

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

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です。 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いますが、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ます。

・ 保険で対応可能とする議論もありますが、「お金の問題ではない」ことは本年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です。 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おり、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す。

・ プラットフォームが事業責任を負わないことによって、乗客のみならず運転手も危険にさらされます。2015年2月の福岡での白タク実証実験では、運転手の契約書の相手先がオランダ法人であり、白タク事業者の姿勢が露呈しました。

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おりますが、白タク事業者の安全管理は基本的に事業者任せであり、法律や規制のチェック機能がありません。

・ 軽井沢スキーバス事故後、事業用運転者には脳MRIの受診レベルの健康チェックの必要性が問われており、そもそもの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と白タク運転手との安全格差が開いて行く方向性にあります。

③改正タクシー特措法の趣旨を損なう

・白タクの解禁は、タクシー運転者の労働条件を改善し、利用者に安全・安心・快適なサービスを提供すべく、供給過剰の是正等の適正化並びに観光タクシー、スマホ配車、空港などへの定額運賃、UD車両の導入等需要拡大のための活性化を実現するため、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趣旨を著しく損なうこととなります。

④白タク事業者は多額の赤字である上、世界中で禁止されつつある

・白タク事業者は多額の赤字（1社は年2400億の赤字との報道）を計上しながら、リスクマネーを資金調達して膨らんでいる状況であり、事業として確立されている訳ではありません。

・世界的に禁止の流れであり、ようやく司法の判断が追いつきつつある状況です。例えばドイツで全面禁止、パリで大規模デモの挙句に現法社長が逮捕、ソウルでも禁止など。