

国土交通政策研究第140号

運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネス に係る欧米諸国の動向等に関する調査研究〈概要〉

2017年 7月5日

国土交通省
国土交通政策研究所

【調査の背景】

- ・ ICTを利活用した仲介ビジネス（Airbnb、Uber等）は、欧米を中心に様々な分野で拡大
- ・ 世界市場規模では2013年に150億ドル、2025年には3350億ドルになるとの推計
- ・ 消費者利益の向上、遊休資産活用という社会的効果も見込まれる
- ・ 急速に拡大しつつある新たなサービス形態であり、問題が顕在化している事象も散見

【調査の目的】

- ・ 運輸分野の仲介ビジネス（ライドシェア、自家用車カーシェア、貨物運搬シェア）に着目
- ・ 仲介ビジネスの先行地域である欧米諸国における動向を情報収集、留意点等を検討

【調査内容の概要】

- 分野 : ライドシェア、自家用車カーシェア、貨物運搬シェア
- 対象国・地域 : 米国（カリフォルニア州、ペンシルバニア州、テキサス州）
欧州（イギリス・ロンドン、フランス・パリ）
- 調査項目 : 仲介ビジネスの動向、既存業界の状況、法制度の動向等
- ヒアリング訪問 : 仲介ビジネス事業者、既存業界団体、規制当局等

<仲介ビジネスの仕組み>

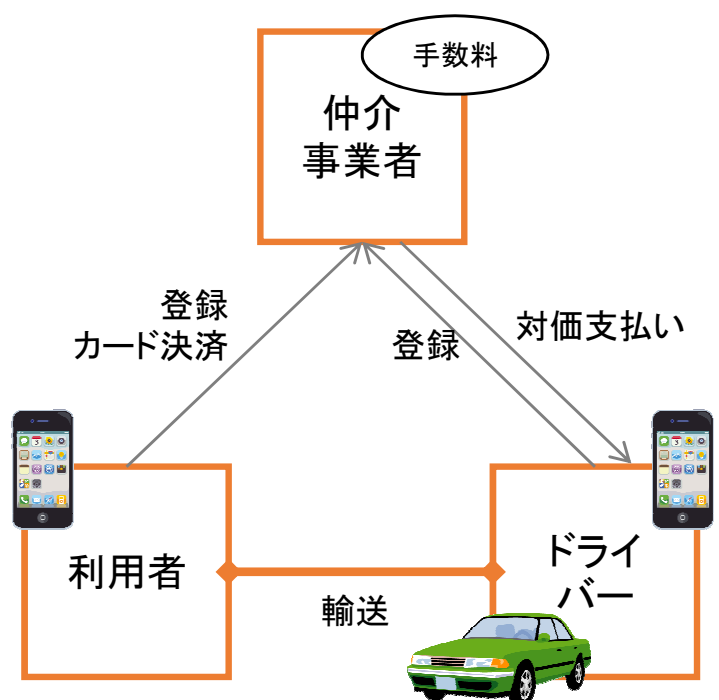
- ・ 仲介事業者がプラットフォームを構築
- ・ サービス利用者・提供者は、アプリ等を通じて事前にプラットフォームに登録
- ・ サービスの利用後・提供後は相互評価
- ・ クレジットカードによりキャッシュレスで料金決済
- ・ 仲介事業者は手数料収入を得てサービス提供者に対価を支払い

【参考】シェアリングエコノミー

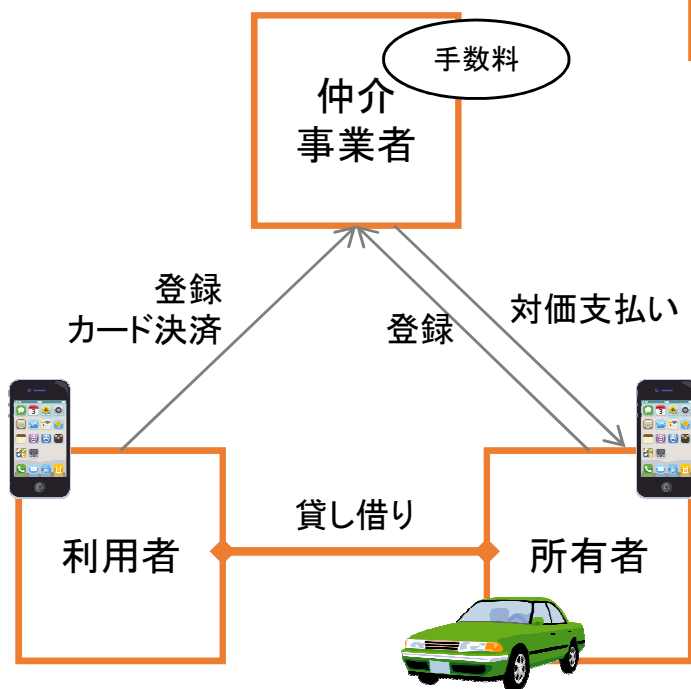
個人等が保有する活用可能な資産等（スキルや時間等の無形のものを含む。）を、インターネット上のマッチングプラットフォームを介して他の個人等も利用可能とする経済活性化活動

[シェアリングエコノミー検討会議中間報告書（2016年11月）内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室]

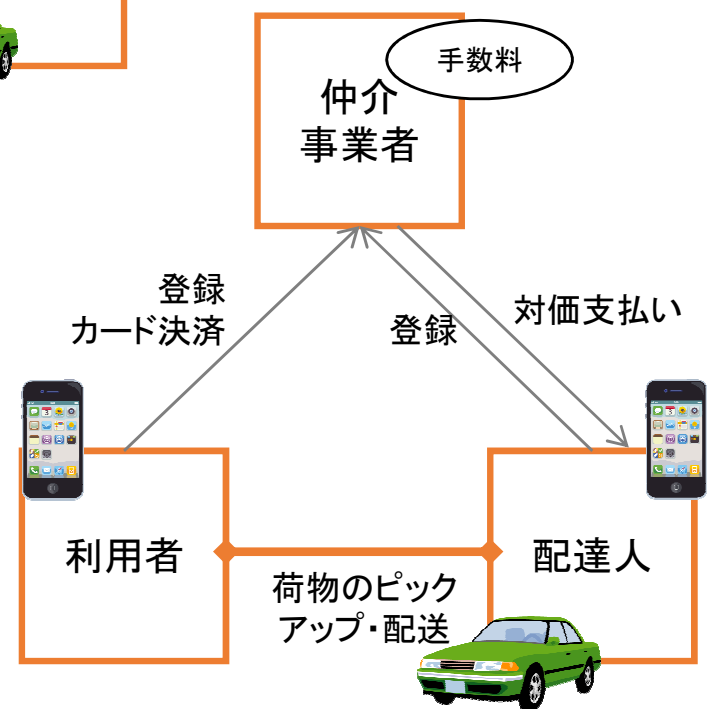
ライドシェア



自家用車カーシェア



貨物運搬シェア



ライドシェア(Uber)＜営利型＞

- ・利用者は、アプリから乗車地、目的地をリクエスト
- ・ドライバーは、リクエストを受け利用者の乗車地へ。位置はオンライン地図に表示
- ・料金は走行距離、周囲の乗車需要等によりアプリが算出
- ・利用者は乗車前に料金を知ることが可能

自家用車カーシェア(Turo)

- ・車の所有者が貸出可能日時をオンライン上のカレンダーに登録
- ・借りたい利用者は車の位置をオンライン地図で確認可能
- ・料金は車の市場価値、時期等によりアプリが算出
- ・車の所有者として中小の法人カーシェア事業者等も貸出

貨物運搬シェア(Nimber)

- ・利用者は場所や運送品をリクエスト
- ・配達人は荷物を受け取って配送
- ・料金は距離、貨物の重量等によりアプリが算出
- ・一般個人の他に、自家用バン等で配送業を営む個人事業主も活用

✓本調査では、ライドシェアを営利性の有無やドライバーの資格要否等の観点から、以下のとおり分類

| | | |
|------------------------------|--|---|
| 非営利型ライドシェア | | (主な事業者) |
| 短距離 | | 米のCarma |
| 長距離 | | 仏のBlaBlaCar |
| 営利型ライドシェア | | (主な事業者) |
| 職業ドライバーライドシェア (ハイヤー等資格あり) | | 米のUber BLACK (リムジン) 英のUber X (PHV) 仏のUber X (VTC) |
| 一般ドライバーライドシェア (ハイヤー等資格なし) | | 米のUber X, Lyft (TNC) |

【参考】タクシー・ハイヤー

- ・欧米諸国ではタクシー・ハイヤーは異なるサービスとして明確に法的に区別
- ・タクシーは、流し営業、予約、客待ちが可能
- ・ハイヤーは、事前予約制であり、流しは禁止

- ✓ 営利型ライドシェアは、国により異なる形態で展開
- ✓ 米国ではTNCという新たな制度、欧州では既存のハイヤー制度を利用
- ✓ 営利型ライドシェアの規制はタクシーに比べて緩やかであるが、近年は規制強化の動きがみられる

米国(営利型ライドシェア)

- 通勤時のカープール(非営利型ライドシェア)が以前から存在
- 利便性の高さや料金の安さ、台数不足等タクシーへの不満で利用者から支持
- 副業が一般的な就労形態であることがドライバーの増加理由の一つ
- 一般ドライバーによるライドシェア Transportation Network Company (TNC) 制度を複数の州が創設
→タクシー・ハイヤーと異なる新たな業態
- ハイヤー等資格なくサービスの提供が可能
→タクシーとの競争
- TNC制度の規制を強化する動き

欧州(営利型ライドシェア)

- 都市間移動の長距離カープール(非営利型ライドシェア)が以前から存在
- 利便性の高さや料金の安さ、台数不足等タクシーへの不満で利用者から支持
- 高失業率の社会状況がドライバーの増加理由の一つ
- 一般ドライバーライドシェアは各国で禁止
- 既存のハイヤー(PHV・VTC)制度を利用
→ハイヤーの資格を有するドライバーによるサービス提供
→タクシーとの競争
- 営利型ライドシェアを想定しハイヤー制度の規制を強化する動き

✓タクシー、ハイヤー、営利型ライドシェアの監督機関は、州や県、市となっており、国・地域により様々

旅客輸送サービスの監督機関(米国)

| 旅客輸送サービス 国・地域 | タクシー | ハイヤー | TNC |
|------------------------|---------------------|-------------|-----|
| | | 営利型ライドシェア | |
| カリフォルニア州 (サンフランシスコ) | 市 (サンフランシスコ 交通局) | 州 (公益事業委員会) | |
| ペンシルバニア州 (フィラデルフィア) | 州 (フィラデルフィア駐車局) | | |
| テキサス州 (オースティン) | 市 (オースティン交通局) | | |

旅客輸送サービスの監督機関(欧州)

| 旅客輸送サービス 国・地域 | タクシー | ハイヤー | 営利型ライドシェア |
|------------------|-------------|----------------------------------|-----------|
| | | 営利型ライドシェア | |
| イギリス (ロンドン) | 市 (ロンドン交通局) | | |
| フランス (パリ) | 県 (パリ警察) | 事業者は環境エネルギー海洋省 ドライバーは県 (パリ警察) | |

✓ 営利型ライドシェアは、タクシーと類似のサービスを提供するものの、その要件はタクシーよりも緩やか。安全性・信頼性の確保や公平な競争の観点からTNCに対する規制強化の動きが見られる

カリフォルニア州サンフランシスコ

| 項目 | タクシー | ハイヤー | TNC(2013年当時) | TNC(規制強化) | |
|-------|--------|------------------------|----------------------|--------------------------------------|--|
| サービス | 監督機関 | 市 (SFMTA) | 州 (公益事業委員会) | 州 (公益事業委員会) | — |
| | 事業者許可等 | あり | あり | あり | — |
| | 台数規制 | あり | なし | なし | — |
| | 運賃規制 | 公定統一運賃 | なし | なし | — |
| | 保険 | 車の所有者 \$100万 | 車の所有者 \$75万～ | 事業者 \$100万 (範囲規定なし) ドライバー \$1.5万～ | 2014年事業者・ドライバーの額面と範囲改定。空車 \$5万～、迎車・実車 \$100万 |
| ドライバー | 許可等 | あり | なし | なし | — |
| | 犯罪歴確認 | 指紋 (過去全ての確認が可能) | 社会保障番号 (過去7年分の確認が可能) | 社会保障番号 (過去7年分の確認が可能) | 2016年指紋確認義務化にパブコメ募集 |
| | 研修 | ドライバーに受講義務 | 事業者に安全教育と研修提供義務 | 事業者に研修提供義務 | — |
| 車両 | 車検 | 州・市認定機関による車検 (原則12か月毎) | 州認定機関による車検 (原則12か月毎) | 事業者による車両点検等 | 2016年州認定機関による車検義務化 (原則12か月毎) |

- ✓ 他の地域・国においても営利型ライドシェアに対する規制強化の動きが見られる

法整備の動向

テキサス州 オースティン

- TNCDドライバーは、社会保障番号に基づく犯罪歴確認(過去7年分)
- ↓
- 2016年住民投票により、TNCDドライバーも指紋に基づく犯罪歴確認(過去全て)

イギリス (ロンドン)

- 1998年PHV(ハイヤー)制度化(事業者、ドライバー、車両の要件制定)
- ↓
- 2016年PHVDドライバーの英語能力試験追加

フランス (パリ)

- 2009年VTC(ハイヤー)制度化(事業者、ドライバー、車両の要件制定)
- ↓
- 2014年VTCの規制を強化(アプリ地図上での車両表示制限等)
- 2016年VTCドライバーのフランス語能力等の試験追加

- ✓ 営利型ライドシェア事業者とドライバーとの間で、就業上の地位に議論
- ✓ タクシー業界は営利型ライドシェアとの間で競争条件が不均衡と主張し反発

○ドライバーの就業上の地位

- ・ 営利型ライドシェア事業者側は、ドライバーを個人事業主であると位置付ける
- ・ ドライバー側は、被雇用者又は労働者であると主張して労働法令による保護（最低賃金、有給休暇等）を求めて各地で訴訟
- ・ ドライバーの就業上の地位は必ずしも明確ではなく、利用者の安全・安心の確保に関して、ドライバーと営利型ライドシェア事業者の責任範囲の考え方に影響を与える可能性がある

○タクシーとの競合

- ・ 営利型ライドシェアのアプリによる事前予約は、タクシーのみに認められている流し営業と同様のサービスであるが、タクシーよりも規制が緩やかで競争条件が異なると主張
- ・ タクシー乗車回数減少やタクシー試験受験者数の減少なども見られ、デモや訴訟が各地で発生。対抗策としてアプリの導入、サービス水準向上を目指す

- ✓ 営利型ライドシェアが現れる前から、非営利型ライドシェアが存在
- ✓ ドライバーが得る対価がガソリン代等コストの範囲内であれば、規制の対象外

欧米の非営利型ライドシェア

- ・ アメリカでは石油ショックの際のガソリン価格高騰により普及
- ・ 米Carmaは2007年設立、仏BlaBlaCarは2006年設立、独Carpool.Comは2001年設立（Uberは2009年設立、Lyftは2012年設立）
- ・ ドライバーが得る対価がガソリン代等コストの範囲内であれば、各国で規制の対象外
- ・ 渋滞緩和等の効果を狙い、行政が推進する事例も（通勤カープールプログラム等）

【参考】BlaBlaCar<非営利型>

- ・ ドライバーが最初に日時、目的地を決定し登録
- ・ 利用者は、同じ目的地のドライバーを探し乗車を申込み
- ・ 料金は距離から算出。予約前に確認可能
- ・ 予約と同時にクレジットカード決済
- ・ ドライバーが受け取ることができるのは、移動に掛かるコスト（ガソリン代・道路通行料。約7円/kmが標準）
- ・ 上限以上の料金設定をシステム上排除
- ・ 営利目的と疑われるドライバーを監視

- ✓自家用車カーシェアは、規模は小さい
- ✓レンタカー・法人カーシェア事業（既存事業）の規制は緩やか
- ✓既存事業との競合は確認できない

自家用車カーシェア

- レンタカー・カーシェア全体の市場は好況
- 自家用車カーシェアの規模は小さい
- 通常的車検基準などをクリアすれば、サービスを始めることができる
- 米国では一部の州で自家用車カーシェアに関する法整備の動き
- 自家用車カーシェア事業者にレンタカー・法人カーシェア事業者が出資する動き

- ✓貨物運搬シェアは、規模は小さい
- ✓宅配事業（既存事業）の規制は緩やか
- ✓既存事業との競合は確認できない

貨物運搬シェア

- eコマースの発展により宅配市場は好況
- 配送事業者のラストワンマイルの配送の負担増加
- 貨物運搬シェアの規模は小さい
- 大型車両等を使用しなければ、サービスを始めることができる
- 一般個人以外にも自家用バン等で配送業を営む個人事業主も配達人として参加
- スーパーなど小売事業者も利用の動き（買い物代行＋配送）