

本検討メモは、執筆者個人の見解としてとりまとめたもので、学会、研究機関等、関連する方々から幅広くコメントを頂戴することを意図しております。国土交通政策研究所の見解を示すものではありません。コメントがございましたら、hqt-opinion-pri@ml.mlit.go.jp までお送り頂きますようお願いいたします。

労働力・グローバル経済・グローバル企業 VS 各国政府 (パースペクティブ続編)

所長 川西 徹

1 はじめに

平成 28・29 年度の当研究所事業として、「ICT の利活用による個人の財・サービスの仲介ビジネスによる国際的な動向・問題点等に関する調査研究」があります。ライドシェア、個人間カーシェア、貨物運送シェアなど、いわゆる「シェアリングエコノミー」の実態調査ですが、当研究所の季報 PRI review63 号「パースペクティブ」に「タクシー規制の本質は移民就労問題か？欧州現地調査からのスナップショット」と題して拙稿（以下「前稿」）を寄せさせていただきました。

また、平成 28 年度分の調査報告も「運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る欧米諸国の動向に関する調査研究」（国土交通政策研究 第 140 号 以下「調査報告書」）として去る 7 月 5 日に公表しました。大変動きが速い分野ではありますが、その後の調査進捗を踏まえ、前稿の「？」からさらに深掘りができた箇所、「グローバル経済」の深淵を垣間見た部分、グローバル企業 VS 各国政府の動きもあり、ディスカッションペーパーの形で続報させていただきます。

2 ライドシェア運転手は「移民」の仕事？

前稿では、「柔軟で自律的な働き方を提供」「高学歴・高収入」（※1）という推進論者の方が米国の「Uber ドライバーの実態調査結果」として紹介していること、一方フランスでは「タクシー・ハイヤーのドライバーは移民が最初につく仕事・不安定雇用の典型」との実態があり、当局も関係者もその実態を前提で議論がなされ政策が講じられていること、特に VTC（Voitures de Transport avec Chauffeur）のドライバーは移民や移民二世が多く、しかもドライバーは毎年 30～40% が入れ替わっていること、米・英現地ヒアリングでは、「ド

ライバーはダブルジョブが多い」(米 TNC: Transport Network Company 所属のドライバー)「移民が殆ど」(英 PHV: Private Hire Vehicle)と記載しましたドライバーのなり手が多く、サービス供給が十分であったこともライドシェアの成長要因として指摘しました。

米国では副業は禁止されていない場合が多く、約 3 割の人が副業を持っており、(※2) 学位や能力を活かせる職業に就けない『不完全雇用』の問題が存在しており、TNC ドライバーは、フルタイムに就けないパートタイム労働者の受け皿になっていることが推測されると指摘しました。(※3)

現地調査後の追跡調査で、同じライドシェア(Uber 等)運転手でも、「職務の柔軟性を重視する」点は共通だが、米国と欧州(英・仏)で労働時間やライドシェア労働の対価が収入に占める割合が相当異なっていることがわかり、その背景として米欧間の労働力供給の差異があるのではないかと想定しました。

Uber ドライバーアンケート等では、米国のドライバーの勤務時間は週 10 時間未満が約 5 割、Uber が唯一、又は主な収入源という者(以下「主要収入源者」)が約 3 割に過ぎません。一方、ロンドンでは週 10 時間未満は 21%に対し週 30 時間以上が 44%、主要収入源者は約 6 割、フランスでは週 10 時間未満は 9%に対し週 30 時間以上が 44%、主要収入源者は約 7 割を占めています。従って、米国では「短時間の副業」の者が多く、英仏では「主要な収入源として長時間勤務」の者が多数を占めています。(※4)

米国の(非正規)労働市場の動向について、政府税制調査会での労働問題の専門家の発言を引用します。(※5)

「アメリカの労働力人口の 1 億 5,000 万人のうちの 2,000 万人ほどはインディペンデントコントラクターとして、どこにも雇用されずに基本的に個人で業務委託契約を結んで、そしてどこかから仕事を受けて働いている。」

「企業側が直接雇用をした場合は、個人所得税、地方税や州の傷害保険等があり、社会保障税やメディケア税と呼ばれるコストが負担となる。インディペンデントコントラクターという形にしておいた方が、周辺のコストがかからない。」

「30 時間を超えて働く従業員には健康保険の加入が義務付けられているため、企業は従業員の多くを 30 時間を超えない働き方にコントロールし、また、雇用者と認定され得る人をインディペンデントコントラクターの契約にする形で支払いを免れている。」

「インディペンデントコントラクターの 2,000 万人以外にも、フリーランスとしてムーンライターと呼ばれる、ムーンライターというのは月明かりの意味で、昼間は社員で、夜だけ別の仕事を行うというような、タクシーの運転手などの人たち。あるいは三つ、四つほどの細かい仕事を積み重ねて生計を成り立たせているマルチプルジョブホルダー

一と呼ばれる人たちも相当数います。」

我々のヒアリング結果、ドライバーアンケート調査、政府税調における有識者発言をつきあわせてみると、米国のライドシェアドライバーの労働力供給構造がわかってきたと考えています。

また調査報告書の中で、各国で「ハイヤー」事業の規制強化の動きがある旨記述しましたが、2016年に英（PHV：Private Hire Vehicle）、仏（VTC：Voitures de Transport avec Chauffeur）で、全く同じ趣旨のドライバー対象の規制が導入されました。英国PHVではドライバーに対する英語の試験の導入、フランスVTCではフランス語試験の導入です。観光客対応の充実のための外国語試験ではなく、自国語試験です。ドライバーに自国語試験を導入しなければならないほど「自国語を話せない者」（＝自国で教育を受けていない移民）がPHV・VTCドライバーの相当部分を占めており、サービス水準が低かったことの裏付けとなるものと考えています。

前稿の繰り返しになりますが、提供する「輸送サービス」は類似しているものの、労働基準法と運行管理者の下で労働時間と健康状態が管理され、健康保険や厚生年金等の国の社会保障制度の対象の「労働者」である日本の法人タクシー乗務員と、欧米各国の「ライドシェアドライバー」は全く違った地位にあると考えられます。

3 シェアリングエコノミーと税・社会保障負担

既存タクシーと比べて運賃は本当に「安い」と言えるのか？

ライドシェアについて情報収集を続けていたところ、プラットフォーム事業者の“Tax Shelter”（租税回避）スキームが極めて優れている、との電子記事に接しました。以下、関連記事(含む：電子記事)、政府税制調査会資料等を基に記述します。（※6）

租税回避の方策として米国のグローバル企業が一般的に使う方式として、“Double Irish and a Dutch Sandwich”（仮訳 アイルランド（法人）2社の間にオランダ（法人）を1社挟み込む）という方式がある。アイルランドに、①知財保有と利益留保目的のペーパーカンパニー（実態は租税回避地のバミューダ法人の子会社）、②わずかに企業実態のある会社、を2社、知財ライセンスを供与し使用料を受け取るオランダ法人1社を設立し、アイルランド、オランダ両国や米国の税制（資本参加免税、知財収益への税優遇、非居住者への配当非課税、子会社認定基準等）を利用し、米国以外から発生する利益を米国外に留保し、課税を回避するものとのことです。（※6 参考図）アップル社、グーグル社等が使用し、英国などEU圏で膨大な収入、利益を上げているのに対し、EU圏ではほとんど税金を払っていないことが明らかになり、世論や各国議会の批判を浴びました。

Fortune 誌等によると、Uber はオランダに米国本社と知財共有契約、コストシェアリング契約、ライセンス契約を結ぶ “Uber International C.V.”の他に、“Uber B.V.”等の計 10 社が設立され（同一住所で社員数は全社合計 50 人弱）ており、複雑な契約で利益の留保と「節税」に努めているようです。Fortune 誌で提示されている例では、イタリア（筆者注：元の記事がドルで記述 実際はユーロ建て 欧州各国、ベルギー、インドのバンガロールでも同様）で 100 ドル Uber を利用すると、80 ドルが運転手の取り分（運転手は申告納税の義務を負い Uber 側は源泉徴収や消費税徴収を行わない）、残る 20 ドルの殆どは Uber International C.V.が受け取り、オランダ政府が課税対象法人として捕捉している法人は Uber 側の収入 20 ドルの 1 %、20 セントしか受け取れない契約になっているとのこと。

当所の現地調査の際フランスの運輸当局から、既存のタクシードライバーと、VTC ドライバーの税・社会保障の負担について説明を受け、「認可料金であるタクシー運賃は当然に 20%の消費税込みの運賃である」とのことでした。一方、VTC 運転者について詳細に確認はできませんでしたが、各ドライバーやプラットフォーム（例：Uber はオランダ法人がサービス提供）から適切に消費税を徴収できていないように思われました。また、「福祉国家」であるフランスで、自営業者の多いタクシードライバーは「職域組合」の形で老齢年金や医療保険を運営しており、消費税や年金・医療保険の掛け金を含めると、「パリの（タクシー）ドライバーでおおよそ水揚げの半分、需要の少ない地方では 6～7 割が税・社会保障負担となって差し引かれる」とのことでしたが、VTC ドライバーについては、タクシードライバーのような仕組みはない、とのことでした。

その国の法令に基づく「税金や社会保障負担込み」の既存タクシーの運賃と、ドライバーの「自己責任」の名の下に納税や社会保障負担を（実質的に）免れ、国際的節税スキームを駆使して法人税も殆ど払わないライドシェア事業者がアプリ上で示す「運賃」とを、「比較」しただけで、「高低を論じる」正当性は乏しいのではないかと現在思い至っています。

4 節税スキーム？ビジネスモデル？

日本経済新聞の報道によると、Uber 社の新任 CEO の年俸は 1 億ドル（約 110 億円）、現在の時価総額が 680 億ドル（約 7 兆円弱）、未上場企業で世界最大だそうです。（※7）「“Tax Shelter” 節税スキーム」「ビジネスモデル」などを賞賛している Fortune の記事を読んでいると、Uber の広報担当が書いた文書が引用してありました。

「我々の法人税の構造は、たぶん Uber に関する『最も innovative』でない』事項だ。多数の多国籍企業によって採用されている標準的なアプローチだ。Uber は運営する各都市で何千人もの民衆に新しい経済的可能性を作り出す、何百もの地域経済に貢献する究極の

貢献者である。」

(※4 Fortune 誌記事より拙訳)

前稿で棚から取り出したマックス・ウェーバーの論文集の中の別の論文(1904-05年出版)を引用します。

「しかしながら、勝利に輝く資本主義は、機械の基礎のうえに安住していらい、もはや禁欲からの支援を受けることを必要としない。」

「こんにち、営利追求の最高の発達を示しているアメリカ合衆国では、それ(筆者補注:「職務に精励すること」)は、宗教的=倫理的意味を剥奪されたので、しばしば純粋に競争の性質をおびる現世的な感情とからみあう傾向をもつようになった。」

「精神のない専門家、愛情のない享楽人、これら無益なるものは、人類のかつて到達しなかった段階に登りえたことを自負するであろう」 (※8)

5 グローバル企業 VS 各国政府 (その1) <労働者保護>

Uber等のグローバル企業の「やりたい放題」状況に対し、各国政府の側からの「反撃」の動きが始まっています。

英国のUberドライバーの就業上の地位については、2016年10月に、ロンドン雇用審判所(日本の労働委員会に相当)は、労働実態から、Uberドライバーは「個人事業主」"self-employed"ではなく、「労働者」"worker"に分類されるべきと決定し、最低賃金適用、有給休暇、有給休憩時間、労働時間規制の対象とすべきと判断しました。また、2017年1月に同雇用審判所は、貨物運搬の仲介プラットフォームの請負従事者は「個人事業主」"self-employed"ではなく、「労働者」"worker"に分類されるべきと決定しました。(※9)

さらにこの7月には、有識者をヘッドとする英国政府の独立諮問委員会の報告書「Good Work "Taylor Review of Modern Working Practices"」が公表されました。結論として、不安定な労働(請負)契約(片務的な柔軟さ"unfair one-sided flexibility")従事者は、「個人事業主」"self-employed"ではなく、「労働者」"worker"に分類されるか、又は新しい分類として、「従属契約労働者」"Dependent Contractor"を創設し、一定範囲の労働者保護規定(最低賃金制度、有給(休暇、病気休暇、休憩時間等))を適用すべきと勧告しました。(※10)

昨年10月の現地調査ヒアリングの際、フランス運輸当局担当官は、「個人的見解」と断り

つつも、「ネット経由で仕事を依頼される VTC ドライバーは、従来型の労働者ではなく、自営業者でもない、その中間として第3のカテゴリーが必要かもしれない。」と述べていました。また、EU 事務局の担当官（日本の公正取引委員会に相当する業務を担当）は、「ネットを通じて仕事を請負う個人は、既存の「自営業者」にはあてはまらず、EU 競争法令上、発注元に対して対等な立場にはない専属契約者と認識している。」と述べていました。

従って、ライドシェアドライバーをはじめとする「シェアリングエコノミー」の「ネットワーカー」への保護規定適用拡大の動きは、「孤立」したものではなく、欧州各国の関係当局間で一定のコンセンサスがあり、今後各国に広がっていくものと考えています。

日本では現在、首相官邸主導で「働き方改革」やそれに伴う労働基準法等の改正作業が進められています。具体的な改正内容は厚生労働省労働政策審議会で議論が始められていますが、同審議会には去る7月に「労働政策基本部会」が新たに設置されました。

同部会では、「中長期的課題、就業構造に関する課題、旧来の労使の枠組に当てはまらないような課題」について議論がなされます。旧来の労使の枠にはまりにくい課題として「働き方の多様化により増えてきている個人請負事業主など」が部会設置の背景の一つとして示され、『技術革新（AI等）の動向と労働への影響等』、『生産性向上、円滑な労働移動、職業能力開発』、『時間・空間・企業に縛られない働き方等』に関する審議が始まりました。

（※11）

6 グローバル企業 VS 各国政府（その2） <税金>

多国籍企業の税負担のあり方については、OECD（経済協力開発機構）の BEPS（Base Erosion and Profit Shifting）「税源浸食と利益移転」プロジェクトが立ち上がり、経済活動の実態に即した課税を重視するルールの方策等を求め、各国間の連携が進められています。

（※4再掲）

2016年11月に、イギリス予算責任局（Office for Budget Responsibility）は、「2020-21年度には、gig-economy 関連の税収の ” 取りこぼし ” が 35 億ポンド（約 5,000 億円）にのぼる見込みとの試算を発表し、財務大臣は「最近の労働環境の変化に対して効率的な課税方策を検討すべき」（拙訳）とコメントしています。

（既述のように、米国以外の全世界の Uber ドライバーは、Uber オランダ法人与各個人が直接契約し、オランダ法人から取り分が支払われています。）（※12）

米国 NY 州労働行政審判官は、2017 年 6 月、失業保険受給を申請した Uber ドライバーに対して、保険受給を認定しました。あわせて、Uber 社は米国の全現役 Uber ドライバーを対

象に（自営業者ではなく Uber に雇用される労働者と認定し、ドライバーの取り分を「支払人件費」として）相当する失業保険税を連邦内国歳入庁（IRS: Inland Revenue System 日本の国税庁と旧社会保険庁に相当する業務を担当）に支払うべき、と決定しました。ちなみに米国の失業保険の対象労働者は、医療保険、年金、労災保険などの対象労働者と連動しています。（※13）

米国財務省傘下の IRS は上記 OECD/BEPS プロジェクトの中心メンバーで、「グローバル企業の仇敵」のような存在でもあることから、Uber 社と今後長期の訴訟合戦になると見込まれますが、ドライバーを「個人事業主」"self-employed" と見なして雇用者責任と税・社会保障負担を免れる、という Uber の「ビジネスモデル」も、盤石ではないものと考えられます。

7 平成 29 年度調査に向けて

平成 29 年度に当研究所は、アジア諸国を対象に動向調査を行う予定であり、現在対象国の選定に取りかかっているところです。

中国でライドシェア事業を運営している「滴滴出行」は未上場企業の時価総額が Uber 社に次いで世界第 2 位、500 億ドル（約 5 兆円）とのこと（※7 再掲）で、中国当局は 2016 年 7 月に「オンライン予約タクシー経営サービス管理暫定方法」を発出し、法律の枠組みを整備し始めています。地方政府は上記「方法」を受けて独自に条例を制定し監督しています。北京市及び上海市が当該地域に戸籍を持つ住民のみにドライバー資格を限定したところ、滴滴出行の上海における登録ドライバー約 41 万人のうち、当該地域の戸籍保有者は 1 万人に満たなかったとの報道もあります。（※14）

中国の都市で生活している「農村戸籍」保有者（「農民工」）は、欧州での「移民」と類似した立場と考えられ、中国でもライドシェアの「同一ビジネスモデル」の応用が可能かな、などと考えております。また、中国を含めてアジア各国の「メガシティ」では、スマートフォンを所有し「日銭稼ぎ」をしたいライドシェアドライバー予備軍は「無尽蔵」と考えられ、「ライドシェア」の普及が、公共交通にプラス・マイナスいろいろな形で影響を与える可能性、交通環境や利用者の安全が脅かされるおそれ、道路・都市インフラの容量オーバーをもたらすおそれ、なども考えられます。

これも繰り返しになりますが、国土交通政策研究所が「価値ある」成果を生み出し続けているか、と自問・自戒しつつ、引き続き、当研究所の情報発信に目通しいただくことをはじめとしたご支援をお願いして本稿を終わります。

（了）

- ※1 日本経済新聞 2016 年 9 月 16 日 朝刊 経済教室
エコノミクストレンド 鶴光太郎慶大教授

- ※2 Small Business Labs “Survey: 29% of American Workers Have Side Jobs”
2016. 12. 7
<http://www.smallbizlabs.com/2016/11/survey-29-of-american-workers-have-side-jobs.html>

- ※3 服部直樹 (2016)「伸び悩む米国の労働スキル」みずほ総合研究所
<https://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/insight/us160711.pdf>

- ※4 Uber 社アンケート
Landier, A., Szomoru, D. and D.Thesmar. (2016) AN ANALYSIS OF UBER DRIVER PARTNERS IN FRANCE

- ※5 内閣府 平成 27 年度政府税制調査会議事録 第 18 回総会
平成 27 年 9 月 3 日ーリクルートワークス研究所所長 大久保幸夫氏の発言

- ※6 大和総研調査季報 2015 年 新春号 Vol.17
吉井 一洋／是枝 俊悟 「国際租税回避への対応と金融証券取引
～金融口座の自動的情報交換と B E P S プロジェクトを中心に～」

森信茂樹「シェアリングエコノミーと税制の課題を考える」
2017 年 5 月 25 日独立行政法人経済産業研究所 (RIETI)
BBL セミナープレゼンテーション資料

Brian O’ Keeffe Marty Jones “How Uber plays the tax shell game”
Oct 22, 2015 Fortune.com
初出 “Uber’ s Tax Shell Game.” November 1, 2015 Fortune

内閣府 HP 税制調査会資料 平成 28 年度
第 3 回 平成 28 年 9 月 29 日
第 4 回 平成 28 年 10 月 14 日
第 5 回 平成 28 年 10 月 25 日

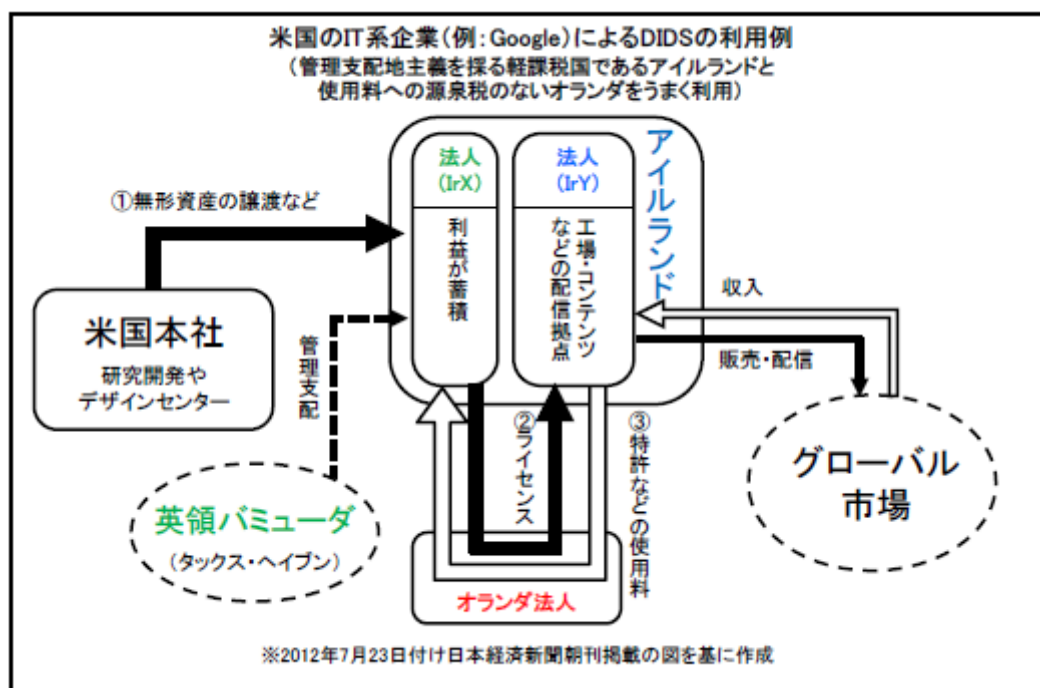
参考図 内閣府 HP

太田 洋 東京大学大学院法学政治学研究科教授
(西村あさひ法律事務所 パートナー 弁護士・ニューヨーク州弁護士)

税制調査会(国際課税DG①) 平成 25 年 10 月 24 日

〔BEPS について－多国籍企業のタックス・プランニングの実情－〕

DIDS : ” Double Irish and a Dutch Sandwich ”



※7 日本経済新聞 2017 年 8 月 30 日、31 日、9 月 1 日

※8 マックス・ウェーバー 阿部行蔵訳

「プロテスタンティズムの倫理と資本主義の『精神』」 1904-05

訳文は河出書房新社 世界の大思想 3 ウェーバー 政治・社会論集

※9 BBCWEB

(独) 労働政策研究・研修機構 海外労働情報 2017 年 7 月

※10 BBCWEB、UKGOV、

- ※1 1 「働き方改革」については、首相官邸 HP
厚生労働省 HP 政策 審議会 労働政策審議会
- ※1 2 BBCWEB
- ※1 3 (独) 労働政策研究・研修機構 海外労働情報 2017 年 8 月
- ※1 4 <http://data.stats.gov.cn/english/tablequery.htm?code=AC03>
中国国家统计局 英文ページ
2016 年 総人口（香港等除く）13 億 8271 万人
内都市戸籍 7 億 9298 万人
農村戸籍 5 億 8973 万人
<http://www.chinanews.com/gn/2016/07-28/7954840.shtml>
中国は都市と農村で戸籍を区別し、戸籍地でなければ公的サービスを受けられない制度である。
実際には地方からの都市への出稼ぎ労働者（農民工）は 2 億 8 千万人に上る
<https://www.nytimes.com/2016/12/21/business/china-didi-driver-rules-uber.html>
- http://www.ide.go.jp/library/Japanese/Publish/Download/Overseas_report/pdf/1009_yamaguchi.pdf
山口 真美 「参入障壁、規制緩和、労働条件：成都と北京のタクシー運転手」
2010 年 9 月 アジア経済研究所 海外情報