

内外交差点

「ライドシェア出現から10年」② 「事実と異なる」橋下提言にモノ申す

浦田 誠氏 (ITF政策部長) 第2/12回

元大阪市長の橋下徹氏が、ソフトバンク (SB) 新書から出した新著「日本再起動」でライドシェア推進を唱えています。いわく「海外の先進国では定着したシステム」であり、その優れた点として「乗客と運転手が相互評価をするので、評判の悪い運転手はいなくなる」ことなどを挙げています。

しかし、事実は異なります。欧州連合の最高裁にあたる欧州司法裁判所が「ウーバーは運輸業」と判決してから同社はもう5年以上、素人運転手が家用車を使う有償旅客輸送サービスを欧州でやめているのです。反対運動が強かった韓国や台湾でも、ライドシェアを断念しています。「評価制度」も橋下氏が言うほど単純なものではなくなっています。今では、アルゴリズムを使った人工知能が運転手の労務管理をしているのです。その査定は容赦ないうえ、不透明で一方向的な判断をししば下します。

ウーバーの最高経営責任者であるダラ・コスロシャヒ氏は昨秋、素性を隠してライドシェアとフードデリバリーの仕事を100回ほど体験しました。コロナ禍から運転手不足が続いているため、対策を講じる上で現場の感覚をつかみたかったようです。年俵は2400万ドル (約33億円) と、明日の生活に困る人ではありませんが、それでも「次の日も良い評価を得られるか不安な思いで床に就いた」と回想しています。

オランダの裁判所は4月、ウーバーの元運転手4人がアルゴリズムによって解雇されたことは不当だったと判決しました。4人は、ウーバーのアプリから「不正行為」を通知された後、反論の機会を与えられずアカウントを永久停止されていたのです。さらに、自分の乗務記録を確認したいと情報開示を会社に求めたところ、「企業秘密」を理由に拒否されました。裁判所はこの件についても原告を支持し、「拒否は認められない」としました。世界各地で今、こうした事件が相次いでいます。働くものを大切にしないこのようなシステムで、果たして日本は再起動するのでしょうか。

そもそも、「悪い運転手」を特定できたとしても、それは問題が起きた後のことです。ライドシェア各社は、運行の安全管理を疎かにしているからです。ウーバーは、2017~18年に米国で5981件の性的暴行事件が起きたことを認めています。

サンディエゴでは34件の暴行を繰り返した元ウーバー運転手が96年4ヵ月の禁固刑に処されています。同業他社のリフトでは、2017~19年に4158件の性的暴行事件と105件の死傷事故がありました。米国では、「ライドシェアを使ってトラブルに会った方の相談に乗ります」という法律事務所のコマーシャルがテレビでよく流れています。

こうした海外の事情を踏まえたのか、日本維新の会の石井苗子・参議院議員は3月20日、ライドシェアを推進するためには「どんな問題を解消すればいいのか」と、参院国土交通委員会で質問しました。橋下氏とは異なる見地ですが、石井議員はなぜ自ら対策を提起しないのでしょうか。いずれにせよ、安全確保や利用者保護と言う問題を解消すればするほど、ライドシェアはライドシェアでなくなるのです。

ライドシェアの推進については、新しい資本主義実現会議の川邊健太郎委員 (Zホールディングス代表取締役会長) も、「郊外・過疎地域においてサービスの拡充に努めるべき」などと提言しています。しかし、ウーバーは2019年に株式を新規公開した際、投資家向けの目論見書 (通称S-1) で、「郊外や過疎地へサービスを浸透させることが課題」と述べています。タクシーのように営業区域が決まっていないので、郊外から都市部へ遠征する運転手が大勢いるからです。ウィークデーは車の中で寝泊まりして働き、週末に郊外の自宅へ帰るものもいます。橋下氏自身も新著で、「顧客獲得競争が激しいので、運転手はお客が拾えそうな場所を見つけ出す」と、過疎地へ敢えて行くものが少ないことを図らずも認めているのです。

ライドシェア推進論が最近、示し合わせたように次々と現れていますが、その主張は使い古されたものである上、一知半解であり、どの論客にも勉強不足の感は否めません。

