

Fair Finance Guide Japan Case Study

アジアのインフォーマル経済を 増長させるライドシェア ～孫正義の無謀な投資がもたらすもの～



<概要>

アプリの操作一つで車がピックアップに来てくれて、目的地まで送ってくれるというライドシェアアプリは世界的に営業範囲を拡大しており、2020年時点で764.8億ドル市場と報告されている。しかもここからさらに成長を続け、2028年には世界で2427.3億ドル市場になると推計されている¹。ここまで急成長を遂げようとしている産業は一見すると優良投資先であり、日本だけでなく世界から多額の投資がライドシェア産業をさらに成長産業へと押し上げる要因になっている。

ところが、その実態は現地の交通手段を巡る社会・経済状況を一変させるものであり、下記のような問題点が指摘されている。

- ライドシェアは事実上ライド「シェア」ではない。

「ライドシェア＝相乗り」をマッチングさせるプラットフォームであることを主張する一方で、インドの調査では実際にドライバー登録をする運転手の94.6%は1日8時間以上従事することで収入を得ている。すなわち、別途定職を持つ労働者が車で移動する際の副収入となるのではなく、ライドシェアを主たる収入として運転に従事する労働者がほとんどであることを示す。これでは共通の目的に向かう同乗者とコーディネートする「シェア」の経済合理性を追求するものではなく、単なる配車アプリとして使用されていることを意味する。しかしながらアプリを提供する企業各社はそのことを想定した責任ある対応をしていない。

- ライドシェアはインフォーマル経済を助長させる

ライドシェアの参入によって既存タクシー業界は打撃を受け、リストラを余儀なくさせられる。例えばベトナムでは既存タクシー大手2社から約3万4000名が失業することとなった。この中には新たにライドシェアの労働者となった事例も少なくないと思われるが、ライドシェアの労働者の雇用はインフォーマルなものである。一定の収入を得られたとしても労働者らはフォーマル経済からインフォーマル経済へ移行させられたことを意味する。そうでなくとも、ライドシェア労働者の偽装請負は英国やフランスの最高裁判所で認められており、正規雇用から程遠い就労形態では労災保険・健康保険に加入できない実態がインドなど多くの国から報告されている。

¹ Fortune Business Insights 2020年「Market Research Report」(2023年1月30日アクセス)
<https://www.fortunebusinessinsights.com/ride-sharing-market-103336>

●略奪的運賃設定を可能にする搾取と脱税

ライドシェアが他社から顧客を略奪するほど悪質な価格設定だとされる低価格でサービスを提供できるのは運転手を労働者と認めず、社会保障費を節減しているほか、業種登録を運輸業ではなくIT産業にすることで節税を試みるものやタックスヘイブンを活用した租税回避などの対策も含まれる。これらは現地政府に違法性を指摘され、追徴課税を命じられることもあるが、その時点ですでに競争相手は大打撃を受けている。

●ライドシェアの初期投資はシステム開発ではない

ライドシェアのシステム開発はほとんど完成しており、初期投資を必要としていない。初期投資は既存のタクシー産業から顧客・運転手を引きはがすためのダンピング価格を維持するためや上記のような違法行為ないし違法すれすれの行為を後付けで合法化させたり、裁判を長期化させる間に利ザヤを得るためのロビー活動や弁護士費用に使用される。

●競争が減ったところで運転手の報酬を大幅カット

既存タクシー産業等から引きはがしが終了した段階でライドシェア運転手への報酬は大幅にカットされ、しばしば「よかったのは最初だけ」と話される。例えば、インドネシアでは走行キロ単位の報酬が当初の4000ルピアから1600ルピアへ減らされ、ジャカルタの最低賃金相当の収入を確保するのが困難になっている。インドの労働者も月に7万ルピー以上稼げていたところが3万ルピーを下回るまで収入が落ちたと証言している。このコストカットの穴埋めのために長時間労働を余儀なくさせられる労働者も少なくない。一日あたり14時間以上労働するものも半数程度いるというインドの調査結果もある。

さらに、これらの問題点は各国で個別に起きている問題ではなく、類似した問題が世界中で確認されている。その間にライドシェア企業の側から誠実な対応をする姿勢は見られない。むしろ、代表的なライドシェア企業であるウーバーの創設者トラビス・カラニックの発言内容とも照らし合わせて考えるならば、意図的であり、かつそれがライドシェアの短期的収益を上げるためのビジネスモデルであると言える。すなわち、1) 運転手の権利はく奪と合法性が疑われる節税を駆使して低価格でサービスを提供し、2) 市場を席卷した段階で運転手への報酬を時に半分以下へカットすることで利ザヤを増やし、3) ロビイストや弁護士の大軍を雇い当該国の司法や立法が追いつくまでの期間を引き延ばすことで数年の間に投資回収をするものである。

これは「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」に反することであり、さらにSDGsの目標8.3、指標8.3.1、また目標10.2に反するビジネスモデルである。すなわち社会保障が十分に得られない、インフォーマルな雇用を量産するものであり、多くの労働者の経済的社会的包含を妨げるものである。

この産業を支えているのは市場参入時のコストを補填するための初期投資であり、東南アジアおよびインドのライドシェア各社に対して共通して大株主となっているのは日本のソフトバンクグループが運用しているソフトバンク・ビジョン・ファンドである。すなわち、ソフトバンクグループはアジア圏におけるライドシェアの台頭と労働市場の破壊に最も資金的に関与している投資家であると言える。

ただし、同ファンドはかねてからリスクを顧みない姿勢が疑問視されており、2022年には実際に多額の赤字を報告している。そのようなソフトバンクグループの投資を支えているものが二つある。一つはサウジアラビアの政府系ファンドPublic Investment Fund (PIF)からの450億ドルの出資である。このファンドは在米ジャーナリストのジャマル・カショギ氏殺害に関与しているとみられるムハンマド・ビン・サルマン王子の指示下にあるファンドである。単純に出資割合で利益配分されると考えるならば、仮にソフトバンク・ビジョン・ファンドが今後黒字転換していくと、最も利することになるのはPIFとムハンマド・ビン・サルマンとも言える。

もう一つが国内外の金融機関である。複数社の融資がソフトバンクグループを支えているものの、なかでも単独で1兆円以上の貸し付けをし、操業当初からの「蜜月関係」、あるいは業界内で「審査も金利も甘々な印象」とまで言われているみずほフィナンシャルグループがもっともソフトバンクグループ代表の孫正義氏の野心を下支えしている金融機関と言えるだろう。

みずほフィナンシャルグループはソフトバンクグループによるリスクを顧みない投資が現地経済に与える影響を鑑みたデューディリジェンスの強化が求められる。また極めて深刻な人権侵害を命じたとされる人物へ取引先が利益供与をする可能性についても考慮して、しかるべきエンゲージメントを行うべきである。

また、日本の主要銀行は「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」を尊重することを人権方針に掲げているほか、赤道原則に加盟している各行は、プロジェクトファイナンスにおいて対象となる事業者が労働者の権利を認めるように求めていることだろう。赤道原則は発展途上国で行われる大規模な開発・建設事業に融資する際に当該プロジェクトによる環境・社会へのリスクを十分に把握し、配慮した上で実施するように金融機関が評価・管理するための枠組みである。その中にはプロジェクトにかかわる労働者の権利にも配慮することが言及されている。

しかし、赤道原則の枠組みでは投融资先の二次融資先までは方針の対象になっていない上に、赤道原則によるフィルタはすべての企業融資に適用されるものではない。あくまでプロジェクトに紐づけされた融資だけである。すなわち、直接大規模な開発プロジェクトを持つわけではないソフトバンクグループへの企業融資についてはせっかくの枠組みが機能しない。二兆円近くの日本の大手銀行からの融資がソフトバンクグループに無謀な投資を可能にさせているにも関わらず、現在の方針では同グループによる無謀な投資によって引き起こされる問題について銀行各社は歯止めを利かせる一切の倫理的根拠を持ち合わせていないことになる。

今後ソフトバンク・ビジョン・ファンドが大幅赤字を繰り返せばいずれにせよ銀行各行は見切りをつけるかもしれないが、それ以前に人権方針の適用範囲を拡大させるべきである。

図1 ソフトバンク・ビジョン・ファンドの出資関係

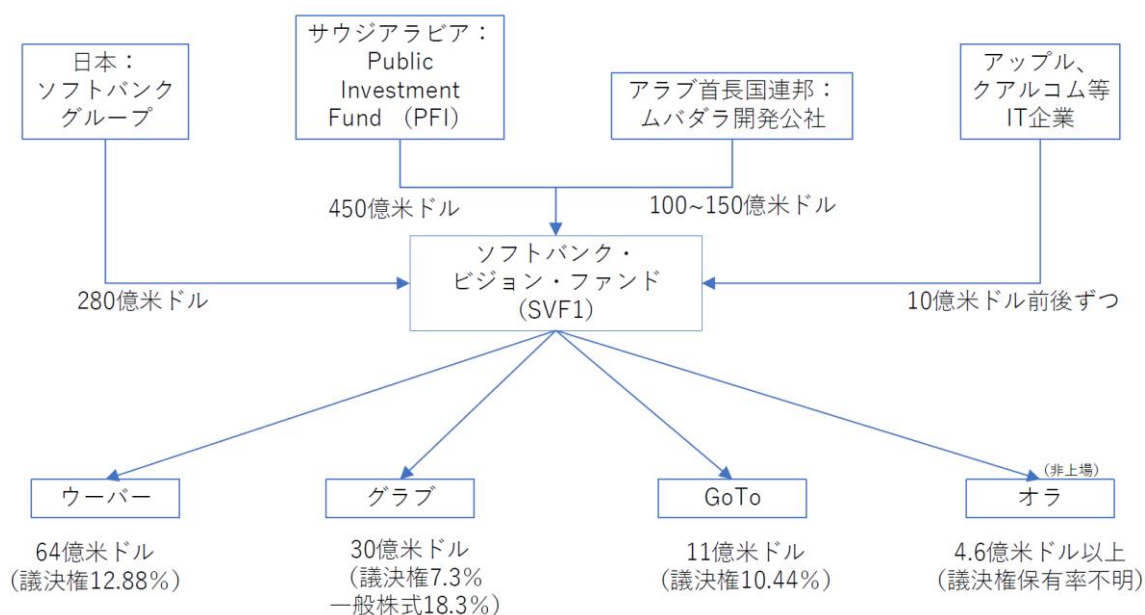


図2. ソフトバンクグループの主要借入先（2016年度～2021年度）

(単位：百万円)

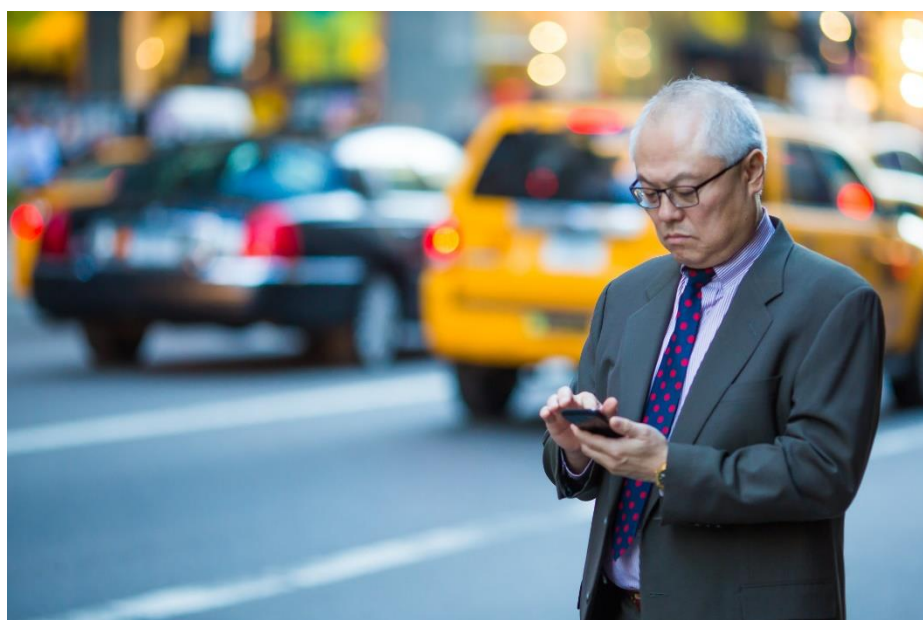
| フィナンシャルグループ | | 2017年3月末 | 2018年3月末 | 2019年3月末 | 2020年3月末 | 2021年3月末 | 2022年3月末 |
|-------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|-------------|----------|
| 国内 主要銀行 | みずほ | 522,147 | 758,102 | 597,706 | 1,385,168 | 1,090,066 * | 812,223 |
| | 三井住友 | 852,652 ** | 891,559 ** | 648,926 ** | 660,572 | 477,051 | 618,174 |
| | 三菱UFJ | 475,460 | 418,232 | 336,310 | 401,012 | 277,726 | 303,926 |
| | 三井住友トラスト | 161,153 | 143,973 | 126,170 | 196,367 | — | 240,163 |
| その他 金融機関 | JPモルガン・チェース | — | 169,737 | 113,203 | 177,084 | 829,333 | 637,016 |
| | ドイツ銀行 | — | 285,908 | 206,074 | 257,972 | 376,101 | 384,340 |
| | ゴールドマン・サックス | — | 107,675 | — | — | 593,232 | 364,206 |
| | パークレイズ | — | — | — | — | — | 288,968 |
| | BNPパリバ | — | — | — | — | 601,533 | 253,944 |
| | シティ | — | — | 122,514 | 163,813 | 262,858 | 210,395 |
| | クレディ・アグリコル | — | 104,396 | — | 246,823 | 472,058 | — |
| | オリックス銀行 | — | 183,900 | 189,724 | 193,044 | — | — |
| | クレディ・スイス | — | — | — | 157,785 | — | — |
| バンク・オブ・アメリカ | — | 406,269 | 102,024 | — | — | — | |

—：データなし（株主総会招集通知には各年度末上位借入先のみ記載のため）

注）*：ジャパン・セキュリティゼーション・コーポレーションからの借入分を含む

**：一般社団法人スレンダーからの借入分を含む

※ソフトバンクグループ株主総会招集通知よりFair Finance Guide Japan作成



(CC: Thomas Hawk)

アジアのインフォーマル経済を成長させるライドシェア

～孫正義の無謀な投資がもたらすもの～

<目次>

| | |
|-------------------------------------|----|
| 報告書概要 | 1 |
| 第一部 ライドシェア企業の発展と問題点ーウーバーを例に | 7 |
| 第二部 アジアにおける搾取の実態ー東南アジアとインドの事例から | 21 |
| 第三部 アジアにおけるライドシェアの引き起こした問題と解決に向けた動向 | 40 |
| 第四部 アジア地域におけるプラットフォーム企業と日本からの投資 | 49 |
| (コラム) | |
| フィリピンへのフードデリバリーの進出と組織化される労働者 | 27 |
| カンボジア Part1 地場アプリで対峙するが、それでも収入は高くない | 31 |
| カンボジア Part2 フードデリバリーでは典型的な報酬切り下げが… | 32 |
| 日本企業のアジア進出とプラットフォーム労働 | 38 |
| ウーバーに提訴するためにオランダまで？ カナダ最高裁は否定 | 44 |
| AI アルゴリズムに挑む | 48 |

第一部 ライドシェア企業の発展と問題点ーウーバーを例に

■ 召使い経済の終わり？

2008年12月。ギャレット・キャンプとトラビス・カラニックはパリのホテルで不機嫌だった。国際会議に出席するため来仏していたが、雪のため外出できずにいたからだ。2人は起業家としてすでにスタートアップの世界で頭角を現し、金は余るほど持っていた。しかし、悪天候でタクシーが捕まらず、夜遊びができない。こんな時、アプリを使って高級車を運転する専用ドライバーを呼べたらどんなに便利か。親しい間柄だった2人は、そんなインスピレーションから、ライドシェア会社のウーバーをサンフランシスコでその後立ち上げたのだ。

これがウーバーの創業秘話だが、感心するならちょっと待ってほしい。パリは公共交通が発展した都市で、地下鉄は早朝から深夜まで運行している。2人には、メトロという便利な輸送手段を使おうという考えはなかったのか。いや、そもそもプロのタクシー運転手が運転を控える雪の夜に、自分の専用車が欲しいとはなんと身勝手な発想なのか。

米テンプル大学のブリッシェン・ロジャース教授は早くから、「ライドシェアなどシェアリング・エコノミーは、ヤッピー²にサービスを提供するもの」と見抜いていた。米カリフォルニア大学デービス校の研究機関が2017年に発表したライドシェアに関する報告書³は、「高学歴高収入で若い一部の層が酒を飲む時に利用するサービス」と結論付けている。

専用アプリを介した配車サービスに続き、フードデリバリーが登場し、日用品も配達される「便利な」社会が私たちの前に広がって10年。これを英フィナンシャル・タイムズ紙のセーラ・オコナー記者は、「サーバント (servant、召使い) 経済」と呼んでいる。リーマンショック以来、英国などでは国の緊縮財政政策によって賃金がずっと据え置かれてきたが、「オンデマンド型のアプリのおかげで、われわれは暮らしが豊かになったように錯覚していた」と、オコナーは言う。しかし今日、この召使い経済を支えてきた投資マネーが枯渇し始めており、「今後数年間でこうした企業が何社、それもどんな形で生き残るかはわからない」とも指摘する。その主な理由は、①物価の高騰で景気の先行きが怪しくな

² Young Urban Professional を略した俗語で都市に居住する高学歴の総合職やいわゆる「キャリア組」を指す

³ Regina R. Clewlow and Gouri Shankar Mishra 2017年10月「Disruptive Transportation: The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States」(2023年1月30日アクセス)
<https://escholarship.org/uc/item/82w2z91j>

り、金利も上昇している、②各社とも株式の上場を果たしているが、赤字経営が続いている、③コロナ禍による人手不足で売り手市場となっている上、「ギグ労働者⁴は個人事業主ではなく従業員だ」という司法判断が欧州で相次いでおり、今後人件費の増加が見込まれるからだ。

ウーバーの筆頭株主であったソフトバンクグループは2022年8月、持ち株をすべて売却した。グループ創業以来の大赤字を出したことが理由だったが、わずか4年前にはライドシェアを違法な白タク行為として認めない日本は「バカな国」と孫正義社長が非難していたことを思い出せば、隔世の感がある。ウーバーの米ライバル社リフトは、2020年7～9月期に250億円の株式評価損を計上したが、これを契機として同社の取締役から楽天の三木谷浩史社長が退いている。「コロナ禍による不透明感」などをその理由とした。

しかし、すでに投資されてきた資金は世界中で人びとの暮らしにすでに決して無視できない影響を及ぼしている。本報告書では若手起業家の「思い付き」で振り回された特に途上国の人びとの暮らしと資金源となった投資家の責任を問う。

■配車アプリ／ライドシェアの台頭

スマートフォンの普及やGPSの民間開放（2000年）に、ビッグデータからの有益情報を抽出するデータマイニングの技術を組み合わせて開発された配車アプリ⁵は、ライドシェア社に限らず、タクシー業界に広く普及している。数百万円の資金で、基本的な配車アプリはつくれるのだ。民間のトラック・バス・タクシー事業者で構成される国際道路輸送連盟（IRU、本部ジュネーブ）は世界で2015年頃から一時期、ライドシェアに対抗するプロジェクトとして、優良配車アプリを欧米各国などで認定し、「推計でタクシー50万台を世界でカバーするに至った」と発表していた。しかし、IRUのホームページには現在、こうした情報は載っていない。もちろんタクシー配車アプリはその後も世界中で広まり続けているが、IRUのプロジェクトは創業から7年間で「50億乗車を突破した（2017年6月）」というウーバーに敵わなかったのだ。また、全米タクシー労働者連盟（National Taxi

⁴ 「ギグ」とは元々は一夜限りのパフォーマンスを指し、転じて一回限りの事業契約をアプリなどのプラットフォームを通じていくつも探すことで収入を得る労働者を指す言葉となった

⁵ 菅俊治 社会運動ユニオニズム 2017年9月26日講演「労務供給型プラットフォームビジネスの問題」（2023年1月30日アクセス）http://www.jca.apc.org/labornow/SMU/20170926_1.pdf

Workers Alliance/NTWA) は、限られた予算で独自のアプリを開発し実証実験まで至ったが、実用化には至らなかった。米テキサス州オースチン市では、Ride Austinという非営利配車アプリが一時期ウーバーとリフトに善戦したが、2020年に終了している。

勝者はウーバーを筆頭に、リフト（米加）、滴滴出行（中国など）、Grab（東南アジア）、オラ（インド）、ヤンデックス（ロシア・CIS）、ボルト（東欧、アフリカなど）、カリム（中東、北アフリカ）などのライドシェア社だったのだ。NTWAのビジュ・マシュー代表は、「資金力がケタ違いだった」と振り返る。しかし、その理由にも着目する必要はある。

2021年に出版されたILO報告によると、巨額の資金がこれらライドシェア社に集まった理由として、ベンチャー資本の投資を挙げ、「リスクを覚悟で大きなキャピタルゲインを追求した」と指摘している。その理由は、リーマンショック後の世界金融危機で投資規制が強化される中、こうした企業が「スマートフォンやビッグデータ、機械学習やモノのインターネットなどICTの進歩によって、多くの分野や産業を破壊（ディスラプト）できると確信していたからだ」としている。

■ディスラプター

ギャレット・キャンプとトラビス・カラニックが設立したウーバーは、サンフランシスコを皮切りに、猛烈な勢いで全米各市へ進出していった。初代最高経営責任者（CEO）に就任したカラニックは、タクシー業界を「カルテル」と非難し、自他ともに認めるディスラプターとして、違法行為をいとわず敵対行為繰り返した。

事業はマッチングサービスだから旅客輸送法に従う必要はないと主張し、自家用車を使った素人運転手を採用した。全米の民間自動車登録数は約2億4千万台（2010年）だから、数に困ることはなかった。米国の失業率が、9.6%（2010全米年間失業率）と高かったことも追い風となった。例えば2011年にライドシェアが登場したシカゴでは、6年の間に9万人の運転手がウーバーとリフトに登録した。そして、2017年にラーム・エマニュエル市長（現駐日大使）がサービスの合法化を強行すると、2社の運転手数は1年間で22万7千人に達した。米国では日本と同様に各市でタクシーの台車数は規制されており、シカゴの

場合はわずか7千台。これでは、ウーバー・リフトに太刀打ちできなくて当然だった。両社はまた、どの都市でも基本料金をタクシーより4割ほど低く設定した。略奪的運賃設定 (predatory pricing) と呼ばれるものだが、発生する赤字は、今日まで膨大な投資金で補い続けている。これが資金力のなせるワザの一つである。

このような不公平競争を推し進めればタクシー産業がどうなるか、結果は一目瞭然だった。シカゴのタクシー組合による2017年の調査⁶では、同市で、①タクシーの売り上げは1台の月平均が39%減、②月平均の実車回数は52%減、③運転手の平均月収は2,000ドル減、④タクシー車両の42%が営業をやめ、⑤タクシー運転手は1日16時間働いても諸経費を差し引くと手元に何も残らないという状態となった。

このような事態は、米国各地で起きた。サンフランシスコでは2013年からの5年間で7割近い客がウーバーとリフトに奪われ、タクシー運転手の3人に1人が離職した。フィラデルフィアのタクシー運転手1,500人の場合、週平均500ドルあった手取りは、200ドルに激減。ニューヨークでは、2016年11月から12カ月の間に8人のハイタク運転手が生活苦を理由に自ら命を絶っている。25年以上ハイヤー運転手だったダグラス・シフターは、「もう続けられない。奴隷じゃない」という遺書の残し、市庁舎前で拳銃自殺した⁷。

米国では東海岸を中心に、メダリオンと呼ばれるタクシー営業許可証を各市が発効している。その数は台車規制に合わせて限定されている上、売買が認められており、近年は投機目的で取引価格が吊り上げられた。そこへライドシェアが台頭したため、バブル状態だったメダリオン相場は大暴落したのだ。高額なメダリオンを入手するためにローンを組むことでタクシー運転手として職を得られた人も少なくない中で、メダリオンの暴落、メダリオンを持たずに操業するライドシェアの台頭、そして手取りの減少はタクシー運転手を追い詰めた。

こうした悲劇を契機にニューヨーク市は2018年8月14日、全米で初めてライドシェア車の台数を制限し、運転手の実質的な最低賃金を設ける条例を制定した。同市のハイタク労組

⁶ AFSCME Local 2500 「Run off the Road: Chicago's Taxi Medallion Foreclosure Crisis」 (2023年1月30日アクセス) <http://dig.abclocal.go.com/wls/documents/2017/060117-wls-iteam-medallion-report-doc.pdf>

⁷ 交通の安全と労働を考える市民会議ウェブサイト「運転手の自殺が明らかにするギグエコノミーの暗部」 (2023年1月30日アクセス) <https://www.forumtsl.org/single-post/2018/02/08/運転手の自殺が明らかにするギグエコノミーの暗部>

(New York Taxi Workers Alliance / NYTWA) が先頭に立った取り組みだった。NYTWAはその3年後、今度はメダリオンのローン返済に苦しむタクシー運転手を救済する運動を起こし、債務の一部免除を市長や金融機関に認めさせている。

■ライドシェアを支えるものはテクノロジーではない

このようにライドシェアに対する規制や運転手の暮らしを守るための取り組みは少しずつ追いつく努力をしているが、そもそも既存規制の抜け穴を利用したり、ロビー活動によって抜け穴を穿ち、拡大させていくことは各社の主力事業モデルともいえるだろう。

ただし、これは総じて「プラットフォーム」呼ばれるとアプリを通じて労働タスクを割り当てる事業モデルを用いる企業全般についてもいえる点である。これらは総称してプラットフォーム企業と呼ばれ、ライドシェア以外にも食事配達や調理・清掃などの労働者をコーディネートするものもある。

例えば、プラットフォーム各社は、ライドシェア運転手や食事配達員として働く者を「パートナー」なる個人事業主と位置づけ、膨大な人件費を圧縮することで、ベンチャー投資家を魅了させてきた。2017年に欧州議会へ提出された提言書「プラットフォーム経済における労働者の社会的保護」⁸では、関係者50人がインタビューされているが、「プラットフォーム経済の推進力はなにか？」という設問に対し、「テクノロジー」と答えたものはわずか1人。残りの回答者は、「雇用情勢」、「税制度」などと答えている。この報告書の執筆を担当した一人である英リーズ大学のサイモン・ジョイス博士は、「英国では、従業員から請負に雇用形態を切り替えると、人件費の13%に加え、国民保険費の使用者負担分12%の計25%を直ちに節約できる」と言い、回答にはそうした関係者の思惑があったと述べている。

■租税回避？それとも脱税？

⁸ 欧州議会 2017年11月「The Social Protection of Workers in the Platform Economy」(2023年1月30日アクセス) [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/614184/IPOL_STU\(2017\)614184_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/614184/IPOL_STU(2017)614184_EN.pdf)

もう一つUberをはじめとする多国籍プラットフォーム企業が利用する特徴的なコストカットが租税回避である。中央大学法科大学院の森信茂樹教授は、「シェアリング・エコノミーと税制」と題した2017年5月の講演で、「シェアリング・エコノミーでは、プラットフォーム企業は巧妙なタックスプランニングによりほとんど税金を払っていない」と述べている。いわく、「独自に作り上げたプラットフォームを提供して、Uberであればタクシーの配車を依頼した利用者からサービス料を受け取るが、オランダに中間会社を置き、そこにプラットフォームの価値である無形資産（知財）を移している。そのため、プラットフォームの提供から上がる収益はほとんど納税されていないと思われる」。ただし、「このような租税回避は、アマゾン、グーグル、アップル、フェイスブックなど米国のほとんどすべてのIT企業が行っている」とも付け加えている。悪質な租税回避はプラットフォーム企業に限った話ではない必ずしもないのだが、ものづくりをどこかで実際に行う事業と比して課税逃れをしやすい業態であることは注目に値する。

実際の租税回避事例を見てみるとその度合いがつかないが、この問題は2021年5月、オーストラリアに本拠を置く調査機関のCICTARがより詳しく報告している。その調査によれば、Uberがオランダに設立した子会社を中心とする巨大な関連企業ネットワークを構築し、数千億円もの利益をなかったことにして税金逃れを行なっているのだ。オランダにはUberが設立した50社もの非公開株式会社からなるネットワークが存在し、この子会社ネットワークを利用することで、58億ドルもあった営業利益が最終的に46億ドル（約5000億円）の営業損失に転換されたとCICTARは指摘した。

CICTARの調査を使い、ニュージーランドの組合は、「Uberは、オランダ、シンガポール、バミューダ、米デラウェア州のトンネル会社を使い、わが国で2020年に640万～1億2800万ドルの法人税の支払いを回避した」と非難。フランスでも2017年にUberは売上げを5,200万ユーロと申告し、138万ユーロ（約1億7500万円）の税金しか納めていないが、実際の売上げは2億4,000万ユーロだったと推計されている。ここでも、オランダとバミューダといったタックスヘイブンに設立した法人を通じて租税回避していた。

■ 「法律は後からついてくれば良い」

こうして、ライドシェアはビジネスモデルを確立してきた。すなわち①税制も含む既存の

ルールを無視して大量に低コストのライドシェア車をハイヤータクシー市場に投入し、占有率を一気に高めると共に、②ロビイストを大動員し、規制緩和の促進やライドシェアに有利な法案づくりを政治家や役人に促し、③広告代理店を起用して、ライドシェアは便利だから禁止されたら大変なことになると世論を喚起し、④規制にこだわる政治家には最後通牒を突きつけ、翻意しなければ有権者に人気のライドシェアを撤退させると脅した。

ウーバーとリフトはこの定石を使い、2017年までに全米41州で自社の有利な新法をつくらせたが、どれも運転手を個人事業主と規定する内容だった。多くの場合、市や郡が州に対抗できない形（pre-emption clause）で州法がつくられた。用意周到な政治工作や執拗な世論操作の手法は、銃規制キャンペーンや煙草有害論を抑え込もうとするロビー・PR活動を手本にしていた。ウーバーのロビイストが、法案をつくる議員の臨時スタッフのように振る舞う姿が各地で目撃されている。そして2016年にウーバーとリフトが使ったロビイストの数は、アマゾン、マイクロソフト、ウォルマートの総数を上回るものだった⁹。すなわち、プラットフォーム各社がビジネスを成功させてきたのは優れたアプリを開発して生活のニッチを満たすことに成功したことではなく、ロビイストも動員して膨大な広告費を投入することで無理やりにでもニッチを作ることと切っても切り離せないのである。

例えば、カリフォルニア州で2020年、ギグ労働者の保護を謳う州法「AB 5」が施行された際は、ウーバーを筆頭とするプラットフォーム企業の連合軍はこれに猛反発。2億ドル（約206億円）の資金を投じて、骨抜きにするための住民投票を仕掛け、AB 5を骨抜きにしている。ライドシェアやフードデリバリーを同州法の適用除外とすることを認めさせたのだ。その際、個人事業主でも州の最低賃金である14ドルの120%は稼げるよう報酬体系を見直すとしたが、最近の調査ではライドシェア運転手の手取りは一時間平均6.20ドルという結果が出ている。

世界ではここ数十年、新自由主義のドグマに沿った民営化・規制緩和が横行してきた。国民の税金でつくられた公共サービスが、赤字・不採算性や非効率性を口実に、二束三文で民間企業に売却された例も多い。日本の国鉄のように、「労働組合をつぶせば、社会党が弱体化する」という不当労働行為まがいの政治目的が背後にあったケースもある。しかし、

⁹ National Employment Law Project 2018年1月「UberState Interference - How Transportation Network Companies Buy Bully Bamboozle Their Way to Deregulation」（2023年1月30日アクセス）
<https://www.nelp.org/publication/uber-state-interference/>

どれも法律が策定されてから断行されたリストラであった。その意味からウーバーは、一民間企業が後付けでその新サービスを法的に正当化させたという点で、歴史に特筆される。「法律は後からついてくればよい」というカラニックの言葉が、この会社の本質をよく言い表している。

■ 民間企業による規制緩和—「よかったのは最初だけ」

上記事例の中でもニューヨーク市が条例を通じてプラットフォーム企業の規制破壊（ディスラプション）に抗った事例について述べられたが、ここで改めて強調しておきたいのは規制が追いつくまでの間、不等に負担を背負わされるのは、そこで働く労働者であるということである。米タクシー業界とそこで働くものに壊滅的な打撃を与えたウーバーとリフトだが、そのライドシェアによって配車される運転手たちも「よかったのは最初だけ」と強く実感している。日本でライドシェア問題を追及する「交通の安全と労働を考える市民会議」の招請で2017年に来日したNYTWAのディオジェネス・カラスコ、ニューヨーク市でウーバーの運転手であった数年の経験を次のように振り返った¹⁰：

- 最初の1年は週に1,500~2,000ドル稼げたが、2年目からウーバー側の運賃値下げや手数料値上げ、ドライバーの増加によって収入が激減。昨年までの2年間で最終的に運賃は35%引き下げられた。
- ドライバーは自由な働き方ができる独立契約者だとウーバーはいうが、仕事中のケガや事故、休業による賃金保障など、労働者としての権利と保護が適用されない。もちろん年金や保険など、一般の労働者が受けられる社会保障もない。
- マスコミはウーバーはいい会社だと言うが、私はそうは思わない。もしドライバーになりたいという人がいたら、よく考えて。

ジャーナリストの土方細秩子もこの年に、「ドライバーの平均手取りは時給で20ドル（約2200円）以上」と謳っているものの、実際にはガソリン代、車両のメンテナンスなどもドライバー負担になるため、ひどい場合は『自治体政府の定める最低賃金を下回る』収入にしかない。レンタルサービス代が高価で、これにより自己破産するなど、経済的に追

¹⁰ 週刊金曜日オンライン・2017年10月20日「配車サービス「Uber」（ウーバー）ドライバーの劣悪な労働環境」より抜粋（2023年1月30日アクセス）<http://www.kinyobi.co.jp/kinyobinews/2017/10/20/antena-101/>

い詰められるドライバーが増えている」と書いている¹¹。

ニューヨーク市の規制機関であるタクシー・リムジン委員会はこの年、収入が最低賃金に達しないライドシェア運転手は全体の85%と報告¹²。離職率が一年で5割を超えることはウーバーも認めているし、ブルームバーグ紙は97%だと報じている。そんな中、同社はまた、運転手の募集で誇大広告をしていたと米連邦取引委員会に訴えられ、罰金22億円を支払っている。

このような報道と罰金が重なっても労働者への待遇は大きく変わらず、2019年5月8日に英ガーディアン紙は「まともな暮らしのために駐車場で寝泊まりするウーバー運転手たち」¹³と題した記事を掲載し、ウーバーが本社を置くサンフランシスコで、その運転手は一時間に平均で8.55ドルしか稼いでおらず、これはカリフォルニア州が定める最賃11ドル（当時）を下回っていると指摘した。

民主党上院議員のバーニー・サンダースもこの時に「最高経営責任者に昨年5,000万ドル（約56億円）の報酬を出すウーバーが、その運転手たちにこれ以上の金を出せないとやっている。こうした巨大企業の労働者が週70~80時間も働くとはどういうことか」と労働者への待遇改善を訴えている。

何年も継続して問題が改善しないことは、ライドシェアのビジネスモデルが合法性が問われる給与体系と、それに対する責任を回避し続けることに依拠していると言っても過言ではないだろう。

■利用者にとっても決していいことばかりではない

¹¹ Wedge ONLINE 2017年7月21日「ウーバー、リフトのドライバーを悩ますカーレンタル料金」（2023年1月30日アクセス）<https://wedge.ismedia.jp/articles/-/10129>

¹² The New School Center for New York City Affairs 「An Earnings Standard for New York City's App-Based Drivers: Economic Analysis and Policy Assessment」（2023年1月30日アクセス）[http://www.centernyc.org/an-earnings-](http://www.centernyc.org/an-earnings-standard#:~:text=The%20TLC's%20proposed%20policy%20calls,to%20apply%20to%20independent%20contractors.)

¹³ The Guardian 2019年5月8日「The Uber drivers forced to sleep in parking lots to make a decent living」（2023年1月30日アクセス）[https://www.theguardian.com/technology/2019/may/07/the-uber-drivers-](https://www.theguardian.com/technology/2019/may/07/the-uber-drivers-forced-to-sleep-in-parking-lots-to-make-a-decent-living)

ライドシェアの基本運賃は略奪的価格設定だが、需要と供給の変動に合わせ、自社の人口知能（AI）を使い、瞬時に運賃を上下させる。「サージ」あるいは「ダイナミック・プライシング」と呼ばれている。クリスマスや年末年始、あるいは台風・大雪の時に、運賃を何倍にも引き上げるため、評判はひどく悪い。自然災害から復興しようとする地域で、より多くのお金を出せるものを優先的に運ぶサービスなのだ。ロンドン、シドニー、ニューヨークなどでテロ事件が起きた際にもこのサージが作動し、市民の大ひんしゅくを買った。一部の運転手はまた、低収入を補うために共謀し、アプリを一斉に切って、供給不足を故意につくり出し、サージを引き起こすことがある。

米国で瞬く間に広まったライドシェアだが、運転手の質も常に問われてきた。採用では、経費節約を理由にFBIの犯罪者データベースにアクセスできない安価な審査システムを採用しているため、例えばコロラド州では元脱獄囚など過去に重大犯罪を犯した約60人を運転手として使っていた。このため、ウーバーは10億円の罰金を命じられている。シカゴでは、テロリストをほう助した罪で7年の刑に服していた男が、リフトの運転をしていた。長年タクシー運転手だったが、出所後に市は免許の再発行を許可しなかった。しかし、リフトには採用されたのだ。この事件を発端に市が調査を実施した結果、ライドシェア運転手の採用審査に多数の不備が見つかり、ウーバー、リフトなどは罰金11億5,000万円を同市に支払った。こうした例は枚挙に暇がない。

多発する性暴力につき、その実態を報告するよう長年求められてきたウーバーは2019年12月、ようやく自社調査を発表した。それによれば、2017～18年に5,981件の性的暴力事件があった。サンディエゴでは34件の暴行を繰り返した元ウーバー運転手に96年4カ月の禁固刑が言い渡されている。リフトの報告はウーバーよりもさらに2年遅かったが、それによれば2017～2019年に4,158件の性的暴行事件と105件の死傷事故が同社に報告されていた。しかし両社とも報告の結論は、「配車の99%は安全」というものだった。そこには、公共輸送サービスに従事するものが持つべき安全輸送への使命感も安全文化（safety culture）の育成という意識も欠如しているのだ。

■ 不祥事のデパート

企業倫理を育むことを考えず、タクシー業界のステークホルダーすべてと世界中で敵対しながら急成長したウーバーは、2017年に社内のスキャンダルが次々と暴露され、カラニッ

クを辞任に追いやった。日本経済新聞は「不祥事のデパートのよう」と記したが、主な出来事は、次のとおり。

- 警察の捜査をあざむくソフトや利用者の個人情報盗むソフトを開発していた。
- 社内に諜報チームがあり他社の情報を盗んでいた。
- 顧客や運転手570万人のデータがハッキングされたことを一年以上にわたって米連邦取引委員会（FTC）に報告せず、ハッカーには口止め料を払っていた。
- 社内でセクハラが蔓延し、20人以上が解雇された。処分されたある幹部は、「他者の気持ちを理解し、周囲と同調するための感受性訓練を受ける」よう指導された。
- 人種差別に関する社内の苦情を意図的に無視していた。
- 複数の社員がコカインパーティーを開いていた。

二代目CEOに就任したダラ・コスロシャヒは社風刷新を掲げ、規制当局と和解をめざす協調的な人物と振る舞った。例えば、ロンドン交通局（TfL）が、カラニック指揮下のウーバーは「企業責任に欠ける」と、営業免許の更新申請を却下したとき、コスロシャヒはウーバーが過去に過ちを犯したことを認め、公に謝罪している。しかし、同じ時期にはブラジルへ乗り込み、その議会にロビー攻勢をかけていた。目的は、同国でライドシェアの規制を大幅に強化することをめざした法案を骨抜きにすることだった。コスロシャヒは辣腕を振るい、その目的を達成した。

要するに、見境なく攻撃的であった前任者と異なり、相手を選んで闘うようになったのだ。2019年5月7日付けのロイター通信記事¹⁴は、ウーバーが株式の上場（IPO）を控えてもなお、チリ、メキシコ、南アフリカなどの国々でいまだに「法の支配に挑むような戦術をとり続けている」と報じ、「これはDNAだ。古い習慣はやすやすとは死に絶えない」と言う元幹部の言葉を添えている。

■2017年一ターニングポイント

2017年は後年、ライドシェア産業の歴史において節目の年だったと言われるだろう。すでに触れたように、「不祥事のデパート」ウーバーでは、CEOが交代した。重要市場のロン

¹⁴ ロイター通信 2019年5月8日「焦点：上場控えたウーバー、法に挑むスタイルは変わらず」（2023年1月30日アクセス）<https://jp.reuters.com/article/us-uber-ipo-idJPKCN1SE0ZW>

ドンでは営業免許が取り消され、裁判で争ってようやく期間限定で更新を勝ち取った。12月には、欧州連合（EU）の最高裁判所にあたる欧州司法裁判所（ECJ）が、「ウーバーは運輸業」という司法判断を下した。バルセロナのタクシー共同組合が原告だったが、「マッチングサービス」というウーバーの主張は退けられたのだ。ECJの判決は抗告できず、EU諸国すべてに適用されるため、ウーバーはこれを境に欧州で素人運転手が自家用車を使ったサービスの「ウーバーポップ」を断念する。ハイヤーサービスの「ウーバーブランク」に専念することになるのだが、その数は全欧でわずか15万人¹⁵といわれ、ハイヤー規制の緩い英国でその半数が働いている。ECJの判決に際し、米タクシー界の第一人者であるマシュー・ダウスは、「欧州には米国に欠ける哲学がある。ライセンスのないサービスにはブレーキをかける。安全と労働者の権利を優先する」と評した。

ウーバーの欧州進出は2011年末。最初に選んだ都市はパリで、その後潤沢な資金を使い、各国で政治家や官僚にロビー活動を展開し、「ウーバー違法判決」が出れば上訴を繰り返した。2022年7月に「ウーバーファイル」として暴露された同社の機密資料によれば、経済閣僚だった頃にマクロン現大統領と密約を結び、事業拡大で支援を受けてきたとされる。オランダでは2015年、警察の取り締まりによる罰金で計5,800万円を払う一方、代金を肩代わりするから運転を続けよと、オランダ、スペイン、フランス、ポーランドなどで運転手に指示した。ウーバーは、同じこと南米やアジア・太平洋地域でも繰り返した。

欧州の反対運動は強靱で、ハイタク労働者や労働組合に加え、ドイツ、スペインでは事業者が運動の先頭に立った。多くの政治家も、このビジネスモデルに懸念を示した。例えば、ルクセンブルグのグザヴィエ・ベッテル首相は、「2015年にウーバーから接触されたので、運転手に対する社会保障の負担が不十分だという私たちの懸念を伝えた。私は新技術をどうでもいいと思っていないが、10年後に給与も年金もない国民を生みたくない」と、進出を認めなかった理由を語っている。

こうして2017年を前後にしてウーバーの一強独走態勢に陰りが見えるようになる。ウーバー自身の米国証券取引委員会（SEC）へ提出された報告書によればライドシェアとフードデリバリーを含めたウーバー社の技術は世界約72カ国に展開されていると記されているが

¹⁵ POLITICO 2018年5月23日「Uber to Big Tech: Don't mess with Europe」(2023年1月30日アクセス)
<https://www.politico.eu/article/uber-dara-khosrowshahi-insurance-europe-tech-regulation/>

¹⁶、ライバル社も各地で勢いを増して行った。2016年には中国で滴滴出行に競り負け、撤退。東南アジアではGrabに、ロシアではヤンデックスにそれぞれ市場を譲っている。

■フードデリバリーの広がり

二つ目の大きな進展は、2017年を前後して食事配達サービスが成長し始めたことだ。ウーバーイーツは、2015年にトロントで事業を始めたが、オンラインによる飲食物の注文はこの頃から欧米や中国で急速に広まった。フードデリバリーは今日、中国と米国が2大市場と言われるが、中国では美团（Meituan）65%、アリババ傘下のEle.me30%がシェアを独占している。米国では2022年5月の時点で、ドアダッシュ59%、ウーバーイーツ20%、Grabハブ13%という順位だ。2年前にはウーバーがGrabハブの買収を試みたが実現に至らず、欧州のジャスト・イート・テイクアウェーが買収に成功した。欧州の大手企業は同社に加え、デリバリーヒーロー、デリバラー、グローボ、ウォルトなどだ。一時は9カ国まで事業を拡げたフードラは現在、北欧3カ国のみで営業で、デリバリーヒーローの傘下に収まっている。ウォルトは最近、ドアダッシュに買収された。

ウーバーイーツは、日本の全都道府県を含めた世界45カ国に進出しているが、インド、韓国、香港など10カ国からは撤退。中国の滴滴出行は、大阪でディディフードを一時期営業していたが、現在はメキシコとチリのみで営業だ。コロンビアで生まれたラッピーは南米9カ国250以上の都市に進出している。アマゾンでは2020年、英米で展開していた食事配達サービスをすべて打ち切った一方で、デリバラー株の16%とGrabハブ株の2%を保有している。韓国では、食事配達アプリ「ペダルの民族」を運営する国内業界最大手のウーワ・ブラザーズは、デリバリーヒーロー傘下だ。同様に、シンガポールで生まれたフードパンダも2016年に同社の傘下に収まった。東南アジアでは、ライドシェアのGrabとゴジエックが食事配達も担う。インドでは、スウィギーとゾマトが市場を独占している。

食事配達サービスは採算性が低く競争が激しいため、ライドシェア同様に各社とも赤字経営が続いている。ウーバーイーツの場合、注文1件につき3.36ドル（約360円）の損失を出しているという調査結果¹⁷もあり、事業の持続性を問う声は根強い。国内シェア1位の出前館も赤字が拡大している。

¹⁶ ウーバー社 SEC 報告書（10-K）より（2022年2月24日発表／2023年1月31日アクセス）

<https://d18rn0p25nwr6d.cloudfront.net/CIK-0001543151/c94d88c9-fe59-4487-8e68-ccb030ea49b0.pdf>

¹⁷ Forbes Japan 2020年7月17日「ウーバーは競合買収をいつまで続けるのか？」（2023年1月30日アクセス）

<https://forbesjapan.com/articles/detail/35822>

一方、コロナ禍による消費者の外出控えにより、フードデリバリーの需要は世界中で急激に伸びた。ウーバーは、2020年4～6月期決算で、「料理宅配『イーツ』など配達サービス部門の売上高が前年同期の2倍に伸びた。利用者が減り売上高が3分の1に落ち込んだ祖業のライドシェア事業を初めて逆転した」と報告している。米モルガン・スタンレーの予測によると、料理宅配サービスは2025年には4,670億ドル規模に成長する可能性がある。2017年の3つ目の特徴はこの年を前後して、ハイタク労働者や事業者によるライドシェア反対運動よりも、ライドシェア運転手による抗議行動が世界中で増えていったことだ。そして、その主役はコロナ禍を境に食事配達員へと代わって行く。

■世界に広がる抗議の波

2017年1月から2020年7月の間に世界57カ国の60社で起きた1,271件の抗議行動を調査・分析した国際労働機関（ILO）の報告書¹⁸も、ライドシェア運転手やフードデリバリー配達員の抗議行動が増加傾向にあると記している。報告書によれば、欧州とアジア太平洋地域の抗議行動はどちらも400回で、北・中南米の250回を上回っている。争点は、すべての地域で報酬問題が群を抜いて最も多い。これに、労働条件、雇用形態、安全衛生が続いた。抗議の形態は、ストライキ、アプリのログオフ、デモが圧倒的に多かったが、これは発展途上国強い傾向だった。北米では、裁判闘争が最も多く全体の4割近くを占めた。その反面、アジア太平洋とアフリカではこうした闘い方は全体の5%以下だった。抗議行動の担い手は、草の根の自主組織という傾向が強かったが、既存の労組が重要な役割を果たした地域もあった。抗議の対象となった会社は、ほぼすべてがライドシェアとフードデリバリー。ライドシェアやフードデリバリーのようなプラットフォーム経済で主たる収入を得るプラットフォーム労働者の組織はこの間、著しく発展したが、団体交渉を確立したり、正規雇用を勝ち取ったケースはほとんどない。

¹⁸ ILO Working Paper 70 2022年6月「A global analysis of worker protest in digital labour platforms」
(2023年1月30日アクセス) https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---inst/documents/publication/wcms_849215.pdf

第二部 アジアにおける搾取の実態—東南アジアとインドの事例から

ライドシェア事業は欧米で先んじて発展したために、ここまで傾向と特徴を表すのに欧米の事例を中心に紹介してきたが、このビジネスモデルはアジアにも瞬く間に普及した。本節ではいくつかの国の事例をピックアップして紹介する。

東南アジアのライドシェア市場は、2012年にマレーシアでタクシーの配車サービスを始めたGrabと、2010年にインドネシアで生まれ、その後シンガポールとベトナムに進出を果たしたゴジェックがほぼ独占している。両社のアプリダウンロード数は、2020年1月初旬の時点でゴジェックが1億3000万回。Grabは、2019年10月時点で1億6600万回だった。ウーバーは2013年にシンガポールを皮切りに、カンボジア、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムへ進出したが、2018年4月に東南アジアの事業すべてをGrabに譲渡。交換条件として、同株式27.5%を取得している。

食事配達では、2012年にシンガポールで事業を開始したフードパンダが、アジア諸国を中心に世界11カ国に進出。東南アジアでは、カンボジア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイで事業を展開している。日本には、2021年12月に登場したが、1年未満で撤退している。

東南アジアにおけるプラットフォーム事業の特徴は、Grabとゴジェックが掲げる「スーパーアプリ戦略」だ。ライドシェアとフードデリバリーに限らず、金融・決済あるいはEコマースなど、一つのアプリで幅広いサービスを提供しているのだ。ライターの矢羽野晶子は、スーパーアプリが中国を含めたアジアを席卷している理由につき、「国によって差はあるものの、顧客の個人データ使用を制御する法律や規制はほぼない、もしくはかなり緩い」ことを一つの理由として挙げている¹⁹。この地域はまた、ライドシェア・フードデリバリーとも地場のプラットフォームが多く、競争は熾烈だ。交通手段も多様で、オートバイを使ったインドネシアの二輪旅客輸送サービスはオジェック (Ojek) と呼ばれる。各国には三輪旅客輸送もあり、トゥックトゥック (tuk tuk)、オートリキシャ (auto rickshaw) など、様々な名称が付いている。以下ではそのような多様な状況を踏まえて、各国におけるライドシェアサービスのもたらした影響について紹介する。

¹⁹ AMP 2022年6月12日「アジアを席卷する『スーパーアプリ』 爆発的成功を生み出した『逆転の理由』とは？」 (2023年1月30日アクセス) <https://ampmedia.jp/2022/06/12/super-apps/>

<インドネシア：あっという間に最大の使用者となったライドシェアの影響は？>

オートバイタクシーのオジェック（Ojek）は、インドネシアの生活に必要な不可欠な交通手段だが、Grabとゴジェックは配車アプリを使ってこのサービスに乗っ取った。その数は、ジャカルタだけで20～30万人で、インドネシア全土では200万人であり、人口の1.5%に匹敵する。インドネシアの事業は99%が中小企業であるから、Grabとゴジェックは一気にインドネシア最大級の使用者となった。両社が市場参入した2015年は、経済が落ち込んでいた時期で、製造業で失業した多くの労働者がオートバイタクシーに転じたのだった。それに対してジャカルタで、数千人のタクシー運転手が広まる配車アプリに抗議したのは、2016年3月22日。議会や官庁に至る道路を封鎖し、ウーバーやGrabによる不公平競争で生活が苦しくなっていると訴えた。いわく「私たちは営業ライセンス税を払うが、両社は自家用車を使うので払っていない。以前は一日10万ルピア（約830円、1ルピア＝0.0083円）稼いでいたが、今では諸経費を差し引くと何も残らない」。同市では前週にも大きな抗議行動があった。

さらに、インドネシアでウーバーとGrabが事業を開始した際、国内に事務所を置かず、税金を納めていなかったのだ。このため2015年8月、ジャカルタ運輸局や警察などは両社に対して、インドネシア登録法人を設立するなど、法令遵守を命じているが、この事業開始初期の略奪的価格設定の背景にはこのような抜け穴を使おうとする両社の目論見があったことも加えておく。

この事態に、インドネシア政府の運輸省と通信省は異なる対応を示した。公共交通と登録されていないウーバー、Grab2社のサービスは禁止すべきという立場をとったのは、運輸省。両社を監督下に置く通信省は、合法という見解を示した。ジョコ・ウィドド大統領は、新しいテクノロジーは受け入れるべきものであって、禁止されるものではないと発言。その後、2019年12月の第2期政権の組閣では、ゴジェック創業者のナディム・マカリムを教育文化相に抜擢している。

こうした利害の対立は、他市でも見られた。バンドン市長は2015年10月、ウーバーの事業を違法と宣言するも、行政は処分に動かず同社は営業を続けた。同地ではその2年後にも既存の事業者や労働者による激しい抗議を受け、西ジャワ州政府がライドシェアを一時的に禁止した。しかし、その直後に中央政府は配車アプリ規制に関する改定案を公表して

いる。既存の事業者による抗議行動は、カリバタ・シティ（2015年7月）、メダン、北スマトラ（2017年2月）、ジャカルタ（2017年10月）など、インドネシア各地で起きたが、運転手らの抗議行動が継続的に行われた背景には、従来から運転手らは主に決まった地域で営業し、車種ごとに相互扶助組織を作っていたためであることを加えておく。

■よかったのは最初だけ

一方で2017年10月6日には、ジャカルタでアプリ運転手によるタクシー業界に対する対抗デモも起きているが、そのアプリ運転手は、会社に対しての抗議行動も頻繁に行なうようになった。上述のように、操業当初からすぐに多数の運転手が登録を行なったが、よかったのは最初だけだった。あるジャカルタの運転手は、2015年10月にゴジェックを始めた時、月に700万ルピア稼いでいたと言う。ところが、2016年1月には100~300万ルピアに減った。他市でも同じ時期に売り上げの50%減を経験した運転手たちがいる²⁰。その理由は、運転手の急増、運賃の切り下げ、ボーナスポイント制の変更だった。走行キロ単位の報酬は創業当初の2015年にはゴジェックで4000ルピアとされていたが、どんどん減り続け、2019年5月には1600ルピアまで下がってしまった。クラブも同じ時期に3500ルピアから1400ルピアへと切り下げられている。

アプリを使用する労働者らは抗議の声を上げ、2018年になるとしばしば1万人を超える運転手が抗議の声を上げるようになった。ウィドド大統領はこの事態に対して2020年度3月に選挙公約で1キロ当たりの報酬を最低2000ルピアにすると掲げ、実際に2020年5月1日より施行することになったが、アプリ運営各社はとりあえず6大都市で実験するだけとし、しかも3日後には利用者からの不満を受けて元の金額に戻ってしまった。

ボーナスポイントによる報酬もすぐに取得しにくくされた。それまではボーナスポイントを8ポイント獲得すれば5万ルピアのボーナスがもらえたが、2016年には以前より2ポイント多い10ポイントを獲得しないとボーナスがもらえなくなったのだ。

²⁰ Ford, M., & Honan, V. (2017). 15 The Go-Jek effect. In E. Jurriens & R. Tapsell (Eds.), *Digital Indonesia: Connectivity and Divergence* (pp. 275–288). Singapore: ISEAS – Yusof Ishak Institute. (2023年1月30日アクセス) https://ses.library.usyd.edu.au/bitstream/handle/2123/21325/Postprint_GoJek%20Effect.pdf

最近では従来からの低収入に加えて燃料費の高騰により、一日のガソリン代が2万ルピアから3万5千ルピアに膨れ上がっているため、苦境に立たされている運転手の抗議行動が多く起きている。

2019年にFriends of KUMANが実施した運転手の実態調査²¹によれば、報酬は週単位で支給されるが、諸経費を支出した後の残りは一日10万ルピア。ジャカルタの最低賃金は、月収で3,648,035ルピアであり、ここに届くのは難しい。

さらに、見るべきはこの額面だけではない。2016年11月から2017年4月まで、8万人を超えるインドネシア人運転手の声をフェイスブックやGoogle+で集め分析した上、ジャカルタなど5都市で10人の運転手を直接取材した米ノースウェスタン大学のアウリア・ナスティティ²²は、アプリ労働者は会社が言うような「パートナー」ではなく、労働者保護が皆無に等しい搾取の下にあり、その実態は典型的な搾取労働そのものだと断言する。

その調査によれば、運転手はアプリを切ることができるが、いったんオンすれば会社から感じがらめにコントロールされている。仕事を受けるか否かは10秒で判断しなくてはならないし、一日のノルマ（最低配車数）も決まっている。この回数をクリアできないと日ごとのボーナスがもらえないし、それがないと生活賃金の域に達しない。ボーナスポイントは、長距離配車やフードデリバリーには多く付くが、そうした輸送はガソリン代がかさむし、駐車料金を払わなければならないことある。

さらに、調査期間中にゴジェックのボーナスはずっと目減りしていたという。しかも、このボーナスポイントを換金するには75%の仕事を受けたという記録と、評価点が5つ星中4.5星以上であることが必要だった。ナスティティは、これを「労働のゲーム化（gamification of work）」と評した。アカウント停止に関するルールも長大で拡大解釈が用いられる。実際に、2017年に起きた団体交渉を求める複数回の抗議行動を経て、各社とも首謀者や中心的人物らのアプリ上でのアカウントを停止にさせている。

²¹ Friends of KUMAN 2019年「[Indonesian riders campaign](https://files.libcom.org/files/Indonesian-ojek-eng_final.pdf)」(2023年1月30日アクセス) https://files.libcom.org/files/Indonesian-ojek-eng_final.pdf

²² The Conversation 2017年9月26日「Drivers' stories reveal how exploitation occurs in Gojek, Grab and Uber」(2023年1月30日アクセス) <https://theconversation.com/drivers-stories-reveal-how-exploitation-occurs-in-gojek-grab-and-uber-82689>

<フィリピン：当局が規制を試みても生活は苦しい>

フィリピンでは当局による様々な規制が試みられている。フィリピン運輸省陸運事業認可調整委員会（LTFRB）はライドシェア事業を「運輸ネットワーク会社」と規定し、車両（Transport Network Vehicle Service/TNVS）登録等を2015年5月より運輸省令DO-2015-011によって規制している。しかし、それでもウーバーとグラブによる市場参入でタクシー運転手の収入が下がっていると、労働組合のメンバーが運輸省陸運事業認可調整委員会（LTFRB）に抗議したのは、2017年3月27日。組合は、ライドシェア車両が大量に投入されているため、交通渋滞が悪化しているとも主張。

その後LTFRBは新規認可をやめ、需要の多い時間帯の割り増し料金（サージ）についても2倍を上限と定めた。グラブがこの措置に従うとする一方でウーバーはこれを無視したためLTFRBは8月14日、同社を営業停止処分とした。このためウーバーは翻意し、LTFRBの指示に従った上で、罰金190万ペソ(約418万円、1ペソ=2.20円)を払ったり、仕事を失った運転手に総計5億8700万ペソを援助したりすることで処分を解除された。翌年になると、LTFRBは大マニラ圏のライドシェア車両の制限を4万5千台にすると発表。これまで12万5千台が登録されていたが、半数はウーバーとグラブの両社で働いている上、実車していない運転手も多いという判断だった。

その後、ウーバーは2018年4月にはフィリピンをはじめとする東南アジア各国からの撤退を決め、各国の事業をグラブに譲渡。このため、シンガポール、マレーシア、フィリピンなどの独占禁止法当局は、事業統合に懸念を表明した。実際フィリピン国内のサービス占有率が9割を超えたグラブはさっそく料金体系を見直して運賃の値上げを決めたため、利用者は強く反発した。

LTFRBは独占することになるグラブへの配車サービス認可取り消しの可能性も示して料金体系の再考を促したが、乗車1分あたり2ペソの料金引き上げにグラブは応じなかったものの、サージ料金は1.5倍を上限とすることで合意され、2018年7月には規制改定で明文化された。これに対してグラブは、「過剰な規制の標的のせいでゼロ成長で、事業を展開するASEANで8カ国で最低だ」と、不満を示している。

なお、この間にフィリピンの競争委員会は、グラブによるウーバーのフィリピン事業買収

について、両社に合計1,600万ペソの罰金を科した。競争法に関する審査を終えるまで延期するよう命令したにもかかわらず、両社が事業統合を強行したためだ。

このほかにも当局は2019年6月に当初のTNVS制度を導入した際に認められていなかったハッチバック車両を運転していたもの1000人強を含む計5000人のアプリ利用を差し止めた²³。そもそも必要書類を銀行から有料で取得しなければならないなど要件が厳しすぎることを運転手らは主張し、やがてハッチバックを含むサブコンパクトカーの登録に関してはLTFRBが翻意して認められることとなった。

さらに最近では、TNVS各社が乗客から違法な優先予約料金を徴収しているとして、これをやめるよう指導している。その金額は、20から200ペソまでだが、1000ペソという特別料金もある。参考までに2019年に定められたTNVS運賃は、例えばセダンの場合、初乗り40ペソで、1キロ15ペソあるいは1分2ペソである。

このように、フィリピンにおけるライドシェアはある程度の規制環境にはあるものの、アプリ運転手にとって生活は苦しいものである。ジョウイ・モラレスは2015年8月から2017年3月までウーバーとグラブの運転手をやっていた。所有していた車両は2台（2台目は別の運転手にリースしていた）。マニラ首都圏の最低賃金は2015年4月の時点で1日481ペソだったが、モラレスは1日の手取りを635ペソとすることをめざしていた。しかし、そのためには額面で4,800ペソ稼ぐ必要があった。車のローン返済、ガソリン代、保険料などの諸経費は自己負担であり、その上両社に手数料を払うためだ。1時間に400ペソ稼いで一日12時間働き、休日は月に5日だけだった。このような労働実態だから、モラレスさんのように長続きしないものが絶えない。グラブも、3ヵ月で15%の運転手が辞めていくことを認めている。

最近では、燃料費の高騰によって運転手の収入が10～20%減少していることに運転手は不満であるため、グラブは手数料を20%から最大12%に引き下げた。また、LTFRBに初乗り運賃の引き上げを申請し、認められている。

²³ Inquirer.net (2019年6月4日)「Deactivated TNVS hatchback drivers to file charges vs LTFRB before Ombudsman」(2023年2月8日アクセス) <https://newsinfo.inquirer.net/1137838/deactivated-tnvs-hatchback-drivers-to-file-charges-vs-ltfrb-before-ombudsman>などを参照

(コラム) フィリピンへのフードデリバリーの進出と組織化される労働者

フードパンダは2014年にフィリピンへ進出したが、2018年の時点で配達員の報酬は、配達の有無に関わらず時給制だった。その後、配達ごとの報酬に変わり、さらに距離に関わらず一回55ペソとなった。そして2020年6月には、8キロの配達を11.45ペソとした。これに対して配達員約100人が11月、労働雇用省を訪れ、フードパンダの一方的な報酬変更抗議した。

抗議行動は翌年7月にダバオでも起きた。運動を起こした組合のリーダーは、「コロナ禍で食事配達サービスが大盛況であるにも関わらず、私たちに収入は減っている。フードパンダは、518%の売り上げ増を吹聴しているが、配達員の収入は一年で50%減だ」と訴えた²⁴。組合のメンバー約200人は、抗議のバイクデモを敢行。さらに、「一斉休暇」を計画したが会社に察知され、首謀者30人が10年間のアカウント停止にされた。このため、組合は中央労使委員会(NLRC)に救済を申請。NLRCは翌年、フードパンダの配達員を従業員と認めた上で、7人の不当解雇を認定し、制裁金として2,223,466.83ペソを払うよう会社に命じている。だが果たして支払われたのかは、不明である。

ヘネラルサントスでは今年、デジタルプラットフォーム労働者の新労組デジタルプラットフォーム配達員組合(UDRDP)が結成され、労組センターのSentro ng mga Nagkakaisa Progresibong Manggagawa(革新労働者合同センター/SENTRO)と、国際食品労連(IUF)に加盟した。7月11日にはストを打ち、報酬制度を公正明大にし、一方的で不公平なアカウント停止をやめ、事故保障制度を設立することなどを求めた。IUFは、これまで東南アジアでは即時的な抗議行動が多かったが、コロナ禍が広まる中、ギグ労働者の行動は組織的になってきたと言う。エッセンシャルワーカーと称賛されながらも、その代償がないことに不満であり、パートナーとか個人事業主と呼ばれるが、それは低賃金を正当化するための誤分類だという意識が配達員に芽生えていると指摘する。IUFによれば、フードパンダは勤務時間を厳しく定め、休憩や昼食休憩は会社に報告するよう命じ、休み場所も指定している。これに違反すれば、アカウント停止になることもある。こうして一日12~15時間も働かせている²⁵。

なお、フードパンダはタイ、ミャンマー、香港等でも労使紛争を起こしている。

²⁴ CNN Philippines 2021年7月19日「Foodpanda suspends for 10 years Davao City riders demanding higher pay」(2023年1月30日アクセス) <https://www.cnnphilippines.com/business/2021/7/19/Foodpanda-suspends-for-10-years-Davao-City-riders-demanding-higher-pay-.html>

²⁵ IUF Asia/Pacific 2022年7月12日「Digital platform food delivery riders strike in the Philippines, highlighting unfair and hazardous working conditions throughout the Asia-Pacific region」(2023年1月30日アクセス) <https://iufap.org/2022/07/12/digital-platform-food-delivery-riders-strike-in-the-philippines-highlighting-unfair-and-hazardous-working-conditions-throughout-the-asia-pacific-region/>

<ベトナム：改善の期待あれど爪痕は深い>

ハノイでは2017年10月7日、何百人というタクシー運転手がウーバーとGrabの実証実験を首都ハノイやホーチミン・シティなど5つの地域で認めている運輸省に抗議した。マイリン、ビナサンに代表される大手タクシー会社すべてから運転手が動員された。2年間の実証実験が終わろうとしていたが、同省がライドシェア社にライセンスを与えることは明らかだったので、大規模な抗議行動となったのだ。

ホーチミンではすでに、ライドシェアの車両台数がこの2年弱で200台から2万4千台に急増し、タクシーの2.2倍に達していた。交通渋滞も深刻な問題となっていた。こうした中、ビナサンタクシーの従業員数は、2016年末と比べて1万人減少し、7,292人に落ち込んでいた。マイリンタクシーも、配車アプリとの競争激化で売上高が前年比30%減少。2017年6月末の累積損失は登録資本金の80%に相当する約3億5,200万ドルだった。従業員数は2016年末から20%減少し、2万4千人の運転手が失業していた。社会保障費37兆ドンが未納で、政府に救済を申請するなど、倒産の危機に直面していた。

こうした事態を受け、ビナサンは不公平競争でGrabを提訴した。一審がまず2018年12月に訴えを認め、48億ドンの賠償命令を下した。Grabは控訴したが、翌年3月の控訴審も一審判決を支持。勝訴を機にビナサンタクシーの売上げは12%ほど回復した。しかし、これはこの間の損失埋めるのに十分な割合ではない上、失業してしまったタクシー運転手らの職が取り戻せるものでもない。

■「だまされた」

「ライドシェア運転手は高収入と謳っていたので応募したが、会社はすぐに手数料を引き上げた。一日8時間で70万～80万ドンの水揚げだが、手数料や個人所得税、その他費用を差し引くと手元に残るのは20万ドン（約980円）。だまされた」。ベトナムでこのように怒るライドシェア運転手は多く、2017～2020年の間にストなどの抗議行動が13回起きて

いる²⁶。手数料の減額を求めるストが9回あり、市場の74.6%を占めるGrab運転手によるものが最多の6回だった。これだけ頻繁に抗議を受けている会社はベトナムでほかにない。ストはすべてハノイとホーチミンで起きており、2017年は1回だったが、その後毎年増え続け、2020年は5回となった。労働組合はなく、労働者はソーシャルメディアを使ってストを呼びかけている。会社との協議が実現したのは、これまで2回のみ。

Grabは2014年にベトナムへ進出して以来、5億ドルを投資し、20万人の「パートナー」を確保。2019年には国民の4人に一人が毎日使うほど人気のサービスとなっていたが、その成長に陰りが見えてきた。運賃価格を低く設定して市場で支配的な地位を占めた後、料金を引き上げて収入増を狙ったが、燃料費の高騰が直撃した形だ²⁷。政府は、Grabに最低賃金の導入を求めているし、アプリ労働者を従業員と規定し、社会保障を付与するかどうか検討中だ。官製ナショナルセンターのベトナム労働総同盟は、まだ公式見解を明確にしていないが、その副会長らは「Grab運転手は労働者だ」と発言している。会社が運転手に対して、行先を指示し、制服を着るよう命じ、報酬をいくら払うか決めていたからだ。

このように、今後はライドシェア運転手の待遇が改善される期待はあるかもしれないが、現状ではGrab運転手らは労働者として認められていなく、最低賃金や社会保障もない中で働くことを余儀なくされている。

■ タクシーを追い詰める略奪的料金設定

そもそも、Grabとウーバーのライドシェア2社はなぜタクシー会社を倒産の危機に追い込むほどシェアを拡大させることができたのか？ タクシー会社らはライドシェア2社が税金を正しく払っていない不公平競争によるものであると主張している。2社の売り上げはこの間18兆ドン（約900億円、1ドン=0.0050円）にのぼるが、支払った税金は158億ドンに過ぎない。しかも、タクシー会社らの主張では2社は課税のがれを目的として国内で意図的に赤字決済をし、3年間にわたって1兆ドンを海外送金してきたとのことである。

²⁶ News Mandala 2020年12月16日「Mapping ride-hailing app driver strikes in Vietnam」(2023年1月30日アクセス) <https://www.newmandala.org/mapping-ride-hailing-app-driver-strikes-in-vietnam/>

²⁷ Rest of the World 2022年6月9日「“Not worth it”: why Grab is shedding drivers and frustrating customers in Vietnam」(2023年1月30日アクセス) <https://restofworld.org/2022/grab-vietnam-troubles-inflation/>

加えて、そもそもの税制度が不公平であるとも指摘されている。ライドシェア社は、輸送業より課税率が低い化学・テクノロジー事業に区分されていたからだ。

それだけでなく、ウーバー社はベトナムで操業している間、付加価値税と運転手の所得税を納めることを拒否しており、税務署が2017年9月に追徴金として666.8億ドンを同社に請求してはじめてウーバーは133億ドンだけ納めたのだった。その理由としてベトナムとオランダの二重課税回避協定を挙げている。結果として、ハノイ市当局はウーバー社の口座を凍結させ、裁判を経ている間にウーバーはベトナムから税金を未払いのまま撤退を表明。国はその後に裁判を勝ち抜いて不足分の530億ドンの回収に成功しているが、税金を回収するためにそこまでの手間がかかってしまったのだった。

ウーバーとGrabに事業認可を下した政府はその後、規制が重要であるとして法改正し、これまで運転手負担だった付加価値税の支払いを会社負担とした上、税率を3%から10%に引き上げた。タクシー事業との競争を公正化することを意図したのだ。Grabはこの措置を受け、運転手から徴収する手数料を引き上げた。ベトナムにおけるGrabの運賃は今日、既存のタクシーと同じかそれ以上になっている²⁸。

最近では、コロナ禍によるロックダウンや3割増という燃料費の高騰によって収入がさらに減ったアプリ労働者の多くが辞めている。このため人手不足によるサービス支障が生じており、利用者の苦情が絶えない。苦肉の策としてGrabはサーチャージを導入し運賃に上乘せしたが、利用者離れを加速させる結果となった。待ち時間が30分になったり、運賃が3割増となることもある。結果として、Grabよりも割安のゴジェックや地場のBeのダウンロード回数が増えている。タクシーに戻る利用者もいる。



²⁸ VIETJO 2020年12月14日「[配車Grabカーの運賃、従来型タクシーより高額に](https://www.viet-jo.com/news/economy/201211083621.html)」(2023年1月30日アクセス)
<https://www.viet-jo.com/news/economy/201211083621.html>

(コラム) カンボジア Part1 地場アプリで対峙するが、それでも収入は高くない

長い内戦が続いたカンボジアでようやく労働組合法が施行されたのは、2016年だ。同じ年の10月には、地場の配車アプリ・PassApp（パスアップ）がスタートしている。輸送手段は四輪タクシーではなく、安価な客車付のバイク輸送サービス・トゥクトゥック（tuk tuk）を選んだ。新興タクシー会社のEZGoと6,000人のトゥクトゥック運転手などを組織する労働団体Independent Democracy of Informal Economy Association（IDEA）との提携だった。これまで運賃は、乗車の際に運転手と客が交渉して決められていたが、パスアップではアプリが運賃を決め、トゥクトゥックより低い設定となっていた。事業の開始にあたりEZGoは、「多くの運転手は月に200ドル稼げるだろう。ノルマを達成すれば、300ドルになる」と語った。IDEAは、労働団体としてインフォーマル労働者のフォーマル化をめざしており、トゥクトゥックのサービスを料金制にすることも試みていたが、その成り手は少なかった。このため、パスアップの技術に強い関心を示し、まず提携することとした。だが、同時に伝統的なトゥクトゥック運転手の収入が減ることを強く懸念した。

翌年は、ウーバーが9月に、Grabが12月にそれぞれプノンペンでサービスを開始したが、パスアップは両社より運賃が安かったため、善戦した。実際Grabは、「カンボジアで事業を立ち上げ時にはすでに多くの交通手段を提供するアプリが存在しており、人々はすでにそれに使い慣れていたので、我々にとってカンボジア進出は挑戦でした」と述べている。

こうした中、IDEAの懸念は的中し、2018年には「伝統的なトゥクトゥック運転手は収入50%減」とか「1日平均12ドルから20ドル稼げていたのが、現在では5ドルから7.5ドルまで減少している」などと報道されるようになった。このため、IDEAは地場の企業に運賃を上げるよう要請している。

2018年にはまた、2つの運転手調査がプノンペンで実施された。一般財団法人運輸総合研究所によれば、1月23～27日に配車アプリを使うトゥクトゥック運転手182人を対象とした調査²⁹では、配車アプリの良い点として、「利用者が増えた＝48%」と「収入が増えた＝32%」が挙げられた。つまり、利用者増とは必ずしも収入増につながっていなかったのだ。悪い点は、「手数料が高い＝38%」、「アプリのエラーが多い＝34%」だった。インドから輸入されるBajaというタイプの車両を運転するものがこのアンケートの対象だったが、仕事を始めて1年未満のものが78%を占め、40歳未満が8割近くを占めていた。また、ポン・ヴェン・ケンらは、12月11～14日に配車アプリを使わない伝統的なオートリキシャ運転手177人に実施した調査で、「配車回数が減った＝47.6%」、「利用者が減った＝47.7%」、「収入が減った＝43.2%」という結果を報告している。調査対象の運転手はまた、アプリ配車に移行する気はなく、62%が「関心がない」と答えている³⁰。

その後カンボジアでは、2019年にアプリ労働者の抗議行動が連続した。パスアップの場合、手数料を13%から15%に引き上げるなどしたため、運転手が3回にわたり抗議行動を展開。運転手たちは過当競争を防ぐために、Grabにも運賃を引き上げるよう要請した。プノンペン市長らは、会社と運転手たちが交渉を通じて解決策を見出すよう求めた。こうした事態にIDEAは、「この職業はやる前によく考えた方がいい」と、忠告を発している。

²⁹ ポン・ヴェン・ケン 2018年11月21日講演資料「アジア途上国都市におけるLAMAT向け配車アプリとその影響」(2023年1月30日アクセス) https://www.jttri.or.jp/members2/kenkyuh/44_Kheang.pdf

³⁰ ポン・ヴェン・ケンら 「Impact of ride-hailing apps on traditional LAMAT services in Asian developing cities: The Phnom Penh Case」Asian Transport Studies Vol. 6, 2020 (2023年1月30日アクセス) <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2185556020300067>

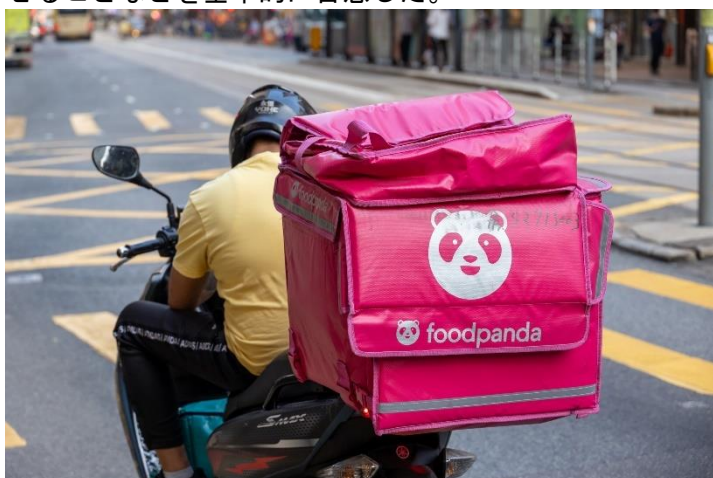
(コラム) カンボジアPart2 フードデリバリーでは典型的な報酬切り下げが…

食事配達員の抗議行動は、前のコラムで記したライドシェア運転手の行動より1年ほど遅く始まった。フードパンダがカンボジアに進出したのは、2019年10月。それから2年も経たないうちに11地方へ事業を拡げた。慈善活動を展開したり、料金を大幅に割り引いて市場を広めたのだ。コロナ禍による巣ごもり需要もあった。当初からMeal Temple、Nham24、E-GetSなど地場の企業と熾烈な競争を展開した。そのフードパンダで働く配達員約100人は2020年6月22日、賃金・労働条件の改善を求めて会社前に結集した。手数料の引き上げをやめ、働く時間の制約をなくし、飲食店や利用者の所在地をもっと正確に提示するよう求めた。この時は、配達員の代表が会社と会見している。だが、解決には至らず、仕事を辞めるものも出てくるようになった。

その一人であるブン・サンバスは、この数ヵ月後にフードパンダをやめた。6月には、配達一回で受け取っていた報酬5,000リエル（約169円、1リエル=0.034円）が1,600リエルに切り下げたからだ。2~4月はひと月500ドル稼いでいた計算だが、6月は100ドルになった。やめたもう一つの理由は、バイク同士の事故に遭った際、会社の保険が適用されないと言われたからだ。保険は重大事故のみが適用対象だと会社は説明した。会社は配達員どんどん増やしており、最高で一日30~40回だった配達は10回になった。これまでに、フードパンダをやめたサンバスだが、生活は厳しい。コロナ禍からカンボジア経済は回復しておらず、バイクを質に入れるなどして凌いでいる。

2021年1月には、再び約300人の配達員が抗議行動に打って出た。今回は、フードパンダの親会社であるデリバリーヒーローのカンボジア本社前に結集。報酬が下がり続けていると主張したが、会社は「技術的なエラー」と弁明した。コロナ禍で食事配達は盛況だが、抗議に参加した配達員たちは、「一日10時間働き、20~30回の配達をこなし、過去には20~30ドル稼いでいたが、今はそれが10~17ドルだ」とか「7キロの配達で過去には1.36ドルだったが、今では0.86ドル。足元を見られている」と訴えた³¹。

その後、政府関係者らが仲介して会社と配達員の代表が協議した結果、会社は、①手数料は元に戻す、②働く時間を増やす、③トラブルに対処する連絡先を明記する、④組合代表が必要であることを認める、⑤料金変更は事前に知らせる、⑥地図表示の正確さを向上させることなどを基本的に合意した。



³¹ VOD 2021年1月4日「Delivery Drivers Protest, Saying Fees Have Dropped Without Notice」(2023年1月30日アクセス) <https://vodenglish.news/delivery-drivers-protest-saying-fees-have-dropped-without-notice/>

<インド：「カオスを受け入れよ」>

インドのライドシェア市場を2分するのは、ムンバイで2010年に起業した地場のオラと2013年にバンガロールからインド進出を始めたウーバーだ。2020年の時点で、オラは250強の都市で営業し、配車は1週間に2,800万回をこなしていた。ウーバーは58都市で営業し、1週間に1,400万回の配車だった。東南アジアでウーバーは2018年、同じソフトバンクが投資するGrabに市場を譲ったが、これと前後して、インドでもオラとの統合や市場撤退が噂された。しかし、ウーバーは「インドにおけるわが社の未来はわが社が決める」と明言し、今日に至るまでオラと激しく競り合っている。

なお、フードデリバリーのウーバーイーツはフードパンダと共にインドからはすでに撤退しており、スウィギーとゾマトが市場の95%を占有している。また、インドではこうしたプラットフォーム企業を独自の表現で、「アグリゲーター (aggregator)」³²と呼んでいる。

ウーバーのインド進出は、世界各国と多くの点で戦略が共通していた。少人数で構成された複数の「国際起動隊 (international launchers)」が、都市から都市へと移動し、事業を立ち上げていった。ベンチャー資本に支えられたウーバーには資金力があり、高級車を破格の料金で利用できると広告し、世間の関心をひきつけた。また定石として、違法と承知の上で強引に事業を広めた。2014年8月にインド入りしたカラニックは、「カオスを受け入れよ」と社員に訓示しているし、ある現地幹部は、「十分存在感を示すことができたが、これからも様々な問題が生じるだろう。それがウーバー式ビジネスの宿命というものだ」と、最初の一年を総括している。

翌年は、女性客がデリーで運転手に暴行される事件が社会問題化し、同市での営業が禁止された。また、ウーバーだけでなくオラ運転手双方による性的暴行事件は、ほかにも起きている。デリー市運輸局は、中央政府にウーバーの締め出しを要請。これに対して通信省は2015年4月にオラ・ウーバーを禁止にするとし、6月からは車両の差し押さえが始まった。しかし、7月になるとデリーの高等裁判所がこの禁止措置を無効と判断。デリーの動きと前後して、ハイデラバードでもウーバーは禁止されたし、2017年10月にはロナバラ

³² aggregator - 直訳は「集める人・事業者」だが、「自分がやるべきことを見出し、どんな環境下でもやり抜くモチベーションを持つ人」を指すこともある。

市がオラとウーバーを禁止している。また、マハラシュトラ州運輸大臣は2019年2月、「ウーバー、オラは違法。タクシーが危機に瀕している」と発言している。

しかし最終的には、2019年の改正自動車法によって、アグリゲーターが初めて、「乗客が輸送目的で運転手とつながるためのデジタル仲介またはマーケットプレイス」と定義されて法的な位置づけを獲得したのだった。また、この法改正では地方政府によるアグリゲーターの規制につき、中央政府が策定するガイドラインに従うこととされた。そのガイドラインは2020年11月27日に発せられ、ライドシェア各社が、①運転手を健康保険に加入させ、②手数料の上限を2割とし、③料金のサージは1.5倍までとし、④アルゴリズムの情報を開示することなどを定めた。ムンバイでは、高等裁判所が各社の営業にはライセンスが必要という見解を示している。しかし、これらは結局ガイドラインに過ぎないため、その法的拘束力は総じて弱く、サージのルールが守られていないなどの報道が続いている。

また、インド政府は2021年、29の連邦労働法をまとめ、4つの連邦法として、①労使関係法、②労働安全衛生法、③社会保障法、④賃金法に整理した。インドの労働法は、中央政府がこれまで50以上の連邦法を制定していた上、州が規定する州法を含めると数えきれないほどの関連法規が存在していたためだ。この中で、プラットフォーム労働やその労働者に対する言及があったのは社会保障法のみであった。

厳しい規制が適用されなかった背景には政府やそのシンクタンクが、プラットフォーム経済によって2014年から200万人の雇用がつくられたと、その育成を後押ししたためだ。しかし、そこで働くものの労働実態は、後述するように現代の奴隷制（modern slavery）に匹敵する。

この行政による動きと並行して、インドでは労働組合もオラ、ウーバーへの取り締まりを求める運動を展開してきた。デリーでは2016年7月27日、複数の労働組合が共闘を組み、タクシー1万5千台とリキシャ8万5千台による無期限ストに突入し、営業許可のないオラとウーバーを取り締まるよう求めた。

その翌月にもムンバイで無期限ストが予定されていたが、マハラシュトラ州政府が取り締まりを関係組合に約束したため、ムンバイでのストは回避された。こうした抗議行動はほかにも各地でみられ、例えば2017年10月11日にはハイデラバードのタクシー運転手が空

港で抗議行動を展開し、オラ・ウーバーの禁止を求めた。空港から乗る客の記録を共有する約束でアクセスが認められた両社だが、それを守っていないとタクシー運転手は抗議したのだ。

また、既存のタクシー労働者をオーガナイズするだけでなく、ライドシェア運転手を組織化するのにも組合は取り組んだ。

■ IFAT結成に至る経過

他の国々と同様に、ライドシェア反対運動が下火になると各社は条件を一方的に変更したため、インドでもオラ・ウーバーの運転手が、「よかったのは最初だけ。話が違う」と、抗議行動を展開するようになる。2018年1月3日には、チェンナイでオラ並びにウーバーの運転手がストライキに突入し、最低運賃や夜間割増料金の設定、手数料の引き下げ、評価制の廃止などを求めた。複数の組合による統一ストで、2,000人が参加した抗議集会も開催された。翌月は、ビシャカパトナムでウーバー運転手が低い報酬に抗議。一日10～15時間働いても1,000ルピー（約1,720円、1ルピー＝172円）しか稼げず、オートリキシャよりも少ないと訴えた。これは、運転手が増えすぎたためであるとされており、月収は3年前の6万ルピーから1万5千ルピーに下がっていた。5月14日には、アッサムでオラとウーバーの運転手1万5千人が3日間のストを打ち、2社に労働条件の改善を求めた。両社代表と組合は会合を持ったが、時間外手当の支給、手数料の引き下げ、最低運賃の導入などの諸要求は、会社上層部に伝えられただけだった。

この頃から、国際運輸労連（ITF）デリー事務所は、ハイドラバード出身で全米タクシー労働者連合（NTWA）の代表であるビジュ・マシューの助言を得ながら、こうした労働者の組織化とネットワークづくりをムンバイなど3都市で関係組合と共に始めた。2018年10月22日には、デリー、ムンバイ、ハイデラバード、バンガロール、プネーなどで一斉ストを実現。オラ・ウーバー運転手の5～8割が参加したため、両社は深刻な運転手不足に見舞われた。ストは一週間以上続き、ムンバイの組合は11月4日まで打ち抜いた。組合は、燃料費の高騰により月収がこの2年で2万ルピーに半減したことと共に、長時間労働や達成することができない会社のインセンティブ制度に抗議した。以前は10時間で3,500ルピー稼げたが、今はそれだけ稼ぐには16時間かかる。しかも、車のローン返済で月収の6割が

消える。実車回数を達成することによってボーナス収入が得られるインセンティブ設定は、週35回でもらえたものが56回へ引き上げられた。「もうかると思い転職したが、運転手がどんどん増え、先が見えない」、「高級車をローンで購入したが返済できない。自己破産や自殺した同僚もいる」などとスト参加者は切実に訴えた。その後、この運動とネットワークづくりは12都市に広がり、25,000人を組織化した。こうして2019年12月21日、各地の組合を結集した全国連絡会議であるインドアプリ運輸労働者連合 (Indian Federation of App-based Transport Workers/IFAT) が誕生した。

■初のギグ労働者実態調査

IFATの取り組みは多岐にわたるが、その一つはオラやウーバーの運転手として働く労働者の実態把握である。IFATは、2019年7月～11月にインドではLINEなどのアプリに代わって多くの市民に使用されているメッセージングアプリであるwhatsappを通じて、「オラ・ウーバー安全衛生アンケート」を実施し、デリー、ハイデラバードなどの6都市で2,128人の両社運転手から回答を得た結果をまとめた³³。この仕事を始めて数年のものが多く、48%の回答者は30～40代で、4年ほど運転手をやっていた。アンケートから明らかになったのは、社会保障や保護の欠如だ。95.3%が、労災保険、健康保険あるいは医療保険に未加入だった。両社は複数の健康保険プランがあると主張していたが、現場の運転手はほとんど加入できていないことが判明した。運転中のハラスメントや暴力行為にも両社は無策だった。

運転手の月収は、過去4年間で7万～10万ルピーから激減し、3万ルピーを下回っていた。主な理由は、インセンティブやボーナスがなくなり、走行キロ単位の報酬が減った上、燃料費が高騰したためだった。回答者の94.6%は、一日8～20時間働いて、ひと月に2万から3万ルピーを稼いでいた。一日14～20時間働いていたものは、ほぼ半数の49.8%。このうち、バンガロール、チェンナイ、ハイデラバードでは、少なくとも72.8%の回答者が一日20時間近く働き、諸経費を差し引いた後に残る手取りは2万ルピー以下だった。89.8%の回答者が、睡眠時間は一日6時間以下と回答。60.7%が腰痛を訴えた。また、多くの回

³³ IFAT/ITF 2020年8月「Protecting Workers in the Digital Platform Economy」(2023年1月30日アクセス)
<https://cis-india.org/raw/ifat-itf-protecting-workers-in-digital-platform-economy-ola-uber-occupational-health-safety>

答者がこの仕事によって喫煙や飲酒の量が大きく増えたと感じていた。

さらに、上述したインドの労働法が整理される際に社会保障法にだけでもプラットフォーム労働について言及があったのはIFATの精力的なロビー活動を展開した結果である。ほかにも2019年9月にはコロナ禍が広まる中、IFATは最高裁判所にウーバー、オラ、ゾマト、スウィギーなどを被告とする嘆願書を提出し、最高裁が介入して「様々な労働法や社会保障法の下で、アプリ運転手や配達員を労働者と認めること」を政府に指示するよう求めている。



(コラム) 日本企業のアジア進出とプラットフォーム労働

「バカな国」日本

日本は世界で唯一、ライドシェアを水際で食い止めてきた国だ。2015年にウーバーが福岡市で実証実験を始めた際は、国土交通省が「白タク行為にあたる」と速やかにストップをかけた。その後、ハイタク労働8団体が従来の枠を越えて「ライドシェア反対」を表明し、全自交労連、私鉄総連、交通労連などが労働弁護士や研究者、NGOと共に「交通の安全と労働を考える市民会議」を2016年8月に発足させ、シンポジウムを各地で開き、ライドシェアの危険性を訴えてきた。連合系の全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)は、ライドシェアに反対する65万人の署名を集めた。東京都議会を含む32都道府県議会と192市町村議会が今日までにライドシェアに関する意見書を採択している。ウーバー、滴滴、Grab、オラなどに出資するソフトバンクグループの孫正義社長は、こうした状況にいら立ち、「こんなバカな国はない」と2018年のソフトバンクの定例会で発言したとサウスチャイナモーニングポスト紙に報じられている³⁴。だが、状況はまったく変わらず、同紙にさらに「日本で最も裕福な実業家でも、思い通りにいかないことがある」と書かれた³⁵。

こうした日本の運動を、反対することに長けた「ネガティブ・キャンペーン」だとする声がある。だがそれは、神風タクシーの時代から過当競争によるノルマや歩合給によるタクシーの死傷事故をなくすため、ハイタク労働組合が先頭に立って、タクシー運転手の社会的地位を向上に取り組む運動があったことを知らないもの言うことだ。その運動があったからこそ、運賃・車両台数の規制を確立させ、安全性と利用者へのサービスを大幅に改善させたのだ。その結果、「公共交通である鉄道・バス・ハイタクは、国民の移動する権利」という政策要求が、「地域公共交通活性化・再生法」(2007年)によって実現し、「タクシーは公共交通機関」という明確な定義ができた。つまり、安全性、価格や供給量の安定性、あるいは労働環境の面において、公共交通たりえないライドシェアは日本に不要だという運動なのであり、単純な反対運動ではないのだ。

ウィラーのオンデマンド交通

バス事業を主体とするウィラー(本社:大阪市)が、AIオンデマンド交通サービス「mobi」の実証実験を渋谷区で開始したのは、2021年7月。半径2キロの指定エリアを月額5,000客輸送サービスで、利用者は専用アプリを使って7~8人乗りのワゴンタクシーを呼ぶ。配車は法人タクシーのエムケイが担い、実証実験の期間中、アルフォード車両2~4台が提供された。その後このサービスを豊島区などでも始めた上、2022年4月にはKDDIと新会社Community Mobilityを設立し、mobiの全国展開を発表した。また、日本維新の会の吉村洋文市長は2017年、公営の大阪交通局を民営化し大阪メトロとしたが、その子会社である大阪シティバスは2021年から同様のオンデマンドバスの運行を大阪市内の複数エリアで始めている。日本維新の会は、マニフェストで「ライドシェア推進」を掲げる政党だ。2025年の大阪万博で、ライドシェアの導入を検討したこともある。

10カ月にわたる渋谷区の実証実験でmobiは、3,000万円の赤字を計上し、本運行には行政

³⁴ South China Morning Post 2018年8月27日「Can Uber and Didi Chuxing take you Japan for a ride?」(2023年1月30日アクセス) (https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/2161257/can-uber-and-didi-chuxing-take-japan-ride?module=perpetual_scroll_0&pgtype=article&campaign=2161257)

³⁵ 同上

の補助金が不可欠であることが明らかとなった。現在は、既存のバス・タクシー事業者や労働組合の反対があり、本運行には待ったがかかっている。大阪では、「15時間拘束で30分しか休憩がとれない」ような労働実態が報告されているが、mobiを問題視してきた全自交労連は、東京でも大差はないと言う。渋谷区などの実証実験については、「人口密集地において、採算性の全くない低運賃で既存の公共交通の需要を奪い、安全性を脅かす過酷な労働で働く人間を追い詰めることは断じて許容できません。採算性を追求すれば、『白ナンバーのドライバー、つまりはライドシェアで』という発想にもつながるでしょう。モビは全国展開を目指していますが、各地域でしっかりとその実態を問う必要があります」と指摘する。ウィラーは、すでにシンガポールとベトナムに現地法人を設立している。シンガポールではmobiサービスを開始しており、今後提供するエリアを順次拡大していく計画だ。また、「ベトナムや台湾、インドネシア、フィリピン、タイ、マレーシアへの展開も視野に入れている」と同社はJETRO取材で答えている。ベトナムではGrabなどの進出によって倒産寸前まで追い込まれた現地の大手タクシー会社マイリンとジョイントベンチャーを立ち上げ、「シェアバス」などを展開している。

このように、ウーバー型ライドシェアを世界で唯一水際で阻止してきた日本から、その変異株とも言えるビジネスモデルがいま生まれ、海外に広まりかねない状況なのだ。なお、日本におけるオンデマンド交通は、地域公共交通協議会の議論を通じて開始されたサービスもあり、「持続性があり、これまでの公共交通と共存できるシステムであれば反対する理由はない」と労働組合も見ている。

イオングループとグローバル枠組み協定

イオングループの商業施設・イオンモールは、中国22カ所に加え、インドネシア、カンボジア、ベトナムで事業を展開している。最近では、こうした施設の飲食店、スーパーマーケット、専門店などから、商品のオンライン配達サービスを始めている。

イオン株式会社は2014年11月に、国際産別組織であるUNIグローバルユニオン、UAゼンセン、イオングループ労働組合連合会と、労働・人権・環境に関する「グローバル枠組み協定」を締結した。日本では、ミズノと高島屋に次ぐものだ。ILO駐日事務所は、「イオングループは、アジア13カ国において、約300社のグループ企業、43万人の従業員を擁しており、世界的にみても最大級の従業員規模での取り組みとなります。この協定は、ILOの中核8条約及び第155号条約、国連グローバルコンパクト10原則、環境への対応が盛り込まれています」と記している³⁶。

締結当時は予測されなかったプラットフォーム労働の展開にこんごイオン労使がどう対応し、働くものの雇用と労働条件を守っていくのか注目される。東南アジアやインドには多くの日系企業が進出しており、その飲食、コンビニ、デパート、ホテル業におけるヒトやモノの輸送サービスで各社がどうプラットフォーム労働を取り入れ、労働者を保護していくかが問われている。一方、Japan Taxiはイギリス・シンガポールに拠点を置くSplyt Technologiesと提携し、Grabアプリの利用者が来日時に配車サービスを受けられるようにしている。

³⁶ イオングループ「グローバル枠組み協定」(2023年1月30日アクセス)
https://www.aeon.info/sustainability/social/g_wakugumi/

第三部 アジアにおけるライドシェアの引き起こした問題と解決に向けた動向

これまでアジアのライドシェアを中心にプラットフォーム企業の実態を紹介したが、共通点が多くみられている。例えば、事業参入する際に規制枠組みの抜け穴を利用して既存のタクシー産業に大打撃を与える点である。

インドネシアでは正規のタクシー運転手であれば払わなければならないライセンス料を支払わないことでコストを下げ、そこにさらに利用者向けの様々なキャンペーンを展開することでタクシー業界から顧客を奪っていった。これはベトナムも同様である。業種をタクシー業界と異なる業種で登記することで脱税し、価格を引き下げているのである。国際的に広がる法人ネットワークを悪用した悪質な租税回避をしていることも各地で報告されている。

そしてこれは偶然のことではない、インド進出の際に創設者であるカラニックは事業の違法性を認識したうえで進出していることを示唆するような発言をしていることから明らかである。また、第一部で述べた「ディスラプター」を自覚して進出するという性質をアジアでも引き継いでいると言える。

ここで問題となるのは、仮に後に課税制度が追いついたとしても、それまでの間に現地の既存のタクシー産業は大打撃を受け、無数の失業者をすでに生んでしまっていることである。例えばベトナムでは既存のタクシー大手2社から計3万4000人の労働者が失業している。

さらに、十分な運転手を確保し、競争相手も駆逐したあたりで条件は労働者にとって一方的に悪化させられる。「よかったのは最初だけ」という言葉が聞かれるのも世界共通のことである。インドネシアでは走行キロ単位の報酬が当初の4000ルピアから1600ルピアへ減らされた例があり、インドの労働者も月に7万ルピー以上稼げていたところが3万ルピーを下回るまで収入が落ちたと不満を述べていた。それも組合による調査では半数程度は1日に14時間働いてようやく実現できる収入である。

■成長する中産階級とインフォーマル経済

人口14億人のインドから東南アジアで最小の労働人口を持つカンボジアまで、アジア諸国の社会経済事情は異なる。だが、どの国でもプラットフォーム経済の成長を支えてきたのは巨額の投資であり、成長する中産階級への期待感だ。欧州の中産階級が今後先細りすると見込まれる中、2030年までにASEANの人口は、①65%が中産階級、②60%が35歳以下となり、③インターネット利用者は2019年の3.6億人から5.75億人に伸びるとシンガポールに本社を置く銀行・UOBは予測している³⁷。インドでは、政治経済改革が順調に進めば、2005年の14%から2022年に31%へ成長した中産階級は、2047年までにさらに倍増するし、インターネット利用者は、2020年の7.49億人から2040年には15億人になるという見込みだ³⁸。

しかし、貧富の格差も著しい。インドネシアでは、最も豊かな4人の男性が1億人の最貧層よりも多くの富を有し、裕福層の上位1%が国の富の50%を占めている。最貧層の人々が10年かけて稼ぐ金を、最も裕福なものたちが一日で稼ぐのはベトナムだ。フィリピンでは、年収の上位10%と下位10%の格差は9倍だ³⁹。インドでは、裕福層の上位10%が国の富の77%を有している。大手衣服会社の上位年収は、最賃しか稼げない地方の労働者の941年分に相当する⁴⁰。

プラットフォーム経済のモデルはこの格差ピラミッドの下層にいる労働者をさらに押し下げ、浮上した中産階級へ奉仕する召使い産業を作り出すものと言えるだろう。

さらに、こうした国々の労働実態を考察する上で見過ごせないのが、「インフォーマル経済」だ。ILOは、世界の労働人口の6割を超える20億人がインフォーマル経済で働いているという。その93%を新興国と発展途上国が占め、アジア太平洋地域は、13億人を数え、人口の68.2%に相当する⁴¹。ILOの上級エコノミストであるウマ・ラニは、インフォーマ

³⁷ UOB 「ASEAN's rising middle class offers long-term potential (2021)」

³⁸ Times of India 2022年11月2日「Nearly 1 in 3 Indians middle class, to double in 25 years」(2023年1月30日アクセス) <https://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/middle-class-nearly-1/3rd-of-indias-population-to-be-2/3rds-by-2047-report/articleshow/95239621.cms>

³⁹ The ASEAN Post 2018年7月17日「Southeast Asia's widening inequalities」(2023年1月30日アクセス) <https://theaseanpost.com/article/southeast-asias-widening-inequalities>

⁴⁰ Oxfam International 2022年9月6日更新「India: extreme inequality in numbers」(2023年1月30日アクセス) <https://www.oxfam.org/en/india-extreme-inequality-numbers>

⁴¹ ILO 2018年4月30日「Women and men in the informal economy: A statistical picture. Third edition」(2023年1月30日アクセス) https://www.ilo.org/global/publications/books/WCMS_626831/lang-en/index.htm

ル経済で働く女性たちの地位向上を目指した国際ネットワークであるWomen in Informal Employment: Globalizing and Organizing (WIEGO) の2017年の設立20周年総会にて「インフォーマル労働の古い形と新しい形 (Old and new forms of informal labour)」と題した講演で、「2008年の経済危機から、使用者が働くものを個人事業主とか請負に誤分類する (disguised employment) ことが増えており、従業員と同じ権利を享受できないでいる」と述べ、ウーバー、ゾマトなどを含めた著名なプラットフォーム企業を挙げた。ラニはまた、先進国生まれたこの新しい形の労働は、途上国のインフォーマル労働を彷彿させると指摘。同時にこの労働は途上国にも広まっており、その一つの特徴として教育を受けた学歴の高い労働者が従事していることを挙げ、その点では従来のインフォーマル労働と対照的だとした。しかし、最低賃金、各種手当、医療保険、年金といった労働者保護がない点ではこれまでのインフォーマル労働と同じだと結論付けた。

この問題について、オラのシンクタンクであるOla Mobility Instituteは、従来のフォーマル・インフォーマルという二分法にギグ労働は当てはまらないと主張している。その理由は、「支払いやクレジットへのアクセスは、フォーマルであるが、時間管理や弾力的な労働関係はインフォーマルだから」と説明する。クラブも、ギグ労働はフォーマルとインフォーマル労働のハイブリッド型だという立場だ。同時に、ギグ労働はインフォーマル労働と同じくらいフレキシブルだが、ASEAN地域に恩恵をもたらしているとし、労働者に新たな収入の機会を提供していると強調する。同社によれば、クラブ運転手の46%はその仕事に就く前に収入源がなかった。課題としては、経済的な安定、公正な労働条件、専門的能力やキャリア開発をさらに充実させることだという。

しかし、そのような主張がまかり通るものなのであろうか？プラットフォーム企業で運転手として登録されている人びとは労働者ではないのか？

■ 欧米で認められる労働者性

ライドシェアやフードデリバリーが先に定着し、法の支配体系がより強い欧米ではこれまでにプラットフォーム労働者の「労働者性」に関してEU加盟国で100以上の司法判決と15の行政決定で労働者性が認定されている。その大部分はライドシェアとフードデリバリーに関するものだ。最高裁で労働者の側が勝利したケースは、図3のとおりである。

フランス最高裁は、「ウーバーとその運転手が、デジタルプラットフォームを介してつながっている際、両者の間には従属関係が存在する。運転手は独立事業主だという主張は、フィクションだ」と切り捨て、英国最高裁もこうしたウーバーの主張を「ばかげたもの」と一蹴した。英国の場合、原告は労働者と独立事業主の中間に位置する「就労者」(worker)だと判断されたが、フランスの判決では、「こうした地位はフランス法にない」とした。スペイン最高裁の司法判断は、同国が食事配達員を保護する新法を制定した背景の一つだ。

図3. 労働者性をめぐる司法（最高裁）判断

| 裁判所 | 判断日 | 原告 | 判決 |
|---------|-------------|------------------------------------|------|
| フランス最高裁 | 2018年11月28日 | テイクイートイージーの元配達員 (被告は2016年7月に廃業) | 原告勝訴 |
| イタリア最高裁 | 2020年1月24日 | フードラの元配達員 | 原告勝訴 |
| フランス最高裁 | 2020年3月4日 | ウーバーの元運転手 | 原告勝訴 |
| スペイン最高裁 | 2020年9月29日 | グローボの元配達員 | 原告勝訴 |
| 英国最高裁 | 2021年2月19日 | ウーバーの元運転手 | 原告勝訴 |
| スイス最高裁 | 2022年6月3日 | ウーバーの元運転手 | 原告勝訴 |

米国ではニューヨーク州労働委員会（2018年7月）とペンシルベニア州最高裁（2020年8月）が、失業保険の受給を求める元ウーバー運転手に、その受給資格を認めている。ウルグアイの労働裁判所（2019年11月）やニュージーランドの雇用裁判所（2022年10月）でも、ウーバー運転手の労働者性が認められている。

一方、オーストラリアではウーバーイーツから不当解雇されたと同社を訴えていた元配達員が最高裁で勝訴するとみられていたが、ウーバーは土壇場で40万豪ドル（約3億4,000万円）を払って和解し、判決を回避した。その後、「個人事業主は誤分類」と争った2人のトラック運転手に対して2022年2月、最高裁判事は「労働実態よりも契約内容が優先される」と、その訴えを退ける反動的な判決を下した。これにより、公正労働委員会（Fair Work Commission）で労働者性を訴えていた元デリバリー配達員の裁判では、原告が敗訴しているが世界的に見ればオーストラリアの判決が明確な例外である。

(コラム)

ウーバーに提訴するにはオランダまで？ カナダ最高裁は否定

プラットフォーム企業に関して、もう一つ重要な司法判断は、カナダ最高裁が2020年7月に下した判決だ。企業と契約する個人が企業を相手取って司法に仲裁を求めるとき、自国の企業が相手であれば当然自国の裁判所に提訴することになる。しかし、外国の法人や契約相手との仲裁の場合は契約時にどちらの国の司法にゆだねるのが契約書に記されることは珍しいことではない。ここで、ウーバーの場合は各国に現地法人を設立させているにも関わらず、メキシコやカナダなど多くの国で運転手と結ぶ契約書の中で海外事業本部を置いている「オランダで仲裁」することが記されている。このことによって、配達員が交通事故で死傷した際に遺族らがオランダに渡航し、現地で弁護士を雇い、司法で争うことができないために泣き寝入りしなければならないという事例が数多く報告されてきた。カナダのこの判決では「カナダのウーバー運転手労働協約や食事配達員は、同社が海外事業本部を置くオランダの法律の下で争う必要はない」と裁定したのだ。交渉力における優越的立場にある大企業が圧倒的に不利な立場にある個人に対して求める契約内容としては不当である断定した結果である。こうした裁定が各地で出されれば、泣き寝入りする労働者やご遺族は減ることだろう。



■ 形成される労使関係

欧州ではさらに、北欧やスペインなどでプラットフォーム企業と労働組合の間に労使関係が形成されている。デンマークでは2021年1月27日、フードデリバリー産業に適用される新しい中央労働協約が誕生した。合同労連（通称「3F」）と商工会議所が合意したもので、大手のジャストイートはこの協約に調印し、半年をかけてこれまで個人事業主として扱ってきた配達員600人を従業員に切り替え、最低賃金や年次有給休暇、社会保障、年金などの制度を整備するとした。フードラは、ノルウェー合同労組およびスウェーデン運輸労組と労働協約を締結している。どちらも、会社が配達員を従業員として扱っていたケースだ。同時に、ノルウェーでは輸送業の協約賃金ではなくフードラの賃金モデルを採用することで組合は譲歩している。スウェーデンでは、組合が持つ輸送業の全国協約をバイクや自転車を使うフードラ配達員2千人に適用させたが、その下請け会社で働く労働者は、会社が頑なに拒んだため協約の対象外となった。

スペインのライダー法では、食事配達員を従業員と推定し、会社側にその反証責任を転換した。これを受け、ジャストイートは、2大労組センターのUGT、CCOOと労働協約を結び、フルタイム配達員の時給を8.50ユーロ（最賃は7.55ユーロ）などとした。しかし、下請け会社はここでも適用外。一方、最大手のグローボとウーバーイーツは同法に背く姿勢だ。イタリアでは、食事配達の各社でつくる業界団体（Assodelivery）が2020年9月、実体に乏しいUGLという極右の弱小労組センターと労働協約を締結した。3大労組センターは一斉に反発し、その後ジャストイートは翻意して3大労組センターとを締結した。

このように、下請けサプライチェーンまで及ぶ労働協約は限られており、反発するプラットフォーム企業も少なくない。しかし、それでもアジアにおける労働者の脆弱性と比較すれば相当な進歩が遂げられてきた。そして、一部の例外的判決を除けば欧米の司法はその大部分においてインフォーマル経済とフォーマル経済の企業にとって都合の良い部分だけを取るような解釈は一蹴されている。課題が大きく残るのはアジアである。

■ アジアにおけるギグ労働者

アジアのギグ労働の課題についてもっとも踏み込んだ提言をしているプラットフォーム企

業はクラブであり、公正な労働条件をつくるためには、パートナーに発言の機会を与え、コミュニケーションのチャンネルを持つことが必要だと言及している。その提言内容が間違いであるとまでは言わないが、クラブを含めたどの会社も登録する運転手を労働者と認めることは考えていないようであるし、労働者を代表する組織との団体交渉を通じて、賃金・労働条件を決定することなども提起していない。

オックスフォード大学とベルリン社会科学センター（WZB）の共同研究プロジェクトである「フェアワーク（Fairwork）」は、公平な労働を評価する5つの原則を独自に設置しており、これに基づいてデジタルプラットフォームに関する報告書を作成している。本章でカバーした国々では、インドネシア、フィリピン、インドの報告がある。そのレーティング（評価）は最高点が10点だが、図4のとおり、もっとも成績の良い会社でわずか4点だった。しかも、結社の自由を保障するなど「フェアな代表制（fair representation）」については、全社が0点だ。

図4. 「フェアワーク調査」における各社の格付け

| 社名 | 総合点 | フェアな代表制 |
|---------------------|-----|---------|
| クラブ（インドネシア） | 4 | 0 |
| ゴジェック（インドネシア） | 4 | 0 |
| クラブ（フィリピン/ライドシェア） | 3 | 0 |
| クラブ（フィリピン/フードデリバリー） | 3 | 0 |
| スウィギー（インド） | 4 | 0 |
| ゾマト（インド） | 3 | 0 |
| オラ（インド） | 0 | 0 |
| ウーバー（インド） | 0 | 0 |

■労働運動の課題

ギグ労働をインフォーマルとフォーマル労働のハイブリッドだと強弁したり、労働者との対話を唱えつつも結社の自由や団体交渉を認めない企業政策がまかり通る背景には、労働者性をめぐる司法判断も法律によるギグ労働者の保護も、この地域には皆無だからだ。唯一の例外は、日本のウーバーイーツユニオンに団体交渉権を認めた2022年12月の東京都労働委員会の判断だ。

労働運動では、カンボジアのようにインフォーマル労働者の組織化を以前から進めてきた

IDEAが、ギグ労働者の組織化に着手しているし、プラットフォーム労働者の新興組合や労働者集団が欧米のように多く誕生しているのも事実だ。インドネシアでは、以前から存在した地域密着型の相互扶助団体が、そうした運動の一翼を担っている。しかし、国の法律を改めるに必要である全国的な組織と運動はほとんど育っていない。同じ国際企業で働く労働者が国を越えて連帯すれば、交渉を求める力もアップするが、そうしたネットワークづくりも進んでいない。唯一の例外は、全国連絡会議を立ち上げたインドのIFATだ。産業別に編成される運輸、食品やサービス業の国際労働団体（Global Union Federations）による運動づくりは、先に触れたフィリピンにおけるIUFの例があるくらいだ。

■ インフォーマル労働者を増やし、SDGsに反するプラットフォーム企業

今後、欧米の様々な判決や組合との労働協約締結を受けて、アジアでも事態が進歩することがもちろん望まれる。しかし、プラットフォーム企業は欧米の潮流を目撃しながらもそこにグローバルな水準を合わせるのではなく、アジアでは今も徹底抗戦の構えである。そしてその対峙が続く限り、プラットフォーム企業がアジアの労働市場にもたらしているものはそれまでフォーマルなタクシー運転手などの職を得ていた労働者をインフォーマル経済に落とすことであり、健全な代表制と団体交渉権が認められない労働者を増やすことである。これは「労働における基本的原則及び権利に関するILO宣言」に反することであり、さらにSDGsの目標8.3、指標8.3.1、また目標10.2に反するビジネスモデルである。すなわち社会保障が極めて限定的で、インフォーマルな雇用を量産するものであり、多くの労働者の経済的社会的包含を妨げるものである。

一方でプラットフォーム企業の中には自社のビジネスを通じてそれまで就労できていなかった人びとが、恒常的にある程度の収入にアクセスできるようになったことを高々と謳っているものもある⁴²。しかし、SDGsやILO宣言が目指すものとは明確に異なるものである。むしろ、好条件を期待して車両を借金して購入した労働者が一方的に距離単価やインセンティブを切り下げられて長時間労働を余儀なくされるような事例は債務労働に酷似しているものである。労働者性を認めて最低賃金を保障したり、距離単価やボーナス制度に関する明確な規定や契約が存在していれば回避しうるものである。

⁴² ゴジック親会社であるGoToの「Sustainability Report 2021」など（2023年1月30日アクセス）
https://assets.tokopedia.net/asts/goto/GoTo_Sustainability%20Report%202021_ENG.pdf

(コラム) AIアルゴリズムに挑む

プラットフォームアプリ上では基本的に依頼が多いピーク時のサーージ料金や日常的な配車料金の設定などはAI（人工知能）によって管理されている。そのAIが依拠する計算手順や情報処理のルールがアルゴリズムである。すなわち、プラットフォーム労働者の労務管理はAIのアルゴリズムによって情報処理されているのである。

オーストラリアや台湾では、情け容赦ない労務管理によって厳しく設定された配達時間を守ろうとした配達員が立て続けに交通事故死し、社会問題となった。韓国のライダーユニオンは、「どこに行くか、いくらを受け取るのかの労働条件を規律してライダーを評価するアルゴリズムは、事実上プラットフォーム労働者を指揮・監督する就業規則」であるから、配達員に「団体協約など、アルゴリズムに対応できる権限を与えなければならない」と訴えている。イタリアでは、ストに参加したり仕事を休みがちな配達員の配達回数を減らすようにアルゴリズムを設定していたデリバラーに対して、ポローニャ地裁は「差別にあたる」と認定。英国のアプリ運転手・配達員労働組合（ADCU）は、ウーバーやオラが理由を明示せずに運転手をアカウント停止（解職）にしたりするため、アルゴリズム情報の開示を求めて裁判闘争を繰り広げている。4年前に施行された欧州連合の一般データ保護規則（GDPR／個人情報開示請求権とも）は、インターネットを介して個人情報の商業利用が急速に広まる中、個人の権利と企業活動のバランスをはかることをめざした新法だ。「規制は弱い」と立法に携わったある組合関係者は語るが、ADCUはこの法律をテコに闘っている。スペインで2021年8月に施行され、食事配達員の保護を謳った「偽装請負防止法」（通称ライダー法）では、企業にアルゴリズム情報を開示するよう定めている。

では、本レポートで検証したアジア諸国にはどのような取り組みがあるのか。ドイツのフリードリヒ・エーベルト財団（FES）は、「アルゴリズムによる搾取に抵抗する⁴³」というインドネシアの運動に関する報告書を2020年に発表しているが、タイトルが示すとおり、紹介されているのはアプリにバグをつくるなどして厳しいアルゴリズムによる労務管理に抵抗する労働者の姿だ。運転手や配達員のたまり場を基点に、ストリート・プログラマーと呼ばれる集団がバグを開発している例を挙げている。しかし、こうした報告や報道は少なく、「人間のポストがアルゴリズムに代わった」と意識して、その管理に挑んだり、情報開示を求める取り組みは欧米と比較してほとんどない。

さらに、クラブやゴジェックが掲げるスーパーアプリ戦略によって、市民生活の隅々までプラットフォーム企業が管理する社会が生まれかねないことへの危機感も希薄ではないか。クラブは2021年8月の時点で、利用者やその「パートナー」から一日に40TBのデータを収集していたが、その情報を活用して貸金業を広げようとしている。すでに運転手の3割がクラブとローン組んでいる。収入がいくらでいつ働き、どれくらい頑張るのか記録されている上、事故の有無も分かるので、融資額を決めるのは容易なのだ。こうしたエコシステムに多くのフィンテックや銀行機関が関心を示していると同社は言う。また、ウーバーは、月間1億1800万人に上る世界のアクティブユーザーから得られるファーストパーティデータを使って、広告ビジネスの構築をめざしている。現在の広告売上は1億ドル（約136億8400万円）超だが、2024年までに10億ドルに達することをめざしている。

生活のすべてがAIアルゴリズムに管理されかねない中、アルゴリズムの公開や市民参加を含めた民主的な運用も今後必要とされる。

⁴³ Friedrich Ebert Stiftung 2020年9月「Resisting Exploitation by Algorithms」（2023年1月30日アクセス）
<https://library.fes.de/pdf-files/iez/16599.pdf>

第四部 アジア地域におけるプラットフォーム企業と日本からの投資

これまでプラットフォーム企業が現地の労働環境を含む社会環境にもたらす影響について紹介したが、本章ではそれを可能にする投資環境について述べる。

これらビジネスに共通した特徴は、当該国・地域において市場競争に勝ち抜くにはドライバーとユーザーの双方を確保することが求められることである。アプリの改善は継続的に行われるものの、主たるAIなどのシステム開発はおおむね完了しており、多額の投資を必要とする段階にはない。さらに、車両はドライバー個人の所有物を利用するためにアプリ以外の設備投資を必要としない。結局、初期投資が最も必要となるのは単に広報を強化するだけでなくユーザーへの割引・ドライバーへの魅力的な報酬やインセンティブの提供などを通じて既存のタクシー市場からユーザーやドライバーを引きはがし、寡占・独占市場を作り出すための数年分のキャッシュプールを作り出すことや大勢のロビイストを雇用して規制枠組みに風穴を穿つためなのである。

新地域でのビジネス展開の初動において呼び込める投資額はすなわち資金力がものをいう体力勝負を乗り切るためのものである。そしてそれこそが、ビジネスの成否を決定づけるものである。その点において、プラットフォーム企業各社に資金提供をする投資側の責任は重い。

■ ソフトバンク・ビジョン・ファンド

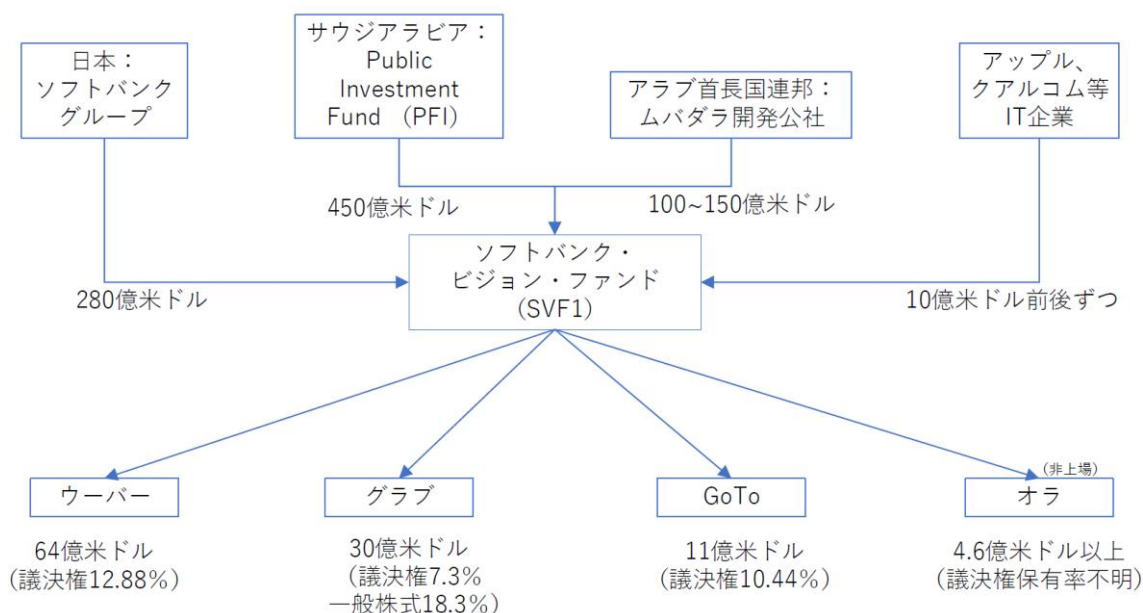
アジア諸国におけるライドシェアの普及とそれによる影響に対する責任を最も追及されるべき関係者の一つが孫正義率いるソフトバンク・ビジョン・ファンドである。

ソフトバンク・ビジョン・ファンドは日本の通信大手ソフトバンクグループが100%保有する2017年に設立された子会社であり、主にAI分野のベンチャー企業への投資を行なう民間ファンドである。現在は「第一ファンド」、「第二ファンド」と「ラテンアメリカファンド」の三つのファンドが運用されており、2022年夏には「第三ファンド」の創設が検討されている旨が報道発表されている。

そして本報告書で紹介した各国・地域における草分け的ライドシェアビジネスへの投資はすべて第一ファンドから行われている。その第一ファンドの出資者に関する情報は開示されていないものの、報道等からソフトバンクグループからの直接の出資 280 億ドルに加えてサウジアラビアの Public Investment Fund (PIF) 社から 450 億ドルとアラブ首長国連邦のムバダラ開発公社から約 100~150 億ドルの出資を主な財源としつつ、アップル社、クアルコム社など IT 企業数社から 10 億ドル前後の出資を集めて 900 億ドルを超えるファンドとして運用されている。運用判断は孫正義を含むソフトバンクグループに一任されており、100%ソフトバンクグループの子会社ではあるが設立半年前の 2016 年 10 月に PIF 社と覚書を締結⁴⁴した上で設立されたことから PIF 社との関係性は深く、一定程度 PIF 社の影響下にあると推察される。

その主な投資先は下記のとおりである。

図5 ソフトバンク・ビジョン・ファンドの出資関係



○ウーバー (Uber)

ウーバーは東南アジア地域の多くの国からすでに撤退をしているが、ビジネスモデルの形成と普及の段階で多大な影響をもたらしているほか、撤退時には後述する東南アジア大手

⁴⁴ ソフトバンクグループプレスリリース 2016 年 10 月 14 日 (2023 年 1 月 30 日アクセス)
<https://group.softbank/news/press/20161014>

のGrab社に事業を譲渡し、引き換えにGrabの株式とともに役員の席を獲得している。

ブランド名としてはアジア市場から離れたものの、現在も財政的関与がある上に第一部においてもしばしばその現地社会環境への悪影響が報告されている。

ウーバーはライドシェアの草分け的存在として現在では国際的に知られているが、その黎明期には多様な投資家による資金流入があって初めて事業が継続できたといえよう。その投資家の筆頭として名を連ねていたのがソフトバンク・ビジョン・ファンドである。ソフトバンクが参入してきたのはウーバーにとってはもはや設立当初とは言えない 2018 年のことであるが、翌年にも買い足ししており、2020 年 3 月に公開された投資家向け年次報告までは同ファンドが 222,228,178 株の一般株式を保有することで、ウーバーの 12.88%を保有する株主として記されている。当時の全役員の保有株式を足しても 8.66%であることを鑑みれば、ソフトバンク・ビジョン・ファンドのこの時点での財政的存在感の大きさがうかがい知れる。このソフトバンクグループに属するファンドの保有株式は以降段階的に売却され、2022 年 8 月の報告では完全に売却されている。しかしながら、ウーバーが不祥事や社長交代劇を迎え、設立当初と並んで最も資本を必要としていた時期に多額の投資をし、事業継続を可能にした意味でウーバーの近年における問題の責任の一端はソフトバンクグループにもあると言えるだろう。なお、2020 年度ソフトバンクグループの有価証券報告書ではソフトバンクグループによるウーバー社への投資額は 64 億米ドルと記されているがウーバーの株式を一部売却した後の 2021 年度有価証券報告書においても 21 億米ドルの投資が残存しており、2022 年 8 月までにその残存分も売却したものとみられる。

○Grab (Grab)

Grabは現在東南アジアにおける大手ライドシェアビジネスの一角を占めるメジャーなライドシェアビジネスである。Grabはアンソニー・タン並びにタン・ホーイリンがハーバード・ビジネススクール在学時の交流をきっかけに共同創業され、現在もアンソニー・タンが過半数の経営議決権を保有している。しかし、役員を除くとソフトバンク・ビジョン・ファンドが一般株式の 18.3%（議決権の 7.3%）を保有する筆頭株主である。さらに、前述のウーバーによる株式取得の結果、ウーバーが一般株式の 14.0%（議決権の 5.6%）を保有して二位の立場にあり、中国のライドシェアである滴滴出行（Didi／一般株式 7.3%、議決権の 2.9%）に続き、日本の自動車メーカーであるトヨタ自動車も一般株式

5.8%（議決権の2.3%）を保有する主要株主に名を連ねている。

これら株式の取得に際してソフトバンクが運用するソフトバンク・ビジョン・ファンドからは30億米ドル（当時のレートで約3300億円）⁴⁵とトヨタから10億米ドル（当時のレートで約1100億円）⁴⁶の出資を受けている。そして二社の保有する株式は合計で一般株式の24.1%にもなることから、一般株式を通じた資金調達の約1/4は日本法人を通じた資金流入であることがわかる。

また、ソフトバンク・ビジョン・ファンドはウーバーとグラブの双方に出資をしており、金額から見ても両社のアジアにおける成否を分ける極めて重要なステークホルダーであった。そんな中、ウーバーが東南アジアから撤退する際にはファンドによる介入を受けてのことであることを両社が認めている。その意味で、ソフトバンク・ビジョン・ファンドにとってはウーバーの撤退はいわば関連子会社の一本化・整理に近いものであったと理解する声もある⁴⁷。

○GoTo（ゴジェック/Gojek）

配車アプリ・ゴジェックで知られるGoTo社はライドシェア以外にも様々なオンラインプラットフォームを運営するインドネシア最大のIT企業である。元々はゴジェックがライドシェアアプリを運用していたところにEコマース企業のトコペディアが合併し、新会社GoTo社となっている。

ここで、トコペディアに対してソフトバンクグループはソフトバンク・ビジョン・ファンドを設立する前から投資をしており、当初はSoftbank Internet Media Inc.（SIMI社）という持ち株会社を通じて1億米ドルの出資をしたことが報じられている⁴⁸。この金額は当時東南アジアのIT企業としては最大の投資額であった。やがて、SIMI社はSB Group US, Inc.に名称変更し、引き続きソフトバンクグループからの直接投資部門として整理さ

⁴⁵ ソフトバンクグループ有価証券報告書ソフトバンク・ビジョン・ファンド事業報告部分より（2023年1月30日アクセス）https://group.softbank/ir/financials/security_reports

⁴⁶ トヨタ自動車プレスリリース 2018年6月13日（2023年1月30日アクセス）
<https://global.toyota/jp/newsroom/corporate/22940657.html>

⁴⁷ 日経ビジネス 2018年3月28日「Uber 東南アジア撤退の裏にソフトバンクの野望」（2023年1月30日アクセス）
<https://business.nikkei.com/atcl/report/15/110879/032700814/>

⁴⁸ Forbes 2014年10月22日「SoftBank And Sequoia Capital Make First Investment In Indonesia With \$100 Million Into Tokopedia」（2023年1月30日アクセス）
<https://www.forbes.com/sites/ryanmac/2014/10/22/softbank-and-sequoia-capital-mark-first-investment-in-indonesia-with-100-million-backing-of-tokopedia/>

れていた。しかし、2021年にゴジェックと合併し GoTo となってから公開された新会社（正式名称：PT GOTO GOJEK TOKOPEDIA 社）のインドネシア当局に提出された統合報告書によればソフトバンク・ビジョン・ファンド管轄の専用子会社にあたる SVF GT SUBCO (SINGAPORE) PTE LTD 社が 103,120,303,128 株（10.44%）を保有していると記されている。また、ソフトバンク・ビジョン・ファンドの公式ウェブサイトにおいても GoTo 社に対して「第一ファンド」から投資が行われている旨も記されていることから、いずれかの時点でグループの直接投資案件からファンド事業へと移管されたことがうかがえる。

なお、投資金額は詳細に知ることは困難だが、本投資管理のための専用子会社である SVF GT SUBCO (SINGAPORE) PTE LTD の資産は 1,105,257,215.77 米ドルと記されていることから約 11 億米ドルの投資が行われていると考えられる。

○オラ (Ola)

インドにて配車アプリ「オラ」を提供するのは ANI Technologies Private Limited 社である。同社は株式を公開する計画があることを表明しているものの、2023年1月時点で具体的な IPO に関する公開情報はない。そのため、他のプラットフォーム企業と同水準の情報公開はされていない。しかしながら、ソフトバンクグループによる報道発表⁴⁹で 2014年に10月に SIMI を通じて 2 億 1000 万ドルの資金供与の一翼を担ったことが明らかとなっている。この時には英国のベイリー・ギフォードや米国のタイガー・グローバル、ロシアの DST グローバルなど IT 分野にしばしば投資する機関投資家からの投資も報じられている⁵⁰。各社の具体的な投資額は明らかとなっていないが、翌年には中国の滴滴出行から出資を受けている。2017年にもソフトバンクと滴滴出行から合計 11 億ドルの増資を受けている。こうした規模の出資を受ける前はオラは一日あたり実車 2000 回、口座残高 30 万ドル程度の小企業であったと創設者のバヴィッシュ・アガーワルは話している⁵¹。そんな小企業のオラがウーバーの 2013 年のインド参入を受けても生き残ってこれているのはソフトバンクからの出資があつてのことである。

⁴⁹ ソフトバンクグループプレスリリース 2014 年 10 月 28 日（2023 年 1 月 30 日アクセス）
https://www.softbank.jp/corp/d/group_news/press_20141028_01.pdf

⁵⁰ Financial Times 2015 年 11 月 18 日「Ola raises fresh funds at \$5bn valuation」（2023 年 7 月 30 日アクセス）
<https://www.ft.com/content/c7932dfe-8da4-11e5-94a4-639039952d45>

⁵¹ Financial Times 2016 年 3 月 8 日「Bhavish Aggarwal, Ola, and battling Uber in India」（2023 年 1 月 30 日アクセス）
<https://www.ft.com/content/70d9e280-df95-11e5-b67f-a61732c1d025>

2014 年の出資以降ソフトバンクからは後のビジョン・ファンドの役員を務めるニケシユ・アローラがオラの役員として在籍していたが、アローラ自身がソフトバンク・ビジョン・ファンドを退任しており、現在はやはりソフトバンク・ビジョン・ファンドの役員であるスメル・ジュネジャがオラの役員になっている。このことから 2 社の関係性の深さがうかがい知れる。

なお、同様に創設者以外の役員には Tencent のブレント・リチャード・アーヴィンや IT 分野への投資家として知られるマトリックス・パートナーズのアヴニシュ・バジャジュらも名を連ねているので、オラへの投資をしたものと推察される。



ここまで見てきた 4 社はいずれも東南アジアにライドシェアを普及させ、同時にモビリティサービスのダンピングを行なうことで各国のドライバー労働市場の底辺争いを加速させる要因を作り出した事業体である。そのすべてにソフトバンク・ビジョン・ファンドの関与があり、現状ではどの事業者が競争に勝ち残ったとしても、最後にはソフトバンク社が筆頭株主として利潤を吸い上げる構図となっている。そしてウーバーの東南アジア撤退とGrabへの譲渡交渉に対するソフトバンクグループの圧力から見て取れるように、まさにアジアのライドシェアはソフトバンクグループに席卷されていると言っても過言ではない。しかし同時にいずれのマジョリティ株主でないことから、直接の責任追及は逃れられているのだ。このファンドからはまた、ドアダッシュ（米国）、スウィギー（インド）、ラッピ（南米）などのフードデリバリー会社にも資金が提供されている。

なお、上述のようにソフトバンク・ビジョン・ファンドはソフトバンクグループの出資金だけで成り立っているものではなく、その第一ファンドの 900 億ドルを超える投資額の大部分は PIF 社とムバダラ開発公社によって賄われている。

ここで、PIF 社はサウジアラビア政府の資産運用会社であり、2015 年から副皇太子であるムハンマド・ビン・サルマンによって管理されてきた。サウジアラビア政府は数々の人権侵害を指摘されている国家であり、中でもビン・サルマンは 2018 年の在トルコ・サウジアラビア総領事館におけるジャマル・カショギ暗殺事件に深く関与していると国際的に指摘されている。その資産を預かって運用することは直接的にビン・サルマンらを利することになることを記しておく。これは UAE 政府の資産運用会社であるムバダラ開発公社の投資を引き受けて運用することについても同様である。

さらに、PIF 社は関係者をウーバー社の役員にも出向させており、株式も現時点で確認できる最新報告書である 2021 年度統合報告書によれば 3.93%を保有していることから、PIF 社は運用の一式をソフトバンクグループに任せている資金提供者ではなく、自身としてもライドシェアビジネスに関心を寄せていることがうかがい知れる。

■ソフトバンクグループのライドシェア投資を支える日本の金融

上述のように、ソフトバンク・ビジョン・ファンドのしかもライドシェア各社へ資金提供

している第一ファンドはサウジアラビアやアラブ首長国連邦からの大口出資がその大部分を支えている。しかし、ソフトバンクグループ本体からの出資も第一ファンドの 1/4 以上を占めるので、決して小さな出資ではない。

その出資を可能にしているのが国内外の大手銀行からの寛大な融資である。ソフトバンクグループがソフトバンク・ビジョン・ファンド構想を公表した 2016 年度以降、外国銀行からの借入が目立つようになるが、主な下支えをしているのはやはり日本のメガバンクであり、とりわけみずほ FG と三井住友 FG の存在が大きい。特にみずほの融資額は単独で 1 兆円を超える額の融資を実行している年もあり、経済情報誌からもリスクを危惧する声がしばしば報道されている⁵²。

図 6. ソフトバンクグループの主要借入先 (2016年度～2021年度)

(単位: 百万円)

| フィナンシャルグループ | | 2017年3月末 | 2018年3月末 | 2019年3月末 | 2020年3月末 | 2021年3月末 | 2022年3月末 |
|-------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|-------------|----------|
| 国内 主要銀行 | みずほ | 522,147 | 758,102 | 597,706 | 1,385,168 | 1,090,066 * | 812,223 |
| | 三井住友 | 852,652 ** | 891,559 ** | 648,926 ** | 660,572 | 477,051 | 618,174 |
| | 三菱UFJ | 475,460 | 418,232 | 336,310 | 401,012 | 277,726 | 303,926 |
| | 三井住友トラスト | 161,153 | 143,973 | 126,170 | 196,367 | — | 240,163 |
| その他 金融機関 | JPモルガン・チェース | — | 169,737 | 113,203 | 177,084 | 829,333 | 637,016 |
| | ドイツ銀行 | — | 285,908 | 206,074 | 257,972 | 376,101 | 384,340 |
| | ゴールドマン・サックス | — | 107,675 | — | — | 593,232 | 364,206 |
| | パークレイズ | — | — | — | — | — | 288,968 |
| | BNPパリバ | — | — | — | — | 601,533 | 253,944 |
| | シティ | — | — | 122,514 | 163,813 | 262,858 | 210,395 |
| | クレディ・アグリコル | — | 104,396 | — | 246,823 | 472,058 | — |
| | オリックス銀行 | — | 183,900 | 189,724 | 193,044 | — | — |
| | クレディ・スイス | — | — | — | 157,785 | — | — |
| バンク・オブ・アメリカ | — | 406,269 | 102,024 | — | — | — | |

—: データなし (株主総会招集通知には各年度末上位借入先のみ記載のため)

注) *: ジャパン・セキュライゼーション・コーポレーションからの借入分を含む

** : 一般社団法人スレンダーからの借入分を含む

※ソフトバンクグループ株主総会招集通知よりFair Finance Guide Japan作成

⁵² 例としてダイヤモンド・オンライン 2020年6月7日『みずほがメインバンクで借金大の企業ランキング、危険度9指標で徹底分析』(2023年1月30日アクセス) <https://diamond.jp/articles/-/238784> など

三井住友 FG については特別目的会社である一般社団法人スレンダーを通じてヤフー株を担保にするなどリスクを回避するための取り組みも注目される一方で、みずほ FG についてはソフトバンク創業当初の第一勧業銀行時代から続く「蜜月関係」と報じられるほど密接な関係を結んでいる⁵³だけでなく、業界内では『審査も金利も甘々な印象』⁵⁴とまで言われている。

ソフトバンクグループ創業者兼会長の孫正義は投資先企業の時価総額が負債を大きく上回っていることを主張するものの、IT 分野の投資先としての脆弱性は多くの投資家が危惧するところである。この投資部門を「資金面で支えるのが銀行だ」⁵⁵。その意味でソフトバンクグループの投資によって引き起こされる影響について十分なデューデリジェンスを怠って融資を続けてきたみずほ FG の責任は他行より一段重いと云わざるを得ない。

その「甘々な」審査や金利によって東南アジア諸国やインドではすでにタクシー運転手としてフォーマルな職を有していた労働者が数多くインフォーマル経済に取り込まれる事態を引き起こし、また、新たにアプリを通じて収入を得られるようになった労働者らにも不十分な賃金と ILO 宣言に反する仕事しか提供されない事態が引き起こされる事態に加担することとなっているのだ。

ウーバー社の株価はピークをとうに過ぎて低迷しているのが実情である。今後規制環境が追いついてきてビジネスモデルが保持できなくなれば、今後の投資家は泣きを見ることになるだろう。この傾向は他社にも共通して言えることかもしれない。だが、ソフトバンクは早い段階で投資をしており、ウーバーの株式は下げ止まりに近いところで売却することとなったにも関わらず 20%程度の運用益を手にする事となった⁵⁶。ソフトバンク・ビジョン・ファンドが全体的に極めて苦しい赤字決済が続く中で融資をしているみずほにとっても少しは運用益が得られたことは良いニュースになったかもしれない。しかし、その運用益は東南アジアやインドの市場破壊と労働者の搾取に加担して得られたものであること

⁵³ 毎日新聞 2022 年 10 月 12 日『孫正義氏の「投資会社」を支える銀行巨額融資の内実』(2023 年 1 月 30 日アクセス) <https://mainichi.jp/premier/business/articles/20221007/biz/00m/020/009000c>

⁵⁴ 東洋経済オンライン 2021 年 10 月 15 日『大口融資先にくすぶる火種—信用リスクを不安視する声』(2023 年 1 月 30 日アクセス) <https://toyokeizai.net/articles/-/575584>

⁵⁵ 毎日新聞 2022 年 10 月 12 日『孫正義氏の「投資会社」を支える銀行巨額融資の内実』(2023 年 1 月 30 日アクセス) <https://mainichi.jp/premier/business/articles/20221007/biz/00m/020/009000c>

⁵⁶ CNBC 2022 年 8 月 8 日「Japanese giant SoftBank dumps its entire stake in Uber as losses mount at its investment unit」(2023 年 1 月 30 日アクセス) <https://www.cnbc.com/2022/08/08/softbank-sells-entire-stake-in-uber-as-vision-fund-losses-mount.html>

を踏まえても喜べるニュースであろうか？

今後銀行各社にはとりわけアジア地域などの途上地域における新規事業展開に少しでもかわりを持つ際にはその事業に対するデューデリジェンスを強化する必要がある。みずほをはじめとするメガバンク各社は赤道原則には署名しているためにプロジェクトファイナンスにはデューデリジェンスを働かせることがもはや習慣づいていることを期待したいところであるが、企業融資と融資先企業による投資案件に対しては今の環境・社会配慮ポリシーでは十分にカバーできていないことを改善していくことを強く求める。

■ その他の日本企業からのライドシェアへの資金提供

日本からはソフトバンク以外にもトヨタ自動車、三菱商事、三菱自動車、本田技研などからライドシェア各社への出資が確認されている。

例えばトヨタ自動車がウーバーに出資している。2018年8月に5億ドルを出資し、翌年には6.77億米ドルを追加出資している。この出資は主にウーバーのライドシェアプラットフォームではなく、同プラットフォームを活用した自動運転車両の共同開発を狙ったものであったとトヨタ社のリリースには記されている⁵⁷。そのことと符合するように、ウーバーが自動運転車両の開発部門をオーロラ・イノベーションに売却させた際にはトヨタの出資もウーバーから引き上げられ、その一部がオーロラ・イノベーション社に再投資されている。その意味ではトヨタからの投資がウーバーの財源となった事実はあるものの、その主たる用途はライドシェア部門ではなく車両開発であったことを記しておくべきだろう。

なお、トヨタ社はGrabへも出資しているがその投資はウーバーへの投資と性格が異なる。Grabでは自動運転車両の開発は行われていなかったため、むしろトヨタ社の提供する車両整備などのインフラをライドシェア事業と連携するための事業展開である。そのため、この場合のトヨタの投資はまさにGrabのライドシェア事業を発展させるためのものである点においてウーバーへの投資とは性格が異なる。

⁵⁷ トヨタ社ニュースリリース（2018年8月28日）「トヨタ自動車とUber社、自動運転車に関する技術での協業を拡大」（2023年1月31日アクセス）<https://global.toyota.jp/newsroom/corporate/24330859.html>

さらに、グラブへは豊田通商およびヤマハ発動機も出資するなど、他社も事業で使用される車両を通じた連携が見られるが、主要株主に尚連ねるほどの投資額ではなく、ましてやソフトバンクのように網羅的にライドシェア産業を下支えする水準での投資とは言えない。

ただし、ライドシェア産業を支えてきた日本からの投資として無視できないのは楽天である。楽天は2015年より米ライドシェアのリフト（Lyft）に3億ドル以上出資をしており、本レポート執筆時点で入手可能な最新のリフト社の米国 SEC 報告⁵⁸並びに楽天グループ株式会社の有価証券報告書⁵⁹を検証したところ楽天グループはリフト社の株式を31,402,023株所有しており単独で株式を保有する外部株主としては筆頭株主である。

筆頭株主となったのは2015年の出資からであり、その当初から楽天社長の三木谷氏名義でさらに倍の株式を保有していた⁶⁰。三木谷氏は役員にも名を連ねていた。しかし、2020年報道発表では「コロナ禍において外部環境が不透明」⁶¹になったことを受けて三木谷氏が自社の経営に専念するために役員を退いたと発表されている。先に触れたリフト社の報告書では2021年度には三木谷氏の名前は大株主の一覧からも外されたことを見るに、この株式は売却されたものと考えられる。

いずれにせよ楽天と三木谷氏による投資がリフトを下支えしてきたことに変わりはないが、リフトはアジアでの自社ブランド展開はしていないために、本報告の中では割愛している。

さらに、楽天グループは主にスペイン語圏で展開するキャビファイ（Cabify）にも出資をしており、スペインの投資家 Seaya Ventures らとともに4億7000万ドルの出資を通して創業以来支えてきた⁶²。キャビファイもまた、リフトと同様にアジアで展開するグラブ

⁵⁸ Lyft 社米 SEC 提出報告書（2022年4月29日改定版／2023年2月6日アクセス）
<https://d18rn0p25nwr6d.cloudfront.net/CIK-0001759509/4b9c4233-29c2-4304-b4c2-436d4560797b.pdf> 及び補足資料として添えられている株主総会招集通知（2022年4月29日改定版／2023年2月6日アクセス）
<https://d18rn0p25nwr6d.cloudfront.net/CIK-0001759509/3bcc58f9-4a71-43da-8dc3-6999bf7882a5.pdf>

⁵⁹ 楽天グループ株式会社2021年度有価証券報告書（2023年2月6日アクセス）
https://corp.rakuten.co.jp/investors/assets/doc/documents/dai25_yuho.pdf

⁶⁰ Lyft 社米 SEC 提出報告書（2020年2月28日発表／2023年2月6日アクセス）
<https://d18rn0p25nwr6d.cloudfront.net/CIK-0001759509/f7a1fd70-59b6-4c4d-a7d1-f46f7eba2fb9.pdf> 及び補足資料として添えられている株主総会招集通知（2020年4月27日改定版／2023年2月6日アクセス）
<https://d18rn0p25nwr6d.cloudfront.net/CIK-0001759509/b377bc44-1296-4919-9795-88f08f69c439.pdf>

⁶¹ 2020年8月31日楽天グループ報道発表資料（2023年2月6日アクセス）
https://corp.rakuten.co.jp/news/press/2020/0831_06.html?year=2020&month=8&category=corp%20ir

⁶² Forbes Japan（2021年12月2日）「楽天が出資の南米の配車サービス大手「Cabify」が黒字化見通し」（2023年2月

やオラとコンソーシアムを形成してアプリの相互乗り入れなどの協力関係を結ぶことに意欲を示してきたものの⁶³、自社ブランドをアジアで展開していないために、本レポートの詳細からは割愛している。

これらの点を考慮して、アジアの労働市場への影響という意味合いにおいてはソフトバンクと楽天では責任の重みは異なる。

13日アクセス) <https://forbesjapan.com/articles/detail/44669/>など参照

⁶³ Techcrunch (2016年4月20日)「Cabify raises \$120m at a \$320m valuation led by Rakuten to take on Uber in Latin America」(2023年2月13日アクセス) <https://techcrunch.com/2016/04/20/cabify-raises-120m-at-a-320m-valuation-led-by-rakuten-to-take-on-uber-in-latin-america/>

執筆協力：浦田誠

編著：田中滋

発行：Fair Finance Guide Japan、アジア太平洋資料センター（PARC）、APLA、「環境・持続社会」研究センター（JACSES）、熱帯林行動ネットワーク（JATAN）

本調査報告書に関するお問い合わせ先

アジア太平洋資料センター（PARC）担当：田中 滋

〒101-0063 東京都千代田区神田淡路町 1-7-11

Tel: 03-5209-3455 Fax: 03-5209-3453 Email: office@parc-jp.org

本報告書の作成にあたってはスウェーデン国際開発協力庁（Sida）の助成を受けています。