

「ライドシェア」の定義

もちろんこの「ライドシェア」はカッコ付きである。一台の車を皆で共用すること（カーシェア）はよくあるし、またバスやタクシーなどを相乗りすること（これもシェアの一種）もある。日本でもUBERなどがシェアリングエコノミー協会に加盟し、「ライドシェア」を名乗り、スマホを駆使した利便性を宣伝し、多くのマスコミがそれを支持している現実がある。しかしこのUBERなどの「ライドシェア」の問題の本質は、一般的な車の共用、タクシーの相乗りではなく、家用自動車を使った普通免許の運転者が、有料で他人を運ぶという所謂白タク行為である。今のところ日本のUBERは、東京でのハイヤーやタクシーを使った、単なるスマホの配車システムでしかない。しかし、本来のUBERの狙いは、京丹後市で始まったNPOによる自家用有償運送制度を使った配車を突破口にした白タクの全国化と思われる。

マスコミはこの白タクを含め、利用者の利便性とその運賃の低価格化に対し、「利用者の為によいことだ」という論調が多い。そしてこの仕組みの合法化の為に、「ライドシェア」を推進する新経連などが、政府への働きかけを強めている。当然、タクシー業界はこの「白タクスキーム」を安全、安心の観点から反対し、また監督官庁である国土交通省も問題視している。何故なら運手配業者であるUBERは、運手そのものには本質的に責任を持たず、運転者の評価制度などがあるにしても、タクシー事業者が負う運送責任とは別次元の物だからだ。

一個人が、自分の車で、労働基準法や道路運送法の縛りもない形で行う運送と、タクシー事業者の正規乗務員とがまともに競争したら、少なくとも価格だけで選ぶ利用者の場合、勝負にならないであろう。そして残念ながらそのような利用者が多数派だというのが現実だと思われる。「安全、安心よりも価格だ、利便性だ」と思う利用者と一部マスコミに、我々は

清野吉光氏のコラム 第91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。



何故

「ライドシェア」に
反対するか？

何をもって語ることができ
るのか？

新自由主義と規制緩和

実はこの「ライドシェア」

を巡る葛藤は、世界的な大きな流れの中で捉え返し、どのような国、社会生活を作っていくかとするのかという、日本の政府と国民の選択という広い枠組みの中で考えないと前向きな答えが出ない気がする。そもそもこの「ライドシェア」云々の以前に、日本ではアメリカ発の新自由主義、すなわち政府の規制や活動を抑え（規制緩和、行財政改革）、企業の活動を自由にするることによって、社会はうまく行くという思想（新古典派経済学）が、バブル崩壊後の疲弊し、自信を失っている時代（橋本内閣）に持ち込まれ、そして小泉内閣の時代に敷衍化された。

2002年の規制緩和路線に基づく道路運送法の改正もこの流れの中にあった。しかし、タクシー業界はこの規制緩和、自由化によって、車両数の増加と運賃の低下から疲弊し、特に乗務員の

収入の劇的低下、事故の増加によって社会問題化し、再規制を余儀なくされた。いままさに業界は供給過剰状態を

「適正化」すべく苦吟している最中である。そうした局面で、自家用パートタイム運転手を増やす「ライドシェア」の施策は、さらに日本の移動産業を疲弊させ、移動産業労働者の賃金水準を低下させる。そしてすでに始まりつつある日本社会の生産年齢人口の激減の中で、人手不足が特にこの移動産業業界に顕著となり、日本の社会生活の中における「移動の足」が奪われて行く。こうしたより社会全体の視点から「価格の安さ」が何をこの日本社会にもたらすのかを考えなくてはいけないと思う。

デフレの時代の施策

そもそもタクシーの需要が大きく減ったのはバブルの崩壊による日本経済のデフレ化が大きい。そしてこのデフレに対処するには政府の財政出動と日銀による金融緩和が必須である。1991年のバブル崩壊後、そうし



た施策がある程度行われたが(結果として巨額な政府の負債が増えたが)、しかしデフレをまだ脱却できない段階で1997年の橋本内閣の消費税増税、そして小泉内閣による新自由主義的な規制緩和、構造改革、さらに民主党政権による公共投資の削減によって「失われた20年」となってデフレに沈んでいた。

2012年12月に成立した第二次安倍内閣は、アベノミクスを提唱して、日銀による大胆な金融緩和、機動的な財政投資、成長戦略を掲げて、デフレ脱却を計ってきたが、「デフレは貨幣現象」というリフレ派の認識の下に日銀による国債の買い取りのみに終始し、逆に消費税の増税、公共投資の削減などインフレ時に行うべき施策を

同時にとつたために、いまだにデフレを脱却できていない。ここに至るまで半端なデフレ脱却政策の限界性を安倍首相自身が認識し(多分)、現在のデフレギャップの金額に相当する20兆円の財政出動をするという。消費税も2019年10月まで延期し、この3年を活用して、大胆なデフレギャップ解消策をとれば、景気は自律的な成長を取り戻すと思われる。デフレ期

には供給を増やす施策を控え、需要を増やすあらゆる施策をとるべきである。白タクは需要を大きく増やすことはできず、むしろ既存の需要を安いコストで奪い、結果的に業界の総所得を低下させ、デフレ化を促進する。

白タクではなく、ロボットタクシの開発を!

地方、とりわけ山間地の移動を担う事業者が、営業がなくなりたらず、撤退し、結果NPOなどによる家用有償運送制度がその移動を担う局面が確かに生じている。そこに「ライドシェア」が食い込み、それを突破口に都市部への参入を目指している。現在のデフレの局面ではむしろロボットタクシーなど新たな開発投資(これも重要な需要)を国とベンチャー事業者が行い、こうした山間地の需要に答え、さらにこれからの日本の生産年齢人口の減少による人手不足を補完するものとしてのロボットタクシーの採用を、段階を追って考えるべきである。

タクシー産業の労働生産性と質の向上

とはいえ、「ライドシェア」の持つ利点をタクシー業界は大いに学び、活用すべきである。タクシの時間当たり生産性は非常に低く、業界の疲弊の構造的要因を成している。利用者へのスマホ等を駆使した訴求力、マッチング率の向上(スマホでタックの全国化)、ビッグデータを駆使した実車時間率の向上、多様な利用者の移動ニーズに合わせた、多様な移動サービスと多様な運賃システム(先決め運賃による事前決済や月極め乗り放題運賃、乗合運賃の割り勘制など)、インバウンドや国内の観光客への積極的な取り込み、利用客による乗務員評価の見える化など、この際「ライドシェア」という黒船襲来を好期として、業界の明治維新的革新と飛躍を是非実現して貰いたい。我々もそのお役に少しでも立ちたい。

(2016年7月22日記)



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 プローブ浮間舟渡 101 ☎03-6454-9896