2017年7月31日

シェアリングエコノミーってなんだ！？
～「ライドシェア」から考える～

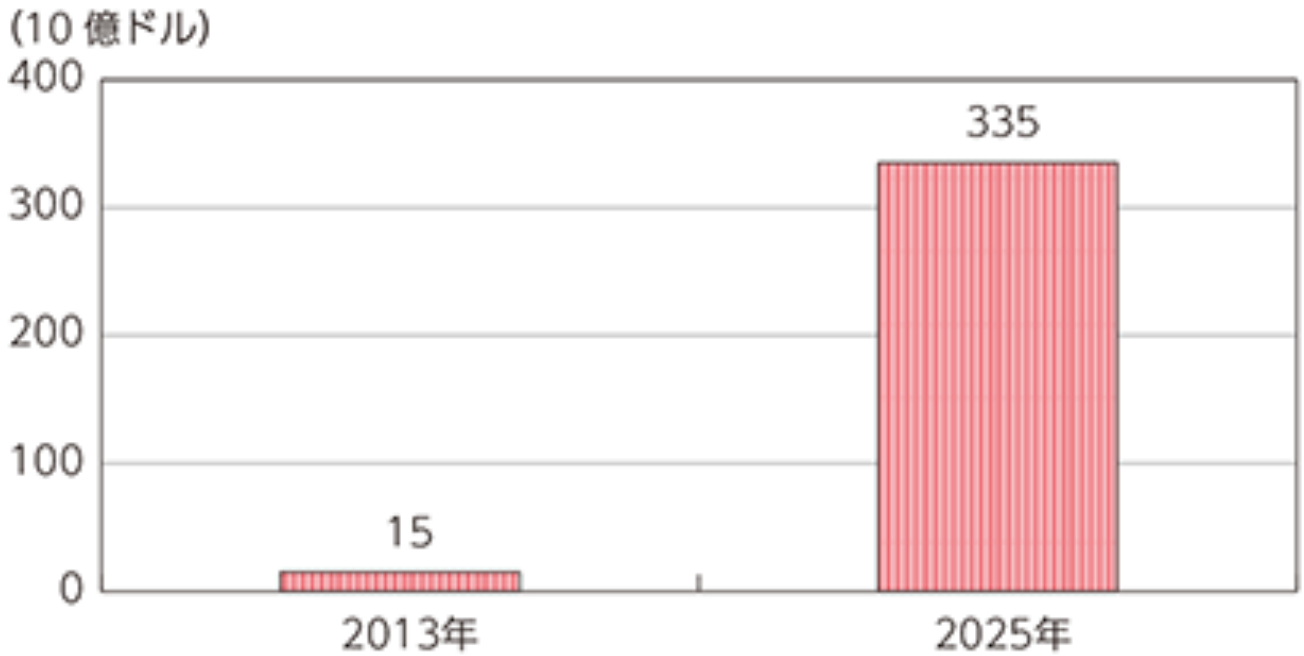
交通の安全と労働を考える市民会議
日本労働弁護団
弁護士　川上資人
（東京共同法律事務所）

目次

- １　シェアリングエコノミーとは？
- ２「ライドシェア」とは？
- ３　これまでの動き、今後の動き
- ４「ライドシェア」の問題点
- ５　立ち上がる労働者
- ６　労働組合の力
- ７　最近の動向
- ８　同じルールの下で
- ９　そのために何を？
- １０　今後の課題
- １１　今後の活動

1　シェアリング・エコノミーとは？

- 「『シェアリング・エコノミー』とは、典型的には個人が保有する遊休資産（スキルのような無形のものも含む）の貸出しを仲介するサービス」（総務省「平成27年版情報通信白書）



※金融、人材、宿泊施設、自動車、音楽・ビデオ配信の5分野におけるシェアリングを対象

シェアリングエコノミーの市場規模

（出典）PwC「The sharing economy – sizing the revenue opportunity」

政府の姿勢

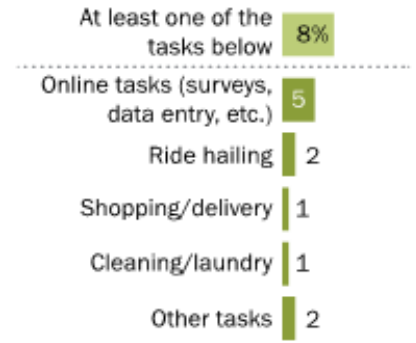
- シェアリングエコノミーは、「1億総活躍社会の実現等に資するものであり、シェアリングエコノミーサービスの発展を政府として支援」する。（内閣官房）

- 平成29年1月1日、内閣官房、「シェアリングエコノミー促進センター」設置
  →「シェアリングエコノミー伝道師」任命（クラウドワークス社員等）

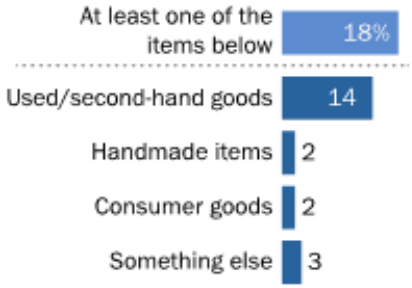
- シェアリングエコノミー協会、シェアリングシティ認証制度スタート

8% of Americans earned money from an online 'gig' platform in the last year; 18% earned money selling something online

*% of U.S. adults who earned money from an **online job platform** in the last year by doing ...*



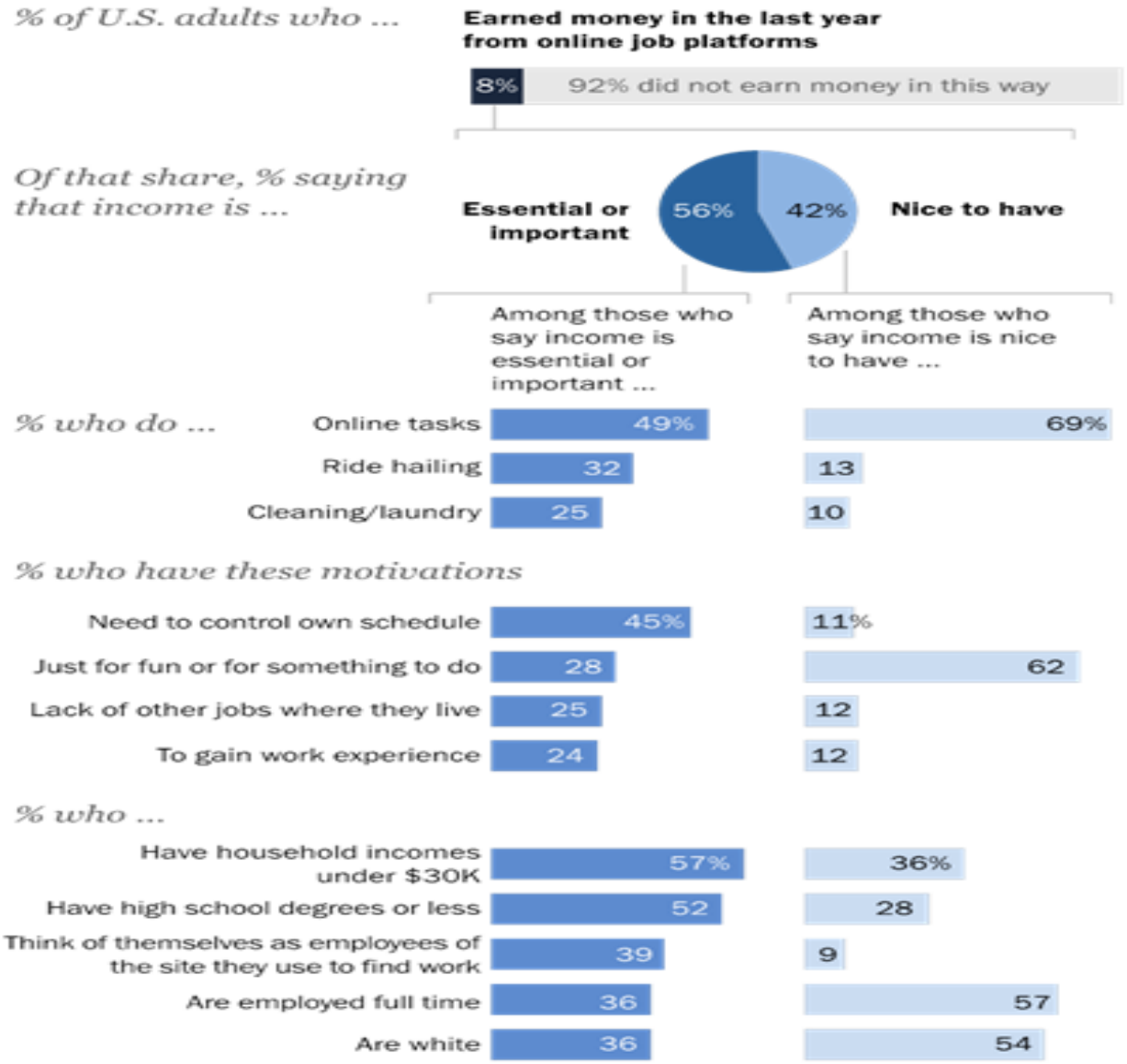
*% who earned money in the last year by **selling __ online***



Source: Survey conducted July 12-Aug. 8, 2016.
"Gig Work, Online Selling and Home Sharing"

PEW RESEARCH CENTER

Differences between casual 'gig workers' and those who are more financially reliant



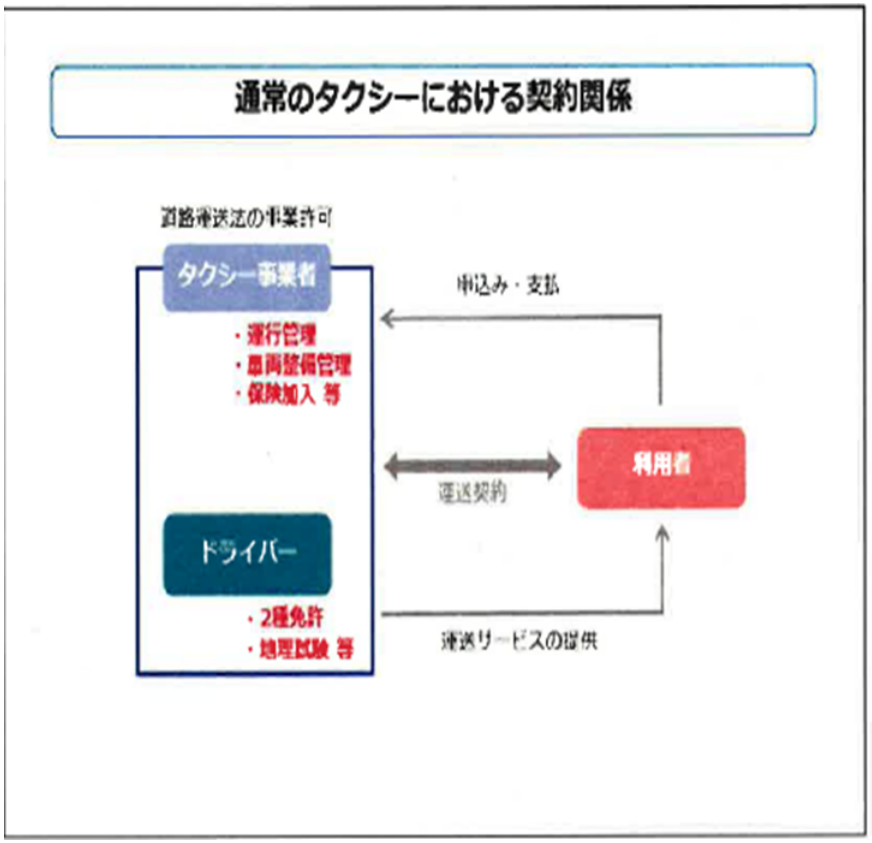
Source: Survey conducted July 12-Aug. 8, 2016.
"Gig Work, Online Selling and Home Sharing"

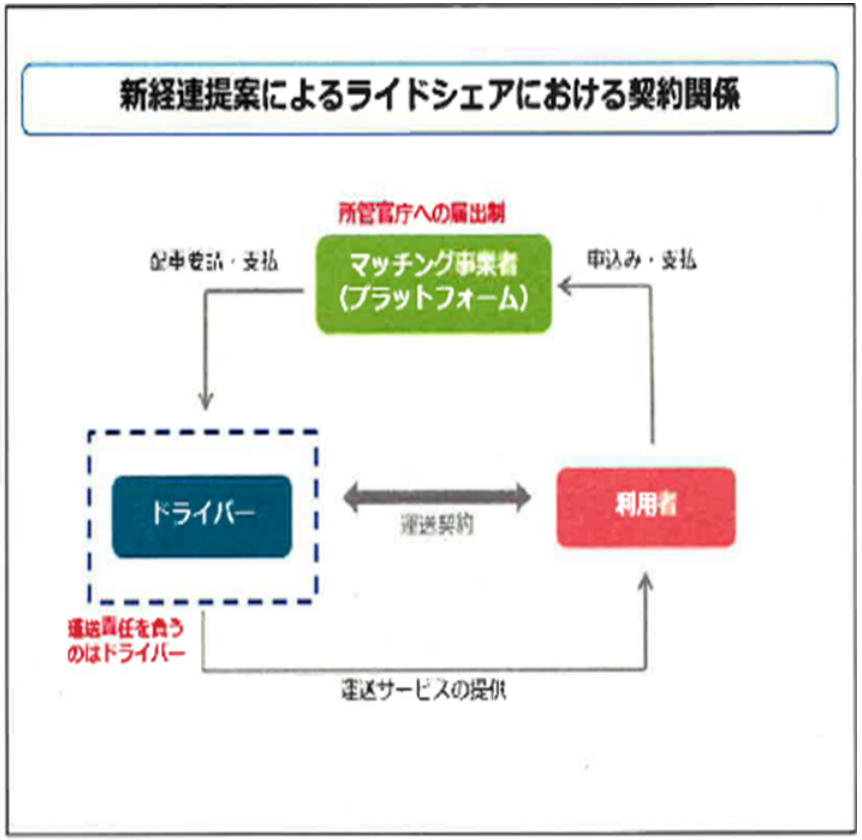
PEW RESEARCH CENTER

代表的シェアリングエコノミー企業

事例名称	実施主体	時期	概要
Airbnb	Airbnb（米国）	2008年8月開始	保有する住宅や物件を宿泊施設として登録し、貸し出しできるプラットフォームを提供するWEBサービス。190か国超の34,000超の都市で100万超の宿が登録されている[2]。
Uber	Uber（米国）	2010年6月開始	スマートフォンやGPSなどのICTを活用し、移動ニーズのある利用者とドライバーをマッチングさせるサービス。高級ハイヤーを配車するUber、低価格タクシーを配車するuberX、既存のタクシーを配車するUberTAXIなどのサービスを提供。
Lyft	Lyft（米国）	2012年8月開始	スマートフォンアプリによって移動希望者とドライバーをマッチングするサービス。Facebookのアカウントか電話番号でログインして利用する。移動希望者とドライバーがお互いに評価を確認してから、乗車が成立する[3]。
DogVacay	DogVacay（米国）	2012年開始	ペットホテルの代替となるペットシッターの登録・利用が可能なプラットフォームを提供するWEBサービス。
RelayRides	RelayRides（米国）	2012年開始	使用されていない車を、オーナーからスマートフォンアプリを通じて借りることができるサービス。米国内の2,100以上の都市及び300以上の空港で利用できる。
TaskRabbit	TaskRabbit（米国）	2011年7月開始	家事や日曜大工等の作業をアウトソーシングするためのウェブサービス。
Prove Trust	Prove Trust（米国）	2014年開始	シェアリング・エコノミーにおける貸主と借主の信頼関係を一括で管理できるウェブサービス。

シェアリングエコノミーにおける働き方





労務提供者は労働者・被雇用者。
労働法の適用対象。

労務提供者は個人事業主。
労働法の適用対象外。

シェアリングエコノミー？

- 「プラットフォームエコノミー」と呼ぶべきとの指摘
  →「キャピタルプラットフォーム」（資産取引　例：民泊）
  →「レイバープラットフォーム」（労働取引　例：「ライドシェア」）
  （JPモルガンチェース研究所：“Paychecks, Paydays, and the Online Platform Economy – Big Data on Income Volatility” (2016年2月)）

- “ギグエコノミー”との指摘

シェアリングエコノミーの実態

雇用によらない労働力利用

- ウーバー企業評価額＝約700億ドル（7兆2300億円）
  ・社員数1万1000人
  ・登録ドライバー全米40万人、全世界110万人

- GM時価総額＝496億ドル（5兆1200億円）
  ・社員数21万5千人

株主資本主義の進展

- 1980年代以前、経営側と労働側の均衡は保たれ、株主は副次的存在。
- 1980年代、401(k)解禁により大量の資金が民間投資信託会社に流入→解体的企業買収（金融化）
- 大量解雇、組合組織率の低下
- ICT (information and communication technologies)の発達による労働の外部化

↓

- 金融化とICT→株主資本主義（企業は株主利益の最大化のために存在する）
- 株主資本主義の下では、雇用は創出されない。

株主資本主義の進展

株主資本主義

↓

ウーバライゼーション

株主資本主義の進展

- 過去数十年、企業は利益を上げているが、その利益は年々株主の利益として分配されるようになり、労働者はその恩恵を受けていない。

- アメリカでは、組合の組織率が低下し、労働者は賃上げの力を失った。大企業は、下請けを使い、多くの労働者が「個人事業主」とカテゴライズされて、労働保護法制は有名無実化している。

（*“Report of the Commission on Inclusive Prosperity”, Center for American Progress, 2015年1月*）

「シェアリングエコノミー」の問題点

- 不公正な競争
  ・サンフランシスコ、タクシー会社倒産
  ・ロンドン、2012年ウーバー営業開始後、毎月最低10社のハイヤー・タクシー会社が倒産（GMB）
- 雇用の縮小（アメリカでは、2020年までに40%の労働人口が請負となる）
- 社会保障費の増大

「シェアリングエコノミー」の問題点

- 「シェアリングエコノミー」の働き方は、リスクを企業から個人の肩の上に移すものだが、往々にして労働者はどのようなリスクを引き受けているのかを正しく理解していない。（*2015年1月26日ワシントンポスト*）

- 社会保障のない「シェアリングエコノミー」で得る仕事が唯一の収入源の場合、労働者と国家が社会保障のコストを負担することになる。

  （*"Report of the Commission on Inclusive Prosperity", Center for American Progress, 2015年1月*）

「シェアリングエコノミー」の問題点

- 「クラウドワークス」
  登録者80万人中、月20万円以上は111人
- 「シェアリングエコノミー」は、労働者を個人事業主とすることで、労働組合を排除する。
- ハーリー・シェイクン教授（カリフォルニア大学バークレー校）、「『シェアリングエコノミー』は、多くの場合、組合を回避するための経営者の戦略だ。ウーバーやリフトは労働者を個人事業主と位置付けることで組合の結成を回避している。」

最大の問題点＝誤分類（労働者→個人事業主）

２ 「ライドシェア」とは何か

- 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

- 仲介サイト事業者は、仲介手数料として運賃の20～40%を収受する。

- 仲介サイト事業者は、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る。

そもそも、「ライドシェア」？

- ドライバーは「ライド」の対価として運賃を収受
- 会社はそこから仲介手数料を収受
- もはや「シェア」ではない。

- ライドブッキング、ライドヘイリング（呼出し）
- TNC (Transportation Network Company, 運送ネットワーク企業)

原則ー道路運送法78条

（有償運送）

- **第78条**　自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。
- 1　災害のため緊急を要するとき。
- 2　市町村、特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

（登録）

- **第79条**　自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

３　これまでの動き~自家用有償の拡大

- 国家戦略特別区域法の一部を改正する法律
- 平成28年5月27日成立
- 16条の2（道路運送法の特例）
- ①外国人観光旅客その他の観光旅客の移動のための交通手段を提供することを主たる目的として、
- ②有償で自家用自動車により行われる旅客の運送であって、
- ③一般旅客自動車運送事業者によることが困難な地域
- →道路運送法78条2号に規定する自家用有償旅客運送とみなして、同法の規定を適用する。

よくある誤解

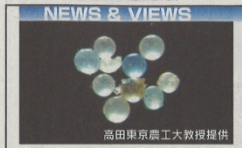
- 京丹後市で、「ライドシェア」？
- 既に道路運送法78条2号で認められている、「公共交通空白地有償運送」によって実現。
- 「気張る！ふるさと丹後町」というNPO法人によって運営。
- ウーバーは配車の連絡係のようなものをしているだけで、ウーバーによってこのサービスが行われているわけではない。

日本経済新聞
2月5日
日曜日
発行所　日本経済新聞社
東京本社 ☎(03)3270-0251
〒100-8066 東京都千代田区大手町1-3-7
大阪本社 ☎(06)7639-7111
名古屋支社 ☎(052)243-3311
西部支社 ☎(092)473-3300
札幌支社 ☎(011)281-3211

化学の力で
未来を今日にする
ZEON
日本ゼオン株式会社

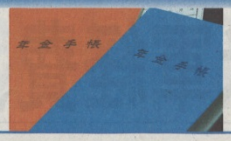
購読のお申し込み
☎ 0120-21-4946
http://www.nikkei4946.com/
日経電子版
http://www.nikkei.com/
お問い合わせ(7:00~21:00)
☎ 0120-24-2146

NEWS & VIEWS


高田東京農工大教授提供

微粒子の脅威
海の生態系に悪影響 23

秘書は営業マン
国会議員の当落も左右 12



後手の年金改革
少子化・デフレ…誤算 11

米金融規制、緩和へカジ 3
トランプ米大統領がオバマ前政権で強化した金融規制の緩和に踏み込む。企業への融資増を促す狙いで、金融危機の再発防止を目指す行政を転換する。金融機関は見直しに期待するが、まだ具体的な内容はみえない。議会との調整にも時間がかかりそうだ。

米にフィンテック開発拠点 3
三井住友フィナンシャルグループ（FG）がIT（情報技術）と金融を融合した「フィンテック」分野のサービスに磨きをかける。今春にも米シリコンバレーに拠点を設置、先進的な現地IT企業が持つノウハウを吸収する。

EU、対米関係仕切り直し 5
欧州連合（EU）が対米政策の仕切り直しに動く。3日の非公式EU首脳会合ではトランプ米政権への批判が続出し、米との亀裂が鮮明になった。戦後秩序の基盤となってきた米欧同盟が揺らげば国際政治にも影響が及ぶ。

ドラッグ200店で弁当販売 7
イオン系のドラッグストア大手、ウエルシアホールディングスはイオングループで弁当・総菜店を展開するオリジン東秀と組み、弁当販売に乗り出す。オリジンから商品を調達。1年以内に最大200店で扱う計画だ。

電子版・見たい 知りたい 映像で 特集

日曜に考える
外国人材受け入れ 機は熟したか 9
公立高校 全国募集に活路 10
米企業、移民制限に反撃を 13
難病治療に脳波を活用 14
白血病ウイルスの母子感染防げ 15

華やぐ広告の街 パリ 美の美
リーダーの本棚・田嶋幸三氏 読書

米入国制限 司法の壁

連邦地裁が差し止め

トランプ氏、強く反論

【ワシントン＝平野麻理子】議会審議を経ない大統領令を連発するトランプ米政権に司法が「待った」をかけた。テロ対策を理由にイスラム圏7カ国出身者の入国を一時禁止する大統領令に対し、西部ワシントン州の連邦地裁は3日、入国制限の即時差し止めを命じる仮処分を下した。政権は異議を申し立てる方針だが、同様な訴訟は全米に広がっており、法廷闘争は長期化が必至。「米国第一」の政策の迅速な遂行を狙うトランプ政権に大きな打撃となりそうだ。（関連記事5面に）

入国制限の対象と措置

イラク、イラン、リビア、ソマリア、イエメン、スーダン、シリアの一般市民	90日間、入国させない
シリア難民	入国審査が厳格化されるまで受け入れ停止
全ての国の難民	120日間、入国させない

「もし国家が安全保障のために誰が出入国できず、誰ができないか決められないと、大変なことになる！」「この判事とやらの、法執行を国から奪う意見は、バカげていてそのうちひっくり返されるだろう！」トランプ大統領は4日朝、ツイッターに次々と投稿し、ワシントン州連邦地裁の差し止め命令を非難した。

JAL搭乗許可

差し止め命令を受けて米入管当局は3日夜、入国禁止対象だった旅客の搭乗を認めるよう航空会社に通知。日本航空と全日本空輸は中東・アフリカ7カ国の旅客の米国便搭乗を原則として断るとしていた従来方針を撤回し、有効な査証（ビザ）があれば日本時間4日午後の便から搭乗を認めたことを明らかにした。

中東のカタール航空やエールフランスなども同様の対応を発表した。米国務省も4日、7カ国出身者であっても有効なビザを持つ人は入国を認める方針を示した。米メディアが報じた。

同省によれば大統領令に伴い6万人弱のビザが無効となっていた。航空国内の空港で入国を拒まれた事例が相次いでいたが、こうした事態は改善に向かうとみられる。

ただ東部のマサチューセッツ州ボストンの連邦地裁は同じ3日、大統領令を支持する判断を示した司法判断は割れた。

問題の大統領令は1月27日に署名した。イランやイラクなど7カ国からの入国を90日間禁じ、難民受け入れも120日間停止した。排外的な内容に内外から批判噴出。

空港で家族の歓迎を受けるイラン人留学生（3日、ボストン）＝ロイター

国出身者であっても有効なビザを持つ人は入国を認める方針を示した。米メディアが報じた。

同省によれば大統領令に伴い6万人弱のビザが無効となっていた。航空国内の空港で入国を拒まれた事例が相次いでいたが、こうした事態は改善に向かうとみられる。

ただ東部のマサチューセッツ州ボストンの連邦地裁は同じ3日、大統領令を支持する判断を示した司法判断は割れた。

問題の大統領令は1月27日に署名した。イランやイラクなど7カ国からの入国を90日間禁じ、難民受け入れも120日間停止した。排外的な内容に内外から批判噴出。

署名から3日後の先月30日、ワシントン州は中西部のミネソタ州と共同で、移民やその家族の権利を侵害する大統領令は違憲だと提訴した。

違憲審理は時間がかかるが、その間にも多くの対象者が影響を受ける。

このため同州の連邦地裁は審理する間の暫定措置として大統領令の効力を一時差し止め、それを全米に適用すると命じた。

差し止め命令を受けてホワイトハウスは「国土を守り、米国人を守る権限と責任がある」との声明を出し、大統領令の正当性を強調した。当初は「理不尽な命令の執行停止を求める」としたが、約10分後に「理不尽」という文言を削除するなど動揺もうかがわせた。

長期戦も視野

今後の焦点は法廷闘争本と

憲審

米

かが

続く

ヘ上

停止

によ

UV

年40

場の

想定

直すの

利益

押し上

げる。

富士重工業の2017年3月期は、連結営業利益が前期比28%減の4100億円程度になる見通しだ。米国での自動車販売が好調で（従来予想は34%減の3730億円）を上回る。1～3月の為替相場の想定を円安方向に見直すのも利益を押し上げる。

富士重 減

今期 円安

ライドシェア解禁検討

タクシー業界の反発必至

規制改革会議

政府の規制改革推進会議（議長・大田弘子政策研究大学院大教授）は、一般のドライバーが料金をとって自家用車で利用客を送迎する**ライドシェア（相乗り）＝3面きょうのことば**＝解禁の検討を始める。スマートフォン（スマホ）を活用して乗車希望者と一般ドライバーを結びつければ利便性は高まる。ただ競合するタクシー業界などの反発は必至で議論は難航する可能性もある。

規制改革会議は近く本格的な検討に着手し、6月にまとめる答申に盛り込みたい考え。早ければ来年の通常国会での法整備をめざす。政府は2020年に訪日客を4千万人にする目標を掲げており、急増する交通需要への対応が課題となっている。

米ライドシェア大手のウーバーテクノロジーズは70以上の国・地域で事業を展開。海外では一般人もタクシードライバーとして運転することもあるが、日本国内では自家用車を使ったサービスは「白タク」として禁止されており、解禁には道路運送法の改正などが必要となる。

国土交通省も素人のドライバーが客を送迎するライドシェアの全面解禁は、利用者保護の観点から難しいとの立場。安全なサービスの普及に向け、事故時の責任のあり方を明確にしたり、ドライバーに厳格な要件を課したりするなど、一定のルール作りが課題になりそうだ。

ライドシェアをめぐっては昨年、地域限定で規制を緩める国家戦略特区で解禁されたが、対象は過疎地に限られる。鉄道やバスなどの移動手段がない地域などに限って、社会的な合意が取れた業務運ぶ事業が認められている。

携帯の販売店 営業時間短く

NTTドコモ 月1回休業 ソフト

全国で約10万人の従業員がおり、少なくとも6～7割を占める携帯販売店の見直しは、他の小売店の運営にも影響を与えそうだ。

携帯各社が販売店の運営の大半を委託している代理店の運営会社などと協議を始める。ドコモは全国約2400の全店を対象とし、合意が取れた店から1時間の繰り上げ、客が減少する夜7時まで開いている店舗の閉店時間を1時間繰り上げる店を増やす。ソフトバンクは年後に一定時間閉店する店を設ける。販売競争は引き続き激しいが、各社は働き方改革を優先。人材の確保と接客サービス向上を目指す。

携帯大手が販売店の営業時間短縮に乗り出す。NTTドコモは年中無休の体制を改めて月に1日ほどの休業日を設けるほか、夜8時まで開いている店舗の閉店時間を1時間繰り上げる店を増やす。ソフトバンクは年後に一定時間閉店する店を設ける。販売競争は引き続き激しいが、各社は働き方改革を優先。人材の確保と接客サービス向上を目指す。

防衛力強化 米

稲田防衛相「日本

安倍政権は防衛力強化を加速させる。マティス米国防長官を迎え2日間会談でこうした方針を伝えた。中国や北朝鮮の脅威が高まる日本周辺の安全保障環境を踏まえ、中期的に防衛費の増額を検討する。将来戦闘機などの新たな防衛装備品について日米共同開発も視野に入れる。（関連記事2面に）

稲田朋美防衛相は4日、マティス米国防長官と防

が国

強化

る役

表明

も3

えて

日米

３　今後の動き

- 規制改革推進会議第１次答申（平成２９年５月２３日）
- 来年通常国会法整備？
- 道路運送法の改正？

規制改革推進に関する第1次答申（原文）

- 自家用自動車による運送

公共交通が充実していない地方の移動を支え、また多様化する移動需要に応じるサービスとして、インターネット等を介し目的地を同じくする者同士の自家用自動車の相乗りをマッチングさせるサービスが始まっているが、充分に普及しているとは言えない。

現在、道路運送法第78 条において、自家用自動車による有償運送は登録又は許可を受けた場合以外には原則禁じられており、通達によって、この登録又は許可を要しない運送の態様についての例が示されているが、自家用自動車による有償運送が原則禁止されている趣旨が通達上明確に示されていないことから、登録又は許可を要しない運送の範囲の解釈が困難であり、このことが、このようなサービスの普及を妨げる一因となっているものと考えられる。

したがって、自家用自動車による運送について、それが有償である場合には、旅客自動車運送事業に準じた輸送の安全や利用者の保護に対する期待感を利用者一般が有していることが、自家用自動車の有償運送を登録又は許可にかからしめる理由であることを通達により明確にするとともに、登録又は許可を要しない自家用自動車による運送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を通達により明確化する。

規制改革推進に関する第1次答申（要約）

自家用自動車の相乗りをマッチングさせるサービスが始まっているが、道路運送法78 条の誤解がサービスの普及を妨げている。

道路運送法78 条は、自家用自動車による有償運送を登録又は許可を受けた場合以外には原則禁じている。その趣旨は、有償の場合、輸送の安全や利用者の保護に対する期待感を利用者一般が有していることから、自家用自動車の有償運送を登録又は許可にかからしめる点にある。

このことを通達により明確にし、登録又は許可を要しない自家用自動車による運送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する。

要するに

- 登録・許可を要する自家用有償運送は、旅客自動車運送事業に準じた輸送の安全や利用者の保護が確保されたものに限られる。
- ガソリン代等の他に一定の金額を収受するだけの自家用有償は、旅客自動車運送事業に準じた輸送の安全や利用者の保護に対する利用者一般の期待が認められないから、登録・許可を要しない。

４「ライドシェア」の問題点

(1) 対ドライバー
　　雇用責任の不在
(2) 対利用者
　　運送責任の不在等
(3) 度重なる違法行為
(4) 公共交通の破壊
(5) 交通渋滞による環境汚染
(6) 必要性の欠如
(7) 誰のため？

タケレ・ゴベナ　1児の父

Uber

Sponsored ·

Earn up to $30/hour and $85K/year in fares driving in Seattle with uberX! Apply now and start making some serious cash!

Sign Up Now!

Sign up for a partner account with Uber to become a partner driver.

PARTNERS.UBER.COM

Sign Up

Like · Comment · Share

ドライバーは「労働者」ではなく、個人事業主！

実際は．．．

- タケレ・ゴベナ
- 日産セントラ170万円
- 1日16時間
- 売上から燃料、保険、その他経費を控除したら
  →時給2.64ドル（277円）（最低賃金（7.25ドル）以下）
- 2015年8月31日に記者会見をすると．．．

ウーバー社、米連邦取引委員会に22億円支払いへ

- ドライバー募集の年収900万円の表示が誇大広告に当たるとして米連邦取引委員会から提訴
- 同委員会に22億円を支払うことが確定
- 委員会は、ウーバーの自動車ローンプログラムについても、過大に安く表示されていると指摘している。
- 決定では、22億円の支払命令の他に、ドライバーの収入、及び自動車ローンやリースプランについても虚偽の宣伝をしないよう明記された。

(1) 対ドライバー(雇用責任の不在)

- *ドライバーは「労働者」ではなく、個人事業主*

→労働基準法不適用

→**労働条件の悪化**

→労働組合法不適用(労働三権(団結権、団体交渉権、団体行動権)の否定)

→団体交渉応諾義務なし

→**労働条件の悪化**

	TAXI	TNC
経費		
・車両費	○	×
・燃料費	○	×
・整備費	○	×
・修理費	○	×
・駐車場費	○	×
・保険料	○	×
・車両・燃料関係税	○	×
社会保険		
・労災保険	○	×
・失業保険	○	×
労働法の適用		
・最低賃金	○	×
・割増賃金	○	×
・年休	○	×
・解雇規制	○	×
・団体交渉権	○	×

労働条件の悪化

- ア. 突然の手数料割合の引上げ（20%→30%→40%）
- イ. 突然の運賃の引下げ
- ウ. 突然の解雇
- エ. 突然の閉鎖

ア. 突然の手数料割合の引上げ

- ロンドン：20→25%
- サンフランシスコ：30%（600万→420万→320万（53%））

イ. 一方的な運賃の切下げ

- シアトル：2.35ドル→1.35ドル/1.6km（43%）
- ニューヨーク：32%の値下げ

  「度重なる値下げはドライバーにとっても利用者にとっても良くない。」ドライバーは値下げ前の水準の収入を維持するために長時間労働せざるを得なくなるから「頭が疲れてくる。目も疲れてくる。居眠りしそうになる。運転に集中して注意を払う必要があるのに、これじゃあいつ事故が起きてもおかしくないよ。」– 2016年2月7日, NY Post
- ロンドン：23%の値下げ

  「値下げ前と同じ収入を維持するためには、週80時間働かなければならなくなった。これで犠牲になるのは乗客の安全だよ。」– 2016年6月15日, The Guardian

ウ. 突然の解雇

- 5段階評価のうち、4.6を下回ると利用停止
- 8～9割以上の乗車承認率、5%以下のキャンセル率の要求。
  →不達成は利用停止。
- ストライキ計画で利用停止
- ツイッターで利用停止
- 車両を事業用車両登録して利用停止
- 「解雇」があるため、「手数料割合の引上げ」、「運賃の値下げ」にも抗議できない。

エ. 突然の閉鎖（＝整理解雇）

- 2016年5月9日、テキサス州オースティン市
- オースティン市がTNCの登録についてタクシーと同じように指紋照合によるバックグラウンドチェックを義務づけたことを受けて、ウーバーとリフトは突然撤退した。
- ウーバーとリフトのドライバーが、両社を相手取り、整理解雇については60日の予告を要するとする労働調整法に違反したとして提訴した。

高収入？

- 時給19ドル（ウーバー公称）
- 調査・報道では2ドルから11ドル
- 実例：時給2.64ドル（277円、シアトル）、時給2ポンド（280円、ロンドン）、時給9ドル（フィラデルフィア）
- ワシントンポスト紙の報道
  営収620万円－経費等276万円＝手取344万円
  （2015年2月20日, “The hidden costs of being an Uber driver”）

（なお、東京都タクシー乗務員平均年収は2014年度392万円）

自由な働き方？

- アプリによる労働力の管理
- ドライバーは、オンライン時、その行動を厳重に監視される。
- ウーバーが一方的に運賃、歩率を決定する。
- 一方的な利用停止（「解雇」と同義）。
- 8～9割の乗車承認率と5%のキャンセル率の要求。
  →不達成は利用停止。
- 乗車承認時に行先は伝えられない。
  →最低運賃は5$−1.6(fee)−0.68＝2.72$

自由な働き方？

- 5段階評価のうち、4.6を下回ると利用停止
  →トレーニングビデオで5を維持するための画一的接客を指導
  →利用者が特定の接客についてどのような評価を与えているか頻繁にメッセージを送信
- 高需要低供給時に一時的に運賃を上げ、これをオフラインのドライバーにも送り、稼働に導く。
- その他様々な手法を使い、オフラインのドライバーを特定の時間に特定の場所で働くように導いており、結果として、ウーバーの働き方はシフト勤務と何ら変わらない。

–以上、「ウーバーアプリによるドライバー管理の真実」ハーバード・ビジネス・レビュー, 2016年4月6日

カリフォルニア州政府の警告

Dave Jones
California
Insurance
Commissioner

California
Department of Insurance

Insurance Protection for All Californians

File a Complaint | Consumers | Seniors | Agents & Brokers | Ins

Popular Links Go

Insurers Overview / Insurers / Bulletins & Notices / Bulletins, Notices and Commissioners Opinions / Notice to Transportation Network Company Drivers

Notice to Transportation Network Company Drivers

If you drive for a Transportation Network Company (TNC), you should be aware of the following potential gaps in insurance for TNC drivers. (A TNC is an organization that provides pre-arranged transportation services for compensation using an online-enabled platform to connect passengers with drivers using the driver's personal vehicle. TNC's include companies such as Lyft, UberX, and Sidecar.)

Potential Coverage Gaps Under the TNC Policy

- While TNCs approved by the California Public Utilities Commission are required to maintain $1 million in liability insurance, TNCs are not required to have medical payments coverage, comprehensive, collision, uninsured/underinsured motorist (UM/UIM) coverage or other optional coverages. This means that the TNC's liability policy does not have to provide coverage for: 1) bodily injury to the TNC driver; 2) damages to the TNC driver's car, or 3) bodily injury or physical damage caused by an uninsured or underinsured motorist.[1]

Potential Coverage Gaps in your own Personal Auto Policy

- Most standard personal auto policies contain exclusions for livery - which essentially means driving for hire. A typical exclusion is set forth below (but your exclusion may be different - read your policy):

  > We do not provide coverage … arising out of the ownership or operation of a vehicle while it is being used as a public or livery conveyance. This exclusion does not apply to a share-the-expense car pool.

(2)　対利用者（運送責任の不在）

- 運送責任を負わない
- 安全管理を行わない
- 不当な運賃の請求
- プライバシー侵害

新経済連盟からの提案

国土交通省

○ 平成27年10月30日、一般社団法人 新経済連盟は、「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」をHPに掲載するとともに、三木谷代表理事名で、内閣官房長官、規制改革担当大臣、IT担当大臣、厚生労働大臣、国土交通大臣あて事務的に提出。

○ 同提案は、総論、ホームシェア関係、ライドシェア関係からなる。ライドシェア関係のポイントは、以下のとおり。

ライドシェア関係のポイント

骨子	自家用車の空き座席を用いて、有償で他人を運送するサービス（いわゆる「ライドシェア」）を、新たな交通サービスの類型として法律上位置づける。	
1. 運送責任	運転者個人が運送サービスの提供主体となり、マッチング事業者（プラットフォーム）は運送責任を負わない。	
2. 安全確保	①運転者要件	年齢（２１歳以上７５歳以下）、１種免許取得後１年以上の経過、講習の受講等を要件とし、２種免許の取得は不要とする。
	②車両要件	現行の自家用車についての車検制度の他、１０年以上経過した車両でないことを要件とする。
	③その他の措置	運転者のアプリ評価システム、運転者のバックグラウンドチェック、１日当たり運転時間の上限設定、事故時の報告義務等。
3. 利用者保護	①保険	事故が起きた際の補償について、自賠責保険の他、運転者個人及びプラットフォームの任意保険加入を義務付ける。
	②責任追及	責任追及の対象は、運転者個人とする。

3－5 具体的な制度提案

ライドシェアを新たな交通サービスの類型として法的に位置づけ、ドライバーとプラットフォーム双方に一定の対応を求めることをルール化することにより、ライドシェアのドライバーが道路運送法第4条第1項の許可の規定等を受けないこととすることを提案します。

プラットフォームの対応	ドライバーの対応
✓ 所管官庁への届出制	
✓ レーティングシステムの導入 ✓ バックグラウンドチェックの実施	✓ 21歳以上、75歳以下 ✓ 免許取得後1年以上経過 ✓ プラットフォームへの運転履歴証明書の提出 ✓ 認定講習の受講
✓ 1日当たりの運転時間の上限設定 ✓ 事故時の所管官庁への報告 ✓ 事故時等のドライバーの利用停止措置	
✓ 任意保険への加入（ライドシェア中の事故について）	
✓ 料金体系を透明性のあるものとし、ユーザーが確認できるようプラットフォームのサイト等に表示 ✓ キャッシュレス決済	✓ プラットフォームでのマッチングにより配車された客以外の客を乗せた場合は道路運送法違反として処分される
	✓ 10年以上経過した車両でない

※日本人に対してサービスを提供する外国事業者に対しても本件対応を求める枠組みが必要

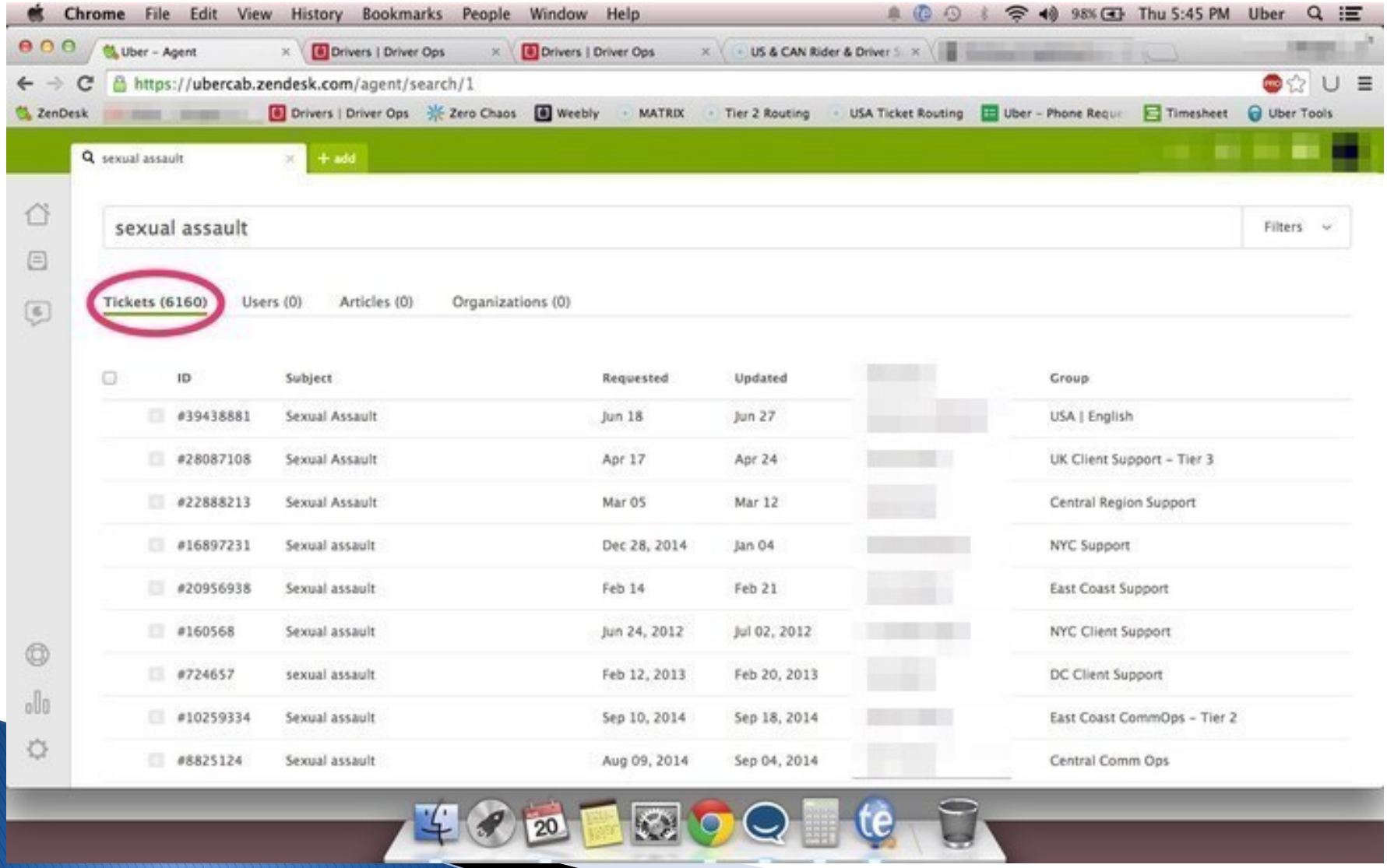
「ライドシェア」の安全管理

- 「相互評価制度をとっているので安全です」

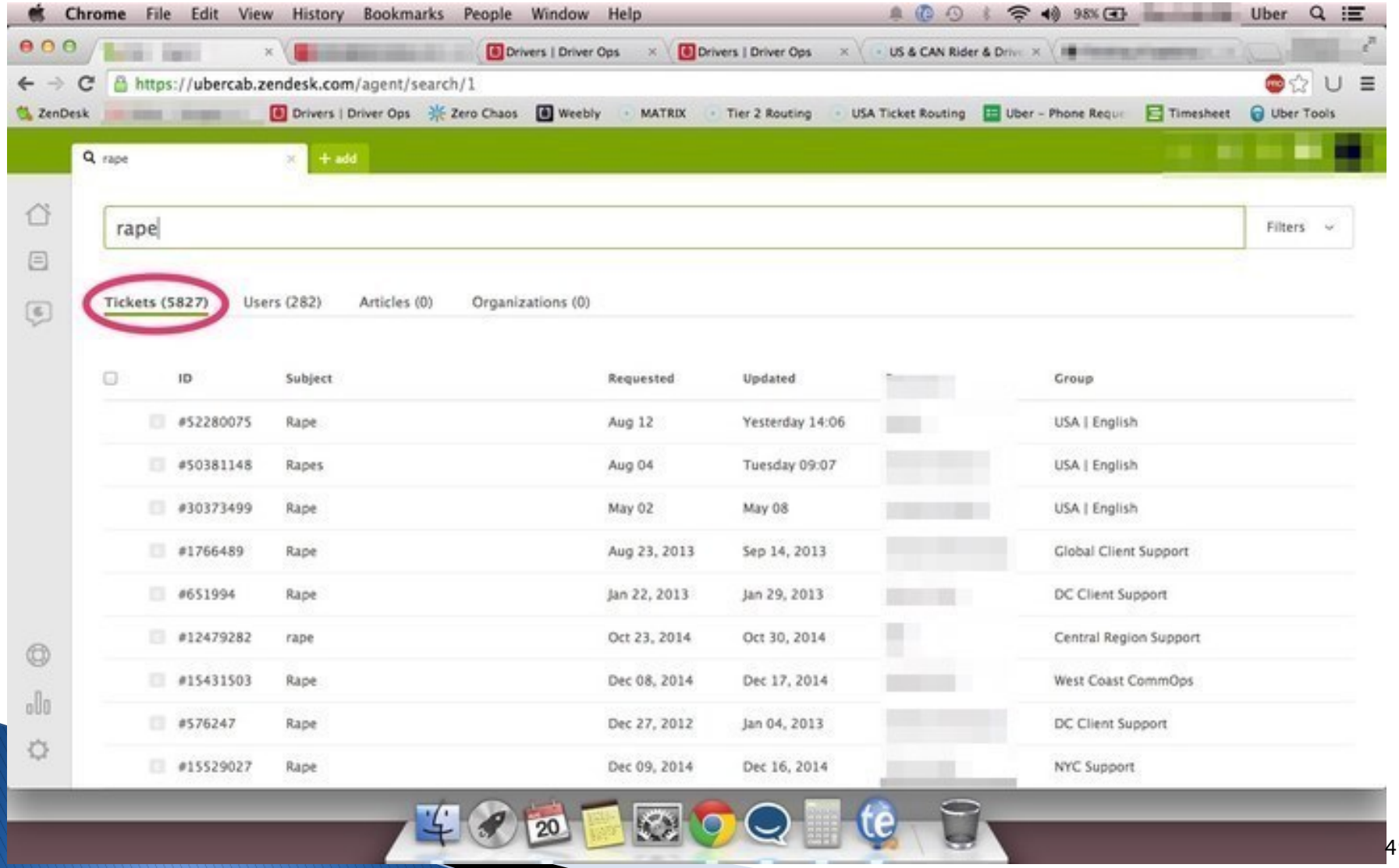
日本の安全管理

- 二種免許
- 労働時間規制（「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」平元・2・9労告7号）
- 安全教育
- 運行管理者
- 乗務前対面チェック
- 出庫前整備・点検
- ドライブレコーダー（車内、車外）
- 整備、車検
- タクシーセンターによる指導

「ライドシェア」の現実
– 女性の被害



「ライドシェア」の現実
– 女性の被害



「ライドシェア」の現実
– 女性の被害

- 2015年10月8日、ウーバードライバーに性的暴行を受けた女性乗客2名（同年2月8日ボストン市で強姦未遂、8月9日チャールストン市で強姦）がウーバー社に損害賠償と安全規制遵守を求めて提訴
- 提訴内容は、ウーバー社は若い女性をターゲットに飲酒後はウーバーで帰宅するのが安心という広告を打ちながら、両市が定める安全策を全て無視し、女性らに損害を加えたというものである。
- ウーバー社は世界中で同様の訴訟を提起されており、少なくとも、中国、フランス、インド、カナダで裁判になっている。

「ライドシェア」の現実
ー飲酒運転

- 2016年5月、ノースカロライナ州ウィルミントン市で、ウーバードライバーが乗客運送中の飲酒運転で有罪判決を受けた。
- 同市では、他にアルコールが規定値未満のため不起訴となったケースが2件報告されている。
  - 2016年5月24日　CBS

「ライドシェア」の現実
–事故率

- 「タクシーの衝突事故発生率とドライバーの収入との間には高度の相関関係が見られる。ドライバーの収入が高い場合、衝突事故発生率は低い。」– The New York City Taxicab Fact Book 2006, P.46
- 「パートタイムで比較的新人のドライバーは最悪の違反率を有しており、フルタイムのベテランドライバーに比べて、違反率が5.5倍である。」– P.50
- ウーバードライバーの61%はパートタイム。
- 登録から1年以内に60%のドライバーが辞めている。

「ライドシェア」の現実
–事故率

- ニューヨーク：32%の値下げ

  「度重なる値下げはドライバーにとっても利用者にとっても良くない。」ドライバーは値下げ前の水準の収入を維持するために長時間労働せざるを得なくなるから「頭が疲れてくる。目も疲れてくる。居眠りしそうになる。運転に集中して注意を払う必要があるのに、これじゃあいつ事故が起きてもおかしくないよ。」– 2016年2月7日, NY Post
- ロンドン：23%の値下げ

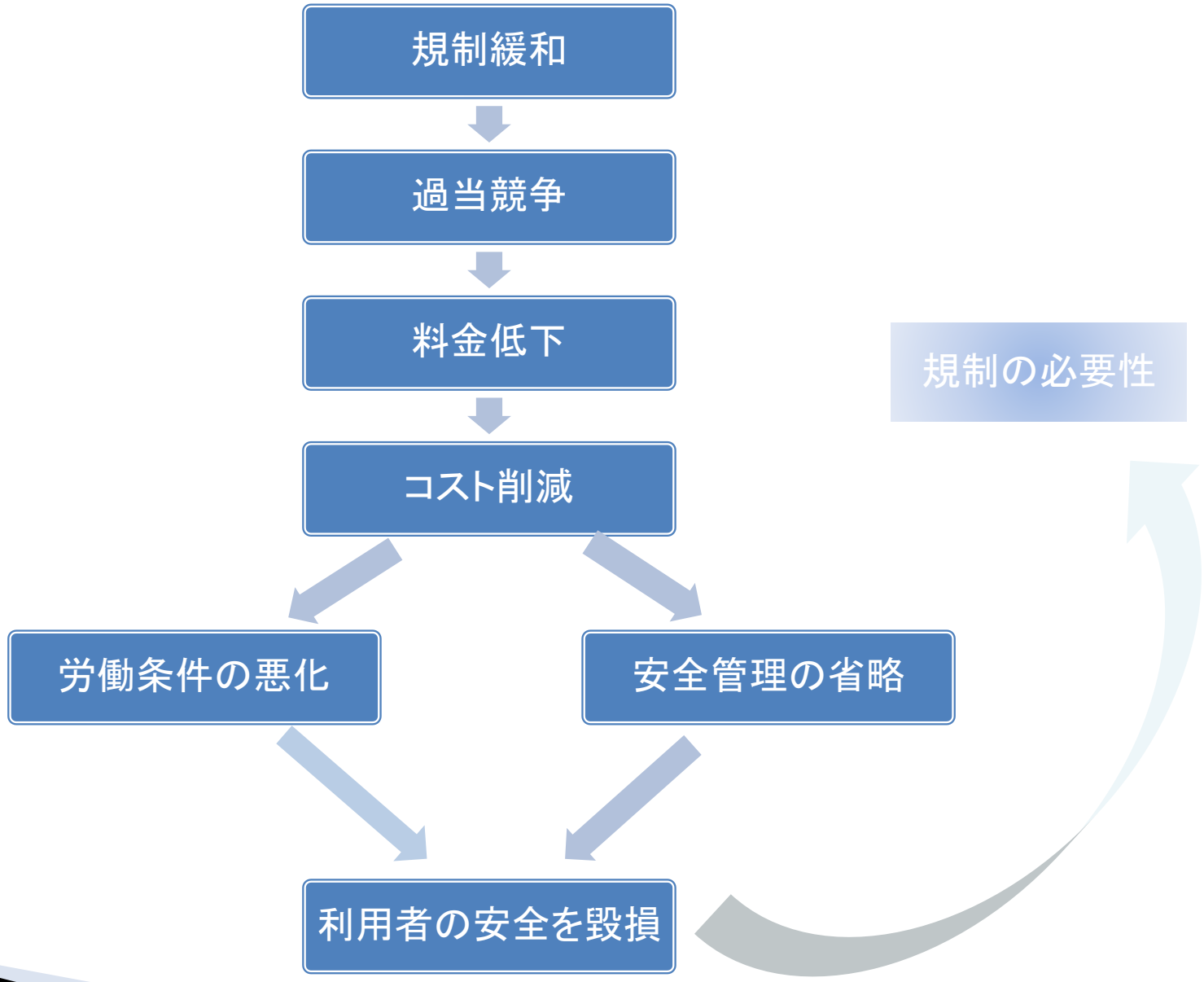
  「値下げ前と同じ収入を維持するためには、週80時間働かなければならなくなった。これで犠牲になるのは乗客の安全だよ。」– 2016年6月15日, The Guardian

タクシー事業の規制緩和と事故の増加

- 神風タクシーが社会問題化
- 規制の必要性が認識される
- バス事業の規制緩和が過当競争を生み、労働条件の悪化と安全管理の毀損を招き、2016年1月15日の軽井沢のバス事故につながった。
- ドライバーの収入は事故発生率と強い相関関係を持つ

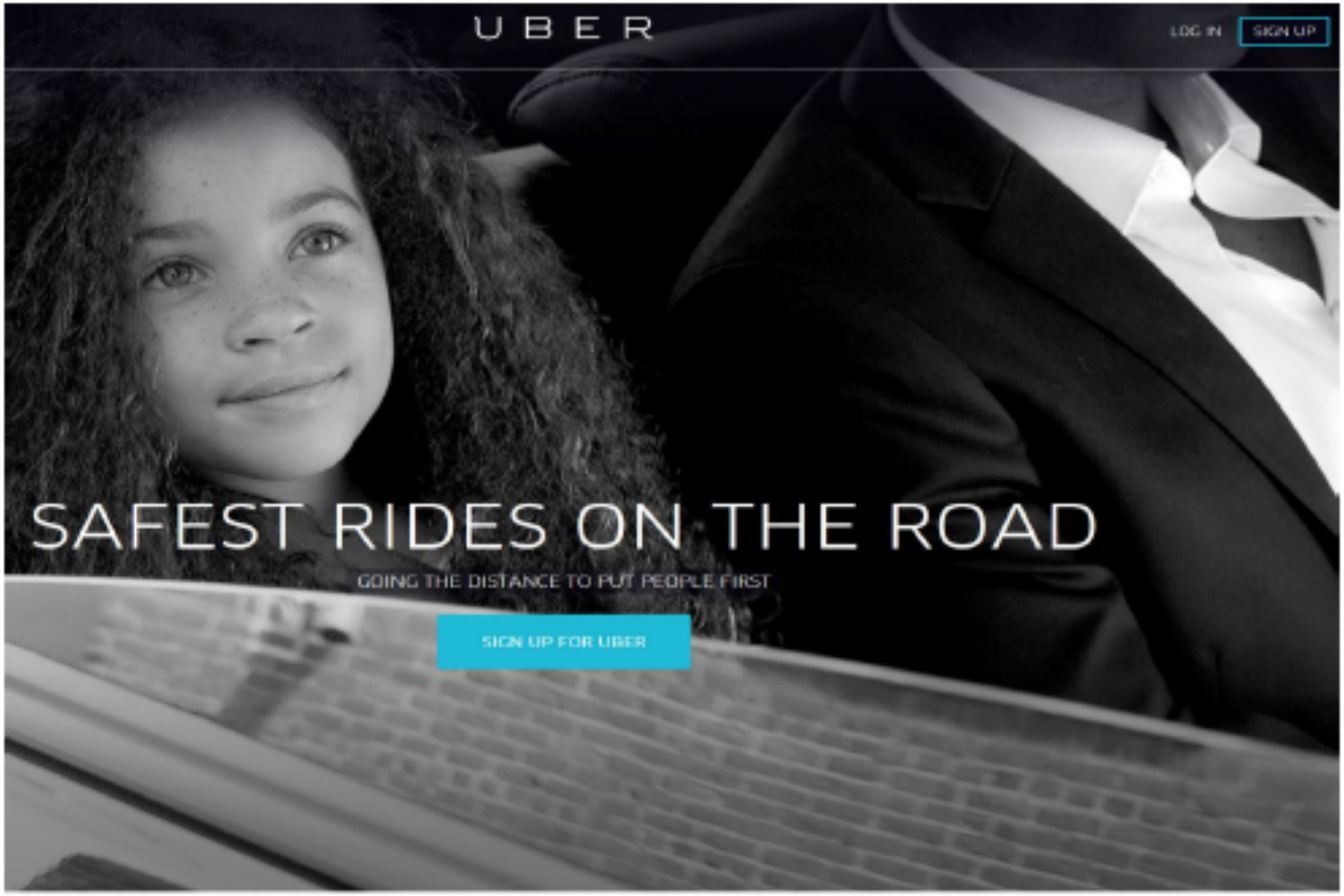
タクシー事業の規制緩和と事故の増加

- 「公的規制が緩和・撤廃されることは、参入の容易さゆえに事業者が乱立し、競争の激化に伴い、そのしわ寄せとして従業員への負担（特に運転者に対する賃金・労働環境）が重くなるといったこと、かかる負担と反比例して、重視されるべき旅客（人）運送の安全性が軽視されるといった現象が常に問題視され、その結果、公的規制の必要性が再認識されているといった循環を生んでいる。」（「タクシー事業の規制構造と行政裁量」友岡史仁）


規制緩和
過当競争
料金低下
コスト削減
労働条件の悪化
安全管理の省略
利用者の安全を毀損
規制の必要性

「ライドシェア」の現実
–ウーバーの「安全」の取組がどのように評価されているか

- 175件以上の訴訟
- 2014年12月9日、サンフランシスコ検事正、ロサンゼルス検事正がカリフォルニア州市民を代表してウーバーを提訴。提訴内容は
- ① 安全管理についての虚偽広告
- ② “Safe Rides Fee”の名目で詐欺的に1ドルを徴収しながら、安全管理に投資していない。
- ③ 乗車距離を計測するウーバーアプリは、詐欺防止のためのカリフォルニア州の承認を得ていない。
- ④ 無許可で空港での違法営業を行った。
- ⑤ 無許可のため空港に利用料など払っていないにもかかわらず「空港使用料」として4ドルを詐欺的に徴収していた。


UBER
LOG IN
SIGN UP
SAFEST RIDES ON THE ROAD
GOING THE DISTANCE TO PUT PEOPLE FIRST
SIGN UP FOR UBER

「ライドシェア」の現実
–ウーバーの「安全」の取組がどのように評価されているか

- 2016年4月7日、ウーバー社がカリフォルニア州市民に25億円の制裁金を支払い、違法な営業行為を永久に行わないことに合意して和解。

本当に安いのか？

- ロンドン初乗り700円
- アメリカ500円

利便性？

- 「サージ」（急騰）
- 2015年大晦日、ウーバーは3倍から10倍に料金を上げ、15分の乗車に2万円を請求された乗客もいた。
- 2016年ロンドンの地下鉄が止まった際、ウーバーは料金を4.5倍にした。
- 自然災害、事件・事故で交通需要が増せば、ウーバーは料金を上げる。

AT&T 9:55 AM 90%

Inbox (1)

From: Uber Receipts Hide

To: [redacted]

Your Thursday evening trip with Uber

Today at 1:46 AM

UBER JANUARY 1, 2016

$143.70

Thanks for choosing Uber, Melissa

[redacted]

01:46am

[redacted]

CAR	MILES	TRIP TIME
uberX	18.12	00:25:40

You accepted 7.9x surge at 1:14am

by typing it on this screen

Melissa Madey

3 hrs ·

I need someone from uber to contact me immediately. I accepted a 2.6 surge rate last night and was charged with a 7.9.

Like Comment

2 people like this.

Uber We'll look into that for you. Please send us a note from t.uber.com/contact so we can follow up.

Contact us

Let us know how we can help. Share details below and we'll be in touch. If you do not have an active Uber account, please reach out support@uber.com.

HELP.UBER.COM

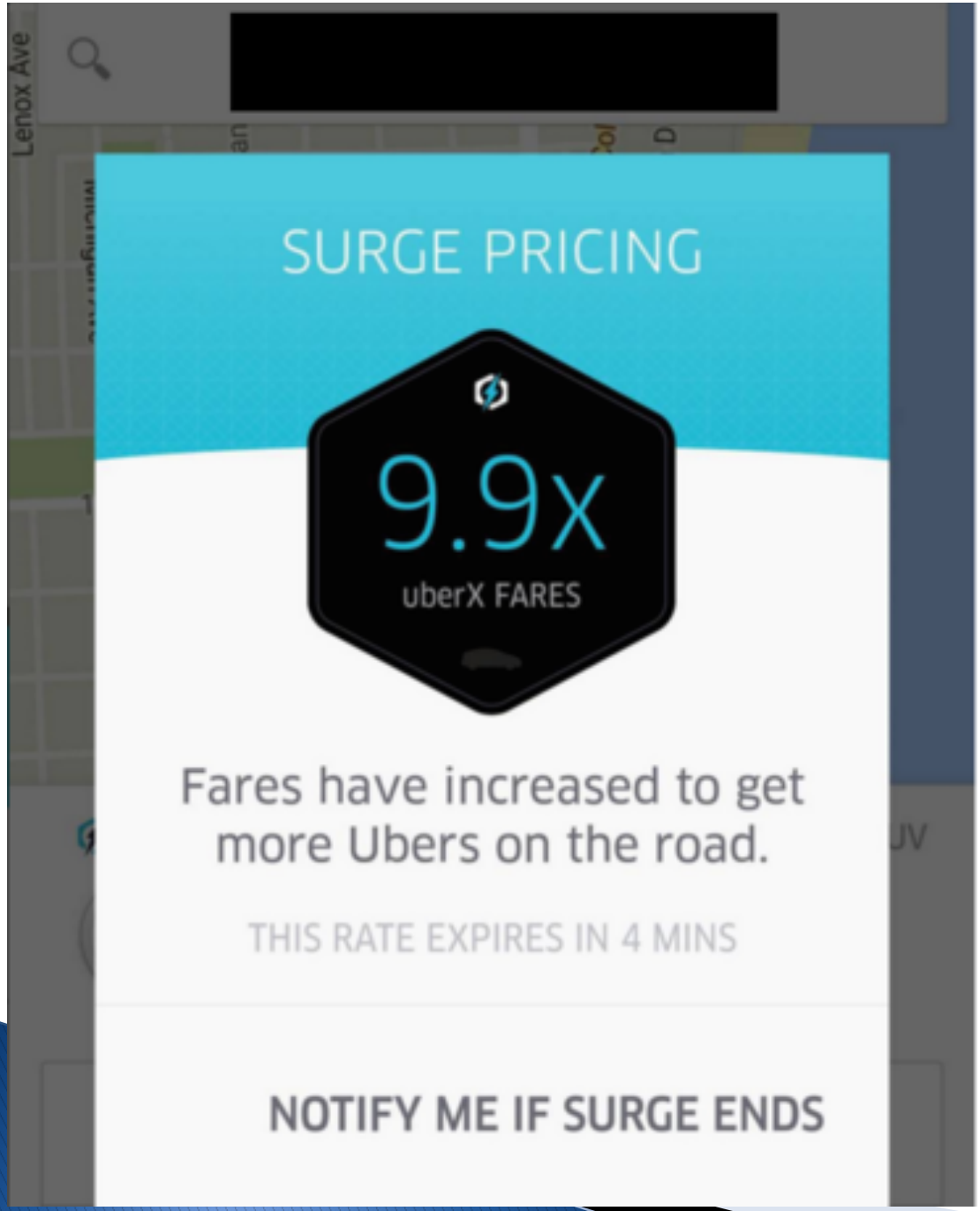
3 hrs · Like

Melissa Madey I'm not sure how to send a note. Can someone just contact me ?

2 hrs · Like

Uber It's always best for us to have the trip and account info handy through our system.
For a specific concern, please send us a note through t.uber.com/contact to let us know.

Contact us



rvdown
South Beach Miami

FOLLOW

11 likes 4h

rvdown Yeah.... I'm deleting this app. Clearly this company feels like it can do anything it wants.
#LOL #uber #ubersurge #teamlyft

dietrottelin I got screwed too. $387

jasonmiles615 It will charge what you will pay. You could wait for a cab, or take a bus, or wait until surge is lower.

rvdown Or they can go f*ck themselves. 10 times the normal price is immoral

lmlrich Holy shit

mia.parties 🍻 🍻

Add a comment...

利便性？

- 2015年12月16日、利用者がウーバーCEOトラビス・カラニックを被告として、独占禁止法違反で提訴

プライバシー侵害

- 「ゴッドビュー」– アプリ利用者の移動を常に把握

  ニューヨーク検事正、ウーバー社をライバシー侵害で捜査。2016年1月、ウーバー社が罰金を支払い、捜査終了。
- 2016年6月9日、パリ地方裁判所はウーバー社とウーバーフランスの代表取締役2名を運送法違反、及びプライバシー保護法違反で有罪とし、1億1000万円の支払いを命じた。

  – “French Court Convicts Uber of Violating Transport, Privacy Laws” 2016,6,9, Wall Street Journal

(3) 度重なる違法行為

- 会社が払うべき税金をドライバーの取分から違法に控除（2017年5月）
- 乗客にはより長い距離と高い運賃を、ドライバーには短い距離と低い運賃を表示し、差額を違法に収受（2017年ロサンゼルス、ニューヨーク等で提訴）
- 年収及びローンプログラムの虚偽広告について、米連邦取引委員会より提訴。22億円の支払が確定。（2017年1月）
- アプリによりドライバーを追跡・監視していた（Hell Program）としてプライバシー法違反により提訴
- 取締り回避のための違法プログラム（Greyball）を使用していたとして刑事捜査

(4) 公共共通の破壊

ウーバーは、公共交通機関にとって重大な脅威だ。

彼らの最大の武器は、自動運転自動車でもなければ、最新のテクノロジーでもない。投資家から集めた資金だ。ウーバーは、この資金でコストを補てんすることにより、コスト割れの価格を設定することができる。実際、ウーバーの乗客はコストの41%しか支払っていない。

ウーバーは、毎年3千億円の赤字を出して事業を行っており、信じられないくらい不採算だ。これは、いったん市場の独占を確立すれば運賃が高騰することを意味する。最も重大な問題は、ウーバーが独占市場を確立して、投資家に利益を還元する頃には、公共交通は既に破壊し尽くされているだろうということだ。

（The Guardian 2017,1,13）

(5)　交通渋滞による環境汚染

- ウーバー等ライドブッキング車両がサンフランシスコ市の交通の20%を占める。（サンフランシスコ郡交通局 2017年7月13日）

- 2016年、サンフランシスコ市、排気ガス汚染度ランキング全米4位。
  ウーバーは2011年にサンフランシスコ市で営業を開始。2012年は同市は25位にも入っていなかった。

(6) 必要性の欠如

- 各都市のタクシーの台数（2014）

  ニューヨーク12,779台、パリ14,900台、東京49,447台
- タクシーの質

  トリップアドバイザー

  「東京は、タクシー運転手の親切さ、タクシーのサービスで40都市中の1位の評価となりました。」
- 夜中にタクシー乗ることについて。「むしろ安全」
- 歩いて帰るより、自転車に乗って帰るより、安全。
- あしなが育英会学生寮、夜間帰寮の女子学生には駅から寮までタクシー利用を指導（チケット給付）

Q2. タクシーの運転手は親切だったか？

1	東京（日本）	7.71
2	カンクン（メキシコ）	7.69
3	シンガポール	7.58
4	プンタ カーナ（ドミニカ）	7.46
5	ダブリン（アイルランド）	7.45
6	ドブロブニク（クロアチア）	7.42
7	ケープタウン（南アフリカ）	7.36
8	リスボン（ポルトガル）	7.14
9	バルセロナ（スペイン）	7.08
10	ミュンヘン（ドイツ）	7.06
11	コペンハーゲン（デンマーク）	7.05
12	ロンドン（イギリス）	7.05
13	ストックホルム（スウェーデン）	7.04
14	ドバイ（アラブ首長国連邦）	7.01
15	アテネ（ギリシア）	6.91
16	ウィーン（オーストリア）	6.89
17	ソウル（韓国）	6.86
18	ブエノスアイレス（アルゼンチン）	6.81
19	リオ デ ジャネイロ（ブラジル）	6.81
20	アムステルダム（オランダ）	6.77
21	ブダペスト（ハンガリー）	6.76
22	ローマ（イタリア）	6.73
23	イスタンブール（トルコ）	6.71
24	バンコク（タイ）	6.65
25	トロント（カナダ）	6.62
26	シャルム エル シェイク（エジプト）	6.57
27	プラハ（チェコ）	6.52
28	マラケシュ（モロッコ）	6.50
29	クアラルンプール（マレーシア）	6.34
30	パリ（フランス）	6.33
31	オスロ（ノルウェー）	6.28
32	ハノイ（ベトナム）	6.21
33	香港	6.20
34	シドニー（オーストラリア）	6.19
35	ニューヨーク（アメリカ）	6.19
36	チューリッヒ（スイス）	6.17
37	ムンバイ（インド）	6.16
38	ブリュッセル（ベルギー）	5.89
39	北京（中国）	5.41
40	モスクワ（ロシア）	5.16

Q3. タクシーのサービスの総合的な評価は？

1	東京（日本）	8.18
2	シンガポール	8.12
3	ドバイ（アラブ首長国連邦）	7.84
4	ダブリン（アイルランド）	7.70
5	ロンドン（イギリス）	7.61
6	カンクン（メキシコ）	7.56
7	ミュンヘン（ドイツ）	7.40
8	ソウル（韓国）	7.39
9	ドブロブニク（クロアチア）	7.39
10	バルセロナ（スペイン）	7.37
11	コペンハーゲン（デンマーク）	7.36
12	リスボン（ポルトガル）	7.32
13	ウィーン（オーストリア）	7.26
14	香港	7.25
15	ストックホルム（スウェーデン）	7.23
16	ニューヨーク（アメリカ）	7.09
17	ブエノスアイレス（アルゼンチン）	6.95
18	トロント（カナダ）	6.91
19	アテネ（ギリシア）	6.86
20	プンタ カーナ（ドミニカ）	6.88
21	ケープタウン（南アフリカ）	6.88
22	ブダペスト（ハンガリー）	6.82
23	バンコク（タイ）	6.78
24	アムステルダム（オランダ）	6.73
25	ローマ（イタリア）	6.68
26	チューリッヒ（スイス）	6.67
27	イスタンブール（トルコ）	6.66
28	リオ デ ジャネイロ（ブラジル）	6.58
29	パリ（フランス）	6.49
30	オスロ（ノルウェー）	6.42
31	シャルム エル シェイク（エジプト）	6.38
32	プラハ（チェコ）	6.38
33	シドニー（オーストラリア）	6.21
34	ハノイ（ベトナム）	6.20
35	マラケシュ（モロッコ）	6.16
36	ムンバイ（インド）	6.14
37	ブリュッセル（ベルギー）	6.12
38	クアラルンプール（マレーシア）	6.06
39	北京（中国）	5.60
40	モスクワ（ロシア）	4.79

(7) 誰のため？

- 2014年3月12日、三木谷浩史楽天社長、リフトに3億ドル出資。三木谷氏はリフト社の役員。
- 2015年10月30日、三木谷氏が代表理事を務める新経済連盟は、「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」を政府に提出。ライドシェアの合法化を政府に働きかけている。
- 三木谷氏は内閣設置の産業競争力会議の委員。
- 2016年11月30日、新経済連盟、「ライドシェア実現に向けて」提出

５　立ち上がる労働者

2013年8月16日ダグラス・オコナー対ウーバー

COUNT V

Independent Contractor Misclassification and Expense Reimbursement Violation

40. Defendants' conduct, as set forth above, in misclassifying Uber drivers as independent contractors, and failing to reimburse them for expenses they paid that should have been borne by their employer, constitutes a violation of California Labor Code Section 2802.

請求原因　第５項
個人事業主という誤分類及び経費償還違反
40. ウーバードライバーを個人事業主と分類し、雇用主が負担すべき経費をドライバーに支払わせそれを償還しなかった被告の行為は、カリフォルニア州労働法第2802項に違反する。

本当に「個人事業主」？

- 2015年7月15日アメリカ労働省通達
- 2015年11月16日カリフォルニア州労働委員会裁定「ウーバードライバーは、労働者」
- 2015年12月14日シアトル市議会ウーバードライバー組合に団体交渉権付与
- 「知れば知るほど、ウーバーとドライバーの関係は典型的な雇用関係だ。」- ハーバード大学労働法教授ベンジャミン・サックス
- 2016年9月、オコナー対ウーバー、ウーバーの100億円の和解を裁判所が却下

Misclassification（誤分類）

５　立ち上がる労働者

３年前、私がオコナー対ウーバー訴訟を提起したのは、ウーバーがドライバーを「労働者」と認めず、個人事業主と位置づけることが、公共の安全と経済にとって重大な危険をもたらすと考えたからです。

『ギグエコノミー」又は『シェアリングエコノミー』は、ドライバーと利用者の安全を守る規則・規制のない経済を意味するものではありません。労働者保護法制は、労働者と労働者が奉仕する社会の利益のために存在します。

ウーバーのようなインターネットのアプリでサービスが提供されるということで、労働者保護が無効にされたり、必要性が低下するということはないはずです。

残念なことに、本件訴訟では、このような危機的事態の重大性は省みられることはなく、中身のある判断や証拠調べが行われることもなく、平均的ウーバードライバーは、満タン１回分以下の侮辱的な和解案を突き付けられました。私は、この悲惨な和解案を支持することはできません。

Douglas O’Connor

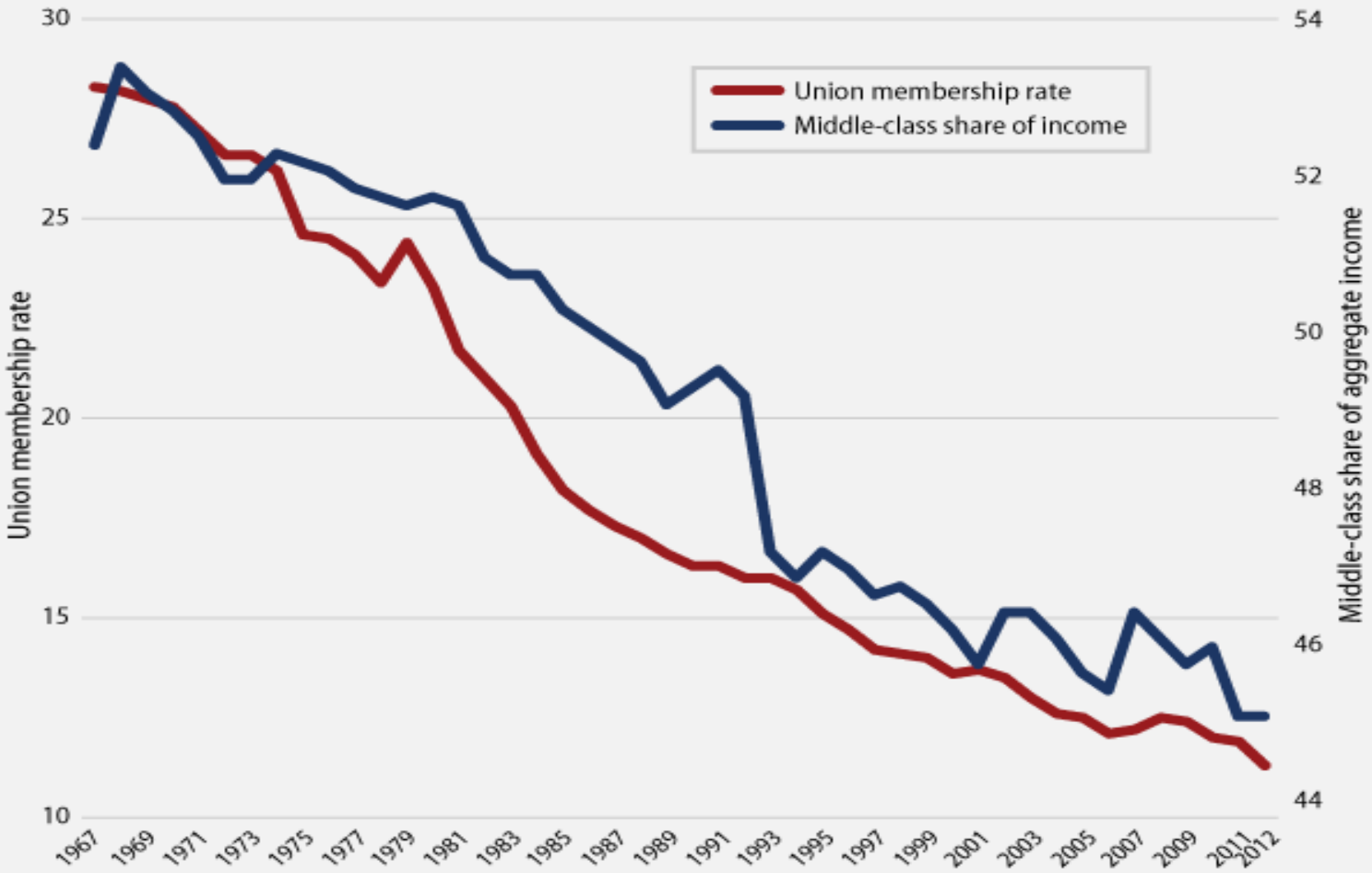
６　労働組合の力

- 団体交渉は、先進国において、包括的成長をもたらす重要なツールである。アメリカにおいては、賃金格差を縮小させるのに重要な役割を果たしていた。

- 労働者の賃金において、組合賃金プレミアム（union wage premium）は大きな割合を占める。特に低中所得者層にとってその割合が大きい。
  - “Report of the Commission on Inclusive Prosperity”, Center for American Progress, 2015年1月

FIGURE 1

As union membership rates decrease, middle-class incomes shrink



Source: Union membership rate is from Barry T. Hirsch, David A. MacPherson, and Wayne G. Vroman, "Estimates of Union Density by State," Monthly Labor Review 124 (7) (2001). Middle-class share of aggregate income is from the U.S. Census Bureau, Current Population Survey (Department of Commerce).

7　最近の動向

- 2016年8月ニューヨーク州労働局、ウーバードライバーの労働者性を認め、失業保険給付を決定
- 2016年10月ロンドン雇用裁判所、ウーバードライバーの労働者性を認め、最低賃金と有休の支給を命令
- 2017年1月スイス保険局、ウーバードライバーの労働者性を認め、ウーバー社に社会保険費の納付を命令
- 営業禁止：アルゼンチン（2017年1月）、イタリア（4月）、フランス、ドイツ、スペイン、ベルギー、オランダ
- 撤退：韓国、台湾、デンマーク
- 規制強化：ブラジル（営業許可取得義務）
- 2017年5月欧州司法裁判所法務官「ウーバーは旅客運送企業」
- 2017年6月9日ニューヨーク州労働省行政審判官
  ウーバードライバーは被雇用者。失業保険の受給資格あり。

８　同じルールの下で

- 「2社は全く同じ市場で営業している。1社は全く自由で、もう1社は様々な規制を受けている。1社は犯罪歴がある者や、免許歴1年の者をドライバーにできるが、もう1社は指紋照会をパスし、運転経験があるだけでなく、旅客運送に関する教育を受けた者だけをドライバーにできる。1社は、誰かがケガをした際、有効になるかならないか分からない魔法の保険で営業し、もう1社は高額な保険の支払いを義務付けられている。」
- 「配車するのにどんなテクノロジーを使っているかにかかわらず、あるタクシーにとって必要なことは、全てのタクシーにとって必要なことは誰の目にも明らかだ。」
- Letter: Yellow Cab CEO: Treat Uber and taxis the same　シカゴトリビューン　2016年6月28日

８　同じルールの下で

- 不公正な競争

⇩

- 劣悪な労働条件

⇩

- 利用者の危険

- 公正な競争

⇩

- 健全な労働条件

⇩

- 利用者の安全

９　そのために何を？

- 交通の安全と労働を考える市民会議

→シンポジウム開催

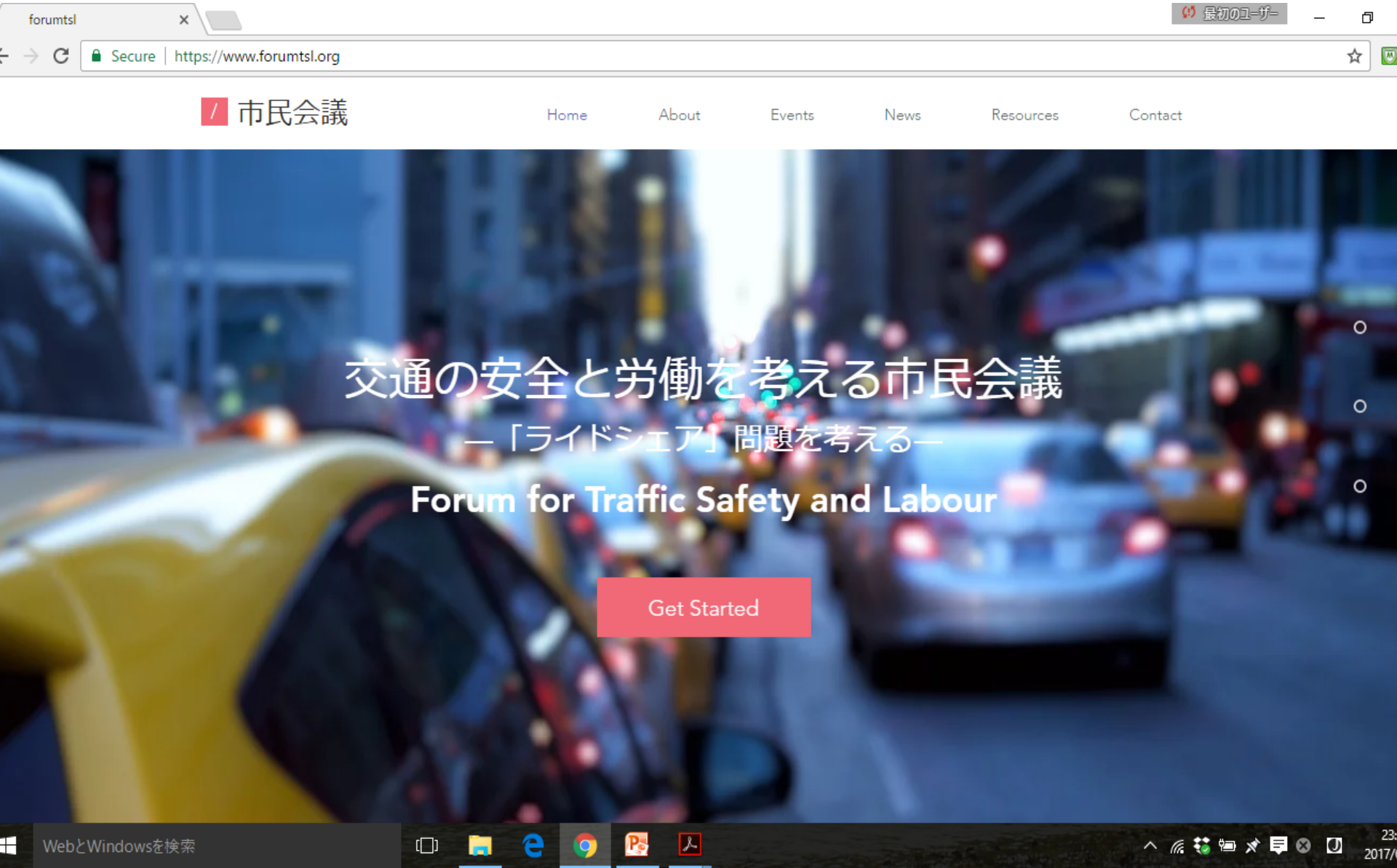
→ホームページ、Facebook、twitter

シンポジウム

- 2016年8月5日発足会
- 2016年9月29日、院内集会（毎日新聞東京版掲載）
- 2016年11月24日、大阪集会
- 2017年2月16日、東京立川集会
- 2017年4月26日、日本労働弁護団と共催「シェアリングエコノミーってなんだ！？～ライドシェアから考える。～」
- 2017年8月1日、横浜集会
- 2017年9月5日、盛岡集会
- 2017年9月30日、「シェアリングエコノミーってなんだ！？～ライドシェアから考える。～」

ニューヨーク・タクシーワーカーズ・アライアンス理事
ビジュー・マシュー氏、ウーバードライバー招聘
東京で働くウーバーイーツ配達員と意見交換

ホームページ


forumtsl
Secure
https://www.forumtsl.org
市民会議
Home
About
Events
News
Resources
Contact
交通の安全と労働を考える市民会議
―「ライドシェア」問題を考える―
Forum for Traffic Safety and Labour
Get Started

１０　今後の課題

- 公共交通空白地にどう対応するのか
  「ライドシェア」は公共交通空白地の救世主なのか

- 高齢者、障がい者等交通弱者の交通手段は十分なのか

１１　今後の活動

- プラットフォームワーカーの実態調査
- プラットフォームワーカーの労働保護法制の研究