

危険な白タク ライドシェア

Q&A

ライドシェアって何？ なぜ危険なのか？
地方の交通はどうすればいいのでしょうか？

自家用車で人を輸送するライドシェアを日本でも合法化しろと求める人たちがいます。地方での住民の移動手段として役立つかのような宣伝もされています。しかしライドシェアは、交通機関に絶対不可欠な安心・安全が保障されません。ライドシェアとはどういうものか、なぜ危険なのか、公共交通が不便な地域ではどうしたらいいのかを考えます。



も く じ

Q 1	「ライドシェア」って何ですか？	2
Q 2	タクシーとはどこが違うのですか？	2
Q 3	ライドシェアは安全に乗れますか？	3
Q 4	世界ではライドシェアが当たり前なのですか？	3
Q 5	地方でライドシェアを導入すれば便利になるのでは？	4
Q 6	地方で自家用有償旅客運送を拡大すれば便利になるのでは？	4
Q 7	どうやって地方で交通を確保すればいいのでしょうか？	5
Q 8	nottecoなどの新しい移動手段は、どういうものですか？	5
Q 9	誰が何のためにライドシェアをしようとしているのですか？	6
Q 10	ライドシェアは評価制度があるから安全だといいますが？	6
Q 11	ライドシェアの運賃は安いのですか？	7
Q 12	ライドシェアは障がい者に優しいですか？	7
Q 13	ライドシェアの運転者はどんな働き方をしていますか？	8

Q1 「ライドシェア」って何ですか？

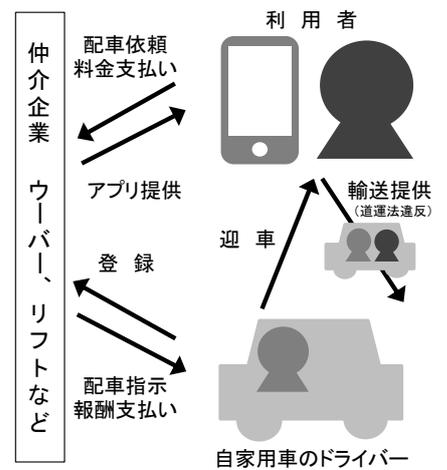
ライドシェアは危険な白タク（違法タクシー）です

A ライドシェアは、アメリカ生まれの新しいビジネスで、スマートフォンのアプリをつかって、移動したい利用者と自家用車のドライバーを仲介（マッチング）します。

利用者と運転者もあらかじめライドシェア企業に登録してアプリをダウンロードします。利用者がスマホで乗車希望をタップすると、近くにいる登録運転者が自分の車で迎えにきて、目的地まで乗せていきます。料金はクレジットカードで支払い、企業が2～3割の手数料を取ってから、運転者に報酬を支払います。

乗客を乗せて運賃を取っていいのは、日本では許可を得たタクシーだけですから、ライドシェアは違法な白タク（自家用車用の白ナンバーでタクシー類似行為をすること）となり、犯罪です。

仲介企業（プラットフォームと呼ばれます）は、車両も持たず運行や運転者雇用の責任は一切負いません。コストをかけずに手数料収入が得られるので、たいへん効率よくもうかります。



最大企業のウーバー（Uber）は 2008 年の設立後わずか期間で世界数十か国に進出、第2位のリフト（Lyft）とともに、グーグル、GM、トヨタなど巨大企業からの出資を受けています。

Q2 タクシーとはどこが違うのですか？

運転者の資格や安全のチェックが行われていません

A 自動車運賃を取って他人を乗せるためには、道路運送法でタクシー事業の許可が必要です。乗客の安全を保障できる事業者

かどうか審査・監督する必要があるからです。運転者は二種免許を保有していなければならず、過労運転防止のために労働時間がきちんと管理され、兼業は禁止です。

タクシーとライドシェアの違い

	タクシー	ライドシェア
会社	国の許可を得て運行に責任を負う	仲介のみで運行には責任を負わない
運転者	社員として管理	個人の請負
運転免許	二種免許	普通免許
労働時間管理	あり	なし
飲酒チェック	あり	なし
車両	事業用車両（緑ナンバー）、厳しい整備点検	自家用車（白ナンバー）
事故の対応	会社が対応	個人で対応
保険	事業用保険加入義務付け	自家用保険では支払われるか不明

出庫時には毎回、対面点呼により、運転者の健康状態を把握し、疲労、飲酒等をチェックしなければなりません。車両の整備、安全点検も厳しい基準が義務づけられています。

ライドシェアは、こうしたチェックがまったくありません。スマホで呼び出された一般のドライバーが自宅から出て行ってマイカーに乗客を乗せるので、労働時間や飲酒チェックは誰も行いません。

Q3 ライドシェアは安全に乗れますか？

事故や犯罪が多発、女性が一人で乗るのは危険です

A ライドシェアのドライバーは、ライドシェア企業と契約しているだけで雇用関係はなく、身元確認も不十分のため、乗客に対する恐喝や強盗、性犯罪が多発しています。

アメリカで使ってみて、便利だったという感想を述べる人もいますが、たまたま大丈夫だっただけで、どの車でも安心という保障はなく、女性が夜一人で乗るのは危険です。



一見「便利」なアプリの陰に危険が潜む

ライドシェアに関わる犯罪行為等

- ▲米 国 2013年12月、サンフランシスコの横断歩道で発生した6歳の少女の死亡事故について、ウーバーは「公式の走行中（客を乗せてるとき）に起こらなかった事故でウーバーは加害者ではない」と責任を否定（AOL TechCrunch）
- ▲米 国 2014年12月、マサチューセッツ州で、女性客にATMで現金を引き出すよう要求、夜間人気のない場所で女性を殴打・強姦した容疑でウーバードライバーを起訴（Ars Technica）
- ▲中 国 2018年5月、8月、滴滴（ディディ）のライドシェア運転者が20代の若い女性を暴行して殺害する事件が連続して発生。運転者が女性客の容姿を評価して情報共有していた事実も発覚（AFP他各紙）
- ▲米 国 ウーバーが公表した「安全報告書」によると、2017～18年の2年間で、ウーバーの運転者・乗客の関わる性的暴行被害が5981件、レイプ被害が464件、事件による死亡者が19人にのぼった（各紙）

Q4 世界ではライドシェアが当たり前なのですか？

ライドシェアは禁止、再規制するのが世界の動向です

A ライドシェアを推進している新経済連盟は、オリンピックの来日客に「ライドシェアも使えないなんて日本はなんて遅れた国なんだろう」と思われるなどとし、ソフトバンクグループの孫会長は、ライドシェアを禁止するなんて「ばかな国」と言っています。

まるでライドシェアが世界中で当たり前で、日本が時代遅れであるかのようにですが、これは事実を無視した勝手な主張です。実際には、ライドシェアを導入した国の多くで、たくさん問題が発生して、禁止か再規制がされています。

ライドシェアが行われている国は、もともとタクシーの質が悪く、安心して利用できない国が多くなっています。

ライドシェアに関する各国の規制

- ▲ブラジル 2015.8-9 リオデジャネイロとサンパウロで禁止の条例案を制定
- ▲ベルギー 2015.9 ブリュッセル商事裁判所がウーバーの提供を禁じる判決
- ▲イタリア 2017.4 全土でウーバーの営業を禁止
- ▲EU 2017.12 司法裁判所がウーバーは運輸業で法規制が適用されるとの判決、欧州全域に適用
- ▲アメリカ 2018.8 ニューヨークで配車サービスの台数規制、運転者に最賃適用の条例を可決
- ▲中国 2019.1 前年の殺人事件を受け、ライドシェアの運転者・車両を規制
- ▲フランス 2020.3 仏最高裁がウーバーと運転者に雇用関係があると判決
- ▲イギリス 2021.2 英最高裁がウーバーの運転者は雇用労働者と判決

Q5 地方でライドシェアを導入すれば便利になるのでは？

安全性・公共性のない交通手段には任せられません

A 地方の交通問題は深刻です。人口の減少がすすみ、鉄道・バス路線は廃止、タクシー会社が撤退して、自家用車以外に移動手段のない地域が増え、お年寄りや子どもは、一人では病院へも買い物にも行けなくなっています。

こうした状況に対して、ウーバーの日本法人は、過疎地の交通手段としてウーバーのシステムを売り込み、新経済連盟は、空いている自家用車の活用で高齢者のモビリティを確保することが可能になるなどとしてライドシェアの導入を提案しています。

しかし、ライドシェアには安全性が確保されないという致命的な欠点があります。

ライドシェア企業は運行に責任を持たず、安全の確保も個々のドライバーまかせです。そのドライバーは、副業を前提とした片手間

の運転ですから、責任を持って安全を確保することができません。

ライドシェアは、悪天時には運賃が高騰したり、障がい者を

乗車拒否するなど、安定・公正な交通機関とはいええない実態が明らかになっています。地震などの災害時に運行が確保できるかどうかもわからず、もうからなければすぐに撤退してしまうライドシェア・ビジネスに公共交通を任せることはできません。

ライドシェアの導入を検討した秋田県仙北市や富山県南砺市では、安全性に問題があるとして計画を中止しました。



Q6 地方で自家用有償旅客運送を拡大すれば便利になるのでは？

自家用車での輸送は安全性に問題があります

A 政府は、2019年の未来投資会議の答申を受け、自家用有償旅客運送の拡大、道路運送法の改定を2020年に行いました。

自家用有償旅客運送とは、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域の輸送手段の確保が必要な場合に、市町村やNPOが自家用車で提供する運送サービスで、限定的、例外的に認められている運送方法です。

自家用有償旅客運送の運転者は、二種免許取得を義務付けられず、一種免許で簡単な講習を受けただけです。運行を管理する責任者も、運行管理者の資格（試験合格者）がなくても可能です。運行前の確認（点呼、アルコールチェック等）も対面が義務付けられず電話でもよいとされます。運賃は、営利を目的としないものとしてタクシーの半分程度とされ、運転者は専業ではなく、兼業やボランテ

未来投資会議での竹中平蔵氏の発言(2019. 3. 7)

日本では既得権益者の猛烈な反対でライドシェアによる成長の機会を逃してきた。

自家用有償旅客運送制度を改善する提言は、突破口として非常に必要なポイントとなる。



ィアの高齢者が多くなっています。

例外的な措置ゆえに、安全管理の質がタクシーと比べ緩いのが特徴で、こうした自家用有償旅客運送を拡大することは、安心・安全が確保できず、安定性・持続性にも欠けるものといわなければなりません。

しかも、自家用有償旅客運送拡大の真の意図は、未来投資会議で竹中平蔵議員が発言しているように、これをライドシェア解禁につなげようとするものです。

Q7 どうやって地方で交通を確保すればいいのでしょうか？

乗合タクシー、デマンドタクシーが活用できます

A 地方で交通手段を確保するためには、安全な公共交通を維持・整備することが必要です。そのために国は、地域公共交通確保維持事業を行い、地方自治体と共同で、路線バスや乗合タクシーへの補助を行っています。

バス路線から外れた地域では、乗合タクシー（コースを決めて運行）、デマンドタクシー（予約に応じて家まで迎えに行く）などを運行することによって住民の移動を支えることができます。

乗合タクシーは全国で3381コースが運行されており、◇公共交通がなくならなくて良かった（羽後町）◇高齢者や運転できない人の行動範囲が広がった（三川町）◇利用者の経済的負担が軽減された（村上市）などの声が寄せられています。

国の地域公共交通確保維持事業予算は年間

乗合タクシー（過疎地型）の現状

2018.3.31現在（ハイタク年鑑）

運輸局等	コース	車両数	事業者数
北海道	81	482	45
東北	617	1,454	190
関東	261	430	169
北陸信越	117	344	43
中部	376	894	84
近畿	241	620	55
中国	483	684	138
四国	225	234	58
九州・沖縄	980	1,382	285
全国	3,381	6,524	1,067

約220億円（2019年度）で、そのうち乗合タクシー関係は1割ほどに過ぎません。この予算規模を大幅に増額させることが必要で、そうすれば危険なライドシェアに頼る必要もなくなります。

Q8 notteco、ジャスタビ、CREWなどの新しい移動手段は、どういうものですか？

白タクまがいの行為で監督官庁も規制もなく危険です

A 「notteco（のってこ）」や「ジャスタビ」「CREW（クルー）」などの新しい移動手段をうたうビジネスが生まれ、地方自治体に提携をもちかけている例もあります。

nottecoは、自家用車で長距離を移動する人とそれに相乗りして安あがりに移動したい人をマッチングし、同乗者は燃料費と高速代の実費（割り勘分）を支払います。

ジャスタビは2016年に沖縄で営業をはじめ、レンタカーを借りる旅行者と運転するドライバーをマッチングするものです。レンタカー



会社と別の会社が紹介するという形をとり、一種免許のドライバーがレンタカーを運転して旅行者を乗せ、報酬を得ています。

CREWは、東京の繁華街で深夜を中心に、利用者からは燃料費等の実費と「任意の謝礼」をもらうとして、タクシーのような営業をしています。

これらのビジネスは、新しい事業として、経済産業省がグレーゾーン解消制度を用いて「合法」とのお墨付きを与えたために広がってきました。

一般のドライバーが自家用車（レンタカー）に客を乗せて運行しているので、白タク（違法タクシー）まがいの実態ですが、道路運送法の枠外とされ、監督する官庁もなく、安全を確保する規制がまったくないという、たいへん危険な状態がつづいています。

Q9 誰が何のためにライドシェアをしようとしているのですか？

ライドシェア企業が日本で大儲けするためです

A ライドシェア合法化を求めているのは楽天の三木谷浩史会長が代表理事をしている新経済連盟や孫正義会長のソフトバンクグループなどのIT企業です。楽天は2015年、ライドシェア企業のリフトに3億ドル(330億円)を出資、三木谷氏がリフトの取締役就任しています。ソフトバンクはウーバー、滴滴

(ディディ)など世界中のライドシェア企業に総額1.6兆円以上の投資をしています。

要するに自分が出資した企業が日本国内で自由にビジネスができるようにライドシェアの合法化を求めているということです。

新経済連盟は2015年と16年に、ライドシェア実現に向けての提案を発表しましたが、

そのなかで、「世界のライドシェア市場の規模は2020年までに倍増する」「ユニコーン企業(巨額の利益を生むベンチャー企業)が次々に誕生している」と述べています。そのような巨額の利益を生むビジネスを日本でも自分たちに自由に行わせよという身勝手な主張です。

ソフトバンクグループが投資する世界のライドシェア企業(共同投資を含む)

出資先企業	本 社	出資時期	累計出資額
Grab(Grab)	シンガポール	2014年～	30億ドル(3300億円)
滴滴出行(ディディチューション)	中国	2017年	50億ドル(5500億円)
UBER(ウーバー)	アメリカ	2018年	12億ドル(1320億円)
Fortless(フォートレス)〈Lyft(リフト)〉注	アメリカ	2017年	33億ドル(3630億円)で買収
OLA(オラ)	インド	2010年～	25.8億ドル(2840億円)
99(18年に滴滴が買収)	ブラジル	2017年	1億ドル(110億円)

注. 米ライドシェア大手のリフトに大規模投資を行っているフォートレス(資産運用会社)をソフトバンクが33億ドルで買収、子会社とした。

『GloTech Trends』(2018.1.25)掲載の表を一部改編

Q10 ライドシェアは評価制度があるから安全だといいますが？

評価の高いドライバーが凶悪事件を起こした例もあります

A ライドシェアには、評価制度(レーティングシステム)があるから安全が担保されるという主張があります。乗客が運転者を評価(☆5つで評価)するから、評価が悪いドライバーは排除され、ドライバーは評価を高めようと努力するというのです。

しかし評価制度は、乗客の主観にもとづくものでなんら客観性がありません。組織的な「やらせ」が行われることも指摘されています。表面上だけ愛想よくしている者を見抜くことはできませんし、事後評価ですから、ひどい扱いを受けた犠牲者が出たのちに低評価

のドライバーが排除されるので、安全を担保するものにはなりません。

アメリカでは評価の高いドライバーが、乗客を乗せる合間に銃を乱射、6人もの人を射殺する凶悪事件が発生し、評価制度の実効性に、つよい疑問の声があがりました。

銃乱射ドライバーの評価は4.73 (好意的)

Uberは、19日夜にミシガン州で6人を殺害したとされるUberドライバーのD容疑者に関する会見を開いた。当夜、容疑者は、銃撃の合間にUberで乗客を運んだと疑われている。

事件前のD容疑者のドライバー評価ポイントは4.73で、一般に「好意的なフィードバック」を受けていた。評価の最高は5である。評価が4.6を下回ると、Uberはそのドライバーの排除を考える場合がある。
(Tech Crunch 2016.2.23)

Q11 ライドシェアの運賃は安いのですか？

災害や事件が起こると運賃が何倍にも跳ね上がります

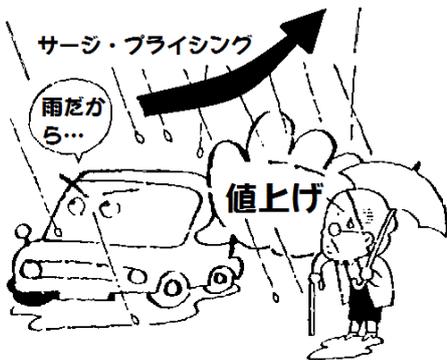
A ライドシェアの運賃はタクシーより安いとされますが、それは通常時のみで、ウーバーでは、需要が増加すると自動的に運賃が上がる「サージ・プライシング」(Surge Pricing) というしくみが採用されています。

2014年12月11日、暴風雨がサンフランシスコを襲い、電車やバスなど公共交通機関がストップしたとき、ウーバーの運賃は通常の3.8倍に急騰しました。その4日後、同じシステムを使ったオーストラリアのウーバーでは、シドニーで起きた人質立てこもり事件の

現場周辺地区の運賃が4倍になりました。

天災や事故で他の交通機関が動かずに利用者が困っている時に、その足元を見て運賃を値上げするやり方は、アメリカでも強く批判されていますが、ウーバーはこのしくみを変えてはいません。

日本でも、このしくみをまねたダイナミック・プライシングをタクシーに導入しようという動きがありますが、公共交通の運賃とは相いれないもので、タクシーに導入するのは間違いです。



ウーバーに批判殺到—人質事件に乗り料金引き上げ

米ウーバー・テクノロジーズの評判に、また傷が付いたようだ。シドニーで発生した人質立てこもり事件の最中に、配車サービスの料金が急上昇したのだ。

同社は現地時間15日早朝にシドニー中心部への配車サービス料金が値上がりしたことを認めた。当時、市の中心部では銃を持った男がカフェの客らを人質にとり、立てこもり事件を起こしていた。(Wall Street Journal 2014. 12. 16)

Q12 ライドシェアは障がい者に優しいですか？

公共交通機関ではないから差別禁止の適用外と主張

A アメリカでは、ウーバーの運転者が介助犬を連れた視覚障がい者の乗車を拒否したり、介助犬をトランクに閉じ込めたなどとして、障がい者団体がウーバーを訴える訴訟が起きました。

裁判でウーバーは、同社のサービスは公共向け交通機関の定義に該当しないので、差別禁止が適用されないと主張していました。交通機関の公共性に関する認識のなさを象徴しています。

視覚障害者の乗車差別で訴訟に

米Uberが視覚障害者の乗車を差別しているとして訴えられていた訴訟で、カリフォルニア州北部連邦地方裁判所は2015年4月17日、訴訟の棄却を求めているUber側の要求を退け、訴訟手続きを継続する決定を下した。

この訴訟は、介助犬を連れた視覚障害者へのサービス提供をUberのドライバーが拒否したとされる数件の事例に関するもの。原告は、カリフォルニア州の視覚障害者連合であるNFBC。乗車拒否は障害を持つアメリカ人法と州法違反だと主張している。

Uber側は、NFBCや各事例の個人には、原告適格がないと主張していた。また、同社のサービスは公共向け交通機関の定義に該当せず、したがってこれらの法律は適用されないと判断を裁判所が下すことも求めている。(日経BP Computerworld News 2015. 4. 22)

Q13 ライドシェアの運転者はどんな働き方をしていますか？

無権利で何の保障もない個人請負にされています

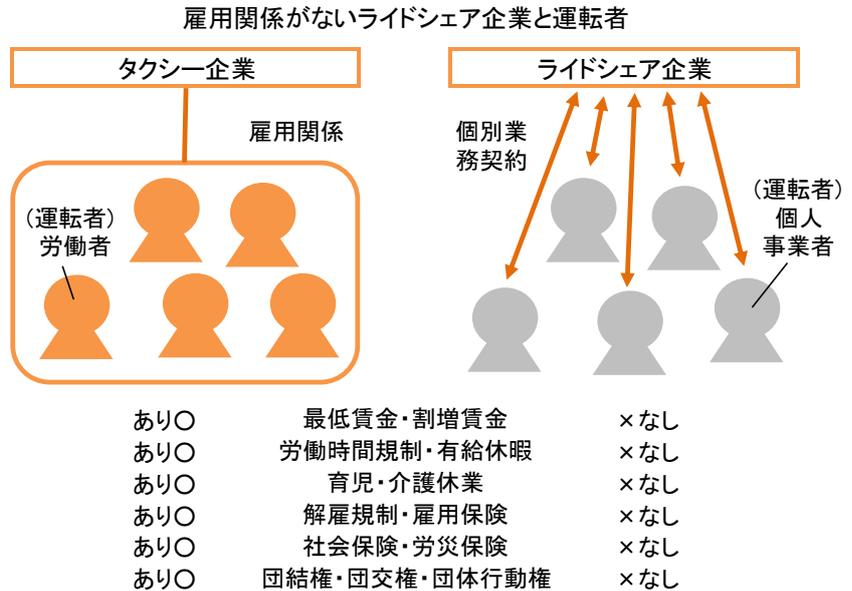
A ライドシェアの危険性は、そこで働く労働者の権利が失われ、低賃金で無権限な働き方が社会に広がってしまうという点にもあります。

ライドシェアの運転者は、雇用された労働者ではなく、仕事を請け負う個人事業者・自営業者とされています。実際には、企業から仲介された乗客を乗せる以外に仕事はできず、運賃も、運行方法も企業によって決められ、完全に企業の支配下に置かれていて

労働者と変らないのに、自営業者とされるために、労働者に保障されている権利や労働法にもとづく保護が一切なくなってしまう。

企業の側は、車両代や燃料費など経費をすべて運転者負担とし、人を雇うコストや社会保険料も負担せずに、利益だけを得られるという、たいへんおいしい商売ができるのです。

アメリカや欧州では、ウーバーの運転者が、自分たちは「労働者」であり、最低賃金の支払いや労働法が適用されるべきだとしてウーバーを相手にした訴訟が続発していますが、ウーバーは徹底的に争い、決して労働者とは認めようとしません。



日本でも新経済連盟は、「ライドシェアは好きな時に働くことのできる形態であり、柔軟な働き方による新たなライフスタイルを提供する」などと提案していますが、この働き方は、副業を前提としたもので、有給休暇や割増賃金、労働時間規制、解雇規制など労働者としての権利がないことには一言も触れていません。

ライドシェア導入を契機に、労働者を個人事業者扱いにする働かせ方が他の職種でも広がれば、多くの労働者が無権利状態で生活は不安定になり、貧困と格差が拡大、年金や健康保険の財政にも穴が開いてしまいます。

危険な白タク ライドシェア 改訂版
 Q&A ライドシェアって何？ なぜ危険なのか？
 地方の交通はどうしたらいいのでしょうか？

編集・発行 自交総連 2021年4月改訂版発行
 〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
 電話：03-3875-8071 メール：info@jikosoren.jp
 ホームページ：[自交総連](#) ←検索