

平成26年度経済産業省委託事業

平成26年度我が国経済社会の情報化・
サービス化に係る基盤整備
(サービス分野におけるルール形成に
関する調査研究事業)
報告書

平成27年2月



本報告書は、経済産業省による委託業務として、公益財団法人未来工学研究所が実施した「平成26年度我が国経済社会の情報化・サービス化に係る基盤整備（サービス分野におけるルール形成に関する調査研究事業）」の成果を取りまとめたものです。

目次

1. はじめに.....	3
2. サービス分野の抽出及び規制・制度状況調査及び事業者への意識・ニーズ調査.....	4
2-1 シェアリングサービス.....	4
2-1-1 シェアリングサービスの意義.....	4
2-1-2 国内および海外に関する現状.....	4
2-1-3 調査において設定した仮説.....	6
2-1-4 シェアリングサービスを実現するにあたっての課題と課題克服に向けた提案.....	6
2-1-5 シェアリングサービス関連の法律、条例（抜粋）.....	23
2-2 2020年東京オリンピック・パラリンピック（TOP2020）に関連するサービス業.....	44
2-2-1 TOP2020に関連するサービス業の可能性.....	44
2-2-2 TOP2020に向けたイベント企画・運営サービス.....	45
2-2-2-1 国内イベントと関連規制の現状.....	45
2-2-2-2 TOP2020でのイベント実施に関連する問題点の整理と課題の抽出.....	48
2-2-2-3 イベント企画・運営サービスに関連する課題の克服に向けた提案.....	48
2-2-3 TOP2020に向けた言語障壁低減サービス.....	51
2-2-3-1 TOP2020に向けて開始されている言語障壁低減活動と人的通訳の現状.....	51
2-2-3-2 人的通訳サービスに絡む問題点の整理と課題の抽出.....	54
2-2-3-3 人的通訳サービスの課題の克服に向けた提案.....	54
2-2-4 TOP2020サービス関連の法律、条例等の抜粋.....	55
2-3 公共サービスへの民間参入.....	73
2-3-1 公共サービスへの民間参入の余地.....	73
2-3-2 国内に関する現状.....	74
2-3-3 施設サービスへの民間参入に関する課題および課題の克服に向けた提案.....	79
3. 海外先行事例調査.....	95
3-1 観光分野.....	95
(1) Airbnb.....	95
(2) Uber.....	97
(3) Lyft.....	100
(4) Getaround.....	101
(5) Velib.....	103
(6) Roomorama.....	105
(7) その他（ライドシェアリングサービス10社）.....	106

3-2	ヘルスケア分野	109
(1)	ShopWell	109
(2)	ZocDoc	112
(3)	Health Tap	114

1. はじめに

日本におけるサービス産業は、日本経済の約7割（GDP・雇用ベース）を占める重要産業でありながら、国内製造業、海外のサービス産業と比べ相対的に新規性や生産性が低いと指摘されている。こうした背景から、政府としても「日本再興戦略」改訂2014（日本の「稼ぐ力」を取り戻す（1）企業が変わる（p4参照））においても、サービス業をはじめとする非製造業分野の深刻性に警鐘を鳴らし、国内サービス産業の生産性の向上を政府が解決すべき課題の一つとしている。サービス分野を含めて生産性の底上げを行い、厳しい国際競争に打ち勝っていくためには、「将来性のある新規事業への進出」が必要不可欠との提言を行っている。

グローバルスタンダードの収益水準・生産性を達成していく新ビジネスの一つとして、インターネット等 ICT 技術を活用したビジネスが急速に普及してきている。近年欧米諸国において交通、宿泊等を中心にこうした ICT 技術を活用した「シェアリングサービス」が活発に消費者に利用され始め、日本国内においても先駆的企業が一部これらサービスの導入を開始している。スマートフォンやモバイル PC 普及に伴い、特に若者を中心として SNS 利用が進み、その結果としてモノを所有するための支出を重要視せず、シェアニーズ（モノの共有に利便性を追求し、最大活用したいというニーズ）が存在している面も社会化現象として露呈してきている。

また、昨年 2020 年東京オリンピック・パラリンピックの開催が決定し、それに合わせた新技術開発への期待が急速に高まり、関連イベント等に関する新サービス発生の気運も高まってきている。

2020 年に向けた公共課題として、既存の公共施設の利活用が期待される中、前回の東京オリンピック・パラリンピックから 50 年が経過し、施設老朽化問題も社会的課題となり、解決策として、民間事業者による施設運営の活性化も期待されている。よって、日本の公共サービスについても着目し、新ビジネスの契機（ルール形成）について調査することとする。

こうした新規ビジネスの醸成が期待されている中、事業者の自由なアイデアに基づくサービス提供や事業展開に日本特有の法制度（業規制や安全規制）による障壁が多数存在しており、「時代に適応していない」という事業者の不満と共に、グレーゾーン下で一部の事業者が独自解釈による事業運用を行っている可能性も推察される。

安全規制ではない形骸化した法制度や日本特有のビジネス慣習等による障害を本調査の検証で包括的に把握し、特に中小企業が多いサービス業界の後方支援となるべく、新ビジネス活性化のための課題を抽出し、IOT（Internet Of Things）時代を見据えた基礎調査としたい。

よって、平成 26 年度の委託調査においては、日本の新ビジネスの契機（ルール形成）について基礎調査を行うこととし、①シェアリングサービス、②（2020 年オリンピック・

パラリンピックに関連した) イベント関連サービス、③公共サービスの3テーマに着目し、ヒアリングを行いながら、日本国内で海外同様のサービスを展開した場合における課題(問題意識)を調査し、その打開策への検討を図ることを試みた(これら3テーマについて、事業者が今後行いたいと思われるサービスを「想定サービス」と定義づけ、それらに対する解決提案を行っている)。

2. サービス分野の抽出及び規制・制度状況調査及び事業者への意識・ニーズ調査

2-1 シェアリングサービス

2-1-1 シェアリングサービスの意義

シェアリングサービス(シェア型)とは、モノを所有せず必要な時だけ借りて使うシェア型サービスである。シェアという文化は新しいものではない¹。シェアリングの対象は多岐にわたる。自動車などのモノをシェアするモノを対象としたものだけではなく、空き部屋を使った宿泊サービスや移動サービス(タクシー)もその対象になっている²。

さらに、ICT技術の進化により、個人の所有物を多くの人の中でシェアすることが容易になりつつある。このようなシェアリングを中心とした経済活動は「シェアリング・エコノミー」とよばれ、全世界で約1100億ドル規模のポテンシャルがある³とされている。シェアリング・エコノミーの代表的なサービス事業者であるAirbnbは190カ国、34,000以上の都市で一般人の家を貸与する宿泊サービスを提供し、通算ゲスト数25万人以上の利用がある⁴。また、我が国において、自動車をシェアするカーシェアリングは、2004年に924人であった会員数が、2014年では466,280人とこの10年で急速に拡大している⁵。

本テーマで対象としているシェアリングサービスは、シェアリング・エコノミーに代表される様々なモノやサービスを共有利用するサービスを対象としている。この中には、個人所有の資産を事業者が仲介するシェアリングや事業者自身が所有する資産のシェアリングもその対象として取り上げている。

2-1-2 国内および海外に関する現状

シェアリングサービスでは、共有の対象がモノやサービスなどさまざまなものがある。また、共有の形態も個人間、事業者と個人間といったものが存在する。

¹ 三井住友銀行「特集 シェアリングの時代が始まる～「所有」から「利用」のシフト～
(<http://www.smbc.co.jp/hojin/eco/topics/detail12.html>)」

² EY総合研究所 情報センサー2014年8月・9月合併号「シェアリングエコノミー—サステイナブル社会に向けた新たな価値創造—」

³ MIT Sloan Experts 2011.11、
<http://mitsloanexperts.mit.edu/mit-sloan-grad-on-the-sharing-economy-the-next-big-trend-in-social-commerce/>

⁴ Airbnb社HP (<https://www.airbnb.jp/about/about-us>)より

⁵ 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団調査より

代表的な例としては、個人住宅の空き部屋を共有し短期間の宿泊を提供する宿泊シェア、自動車のシェアリングを行うカーシェアリング、車の相乗りをシェアするライドシェアがある。

これらのサービスは従来のサービス（旅館やホテル、レンタカー、タクシー、リース）との区別が難しい点が指摘されている。

世界で先進的に行われている代表的なサービス例については、下表のとおりである。（宿泊、スペースは空間貸与サービス、自動車は物品貸与サービス、自動車により移動～食事作りは代行サービスに大きく分けられる。）

表 1：代表的なサービス例

シェアリングする対象（例）	サービス内容	事業者例
宿泊	空き部屋を宿泊用に貸し出す、シェア宿泊	Airbnb(米国)、FlipKey(米国)、HomeAway(米国)、VRBO(米国) 等
スペース	スペースの貸し借り支援サービス	スペースマーケット（結婚式場、映画館や古民家、日本）、アグリメディア（農地、日本）、アキッパ（駐車場、日本） 等
自動車	個人所有の自動車を貸し出す、カーシェアリング	アース・カー（日本）、タイムスカープラス（日本）、カフォレ（日本）、Zipcar（米国）、Getaround（米国）、RelayRides（米国）、Car2Go（米国、ヨーロッパ）、Autolib'（フランス） 等
自動車による移動	相乗りサービス、ライドシェア	Lyft（米国）、Uber（米国）、Sidecar（米国） 等
育児	子育てシェア（子供の送迎や託児の助け合い）の仲介サービス	アズママ（日本） 等
コンサルティング	スポットのコンサルティングの仲介サービス	ビザスク（日本） 等
レッスン	レッスンの仲介サービス	スモールブリッジ（日本）、クラスドゥ（日本） 等
食事作り	家庭料理を作る人と食べる人のマッチングサービス	キッチンハイク（日本） 等

2-1-3 調査において設定した仮説

シェアリングサービスに関する課題を整理するにあたって、本調査では数多くあるシェアリングサービスから、シェア宿泊と自動車に関するサービスに着目し、調査対象とした。表1例のとおり、シェアリングの対象となっている「もの」や「サービス」は多岐にわたる。しかし、多くの人を利用するシェアリングとなるとその対象は絞られてくる。特に、ニーズが高く、世界中どこでも個別事情（地域差）がないサービスとなるとその種類はさらに少なくなり、例えば、レンタルやシェアリングですませたいものとしては、使用頻度が少ないものがその対象となる。使用頻度が低くレンタルやシェアリングの意識が強いものとして、「パーティ衣装（ドレス、タキシード）」⁶があげられるが、既にこのようなものに対するレンタル市場は存在しており、購入して使用する人が元々少ない状況にあるものといえる。また、先にもあげた通り、ICTの進展がシェアリング拡大に大きく寄与しており、貸したい側と借りたい側がどこにいても、PCやスマホ等を通じて貸し借りが可能になっている。特に、インターネット利用をベースとしたシェアリングサービスを提供しているAirbnb等は全世界を相手にサービスを提供している。シェアリングの利用者の広がり考えた場合、世界的に共通に使われるものが大きな市場を形成するものと考えられる。この対象としては宿泊や自動車を利用した移動に関するサービスがあげられ、これらは全世界で共通するニーズが存在し、特に、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの際には海外から来た旅行者が、既に自国で利用している、同等のシェアリングサービスを日本でも利用したいという期待値を高めていると考えられる。

しかし、パーティ衣装や家具等の物品のシェアリングと異なり、宿泊や自動車のシェアリングについては、従来から存在するサービスとの区別が曖昧であり、法の適用状態が不明、かつ規制される方も多く存在する。本テーマでは、世界的ニーズが大きい宿泊と自動車を対象としたシェアリングがこのような背景によりサービスを提供することが困難になっているのではないかと仮説を立て、現状の法規制やサービス提供現場の実態を調査した。

2-1-4 シェアリングサービスを実現するにあたっての課題と課題克服に向けた提案

(1) シェア宿泊の課題

シェア宿泊とは、個人の持ち家の空き部屋等を短期間の宿泊用に貸し出すサービスとして検討を行っている。昨今米国を中心に貸した空き部屋を持つ人と、宿泊したい人をマッチングさせる事業者が登場し、空き部屋のシェアリングが世界規模で行われている⁷。

しかし、日本では宿泊料を受けて人を宿泊させる場合、旅館業法等の規制を受ける。（た

⁶ 「なぜ、日本人はモノを買わないのか?: 1万人の時系列データでわかる日本の消費者」、野村総研

⁷ Airbnb (<https://www.airbnb.jp/>)

だし、宿泊料を受けないで宿泊させる場合やアパートや間借り部屋として貸し出す場合に旅館業ではなく、賃貸借契約に関連する法律により貸し借りの手続きが定められている。）

8

よってシェア宿泊は、有償で宿泊サービスを提供するものとして同様に旅館業法等に規制される。したがって、旅館業法や関連する法律に基づく対応が求められるが、更に宿泊サービスの営業種別によっても、対応すべき内容は異なっている。例えば、旅館業法においては、以下の表にある分類が定義されている（下宿営業は除く）。さらに、関連する規制も多岐にわたり、次の表にあるように営業種別に応じた要件への対応が求められる。

表 2：営業種別に応じた要件の概要

営業種別 対応項目	ホテル営業	旅館営業	簡易宿泊所 (民宿・ペンション等)
旅館業法上の規制			
法令上の定義	洋式の構造及び設備を主とする施設を設け宿泊料を受けて人を宿泊させるものはホテル営業となる（法 ⁹ 2条2項）	和式の構造及び設備を主とする施設を設け宿泊料を受けて人を宿泊させるものは旅館営業となる（法2条3項）	宿泊する場所を多数人で共用する構造及び設備を主とする施設を設け宿泊料を受けて人を宿泊させるものは簡易宿泊所営業となる（法2条4項）
定員	10室以上（洋室の数が総数の2分の1以上）（令 ¹⁰ 1条1項1号）	5室以上（令1条2項1号）	規定無し
客室、床面積	洋室9㎡以上（6帖）（令1条1項2号イ） （出入り口と窓は鍵が掛けられる構造） 和室7㎡以上（4.5帖）（令1条1項3号）	洋室9㎡以上（6帖）（令1条2項3号） （出入り口と窓は鍵が掛けられる構造） 和室7㎡以上（4.5帖）（令1条2項2号）	延べ床面積33㎡以上（令1条3項1号）（20帖）一客室5㎡以上（自治体条例 ¹¹ 、東京都）
ロビー等	施設の規模に応じた適当な広さのロビー並びにいす及びテーブル式の食堂並びに調理室（自治体条例 ¹¹ 、奈良県）	施設の規模に応じた適当な広さのロビー ※靴を脱ぐ場合は、床面積5㎡以上の玄関広間と靴の保管設備（自治体条例 ¹¹ 、奈良県）	規定無し

⁸ 厚生労働省健康局生活衛生課「旅館業法概要（<http://www.mhlw.go.jp/bunya/kenkou/seikatsu-eisei04/03.html>）」より

⁹ 法：旅館業法

¹⁰ 令：旅館業法施行令

¹¹ 自治体条例（団体によってその内容は異なる）

玄関帳場	<p>宿泊しようとする者との面接に適する玄関帳場その他これに類する設備（ホテル：令1条1項4号、旅館：＃2項4号）</p> <p>面接に適する玄関帳場床面積3.3㎡以上で宿泊者その他利用者が必ず通る場所に設ける（自治体条例¹¹、福山市）</p> <p>※簡易宿泊所の場合：施設の規模に応じた玄関帳場その他これに類する施設（自治体条例¹¹、奈良県）</p>		
入浴施設	<p>洋式浴室又はシャワー室（令1条1項6号）</p> <p>男子用及び女子用の区分がある（自治体条例¹¹、奈良県）</p>	<p>需要を満たす設備</p> <p>近隣に公衆浴場がある場合等を除く（令1条2項6号）</p> <p>男子用及び女子用の区分がある（自治体条例¹¹、福山市）</p>	<p>需要を満たす設備</p> <p>近隣に公衆浴場がある場合等を除く（令1条3項4号）</p>
トイレ	<p>水洗式。かつ洋式のもの</p> <p>共同の場合は男女別。（令1条1項9号）</p> <p>トイレを有しない客室が属する階ごとに共同用のものを設置</p>	<p>適当な数（令1条2項8号）</p>	<p>適当な数（令1条3項6号）</p>
施設所在地の制限	<p>許可を与えない場合として、許可の申請に係る施設の設置場所が、「学校」、「児童福祉施設」、「社会教育に関する施設その他の施設」の敷地（これらの用に供するものと決定した土地を含む。以下同じ。）の周囲おおむね百メートルの区域内にある場合において、その設置によつて当該施設の清純な施設環境が著しく害されるおそれがあると認めるとき（法3条3項）</p>		
建築基準法上の規制			
建築確認	<p>建築物の用途を変更してホテル、旅館で延べ床面積が100㎡以上のものは建築主事の検査の申請が必要（建築基準法87条1項）</p>		
避難・消火に関する技術的基準	<p>階数が三以上である建築物、政令で定める窓その他の開口部を有しない居室を有する建築物については、廊下、階段、出入口その他の避難施設、消火栓、スプリンクラー、貯水槽その他の消火設備、排煙設備、非常用の照明装置及び進入口並びに敷地内の避難上及び消火上必要な通路は、政令で定める技術的基準に従つて、避難上及び消火上支障がないようにしなければならない（建築基準法35条1項）</p>		
便所の構造	<p>便所の構造は、基準に適合するものとして、国土交通大臣が定めた構造方法を用いるもの又は国土交通大臣の認定を受けたもの（建築基準法施行令30条1項）</p>		
界壁、間仕切壁及び隔壁	<p>防火上主要な間仕切壁（自動スプリンクラー設備等設置部分その他防火上支障がないものとして国土交通大臣が定める部分の間仕切壁を除く。）を準耐火構造とし、小屋裏又は天井裏に達せしめなければならない（建築基準法施行令114条2項）</p>		

消防法上の規制	
防火	防火対象物において使用する防火対象物品（どん帳、カーテン、展示用合板その他これらに類する物品で政令で定めるものをいう。）は、政令で定める基準以上の防火性能を有するもの（消防法 8 条の 3）
消防設備	政令で定める消防の用に供する設備、消防用水及び消火活動上必要な施設（以下「消防用設備等」という。）について消火、避難その他の消防の活動のために必要とされる性能を有するように、政令で定める技術上の基準に従って、設置し、及び維持しなければならない（消防法 17 条の 1）
整備基準に合格したことの証明	旅館業法の許可申請（法 3 条第 1 項）に必要なもの 消防法令適合通知書の写し（ただし、通知書が交付されない場合は、消防用設備等検査済証その他のそれを証する書類）（自治体条例 11、浜松市）
衛生管理	旅館業法の許可申請（法 3 条第 1 項）に必要なもの 条例に規定する衛生管理に係る計画書の提出（旅館業に係る衛生管理計画書）（自治体条例 11、浜松市）
食品衛生法上の規制	
食品衛生	（食事を提供する場合）厚生労働省令で定めるところにより、都道府県知事の許可を受けなければならない（食品衛生法 52 条 1 項）
構造設備の対象外の特例	ホテル営業、旅館営業又は簡易宿所営業の施設のうち、季節的に利用されるもの、交通が著しく不便な地域にあるものその他特別の事情があるものであつて、厚生労働省令で定めるもの（令 2 条 1 項） ※上記に該当する施設 1 キャンプ場、スキー場、海水浴場等において特定の季節に限り営業する施設 2 交通が著しく不便な地域にある施設であつて、利用度の低いもの 3 体育会、博覧会等のために一時的に営業する施設 （旅館業法施行規則旅館業法施行規則 5 条 1 項 1 号から 3 号） ※適用内となる構造設備の基準 令 1 条 1 項 1 号、2 号イ、3 号及び 4 号、2 項 1 号、2 号、3 号（床面積に関する部分に限る。） 及び 4 号並びに 3 項 1 号の基準（旅館業法施行規則旅館業法施行規則 5 条 2 項）
外国人向け施設における特例	外国人を対象とした宿泊所については 7 日から 10 日の宿泊を提供する場合には、法 3 条 1 項の規定の適用除外となる（特区法第 13 条 1 項）

確認された課題として、「旅館業法に該当する宿泊施設サービスに該当する場合は届け出

や関連法への対応が必要となるが個人住宅では対応が難しい」、「旅館業に該当しない貸し出し形態（住宅の賃貸借）や特区等指定で規制緩和されている例（民泊（国体の事例））の活用が考えられるがグレーゾーンも多い」があげられる。日本において、シェア宿泊を展開していくには、個人の自宅を対象とした場合の旅館業と賃貸借に関する法規制の緩和などの対応策が必要と考えられる。

具体的には、短期的・一時的に個人の持ち家の空き部屋を貸し出す場合の対応を検討する。

なお、対応策の検討に当たっては、宿泊に関するシェアリングと関連サービスを以下のように整理し、検討を進めている。

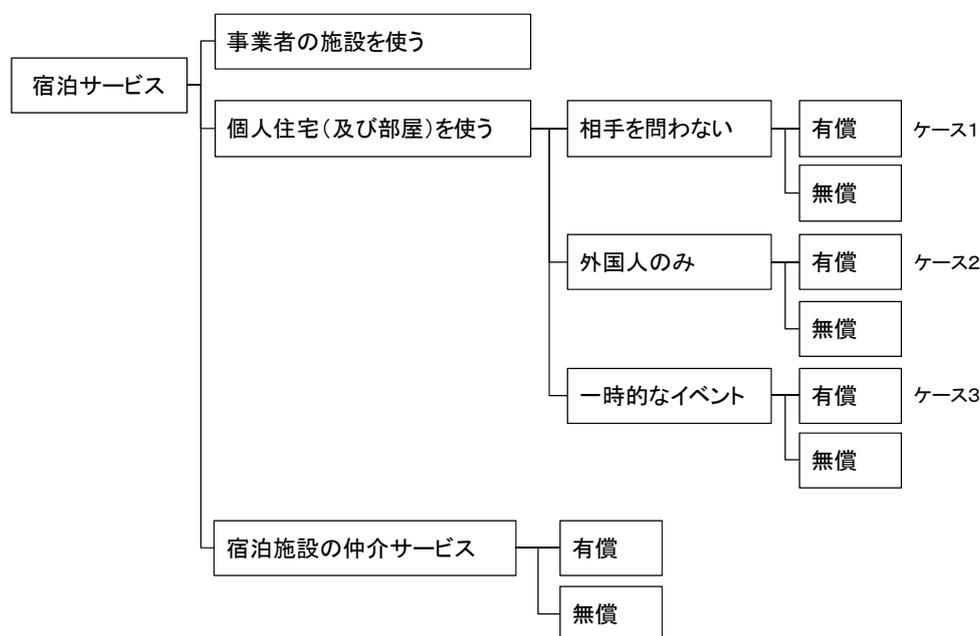


図 1：対応策の検討に当たっての整理図

(2) シェア宿泊の課題克服に向けた提案

シェア宿泊については、個人の住宅（及び部屋）を使った宿泊サービスにおける課題の克服に関する検討を行っている。基本的には、対応すべき規制については事業者が提供する宿泊サービスと何ら変わらない対応が求められるため、個人が空き家や空き部屋を使って簡単に宿泊サービスを提供することは非常に困難な状況になっている。

表 3：シェア宿泊に関する課題（ケース 1）

ケース 1	
想定サービス	個人住宅（及び部屋）を使った旅行者向けの有償宿泊サービス

課題 1	<p>(旅館業の許可)</p> <p>有償で宿泊サービスを提供する場合、旅館業法により営業許可の申請が必要となる。</p> <p>(旅館業法 3 条 1 項、2 項)</p>
課題 2	<p>(旅館業に定める構造設備基準への対応)</p> <p>部屋数の制限 (ホテル営業、旅館営業)、床面積の制限への対応は困難であり、洗面所や浴室、便所については現在すでにあるもの (住居者が使用しているもの) の改修を行い、旅館業用にしつらえることは大きな負担になる。</p> <p>(旅館業法施行令 1 条 1 項から 3 項)</p>
課題 3 - 1	<p>(玄関帳場の設置への対応)</p> <p>ホテル営業、旅館営業では実際に住居している住宅に玄関帳場の設置が必要となり、現在住んでいる住居の改修が負担になる。</p> <p>また、玄関帳場の設置とその管理方法に関する軽減策について、「伝統的建造物を利用した旅館営業施設の構造設備に関する基準の特例」では認められているが、一般の住宅には認められていない。</p> <p>(ホテル営業：旅館業法施行令 1 条 1 項 4 号、旅館営業：旅館業法施行令 1 条 2 項 4 号、特例の条件：旅館業法施行規則 5 条 1 項 5 号)</p>
課題 3 - 2	<p>(玄関帳場の設置への対応、簡易宿泊所のケース)</p> <p>簡易宿泊所の形態でも、追加で玄関帳場又はロビーを設けることとされており、現在住んでいる住居の改修が負担になる。</p> <p>(「公衆浴場における衛生等管理要領等について」生衛発第 1811 号平成 12 年 12 月 15 日の別添 3 の第 2 の 3)</p>
課題 4	<p>(宿泊者名簿の整備と管理)</p> <p>宿泊者名簿を備えその管理を行わなければならない。</p> <p>(旅館業法 6 条 1 項)</p> <p>(宿泊者名簿の電子的管理の徹底不足)</p> <p>但し、名簿の作成と管理については電磁化による処理も可能であるが、可能であることが徹底されておらず、関連サービスもあまりない。</p> <p>(厚生労働省の所管する法令の規定に基づく民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する省令 3 条、4 条)</p>
課題 5	<p>(施設所在地による制限)</p> <p>建物が存在する場所が規制に該当する場所に存在する場合には、許可されない。</p> <p>(旅館業法 3 条 3 項)</p>

課題 6	<p>(建築基準法への対応)</p> <p>旅館業の届け出を行う際には、対象となる施設について旅館業に対応した用途変更を行う場合には、建築確認申請が必要となる。(ただし、延べ床面積100㎡以上の場合。)</p> <p>用途変更に伴う申請が必要となる場合は、一般の住宅に比べ厳しいため、対応は大きな負担となる。</p> <p>(建築基準法 87 条 1 項、建築基準法 35 条 1 項、建築基準法施行令 30 条 1 項、建築基準法施行令 114 条 2 項)</p>
課題 7	<p>(消防法への対応)</p> <p>旅館業法第 3 条 1 項に基づく申請を行う場合には、自治体の条例などで定められた手続きが必要となり、消防法令適合通知書が必要となる。</p> <p>一般の住宅として建てられた施設では、追加の対応が必要となるため、コスト等の負担が大きくなる。</p> <p>(消防法 8 条の 3、消防法 17 条の 1、自治体の条例)</p>
課題 8	<p>(衛生管理への対応)</p> <p>旅館業の申請に当たっては、自治体の条例で定められる、衛生管理への対応計画等が必要となる。</p> <p>(自治体の条例)</p>
課題 9	<p>(食品衛生法への対応)</p> <p>食事を提供する場合は、食品衛生法により営業許可が必要となる。</p> <p>食事を提供しようとする場合、対応が大きな負担となる。</p> <p>(食品衛生法 3 条 1 項、51 条 1 項、52 条 1 項)</p>

課題 1 から課題 4 については、旅館業法に求められる基準であり、旅館業の事業を営もうとする場合を除くと、個人が既にある住宅を改造し対応することは困難である。特に、ホテル営業や旅館営業に該当する場合は、最低限設けるべき部屋数が規定されており、この基準へ対応することは事実上不可能である。しかし、構造設備の基準については、旅館業法施行令第 2 条 1 項に基づく旅館業法施行規則第 5 条 1 項に規定される「特定季節のみに営業する施設」、「一時的に営業する施設」、「文化財保護法に規定される伝統的建造物」などの適用除外の特例が適用される場合は、課題 2、3 の基準が緩和される。しかし、特例の対象が限定的であるため現状ではケース 1 は対象とならない。この特例の対象を広げることで、一般の個人の住宅でも規制が緩和されることで、よりシェア宿泊への参入が容易になると考えられる。

また、課題 4 については既に電子化が認められているが、自治体含め周知がいきわたっていないとの問題が指摘されている。この部分については、周知を進めることで電子化が進み、結果として一般の個人でも利用可能なクラウドサービス等が登場することで、対応

が容易になると考えられる。

課題 6 から 9 については、前述の通り旅館業法で規制が緩和されても、他の規制により対応が容易にならないことが想定されるため、これらも課題 1 から 4 との連携を図った規制緩和への対応が必要である。

表 4：シェア宿泊に関する課題（ケース 2）

ケース 2	
想定サービス	個人住宅（及び部屋）を使った外国人旅行者向け有償宿泊サービス
課題 1	<p>（外国人向け宿泊施設の特例）</p> <p>特区法第 13 条にて、外国人を対象とした宿泊所については 7 日から 10 日の宿泊を提供する場合においては、旅館業法第 3 条 1 項の規定の適用除外となっている。</p> <p>ただし、認定されるための要件が比較的多いため一般の住宅での対応は困難であると考えられる。</p> <p>（特区法 13 条 1 項、「国家戦略特別区域法における旅館業法の特例の施行について（通知）（健発 0501 第 3 号 平成 26 年 5 月 1 日）」）</p>

外国人を対象とした宿泊サービスを提供する場合、特区法第 13 条にて、旅館業法の構造設備の基準が除外されている。しかし、特例の対象となるためには、一居室の床面積が 25 m²以上であるなど、個人の住宅の改修により対応することが場合によって困難なことが予想される。これらを考慮すると、特区における緩和要件だけでなくケース 1 同様の検討も必要になると考えられる。また、対象となる宿泊サービスが「当該事業の一部が旅館業法第 2 条第 1 項に規定する旅館業に該当するもの」とあるため、自治体への許可申請にあたってはケース 1 の課題 7 から 9 と同様の課題も生じるため、これらについても同様の緩和が必要である。

表 5：シェア宿泊に関する課題（ケース 3）

ケース 3	
想定サービス	個人住宅（及び部屋）を使った一時的なイベント時のみの有償宿泊サービス
課題 1	<p>（一時的に営業する施設の特例）</p> <p>旅館業として対応する場合の構造設備基準の適用除外に関する特例が設けられているが、特例の対象部分を除外したとしても、残りの構造基準への対応部分において建物の改修を伴う基準が存在する。</p> <p>特に、洗面所や浴室、便所については現在すでにあるもの（住居者が使用しているもの）の改修を行い、旅館業用に改修することはコスト面で大きな負担になる。</p>

	<p>(旅館業法施行令 2 条、旅館業法施行規則 5 条 1 項 1 号から 3 号及び 2 項)</p> <p>また、特例で除外された部分以外はケース 1 同様になるため、結果的に負担は残る。</p> <p>(旅館業法施行令 1 条 1 項から 3 項)</p>
課題 2	<p>(一時的な施設における対応要件)</p> <p>一時的に開設する旅館業であっても、宿泊者名簿を備えその管理を行わなければならない。</p> <p>但し、名簿の作成と管理については電子化による処理も可能であるが、可能であることが徹底されておらず、関連サービスもあまりない。</p> <p>※ケース 1 の課題 4 同様</p>
課題 3	<p>(施設所在地による制限)</p> <p>建物が存在する場所が規制に該当する場所に存在する場合には、許可されない。</p> <p>※ケース 1 の課題 5 同様</p>

一時的なイベントの時だけ宿泊サービスを提供する場合は、構造設備の基準への対応が大きく緩和されているが、除外されていない部分については、ケース 1 同様となるため負担が大きい。個人が所有する住宅やその部屋を用いる場合においてのみ、除外される構造設備の対象範囲を広げることが必要である。

(3) 自動車の課題

自動車を用いたシェアリングサービスについては、次の 2 つに分かれる。

- ・自動車のみシェアするもの（運転手なしのサービス：運転は借主）
- ・自動車による移動サービスをシェアするもの（運転手込みのサービス）

自動車のみをシェアするサービスは、「カーシェアリング」と呼ばれる。また、自動車による移動サービスをシェアするサービスは「ライドシェア」と呼ばれる。いずれのサービスも、日本においては類似の業種（カーリース、レンタカー、タクシーなど）が既に存在し、サービス毎に関連法規でサービス提供についての要件が定められている。諸外国でも各サービスについて様々な事業者がサービスを提供しているが、既存の業界（タクシー業界など）との軋轢や、関連法規におけるグレーゾーンへの対応といった点において問題も多く発生している。

ただし、カーシェアリングについては日本でもレンタカーの一種として制度化が図られ、既に利用可能にはなっている。また、ライドシェアについても、「自治体などが実施する乗合的なサービスは可能」といった対応や登録を必要としない輸送サービスの形態は示されている。しかし、登録を必要としない輸送サービスにおいて、「サービスを提供した人から

の好意の謝礼は大丈夫だが、その謝礼の範囲についてどの程度なら認められるか」といった点が明確でない等の問題がある。

カーシェアリングについては、現状の日本ではレンタカーの扱いになるため、「わナンバーの取得が必要」、「レンタカー同様の保険に加入が必要で高額である」といった諸手続きや経済的負担が大きい問題があり、個人所有の自動車をカーシェアリングで利用することが困難になっている。具体的には、以下の表にあげられる対応が各サービスを行う上で必要とされると考えられる。

表 6：各サービスを行う上で必要とされる事項（その1）

種別 対応項目	レンタカー	カーシェアリング（レンタカー型）
法令上の定義	貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（自旅第138号「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて」）	（左記の要件に加え）道路運送法80条2項の許可を受け、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を業として貸渡すこと（自旅第138号「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて」2.(5)）
許可	有償で自動車を貸し出すには許可が必要となる（道路運送法80条1項）	
許可の手続き	許可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した自家用自動車貸渡許可申請書を提出 一 貸渡人の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名 二 貸渡人の事務所の名称及び所在地 三 貸渡しの実施計画 四 貸渡しを必要とする理由 2 前項の申請書には、貸渡しをしようとする自家用自動車の貸渡料金及び貸渡約款を記載した書類を添付する （道路運送法施行規則52条1項、2項）	
保険の加入	貸渡自動車は、事故を起こした場合に備えて、十分な補償を行いうる次に定める自動車保険に加入する ア 対人保険 1人当たり 8,000万円以上 イ 対物保険 1件当たり 200万円以上 ウ 搭乗者保険 1人当たり 500万円以上 （自旅第138号「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて」1-③ア、イ、ウ）	
自動車の運行	貸渡自動車とその配置事務所に存するか、それ	レンタカー型カーシェアリングの場合、IT等

管理	以外の事務所に一時的に存するかにかかわらず、当該配置事務所において貸渡し状況、整備状況等車両の状況を把握し、適確な管理を実施しなければならない（自旅第138号「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」 2-(9)）	の活用により車両の貸渡し状況、整備状況等車両の状況を適確に把握する（レンタカーと同様の管理でも可能）（自旅第138号「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」 2-(9)）
「わナンバー」の取得	自動車登録番号は、次に掲げる文字をその順序により組み合わせて定めるもの 道路運送法施行規則52条の規定により受けた許可に係る自家用自動車、平仮名及びローマ字、 れわ (自動車登録規則13条1項3号・別表第3)	

表7：各サービスを行う上で必要とされる事項（その2）

種別 対応項目	タクシー（一般旅客自動車運送事業）/ 自家用有償旅客運送事業	ライドシェア
法令上の定義	有償で自動車をつかって運送を行う場合は、旅客運送事業にあたる（道路運送法2条3項） 乗用車で上記の旅客運送事業を行う場合、一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）となる (同法3条1項1号ハ) 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を行う場合では自家用有償旅客運送の扱いもある (同法78条1項2号)	
許可又は登録	一般旅客自動車運送事業を行う場合は、国土交通大臣の許可が必要 (道路運送法4条)	自家用有償旅客運送を行う場合、国土交通大臣の行う登録が必要 (道路運送法79条1項)
	登録または許可を必要としないケースもある (1) サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」として認められる場合 (2) サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合 (3) 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用（同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものを負担する場合。	

			<p>(4) 市町村が公費で負担するなどサービスの提供を受けた者是对価を負担しておらず、反对給付が特定されない場合</p> <p>(「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(事務連絡平成18年9月29日自動車交通局旅客課長)1の(1)~(4)」)</p>
--	--	--	---

なお、課題への対応策の検討に当たっては、自動車に関するシェアリングと関連サービスを以下のように整理し、検討を進めている。

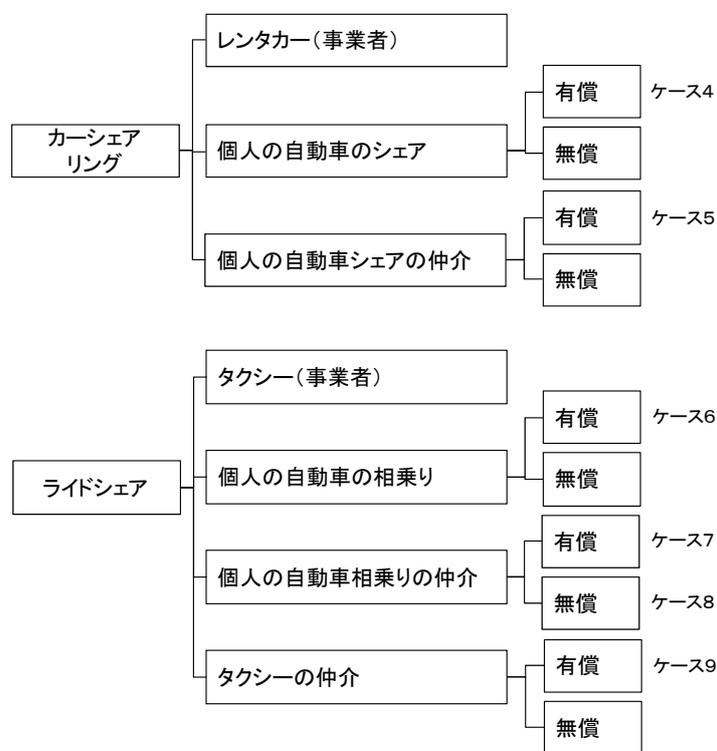


図 2 : 課題への対応策の検討に当たっての整理図

(4) 自動車の課題克服に向けた提案

自動車を使ったシェアリングについては、個人の自動車を使ったサービスにおける課題の克服について、カーシェアリングとライドシェアを分けて検討を行っている。カーシェアリングについては、規制の面では事業者が提供するサービスと何ら変わらない対応が求められるため、個人が空いた時間に自動車を貸し出すサービスを提供することが非常に困難な状況になっている。

また、ライドシェアでは、登録や許可を必要としない態様が提示されているためそれら

を活用する場合の課題や既存のタクシー業との関連で生じている課題の克服について検討を行っている。

<カーシェアリング>

表 8：自動車に関する課題（ケース 4）

ケース 4	
想定サービス	個人の自動車を貸し出すサービス（有償）
課題 1	<p>（レンタカー業の許可申請への対応）</p> <p>自動車を有償で貸し出す場合には、自家用自動車有償貸し渡業（レンタカー業）の許可申請が必要となる。</p> <p>（道路運送法 80 条 1 項）</p> <p>手続きに求められる要件が大きな負担になる。</p> <p>（道路運送法施行規則 52 条）</p>
課題 2	<p>（レンタカー事業に必要な保険への加入）</p> <p>許可申請にあたっては、レンタカー事業に必要な保険への加入が必要。レンタカー業の保険は、一般の保険の 1.55 倍であるため、コストがかかるため、貸し出しの頻度が低い場合にはそのコストが回収できない。</p> <p>（「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて」 1-③ア、イ、ウ）</p>
課題 3	<p>（自動車の運用状況の管理への対応）</p> <p>カーシェアリング（レンタカー型カーシェアリング）を行う場合には、車両の状況を把握するための IT 等の設備の導入が必要となる。</p> <p>※この対応をしない場合、レンタカーと同様の運用が必要となる（無人の場所での貸し渡しができない）ため、運用上の負担が増える。また、装置を導入する場合は、個人では現状困難であり、アースカー等のフランチャイズにならざるを得ない。（この部分は、個人向けの車両管理サービスが出てくればそちらを利用すればよいが、コスト的に見合うものなのかは現時点では判断できない。）</p> <p>（「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて」 2-（9））</p>
課題 4	<p>（「わナンバー」取得の条件への対応）</p> <p>有償で貸し渡す車両は「わナンバー」の登録が必要となるが、「わナンバー」の登録には前述のレンタカー業の許可を受けている必要がある。</p> <p>（道路運送車両法施行規則 35 条の 3 の 1 項 28）</p>
課題 5	（「わナンバー」登録への対応）

	有償で貸し出す車両は「わナンバー」の登録が必要となる。以下の要件があるため、運用維持コストが一般の自動車に比べかかるため、貸し出しの頻度が低い場合にはそのコストが回収できない。 (自動車登録規則 13 条 1 項 3 号)
課題 6	(「わナンバー」取得のデメリット) 「わナンバー」を取得すると、車検期間が一般の自動車より短くなるため、維持コストがかかる。 (道路運送車両法 61 条 1 項)
課題 7	(登録に要する費用負担) 許可申請にあたっては、登録免許税 9 万円が発生する。 個人による本費用は負担となる。 (登録免許税法 2 条 1 項、別表第一 126)

課題 1 にあげられる通り、有償で自動車を貸し出す場合には、レンタカー業としての登録が必要となる。自動車をレンタカーとして登録する場合、課題 4 から 6 の対応も必要となり、個人が空いている時間だけ自動車を貸すだけのために、登録を行うことはコスト面で大きな負担を強いることになっている。個人が本ケースにあげる目的で自動車を貸す場合は、課題 5、6 にあげる「わナンバー」の取得条件の撤廃が必要であると考え。

また、課題 2 の保険は大きな負担となるが、規制緩和によって保険の条件を撤廃してしまった場合、利用者が事故を起こした場合の賠償といった問題が生じる可能性がある。ただし、現状の制度では自動車の所有者にその保険負担を求めているが、昨今ドライバー保険といった、自動車を所有しない運転者が加入できる自動車保険も登場していることから、ケース 4 に該当する場合においては、自動車を借りて運転する側への保険加入を義務付け、貸し出し時にその確認を行うといった運用を設けること等により、貸し出す側の負担を軽減することが考えられる。

これらの緩和に合わせて、課題 1 と課題 7 について道路運送法第 80 条 1 項に規定される有償貸し出しでケース 4 に該当する場合に対応した特例（業としての登録を要しない届け出とする、ただし課題 3 にあげられる対応は必要とする等、自動車の維持・管理が適正に行われるような条件を付ける等）を設けるといった対応が必要であると考え。

表 9：自動車に関する課題（ケース 5）

ケース 5	
想定サービス	個人の自動車の貸し出しの仲介サービス（有償）
課題 1	(カーシェアリングの仲介のグレーゾーン) 仲介者もレンタカー業への対応が必要となるかはグレーゾーンである。 有償による貸し出し（自動車の所有者）は「わナンバー」の取得が必要となるので、レンタカー業への対応が必要となる。その場合は、自動車

	を所有者はケース4の対応が必要となる。
--	---------------------

貸し出し用の自動車を保有し業としてレンタカー型のカーシェアリングを行う事業者ではなく、単純に ICT を用いた仲介サービスのみを提供する場合は、レンタカー業の対象外とすることが望ましいと考える。ただしこの場合、該当する事業者としては、クラウドサービスを使ってケース4のサービスを支援する機能（ケース4の課題3をサポートするテレマティクスサービス、自動車の鍵管理のスマートフォンアプリ等）を提供するとともに、貸し出しの仲介を行うサービス事業者をその対象とするといった、ガイドラインを設けることが必要であると考え。

<ライドシェア>

表 10：自動車に関する課題（ケース6）

ケース6	
想定サービス	個人の自動車で相乗りを提供するサービス（有償）
課題1	<p>（登録または許可を必要としないケースでの対応）</p> <p>登録または許可を必要としないケースがある。</p> <p>これらのケースについては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「家事援助のサービス後、たまたま用務先が同一方向にあり懇願されて同乗させた等の場合で、利用者の自発的な気持ちから金銭の支払いが行われたとき」 ・「過疎地等において、交通手段を持たない高齢者の気持ちとして任意に金銭等の支払いが行われた場合」 ・「地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供し合う場合であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアなサービスの提供を行う場合。」 <p>などの具体的な事例が示されており、その範囲であればライドシェアは可能である。</p> <p>（「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（事務連絡平成18年9月29日 自動車交通局旅客課長）1の（1）～（4）」）</p>
課題2	<p>（タクシー業の登録を行わない場合の問題）</p> <p>上記の範囲でライドシェアを提供する場合、タクシー業の規制がかからず、事故時の同乗者に対する満足な補償を行うための保険に入っていないといった問題が生じる可能性がある。</p>

	<p>ライドシェアにより同乗する人はその条件について理解しておく必要がある。</p> <p>※一般の自動車で最低限はいなければならない保険は、自動車登録時に加入する自賠責保険であるが、死亡時の補償金額の上限が3千万円とタクシー事業が加入を義務付けられる保険の金額に比べ低い。また、任意保険に加入している場合であっても加入者の契約内容によっては同様に満足な補償を受けられない場合がある。</p> <p>(自動車損害賠償保障法施行令2条1項)</p>
課題3	<p>(タクシー業の登録を行う場合の負担)</p> <p>タクシー業の場合は、生命又は身体の損害を賠償するため一人当たり8千万円以上を限度額として補填する保険と、財産の損害を賠償するため1事故につき2百万円以上を限度額とした補填する保険に入らなければならない。</p> <p>この保険は、一般の自動車保険に比べ高額となり、対応は大きな負担となる。</p> <p>(旅客自動車運送事業運輸規則19条の2、「旅客自動車運送事業運輸規則(昭和三十一年運輸省令第四十四号)第十九条の二の規定に基づき、旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示(国土交通省告示第五百三号)」)</p>

有償で人を運送するサービスを提供する場合は、道路運送法第2条3項、第3条1項ハにて、タクシー業(一般乗用旅客自動車運送事業)の許可が必要とされるが、課題1にあげたとおり許可を要しない態様が提示されている。この条件において、ケース6のサービスを提供するには、規制の問題はないと考えられるが、全く規制されずサービスを提供する場合においては、課題2の問題が生じる。課題2にあげたとおり、一般の自動車の加入義務のある保険の賠償額とタクシー業で求められる賠償額が大きく異なるため、万が一の事故があった場合、自賠責保険しか加入していない自動車でライドシェアを行った場合、満足な補償を提供することができないといった問題が生じることが懸念される。ライドシェアの信頼を醸成するためには、サービスを提供する側についても賠償といった問題への対応力をつけておくことが必要であると考えられる。ただし、課題3のようにタクシー業としての許可を受けるということになると、その負担は非常に大きなものになってしまうため、その規制を適用することは望ましくない。そのような義務を課すのではなく、課題1にあげた態様に該当する場合であっても、任意保険の加入状況を同乗者へ伝えるといった対応を促進する等(逆に、同乗する側が確認する)の施策が必要であると考えられる。

表 11：自動車に関する課題（ケース7）

ケース7	
想定サービス	個人の自動車の相乗りを仲介するサービス（有償）
課題1	<p>（ライドシェア仲介におけるタクシー業への対応）</p> <p>ライドシェアを広めるためには、ケース6にある個々人のつながりによるサービスだけでは局所的なサービスにしかならないため、ITを使った仲介等により幅広いマッチングが可能な仕組みの推進が望まれる。</p> <p>このようなサービスを実施する場合、仲介サービスを運営するためのコストを回収しようとする、利用者から一定の費用を徴収する等が必要となるが、その場合は事業者にはタクシー業としての認可が求められる可能性がある。</p> <p>その場合、使用する車両の緑ナンバーの登録や運転者の二種免許の取得等が必要となる。</p> <p>（道路運送法2条3項、3条1項ハ、4条2項、タクシー業務適正化特別措置法3条1項、5条1項、道路交通法86条、道路運送車両法施行規則35条の3の13項、36条2項1号）</p>

ケース7の仲介サービスがタクシー業に該当する場合、運転者に二種免許が求められ、使用する自動車は緑ナンバーの登録が必要とされ、タクシー業に適合したものでなければならなくなる。そのような場合、ケース6に該当するライドシェアの有償による仲介は提供不可能になってしまう。ケース6の態様に該当するライドシェアのICTによる仲介サービスにおいては、基本的にタクシー業に該当しないといったガイドラインを示すことが必要であると考えられる。ただし、ガイドラインにはどのようなケースがタクシー業に該当しないのかといった具体例を含めて示す必要がある。

表 12：自動車に関する課題（ケース8）

ケース8	
想定サービス	個人の自動車の相乗りを仲介するサービス（無償）
課題1	<p>（無償でのライドシェアにおける懸念される問題）</p> <p>運転者、利用者双方から料金を取らない無償での仲介サービスの場合、タクシー業のような規制がないため、運転者が事故を起こした場合に同乗者へ十分な保障がなされない場合もあり、何らかの規制必要であると考えられる。</p> <p>ケース6同様の問題。</p>

ケース6同様に、利用者の不利益にならないように無償の仲介であっても仲介事業者にある程度の対応義務を課すべきであると考えられる。例えば、登録可能な運転者は万が一の事故の際にタクシー業で定められるような賠償金額が提供可能な任意保険に加入しているこ

とを確認する等の対応があげられる。しかし、現状では任意保険の加入状況を確認するには、運転者から任意保険加入の証書を提示してもらおう等の対応が必要となり、ICT ベースの簡易な登録では対応できないため、自動的にそれらのデータを取得する仕組み等が必要となるが、現時点ではその提供は困難である。昨今、登場しているテレマティクス装置と連動した保険加入者を対象とした、新しい情報連携のモデルの構築が必要であるとする。

表 13：自動車に関する課題（ケース 9）

ケース 9	
想定サービス	タクシーを仲介するサービス（有償）
課題 1	（有償のタクシー仲介の問題） 有償の仲介による配車サービスを提供する場合、タクシー業への対応が必要となるかはグレーゾーンである。

タクシー会社と連携した、無償のタクシー配車アプリを提供する事業者は存在するが、これらはおもにタクシー会社からそのサービスフィーをもらってサービスを提供している。この形態とは異なり、タクシー配車サービス単独で提供し、利用者から独自の仲介料金をもらったり、タクシー利用料金の決済代行を行うサービスを提供するといったケースの扱いは、現状グレーゾーンである。無償のタクシー配車アプリ等との差異を明確にするためにも、ICT を使った配車サービスについて明確な分類や基準を設け、利用者に不利益とならないサービスを利用可能にするガイドラインの作成が必要であるとする。

2-1-5 シェアリングサービス関連の法律、条例（抜粋）

1. シェア宿泊

■ケース 1：個人住宅（及び部屋）を使った旅行者向けの有償宿泊サービス

課題 1（旅館業の許可） ※p11 の表 3 関係

有償で宿泊サービスを提供する場合、旅館業法により営業許可の申請が必要となる。

<根拠法>

旅館業法

旅館業法 第 3 条 1 項、2 項

第三条 旅館業を営もうとする者は、都道府県知事（保健所を設置する市又は特別区にあつては、市長又は区長。以下同じ。）の許可を受けなければならない。ただし、ホテル営業、旅館営業又は簡易宿所営業の許可を受けた者が、当該施設において下宿営業を営もうとする場合は、この限りでない。

2 都道府県知事は、前項の許可の申請があつた場合において、その申請に係る施設の構造設備が政令で定める基準に適合しないと認めるとき、当該施設の設置場所が公衆衛生上不適当であると認めるとき、又は申請者が次の各号の一に該当するときは、同項の許可を与えないことができる。

課題2（旅館業に定める構造設備基準への対応） ※p11の表3関係

部屋数の制限（ホテル営業、旅館営業）、床面積の制限への対応は困難であり、洗面所や浴室、便所については現在すでにあるもの（住居者が使用しているもの）の改修を行い、旅館業用にしつらえることは大きな負担になる。

<根拠法>

旅館業法施行令第1条1項から3項

（ホテル営業）

第一条 旅館業法（以下「法」という。）第三条第二項の規定によるホテル営業の施設の構造設備の基準は、次のとおりとする。

- 一 客室の数は、十室以上であること。
- 二 洋式の構造設備による客室は、次の要件を満たすものであること。
 - イ 一客室の床面積は、九平方メートル以上であること。
 - ロ 寝具は、洋式のものであること。
 - ハ 出入口及び窓は、鍵をかけることができるものであること。
 - ニ 出入口及び窓を除き、客室と他の客室、廊下等との境は、壁造りであること。
- 三 和式の構造設備による客室は、第二項第二号に該当するものであること。
- 四 宿泊しようとする者との面接に適する玄関帳場その他これに類する設備を有すること。
- 五 適当な換気、採光、照明、防湿及び排水の設備を有すること。
- 六 宿泊者の需要を満たすことができる適当な数の洋式浴室又はシャワー室を有すること。
- 七 宿泊者の需要を満たすことができる適当な規模の洗面設備を有すること。
- 八 当該施設の規模に応じた適当な暖房の設備があること。
- 九 便所は、水洗式であり、かつ、座便式のものがあり、共同用のものにあつては、男子用及び女子用の区分があること。
- 十一 その他都道府県（保健所を設置する市又は特別区にあつては、市又は特別区。以下同じ。）が条例で定める構造設備の基準に適合すること。

（旅館営業）

- 2 法第三条第二項の規定による旅館営業の施設の構造設備の基準は、次のとおりとする。
- 一 客室の数は、五室以上であること。
 - 二 和式の構造設備による客室の床面積は、それぞれ七平方メートル以上であること。

- 三 洋式の構造設備による客室は、前項第二号に該当するものであること。
- 四 宿泊しようとする者との面接に適する玄関帳場その他これに類する設備を有すること。
- 五 適当な換気、採光、照明、防湿及び排水の設備を有すること。
- 六 当該施設に近接して公衆浴場がある等入浴に支障をきたさないと認められる場合を除き、宿泊者の需要を満たすことができる適当な規模の入浴設備を有すること。
- 七 宿泊者の需要を満たすことができる適当な規模の洗面設備を有すること。
- 八 適当な数の便所を有すること。
- 十 その他都道府県が条例で定める構造設備の基準に適合すること。

(簡易宿泊所営業)

- 3 法第三条第二項の規定による簡易宿所営業の施設の構造設備の基準は、次のとおりとする。
- 一 客室の延床面積は、三十三平方メートル以上であること。
 - 二 階層式寝台を有する場合には、上段と下段の間隔は、おおむね一メートル以上であること。
 - 三 適当な換気、採光、照明、防湿及び排水の設備を有すること。
 - 四 当該施設に近接して公衆浴場がある等入浴に支障をきたさないと認められる場合を除き、宿泊者の需要を満たすことができる規模の入浴設備を有すること。
 - 五 宿泊者の需要を満たすことができる適当な規模の洗面設備を有すること。
 - 六 適当な数の便所を有すること。
 - 七 その他都道府県が条例で定める構造設備の基準に適合すること。

課題 3-1 (玄関帳場の設置への対応) ※p11 の表 3 関係

ホテル営業、旅館営業では実際に住居している住宅に玄関帳場の設置が必要となり、現在住んでいる住居の改修が負担になる。

また、玄関帳場の設置とその管理方法に関する軽減策について、「伝統的建造物を利用した旅館営業施設の構造設備に関する基準の特例」では認められているが、一般の住宅には認められていない。

<根拠法>

(ホテル営業の基準)

旅館業法施行令 第1条1項の4

第一条 旅館業法 (以下「法」という。) 第三条第二項の規定によるホテル営業の施設の構造設備の基準は、次のとおりとする。

- 四 宿泊しようとする者との面接に適する玄関帳場その他これに類する設備を有すること。

(旅館営業の基準)

旅館業法施行令 第1条2項の4

2 法第三条第二項の規定による旅館営業の施設の構造設備の基準は、次のとおりとする。

四 宿泊しようとする者との面接に適する玄関帳場その他これに類する設備を有すること。

(特例の条件)

旅館業法施行規則第5条1項5

第五条 旅館業法施行令（昭和三十二年政令第百五十二号。以下「令」という。）第二条に規定する施設は、次のとおりとする。

一 キャンプ場、スキー場、海水浴場等において特定の季節に限り営業する施設

二 交通が著しく不便な地域にある施設であつて、利用度の低いもの

三 体育会、博覧会等のために一時的に営業する施設

四 農林漁業者が農山漁村滞在型余暇活動のための基盤整備の促進に関する法律

（平成六年法律第四十六号）第二条第五項に規定する農林漁業体験民宿業を営む施設

五 次に掲げる要件の全てに該当する施設

イ 文化財保護法（昭和三十五年法律第二百十四号）第一百四十四条第一項の規定に基づき文部科学大臣に選定された重要伝統的建造物群保存地区内に在ること。

ロ 文化財保護法第二条第一項第六号に規定する伝統的建造物群を構成している建築物等（ハにおいて「伝統的建造物」という。）であること。

ハ 伝統的建造物としての特性を維持するため、令第一条第二項第四号に規定する宿泊しようとする者との面接に適する玄関帳場その他これに類する設備（ニにおいて「玄関帳場等」という。）を設けることが困難であること。

ニ 玄関帳場等に代替する機能を有する設備を設けることその他善良の風俗の保持を図るための措置が講じられていること。

ホ 事故が発生したときその他の緊急時における迅速な対応のための体制が整備されていること。

課題3-2（玄関帳場の設置への対応、簡易宿泊所のケース） ※p11の表3関係

簡易宿泊所の形態でも、追加で玄関帳場又はロビーを設けることとされており、現在住んでいる住居の改修が負担になる。

<根拠法>

「公衆浴場における衛生等管理要領等について」生衛発第1811号平成12年12月15日の別添3の第2の3

第2 簡易宿所営業の基準

3 適当な規模の玄関、玄関帳場又はフロント及びこれに類する設備を設けること。その他「第1 ホテル営業及び旅館営業の基準」の11（玄関帳場又はフロント）に準じて設けること。

厚生労働省関係構造改革特別区域法第2条3項に規定する省令の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業を定める省令の一部を改正する省令の施行について第3

第3

旅館業法第2条第4項に規定する簡易宿泊所営業の施設においては、「公衆浴場における衛生等管理要領等について」（平成12年12月15日生衛発1811号厚生省生活衛生局長通知）の別添3「旅館業における衛生等管理要領」のⅡの第2の3において、「適当な規模の玄関、玄関帳場又はフロント及びこれに類する設備を設けること」と定めているが、上記第2の要件を満たす場合においては、柔軟に対応されたいこと。」

課題4（宿泊者名簿の整備と管理） ※p11の表3関係

宿泊者名簿を備えその管理を行わなければならない。

（宿泊者名簿の電子的管理の徹底不足）

但し、名簿の作成と管理については電磁化による処理も可能であるが、可能であることが徹底されておらず、関連サービスもあまりない。

<根拠法>

旅館業法 第6条1項

第六条 営業者は、宿泊者名簿を備え、これに宿泊者の氏名、住所、職業その他の事項を記載し、当該職員の要求があつたときは、これを提出しなければならない。

厚生労働省の所管する法令の規定に基づく民間事業者等が行う書面の保存等における情報通信の技術の利用に関する省令 第3条、第4条

第三条 法第三条第一項の主務省令で定める保存は、別表第一の一から三までの表の上欄に掲げる法令の同表の下欄に掲げる書面の保存とする。

第四条 民間事業者等が、法第三条第一項の規定に基づき、別表第一の一及び二の表の上欄に掲げる法令のこれらの表の下欄に掲げる書面の保存に代えて当該書面に係る電磁的記録の保存を行う場合並びに別表第一の四の表の上欄に掲げる法令の同表の下欄に掲げる電磁的記録による保存を行う場合は、次に掲げる方法のいずれかにより行わなければならない。

別表第一 （第三条及び第四条関係）

旅館業法（昭和二十三年法律第百三十八号） 第六条第一項の規定による宿泊者名簿の備付け

課題5（施設所在地による制限）

建物が存在する場所が規制に該当する場所に存在する場合には、許可されない。

<根拠法>

旅館業法 第3条3項

第三条 旅館業を営もうとする者は、都道府県知事（保健所を設置する市又は特別区にあつては、市長又は区長。以下同じ。）の許可を受けなければならない。ただし、ホテル営業、旅館営業又は簡易宿所営業の許可を受けた者が、当該施設において下宿営業を営もうとする場合は、この限りでない。

3 第一項の許可の申請に係る施設の設置場所が、次の各号に掲げる施設の敷地（これらの用に供するものと決定した土地を含む。以下同じ。）の周囲おおむね百メートルの区域内にある場合において、その設置によつて当該施設の清純な施設環境が著しく害されるおそれがあると認めるときも、前項と同様とする。（許可を与えないことができる。）

一 学校教育法（昭和二十二年法律第二十六号）第一条 に規定する学校（大学を除くものとし、以下単に「学校」という。）

二 児童福祉法（昭和二十二年法律第百六十四号）第七条第一項 に規定する児童福祉施設（以下単に「児童福祉施設」という。）

三 社会教育法（昭和二十四年法律第二百七号）第二条 に規定する社会教育に関する施設その他の施設で、前二号に掲げる施設に類するものとして都道府県（保健所を設置する市又は特別区にあつては、市又は特別区。以下同じ。）の条例で定めるもの

課題6（建築基準法への対応） ※p12の表3関係

旅館業の届け出を行う際には、対象となる施設について旅館業に対応した用途変更を行う場合には、建築確認申請が必要となる。（ただし、延べ床面積100㎡以上の場合。）

用途変更に伴う申請が必要となる場合は、一般の住宅に比べ厳しいため、対応は大きな負担となる。

<根拠法>

建築基準法第87条1項

（用途の変更に対するこの法律の準用）

第八十七条 建築物の用途を変更して第六条第一項第一号の特殊建築物のいずれかとする場合（当該用途の変更が政令で指定する類似の用途相互間におけるものである場合を除く。）においては、同条（第三項及び第五項から第十二項までを除く。）、第六条の二（第三項か

ら第八項までを除く。)、第六条の三(第一項第一号及び第二号の建築物に係る部分に限る。)、第七条第一項並びに第十八条第一項から第三項まで及び第十二項から第十四項までの規定を準用する。この場合において、第七条第一項中「建築主事の検査を申請しなければならない」とあるのは、「建築主事に届け出なければならない」と読み替えるものとする。

(特殊建築物等の避難及び消火に関する技術的基準)

建築基準法第35条1項

第三十五条 別表第一(イ)欄(一)項から(四)項までに掲げる用途に供する特殊建築物、階数が三以上である建築物、政令で定める窓その他の開口部を有しない居室を有する建築物又は延べ面積(同一敷地内に二以上の建築物がある場合においては、その延べ面積の合計)が千平方メートルをこえる建築物については、廊下、階段、出入口その他の避難施設、消火栓、スプリンクラー、貯水槽その他の消火設備、排煙設備、非常用の照明装置及び進入口並びに敷地内の避難上及び消火上必要な通路は、政令で定める技術的基準に従つて、避難上及び消火上支障がないようにしなければならない。

※別表第1(イ)欄2項

病院、診療所(患者の収容施設があるものに限る。)ホテル、旅館、下宿、共同住宅、寄宿舎その他これらに類するもので政令で定めるもの

建築基準法施行令第30条1項

(特殊建築物及び特定区域の便所の構造)

第三十条 都市計画区域又は準都市計画区域内における学校、病院、劇場、映画館、演芸場、観覧場、公会堂、集会場、百貨店、ホテル、旅館、寄宿舎、停車場その他地方公共団体が条例で指定する用途に供する建築物の便所及び公衆便所の構造は、前条各号に掲げる基準及び次に掲げる基準に適合するものとして、国土交通大臣が定めた構造方法を用いるもの又は国土交通大臣の認定を受けたものとしなければならない。

建築基準法施行令第114条2項

(建築物の界壁、間仕切壁及び隔壁)

第百十四条

2 学校、病院、診療所(患者の収容施設を有しないものを除く。)、児童福祉施設等、ホテル、旅館、下宿、寄宿舎又はマーケットの用途に供する建築物の当該用途に供する部分については、その防火上主要な間仕切壁(自動スプリンクラー設備等設置部分その他防火上支障がないものとして国土交通大臣が定める部分の間仕切壁を除く。)を準耐火構造とし、小屋裏又は天井裏に達せしめなければならない。

課題7（消防法への対応） ※p12の表3関係

旅館業法第3条1項に基づく申請を行う場合には、自治体の条例などで定められた手続きが必要となり、消防法令適合通知書が必要となる。

一般の住宅として建てられた施設では、追加の対応が必要となるため、コスト等の負担が大きくなる。

<根拠法>

（消防法により対応すべき内容）

消防法第8条の3

（防火対象物）

第八条の三 高層建築物若しくは地下街又は劇場、キャバレー、旅館、病院その他の政令で定める防火対象物において使用する防火対象物品（どん帳、カーテン、展示用合板その他これらに類する物品で政令で定めるものをいう。以下同じ。）は、政令で定める基準以上の防火性能を有するものでなければならない。

消防法17条の1

（消防の設備）

第十七条 学校、病院、工場、事業場、興行場、百貨店、旅館、飲食店、地下街、複合用途防火対象物その他の防火対象物で政令で定めるものの関係者は、政令で定める消防の用に供する設備、消防用水及び消火活動上必要な施設（以下「消防用設備等」という。）について消火、避難その他の消防の活動のために必要とされる性能を有するように、政令で定める技術上の基準に従って、設置し、及び維持しなければならない。

<関連する自治体の条例（例）>

浜松市旅館業法の施行に関する要綱（平成25年3月29日制定）

第1 手続き

法、省令、条例及び細則に基づく申請又は届出を行う場合は、次に掲げる書類を提出又は提示すること。

（1）法第3条第1項の規定による申請

ケ 消防法令適合通知書の写し（ただし、通知書が交付されない場合は、消防用設備等検査済証その他のそれを証する書類）

課題8（衛生管理への対応） ※p12の表3関係

旅館業の申請に当たっては、自治体の条例で定められる、衛生管理への対応計画等が必要となる。

<関連する自治体の条例（例）>

浜松市旅館業法の施行に関する要綱（平成25年 3月29日 制定）

第1 手続き

法、省令、条例及び細則に基づく申請又は届出を行う場合は、次に掲げる書類を提出又は提示すること。

（6） 条例第6条第9号ソ（同条第10号において適用する場合を含む）に規定する衛生管理に係る計画書の提出

ア 旅館業に係る衛生管理計画書（様式6）

浜松市旅館業法施行条例第6条9号ソ、10号

第6条 法第4条第2項の規定により条例で定める同条第1項に規定する措置の基準は、次のとおりとする。

（9） 循環式浴槽を使用する場合にあっては、入浴設備について次に掲げる措置を講じること。

ソ 衛生管理を自主的に行うため、規則で定めるところにより、衛生管理に係る計画書を市長に提出するとともに、当該計画書に基づき点検を行い、点検表を作成すること。この場合において、当該点検表は、点検の日から3年以上保存すること。

（10） 環式浴槽以外の浴槽を使用する場合にあっては、入浴設備について前号（エからスまでを除く。）に定めるもののほか、次に掲げる措置を講じること。

ア 共同浴室の浴槽は、原湯又は原水を供給することにより、常に満水に保つこと。

イ 浴槽は、毎日、完全に換水し、かつ、清掃を行うこと。

ウ 水道水以外の水を使用した原湯、原水、上がり用湯及び上がり用水並びに浴槽水（入浴者ごとに完全に換水する浴槽の浴槽水を除く。）にあっては、1年に1回以上前号アに規定する規則で定める基準に係る水質検査を行い、その結果を脱衣室その他の入浴者の見やすい場所に掲示し、かつ、市長に報告すること。この場合において、当該水質検査の結果の記録は、検査の日から3年以上保存すること。

課題9（食品衛生法への対応） ※p12の表3関係

食事を提供する場合は、食品衛生法により営業許可が必要となる。

食事を提供しようとする場合、対応が大きな負担となる。

<根拠法>

食品衛生法第3条1項、第51条1項、第52条1項

第三条 食品等事業者（食品若しくは添加物を採取し、製造し、輸入し、加工し、調理し、貯蔵し、運搬し、若しくは販売すること若しくは器具若しくは容器包装を製造し、輸入し、若しくは販売することを営む人若しくは法人又は学校、病院その他の施設において継続的

に不特定若しくは多数の者に食品を供与する人若しくは法人をいう。以下同じ。)は、その採取し、製造し、輸入し、加工し、調理し、貯蔵し、運搬し、販売し、不特定若しくは多数の者に授与し、又は営業上使用する食品、添加物、器具又は容器包装(以下「販売食品等」という。)について、自らの責任においてそれらの安全性を確保するため、販売食品等の安全性の確保に係る知識及び技術の習得、販売食品等の原材料の安全性の確保、販売食品等の自主検査の実施その他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

第五十一条 都道府県は、飲食店営業その他公衆衛生に与える影響が著しい営業(食鳥処理の事業の規制及び食鳥検査に関する法律第二条第五号に規定する食鳥処理の事業を除く。)であつて、政令で定めるものの施設につき、条例で、業種別に、公衆衛生の見地から必要な基準を定めなければならない。

第五十二条 前条に規定する営業を営もうとする者は、厚生労働省令で定めるところにより、都道府県知事の許可を受けなければならない。

■ケース2：個人住宅(及び部屋)を使った外国人旅行者向け有償宿泊サービス

課題1(外国人向け宿泊施設の特例) ※p13の表4関係

特区法第13条にて、外国人を対象とした宿泊所については7日から10日の宿泊を提供する場合においては、旅館業法第3条1項の規定の適用除外となっている。

ただし、認定されるための要件が比較的多いため一般の住宅での対応は困難であると考えられる。

<根拠法>

特区法第13条1項

(旅館業法の特例)

第十三条 国家戦略特別区域会議が、第八条第二項第二号に規定する特定事業として、国家戦略特別区域外国人滞在施設経営事業(国家戦略特別区域において、外国人旅客の滞在に適した施設を賃貸借契約及びこれに付随する契約に基づき一定期間以上使用させるとともに当該施設の使用方法に関する外国語を用いた案内その他の外国人旅客の滞在に必要な役務を提供する事業(その一部が旅館業法(昭和二十三年法律第百三十八号)第二条第一項に規定する旅館業に該当するものに限る。))として政令で定める要件に該当する事業をいう。以下この条及び別表の一の項において同じ。)を定めた区域計画について、第八条第七項の内閣総理大臣の認定(第九条第一項の変更の認定を含む。以下この項及び第九項第二号において「内閣総理大臣認定」という。)を申請し、その内閣総理大臣認定を受けたときは、当該内閣総理大臣認定の日以後は、当該国家戦略特別区域外国人滞在施設経営事業を行おうとする者は、厚生労働省令で定めるところにより、その行おうとする事業が当該政

令で定める要件に該当している旨の都道府県知事（保健所を設置する市又は特別区にあっては、市長又は区長。以下この条において同じ。）の認定（以下この条において「特定認定」という。）を受けることができる。

国家戦略特別区域法における旅館業法の特例の施行について（通知）（健発0501第3号平成26年5月1日）

（１）国家戦略特別区域外国人滞在施設経営事業の要件

- ① 当該事業の用に供する施設であって賃貸借契約及びこれに付随する契約に基づき使用させるもの（以下単に「施設」という。）の所在地が国家戦略特別区域にあること。
- ② 施設を使用させる期間が7日から10日までの範囲内において施設の所在地を管轄する都道府県（その所在地が保健所を設置する市又は特別区の区域にある場合にあっては、当該保健所を設置する市又は特別区）の条例で定める期間以上であること。
- ③ 施設の各居室は、次のいずれにも該当するものであること。
 - ア 一居室の床面積は、25平方メートル以上であること。ただし、施設の所在地を管轄する都道府県知事が、外国人旅客の快適な滞在に支障がないと認めた場合においては、この限りでない。
 - イ 出入口及び窓は、鍵をかけることができるものであること。
 - ウ 出入口及び窓を除き、居室と他の居室、廊下等との境は、壁造りであること。
 - エ 適当な換気、採光、照明、防湿、排水、暖房及び冷房の設備を有すること。
 - オ 台所、浴室、便所及び洗面設備を有すること。
 - カ 寝具、テーブル、椅子、収納家具、調理のために必要な器具又は設備及び清掃のために必要な器具を有すること。
- ④ 施設の使用の開始時に清潔な居室を提供すること。
- ⑤ 施設の使用方法に関する外国語を用いた案内、緊急時における外国語を用いた情報提供その他の外国人旅客の滞りに必要な役務を提供すること。
- ⑥ 当該事業の一部が旅館業法第2条第1項に規定する旅館業に該当するものであること。

■ケース3：個人住宅（及び部屋）を使った一時的なイベント時のみの有償宿泊サービス
課題1（一時的に営業する施設の特例） ※p13の表5関係

旅館業として対応する場合の構造設備基準の適用除外に関する特例が設けられているが、特例の対象部分を除外したとしても、残りの構造基準への対応部分において建物の改修を伴う基準が存在する。

特に、洗面所や浴室、便所については現在すでにあるもの（住居者が使用しているもの）の改修を行い、旅館業用に改修することはコスト面で大きな負担になる。

また、特例で除外された部分以外はケース1同様になるため、結果的に負担は残る。

<根拠法>

(特例の対象)

旅館業法施行令第2条

第二条 ホテル営業、旅館営業又は簡易宿所営業の施設のうち、季節的に利用されるもの、交通が著しく不便な地域にあるものその他特別の事情があるものであつて、厚生労働省令で定めるものについては、前条第一項から第三項までに定める基準に関して、厚生労働省令で必要な特例を定めることができる。

旅館業法施行規則 第5条1項の1から3及び2項

第五条 旅館業法施行令（昭和三十二年政令第百五十二号。以下「令」という。）第二条に規定する施設は、次のとおりとする。

- 一 キャンプ場、スキー場、海水浴場等において特定の季節に限り営業する施設
- 二 交通が著しく不便な地域にある施設であつて、利用度の低いもの
- 三 体育会、博覧会等のために一時的に営業する施設

2 次の表の上欄に掲げる施設については、同表の下欄に掲げる基準は、適用しない。

前項第一号から第三号までに掲げる施設：令第一条第一項第一号、第二号イ、第三号及び第四号、第二項第一号、第二号、第三号（床面積に関する部分に限る。）及び第四号並びに第三項第一号の基準

(特例であつても対応しなければならない要件)

旅館業法施行令 第1条1項から3項

(ホテル営業)

旅館業法施行令 第1条1項

- ニ 出入口及び窓を除き、客室と他の客室、廊下等との境は、壁造りであること。
- 五 適当な換気、採光、照明、防湿及び排水の設備を有すること。
- 七 宿泊者の需要を満たすことができる適当な規模の洗面設備を有すること。
- 十一 その他都道府県（保健所を設置する市又は特別区にあつては、市又は特別区。以下同じ。）が条例で定める構造設備の基準に適合すること。

(旅館営業)

旅館業法施行令 第1条2項

- 五 適当な換気、採光、照明、防湿及び排水の設備を有すること。
- 七 宿泊者の需要を満たすことができる適当な規模の洗面設備を有すること。

- 八 適切な数の便所を有すること。
- 十 その他都道府県が条例で定める構造設備の基準に適合すること。

(簡易宿泊所営業)

旅館業法施行令 第1条3項

- 三 適切な換気、採光、照明、防湿及び排水の設備を有すること。
- 五 宿泊者の需要を満たすことができる適切な規模の洗面設備を有すること。
- 六 適切な数の便所を有すること。
- 七 その他都道府県が条例で定める構造設備の基準に適合すること。

2. カーシェアリング

■ケース4：個人の自動車を貸し出しするサービス（有償）

課題1（レンタカー業の許可申請への対応） ※p18の表8関係

有償で貸し出す場合には、自家用自動車有償貸し渡業（レンタカー業）の許可申請が必要となる。

手続きに求められる要件が大きな負担になる。

<根拠法>

道路運送法第80条1項

第八十条 自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。

道路運送法施行規則第52条

第五十二条 法第八十条第一項の規定により、貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡しの許可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した自家用自動車貸渡許可申請書を提出するものとする。

- 一 貸渡人の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
- 二 貸渡人の事務所の名称及び所在地
- 三 貸渡の実施計画
- 四 貸渡しを必要とする理由

2 前項の申請書には、貸渡しをしようとする自家用自動車の貸渡料金及び貸渡約款を記載した書類を添付するものとする。

課題2（レンタカー事業に必要な保険への加入） ※p18の表8関係

許可申請にあたっては、レンタカー事業に必要な保険への加入が必要。

レンタカー業の保険は、一般の保険の1.55倍であるため、コストがかかるため、貸し出しの頻度が低い場合にはそのコストが回収できない。

<根拠法>

「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」 1-③ア、イ、ウ

1. 許可基準について

許可は、次の点について審査のうえ行うこと。

③ 貸渡自動車は、事故を起こした場合に備えて、十分な補償を行いうる次に定める自動車保険に加入するものであること。

- ア 対人保険 1人当り 8,000万円以上
- イ 対物保険 1件当り 200万円以上
- ウ 搭乗者保険 1人当り 500万円以上

課題3（自動車の運用状況の管理への対応） ※p18の表8関係

カーシェアリング（レンタカー型カーシェアリング）を行う場合には、車両の状況を把握するためのIT等の設備の導入が必要となる。

※この対応をしない場合、レンタカーと同様の運用が必要となる（無人の場所での貸し渡しができない）ため、運用上の負担が増える。また、装置を導入する場合は、個人では現状困難であり、アースカー等のフランチャイズにならざるを得ない。（この部分は、個人向けの車両管理サービスが出てくればそちらを利用すればよいが、コスト的に見合うものなのかは現時点では判断できない。）

<根拠法>

「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し(レンタカー)の取扱いについて」 2-(9)

2. 許可に対する条件

許可は、次の例により条件を付すること。

(9) 貸渡自動車はその配置事務所に存するか、それ以外の事務所に一時的に存するかにかかわらず、当該配置事務所において貸渡し状況、整備状況等車両の状況を把握し、適確な管理を実施しなければならない。

なお、(5)のレンタカー型カーシェアリングを行う場合であって、IT等の活用により車両の貸渡し状況、整備状況等車両の状況を適確に把握することが可能であると認められるときには、この限りでない。

※(5) レンタカー型カーシェアリング（道路運送法第80条第2項の許可を受け、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を業として貸渡すことをいう。

課題4（「わナンバー」取得の条件への対応） ※p18の表8関係

有償で貸し渡す車両は「わナンバー」の登録が必要となるが、「わナンバー」の登録には前述のレンタカー業の許可を受けている必要がある。

<根拠法>

（自動車検査証の記載事項）

道路運送車両法施行規則 第35条の3の1項28

第三十五条の三 自動車検査証に記載すべき事項は、次のとおりとする。

二十八 道路運送法第八十条第一項 の許可を受けて業として有償で貸し渡す自家用自動車であつて、貸渡人が当該自家用自動車の使用の状況を情報通信技術の活用により把握した上で特定の利用者に対して貸し渡すもののうち、当該自家用自動車の使用の本拠以外の貸渡人の事務所（道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）第五十二条第一項第二号 の貸渡人の事務所をいう。）において貸し渡すものにあつては、その旨

課題5（「わナンバー」登録への対応） ※p19 の表 8 関係

有償で貸し渡す車両は「わナンバー」の登録が必要となる。以下の要件があるため、運用維持コストが一般の自動車に比べかかるため、貸し出しの頻度が低い場合にはそのコストが回収できない。

<根拠法>

自動車登録規則第13条1項の3

第十三条 自動車登録番号は、次に掲げる文字をその順序により組み合わせて定めるものとする。

三 自動車運送事業の用に供するかどうかの別等を表示する平仮名又はローマ字（別表第三）

別表第三 （第十三条関係）

3 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第七十五号）第五十二条の規定により受けた許可に係る自家用自動車（平仮名及びローマ字）れわ

課題6（「わナンバー」取得のデメリット） ※p19 の表 8 関係

「わナンバー」を取得すると、車検期間が一般の自動車より短くなるため、維持コストがかかる。

<根拠法>

道路運送車両法 第61条1項

第六十一条 自動車検査証の有効期間は、旅客を運送する自動車運送事業の用に供する自動車、貨物の運送の用に供する自動車及び国土交通省令で定める自家用自動車であつて、検査対象軽自動車以外のものにあつては一年、その他の自動車にあつては二年とする。

課題7（登録に要する費用負担） ※p19 の表 8 関係

許可申請にあつては、登録免許税9万円が発生する。

個人による本費用は負担となる。

<根拠法>

登録免許税法第2条1項、別表第一 126

第二条 登録免許税は、別表第一に掲げる登記、登録、特許、免許、許可、認可、認定、指定及び技能証明（以下「登記等」という。）について課する。

別表第一 課税範囲、課税標準及び税率の表（第二条、第五条、第九条、第十条、第十三条、第十五条—第十七条、第十七条の三—第十九条、第二十三条、第二十四条、第三十四条—第三十四条の五関係）

百二十六 自家用自動車の有償貸渡しの許可

道路運送法第八十条第一項（有償貸渡し）の規定による自家用自動車の貸渡しの事業の許可（政令で定めるものを除く。） 許可件数 一件につき九万円

3. ライドシェア

■ケース6：個人の自動車で相乗りを提供するサービス（有償）

課題1（登録または許可を必要としないケースでの対応） ※p20の表10関係

登録または許可を必要としないケースがある。

これらのケースについては、

- ・「家事援助のサービス後、たまたま用務先が同一方向にあり懇願されて同乗させた等の場合で、利用者の自発的な気持から金銭の支払いが行われたとき」
 - ・「過疎地等において、交通手段を持たない高齢者の気持ちとして任意に金銭等の支払いが行われた場合」
 - ・「地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供し合う場合であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアなサービスの提供を行う場合。」
- などの具体的な事例が示されており、その範囲であればライドシェアは可能である。

<根拠法>

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（事務連絡平成18年9月29日 自動車交通局旅客課長）1の（1）～（4）

1. 道路運送法上の登録又は許可を要しない運送の態様についての考え方

（1） サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」として認められる場合

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は、通常は有償とは観念されず、登録等は不要である。

（2） サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合

サービスの提供を受けた者からの支払い手段が、例えば野菜など金銭的な価値の換算や流通が困難な物である場合、一部の地域通貨のように換金性がない場合などは、通常、支払いが任意であるか、又はそもそも財産的な価値の給付が行われていないと認められることが多い。

（3） 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用（同種の運送を行った場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるものを負担する場合。

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解される。

(4) 市町村が公費で負担するなどサービスの提供を受けた者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など

課題2 (タクシー業の登録を行わない場合の問題) ※p21 の表 10 関係

上記の範囲でライドシェアを提供する場合、タクシー業の規制がかからず、事故時の同乗者に対する十分な補償を行うための保険に入っていないといった問題が生じる可能性がある。

ライドシェアにより同乗する人はその条件について理解しておく必要がある。

※一般の自動車で最低限はいなければならない保険は、自動車登録時に加入する自賠責保険であるが、死亡時の補償金額の上限が3千万円とタクシー事業が加入を義務付けられる保険の金額に比べ低い。また、任意保険に加入している場合であっても加入者の契約内容によっては同様に十分な補償を受けられない場合がある。

<根拠法>

自動車損害賠償保障法施行令 第2条1項

第二条 法第十三条第一項 の保険金額は、死亡した者又は傷害を受けた者一人につき、次のとおりとする。

一 死亡した者

イ 死亡による損害（ロに掲げる損害を除く。）につき 三千万円

ロ 死亡に至るまでの傷害による損害につき 百二十万円

課題3 (タクシー業の登録を行う場合の負担) ※p21 の表 10 関係

タクシー業の場合は、生命又は身体の損害を賠償するため一人当たり8千万円以上を限度額として補填する保険と、財産の損害を賠償するため1事故につき2百万円以上を限度額とした補填する保険に入らなければならない。

この保険は、一般の自動車保険に比べ高額となり、対応は大きな負担となる。

<根拠法>

旅客自動車運送事業運輸規則 第19条の2

第十九条の二 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置であつて、国土交通大臣が告示で定める基準に適合するものを講じておかななければならない。

旅客自動車運送事業運輸規則（昭和三十一年運輸省令第四十四号）第十九条の二の規定に基づき、旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、

身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（国土交通省告示第五百三号）

一 次に掲げる要件に適合する損害賠償責任保険契約を、保険業法（平成七年法律第百五号）に基づき損害賠償責任保険を営むことができる者と締結していること。ただし、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合を除く。

イ 事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命又は身体の損害を賠償することによって生ずる損失にあつては、生命又は身体の損害を受けた者一人につき八千万円以上を限度額としててん補することを内容とするものであること

ロ 事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の財産（当該事業用自動車を除く。）の損害を賠償することによって生ずる損失にあつては、一事故につき二百万円以上を限度額としててん補することを内容とするものであること

■ケース7：個人の自動車の相乗りを仲介するサービス（有償）

課題1（ライドシェア仲介におけるタクシー業への対応） ※p22の表11関係

ライドシェアを広めるためには、ケース6にある個々人のつながりによるサービスだけでは局所的なサービスにしかならないため、ITを使った仲介等により幅広いマッチングが可能な仕組みの推進が望まれる。

このようなサービスを実施する場合、仲介サービスを運営するためのコストを回収しようとする、利用者から一定の費用を徴収する等が必要となるが、その場合は事業者がタクシー業としての認可が求められる可能性がある。

その場合、使用する車両の緑ナンバーの登録や運転者の二種免許の取得等が必要となる。

<根拠法>

道路運送法第2条3項、3条1項ハ、第4条2項

第二条 この法律で「道路運送事業」とは、旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業及び自動車道事業をいう。

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。

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

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）

第四条 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 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イからハマまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（タクシー業へ対応した場合の運転者の問題）

タクシー業務適正化特別措置法第3条1項、第5条1項

第三条 タクシー事業者は、指定地域内の営業所に配置するタクシーには、当該指定地域に係るタクシー運転者登録原簿（以下「原簿」という。）に登録を受けている者（以下「登録運転者」という。）以外の者を運転者として乗務させてはならない。

第五条 登録は、指定地域内に営業所を有するタクシー事業者に雇用されている者（登録を条件として雇用の契約を締結している者を含む。第七条第一項第五号において同じ。）でタクシーの運転者として選任されており、又は選任されることを予定されているものの申請により行う。

道路交通法 第86条

第八十六条 次の表の上欄に掲げる自動車で旅客自動車であるものを旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転しようとする者は、当該自動車の種類に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げる第二種免許を受けなければならない。

（タクシー業へ対応した場合の車両登録の問題）

道路運送車両法施行規則 第35条の3の13項、第36条2項の1

第三十五条の三 自動車検査証に記載すべき事項は、次のとおりとする。

十三 自家用又は事業用の別

第三十六条

2 自動車運送事業の用に供する自動車に係る新規検査の申請書を提出する場合には、次の各号のいずれかに掲げる書面を提示しなければならない。

一 当該新規検査に係る事業用自動車の使用が、自動車運送事業の経営の開始に伴って必要となる場合にあつては、道路運送法 による一般旅客自動車運送事業若しくは特定旅客自動車運送事業の許可を受けたことを証する書面、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）による一般貨物自動車運送事業若しくは特定貨物自動車運送事業の許可を受けたことを証する書面又は貨物利用運送事業法（平成元年法律第八十二号）による第二種貨物利用運送事業の許可を受けたことを証する書面及びこれらに係る事業計画（第二種貨物利用運送事業の場合にあつては、集配事業計画。以下この条において同じ。）を記載した書面

2-2 2020年東京オリンピック・パラリンピック（TOP2020）に関連するサービス業

2-2-1 TOP2020に関連するサービス業の可能性

2012年のロンドン・オリンピック・パラリンピックは、競技大会だけでなく文化イベントにも注力して国内を盛り上げ、英国が市民と観光客、事業者にとって魅力的であることをアピールし成功を収めた¹²。TOP2020においても、イベントを通じてクールジャパン等、日本文化や未来に繋がる魅力を国内外に発信し、経済活性化やクリエイティブ産業の成長促進、等に寄与することが期待されている。2020年には2000万人を超える訪日外国人旅行者が見込まれているが（ビジット・ジャパン）、外国人旅行者に対する優先対応事項は何か関心が高まっている。観光庁が外国人旅行者に対して実施したアンケート結果では、当然ではあるが言語関連の問題が第一に指摘されており¹³、経済広報センターの国内意識調査でも、言葉の壁の解消や国際的なイベントや会議の重要性等が抽出されている¹⁴。そしてTOP2020までの間接効果を含む経済波及効果は、総計で約30兆円、サービス産業関連では外国人旅行者による消費増加（約3兆円）に、MICE需要の増加¹⁵、多言語対応関連、コンテンツ輸出増加を加えて約4兆6000億円が見込まれている¹⁶。

以上の背景に基づき、今回の調査では、この期待される経済波及効果を確実に実現するために重要と考えられる三つの領域に注目した。第1の領域は、街を使ったクリエイティブなイベント企画・開催サービスである。多数の市民が参加し得る街の公的施設¹⁷を使ったイベントは、国内地域の活性化と外国人旅行者への日本の魅力を訴求する手段や場として重要である。公的施設の目的外使用の促進は、従来から規制緩和の対象として採り上げられており、規制状況は改善されてきているが、ユーザー視点からは、まだまだ国や自治体の規制が多く、手続きも煩雑であり、経済波及効果の誘引や日本の魅力訴求に十分なイベントを実施できないリスクがあるといえる。規制状況を調査し、継続的な制度改革が必要と考えられる。特に、注目した対象は、多くのイベントに共通して絡む道路の使用・占用に関する規制である。中でも道路を封鎖するタイプのイベントは許可され難く、海外ではFormula Eレースの首都公道での開催（北京、ロンドン、ベルリン、他）やロンドン・オリンピック時にピカデリー・サーカスの道路を封鎖して各国の演者がサーカスを実演した事例があるが、東京での大規模イベントは東京マラソンなど少数である。また、公的施設を使ったイベントの演出手段としては、技術と芸術を融合した体験型のメディア・アート

¹² たとえば Beatriz Garcia et al. (2013), London 2012 Cultural Olympiad Evaluation Final Report.

¹³ 国土交通省観光庁（2011），外国人旅行者に対するアンケート調査結果について

¹⁴ 経済広報センター（2014），東京オリンピック・パラリンピックを契機とした観光立国に関する意識調査報告書

¹⁵ MICE: Meeting (会議)、Incentive travel (報奨・研修旅行)、Conference/Convention (国際会議)、Exhibition/Event (展示会、イベント)の頭文字を取った造語。多数の人が集まるビジネス系イベントや旅行を意味する。

¹⁶ みずほ総合研究所（2014），2020東京オリンピック開催の経済効果は30兆円規模に、みずほレポート2014.12.10.

¹⁷ 公的施設：ここでは、多くの一般市民の使用、利用が想定されている施設および空間を意味する。具体例は、道路、空、河川、海、公園、駅、世界遺産、文化財建造物、地域のランドマーク建造物、美術館、博物館、スポーツ施設、等。「公の施設」（地方自治法第244条）、「公共施設」（PFI法第1条、第2条）をカバーする。

として近年脚光を浴びているプロジェクション・マッピング（PM）¹⁸が 2020 年時点でも有力手段と考え、PM の表現自由度を制限している制度に注目した。

第 2 の領域は、外国人旅行者の増加に対応する言語障壁低減（外国語コミュニケーション支援）サービスである。外国人旅行者の円滑な移動や快適な滞在に資する都市環境を目指し、官民一体の「2020 年オリンピック・パラリンピック大会に向けた多言語対応協議会」が組織化され¹⁹、現在、道路や交通機関の案内表示、標識、飲食・宿泊施設の案内表示、標識、観光パンフレットや音声案内、ICT ツール等の多言語対応が開始されている。地図の多言語化、PC やスマートフォン用の乗換案内の多言語化、GPS とスマートフォンを連携させた多言語音声観光案内も民間主導で実用化されつつある。外国人旅行者向けの Wi-Fi 環境向上に関しては、総務省と観光庁が無料公衆無線 LAN 整備促進協議会を設置し、2015 年度に Wi-Fi 認証簡略化の実証実験が予定されている。また、情報通信研究機構（NICT）を中心に設立されたグローバルコミュニケーション推進協議会では、2020 年を目標に多言語音声自動翻訳技術（VoiceTra）の精度向上が検討されている。さらに、2014 年 12 月に政府から「キャッシュレス化に向けた方策」が発表されたように、外国人旅行者のクレジットカード利用性や両替問題も改善される予定である。

こういった各種案内表示の多言語化や ICT 技術を活用した外国語コミュニケーション支援ツールの進展環境下では、外国人旅行者の人的通訳ガイドに対するニーズも変化すると予測される。現在、外国語通訳ガイドは、通訳案内士（国家資格）等の資格取得者に制限されているが、環境変化に対応した通訳ガイドのあり方もユーザー視点からの見直しが必要と考えた。

第 3 の領域は、外国人旅行者の増大に対して不足が予測される宿泊サービスである。ホテルや旅館の増設に加えて、民家における宿泊や全国に約 820 万戸（空家率 13.5%）ある空家を活用した宿泊サービスへのニーズが増大すると考えられるが、既存の旅館業法の規制対象となるため規制緩和措置等の制度の整備が必要であろう。

（宿泊サービス関連は、2-1 シェアリングサービスに収録したため、本節では割愛する。）

2-2-2 TOP2020 に向けたイベント企画・運営サービス

2-2-2-1 国内イベントと関連規制の現状

最初に、文献調査およびイベント企業やクリエイターへのヒアリング結果から、各種イベントの法規制状況を把握すると共に政府の規制改革会議における関連領域の状況を把握した²⁰。街の公的施設を使ったイベントは、例えばどんな許可申請や届出が必要か、特に不

¹⁸ プロジェクション・マッピング：CG 映像、等を、高輝度プロジェクタにより建造物や家具、等凸凹のある物に投影し、映像と実物をシンクロさせる表現手法。河川や海上の水幕や空の雲への投影例もある。

¹⁹ 多言語対応協議会のポータルサイト：<http://www.sporttokyo.metro.tokyo.jp/multilingual/>

²⁰ 文献は例えば、①宮地克昌、<http://www.ne.jp/asahi/miyachi/sep/event-management/index.htm>、②飯塚康之（2011）、

特定多数の集客を伴うイベントは、警備協力や安全対策という観点から警察署との事前相談が必要となり、防災の観点から消防署への届出や相談が必要となる。イベントの内容や場所に依存する代表的な法規制等を次図に簡単にまとめた。

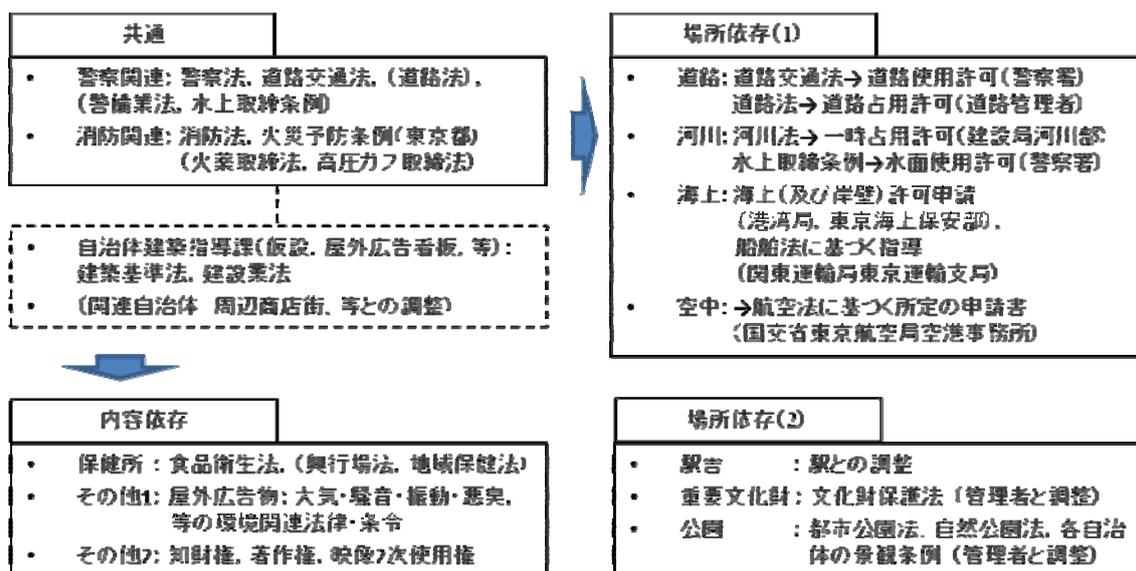


図 3：イベントに対する代表的規制の概観

次いで文献調査およびヒアリングで目立った内容について検討した結果を整理すると、場所という観点からは、道路の使用・占用許可が多くのイベントに共通し、要望は多いが許可難度が相対的に高く（特に民間企業主体の企画、運営）、中でも道路を封鎖するイベント企画は、まず許可されない、という声が多かった。許可難度が高い理由の一つは、もちろん渋滞・混雑防止と安全確保であるが、安全を意図する法規制だけでなく、自治体はもちろん、イベントを実施する場所の地域商店街の同意が実質的許可条件となっていることが大きいことが分かった。特にヒアリング結果からは、非伝統的（創造的）なイベント企画は、地域の賛同が得にくいことが示唆された。空や河川を活用するケースは道路よりも少ないが、これらの使用や一時占用に対しても手続きや許可基準の分かり難さが指摘された。また、内容という観点では、屋外広告物法および同条例の対象となる PM、等のメディア・アートの表現自由度を制限する規制に関する意見が多く、イベントの演出手段としては、PM が、場所を選ばず環境影響も少ない技術・芸術融合型の手法として TOP2020 でも有力な表現ツールと示唆された。

上述の道路の封鎖と PM 実施（想定事例：高層ビル全体を使ったメディア・アート（道路を跨いだ巨大 PM 投影））を一つの代表事例として議論すると、イベント企画側の要望は「高層ビルの壁面全体に巨大 PM 投影を実現したいが、プロジェクトとビル壁面の間に一

<http://event-eim.jp/ronnsyuu/201111izuka.pdf>; イベントに関するヒアリングは合計 3 社に実施した; 規制改革会議は地域活性化 WG を中心に状況把握 (<http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/index.html>)。)

定の空間距離が必要となり、道路を跨いだ PM 投影が必要」という悲観的ケースも多くなる。このニーズに対して、現状は、屋外での PM 投影自体が屋外広告物法第 2 条と、対応する屋外広告物条例の規制対象となり、投影表示の高さ（東京都の商業地域の場合、 $< 52\text{m}$ ）や面積（同、 $< 100\text{m}^2$ ）が制限される（図 4）。（しかしながら PM は、他の屋外広告物とは異なり、単なる投影であって、そもそも屋外広告物に該当するの否か疑問がある。）仮に屋外広告物に該当すると解釈される場合でも、条例により高さや面積を制限する定量規制値の根拠は不明確であり、規制緩和の余地はありと推測される。

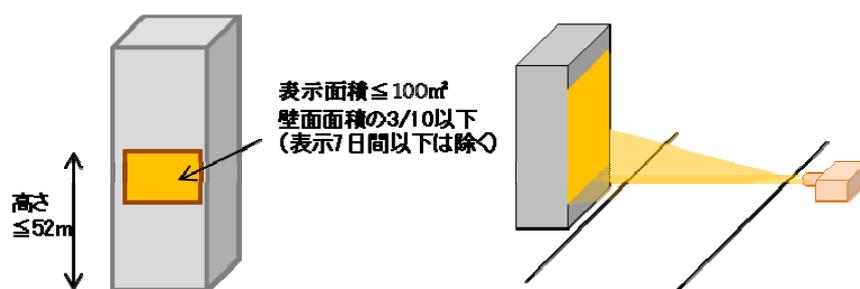


図 4：道路を跨ぐ巨大 PM 投影と屋外広告物としての規制イメージ

また、道路を跨ぐ PM 投影は、道路交通法第 76 条および対応する条例の「運転者の目をげん惑」する禁止行為となり、通常は許可されない。道路を封鎖すれば、PM 投影も可能だが、道路封鎖のためには、警備を含む計画・準備は勿論、自治体や商店街の協力が必要であり、許可されることは稀である（特に民間企業主導のケース）。もちろん、安全が絡む規制を安易に緩和すべきではないが、相互の利益が相反する内容を、ただ議論するだけでは解を見出すことは困難であり、道路を跨ぐ PM 投影が「運転者の目をげん惑」しない条件を実験（もしくはシミュレーション）により定量的な科学的根拠により、検証する試みが必要と考えられる。また、図 5 のように、禁止行為と許可行為の関係性が不明な点も PM 投影の際のグレー部分であり、課題である。

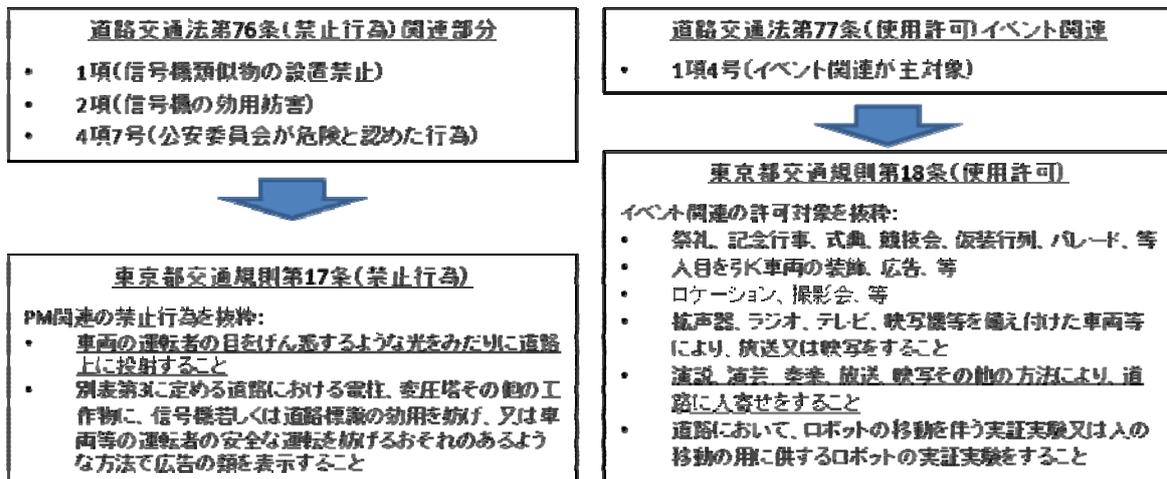


図 5：道路を跨ぐ巨大 PM 投影と道路交通法および対応条例による規制

2-2-2-2 TOP2020 でのイベント実施に関連する問題点の整理と課題の抽出

調査から直接的に抽出されたユーザー視点からの問題点と調査結果が間接的に示唆したイベント・マネジメントの懸念²¹をベースに、TOP2020 におけるイベント実施に対する課題を整理した。課題を基本的かつ横断的に表現すると以下ようになる：

- PM に代表されるメディア・アートの表現自由度を高める
- 公的施設のイベント使用・占用の許可基準の明確化（根拠のある定量化）
- TOP2020 に向けた創造的イベント実施枠（公的施設の場と日程）の確保
- 公的施設のイベント使用・占用の届出、許可申請手続きの簡便化（ワンストップ化）
- 省人化可能な新たなイベント警備法の確立と体制の整備

2-2-2-3 イベント企画・運営サービスに関連する課題の克服に向けた提案

上述の基本的横断的課題を、具体的なアクションへ展開することを考慮して、下記 6 種の解決すべき課題として再編した：

- ①PM を屋外広告物法の適用対象から除外する
- ②非定常的デジタル表示（投影型の PM の外、自発光型の LED、LCD、等）に対する屋外広告物条例の規制緩和
- ③道路を跨ぐ PM に対する規制緩和（安全規制であり、特区での実験検討が必要）
- ④道路封鎖イベントの規制緩和（→TOP2020 と特区の枠組みを活用し産官協同で検討）
- ⑤河川を使うイベントの手続き改善（→上記と同様）
- ⑥イベントでのドローン使用ガイドラインの策定（位置づけ確認と安全確保）

²¹ イベント・マネジメント上の懸念：①2020 年は、競技大会自体の警備体制増強が予測され、その環境下ではイベント関連の警備が手薄になり、結果的にイベント開催困難となるリスクがある。②人気の公的施設では、公共性が高い地域密着型イベントが毎年恒例で予定されており、TOP2020 に適した新たな創造的イベントを企画しても、従来の慣例や予約マネジメント・システムが前提だと、適切な場所とタイミングで実施できないリスクがある。

以上の①～⑥に対する解決策の提案を、其々の想定サービス、規制の現状、解決策（案）のセットの形で次表（イベント1～イベント6）にまとめた。

表 14：公的施設を使ったイベントの課題に対する提案（イベント1）

イベント1：プロジェクション・マッピングの屋外広告物からの除外	
想定サービス	・ 建造物の壁面にプロジェクション・マッピング（PM）で面積100㎡を超える巨大画像を投影する。（メディア・アート）
規制の現状	・ 現在、PMは屋外広告物（根拠法：屋外広告物法第2条）として捉えられているため、法に対応した屋外広告物条例の規制が適用され、たとえば100㎡を超える画像投影は行えない（ex. 東京都）。
解決策（案）	・ PMは法第1条の目的に適合し、法第2条における「もの」とはいえない映像投影であり、法第2条の適用対象外とすべき。 （第1段階は、グレーゾーン解消制度での解釈の確認）

表 15：公的施設を使ったイベントの課題に対する提案（イベント2）

イベント2：非定常的デジタル表示に対する屋外広告物条例の規制緩和	
想定サービス	・ 高層ビルの壁面を利用し、PM投影や他のデジタル表示装置（壁面設置LED等）で非定常的に高所表示（>52m）や巨大表示（>100㎡）を行う。
規制の現状	・ 現在、これらは屋外広告物法第2条の対象とされており、法に対応した屋外広告物条例（東京都の場合、東京都屋外広告物条例第19条、21条、22条）で規制され、高さ>52m、面積>100㎡、等の表示はできない（規制の定量値は同条例施行規則別表3による）。
解決策（案）	・ PMおよび他の非定常的デジタル表示に対しては、屋外広告物条例の規制内容を見直し緩和すべき。（①条例第19条の禁止意図に対応する景観や風致を害するおそれ、物理的破損や信号機類似には該当しない。②高さ、面積、等の規制値の根拠不明確、③表示時間は数時間/日であり、7日以下の除外期間は1ヶ月以下に読み替え可能。）

表 16：公的施設を使ったイベントの課題に対する提案（イベント3）

イベント3：道路を跨ぐPMに対する規制緩和	
想定サービス	・ 高層建造物の壁面全体にプロジェクション・マッピング（PM）で面積100㎡を超える巨大画像を投影する（メディア・アート）。 （都心部では多くの場合、道路を跨がないと巨大投影困難。）
規制の現状	・ 道路を跨ぐ巨大PMの投影は、「運転者の目を幻惑する」として道路交通法第76条、77条および対応する条例（東京都の場合、東京都交通規則第17条、18条）の規制により通常、許可されない。
解決策（案）	・ 特区で道路を封鎖し（ex. 道路法第35条の特例）、実施する。 ・ 同時に、特区で道路を封鎖した状態で「運転者の目を幻惑しない」

	道路を跨ぐ PM 投影の条件を産官協同で探索し、定量的許可条件のガイドをつくるべき。
--	--

表 17：公的施設を使ったイベントの課題に対する提案（イベント 4）

イベント 4：道路封鎖イベントの規制緩和	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> 道路を封鎖して一般参加型の文化イベント、あるいは EV や自転車の公道レース等を開催する。
規制の現状	<ul style="list-style-type: none"> 首都での道路を封鎖した大規模イベントは東京マラソン等、極少数。 道路の使用許可（道路交通法第 77 条、東京都交通規則第 18 条）、占用許可（道路法第 32 条、第 33 条）が必要だが、自治体や地元商店街の協力が許可要件であり（国交省道路局のガイドライン）、非伝統的な企画は賛同が得られ難く、手続きや判断の責任所在も不明確。
解決策（案）	<ul style="list-style-type: none"> 国と自治体、民間の共同で TOP2020 における創造的イベント検討（道路封鎖型を含む）のプロジェクト・チームを組織化、イベントの企画、関連許可申請・届出等の手続き（ワンストップ窓口機能に準じた役割）、そして実施を統合的に主管すべき。 該チームは、特区で道路封鎖イベントの実験を行い（先端技術を活用した混雑予測や省人警備の実験、実証も含む）、道路封鎖イベント等の許可や手続き規制を緩和する新ルールを検討すべき。

表 18：公的施設を使ったイベントの課題に対する提案（イベント 5）

イベント 5：河川を使うイベントの手続き改善	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> 河川、水辺でメディア・アートを活用した光の祭典を開催する。
規制の現状	<ul style="list-style-type: none"> 河川（敷地）の一時占用許可（河川法第 24 条、第 26 条、河川敷地占用許可準則に関する河川局長通達 H17.3.28）、水上使用が伴う時は、警察署長の許可（東京都水上取締条例第 35 条）が必要となる。国交省の「河川敷地を利用したイベント等の事例集」にある花火大会の様な伝統的イベントや地方公共団体が開催するイベントと異なり、民間の非伝統的イベントは許可され難い。 また、同時に隣接する道路使用や占用を伴う場合もあり、そういったケースでは更に許可・手続きが煩雑化する。
解決策（案）	<ul style="list-style-type: none"> 河川を使うイベントの許可条件の見直しと手続き簡素化（ex. ワンストップ窓口）をすべきである。「イベント 4」の解決策（案）と基本的に同じ。

表 19：公的施設を使ったイベントの課題に対する提案（イベント 6）

イベント 6：イベントでのドローン（無人機）使用ガイド	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> イベントの演出ツールとして（発光）ドローンを大量使用する。

	<ul style="list-style-type: none"> ・ イベントの混雑把握、観客誘導、警備（監視）、撮影、等を目的として屋内外のイベント会場でカメラ搭載ドローンを使用する。
規制の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ ドローンには、墜落、プライバシー問題（カメラ搭載）等のリスクがあるが、現在、ドローンは模型飛行機相当とされており、空港周辺以外では、地表もしくは水面から 150m 未満の高度なら、許可や通報不要で自由に飛行可能と解釈できる。（航空法第 99 条の 2、航空法施行規則第 209 条の 3, 4）
解決策（案）	<ul style="list-style-type: none"> ・ イベントでのドローン使用に関して、どこと相談すべきか、禁止行為とその根拠は何か、を明示したガイドラインを作成すべき。

2-2-3 TOP2020 に向けた言語障壁低減サービス

2-2-3-1 TOP2020 に向けて開始されている言語障壁低減活動と人的通訳の現状

観光庁（2011）のアンケートで外国人旅行者の「困った場所と場面」1 位は、言語一般（49.3%）であったが、現在、2-2-1 に記したように、多言語対応協議会での道路や交通機関、飲食・宿泊施設の案内表示、観光パンフレット等の多言語化対応、民間主導の地図や乗換案内、音声観光ガイドの多言語化、そして Wi-Fi 環境整備や多言語音声自動翻訳、等 ICT を活用した外国語コミュニケーション・ツールの開発も進展している。これら一連の活動進展や交通系 IC カードの利用を想定すると、外国人旅行者の「困った」（具体項目は公共交通利用の問題やパンフレット類の多言語化等）の大半は大幅な改善が期待される。こういった新たな環境下では、外国人旅行者の人的通訳ガイドに対するニーズも変化し、通訳案内士（国家資格）に代表される「付き添う」通訳ガイドより、空港、駅や観光案内所、飲食・宿泊施設、観光地の中心地、病院、等のスポット周辺で外国語コミュニケーションを支援するスポット通訳（ガイド）に対するニーズが増大すると予測できる。

現在、有償通訳ガイドは、通訳案内士等の有資格者に制限されているが²²、通訳案内士の登録言語と外国人旅行者の言語分布との不一致や通訳案内士の就業率の低さが指摘されている²³。また、旅行企業に対するヒアリング結果や文献調査結果からは、「国内の旅行企業によるインバウンド・ツアーは通訳案内士を使う場合が多いが、海外の旅行企業が主催するインバウンド・ツアーではほとんど通訳案内士を使わないのではないか」、「多くの中国、韓国からの訪日ツアーは、通訳案内士を使わず無資格ガイドを使っている」といった状況も示されており、外国人旅行者の増加に対応して通訳案内士に対するニーズが増大している傾向は見えなかった。一方、特定のスポット周辺で活動する無償のボランティア通訳（ガイド）のニーズは増大傾向が確認された²⁴。これは、前述のニーズ変化の予測とも合致する

²² 有資格者は、通訳案内士（国家資格）の外、表 20 に示した地域限定通訳案内士、特例通訳案内士がある。

²³ 総務省の行政評価・監視結果（2014.7）をうけて、観光庁が 2014 年 12 月から「通訳案内士制度のあり方に関する検討会」をスタートさせている。

²⁴ たとえば、無償ボランティア・ガイドの団体である東京 SGG が主催する定点観光への参加者数は近年、増加傾向に

傾向である。以上から、今後も「付き添う」通訳ガイドのニーズは一定の水準をキープするであろうが、ニーズ増大の主役はスポット通訳（ガイド）と考えてよいであろう。

表 20：通訳ガイドの種類

	通訳案内士	地域限定通訳案内士	特例通訳案内士	ボランティアガイド
外国語	10言語	英, 中, 韓 (地域需要対応)	地域需要に対応 (英, 中, 韓, 等)	
活動範囲	日本国内	資格を有する都道府県	計画区域	(街中や駅)
登録者数	17,736人 (2014.4.1現在)	379人 (2014.9.1現在) (北海道, 岩手, 栃木, 静岡, 長崎, 沖縄の6県 で沖縄が最多)	395人 (2014.9.1現在) (内240人は, 総合特別 区域法による5地域)	≥58,000(累計) (組織的活動は, 全国で 90グループ, 会員は約4,000人)
制度開始	1949.6	2006.4	2012.4~2014.7	
資格取得	国の試験	都道府県の試験 (2012年度以降: 沖縄県のみ)	地方自治体の研修	18歳以上, 道案内や状況に応じた簡単な情報提供が外国語で行える
法律	通訳案内士法	外客旅行容易化法	<ul style="list-style-type: none"> ・総合特別区域法 ・福島復興再生特別措置法 ・沖縄復興特別措置法 ・奄美群島復興開発特措法 ・小笠原諸島復興開発特措法 ・中心市街地の活性化に関する法律 	(JNTOの善意通訳運動)

出所: 国土交通省観光庁観光資源課 (2014.12), 「通訳案内士の現状及び制度見直しの検討経緯」をベースに編集

今後の観光立国推進に向けては、スポット通訳（ガイド）の質と量の確保が重要と考えられるが、現在のスポット通訳（ガイド）の主体は無償ボランティアである。勿論、無償ボランティアは歓迎すべきだが、セミプロ級以上の質を有するスポット通訳（ガイド）の量を確保するためには、スポット通訳（ガイド）の有償サービス化が有効な施策と考えられる。高スキルを有するスポット通訳（ガイド）の潜在候補者は、海外勤務・留学経験者（家族、退職者を含む）、そして在日外国人などであろう。有償化は、彼らのパートタイム・ボランティア（有償）としての参画を促進すると推察される。

また、外国人旅行客の増加と共に医療通訳ニーズが増大すると予測される²⁵。医療の多言語化においても、ICT を活用した多言語医療支援システムは有用と考えられるが、国内医療機関に対する調査回答では、外国人患者受入れに対する重要対応案のトップは医療通訳

ある。(出所: 東京 SGG 資料 (2015.1.20)、善意通訳組織「東京 SGG クラブ」の概要)

²⁵ 先述の観光庁のアンケート結果 (2011) によると、「外国語の通じる病院情報の入手」を「最も困った」項目として挙げた外国人旅行客は 0.5%。この割合を外国人旅行客の潜在患者率と仮定して、2020 年に日本で医療機関受診を必要とする外国人旅行客数をラフ見積りすると、2000 万人×5/1000 = 10 万人規模と推定される。

の配置であり²⁶、医療通訳に対するニーズは大きい。増加する外国人旅行客がたまたま滞日中に受診、治療が必要になるケースだけでなく、200万人を超える在日外国人や医療目的のインバウンド対応という観点からも、医療通訳の重要性は高いといえるであろう。しかし現在、病院が医療通訳者を雇用し病院に医療通訳者が常駐しているケースはまだ少なく、依頼毎に通訳者派遣や電話通訳で対応するケースがむしろ一般的といえる。医療通訳者もボランティア（多くは有償）が多い²⁷。

医療通訳は、一般の通訳や観光主体の通訳ガイドと異なり、先ず難解な医療用語に対する専門知識が必要である。そして、シクシク痛むのかキリキリ痛むのか、微妙な表現を適切に通訳することも要求される。観光主体の通訳ガイドと比べると、より誤訳に厳しく、リスクも高い、といってよいであろう。しかしながら、現在、医療通訳者の公的資格や質の認定システムは存在しない²⁸。医療通訳者の養成に関して、大学関連では、大阪大学大学院人間科学研究科の医療通訳プログラムや東京外国語大学の公開講座「医療外国語講座（英語、露語、中国語）」、等が知られているが、従来の主流は、語学教育機関（ex. インタースクール）、NPO（ex. 多文化共生センターきょうと）や自治体、個々の医療機関がそれぞれ独自の内容で独立に実施していたといわれている。

医療通訳に関連した国の対応施策の現状について、経済産業省は、平成25年度事業で「医療通訳活用パターン及び事例（2014年3月）」等をまとめている。前述の東京外国語大学の「医療外国語講座」も発端は経済産業省との協同によるものであった。厚生労働省は、医療の多言語化に向けて、外国人患者受入れの30拠点病院整備や診療受付に必要な資料や問診票の外国人向け多言語説明資料一式（4か国語）の整備を行っている。そして医療通訳者の養成に関しても日本医療教育財団が実施した事業の中で「医療通訳育成カリキュラム基準」および「医療通訳」テキストをまとめて2014年に公開している。国の医療通訳養成に向けた動きは確かに開始されているが、通訳案内士の様に国が主導して公的な仕組みを構築する状況にはなっていない²⁹。

²⁶ NRI（2014.3）、平成25年度医療機器・サービス国際化推進事業（国内医療機関による外国人患者受入の促進に関する調査）報告書

²⁷ たとえば、①中村安秀ほか、医療通訳士協議会の会員が協力寄稿した「自治体国際化フォーラム、Oct. 2012」の特集「医療通訳」、②カレイラ松崎・杉山（2012）、日本の医療通訳システムの現状と今後の展望、東京未来大学研究紀要、No.5, 21-29. ③飯田（2011）、在日外国人および医療観光目的の訪日外国人に対する医療通訳の現状と課題、立命館人間科学研究、23, 47-57. に関連情報が多い。更に医療通訳サービスを実施しているNPOや企業のWebも参照した。

²⁸ 公的ではないが、過去、東京通訳アカデミーが、独自に「医療通訳士技能検定」を実施していた。最近では、①IMIA（国際医療通訳者協会）が、新たに資格認定試験制度を創設し2015年度に試験実施と発表（2014.11）、②日本医療通訳協会（2014.3設立）が医療通訳士検定試験（英語・中国語）の予定を発表、等の動きもある。

²⁹ 海外では、米国でも医療通訳は国家資格ではないが、連邦政府から補助金を得ている医療機関はLEP患者(Limited English Proficiency; 英語不自由者)に医療通訳を無料提供する法的責務がある。そのため医療通訳者の養成や医療通訳システムの整備では日本よりも先行、とされている（出所：①スミス山下朋子ほか（2014）、Bulletin of Osaka Univ. of Pharmaceutical Science, 8, 67-73. ②石崎正幸ほか（2004）、Interpretation Studies, No.4, 121-138.）。韓国では国等が外国人患者向け多言語相談窓口（ex. 緊急医療情報センター）を整備し、医療通訳者も国レベル（保健福祉人力開発院）での養成がある（出所：見野・沈（2012）、自治体国際化フォーラム、Oct. 2012, 15-16.）。

2-2-3-2 人的通訳サービスに絡む問題点の整理と課題の抽出

2020年に向けて、人的通訳サービスに絡む問題を整理すると、まず、増加する外国人旅行者の人的通訳に対するニーズは、通訳案内士に代表される「付き添う」通訳ガイドから、スポット毎にサービスを提供するスポット通訳（ガイド）へシフトすると予測される。そして、付き添う通訳ガイドニーズは概ね通訳案内士で対応可能と推測できるが、増大が予測されるスポット通訳（ガイド）ニーズへの質・量両面での対応が問題となる。医療通訳は、通訳ガイドよりも通訳精度の要求が高いにもかかわらず、通訳案内士のような公的な資格やレベル認定基準は存在しない。ニーズの増大に対して、医療通訳者の量の確保と共に質の評価や質のバラツキ、法的保護の不足が問題と見てよいであろう。

以上から、解決すべき課題は下記の如く要約できる：

- (1) 全国レベルでスポット通訳（ガイド）の質と量を確保する施策が必要。
- (2) 外国人旅行者の緊急時対応に限らず、医療通訳者の位置づけを公的に明確化し、医療通訳者の質と量を確保する施策が必要。

2-2-3-3 人的通訳サービスの課題の克服に向けた提案

上記（1）に対しては、外国人旅行者に「付き添わない」スポット通訳（ガイド）は、通訳案内士法の適用範囲外とし、通訳案内士以外でも有償サービスの提供を可とすべきである。そしてスポット通訳（ガイド）の質向上に向けた動機付けや更に利用者とのマッチングを推進すべく、国主導で通訳スキル（言語力、ホスピタリティ、ユーザー評価、等）可視化と通訳者登録の仕組み整備の方向を提示し、整備を加速すべきと考える。

上記（2）に対しては、国主導で医療通訳者の法的位置づけを明確化し、更に医療通訳スキル（医療用語等の専門知識や倫理等の項目を付加）の可視化の仕組みおよび医療通訳者登録の制等の方向を提示すべきと考える。また医療通訳者の法的保護（トラブル時の責任）と費用負担（育成、保険等）のガイドを検討、作成すべきと考える。（詳細は次表）

表 21：外国人旅行者の人的通訳サービス課題に対する提案（その1）

外国人旅行者 1：通訳案内士法の規制緩和	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 増大する外国人旅行者に対して、付き添わずに特定の各スポット（ex. 空港、駅、観光案内所、観光地、宿泊施設、病院等）にて外国語通訳（ガイド）サービスを有償提供する。
規制の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外国人旅行者に付き添う有償ガイド業務は、「通訳案内士」に代表される有資格者に制限されている。（通訳案内士法第2条、第36条） ・ 案内表示の多言語化やICTを活用した外国語コミュニケーション支援ツールの進展で、人的通訳（ガイド）に対するニーズは、スポット通訳（ガイド）にシフトしつつあるが、スポット通訳も通訳案内士法の対象範囲と解釈されているため、現在、スポット通訳（ガイド）は無償ボランティアが主役となっている。

	補注) 通訳案内士以外の会議通訳、医療通訳、司法通訳等には業務独占資格は存在しない。
解決策 (案)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「付き添わない」 特定のスポットでの通訳 (ガイド) 行為は、通訳案内士法 (第 2 条、第 36 条) の適用範囲外とすべきである。 ・ スポット通訳 (ガイド) の質と量を確保するために、無償ボランティアとは別に、海外勤務・留学経験者 (含む家族)、在日外国人、等のパートタイム有償ボランティア化を推進すべきである。 ・ スポット通訳 (ガイド) と利用者の適切なマッチングを推進すべく、 ①スキル (言語力、ホスピタリティ、ユーザー評価等) の可視化と ②通訳 (ガイド) 登録の仕組みを整備すべき。

表 22 : 外国人旅行者の人的通訳サービス課題に対する提案 (その 2)

外国人旅行者 2 : 医療通訳に関するルール形成	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 増大する外国人旅行者 (および在日外国人) が医療機関で受診および治療を受ける際、医師や関連スタッフと円滑にコミュニケーションがとれる様に医療通訳サービスを提供する。
規制の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療通訳は、医療専門用語の知識が必要であり、一般通訳よりも誤訳に厳しくリスクも高い。また、病院の外国人患者受入れの重要対応案トップが医療通訳でありニーズ大であるが、現在、医療通訳に関する規制、公的な資格や質を認定する制度はない。 <p>参考) 一部の病院、医療通訳者の団体、地方自治体、語学教育機関、等が概ね個別に活動している。国による関連整備状況は、①厚生労働省の医療通訳育成カリキュラム基準や同テキストの整備、公開、②経済産業省の医療通訳活用パターンと事業者リストの整備等がある。</p>
解決策 (案)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国主導で以下の整備を推進すべき : ①医療通訳スキルの可視化 (医療用語等の専門知識、倫理、言語力、ホスピタリティ、ユーザー評価結果等) ②利用者とのマッチングのベースとなる医療通訳者登録の仕組み ③法的保護 (トラブル時の責任) と費用負担 (含む養成、保険) のガイドライン策定

2-2-4 TOP2020 サービス関連の法律、条例等の抜粋

1. 「屋外広告物法」 関連の抜粋
2. 「道路交通法」 関連の抜粋
3. 「道路法」 関連の抜粋
4. 「河川法」 関連の抜粋
5. 「航空法」 関連の抜粋
6. 「通訳案内士法」 関連の抜粋

屋外広告物法

第一条 この法律は、良好な景観を形成し、若しくは風致を維持し、又は公衆に対する危害を防止するために、屋外広告物の表示及び屋外広告物を掲出する物件の設置並びにこれらの維持並びに屋外広告業について、必要な規制の基準を定めることを目的とする。

第二条 この法律において「屋外広告物」とは、常時又は一定の期間継続して屋外で公衆に表示されるものであつて、看板、立看板、はり紙及びはり札並びに広告塔、広告板、建物その他の工作物等に掲出され、又は表示されたもの並びにこれらに類するものをいう。

この法律において「屋外広告業」とは、屋外広告物（以下「広告物」という。）の表示又は広告物を掲出する物件（以下「掲出物件」という。）の設置を行う営業をいう。

第三条 都道府県は、条例で定めるところにより、良好な景観又は風致を維持するために必要があると認めるときは、次に掲げる地域又は場所について、広告物の表示又は掲出物件の設置を禁止することができる。

一 都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二章の規定により定められた第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、景観地区、風致地区又は伝統的建造物群保存地区

二 文化財保護法（昭和二十五年法律第二百四十四号）第二十七条又は第七十八条第一項の規定により指定された建造物の周囲で、当該都道府県が定める範囲内にある地域、同法第九十九条第一項若しくは第二項又は第一百条第一項の規定により指定され、又は仮指定された地域及び同法第四百三十三条第二項に規定する条例の規定により市町村が定める地域

三 森林法（昭和二十六年法律第二百四十九号）第二十五条第一項第十一号に掲げる目的を達成するため保安林として指定された森林のある地域

四 道路、鉄道、軌道、索道又はこれらに接続する地域で、良好な景観又は風致を維持するために必要があるものとして当該都道府県が指定するもの

五 公園、緑地、古墳又は墓地

六 前各号に掲げるもののほか、当該都道府県が特に指定する地域又は場所

2 都道府県は、条例で定めるところにより、良好な景観又は風致を維持するために必要があると認めるときは、次に掲げる物件に広告物を表示し、又は掲出物件を設置することを禁止することができる。

一 橋りょう

二 街路樹及び路傍樹

三 銅像及び記念碑

四 景観法（平成十六年法律第百十号）第十九条第一項の規定により指定された景観重要建造物及び同法第二十八条第一項の規定により指定された景観重要樹木

五 前各号に掲げるもののほか、当該都道府県が特に指定する物件

3 都道府県は、条例で定めるところにより、公衆に対する危害を防止するために必要があると認めるときは、広告物の表示又は掲出物件の設置を禁止することができる。

東京都屋外広告物条例

第十九条 何人も、形状、規模、色彩、意匠その他表示の方法が景観又は風致を害するおそれのある広告物等を表示し、又は設置してはならない。

2 何人も、次に掲げる広告物等を表示し、又は設置してはならない。

- 一 腐朽し、腐食し、又は破損しやすい材料を使用した危険な広告物等
- 二 構造又は設置の方法が危険な広告物等
- 三 風圧又は地震その他の震動若しくは衝撃により容易に破損し、落下し、倒壊する等のおそれのある広告物等
- 四 信号機又は道路標識等に類似し、又はこれらの効用を妨げるなど、道路交通の安全を阻害するおそれのある広告物等

(平一七条例四一・追加)

第二十一条 次に掲げる広告物等について、知事はその表示又は設置の場所、位置、形状、規模、色調等について、規則で定める規格を設けたときは、当該広告物等は、これらの規格によらなければならない。

- 一 広告塔、
- 二 広告板、
- 三 立看板等、
- 四 はり紙、
- 五 はり札等、
- 六 広告旗、
- 七 建築物の壁面を利用する広告物等
- 八 建築物から突出する形式の広告物等、
- 九 電柱又は街路灯柱を利用する広告物等
- 十 道路に沿い、又は鉄道及び軌道の沿線に設置する広告物等、
- 十一 電車又は自動車の外面を利用する広告物等
- 十二 前各号に掲げるもののほか、特に良好な景観形成又は風致の維持に必要なものとして規則で定める広告物等

2 都市計画法第八条第一項第一号の規定により定められた第一種住居地域又は第二種住居地域内に表示する広告物等(自家用広告物及び第十四条第四号に規定する広告物を除く。)の表示面積は、前項の規定にかかわらず、規則で定める基準に適合するものでなければならない。

3 第八条第四号の規定により指定された区域に表示する広告物等のうち、景観法第八条第一項の景観計画に同条第二項第四号イの規定により定めた事項については、前二項の規定にかかわらず、規則で定める基準に適合するものでなければならない。

(平一七条例四一・追加、平一八条例一三七・平二三条例八五・一部改正)

第二十二条 都市計画法第八条第一項第一号の規定により定められた近隣商業地域及び商業地域内にある高さが十メートルを超える建築物に表示する各広告物等(広告物の表示期間が七日以内のものを除く。)の表示面積の合計は、一建築物の壁面面積に応じて規則で定める基準により算定した面積を超えてはならない。

(平一七条例四一・追加)

東京都屋外広告物条例施行規則

別表第三（第十九条関係委）

二 建築物の壁面を利用する広告物等

- 1 地盤面から広告物等の上端までの高さが第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域又は指定区域内にあつては三十三メートル以下、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域又は指定区域外にあつては五十二メートル以下であること。
- 2 条例第十五条第一号に掲げる広告物等で光源が点滅しないものについては、1に規定する高さの限度を超えて表示し、又は設置することができる。ただし、広告物のそれぞれの文字、数字、商標等の上端から下端までの長さは、地盤面から当該下端までの高さが百メートル以下の場合にあつては三メートル以下、百メートルを超える場合にあつては五メートル以下とする。
- 3 壁面の外郭線から突出して表示し、又は設置しないこと。
- 4 窓又は開口部をふさいで表示し、又は設置しないこと。ただし、広告幕については、非常用の進入口及び避難器具が設置された窓又は開口部(建築基準法施行令第百二十六条の六第二号に規定する窓又は開口部を含む。)を除き、この限りでない。
- 5 広告物等(広告幕を除く。)の表示面積が商業地域内にあつては百平方メートル以下、商業地域外にあつては五十平方メートル以下であり、かつ、広告物等(広告物の表示期間が七日以内のものを除く。)を表示し、又は設置する壁面における各広告物等の表示面積の合計が当該壁面面積の十分の三以下であること。
- 6 建築物の一壁面に内容を同じくする広告物等を表示し、又は設置する場合においては、各広告物等の間隔が五メートル以上であること。
- 7 第一種文教地区等内に表示し、又は設置する広告物等については、露出したネオン管若しくは赤色のネオン管を使用せず、又は光源が点滅しないこと。
- 8 第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域の境界線から五十メートル以内の地域内に表示し、又は設置する広告物等で、当該第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域から展望できるもの(以下「第一種低層住居専用地域又は第二種低層住居専用地域から展望できる広告物等」という。)については、光源が点滅しないこと。

道路交通法

(禁止行為)

第七十六条 何人も、信号機若しくは道路標識等又はこれらに類似する工作物若しくは物件をみだりに設置してはならない。

2 何人も、信号機又は道路標識等の効用を妨げるような工作物又は物件を設置してはならない。

3 何人も、交通の妨害となるような方法で物件をみだりに道路に置いてはならない。

4 何人も、次の各号に掲げる行為は、してはならない。

一 道路において、酒に酔つて交通の妨害となるような程度にふらつくこと。

二 道路において、交通の妨害となるような方法で寝そべり、すわり、しやがみ、又は立ちどまっていること。

三 交通のひんぱんな道路において、球戯をし、ローラー・スケートをし、又はこれらに類する行為をすること。

四 石、ガラスびん、金属片その他道路上の人若しくは車両等を損傷するおそれのある物件を投げ、又は発射すること。

五 前号に掲げるもののほか、道路において進行中の車両等から物件を投げること。

六 道路において進行中の自動車、トロリーバス又は路面電車に飛び乗り、若しくはこれらから飛び降り、又はこれらに外からつかまること。

七 前各号に掲げるもののほか、道路又は交通の状況により、公安委員会が、道路における交通の危険を生じさせ、又は著しく交通の妨害となるおそれがあると認めて定めた行為

(罰則 第一項及び第二項については第一百八条第一項第六号、第二百二十三条 第三項については第一百九条第一項第十二号の四、第二百二十三条 第四項については第二百二十条第一項第九号)

(道路の使用の許可)

第七十七条 次の各号のいずれかに該当する者は、それぞれ当該各号に掲げる行為について当該行為に係る場所を管轄する警察署長(以下この節において「所轄警察署長」という。)の許可(当該行為に係る場所が同一の公安委員会の管理に属する二以上の警察署長の管轄にわたるときは、そのいずれかの所轄警察署長の許可。以下この節において同じ。)を受けなければならない。

一 道路において工事若しくは作業をしようとする者又は当該工事若しくは作業の請負人

二 道路に石碑、銅像、広告板、アーチその他これらに類する工作物を設けようとする者

三 場所を移動しないで、道路に露店、屋台店その他これらに類する店を出そうとする者

四 前各号に掲げるもののほか、道路において祭礼行事をし、又はロケーションをする等一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為又は道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような行為で、公安委員会が、その土地の道路又は交通の状況により、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要と認めて定めたものをしようとする者

2 前項の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る行為が次の各号のいずれかに該当するときは、所轄警察署長は、許可をしなければならない。

一 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき。

二 当該申請に係る行為が許可に付された条件に従つて行なわれることにより交通

の妨害となるおそれがなくなくなると認められるとき。

三 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれはあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるとき。

3 第一項の規定による許可をする場合において、必要があると認めるときは、所轄警察署長は、当該許可に係る行為が前項第一号に該当する場合を除き、当該許可に道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要な条件を付することができる。

4 所轄警察署長は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため特別の必要が生じたときは、前項の規定により付した条件を変更し、又は新たに条件を付することができる。

5 所轄警察署長は、第一項の規定による許可を受けた者が前二項の規定による条件に違反したとき、又は道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため特別の必要が生じたときは、その許可を取り消し、又はその許可の効力を停止することができる。

6 所轄警察署長は、第三項又は第四項の規定による条件に違反した者について前項の規定による処分をしようとするときは、当該処分に係る者に対し、あらかじめ、弁明をなすべき日時、場所及び当該処分をしようとする理由を通知して、当該事案について弁明及び有利な証拠の提出の機会を与えなければならない。ただし、交通の危険を防止するため緊急やむを得ないときは、この限りでない。

7 第一項の規定による許可を受けた者は、当該許可の期間が満了したとき、又は第五項の規定により当該許可が取り消されたときは、すみやかに当該工作物の除去その他道路を原状に回復する措置を講じなければならない。

(罰則 第一項については第百十九条第一項第十二号の四、第百二十三条第三項及び第四項については第百十九条第一項第十三号、第百二十三条、第七項については第百二十条第一項第十三号、第百二十三条)

(許可の手続き)

第七十八条 前条第一項の規定による許可を受けようとする者は、内閣府令で定める事項を記載した申請書を所轄警察署長に提出しなければならない。

2 前条第一項の規定による許可に係る行為が道路法第三十二条第一項又は第三項の規定の適用を受けるものであるときは、前項の規定による申請書の提出は、当該道路の管理者を経由して行なうことができる。この場合において、道路の管理者は、すみやかに当該申請書を所轄警察署長に送付しなければならない。

3 所轄警察署長は、前条第一項の規定による許可をしたときは、許可証を交付しなければならない。

4 前項の規定による許可証の交付を受けた者は、当該許可証の記載事項に変更を生じたときは、所轄警察署長に届け出て、許可証に変更に係る事項の記載を受けなければならない。

5 第三項の規定による許可証の交付を受けた者は、当該許可証を亡失し、滅失し、汚損し、又は破損したときは、所轄警察署長に許可証の再交付を申請することができる。

6 第一項の申請書の様式、第三項の許可証の様式その他前条第一項の許可の手続について必要な事項は、内閣府令で定める。

(罰則 第四項については第百二十一条第一項第九号)

(道路の管理者との協議)

第七十九条 所轄警察署長は、第七十七条第一項の規定による許可をしようとする場合において、当該許可に係る行為が道路法第三十二条第一項又は第三項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ、当該道路の管理者に協議しなければならない。

道路交通法施行規則第 10 条（使用許可証の様式）

第十条 法第七十八条第一項 の内閣府令で定める事項は、次に掲げるものとする。

- 一 申請者の住所及び氏名（法人にあつては、その名称及び代表者の氏名）
- 二 道路使用の目的
- 三 道路使用の場所又は区間
- 四 道路使用の期間
- 五 道路使用の方法又は形態
- 六 現場責任者の住所及び氏名

2 法第七十八条第一項 の申請書及び法第七十八条第三項 の許可証の様式は、別記様式第六のとおりとし、申請書は、二通提出するものとする。

3 前項の申請書には、道路使用の場所又は区間の付近の見取図その他の第一項各号の事項を補足するために公安委員会が必要と認めて定めた書類を添付しなければならない。

4 法第七十七条第一項第四号 に掲げる行為について当該都道府県の条例（市町村の条例を含む。）により公安委員会に届出をし、又は許可を受けなければならないこととされている場合において、その届出書又は許可の申請書に第一項に定める事項が記載されているときは、第二項の規定にかかわらず、当該届出書又は許可の申請書を法第七十八条第一項の申請書とみなす。

5 法第七十七条第一項第四号 に掲げる行為について当該都道府県の条例（市町村の条例を含む。）により公安委員会の許可を受けなければならないこととされている場合において、その許可書に別記様式第六に定める事項が記載されており、かつ、所轄警察署長が許可の旨及び付すべき条件を併せて記載したときは、第二項の規定にかかわらず、当該許可書を法第七十八条第三項 の許可証とみなす。

東京都道路交通規則第 17 条（禁止行為）

第 17 条 法第 76 条第 4 項第 7 号の規定による道路における禁止行為は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 氷結するおそれのあるとき、道路に水をまくこと。
- (2) みだりに道路にどろ土、汚水、ごみ、くず、くぎ、ガラス片等をまき、又は捨てること。
- (3) 車両の運転者の目をげん惑するような光をみだりに道路上に投射すること。
- (4) みだりに物件を道路上に突き出し、又は車両等の中から身体若しくは物件を出すこと。
- (5) 道路において、販売のための車両を陳列し、又は洗車若しくは修理(応急修理を除く。)をすること。
- (6) 別表第 3 に定める道路における電柱、変圧塔その他の工作物に、信号機若しくは道路標識の効用を妨げ、又は車両等の運転者の安全な運転を妨げるおそれのあるような方法で広告の類を表示すること。
- (7) 道路において、みだりに発煙筒、爆竹その他これらに類するものを使用すること。
- (8) 交通の頻繁な道路に宣伝物、印刷物その他の物を散布し、又はこれに類する行為をすること。
- (9) 道路において、大型自動二輪車、普通自動二輪車又は原動機付自転車から鉄パイプ、木刀、金属バットその他これらに類するものを突き出し、又は振り回すこと。

(昭 49 公委規則 1・昭 59 公委規則 3・平 6 公委規則 6・平 10 公委規則 3・平 13 公委規則 13・平 16 公委規則 3・平 19 公委規則 11・一部改正)

東京都道路交通規則第 17 条 (6) の別表 3

< 国道 >

道路の名称		区間
号別	通称	
国道 1 号	第 2 京浜国道	中央区日本橋通一丁目から品川区西五反田一丁目 33 番まで
国道 4 号	日光街道	中央区日本橋通一丁目から台東区根岸五丁目 22 番まで
国道 6 号	水戸街道	中央区日本橋通一丁目から墨田区東向島三丁目 39 番まで
国道 14 号	京葉道路	中央区日本橋通一丁目から江東区亀戸一丁目 40 番まで
国道 15 号	第 1 京浜国道	中央区日本橋通一丁目から大田区大森東二丁目 9 番まで
国道 17 号	中仙道	中央区日本橋通一丁目から板橋区仲宿 61 番まで
国道 20 号	甲州街道	中央区日本橋通一丁目から渋谷区代々木四丁目 32 番まで
国道 131 号	羽田街道	大田区大森東二丁目 9 番から大田区羽田五丁目 5 番まで
国道 246 号	厚木街道	千代田区隼町 11 番地から渋谷区南平台町 16 番まで
国道 254 号	川越街道	文京区本郷二丁目 40 番から板橋区中丸町 1 番まで

< 都道 >

道路の名称		区間
号別	通称	
主要地方道 5 号	青梅街道	新宿区西新宿一丁目 21 番から中野区本町一丁目 2 番地まで
主要地方道 303 号	昭南通り	中央区日本橋本町三丁目 3 番地から港区新橋一丁目 7 番まで
主要地方道 304 号	晴海通り	千代田区有楽町一丁目 1 番地から中央区勝どき一丁目 7 番まで
主要地方道 305 号	明治通り(環状 5 号)	港区白金二丁目 3 番から北区滝野川二丁目 1 番まで
主要地方道 306 号	明治通り(環状 5 号)	北区王子一丁目 8 番から江東区北砂二丁目 1 番まで
主要地方道 309 号	山手通り(環状 6 号)	品川区北品川四丁目 7 番から北区神谷一丁目 10 番まで
主要地方道 312 号	目黒通り	港区白金台一丁目 1 番から目黒区下目黒二丁目 21 番まで

東京都道路交通規則第 18 条（道路使用許可）

第 18 条 法第 77 条第 1 項第 4 号の規定による警察署長の許可を受けなければならない行為は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 道路において、祭礼行事、記念行事、式典、競技会、仮装行列、パレード、街頭行進その他これらに類する催し物をすること。
- (2) 道路において、旗、のぼり、看板、あんどんその他これらに類するものを持ち、若しくは楽器を鳴らし、又は特異な装いをして、広告又は宣伝をすること。
- (3) 車両等に広告又は宣伝のため著しく人目をひくように、装飾その他の装い(車両等を動物、商品その他のものにかたちどることを含む。)をし、又は文字、絵等を書いて通行すること。
- (4) 道路において、ロケーション、撮影会その他これらに類する行為をすること。
- (5) 道路において、拡声器、ラジオ、テレビ、映写機等を備え付けた車両等により、放送又は映写をすること。
- (6) 演説、演芸、奏楽、放送、映写その他の方法により、道路に人寄せをすること。
- (7) 道路において、消防、水防、避難、救護その他の訓練を行なうこと。
- (8) 交通の頻繁な道路において、寄附を募集し、若しくは署名を求め、又は物を販売若しくは交付すること。
- (9) 道路において、ロボットの移動を伴う実証実験又は人の移動の用に供するロボットの実証実験をすること。

(平 6 公委規則 6・平 18 公委規則 5・平 25 公委規則 7・一部改正)

道路法

(道路の占用の許可)

第三十二条 道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
- 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
- 三 鉄道、軌道その他これらに類する施設
- 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
- 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
- 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
- 七 前各号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの

2 前項の許可を受けようとする者は、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。

- 一 道路の占用（道路に前項各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することをいう。以下同じ。）の目的
- 二 道路の占用の期間
- 三 道路の占用の場所
- 四 工作物、物件又は施設の構造
- 五 工事実施の方法
- 六 工事の時期
- 七 道路の復旧方法

3 第一項の規定による許可を受けた者（以下「道路占用者」という。）は、前項各号に掲げる事項を変更しようとする場合においては、その変更が道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞のないと認められる軽易なもので政令で定めるものである場合を除く外、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

4 第一項又は前項の規定による許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものである場合においては、第二項の規定による申請書の提出は、当該地域を管轄する警察署長を経由して行なうことができる。この場合において、当該警察署長は、すみやかに当該申請書を道路管理者に送付しなければならない。

5 道路管理者は、第一項又は第三項の規定による許可を与えようとする場合において、当該許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に協議しなければならない。

(占用許可基準)

第三十三条 道路管理者は、道路の占用が前条第一項各号のいずれかに該当するものであつて道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、かつ、同条第二項第二号から第七号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

2 次に掲げる工作物又は施設で前項の規定に基づく政令で定める基準に適合するものための道路の占用については、同項の規定にかかわらず、前条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

- 一 前条第一項第五号から第七号までに掲げる工作物、物件又は施設のうち、高速自動車国道又は第四十八条の四に規定する自動車専用道路の連結路附属地（これらの道

路のうち、これらの道路と当該道路以外の交通の用に供する通路その他の施設とを連結する部分で国土交通省令で定める交通の用に供するものに附属する道路の区域内の土地をいう。以下この号において同じ。）に設けられるこれらの道路の通行者の利便の増進に資する施設で、当該連結路附属地をその合理的な利用の観点から継続して使用するにふさわしいと認められるもの

二 前条第一項第一号、第四号又は第七号に掲げる工作物、物件又は施設のうち、並木、街灯その他道路（高速自動車国道及び第四十八条の四に規定する自動車専用道路を除く。以下この号において同じ。）の管理上当該道路の区域内に設けることが必要なものとして政令で定める工作物又は施設で、道路交通環境の向上を図る活動を行うことを目的とする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の営利を目的としない法人又はこれに準ずるものとして国土交通省令で定める者が設けるもの

（国の行う道路の占用の特例）

第三十五条 国の行う事業のための道路の占用については、第三十二条第一項及び第三項の規定にかかわらず、国が道路管理者に協議し、その同意を得れば足りる。この場合において、同条第二項各号に掲げる事項及び第三十九条に規定する占用料に関する事項については、政令でその基準を定めることができる。

（道路の占用の禁止又は制限区域等）

第三十七条 道路管理者は、交通が著しくふくそうする道路若しくは幅員が著しく狭い道路について車両の能率的な運行を図るため、又は災害が発生した場合における被害の拡大を防止するために特に必要があると認める場合においては、第三十三条、第三十五条及び前条第二項の規定にかかわらず、区域を指定して道路の占用を禁止し、又は制限することができる。

2 道路管理者は、前項の規定により道路の占用を禁止し、又は制限する区域を指定しようとする場合においては、あらかじめ当該地域を管轄する警察署長に、当該道路の占用を禁止し、又は制限しようとする理由及び区域について協議しなければならない。当該道路の占用の禁止又は制限の区域の指定を解除しようとする場合においても、同様とする。

3 道路管理者は、前二項の規定に基づいて道路の占用を禁止し、又は制限する区域を指定しようとする場合においては、あらかじめその旨を公示しなければならない。

国土省道路局の路上イベント関連ガイドライン

「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」（2005年3月）から抜粋

<道路占用の許可基準>

①路上イベントの目的：路上イベントは、地域の活性化や都市における賑わいの創出などの観点から、地方公共団体及び地域住民・団体などが一体となって取り組むもの（路上イベントについて、地方公共団体が実施するものでない場合や地方公共団体が協議会などに参加していない場合であっても、地域住民・団体などが一体となって取り組み、かつ、地方公共団体が、地域の活性化などの観点から当該路上イベントを支援するもの（支援する理由及び内容並びに当該路上イベントに係る占用の許可に関する意見を占有許可申請書に付しているもの）を含む。）であること。

②占有主体：路上イベントに伴う占有は、以下のいずれかの者が一括して占有するものであること。

イ 地方公共団体、

ロ 地方公共団体を含む地域住民・団体等の関係者からなる協議会など、

ハ 地方公共団体が支援する路上イベント（地方公共団体が支援する理由及び内容並びに当該路上イベントに係る占用の許可に関する意見を占有許可申請書に付しているもの）の実施主体

<道路占用の許可の条件>

代表的な許可条件の例として：

- ・ 迂回路や駐車場などの交通案内を行うこと
- ・ 路上イベントにより多数の来客が見込まれる場合は、十分な駐車場などを確保すること
- ・ 路上イベント終了後は、道路の清掃を行い、原状回復すること
- ・ 関係車両の出入りについて、緊急自動車の支障とならないようにすること
- ・ 占有物件は、信号機や道路標識と類似し、これらの効用を妨げ、またはその視認性を害するものではないこと
- ・ 実施期間中において道路の要所へ交通誘導員を配置すること

その他、関連資料

1. 国土交通省道路局長、国道利第28号（平成17年3月17日）、
「地域の活性化等に資する路上イベントに伴う道路占用の取扱いについて」
2. 国土交通省道路局路政課長、国道利第22号（平成23年10月20日）、
「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占有許可の取扱いについて」

河川法

第二十四条 河川区域内の土地（河川管理者以外の者がその権原に基づき管理する土地を除く。以下次条において同じ。）を占有しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない

第二十六条 河川区域内の土地において工作物を新築し、改築し、又は除却しようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、河川管理者の許可を受けなければならない。河川の河口附近の海面において河川の流水を貯留し、又は停滞させるための工作物を新築し、改築し、又は除却しようとする者も、同様とする。

2 高規格堤防特別区域内の土地においては、前項の規定にかかわらず、次に掲げる行為については、同項の許可を受けることを要しない。

一 基礎ぐいその他の高規格堤防の水の浸透に対する機能を減殺するおそれのないものとして政令で定める工作物の新築又は改築

二 前号の工作物並びに用排水路その他の通水施設及び池その他の貯水施設で漏水のおそれのあるもの以外の工作物の地上又は地表から政令で定める深さ以内の地下における新築又は改築

三 工作物の地上における除却又は工作物の地表から前号の政令で定める深さ以内の地下における除却で当該工作物が設けられていた土地を直ちに埋め戻すもの

3 河川管理者は、高規格堤防特別区域内の土地における工作物の新築、改築又は除却について第一項の許可の申請又は第三十七条の二、第五十八条の十二、第九十五条若しくは第九十九条第二項の規定による協議があつた場合において、その申請又は協議に係る工作物の新築、改築又は除却が高規格堤防としての効用を確保する上で支障を及ぼすおそれのあるものでない限り、これを許可し、又はその協議を成立させなければならない。

4 第一項前段の規定は、樹林帯区域内の土地における工作物の新築、改築及び除却については、適用しない。ただし、当該工作物の新築又は改築が、隣接する河川管理施設（樹林帯を除く。）を保全するため特に必要であるとして河川管理者が指定した樹林帯区域（次項及び次条第三項において「特定樹林帯区域」という。）内の土地においてされるものであるときは、この限りでない。

5 河川管理者は、特定樹林帯区域を指定するときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止するときも、同様とする。

河川敷地占用許可準則

<河川敷地の占用許可について（H11.8.5 事務次官通達）>

（一時占用の許可）

第十五工事、季節的な行事又は仮設物等のための河川敷地の一時的な占用の許可については、この準則によらないことができる。ただし、一時的な占用の許可については、これを同一の内容の占用について繰り返し許可することにより継続して占有することになるなど、この準則第六及び第七の規定の趣旨に反する許可をしてはならない。

<河川敷地の占用許可について（H11.8.5 河川局長通達）>

十五準則第十五について

工事、季節的な行事又は仮設物等のための一時的な占用については、この準則に適合しない場合においても河川管理者の判断で許可することができることとしている。なお、この場合においても、占有許可手続を不要とするものではない。

<河川敷地占用許可準則の一部改正について（H17.3.28 河川局長通達）>

六準則第十五について

準則第六の占有主体又は第七の占有施設に該当しないものについて、期間を限ることにより一時的な占有の許可として取扱い、同許可を繰り返し許可することにより継続して占有する扱いとしている事例が見受けられるが、このことは、本準則に適合しないものであり、許可できないものであることを明記したものである。なお、許可にあたっては、治水上・利水上の支障及び環境保全上並びに他の者の利用との調整について十分考慮するとともに、必要に応じて条件を付すなどその適正な運用に努められたい。

また、地域等の活性化等のためのイベント利用等河川敷地を利用する案件については、一時的な占有の許可のほか地域の实情に応じた様々な取扱いがなされているところであるが、河川敷地を利用するに当たって、その工夫により、自由使用として扱うことが可能となり占有許可手続が不要となる事案や手続の簡素化が図られる事案が考えられることから、別途送付する地域等の活性化等のためのイベント利用等の事例を紹介した河川敷地利用事例集を参考にして、自由使用であるので手続は不要である例、手続を簡素化した例など地域やイベント等に応じた取扱いについて事前に定めておくなど適正な処理に努められたい。

東京都水上取締条例

第一条 この条例は、水上における船舶、舟又はいかだの通航保全と危険防止を図ることを目的とする。

第三十五条 水上において左の行為をしようとする者は、その目的、方法、日時、期間及び場所又は区域を定め、略図を添えて警察署長の許可を受けなければならない。

- 一 橋梁、さん橋、台船、けい船杭など水上を占用するとき。
- 二 花火、みこし渡し又は巡行をするとき。
- 三 水神祭又は川施餓鬼を実施するとき。
- 四 ボート競漕、其の他水上競技をするとき。
- 五 広告宣伝のため、船舶、舟又はいかだを装飾して通航しようとするとき。
- 六 その他水上交通の安全を阻害するような催物及び作業をするとき。

第三十六条 管理者から水上占用の許可又は承認を得たものでも、前条の許可を受けなければ、その占用を開始することはできない。

第三十七条 ちり又は汚物を水上に投棄したり、交通の妨害となる場所で遊泳、釣、網打等をしてはならない。

第三十八条 船舶、舟、又はいかだの衝突、その他の事故により人畜を殺傷し、他人の物件を損壊したり又は乗客船員中死傷者があつたときは、救護その他措置を講じ、速かに警察官に届出てその指示に従わなければならない。
(昭二九条例五五・一部改正)

第三十九条 この条例は他の法令に定めのある事項については、これを適用しない。

第四十条 第四条から第三十三条まで若しくは第三十五条から第三十八条までの規定に違反した者又は第三条若しくは第三十四条の規定に基づく命令に違反した者は、三万円以下の罰金又は拘留若しくは科料に処する。
(昭四七条例一四九・平三条例八三・一部改正)

航空法

第一条 この法律は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るための方法を定め、並びに航空機を運航して営む事業の適正かつ合理的な運営を確保して輸送の安全を確保するとともにその利用者の利便の増進を図ることにより、航空の発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

第二条 この法律において「航空機」とは、人が乗って航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機及び飛行船その他政令で定める航空の用に供することができる機器をいう。

第五十一条 地表又は水面から六十メートル以上の高さの物件の設置者は、国土交通省令で定めるところにより、当該物件に航空障害燈を設置しなければならない。但し、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

第五十二条 何人も、航空燈火の明りような認識を妨げ、又は航空燈火と誤認されるおそれがある燈火（以下「類似燈火」という。）を設置してはならない。

第九十九条の二 何人も、航空交通管制圏、航空交通情報圏、高度変更禁止空域又は航空交通管制区内の特別管制空域における航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのあるロケットの打上げその他の行為（物件の設置及び植栽を除く。）で国土交通省令で定めるものをしてはならない。ただし、国土交通大臣が、当該行為について、航空機の飛行に影響を及ぼすおそれがないものであると認め、又は公益上必要やむを得ず、かつ、一時的なものであると認めて許可をした場合は、この限りでない。

2 前項の空域以外の空域における航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為（物件の設置及び植栽を除く。）で国土交通省令で定めるものをしようとする者は、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に通報しなければならない。

航空法施行規則

第二百九条の三 法第九十九条の二第一項 の航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為で国土交通省令で定めるものは、次の各号に掲げる行為とする。

- 一 ロケット、花火、ロクーンその他の物件を法第九十九条の二第一項 の空域（当該空域が管制圏又は情報圏である場合にあつては、地表又は水面から百五十メートル以上の高さの空域及び進入表面、転移表面若しくは水平表面又は法第五十六条第一項の規定により国土交通大臣が指定した延長進入表面、円錐表面若しくは外側水平表面の上空の空域に限る。）に打ちあげること。
- 二 気球（玩具用のもの及びこれに類する構造のものを除く。）を前号の空域に放し、又は浮揚させること。
- 三 模型航空機を第一号の空域で飛行させること。
- 四 航空機の集団飛行を第一号の空域で行うこと。
- 五 ハンググライダー又はパラグライダーの飛行を第一号の空域で行うこと。

法第九十九条の二第一項 ただし書の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

第二百九条の四 法第九十九条の二第二項 の航空機の飛行に影響を及ぼすおそれのある行為で国土交通省令で定めるものは、次の各号に掲げる行為とする。

- 一 ロケット、花火、ロクーンその他の物件を法第九十九条の二第二項 の空域のうち次に掲げる空域に打ちあげること。
 - イ 進入表面、転移表面若しくは水平表面又は法第五十六条第一項 の規定により国土交通大臣が指定した延長進入表面、円錐表面若しくは外側水平表面の上空の空域
 - ロ 航空路内の地表又は水面から百五十メートル以上の高さの空域
 - ハ 地表又は水面から二百五十メートル以上の高さの空域
- 二 気球（玩具用のもの及びこれに類する構造のものを除く。）を前号の空域に放し、又は浮揚させること。
- 三 模型航空機を第一号の空域で飛行させること。
- 四 航空機の集団飛行を第一号の空域で行うこと。
- 五 ハンググライダー又はパラグライダーの飛行を第一号イの空域で行うこと。

2 前項の行為を行おうとする者は、あらかじめ、前条第二項第一号、第三号及び第四号に掲げる事項を国土交通大臣に通報しなければならない。

通訳案内士法

第一条 この法律は、通訳案内士の制度を定め、その業務の適正な実施を確保することにより、外国人観光旅客に対する接遇の向上を図り、もつて国際観光の振興に寄与することを目的とする。

第二条 通訳案内士は、報酬を得て、通訳案内（外国人に付き添い、外国語を用いて、旅行に関する案内 をすることをいう。以下同じ。）を行うことを業とする。

第三条 通訳案内士試験に合格した者は、通訳案内士となる資格を有する。

第六条 通訳案内士試験は、筆記及び口述の方法により行う。

2 筆記試験は、次に掲げる科目について行う。

- 一 外国語
- 二 日本地理
- 三 日本歴史
- 四 産業、経済、政治及び文化に関する一般常識

3 口述試験は、筆記試験に合格した者につき、通訳案内の実務について行う。

第十八条 通訳案内士となる資格を有する者が通訳案内士となるには、通訳案内士登録簿に、氏名、生年 月日、住所その他国土交通省令で定める事項の登録を受けなければならない。

第三十六条 通訳案内士でない者は、報酬を得て、通訳案内を業として行つてはならない。

第三十七条 通訳案内士でない者は、通訳案内士又はこれに類似する名称を用いてはならない。

第四十条 次の各号のいずれかに該当する者は、五十万円以下の罰金に処する。

- 一 偽りその他不正の手段により通訳案内士の登録を受けた者
- 二 第三十三条第一項の規定による業務の停止の処分に違反した者
- 三 第三十六条の規定に違反した者

第四十一条 次の各号のいずれかに該当する者は、三十万円以下の罰金に処する。

- 一 第三十条の規定に違反した者
- 二 第三十四条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者
- 三 第三十七条の規定に違反した者

2-3 公共サービスへの民間参入

2-3-1 公共サービスへの民間参入の余地

我が国を取り巻く財政は極めて厳しい状況にある。バブル崩壊以降の景気が低迷し、相次いで景気対策が策定され、国債や地方債が増発されてきた結果、国・地方の政府ともに財政状況が悪化し、対GDP比による国と地方の政府の債務残高国際比較は先進国の中でも最下位となっている。

その結果、特に2000年前半頃から財政健全化を目的とした地方・国ともに行政改革が一気に進み、その結果民営化に向けた施策も多数作られてきている。

特に規制改革については、安倍首相は規制改革を「政権の一丁目一番地」と位置づけ「岩盤規制を打ち破る」とも繰り返し表明している。そもそも、日本の規制改革は「官業を民間に開放する」という規制緩和から始まっているが、自由な発想とたゆまざる創意工夫によって社会にイノベーションをもたらし、よりよい国づくり、地域づくりを進めていこうとするのが、今日的な規制改革の本旨である³⁰。また、同時に、手取り足取りの過保護行政や補助金ありきの事業などの「いきすぎた行政依存」から、名実ともに卒業することも意味して³¹おり、パブリックサービスの民間開放をさらに推し進めようとしているところである。

過去の研究会の報告によると、地方自治体の公共施設の管理運営を目的とした「施設サービス」、地方自治体の事務事業をサポートするサービスとしての「事務サービス」、公営企業としての運営を目的とした「事業サービス」の3つに分類されている。(次図参照)

表 23：公共サービス市場の構成

区分	概要	細区分	
施設サービス	地方自治体の公共施設の管理運営サービス	教育・文化施設	文化会館・市民ホール、博物館・美術館、幼稚園、図書館、スポーツセンター
		福祉施設	保育所、福祉センター、養護老人ホーム、デイサービスセンター
		産業・観光・保養施設	道の駅・物産施設、温浴施設、宿泊施設
		環境衛生施設	ごみ処理施設
事務サービス	地方自治体の事務事業をサポートするサービス	市民サービス	窓口サービス(窓口・電話)、ごみ収集・リサイクル、学校給食、学校教務・事務、公営住宅、広報
		バックオフィスサービス	総務事務、庁舎管理(清掃・警備)、公用車管理・コミュニティバス、IT(情報システムの維持・保守)、税金徴収
		社会インフラ管理サービス	道路維持補修、公園維持管理
事業サービス	公営企業として運営されているサービス	水道、下水道、工業用水、バス、地下鉄、病院、有料道路、駐車場、電気、ガス	

出典：野村総合研究所パブリックサポートサービス研究会「パブリックサポートサービス市場ナビゲーター」(東洋経済新報社)

³⁰ http://www.huffingtonpost.jp/satoru-kumagai/abe_b_5216979.html

³¹ 同上

3つのサービスの中でも「施設サービス」の規模が2.7兆円前後と圧倒的に規模が大きい(次図参照)。よって、本報告書では「施設サービス」に注目して調査を行った。

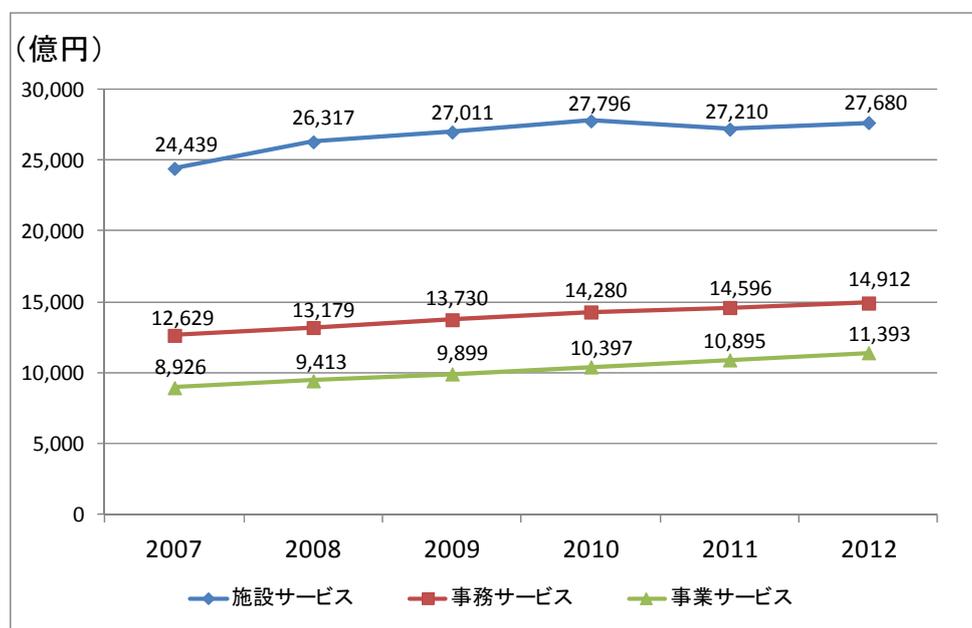


図 6：区分別公共サービス市場の推計

出典：野村総合研究所パブリックサポートサービス研究会「パブリックサポートサービス市場ナビゲーター」（東洋経済新報社）

2-3-2 国内に関する現状

まず、利用者側の立場から、一般の人々の期待度を見てみると、文化会館・市民ホール、博物館・美術館、図書館、スポーツセンター、福祉センター、道の駅・物産施設、温浴施設、宿泊施設・保養所などの施設への期待が高い。しかし、小中学校や幼稚園、保育所、養護老人ホームやデイサービスセンター等の教育・介護等の専門性を有するサービス、及びごみ処理施設等の環境衛生施設への期待値は低い。(次図参照)

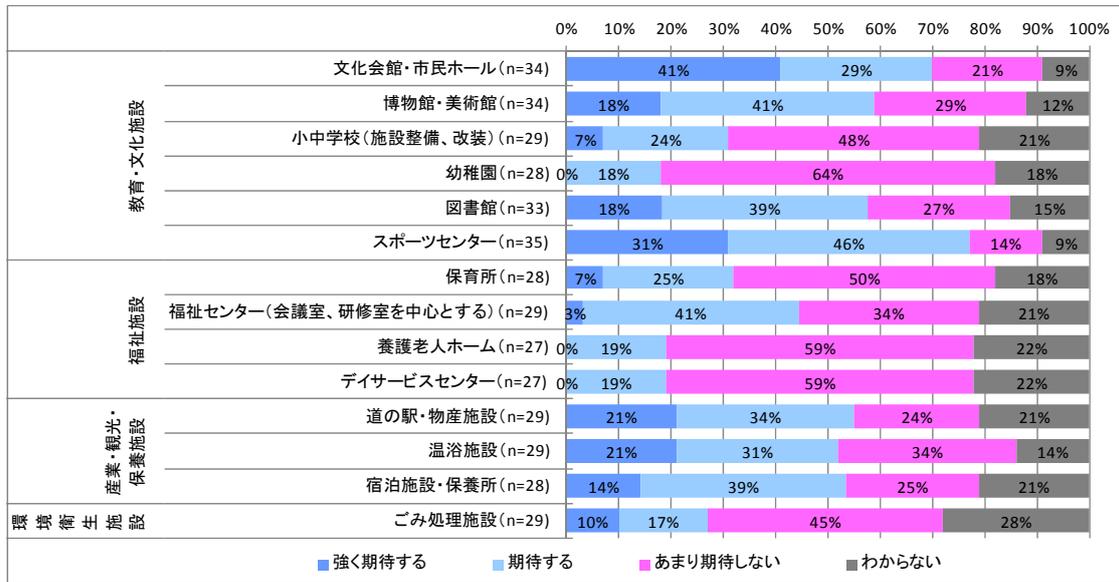


図 7：施設サービスに関する民間企業の期待

出典：野村総合研究所パブリックサポートサービス研究会「パブリックサポートサービス市場ナビゲーター」（東洋経済新報社）

次に施設別（用途別）施設サービス市場規模の推計を見ると、市場規模が大きいのは、博物館・美術館、ごみ処理施設、スポーツセンター、保育所、温浴施設である。そして、市場規模が小さいのは、幼稚園、道の駅・物産施設、図書館である。（次図参照）

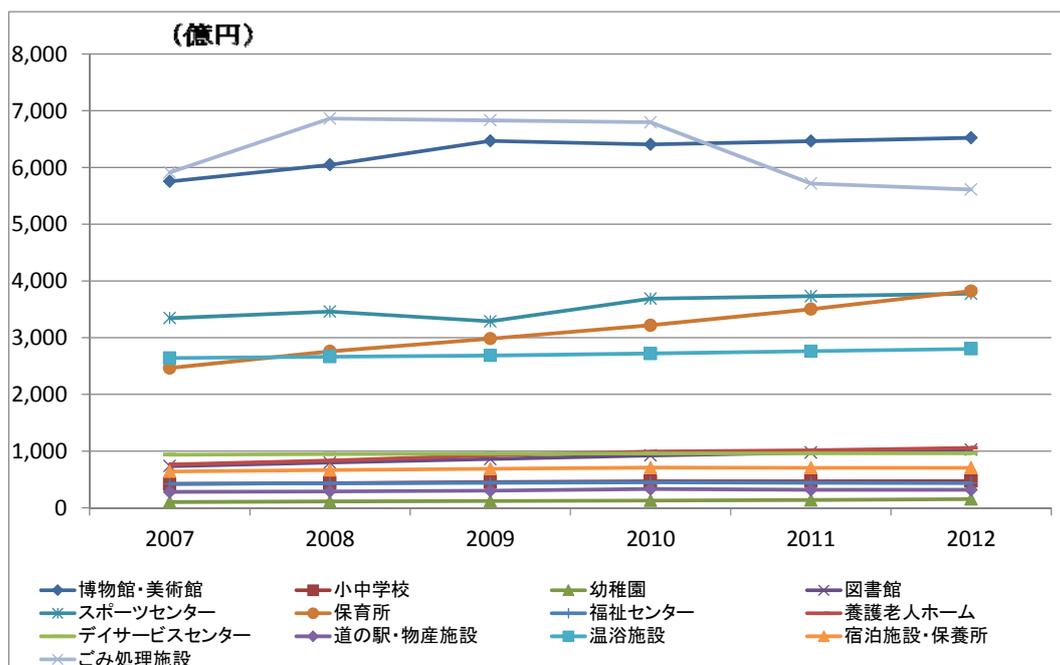


図 8：施設別施設サービス市場規模の推計

出典：野村総合研究所パブリックサポートサービス研究会「パブリックサポートサービス市場ナビゲーター」（東洋経済新報社）

管理手法別施設サービス市場の推計を見てみると、2012年で約3兆円の市場規模のうち、「指定管理者」が半数以上と最も大きく（約1.5兆円）、次いで「直営業務委託」、「民間移管・民営化」、「PFI」の順となっており、「指定管理者」の手法が大きなウェイトを占めていることが分かる。（次図参照）

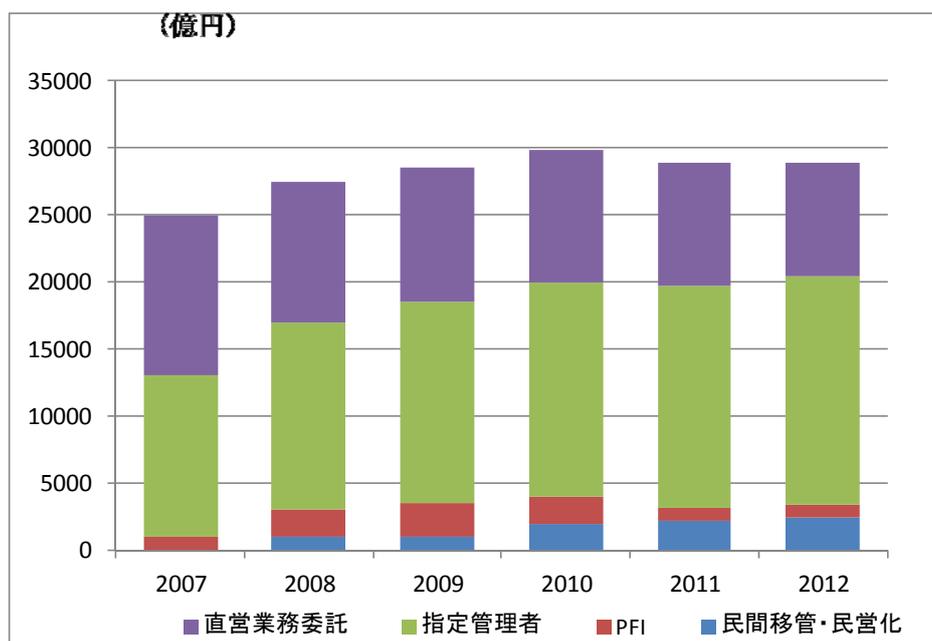


図 9：施設サービス市場の推計

出典：野村総合研究所パブリックサポートサービス研究会「パブリックサポートサービス市場ナビゲーター」（東洋経済新報社）

指定管理者に注目し、民間開放の現状を見ると、民間（特に株式会社）への開放はレクリエーション、スポーツ施設でも約3割程度とあまり進んでおらず、社団・財団法人や各地方自治体の関係団体への開放に留まっているのが現状である。文教・社会福祉施設の株式会社への導入は1割にも満たない状況となっている。（次表参照）

表 24：指定管理者制度導入施設の状況

		株式会社 ※1	特例民法 法人、一 般社団・ 財団法人、公益 社団・財 団法人等 ※2	地方公共 団体 ※3	公共的団 体 ※4	地縁によ る団体 ※5	特定非営 利活動法 人 ※6	左記以外 の団体 ※7	合計
レクリエーション・ス ポーツ施設	競技場、野球場、体育館、テニ スコート、プール、スキー場、ゴ ルフ場、海水浴場、国民宿舎、 宿泊休養施設等	4,191	4,692	88	997	1,308	1,135	2,191	14,602
		28.7%	32.1%	0.6%	6.8%	9.0%	7.8%	15.0%	100%
産業振興施設	産業情報提供施設、展示場施 設、見本市施設、開放型研究 施設等	1,744	916	7	1,773	1,454	224	1,051	7,169
		24.3%	12.8%	0.1%	24.7%	20.3%	3.1%	14.7%	100%
基盤施設	駐車場、大規模公園、水道施 設、下水道終末処理場、ケーブ ルテレビ施設等	5,191	10,237	135	928	2,416	210	3,929	23,046
		22.5%	44.4%	0.6%	4.0%	10.5%	0.9%	17.0%	100%
文教施設	県・市民会館、文化会館、博物 館、美術館、自然の家、海・山 の家等	1,158	2,346	37	1,005	8,983	612	961	15,102
		7.7%	15.5%	0.2%	6.7%	59.5%	4.1%	6.4%	100%
社会福祉施設	病院、特別養護老人ホーム、 介護支援センター、福祉・保健 センター等	515	1,194	8	8,295	2,273	655	617	13,557
		3.8%	8.8%	0.1%	61.2%	16.8%	4.8%	4.6%	100%

出典：総務省「公の施設の指定管理者制度の導入状況等に関する調査結果（平成 24 年 11 月 6 日発表）」

前述のとおり、教育・文化施設（文化会館・市民ホール、博物館・美術館、図書館、スポーツセンター）の民間企業への期待は大きいのに、現状は対応出来ていないことと推察される。（特に美術館・博物館、スポーツセンターは市場規模も大きいにもかかわらず、民間開放が進んでいない）。また、産業・観光・保養施設も民間企業への期待は大きいですが、指定管理者の実績を見ると、これも同様に民間開放が進んでいないと推測できる。

PFI については図 9 の通り、市場規模が小さく、PFI の実績件数を見ても、インフラ整備的な大規模プロジェクトが多く、実績件数が圧倒的に少ないと考えられる。（特に生活と福祉、産業に関する施設）。（次表参照）

表 25 : PFI の実績件数

施設の種類	事業主体別			合計
	国	地方	その他	
教育と文化(文教施設、文化施設等)	2	107	35	144
生活と福祉(福祉施設等)	0	19	0	19
健康と環境(医療施設、廃棄物処理施設、斎場等)	0	73	2	75
産業(観光施設、農業振興施設等)	0	14	0	14
まちづくり(道路、公園、下水道施設、湾岸施設等)	8	43	0	51
安心(警察施設、消防施設、行刑施設等)	8	14	0	22
庁舎と宿舎(事務庁舎、公務員宿舎等)	45	10	2	57
その他(複合施設等)	6	40	0	46

出典：内閣府 民間資金等活用事業推進室「PFIの現状について」(平成26年2月発表)

つまり、ニーズがありながらも、現状とは相違している施設の管理体制にこれらの施設は民間開放を阻害する何らかの要因があり、民間企業にとって参入しにくい状況となっている可能性がある。よって、この阻害要因を解決すれば、まだ民間参入の余地があるものと考えられる。

そこで、本報告書では「施設サービス」の中でも、民間開放の期待が高く、かつ市場規模の大きな教育・文化施設に調査対象を絞り、ヒアリング調査により抽出した課題や現状を明らかにした上で、課題の解決に向けた提案を行うこととする。施設サービスは、昨今は公共施設の老朽化が大きく問題視され、今後20年で更新の時期を見直すタイミングにきていること、他方で人口が減少し公共施設のあり方そのものが見直されていることから、民間への期待はさらに高まることが予想される。産業・観光・保養施設についても、民間開放の期待は高いが、近年、道の駅を中心に活性化の動きが出始めてきており、本調査対象から外すこととした。

(参考) PFI と PPP について

PFI ³²	<ul style="list-style-type: none"> ● PFI (Private Finance Initiative) とは、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法のこと。 ● 民間の資金、経営能力、技術的能力を活用することにより、国や地方公共団体等が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供できる事業について、PFI 手法で実施。 ● PFI の導入により、国や地方公共団体の事業コストの削減、より質の高い公共サービスの提供を目指す。
-------------------	--

³² 内閣府 PFI 推進室ウェブページ：PFI とは <http://www8.cao.go.jp/pfi/aboutpfi.html>

PPP³³

- PPPとは、Public Private Partnershipの頭文字をとったもので、公民連携事業などと訳されるものである。
- 従来公共サービスや公共施設は「公」が資金調達から、建設・維持管理・運営全てを担うものとされてきたが、財政難や地域格差是正などを背景に民間で担えるものは民間にという流れのなかで生まれたものである。
- 公民連携の手法には民間の関与度によって様々な手法があり、それを図式化したのが次図である。左下へいくほど「公」の関与が高く、右上にいけばいくほど「民」の関与が高い。
- 図に見る通り PPPは非常に幅広い概念のものであり、図の右上に位置するPFIは、資金調達も民が行うなどPPPの中でも民間の関与度の高い手法と考える。

図 10：公民連携の手法

出典) 貞清栄子：社会資本整備における PPP/PFI の可能性、三井住友信託銀行 調査月報 2014年2月号

2-3-3 施設サービスへの民間参入に関する課題および課題の克服に向けた提案

施設サービスへの民間参入についての課題として、文献調査およびヒアリング調査結果から共通する課題として以下4項目を取り上げ、これらの課題の克服に向けた解決策を提

³³ 貞清栄子：社会資本整備における PPP/PFI の可能性、三井住友信託銀行 調査月報 2014年2月号

案することとした。

- (1) 公募に関する課題 (2) サービスに関する課題 (3) 料金に関する課題
(4) その他の課題

(1) 公募に関する課題

表 26 : 公募に関する課題 (その 1)

1. 公募対象の拡大化	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者が、美術館、博物館、図書館といった特殊専門的施設の管理運営を全国各地で行う。
規制等の現状	<ul style="list-style-type: none"> 美術館、博物館等の社会教育施設への指定管理者の民間企業の参入は、市町村レベルで1割未満である。(表 24 より) 公募での選定の割合は約3割にとどまっている。(表 27 より) 体育施設や文化施設は、委託先について外郭団体や地縁団体が多くなりがちである。(ヒアリング結果より)
解決策 (案)	<ul style="list-style-type: none"> 民間企業が参入しやすいよう、各自治体に対し、公募対象範囲の拡大を要請する。

表 27 : 指定管理者の選定手続別状況

(単位:施設、%)

区分	1 公募により候補者を募集、職員以外を中心とした合議体により選定	2 公募により候補者を募集、職員を中心とした合議体により選定	3 公募により候補者を募集 (1・2以外)	(小計) 公募により候補者を募集	4 従前の管理受託者・指定管理者を公募の方法によることなく選定	5 1~4以外の方法により選定	合計
1 レクリエーション・スポーツ施設	3,581	3,670	895	8,146 (55.8%)	5,511 (37.7%)	945 (6.5%)	14,602 (100.0%)
2 産業振興施設	819	1,009	140	1,968 (27.5%)	4,535 (63.3%)	666 (9.3%)	7,169 (100.0%)
3 基盤施設	8,172	4,721	967	13,860 (60.1%)	8,218 (35.7%)	968 (4.2%)	23,046 (100.0%)
4 文教施設	1,923	1,270	304	3,497 (23.2%)	10,047 (66.5%)	1,558 (10.3%)	15,102 (100.0%)
5 社会福祉施設	2,435	1,990	318	4,743 (35.0%)	7,507 (55.4%)	1,307 (9.6%)	13,557 (100.0%)
合計	16,930	12,660	2,624	32,214 (43.8%)	35,818 (48.7%)	5,444 (7.4%)	73,476 (100.0%)

出典：総務省：「公の施設の指定管理者制度の導入状況等に関する調査結果」、平成 24 年 11 月

表 28 : 公募に関する課題 (その 2)

2. 選定基準の明確化	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理者等の選定基準が明確で、多くの民間事業者が参入できる。
規制等の現状	<ul style="list-style-type: none"> 選定基準が公開されていないケースがあり、多くは自治体との関係が深い財団や NPO が非公募のかたちで選定されている。(財団法人地方自治総合研究所「指定管理者制度の現状と今後の課題」及びヒ

	アリング結果より)
解決策 (案)	<ul style="list-style-type: none"> 各自治体に対し、指定管理者の選定基準を明確化し、選定基準及び選定理由を公表するよう要請する。

表 29 : 公募に関する課題 (その 3)

3. 事後承認制の導入	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> 図書館などの施設管理の際、事後承認等により、サービスが行なえる。
規制等の現状	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者の参入について、教育委員会の多くは、社会教育の理念に反するということから否定的である。社会教育施設である図書館・博物館も「教育」施設のひとつである以上、学校教育同様、公共の利益の増進を最優先に考える自治体の直営で行うべきで、営利を目的とする企業へ委託することは経費節減を最大の目的とすることにつながり、社会教育の目的自体を否定することになる。(長澤成次「社会教育施設における指定管理者制度の導入と問題点」『月刊社会教育』 2011年3月より) 図書館の場合、図書館協議会³⁴が現在も存在する自治体がある(かつては必置だったが、現在は図書館法上、必置義務はない)。自治体によっては利用者側のニーズにより、条例で設置を義務づけているところもある※。(ヒアリング結果より) 住民等が保守的な立場をとっているケースもある。(教育上不要との見解等)
解決策 (案)	<ul style="list-style-type: none"> 民間活用のメリットについて、図書館協議会が存在する自治体(教育委員会)や住民に対し理解を深めるよう啓蒙的な活動を行う。

※参考 (例)

三鷹市立図書館協議会条例(昭和 56 年 3 月 31 日条例第 11 号、平成 24 年 3 月 30 日条例第 12 号改正)では、下記のように規定している。

(設置)

第 1 条 図書館法(昭和 25 年法律第 118 号)第 14 条第 1 項の規定に基づき、三鷹市立図

³⁴ 図書館法第 14 条により、公立図書館に図書館協議会を置くことができる。図書館協議会は、図書館の運営に関し館長の諮問に応ずるとともに、図書館の行う図書館奉仕につき、館長に対して意見を述べる機関。同第 15 条では、図書館協議会の委員は、学校教育及び社会教育の関係者並びに学識経験のある者の中から、教育委員会が任命する、としている。また、同第 16 条では、図書館協議会の設置、その委員の定数、任期その他必要な事項については、当該図書館を設置する地方公共団体の条例で定めなければならない、としている。

書館協議会（以下「協議会」という。）を置く。

（任命）

第2条 協議会の委員（以下「委員」という。）は、学校教育及び社会教育の関係者、家庭教育の向上に資する活動を行う者、学識経験のある者並びに一般市民の中から三鷹市教育委員会（以下「教育委員会」という。）が任命する。

追加〔平成24年条例12号〕

（定数）

第3条 委員の定数は、12人以内とする。

一部改正〔平成24年条例12号〕

（任期）

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員が任命されたときの要件を欠くに至ったときは、その委員は委員としての資格を失うものとする。

一部改正〔平成24年条例12号〕

（委任）

第5条 この条例に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、教育委員会が定める。

一部改正〔平成24年条例12号〕

付 則

この条例は、昭和56年4月1日から施行する。

附 則（平成24年3月30日条例第12号抄）

（施行期日）

1 この条例は、平成24年4月1日から施行する。

（図書館協議会の委員に関する経過措置）

3 この条例の施行の際、現に三鷹市立図書館協議会の委員である者は、この条例による改正後の三鷹市立図書館協議会条例第2条の規定により任命された三鷹市立図書館協議会の委員とみなす。

表 30 : 公募に関する課題（その4）

4. 事業の継承と競争原理の導入	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none">• 毎期公募が行われる。
規制等の現状	<ul style="list-style-type: none">• 従前の管理受託者・指定管理者を公募の方法によることなく選定した施設は都道府県で2,328施設ある（全7,123施設の約33%を占める）。また、公募を行なった3,300施設のうち、約5割が前の事業者と同事業者を選定している。（総務省、平成24年11月「公の施設の指定管理者制度の導入状況等に関する調査結果」より）

	<ul style="list-style-type: none"> 自治体側としても、他の企業が2期目、3期目に応募してこないため困っている。現管理事業者はノウハウがあるので、圧倒的に強く、そこが選ばれるような循環となっており、実質随意契約に近い状況になっている。また、管理事業者にとっても他事業者に自社手法が見られてしまうリスクがあり撤退しにくい環境と言える。(ヒアリング結果より)
解決策(案)	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理者の任期を定め、特定の企業ばかりでなく、様々な企業が進出しやすいようにする。

(2) サービスに関する課題

表 31：サービスに関する課題(その1)

5. 目的外使用制度の廃止	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理者が自由にあらゆるサービスを提供できる。 指定管理者が利用料(使用料)を支払うことなく、自動販売機や売店の設置など、利用者の施設利用上の利便性を高めるサービスを自由に展開する。
規制等の現状	<ul style="list-style-type: none"> 条例で定められていない目的で施設を使用する際は、目的外の使用と見なされ、目的外としての使用料を自治体に支払わなければならない※。(一般社団法人指定管理者協会、2014年9月「平成26年度提言」より)
解決策(案)	<ul style="list-style-type: none"> 条例から規制条項を削除し、自由度を持たせ、行政監察等の事後規制や使用する住民による評価方法等の新たな管理体制の導入を検討すべき。 あるいは、公施設の運用方針等に、自由度の高い経営判断を認める内容を盛り込む。 【参考事例】豊橋市「公の施設の指定管理者制度運用方針」 (5) 自動販売機等の取り扱いについて 自動販売機やイベントに伴う物品販売所の設置等が、施設の設置目的に適う業務の範囲に含まれる場合、行政財産の目的外使用許可を受けることなく自らの経営判断で付随業務とすることができる。

※大阪市のケース(行政財産目的外使用について³⁵)

1 施設における目的外使用の制限について

³⁵ 行政財産目的外使用について

<http://www.city.osaka.lg.jp/kankyo/cmsfiles/contents/0000244/244593/s6.pdf>

大阪市立共同利用施設をその設置目的外の用途で使用しようとする場合は、本市に申請を行い、市長の許可を受けなければならないこととなっている。原則として営利目的での使用（自動販売機等）はできず、施設の用途や目的を妨げない範囲での使用に限る。

なお、公共目的の用に供する場合等では、指定管理者の意思にかかわらず、市側の都合で目的外使用を許可することもある。

2 行政財産目的外使用に伴う使用料について

目的外使用の許可を受けた場合は、大阪市財産条例（昭和 34 年大阪市条例第 33 号 以下「財産条例」という）および大阪市財産規則（昭和 34 年大阪市規則第 72 号 以下「財産規則」という）に基づいて算出した使用料を大阪市に納付しなければならない。

参考：使用料金について

財産条例 第 7 条（使用料）

（1）土地

1 月につき、時価の 1,000 分の 5 以上

（2）建物

1 月につき、時価の 1,000 分の 6 と当該建物又はその部分に係る土地使用料相当額との合算額以上

（3）前 2 号以外のもの

財産管理者の定める額

2 次に掲げる場合における使用料については、前項第 1 号及び第 2 号の規定にかかわらず、財産管理者が定めるところによる。

（1） 広告のために使用するとき

（2） 食堂、売店その他収益を目的として使用するとき

（3） 電柱その他継続して設置される物件で財産管理者が定めるものを設置するとき

3 次の各号のいずれかに該当するときは、使用料の全部又は一部を免除することができる。

（1） 国若しくは地方公共団体又は公共的団体において、公用、公共用又は公益事業の用に供するとき

（2） 災害が発生した場合における応急措置の用に供するときその他財産管理者が特に必要と認めるとき

（3） 前 2 号に定めるもののほか、公益上その他の事由により特に必要がある場合として財産管理者が定めるとき

表 32：サービスに関する課題（その 2）

6. 開館時間の延長（労働時間問題）	
想定サービス	指定管理者が、図書館等の公共施設の開館および閉館時間を自由に設定できる。
規制等の現状	<ul style="list-style-type: none"> 雇用されている正規職員の労働時間問題となるため、例えば閉館時間を 17 時から 21 時に延ばすことだけで、雇用のための支出経費負担につき、議会の議決が必要、また、従業員（職員）の労働時間問題など、変更を容易に行えない。（ヒアリング結果より） 時間の延長を実現するためには、非常勤職員を雇うことになる。例えば保育所で、就業規程により正規職員が 18 時の場合、18 時以降は非常勤を雇うことになり、その分、管理業務および費用面について負担増となるため実現できない。（ヒアリング結果より）
解決策（案）	<ul style="list-style-type: none"> 図書館法等、法律上何時までにしなければいけないという時間規制はないため、従業員手当を施すことにより解決する。（例えば、地方交付税で対応するなどの財源対策が必要である。） 条例で正規職員の拘束時間帯を規制している自治体もあるため、事業者の判断に任せられる内容への条例改正要請を行う³⁶。

（3）料金に関する課題

表 33：料金に関する課題（その 1）

7. 料金自由化	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者の創意工夫により得られた利益の多くが、自治体に還元されずに事業者利益とする。 民間事業者が自由に価格設定を行える。
規制等の現状	<p><利益追求></p> <ul style="list-style-type: none"> 指定管理者が経営努力によって経費削減を行ったとしても、次年度の指定管理料からその相当額が差し引かれるなど、指定管理者のモチベーションの低下を招いているケースがある。（財団法人地方自治総合研究所「指定管理者制度の現状と今後の課題」より） 利益を得ることに対する理解が、自治体側になく、コスト削減や利用者増加などにより得られた利益のうちおおよそ半分を自治体に還元しなければならない状況。（ヒアリング結果より）

³⁶ 例えば、栃木市図書館条例（平成 22 年 3 月 29 日、条例第 216 号）の第 4 条では、図書館の開館時間を午前 9 時から午後 7 時 30 分までと定めている。

	<p><価格設定、インセンティブ導入></p> <ul style="list-style-type: none"> • これまでにない付加価値の高いサービスを提供したいと考え、新たなイベントなどの企画をしても、それまでの慣例踏襲や、条例で料金設定が決まっていたりするため、独自の取組が出来ない。(ヒアリング結果より) • 指定管理者は、基本的には複数年契約であるが、予算自体は単年度である。債務負担行為³⁷は取るが、予算自体は単年度でしか使えない。債務負担行為は上限枠設定だけであり、例えば、3年で1000万円の債務負担行為を取ったからといって、毎年330万円つくわけではない。(ヒアリング結果より) • 図書館法17条³⁸により、図書館の基本利用は無料という方針は理解できるが、本を返却しない人がおり、大変な延滞管理業務になっている。この部分はコストが発生しているので、延滞者からは遅延金を徴収(有料)にしても良いと思う。また、無料のために浮浪者が常駐に近いかたちで入ってきてしまうケースもある。(ヒアリング結果より)
解決策(案)	<ul style="list-style-type: none"> • 自治体が、利益還元(納付金等)の用途を明らかにし、別用途に使用せず、当該施設の修繕等に使うための仕組みを作る。 • 自治体は、慣習を踏襲するのではなく、民間事業者の創意工夫を反映できるよう配慮し、料金設定の自由度を高められるように条例の改正などを行う。 • 単年度会計を複数年度に変更するよう要請する。

表 34 : (参考) 指定管理者協定における利用料金(納付金)の事例³⁹

	地方公共団体	協定書名	関連条文等
①	栃木県	栃木県民ゴルフ場 指定管理者募集要項	6 県に支払う納付金 (1) 納付金の下限額 指定管理者は県に対して納付金を支払うこととします。ただし、その額は年額1,400万円を下限額とし、災

³⁷ 歳出予算の金額、継続費の総額又は繰越明許費の金額に含まれているものを除き、将来にわたる債務を負担する行為を指す。債務負担行為は、必ずしも次年度以降に限らず現年度であっても、歳出予算等に含まれているもの以外に債務を負担する場合も含まれる。また、債務負担行為として予算で定めた案件については、義務費として歳入歳出予算に計上されることとなる。

³⁸ 第十七条 公立図書館は、入館料その他図書館資料の利用に対するいかなる対価をも徴収してはならない。

³⁹ 財団法人地域総合整備財団<ふるさと財団>：平成20年度 指定管理者実務研究会報告書 指定管理者精度における協定のあり方、平成21年3月

			害等の特別な場合を除き原則として減額はしませんので、過去3カ年の料金収入及び費用等を御参照の上、納付金額を示してください。なお、各年度の納付金の額及び支払い方法等は協定書において定めるものとします。
②	千葉県	千葉県幕張新都心地下駐車場指定管理者募集要項	<p>5 企業庁納付金</p> <p>(2) 納付金</p> <p>指定管理者は、企業庁へ次のとおり納付金を納入していただきます。</p> <p>① 幕張新都心地下駐車場の利用収入の20パーセント以上</p> <p>② 指定管理者の収益率が20パーセントを超える場合に、超えた部分の50パーセント</p> <p>③ 納付の時期は、10月末までに前年度の実績の半額、3月末までに当該年度の精算額を確定し、速やかに納入するものとします。ただし、21年度前期分の納入は21年度の前期分の収入により算出させていただきます。</p>
③	神奈川県	神奈川県立芦ノ湖キャンプ村指定管理者募集要項	<p>3 管理に要する経費</p> <p>(1) 管理に要する経費</p> <p>本事業では、利用料金等（施設の利用に係る料金を指定管理者の収入とすること）を導入します。業務に要する経費は、施設の利用料金及び施設内のその他の収入（売店、レストラン等）から、県に納付する納付額を控除した金額の中で賄います。</p> <p>納付金額は、これまでの芦ノ湖キャンプ村運営実績を踏まえ、17,000千円とします。</p> <p>この他、利用率の向上、経営の効率化等によって、県への納付額の追加をご提案いただける場合には、その金額や納付時期等についてご提案ください。</p>
④	大阪府	大阪府立労働センターの管理運営業務基本協定書	<p>第8条 乙が甲に支払う納付金は、年額金31,000,000円（消費税及び地方消費税を含む。）とする。ただし、平成18年度における納付金は年額23,250,000円（消費税及び地方消費税を含む。）とする。</p> <p>2 前項の納付金の支払い方法等は、甲乙協議のうえ、契約書で定めるものとする。</p>
⑤	青森市	青森市八甲通	5 利用料金について

		り路上駐車場 指定管理者業 務仕様書	<p>(2) 市への納付金</p> <p>指定管理者は収受した利用料金収入によって管理運営経費を賄うことになるが、その収支状況等に鑑み、収入額のうち一定額を市への利用料相当の負担額として市に納付するものとする。</p> <p>この市に納付すべき金額の最低限（納付基準額）は、総額 10,000 千円（年額 2,000 千円）とし、具体的な納付金額は、各申請者において申請時に提案するものとする。</p> <p>ただし、赤字となった場合には、原則的には市からの補填はしないものの、駐車場を取り巻く状況の変化（地震、火災、暴風雨など市又は指定管理者のいずれの責めも帰すことができない自然的な現象）に伴い赤字となった場合は、協議の上、補填する場合もある。なお、市への納付額や納付時期等については、協議の上、協定で定める。</p>
⑥	千葉市	千葉市民ゴルフ場指定管理者募集要項	<p>第9 経理に関する事項</p> <p>4 納付金</p> <p>本施設の運営によって得た収入（利用料金収入、自主事業による収入及びその他の収入）の一部を、市への納付金として納めていただきます。納付金額については、年度毎の収入金額（市に目的外使用料を支払う事業を除く。）に定率を乗じた額とし、その率は応募者による提案とします。</p>
⑦	小浜市	小浜市町並みと食の館指定管理者募集要項	<p>4 利用料金及び費用の負担等</p> <p>(3) 指定管理者は、この応募に際し収支予算書で提示した納付金を毎年度市に納付していただきます。納付金の最低額は、24万円（行政財産の使用料から管理費を差引いた額+保険金）とします。ただし、納付金は、事業計画書で提示した納付金の納付基準に従い、協定書第23条第2項の規定に基づき、年度ごとに定めるものとなります。</p>
⑧	越前市	しぶき温泉場楽里指定管理者の仕様書	<p>8. 管理運営業務内容</p> <p>(3) 納付金</p> <p>指定管理者は、定額5,000万円（指定管理者の総額）に加え、各年度における施設に係る指定管理者の経</p>

			<p>常利益に、指定管理者がこの応募に際し提示した割合を乗じて得た金額を、納付金として次のとおり市に納めるものとする。</p> <p>① 定額5,000万円のうち2,500万円は本契約後直ちに一括して納入するものとし、その残額2,500万円については、5年に分け、各年度500万円を毎年度末に納入するものとする。</p> <p>② 各年度における施設に係る指定管理者の経常利益に、指定管理者がこの応募に際し提示した割合を乗じて得た金額は、毎年度末に納入するものとする。</p>
⑨	舞鶴市	市営駐車場指定管理者の募集について	<p>3 管理の基準</p> <p>(3) 施設の利用料金</p> <p>施設の利用料金は、条例で定める金額を上限として、市長の承認を受けて設定していただきます。この利用料金は指定管理者自らの収入になるものですが、借地料、公債費等の経費については、市が直接支出する必要があることから、利用料金の一部を市会計に納付していただきます。また、利用料金の減免については、市長が別に定める減免基準に従って行っていただきます。</p> <p>8 指定管理者から市への納付額</p> <p>(1) 平成20年度の指定管理者からの納付金予算額は、23,917千円です。</p>
⑩	徳島市	徳島駅前地下自転車駐車場指定管理者募集要項	<p>2 納付金</p> <p>① 固定納付金</p> <p>各年度の収支状況に関わらず、3,364,000円で、毎年度9月末日まで、市へ納付していただきます。</p> <p>② 変動納付金</p> <p>各年度の剰余金から固定納付金を控除して得た後の金額の50%に相当する額を、毎会計年度終了後市の指定する期日までに納付していただきます。剰余金が固定納付金を超えない額の場合は、変動納付金の納付はないものとします。</p>
⑪	鳥取県江府町	奥大山スキー場指定管理者募集要項	<p>4. 利用料金の取扱い等</p> <p>(1) 利用料金</p> <p>利用者が支払う利用料金の収入は指定管理者自らの</p>

		<p>収入として収受するものとし利用料金収入により委託業務に要する経費を賄うものとする。なお、町から指定管理者への指定管理料は支払わないものとする。</p> <p>(2) 納付金</p> <p>納付金として、年間 12,100,000 円、町に納付すること。納付金は、毎年度 1 月末までに納付すること。</p> <p>(3) 利益還元金</p> <p>指定管理者は、施設の運営収支により、総収入から総費用を差し引いて、利益が生じた場合は利益の一定割合（以下「割合」という。）を利益還元金として、毎会計年度決算終了後 50 日以内に納付書により江府町に納入するものとする。江府町に納付する割合は、町と指定管理者との間で締結する協定書において定めるものとし、その割合は 10%を下回ることができない。江府町に納付できる割合を提案すること。なお、赤字が生じた場合、町は補填しないものとする。</p>
--	--	---

表 35 : 料金に関する課題（その 2）

8. 消費税に関する問題	
想定サービス	<ul style="list-style-type: none"> 消費税の税率変更に伴い、自治体側がただちに対応する。
規制等の現状	<ul style="list-style-type: none"> 利用料金が税込金額で定められていることを自治体職員が理解していないケースがあり、税率が改正される直前になっても、利用料金の見直しが検討されていなかった事例や、検討されていてもそれに伴う実務上の条例改正が実施されていないという混乱が生じている。（一般社団法人指定管理者協会、2014 年 9 月「平成 26 年度提言」より） 消費税の取り扱いについて、自治体と指定管理者間でトラブルが発生している。特に、税率が年度内に変更される場合の調整方法について明文化がなされていない。（ヒアリング結果より）
解決策（案）	<ul style="list-style-type: none"> 消費税の税率変更に伴い、自治体が条例改正など迅速に対応し、施行するように要請（及び事前連絡調整）する。

(4) その他の課題

表 36 : その他の課題

主な対象	問題点
指定管理者	<ul style="list-style-type: none"> • 利用者の個人情報・データ等の管理責任（責任の所在・リスク分担）が、事業者と自治体との間で明確になっていない。 ⇒民間事業者が管理している場合に、住民が情報公開条例等で開示請求してきたときの開示方法等について整理できていない。（ヒアリング結果より） • 民間事業者のノウハウなどの知財が、情報公開請求などにより、安易に公開・流出される危険性がある。 ⇒指定管理者に応募する際に提出する事業計画書が、情報公開請求により民間事業者のノウハウなども含めて公開されてしまう。（ヒアリング結果より） （民間事業者のノウハウの流出や、本来は公開されていない内部情報がすべて開示されることは、結果的に模倣の容認を促し、適正な競争原理から逸脱し、ひいては優良な指定管理者が参加を見送る可能性がある。）
P F I	<ul style="list-style-type: none"> • コンセッション方式（公共施設において、所有後を発注者（公的機関）に残したまま、民間事業者に運営権を持たせたもの）による P F I 事業が少ない。 ⇒平成 11 年の P F I 法が制定されてから平成 24 年度まで、P F I 事業の実績として、事業件数 418 件、契約金額で約 4 兆 1 千億円となっているが、税現在以外の収入（利用料金等）により費用を回収する事業はわずか 21 件にすぎない⁴⁰。（※） • P F I は料金設定の自由度は高いが、文化施設の目的との整合性が取れなくなる。 ⇒多くの場合、自治体の企画部が窓口となり、文化部はオブザーバーとなってしまうため、中長期的な視点での本来目的の共有が難しく、「ハコありき」になってしまいがち。（ヒアリング結果より） • P F I は期間が長いため軌道修正しにくい。 ⇒10 年間の予算額が固定的に示されたときに、人件費や物価の上昇などの変化に対応しにくい。工事費は 1 回で済むが、運営費は経年での取扱

⁴⁰ 内閣府 民間資金等活用事業推進室：PPP/PFI の抜本改革に向けたアクションプラン、民間資金等活用事業推進会議決定、平成 25 年 6 月 6 日

	<p>になる。(ヒアリング結果より)</p> <ul style="list-style-type: none"> 自治体の縦割りによる弊害 ⇒一つの施設として効率良く運営したいが、自治体の管轄がバラバラなために、意思疎通などで大変苦勞し、コストの増加につながる。(ヒアリング結果より)
--	--

(※)

PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン（内閣府・民間資金等活用事業推進会議決定、平成25年6月6日）では、民間と地域の双方にとって魅力的なPPP/PFI事業として、今後10年間（平成25～34年）で12兆円規模に及ぶ下記の類型による事業を重点的に推進することとし、目指す類型ごとの事業規模及びその推進のための具体的取組を下記のとおり示している。

(1) 公共施設等運営権制度を活用したPFI事業：2～3兆円

<具体的取組>

- 空港、上下水道事業における運営権制度の積極的導入等

(2) 収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収するPFI事業等：3～4兆円

<具体的取組>

- 高速道路（特に大規模改修が必要な首都高）など、公共施設の維持・更新にPPP的手法の導入検討等

(3) 公的不動産の有効活用など民間の提案を活かしたPPP事業：2兆円

<具体的取組>

- 民間提案に係るガイドラインの発出や提案窓口の整備
- 政府横断的な案件形成支援のため、英国のInfrastructure UKを参考とした官民連携体制の構築等

(4) その他の事業類型（業績連動の導入、複数施設の包括化等）：3兆円

<(1)～(4)の類型を通じた具体的取組>

- PPP/PFIの抜本改革に重点的に取り組む各省庁及び地方公共団体に対する適切な評価を踏まえた各種補助金・交付金の重点化等

また、平成26年6月16日には、同アクションプランに係る集中強化期間の取組方針と

して、平成 26 年度から平成 28 年度を集中強化期間と設定し、当該期間における公共施設等運営権（コンセッション）方式の事業等の拡大に向け、各府省が連携しつつ、地方公共団体の協力も得ながら、次の取組を推進するとしている⁴¹。

【事業環境の整備等】

- 関西国際空港・大阪国際空港及び仙台空港に係る公共施設等運営権の設定による事業の着実な実施
- 仙台空港における運営権者への必要な業務・ノウハウ承継の実施、仙台空港等の先行事例の検証や民間ニーズの把握に併せた公務員出向等に関する法的根拠の整理等を進め、必要に応じ所要の措置の実施
- 上下水道における会計上の処理方法に関し、更新投資の償却や税金などの費用処理についての実務的な観点からの整理
- 下水道における実施契約や要求水準の項目や考え方等の整理・公表
- 水道における公共施設等運営事業に係る既存制度を適用する仕組みの検討
- 公共施設等運営権制度と指定管理者制度との適用関係、公共施設等運営権設定時の地方公共団体側の業務の地方公営企業法上の取扱、運営権者への公務員の出向等及び下水道分野における公共施設等運営権制度を活用した P F I 事業に対する地方公共団体の国庫補助制度の適用等の関連制度について、必要な通知の発出及びガイドライン・手引きの改正等による解釈の明確化
- 地方道路公社の有料道路事業における公共施設等運営権方式の導入に向けた法制上の措置
- 道路上部空間の利用等により、都市再生と一体的な高速道路の大規模改修を可能とする法律の改正を踏まえ、首都高速道路築地川区間をモデルケースとし、P P P の活用について検討を推進

【地域への支援等】

- 地方公共団体への働きかけ等による制度趣旨の理解や事業推進に向けた機運の醸成
- 地方公共団体が行う公共施設等運営権方式の準備事業等に関する負担について、国・地方による支援のあり方の検討
- 重点分野を所管する省庁及び総務省における標準的な資産台帳の整備及びアセットマネジメントに係る達成目標の設定や支援の方策の検討
- 民間資金等活用事業推進機構の案件形成支援機能等の活用・強化
- 地域企業のノウハウ習得や地域人材の育成に向けた、産官学金からなる地域プラットフォームの形成促進

⁴¹ 内閣府 民間資金等活用事業推進室：P P P / P F I の抜本改革に向けたアクションプランに係る集中強化期間の取組方針について、民間資金等活用事業推進会議決定、平成 26 年 6 月 16 日

- 事業遂行力向上のための地方公共団体間ネットワークの創出
- 関係府省における法務や会計等の専門人材の登用を含めた体制の強化・充実及び案件形成支援の強化

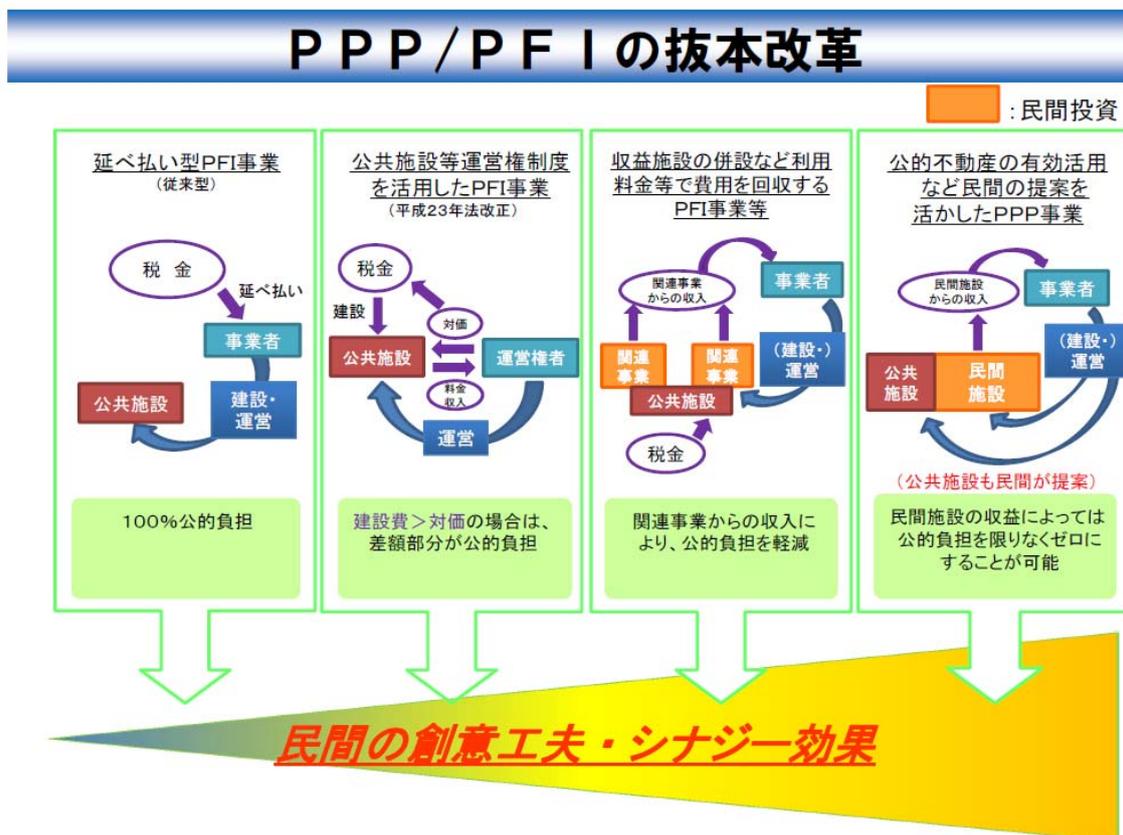


図 11 : PPP/PFIの抜本改革

出典：内閣府 民間資金等活用事業推進室：PPP/PFIの抜本改革に向けたアクションプラン、民間資金等活用事業推進会議決定、平成 25 年 6 月 6 日

3. 海外先行事例調査

海外の観光分野及びヘルスケア分野の先進事例を文献及びウェブにより調査した。(なお、観光分野については、特に欧米で先行しているシェアリングサービスに着目し、16社調査)

3-1 観光分野

(1) Airbnb⁴²

1) 企業概要と事業概要

<企業概要>

- 2008年8月にネイサン・ブレチャージク、ブライアン・チェスキー、ジョー・ゲビアの3氏により創業。サンフランシスコに本社を置き、非公開会社 Airbnb Inc により所有、運営されているソーシャルネットワーキングサービス企業。
- 宿泊施設を貸し出す人向けのウェブサイトを運営し、約200カ国で60万以上の宿を提供している。

<事業概要>

- 自分の家の空いている部屋を宿泊場所として旅行者に有料で提供。これにより、旅行者は、比較的安い金額で宿泊場所を借りることができる。
- 日本における事業展開は2014年から開始。東京だけでも1000件以上の物件が登録されている。

<事業の革新性>

- ホスト登録には、特別な審査はなく、サイトから5分程度で登録することができる。
- サイト上には、場所も大きさも料金も、多種多様な部屋が登録されている。宿泊したい物件が見つかったら持ち主に連絡を取り、合意したら「予約」が成立する仕組み。やり取りやお金の受け渡しなどは、すべてサイト上で行える。
- サイト内のホストページに寄せられるコメントやSNSにより、利用者が部屋の印象やホストのホスピタリティをコメントとして残すことで、宿泊場所を探している次の利用者の信頼感や選択目安になる。逆に、ホスト側も利用者についてのコメントを残せる。
- 気になる部屋のホストには事前に問い合わせするなど、メールで詳細な部屋の状況確認のやりとりがあって、宿泊前のある程度の信頼関係ができる。

<最近動向>

⁴² 金子博人：自宅を旅人に貸す「Airbnb」が人気——有料で部屋を貸すのは「旅館業法」違反？、弁護士ドットコムNEWS、2014年6月10日
渡辺千賀：大進撃 Airbnb、「家の短期レンタル」合法化へ、YOMIURI ONLINE、2014年6月27日

- Airbnb 側は Global Public Policy（世界公共政策）のチームを作り、事業を合法化するためのロビーイング活動を推進。ニューヨークやサンフランシスコといったアメリカ国内だけでなく、パリ、ロンドン、ベルリンなどのヨーロッパでもさまざまな活動をしており、その一環としてデータを行政に提供するため「Airbnb が地場経済に与える影響」を調査、公開している。
- こうしたデータに基づき、米国内では家の短期レンタルに関して新しい規制を設けた上で合法化する動きも出始めている。
- さらに、ハンブルク、アムステルダム、パリなどでは既に Airbnb が有利な方向で法律改正が行われた。新しいルールが多くが「普段住んでいる自宅を時々貸すのは問題なし」というもの。フランスでは、自宅を貸す限り何の許認可も必要ないという非常におおらかな決まりになっている。
- 2012 年 11 月、Airbnb は都市に住むユーザーによる共同消費の市場への影響を算定する調査を HR&A の顧問に依頼。調査対象となったホストの 90%以上は、不定期に訪問者に主要な住居を貸出し、生活費のほぼ半分の所得をこの収入から得ていることがわかった。調査ではまた、平均的なゲストの滞在は、ホテル宿泊の 3.5 日に比べて、5.5 日であったことがわかり、平均的なゲストはホテルの宿泊客が費やした 840 ドルに比べて、滞在中に 1045 ドルを消費していることがわかった。

2) 課題

- 世界中のほとんどの都市で Airbnb は違法扱いであり、ホテル税を払っていない、ホテルの営業許可を受けていない、ゾーニング規制上ホテルが営業できない場所にある、賃貸物件をまた貸ししている、といった問題が一般的。
- 2014 年 1 月にドイツ連邦裁判所は、観光客に居住地を又貸しすることは、転貸許可の対象外であることを決定した。家主の明示的な許可が得られない場合には、予告なしに賃貸契約の解除が可能かどうかの係争中の案件等があり、論争的となっている。
- サンフランシスコでは、物件が賃貸か所有しているかどうかによらず、ほとんどの状況下において Airbnb で貸出しすることは違法である。Airbnb のホストは、サンフランシスコ市から罰金を課せられ、家主から立ち退き通知を受けている。Airbnb による貸出は、多くの状況下では、ニューヨーク市でも違法である。
- 日本においては、Airbnb のようなサイトを利用して、個人が部屋を貸す営業方法を旅館業法で想定していなかった。（現時点では、有料で反復継続して貸借を行えば、旅館業法に抵触する可能性が高い。）

(2) Uber⁴³

1) 企業概要と事業概要

<企業概要>

- 2009年3月にトラヴィス・カラニック氏が創業。サンフランシスコに本社を置く。
- スマートフォンを活用したハイヤー・タクシーの即時手配サービスを提供。

<事業概要>

- 本場サンフランシスコでは、3種類のサービスが提供されている。①高級ハイヤーを配車する Uber、②低価格タクシーを配車する uberX、③既存のタクシーを配車する UberTAXI の3つ。
- 世界40カ国以上、150ほどの都市で即時手配サービスを実施しており、未上場ながらも株式時価総額はおよそ2兆円にのぼる。
- 米国の一部都市では、自転車で小さな荷物をデリバリーするサービスを行っている。
- uberTAXI は米国などでは先行事例があるものの、アジアにおいては、日本でのサービス提供が初の試み。
- 日本では、2013年11月(本格運用は2014年3月)から台数限定し、東京都(山手線内側の南半分限定)でハイヤーの手配サービスを行っている。
- 米Uberの日本支社であるUber ジャパンは、日本でのサービス展開にあたり、旅行業免許を取得。つまり、Uber ジャパンはタクシー会社でもハイヤー会社でもなく、国内の旅行代理店のような業態でサービスを展開している。従うべき法律は主に旅行業法。
- 2014年8月5日の16時から、東京都(都内)でタクシーの即時手配サービスを開始。新たに始めるのは、タクシーを手配する「uberTAXI」、ハイグレードタクシーを手配する「uberTAXILUX」の2種類。
- Uber で使用されている車両ランクは以下のとおり。

《Uberの車両ランク》

- uberX (エコカー) …… 料金が最も安い個人開業の車
- TAXI (タクシー) …… 通常のタクシー
- UberBLACK (ハイヤー) …… タクシーより高級な黒塗りハイヤー
- UberSUV (ミニバン) …… 団体向け(6名まで)
- LUX (最高級車) …… メルセデスSクラス、BMW7シリーズなど

※サービス対象地域によって車両ランクが限定されていることもある。

図 12 : Uber の車両ランク

出所) タクシーに代わる相乗りサービスとライドシェアリング市場、2014年2月1日、JNEWS.com

⁴³ 山田俊浩：Uberが東京全域へエリア拡大、その次は？、東洋経済オンライン、2014年08月05日
染原睦美：国内タクシーは置いて行かれるのか、日経ビジネスオンライン、2014年3月14日

- uberTAXILUX は、規定のタクシー料金と迎車料金に加えて 500 円支払うことでトヨタクラウンロイヤルシリーズ、BMW 7シリーズ、Lexus LS、トヨタアルファード等のタクシーを選べるサービスで、ウーバーで初めてのサービスメニュー。

<事業の革新性>

- ウーバーと契約したタクシーにはウーバーから支給される iPad mini と携帯電話が常備され、ウーバーユーザーからの呼び出しに対応する。
- Uber が斡旋する車の運転手は登録制。支払いは、あらかじめ登録したクレジットカードに対して、サービス提供後にオンラインで決済されるため、安全度が高い。
- タクシー側のメリットは、空車で「流し」をしている際に顧客を獲得できるチャンスとなるため、稼働率を引き上げる効果を期待できる。
- スマートフォンの GPS 機能を用い、ユーザーの所在地まで車を呼べる利便性や、料金体系が明瞭なことなどから、海外では人気を博している。
- 米国のタクシー運転手は、サービスの質の悪さで有名だが、uberX や Lyft の運転手は星 5 つ満点の評価が 4 以下になると登録が抹消されるため、質の高いサービスを提供するよう努める仕組みとなっている。
- 効率的なタクシーの運用に寄与するため、二酸化炭素の排出量を減らすことにつながる。

<最近動向>

- フランスとイタリアでは、Uber の参入に反対して、タクシー組合が大規模な集団デモを行った。(フィナンシャル・タイムズ紙)
- ブリュッセルでは、「UberPop (低価格タクシーを配車する uberX の欧州版)」はタクシーより 20%ほど安い料金でサービスを提供していた。このサービスでは、運転免許を取得して 3 年以上で、同社の審査を経た提携運転手が斡旋される。ただし、タクシー運転手としての免許は所持していない。これに対し、ブリュッセルのタクシー会社は裁判所に、「UberPop」は不当な事業であるとの告発を行った。裁判所は訴えを認め、「UberPop」のサービスを禁止する命令を下した。もしもこの命令に違反した場合、1 乗車ごとに 1 万ユーロ (現在のレートでおよそ 140 万円) の罰金が課される。ブリュッセル地域政府の公共事業・運輸大臣は、広報官を通じて、「有料輸送サービスを行うのであれば、関連法規に従うべき」とのコメントを発表 (PCWorld)。運転手に対しては、保険の加入や、タクシー免許が必要であるとし、Uber に対しては、タクシー事業での税金を支払うべきだとしている⁴⁴。
- フランスでは、2014 年 1 月 13 日に、2 人の乗客を乗せた Uber の車が、タクシー運転手とみられる男たちに襲われ、タイヤを切り裂かれたり、窓ガラスを割られるといっ

⁴⁴ ブリュッセル裁判所、Uber を禁止…海外紙” タクシーカルテルの保護” と批判、NewSphere、2014 年 4 月 17 日

た事件が起きた。フランスでは、オンデマンド配車サービスと既存のタクシー業者とのトラブルが過去に何度も起こっていることから、タクシー業界の働きかけによって改正された法律が今年の1月1日から施行された。この法律では、オンデマンド配車サービスの業者が依頼を受けて実際に客を乗せるまでに、最低15分間の待ち時間を課すことが規定されている。しかし、この法律には問題があると指摘されている。フランスのスタートアップ企業に関するニュースサイト「Rude Baguette」によると、この法律は大統領令であり、フランスの国会に当たる国民議会で制定されたものではない上、特定の業者に15分間の待ち時間を課すという規定が反競争的行為に当たり、無効になる可能性があるという⁴⁵。

- ドイツでは、タクシー協会により仮差し止めを認め、ride sharing service の UberPop の業務停止あるいは罰金（最大25万ユーロ）の支払いの評決がフランクフルト地方裁判所より下った。裁判所は、商業的に人を輸送する許可を持っていない人のために仲介するため、Uber がドイツの旅客輸送法に違反するとの判決を下した⁴⁶。

2) 課題

- Uber の事業形態は、国によっては、既存の法体系にすんなりと収まらない。
- 日本国内の課題としては、サービスエリアは広がったものの、提携先がタクシーに限定されているため、配車数に限界がある東京都内からの乗車のみに限られている。

(参考) 日本のタクシー規制

- 日本においては、配車について、従来から許可されているタクシー以外については白タク扱いとして禁止されている（道路運送法）。
- 日本のタクシー規制は大きく分けて台数規制と料金規制の2つ。
- 台数規制としては、国土交通省が「特定地域」に指定した“過当競争”地域においては、事業者や首長らで構成する「協議会」の決定により、タクシーの営業台数を削減させたり、新規参入や増車を禁止したりしている（台数制限）。料金規制についても、タクシー会社は国が定めた範囲内で運賃を設定しなければならず、下限を下回る事業者に対しては国が変更命令を出せる⁴⁷。
- Uber では頻繁に割引クーポンを提供しているが、割引をするには国土交通省の認可が必要（平均審査期間は3~4カ月）。
- 上記規制は、従来の許可を得たタクシー事業者を保護するための規制となっている。

⁴⁵ Brandon Turkus : タクシーとオンデマンド配車サービスの対立が激化！？ 仏で襲撃事件が発生、Autoblog、2014年1月22日

⁴⁶ Loek Essers : Uber vows to defy German ban on its UberPop ride-sharing service, PCWorld, Sep 2, 2014

⁴⁷ 磯山友幸「経済ニュースの裏側」：ハイヤー配車の米ベンチャー「Uber」は、日本のタクシー業界の「サービスの黒船」となる、現代ビジネス、2014年3月5日

(3) Lyft⁴⁸

1) 企業概要と事業概要

<企業概要>

- 2012年の夏に、Logan Green氏とJohn Zimmer氏によって創業。サンフランシスコに本社を置く。
- 車を所有する個人がアプリを使って同乗者を募ることができる、相乗りサービスアプリを提供。
- 米国サンフランシスコを皮切りにロサンゼルス、シアトル、シカゴで展開していたが、2013年夏頃にはボストンでもサービスを始めた。
- 同社は6000万ドルの資金を調達し、これを元に全国展開するとともに、2014年以降には海外進出もにらんでいる。

<事業概要>

- 相乗りさせてもらいたい人はアプリで行き先を入力すれば、周辺にいるドライバーが同アプリでそれを認識し、ピックアップして送る仕組み。

<事業の革新性>

- 乗車後は利用者がドライバーに「寄付金」を支払う方式を取り、「寄付金」とするのは、事業として行っているものではないという点を明確にするため。利用する側が気になるのは安全性だが、ドライバーとして登録できるのは運転免許と車を所有している23歳以上の人で、登録の際は犯罪歴や事故の履歴、そして車の安全性などがチェックされる。
- 利用した人はドライバーを5段階で評価し、平均評価が4.5以下になったドライバーは登録から外されるなどしてサービスの質を保っている。
- Lyftに参加している車のバンパーには大きなピンク色のヒゲがついているので街中で目立つ。
- Lyftの共同ファウンダー、John ZimmerがTechCrunchの取材に対して明かした統計によると同社は毎週6%という驚異的な率で成長を続けている。“Zimmerは「リムジン・サービスなど高価格帯のサービスの勝者はUberになるかもしれないが、より手頃な価格のピアツーピア交通サービスの部門はまた別だ」と語った。Zimmerが明かした売上ダッシュボードの数字によれば、Lyftの売上は通年換算で1億ドルに届く⁴⁹。利用は順調に増えており、毎週3万件もの相乗りがあるという。

⁴⁸ 相乗りサービスの「Lyft」が米国東海岸で事業開始、海外展開も視野、2013年6月6日
<http://techable.jp/archives/6155>

⁴⁹ Uberもすごいがオンデマンド・カーシェアリングのLyftはそれ以上に急成長中、2013年12月19日
<http://jp.techcrunch.com/2013/12/19/20131218uber-lyft/>

<最近動向>

- Lyft と Uber の間での運転手のリクルート競争が一段と激しさを増す中、両社はともに AnyPerk と福利厚生契約を結ぼうと試みた。AnyPerk が提供する数々の割引特典が運転手の募集に大きな効果があるから。この競争には Lyft が勝った。Lyft の運転手になれば AT&T 料金の 15%割引を始め、ジムの会員料金、レストランの割引などさまざまな特典を享受できる。事情に詳しい情報源によれば、Uber も同様の特典提供を求めていたが、Lyft が AnyPerk と運輸ビジネス部門での独占契約を結んでしまったために果たせなかったという。AnyPerk は Lyft の運転手にホテル、映画、スパ・リゾート、さらには獣医までさまざまな割引を提供する⁵⁰。

2) 課題

- 似たようなサービスを展開している会社に Uber や SideCar などがあるが、これらは運輸当局やタクシー会社と論争を展開している。
- Lyft のサービスも法的解釈が明確になっていないため、今後論争になる可能性がある (Lyft 側の主張は、あくまでも個人による相乗りであり、タクシー事業やカーシェアリングとは異なるものとしている。)

(4) Getaround⁵¹

1) 企業概要と事業概要

<企業概要>

- 2009 年の夏に Sam Zaid、Jessica Scorpio、Elliot Kroo の 3 氏によって創業。
- 2011 年にシリコン・バレーでベータ版を開始し、約 1400 万ドル (約 12 億 6100 万円) の資金調達に成功。
- 2013 年 4 月時点で、サンフランシスコ、サンディエゴ、ポートランド、オースティン、シカゴの 5 都市で本格的に展開している。

<事業概要>

- 車を貸したい個人と車を借りたい個人とをマッチングするカーシェアリングサービスを提供。
- Getaround の入会金や会員費は無料。車を借りるには、Facebook を通じて会員登録をする。
- 利用者が身元を偽っていないかを検証するために、全州の免許センターのデータにリ

⁵⁰ Lyft、Uber を押しつけて日本人ファウンダーの福利厚生サービス、AnyPerk と独占契約、2014 年 6 月 6 日 <http://jp.techcrunch.com/2014/06/06/20140605lyft-recruitment/>

⁵¹ 実行力が半端じゃないカーシェアリングサービス「Getaround」、2013 年 4 月 10 日 <http://people.st/corp/blog/2013/04/getaround/>

アルタイムでアクセスし、運転履歴を調べるとともに、Facebook でソーシャルな活動に使っている ID やクレジットカードの履歴、その他 16 の項目をチェックしている。問題がなければ、初回でもただちに車のレンタルの申し込みが可能となる。

- 1 時間 3 ドル（約 285 円）の smart fortwo もあれば、1 時間 50 ドル（約 4750 円）のポルシェもあるというように、レンタカーに比べて、車種はバラエティーに富む。
- 2014 年 11 月には、新たに 2400 万ドルの資金調達に成功している。

<事業の革新性>

- 自分の居場所（郵便番号）を入力すれば、そこから歩いていける距離にあるレンタル可能な車が、車種や年式、レンタル価格のほか、所有者の情報や評価などとともにリスト表示される。
- 保険会社と提携をして全車に保険が付くようにしており、車の貸し出しのリスクがゼロになるように構築されている。
- Getaround の特徴のひとつは借り手の便宜だけでなく、所有者の意思を最大限に尊重していること。
- レンタル価格の設定は所有者に委ねられており、Getaround はレンタルが成立した場合に限り、価格の 40%の手数料を受け取る。車をマーケットプレイスに出すのに費用はかからない。
- また、車を借りたいというリクエストが入っても、許可するかどうかを決める権利は Getaround ではなく、所有者にある。
- 車の借り手が、レンタルした車や所有者を評価するだけでなく、所有者からも自分の車を貸した相手を評価する双方向のレビューシステムになっているので、所有者は過去のレビューを参考に、レンタルを許可するかどうかを決めることができる。
- Getaround では、借主・貸主に次のようなメリットがあると説明している。

借主（借りる側）

- ・ 近くにある対象車 数千台から自分の好きな車を選ぶことができる。
- ・ 時間単位、日数単位でお手軽に借りられる。
- ・ 月額料金はなし。使った時に使った分だけ料金を支払う。
- ・ 保険完備（義務保険・事故・盗難等）

貸主（貸す側）

- ・ 車の登録は無料で簡単。
- ・ 貸す時間や料金を自由に設定できる。
- ・ 使わない時間を有効活用して、年間 1 万ドル（およそ 100 万円）の収入になる。
- ・ 保険完備（義務保険・事故・盗難等）
- ・ 環境に優しい（1 台のカーシェアで、最大 13 台の路面車を減らせる）

2) 課題

- Getaround は、保険に関して法律による強制が一番いいと判断し、サクラメントを起点に粘り強く政治家に働きかけ、実現を掴みとった。カリフォルニア州では
 - ✓ 個人間のカーシェアリングに参加する場合、借り手が事故に巻き込まれても、車の所有者の保険には一切影響しない。
 - ✓ カーシェアリングの企業に保険を提供する義務がある。
- という 2 点が法律で明文化され、カーシェアリングの規模は加速的に広がった。オレゴン州でも同様の法律が制定され、この動きが他州にも波及することが期待されているが、まだ米国全州での実現には至っていない。
- ソーシャルメディアとの連携を徹底しており、Facebook アカウントがないとユーザー登録すらできない状況のため、更なる顧客の開拓には新しいサービスが必要となる。

(5) Velib⁵²

1) 事業概要

- フランス・パリ市が提供している自転車貸出システム。
- 2007年6月13日から、運用に向けたデモンストレーションが行われ、同年7月15日から正式に運用が開始された。
- Vélib 導入時は、パリ市内に設置された 750 ヶ所のステーションと計 10,648 台の自転車でサービスが開始した。1 つのステーションあたり、15 個以上のポワン・ダタッシュ (points d'attache) (または、ボルネット・bornette) と呼ばれる駐輪機が設置されている。2008年4月現在で約 1,500 ヶ所のステーションならびに約 2 万台の自転車が配備されている。今後、パリ市郊外でさらに 300 ヶ所のステーションと 4,500 台の自転車をそれぞれ配備する予定である。なお、ステーションは、300m 間隔を目安に設置されている。
- パリ市はこのシステムの運用に関して、大手広告代理店であるジーセードコー (JCDecaux) が契約することで、同社がパリ市内で優先的に 1,600 枚の広告パネルを設置できる権利と交換に、システム運営に掛かる経費を負担することになっていた。
- 導入の主目的はパリ市民の日常の移動手段としてであるが、1日単位の短期利用により、観光客がサイクリングに活用することもできる。
- 24 時間無休のサービスを提供し、路上にあるステーションと呼ばれる専用の駐輪ポイントにて、利用者自身で貸出・返却を行い、他のあるいは同ステーションへの返却が可能である。
- パリ市当局は、Vélib の普及により、地球環境に優しい自転車の利用促進を目指してい

⁵² ヴェリブ- wikipedia

る。

- 維持管理を行っている JCDecaux が各ステーションを定期的に巡回し、パンクやチェーンの外れの修理といった、車両のメンテナンスを行ったり、オンラインでステーションの駐輪状況を確認しながら、満車のステーションから自転車を移動し、空車が目立つステーションへと補充したりしている。
- 利用するためには「年間パス」の申請あるいは「短期チケット」の購入が必要となる。パス申請あるいはチケット購入にあたりそれぞれ期間別の料金と、毎分 30 分を越える連続使用時に発生する「超過料」を支払う必要がある。なお、利用期間にかかわらず、利用前に、保証金として 150€の引き落とし許可が条件となっているが、自転車の紛失や破損など、特別の場合を除いてこの保証額が引き落とされるわけではない。ただし、自転車を 24 時間以内に返却しない場合は、保証金の一部、あるいは全額を支払う必要があるため注意が必要である。また、Debit カード利用の場合は、実際に引き落とされる。
- 利用料金は、利用した時間によって決められている。最初の 30 分は無料となっているが、29 分 59 秒を過ぎると、30～59 分は 1€、60～89 分は 2€、その後 30 分延長するごとに 4€の追加料金がかかる。
- Vélib は短距離の移動手段として導入されており、各ステーションの自転車不足を防止し少しでも回転効率を高めるため、また自転車の盗難を防止するため、さらに既存の貸し自転車の民業圧迫を防ぐ目的から、長時間利用した場合の料金が高めに設定されている。しかしながら、30 分以内に返却し、再度約 2 分後には自転車を引き抜くことができるので、遠方への移動もこの方法で超過料金がかからないようになっている。

<事業の革新性>

- 返却時に最寄りのステーションに返却用の空きスペースがなかった場合、カードをボルヌの読み取り機に載せるか、チケットに印字されている利用者コードを入力すれば、15 分間無料時間が延長される。その際、いずれもカード発行時に決めた任意の 4 桁の暗証番号を求められる。
- 開始後 1 年後の実績としては、利用者がのべ 27,500,000 人に及び、200,000 人が年間パスに登録し、好評を博しており、自転車共有サービスとしては現在、世界最大の規模である。

2) 課題

- すべての市民が無条件に利用できるわけではなく、身体・年齢制限がある。(レンタルでは、身長が 150cm 以上であることが条件になっており、13 歳以下は利用不可、14～18 歳までは保護者の承認が必要となっている。)
- 最初の 1 年で約 3,000 台の自転車が故障や盗難で使用不能になったとされる。また、

パンク、ブレーキ不良、サドルが調節できない、チェーン切断等の故障車が多数配備されたままになっており、頻繁な維持管理の実施が課題である。

- Vélib の破損・盗難台数が、マルセイユ市やトゥーロン市で JCDecaux が実施する同種事業に比べ突出して多いことから、パリ市の治安上の問題として JCDecaux が対策を求めた。
- 2009 年より、破損・盗難台数が一定数を超えた場合、パリ市が 1 台あたり 400€ 支払う契約改正が行われた。また、破損・盗難率が多くなった場合、更なる協議が行われることになった。

(6) Roomorama⁵³

1) 企業概要と事業概要

<企業概要>

- 2009 月に Jim Shook 氏によって創業。シンガポールに本社を置く。
- 2012 年に 210 万ドルを資金調達している。

<事業概要>

- 短期賃貸ワンストップサービスを提供。
- 物件貸主と宿泊先を探している客を繋ぐプラットフォームの役割を担い、客がどこへ旅行する予定でも、貸主がどこに物件を持っていても、Roomorama のオンライン・マーケットを利用することで、双方がつながり・取引できる。
- 登録件数は 10 万件を超えている。
- 料金については、柔軟に対応できるよう様々な標準料金を設定するか、希望があれば期間やゲスト数によって異なる料金設定・追加料金の導入が可能。

<事業の革新性>

- マルチ料金編集により、異なる季節での客室料金を簡単に設定できる。クリック一つでこれらの料金を一つまたは複数の物件に適用できる。
- ホストは独自の物件リストを管理し、カスタマイズすることができる。物件詳細・料金・利用方針に至るまで独自に設定できる。
- レート・テスターを使用して、ゲストからの問合せを受け取る前に、自身の物件の宿泊料金を確認できる。

2) 課題

⁵³ Roomorama の特徴
<https://www.roomorama.jp/features>

- 欧州やアジアの市場開拓を進めているが、米国では AirBnB の後塵を拝している状況であり、レンタル期間の設定などさらなる差別化が必要。

(7) その他（ライドシェアリングサービス 10 社）

Uber や Lyft の他に、「海外の多様なライドシェアリングサービス 10 選」として、下記の企業 10 社が米 CNET より紹介されている⁵⁴。

#1 : Carma

- Carma は、テキサス州 オースティンやカリフォルニア州サンフランシスコ、ノルウェーのベルゲンで展開しているカープーリングサービス。
- 同社は差別化を図るため、特に通勤に利用するユーザーに力を入れている。
- 共有する車に乗った後は、アプリを起動し、「start trip」をタップし、行程の記録を開始する。
- なおドライバーに対する支払いは、目的地に到着した際に「end trip」をタップすれば自動的に行われる。

#2 : BlaBlaCar

- BlaBlaCar は、座席に余裕があるドライバーと、相乗りしたいと考えている人たちをマッチングする英国のライドシェアリングサービス。
- 出発地と到着地、出発時間を入力するだけで、経路の一致するドライバーを選択できるようになる。
- そして電話をかけるかテキストメッセージを送って連絡を取り、座席の予約をする。後は打ち合わせの場所に行き、ぴったりのお金を渡せばよい。
- ただしこれは、貸し切りのハイヤーではない。つまり移動のコストを分担する。

#3 : RelayRides

- RelayRides はピアツーピアのカーシェアリングサービスを提供するマーケットプレイス。
- 自動車のオーナーは自分の車を人に貸すことができ、価格は自ら設定できる。
- 必要な作業は自動車を RelayRides に登録し、写真をアップロードし、カレンダーを更新するだけ。
- 誰かがあなたの自動車を使いたいという場合、RelayRides から通知が来る。しかし、所有者の主導権は失われず、同社の保険も適用される。

⁵⁴ Lyndsey Gilpin (TechRepublic) 翻訳校正：村上雅章 野崎裕子 2015/01/06 07:30
<http://japan.cnet.com/sp/businesslife/35058565/>

- また、**RelayRides** は空港でのサービスも提供しており、特定の都市では自分の自動車を置いておくこともできる。もし自動車が必要なのであれば、**Enterprise Rent-A-Car** や **Zipcar** といったレンタカー会社よりもずっと安価に済ませられる場合もしばしば。

#4 : Sidecar

- **Sidecar** も近くにいる人々が同じ目的地に向かいたいという場合に利用できるライドシェアリングサービス。
- ドライバーは自ら価格を設定するが、その価格はたいていの場合 **Lyft** や **Uber** よりもずっと安くなっている。そしてユーザーはアプリを使って支払いを行う。
- ドライバーはあらかじめスクリーニングされており、乗車経路は **GPS** で追跡され、保険も適用される。
- すべての自動車は **2000** 年以降に製造されたもの。
- このサービスはサンフランシスコを拠点にしており、米国内の **10** 都市 にまでサービスを拡大してきている。

#5 : Ridejoy

- **Ridejoy** はフレンドリーな人々とカーシェアリングを行えるマーケットプレイス。
- 旅行に出かける予定があり、座席に余裕があるのであれば、**Ridejoy** のウェブサイトに登録すると、誰が乗るかにかかわらず、コストを分担しあえるようになる。
- このサービスはサンフランシスコのベイエリアを拠点にしているが、米国内の複数都市でも利用可能になっている。また、**Ridejoy** は最近、アプリもリリースしている。

#6 : Getaround

- **Getaround** は、ピアツーピアのカーシェアリングとカーレンタルで最も人気のあるサービスの1つ。
- これはソーシャルカーシェアリングであり、レンタル料金は時間単位と日単位となっている。
- なお、料金には保険も含まれている。
- ユーザーはアプリを使って近くにある自動車を検索し、免許証番号とクレジットカード番号を入力し、電話で予約を入れるだけ。
- また、使用していない時にシェアしてもらいたい自動車を所有しているのであれば、**Getaround** を使ってちょっとした小遣いを稼ぐこともできる。

#7 : JustShareIt

- **JustShareIt** を使えば、仕事に出かける際やどこかに旅行する際に近場にある自動車

を借りられるようになる。

- このサービスを使えば、時間単位で自家用車やトラック、バン、RV をレンタルできる。
- 必要なのは、アプリやウェブサイトを通じて予約する際に入力する免許証番号とクレジットカード番号だけ。
- なお、JustShareIt のサービスには保険とロードサービスも含まれている。
- また、「On Demand」と記された車を予約している場合には、同社のアプリを使って解錠できるようになっている。
- そして「Express」と記された車を予約している場合には、レンタカー会社のカウンターで書類記入なしに鍵を受け取れるようになっている。

8 : Zimride

- Enterprise Rent-A-Car もライドシェアリングに取り組んでいる。
- 同社は同じ目的地に向かうドライバーをソーシャルネットワークで結ぶ Zimride というサービスを作り上げた。
- Zimride のプロフィールを作成し、他の人たちの音楽の好みや趣味をチェックしたあとで、車の依頼や提供を登録することになる。
- なお、乗車コストの精算には PayPal を使用する。

9 : Car2Go

- Car2Go には、カードで利用できるエコフレンドリーなスマートカーが取りそろえられている。
- Car2Go に加入するにはオンラインで登録する必要がある。
- 登録すると、Car2Go がサービスを展開している北米および欧州の都市のいずれでも利用できるカードが郵送されてくる。
- コストは初回料金 35 ドルと、車内で過ごした時間の料金となっている（米国内では 150 マイルまでがこの価格体系となる）。
- 街で見かけた自動車が利用可能かどうかを確認するには、フロントガラス上のカードリーダーを使用する。
- 自動車のドアを開けるには、郵送されてきたメンバーカードを持って、ドアロックの解錠を待ち、コンピュータ画面の指示に従うことになる。

10 : Shared EV

- ニュージャージー州に拠点を置く電力会社 Princeton Power Systems は米国時間 2014 年 11 月、ロサンゼルス空軍基地でプラグイン型の電気自動車群を披露した。
- 同社はサードパーティーの自動車メーカーやソフトウェアアグリゲーターと密接に

協力しあい、充電ステーションと自動車群を管理する最適な方法を考え出した。

- これは今までになかったサービスであり、未来のカーシェアリングサービスの先駆けとなりうる。

3-2 ヘルスケア分野

(1) ShopWell

1) 企業概要と事業概要

<企業概要>

- 運営企業名：YottaMark, Inc.
- 設立：2008年
- 中核事業として製品のトレーサビリティ（生産履歴管理機能）と認証システムのプラットフォームを提供している。また、HarvestMark という食品ラベルによる食品トレーサビリティのシステムも提供している。
- 2013年に ShopWell Solutions, Inc.を買収し、ShopWell の事業を引き継いだ。
- 売上：非公開
- ShopWell のホームページ：<http://www.shopwell.com/>

<事業概要>

- 年齢、健康目標といった条件を設定することで、自分にマッチする食品をスコア表示で教えてくれる買い物時に便利な無料オンライン、アプリサービス
- 利用にかかるコスト：利用者は無料。
- サービスの流れ
 - ①下記の基本条件を設定する
 - ・年齢
 - ・健康目標（複数可）：健康増進、減量、心臓病リスク減、消化機能改善など
 - ・こだわり：「ビタミンAを多めに取りたい」、「乳糖は減らしたい」などの食成分の摂取に関する要望
 - ・アレルギー反応のある成分
 - ↓
 - ②買う予定の食品カテゴリを選ぶ（例：肉類、魚介類、パン、ヨーグルトなど）
 - *4万以上の品目データベースあり
 - ↓
 - ③選んだカテゴリの商品で、スーパーで一般的に流通しているものがスコアと共に表示される。スコアは100点満点で、自分にマッチしているものほど高得点になっている。

↓
商品を選ぶ（スコアの低い商品を選ぶと、代替案としてよりスコアの高い同類商品が自動表示される）

↓
⑤ショッピングリストを作成し、プリントアウトする。

● スコアの仕組み

スコアは得点により 3 色で色分けされている

- ・グリーンスコア（70-100 点）：その人と非常に良くマッチする、健康に良いお勧めの食品。
- ・イエロースコア（40-69 点）：まあまあマッチしている。この場合、食品ラベルを注意深く読み、成分を確認することが勧められる。
- ・レッドスコア（0-39 点）：マッチしていないもの。ごくまれに、少量食べる位に控えた方がよい。

● スコアの換算方法

同社のスコアは一定ではなく、利用者の入力したデータ（年齢、健康目標、こだわり、アレルギー反応）によって変動する。その換算方法は、まず、その食品が「健康全般に及ぼす効果や慢性疾患に対する予防効果」といった健康にプラスに働く成分の含有量によってスコアは高くなる。逆に健康にマイナスな成分はスコアを下げる。

<例>

- ・スコアを上げる成分：食物繊維、たんぱく質、カルシウム、ビタミン A など
- ・スコアを下げる成分：飽和脂肪、トランス脂肪、塩分、加糖糖分など

これがその商品の基本的なスコアとなる。次に「カスタマイズした条件」が加わる。例えば、健康目標＝減量と設定すると、減量に貢献する成分はスコアを押し上げ、減量に悪い成分はスコアを押し下げる。具体的には食物繊維やタンパク質といった成分はスコアを特に上げるものとして自動的に選択されるし、高脂肪、人工甘味料といった成分はスコアを下げるものとして自動選択される。

さらに、卵、魚介類といった「アレルギー反応」の設定をしておくと、これらの食品は 0 点になる。

● 食品の健康全般に及ぼす効果のエビデンスとしては、下記の指針や専門家の意見を参考にしている。

- ・米国農務省の定める食生活指針（Dietary Guidelines）
- ・米国医学研究所（Institute of Medicine）の定める食事摂取基準
- ・専門機関の推奨する食生活指針
- ・科学的調査と研究結果
- ・管理栄養士の専門家パネル
- ・業界で最も信頼でき詳細で正確な情報を持つ Gladson 社のデータベース

<事業の革新性>

- 今日、ShopWell は 100 万人以上のアメリカ人によってダウンロードされた、個人用栄養アプリである。ユーザーは、彼らが最初に簡単な栄養とアレルギーのプロフィールを登録すると、キッチンやスーパーマーケット内の任意のバーコードをスキャンすると、すぐにこれらの食品は、彼らの個々の栄養の目標（腹や心臓の健康、糖尿病、体重減少、アレルギーなど）にフィットするか、個々の点数で示してくれる。
- ShopWell のユーザーの 76%は女性であり、食習慣の目標（特に体重管理、一般的な健康、グルテン回避、および心臓の健康）を満たし、アレルギー物質を回避するのに役立つ製品を探している。このアプリはまた、乳糖不耐症、消化器の健康、および糖尿病などの多く目標をサポートしているという事実も、買い物客の間でそれが本当に長期的な人気になりました。最も驚くべきことは、店舗内のスキャンの 25%がウォルマート（世界最大のスーパーマーケットチェーン）の店舗で起こっているということである。スキャンのマップは、正確に、米国の人口密度のマップのように見える。サイト内のホストページに寄せられるコメントや SNS により、利用者が部屋の印象やホストのホスピタリティをコメントとして残すことで、宿泊場所を探している次の利用者の信頼感や選択目安になる。逆に、ホスト側も利用者についてのコメントを残せる。

（出所：September 2, 2014: **Brick Meets Click**

<http://www.brickmeetsclick.com/at-the-intersection-of-big-data-and-better-food-choices>)

2) 課題

- 同様のアプリも多く存在する中で、特に ShopWell はデータの信頼性の高さが評価されており、「信頼性」が生き残りのための最重要項目になることが考えられる。
- こうした要求に対して、ShopWell は、データの正確性および製品バーコードスキャン完了率を高めてきた。ほぼ 150 万の人がダウンロードして使用しているため、ShopWell は、そのデータと栄養に関する情報を非常に正確かつ最新にする必要があり、それは ShopWell の最優先事項だった。ShopWell は業界で最も信頼でき詳細で正確な情報を持つ Gladson 社と提携し、データベースを活用するだけでなく、その支援を得てスキャンの成功率も高めることに成功した。一般的な企業のスキャンの成功率の平均は 25%だが、ShopWell は 83%にまで高めている。
- Gladson 社は栄養関係の情報だけでなく、アレルギー関係のデータも保有しており、ShopWell の機能向上にもつながった。ShopWell は、Gladson 社との提携をさらに進め、さらなる信頼性向上に取り組んでいる。

（出所：June 16, 2014: **Gladson**）

(2) ZocDoc

1) 企業概要と事業概要

<企業概要>

- ZocDoc は DST グローバル、ゴールドマン・サックス、Founders Fund が、コースラ・ベンチャーズ、ジェフ・ベズス、マーク・ベニオフ、ロン・コンウェイを含むハイテク世界で最も尊敬される投資家の一部によって資金を供給されている。同社の総投資額はこれまでの 95 百万ドルに達している。
- ZocDoc のホームページ : <http://www.zocdoc.com/>

<事業概要>

- 医療へのアクセスの向上を使命とし、2007 年に設立された ZocDoc は、患者が自分の保険を受け入れ、近くに医師又は歯科医師を見つけることができる無料のサービスである。自分のリアルタイムの利用可能性を見て、瞬時に ZocDoc のサイト経由で iPhone や Android 用の無料アプリを使って 24 時間以内の予約ができる。
- 同社の最新の製品、ZocDoc・チェックインは、患者が予約する前にオンラインで書類を記入することができ、かつ ZocDoc 専用ヘルプアカウントと呼ばれるスペイン語版も用意されている。600 万人以上の人を使用し、全体で月に 2,000 以上都市で利用されており、これは米国の人口の 40% をカバーすることに相当する。
- 利用にかかるコスト
 - ・利用者（患者）は無料。
 - ・医師は、加入を決めた医師がザックドックに月 250 ドル（約 2 万円）を払って登録している。医者の特典としては、このサイトを使って新規顧客の開拓ができること。さらに簡単に予約して貰えるため、効率的に診察を行うことができる。例えばキャンセルが出たときザックドックに加入していれば、駆け込みの患者を見込むこともできるという利点がある。
- サービスの流れ

歯医者、外科など、医者の専門を選択し、郵便番号を入れる。さらに、アメリカでは個人別で健康保険のプランが違うので、自分の加入している保険を選択。そうすると、自分の地域の医者を一覧できるようになる。さらにザックドックのシステムを使って、電話をせずとも簡単にウェブで予約ができる。

<事業の革新性>

- ZocDoc の創設者で最高経営責任者である Oliver Kharraz が数えたところ、アメリカの医師のスケジュールを管理するシステムは 1,400 以上の異なるシステムがあり、ほとんど相互に連携していないある医者のオフィスには、基本的なスケジューリングの

ために12ものシステムがある。その理由はたくさんあるが、システムを統合する手間よりもそのまま複数のシステムを走らせる方が楽だからだ。

その結果、予約変更やキャンセルなどが時間管理を悪化させ、その割合は予約全体の25%に達する。国の全体平均で医者に診てもらうまでの時間は3週間であるが、ZocDocの利用者たちは医師の空いた時間に予約を入れることが可能となる。

Oliver Kharrazによると、古くからある病院では、予約を同じページで管理するだけで予約の問題は大幅に緩和される。

(出所: June 30, 2014 **The Washington Post**)

<http://www.washingtonpost.com/blogs/the-switch/wp/2014/06/30/why-its-such-a-heckle-to-schedule-a-doctors-appointment/>)

- サイトにアクセスすると、オプションとして健康保険に見合ったプランを適用してくれる医師や勤務時間帯を考慮した時間、例えば早朝、夕方、週末の時間帯なども示してくれる。このシステムは、従業員にとっては医療の予約を早く得るという利点があるが、雇用主にとっても保険を受け入れない医師に対する無駄なコストをカットできる。また、従業員が勤務時間帯を外して予約を簡単に行えることで、労働生産性も向上する。ニューヨーク州のKIPP公立チャータースクールでは、ZocDocを使うようになってからは、教師の欠勤が30%減った。ZocDocのCEOのMassoumi氏は、「我々は、患者の問題を解決するビジネスをしている。」と語っている。

(出所: June 04, 2014 **FORTUNE**)

<http://fortune.com/2014/06/04/zocdoc-business-health-doctor/>)

- オバマケアは、これまで保険に入っていなかった4,800万人ものアメリカ人に初めてのヘルスケアシステムを保証するものであるが、予期せぬ結果をもたらす可能性もある。それは国全体の深刻な医師不足である。ZocDocは、オンラインで医療の予約ができるアプリであるが、この問題への対処方法としてのポジションが期待されている。現在はアメリカの40%の州をカバーしているが、2014年中に全ての州をカバーする計画である。現在、医療予約の10~20%はキャンセルが出ると言われており、ZocDocを導入することで、こうした空き時間に予約を埋めていくことができる。

(出所: March 05, 2014 **Inc**)

<http://www.inc.com/issie-lapowsky/obamacare-zocdoc-national-expansion.html>)

2) 課題

- ZocDocは企業や従業員にとってメリットがあるだけでなく、オバマケアにより医療に対する需要が高まることが想定される中で、それを支援するツールとしても期待が大きい。ZocDocは、後述のHealth Tapとは異なり、医師の予約までが範囲であり、医療行為を行っているわけではないので、批判や規制の対象にはなりにくく、受け入れやすいと考えられる。

(3) Health Tap

1) 企業概要と事業概要

<企業概要>

- HealthTap は、2010年にスタンフォード大学の卒業生ロン・ガットマンによって設立されたインタラクティブな健康会社で、インターネットを経由して、健康に関する知識、医療専門家、およびどうすべきかのアドバイスを得ることを可能にするために設立された。
- Health Tap のホームページ：<https://www.healthtap.com/>

<事業概要>

- 2011年から消費者は既存のコンテンツのいずれかからか、医師が答えるの独自の質問を投稿することにより、医療の質問に対する答えを得ることができるようなサービスが開始された。Health Tap のライセンスを持つ者は、24時間、週7日のいつでも自分の医師に相談することができ、医師はそこから稼いでいる。
- 2014年の中頃から、さらに薬物療法に適した、アドバイスと処方箋も得られる通信環境を導入した。医師たちは、患者たちからすぐに44ドルのコンサル料をクレジットカード経由で得られる。
- 利用にかかるコスト
 - ・患者は無料で、数多くの医師が参加している Health Tap のネットワークに質問し、包括的な健康の話題や問題、健康のヒント、チェックリスト、およびニュース記事へアクセスできる。
 - ・Health Tap プライムサービスのメンバーは、ビデオまたはオーディオ会議を経由して医師と相談し、ライブ相談のために月額料金を支払う。サービスは、モバイル機器やインターネット接続が可能な PC から利用可能である。プレミアム会員は、月額99ドルを支払い、オンラインで医師と会うことができる。医師は患者に最も近い薬局に送信することができる薬剤を処方する。また HealthTap は彼らの薬を服用する患者を思い出させるためにリマインドの通知を送信することができる。
- 登録している医師数と利用実績
 - ・登録している医師の数：63,665人（2015年2月20日時点でのHPでの記載）
 - ・利用実績：利用者からの質問に対する回答が21億以上（2015年2月20日時点でのHPでの記載）

<事業の革新性>

- Health Tap のライセンスを持つ者は、どの時間にどの場所においても自分の医師に相談

することができる。

- 医師は、患者たちからすぐに 44 ドルのコンサル料をクレジットカード経由で得られる。このプラットフォームでは、処方箋以外にチェックリストを作成することもできる。患者がすべきことやしてはならないことのリマインダーを送信することもできる。自分のところを訪れた患者に対し、ゼロの努力でサービスを提供し続けられるのは、素晴らしいことである。医師にとっては、患者が家庭や職場にいる間であっても患者を診ることができる。

(出所 : Feb 09, 2015 **Physician's MONEY DIGEST**

<http://www.hcplive.com/physicians-money-digest/columns/financial-health-check-up/02-2015/Virtual-Patients-Enable-Physicians-to-Expand-Their-Practice>)

- このスタートアップ企業は、このアプリが医師の予約や待合室での時間を取り除くと考えている。「気分が悪い時、患者は我慢できなくなる」と HealthTap の創設者であり CEO のガットマンは言う。HealthTap において患者がすることは、ボタンを押して医者と話すだけであり、確かに待合室を打ち負かすものである。また、「医者へ行くハードルが高いため、医者へ行かないことも時にある」と Healthtap のチーフメディカルオフィサーである Geoffrey Rutledge は語る。同氏は、「このサービスは医者への最初の訪問の代わりにもなる。患者は情報やガイダンスやカウンセリングを求めているのだ。」と語っている。
- ガットマンは、「中には医者へ行くべき状態、あるいは緊急治療室へ行くべき、と医者が患者に伝える場合もある」と言う。医者の Aaron Neinstein は、「私が最初にこのようなサービスについて聞いたとき、私はそれは、必要に応じた緊急のケアセンターまたは CVS のミニツクリニックに似たようなものと考えた。」述べている。

(出所 : August 04, 2014 **ABC NEWS**

<http://abc7news.com/health/new-app-promises-doctor-appointment-on-demand/240752/>)

2) 課題

- 仮想ヘルスケアのためのルールは、ペッパーハミルトン法律事務所の論文によると、州によって異なる。標準化する連邦政府の法案は、昨年紹介されたが、まだ議会で投票されていない。
- 全体的に、仮想ヘルスケアでの医師の責任についてはあまり変わらない。最大の変化は、仮想ヘルスケアは、医師、患者の相互作用の記録を作成することである。「それは何か他のもののようなものだ、それは彼らの行動に応じて、医師を保護することにもなるし、非難することにもつながる。」とペッパーハミルトン法律事務所のパートナーである Mark Kadzielski 氏は述べている。それでも、規制や弁償はバーチャルによるケアが広く普及する前に、多少の複雑さはあるものの機能すべきものであろう。調

査会社 IHS のアナリストである Roeen Roashan 氏は、バーチャル医療での技術的障壁がほぼなくなっており、残りの障壁は、バーチャルヘルスケアのプラットフォームが使いやすいかどうかである、と指摘している。

(出所 : November 6, 2014 **FORTUNE**

<http://abc7news.com/health/new-app-promises-doctor-appointment-on-demand/240752/>)

- 医師にとっても患者にとってもメリットがあるサービスであるならば、保険・法規制・証拠としての記録の残し方などの体制整備も、今後進むことが想定されるが、これらの整備が課題である。

平成 26 年度経済産業省委託事業

平成 26 年度我が国経済社会の情報化・サービス化に係る基盤整備

(サービス分野におけるルール形成に関する調査研究事業) 報告書

<調査メンバー>

野呂 高樹、橋本 健、林 隆臣、萩行 さとみ、小沼 良直

<実施期間>

2014 年 10 月 31 日から 2015 年 2 月 27 日まで

<お問合せ等の連絡先>

公益財団法人 未来工学研究所

〒135-8473 東京都江東区深川 2-6-11 富岡橋ビル 4F

電話：03-5245-1015 (代表)

