
【特集】プラットフォーム・ビジネスがもたらす雇用変容

——ライドシェアをめぐる

特集にあたって

佐口 和郎

ここではまず、このテーマの背景となる問題についてふれておきたい。周知のように、近年のICT、AI等の技術革新の進展は目覚ましく指数関数的とも表現されてきた。それに伴い、雇用の喪失やAIによるシンギュラリティへの予言等も議論されることとなった。しかしながら、そうした技術革新のみの一方的な展開が順調に進行してきたわけではない。むしろ、既存の人間社会やその諸制度との軋轢が発生する中で、技術革新への「抵抗と受容」のせめぎあいが続いているのが直近の実相である。ICT・AIの発展は持続可能な経済社会のあり方とどう調和をとるのか、そのためにどのような政策レベル、社会レベルでの規制がありうるのかについての模索の段階に入っているといえよう。さらに、新型コロナ問題の発生とその継続が、この規制のあり方に濃い影を落としている。特に対人労働を伴うプラットフォーム・ビジネスでの働き方にとっての影響は大きい。

こうした大きな流れの中で、ライドシェアをめぐる問題は、どのような意味で代表性を主張できるのだろうか。対人労働を伴うプラットフォーム・ビジネスの仕事に限っても、ライドシェア、フードデリバリー、家事援助等々のバリエーションがあり、例えば新型コロナ問題の影響一つをとってもそれぞれで異なる。しかしながら、このライドシェアをめぐるのは、UberXが登場した2012年以來、世界各国の諸主体（政労使）が様々な攻防を繰り広げてきたこともまた事実である。プラットフォーム・ビジネスをめぐる諸問題が、まさにライドシェアを通じて可視化され多くの人々の前に突き付けられたといっても過言ではない。

ところで、ライドシェアをめぐる問われたことは、単に既存産業の破壊ではなかった。そこで労働者＝運転手の働き方に注目が集まったからである。「空いている時間に使用者からの指揮命令も受けずに自由に働くことができる」と表現されたライドシェア運転手の働き方は、一時はシェアリングエコノミーを象徴するものと位置づけられていたのである。当然のことながら、そのような働き方に一体どの程度現実性があるのか、将来的に雇用制度を代替しうるのか等の問題に関心が寄せられた。そして、少なからぬ研究者は、それを肯定的に評価する者も否定的な者も、Uberisation という言説を手掛かりに近未来の働き方の展望を試みたのである。

さて、本特集は「プラットフォーム・ビジネスがもたらす雇用変容——ライドシェアをめぐる」というテーマについて日本を事例として分析したものである。このようなテーマ設定は的を射ていないのではという疑問が生じるかもしれない。なぜなら、周知のようにUberをはじめとしたライドシェアは日本に参入することに成功していないからである。だが、実際には、日本において

もライドシェアの参入への危機感は政労使ともに極めて強く、このことがタクシー産業に様々な影響を及ぼすことになった。また、注目すべきは、Uberと対抗したのは、アメリカや中国のように主にインディペンデント・コントラクターに担われているタクシーではなく、雇用労働者である乗務員によって担われる法人タクシーだったことである。つまりライドシェアは日本においては、間接的ではあれ雇用制度そのものと対決したことになる。同時に、日本の法人タクシー乗務員の雇用労働者性の内実は実に多様であった。このことが、本特集で明らかとなるようにライドシェアの影響を複雑で興味深いものにしていったのである。

次に、本特集につながるライドシェアに関する研究の流れについて若干説明しておきたい。最初の一歩は、2015年から始めた、佐口和郎とサンフォード・ジャコビイとの共同研究である。但し、その出発点は、雇用諸制度の生成と変容に関する研究を続けてきた両者が、それに代替する可能性のある仕組みとしてのライドシェアに興味を覚えたという、ややナイーブなものであった。そして、非雇用的な働き方の可能性とそれが機能する条件は何か、非雇用的な働き方のネガティブな側面とは何か等々の検討から始めることとなった。振り返ってみると、この時期はシェアリングエコノミーの象徴としてのUberの絶頂期であった。2012年にアメリカでUberXが開始されて以来、ライドシェアは同国内で急速な普及を遂げており、イギリスをはじめ各国・各都市にも展開していた。しかしながら、それは同時に当初の急速な普及に歯止めがかかり始める時期でもあった。共同研究を始めた頃には、既に各国の諸制度に応じたライドシェアの普及、タクシー産業の存在を前提とした定着が模索されていた。換言すれば、ライドシェアの地域による多様性が顕在化し始めていたのである。

以上の展開をふまえ、共同研究に金井郁、橋本由紀、トーマス・アルトゥーラの三名が加わることとなった。これを契機に、アメリカとの比較で日本でのライドシェアをめぐる問題にいかなる固有の要素があるのかを追求する研究となったのである。そのために、日本で初めてUberアプリを活用した京都府・丹後町のNPO、Uber Japan、新経済連盟などへのインタビュー、カリフォルニアの規制当局やサンフランシスコのタクシー労使等々へのインタビューを行い、その調査結果に基づく討論を重ねた。そして、この共同研究の成果である論文は、日本でのUberの参入に反発した主体とその論理について、比較的参入が容易であったAirbnbのケースと比較して分析したものとなった⁽¹⁾。

また、上記の研究と併行して、小前和智も参加した本特集の執筆者による日本のタクシーとライドシェアの関係により特化した実証研究も進められてきた。アメリカとの比較やAirbnbとの比較に留まらず、ライドシェアによる日本のタクシー産業への間接的ながらも複雑で興味深い影響そのものを整理すること、そしてその根拠を詳しく分析することの必要性を痛感したからである。だが、タクシー産業の分野は、労働問題という観点で見ると研究や調査が豊富に展開されているとはいいがたく、共同研究のメンバーが独自に開拓できる調査対象にも限界があった。よって、全自交労連（全国自動車交通労働組合連合会）の松永次央書記長の紹介、助言も受けながら、日本各地の

(1) T. Alutura, Y. Hashimoto, S. Jacoby, K. Kanai, and K. Saguchi (2020) "Japan Meets the Sharing Economy." *Social Science Japan Journal*, 24-1.

タクシー会社と労働組合のインタビュー調査を幅広く実施することとなった。地域としては、北は北海道・中頓別町から南は沖縄・那覇市まで、大都市・地方都市・観光地・過疎地などをカバーできるように心がけた。また、2018年9月～10月にかけて、大規模アンケート調査をタクシー関係労組8団体の全面的協力の下に行った。その結果は、タクシー問題研究プロジェクト「タクシー乗務員アンケート調査結果」（2019年3月）としてまとめられた（回答数8,374部、回答率60%）。そして、以上の成果の一部が、第143回（2021年秋）社会政策学会・テーマ別分科会での発表と今回の三つの論文である。

ところで、2020年からの新型コロナ問題の展開は、ライドシェアの運転手のみならず、プラットフォーム・ビジネスの下で働く労働者、いわゆるギグワーカー全般の労働と生活に影響を与えている。そして、それに対する政府やプラットフォーム運営会社の対応は、ギグワーカーの地位に様々な変化をもたらしている。ライドシェアの運転手にとってもそれは無縁ではない。また、日本においては、ライドシェア参入の危機と新型コロナ問題という二つの衝撃が合わせ技となり、タクシー産業の変容を促しつつある。残念ながら、この2年半の間、少数の例外を除いて実態調査が事実上行えなかったという事情もあり、本特集において新型コロナ問題の影響についての分析は部分的にしか行っていない。また、国際比較として、東アジア各国（中国、台湾、韓国）での実態調査も計画していたが、2019年9月の中国・杭州市での予備的調査以降は実施することはできなかった。

本特集での三つの論文の構成は、国際的動向もふまえた総論的な分析、地域分類に基づく分析、重要な論点について先述のアンケートを活用した分析となっている。それぞれの要約は次のとおりである。

佐口和郎「ライドシェアの普及とタクシー産業へのインパクト——日本の事例が意味すること」

日本でのライドシェアとタクシー産業との関係の展開過程を、国際比較をふまえて整理することを課題としている。その結果、国際的には、当初のライドシェアによるタクシー産業の駆逐から双方の変容の上での相互浸透へと向かう過程であることを明らかにした。他方で、ライドシェアの直接的参入が回避された日本については、タクシー乗務員の雇用労働者性がライドシェアの回避につながったものの、内部でのその多様性が顕在化し、新型コロナ問題発生以降は、さらにそれが進化していく過程が観察された。そして、新型コロナ問題の発生により、ライドシェアの運転手の身分をより雇用労働者の方向にシフトさせつつある国際的趨勢との差異も確認された。

金井郁・橋本由紀「タクシー労働者の雇用労働者性とライドシェア参入可能性への反応——地域特性に注目して」

2010年代以降の日本でのライドシェア参入可能性に対して、タクシー会社のサービスと雇用がどのような影響を受けているのかを明らかにすることを目的としている。その際、「東京都区部の大手事業者」「東京以外の地方都市部」「地方部」「交通過疎地域」に分けて、ライドシェア参入可能性の影響と反応を検討した。その結果、ライドシェアの影響を受けた新しいサービスを各社が受

容した程度は、各企業の経営体力や営業地域の地域性に依りてかなり異なることを明らかにした。このような地域間での対応の異質性は、ライドシェア登場以前から進展していたタクシー産業の規制緩和や地域の高齢化の影響と雇用制度からの距離とも不可分であることも確認された。

小前和智「タクシー乗務員の働き方とライドシェア参入への賛否——生活保障、労働時間、雇用労働者性を中心に」

独自の調査である「タクシー乗務員アンケート調査」をもとに、法人タクシー乗務員の働き方を記述し、働き方とライドシェア参入への賛否との関係について分析した。分析にあたっては、雇用労働者性と生活保障に焦点をあて、『ハイヤー・タクシー年鑑』、『賃金構造基本統計調査』、『国民生活基礎調査』といった複数の統計データを組み合わせた。タクシー乗務員の働き方と賃金制度の関係を見ると、タクシー会社規模が小さい場合にB型（完全出来高払制）が適用されやすい。都道府県間でみると、県別の平均的な営業収入の多寡はB型の採用に影響を及ぼさないが、AB型は営業収入が高い県で採用されやすい傾向にあった。他方で、同一県内では、県庁所在地以外ではB型が採用されやすい。ライドシェア参入に対しては回答の8割近くが反対する結果となった。反対の要因について、雇用労働者性の代理変数として「給与額の決定方式」を代理変数にした限りにおいては、雇用労働者性の強さはライドシェア参入の賛否には影響を与えなかった。その一方で、地域、個人どちらのレベルでも収入上の「生活保障度」が低いと、ライドシェア参入に反対する傾向にあった。

本特集は「プラットフォーム・ビジネスがもたらす雇用変容」という大きなテーマを掲げており、この三論文によって、それをカバーできているとは全く考えていない。また、実証水準や各論文相互の整合性等々の課題も多く残されており、研究は道半ばの状態にあるといってもよい。それにもかかわらず本特集を組むことにしたのは、ひとまず区切りをつけて今後の課題を鮮明にすることに意義があるのではないかと考えたからである。数々の限界がありつつも、本特集がこの分野での今後の研究の進展に少しでも貢献できれば幸いである。

欧米の現状を見ると、華々しく登場したシェアリングエコノミーの申し子たるライドシェアの「神話」は、現状では実現できていない。むしろ、プラットフォーム・ビジネス運営会社は、ライドシェア運転手の適正な位置づけに関わる規制について、責任をもって受け入れざるをえない当事者となりつつある。また、タクシーと敵対してきたアメリカでも、Uberが配車アプリを既存のタクシーに提供するという動きがみられる。現状は一体どこに向かっての過渡なのか、それを決めるのは何か、そこでの人々の暮らしと働き方はどうなるのか、Uberが登場して以来の研究者達の問いは継続中なのである。

（さぐち・かずろう 東京女子大学現代教養学部特任教授）