

# ライドシェア実現に向けて (概要版)

2016年11月30日

**Hello, Future!**



シェアリングエコノミー推進PT

# 1 当連盟の要望

ライドシェア実現のため、以下を要望する。

- ① **ライドシェアの制度設計について検討するための会議体をただちに政府内に設置**
- ② **ライドシェアの法的環境を整備する法案を策定し、可及的速やかに施行**
- ③ **具体的な制度設計にあたっては、シェアリングエコノミーの本質やテクノロジーの有効活用等に十分に留意**

## 2 ライドシェアが必要な理由

世界では、  
ライドシェア市場が拡大し、  
ユニコーン企業が  
次々に誕生している。

自動運転時代の到来を見据え、  
走行データ等の蓄積の面で後れを  
とらないようにする必要がある。

消費者利便性の向上、  
働き方改革、スマートシティなど  
数多くのメリットがある。

「柔軟なサービス提供」  
という特徴により、  
交通空白地域等のモビリティ解消  
等の課題を解決できる。

ただちにライドシェアを導入すべき

# 3-1 ライドシェアの制度設計 (①コンセプト)

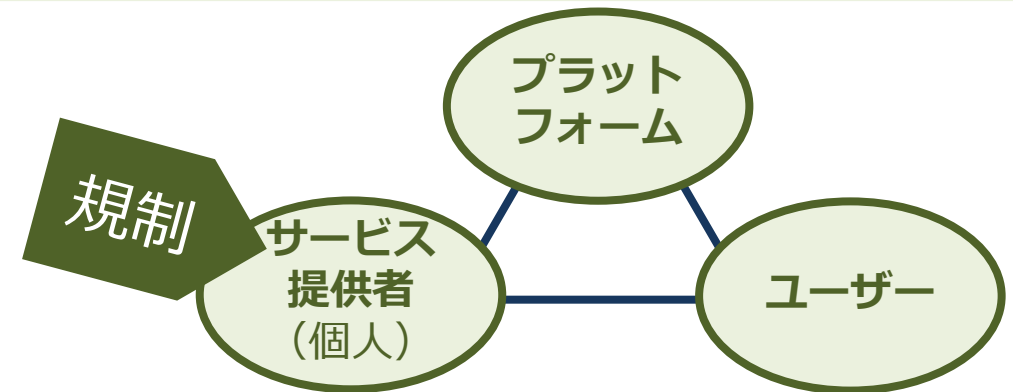
## 従来型の業法の発想

- 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



## これをそのままシェアリングエコノミーにあてはめると...

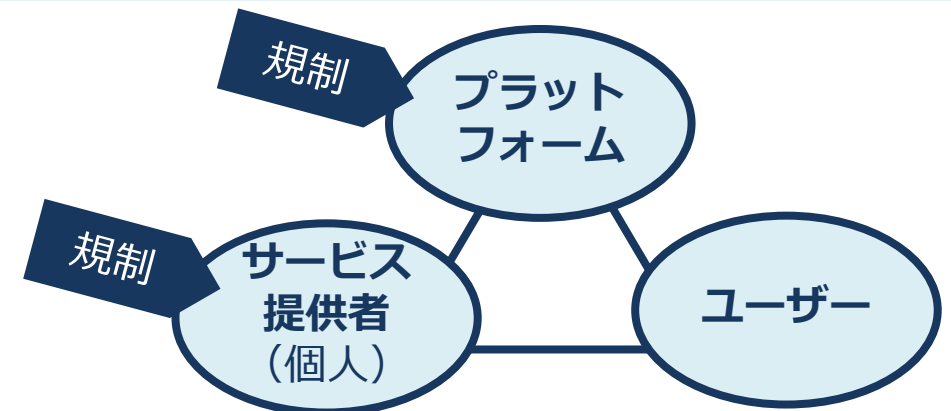
- 事業者を前提とした業法は個人であるサービス提供者にとって **過剰な負担**
- 他方、プラットフォームは **規制の対象外**



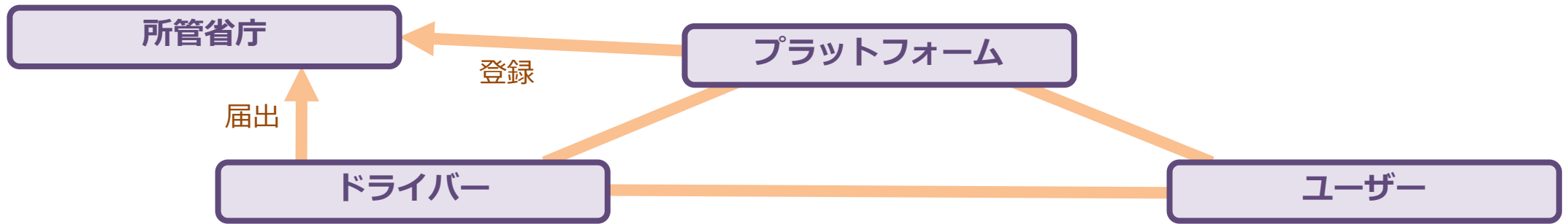
新経済（ニューエコノミー）の進展に伴い規制も進化すべき！！

## そこで、当連盟提案

- 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、全体最適を担保することが可能に



# 3-2 ライドシェア制度設計案 (②規制の枠組み)



	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	✓ 登録制	✓ 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"> <li>✓ バックグラウンドチェックの実施（犯罪歴・重大事故歴のある者の排除）</li> <li>✓ レーティングシステムの導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 21歳以上、75歳以下</li> <li>✓ 免許取得後1年以上経過</li> <li>✓ 認定講習の受講</li> </ul>
運行管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 運行記録の保存</li> <li>✓ ドライバーリストの作成</li> <li>✓ 事故の記録及び保存</li> <li>✓ 重大事故時の所管官庁への報告及びドライバー利用停止措置</li> <li>✓ 1日当たり運転上限時間の設定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 個人タクシーと同様にアルコールチェックの実施</li> <li>✓ 事故時のプラットフォームへの報告</li> </ul>
保険	✓ 任意保険への加入	✓ 任意保険への加入
車両		<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 大型不可、10年以上経過した車両でない</li> <li>✓ ドライバーの届出の際に、使用車両についても併せて届出</li> </ul>
料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 料金設定の透明性</li> <li>✓ キャッシュレス決済の提供</li> </ul>	
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 適切な措置をとらない場合は業務改善命令・登録取消の対象</li> <li>✓ 日本でサービスを提供する外国事業者にも本件規制を及ぼす</li> </ul>	✓ 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）

両者の責任が合わさって全体最適を担保

## 4 所管省庁の見解に対する当連盟の考え方（抄）

国土交通省の見解（※）	当連盟の考え方
ライドシェアはドライバーのみが責任を負う制度であり、安全性に懸念がある。	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 当連盟の提案はプラットフォームが一定の運行管理等の責任を負うことにより安全性を担保する制度</li> <li>✓ したがって、ドライバーのみが責任を負うというのは事実誤認</li> </ul>
タクシーは供給過剰状態にある。また、タクシー運転手の正規雇用への影響が懸念	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ライドシェアによってDoor-to-Door交通サービス市場のパイが増える</li> <li>✓ タクシー運転手は極端な高齢化が進展しており将来的にはむしろ人手不足が懸念される</li> <li>✓ 正規雇用だけでなく柔軟な働き方を実現することも必要</li> </ul>
世界各国で輸送の安全について大きな議論になっている	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 議論があるからこそ、当連盟は具体的な制度設計を提案している</li> <li>✓ 世界ではライドシェアについて議論し、法的環境を整備する動きがある</li> <li>✓ 議論すらしないという政府の姿勢がイノベーションを阻害している。</li> </ul>

※当連盟が2015年10月に提案したライドシェアの制度設計案に対して、国土交通省から規制改革ホットラインを通じて「対応不可」との回答があったもの

# 参考：各国におけるライドシェアの法的環境整備状況

※各種報道等をもとに作成（11月30日現在）

アメリカ	州又は都市レベルで対応	ライドシェア企業をタクシー会社とは異なるTNC（Transportation Network Company）と位置づけた上で一定の規律のもとで認める
イギリス	都市レベルで対応	ロンドン市において関係条例を改正し、法的環境の整備を順次行っている。
中国	法的環境整備済み	新法（2016年第60号）を策定し、ライドシェア企業を「網約車プラットフォーム企業」と位置づけ、一定の要件のもとで認める（本年11月施行）
フィリピン	法的環境整備済み	2015年5月に交通通信省が省令を改正（Order 2015-011）し、ライドシェアをTVNS（Transportation Network Vehicle Service）という新たなサービス業態と位置づけ、ライドシェアを認める。
シンガポール	一部法的環境整備済み 来年全面的に法的環境整備予定	2016年10月現在、Road Traffic (Car Pools Exemption) Order 2015に基づき個人の乗用車を使用したシンガポール国内でのライドシェアは一部認められる（名目上はカープール）。 今後、来年6月までに一定の規制のもとでライドシェアが全面的に認められる予定。
ベトナム	試行的なものとして法的環境整備済み	2015年7月にライドシェアに関する規則を運輸省が採択、本年1月から施行（交通行政にテクノロジーを組み込むための2年間のパイロットプログラムとされる）
台湾	法的環境整備予定	タクシー業法を見直し、プラットフォームを介した配車を可能にする新しい規則（多元化計程車方案）を策定し、来年1月から施行予定
エストニア	国会審議中	一定の要件のもとでライドシェアを合法化する法案（交通法改正法案）が国会で審議中
イタリア	国会審議中	ライドシェアを含む包括的「シェアリングエコノミー法案」が国会で審議中

**Hello, Future!**

