

ご紹介頂きました、ITF の浦田と申します。ITF—国際運輸労連は、世界 150 ヶ国で、陸・海・空の交通運輸労働組合 500 組織が加盟する、国際産別組織です。ロンドンに本部を置き、東京、ブリュッセル、リオデジャネイロなど世界各地に地域事務所を設置しています。日本からは、全自交、私鉄総連、交通労連など、13 労働団体が ITF に加盟しています。

今日は、「ITF の取り組みとウーバー」ということで、お話しさせていただきます。

ITF には、112 年の歴史がありますが、交通運輸産業はやはり、海運や航空が国際的です。一国の労働運動だけでは働く仲間の雇用や労働条件を守り切れない。だから ITF が必要だという意識は、空や海の組合の間でとても強いのです。安全対策ひとつをとっても、国際的な条約や基準がたくさんある。

それに比べると、タクシーは、ずっと国内産業でした。私はロンドンで ITF の仕事を 20 年やっていますが、その間「タクシー総会」を開いたのは、2 回だけです。もちろん、規制緩和の対策など共通する重要課題はありますが、グローバルな産業とは言えませんでした。

それが一変したのは、ウーバーが世界的に進出し始めた 2014 年ころからです。多くの加盟組合からウーバーに反対する運動の報告が上がるようになりました。このため、すでに 2 回の対策会議を開いております。そこに参加してくれた、欧州や南米の仲間たちが国に帰って運動の先頭に立っているのは、嬉しいことです。

私たちの立場を一言で言えば、21 世紀のテクノロジーによって、タクシー産業のサービスが向上することに異議はありません。配車アプリは便利です。今後ともなくならないでしょう。しかし同時に、ウーバーのような会社は、タクシー産業のルールを守る必要があるとも考えています。

また、ウーバーの雇用・労働条件はまるで時代が 200 年逆戻りしたような形態です。運転手を「パートナー」と称して、雇用責任を負わない。高額収入と偽りドライバーを集めるが、実質的な時給は最低賃金を下回っているのが各国の実態です。口の悪い人は、「ポン引きと同じことをしている」と言います。

素人運転手に自家用車で客を拾わせる上に、タクシー会社ではなく、配車アプリ提供サービスと強弁する。ITF の対策会議では、「このままではタクシー産業がパート産業になってしまう」という意見が相次ぎました。ウーバー運転手の労働時間は、週 15 時間未満が約 6 割。また、62%の人が別の仕事との兼務。離職率は 6 か月で 5 割なのです。私たちには、ウーバーのようなビジネスモデルを放置すれば、正規雇用が非正規に、フォーマルな経済がインフォーマル経済になってしまうという危機感があります。

ITF のように、労働組合の国際的な組織がある一方で、経営者にも国際的な団体があります。民間のトラック・バス・タクシー会社で構成される IRU（国際道路輸送連盟）という団体なの

ですが、ここも、ウーバーのビジネスモデルには、危機感を強めています。ITF と IRU は現在、「反ウーバー」で共闘関係にあります。共同声明も出しています。

業界にも、それだけの理由があるのです。サンフランシスコを例にとれば、営業タクシーが約2000台あったところへ、7年前にライバルのリフト社と合わせて1万5千台が市場に乱入しました。昨年は大手のタクシー会社がひとつ潰れています。この市民会議のシンポジウムに前回参加されたサンフランシスコのタクシー組合の代表のマークさんは、運転手の収入が3割減ったと報告しています。他の都市でも、同じようなことが起きています。

さて、私が今回来日したのは、7月の初めですが、この一ヵ月の間だけでも九州北部や秋田県などで集中豪雨があり、多くの方が被災しました。日本は、自然災害が多い国で、台風も地震もよくあります。

では仮にウーバーが日本ですでに営業していたら、こうした地域で何をしていたでしょうか？この会社は、需要と供給のバランスが変化すると自動的に運賃を上下させるのです。5年前に、アメリカの東海岸をハリケーンが襲ったあと、公共交通網がズタズタになった地域で、ウーバーは運賃を何倍にも吊り上げ、世間の大きな批判を受けました。その後、自然災害時には極端な便乗値上げはしないことを決めたのですが、それでも二倍までは吊り上げると言っています。

人が困っているときに、その足元を見透かすビジネスで金もうけをする。そんな会社が公共サービスの一翼を担う。とても日本の慣習には馴染まない企業体質ではないでしょうか。

一方で、その真逆なことをする会社もあります。過去に、アメリカやベルギーで交通ストがあった時、「今日は通勤客の皆さんがお困りでしょう」と、割引運賃を提供しているのです。これはスト破りに等しい行為です。労働運動を否定する会社なのです。働くものの視点から、こうしたことをきちんと踏まえておくことが必要です。

今年に入ってから、この便乗値上げよりも驚くことが起きています。ウーバーは顧客のデータベース情報に基づいて、同じ距離を同じ時間帯に走行しても、客によって違った料金請求することを始めたという報道がありました。まだ実験段階とのことでしたが、ウーバーの利用者はクレジットカードの情報を提供している訳で、そこからこの会社は、どの客からどれだけむしり取れるか計算するのでしょうか？

こんな会社ですから、日本のマスコミには「黒船がやってくる」と書いたところもありましたが、私は「エイリアン来襲」と言った方がピッタリだと思います。たいへん粗暴かつ傲慢な体質で、まるでコンピューターゲームをやっている感覚で、攻撃を仕掛けてきます。

この間、世界中で反対運動が起きていますが、ロビイストや法律専門家を動員し、政治家を金で味方に付けようと工作しています。裁判で負ければ上訴します。市民会議の川上弁護士の話では、米国だけでも175件以上の訴訟を抱えているとのことですが、豊富な資金でこれを乗り切ろうとしています。昨年だけでも、100億ドルの投資がありました。

ちなみに、本業の運送業では赤字です。また、法の盲点を突いた脱税をしていると、英国やオーストラリアのメディアが報道しています。こうしたデタラメな経営だからこそ、タクシーよりも安い運賃を提供することができるのです。ですから、それを便利と考えるのは、危険なことです。仮にタクシー会社が一掃され、競争相手がいなくなったら、ウーバーはためらうことなく、運賃を引き上げるでしょう。その時になって、「こんなはずじゃなかった」と言っても、後の祭りです。

今年の初めから、不祥事が続いている会社でもあります。元女性職員から社内のセクハラ体質を告発されたり、自動運転に関する技術を他社から盗んだと訴訟を起こされたり、最高経営責任者の元ガールフレンドが、この人たちは韓国で売春カラオケに行ったと暴露したりとか、スキャンダルまみれです。シリコンバレーの企業には、総じて企業倫理などないと言い切る人もいますが、その中でもウーバーは断トツでトップを走っています。

婦女暴行事件も、後を絶ちません。なぜなら、素人運転手の身元をきちんとチェックしていないからです。この問題は、民進党の辻本議員が国会で質問をしていましたが、ロンドンでは週に一回のペースで、ウーバー運転手によるレイプ事件が起きていると言うタブロイド紙の報道が先週ありました。

日本には、「ブラック企業大賞」がある訳ですから、「海外部門特別賞」を設けてみてはいかがでしょうか。受賞確実の会社だと思います。

1月から、社長を筆頭とする幹部が10人以上辞め、ついには最高経営責任者のトラビス・カラニックも最近引責辞任しました。

ウーバーは、世界78カ国で事業を展開していると言っておりますが、この先そのグローバルな経営体制がどうなるか、私たちとしても見極める必要があります。カラニックが辞任する前の春先から、欧州のマーケティング部は「アメリカ式の強引な経営は欧州に馴染まない」とサンフランシスコの本社に苦言を呈していたと、ある経営団体のトップの方から聞いたことがあります。中央集権的な体制が崩れる可能性もある訳です。その場合、私たちの東アジアあるいはアジア太平洋地域ではどのような影響が出てくるのか。7月になって報道された、ソフトバンクによる投資の動きと絡めて考える必要があると思います。

今後の情勢としてもう一つ重要なのが、欧州司法裁判所の動向です。スペイン・バルセロナのタクシー運転手協会が「ウーバーは、情報提供会社ではなく、旅客輸送事業者だ」と訴えているのです。欧州司法裁判所は、慣例として最終判決が出る数ヵ月前に、法務官という立場の人が意見書を提出し、裁判官がそれを参考にしながら結論を出すのですが、5月に出た意見書は、原告の立場を支持する内容でした。これまでの判例を見ると、8割以上の確率で、裁判官は意見書に沿った判決を出すのです。

もう一つ大切なポイントは、判決が原告の国スペインだけではなく、欧州各国すべてに適用されるという点です。この欧州司法裁判所では、上訴できません。

こうなれば私たちの運動に、強力な援護射撃となります。タクシー会社と同じルールを欧州全域で守れという命令ですから、会社の財政負担は今と比べ、膨大なものになるでしょう。先ほど述べましたように、そもそも本業では赤字の会社です。その上でもっと支出が増えた場合、会社はどうするのか？投資家はどう出るのか？私たちとしても考えていくことが必要です。警戒すべきは、ウーバーが宅配やトラック、出前、介護、相乗りサービスにも進出している点です。

タクシー業については、欧州では一部の国を除いて、素人運転手が自家用車を使うウーバーポップの営業は事実上困難な状況にあります。様々な反対運動の成果が実った形です。最も最近では、スイス国鉄との提携が組合の反対によって頓挫しました。フィンランドでは来年まで休業。アイルランドからは先週締め出しを食らいました。また南アフリカでは、「ウーバードライバーは従業員であり、請負ではない」という判決が出ています。

特筆すべきは、ブルガリアとデンマークの取り組みです。裁判所によるウーバー違法判決、警察による取り締まりに加え、新しい法律を作りました。内容については、配布しました参考資料をご参照ください。私は、ウーバーを根絶するためには、法律づくりまでやる必要があると思っています。

デンマークでは、組合が有名コメディアンを起用して、目先の便利さだけでウーバーを放置すれば、北欧型の福祉国家が崩壊すると国民に面白おかしく訴え、世論を味方につけました。国民の琴線に触れるメッセージを発することは、とても大事だと思います。

デンマークの「福祉国家」は、日本の場合、さしずめ「安心・安全」でしょうか？

ちなみに、世界広しと言えど、ウーバーを水際で食い止めているのは、日本だけです。改めまして、皆さまの御奮闘に敬意を表します。しかしそれはウーバーにとっても、メンツをかけて日本に進出したいということでもありますから、今後とも厳しい闘いが待ち受けていると思います。私ども ITF の方でお手伝いできることがありましたら、いつでもお申し付け下さい。

ここまで、ウーバーの様々な問題について話してきましたが、今日のシンポジウムは、ライドシェア・シェアリングエコノミーについて考える会でありますので、最後にそのことについて、私なりに触れさせていただきます。

すでに述べましたように、ウーバーは災害時に便乗値上げをする会社です。テロが起きた時も同じことをしてきました。ただその中で一つ、例外があります。5月に英国・マンチェスターのコンサート会場で起きた無差別自爆テロ事件の時です。ウーバーはマンチェスターでも営業していますが、出番がなかったのです。

なぜなら、地元のタクシー運転手たちが、無料で避難する人たちを自宅まで送り届けたからです。隣町やその先までも不眠不休で行ったそうです。同時に、まちのホテルは空室を無料で開放しました。一般家庭も、ツイッターなどにメッセージを出し、「うちに寄って休憩していきなさい」と帰宅困難者に呼びかけたそうです。こうなると、民泊もライドシェアも、不要です。便乗値上げもできません。

マンチェスターは伝統的に労働運動がしっかりしているところで、組織率も全国平均やロンドン平均を上回っています。私も労働組合の関係者ですから、身内びいきはよくないのですが、働く仲間の「連帯＝ソリダリティ」の実践って、こんなものなんだなとその時感じました。

私たちの今の社会と言うのは、目先の便利さや快適さというものが日々拡大再生産されている、その中で自分さえ良ければ、あるいは自分たちさえ良ければいいという個人主義がどんどん強まっている。本当にそれでいいのか。

ライドシェア問題に取り組む中で、そういうことも敢えて考えてみる、そんなことが必要なのではないかと思っています。

ご清聴ありがとうございました。