

交通政策基本法に則り、 持続可能な交通運輸産業の確立を！

交通政策基本法第3条は、「交通の機能の確保及び向上」として次のように謳っています。

「交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、…交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上を図られることを旨として行われなければならない」

地域社会の活力を維持・向上させるうえで公共交通は極めて重要です。とりわけ、自動車を運転することができない学生やお年寄り、障がい者、妊婦さんたち等いわゆる交通弱者にとって、通学・通院・買い物の移動手段

として必要不可欠な存在です。

また、観光立国をめざすうえで、世界に誇れる「安全・安心」、「正確・信頼」を旨とするわが国の公共交通を日本の文化として守り、育てていかなければなりません。

いま、国に求められていることは、シェアリングエコノミーという名の安易な規制緩和政策によって公共交通を破壊することではなく、「交通が豊かな国民生活の実現に寄与するよう、その機能の確保及び向上を図る」ことなのです。

つきましては、以上の趣旨を踏まえ、交運労協に結集する65万人の組合員、家族の皆さんに、是非とも署名活動にご理解・ご協力を頂きたいと思っております。

シェアリングエコノミーという名の規制緩和政策に反対し、真に持続可能な交通運輸産業の確立を求めて、共に頑張りましょう！



「シェアリングエコノミーという名の 規制緩和政策に反対し、真に持続可能な 交通運輸産業の確立」を求める

ライドシェアの
問題点は？

署名に

シェアリングエコノミーって
なに？

ご協力
をお願い
します！

安全、安心な
公共交通のために

詳しくは
中面で

全日本交通運輸産業労働組合協議会 (交運労協)

〒108-0023 東京都港区芝浦3-2-22 田町交通ビル内 TEL: 03-3769-6571 FAX: 03-3769-6570

<http://www.koun-itf.jp/>

ITF-JC **交運労協**
(全日本交通運輸産業労働組合協議会)

運輸労連／私鉄総連／JR連合／JR総連／交通労連／航空連合／サービス連合
自治労・都市交評／海員組合／全自交労連／全港湾／国労／労供労連／JP労組
全日建／自治労・全国一般／鉄構労／鉄道関連労

「シェアリングエコノミー」ってなに？

交運労協は、この間、公共交通の発展と地域の活性化を図るべく、持続可能な総合交通体系を構築し、国民の移動と物流を確保するための様々な政策提言を行ってきました。

そうした中、政府は昨年6月2日に閣議決定した「日本再興戦略2016」において、「ITの革新的発展を基盤とした、遊休資産等の活用による新たな経済活動であるシェアリングエコノミーの健全な発展」に向け必要な措置を検討するとし、11月に内閣官房IT総合戦略室が「シェアリングエコノミー推進プログラム」を公表しました。そこでは、シェアリングエコノミーを、「個人等が保有する活用可能な資産等(スキルや時間等の無形のものを含む)を、インターネット上のマッチングプラットフォームを介して他の個人等も利用可能とする経済活性化活動」と定義しています。

シェアリングエコノミーはシェアする対象として、おもに場所(ホームシェア、駐車場等)・乗り物(カーシェア、ライドシェア等)・スキル(家事代行、介護等)・モノ(フリーマーケット、レンタルサービス等)・お金(クラウドファンディング等)の5つに分類されますが、とりわけ移動手段としての「乗り物のシェア」に

ついては慎重な検討が必要です。その際たるものが自家用車ライドシェア(※)の合法化です。

自家用車ライドシェアとは？

ウーバー等の仲介サイト事業者がスマートフォンのアプリで運転者と利用者を仲介し、自家用自動車を使って有償で利用者を運ぶ配車サービスを指す。

主なシェアリングエコノミーの分類

シェアリングエコノミーはおもに5つに分類されます。

シェア×モノ フリマ・レンタルサービス

シェア×空間 ホームシェア・農地・駐車場・会議室

シェア×移動 カーシェア・ライドシェア・コストシェア

シェア×スキル 家事代行・介護・育児・知識・料理

シェア×お金 クラウドファンディング

【出典】第1回シェアリングエコノミー検討会議 一般社団法人シェアリングエコノミー協会提出資料

課題を残しつつ、法整備が進む「場所のシェア」

一方、「場所のシェア」の分野では、近年の訪日外国人観光客の急増に伴い、なし崩し的に普及してきた民泊(住宅を活用した宿泊サービスの提供)を追認するために、旅館業法の適用を除外しようとする政府内の動きが、2015年以降、顕在化してきました。

交運労協は、民泊に対して旅館業法を適用除外することは、利用者の生命、財産および安全が担保されない宿泊サービスを提供することを意味するとの認識の下、2016年1月、関係省庁に対して、地域住民の理解・合意が得られない中で拙速に導入することのないよう、要請行動を展開してきました。

こうした中、本年3月10日に「住宅宿泊事業法

案」が閣議決定され、民泊について一定のルール化が図られることになりました。同法では、年間提供日数の上限を180日としたうえで、地域の実情を反映する仕組みとして日数制限条例の創設などが盛り込まれましたが、引き続き、公衆衛生の確保や地域住民とのトラブル防止に留意したルールづくり、無許可で宿泊業を営む違法民泊対策などが求められています。



利用者の安全を危険にさらすライドシェアの合法化



自家用車ライドシェアの合法化とは白タク行為の合法化です。道路運送法および労働法の適用を受けず、運送責任も雇用責任も負わない仲介サイト事業者のもと、安全管理も労働条件の保障もない旅客運送が行われることによって、利用者の安全を担保する措置の崩壊につながることは必至です。

いま、欧米やアジアなど多くの諸国において、ライドシェアに対して業務停止命令や訴訟が起きており、輸送の安全について大きな議論を巻き起こしています。所管官庁である国土交通省も、ライドシェアについて、「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、自動車のドライバーのみが運送責任を負う形態で旅客運送を有償で行うことについては、安全の確保や利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要」としています。

現在、世界中でライドシェアが許可されている国は、中国、ベトナムおよび米国の一部地域しかありません。しかし、ライドシェアを強力に推進する新経済連盟は、「世界ではライドシェアについて議論され、法環境の整備も行われつつあるが、日本には政府内で検証・議論する場すら存在しない。『問題があるから議論すら許さない』という考え方こそが、イノ

ベーションを阻害し、日本を衰退に導く』などと詭弁を弄し、正面突破を図ろうとしています。

近距離の移動を対象とするのがライドシェアであるのに対して、マイカーでの中長距離のドライブ予定を登録して相乗り希望者のマッチングを仲介する事業(※)も本格的に行われようとしています。すでにフランスでは、「ブラブラカー」という相乗り事業が長距離輸送で25%のシェアを占めるまでに至っています。

また、新たな白タク行為として観光ドライバーとレンタカー利用者を仲介するサービス(※)が開始されており、こうした仲介事業はいずれ貨物運送にも波及していくことが懸念されます。まさに、交通運輸産業を取り巻く環境はシェアリングエコノミーという名の規制緩和政策によって激変しようとしているのです。

マイカーの相乗り仲介事業とは？

株式会社nottecoが2015年9月から開始したWeb登録型相乗りマッチングサービス。ドライバーと相乗り者がガソリン代・高速代を折半することによって移動費の節約につながっている。道路運送法に抵触しないよう、ドライバーが受け取る合計額は実費の範囲内でしか請求できないようシステム制限を課している。また、現時点で、プラットフォーム利用料は徴収していない。

観光ドライバーとレンタカー利用者の仲介サービスとは？

株式会社ジャスタビが2016年5月から沖縄本島で開始したWeb登録型サービス。現在、北海道、東京にも拡大している。旅行者がレンタカーを借り、Web登録した観光ドライバーがレンタカーの運転手を兼ねた観光案内を行なう。ドライバーへの報酬は同社を介さず、旅行者が直接支払うことによって、「レンタカーを借りた旅行者が、契約者本人以外に運転を委託して、運転を行なってもらう行為は従来から一般的に認められている」と主張している。