

シェアリング エコノミーって なんだ!?

第1部 基調講演



マーク・グルバーグ (Mark Gruberg)
サンフランシスコ・タクシーワーカーズ・アライアンス 代表

シェアリングエコノミーの代表例として
挙げられるライドシェア。
それは、サンフランシスコで始まりました。
グルバーグ氏は、そのサンフランシスコで
長年タクシードライバーを務め、
労働組合を組織し、労働環境と安全の向上に
努めてきた現役のドライバーです。
ライドシェアは交通の安全と労働にどのような
影響をもたらすのか、その実態をお聞きます。

ライドシェアから考える。

4月26日(水) 17:30~19:30
[開場17:00]

衆議院第一議員会館 大会議室

現在、「ライドシェア」解禁の是非について
政府やメディアで議論されています。

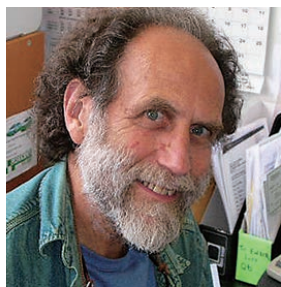
「ライドシェア」は社会にどのような影響を与えるのか。

安全管理面は？ 労働条件は？ 利用者の安全に与える影響は？

今回は、アメリカからその当事者を呼び、現場の声を伝えます。

第2部

パネル
ディスカッション
登壇予定者



マーク・グルバーグ
(Mark Gruberg)
サンフランシスコ・タクシーワーカーズ・アライアンス 代表



戸崎 肇
大妻女子大学教授、慶應義塾大学
総合政策学部特任教授
(博士・経済学・京都大学)



山崎 憲
独立行政法人労働政策研究・研修
機構、国際研究部、主任調査員
(博士・経営学)



なつめ
棗 一郎
弁護士
日本労働弁護団幹事長

ご挨拶

現在、日本では、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「ライドシェア」と呼び、その合法化が検討されています。

しかし、本来ライドシェアとは複数の利用者が車両をシェアすることを指し、アメリカではこのような配車サービスはライドブッキングと呼ばれています。

日本で「ライドシェア」と呼ばれる事業者は、道路運送法の許可なしに、一種免許しか持たない一般ドライバーに有償で旅客運送をさせ、運賃の20～30%を収受します。

運転者は、個人事業主と位置づけられるため、経費を自己負担させられた上に、労働法の保護も社会保障も受けられません。

また、運賃も需要によって上下するため、通常の3倍から10倍の料金を請求される場合もあります。

確かに、高齢者や障害者など交通弱者のための交通支援は必要です。

しかし、それは現行の道路運送法78条2号の「公共交通空白地有償運送」や「福祉有償運送」、または本来的な意味でのライドシェア、さらには新たな公共政策で対応すべきではないでしょうか。

しかし、現在メディアでは、「ライドシェア」の利便性ばかりが強調され、このような問題がほとんど聞かれません。

市民会議と労働弁護団は、これらの問題を提起し、ひろく公共交通のあり方を議論するために公開シンポジウムを開催します。

交通の安全と労働を考える市民会議 / 日本労働弁護団