

## タクシー交通の実情と「ライドシェア」

大妻女子大学教授、慶應義塾大学総合政策学部特任教授

(博士・経済学・京都大学)

戸崎肇

タクシーをめぐるのは、2000年代の規制緩和後、非常に大きく揺れ動いてきました。以前は公共交通機関としても認識されず、非常に厳しい立場に置かれてきましたが、少子高齢化が進み、モータリゼーションが進み、そして地方公共交通がどんどん弱体化していく中で、やっとタクシーというものの、公共交通としての役割が認識されてきて、その立て直しを図っていくということが、ここ数年、地域交通のあり方として審議されてきました。

そうした中、いきなりといってもいいタイミングで、このライドシェア問題が入ってきました。本来であれば、同じ公共交通の体系の中で、タクシーに非常に関わる問題を、今までの行政の枠組みと全く関係づけないままに独立に議論している。はたしてこれがほんとに正しい姿なのかということをもとに根本的に問い直さないとはいけません。

主たる官庁である国土交通省も非常に苦労されて、やっとならぬまで、台数規制の問題とか、あるいは活性化の問題に踏み込んだ議論をしてきたにもかかわらず、そこに全く連動性を持たせないままに、ライドシェアという、なんとなくかっこよさそうなものに、もろ手を挙げて賛成するような形で政府が議論を持っていくという事態。本来の所轄は何なのかということをもとに、根本的に考えなきゃいけないのではないかと考えております。

それに、タクシーは、本来であれば、個々の、自動車負担を軽減し、みんなが使える、どんな時間帯でも安心して使えるということで供給されてきた。ですから究極の社会的なシェアリング・エコノミーの代表者がこのタクシーだったということがいえると思うんですけども、なかなかそういった考えにならない。やっぱり、求められるのは安定供給で安全輸送。この2点であります。その両点において、やっぱりライドシェアは非常に大きな問題をはらんでるということを、申し上げたい。

まず、安全供給、安全の保証ということで言えば、第一の担い手となってるのが、ドライバーである。そして、ドライバーが快適に、そして安全に運転ができるような、そうしたシステムをきちんと構築するということでもあります。

しかしながら、ライドシェアになると、これは個々人の運転手さんの資質に完全にゆだねられて、日常のチェックもきちんとされない。この点に関しては、ライドシェアを進めてる方々は、どういった方々に運転していただくのかということをもとに事後にチェックするとおっしゃっておられます。しかし事後チェックしたところで、日々毎日お客様を実際に乗せる際に、その人がどのような健康状態であるのか、どのような状態でお客様を運ぼうと

してるのかということは、全くチェックすることはできない。

過去の経験において、従来のタクシー産業というものは、きちんと日々の業務をチェックし、車両の整備体制を構築し、そしてあらゆる手段を講じて、その日その日の営業がきちんと安全な状況で行われるようにやってきたわけです。しかしながら、今のライドシェアは、現時点で見ると、とてもそのような、体制を取られていない。ですからこのことは、表面的には利便性が高まるといわれていますけども、実際には消費者にとっては、一体どのような人に、何の保証もない人に、どのような状態で運ばれるか判らないという、非常に恐ろしい危険性を与えることになる。それは、海外に行って白タクに乗って非常に危ない思いをされてきた方は分かると思うんですが、そういった常識的な問題性が、なんとなく、利便性という中で、顧みられていないという問題があるのではないかと考えております。

しかも現在、道路状況は非常に複雑化している。多様な自動車が走るようになる。そのうち電気自動車も入る。制動距離も全部違う。で、人々はGPSに気を取られる。はたして、そういった状況の中で、お客様を乗せて安全に運転できるか、ますますドライバーの資質が問われる。ところが、政府のほうは、運転手が足りないということで、2種免許の交付基準を緩くして、最終的には、今回のライドシェアのように、一般の人でも営業行為ができるという全く逆行した方向に動くことも見える。これだけ道路交通が複雑化して、そして、さらに言えば、高齢者の徘徊とか、いろんな特殊要因に対応しなきゃいけない状況において、はたして一般のドライバーにそうしたことができるのかということをも十分考えていただきたい。

それと安定供給の観点から言えば、もしライドシェアが入っていくと、かなりの確率で、旧来のタクシー産業は、廃業の危機に追い込まれる可能性がある。特に地方においてはそういうことになるでしょう。そうなったときに、24時間安定供給は、はたしてライドシェアの側でできるか。つまりライドシェアは基本的にボランティア・ベースになりますので、運転者が自分の都合の良い時間帯を利用してお客様を運ぶことになりますので、われわれ消費者の側が本当に必要な時間に、こういった公的サービスをライドシェア側が供給できるかということが非常に問題になります。旧来のタクシー会社は、そうした24時間の供給体制まで考えたうえで、シフト勤務を考え、人員配置を整え、例えもうけない部分があったとしても、それをきちんとした管理体制で維持してきたわけです。ところが、ライドシェアは、なかなかそういったところまで手が届かない。社会的な奉仕と言いながら、それはあくまでボランティア・ベースでやるということになるので、非常に危惧を持つところです。

ですから、われわれとしては、まず何よりも、ほんとにお客様に必要な時間帯に、ライドシェアで保証できるのかということ。1回タクシー事業が潰れてしまうと、それを元に戻すのは非常に難しい。今あるものがなくなってまた再生しようとするのと相当なエネルギーが要るということを考えれば、深い配慮が必要ではないかと思っています。

それに何よりも他国の事例を考えてみた場合に、既にライドシェアについては各国で問題点が指摘されてる。そうしたことが、日本ではなかなか報道されない。なんとなくイギリスなどで成功してる事例だけを取り上げて、失敗事例というか、いろんな事件が、なかなか見えてこない。こういったところは、マスコミの取り上げ方も問題だとは思いますが。消費者側でもそういった意味で考えていくべきではないかと思えます。

何よりもおとし、交通政策基本法が、やっと提出ができたわけです。今問題になってる、地方の公共交通の足に関しては、本来であれば、交通政策基本法の枠内で考えるべき問題である。その中で、地方の公共交通関係がどのように連携をして改善していくのかということを考え出したわけです。ところがそれが全く進まない中で、そういった法的枠組みがあるにもかかわらず、それを全く利用せずに、とにかくライドシェアでそれを補っていかうということは、今ある法律をないがしろにしている。この問題性も私はあると思っています。

従って、いくつかの点において、私は、ライドシェアを慎重に考えなきゃいけないし、このまま残していったら、大きな禍根を残すのではないかと思っています。

もう一度、論点をまとめてみますと、何よりも、所轄官庁の議論を飛び越えて、強引に他方から進めていっていいのか。しかも、今回、ウーバーなり、リフトなり、完全に利害関係者がそういった政策を進めてるということが、大きな問題である。リフトに対して投資してる人が、それを進めるような団体のトップであっていいのか、ということ。本来中立的な議論を進めるところに、そうした利害関係者が入ってきてること自体が問題であるにもかかわらず、今までそれに対する社会的な疑問視がされていないということも、私はぜひ取り上げていきたいと思えます。これだけ重要な問題に対して、利害関係者が生まれるような会議体の中で、旧来改革を進めていた国土交通省でさえだめだと言ってるのにもかかわらず、そうした声を全く無視しながら、関係のない官庁がこういったことを進めていくことの問題性。

そして、旅客の安全性に関しては、業界として長い年月をかけてきた。昔、相対取引であった、つまりお客様がいちいちドライバーと交渉して、弱い立場からぼったくり行為を防ぐために、公定料金を導入して、分かりやすい料金体系で、タクシー産業を動かしてきた。しかしながら、今回のライドシェアから見ると、料金体系もばらばらになる。確かに一部には下がるかもしれませんが、当然ぼったくり行為があるだろう。で、市場の原理に従えば、夜間に関して当然高い値段がふっかけられてくる。そうした厳しい中でも、公共交通機関として一定の値段に抑えてきて、それで公共の需要に備えてきた。こうなってくると、持てるものだけがそうしたものを利用して、弱い立場の人はどんどん取り残されていくということになっていくのではないかと思っています。

安全ということであれば、ドライバーの日々のチェック、そして整備体制の確認、事故が起きたときの保険体制はどうするのか。はたして個人が事故を起こしたときに払えるのか。自賠責で払えるのか。それで保険を掛けているのか。これは会社組織であればきちん

とみんなで補償しますけども、一旦それで逃げられたら終わりだということを考えれば、消費者の立場考えてみると、事故が起きた体制、ほんとはあってはならないことですが、補償体制をきちんと法人の中でやってきた、あるいは個人タクシーでも協会をつくってやってきた、そうした枠組みが今回潰れてしまうということに対する問題性を重視しなければいけない。

なにも都会だけの問題じゃない。今こういった実証実験を行われている地方こそ安定供給が必要なのであって、そのために地方の事業者は非常に苦勞したけれども、目先の対応に追われて、これでライドシェアでやっていくと、地方の事業者が全部根こそぎやられてしまって、残った後は、単にボランティアだけ。地方にそれだけボランティアとしてドライバーが出るかということを考えてみたときに、ただできえ地方では自分の家族で忙しい中で、夜に緊急事態があったときに、どれだけ対応できるような体制ができるのか。それができるのはやっぱり事業者であって、そうした安定供給の観点もぜひ重視していただきたいと思います。

最後になりましたが、こうした問題は、所轄官庁を中心としながら、せつかくできた公共交通政策基本法の枠内で考えてやっていくべきである。十分な議論も行われないうちに、全く規格外のライドシェアというものが、十分に海外の先行事例も検証されないまま導入されていていいのかということをお願いして、ぜひ、このライドシェア問題を、皆様方と共に、時間をかけて、拙速な導入はないように、きちんと話し合いながら、対策を立てていくことを、お願いしたいと思います。