

2020年3月4日

衆議院議長 大島 理森 殿  
参議院議長 山東 昭子 殿

(陳情者)ハイタクフォーラム(全自交労連・交通労連ハイタク部会・私鉄総連ハイタク協議会)

## ライドシェア（白タク）の合法化に反対する請願

### 請 願 趣 旨

ハイヤー・タクシー産業は、2002年の規制緩和政策により、著しい供給過剰と熾烈な低運賃競争に陥り、公共交通機関の社会的使命というべき輸送の安全すら確保が困難な危機的状況に陥りました。安全輸送にとって重要な運転者の賃金・労働条件も極限まで悪化したため、2009年に「タクシー適正化・活性化特別措置法」が成立し、2014年1月から同改正法が施行され、地域限定・期間限定で供給過剰の是正と運賃の適正化、利用者利便の向上と活性化に向けた取り組みが進められています。

こうした産業再生の取り組みの最中にもかかわらず、政府は成長戦略の一つとして「シェアリング・エコノミー」の推進に向けて、「ライドシェア」と称する、旅客運送の資格を持たなくても有料での運送行為を合法化とする動きが加速しています。「ライドシェア」は利用者と運転者との間で直接運送契約を結び、仲介事業者は運送責任を負いません。また、仲介事業者と運転者には雇用関係がないとされ、仲介事業者は運転者の労働条件に責任を負いません。「ライドシェア」の問題点はこのように、道路運送法や旅客自動車運送事業運輸規則、および、労働基準法を主とする労働関係法等の適用を逃れ、運送責任も雇用責任も負わないプラットフォームと言われる仲介事業者の下、運転者や車両に関する安全管理の保障もない旅客運送が行われる点にあり、輸送の安全・安心が確保されないのは諸外国の例を見ても明らかです。各種関係法令は国民にとって安全な移動と、女性や高齢者一人でも安心して移動できる手段として、種々の規制により厳格に守られてきました。

「ライドシェア」と謳う移動形態の合法化は、それらを無に帰し、いわば自由に、副業的にすることを法律で許そうというものです。国民の生活・生命を政治が保護するのであれば、「ライドシェア」のような危険で、維持・継続もできない「移動」より、過去から法律に則った事業許可を取得し、永続的に国民の足となっているハイヤー・タクシーの発展を支えることが政府の役割であると考えています。

私たちは、安全は二の次で、公共交通であるタクシー・バス産業などの破壊を引き起こすライドシェア（タクシー類似違法行為）の合法化に強く反対し、安全・安心の公共交通を維持し、発展させるために、裏面記載の各事項について請願するものです。

- ① 安全面からも、公共性もない、一般の無資格者が旅客運送を担う所謂「ライドシェア」という移動媒体を、いかなる法律上でも合法化をしないこと。
- ② 「生産性向上特別措置法」にある「プロジェクト型サンドボックス制度」では、参議院附帯決議にある「ライドシェア事業のような安全や雇用の問題が指摘される事業の実証については、規制法令に違反するものが認定されることのないよう厳に対応すること」の完全遵守を求め、ライドシェアの申請を認定しないこと。
- ③ 「交通政策基本法」が制定され、自治体主導で地域の交通関係事業者の連携の下、地域交通計画の策定がはじまり、その実現に向けた取り組みが始まっている。過疎地での「ライドシェア」導入に向けた動きはこうした政策と矛盾し、「交通政策基本法」を蔑ろにするものと言わざるを得ない。また、同時に国は自家用有償運送で観光客まで輸送可能にする改正案を検討しており、各地域の自家用有償旅客運送運営協議会や地域公共交通会議の廃止という声も聞こえている。これは「ライドシェア」プラットフォームからの意見も入ったことだと思うが、運営協議会や地域公共交通会議は各地の関係事業者労使も入り、専門的な意見を述べ、前向きな議論をするための重要な会議である。万一、廃止すれば地域では「ライドシェア」が無尽蔵に入り込み危険が蔓延する結果を招くことは自明である。決して自家用有償旅客運送の拡大改定はしないこと。
- ④ 昨年10月実施予定であったタクシーの本運賃改定が突如増税分のみ実行され、本運賃改定は本年2月にずれ込んだ。運賃改定分には運転者の労働条件向上原資や安全にかかるコスト、利用者へのサービス原資も含まれている。今回、政府の対応は非難されるべきものであり、交通行政と業界労使との信頼関係が損なわれかねない問題であることを認識し、今後、タクシー業界に対して一層の支援・理解を強く求める。

### 請 願 署 名 欄

氏 名	住 所