

自動車・空き部屋の貸し借りや、小口の資金調達などをインターネットで仲介する「シェアリングエコノミー」が世界中で急拡大している。IT（情報技術）発達で可能になった新ビジネスに、日本の法や規制が壁として立ちちはだかる。企業活動や市民生活の効率化には、新たなルールをつくる工夫と決断が必要だ。

5月の週末、東京・丸の内で2人の男性が落ち合った。「キーを渡します」「長野までドライブします」。ディー・エヌ・エー（DeNA）のカーシェア仲介サービス「Anyc a」（エニカ）に登録した車のオーナーと利用者。スマートフォン（スマホ）の専用アプリで直接交渉した。

「非営利」が条件

2006年の道路運送法改正で自家用車の共同使用の許可制が撤廃、昨年9月に始まった。ただし法が認めるのは「非営利」。車の使用料が高すぎるとレンタカー事業とみられかねず、自由な値付けはできない。同社は「使用料を一定水準以下に設定するようオーナーにお願いしている」。

車のシェアはシェアエコノミーのけん引役だ。トヨタ自動車や資本・業務提携を決めた米ウーバーテクノロジーズはスマホで配車するライドシェア（相乗り）サービスも70カ国・地域で展開する。しかし日本では自家用車の有償運送は原則

広がる新ビジネス 日本流規制が壁に



カーシェア仲介サービス「Anyc a」を利用し、車の所有者から鍵を受け取る（東京・丸の内）

禁止。過疎地の特例事業が26日、京都府京丹後市で始まったにすぎない。

マンションの空き部屋などに旅行者を有料で泊める「民泊」のネット仲介を世に米エアビーアンドビー（Airbnb）。日本で登録された3万室超は法的に課題がある。

大半は、旅館業法で定める「簡易宿所」の営業許可を得ていない。国家戦略特区の東京都大田区と大阪府では許可が不要なものの、要件は「6泊7日以上」に限られる。

既存業界を保護

訪日外国人増加で政府は新法制定を検討する。ホテル・旅館業界は「営業日数を年30日以内に制限すべきだ」と抵抗。政府の規制改革会議は今年19日、年180日まで認めるとしたが、民泊事業者らは「これではサービスは拡大できない」（民泊協会の高橋延明代表理事）とため息をつく。

ビジネスの魅力をそぐルールもある。ネットを通じるべきだ」と是正を訴える。

米プライスウォーターハウスクーパース（PwC）によると、シェアエコノミーの全世界の市場規模は13年に150億ドル（当時約1兆4千億円）。日本は14年度で約230億円（矢野経済研究所調べ）にとどまる。既存業界の保護に軸足を置いた規制は新ビジネスの芽を摘み取る。ゲイグル、ヤフーなどが加盟するアジアインターネット日本連盟の杉原佳典幹事長は「安全性などに問題がある業者は規制で縛るのではなく、消費者の評価で自然淘汰させるべきだ」と是正を訴える。

車の共同利用、手探りで

電子版

Web刊↓紙面連動