

## 内外交差点

## 「ライドシェア出現から10年」⑥ ロボタクシーに抱く危機感？

浦田 誠氏 (ITF政策部長) 第6/12回

もう6年前のことですが、経済開発協力機構(OECD)の関連団体である国際交通フォーラムで、労働側アドバイザーを務めたことがあります。トラックの完全自動運転が実現すると欧米で200万人の職業運転手が失業すると独自に試算した上で、その移行過程で各国が取り組むべき対策を提言した時のことです。

私は当初、この仕事に乗り気ではありませんでした。労働側の主張は、「移行は慎重であるべき」だったからです。きっとトラック事業者や自動車製造業の代表は推進の立場であり、意見が対立すると思っていました。ところが、他のステークホルダーにも懸念はあったのです。例えば、「完全自動化された車両は、荷主が直接管理することもできるから、トラック会社は淘汰されるかも知れない」、「効率的に走る無人トラックが普及すれば、これまでほど台数が売れなくなるのではないか」などと彼らは考えていたのです。

米サンフランシスコ市で8月10日、完全無人自動車による配車サービス(通称、ロボタクシー)が全面的に解禁されたという報道に接し、この時のことを思い出しました。今回とりわけ印象的だったのは、地元のタクシー運転者の組合とライドシェア運転者の組合が合同で反対集会を開いたことです。米タクシー産業は、ウーバーとリフトによる破壊的な規制緩和によって大打撃を受け、「主役の座」を奪われたも同然です。ところが、ここへロボタクシーが参入することになり、今度はライドシェア運転者も危機感を募らせているのです。

サンフランシスコ市でロボタクシーの全面解禁を認めたのは、カリフォルニア州公益事業委員会(CPCU)といい、民間企業が営む公益サービスを規制する機関です。しかし、反対意見や慎重論が多く出たため、決定を2回も延期しています。主な問題点は、①ロボタクシーが緊急車両の運行を妨げたり、消火活動の現場に迷い込んでいる②バスなどと接触し、公共交通の運行を妨げている③道路で立ち

往生して交通渋滞を起こしている一など。同市の交通局は「サービス拡大は時期尚早」と厳しい見解です。ある幹部はロボタクシーについて、「私の祖父のような運転をする。慎重で前の車に突っ込んだりしない

が、周りからは予測できない運転をし、自分が混乱するたびに停車してしまうので、公道でカオスを巻き起こす」と述べています。

カリフォルニア州では現在、40社がさまざまなレベルで自動運転車の実用化に取り組んでいますが、ゼネラルモーターズの子会社であるクルーズにロボタクシーの限定的な商用運行がサンフランシスコ市で初めて認められたのは昨年6月でした。続く11月には、アルファベット傘下のウェイモに同様の許可が下りました。

クルーズはこれまで100億ドルの資金を調達していますが、赤字続きで昨年の損失は19億ドル。投資家や株主からは厳しい目が向けられています。ウェイモも赤字で、今年に入り社員2500人の8%を削減しました。このため、クルーズは今回の全面解禁やアリゾナ州での事業拡大を通じて、今年第1四半期に3000万ドルだった売上を2年後には一気に10億ドルへ伸ばしたいのです。しかし、8月10日の決定後もサンフランシスコ市ではクルーズ車両の事故が相次ぎ、当面は運行車両数を制限することとなりました。また、同市の法務官(自治体弁護士)らは、州に対してCPCUの決定を見直すよう迫っています。このように、ロボタクシーの前途は多難です。

ところで、走行は完全自律のロボタクシーですが、燃料補給や車の清掃・整備には人の手が必要で、現在は会社が社員を使ってやっています。その反面、ライドシェアでは個人事業主扱いの運転者がこうしたコストを負担しますし、主として自家用車を使います。この歴然としたコストの差をクルーズやウェイモは今後、どのように解消していくのでしょうか。「運転免許がなくても稼げる。ライドシェアより楽な仕事」などとPRして、高額なロボタクシーを販売したり、リースすることも考えているはずですが、しかし、ビジネスとして軌道に乗せることは自動運転の技術開発より難しいと言われており、そこで働く者にしわ寄せがいかないことが切に望まれます。

