



(電子版)

info@jikosoren.jp

2020年 第1号 2020年1月8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

危険で無責任なライドシェア推奨やめよ 自交総連が日本経済新聞社に公開質問状

自交総連は1月8日、日本経済新聞社に対して「ライドシェア導入を推奨する日本経済新聞社に対する公開質問状」を送付して、回答を求めました。

日経新聞が2019年11月29日付（電子版28日）の紙面で「高齢者の『足』には多様な選択肢が必要だ」とする社説を掲げ、「米ウーバーのような有償サービスとしての道を開く規制緩和を進めるべきだ」として、現在、日本では認められていないライドシェアの導入を推奨していることに対して抗議し、ライドシェアの危険性などについて日経新聞がどのような見識を持っているのか回答を求めたものです。

危険なライドシェアの導入を推奨するのは、多くの読者を持ち、社会的な影響力のある新聞社として無責任な態度であり、見識が問われます。自交総連として看過できないとして、公開質問状を送り、公表することとしました。

ウーバー 2年間で性的暴行5981件、レイプ被害464件、死亡19件

米ウーバーが公表した安全性に関する報告書で、最近2年間で性的暴行被害が5981件、レイプ被害が464件、死亡19人に上っていることが明らかになりました。

ライドシェアは、運転者がウーバーなどのプラットフォームに雇用されない働き方で、身元の確認も不十分なことから、安全性に問題があることが、本質的な危険として以前から指摘されてきました。批判に押されて、ウーバーが報告書を公表せざるを得なくなったものですが、ウーバーは輸送回数当たりの発生率は減少しているなどと強弁しています。

【CNN 2019. 12. 6】米配車サービス大手のウーバーが5日に公表した安全性に関する報告書で、2017～18年にかけて報告された性的暴行被害が5981件に上っていたことを明らかにした。

このうち464件はレイプ被害だった。

ウーバーをめぐっては、CNNの調査報道で昨年、それまでの4年間で米国内の運転手少なくとも103人が、乗客に対する性的暴行などの罪に問われていたことが判明した。運転手は逮捕されたり警察に指名手配されたり、民事訴訟を起こされたりしている。

ライドシェア導入を推奨する日本経済新聞社に対する公開質問状

2020年1月8日

日本経済新聞社 御中

全国自動車交通労働組合総連合会（自交総連）

1. 日本経済新聞は2019年11月29日付（電子版28日付）の紙面で「高齢者の『足』には多様な選択肢が必要だ」とする社説（以下「社説」という）を掲げ、高齢者の生活の足をどう確保するか、という課題について、「米Uberのような有償サービスとしての道を開く規制緩和を進めるべきだ」として、現在わが国では認められていないライドシェアを導入することを推奨しています。

自交総連は、タクシー利用者の安心・安全、国民の移動する権利を重視し、危険なライドシェアの導入に断固として反対してきた立場から、貴社の無責任なライドシェア導入の見解に抗議し、以下のとおり、公開でその真意を質して、回答を求めますので、ぜひお答えください。なお、貴社から回答が寄せられた場合は、その内容を公開することをご了承ください。

2. 社説は、高齢者の生活の足をどう確保するかの問題が深刻化していると指摘していますが、これ自体はその通りです。しかし問題は、それを解決するためにライドシェアが必要なのかということです。住民の「足」となる地域交通においては、移動において安心・安全が保障されることが何よりも必要です。ライドシェアは、それを保障し得ないものであり、多様な選択肢の一つにはなり得ません。

高齢者や過疎地域での住民の移動手段を確保するためには、コミュニティーバスや乗合タクシー、デマンド交通など、地方自治体と交通事業者が協力して安心・安全な公共交通機関を活用する努力が続けられています。いまだ不十分な点がありますが、それを改善し、充実させるために、こうした努力への援助、補助金の充実こそが求められているのです。

3. ライドシェアが、安心・安全を担保しない危険な移動手段であることは、その運行のしくみ、導入した諸外国での幾多の経験から、明白な事実です。

ライドシェアは、その事業者（プラットフォーム）が車両も持たず、運転者も雇用せず、運転者と利用者をマッチングするだけのものです。プラットフォームは運行に責任を負わないため、安心・安全を担保するしくみがそもそもありません。運転者は、二種免許を持たず、労働時間管理もされず、アルコールチェックも行われません。プラットフォームにスマホで登録しただけで身元もわからない運転者が、密室となる車両で乗客を運ぶことになり、危険です。逆に、車両は自家用車のため、運転者が乗客からの暴力を防ぐ設備もありません。

このため、ライドシェアを導入した国では、事故・事件が多発して禁止や規制強化が相次いでいます。

イギリスのロンドンでは2019年11月25日にロンドン交通局がウーバーに営業認可を新たに与えない方針を明らかにしました。不許可の理由は、「他の運転手のアカウントを使って客を乗せるなどしたケースが1万4千件あった」（日本経済新聞電子版11月26日）ことなどが理由とされます。

アメリカのウーバーは2019年12月5日、同社サービスの安全性に関する報告書を公表しました。そこでは、2017-18年の2年間でウーバー利用にかかわる性的暴行被害が5981件、レイプ被害が464件、暴行事件による死者が19人（いずれも乗客と運転者どちらも被害者になるケースがある）に上っているという、驚くべき実態が明らかになりました。このことは、貴社も「ウーバーに限らず、ライドシェア各社は乗客や運転手らの安全を守る管理体制が不十分だとして、各国で消費者らからの批判に直面している。中国のライドシェア最大手の滴滴出行は18年、乗客が殺害される事件が相次いだことで、中国当局から行政処分を受けている」（電子版12月6日）と報じているとおりです。

ライドシェアを導入した場合、日本でもウーバーをはじめ諸外国と同様の事件が多発するであろうことは、近年、SNSを通じて性的被害にあったり、誘拐されるなどの事件が数多く発生していることから、容易に予想できます。

4. 貴社は、自らの紙面で報じている通り、ウーバーに代表されるライドシェアの危険性については承知しているはずですが。にもかかわらず、なぜ社説で「米ウーバーのような有償サービスとしての道を開く規制緩和を進めるべきだ」とライドシェアの導入を推奨するのでしょうか。規制緩和なら何でもいいとばかりにライドシェアを解禁すれば、利用者にも運転者にも多大な被害が発生します。そうした主張はあまりに無責任に過ぎると言わざるを得ません。

多くの購読者をもつ日本経済新聞の影響力を考えると、このことは看過できませんので、以下の点について回答を求めます。

- (1) 貴社は、ライドシェアの危険性をどのように認識しているのですか。とくにウーバーの安全報告書で示された事件等の実績をどのように評価しているでしょうか。
- (2) 貴社は、日本にライドシェアを導入した場合、アメリカで起こったような性的暴行事件の多発などの被害と同じことは起こらないと考えているのですか。
- (3) 上記(1)(2)の危険性を認識しているとしたら、貴社は、たとえ危険であったとしても、ライドシェアを日本に導入した方がよいと考えているのですか。それはなぜですか。
- (4) ライドシェアが日本に導入され、そこで事故や事件が発生し被害が生じた場合、ライドシェアを推奨した貴社はどのように責任を取るお考えですか。

以上

(参考)

〔社説〕 高齢者の「足」には多様な選択肢が必要だ

2019年11月28日 日本経済新聞 電子版より

高齢者の生活の足をどう確保するか。自動車の運転免許証の自主返納が増えるに伴い、足の問題は一段と深刻化している。

運転免許証の自主返納の増加に伴い、高齢者の足の問題は深刻だ。

買い物や通院など移動ニーズは地域や個人によって千差万別だ。大切なのは、地域の実情に合わせ多様な選択肢を用意することだ。

運転免許証の自主返納の件数は2018年に約42万件と2年連続で40万件を超えた。近年、高齢者の運転による交通事故が目立つようになり、自主返納の動きが加速する可能性がある。

加齢による身体や認知能力の衰えを覚えたら自主返納が望ましいとの声がある。だが返納後の移動手段がなければ、本人に新たな不安の種が生まれる。移動は人の根元的な欲求であり、心身の健康を保つうえでも欠かせない。

免許を返納した人にタクシー代やバス運賃の一部を補助する自治体もあるが、利用には限度がある。最近では車の運転をやめて気軽に乗れる電動アシスト自転車に乗り換える高齢者も少なくないが、交通事故が後を絶たない。もっと安心して継続的に使える手段が必要だろう。

自治体の財政事情が苦しいなかで、今できることは住民の参加を促す仕組みづくりだ。新潟県山古志地域では住民によるライドシェアの試みが始まった。NPO法人が配車サービスの企業と組み、アプリで移動したい人と送迎できる住民をつなぐ。

自家用車を使う有償の輸送は白タク扱いとなり、原則禁止されている。山古志では乗客から運転手への支払いは、有償ではなく任意の謝礼という形をとる。

ただ、善意に頼るのでは事業基盤として安定しないといわざるを得ない。米Uberのような有償サービスとしての道を開く規制緩和を進めるべきだ。

定額で乗り放題となるタクシーサービスや自動運転によるバスの運行も、新たな地域交通の有望な選択肢となる。

安全や利便性、収益の面で、どの手段が住民の不安解消に有効な手立てとなるか。行政は住民と企業とともに、最適な方法を探り当ててほしい。

利用者にも意識改革が必要だ。移動のたびに電話で運転者を探し回るのでは実用的とはいえない。スマートフォンとアプリの操作は、多くの高齢者が想像するほどは難しくはない。まずは使ってみることを勧めたい。