内外交差点

欧米型ライドシェアが抱える深刻な諸問題

藤井　聡氏　（京都大学大学院教授）　第６／12回

前回の記事では、「『欧米型のライドシェアの速やかな直接導入』に理があると述べる議論は単なる詐欺話以上のものではない…何故そう言えるのか――その件については次回、詳しく解説することとしよう」と最後に述べたのだが、今回はこの点について詳しく解説しよう。

まず、欧米型のライドシェアとは米国のＵｂｅｒや欧州のＢｏｌｔなどに代表される「一般のドライバーが自家用車を使って、スマホアプリを通じて乗客を有料で運ぶサービス」を意味する。このサービスと日本のタクシー制度（日本版ライドシェアを含む）との違いをまとめると次のようになる。

１）「誰でもドライバーになれる」普通運転免許と一定条件（年齢・無事故期間など）を満たせば参入可能。だから日本で要請される２種免許はもちろんのこと、タクシー会社の研修も不要。しかもタクシー会社に登録され、管理されることもない。

２）「運行主体は（Ｕｂｅｒ等の）プラットフォーム企業」日本における運行主体となるのはタクシー会社が基本である。

３）「料金体系の自由度が高い」ライドシェア運行主体側の自由裁量の幅が大きい。一方日本では行政的な規制がある。

現在、多くの日本人が海外でこうしたシステムを利用し「これを日本にそのまま入れれば良いじゃないか！」と認識しているようだが、彼らはそれが日本にどのような大きな弊害を巻き起こすのかについて全く理解していない。実際、こうしたシステムを日本に導入すれば、次のような問題が生ずることは必至だ。

第一にタクシー台数の公的調整が不可能となる。その結果供給過剰となり、各々のタクシードライバーの売上が下落する地域が生じることとなる。しかも、欧米型ライドシェアでは、ドライバーの研修や事故対応等の出費が不要のため、利用料金がタクシー会社よりも廉価だ。そんな廉価なライドシェアサービスが一部にタクシー市場に参入すれば、全体のタクシー料金引下げの圧力がかかり、タクシー乗務員の賃金が下落する圧力がさらに拡大する。その結果、中長期的にタクシー乗務員が貧困化するリスクが増える。

第二に、その結果としてタクシー会社の就職先としての魅力が下落し、「なり手」の減少リスクが生ずる。

第三に、以上を通してタクシー会社の収入も減少し倒産リスクが拡大する。結果、タクシーサービスが提供されない「タクシー空白地域」が日本全国に拡大していくリスクが生ずる。

第四に、欧米型ライドシェアではドライバーは２種免許が無いのは当然のこと、タクシー会社での研修も受けておらず、しかも、タクシー会社に管理されることはない。したがって、犯罪リスクは当然ながら拡大する。

つまり、欧米型ライドシェアの導入は、タクシー乗務員の賃金の下落、タクシー会社の倒産数の拡大、タクシーサービス空白地域の拡大、犯罪リスクの拡大、といった諸問題を導くのだ。それにもかかわらず小泉進次郎をはじめとした一部政治家達はこれら諸問題に対する対策を蔑ろにしたまま欧米型ライドシェアの拡大を進めるべしと主張するのだ。小泉進次郎らは相当に脳天気な愚か者か公益毀損に全く頓着しない悪人か、あるいはその両方かのいずれかだと判断せざるを得ないのである。

小泉進次郎がまかり間違って総理大臣になるようなことがあれば、あらゆる混乱が日本を襲うことになること必至だ。そして誠に残念ながら、タクシーを巡る社会的産業的秩序はいの一番に激しく破壊されることとなるだろう。政局展開を一国民として見守って行きたい。