

1. 県民の安全、労働者の権利を犠牲にするライドシェアの中止を求める

ライドシェアに関してはいくつもの問題があります。まず安全面です。

現在、国においてライドシェアの導入が検討されており、本県はその牽引役として、神奈川県ライドシェアの導入の検討が図られています。ライドシェアとは普通免許で自家用車を使って人を有償で輸送することを指し、いわゆる白タクと呼ばれる仕組みであり、現在の道路運送法下では違法とされています。2010年代後半、わが国ではIT産業を中心にライドシェア解禁を求める声が上がリ、しかし安全性や労働条件への懸念から国内での全面解禁は挫折しましたが、この夏、タクシー不足、ドライバー不足を理由に、政府においてライドシェア導入が再燃している状況です。10月のWEBアンケートでは15～79歳の60%超が導入に反対だとの結果を、民間調査会社のMM総研（東京）が発表しています。

米配車サービス大手ウーバーは2019年12月、2017年から2018年までの2年間で、アメリカ国内で同社サービスに関連する性的暴行が6000件近く報告されていたとする報告書を公表しています。安全面での問題が繰り返されたことから英ロンドン交通局は同社のロンドンでの事業認可を取り消しています。プロのドライバー、プロの乗客輸送事業者に求められる専門性を軽視した結果です。本県は今まさに安全面への配慮から違法とされている輸送手段を、国家戦略特区などの規制緩和で合法にしようという構図であることを最初に指摘しておきます。

そこで知事にうかがいます。世界各国で、ライドシェアの利用に関連して発生した、暴行・傷害・殺人・強盗などの利用者が被害にあった犯罪行為についてどのような実態があるのかうかがいます。

ライドシェア大手企業のUber Japanが内閣府の規制改革推進会議に本年11月に提出した「諸外国におけるライドシェア法制と安全確保への取り組み」と題したレポートによると世界でライドシェアを導入している国は2類型に分けられます。TNC (Transportation Network Company) 型は、Uberのような配車事業者が各ドライバーの管理や運行管理を行うもので、ドライバーに課される要件は基本的に事業者が定めます。一方のPHV (Private Hire Vehicle) 型は、個人タクシーの派生形のようなもので、ドライバーに対し登録や車両・運行管理を国が義務付けているといます。ドライバーは、国の要件を満たし、かつ登録しなければなりません。わが国のライドシェアはこの類型によるとより規制の甘いTNC型に近いのではないのでしょうか。

安全性の問題のほかにもいくつか問題を指摘いたします。

1点目の問題は、施策決定の理由があいまいなことです。県行政でよく重視される用語である、EBPM：エビデンス・ベスト・ポリシー・メイキング、エビデンスに基づく政策

立案が全く成されていないことです。「政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで合理的根拠（エビデンス）に基づくもの」として県はことあるごとにこの単語を口にしますが、神奈川版ライドシェアにおいてはエビデンスがゼロの見切り発車になっています。そもそもの需要を調べていません。まずは三浦市において検討を進めるとしてはいますが、三浦市で営業するタクシー会社のうちの1社は19時以降の営業を停止しています。第1回の神奈川版ライドシェア検討会議ではタクシー事業者のこのような声があります。「そもそも需要がない中でライドシェアがビジネスとして成り立っていくのか、何人が困っているのか、もしやったら何人ぐらい乗るのか、何台ぐらい必要なのか、そのへんがですね、わかっている上で議論を進めていき…（中略）タクシー会社が何をできると思っているのか。そのあたりを突き詰めて聞いてみたいなと思っております。」との発言がありました。担当課によると「交通手段がなくて困っている人がいるという声を聴いている」ということですが、三浦市職員からは、市長が声を聴いていた、市議会から指摘があることを述べる一方、「市に対していろいろな市民の方からの意見をお寄せいただく仕組みがいくつかありますが、その中ではあまり言われていることではないというのが一方であります」需要の有無が全く不明なまま、現状、ニーズ調査もされないままです。実証実験で初めてニーズを把握する予定だといいます。施策立案の際にはデータ分析を行って踏み切るのが県行政の常であるはずですが、この異例の進め方は別な事情があるのかと推察します。

2つ目の問題としてドライバーの権利保障があります。

実証実験段階では三浦市が事業者となりますが、いずれは民間に担っていただく予定だといえます。タクシー会社に協力を得て運行管理やドライバーの研修をお願いするということですが、タクシー会社がこの業務を担う対価はどうなるのか、ドライバーの雇用形態や、事故が起こった際の責任の所在はどうなるのかタクシー会社の疑問に答える中身が定まってない状態です。「ちょっと悪い言葉で言うと、後の責任、タクシー会社でよろしくね、と言われてるように感じてならない」という事業者の言葉がありました。不安定雇用を増やし人件費を切り縮めてきたこともコストカット型経済の形でした。岸田首相が転換を凶るといっているコストカット型経済を逆に推し進め、身分保障のない雇用を増やすことになるのではないのでしょうか。そうではないというならば、なぜ検討会にドライバー当事者が加わっていないのでしょうか。本県施策によって無権利労働者が拡大することは許されません。

3つ目の問題はIT産業の利益誘導が疑われることです。

2010年代後半、わが国にライドシェア導入を推進しようとしたソフトバンクグループや楽天グループはそれぞれ海外のライドシェア企業大手に64億ドルと3億ドルを出資していた

との報道があります。

2 回の検討会を通じてタクシー会社からの懸念にはほとんど答えられない中で定まった方針は、夜間の 19:00 から 25:00 という運行時間帯と、運賃はタクシー料金と同等、実証実験は三浦市が主体で行うということに加えて、配車依頼はアプリを使った手法に限ることが示されました。当初、配車の選択肢として挙げられた方法は電話やアプリを使ったものが候補とされましたが、電話の申し込みという方法はなくなりました。予想通りです。検討会では三浦のタクシー会社から、配車依頼の 95%が電話によるものであるとの指摘がされているにもかかわらず、選んだ手法はアプリです。交通課題を解消するはずの取組が国交大臣より河野デジタル大臣が推進役を担っている時点で、アプリを介する手法ありきであることは私たちは想定していましたが、あまりにも露骨です。IT 産業の商機拡大が目的なのでしょう。アプリの配車なら既存のタクシー配車アプリがあります。導入に慎重な自治体がある中で、重要なことが不明なまま前のめりな本県の姿勢は県民の理解が得られるとは思えません。

三浦市の限定された地域の夜間帯の対応が施策の目的であるにしても、地域公共交通を担うプロとしての使命からタクシー事業者が守ってきた輸送の安全性を低減させることはあってはならず、真の問題解決にはなりません。

神奈川版ライドシェア導入のために地域公共交通を守るべき関係者に時間的にも労力知力ともに余計な負担を強いるのではなく、人材不足をどうすればいいか、コミュニティバスなど検討できないか、利用者もドライバーもともに安全性が守られる仕組みの構築にこそ心を砕くべきです。

そこで知事にうかがいます。安全性への懸念が解消されず、EBPM を踏まえておらず、労働者の権利も不明であるにもかかわらず IT 産業商機開拓ありきの神奈川版ライドシェアは取り組むべきではないと考えますが見解をうかがいます。

また、県民の社会参加を支えるために地域公共交通の充実を図ることこそ支援すべきと考えますがこのことについて知事の見解をうかがいます。