

連載

フィールド・アイ

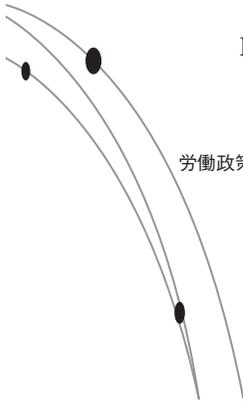
Field Eye

北京から——①

労働政策研究・研修機構

仲 琦

Qi Zhong



ネット配車サービスからみる中国式「シェアリング・エコノミー」の裏事情

はじめに

現在、北京は日本人から見て、さぞ不便な都市になっているであろう。

タクシーを呼ぼうとして手を振っても、止まってくれない。運転手は、目の前に三台のスマートフォンを並べ、それぞれ異なるプラットフォームアプリを開き、モニターをタップするのに必死で、手を振っている人を見る暇もないからである。スーパーで買い物をする場合、WechatやAlipayによる電子決済ではなく、現金で支払おうとすると、レジ係に嫌な目で見られてしまう。実際、電子決済の使い方がわからない年寄りが現金で買い物をしようとする、拒否されたという記事も新聞に出ている。「シェアリング・バイク」に乗ろうとしても、出前を呼ぼうとしても、荷物を送ろうとしても、電子決済を使わないと、必ずトラブルに遭ってしまう。しかし、電子決済サービスを利用するためには、身分証や中国における銀行口座がなければならない。そのため、そもそも日本人には電子決済用のアカウントを作れるかどうか疑問である。

北京や上海を代表とする中国の大都市において、電子決済とプラットフォーム経由のシェアリング・エコノミーがすでに日常生活の隅々まで浸透している。国家情報センターシェアリング・エコノミー研究センターが公表した中国シェアリング・エコノミー発展年度報告(2019)によると、2018年、中国のシェアリング・エコノミー市場貿易額が2兆9420億元となり、シェアリング・エコノミー参加者数が約7億6000万人であり、そのうちサービス提供者数が約7500万人

である。すなわち、それを意識しているかどうかはさておき、中国人の2人に1人がシェアリング・エコノミーに関わっている。

では、なぜ中国において、シェアリング・エコノミーと電子決済がそこまで迅速に普及できたのか。ここでは、その代表的な業種であるネット配車サービスを例に挙げよう。

中国におけるネット配車サービスの展開経緯

中国において、今もっとも多く利用されているネット配車サービスプラットフォームは「滴滴 (DiDi)」である。現在の滴滴は、主に滴滴、快的、Uber中国の3社が合併した産物であり、そのプラットフォームとしての展開経緯は以下ようになる¹⁾。

- ・2012年、滴滴と快的がそれぞれ北京と杭州で成立し、携帯アプリ経由のネット配車サービスを提供し始めた。
- ・2013年、滴滴と快的がそれぞれテンセントとアリババ²⁾からの融資を受けた。
- ・2014年1月から、滴滴と快的はそれぞれテンセントとアリババの財力を後ろ盾に、乗客と運転手二者に手当を与え、ネット配車サービスの利用を促進するという「手当合戦」を全国範囲で行うようになった。これにより、従来の手を振ってタクシーを呼ぶスタイルが、徐々にアプリを通じてネット配車するスタイルに移行するようになった。
- ・手当合戦が長期化すると、テンセントとアリババが共倒れではないかという危惧の下で³⁾、2015年2月、滴滴と快的が合併し、伝統的なタクシー業界を代替するネット配車サービスプラットフォームが誕生した。
- ・2015年6月、相乗りサービスが利用できるようになった。この時点で、自家用車で通勤する際に、他の人を便乗させるというシェアリング・エコノミーのあるべき形が初めて中国で出現した。
- ・2016年8月、滴滴がUber中国を吸収合併した。2014年2月にUberが中国に進出したが、わずか2年6カ月で滴滴に敗れた。吸収合併された理由としてよく取り上げられているのは、多大な資金を投じたにもかかわらず、Uberは滴滴の市場占有率を超えられなかったことである⁴⁾。
- ・2017年から、滴滴は自転車シェアリング業務や、出前業務を展開するようになり、日本、アメリカ、ブラジル等の諸外国にも業務を展開するようになった。

中国式のネット配車サービスと「シェアリング・エコノミー」

日本ではよく誤解されているかもしれないが、中国の場合も、ネット配車サービスが最初から政府に認められていたわけではない。中華人民共和国道路運輸条例第63条によると、「本条例の規定に違反し、道路運輸経営許可を取得することなく、勝手に道路運輸経営に従事する場合、県レベル以上の道路運輸管理機構が経営停止を命令する。違法収入がある場合、違法収入の2倍以上10倍以下の罰金に処する。違法収入がなく、または違法収入が2万元以下の場合、3万元以上10万元以下の罰金に処する。犯罪を構成する場合、刑事責任を追及する」。

にもかかわらず、中国ではネット配車サービスの利用が最初から取り締まられていないようなイメージを持たれたのは、「ネット配車四者協定」が実務上広く使われ、前述した道路運輸条例が骨抜きにされたためである。すなわち、自家用車を自動車レンタル企業に登録させ、運転手を派遣労働者として派遣会社に登録させ、自動車レンタル企業から「運輸業務用車」としての資格を得た前述の自家用車と、「派遣運転手」としての資格を得た自家用車の持ち主が、プラットフォームの下で「合体」し、ネット配車サービスの提供を合法化させるシステムである。このシステムにおいて、自動車レンタル企業、派遣会社、プラットフォーム、運転手の4者が当事者として数えられるため、「四者協定」と呼ばれるが、自動車レンタル企業と派遣会社は、いずれもプラットフォームによって設立された関連企業である場合が多い。この場合、四者協定をプラットフォームと運転手を当事者とす二者協定に整理することができる。

一方、タクシードライバーがストライキをし、操業を停止し、ネット配車サービスを提供する者を見つけ次第、その車を止まらせ、運転手を殴ったり、自動車を破壊したりする事件も中国各地で多発した⁵⁾。もっとも、Uberとは違って、中国の滴滴はタクシードライバーの利用を排除しているわけではない。すなわち、滴滴のアプリを利用して、顧客はタクシーとネット配車のどちらを呼ぶかを自由に選択することはできる。それに加え、滴滴本社もタクシードライバーのネット配車サービスへの転職を積極的に推進している。そのため、中国では、今タクシードライバーによ

る「ネット配車叩き」が少なくなっている。

遊休資源をシェアリングすることで、「シェアリング・エコノミー」が成り立つと思われるかもしれないが、中国におけるネット配車サービスの発展をみると、現実には真逆かもしれない。すなわち、「手を振ってタクシーを呼ぶ」というスタイルから、携帯アプリを通じてネット配車を呼ぶスタイルに切り替えたのは、ネット配車プラットフォームの背後にある大手企業が手当を出し、中国国民に習慣の養成を促したためである。また、遊休資源を利用するという意味で最初に出現すべき「相乗りサービス」は、逆に遅れての登場となり、かつ一連の「相乗り乗客殺害」事件⁶⁾の後、その安全性を問題視され、サービスが提供中止になっている⁷⁾。

迅速な普及を遂げたため、世界中の研究者が中国のシェアリング・エコノミーの動向に注目しているが、だからこそ、以下の問題を改めて問わなければならない。すなわち、中国式「シェアリング・エコノミー」は現在の日本政府や学者たちが想定している概念と同じものだろうか。大手企業主導の下で普及する「シェアリング・エコノミー」を、どのように扱うべきだろうか。

- 1) 以下、滴滴のウェブサイトによる。
<https://www.didiglobal.com/about-special/milestone>
- 2) テンセント (Tencent)、アリババ (Alibaba) とバイドゥ (Baidu) は中国のインターネット産業の三巨頭と呼ばれている。
- 3) 滴滴と快的が商戦を行う際に、それぞれ14億人民元と10億人民元の手当を支給した。<http://finance.chinanews.com/it/2014/08-12/6482121.shtml>
- 4) 中国IT研究センターが発表した「2016年第1四半期中国ネット配車市場研究報告」によると、2016年1月～3月の間、滴滴のオーダー受注量が全体の85.3%を占めるのに対して、Uberが7.8%に過ぎない。
- 5) 関連記事として、<http://baijiahao.baidu.com/s?id=1598151284136837737&wfr=spider&for=pc> <http://tieba.baidu.com/p/4587098657> http://www.sohu.com/a/78798568_420996 等が挙げられる。
- 6) 関連記事として、「警察再通告：DNA鑑定が終了し、屍体はCAを殺害した容疑者で間違いない」https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_2125796 事件の詳細に関しては、「温州20歳女性が滴滴相乗車に乗って殺害され、半年間で2回も殺人事件が起きた」http://tech.ifeng.com/a/20180825/45139093_0.shtml 等を参照。
- 7) 「滴滴が今日から全国範囲で相乗車業務を中止」<https://news.sina.com.cn/o/2018-08-28/doc-ihifuvpi0038208.shtml>

ちゅう・き 労働政策研究・研修機構研究員。最近の主な著書に仲琦「中国におけるシェアリング・エコノミー下の「新たな就労形態」と就労者保護——その光と影」労働政策研究報告書No. 202 (2019年3月、共著、編集、訳)。労働法専攻。