



(電子版)

info@jikosoren.jp

2017年 第5号 2017年3月22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

安全規制の強行突破は許されない 山添参議院議員(共)がジャスタビ問題で質問

レンタカーを利用した白タク営業を行っているジャスタビの問題について3月21日、日本共産党の山添拓参議院議員(写真)が消費者問題特別委員会で質問しました。質疑の概要をお伝えします。



○山添拓参議院議員 シェアリングエコノミーでは、安全性を含むサービスの品質は誰がどのように担保する仕組みなのか。

○川口康裕消費者庁次長 サービスの品質は一義的にはサービスの提供者(個人であることが多い)が責任を負う。サービスが個別事業法の適用を受ける場合には、当該事業法の規定で品質が担保される。サービスの内容を利用者が事後評価するシステムを提供している例もある。

○山添議員 シェアリングエコノミーでサービスの品質を担保するために最も特徴的なのは、インターネット上で口コミで評価をするものだ。これは個人の経験に基づく自己申告なので、何の担保にもならない。16年2月にアメリカで銃を乱射して6人を殺害した容疑者はウーバーの運転者だったが、この容疑者の評価は5点満点中4.73点で「好意的な評価」とされていた。

総務省の調査では、海外でライドシェアや民泊を利用したいかという問いに対して、利用したくないが7割以上で、その理由として、事故やトラブル時の対応に不安があるという人が6割で最多だった。業法の規制で安全性を確保する仕組みをとってきた分野について、シェアリングエコノミーの仕組みでは国民の不安を解消しえないということを示していると思うが、大臣はどう思うか。

○松本淳内閣特命大臣(消費者および食品安全、防災) 消費者に必要な情報が提供され、消費者の合理的な選択の機会が確保されることが重要だ。シェアリングエコノミーにおいても、シェア事業者が適切な運営管理を行うことが重要だ。

○山添議員 ライドシェアは白タク行為として禁止されているが、今、形を変えてライドシェアに風穴をあけようという動きがある。16年5月に沖縄でジャスタビがレンタカー利用者と運転者のマッチングサービスを開始した。インターネットのサイトでレンタカー利用者に登録した運転者を紹介するというものだが、実態としてはレンタカーを用いた白タクに他ならず、タクシーと同じような有償の旅客運送を一般のドライバーにさせているのではないかと指摘されている。ドライバーが自らの車を使ってお金をとって運転をすれば白タク行為で禁止されるのに、客が用意したレンタカーであれば禁止されないという理由は何か。

○根本幸典国土交通大臣政務官 レンタカーについては、借り受けた者と運転す



る者が同一であることは求められていない。よって、レンタカーを借り受けた者に代って運転を行うことや、そのようなドライバーを仲介することは法令に抵触するものではない。レンタカーの貸し渡しとドライバーの仲介が一体として行われる場合など自動車運送事業に類似する行為が行われることのないよう、今後の具体的な事業展開の状況を注視していきたい。

○山添議員 一体的でなければ抵触しないという説明だが、法律にはそういう文言はない。国土交通省は15年に規制改革ホットラインでライドシェアについて提案を受けた際の回答で、マイカードライバーは二種免許等を有していない、運行管理、労働時間管理、飲酒チェック等が行われないなどとして、慎重に判断する必要があるとしていた。ジャスタビの事業も本質的な違いはない。国交省に聞くが、ジャスタビで雇ったドライバーについて、兼業は認められるか、アルコールチェックは義務付けられているか、改善基準告示のような運転時間の規制は及ぶのか。

○早川治国土交通大臣官房審議官 ジャスタビ社の事業は道路運送法上の旅客自動車運送事業ではないことから、アルコールチェックなどの運行管理を行う義務はない。兼業についても特段の規定はない。改善基準告示は、自動車運転業務に従事する労働者の労働時間等の基準を定めたもので、適用は厚生労働省が判断する。

○山添議員 兼業禁止や運転時間の規制も対象外だ。もちろん最低賃金や割増賃金、労災や雇用保険なども対象外ということになる。国交省に聞くが、先の要件を満たしたもとでは、国交省はジャスタビの事業について指導・監督する権限を持つのか。事故など事業上の問題が生じた場合の責任はどこが持つことになるのか。

○根本政務官 旅客自動車運送事業やレンタカー事業には当たらない事業について国土交通省に監督責任はない。レンタカーが事故を起こした場合の責任については、レンタカー事業者が賠償責任を負う。これはレンタカー利用者に代わって運転して事故を起こした場合も同様だ。利用者に生じた損害については、利用者とドライバーの間で、あるいは保険によって解決される。

○山添議員 経産省の側は指導監督する権限を持つのか。

○前田泰宏経済産業大臣官房審議官 規制権限を持たない。

○山添議員 結局、どこも利用者の安全に責任を負わない。極めて無責任だ。自動車で旅客を運送する事業なのだから、監督責任を負うのは本来、国交省だが、今回、ジャスタビの事業を合法だとお墨付きを与えたのは経産省だ。経産省がグレーゾーン解消制度で、法律の文言からは読み取れないような解釈を導いて、むしろ新たなグレーゾーンをつくりだしたというべきだ。安全のための規制をないがしろにするやり方はやめるべきだ。

対価を得てお客を乗せる事業にもかかわらず、何の規制も及ばないのでは乗客の安全は確保されない。資料にあるように、ジャスタビの登録ドライバーで、ビールと思われるグラスを手にしたプロフィール写真を載せているドライバーまでいる。こういうものを放置しておくのか。シェアリングエコノミーやそこから発生した業態が業法の枠外に置かれる、道路運送法によって規制されてきた白タク行為が国交省の規制の枠外に置かれようとする動きが広がっている。命に係わる安全のための規制を、このように強行突破することは許されない。大臣の認識はどうか。

○松本大臣 シェアリングエコノミーが広がっていく中で、既存の行政規制が及ばない新たなサービスが生まれ、消費者に被害が発生する可能性もある。消費者に対する注意喚起や事業者に対する勧告など消費者安全法上の権限が適切に行使されることが必要と考えている。