



Japan Academy of Personal Finance

パーソナルファイナンス学会 第 19 回全国大会

報 告 要 旨

統一論題

金融イノベーションとグローバリゼーション

千葉商科大学

2018 年 12 月 1 日 ～ 2 日

ご挨拶

第19回全国大会は、2018年12月1日(土)、2日(日)に千葉で開催いたします。今回の統一論題は「金融イノベーションとグローバリゼーション」です。第18回の全国大会において言及されたように、ICT技術の進展にともない、金融分野においても様々なイノベーションが進んでおります。フィンテックとも呼ばれるこうした動きがパーソナルファイナンス産業に大きな変革を迫っていることは言うまでもありません。実際、海外、とくにアジア地域においてはめざましい勢いで変革が進んでおります。またその一方で、近年では金融イノベーションと法との間の乖離にも注目が集まっています。そうした視点に立ち、本大会では、海外のパーソナルファイナンスサービスや、フィンテックと既存の法制度との問題について、見識が広い研究者、実務家の方をお招きし、7つの統一論題報告を行います。報告、パネルディスカッションを通じて、本課題の学術的研究の深化に役立てたいと存じます。

また、1日目の夕方には消費者金融部会との共同プログラム「ファクタリングを偽装したヤミ金融に関する報告」というタイムリーなテーマが扱われます。また大会二日目には自由論題2報告もございます。

最後に、千葉商科大学は、今年90周年を迎えました。さまざまな行事が並行して開催されていることもあり、皆様にはご面倒をおかけいたします。ご多忙とは存じますが、多くの方々のご来場をお待ち申し上げます。

第19回全国大会実行委員長
藤原七重（千葉商科大学）

目 次

12月1日（土）

【消費者金融部会 共同プログラム】

「ファクタリングを偽装したヤミ金融に関する報告

～ ファクタリングを偽装したヤミ金融業者が利用者側に実質的に勝訴した事例の考察～」

堂下 浩（東京情報大学）…………… 1

12月2日（日）

【自由論題】Ⅰ

「コミュニティバスの受益者負担について海外事例に関する考察

—海外の乗合交通の視点から—」

尾形孔輝* 竹本拓治** 米沢 晋**

（福井大学大学院工学研究科博士後期課程* 福井大学**）…………… 2

【自由論題】Ⅱ

「ライドシェアにおける運賃の意識と利用との関係性からみた考察」

川上祥代（福井大学）、竹本拓治（福井大学）…………… 6

【統一論題】Ⅳ

「日本のパーソナルファイナンス企業のアジア展開—2社の事例から—」

竹之内秀行（上智大学）、山本崇雄（神奈川大学）、

今井雅和（専修大学）…………… 10

【統一論題】Ⅴ

「P2P ネット金融の投資家が本当に賢いか？」

趙 彤（徳島大学）…………… 14

ファクタリングを偽装したヤミ金融に関する報告

東京情報大学 総合情報学部

堂下 浩・教授

日本において貸金業法が 2006 年に改正されて以降、ヤミ金融の事犯が表面化される機会が減ったように見受けられる。しかしながら最近の報道を精読してみると、ヤミ金融はそのスキームを様々に進化させ、警察にとって摘発が難しい形態へ巧妙化させることで被害を拡大している。例えば、2018 年 9 月 26 日に報道された日本経済新聞の記事「倒産企業の陰にひそむ危うい資金調達」によると、従来から商慣行として行われてきたファクタリングのスキームを利用する違法性の高い二者間ファクタリングが新たなヤミ金融として水面下で浸潤し、資金需要のある中小企業の間で被害が拡大している。二者間ファクタリングに関しては警察の摘発が困難であるだけでなく、利用した中小企業がファクタリング業者に賠償請求を求める裁判が幾つかの事案で争われたが、その違法性を巡る判決に一貫性はない。

2017 年 3 月 3 日に共同通信が報じた記事「債権取引『実質は貸金』 地裁、過払い金返還命令」によると、二者間ファクタリングの違法性を認めた判決が出された。一方で筆者が二者間ファクタリングを利用した中小企業に行ったインタビュー調査の中には、裁判で二者間ファクタリングの違法性は認められず、逆に中小企業側がファクタリング業者に多額の違約金の支払いを命じられた事例も存在する。

こうした司法判示の限界性を鑑みると、現行法令で二者間ファクタリングを規制することは困難となってきた。さらに 2020 年改正民法の施行により債権譲渡が原則自由化されることで、二者間ファクタリングを行う上での環境は逆に整う恐れもある。こうした見地からも二者間ファクタリングに関する実態の解明とともに、中小零細企業による資金需要の現実を考慮した上で貸金業法が改正され、適正な貸金市場が日本国内で形成されるべきである。

以上

コミュニティバスの受益者負担について海外事例に関する考察

- 海外の乗合交通の視点から -

尾形 孔輝* 竹本 拓治** 米沢 晋**
福井大学大学院工学研究科博士後期課程* 福井大学**

キーワード：受益者負担、コミュニティバス、ライドシェア、乗合交通

1. 地方のコミュニティバスの現状

地方では路線バスの維持が困難な状況にある。移動手段を確保するために、路線バスの代わりや公共交通機関がない地域の移動手段としてコミュニティバスを自治体で運行する事例が増えてきている。公共交通機関の維持は財政や民間の投資が必要であるが、それを利用する人々（受益者）の負担も必要である。

市民が地域にとってコミュニティバスは必要なもので、運行は地域が主体であるという意識の定着が必要である。移動手段の確保が深刻な問題となっている過疎地では、新たな交通手段を模索して、地域住民による合法的なライドシェアが行われている地域もあり、そのような地域では、移動手段の維持は必要不可欠とされている。利用者が運賃を支払うだけでなく、自治会費等での負担金や、クラウドファンディングによる支援金を支払ってでもコミュニティバスを地域に走らせたいという思い政策を行うことが必要である。

本稿では、地方のコミュニティバスの新たな方策を日本のライドシェアの事例や海外の乗合交通の事例を用いて、受益者負担の観点から検討する。

2. 日本におけるライドシェア

2016年5月26日に京都府京丹後市において、道路運送法第78条2号に基づく自家用有償旅客運送の内の「公共交通空白地有償運送」にて、NPO法人による「ささえ合い交通」が設立された。UBER JAPANのシステムを使い地元住民による自家用車での輸送が行われている。利用エリアは、丹後町内と丹後町から京丹後市への移動と限られている。タクシーよりも割安な料金で利用できる。UBERのシステムを使った自家用車での輸送の日本初の事例である。

UBERは2009年にアメリカ合衆国で開始されたサービスである。タクシーによる輸送の他に、一般の人が自家用車にて人を輸送する。Webによる配車システムを構築している。2015年2月に福岡市において、自家用車による「みんなのUber」テストを開始したが、無許可営業のタクシー行為にあたるとして国土交通省の指導により、テストは1ヵ月で終了した。

日本でライドシェアは、現在、公共交通空白地のみ認められている。UBERのように個人が、個人の車で対価を得て人を運ぶことは認められていない（表1）。

表1 海外のライドシェアと「ささえ合い交通」の比較

	海外のライドシェア	ささえ合い交通
適法性	違法(日本での運用)	公共交通空白地有償 運送として認可
合意形成が必要な組織	なし	自治体の地域公共交通 会議
運行主体	制限なし	特定非営利活動法人 等
サービス対象区域	制限なし	公共交通空白地
ドライバー	制限なし	運行主体に登録した個人 (運転台帳に記載)
ドライバーの安全確認	不明	運行主体の責任

UBER は、ICT を用いて配車を行っており、ドライバーと利用者を簡単にマッチングすることができる。しかし、高齢者は ICT を利用できないことが想定され、京丹後市では「代理サポーター制度」が導入されている。これは、ささえ合い交通を利用する際に、NPO の役員を中心とした代理サポーターに電話をかけて氏名・配車場所・行先を伝え、代理サポーターが ICT 機器を使って配車の依頼を行い、クレジット決済で運賃の立て替え払いをするものである（利用者は、3 日以内に代理サポーターに運賃を現金で支払う）。地域独自の制度を設けることにより、世界共通の UBER を高齢者でも利用できると考える。

UBER はタクシー同様な使い方ができるため、地域内にタクシー事業者が存在する場合、タクシー事業者の経営を圧迫することにつながる。京丹後市はタクシー事業者が撤退しているが、隣町の網野町では、ライドシェアの進出を阻止しようと、京都市のタクシー事業者が、新たに営業所を設立した。

過疎地有償運送は、道路運送法が改正されて 2006 年より制度が始まった。現在、全国で約 100 の団体が運行している。過疎地有償運送を行っている地域は、公共交通が不便で、特に高齢者にとっては、最も頼れる交通手段になっていると考えられる。タクシー事業者が、ライドシェアの拡大を阻止するのは当然であろうと思うが、現在の法律で許されている過疎地でのライドシェアまで阻止してしまっていて、その地域の移動を確保する企業の社会的責任を果たせるのか疑問に思う。その地域はライドシェアを導入することによって、高齢者はタクシーよりの低価格で外出の機会を得ることができ、少なからず消費行動が起き、地域に賑わいをもたらしたかもしれない。タクシー事業者は自分たちの目先の利益だけを追求して、地域経済を衰退させる方向に迷走している。

ライドシェアは、利用者による受益者負担で運行が成立している。地域住民による自家用車にて輸送を行うことにより、既存の公的負担の公共交通よりも負担を抑えることができる。

今後、ライドシェアの拡大を行うことは、メリットとデメリットの双方が生じると考える。メリットとして UBER はデマンドタクシーよりも、自由に移動することができる。また、利用者から料金を徴収する仕組みのため、自治体が運行を補助しても、受益者負担にて運行が可能である。また、タクシーよりも低料金で利用できるため、自家用車を利用できない人の外出の機会を増やすことができ、消費の拡大にもつながる。

デメリットとして、タクシー同様な使い方ができるため、地域内にタクシー事業者が存在する場合、タクシー事業者の経営を圧迫することにつながる。自家用車での輸送を行う

場合、既存の事業者との地調和を検討することもやはり必要である。

今後、公共交通空白地においては、主要な路線はコミュニティバスによる輸送を行い、バス停から、目的地までの移動は、タクシー事業者や自家用車による UBER による移動を検討するなど、各交通システムの公共性、公平な料金の負担の在り方を再検討した、輸送システムの構築が必要である。

3. タイの乗合交通の日本への導入の可能性

タイでは、多様な乗合交通が存在する。ロットウと呼ばれるミニバス、ソンテオと呼ばれるトラックを改造した乗合車等が存在する。公共交通が発達している首都バンコクにおいてもそれらの乗合交通が現在も存在し、鉄道や路線バスがないエリアを運行している。それらの移動手段は日本でいうコミュニティバスの役割を担っている。ロットウやソンテオは路線バスのような、定時路線運行やタクシーのような貸切運行のどちらの運行形態もあり、このような公共交通は、パトランジット型の公共交通機関に分類される。タイ等の東南アジアでは、公共交通が発達していない過疎地ほどパトランジット型の移動手段が普及している。

安藤・ピーチャイ・小野・福島（2004）はタイの地方であるコンケン市のソンテオを事例としてパトランジット型の公共交通機関を調査した。これまでのタイの交通計画分野の研究者や技術者達は、ソンテオ等のローカルな交通機関を先進国のような、鉄道やバスに転換していくことを目標としていたが、コンケン市のソンテオの事例は、財政基盤の脆弱な発展途上国の地方都市のみならず、高齢化社会を迎え需要対応型のきめの細かい交通サービスを必要とする先進諸国にも大きな示唆を与えると述べている。また、今後の研究課題として、タイの地方都市におけるソンテオの成立条件を明らかにすることとしている。そのなかで、こうしたパトランジット型公共交通機関がタイ以外の国でも有効かどうかを検証していく必要があるとしている。

平林・中村・田中・有吉（2015）は、タイのソンテオの運行事例を基に、日本の大都市郊外交通空白地区において、自家用車を無償で運行し、乗合交通の運行実験を行った。

日本の大都市郊外交通空白地区では、徒歩による移動の困難な場面が存在し、高齢化に伴う外出困難者の増加といった問題に繋がっている。予約型デマンド交通等が導入されているが、利用時の予約等の気軽さの欠如が課題となっており、利用者の確保が困難となっている。一方、東南アジア大都市には様々な運行形態で知られるパトランジットが地域の主要な交通手段として存在し、高頻度運行を代表とする独特な運行サービスにより利用者を惹きつけている。そこで、日本の大都市郊外交通空白地区において小型車両高頻度運行実験を実施し、評価を行った。買い物後の短距離坂道移動の利用が見られ、高頻度運行が利用意向向上に寄与することが明らかになったと述べている。今後の課題として、この実験は無料での運行であったため、サービスレベルの変化が利用意向へどのように影響を与えるかを検討することが今後の課題となると述べている。

双方の研究とも、パトランジット型公共交通機関がタイ以外の国でも導入できるかを研究している。平林・中村・田中・有吉（2015）は無償運行実験を行っており、今後、有償運行を含めて、サービスレベルの変化が利用者にとってどのような影響を与えるかを検討すること

を今後の課題としており、持続可能な運行システムを構築することは、公共交通にも一定の受益者負担が必要である。2 つ研究において、パラトランジット型の交通機関を日本に用いることについて着目し、筆者はタイの首都バンコクにおいて、2018 年 8 月にバンコクの交通公社である BMTA にヒアリングを行った。

ヒアリングにおいて、ロットウやソンテオは市街地では、日本のコミュニティバスのように市民に利用されており、路線は市民からの要望を取り入れて設定していることが分かった。また、常に満員のことが多い。今後、よりタイの乗合交通を調査し、日本の過疎地等の乗合交通に応用することを検討する。

4. まとめ

本研究では、地方のコミュニティバスを受益者負担による運行の仕組みを構築するために、ライドシェアやタイの乗合交通の事例と概観しながらコミュニティバスの受益者負担について考察した。

公共交通空白地でのライドシェアは特に利用者による受益者負担で運営されている。タイにおける乗合交通の事例は、タイでは乗合交通が非常に発達しており、高頻度で高い乗車率で運行されており、乗合交通が市民の生活に根付いていることが分かる。タイにおける乗合交通の受益者負担についてより考察を今後より深めていく。

海外のコミュニティバスの事例調査を行い、海外の事例を日本に照らし合わせ、地域における人とモノの移動のニーズとシーズの調査を行い、ライドシェア等の海外の事例を日本導入の実現に対するビジネスモデルとしての要件と成立の可能性を検証していく。

また、市民が自分たちの利便性の向上のために、地域の人々の主体的な活動や、クラウドファンディング等の手法を活用して、地域の交通網の整備を行うこと、まちづくり会社が地域の各事業者、大学等を巻き込んで、産学官金民が連携して課題解決を行うことを提案する。

【参考文献】

安藤 徹哉 ・ ウェントゥラポーチ ピーチャイ ・ 小野 啓子 ・ 福島 駿介 (2004).

「発展途上国地方中核都市におけるパラトランジット型公共交通機関の研究：タイ・コンケン市のソンテオを主な事例として」『日本建築学会計画系論文集』 69(580), 125-131.

平林 由梨恵 ・ 中村 文彦 ・ 田中 伸治 ・ 有吉 亮 (2015).

「都市郊外交通空白地区における小型車両高頻度運行実験の評価に関する研究」

『木学会論文集 D3 (土木計画学)』 71(5), 1_681-1_687.

UBER <https://www.uber.com/ja-JP/> (2018.9.10 閲覧)

ささえ合い交通 <http://kibaru-furusato-tango.org/> (2018.9.10 閲覧)

国土交通省京丹後市のさまざまな 公共交通施策について

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/1608kyoutango.pdf>
(2018.9.10 閲覧)

WEDGE REPORT 丹後の山奥で火蓋切ったタクシー業界・Uber 戦争

<http://wedge.ismedia.jp/articles/-/7099> (2018.9.10 閲覧)

ライドシェアにおける運賃の意識と利用との関係性からみた考察

上村 祥代, 竹本 拓治

福井大学

1. はじめに

近年、移動手段の一つとして、米国のウーバー社が配車サービスを行うシステム「ライドシェア」が注視され、世界 70 カ国 400 都市で展開されている。

しかし、日本におけるライドシェアは、道路運送法の有償運送サービスに該当するため、公共交通が不十分な地域において NPO 等の営利を目的としない団体が運行や管理を行う場合は認められるケースが存在している。

我が国で、初めて運行が認められたのは、京都府京丹後市の丹後町の地域である。丹後町では、NPO 法人の運営の基、ドライバーは地域住民が行い、輸送サービスが提供されている。利用者となる地域住民や観光客などは、スマートフォンのアプリもしくは代車サービスを活用して、近くのドライバーに配車を要請できる仕組みとなっている。料金は、公共交通空白地有償運送において、営利に至らない範囲として当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね 1/2 を目安、また地域バスを参考にすることが定められている。そのため、本輸送サービスは、タクシーより安いものの、バスよりは高い移動手段の位置づけであると考えられる。

ここで内閣府の 2016 年世論調査を見ると、公共交通であるバスや電車の不満として、運賃が上位（最も不満な要素が運行本数 32%であり、2 位遅延 17%から 3 位車内混雑 15%、4 位バス停までの距離 13%、5 位運賃 12%は、10%代なため同レベル）で挙がっており、利用者個人にとって運賃は移動する際の重要な評価指標と考えられる。

そこで、本研究ではライドシェアの運賃に焦点をおいて、京都府京丹後市の丹後町の事例の調査から運賃の意識を明らかにし、利用との関係性について考察を行うことを目的とする。

2. 調査対象

(1) 丹後町の概要

調査対象地域である丹後町を図 1 に示す。

図 1 に示すとおり、京都府北部に位置し、面積 65 km²、2004 年の合併により京丹後市となっている。京都市中心部から自動車アクセスすると、京都縦貫道路経由で約 2 時間、鉄道の場合は京都駅から特急で約 2 時間の所要時間が見込まれる。

次に、総人口を見ると、2018 年時で 5,242 人、高齢者に該当する 65 歳以上人口は 2,174 人（高齢化率 41.5%）であり、過疎地域に指定されている。

そして、地域住民の居住エリアとなる集落は、幹線道路から外れており、さらに急勾配

の狭い路地に位置するため、特に高齢者にとってはバス停に向かう移動が困難な状況となっている。

また、交通現況を見ると、平野部に幹線道路があり、公共交通に当たる移動手段としては、主に幹線道路を走行し1日10数本程度の路線バス（運賃200円）、東西2つのエリアに区分され隔日運行で前日予約が必要となるデマンドバス（運賃100～200円）が存在している。なお、2008年に地元タクシー会社は撤退し、丹後町にタクシーの運行は行われていない状況となっている。



図1 調査対象地域（丹後町）

出典：京丹後市観光協会 HP <http://www.kyotango.gr.jp/tourist/>（2018.9.19閲覧）

（2）ささえ合い交通の概要

タクシー会社が撤退した中、地域住民の移動ニーズ、さらに京都府からの提案を受けて京丹後市、デマンドバスの運行委託を受けていた NPO 法人気張る！ふるさと丹後町を交えて、運行に関する検討が始められている。その検討時に「配車を手軽にする」意見の重要性を考慮して、新たなメンバーにウーバー・ジャパン社等を含め検討が行われている。そして、実施に向けて、各ステークホルダー間で検討を行い、2016年5月にささえ合い交通の運行に至っている。

輸送サービスの取り組みを見ると、運行主体はNPO 法人気張る！ふるさと丹後町となり、実際の運行（ドライバー）は18名の地元住民が自家用車を活用して輸送サービスの提供を行っている。次に、運行区域は、乗車は丹後町のみ、降車は京丹後市全体（丹後町、久美浜町、綾野町、弥栄町、峰山町、大宮町）で、運賃は最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/kmが加算されることとなっている。そして、支払い方法は、当初クレジットカードのみであったが、住民のニーズから2016年12月に現金での支払いが可能となっている。また、運行時間は、午前8時から午後8時までとなり、運行時間内であれば利用可能な状況となっている。このような輸送サービスを利用する際の配車方法は、はじめはスマートフォンでウーバーのアプリを使い、配車を行うだけであったが、住民のニーズに対応するため2016年9月に利用者に代わって配車を行うことが可能な代理サポーターを取り入れている。なお、利用者は、丹後町の地域住民と観光客などの町外者が利用できることになっている。

（３）研究の視点や方法

先に示したとおり、公共交通の不満要素とささえ合い交通の取り組み内容について比較した結果を表１に示す。

表１に示すとおり、バス等の不満要素で挙げられている運行本数、遅延、車内混雑、バス停までの距離に対して、ささえ合い交通の取り組み内容からカバーすることが可能であり、不満要素にはならないと考えられる。

一方で、運賃を見ると、ささえ合い交通はタクシーより安いとされるものの、実際に利用者はどのように評価しているのか、また運賃の意識が利用にどのような影響を及ぼすのか言及された知見は国内では十分蓄積されてきていない。

そこで、本研究では、運賃の意識と利用実態について、文献調査、運行主体にメールでの問い合わせならびに現地でのヒアリング調査、また、国外の研究レビューを行い、それら結果を基に考察を進めることとした。

表１ 公共交通の不満とささえ合い交通の取り組み内容を比較

バスや電車の不満	ささえ合い交通の取り組み内容
1位 運行本数 32%	8時～20時までの自由な時間に利用可
2位 遅延 17%	ユーザとドライバーがマッチングされ、直ぐ近くにいる車がユーザのところへ行くことが可能
3位 車内混雑 15%	混雑なし
4位 バス停までの距離 13%	ユーザのところまで迎えにきてくれる
5位 運賃 12%	タクシーより安い

3. 運賃の意識と利用との関係性

ささえ合い交通の運行主体に対して、主な行先や目的、利用者の内訳、運行回数、利用状況、課題に関して、調査を行った。

その結果、ささえ合い交通は平日の利用が多く、主な行先や目的としては、最も多いのが通院、次いで最寄り鉄道駅の送迎や役所への送迎で使われる傾向がみられる。そして、利用者の内訳は、地域住民が6割で、観光客などの町外者が4割となっている。また、運行回数は、2年間の月平均で60数件、一日当たり平均2回強の運行であり、利用者の極端な減少もみられず、移動手段の一つとして活用されていることがわかる。そこで具体的に地域住民の利用状況をみると、自宅から峰山町や綾野町などの病院までや、自宅からバス停までの移動の際にささえ合い交通が利用されるケースが多いことを踏まえると、長距離だけではなく短距離の移動にも活用されていることがわかる。このように、ささえ合い交通が利用される背景には、日本自動車教育新興財団（2017）によると、利用者の声を踏まえた上で、利便性が評価されていると言及している。

一方で今後の課題を見ると、運行主体としては、丹後町外への往復運航の実現、運賃の

高さ感の緩和、代理配車のサポーター人員拡充、観光客の増加（プラス隣接市町との連携）、運行開始ドライバーチェックを ICT の活用といった5点を認識している。ここで、運賃に焦点をおくと、運行主体側は、路線バスやデマンドバスがともに 200 円で運行されているため、ささえ合い交通の運賃が高いと感じる利用者が多くなっているのではないかと考察されていた。

しかしながら、運賃に対して高いと感じている利用がいるものの、ささえ合い交通では月 60 件程度の運行が行われていることから、運賃のマイナス面よりも利便性のプラス面の評価が高く、利用に至っていることが示唆される。ここでロンドンの事例を整理し、消費者行動に関する意識調査を行った Brian O. Jones (2017) によると、利用者の行動最優先事項は、利便性 57%、安全性 34%、信頼性 25%、運賃 15%、可用性 27%、その他 4.3% であることを明らかにしている。

以上のことから、輸送サービスの取り組み内容などに違いはあるものの、日本のささえ合い交通の実態と同様に、運賃よりも利便性を優先し利用する傾向が確認できる。

4. まとめ

本研究では、ライドシェアの運賃に焦点をおいて、京都府京丹後市の丹後町の事例の調査から運賃の意識を明らかとし、利用との関係性について考察を行った。

調査結果より、利便性に対するプラス評価、運賃に対するマイナス評価がある中で、利便性を優先しささえ合い交通を利用していると考えられ、一定の利用者が確保できていると考える。

以上を踏まえると、今後はどの程度移動機会が創出できているのか、利用者の声を詳細に把握しつつ、考察を行っていくことが必要となる。

参考文献

- 1) NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」、スマートフォンでウーバーを活用しマイカーを使った公共交通空白地有償運送＝ささえ合い交通の実践、視察における説明資料、pp1-28.
- 2) 公益財団法人日本自動車教育振興財団（2017）特集自動車分野におけるシェアリングエコノミー～ライドシェアは地域を救う一手となるか～、Traffication、Vol. 45、pp2-6.
- 3) 内閣府（2016）公共交通に関する世論調査、調査結果.
<http://survey.gov-online.go.jp/h28/h28-kotsu/index.html>（2018. 7. 31 閲覧）
- 4) 京丹後市観光協会 HP <http://www.kyotango.gr.jp/tourist/>（2018. 9. 19 閲覧）
- 5) Brian O. Jones (2017) Consumer Behaviour, Disruptive Innovation in the Public Transport, Uber and the Taxi industry, LSBM Working Paper Series, Vol. 2, Issue /3、pp63-76.

日本のパーソナルファイナンス企業のアジア展開 ― 2社の事例から―¹

竹之内秀行 （上智大学）

山本 崇雄（神奈川大学）

今井 雅和 （専修大学）

1. はじめに

日本におけるパーソナルファイナンス（以下 PF と記す）企業の海外展開は、1990 年ころに端を発しており、他産業の海外展開と比べるとそれほど古くから行われてきたわけではない。1990 年初頭以降のいわゆるバブル崩壊や少子化社会の到来、金利関連規制の強化などを受けた結果、国内のビジネス環境が厳しくなるとほぼ時を同じくして、PF 企業の海外展開がスタートしていったと考えられる。これまでに、いくつかの PF 企業の海外展開が行われているが、ビジネス環境が国内外で大きく異なることもあり、あらゆる事業が順調に推移しているわけではない。また後述するように、学術研究の側面に関しても、その研究蓄積は十分とは言い難い状況である。

そこで本報告では、日本の PF 企業の海外展開、特にアジア展開について検討する。その際には、日本の PF 企業がどのように異なる現地環境に適応してきたのか、またどのように新興国の「制度のすき間」を克服しているのかについて中心に論じることとしたい。

2. 理論的背景

伝統的な多国籍企業理論では、企業が海外展開する場合、「外国企業であることの劣位 (liability of foreignness)」を背負っており、それを相殺するような企業内の何らかの強み (所有企業優位性) を有することが求められると論じられてきた (Hymer, 1976; Zaheer, 1995)。また、そうした企業内の強みを受入国に移転できる能力が求められるという点も重要であるとされてきた (Kogut & Zander, 1993)。また近年では、受入国環境特有の優位性、すなわち立地特殊的優位を獲得するだけでなく、それを多国籍企業全社ベースでいかに結合させるかも重要となってきた (Doz, Santos & Williamson, 2001)。

また企業の国際戦略に目を転じると、PF をはじめとするコンシューマー向けサービスの業界では、国ごとの外部環境が大きく異なるため、現地環境に適応することが求められる。消費者のライフスタイルが文化や宗教などに影響を受けるために生じる相違に対応しなければならないほか、金融関連の法や政策にも対応する必要があるが出てくる。

近年、世界中の企業が関心の目を向けているのが経済成長著しい新興国市場である。新興

¹ 本報告は、「第 5 章 日本のパーソナルファイナンス企業のアジア展開」、『パーソナルファイナンス研究の新しい地平』パーソナルファイナンス学会著、2017 年、文眞堂所収、に基づくものである。

国のなかでも最も注目されている市場がアジア市場であり、他地域と比較して最も中間層の人口の伸びが予測されているためであろう。

PF 関連業界においてもアジア市場への参入が積極的になされている。1 人当たり GDP 水準が高まるにつれて、クレジットカードがより普及したり、オートローンを組む消費者の比率がより増加するという傾向が見られるためである。たとえば、東南アジア諸国が経済発展するにつれて、増大した中産階級を中心に消費構造が変化し、バイクローンやオートローンあるいはクレジットカードによる購買といった借入を積極的に取り入れるライフスタイルが見られるようになってきている²。

こうして、中間層の市場が近年劇的に拡大していることを受けて、消費者金融企業だけでなく、クレジットカード企業を含む多くのノンバンク企業がアジア地域に事業展開を始めている。現地の銀行や小売企業と戦略的提携を締結し、ローン事業を近年スタートさせた企業もあれば（たとえば、クレディ・セゾンによるベトナムおよびインドネシアへの進出）、ジャックスやセディナのように、バイクローンやオートローンといった耐久消費者向けへのローン事業に特化する企業も見られる。

新興国市場への進出にはこうした魅力的な側面がある一方で、克服すべき課題も存在している。近年の国際ビジネス研究では、先進国市場と新興国市場におけるビジネス環境の差異に関する概念として、新興国市場に存在する「制度のすき間 (institutional void) (Khanna & Palepu, 2010) が論じられている（今井、2012）。この「制度のすき間」とは、司法制度やさまざまな市場などが不完備であるために、売り手と買い手間の市場情報が非対称的な状況があることを意味している。PF 業界に特殊的なコンテキストでいえば、貸金業や上限金利に関わる法や、金融業を管轄する行政庁からの許認可の必要性、個人情報情報機関の整備状況などが新興国では先進国と大きく異なっているため、こうした差異を克服することが求められることになる。

このように、ノンバンクを含む PF 関連業界においても新興国市場への海外進出が多くの注目を集めているものの、PF 業界における日本企業がアジア諸国にどのように事業展開がなされてきたのかについて、研究蓄積が十分に存在するわけではない。そうした先行研究として挙げられるのは、樋口（2005）、桑名・岸本（2009）、佐藤・竹本（2014）、長谷川（2016）など僅かにとどまっている。

3. 研究方法

本研究では、ケーススタディによる定性的な研究手法を採用した。その理由は、経時的な海外展開を捉えるという点でケーススタディが適しているということと、定量的な分析を行うのに必要なサンプル数が存在していないためである。

ケーススタディの対象とした企業は、アコムと SMBC コンシューマーファイナンス（以下 SMBCCF）である。この 2 社を選択した理由は、第 1 に日本の消費者金融企業で早期から海外

² たとえば「日本経済新聞」、2003 年 1 月 28 日、2012 年 10 月 8 日。

展開を図ってきた企業であることと、第 2 に企業情報へのアクセスが可能であったという点である。

なお、ケーススタディで用いられているデータは、アコムの本社およびタイ子会社、SMBCCF の本社および中国子会社に対するヒアリング調査とアクセス可能な社内資料、IR 資料などの公表データ、ならびに新聞・雑誌記事などの 2 次データに基づいている。以下で、2 社のアジア展開の概略について記す。

3-1：アコム社のアジア展開

アコムでは、1980 年代後半から事業多角化が模索された過程で、国際化の検討も行われるようになっていった。本業である金融事業以外では、たとえば不動産賃貸事業でアメリカに、保養所賃貸業でグアムにおける子会社が設立された。金融事業以外での海外展開の模索は、その後も台湾、中国北京と続いているが、これらの事業からはすでに撤退がなされている。

そして金融事業では、1995 年にバンコクに駐在事務所が海外に初めて設立された。翌 96 年に、ヤオハン、伊藤忠商事、オムロンなどとの合弁事業により、タイに初めての海外子会社（SIAM A&C、2005 年に EASY BUY に名称変更）が設立された³。その後、インドネシア、フィリピンへの海外展開が行われている。

3-2：SMBCCF コンシューマーファイナンスのアジア展開

SMBCCF の海外展開の基本は、日本で長い時間をかけて培ってきた個人向けの「無担保」「無保証」「即時融資」というノウハウ（優位性）を活かすことである。その優位性を海外で用いることで、台湾、香港、タイ、中国本土に現地法人を設立し、海外展開を進めてきた。SMBCCF が海外事業をスタートさせたのは、1989 年の台湾である。9 月に良京實業を開業させたのである。台湾での事業は債権管理回収事業（当初は車両割賦販売）であった。その後、消費者金融事業を海外で実質的にスタートさせたのは、1992 年の香港である。その後、タイ、中国本土へと事業を拡大していった。

【参考文献】

Doz, Y.L., J. Santos & P. Williamson (2001) *From Global to Metanational: How companies win in the knowledge economy*, Harvard Business School Press.

長谷川隆 (2016) 「消費者金融会社である「プロミス香港」における業務展開の実情について—業務運営を支える法制度を中心に—」、『金沢法学』Vol. 59, No. 1, pp. 185-199

樋口大輔 (2005) 「タイの消費者信用市場」『消費者金融サービス研究学会年報』No. 6, pp. 29-42.

³ なお、この子会社はその後ヤオハンの経営破綻により、現在ではアコム(出資比率 71%)、GCT マネジメントタイ (伊藤忠商事) (25%)、バンコク銀行(4%)による合弁子会社となっている。

- Hymer, S.H. (1976) *The international operations of national firms: A study of direct investment*, MIT Press.
- 今井雅和 (2012) 「ビジネス立地としての新興市場を考える」、『多国籍企業研究』 Vol. 5, pp. 19-37.
- Khanna, T. and K. G. Palepu, (2010) *Winning in Emerging Markets*, Harvard Business School Review Press. (上野裕美子訳『新興国マーケット進出戦略』日本経済新聞社、2012年)
- Kogut, B. & Zander, U. (1993) “Knowledge of the firm and the evolutionary theory of the multinational corporation,” *Journal of International Business Studies*, 24, 625-645.
- 桑名義晴、岸本寿生(2009)「日本の消費者金融企業のアジア進出戦略の課題ー香港、台湾、タイを中心に」『パーソナルファイナンス学会年報』No. 9、pp. 40-50.
- 佐藤直樹・竹本拓治(2014)「最低賃金値上げ以降のタイ日系消費者金融企業における人材開発の必要性ー経営現地化モデルと「求められる人材像」ー」『パーソナルファイナンス研究』 No. 1 pp. 41-54.
- Zaheer, S. (1995) “Overcoming the Liability of Foreignness,” *Academy of Management Journal*, Vol. 38, No. 2, pp. 341-363.

P2P ネット金融の投資家が本当に賢いか？

趙 彤（徳島大学）、石田基広（徳島大学）

中国の P2P ネット金融はこの 10 年の間に急激に成長し、しばしば「野蛮成長」と揶揄される。2017 年には P2P の年間ローン証券取引高は 43.86 兆円に達しているが、その一方で、プラットフォームの淘汰も進み、2018 年 8 月末の段階で 71.31%と、きわめて高い割合になっている。

アメリカのナスダック株式市場に上場するような大手のプラットフォームがある一方で、経営基盤が貧弱で様々な問題を抱えた会社も少なくない。こうしたプラットフォームが破綻すると、投資家（貸し手）の元金はほとんど戻らず、自己責任で片付けられてしまうのが現実である。

このような状況を踏まえ、P2P ネット金融のプラットフォームに関する分析は学問的に重要なだけでなく、一般の投資家にとっても不可欠なものといえる。

本稿では中国の大手 P2P ネット金融プラットフォームである「人人貸」(RRD, renrendai.com)を対象に、2015 年の無担保ローン証券の取引（295511 レコード）を分析した。具体的には、データに 3 種類の計量モデルを適用し、ローン証券のデフォルト要因、ローン証券の成約要因とローン証券の利率決定要因を探った。

この結果、ローン証券のデフォルト率はローン証券属性と借り手の人口統計的属性に大きく左右されるが、借り手の金融的属性と仕事関連属性はさほど影響がないことが判明した。またローン証券が成約するかどうかは上記 4 つの属性のそれぞれが影響していることが分かった。

一方、ローン証券がデフォルトとなる要因と、証券が成約する要因は大きく異なり、投資家がパフォーマンスを上げるには改善すべき点が多い。ローン証券の利率はほぼローン証券期間という変数に決定されており、他の要因の影響は小さい。つまり RRD によるローン証券利率の決定は、ローン証券のリスクを反映しているわけではなく、その意味で、RRD が借り手のリスク評価を軽視しているのではないかと疑われる。

2018 年 12 月 1 日発行

編集・制作：パーソナルファイナンス学会 大会実行委員会

〒162-0041 東京都新宿区早稲田鶴巻町 518 司ビル 3F

IBI 国際ビジネス研究センター内

TEL：03-5273-0473 FAX：03-3203-5964

e-mail: japf@ibi-japan.co.jp

本書の全部または一部の複写・複製・転記載および磁気または光記録媒体への入力等を禁じます。これらの許諾については、お問い合わせください。