

ヒューストンにお住まいの方なら、Uber/Lyftに代表される配車サービスを一度は使ったことがあるはず。英語に自信がなくても確実に移動ができるメリットや、現金のやり取りがなくアプリの中で決済が完結する安全性もあり、特に車社会のヒューストンでは生活に欠かせないサービスになっています。

日本の場合だと「Uberをやってみた」といえば食事配達サービスの「Uber Eats (ウーバーイーツ)」を指しますが、ここアメリカでは、簡単に自身の車を使ってドライバーになることができました。何ヶ月かドライバーをやってみて、現時点では日本でできない貴重な体験ができましたので、この場を借りて皆様にシェアしたいと思います。(新型コロナウイルス感染症による非常事態宣言・在宅令の発令後は活動を休止しています)

登録は簡単

Uber/Lyftともに登録はドライバー用の専用アプリをダウンロードして連絡先・車両情報やプロフィール用の顔写真を登録し、保険情報と運転免許証を画像でアップロードすると数時間で承認されました。売上から自動で源泉徴収が行われるので、SSN(社会保障番号)の登録も必要でしたが、ビザやパスポートなどは求められず、アメリカ国籍または永住権は必須ではないようです。

乗客を乗せる

登録が承認されるとアプリ内に出発アイコンが出て、配車を待つ状態に変わります。近くでリクエストがあると迎車場所への地図と所要時間が出て、おおむね10秒以内に受諾するかどうかを決める画面に変わります。ちなみにお客様情報は、ファーストネームだけが表示されて顔写真は表示されません。以前は表示されていたようですが、昨今の社会情勢から性別や人種が推測できる情報は一切なくなりました。

この時点で、迎車場所はわかりますが降車場所はわかりません。友人から聞いたことがあります「近距離だとなかなか車が見つからない」という噂はおそらく間違いです。ドライバーは受諾率をおおむね90%以上に保つことが求められており、その値を著しく下回ると、逆にドライバーへの配車リクエストが大幅に減るとのアナウンスがありました。

指定場所に近づくとも乗客のアプリに到着間際であることが通知され、多くの場合はスムーズに乗客を見つけられます。乗客が見つからない場合はアプリ内でのメッセージ機能や音声通話機能で連絡を取ることができます。

運転中

乗客と無事合流できたら、ドライバー用アプリで運転を開始に切り替え、目的地を目指します。ドライバーの登録名が「Yosuke」なので、しばしば「どこの出身? なんと読むの?」と尋ねられ、日本と答えると会話が弾むことがあります。軍勤務で日本に駐留していた乗客も多く、主に食べ物の思い出を聞かれることが多かったです。野球のアストロズファンに「Aoki(青木宣親選手=2017年に在籍・現東京ヤクルト)は今どうしている」と聞かれたこともありました。

ただ、実際に会話を交わす乗客はそれほど多くなく、大部分は誰かと電話をしていたり、スマートフォンで動画を見ながら過ごしています。



▲現在はドライバー、乗客双方にマスク着用が義務付けられています

運転を開始すると目的地も詳しくわかるのですが、入り組んだ住宅地やゲート付きのアパートメントでは実際の降車場所と指定場所が違う場合が多いため、残り1マイルを切ったあたりから細かく道を尋ねる必要があります。無事に着いたら乗客を降ろしてアプリで乗車終了を選び、次のリクエストを待つことになります。

また、Uberの場合は、設定で食事配達サービス「Uber Eats」の配車を受けることもできます。配達の流れは同じですが、バイクや自転車などのドライバーが優先されるのか、私はまだリクエストを受けたことがありません。

ドライバーとしての収益

気になる収益面ですが、実績から見ると「1時間あたり20~25ドル」です。乗客が支払った乗車料から配車手数料2.9ドルのほか、10~20%のサービス料(毎回変動)が控除され、平均値でいえば、乗客が10ドル支払ってもドライバーの収入は6ドル程度です。通勤時間帯や夜間などの需要が高い時間帯は、一度乗せるごとに3~5ドル程度のボーナスが追加されるので40ドルを超えることもあります。配車を受けて迎車へ向かう時間や距離は換算されません。10分かけて迎えに行き、15分程度で目的地へ着いた場合でも、収益は10ドル程度です。合計25分で10ドル。郊外へ出た場合などでリクエストが途切れた場合は、その後も収益がない時間が続きます。

ドライバーに公開されている情報では、ヒューストンのUberの場合、乗車1分あたり0.125ドル(1時間7.5ドル)+1マイルあたり0.7ドルが収益になります。乗客がチップを支払った場合は、全額ドライバーの収益となります。走れば走るほど燃料費や消耗品費、車自体の価値下落がありますので、すべてを差し引いた収益は、さらに3割ほど下がると見ています。運輸業界紙の調査によると、95%以上のドライバーの稼働時間は週に5時間以下とあり、ほとんどのドライバーが空き時間の活用としてこの仕事に取り組んでいるようです。

また、チップを支払う客は全体の2割以下でした。自身が乗客として利用した場合は毎回加算していただけて意外でした。ちなみにチップは乗車後、1時間~1日遅れて反映されます。乗客の評価は済んだあとですので、チップの有無が評価に影響することはありません。

運転席から見たもの

Uberドライバーをやりながら、様々なことが見えました。乗客の大部分は通勤や通学への日常の足として配車サービスを使っており、自家用車を持っていません。スーパーやドラッグストアから大量の食料品を家に持ち帰る人もたくさんいました。街灯がなく、車のライトしか明かりがない真っ暗な道も走りました。遠く郊外の、とある住宅地は道が舗装されておらず、あちらこちらに水たまりがありました。この体験がなければ、中心部のアパートから見る景色しか知らず、これほど多くの人とコミュニケーションせずに日々を過ごしていたのかもしれない。

現在は新型コロナウイルスへの警戒のため、ドライバー活動を休んでいます。Uber側はドライバー、乗客双方のマスク着用などの指針を出してサービスを続けていますが、需要も大きく落ち込んでいます。

昨今の社会情勢の中で再開の見通しが立たないことは残念ですが、ドライバーとして走ることで、貴重な体験ができました。すべてが落ち着いたら、また少しだけ活動してみたいと考えています。(文責: 緒方庸介)



▲ある日のUberの乗車記録です。この日は約5時間で125ドル強の売上でした