

声明

「ライドシェアありきの空論を捨て、真に移動困難解決の議論を」

1. ライドシェア勉強会の提言について

私たちはタクシー、ハイヤー、自動車教習所の労働者による産業別労働組合・全自交労連です。本日12月13日、小泉進次郎衆議院議員を会長とする「超党派ライドシェア勉強会」が齊藤鉄夫国土交通相、河野太郎デジタル相に「地域の足の課題を乗り越えるための政策提言」を行うことを受け、声明を発します。

12月4日に開催された同勉強会第2回会合においては、労働者を代表しハイタクフォーラムの溝上泰央代表幹事（全自交労連中央執行委員長）が発言の機会を得ました。その訴えが届いたためか、今回の提言には「タクシードライバーの増加や賃上げを支援すること。そのため、二種免許、地理試験、研修などの制度を抜本的に見直すこと。地域おこし協力隊のタクシードライバーへの採用を支援すること」「エッセンシャルワーカーであるドライバーの処遇について十分に配慮すること」を求めるとの記載があります。しかし私たちはこれを評価することはできません。なぜならば同じ文書の中に、タクシードライバーの待遇を引き下げ、タクシードライバーの離職を加速させる内容が多数記載されているからです。

政策提言の内容を要約すれば

- ①道路運送法 78 条 3 号の特例を拡大解釈して、(すでに公共交通機関が発達している)都市でも観光地でも大阪万博でも自家用車と普通免許のドライバーを活用した「ライドシェア」を認めよ。その管理を行う主体はタクシー会社以外の事業者にも認めよ。
- ②ドライバーは雇用契約だけでない多様な働き方を認めよ(つまり個人事業主扱いのギグワーカー)。
- ③ダイナミックプライシング(需要などによって料金変動する)を認めよ。
- ④道路運送法 78 条 2 号の自家用有償旅客運送を簡単に早く行えるよう制度を見直せ(現在は自治体や利用者やバス・タクシー事業者などがエリアや運賃を話し合う仕組みになっている)。
- ⑤「ライドシェア新法」の制定を来年中に求める。
- ⑥ライドシェアを実現するために、国土交通省に加え、規制改革推進室、デジタル行財政改革会議が事務局を担う新たな検討組織・会議体を政府内に設置せよ。

といった内容になります。

この提言が実現すれば、二種免許を持たない一般人ドライバーを雇用責任を負わずに安く使って、輸送の安全にかかる責任とコストを軽視し、現に移動を支えている公共交通機関への影響を考慮せず、料金を自由に設定して、ライドシェアの新規事業を始めることが可能になります。

その結果、利用者の安全や利益が損なわれ、バス・タクシー会社の売上は低迷し、乗務員の賃金は悪化して人材不足が加速することは火を見るより明らかです。

同時に二種免許の役割を軽視している点も大問題です。二種免許は、運転技能や交通関連法規の知識を取得すると同時に、地域公共交通を担う一員として必要な、安全性と公益性への高い意識を培うものであり旅客有償運送には欠かせないものです。その二種免許を取得した運転者を事業者が雇用する。この形態こそが、世界に誇れる日本のタクシーを作り上げてきたのです。

つまり、この提言内容は、実際にライドシェアが導入された際に何が起きるのかを真剣に考えることなく、ただ反対派をなだめるために「タクシードライバーの増加支援」といった口当たりの良い言葉を無責任に羅列したとしか評価できません。

また、特に過疎地域の移動問題について「活力ある地方を創る首長の会」や大阪府市など、最初からライドシェア導入を掲げている自治体の声しか聞かず、提言が作成されたことも大いに疑問です。昨日12月12日、岩手県議会では「安全・安心を無視した無秩序なライドシェアの導入に反対し地域公共交通を守る施策の推進を求める意見書」が賛成多数で採択されました。結論ありきではなく、多様な自治体の声や、地域の移動を支えている交通事業者やNPO団体の声を聞くことが必要ではないでしょうか。

私たちが勉強会で訴えたことは「様々な問題があるライドシェア導入議論よりも早急に出来るタクシー乗務員増加の政策を」、「日本が世界に誇る治安維持と世界一のタクシーサービスの崩壊を招く、ライドシェア＝白タクの導入に断固反対する」。この2点であり、今回の提言内容でバス・タクシー等の公共交通とライドシェアが共存できるとは全く思えません。

2. 「タクシー不足論」への対案

私たちは、単にライドシェアに反対しているだけでなく「真に移動困難を解決できる対策」を求めており、労働側として供給不足の解消に向けた対案をもっています。

現在のライドシェア導入議論は、観光地の繁忙期にタクシーが足りない、大都市のイベントや終電後などにタクシーが足りない、過疎地域でバスが減便や路線廃止になりタクシーも廃業や夜間営業休止になっているといった状況を、印象論で強調しながら「移動難民」という言葉で無理矢理に括り、解決に向けた「万能薬、としてライドシェアを導入しよう」という極めて乱暴な議論です。これはライドシェア導入という結論が先にあるためにほかならず、真に移動困難者の解消を求める姿勢ではありません。

私たちは「タクシー不足」と言われる問題を解決するための対案として、①都市部 ②観光地 ③交通空白地並びに過疎地 ④鉄道・バス等の運休や天候の急変、これら4つのケースごとに課題を整理し、それぞれに必要な対策を取ることを提案します。「タクシー不足」の原因は課題によって全く異なり、その有効な解決策も異なります。

私たちは、この対案の具体化に向け、労使で協議を進めています。

3. 規制改革推進会議での川邊健太郎委員の発言に対する反論

また、ライドシェア導入議論は同時並行する形で規制改革推進会議においても進んでいますが、12月12日に開催された第4回地域産業活性化ワーキンググループでは、川邊健太郎委員（LINEヤフー株式会社社長）より、私たち全自交労連に関する言及がありましたので、本声明により川邊氏の主張に対する全自交労連としての考えを表明します。

私たちは12月8日、デジタル庁前の公道にて「ライドシェアありきの政府方針に断固反対する 本当に移動困難者を救う政策の実現を」と題する抗議行動を行い、その際に「ライドシェアはOECD加盟38カ国の8割で禁止されている」と主張しました。川邊氏はこのことに触れ、Uber社が作成した資料によれば16カ国でライドシェアが制度化されているので、これこそが事実だとの趣旨の発言を行っています。

私たちはこの川邊氏の意見に対し、次の3点から反論します。

第一に、Uber社はライドシェア解禁により大きな利益を得る立場であり、すでにUber本社のダラ・コスロシャヒCEOは「認められれば参入する」と日本のメディアに対し公言しています。首相の公的諮問機関である規制改革推進会議において、このような背景を持つ民間企業の提出資料が一切の検証を加えられることなく「事実」と認定されることは著しく公正を欠くものです。日本政府が海外のライドシェアについて示した見解は、辻元清美参議院議員提出の質問主意書に対する答弁書（10月31日）で、「お尋ねの『OECD加盟国でライドシェアを禁止していない国』については、政府として現時点で把握している限りでは、米国において一部の地域で禁止されておらず、お尋ねの『割合』については、把握していない」でしかありません。

第二に、この半年間、日本維新の会の橋下徹元代表を始めとした言論人によって「先進国でライドシェアを導入していないのは日本くらい」といった極めて不正確な印象操作の言説がまき散らされ、メディアを通じ拡散してきました。川邊氏自身が政府会議（新しい資本主義実現会議）においてライドシェアがない状況を「移動後進国」と評しています。このような不正確なレッテル張りを行ってきたことをまずは撤回し謝罪されるべきではないでしょうか。

第三に、Uber社の主張する16カ国とは、運送を行うドライバーに対し、行政の許認可や登録を義務付けているプライベートハイヤービークル型（PHV型）と呼ばれる制度まで含めたカウントであり、ライドシェアと言うよりは、準タクシーないしはハイヤーと呼称すべきものです。例えばイギリスのミニキャブはPHVの代表例ですが、ライドシェアが登場するはるか以前から存在してきました。そもそも「ライドシェア」という用語自体が定義不明瞭なまま議論が行われており、各国で日本のように厳格な旅客輸送に関する法令が整備されていない国もある中で、「これが事実」という断定的な主張は無意味です。