



(電子版)

info@jikosoren.jp

2018年 第18号 2018年11月13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

白タク解禁反対、ソフトバンク抗議デモ

11・8 中央行動

経産省・内閣府・国交省と交渉



国土交通省へ向けて怒りの声を上げる自交総連の仲間＝11月8日、千代田区・国土交通省前

自交総連は11月8日、交運共闘の仲間とともに11・8中央行動を実施し、全体で約700人、自交総連から408人が参加しました。

国土交通省前で10時20分から個人請願を行い、交運共闘・高城議長（自交総連中央執行委員長）が主催者あいさつ。安心・安全な国民本位の交通政策の実現をめざし、地域公共交通の維持・再生、国民の交通権確立、交通運輸労働者の最低労働条件確保、ライドシェア合法化などの規制緩和に反対する行動を進めていこうと訴えました。全労連の小田川議長が連帯あいさつし、菊池書記長が請願書を読み上げ、参加者がひとりずつ請願書を国交省の係官に提出しました。その後、厚生労働省、経済産業省でも個人請願を行いました。

経産省前では、笠井衆院議員が連帯あいさつを行い、ライドシェア導入に利用されかねない規制のサンドボックス制度について批判しました。舞弓副委員長が決意表明を行い、庭和田副委員長が請願書を読み上げました。



ソフトバンク本社へ抗議デモ



ソフトバンク本社前で宣伝行動

ソフトバンクへ抗議行動

午後からは、自交総連でライドシェア解禁反対、ソフトバンク抗議デモを実施。日比谷公園を出発し、「もうけのために公共交通をつぶすな」「安心・安全なタクシーを守ろう」と声をあげながらソフトバンク本社前まで行進しました。

デモ出発と同時に、別部隊がソフトバンク本社前で宣伝行動を実施しました。

歩道デッキ上でソフトバンクに抗議する横断幕を掲げ、ビラ・ティッシュ配りを行いました。ハンドマイクで歩行者へ、ソフトバンクが日本でのライドシェア解禁を政府に求め公共交通を壊そうとしている実情を訴えました。

宣伝中にソフトバンク本社から社員がふたり現われ、「許可をとっているのか」と宣伝部隊に抗議してきましたが、歩道での宣伝行動であると毅然と対応すると黙って社内へ戻って行きました。

15時からは、代表と共産党議員らも参加して経産省・内閣府・国交省に要請・交渉を行いました。

行動の参加人数(自交総連)

地方名	参加人数	提出署名数		
		国交省	厚労省	経産省
北海道		5	10	5
山形		12	12	12
宮城		130	130	130
福島		69	67	67
埼玉	27	398	398	398
東京	338	3841	3852	3840
神奈川	36	389	375	372
山梨		13	10	13
静岡		134	135	135
京都	1	60	60	60
大阪	1	132	128	131
和歌山		4	4	4
山口		6	6	6
高知		6	6	6
福岡	1	41	41	40
大分		30	30	30
長崎		94	94	95
本部	4	4	4	4
合計	408	5368	5362	5348

ほかに建交労 228、国交労組 45、港湾関係他、約 700 人参加

サンドボックス制度でライドシェアは認められない グレーゾーン認証制度では行政の無責任体制を露呈

【2018. 11. 8 経産省、内閣官房、国交省交渉】

経産省 経産局新規事業創造推進室黒藪誠室長補佐、商務・サービスグループサービス産業室宮下洋室長、経産局産業人材政策室木村拓也室長補佐他7人(商務情報政策局情報政策課、製造産業局自動車課含む)

内閣官房 日本経済再生総合事務局飯嶋威夫企画官他3人

国交省 自動車局旅客課木部久二課長補佐他3人

自交総連 高城委員長、舞弓・庭和田副委員長、菊池書記長他15人(埼玉、東京9、神奈川2、京都、本部2)

議員 日本共産党笠井亮・宮本岳志衆院議員、山添拓参院議員と秘書



経産省、内閣官房、国交省交渉

要 請 事 項	回 答 要 旨
1. 「未来投資戦略2018」での「経済構造革新」「大胆な規制・制度改革」など、企業目線で規制緩和一辺倒の政策をすすめるのではなく、国民目線で安心・安全、労働条件に十分配慮した政策への転換をはかること。	<p>(経産省) 産業競争力強化法でグレーゾーン解消制度、生産性向上特措法で規制のサンドボックス制度を設けた。サンドボックス制度では、実証を適切に行い、主務大臣が法令に違反しないことなどを確認して認定することになっている。安心・安全に配慮して規制改革を推進している。</p> <p>(内閣官房) 未来投資戦略を推進するに当たって我々としても、国民の安心・安全を破壊し、公共の福祉に反しないものでなければならぬと考えている。今後も国民の生活を豊かにする</p>

<p>2. シェアリングエコノミーについて、すでに実施されている民泊等で多くの問題点が噴出している状況をふまえ、もう一つの代表格ともいえるライドシェアの合法化を推進しないこと。</p>	<p>という立場で政策を推進していく。</p> <p>(経)シェアリングエコノミーは、消費者の安全を守りながら、イノベーション〈技術革新〉、新ビジネス創出のために政府全体として普及を図ることとしている。ライドシェアについては所管官庁の国交省が極めて慎重な検討が必要としていることを承知している。グレーゾーン解消やサンドボックスは制度上、シェアリングエコノミーの事業も対象としているが、生命や身体の安全に十分配慮して適切に運用していく。</p> <p>(内)シェアリングエコノミー一般に関しては、消費者の安全とイノベーションを両立させていくべきものと考えている。ライドシェア合法化については、現在そのような検討は行っていない。</p> <p>(国交省)自動車による旅客の輸送では安心・安全の確保が最重要と認識。自家用車のライドシェアは、運行管理や車両整備に責任を負う主体を置かないままでドライバーのみが責任を負う形態なので、安全確保・利用者保護の問題があり極めて慎重な検討が必要と考えている。</p>
<p>3. グレーゾーン解消制度によって、レンタカー利用者と運転者のマッチング(ジャスタビ)、中長距離のライドシェア(notteco)の白タク行為を合法化した認定を改めるとともに、今後も照会が予想されかねない無償での自家用車による旅客輸送行為(CREW、nommoc、その他)や荷物の共同配送など新たな規制逸脱行為を合法と認定しないこと。</p>	<p>(経)グレーゾーン解消制度は、新事業を所管する主務大臣から規制を所管する主務大臣に確認を行うもので、規制の解釈は規制所管大臣が行う。法令上の手続きにのっとり適切に運用を行っていく。</p> <p>(国)レンタカーは借り受けた者と運転する者が同一であることは求められていないので、運転者を仲介することは道路運送法に違反しない。レンタカーの貸し出しと運転者の紹介が一体として行われないよう事業展開を注視していきたい。</p> <p>自家用車への相乗りは、今年3月の通達で、ドライバーが受け取るのが実費と任意の謝礼の範囲内ならば道路運送法の許可・登録を要しないものと整</p>

—道路運送法違反の事業を合法と認定するのが無責任だ。経産省はその事業を監督するのか。所管官庁はどこか。

—どこも監督するところがない。所管するところがないものを合法と認定するのは無責任ではないか。

—国交省は検討しているのか。

—結局どこも所管しない。事故や事件が起きたら、被害者はどこに苦情を言ったらいいのか。そういう無責任なものを生み出したことを自覚すべきだ。

理した。

(経)既存の規制に引っ掛かるかどうかを経産省が窓口になって判断しただけ。経産省には事業の監督権限はない。

(経)新しい事業について、問題がおきてくれば、今後、関係省庁で何らかの検討が行われるのではないか。

(国)検討していない。

… (経産省は答えられず)



経産省へ要請書を提出



国交省へ要請書を提出

4. 規制のサンドボックス制度を利用して、国民の安全に反する危険な規制緩和の実証実験が行われないようにすること。とりわけ、ライドシェア（自家用車による旅客輸送）を実証実験の対象としないこと。

(経)サンドボックス制度は、対象となる事業分野を限定していない。ライドシェアについて申請すること自体は妨げられない。実証に当たって生命・身体の安全は何より重要なので、期間・場所・方法を限定することなど実証を適切に行う措置を講ずることになっている。主務大臣は規制法令に違反していないかなどを確認して認定する。実証の実施段階では主務大臣が実施状況を把握し、認定を取り消すこともできる。生命や身体の安全に十分配慮して運用していきたい。

(内)身体・生命の安全を守る措置を講ずることとなっているので、そうい

<p>—今の答えからすれば、ライドシェアは規制のサンドボックス制度では認められないと理解していいか。</p> <p>—慎重な検討でなく、はっきりダメだとなぜ言い切れないのか。</p> <p>—ライドシェアは今の法令に違反しているでしょう。</p> <p>—では、認められないということになりますね。そこで経産省に聞きますが、国交大臣がダメだと言ったら、認められないのですね。経産省が再度考え直せとか言うことはないですね。</p> <p>—意見の調整で片方がダメといったものでも認定されることがあり得るというのか。</p>	<p>うものを確認した上で、実証計画の認定が行われる。</p> <p>(国)規制のサンドボックスとライドシェアの関係については、国会の質疑で石井国交大臣が、安心・安全が最重要で、ライドシェアの実証計画の申請があった場合は、利用保護、安全確保の点から問題があり極めて慎重な検討が必要であると答えており、これまでのライドシェアに対するものと変わらない対応になる。</p> <p>(経)個別具体的に実証実験が認められるかについては規制を所管する大臣が規制法令に違反するかどうか判断する。</p> <p>(国)極めて慎重な検討が必要と大臣も答えている。</p> <p>(国)法令に違反するようなものは認められないと言っている。</p> <p>(国)違反している。</p> <p>(経)主務大臣は規制所管大臣と事業所管大臣の二者で構成される。事業所管大臣は法令違反かどうかは判断せず、新事業が円滑に行われるか判断する。意見が分かれば調整する。</p> <p>(経)総意で判断するので、規制所管大臣がダメと言えばダメ。規制所管官庁が法令に違反していると言えば、実証が認可されることはない。</p>
<p>5. 「雇用関係によらない働き方」について、「労働法制の適用がない」「働くための環境整備が不十分」(同研究会報告書)としながら、その問題点を考慮せずに、こうした働き方を広げていく政策を推進しないこと。</p>	<p>(経)働き手の価値観やニーズに応じて時間や場所にとらわれない多様な働き方を実現することが重要という認識だ。研究会で、実態の把握、課題の整理を行った。あくまでも働く個人のニーズに則した選択肢であって、いま雇用されている人を無理にフリーランスにするとかいう趣旨ではない。</p>