

連載

フィールド・アイ

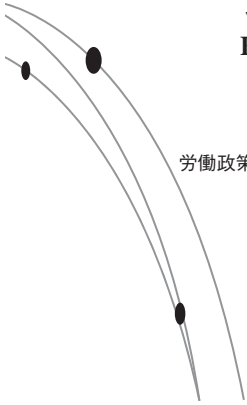
Field Eye

北京から——②

労働政策研究・研修機構

仲 琦

Qi Zhong



中国ネット配車サービスの特徴

7年間の発展を経て、現在の中国ネット配車サービスには様々な特徴が挙げられる。

運営ポリシーが公開されないこと

中国最大のネット配車サービスプラットフォームとして、滴滴は常にビッグデータ、人工知能、IoT等のテクノロジーの活用を標榜している。例えば、顧客がアプリを通じてネット配車を呼ぶと、滴滴のサーバーは即時にビッグデータに基づき、自動的に顧客の近くにあるネット配車から、一定の評価基準をクリアした運転手を候補者に選び、オーダーを彼らに送信する。運転手が送信されたオーダーを受注すると、ネット配車が何分後に予定乗車位置に到着するか、渋滞情報等を顧慮した上での推奨ルートがどのようになるかが自動的に算出される。そして、顧客が乗車してから目的地に到着するまでの一回限りの人身保険も自動的に発行される。また、顧客が車から降りた後、今回のサービスに点数をつけることができ、この点数によって、運転手のランク付けが決められる。乗客につけられた点数が低く、またはサーバーから自動的に振られてきたオーダーを一定回数以上受注拒否すると、運転手はサーバー内のランクを落とされ、減給またはアカウント利用停止処分を受けることになる。

このように、ネット配車サービス提供の全過程が「人工知能」（すなわち予め設定されたプログラム）によって管理されている。そのため、運転手と乗客には、どのルートを走るか、料金をいくらにするか等、当事者として取引条件を判断、決定する余地がほぼない。

一方、サービス提供時の管理・監督機能を人工知能に任せることによって、プラットフォームは労務提供者である運転手を自ら指揮監督するという責務から解放され、運転手を従属させる対価として課される使用者責任からも逃れようとしている。訴訟において、「自分は運転手と乗客の供給情報をマッチングさせる仲介者にすぎず、使用者として労務給付の過程を指揮監督することはない」と主張する例は少なくない。もっとも、人工知能やビッグデータを活用しているからといって、プラットフォームが予め運営ポリシーを設定し、そのポリシーの下でプログラム自体が編成されているという仕組みに変わりはない。プログラミングされた運営ポリシーの中に、プラットフォームの使用者性を肯定させる要素が多数含まれているため、中国の場合、これを公開するプラットフォームはまだない。

運転手の長時間オンラインが勸奨されること

筆者の現地ヒアリングによると、1日8時間以上ネット配車アプリにログインする運転手には、プラットフォームより一定額の基本給が保証される場合がある。例えば、滴滴運転手へのヒアリングによると、1日8時間以上滴滴アプリを開いていると、実際の売上に関係なく、運転手には最低でも400元（約7000円）以上の基本収入が入ることを滴滴が保証してくれる。この基本給制度を活用し、運転席の前にスマートフォンを3つ並べて、同時に3社のネット配車アプリにログインし、3社の基本収入を同時に狙う運転手を筆者が目撃したこともある。一方、車の移動状況、運転手の受注状況等は常に「人工知能」によって管理監督されているため、携帯アプリを開いたまま、車を停まらせて休憩を取る場合、プラットフォームは簡単にそれを察知し、運転手に減給等の処罰をする可能性がある。

プラットフォームの運営ポリシーが常に変化すること

元々公開されていないが、プラットフォームの運営ポリシーが頻繁に変更されることが確認されている。例えば、競合他社があるか否かによって、乗車料金と運転手に対する配当金が大きく変化する。展開の経緯から見ると、滴滴が市場を独占する時期は割と短い。主な競合他社を打ち破った後、一定期間内に乗

車料金が暴騰することは度々あった。そして、次の競合相手が市場に入ると、また手当合戦が始まる。

2018年5月5日、CAを務めた女性が滴滴の便乗車サービスを利用する際に、運転手に性的暴行を加えられた後に殺害された¹⁾という事件が起こった。本事件が発生した後、滴滴は被害者の家族と民衆に向けて公開謝罪をし、便乗車サービスを全国範囲で1週間利用停止し、サービス改善を行うことを約束した²⁾。にもかかわらず、便乗車業務を再開してから3カ月後の同年8月24日、もう一人の女性が滴滴の便乗車サービスを利用する際に、運転手に性的暴行を加えられ、殺害された。本事件が発生した後、滴滴は再び便乗車業務の全国範囲での利用停止と、業務形態の再検討を宣言した³⁾。2019年10月現在、滴滴の便乗車業務はまだ再開されていない。

これらの事件が発生した後、滴滴はその監督管理システムを大きく強化した。ヒアリングによると、運転手の顔認証システム、ボタン一つで救援信号を発信できるシステム、車両内のカメラ設置、15分おきのプラットフォームによる監視システム等が導入されている。従前の白タクと比べると、運行路線をリアルタイムに監視でき、運転手の個人情報もある程度プラットフォーム側で把握されているため、ネット配車サービスの利用安全性は確かに高い。しかし、自社運転手を使わない以上、ソフトによる運転手の管理にはどうしても限界がある。例えば2018年5月5日に発生した事件の場合、運転手は被害者を殺害した後、自分も川に飛び込んで自殺した。運転手が自殺傾向にあり、無理心中を図ったとの説が有力だが、このような精神疾患を早期発見・対処できないことが、中国におけるネット配車サービスとプラットフォーム・エコノミーの限界かもしれない。

「ネット予約タクシー運営サービス管理暫行弁法」

ネット配車サービスの広範な利用とその違法性との矛盾を解決するため、中国交通運輸部、工業・情報化部等の7つの部門が共同で2016年7月27日に「ネット予約タクシー運営サービス管理暫行弁法」(以下、「弁法」という)を公表し、2016年11月1日から施行した。

とりわけネット配車プラットフォームと運転手の間

の契約関係の性質に関して、弁法はそれを統一的に定めるのではなく、「労働契約」にするか、それとも「労働関係」にするかを、当事者間で選択できる権利・義務関係の一つにした。

弁法第18条によると、「ネット予約タクシープラットフォームフォーマーはサービスを提供する運転手が合法的な就労資格を有することを保証し、関連する法律・法規の規定により、就労時間、サービス頻度等の特徴によって、運転手と様々な形での就労契約または協定を締結し、双方の権利と義務を明確にする……」。文言からみると、弁法は確かにネット配車プラットフォームと運転手の間に、労働契約を締結し、労働関係を成立させることを明確に要求していない。「様々な形での就労契約または協定」という表現は、他の民法上の契約形態(協働契約、請負契約等)の合法性を明らかにし、双方当事者が協議する上で自主的に決めてもらうことを指すと思われる。

もっとも、筆者のヒアリング調査によると⁴⁾、意見徴取案の段階では、立法者はプラットフォームと運転手の間の関係を「労働関係」として法定しようとした。意見徴取の際に、この案が猛烈な反対を受け、現在の18条の形に修正された。弁法18条の当初の立法趣旨は、「当事者間の就労実態等を見て、労働契約を構成する諸要件を満たしている場合、労働契約を締結する義務はあるが、労働契約を構成する要件を満たさない場合に限り、当事者に様々な形での就労契約または協定を締結する自由を与える」ことだったが、現在の多数説と実務は、前述した立法趣旨に基づく理解をしていない。

- 1) https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_2125796
- 2) <http://news.sina.com.cn/c/2018-05-11/doc-ihamfahw4846977.shtml>
- 3) <https://news.sina.com.cn/o/2018-08-28/doc-ihifuvpi0038208.shtml>
- 4) 人民大学博士課程学生の発言による。中国労働と社会保障科学研究院研究員塗偉からも同じ趣旨の話聞いた。

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。