

差替え前のファイルと差替え後のファイルは、以下の点が異なります。

OP4「諸外国におけるライドシェア法制」 (差替え前)

諸外国におけるライドシェア法制

	TNC型ライドシェア法	PHV型ライドシェア法
法制の概要	Uber等プラットフォーム事業者をTransportation Network Company (TNC)と位置付け、TNCによる運転手管理や運行管理を義務付け。	個人タクシーの派生形であるPrivate Hire Vehicle (PHV)として位置付け、運転手に対して登録や車両・運行管理を義務付け。
導入国	米国、カナダ、豪州、中国、ブラジル等	英国、フランス、ドイツ等
規制・管理スキーム		
期待効果	<ul style="list-style-type: none"> ○ 短時間勤務等で運転手採用の開口が拡大。 ○ 自宅等から稼働が始められるため、時間的・場所的な需要の増減に対応しやすい。 ○ 米国AZ州等で自動運転にTNC法を適用へ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 短時間勤務等で運転手採用の開口が拡大。 ○ 自宅等から稼働が始められるため、時間的・場所的な需要の増減に対応しやすい。 × 規制対象となる運転手が存在しない。

(差替え後)

諸外国におけるライドシェア法制

	TNC型ライドシェア法	PHV型ライドシェア法
法制の概要	Uber等プラットフォーム事業者をTransportation Network Company (TNC)と位置付け、TNCによる運転手管理や運行管理を義務付け。	個人タクシーの派生形であるPrivate Hire Vehicle (PHV)として位置付け、運転手に対して登録や車両・運行管理を義務付け。
導入国	米国、カナダ、ブラジル等	英国、シンガポール、フランス、ドイツ等
規制・管理スキーム		
期待効果	<ul style="list-style-type: none"> ○ 短時間勤務等で運転手採用の開口が拡大。 ○ 自宅等から稼働が始められるため、時間的・場所的な需要の増減に対応しやすい。 ○ 米国AZ州等で自動運転にTNC法を適用へ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 短時間勤務等で運転手採用の開口が拡大。 ○ 自宅等から稼働が始められるため、時間的・場所的な需要の増減に対応しやすい。 × 規制対象となる運転手が存在しない。

OP6「米国と日本の性犯罪の比較に関する表」

(差替え前)

ライドシェア乗車中の犯罪発生率は国の治安事情を反映

性犯罪の例

米国 Uber と日本のタクシーにおける強制性交等・強制わいせつの発生率の差は、米国と日本の社会全体における強制性交等の発生率の差と同程度と考えられる。Uber 乗車時の性犯罪率が際立って高いわけではない。

	乗車回数 10 万回あたりの 強制性交等+強制わいせつ発生率 (2019年、米国は Uber、日本はタクシー)	人口 10 万人あたりの強制性交等発生率 (2019年)
米国	0.1535 (乗車回数 6.5 億回、発生件数 998 件) ^{※1}	43.5 (発生件数 143,224 件) ^{※3}
日本	0.0034 (乗車回数 5.6 億回、発生件数 19 件) ^{※2}	1.1 (発生件数 1,405 件) ^{※4}
米国 / 日本	45.2 倍	39.2倍

※2: Uber US Safety Report p.56

※3: 「警察庁犯罪統計書 令和2年の犯罪」p.205

※4: 令和4年版犯罪白書(法務省)強制性交等:p.28

※5: 日本の発生件数: 男女共同参画白書(内閣府)p.150

注: 米国の強制わいせつ発生件数は公開されていないため、国全体の比較は強制性交等の件数を使用。また、米国 Uber での認知件数(アプリ上での通報数)は、警察への通報件数よりも多いと考えられ、警察への通報ベースと比較すると、倍率は低下することが想定される

6

(差替え後)

ライドシェア乗車中の犯罪発生率は国の治安事情を反映

性犯罪の例

米国 Uber と日本のタクシーにおける強制性交等・強制わいせつの発生率の差は、米国と日本の社会全体における強制性交等の発生率の差と同程度と考えられる。Uber 乗車時の性犯罪率が際立って高いわけではない。

	乗車回数 10 万回あたりの発生率 (2020年、米国は Uber、日本はタクシー)		人口 10 万人あたりの強制性交等 発生率(国全体、2020年)
	強制性交等+強制わいせつ	強制性交等	
米国	0.1535 (乗車回数 6.5 億回、発生件数 998 件) ^{※1}	0.02169 (乗車回数 6.5 億回、発生件数 141件) ^{※1}	38.14 (発生件数 126,430 件) ^{※3}
日本	0.0034 (乗車回数 5.6 億回、発生件数 19 件) ^{※2}	0 (乗車回数 5.6 億回、発生件数 0 件) ^{※2}	1.05 (発生件数 1,332 件) ^{※3}
米国 / 日本	45.1 倍	—	36.3 倍

注: 米国における強制わいせつの発生件数は公開されていないため、国全体の比較は強制性交等の件数を使用。

注: 乗車回数あたりの発生率については、米国 Uber での認知件数がアプリ上での通報数であるのに対し、日本のタクシーは警察への通報件数であることに注意が必要。法務研究所による調査結果^{※4}では、性的被害に遭ったことがある人のうち、捜査機関に届けなかった人が約8割に上っている。

※1: Uber US Safety Report p.56

※2: 「警察庁犯罪統計書 令和2年の犯罪」p.205

※3: UNODC データ Sexual Violence: Rape、人口は世銀データ

※4: 法務総合研究所 第5回犯罪被害実態(暗数)調査のうち「性的な被害」に係る調査結果(概要) P.259

6