

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

前総括主任研究官 山上 俊行

研究官 藤家 慎太郎

調査研究の背景と目的

近年、欧米を中心として拡大している ICT を利活用した仲介ビジネスは様々な分野に及んでいる。仲介ビジネスは今後も拡大が予想され、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もあり、新しいサービスによる消費者利益の向上や遊休資産活用という社会的効果も見込まれている。

しかし、個人の財・サービスを前提とした仲介ビジネスは、分野によっては法制度等との整合性が確保されていない場合があり、安全面や消費者保護等に関わる問題が顕在化した事象も散見される。

本調査研究においては、仲介ビジネスのうち、運輸分野（ライドシェア、自家用車カーシェア、貨物運搬シェア）に着目し、先行地域である欧米諸国における仲介ビジネスの動向や、法制度の整備・運用状況等について整理することを通じて、我が国における対応方策の検討に寄与することを目的とする。

調査研究内容

- ・ 欧米諸国における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
- ・ 米国（サンフランシスコ、フィラデルフィア、オースティン）、イギリス（ロンドン）、フランス（パリ）を対象に調査を実施
- ・ 仲介ビジネス事業者、既存業界、国や地方政府等に関する取組を、文献やウェブサイト等で情報収集し、仲介ビジネスの動向、法制度の整備・運用状況等を整理
- ・ 各国において、仲介ビジネス事業者、既存関連業界団体、規制当局等にヒアリング

1. 調査研究概要

1.1 調査研究の背景と目的

近年、欧米を中心として ICT を活用した個人の財やサービスを仲介するビジネスが様々な分野に拡大しつつある。自宅の空いている部屋を貸し出す人と泊まりたい人を仲介する Airbnb、自家用車のドライバーと移動したい人を仲介する Uber 等の新興企業が米国西海岸のシリコンバレーを起点としてグローバルに成長している。このような仲介ビジネスは、2013 年には従来型レンタル業の市場全体の 5%、150 億ドルに過ぎないが、2025 年には市場の半数を占め、規模としては 3,350 億ドルまで拡大するとの推計もある¹。これらの仲介ビジネスは、総称してシェアリングエコノミー（一部欧州ではコラボレイティブエコノミー）と呼ばれている。

一方、仲介ビジネスは、分野によっては各国の法制度等と整合性が確保されていない場面があり、問題が顕在化した事象が散見される。

我が国においても、現行法令との関係や安全・消費者保護等の観点からの問題点など様々な課題が懸念されることから、諸外国における運輸分野の仲介ビジネスの動向・問題点を明らかにする必要がある。

このため、本調査研究では、先行地域である欧米諸国における運輸分野の仲介ビジネスの動向・問題点、法制度の整備・運用状況等について分析・整理することを通じて、我が国における対応方策の検討に寄与することを目的とする。

1.2 仲介ビジネスの仕組み

仲介ビジネスは、様々な分野で新たなサービスが開発されており、また多様な仲介事業者も登場しているため、全体の傾向や一般化は難しいが、運輸分野における主な仲介事業の仕組みを述べる。

事業者は、プラットフォームを構築し、インターネットやアプリ等で公開する。サービスの利用希望者や提供希望者は、スマートフォンのアプリ等で事前に登録を行う。登録に必要な内容は名前、写真、運転免許証、クレジットカード情報等が挙げられる。登録後は、プラットフォームを通じてサービスの利用希望、提供希望といった情報を受信・発信し、お互いの希望が合致すれば実際のサービスが提供される。サービスの利用後・提供後は、アプリ等により相互に評価を行う。サービスの料金は、事前に登録されたクレジットカード情報によりキャッシュレスで決済される。この際、仲介事業者は手数料収入を得て、サービス提供者にサービスの対価を支払う。

仲介ビジネスとしてのライドシェアは、事業者が運送を希望する利用者と、車のドライバーを仲介し、ドライバーが運送サービスを提供する。自家用車カーシェアは、自家用車

¹ PwC Japan (2016) 「シェアリングエコノミー コンシューマーインテリジェンスシリーズ」

の所有者が、自家用車の借受けを希望する利用者を仲介し自家用車を貸し出す。貨物運搬シェアは、貨物の運送を希望する利用者と運送を行う配達人を仲介し貨物を運送する。(図)。

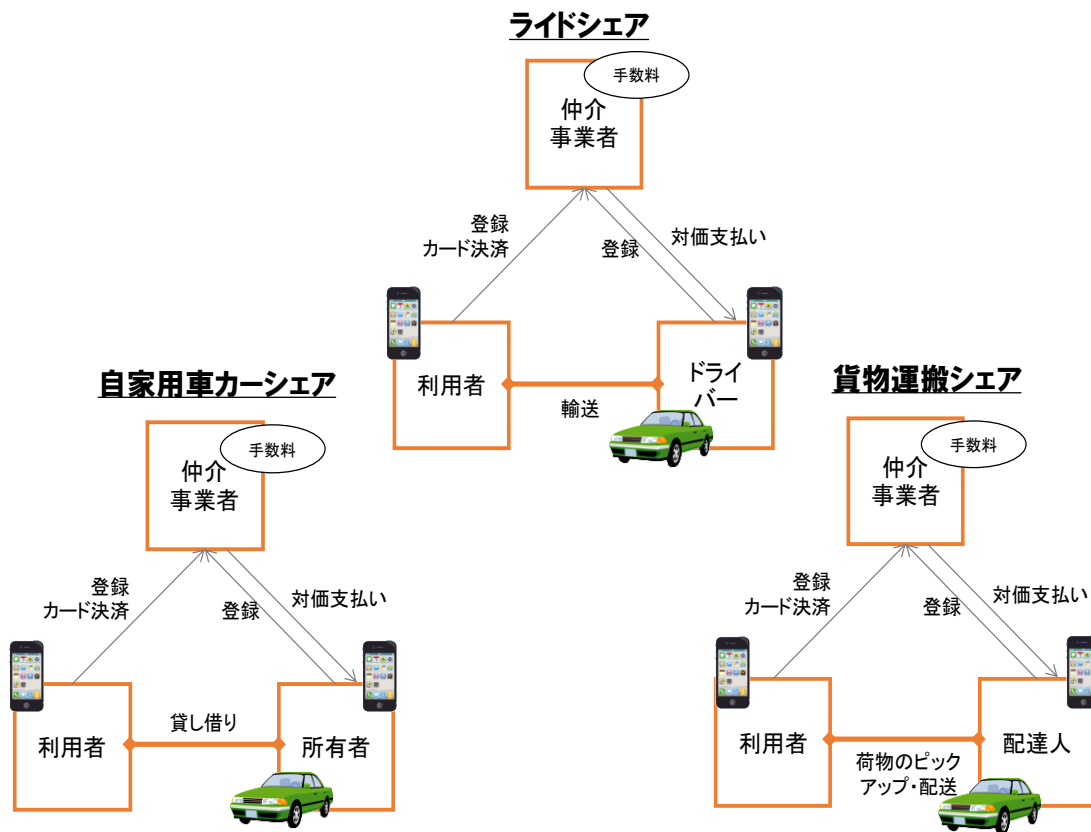


図 運輸分野の仲介ビジネスのイメージ

以下、各事業者を例にサービスの仕組みを述べる。

営利型ライドシェア事業者 **Uber** によるサービスの仕組みは、まず利用者が、アプリから乗車地、目的地をリクエストする。ドライバーは、乗車リクエストを受けて利用者の元へ向かう。お互いの位置はオンライン地図に表示される。料金は走行距離、周囲の乗車需要等に応じて変動し、乗車リクエストが多いほど高くなるが、利用者は乗車する際に料金を知ることができる。

自家用車カーシェア事業者 **Turo** によるサービスの仕組みは、まず自家用車の所有者が、貸し出し可能な日時をオンライン上のカレンダーに登録する。利用者は、借り受け可能な日時や車の位置をオンラインで確認が可能である。料金は車の市場価値、時期等により算出される。

貨物運搬シェア事業者 **Nimber** によるサービスの仕組みは、まず利用者が、運送品及び日時や集荷・配達場所をアプリからリクエストする。配達人はリクエストを受けて荷物を受け取り、配送する。料金は距離や貨物の重量等により算出される。

2. ライドシェア

ライドシェアは、その範囲を広く捉えれば、通勤時のカープールやタクシー・ハイヤー制度を利用した旅客運送等、多様な形態で行われている。本調査研究では、営利性やドライバーの資格要否等の観点から、ライドシェアを複数の概念に分類する。

具体には、ドライバーが受け取る対価がガソリン代等コストの範囲内であるものを非営利型ライドシェアとし、ドライバーが受け取る対価がガソリン代等コストを超え利益を得るものを営利型ライドシェアとする。

営利型ライドシェアのうち、タクシー・ハイヤーの資格を有するドライバーにより運送サービスが提供されるものを職業ドライバーライドシェアとし、タクシー・ハイヤーの資格を有しないドライバーにより運送サービスが提供されるものを一般ドライバーライドシェアとする（表1）。

表1 本調査研究におけるライドシェアの分類

ライドシェア	
非営利型ライドシェア※1	(主な事業者)
近距離	米の Carma
長距離	仏の Bla BlaCar
営利型ライドシェア※1	(主な事業者)
職業ドライバーライドシェア※2	米の Uber BLACK (リムジン、FHV 等) 英の Uber X (PHV) 仏の Uber X (VTC)
一般ドライバーライドシェア※3	米の Uber X、Lift (TNC)

※1 営利型・非営利型：ドライバーの得る対価がガソリン代等コストを超えるか否かに基づく

※2 職業ドライバー：タクシー・ハイヤーの資格を有するドライバー

※3 一般ドライバー：タクシー・ハイヤーの資格を有しないドライバー

ライドシェアに関連して、タクシー・ハイヤーについて述べる。調査した欧米諸国ではそれぞれ異なるサービスとして法制度で明確に区別されている。

一般に、タクシーは路上での乗客の乗車希望に応じる、いわゆる流し営業を行うことができる。タクシースタンド（タクシー乗り場）での客待ちも可能である。一方、ハイヤーは事前予約のみによる営業が認められており、事前予約なく路上で乗車希望に応じたり、客待ちのために公道に駐車したりすることは禁止されている。ハイヤーは、国によって Limousine (リムジン:米国)、Private Hire Vehicle (PHV:イギリス)、Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC:フランス) と呼称される。

2. 1 営利型ライドシェア

(1) 普及の背景

アメリカでは、非営利型ライドシェア（カープール）が以前から存在しており、他人同士で相乗りするカープールが通勤手段の約1割を占める²。欧州でも、都市間移動の長距離カープールが存在していた。そのため欧米諸国では、営利型ライドシェアはドライバーや利用者に抵抗なく受け入れられたと考えられる。

米国における営利型ライドシェア利用者の調査によると、そのサービスを選ぶ理由として、待ち時間が少ない点、支払いが簡単な点等を挙げている³。スマートフォンから簡単に乗車の予約ができ、待ち時間が少なく、キャッシュレス決済が可能で利便性が高い点が、利用者から支持を得たと考えられる。一方タクシーには、台数不足で乗車しにくく待ち時間が長い、乗車前に運賃が分からない、現金決済のみ可能でカード決済ができない、といった利用者の不満が存在していた。

欧米諸国では、本業以外に副業を持つことが一般的な就労形態や、高い失業率といった社会状況が存在する。ドライバーにとって、地理が分からなくても、GPS・カーナビ機能によって乗車地や目的地に移動が可能である利点もあり、ドライバーのなり手が多かった。

このような要因から、欧米諸国で営利型ライドシェアの利用者、ドライバー双方が増加していき、普及が進んだものと考えられる。

(2) 営利型ライドシェアと既存業界の法制度

アメリカでは、営利型ライドシェア事業者はタクシー・ハイヤーとは異なる Transportation Network Company（TNC）としての制度化が進んでいる。

2009年以降、UberやLyft等多くの営利型ライドシェア事業者がカリフォルニア州サンフランシスコを拠点として営業を開始した。

2012年、UberやLyft等が資格を有しない一般ドライバーによる運送サービスを展開することとなり、州当局はこの運送サービスを違法とし、営業停止を命じた。しかし、2013年には営利型ライドシェア事業者をタクシーやリムジンとは異なるTNCとして制度化し、利用者の安全のために規制を設け、営業を認めた。TNC制度化の動きは全米に波及し、2016年12月時点で全米50州のうち42州で州法が成立している。

欧州では、一般ドライバーによる運送サービスは各国で禁止されている⁴。このため、営利型ライドシェア事業者は、イギリスではPHV、フランスではVTCというハイヤー制度を利用してサービスを展開している。

TNC・ハイヤーともにタクシーよりも規制が緩やかであり、ドライバーも研修や初期費

² USDOT National Transportation Statistics

³ City of New York, Bill de Blasio, Mayor (2015) For-Hire Vehicle transportation Study.

⁴ KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (2015) International comparison of taxi regulations and Uber.

用等の負担がタクシーに比べて少ない。このように参入障壁が低い点は、営利型ライドシェアの普及要因の一つと考えられる。

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、地域により様々である。例えば米国カリフォルニア州では、タクシーは市、ハイヤー・TNCは州が監督している（表2）。

表2 運輸サービスの監督機関

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	
米国カリフォルニア州 (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)	
米国ペンシルバニア州 (フィラデルフィア)	州 (フィラデルフィア駐車局)		
米国テキサス州 (オースティン)	市 (オースティン交通局)		
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)	

欧米諸国のタクシー業界では、アプリによる事前予約は、利用者からのリクエスト後直ちに配車され乗車可能となり、実質的にタクシーの流し営業と同様であると見ている。そのため営利型ライドシェア事業者はタクシーと同様のサービスを提供しているのに規制が異なる状況は不公平として反発しており、各地で営利型ライドシェアに対するデモや訴訟が起きている。

(3) 法制度整備の動向

近年は、安全性・信頼性の確保や公平な競争の観点から営利型ライドシェアの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では、事業者の許可はタクシー、ハイヤー、TNCとも必要であるが、台数の制限や運賃の規制はタクシーのみに存在する。2013年のTNC法制度整備以降、TNCへの規制が強化される傾向にあり、2014年にはTNC事業者及びドライバーの保険要件が具体化され、アプリ稼働状態での空車時、迎車時、実車時と段階別に最低基準が設定された。2016年には車両要件が強化され、これまでのTNC事業者

による点検から、州認定の第三者機関による車検義務付けへと変更された。2017年2月時点で、TNCの監督機関である州公益事業委員会は、ドライバーの犯罪歴を7年以上さかのぼって調べられる指紋登録による確認へ厳格化することに対し、パブリックコメントを募集中である（表3）。

表3 サンフランシスコにおけるタクシー・リムジン（ハイヤー）・TNCの要件比較

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・ドライバーの保険額と範囲改定。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	事業者に研修提供義務	事業者に研修プログラム確立義務	—
車両	車検	州・市による車検 (原則12か月)	州による車検 (原則12か月)	事業者による車両確認等	2016年州による車検義務化 (原則12か月)

他の国・地域にも営利型ライドシェアに関する規制強化の動きが見られる。

テキサス州オースティンでは、2014年にTNCの営業が開始されたが、TNCドライバーの犯罪歴確認は、社会保障番号に基づくもの（過去7年分のみ）であった。2016年にTNCドライバーもタクシードライバーと同様に、指紋による犯罪歴確認などが義務付けられた。

イギリスのロンドンにおいてPHVは1998年に制度化され、事業者、ドライバー、車両に関する要件が定められ、PHVドライバーとなるためには試験への合格が必要とされた。その後2016年に、ドライバーの英語能力試験が追加された。ロンドンにおけるPHV監督機関のロンドン交通局によると、ドライバーの英語能力について、交通局が発信する規制や安全等に関する情報を理解するために、そして乗客と移動ルート等についてコミュニケーションを取るために必要であるとしている。

フランスでは、タクシー不足解消のため、2009年Voiture de Tourisme avec Chauffeur (VTC:ドライバー付観光車両) 制度が導入された。当初観光目的の運送に限定されていたが、同制度は2014年に観光目的以外の運送にも用途が拡大され、Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC) とした。一方で、流し営業が認められていない（タクシーではな

い) 車両の位置を予約前に知らせることの制限、すなわちアプリ地図上での VTC 車両表示制限等の規制を設けた。また、2016 年には VTC ドライバーにフランス語能力等の試験が義務化された。

2.2 非営利型ライドシェア

米国で、カープールは石油ショックの際のガソリン価格高騰により通勤手段として普及した。欧州では、非営利ライドシェア事業者であるフランスの BlaBlaCar は 2006 年に営業を開始しており、またドイツの Carpool.Com は 2001 年に営業を開始していた。フランスでは BlaBlaCar は認知度が高い。

欧米では、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、各国で運輸事業の規制の対象外である。例えばフランス交通法典では、カープール (Covoiturage) について、ドライバーがある目的地まで車で移動する際、他に 1 人以上を同乗させて無料又はコストを分担する程度の料金で運送する場合、運輸事業と見なさないとしている。

欧米では渋滞緩和等の効果を狙い、地方政府や企業が通勤カープールを推進する事例も見られる。

参考 BlaBlaCar のサービスの仕組み

- ・ドライバーが最初に行程を決定し登録
- ・利用者は、目的に合ったドライバーの行程を探し乗車を申込み
- ・目安料金は距離を基準として算出され、予約前に確認可能
- ・予約と同時にクレジットカード決済
- ・ドライバーが得る対価は移動にかかる費用 (ガソリン代・道路通行料。約 7 円/km が標準)
- ・基準料金を大幅に上回る料金はシステム上排除、営利目的と疑われる行程をシステムで監視

3. 自家用車カーシェア

欧米諸国における法人カーシェア市場は近年拡大している。米国では 2012 年には会員数 80 万人であったが、2014 年には 130 万人となっている。欧州でも 2012 年の会員数 69 万人が 2014 年には 220 万人と大きく増加している⁵。

カーシェアは車を所有する際に必要な購入費・維持管理費等のコストが不要であり、また都市部では駐車場の確保が難しい等の要因から普及していると考えられる。渋滞緩和等の効果を狙って地方政府が推奨する事例も見られ、カーシェア市場は各国で今後も成長が見込まれている。

⁵ University of California, Berkeley, Transportation Sustainability Research Center (2015) Innovative Mobility Carsharing Outlook.

既存のレンタカー・カーシェア事業は規制が緩やかで、車検等の基準を満たせばサービスを提供することが可能であり、自家用車カーシェアも同様と推測される。一方で、自家用車カーシェアは事業者の数も少なく、また利用者数も少ない。世界で最大の自家用車カーシェア市場と推測されるフランスにおいても、利用経験者は8%である。

自家用車カーシェアは、仲介事業者は車両の保有コスト（車の購入、維持管理、駐車料金等）が不要なことが挙げられ、人口規模がより少ない地域でもサービス提供が可能である。

自家用車カーシェア事業者とレンタカー・法人カーシェア事業者の競合は確認できず、むしろ自家用車カーシェア事業者へ既存事業者が出資する事例も見られ、顧客層や展開地域等における補完関係の構築も予測される。また自動車メーカーにも自家用車カーシェア事業者と提携する動きがあり、自家用車カーシェアは今後成長する可能性が考えられる。

4. 貨物運搬シェア

欧米諸国では、eコマースが拡大している。米国では、ネット通販の売上は2015年で前年度比15%上昇⁶しており、商品の配送を担う宅配市場も活況を呈している。欧州でもeコマース市場は同様に伸びており、今後も成長は続くと思われる。欧米諸国の宅配市場はこういったeコマースの発展を受けて成長しており、市場の拡大が見込まれている。しかし、貨物の種類やサイズ等の多様化も見られ、戸宅へ1つ1つ荷物を届ける宅配事業者にとって、負担増加となることが想定される。

既存の宅配事業は大型車両等を使用しない場合には登録等が不要で普通運転免許による自家用車での配送事業が可能であり、一般個人にも貨物運搬シェアへの参入は容易であると考えられる。しかし、貨物運搬シェアは大手の事業者が見当たらず、事業者の規模が小さい。

貨物運搬シェア事業者と既存宅配事業者の競合は確認できない。貨物運搬シェア事業者のプラットフォームは、一般個人のみでなく自家用バンで配送事業を営む個人事業主も、営業力の補完として活用している。また、貨物運搬シェアには、営利型ライドシェア事業者等他業界からの参入や、小売り事業者等による宅配ニーズを満たすための活用が見られる。今後成長し、既存事業者が抱えるラストワンマイルの問題を補完する可能性が考えられる。

⁶ 斎藤実（2016）「アメリカにおける宅配便の最新事情」国際交通安全学会誌 vol.41, pp.56-63

5. おわりに

本調査研究は、平成 28 年度に実施した欧米諸国における運輸分野の仲介ビジネスについて、文献調査結果や各国でのヒアリング結果を概要としてまとめたものである。本稿で紹介できなかった詳細については、本調査研究結果をまとめた調査研究報告書である国土交通政策研究第 140 号をご高覧いただければ幸いである。

参考文献

City of New York, Bill de Blasio, Mayor (2015) For-Hire Vehicle transportation Study

KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis (2015)

International comparison of taxi regulations and Uber.

PwC Japan (2016) 「シェアリングエコノミー コンシューマーインテリジェンスシリーズ」

University of California, Berkeley, Transportation Sustainability Research Center (2015)

Innovative Mobility Carsharing Outlook.

USDOT National Transportation Statistics

斎藤実 (2016) 「アメリカにおける宅配便の最新事情」国際交通安全学会誌 vol.41, pp.56-63