

## 内外交差点

# 早過ぎた規制改革推進会議への提案 構想に「時代が追いついた」

貞包 健一氏 (ほほえみグループ代表取締役) 第1/12回

若くして末期の肝臓がんが見つかった義父のタクシー会社を引き継ぐため、35歳で川崎製鉄を退職して北九州に移りました。最初に2種免許を取ろうと、試験場にいわゆる「一発試験」を受けに行きました。当時は、大手の会社の管理者が試験場に詰めていて、私のような他社の者にまでコースを回って丁寧に教えてくれたものです。1回目は一周くらいで戻れと言われて終了。2回目、3回目と少しずつ長くコースを回れるようになり、6回目で完走できたと思ったら合格と言われました。試験官は、特に指導をしてくれるわけでもなく、2種免許で得られたものは資格以外にはなかったように感じました。その後、余命1年と言われた義父の状態が悪くなくなったので、自分の我儘でシリコンバレーの画でプログラム開発の補助みたいな仕事をしました。カリフォルニア州の運転免許を取得しようと、試験場に行き筆記試験を受け、合格すると自分の車を持ち込みます。試験官が助手席に乗り、道順の指示通りに運転して帰ってきたら、その場で合格のハンコがもらえました。確か料金が10ドルくらいだったと記憶しています。日本では、20万円も負担して長い時間かけて自動車学校で取得するのに、この差の意味があるのだろうかと感じたのが、運転免許制度に不信感を持った最初です。

2017年10月24日の第24回規制改革推進会議で、「多様な運転手が旅客運送サービスを提供する新たなタクシー事業の実現」を発表しました。運転免許返納等で高齢者の移動ニーズに応える公共交通が重要になる中、地元北九州でもタクシー運転者が毎年6%近く減少している現状を鑑み、何らかの手を打たないといけないと思ったからです。また、タクシーは高価すぎて日常的に使えないという移動困難者も多いという課題も常に頭に残っていたからです。地域に根差したタクシー会社を経営するに至ってから、私のライフワークは“すべての人の移動を便利にする”ことであります。規制改革推進会議での骨子は下記の通りです。

サービス提供事業者（主に既存のタクシー会社を想定）が責任主体として運行管理等の安全対策を実施することを前提に、登録個人ドライバーが自家用自動車を用いて有償で旅客運送を行う以下のサービスを提案する。

①サービス提供者（タクシー事業者等）は、登録車両に運行状況の遠隔監視の仕組みを実装し、乗務記録・運行記録によるドライバーの乗務記録の把握等の安全対策を行う。また、事故発生時の対応を行う。

②登録個人ドライバーは、一定の稼働時間等の制限の下、あらかじめ依頼された「配車」のみに対応する。ドライバーの要件は、第2種運転免許取得者または第1種運転免許を受けており国土交通大臣が認定した講習を受講しているものとする。さらに任意保険の加入を義務付けることとする。

この提案のモデルは、2015年にチームネクストで視察に行ったロンドンです。ロンドンには、難しい地理試験に受かった者しかライセンスが取れないブラックキャブが有名ですが、そのタクシー配車アプリを手掛けるHAILLOやライドシェアのUber、さらにはPHV（プライベートハイヤー）が見事に共存していました。

特に、流しや付け待ちができるロンドンタクシーと配車だけで少し安価なPHVとを、市民がうまく使い分けている様子から、「この仕組みは日本にも必要」と思った次第です。ただ、私自身もタクシー経営者ですので、タクシーとPHVの両方ができたらいいと考え、先手を打ったつもりなのですが、時期尚早だったのかもしれない。

## 規制改革推進会議への提案イメージ ～大胆な提案

