

交運労協外発第19号
2018年3月8日

〇〇〇〇党 代表
〇〇 〇〇 殿

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)
議 長 住野 敏彦

「ライドシェアの合法化」及び「時間外労働の上限規制」に関わる要請

党の重責を担う、貴職の御奮闘に敬意を表します。また日頃より、私ども交運労協の運動に御支援賜り、感謝申し上げます。

交運労協は、この間、公共交通の発展と地域の活性化を図るべく、持続可能な総合交通体系を構築し、国民の移動と物流を確保するための様々な政策提言を行ってきました。そうした中、政府は一昨年6月2日に閣議決定した「日本再興戦略2016」において、「ITの革新的発展を基盤とした、遊休資産等の活用による新たな経済活動であるシェアリングエコノミーの健全な発展」に向け必要な措置を検討するとし、同年11月に内閣官房IT総合戦略室が「シェアリングエコノミー推進プログラム」を公表しました。交通運輸産業にとって、安全の確保は最大の使命であり、シェアリングエコノミーの対象としての「ライドシェアの合法化」については極めて慎重な検討が必要であると考えます。

政府は、今通常国会に長時間労働の是正や同一労働同一賃金の導入などを盛り込んだ「働き方改革関連法案」を提出しようとしています。厚生労働大臣告示により時間外労働の上限規制の適用除外とされている自動車運転業務については、改正法の一般則の施行期日の5年後に、「月平均80時間、年960時間」以内の規制を適用することとし、将来的に一般則(「原則：月45時間、年360時間」、「特例：月平均60時間、年720時間」)の適用をめざす旨の規定を設けることとされています。交運労協は、この間、交通運輸産業が直面する喫緊の課題である人材の確保・育成のためには、低賃金・長時間労働という過酷な労働条件を改善し、産業としての魅力度を高めることが大前提であると一貫して主張してきたところです。

つきましては、シェアリングエコノミーの対象としての「ライドシェアの合法化」および「働き方改革関連法案」に係る「時間外労働の上限規制」について、以下の通り要請を行いますので、政策に反映いただきますよう、よろしく願いいたします。

記

1. 「ライドシェアの合法化」について

道路運送法により、安全と利用者利便を担保してきた経緯を考慮することなく、自家用車等を利用した無資格ドライバーによる旅客運送を認めることは安全確保の観点から懸念されるとともに、犯罪および事故発生時の責任の所在についても大いに問題があります。また、ライドシェアとは白タク行為の合法化を意味するものであり、地域公共交通における個別輸送機関であるタクシー産業に壊滅的な打撃を与えるのみならず、人流・物流などにも負の影響を及ぼすことは必至です。

つきましては、ライドシェアの合法化については、断固反対されるよう要請します。

2. 「時間外労働の上限規制」について

本法案において自動車運転業務は5年間の猶予期間が設けられたことについて、急激な時間外労働の短縮による手取り収入の減少や脱法行為の横行といった弊害が懸念されることを踏まえれば、一定程度理解するとしても、猶予期間において労働時間短縮に向けた環境整備が図られることが必須です。

つきましては、交通運輸産業における長時間労働を是正するために、自動車運転業務についても5年間の猶予期間終了後に一般則を適用するよう要請します。併せて、労働時間短縮に向けた環境整備について、個別労使の自助努力のみに委ねることなく、関連制度の見直しや支援措置を講じることを求めます。

以上