

便宜置籍船とライドシェア

前所長 川西 徹

1. はじめに

一昨年6月24日付で副所長を命じられ、昨年7月7日付で所長となりました川西です。10月1日付で国土交通政策研究所長を最後のポストとして34年半にわたる公務員人生を終えて退官いたしました。所長としての在任期間は約3か月と大変短い間でしたが、所長の「務め」として本稿を執筆させていただくこととなりましたので、「便宜置籍船とライドシェア」という題で、俯瞰的な立場（in perspective）で職務経験を踏まえながら、「ライドシェア」に対する認識とその認識に至った経緯を説明させていただきます。

2. 海上保安庁在勤時の「便宜置籍船」認識（1986—87年）

1983年4月に運輸省に入省し、他省庁出向を含む「見習い」ポストを経て1986年3月に海上保安庁警備救難部航行安全課の係長（心得）となりました。海上交通法令の企画立案が仕事で、実務で初めて「国際公法」の世界に足を踏み入れました。各国の船舶が行き交う海上においては、各国が別々のルールを定めると危険なため、「国際海上衝突予防規則」（International Regulation for Preventing Collision at Sea 通称 COLREG 条約）(1) により、「操船規則及び航行規則<行き合う船舶同士の優先関係 避航義務等>」「灯火及び警鐘物」「音響信号及び発光信号<汽笛吹鳴>」など、全世界共通のルールで海上船舶交通が規律されていること、日本では条約を国内に直接適用するのではなく、一般法として「海上衝突予防法」という国内法を定め、特殊な海域の特別ルールとして、「海上交通安全法」及び「港則法」が存在していること、条約や付属書が改正される都度法令改正を積み重ね、国際条約と国内法令の整合性を維持していることを知りました。国際条約→国内一般法→国内特別法の体系、法律事項→政令事項→省令事項→告示等の区分など、「大学の講義で教わった行政法や国際法などの法律学」と、「リアルな世界を規律している法令体系」が連続していることに接して、意気を高揚させて仕事に取り組んだことを覚えています。航行安全課在勤1年余で総務部政務課法規係長に異動しました。庁内全体の法令事項のとりまとめや法令案の審査が任務でしたが、領海と公海、海運自由の原則、船舶は外国の領海内に所在しても旗国の主権が及んでいること、検査を行い船舶の堪航性を確保（ハード）するとともに、適切な乗船履歴を積んで試験に合格した船舶職員を船のサイズや種別に応じて配乗すること（ソフト）により安全運航を確保する旗国の責任等を学びました。(2)

当時の小生の「便宜置籍船」に対する理解は、「賃金の低い外国人船員を配乗させるため、パナマやリベリアに船籍を移転した『ローコスト外航船舶』」であり、旗国が十分な監督を行わず、特に練度が

低く低賃金の外国人船員が配乗されているため、安全性は日本籍船に比べて劣位になる弊害が生じる、という表面的なものにとどまっています。

3. 国際民間航空の条約・法令体系 「『実質所有及び実効支配』」（1988—89年）

海上保安庁勤務の後、1988年から国際運輸・観光局国際航空課の勤務となりました。民間航空は海上輸送の世界をモデルとして発達してきましたが、「領空主権」の下、体系的かつ厳格な規制により規律されています。法体系の頂点に国際民間航空条約（Convention on International Civil Aviation 通称「シカゴ条約」）があり、具体的な規制事項、詳細な技術事項は同条約の付属書に規定されています。また、各国の航空当局の中心に国連の専門機関である国際民間航空機関（ICAO: International Civil Aviation Organization）があり、条約や付属書改正作業、標準方式策定などに従事しています。(3)

航空機の型式証明を行う航空機製造国、航空機登録国の航空当局が責任をもって安全審査と検査を行う、事故や不具合が発生した場合、間髪を入れず耐空性改善通報が世界中に発信される、事故が発生した場合、航空機製造国と登録国が共同して事故調査を行う、安全運航を支える世界共通の情報通信システム、飛行情報区、管制空域、など、「ハード」「ソフト」が密接に連動しています。

また、第二次大戦後の米国の圧倒的な航空技術力（製造・運行・検査・航空管制など航空関係のほとんど全分野）と国力を背景に確立された『実質的な boss（親分）』として米国の連邦航空法（Federal Aviation Act）と規制機関としての民間航空局（Federal Aviation Authority）があります。(3)

国際航空輸送は、国の有する「航空輸送権益」の交換と観念され二国間航空協定で規律されており、締約国間の定期航空輸送に従事する企業は、締約国により航空協定に基づく「指定航空企業」となる必要があります。二国間航空協定のモデルは1946年の「米英航空協定」ですが、指定航空企業の要件として締約国ないし締約国民による『実質所有』及び『実効支配』（substantial ownership and effective control）が定められ、日本を含む各国においても、協定の定める原則を国内法で規定しています。一般的な『所有と支配』（own and control）ではないことがポイントで、“substantial”を冠することにより“nominal”（名目的）ではない所有関係、“effective”を冠することにより“in reality”（実質的な）管理責任を航空運送事業者に求めています。「輸送行為」そのものにリスクが内在している航空輸送に従事する自国企業に対し、権益を与えた国が責任を持って監督する必要があるとの価値判断に基づくものであり、この規制は今日に至るまで定期航空業務における「便宜置籍船」的な存在を効果的に防止しています。(4)

4. 船舶法改正 船籍制度（1998—99年）

他の勤務をいくつか経て、1998年から海上交通局海事産業課国際海上輸送企画官を務めました。船舶法を改正し日本籍船を所有できる会社の要件緩和（「取締役全員が日本臣民」→「代表取締役全員及び取締役の3分の2以上」）、日本籍外航船舶に外国人船員の配乗を認めていく「国際船舶制度」の拡充

が使命でした。

船舶法改正の検討作業の中で、根本に戻って考えたことは以下の通りです。

国家の領域主権の及ばない公海における無秩序状態を防止するため、船舶はいずれかの国の管轄に服することが必要である。そのため、船舶は国籍を有し、旗国が管轄権を行使することとされている。国際法上、船舶の国籍要件について統一かつ具体的な要件は存在せず、各国がそれぞれの必要に応じて自由に設定することができるかとされているが、要件設定に当たっては、旗国と船舶との間に、「真正な関係(genuine link)」が必要であることは、国連海洋法条約に定められている。(国連海洋法条約第 91 条) (5) 旗国は、自国船舶に対して自国法令を適用するなどの権限を有するとともに、自国船舶に対して管理・技術面・社会的事項に関して有効に規制を行う責任を有している。(同条約第 94 条第 1 項) 旗国が実効的な規制を行える範囲を超えて船舶に自国籍を与えた場合には、旗国としての責務を果たせなくなるため、国籍要件を定めるにあたっては、実効的な規制を行える船舶かどうかの観点からの検証が必要となる。なお、現実的には、国籍要件を緩く定めただうえで実効的な規制を行わず、旗国としての責任を果たしていないと批判されている国・地域も存在している。

また、船舶法改正作業の中で助力をお願いした畏友(中谷和弘教授)から、船舶法が制定された当時の法典調査会の議事録コピーを入手し送付していただきました。(6) 1898 年(明治 31 年)2 月の時点で、「取締役とともに監査役も日本国民に限るべきではないか」「株主の半分が日本人とすべきではないか(資本規制も検討すべき)」との論点が提示され、ドイツの船舶法の規定振りについても紹介がなされるなど、明治の官僚・学者の先輩方の高水準な議論に驚くとともに、「法制的連続性」「行政官に求められる職務に対する真摯な姿勢」に襟を正すこととなりました。

また、船舶法など海事関係法令を台湾に適用すべきか否か、中国に所在する日本(帝国)法人(筆者注:中国に潜在的な主権がある地域で租借権などを根拠に活動している日本法人 代表的には「南満州鉄道」(いわゆる『満鉄』))などについて、「船舶法関連法令」として法律や勅令(現在の政令に相当)が出されていた記録がありました。「日本本土」「日本の領土であり日本の法制が基本的に施行されている朝鮮・台湾」と「(期限付き)租借権等に基づき日本法人が活動している関東州などの中国本土地域」を、当時の日本の当局(「管海官庁」:逓信省管船局)は画然と分けて考えていたこともわかりました。船籍制度を検討する際は、「(本国の法体系・税制体系が直接適用される)本土」と「(法令がすべて適用されとは限らない)植民地・海外領土」との関係を整理して検討すべき、との考えの端緒を得ることができました。(5)

5. 国際船舶制度推進調査(1998-99 年)

国際船舶制度は、日本籍船に対する外国人船員配乗の範囲を拡大し国際競争力を高めることを目的とした制度で、国際海上輸送企画官在勤中、各国政府の海運企業支援策や船舶管理会社の活動実態を調査するため、有識者をヘッドとした海外調査団が組織され、その一員として加わりました。(7) モナコ所在の船舶管理会社、英国グラスゴーの船員訓練会社及び船舶管理会社、ノルウェーの海運当局・大

蔵省・船舶管理会社です。直接訪問したヒアリングの中で、いくつかの知見を得ることができました。

- ・「英国の海運会社の便宜置籍船の置籍先は、マン島、英領バミューダなど旧大英帝国の範囲、米国籍海運会社はパナマ、リベリアを志向、その逆はほとんどない。」
- ・「インドの船員教育システムは、完全に英国式になっており、ボンベイの海員学校と英国の海員学校の同一グレードの卒業生は操船技術・英語コミュニケーション技術とも同一のスキルを持っているとみなして差し支えない。」
- ・質疑応答の中で「リベリア、パナマ、フィリピン=便宜置籍や船員供給で海運産業を振興している独立国」との前提で日本側参加者が質問したところ、相手方に相当怪訝な顔をされて「アメリカの属国のような国で独自の税制や海運政策があるとは考えていない」「(しっかりした公立の海員学校があり優秀な自国民船員を養成している) インドとは全く異なる」との返答を受けた。
- ・「英国の外航船には、かなり昔からノルウェー、スウェーデン、デンマークなどの北欧諸国の国籍の船員が配乗されており、英国人船員と能力の差異はなく、労務コスト差はほとんどない。」
- ・「海運企業の国際競争力は、船舶税制、船員税制ばかりでなく、船員養成、海運企業の資金調達促進なども含めて政策パッケージの中で高められるもの」

これらの教示を得て、「便宜置籍船=外国船員配乗が主目的のローコスト船」という理解はかなり表面的なもので、奥が深そうだと、との認識に至りました。

6. ロンドン勤務で見えてきたもの（2005-2007年）

その後、2005年から2年間、国際観光振興会（JNTO：「日本政府観光局」）のロンドン観光宣伝事務所長を命じられてロンドンに在勤しました。家内と小学生の娘も赴任に帯同したので、ロンドン日本人学校に電車で1駅のところにフラット（「長屋」に似た縦割り住宅）を借りました。

家主さんはもともとその家にお住みで、近くに別の家を購入して借家に出したとのことでした。相場より少し安めで借りることができましたが、「最終的にはこの家をお嬢さんの住まいとして譲る」ため、「借家を丁寧に使ってくれる日本人駐在員に貸す方が結局得をする」というお考えだとのことでした。資産保有者は常に資産に高収益を求める訳ではなく、将来の相続に備えて「保全」を主目的に長期的に行動する場合もあることが理解できました。

ご主人はスコットランド出身のエンジニア、奥様はスペインの資産家のお嬢様でロンドンに留学し、そのまま当地で就職・結婚したとのことでした。休暇のたびに奥様のご実家に一家で帰省し毎年通算2~3か月は過ごされるようで、小学生のお子さん二人も完全なバイリンガル（英・スペイン）となっているようでした。奥様はスペインに相続した資産、ユーロ建ての口座とクレジットカードをお持ち（毎年数か月スペイン生活をされるのだから当然ですが）で、小生の家（=元の家主さんの自宅）宛にスペインから銀行口座とクレジットカード利用明細が届いていました。奥様は英国籍を取得され英国で生活の本拠をお持ちでしたが、英国の租税当局にとっては奥様の在外資産の把握、在外資産から発生する所得の課税は困難であろうことは容易に推察されます。

小生も現地の銀行に口座を開設して生活を始めましたが、銀行（銀行の系列子会社だったかもしれませんが）から「マン島(Isle of Mann)、海峡諸島(Channel Islands)、バミューダ (Bermuda) に法人を設立し、資産を移して節税し、資産運用しませんか。」とのダイレクトメールが複数回届きました。

(8)

「法人設立に 1000 ポンド（約 15 万円）、年間維持手数料 100 ポンド（約 1 万 5 千円）(9)、現地訪問の必要はなく書類送付のみで手続可、資産運用の途も」との触れ込みでしたので、興味を持ち、日本の保険会社の資産運用部門でロンドン駐在員の経験者に聞いてみたところ、以下のような回答を得ました。

- ・マン島などのタックスヘイブンに名目上の法人を設立し、法人に資産を移し、所得課税を免れる（軽減の場合を含む）方法は、租税回避の手段として極めて一般的なもの。特に、当面使うあてのない資産収入・配当収入は、再運用・再投資も含めてタックスヘイブンで行うことが多い。
- ・まとまった金額が貯まると、個人から法人まで、目的（一般的な運用、節税目的で減価償却費を費用に建てるための船舶や航空機の資産購入）、計上リスク選好の度合い、運用期間、運用方法に応じて、様々な投資先や金融商品（ヘッジファンド運用なども含む）を選ぶことができる。
- ・日系企業も対外投資を行う際、ケイマン諸島やオランダに法人を設立し、その法人を経由して投資を行い、配当を受け取ることは普通に行われる。タックスヘイブンは「租税回避」ばかりでなく、SPC による不動産証券化、「資産管理」「資産運用」の面でも重要な役割を果たしている。

便宜置籍船の置籍先はパナマ、リベリア、英領バミューダなどタックスヘイブンであり、便宜置籍船は、「海運会社の船員労務コスト削減策」として捉えるべきものではなく、租税回避（軽減も含む）、資産運用、植民地制度など「タックスヘイブン」現象の一環として捉えるべきものとの認識を得ることができました。

7. 営利型ライドシェアと便宜置籍船の類似性

営利型ライドシェアについては、国土交通政策研究第 140 号（以下「研究報告書」）を踏まえて、国土交通政策研究所報第 63 号 2017 年冬季 PERSPECTIVE 「タクシー規制の本質は移民労働問題か？ 欧州現地調査からのスナップショット」（以下「PERSPECTIVE」）、国土交通政策研究所ディスカッションペーパー「労働力・グローバル経済・グローバル企業 VS 各国政府 パースペクティブ続編」（以下「DP」）に筆者の見解を記したところですが、IT 技術、英語・母国語による表示、カード決済をちりばめているものの、「営利型ライドシェア」は、本質的には「便宜置籍国船籍のサブスタンダード船」と類似しているのではないかと、思い至りました。

- ・国籍選択（オランダ籍）による法人税課税回避

営利型ライドシェア事業者の代表的企業である Uber 社の米国事業以外の統括会社はオランダに所在しています。（DP 参照）主要先進国が法人税について「全世界所得課税方式」（法人の事業

所得について、全世界の所得を対象に課税（米国はトランプ大統領主導の2017年税制改革法で原則として法人国内課税方式に転換するとの報道あり）を採用しているのに対し「国外所得非課税方式」（オランダ国内での活動に起因する法人所得のみに対して課税）を採用しています。結果として、Uber社はオランダ国外（米国以外のほとんどの国）の活動に起因する所得について法人税を免れており、これは船籍を移して課税を免れる便宜置籍船と同様と考えられます。

- ・低コスト労働力を調達する労働契約形態

（運転手は「プラットフォーム」と直接「請負」契約を締結）

便宜置籍船では高コストの本国人船員（労働組合員であることも多い）の配乗を避け、低コストの外国人船員を配乗することが通例です。

ライドシェアでは運送の出発地、目的地、経路、料金等について「プラットフォーム」側から指示がなされ、職務の実態は「運送事業」に近いにもかかわらず、「国外の情報サービスを利用する個人事業主による請負契約」との法的構成により、所得税、付加価値税や社会保険料負担は運転手の「自己責任」となっています。移民・移民二世や若年不安定雇用者が多い営利型ライドシェア運転手（研究報告書参照）に対して、当該国の税務当局が所得（「収入」－「費用」）を捕捉し適正に租税や社会保障費用負担を求めることは現実的に相当困難と推測されます。税及び社会保障コスト込みの既存のタクシー「認可運賃」と比較すれば安価な価格設定が可能になりいかにも「競争力」があるように見えます。雇い主が事業活動する国の社会経済制度に従って支払うべきコストを免れている点では便宜置籍船と同様と考えられます。

- ・「安全」に関するコスト負担と責任の回避

営利型ライドシェア事業者は当初、車検など車両の安全確保、運転手の資格、訓練、健康状態確保などを通じた安全運行確保、損害賠償保険なども「個人事業主である運転手の自己責任」の名目で回避し、実質的なチェックは行われていませんでした。（SNSでの友人数や利用者の評価で代替可能と称しています。）一方、便宜置籍船の乗組員はパナマなどの置籍国当局の「海技免状裏書」

（手数料を支払えば置籍国の船舶職員として認証される。置籍国当局は資格や乗船履歴の「形式的」チェックを行うのみで実質的なチェックは行われない）と同様と考えられます。

- ・実態先行から規制強化の動きが進む

営利型ライドシェアの「実態先行」で生じた弊害に気づいた社会や規制当局が、順次安全規制や保険付保義務など規制を強化してきていることについては、「研究報告書」の通りです。便宜置籍船、特にサブスタンダード船については、「旗国管轄」という原則に従い旗国に規制を求めるだけでは事故や弊害が防ぎきれず、油濁補償基金制度や寄港国当局による外国船監督（PSC Port State Control）制度が創設され「リスク」を潜在的受益者や安全確保や被害回避によるメリットを受ける寄港国が旗国に代わって権限行使することとなりつつあります。これも、営利型ライドシェアと便宜置籍船の類似点として挙げられると考えられます。

8. 終わりに

営利型ライドシェアが「サブスタンダード船」類似ということであれば、必要な対策は「事前規制の導入」により安易な参入を防ぐとともに、現状の「ループホール」に対して効果的な取り締まりを行う、ということとなるでしょう。しかし、タックスヘイブンを便宜置籍船の弊害があらわになっても全世界的な「租税回避」の動きは止まない状況がありますので、今後とも慎重な検討と効果的な対策が必要と考えられます。

初稿を書き終えた後、EUの最高裁判所に相当する機関である「欧州司法裁判所」がスペイン・バルセロナのタクシー運転手組合とUber社のスペイン子会社との訴訟に関し2017年12月20日付で判決を出しました。

「Uberによって提供されている個人と非職業運転者を結びつけるサービスは、運輸分野のサービスとして扱われるべきもの したがって (EU) 加盟各国は、このようなサービスの提供条件について規制することができる」

「本訴訟手続きの主要争点となっている仲介サービス、スマートフォンアプリケーションによって報酬を得る目的で、「ノンプロ」の自己所有車運転者と都市内移動者を結びつける仲介サービスは、本質的に運送サービスと密接に関連するものであり、EU法の範疇の中では「運送分野のサービスの一形態」に分類されなければならない。したがって、一般的な「営業の自由」の適用範囲、「(EU) 域内市場サービス指令」及び「(EU) 電子商取引指令」の適用範囲から除外されなければならない。」

「各国は、EU基本条約の定める一般的な原則に従って、このようなサービスがどのような条件で適用されるべきか規制する義務が生じることとなる」

「Uberの提供するサービスは、単なる仲介サービス以上で、運輸サービスの不可欠な部分を構成しており、したがって、(社会情報サービスではなく) 運輸分野のサービスの一つとして分類されるべきものである」 (11) (EU 司法裁判所プレスリリース「ゴシック体」箇所から筆者訳)

筆者は、欧州司法裁判所の「Uber社の提供するサービスが『運輸サービスの不可欠な部分』『運輸分野のサービスの一つとして分類されるべきもの』『適切に規制すべき』との「司法積極主義」の判断に敬意を表するとともに、「サイバー空間でサービス需要者と供給者双方のマッチングや情報提供を行っているだけで、リアルな世界での責任は負わない」と主張する「ITプラットフォームサービス」全体への本判決の射程を考えながら稿を終えることといたします。

(1) 「IMOが寄託先となっているその他の関係条約」国土交通省海事局 HP

海上衝突予防法及び同規則 (現行法令検索システム)

(2) 横田喜三郎「国際法 新版」有斐閣法律学全集 56

田畑茂二郎石本康雄編「国際法」[増補版]有信堂

(3)英語の解説は Oxford Advanced Learner's Dictionary 2000 Canon Wordtank 所収

最新の状況は 中谷和弘・植木俊哉・河野真理子・守田章夫・山本良「国際法第3版」(有斐閣アルマ) 第11章 「空と宇宙の国際法」中谷和弘執筆

(4)『実質的な boss (親分)』

例えば、外国政府の航空当局が ICAO の定める安全性を確保しているか否かを「アメリカ政府の一機関である FAA」の審査基準に基づき「勝手格付け」を実施している。

International Aviation Safety Assessment (IASA) Program

<https://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/>

「勝手格付け」ではあるが、rating がよくない航空当局の監督下にある航空会社は、二国間航空協定に基づく権利行使である米国乗り入れ便の増便を片務的に拒否されたり、米国乗り入れができなくなったりするので、米国当局から外国当局又は外国航空企業に対する一方的・実質的な制裁となり得る。

(5) 国連海洋法条約 United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982

Article91 Nationality of ships

1. Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.

2. Every State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

Article94 Duties of the flag State

1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm

(6) 法務大臣官房司法法制調査部監修「法典調査会 船舶法議事速記録」(日本近代立法資料叢書)

「台湾船籍規則」「海事諸法台湾施行令」「支那ニ於ケル帝国法人ノ所有スル船舶等ニ関スル法律」国立国会図書館デジタルアーカイブシステム

これらの資料は、現 東京大学大学院法学政治学研究科(法学部)教授 中谷和弘氏から提供いただきました。

(7) 財団法人日本船員福利雇用促進センター「平成10年度国際船舶制度推進調査報告書」

(8) タックスヘイブンについては以下を参照しました。

志賀 櫻「タックス・ヘイブン にげていく税金」「タックス・イーター 消えていく税金」

リチャード・マーフィー 鬼沢忍訳 「ダーティー・シークレット タックス・ヘイブンが経済を破壊する」

パナマ文書 パラダイス文書 については wikipedia 日本語版 及び IICJ website 参照

日本銀行国際局「2016年の国際収支統計および本邦対外資産負債残高」

日本政策投資銀行 HP 金融用語集「チャリタブル・トラスト（慈善信託 Charitable Trust）」

オリジネーターとは資本面でも人的にも独立した SPC が、証券化のために設立された SPC の親会社となることで、オリジネーターとの倒産隔離を図る手法。SPC はケイマン諸島等に設立される。

オリジネーターとは無縁の第三者が発起人となって SPC に全額出資し、この株式全部を信託会社に信託、同時に信託会社は英米法特有の信託宣言を行い株式を信託保有。信託会社は、信託契約満了時には会社の残余資産を慈善団体に寄付する。

(9) 1ポンド=151.60—66円 2017年12月22日東京外為市場

(10) 国土交通省中国運輸局 HP「サブ・スタンダード船」

最近、各種の規制や税制が緩やかな国へ登録されている船が増加しています。このような国を「便宜置籍国」、便宜置籍国に登録される船を「便宜置籍船」といいますが、便宜置籍国の中には技術的な問題から船舶検査を十分に行えない国もあります。結果として、条約証書を持ちながら、実際には条約に定める基準に完全に適合していない船、(サブ・スタンダード船)が横行しているのが現状です。サブ・スタンダード船は、本質的に危険なばかりでなく保守や検査に係る費用を節約できることから、低いコストで競争できるので、公正な海運競争を阻害することにもなります。

(11) 「シェアリングエコノミー」「ITプラットフォーム」関連の海外事案については、「推進」「懐疑」

双方の側から、(見方によっては意図的とも考えられそうな?)「誤訳」「翻訳の省略」が見受けられることがあります。本判決は、日本の裁判所での判決のように「訴訟当事者のみに効力が及ぶ」のではなく、「訴訟の対象となっているサービスについて」「周辺の法令との適用関係も含めて」司法判断を行い「EU当局の権限外であって加盟国当局に対し適切な規制実施」を求めています。

PERSPECTIVE で紹介した EU 事務局担当者は、当方とのヒアリング面談の際、(加盟国ではなく EU 当局が規制権限を保有することを前提として) Uber に代表される「プラットフォームサービス」と EU の一般競争指令や電子商取引指令との関係について言及しておりました。

本判決は、法令の適用関係とともに、「誰 (EU OR 加盟国政府) が規制すべき当局か」についても明確に判断しています。

そこで、あえてプレスリリースの太字部分を転載いたします。ご関心をお持ちの方は、ぜひプレスリリースの現物に当たっていただくことをお勧めいたします。

www.curia.europa.eu

Court of Justice of the European Union

PRESS RELEASE No 136/17

Luxembourg, 20 December 2017

Judgment in Case C-434/15

Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain SL

The service provided by Uber connecting individuals with non-professional drivers is covered by services in the field of transport

Member States can therefore regulate the conditions for providing that service

In today's judgment, the Court declares that an intermediation service such as that at issue in the main proceedings, the purpose of which is to connect, by means of a smartphone application and for remuneration, non-professional drivers using their own vehicle with persons who wish to make urban journeys, must be regarded as being inherently linked to a transport service and, accordingly, must be classified as 'a service in the field of transport' within the meaning of EU law. Consequently, such a service must be excluded from the scope of the freedom to provide services in general as well as the directive on services in the internal market and the directive on electronic commerce.

It follows that, as EU law currently stands, it is for the Member States to regulate the conditions under which such services are to be provided in conformity with the general rules of the Treaty on the Functioning of the EU.

the service provided by Uber is more than an intermediation service that intermediation service must be regarded as forming an integral part of an overall service whose main component is a transport service and, accordingly, must be classified not as 'an information society service' but as 'a service in the field of transport'.

(了)