

# 「本格的」議論の視点 ライドシェアに関する考察①

岩城 秀行氏（行政書士） 第1/12回

10年くらい前に福井で名古屋大学大学院の加藤博和教授の講演を聴いた際、加藤先生から「いつから法的に一般乗用旅客自動車運送が公共交通機関と定義されることとなったのか」を問われたことがありました。

## 法的な位置づけは17年前

一般的には2013年（平成25年）制定の「交通政策基本法」と思われている方も多いと思います。私の頭の中に浮かんだのは、2009年（平成21年）に制定された「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」でした。

その第一条に「この法律は、一般乗用旅客自動車運送が地域公共交通として重要な役割を担っており、地域の状況に応じて、地域における輸送需要に対応しつつ、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにすることが重要であることに鑑み」一般乗用旅客自動車運送が地域公共交通と定義されたと思っていたのですが、加藤先生からの答えは2007年（平成19年）に制定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」であるとのこと。

その第二条に、「この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

（中略）ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者及び同法による一般乗用旅客自動車運送事業者並びに同法第七十九条の七第一項に規定する自家用有償旅客運送者」

このことから、すでに17年前にタクシー及び自家用有償輸送が地域公共交通として定義されることになり、13年前にはタクシーの地域公共交通機関として重要であり、地域の状況に応じて輸送需要に対応するように法的に要請されたと捉えています。

この間、新型コロナの流行があり、供給過剰であったタクシーが、その収束から一部観光地や都市部での需要回復がみられ、一部地域で供給不足になると「供給が足りない」との議論が起こり、法的定義からも行政も対応せざるを得ないのだと思います。今回のライ

ドシェアの話は降ってわいた話ではないとも言えるのです。

しかし、反論もあると思います。道路運送法第78条では自家用自動車は、

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村、特定非営利活動促進法第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

**これらの場合を除き、有償で運送の用に供してはならない**とされており

今回のタクシー事業者の管理の下に。いわゆる「ぶら下がり」型ライドシェアは、やむを得ない場合のみ許可されるもので、臨時的な措置であり、地域公共交通機関としてタクシーがその機能を十分に発揮することができれば、解消されるという建付けになっています。政府は6月をめどに「本格的」なライドシェアの結論を得たいとしています。ということは、今、行われるライドシェアは「本格的」ではないということになります。

## 規制緩和の安全性が問われる中で

「本格的」なライドシェアとは何なのか。安倍内閣での規制緩和によって生まれた機能性表示食品の安全性が取り上げられる昨今、「ライドシェア＝規制緩和は安全性に問題がある」という視点も議論における重要なファクターの一つであると思います。

タクシーは規制と緩和を繰り返して今に至っています。その中で何が起こったのか。規制と緩和の効果を歴史的に検証しつつ、議論の本筋はタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できるものであるのかという視点でこの問題の「本格的」議論を進めるべきではないでしょうか。

