

連載

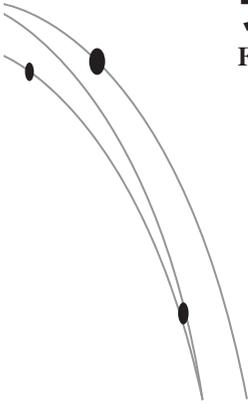
フィールド・アイ

Field Eye

ボルドーから——①

ボルドー大学 笠木 映里

Eri Kasagi



■「労働のUber化」——フランスにおける食事配達サービスの発展と「バイカー」の就労環境

新しいビジネスモデルと労働の変容

「労働のUber化 (Uberisation)」——これは、筆者が所属するボルドー大学でごく最近開催された講演会のタイトルである。「Uber」はアメリカ生まれの企業で、この会社が提供するものは、プラットフォーム上で顧客と自動車運転手をつなぐ配車サービスである。このUberに代表される、インターネットや携帯のアプリケーション上に構築されるプラットフォームを用いた業務委託のビジネスモデルは、今日、様々な分野で著しい発展を見せている。そして、労働法をはじめとするさまざまな法分野において、このようなビジネスが提起する新たな論点が活発に論じられている¹⁾。

プラットフォームを用いた業務委託にも、業務の内容次第で多様な種類のものが存在し、そこで用いられている契約も様々である。近年のフランスでは、上述のUberや、レストランから自宅に自転車で食事を届けてくれるdeliveroo等が、パリや主要地方都市を中心に爆発的に成長している。いずれのサービスも、ごく簡単な携帯やコンピュータ上の操作で配車や配達を依頼できるうえ、予定された到着時間等は多くの場合に厳格に遵守され、代金決済もネット上で行われる(従って、車の中や玄関先で実際にお金やクレジットカードをやり取りする必要がない)等、消費者の目からみれば、とにかく便利で有難いことこの上ない。とりわけ、日々の生活の中でほとんどのことがスムーズにいかないフランスでこのような便利さは驚くべきものであり、デジタル化が社会のあり方を大きく変える

ことを予感させる。

「deliveroo」の仕組み

「Uber」についてはタクシー業の規制との関係も論点となり若干話がややこしくなるため、以下では、特に「deliveroo」(ほぼ同様のビジネスを展開する企業としては、他に「foodora」、既に倒産したが(後述)「Takeiteasy」等がある)の宅配を行う自転車配達人の就労環境と、彼らの地位をめぐる最近の議論状況を紹介したい。

フランスにおけるdeliverooの大まかな仕組みは以下の通りである。同社のサイト上には提携レストラン及び注文できるメニューが掲載されており、ここから食事を注文し、支払いを行うと、注文時に予定された時間(多くは20~50分ほどの)の間に、指定した住所に届けられる。配達は、自転車を使った配達人(フランス語ではCoursier, Bikerなどと呼ばれる。以下、「バイカー」と呼ぶ)が行う。新聞報道によれば、現在フランス全土で7000人程度がこうした業務に従事している(2017年5月2日*Libération*紙オンライン版)。筆者の住むボルドーでも、deliverooやfoodoraのポップなロゴが入ったリュックを背負ったバイカー達とごく頻繁にすれ違う。多くは男性であるが、最近では女性のバイカーも見かける。体力勝負の仕事であるから、見るからにスポーツマン(ウーマン)らしき人が多く、年齢層も低めである。アルバイトとして一定期間のみこの仕事を行う学生も多いが、この仕事を、主要かつ恒常的な生活の糧とする者も少なからず存在するという。

バイカーは事前に配達依頼を受注する時間帯を登録し、予定された時間にバイカー用のアプリケーションに接続し、依頼を受ける。バイカーが決められた時間にアプリケーションに接続しない、あるいは、注文依頼に対する返答が遅れる、レストランや食事を注文した客からのネガティブなコメント、といった出来事が一定の頻度で起きると、deliverooはこのバイカーとの間の契約を一方向的に解除することができる。なお、バイカーは自前の自転車で配達を行う。

バイカーの法的地位

契約書面上のバイカーの位置づけは極めて曖昧なものである。バイカーがサインするdeliverooとの間の契約の目的は、「運転手付自転車の賃貸借」とされ、

バイカーは、役務提供者 (Prestataire de service) による自転車の賃貸借に附随した存在 (!) とされる。バイカーは、自らが個人会社を立ち上げる形で、独立自営業者たる役務提供者として deliveroo と上記の自転車の賃貸借契約を締結する (バイカーとして登録するにあたって、有限会社、個人企業 (entreprise individuelle) ないし個人事業主 (autoentrepreneur) としてサービス業者の届出をすることが条件とされている)。ちなみに、deliveroo のバイカー向けサイトでは、フランス語で親しい間柄で用いる二人称である「Tu」が使われており、会社とバイカーについて、友人同士のようにただけた関係というイメージ (錯覚?) を作り出そうとする会社の意図も感じられる。このように、契約上、バイカーは会社と自転車の背後に二重に隠された存在となっており、労働法典等により保護される労働者としての地位を付与されていない。被用者を対象とする社会保険等にも加入しておらず、事故が発生した場合の労災の適用もない。

同種のビジネスを展開していた Takeiteasy が昨年7月末に倒産した際には、多くのバイカーが突然に契約を解除され、貸金債権としての保護を受けられない同月分の報酬について、回収できない債権を抱えることになった。また、deliveroo では、事前の告知や理由の説明なしにバイカーの契約が解除されることも日常茶飯事であるという。

バイカーの就労環境改善に向けた最近の動き

労働法典等により保護をうける労働者の性質決定は、契約書上の記載や契約の法的性格にかかる当事者の合意とは独立して実態に即して評価されるのであり、バイカーの労働者性の確認を求める訴訟提起も行われている。もっとも、現在のところこれを認めた判決はない。なお、上記の Takeiteasy に対してバイカー達が労働者性の確認を求めて提起した集団訴訟についてパリの労働裁判所で9月に判決が予定されており、関係者や専門家の注目を集めている。

また、パリ・ボルドー・レンヌ・トゥールーズ等の都市では、バイカーの団体が組織され、バイカーの権利のために、manifestations や、一定の要求を掲げたストライキ類似の団体行動等が行われている。冒頭のイベントで、筆者は、ボルドーでバイカーの団体を立ち上げた Gabriel Lassort 氏の講演に出席した。講演では、道路交通法のルールを遵守していると

deliveroo が求める配達時間には間に合わないため、バイカーの事故が多発していること、雨天時の追加報酬の制度があるものの、deliveroo が一方的に定める条件の下ごく限定的な場面でしか支給されないこと等、様々な問題が指摘されると共に、団体としてのこれまでの成果も紹介された。例えば、上述した会社のロゴ入りリュックについては、人間工学的観点から自転車に乗ることに全く適さないデザインであるとの医師の意見をふまえて会社と交渉し、現在では、deliveroo のロゴ入りリュックを背負うことはバイカーの義務ではなくなったという。

他方で、ある要求をめぐってストライキに類する行為を行った際には (道路交通法上のルールを遵守して配達を行い、結果として配達時間が通常より長くなるという「道路交通法遵守作戦」だったとのこと)、deliveroo から報復的な措置が行われ、こうした経緯もあって、今日ではバイカーが団体への参加をためらう状況にあるという。

Lassort 氏らが立ち上げた団体の特殊性は、この団体が、必ずしも、バイカーについて労働者としての地位の獲得を目指してこなかったことである (Sud Ouest 紙【2016年11月16日オンライン版】は、彼らを「テクノでリバタリアン的な Uber 世代の若者たち」と評している)。他方、CGT は今年3月にボルドー市のある Gironde 県で食事配達サービスに特化した支部を設け、バイカーを有期雇用契約に切り替えることを求めて交渉することを企図している。このように、バイカーの地位の向上を求める社会運動も一枚岩ではなく、こうした観点からも、前述の Takeiteasy をめぐる訴訟の帰趨が注目されよう。

- 1) 「Uber 化」、あるいはプラットフォーム経済と労働をテーマとした論文はフランスをはじめとする諸外国で近年多数公開されている。フランスのごく最近の例として、A. Fabre et M.-C. Escande-Varniol, « Le droit du travail peut-il répondre aux défis de l'ubérisation? », *Revue de droit du travail*, 2017, p. 166. また、ドイツでの議論については、石崎由希子「論文 Today クラウドワーク：新たな労働形態——使用者は逃亡中?」日本労働研究雑誌 627 号 85 頁を参照。日本でも、プラットフォーム経済と労働、ヒューマンクラウド、クラウドソーシング等といった問題設定で議論が活発化しつつある。

かさぎ・えり ボルドー大学・フランス CNRS 研究員。
最近の主な著作に『社会保障と私保険——フランスの補足的医療保険』有斐閣、2012年。社会保障法専攻。