

ライドシェアこそが地域交通を破壊する

～ライドシェアが合法化されれば何が起きるか～

利用者の命と安全が危険にさらされる

Uberなどのアプリに登録すれば、誰でもライドシェアを行うことができる。**2種免許を持たない素人のドライバーが、アルコールチェックや、体調確認などの運行管理を受けることもなく人命を輸送する。労働時間の管理も受けないので過労や睡眠不足でもチェックできない。**

アプリ会社が保険を用意するケースもあるが、事故時の責任は全てドライバーが負う。車の整備も自己責任。

アメリカでは、強盗や性犯罪でライドシェアのドライバーが加害者にも被害者にもなるケースが多発している。



日本のタクシーとアメリカのライドシェアの比較（2020年）

	輸送回数	交通事故の死者数	身体的暴行による死者数	性的暴行の件数
アメリカのライドシェア (Uber)	約 6.5 億回	42 人	11 人	998 件
日本のタクシー	約 5.6 億回	16 人	0 人	19 件

※出典 第 211 国会 衆議院国土交通委員会（2023年3月22日）の政府答弁

ライドシェアは都市部でしか走らない 地方では交通空白地が増加する

過疎地の交通問題はライドシェアでは解決しない。10年以上ライドシェアを導入してきたアメリカで証明済みだ。地方在住者は地元では稼ぎが悪いので、長時間かけて大都市や空港に行って仕事をする。アメリカのライドシェア2大企業（UberとLyft）の輸送回数の70%がたった9つの都市圏に集中している。日本でも同じことが起きるだけだ。

日本のバス・タクシー会社は人口の多い地域で収益を出しつつ、過疎地の路線を維持したり、乗合やデマンドタクシーで過疎地の交通を担っているが、ライド

シェアが合法化されれば廃業・倒産が相次ぐ。**安全にコストをかけているバス・タクシーと、ライドシェアでは公平な競争にならないからだ。**ライドシェアが合法化されれば、**都市部では過当競争と交通渋滞が問題になり、過疎地では、バスもタクシーもライドシェアもない交通空白地が増加する。**



プロドライバーがワーキングプアになる

「タクシーが人手不足だからライドシェアしかない」と主張する人がいる。たしかにコロナ禍の3年間でタクシードライバーは全国で約6万人・2割減少し、その影響でタクシーに乗りにくい状況が全国で生じている。

しかし**最近ではタクシードライバーは増えており**、3月～6月で約千人増加した。運賃の見直しが進んで収入が上がったためだ。しかし、ライドシェアが解禁されれば収入は激減し、ワーキングプア化するだろう。



ライドシェアのドライバーも同じだ。運営会社はドライバーを雇用しない。ドライバーは個人事業主だと主張し、労働法の規制や雇用主に課せられた義務を逃れる。このような形態で働く人たちをギグワーカーと呼び、**低所得化が世界中で問題となっている**。稼げるとしても最初だけだ。サービスが定着しドライバーが増えた段階で、運営会社は報酬を勝手に切り下げる。それが世界中でパターン化している。

世界中で禁止・規制されているライドシェア

「先進国でライドシェアを導入していないのは日本だけ」は大嘘の悪質なデマだ。ヨーロッパ全域と韓国、台湾はライドシェアを厳しく禁じている。グレーゾーンで営業開始後に、多くの問題が生じ政府や司法機関が禁止したのだ。これらの地域でUberなどを使って来る車両はハイヤーかタクシーの認可を受けた事業者だ。日本でUberのアプリからタクシーを呼べるのと同じ。

またライドシェアなどで働くギグワーカーに労働者の権利を認める判決も世界中で相次いでいる。

日本にライドシェアが不要な理由

日本で、ライドシェアが不要だと自信をもって言える理由は日本のタクシーのクオリティにある。

海外でライドシェアが広まった背景には、現地のタクシーに対する安全性や接客への不満、ぼったくりの横行などの不信があった。世界のタクシーはほぼ個人営業が主流で、法人がある場合も営業権や車両の管理に止まる。日本のように法人企業が乗務員を雇用し、安全や接客に責任を負う形態はほとんど存在しない。日本の法人タクシーにも問題はあるが、安全管理や料金への信頼性、均一なサービスの提供という点で、日本のタクシーは世界トップレベルである。

そして、その品質を現場で支え、日夜人命を預かり、コロナ禍では社会に不可欠なエッセンシャルワーカーとしての存在感を高めたのは、現場のハイタク労働者にほかならない。

しかし、ひとたびライドシェアを解禁すれば、世界的に高品質な日本のタクシーはもう元には戻らない。現場の乗務員の生活水準が悪化し、担い手がいなくなるためだ。利用者のニーズに応えるために、まず最優先すべきはハイタク乗務員の担い手確保である。

そのためには、賃金を上げ、せめて一般産業との賃金格差を解消し、短時間勤務の導入など若者や女性にとっても働きやすい労働環境を整備することがもっとも重要だ。