



(電子版)

info@jikosoren.jp

2016年 第6号 2016年11月21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

## 経産省 沖縄・ジャスタビの事業是認の判定 レンタカーと運転者のマッチング直ちに違法でない

経済産業省は10月27日、「ドライバーマッチングサービスに係る道路運送法の取扱いが明確になりました」との発表を行いました。公表文では明示されていませんが、沖縄で営業を開始したジャスタビの照会に答えたものです。ジャスタビは大手旅行会社H. I. Sの子会社で、レンタカーを利用する観光客にドライバーを紹介するサービスを行い、当初はレンタカー会社との合弁で発足しましたが、レンタカー会社との関係を切り離し、ウェブサイト上のリンクなども外したうえで経産省に照会していたものと思われます。経産省の回答は、外形上の分離があれば、運転者を紹介しても直ちに違法ではないというもので、レンタカーを利用した白タク行為にお墨付きを与えかねないものです。マッチングサービスの解釈を広げればライドシェアの認知にもつながりかねず、きわめて問題があります。以下は、経産省の発表文。

平成28年10月27日

### ドライバーマッチングサービスに係る道路運送法の取扱いが明確になりました ～産業競争力強化法の「グレーゾーン解消制度」の活用～

産業競争力強化法に基づく「グレーゾーン解消制度」について、経済産業省所管の事業分野の企業からの照会に対して、回答を行いました。

#### 1. 「グレーゾーン解消制度」の活用結果

今般、事業者より、旅行者に対し、ウェブサイトを通じて、旅行者に代わってレンタカーを運転するドライバーの情報を提供するサービスを実施する場合に、①事業者によるドライバーマッチング及び②ドライバーによる運転役務の提供が道路運送法第2条第3項に規定する「旅客自動車運送事業」に該当するか、また③レンタカー事業者の事業活動がレンタカー業の許可に付される条件に抵触するかについて照会がありました。

経済産業省と国土交通省が検討を行った結果、以下の回答を行いました。

- ・利用者に対し、ドライバーと自動車が実質的に一体として提供される場合には、少なくとも①事業者、②ドライバー又は③レンタカー事業者のいずれかの者の行為が、道路運送法（第2条第3項、第4条第1項、第80条の趣旨）に抵触する。
- ・照会書の内容を前提とすれば、①事業者及び②ドライバーの行為は、直ちには「旅客自動車運送事業」に該当せず、③レンタカー事業者の行為は、直ちには貸渡しに付随した運転者の労務供給（運転者の紹介及びあっせんを含む。）の禁止に抵触しない。
- ・ただし、例えば以下の場合には、ドライバーと自動車が実質的に一体として提供されていると判断され、ドライバー及びレンタカー事業者の行為は道路運送法に抵触する。
  - i 事業者又はレンタカー事業者が自社ウェブサイト等に相手方の広告やウェブサイトへのリンクを掲載する等、事業者とレンタカー事業者に業務上の関係があると判断される場合
  - ii 第三者が業として事業者とレンタカー事業者の双方を紹介する場合
  - iii レンタカー事業者の親会社と事業者との間に資本・人的関係があるときに、当該関係を解消しても、実態として事業者への事実上の影響力が解消されていない場合

また、上記のように、ドライバー及びレンタカー事業者の行為が道路運送法に抵触する場合には、事業者はこれを共同又は幫助するものとして、同法に抵触するおそれがある。

※ なお、レンタカー契約の名義が利用者であっても、ドライバーがレンタカー代金を支払う等主体的に自動車を提供している場合や、事業者を通じて行うか否かを問わず、ドライバーが利用者に対しレンタカー事業者の紹介・あっせんを行う場合についても、ドライバーの行為は「旅客自動車運送事業」に該当する。

これにより、旅客自動車運送事業に係る道路運送法の解釈がより明確にされました。

## 2. 「グレーゾーン解消制度」の概要

産業競争力強化法に基づく「グレーゾーン解消制度」は、事業に対する規制の適用の有無を、事業者が照会することができる制度です。

事業者が新事業活動を行うに先立ち、あらかじめ規制の適用の有無について、政府に照会し、事業所管大臣から規制所管大臣への確認を経て、規制の適用の有無について、回答するものです（本件の場合、事業所管大臣は経済産業大臣、規制所管大臣は国土交通大臣となります）。

# 「雇用関係によらない働き方」に関する研究会 経産省が開催、雇用責任放棄を推進か

経済産業省は、「雇用契約によらない新しい働き方」（フリーランス、アライアンス等）」といった多様な働き方について、事例・実態を収集し、課題及び今後の方向性について検討を行う研究会を立ち上げ、11月17日に第1回研究会を開催しました。フリーランスというと聞こえはいいですが、特別な技能を持った技術者や芸術家などを除き、雇用関係のない働き方は、労働者を保護する法律の適用が受けられず、まったくの無権利状態で働かされる危険性があります。アメリカでのライドシェア企業ウーバーのドライバーがその典型で、安倍首相のすすめる「働き方改革」とも呼応するものです。

経産省の発表ページ

<http://www.meti.go.jp/press/2016/11/20161117005/20161117005.html>

## ◎世耕弘成経産大臣の研究会でのあいさつ（要旨）

安倍内閣にとって「働き方改革」は最大のチャレンジであり、「兼業・副業」や「フリーランサー」のような、「時間・場所・契約にとらわれない、柔軟な働き方」は、働き方改革の「鍵」となると考えています。

## ◎「雇用関係によらない働き方研究会」開催要領（要旨）

### 1. 趣旨

人口減少の進行や技術革新の進展により、産業構造・就業構造が大きく変化することが予想される中、従来の企業との雇用関係を前提とした働き方のみでは、こうした外的環境変化に順応できない。このように、「働き方」に関して大きな見直しが迫られている中、「兼業・副業」や、働く場所・時間から開放された「フリーランス」など、雇用関係によらない柔軟な働き方が注目されている。

こうした柔軟な働き方は、自身のスキルを最大限活用しながら、ひとりひとりのキャリア意識・ワークスタイルに合わせた働き方を可能とし、個人の豊かなくらしの実現に貢献することが期待されている。

また、企業にとっても、多様な人材の確保に繋がるなど、日本経済の競争力強化の面でも柔軟な働き方を選択できる環境を整備することは重要である。他方、現在の雇用関係を前提とした働き方を主眼に置いた環境では、こうした柔軟な働き方を選択した場合、既存の経済社会システムに適合できず不利益を被るリスクも存在し、個人が主体性をもって柔軟な働き方を選択しようとしても踏み出せない現状もみられる。

### 2. 目的

上記問題意識のもと、こうした柔軟な働き方にも適合した経済社会システムを構築し、個人が主体性を持って自身の働き方を選択できる環境を整備することを目的に、現状を把握し、課題と解決策の方向性を議論する研究会を開催する。

# バス事故防止 規制緩和路線の抜本的見直しを

## 清水忠史議員 関越道事故後の対策の検証不十分と指摘

軽井沢スキーバス事故後の検討会で出された事業者への罰則強化などについての道路運送法改正案が審議された衆議院国土交通委員会で11月18日、日本共産党の清水忠史衆院議員が質問に立ち、バス事故の再発防止のために、規制緩和の見直し、旅行業者への規制強化、改善基準の改正などの対策を求めました。

清水議員は、罰則強化などの道運法改正は必要なものだとしたうえで、軽井沢事故の前、2012年に関越道事故が起きて、国交省は二度と事故を起こしてはならないとして安全・安心回復プランを立てたはずなのに、また事故が起きてしまった、検証はどうなっていたのかと聞きました。

石井啓一国交大臣は、関越道事故後、新運賃制度の導入や交替運転者配置基準の改正を行ったが、軽井沢事故を防げなかったことは誠に遺憾だと答えました。藤井自動車局長は、関越道事故後に出された対策の効果を検証するフォローアップ会議は、14年6月までに3回しか行わずに打ち切っていたことを明らかにしました。

清水議員は、方針の出しっぱなしで検証が不十分だとして、規制緩和路線の抜本的な見直しが必要だと指摘しました。

次いで、新運賃制度が導入されたのに軽井沢事故のバス会社は下限割れで運行していた点を取りあげ、新運賃制度で下限割れ運賃の通報があったのは何件かと観光庁に聞くと、通報は4件で、うち3件は事故が起きた後に国交省から通報されることが明らかになりました。清水議員は、事故が起きない限り是正することができず、旅行会社による買いたたきを未然に防ぐことができないとして、大元には過当競争があり、優越的な立場にある旅行業者への規制強化を求めました。また、運転者の労働条件改善のため、運賃の引上げも含めて検討すべきだと指摘しました。

自動車運転者の改善基準の改正、法制化については、堀内詔子厚労大臣政務官が、法制化はいまだ困難な状況と無責任な答弁。国交省は、改善基準の運用実態について事業者からヒアリング、アンケートを取りながら公表していないことを追及され、石井大臣が、本年度中に開かれる次回の軽井沢事故対策検討委員会に報告して公表すると約束しました。

保安要員の配置義務付けを求めたのに対して末松信介国交副大臣は、保安要員が未然に事故を防いだ事例があることを認めながら、安全対策機器の開発や事業者のコスト負担などを勧告して慎重に検討したいと後ろ向きの答弁に留まりました。



質問する清水議員