

## 「現実」の解析から出発

3月23日のタクシー問題懇談会で、ライドシェア問題と全国「スマホdeタクソン」コンソーシアム構想のプレゼンをする機会を得た。有り難い事だが、清野の特徴で、思いはあっても内容が無く、調子よく引き受けたのは良いが、仕込みが大変…。3連休があったので、改めてライドシェアについて研究し、そしてそれに対抗する方策を提案している論文を探してみた。そして非常に参考になったプレゼン資料が二つ見つかった。

ページでダウンロード可能は、共にライドシェアの強みと優位性をデータに基づき、客観的に分析し、そこから学びとるべき教訓を整理している。またタクシー業界の現況を総括し、ライドシェアの一方的な跋扈(ばっこ)を阻止するための方策について論じている。根本氏の資料では神奈川の事業者向けの「スマホdeタクソン」の説明会ということもあり、スマホによる地域の共通基盤(プラットフォーム)構築の必要性を提起している。

一方の貞包氏の資料では「タクシー事業の現状の総括」として、

1. 輸送人員が大幅に減少したのは、タクシーが需要ニーズを満たさなくなってきたから。
2. 一方、運転代行や福祉限定輸送は伸びており、タクシー事業者がその需要を取り込めなかったことは反省すべき。
3. 特措法は、車両の増加を止める点で効果がないとは言えないが、本質的な改善にはならない。

## 清野吉光氏のコラム 第87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新任。2016年3月システムオリジン社長退任。



## 大胆な提案

4. 特に運賃に関しては、利用者ニーズとの認識ギャップが大きく、取り組むべき重要課題のひとつである。
5. 道路運送法におけるタクシーの役割は基本的に何も進歩していない。その時代に合った”顧客のためにできること”を”をどんな変えていく必要がある。”できないこと”を列記する法律ではだめ。

と厳しく総括し、タクシーの潜在需要と運賃の問題について、北九州の実例、安価なハイヤーとの売上実績や走行時間の比較を行っている。そしてタクシーの運賃に影響する要素、運賃低廉化の限界点などを解析。さらに乗合の活用による限界点の突破、米国のタクシーが行っている通勤時の乗合タクシー(Chariot)の事例なども紹介し、業界の微妙な問題⇨運賃と需要増加の関係、仕組みに ついても解析をしている。そのうえで、タクシー業界がライドシェアに対抗するために研究すべき課題として、

1. 世界におけるライドシェアの実態について、表面的な調査ではなく、運行実績(実車率や収入)を細かく研究する。
2. スマホ配車アプリを全てのタクシーに導入し、運賃の事前決定は早急に制度化する。
3. 低価格な運行の調査研究を行い、安価なタクシーの運行実績や、深夜における運転代行の実績と運賃を分析し、実車率50%以上、走行時間率80%への挑戦。
4. 柔軟な運転手雇用、タクシー事業者が自らライドシェアを実施する可能性の研究。

などを提起している。

## 大胆な提案

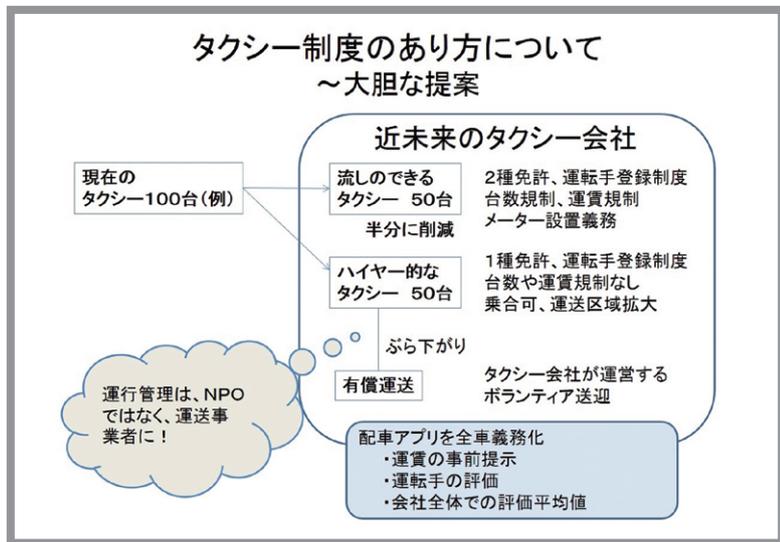
そして究極の「大胆な提案」として近未来のタクシー制度のあり方に言及し、その構図を提示している。

それはロンドンにおけるブラックキャブとプライベートハイヤーの併存の構図

であり、地域特性によってその割合の違いはあるだろうが、現行のタクシー車両を例えれば半分にし、残りの半分をプライベートハイヤー化し、ライドシェアの持つ乗務員向け、利用者向けの優位性を取り込み、なおかつライドシェアの弱みである安全、安心、運行管理の不在を克服するというものである。

弁証法で言えば、止揚（アウフヘーベン）と言う事になるだろうか？従来はタクシーはブラックキャブと同様に公共交通として流し営業が可能という権利を持ち、二種免許、運転手登録制度、台数規制、運賃規制、メーター設置義務を持つ。

一方のプライベートハイヤー（PHV）は規制緩和をして、運転手登録制度（安全、安心の担保）は残しながら、一種免許、台数や運賃の規制は無し、運送区域は拡大する。そしてこのPHVの下に福祉送迎などでのボランティア輸送がぶら下がり、その運行管理はNPOではなく運



送事業者が行うというもの。確かに何と大胆な提案であるう！ある意味で今までのタクシー事業のあり方の根本的転換が提案されている。しかし、これこそ、ライドシェアという黒船に対する白船＝明治維新実現のための基本骨格ではないかと改めて思った。そしてロンドンのPHVがBtoBと固定客を中心に大きく伸びており（タクシージャパン平成

27年3月25日号、ロンドン視察レポート参照）、そしてブラックキャブは流しの権利を基に、浮動的な移動需要に对应しているという構図である（最近ではUberに結構浸食されているようではあるが）。

確かに、PHVというハイヤー的タクシーは、大胆な規制緩和の下にその経営力を生かす道が開けるという点では良いことであるが、一方で競争が激化し、2002年以降の規制緩和時の業界の疲弊がまた進むのではないかとこの危惧も考えられる。

しかし、今や黒船到来という局面の中で、それに対抗し得る経営的自由度を持つなければ、ここ1年はまだしも、いずれ黒船に淘汰され、タクシー業界は都市部で半減、地方では壊滅という事態にもなりかねない。どんな産業もその大きな転換期には「去るも地獄、

残るも地獄」という事態が起きがちだが、やはり守るだけでなく、こちらからも攻撃的に行きたいものだ…

最後に貞包氏の資料では、すべてのタクシーにスマホ配車アプリの義務化、共通プラットフォームの構築、そして利用者による運転手の評価制度の導入、会社全体での評価平均値を出すよう提案している。

スマホを活用すればこのあたりは簡単に出来ることだし、Uberなども売りにしている。我々としては全国共通のインフラとして東京の「スマホdeタクくん」の全国化によってそれが実現できると思っている。

全国「スマホdeタクくん」コンソーシアムをALL JAPANで作って、日本の暮らしの足を生活のレベルで守り、なおかつそれをビジネスとして継続できるようにすることが必須であると感じている。皆さんはこのとてつもなく「大胆な提案」である貞包構想をどう評価されるだろうか？

（2016年3月23日）

## タクシー買取専門店だから出来る高価買取

LPG、ガソリン、過走行、低年式等でも大丈夫!

# 株式会社ジェット

東京都公安委員会 第305561207814号

本社：〒174-0041 東京都板橋区舟渡 1-15-9 ブローブ浮間舟渡 101 ☎03-6454-9896