

ITを活用した『新経済』の促進
(データ利活用、シェアリングエコノミー、Fintech等)

楽天株式会社 代表取締役会長兼社長
三木谷 浩史

1. シェアリングエコノミーの推進

- ✓ シェアリングエコノミーは、次世代の中心となるもの。我が国としても積極的に導入して経済を活性化しないと世界に乗り遅れる。
- ✓ シェアリングエコノミーはITの革新を背景としており、今後様々な分野に広がる可能性。レーティングシステムをうまく確保しながら、保険加入等の一定の自主的な民間対応・ルールが整備されていくことで、『新経済』が拡大されていくことを基本とすべき。
- ✓ 一方、シェアリングエコノミーを実現するうえで法的な整理が必要であるもの(例;ホームシェア、ライドシェア)については、首相官邸主導で、個別の法整備等による確実かつ迅速な対応が必要。
- ✓ ホームシェアは、各事業法を適用除外したうえでプラットフォームへの規律(参入はオープン)を含めた新たな抜本的な法整備を一刻も早く実現すべき。
- ✓ ライドシェアは、検討会を早急に政府部内に立ち上げるべき。

2. IT原則への転換

『対面・書面原則を転換し、「原則IT」をルール化する』ことは昨年の成長戦略に既に記述済み。あとは一刻も早く実現する段階。そのため、下記2事項が必要。

● 基本理念の法定化

- ✓ 国と地方全体で進めていくためには、IT原則への転換という基本理念を『新たな法律レベル』で明確化することが必要不可欠
 - ・理念のイメージはすでに昨年10月末、新経済連盟の提言(※)で言及済み
 - ※「IT利活用推進のために必要な法整備に係る具体的提案」
 - ・なお、昨年6月末にIT戦略本部がまとめた『IT利活用に係る基本指針』における5原則等も参考にすべき

● 対面原則・書面交付原則撤廃に向けた法的な検討体制整備と個別法令改正の確実な実行

- ✓ 上記理念を達成するために、政府において改正対応が必要な法令等を漏れなくリストアップし、一括で整備するための法的裏付けのある検討の枠組みを実現し、それに基づき実際に所要の法令等を改正すべき
- ✓ 改正必要な法令等の代表事例は次頁以下参照

対面原則・書面原則撤廃等の個別法の事例①

	提案事項	根拠法令	具体的内容・提案理由
1	法令手続きの原則オンライン化を進めるための体系的な法的仕組みの導入	行政手続オンライン化法、e文書法等	・法令に基づく手続等(国-民、地方-民、民-民)のうち、オンライン化等が有効であると考えられる手続に関しては、費用対効果を踏まえつつ、原則としてオンライン化等が可能となるよう、現状の対応状況を網羅的に収集し、進捗を管理し実施する法的裏付けのある仕組みを導入する。
2	不動産取引の重要事項説明での対面原則の完全解禁	宅建業法上の解釈等	・不動産取引の重要事項説明は対面で行うことがあくまで解釈として行われており、ITを活用した重要事項説明に係る社会実験が行われているが、一刻も早くすべての取引分野において対面との解釈を撤廃し、IT活用等による非対面取引での説明を認めるべきである。
3	不動産取引における重要事項説明書面等の電子化	宅地建物取引業法34条の2、35条、37条等	・不動産取引における重要事項説明書面、媒介契約書面及び37条書面について現行法令上「書面」とのみあるのを電子署名したうえでの電磁的方法による交付も認めることとする。
4	薬局医薬品及び要指導医薬品の対面規制の撤廃	医薬品医療機器等法4条、9条の3、36条の4、36条の6等	1. 処方箋薬、薬局医薬品、要指導医薬品に係る対面規制の削除(第9条の3第1項、第36条の4第1項、第36条の6第1項) 2. 「要指導医薬品」というカテゴリーの撤廃(第4条第5項4号等)
5	処方箋の電子化	医師法22条、歯科医師法21条、医師法施行規則21条、歯科医師法施行規則20条等	・処方箋の交付も、e文書法の適用対象とし、電子化に向けたスケジュールとKPIの更なる明確化を行うため、所要の法令改正を行う。
6	株主総会の事業報告等のウェブ開示のデフォルト化	会社法301条等	・株主総会招集と関係資料の提供につき、事業者側がウェブ開示をデフォルトの方法として選択できるようにする。 ・世界的なペーパーレスの流れに遅れており、事業者側に多大なコストを負担させ、株主側に十分な検討時間を与えられない等の弊害がある。
7	金融商品取引契約等における説明方法としての電子書面交付のデフォルト化	金融商品取引法等	・金融商品取引契約等では、法令上、説明方法として、事業者側が電子交付をデフォルトの方法として選択できるようにする。

対面原則・書面原則撤廃等の個別法の事例②

	提案事項	根拠法令	具体的内容・提案理由
8	労働者派遣契約の締結における書面記載という書面原則の撤廃	労働者派遣法施行規則21条3項、4項	・労働者派遣契約の必要契約事項について契約当事者に対して書面に記載させることとしていることについて、電磁的手段でもよいこととする。
9	労働契約や職業紹介における労働条件の明示としての書面交付義務の見直し	労働契約法4条、労働基準法施行規則5条、職業安定法施行規則4条の2等	・労働契約や職業紹介における労働条件の明示としての書面交付義務について見直し、適宜電子署名を活用することを含めて電磁的方法による交付を認めることとする。
10	労働者派遣における就業条件等の通知手段の拡大	労働者派遣法施行規則第26条、27条等	・労働者派遣における就業条件の明示や派遣先・派遣労働者への通知等の方法として、ID・パスワードの発行によるインターネット上での情報提供や、派遣元と派遣先による共有システム上での情報共有等の手段を認める。
11	デジタル教科書の承認による教育イノベーション	学校教育法34条、義務教育諸学校の教科用図書は無償措置に関する法律第3条、著作権法第33条、教科書の発行に関する臨時措置法第3条等	・デジタル化された教科書を学校教育法ほか関係法律上の「教科用図書」「教科書」と認める。
12	オンデマンド授業コンテンツにおける他者の著作物利用の際の権利制限規定の導入	著作権法21条、35条等	・教室での対面授業でのコンテンツだけでなくオンデマンド授業コンテンツにおいても、他者の著作物を使用する場合、権利者の権利を制限する規定を設ける。
13	リバースエンジニアリングに関する著作権法上の適法性の明確化	著作権法	・セキュリティ目的のリバースエンジニアリング(※)が著作権法で適法であることを確保するための所要の措置を講ずる。(※)Reverse engineering。ソフトウェアやハードウェアなどを解析・分解し、その仕組みや仕様、目的、要素技術などを明らかにすること。
14	確定申告時の各種控除申請の添付書類の電子化	法人税法、所得税法	・法人及び個人の確定申告における各種控除申請に必要とされる添付書類として、電子領収書等を認める。
15	非対面サービスでの本人確認、年齢確認	犯罪収益移転防止法及び政省令ほか年齢確認を求める法令、通達等	・個人番号カードを活用した本人確認及び年齢確認を、犯罪移転収益防止法関係法令や年齢確認を求める各種法令等において、認めるための措置を漏れなく行う(対応状況の進捗を公開すべき)。

3. Fintechの推進①

【基本的な考え方】

- ✓ データをうまく活用していくことでリアルタイムの信用創造をいかに伸ばしていけるかが重要
- ✓ 規制制度設計については、参入要件を過度に高くしたり、行為規制を広範囲に及ぼしたりせず、リスクベースアプローチ及び民間の自主的な対応等の尊重による柔軟な対応を基本とし、イノベーションを阻害しないことが基本
- ✓ 日本を世界の最先端Fintech大国にすることを目指すべき
- ✓ 税務手続き等行政手続きの効率化と一体になった産業の生産性の向上が重要

3. Fintechの推進②

【考えられる検討事項】

- ✓ Fintechの大前提となるIT利活用環境(金融関連オールIT)の実現
 - ・行政における法制度面・システム面での取組み
(技術革新に応じた、民間事業での合理的な本人確認・認証方法を法令上認めるためのルール改正、税務等行政手続きのIT化・API開放の実現など)
 - ・金融業界等における取組み
(ネット活用型へ商慣行の転換、銀行APIの促進 など)

- ✓ 世界最先端Fintech大国の実現
 - ・カードや電子決済の義務化の検討 (※)
 - ※新経済連盟では、「Japan Ahead」(2015年5月)、「超観光立国」(2016年3月)で提言済み
 - ・Fintechによる新サービスのビジョンの明確化と実現方策の検討
(商流データ、クラウドソーシングデータ等を活用した新たな「与信」手法の創造とそれに対応するための規制の見直しの検討 など)

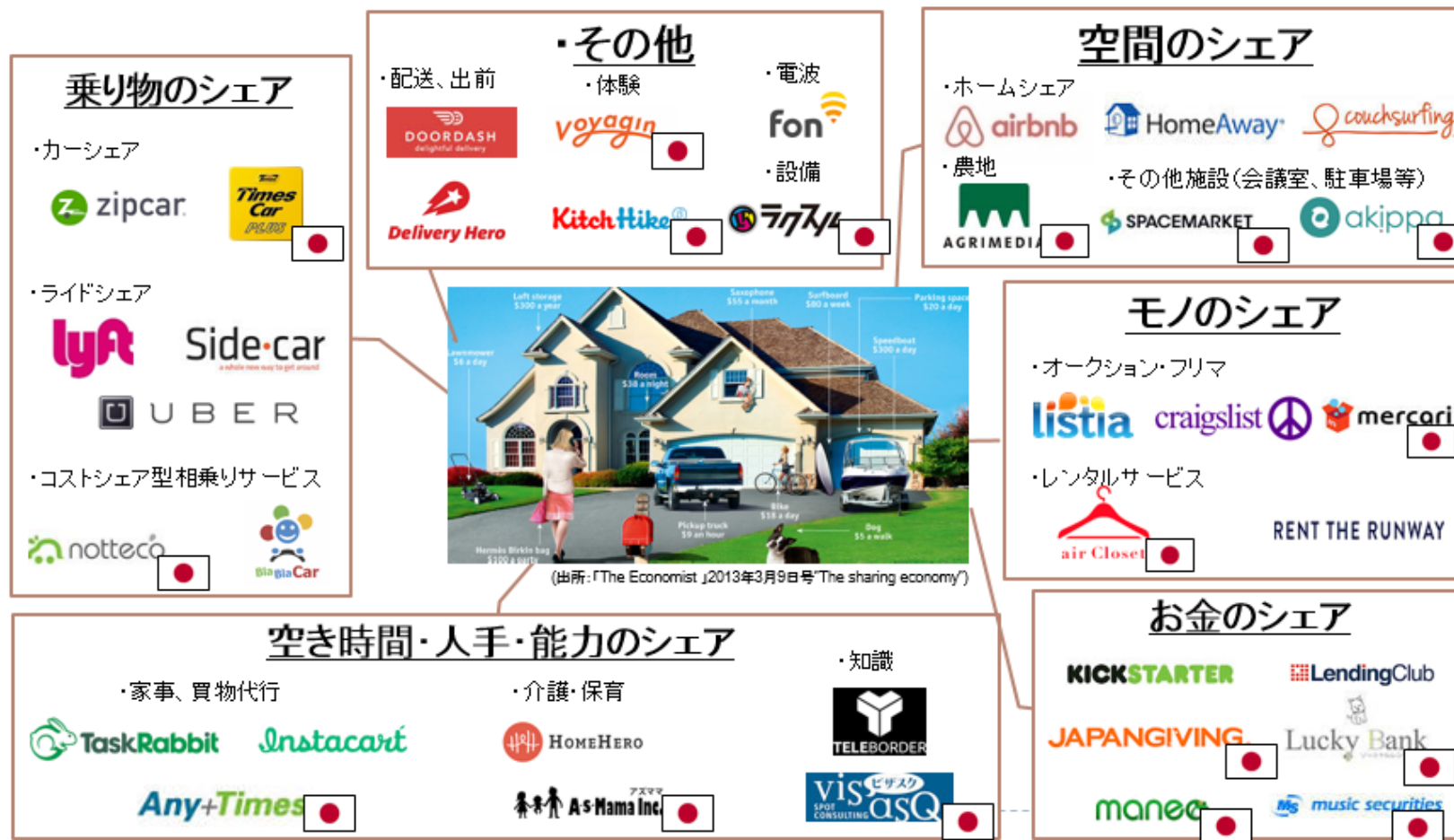
4. その他行政のあり方

- ✓ ITを活用した新経済を促進するためには、非常に速い技術進歩や産業実態等を十分に考慮した行政のあり方の再検討が必要である。
 - シェアリングエコノミーやFintechの制度立案過程に当たっての関係事業者の参画の確保やイノベーションを起こす仕組みの整備を図るべき。
 - インターネット取引を巡る消費者行政の法律改正等制度立案過程における関係事業者の参画の確保を図るべき。
 - 改正個人情報保護法では、法目的に「個人情報の有用性」が明示。データ利活用を促進する観点から、上記法目的を遂行するための個人情報保護委員会の業務体制を抜本的に拡充強化すべき。事務局の半数は、データ利活用の実務に通じた経済界の人間とすべき。
 - 「流通・取引慣行ガイドライン」改訂過程における関係事業者の参画の確保や、セーフハーバー見直し・拡大問題検討における関係産業界への幅広い影響評価分析と慎重かつ丁寧な対応が必要。

参考資料(シェアリングエコノミー関連)

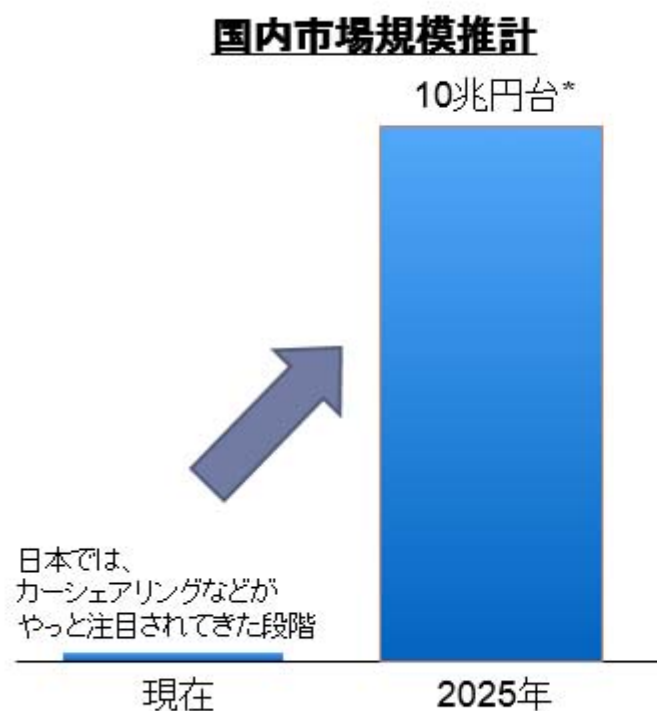
シェアリングエコノミーの国内外での爆発的な広がり①

さまざまなものをシェアの対象とするシェアリングエコノミーサービスが、世界各国で展開中



シェアリングエコノミーの爆発的な広がり②

ソーシャルメディアの発達により、個人の遊休資産などの交換・共有により成り立つ経済が、昨今、欧米を中心に急速に発達。所有型経済から共有型経済に移行しつつある。



*移動手段、宿泊手段、介護、育児対応、クラウドソーシング等を加味して試算

ニーズ

使い手



3分の2が他人が提供するサービスを利用したい

貸し手



3分の2が金銭を得るために個人資産を貸したい

出所：2013年 ニールセンによる「シェアコミュニティに関するグローバル調査」

ホームシェアの経済効果

ホームシェアによってインバウンド消費を含めた**合計10兆円台の経済効果**を生み出し、「『戦後最大の経済、GDP600兆円』の実現」に貢献します。

1 ホームシェア物件数

約200万戸

※6割が空き家、4割が自宅等と仮定。空き家は120万戸と推計
(腐朽・破損がなく、ホームシェア対象と思われる物件約391万戸のうち、少なくとも約3割が活用されると仮定)

2 外国人受入可能人数

約2500万人

※以下の仮定を置いて算出
①上記200万戸のうち100万戸を外国人が利用し、その20%が稼働
②1人5泊、1室2名で利用

3 経済効果

合計10兆円台

①ゲストによる消費等 約3.8兆円

②ホストによる投資等 約1兆円

③インバウンド消費 約7.5兆円(※当連盟提言(観光立国2020)において訪日外国人一人当たり消費額を30万円と置いていることを基に算出)

ホームシェアの必要性

- ✓ 地方創生
- ✓アントレプレナーシップの向上、1億総活躍社会の実現への貢献
- ✓ 空き家問題の解決、稼働資産化し生産性革命の実現
- ✓ 宿泊費用の高騰に歯止めをかけ、企業や家計の負担を軽減
- ✓ 観光立国への貢献
- ✓ ホストとユーザーの交流によるダイバーシティ受容度向上等







ホームシェアに関する具体的な制度提案 (昨年10月30日新経済連盟提案)

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。

プラットフォームの対応	ホストの対応
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 所管省庁への届出 ✓ レーティングシステムの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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) <p style="margin-left: 20px;">※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"> ✓ 衛生や税に関する事項等についてホストに適切に周知 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 衛生に関する事項等についてゲストに適切に周知 ✓ 感染症発生の疑いがある場合に当局に対して通報
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 <p style="margin-left: 20px;">※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方法を確保し、法的な組み合わせが必要</p> <p style="margin-left: 20px;">※旅館業法の従来の規制についても、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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 施設の利用方法をゲストに周知 ✓ 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 ✓ トラブル発生時に近隣住民がホストに連絡できる
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 保険の加入 	

世界のライドシェアの現状

世界各地域で多数の会社が大規模にサービスを提供、非常に高い評価額を得、活発に資金調達

主要地域	米国		欧州	中国	アジア	インド
会社名	Lyft 	Uber 	Bla Bla Car 	Didi Kuaidi 	Grab Taxi 	Ola 
サービス提供国	米国205都市	67か国 (356 都市)	19か国	中国 (360都市)	6か国 (26都市)	インド (102 都市)
サービス規模	n.a.	n.a.	利用者2,000万人	利用者2億人 1日につき700万回 乗車	ドライバー 11万人 利用者数50万人	ドライバー35万人 1日につき予約100 万件
最新の資金調達	2015年5月	2015年7月	2015年9月	2015年9月	2015年8月	2015年11月
最大の資金調達	\$680 M	\$1 B	€200 M	\$3 B	350M	\$500 M
評価額	\$2 B	\$62.5B	\$1.5 B	\$16.5 B	\$1.5 B	\$5 B
その他		自動車会社をグループに持つタタ・グループのファンドが出資				タタグループの会長が個人的に出資

※出典:各社HP、新聞報道等により作成

相乗りサービスの事例

※Lyft社のウェブサイトをもとに和訳し作成

リフトラインは新しいお手頃な移動方法。

同じ方向に移動する他の人とライドシェアすることにより、最大60%の節約が可能。

※当初ニューヨーク、ロサンゼルス、サンフランシスコ、オースティン及びボストンでサービス開始

リフトラインはあなたのために作られました。

お手頃な価格のライド

あなたがどこかに出かけるとき、ライドシェアによりお金を節約できます

スマートなルート設定

同じ方向に移動する他の乗客とライドシェアすることができます。

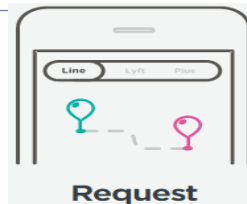
人々をカブける

あなたのコミュニティに出会えます。相乗りする他の乗客の名前と写真を見ることができます。

リフトラインの使い方

リクエスト

アプリを開いてラインを選択し、リクエストボタンをタップ。目的地を入力するとあなたのライドが作られます。



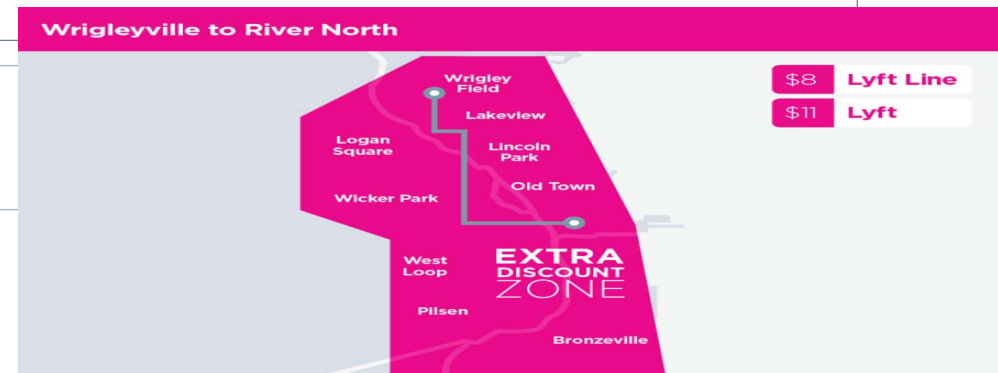
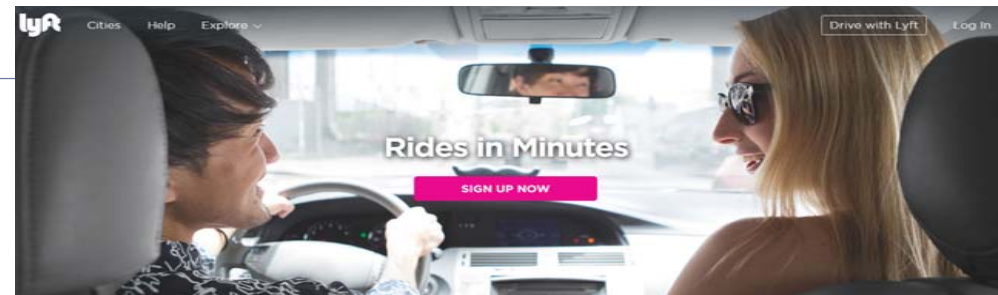
待つ

数分間であなたと他の乗客をマッチングします。料金は前もって決定され、仮に他の乗客がマッチングされなくても、料金は安い価格のまま変わりません。



出発

車が到着したらメッセージでお知らせします。あなたがやることは車に乗り込むことだけです。



ライドシェアに関する経済効果

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:国交省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

ライドシェアの必要性

- ✓ アントレプレナーシップの向上、1億層活躍社会の実現への貢献
- ✓ 都市部のモビリティの圧倒的な向上による地域経済の活性化
- ✓ 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
- ✓ 観光客への移動手段の提供等による観光立国への貢献
- ✓ カスタマイズされた創造的かつ多種多様な新たなサービスの創出
(例； 高齢者用サービス、ドライバーの多言語化、ガイド付きサービス)

ライドシェアに関する具体的な制度提案 (昨年10月30日新経済連盟提案)

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ことを提案します。

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"> ✓ 所管官庁への届出制 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ レーティングシステムの導入 ✓ バックグラウンドチェックの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 21歳以上、75歳以下 ✓ 免許取得後1年以上経過 ✓ プラットフォームへの運転履歴証明書の提出 ✓ 認定講習の受講
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 1日当たりの運転時間の上限設定 ✓ 事故時の所管官庁への報告 ✓ 事故時等のドライバーの利用停止措置 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 任意保険への加入(ライドシェア中の事故について) 	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 ✓ キャッシュレス決済 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 10年以上経過した車両でない

※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

【付属参考資料】

ライドシェアに関する経済規模や 安全対策等の実例の資料

(出典)Lyft社資料を和訳



Lyftによる経済効果

2015年 レポート



アメリカ国内65以上の都市において、Lyftは変革と接続性の強力な媒介手段となっている。我々は 乗客、ドライバー、そして我々が「ホーム」と呼ぶ都市におけるLyftの経済効果を算出するため、既に我々が市場を確立している7都市について、検証・調査を行った。

この調査結果は、Lyftがドライバーにとって柔軟な収入獲得機会を、乗客にとってより改善された交通アクセスを、そして地域経済活動に重要な利益をもたらしていることを示している。

調査手法

2014年11月及び2015年2月、Lyftは5,700名以上の乗客及び2,600名以上のドライバーを対象にアンケート調査を実施。実施対象都市はサンフランシスコ、ロサンゼルス、サンディエゴ、シアトル、シカゴ、ボストン、及びワシントンDC。

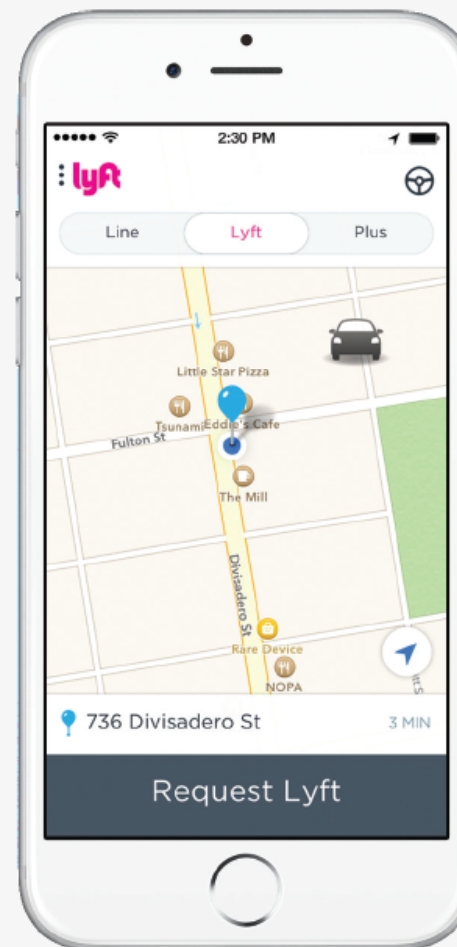
回答分析はLand Econ Group(Bill Lee、Tanya Chiranakhon)が担当。

Lyftとは？

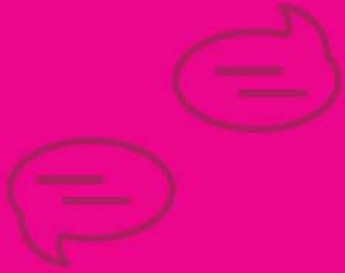
Lyftとは、リーズナブルな価格で信頼性のある乗車サービスを配車から数分で提供する、人と人をつなぐライドシェアアプリである。

カープール(乗り合い)機能のLyft Lineを使えば、乗客がより効率的に移動することができる。

Lyftは2012年に設立され、現在米国内65以上の都市で展開している。



Lyftをダウンロードし、ボタンをタップして配車リクエストを行う。



ドライバーへの影響

Lyftのドライバーは花屋、消防士、アーティスト、学生、子供の親、そしてその他あらゆる職を持っている。ドライバーの大多数はパートタイマーであり、生計の補助的手段として運転を行っている。



Erin J.の場合

Erinは毎日自動車通勤している。Lift Lineのルートマッチング機能を使い、乗客を見つけることで単なる通勤を収入機会としている。彼女がすることは単にアプリをドライバーモードに切替え、最終目的地を彼女のオフィスに設定し、同方向の乗客が現れるのを待つことだけである。ライドシェアで空席を埋めることにより、通勤をエンジョイすることができる。



Bethany H.
Portland

結婚式費用捻出のために運転を始めたペストリーシェフ。



Greg M.
San Francisco

事業資金のために運転するスタートアップ共同経営者。



Ayanna M.
Washington, D.C.

大学院進学費用のために運転するプレスクールの先生。

Lyftは 柔軟かつ 補助的な 収入手段を提供

A circular infographic showing 78% with an orange arc indicating the percentage.

78%

平均稼働時間が週15時間未満
のドライバー割合

A circular infographic showing 86% with an orange arc indicating the percentage.

86%

現在雇用されている、あるいは積極
的に就職活動中のドライバー割合

A circular infographic showing 60% with an orange arc indicating the percentage.

60%

パートまたはフルタイム職業の合間
に稼働している割合

A circular infographic showing 30% with an orange arc indicating the percentage.

30%

想定外の出費の補填またはフリー
ランスとして運転している割合

A circular infographic showing 25% with an orange arc indicating the percentage.

25%

家族と過ごすことにより質の良い時
間を費やすため、労働柔軟性が必
要と考えている割合

人と地域を 再び結び付ける

A circular graphic with an orange border and a blue center, containing the text '57%'.

57%

サービスの提供が友人関係またはビジネス関係の構築に繋がったと回答したドライバーの割合

A circular graphic with an orange border and a blue center, containing the text '84%'.

84%

近隣住民を乗せたことがあると回答したドライバーの割合



地域社会への影響

Lyftの利用しやすさと良心的な価格によって、地域社会の住民が、これまで馴染みのなかった自分の都市のエリアを開拓すること、長時間外出すること、そして安全に帰宅することをより容易にしている。

2014年において

Lyft乗客が
地域社会にもたらした追加支出は

2億2,500万ドル

にのぼる。

地域内支出の増加

73%

の乗客がLyftのおかげでより頻繁に、またより長時間外出するようになった。

45%

の乗客がLyftのおかげでより地元ビジネスに支出するようになった。

小規模ビジネスへの大きなインパクト

25%

のドライバーが自分でビジネスをしている。

70%

の事業オーナーがLyftを利用して事業資金を得ている。

地元アーティストやエンターテイナーへの支援

40%

のドライバーがクリエイティブな職業に従事。

\$5.50

の政府歳入がアートに1ドル投資されることで発生。

¹ American for the Arts “Arts and Economic Prosperity IV: Economic Impact of the Nonprofit Arts and Culture Industry” (2012年6月)より出典。
<http://www.americansforthearts.org/economigimpact>

乗客への影響

多くの乗客が通勤やちょっとした雑用といった日常生活にLyftを使用している。

主な用途



40%

通勤



42%

家族や友人を訪問



36%

ちょっとした雑用

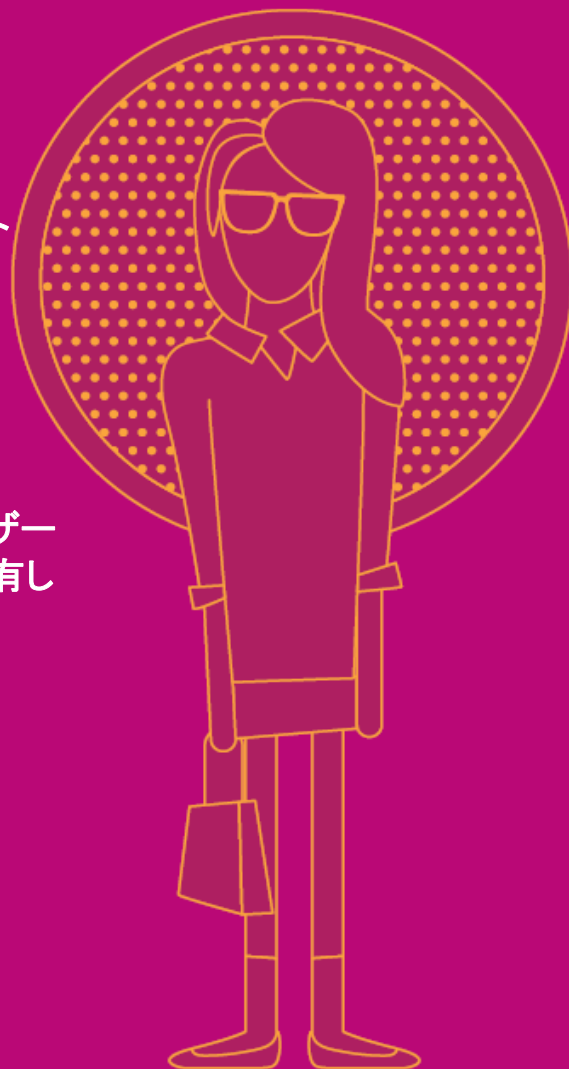
女性にとって、安心・信頼できる乗車サービス

25%

の女性が
病院のアポイント
のために使用

58%

の女性Lyftユーザー
が自家用車を保有し
ていない



2014年に
Lyftの全乗客が節約した時間は

390万時間

(他の交通手段と比較した場合)

この節約時間の価値は

1億2,500万ド

ル

¹ 米国運輸省の試算(VTTS: Value of Travel time Savings)に基づく。

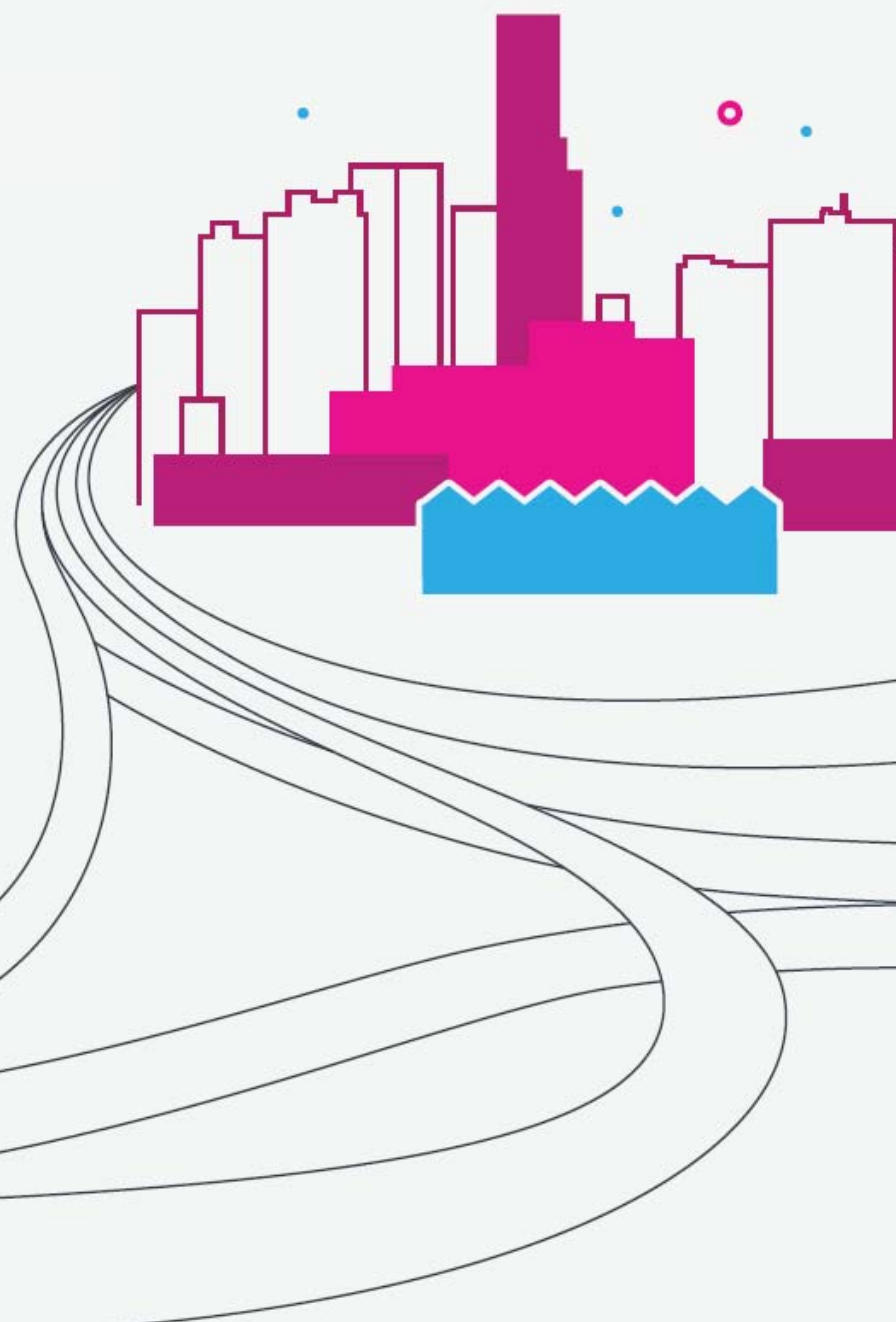
大局的見地

人々がかつてないほど都市部に住むようになり、急激な都市化が進んだ結果、我々の交通インフラへの負荷が高くなってきている。交通効率性を増加させることにより、米国都市部における渋滞緩和のための道路拡張に必要な推計5億3,300万ドルの節約をもたらす得る。米国内における支配的な交通手段—単独で運転すること—は持続可能ではない。

米国内の支配的交通手段—単独で運転すること—は持続可能ではない。

Lyft Lineはすべてを変える。

Lyft Lineはオンデマンドの乗合い(カープール)を調整する。同じ方角へ向かうドライバーと乗客を数分でマッチングすることができる。Lyft Lineを通じて我々はよりスマートで、効率的で、かつ、つながりのある都市を構築することができる。Lyft Lineは未来の交通手段であり、その効果は既に実現している。すなわち、サンフランシスコでは既にLyft LineユーザーがLyft利用者の半数以上を占めており、ロサンゼルス、オースティン、そしてニューヨークでもユーザー数は増加している。



平均的な都市部のアメリカ人は
34時間
 車に乗っている(毎年)。

この交通渋滞はおよそ
1,210億ドル
 のコストとなっている(毎年)!

¹Viechnicki, P. et al. "Smart mobility: Reducing congestion and fostering faster, greener, and cheaper transportation options." Deloitte University Press. May 18, 2015.
²U.S. Federal Transit Administration. Transportation Needs of Disadvantaged Populations. FTA Report No. 0030, February 2013
³National Highway Traffic Safety Administration. 2013 Alcohol-impaired Driving Traffic Safety Facts. December 2014.
⁴同上。

交通渋滞 & 温室効果ガス削減効果

交通渋滞は都市部在住のアメリカ人にとって、550億時間と290ガロンの燃料の追加コストをもたらしている。



60%

Lyftを利用できる
 が自家用車を保有
 している割合。



46%

Lyftがあるため自
 家用車を保有して
 いない者の割合。

交通アクセスの拡大

鉄道駅やバス停留所から1/4マイル未満の距離に居住して
 いるアメリカ人は50%に満たない²。



25%

公共交通機関への
 アクセスにLyftを利用
 している割合。



54%

Lyftのおかげでこれ
 までアクセスできな
 かった場所に行くこと
 ができるかと回答した割
 合。

飲酒運転削減に寄与

アメリカ国内では一日当たり28名が飲酒運転により死亡³。



31%

交通事故死のうち、
 飲酒運転が原因
 となった割合⁴

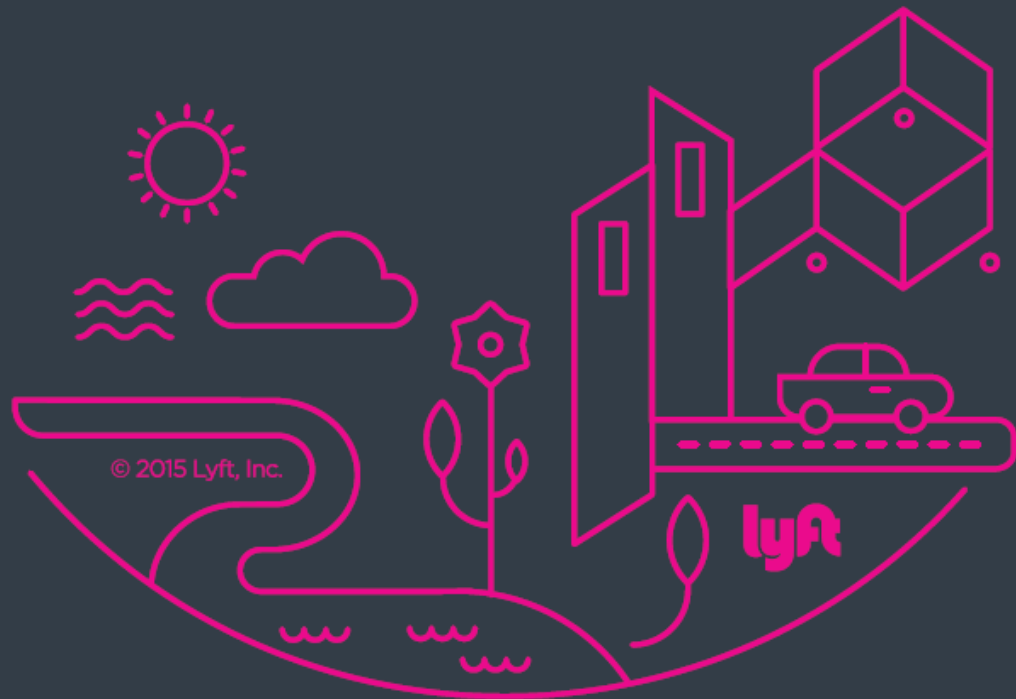


84%

Lyftのおかげで飲
 酒後は運転をしな
 いで済むと回答した割
 合。

未来の輸送がここに。

共に道をつくろう。



© 2015 Lyft, Inc.

lyft

信頼と安全性

消費者は安全な交通手段を求めている。リフトプラットフォームは、安全性への包括的なアプローチを有するよう設計された。様々な革新的特徴により、ドライバー、乗客の双方が、常に安心して、情報が提供され、責任を持つことができる。

安心

- ・19か所の車両検査
- ・犯罪歴チェック
- ・運転記録チェック
- ・21歳*以上
- ・有効な米国運転免許証 (1年の運転歴も含む)

透明性

- ・App内写真付身分証明
- ・App内車両写真&自動車登録番号
- ・GPSによる車両追跡
- ・乗客に送付される走行概要メール
- ・マッチングが成立するまでの間のドライバーと乗客間の匿名化された音声・テキストによる通信
- ・キャッシュレス決済

責任

- ・年中無休・24時間体制の「信頼&安全性」チーム
- ・厳格な薬物・アルコールポリシー
- ・乗車終了ごとの双方向評価
- ・低評価の場合にはレビューを実施
- ・自動化された遺失物センター

97%

の乗客は、
Lyftが高い安全基準を
有していると実感**



TRUST AND SAFETY

信頼と安全性



\$1M Insurance per Occurrence

1件当たり
百万ドルの補償



Criminal and Driving Background Checks

犯罪歴・運転履歴
バックグラウンド
チェック



Accountability through Ratings

レーティング評価による
アカウントビリティ



Social Verification through Facebook

Facebookを通じた
照合



In-app User Identification

アプリ内
ユーザー識別

DALLAS COMPARISON CHART

● 比較表 - ダラス市
● はい ● いいえ

Transportation Safety Requirements 交通の安全に関する要件	Lyft	Taxi & Limousine Dallas Code Enforcement ダラス市条例によるもの	(*) Craigslist Rideshare Section
Drivers permanently screened for Violent Crime Conviction ドライバーは、暴力犯罪有罪歴について永久的にスクリーニングされる	●	●	●
Drivers permanently screened for Sexual Assault Conviction ドライバーは、性犯罪有罪歴について永久的にスクリーニングされる	●	●	●
Drivers screened out for DUI Conviction in the past 7 years ドライバーは、過去7年間の飲酒・麻薬影響下による運転有罪歴についてスクリーニングされる	●	●	●
Drivers screened out for Reckless Driving Conviction in the past 3 years ドライバーは、過去3年間の“無謀な運転”有罪歴(スピード違反など)についてスクリーニングされる	●	●	●
Vehicle Inspections 車輛検査	●	●	N/A
Minimum Driver Age Requirement ドライバーの最低年齢	23	19	18
Minimum Liability Insurance Carried per Occurrence 損害賠償保険の最低保証額	\$1,000,000	\$500,000	\$60,000 (state minimum)

(*)Craigslist クレイグスリスト は、情報交換コミュニティサイト。上記表での項目は、同クレイグスリスト内のライドシェアを示す。

Sources:

1. Lyft Safety (www.lyft.com/safety)
2. Dallas City Code Ch 45-3.2(7) Qualification; Ch 10A-19(7) Qualifications
*ドライバー登録志望者に過去2年間の軽犯罪及び過去5年間の特定の重罪に関する有罪歴がある場合は、拒否される。
3. Dallas City Code Ch 45-3.2(a)(8) Qualification; Ch 10A-19(a)(8) Qualifications
*ドライバー登録志望者に a) 過去12か月の間に飲酒・薬物吸収状態での運転有罪歴がある場合(いかなるものも対象)、または/あるいは、b)過去5年以内に1件以上の上記有罪歴がある場合は、拒否される。
4. Dallas City Code Ch 45-3.2(a)(6) Qualification; Ch 10A-19(a)(6) Qualifications
*ドライバー登録志望者は、過去36か月間のうちの12か月の連続した期間において、4回以上の走行中の事故歴あるいは2回以上の過失事故歴があってはけない。
5. Dallas City Code Ch 45-7.2 Vehicle Inspections; Ch 10A-48 Vehicle inspections
6. Dallas City Code Ch 45-3.2(a)(1) Qualification; Ch 10A-19(a)(1) Qualifications
7. Dallas City Code Ch 45-4.4(c) Insurance; Ch 10A-36(c) Insurance
8. Craigslist Terms of Use
9. Texas Transportation Code Sec. 601.072(a-1) Minimum Coverage Amounts

lyft

TRUST AND SAFETY

信頼と安全性



\$1M Insurance per Occurrence
1件当たり
百万ドルの補償



Criminal and Driving Background Checks
犯罪歴・運転履歴
バックグラウンドチェック



Accountability through Ratings
レーティング評価による
アカウントビリティ



Social Verification through Facebook
Facebookを通じた
照合



In-app User Identification
アプリ内
ユーザー識別

MIAMI COMPARISON CHART

比較表 - マイアミ
● はい ● はい、ただし例外あり ● いいえ

Transportation Safety Requirements	Lyft	Taxicabs Miami-Dade Reg & Econ Res	For-Hire Vehicles Miami-Dade Reg & Econ Res	Craigslist Rideshare Section
交通の安全に関する要件				
Drivers screened out for Violent Crime Conviction <small>ドライバーは、暴力犯罪有罪歴について永久的にスクリーニングされる</small>	●	●	●	●
Drivers screened out for Sexual Assault Conviction <small>ドライバーは、性犯罪有罪歴について永久的にスクリーニングされる</small>	●	●	●	●
Drivers screened out for Reckless Driving Conviction in the past 3 years <small>ドライバーは、過去3年間の“無謀な運転”有罪歴(スピード違反など)についてスクリーニングされる</small>	●	●	●	●
Drivers screened out for DUI Conviction in the past 7 years <small>ドライバーは、過去7年間の飲酒・麻薬影響下による運転有罪歴についてスクリーニングされる</small>	●	●	●	●
Vehicle Inspections <small>車両検査</small>	●	●	●	N/A
Minimum Driver Age Requirement <small>ドライバーの最低年齢</small>	21	18	18	18
Minimum Liability Insurance Carried per Occurrence <small>損害賠償保険の1事案あたり最低保証額</small>	\$1,000,000	\$100,000	\$300,000	\$20,000 (state minimum)
Minimum Uninsured Motorist Insurance Carried per Occurrence <small>保険未加入ドライバーの一事業あたり最低保険料</small>	\$1,000,000	\$0	\$0	\$0
Minimum Underinsured Motorist Insurance Carried per Occurrence <small>保険加入ドライバーの一事業あたり最低保険料</small>	\$1,000,000	\$0	\$0	\$0
Minimum Contingent Collision Insurance Carried per Occurrence <small>一事業あたりの最低偶発損害補償料</small>	\$50,000	\$0	\$0	\$0

Sources:

1. **Lyft Safety** (www.lyft.com/safety)
*Lifetime ban for DUI w/ bodily injury; 7 year ban if no bodily injury
2. **Miami Dade County Code of Ordinances (MCO) Ch 31-303(e)** "Chauffeur's registration - all types"
*性犯罪に関係しない不道徳行為(公衆の健康・福祉・安全に影響を与えるもの)については群ディレクターが認めた場合。
**ドライバー登録志望者は、過去5年間の間に23点の減点までは認められる(24点以上は拒否される)。“無謀な運転”の場合は4ポイント。
***ドライバー登録志望者に過去5年間飲酒・麻薬影響下による運転有罪歴がある場合は拒否される。
3. **MCO Ch 31-89(f)** "Vehicle standards" & **MCO Ch 31-609(b)** "Vehicle standards"
4. **MCO Ch 31-303(d)(4)** "Chauffeur's registration - all types"
5. **MCO Ch 31-88** "Insurance" & **MCO Ch 31-608** "Insurance"
6. **Florida Statutes Title XXIII, Ch 324** "Financial Responsibility"
7. **Craigslist Terms of Use**

(※)Craigslist クレイグスリスト は、情報交換コミュニティサイト。上記表での項目は、同クレイグスリスト内のライドシェアを示す。