

## 内外交差点

# 「ライドシェア出現から10年」① それは突然やってきた

浦田 誠氏 (ITF政策部長) 第1/12回

それは、2014年6月のことでした。国際労働機関 (ILO) 総会で、ニューヨークのタクシー労組幹部が、「イエローキャブの客を奪うウーバーが今、大問題になっている」と訴えたのです。恥ずかしながら、初めて聞く話でした。するとその晩は、ベルギー運輸労組の委員長から、同じ趣旨のメールが届きました。翌日は、「ウーバーがトラック事業に進出することを懸念している」という連絡が北米チームスターズ労組から入りました。

偶然が重なったわけですが、対策会議の開催をすぐに決め、同年9月にベルギー運輸労組の主催で世界10カ国からタクシー労組の代表を集め、「ライドシェア反対」で意思統一したのです。

当時はまだ、「プラットフォーム経済」とか「ギグ労働」という言葉はあまり使われておらず、世界のライドシェア市場はウーバーがほぼ独占していました。フードデリバリーが広まるのは、この数年後です。

国際運輸労連 (ITF) は、それまでもタクシーの規制緩和や乗務員の安全衛生について議論していましたが、世界のタクシー労働者に共通する課題で本格的な対策に乗り出すのはこれが初めてでした。タクシーは、国内産業という性格が強かったからです。ウーバーの出現により、図らずもこれが一変しました。

いったんライドシェアの進出をとめても、手を変え品を変えて初心貫徹しようとする。これは、鉄道やバス事業の民営化・規制緩和で多くのITF加盟組合が経験したことと共通しています。根底には、企業の成長に労働組合は不要だという新自由主義の考えがあるのです。一方、「法律は後からついてくれば良い」と言い、民間企業が規制緩和を進めたのは、前例のないことでした。

日本では、「ライドシェアは白タク行為」というスタンスを、国土交通省、事業者、労働組合が共有しており、こうした違法事業を水際で阻止しています。同時に、その発展にはソフトバンクや楽天の資金が深く関わっており、ライドシェアは「黒船到来」ではないのです。また、海外進出を進めるmobilityはシンガポールで旅客輸送業として事業登録しておらず、労使協調を大切にする国で、バス・ハイタクの当該労組は同社と接点がないと言います。

わずか10年で私たちを取り巻く環境は、大きく変貌しました。このコラムでは向こう1年、ライドシェアの規制強化をめぐる攻防やオンデマンド交通のあるべき姿などを世界の最近事例から検証し、21世紀の公共交通がどう発展できるのか考えていきます。<続>

ITF (国際運輸労連) とは…陸・海・空の交通運輸労働組合を代表する国際産別組織。1896年に結成。150カ国の670組織・1800万人で構成。日本からは、交運労協加盟組織を中心に14組合が加盟。www.itfglobal.org/ja

