

【電子版】



2025年 第13号 2025年 5月23日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201

tel. 03-3875-8071

fax. 03-3874-4997

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



ライドシェア法案に反対

RS解禁阻止行動

維新事務所前で抗議の宣伝



2025. 05. 14＝（左）大阪・大阪市中央区、（右）東京・四谷三丁目

自交総連本部は5月14日、東京地連主催の「東京維新の会事務所前宣伝行動」の応援に駆けつけ、共に奮闘しました。同日、関西地連の仲間も日本維新の会・大阪府総支部前で行動を実施。ライドシェア法案を衆議院へ提出した日本維新の会に対して抗議の狼煙をあげました。

午前10時、東京維新の会事務所前に集結した約60人の参加者は、一列に横断幕を何枚も掲げ、ポケットティッシュ付きビラの配布を開始。宣伝カーの上から東京地連の徳永執行委員長が主催者あいさつを行う中、本部の庭和田中央執行委員長と高城書記長は、東京維新の会事務所へ申し入れに向かいました。あいにく阿部司支部長は不在でしたが、庭和田中央執行委員長は『ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案の撤回を求める要請書』を手渡し、事務員から「代表に渡します」と対応されました。

その勢いのまま庭和田委員長は宣伝カーにあがり、要請書提出を報告すると共に、連帯あいさつを行いました。続いて、富松常執、吉根中執、内田常執が各地のタクシーや『日本版ライドシェア』の現状を説明し、ライドシェア阻止闘争の団結と連帯を訴えました。

さらに東京地連の各ブロックの代表者が力強く決意表明し、参加者全員による「維新のライドシェア新法反対!」「利用者を選別するダイナミックプライシング反対!」のシュプレヒコールで行動を締めくくりました。

行動中には、私たちの訴えを聞いた通行人から「詳しくライドシェアについて教えてほしい」と多数の声がけがあったり、徳永執行委員長が香港フェニックステレビの取材を受けるなど、一際注目を集めました。

「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」の撤回を求める要請書

自交総連は、タクシー・ハイヤー・観光バス・自動車教習所で働く労働者で組織する労働組合である。国民の安心・安全な地域公共交通を担う立場から、日本維新の会(以下、貴政党という)が、4月11日に衆議院へ提出した「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」に反対する。

この法案の中身をみると、旅客運送に欠かすことのできない安全規制を一顧だにしていない。

旅客運送にかかる規制は、地域公共交通の安心・安全の確保に主眼を置き、何よりも優先されなければならない重要な事項である。

ライドシェア全面解禁は、諸外国の例をみても地域公共交通を破壊するだけでなく、交通事故や性暴力の増加など地域社会に様々な弊害を引き起こしている。

自交総連は、貴政党に対し法案の速やかな撤回を要請する。

主催者あいさつ (要旨)



◎ 東京地連・徳永昌司執行委員長

ライドシェアは、移動したい人と運転する人をマッチングするアメリカ発祥のサービスです。日本政府は、外国でライドシェアを利用する際は日時や経路などを家族や友人に知らせるよう求めており、危険な移動手段であることを認識しています。国土交通省も、利用者の安心・安全が担保されないとしてライドシェアを認めていません。

しかし、日本維新の会は4月11日、ライドシェア事業に係る法律案を国会に提出しました。業務委託による自家用車の有償運送を誰でも行えるようにする規制緩和を求めるものです。業務委託などといいますが、事故時の責任はドライバーと利用者にすべて押し付けます。大きな事故が起きれば自己責任という無責任な法案であり、国

民の安心・安全を担保するものではありません。

ライドシェアの全面解禁を望んでいるのは、ソフトバンクやLINEヤフー、楽天などの通信・IT事業者であり、アメリカのウーバーです。法案提出後、新経済連盟の三木谷氏はすぐに歓迎の意向を示しました。

ウーバーのようなプラットフォーム事業者は、マッチング手数料を主な収益としており、ビジネスが普及するまでは無料で広め、一定の地位を確立すると高額な手数料を徴収し始めます。結果として利用者は便利なだけで高いサービスを強いられることとなります。タクシーでも、東京の都市部では配車アプリから手数料が100円取られており、よくわからないうちに利用者は料金と一緒に支払わされています。このような手数料はプラットフォームの一存で変更されます。国土交通省はアプリの手数料によって公共交通機関の料金が高騰していくことを問題視しています。

さらに、ライドシェアが全面解禁されれば、不当な競争にタクシーやバスなどが巻き込まれ、公共交通機関の破壊につながります。日本には優れた公共交通機関があり、タクシーやバスなどで働く労働者がおり、産業があります。これらを『既得権益』と称し敵視するのではなく、持続可能な地域公共交通を維持するために補助金などの拡充など財政措置にとりくむべきです。

私たちは、日本維新の会に対し、法案を早期に取り下げると共に、世界に誇る日本のタクシーが持続可能なものとなる政治を行うように求めます。

本部による連帯あいさつ (要旨)

◎ 庭和田裕之中央執行委員長



日本維新の会によるライドシェア法案は、国民の足として日本各地で動く私どもの生業を真っ向から否定をするものであり、決して許すことはできません。私たちはライドシェア反対の運動を日本全国で十数年ずっと続けていますが、本日、大阪の事務所前でも、自交総連の仲間が宣伝カーで抗議の声をあげています。

ライドシェア問題はタクシー業界だけでなく、バス業界にも関係していきます。そして最終的には、日本の地域公共交通全般が弱っていき、形骸化し、壊滅的な打撃を受け、なくなっていくこととなります。泣きを見るのは利用する国民の皆さんです。利用者とするすべての交通運輸に関わるドライバーたちがライドシェアはいらないという声をあげなければなりません。

日本維新の会には、このような法案は廃案にして二度と国会に出すなど強く訴えたいと思います。

◎ 富松達也常任中央執行委員

神奈川の三浦市では、夜中にタクシーがなく困っているという訴えがあり

まして、黒岩県知事の肝いりで『公共ライドシェア』を実施することになりましたが、1日に1件か2件の稼働しかなく、営業的に儲かる仕事ではありませんでした。行政からタクシー会社へ委託でやってくれないかという要請があり、現状はタクシー会社がお金を出して運行しています。

今の状況でライドシェアが必要なんでしょうか。少々待つことにはなりますが、補助金を設けて横須賀のタクシーを三浦市まで行かせる方法もあります。こういった発想が行政にはありません。

私たち自交総連はライドシェア反対を訴え続けています。素人が安易に携帯を見ながら運転するような車で街中がいっぱいになったらどうなるでしょうか。そのような安心・安全を無視した政策は絶対に反対です。日本維新の会にライドシェア法案を取り下げるよう求めます。



◎ 吉根清三中央執行委員



日本維新の会の国会議員は何を考えているのでしょうか。日本国憲法では、公務員は全体の奉仕者であって一部の奉仕者であってはならない、と定めています。ライドシェア全面解禁は、国民の安心・安全な輸送ではなく、巨大企業から融資を受けたプラットフォーム事業者の利益を優先したものです。法案提出は、日本国憲法に反する行為です。

北海道出身の私は、仲間や民主団体の皆さんに幅広く意見を聞きましたが、誰一人としてライドシェアに賛同せず、そんな危ない法案は絶対成立させてはならないと答えました。誰も望んでいないことを一部企業の利益優先で国会に通そうとする日本維新の会の暴挙に強く抗議し、法案を撤回するよう求めます。

◎ 内田大亮常任中央執行委員

日本では、道路運送法という法律に基づいてタクシーを動かしています。安心・安全が担保された上で、有償で人を運送することができるのがタクシーです。それに対してライドシェアは、ドライバーが第二種免許を持っておらず、車の整備などは本人任せで誰も管理しません。ライドシェアが日本中にはびこることは、非常に危ないことです。

日本維新の会はそういった事情をわかっているながら法案として出しています。国会議員として国民の安心・安全を守るつもりがあるのかと強く抗議申し



上げたいと思います。タクシーに乗る方、タクシー会社を運営する方、タクシーを運転する方の三者が一緒になって公共交通はつくり上げられています。そうした公共交通をないがしろにする日本維新の会や、ライドシェア全面解禁をしようとする勢力には、次の参議院選挙で厳しい審判を下そうではありませんか。

東京地連による決意表明 (要旨)

◎ 東部ブロック・坪倉秀樹事務局長



東京では、ライドシェア解禁議論の開始時期と比べると、タクシーが供給過剰状態になっています。その上、『日本版ライドシェア』が入っており、そこへさらに委託業務のライドシェアまで解禁すれば、交通渋滞や事故が多発する状況となることが予想されます。

また、東京の中でも、配車アプリ会社が必要があるところにしか行かないでくれと要請する状況に陥っています。ライドシェアのそもそもの始まりは交通空白地を解消するところに主眼がありましたが、全面解禁したところで、ライドシェアは需要のある大都市にしか集まらない状況になると思われます。交通空白地がなくなるとは思えません。さらに、ライドシェアには危険性もあります。

自交総連は、このようないい加減な事業の解禁には断固反対します。日本維新の会にライドシェア新法を取りやめさせるために最後まで奮闘します。

◎ 西部ブロック・月村隆浩議長

東京では今、コロナ禍で大幅に減った運転者が新しく入ってきており、たくさんのタクシーが稼働しています。ライドシェアという手段が新たに加わる必要はありません。日本維新の会がライドシェアを全面解禁する法案をわざわざ成立させようとしているは、明らかに選挙対策です。今度の都議会選挙、参議院選挙で、ぜひライドシェアを認めないという立場で皆さん行動していただければと思います。

ライドシェアを進める人たちは、そこで働く人間の労働者性を認めません。いわゆる雇用によらない働き方は、ウーバーイーツやAmazonの配達員のように、アプリに支配され、最低賃金が保障されず、事故や怪我をした時の補償もありません。しかし今、物価高騰で苦しい立場にある国民は、そうした環境で働かざるを得なくなっています。そんな働き方が広がる社会でいいんでしょうか。社会自体を変えなければ、問題解決にはつながりません。



◎ 南部ブロック・木俣透事務局長



ライドシェア全面解禁阻止のために声をあげる私たちが既得権益者などと呼ぶ議員がいます。しかし、タクシー産業に規制を求めてきたのは運転者の利益のためだけではありません。車両の整備・管理、運転者の教育・育成などのお金がかかる規制は、利用者の安心・安全を守るためにあります。ライドシェアのような規制緩和をすれば、利用者とタクシー運転者が割を食うことになります。

また、都市部でのライドシェアは確かに需要があると思いますが、都市部以外ではどうでしょうか。

三浦市の『かなライド』は、赤字の垂れ流しで、行政はタクシー会社に運行を任せました。そもそも、三浦市でなぜ夜にタクシーがいなくなったのかといえば、需要がないからです。業務委託型のライドシェアを解禁しても、都市部に車が集まり、都市部以外は置き去りになってしまうと思われます。日本維新の会には、本当に国民の利になる改革にとりくむよう求めます。運転者が安心して働ける職場であることが、利用者の安心・安全につながります。

◎ 北部ブロック・堀井一也事務局長

タクシー不足と言われ続けていますが、東京と交通空白地・過疎地といわれるところでは状況がまったく異なります。東京では、この2年間でタクシー運転者は5000人以上増えましたが、地方ではそもそもタクシー事業自体が成り立たなくなっています。

そうした中、日本維新の会が提出した法案は、副業・兼業を前面に打ち出し、人手不足解消を名目にギグワークを推奨する内容です。しかし、人の命は副業で補えるものではありません。タクシーやバスの運転者は、第二種免許という特別な免許資格を取得し、利用者を目的地まで安全に届けます。

安全管理が不十分で多くの命が亡くなった過去を顧みない日本維新の会の法案を速やかに撤回させることを参加者全員で決意しまして私からの表明といたします。

