



日本におけるフードデリバリーに関する運送業法規制、 個人ドライバーの法的立場、法的責任の分配

弁護士 松永博彬

1 はじめに

新型コロナウイルスの感染拡大により、多くの飲食店が閉鎖や業務の縮小を余儀なくされた。日本では新型コロナウイルスの感染拡大はいったん落ち着きを見せたが、再度の拡大傾向も見られ、従来どおりの営業を継続できない飲食店も多数ある。他方で、在宅勤務の拡がりなどにより、生鮮食品のネットショッピングの利用が増加するとともに、飲食店からの調理済み料理のデリバリーの需要も増加した。

そのため、調理済み料理を自宅まで届けて欲しい顧客と、料理を販売したい飲食店の需要と供給をマッチングさせるインターネットアプリケーションやサービスも多数現れるとともに、自転車やバイクを使用するドライバーが料理を運んでいる光景を多く目にするようになった。そのドライバーの人材供給の背景として、新型コロナウイルスの感染拡大による従前の業務の縮小や停止によって収入を確保することを強いられている個人の切実な事情もある。

しかし、これらのフードデリバリーに関する運送業法規制、フードデリバリーの担い手である個人ドライバーの法的立場や、交通事故や配達失敗時に問題となる法的責任の分配に関する諸論点に取り組んだ論考はあまりなかった。本稿ではその諸論点に取り組むことを試みる¹。

2 日本の運送業規制の基本構造

(1) 運送手段ごとに規制業法が異なる

日本の運送業は、陸運、鉄道、船舶及び航空機を使用する場合にそれぞれ別の業法によってされている。これらのいずれの法令によっても規制されていない運送手段は、規制の対象とならない。業法規制がない典型的な運送手段は徒歩である。フードデリバリーでは一般的には陸運のみが対象となると考えられるので、本稿では鉄道、船舶及び航空機の規制については検討の対象としない。なお、ドローンでフードデリバリーを行う可能性については、現在の法規制の下では、人口集中地区でドローンを飛ばすことは非常に難しいので²、現時点では料理を運ぶ手段としては現実的ではないと思われる。

(2) 他人の荷物を運ぶ場合にのみ制限がかかる

日本の陸運の運送業規制の基本となる法律は貨物自動車運送事業法(平成元年十二月十九日法律第八十三号)である(以下「本法」という。)。本法は特定の運送手段で他人の荷物³を有償で運ぶ場合に許可又は届出が必要であることを定めている。飲食店やスーパーマーケットが、自らの商品や料理を自らの従業員を使って配達する場合には、運送業規制の対象にはならない。同様に、食料品を求める顧客の需要と、自ら配達可能な飲食店やスーパーマーケットによる供給を取り次ぐだけのビジネスモデルも、運送業規制の対象ではない。

(3) 運送業者自身に対する規制と、運送業者を手配する者に対する規制が異なる

ア 運送業者自身に対する規制

本法は、運送業者が(i)三輪以上の軽自動車及び(ii)二輪の自動車を使用する場合を「貨物軽自動車運送事業」と定義し、運送業者が事業を開始するに当たって国土交通大臣への届出を求めている⁴。他方で、本法は、運送業者が「(i)三輪以上の軽自動車及び(ii)二輪の自動車」以外の自動車を使用す

¹ 本稿で述べられている見解は筆者個人のものであり、筆者の所属するシティユーワ法律事務所としての見解を表明するものではない。

² 国土交通省 WEB サイト https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html

³ 正確には「他人の需要に応じ」、本法 2 条 2 項及び 4 項。もっとも、どのような場合が「他人の需要に応じ」であると解釈されるのかは、解決が容易な問題ではない。例えば、国土交通省の古い通達により、クリーニング店の配達他人の所有する衣服を配達しているにもかかわらず規制されていない。筆者はこれは「他人の需要に応じ」の適切な解釈において解決しうる問題ではないかと考えている。

⁴ 本法 36 条 1 項

る場合を「一般貨物自動車運送事業」と定め、事業を開始するに当たって国土交通大臣の許可を求めている⁵。それ以外の陸送手段、典型的には自動車ではないもの(例えば自転車やリヤカー)を使用する場合は許可及び届出のいずれも不要である。

また、「二輪の自動車」とは、内燃機関を動力とする場合は排気量 125cc 超、電動機を動力とする場合は定格主力 1.0kW 超のものに限られる。これは、道路運送車両法が「自動車」と「原動機付自転車」を区別して定義しており、「原動機付自転車」は二輪の「自動車」ではないからである。また、道路交通法上の原動機付自転車の範囲と道路運送車両法上の原動機付自転車の範囲が異なるので留意する必要がある⁶。つまり、二輪車については、必要な運転免許証の種類と運送法の業法規制は必ずしも一致しない。

一般貨物自動車運送事業の許可を取得するためには、複数のトラックを保有するなどの条件を満たす必要がある。そのため、新型コロナウイルスの感染拡大による業務縮小や停止などで収入を確保しなければならぬ個人が開業することは難しい。他方で、貨物軽自動車運送事業の届出については、個人は軽自動車⁷又は二輪の自動車さえ保有していれば、所定の記載事項を満たした届出書を提出するだけで、最短で即日事業を開始することができる。

さらに、道路運送車両法上の原動機付自転車又は自動車以外の車両(自転車等)を使用するのであれば、運送法の業法規制はなく、幅広くドライバー候補を見つけることができる。そのため、フードデリバリーにおいてはよく自転車が使われているわけである。

イ 運送業者を手配する者に対する規制

運送業者を手配する者は、大きく分けて利用運送と取次という二つの法的形態がある。下請の運送業者を使用し、元請となって荷主(フードデリバリーにおいては典型的には飲食店)に対して運送責任を取る場合は利用運送という形態になる。他方で、自らは運送責任を取らず、単に荷主と運送業者を結びつける場合は取次という形態になる。取次について業法規制の対象ではないことは上記(2)のとおりである。なお、利用運送については、下請の運送手段が①軽自動車である場合、及び、③それより小さい手段の場合は、業法規制の対象ではない。②軽自動車より大きい手段を使う場合のみ、利用運送登録が必要となる。

したがって、料理を供給する飲食店と、料理を求める顧客を繋げるビジネスモデルにおいては、運送手段が軽自動車又はそれ以下である場合、運送業規制は利用運送であれ取次であれ、不要ということになる。しかし、後述のとおり、運送中の交通事故による対第三者責任や、配達失敗時の債務不履行責任に関して、利用運送と取次では責任の分配に差が出てくる。これらの責任を誰が負うかがビジネスモデルにおける重要な違いである。

3 貨客混載禁止の緩和ータクシーによる配達

日本においては旅客運送と貨物運送は明確に分けられており、それぞれ適用される規制の法律が異なる。タクシーに貨物を乗せることはできないし、トラックに人を乗せることはできない。その例外が貨客混載と呼ばれるもので、過疎地での旅客鉄道や定期バスなどで例外的に認められているに過ぎなかった⁸。

ところが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、フードデリバリーの需要が急増した。また、顧客の中には自転車を利用した運送サービスを好まない層もいたようであるし、料金体系やサービス(そして後述する法的責任の分配)も必ずしも全ての飲食店のニーズに対応していなかったようである。その中で、

⁵ 本法3条

⁶ 道路交通法は排気量 50cc、電動機定格主力 0.6kW で原動機付自転車と自動二輪車を区分している。

⁷ 本法上は、軽自動車が軽貨物車であるか軽乗用車であるかを問わない。複数の運輸局では軽貨物車であることを前提とした運用を行っている。筆者はこの点は別途議論すべき重要な問題だと考えている。本稿では論点の紹介に留め、詳細に亘る議論には立ち入らない。

⁸ 例えば国土交通省の平成 29 年 6 月 30 日公表資料。https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosh04_hh_000134.html

国土交通省は、2020年4月に、既にタクシー事業の免許を持つ事業者に対し、一定の期間に限ってタクシーを使用したフードデリバリーを行うことを許可する運用を開始した。東京における事業第1号は、中華とアメリカンステーキの配達であったと報道されている⁹。

日本ではその後、新型コロナウイルスの感染拡大は一定の安定を見たが、国土交通省は、2020年9月11日、当初は時限措置であったこの貨客混載タクシーを恒久化するとアナウンスした¹⁰。これにより貨客混載禁止に対する現状が変えられ、規制が緩和される可能性がある。筆者は東京都内でタクシーが荷物を運ぶ日は当面来ないと思っていたところ、一気に規制緩和がされたことに驚いており、これが新型コロナウイルスの影響の大きさかと思うところである。

4 個人ドライバーの法的地位及び法的責任の分配に関連する諸問題

(1) 個人事業主が運んでいるという法的構造

軽自動車を使用する貨物軽自動車運送事業の届出は個人事業主として行う。また、原動機付自転車や自転車を使用するドライバーに食品の運送を委託する場合も、一般的には運送を業とする個人事業主に対する業務委託契約として行われることが多く、フードデリバリーマッチングアプリを提供する会社がドライバーを雇用することはまずないと思われる。

これには、日本では解雇が労働法制によって非常に厳しく制限されていること、個人事業主の方が副業には向いているという背景がある。また、業務委託契約は時間ではなく結果に対して報酬が支払われるものであるため、結果的に雇用契約に適用される最低賃金を下回るように見えることがあり得るが、そのこと自体が違法となるわけではない。個人事業主には有給休暇や時間外労働という概念、労働災害の補償などもない¹¹。

そして、法的責任の分配に関連する問題として、雇用したドライバーが交通事故を起こしたり、不着等の配達失敗を起こしたりした場合は雇用主が責任を取らなければならないが、フードデリバリーマッチングアプリ会社はコスト競争をしているため、そのような法的責任は取らないことが出発点であるように思われる。

(2) 「雇用ではない」という主張で完全に責任を隔離できるか

個人事業主は自らの費用とリスクで事業を行わなければならないのが原則であるから、交通事故の際の保険や第三者に対する賠償は自己責任であり、自らが負傷した場合には労働災害の補償もない。また、配達失敗(不着や損傷)は荷主から債務不履行責任を問われうる立場にある。逆に言えば、フードデリバリーマッチングアプリ会社はこれらの責任を負わないのが建前である。

しかし、実際にはフルタイムの本業として同じ事業者から一日中同じ業務を引き受けているようなドライバーは、これはフードデリバリーマッチングアプリ会社からのフルタイムの雇用と実質的に同等のものであると主張する可能性はある。フードデリバリーマッチングアプリ会社側からすれば、もし雇用であるという主張が認められた場合は、上記のとおり容易に解雇もできず、また労災保険や健康保険、雇用保険の問題が生じる。さらには給与の源泉徴収をしなければならないという問題が生じる。ドライバーに支払う報酬については源泉徴収をする必要がないので、国税当局に雇用であるという判断をされると、雇用主とされた側は源泉徴収漏れとして国税当局に対して不納付加算税及び延滞税を付して源泉税を納付しなければならない。そして、ドライバーから後からそれを回収しようとしても、それは現実的には極めて困難である。

そのため、「ドライバーは個人事業主であって労働者(雇用)ではない」という原則をどこまで維持できるかが、フードデリバリーマッチングアプリ会社側の重要な法的な課題であると思われる。これは難問で

⁹ 日本交通株式会社 WEB サイト <https://www.nihon-kotsu-taxi.jp/news/200427/>

¹⁰ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000220.html

¹¹ 独立ドライバーの労災保険を提供する保険組合も存在する。「近年、運送業におかれましては、社会保険(健康保険・厚生年金)とともに、労災、特に中小事業主と一人親方の労災特別加入について、加入有無の確認や保険番号の提示を求められるケースが増えております。」という情報もある。<https://www.kanrikyokai.com/driver/>

ある。軽自動車を使用する貨物軽自動車運送事業の場合は、個人ドライバーが最も重要な必要品である運送手段(自動車)を提供し、また燃料その他の費用を負担していることから、雇用関係にあるという主張に対する有力な反論となり得た。しかし、自転車や徒歩の場合は、より単純労働に近づいてくることから、これらの問題はより深刻となり得る。

(3) 責任の分配の在り方に伴う社会的な問題

フードデリバリーマッチングアプリ会社側がドライバーは個人事業主であるという点を強調すると、料理の注文者や社会がリスクや損害を負担するおそれがある。例えば、無保険の自転車や原動機付自転車が社会を多数走行することになると、これらの個人が加入できる保険は商業利用に対応していないことが多いので、交通事故が生じたときに被害者に十分な賠償がされない可能性がある。

しかし、被害者は負担を引き受けることになってしまうので、フードデリバリーマッチングアプリ会社に対して民事訴訟をするとともに、ドライバーは個人事業主ではなく労働者(雇用)であると主張する可能性がある。そして、裁判所が、救済されない被害者を放置することができないと考えれば、雇用であると認める方向になりかねない。会社が利益を獲得することだけを考え、責任は一切取らないという考え方を、一般的には裁判所は嫌う。そのため、個人事業主であるという性質をあからさまに強調することによって社会的リスクに対応しない場合、このように裁判で雇用と認められてしまい、結果としてビジネスモデルの根幹が崩れるなどのリスクはあり得る。特に損害保険を誰がかけるのかという点は非常に重要な問題であろう。

また、事故が発生した際に、日本の不法行為の使用者責任法理は、使用者責任を認める際の関係を必ずしも雇用に限っておらず、より広く認める傾向にある。そのため、労働法規ではなお労働者としては認められない場合であっても、被害者に対する関係では、ドライバーが交通事件や事故を起こした場合の処理は、個人事業主のドライバーを使用したからといってリスクを隔離できるとは限らない。この観点でも、特に損害保険を誰がかけるのかという点は非常に重要な問題であろう。

(4) 今後の問題－食中毒等の誰の責任か容易に分からない場合の処理

料理が届かなかったり外箱が破損していたりした場合は、運送過程に問題が生じたと言いやすいであろう。この場合は、料理の注文者が誰の責任を追及するかは、そのフードデリバリーマッチングアプリが定めた危険の移転によって定まる。到達時に危険が移転する場合は、通常は注文者が飲食店に対して返金や交換を求めることになっている場合が多いであろう。その上で、飲食店はドライバーに対して求償することが考えられる。

他方で、食中毒が発生した場合には、その原因が調理時に既に生じていたのか、運送中に生じたのか、配達後に発生したのか分からない可能性がある。これは、飲食店が、今までは即時に、飲食店の店舗内で消費されることが念頭に置かれていた料理を配達することによって新たに直面しうる問題である。いくら消費期限を短く設定していても、消費者がそれに従うとは限らない。これらの誰の責任か容易に分からない場合のリスク分配の在り方も、フードデリバリーマッチングアプリのビジネスモデル間の競争に影響を与える可能性があると思われる。しかし、これは本稿で扱うにはあまりに大きいテーマであるため、本稿では頭出しに留める。

以上

松永博彬 シティユーワ法律事務所 パートナー弁護士
hiroaki.matsunaga@city-yuwa.com

平成 19 年弁護士登録、西村あさひ法律事務所に入所後、平成 25 年 1 月当事務所入所。独占禁止法、景品表示法、運送関連の商取引法及び業法、危機管理、海外依頼者向け訴訟案件等を取り扱う。米国でニューヨーク大学ロースクールにて LL.M.取得後、Hunton & Williams LLP 及び Shearman & Sterling LLP にて研修。平成 29 年米国ニューヨーク州弁護士登録。