

貞包提案と業界の反応

チームネクストの代表世話人である北九州市の三ヶ森タクシー貞包社長が、規制改革推進会議の「規制改革ホットライン」に出した「タクシー事業者による白ナンバー輸送」の提案がタクシー業界で大きな波紋を呼んでいる。とりわけ全タク連の川鍋会長は、「後ろから火縄銃を撃たれた」などと批判をしている。

また、九乗協の田中会長も、「二種免は必要、提案は尚早」とする見解を、東京交通新聞に寄せている(東京交通新聞10月23日号)。一方で、同新聞の西日本版ページには、貞包社長が何故、このような提案を行ったのか、その経緯をインタビュー形式で載せている。

いづれにせよ、10月24日の規制改革推進会議では、貞包社長による10分間のプレゼンが行われる。業界はこのまま、「白タク」という言葉に過剰反応し、貞包社長の提案が持つ根本的で構造的なイノベーションの意味に気付いて

てくれないのであろうか？

「大胆な提案」の再現！

実は、貞包社長のこの提案は、突然に言い出された訳ではなく、すでに昨年2月6日に貞包社長が地域科学研究会で行った講演「ライドシェアから見たタクシー改革の方策」(http://www.teamnext.jp/pdf/doc1.pdf)で提起された「大胆な提案」の再現である。

私は、昨年3月23日に開催された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タクくん」コンソーシアム構想のプレゼンをする機会をいただいた時に、東タク協の「スマホdeタクくん」活性化特別委員会副委員長の根本境交通社長が昨年2月26日に神奈川県タクシー協会で行った「共通配車アプリ(プラットフォーム)の意義」というプレゼンの内容と共に、この貞包社長の「大胆な提案」を紹介させていただいた。

そして本紙「タクシージャン」のコラム第87回(ht

清野吉光氏のコラム 第106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。

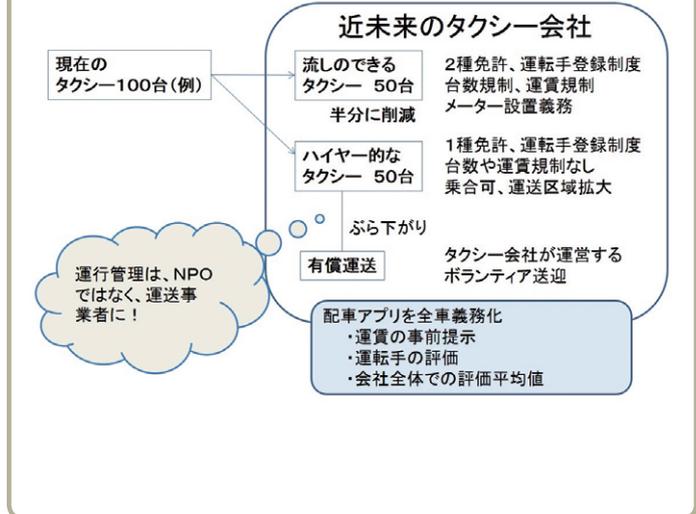
後ろから火縄銃？

アメーバブログを始めました!  
http://ameblo.jp/ykiyono800

tp://www.systemorigin.jp/wpiccontent/uploads/2016/07/pdf)にその骨子を報告させていただいた。この時点で貞包社長は、ロンドンの実態を参考に、プラットフォームのような流し専用で規制下にある従来のタクシー事業と、同地におけるプライベートハイヤーの様な、流しが出来ず、一種免許で、法人ないしは個人が所有

する家用車両を使った制度を、タクシー事業者ないしは地域のタクシー業界が一元的に管理・運営する仕組みを、これからのタクシー業界が「生き残るため」だけでなく、新たな発展のためのビジネスモデルとして提案している。その構想は端的には右の図表で表現されている。この「大胆な構想」の肝は、私が考えるに、単にライドシェアに対抗するための運行サービスメニューの改善ではなく、地域にある様々な移

タクシー制度のあり方について ~大胆な提案



動の需要に対し、それに応え得る供給構造の抜本的改革であると思う。

残念ながら今のタクシー業界の供給構造では、多様な移動需要(その移動サービスメニューのみならず価格需要)に対し、供給力(その質量、価格面)で柔軟に対処しきれない。

移動需要は多様である。ライドシェアの利便性やサービスメニューを取り込んだとしても、このコストに関わる構造問題は対処しきれない。ライドシェアの攻勢は世界各地のタクシースービスが劣悪であり、利用者がその面でもライドシェアを支持しているが、価格も含めた供給構造の柔軟性がもたらす利便性の故でもある。

現在のタクシー事業の枠組みでも、全タク連が掲げるライドシェア対策の11項目のサービスメニューの取り組みの実現が、タクシー業界の改革や改善に寄与することは間違いないと思うし、素晴らしいことだ。しかし、この貞包社長の「大胆な提案」の意味を是非とも受け止めて欲しいと思う。「後ろからの

火縄銃」では決してなく、ライドシェアに対し、業界が単にアンチ(そのための改革?)ではなく、むしろもつと攻撃的にタクシー業界が担い、その運営を安全、安心の観点から持続的に責任を持つ体制作りの提案として受け止め、検討していただきたい。

### ライドシェアではなく ヒューマンシェアこそ重要

貞包社長も再三、言及しているが、いまタクシー業界(あるいは日本の産業全体にも言えるが)にとって、一番の問題は人材不足である。タクシー特措法・改正特措法による再規制の中で車両台数は減っているのに、稼働率は落ちている。乗務員が集まらないからである。私自身、東京のタクシー事業者の新人研修を受け、そのレベルの高さと会社が乗務員教育にかける情熱とコストに圧倒されるが、しかしそれだけ敷居が高いということでもある。

東京という巨大都市で流し需要に臨機応変に、しかも

高い接客レベルで対応できる東京のタクシースービスが世界一と評価されるのはうなずける。しかしそれに伴うコストは当然にも顧客に負担していただかなくてはならないし、それを負担できない移動需要を持った顧客は広範に存在すると思う。そうした移動需要に食い込もうとしているのが、いわゆるライドシェア勢力であり、多様な自家用車運転手を、スマホを中心としたIT技術を使って組織化し、移動需要と結び付けている。

つい先日でもマニラ市内で配車アプリ「Grab」を利用したが、その目的地への乗務員の誘導システムは全く大したものだった。あの超複雑で入り組んだマニラ市内の狭い道路を刻一刻と誘導していく。あの仕組みがあれば、自分でもマニラ市内で運転ができるのではないかと思うほどであった。当然、事前確定運賃でクレジット決済、さらにダイナミック・プライシングで運用されている。

構造的な人手不足の時代に、移動を担う供給者は多様

であってよい、いやむしろ多様であるべきだ。働き方改革の時代、そしてワーキングシェアの時代は、またヒューマンシェアの時代でもあるべきだ。世界的にみても失業率、とりわけ若年者の失業率が低い日本では、その貴重な労働力を多様に活用すべきだ。

中国で「滴滴出行」を利用した時に、多くの運転手は本業を持ち、自分の都合の良い時間に運転をしていた。問題はその運行の管理に責任を持ち、利用者の安全や安心、さらにはそうした自家用運転手の安全や安心、健康にも責任を持つ管理責任主体が大事である。貞包社長の言う「2頭立て馬車論」である。その運営ノウハウにおいて、タクシー業界は優位性を持つはずである。また需給の実情には地域性があり、各地域に合わせた運営がされるべきであり、自家用有償運送と同様に各地方自治体への権限移譲が望まれる。是非、「後ろからの火縄銃」ではなく、業界の「希望の星」と呼んで欲しい。

(2017年10月24日記)



タクシ乗務員紹介事業

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

