

# ホームシェアの海外比較

ホテル・旅館・宿泊所の営業資格を持たない者が有償で行うホームシェアに関する制度整備の各国比較は以下のとおり。

国名 人口(万人)/GDP(百万US\$)	規制の内容	規制に基づき利用可能な地域	備考
<b>アメリカ</b> 人口: 32,142 GDP: 17,946,996	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェア事業者: 無許可ホストの掲載禁止等の義務があるが、義務内容は自治体によって異なる</li> <li>ホスト: 許可制。年間貸出可能日数等の条件があるが、条件は自治体によって異なる</li> </ul>	ポートランド(58万人) ナッシュビル(66万人) サンフランシスコ(85万人) サンノゼ(102万人) (上記以外は不明)	ホストには、家主の居住期間の規定や、年間貸出可能日数、同時に貸出可能な部屋数の制限等の規制がある。 シェア事業者に対しては、ニューヨーク州では16年に住宅の短期貸出の広告に罰金規制を導入したほか、ポートランドでは市条例によりシェア事業者が宿泊税を代行納付、市当局の要請により貸主及び物件に関する情報を開示することが求められる。 また、サンフランシスコやサンノゼでは、16年より短期間賃貸住宅をインターネットで仲介する企業は、住宅等の登録者に対し、「又貸しは法令違反もしくは立ち退きの対象になる可能性がある」ことを周知することが必要となった。
<b>イギリス</b> 人口: 6,514 GDP: 2,848,755	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェア事業者: 規制なし</li> <li>ホスト: 許可制</li> </ul>	ロンドン(979万人) (上記以外は不明)	以前は、ロンドンでは転用許可が必要とされてきたが、2015年3月に住居を一時宿泊施設として使用する日数が年間90泊以内の場合には転用許可を要しないこととするよう法改正された。この特例措置に関し、実施に当たってのトラブルがある場合には、ロンドン内の自治体は適用を除外することが可能。
<b>フランス</b> 人口: 6,681 GDP: 2,421,682	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェア事業者: 滞在税の代行納付等の義務があるが、義務内容は自治体によって異なる</li> <li>ホスト: 届出制だが、自治体によっては追加で利用形態変更の許可が必要</li> </ul>	パリ(225万人) (上記以外は不明)	ホストは、「観光用家具付住居」として、住宅の所在する自治体に届出が必要。 さらにホストは、パリ市や20万人以上の市等の場合、利用形態変更の許可が必要(ただし貸主の居住の本拠(年間8ヶ月以上居住)である場合は届出等は不要)。 パリ市では、滞在税(民泊の場合は1人1泊ごとに0.83ユーロ)を、宿泊施設が自治体に対し納付する義務。
<b>ドイツ</b> 人口: 8,141 GDP: 3,355,772	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェア事業者: 無許可ホストの掲載禁止等の義務があるが、義務内容は自治体によって異なる</li> <li>ホスト: 届出・許認可制。また、年間貸出可能日数等の条件があるが、条件は自治体によって異なる</li> </ul>	ベルリン(352万人) ハンブルグ(174万人) (上記以外は不明)	同時に8名以下の客しか宿泊できない施設の場合、宿泊業の許可は不要。 ベルリン特別市では、2014年より、住居としてベルリン特別市に登録している空間を居住目的以外で使用する場合には規制の対象となり、ベルリン特別市内の地区の管轄官庁に届出し、許認可が必要。ハンブルグでは2013年に州条例を改正し、許認可が必要。 ホストは、家主の居住期間の規定や、年間貸出可能日数、同時に貸出可能な空間の割合に関する制限、当局から照会のあった所有者等は、求めがあった場合にはシェア事業者、広告主にその事実を伝えなければならない等の義務。(自治体によって異なる) ハンブルグでは、シェア事業者は当局の許可を得ていない住宅の広告を掲載(掲載準備を含む)を禁止。

# ホームシェアの海外比較

ホテル・旅館・宿泊所の営業資格を持たない者が有償で行うホームシェアに関する制度整備の各国比較は以下のとおり。

国名 人口(万人)/GDP(百万US\$)	規制の内容	利用可能地域	備考
<b>韓国</b> 人口: 5,062 GDP: 1,377,873	<ul style="list-style-type: none"><li>シェア事業者: 不明</li><li>ホスト: 指定制。さらに面積や消火設備等の義務がある</li></ul>	全国	12年に観光振興法施行令等が改正、自治体の長により、外国人都市民泊業の指定を受ける必要。外国人観光客のみ利用可。 ホストには、指定基準として面積230㎡未満、外国語案内が可能な体制を整備、消火器・感知器設置等の規制がある。
<b>シンガポール</b> 人口: 554 GDP: 292,739	6ヶ月未満の住宅賃貸は禁止	なし	ホテルとしての登録、及び経営にあたってはマネージャーライセンスが必要だが、当制度は住居を利用した宿泊サービスには適用されない。
<b>日本</b> 人口: 12,696 GDP: 4,123,258	(特区に限定) <ul style="list-style-type: none"><li>シェア事業者: 規制なし</li><li>ホスト: 認定制</li></ul>	東京都大田区(72万人) 大阪府(884万人)	国家戦略特別法の特定事業として国家戦略特別区域外国人滞在施設経営事業を定めた区域計画について、内閣総理大臣の認定を受けたときは、当該認定の日以後は当該事業を行おうとする者は、その事業について都道府県知事の特定認定を受けることができ、当該特定認定を受けた事業には、旅館業法の規定は適用されない。 特区民泊においては、一定の要件を満たす特区内の施設を、賃貸借契約に基づき条例で定めた期間(3日~10日)以上、旅客に使用させる。 1居室25㎡以上必要であることに加え、宿泊者名簿の備え付けにより感染症の蔓延防止や犯罪利用を防止するとともに、近隣住民への説明や苦情窓口の設置などにより丁寧な近隣住民対策を行うよう法令上明記。条例で規定することにより立入検査が可能。

# 自家用車ライドシェアの海外比較

自家用車ライドシェア(※)の制度整備状況の各国比較は以下のとおり。

国名 人口(万人)/GDP(百万US\$)	規制の内容	利用可能地域	備考
<b>アメリカ</b> 人口:32,142 GDP:17,946,996	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェア事業者:保険加入等、一定の条件による許可制であるが、条件は自治体によって異なる。</li> <li>ドライバー:運転経験等、一定の条件があるが、条件は自治体によって異なる</li> </ul>	カリフォルニア州をはじめとする複数の州	カリフォルニア州においては、13年9月にUber等の自家用車ライドシェアのマッチングを行う事業者に許可制を導入。他の州においても制度化が進められている。シェア事業者については、保険加入、運転者の身元調査、車両の検査等が義務づけられており、ドライバーは、カリフォルニア州の運転免許の保有、1年以上の運転経験、保険加入等が条件となっている。 各自治体ごとの具体的な規制内容については不明。
<b>イギリス</b> 人口:6,514 GDP:2,848,755	禁止	なし	ロンドン交通局は、16年6月からプライベートハイヤーをマッチングする企業に対する規制を施行。これに基づき、ロンドン交通局の認可を受けたプライベートハイヤー(流し営業は不可)については利用可能。ロンドン以外の状況については不明。
<b>フランス</b> 人口:6,681 GDP:2,421,682	禁止	なし	パリでは、法律に基づきVTC(運転手付き観光車両)の免許を有する運転者を用いたサービスが提供されているが、許可を受けていない自家用車ライドシェアは違法とされている。フランス憲法裁判所は、15年9月、自家用車ライドシェアを禁じる法律を違憲とするUberの訴えを棄却した。15年7月にはUber社の幹部2人が逮捕・起訴された。パリ以外の状況については不明。
<b>ドイツ</b> 人口:8,141 GDP:3,355,772	禁止	なし	15年1月、連邦憲法裁判所は、自家用車ライドシェアの禁止処分を違法とするUberの訴えを却下。15年3月、フランクフルト州裁判所はUberの自家用車ライドシェアサービスを違法と判決、ドイツ全土に適用された。
<b>中国</b> 人口:137,122 GDP:10,866,444	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェア事業者:企業法人資格の保有等、一定の条件による許可制。作業時間やサービス頻度等の特徴に応じて、運転者と労働契約の締結義務。運送請負人としての責任を負う。</li> <li>ドライバー:運転歴等、一定の条件による許可制。</li> </ul>	制度的には全国で可能であるが、実際にサービスが提供されている地域は不明	16年7月に「オンライン予約タクシー経営サービス管理暫定弁法」が公布され、ライドシェアのマッチング事業の経営を許可制とする法令を整備(16年11月施行)。 シェア事業者は、企業法人資格、情報処理能力やサービス能力の保有、健全な経営管理、安全生産管理制度の整備等が条件となっており、ドライバーは、3年以上の運転歴、事故や犯歴がないこと、車両へのGPS搭載等が条件となっている。
<b>韓国</b> 人口:5,062 GDP:1,377,873	禁止	なし	旅客自動車運送事業法により、タクシーの営業資格を持たない一般人が運転するライドシェアは違法とされており、国土交通部がソウル市に対し、UberXを旅客自動車運送事業法違反で取締るよう指示。ソウル市警察は、UberKoreaの支社長、同社に協力するレンタカー業者らを同法違反で起訴。UberXは15年3月に撤退。

(※)自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスであって、当該運転者と乗客とをスマートフォンのアプリケーション等を通じて仲介するもの

# 自家用車ライドシェアの海外比較

自家用車ライドシェア(※)の制度整備状況の各国比較は以下のとおり。

国名 人口(万人)/GDP(百万US\$)	規制の内容	利用可能地域	備考
シンガポール 人口:554 GDP:292,739	禁止	なし	第三者タクシー予約サービス提供者法により、配車ができるのはタクシーの営業資格を持った運転手と車両のみとなっている。シェア事業者は、陸上交通局への20以上の車両登録が義務づけられているほか、運賃体系等について規定されている。なお、陸上交通庁は、17年上半期までに、自家用車ライドシェアについて専用運転免許を設ける等の規制改正を行うことを発表。
日本 人口:12,696 GDP:4,123,258	禁止	なし	自家用車の運転者個人が運送主体となり、有償で運送する形態は認められていない。市町村又はNPO等が運送主体となり、交通空白地等において、道路運送法に基づき運輸支局へ登録を受けて行う「自家用有償旅客運送」によるサービスについては認められている。 また、16年5月の国家戦略特区法改正により、総理大臣の認定を受けた特区において、主として観光客を運送するための「自家用有償観光旅客等運送事業」を創設。なお、従来必要とされていた運営協議会等における既存事業者等の合意に代えて、市町村、事業実施予定者、運送事業者により事前に相互の連携(持続可能な地域公共交通網の形成、輸送の安全、旅客の利便)について協議を行うこととしている。 いずれも、実施主体は市町村又はNPO等に限られており、ドライバーは、第二種運転免許か、第一種運転免許に加えて大臣認定講習の修了が条件となっている。

(※)自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスであって、当該運転者と乗客とをスマートフォンのアプリケーション等を通じて仲介するもの