

内外交差点

「ライドシェア出現から10年」⑨ 注目のマイクロランジットにも課題が

浦田 誠氏 (ITF政策部長) 第9/12回

皆さんはヴィア・トランスポーションという会社をご存じですか。米国では2012年に開業し、ニューヨークに本社を置き、「マイクロランジット」企業と呼ばれています。

まず2013年に同市でライドシェア事業をはじめ、その後シカゴ、ワシントンDCなどへ進出しました。ウーバーやリフトとの違いは複数の乗客が乗り合うオンデマンド式のシャトル輸送を広めたことです。独自のアルゴリズムを使い、乗降場所とルートを算出して目的地まで利用客を送り届けます。2つ目の特徴は、こうしたライドシェアのサービスを直接提供するだけでなく、早い段階からバス・タクシー会社、地方自治体、大学などとパートナーを組んで、自社の乗合システムを提供してきたことです。こうして創業から数年の間に、世界15カ国へ進出し、60超の都市で年間延べ5000万回の乗車を達成しました。

欧州ではメルセデス・ベンツと提携してアムステルダム、ロンドン、ベルリンで事業を展開。日本では2018年8月に東京で森ビル社員を対象とした無償輸送を1年間提供する実証実験を行い、伊藤忠商事が融資しました。その後も、日本の自治体や交通事業者に自社システムを広めようとしています。

筆者が初めてヴィアに注目したのはテキサス州アーリントン市(人口40万人)の実証実験です。同市は1日の利用者が300人程度だったダウンタウンの通勤バス路線を2017年にやめ、代わりに6人乗りバン10台を使ったオンデマンド式の輸送サービスをヴィアに委託したところ、最初の1カ月に延べ5000回の利用があったのです。スマホのない人は電話で予約できるようにし、運賃は1回3ドルに設定、待ち時間は平均11分、4年後には市全域にサービスを広げ、利用回数は100万回を超えました。今年8月からは市の正式輸送サービスに昇格しています。なお、運転手は個人事業主で、時給制か配車毎の報酬制という選択肢があり、会社が取る手数料は10%と、ウーバーやリフトより割安です。

こうした中、コロナ禍によって他社同様に運転手も利用者も激減したことを契機とし、ヴィアは直接サービスを提供するライドシェアから撤退するようになり、2021年12月20日に最後の運行をニューヨークとワシントンDCで終了しました。

ヴィアは過疎地のオンデマンド輸送にも乗り出しています。ノースカロライナ州ウィルソンでは5つのバス路線を同社のシステムを使ったマイクロランジットに切り替えたところ、利用率が64%増加、同じようにモンタナ州の先住民居住区でも利用者が倍増したと報道されています。ヴィアが進出していないバージニア州の過疎地ワイズでも、最初の半年に1万2000人が利用した18カ月の実証実験があり、期間を延長しています。「マイクロランジットに適しているのは都市部より空間の多い地方」と指摘する交通政策の専門家もおり、今後の発展が注目されます。一方、過疎地の自治体でバスの代わりにライドシェアを委託運行させ、そこへ補助金を出す事例はほとんどありません。

こうした実績でマイクロランジットの最大手となったヴィアですが、労働問題や労使関係で課題の多い企業です。北米で公共交通労働者を組織する最大手の合同交通労組(ATU)は「地域住民に恩恵をもたらすサービスと言われるが、そこで働くものの労働実態にも目を向けるべき」と訴えます。マイクロランジットの労働条件はバス労働者を大きく下回り、「低賃金で休憩なく1日12時間も働かせられる」ような実態があるからです。アーリントン市のように運転手を個人事業主として扱い、燃料費などの諸経費をすべて自己負担させ、社会保険、失業保険や労災保障の適用がないことを組合は看過していません。また、ATUによれば、同社は組合潰しを生業とすることで有名な法律事務所と顧問契約を結び、ヴィア労働者の組織化に敵対していると言います。こうした中、ATUは昨年初めてバージニア州のヴィア職場で組織化に成功しました。

マイクロランジットの広まりは注目されていますが、そこで働くものの雇用と賃金・労働条件をエッセンシャルワーカーにふさわしいものとするのが今、強く求められているのです。

