

内外交差点

「ライドシェア出現から10年」④ いまや強力な既得権益集団に

浦田 誠氏 (ITF政策部長) 第4/12回

米ミネソタ州のワルツ知事は5月25日、州議会が4日前に可決したライドシェア運転者保護法案に拒否権を発動し、これを廃案としました。ウーバーとリフトが、「コストが倍増する」と法案に反対し、施行されれば同州での事業を大幅に縮小すると知事に迫っていたのです。

カリフォルニア州でも3年前に同じようなことが起きています。ギグ労働者の保護強化をめざす州法「AB5」が施行されると、ウーバーやドアダッシュを筆頭とするギグ企業は「ビジネスへのリスクだ」と反発し、連合軍を組んで202億円を投じ、ライドシェア運転者とフードデリバリー配達員の適用除外を住民投票で認めさせたのです。その後、ニューヨーク州とマサチューセッツ州では、先手を打ってこうした適用除外を定める州法を作ろうとしましたが、労働組合の反対運動もあり、失敗に終わっています。

どの場合も各社はロビイストを大動員して、政治家や官僚に攻勢をかけています。米ライドシェア業界2位のリフトは昨年、全米で28人のロビイストに180万ドル(約2億6000万円)を払っており、ミネソタ州では8つのロビー団体と契約を結んでいました。また、過去11年間に使った政治献金は1億ドルを超えています。

ウーバーとリフトはかつて、「タクシー業界は既得権益にしがみつくカルテルだ」とやり玉に上げましたが、今や自分たちが強力な既得権益集団となり、コスト増につながる規制強化や労働者保護に反対しているのです。

両社とも株式上場を果たしていますが、株価は低迷し続けている上、赤字経営から脱却できていないからです。どちらもここ数年で3割ほどの社員を削減していますし、リフトでは最高経営責任者が最近交代しています。こうした中、ウーバーの筆頭株主であったソフトバンクグループは昨年8月、すべての株を放出しましたし、楽天はこれより前にリフトの経営から手を引いています。

ミネソタ州で否決された法案は、ライドシェア各社

が運転手から取る手数料をどんどん上げているため、報酬の下限を設定するとともに、一方的なアカウント停止(解雇)から運転手を守る内容でした。こうした問題は、ミネソタ州に限らず全米・世界各地で起きています。同州でウーバーとリフトは運賃の7割を手数料として取ることもありますが、他市では5割という事例もあります。また、ニューヨーク市では2019年2月から2022年4月の間に5000万回のライドシェア配車を調査したところ、運賃は平均で5割も増した一方、運転手の収入は31%増にとどまっていたのです。

不当なアカウント停止が日常茶飯事であることは、ライドシェア運転者組合と弁護士グループが実施したアンケート調査からも明らかです。2月末に発表された報告書によれば、カリフォルニア州で810人にオンライン調査をしたところ、3人に2人が一時的ないし永久アカウント停止を経験していました。このうち、3割が「理由を明示されなかった」と回答。この結果、18%が自家用車を、12%がマイホームをそれぞれ失っています。実際、アンケート回答者の81%が専業でライドシェア運転をしていたのです。また、有色人種と移民労働者がこうした問題に直面する割合が白人運転者よりも高いと報告書は指摘しています。

ある黒人運転者は、5年半の間にウーバーで2万7000回の配車をこなし、評価も5点中4.95点だったにもかかわらず、遠方への配車を断ったり、マスクをしない乗客を注意したところ苦情を出され、あっという間に永久停止処分となりました。しかし会社は運転者の言い分に耳を貸そうとしません。時間とコストがかかるからです。このため、こうした仕事を失うことを恐れて犯罪の多い地区へ行くことを断れずに殺害されるなど、2017年から5年の間に少なくとも50人のギグ労働者が勤務中に命を落としたという報告もあります。だからこそ、アカウントの停止について、公平なルールづくりを求める声は運転者や労働組合の間でやまないのです。

ニューヨーク市議会とシカゴ市議会では新しい条例づくりの審理が始まっています。ギグ企業は当然、ロビイストを動員して反対工作を仕掛けてくるでしょう。ミネソタ州の轍を踏まぬよう、どうこれを押し返すのか。新条例を推進する労働組合の力が試されています。

