

ライドシェア全面解禁阻止

安心・安全なタクシーを守ろう！

ライドシェア法案 は法制化させない

2025年4月、日本維新の会が「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」（ライドシェア法案）を国会提出しましたが、一度も審議されることなく、継続審議となっていました。しかし、衆議院の解散で廃案となりました。

しかし安心はできません。日本維新の会は、これまでもライドシェアの全面解禁を求め続けているのです。また、推進議員は会派を超えて存在します。彼らの動向を注視することが大事です。

また、政府の規制改革推進会議では、タクシー事業者以外の者がおこなうライドシェア事業を可能とする「ライドシェア新法」の創設を強く求めていましたが、多くの地域でタクシー不足が改善されたことから、25年開催の会議では、日本版ライドシェアの実施状況を検証したのみで、議論は進展していません。

利用者の安心・安全なタクシーを求める世論の厳しい反対の声と運動の成果です。

各国で利用者の安全を脅かす危険なライドシェアを全面解禁させてはなりません。

日本版RSを廃止させよう

2024年4月から、「日本版ライドシェア」が全国に拡がりましたが、今春で2年間の許可期限が終了します。

各地域でタクシー労働者は順調に増加して、稼働率も上昇しており、タクシー不足は解消されています。利用者の安全性を不安視し、利用が伸びていません。

タクシー事業者には、新たな申請をさせず、国交省には制度自体をやめさせることが求められます。



自交総連は、各地でライドシェアの危険性を伝える音声を流しながら宣伝カーを走らせています。少しでも多くの人にライドシェアの危険性を知ってほしいからです。

自交総連は、「日本版ライドシェア」のみならず、安心・安全を無視した無秩序なすべての白タク導入に断固として反対します。利用者に安心・安全を提供するタクシー労働者の矜持にかけても、ライドシェア全面解禁を絶対にさせないよう、いっしょに反対しましょう。



自交総連

タクシー・ハイヤー、バス、自動車教習所の労働組合

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel:03-3875-8071 email:info@jikosoren.jp

ホームページ [自交総連](#) ←検索

労働条件改善で労働者確保

ライドシェアの全面解禁を阻止するためには、使いたいときに乗れるタクシーであることが必要です。

タクシー労働者の労働条件を良くして確保することが必要です。

現在、各地で運賃改定がすすめられていることから、事業者には運賃改定の趣旨である「労働条件の改善」を守らせ、運賃改定の効果を適切に労働者に反映させて賃金アップにつなげましょう。合理化を押し付けられたら、自交総連へ相談してください。

タクシーを働きがいのある職業として、安全な移動手段、安心して利用できる乗り物とする持続可能な地域公共交通の確立をめざしましょう。



地域公共交通の維持重要

地方で交通手段を確保するには、安全な公共交通を持続的に維持・整備することが重要です。

しかし財政難の自治体も多く、国からの補助金が必要です。国の地域公共交通確保維持事業予算は年間209億円（25年度）ですが、支出の多くは路線バスや自動運転車両の導入等で、乗合タクシー・デマンド交通などへの補助金を大幅に増やして支えるべきです。

自交総連の仲間になって、ともに訴えませんか！

ライドシェア全面解禁を阻止する方策

個人タクシーで移動確保

過疎地や交通空白地では、移動の足確保問題の解消にむけて公共ライドシェア（自治体等が実施主体）が展開しています。

しかし、過疎地ではドライバーのやり手が少なく機能していないのが実態です。

国交省は、人口30万人未満の地域において、都市部での個人タクシー経験者が帰郷して実施するUターン、Iターンを認めましたが、その地域の新規許可は認めず、運転者はタクシー会社の管理下に置かれるなどで伸展していません。

過疎地では、安全運転の実績を持つタクシー運転者に個人タクシーとして営業することを認めて、移動の足を守るべきです。

個人タクシーの地方における参入要件を緩和することで、自家用ドライバーによる公共ライドシェアに頼らずとも、「より安全で安心な旅客輸送」が担保できます。

国交省は、スクールバスやデイサービス送迎車の空き時間を活用する施策を推進していますが、移動の足がないからと、走れば何でも良いわけではありません。

利用者は、安心して快適に利用できる第二種運転免許を保持した運転者によるタクシーを求めています。