

## 海外の話題

# ニューヨークでのライドシェアを巡る動き

農林中央金庫 ニューヨーク支店長 和田 透

ニューヨーク（主にマンハッタン）にUberなどのライドシェアが現れ始めてから8年程度が経過しているが、その間にライドシェアの車両数は急速に増え、今では約8万台にまで達している。昔ながらのタクシー（通称イエローキャブ）の車両数約1万3千台と比べるとその多さがお分かりいただけると思う。筆者もUberをよく利用するが、その利点としては、①タクシーが捕まりづらい時間帯（夕方の帰宅時間等）であっても、ライドシェアなら容易に捕まる、②前もって支払う料金が提示されるため、会計が明瞭である（ただし、ライドシェアの料金は需給により変動するため、タクシーとの比較で一概にどちらの方が安いとは言えない）、③利用後にドライバーを星5つで評価する仕組みがあるため、ドライバーは高評価を得るために丁寧な接客を心がけている（ような気がする）等があげられ、そういった意味では、移動手段として利用する側の利便性は格段に向上している。

ただし、良いことばかりかというところも言えない。第一にマンハッタン内の交通渋滞の大きな要因になっているということが言われている。以前はタクシーの多さが交通渋滞の要因と言われたこともあり、1937年にニューヨーク市はメダリオン（タクシーの営業許可証、売買可能）を導入し、その数を1万3500枚に制限した。上記の通り、現在のライドシェアの車両数はそれを大幅に凌ぐ規模となっており、ひどい渋滞の要因となっていると言われるのもうなずける。

またライドシェアの台頭は競争激化を招き、タクシードライバーの収入を大きく減少させるとともに、その所有するメダリオンの価値も大幅に下落するという結果を招いている。メダリオンは以前100万ドル（約1億1千万円）の値段がついていたこともあり、タクシードライバーは多額の借金をしてそれを購入し、引退までの間ドライバーで生活費を稼いだ上で、引退時にメダリオンを売却して借金の返済に当てるといったパターンが多い。今ではメダリオンの価値は、買い手を見つけるのが難しいと言われるぐらいまで下落しており、抱えている借金や生活の困窮を理由に、近年タクシードライバーの自殺が相次いでいる。一方でライドシェアのドライバーの稼ぎが良いかというところも言えず、やはり競争激化により、その収入は減少しており決して楽ではないようである。

そういった状況を受け、ニューヨーク市では2018年8月、全米で初めてライドシェアのドライバー数を暫定的に制限する法律が成立した。内容は、その後1年間はニューヨークで展開するUberなどのライドシェアは新たに運転手を雇用してはならないというものである。また法律には、タクシーおよびライドシェア双方のドライバーの時給を最低17.22ドルにすることも盛り込まれた。最近の報道では、市は上記1年間の制限を延長する方向で検討しており、更には20年8月までに、マンハッタンでライドシェアが客を乗せていない時間の割合を運転している時間全体の41%（現状）から31%に減少させることをライドシェア企業に義務付けることも検討されているようである。

利用者には利便性を提供している一方で負の影響も顕在化しているライドシェア、そのインパクトの強さゆえに、規制のあり方を巡る議論や対策が急務となっている。