

# ライドヘイリングとギグワーカーの将来

執筆者 KDDI 総合研究所 特別研究員 高橋陽一

## ▼記事のポイント

### <サマリー>

カリフォルニア州ではギグワーク(\*)を大きく制限する法律が 2020 年 1 月に施行され、ライドヘイリング(\*\*)とそのドライバーであるギグワーカーの将来が危ぶまれる事態となったが、その後 11 月に行われた住民投票により法律の適用が除外されることとなった。これによりライドヘイリングは引き続き存続できることとなり、そのドライバーも仕事を奪われずに済むこととなったが、同時にこの業界と働き方が抱えているさまざまな問題点が解消される可能性も遠のくこととなり、将来への不安を残すこととなった。さらに新型コロナの影響も不確定性を増す要因になっている。

本稿ではカリフォルニア州におけるギグワーカーに関する住民投票の顛末を振り返ることにより、ライドヘイリングとギグワーカーが抱える問題点を浮き彫りにし、コロナ禍で予想される影響も踏まえながら、将来のあり方を探る一助とする。

(\*) ギグワーク：インターネットを介した単発の仕事を指すが、詳細は本文をお読みください。

(\*\*) ライドヘイリング：配車サービスを指すが、詳細は本文をお読みください。

### <主な登場者>

Uber Lyft Instacart DoorDash Postmates Airbnb Upwork

### <キーワード>

ライドヘイリング ギグワーカー 住民投票 請負 ライドシェアリング ギグエコノミー AB 5 Proposition 22 (Prop 22) デリバリー シェアリングエコノミー

### <地域>

米国

---

# The Future of Ride-Hailing and Gig Workers

TAKAHASHI, Yoichi

*Research Fellow, KDDI Research Inc.*

---

## Abstract

In January 2020, a new law which posed a significant restriction upon gig work\* and put the future of ride-hailing\*\* and its drivers in danger went into effect in California. However, a subsequent ballot initiative in November exempted the industry from the law, which allowed them to continue operating in the state. This exemption also meant that most of the problems associated with ride-hailing and gig workers were kept unsolved, and their future remains uncertain. In addition, the potential impacts of the on-going COVID-19 pandemic may contribute to this growing uncertainty.

To help readers envision the future of the industry, including taking into account the possible impacts from the pandemic, this report examines the ballot initiative in California, and sheds light on the problems ride-hailing and gig workers are facing.

\* Gig work: A temporary one-off job arranged via the Internet. See the report for details.

\*\* Ride-hailing: App-based transportation services. See the report for details.

## Key Players

Uber Lyft Instacart DoorDash Postmates Airbnb Upwork

## Keywords

Ride-hailing gig worker ballot independent contractor ridesharing gig economy AB 5 Proposition 22 (Prop 22) delivery sharing economy

## Regions

U.S.

## 1 はじめに

2020年11月3日。米国の、日本の、そして世界の命運を左右するとも言われた米大統領選挙の投票日に、カリフォルニア州ではライドヘイリング (ridehailing) とギグワーカーの命運を左右する住民投票が行われた。

投票の結果次第では、UberやLyftなどのオンライン配車サービスがカリフォルニア州から撤退する可能性があり、そうなるとそのドライバーとして働いていた多くの人たちが職を失う可能性もあった。

結局、住民が選択した道はUberやLyftを撤退させず、そのドライバーたちから職を奪うことにもならなかったが、ライドヘイリングやギグワーカーが抱える問題を完全に解消することにもならず、将来に不安を残すこととなった。

さらに新型コロナによる影響やその後も定着すると想定される「新常態」がどうなるのかも不確実性が大きい。それによってライドヘイリングとギグワーカーがどうなるのかについても予測が難しい状況となっている。

本稿ではカリフォルニア州における住民投票の顛末を振り返ることにより、ライドヘイリングとギグワーカーが抱える問題点を浮き彫りにし、新型コロナで予想される影響も踏まえながら、将来のあり方を探る一助としたい。

## 2 ライドヘイリングとギグワーカー

まずは本稿の主要なテーマである「ライドヘイリング」と「ギグワーカー」について、用語の概念を明確化しておきたい。

### 2-1 「ライドヘイリング」の概念

本稿ではUberやLyftなどのオンライン配車サービスを「ライドヘイリング」と呼ぶ。そのようなサービスは一般的には「ライドシェアリング」と呼ばれているが、これは必ずしも正確ではないとの指摘が以前からなされている。

カリフォルニア州車両法では「ライドシェアリング」とは、2人以上の人が何らかの手段で移動することと定義されており、その移動手段としてカープール、バンプール、バスプール、タクシープール、ジットニー、公共交通が例示されている<sup>1</sup>。

移動手段は例示されたものに限定されないが、共通の特徴として、車両の「相乗り」をすることが法律上の「ライドシェアリング」の要素となっている。UberやLyftなど

<sup>1</sup>

[http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes\\_displaySection.xhtml?lawCode=VEH&sectionNum=522](http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/codes_displaySection.xhtml?lawCode=VEH&sectionNum=522).

の配車サービスは必ずしもその定義に当てはまるものではない。

この指摘を考慮し、AP通信は2015年1月、UberやLyftなどの配車サービスの呼称を「ライドシェアリング」から「ライドヘイリング」に改め、同社の記事執筆のガイドラインであるスタイルブックを更新した。

ちなみに「ヘイリング」とは路上で手を挙げてタクシーを拾うことを指す。「ライドヘイリング」はUberやLyftなどの配車サービスがタクシーのような交通サービスに近いとの理解によるものだ。

AP通信のスタイルブックは米国のジャーナリズムでは標準的な指針になっており、最近は多くのメディアがこれに従って「ライドヘイリング」を使用するようになっていく。しかし世間一般では相変わらず「ライドシェアリング」が主流だ。

さらに、UberやLyftなどもしばしば自らを「ライドシェアリング」と呼んでいる。この状況は、法律上の狭い意味に加え、「ライドヘイリング」を含む広い意味での「ライドシェアリング」という概念もあると整理することができる。

本稿では「ライドシェアリング」という呼び方が依然として一般的であることを認識しつつも、法律上の厳密な定義やAP通信のスタイルブックを尊重し、「ライドヘイリング」を使用することとした。

## 2-2 「ギグワーカー」の概念

本稿のもう一つの主要テーマである「ギグワーカー」は、確立した定義はないものの、一般的にはインターネットを介して単発の仕事をする人たちを指すとされる。またそのような単発の仕事は「ギグワーク」と呼ばれる。

労働形態としては、フリーランス、請負労働者、パートタイマーなど、正規雇用以外のさまざまな形態が含まれる。これをサポートするアプリやプラットフォームがあり、それを介して仕事のマッチング、支払い等の処理が行えるようになっている。

ギグワークで生計を立てようとする人もいれば、他に本業を持ちながら余った時間や資産を活用して追加収入を得ようとする人もいる。多種多様な働き方を可能にする手段として期待や注目度が高まっている。

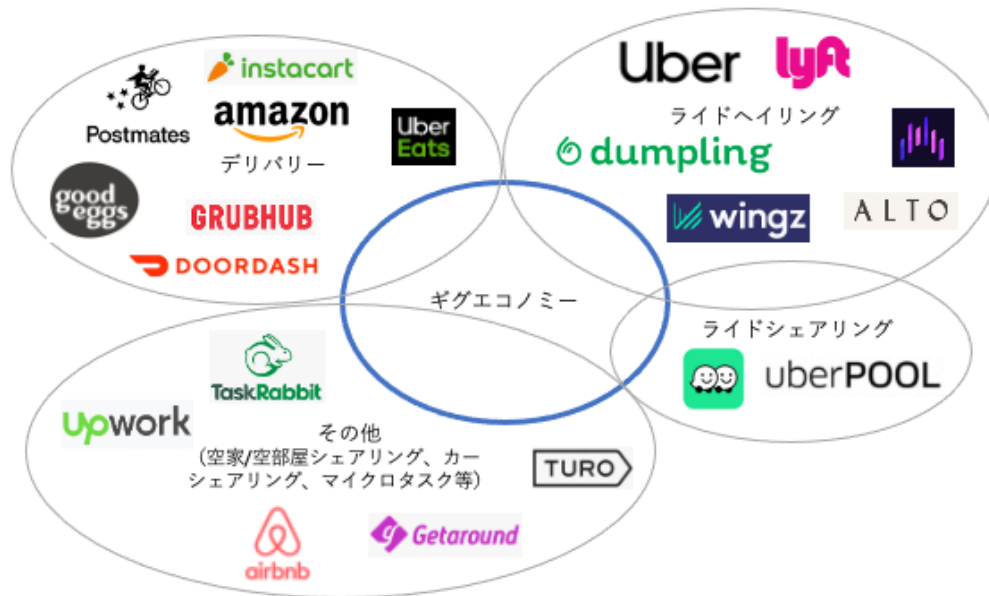
その背景には従来型の長期的・継続的な雇用契約に縛られず、独立性・自由度の高い働き方を志向する人が増えていることがある。ギグワーカーたちの働き方、もしくはそのような人たちが成り立つ経済は「ギグエコノミー」と呼ばれている。

「ギグエコノミー」は労働者側から見れば一種のワークスタイル、会社側から見れば正規雇用の代わりに労働力を調達する1つの方法であり、特定の業種・職種に限られるものではないが、業種・職種によって親和性に強弱がある。

たとえばライドヘイリングのドライバーやデリバリーサービスのドライバー・配達人は「ギグワーカー」が多い。カメラマン、ライター、コンサルタントなど、フリーランスで働く人々の仕事も「ギグワーク」であることが多い。

その他、AirbnbやTuroなどを介して空部屋や自家用車を貸し出す、Upworkなどで専門的スキルを提供する、Task Rabbitなどで細かな仕事を引き受けるといった活動も「ギグエコノミー」に重なる部分が多い。

【図表1】ギグエコノミーを取り巻く業界



(KDDI総合研究所において作成)

もともと、「ギグワーカー」や「ギグエコノミー」に関する確立した定義がないこともあり、その実態を正確に把握するのはなかなか困難なようだ。米国にギグワーカーがどれだけいるかという数字も統計により0.7%から34%までばらつきがある。

ちなみに労働統計局の2017年の統計によれば、米国のギグワーカーは5,500万人で、米国の労働力人口の約34%を占めている。2020年にはこれが43%に増えると予想されている<sup>1</sup>。

### 3 カリフォルニア州の住民投票

本稿冒頭の2020年11月3日のカリフォルニア州の住民投票とは、同年1月に施行された同州のいわゆる「ギグワーカー法」をライドヘイリング等のドライバーには適用しないことにするという提案について住民の賛否を問うものだった。

#### 3-1 「ギグワーカー法」とは

トラック運送会社「Dynamex Operations West」の業務に従事するドライバーが雇用契約に基づく労働者（以下「社員」）か請負契約に基づく労働者（以下「請負」）か

<sup>1</sup> [https://www.ilo.org/washington/WCMS\\_642303/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/washington/WCMS_642303/lang--en/index.htm)

が問題となり、2018年4月にカリフォルニア州最高裁が最終判断を下した<sup>1</sup>。

労働者を社員とするか請負とするかの区別は、それまでは労働者が会社の指揮命令下にあるかどうかをさまざまな基準により判定することにより行われ、請負と分類される範囲が比較的広がった。

同裁判所の判決では請負として分類するための基準を厳格化し、具体的には労働者が会社の業務を遂行するにあたっては、以下の「ABCテスト」のすべての条件を満たす場合にのみ請負として扱い、それ以外は社員として扱うこととされた。

- (A) 会社の指揮命令  
業務の遂行に関して契約上も実態上も会社の指揮命令下でないこと
- (B) 会社の通常事業の範囲外  
会社の事業の通常範囲に属さない業務を遂行すること
- (C) 事業運営の独立性  
会社のために遂行する業務と同種の商売、職業、事業を独立的に営み、それに常態的に従事していること

労働者が社員として分類されると、会社には労働者の社会保険料の一部を負担する義務が生じ、最低賃金、超過勤務、その他の労働条件に関する州や連邦の法令を遵守しなければならないので、労働者の権利は守られるが会社の負担は大きくなる。

請負にも労働者の自由度が大きいなどのメリットはあり、自らそれを望んで働く労働者もいるが、問題は会社が負担軽減のために実質的に社員である労働者を請負として扱う場合であり、それにより労働者の権利が不当に侵害されることだ。

州最高裁の判決によりこの不当な実態が是正されることが期待された。この判決を法制化するための法案「AB 5」が2018年12月にカリフォルニア州議会に上程され、2019年9月に可決、ニューサム州知事が署名して、2020年1月に施行された。

この法律は原則としてカリフォルニア州内に在住するすべての労働者に適用される。会社が州外にあっても労働者が州内に在住していれば適用される。逆に会社が州内でも労働者が州外に在住していれば、その労働者には適用されない。

一定の職業については適用が除外されているが、州内の「ギグエコノミー」に従事する100万人以上の「ギグワーカー」たちが適用の対象となり、社員として扱われなければならないこととなった。これが「ギグワーカー法」と呼ばれる所以だ。

## 3-2 ライドヘイリングの事情

「ギグワーカー法」は多くの業界に影響を及ぼすが、とりわけライドヘイリングに深刻な問題を突きつけた。UberとLyftは2010年と2012年にそれぞれサービスを開始

<sup>1</sup> <https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/2018/s222732.html>

して以来、請負のドライバーによって成り立ってきたからだ。

もともとドライバーと乗客をマッチングするプラットフォームを提供するというコンセプトであり、ドライバーは社員ではないことが前提だ。ドライバーを社員として雇うことはコスト的に見合わず、そもそもそれを想定したビジネスではない。

両社によれば多くのドライバーが請負として働くことを望んでおり、会社側もそれによりコストを抑えて安い料金で競合サービスと差別化できる。双方がハッピーになるソリューション。これがライドヘイリングのビジネスモデルの要諦だ。

ただ見方を変えれば、UberやLyftの繁栄は請負ドライバーの犠牲の上に成り立っていると考えられなくもない。本来は社員としての待遇を受けるべきドライバーを請負として扱うことで成り立っている不当なビジネスだとの批判の余地はある。

調査会社Barclaysが2019年6月に発表したレポートによれば、請負から社員に変更することにより、Uber/Lyftのドライバー1人あたり年間3,625ドルのコスト増となる<sup>1</sup>。全社的には年間でUberが5億800万ドル、Lyftが2億9,000万ドルのコスト増となる。

両社とも創業以来赤字続きで累積損失が膨らんでおり、早期の黒字化を再優先課題にしている。この上さらにコスト増の要素が増えてはたまったものではない。ビジネスの存続が危ぶまれる事態だと言っても過言ではない。

このような事情から、両社は「AB 5」の成立を阻み、または適用が除外されるようロビー活動等を展開したが失敗したため、2019年10月、「AB 5」が可決されるや否や、同法の適用を回避する提案を住民投票にかける手続きを開始した<sup>2</sup>。

### 3-3 「ギグワーカー法」回避の方策

「ギグワーカー法」を回避するための提案は「Proposition 22」（略して「Prop 22」）と呼ばれる<sup>3</sup>。その内容は、「アプリベースのドライバーを社員ではなく請負として扱う」、すなわち当該ドライバーについては州法「AB 5」を適用しないというもの。

この提案が対象としているのは「アプリベースのドライバー」であり、以下の業務を遂行する労働者が含まれることとされている。

1. オンラインのアプリ・プラットフォームを介してオンデマンドで配達サービスを提供する
2. オンラインのアプリ・プラットフォームを介して自己の車両を使用して事前に予約された交通サービスを報酬を得て提供する

<sup>1</sup> <https://finance.yahoo.com/news/much-cost-uber-lyft-drivers-151818345.html>

<sup>2</sup> <https://www.vox.com/identities/2019/10/29/20938109/ab5-uber-lyft-ballot-initiative-referendum>

<sup>3</sup> [https://ballotpedia.org/California\\_Proposition\\_22,\\_App-Based\\_Drivers\\_as\\_Contractors\\_and\\_Labor\\_Policies\\_Initiative\\_\(2020\)](https://ballotpedia.org/California_Proposition_22,_App-Based_Drivers_as_Contractors_and_Labor_Policies_Initiative_(2020))

上記の1がデリバリーサービス、2がライドヘイリングに該当する。それ以外の業種や職種はこの提案の対象とはならない。さらにこの提案を少しでも受け入れられやすくするよう、労働者に有利となる以下のような条件も付けた。

- 業務遂行中（アプリ上で顧客からのリクエストを承諾したときから業務を完遂するまで。以下同じ）は最低賃金の120%以上を保証する。
- 費用補助として業務遂行中の走行距離1マイルにつき30セントを支給する。
- 24時間以内における業務遂行時間を12時間以内に制限する。ただし、ドライバーが継続して6時間以上ログオフした場合を除く。
- 四半期の平均で1週間に25時間以上の業務を遂行した場合は、健康保険料の82%を会社が負担する。
- 四半期の平均で1週間に15時間以上25時間未満の業務を遂行した場合は、健康保険料の41%を会社が負担する。
- オンライン中で私用に従事していなかったときに被った傷害に対して最低100万ドルの医療費や収入補償をカバーする事業用保険を会社が用意する。
- その事業用保険には、オンライン中で私用に従事していなかったときに被った傷害により業務遂行が不能となった場合に、直前4週間の平均収入の66%が104週間支払われる補償を含める。
- アプリ使用中の事故による死亡をカバーする死亡保険を会社が用意する。

### 3-4 カリフォルニア州が提訴

2020年1月に「AB 5」が施行された後もUberとLyftは依然としてドライバーを請負として扱い続けたため、カリフォルニア州は5月5日、両社を「AB 5」違反として同州上位裁判所に提訴した<sup>1</sup>。

州は両社がドライバーの権利を不当に侵害しているのみならず、それにより不当に安い料金を設定して競合サービスに損害を与えていると主張。同裁判所は8月10日、州の主張を支持し、両社にドライバーを社員として扱うよう命じる判決を下した<sup>2</sup>。

判決ではUber/LyftはABCテストの「B」を満たさないことが明らかなので、AとCについては吟味する必要もないとされた。ABCテストの「B」によれば、請負と分類するためには労働者が会社の通常事業の範囲外の業務を遂行する必要がある。

Uber/Lyftはこの要件を満たしていることの論拠として、両社の事業は交通サービ

<sup>1</sup> <https://oag.ca.gov/system/files/attachments/press-docs/2020-05-05%20-%20Filed%20Complaint.pdf>

<sup>2</sup> [https://oag.ca.gov/system/files/attachments/press-docs/Order\\_on\\_Peoples\\_Motion.pdf](https://oag.ca.gov/system/files/attachments/press-docs/Order_on_Peoples_Motion.pdf)



スの提供ではなく、ユーザ同士をマッチングする多面的なプラットフォームを提供することであるとの従来からの主張を展開した。

これに対し、裁判所は、両社の事業を規制・監督している法律によれば、両社は「TNC (Transportation Network Company)」として分類されており、交通サービスの提供が主要な事業ということになっていると指摘した。

交通サービスである以上、ドライバーの業務は両社の通常事業の範囲内に該当することは明らかであるとして、両社に対し、ドライバーを請負から社員に変更するよう命じた。もし8月20日までに変更しなければ業務を停止することも命じた。

### 3-5 ライドヘイリングの抵抗

上位裁判所の判決に対し、Uberのダラ・コスロシャヒCEOは8月12日、控訴する意向を示した上で、もし控訴が認められなければ、少なくとも11月まではカリフォルニア州におけるサービスを停止せざるを得ないと述べた<sup>1</sup>。

11月というのは「Prop 22」に関する住民投票を念頭に置いたもの。UberとLyftは、デリバリーサービスのDoorDash、Instacart、Postmatesをも巻き込み、総額2億500万ドルを投じて住民投票の賛成獲得に向けたキャンペーンを展開した。

もし法律に従ってドライバーを社員と分類すれば、あらかじめ働く時間を決めてシフトを組んでおくことになり、ドライバーの自由度がなくなる。好きなときに好きなだけ働くことのできる現行のメリットがなくなると主張した。

またもしドライバーを社員にすると、業務を統廃合してドライバーの数を減らさざるを得ず、ドライバー1人あたりの労働時間は増え、需要の少ない地域についてはサービスを廃止するなどの合理化が必要になるとも主張した。

さらに社員の採用・管理コストも増えることから、それをカバーするために利用者向けの料金を値上げせざるを得ないとして、利用者にとってのデメリットも大きいとの主張も展開した。

仮に法律に従うとしても、運用体制等すべてを変更するには1年以上かかるので、そう簡単・迅速に対応できるものではないとし、住民投票で否決された場合にはカリフォルニア州から撤退するとの意向も表明した<sup>2</sup>。

なお、8月20日までに履行しなければ業務を停止させるとした第一審判決については、UberとLyftの控訴が受理されたため、控訴審の判決が出るまで効力が停止され、両社は当面は引き続き営業を続けることができることとなった。

しかし控訴裁は結局10月22日、第一審の判断に誤謬はないとして、ドライバーを

<sup>1</sup> <https://abc7chicago.com/uber-shut-down-in-california-driving-ruling-lyft/6367171/>

<sup>2</sup> <https://www.wsj.com/articles/uber-and-lyft-threaten-california-shutdown-heres-whats-at-stake-11597847808>

請負から社員に変更するよう命じた第一審の判決を支持する決定を下した<sup>1</sup>。Uber/Lyftの命運はいよいよ住民投票に託されることとなった。

### 3 - 6 「Prop 22」に反対の声

---

「Prop 22」を推進する会社側の主張に対し、労働者側の主張や受け止め方は個人の見解や状況によって異なることは言うまでもない。ここではこの提案に反対していた人たちの意見にも耳を傾けることにする。

提案の反対派には「AB 5」の成立を推進した政治家、人権・労働者保護の立場の労組、左派、民主党の関係者が名を連ねるが、ギグワーカーの利益を代表する「Gig Workers Rising」や「Mobile Workers Alliance」などの団体も含まれている<sup>2</sup>。

反対意見の骨子は、事実上社員であるにも関わらず、請負として扱われることで労働者としての権利が侵害されているというもの。とりわけフルタイムで働くドライバーにとって現行の労働条件では生計を立てることが困難だという事情がある。

提案の詳細に関しても反論し、会社側はドライバーに有利になる条件を追加したと謳い、表面上耳障りのいい説明をしているが、実は会社の利益のことしか考えていないとして、以下のような主張を展開した<sup>3</sup>。

- 最低賃金の120%を保証するとしているが、「業務遂行中」のみを対象にしているのが問題。顧客からのリクエストを待っている時間や準備の時間など、「業務遂行中」には含まれないが業務のために稼働している時間もあり、それを考慮すると時給は5.64ドルとなり、最低賃金を遥かに下回る。
- 健康保険は最低限のプランの保険料の一部しか補填されない。支給資格は「業務遂行中」の稼働時間を基準にするため、実際にはそれより遥かに長時間働いているにもかかわらず、わずかな保険料補助しか受けられないこととなる。
- 労災保険が提供されないのが問題。業務中の傷害を十分にカバーするためには労働者が自腹で健康保険に上乘せしなければならない。
- 提案では移民ステータスによる差別を禁じておらず、その防止措置も講じていないため、労働者を不当な差別やハラスメントから保護する措置が不十分である。

また、Uber/Lyftが住民投票での賛成を勝ち取るために2億ドル以上も投じて、高額な弁護士を雇い、ロビー活動やキャンペーンを展開したことに対し、そんなお金があるならドライバーに還元すべきだとも批判した。

---

<sup>1</sup> <https://www.documentcloud.org/documents/7275030-Certify.html>

<sup>2</sup> [https://nooncaprop22.com/our\\_coalition](https://nooncaprop22.com/our_coalition)

<sup>3</sup> [https://nooncaprop22.com/decoding\\_22](https://nooncaprop22.com/decoding_22)

### 3-7 住民投票の結果

11月3日に行われた住民投票の結果は、賛成が約996万票（58.6%）、反対が約703万票（41.4%）で、賛成多数により提案が承認された<sup>1</sup>。すなわち、ライドヘイリングとデリバリーサービスのドライバーは引き続き請負として働けることとなった。

UberのコスロシャヒCEOは、2020年第3四半期決算発表の場で、「Prop 22」が大差で賛成多数を得て承認されたことを嬉々として伝え、今後も同様の提案や法制化を他の州や国にも拡大すべく、「もっと大きく声を上げていく」と語った<sup>2</sup>。

Lyftも喜びの声をブログで伝え、ドライバーの独立性と待遇改善に向けて長年努力した結果であるとし、ドライバーは柔軟性を維持しながら最低収入が保証され、新たに健康保険も提供され、追加的に業務中の傷害もカバーされると明言した<sup>3</sup>。

一方、提案に反対していたグループは失望を表明し、これを「住民の選択」として受け止めるよりは、「お金と欺瞞と脅して奪い取った」として推進派に対する批判を強めており、今後も戦いを継続する意向を示している<sup>4</sup>。

当事者のギグワーカーにとっては、少なくともUberとLyftがカリフォルニア州から撤退しないことになったというメリットはあったが、社員としての待遇を求めていたドライバーたちにとっては相変わらず問題と不満が残る結果となった。

社員としての待遇を望むのであれば他の業種・職種を選べばいいのであって、ギグエコノミーにはそれに賛同・満足する人が残ればいいとの意見もある。結局は労働者が自由に選択できる環境が確保されることの重要性が支持されたと言える。

## 4 新型コロナの影響

新型コロナの影響もライドヘイリングとギグワーカーの命運を左右しうる要因として懸念される。未だ進行中であり、最終的にどのような影響がどの程度あるのかは未知数ではあるが、順風や逆風や複合的なものなどさまざまな影響が想定される。

### 4-1 ライドヘイリングに逆風

2020年10月、「UberとLyftがノーシェアリングエコノミーに直面」と題する記事が

<sup>1</sup> [https://ballotpedia.org/California\\_Proposition\\_22,\\_App-Based\\_Drivers\\_as\\_Contractors\\_and\\_Labor\\_Policies\\_Initiative\\_\(2020\)](https://ballotpedia.org/California_Proposition_22,_App-Based_Drivers_as_Contractors_and_Labor_Policies_Initiative_(2020))

<sup>2</sup> <https://techcrunch.com/2020/11/05/after-prop-22s-passage-uber-is-taking-its-lobbying-effort-global/>

<sup>3</sup> <https://www.lyft.com/blog/posts/ca-prop22-election-results>

<sup>4</sup> <https://gigworkerscollective.medium.com/proposition-22-c5927b11e599>

The Wall Street Journalに掲載された<sup>1</sup>。新型コロナがライドヘイリングにとって逆風になっている状況を伝えたもの。

同記事によれば、コロナ禍で車の「シェア」から「所有」へのシフトが起こっているという。さらに感染防止や外出規制のためにライドヘイリングの利用を控える動きが出ていることも逆風に勢いを与えている。

米国の自動車販売台数は、2008年の「リーマンショック」で一時期年間900万台レベルに急落したが、その後順調に回復し、急落前と同じ年間1,700万台レベルに戻っていた。それが新型コロナの影響で2020年4月にはまた年間900万台レベルに急落した。

【図表2】米国の自動車販売台数（単位：百万台/年\*）



\* 月間の数値を季節調整して年間ベースに伸ばしている。

（出典）U.S. Bureau of Economic Analysis

ところがまた翌5月から急回復を遂げ、10月には年間1,700万台に近いレベルにまで戻った。4月の急落は外出制限やディーラーの店舗閉鎖等の影響で車の購入を控えるをえなかったためだが、その反動で翌月以降に急回復したとしている。

さらに大都市圏から田舎に引っ越す動きも急回復を助けている。この動きは以前からあったが新型コロナで勢いが加速した。レイオフやリモートワークのために大都市に住む必要がなくなり、物価の安い田舎に引っ越す動きが活発化している。

田舎では車がないと身動きがとれないことや、大都市ほどライドヘイリングが充実していないことから、ライドヘイリングの利用は減少し車の購入が増加するという傾向を助長している。

コロナ禍の影響をまともに受けた2020年第2四半期のUberとLyftの財務状況は惨憺たるものだ。売上はUberが22億4,100万ドル（前年同期は31億6,600万ドル）、Lyftは3億3,900万ドル（同8億6,700万ドル）と、両社とも大幅減収となった。

<sup>1</sup> <https://www.wsj.com/articles/uber-lyft-face-a-no-sharing-economy-11603710180>

## 4-2 デリバリーサービスには順風

コロナ禍はライドヘイリングに対しては逆風となり、深刻な打撃を与えているが、デリバリーサービスには順風となっている。とりわけ外出制限下の消費者にとっては命綱としての役割も果たし、日常生活に不可欠な存在になりつつある。

カリフォルニア州で2020年3月に外出禁止令が出たとき、Instacart、Good Eggs、Amazon Freshといったグロサリーのデリバリーサービスの注文が殺到し、通常は当日配達が可能なところでも2-3日の積滞が発生した、とSF Chronicleが報じた<sup>1</sup>。

食料品や日用品のスーパーマーケット「Safeway」では配達需要の急増に対応するため、北カリフォルニアの配達・店内スタッフをパートタイムとフルタイムを合わせて2,000人以上増員したと伝えられている。

Amazonは傘下の食料品スーパー「Whole Foods」や倉庫・配送センターの要員として全国で10万人以上を新規に募集し、時給も2ドル上乘せした。商品の在庫切れも続出し、配達に要する時間も長くなったと報じられた。

Instacartには顧客に代わって買い物をする「ショッパー」と呼ばれる請負のスタッフがいますが、その数はサービス開始以来最多になっており、さらに増員できるよう体制を整えて、同社史上最大の需要に対応することとしている。

Instacartのあるショッパーからの情報によれば、水のボトル16ケースの注文や缶詰の大量注文など、「終末」（最悪の事態）に備えた「パニック買い」のような需要が2月末頃から出始めているという。

それに伴いショッパーの負担も増えたが収入も増えた。1回の配達で6回も階段を上り降りしないといけないという巨大注文があったが、このときにはチップの金額も100ドルに達したという。コロナ禍が追い風になっている典型的な事例だ。

## 4-3 ギグワーカーへの影響は「まちまち」

コロナ禍がギグエコノミーに与える影響について、ノースカロライナ大学のブリアナ・カザ助教授が、フリーランスの科学者を対象にしたアンケート調査を含めさまざまなデータをもとに分析を行った<sup>2</sup>。

データの分析がまだ完了していない段階のものであるが、それまでに判明したところによると、コロナ禍は広範な影響を及ぼしており、ギグエコノミーにとってはメリットとデメリットの両方があるとしている。

科学者の仕事の場合、コロナ禍により研究室が使えなくなった、報酬が下がった、研究のための出張ができなくなったなどの悪影響が指摘される一方、普段からギグ

<sup>1</sup> <https://www.sfchronicle.com/business/article/Instacart-Amazon-Fresh-other-delivery-services-15138541.php>

<sup>2</sup> <https://news.uncg.edu/covid-19-gig-economy/>

ワークやリモートワークをしていた人たちはほとんど影響を受けなかったという。

中にはコロナに関連する問題についての新たな研究依頼が増えて、以前よりも仕事が増えたという事例もあった。

また、フリーランスの中でもグラフィックデザイナーなど通常オンラインで仕事をしている人はほとんど影響を受けていないが、結婚式、パーティなどのイベントを専門にしているカメラマンなどは仕事が激減した。

このようにコロナ禍がギグワーカーに与える影響は業種・職種や個々人の状況によって「まちまち」であるが、概してコロナ禍でギグエコノミーの裾野が広がる傾向が示されている。

コロナ禍をきっかけにギグエコノミーへの関心が高まり、正社員からギグワーカーに転向するケースが増えている<sup>1</sup>。

まず、コロナ禍で解雇された人がやむを得ずギグワークに移行するケースがある。厳しい雇用環境の中で行き場がなくなってしまった人たちにとって、ギグエコノミーが仕事を提供してくれる救世的な存在になっているという側面がある。

心理的な変化もある。コロナのような突発的な出来事により、会社は社員を一時的にせよ解雇せざるを得ない状況もありうるなど、会社勤めは必ずしも安定が保証されるものではないという現実と直面し、自立の意識が芽生えた人もいる。

さらに、在宅勤務を続けているうちに慣れてその良さを実感し、たとえコロナ禍が終息したとしてももう以前のような会社勤めには戻りたくないという人もいる。ギグエコノミーはそのような人たちの受け皿になっている。

## 5 ライドヘイリングとギグワーカーの将来

シェアリングエコノミーの進展、労働者保護の動き、新型コロナウイルスの影響等、ライドヘイリングとギグワーカーをめぐる社会の変化はめまぐるしい。本項ではこの業界・働き方の問題や将来性に関わりうる主要な動向を取り上げる。

### 5-1 ライドヘイリングの持続可能性

ライドヘイリング各社にとって請負ドライバーに依存しながらも未だに赤字を出し続けている状況は、ビジネスモデルとして成り立ちうるのか、すなわち持続可能異性があるのかという問題を提起している。

もちろんライドヘイリング各社はこの問題を認識しているはずで、Uberのコスロ

---

<sup>1</sup> <https://www.businessinsider.com/upwork-pandemic-gig-economy-white-collar-high-skilled-summer-freelancers2020-9>

シャヒCEOは2020年第1四半期の決算発表で、黒字化への方策として固定費を10億ドル削減する計画を発表した<sup>1</sup>。

その内容はマーケティング費用の削減、資本的支出の繰り延べ、14%の人員削減など。これらによりできるだけ早期に黒字化を達成することが重要な戦略的課題であると述べた。

2020年を目標にしていた黒字化は長期化しつつあるコロナ禍の影響で遅れる見通しとなったが、それは数四半期の問題で数年に渡る問題ではないとし、2021年中には黒字化を達成する考えを明らかにした。

Lyftも同様に、コロナ禍で利用者が減少したことにより黒字化の実現が遠のいたことを認めるとともに、さらなるコスト削減を実施し、利用者が回復すれば容易に黒字化が達成できるとの見通しを明らかにしている。

たしかに、「Prop 22」のキャンペーンのために多額の資金を投じたり、コスト削減や人員削減を発表する傍らでCEOには多額の報酬を支払ったりするなどの状況<sup>2</sup>を見ると、まだコスト削減の余力があることはうかがい知れる。

コロナ禍が両社に本気でコスト削減に取り組むきっかけを与えていると見ることもできる。これまでは利用者増を優先してコストは二の次にしてきたが、今後はそうはいかない。持続可能なビジネスに転換できるかどうかが鍵となっている。

## 5-2 デリバリーサービスへの重点シフト

前述（4-2項）のようにコロナ禍でデリバリーサービスが追い風を受けているが、これはライドヘイリング各社にとっても今後の方向性を示唆するものだ。現にデリバリー事業への重点シフトや新規参入の動きも起こっている。

Uberの2020年第1四半期の売上は、ライド事業（ライドヘイリング）が前年同期比2%増の24.7億ドルだったのに対し、イーツ事業（デリバリー）は同53%増の8.2億ドルと急成長を遂げた。

これを受けて、コスロシャヒCEOは、コロナ禍でライドヘイリングは深刻な打撃を受けているものの、イーツ事業に経営資源を追加投入するなどにより、全体として強い財務基盤を維持すると述べた<sup>3</sup>。

デリバリーサービスの飛躍は同第2四半期の決算でさらに顕著となった。イーツ事業の売上が前年同期比103%増の12億ドル、ライド事業は同67%減の7.9億ドルで、とうとう売上で「イーツ」が「ライド」を上回った。

<sup>1</sup> <https://www.wsj.com/articles/ubers-first-quarter-loss-balloons-on-coronavirus-impact-11588882349>

<sup>2</sup> <https://observer.com/2020/05/uber-ceo-pay-shareholder-backlash-coronavirus/>

<sup>3</sup> <https://www.wsj.com/articles/uber-cuts-3-000-more-jobs-shuts-45-offices-in-coronavirus-crunch-11589814608>

Lyftも2020年4月に「エッセンシャル・デリバリー」を試行的に開始してデリバリーサービス市場に参入した<sup>1</sup>。食事や生活必需品などを宅配することで、コロナ禍で困窮する住民を助けると同時にドライバーに新たな収入機会を提供している。

グロサリー（食料雑貨店）の宅配サービスではInstacartが支配的地位にあるが、小売店にとっては売上が増えて助かる反面、配達コストが重荷になっているという事情もあり、他の代替サービスを利用したり自営の配達サービスを拡充したりする動きも出ている<sup>2</sup>。

料理の宅配サービスで最大手のDoorDashは2020年12月に上場した。上場日の株価の終値は公開価格の102ドルを85%も上回り、「2020年最大の狂気」と批判されたりもしたが、デリバリーサービスへの期待がいかに大きかを物語る。

デリバリーサービスはコロナ禍でも需要は拡大しており<sup>3</sup>、たとえコロナ禍が終息したとしても勢いは弱まらず、生活に欠かせない存在になると見られる<sup>4</sup>。ここに活路を見出しているのはギグエコノミー各社や投資家だけではない。ギグワーカーにとってもチャンス到来と言える<sup>5</sup>。

### 5-3 「AB 5」を遵守するライドヘイリング

カリフォルニア州で「AB 5」が成立し、UberやLyftがこれに抵抗して「Prop 22」を提案し、これが承認されなければ同州から撤退すると騒いでいたとき、これをビッグチャンスと捉えていた会社があった。

UberとLyftが撤退した後を狙っている会社が少なくとも4社ある、とSF Chronicle紙が2020年9月に報じた<sup>6</sup>。Alto、Arcade City、Dumpling、Wingzの4社が「AB 5」を遵守しながらライドヘイリングを展開することは可能とし、意欲を示していた。

Altoはテキサス州でライドヘイリングを1年前に開始したスタートアップ。当初からドライバーを社員として雇い、車両は会社が所有・提供する。カリフォルニア州でUberやLyftが撤退する可能性を大きなビジネスチャンスと捉えている。

社員を抱えることでUberやLyftなどに比べると顧客向けの料金は40-50%程度高

<sup>1</sup> <https://www.lyft.com/blog/posts/essential-deliveries>

<sup>2</sup> <https://www.wsj.com/articles/instacart-looked-like-a-savior-now-stores-arent-so-sure-11609151401>

<sup>3</sup> <https://www.marketwatch.com/story/the-pandemic-has-more-than-doubled-americans-use-of-food-delivery-apps-but-that-doesnt-mean-the-companies-are-making-money-11606340169>

<sup>4</sup> <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-11-11/uber-sees-increased-delivery-demand-lingering-after-pandemic>

<sup>5</sup> <https://www.marketwatch.com/story/the-pandemic-created-grocery-delivery-jobs-but-study-finds-many-are-low-quality-gigs-11607477446>

<sup>6</sup> <https://www.sfchronicle.com/business/article/The-new-startup-pitch-We-re-not-Uber-15579206.php>



くなり、顧客の元に到着するまでの時間も10分程度長くかかるが、訓練や管理が行き届くのでドライバーの質は高く、顧客には受け入れられているとしている。

Arcade Cityもライドヘイリングのプラットフォームを提供するテキサス州のスタートアップ。2016年5月にオースティンでライドヘイリングのドライバーに対する規制が強化されたことでUberとLyftが一時的に撤退したのを機に参入した。

オースティンでの成功体験を活かし、カリフォルニア州でも同様の事態になれば進出し、一定のドライバーを組織して法令を遵守し問題なく運用することは可能であるとしている。既存のタクシー業界と協力する可能性も示唆している。

DumplingはバークレーとシアトルでGroceryの買い物代行を請け負う自営業者と顧客を結ぶツールを提供しており、ライドヘイリングの機能も追加する予定だった。ドライバーを請負として扱うための法令を問題なく遵守できるとしている。

Wingzはカリフォルニア州で請負のドライバーによりライドヘイリングを提供する最古参の会社の1つだが、州法施行に伴いドライバーを社員に変更している。社員とすることで会社の指揮命令の下、管理が行き届いたサービスが可能としている。

## 5 - 4 ギグエコノミーの問題

2020年12月、「ギグエコノミーの問題が未解決のままAirbnbとDoorDashが上場」とFinancial Timesが報じた<sup>1</sup>。前年に上場したUberとLyftを合わせて、ギグエコノミーを代表する4社が上場したのは画期的な出来事と評している。

いずれも初値は急騰し投資家の人気は上々。ただし多くの問題を抱えているとしている。ギグエコノミーの影響を議論することは難しいとしながら、そもそもいい会社なのか、今は悪くても将来的にいい会社になるのかという疑問を呈している。

アプリで簡単・便利で安く使い勝手のいいサービスを提供し、ギグワーカーたちにも仕事や追加収入の機会をもたらしている。ただ、それが今のところ会社の利益に結びついていない。すなわち上述（5 - 1項）の収益性・持続可能性の問題だ。

大赤字でも上場できるという制度や、収益性が悪くても投資家から支持されるという寛大な環境は、いつまでも赤字が続くことを想定していない。いつの日にか改善されて持続可能なビジネスになることが期待されている。

黒字化へのプレッシャーが強まる中、今後各社がどのような形で収益の改善を図るのが問題だ。会社の利益と社会・労働者の利益は、しばしば相反する結果になる。とりわけギグワーカーたちの収入や待遇が犠牲になりやすい。

また、ギグエコノミーが社会に与える影響として、たとえば既存の競合サービスへの不利益や不公平性がある。コストを無視した安い料金で既存サービスから顧客を奪う、いわゆる「略奪的料金」の問題だ。

<sup>1</sup> <https://www.ft.com/content/d75f4dd3-6f48-4fea-93e8-4f60172aa9cf>

現状のライドヘイリングの料金は既存のタクシーなどの交通サービスから見れば略奪的だ。ライドヘイリングのために倒産や廃業を余儀なくされたり苦境に陥ったりしているタクシー会社やシャトルサービスなどがいくつもある。

略奪的料金で競合サービスを排除し、買収・合併なども活用して統合化を進め、独占状態になったところで料金を値上げしたり労働者の待遇を悪化させたりと、思いのままに振る舞う可能性がある。

その他、空車のライドヘイリングの車両のために道路が混雑する、旅行者向けの短期レンタル用のアパートが増えて、住民用の長期レンタルのアパートがなくなる、配達コストが増加してレストランが立ち行かなくなるなどの問題も出ている。

「AB5」の成立によってこのような諸問題が解決することが期待されたが、「Prop 22」によりその解決が遠のくこととなった。シリコンバレーの巨大企業にはこの問題の解決を望むことはできないという意見まで出ている。

## 5 - 5 ギグワーカーの問題

---

ギグワーカーは独立性を保ち、好きなときに好きなだけ働けるのがメリットとされているが、必ずしも働きたいときに働けるわけではなく、十分な収入が安定的に得られる保証もない。その結果、貧困問題に直面しているケースも少なくない。

そもそも「AB 5」が成立した背景には、貧困に直面している労働者が多いという社会問題がある。その多くが実質的に社員として働いているにも関わらず請負と扱われることにより十分な収入が得られていないことによるものとされている。

2018年に発表されたカリフォルニア州のアンケート調査では、同州の労働者の半数近くが貧困問題に直面している実態が明らかになった<sup>1</sup>。しかもその多くがギグエコノミーに関わっている人たちだ。

同州の成人のうち「貧困問題を抱えている労働者」が31%、「貧困問題を抱えていない労働者」が36%、定年退職者や学生などの「非労働者」が32%。すなわち同州の成人の3分の1、労働力人口の半数近くが貧困問題を抱えていることになる。

この調査では2017年に同州の総人口の11%がギグエコノミーに関わったとされているが、貧困問題を抱えている労働者でギグエコノミーに関わったのは17%、貧困問題を抱えていない労働者でギグエコノミーに関わったのは9%という結果もある。

これはギグエコノミーに関わる人ほど貧困問題を抱えている人が多いという側面もあるが、貧困問題を抱えたが故にギグエコノミーに関わったという側面もあり、いづれにしてもギグエコノミーと貧困問題は密接に関わっていると言える。

同調査ではさらに「アメリカンドリームの約束（頑張ればなんとかなる）」を信じているかという質問に対して、「かつては信じていたが今は信じていない」が43%、

---

<sup>1</sup> [https://www.ppri.org/research/renewed\\_struggle\\_for\\_the\\_american\\_dream-ppri\\_2018\\_california\\_workers\\_survey/](https://www.ppri.org/research/renewed_struggle_for_the_american_dream-ppri_2018_california_workers_survey/)

「これまで信じたことがない」が10%と、大多数の絶望感を物語る結果も示された。

「AB 5」はこの絶望感を緩和させるかもしれなかったが、「Prop 22」の承認により、それが絶望的もしくは期待薄となった可能性がある。労働者に有利な条件も追加されたというが、「Prop 22」の反対派によればまだまだ不十分な内容だ。

さらにギグワーカーの選別が始まっている兆候もある。専門的スキルを提供するフリーランサーとそれを必要とする企業のマッチングをするUpwork（旧Elance-oDesk）が2020年3月に登録者を大幅に削除したことが報じられた<sup>1</sup>。

同年2月の時点で約260万人だった登録者が、同年3月には約80万人となり、約180万人の登録が削除されたことがわかった。同社のハイデン・ブラウンCEOによれば、同社は「Fortune 500」の大企業が求める高スキルの登録者に限定したとのことだ。

将来的には自動運転車やロボットやAIなどの導入により、人手による仕事が減少することも見込まれる。ギグワーカー間での仕事の取り合いが激化する傾向も予想されている。ギグワーカーもけっして楽ではないのが実情だ。

## 6 おわりに

筆者は個人的には「Prop 22」が住民投票で賛成多数となって胸を撫で下ろしている。ギグワークはこれからの働き方として、いろいろ問題はあるかもしれないが、少なくとも労働者にとって選択の幅を広げる上では有用だと考えるからだ。

ギグワークにおいて実質的に社員である労働者を請負として分類し、労働者の権利を不当に制限する場合があるという問題は依然として残るが、これを解決するためにギグワークを事実上禁止するのはやりすぎだ。

できるだけ労働者の権利を守るような方策を講じながらギグワークの機会を拡大するとともに、ギグワーク以外の働き方を望む人にはその選択も可能にするよう環境を整備すべきだ。「Prop 22」はその方向に進むための第一歩となる。

労働者の権利を不当に侵害するような行為は、法律で制限しなくても競争原理で自然に淘汰される仕組みが望ましい。そのためには公正競争を確保することが大切であり、大手企業による独占や支配的地位の濫用などには目を光らせる必要がある。

ギグエコノミー各社にとっては、公正競争のルールの下でいかにしてビジネスを持続可能なものにするかが課題。まずは管理・運営コストの削減に向けて徹底的に現状の体制を見直す必要がある。コロナ禍がそのためのいい機会を提供している。

またコロナ禍によってギグエコノミーに関する関心も高まった。これまでギグエコノミーに関わっていなかった会社や労働者にとっても、これを活用して困難を乗り切る方法があるのではないかと検討するいい機会となった。

<sup>1</sup> <https://www.businessofbusiness.com/articles/18-million-users-have-been-purged-from-gig-economy-site-upwork/>

コロナ禍によって得た経験や教訓を今後の活動に活かし、「禍転じて福となす」ことができることを祈りたい。

【執筆者プロフィール】

氏名： 高橋 陽一（たかはし よういち）

所属： 株式会社KDDI総合研究所 特別研究員

経歴： KDD（現KDDI）にて海外通信事情の調査、サービス企画、海外の通信事業者との交渉、法人営業等を担当した後、1995年よりカリフォルニア支社（ロサンゼルス、サンフランシスコ）勤務。1999年より外資系通信事業者の日本オフィスに勤務。2006年より日本のIT企業にて米国現地法人の設立、運営等を担当。2010年4月よりKDDI総研（現KDDI総合研究所）にて特別研究員として、海外の通信市場・政策動向の調査分析に従事。2011年9月よりサンフランシスコ在住。