



規制改革推進会議資料

「Web登録型相乗りマッチングサービス  
について」

平成29年2月7日（火）

## 2007年から約10年間運営

2015年の買収後、会員数は倍増

現在はシェアリングエコノミー協会を運営している  
株式会社ガイアックスの100%子会社

2007年	「のってこ！」サービス提供開始 有償サービスとしてスタート
2015年4月	株式会社Costyleへ事業譲渡 サービス名を「notteco」に変更し、サイトの大幅リニューアル 会員数16,000人突破
2015年9月	株式会社ガイアックスが事業譲受、100%子会社化。 株式会社nottecoとして事業開始
2016年10月	会員数30,000人突破



## 相乗りマッチング事業

乗せたい人と乗りたい人をマッチング



乗せたい人

座席が空いている

ガソリン代・高速代を  
節約したい



マッチング

決済時にシステム利用料  
として約10%徴収(予定)



乗りたい人

移動手段が無くて  
困っている

長距離を格安で  
移動したい

## 就職活動中の学生

安く  
移動したい



東京～大阪  
新幹線：約15,000円  
夜行バス：4,000円

## 単身赴任の会社員

帰省でかさ  
む移動費を  
節約したい



東京～大阪：約15,000円  
(ガソリン代+高速代)

## スキー・スノボ客

スキーに  
行きたいけど  
車がない



ついでだから  
乗せてあげたい



マッチング

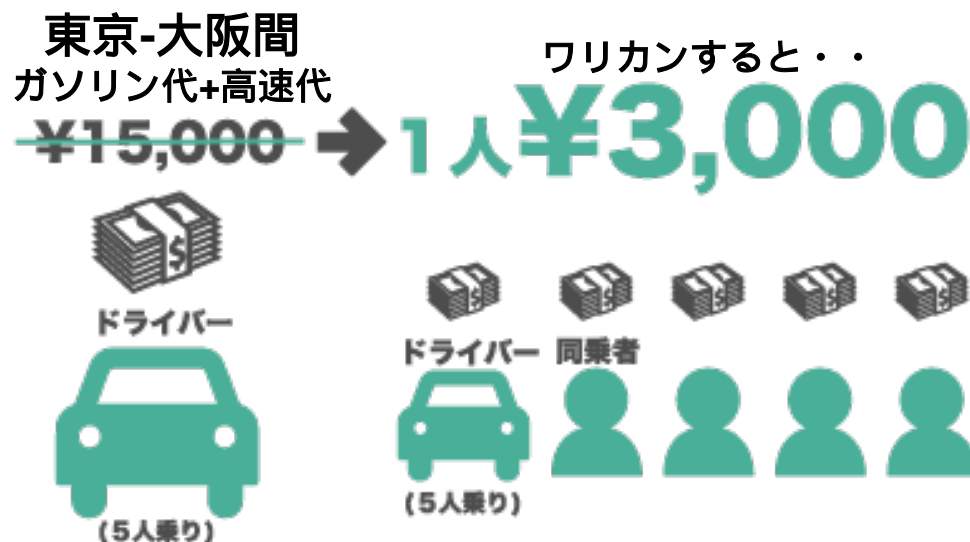


ガソリン代などを  
ワリカンにできて  
移動費の節約に！

マッチング



今まで行きにくかった場所  
に行けるようになる！



ドライバーは**移動費の節約**に  
乗客は**安く移動できる**ことがメリット

料金は必ずしも割り勘ではなく、実費の範囲内で任意に設定できます。

## 本人確認の徹底



### 本人確認

運転免許証など本人確認書類の提出を必須に。その他、携帯電話・メールアドレスの送信確認を実施し、連絡が取れることを確認しております。

## 条件付きドライブ

禁煙

飲食OK

女性限定ドライブ

### ニーズに合ったドライブ

女性限定ドライブ、禁煙、飲食OKなど、ドライバーが同乗者条件を明記することでお互いのニーズに合ったドライブが可能。

## レビュー評価



### ドライブ評価

ドライブ後、ドライバーと同乗者が、運転技術などドライブの内容を相互評価することで、悪意のもった利用を制限し、安全運転・サービス向上を図っております。

## 最終的にドライバーが受け取る合計額は実費の範囲内

事前に入力された発着地を元に、かかりうるガソリン代+高速料金の範囲内しか請求できないようにシステムで制限を課しています。

運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に要する**ガソリン代等をサービスの提供を受ける者が支払う場合は、社会通念上、通常は登録等は要しない**と解される

(略)

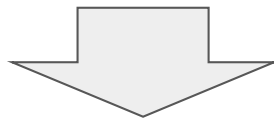
通常は、**ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金**のみがこれに該当するものと考えられる。

出典：道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について  
<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/jk/20060929jimurenaku.pdf>

# 現行法の問題点について



## 運送にかかった実費の範囲内を乗客が負担



地方での住民間の助け合い運送などで、支払える額が著しく制限されるため、  
実費額が少額になる区域間はサービス提供が難しい

### ケース1: 北海道天塩町-稚内間での相乗り運送の実証実験プレ調査

同区間の輸送において実費のみでは割に合わないため、運転手として相乗り運送の協力インセンティブが弱い。そのため、実費+謝礼額(事前決定)程度は支払いたい。

### ケース2: 新潟県佐渡市

現在輸送で困っている区間が10km程度の距離。タクシーでカバーしづらい距離だが、実費でかかる額が少額すぎて、運転手に支払える額が100円程度になってしまうため、相乗りでの運送が成立しない。

燃費やガソリン代の変動が大きいため、  
**正確な実費の算出がそもそも困難**

乗車人数・道路状況・車の手入れの度合いや給油するガソリンスタンドなどによってガソリン料金は大きく異なるため、実費の計算が困難。

一方で、事前に料金の取り決めが無いことで乗車後に想定額より上回った額を請求されるなど、トラブルの原因となることが想定される。

現在、nottecoでは比較的好燃費でガソリン代を安めに見積もることで、実費よりも更に低い金額しか受け取れないよう制限しています。

## 地方の公共交通を補うことが 著しく制限されている

地方での住民間の助け合い運送などで、支払える額が著しく制限されるため、実費額が少額になる区域間はサービス提供が難しい。

## 実費の正確な算出は困難

実費の事前算出は運送内容によって大幅に変わる上、事後精算が前提になると料金の合意がとれずトラブルに繋がる

# 法改正に関する要望

## 道路運送法の立法趣旨について

- ・ 第一条より、旅客運送における、  
利用者保護：『道路運送の利用者の利益の保護』  
公共交通の保護：『公共の福祉を増進すること』  
が立法趣旨と考えられる。

## nottecoの事業内容と道路運送法の関係

### 利用者保護

- ・ nottecoは、利用者が事前に運行予定(発着場所・時間・1席あたりの料金・積載可能な貨物の量)や相乗りに関する詳細を記載、その他不明点は予めメッセージでのやりとりを行い乗車となる。事前合意が取れているため、利用者の意に反したサービス提供は考えづらく、利用者保護の観点では立法趣旨に反しないと考えられる。

### 公共交通の保護

nottecoの主な機能は、

- 1.事前に自身のドライブ予定を登録し
- 2.その条件に合う乗客を乗車させる

であり、他人の需要に応じていない。元々移動予定の車に相乗りさせるという点では、仮に有償運送を行ったとしても旅客運送事業のような事業性はないと言える。

その為、公共交通の保護という観点では立法趣旨には反しないと考えられる。

以上より、有償運送の制限は実費の超過の有無よりも、公共交通の保護となっているかが重要な観点であると言える。

## 改正内容のコンセプト

- ・事業性が無い場合は登録を要しない=旅客運送事業に該当しない、とする。  
立法趣旨である消費者保護の観点を押さえつつ、「金銭の授受があるか」、ではなく「事業性があるか」の判断基準を定め、それをもって公共交通の保護として旅客自動車運送事業との区別を行う。

## 事業性の判断ポイント(案)

- ・事前に自身のドライブの予定を登録する=他人の需要に応じない場合は事業性が無いと判断する。  
同時時間帯に複数の他人が乗っても乗らなくても運送するため、事業性は考えにくい。
- ・利用可能な車両に制限を加える  
普通自動車のみ、など。
- ・ドライバーが受け取れる利益相当分の金額に上限を定める

## 消費者保護のポイント(案)

- ・利用者が既存の「旅客運送事業」と誤認しない取組の実施。  
会員登録制にして、事前に利用内容について合意を得る、等。

以上を押さえた上で法改正を行う事で、ライドシェアの推進の上での問題点を解決できると考えております。