

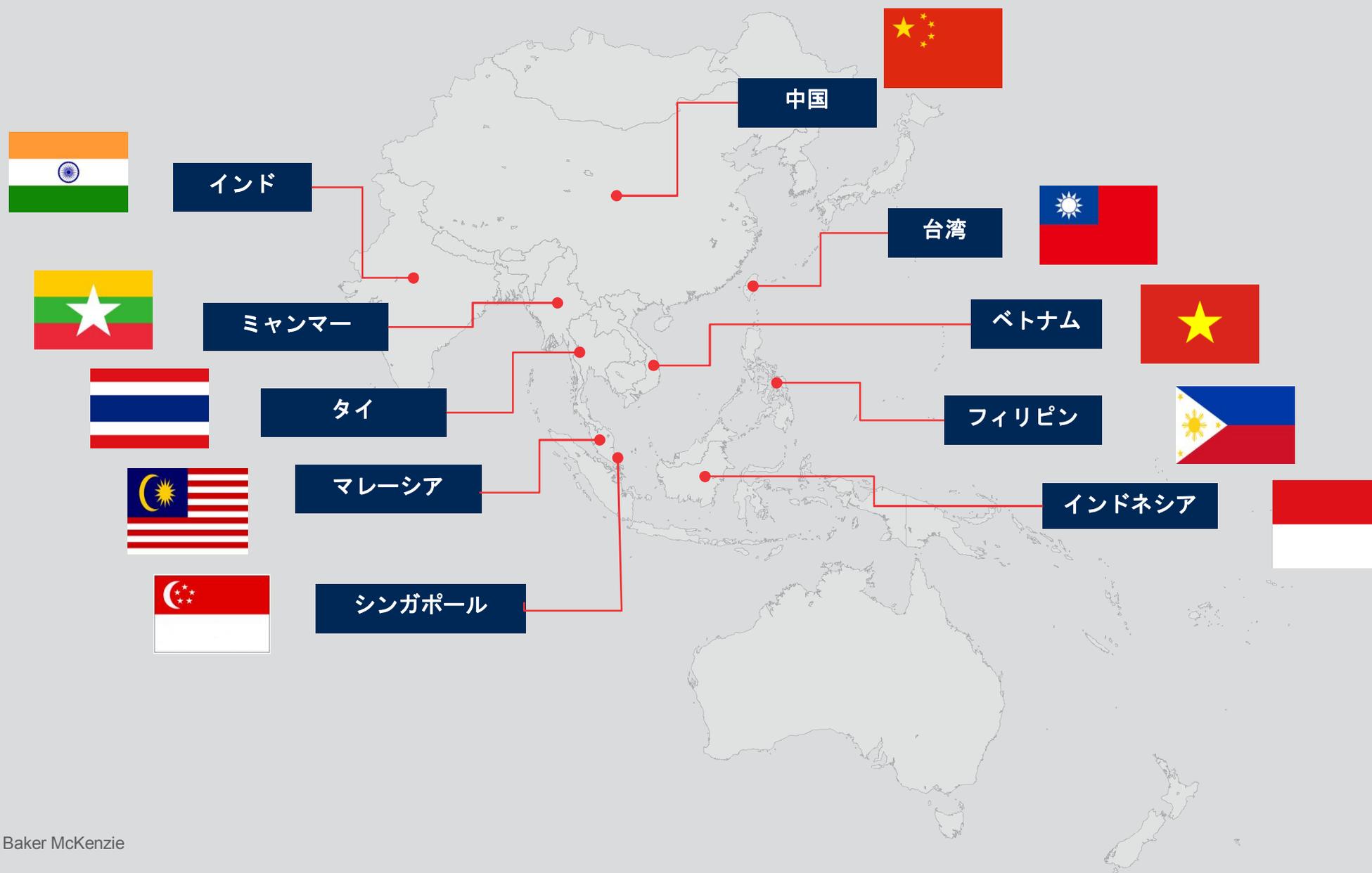


# アジア10カ国 ライドシェア法制度サーベイ

**Baker  
McKenzie.**

調査レポート要約版

# 調査対象国ーアジア10カ国

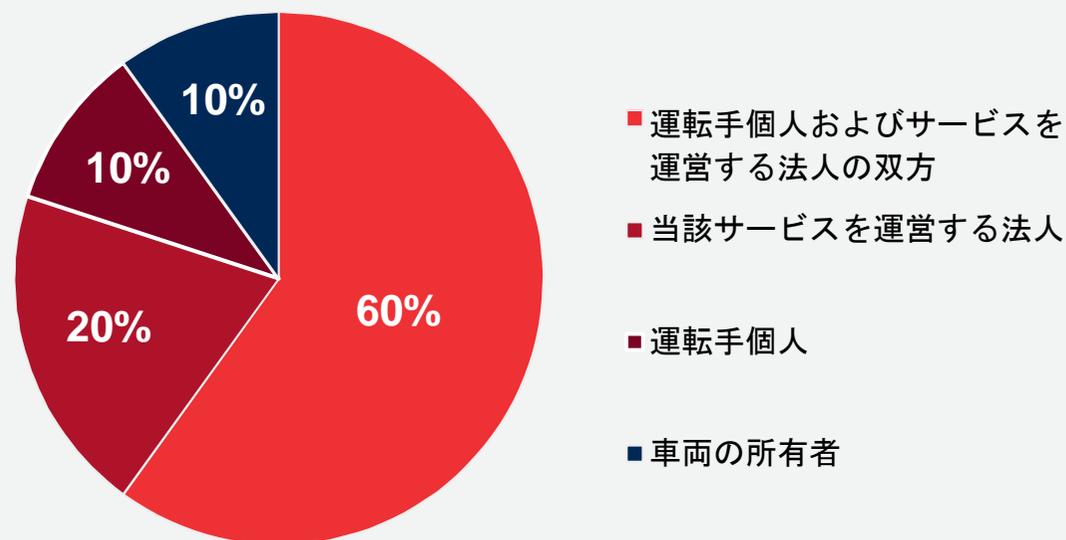


# 1. 有償で乗客を輸送するサービスを行うために、どの主体が許可を取得することが必要か

過半数の回答国が、運転手個人およびサービスを運営する法人の双方が許可を取得する必要があると回答している。



少数派の回答として、例えばインドでは車両の所有者が許可を取得する必要があるとされる。

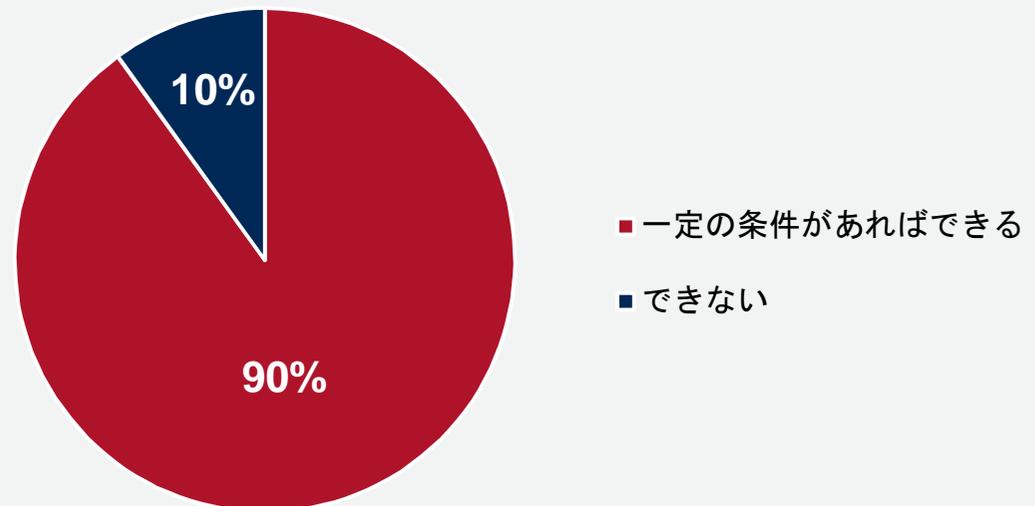


## 2. 有償での輸送に個人の自家用車を使用することができるか

タイを除いた全ての回答国において、一定の条件があれば可能である。



運転手が自動車や二輪車を有償で乗客の運送の用に供する場合は、当該自動車が「公共用車」として登録されていなければならない。運転手は、公共用車を運転できる免許を取得していなければならない（タイ）。

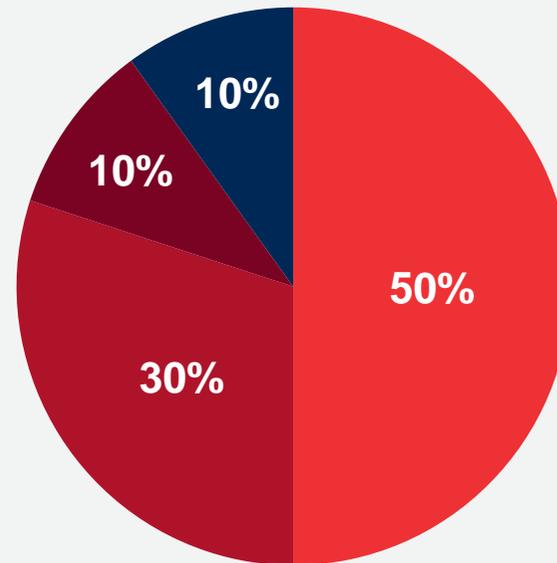


### 3. ライドシェアを合法化する特別の法律があるか

過半数の回答国が、現在行政通達を含む何らかの法令があるか、あるいは現在立法作業中と回答。



シンガポール、タイ、ミャンマーでは、ライドシェアを明確に合法化する法律はないものの、事実上走行しているという状況である。



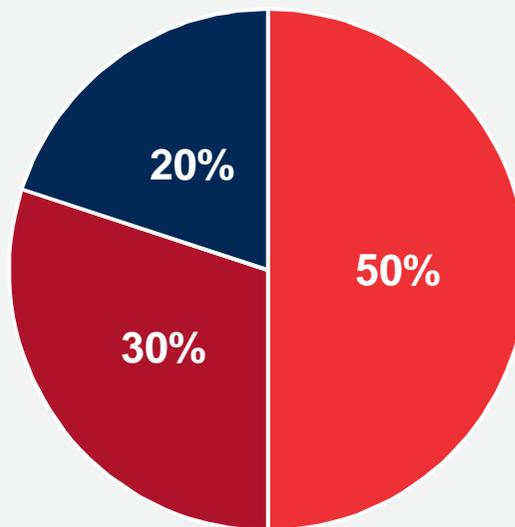
- 何らかの法令（行政通達を含む）がある
- 合法化する法律はないが事実上走行している
- 現在立法作業中である
- 合法化する法律はなく、走行していない

## 4. ライドシェアの走行中に事故が起きた場合、誰が責任主体となるか

過半数の回答国で、運転手個人、あるいは、配車アプリを提供する会社と運転手の双方が責任主体となる。



例えば、シンガポールではライドシェア中の事故に関して規定した特別な法令は存在せず、一般的な道路交通法規が適用されることになる。



- 配車アプリを提供する会社と運転手
- 運転手個人
- 特に規定はない

# 各国トレンド：インド、インドネシア、シンガポール



## インド

- 特別の法律はないが、既存の自動車法の枠組みのなかで、観光用許可を受けた自動車を利用するオンデマンド交通手配業者がビジネスを行っている。
- ライドシェアビジネスに適用される中央政府の法案が審議されている一方で、州レベルでライドシェアビジネスを規制する法律も制定されている。
- UberおよびOlaが、多くの都市の都市部でサービスを展開している。また、金融機関やその他の会社との提携も盛んである。



## インドネシア

- 2017年11月1日から施行される規制により、ライドシェアサービスは特別レンタル運送サービスとして規制されることとなった。ライドシェアサービスは、免許を有する運送会社により行われなければならない。
- 5台以上の自動車および駐車スペースを有すること、当該自動車を管理するための作業場を有していなければならない、などの規制がある。
- Uber、Grab、Gojekといったサービスが提供されている。一部地域においてはライドシェアサービスへの反発などもあるようである。



## シンガポール

- ライドシェアサービスではないが、「Private hire cars」に特に適用される規制があり、営業免許が必要。車両にのみ適用され、二輪車をライドシェアに使用することはできない。
- 個人配車用車両予約サービス提供者と、それと提携している運転手の双方に規制が適用となる。
- UberとGrabが、全国規模でサービスを展開している。

# 各国トレンド：タイ、台湾、中国



## タイ

- タクシーなど、有償で乗客を運送する自動車は「公共用車」として登録される必要があり、運転手は公共用車を運転できる免許を取得している必要がある。
- ライドシェアビジネスを許容する法令は存在せず、ライドシェアの運転手は法令違反を理由としてしばしば摘発対象となっている。
- しかし、Uber, Grabといったライドシェアは、消費者の高い需要を背景にサービスを継続している。



## 台湾

- タクシー事業に必要な許認可を得ない限り、ライドシェア事業を営むことはできない。
- 過去にUberがライドシェアサービスを行っていたことがあるが、2017年2月に禁止された。現在、Uberは許認可を得たパートナー企業と協業する形で上ビジネスを行っている。
- 将来的にライドシェアビジネスを合法化するかについて政府の態度は未だ明確でない。



## 中国

- ライドシェアに関する網羅的な規制として、ネットワーク配車サービスの運営の管理に関する暫定措置が2016年11月に施行され、ライドシェアはこれに従って合法的に運営されている。
- 中国においてライドシェアは広く普及しているが、中でも滴滴（ディディ）は圧倒的なマーケットシェアを有する。
- 一方、一部の地域を除き、中国では二輪車によるライドシェアは認められていない。

# 各国トレンド：マレーシア、ミャンマー



## マレーシア

- 現行法は、タクシーなどの公共サービス用の車両で乗客を運送するには特別なライセンスが必要であるとするが、配車アプリを使用して運行する車両が「公共サービス車両」にあたるかどうかは、必ずしも明確でない。
- 2017年に成立した改正法では、配車アプリ車両も規制対象に含まれることになり、配車アプリを提供する会社もライセンスが必要となる。ただし、改正法の施行日は未定である。
- 現在、Uber、Grabが活発に事業展開しているが、当局はこれに対し厳格な法執行を控えるという態度をとっている。



## ミャンマー

- 現時点で、ライドシェアに関する特定の法律はなく、ライドシェアは未だ新しいタイプのビジネスである。
- 自動車、二輪車（トゥクトゥク）とも、個人が事業用の登録と営業免許を取得する必要がある。
- ヤンゴンにおいては、Grab、Uber、Hello Cabs、Owayなどの企業によりライドシェアビジネスが行われている。

# 各国トレンド：フィリピン、ベトナム



## フィリピン

- 「輸送ネットワーク車両サービス」に関する運輸省令のもと、インターネットで配車のプラットフォームを提供する企業が規制を受けている。
- 企業は、当局から適格性認定を取得しなければならず、また、運転手の認証・監督を行う義務や、事故の報告義務などが課されている。また、現在、運転手による違反の場合の連帯責任について定める法案が存在している。
- Uber、Grab、UHOPといった企業がサービスを展開している。



## ベトナム

- 特別なライセンスを取得することなくライドシェアビジネスを営むことができるかどうかについて、ベトナム法は必ずしも明確でない。
- ベトナムでは、交通省が契約に基づく旅客運送に関するパイロットプランについての省令を発布しており、このパイロットプランに参加した9社が現在ライドシェアビジネスを行っている。
- パイロットプランは2016年1月から2018年1月までが有効期間とされていたが、自動車輸送事業に関する新たな法令を制定するまでの間、有効期間が延長される見込みである。



# Appendix

# 本調査レポートの詳細

本調査レポート本体では、下記の質問項目に関する各国の回答を記載しています。

## Question

(1)

あなたの国では、利益を得る目的で、乗客を自動車または二輪車に乗せて運送するサービスを提供するに当たり、特別の免許/許可が必要ですか。  
必要だとした場合、免許/許可を取得する必要があるのは、運転手を雇用する会社ですか、それとも、運転手個人ですか。

(2)

あなたの国では、個人が、自分の所有する自家用自動車または二輪車を有償で運送の用に供することが禁じられていますか。

(3)

あなたの国では、上記の免許を持たない運転手が、配車アプリなどの情報に基づき、乗客を一定地点から一定地点まで運送し運賃収入を得るビジネス（ライドシェアビジネス）を行うことはできますか。  
これを規制または許可する特別の法律がありますか。

(4)

ライドシェアビジネスを認める法律等が制定されている場合は、その名称と概要を教えてください。その法律はいつから施行されていますか。

(5)

そのような法律等が現在ない場合は、何らかの法令が整備されることが議論・予定されているか教えてください。  
また、そのような法律等が現在ないにもかかわらず、現実にあなたの国においてライドシェアビジネスが実施されている場合には、その根拠を教えてください（政府が事実上容認しているなど）。

(6)

上記法律等において、ライドシェアビジネスを許可する条件があれば概要を列挙してください。

(7)

上記の法律は、運転手個人を規制するものですか。または、配車アプリを提供する会社を規制するものですか。

# 本調査レポートの詳細

## Question

- (8) ライドシェアが一定の条件で許可される法制の場合、事故が起きた場合の責任は、運転手個人または配車アプリを提供する会社のいずれにあるとされていますか。
- (9) ライドシェアが一定の条件で許可される法制の場合、運転手個人または配車アプリを提供する会社のいずれが保険に加入する義務を負うことになっていますか。
- (10) あなたの国では、運転手が自家用自動車に加入している保険は、ライドシェア走行中に発生した事故にも適用されますか。
- (11) あなたの国では、配車アプリを配布する企業と運転手の間に、雇用契約がない場合でも、雇用関係があると認められる可能性がありますか。
- (12) あなたの国では、免許を得て行っているタクシー営業について、どのような規制がありますか。  
運賃についてはどうですか。  
定期検査についてはどうですか。  
タクシー営業をしている会社がライドシェアのビジネスも同時に行うことは可能ですか。
- (13) 上記のタクシー会社、タクシー運転手に対してかかる規制は、ライドシェアビジネスを営む運転手にも適用されますか。
- (14) あなたの国で、ライドシェアビジネスを行っている実際の会社があれば、列挙してください。また、それぞれについて、以下の項目を教えてください。
- ・会社名
  - ・ビジネスを行っている地域
  - ・サービスの利用者数およびドライバー（または車両）数
  - ・ビジネスの状況
  - ・他の会社とのアライアンスまたはコラボレーションの状況
  - ・社会からの受容の程度

## お問い合わせ先



**穂高 弥生子**

自動車産業グループリーダー  
コーポレート／M&Aグループパートナー  
[yaeko.hodaka@bakermckenzie.com](mailto:yaeko.hodaka@bakermckenzie.com)



**達野 大輔**

自動車産業グループメンバー  
情報通信・知的財産グループパートナー  
[daisuke.tatsuno@bakermckenzie.com](mailto:daisuke.tatsuno@bakermckenzie.com)

本調査レポートにご関心のある方は、上記までご連絡ください。

[www.bakermckenzie.co.jp](http://www.bakermckenzie.co.jp)

Baker & McKenzie International is a global law firm with member law firms around the world. In accordance with the common terminology used in professional service organizations, reference to a "partner" means a person who is a partner or equivalent in such a law firm. Similarly, reference to an "office" means an office of any such law firm. This may qualify as "Attorney Advertising" requiring notice in some jurisdictions. Prior results do not guarantee a similar outcome.