

No.	質問	回答
(1)	中国では、利益を得る目的で、乗客を車又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。	<p>中国では、自動車に乗客をある場所から別の場所に運送するサービスを提供するためには、道路運送事業許可（Road Transportation Operation Permit）が必要となります。タクシー会社やバス会社のように有資格ドライバーを雇用している会社は、道路運送事業許可を申請し、取得しなければなりません。</p> <p>また、旅客運送事業に提供される自動車は、車両運行証を取得しなければならず、旅客運送事業者には雇用されている各運転手は、対応する型式の車両運行免許証および資格認定証（例えばタクシー運転許可証）を有していなければなりません。</p> <p>安全性その他の理由から、二輪車による運送サービスは基本的には中国では認められていませんが、地方交通当局において、厳しい制限の下でこれを特別に認めている場合があります。</p>
(2)	中国では、個人が、自分の所有する自家用自動車又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。	<p>中国法では、各運転手が交通当局の交付する許可を取得することを条件として、運転手個人がその所有する自動車を使って有償で旅客を運送することを認めています。</p> <p>例えば、自動車を所有している個人は、地方当局において商業登録をすることにより個人事業を立ち上げることができ、そのうえで（当該自動車及び当該個人のために）道路運送事業許可その他の許認可を当該個人事業の名義で交通当局に申請し、取得することになります。あるいは、自動車を所有している個人は、ネットワーク配車運転免許証（Network Ride-hailing Driver Certificate）を交通当局に申請し、配車サービスプラットフォーム（例：アプリ）に登録することにより有償で旅客を運送することも可能です。</p> <p>中国では許可なく有償で旅客を運送することは違法とされています。</p>
(3)	中国では、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	特定の許可又は免許を持たない個人運転手は、配車アプリ又は同様のツールにより配信される情報に基づいて、有償で乗客を一定地点から一定地点まで運送することはできません。

	<p>ジネス) を行うことはできますか。これを規制又は許可する特別の法律がありますか。</p>	<p>利益を得てライドシェアビジネスを行うためには、上記の通り、各運転手は権限ある交通当局が発行するネットワーク配車運転免許証を取得する必要があります。</p> <p>これに対し、旅費を分担するタイプのライドシェア、中国語で Pingche または Shunfengche と呼ばれるものについては、運転手が有効な個人の ID と運転免許証で配車アプリに登録することが求められるだけです。運転手はライドシェアサービス提供事業者により審査を受け、地元の交通当局による規制の対象となります。旅費分担型のライドシェアについては特別な許可は必要とされていません。</p>
<p>(4)</p>	<p>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。</p>	<p>ライドシェアビジネスについては、6つの規制が制定、実施されています。</p> <p>1. 中国における主要な規制としては、2016年7月27日に交通運輸部(MOT)、情報産業部(MIT)、公安部(MPS)、商務部(MOFCOM)、中国国家工商行政管理総局(SAIC)、国家質量監督検験検疫総局(AQSIQ)及び国家インターネット情報弁公室(CAC)が共同で発行した、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(以下「暫定措置」)があります。当該暫定措置は2016年11月1日に施行されました。また、上海や北京などの一部の中国の地方自治体や地域では、域内でのライドシェアビジネスを規制するため、当該自治体の規制が公布され、施行されています。</p> <p>暫定措置は、ライドシェアビジネスを適法に運営するに際して順守すべき条件、免許申請及び手続、義務及び責任を規定しています。暫定措置は、また、ライドシェアのプラットフォームの運営者、登録自動車、登録運転手に適用される事項も規定しています。</p> <p>2. MOT、MIIT、MPS、中国人民銀行(PBC)、国家税務総局(SAT)、CACが発行した「オンラインサービス能力の認定申請のための配車オペレーターのための作業手順」は、2016年11月3日付で、ネットワーク配車プラットフォームの運営者に対して、当該企業の登録地におけるタクシー業管轄当局に対し、オンラインサービス能力に関する情報を開示することを求めています。</p> <p>3. 2016年11月07日にMOTが発行した「ネットワーク配車車両の承認・不承認に関する作業手順」は、ネットワーク配車サービスのための運行許可証の発行については、対応するタクシー規制当局が所管することを定めています。</p> <p>4. 2018年2月13日にMOTが公表した「ネットワーク配車サービスのための情報監視双方向プラットフォームの運用措置」では、ネットワーク配車サービス事業者が、</p>

		<p>MOT が設置した情報監視双方向プラットフォームに、運転手、車両、顧客の注文、場所等の運行情報を送信する義務を負うこととされています。</p> <p>5. 2018年5月14日にMOTが発したタクシーのサービス品質及び信用性の評価に関する措置は、ネットワーク配車サービスについての信用性評価の基準を定めています。</p> <p>6. 2018年に中国のライドシェアビジネスにおいて2件の殺人事件が発生したことを受け、MOTとMPSは2018年9月10日付でネットワーク配車及び自家用自動車によるライドシェアの安全管理を強化する緊急告知を発しました。これは、ライドシェアサービスおよびその事業の双方について、安全性の要件、ネットワーク配車サービス運営者の責任、緊急時のレポート体制を定めるものです。</p>
(5)	<p>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、現実に中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）。</p>	<p>該当なし。</p>
(6)	<p>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。</p>	<p>ライドシェアビジネスを適法に運営するために、配車プラットフォーム（例：アプリ）を提供する企業、ライドシェアビジネスに使用される自動車及びライドシェアビジネスに従事する各運転手は、それぞれ、暫定措置で定められた以下の条件を満たさなければなりません。</p> <p><u>配車プラットフォーム（例：アプリ）を提供する企業は、ネットワーク配車サービス運行許可証を取得するとともに、以下の条件を満たさなければなりません。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● オンラインサービスとオフラインサービスの両方を提供できること ● 法人であること（個人又は法人化されていない組織は認められない。） ● ライドシェアビジネスを運営するためのインターネット上のプラットフォームおよびビジネスに必要な情報データの対話・処理能力を有していること。交通、通信、公安、租税及びサイバースペースを所管する省庁による監督および管理を可能とするため、関連するインターネット上のデータおよび情報にアクセスしこれを検索することができること。ネットワークサービスプラットフォームのデータベースは、タクシーを管理する当局の監督管理プラットフォームからアクセス可能なものであ

り、かつ、サーバーが中国国内に設置されていること。ネットワークセキュリティのための管理システム及びセキュリティ保護のための技術を備えていること

- 電子決済システムを採用する場合は、銀行およびノンバンクの支払機関との間で、支払・決済サービスの提供に関する契約が締結されていること
- 健全な運営管理システム、業務安全管理システム及びサービス品質保証システムを備えていること
- サービスが提供されるすべての地域においてサービス代理店が設置され、かつサービス提供の能力を有していること
- 中国法その他の規制(地方自治体の規制を含む。)に規定される諸条件を満たしていること

ライドシェアビジネスに使用される車両は、ネットワーク配車サービスの運行許可証を取得したものであって、かつ、下記の要件を満たすものでなければなりません。

- 定員が7人以下の乗用車であること
- 衛星測位装置、ドライブレコーディング機能及び緊急警報装置を備えていること
- 関連する運行安全基準を満たす性能を有すること

ライドシェアビジネスに使用される自動車に関する特定の基準や運用上の要件は、各地方の状況に応じて地方交通当局が決定しています。

ライドシェアビジネスに従事する各運転手は、ネットワーク配車運転免許証を取得したものであって、かつ、下記の要件を満たすものでなければなりません。

- 使用が許可された自動車の種類に対応する運転免許証を有しており、かつ3年以上の運転経験を有すること
- 重大な交通事故または危険運転の犯歴がなく、薬物乱用又は酒気帯び運転の犯歴がなく、かつ直近3回の記録サイクルにおいて12点すべて減点された記録がないこと
- 粗暴犯の犯歴がないこと
- 地方政府当局が規定するその他の条件を満たしていること

ネットワーク配車及びライドシェアビジネスにおいて2回連続で殺人事件が発生したことを受け、「ネットワーク配車サービスのための情報監視相互プラットフォームの運用措置」、「タクシーのサービス品質及び信用状態の評価にかかる措置」、および、「ネ

		<p>「ネットワーク配車及び自家用自動車によるライドシェアの安全管理を強化する緊急告知」がネットワーク配車サービス事業に対しさらなる義務を課すために発布されています。</p> <p>これは、MOTが運営するネットワーク配車サービスのための情報監視相互プラットフォームに対してリアルタイムでの情報送信を可能とするものです。ネットワーク配車サービス事業者は、プラットフォーム事業者、車両、運転手の情報のほか、請求情報、運行情報、位置情報、サービス品質情報といったリアルタイムの運行データを提供するものとされます。また、ネットワーク配車サービスのための情報監視相互プラットフォームに関しては特別なデータセキュリティの要件が課されました。</p> <p>事業者は、その所在地でタクシー事業を管轄する当局により、1年に一度、サービス品質および信用状態による評価を受けることとなります。評価が低い場合、ライドシェア配車サービスのライセンスの更新に悪影響を与えることがあります。</p> <p>事業者は、配車サービス、ライドシェアサービス事業にかかわる運転手個人の身元調査を実施することとされています。配車サービスの運転手は、MOTが2016年8月26日に発したタクシー運転手資格管理規定に定める要件を満たしていることが必要です。また、ライドシェアの運転手は、同じ基準に従って配車サービスの事業者が行うのと同じ身元調査の対象となります。この行政命令は、2018年12月末日までに、要件を満たさない運転手を配車サービスおよびライドシェアサービス事業から駆逐することを目的としています。</p> <p>また、事業者は、乗客のプライバシーを保護し、運転手の監視を行い、アプリの冒頭頁にアラートを掲載し、24時間の緊急通報チャンネルを提供し、保険に加入することにより厳格な安全のメカニズムを維持することが求められています。</p>
(7)	<p>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。</p>	<p>規制類は、配車アプリを提供している会社及び旅客運送のために同アプリを使用する登録済の各運転手の両者に適用されます。</p>
(8)	<p>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。</p>	<p>営利目的での配車サービスの場合、配車アプリを提供している会社は乗客に対して責任を負います。暫定措置第16条は、配車プラットフォーム(例:アプリ)を運営する会社は運送業者としての責任を負い、運行の安全を確保し、かつ乗客の正当な権利と利益を守らなければならないと明記しています。</p>

		<p>旅費を分担するタイプのライドシェアにおいては、配車アプリを提供する事業者が、運転手の身元調査、緊急通報の取扱いその他の手続において過失がある場合には、相応の責任を負うものとされています。その他の場合は運転手が責任を負うこととなります。加えて、2018年8月31日の第13回全国人民代表大会常务委员会において採択された中国の電子商取引法(2019年1月1日施行)によれば、事業者は消費者の生命や健康に損害が生じた場合には相応の責任を負うものとされています。</p> <p>滴滴(ディディ)のような一定の中国における配車サービスの事業者は、一般的な損害賠償法制で認められる賠償額の3倍まで、消費者に対して賠償を行うことを公式に声明しています。</p>
(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。	<p>配車プラットフォームを提供している会社は、暫定措置に基づき、運送業者としての責任をカバーする保険に加入する義務を負います。</p> <p>配車プラットフォームに登録され、旅客運送のためにその所有する自動車を使用している運転手個人は、自ら自動車保険(強制自動車損害賠償責任保険等を含む。)に加入しなければなりません。タクシー運営会社、及び、配車アプリを利用して旅客運送を行う運転手個人に対してその保有する登録自動車を提供している自動車リース会社は、自ら自動車保険に加入しなければなりません。</p>
(10)	中国では、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。	<p>運転手個人が個人的に使用する目的で自家用自動車に保険に加入したが、実際には保険会社の同意なくこれを旅客運送に使用した場合、保険会社はライドシェアを行っている際に発生した交通事故に起因する保険金請求についてはこれを拒むことができます。</p> <p>中国保険法第52条によれば、保険契約期間中に被保険者のリスクレベルが大幅に上昇した場合には、被保険者は保険会社に対して遅滞なくこれを通知しなければならず、保険会社はその条項にしたがって保険料を増加するか又は当該保険契約を終了させることができます。被保険者がリスクレベルの大幅な上昇を保険会社に通知しなかった場合、保険会社は保険の対象となる事故のうち、その発生が上昇リスクに起因するものについては補償義務を負わないものとされています。</p>
(11)	中国では、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。	<p>暫定措置は、配車アプリを提供する企業は登録運転手個人と雇用契約を締結する義務はないとしています。暫定措置第18条により、企業は、1日の勤務時間、サービス提供頻度その他の要素に応じて、登録運転手個人と様々な契約を締結することが可能です。</p>

		<p>現行中国法の下では、配車アプリ提供会社と登録運転手個人の間において雇用契約又は「雇用契約」と称する契約が締結されていない場合であっても、当事者間に事実上の雇用関係が存在するとみなされ、中国の労働関係法規が適用される場合があります。この点に関しては事案に応じて個別的な検討が必要となります。</p> <p>事実上の雇用契約が成立しているかどうかを判断する上で、裁判所は下記の実事を考慮します。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 当事者が関連法規の適用対象であるかどうか • 企業の雇用ポリシー等（例：従業員ハンドブック）が当該個人に適用され、当該個人に対する拘束力を有するものであるかどうか。 • 当該個人が当該企業の規則により管理及び監督され、その対象となるかどうか • 当該個人が当該企業の活動に従事し、当該企業から報酬を受け取っているかどうか • 当該個人によってなされた活動が当該企業の事業の一部を形成しているかどうか
(12)	<p>中国では、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。</p>	<p>タクシー営業に対する中国の主な規制としては以下のものが挙げられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 巡回タクシーオペレーションサービスの管理に関する規程（<i>Provisions on the Administration of Cruise Taxi Operation Services</i>）（運輸部による最終改正日 2016年8月26日、2016年11月1日施行）。同規程には、営業許可、サービス要件、当局による監督その他のタクシー会社に関する事項が定められています。 • タクシー運転手の実務適格の管理に関する規程（<i>Provisions on the Administration of Practicing Qualifications of Taxi Drivers</i>）（運輸部による最終改正日 2016年8月26日、2016年10月1日施行）。同規程には、試験、登録、教育、資格証明書の管理、その他の流しのタクシー運転手およびネットワーク配車サービスの運転手に関するその他の事項が規定されています。 <p>上記の規程は、タクシー運転手が乗客に対して請求する運賃に制限を設けています。また、運転手はタクシーに備えられたメーターを使用し、規定された請求基準に従い、自ら運賃請求書を乗客に対して発行しなければならないとされています。</p>

		<p>道路交通安全法施行令 (<i>Regulations for the Implementation of the Road Traffic Safety Law</i>) に基づき、旅客運送のための自動車の安全性及び技術面に関する検査を定期的に行なう必要があります。自動車の最初の登録時から5年間は、自動車は毎年検査を受けなければならない、5年目以降は6ヶ月に1回の頻度で検査を受けなければならない。</p> <p>タクシー会社が所有しているタクシーに関しては、配車プラットフォーム（例：アプリ）においてライドシェアビジネスにこれを利用する旨の登録をすることができます。</p>
(13)	<p>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は適用されないものですか。</p>	<p>タクシー運転手の運転資格の管理に関する一定の規定は、乗客を輸送するために配車アプリを利用している運転手個人（タクシー運転手を除く。）に適用されます。例えば、ネットワーク配車運転免許証を取得するためには、運転手はタクシー運転手試験をパスし、運転経験要件を満たすことが必要です。運転に関する違反や犯罪の履歴がないことも求められます。また、配車サービス事業者が適時に運転手を管轄地方交通当局に登録することも求められています。</p>
(14)	<p>中国で、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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会社名 ・ビジネスを行っている地域 ・サービスの利用者数及びドライバー（又は車両）数 ・ビジネスの状況 ・他の会社とのアライアンス又はコラボレーションの状況 ・社会からの受容の程度 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在、中国では、配車サービス事業者の免許を取得した会社が約80社あります。最も著名なのは滴滴（ディディ）であり、過半数の市場を獲得しています。他のブランドとしては、Meituan、izuche (Shouqi)、UCar (Shenzhen)、Yongche (Yidao)、CaoCao、Dida などがあります。 ● これらの会社は中国の400以上の都市で運行しています。 ● 利用者数は約2億3,600万人と推計されており、2018年には3億1,200万人に達する見込みです。オンライン配車サービスの運転手は約23万人、2017年の配車サービス用の車両は約14万台です。 ● 滴滴（ディディ）は、中国で最も有名なライドシェアビジネスプラットフォーム事業者であり、ネットワーク配車業界において最大シェアを有しています。滴滴は、2017年、中国内の400都市以上において、約4億5,000万人に対して配車サービスを提供しており、滴滴の配車サービス市場でのシェアは58.6%です。また、2017年には、滴滴は約74億件の注文を達成しています。その他の事業者のマーケット

シェアはいずれも 10%以下です。ネットワーク配車サービス業界の競争はマーケティング、価格設定及び運転手への補助金の面で熾烈となっています。

- 2015年に滴滴と KuaiDi が合併するなど、他の配車サービス事業者との統合が進んでいます。インターネットのコングロマリットグループの中には、グループ内の各企業との間で協力関係を構築している場合があります。例えば、種々の配車サービス事業者と電子決済システムのアリペイおよび Wechat pay との間の協力関係、Meituan とオンラインのオンデマンドサービスレーティングウェブサイトである Dianping の協力関係、AMap(Gaode)と新規に開始された配車サービスとの間の協力関係などです。
- 中国では、ライドシェアビジネスは非常に人気があり、一般に受け入れられるようになっています。ネットワーク配車およびライドシェアサービスにより連続して発生した 2 件の強姦殺人事件のため、政府及び消費者団体は、配車サービス事業者による安全管理及び消費者保護の充分性に懸念を表明しています。その結果、引き続き社会から受容されるために、さらなるライドシェアビジネスへの規制と精査が実施されています。

