

## 内外交差点

# 管理の否定は言語道断 現状での共存はあり得ない

大久保 恵美氏 (兵夕協副会長) 第7/12回

最近、訪日外国人や在日外国人の国際免許での交通事故が多発しており、母国と日本のルールが異なり、それを理解しないまま運転しているからだとの指摘があります。また、ジュネーブ条約に加盟している国同士なら国際免許で運転しても良いのですが、例えば中国などは条約非加盟の上、わが国との2国間協定を締結していないのに、不正や違法な方法で免許を取得し、その運転者に車を貸す違法レンタカー業者がいる、中国国内のSNS上で車の貸し借りをを行うサイトがある——等の指摘があり、そういう車が事故を起こすと、無免許・無保険で被害者が泣き寝入りとなり、それが続発しているとの指摘も聞きます。こうした無秩序が増えているならば、迷惑以外の何ものでもありません。

タクシー事業者は、国交省の「事業用自動車総合安全プラン2025」に基づき事故防止の施策を進めており、全タク連の「ハイタク事業における総合安全プラン2025」のデータ(法人)によれば、事故件数は2021年の事故件数は6794件で2010年の2万250件の約33%、死亡事故件数は10件で2010年の約27%に減少しています。これはコロナ禍で稼働が抑制されている中での数字ですが、19年は9995件。こちらも約49%に抑制されています。全事故件数に占める割合でも10年の約2.67%から、21年は2.13%まで下げています。グローバルノートの調べでは21年の世界主要国でのわが国の事故死亡率(10万人あたり)は44か国中42位(2.40人)で、1位のブラジル(16.60人)、2位のアメリカ(13.80人)と比べ非常に少なく、国際的に見て日本の交通事情の安全性は極めて高いと評価できるでしょう。

国交省の総合安全プラン2025年では、「事業用自動車の社会的信用は、厳格な運行管理運転者に対する日常的な指導・教育、車両の整備管理等、事故を未然に防止するための仕組みが機能することにより、初めて得られる。事業用自動車の安全対策に取り組む関係者は、これを十分に認識するとともに、それぞれの責務を果たし、事故防止に万全を期すことが求められる」とされており、具体的には点呼管理、乗務員台帳管理、運転者教育、車両管理、過労運転防止、飲酒運転防止、

健康起因事故防止——など多岐にわたり、多大なコストをかけています。一方、収益となる運賃の利益率は3~5%で、コストに対しリターンが少なく、ライドシェア推進論者たちが声高に主張するような、既得権「益」はありません。

国家資格まで創設し、日夜心血を注いで安全運行に取り組んでいるタクシーと相互評価のみによって安全性を主張するライドシェアを、目先の需要が不足しているからといって、一緒に扱って良いのでしょうか? 嘉悦大学の高橋洋一教授は今ある制度を少し変え、法整備なしで対応可能なので解禁すれば良いと主張しており、その中で、アプリの仕様に言及していますが、われわれは既にアプリや事故防止のためのシステムを構築しており、その主張に強い疑問を持ちます。実業家の堀江貴文氏や経営コンサルタントの鈴木貴博氏は、相互レーティングで米国のライドシェアでは悪質運転者を淘汰する仕組みを持っていると主張していますが、それでは原始的で、過程で人命に影響を及ぼしかねない問題が発生する可能性が高いこと、また、交通の仕組みが全く違う国と比較することに何の意味があるのか? われわれをなめるなど申し上げたい。

さらに、運行管理的観点からは、「ライドシェアは請負契約の締結により運転者個々に責任が発生し、プラットフォーム(PF)は責任を負わないことから、野放し状態になる。PFが運行管理を行うことになれば、タクシー事業者と変わらなくなる」と言えます。PFが管理を行うことになれば、指揮命令の関係から雇用関係が発生し、最終的には旅客運送事業を行うだけのことになり、そのメリットは消滅するでしょう。

われわれには111年の歴史があり、先人たちの失敗や工夫を経たノウハウに裏打ちされています。「とりあえず、やってみたらよい」という無責任な解禁には、憤りを禁じ得ません。現状のままライドシェアとの共存はあり得ませんし、われわれ業界側も、はいそうですかと2種免許の実質的な廃止を主張したり、外国人ドライバーを増やそうとするなど、迎合する姿勢を示すのは言語道断です。供給が不足しているからといって管理をないがしろにし、事故多発の時代に先祖返りさせてよいのでしょうか——と改めて問いたいところです。

