

内外交差点

他業種の参入で問題は必至

ライドシェアに関する考察②

岩城 秀行氏（行政書士） 第2/12回

前回はタクシーが地域公共交通であると法的に定義されていることをお話しさせていただき、今回のライドシェアの都市部での導入に関しても、道路運送法第78条3を適用して、タクシーの供給不足に対する臨時的な許可であることを説明させていただきました。

政府がこの6月に向けて議論を行う「本格的」ライドシェアが何を指すのかはまだわからないところですが、それが都市部でのライドシェアの全面解禁、すなわち一般旅客自動車運送事業者（一般貸切旅客自動車運送事業者を除く）以外の事業者の参入ということであれば、様々な問題を引き起こすことは火を見るより明らかでしょう。

例えば、旅客自動車運送事業者（一般貸切旅客自動車運送事業者を除く）は乗車拒否や輸送中断ができない。一般旅客自動車運送事業者（一般貸切旅客自動車運送事業者を除く）は他の事業者と異なり、道路運送法第13条で引受義務を課せられている。

道路運送法

第十三条 一般旅客自動車運送事業者（一般貸切旅客自動車運送事業者を除く。次条において同じ。）は、次の場合を除いては、運送の引受けを拒絶してはならない。

- 一 当該運送の申込みが第十一条第一項の規定により認可を受けた運送約款（標準運送約款と同一の運送約款を定めているときは、当該運送約款）によらないものであるとき。
- 二 当該運送に適する設備がない時。
- 三 当該運送に関し申込者から特別の負担を求められたとき。
- 四 当該運送が法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反するものであるとき。
- 五 天災その他やむを得ない事由による運送上の支障があるとき。
- 六 前各号に掲げる場合のほか、国土交通省令で定める正当な事由があるとき。

道路運送法第13条で定められた以外の事業者には運送引受義務が課せられないため、事業者都合の良い

輸送需要を「つまみ食い」する可能性は高い。

この条文を道路運送法第13条で定められた以外の事業者にも適用するのであれば、道路運送法第13条で定められた以外の事業者が道路運送法第13条で定められた事業者になれば、いいだけの話なのではないでしょうか。道路運送法第13条で定められた以外への参入を認めれば、アメリカで見たようなライドシェア車両の登録がタクシーの数倍になることは起こりえるでしょう。すなわち供給過剰、需要不足が発生して、地域公共交通である地方の鉄道、バスのように存廃の危機のような危機をタクシーが迎える可能性が大きくなるのではないのでしょうか。これは、地域公共交通の消滅を意味します。

ここからは、大阪に限定した話にはなりますが、ライドシェアを考える材料にさせていただければと思います。お話しします。大阪府・大阪市 ライドシェア導入検討プロジェクトチームが昨年12月に出している資料によるとライドシェア全面解禁が必要である根拠として、タクシードライバーの減少をあげています。平成23年3月末に2万1000人であったものが令和5年3月末で1万6000人と減少しているのです。ライドシェアの全面解禁が必要という論拠です。しかし、現在、大阪ではタクシー運転者証交付数が令和5年3月末で1万6028人であったが1年後の令和6年3月末で2万359人とこの1年で大幅に増加しており、まだまだ、増加傾向にあると見られるため、この論拠は成り立たない。

他に来年の関西万博における需要、インバウンド需要の増加などをあげているがここでも万博需要はタクシー1両あたり20%の増加と明記されており、現在、増加しつつあるタクシー乗務員数で対応可能な範囲であると私は考えています。それでもタクシー車両数が足りなければ、準特定地域の規制を解除すればいいだけの話ではないでしょうか。

よくある話がタクシーに需要が集中する時間帯にタクシーが足りないという話ですが、これに対しては需給の平準化を行うことで解決できると思います。ライドシェアに頼ることなく、タクシーが地域公共交通機関として十分な役割を果たすために、タクシーでの公共交通機関にふさわしい変動価格制の提案を次回させていただきたいと思います。

