

インターネットを利用した白タク行為(以下、白タク)の問題点

全タク連作成

H30.12

①事故が起こっても責任を負わない

・事業として運行しているにもかかわらず、事故に対する事業責任を負わない、ここが白タク事業者の最大の問題点。タクシーの運行に関する責任は全面的にタクシー事業者が負うが、白タクの運行に関する責任は白タク事業者側は負わず、ドライバーが負うとされている。

・保険で対応可能とする議論もあるが、「お金の問題ではない」ことは昨年1月の軽井沢スキーツアーバス事故でも明らかであり、バス会社・ツアー会社の事業責任の追及が当然の社会要請。軽井沢事故で亡くなられた15人には金銭的補償はなされているが、2014年4月の関越ツアーバス事故後に無制限の任意保険が義務付けられた結果である。

・プラットフォームが事業責任を負わないことによって、乗客のみならずドライバーも危険にさらされる。2015年2月の福岡でのウーバーによる白タク実証実験では、ドライバーの契約書の相手先がオランダ法人であり、トラブル発生の際の処理はオランダの裁判所だとされており白タク事業者の姿勢が露呈。

・新経済連盟は、H30. 5. 8に「ライドシェア新法」を発表。 H27. 10. 30及びH28. 11. 30の提言を焼き直した内容で「運行記録の保存、ドライバーリストの作成、事故の記録及び保存、重大事故時の所管官庁への報告及びドライバー利用停止措置、1日当たり運転上限時間の設定といった各種の運行管理責任」を負うとしているが、運行記録の保存やドライバーリストを作成することは、単に売上実績や顧客を管理しているに過ぎない。事故の記録や上限時間の設定することもクレジットカードに上限や使用停止のデータ入力をするのと同様で、運行管理責任者が運行前にアルコールチェックや点呼をするわけでもなく、ドライバーの定期的な健康診断を実施するわけでもなく、到底運行管理責任を負っているとは言えない。

又、事故時の責任について「プラットフォームに保険加入を義務付け、事故時の被害者の損害をカバー」とは当然のこと。

さらに「プラットフォームとして適切な対応をとらない場合は、所管官庁が業務改善命令、登録取消を含む措置をとる」としているが、最後は所管官庁任せで、およそ「批判は的外れ」などと言える内容ではない。

②安全管理の仕組みが確立されていない

- ・タクシー事業者は道路運送法のもと、2005年のJR福知山線脱線事故(106名死亡)を受けて2006年に制定された運輸安全マネジメントを導入、航空・鉄道・船舶と同レベルの運行管理が法人として義務付けられているが、白タクの安全管理は基本的にドライバー任せであり、法律や規制のチェック機能がない。

- ・点検整備やアルコールチェックも運転者任せで、整備不良や酒気帯び運転の懸念がある。

- ・タクシー等の旅客自動車は1年ごとに車検を義務付けられていることに比べ、自家用車のライドシェアは、車検が2年ごとであり、旅客を安全に輸送する上において車両整備の面から問題がある。

- ・軽井沢スキーバス事故後、事業用運転者には健康チェックの必要性が問われており、二種免許の有無はもちろん、既に実施している1日2回のアルコールチェックやドライブレコーダー画像による教育など、更にタクシー運転手への安全と健康管理の徹底が要求される方向。

- ・タクシー等の旅客自動車は1年ごとに車検を義務付けられていることに比べ、自家用車のライドシェアは、車検が2年ごとであり、旅客を安全に輸送する上において車両整備の面から問題がある。

③相互評価システムに信頼性はない

- ・白タクは、ドライバー、利用者の相互評価により悪質なドライバーは排除されるとしているが、インターネット上の評価システムは、個人の主観によって評価が行われるものであり、その評価が適正であると担保するものはない。評価を上げるための「やらせ」評価も可能。ネット上の評価だけで安全が担保されるというのは楽観的すぎ。極端な例であるが、2016年2月、アメリカミシガン州で発生した銃乱射事件の容疑者はウーバーのドライバーであり、この容疑者の評価は5点満点中4.73という高評価だった。

- ・ 2018年6月にも、コロラド州デンバーで、ウーバーのドライバーが乗客を射殺する事件が発生した。

- ・ 2018年8月、中国浙江省でDidiの「Hitch」サービスを利用した女性が、ドライバーから暴行を受け、首を刺され死亡する事件が発生。Didiでは、5月にも女性の乗客が殺害されており、乗客を殺害したドライバーは、自身の父親のアカウントで不正にアクセスした可能性がある。

④運賃が明確でない

- ・ 白タクには、運賃に対する規制なし。さらにラッシュアワー、悪天候などの繁忙時には、独自のアルゴリズムを使って料金が割増になる「サージプライシング」と呼ばれる制度を採用。

白タクが導入されれば、我が国においても、事故や災害で電車がストップした際には、運賃が大幅に上昇する可能性がある。（2014年12月オーストラリアシドニーでのテロ発生時、当該地区から逃げようとする需要が急増し、一時的に4倍の割増が発生し非難を浴びた。）

タクシー事業者が淘汰された後には、低所得者が繁忙時に旅客サービスを利用できなくなる可能性もある。タクシーは、繁忙時はもちろんのこと、災害等においても相当の料金負担をすれば、誰でも利用できる国民の生活に必要な公共交通機関。

⑤ドライバーの労働条件の劣悪化

- ・ 新経済連盟は、「好きな時に好きなだけ働けるスタイルにより、新たなライフスタイルが実現」するなど、白タクドライバーとしての働き方を推奨。しかし、白タクが解禁されれば、現在のタクシーを凌ぐほど白タクが増加し、輸送力の供給過剰により、運賃や賃金のダンピングが発生。その結果、より多くの収入を得ようとすれば長時間ハンドルを握ることになり、過労運転の温床にもなる。

- ・ ウーバーに代表される「シェアリング・エコノミー」を隠れ蓑にした「ギグ・エコノミー」を推進することは、正規雇用を減らし、アベノミクス政策に逆行することにほかならない。また、アメリカなど諸外国に利益は吸い出され、日本から税収が失われる。

- ・ 白タクのドライバーは業務請負で労基法の適用除外となり、労働の切り売りにつながり、雇用社会や社会保障が崩壊。

- ・カリフォルニアではウーバーの白タクドライバーが社員としての地位を労働裁判で認められるなど既に社会問題化。

- ・イギリス・ロンドンの雇用審判所が2016年10月28日、ウーバー社の運転手は「従業員」であるとして最低賃金や有給休暇など労働者の権利が認められるとの判断を下したところ。

⑥社会保険料を負担しない

- ・上で述べたように白タク事業者（ドライバー）は独立した個人事業主であるとして運転手の社会保険料を負担していない。社会保険料は原価の10%以上を占め、白タクの安い運賃の源泉。タクシー事業者は正社員である運転手の社会保険料（健康保険・雇用保険・年金等）を負担。

- ・日本では2016年10月より社会保険料の適用範囲の拡大が実施される中、白タクドライバーの増加による社会保険料徴収は新たな問題となる。

⑦高齢者、障がい者など交通弱者に排他的

- ・白タク配車にはスマホが必須で、スマホが使えない、所持していない人は配車申し込みができない排他的なシステム。そもそもデジタル強者のための仕組みであり、コールセンターがないため過疎地の高齢者や子供など、電話では配車不可能。また、ラッシュ・悪天候などの繁忙時には料金が簡単に2-3倍以上になり、交通弱者を切り捨てる仕組み。

- ・白タクは、個人所有の自家用車なので、車いすに対応不可。タクシーはJPNタクシー等のUD車両を導入し、運転手にはユニバーサルドライバー研修を実施（2018年3月末で約4.8万人が修了）。

⑧交通体系が崩壊する

- ・鉄道やバスの撤退が続く中、地域の輸送を補完するのはタクシー。タクシーが公共交通として、地方自治体とも連携して交通空白地に乗合タクシーを導入し、地域の輸送を支えている。

- ・地方では過疎化が進んで、ライドシェアが必要というが、基本的に海外のライドシェアが過疎地でやっている事例は一つもない。過疎地にライドシェアが必要というのは、ニーズ側の理論。しかし、実際に海外のライドシェアは、過疎地の移動の足になっていない。

- ・白タクが本当に狙っている市場は大都会。プラットフォームや白タクドライバーが、わざわざ儲からない地方に残って地域の住民の輸送を本気で維持するのか。

- ・白タクは自分の都合の良い時間しか稼働しない上、仕事(収入)の多い都市部や駅周辺にクルマが集中して交通渋滞が発生。一方で交通空白地の白タクは、儲からないことでドライバーが敬遠し、機能しないであろうことは容易に想像できる。安易に白タクを導入し、タクシーまでが撤退してしまったら、交通体系が崩壊することは明らか。

- ・2018年6月、ニューヨーク市では、ウーバーなどライドシェア会社の台頭がマンハッタンの交通渋滞を招いている。3年前、ニューヨーク市街を走るアプリベースの輸送車両は1万2600台だったが、現在では8万台に増加。1カ月当たり2000台増えたことになる。ニューヨーク市議会は同年8月、渋滞緩和や働き手の待遇向上を目的として、ウーバーなどが営む配車サービスについて、営業台数の制限や運転手に最低賃金を設けるなど全米の大都市で初めての条例案を可決した。またロンドン市も同様に配車サービスの規制を政府に要求したところ。

⑨反社会的勢力の進出が懸念される

- ・白タクは現在においても反社会的勢力の資金源とされており、国土交通省も、内閣府の「規制改革ホットライン」に寄せられたライドシェアについての新経連の提案（H27.10）に対する検討結果を「対応不可」として理由の一つに「反社会的勢力の進出が懸念される」と回答。

⑩改正タクシー特措法の趣旨を損なう

・白タクの解禁は、道路運送法、道路交通法、労働基準法等国家の様々な法令を遵守し、安全確保のため多大なコストをかけて国民に安全かつ安心な輸送サービスを提供している地域公共交通機関たるタクシー事業の根幹を揺るがすとともに、与野党共同提案の議員立法により圧倒的多数の賛成の下成立した改正タクシー特措法の意義を著しく損なうものである。

我々タクシー業界は、少子・高齢化社会が急速に進行する中、重要な地域公共交通機関・社会インフラであることを改めて自覚し、利用者ニーズの多様化、IT化の進展、観光先進国の実現等に対応するべく、「ライドシェア問題対策特別委員会提案」「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」「タクシー事業における働き方改革実現に向けたアクションプラン」を踏まえ、スマホ配車の普及促進、UDタクシー・妊婦応援タクシー・育児支援タクシー・観光タクシーの充実、乗合タクシー全国展開のより一層の強化、キャッシュレス決済の拡充等さらなるサービスの高度化を“おもてなしの心”をもって達成する。

⑪課税上の問題点

・シェアリングエコノミーでは、主に個人間でサービスが提供されるため、プラットフォームを介して得られた所得を課税当局が正確に把握できない等、課税上の問題点が指摘されている。

・プラットフォーム事業者が外国法人として顧客の所在国で事業を展開する場合に恒久的施設(PE)を有しない場合は、事業所得は課税対象とならない。

・プラットフォーム事業者が恒久的施設に該当する支店等を設置しないことが考えられ、そうした場合に、プラットフォーム事業者の事業所得に対して、法人税を適正に課税できない問題が発生し得る。

⑫白タクは、世界中で禁止もしくは運輸業として規制の傾向

・ 2017年12月、欧州連合（EU）の最高裁に当たるEU司法裁判所は、ウーバーの関連会社がスペインで展開している事業が「タクシー」に該当するとの判断を下した。ウーバー側の「タクシーとは異なる情報社会サービスだ」との主張を退け「運輸業」に該当すると結論付けた。

- ・ フランス:2014年10月:パリ地方裁判所が違法判決
- ・ 韓国:2014年12月:ソウル検察が代表者を起訴
- ・ ドイツ:2015年3月:フランクフルト地裁が「ウーバーポップ」のサービス提供を全土で禁じる判決
- ・ 日本:2015年3月:国土交通省がウーバーの福岡での白タク実証実験に中止命令
- ・ 香港:2015年8月:香港警察が配車アプリサービスに対する一斉摘発に着手
- ・ ブラジル:2015年8月:リオで、同9月サンパウロでアプリを利用した個人ドライバーによる旅客運送サービスを禁じる条例案を可決
- ・ ベルギー:2015年9月:ブリュッセル商事裁判所が「ウーバーポップ」の提供を禁じる判決
- ・ 台湾:2015年10月:台北高等行政法院が、ウーバーの提供する配車サービスを違法と認定し、業務停止命令
- ・ マカオ:2015年10月:マカオ治安警察局が配車アプリサービスに対する違法性を指摘、白タクを行ったとして運転手2人を逮捕
- ・ ハンガリーの首都ブダペストで、2016年7月新たな法令の発行に伴い、ウーバー社が現地での白タク・ライドシェア配車サービスを停止すると発表
- ・ イギリス:2016年10月:ロンドンの雇用審判所が、ウーバー社の運転手は「従業員」であるとして最低賃金や有給休暇など労働者の権利が認められるとの判断。(2017年11月、控訴棄却、ウーバーは上告を検討)
- ・ タイ:2017年3月:ウーバーなどのアプリを使った配車サービス事業者に対し、配車業務の停止を命令
- ・ イタリア:2017年4月:イタリアの裁判所はウーバーに対してイタリア全土における営業を禁止した。ウーバーがタクシー運転手に対して不当な競争を仕掛けていると裁判所は判断
- ・ イギリス:2017年9月:ロンドン交通局(TfL)は、ウーバーの営業免許を9月末で取り消すと発表。ウーバーの営業により公共の安全が脅かされるリスクがあるとし、9月30日までの現在の免許期限を更新しないとした。
- ・ イスラエル:2017年11月:テルアビブ地方裁判所は、ウーバーに対し、無許可のライドシェア事業を停止するよう命じた。(許可を受けたタクシーサービスは継続)
- ・ 欧州連合(EU):2017年12月:欧州司法裁判所(ルクセンブルグ)は、ウーバーがスペインで展開している事業が「タクシー(運輸業)」に該当するとの判断を下した。判決は欧州全域に適用。
- ・ モロッコ:2018年2月:ウーバーがモロッコの営業を中断。同国はタクシーしか認められておらず、ハイヤーサービスがない。
- ・ エジプト:2018年3月:エジプトの裁判所が、ライドシェアの「ウーバー」「カリーム」に営業停止命令を下した。
- ・ インドネシア:2018年4月:政府は、Grabなど全ての配車アプリは今後、運輸会社として登録、公共交通事業の規則を遵守するよう決定。
- ・ マレーシア:2018年7月:配車事業者にタクシーと同等の規制を適用すると表明。タクシーと同等の免許証及び毎年の車検など。

- アメリカ:2018年8月:ニューヨーク市議会はウーバーなど配車サービスの営業台数を制限する全米の大都市で初めての条例案を可決。1年間は新たな営業許可を原則出さない。運転手に最低賃金を設けることも盛り込まれた。
- イギリス:2018年8月:ロンドン市長が、配車サービスの車両について上限規制をするよう政府に求めた。配車サービスは11万台を超え、渋滞や環境汚染の原因にもなっていると指摘。ニューヨーク市と同様に配車サービスの車の数に上限を設けるよう求めた。
- シンガポール:2018年9月:競争当局はGrabとウーバーに合計約1300万シンガポールドル(約10億7千万円)の罰金を科すと発表した。両社の東南アジア事業の統合によって運転手が不利益を被るのを防ぐため、運転手がGrabに支払う手数料率を維持することも命じた。Grabが統合後に利用者への販売促進策や運転手への奨励金を減らすことで、実質的に運賃を10%~15%引き上げたと認定。こうした現状を踏まえ、統合は競争法に違反すると判断した。