

## 第2回 明番集会



運営は全て運営者達の手弁当とボランティアで行われています。本来であれば、私達が運動を進めていかなければならないことを、我々と別の立場から、公共交通の安全と労働者を守る必要性を訴えて頂いている訳です。この活動を支えるのは、私達タクシー労働者の役目だと思います。家族慰安会に参加されなかった方も募金のご協力をお願いします。また、この業界を守っていくためには、今後も引き続き皆さんには現場での努力、ご協力をお願いします。

### 菊池執行委員長の挨拶

2017年5月19日(金)・20日(土)に第2回明番集会が開催されました。19日7時〜127名、11時〜47名、20日7時〜101名、11時〜39名の組合員が出席をしました。

福島書記長より、2017年春闘の団体交渉の経過と妥結報告、及び解決金の配分方法についての報告がありました。(団体交渉の経過・一時金の配分方法については躍進9号〜10号にて報告済み)

一時金の内訳は、

- 本採用の組合員数 506名
- 通常配分者 269名
- 無事故・無違反・無苦情で700万以上の營收の組合員は 101名
- 無事故・無違反・無苦情で600万以上の營收の組合員は 26名
- 譴責処分を受けた組合員は 27名
- 出勤停止処分で「配分ゼロ」の組合員は 79名
- 定時制 通常配分者 3名
- 定時制 無事故・無違反・無苦情の組合員 2名
- 定時制 譴責処分者 1名
- モニター満点回数 86件

合計 10,845,000円、残余(組合一般会計繰り入れ分) 55,000円となります。

### 2017春闘妥結・調印を報告 解決一時金の配分を開始



### 「かも川うどん」「冷や麦」「揖保乃糸」販売にご協力をお願いします

全自交労連・争議支援の「かも川うどん」「かも川冷や麦」「揖保乃糸」を組合事務所販売しています。購入費の一部は全国の全自交に所属している仲間を支援する活動費に充てられます。新年会の参加賞でお配りした美味しいうどんです。冷や麦も同じ所で製造されている物です。お中元や実家への土産にご好評頂いております。ご協力をお願いします。

「かも川うどん」	1箱10把	1,900円
「かも川冷や麦」	1箱10把	1,900円
「揖保乃糸」	木箱入り18把	6,000円

※10箱以上のまとめ買いは一部(地方交付金)を割引をさせていただきます。

※解決一時金の配分期間は6月14日(水)までとなります  
(日曜を除く8時30分〜15時30分)

過ぎたものについては一般会計に繰り入れますのでご了承下さい

# シェアリングエコミーってなんだ!?

## ～ライドシェアから考える～

### 「交通の安全と労働を考える市民会議」4. 26

#### アメリカから現役タクシードライバーが来日 ライドシェアの実態について講演

2017年4月26日17時30分、衆議院第1議員会館大会議室において「交通の安全と労働を考える市民会議」が開催され、300名以上の関係者が参加をしました。



マーク・グルバーク氏  
サンフランシスコ・タクシーワー  
カーズ・アライアンス代表

第1部の基調講演では、アメリカ・サンフランシスコより長年タクシードライバーを務め、労働組合を組織し、労働環境と安全の向上に努めて

きたマーク・グルバーク氏がライドシェアの実態についての講演を行いました。

まず、「ライドシェア」という言葉自体、ウーバーのようなサービスについては誤記であることを理解してほしい。カルフォルニア州では本場のライドシェアというのは営利目的ではない必要があるからです。正確な用語は「Eヘイリング」が適しています。

サンフランシスコでウーバーが始まったのは2010年、最初は「ウーバーキャブ」という名前で不法に営業を始めました。一般的なイメージとは異なり、スマートフォンアプリによる交通手段を説明したりはしておらず、市の営業許可がないドライバーを使用し、営業を行っていました。しかし、市はウーバー社を摘発せず、タクシーとは認められないということで「ウーバーキャブ」という名前を中止だけを命じ、これに反して「ウーバー」に名前を変更しました。

2012年にはリフトとサイドカーという新会社が参入し、彼らは法を犯し、無許可でドライバーとその自家用車を使い、利用者とマッチングさせるといふサービスの提供を始めました。カルフォルニア州公益事業委員会は両社に対して事業停止と罰金命令を出しましたが、何故かそれが執行されることはなく、規則制定が進められている間も、リフトらは引き続きサービスを提供していました。無許可で自動車とドライバーを使用し、何のヘナルティも受けていないことを知ったウーバー社は、そのモデルをサービスに採用し、現在の「運送ネットワーク企業(TNC)」になりました。

彼らのアプローチは、まず法律を無視して営業を開始し、その間に政治家や国民を味方につけるといふものでした。

「ライドシェア」が与えた影響は、市民に便利な交通手段を提供しているといえますが、参入した結果、タクシードライバーの収入が一気に40%〜50%下落したと報告されています。サンフランシスコ最大のタクシードライバー会社であるイエロー・キャブは破産し、他の会社も破産寸前です。ウーバー等のドライバーも安く買いかけていますが、彼らはタクシードライバーとは異なり、それで生計を立てている訳ではありません。

安全性においてもタクシードライバーは広範な安全指導を含むトレーニングコースを受講し、犯罪歴確認の為に指紋を提出する必要があるのに対し、彼らの経歴照会は民間企業が行っており指紋認証は含まれません。車両の検査もタクシードライバーの特別部局が検査しているのに対し、ウーバー等の車両検査は民間が行っています。

もう一つ重要な問題は、ウーバー等はタクシードライバーより車両の台数制限がない為、台数が増えすぎてタクシードライバー等のドライバーも収入が急激に低下したことです。また車があふれる事で環境被害も引き起こしています。

現在はベンチャー企業で集められた数十億ドルの資金を使ったマーケティングによる優位性と、絶え間ないメディアプレゼンスでウーバーが自由自在に操る有料・無料の広告戦略にタクシードライバーは太刀打ちできていません。

今、日本にライドシェアが入ってこようとしているようですが、日本のようにタクシードライバーや公共交通機関が整った環境の中、ウーバー等の「輸送ネットワーク企業」が参入する必要性は全くありません。絶対に阻止しなければなりません。

シェアリングエコミーってなんだ!?

ライドシェアから考える

4月26日(水) 17:30-19:30

衆議院第一議員会館 大会議室

スピーカー: マーク・グルバーク氏, 山崎 聡, 長一 隆

#### 第2部 パネルディスカッション 「シェアリングエコミーの問題点」

続いて、第2部では様々な分野の専門家が集まり「シェアリングエコミーの問題点」についてパネルディスカッションが行われました。パネリストは、首都大学東京教授の戸崎肇氏、独立行政法人労働政策研究・研修機構、国際研究部、主任調査員の山崎憲氏、日本労働弁護団幹事長の森一郎氏、マーク・グルバーク氏の4名でした。



(山崎氏) シェアリングエコミーは資産を有効活用することから始まったが、問題点は雇われない人が増えるということ。仕事がいともあるわけではないので、収入が低い・不安定。また、正規雇用でない為、労働組合も作れず企業側と話し合うことがない事が問題である。

(森氏) 雇用関係によらない働き方、「部分だけ利用する」という関係性が進められている。好きなように働けるといふ一方、収入や健康面は不安定になる。

(グルバーク氏) 技術の進展が早すぎて人々がついていけない。コントロールもできなくなり重大なことに目が向いていない。タクシードライバーや輸送関係でそれが起こっている。

(戸崎氏) 現在、フリーターになりたいという人が増加している。雇用の見直しを行わなければ安全保障が成り立たない。ライドシェアが入れば一時的には良いが、タクシードライバーが潰れた後にはいづれ撤退する。現場でできることは、「魅力ある公共交通機関」を作っていくこと。魅力がなければライドシェアが選ばれてしまう。

最後に、日本弁護団の元会長である宮里氏から「シェア」といふ言葉は共有するというフランスのイメージがあるが、シェアリングエコミーは真逆で個々の労働者を切り離している。雇用社会の崩壊の悪夢である。世界で起きてきている実態を日本でも広げ、早い段階で反対をしていかなければならない」と述べました。