

内外交差点

「ライドシェア出現から10年」⑩ モスクワの「白タク事情」

浦田 誠氏 (ITF政策部長) 第10/12回

それはモスクワへ国連関係の会議で出張した14年前のことでした。帰国の前夜、私は泊まっていたクラウンプラザホテルのフロントで、「明朝7時に空港までタクシーを手配してほしい」と頼んだのです。すると対応した若い大柄の男性は、「7時10分でもいいですか」と聞き返しました。それで構わないと告げると、彼はなんと「では、夜勤が明けたらすぐにお部屋まで荷物を取りにうかがいます」と言い、空港までの料金を提示したのです。この想定外の展開には正直、面食らいました。しかも、一睡もしていない運転手の車に一時間も乗るのです。私は「ノーサンキュー」と即答し、国連の事務局に車を手配してもらいました。

ロシアでは、ソ連の時代からタクシー不足を補う白タクが存在していました。「爆撃手」と呼ばれ、料金は事前交渉。当時KGB職員だったプーチン大統領も、この副業で家計を支えていた時期があるのです。そして、1991年にソ連が崩壊して経済が混乱すると、自動車を持つ者は誰でも「爆撃手」となり、救急車にも乗れたと言われます。私がモスクワを訪れたのは2009年11月でしたが、一流ホテルのフロントマンが何のためらいもなく白タク行為を宿泊客に申し出るくらい、このサービスは社会に定着していたのです。当時のモスクワでは、正規のタクシー9000両に対して、白タクは4万台に上っていたそうです。

それから「タクシー法」が施行され、こうした違法営業に罰金が科せられるようになったのは、2011年9月のことです。また、タクシー乗務資格を運転歴5年以上の者と定め、メーター器や行燈をつけ、車体の色を統一することなどが義務づけられました。この新法だけで白タクは一掃されませんでした。その後スマホを介したタクシー配車サービスが始まると、状況は一変します。2018年4月19日付の共同通信は、「当局の営業許可を受けない白タクが当たり前だったロシアで近年、タクシー事情が激変した。スマートフォンの配車アプリの普及で正規タクシーが増加、白タクは姿を消した」と報じています。

アプリ配車の最大手は昨今を問わず、ヤンデックスタクシーです。「ロシアのグーグル」と呼ばれ、米ナスダックに上場を果たしたヤンデックス社が2011年に始めた事業で

す。規制当局の指導に従う運営方針をとり、乗客とタクシー会社を仲介する配車サービスを全国で展開しました。イスラエルのゲットや米ウーバーがロシア市場に参入すると、激しい運賃の値引き競争で対抗し、首位の座を堅持。その結果、ウーバーはヤンデックスと合弁会社を設立する形で2018年にロシアから退き、5年後にはその持ち株もすべてヤンデックスに売却しています。一方、2016年に初乗り運賃を199ルーブル(約320円)から99ルーブルに切り下げた時は、モスクワのタクシー運転者が抗議のストを打っています。また、ウーバーと合弁会社をつくとすぐに手数料を3割も上げたため、タクシー運転者はハンストなどで再び強く抗議しました。

ヤンデックスはさらに、ロシアの周辺諸国であるベラルーシ、ジョージア、カザフスタンなどへ進出したほか、「ヤング」の名称で、北ヨーロッパ、アフリカ、南米諸国でも配車事業を広めました。コロナ禍では、フードデリバリーに力を注ぎ、Eコマースやオンライン決済などにも着手。2020年には黒字経営だと公表しています。

しかし、ロシアのウクライナ侵攻が始まると、会社は大きな試練を迎えます。ロシア政府に戦争協力を強いられたため、プロパガンダや偽情報を流すIT企業と西側諸国から見なされ、制裁対象となったのです。ナスダックは上場の廃止を通達。このため、ロシアの事業を再編・売却することを条件にどうにか上場を維持しました。

また、エストニアとラトビアは、顧客データがロシアで諜報機関の手に渡りかねないと配車アプリの使用を禁止し、ノルウェーやフィンランドも同様の懸念を示しています。ロシア国内では、制裁による物価高騰のあおりでタクシー運賃が35~40%上昇するとともに、運転者不足が深刻です。

それでも、「ヤンデックスは、今の危機を運転者や利用者押しつけて乗り切ろうとしている」と指摘するのは、全ロシア公共交通労組協議会です。その理由として、「運賃を設定し、タクシー会社や運転者への配分を決める権限を有し、政府に運転者を個人事業主と認めさせた上、一方的にアカウントを停止することができる」ことを挙げています。

配車アプリの普及がロシアのタクシー産業の近代化に貢献したことは間違いありません。しかし、今のまま突き進めば、行き着くところは欧米のライドシェアと同じになるのではないのでしょうか。

