

# 諸外国における ライドシェア法制と 安全確保への取り組み（追加）

2023年11月13日

Uber Japan 株式会社

Uber

本資料では、内閣府規制改革推進室のご依頼に基づき、11月7日付「地域交通に関する資料のご提出について(依頼)」に対する回答とともに、参考資料として、皆さまの議論の一助となるよう、諸外国の法制度や事業者の取り組みに関する情報を提供させていただきます。

なお、弊社は、全国のタクシー会社様と連携し、道路運送法その他の関係法令等に則って事業を行っておりますことをご理解いただけますと幸いです。

# 委員からの質問への回答

## 委員からの質問

1. ライドシェア導入により環境負荷が減っていくという社会的なメリットがあると思うが、どの程度のインパクトがあるか考えるか。

### Uberと自家用車の比較

- 自家用車を一人で利用するのと比較し、Uber 乗車の炭素強度 (carbon intensity) は 15% 低い。自家用車による一人での移動は、アメリカにおける移動距離全体の 38.4% を占める([Uber Climate Report 2020](#) P6)。

### Uberと流し営業によるタクシーの比較

- ロサンゼルスでの比較によると、Uber 乗車の排出量は、流し営業をするタクシーよりも最大 44 % 低い([Uber Climate Report 2020](#) P 26)。これは、テクノロジーを駆使したUberの配車サービスは、流しのタクシーよりも 40 % 効率が良い(空車稼働率が低い)という [National Bureau of Economic Research の研究結果](#) と一貫している。
- 配車の効率性は、ライドシェアの利用が広がるほど高まることもわかっている。例えば2017年から2019年の間で、乗客数は 36% 増加。それに対し、炭素集約度 (carbon intensity) は 6% 低下した([Uber Climate Report 2020](#) P6)。

## 電動自動車(EV)への転換による効果

- 一般消費者にとって、EVの購入は難しくても配車利用は簡単にできる。配車プラットフォームにEVを増やすと、一般の人がEVに乗り、その良さを知る機会につながる。また、走行距離が長い業務用の車両をEVに転換すると、一般の人が自家用車をEVに替える場合に比べ、3～4倍の排出量削減につながる(出典1、出典2)。
- EVによるアプリ配車の乗車は、ガソリン車の自家用車での移動に比べ、53%排出量を抑えられる。EVによる相乗り(Uber Pool)の場合、抑制は68%となる(出典)。

### 〈Uberの取り組み〉

- Uberは、2020年にモビリティ部門の持続可能性に関する[コミットメント](#)を発表。
  - 2025年までに8億ドル(約1200億円)をかけ、10万人以上の運転手のEV転換を支援。
  - 2030年までに、米国、カナダ、欧州で、プラットフォームが提供する全てのモビリティサービスを、EVなどの排出ゼロ車両、マイクロモビリティ、公共交通機関に転換する。2040年までに、同目標を全世界で達成する。

注: 諸外国では、電動自転車、電動スクーターなどの[マイクロモビリティの予約・利用](#)、[電車・バスのチケット購入](#)などもUberアプリで行うことができる。
- 自治体等とも連携した充電インフラの整備、EVのみを呼ぶことのできるサービスの展開(Uber Green、Comfort Electric)、運転手のEV転換の金銭的支援(Uberが徴収する手数料の引き下げ、顧客への追加課金、自動車メーカーとのパートナーシップによる割引提供など)によって、EVを使用するライドシェア運転手は順調に増加。
  - 2023年6月時点で、米国、カナダ、欧州に61,000人以上のアクティブなEV運転手が稼働。乗車距離全体におけるEVの割合は、米国、カナダで5.6%、欧州で8.4%([Uber Climate Report 2023](#))。

## 委員からの質問

2. TNC新法のようなものをつくって、TNCとして事業許可をするようにする場合の懸念点は、どのようなことがあると考えるか。

- まず、これまで自家用車で配車をしようとする自家用有償しかないがTNCというカテゴリをつくって、その規制下で自家用車の配車をできるようにすることについてUberは歓迎なのか、それとも今の自家用有償のスキームを広げていくことを優先するほうが良いのか、そのご意見を伺いたい。
- 米国などTNCを法律に位置付けている国で、Uberとしては困っている規制などがあれば教えて欲しい（TNC新法を制定するとなると米国の法律などを参照するのでそれを日本で当てはめると困る、というものがあれば教えて欲しい）

- 現行の自家用有償制度は、非営利目的での旅客運送を前提としており、またNGOや自治体などの第三者組織による直接の管理を義務付けている。このため、アプリを使用し、ビジネスとして大規模に運営するいわゆるライドシェアへの適用には適さない部分も多いと考えられる。
- レーティングシステムのみにも頼ることなく、米国カリフォルニア州において、[カリフォルニア公益事業法 8章7項](#)及び[Proposition 22](#)により規定されたTNCの義務は次ページ以降に記載。特段遵守が難しい規定はない。
- 諸外国で、柔軟な供給の確保のハードルとなることがあるのは、取得に時間・コストがかかりすぎる運転手資格、運行区域の過度な制限、タクシー・PHV会社による管理を義務付ける要件などが挙げられる。

## カリフォルニア公益事業法 8 章 7 項及び Proposition 22 により規定された TNC の義務

	プラットフォーム事業者の責任
参入要件	<p>TNC として California Public Utility Commission (州公益事業委員会) の許可が必要</p> <p>定義: “Transportation network company” means an organization... that provides pre-arranged transportation services for compensation using an online-enabled application or platform to connect passengers with drivers using a personal vehicle.</p> <p>* アプリ事業者を前提としており、抱える運転手の数に制限はないが、自社で車両を管理することは禁止されている</p>
運転手の参入要件	<ul style="list-style-type: none"><li>● 運転免許など、参入要件の確認に必要な書類を集めて確認すると共に、犯罪歴・事故歴を確認する義務がある</li><li>● 安全運転・ハラスメント防止などを内容とする研修を提供する義務がある</li></ul>
車両の要件・整備	<ul style="list-style-type: none"><li>● 運転手が必要な車両点検を受けていることを、登録時またその後一定期間ごとに書類の提出により確認する</li></ul>
運行管理	<ul style="list-style-type: none"><li>● 運転手の飲酒運転が報告・確認された場合、稼働できないようにする義務がある</li><li>● 24時間のうち累計 12 時間稼働すると、6 時間連続した休息を取らせる義務</li><li>● 法定された一定情報を記録・保管する義務</li></ul>

## プラットフォーム事業者の責任

### トラブル防止・ 対応責任

- セクシャルハラスメントに当たる行為を明確に規定し、乗客・運転手が通報できるシステムを設ける義務がある。通報があった際には、適切な調査を行う

### 事故時の責任

- 運送業務委託契約の主体ではないが、運転手あるいは第三者の責任により乗客・第三者に損害があった場合に、補償をするための保険加入が義務付けられている（\*）
- 運転手に対し、プラットフォーム事業者が補償する範囲を明確に書面で提示する義務がある

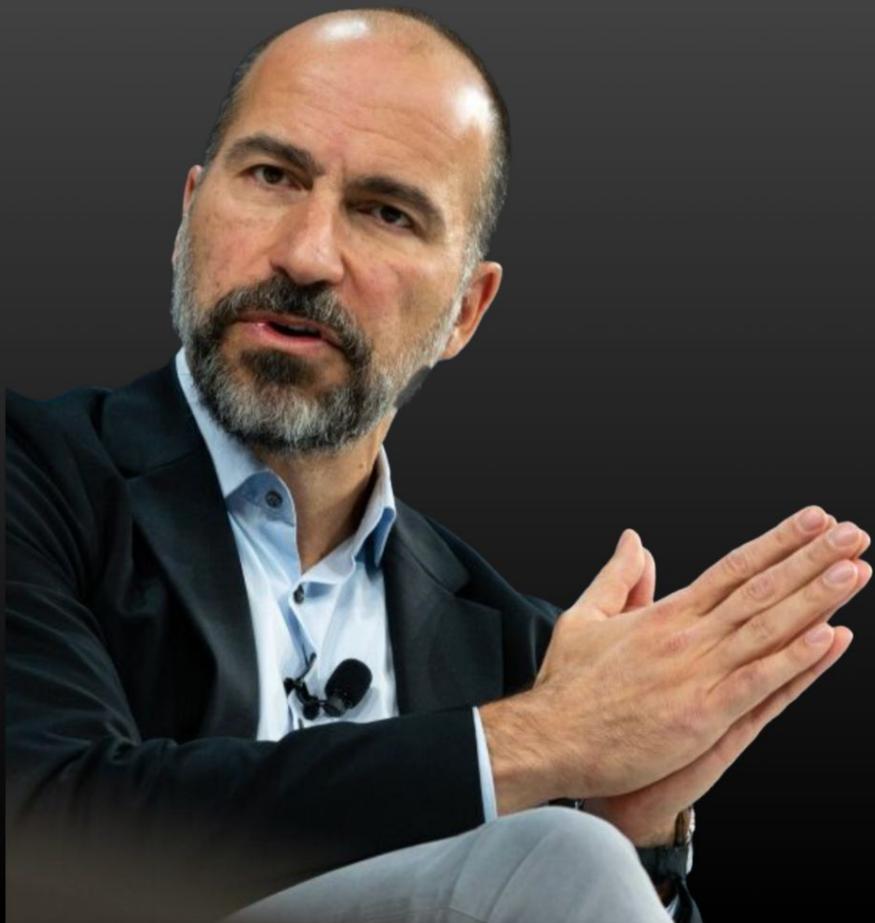
（\*）最低補償金額については、運転手が1. アプリにログインした時点から配車リクエストを受け  
るまで、2. 配車リクエストを受けてからトリップを終えるまでのそれぞれの期間について、州法で  
定められている

1. 100 万ドル(約 1.5 億円)以上
2. 1 人あたり対人 5 万ドル 以上、1 事故あたり対人 10 万ドル以上、対物 30 万ドル 以上。  
加えて1 事故あたり上乗せ保険 20 万ドル

# 参考資料①

1. プラットフォーム事業者の運行責任
2. 諸外国における法制化の経緯
  - a. シンガポール
  - b. オーストラリア

# 1. プラットフォーム事業者 の運行責任



Uber Technologies Inc. 最高経営責任者  
ダラ・コスロシャヒ

“日々、世界中の都市で何百万もの人々が私たちのテクノロジーを通じて車を利用しています。人々の安全を確保することは私たちにとって大切な責務です。”

# 安全対策を積み重ねプラットフォーム事業者としての責任を果たす



## 乗車中の位置情報を共有

家族や友人などの信頼できる連絡先を設定し、乗車状況をリアルタイムで共有することができるUberも、必要があれば全乗車の位置情報をすぐに把握できるシステムを持つ。



## 異常事態の検知と安全確認

乗車が開始したのち、不自然に長い停車や大幅なルート変更が見られる場合、問題がないか確認するメッセージをUberから運転手および乗客に自動で送信。同メッセージ内から通報も可能。



## 乗車中の異変に対するサポート

乗車中不愉快な思いをした場合は、相手に気づかれることなく即座にUberに報告可能。乗車後に安全対策チームのメンバーが折り返し双方に連絡しサポート。その後2度とマッチングされなくなる。



## 緊急時のための24時間サポート

安全にかかわる緊急事態発生時には、Uberの専門訓練を受けたエージェントまたは警察に24時間通報できる。その際、アプリに現在位置と乗車の詳細が表示され、必要な情報をすばやく伝えられる。



## すべての乗車への保険の適用

運転手とUberの加入する保険によって、乗車中の事故による乗客、運転手、第三者の人的・物的損害は全面的に補償。

# プラットフォーム事業者の責任(カリフォルニア・ロンドンの例)

TNC 型のカリフォルニアでは、プラットフォーム(PF)事業者が、運転手や車両が規制の要件を満たすかを直接確認し、保険付保にも全面的な責任を負う。

政府が運転手や車両の認可を直接行う PHV 型のロンドンでは、PF事業者は認可の取得状況を確認する位置付け。いずれの場合も、トラブルや事故への対応体制を構築する義務がPF事業者に課されている。

	米国カリフォルニア州(TNC 型)	英国ロンドン市(PHV 型)
運転手の登録	<ul style="list-style-type: none"><li>● <u>運転手が以下の要件を満たすことを確認</u> する。<ul style="list-style-type: none"><li>○ 普通運転免許を有する 21 歳以上、1 年以上の運転経験を有する者であること。</li><li>○ 過去 3 年以内に免許停止になった者、7年以内に重大な交通違反を起こした者でないこと</li><li>○ 犯罪歴がないこと。</li></ul></li><li>● 運転手に対し、安全運転・ハラスメント防止等に関する研修を提供する。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● <u>運転手がロンドン交通局発行の PHV 運転手ライセンスを取得していることを確認。</u></li><li>● ライセンスの取得には、犯罪歴確認、事故歴確認、筆記及び実技試験への合格などが必要。</li></ul>
車両管理	<ul style="list-style-type: none"><li>● 登録時、<u>運転手が州認定施設で車両点検を受けているかどうか確認</u> する。</li><li>● また登録後 1 年毎に車両点検を受けているかどうかを確認する。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 登録時、<u>運転手が交通局発行の PHV 車両ライセンスを取得していることを確認。</u></li><li>● ライセンスの取得には、市の認定施設での車両点検が必要であり、更新には年に 2 回の車検合格が必要。</li></ul>

# プラットフォーム事業者の責任(カリフォルニア・ロンドンの例)

	米国カリフォルニア州	英国ロンドン市
ドライバーの 運行管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転手の飲酒運転が報告・確認された場合、稼働できないようにする。</li> <li>● <u>過労防止のため、24時間のうち累計 12 時間稼働した運転手には、6 時間連続した休息を取らせる。</u></li> <li>● 法定情報を記録・保管する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 配車を依頼する運転手および車両の詳細を記録し、保管・交通局に提出する。</li> <li>● 配車に関する一定情報を記録し、予約日から 1 年間保管する。</li> </ul>
トラブル防止・ 対応責任	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ハラスメントに当たる行為を明確に規定し、<u>乗客・運転手が通報できるシステムを設ける</u>。通報があった際には、適切な調査を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>乗客がトラブルや苦情についていつでも連絡できる電話窓口を設ける</u>。また苦情や落とし物を適切に処理する体制を作る。</li> <li>● 重大なインシデントについては、警察やロンドン交通局への報告を行う。</li> </ul>
事故時の責任	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転手あるいは第三者の責任により乗客・第三者に損害があった場合、<u>法定される最低補償額をカバーできる保険に加入する</u>。</li> <li>● 運転手に対し、プラットフォームが補償する範囲を明確に書面で提示する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● プラットフォームは運送契約の主体として、事故発生時の対応を行う。</li> <li>● <u>運転手が適切な保険に加入していることを確認する</u>。<u>何らかの事情で運転手の保険が適用されない場合には、PHV 事業者が補償を行う。</u></li> </ul>

# 2. 諸外国における 法制化の経緯

# シンガポール: タクシーとのイコールフットイングを図るべく、 Private Hire 運転手への規制強化を通じてライドシェアへの規制を導入



## 法制化の背景

- 2013年以降、Private Hire (PH) 運転手を活用したライドシェアの利用が広まったが、タクシーとの規制ギャップに、タクシー業界からの不満が高まっていた。
  - シンガポールは人口当たりタクシー台数が世界最高レベル(2015年時点で東京の1.5倍)だったが、通勤客にとって、通勤時間帯や雨天時にタクシーを拾うことが難しいことが長年の悩みの一つだった。
  - 2013年にUber、Grabが登場。価格帯やサービスの充実、利便性がユーザーの支持を得て利用が広まった。
  - しかし、ライドシェア事業者への直接の規制がなかったうえ、活用していた「Private Hire」運転手にも業務用免許は不要であった。一方、タクシーには運転手、配車サービスともに許可規制があり、タクシー業界からはイコールフットイングを求める声が高まった。

## 法制化の経緯

- タクシーとライドシェアのイコールフットイングを図るため、PH運転手に対する規制強化という形でライドシェアに対する規制を導入した。
  - 2015年、運輸大臣の指示で業界レビュー検討会を開催し、2016年4月に道路交通法を改正。
    - PH運転手に業務用免許の取得、PH車両に届出の義務が課された。アプリ会社も、委託する運転手が事故を繰り返した場合、大臣命令で営業停止になることが定められた。
    - PH運転手としての業務継続を希望する運転手は、2017年7月の施行までに業務用免許を取得するよう指示が出され、公布から1年半の間に4万人弱が免許を取得した。

# シンガポール:2019年にはイノベーション促進と安全性強化の観点からP2P運送法を制定し、大規模なライドシェア事業者への許可規制を導入



## タクシー業界への配慮

- PHへの規制強化と同時に、タクシーの規制改革と一定の優遇措置を実行した。

### 規制改革

- タクシー運賃を標準化するとともに、基本運賃(初乗り運賃)の価格競争をある程度認めた。
- タクシー免許取得に必要な講習の時間を 60 時間から 25 時間に引き下げ、講習の内容も「GPSナビの使用方法」などより新しい技術に関する内容に更新された。

### 優遇措置

- PH 運転手は PH アプリの配車しか受注できないのに対し、タクシー運転手は流し、タクシーアプリ、PH アプリからの配車を共に受注できることとした。  
\* 総量規制は元々ない。

## ライドシェア法制のアップデート

- 2019年、イノベーションの促進と安全性強化の双方を実現すべく、大規模なライドシェア事業者への許可規制を含む Point to Point運送法を新たに制定した。
  - 2019 年、スタートアップを含む小規模な事業者のイノベーションを促しつつ、大規模な事業者の管理責任を強化するため、800 台以上の車両を抱えるライドシェア事業者に許可取得が義務づけられた。
  - 加えて、資格を満たさない運転手の業務停止命令をできるようにするなど、陸上交通局により強い執行権限が与えられた。
  - 2023 年には、環境配慮車両や福祉車両の増加、さらなる供給の充実などを目標に、データ収集・アンケート実施のうえさらなる改革を進めている

# 豪州 NSW 州: タクシーのみならず利用が拡大していたライドシェアも含む包括的な法制である Point to Point 運送法を新たに策定



## 法制化の背景

- 2012 年に Uber が営業を開始。過剰な規制やタクシーライセンス価格の高騰などで運賃が高止まりし、品質にも問題があった従来のタクシーには不満が多く、ライドシェアの利用が拡大した。

## 法制化の経緯

- 2015 年、市場の変化に対応した規制のアップデートを行うべく、政府が有識者による「Point to Point 運送タスクフォース」を設置。
  - タスクフォースはユーザー調査を元に、サービスのバラエティ、ピーク需要への対応、利便性などにおいて、ライドシェアは全般としてタクシーよりも高い利用者価値を提供していると分析。
  - 継続的なイノベーションの促進、変化の早い市場への将来的な対応を可能とするため、既存の旅客運送規制をライドシェアに適用するのではなく、乗客の安心・安全を守るための最低限の規制を新たに適用することを提言。
- これを受け、2016 年、政府はタクシー・ハイヤー・ライドシェアを包括的に規律する Point to Point 運送法を新たに策定。
  - プラットフォーム事業者は政府の許可制とし、安全管理義務を負うことになった。また、運転手・使用車両にも一定の要件が定められた。

# 豪州 NSW 州: イコールフットイングの観点から、タクシー規制の緩和や優遇措置、移行期支援を並行して実施



## タクシー業界への配慮

- タクシー事業者への影響緩和のため、50以上に及ぶタクシー規制の撤廃、一定の優遇措置、財政支援などを措置。

### 規制緩和

- 予約配車に対し数量規制と運賃規制を撤廃(流しは総量規制を維持/変動運賃を認めながらも運賃上限を維持)
- これに伴うタクシーライセンス制の撤廃。
- 車両に関する厳しい要件、制服の着用義務、24時間営業する義務など、サービスの質にかかる各種規制を撤廃。

### 優遇措置

- ライドシェアはアプリ配車を含む事前予約のみ可能なのに対し、タクシーは流し営業や乗り場での待合も可能。

### 移行期支援

- ライセンス制の廃止により、ライセンス価格の急落が見込まれたため、保有者に一定額の補償を実施。
  - なお、財源は、タクシー・ライドシェアのユーザーへの課税により確保されたため、移行期の負の影響を緩和する一方で、これが需要を冷やしたのではないかという批判もある。

## ライドシェア法制のアップデート

- 2020年に、Point to Point 運送法の包括的なレビューを実施し、流しのタクシーの数量規制を撤廃するなど、イコールフットイングのためのさらなるタクシーの規制緩和を実施。
  - 売り上げ、ユーザー数、配車後到着までの時間といったデータに加え、利用者アンケートによってタクシー・ライドシェアそれぞれの顧客満足度を調査。その結果、想定以上にライドシェア人気が高まっており、供給の柔軟さによるピーク需要への対応能力と、固定費がないことによるコストの低さのためであると分析。

# 参考資料②

## 参考資料1-3で指摘いただいた点へのコメント

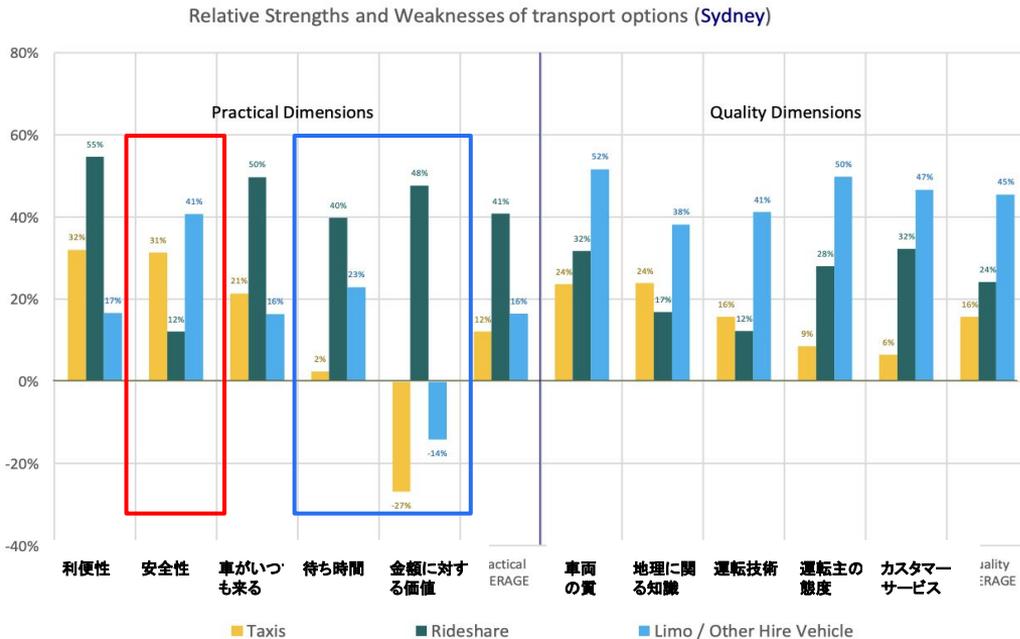
1. 豪州シドニーのタクシーとライドシェアの比較
2. 性犯罪に関する犯罪発生率
3. 滴滴出行(DiDi)の暴行事件に関する報道
4. ワーキングプア(雇用問題)の懸念

# 1. 豪州シドニーのタクシーとライドシェアの比較

# 提示した資料の目的は、安全性以外の全般的なサービスの質に関するユーザー調査の結果を共有すること

安全性については多数他のデータを示していたこと、また差分分析という少々分かりにくい指標の数字(タクシー 31%、ライドシェア 12%)が一人歩きすることを避けるため、記載を省略した。なお、ライドシェアのスコアがタクシーと比較して最も高いデータ二つ(待ち時間、金額に対する価値)についても、他の項目と類似、一部指標がマイナスとなっていて分かりにくいなどの理由で省略している。

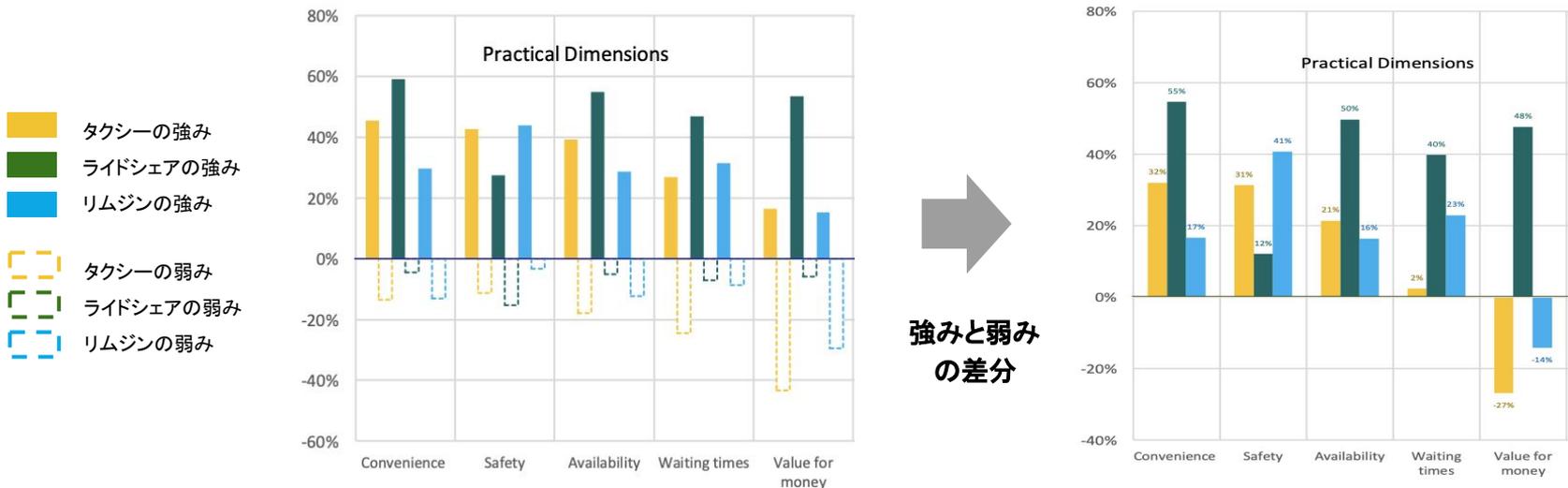
参考資料から省略した3つのデータ



# 当該データはサービスの絶対評価ではなく、各移動手段の相対的な強みを理解するための差分分析

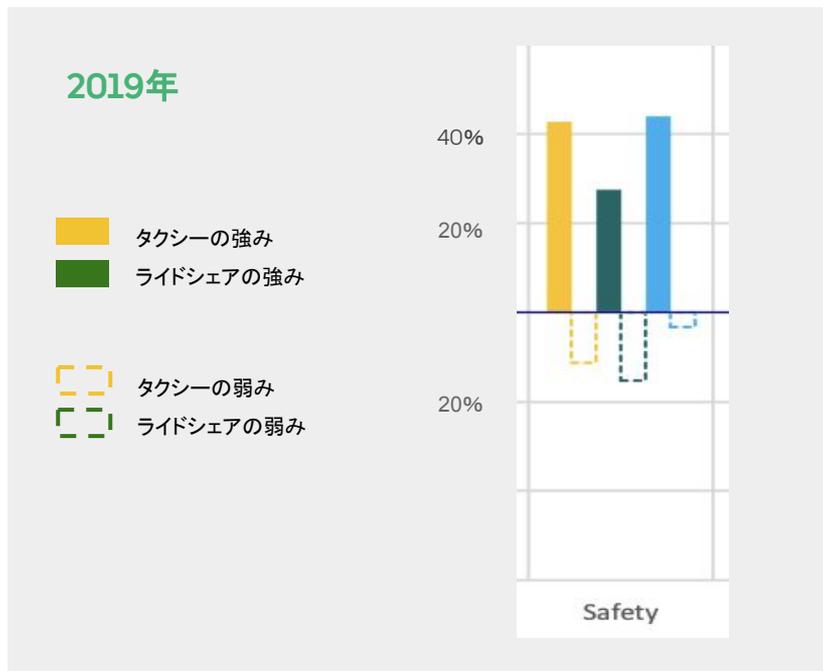
タクシー、ライドシェアなどのサービスについて聞いたことのある人に、各項目がその移動手段の強みだと思うか、中立的か、弱みだと思うかを質問。

- 安全性が**タクシーの強み**だと思う人の割合 - **タクシーの弱み**だと思う人の割合 = 31%
- 安全性が**ライドシェアの強み**だと思う人の割合 - **ライドシェアの弱み**だと思う人の割合 = 12%



# 「安全性がライドシェアの弱み」と認識する人と「安全性がタクシーの弱み」と認識する人の割合に大きな差はない

より厳しい規制や運転手の要件が課されているタクシーについて、「安全性が強みだ」と認識している人は、ライドシェアについて「安全性が強みだ」と認識している人よりも多い。一方で、「安全性がライドシェアの弱みだ」と考える人の割合は、「安全性がタクシーの弱みだ」と考える人と大きな差はなく、ライドシェアの安全性については「強みでも弱みでもない」と考えている人が多いことが分かる。

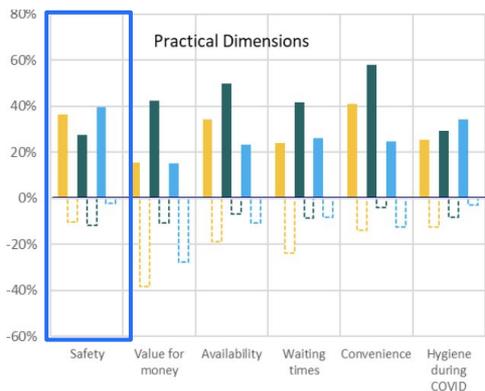


	強み	中立	弱み
タクシー	約 42 %	約 47 %	約 11 %
ライドシェア	約 26 %	約 60 %	約 14 %

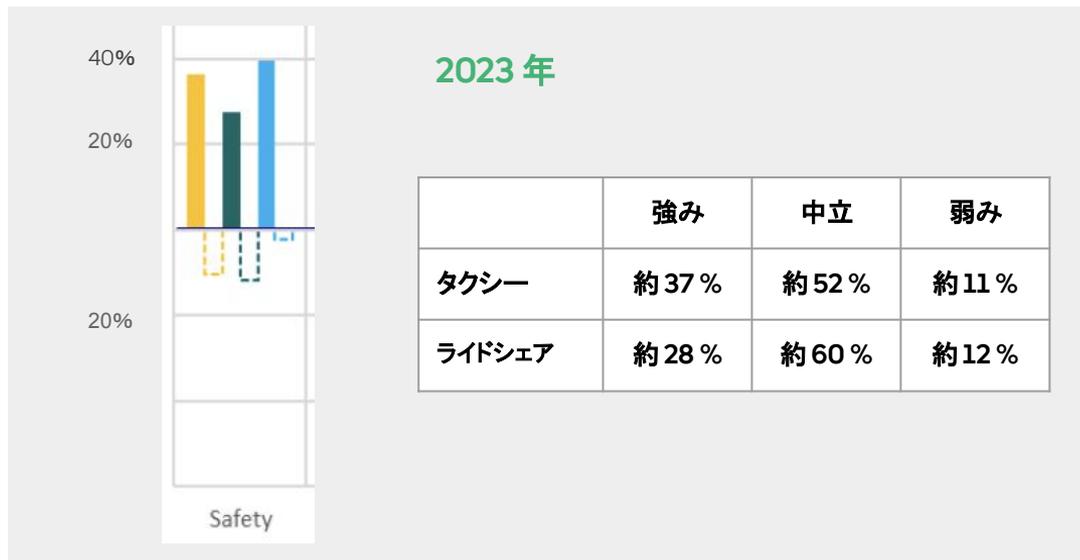
# 最新の2023年の結果も同様の傾向であり、安全性がライドシェアの弱みと思う人の割合は、2019年と比べ減少している

タクシー、ライドシェアなどのサービスについて聞いたことのある人に、各項目がその移動手段の強みだと思うか、中立的か、弱みだと思うかを質問。

- 安全性が**タクシーの強み**だと思う人の割合 - **タクシーの弱み**だと思う人の割合 = 26%
- 安全性が**ライドシェアの強み**だと思う人の割合 - **ライドシェアの弱み**だと思う人の割合 = 16%



- タクシーの強み
- ライドシェアの強み
- リムジンの強み
- タクシーの弱み
- ライドシェアの弱み
- リムジンの弱み



# 総評の文面からも、本分析は各移動モードの相対的な強み・弱みを把握することを目的としていることが分かる

## データにかかる総評(2023年)

“ライドシェアは、実用的な側面を全体的にリードする存在である。ライドシェアの主な強みはコストパフォーマンスであり、利便性、待ち時間、いつでも車が来るなどの項目も(特にシドニーでは)主要な競争力である。ライドシェアの相対的な弱みは、安全性、運転技術、ナビゲーションなど、主にドライバーに関連するものである。

リムジンやその他のハイヤーは、すべての「質」に関連する項目と安全性に相対的な強みを持ち、「質」の側面をリードしている。コストパフォーマンス、いつでも車が来る、利便性、待ち時間など、ライドシェアの強みと評価された項目が、相対的な弱みとなっている。

タクシーは、強みとして明確な差別化ポイントを持たない傾向がある。また、すべての側面で弱みと評価される傾向が最も強い。”

*“Rideshare tends to be the leader in the practical dimensions. The major positive point of difference for rideshare is felt to be value for money, while convenience, waiting times and availability are also key competitive strengths (especially in Sydney). The least positive facets of rideshare are largely driver-related, being safety, driving skills and navigation.*

*Limousines and other hire vehicles are seen as the leader in quality dimensions, with relative strengths in terms of all ‘quality’ dimensions plus safety. They have a relative weakness in terms of value, and are lower in availability, convenience and waiting times – which are notably the same dimensions that are seen as relative strengths of rideshare.*

*Taxis do not tend to have any clear points of differentiation as strengths, and they score particularly low for perceived value for money. They are also the most likely to have all dimensions rated as a weakness.”*

## 2. 性犯罪に関する犯罪発生率

## 弊社が提示した資料の目的は、サービス提供国の犯罪発生件数(絶対数)のみに基づいた各国の治安情勢の違い等を考慮しない比較の問題点を指摘すること

アメリカのタクシーにおける犯罪件数が公表されていないこと、ご指摘の通り複数のアプリがあり、犯罪の定義が各国で違うことなどから、完璧な比較は不可能である。一つの数字や比較が一人歩きをすることがないように、実際の利用の広がりや、ユーザーアンケートの結果、各国・各社の安全性向上のための取り組みなど、多面的なデータを見て検討材料とすることが重要である。

政府から提示された日本のタクシーとアメリカのライドシェアの事故事件比較(2020年)

	輸送回数	交通事故の死者数	身体的暴行による死者数	性的暴行の件数
アメリカのライドシェア(Uber)	約6.5億回	42人	11人	998件
日本のタクシー	約5.6億回	16人	0人	19件

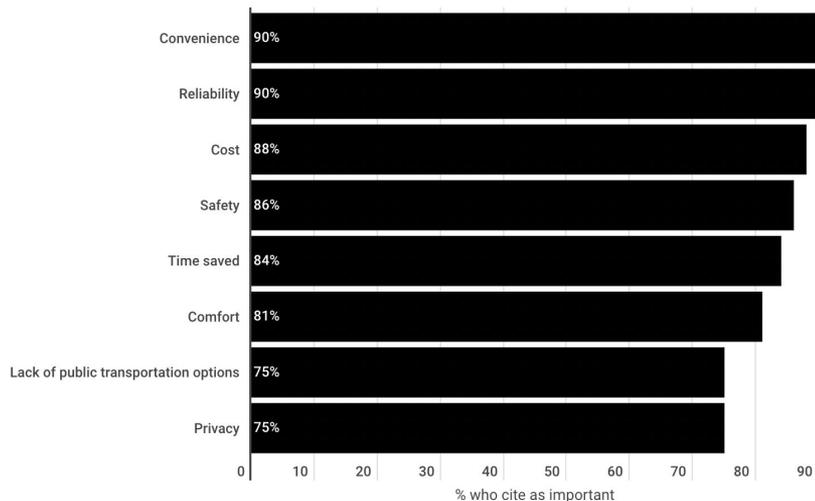
出典: [第211回国会 衆議院国土交通委員会\(2023年3月22日\)の堀内文太郎政府参考人\(国土交通省自動車局長\)答弁](#)

# (参考)Uber ユーザーが、Uber を選択する理由

## 豪州

1. 利便性 ( 90 %)
1. 頼れるサービス ( 90 %)
3. 価格 ( 88 %)
4. 安全性 ( 86 % )

Which factors tend to be important or unimportant in why you choose to use Uber?

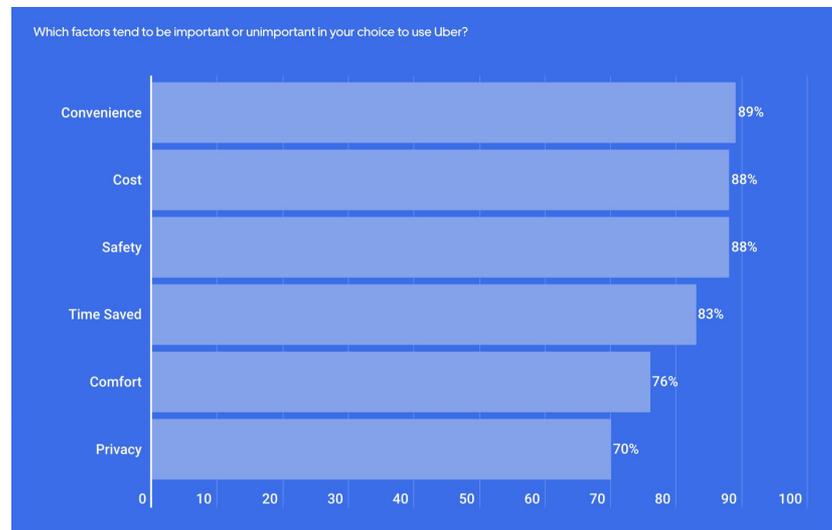


出典: [The Impact of Uber in Australia](#)

## 英国

1. 利便性 ( 89 %)
2. 価格 ( 88 %)
2. 安全性 ( 88 % )
4. 時間の節約 ( 83 %)

Which factors tend to be important or unimportant in your choice to use Uber?



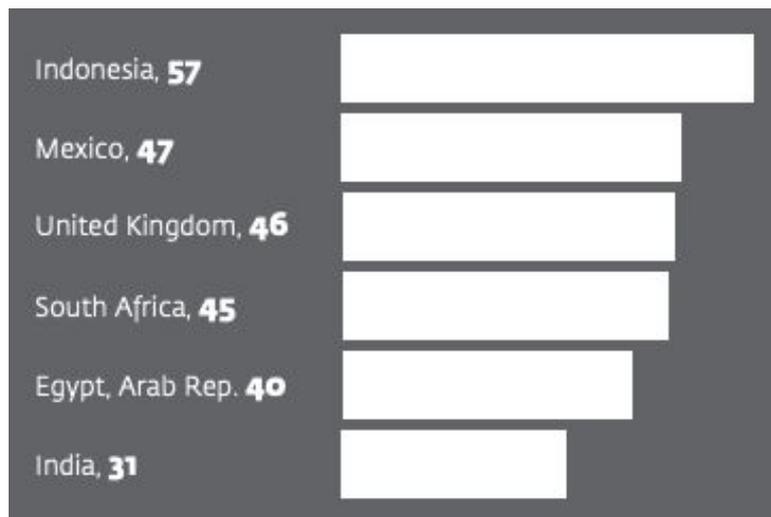
出典: [The Impact of Uber in the UK](#)

# (参考)ライドシェア利用者における女性ユーザーの割合

宗教的、文化的背景の異なる様々な国において、ライドシェアの女性ユーザーの割合は50%前後となっている(※1)。

ライドシェアの活用が進む米国においては、2017年時点でライドシェア運転手の30%近くが女性である(※2)。

女性ユーザーの割合(%)



インドネシア、エジプト、インド、メキシコ、南アフリカ、英国における女性ユーザーへの調査によると、

- 女性ユーザーの約30%が、乗車やGPSの情報が全て記録されている、運転手の情報を先に見ることができるなど、ライドシェア特有の安全機能があるためにライドシェアを利用する、と回答
- 女性ユーザーの30%が、子どもを連れてライドシェアで移動すると回答
- 母親ユーザーの40%近くが、ライドシェアの導入によって子どもと移動するのが楽になったと回答

※1 [Driving Toward Equality: Women, Ride-hailing, and the Sharing Economy](#)

※2 [The Gender Earnings Gap in the Gig Economy: Evidence from over a Million Rideshare Drivers](#)

# 3. 滴滴出行(DiDi)での 暴行事件に関する報道

# Uberでは様々な安全対応をとることで、記事にあるような暴行事件の発生の防止に努めている

## 運転手への本人確認

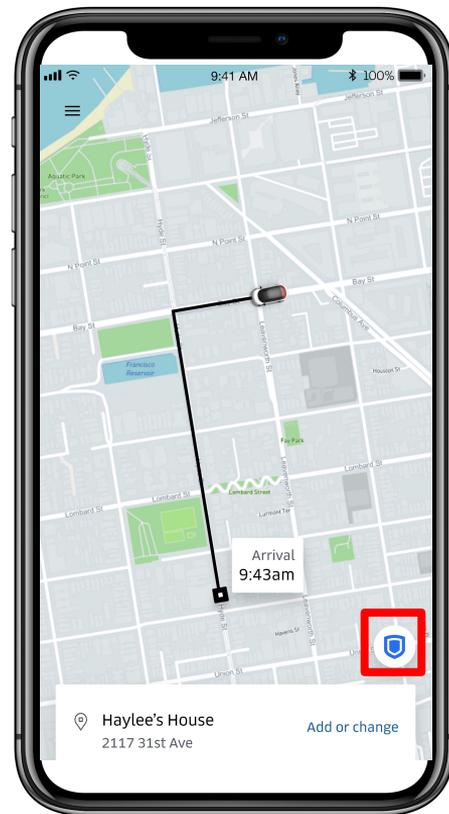
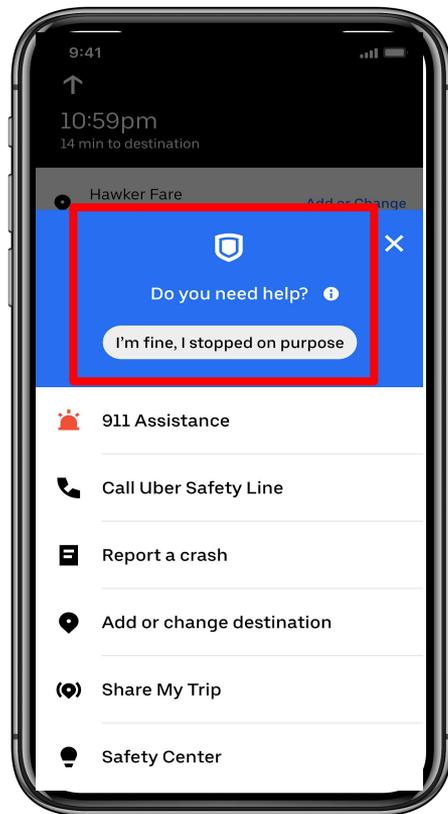
Uberの登録時審査を通過した運転手以外が稼働することがないように、稼働を始める時、および稼働中も数時間おきに、写真撮影によって本人確認を行なっている。

- 写真だけでなく、基本的な動作(まばたき、笑顔、首をかしげる)をランダムに確認し、運転手の本人確認を行う
- 顔認証がエラーを検出した場合は、3人のレビュアーが直接写真を確認する



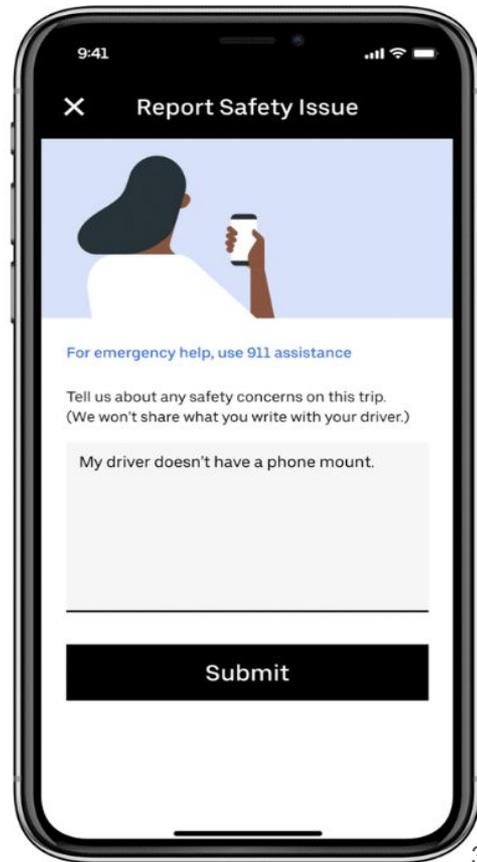
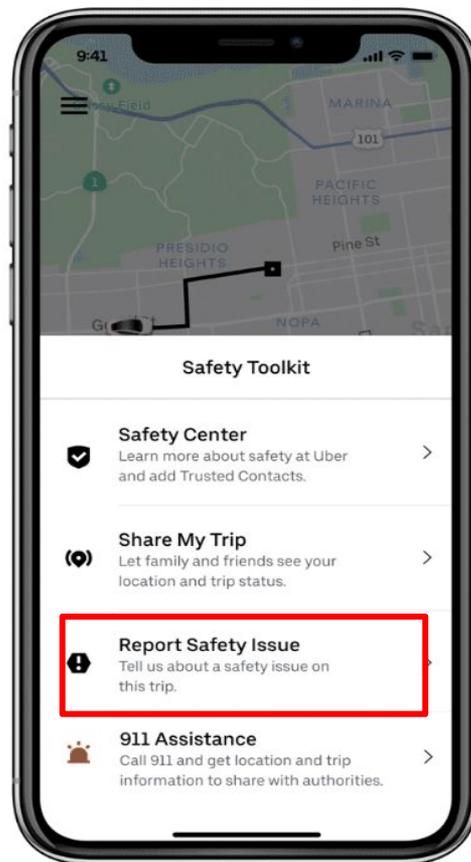
# ルートからの逸脱や長期停止を検知した自動安全確認

- 乗車が開始したのち、不自然に長い停車や大幅なルート変更が見られる場合、問題がないか確認するメッセージを、Uber から運転手および乗客に自動で送信
  - 運転手・乗客は、必要があればメッセージから直接警察や Uber に通報したり、事前に登録しておいた緊急連絡先に GPS 情報を共有したりすることができる
- 全ての乗車において、アプリ画面上に常に表示されるボタンから、上記のような昨日にアクセスすることができる



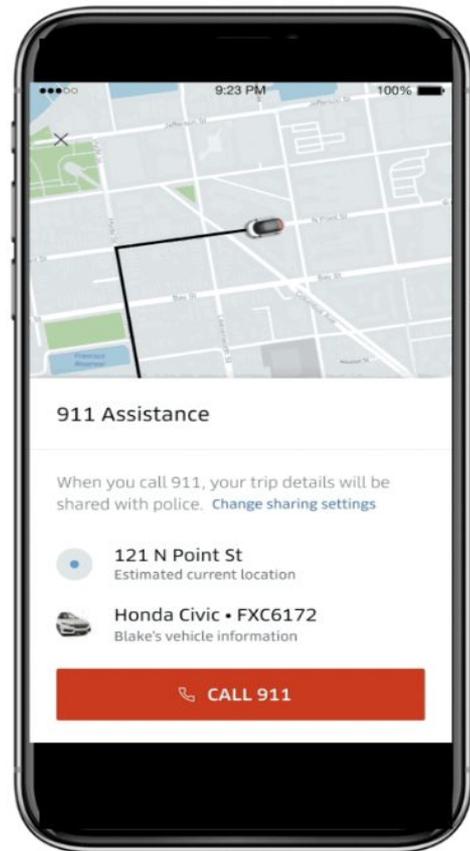
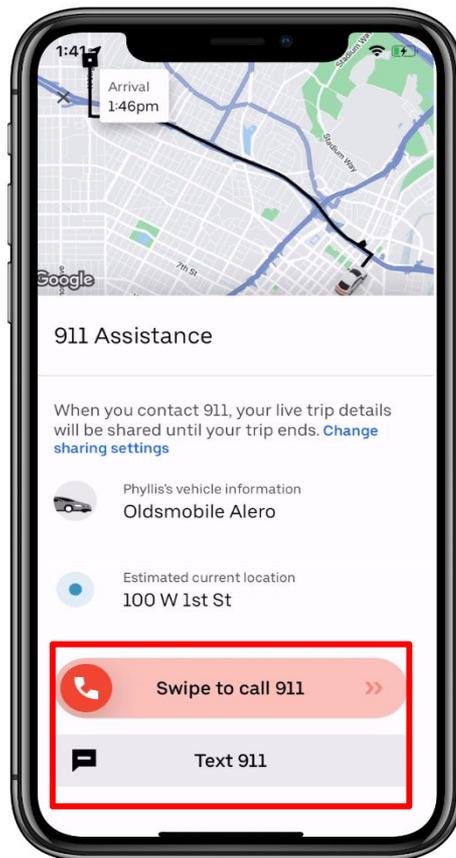
# インシデント発生時の対応

- トラブルがあった場合には、アプリ上から簡単に Uber に通報することができる
  - Uber は事態の重要性に応じ、事実確認、注意喚起、今後該当運転手と乗客がマッチしない設定をするなどの対応を取る。コミュニティガイドラインや法律への違反が確認される場合には、アカウントの停止措置を取る
- Uber の安全担当エージェントに通報することができる 24 時間対応の電話窓口も整備されている



# アプリ上から110番通報

- アメリカを含む一部の国では、アプリ上から直接警察に電話またはテキストメッセージで通報することができる機能を搭載している
  - 電話の場合、警察に正確に情報を伝えられるよう、車両や乗車に関する詳細情報、現在地などが自動的に表示される
  - テキストメッセージには、アプリから車両や乗車に関する詳細情報、現在地などが自動的に入力される



# 4. ワーキングプア(雇用問題)の 懸念

# ライドシェア運転手の属性

Uber のプラットフォームでは、2022 年末時点で 450 万人以上の運転手・配達員がアクティブに稼働している。

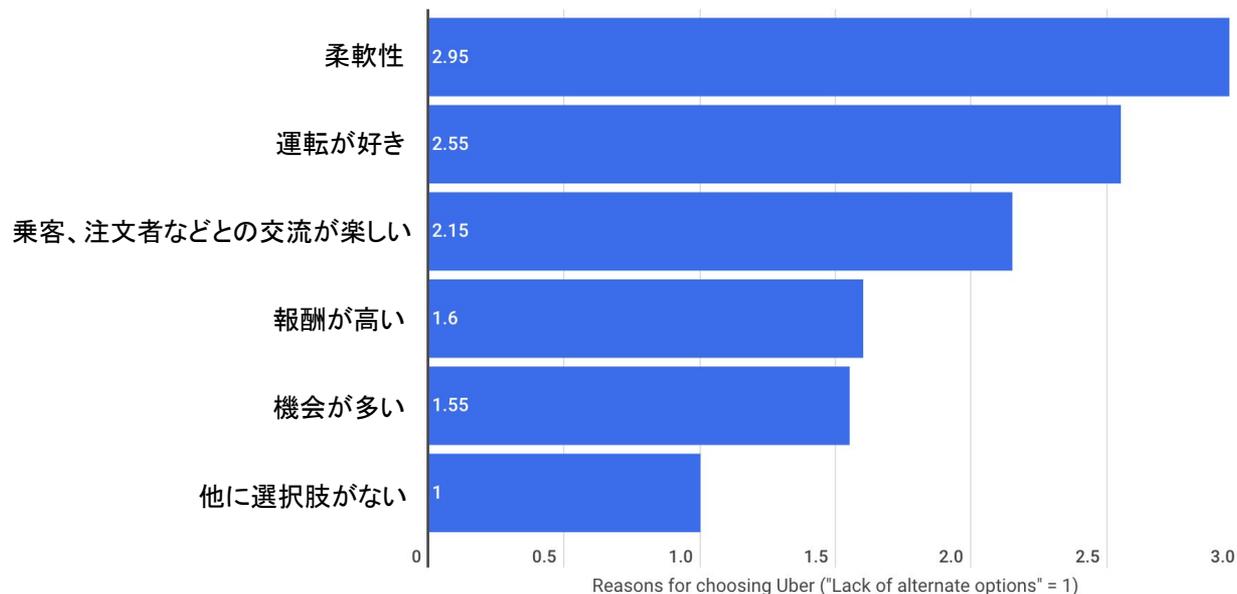
- **短時間稼働や副業が大半:**
  - 67%が週に 20 時間未満の稼働
  - 25%が週に 20 時間～40時間
- **40歳未満が過半数を占める:**
  - 18 - 29 歳: 33%
  - 30 - 39 歳: 32%
  - 40 - 49 歳: 20%
  - 50 歳以上: 14%



# Uberで稼働する理由トップは、柔軟性、運転・接客の楽しさ、報酬

カナダでは、89%の運転手・配達員が、仕事において柔軟性を重視すると回答。

Uberで稼働する理由の第一位も柔軟性で、続いて運転が好き、接客が好きが続く。報酬も第4位となっており、Uberで稼働できない場合の次善の選択肢と比べると、Uberでの報酬は平均15%、総額2.16億ドル(約320億円)程度多かったと試算される。



# プラットフォームでの柔軟な働き方は、人種・性別・教育レベルなどに関わらず、すべての人に収入を確保する機会を提供 不況時には、セーフティネットとしても機能する

シカゴ大学の研究によると、職を失ってライドシェアの稼働を始めた人は、以前の職で得ていた報酬の73%を補填することができる(\* 1)。

73%

米国、カナダ、豪州、英国、フランス、ブラジルにおいて、コロナ禍にUberで稼働を始めた運転手・配達員への調査によると、79%が、Uberによって収入を維持することができ、不況下のセーフティネットとなったと回答(\* 2)。

その多くが、女性、若者、最近その国に移住した移民であった。

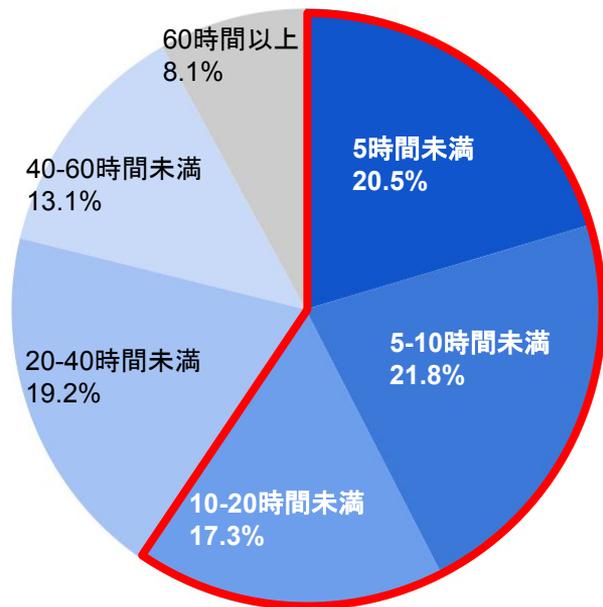
79%

# (参考) 日本のフードデリバリー配達員の稼働実態

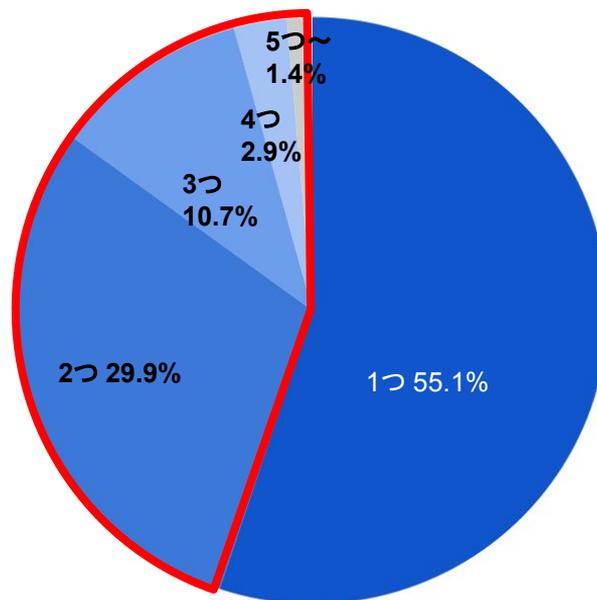
約60%の配達員は、1週間の就業時間が20時間未満。

約45%の配達員は、2つ以上のプラットフォームを利用しており、特定の事業者への依存度は限定的。

一週間の平均稼働時間  
(有効回答数 13,844)



直近一か月で稼働したプラットフォーム数  
(有効回答数 13,333)



※直近1ヶ月。直近1ヶ月に業務を行っていない場合は、最後に業務を行った週

出典: [フリーランス白書 2022](#) (フリーランス協会)

※「直近1ヶ月は稼働していない」を除いた回答者

# 運転手・配達員のキャリアアップの支援

大学やその他教育機関と連携し、学位取得やスキルアップのための講座に、運転手・配達員が無料または割引額で参加できるプログラムを用意。

アリゾナ州大学とのパートナーシップでは、4000人の運転手・配達員・その家族に無償で学位取得の機会を提供することをコミットしている。

学位の取得



アントレプレナーシップ・経営の知識



言語習得



# 一部の地域では、個人事業主ながらUberから必要な社会保険を提供



## 米国カリフォルニア週

プラットフォームが提供:

- 事故発生時の自賠責保険、本人の怪我等に対する保険
- 対象となる運転手には、健康保険給付金を支給
- 稼働時間あたりの最低報酬の保障
- アカウント停止になった際、異議を唱える権利

## 米国ワシントン州

プラットフォームが提供:

- 有給病欠休暇
- 事故時の補償
- 稼働時間あたりの最低報酬の保障
- 運転手リソースセンターを支援。主な活動内容は、アカウント停止などに関する仲介、教育・トレーニングの提供など

## チリ

ギグワーカーも、政府の健康保険、年金プランに全員加入する義務

プラットフォームが提供:

- 事故発生時の物品損害への補償
- ヘルメットなど安全装具の支給
- 稼働時間あたりの最低報酬の保障
- アカウント停止になった際、異議を唱える権利

## 米国ニューヨーク州

乗客は運賃の3%を上増しで支払い、プラットフォームが下記を提供:

- 事故時の補償・サポート
- 眼科、歯科受診のための給付
- 教育・トレーニング機会の提供
- 稼働時間あたりの最低報酬の保障
- アカウント停止になった際、異議を唱える権利

Uber