

「ライドシェア」について —フランスの経験—

広岡 裕児*

1. ライドシェアの定義

日本で「ライドシェア」が話題になっている。

フランスはUberがアメリカ以外で最初に進出した国である。すでに20年を超える経験がある。タクシーとの軋轢もあったが、日本の衆議院にあたる国民議会の調査委員会が2023年7月に出したUberなどに関する報告書¹は、2017年頃からタクシーとVTC(後述3参照)のバランスが取れてきたと述べる。たしかに、いまやUberのほかにも中国のCaoCaoなど各国のネットワークも参入し地場の会社もある。

Uber社は、日本の内閣府に提出した資料で、TNC (Transportation Network Company) とPHC (Private Hire Vehicle) の2つの類型をあげ、アメリカはTNC、フランスは英国、ドイツなどと並んでPHC (Private Hire Vehicle) としている²。

フランスはアメリカとは異なるアプローチをしている。そこで、フランスの例を簡単に紹介し、日本における議論の一助としたい。

国土交通省の前総括主任研究官山上俊行氏によれば、アメリカで「ライドシェア」といわれているものには「伝統的ライドシェア」とTNCサービスがある。

「伝統的ライドシェア」には、カープール (Carpool) 、バンプール (Vanpool) 、カジュアルカープール (Casual Carpool) 等がある。「カープール」は、「一般ドライバーが自家用車に出発地や目的地が同一である者を同乗させる相乗りで (……) ドライバーは、ガソリン代等の実費程度まで受け取れるが、利益を得ることはできない。」

TNCはUberなど「事業主体 (TNC) が自ら運送せずに、事業主体が運営するプラットフォームにおいて一般ドライバーと乗客を仲介し、一般ドライバーが自家用車を用いて有償の運送サービスを提供するものである。」伝統的ライドシェアとこれらの相違点を考慮すれば、「TNCサービスは相乗りというよりタクシー・ハイヤーに近いという意見もあるであろう。L. Rayleら(2014)は、TNCサービスを伝統的ライドシェアとは異なるライドソーシング(ridesourcing)という別の概念による分類を試みている。」³

* 公益財団法人都市化研究公室特別研究員

¹ Rapport fait au nom de la commission d' enquête relative aux révélations des Uber files : l' ubérisation, son lobbying et ses conséquences, l' Assemblée nationale, 2023. 7. 11.

² 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、2023年11月6日、Uber Japan 株式会社

³ 国土交通政策研究所報第65号2017年夏季p. 10

フランスにおいては、「カープール」「カジュアルカープール」を「相乗り」(Covoiturage) といいUberなどのサービスと明確に分けている。

2. 「相乗り」と「Uber等のサービス」

「相乗り (Covoiturage) 」も「Uber等のサービス」もともに、スマートフォンなどのプラットフォームを使って運転者と同乗者を結び付ける。だが、根本的な違いがある。

「相乗り」とは運転者が移動するための運行に、他の人が同乗することである。あくまでも主目的は運転者自身の移動である。

一方、「Uber等のサービス」は、同乗者を移動させることが目的である。同乗者はA地点からB地点まで相乗りするが、運転者にはB地点まで行く必要はまったくない。運転者が同乗させて移動するのは報酬を得るためである。

「相乗り」も有償であるが、額は極めて低く運転者にとっては、費用負担が軽減されるだけである⁴。あくまでも一般の自家用車向け保険の第三者に対する損害補償対象の範囲内で実行する。

「Uber等のサービス」の報酬は、職業として生活の糧になりうる額である。この場合、一般の自家用車向け保険の第三者に対する損害補償の範囲を超えるため、業務用の保険が必要である。

「相乗り」の同乗者の多くは公共交通が不便な場所でもともと自家用車にて移動していた人たちである。すなわち、相乗りすることによって2台自動車走る代わりに1台となり、自動車量が半減する。そのため交通渋滞の解消やCO₂排出の削減になる。

しかし、「Uber等のサービス」の乗客はもともとタクシーを利用する人であるから、交通渋滞の解消やCO₂排出の削減にはならない。

3. VTC : フランスのPHC

Uberは、フランスのPHC (Private Hire Vehicle) のステイタスであるVTCをとりこむことで進出した。2011年12月には、約60台のVTCがUberアプリケーションに登録された。そして2012年1月にUber Franceが設立された⁵。

フランスでは馬車の時代から「ルミーズ」とよばれる個人向け運転手付貸切車両があった。1955年に一般に「リムジン・サービス」と呼ばれる「グラン・ルミーズ」制度がつくられた。

2009年7月の「観光サービスの開発と近代化に関する法⁶」(通称ノヴェリ法)で観光法典の改正としてグラン・ルミーズの改革が行われ、「顧客に対して運転手付き乗用車を提供

⁴ 運輸法典 Code des transports L3132-1 条 : 相乗りとは、運転者と1人以上の乗客による陸上自動車の共同使用として定義され、運転手が自己負担で行う移動の一部として、費用の負担を除いて無料で行われる。この目的のため、それら(訳注運転者と乗客)の関係付けは有料で行うことができる。

⁵ Rapport fait au nom de la commission d'enquête relative aux révélations des Uber files : l'ubérisation, son lobbying et ses conséquences, l'Assemblée nationale, 2023.7.11.

⁶ La loi no 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques ; 観光法典 : code du tourisme

する企業」がもつ「運転手付き乗用車」(VTC⁷)として定義された。さらに、2014年10月の「タクシーおよび運転手付き輸送車両に関する法⁸」(通称テヴノー法)によって⁹、VTCという略称はそのままに「運転手付き輸送車¹⁰」として現在の枠組がつくられた。

4. タクシーとVTC

タクシーとVTCの大きな違いは、流し営業(La maraude)ができるかどうかである。

流し営業(La maraude)とは、顧客を求めて公道を走行し、呼び止めた顧客を乗せる行為である。そのために公道で駐停車する権利さらに専用レーン、バスレーン、タクシー乗り場で走行および駐車する権利も許可する国の県単位の出先機関が発行する「駐車許可証」(ADS)が必要である。通常「タクシー免許」と呼ばれているのはこのADSである。

ADSは無料で発行されるが、現在制限数に達しているので現実にはほとんど発行されず、何年も待たなければならない。譲渡可能なので資産化しており、タクシー職人の退職資産や営業資産となっている。なお、タクシー運転手となるには、タクシー運転手試験に合格したうえで、①自分でADSを持つ、②ADSのレンタル会社から借りる、③ADSを持ったタクシー会社の給与従業員になるの3つの方法がある。

VTCは、事前の予約によって注文されたサービスが完了したら、営業所またはそれに代わる公道以外の場所に戻る義務がある。また、通常の流し営業の他、事前予約がないのに公道にある車両の位置と空き状況を顧客に通知すること(電子的流し営業)も禁止されている。

現在、伝統的なVTCとUberなどのプラットフォームで営業するVTCの2種類がある。伝統的なVTCでは事前に見積書を出させ請求書を受領して利用する。プラットフォームのVTCではそれが、スマホ上のアプリで代行されている。

しかし、現実には、サービス終了ごとに営業所等に戻る義務への取締りがほとんど行われておらず、またプラットフォームに直前予約する¹¹ことで、プラットフォーム型VTCはタクシーの代替となっている¹²。

5. UberPop問題

フランスにおいてUberは2014年2月からUberPopを開始した。

これは、プラットフォーム上で直前予約して乗車するもので、タクシーと同じ利便性を持つ。この開始により、タクシー運転手との緊張が急激に高まり、多くの事件が発生した。

⁷ voitures de tourisme avec chauffeur

⁸ la loi no 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur

⁹ 同法で改正された運輸法典 Code des transports L3122-1 条：本章は、当事者間で事前に合意された条件のもとで、顧客に運転手付きの輸送車を1台以上提供する企業に適用される。これらの企業は、運転手付き輸送車の運行会社、または運行会社と顧客をつなぐ仲介会社である。

¹⁰ voitures de transport avec chauffeur

¹¹ 15分前以前と規定したが憲法違反で無効となった。

¹² Rapport fait au nom de la commission d'enquête relative aux révélations des Uber files : 1' ubérisation, son lobbying et ses conséquences, 1' Assemblée nationale, 11 juillet 2023. 7. 11.

2014年8月 DGCCRF（競争・消費・不正防止総局）は、Uber社はこのサービスを「相乗り」と称しているが違法タクシーであるとみなして、「欺瞞的な商行為」とした。

また、VTCにはもともとサービス完了後、営業所等に戻る義務があったが、これを確認し、さらに電子的流し営業の禁止を盛り込んだ「タクシーおよび運転手付き輸送車両に関する法」（通称テヴノー法）が10月1日に公布された。

2015年7月3日にUber社はUberPopの営業を停止した。

EU司法裁判所は2017年7月4日、フランスには個人間運送輸送サービスUberPopを禁止する完全な権利があるとの判決を下し、フランス政府は欧州規則に違反しているとするUber社の主張を却下した。

6. VTCの諸規定

VTCは運転手を含めて4～9席の車両で、有償で人や荷物を運送する。車両にはVTCであることがわかるステッカーをフロント及びリアガラスに貼る。車両は以下の条件を満たしていなければならない。

- ・ 経年6年未満、
- ・ 快適で高級な内部設備を提供する。
- ・ 少なくとも120馬力のエンジンを搭載している。

1年に1回車検を受ける。最高7年毎に新車に替えなければならない。

顧客が事前予約した証明があるときにしか顧客を乗せることはできない。予約証明には次の情報が記載されていなければならない。

- ・ 運行する会社名および連絡先
- ・ フランス観光開発機構（Atout France）発行の登録番号
- ・ 輸送サービスを求めた顧客の名前と電話連絡先
- ・ 顧客が事前予約した日時
- ・ 顧客の希望乗車日時
- ・ 顧客の指示した乗車場所¹³

VTC事業者は国のVTC登録簿に登録され、活動を行うために必要な保険に加入していることを証明しなければならない。

Uberなどのプラットフォームは単なる仲介ではなく運送業者とみなされており、運転手と事業者が適用される規則に従って業務を遂行することを保証しなければならない。また、フランスで行われる交通サービスの適切な実施について、顧客に関して運転実施機関と連帯して全面的に法的責任を負う¹⁴。

VTCの運転手になるには以下の条件が必須である。

- ・ 普通自動車運転免許取得者で最低3年の運転歴
- ・ 特定の犯罪歴がないこと（免許証の12点中6点以上の減点を引き起こす違反、無免許運転、懲役15年以上の犯罪、それ以下でも重大な道徳的犯罪または薬物犯罪についての有罪判決等リストアップされている）

¹³ <https://www.economie.gouv.fr/dgccrf/Publications/Vie-pratique/Fiches-pratiques/voiture-tourisme-avec-chauffeur-vtc>

¹⁴ Le Figaro 2017. 7. 4.

- ・認定医での健康診断を受け問題がないこと
- ・VTCカード（職業資格証）を保持していること

VTCカードを取得するには理論と実技の試験に合格しなければならない。

- ・理論
企業経営管理と会計、営業活動（交渉と得意先獲得）、VTC活動に関する規制、交通安全規則、フランス語と英語が流暢であること
- ・実技
20分間の運転ルートを準備し安全の確保し走行を完遂する。さらに、走行した地域に関する知識（地理、文化、観光）、顧客受け入れ能力

試験は職人会議所¹⁵がおこなう。

2021年の実績では、フランス全国での初めて試験を受けた者の合格率は理論66%、実技79%で合格者数は9,522人であった¹⁶。

かつては250時間の研修が必要であったが、現在では義務ではない。ただし、いまでも50から300時間のさまざまな民間の研修会がおこなわれている。Uberは将来の運転手のために20ユーロで試験準備のための40時間の通信教育を提供している。

なお、路線バス、救急車、タクシー、通勤通学観光用等マイクロバス運転手を最近10年で1年間した証明書があれば試験なしで取得できる。¹⁷

この試験に合格するとVTC職人の資格を得る。

つづいて営業をするために個人事業主、マイクロ企業、有限会社等の企業形態を選ぶ。

こうして、VTC登録をする。初回の登録には、以下が必要である。

- ・業務用民事責任保険証明書
- ・会社の登録証明
- ・自動車登録証明書
- ・VTCカード
- ・経済的保証証明:車両1台につき1,500ユーロ。ただし、車両の所有者または6か月以上の長期レンタルの場合には必要ない（この場合、所有権またはレンタルを証明する裏付け書類を提出しなければならない）。

登録は5年ごとに更新である。更新にあたっては2日間（14時間）の研修を受ける¹⁸。

7. 現状

2021年フランス全土でタクシー数61,500台、Uberなどプラットフォームで業務を行うVTC40,000台。2018年の統計だが、パリでは、個人公共旅客運送は約50,000台のうちタクシー35%、VTC65%である。

¹⁵ les Chambres de Métiers et de l'Artisanat、商工会議所と同様公的機関に準ずる組織で、零細企業と個人事業主、職人が必ず登録しなければならない。

¹⁶ Les taxis et VTC en 2021. Rapport de l'observatoire national des transports publics particuliers de personne. 2023. 7.

¹⁷ Uberなどプラットフォームの労働者は給与労働者であるという判例が出ているが、プラットフォーム業者ははじめから給与労働者としての契約はしない。なお、フランスでは個人事業主も企業と同様の扱いである。

¹⁸ Devenir chauffeur de VTC, Direction de l'information légale et administrative (Première ministre)、2023年12月5日現在

ADS (タクシー免許) 数で見るとパリ首都圏のイルドフランス州が 35%でその他が 65%である。一方、VTC はイルドフランス州が 80%で、その他が 20%。その他でもリヨンやニース・カンヌ、マルセイユ、ボルドー、ツールーズ、ストラスブール、リール、ナントといった大都市に集中している。なかでも観光向け需要の多いパリとコート・ダジュール (ニース・カンヌ) に多い¹⁹。

あきらかに、プラットフォーム型 VTC は都市部のものであって田園部のタクシー不足を解消するものではない。

料金は、プラットフォーム型 VTC の場合、kmあたり 1.40~1.60 ユーロである²⁰。パリのタクシーの場合は 1.47~1.66 ユーロであるから、ほぼ同水準である。

一方、「相乗り (covoiturage)」は完全に公共交通のひとつとして組み込まれている。特別なインフラ整備が必要なく、走行車両台数の削減で交通渋滞解消、CO₂ 排出削減にもなるので環境政策の一部にもなっている。現在 1日あたり 900,000 回の移動で使われている。政府は 2019-2022 の「全国日常相乗り計画」に続いて、2023-2027 計画を実施しており、2023 年には予算 1 億 5,000 万ユーロを使って支援している。また、図 1 の地方公共団体に乗客・運転者・プラットフォーム業者に補助金をだしている。

「相乗り」のプラットフォームには、従来のヒッチハイクに代わる長距離旅行を扱っているものもあるが、国や地方公共団体が支援しているのは、通勤通学を中心とした近・中距離のものである。「相乗り」はこのような用途に最も適したものと言えよう。

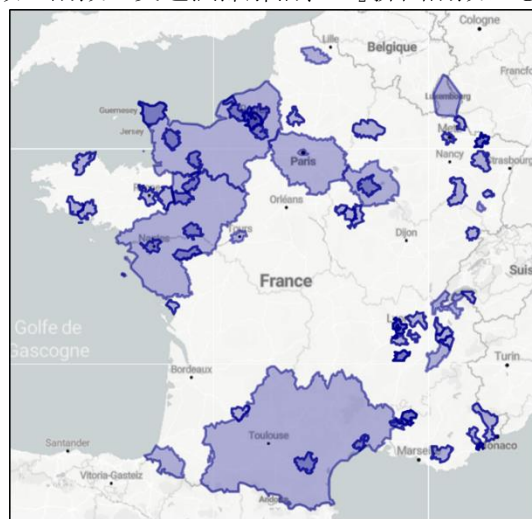


図 1: 相乗り (covoiturage) に補助をしている地方公共団体 2023 年 11 月 6 日現在

出典: Le Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

8. おわりに

2023 年の国民議会調査委員会報告書²¹は、「報告者は、運転手という職業は、学習し規則に従う本物の職業であり続けなければならないと信じる。そのため、タクシーと VTC 間の公正な競争の問題と同時に公共の安全の観点からも運転手は厳格な訓練と試験条件にさらされ続けなければならない」と述べる。

¹⁹ Les taxis et VTC en 2021. Rapport de l'observatoire national des transports publics particuliers de personne. 2023. 7.

²⁰ Les taxis et VTC en 2021. Rapport de l'observatoire national des transports publics particuliers de personne. 2023. 7.

²¹ Rapport fait au nom de la commission d'enquête relative aux révélations des Uber files : l'ubérisation, son lobbying et ses conséquences, l'Assemblée nationale, 2023. 7. 11.

たしかにその通りで、きちんとした職業にしなければ犯罪防止事故対応など安全性はないがしろになってしまう。また保険や税や社会保障費などの制度からしても一般人が利益を得て自家用車を運行することには無理があると思われる。

「ライドシェア」という言葉には、一般の人が空いた時間をつかって小遣い稼ぎできるというニュアンスがある。しかしフランスでは、マクロン大統領が、経済担当大臣だった頃UberやUberEatsなどのプラットフォーム型シェア・エアエコノミーを強力に推進したが、その理由とされたのは雇用拡大、とりわけ学歴のない若者の雇用であった。

現在の統計を見ると30歳-49歳が2/3を占めている(図2)。若者の雇用の受け皿というよりも、タクシーの運転手と重なる職業となっている。フランスにはタクシーの台数規制がある。だから、VTC運転手になる需要があった。だが、日本ではタクシーは供給過剰といわれていた。現在運転手不足が言われているが、運転手になろうという人はすでに運転手になってしまったとみるべきなのではないだろうか。

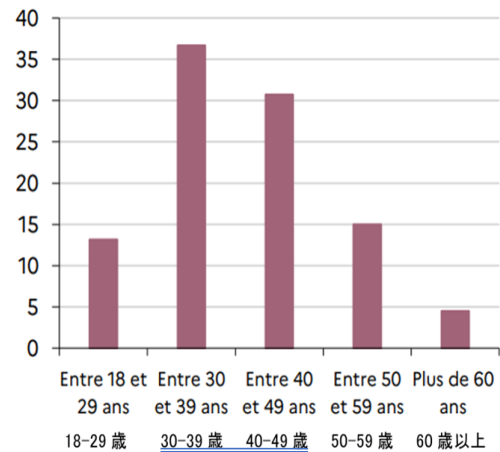
それでも無理に一般人が乗用車で営利事業として行えば、不適格な人が運転する車に乗ることになる危険性は高くなる。

一般人が非営利で同乗させる「相乗り」と営利事業の「Uber等のサービス」は、2で述べたようにまったく異なる性格のものである。1日に900,000回の「相乗り」移動があるといっても、その乗客はもともと自家用車で移動する人たちであるから「Uber等のサービス」には移行しない。

また、仲介するプラットフォームも「相乗り」と「Uber等のサービス」ではアルゴリズムもノウハウもビジネスプランも異なる。それぞれに分けて考えた方が、複雑さも減り、ベンチャー企業も入りやすい。

金銭補助をふくめた公共の関与も「相乗り」と営利事業の「Uber等のサービス」を分けることで明瞭化する。

各国にはそれぞれの特徴がある。なにもフランスや欧州をマネする必要はない。しかし、フランスの経験から言えることは、「ライドシェア」という言葉で包括せずきめ細かく分けて議論すべきであるということである。そして、総合的な交通政策、地球温暖化対策、福祉、雇用など幅広く考慮すればそれぞれに適した場があり棲み分けができる。



Champ : France métropolitaine, 2021.

Source : données des plateformes VTC, calculs SDES

図2 : VTCの運転手の年齢層分布
フランス本土2021年(単位%)

【編集委員会からの質問と著者回答】

質問 フランスにおいてタクシーの運転手と、一般のドライバーが客の輸送中に事故を起こした場合の補償はどう行われるのでしょうか。

回答 いずれも運転者の保険でカバーされる。保険証は車を運転する時には必ず携帯していなければならない。

① 一般ドライバー

車の所有者は最低民事賠償責任保険に加入する義務がある。この保険は同乗者を含む第三者に与えた損害を補償する。

同乗者が事故の被害者となった場合、歩行者等同様に事故によって生じた身体的、物質的損害を全額補償される。

「相乗り (Covoiturage)」の同乗者もこの強制保険によってカバーされる。ただし、もし運転者が利益をあげると、その運行は相乗りの法的定義に対応したものでなくなり、民事賠償責任保険は適用されなくなる可能性がきわめて高くなる。

② タクシー

報酬をえて人を運送する場合は、RC (responsabilité civile : 民事責任) Pro と通称される業務用民事責任保険加入が義務となっている。タクシー運転手には RC Pro Taxi、VTC には RC Pro VTC がある。

この保険は乗客を含めた第三者に引き起こす可能性のある非物質的、物質的、身体的被害を補償する。タクシー運転手には ADS (通称タクシー免許) を自分で所有する、レンタルする、所有する会社の従業員になるの 3 種類があるがいずれの場合も保険をかけなければならない。ただし ADS を所有する会社の給与労働者である場合は通常は所有する会社が保険をかける。

(以上)