

ライドシェア解禁の問題を考える市民会議集会@神奈川

2024年1月16日（火）かながわ労働プラザにて開催されました。ライドシェアをめぐる情勢報告では、2015年に福岡市で「みんなのウーバー」の実証実験が行われたが、国土交通省が即刻中止を要請した。「いわゆるライドシェアは、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としており、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題がある」との姿勢を2023年秋まで堅持し、認めてこなかった。

一方、コロナ禍でタクシー乗務員は全国で約6万人が退出したことで、観光地等からタクシー不足の声があがりはじめた。この機会を捉えてライドシェア解禁派が大攻勢を開始し、自民党の中からも菅前総理、河野デジタル大臣らが相次いでライドシェア解禁を主張した。神奈川県選出の自民党国会議員の影響からか、黒岩神奈川県知事も9月に「神奈川版ライドシェア」を検討すると表明した。岸田首相が10月23日の臨時国会所信表明演説で「ライドシェアの課題に取り組む」と表明し、わずか2か月の議論の末、12月20日にデジタル行財政改革検討会議の中間とりまとめで「現状のタクシー事業では不足している移動の足を地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアにより補う」方針が決まり、まず4月までにタクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みを作り、同時に自家用有償運送の大幅な規制緩和を行い、さらに6月

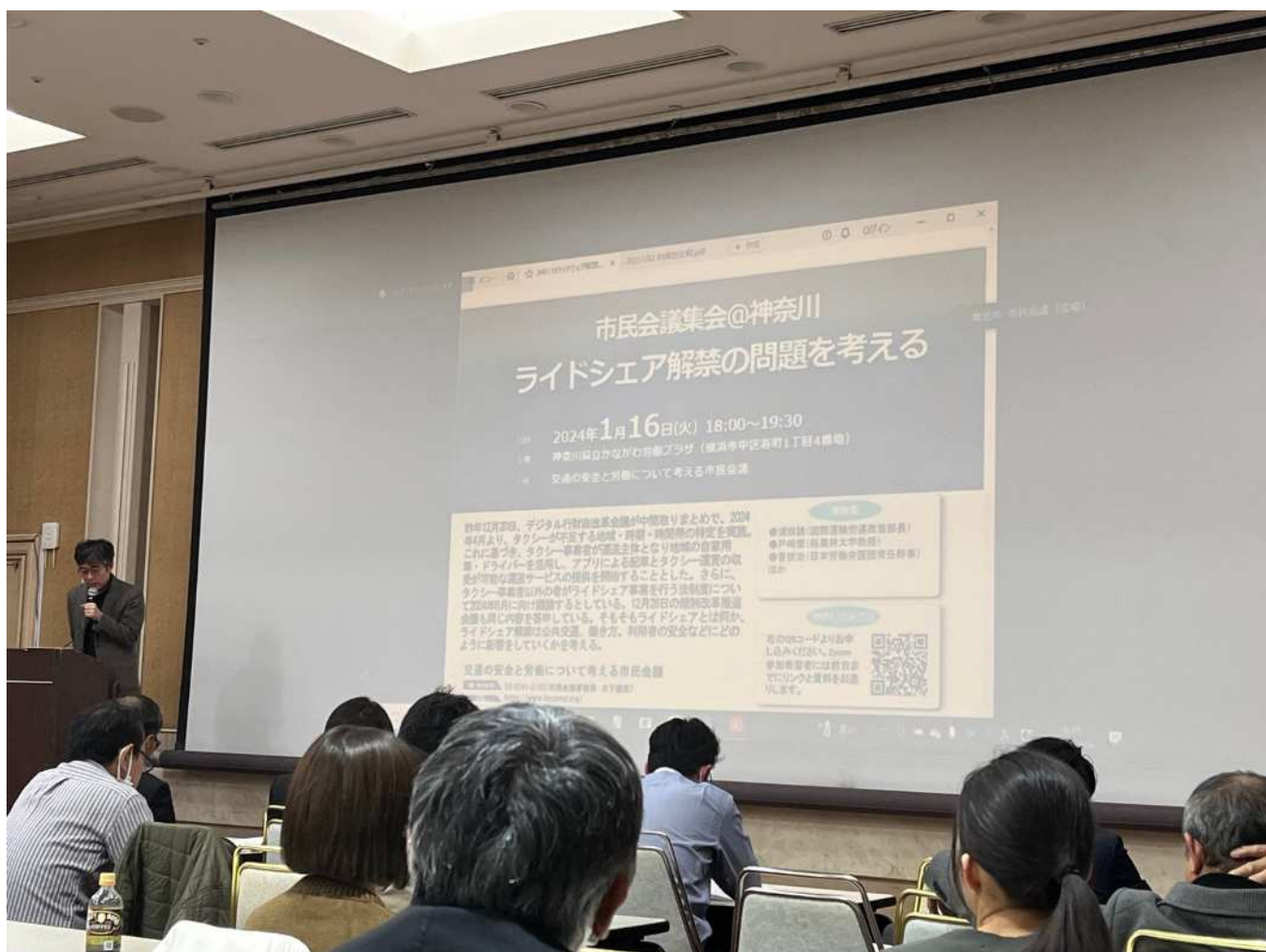
までに本格的なライドシェアの法制化に向けた検討を行うことが決定された。ポイントとして法律を変えず、通達改正で可能なライドシェア的運送の実施を行う。「道路運送法 78 条 3 号関係」では公共の福祉のために地域または期間を限定して国土交通大臣が認可できる。また、「道路運送法 78 条 2 号」では地域公共交通会議で、反対意見があっても一定期間内に結論が出ない場合は、首長の判断で交通空白地有償運送が実施できる（バス・ハイタクの労使が反対しても、市長などの独断で実施可能）としている。

ライドシェアのメリットがいろいろ言われているが「うそ」の情報が世の中を蔓延している。ウーバーは赤字覚悟で採用し時給 2,000 円と運賃よりも高い給与を支払うが、慣れてきたら出来高払いにシフトする。賃金の切り下げがやり放題出来る。また、労働条件がブラックボックス化されており、まったくわからない。どう評価されているかは不明である。また、アルゴリズムを使った労務管理でボーナスが出るインセンティブを使い、配達員がゲーム感覚で仕事をするように仕向ける。同時に、アルゴリズムによる労務管理は容赦なく評価制度を参考にしながら、一方的に配達員のアカウントを停止（解雇）する。理由を求めても会社は回答しないことが多く、車や自宅を手放す人も少なからずいるとのことでした。

ライドシェア解禁の問題を考える市民会議の世話人である桜美林大学の戸崎教授は「ビジネスと行政改革は違うものである。失敗したら修正すればいい

のがビジネスだけの論理である。また、首長が鶴の一声で出来るようになるのであれば、地域公共会議が蔑ろにされる。昨今、何事もビジネス指向で考えられるようであり、危険である。」と述べられた。

一度風穴を開けると、どんどん大きくなっていく。派遣労働者がその例えであり、ライドシェアは導入してはいけないと思いました。



高橋和彦