

内外交差点

まるで写し鏡?の新興RS ライドシェアレーダー⑧

「交通の安全と労働を考える市民会議」 第8/12回

米ワシントンDCで、エンパワー (Empower) という会社が、規制・司法当局やライドシェア社を敵に回しながら事業を広めています。同区のハイタク委員会 (DFHV) は、エンパワーが違法営業の罰金1億ドルを滞納していると言い、司法長官は営業停止命令を無視する同社を起訴し、ウーバーは広告代理店を使って「エンパワーのサービスは安全でない」とアピールしています。いったい何が起きているのでしょうか。

ここ数年、運賃をタクシー並みに引き上げ、手数料を倍増してきたウーバー・リフトに不満を感じる利用者と運転者がエンパワーに流れているのです。2019年の創業以来、ワシントンDC中心部では15万人が利用し、300万回の配車をこなしています。事業は、ニューヨーク市とノースカロライナ州でも展開中です。エンパワーは、ライドシェアのように専用アプリを使う配車サービスですが、運転者から取るのはアプリ使用料のみ。このサブスク料金は、月額49.99~449.99ドルと、売上によって異なります。運賃は運転者自身が決めますが、ほとんどの場合、ウーバー・リフトよりも15~30%安く設定しています。同時に手数料がないため、ライドシェアで月4000ドルの収入がある運転者は、エンパワーに移れば月6000ドル稼げると同社は豪語します。また、乗客から指名を受けられるので、自分の顧客リストを持てるという魅力があると語る運転者もいます。しかし、これだけではエンパワーに問題はないはずで

問題の核心は、「わが社はソフトウェアを提供する会社であり、ライドシェア社ではない」と強弁し、DFHVに事業登録することを拒み続ける同社の経営姿勢にあるのです。事業の実態を把握できないため、運転者の身元照会や保険加入の有無が分からず、安全上の懸念があるとDFHVは言います。危険運転や乗客へのストーカー行為、性的暴行事件がすでに起きています。

エンパワーも黙っていません。身元照会はウーバー・リフトと同じ方法だと反論し、営業停止命令は「証拠不十分」と裁判で覆し、区の公共事業委員会が

同社の安全問題を調査する公聴会を開こうとした時は、会場に収容し切れない1300人の証言者を募ったり、支援者100名を会場前に動員して、公聴会を流会に追い込みました。DFHVに事業を登録する代わりに運転者が個人登録できるよう法改正も求めています。

ライドシェアとは異なる事業だと主張するエンパワーですが、やっていることは、遵法意識に欠け、違法承知でタクシー業界に殴り込みをかけ、自社に都合がよい法律を後付けで政治家や役人に作らせたウーバー・リフトとそっくりです。ウーバーが安全問題でエンパワーを危険視するとは、まるで米英仏などの核保有国が途上国の核開発を止めようとする姿を見るようです。同社の反撃に対して、DFHVは改めて営業停止命令を出し、司法長官はこの命令を確定する司法判断が年内に下されると見ています。しかし、それで決着が着くのでしょうか。ライドシェアの規制そのものを強化しない限り、こうした下剋上は繰り返されることでしょう。

10月の主な出来事は次のとおりです。

【10月9日】加州の司法長官と労働委員会は、ウーバー・リフトが運転者を誤分類していると提訴中だが、米最高裁は両社の上告を棄却【9日】ウーバーが中国EV車メーカー・BYD(比亞迪)と提携を進める中、EUは中国産EV車の関税引き上げを決定【10日】米カンザスシティのオンデマンド交通IRISで働く運転者が、賃上げや個人事業主扱いの見直しを求めて抗議集会【12日】ロボタクシーの発表会が振るわず、テスラ株が8%下落【15日】運賃の計算方法が不明瞭な上、8割が昨年比で収入減だと英グラスゴーでウーバー運転者が抗議行動【18日】「ウーバーとリフトは市の最賃規則を破って労働者を搾取しており、それを容認するつもりはない」とニューヨーク市の会計監査官が声明を発表。24日には、タクシー労組が1000人超の運転者を動員して抗議デモ【18日】カナダでウーバーが人工知能を使った報酬計算を導入したことにつき、「収入減になる」とトロントでライドシェア運転者組合が抗議【27日】運転者の収入を誇大広告したと、リフトが米連邦取引委員会に罰金210万ドルを支払う【31日】第4四半期の配車事業の総予約件数が市場予想を下回ると発表したウーバーの株価が31日午前の取引で9%下落。「より安価な交通手段に需要が移りつつある？」との分析も。

