

内外交差点

「ライドシェア出現から10年」⑦ 共通するのは「人の心」

浦田 誠氏 (ITF政策部長) 第7/12回

20余年の英国生活でお世話になった格安ハイヤー「ミニキャブ」の運転手たち—彼らの大半は様々な国からやって来た「移民」でした。ガーナ出身の男性は「この国の人には笑顔がない。故郷では、どんなに貧しくても助け合って苦勞を笑い飛ばしていたのに」と嘆いていました。人一倍働いたイラン人の運転手は、めでたくファストフード店を開業。私が車内に忘れた携帯電話をすぐに営業所へ届けてくれたのは、ウガンダ人の運転手でした。イスタンブール出張の帰路では、「トルコ生まれのザザ人です」と運転手から言われ、帰宅後に慌てて調べて、「トルコ東部に住むクルド系の少数民族」と知りました。アフガニスタン出身の青年は、パシュトー語とダリー語のコミュニティ通訳として同郷人の生活を支えるかたわらミニキャブの仕事をしていました。ポーランドから来た運転手は元船乗り。教師や公務員だったものもいます。

そんなある日、大学で経済学を専攻した後、農業省の地方役人になったパキスタン人の運転手と出会いました。「この国でひと稼ぎして、故郷に錦を飾るのかい」と尋ねても、表情が冴えませんが、そして重い口を開いて、こんな話をしてくれました。

「役人の仕事には、賄賂が付き物。断ると上司から叱られる。マフィアとつながっているから。結託して出荷前の穀物を破棄して価格を操作したりする。だから私はずっと拒絶してきた。農民たちがちゃんと収穫できるよう、夜を徹して現場で指揮したこともある。上司は怒り心頭。政治家からも圧力がかった」。車はそこで目的地に着いてしまいましたが、察するにこうした経緯から彼は故郷を去ったのでしょうか。「渡英して8年だが、かつての仲間たちは今も助言を求めてくる」と少し自慢げでした。ロンドン南部の自宅とヒースロー空港は約60キロの道のり。私はその道中に彼ら「移民」から、この世界がとても広く奥深いことを学び、人種、出生や宗教を超えて共通する「人の心」があると教えられたのです。

こうした一期一会をここで紹介するのは最近、「日本でライドシェアが導入されれば、外国人運転手が犯

罪を起こす」という心無いコメントを散見するからです。日本人のライドシェア運転手は犯罪を犯さないのか？統計上、日本の外国人は増えていますが、犯罪は総じて減っています。ライドシェアに反対する上で、バイアスのかかった主張は禁物です。

英国には試験が世界一難しいロンドンのブラックキャブがある一方で、規制のゆるいハイヤーのミニキャブがあります。運転手は行政による簡単な技能テスト、身元調査、健康診断などを受けて、ライセンスを取得します。かつては白タク同然でしたが、これに規制をかけたのです。予約専用で運賃は行き先ごとに決まっており、ブラックキャブより安い設定です。配車ごとに帰庫せず、自家用車を使うものが多いです。事業者も行政から営業ライセンスを取得します。英国のウーバーは、このミニキャブとして事業を登録しています。

そのウーバーは過去にロンドン交通局から2回も営業免許の更新を拒否されました。重大犯罪の報告や運転手の健康記録・犯罪歴に関する情報を怠っている(2017年)、偽アカウントを使う運転手が多数いる(2019年)などが理由でした。どちらの場合も裁判所が同社の差し止め請求を認めたので、辛うじて事業を存続することができました。ミニキャブ会社にも一部で不祥事がありますが、このようなスケールのスキャンダルはありません。

英国ではさらに最高裁判所が2年前、「ウーバー運転手は労働者」という司法判断を下しています。運転手は会社の指揮命令下に置かれているという原告の主張が認められたのです。この2つの点をかけ合わせれば、どれだけウーバーの安全・運行管理がずさんであったか分かります。このように、乗客に対する犯罪行為は運転手の出生や肌の色で決まるものではないのです。

先に触れた日本の外国人と犯罪の統計で、例外的に増えているのがベトナム人技能実習生による軽犯罪です。多額の借金を背負って来日するなど、制度に構造的な問題があるからです。いまタクシー運転手をこの技能実習制度に加えることが狙いに上がっていますが、こうした問題を抜本的に改め、「同一労働・同一賃金」の原則を堅持することが安全性の担保につながるのではないのでしょうか。

