

## 内外交差点

## 犯罪者の巢窟とさせるな 無責任なRS解禁論等に反論

大久保 恵美氏 (兵夕協副会長) 第6/12回

これまで日本人と外国人の性質の違いについて述べてきましたが、東京や大阪、兵庫など5都府県でスリを繰り返したルーマニアのスリ団が兵庫県警の調べに対し、「窃盗目的で来日した。日本人は防犯意識が低く、不用心で盗みやすかった」と供述していたことは衝撃的でした。またベトナム籍の男がタクシーの中で思い立って強盗を企てたり、中国籍の男が日本の地下鉄で女性に痴漢をした様子を動画に撮って販売する—など、明確に犯罪目的で来日する外国人が増えてきているようです。警察庁も白書の中で資金の獲得の場所として我が国を選ぶ理由について、他国と比べて取り締まりや量刑が厳しくないとの意識を持っていると示しています。また、「来日するまでは犯罪性がなかったが、安易な資金獲得手段として犯罪を行うものもいる」等の報告もなされています。こういった経緯で犯罪を行うことになったのかと言えば、「職場での言葉の問題」や「日本人の同僚に馬鹿にされたことに自信を無くし、同郷者と寄り集まって強盗をやることになった」など、要は日本の社会に馴染めなかったから犯罪者になった—という現実があるようです。

「ライドシェアの解禁」や、「2種免許の撤廃」等の事態になれば、こんな人たちが個別輸送機関の乗務員となり女性一人でタクシーに乗ってくる。これは犯罪者にとっては「おいしい状況」となり得ます。その責任を誰が取るのか。犯罪抑止のためのルールの見直しや取り締まりの徹底をしていかないと、危険でおちおち乗ってはいられません。だからこそ2種免許は必須なのです。そうしたことが横行するようになれば、タクシー業界はおしまいです。

ライドシェア解禁派の論者の多くが主張するのが、車も良いし、サービスも良いということで「外国では危険だが、日本人なら外国人よりも良いライドシェアが行えると思う。ライドシェアは10兆円規模の市場なのになぜ行わないのか」と言うものですが、我々からすれば、何故解禁しなければならないのか。解禁論者の方たちの主張の中には「日本人が

行う」ということが大前提としてあるように感じます。今の日本のタクシーを基準にサービス水準の高さを考えていますが、ライドシェア解禁によって前提は大きく変わってしまいます。

23年3月22日の衆院・国土交通委員会の質疑において、一谷雄一郎委員（日本維新の会）に対し国交省の堀内丈太郎・自動車局長（当時）が、現状説明を行っています。「輸送回数については、日本のタクシー約5.6億回、米国主要ライドシェア企業が約6.5億回と概ね似たような数字となっているが、令和2年における交通事故死者数は日本のタクシーは16人、米国の主要ライドシェア企業では42人、身体的暴行による死者数については、日本のタクシーはゼロ、米国の主要ライドシェア企業では11人、性的暴行件数については、日本のタクシーでは19件、米国の主要ライドシェア企業では998件となっている」という内容です。

外国人の採用や2種免許の解禁という施策に進めば、こうした事態が待ち構えているのは火を見るよりも明らかでしょう。そんなタクシーに子どもを1人で乗せられますか？当協会の会合で、この可能性を指摘した際には一笑に付されましたが、犯罪者にとって子どもの誘拐は金になります。親であるならば、自分の子どもの命が危機にある時、金に糸目をつけないのは当たり前です。真偽は不明ですが、外国では誘拐してきた子どもの臓器売買がブラックマーケットで広まっているという噂も聞きます。はっきりと申し上げて、ライドシェアがこうした犯罪に利用されかねないと危惧しているのです。ライドシェア解禁論者や2種免緩和論者は、そうなった時にどう責任を取ってくれるのでしょうか？

いままで、女性や子どもが安全・安心に個別輸送機関を利用できてきたのは、2種免許の存在と事業者による管理の徹底があるというのは、これまで何度も指摘してきた通りです。だからこそ、日本のタクシーが日本の治安維持の一翼を担ってきたと断言することができるでしょう。今こそ、こうした背景、事実をもっとタクシー業界を挙げて主張していかなければならないのではないのでしょうか？

