

集会アピール

本日、私たちハイタクフォーラムは全国で働くハイヤー・タクシー運転者の声として、ここ東京の全電通ホールで「3.8白タク合法化反対総決起集会」を開催し、名称はいかにあろうともすべての白タク合法化を阻止するとともに、「改正タクシー特措法」を活かし、運転者の労働条件の改善により一層の安全・安心を提供するための決意を固め合った。

2015年2月、福岡で始まったウーバーによる白タク実証実験から現在に至るまで、「プラットフォーム」と言われる経営企業の数が増え、国内に参入する機会を虎視眈々と狙ってきた。政府の各諮問会議へ働きかけ、昨年5月には新経済連盟が「ライドシェア新法」を発表し、白タク解禁を早急に実現するよう声高に訴えてきた。一部の有識者と言われる者や「ライドシェア協会」などが徒党を組み圧力を強める中にある現在でも、日本ではライドシェアは認められていない。それはライドシェアの実態が運送事業ではなく個人が請け負う「白タク」に他ならないからだ。

呼称を変え、ITを使い、現代風な装いをしたとしても、運行管理がなく、過労、睡眠不足の管理も規制を受けないライドシェアが、安全と安心を担保できるわけがなく、諸外国の例でも明らかなように危険極まりない代物である。また、運賃に関しても白タクには運賃に対する規定がないことから、需要が増加するときにはタクシー運賃の数倍に跳ね上がるというのは諸外国の事例を見ても既に明らかである。

新経済連盟のドライバー募集に関しても、実態とはかけ離れた絵空事で運転手をかき集め、個々人の仕事量に関しては関知していない。プラットフォーム側はキャパの拡大を求めるのみで、供給過剰による収入の低下には無関心であるとともに、個人事業主となる運転手には労働者としての権利の享受はない。

私たちが働くハイタク業界は、運賃認可制の下、道路運送法や運輸規則などに基づき、公共交通としての安全・安心を提供しながら国民の足となっている。また、利用者に対してより一層のサービス向上を目指し、労使ともども努力しており、タクシー専用車両や配車アプリ、各種安全のための講習会等、公共交通を担うからこそ必要な措置を講じてきている。

日本の成熟したハイヤー・タクシーこそが真の旅客運送事業であり、維持・継続できる唯一の個別輸送機関である。

そこに利益だけしか考えないライドシェア(白タク)など、合法化はもとより、存在すら必要ない。

私たちは今年1年を最大のヤマ場としてライドシェア闘争を加速していく事を決議する。

2019年3月8日

ハイタクフォーラム3.8ライドシェア合法化反対総決起集会