

海外のライドシェアについて

2023年11月6日
弁護士 國峯 孝祐

海外の法制度について

ライドシェア会社に対する法的義務（例）

*ロンドン「ハイヤー」だが、日本の二種免許よりも取得しやすく、かつ
自家用車利用可（一定の追加装置必要）なので「ライドシェア」と分類

	米国 ニューヨーク州	米国 カリフォルニア州	英国 ロンドン市	豪州 NSW州	(日本の個人タク シー)
許認可	Transportation Network Company(TNC)として認可	Transportation Network Company(TNC)として認可	Private Hire Vehicle Operator* として許可取得 *「流し」のないハイヤー事業の運用者	Booking Service Providerとして許可	—
ユーザーの安全	犯罪歴チェック、 ドライバー事故歴チェック	年1回の犯罪歴チェック	ユーザーが乗車中いつでもOperatorに電話連絡できる体制	安全管理体制の構築 *Uberアプリでは12時間連続で稼働すると自動的に8時間休憩時間	タクシー運転手等として10年以上の経験 10年間無事故無違反 (35歳未満の場合)
ドライバーの安全 *ライドシェア会社の義務	稼働時間の制限 *ニューヨーク市：24時間以内に10時間以上稼働すると8時間の休息。1週間で60時間以上の稼働禁止。	稼働時間の制限 *24時間以内に10時間以上稼働すると6時間の休息	安全管理体制の構築 (乗車時氏名確認等) *ライドシェア会社として		月2日以上の定期休日 *ドライバー自身の義務
保険加入	保険加入義務 (ログイン中)	保険加入義務 (ログイン中)	ドライバーの加入をOperatorが確認	ドライバーの加入をBooking Service Providerが確認	保険加入義務
その他	2030年までにゼロエミ化義務 (ニューヨーク市)	ゼロエミ化義務 (30年までに90%電気走行等)	Operatorが顧客と直接の契約を締結し、乗車についての契約責任(運送責任) ゼロエミ化義務	記録保持義務	—

ライドシェアの**ドライバー**の法的要件（例）

	米国 ニューヨーク州	米国 カリフォルニア州	英国 ロンドン市	豪州 NSW州	（日本の個人タク シー）
運転免許 →許可	普通免許	普通免許 1年	普通免許 3年 →Private hire driver ライセンス	過去4年で12ヶ月以上 Full License（普通免許 の一種）保有 →Passenger transportation ライセ ンス	2種免許 →タクシー業許可
主な要件	19歳以上 保険加入（旅客輸送） 犯罪歴チェック（*） 事故歴チェック（*） *ライドシェア会社による確 認義務 *NY市ではTLCライセンス（ 事業許可）が必要	21歳以上 犯罪歴チェック（*） 事故歴チェック（*） *ライドシェア会社による 確認義務	21歳以上 犯罪歴チェック *政府実施 地形テスト（地図の読み方等 ） 語学カテスト 安全テスト	健康診断 犯罪歴・事故歴チェック	タクシー運転手等として 10年以上の経験 10年間無事故無違反（35 歳未満の場合） 75歳以上更新不可（今後 延長？） 健康診断 地理試験
講習	なし *NY市ではTLCライセンスの ための24時間講習等	安全等の研修 （オンライン可）	安全講習 （義務ではなく推奨）	オンライン安全講習	（2種免許）
車検	12ヶ月ごと *NY市は4ヶ月ごと	12ヶ月or5万マイル 走行ごと *事業者はこの遵守を立証 する資料を3年間保管する 義務	年2回 *事業者は有効期間中の車検 証コピーを保管する義務	12ヶ月 *事業者は、適切に車両が維 持されていることを確保する 義務	1年ごと

海外の実証研究について

事故への影響

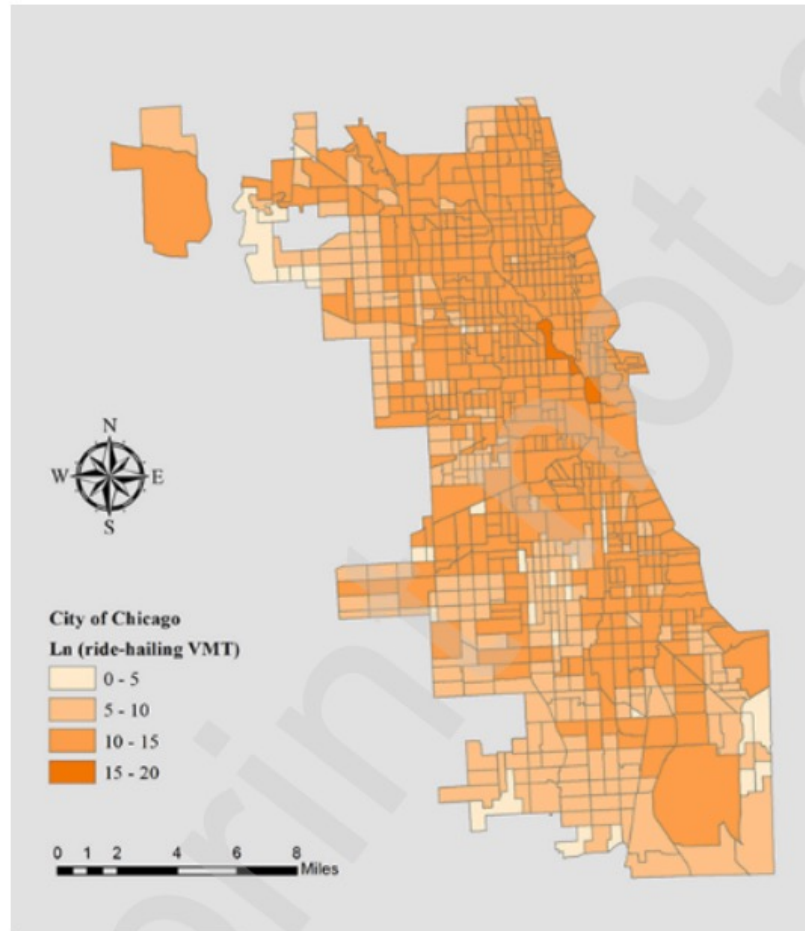
- シカゴにおけるライドシェアとタクシーを比較した実証研究において（2019年データを利用したもの）、**重大事故において有意な相違はない（各1%走行距離増加で、ライドシェア+0.11%、タクシー+0.10%）**。一方、**軽傷事故においては、ライドシェアの方が多くなる傾向（同、ライドシェア+0.17%、タクシー+0.07%）**。ライドシェアでは**運転中のアプリ操作**を行う等の理由が考えられる。（出典）“Are Ride-Hailing Services Safer Than Taxis? A Multivariate Spatial Approach with Accomodation of Exposure Uncertainty” Guocong Zhai他（2023）
- スペイン・マドリッド市を対象とした研究では（2013~2019年データを利用）、ライドシェア導入により、**市内全体における重傷者や死亡者が約25%減少**（市内における飲酒運転の減少による影響か）。一方、**軽傷者は約5%増加**。（出典）“ Does the Implementation of Ride-Hailing Services Affect Urban Road Safety? The Experience of Madrid” Maria Flor他（2022）
- 英国におけるライドシェア導入地域と非導入地域を比較した実証研究において（2009~2017年、378地域）、**ライドシェア導入により英国全体での交通事故による重傷者が9%減少（ロンドンは20%減少）**（飲酒運転等危険運転の代替か）。**軽傷は、ロンドン外では7%減少し、ロンドンでは18%増加**（車の増加が原因か）。（出典）“ The implications of ridehailing for risky driving and road accident injuries and fatalities” David S. Kirk他（2020）
- 米国のライドシェア導入都市とそうでない都市の比較で、前者において**死亡事故が約3%増加**。
*ただし、上記Zhaiらの論文において、走行距離による調整がされていない研究であると指摘
（出典）“ The Cost of Convenience: Ridesharing and Traffic Fatalities” John Barrios他（2020）

(参考) ライドシェアとタクシーのエリアの違い

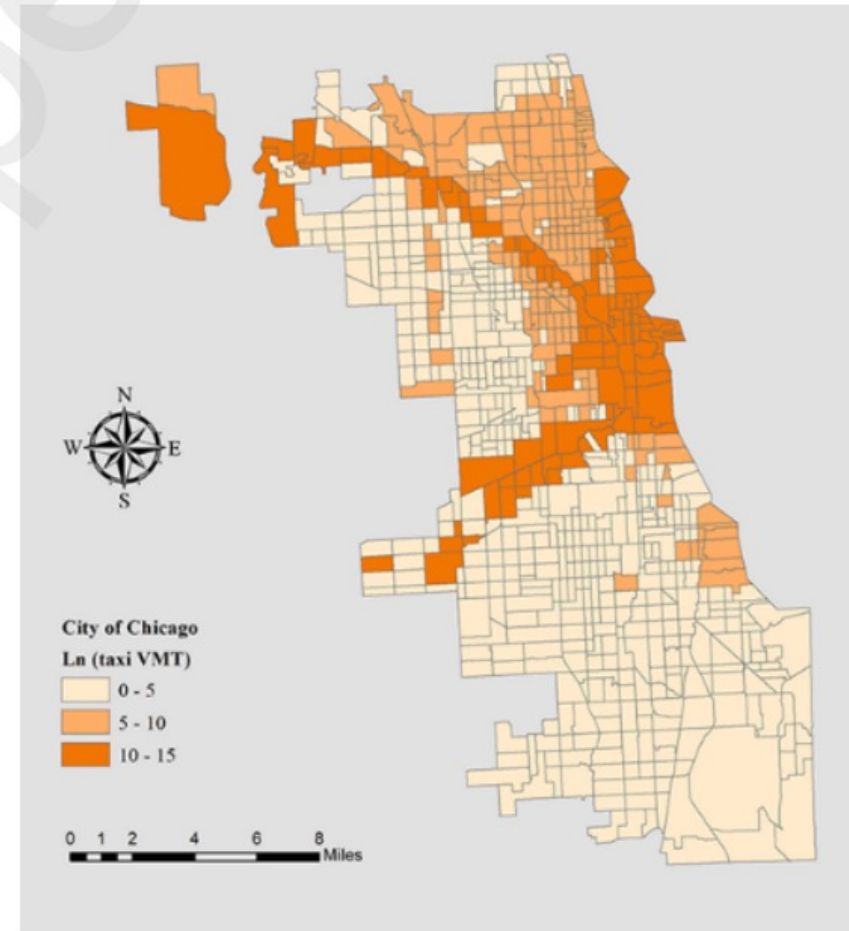
- シカゴのデータでは、ライドシェアはタクシーよりも地方部を含む幅広い地域で活動。

(出典) "Are Ride-Hailing Services Safer Than Taxis? A Multivariate Spatial Approach with Accomodation of Exposure Uncertainty" Guocong Zhai他 (2023)

ライドシェア



タクシー



雇用への影響

- Uber導入によるタクシードライバーの**労働供給への影響も、収入への影響も、有意な影響は見られない**（2009-2019の米国データ実証研究）。理由としては、両者は完全な代替関係にはないこと、タクシードライバーの伝統的な雇用システム、市場における行動の相違等が考えられる。
（出典）“ Labor market outcomes under digital platform business models in the sharing economy :the case of the taxi services industry” Sanae Tashiro他（2021）
- Uber導入の米国50都市における実証分析（2009～2015年）によると、**タクシーの労働供給量への負の影響は検出されない**。ただし、雇用者であるタクシードライバーの**収入は減少**（一方で、フルタイムのUberドライバー含む個人タクシーの収入は増加。配車アプリ導入によるマッチング効率の差異が影響）。
（出典）“ Drivers of disruption? Estimating the Uber effect” Thor Berger他（2017）

消費者利益

- ニューヨーク市において、ライドシェアプラットフォームがある場合、ない場合と比較して、**ユーザーの消費者余剰は1ドルあたり72セント増加（半分以上は待機時間の低減による効果）**
(出典) "Demand and Consumer Surplus in the On-Demand Economy: the Case of Ride Sharing" Chungsang Tom Lam他 (2017)
- 2015年の米国全体におけるUberによる**消費者余剰は676億ドル（8.2兆円 * 122円/ドル換算）**と試算
(出典) "Using Big Data to Estimate Consumer Surplus: The Case of Uber" Peter Cohen他 (2016)

渋滞への影響

- 欧州（英国含む）の130都市における2008から2016のデータに基づく研究では、**渋滞が3.5%増加（自動車利用の増加による）**。人口密度の高い都市においてのみ有意な結果。また、規制が強い都市ほど影響は小さく、量的及び強い質的規制を行う都市では影響は無い。
(出典) "Measuring the impact of ride-hailing firms on urban congestion: The case of uber in Europe" Xavier Fageda他 (2021)
- 米国テキサス州オースティンにおける研究で、ライドシェアにより**日中の交通速度が2.3%低下**した。
(出典) "The congestion costs of Uber and Lyft" Matthew Tarduno他 (2021)

*なお、欧米では多くのライドシェア車両が走行していることに留意
(例えば、サンフランシスコでは全自動車交通量の13%がライドシェア車両)

性犯罪

- 米国におけるUber導入都市と非導入都市との比較研究において（2005～2017年）、Uber導入により**6.3%の強制的性交の減少効果**。NY市における減少効果は年間44～48件と試算される。**元々交通手段が乏しい地域や飲み屋が多い地域での利用において、特に性犯罪抑止効果が大きい。**
(出典) "The Deterrent Effect of Ride-Sharing on Sexual Assault and Investigation of Situational Contingencies" Jiyong Park他 (2021)
- 米国におけるUber導入都市と非導入都市との比較研究において（18都市）、Uber導入により**約5%の犯罪件数の減少効果（主に暴行罪）**。
(出典) "Uber and Urban crimes" Bryan S. Weber (2019)

(参考) Uberによる発表では、性犯罪発生件数は以下のとおり。

(参照) NBCニュース記事(2022年7月1日)、Helping Survivors of Sexual Abuse & Assaultウェブサイト

	不同意性交（強制的性交）	性犯罪全体
2017	229	2936
2018	235	3045
2019	247	2826
2020 * コロナ影響あり	141	998

* なお、米国の10万人あたり強制的性交等の件数は、日本の**約38倍(2021)**であることに留意。
(参照) dataUNDCより