



(電子版)

info@jikosoren.jp

2017年 第8号 2017年5月10日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201  
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

## ライドシェア再々提案にも「対応不可」 国交省が規制改革推進会議へ回答

国土交通省は、規制改革ホットラインで新経済連盟から要請されていたライドシェア実現のための法整備について、3月31日付で「対応不可」との回答を出しました。このほど規制改革推進会議のホームページで公表されました。

回答では、新経連の要請が、プラットフォーム（仲介企業）に運転者管理など一定の責任を負わせるとしているのに対し、「運行管理や車両整備管理等について責任を負う主体を置いたものとは言えない」としたほか、プラットフォームとドライバーに保険加入を義務付けるとの提案にも、保険だけでは「国民の理解を得られない」、タクシー運転者の労働環境に影響を与えるなどとして、「提案の内容は、安全確保、利用者保護等の観点から適切ではない」としています。

規制改革（推進）会議にライドシェア解禁の提案が出されたのは3回目で、1回目は15年4月、2回目は15年10月に新経連が提案、それぞれ15年6月、16年8月に国交省が「対応不可」と回答しています。3回目の提案となった今回も、「不可」が維持されましたが、規制緩和をとる勢力は根強く、執拗に解禁を求めてくることが予想され、規制改革推進会議で今後、議題にのぼる可能性もあります。

### 規制改革推進会議 規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

管 理 番 号	290331013
受 付 日	平成28（2016）年11月30日
所管省庁への 検討要請日	平成28（2016）年12月19日
内閣府での回答 取りまとめ日	平成29（2017）年3月31日
提 案 事 項	ライドシェアの実現のための法環境の整備
提案の 具体的内容等	ライドシェアの実現により、①消費者利便性の向上、②働き方改革、③スマートシティ、④経済効果などのさまざまな効果が期待できる。また、供給の柔軟性により既存サービスでは解決できない課題（交通空白区域におけるモビリティ確保等）の解決にも資する。

	<p>しかし、現行の道路運送法はシェアリングエコノミーという形態を想定していないため、我が国ではライドシェアを行うことができない。</p> <p>従来の業法は、事業者であるサービス提供者に規制をかけることにより質を担保していた。しかし、シェアリングエコノミーでは個人が供給者となるため、同じ規制を適用すると供給者にとっては過大な負担となり機能しない。そこで、シェアリングエコノミーにおいてプラットフォームが果たす機能の重要性に着目し、ドライバーに対する規制を一定程度緩和する代わりにプラットフォームにも一定の責任を課すことにより、安全性等を担保する制度とすべきである。</p> <p>具体的には、以下の制度設計とすべきである。</p> <p>①プラットフォーム・ドライバーの双方に一定の責任を課す制度とする。</p> <p>②プラットフォームの責任として、行政庁への登録、一定の運行管理、重大事故時の所管官庁への報告及びドライバー利用停止措置、保険加入等を義務付ける。義務を果たさないプラットフォームに対しては登録取消を含む措置をとる。</p> <p>③ドライバーの責任として、行政庁への届出、認定講習の受講、アルコールチェックの実施、保険加入等を義務付ける。</p> <p>上記のような制度設計によれば、プラットフォーム及びドライバー両者の責任が相まって、安全性を十分に担保することが可能であると考ええる。</p> <p>仮に所管省庁が上記措置で不十分と考えるのであれば、具体的にどのような代替措置をとれば十分になるのかという観点から議論すべきであり、そうした検討を行うための場を政府内に設けるべきである。</p> <p>なお、当連盟が昨年10月に提出した提案に対して国交省から対応不可との回答をいただいているが、国交省がその理由として掲げる事由には疑義があると考えている。</p> <p>※制度設計案及び国交省が対応不可とする見解への反論等の詳細については、当連盟が本年11月30日に公表した提案「ライドシェア実現に向けて」 (<a href="http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=562">http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=562</a>) を参照</p>
提案主体	新経済連盟
所管官庁	国土交通省
制度の現状	自動車による旅客の運送については、安全の確保、利用者の保護等の観点から、道路運送法上の事業許可等を得ることが求

所 管 省 庁 の 検 討 結 果		められています。具体的には、事業用自動車の使用、第二種免許の取得、日々の運行管理・車両整備管理、保険加入等が義務付けられています。
	該当法令等	道路運送法4条1項、23条、25条、27条、78条、96条、97条等
	対応の分類	対応不可
	対応の概要	<p>○ 本提案では、プラットフォーム側に新たに運行記録の保存や運転者リストの作成などの対応を求めるとしてありますが、これらの措置は、運行管理や車両整備管理等について責任を負う主体を置いたものとは言えないと考えております。運行管理や車両整備管理に責任を有する者を選任し、運転者の健康管理や酒気帯びの状況を確認させるとともに、自家用自動車よりも高い頻度で車両の点検を行わせること等により、過労運転や技能未熟を防ぎ、未然に事故を防止する対策が必要であり、本提案ではこうした対策が不十分であるとと考えております。</p> <p>○ 本提案は、ドライバー及びプラットフォームに保険加入を義務付け、事故時の被害者の損害をカバーするとしてありますが、これらの措置はプラットフォーム側に事故の当事者としての責任を負わせることなく、単に事故発生時のドライバーの賠償責任を保険でカバーするとしているものと考えられ、このような形では国民の理解を得られないと考えております。なお、運送事業者は、自動車損害賠償保障法の「運行供用者」として、民法の特例（故意又は過失の立証責任の転換）として厳格な民事上の責任を負っております。</p> <p>○ 自家用車を用いたライドシェアについては、ドイツ、フランス、イギリス（ロンドン市）、韓国等において禁止されております。</p> <p>また、プラットフォームとドライバーの関係について、ドライバーの地位や待遇が世界各地で問題になっております。例えば、平成28年10月、ロンドン雇用審判所が、ドライバーを労働者と認め、最低賃金の適用や有給休暇の付与等の権利を保障すべきと判断しました。その他、米国カリフォルニア州、マサチューセッツ州などでも訴訟が起きています。さらに、日本国内約34万人のタクシー運転者の労働環境にも深刻な影響を与えることも懸念されます。</p> <p>○ 我が国の特に都市部においては、タクシーは供給過剰状態にあり、輸送サービスを追加する必要性に乏しい状況にあります。</p>

		<p>なお、バス・タクシー等が不十分である地域において、安全を確保しつつ地域住民の足として自家用車を活用する自家用有償運送制度が平成18年から実施されており、昨年6月には、国家戦略特区においてその運送の対象範囲を観光客にも拡大するための法改正が行われたところです。</p> <p>○ 以上のとおり、本提案の内容は、安全確保、利用者保護等の観点から適切ではないと考えております。</p>
規制改革推進会議における再検討項目	(空白)	

更に精査・検討を要すると認められる事項については、規制改革推進会議（各ワーキング・グループ等）において対応します。

※「規制改革推進会議における再検討項目」欄の記号（◎、○、△）については、所管省庁の回答をもとに、規制改革推進会議が以下のとおり判断したものです。

- ◎：各ワーキング・グループ等（本会議で取り扱うこととされている事項に関する提案については本会議）で検討している事項及び検討を予定している事項
- ：再検討が必要（「◎」に該当するものを除く）と判断し、規制シートの作成対象とする事項
- △：再検討の可否を判断するため、事務局が提案内容に関する事実関係を確認する事項