

ライドシェアは雇用社会を破壊する！

北海道ハイ・タク最賃協議会は、1月11日（水）に幹事会ならびに学習会を開催し、2017年度の役員体制、春闘方針の確認と、現政権が推し進めようとしている「ライドシェア」と称した白タク行為の合法化における問題点について意識の共有化をはかった。

■2017 春闘！ハイヤー・タクシー業界の底上げ・底支え

学習会に先立ち開催された幹事会では、連合北海道組織労働局の永田局長より、2017春闘の方針や今後の取組みについて説明があった。

春闘の3つのキーワードである「経済の自律的成長」「包括的な社会の構築」「ディーセントワークの実現」を実現するために、長時間労働の是正、過労死ゼロに力点を置きながら、働く者の賃金の「底上げ・底支え」「格差是正」の実現が不可欠であるとした。

また、連合北海道の斉藤副事務局長は『「白タク行為」の合法化は、日本の雇用社会が破壊される懸念があり法律を逸脱している。労使が緊張感を持ち協力して対応する必要がある。』と述べた

■運輸・運送業界を破壊する「ライドシェア」

ハイタクフォーラム事務局の松永氏による「ライドシェアと地域公共交通」の学習会では、人口減少や労働者不足、インバウンド頼みの経済の活性化といった日本社会の現状に目を向けながら、ウーバーシステムがアメリカやイギリスで導入となった背景、そして、交通運輸産業に与える影響等について講演があった。



■大丈夫？「ライドシェア」



ハイタクフォーラムの松永次央氏

ウーバー社やリフト社などが検討している「ライドシェア」は、スマホアプリで一般ドライバーと利用者を仲介し有償で旅客運送をする仕組みであり、誰とも何も「シェア」はされていない。運送責任はドライバーのみが負い、安全確保や利用者保護には多くの課題が残る。

講演の中で松永氏は、「2016年8月、弁護士や大学教授、私鉄総連、交通労連、全自交が連携を取りながら「交通の安全と労働を考える市民会議」が立ち上がり、「ライドシェア問題を考える」市民集会やシンポジウムを全国で開催しているところ。また、ライドシェアが抱える多くの課題を国民に理解してもらうために、タクシー事業者と連携し「大丈夫？ライドシェア」のパンフレットを全国のタクシーに掲示する予定である。」

■なぜニューヨークとロンドンで導入できた？

松永氏は「ニューヨークは、タクシー営業に必要なライセンスが非常に高額。ロンドンでは、資格取得に平均4年ほどかかり非常に難関である。ともに、費用も時間もかからず運転手になれるのがウーバーのシステムである。しかしながら、重・軽犯罪歴のある人が運転手になるケースも多く、アメリカでは過去3年間で6,000人が性犯罪の被害者となってしまった。」

このような白タク行為は、世界的に広まっている印象ではあるが、ドイツは全面禁止、パリは中止、インド、スペイン、メキシコ、香港、ブラジル、カナダなどでは業務停止に追い込まれている。

■影響があるのはタクシー業界だけではない！

日本は、鉄道やバスが決められた時間通りに運行されており諸外国には類を見ない。しかしながら松永氏は、「ライドシェアが導入されると一番先に路線バスが淘汰されるだろう」と述べた。バス停でバスを待つ必要が無いからである。「鉄道も大打撃をくらう。そして、トラックも。世界では、郵便物、小包、食事のデリバリーに至るまで、ウーバー社が参入しており、交通運輸業界に大きな影響をあたえはじめている。」



私たちは、交通運輸業で働く人々や家族の生活を守るのみならず、利用者側としてもしっかりとこの問題に向き合うとともに、地域社会の創意工夫により、本当の意味での「シェア」による共助の社会を作り上げていく必要がある。

連合北海道は、2月7日（火）に「ライドシェアと地域公共交通を考えるプロジェクトチーム」を立ち上げる。

広大な北海道の大地に過疎化が進行する自治体が増えるなかで、白タクの合法化反対のみを主張するのではなく、地域住民にとって重要な公共交通の崩壊を食い止め、シンポジウムの開催など様々な取り組みを通じ、地域住民の移動手段の確保を求めていく。