

内外交差点

地域輸送と相容れぬ自由至上主義

ライドシェアに関する考察③

岩城 秀行氏 (行政書士) 第3/12回

ライドシェアの議論に伴って、議論しなければならないのはタクシーへの地域公共交通機関にふさわしいダイナミックプライシングとは何かではないでしょうか。ダイナミックプライシングと聞けば、アレルギーを起こす人も多いと思いますので、需要に応じた割増運賃といったほうがアレルギーはなくなるかもしれません。

ライドシェアが以前はタクシーの空白地の解消から始まり、現在は供給不足を解消する手段として推し進められようとしています。ここで問題となっている供給不足の解消手段が米国型ライドシェアということになれば、これが地域公共交通機関といえるのかです。結論から言えば米国型ライドシェアは地域公共交通機関にはなりえず、それが拡大すれば、地域公共交通機関のタクシーの市場占有率が低くなることは目に見えています。米国型ライドシェアはダイナミックプライシング (変動価格制) により需給の均衡を図り、顧客のニーズに応じて市場でのシェアを拡大してきました。これはあくまで、プライベートな輸送手段としての成功であり、地域公共交通としてではないと私は思います。日本は少子高齢社会を迎え、これから先、人口減少が進んでいく中で全くすべてをライドシェアに代表される市場原理に任せてしまえば、すなわち、日本の地域輸送を米国のリバタリアニスト (自由至上主義者) に完全に委ねた時点で地域公共輸送は崩壊してしまうのでありましょう。

およそ250年前のイギリスでアダム・スミスは当時の重商主義政策を批判し、労働価値説—見えざる手 (invisible hand) 論を「国富論」 (The Wealth of Nations) として刊行しています。この著書によりアダム・スミスは近現代経済学の出発点となったことは有名です。その中でも見えざる手 (invisible hand) 論は多くの方もご存じの通り、政府の規制を撤廃して神の見えざる手=市場原理に任せたほうが、生産性が向上し、豊かな社会を創出するとの理論でこの理論は現在の新自由主義に引き継がれているの

です。しかし、アダム・スミスも共同体や国家を軽視したわけではありません。

日本は資本主義経済、市場経済の中で発展してきた歴史を

持っています。しかし、規制も多く、その規制を緩和・撤廃すべきという議論は絶えません。規制緩和・撤廃を訴える人たちは既得権益者が生産性の向上を阻害し、社会に悪影響を与えているから規制を撤廃し、自由な活動をさせれば、人々の満足度が上がり、問題が解決するとの主張をしています。しかし、地域、共同体、国家を維持するためには法や規制はなくしてはならない。日本国憲法第22条で公共の福祉に反しない限り、職業選択の自由、すなわち営業の自由が認められていますが、公共の福祉を守るために法や規制が存在することも認識しておかなければなりません。

そこで、現在、地域公共交通を担っているタクシー事業者が規制緩和・撤廃論者の主張を一部取り入れていく必要があるのです。道路運送法第78条による日本型ライドシェアもその一つだと思います。それに加えて、需要が増えるとアルゴリズムで解析された曜日、時間帯、区域を定めた1~2割程度の割増運賃を取り入れて、ドライバーに対するインセンティブをつけて、供給の増加、需要の平準化をはかり、需給の不一致をなくしていくことができないかを探るべきではないでしょうか。また、インバウンドの増加に対応するため、外国語対応ドライバーに外国語対応する場合に1から2割程度の割増運賃を取り入れ、ドライバーに対するインセンティブをつけるなど、付加価値をつけることで生産性を向上させる必要があるのでないでしょうか。

現在でも深夜割増、迎車料金、身障者割引また、かつての低運賃や5・5割も変動価格制の一種だと思います。かつてと違い、現在はアプリによるビッグデータもあり、的確な制度設計も可能です。自由と公共のバランスをとりながら進めていくことが地域公共交通を守ることにつながると思います。

