

「ライドシェア」の問題点について



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－

www.forumtsl.org

2016年10月

1 「ライドシェア」の問題点

現在、日本では、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を「ライドシェア」と呼び、その合法化が検討されています。しかし、本来ライドシェアとは複数の利用者が車両をシェアすることを指し、アメリカではこのような配車サービスはライドブッキングと呼ばれています。そこで、本稿でもライドブッキングと呼ぶことにします¹。

図1は、通常のタクシーにおける契約関係を示したものです。利用者が運送契約を結ぶのは事業者であり、事業者が道路運送法に基づき、利用者の安全に責任を負います。また、事業者と運転者は雇用関係にあり、事業者は労働法に基づき、運転者の労働条件に責任を負います。

これに対して、図2はライドブッキングの契約関係を示したものです。利用者は、運転者との間で運送契約を結び、事業者は運送責任を負いません。また、事業者と運転者に雇用関係はないため、事業者は運転者の労働条件に責任を負いません。

ライドブッキングの問題点は、このように、道路運送法及び労働法の適用を受けず、運送責任も雇用責任も負わない仲介サイト事業者の下、安全管理も労働条件の保障もない旅客運送が行われ、利用者の安全が損なわれかねないという点にあります。

図1 タクシーの契約関係

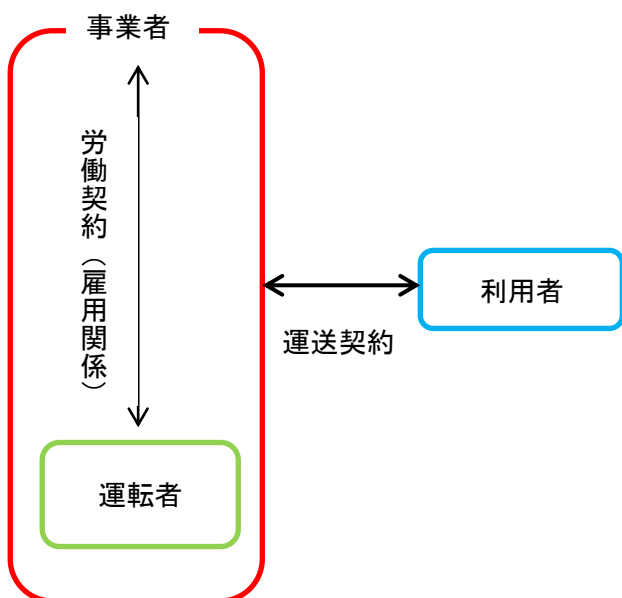
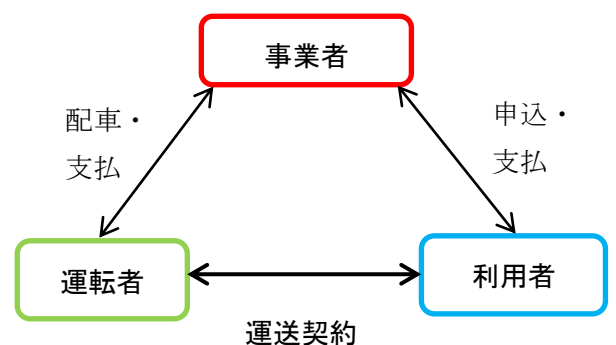


図2 ライドブッキングの契約関係



2 アメリカなどで生じた問題

安全管理の問題

ライドブッキング事業者が先行して営業を開始したアメリカやイギリスでは、ライドブッキングが様々な社会問題を引き起こしています。

まず、安全管理面について、ライドブッキング事業者は、利用者が運転者を評価するシステムにより、評価の低い運転者を排除するから安全は確保されると主張しています²。しかし、評価制度は事後的に運転者を評価するにすぎず、事件・事故を未然に防ぐ安全管理とは根本的に異なります。アメリカなどでは多数の事件・事故が報告されています。

まず、運転者による飲酒運転が挙げられます。2016年5月にはノースカロライナ州で、飲酒して利用者を運んでいた運転者が有罪判決を受けました³。日本のタクシーでは、営業所ごとにアルコール検知器が供えられ、運転者は乗務前に対面で運行管理者によるアルコールチェックを受けなければならない、起こりえない事件です。

また、代表的ライドブッキング事業者であるウーバー社の運転者による女性に対する性的暴行が報告されています。ウーバー社のカスタマーサービスのデータベースで2012年12月から2015年8月の期間で「レイプ」と検索すると5,827件の検索結果が表示され、「性的暴行」と検索すると6,160件の検索結果が表示されました。ウーバー社はその期間のレイプ件数は5件で、性的暴行は175件と主張していますが、表示件数を否定する具体的根拠は示されていません⁴。

2015年10月には、被害を受けた女性らが、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広告しながら、運転者の資格・採用基準やその他の安全基準を定める市の条例を無視し、安全管理を怠り女性らに損害を加えたという理由で裁判を起こしました⁵。同様の裁判は、少なくとも、中国、フランス、インド、カナダでも提起されています⁶。日本のタクシーでは、事業者が責任をもって運転者の採用、教育、指導、監督を行い、車内にはドライブレコーダーが設置されているため、起こりえない事件といえます。

「パートタイムで比較的新人の運転者は最悪の違反率を有しており、フルタイムのベテラン運転者に比べて、交通法規の違反率が5.5倍である」(The New York City Taxicab Fact Book 2006, P.50)とのタクシー運転者に関する調査結果があります⁷。6割の運転者がパートタイムで、かつ登録から1年以内に辞めていくウーバーの運転者⁸は、その大部分が経験のないパートタイム運転者といえます。ですから、運転者評価システムという事後評価制度による市場任せの運用では利用者の安全は確保できないと考えられます。

労働条件の悪化

ライドブッキング事業者は、運転者は個人事業主として十分な収入が確保でき、労働条件は悪くないと主張しています。ウーバー社は、運転者募集広告で年収 8 万 5000 ドル、時給 30 ドルとうたい⁹、2014 年 5 月には、運転者の平均年収は 7 万 4000 ドルと発表していました¹⁰。

しかし、ウーバー運転者は個人事業主と位置づけられることで、車両費、燃料費、整備費、駐車場費、保険料、車両燃料関係税等全ての経費を負担しなければならず、最低賃金、割増賃金、年休制度の適用もなく、労災保険、失業保険もありません。

ワシントンポスト紙は、ウーバー運転者として年間 6 万 2000 ドルを売り上げても、諸経費を差し引くと手取りは 3 万 4400 ドルとなるという記事を掲載しています¹¹。また、シアトル市でウーバー運転者の労働組合を結成したタケレ・ゴベナ氏は、売上から燃料、保険その他諸経費を引くと時給は 2.64 ドルになったと述べています¹²。

さらに、ウーバー社は、突然運賃を切り下げたり¹³、運転者の売上から徴収する手数料の割合を引き上げたりします¹⁴。また、運転者に対して突然アプリの利用を停止したり（つまり「解雇」）¹⁵、さらには地域での営業を突然停止することすらあります¹⁶。（なお、利用者との関係では、悪天候などで需要が増大すると、突然運賃を上げることがあります¹⁷。）

そして、このような労働環境の悪化に対して、労働者が組合を結成して労働条件の改善を要求すると、アプリの利用停止で対抗し、運転者は個人事業主であって労働者ではないから、団体交渉に応じる必要はないと主張します¹⁸。

このように、ライドブッキング事業者は運転者を個人事業主と位置づけることで、労働基準法等の個別的労働関係法の規制と、労働組合法等の団体的労使関係法の両方を潜脱しようとしています¹⁹。

このような労働条件の悪化により、運転者は長時間労働を余儀なくされ、利用者の安全が犠牲にされています。ニューヨーク・ポスト紙は、「度重なる値下げは運転者にとっても利用者にとっても良くない」。運転者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。」という運転者の声を報道しました²⁰。イギリスでは、「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利用者の安全だよ。」という声が紹介されています²¹。

3 世界中で起こっている裁判・紛争

ウーバー社に代表されるライドブッキング事業者は、世界中で営業を開始しようとしています。上記のような問題をはらむため、世界各国で様々な法的紛争が生じています。

カリフォルニア州労働委員会は、運転者とライドブッキング事業者の関係は雇用関係と見なすべきと評価しました（2015年6月）。

アメリカでは運転者 5 万人の個人情報と利用者の乗車記録が流出した疑惑が持たれています（2014年9月）。

韓国ソウル市当局はスマートフォンを通じた配車アプリ「ウーバー」を法律違反だと指摘しました（2014年7月）。また、検察当局は無許可タクシー事業をしているとしてウーバーの経営者を刑事起訴しました（2015年6月）。

ドイツフランクフルト地方裁判所は、「ウーバー」のアプリを通じて旅客運送するのは無免許運送として禁じられると判決しました（2014年8月）。

インドネシア、ジャカルタ州知事は、ウーバーは無許可タクシー営業だと指摘しました（2015年6月）。

メキシコではウーバー等による違法タクシーの激増により、市当局がウーバーを追放処分とする見通しとなりました（2015年7月）。

ブラジルのリオでウーバーへの抗議デモで交通が一時マヒしました（2015年7月）。

アメリカ、中国、インド、ベトナム、フィリピンなどでは事業拡大しつつありますが、その弊害も深刻化しつつあります。

フランスでは、パリ地方裁判所が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、約 1 億 1000 万円の支払いを命じました（2016年6月）。

ベルギー・ブリュッセルの商事裁判所も同様の判決を下しました（同月 24 日）。

イギリス・ロンドン交通局はウーバーに対して規制強化案を発表しました（2015年9月30日）。

台湾ではウーバーに業務停止の指示が出されました（2015年9月）。

4 日本の安全管理の仕組み

日本では、道路運送法上、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業は、「旅客自動車運送事業」（法 2 条 3 号）として、国土交通大臣の許可を得ることが必要です（法 4 条）。同法で許可が求められる理由は、同事業が人命を預かる営利事業である以上、事業者に厳しい安全基準を課し、それを充たした者にのみ営業を許すことで利用者の安全を担保する点にありま

す。

まず、事業者は輸送の安全とその向上に努める義務を負い（法 22 条）、事故防止についての教育・指導体制を整備しなければなりません（法 27 条 2 項）。そして、事業者は、過労防止義務を負い、運転者の乗務時間の管理と、休憩・睡眠施設の整備が義務づけられています（法 27 条 1 項）。また、営業所ごとにアルコール検知器の設置が義務付けられ、乗務前には対面でアルコールチェックを含む点呼を行わなければなりません（旅客自動車運送事業運輸規則（以下、「規」）24 条）。車両の管理面でも、事業者は整備管理者を置き、点検施設を設けなければなりません（規 45、47 条）。

また、事業者には、損害賠償能力が求められ、運行により生じた利用者の損害を賠償するため任意保険又は共済に加入する義務があります（規 19 条の 2）。さらに、事業者は、安全管理のため、営業所ごとに、運行管理者試験を通過した運行管理者を選任しなければならず（法 23 条）、運行管理者は、運転者の教育・指導、乗務時間の管理、休憩施設の管理、点呼の実施等に責任を負います（規 48 条）。また、一定規模以上の事業者は、安全管理規程を作成し、安全統括管理者を置かなければなりません（法 22 条の 2）。また、事業者は、二種免許を有する運転者以外に運転をさせてはなりません（法 25 条）。

これらの安全管理を行う適切な事業計画を有し、その遂行能力を有すると認められる者にのみ許可が下りて営業が許され（法 4 条、6 条）、違反した場合には懲役刑を含む罰則が科せられます（法 96 条以下）。

その他、運転者の労働時間や賃金については、労働基準法やその他の関係法規が適用され、安全を守るために運転者の労働条件が確保されています。「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）は、タクシー運転者の労働時間は長時間の過重な労働となりやすく、そのために事故につながるおそれがあるため、乗務時間の規制等を定めています。

以上が、事業者に課せられた法的な安全管理義務になりますが、これらの安全管理の実施が可能な理由は、上記図 1 のように、事業者が利用者にも、運転者にも責任を負う法的関係が認められるからだといえます。これに対して、ライドブッキング事業者は、利用者にも運転者にも責任を負わないため、このような安全管理を行うことはありません。

5 必要性

ウーバー社を創業したトラビス・カラニック氏は、パリでタクシーを拾おうとした際に、なかなか捕まえることが出来ず、ライドブッキング事業を思いついたとしています。しかし、パリのタクシー台数 14,900 台、ニューヨーク 12,779 台に比べて、東京は 49,447 台と 3 倍以上の台数があります（2014 年）。日本で

は、少なくとも東京など都市部では簡単にタクシーを捕まえることができ、そもそもライドブックイングの必要性があるのか疑問です。

また、アメリカなどのタクシーは質が低く、ライドブックイングの方が質が良いとの指摘さえあります。しかし、東京のタクシーは運転者の親切さ、総合的なサービスで世界一と評価されており²²、質の面でもライドブックイングの必要性があるのか疑問です。日本では、女性が夜中に帰宅する際、歩いて帰るよりタクシーで帰った方が安全という認識さえあり、女性の安全という面からもライドブックイングの必要性には疑問があります。

これに対して、ライドブックイングが導入されることにより想定される弊害として、安全管理ルールを守るタクシー事業者と、そのようなルールの遵守義務を負わないライドブックイング事業者との不公正な競争により、労働条件の悪化と安全管理の省略を招き、利用者の安全が損なわれることが考えられます。このような予見される弊害に比して、ライドブックイングの必要性はあまりに小さいと言えます。

6 想定される問題

日本のタクシーは、上記のように、安全な旅客運送の実現のために様々な仕組みを設けていますが、これらの安全管理体制の整備には当然費用がかかります。

これに対して、ライドブックイング事業者は、安全管理を一切行わないばかりか、車両さえ揃える必要がなく、運転者の人件費やその他の経費及び社会保障費を一切負担しないため、運賃を安く抑えることが出来ます。

このようなライドブックイング事業者が日本のタクシー市場に参入した場合、日本のタクシーは、安全管理ルールを全く遵守しないライドブックイング事業者との不公正な競争にさらされることとなります。タクシー会社は、ライドブックイング事業者の安い運賃に対抗するために、自らの運賃を値下げし、売上の減少を補うためにコストカットの必要性に迫られるでしょう。そして、運賃の切下げとコストカットにより、運転者の労働条件の悪化と、安全管理の省略が余儀なくされるでしょう。これにより犠牲となるのは利用者の安全です。

結局、ライドブックイング事業者が日本のタクシー市場に参入した場合には、利用者の安全が損なわれる危険が大きいのです。

7 市民会議で何を？

情報通信技術の発達により、道路運送の利用者の利便性が促進されることは歓迎すべきことです。しかし、インターネットで便利になる一方で、安全管理がないがしろにされ、労働力のつまみ食いがかかり通って利用者の安全が損な

われるのは困ります。利便性の向上は、安全性を損なわない形で行われるべきであり、ライドブッキング事業者も通常のタクシー事業者と同様の安全管理ルールを守るべきと考えます。

市民会議は、ライドブッキング問題について世界各国の情報を収集し、幅広い人たちと議論し、市民の声とタクシー運転者・事業者の現場の声を広く社会に伝え、適正な施策がなされるよう発信していく会議として発足しました。これから、各国の専門家や消費者団体などにも連携を申し出て、できれば東京だけでなく各地にも結成を呼びかけたいと思います。

¹ アメリカのジャーナリズムにおける用語法の指針を示す、The Associated Press Stylebook の 2015 年版は、“ride-hailing”、“ride-booking”という呼称を推奨しています。

<https://en.wikipedia.org/wiki/Rideshare>

² ライドブッキングの推進を訴える新経済連盟は、「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」（2015 年 10 月 30 日）の中で、「ライドシェアの安全性（①総論）」と題して、「レーティングシステムにより、評価の低い運転者は排除される」としています。

http://jane.or.jp/topic/detail?topic_id=457

³ Ann McAdams, “NC Uber drivers arrested for drinking and driving” (CBS, 2016 年 5 月 24 日), <http://wncn.com/2016/05/24/nc-uber-drivers-arrested-for-drinking-and-driving/>

⁴ Charlie Warzel, Johana Bhuiyan, “Internal Data Offers Glimpse At Uber Sex Assault Complaints” (BuzzFeed News, 2016 年 3 月 7 日)
https://www.buzzfeed.com/charliwarzel/internal-data-offers-glimpse-at-uber-sex-assault-complaints?utm_term=.vonvgBq0v#.mtk4oEYle

“Uber confirms 175 sexual assault claims against drivers amid accusations of thousands” (RT, 2016 年 3 月 9 日), <https://www.rt.com/news/334940-uber-confirms-sexual-assaults/>

⁵ Jane Doe 1 and Jane Doe 2, vs. Uber Technologies, Inc., 2015 年 10 月 8 日
<https://www.scribd.com/document/284214011/Uber-Sexual-Assault-Lawsuit>

Menchie Mendoza, “Uber Allegedly Neglects Safety Of Female Riders, Hit With Lawsuit” (Tech Times, 2015 年 10 月 10 日),
<http://www.techtimes.com/articles/93449/20151010/uber-allegedly-neglects-safety-of-female-riders-hit-with-lawsuit.htm>

⁶ Menchie Mendoza, “Uber Allegedly Neglects Safety Of Female Riders, Hit With Lawsuit” (Tech Times, 2015 年 10 月 10 日),
<http://www.techtimes.com/articles/93449/20151010/uber-allegedly-neglects-safety-of-female-riders-hit-with-lawsuit.htm>

⁷ The New York City Taxicab Fact Book 2006, <http://www.schallerconsult.com/taxi/taxifb.pdf>

⁸ Jonathan V. Hall, Alan B. Krueger, “An Analysis of the Labor Market for Uber’s Driver-Partners in the United States”, 2015 年 1 月 22 日

<https://irs.princeton.edu/sites/irs/files/An%20Analysis%20of%20the%20Labor%20Market%20for%20Uber%E2%80%99s%20Driver-Partners%20in%20the%20United%20States%20587.pdf>

⁹ Alex Rosenblat, “Uber Driver Recruitment: From \$90k/y → Min. Wage + Civil Rights”, <https://medium.com/uber-screeds/uber-driver-recruitment-from-90k-y-min-wage-civil-rights-9559ecaad3c#.vgwvhmqhb>

¹⁰ Joann Weiner, “The hidden costs of being an Uber driver” (The Washington Post, 2015 年 2 月 20 日), <https://www.washingtonpost.com/news/get-there/wp/2015/02/20/the-hidden-costs-of-being-a-n-uber-driver/>

¹¹ Joann Weiner, “The hidden costs of being an Uber driver” (The Washington Post, 2015 年 2 月 20 日), <https://www.washingtonpost.com/news/get-there/wp/2015/02/20/the-hidden-costs-of-being-a-n-uber-driver/>

¹² Seth Sandronsky, “I’m Making Only \$2.64 an Hour Working as an Uber Driver” (2015 年 9 月 23 日, Alternet)

¹³ Dean Kirby, “Uber taxi drivers in Manchester angry over 'sweatshop conditions' after fares cut” (Independent, 2016 年 3 月 10 日), <http://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/uber-taxi-drivers-in-manchester-angry-over-sweatshop-conditions-after-fares-cut-a6921676.html>

Danielle Furfaro and Georgett Roberts, “Uber drivers working up to 19 hours a day just to get by” (New York Post, 2016 年 2 月 7 日), <http://nypost.com/2016/02/07/uber-drivers-working-up-to-19-hours-a-day-just-to-get-by/>

David Hellier, “Uber drivers protest over fee rise in first London demo” (The Guardian, 2015 年 11 月 12 日), <https://www.theguardian.com/business/2015/nov/12/uber-drivers-protest-at-fee-hike-in-first-london-demo>

¹⁴ Ellen Huet, “Uber Tests Taking Even More From Its Drivers With 30% Commission” (Forbes, 2015 年 5 月 18 日), <http://www.forbes.com/sites/ellenhuet/2015/05/18/uber-new-uberx-tiered-commission-30-percent/#5a9ba29c75cc>

¹⁵ Steven Greenhouse, “Uber: On the Road to Nowhere” (The American Prospect, 2015 年 12 月 7 日), <http://prospect.org/article/road-nowhere-3>

Alex Rosenblat, “The Truth About How Uber’s App Manages Drivers” (Harvard Business Review, 2016 年 4 月 6 日), <https://hbr.org/2016/04/the-truth-about-how-ubers-app-manages-drivers>

¹⁶ Daniel Wiessner, “Drivers sue Uber, Lyft over exit from Austin, Texas” (Reuters, 2016 年 6 月 9 日), <http://uk.reuters.com/article/us-uber-lawsuit-austin-idUKKCN0YV2FQ>

¹⁷ Annie Lowrey, “Is Uber’s Surge-Pricing an Example of High-Tech Gouging?” (The New York Times Magazine, 2014 年 1 月 10 日),

<http://www.nytimes.com/2014/01/12/magazine/is-ubers-surge-pricing-an-example-of-high-tech-gouging.html? r=0>

¹⁸ Steven Greenhouse, “Uber: On the Road to Nowhere” (The American Prospect, 2015 年 12 月 7 日), <http://prospect.org/article/road-nowhere-3>

¹⁹ ローレンス・サマーズ（元アメリカ合衆国財務長官、元ハーバード大学学長）らによる研究によれば、ウーバー社等のシェアリングエコノミーと呼ばれるプラットフォーム経済で働く労働者達は、従来の労働者に比べて交渉力が著しく弱く、社会保障がないそれらの仕事が唯一の収入源である場合、労働者と国がその費用の負担を余儀なくされる、としています。

Lawrence H. Summers and Ed Balls, Convened by the Center for American Progress
January 2015, “Report of the Commission on Inclusive Prosperity”

<https://www.americanprogress.org/issues/economy/report/2015/01/15/104266/report-of-the-commission-on-inclusive-prosperity/>

ブルッキングス研究所の研究によれば、株主資本主義の進展により労働者を犠牲にした株主への権力移譲が起きたとされています。これにより、雇用から派遣労働等へ労働力のアウトソーシングが起き、さらに、利用したい時だけ労働者を使用する「ウーバライゼーション」が起きました。結果、労働者の地位はより不安定になっているとされています。

Jerry Davis, “Capital markets and job creation in the 21st century” (The Brookings Institution, 2015 年 12 月),

https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/capital_markets.pdf

JP モルガンチェース研究所は、「シェアリングエコノミー」を「プラットフォームエコノミー」と呼び、資産を取引する「キャピタルプラットフォーム」と、労働を取引する「レイバープラットフォーム」に分けています。そして、前者の例として民泊を、後者の例としてライドブックキングを挙げています。“Paychecks, Paydays, and the Online Platform Economy - Big Data on Income Volatility” (2016 年 2 月)

<https://www.jpmorganchase.com/corporate/institute/document/jpmc-institute-volatility-2-report.pdf>

²⁰ Danielle Furfaro and Georgett Roberts, “Uber drivers working up to 19 hours a day just to get by” (New York Post, 2016 年 2 月 7 日),

<http://nypost.com/2016/02/07/uber-drivers-working-up-to-19-hours-a-day-just-to-get-by/>

²¹ Homa Khaleeli, “The truth about working for Deliveroo, Uber and the on-demand economy” (The Guardian, 2016 年 6 月 15 日),

<https://www.theguardian.com/money/2016/jun/15/he-truth-about-working-for-deliveroo-uber-and-the-on-demand-economy>

²² 「旅行者による世界の都市調査」 — トリップアドバイザー

http://tg.tripadvisor.jp/survey/cities_survey2012.pdf