

WEDGE

# OPINION



POLITICS

民泊にライドシェア  
見落とされる深刻な問題

## 急拡大するシェアリング経済 課税議論を急げ

遊休資産や個人のスキルを活用したシェアリングエコノミーが日本でも浸透しつつある。この動きが新たなビジネスチャンスや雇用機会を創出していることは喜ばしいことだが、税制面には深刻な問題が潜んでいる。



森信茂樹

Shigeki Morinobu

中央大学法科大学院教授  
東京財団上席研究員

1973年京都大学法学部卒業後、大蔵省入省。主税局調査課長、主税局総務課長、東京税関長を歴任。2005年財務総合政策研究所長。06年財務省を退官し、07年より現職。東京財団上席研究員も務める。

# イ

インターネットを通じて、個人が保有する遊休資産やスキルなどを仲介するサービスが、

シェアリングエコノミー (Sharing economy) として注目を集めている。

貸主の方は、車や空き部屋などの遊休資産、さらには自らのスキルを活用して収入が得られるし、借主の方も、自ら所有することなく、比較的安価にサービスを利用できるので、新たな成長機会や雇用機会が創出されるとして、欧米各国はシェアリングエコノミーの拡大を積極的に支援する姿勢を見せている。

仲介サービスの代表例としては、配車サービスの米國Uber Technologies (ウーバー) や、民泊仲介サービスのAirbnb (エアビーアンドビー)



日本市場で存在感を強めるシェアリングエコノミーの代表格・エアビーアンドビー

が挙げられる。

### 日本国内で進む

### 「解禁」に向けた議論

一方、そこで働く人々は「ギグ・エコノミー」(gig economy) と称され、労働条件の公平性や安全性が重要な課題として議論されている。「Gig」とは、元々ジャズなどの単発ライブを意味するが、ネットを通じて単発の仕事を受注したり発注したりすることを意味するスラングである。シェアリングエコノミーは、ネット経由で働く非正規の労働者によって成り立っているともいえよう。

わが国でも、シェアリングエコノミーは、インターネットを通じて、組織にとらわれることなく自分の知識や経験に適した仕事を見つけること、適度

な副収入が得られるということ、政府部内でもいろいろな検討が始まっており、また「働き方改革」という観点からも注目されている。

具体的には、民泊について、これまで国家戦略特区に限定して認められていたものを、全国的に展開することを可能にするための住宅宿泊事業法案が政府・与党で検討されている。

内閣総理大臣の諮問機関である規制改革推進会議（大田弘子議長）は、急増する訪日客の交通需要への対応から、一般のドライバー（運転手）が料金を取って自家用車で利用客を送迎するサービスであるライドシェアの解禁を検討している。

筆者の問題意識は、これらの検討に当たって、税制の観点が抜け落ちていくということである。以下、配車サービスのウーバーを例にとつて、様々な税の課題を考えてみたい。

## シェアリングエコノミーの課税は問題山積

ウーバーのビジネスモデルはおおむね次のとおりである。ウーバーは、多くの個人運転手を登録し、利用者（こちらでも登録）がスマートフォンを通じ

RUFEISAFIO

て配車の依頼をすると、登録運転手に連絡がいき送迎サービスが行われる。利用者は、クレジットカードで利用料金を支払い、ウーバーはその10〜30%の手数料を受け取る、というのが標準のビジネスモデルで、ライドシェアとも呼ばれる。

わが国でも一部地域での試行実験が始まっているが、普及が進んでいる米国の状況を見ると、UberX（エコカーの場合）の運転手は、1時間20ドル以上の収入を得ることができ、年間平均収入はニューヨークで約9万ドル（約990万円）、サンフランシスコで約7万4000ドル（約810万円）で、登録をして収入を得る個人ドライバーが増えている、とのことである（平

成27年版情報通信白書より）。

このビジネスモデルの、わが国税制上の問題を整理すると、おおむね次のとおりになる。

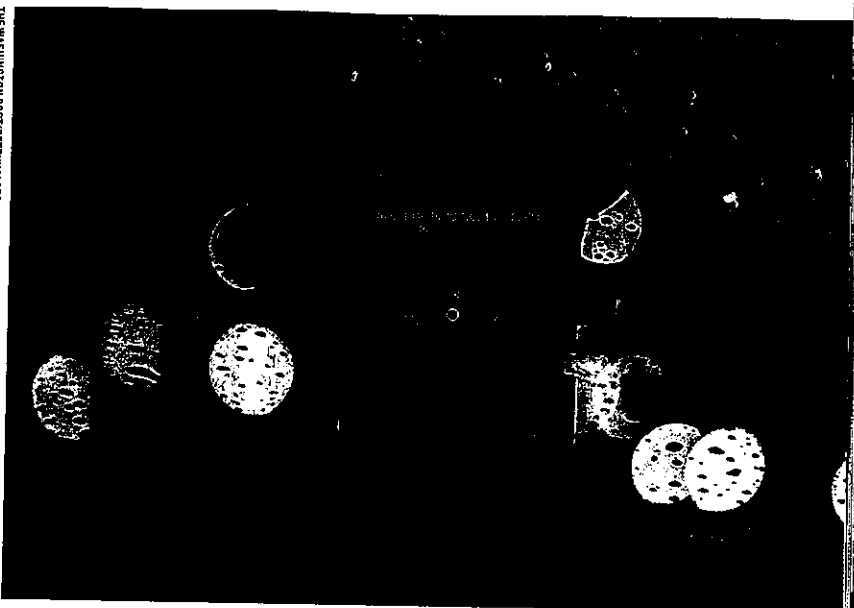
まず所得税の課題である。登録運転手は、個人事業主なのか、それともウーバーの被雇用者なのか、という問題である。個人事業主ということになると、わが国では自ら納税申告をしなければならぬが、その所得情報を課税当局はどうやって把握するのか（申告漏れはないか）、ウーバーから情報提供をさせることは可能か、さらにはウーバーに源泉徴収義務を課すことができるのかなどの問題である。とりわけわが国の税制は、所得を10分類しており、給与所得者には給与所

得控除という概算控除が適用され、個人事業主には実額の経費控除を認めるというように、その取扱いが異なっている。事業所得に当たる場合には、経費をどこまで認めるのかなどが問題となる。また、規模が小さければ（副業のうち）雑所得に当たる可能性があるので、青色申告（記帳を前提とした事業者の申告）すれば損失の繰越や損益通算の認められる事業所得と雑所得の区分を明確にする必要がある。

このあたり、副業全体の問題ともかわつてくるので、適正・公平な所得課税を行うためにわかりやすいガイドラインを併せて考えていくことが必要となる。

ちなみに米国では所得分類がなく、すべて同一の所得となっている上に、米国税務局（IRS）はウーバー運転手の経費について1マイルあたり54セントという経費を認めるなどの規則を公表するなど、きめ細かい対応をしている。

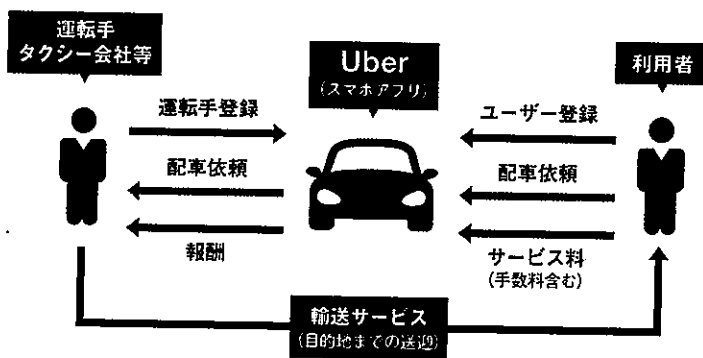
同様の問題は、民泊仲介サービスを行うエアビーアンドビーでも生じる。宿を提供する者の所得の把握や経費などについても、きちんとしたルールを作る必要がある。昨年からは始まってい



海外ではUberがタクシーの売上を上回っている地域もある

### Uberのサービスイメージ

(出所) 経務審判所にもとにウエッジ作成



それをUberが国に納付する義務を負うが、それが可能か。英国では、Uberを通じて配車を頼んだ料金にVAT(付加価値税)が含まれていないことが問題となっている。

また、Uberが外国の事業者である場合には、消費税を全く徴収できない可能性がある。わが国では、2015年10月から国外事業者が国境を越えて行う電子書籍・音楽・広告の配信等の電子商取引には、登録制などを導入して消費税を課すこととした。

### 所得税、消費税以上に徴収難しい法人税

この問題を語るには、Amazon.com (アマゾン) のビジネスモデルと法人税・国際課税のルールを知る必要がある。

外国法人が、わが国で事業活動をして利益を上げる(事業所得を得る)場合、わが国に支店等の課税の拠点を持ちたなければ、課税されない。このとっかかりは、恒久的施設(Permanent Establishment、以下PE)と呼ばれるもので、「PEなければ課税なし」というのが国際課税の大原則である。それに基づいて、日米租税条約も締結されている。

るマイナンバーの活用も検討すべきで、仲介サービスを行う者から宿を提供する者の所得情報を番号付きで提出させる制度(資料情報制度)も視野に入れてはどうか。

IRSのルールでは、年間15日以下だと所得を申告する必要はないが、それ以上の場合には、自宅部分と民泊部分の割合に応じた経費の計上などの細かいルールが決められている。

次に消費税の課題がある。運転サー

ビスには消費税がかかる。納税義務者はUberなのか、運転手なのか。運転手とした場合、免税事業者となる場合も出てくる。その場合、運転手が負担したガソリン代などにかかる消費税は控除できない。あるいはサービスシェアする個人間のやり取りなのでそもそも消費税は不課税なのか、という反論もあるかもしれない。

Uberが納税義務者となる場合には、客は消費税込みの代金を支払い、

引には、登録制などを導入して消費税を課すこととした。

これは、適正・公平な課税という観点からだけではなく、国内外の事業者間での競争条件をそろえるという狙いもある。Uberやエアビーアンドビーが海外から国境を越えて仲介サービスを行う場合には、この中に含まれることになるが、今後さらに検討を進めていく必要がある。

難しいのは、法人税の問題である。

一方アマゾンには、千葉県の巨大な配送センター(倉庫、アマゾンの100%子会社のアマゾンジャパン合同会社)を持つているが、これは現状ではPEではないとされており、詳細はわからないものアマゾンは通信販売などから生じる莫大な利益について、日本国政府に法人税をほとんど支払っていないと思われる。

## シェアリングエコノミー税制面の主な懸念事項

出所：各種資料をもとにウェッジ作成

所得税	UberのドライバーやAirbnbのホストの所得を把握できない可能性があり、所得税を正確に徴収できないこともあり得る
消費税	納税義務者はUberなのか、運転手なのか。運転手とした場合、免税事業者となる場合もある。国境を越える場合、消費税を適正に徴収できない可能性がある
法人税	外国法人が事業活動をして事業所得を得る場合、日本に支店等の恒久的施設を持たなければ課税できない(中核ビジネスモデルである無形資産を、低税率国やタックスヘイブンに移せば、租税を回避することが可能)

インターネットでアマゾンに商品の購入を発注すると、契約の相手側は米国のアマゾンインターナショナル社となる。代金決済はクレジットカードで行われる。

アマゾンは、委託契約を結び手数料を払っている日本の配送センターに連絡し、そこから商品が配送される。日米租税条約上、倉庫はPEには当たらないので、アマゾンが日本人を相手に

得る事業所得は、基本的にわが国では課税されないということになる。

関連サービスの提供を行うアマゾンジャパン合同会社は、日本法人として課税されるが、ほぼコストに見合う委託手数料をアマゾンからもらうだけなので、ほとんど課税は生じない。

現在は別のスキームになっている可能性はあるが、いずれにせよ日本国政府としてアマゾンのような業態の外国法人からまともに法人税を徴収することは難しい。

このスキームを巡っては、12年にG20が、租税回避ではないかとして、OECDに検討を命じ、BEPS(税源侵食・利益移転)プロジェクトがスタートした。15年秋に公表された最終報告書では、「人為的にPEの認定を逃れることを防止するために、租税条約のPEの定義を変更する」(行動7)とされ、今後この問題は、わが国と米国の租税条約の問題として議論される可能性がある。

Uberに話を戻すと、Uberの主たる業務は、配車サービスというプラットフォームを提供している国に、(PR会社やクレーム会社はとも



千葉県市川市にあるアマゾンの物流センター

か) PEとなる支店や子会社をわざわざ置く必要はない。

さらに、その中核ビジネスモデルである無形資産を、低税率国やタックスヘイブンに移せば、租税を回避することが可能となる。米国に本社を置くUberは、すでに、オランダ(事実上のタックスヘイブン)に中間持ち株会社を作って、そこに無形資産を移しているといわれている。

### 経済活力の源泉となっている シェアリングエコノミー

「ユニコーン企業」という言葉がある。これは企業としての評価額(時価総額)

が10億ドル(約1100億円)以上で、非上場のベンチャー企業を指すが、米国には多くのユニコーン企業があり、経済活力の源泉となっている。その上位には、Uberやエアビーアンドビーなどシェアリングエコノミーの代表企業が名を連ねている。彼らが新たなビジネスチャンスと雇用機会を創出していることは間違いない。そこで働く人々も、専門的知識や経験を持つ者が、組織にとられることなく仕事をみつけることができるという大きなメリットがある。

したがって、シェアリングエコノミー企業の健全な発展は阻害すべきではない。同時に、適正・公平な課税が行われるための検討を早急にすすめていくことが必要だ。これが筆者の考え方である。

税制の問題以外にも、失業保険や年金など社会保険料負担の問題、さらには労働法規の問題もある。これらは、競争条件の公平性(イコールフットイング)の問題としても重要な観点だ。いずれにしても、ITの発達に税制や社会保障制度がついていけないのか、という大きな課題を投げかけている。