

法の支配による破壊的技術の管理

——タイにおけるUberの事例——

バンディットサクンチャイ・ポングサン

タイ経済が「中所得国の罠」に陥っているのではないかというタイ政府の危機感を反映し、「タイランド4.0」に向けた長期経済開発計画が作成された。具体的な計画として、「タイ・デジタル経済社会開発20カ年計画」が採択された。これは、生産性の向上、所得格差の是正、雇用の拡大、産業構造の高度化、政府のガバナンス強化を目標とするものである。インターネット環境の整備とスマートフォンの普及が進むなかで、デジタル技術の活用が実現の鍵を握る。

このような変化のなか、インターネット業界にはディスラプター（破壊者）という言葉が生まれている。これは、既存業界を破壊することが新規ビジネスへの参入の目的ではなく、利用者の新たな体験やライフスタイルを創出するという意味だという。空き部屋の貸し借りを仲介するAirbnb、自動車のドライバーと利用者をマッチングするUberがその代表例である。

これらの新興企業については、既存業界との摩擦、法規制の壁や事故時などのリスク対策等の話題には事欠かない。市場をリードする既存企業が新技術（破壊的技術）への対応に失敗し、地位を失う現象も語られる。例としては、情報を素早く、より多くの人に伝える特徴があるソーシャルメディアの利用者が急激に増加した影響で、多くの雑誌や新聞などの従来型のマスメディアが廃刊されるケースが挙げられる。

タイのタクシーサービスには、渋滞時や降雨時の乗車拒否、メーターを使わない料金の不正請求、乗客を目的地まで連れて行かず途中で下ろすことなど、様々なトラブルが潜んでいる。このようなタクシーに乗らないで移動できる手段として、Uberを活用する方法が人気上昇中である。Uber専用アプリで事前にクレジットカードのオンライン決済登録をしておけば、乗客は直接料金を渡すことがないので、騙されることはない。しかし、ドライバーが一般の自家用乗用車を用

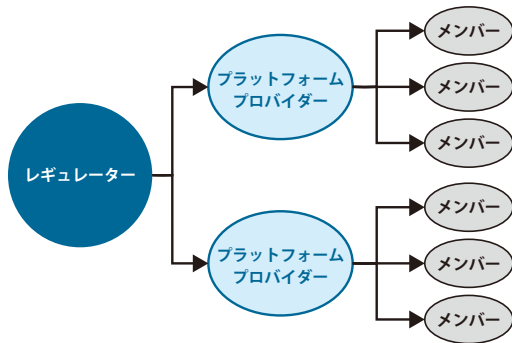
いて料金を取って乗客を運ぶというUberのシステムは、無許可・無資格であるためにタイの法律規制に違反している。

乗客にとっては、安全で便利な移動手段が増えることは歓迎すべきことである。重要なポイントはタイ政府や担当局が公益に影響を与えるこのような破壊的技術に対してどのような対策をとるべきなのかである。また、どのような規制によって、こうした技術を安全で有効に利用し、今後の技術進歩やイノベーションを妨げないことができるのかも考慮すべきである。

このようなシェアリング・エコノミーによるサービスは現行法が想定していないデジタル技術の進化によって可能になったため、法律規制の想定外にあり、合法とも非合法とも言えないグレーゾーンに置かれている。ディスラプターが法律で認められていない主な理由は以下のようにまとめられる。

- (1) 自由競争：既存業界とディスラプターでは制度とビジネスコストの面に違いがあり、フェアな競争とはならない。特に、シェアリング・エコノミーのサービス供給者は許可申請費や安心・安全なサービスを利用できるような対策にかかる費用などを負担しない。一方、許可を求める規制は事業者に縛りがかかることで、正常以下の利潤しか得られない。
- (2) サービスレベルの確保・安全性：タイにおけるシェアリング・エコノミーのサービス供給者（特にUber）が違法とみなされる主な理由は、安全性が欠けているからである。自家用車による運送では一定のサービスレベルが確保できないとされる。
- (3) 税収の海外流出：シェアリング・エコノミーのサービス供給者のほとんどは多国籍企業で、タイにある事業部門の子会社の経営についても、本社

図1 レギュレーターとプラットフォーム・プロバイダーの関係



(出所) 筆者作成。

が世界的視野の下で統一的に統制し、経営意思を決定するものである。タイの法人税制度に属していないため、営業利益に課税できず、税収が海外に流出してしまう。

このような摩擦を解消するためには、「法の支配」における緩和方法が提案されている。以下のような法律や制度が改正されれば、法の下で新興企業を管理することができ、従来よりも安心・安全なサービスが提供されることになると考えられている。

(1) レギュレーターの役割を変更する

レギュレーターは直接事業者を管理する代わりに、その役割の一部をプラットフォーム・プロバイダーに与え、それぞれのプラットフォーム内のメンバー（事業者）の面倒をみてもらう。営業許可申請や書類の手続きなどもプラットフォーム・プロバイダー経由で手間が省けることによって、政府の効率性が改善される(図1)。米国のカリフォルニア州では、プラットフォーム・プロバイダーが各ドライバーの代理で統合免許(unified license)の申請をすることができる。オーストラリアのキャンベラでは、プラットフォーム・プロバイダーにメンバーが資格を有していることを確認する義務が与えられている。

(2) プラットフォーム・プロバイダーの発足を支援する

政府は既存事業者にプラットフォーム設立の財源や人材を支援することによって、各業界の経営環境に適合したメンバーの管理制度ができ、多国籍企業との競争力も向上する。

(3) フルタイム労働者とパートタイム労働者とを区別する

それぞれの管理局(陸運局や観光局)は、シェアリング・エコノミーのサービス供給者を含む関

表1 通常の労働者とパートタイム労働者との違い

通常の労働者	パートタイム労働者
<ul style="list-style-type: none"> 労働時間の制限なし 通常の許可制度に属している すべての規則に従う 	<ul style="list-style-type: none"> 労働時間の制限あり 特別な許可申請制度 一部のルールが適用されない

(出所) 筆者作成。

係者と協力し、フルタイム労働者とパートタイム労働者とを区別する基準を定めるべきである。例えば、サービスを提供できる頻度、労働時間や地域で、区分することである。もちろん、フルタイム労働者とみなされれば、通常の許可制度に属し、すべての規則に従う必要がある。一方、パートタイム労働者は適宜に規制緩和の対象となり、業界への参入コストが削減される(表1)。

(4) プラットフォーム・プロバイダーがメンバーとユーザー情報を徹底管理し、レギュレーターに提供する

許可を得たプラットフォーム・プロバイダーにはグループ内のメンバーおよびユーザーに関する情報を収集し、一定の様式で担当局への提供を義務付ける。労働時間、営業する地区、サービスレベル、収入と利益などの情報を総合管理に役立て、起こりうるリスクへの対策や安全性を向上させる方策を計画させる。

しかし、提案された法律や制度の改正は社会全体にどのようなインパクトがあるのか予測できないため、ある限られた領域でのみプログラムを実施し、影響が外部に及ばないようにする仕組みで試行錯誤を行ったほうが良いだろう。それは、砂場の外で子どもを遊ばせないという喩えで「サンドボックス・モデル」と呼ばれる仕組みである。まず、既存のAirbnbやUberから始めて、今後の破壊的なビジネスモデルにどう対応すべきなのかを学ぶのである。重要なポイントは、法の支配の下で実施し、サービス提供者と顧客の関係よりも社会全体への波及と負の外部性の影響を受ける人々に配慮することである。

これまで既存事業が受けてきた規制には少なからず良い面もあるので、それらを守りつつ、さらに新たな良い面が強調されるような制度を構築していくのが望ましい。既存業界に配慮をしすぎていては、イノベーションは起きないのである。

(Pongsun Bunditsakulchai/チュラロンコン大学交通研究所)