



(電子版)

info@jikosoren.jp

2016年 第1号 2016年10月18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

ライドシェアは「対応不可」 国交省が規制改革会議に再度回答

規制改革会議は8月23日、規制改革ホットラインに寄せられた提案に対する各省庁からの回答を公表、ライドシェアについては国土交通省が昨年の回答同様「対応不可」と答えていることを明らかにしました。提案は、新経済連盟が昨年10月に公表した「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に関する具体的提案」で、ライドシェアについては「ライドシェアのドライバーが道路運送法第4条第1項の許可の規定等を受けないこととすること」としています。

なお、同提案のホームシェア（民泊）の法的措置については、「検討に着手」として、本年度中に法案を提出予定と答えています。

規制改革ホットライン検討要請項目の現状と措置概要

2016年度（規制改革会議2016.8.23公表）

（ライドシェアについての国土交通省の回答部分のみ）

受付日	平成27年10月30日
所管省庁への検討要請日	平成27年12月9日
内閣府での回答取りまとめ日	平成28年8月10日
提案事項	シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案
提案の具体的内容等	<p>シェアリングエコノミー（特にホームシェア、ライドシェア）の推進のため、必要な法的措置が行われることが必要。詳細については、当連盟の提言「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」（2015年10月30日公表）（下記リンク先）をご参照いただきたい。</p> <p>http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=457</p> <p>《注. ライドシェアについての上記提案の内容：ライドシェアを新たな交通サービスの類型として法的に位置づけ、ドライバーとプラットフォーム双方に一定の対応を求めることをルール化することにより、ライドシェアのドライバーが道路運送法第4条第1項の許可の規定等を受けないこととすることを提案します。》</p>
提案主体	（一社）新経済連盟

所管官庁	内閣官房、厚生労働省、国土交通省	
所管省庁の検討結果	制度の現状	自動車による旅客の運送については、安全確保、利用者保護等を図る観点から、道路運送法上の事業許可等を得ることが求められています。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
	措置の分類	対応不可
	措置の概要 (対応策)	<p>【ライドシェアについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 本提案は、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で旅客運送事業を行おうとするものであり、安全確保、利用者保護等の観点から問題があると考えられます。 ○ 道路運送法における旅客運送事業者の義務（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）は、事故の未然防止、万が一の際の的確な対応等を図るためのものです。旅客運送事業者は、これらの責任を果たすことにより安全確保、利用者保護等についての国民等の信頼感を確保しているものと考えております。 ○ 自家用車を用いたライドシェアについては、提案にあるような運転手のアプリ上の評価やバックグラウンドチェック、保険加入等の措置により、現在の旅客運送事業と同レベルの信頼感を社会に提供することができるのか、極めて慎重な検討が必要と考えております。 ○ また、約34万人のタクシー運転手の正規雇用への影響、反社会的勢力の進出等が懸念されます。さらに、特に都市部において、タクシーは供給過剰状態にあります。 ○ なお、自家用車を用いた旅客運送については、欧米・アジア等の多くの国において、業務停止命令や訴訟が起きており、輸送の安全等について大きな議論となっています。 ○ 以上により、道路運送法上の事業許可等を得ないで行われる、自家用車を用いた旅客運送を認めることは、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>【シェアリングエコノミーの推進について】</p> <p>日本再興戦略2016等に基づき、シェアリングエコノミーの健全な発展に向け検討会議を立ち上げ、関係者の意見も踏まえつつ、本年秋を目途に必要な措置をとりまとめる予定です。その際、消費者等の安全を守りつつ、イノベーションと新ビジネス創出を促進する観点から、サービス等の提供者と利用者の相互評価の仕組みや民間団体等による自主的なルール整備による対応等を検討してまいります。</p>

貸切バスの安全運行パートナーシップ宣言

軽井沢事故受け発出 実効性には疑問

貸切バスの安全運行パートナーシップ宣言が8月30日に発出されました。

今年1月の軽井沢スキーバス事故を受けて、国土交通省が設置した事故対策検討委員会が6月3日にまとめた総合的な対策の中で、日本旅行業協会、全国旅行業協会、日本バス協会の3者により、適正な運賃・料金の収受に関する内容を従来の「ガイドライン」に追記して、「宣言」にするとされていました。背景には、バス会社の過当競争状態に乗じて旅行業者が不当な安値や手数料によるバックペイを要求していたことがあります。法的拘束力や罰則はなく、実効性には疑問が残ります。

また、同日、貸切バスの運賃・料金に関する情報の通報窓口が国土交通省ホームページに設置され、利用者等からの下限割れ等についての通報を受付けます。

通報窓口URL：http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000085.html

安全運行パートナーシップ宣言

一般社団法人日本旅行業協会／一般社団法人全国旅行業協会
公益社団法人日本バス協会 平成28年8月30日

1. 安全運行パートナーシップ宣言の目的

この安全運行パートナーシップ宣言は、旅行業者と貸切バス事業者が、お互いの事業活動をする上で欠かすことのできないパートナーであることを理解し、その協力体制の確立により法令等を遵守することを宣言、公表し、安全で快適なサービスを旅客に提供することを目的とします。

2. 法令等を遵守した旅行及びバス運行

- ① 貸切バス事業者は、安全性の確保のための基準づくりやそれに基づく運行に努めます。旅行業者は、安全運行に努力している貸切バス事業者を利用することに努めます。
- ② 行程作成にあたっては貸切バス事業者と旅行業者双方が十分な打ち合わせを行います。
- ③ 貸切バス事業者と旅行業者は、共同で、より安全な運行ルートの設定

に努めます。

- ④ 適切な運行計画を実現するため、旅行業者は貸切バス事業者に対して遅くとも2週間前までに行程表を提出します。また、行程に変更があった場合、旅行業者は速やかに貸切バス事業者へ報告します。
- ⑤ 貸切バス事業者と乗務員は、旅行当日に旅行業者から行程変更の依頼を受けたときは、運行管理者に報告し、運行管理者の承認を受けてから行程の変更を行います。
- ⑥ 貸切バス事業者と旅行業者は行程表に基づき、乗務員用の適切な休憩・宿泊施設を確保します。
- ⑦ 貸切バス事業者と旅行業者は、営業区域外運送を受注、発注しません。

3. 安全な乗降場所の確保

- ① 貸切バス事業者と旅行業者は、安全かつ周辺の交通に配慮した乗降場所を選定します。やむをえず路上等で乗降する場合は停車時間の短縮を

旅客に呼びかけます。

- ② 旅行業者は見学地等でバスを駐車させる必要がある場合は、貸切バス事業者と協力して見学地に近接する場所に駐車場所を確保するように努めます。

4. 安全運行の徹底

- ① 貸切バス事業者と旅行業者は、法定速度の遵守はもとより、安全を第一にして旅行行程（ツアー）を運行します。
- ② 貸切バスの乗務員及び旅行業者は、旅客に対し、共同で、シートベルトの着用の徹底を図ります。

5. 安全管理体制の確立

- ① 貸切バス事業者と旅行業者は、事故・故障・トラブルなどが発生した場合は旅客の安全確保を最優先して適切な対応をします。
- ② 貸切バス事業者と旅行業者は、事故・故障・トラブルなどの緊急時における連絡先を明確にし、休日や深夜等の営業時間外であってもお互いに連絡が取れる体制を構築します。

6. 利用者への情報提供等

- ① 旅行業者は、貸切バス事業者や国土交通省が公表した安全情報（貸切バス事業者名、貸切バス事業者安全性評価認定制度の認定の有無等）を企画募集のパンフレット等に掲載します。なお、繁忙期等でパンフレット作成段階で貸切バス事業者が決まっていない場合は、「A社、B社又は同等の会社」等の表記の工夫を行い、決定次第、利用日前に利用者へ貸切バス事業者名を連絡します。
- ② 旅行業者は、貸切バス安全性評価認定制度の認定事業者と同じように安全の確保に取り組んでいる貸切バ

ス事業者を利用することに努めます。

- ③ 貸切バス事業者は①の情報以外の安全情報等について、旅行業者からの求めがあった場合は、積極的に提供します。
- ④ 日本バス協会は、安全に対する取り組みを強化するため、貸切バス事業者が貸切バス事業者安全性評価認定を受けるよう促すとともに非会員の貸切バス事業者が日本バス協会に加入するよう、努めます。

7. 適正な運賃・料金收受等

- ① 規制緩和による供給過剰、旅客の低価格志向等の要因で貸切バス事業者と旅行業者はそれぞれに課題を抱えています。お互いの立場を理解して、事業が健全に発達するよう努力します。
- ② 貸切バス事業者は、運送申込書/運送引受書に運賃・料金の上限・下限額を記載します。
- ③ 貸切バス事業者と旅行業者は、運賃・料金の上限・下限の範囲内の届出運賃・料金を遵守します。違反と思われるものは、国の通報窓口に通報します。
- ④ 旅行業者は貸切バス事業者に対し、貸切バス事業者から収受した手数料等を記載した書面を提出します。ただし、書面による基本契約がある場合は除きます。
- ⑤ 貸切バス事業者から旅行業者に支払う手数料等については、名目の如何によらず、実質的に運賃・料金の下限割れとならないようにし、個別事案について当否を判断できる第三者委員会を設置します。

8. その他

各協会の会員以外と取引する場合も、このパートナーシップ宣言を遵守するよう努めることとします。