

# 米国のライドシェアリングの発展と損害保険

## ーシェアリングエコノミーの広がりを踏まえてー

主任研究員 古橋 喜三郎

### 目 次

1. はじめに
2. **ライドシェアリングの概要**
  - (1) シェアリングエコノミーの概要と広がり
  - (2) ライドシェアリングとは
  - (3) 仕組および特徴
  - (4) ライドシェアリングの利用拡大
  - (5) ライドシェアリングの動向
3. **ライドシェアリングに関する保険の概要および課題ならびに保険業界の対応**
  - (1) ライドシェアリングに関する保険の概要
  - (2) ライドシェアリングに関する保険の課題
  - (3) 保険業界の対応
4. おわりに

## 要旨

昨今のデジタルメディアの普及やモノのインターネット（Internet of Things : IoT）の活用は、我々の生活を変えるほどのスピードとインパクトがある。これらとも密接に関わり合っているシェアリングエコノミー（共有経済）の分野から、欧米を中心に世界へと広がっているライドシェアリング（ride-sharing）を取り上げ、特にその発展が著しい米国の状況について紹介する。

本稿では、米国のライドシェアリングについて、保険の提供に至るまでの議論、保険商品・特約の内容および保険付保の現状等について説明している。ライドシェアリングとは、基本的にスマートフォン等のアプリケーションを介して、個人が自家用車により有償で旅客を運送する行為・サービスを指す。

米国では、ライドシェアリングの拡大とともに、ライドシェアリングを行うドライバーと保険会社の間に生まれる保険の補償範囲に対する理解の隔たりを意味する「保険の補償に対する認識のギャップ」が生じていた。このギャップに対しては、ライドシェアリング事業者がドライバーに対して保険を付保することで、現状は一定の補償が得られている。また、ライドシェアリングを行うドライバーについても専用の補償が保険会社から提供されており、ドライバーは個人契約の自動車保険に加入していることを前提として、追加の保険料を支払うことにより、ライドシェアリングで走行した分の保険の補償を受ける形となっている。このように、シェアリングエコノミーに関するモノやサービスによる新たなリスクに対しては、適切なリスク対応が不可欠である。

わが国のライドシェアリングがどのような方向に進むのか現時点では予測できないが、様々な検討が進められている段階である。シェアリングエコノミーは今後も市場の拡大が予想されており、この分野で発展している米国のライドシェアリングの状況は、わが国の保険業界にも参考になるものと考えられる。

## 1. はじめに

昨今のデジタルメディアの普及やモノのインターネット（Internet of Things : IoT）の活用が、我々の生活を変えるほどのスピードとインパクトがあることは、誰しもが感じているところではないだろうか。これらとも密接に関わり合っているシェアリングエコノミー（共有経済）の分野から、欧米を中心に世界へと広まっているライドシェアリング（ride-sharing）を取り上げることとし、特にその発展が著しい米国を中心に説明する。

本稿におけるライドシェアリングとは、基本的にスマートフォン等のアプリケーション（以下「アプリ」）を介して、個人が自家用自動車（以下「自家用車」）により有償で旅客を運送する行為・サービスを指す。わが国では、営業内容に応じた有効な免許の保持や車両の許可等、定められた要件を満たさずに有償で旅客運送を行うことは法律上禁止されているが、米国では自家用車を使用した個人による有償での旅客運送が行われている。

米国では、ライドシェアリングの拡大とともに、ライドシェアリングを行うドライバーと保険会社の間に生まれる保険の補償範囲に対する理解の隔たりを意味する「保険の補償に対する認識のギャップ」が生じていた。ライドシェアリングの登場により新たなリスクが生じ、従来の保険では補償できなくなったことで、保険業界は、このギャップを埋めるために対応する必要が出てきた。

「保険の補償に対する認識のギャップ」に対しては、ライドシェアリング事業者がドライバーに対して保険を付保することで、現状は一定の補償が得られている。また、ライドシェアリングを行うドライバーについても専用の補償が保険会社から提供されている。このように、シェアリングエコノミーに関するモノやサービスによる新たなリスクに対しては、適切なリスク対応が不可欠である。

米国は、ライドシェアリングで世界的に有名なウーバー（Uber）や民泊のエアビーアンドビー（Airbnb）などの発祥の地であり、それ以外のシェアリングエコノミーのサービスについても幅広い年齢層に利用されている<sup>1</sup>。

一方、わが国では、カーシェアリングは行われているものの、欧米等で広まっているライドシェアリングは全国レベルでは行われておらず、また一部地域で行われているライドシェアリングも、取り巻く環境から、内容は若干異なっている<sup>2</sup>。

しかし、わが国でもライドシェアリングを本格化していく兆候が見られる。新経済連盟<sup>3</sup>などが、政府の会議の場でシェアリングエコノミーの推進、特に民泊とライドシ

---

<sup>1</sup> PwC, “The Sharing Economy” (2015.4)

<sup>2</sup> わが国でもウーバーのサービスは提供されているが、ハイヤー会社との契約に基づきサービスが行われているため、極めてタクシーと似た運用になっている。なお、わが国でもいわゆる白タク行為に該当しない範囲で、目的地が同じまたは近い個人同士が燃料費等を折半する相乗りは行われている。

<sup>3</sup> IT（情報通信技術）のさらなる戦略的な利活用を軸とした新産業を推進、発展にかかる政策や諸制度の環境整備のために、民間の立場から政策提言を行うこと、また会員会社への情報提供や会員相互の交流を推進している経済団体である（新経済連盟ウェブサイト）。

シェアリングの推進を主張している。民泊については、2016年6月2日に閣議決定した規制改革実施計画において、既存の旅館業法とは別の法制度とする法案を今年度中に国会に提出することが明記されるなど、具体的な動きが示されている。ライドシェアリングについても、既存の法律の枠内での取り組みとはなったが、2016年5月には京丹後市において、NPO 法人とウーバーによる実験<sup>4</sup>が行われるなど、徐々に検討が動き始めている。

本稿では、シェアリングエコノミーについて概観したうえで、ライドシェアリングの仕組みや特徴について触れるほか、関連する保険商品・特約の概要、保険の課題に関する議論や全米保険庁長官会議（NAIC）<sup>5</sup>等による保険業界の対応に焦点を当てて説明する。

なお、本稿における意見・考察は筆者の個人的見解であり、所属する組織を代表するものではないことをお断りしておく。

## 2. ライドシェアリングの概要

本項では、シェアリングエコノミーの概要と広がりについて説明したうえで、ライドシェアリングの仕組みおよび特徴、利用拡大ならびにライドシェアリングの動向について概観する。

### (1) シェアリングエコノミーの概要と広がり

シェアリングエコノミーとは、「場所（空間）」「乗り物」「人」「モノ」「お金」などに関連する商品およびサービスを、インターネット上のウェブサイトやスマートフォン等のアプリを介してシェア（交換・共有）することにより成り立つ経済の動きを指す。スマートフォンやソーシャルメディアなどの発達・普及により、欧米を中心に広がってきた新たな経済である<sup>6</sup>。「シェアリングエコノミー」という用語は、米国では「オンデマンドエコノミー（on-demand economy）」と呼ばれることが多く<sup>7</sup>、その定義は

<sup>4</sup> 内容は、道路運送法で規定された公共交通空白地域での自家用車有償旅客運送である。

<sup>5</sup> 全米保険庁長官会議（National Association of Insurance Commissioners：NAIC）は、全米の保険規制の整備を図る組織である。米国では、州の保険規制当局が州内で営業する保険会社の監督に対し一義的な責任を持っているが、その取組はNAICにより一定の調和が取られている。例えば、NAICが様々な保険関連にかかる必要な規制についてモデル法を採択し、これを各州が自州の法律等と照らし合わせて採用することで保険会社の事業運営が行われている。

<sup>6</sup> レンタルビデオや衣装レンタル、レンタサイクルなども広い意味ではシェアリングエコノミーのひとつの形態である。これらの以前から存在するサービスについても、現在ではインターネットを介して（オンデマンドで注文等を行い）サービスを受けることができ、このような点でシェアリングエコノミーは必ずしも新しい経済活動ではないとする意見も一部にある（NAICウェブサイト、保険情報協会（I.I.I.）ウェブサイトほか）。

<sup>7</sup> アクセスエコノミー（access economy）、ギグ・エコノミー（gig economy=1回ずつ業務を請け負う就業形態を指す非正規労働の経済）、信頼経済（trust economy）、ピアツーピア・エコノミー（peer-to-peer economy）などと呼称されることもある。

広く曖昧さを含んでいる<sup>8</sup>。

シェアリングエコノミーのサービスには、同じ目的地に向かう人への自家用車による相乗りや空き駐車スペースを貸したい人と借りたい人との間を取り持つサービス、お金のシェア（クラウドファンディング）なども行われている。わが国では、シェアリングエコノミーの例として主に遊休資産の活用が紹介されがちであるが、欧米ではインターネットを介した商品やサービスのシェアが、広い意味でシェアリングエコノミーの事例として取り上げられている<sup>9</sup>。

シェアリングエコノミーの全世界の市場規模は、プライスウォーターハウスクーパーズ（PricewaterhouseCoopers : PwC）によると、2025年までに約3,350億ドルに成長する見通しである。わが国においても民泊やライドシェアリングなどのサービスが特に注目して取り上げられており、この分野は今後も拡大が見込まれている<sup>10</sup>。

## (2) ライドシェアリングとは

ライドシェアリングの定義は曖昧で明確ではなく、用語の使い方についてはライドシェアリングが発展している米国においても様々な見解がある。

ライドシェアリングには、①アプリを介して自家用車で同じ目的地に向かう人同士が料金を折半し合う、いわゆる「相乗り」<sup>11</sup>と、②アプリを介して個人が自家用車により有償で旅客を運送する行為・サービスの2つに大別される<sup>12</sup>。このうち、本稿では、基本的に後者をライドシェアリングとして説明する。

ウーバーやリフト（Lyft）などの企業<sup>13</sup>が行う事業は、タクシーのように乗客が車を手配して希望する目的地に移動し、その対価としてドライバーが運賃として報酬を得ることを目的としている。なお、両社ともウーバープール（uberPOOL）、リフトライン（Lyft Line）の名称で、乗客同士の相乗りサービスも提供している。

これらの企業は、一般的に「交通ネットワーク企業（Transportation Network

<sup>8</sup> シェアリングエコノミーという用語が適切ではないとする議論もある。Giana M. Eckhardt および Fleura Bardhi によると、現在広く使われているシェアリングエコノミーは、すべてが共有に関することではないと述べたうえで、共有とは任意の利益なしに、お互いに知られている人々の間で起こる確立された慣行かつ社会的交換の形であり、この点でシェアリングエコノミーの経済活動は、消費者が特定の期間に不特定多数の人の商品やサービスにアクセスするために金銭を支払っているため、むしろ「アクセス経済」と呼ぶことが適切であるとしている（Harvard Business Review, “The Sharing Economy Isn’t About Sharing at All” (2015.1.28)）。

<sup>9</sup> 一般社団法人シェアリングエコノミー協会、NAIC および I.I.I. ウェブサイト。

<sup>10</sup> わが国の経済効果は、新経済連盟が2015年10月30日に発表した試算によると、10兆円台であると見積られている（内訳：ホームシェア12.3兆円、ライドシェア3.8兆円以上等）。

<sup>11</sup> 相乗り行為については、カープーリング（Carpooling）という用語が使用されることが多い。

<sup>12</sup> ライドシェアリングは、利用する消費者からは従来のタクシーサービスと変わるものではないが、おおよその運賃や配車時間、旅程時間があらかじめわかるため、むしろ利便性や透明性が高まったとされる（米国運輸省（United States Department of Transportation : DOT）ウェブサイト）。

<sup>13</sup> このほかに、サイドカー（Sidecar）という企業も存在したが、2015年12月末をもってライドシェアリング事業から撤退している。サイドカーはゼネラルモーターズ（GM）が買収している（TECH TIMES, ブルームバーグウェブサイトほか）。

Company : TNC」の名称で知られている<sup>14</sup>。また、このような事業に対して法律で規制を設けた州が多数存在する<sup>15</sup>が、それらの法律でも「TNC」という略称が使用されている。

したがって、本稿では、ウーバー等の企業を「TNC」、TNC が提供するデジタルプラットフォーム（利用者がアプリ等で介するシステム）を「TNC システム」、TNC と契約し、自家用車によって乗客が指定する目的地までを有償で運送する運転手を「TNC ドライバー」と記載する。

### (3) 仕組および特徴

ライドシェアリングは、TNC が提供するアプリを通じて、乗客とドライバーが同じデジタルプラットフォーム（TNC システム）<sup>16</sup>を共有することで成り立つ。具体的には、乗客とドライバーがともにアプリを起動し、乗客が配車を依頼することで近くを走るドライバーが乗客を迎えに行く流れである（図表 1 参照）。

会計についても工夫がされており、乗客があらかじめ登録したクレジットカードから乗車料金<sup>17</sup>が課金<sup>18</sup>される「キャッシュレス」の仕組であるため、乗客とドライバーの間に通常発生する煩わしい運賃のやり取りが省かれている。また、乗車後には双方が相手を 5 段階で評価する仕組になっているため、一定のけん制効果や乗車にあたっての信頼関係の醸成等（乗客は態度等が良くないドライバーには低い評価をつけることができ、逆にドライバーは低評価の乗客の乗車を拒否できる。）につながっている。

このように、乗客とドライバーの双方が集客や配車、乗車から降車までを複雑な操作なしにアプリを通じて行うことができることがライドシェアリングの特徴である。ウーバーの場合、ドライバーとなるための登録の条件として、21 歳以上で 3 年以上の運転歴があること、バックグラウンドチェック（犯罪歴等の確認）に合格すること、

<sup>14</sup> ライドシェアリングに関する用語には様々な呼び方があり、DOT では、オンデマンド・ライドサービス（On-demand ride services）、TNC をライドソーシング（ridesourcing）とも表現している。

<sup>15</sup> 2016 年 8 月 15 日現在、ライドシェアリングに関する規制を法案で可決した州は 40 州である。なお、これには、カリフォルニア州・テキサス州に次いで人口が多いニューヨーク州やフロリダ州は含まれていない（PCI ウェブサイト）。

<sup>16</sup> 一般的にピアツーピア（P2P）の技術が使われている。通常、インターネットにおいて用いられているのは、データを保持・提供するサーバとデータを要求・アクセスするクライアントの 2 つの立場が固定されているクライアント・サーバ型モデルである。これに対し、P2P は各ピア（クライアント、サーバという立場の違いがなく対等な立場で通信する主体）がそれぞれデータを保持し、他のピアに対してデータの提供・要求・アクセスを行う自律分散型のネットワークモデルである（日本ネットワーク情報センターウェブサイト）。

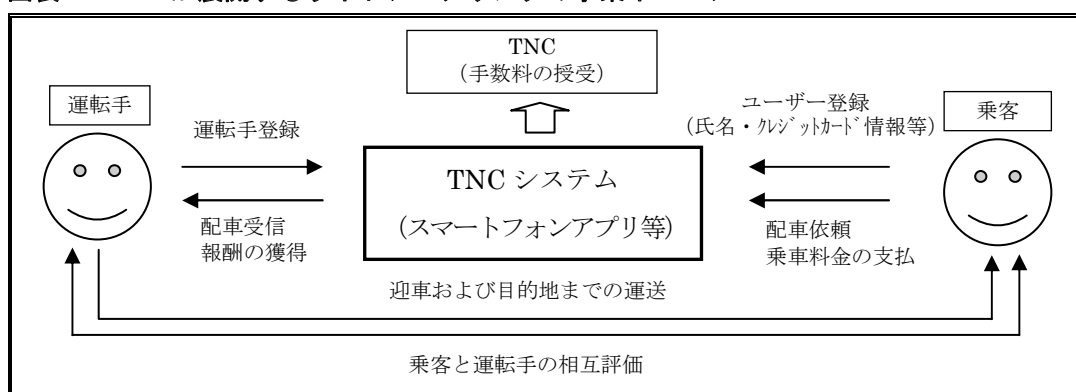
<sup>17</sup> 乗車料金は米国では一般的なチップは含まれておらず、基本的には支払う必要がない。なお、ウーバーではマニュアルで 1 度はチップを断ることが定められている。また、リフトではアプリで乗客がチップの金額を設定できるがあくまで任意である。

<sup>18</sup> TNC では、ライドシェアリングによる運賃の支払は、乗客による善意の計らいによる寄付（donation）であるとしている。これは、運賃（fare や fee）という単語を用いないことで、各州において、より厳正な規制やガイドラインがある民間旅客型の分類がなされているタクシーおよびリムジン事業と同じ分類がされることを避けるためであるとされる（NAIC ウェブサイトほか）。

運転者名義で州が規定する強制保険<sup>19</sup>に加入していることなど、一定の要件<sup>20</sup>があるが、一般的な自動車利用者であれば要件をクリアすることはそれほど難しくない。このため、TNC ドライバーを本業とする運転手もいれば、空いた時間を利用し副業<sup>21</sup>としてライドシェアリングの運転手をする者もいる。規定や要件が多く決められているタクシーやバスと比べて、比較的容易にドライバーとなれるメリットがある一方で、保険や安全性の面で課題を抱える側面もある。

本稿では、主に保険に焦点を当てることとし、ライドシェアリングに関する保険商品や保険の課題に関するステークホルダーごとの視点等に注目して説明する。

図表 1 TNC が展開するライドシェアリングの事業イメージ



(出典：各種資料、ウェブサイトをもとに作成)

#### (4) ライドシェアリングの利用拡大

NAIC によると、40 以上の州とコロンビア特別区（ワシントン D.C.）でライドシェアリングを利用することができる。

また、共有モビリティセンター（Shared-Use Mobility Center : SUMC）<sup>22</sup>によると、ウーバーに代表される TNC によるライドシェアリングは、全米 180 以上の都市およびワシントン D.C.で運営されている<sup>23</sup>。これにはニューヨーク、ロサンゼルスお

<sup>19</sup> 対人賠償責任保険（Bodily Injury Liability）、対物賠償責任保険（Property Damage Liability）、搭乗者傷害保険（Medical Payments）、無保険・過小保険車傷害保険（Uninsured/Underinsured Motorist = 通称 UM/UIIM）などがある。州によって強制保険の内容や最低補償額は異なる。一般的に、これらの補償以外の包括車両保険（Comprehensive）、衝突車両保険（Collision）、牽引サービス補償（Towing & Labor）などが任意保険である。

<sup>20</sup> ニューヨーク州の場合、普通免許に加えて、100～300ドル程度の資金と簡単な講習で取得できる商業ドライバー免許（Commercial Driver's License : CDL）の保持、2006 年以降に製造された 4 ドアセダンクラス以上の車を用意することのほか、メールアドレス、社会保障番号などの基本情報が必要である（Uber ウェブサイトほか）。

<sup>21</sup> ウーバーのドライバーの平均時給は約 19ドルである。これはタクシーなどの職業ドライバーよりも 1 時間あたりの収入がよいとの統計が示されている（Uber ウェブサイト）。

<sup>22</sup> SUMC は、イリノイ州シカゴにある非営利の公益団体である。ライドシェアリング（自転車シェアリング、カーシェアリングなどを含む）の共有、移動に関する協業を促進し、全国の交通機関、都市や地域社会との成長産業の発展に取り組んでいる。

<sup>23</sup> なお、カーシェアリングは全米 400 の都市で運営されており、自転車シェアリングのシステムは 75 以

よびシカゴなどの大都市も含まれる。

業界最大手のウーバーによると、米国で月に4回以上ウーバーでライドシェアリングを行っているドライバーの数は、40万人にのぼるとされる。また業界2位のリフトによると、同社サービスは全米190を超える都市で1カ月に700万回以上利用されているとのことである。

## (5) ライドシェアリングの動向

ここでは、米国および諸外国におけるライドシェアリングの動向について説明する。

### a. 自動車メーカーとライドシェアリングの協業

#### (a) GMがリフトとの戦略的提携を発表

2016年1月4日、リフトが10億ドルの資金を投資市場から調達したと発表した。その半分にあたる5億ドルがGM<sup>24</sup>からのもので、両社は将来的な自動運転車によるライドシェアリングのネットワーク構築に向けた戦略的提携を行っている。

今回の戦略的提携は、短期的目標と長期的目標があるとされる。短期的には、GMが全米にレンタル拠点を構築し、自社所有の車両をリフトのドライバーに短期間ベースで貸し出すことを目標にしている。一方、長期的には、自動車生産、自動運転技術、モバイルソフトウェアの開発などでの両社の経験を統合することにより、現状では人がドライバーとなっているTNCサービスに、より安価で広域的な自動運転車による配車ネットワークを構築することを目指している<sup>25</sup>。ライドシェアリング事業を運営するTNCにとっても、将来の自動運転車によるドライバーの無人化に向けて、自動車メーカーとの提携は、事業継続に必要な車両の確保等の観点からも重要である。

#### (b) トヨタがウーバーに出資

トヨタ自動車の2016年5月25日付のプレスリリースによると、同社がウーバーとライドシェアリング領域における協業を検討する覚書を締結したと発表した。

今回の合意を通じて、トヨタファイナンシャルサービスおよび未来社会に向けたイノベーションの加速を目的とする新たな「未来創生ファンド」から、ウーバーに対して戦略的出資を行うほか、両社は今後、顧客のニーズやビジネス環境、規制動向などを踏まえつつ、海外でライドシェアリング事業が拡大している国・地域において、試験的な取り組みを始めながら協業を模索していくとのことである。ウーバ

---

上存在するとされている。

<sup>24</sup> GMは2015年12月にTNC事業から撤退したサイドカーも買収しており、その人材や技術を使い、競合するウーバーに対抗する配車サービスを開発する方向を打ち出している。

<sup>25</sup> フォーブス (Forbes) ウェブサイトほか。



ードドライバー向けの車載アプリの開発、両社それぞれの研究活動に関する知見の共有、トヨタ車・レクサス車のウーバーへの販売など、様々な領域で協業の可能性を検討していく見込みであるとされる<sup>26</sup>。

### **(c) フォードが 2021 年までに自動運転車をライドシェアリング向けに投入**

フォードが、ドライバーの介入のない完全な自動運転車を 2021 年までに投入する計画を 2016 年 8 月 16 日に発表した<sup>27</sup>。同社は、ハンドルやブレーキ等のペダル類がない自動運転車の実用化を新興企業などと連携することで進めていくとしており、最終的には特定エリア内や決められたルートにおける全面的な運転の自動化を目指す。実用化後は、ライドシェアリング事業向けに車両の提供も視野に入れていると見られる<sup>28</sup>。

### **b. 女性による女性のためのライドシェアリング**

2016 年秋から女性専用のライドシェアリングサービスが始まろうとしている。セーフハー社 (SafeHer) により運営される同名のサービスは、乗客とドライバーの双方が抱く不安を解消するためのサービスであり、ABC ニュースやフォーチュン誌、ワシントンポストなどで取り上げられるなど、既に一定のニーズがあるものと期待されている。

同社の事業は、米国ならではの問題として、乗客選別とドライバー採用の両面で男性差別、いわゆるジェンダー問題があるのではないかと指摘されていたが、同社は TNC サービスについては、安全に関する男女間の不平等があるとして反発していた。同社ウェブサイトによると、ボストンを拠点として、シカゴやロサンゼルス、ニューヨークにおいて営業を開始する予定である。

### **c. 子ども専用のライドシェアリング**

カリフォルニア州の一部地域 (ロサンゼルス、サンノゼ等) では、子どものみを対象にした「ホップ・スキップ・ドライブ (HopSkipDrive)」と呼ばれるライドシェアリングが行われている。このドライバーになるためには、23 歳以上であること、適切な保険が付保されていること、犯罪歴等がなく運転歴が良好なことなどのほかに、5 年以上の子育ての経験が必須となっている。創業者の女性 3 人も子育て中であり、ライドシェアリングにある不安を解消する目的で、安全性を前面に打ち出した事業を売りにしている。ウェブサイトに掲載されている情報によると、同社のライドシェアリングを行うドライバーは、そのほとんどが子育てを終えた女性である。

<sup>26</sup> トヨタファイナンシャルサービス (TFS) ウェブサイト。

<sup>27</sup> Ford Media Center, “Ford Targets Fully Autonomous Vehicle for Ride Sharing in 2021” (2016.8.16)

<sup>28</sup> The Detroit News (Michael Martinez), “Ford to offer fully driverless car in 2021” (2016.8.17)

#### d. 自動運転タクシーの登場

シンガポールの商業地区ワンノースでは、2016年8月25日に米国の新興企業「ヌートノミー (nuTonomy)」が、公道では世界初となる自動運転タクシーのサービスを開始した。同サービスは、専用アプリでタクシーを呼ぶと、ルノーや三菱自動車の電気自動車を改造した完全自動運転車（レベル4）<sup>29</sup>が配車される仕組みである。2016年9月時点では試験中のため、想定外の事態に備えて技術者が同乗する運用となっているが、対象地域内であれば利用者が希望する場所へどこへでも行くことができる。

また、2016年9月14日には、ウーバーがペンシルベニア州ピッツバーグにて公道での自動運転車の試験走行を開始している。今回の試験では、配車依頼をすると、セーフティドライバー同乗のうえ、ランダムでウーバーの自動運転車が迎えに来る。自動運転タクシーの導入目的について、同社は交通事故の低減や駐車スペースの混雑緩和、渋滞の解消などを挙げている。自動運転タクシーの普及は、雇用の喪失につながるとする懸念もあるが、質の高い交通需要も高まっており、同社では新たなサービスの提供を検討している。

### 3. ライドシェアリングに関する保険の概要および課題ならびに保険業界の対応

本項では、ライドシェアリングと保険の関係について、2015年度中にNAICが公表した報告書ならびにライドシェアリング事業者等の情報をもとに、ライドシェアリングに関する保険の概要および課題、ならびに保険業界の対応について説明する。

#### (1) ライドシェアリングに関する保険の概要

保険規制当局、保険業界、TNC、各ステークホルダーの間でライドシェアリングに関する保険について様々な意見および議論が交わされ、現在ではTNC専用の保険が提供されている。

ライドシェアリングに関する保険には、①一般的な個人用自動車保険（Personal Auto Policy : PAP）<sup>30</sup>、②TNCドライバー向け保険商品・特約、③TNCが加入する自動車保険の3つがある。このうち、以下では、個人契約の自動車保険に加入している前提の「TNCドライバー向け保険商品・特約」、ならびに「TNCが加入する自動車保険」について紹介する。

<sup>29</sup> 自動運転には、安全運転支援（レベル1）から部分的な自動化（レベル2）、条件付きの自動化（レベル3）、完全自動運転のレベル4まで4段階がある。

<sup>30</sup> ISO（Insurance Services Office）が開発した個人用自動車総合保険約款で、米国の多くの保険会社が利用している（一部の大手保険会社等は独自約款を使用）。対人・対物賠償、搭乗者傷害、車両等を総合的に補償する保険である。ISOは、保険リスク分析会社のベリスク・アナリティクス（Verisk Analytics）の子会社であり、会員会社に料率算出や標準約款等の提供を行うアドバイザー団体である。

## a. TNC ドライバー向け保険商品・特約

図表 2 は、カリフォルニア州<sup>31</sup>で入手可能なライドシェアリングに関する保険商品・特約の一覧である<sup>32</sup>。カリフォルニア州保険局（California Department of Insurance : CDI）によると、TNC ドライバーは、2016 年 9 月末時点で大手保険会社のステートファームやオールステートなどから保険を購入することができる<sup>33</sup>。

いずれもライドシェアリングに関する保険は、個人契約の自動車保険に加入している前提下で、ドライバーが追加の保険料を支払うことにより、TNC サービス提供時の補償を提供してもらう形である。ライドシェアリングに関する保険は、乗客からの配車リクエストを待つ段階から乗客の降車までの間に、期間 1（配車リクエスト待ち）、期間 2（迎車中）、期間 3（乗車中）の 3 つの期間（period）に分けられている（後掲図表 4 参照）。

期間 2 および期間 3 については、TNC が加入している商業用自動車保険（Commercial Auto Insurance）<sup>34</sup>で補償されるため、ほとんどの保険会社が期間 1 のみを個人契約の補償の対象期間としている。また、賠償責任補償に関しては、基本的に州の法定保険以上の補償を推奨している保険会社が多い。

TNC のための追加保険料（特約の付帯による追加保険料）については、TNC 車両に一定の保険料を追徴する保険会社と、TNC サービスの走行距離に応じて保険料を決定する保険会社（メトロマイル・メットダイレクト）の 2 つに大別される。保険会社によって追加する保険料が数%から約 40%まで、かなりの開きがある点に特徴がある。

なお、カリフォルニア州以外では、ガイコ（GEICO）やリバティ（Liberty Mutual）、エリー（Erie Insurance）などの保険会社が同種の保険を販売している。

<sup>31</sup> カリフォルニア州は、ウーバーやリフトの発祥であるだけでなく、いち早く TNC の規制を策定するなど、TNC に関して先駆的な取組みを行っている州の 1 つである。

<sup>32</sup> ライドシェアリングに関する保険を、ライドシェアリング保険（Ridesharing Insurance）として販売している保険会社もあるが、単にライドシェアリング補償（ridesharing coverage）、ライドシェアリングのための追加補償（additional coverage for ride-sharing）として提供している保険会社もある。

<sup>33</sup> オールステートやステートファームなどは、カリフォルニア州以外の州でもライドシェアリングに関する保険を販売している。

<sup>34</sup> 一般的に、商業用自動車保険では、PAP よりも充実した補償内容で加入できる。補償額は PAP よりも高く設定することができる。一定以上の大きな物や人を運搬する場合、自動車が会社名義の場合、自分以外の別の従業員が運転する場合、州などへの届出が必要な場合、高額な補償が必要な場合などは、商業用自動車保険が必要である。

図表 2 カリフォルニア州で利用可能な TNC ドライバー向け保険商品・特約 <sup>(注1)</sup>

保険会社	賠償責任補償期間	賠償責任補償限度額： ①対人賠償（1人あたり）／②対人賠償（1事故あたり）／③対物（単位：ドル）	無保険・過小保険車傷害補償期間	TNC のための追加保険料 (Cost for TNC coverage)
	補償対象の TNC		車両・搭乗者傷害等補償期間	
オールステート (Allstate Group)	期間 1	カリフォルニア州法定保険：①15,000／②30,000／③5,000 以上の補償を推奨	全期間	TNC 車両に 4%の保険料を追加
	すべての TNC		全期間	
ファーマーズ (Farmers Insurance)	期間 1	①50,000／②100,000／③50,000 を推奨。ただし、優良ドライバーは法定保険のみの購入も可	期間 1	TNC 車両に 8%の保険料を追加 <sup>(注2)</sup> ※オンラインでの購入は不可。代理店経由の販売のみ
	すべての TNC		期間 1	
マーキュリー (Mercury)	期間 1	カリフォルニア州法定保険：①15,000／②30,000／③5,000 以上の補償を推奨	期間 1	TNC 車両にビジネス使用を適用し、次の割合の保険料を追加 ○対人 13%、対物 17%、(付保する場合) 搭乗者傷害 5%、衝突車両保険 5%。包括車両保険は無料
	すべての TNC		期間 1	
メトロマイル (Metromile) <sup>(注3)</sup>	期間 1	①50,000／②100,000／③50,000 を推奨。ただし、優良ドライバーは法定保険のみの購入も可	期間 1	TNC での走行距離により異なる(ひと月当たりの基本保険料(40ドル)に加えて、1マイルごとに5セントが保険料として追加)。個人使用部分についても同額で算出される <sup>(注5)</sup> 。
	ウーバー <sup>(注4)</sup>		期間 1	
ステートファーム (State Farm)	期間 1	カリフォルニア州法定保険：①15,000／②30,000／③5,000 以上の補償を推奨	乗客は対象外。記名被保険者と親族は全期間	オールカバークラスで TNC 車両に約 16%の保険料を追加 ○賠償責任 10%、(付保する場合) 搭乗者傷害 10%、衝突車両保険 25%、包括車両保険 25% ※オンラインでの購入は不可。代理店経由の販売のみ
	すべての TNC		全期間	
USAA (USAA Group)	期間 1	①50,000／②100,000／③50,000 を推奨。ただし、優良ドライバーは法定保険のみの購入も可	期間 1	TNC 車両に 7%の保険料を追加
	すべての TNC		期間 1	
CSAA (CSAA Insurance Group)	全期間	①50,000／②100,000／③30,000 を推奨。ただし、優良ドライバーは法定保険のみの購入も可	全期間	TNC 車両に約 38%の保険料を追加。購入するためには、米国自動車協会 <sup>(注6)</sup> の Motor Club membership を購入しなければならない。
	すべての TNC		全期間	
メットダイレクト (Met Direct Property & Casualty)	全期間	①50,000／②100,000／③50,000 を推奨。ただし、優良ドライバーは法定保険のみの購入も可	全期間	個人使用の総走行距離に対するリフトでの走行比率に応じて保険料を加算
	リフト <sup>(注4)</sup>		全期間	

(注1) ライドシェアリングに関する保険は、期間 1 (配車リクエスト待ち)、期間 2 (迎車中)、期間 3 (乗車中) の 3 つに分けられている。期間 1 は運転者がアプリを起動し、TNC システムにログインしている状態 (まだ配車要求を受け付けていない)、期間 2 は乗客とドライバーがマッチした状態 (乗客は乗車していない)、期間 3 は乗客が乗車している状態を指す。

(注2) 保険の引き受けは、ファーマーズグループのファーマーズ・スペシャリティ保険 (Farmers

Speciality Insurance Company)が行っている。

(注3) 保険の引き受けは、ナショナルジェネラル保険 (National General Insurance) が行っている。

(注4) ただし、アプリが起動している限りは他の TNC も補償対象となる。

(注5) 例えば、月間 1,250 マイル (約 2,000 km) 走行する TNC ドライバーの場合 (内訳: ①個人使用+ 期間 1=500 マイル、②期間 2+期間 3=750 マイル)、①の 40ドル+ (500 マイル×5セント) =65ドルが保険料となる。②についてはウーバーの商業用自動車保険で補償されるため、保険料はかからない。

(注6) 米国自動車協会 (American Automobile Association : AAA) は、わが国の JAF にあたる組織であり、各種ロードサービス等を提供している。

(出典: カリフォルニア州保険局 (CDI) および各保険会社ウェブサイトをもとに作成)

## b. TNC が加入する保険

ここでは、TNC が保険契約者として加入し、TNC ドライバーが被保険者となる自動車保険について説明する。

図表 3 は、カリフォルニア州で TNC 事業を運営する大手 2 社のウーバーとリフトが、TNC ドライバーに提供する補償の内容を比較したものである (2016 年 9 月末時点)。両社ともサープラス・ライン (surplus line) を専門に扱う保険会社と保険契約を締結し、TNC ドライバーに対して補償を提供している。

サープラス・ラインとは、当該州で免許を受けている認可保険会社からは入手できないため、非認可保険会社 (non-admitted insurer) から購入せざるを得ない損害保険<sup>35</sup>である。

TNC が加入する保険は、ドライバーがアプリを起動し乗客を目的地まで送り届けるまでの間を補償している。アプリを起動し、配車リクエスト待ちの状態である期間 1 は条件付きの補償 (contingent coverage) であり、TNC ドライバー本人の PAP で付保金額以上の補償がされない場合に、TNC の保険がドライバーに代わって補償をする保険となっている。期間 2 および期間 3 では、TNC が契約する商業用自動車保険が適用される。

---

<sup>35</sup> 保険契約の期間や条件について、標準約款では対応できない柔軟な条件が求められる特殊な性質のリスク、または州保険監督局が認める最高料率を認可保険会社が低すぎて引受できないと判断したリスクが対象に挙げられる。なお、サープラス・ラインに関する法律は州によって異なる (全米サープラス・ライン連合会 (National Association of Professional Surplus Lines Offices : NAPSLO) ウェブサイトほか)。

図表 3 TNC が TNC ドライバーに提供する保険の比較（カリフォルニア州の場合）

TNC	保険会社	期間 1 (配車リクエスト待ち)	期間 2 (迎車中) 期間 3 (乗車中)
ウーバー	James River Insurance Company	○条件付き対人・対物補償 <sup>(注1)</sup> ・対人賠償責任限度額 (1人あたり): 5万ドル ・対人賠償責任限度額 (1事故あたり): 10万ドル ・対物補償限度額: 3万ドル	○商業用自動車保険 ・第三者賠償責任: 100万ドル ・無保険・過小保険車傷害保険: 100万ドルまで
			○条件付き車両保険 <sup>(注2)</sup> (免責金額 1,000ドル)
リフト	Steadfast Insurance Company	○条件付き対人・対物補償 <sup>(注1)</sup> ・対人賠償責任限度額 (1事故1人あたり): 5万ドル ・対人賠償責任限度額 (1事故あたり): 10万ドル ・対物補償限度額: 3万ドル	○商業用自動車保険 ・第三者賠償責任: 100万ドル ・無保険・過小保険車傷害保険: 100万ドルまで
			○条件付き車両保険 ・1事故あたり 5万ドルを上限に補償 (免責金額 2,500ドル)

(注1) TNC ドライバー個人の自動車保険で少なくとも上記保険金額以上の補償がされていない場合、TNC の保険が保険金額不足分についてドライバーに代わり対人・対物保険の補償を行う。

(注2) TNC ドライバー個人の自動車保険で車両保険を付保していることが条件で、乗車中に車両が事故で損傷した場合に本来の車両価額まで補償される。

(出典: NAIC, “Transportation Network Company Insurance Principles for Legislators and Regulators” (2015.3.31) および TNC ウェブサイトをもとに作成)

### c. ウーバーの具体事例

図表 4 は、業界最大手のウーバーに登録したドライバーに対する補償を TNC サービス提供時の期間別に示したものである。

オフラインでは TNC ドライバーが個人で加入している保険が適用される。期間 1 (配車リクエスト待ち) では、オフライン時と同様に、基本的には TNC ドライバーが加入している PAP が第一次保険 (primary insurance / coverage) として適用される。ドライバーが加入している保険では補償できない、または保険金支払いが拒否された場合は、ウーバーが加入している保険が適用される条件となっており、現在はライドシェアリング中に発生した事故の補償にかかる大きな問題は生じていない。

期間 2 (迎車中) および期間 3 (乗車中) については、その間に発生した事故に対して、ドライバーが加入している保険に優先してウーバーが加入している保険によって、第三者に対する賠償責任を補償している。ただし、ドライバーが他の商業用自動車保険に加入している場合は、その自動車保険が優先的に適用される。

期間 2 および期間 3 の間に相手側の過失で事故が発生し、相手側が保険に加入していない場合、または相手側の保険による補償が不十分な場合は、車内の乗客およびド

ライバーに対して事故の治療費を100万ドルまで補償する。

車両保険については条件付きとなっており、ドライバーが個人でも車両保険に加入している場合に限り、迎車および乗車中の事故で車両が損傷したときに、ウーバーが加入している保険により補償される。

**図表4 ウーバーに登録したドライバーに対する補償<sup>(注)</sup>**

オフライン	オンライン（アプリ起動中）		
	期間1 （配車リクエスト待ち）	期間2 （迎車中）	期間3 （乗車中）
—			
TNC ドライバーが個人で加入している保険が適用。	基本はドライバーの保険で補償 ○条件付き対人対物補償 ・対人賠償責任限度額（1人あたり）：5万ドル ・対人賠償責任限度額（1事故あたり）：10万ドル ・対物補償限度額：3万ドル	ウーバーの商業用自動車保険で補償 ・第三者賠償責任：100万ドル ・無保険・過小保険車傷害保険：100万ドルまで ・車両の価額まで補償する車両保険（免責金額1,000ドル）	

（注）各州や地域の法律に基づき、表中の内容に補償が追加される場合がある。

（出典：ウーバーウェブサイトほかをもとに作成）

## （2）ライドシェアリングに関する保険の課題

ライドシェアリングの登場により新たなリスクが生じ、従来の保険では補償できなくなったことにより、保険業界はライドシェアリングに対する補償に対応する必要が出てきた。前述の「ライドシェアリングに関する保険の概要」のとおり、現在はライドシェアリング事業者がドライバーに対して保険を付保することで、一定の補償が得られている。また、ライドシェアリングを行うドライバーについても専用の補償が保険会社から提供されている。

ここからは、ライドシェアリングに対する補償の提供に至るまでの保険業界ならびに TNC 等の議論について説明する。これらの議論の経緯や内容は、今後わが国がライドシェアリングの導入を検討するうえで参考になるものと思われる。

### a. 保険の補償に対する認識のギャップの問題

ライドシェアリングに関する保険の話題を取り上げるには、「保険の補償に対する認識のギャップ」の議論が重要になる<sup>36</sup>。これは、TNC ドライバーと保険会社の間に生まれる保険の補償範囲に対する理解の隔たりを意味する。

米国において、個人名義の自動車を商用に使うことは、規制上特に問題はないが、

<sup>36</sup> ISO, “Ridesharing Arrangements through Transportation Network Companies” (2016.1.25)

問題はその用途に応じた保険に加入しているかどうかである。PAP は個人が使用することを目的としているので、事業に使う場合にはそれに対応できる保険に加入する必要がある。あらかじめ決められた車の用途ではない事業目的で使用した場合には、補償が受けられないおそれがある。

本問題の論点は、商業用自動車保険の保険料が高い等の理由で保険を付保しない人がいることにあるのではなく、そもそもライドシェアリングのドライバーとして自家用車を使用すると、PAP では十分な補償がされない可能性があることが十分に周知されていないことにあるとされる<sup>37</sup>。

## b. 保険の補償範囲の問題

ここでは、ライドシェアリングに関する保険の補償範囲の問題について、保険会社、TNC ドライバー、TNC およびタクシー・ハイヤー業界それぞれの視点について説明する。

### (a) 保険会社の視点

#### ア. 新たなリスクに対する懸念事項

米国における自動車保険の料率は、一般的に、年齢や運転歴、自動車の種類といった要因 (factor) で決定され、学歴や個人の信用力等を勘案する場合もある (図表 5 参照) <sup>38</sup>。

一方で、ライドシェアリングの普及は保険会社にこれまでの枠組にはない新たなリスクをもたらし、個人での自動車利用よりもリスクが高まる要素が増加するため、懸念事項となっている。そのリスクには次のような点がある<sup>39</sup>。

- TNC ドライバーは、TNC システムを通じて乗客を見つけるために、一般的に混雑した都市に移動する。都市部は典型的に事故の発生率が高い。
- 仕事や学校などへの通常の運転は、一定の限られた距離で走行することからリスクが小さく保険料も安くなる。それに比べると TNC ドライバーとしての運転は、走行距離が大幅に伸びるため事故のリスクも高くなる。
- TNC ドライバーは、アプリ起動後に乗客とのやり取りや、GPS を使った送迎

---

<sup>37</sup> NAIC, “Transportation Network Company Insurance Principles for Legislators and Regulators” (2015.3.31)

<sup>38</sup> ただし、すべての保険会社がこれらすべての要因を使用しているわけではなく、一部の州ではこれらのリスク分類を法律で禁止または利用を制限している。

<sup>39</sup> 前掲脚注 37。また、州政府議会 (The Council of State Governments) においても、ライドシェアリングの運転は、通常の個人利用において自家用車に家族や友人を乗せるものとは大きく異なるリスクがあると説明がされている。例えば、TNC ドライバーとして運転する場合、①運転頻度全体が高まる、②毎回違う人を乗せることにより緊張が高まる、③夜更けの運転頻度が高まる、④悪天候での運転頻度が高まるなどである。したがって、保険会社は、保険契約者がライドシェアリングとして事業目的で自動車を利用する場合は、通常より高いリスクを考慮しなければならないと結論付けている。



および乗客を目的地まで運ぶ運転ルートの確認等で何度もスマートフォンの画面を確認することになり、運転中に気が散る可能性がある。

- ライドシェアリングを頻繁に利用する人が増加し、事故によりケガをする人が増えることは、保険会社にとって損失につながる。

ライドシェアリングは保険会社にとって最近になって発生した新たなリスクであり、当初はライドシェアリングの補償に対する十分な整理や保険契約者への説明が行われてこなかった。ウーバーなどのライドシェアリング（少人数の旅客を任意の場所まで運送する行為）は、原理的に公共交通機関の1つであるタクシーやハイヤーと同様である。タクシーなどは専用の商業用自動車保険（PAPよりも高額な保険料）を付保しており、ライドシェアリング事業にかかる事故を保険料が低いPAPで補償するのは難しいとされる<sup>40</sup>。

**図表 5 一般的に自動車保険の料率に影響を与える要因**

1	地域	9	保険の複数契約 (Multi-car policy)
2	(仕事や学校への) 自動車の通常使用	10	運転経験年月 (Years of driving experience)
3	年齢	11	信用力に基づく保険点数 (Credit-based insurance score) (注1)
4	性別	12	自動車の種類
5	配偶者の有無	13	免責金額
6	運転歴 (Driving record)	14	責任限度額 (Liability limits)
7	学歴 (Driver education)	15	テレマティクスの点数 (注2)
8	(学生の場合) 成績平均点	16	走行距離 (年間および通勤・通学)

(注1) 信用力に基づく保険点数とは、米国においてクレジットカードを使用することで記録される情報に基づき算出されるクレジットスコアをもとにした点数である。

(注2) テレマティクスの点数とは、専用の機械を通じて走行距離や運転制動等を計測し、その情報を点数化したものである。

(出典：NAIC, “Transportation Network Company Insurance Principles for Legislators and Regulators” (2015.3.31) をもとに作成)

## イ. 保険契約者がライドシェアリングに参加することの懸念

保険会社にとって、保険契約者がライドシェアリングのドライバーになることは、保険金支払プロセスの遅れや法的対応および管理コストの増加につながる可能性があり、懸念事項となっている。

そのほかの懸念として、TNC ドライバーが個人契約の自動車保険のまま TNC ドライバーとなり、その事実を保険会社に告知しないことがある。州の規制にもよるが、TNC ドライバーになるのは比較的容易（保有自動車の情報・免許所持の有無等

<sup>40</sup> 前掲脚注 37。

の条件を満たしたうえで必要な諸手続きを行い登録するのみ) であり、また空き時間を使って、自家用車でドライバーとなることができる特性から、保険契約者があ  
る時を境に(保険会社が気づかり知らぬところで) TNC ドライバーになっていた、  
ということが起こりうる。その結果、保険会社は事故や保険金請求があるまで、保  
険契約者が PAP を付保した自動車で、TNC ドライバーとして営業していることを  
知ることができない事態が発生していた。

これによって、保険期間中に発生した事故の責任を誰が持つのか、個人の自動車  
保険では補償できないとする保険会社とリスク範囲の知識等に乏しい保険契約者と  
の対応にかかる費用が、結果的にはライドシェアリングに従事していない他の保険  
契約者の保険料にも影響を及ぼすおそれがある。

## ウ. 個人用自動車保険(PAP)で補償する範囲の議論

保険会社にとって、ライドシェアリングに関連した保険金支払は、賠償問題と同  
様に保険契約者の責任に対する保護にも影響する。

PAP では、保険会社は保険契約者が自家用車を使用中に発生した損害を補償する  
義務が生じ、これには保険会社が保険契約者に代わって防御する義務(いわゆる「防  
御義務(duty to defend)」)も含まれる。保険契約者に対する防御義務は、賠償義  
務よりも広く捉えられることが一般的であるため、補償対象から除外された期間で  
ある期間 3(乗車中)に発生した事故であっても、保険会社は弁護士費用等を支払  
わなければならない可能性がある。

このような状況から、保険会社の間では、自社の保険契約者が TNC ドライバー  
になった場合は、契約者の PAP の代わりに、TNC が契約する保険により防御義務  
を負わせるべきではないかという議論が巻き起こっている。

NAIC によると、規制当局や議員等は防御義務問題について十分に議論し、保険  
契約者の保険会社か TNC の保険会社、またはその両方が義務を負うのかよく検討  
すべきであるとしている<sup>41</sup>。

### (b) TNC ドライバーの視点

#### ア. リスクに対する考え方

TNC ドライバーは、ライドシェアリングのドライバーを始めるにあたり、自動車

---

<sup>41</sup> これに対して、カリフォルニア州では、2015年7月1日に発効した法案(2293)において、約款で保  
険の補償を提供する範囲の時間帯を明示しない限り、PAPではあらゆるTNC活動に対して保険の補償を  
提供してはならないことを明らかにした。しかし、その他の法案(AB2293)では、補償範囲が明確にさ  
れておらず、PAPが特定の期間の保険を提供すると表明した場合は、保険契約者の保険会社とTNCの保  
険会社が防御義務を共有することを求めている。一方で、コロラド州の上院議会法案(Senate Bill)では、  
防御義務の規定を含めておらず、補償について比例配分共有規定(pro-rata sharing provision)として、  
複数の保険が適用可能な場合は、関係する保険会社間の合意等を条件に均等割りも可能とした。なお、  
どちらの州の法案も、TNCに対して、保険金支払処理にかかる対応については保険会社に協力しなけれ  
ばならないことを規定している。

の用途が変更となりリスクが増加するという意識が保険会社に比べて希薄である。PAP を付保していれば、運送中に事故が発生した際に補償が受けられない場合があることはないと理解しているドライバーが多い。標準的な PAP の約款では、基本的に有償で乗客を運送することを保険金支払いの対象外（免責）にしている。

一般的に TNC ドライバーはライドシェアリングで運送に対する対価を得てはいるが、商業利用ではなく、あくまで個人の自動車により、個人として自動車を利用しており、商業用自動車保険を付保する必要があることを理解していないことが多い。このように、商業利用の意識が希薄であるため、PAP での補償範囲を拡大する特約として、事業使用（Business Use）<sup>42</sup>を付保する必要性も感じていないとされる<sup>43</sup>。

## イ. TNC ドライバーが留意すべきこと

NAIC では、TNC ドライバーが事業を行ううえで、PAP の補償範囲について、以下の点に留意する必要があるとしている。

- TNC ドライバーは、PAP の約款を確認し、特に免責項目および期間を認識する必要がある。
- TNC ドライバーは、ライドシェアリングに参加することを保険会社または代理店に連絡し、現在付保している保険の特約の付帯について議論する必要がある<sup>44</sup>。

また、TNC ドライバーは、TNC が加入する商業用自動車保険で利用可能な保険についても、以下の点に留意すべきである。

- TNC ドライバーとして運転する場合の保険の始期および終期に関する保険約款の内容を認識すること
- 保険の担保種目や付保される保険金額を知ること
- 事故が発生し、相手側から訴えられた場合、TNC の商業用自動車保険で弁護士費用が支払われるのか、またはそうでなければ法的措置に対する費用を誰が補てんしてくれるのか確認すること

---

<sup>42</sup> 「事業利用」として使う場合は、基本的に車を個人目的で使用し、まれに商用で使う場合を想定している。車をどのような目的で使うかによって Business Use として認められるかどうかが決まり、その規定は保険会社によって異なる。一般的に、通常の保険料より 10%~25%の割増となる。個人経営の事業で自家用車を個人とビジネスの両方で使う例としては、営業で自家用車を会社で使う場合などが該当する。

<sup>43</sup> 前掲脚注 37。

<sup>44</sup> 保険会社は、TNC のための運転者の保険契約の取消または次回の契約更新をしないことが認められる場合がある。この場合、TNC ドライバーは契約を引き受けてくれる保険会社を見つけなければならない。ほとんどの州では、あらかじめ定められた保険金額以上の保険を付保せず自動車を運転することは違法であり、これに違反した場合は罰金や運転免許の停止処分等が科せられる（前掲脚注 37）。

- TNCドライバーのPAPの終了と、TNCの商業用自動車保険の開始の間にギャップが存在する場合、追加の保険の購入を検討し、PAP への特約の追加または商業用自動車保険に加入する。

### (c) TNC の視点

ライドシェアリング事業を運営する TNC 業界では、ドライバーの保険について次のような議論が行われた<sup>45</sup>。

- TNC ドライバーの期間 1 (配車リクエスト待ち) に対して保険を提供することは、モラルハザードを生むことになる。すなわち、TNC ドライバーがライドシェアリングと関係ないプライベートな運転時において、TNC の保険を入手する目的でアプリを起動する誘惑に駆られる可能性がある。
- 期間 1 に TNC による商業用自動車保険を付保した場合、ドライバーによっては自動車の運転時には必ずアプリを起動するようになり、個人の自動車保険そのものを非加入にする者が出てくるのではないか。
- 仮に TNC の商業用自動車保険が、TNC ドライバーの付保する自動車保険の保険金額よりも高く設定されていた場合、余暇や通勤時間帯に衝突事故を起こしたドライバーが、TNC の保険に保険金請求をしようとするインセンティブが働くのではないか。

また、TNC 業界には、ライドシェアリングを行うドライバーに対するリスクを特約で補償することについて、PAP を提供している多くの保険会社は、不動産業者やピザ配達業者等に対して、その目的に応じて類似の保険の補償オプションを提供しており、TNC ドライバー専用の保険を提供することは、むしろ容易ではないかとの主張もある。さらに、TNC に対する保険の要件は、タクシーなどの従来型の公共交通に付保している保険よりも高い要件を課すべきではないとして、規制当局や議員等は従来型のタクシー・ハイヤー業界などが十分な補償を公共に対し提供しているかどうか、いま一度検討すべきであるとも主張していた。

### (d) タクシー・ハイヤー業界の視点

ライドシェアリングに関する保険の議論の過程において、2 つの利害関係団体である、R・ストリート研究所 (R Street Institute) <sup>46</sup>およびタクシー、リムジン・バスおよび補助交通機関協会 (Taxi, Limousine and Para-transit Association :

<sup>45</sup> 前掲脚注 37。

<sup>46</sup> 同研究所は、ワシントン D.C.に拠点を置き主に公共政策に対する解決策を検討・提言している研究機関である (同研究所ウェブサイト)。

TLPA)<sup>47</sup>は、「TNC が付保する保険の支払限度額はタクシー・ハイヤー業界に規定されているものと同じでなければならない」と主張した。

### (3) 保険業界の対応

以下では、保険業界内での議論ならびにライドシェアリング関連業界等との議論を踏まえて、NAIC や保険会社が、ライドシェアリング利用者（乗客）および TNC ドライバー（保険契約者等）向けに行っている注意喚起について説明する。

#### a. 保険会社が保険契約者等に対して行うべきこと

NAIC によると、PAP を扱う保険会社は、ライドシェアリングに関する保険および任意の付保可能な特約を保険契約者に通知ならびに顧客への注意喚起をする必要がある。

保険契約者等へライドシェアリングに関する重要事項の周知を行うことは、ライドシェアリングのような技術革新に伴う新たなリスクの登場による保険会社が想定しないリスクを消費者に明らかにすることにつながる。このため、保険会社はライドシェアリングにかかる約款上の免責項目やリスク期間、保険の補償に対する認識のギャップおよび追加の補償に関する保険契約者等からの質問に答えるべきであるとしている。

保険契約者等に周知する事項として、①ライドシェアリングや TNC、補償期間に関する定義、②ライドシェアリングの免責事項に対する裁判所の解釈、③ライドシェアリングへの運転者の関与に起因する保険のキャンセル方針に対する法的な障壁の明確化、④（ライドシェアリングに関する保険の開始および終了を含む）州による法定保険の開示等が挙げられている。

#### b. ライドシェアリング利用者への注意喚起

##### (a) NAIC の事例

ここでは、NAIC が掲げる乗客向けの注意喚起情報を紹介する。米国損害保険協会（Property Casualty Insurers Association of America : PCI）のウェブサイトにおいても以下のような注意喚起が行われており、業界をあげて注意喚起を行っていることがうかがえる。

○ ライドシェアリングはタクシーに乗車することと異なること

タクシー等は州や現地の運輸当局から規制を受けており、自動車は定期的なメンテナンスと保険の要件を満たし、ドライバーは適正な免許を保持している。

<sup>47</sup> 同協会は、1917年に設立されたる非営利団体でメリーランド州ロックビルに所在する。約1,100の企業が会員になっている（同協会ウェブサイト）。

保険については乗客や歩行者に対する保険が付保されているが、TNC では必ずしもそうではない。ライドシェアリングが普及するにつれて、各州では消費者保護の観点で規制を設ける動きにはなっているが、完全ではない。

- ライドシェアリングを利用する際は自分自身を守ること  
ライドシェアリングのサービスを使用する前に、万が一の際には、TNC がどのような保険を提供してくれるのか確認することが大切である。情報はTNCのウェブサイト等で確認できる。
- ライドシェアリングの保険に不安を感じたら保険会社に相談すること  
乗客としてライドシェアリングを利用した場合、乗客自身が加入する PAP で何らかの補償を受けられる可能性がある。
- 乗車時にドライバーのTNCアプリが起動していることを確認すること  
TNC が付保している商業用自動車保険は、アプリが起動している間の乗車しか補償されないことから、アプリが起動し乗客とのサービスのやり取りが記録されていることを確認しておくことが大切である。

なお、NAIC はライドシェアリングなどのシェアリングエコノミーの研究および保険にかかる問題や規制に関するステークホルダーとの議論、ならびに消費者への注意喚起等を目的として、シェアリングエコノミー・ワーキンググループ (The NAIC Sharing Economy Working Group) を結成し、定期的な活動を行っている<sup>48</sup>。

#### (b) 各州保険規制当局の対応

NAIC によると、約 25 州の保険規制当局は、ライドシェアリングに関する保険での補償には、一定の制限がかかる可能性があることについて消費者に注意を促す掲示を行っているとのことである。また、3つの州が消費者を保護するために、TNC に対する保険要件を規定する法案を可決している。その他の州においても、保険のルールや基準に関する法案を議論しているとのことである。

#### (c) 保険会社の事例

大手保険会社のオールステートでは、ホームページ上にライドシェアリング専用のウェブサイトを用意して保険契約者等への注意喚起を行うことにより、PAP ではライドシェアリング中の事故が補償の対象外となる可能性があることなどを発信している (図表 6 参照)。

同ウェブサイトでは、注意喚起の説明において、NAIC や保険情報協会 (I.I.I.) の掲出している注意喚起情報も紹介している。また、事例としてカリフォルニア州

---

<sup>48</sup> 最近の活動として、2016年8月26日にカリフォルニア州・サンディエゴにて、カリフォルニア州やニューヨーク州等の保険当局関係者を集めて、保険の観点からシェアリングエコノミーに関する会合を行っている。当日はホームシェアリングに関する白書の作成に関する議論等が行われた。

のライドシェアリングに関する規制をウェブサイトのリンクで紹介する工夫も行っており、保険契約者等がライドシェアリングで注意すべき情報や最新の動向等を把握できるようにしている。

**図表 6 オールステートがウェブサイトでは保険契約者等に行っている注意喚起**

項目	内容
個人用自動車保険 (PAP) はライドシェアリングを補償するとは限らない	友人や同僚を日常的に乗車させるような個人的なライドシェアリングは、一般的に PAP で補償される。しかし、乗車した人から金銭を受け取り運送する場合は事情が異なる。NAICによると、ほとんどの個人の自動車保険では、事業目的での使用について免責としているとのことである。したがって、TNC のライドシェアリングにおける事故では、あなた自身や乗客、または車両が損害を受けた場合に補償されないかもしれない。
TNC により異なる補償となっている場合がある	あなたが複数の TNC と契約し、ライドシェアリングを行う場合には、覚えておくべき重要な点がある。例えば、ライドシェアリングのあるプロセスにおいて、TNC は衝突車両保険と包括車両保険を提供するかもしれないが、補償限度額や免責金額が異なる。このように、複数の保険会社が提供している保険には、事故にあった際にあなたや車を補償してくれるかもしれないが、補償に関する潜在的なギャップが存在するため、TNC による保険に頼ることは危険を有する。詳細は NAIC のウェブサイトを確認願いたい。
ライドシェアリングの業務プロセスにより異なる補償となっている可能性がある	ライドシェアリングでは、あなたが乗客から配車を依頼されるのを待っている間、乗客を迎えに行く間、乗客を乗せて運転している間で補償の内容が変わる可能性がある。あなたの契約している TNC の保険では、あるプロセスにおいて、保険が不十分またはまったく補償されないかもしれない。
TNC が加入するライドシェアリングの補償は条件付きの可能性はある	ライドシェアリングに関する保険が条件付きの場合、あなたは TNC が加入する保険への請求の前に、まず自身の自動車保険会社に保険金請求を行わなければならない。あなたの契約する保険会社が保険金支払いを拒否した場合のみ、TNC の保険会社に保険金請求が可能となる。
個人が加入するライドシェアリングのために追加の保険を付保	あなたが TNC と契約し、ライドシェアリングを行う場合、自身と自動車を補償してくれる保険を探すかもしれない。その際は、TNC ドライバーのために新たに登場した特約として、既存の PAP に追加することで、ライドシェアリングの補償を入手することができる。ただし、この種類の保険はまだ開発途上であり、すべての州で利用できるわけではない。詳細は保険代理店に確認願いたい。

(出典：オールステートウェブサイトをもとに作成)

#### 4. おわりに

シェアリングエコノミーは、米国ならびに欧州では急速に拡大しており、わが国でも一般消費者や企業等による需要が今後ますます拡大する可能性がある。2020 年の東京オリンピック・パラリンピックによる訪日外国人の大幅な増加（政府目標 4,000 万人）に伴い、宿泊施設、移動手段等の各種インフラ需要に既存業界の供給が間に合わないため、シェアリングエコノミーのサービス提供企業への期待が寄せられている。保

険会社にとっては、将来的にビジネスチャンスにつながる可能性のある領域である。

一方、シェアリングエコノミーに関するモノやサービスによる新たなリスクに対しては、適切なリスク対応が不可欠である。

本稿では、シェアリングエコノミーの分野から、米国のライドシェアリングの状況について、保険の提供に至るまでの議論、保険商品・特約の内容および保険付保の現状等を概観してきた。ライドシェアリングの期間 2（迎車中）および期間 3（乗車中）については TNC が加入している商業用自動車保険で補償されるため、TNC ドライバー向け保険では、ほとんどの保険会社が、期間 1（配車リクエスト待ち）のみを補償の対象期間としている点が特徴である。

また、TNC ドライバー向け保険は個人契約の自動車保険に加入している前提であり、TNC ドライバーは追加の保険料を支払うことにより、TNC サービス提供期間の補償を提供してもらう形となっている。さらに、その補償の付保のためには、ライドシェアリングの車両に一定の保険料を追加する保険会社と、TNC サービスの走行距離に応じて保険料を加算する保険会社に分かれており、その保険料も数%から約 40%の追加まで様々である。

ライドシェアリングは、米国でもまだ成長途上にあり、様々な変化が生じる可能性がある。他方で、今後登場するであろう自動運転車により、その相乗効果も期待される。2016 年には GM がライドシェアリング事業者と戦略的提携関係を結んだり、トヨタ自動車がウーバーに出資を行ったりするなどの動きも出始めている。

わが国のライドシェアリング事業が、米国と同じような形態で行われることになるかどうかは現時点では予測できないが、様々な検討が進められている段階にある。シェアリングエコノミーは今後の市場発展が大いに考えられる分野であるため、引き続きシェアリングエコノミーならびにライドシェアリングについては、動向を注視することとしたい。本稿が、今後のわが国におけるライドシェアリングの導入を検討するうえで参考になれば幸いである。



## <参考資料>

- ・ 経済産業省『シェアリングエコノミービジネスについて』（2016.5.27）
- ・ 京丹後市『～京丹後市地域公共交通会議（1月29日）を開催～ICTシステムを活用した公共交通空白地有償運送を協議』（2016.1.26）
- ・ 総務省「平成27年版情報通信白書」
- ・ 総務省「平成28年版情報通信白書」
- ・ 損害保険事業総合研究所『諸外国の保険業におけるインターネットやモバイル端末の活用状況について』（2015.9）
- ・ 損保ジャパン総合研究所『Global Insurance Topics ーライドシェアリング型タクシーの是非と自動車保険ー』（2014.7.15）
- ・ 内閣官房『シェアリングエコノミー検討会議の開催について』（2016.7.1）
- ・ 内閣官房『政策会議 第1回シェアリングエコノミー検討会議』（2016.7.8）
- ・ 内閣官房『政策会議 第2回シェアリングエコノミー検討会議』（2016.7.25）
- ・ 内閣官房『政策会議 第3回シェアリングエコノミー検討会議』（2016.8.3）
- ・ 内閣官房『政策会議 第4回シェアリングエコノミー検討会議』（2016.8.31）
- ・ 内閣府『規制改革実施計画 平成28年6月2日閣議決定』（2016.6.2）
- ・ 古橋喜三郎「米国のテレマティクス自動車保険」損保総研レポート第111号（損害保険事業総合研究所、2015.5）
- ・ California Department of Insurance (CDI) “California Insurance Products Available to TNC Drivers - updated 7-26-16”
- ・ Deloitte University Press, “Insuring the future of mobility” (2016.5.27)
- ・ EUROPEAN COMMISSION, “COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS” (2016.2.6)
- ・ Ford Media Center, “Ford Targets Fully Autonomous Vehicle for Ride Sharing in 2021” (2016.8.16)
- ・ Harvard Business Review, “The Sharing Economy Isn’t About Sharing at All” (2015.1.28)
- ・ Insurance Information Institute, “Insurance the Sharing Economy, Millennials, & More” (2016.7.14)
- ・ Insurance Journal, “Allstate to Offer Ridesharing Endorsement in Four States” (2015.6.5)
- ・ ISO, “Ridesharing Arrangements through Transportation Network Companies” (2016.1.25)
- ・ Jonathan Hall and Alan Krueger, “An Analysis of the Labor Market for Uber’s Driver-Partners in the United States” (2015.1.22)
- ・ NAIC CIPR Newsletter, “SHARING A RIDE, NOT THE RISK” (2015.12)
- ・ NAIC, “Sharing a Ride, But Not Insurance: Protect yourself as a ridesharing passenger” (2015.12)
- ・ NAIC, “Sharing a Ride, But Not Insurance: Ridesharing drivers may face insurance coverage gap” (2015.12)
- ・ NAIC, “Transportation Network Company Insurance Principles for Legislators and Regulators” (2015.3.31)

- ・ New York Times (Neil Irwin), “With GIGs Instead of Jobs, Workers Bear New Burdens” (2016.3.31)
- ・ Pew Research Center, “Shared, Collaborative and On Demand: The New Digital Economy” (2016.5)
- ・ PwC, “The Sharing Economy” (2015.4)
- ・ Shared-Use Mobility Center, “SHARED MOBILITY AND THE TRANSFORMATION OF PUBLIC TRANSIT” (2016.3)
- ・ Society of Chartered Property and Casualty Underwriters, “The Sharing Economy: Ride and Home Sharing” (2015)
- ・ WirelessWire News, 『GM、カーシェアリング市場に本格参入—新サービス』 (2016.1.21)

### <参考ウェブサイト>

- ・ あいおいニッセイ同和損害保険 <http://www.aioinissaydowa.co.jp/>
- ・ カリフォルニア州保険局 (CDI) <http://www.insurance.ca.gov/>
- ・ 金融庁 <http://www.fsa.go.jp/>
- ・ 京丹後市 <https://www.city.kyotango.lg.jp/>
- ・ 経済産業省 <http://www.meti.go.jp/>
- ・ 国土交通省 <http://www.mlit.go.jp/>
- ・ 消費者庁 <http://www.caa.go.jp/>
- ・ シェアリングエコノミー協会 <https://sharing-economy.jp/>
- ・ シェアリングエコノミーラボ <http://sharing-economy-lab.jp/>
- ・ 首相官邸 (内閣官房内閣広報室) <http://www.kantei.go.jp/>
- ・ 新経済連盟 <http://jane.or.jp/>
- ・ 総務省 <http://www.soumu.go.jp/>
- ・ 総務省 (情報通信白書) <http://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h27/html/nc242110.html>
- ・ 損害保険事業総合研究所 <https://www.sonposoken.or.jp/>
- ・ 損害保険ジャパン日本興亜 <http://www.sjnk.co.jp/>
- ・ 損保ジャパン日本興亜総合研究所 <http://www.sj-ri.co.jp/>
- ・ ダイワ保険代理店 <http://www.daiwainsurance.com/>
- ・ 東京海上日動火災保険 <http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/>
- ・ トヨタ自動車 <http://toyota.jp/>
- ・ トヨタファイナンシャルサービス (TFS) <http://www.tfsc.jp/>
- ・ 日経ビジネス <http://business.nikkeibp.co.jp/>
- ・ 日産自動車 <http://www.nissan.co.jp/>
- ・ 日本経済新聞 <http://www.nikkei.com/>
- ・ 日本経済団体連合会 <http://www.keidanren.or.jp/>
- ・ 日本損害保険協会 <http://www.sonpo.or.jp/>
- ・ 日本ネットワークインフォメーションセンター <https://www.nic.ad.jp/>

- ・ ノリーナ <http://www.norina.jp/>
- ・ フォーチュン (Time Inc) <http://fortune.com/>
- ・ 富士重工業 (SUBARU) <http://www.fhi.co.jp/>
- ・ 米国運輸省 <https://www.transportation.gov/>
- ・ 本田技研工業 <http://www.honda.co.jp/>
- ・ マツダ <http://www.mazda.co.jp/>
- ・ 三井住友海上火災保険 <http://www.ms-ins.com/>
- ・ 三菱自動車 <http://www.mitsubishi-motors.co.jp/>
- ・ メルセデス・ベンツ <https://www.mercedes-benz.com/>
- ・ ルノー <http://www.renault.jp/>
- ・ レスポンス (イード) <http://response.jp/>
- ・ ワシントンポスト <https://www.washingtonpost.com/>
- ・ ABC News <http://abcnews.go.com/>
- ・ AIG <http://www.aig.com/home>
- ・ Airbnb <https://www.airbnb.jp/>
- ・ Allianz <https://www.allianz.com/>
- ・ Allstate <https://www.allstate.com/>
- ・ A.M. Best <http://www.ambest.com/>
- ・ American Automobile Association (AAA) <http://www.aaa.com/>
- ・ AXA <https://www.axa.com/>
- ・ BlaBlaCar <https://www.blablacar.com/>
- ・ Bloomberg <https://www.bloomberg.com/asia>
- ・ BMW <http://www.bmw.com/>
- ・ CSAA Insurance Group <http://csaa-insurance.aaa.com/>
- ・ Daimler <https://www.daimler.com/>
- ・ Erie Insurance <https://www.erieinsurance.com/>
- ・ EY Global <http://www.ey.com/>
- ・ Farmers Insurance Group <https://www.farmers.com/>
- ・ Farmers Speciality Insurance Company <https://www.farmersspecialtyauto.com/>
- ・ Forbs <http://www.forbes.com/>
- ・ GEICO <https://www.geico.com/>
- ・ General Motors (GM) <http://www.gm.com/>
- ・ HopSkipDrive <http://www.hopskipdrive.com/>
- ・ Insurance Information Institute (I.I.I.) <http://www.iii.org/>
- ・ Insurance Journal <http://www.insurancejournal.com/>
- ・ Insurance Services Office (ISO) <http://www.verisk.com/iso.html>

- International Association of Insurance Supervisors (IAIS) <http://www.iaisweb.org/>
- International Risk Management Institute (IRMI) <https://www.irmi.com/>
- James River Insurance Company <http://www.jamesriverins.com/>
- KPMG <https://home.kpmg.com/>
- Liberty Mutual Insurance <https://www.libertymutual.com/>
- Lyft <https://www.lyft.com/>
- Marsh <https://www.marsh.com/>
- Maven <https://www.mavendrive.com/>
- MHH Insurance <http://www.mhhinsurance.com/>
- Mercury Insurance Group <http://www.mercuryinsurance.com/>
- Met Direct Property & Casualty <https://www.metlife.com/individual/insurance/auto-insurance/>
- Metromile <https://www.metromile.com/>
- National Association of Insurance Commissioners (NAIC) <http://www.naic.org/>
- National Association of Professional Surplus Lines Offices (NAPSLO) <http://www.napslo.org/>
- National Conference of Insurance Legislators (NCOIL) <http://ncoil.org/>
- National General Insurance <http://www.gmac123.com/>
- notteco <http://notteco.jp/>
- nuTonomy <http://nutonomy.com/>
- Progressive <https://www.progressive.com/>
- Property Casualty Insurers Association of America (PCI) <http://www.pciaa.net/>
- PwC <http://www.pwc.com/>
- R Street Institute <http://www.rstreet.org/>
- SafeHer <http://www.safeher.com/>
- Shared-Use Mobility Center (SUMC) <http://sharedusemobilitycenter.org/>
- Society of Chartered Property and Casualty Underwriters <https://www.cpcusociety.org/>
- State Farm <https://www.statefarm.com/>
- Surplus Line Association of Illinois <https://www.slai.org/>
- Taxicab, Limousine & Paratransit Association (TLPA) <http://www.tlpa.org/>
- The California Department of Insurance (CDI) <http://www.insurance.ca.gov/>
- The California State Transportation Agency (CalSTA) <http://www.calsta.ca.gov/>
- The City of New York <http://www1.nyc.gov/>
- The Colorado General Assembly <http://leg.colorado.gov/>
- The Council of State Governments <http://www.csg.org/>
- The New York State <http://www.ny.gov/>
- The New York State Department of Financial Services (DFS) <http://www.dfs.ny.gov/>
- The State of California <http://www.ca.gov/>

- The State of Colorado <https://colorado.gov/>
- The Wall Street Journal (Dow Jones & Company) <http://www.wsj.com/>
- TechTimes <http://www.techtimes.com/>
- The Rideshare Guy <http://therideshareguy.com/>
- Travelers <https://www.travelers.com/>
- Uber <https://www.uber.com/>
- USAA Group <https://www.usaa.com/>
- U.S. Small Business Administration <https://www.sba.gov/>
- Volkswagen <http://www.volkswagen.com/>
- Volvo <http://www.volvo.com/>
- WirelessWire News <https://wirelesswire.jp/>
- Zurich American Insurance Company <https://www.zurichna.com/>
- Zurich Insurance Group <https://www.zurich.com/>