

利用者の安全確保できるのか

ライドシェア

自家用車を使って有償で人を運ぶ「ライドシェア」の解禁に向けて、政府が論議を始めた。利用者の安全性の確保を最優先に考え、慎重に協議しなければならない。

岸田首相は今国会の所信表明演

いさ 読売

説で「ライドシェアの課題に取り組み」と述べ、導入を検討することを表明した。規制改革推進会議の作業部会で報告をまとめる。ライドシェアは、米国や中国、東南アジアなどで普及している。利用者はスマートフォンアプリで予約し、決済も行う。

日本の場合には現在、タクシード転手に不可欠な普通2種免許を持たずに、有償で乗客を乗せる行為は「白タク」と呼ばれ、原則、道路運送法で禁止されている。

国内の論議は、タクシー不足を理由に菅前首相が提唱したのがきっかけだ。特に深夜の都市部や、観光地などで乗り場に長い列ができることが増えているという。

利用者の不便を解消することは大事だ。とはいえ、議論を経る前に、反対も根強いライドシェア導入の検討に言及した首相の姿勢には疑問を抱かざるを得ない。

最大の課題は、乗客の安全を守るかどうかだ。タクシー会社に対しては、車両整備や運転手の飲酒チェックなどが義務づけられているが、ライドシェアの場合はどうするのか。事故が起きたときの責任は誰が負うのか。

米国など海外では、ライドシェアに関連した性的暴行や強盗などの事件が後を絶たない。韓国などは、日本と同様に禁止しており、

規制を強化する国も多い。

国内で実施するのであれば、事前に、これらの課題についての解決策を提示すべきだ。

タクシーやバスのない過疎地では、既に一般ドライバーが有料で客を運べる例外措置がある。この制度を使いやすくし、対象を広げるのが現実的だろう。

タクシード転手は、コロナ禍による需要の激減で離職したケースが多い。今年3月末の運転手の数は、コロナ禍前の2019年と比べ約2割減っているという。

経済活動の正常化や訪日外国人客の増加に伴う需要回復に供給が追いつかない状況だが、まずは運転手の確保策を急ぎたい。

普通2種免許が取りやすいよう、政府は詳細な道順を暗記させる試験の廃止などを検討する。カーナビやアプリが普及した今、古い規制は見直すことが大切だ。

タクシー業界も運転手の賃金を引き上げるなど、魅力ある職場にする努力を尽くす必要がある。