

## 2-3 課題への対応(①本人確認)

テロ捜査や感染症拡散防止等の観点から、滞在する者の本人確認を行う必要があるのではないか。



SNSとの連携機能の活用等によりホストが宿泊前にゲストの情報を把握することや、事前にゲストがパスポート情報をプラットフォームにアップロードすることが可能

上記のほか、下記のような本人確認を行うことが可能

- ✓ ホスト在室型においては、ホスト自身が本人確認を行うことができる。
- ✓ ホスト不在型においても、本人確認を行うことは可能(例えば、映像等や代行業者の利用が考えられる。)

※映像等による本人確認を容易にするためのアプリを、プラットフォームがホストに提供することも考えられる。

なお、現行の旅館業法上求められているのは宿泊者名簿の作成(外国人は国籍・旅券番号記載)であり、制度設計に当たってどこまでの精度を求めるかは要検討

22

## 2-3 課題への対応(②衛生)

感染症発生の際の対応等が不十分となるのではないか。



プラットフォーム及びホストにおいて適切な措置(例えば、以下のような措置)が行われるようにすることが可能。

- ✓ 感染症発生時の対応については、プラットフォームからホストに対して適切に周知を行うことが可能(サイトへの掲載のみならず、プッシュ型メッセージの送信等確実に周知できる手段を用いることが考えられる)
- ✓ ホストは、感染症発生の疑いがあるときは当局に通報

※ゲストの体調に異変が生じた場合(例:嘔吐した場合)にはホストに連絡させることが望ましい。  
※プラットフォームがホストに対して衛生に関するオンラインの講習等を実施することも考えられる。

23

## 2-3 課題への対応(③租税の支払い)

所得税や宿泊税について、適切な徴収がなされないのではないか。



- ✓ 所得税については、ホスト側で適切な対応をとる必要性をプラットフォームが周知する。
- ✓ 宿泊税については、ホームシェアを適用対象とすることかどうかについて慎重な検討が必要となるが、仮に対象とされる場合、プラットフォームによる代行徴収を行うことは可能

24

## 2-3 課題への対応(④周辺地域の平穏)

ホームシェアによって周辺地域の平穏が乱されるのではないか。



レーティングシステムにより、地域の平穏を乱す悪質なゲスト及びホストは排除されるほか、ホストが適切な措置をとることをプラットフォームが促すことにより、周辺地域の平穏に対して最大限配慮することが可能

- ✓ レーティングシステムにより、周囲の平穏を乱す悪質なゲスト及びホストは排除される
- ✓ ごみの出し方など、施設の利用方法についてはホストからゲストに対して適切に周知を実施
- ✓ トラブル発生時に近隣住民がホストに連絡できる方法の確保
- ✓ マンションにおいてホームシェアを行うにあたっては、ホストは、当該マンション住民の意思やマンション規約との関係に十分に留意することが必要

25

## 2-4 具体的な制度設計案

ホームシェアを新たなサービスとして位置づけ、ホスト及びプラットフォームの双方に一定の対応を求めることをルール化することにより、ホストについて**旅館業法の適用を受けない**ことを提案します。なお、可能な限り、ガイドライン等による柔軟な形での規律が望ましいと考えています。

(参考:子どもの預かりサービスのマッチングサイトに係るガイドライン(2015年6月 厚生労働省))

プラットフォームの対応	ホストの対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 所管省庁への届出</li> <li>✓ レーティングシステムの導入</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 宿泊者名簿(外国人についてはパスポート情報を含む)の作成・保存、本人確認措置の実施(映像、代行業者による確認含む)</li> </ul> <p>※旅館業法上の現行規定との関係で、どこまでの精度を求めるかは要検討</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 衛生や税に関する事項等についてホストに適切に周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 衛生に関する事項等についてゲストに適切に周知</li> <li>✓ 感染症発生の疑いがある場合に当局に対して通報</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 周辺地域の平穏に対する配慮について、ホストが適切な措置をとるべきことを周知</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 施設の利用方法をゲストに周知</li> <li>✓ 特にマンション等においては、他の住民に理解を得るよう努める</li> <li>✓ トラブル発生時に近隣住民がホストに連絡できる方法の確保</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 保険の加入</li> </ul>	

※日本人に対してサービスを提供する外国事業者に対しても本件対応を求める枠組みが必要

※旅館業法の従来規制についても、時代に合っていない規定などについては、不断の見直しが行われていくべき

# 3 ライドシェアについて

28

## 目次（ライドシェアについて）

---

3-1 ライドシェアの現状

3-2 総論

3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか

3-4 ライドシェアの安全性

3-5 具体的な制度提案

29

### 3-1 ライドシェアの現状(1/3)

ライドシェアを含むシェアリングエコノミーサービスは世界各国で展開されており、既に時代の潮流

✓ライドシェアとは、自家用自動車の空き座席に人を乗せて有料で運送するサービス

✓世界では、こうしたライドシェアのプラットフォーム企業が急成長している



参考： 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(平成27年10月6日)(総務省公表資料)

2. ICTによる産業構造の変革～始動したIoTの今後の局面～

(5) シェアリングエコノミー

ICTを利用することにより、自分の使うモノ全てを「所有」するのではなく「共有」する文化が生まれつつあり、カーシェア、ホームシェア、インターネットオークションなど、空いているリソースを必要とする者へ引き渡していく新たなビジネス・サービスの形態が生まれつつある。この「シェアリングエコノミー」といわれる新たなビジネス・サービスの形態は、B2CからP2Pへの新たな潮流の萌芽とも言えるものである。

30

### 3-1 ライドシェアの現状(2/3)

ライドシェアについて、関係省庁の見解は以下のとおり

✓ 安全上の許可等を得ることなくマイカーを用いて旅客運送を行うことを認めることは、輸送の安全等の確保の観点から適切ではない。

出典：規制改革ホットラインで受け付けた当連盟の提案等に対する国土交通省回答

#### 道路運送法(昭和26年6月1日法律第183号)

第2条 (中略)

3 この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業であつて、次条に掲げるものをいう。

第3条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

一 一般旅客自動車運送事業(特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業)

イ 一般乗合旅客自動車運送事業(乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)

ロ 一般貸切旅客自動車運送事業(一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)

ハ 一般乗用旅客自動車運送事業(一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業)

二 (略)

第4条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 (略)

第78条 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村(特別区を含む。以下この号において同じ。)、特定非営利活動促進法(平成十年法律第七号)第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送(以下「自家用有償旅客運送」という。)を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

31

## 3-1 ライドシェアの現状(3/3)

ライドシェアを含むシェアリングエコノミーについて、今後、政府として推進していく方針

### ■ 日本再興戦略(2015年6月30日閣議決定)(抄)

#### 第一 総論

#### Ⅱ 改訂戦略における鍵となる施策

##### 1 未来投資による生産性革命

○IT利活用を推進するための新たな法制上の措置

・対面・書面原則を転換し、「原則IT」をルール化するとともに、引越、死亡時等の各種行政手続のワンストップ化や、シェアリングエコノミーなどの新たな市場の活性化のために必要な法的措置を講ずる。(中略)

【次期通常国会から順次関係法案の提出を目指す】

### ■ 第16回国家戦略特別区域諮問会議(平成27年10月20日)安倍総理ご発言(抄)

日本を訪れる外国の方々の滞在経験を、より便利で快適なものとしていかなければなりません。このため、旅館でなくても短期に宿泊できる住居を広げていく。過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する。

32

## 3-2 総論①(ライドシェアとは)

本提言における「ライドシェア」とは、ITの活用によりユーザー利便性・透明性を向上させたサービスです。

#### ①プラットフォームの介在

- ✓ 自家用車の空き座席を利用して報酬を得たい個人(ドライバー)が、当該サービスを利用して移動したい個人(ユーザー)に対して、プラットフォームによるマッチングを通じて交通サービスを提供するサービス

#### ②ユーザーの利便性・透明性

- ✓ スマートフォン等の利用により、容易かつ即時にユーザーのいる場所への配車(オンデマンド配車)を可能とする利便性の高いサービス
- ✓ レーティングシステムなど、ITの活用により、安心・安全の担保とサービス品質の透明化が確保されたサービス

#### ③柔軟な供給

- ✓ 一般人が供給者となること、需要と供給に応じた弾力的な料金設定がなされることから、柔軟な供給が可能

#### ④柔軟な働き方・新たなライフスタイルの実現

- ✓ 好きなときに好きなだけ働けるスタイルにより、新たなライフスタイルが実現

33

### 3-2 総論②(ライドシェアとは(つづき))

いわゆる「白タク」行為に対する各種懸念は、当連盟の提言する「ライドシェア」においては生じません。

利用者からみた懸念	当連盟の提言するライドシェア	いわゆる「白タク」行為
料金トラブル発生 の懸念	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ プラットフォームを通じたキャッシュレス決済によりドライバーと現金のやりとりは発生しない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 通常は、現金のやり取りが発生する</li> </ul>
運転手の身元 についての不安	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ユーザーは乗車前に運転手の氏名等の基本情報を知ることができる</li> <li>✓ バックグラウンドチェックにより問題のある運転手を事前に排除する仕組みがある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 通常は最後まで知ることができない</li> <li>✓ 問題のある運転手を排除する仕組みはない</li> </ul>
運転技術につい ての不安	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ バックグラウンドチェックにより重大な事故歴のある運転手を排除する仕組みがある</li> <li>✓ レーティングシステムにより運転技術の低いドライバーが排除される仕組みがある</li> <li>✓ 事故やトラブルがあればプラットフォーム側でドライバーの利用停止措置が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 運転技術を担保する仕組みは存在しない</li> </ul>

34

### 3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか(①経済効果)

ライドシェアが生み出す社会の生産性の向上等により、少なくとも**3.8兆円以上の経済効果**が生まれ、「『戦後最大の経済、GDP600兆円』の実現」に貢献します。

#### ①生産性革命

- ✓ 国土交通省(※)によると日本全国の渋滞による総損失時間は38.1億人時間、貨幣換算すると約12兆円
- ✓ ライドシェアで座席使用率を上げることにより日々の交通量を削減することが可能であると考えられるため、これによる大きな生産性の向上が見込まれる。

※ 出典：国土交通省HP <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/h18/07.pdf>

#### ②モビリティ向上等がもたらす他の市場への波及的な経済効果

- ✓ 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

35

### 3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか(②アントレプレナーシップ・一億総活躍社会)

ライドシェアによって働き方革命が起こり、**アントレプレナーシップの向上**や、**「一億総活躍社会」の実現に貢献**します。

- ✓ ライドシェアは、いつでも好きなときに働くことが可能であり、より柔軟な働き方ができ、ライフスタイルの新たな形が生まれる。タクシードライバーとしてフルタイムで働くのが難しい場合でもライドシェアのドライバーとして働くことは可能
- ✓ ドライバーが、より多くのユーザーにサービスを使ってもらうための創意工夫をこらすことなどにより、国民のアントレプレナーシップ(起業家精神)の向上につながる。
- ✓ 例えば、以下のような人々がライドシェアのドライバーになって働くことが可能
  - ライドシェアでお金を稼ぎながら夢の実現に向けてがんばる若者
  - 子供を保育園に預けている間、家事の合間に短時間だけ働きたい女性
  - 働きながら家族との時間もしっかりと持ちたい人
  - 外国人観光客をおもてなしして交流しながら、英語の勉強をしたい人



アントレプレナーシップの育成、一億総活躍社会が実現

36

### 3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか(③都市部のモビリティの向上)

ライドシェアは、ユーザー利便性の向上により**都市部の住民のモビリティ向上に貢献**します。

都市部においては、短距離の利用をしたい個人の需要が相当程度あると考えられるが、料金面や、短距離での利用への気兼ねから、タクシーの利用を控えている人が相当数いると推測される

- ✓ 公共交通機関と組み合わせたラストワンマイルで利用したい方
- ✓ 買い物帰りの子連れの女性の方
- ✓ 買い物難民等の交通弱者の方

(参考)タクシーに関するアンケート調査(平成27年3月国土交通省)(抄)

問19 今後あればいいと思うサービスはどのようなものですか(自由記述)  
○近距離は、より安価な運賃  
○初乗り運賃が低いタクシー

問20 利用者として、どのようなことをタクシーに望みますか(自由記述)  
○とにかく、近距離短時間でも変わらない笑顔と、安さを望みます



ライドシェアによって、都市部の住民のモビリティ向上に貢献

- ✓ アプリを使っていつでも手軽に駅前や自宅などに配車することが可能
- ✓ 行き先をあらかじめ指定できるため短距離の利用でも気兼ねする必要がない
- ✓ キャッシュレスで自動決済
- ✓ タクシーと比べ、一般的に料金が低廉になる場合が多いと言われている

37



### 3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか(④地方創生)

ライドシェアによって地方の交通空白地域におけるモビリティを確保し、「地方創生」に貢献します。

#### 交通空白地域におけるモビリティ確保が急務

- ✓ 過疎地域は現在全市区町村の4割、面積ベースでは5割を超える。
- ✓ 毎年2,000km近くの乗合バスの路線が廃止されており、公共交通機関の空白地域が年々増加
- ✓ そのため、公共交通機関によっては地域住民の輸送が確保されない地域が今後増加していく

出典：国土交通省「自家用旅客運送の現状等について」

- ✓ 公共交通空白地有償運送の制度が既に存在するものの、要件となっている地域公共交通会議の同意を得ることの困難さや、主体がNPOに限定されていることなどの課題がある。



ライドシェアの利用により、交通空白地域におけるモビリティを確保し、地方創生に寄与

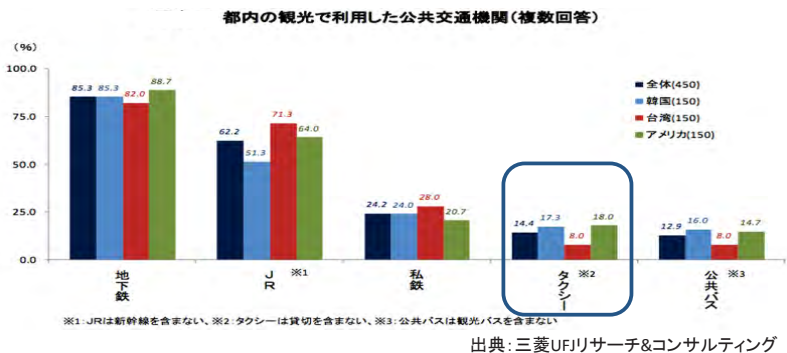
- ✓ 地方は車社会であり、地域住民の多くがライドシェアの担い手となることが可能

### 3-3 なぜ、いまライドシェアが必要なのか(⑤観光立国)

ライドシェアによって観光客に移動オプションを提供し、東京オリンピック開催時の訪日外国人観光客の移動需要に対応し、「観光立国」に貢献します。

訪日外国人を含む観光客にとって、現在の公共交通サービスは十分とは言えない。

- ✓ 訪日外国人旅行者の利用した公共交通機関は、もっとも多いのが地下鉄(85.3%)であったのに対し、タクシーの利用はわずか14%程度と少なく、Door-to-Door型交通サービスの機会損失が発生している。
- ✓ 2020年東京オリンピック開催時の急激かつ一時的な需要の増加に対して、多様な交通手段を確保しておく必要がある。



ライドシェアによって訪日外国人観光客に移動オプションを提供し、観光立国に寄与

- ✓ ライドシェアであれば柔軟な供給ができるため、急激な需要の増加に対して対応が可能
- ✓ 訪日外国人にとって便利で身近なDoor-to-Door型の移動オプションを提供

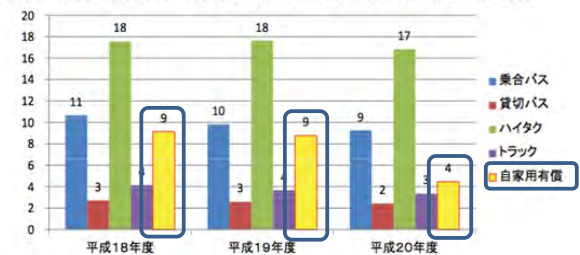
### 3-4 ライドシェアの安全性(①総論)

一定のルールを導入することにより、ライドシェアの安全性の確保が可能です。

(参考)

- ✓ 自家用車をサービスに用いる「自家用有償旅客運送」の距離あたりの事故率はタクシーよりも低い水準

1千万キロあたりの事故数(死亡、負傷)について、公共交通機関等及び貨物運送業との比較



出典:国土交通省「自家用有償旅客運送の現状等について」

- ✓ レーティングシステムにより、評価の低い運転手は排除される
- ✓ 上記に加え、一定のルールの導入により、さらなる安全性の確保を実現

40

### 3-4 ライドシェアの安全性(②ドライバーの質の担保)

以下のような措置をとることにより、①運転技術、②犯罪防止の両面からドライバーの質を担保することが可能です。

#### ①ドライバーの運転技術を担保するための要件

- ✓ 21歳以上、75歳以下であること ※参考:個人タクシーの定年が75歳とされている
- ✓ 免許取得後、1年以上が経過していること
- ✓ 運転記録証明書をプラットフォームに提出
- ✓ 認定講習の受講

※自家用有償旅客運送における大臣認定講習に準ずるイメージ  
※オンラインでの講習を認めるなど利用しやすい制度とする必要がある。

#### ②ドライバーの犯罪防止のための要件

- ✓ プラットフォームによるバックグラウンドチェックの実施
- ✓ キャッシュレス決済の義務付け

※SNSとの連携の活用等も考えられる

41

### 3-4 ライドシェアの安全性(③車両の整備・点検)

我が国の車検制度のもとにおいて車両の安全性は十分に確保されていると考えられますが、以下のとおり追加的な要件によりさらなる安全性の確保が可能です。

- ✓ 我が国の自動車検査登録制度(いわゆる車検)のもとにおいては、車両自体の安全性は担保されている

※自家用乗用車の場合、新規登録の後3年後、以降は2年ごとに自動車検査証を更新する必要がある。

※プラットフォームの規約において、法定12カ月点検を実施していることを求めることも考えられる。

- ✓ 追加的な要件として、例えば、10年以上経過した車両は使用できないとの要件が考えられる

⇒ 副次的な効果として、車両の買替需要が喚起される。

42

### 3-4 ライドシェアの安全性(④運行管理)

運行に関する基本的な責任はドライバーが負うこととなりますが、プラットフォームにも一定の関与を求めることにより、さらなる安全性を確保します。

ライドシェアサービス契約は、ドライバーとユーザーとの間で成立するため、運行に関する責任は基本的にはドライバーが負う。



加えて、プラットフォームに以下のような関与を求めることにより、さらなる安全性の確保が可能

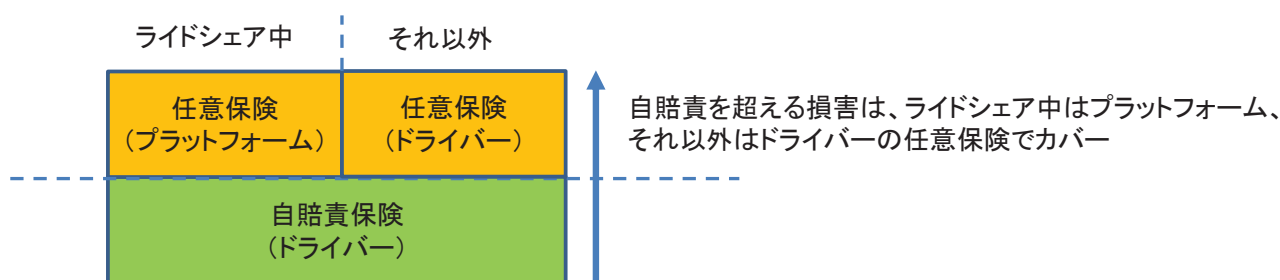
- ✓ プラットフォームがドライバーの運行データを管理できるため、一日当たりの上限運行時間を設定し、当該時間を超過した場合には一定時間配車を受けることをできなくする。
- ✓ 事故が起こった場合のドライバーの一時利用停止措置  
(必要に応じ、完全利用停止措置をとる)
- ✓ レーティングが一定以下の場合も、同様に利用停止措置をとる。
- ✓ 重大な事故が生じた場合に所管官庁への報告

43

### 3-4 ライドシェアの安全性(⑤事故の際の補償)

プラットフォームに対して保険の加入をルール化することによって、事故の際の補償に万全を期すことができます。

- ✓ 我が国のすべてのドライバーには法律(自動車損害賠償保障法)により自動車損害賠償保険(いわゆる自賠責)への加入が義務付けられている。
- ✓ さらに、ライドシェア中(例:配車を引き受けてから目的地到着までの間)については、プラットフォームが加入する保険の対象とする。
- ✓ また、プラットフォームの規約等により任意保険の加入をドライバーに求めることにより、ライドシェア中以外の事故も確実に保険の対象とすることも考えられる。



### 3-5 具体的な制度提案

ライドシェアを新たな交通サービスの類型として法的に位置づけ、ドライバーとプラットフォーム双方に一定の対応を求めることをルール化することにより、ライドシェアのドライバーが道路運送法第4条第1項の許可の規定等を受けないこととするを提案します。

プラットフォームの対応	ドライバーの対応
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 所管官庁への届出制</li> <li>✓ レーティングシステムの導入</li> <li>✓ バックグラウンドチェックの実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 21歳以上、75歳以下</li> <li>✓ 免許取得後1年以上経過</li> <li>✓ プラットフォームへの運転履歴証明書の提出</li> <li>✓ 認定講習の受講</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 1日当たりの運転時間の上限設定</li> <li>✓ 事故時の所管官庁への報告</li> <li>✓ 事故時等のドライバーの利用停止措置</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 任意保険への加入(ライドシェア中の事故について)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 料金体系を透明性のあるものとし、ユーザーが確認できるようプラットフォームのサイト等に表示</li> <li>✓ キャッシュレス決済</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ プラットフォームでのマッチングにより配車された客以外の客を乗せた場合は道路運送法違反として処分される</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 10年以上経過した車両でない</li> </ul>

※日本人に対してサービスを提供する外国事業者に対しても本件対応を求める枠組みが必要

# Hello, Future!



# 新經濟連盟

Japan Association of New Economy