



(電子版)

info@jikosoren.jp

2018年 第12号 2018年5月24日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

無責任な白タクなど この国には必要ない！ ハイタク労組8団体が共同の決起集会、行政交渉

5. 23集会（星陵会館）

団結ガンバロウで拳を上げる自交総連の参加者



ハイタク労働組合8団体が共同して5月23日、「白タク合法化阻止！安全な地域公共交通を守る5.23集会」を東京・星陵会館でひらき、400人が参加、デモ行進を行いました。経産省・国交省・厚労省との共同の交渉も行いました。白タク合法化阻止のためにナショナルセンターの枠を超えて、KPU、交通労連、自交総連、私鉄総連、新運転、全自交、全中労、中労協の8団体が共同、2016年3月8日以来、2度目の集会となりました。

9時45分から始まった決起集会では、全タク連、労働弁護団から来賓あいさつを受け、立憲民主、国民民主、公明、社民、共産の各党議員があいさつ、自民、自由党からメッセージが寄せられました。日本共産党の本村伸子衆院議員は、安全を脅かす白タク合法化を許さないためにたたかいたいと連帯を表明しました。

全自交・伊藤委員長が実行委員会代表あいさつ、自交総連・菊池書記長が基調提案、全中労・小島副議長がまとめを行い、自交総連・庭和田副委員長はじめ各組合の代表が決意表明しました。集会後、赤坂見附から赤坂方面へデモ行進、ちょうど昼休み時のサラリーマンらが外に出てきている時で注目を集めました。

自交総連からは、東京・埼玉・神奈川に加え、宮城や鹿児島からも参加、雨が降るなかデモ行進でシュプレヒコールをあげて、ライドシェア阻止を訴えました。

午後2時半から、衆議院第1議員会館内で、経産省・国交省・厚労省の担当者呼んで順次、要請交渉を実施、総合司会進行を自交総連・高城委員長が行い、立憲民主・近藤昭一衆院議員、共産・山添拓参院議員らの議員も同席しました（交渉内容は別項）。

5. 23集会参加数
(自交総連)

地方名	人数
宮城	2
福島	1
埼玉	3
東京	95
神奈川	6
静岡	1
京都	1
大阪	1
福岡	3
鹿児島	1
本部	4
合計	118

集会基調提案 (自交総連書記長 菊池和彦)

日本のタクシーは、安心・安全、利用者に対するサービスの点で、世界に誇る高い品質を保持しています。これは、タクシー労働者が、事業者、行政、その他多くの関係者ととともに日々努力をしてきたことによるものです。しかし、この優れた日本のタクシーを根底から破壊するライドシェアを日本に導入し、白タクを合法化させようとする脅威が、依然として続いています。

ライドシェアは、第1に、プラットフォームと呼ばれる事業者が、運行や車両管理に責任を負わず、運転者のみに責任を負わせる点で、安心・安全が保障されません。運転者は一般ドライバーで、労働時間の制限や乗車前のアルコールチェックもなく、事故が起きても運転者個人の処理に任されます。ライドシェアが実施されている国で、多くの事件・事故が発生していることは周知の事実です。

第2に、ライドシェアは、プラットフォーム自らが交通事業者ではないと自称しているように、公共交通を担う自覚も、公共性もありません。悪天候で乗客が殺到したときには運賃を何倍にも高騰させ、障がい者の利用についてバリアフリーに配慮をする義務を負おうとせず、安定的・持続的に国民の移動を担う公共交通の資格がありません。

第3に、ライドシェアは、運転者を請負の個人事業者扱いとすることで雇用を破壊します。個人事業者とされれば、労働関係法令の適用を受けず、最低賃金も労災補償も有給休暇も介護休業もなく、解雇規制もありません。プラットフォームは、社会保険の使用者負担や適正な税金の支払いを免れることになります。

こうしたライドシェアがわが国で認められないことは当然なことで、一旦ライドシェアを認めた国でも、EU諸国をはじめ、再規制の動きが顕著になっているのが世界の流れです。

しかし、ライドシェア推進勢力は様々な方面からライドシェア導入を目論み、最近では、国内のタクシー事業者とスマホの配車アプリで連携する動きをすすめ、政府・国交省もそれを後押ししています。海外ライドシェア企業との安易な連携は、巨大資本にのみこまれ、ライドシェア解禁に道を開くことになりかねません。

また、経産省はグレーゾーン解消制度を使って、レンタカーを利用した白タクといえるジャスタビや中長距離の相乗り・ライドシェアのノッテコを合法と認定し、そのことが任意の謝礼の支払いを隠れ蓑にしたクルーのような白タク行為を出現させています。さらに、生産性向上特措法の成立により、規制のサンドボックス制度を使って、規制を一時停止させてライドシェアの実証実験が行われる危険性も高まっています。

とりわけ、地方における地域住民の移動手段としてライドシェア導入の動きが地方自治体も巻き込んで進んでいることは重大です。ライドシェアは、安心・安全が保障されず、公共性を持たないもので、持続的な地域住民の足にはなりません。公共交通が不便な地域では、住民とともに、乗合タクシーやデマンド交通などタクシーの活用を前面に掲げ、補助金や予算措置など国の施策の大幅な拡充を求めて、安全で持続的な公共交通の再構築を図らなければなりません。

タクシーの安全とサービスを支えているのは、直接タクシーを運転している労働者です。私たちは、その誇りを胸に、すべての労働組合が一致する点で力を合わせ、関係者、利用者・国民と協力して、ライドシェアの導入を許さず、安全な地域公共交通を守り抜く決意です。

集 会 決 議

政府は、規制改革推進会議や未来投資会議、内閣官房の検討会議などでライドシェア（白タク合法化）や民泊を含むシェアリングエコノミーを推進しようとしている。しかし、われわれタクシー労働者は、白タク合法化に怒り、その合法化の一点で結集し、2度目の集会を開いた。

ライドシェア事業者は、手数料を取るだけで、運行に責任を持つわけではない。ましてやドライバーは二種免許を持たず、請負で、配車サービスをおこなうライドシェア事業者には雇用責任もない。事故や犯罪が起ころうと、すべてドライバーと利用者の自己責任という、無責任極まりない業態である。こうした「ライドシェア」によって、事故や犯罪が頻発したことからヨーロッパの多くの地域をはじめ、世界中の多くの国々で、禁止や規制強化の動きが広まっている。

また、民泊では、民泊新法（住宅宿泊事業法）が6月から施行されるが、世界各地では脱税や家賃の上昇、騒音やゴミ、犯罪などの問題が発生し、規制に乗り出す地域も出ている。日本でも違法民泊が、すでに、犯罪の温床となり、地域住民とのトラブルを起こすなど問題が顕在化している。ライドシェアを日本で許してしまえば、民泊と同様、国民の生活が大きく脅かされることは明白である。

世界で、ライドシェアを水際で食い止めているのは日本だけだといわれている。世界的に見ても利便性・安全性の高い公共交通をもつ日本には、ライドシェアは不要だ。

われわれハイタク労働者は、プロドライバーとしての自覚とプライドを持って日々、乗客を安全・快適に目的地まで送り届けている。日本のタクシー・バスなど公共交通事業者には、利用者の安全を守るために、道路運送法や運輸規則など、様々な法令・基準・制度が義務づけられている。さらにこれからも、労使で、利用者の安全・安心を向上させ、接遇をブラッシュアップし、快適な運送のために努力することはいうまでもない。そして、様々な利便性の高度化に取り組んでいく。そこにライドシェアは必要ない。

本日結集したすべてのハイタク労働者は、あらためて安全破壊の「白タク」合法化阻止、ライドシェア反対の意思統一をおこなった。本決起集会を契機に、さらなる反対の声をあげ続け、その導入阻止に向けて運動の輪を広げ、最後の最後まで闘い抜くことを決議する。

2018年5月23日

安全破壊の白タク合法化阻止！！
ハイタク労働者総決起集会

規制のサンドボックス制度に関する特別決議

2018年5月17日、生産性向上特別措置法案が参議院で可決、成立された。この法案は、新技術等実証を促進し革新的事業活動を支援することで生産性を向上させることを目的に、「規制のサンドボックス」を設け、主務大臣の認定を受けた事業者が規制法の適用を受けずに事業が行えるようにするものである。

5.23 決起集会後にデモ行進に出発する参加者



しかし、規制のサンドボックスにおいて、対象事業に何ら限定を設けない場合、新技術という名の下に、人命を保護するような規制さえも潜脱して事業を行うことが可能となる点において問題がある。

また、新技術でも革新的事業活動でもない事業者が、単にスマートフォンのアプリを介して取引を促進しているなどの理由で、「新技術」や「革新的事業活動」などとされ、この法案による事業認定を受けて、自家用車で旅客運送をさせるようなライドシェア事業を行うことが可能となる。

道路運送法は旅客自動車運送について、人命保護のため厳格な安全規制を設けている。規制のサンドボックスにより、旅客運送事業で、単にスマホのアプリで利用者をマッチングすることを、事業認定することは、人命を守る安全規制を潜脱し、規制を遵守して適法に事業を行っている事業者との不公正な競争、過当競争を引き起こし、2016年1月に発生した軽井沢スキーバス転落事故のような悲劇を招くことは明らかである。

本日、われわれタクシー労働者は、白タク合法化に怒り、その合法化阻止の一点で結集し、2度目の集会を開いた。

本日結集したすべてのハイタク労働者は、規制のサンドボックスにおいて、ライドシェアが合法化されることがないよう反対の運動を拡げていくことについて、意思統一する。安全破壊の「白タク」阻止の運動を、最後の最後まで闘い抜くことを決議する。

2018年5月23日

安全破壊の白タク合法化阻止！！
ハイタク労働者総決起集会

共同の要請・交渉の結果

【経済産業省】 出席者 経済産業政策局産業構造課蓮井課長、三牧課長補佐

◎要請事項

- (1) 国家戦略特区法の一部改正法（2016年9月1日施行）審議の際、石破内閣府特命担当大臣は、「安全規制を緩めることはない」「ライドシェアとの関連性も特区においては全くない」と答弁している。今後も、道路運送事業について、安全規制を緩めることがないようにされたい。
- (2) 生産性向上特別措置法における「プロジェクト型サンドボックス制度」において、ライドシェアが、同制度を活用して申請を行った場合に、認定されることがないようにされたい。
- (3) 「グレーゾーン解消制度」によって、道路運送法の許可を得ないで報酬を得て他人を運送する事業を、利用者の安全性の確保について十分に精査することなく、「合法」との認定を行わないこと。既に回答している事業についても、安全性等を監督する行政上の枠組みがない限り、再検討されたい。

経産省交渉



◎回答要旨

- (1) 附帯決議でライドシェアは認めないとされていることは承知している。安全規制を緩めることはない。国家戦略特区の担当は内閣府なのでそちらにも伝える。
- (2) 安全・安心が重要なことは承知している。実証実験をする際の要件には、法律に違反しないこととされている。法を守った実験でデータを集めて、よりよい事業にしていくためのものだ。規制法令に違反する実証実験が認定されることはない。実証実験は、評価委員会が認定するが、（主務大臣に対する）強制力はなく、主務大臣が認めなければ認められない。
- (3) 事業者から照会があったものについて、国交省と議論をして回答している。安全・安心についても一定クリアされたものが認定される。なかには合法と認定しない場合もある。

【国土交通省】 出席者 自動車局旅客課木部課長補佐、高橋専門官

◎要請事項

- (1) ライドシェア合法化は、例外的な措置も含めて認められない。今後も、公共交通を破壊し、利用者の安全・安心を阻害するライドシェアを認めないよう、厳格に対応されたい。
- (2) 観光客が使用するレンタカーを運行することによって、反復継続して報酬を得

る行為は、道路運送法第2条第3項で定義される「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」であり、白タク・白バス行為にあたることは明らかである。また、EUの欧州司法裁判所が、ウーバーを交通サービスであると裁定している。わが国においても、「グレーゾーン」となるような事案が惹起されないよう、道路運送事業の定義の厳格化に取り組みたい。

- (3) 訪日旅行者の増加に伴い、特に中国系の旅行者を対象とした白タク行為が、国内各空港や港湾、観光地において顕著となっている。情報の収集や、警察との連携の下、取り締まりを強化し、訪日旅行者への啓蒙を強化されたい。
- (4) 今国会で成立した「生産性向上特別措置法」における、いわゆる「プロジェクト型サンドボックス制度」において、欧州のほぼ全域で中断され、その他、多くの諸外国においても規制がなされているビジネスモデルであるライドシェアが、同制度を活用して申請を行った場合に、認定されることがないようにされたい。

◎回答要旨

- (1) これまでのスタンスと変らない。安全・安心は最重要であり、事業者が運行等に責任を負わないライドシェアには問題があり慎重な検討が必要だ。
- (2) レンタカーでは、借り受けた者と運転する者が同一でなければいけないという規定はない。貸し渡しの際に運転者の紹介と一体とならないよう監視していく。
——（実際に乗客を乗せて運行しているものを、誰も監督していないのは危険で、無責任ではないかとの質問に）道路運送法の枠外の事業だ。いまのところ規制を広げることは考えていない。
——（山添拓参院議員「国会で質問した時には、消費者庁がみるという考え方もあったが、消費者庁に丸投げでいいのか。国交省が対応するべきだ」、近藤昭一衆院議員「これは重要な問題だ。国交省としてどうするか考えるべきだ」との発言に）ご意見を受けとめて、国交省としてどういうことができるか考えたい。
- (3) 関係機関と連携して実態を調査し、対策を強化していく。
- (4) 法案可決の際に経済産業委員会でも、法令に違反するものが認定されないようにすることという附帯決議がされている。

【厚生労働省】 労働基準局監督課海峰企画・法規係担当者

◎要請事項

「雇用関係によらない新しい働き方」が政府において検討されているが、いわゆるライドシェア等のようなシェアリングエコノミーによる働き方は、形式は個人請負であっても、働き方の実態を見ると、料金の設定に関して裁量がなく、プラットフォーム事業者の指揮命令下に置かれ、また要請に即座に応じなければ登録解除（すなわち解雇）となるなど、雇用労働者と同じである。労務対価の設定や契約内容に関する裁量の有無といった経済的従属性をより重視した、厳格な労働者性の認定基準を策定されたい。

◎回答要旨

労基法上の労働者かどうかは、名称に関わらず実態をみて判断する。労働者と認められれば、労働者として対処する。シェアリングエコノミーで雇用によらない働き方が広がることは承知している。どういう問題があるか検討を深めていく。