

ライドシェアの導入に対して慎重な審議を求める意見書

政府は、規制改革推進会議等において、一般のドライバーが利用客から輸送対価を得て自家用車で利用客を送迎するライドシェアの導入に向けた検討を行っています。

ライドシェアは、道路運送法で禁止されてきた、いわゆる「白タク」行為を合法化するものであり、利用客の安全・安心が脅かされることや事業主体が輸送に関する責任を一切負わず、当事者（ドライバーと利用客）間での紛争解決としていること等、多くの問題点が有識者からも指摘されています。

また、ライドシェアは、Uberなどの自動車配車アプリケーションを利用しますが、海外では、事故の補償、暴行事件、輸送対価のトラブル、ドライバーの地位確認等で集団訴訟が提訴されるなど、様々な問題が惹起しています。

上記のように多くの問題を有するライドシェアが無秩序に地域で展開されれば、結果的に利用客の安全・安心が担保されない事態が常態化する恐れがあります。

現状の地域公共交通は、介護や通院、買い物等の移動手段として高齢者や障がい者等の交通弱者にとって日常生活を送るために欠かせないものとして定着しており、社会生活や地域の経済活動を支える重要な役割を担っています。

以上のことから、高齢者等の交通手段に配慮した特例制度を堅持しつつ、地域公共交通が市民にとって、より一層安全・安心なサービスを提供できる施策の推進を求めるとともに、ライドシェアの導入については、慎重な審議を行うよう要請いたします。

以上、地方自治法第99条の規定により、意見書を提出します。

平成30年9月21日

岩手県一関市議会

衆議院議長殿
参議院議長殿
内閣総理大臣殿
総務大臣殿
国土交通大臣殿
内閣官房長官殿
内閣府特命担当大臣
(規制改革)殿

障害者雇用促進法の遵守を求める意見書

中央省庁が雇用する障がい者数を水増ししていた問題で、政府は、国の 33 の行政機関の 8 割に当たる 27 機関で水増しをしていたとの調査結果を公表した。

働きたいのに雇ってもらえない障がい者は、健常者に比べ就職することが圧倒的に厳しい環境にある。

このため、国においては、障がい者の雇用を守るために、障害者雇用促進法を定めた。

この法律は、障がい者の働く権利を守るために制定したものであり、法令に基づき行政を執行することが法治国家の基本的原理である。

本来、働ける権利を有する障がい者の雇用の場を奪ったことや、民間企業には、障がい者雇用率が未達成の場合、1 人に対して月 5 万円の納付金を課すなど、民間を指導する立場にある中央省庁がルールを無視していたことの実態の深刻さは大きく、行政不信を増幅した。

このことは、日本の障がい者福祉の歴史に大きな汚点を残すものであり、責任の所在を明確にするなど法律を遵守することを強く求める。

以上、地方自治法第99条の規定により、意見書を提出する。

平成 30 年 9 月 21 日

岩手県一関市議会

衆議院議長 殿
参議院議長 殿
内閣総理大臣 殿
厚生労働大臣 殿