

# 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国際的な動向等

2017年 5月24日

国土交通政策研究所  
研究官 藤家 慎太郎

## 【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、カーシェア、貨物運搬シェア
- 対象国・地域 : 米国（サンフランシスコ、フィラデルフィア、オースティン）  
欧州（イギリス・ロンドン、フランス・パリ等）
- 調査項目 : 仲介ビジネスの動向、社会への影響、法制度の動向等
- ヒアリング訪問 : 仲介ビジネス事業者、既存関連業界団体、規制当局等

## <仲介ビジネスの仕組み>

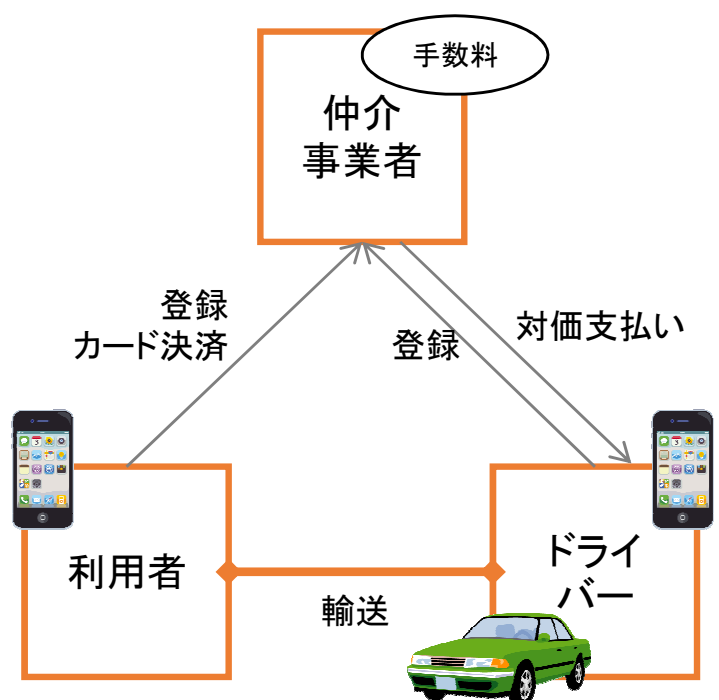
- ・ 仲介事業者がプラットフォームを構築
- ・ サービス利用者・提供者は、アプリ等を通じて事前にプラットフォームに登録
- ・ サービスの利用後・提供後は相互評価
- ・ 料金決済はカードによりキャッシュレス
- ・ 仲介事業者は手数料収入を得てサービス提供者に対価を支払い

## 【参考】シェアリングエコノミー

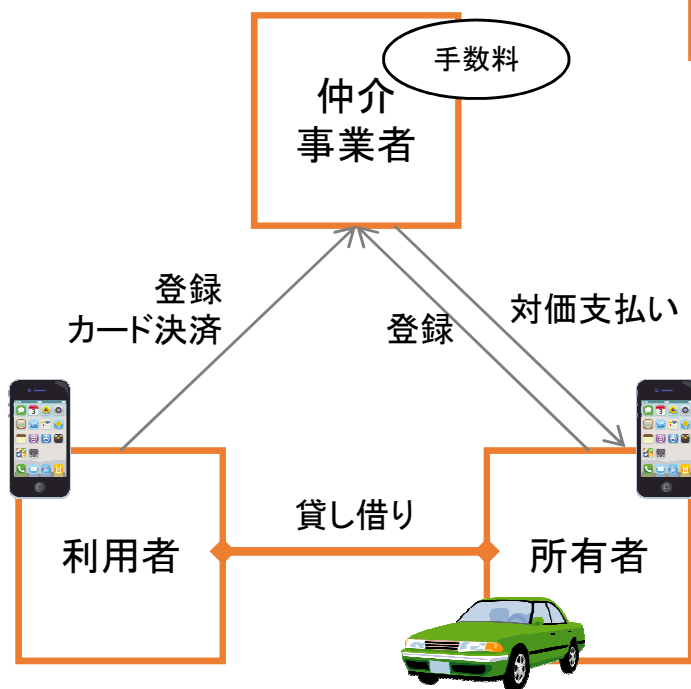
個人等が保有する活用可能な資産等（スキルや時間等の無形のものを含む。）を、インターネット上のマッチングプラットフォームを介して他の個人等も利用可能とする経済活性化活動

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

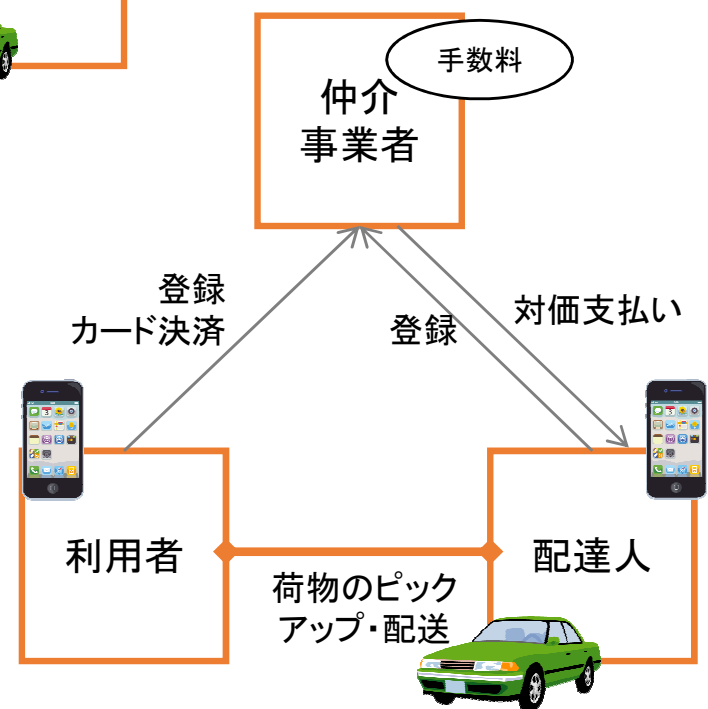
## ライドシェア



## 自家用車カーシェア



## 貨物運搬シェア



## ライドシェア(Uber)

- ・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算出
- ・一般個人の他に、自家用バン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

<b>非営利型ライドシェア</b>		(主な事業者)
短距離		米のCarma
長距離		仏のBlaBlaCar
<b>営利型ライドシェア</b>		(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UberBLACK (FHV等) 米NY市のUberX (FHV) 英のUberX (PHV) 仏のUberX (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UberX, Lyft (TNC)

### 【参考】タクシー・ハイヤー・TNC

- ・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
- ・TNCは、事前予約制であり、流しは禁止 (ハイヤーに近い業態)  
(TNC : Transportation network company)

- ✓ 営利型ライドシェアは、国によりその形態は異なるものの急成長
- ✓ 米国ではTNCという新たな制度を創設、欧州では既存のハイヤー制度を活用
- ✓ 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もみられる

## 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、タクシーへの不満等で利用者から支持
- 副業が一般的な就労形態がドライバーの増加理由の一つ
- Transportation Network Company (TNC) 制度を多くの州が創設  
→タクシー・ハイヤーと異なる新たな業態
- ハイヤー等の資格を持たない一般ドライバーによる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、タクシーへの不満等で利用者から支持
- 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
- 既存のハイヤー制度を活用して事業を展開  
→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、地域により様々

## 旅客輸送サービスの監督機関

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)		
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。最近は、安全性・信頼性の確保の観点から規制強化の動きも見られる

## 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	事業者研修提供義務	事業者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年分のみ)であった
- 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のアプリ機能を制限
- 2016年VTCドライバーに試験義務化(VTC制度知識、フランス語能力等)

- ✓ 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実費の範囲内であれば、規制の対象外

## 欧米の非営利型ライドシェア

- ・ アメリカでは第二次世界大戦中に政府が通勤カープールを推奨、石油ショック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実費の範囲内であれば、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】<仏BlaBlaCar>

- ドライバーが最初に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）
- 営利目的と疑われるドライバーを監視し、システム上排除

- ✓自家用車カーシェア・貨物運搬シェアは、規模は小さい
- ✓レンタカー・法人カーシェア事業や宅配事業（既存関連事業）の規制は緩やか。  
自家用車カーシェア・貨物運搬シェアとの違いはない
- ✓既存関連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・カーシェア市場は好況
- 通常的車検基準などをクリアすれば、誰でもサービスを始めることができる
- 自家用車カーシェアの規模は小さい
- 法人カーシェアに比べて人口規模がより小さな地域でも展開可能
- 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も出資する動き

## 貨物運搬シェア

- 宅配市場は好況（ラストマイル問題も存在）
- 運搬貨物の多様化といったニーズ
- 大型車両等を使用しなければ、誰でもサービスを始めることができる
- 貨物運搬シェアの規模は小さい
- 一般個人以外にも自家用バン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）

○ライドシェア

- ・形態
- ・動向
- ・法制度

○自家用車カーシェア、貨物運搬シェア

- ・動向
- ・法制度

ご清聴ありがとうございました。