

内外交差点

罰則強化のために法改正が必要 白タク根絶が国民を守ること

岩城 秀行氏（行政書士） 第7/12回

先日、泉佐野市の貸切バス会社経営者から話を聞く機会があり、「私たちに下限運賃を守らせる前に関西空港や大阪市内の“白タク”を取り締まり、消滅させてほしい」との悲痛な訴えを聞いた。一方、取り締まる側の行政もマンパワー不足や現行法の限界を感じておられることはお察し申し上げたい。「白タク」行為は当然ながら道路運送法違反行為であるが、未だ、違反を抑制する効果的な方法が見つかっていないといえる。

まず、この問題を考えるにあたって道路運送法の関連条項を、法から抜粋すると以下になる。

道路運送法

第二条3 この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業であつて、次条に掲げるものをいう。

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

1一般旅客自動車運送事業

2特定旅客自動車運送事業

第四条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。



そして第四条の規定に違反して一般旅客自動車運送事業を営んだとき、罰則として、三年以下の懲役若しくは三百万円以下の罰金に処し、又はこれを併科するとされている。これを読むと罰則があるのは事業者側のみで懲役三年以下。刑としては軽いほうです。また、同乗者への罰則はありません。

冒頭にお話ししたように「白タク」行為がまわりまわって貸切バスの下限運賃割れ行為を誘発する原因となっているのが



現状です。貸切バスの下限運賃割れでの運行は安全上の問題があることは「関越自動車道高速バス居眠り運転事故」の例から明らかです。「白タク」行為やダンピング行為が人命を毀損する行為であるにもかかわらず、罰則が軽すぎるような気がするのには私だけでしょうか。実効性はともあれ、まず、罰則強化のための法改正が必要ではないでしょうか。

この際、思い出されるのが、飲酒運転厳罰化の歴史で、特に転換点となったのが、2007年の道交法改正。飲酒運転同乗罪、車両等提供罪、酒類提供罪などが設けられて、飲酒運転死亡者数も2011年の270人から2021年の152人まで半減とまではいかないものの減少しました。同乗者、車両等提供者、酒類提供者など罰則強化が飲酒運転の抑止力となっていることは明らかです。

「白タク」の利用者の多くが訪日外国人、いわゆるインバウンドです。このインバウンド旅行者を拘束して、裁判にかけるのも現実的には難しいので、交通反則通告制度いわゆる青切符のような反則金制度を創設して10万円の反則金を即時、キャッシュレス端末などで支払ってもらうなどの対策を講じ、インバウンド旅行者が「白タク」は割に合わないことを認識すれば、「白タク」を抑止できるのではないのでしょうか。

そして、許可を得ている事業者側もすべての車両に人身傷害保険を付保して、乗客側に安全安心をアピールし、保険会社も「白タク」が事故をして、人身傷害保険が付保されていても、それが「白タク」行為と判明した場合には、人身傷害保険を適用しないことにすれば乗客側もリスクが高く、マイナスのインセンティブがある「白タク」を利用しなくなるでしょう。

最後に「白タク」をなくすことは「ルールを守る」、「日本を守る」、「国民を守る」、「地方を守る」、「若者・女性の機会を守る」ことになるとの思いで石破新首相に期待したい。