

「ライドシェア＝白タク合法化」を阻止しよう！

年頭の挨拶

執行委員長 菊池 るみ



明けまして
おめでとうございませす。
旧年中は組合活動へのご理解
と多大なる協力をいただき、
感謝申し上げます。

謹賀新年

安全安心・法令遵守で、「公共交通機関」としての義務を果たし、タクシーにしかできない品質と接客サービスで利用者と社会の理解を得よう。

「ライドシェア＝白タク合法化」
を阻止しよう！

2017年は2016年に引き続き、タクシー労働者と産業にとって厳しい情勢が続くことが予想されています。

安倍自公政権は、「ライドシェア＝白タク合法化」を急速に推進しています。

「ライドシェア」とは、仲介サイト事業者が、スマホのアプリで自家用ドライバーと利用者を仲介し、自家用車を使って、有償で旅客サービスを行わせる配車サービスの事です。仲介事業者は自在に運賃を決定し、仲介手数料を利用者と自家用ドライバーから取って利益を上げる反面、安全管理と労働には全く責任を持たず、事故等の責任を自家用ドライバーに負わせるため、世界各地で多くのトラブル(安全の低下や労働問題)が生じています。輸送中に事故や事件が起きてても、アプリ仲介事業者は利用者と自家用ドライバーに全く責任を負いません。無責任だからこそ仲介事業者は利益を拡大できます。

日本においても、アメリカの仲介事業者に投資している楽天の三木谷をはじめとする新経済連盟は安倍政権に「ライドシェア＝白タク合法化」を働きかけています。それに呼応して内閣府に諮問機関である規制改革推進会議が「シェアリングエコノミーの環境としてライドシェア＝白タク合法化」の答申を出して白タク合法化を推進しています。これは公共交通機関であるタクシーを弱体化させ、国民の安全な移動の権利を奪う事です。

無責任な「ライドシェア＝白タク合法化」では、国民の安全な移動の権利は守れません。法律の規制と安全コストをかけてこそ、国民の権利と公共交通機関は守れます。

自由化・規制緩和に反対し、
安全を守る！

日本のタクシーは、公共交通機関としての安全輸送を目指して「運転技能・地理知識・マナー」の改善を、労働組合と経営が行ってきました。特に労働組合は、安全運行の為に長年の時間をかけて「賃金・労働条件の改善」「長時間労働の規制」「正規雇用の推進」と、法律による安全運行規制を行ってきました。2002年の小泉内閣の道路運送法の改悪によって、「新規参入と増車」と「運賃」の自由化が行われた事に対して、反対運動を行い「利用者と社会の理解」を得て、2009年には「タクシー適正化特措法」を制定させ、法律の規制で安全輸送を実現してきました。「ライドシェア＝白タク合法化」を阻止するには、これまで以上の運動が必要です。

「ライドシェア＝白タク合法化」を阻止するには、タクシー労働者が「ライドシェア」の危険性を理解するだけでなく、利用者と社会から理解と協力を得る事が必要です。

- 執行委員長 菊池 るみ
- 副執行委員長 筒井 守
- 書記長 福島 進
- 執行委員 齋藤 和志
- 執行委員 岩淵 マリ
- 執行委員 河西 純吾

(裏面に続く)