

30万台の衝撃！

上海の虹橋空港に近くにある日本人ビジネスマンの常宿といわれる虹橋賓館（レインボーホテル）で、今月号のコラムを書かせてもらっている。タクシー日本新聞社の、中国のタクシーおよび中国版ライドシェアの現地取材に興味本位で同行させてもらったからだ。

ニューヨークのUBERも実際に経験して、UBERに対する従来の認識を新たに（ニューヨークの特有の事情かも知れないが）。そして中国版UBERと言われる「滴滴出行」（ディディチュウシン）についても強い衝撃を受けた。

衝撃の内容とは、システムはUBERと近いが、その乗務員の資格と数である。実際に乗ってみたのは、今年9月にG20が開催された事有名（？）になった浙江省の省都、杭州市。人口が約900万人の、日本からすれば大都市だが、ドライバーに聞くと、そこに「滴滴出行」の登録車両が10万台あると

いう。以前は30万台ほどあったが、使用車両の車齢（新車登録から3年以内）や登録地（杭州市内に限る）などの条件が厳しくなると10万台に減ったのだという。

実際に配車アプリで呼んでやって来た、「滴滴出行」の車は小さめのSUVだが、それなりに綺麗だった。

2・7キロの乗車でかかった運賃は、距離運賃が6・4元、時間運賃が8分で2・8元の、合計9・2元（1元＝約16円なので、約150円）だった。

杭州市では、タクシーの認可運賃も安い（初乗り3キロで11元＝約176円）とはいえ、「滴滴出行」のドライバーがこれで納得するのか？とも思うが、大半のドライバーは土、日や時間の空いた時にチョット乗る文字通り「白タク」である。もちろん彼らは流し営業はできないが、配車アプリによってどこにでも呼ぶことができる。

「滴滴出行」はUBERの中国事業を買収し、IT大手のアップルの出資も受け、タクシー業者とも提携して配車のネットワークを広げて

清野吉光氏のコラム 第96回

団塊耕志録

清野 吉光（きよの よしみつ）略歴

1950年 長野県四賀村生まれ、松本深志高校卒業。1968年上智大学外国学部ロシア語科入学、1971年 中退。その後印刷関係など様々な職業に従事。1976年清水市の日の丸交通入社。1980年静岡市内の事務機器センターに入社。1982年システムオリジンを仲間と創業、専務取締役。1992年代表取締役社長就任。2000年株タクシーサイト創立、現取締役会長。2007年タクシーアシスト代表取締役社長に就任。2016年3月システムオリジン社長退任。チームネクスト事務局長。



新制度設計としての「大胆な提案」

いる。

中国政府もライドシェア合法化の方向にあり、日本のタクシー業界にとってUBERも脅威だが、この中国で独占化しつつある「滴滴出行」もある意味とても脅威だ。

新経済連盟の新文書

11月30日、新経済連盟が「ライドシェア実現に向けて」という文書を関係省庁に提出した。従来からの安全安心の欠如という、国土交通省やタクシー業界などの批判に対し、「プラットフォーム」にも規制をかけ、責任を問う「制度設計」を提案し、法的な整備を要請している。

当然、運賃規制や増減車の問題は含まれていないが、乗務員にも一定の教育や資格取得を課すという形で、ニューヨークのTLCがUBERやLYFTに課している規制に近い形のように思える。

日本では、「もろ白タク」の西海岸のUBERや中国の「滴滴出行」のような規制のほとんどない運用は社会的に受け入れにくいと思う

が、このような新提案には行政、業界とも対応に苦慮すると思われる。

しかし、これがそのまま通るとすれば、恐らく現在のタクシー需要は半減し、従ってタクシー事業者の、とりわけ地方のタクシー事業者の苦境は一層深まると思われる。

タクシー業界からの新制度設計

ライドシェア陣営が「制度設計」を提案し、そのための法的整備を求めるなら、タクシー業界としても「新たな制度設計」を提案したらどうだろうか？

団塊耕志録のコラム第87回で紹介させていただいた北九州・三ヶ森タクシーの貞包社長の「大胆な提案」（「ライドシェアからみたタクシー改革の方策」2016年2月地域科学研究所での講演）が、まさにそのタクシー業界からの利用者のニーズを基本にライドシェアの利点も包括した、「新たな制度設計」を描いている。

「大胆な提案」では、UBERなどが利用者とドライ



乗車した「滴滴出行」の車両

バーに何故受け入れられて
いるかを詳しく解析し、それ
をタクシー業界の優位点を
踏まえつつ、どのように対等
の競争条件を作るのかを考
察し、そのための枠組みを提
案している。

まさに「大胆な提案」であ
り、道路運送法の新たな改正
を迫るレベルのものである。
なぜこの「新たな制度設計」
が、利用者とタクシーの枠組
みを超える移動産業の担い
手（経営者と移送を担う人）
にとつて救いとなるのか？
何故、UBER&LYFT、
新経済連の「制度設計」が、
人々の移動の問題に「くらし
の足を解決しえないのか？

移動産業はローカル産業

新経済連盟の文書では、冒

頭にライドシェアは世界で
普及しており、日本はグロー
バル化に遅れを取り、ライド
シェアがないと恥ずかしい
と述べている。どんな社会的
仕組み、サービスも、その国
の歴史と地域性があり、一
国の中でも地域によって二
重も状況も違う。

冷戦終了後のアメリカ一
局支配を背景にしたアメリ
カのグローバルイズムは、今
や全世界で「グローバル化
疲れ」（エマニュエル・トッ
ド）を起こしており、当のア
メリカでの中間層の没落、格
差の拡大、イギリスのEU離
脱、EU内部での分裂、反移
民の動き、アメリカのトラ
ンプ大統領の誕生など、世界史
的なグローバル化の反転の
動きが起きている。

もちろん、グローバルな世
界で戦う企業は（大企業、中
小企業を問わず）グローバル
な新自由主義的な世界での
競争力を持たねばならない
が、ローカルを地盤とする企
業は違った基準を必要とす
る。タクシー産業をはじめと
する移動産業は、全国ネット
の鉄道、全世界をエリアとす
る航空や船舶産業を別にす

れば、基本的にローカル産業
であり、地域毎に特性のある
移動需要と供給力を細やか
にマッチングする仕組み、地
域最適プラットフォームが
必要である。そして貞包社長
の「大胆な提案」はそのプラ
ットフォームをタクシー産
業が担い、①流しを主体とし
た浮動客の輸送を担う、従来
の二種免、認可運賃、台数規
制、雇用社員のタクシー、そ
して、②タクシー法人が車両
を用意し、乗務員は随時契
約、一種免、自由運賃、増減
車自由、流し禁止、運賃先
決めのロンドンのPHVの
スタイル、③自家用有償運
送（これこそライドシェア）、
の3つの形態をタクシー業
界・事業者の管理と責任の下
に、移動需要と移送の車両と
担い手をスマホシステムで
結び付け、需給の増減と要求
されるサービスの質にフレ
キシブルに対処していく仕
組みを作ることである。

この地域における多様な
移動ニーズに、様々な移動手
段・多様なサービス内容・料
金体系・価格に対応し、時間
的・地域的需給のミスマッ
チを解消できる、スマホアプ

リやITシステムを高度に
駆使するプラットフォーム
をタクシー業界こそ作るべ
きである。

この地域のプラットフォ
ームをタクシー事業者が1
社で担えるのか、地域のタク
シー事業者が共同で担うの
かは地域の実情とタクシー
会社の力量によるだろう。た
だこうしたことが実現でき
る「新たな制度設計」こそ、
是非タクシー業界が、その実
現を推進してもらいたいも
のだ。

もし、新経済連盟の制度設
計を政治が押し進めようと
するならば、是非、「大胆な提
案」で対抗してもらいたいと
思う。利用者と乗務員とそし
て事業者自身のためにも。

業界の明治維新を！

黒船による植民地の危機
を、明治維新という「新たな
制度設計」で打ち返した先達
を是非見習いたいものだし、
我々も、我々の分と役割と方
法で、この新たな制度設計の
世界の構築のお手伝いをし
て行きたいと思う。

（2016年12月22日）



タクシー乗務員紹介事業

厚生労働大臣許可 有料職業紹介許可番号 13-ユ-307552

ヒューマンエンジンサポート株式会社

<http://td500.jp>

弊社は、元トップドライバー関隆氏による「流し方教室」受講の受付窓口です

ヒューマンエンジンサポート株式会社

〒101-0047 東京都千代田区内神田 1-12-14 廣瀬ビル1F

TEL: 03-5281-3088

