候補者のバックグラウンドチェック✓ ドライバーに対するアルコール摂取注意義務の周知及び通知および違反時の対応	<ul style="list-style-type: none">✓ 有効なカリフォルニア州の一般運転免許を保有していること✓ 21歳以上であること✓ 最低1年以上の運転歴があること✓ アプリを通じて事前に確定した乗客の配車依頼にのみ対応可能（流しや誘引行為は禁止）✓ 最大7人乗りで改造を行っていない車両であること

参考3：世界の状況（中国）

中国はシェアリングエコノミーの重要性を認識し推進する施策をとっており、「インターネット予約タクシー経営サービス管理暫定弁法」（2016年第60号）を策定しライドシェアの法的環境を整備済み

【参考】「インターネット予約タクシー経営サービス管理暫定弁法」の概要

ライドシェアを「網約車」と法的に位置付け、プラットフォーム・ドライバーの双方に一定の規制をかけることにより一定の安全性を確保する制度

	プラットフォームの責任	ドライバーの責任
所管省庁との関係	<ul style="list-style-type: none">✓ 網約車プラットフォームとしての許可✓ インターネット情報サービス企業としての届出	<ul style="list-style-type: none">✓ 届出制 ※電子的な届出を可能とすべき
ドライバーの資格	<ul style="list-style-type: none">✓ 無資格の運転手の排除	<ul style="list-style-type: none">✓ 通常の運転免許証に加え、一定の試験に合格し、ライドシェア用のドライバー証を有する(1.5種免許)✓ 重大交通事故・危険運転・暴力犯罪の犯罪歴、麻薬吸入・飲酒後運転の記録がない
車両	<ul style="list-style-type: none">✓ 運用車両に関する保険の加入✓ オンラインでの車両と実際にサービスに用いる車両の一致性の保証	<ul style="list-style-type: none">✓ 7人乗り以下の乗用車であること✓ 走行記録機能付きのGPS、応急通報装置の設置、技術的性能基準✓ ライドシェア用に登録され、網約車運輸証の交付を受けている
料金	<ul style="list-style-type: none">✓ 運賃の合理的な確定、明示、領収証の提供	—
その他	<ul style="list-style-type: none">✓ サーバーを中国大陸に置く✓ 外資による経営は可能	—

参考4：世界の動向（フィンランド）

フィンランドでは、モビリティアズアサービス（MaaS）に対応するための新法も制定

- ✓ フィンランドでは、人流・物流を含む様々なモビリティサービスを一本化した、輸送サービスに関する新たな法律（Act on Transport Services）を制定
- ✓ モビリティアズアサービス（MaaS）など輸送サービスのデジタル化と新しいビジネスモデルに対応
- ✓ サービス提供レイヤーとプラットフォームレイヤーに分けて規律し、それぞれに対して一定の義務を課している

4 タクシー運転手の雇用問題・タクシーは供給過剰

【国土交通省の見解】

さらに、日本国内約34万人のタクシー運転者の労働環境にも深刻な影響を与えることも懸念されます。我が国の特に都市部においては、タクシーは供給過剰状態にあり、輸送サービスを追加する必要性に乏しい状況にあります。

【当連盟の考え方】

- ✓ ライドシェアの必要性の項目で論じたとおり、タクシーは現時点において既に供給過剰ではないことに加え、中長期的観点では更に不足が深刻化することが見込まれる
- ✓ タクシー・ライドシェア間の人材獲得競争が生じることにより、むしろタクシー運転手の待遇改善も期待できる
- ✓ ライドシェアという新たな選択肢を消費者に提供することは、消費者利便性にも資する

参考1：タクシー・ライドシェア間の競争によるメリット

ライドシェア導入によりタクシー・ライドシェア間で競争が生じることにより、利用者・ドライバー双方にメリットがもたらされる

- ✓ プロのドライバーが(単なるAB地点間の輸送でなく)「おもてなし」を提供するタクシーサービスは、ライドシェアや自動運転が実現されても残っていく
- ✓ 当連盟は、「ライドシェアがあればタクシーは不要」という見解ではなく、**両者が共存し、競争することによって社会全体にメリットをもたらす**と考える



【利用者のメリット】

移動モードの選択肢が増える、競争による**サービスレベル向上**

【ドライバーのメリット】

タクシー・ライドシェア間の人材獲得競争を通じた**ドライバーの待遇改善**
(待遇を改善しないタクシー会社は、ライドシェアに人手をとられて人材が確保できなくなる)

参考2：タクシー運転手の労働環境①（クレジットカード手数料）

ライドシェア導入によりタクシー・ライドシェア間でドライバー獲得競争が生じる結果、**タクシー運転手の労働環境の向上が期待できる**

【タクシー業界】

自交総連や各種報道等によると、タクシー業界には、**クレジットカード手数料をタクシー運転手に負担させる労働慣行**があるとされている

- ✓ 一部のタクシー会社において、乗客の運賃支払い時の**クレジットカード決済手数料（数%程度）**をタクシー運転手に負担させているとされる
- ✓ 顧客が支払う料金のクレジットカード手数料は、当然**雇用主側が負担すべき**ものであり、被用者であるタクシー運転手に負担させるべきものではない。
- ✓ こうした労働慣行は**他の業界ではあり得ない**ものであり、タクシー運転手に不当な不利益を与えるもの。（ライドシェアを導入するかどうかに関わらず）**政府は実態を調査した上で、実際にそうした行為があれば直ちに是正させるべき**



出典：http://biz-journal.jp/2016/11/post_17227.html

【ライドシェアの場合】

プラットフォームがドライバーに不当に不利益を課す行為は厳正に処分すべき

- ✓ 当連盟が提案するライドシェアにおいては現金決済は禁止し、プラットフォームがドライバーとユーザーに対してキャッシュレス決済を提供することを義務付ける
- ✓ 万が一、プラットフォームがドライバーに対して不当に不利益を課した場合には、**優越的地位の濫用として、登録取消・業務改善命令を含む厳格な処分の対象とすべき**

参考3：タクシー運転手の労働環境②（累進歩合制度）

ライドシェア導入によりタクシー・ライドシェア間でドライバー獲得競争が生じる結果、**タクシー運転手の労働環境の向上が期待できる（続き）**

【タクシー業界】

タクシー運転手の賃金制度について、「累進歩合制度」が問題視されている

- ✓ 累進歩合制度とは、歩合給の額が**非連続的に増減**制度
- ✓ こうした賃金制度が**長時間労働**を誘発する問題があるとされている
- ✓ 政府はタクシー業界に対し、繰り返し、累進歩合制度の廃止を指導してきている

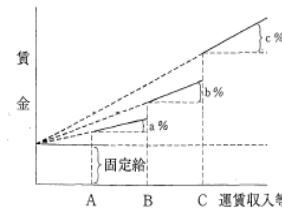
「累進歩合制度」について

「累進歩合制度」については、労働者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあることから、通達に基づき、廃止するよう指導を行っている。

「累進歩合制度」として禁止している賃金制度

1 累進歩合給

水揚高等に応じて歩合給が定められている場合にその歩合給の額が非連続的に増減する制度



- 運賃収入等がA以下の場合
賃金 = 固定給
- 運賃収入等がAを超えB以下の場合
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率 a %
- 運賃収入等がBを超えC以下の場合
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率 b %
- 運賃収入等がCを超えた場合
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率 c %
($a < b < c$)

タクシー事業者の皆様へ

「累進歩合制度」は廃止しましょう！

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準について」
制定 平成 元年3月 1日基発第 93号
改正 平成 9年3月11日基発第 143号
改正 平成 11年3月31日基発第 168号



自動車運転者の「賃金制度等」は、以下の点に留意してください。

○ 賃金制度等

長時間労働やスピード違反、交通事故の発生が懸念

そのため

歩合給制度のうち**累進歩合制度は廃止するもの**とされています！

※ 「累進歩合制度」とは

累進歩合給制は、運賃収入等をその高低に応じて数段階に区分し、階級区分の上昇に応じて適増する歩率を運賃収入等に応じて歩合給を算定する方式です（裏面図1参照）。

累進歩合給制ではありませんが、歩合給の額が非連続的に増減するもので、いわゆる「トップ賞」（水揚高等の最も高い者又はごく一部の労働者しか達成し得ない高い水揚高等を達成した者のみに支給）、奨励加給（水揚高等を数段階に区分し、その水揚高等の区分の順に達することによって一定額の加算を行うもの）（裏面図2参照）等も、その効果として廃止すべき累進歩合制度に含まれます。

⚠ 累進歩合制度は、「歩合給の額が非連続的に増減するもの」であり、運賃収入等の増額に応じて歩合率を高く設定する積算歩合給制（裏面図3参照）とは異なります。

厚生労働省 福岡労働局・労働基準監督署

出典：厚生労働省作成資料

出典：国土交通省作成資料（タクシー運転者に係る賃金規制の概要）

【ライドシェアの場合】

ライドシェアにおいては、累進歩合制度の問題は生じないと考えられる

- ✓ ライドシェアのドライバーは雇用関係にはなく、ライド毎に報酬が支払われる形態
- ✓ 働けば働いた分だけ報酬が支払われるのであり、累進的な賃金といった問題は生じない

(その他) タクシーの規制緩和について

タクシーの規制についても、不要な規制については撤廃する等、見直しが進められるべき

【タクシーの規制緩和として考えられる項目(例)】

1 個人タクシー

近年実質的に認められていないとされる個人タクシーの新規許可を認める

2 二種免許の緩和

二種免許の必要性について改めて検証し、現在「21歳以上」となっている年齢要件を「18歳以上」に引き下げる等の検討を行う

3 タクシーによる荷物運送サービスの実施

一定の要件のもとでタクシーで荷物を運送できるようにする

4 タクシー相乗り

既にも実証実験が行われているタクシーの相乗り(複数の利用者を一台のタクシーにマッチング) について必要な規制緩和を行う

参考：タクシーによる荷物運送サービス

規制改革推進会議において議論されている「タクシーによる荷物運送サービス」についても実現されるべき

- ✓ タクシーの機動力を生かして、オンデマンドで比較的少量の荷物運送を行うことは、実際にユーザーニーズがあると考えられる
- ✓ 少なくとも、(規制改革推進会議において提案されているような)一定の要件のもとであれば、輸送の安全に問題が生じるとは考えられない
- ✓ 国土交通省は「何が保護法益なのか、何が国民のためになるのか」という原点に立ち返り、真摯に提案に向き合った議論をすべき

第25回会議の議論を踏まえた論点整理(三和交通の提案について)

緊急の用事によりタクシーで(ある程度大きな)荷物運ぶ場合 (三和交通の提案:第21回会議資料より抜粋)	
<p>現状</p> <p>往復の料金 + 往復の移動時間</p>	<p>タクシー便</p> <p>片道程度の料金 + 移動時間なし</p>
三和交通の提案補足(第21回議事録より)	国土交通省の説明(第25回議事録より)
<ul style="list-style-type: none"> ・トランクに収まる量の荷物を運送 ・後部座席には置かない ・客と一緒に荷物を運送しない(救援事業として実施) ・定期便、ルート集荷、ルート配送等はない ・1契約につき1回の運送 ・タクシー事業の妨げにならない範囲で実施 	<ul style="list-style-type: none"> タクシーでは座席の上に荷物を置くと、滑ったり、移動したり、もしくは運転席の下に落ちる。 客がいつ乗ってくるかわからないような車両を使いながらということになると、荷物が失われた際に誰が乗っていたのかわかりにくい。 1カ所に1つの荷物を積んでいくわけではなく、実際には細かい荷物を多数積むことになるので、荷物が区別されず混ざる。 有償性を持って、反復・継続してタクシーで荷物を運ぶから問題。

➡ 「荷物が落ちないようにトランクに収納し」、「荷物運送時には客を乗せず」、「荷物が混ざらないよう1契約につき1回の運送」を、「タクシー事業の妨げにならない範囲」で行うサービスは、人手が不足する貨物運送事業の一助となるよう、救援タクシーに類する事業として、検討し得るのではないか。

5 まとめ

- ✓ 我が国においてライドシェアを導入する
必要性が現に存在する
- ✓ プラットフォームとドライバーの双方に
一定の責任を課す制度を導入することにより
安全性を担保することは可能
- ✓ 政府の規制改革推進会議等において速やかに
ライドシェア新法策定に向けた議論
を開始すべき

Hello, Future!

