

## 「ライドシェア」解禁に断固として反対する総会決議

2024年4月以降、各地において「安全・安心を前提に、地域交通の『担い手』『移動の足』不足を解消することを目的」として、「日本型ライドシェア」が開始されている。配車アプリ事業者から提供を受けたデータに基づき、マッチング率が90%を下回る時間帯をタクシー車両が不足する時間帯として実施地域を決定するだけでなく、一定の場合には事業者の希望があれば「日本版ライドシェア」の実施地域を拡大することを許容している。さらにその後、国土交通省は、「バージョンアップ」と称し、24時間先までの降水量の予報が1時間5mm以上となった時間帯や前々日の10時時点で気温の予報が35℃以上となった時間帯もその対象としたり、さらには、配車アプリが普及していない地域においては配車アプリを使用しないでも「日本型ライドシェア」を実施することができるようになっている。このような国土交通省による対応は、もはやタクシー車両が不足することの実証すら行わないで「日本版ライドシェア」を無限定に拡大することを目指すもので、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」（道路運送法78条3号）という例外的場面の枠内における対応とはいえない。

そもそも、「日本型ライドシェア」では、タクシー事業とは異なり、事業用車両であるタクシー車両ではなく、自家用車が使用され、タクシー事業者と雇用契約を締結するが普通第二種運転免許（いわゆる「二種免許」）を有していない運転者により、運行が行われている。これは、いわゆる「白タク」の合法化に他ならない。しかも「日本型ライドシェア」の実施は、タクシー事業者に対する台数規制の埒外で行われるところ、2009年以降、車両台数に規制をかけることによるタクシー事業の適正化、それに伴うタクシー運転者の労働条件の改善を目指してきた政策に、真っ向から反するものである。「日本版ライドシェア」の安易な拡大は、タクシー事業者の事業を悪化させ、歩合給制を基本とするタクシー運転者の労働条件をも悪化させることにつながる可能性が極めて高い。

また、「日本版ライドシェア」の安易な拡大は、今後、事業免許をもたない運転者が個人事業主として利用者（消費者）から運送を請け負うことを基本とし、需給バランスによって運賃が変動することを内容とする、諸外国において一般に実施されている「ライドシェア」を許容する新法を制定することにつながりかねない。「日本版ライドシェア」の嚆矢となった、デジタル行財政改革会議の中間とりまとめ（2023年12月20日公表）では、この「日本版ライドシェア」について「ドライバーの働き方について、安全の確保を前提に、雇用契約に限らずに検討を進める」とされているほか、交通空白地における自家用有償旅客運送制度（道路運送法78条2号。いわゆる「公共ライドシェア」）ではダイナミックプライシングの導入を実施するなどされている。このような方向性は、あらゆる「ライドシェア」の実施に途を開くものとなりかねず、タクシー運転者の地位及び労働条件を不安定にするだけでなく、タクシー運転者が担っている公共交通であるタクシーの安全性をも脅かすものである。

「ライドシェア」は、何よりも、プロフェッショナルとして日本の公共交通を日夜支えるタクシー運転者の労働者としての誇りを踏みこじめるものであって到底容認できない。日本労働弁護団は、タクシー事業者を運営主体にする「日本型ライドシェア」を含め、「ライドシェア」解禁の動き、その法制化に断固反対するための取組みを進めていくことを、ここに宣言する。