

## 内外交差点

# 「配車アプリ」に騙されている？ ライドシェアレーダー⑤

「交通の安全と労働を考える市民会議」 第5/12回

私たち「市民会議」のメンバーであるAさんが6月にニューヨークでタクシーに乗った時のことです。運転者はハイチ出身の中年男性。Aさんが「景気はどう？」と尋ねると、「この10年間、ウーバーにやられている」と、不満をストレートにぶつけて来ました。それは予期できたことでしたが、運転者は続けて、「カーブ（Curb）にも騙されている」と言うのです。カーブは、いわゆるライドシェアに対抗する米タクシー配車アプリのこと。ニューヨークやシカゴ、ロサンゼルスなど、全米9都市で10万人のハイタク運転者が利用しています。

では、何を騙されているのか。この運転者は、「ウーバーと同じ。私たちに乗客より低い運賃を提示している」と怒り心頭でした。驚いたAさんは、目的地に着いた後、地元のタクシー労組に確認を取ると、「その問題は把握しており、いま対策中」という回答が返ってきました。

ウーバーはライドシェアを始めた14年前、走行距離・時間から運賃を算定していました。需要と供給の変動で運賃を上下させる「サージ」を始めたのは、2011年です。その4年後には、乗客向けに「事前確定運賃」を導入。そしてここ数年は、運転者にもこの運賃システムを適用しています。走行距離・時間とサージ率に加え、「その他」の要素をアルゴリズムが計算して運賃を事前に確定するのですが、これまで蓄積した膨大な乗車記録などが使われています。このため、同じ出発地から同じコースで同じ目的地へ同じ走行時間で賃走しても、乗客によって、運転者によって運賃が変わってくるのです。同じ車に乗る運転者と乗客との間でも起きることです（さらには会社が運転者から取る手数料も10年前比で上がっており、かつ変動します）。これこそが、海外のライドシェアで導入されているダイナミックプライシングなのであり、今カーブが模倣していることなのです。

批評家らは、「その他」の要素には個人情報分析が含まれていると広く論じており、運転者の場合、「同一労働・同一賃金」の原則に違反していると指摘

するものもいます。一方、ウーバーはそうしたことはやっていないと強弁していますが、計算方法を公開することはありません。運転者が複数のスマホやタブレットを使って運賃を比較すると、これをウーバーが「不正行為」と見なし、アカウントを停止することもあるそうです。

つい最近のことですが、日本IBMが人工知能（AI）による賃金査定のある方につき、当該労組と東京都労働委員会で和解しました。これまで情報公開を拒んでいたのですが、今後は会社側が賃金査定でAIに考慮させるすべての項目を組合側に示すことで合意したのです。組合側の弁護士は、「日本で初めてのケース」と評していますが、世界でも稀にみる勝利です。

ライドシェアに限らず、人工知能あるいはアルゴリズムというブラックボックスをどうこじ開け、規制していくのか。労働組合や市民の力が今ますます試されていますし、公共サービスの将来を考える上では、国にとっても喫緊の課題なのです。

7月の主な出来事は、次のとおりです。

**【7月8日】**豪州で8月から運賃を5%カットするウーバーを運輸労組などが批判**【10日】**米民主党員80%、共和党員55%がライドシェア運転者の保護強化を支持しているというアンケート調査をシンクタンクData for Progressが発表**【11日】**自動運転タクシーの発表を2カ月延期したテスラは株価が8%下落**【12日】**シンガポールのTADAが香港進出へ。運転者からプラットフォーム使用料を取るが手数料はなし。最近タイでも営業ライセンスを取得。「産業と社会の発展に規制は必要」とCEO**【18日】**ニューヨークタクシー運転者連盟の主催で、組合員のウーバー・リフト運転者ら2000人がデモと抗議集会を敢行。空車時間に運転者をアカウントから一方的に締め出す両社に抗議。同市のルールでは、空車時間が短ければ、最賃保障額が少なくて済む**【25日】**競争法に抵触するとの指摘を受け、クラブがシンガポールタクシー業界3位のトランスキャブの買収を断念**【25日】**加州最高裁が州法「プロップ22」を有効と判断。2020年に住民投票で約60%の賛成を得て成立し、ウーバー・リフトなどが運転者を従業員ではなく個人事業主として扱うことを認めていた**【30日】**ウーバーが2億ドルの訴訟を起こした投資家らと和解。同社が株式の公開にあたり、持続不可能なやり方で達成した成長率を誇張して投資家らを著しく誤解させるなどしたと主張していた。

