

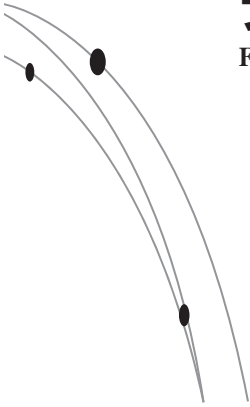
連載

フィールド・アイ Field Eye

ニューヨークから——②

北海道大学 池田 悠

Hisashi Ikeda



ニューヨークとシェアリング・エコノミー

最近、ニューヨークでの私の住まいの最寄り駅である地下鉄6号線の28丁目駅に新しい案内が掲示された。なんと、リノベーションのため、今年7月から12月まで駅が閉鎖されるというのである。半年間も駅を閉鎖する大工事をたった2週間の予告で実施しようという当局への不満は禁じ得ないが、1年間のニューヨーク生活を経てすっかり“にわか”ニュー Yorkerと化した私は、この程度のことは動揺しない。駅を完全に閉鎖して工事することは、ロンドンやパリでも良く見られる光景であり、駅を閉鎖することなく工事を完了する日本がすごいだけなのであろう。最近流行りの“日本礼賛番組”ではないが、ニューヨークと比べると、同じ大都会でも、東京の地下鉄は本当に優れているのだと痛感させられる。車両は新しく、駅は明るく、運転は穏やかで、案内放送も聞き取りやすい。ほかにも、東京の地下鉄の利点を挙げれば、その逆がほとんどそのままニューヨークの地下鉄に当てはまるであろう。ただ、唯一、ニューヨークの地下鉄が東京よりも勝っているところがあるとすれば、それは2代ほど前の都知事も称賛していた通り、基本的に24時間運行されているところだけである。

もちろん、ニューヨークの地下鉄を運営するMTAも決してこのままで良いと思っっているわけではなく、やり方はともかく、前述したように駅のリノベーションを進めているほか、川崎重工が受注した新型車両も近いうちに導入される予定である。さらに、最近になってようやく、IC乗車券への移行も正式に決めたようである。ただ、こうしたMTAの着眼点は、

ニュー Yorkerが地下鉄に対して抱いている根本的な不満との間でどうにも齟齬があるようである。どんなに最新の駅や車両や改札機を備えようと、それ以前に日中すら列車の間隔が一定しないなど、確実な移動手段としての信頼性が低いことの方が、私と同じくらい“いらち”なニュー Yorkerには、よほどストレスと感じられているのである。その結果、近年、地下鉄の利用者は減少の一途をたどっているらしい。

ところが、MTAの分析によると、その主因はむしろシェアリング・エコノミーの台頭にあるという。まず、1つは、2013年に運営を開始したCiti Bikeである。Citi Bikeは、名前自体はスポンサーである某有名銀行に掛けたダジャレであるが、市内に無数に設置された無人のポートで自転車を借り受け、他のどのポートでも返却できるという、近年、日本でも見られるバイシクル・シェアリングと呼ばれる次世代型レンタサイクルである。なるほど、たしかに基本的に平坦で、しかし慢性的な交通渋滞に悩まされるニューヨークでは、自転車が最も確実な移動手段かもしれない。昨今のアメリカ人なりのエコ意識やヘルシー志向も、自転車利用者の増加を後押ししている。

そして、もう1つは、ニューヨークでは2011年に運営を開始したUber（ウーバー）をはじめとするライド・シェアリングの流行である。もはや説明も不要と思われるが、Uberをはじめとするライド・シェアリング事業は、一言で表現するとスマートフォンを利用した配車サービスである。そのコアとするところであり、画期的であった点は、事業者資格を有しない一般人が自家用車を使って顧客を輸送するサービスにある。日本で言えば単なる白タク行為であるが、ニューヨークでは、そのサービスを初めて事業化したUberをはじめ、同様のサービスを展開するLyft、定額料金を売りにしたJunoやViaなど、数社がしのぎを削っている。その最大の利便性は、オンデマンドの配車と事前の料金の明示、それに加えて何よりも料金の低廉性にある。交通渋滞の激しいニューヨーク中心部では、料金の低廉性と言っても相対的なものにとどまる印象はあるが、他の地域ではタクシーを利用した場合の半額以下などということもザラにあり、運転免許を持たない貧乏学者も行動できる範囲が大幅に広がる。おまけに、自分がいる場所まで迎車してくれるため、タクシーを探しに見知らぬ街を彷徨うことはなく、配車時点で事前に料金が決まるため、不慣れな土地での

料金トラブルに怯える心配もない。

と、ここまで書いた時点で明らかだと思われるが、Uberなどが侵食しているのは、何も地下鉄など公共交通機関の利用客だけではない。実際には、タクシーが一番割を食らっているのである。ニューヨークと言えば、黄色いタクシーのイエローキャブはその代名詞的な存在である。しかし、そのイエローキャブは、現在、Uberなどの台頭で窮地に立たされている。ニューヨークでは、Uberの参入に当たって他都市よりも比較的厳格な規制を課し、車両・運転手ともにTaxi and Limousine Commissionの審査をパスするよう求めたのだが、結局、この程度の規制ではUberなどライド・シェアリング事業の勢いを止めることはできなかったようである。結果として、ライド・シェアリング事業の利用者は年々増加する一方、イエローキャブの利用客は年々減少している。そして、利用客の減少に伴う売上げの減少は、タクシー運転手の職業的価値を下落させ、かつて1億円もしたイエローキャブの営業許可証の価値は暴落し、今では1000万円ほどの価値しかないらしい。このような事態を受けて、ニューヨークでは、最近、タクシー運転手の自殺が相次いで社会問題化しており、今更のようにライド・シェアリング事業に対する規制強化の動きがあるらしい。

従来、このような事態の発生を見越したタクシー業界は、Uberなどのライド・シェアリング事業について、競争上公平ではないと主張し、規制の必要性を訴えてきた。当然、ここでいう規制には、労働法上の規制も含まれる。というのも、Uberなどのライド・シェアリング事業者は、自らを単なるプラットフォーム提供者として位置づけているため、車を利用したい顧客と車を提供したい運転手とのマッチングの場をオンラインで提供している主体に過ぎず、運転手との関係で労働法上の使用者に該当するものではないと主張しているのである。その結果、Uberなどの運転手は、あくまで独立自営業者として位置づけられている。

Uberなどを利用した場合、顧客は予め登録したクレジットカードを通して料金を事業者支払い、そこから手数料を差し引いた残額が運転手に対して支払われる。そこには、当然ながら、必要経費や車の維持費の負担はなく、健康保険の適用もなければ、年金や失業保険の給付対象になることもない。しかしながら、

サービスの質を維持するため、Uberなどのライド・シェアリング事業者は、顧客から運転手に対してなされる評価を徹底的に管理し、利用する車に関しても厳格な基準を設けている。また、サービス提供に伴う料金も、事業者のシステム上で自動的に算出され、そこに運転手が口を挟む余地はない。

ただ、ここは訴訟大国アメリカである。当然、管理されている運転手全員が黙っているはずはなく、自らが労働者であると主張して、労働法上の諸権利を認めるようライド・シェアリング事業者に要求する事例が相次いでいる。Uberのサービスが先行したカリフォルニア州では、2015年に、州労働委員会や連邦地裁が相次いでUberの運転手を労働者と認めて話題になった。また、カリフォルニア州では、今年、役務提供者を独立自営業者と認めるに当たって厳格な要件の充足を求める州最高裁判決が出され、ライド・シェアリング事業への影響が議論されている。そして、ここニューヨーク州でも、昨年、Uberの運転手について、失業保険の受給資格を有する労働者と認める行政上の審判がなされて話題になっている。これに対し、フロリダ州では、昨年、州控訴裁判所がUberの運転手は州法上の労働者に該当しないと判断した。また、ペンシルベニア州でも、今年、Uberの運転手について公正労働基準法上の労働者ではないとする連邦地裁の判断が示されている。さらに、ここアメリカでは、ライド・シェアリング事業者側も司法の動きを黙って見ている訳ではない。Uberなどのロビー活動により、ノースカロライナ州・アーカンソー州・インディアナ州では、運転手を独立自営業者と認める州法が成立したという。このように、元々各州における法制の相違がある中、司法や行政の判断に加えて立法の動きも複雑に絡まるため、Uberの運転手が労働者に該当するか否かは未だ流動的な状況にあると言えよう。

〔追記〕2018年8月8日、ニューヨーク市議会は、車両数の制限や最低賃金の導入などライド・シェアリング事業への規制を強化する条例案を可決した。

いけだ・ひさし 北海道大学大学院法学研究科准教授。
最近の主な論文に「不当労働行為における使用者」日本労働法学会編『講座 労働法の再生 第1巻』（日本評論社、2017年）。労働法専攻。