

シェアリングエコノミー活性化に必要な 法的措置に係る具体的提案

2015年10月30日

Hello, Future!



シェアリングエコノミー推進TF

目次（提言の構成）

- 1 はじめに
- 2 ホームシェアについて
- 3 ライドシェアについて

1 はじめに

1-1 本提言の背景

- ✓ ソーシャルメディアの発達により、個人の遊休資産などの交換・共有により成り立つ経済(シェアリングエコノミー)が、昨今、欧米を中心に急速に発展
- ✓ その国内市場規模は2025年に10兆円以上になると推計(2015年5月14日当連盟提言「Japan Ahead」)
- ✓ 日本再興戦略(2015年6月30日閣議決定)においても、シェアリングエコノミーについて次期通常国会において「必要な法的措置を講ずる」と位置づけられている。
- ✓ こうした状況を踏まえ、当連盟は、シェアリングエコノミー推進TFにおいて、ホームシェアとライドシェアに絞って今回の提言をとりまとめたもの。

1-2 シェアリングエコノミーの広がりと企業例

さまざまなものをシェアの対象とするシェアリングエコノミーサービスが、世界各国で展開中

乗り物のシェア

・カーシェア

zipcar



・ライドシェア



Side·car
a whole new way to get around!

UBER

・コストシェア型相乗りサービス

notteco



・その他

・配送、出前



・体験

voyagin

KitchHike

・電波

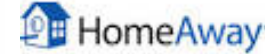


・設備



空間のシェア

・ホームシェア



・農地



・その他施設(会議室、駐車場等)



モノのシェア

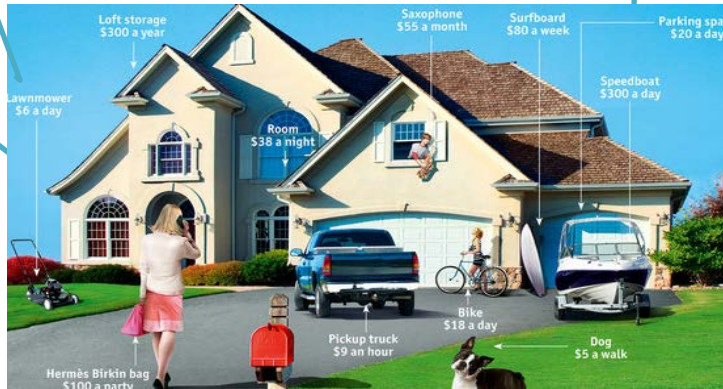
・オークション・フリマ



・レンタルサービス



RENT THE RUNWAY



(出所:「The Economist」2013年3月9日号「The sharing economy」)

空き時間・人手・能力のシェア

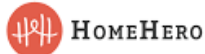
・家事、買物代行



Instacart

Any+Times

・介護・保育



・知識



お金のシェア

KICKSTARTER

LendingClub

JAPANGIVING

Lucky Bank

maneo

music securities

1-3 シェアリングエコノミーをめぐる世界の動き

シェアリングエコノミーは既に時代の潮流であり、世界では、シェアリングエコノミーの広がりを前提とした政策的な検討が進められている段階

- ✓ 欧州委員会がOnline Platformパブリックコンサルテーションにおいて、「Collaborative Economy*」に関する設問を設け、経済成長、イノベーション、雇用創出、規制環境等への影響に関する基礎的情報の収集を開始。
- ✓ 欧州委員会が公表した、新しい「単一市場戦略」において、2016年中に、Collaborative Economyへの既存EU法（サービス指令、Eコマース指令 等）の適用に関するガイダンス文書の作成、対応すべき規制的ギャップの評価の実施を明記。
- ✓ 米国の州（例：カリフォルニア 等）において、シェアリングエコノミーを法律上位置付け、必要な対応をしている事例がある。
- ✓ 米国連邦政府（連邦取引委員会）は、各州政府に対し、公平な競争促進等の観点から、単に既存のビジネスモデルではないことを理由にシェアリングエコノミーに対し過度な規制をしないよう求めている。

※Collaborative Economy：個人/法人がOnline Platform (Collaborative Economy Platform) を通じてつながり、サービス、資産、資源、時間、スキルの交換等を一時的に、かつ、所有権を移転することなく行うことができるビジネスモデル。

（欧州委員会Online Platform パブリックコンサルテーションより）

2 ホームシェアについて

目次（ホームシェアについて）

2-1 ホームシェアの現状

2-2 なぜ、いまホームシェアが必要なのか

2-3 課題への対応

2-4 具体的な制度設計案

2-1 ホームシェアの現状(1/4)

ホームシェアを含むシェアリングエコノミーサービスは世界各国で展開されており、既に時代の潮流

- ✓ ホームシェア(「民泊」とも言われる)とは、一般には、自宅の一部や空き別荘、マンションの空き室などを活用して宿泊サービスを提供するもの。
- ✓ ここ数年、空き室を貸したい人と旅行者や観光客をインターネットで仲介するサイトによるビジネスが世界各国で展開されている。



参考： 近未来におけるICTサービスの発展を見据えた諸課題の展望(平成27年10月6日)(総務省公表資料)

2. ICTによる産業構造の変革～始動したIoTの今後の局面～

(5) シェアリングエコノミー

ICTを利用することにより、自分の使うモノ全てを「所有」するのではなく「共有」する文化が生まれつつあり、カーシェア、ホームシェア、インターネットオークションなど、空いているリソースを必要とする者へ引き渡していく新たなビジネス・サービスの形態が生まれつつある。この「シェアリングエコノミー」といわれる新たなビジネス・サービスの形態は、B2CからP2Pへの新たな潮流の萌芽とも言えるものである。

2-1 ホームシェアの現状(2/4)

ホームシェアについて、関係省庁の見解は以下のとおり

- ✓ 空き室を旅行者に対して仲介する行為(プラットフォーム事業)自体は、旅館業法の規制対象ではないが、こうしたサイトを通じて、反復継続して有償で部屋を提供する者(ホスト)は、旅館業法上の許可が必要

出典:厚生労働省 規制改革会議説明資料(平成27年10月5日)

(参考)旅館業法(昭和23年7月12日法律第138号)

第2条 この法律で「旅館業」とは、ホテル営業、旅館営業、簡易宿所営業及び下宿営業をいう。(以下略)

第3条 旅館業を經營しようとする者は、都道府県知事(保健所を設置する市又は特別区にあつては、市長又は区長。第四項を除き、以下同じ。)の許可を受けなければならない。ただし、ホテル営業、旅館営業又は簡易宿所営業の許可を受けた者が、当該施設において下宿営業を經營しようとする場合は、この限りでない。(以下略)

2-1 ホームシェアの現状(3/4)

ホームシェアを含むシェアリングエコノミーについて、今後、政府としても推進していく方針

■ 日本再興戦略(2015年6月30日閣議決定)(抄)

第一 総論

Ⅱ 改訂戦略における鍵となる施策

1 未来投資による生産性革命

○IT 利活用を推進するための新たな法制上の措置

・対面・書面原則を転換し、「原則IT」をルール化するとともに、引越、死亡時等の各種行政手続のワンストップ化や、シェアリングエコノミーなどの新たな市場の活性化のために必要な法的措置を講ずる。(中略)

【次期通常国会から順次関係法案の提出を目指す】

■ 規制改革実施計画(2015年6月30日閣議決定)(抄)

インターネットを通じ宿泊者を募集する一般住宅、別荘等を活用した民泊サービスについては、関係省庁において実態の把握等を行った上で、旅館・ホテルとの競争条件を含め、幅広い観点から検討し、結論を得る。

(平成27年検討開始、平成28年結論)

2-1 ホームシェアの現状(4/4)

ホームシェアを含むシェアリングエコノミーについて、今後、政府としても推進していく方針(つづき)

■ 第50回規制改革会議(平成27年10月15日)安倍総理ご発言(抄)

規制改革に終わりはありません。戦後最大の経済GDP600兆円を目指して、『生産性革命』を起こし、あらゆる分野に浸透させていかなければなりません。そして、その妨げとなる制度は聖域なく改革を行ってまいります。

(中略)

喫緊の課題は、宿泊施設をどう確保するかに移ったと言えると思います。そこで、『民泊サービス』の規制を改革していきます。

■ 第16回国家戦略特別区域諮問会議(平成27年10月20日)安倍総理ご発言(抄)

日本を訪れる外国の方々の滞在経験を、より便利で快適なものとしていかなければなりません。このため、旅館でなくても短期に宿泊できる住居を広げていく。過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する。

2-2 なぜ、いまホームシェアが必要なのか(総論)

ホームシェアは、ITを活用することにより、多くの優れた特徴を有しています。これにより、経済効果のみならず、日本が直面するさまざまな課題の解決に寄与します。

- ✓ 本提言における「ホームシェア」とは、空き部屋等を有効活用したい人(ホスト)が、空き部屋等に泊まりたい人(ゲスト)に対して、プラットフォーム上のマッチングを通じて空き部屋等を提供するサービスのこと。
- ✓ プラットフォームのレーティングシステムによってホストとゲストは相互評価され、評価の低い参加者は排除される。
- ✓ ホームシェアは、遊休資産を持つ一般人が供給者になることができるため、弾力的な供給が可能となる。
- ✓ ホームシェアによって経済効果が期待できるほか、日本が直面するさまざまな課題の解消も期待できる。
(例: 空き家問題、地方創生、一億総活躍、観光立国 等)

2-2 なぜ、いまホームシェアが必要なのか(①経済効果1/2)

ホームシェアによってインバウンド消費を含めた**合計10兆円台の経済効果**を生み出し、「『戦後最大の経済、GDP600兆円』の実現」に貢献します。

1 ホームシェア物件数

約200万戸

※6割が空き家、4割が自宅等と仮定。空き家は120万戸と推計
(腐朽・破損がなく、ホームシェア対象となると思われる物件約391万戸のうち、少なくとも約3割が活用されると仮定)

2 外国人受入可能人数

約2500万人

※以下の仮定を置いて算出
①上記200万戸のうち100万戸を外国人が利用し、その20%が稼働
②1人6泊、1室2名で利用

3 経済効果

合計10兆円台

- ①ゲストによる消費等
- ②ホストによる投資等
- ③インバウンド消費

約3.8兆円(次ページ参照)

約1兆円(次ページ参照)

約7.5兆円(※当連盟提言(観光立国2020)において訪日外国人一人当たり消費額を30万円と置いていることを基に算出)

2-2 なぜ、いまホームシェアが必要なのか(①経済効果2/2)

ホームシェアによってインバウンド消費を含めた**合計10兆円台の経済効果**を生み出し、「『戦後最大の経済、GDP600兆円』の実現」に貢献します。(つづき)

1 ゲストが滞在し、消費することによる経済効果

- ✓ ホームシェアは「泊食分離」の形態が多いこと、ホテル・旅館街の外に立地することが多く観光客の消費が分散することから、周辺への経済効果が極めて大きい。
- ✓ ホームシェアにより集まった観光客が近隣の観光施設を利用することにより、地域の観光産業全体への経済効果が期待できる。

(ゲストの消費行動の例)

- 地域のレストランでの飲食
- 商店での買い物
- 近隣のホテル・旅館の温泉等の施設の利用
- ✓ 上記に加え、日本食によるおもてなしを契機として外国人旅行者に日本食の良さを知っていただくことにより、2020年までに農林水産物・食品の輸出額1兆円という目標にも貢献。
- ✓ ホームシェアの宿泊部屋に地域の名産品等を展示し、ショーケースのように活用することなども考えられる。



推計される経済効果: 約3.8兆円以上

※ホームシェア物件数200万戸、平均稼働率を20%として新経済連盟推計

2 ホストの物件への投資や、周辺産業が生まれることによる経済効果

- ✓ ホスト間の競争により、物件の魅力度を向上させるための投資が促進される
- ✓ ホームシェアの運用にあたり、各種代行サービス等の周辺産業が生まれる。
- ✓ ホテル・旅館が代行サービスに参入することもあり得る。

(ホストの投資や周辺産業の例)

- 物件のリノベーション・補修、家具の購入・レンタル
- 生活必需品、電気・ガス・水道・通信(WiFiなど)
- 掃除代行サービス、鍵の受け渡し代行サービス 等



推計される経済効果: 約1兆円以上

※ホームシェア物件数200万戸、平均稼働率を20%として新経済連盟推計

2-2 なぜ、いまホームシェアが必要なのか(②地方創生)

ホームシェアは、地方のさまざまなイベント等の特殊需要にも対応し、「地方創生」に貢献します。

現状、宿泊施設がボトルネックとなり地方への観光客を取り逃がしてしまっている。

- ✓ 日本の各地方には、ねぶた祭り(青森県)、博多どんたく(福岡県)、YOSAKOIソーラン祭り(北海道)など、100万人以上の集客力を誇るコンテンツが多数存在
- ✓ しかし、建築費高騰やホテル・旅館の労働力が不足していることなどにより、地域の宿泊施設が圧倒的に足りていない。

※ 地方のホテル・旅館の労働力確保手段の一つとして、ビザの緩和措置等を含めた必要な対策をとることが必要。

※ イベント開催時には厚生労働省により民泊を認める解釈が示されているが、①年1回(2~3日程度)のイベント開催時であること、②宿泊施設の不足が見込まれることにより、開催地の自治体の要請により自宅を提供するような公共性の高いものであること、が要件とされている。(平成27年7月1日及び9月1日付 厚生労働省事務連絡)

イベント名 (2014年日程)	来場者数 (2014年)	利用客室数 (2014年開催月)
ねぶた祭り (8月2日~7日)	約259万人	約36万室
博多どんたく (5月3日~4日)	約200万人	約91万室
YOSAKOIソーラン祭り (6月4日~8日)	約190万人	約168万室

出典: 観光庁 宿泊旅行統計調査 等

数日間のイベントの来場者数と比べて、イベント開催県全域の1か月間の利用客室数の方が少なく、宿泊施設が圧倒的に足りていない状況

ホームシェアであれば、弾力的な供給により、こうした特殊需要に対応可能。さらに、地域に滞在する観光客がさまざまな消費を行うことにより、地域への波及的な経済効果が期待できる。

2-2 なぜ、いまホームシェアが必要なのか(③アントレプレナーシップ・一億総活躍社会)

ホームシェアによって働き方革命が起こり、**アントレプレナーシップの向上や「一億総活躍社会」の実現に貢献**します。

- ✓ 空き部屋等をホームシェアに提供することが人々が生活費を得るオプションの一つになることにより、より柔軟な働き方ができ、ライフスタイルの新たな形が生まれる。
- ✓ ホストが、より多くのゲストを迎え入れるための創意工夫をこらすことなどにより、国民のアントレプレナーシップ(起業家精神)の向上につながる。
- ✓ 例えば、以下のような人々がホームシェアのホストになることが考えられる。
 - 子どもが巣立ち、定年を迎えたシニア層が、自宅の余った部屋をホームシェアに利用
 - ホームシェアでお金を稼ぎながら起業家やアーティストになる夢の実現に向けてがんばる若者
 - 外国人観光客をおもてなしして交流しながら、英語の勉強をしたい人



アントレプレナーシップの向上、一億総活躍社会の実現

2-2 なぜ、いまホームシェアが必要なのか(④空き家問題への対応・生産性革命)

ホームシェアにより、**全国820万戸の空き家を減少**させ、空き家問題に対応します。
遊休資産を稼働資産に変え、「**生産性革命**」を起こします。

現状、空き家問題への対応が急務

- ✓ 全国の空き家の数は820万戸(※)であり、全住宅の13.5%が空き家。何も手を打たなければ今後も上昇することが想定される。※平成25年住宅・土地統計調査
- ✓ 人口減少社会においては物件の借手の数を増やすことは難しく、オーナーや不動産管理会社側に物件の活用手段がない。また、オーナーが将来物件を使用する予定がある場合などに短期間だけ物件を活用したいというニーズへの対応手段がない。
- ✓ 長期間放置された空き家は倒壊の恐れや衛生上の観点からも問題



空き家をホームシェアに活用し減少させることにより空き家問題の解決に貢献
遊休資産が稼働資産に変わることによる生産性の飛躍的な向上

- ✓ 全国820万戸の空き家のうち、腐朽・破損がなく、ホームシェアに活用し得ると思われる物件数は**約391万戸**
- ✓ このうち仮に30%が実際に活用されるとすると、大都市圏を中心として**約120万戸の空き家が減少**することになる。

2-2 なぜ、いまホームシェアが必要なのか(⑤企業や家計の負担軽減)

供給の拡大により**宿泊費用の高騰に歯止め**をかけ、企業や家計の負担を軽減します。

宿泊価格が高騰し、出張費の高騰により企業の経済活動や、個人の旅行が阻害されている状況

2015年上半期 国内主要都市のホテル平均宿泊料金および前年比変化率

都市名	2015年上半期	2014年上半期	変化率 (%)	都市名	2015年上半期	2014年上半期	変化率 (%)
東京	16,659 円	15,458 円	8%	札幌	12,813 円	10,893 円	18%
京都	15,408 円	13,808 円	12%	広島	11,144 円	10,525 円	6%
大阪	14,502 円	11,810 円	23%	名古屋	10,849 円	8,873 円	22%
横浜	13,932 円	12,082 円	15%	福岡	10,845 円	10,230 円	6%
沖縄市	13,276 円	12,070 円	10%				

※1泊1部屋当たり支払われた宿泊料金 (税金・サービス料を含む)

Hotels.com
2015年上半期 Hotel Price Index

平成27年10月5日 第49回規制改革会議 議事録(抄)

○森下委員 視点を変えたいと思うのですが、確かに大崎さんが言われた国内の話というのは重要だと思うのですが、一方で訪日外国人の問題は非常に大きな話がありまして、大阪にいると正直あふれかえってしまっていて、東京からの出張の方がホテルが取れない。これは非常に経済活動を阻害している状況に入りつつある状況だと思うのです。

どうしても日本に来られる方は長期、前もって予約をされているので料金的にも安い値段で、しかも早くから押さえられている。一方、国内の旅行者、特にビジネスの方というのは場合によっては今週。そうすると従来のホテルよりも2倍、3倍という値段で、それでも取れないということで、大阪への出張がほとんど日帰りになったり、あるいは長期にわたるような大阪出張というものが困難になってきている。これは経済活動が阻害されるという状況に入ってきていると思うのです。

(中略)

大阪のホテルが3,000室増える、4,000室増えるとありましたけれども、これは2020年までの話なので、正直、現状週末の大阪は全く取れないという状況ですし、1泊10万円みたいな部屋が本当に普通に出ていますので、これは異常な状態だと思うのです。

ホームシェアによる宿泊施設の供給増により、宿泊価格の高騰に歯止めをかけ、企業の円滑な経済活動等を後押し

2-2 なぜ、いまホームシェアが必要なのか(⑥観光立国)

ホームシェアは、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催時などの訪日外国人の宿泊ニーズに対応し、「観光立国」に貢献します。

世界中から観光客が集まる大型イベントが日本で次々に開催

- ✓ 2019年 ラグビーワールドカップ
- ✓ 2020年 東京オリンピック・パラリンピック

他方、宿泊施設が足りておらず、ホテル・旅館のみで対応することは困難

- ✓ 訪日外国人旅行者は増加しており、2015年は8月までで既に1287.5万人が日本を訪れている。
- ✓ 東京大阪のシティホテルは現時点でも80~90%という高水準の稼働率で推移

出典:観光庁 規制改革会議説明資料(平成27年10月5日)



ホームシェアであれば、弾力的な供給により観光立国実現に向けた受け入れ体制の整備が可能

2-2 なぜ、いまホームシェアが必要なのか(⑦ホストとユーザーの交流)

ホストとゲストの交流を通じて、さまざまな有形無形の効果が生まれます。

《ホストとゲストの交流を通じて生まれる効果の例》

- ✓ 子どもが巣立った後のシニア層が、余った部屋をホームシェアに出して若い世代と交流することにより、生活に潤いが生まれる。
- ✓ 異文化理解と多様性(ダイバーシティ)の受容度が向上する。
- ✓ ホスト一人ひとりが日本の「観光大使」となって観光客をおもてなしし、リピーターを作り出す。
- ✓ 「普通の日本人の日常生活」を体験してみたい外国人観光客にとって、ホームシェア自体が観光客を惹きつける有力なコンテンツとなる。
- ✓ 訪日外国人観光客のおもてなしや問い合わせへの対応などを通じた日本人の英語力の向上、世界中に友達ができることによりグローバル体験が拡大する。

※当連盟が公表している本年2月の政策提言「観光立国2020」では、訪日外国人と交流する「トキワ荘」の創設を提言している。

2-3 課題への対応(総論)

レーティングシステムなどテクノロジーの力を活用するとともに、一定のルールにより課題に対応していきます。

- ✓ レーティングシステムなど、テクノロジーの力によって情報の非対称性を解消し、評価の低いホストやゲストを排除することが可能
- ✓ 他方で、①本人確認、②衛生、③租税、④周辺地域の平穏といった指摘されている各種課題に対しても適切に対応を検討していく必要

2-3 課題への対応(①本人確認)

テロ捜査や感染症拡散防止等の観点から、滞在する者の本人確認を行う必要があるのではないか。



SNSとの連携機能の活用等によりホストが宿泊前にゲストの情報を把握することや、事前にゲストがパスポート情報をプラットフォームにアップロードすることが可能

上記のほか、下記のような本人確認を行うことが可能

- ✓ ホスト在室型においては、ホスト自身が本人確認を行うことができる。
- ✓ ホスト不在型においても、本人確認を行うことは可能(例えば、映像等や代行業者の利用が考えられる。)

※映像等による本人確認を容易にするためのアプリを、プラットフォームがホストに提供することも考えられる。

なお、現行の旅館業法上求められているのは宿泊者名簿の作成(外国人は国籍・旅券番号記載)であり、制度設計に当たってどこまでの精度を求めるかは要検討

2-3 課題への対応(②衛生)

感染症発生の際の対応等が不十分となるのではないか。



プラットフォーム及びホストにおいて適切な措置(例えば、以下のような措置)が行われるようにすることが可能。

- ✓ 感染症発生時の対応については、プラットフォームからホストに対して適切に周知を行うことが可能(サイトへの掲載のみならず、プッシュ型メッセージの送信等確実に周知できる手段を用いることが考えられる)
- ✓ ホストは、感染症発生の疑いがあるときは当局に通報

※ゲストの体調に異変が生じた場合(例:嘔吐した場合)にはホストに連絡させることが望ましい。
※プラットフォームがホストに対して衛生に関するオンラインの講習等を実施することも考えられる。

2-3 課題への対応(③租税の支払い)

所得税や宿泊税について、適切な徴収がなされないのではないか。



- ✓ 所得税については、ホスト側で適切な対応をとる必要性をプラットフォームが周知する。
- ✓ 宿泊税については、ホームシェアを適用対象とするかどうかについて慎重な検討が必要となるが、仮に対象とされる場合、プラットフォームによる代行徴収を行うことは可能

2-3 課題への対応(④周辺地域の平穏)

ホームシェアによって周辺地域の平穏が乱されるのではないか。



レーティングシステムにより、地域の平穏を乱す悪質なゲスト及びホストは排除されるほか、ホストが適切な措置をとることをプラットフォームが促すことにより、周辺地域の平穏に対して最大限配慮することが可能

- ✓ レーティングシステムにより、周囲の平穏を乱す悪質なゲスト及びホストは排除される
- ✓ ごみの出し方など、施設の利用方法についてはホストからゲストに対して適切に周知を実施
- ✓ トラブル発生時に近隣住民がホストに連絡できる方法の確保
- ✓ マンションにおいてホームシェアを行うにあたっては、ホストは、当該マンション住民の意思やマンション規約との関係に十分に留意することが必要

2-4 具体的な制度設計案

ホームシェアを新たなサービスとして位置づけ、ホスト及びプラットフォームの双方に一定の対応を求めることをルール化することにより、ホストについて**旅館業法の適用を受けない**ことを提案します。なお、可能な限り、ガイドライン等による柔軟な形での規律が望ましいと考えています。

(参考:子どもの預かりサービスのマッチングサイトに係るガイドライン(2015年6月 厚生労働省))

プラットフォームの対応	ホストの対応
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 所管省庁への届出 ✓ レーティングシステムの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 宿泊者名簿(外国人についてはパスポート情報を含む)の作成・保存、本人確認措置の実施(映像、代行業者による確認含む) ※旅館業法上の現行規定との関係で、どこまでの精度を求めるかは要検討
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 衛生や税に関する事項等についてホストに適切に周知 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 衛生に関する事項等についてゲストに適切に周知 ✓ 感染症発生の疑いがある場合に当局に対して通報
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 周辺地域の平穏に対する配慮について、ホストが適切な措置をとるべきことを周知 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 施設の利用方法をゲストに周知 ✓ 特にマンション等においては、他の住民に理解を得るよう努める ✓ トラブル発生時に近隣住民がホストに連絡できる方法の確保
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 保険の加入 	

※日本人に対してサービスを提供する外国事業者に対しても本件対応を求める枠組みが必要

※旅館業法の従来の規制についても、時代に合っていない規定などについては、不断の見直しが行われていくべき

3 ライドシェアについて

目次（ライドシェアについて）

3-1 ライドシェアの現状

3-2 総論

3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか

3-4 ライドシェアの安全性

3-5 具体的な制度提案

3-1 ライドシェアの現状(1/3)

ライドシェアを含むシェアリングエコノミーサービスは世界各国で展開されており、既に時代の潮流

- ✓ライドシェアとは、自家用自動車の空き座席に人を乗せて有料で運送するサービス
- ✓世界では、こうしたライドシェアのプラットフォーム企業が急成長している



参考： 近未来におけるICTサービスの発展を見据えた諸課題の展望(平成27年10月6日)(総務省公表資料)

2. ICTによる産業構造の変革～始動したIoTの今後の局面～

(5) シェアリングエコノミー

ICTを利用することにより、自分の使うモノ全てを「所有」するのではなく「共有」する文化が生まれつつあり、カーシェア、ホームシェア、インターネットオークションなど、空いているリソースを必要とする者へ引き渡していく新たなビジネス・サービスの形態が生まれつつある。この「シェアリングエコノミー」といわれる新たなビジネス・サービスの形態は、B2CからP2Pへの新たな潮流の萌芽とも言えるものである。

3-1 ライドシェアの現状(2/3)

ライドシェアについて、関係省庁の見解は以下のとおり

- ✓ 安全上の許可等を得ることなくマイカーを用いて旅客運送を行うことを認めることは、輸送の安全等の確保の観点から適切ではない。

出典：規制改革ホットラインで受け付けた当連盟の提案等に対する国土交通省回答

道路運送法(昭和26年6月1日法律第183号)

第2条 (中略)

3 この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業であつて、次条に掲げるものをいう。

第3条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業(特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業)
- イ 一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
- ロ 一般貸切旅客自動車運送事業(一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
- ハ 一般乗用旅客自動車運送事業(一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)
- 二 (略)

第4条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 (略)

第78条 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村(特別区を含む。以下この号において同じ。)、特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

3-1 ライドシェアの現状(3/3)

ライドシェアを含むシェアリングエコノミーについて、今後、政府として推進していく方針

■ 日本再興戦略(2015年6月30日閣議決定)(抄)

第一 総論

Ⅱ 改訂戦略における鍵となる施策

1 未来投資による生産性革命

○IT 利活用を推進するための新たな法制上の措置

・対面・書面原則を転換し、「原則IT」をルール化するとともに、引越、死亡時等の各種行政手続のワンストップ化や、シェアリングエコノミーなどの新たな市場の活性化のために必要な法的措置を講ずる。(中略)

【次期通常国会から順次関係法案の提出を目指す】

■ 第16回国家戦略特別区域諮問会議(平成27年10月20日)安倍総理ご発言(抄)

日本を訪れる外国の方々の滞在経験を、より便利で快適なものとしていかなければなりません。このため、旅館でなくても短期に宿泊できる住居を広げていく。過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する。

3-2 総論①(ライドシェアとは)

本提言における「ライドシェア」とは、ITの活用によりユーザー利便性・透明性を向上させたサービスです。

①プラットフォームの介在

- ✓ 自家用車の空き座席を利用して報酬を得たい個人(ドライバー)が、当該サービスを利用して移動したい個人(ユーザー)に対して、プラットフォームによるマッチングを通じて交通サービスを提供するサービス

②ユーザーの利便性・透明性

- ✓ スマートフォン等の利用により、容易かつ即時にユーザーのいる場所への配車(オンデマンド配車)を可能とする利便性の高いサービス
- ✓ レーティングシステムなど、ITの活用により、安心・安全の担保とサービス品質の透明化が確保されたサービス

③柔軟な供給

- ✓ 一般人が供給者となること、需要と供給に応じた弾力的な料金設定がなされることから、柔軟な供給が可能

④柔軟な働き方・新たなライフスタイルの実現

- ✓ 好きなときに好きなだけ働けるスタイルにより、新たなライフスタイルが実現

3-2 総論②(ライドシェアとは(つづき))

いわゆる「白タク」行為に対する各種懸念は、当連盟の提言する「ライドシェア」においては生じません。

利用者からみた懸念	当連盟の提言するライドシェア	いわゆる「白タク」行為
料金トラブル発生 の懸念	✓ プラットフォームを通じたキャッシュレス決済によりドライバーと現金のやりとりは発生しない	✓ 通常は、現金のやり取りが発生する
運転手の身元 についての不安	✓ ユーザーは乗車前に運転手の氏名等の基本情報を知ることができる ✓ バックグラウンドチェックにより問題のある運転手を事前に排除する仕組みがある	✓ 通常は最後まで知ることができない ✓ 問題のある運転手を排除する仕組みはない
運転技術につい ての不安	✓ バックグラウンドチェックにより重大な事故歴のある運転手を排除する仕組みがある ✓ レーティングシステムにより運転技術の低いドライバーが排除される仕組みがある ✓ 事故やトラブルがあればプラットフォーム側でドライバーの利用停止措置が可能	✓ 運転技術を担保する仕組みは存在しない

3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか(①経済効果)

ライドシェアが生み出す社会の生産性の向上等により、少なくとも**3.8兆円以上の経済効果**が生まれ、「『戦後最大の経済、GDP600兆円』の実現」に貢献します。

①生産性革命

- ✓ 国土交通省(※)によると日本全国の渋滞による総損失時間は38.1億人時間、貨幣換算すると約12兆円
- ✓ ライドシェアで座席使用率を上げることにより日々の交通量を削減することが可能であると考えられるため、これによる大きな生産性の向上が見込まれる。

※ 出典:国交省HP <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/h18/07.pdf>

②モビリティ向上等がもたらす他の市場への波及的な経済効果

- ✓ モビリティの向上により人々が外出しやすくなり、外出先での消費が増えること、ドライバーによる支出増が見込まれることから、**約3.8兆円**の波及的な経済効果が期待できる。

《ユーザーの消費行動の例》

- ✓ 外出先での買い物
- ✓ 外出先での飲食

《ドライバーによる支出の例》

- ✓ カー用品
- ✓ ガソリン代

※使用車両20万台として新経済連盟推計

3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか(②アントレプレナーシップ・一億総活躍社会)

ライドシェアによって働き方革命が起こり、**アントレプレナーシップの向上**や、**「一億総活躍社会」の実現に貢献**します。

- ✓ ライドシェアは、いつでも好きなときに働くことが可能であり、より柔軟な働き方ができ、ライフスタイルの新たな形が生まれる。タクシードライバーとしてフルタイムで働くのが難しい場合でもライドシェアのドライバーとして働くことは可能
- ✓ ドライバーが、より多くのユーザーにサービスを使ってもらうための創意工夫をこらすことなどにより、国民のアントレプレナーシップ(起業家精神)の向上につながる。
- ✓ 例えば、以下のような人々がライドシェアのドライバーになって働くことが可能
 - ライドシェアでお金を稼ぎながら夢の実現に向けてがんばる若者
 - 子供を保育園に預けている間、家事の合間に短時間だけ働きたい女性
 - 働きながら家族との時間もしっかりと持ちたい人
 - 外国人観光客をおもてなしして交流しながら、英語の勉強をしたい人



アントレプレナーシップの育成、一億総活躍社会が実現

3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか(③都市部のモビリティの向上)

ライドシェアは、ユーザー利便性の向上により都市部の住民のモビリティ向上に貢献します。

都市部においては、短距離の利用をしたい個人の需要が相当程度あると考えられるが、料金面や、短距離での利用への気兼ねから、タクシーの利用を控えている人が相当数いると推測される

- ✓ 公共交通機関と組み合わせたラストワンマイルで利用したい方
- ✓ 買い物帰りの子連れの女性の方
- ✓ 買い物難民等の交通弱者の方

(参考)タクシーに関するアンケート調査(平成27年3月国土交通省)(抄)

問19 今後あればいいと思うサービスはどのようなものですか(自由記述)

- 近距離は、より安価な運賃
- 初乗り運賃が低いタクシー

問20 利用者として、どのようなことをタクシーに望みますか(自由記述)

- とにかく、近距離短時間でも変わらない笑顔と、安さを望みます

ライドシェアによって、都市部の住民のモビリティ向上に貢献

- ✓ アプリを使っていつでも手軽に駅前や自宅などに配車することが可能
- ✓ 行き先をあらかじめ指定できるため短距離の利用でも気兼ねする必要がない
- ✓ キャッシュレスで自動決済
- ✓ タクシーと比べ、一般的に料金が低廉になる場合が多いと言われている

3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか(④地方創生)

ライドシェアによって地方の交通空白地域におけるモビリティを確保し、「地方創生」に貢献します。

交通空白地域におけるモビリティ確保が急務

- ✓ 過疎地域は現在全市区町村の4割、面積ベースでは5割を超える。
 - ✓ 毎年2,000km近くの乗合バスの路線が廃止されており、公共交通機関の空白地域が年々増加
 - ✓ そのため、公共交通機関によっては地域住民の輸送が確保されない地域が今後増加していく
- 出典：国土交通省「自家用旅客運送の現状等について」
- ✓ 公共交通空白地有償運送の制度が既に存在するものの、要件となっている地域公共交通会議の同意を得ることの困難さや、主体がNPOに限定されていることなどの課題がある。



ライドシェアの利用により、交通空白地域におけるモビリティを確保し、地方創生に寄与

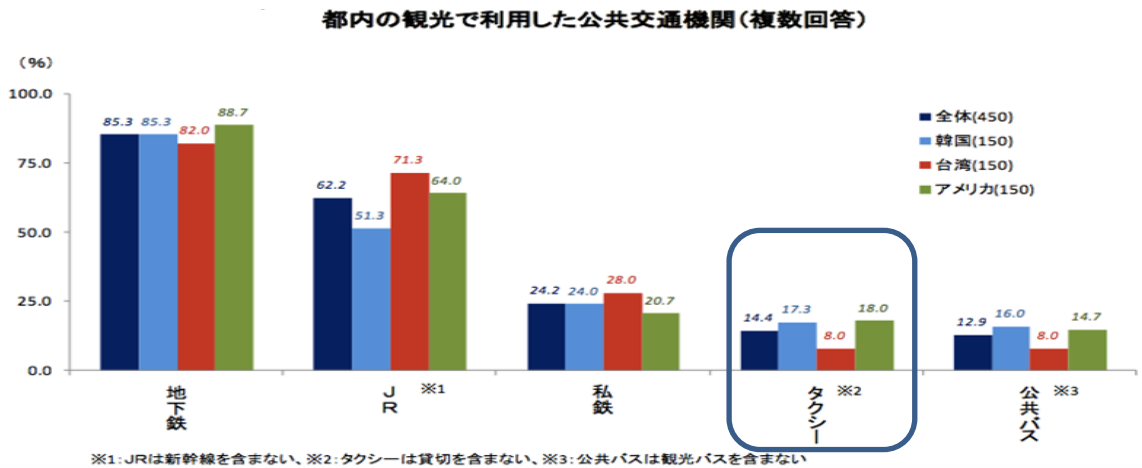
- ✓ 地方は車社会であり、地域住民の多くがライドシェアの担い手となることが可能

3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか(⑤観光立国)

ライドシェアによって観光客に移動オプションを提供し、東京オリンピック開催時の訪日外国人観光客の移動需要に対応し、「観光立国」に貢献します。

訪日外国人を含む観光客にとって、現在の公共交通サービスは十分とは言えない。

- ✓ 訪日外国人旅行者の利用した公共交通機関は、もっとも多いのが地下鉄(85.3%)であったのに対し、タクシーの利用はわずか14%程度と少なく、Door-to-Door型交通サービスの機会損失が発生している。
- ✓ 2020年東京オリンピック開催時の急激かつ一時的な需要の増加に対して、多様な交通手段を確保しておく必要がある。



出典: 三菱UFJリサーチ&コンサルティング



ライドシェアによって訪日外国人観光客に移動オプションを提供し、観光立国に寄与

- ✓ ライドシェアであれば柔軟な供給ができるため、急激な需要の増加に対して対応が可能
- ✓ 訪日外国人にとって便利で身近なDoor-to-Door型の移動オプションを提供

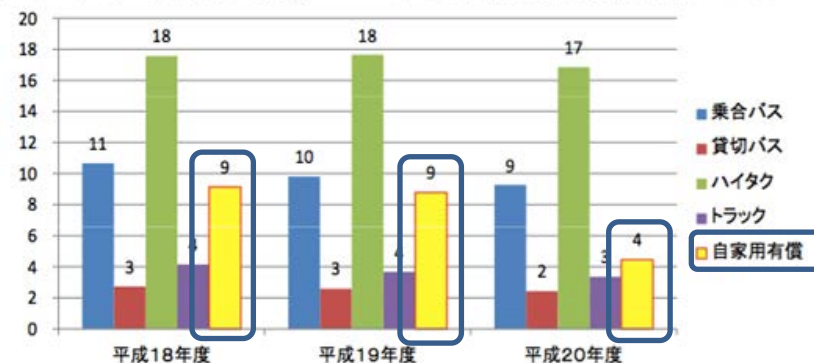
3-4 ライドシェアの安全性(①総論)

一定のルールを導入することにより、ライドシェアの安全性の確保が可能です。

(参考)

✓ 自家用車をサービスに用いる「自家用有償旅客運送」の距離あたりの事故率はタクシーよりも低い水準

1千万キロあたりの事故数(死亡、負傷)について、公共交通機関等及び貨物運送業との比較



出典: 国土交通省「自家用有償旅客運送の現状等について」

✓ レーティングシステムにより、評価の低い運転手は排除される

✓ 上記に加え、一定のルールの導入により、さらなる安全性の確保を実現

3-4 ライドシェアの安全性(②ドライバーの質の担保)

以下のような措置をとることにより、①運転技術、②犯罪防止の両面からドライバーの質を担保することが可能です。

①ドライバーの運転技術を担保するための要件

- ✓ 21歳以上、75歳以下であること ※参考:個人タクシーの定年が75歳とされている
- ✓ 免許取得後、1年以上が経過していること
- ✓ 運転記録証明書をプラットフォームに提出
- ✓ 認定講習の受講

※自家用有償旅客運送における大臣認定講習に準ずるイメージ
※オンラインでの講習を認めるなど利用しやすい制度とする必要がある。

②ドライバーの犯罪防止のための要件

- ✓ プラットフォームによるバックグラウンドチェックの実施
- ✓ キャッシュレス決済の義務付け

※SNSとの連携の活用等も考えられる

3-4 ライドシェアの安全性(③車両の整備・点検)

我が国の車検制度のもとにおいて車両の安全性は十分に確保されていると考えられますが、以下のとおり追加的な要件によりさらなる安全性の確保が可能です。

- ✓ 我が国の自動車検査登録制度(いわゆる車検)のもとにおいては、車両自体の安全性は担保されている

※自家用乗用車の場合、新規登録の後3年後、以降は2年ごとに自動車検査証を更新する必要がある。

※プラットフォームの規約において、法定12カ月点検を実施していることを求めることも考えられる。

- ✓ 追加的な要件として、例えば、10年以上経過した車両は使用できないとの要件が考えられる

⇒ 副次的な効果として、車両の買替需要が喚起される。

3-4 ライドシェアの安全性(④運行管理)

運行に関する基本的な責任はドライバーが負うこととなりますが、プラットフォームにも一定の関与を求めることにより、さらなる安全性を確保します。

ライドシェアサービス契約は、ドライバーとユーザーとの間で成立するため、運行に関する責任は基本的にはドライバーが負う。



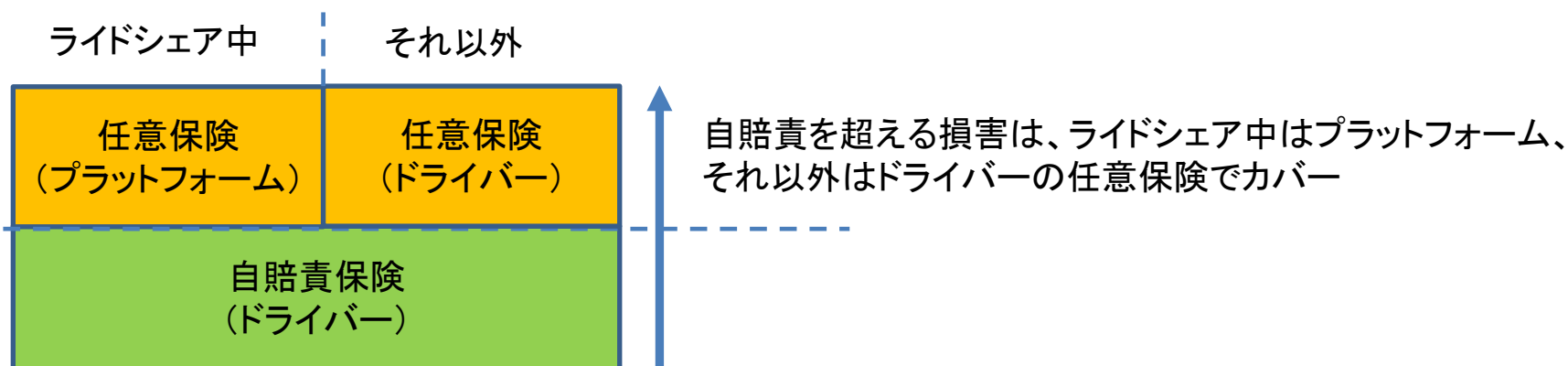
加えて、プラットフォームに以下のような関与を求めることにより、さらなる安全性の確保が可能

- ✓ プラットフォームがドライバーの運行データを管理できるため、一日当たりの上限運行時間を設定し、当該時間を超過した場合には一定時間配車を受けることができなくする。
- ✓ 事故が起こった場合のドライバーの一時利用停止措置
(必要に応じ、完全利用停止措置をとる)
- ✓ レーティングが一定以下の場合も、同様に利用停止措置をとる。
- ✓ 重大な事故が生じた場合に所管官庁への報告

3-4 ライドシェアの安全性(⑤事故の際の補償)

プラットフォームに対して保険の加入をルール化することによって、事故の際の補償に万全を期すことができます。

- ✓ 我が国のすべてのドライバーには法律(自動車損害賠償保障法)により自動車損害賠償保険(いわゆる自賠責)への加入が義務付けられている。
- ✓ さらに、ライドシェア中(例:配車を引き受けてから目的地到着までの間)については、プラットフォームが加入する保険の対象とする。
- ✓ また、プラットフォームの規約等により任意保険の加入をドライバーに求めることにより、ライドシェア中以外の事故も確実に保険の対象とすることも考えられる。



3-5 具体的な制度提案

ライドシェアを新たな交通サービスの類型として法的に位置づけ、ドライバーとプラットフォーム双方に一定の対応を求めることをルール化することにより、ライドシェアのドライバーが道路運送法第4条第1項の許可の規定等を受けないこととすることを提案します。

プラットフォームの対応	ドライバーの対応
<ul style="list-style-type: none">✓ 所管官庁への届出制	
<ul style="list-style-type: none">✓ レーティングシステムの導入✓ バックグラウンドチェックの実施	<ul style="list-style-type: none">✓ 21歳以上、75歳以下✓ 免許取得後1年以上経過✓ プラットフォームへの運転履歴証明書の提出✓ 認定講習の受講
<ul style="list-style-type: none">✓ 1日当たりの運転時間の上限設定✓ 事故時の所管官庁への報告✓ 事故時等のドライバーの利用停止措置	
<ul style="list-style-type: none">✓ 任意保険への加入(ライドシェア中の事故について)	
<ul style="list-style-type: none">✓ 料金体系を透明性のあるものとし、ユーザーが確認できるようにプラットフォームのサイト等に表示✓ キャッシュレス決済	<ul style="list-style-type: none">✓ プラットフォームでのマッチングにより配車された客以外の客を乗せた場合は道路運送法違反として処分される
	<ul style="list-style-type: none">✓ 10年以上経過した車両でない

※日本人に対してサービスを提供する外国事業者に対しても本件対応を求める枠組みが必要

Hello, Future!



新經濟連盟



Japan Association of New Economy