

ライドシェア実現に向けて

2016年11月30日

Hello, Future!



シェアリングエコノミー推進PT

目次（提言の構成）

- 1 はじめに
- 2 なぜ、ライドシェアが必要なのか
- 3 当連盟が提案するライドシェア
- 4 所管省庁の見解に対する反論
- 5 結論（要望事項）

参考資料

1 はじめに

日本を「遅れた国」にしないために

- 2020年東京オリンピック。世界中から日本に観光客が訪れます。
- 日本に降り立ち、ライドシェアが使えないことを知ったとき、外国人観光客たちはこう思うはずです。

「ライドシェアも使えないなんて、日本はなんて遅れた国なんだろう」

そして、その驚きはSNSを通じて世界中に拡散されます。

- 当連盟は、日本を「遅れた国」にしないために、ライドシェアの実現を断固として提案し続けます。

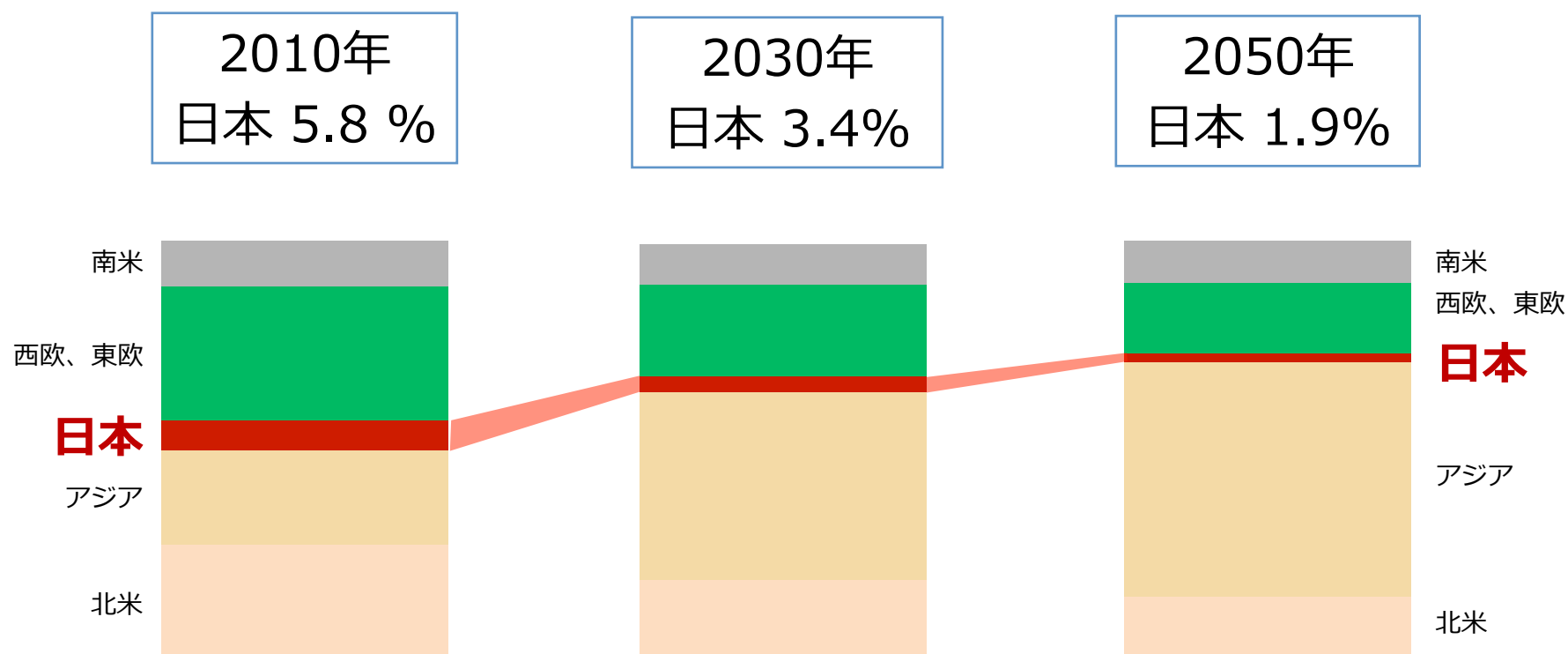
2 なぜ、ライドシェアが必要なのか



(1) 世界から取り残される日本

日本のGDP世界シェアの低下

- 日本のGDPシェア：2050年に2%未満にまで低下
- アジア地域のGDPシェア：約28%(2010年)→約48%(2050年)



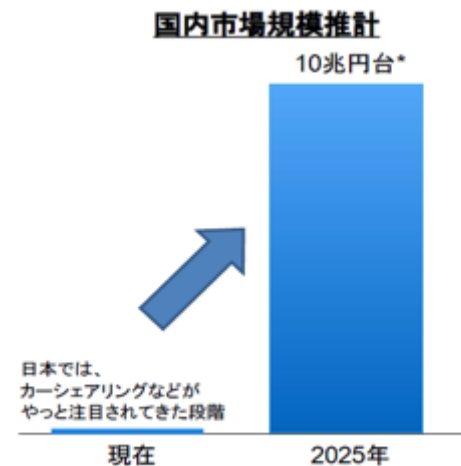
出所：英・エコノミスト誌 「2050年の世界: 英『エコノミスト』誌は予測する」(2012/8)

今の日本に必要なこと

- 発想の転換
- Defenseでなく、Offense

シェアリングエコノミーの爆発的な広がり

- 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達
- シェアリングエコノミーの国内市場規模は **2025年に10兆円台**になると推計



*移動手段、宿泊手段、介護、育児対応、クラウドソーシング等を加味して試算、次頁の資料を参考。

ニーズ



出所：2013年 ニールセンによる「シェアコミュニティに関するグローバル調査」

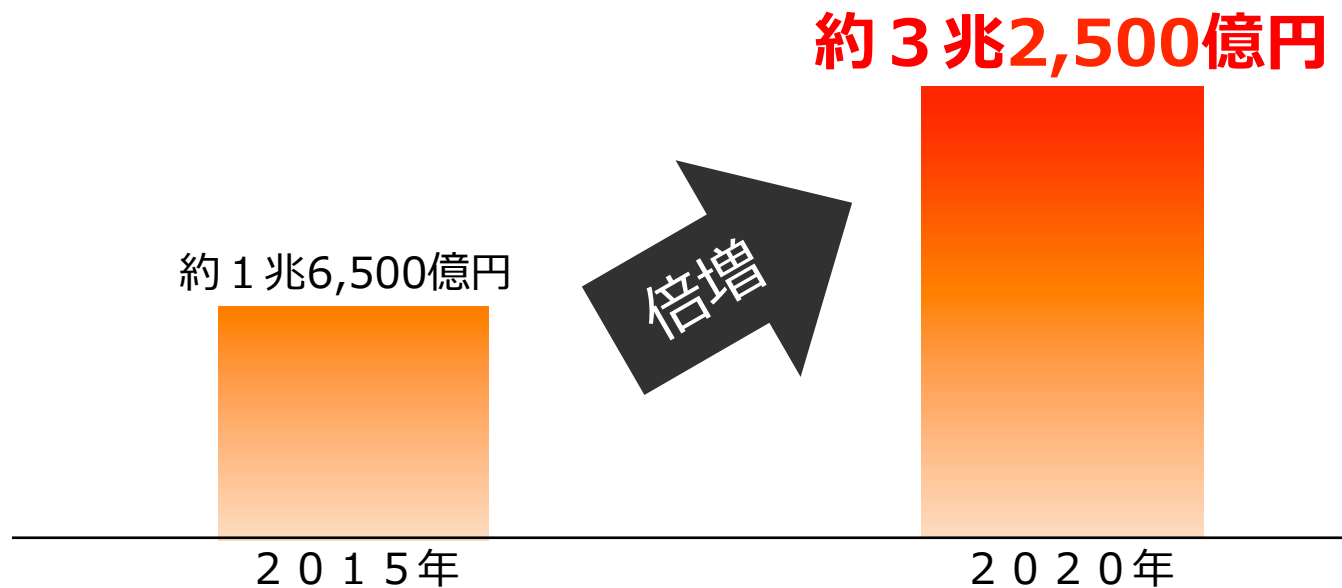
出所：当連盟提言 JAPAN AHEAD

- 欧州委員会は、**シェアリングエコノミーがEU経済を「1,600～5,720億ユーロ（20兆円～70兆円）押し上げる」とも推計。**

ライドシェア市場の急伸

- シェアリングエコノミー市場の中核を占めるのがライドシェアとホームシェアの2類型
- 世界のライドシェア市場は急速に伸び続けており、その市場規模は2020年までに倍増するとも言われる。

【ライドシェアの市場規模（世界）】



米国の調査会社Juniper Research社の調査結果をもとに作成

<http://www.juniperresearch.com/press/press-releases/uber-lyft-other-ride-sharing-services-revenues>

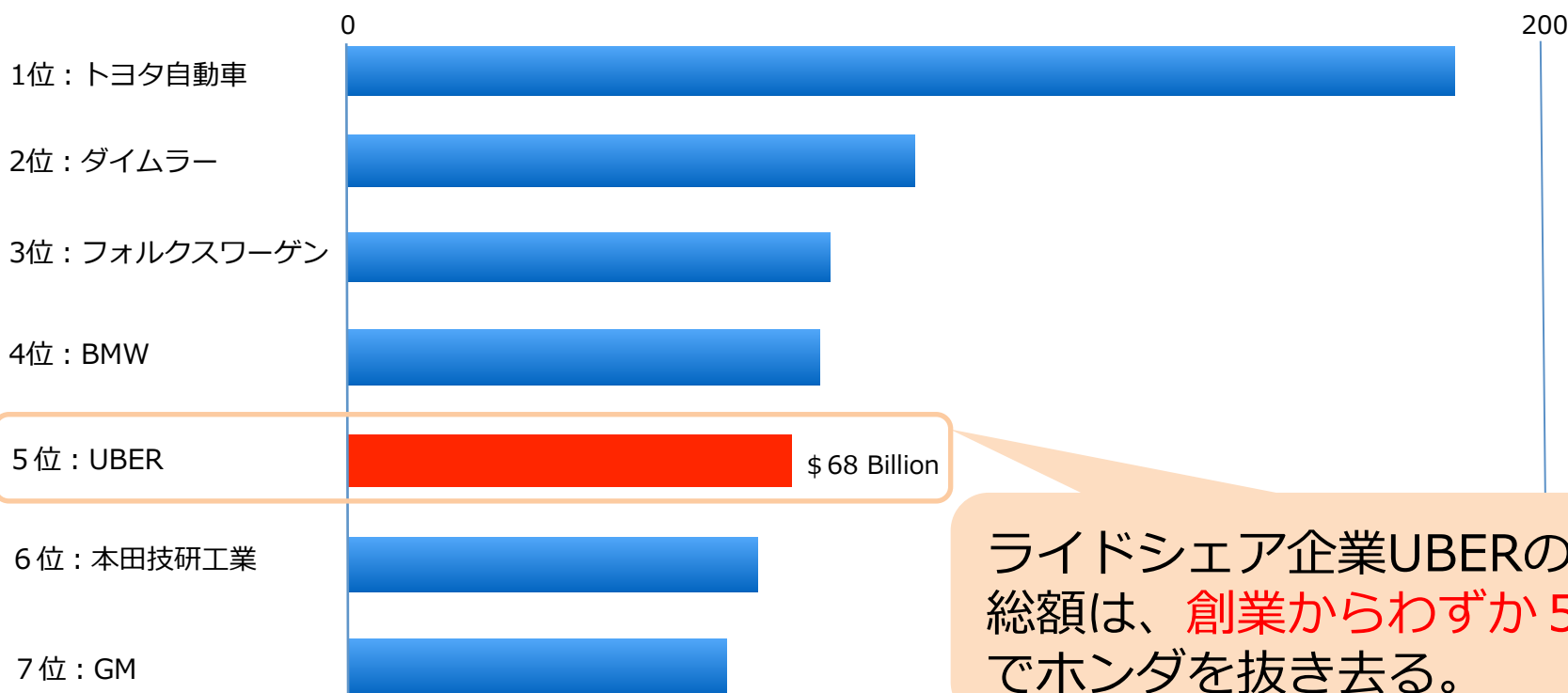
同調査ではプラットフォーム事業者（通常20%程度の手数料を収受）の収入を3300億円から6500億円に見積もっているところ、当連盟において、ドライバーの収入も含めてライドシェア市場全体の市場規模として算出したもの

急成長するライドシェア企業①

世界のライドシェア企業は、過去に例を見ないスピードで成長しており、いわゆるユニコーン企業が次々に誕生している。

自動車関連企業の時価総額ランキング

単位：US \$ Billion



ライドシェア企業UBERの時価総額は、創業からわずか5年半でホンダを抜き去る。

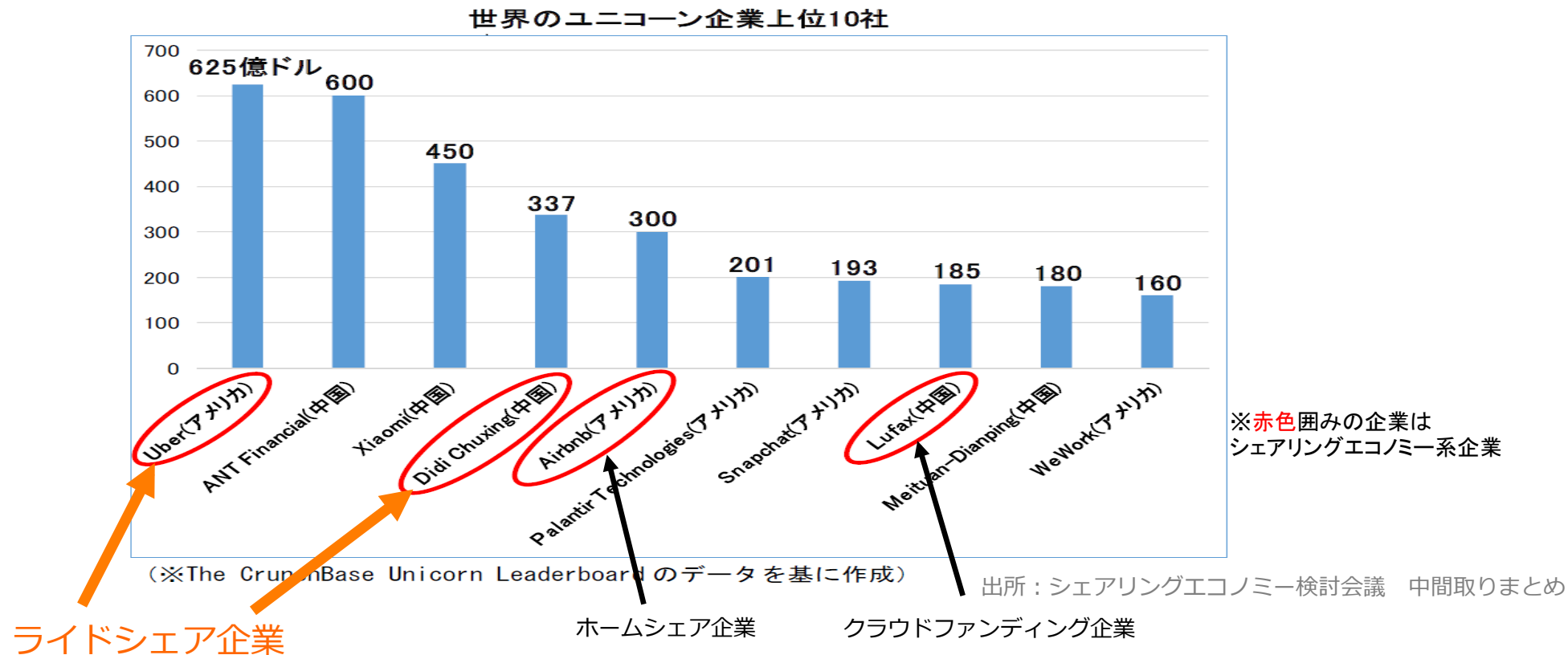
出所：At \$68 Billion Valuation, Uber Will Be Bigger Than GM, Ford, And Honda

<http://www.forbes.com/sites/liyanchen/2015/12/04/at-68-billion-valuation-uber-will-be-bigger-than-gm-ford-and-honda/#9ba32f45858a>

- トヨタやGMといった自動車メーカーがライドシェア企業に出資する動きもみられる。

急成長するライドシェア企業②

(続き) 世界のライドシェア企業は、過去に例を見ないスピードで成長しており、いわゆるユニコーン企業が次々に誕生している。



- 世界のユニコーン企業上位10社のうち1位UBER（米国）と4位Didi（中国）はライドシェア企業
- 日本企業は1社も含まれていない。

米国の対応

- ライドシェア誕生の地である米国では、州・都市単位でライドシェアに対する**法的環境の整備**が進んでいる。
- 具体的には、ライドシェアをタクシーとは異なる**新たなサービスと法的に位置づけ、プラットフォーム及びドライバーに一定の責任を課した上で正式に認める動き**がみられる。

【参考】米国カリフォルニア州のライドシェア規制 ※詳細はP65参照

ライドシェアを「TNC」（Transportation Network Company）と法的に位置づけ、**プラットフォーム・ドライバーの双方に一定**の規制をかけることにより一定の安全性を確保する制度となっている。

プラットフォームに対する規制	ドライバー・車両に対する規制
✓ 免許申請前に当局が指定するライドシェア保険に加入 ✓ ドライバー候補者向け研修プログラムの実施 ✓ ドライバー候補者の運転歴の取得 ✓ ドライバー候補者のバックグラウンドチェック ✓ ドライバーに対するアルコール摂取注意義務の周知及び通知および違反時の対応	✓ 有効なカリフォルニア州の一般運転免許を保有していること ✓ 21歳以上であること ✓ 最低1年以上の運転歴があること ✓ アプリを通じて事前に確定した乗客の配車依頼にのみ対応可能（流しや誘引行為は禁止） ✓ 最大7人乗りで改造を行っていない車両であること

中国の台頭

- 中国もシェアリングエコノミーの重要性を認識し推進する施策をとっている。ライドシェアについても、「インターネット予約タクシー経営サービス管理暫定弁法」（2016年第60号：本年11月施行）を策定し法的環境を整備し、我が国に先行している。
- こうした施策の結果、中国のライドシェア企業Didi Chuxingは、シリコンバレー発の世界最大のライドシェア企業UBERの中国部門を合併するまでに成長。

【参考】「インターネット予約タクシー経営サービス管理暫定弁法」の概要

ライドシェアを「網約車」と法的に位置付け、プラットフォーム・ドライバーの双方に一定の規制をかけることにより一定の安全性を確保する制度となっている。

プラットフォームに対する規制	ドライバー・車両に対する規制
✓ 企業法人格を得る ✓ 各経営区域で網約車経営許可を受ける ✓ 企業登録地でインターネット情報サービス業の届出を行う ✓ 無資格の運転手の排除 ✓ 保険の加入 ✓ 透明性・合理性のある運賃 ✓ サーバーを中国大陆に置く	✓ 通常の運転免許証に加え、一定の試験に合格し、ライドシェア用のドライバー証を有する ✓ 3年以上の運転歴、重大事故・犯罪歴がない ✓ ライドシェア用の車両として登録 ✓ 7人乗り以下の乗用車 ✓ 一定の走行距離、使用年数に達した車両は使用できない

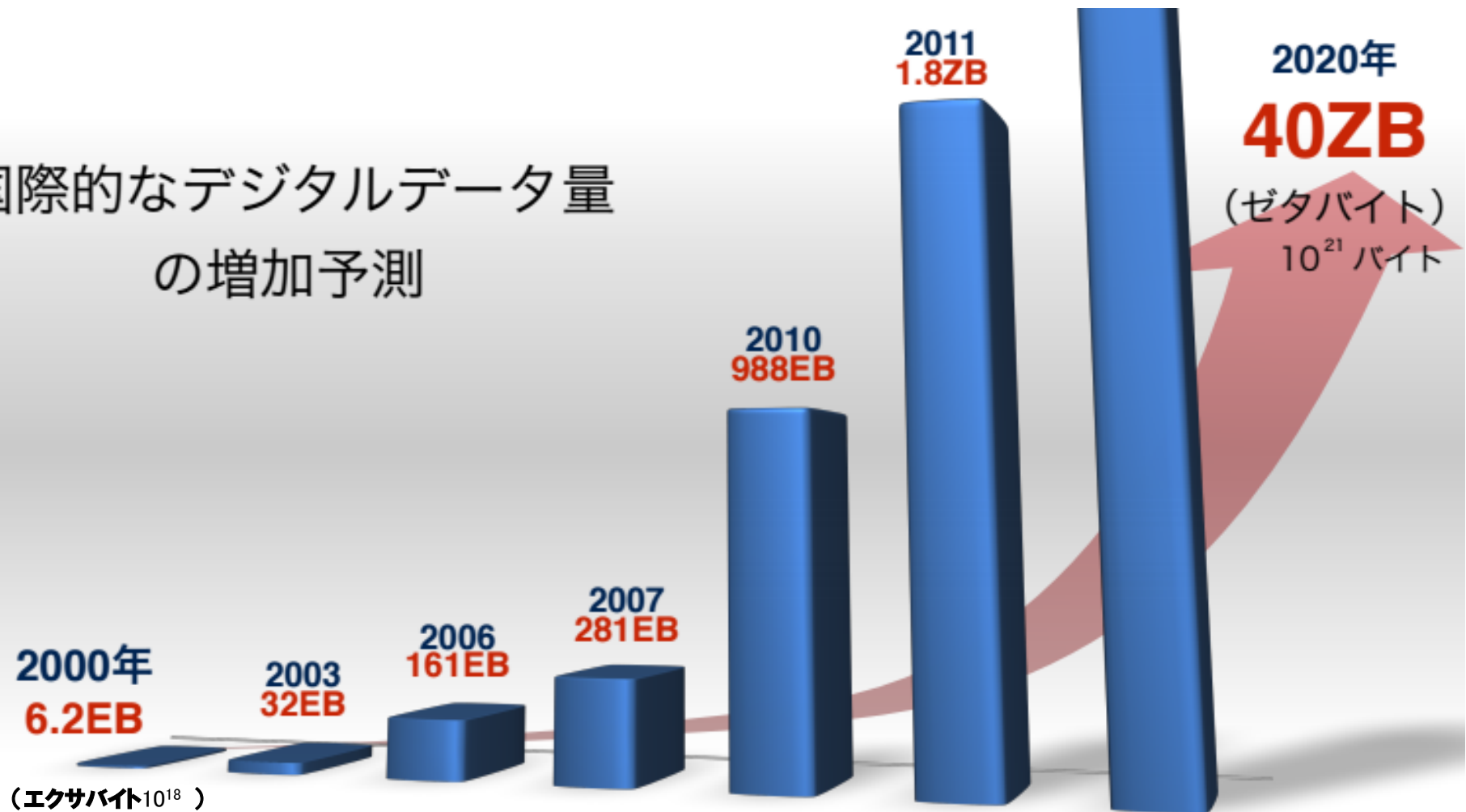
世界から取り残される日本

- 世界中でライドシェア企業が誕生し、熾烈な競争の中でイノベーションを起こしながら急成長している。
- 世界ではライドシェアの法的環境を整備する動きがみられるのに対し、日本では政府内でその議論すらなされていない。
- そのため、日本ではライドシェアを行うことは不可能であり、成長企業が誕生する可能性が閉ざされている。
- ライドシェアについて言えば、日本は周回遅れどころかスタート地点にも立っていない状況。

A person in a dark suit and light-colored tie is shown from the chest up. Their right hand is held out, palm up, and a glowing, complex network of white nodes connected by thin lines is superimposed over it. The network is dense and spherical, with some nodes appearing brighter than others. The background is a soft, out-of-focus light gray.

(2) 情報を制するものは世界を制する

国際的なデジタルデータ量の増加予測



(エクサバイト10¹⁸)

出所：総務省「ICTコトづくり検討会議」報告書



情報を制するものは世界を制する

- 無数に存在する個人のストックを有効活用するシェアリングエコノミーでは、**プラットフォームがデータを一手に握り蓄積**
- バーチャルデータでは海外に大きく後れをとっているが、走行データを含むリアルデータの分野では日本にもまだ強みがあると言われる。
- しかし、日本ではライドシェアによる走行データ等を収集・蓄積することができない。
- このまま日本がデータをとられるだけの国になるか、世界を相手に戦っているのか、**今がまさに運命の分かれ道**



出所：経済産業省第4次産業革命－日本がリードする戦略－

<http://www.meti.go.jp/main/60sec/2016/20160729001.html>

ライドシェアで敗北 = 自動運転でも敗北

- レベル4の自動運転^(※)が実現した社会においては、「ストック」よりも「フロー」で移動手段を考えるシェアリングがさらに進み、**人々は車を所有せずオンデマンドで車を呼んで移動**するようになる。

※ドライバーが関与しない完全自動走行

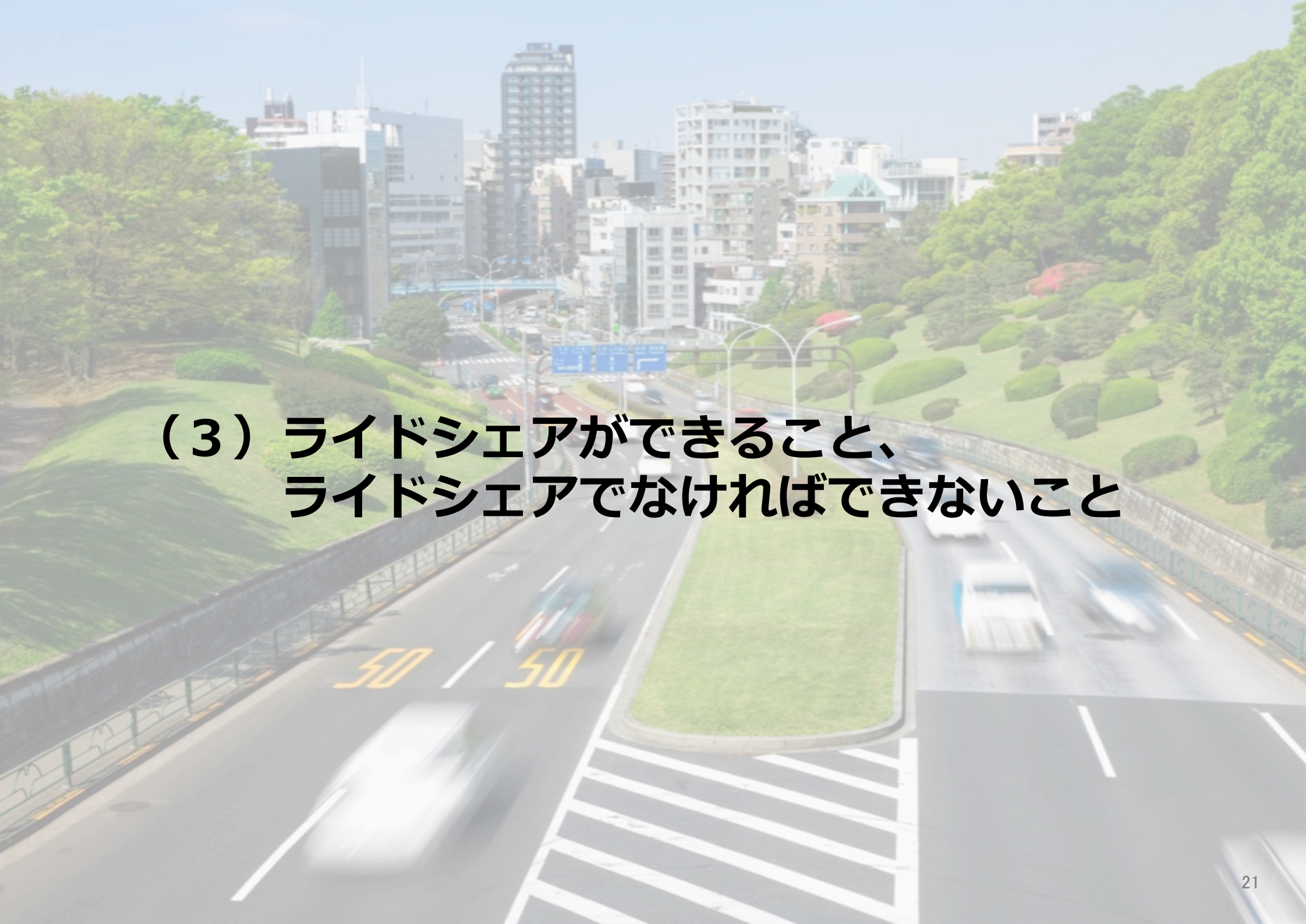
参考: 未来投資会議(第2回)資料「優先的に取り組むべきアジェンダについて」(2016年11月10日)

【モビリティ】(中略)

(参考1) 海外の事業者の動き(中略)

・BMW: 2021年に自動走行車の提供開始、Ford: 2021年にライドシェア等の交通事業用に、自動走行車の提供を開始。

- こうした社会においては、自動運転車とユーザーとをマッチングする**プラットフォームの存在が不可欠**
- こうしたマッチングの仕組みはライドシェアと共通性があるため、ライドシェアで蓄積したデータは自動運転にも生かされる。そのため、**ライドシェアの勢力図が自動運転に引き継がれる**可能性が高い。
- すなわち、**ライドシェアで敗北することは自動運転で敗北すること**をも意味する。



**(3) ライドシェアができること、
ライドシェアでなければできないこと**

ライドシェアができること

ライドシェアは、需要側、供給側、社会全体のすべてに対して大きな価値をもたらす

需要側（消費者）	①消費者利便性の向上
供給側（ドライバー）	②働き方改革
社会全体	③スマートシティ ④波及的な経済効果

①消費者利便性の向上 ～競争によるサービス向上～

- タクシー事業の重大な問題点：**競争原理がうまく働かない**（その結果として消費者の利便性が向上しない） こと

国土交通省作成資料（タクシー事業の現状について）によると、タクシー事業の特性として①利用者の選択可能性が低い、②悪質事業者でも市場淘汰されにくい、その結果として③サービス向上のインセンティブが低下している、ことがあげられている。

出所： <http://www.mlit.go.jp/common/001083859.pdf>

- しかし、ライドシェアであれば、以下のとおり**競争原理が働く**。

- ① レーティングシステムにより情報の非対称性が解消されドライバーの選択可能性がある
- ② 悪質なドライバーは市場原理により排除される
- ③ これによりドライバーにサービス向上のインセンティブが生じる。

- さらに、ライドシェアを導入すればタクシーとライドシェアとの間にも競争が生まれる。



ライドシェアを導入すれば、ライドシェアとタクシーの競争が進展し、その相乗効果により**サービスレベルの飛躍的な向上**が期待できる



タクシー業界の「ライドシェア対策」

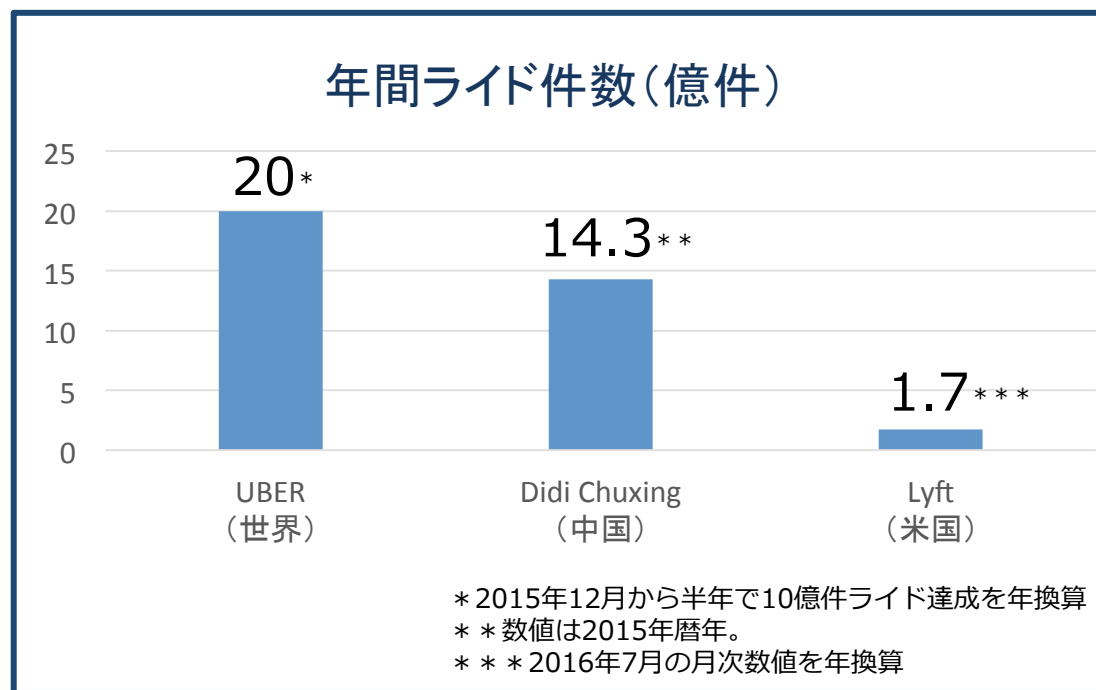
タクシー業界はライドシェア問題対策特別委員会の議論の成果として、「今後新たに取り組む事項」を以下のとおり打ち出している。

- 
- ①初乗り距離短縮運賃
 - ②相乗り運賃
 - ③事前確定運賃
 - ④ダイナミックプライシング
 - ⑤定額運賃
 - ⑥相互レイティング
 - ⑦ユニバーサルデザイン（UD）タクシー
 - ⑧タクシー全面広告
 - ⑨第二種免許の緩和
 - ⑩訪日外国人等の富裕層の需要に対するサービス（プライベート・リムジン）
 - ⑪乗合タクシー

- これらの施策は基本的には消費者利便性の向上に寄与するものであり、本来であれば『ライドシェア対策』と関係なく実現されるべき事項

①消費者利便性の向上 ～移動オプションの拡充～

- ライドシェアという移動オプションを増やすことにより、消費者のモビリティが向上
- 実際に世界ではライドシェアは広く消費者に利用されており、UBERの年間ライド件数は20億件にまで成長。これは、ライドシェアが世界の消費者に受け入れられていることを示すものである。



UBER概要 (同社資料より)

サービスイン：2010年6月
アクティブユーザー：4000万人
アクティブドライバー：100万人以上
世界70カ国、400都市以上で利用可能

②働き方改革

ライドシェアは好きなときに働くことのできる形態であり、**柔軟な働き方による新たなライフスタイルを人々に提供し、働き方革命、一億総活躍社会を実現**

【ライドシェアで実現できる働き方の例】

- ・ 主婦がわずかなスキマ時間を活用して週に数日だけライドシェアで働き、育児費用の助けにする
- ・ 若者が夢を追いかけて、ライドシェアで空き時間を効果的に活用して生活費を稼ぐ
- ・ リタイア後のシニア層が交流を楽しみつつ、体力に余裕がある範囲で少しだけ働いておこづかいを稼ぐ

《参考》経済産業省 産業構造審議会 商務流通情報分科会 情報経済小委員会
分散戦略WG 中間取りまとめ（抄）

・・・現在是一个の企業に雇用され働くというスタイルが主流であるが、シェアリングエコノミーの普及は、働き方や収入源の多様化を通じて、個人の生活スタイルに様々な選択肢を提供し、個人の人生設計の自由度を高める。

・・・シェアリングエコノミーの普及は、子育てを終えた女性や高齢者を始めとするあらゆる地域住民が、シェアリングサービスを通じ助ける側にも助けられる側にもなる「共助」の社会システムの構築に繋がり、地域内の社会的課題の解決、自律的な経済の促進、一億総活躍への貢献といった意義を持つ。例えば、空き時間をシェアするサービスは、労働力（典型的には保育士・介護士等）不足の問題解決の一助となり得る。

③スマートシティ

都市部のモビリティにライドシェアを実装することにより、
スマートシティを実現

電車等の公共交通にライドシェアを統合し、
複数のモードをワンストップでユーザーに提供 (※)

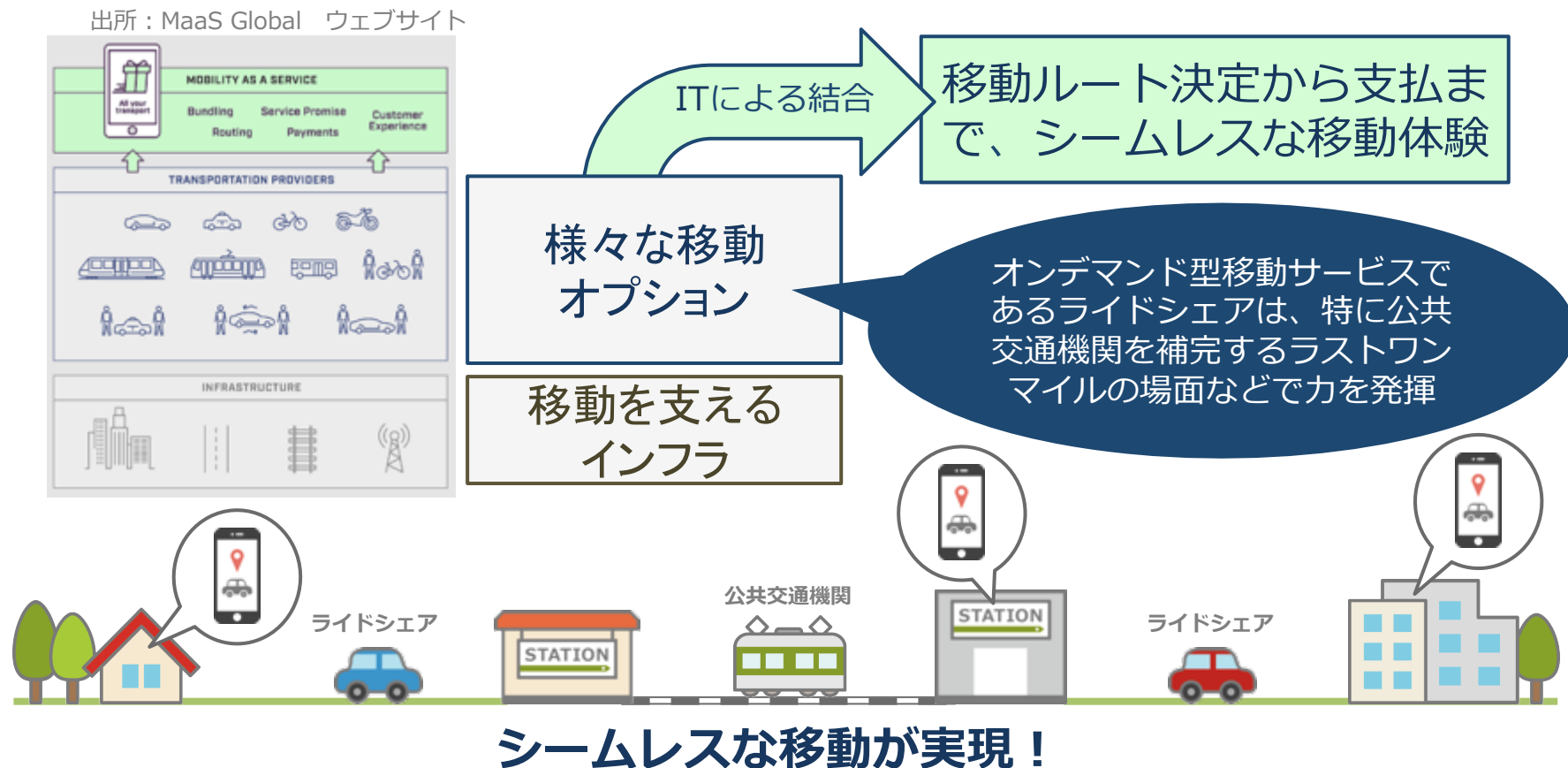
※MaaS（モビリティ・アズ・サービス）とも呼ばれ、世界中で取組が進み始めている（次ページ参照）

シームレスな輸送により、人々が自由かつ快適に
移動することができるようになる

スマートシティの実現

MaaS（モビリティアズアサービス）の潮流①

- MaaSとは様々な移動オプション（鉄道、バス、タクシー、ライドシェア、カーシェア 等）をICTやデジタル技術によって統合し、**ワンストップで移動サービスを提供**するもの。フィンランド発のその概念は世界に波及し始めている。



MaaS（モビリティアズアサービス）の潮流②

- 米国連邦公共交通局（FTA）は、MaaSに関連する取組として、**Mobility on Demand (MOD) Sandbox Program**を開始
- これは、オンデマンドモビリティであるライドシェアを公共交通機関と統合することなどにより、効率的・安全かつシームレスな輸送を実現することを目的としたもの
- 例えば、以下のようなプロジェクトが実施予定

アリゾナ州	路線バスとカープールサービス、サブスクリプション型ライドシェアを一つのプラットフォームに集約し、柔軟に輸送手段を選択・事後決済を可能とする。
カリフォルニア州	ライドシェア事業者と提携して低所得者層向けライドシェアサービスを提供（アプリまたは電話で配車）。
バーモント州	路線ルートとライドシェアを組み合わせた柔軟な輸送を提供。特に郊外住民、障がい者に配慮したシステム。

④波及的な経済効果

ライドシェアの経済効果：約3.8兆円

※当連盟提言「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月公表）より

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などから、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

ライドシェアでなければならないこと

- シェアリングエコノミーは既存のストックを有効活用するものであり、**誰もが供給者となり得ること**、また、空き時間を使って自由に働くという新たな**柔軟な働き方**によるものであるため、供給面の制約が解消し、**需要に対し柔軟にサービスを提供することが可能**となる。
- 例えば、世界最大のホームシェア企業Airbnbのリスティング（供給客室）数は、世界最大のホテル企業マリオットグループの客室数よりも多いとされている。
- こうした「柔軟なサービス提供」というシェアリングエコノミーの特性を持つライドシェアの導入により、**種々の課題を解決することが可能**になる。

ライドシェアだからこそできる課題解決①

① タクシーに生じる需給のミスマッチの解消

タクシー需要⇒常に変動

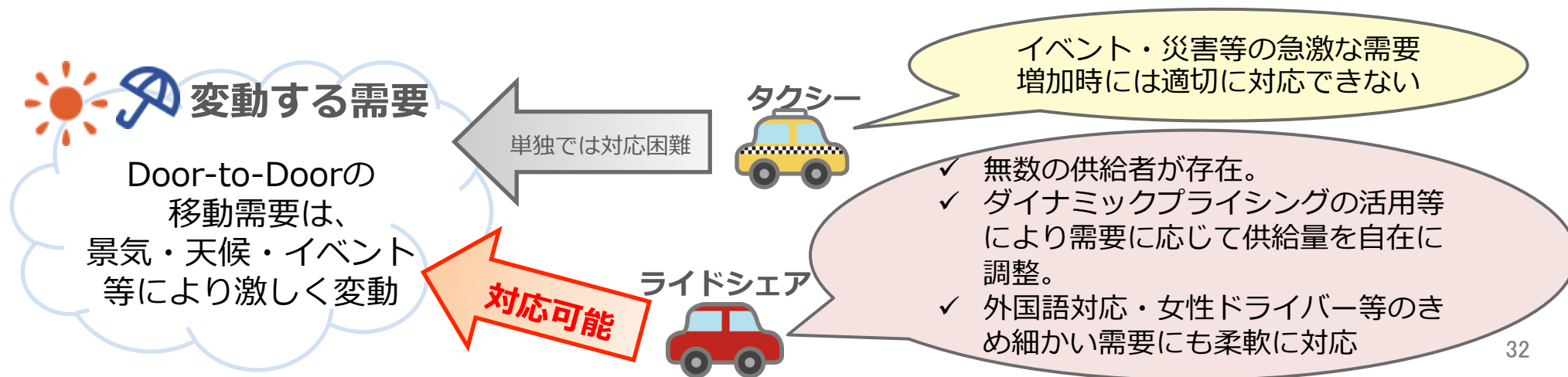
- ✓ 景気による大幅な変動
- ✓ 天候やイベント等時間単位で激しく変動

タクシー供給⇒極めて硬直的

- ✓ 参入規制、特措法による減車
- ✓ 営業区域規制
- ✓ フルタイムのドライバーによる供給

需給のミスマッチが生じる。

タクシーに内在するこうした問題に応えるのがライドシェア。シェアリングエコノミーならではの「柔軟なサービス提供」により量と質の双方で需給のミスマッチの問題を解消



タクシーとライドシェアのサービス特性

- タクシーとライドシェア双方の相乗効果によって消費者にとってより高いレベルのサービスが提供されることになる。

タクシー 	当連盟の提案するライドシェア 
アプリによる配車に加えて、流し営業、 タクシー乗り場での乗車	アプリによる配車のみ
料金が安定している (※)	(事業者の設定次第であるが) ダイナミックプライシングにより 料金変動することがある。

※ 流しによるタクシー営業の場合にダイナミックプライシングを導入することは、
乗客にとって事前に料金の予測がつかないため、乗客の理解を得ることが困難ではないかと思われる。

ライドシェアだからこそできる課題解決②

② 交通空白地域等における安全性・モビリティの確保

(課題)

車の運転が困難な**高齢者ドライバー**による**事故**が相次いでいる。しかし、特に地方においては自家用車による移動しか事実上選択肢がなく、免許を返納させるとモビリティ確保に支障が出る。



(タクシーの場合)

- 需要が少なく業として成り立たないため交通空白地域には**進出できない**
- タクシー空白地域でない場合でも、高齢者へのタクシーチケット配布等の措置は財政的に困難な場合がある。

(ライドシェアであれば)

地方は車社会であり各家庭が車を保有。こうした車の空き時間帯を有効活用することにより、安全性を確保しつつ、**高齢者の方等のモビリティを確保することが可能**になる。

出所：毎日新聞社ウェブサイト

<http://mainichi.jp/articles/20161113/k00/00m/040/079000c>

高齢者運転事故

相次ぐ 04年以降、毎年400件超

毎日新聞 2016年11月13日 07時30分 (最終更新 11月13日 17時01分)

神奈川県 > 事件・事故・裁判 > 速報 > 社会 >

高齢ドライバーによる近年の主な事故	2008年9月	福岡県古賀市で74歳男性の乗用車がホームセンターに突っ込み10人が死傷
	09年1月	大阪市港区で74歳男性の乗用車が酒屋に突っ込み3人が死傷
	11年6月	東京都江戸川区で81歳男性の乗用車が歩道に乗り上げ歩行者ら5人が死傷
	12年6月	大阪府大東市で86歳男性の乗用車が歩行者をはね6人が重軽傷
	14年5月	福岡県田川市で77歳男性の軽ワゴン車が祭り会場で暴走し11人が重軽傷
	15年10月	宮崎市で73歳男性の軽乗用車が歩道を暴走し、歩行者ら2人が死亡、5人が重軽傷
	16年3月	群馬県高崎市で73歳男性の乗用車が集団登校中の小学生の列に突っ込み小学1年の男児が死亡、1人が軽傷
	10月	横浜市港南区で87歳男性の軽トラックが集団登校中の児童の列に突っ込み小学1年の男児が死亡、7人が負傷
	11月	栃木県下野市の病院玄関付近で84歳男性の乗用車が道路に乗り上げ1人が死亡、3人が重軽傷

高齢ドライバーによる近年の主な事故

社会の高齢化を背景に、高齢ドライバーの事故が相次いでいる。10月には、横浜市港南区で、87歳の男が運転する軽トラックが児童の列に突っ込み、小学1年の男児が死亡した。神奈川県警によると、男は「どうやってぶつかったか覚えていない」と話したという。自動車運転処罰法違反（過失致死傷）容疑で逮捕された男について横浜地検は認知症の有無などを調べる。

<運転は76歳男性> 逆走で大型トラックと衝突 3人死亡

<83歳運転者の暴走で2人死亡> 駐車場のパーキング20m

<高齢運転者は「ひどい」> 免許センターの掲示板に悔るような誤訳表示

(4) まとめ

まとめ

- ✓ 世界ではライドシェア市場が拡大し、さまざまな成長企業が誕生しているが、日本は完全に取り残されている。
- ✓ ライドシェアによる走行データ等の蓄積の面でも後れをとっている。
- ✓ ライドシェアは消費者利便性の向上、働き方改革、スマートシティなど数多くのメリットがある。
- ✓ 柔軟なサービス提供という特徴を持つライドシェアでなければ解決することのできない課題が存在する。



シェアリングエコノミーを日本の新たな成長エンジンとして取り込み、かつ、各種課題解決にも活用するため、ただちにライドシェアを導入すべき

3 当連盟が提案するライドシェア

制度設計にあたって留意すべき事項

①シェアリングエコノミーの本質を踏まえた制度設計

- シェアリングエコノミーのような新たなサービスを想定していない従来の業法の規制体系にはとらわれず、ゼロベースで制度設計を検討すべき

②テクノロジーの有効活用

- テクノロジーによる規制の代替可能性を常に考慮し、必要最小限度の規制とする。手続もオンラインで完結できるようにする。

③国内外の事業者のイコールフットイング

- 海外事業者であっても、日本国内でサービスを仲介する場合は、制度の適用対象とする仕組み（いわゆる域外適用）が必要

当連盟が提案するライドシェア①（コンセプト）

個人等の遊休資産の活用というシェアリングエコノミーの本質を踏まえた新たな発想が必要

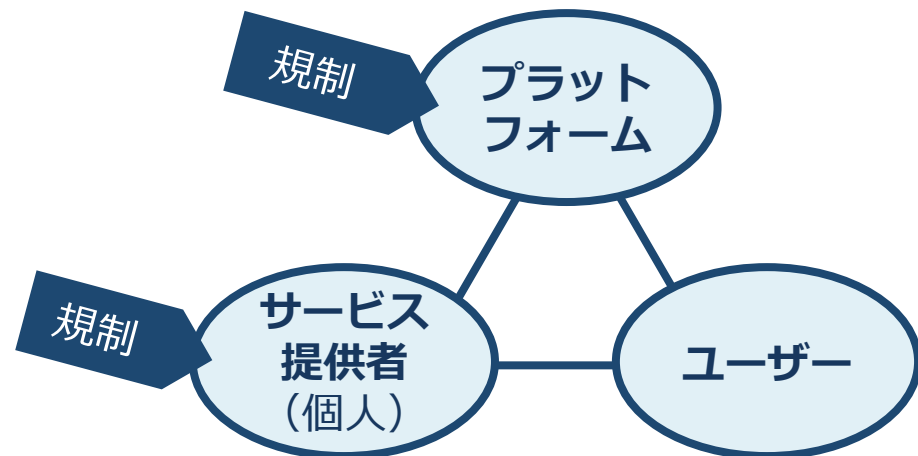
《従来型の発想》

- もっぱら、プロ（事業者）であるサービス提供者に規制を課すことにより質を担保



《シェアリングエコノミー時代の新発想》

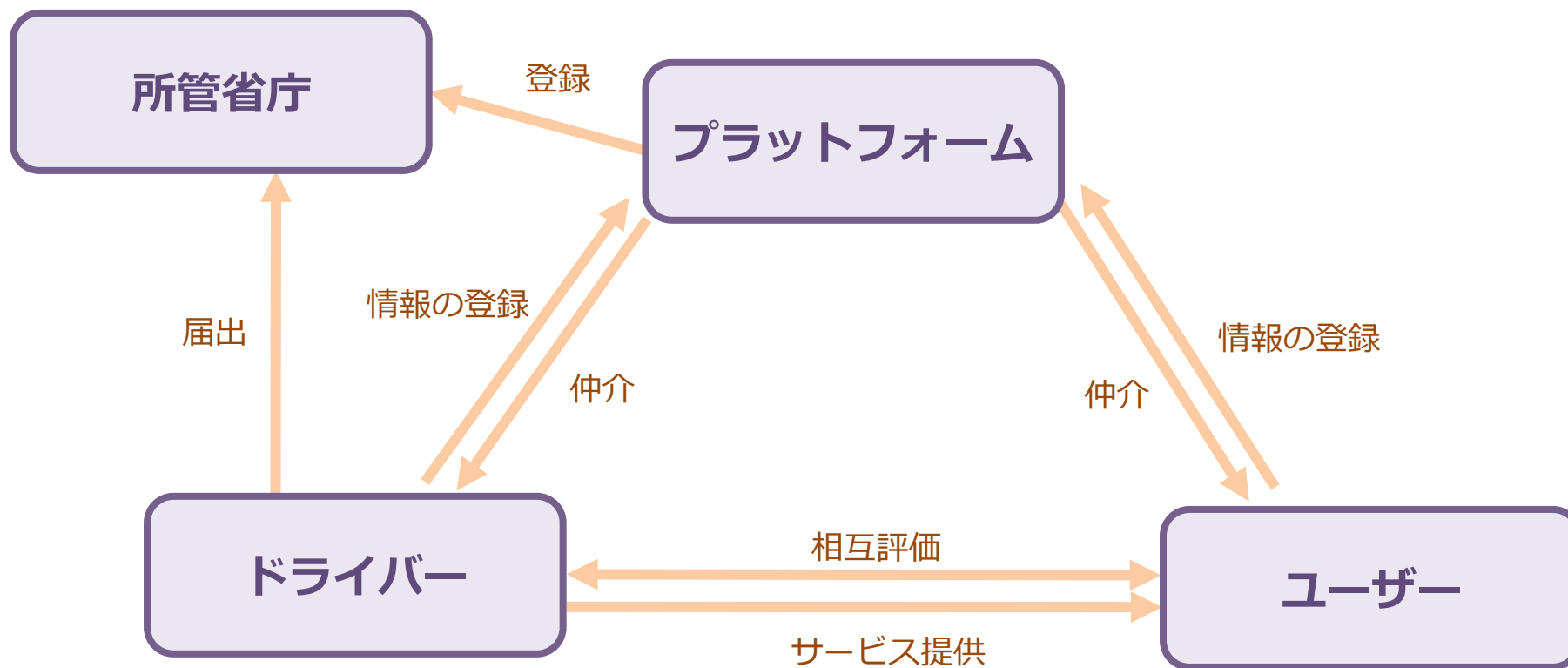
- 一般人がサービス提供者になるため、従来と同等の規制は過剰
- プラットフォームが果たす機能の重要性に着目
- サービス提供者への規制を緩和する代わりに、プラットフォームにも一定の責任を課すことにより全体最適を担保



そもそも、既存の業法が本当に消費者の役に立っているのかどうか、過剰・不要な規制となっていないのかも含め、不断の見直しが必要

当連盟が提案するライドシェア②（イメージ図）

- プラットフォームは登録制、ドライバーは届出制
- プラットフォームは無届のドライバーや各種責任を果たさないドライバーを排除
- 責任を果たさないプラットフォームは、**業務停止命令**や**登録取消**の対象



当連盟が提案するライドシェア③（規制枠組み）

- 従来のタクシーに対する規制とは異なる新たなルール（※）を新設
- **プラットフォーム・ドライバー双方に一定の責任**を課し、安全性等を担保
- **世界各国においても同様の枠組みにより法的環境を整備する国・地域がある。**

※ライドシェアのドライバーは道路運送法第4条第1項の許可の規定等を受けないこととする

	プラットフォームの責任	ドライバーの責任
所管省庁との関係	✓ 登録制	✓ 届出制 ※電子的な届出を可能とすべき
ドライバーの資格	✓ バックグラウンドチェックの実施（犯罪歴・重大事故歴のある者の排除） ✓ レーティングシステムの導入	✓ 21歳以上、75歳以下 ✓ 免許取得後1年以上経過 ✓ 認定講習の受講
運行管理	✓ 運行記録の保存 ✓ ドライバーリストの作成 ✓ 事故の記録及び保存 ✓ 重大事故時の所管官庁への報告及びドライバー利用停止措置 ✓ 1日当たり運転上限時間の設定	✓ 個人タクシーと同様にアルコールチェックの実施 ✓ 事故時のプラットフォームへの報告
保険	✓ 任意保険への加入	✓ 任意保険への加入
車両		✓ 大型不可、10年以上経過した車両でない ✓ ドライバーの届出の際に、使用車両についても併せて届出
料金	✓ 料金設定の透明性 ✓ キャッシュレス決済の提供	
その他	✓ 適切な措置をとらない場合は業務改善命令・登録取消の対象 ✓ 日本でサービスを提供する外国事業者にも本件規制を及ぼす	✓ プラットフォームによりマッチングされた客のみ運送可能（流し営業の禁止）

誤解①：ライドシェアはドライバーだけが責任を負う？

当連盟が提案するライドシェアは**プラットフォームが責任を負う制度**であり、「ドライバーだけが責任を負い、プラットフォームは一切責任を負わない」との批判は的外れ

プラットフォームが負う主な責任	
運行管理責任	運行記録の保存、ドライバーリストの作成、事故の記録及び保存、重大事故時の所管官庁への報告及びドライバー利用停止措置、1日当たり運転上限時間の設定といった各種の運行管理責任
事故時の責任	プラットフォームに保険加入を義務付け、事故時の被害者の損害をカバー
所管官庁による措置	上記を含め、プラットフォームとして適切な対応をとらない場合は、所管官庁が業務改善命令、登録取消を含む措置をとる。

誤解②：ライドシェアはドライバーがどこの誰か分からないので危険？

ライドシェアではプラットフォームがすべてのドライバー情報を把握しており、「ドライバーがどこの誰か分からない」ということはない

【プラットフォームによるドライバー情報の把握】

本人確認の実施

- ✓ 免許証の事前アップロード
 - ✓ クレジットカード登録
 - ✓ SNS連携
 - ✓ バックグラウンドチェック
- ※加えて、ドライバーは所管官庁にも届出

+

ドライブ記録の把握

- ✓ ドライバーが、いつ、どこで誰を乗せてどこに連れていったかをすべて把握



- 万が一犯罪行為があった場合、犯罪行為を犯したドライバーは**直ちに特定**され、当局に通報される
- このような状況のもとでは、ドライバーに「犯罪行為を行わない」という強力なインセンティブが付与される

誤解③：ライドシェアは事故が起こりやすいので危険？

タクシーは事業の性質上事故の増加要因がある（走行距離当たり事故数は自家用有償旅客運送の4倍以上）が、ライドシェアにはそのような要因は少ない。

空車時

【タクシーの場合】

- いわゆる流しのタクシーは乗客を探すため常に歩行者に注意を向けなければならない
- 急に手を上げた乗客を乗せるための急激な左寄せが頻繁に生じる
- 自動ドアの開閉による事故も多い

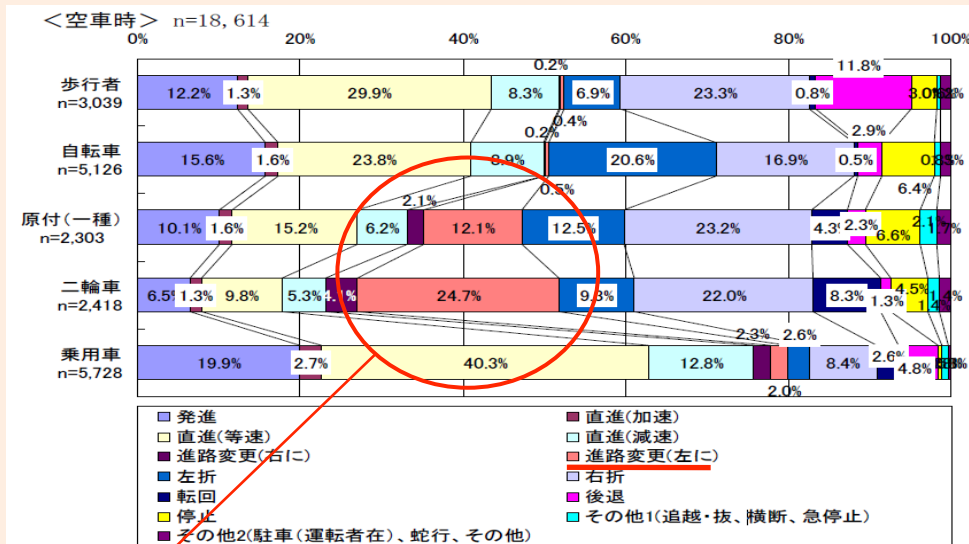


図 16 タクシーの相手当事者別行動類型別事故件数（空車時）

空車時は左寄せ時の二輪相手の事故が多い

実車時

- 乗客の指示による急な方向転換、停止が頻繁に生じる。
- 運転手にとって道順があらかじめ分からない。ナビを操作する暇がない場合も多い。

出所：国土交通省自動車交通局

「自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書」（平成20年度）

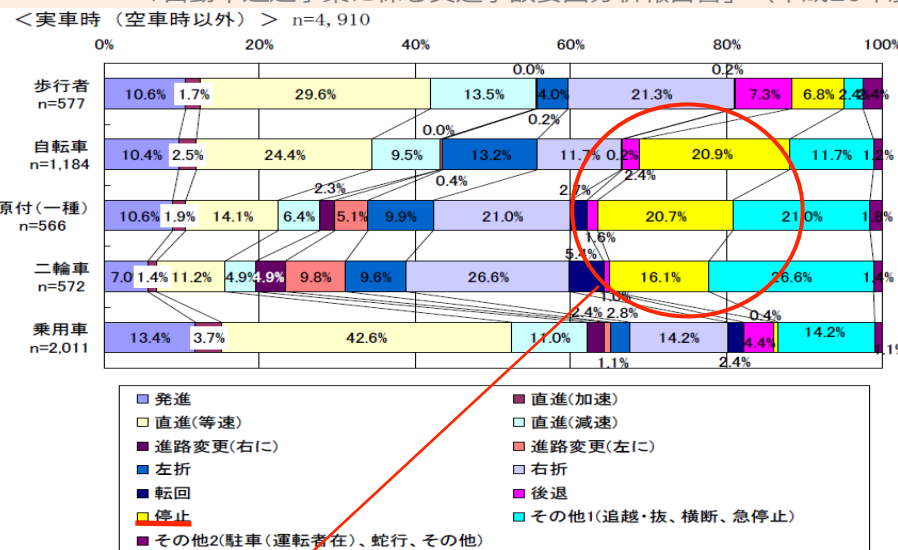


図 17 タクシーの相手当事者別行動類型別事故件数（実車時）

実車時は停止による事故が多くなる

【ライドシェアなら】

- あらかじめ乗客を乗せる場所が決まっているため、常にわき見をしたり急な左寄せをする必要はない。
- 乗用車には通常自動ドアはない
- ナビ通りに走ればよく、あらかじめ乗客を降ろす場所も決まっているため乗客の指示による急な方向転換や急停止の必要はない。

誤解④：推進派の論拠はレーティングシステム万能論？

- シェアリングエコノミーにおいてプラットフォームが提供するレーティングシステムが果たす機能は極めて大きく、制度設計にあたって積極的に評価すべき（詳細は次ページ以降参照）。
- しかし、レーティングシステムはプラットフォームが提供する機能の一つにすぎない。従って、当連盟は、レーティングシステムが万能であり、それだけですべての課題が解決すると主張するものではない。

レーティングシステム
を評価すべきとの主張

≠

レーティングシステム
が万能であるとの主張

両者を同一視するのは明らかな論理の飛躍

- 現に、当連盟は、レーティングシステムの活用のみならず、安全性を担保するためのプラットフォームによる種々の措置（運行管理等）を提案している。

レーティングシステムの有効性について①

- レーティングシステムは以下のような機能を持つことにより、サービス品質の向上に大きな役割を果たしている。

- ✓ 情報の非対称性の解消
- ✓ 「悪い評価を受けるような行動をしない」とのインセンティブ付与

インセンティブ付与

しっかりした運転やおもてなしをすれば、高い評価が得られるので、がんばろう



ドライバー

情報の非対称性の解消

レーティングが見えるので、ちゃんとしたドライバーを選べるわ…



乗客

【参考】タクシーの場合

国土交通省によると、タクシー（特に流し営業）の場合、利用者の選択可能性が低く、悪質事業者でも市場淘汰されにくい結果、供給過剰となり、サービス向上のインセンティブの低下等につながるとされている。

レーティングシステムの有効性について②

- 政府の報告書等においても、以下のように、レーティングシステムについて積極的に評価する記述がみられる。

総務省 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（2015年10月6日）

「シェアリングエコノミー」の例としては、UBERが挙げられる。（中略）

□ UBERのサービスのポイントは…乗車後には利用者、運転者の双方から評価が行われ…るシステムを持つことである。すなわち、ICTによる一定の安心・安全の担保とサービス品質の透明化が図られている。（中略）

□ このようなUBERのビジネス・サービスは、既存のサービスに存在する情報の非対称性をICTにより解決するために生まれたものと考えられる。

IT戦略本部 シェアリングエコノミー検討会議 中間報告書（2016年11月4日）

（7）事後評価の仕組みを活用

シェアリングエコノミーの基本的な信頼メカニズムとして、多くの場合、提供者についてレビューする機能や、提供者と利用者を相互にレビューする機能が、シェア事業者により提供されている。このため、レビューで悪い評価を受けた者は、サービス提供の機会や利用の機会を得にくくなるという仕組みが構築されており、これによって提供者と利用者に悪い評価を受けるような行動をしないというインセンティブが付与され、サービス品質を確保する手段の一つとなっている。

4 所管省庁の見解に対する反論

当連盟の第一次提案に対する所管省庁の見解

- ✓ 当連盟は、2015年10月の提言「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」において、ライドシェアの具体的な制度設計を提案し、関係省庁に提出
- ✓ 当該提案に対し、所管省庁である国土交通省から規制改革ホットラインを通じ、「対応不可」との回答
- ✓ 当連盟は、国土交通省が対応不可として掲げる理由には疑義があると考えており、次ページ以下において全ての項目について当連盟の考えを提示する。

所管省庁の見解に対する反論①

(所管省庁の見解)

自家用車の**ドライバーのみが運送責任を負う**形態で旅客運送事業を行おうとするものであり、安全確保、利用者保護等の観点から問題があるのではないか

(当連盟の考え方)

- 当連盟が提案する制度は、**ドライバーのみがすべての責任を負う制度ではなく、プラットフォームが責任を負う制度**

プラットフォームが負う主な責任（再掲）	
運行管理責任	運行記録の保存、ドライバーリストの作成、事故の記録及び保存、重大事故時の所管官庁への報告及びドライバー利用停止措置、1日当たり運転上限時間の設定といった各種の運行管理責任
事故時の責任	プラットフォームに保険加入を義務付け、事故時の被害者の損害をカバー
プラットフォームの責任	上記を含め、プラットフォームとして適切な対応をとらない場合は、所管官庁が業務改善命令、登録取消を含む措置をとる。

所管省庁の見解に対する反論②

(所管省庁の見解)

- 道路運送法における旅客運送事業者の義務（**事業用自動車の使用**、第二種免許の取得、日々の運行管理・車両整備管理、保険加入等）は、事故の未然防止、万が一の際の的確な対応等を図るためのもの。旅客運送事業者は、これらの責任を果たすことにより安全確保、利用者保護等についての国民等の信頼感を確保している。

(当連盟の考え方)

《事業用自動車の使用》

- **タクシー車両特有の構造要件は**、①自家用自動車で旅客を運送する自家用有償旅客運送において車両の安全性に問題がない、②車両の構造要件の多くは国際的にも日本特有の規制であった、との理由から、**近時廃止されている**（※）。
- そのため、**自家用自動車を用いるライドシェアにおいても車両の安全性の問題は生じない**と考えられる。

※国土交通省「タクシー車両の基準緩和等について」（2015年6月12日）
http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000178.html

所管省庁の見解に対する反論③

(所管省庁の見解) (再掲)

- 道路運送法における旅客運送事業者の義務（事業用自動車の使用、**第二種免許の取得**、日々の運行管理・車両整備管理、保険加入等）は、事故の未然防止、万が一の際の的確な対応等を図るためのもの。旅客運送事業者は、これらの責任を果たすことにより安全確保、利用者保護等についての国民等の信頼感を確保している。

(当連盟の考え方)

《第二種免許の取得》

- 自家用有償旅客運送では大臣認定講習の受講を条件に第二種免許は不要であるとされている。
- 旅客運送事業に係る旅客を運送する目的で運転する者は第二種免許が必要とされるが、警察庁が**第二種免許に厳格な要件を定める根拠として掲げる趣旨はライドシェアにはあてはまらない**ため、ライドシェアに第二種免許を要求する実質的な根拠がない。

二種免許が必要とされる趣旨	ライドシェアの場合
乗客の指示による急な方向転換等の通常より高度の運転技術等が旅客自動車の運転に要求される	ライドシェアでは目的地が最初から決まっており、ナビゲーションで表示されるため、乗客の指示による急な方向転換等はない。

所管省庁の見解に対する反論④

(所管省庁の見解) (再掲)

- 道路運送法における旅客運送事業者の義務（事業用自動車の使用、第二種免許の取得、日々の運行管理・車両整備管理、保険加入等）は、事故の未然防止、万が一の際の的確な対応等を図るためのもの。旅客運送事業者は、これらの責任を果たすことにより安全確保、利用者保護等についての国民等の信頼感を確保している。

(当連盟の考え方)

«日々の運行管理・車両整備管理»

- ライドシェアにおいても、プラットフォームの関与等によりライドシェアの実状に即した「運行管理」が可能

運行管理者の主な業務	ライドシェアの場合
勤務時間等の適正管理	✓ ライドシェアはドライバーが好きな時に働くものなのでそもそも過重労働の問題はない ✓ プラットフォームが運行記録を保存 ✓ プラットフォーム側で一日当たりの上限時間を設定することも可能
点呼による運転者の健康状態の把握等	✓ 個人タクシーと同様にドライバーがチェックを実施
運転者に対する指導監督	✓ ドライバーリストの作成 ✓ レーティングシステムによる質の悪い運転手の淘汰、重大事故を起こしたドライバーの利用停止措置
その他	✓ 事故の記録及び保存 ✓ 重大事故時の所管官庁への報告

- 車両整備管理については、個人タクシーと同様にドライバーが責任を持って行うこととする。

所管省庁の見解に対する反論⑤

(所管省庁の見解) (再掲)

- 道路運送法における旅客運送事業者の義務（事業用自動車の使用、第二種免許の取得、日々の運行管理・車両整備管理、**保険加入**等）は、事故の未然防止、万が一の際の的確な対応等を図るためのもの。旅客運送事業者は、これらの責任を果たすことにより安全確保、利用者保護等についての国民等の信頼感を確保している。

(当連盟の考え方)

«保険加入»

- タクシーの場合、タクシー会社が保険に加入するが、当連盟は**プラットフォーム及びドライバーの双方に保険加入を義務付ける**ことを提案している。これにより、タクシーと同等以上の対応が可能

■ 保険による損害のカバーについて

(2015年10月公表の当連盟提言「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」より)

ライドシェア中	それ以外
任意保険 (プラットフォーム)	任意保険 (ドライバー)
自賠責保険 (ドライバー)	

↑
自賠責を超える損害は、ライドシェア中はプラットフォーム、それ以外はドライバーの任意保険でカバー

所管省庁の見解に対する反論⑥

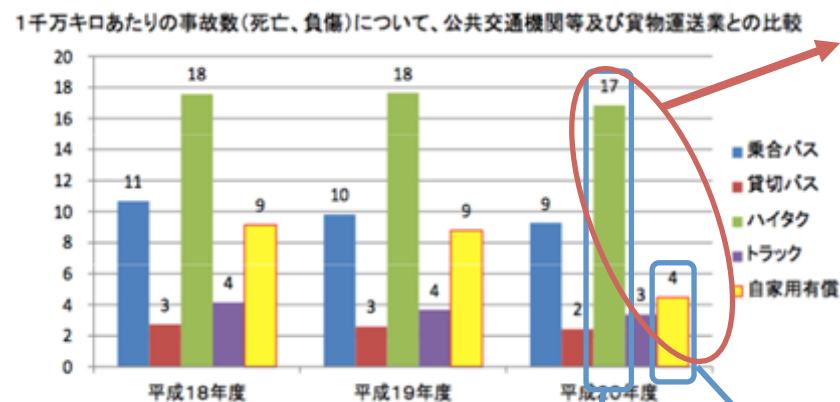
(所管省庁の見解)

- ライドシェアにおいて、提案にあるような運転手のアプリ上の評価やバックグラウンドチェック、保険加入等の措置により、**現在の旅客運送事業と同レベルの信頼感を社会に提供することができるのか**、極めて慎重な検討が必要ではないか

(当連盟の考え方)

「現在の旅客運送事業と同レベルの信頼感を社会に提供できるか」

- (信頼感という感覚的なものがサービスを全面的に禁止する根拠となり得るかそもそも疑問であるが) 当連盟提案の種々の措置により十分な**安全性を担保することは可能**。
現に、世界のユーザーからライドシェアは受け入れられている。
- ライドシェアと同様に自家用車を用いる旅客輸送である**自家用有償旅客運送**の走行距離あたりの事故率は、**タクシーに比べて遥かに低い水準**



走行距離あたりの事故率はタクシーが最も高い

タクシー

自家用有償

出所：国土交通省「自家用有償旅客運送の現状等について」

所管省庁の見解に対する反論⑦

(所管省庁の見解)

約34万人のタクシー運転手の正規雇用への影響、反社会的勢力の進出等が懸念されるのではないかと

(当連盟の考え方)

《タクシー運転手の雇用への影響》

- 従来、タクシーの利用を控えていた層がライドシェアを利用することによりDoor-to-Door交通サービス全体のパイが増える。
- タクシー運転手がライドシェアのドライバーとなることも可能。高い運転技術とおもてなし力を持つ日本のタクシー運転手は、ライドシェアのドライバーとしても高い評価を得て高収入を得ることが期待される。
- 正規雇用のみならず多様な働き方を選択できるようにする働き方改革は喫緊の課題であり、家事・育児をしながらなど、多様かつ柔軟な働き方を実現するライドシェアの導入は働き方改革にも資する。

【2016年9月27日 第1回 働き方改革実現会議における総理発言（抄）】

「働き方改革」は、第三の矢、構造改革の柱となる改革であります。大切なことは、スピードと実行であります。もはや、先送りは許されないわけでありまして、多くの人が「働き方改革」を進めていくということは、人々のワーク・ライフ・バランスにとっても、あるいは生産性にとってもいい思いながらできなかったわけではありますが、いまこそ我々は必ずやり遂げるという強い意志を持って取り組んでいかなければならない、こう決意をしております。

所管省庁の見解に対する反論⑧

(所管省庁の見解) (再掲)

約34万人のタクシー運転手の正規雇用への影響、反社会的勢力の進出等が懸念されるのではないかと

(当連盟の考え方)

《反社会的勢力の進出等の懸念》

- ライドシェアを正式な法的制度として位置づけることによって、むしろ、違法な白タクを実施している反社会的勢力をマーケットから排除することが可能となる。
- プラットフォームを登録制とすることにより、反社会的勢力がプラットフォームとなることを防止することが可能
- ドライバーを届出制とすることに加え、プラットフォームによるバックグラウンドチェックやレーティングシステムによる淘汰などにより、反社会的勢力の関係者がドライバーとなることを事前又は事後的に防止することが可能

所管省庁の見解に対する反論⑨

(所管省庁の見解)

特に都市部において、**タクシーは供給過剰状態**にあるのではないか

(当連盟の考え方)

«タクシーの供給過剰状態について»

- タクシーが潜在的需要（例：都市部の買い物難民）を取り逃がしている面があり、ライドシェアによって**Door-to-Door交通サービスのパイが増える。**

(参考1) 国土交通省のアンケートによると、タクシーの初乗り運賃を引き下げて410円タクシーになれば、利用回数が月4.8回から月7.0回、約46%増加するとの結果

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000248.html

(参考2) シェアリングエコノミー検討会議 中間取りまとめ(抄)

シェアリングエコノミーを通じて、我が国の様々な分野において眠っている潜在的な需要と供給が喚起され、市場が活発化することが期待される。

- タクシーでは少なくとも**一時的かつ急激な需要増には対応**できない。
- タクシー業界は**運転手の極端な高齢化**が進んでおり、更なる高齢化の進展により**将来的には深刻な労働力不足による労務倒産すら懸念**

タクシー運転手の年齢構成

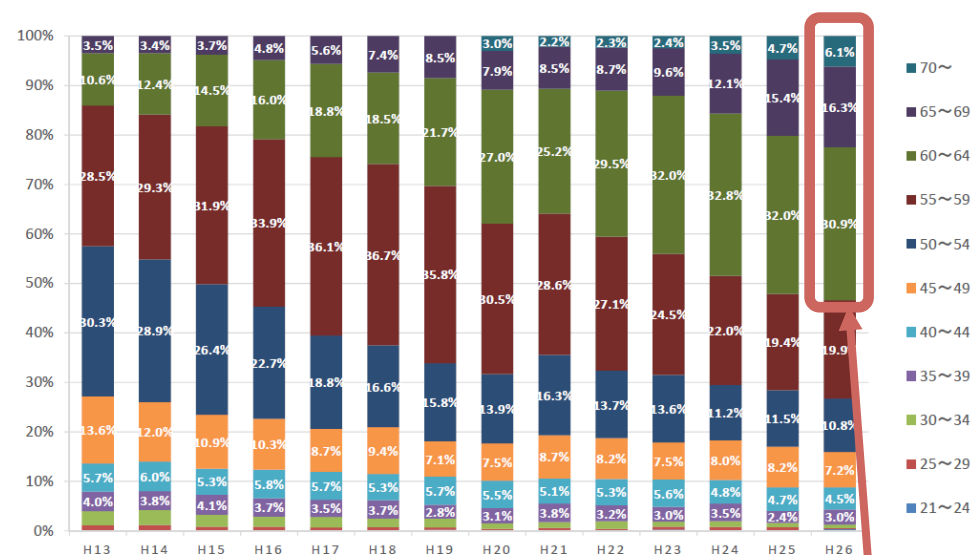
平均年齢
58.3歳

60歳以上
が過半

若年層(39歳以下)
はわずか4.3%

5年後、10年後には現状過半数を占める
60歳以上のドライバーが大量に市場から退出(引退)
していくことによる**深刻な労働力不足が懸念**

タクシー運転者(男性)の年齢別構成比率の推移



出所：タクシー事業の現状について(国土交通省作成資料)
<http://www.mlit.go.jp/common/001083859.pdf>

60歳以上が過半数

所管省庁の見解に対する反論⑩

(所管省庁の見解)

自家用車を用いた旅客運送については、欧米・アジア等の多くの国において、業務停止命令や訴訟が起きており、輸送の安全等について大きな議論となっているのではないかと

(当連盟の考え方)

- 世界の多くの都市でライドシェアサービスが提供されており、米国の州・都市では法的環境の整備が進んでいる。また、中国、フィリピンなど、国レベルで法的環境が整備されている国も存在
- 議論があるからこそ、当連盟は、安全担保のための措置について具体的に提案を行っている。世界ではライドシェアについて議論され法環境の整備も行われつつあるが日本には政府内で検証・議論する場すら存在しない。
- 「問題があるから議論すら許さない」という考え方こそが、イノベーションを阻害し、日本を衰退に導く考え方に他ならない。

5 結論（要望事項）

要望事項

- ① ライドシェアの制度設計について検討するための会議体をただちに政府内に設置する。
- ② 当該会議体での議論を踏まえ、ライドシェアを合法化するための法案を策定し、可及的速やかに施行させる。
- ③ 具体的な制度設計にあたっては、シェアリングエコノミーの本質やテクノロジーの有効活用等に十分に留意する。

參考資料

参考 1 : 各国におけるライドシェアの法的環境整備状況

※各種報道等をもとに作成

アメリカ	州又は都市レベルで対応	ライドシェア企業をタクシー会社とは異なるTNC (Transportation Network Company)と位置づけた上で一定の規律のもとで認める
イギリス	都市レベルで対応	ロンドン市において関係条例を改正し、法的環境の整備を順次行っている。
中国	法的環境整備済み	新法（2016年第60号）を策定し、ライドシェア企業を「網約車プラットフォーム企業」と位置づけ、一定の要件のもとで認める（本年11月施行）
フィリピン	法的環境整備済み	2015年5月に交通通信省が省令を改正（Order 2015-011）し、ライドシェアをTVNS（Transportation Network Vehicle Service）という新たなサービス業態と位置付け、ライドシェアを認める。
シンガポール	一部法的環境整備済み 来年全面的に法的環境整備予定	2016年10月現在、Road Traffic (Car Pools Exemption) Order 2015に基づき個人の乗用車を使用したシンガポール国内でのライドシェアは一部認められる（名目上はカープール）。 今後、来年6月までに一定の規制のもとでライドシェアが全面的に認められる予定。
ベトナム	試行的なものとして法的環境整備済み	2015年7月にライドシェアに関する規則を運輸省が採択、本年1月から施行（交通行政にテクノロジーを組み込むための2年間のパイロットプログラムとされる）
台湾	法的環境整備予定	タクシー業法を見直し、プラットフォームを介した配車を可能にする新しい規則（多元化計程車方案）を策定し、来年1月から施行予定
エストニア	国会審議中	一定の要件のもとでライドシェアを合法化する法案（交通法改正法案）が国会で審議中
イタリア	国会審議中	ライドシェアを含む包括的「シェアリングエコノミー法案」が国会で審議中

参考2-1：米国連邦取引委員会（FTC）シェアリングエコノミーレポート

- 連邦取引委員会は「*The “Sharing” Economy: Issues Facing Platforms, Participants & Regulators*」を2016年11月に公表。2015年6月にFTCが実施したシェアリングエコノミーに関するワークショップ及びパブリックコメントを踏まえた報告書。
- 消費者保護・公共安全におけるレーティング等のプラットフォーム自主規制の重要性・有効性、法執行とのバランス、イノベーションと規制のあり方等に関する議論について取りまとめられている。

プラットフォームによる自主規制（レーティング等による信頼構築）の重要性

- レーティングシステムには、提供者・利用者双方に高評価を得るよい行い（Good Behavior）を促す効果がある。
- 一方で、いわゆるFake Reviewや低評価を自ら書き込むことへの抵抗、参入時点でのゼロ評価（Cold Start）や高評価者が粗悪なサービスを提供する問題（Reputation Milking）など、レーティングは必ずしも完全ではない。
- この情報の非対称性を解消するのがプラットフォームによる介入。直近の評価に重点を置く等の評価調整やバックグラウンドチェックの徹底、品質保証（不満のあるユーザーに返金をするなど）といった仕組みにより、ユーザーが安心して取引相手を選択できるようになる。
- 既存業界とは異なりプラットフォームが介在することで自主的な消費者保護が図られている。

シェアリングエコノミーと競争・消費者保護と法規制の在り方

- 政府には消費者保護や公共安全の観点からシェアリングエコノミーを規制する理由があるが、イノベーションを阻害する委縮効果を生み、結果的に消費者にとって不利益となるリスクもあるため、両者のバランスを取る事が課題となっている。
- FTCは不必要な競争制限行為によって、新規参入者たちを締め出すことは避けるべきであると考えている。
- プラットフォームは自主規制により消費者保護を図っている。そのため、ワークショップの議論では当局による規制の必要性の度合いは既存セクターに比べて弱まるという認識が多くを占めた。
- 公平な競争（Level playing field）の観点から、既存競合セクターと同様の規制をかけるべきという意見もあるが、むしろ既存のセクターにおいてもシェアリングエコノミー同様の技術とビジネスモデルを用いることが可能であり、そうすべき。規制当局もそれに応じて規制度合いを改めていくことが必要なのではないか。
- シェアリングエコノミーの急成長は予測困難かつ革新的なビジネスモデルがもたらしたものの。その成長速度と予測困難さに対し、規制当局も適応していかなければならない。
- 必ずしも既存の規制が効果的とはいえず、そのため規制枠組みにおける柔軟性を必要とし、先制的な規制は避けるべきである。

（出所）*The “Sharing” Economy: Issues Facing Platforms, Participants & Regulators* (FTC, 2016)

※ 新経済連盟において抜粋し、和訳したもの

参考２－２：米国カリフォルニア州のライドシェア規制

カリフォルニア州では2013年に旅客輸送事業に**TNC (Transportation Network Company)** という区分を新設し、ライドシェアプラットフォームを州政府（公共ユーティリティ委員会（CPUC）、運輸局（DMV））の監督下に置いた。

【配車プラットフォーム（TNCs: Transportation Network Companies）に関する決定（2013年9月）】

- ◆ ライドシェアプラットフォーム向けの免許（TNC Subclass of a TCP-P Permit）を新たに導入。所管官庁は公共ユーティリティ委員会（CPUC）で3年毎に免許更新が必要。

（プラットフォームの義務）

- ◆ 免許申請前に州保健当局が指定するライドシェア保険に加入すること
（配車待ち、配車中、配車後の3段階に応じた保険）
- ◆ ドライバー自賠責保険加入事実の事前確認
- ◆ ドライバー候補者向け研修プログラムの実施
- ◆ ドライバー候補者の運転歴の取得（ドライバー登録以降は毎年運転歴を取得する）
- ◆ ドライバー候補者のバックグラウンドチェック（性犯罪歴、薬物・アルコール犯罪歴、暴力犯罪歴等）
- ◆ ドライバーに対するアルコール摂取注意義務（Zero-Tolerance）の周知及び通知および違反時の対応
- ◆ TNCウェブサイト・アプリケーションにCPUC通報窓口の明記

（ドライバー資格要件）

- ◆ 有効なカリフォルニア州の一般運転免許を保有していること
- ◆ 21歳以上であること
- ◆ 最低1年以上の運転歴があること
- ◆ アプリを通じて事前に確定した乗客の配車依頼にのみ対応可能（流しや誘引行為は禁止）

（提供可能な車両）

- ◆ 最大7人乗りで改造を行っていない車両であること
- ◆ 車種はクーペ、セダン、バン、SUV、スポーツカー、ピックアップトラック（ハッチバックやオープンカーも可）

参考 2 - 3 : 米国ニューヨーク市のライドシェア条例

ニューヨーク市タクシー・リムジン委員会（TLC）は、「**（消費者保護と公共安全という）行政の規制目的とイノベーション・競争の促進のバランスをとることが優先課題である**」という考えを背景に、配車・決済アプリ認証制度や、従来のタクシーやリムジンサービスと異なるライドシェアに特化した事業区分（DSP）を創設する条例を2015年に制定（施行済み）。

【配車サービスプロバイダー（DSPs: Dispatch Service Providers）に関する条例（2015年6月制定）】

- ◆ ライドシェアプラットフォーム向けの免許（DSP License）を新たに導入。主に以下の義務や罰則を規定した。
 - ・ TLCに対し、プライバシーポリシー、ドライバーの走行記録、運賃スケジュールを提出する
 - ・ ユーザー用の苦情相談窓口の設置
 - ・ ハイヤー（FHV: For Hire Vehicle）許可を得た車両による、予め指定された地点間での乗降のみ認める
 - ・ ドライバーがTLC免許を保有していること（タクシー、リムジン運転手と同じ免許）。
 - ・ 乗客に対し、ドライバーや車両情報、運賃の事前提示（複数オプションがある場合は比較が出来るよう全オプションを提示）、領収書の提供
 - ・ 走行中に簡単に動作できるアプリケーションの確保
 - ・ DSP免許を得ずにNY市でライドシェアサービスを提供することに対する罰則

（注）多くの州・地方政府は「DSP」という名称を用いず、「TNC (Transportation Network Company)」と称している。

【ドライバーに対する規定】

- ◆ タクシードライバー同様、TLC免許を保有していることを義務付け
- ◆ 免許取得には筆記試験に加え、犯罪歴審査、指紋採取、薬物試験などを受ける必要がある（技能試験なし）。

【配車・決済アプリケーションに関する条例（2015年1月制定）】

- ◆ 自動車旅客輸送アプリによる配車・支払い（E-Hail、E-Payment）を法的に許可。
- ◆ ただし、NY市タクシーリムジン委員会（TLC）の認証を受けたE-Hail Applicationのみ利用可能とし、利用可能地域を指定したほか、アプリ利用に対する運賃上乗せを禁止。

（出所）NY市ウェブサイトおよびThe “Sharing” Economy: Issues Facing Platforms, Participants & Regulators (FTC, 2016)

参考3：英国ロンドンのライドシェア条例

ロンドン交通局（TfL）は、「テクノロジーの発展に応じて政策も発展していくことが、乗客の安全と高品質な消費者サービスを維持することと同様に必要である。」という考えを背景に、関係条例（Private Hire Vehicles (London) Act 1998、Private Hire Vehicles (London PHV Licenses) Regulations 2004）等を改正し、ライドシェアを念頭に置いた法整備を順次行っている（2016年3月以降）。

◆ ライドシェアによる配車を法的に位置づけ、以下を新たに規定。

- ドライバーの一定の英語力を担保するため、非英語圏出身者には英語技能試験（CEFR Level B1）合格を義務付け
- 乗車前に提示された想定運賃を保証すること
- 乗車前に乗客に対し、車両・運転手に関する詳細な情報（顔写真を含む）を提示すること
- 配車オペレーターは利用者が問題発生時に対応できる窓口（コールセンター）を常時設置すること
- 免許有効期間中、常時車両に十分な保険をかけること
- 配車オペレーターは車両・運転手のリアルタイム走行記録を保存し、TfLに提供すること
- 車両に広告や乗客を誘引する文言を掲示することを禁止

参考4－1：欧州委員会ガイダンス文書（2016.6.2公表）

欧州委員会は、シェアリングエコノミーが消費者、サービス提供者、EU経済にメリットをもたらすことを指摘し、規制の検討にあたってシェアリングエコノミーの特性（例：レーティングシステムの活用による消費者のリスク低減）を考慮に入れるべきことを加盟国に要求している。

A European agenda for the collaborative economy (COM(2016) 356. 2016.6.2公表)

- シェアリングエコノミーは消費者とアントレプレナーにとっての新たな機会を創出
- シェアリングエコノミーはとEUの雇用と成長にとって重要な貢献
- 個人がサービスを提供することを可能にすることにより、プラットフォームは新たな雇用機会、フレキシブルな雇用条件、そして新たな収入源の創出を促進
- シェアリングエコノミーは新たなサービス、供給の拡大そして低価格を通じて消費者にとっての利益を提供
- シェアリングエコノミーがEU経済を1600～5720億ユーロ（20兆円～70兆円）押し上げる可能性があるとの推計
- 加盟国が現行規制の正当化・再評価を行う場合、シェアリングエコノミーのビジネスモデルの特徴と、公共政策の目的（例：アクセス、品質、安全性）を達成するための手段を考慮する必要
 - レーティングと評判システム等のメカニズムにより、情報の非対称性から生じる消費者のリスクを低減させることが可能
 - 質の高いレビューとレーティングから生じる信頼が、高品質のサービス提供と、規制の必要性の減少につながる可能性

※ 新経済連盟が抜粋し、和訳したもの

※ 欧州委員会は“collaborative economy”という用語を用いているが、シェアリングエコノミーと同義と考えられるため、ここでは「シェアリングエコノミー」として和訳している。

参考４－２：欧州委員会ガイダンス文書（2016.6.2公表）（続き）

欧州委員会担当委員等の発言（ガイダンス文書のプレスリリースより抜粋）

出所： http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2001_en.htm

カタイネン 雇用・成長・投資・競争力担当副委員長

“高い競争力を持つ欧州経済には、イノベーションが不可欠である”

“欧州の次のユニコーンは、シェアリングエコノミーから生まれる”



© European Union, 2016
Source: EC - Audiovisual Service

ビエンコフスカ 域内市場、産業、起業、中小企業担当委員

“シェアリングエコノミーは、
消費者、起業家、ビジネスにとってまたとない機会である”

“我々が国内法や自治体ルールに任せて単一市場を
バラバラのままにすれば、欧州全体が敗北するリスクにさらされる”

“加盟国は、このガイダンスに照らして国内規制をレビューし、
支援を行う準備をしてほしい”



© European Union, 2016
Source: EC - Audiovisual Service

参考5：シェアリングエコノミー検討会議 中間報告書（抄）

- 政府のIT総合戦略室の下に置かれる「シェアリングエコノミー検討会議」が2016年11月、中間報告書を取りまとめ
- 当該報告書では、シェアリングエコノミーが社会の課題解決に役立つことやシェアリングエコノミー推進のための現行規制の検証の必要性について記載されている。

シェアリングエコノミー検討会議 中間報告書
—シェアリングエコノミー推進プログラム—（抄）

第1章 検討の視点

3. シェアリングエコノミーの発展に向けて

シェアリングエコノミーは、前述のとおり、超少子高齢社会における諸課題の解決に資することが期待される。「自律・分散・協調」を基本精神とするインターネットの発展は、自由な「協働」の下で発展を遂げてきたものであり、シェアリングエコノミーの発展も、基本的にその延長線上にある。

第4章 グレーゾーンの解消に向けた取組等

3. 現行規制の検証

マッチングされるサービスの提供等が現行の規制に明らかに抵触する事業については、適法性の問題の解消は難しく、シェア事業者としてはサービスの展開が困難である。

本検討会議においては、法令上認められていないサービスについては、シェアリングエコノミーの実現のための法環境整備についての検討の場を政府部内に設置して、政府全体で取組を進めていくべきという意見が複数の構成員から出されたところである。

経済社会の構造改革を進める上で必要な規制の在り方の改革に関する基本的事項について、2016年9月に安倍総理が政府の規制改革推進会議に諮問しているところであり、一般論としては、こうした検討の場においてシェアリングエコノミーの推進に関し、国家戦略特区等の活用も含め、規制の在り方について、消費者の利便性向上、安全性の確保、外部不経済、国際競争力の強化等に留意しつつ、幅広く議論を行っていくことが必要である。

参考6：レンタカーのドライバーマッチングサービスについて

政府は、産業競争力強化法に基づく「グレーゾーン解消制度」により、レンタカーのドライバーマッチングサービスにおいて、マッチングを提供するプラットフォーム及び旅行者に代わって有償でレンタカーを運転するドライバーの行為は、道路運送法に抵触しないものと回答

ドライバーマッチングサービスに係る道路運送法の取扱いが明確になりました～産業競争力強化法の「グレーゾーン解消制度」の活用～
<http://www.meti.go.jp/press/2016/10/20161027001/20161027001.html>

今般、事業者より、旅行者に対し、ウェブサイトを通じて、旅行者に代わってレンタカーを運転するドライバーの情報を提供するサービスを実施する場合に、(1)事業者によるドライバーマッチング及び(2)ドライバーによる運転役務の提供が道路運送法第2条第3項に規定する「旅客自動車運送事業」に該当するか、また(3)レンタカー事業者の事業活動がレンタカー業の許可に付される条件に抵触するかについて照会がありました。

経済産業省と国土交通省が検討を行った結果、以下の回答を行いました。

- 利用者に対し、ドライバーと自動車を実質的に一体として提供される場合には、少なくとも(1)事業者、(2)ドライバー又は(3)レンタカー事業者のいずれかの者の行為が、道路運送法（第2条第3項、第4条第1項、第80条の趣旨）に抵触する。
- 照会書の内容を前提とすれば、(1)事業者及び(2)ドライバーの行為は、直ちには「旅客自動車運送事業」に該当せず、(3)レンタカー事業者の行為は、直ちには貸渡しに付随した運転者の労務供給（運転者の紹介及びあっせんを含む。）の禁止に抵触しない。
- ただし、例えば以下の場合には、ドライバーと自動車を実質的に一体として提供されていると判断され、ドライバー及びレンタカー事業者の行為は道路運送法に抵触する。
 - i 事業者又はレンタカー事業者が自社ウェブサイト等に相手方の広告やウェブサイトへのリンクを掲載する等、事業者とレンタカー事業者とに業務上の関係があると判断される場合
 - ii 第三者が業として事業者とレンタカー事業者の双方を紹介する場合
 - iii レンタカー事業者の親会社と事業者との間に資本・人的関係があるときに、当該関係を解消しても、実態として事業者への事実上の影響力が解消されていない場合

参考7：タクシーによる貨物輸送について（当連盟による提案）

現状、タクシーが貨物を有償で運送することは原則として認められていないところ、当連盟は、一定の要件のもとでタクシーによる貨物輸送を実現するべきとの規制改革提案を行っている。

1 タクシーによる貨物輸送の必要性

- ✓ オンデマンドかつ少量の貨物の輸送ニーズの存在
- ✓ タクシーの空き時間帯の有効活用によるタクシー事業の生産性向上
- ✓ 配送事業者の人手不足の問題の解消

2 タクシーによる貨物輸送の安全性

- ✓ タクシー事業は運送の対象が旅客（ヒト）であることから、道路運送法により安全措置のための措置が定められている。
- ✓ タクシーが旅客（ヒト）を運送する際には、通常、少量の荷物（モノ）も運送している。
- ✓ 以上より、旅客（ヒト）を運送することが認められているタクシーが、少量の貨物（モノ）を運送したからといって、輸送の安全性に問題が生じるとは考えられない。

3 制度提案

以下のような一定の要件のもとで、タクシーによる貨物輸送を実現するべき

- ✓ 少量の貨物であること
- ✓ 料金について届出（貨物運送の料金は届出制のため）
- ✓ 地域は全国（過疎地などに限定しない）
- ✓ タクシーに加入が義務付けられている任意保険との関係については要整理

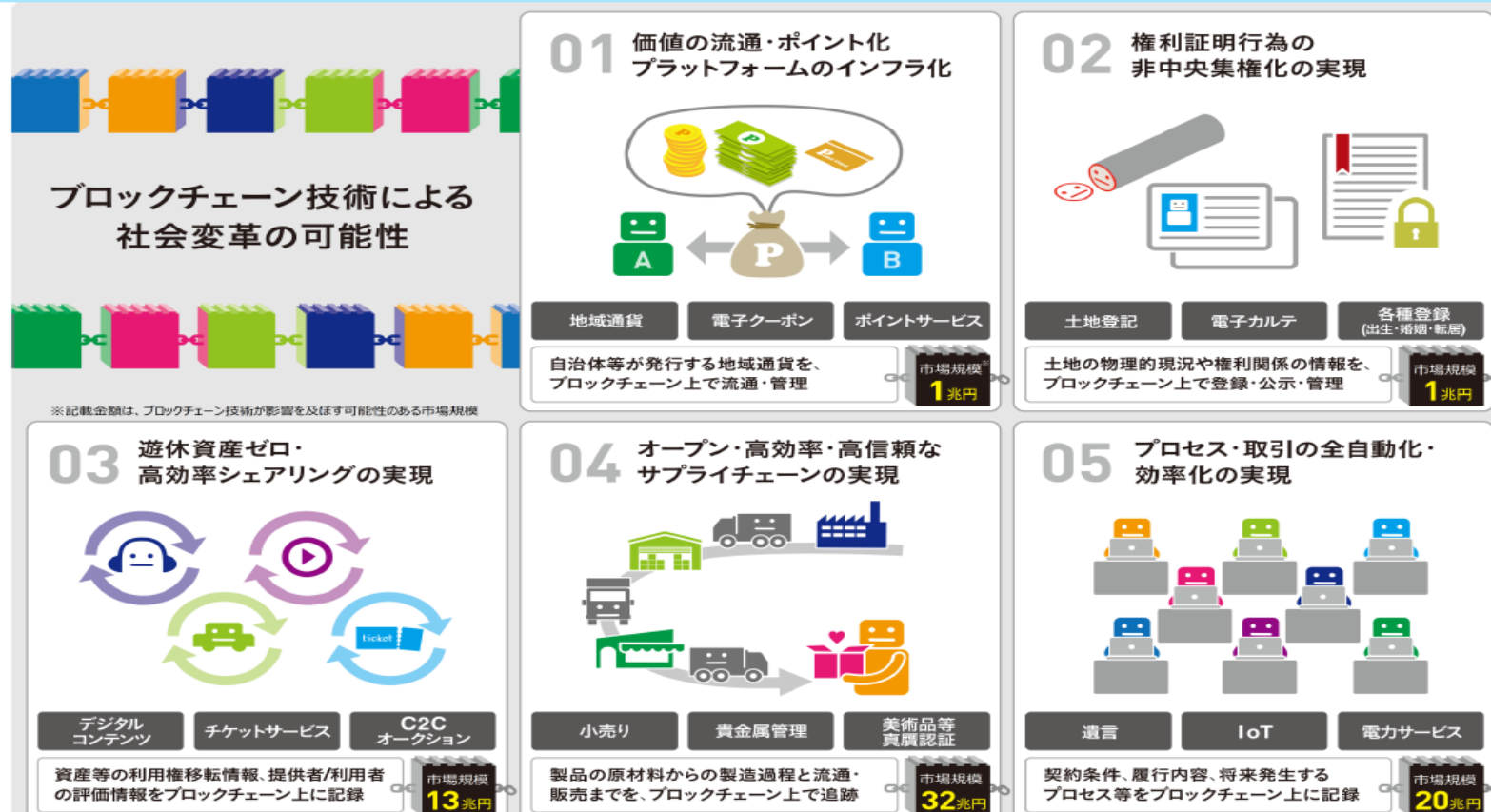
参考8：ブロックチェーン技術の可能性

将来的にはブロックチェーン技術の活用により取引コストが低減し、さらに高効率のシェアリングエコノミーが進展することも見込まれる。

ブロックチェーンの可能性

I. ブロックチェーン

- ブロックチェーンは、幅広い分野で社会システムを変える可能性があり、ユースケースを開拓すべき。



Hello, Future!

