

改めて問われるライドシェアという雇用破壊～ウーバーの独走には陰り (世界の動向・10-12月)

国際運輸労連 (ITF)
浦田 誠

ライドシェア敵視は時代遅れか

ウーバーがソフトバンクによる出資を正式に承認した11月中旬頃、ライドシェア解禁論がまた一部のメディアに現れた。いわく「日本では自家用車で人を運ぶライドシェアサービスの事実上の禁止状態が続いているが、そろそろ解禁を真剣に検討すべき時期ではないか」([日本経済新聞 11月15日](#))。

だが、世界の流れを見ていると、むしろそうした主張こそが時代遅れである。「素人が自家用車を使うウーバーポップは例外を除いて欧州では禁止されている。ドイツではライドシェアを使いたいと真剣に考えている国民はわずか14%」と11月10日付けの[ワシントンポスト紙](#)は報じている。

このことを裏付けるように、私が最近会ったウーバーの欧州地域幹部は、「ウーバーポップはセオリー(理論)に過ぎなかった。欧州における将来のモデルではない」と断言した。11月21日にジュネーブで開かれたILOのイベントでのことだった。

アジアでは、タクシー配車サービスを急速に拡大している。バンコクでは、大手会社のホークと提携する。アジアで8番目の市場参入となる。ホーク社4千台のタクシーをウーバーのアプリを使って配車する。通常の運賃に手数料を上乗せし、これをウーバーとタクシー運転手が分ける。シンガポールでは、最大手のコンフォートデルグロが、ウーバーの現地子会社でレンタカー会社のLion City株51%を取得する形で提携を始める。

運賃は本当に安いのか

ライドシェアは運賃が[タクシーよりも安い](#)からいいという主張も根強いが、解禁論者はその理由に言及しない。ブログ [naked capitalism](#) に昨年掲載された報告は、「ウーバーの乗客は運賃の41%しか負担しておらず、残りは投資家からの巨額の資金で補填している」([Can Uber Ever Deliver?](#)) と指摘している。略奪的運賃設定とも呼ばれ、アマゾンなどが先駆けてきた。

同時にウーバーは赤字を計上し続けており、今年7-9月(第3四半期)だけでも純損失が14億6000万ドル(約1630億円)となり、赤字幅は前期の10億6000万ドルから拡大した。11月には、少なくともこの先半年は米国で赤字が続くと発表。これに対して[ロイター通信](#)は、「本国で8年経ってもこの状態では、運賃を低く押さえてベンチャー資本の巨額投資で補填するビジネスモデルが問われることになる」と苦言を呈した。

ウーバーやリフトはまた、需要と供給の変動に合わせて運賃を自動的に上下させる「サージ」システムを使っているが、その評判の悪さは各国で繰り返し伝えられてきた。12月11日にニューヨークで起きた爆弾テロの際は、運賃を2.5倍引き上げ、市民の大ひんしゅくを買った。

「10ブロック移動するのに80ドル（約9000円）。恐怖におののくニューヨーカーの足元を見透かしている」と、怒りの声がツイッターに溢れかえり、慌てて中断した。

翌日、大雪に見舞われた英バーミンガムでは運賃を4倍吊り上げ、再び市民の怒りを買った。16キロ走るのに149ポンド（約22,500円）かかると告げられた女性客は、地元の会社を代わりに使い、運賃30ポンドで済ませた。手術に向かう麻酔医だった。

地震や台風など自然災害の多い日本で、このような便乗値上げを基礎にした運賃システムは果たして受け入れられるだろうか？

それでも便利な輸送手段ではないか、という意見に冷や水をかけるような調査報告もある。カリフォルニア大学デービス校の研究機関が発表した[レポート](#)を読むと、「高学歴高収入で若い一部の層が酒を飲む時に利用する」（[連合通信 10月24日](#)）という利用者像が浮かび上がる。テンプル大学の[Brishen Rogers 教授](#)（労働法）は、「ライドシェアを含む多くのシェアリングエコノミー会社は実際のところ、ヤッピーにサービスを提供するもの」と言い切る。

やまぬ反対運動と営業停止令

各国のライドシェア反対運動もやまない。不公平競争に抗議するタクシー運転手の全国ストが、イタリア（11月24日）やスペイン（11月29日）で起きているほか、コロンビアのボゴタでは10月23日のストに数千人が参加した。ほかにもこの3ヵ月の間だけで、プラハ、ブカレスト、カンクン、ヨハネスブルグ、バリ、ハイドラバード、ラホーレで抗議行動があった。[ミュンヘン](#)では、ウーバーポップをいったん止めたが、レンタカー会社と提携して営業を再開しようしているため、タクシー運転手が車両1千台のデモで反対を表明した。[ジュネーブ](#)では12月、ウーバーと業務提携するハイヤー会社二社の運転手が、未払い賃金の支給や労働条件の向上を求めてストを打った。

ロンドン市交通局がウーバーの営業免許更新を認めなかったという大ニュース（9月22日）は、世界を駆け巡った。申請却下の理由は「企業責任に欠け、公共の安全と安心を潜在的に脅かしている」ことだった。世論調査ではこの判断が、①正しかった＝43%、②間違っていた＝20%、③わからない＝37%という結果が出た。うちウーバー利用者の31%が「正しかった」と答えた。

その後同社は、少なくとも9つの地方都市で営業申請を断念したと、[英タイムズ紙](#)は報道している。12月12日には、英ヨーク市議会が、ウーバーの営業免許を更新しないことを決めた。現在捜査中のデータ保護違反と利用者からの苦情を理由に挙げている。その前月には、英ブライトン&ホーブ市議会がウーバーの営業免許を半年に限り延長した。いずれの場合も、GMB 労組の反対運動が成果を挙げた形だ。

違法営業を続けていたオスロでは10月、当局の取り締まり強化で休業を宣言した。7月のヘルシンキ撤退に続く決定だ。

世界で違法判決や規制強化

イスラエルでは公共交通が終わった後の夜間に、実費のみを運転手に支給するサービスだと偽って今年営業を開始。運輸省のおとり捜査でタクシー同様に運賃を乗客に請求していることが

判明し、違法と起訴された。にもかかわらずウーバーは、11月初旬から日中営業を強行開始した。この訴訟では、利用する乗客も法律違反だと原告側は主張している。

スイス・バーゼルの刑事裁判でウーバーは、素人が自家用車を使うサービスは運転手の趣味だから、ライセンスは不要と主張している。裁判所は11月、この「[ホビー・ドライバー](#)」なる主張を退け、9ヵ月間で23,000スイスフラン（約260万円）を稼いだ運転手を有罪にした。これで4人目となるが、同様の事件がさらに32件審理中だ。

ダラ・コスロシャヒ新CEO（最高経営責任者）は社風刷新を掲げて登場したが、イスラエルやスイスの問題を見ると、これまで各国で規制当局と衝突しながら強引に事業を拡大してきたその粗暴かつごう慢な企業体質を改めるのは至難の業ではないかと思える。

リスボン控訴裁判所は12月、ウーバーは違法というこれまでの判決を支持した。同社は最高裁へ上告する。ポルトガル政府が一年前に決めたライドシェア合法化法案は、未だ議会で審議されていない。コロンビアはライドシェアが旅客輸送法に違反すると、この間ウーバーなどに罰金制裁を課している。エルサルバドルの運輸省高官も11月、ウーバーが法律を無視し続ければ、運転手は車を差し押さえられたり、罰金や免許取り消しの処分を受けると警告した。観光が唯一の産業であるインド・ロナバラ市は地元タクシー運転手を守るため、ライドシェアを10月末に禁止した。

インドネシア西ジャワ州も10月、ライドシェアを一時的に禁止した。公共交通労働者など関係者が共闘を組み、州都バンドンでストを構えたためだ。23日には中央政府が、配車アプリ規制に関する[改定案を公表](#)。条件付きで車両登録証の個人名登録を認めたが、これまで自由だった営業地域を制限した。メキシコ・プエブラ州は、二件の女子大生殺人事件を受け、ライドシェアの規制を強化した。非常ボタンの装備や運転手の薬物検査が義務化され、犯罪歴がチェックされる。これに対して、ウーバーらは新法は不公平と反発している。

タクシー業界の窮状

ライドシェアを容認した各市では、タクシー産業が窮地に陥っている。トロントは新条例でウーバーを合法化して一年強が経つが、タクシー運転手はウーバー車両の急増に怒りを隠さない。現在約5万台が同市に登録されているが、33,000台は市外に住む運転手だ。一方の営業タクシーは55,000台。カルガリーも新条例でライドシェアを昨年合法化したところ、一ヵ月の実車回数が9万回から22万回へ増加した。タクシーはまだ優勢だが、年間実車回数は840万回から700万回に減った。地元で未成年や高齢者を対象としていた会社は廃業した。

ベトナムでは、急増するライドシェア社の売上高が前年の2%から8.8%へ伸びた。これに対し、大手の[ビナサンタクシーの従業員数](#)は、前年末と比べて1万人減少し、7292人に落ち込んだ。ホーチミンの場合は、ライドシェアの車両台数がこの2年弱で200台から24,000台に急増し、タクシーの2.2倍に達した。交通渋滞が深刻な問題となっている。

運転手は被雇用者

11月10日、ウーバーは再び英国で敗訴した。雇用裁判所は昨年、同社の[運転手は独立事業者ではなく従業員](#)であり、最低賃金の適用や有給休暇の付与などの権利を保障すべきと判決して

いた。これを不服としたウーバーは雇用控訴審判所に上告していたが判決は覆らなかった。原告の関係組合はこの決定を歓迎している。同社はさらに最高裁に直接上訴しようとしたが、認められなかった。まず控訴院で審判されるが、ここで三度敗訴すれば最高裁が門前払いする可能性もある。

同様にウーバーは南アフリカで「運転手は被雇用者」という南ア労働裁判所の判決に控訴中だ。新たに「雇用責任は南アになく、あるとすればオランダの持ち株会社だ」と争っている。だが企業構造を詳らかにせず裁判に非協力的だと、原告側は非難している。ナイジェリアのラゴスでも 11 月、ウーバー運転手二人が中央労働裁判所で集団訴訟を起こした。接客、速度制限、車両の整備、保険加入などで定期的に同社から指示を受けているため、独立事業者ではなく被雇用者だと訴えている。

現代の奴隷制

「ライドシェアは、現代の奴隷制。運転手は、一時間 7 豪ドル（約 600 円）も稼げない」と断言するのは、オーストラリアでタクシー専用の配車アプリ Ingogo を立ち上げた創業者。英下院ビジネス特別委員会では、全国最賃の 7.5 ポンド（約 1100 円）を下回る 6 ポンドが取り分だと、あるウーバー運転手が証言した。

米国でも、「ドライバーの平均手取りは時給で 20 ドル（約 2200 円）以上」と謳っているものの、実際にはガソリン代、車両のメンテナンスなどもドライバー負担になるため、ひどい場合は「自治体政府の定める最低賃金を下回る」収入にしかない。レンタルサービス代が高価で、これにより自己破産するなど、経済的に追い詰められるドライバーが増えていると、ジャーナリストの [土方細秩子](#) 氏は指摘する。米国のブロガー、[Mr. Money Mustache \(MMM\)](#) 氏もウーバー運転手の実体験から、「儲かると感じるのは自家用車の維持コストを考慮していないからに過ぎない」と語っている。

[ロサンゼルスタイムズ紙](#) は、ナイジェリアのウーバー運転手を取材し、「諸経費を差し引くと手元に残るのは一日 10 ドルくらい」と伝えた。また、同社は一方的に運賃を 4 割引きにしたりしたと指摘。これは「交通の安全と労働を考える市民会議」の招きで 9 月末に来日した、元ウーバー運転手のディオジェネス・カラスコ氏も強調した点だ。「最初の 1 年は週に 1500~2000 ドル稼げたが、2 年目からウーバー側の運賃値下げや手数料値上げ、ドライバーの増加によって収入が激減。昨年までの 2 年間で最終的に運賃は 35% 引き下げられた」（[週刊金曜日 10 月 20 日号](#)）。

安全運転は守られているか

運転手の長時間労働も大きな問題である。英国のウーバー運転手 3 千人は週 60 時間以上働いていると、同社は労働党議員の質問に答える形で国会に資料を提出している。ウーバー車を赤信号で降りた客が転倒しバスに轢かれ即死したシドニーの事件で、運転手が不注意運転で起訴されたが、事故が起きるまで休憩なしで 21 時間働いていた。

シンガポールのウーバー運転手だった Wang Yongqing 氏は 9 月 28 日、仕事中に心臓発作で死亡した。乗客を空港から送る途中に具合が悪くなり車を止めていた。遺族はこの半年二つの仕事

を兼務していたと語る。早朝から午後5時まで働いた後、ウーバーの運転を午前1時までやっていた。

米デンバーのTV局は、「2時間かけてコロラドスプリングから稼ぎに来るウーバーやリフトの運転手が大勢、空港の待機場場で寝泊りしている。取材したある運転手は一日12時間働き、週4回空港へ来て4時間寝ていた。安全運転は大丈夫か」と問題提起した。こうした遠征営業の実態は、英ブライトンからも報告されている。

ソフトバンクがウーバー株の取得に動く中、これまで知られていなかった社員の処遇も明らかになりつつある。ブルームバーグによれば、同社はスタートアップ（新興企業）の典型で、相場より安い給与を社員に払う代わりに自社株を取得できる「ストックオプション」を与えている。だが、こうした持ち株の売却をこれまで制限してきており、社員は株を現金化することが困難だった。このため負債を抱える元社員もいる。

元脱獄囚やテロリストが運転手

前述のILOイベントに出席したウーバー幹部 Armit Singh 氏は、国際労働団体との対話に否定的な立場を示し、「運転手が労働組合の結成を求めたら？」という質問には、「団体協約はわが社に馴染まない」と発言した。それもそのはずだ。同社はこの間、運転手との関係改善をめざす独自のプログラム「180日チェンジ」を経て、「ドライバー諮問フォーラム」なるものを最近立ち上げた。フォーラムの代表が年に二回、直接CEOと会って諸課題を協議する。

だがこれは新たな企業倫理を確立するためでも、会社のイメージを向上させるためでもない。これまであまりにも大量の運転手を使い捨てにしてきたため、この先確保できる人材が限界に達しているのだ (As Uber wraps up its driver improvement campaign, its head of driver product is leaving the company - 12月13日付)。米国の失業率が7年前の10%から4% (2017年9月) に下がったのも、運転手不足の一因だ。

こうした事情を反映するように、レイプ、ストーカー行為、覚醒剤使用、麻薬取引、身障者や有色人種に対する乗車拒否など、ライドシェア運転手の「質」を問う事件が絶えることなく報道されている。米サンディエゴでは、34件のレイプ、婦女暴行を認めた元ウーバー運転手に96年4ヵ月の禁固刑が言い渡された。高校から帰宅する女子生徒らを乗車中に酒や大麻で意識を失わせ、犯行に及んでいた。

11月にニューヨークで起きたテロの容疑者は、1400回の実車を担当した現役ウーバー運転手だった。こうした事件が起きるたびに問われるのが、同社やリフトの経歴審査方法だ。現状では犯罪履歴と交通違反のみを調べている。米タクシー業界で一般的な指紋検査を含むライブスキャン (Live Scan) を使うことは頑なに拒んでいる。シカゴでは、テロリストをほう助した罪で7年の刑に服していた男が、リフトの運転をしていた。長年タクシー運転手だったため、出所後に免許の再発行を求めたが、シカゴ市は許可しなかった。

コロラド州では、元脱獄囚など過去に重大犯罪を犯したことのある前科者約60人をこの2年半運転手として使っていた理由で、ウーバーは900万ドル (約10億円) の罰金を州の公益事業委員会から命じられた。メリーランド州は、この半年でライドシェア新規登録者の15% (1460人) を不適格とした。半数以上は過去の犯罪歴によるものだった。カリフォルニア州では、運転手

の飲酒運転対策が不十分だったため、罰金 75 万ドルを支払う。乗客からの苦情にまったく対応しなかったり、停職処分を受けたウーバー運転手がある後も客を乗せていた事例などが多く報告されていた。

企業倫理のかけらもなく

蔓延する会社のセクハラ体質など、一連の不祥事の責任をとってトラビス・カラニック氏が CEO 辞任に追い込まれたのが 6 月。紆余曲折を経て、[後任がダラ・コスロジャヒ氏](#)に決まったのは二ヵ月後だった。同氏は、各国の規制当局と関係を改善することをめざし、社風を一新すると意気込むが、企業倫理そのものを問われるような事件がある後もマスコミを賑わせている。

10 月には、本社の女性エンジニア三人から、性別と人種による報酬差別があったと訴えられた。[ハッカー攻撃](#)により、世界で顧客と運転手合わせて 5700 万人の個人情報が出回っていたにもかかわらず、一年以上公表しなかった。口止め料で、犯人に 10 万ドルを払っていた。

自動運転の技術を盗んだとウェイモが提訴した米裁判では、複数の CIA 経験者らからなる秘密チームが社内があり、他社の企業秘密を盗むことに専念していたと、同社の元スタッフが爆弾証言した。ウーバーは、アプリをダウンロードした人の個人情報など、iPhone 画面上の操作を密かに（アプリを閉じている時も）記録できると報道したのは、[英インデペンデント紙](#)。同社は過去限定的に使用しただけと弁明した。

オランダ TV 局 Zembra は、ウーバーが税制度の盲点を突いて、英国に昨年 2300 万ポンド（約 35 億円）を納めないでいたと指摘。これは英国議員らが、「税務署は、新しいビジネスモデルへの対応が遅い」と批判する問題で、ウーバーから消費税を徴収すべきだと訴えている。

ネズミは沈む船を見捨てる？

不祥事・スキャンダルまみれの同社を去る幹部も後を絶たない。カラニック氏が辞める前の段階で、10 人以上が去っている。新体制下でもこの数ヵ月の間に、[日本社長の高橋正巳氏](#)や同社の世界進出やウーバーイーツの拡大を手がけた Jambu Palaniappan 氏が辞めた。11 月に来日したアジア太平洋地域地域最高幹部のブルックス・エントウィスル氏は、高橋氏の後任選任が来日した理由のひとつであったことを認めている。後任者決定の発表はまだない。

欧州・中東・アフリカでのビジネス拡大の責任者だった Fraser Robinson 氏は同社の上級顧問に退き、「180 日チェンジ」プログラムの責任者だった Aaron Schildkrout 氏もウーバーを去る。ハッキング隠しではセキュリティチームの最高責任者が解雇され、三人のシニアマネージャーも辞任を余儀なくされた。ウーバーなどに出資する大物投資家 Shervin Pishevar 氏は、ウーバー社員らに対する 5 件のセクハラ容疑が浮上し、12 月に自社を去った。

ライドシェアは戦国時代へ

ライドシェアを巡る今年最大の特徴は、ウーバーの一強独走態勢に大きな陰りが見えてきたことだ。それは身から出た錆であるのだが、躍進する同業他社の動向も見逃せない。事業を米国に専念してきたリフト (Lyft) は、トロントに進出する。ロンドン市交通局とも接触していると言われる。エストニアのタクシファイ (Taxify) は、東欧やアフリカ 20 カ国で営

業中だが、今年パリ、シドニーに登場した。スペインのキャビファイ (Cabify) は南米で広く事業を展開しているが、南米地場のライドシェア各社も市場を拡大している。中東最大手に成長したカリム (Careem) は12カ国で営業する。インドのオラ (Ola) も、南アジアで勢力を伸ばしている。ロシアやその周辺諸国ではヤンデックス (Yandex) が躍進。ウーバーは同社と事業を合併する道を選び、生き残りを図る。

ウーバーの悪評があまりにも目立ち過ぎるため、その陰に隠れている形だが、こうした新興勢力も違法営業で取り締まりを受けたり、劣悪な労働条件で運転手を使っていることが報道され始めている。カリムの場合、[パレスチナの運輸通信省から営業禁止](#)を命じられた。公共交通のライセンスを持っておらず、違法と見なされた。地元のタクシー運転手は、運賃が半額のカリムのせいで収入が3割減ったと抗議していた。

11月29日付けの[ウォールストリートジャーナル紙](#)は、「ウーバー、東南アジアも撤退か」という見出しで、地場のGrab (Grab) やゴージェク (Go-Jek) との熾烈な競争に言及している。周知のとおり、中国ではすでに滴滴出行 (Didi Chuxing) に敗れて撤退した。その滴滴出行はメキシコ進出を発表し、日本では第一交通産業と提携する方向だ。同社が数々の不当労働行為を繰り返してきたことは、果たして知っているのか。現在、各地で[100件を超える法令違反や労働争議](#)がある。

このように、戦国時代突入の様相を呈してきた世界のライドシェアサービス。そして、これに大きな網をかけようとするソフトバンク。すでに滴滴出行、オラ、Grabやブラジル最大手のタクシー99に出資しており、今ウーバーとの協議が大詰めを迎えている。「交通機関の利用方法や生活様式は、今日と30年、50年後ではまったく違うものになる」と[ソフトバンクの孫正義社長](#)は配車事業への出資に注力する理由を説明している。

一方、自動車産業の側から見れば今、「自動運転、コネクテッドカー、電動車、そしてウーバーなどのライドシェアを含む新しいサービス事業分野であるMaaSの4分野が融合することで、[100年に一度と言われる構造改革](#)が進んでいる」のだ。

闘うプレカリアート

今年もう一つの特徴は、本業の配車サービスを凌ぐ勢いで、料理配達のウーバーイーツが急成長したことだ。第二四半期には、ウーバーの総予約回数の一割に達した。だが、その労働条件は本業と変わりなく、前述の[週刊金曜日](#)には、ライダーの鈴木堅登氏の体験が紹介されている。「仕事帰りに事故ってしまっただが、ウーバーは『鈴木さんは個人事業主だから』で終わり。仲間の中には、仕事中の事故で脳内出血を起こし30万円くらいの医療費がかかった人もいるが、労災もサポートも何も受けられなかった」。

欧州では、ウーバーイーツの同業他社に、デリバラー (Deliveroo) とフードラ (Foodora) がある。ロンドンでデリバラー配達員がストライキを成功させた昨夏以来、料理配達サービス労働者の闘いは英国中へ広がり、イタリア、フランス、ドイツ、スペインへ拡散している。英ブライトンでは独立系労組IWGBが11月、デリバラー労働者のストを組織した。配達員をこれ以上増やさないと、ドロップ (ピック) 一回5ポンド (約750円) の支給、組合加入者への差別待遇をやめることを要求した。

オランダでは、これまでは従業員だった雇用形態を会社が「フリーランサー」に変えようとしていることにFNV労組が反対している。ヘッジファンドからの出資が増えているため、デリバラーではコスト削減が経営の急務となっているのだ。ベルギーでは運輸労組BTBが組織化を図っている。

フードラはベルリンに本社を置き世界10カ国で営業する。4月にはウイーンで配達員が[事業所委員会 \(Betriebsrat\)](#) を結成した。交運労組のvidaが支援した。会社は重要決定事項につき、この委員会へ情報を提供し、協議することが法律で義務付けられることになる。ストックホルムでもスウェーデン運輸労組が実験的に組織化を試み、労働条件の向上を勝ち取っている。イタリアのナショナルセンターCGILも対策を強めている。

シェアリングエコノミーは雇用破壊

ウーバーは果たして5年後、いや2年後にどんな会社になっているのか。もしかしたら、存在していないかも知れない。だが、問題の本質はウーバーという会社にあるのではなく、シェアリングエコノミーを推進するそのビジネスモデルにあるのだ。ルクセンブルクのザビエル・ベトル首相は、「ウーバーには、社会保障の負担の仕方が十分でないという私たちの懸念を二年前に伝えた。私は新技術を支持するが、10年後に給与も年金もない国民を生みたくない」と、[英フィナンシャルタイムズ紙](#)に語っている。

これはまた、タクシー産業に限定される問題でもない。日本労働弁護団は、シェアリングエコノミーという名の下で「雇用破壊の働き方が社会全体に広がりかねない。私達みんなの問題なのだ」とアピールし、[集会「8時間働けば誰でも暮らせる社会を！」](#)を12月7日に日比谷野音で開催した。川上資人弁護士は、「ライドシェアという美辞麗句にだまされてはいけない。アメリカでは16時間働いても生活できない。労災もない。組合をつくらせない。自由に働けるといいながらひどい現実がある」と訴えた。

10月から精力的に「市民会議」のツイッター[@forumts1](#)で、ウーバーを中心とするライドシェアの世界的な動向を情報発信してきたが、インプレッション（見られた回数）が断トツでトップだったのは、次のリツイートであった。

ウーバーは今日、働くものの権利を拒むために運転手を「自営業者」と扱ってはならないと通告されたのだ。関係組合や運転手の皆さんが奮闘して勝ち取ったこの勝利、おめでとう。私たち英労働党は引き続き、職場の権利を強化し、偽自営業に厳しく対処していく所存です。[@jeremycorbyn](#)

ウーバーが英雇用控訴審判所で敗訴した際に、英労働党のジェレミー・コービン党首が発した言葉だ。日本でも、ぶれることなく働くものの側に立ち、雇用破壊に毅然と挑む政治指導者が切望されている。そんなことを示す証しではないか。

2017年12月17日 記