

令和元年5月29日現在

機関番号：12601

研究種目：挑戦的研究（萌芽）

研究期間：2017～2018

課題番号：17K18556

研究課題名（和文）プラットフォーム・ビジネスがもたらす新しい働き方に関する研究—Uberの日米比較

研究課題名（英文）Research on the new working situation caused by the development of platform business: the impact of rideshare in Japan and the United States

研究代表者

佐口 和郎（SAGUCHI, kazuro）

東京大学・大学院経済学研究科（経済学部）・教授

研究者番号：10170656

交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 5,000,000円

研究成果の概要（和文）：ライドシェアは新しい働き方を生み出しつつあるプラットフォーム・ビジネスのシンボルであるが、その中心であるUberはアメリカ等では急速に普及したものの、日本では強い抵抗に直面してきた。本研究ではこの日米の差異の要因を文献及び実証研究によって多様な観点から明らかにした。また、インタビュー調査によって、タクシー業界での働き方の二重構造がUber型のライドシェアの影響によって顕在化しつつあることを示した。さらに、タクシー運転手を対象とした包括的なアンケート調査によって、大都市圏と非都市圏の間の働き方等の明確な差異を確認し、この差異が前述の二重構造の進展の趨勢と整合的であること示した。

研究成果の学術的意義や社会的意義

現在進展しつつある情報技術の発展は、人々の働き方に大きな影響を及ぼすことが予想される。しかし、同じ技術革新でも既存の社会構造によって、それぞれの国に与えるインパクトは異なる。本研究は、こうした差異の生まれる要因を、アメリカでのライドシェアの導入過程と日本でのそれを比較することを通じて明らかにした。他方で、日本の既存産業であるタクシー業界もこのような技術革新と無縁ではなく、本研究では、これを“ライドシェア導入の可能性がもたらした働き方の二重構造の顕在化”としてとらえた。このことは、ライドシェアだけでなくタクシーの自動運転化の今後の趨勢を考察する上でも踏まえておくべき重要な問題である。

研究成果の概要（英文）： Platform business has caused the new work style. And Uber is the symbol of rideshare and sharing economy. However, Uber has met with resistance in many countries, especially in Japan. This is in stark contrast to the situation in the United States. In this research, we pay attention to the employment status of Japanese taxi drivers and to the position of taxis in the Japanese transportation system in order to bring out the essential conditions for rideshare to enter a nation without difficulty. For these factors, we find clear differences between Japan and the United States. Moreover, we also find that the possibility of rideshare in Japan may lead to a drastic dualization of working situation and work style in Japan's taxi industry. We conducted the comprehensive questionnaire survey to taxi drivers in order to know the impact of rideshare on Japan's taxi industry. The results of this questionnaire survey are consistent with the above-mentioned dualization.

研究分野：雇用システム

キーワード：プラットフォームビジネス ライドシェア 技術革新 シェアリングエコノミー 配車アプリ 公的規制 公共性

様式 C - 19、F - 19 - 1、Z - 19、CK - 19 (共通)

1. 研究開始当初の背景

オンライン・ギグ・エコノミーあるいはシェアリング・エコノミーの急速な発展の中で、アメリカを中心に、従来の雇用労働とは異なる「新しい働き方」についての議論及び研究が活発化している。そこでの論点の一つは、Uber に代表されるライドシェアでの“Independent Worker”と呼ばれる雇用と請負の中間形態の働き方の持続可能性であった。

日本においてはUber型のライドシェアの導入に対して、政策サイドやタクシー労使から強い抵抗が示されるなど、アメリカでの事例とは対照的な様相を呈していた。また、既存産業であるタクシー業界はライドシェアへの予防対抗措置として様々な戦略を打ち出したが、このことが従来からタクシー業界が抱える脆弱性と絡み合い、タクシー運転手の働き方に複雑な影響を及ぼしつつあった。

Uber型ライドシェアの導入に関する日米比較や日本のタクシー業界へのライドシェアの影響についての研究は、技術革新の影響が社会に及んでいくメカニズムを考察する上で重要であるにもかかわらず、これまでほとんどなされておらず、この空白を埋めることは急務であると考えた。

2. 研究の目的

第一の目的は、様々な模索があるにもかかわらず、日本においてUber型ライドシェアの本格的導入が実現していない要因を明らかにすることである。この場合、相対的には大きな困難なく導入されたアメリカの事例との対比が重要となる。

第二の目的は、日本でのUber型ライドシェアの影響の過程を詳細に明らかにすることである。本格的な導入が実現されていない一方で、配車アプリとしてUberを活用する事例は、NPOからタクシー会社へと広がっていった。その要因及びそこでの働き方を分析することは、Uber型ライドシェアの影響の現状を測定するためには不可欠の作業となる。

第三の目的は日本のタクシー運転手の働き方の実態を包括的に明らかにすることである。この実態を踏まえて、初めてライドシェアの影響の意味や働き方の変化の実像を得ることが出来る。

3. 研究の方法

本研究は、主に文献研究と事例調査(主にインタビュー)、アンケート調査の三種の方法を組み合わせて行われた。

文献研究では、シェアリング・エコノミー、プラットフォームビジネスに関する内外の文献を検討するとともに、アメリカのタクシー及びUber型ライドシェアへの公的規制に関する文献を検討した。インタビュー調査は、まず、Uber型ライドシェアの導入を提唱する経営側と反対する労働組合に対して行われた。次に、地方でのタクシー会社とそこでの働き方の実情について、北九州・東北・北海道等の各地域の経営者を対象に調査した。さらに、Uberの配車アプリを活用しているNPO、タクシー会社に対して、導入の理由や実情を中心に調査した。

以上の研究と並行して、適宜アメリカの研究協力者との議論の機会を設け、日本でのUber導入の過程の特質の分析をアメリカとの対比で進めた。投稿論文(英文)へのレフェリーからの指摘もあり、論点はライドシェアと民泊との対比に広がった。

またアンケート調査は、日本でのタクシー運転手への包括的アンケート調査(労働条件、キャリア、ライドシェア問題等々)として行われ、その分析結果を「タクシー乗務員アンケート調査結果(2018年9月~11月実施)」「(2019年3月)」としてまとめた。アンケート調査は、タクシー運転手の労働組合の全面的な協力の下で行われ、8,734部(回収率60.2%)の回答を得ることができた。

4. 研究成果

本研究の成果について、研究の目的にそって述べていく。

(1)Uber導入についての日米の差異とその要因

Uberは、アメリカにおいては、「短期間でその操業を既成事実化し、規制についてはその後追いをさせる」という戦略をとった。そして、運転手への高めの報酬(ボーナス・補助金付き)

運転手への増加 待ち時間の短縮 乗客の増加 収入の増加 運転手の増加 待ち時間の更なる短縮、といったネットワーク効果の中で急速に拡大していった。また、これには低めの料金設定によって乗客を獲得していく方策も付け加えられていた。

他方、日本でのUber型ライドシェアに近い形の実証実験は、2015年2月に福岡市において(株)産学連携機構九州を窓口にして始まった。この実証実験は、あくまで九州大学が協力するビッグデータ(記録)の収集という目的の下に行われ、料金は無料で、参加した運転手への報酬は実験への協力金として支払われた。しかしながら、この実証実験は、国土交通省をはじめ各主体からの強い反発を招き、一か月間のみで終了となった。これにより、「短期間でその操業を既成事実化し、規制についてはその後追いをさせる」というアメリカでの導入戦略をとることは日本では困難であることが明白となった。Uber Japanが、実績作りとして、道路運送法に近い枠組みを選択していくこと戦略を変更したのには、以上の経験があったからだと推測される。

しかしながら、このような短期的な経緯のみでなく、Uber 型ライドシェアの導入に関する日米の差異に関しては、次の三つの要因が観察される。第一に、国土交通省が一貫して基本方針を変更せず、あらゆる可能性に対応できるような改革をタクシー業界に促すことを優先したからである。国家戦略特区ワーキンググループとの論争がある中でも、道路運送法の改定やその適用基準を大幅に緩めるといった選択は行わなかった。道路運送法の直接的適用を前提に、特に安全確保を理由に運行管理について厳格に運用していく姿勢は一貫していたといえる。そして、Uber 型ライドシェアの衝撃に対しては、タクシー産業の対応能力を高める政策を採用した。そこには、現状で Uber 型ライドシェアが導入されれば公共交通の一翼としてのタクシーの存在が根本から脅かされるという認識が横たわっていた。

第二に、日本のタクシー事業者の多くが法人タクシーであり運転手を雇用労働者として使用していることである。運転手にとって、雇用労働者という法的身分と Uber 型ライドシェアでの法的身分（個人請負）とは大きな距離がある。この点でタクシー運転手は独立請負人であるアメリカの事例とは大きく異なる。このことで、タクシーへのサービス需要を奪われることを回避したい経営側と労働組合側との共闘も相対的には容易となり、対 Uber への包囲網が凝集力を持つことになった。関連して、大手タクシー会社を中心ではあるが、タクシー改革という国交省の方針に呼応できる条件も存在していたのである。

第三に、タクシー業界の労使は、タクシー議連とのつながりに象徴される中央での政治的影響力のみならず、地方においても一定の政治的影響力を有している点である。実際に、福岡市での実証実験の事例のみならず国家戦略特区を利用した様々な試みに対しても全国各地で首長も巻き込んだ強力な反対運動が展開された。こうした影響力の背景には、タクシー会社が各地域において多様な業種を含めた企業グループを形成している事実を指摘できる。これに対してアメリカのタクシー会社の分散性は、業界としてまとまった形での対抗戦略を形成し政治的にもパワーを発揮することを妨げてきたのである。

以上が、タクシー業界への公的規制、タクシー会社や運転手の働き方の日米比較を通じて明らかとなったことである。

(2)Uber 型ライドシェアの影響の浸透

日本への Uber 型ライドシェアの導入は、表面的には頓挫しているように見える。しかしながら、その影響は様々な領域で観察される。特に、注目すべきは Uber の配車アプリの活用が進んでいることである。

Uber の配車アプリの活用は、京丹後市丹後町という過疎地（タクシー会社ゼロ地域）において、しかも NPO が運営する仕組み（ささえ合い交通）として開始された。注目すべきは、丹後町のささえ合い交通は、道路運送法に準拠した運営を貫いた点である。運行管理者による運転手（NPO メンバー）に対するアルコールや体調の点検の徹底はその一例である。また、車両整備についても、半年に一回、運転手の自己負担で義務付けている。運転手については、NPO の理事会で信頼のおける人物を探索して依頼しているが、運転歴 3 年以上で普通第二種免許を所持しているか国土交通省指定の講習を受けることが前提となっている。

こうした徹底した合法性の担保は、国交省との関係に配慮した結果であり、Uber Japan が福岡での経験から判断した結果である。さらに、買い物弱者・通院弱者への救済や観光客の利便性向上という地域貢献の目的（公共性）を掲げていたことや近隣のタクシー会社に配慮して出発地を丹後町に限定したなども、ささえ合い交通がスタートできた要因である。

また、インタビュー調査で明らかになったのは、ささえ合い交通を運営する NPO は、Uber Japan の指示を受動的に受けるだけの存在ではなかったことである。開始後の一年間はいくつかの困難にも直面しつつも後継者の育成等の模索は続けられた。特に、ささえ合い交通が継続した重要なポイントは、電話での申し込みと現金決済の導入である。これは Uber がシンガポールでも現金支払いを可能にしたことやフロリダの一部では電話での呼び出しが可能になったことと等と対応していると考えられる。また、電話での申し込みの措置は、それをきめ細かくサポートする体制の整備という地域でのネットワーク作りの追求を伴って行われたのである。

丹後町の事例を観察すると、そこでの働き方の特徴をいくつか指摘することができる。第一は、自由になる時間を活用して働くという点である。このことは、労働時間はフルタイムと比較すると短く、その労働だけで生計が成り立つ報酬を伴ってはいないことも意味する。拘束時間の短いオンデマンドによる働き方であり、金銭目的のみを主眼とする労働ではないということである。第二は、地域の共同体を支えるというミッションを有している労働であるという点である。特に過疎地での公共交通の維持という目的が構成員に明確に共有されている。第三は、観光客の利便性の向上を図るといった機能も担っている点である。つまり、このライドシェアは、地域コミュニティの維持だけではなく経済的な意味での地域再生にもつなげるものとして企図されているのである。

2018 年夏以降、従来は業界からの反発が強かったタクシー会社による Uber 配車アプリの活用も展開され始めている。その第一弾は、兵庫県の淡路島地域での、Uber Japan、兵庫県タクシー協会淡路部会、兵庫県淡路県民局とのパートナーシップに基づいて開始された。これまでは、NPO（丹後町）がボランティア（中頓別町）に限定されていた事業主体がタクシー会社にまで拡張されたのである。この事業は、インバウンドの来島客がタクシーを利用する際の利便性を向上させることを通じて地域観光戦略と連動しており、それゆえに淡路県民局のコミッ

トメントが顕著に観察されるものである。自治体のコミットメントと Uber 型ライドシェアではないという前提が強調されたことに留意する必要がある。これ以降、地方中核都市(名古屋、大阪、仙台、広島等)においても、比較的大規模なタクシー会社が単独で Uber 配車アプリを活用し始める。こうした事例の場合、積極的な経営戦略に Uber というブランドを位置付けて活用し始めていることが特徴的である。タクシー会社の中には、Uber 型ライドシェアに対する反発一辺倒ではない対応が生まれ始めているのである。

但し、Uber の日本での戦略が配車アプリの提供に留まる形で定着すると結論付けるのは早計である。Uber 本来のビジネスモデルと配車アプリの提供とのギャップが大きいからである。因みに、現在は日本製や中国製(Didi)を問わず、都市部のタクシー会社では配車アプリの乱立状態の様相を呈している。

以上が、実際に Uber の配車アプリを活用している NPO やタクシー会社へのインタビューを通じて明らかになった点である。しかしながら、地方のタクシー会社(北九州、東北、北海道、沖縄の各地域)への調査から明らかになりつつあるのは、タクシー業界内部での二重構造化(分化)の進行である。一方で、大都市の大手タクシー会社を中心に、高付加価値のサービスを積極的に導入し、高賃金・安定的雇用(新卒採用を含め)の実現を追求するグループが存在する。他方で、地方都市あるいは過疎地域の中小タクシー会社では、深刻な運転手不足・高齢化のためパート等の時間が空いているときに働ける仕組みに依存する趨勢も観察されるのである。後者の働き方は、丹後町のささえ合い交通と一定の共通性を見出すことも可能である。

こうした状況は、運転手の超高齢化と運転手確保の困難という問題を軸とした分化現象であるが、Uber 型ライドシェアの影響がそれを顕在化させたこととらえることができる。

(3) タクシー乗務員の働き方 アンケート調査を通じて

Uber 型ライドシェアが既存のタクシー業界での働き方に実際にはどのような影響を与えているのかを明らかにするには、まずその現状を把握しなければならない。これに関する公式統計が乏しい中で、本研究では運転手への包括的なアンケートを労働組合(8団体)全面的な協力のもとで実施した(8734回収、回収率60.2%)。そして、その集計結果を「タクシー乗務員アンケート調査結果(2018年9月~11月実施)」としてまとめた。立ち入った計量分析、自由記述の分析、組合不在の事業所の運転手との比較等はこれからの課題として残されているが、インタビュー調査の結果を踏まえて、主に地域別の差異に留意して集計すると次のような結果が得られた。

まず、営業方法、一勤当たりの拘束時間、賃金制度などで、地域別の差異が顕著に現れた。地域は、東京都・東京都以外の県庁所在地(以下県庁所在地と略記)・その他地域の三つに分類して集計したが、営業方法では、東京都では、「流し」が圧倒的に多いのに対して、その他地域では「無線配車」が多い。また、一勤当たり平均拘束時間も、その他地域・県庁所在地・東京都の順に長くなる。また、賃金制度については、全体として、A型(基本給+歩合給+賞与)が多数を占めるものの、東京都ではB型(完全歩合給)の割合がそれ以外の地域に比べて低くなっている。尚、賃金水準への満足度は、東京都が賃金水準の高さも反映してそれ以外の地域に比べて高くなっている。また、年金受給者の割合は、回答者の年齢の高さを反映して、東京都以外の地域での割合が東京都に比べて高くなっている。

他方で、労働時間と収入の関係については地域別に大きな差異は観察されず、年齢別の差異が大きい。20代では「収入が増えることよりも労働時間が短くなることを望む」の割合が他の年代よりも高くなっている。30代~50代ではむしろ「労働時間が多くなっても収入が増えることを望む」が30%前後を占めている。

タクシー業界の今後に関わる質問への回答についても地域による差異が観察される。例えば、配車アプリの利用については、その他地域では「使っていない」割合が高く、東京都との差は大きい。また、配車アプリを利用している場合でも、その他地域では売り上げが「上昇している」と回答している割合は、それ以外の地域に比べ極端に低い。タクシー業界の新しい取り組みについては、全体的に「反対」と「よくわからない」という回答の割合が高い。但し、相乗りと普通第二種免許取得要件の緩和については、その他地域で東京都などに比べて「賛成」の比率が高い。また、Uber や Lyft の認知度も、その他地域では「全く知らない」という割合が、それ以外の地域に比べ高い。さらに、運転手の過不足感については、その他地域で「不足している」と感じている割合が高く東京都とは対照的である。

アンケート結果の分析結果は、東京都とその他地域での働き方、運転手不足と高齢化の深刻度、タクシー業界の改革へのタクシー運転手の考え方等の差異等を示している。これは、インタビューから得られたタクシー業界の二重構造化(分化)の趨勢と整合的である。

(4) 総括と展望

本研究では、まず日米において Uber 型ライドシェアの導入に差異が生まれた要因を解明した。そのうえで、Uber 型ライドシェアの影響として、既存産業であるタクシー業界において、運転手の超高齢化と運転手確保の困難という問題を軸とした二重構造化(分化)が進行しつつあることが観察された。また、このことは運転手へのアンケート調査結果の分析とも整合的であることも確認できた。

今後の研究課題としては、Uber 型ライドシェアの影響により顕在化しつつあるタクシー業界

での二重構造化（分化）の趨勢についてより深く検討していくことが挙げられる。日本のタクシー業界が潜在的に抱え込んでいた問題の根底には、日本でのタクシー運転手の雇用労働者としての地位の曖昧さが存在する。例えば、法人タクシーの雇用労働者でありつつも完全歩合給の場合が相当程度存在しているという矛盾である。これについては、今後、雇用労働者の徹底の方向と脱雇用の方向に分化していく可能性があるとして推測され、これに関してアンケート調査結果のより深い分析とインタビュー調査等によって実証的に検討していく必要がある。また、理論的には、プラットフォームビジネスとサービス関連業務という観点からの検討を進めていく。

次に、この過程での運転手の働き方と生活について、その持続可能性の観点から検討していくことである。高付加価値サービスの実現で雇用労働者化の徹底を図る方向と自動運転化の趨勢はどのように整合するのか、脱雇用化の働き方の中で生活の維持はどのように実現されるのかなどが論点となる。また、後者の場合、交通不便地域でタクシー会社が住民から支持されて生き残っていくには地域への貢献の重視という戦略は避けて通れない選択肢であることをふまえると、タクシーでの働き方と公共性という論点も浮かび上がる。

5．主な発表論文等

〔その他〕

・アンケート調査報告書

タクシー労働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（2018年9月～11月実施）」2019年3月、（冊子体A4判67ページ）

・ディスカッション・ペーパー（関連）

佐口和郎、サンフォード・ジャコビ、トーマス・アルトゥーラ「日本におけるライドシェア問題のインパクト—Uberを事例として」CIRJE-J-296、2018年3月

6．研究組織

(1)研究分担者

研究分担者氏名：金井 郁

ローマ字氏名：(KANAI, kaoru)

所属研究機関名：埼玉大学

部局名：人文社会科学研究科

職名：准教授

研究者番号（8桁）：70511442

研究分担者氏名：橋本 由紀

ローマ字氏名：(HASHIMOTO, yuki)

所属研究機関名：独立行政法人経済産業研究所

部局名：研究グループ

職名：研究員

研究者番号（8桁）：30707675

科研費による研究は、研究者の自覚と責任において実施するものです。そのため、研究の実施や研究成果の公表等については、国の要請等に基づくものではなく、その研究成果に関する見解や責任は、研究者個人に帰属されます。