

内外交差点

RS運転者の労働者性は100% 国は地方自治に権限財源を与えよ

大岡 理人氏（南タクシー社長） 第3/12回

岡目八目という囲碁用語、当事者よりも第三者の方が利害損失や状況が良く見える、文字通り8手先読み。RS推進外野陣の勝手読みが止まるところを知らない。いつでも撃てるように装填？（河野大臣発言）タクシー事業者が照準（エイム）を合わせ始めたばかりなのに、外野から爆弾を投下するのか。

今更だが、スマホとアイドルエコノミー（i d l e = 空きリソースのマッチング経済）は相性抜群だ。遊休資産は車両の他、空家、空土地、ヒト（スキル）、モノ、カネ等々。代表的なU b e r は当初一般ドライバーとユーザーのマッチングのみだったが現在は周辺ビジネスを巻き込む。1300億ドルの時価総額はまるで小国のGDPだ。本人確認（資産管理分析）、ヘルプデスク、ドライバー向け融資、自動車保険、配達、患者・医療向け送迎など社会インフラ経済圏を構築した。ただし、自己責任文化で完全車社会。企業は対株主の責任を果たせば法律は無視、DX時代に法律が追いつかないだけと勝手解釈。法治国家ならぬ放置国家、何でも罰金解決。帝国構築の過程、背景にはこれらの要素、いずれも日本人には受け容れがたい要素が満載である。

国内に話題を戻して、国内課題とその解決の話しをしよう。大阪のどこを歩いても外国人の姿を見かける。インバウンドは日本の最有望市場だが、さらなる最有望市場も足元にある。それは「シニア巨大経済圏」。日本の総人口3割が65歳以上。日本の個人金融資産約2000兆円の6割を65歳以上の人たちが保有。60歳からシニアなら、私もプレ（前段階）シニアだが「シニアはガラケー。SNSとは無縁…」これらは誤解。ある調査ではシニアの8割がスマホを持ち、5割前後がLINEを使い、2割がネットショッピングをする。シニア層の消費意欲を激高させ、遊休資産を日本の未来のためにどのように活用するか。2000兆円もの個人資産。資産の10%を寄付したら、その10倍を相続税の対象から除くという税制を導入すると、サウジアラビアの莫大な石油のごとく市場にカネ資産が出てくるだろう。皆がいい人

生だったと成仏できるような国、次の世代に明るい展望が開ける国であってほしい。

今の若い世代、お金儲けはあまり上手

ではないようだ。一人っ子蛮勇育たずではないが、野生的に自分の頭で考えるのが苦手な子が昔に比べて多い。そのかわり、社会問題を解決したいという熱意とIT技術は極めて高い。あるベンチャー投資家は「事業化できない苦笑いするような案件ばかりだが問題解決型の件数は着実に増えている」と言う。

日本は国の借金1300兆円、国民1人当たり1000万円超、子どもや孫に生まれながらに十字架を背負わせる国だ。にもかかわらず国民負担の大盤振る舞い補助金がいくつもある。例えばガソリン補助金。在庫評価益が激増、安く仕入れて高値で販売、過去最高益の石油元売り大手などに6兆円規模の血税を出口（期限）無しに投入し続けている。移動利便を一部解消できても、公共交通の適正な事業運営と日本の労働環境悪化など別の課題を多発させるRS全面解禁。「果報は寝ずに、練って待つ」ではないが我が社はタクシー型RSに参画する。理由はタクシー型だから。人材確保、遠隔点呼、各種書類や表示板など何もかもGO(株)のお膳立てがあり参入障壁はない。採算に見合わない運営労力等個社事情が障壁。世界一労働者を守る厚労省、公取委がRS議論では蚊帳の外。フリーランスの契約条件を保護するため、下請法と同等の規定を定めたフリーランス新法（今秋施行）にしても労働法の保護に比べてあまりに限定的で脆弱。欧米では2010年代後半から配車サービス員の労働者性を争う訴訟が相次いだ。結果、ヨーロッパではプラットフォーム就労者の労働者性の規定とアルゴリズムの透明性を要求するEU司令が採択された。

日本型でないRSドライバーは、労働者と自営業者の中間カテゴリーではなく明確な労働者だ。労働者保護に相反するだけでなく道路運送法を軽視するRS新法は全く不要。改憲して中央集権でなく地方自治に権限財源を与えるぐらいの改革をせよ、政治家よ。自家用車活用事業も地方に任せたら良い。地方で事情は異なるのだから。

