

2015年12月12日

民主党北海道総支部連合会
代表 佐々木 隆 博 様

日本労働組合総連合会北海道連合会
会長 出村 良 平
北海道ハイ・タク最賃協議会
議長 紺野 則 仁



ライドシェアと称する白タクの合法化阻止に関する要請書

貴職におかれましては、日頃より政策の諸課題解決のためにご尽力されておられることに心から敬意を表します。

また、平素より私たち連合北海道並びに北海道ハイ・タク最賃協議会をはじめ、タクシー業界を取り巻く制度政策活動に対しまして御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、ご承知のことと存じますが、本年10月20日に政府の国家戦略特区諮問会議が開かれ、その中でバスやタクシーなど公共交通手段が少ない過疎地において、一般ドライバーがマイカーを使い、客を有償で運送する「ライド・シェア」の解禁に関して、国家戦略特区に限定する形で検討されることとなりました。

「ライド・シェア」は国家戦略諮問会議では「シェアリング・エコノミー」という中に位置し、無資格者が自家用車で不特定多数の人を運び対価を受け取るというものです。

これまで、対価を伴う運送サービスを無許可で行った場合、それは違法な「白タク行為」と見なされ処罰の対象となってきましたが、国家戦略特区において限定的とは言え合法化されれば、瞬く間に全国に波及し、地域の公共交通が瓦解する危険があります。

過去から、道路運送法上で明確に禁止されてきた理由は、利用する利用者の安全面においても非常に問題が多く、事故の賠償問題や運転者による利用者への暴力事件やレイプ事件、対価へのトラブル等が強く懸念されるがゆえであり、現在においてもその懸念は全く変わるところはありません。また、ウーバーやリフトといった企業の事実上白タク行為を商業化し認めた国においては、事故や事件が頻発している現状にあり、日本では利用者保護の観点からも決して容認することはできません。

国のいう「交通空白区」では、以前より市町村主宰の自家用有償運送運営協議会や地域公共交通会議で対策が取られてきたところです。危険な白タクを「業」として認めるように政府に提唱し、その提唱者が自らその事業にビジネスとしてかわり、政府の中核で安全のためにある国のルールを変えようとすることは言語道断であり、我田引水の

何ものでもありません。

国のルールを決める立場の人間は中立で無ければならないのは当たり前であり、自らの商売を広げるために国に安全を緩和させるということは認められません。

つきましては、地域公共交通を守り、安全で安心して利用できる輸送体系を確立するために以下の事項について強く要請いたしますので、格段の御尽力を賜りますようお願いいたします。

記

1. 道路運送法は、利用者へのサービスを確実に提供するとともに、輸送の安全、利用者利益の保護、利用者利便の増進と道路運送の総合的発達を図り、公共の福祉を増進することを目的としており、当然全国一律の運用が求められる。

利用者の安全低下に直結する白タク合法化を国家戦略特区における例外としても認めさせないこと。

2. 本年2月に行われたウーバー社の福岡での実証実験が、国土交通省の勧告により中止となったことで明らかなように、マイカー用途の保険契約が、対価を得る有償運送用途とする場合には適用されない（業としての契約ではない）ことの危険性からも、白タク行為を認めさせないこと。

3. 法律は全国一律に適用されなければならない中で、平成14年に成立した構造改革特別区域法を法拠として、政権が変わった直後の安倍内閣で「日本再興戦略」が閣議決定され、その中で「内閣総理大臣主導で国の長期戦略を実現するため、大胆な規制改革等を実行する突破口として『国家戦略特区』を創設する」とされた。

国家戦略特区では、国・自治体・民間の三者一体となって取り組むようになっており、今回の白タク問題はまさしくIT関連企業の提唱で、自治体・国を巻き込み全国一律の法律を「治外法権」化しようとしているもので、安全に関する規制が外される危険な特区制度でもあることから、白タク合法化を特区内であっても決して認めないよう尽力されたい。

4. 改正タクシー特措法が成立したことに鑑みれば、現在においてもタクシー車両は全国的に供給過剰状態であることは国が認めている。

国のいう「交通空白地」を大義名分とした「白タク特区」に整合性はなく、当該地域住民の移動が困難であればあるほど、自治体が交通事業者に補助などをし、有資格者による安全で安心な移動手段を継続して提供することにしなければならないはずである。したがって、地方自治体と交通事業者との協議の場を全国的に創設し、白タクなど危険な運送を排除するよう尽力されたい。

以上