

内外交差点

小泉進次郎氏はなぜ、総裁選の時に ライドシェアをあれだけ主張したのか？

藤井 聡氏 (京都大学大学院教授) 第1/12回

昨年の自由民主党の総裁選の折り、その有力候補の一人であった小泉進次郎氏が、出馬表明と同時に高らかに宣言したのが「ライドシェアの完全解禁」であった。彼が出馬会見で配った資料には「聖域無き規制改革」という大項目があるのだが、その「一丁目一番地」に書かれているのがこのライドシェアだ。

ここで進次郎氏がイメージしているライドシェアというのは、ホテル業界における「民泊」と同様に「一般のドライバーが自分持ちのクルマを使って、タクシービジネスをする」という、俗に「白タク」と呼ばれているものと同じだ。進次郎氏はこの「白タク」を日本でも全面解禁しようと声高に主張したのだ。総理になっての一番にやるのが「白タクの全面解禁」だと鼻息荒く主張するというこの進次郎氏の態度に違和感を持った方も少なくないだろう。無論、彼がイメージしているのは、海外ではウーバーという大企業が展開している、スマホで予約等ができる“スマート”な白タクシステムであり、それを日本にも普及したいという素朴な話だと理解することもできるし、彼自身が今、超党派のライドシェア勉強会の会長だから総理になれば実現するのだと主張するのも理解できなくもない。しかしいくらなんでもこの程度の話が「改革の本丸」に位置づけられているのはかなり「異様」な状況だ。

例えば父親の小泉純一郎氏が改革の本丸に位置づけていた「郵政民営化」は、全国津々浦々に郵便・郵貯ネットワークを持つ郵政省という国の機関を丸々民営化しようという非常に大きな話で、そのスケール感においてスマホアプリを使った「白タクの解禁」の話とは雲泥の差がある。例えば「ゆうちょ」の総資産は230兆円以上もある一方、タクシーマーケットは年間約1.6兆円程度に過ぎない。

だから進次郎氏がわざわざこんな「マイナー」なライドシェア解禁を「改革の本丸」に据えるのには、それなりの理由が必要だということとなる。そもそも彼は、記者会見で総理としての能力の総合的水準が低いと言われているが大丈夫かと質問された折り、自分の能力の低さを事実上認めながら「チームで対応する」と回答しているくらいだから、彼の政策は基本的に全て彼の「周りの人」が考えたものだ。

だからライドシェア論も、進次郎氏の「周り」からの影響で、やたらと固執するに至ったと考える他ないのだが、その

「周り」とは一体どのような勢力なのだろうか？

こういうのを考えるにあたって重要となるのは、その改革をやれば誰が得をするのか、という大局的状況確認だ。ライドシェアは先にも指摘したようにスマホアプリを使うことが前提なシステムだが、そのアプリを提供しているのは、アメリカのウーバーや中国のD i D iといったグローバル企業、あるいは、国内ならば、(タクシーアプリGOを提供している)GO株式会社が、その代表的企業だ。

とりわけこのGO株式会社を持分法適用関連会社として支えているのがDeNAという企業であり、このDeNAに対して最も多くの資金(筆者の手元の資料では、100億円となっている)を出資し、かつ、社外取締役を「供給」しているのがゴールドマンサックス社だ。ところが、そのDeNAは現在、大赤字を出している状況にあると言われている。例えば、2021年5月期で約111億円の赤字を出している。その後もさらにその赤字は拡大し、2024年3月期の当期損益は「286億円超の赤字」となっている。つまりこのままでは、ゴールドマンサックスは100億の出資が「パー」になってしまいかねない状況となっているわけだ。

そこで、DeNA(ならびに、その背後にいるゴールドマンサックス)が狙っている「起死回生」が、ライドシェアの全面解禁である——と考えられる。実際、『「タクシーGO」運営会社の株主“もし進次郎”で注目の「DeNA」ライドシェア関連なら「JVCケンウッド」も』(2024年9月4日、Zak II)という記事では、もしも進次郎氏が総理になれば(彼らはこれを“もしトラ”ならぬ“もし進次郎”と表現している)、ライドシェアが全面解禁され、DeNAの株価が上がるだろうという期待がマーケット関係者の間で一気に駆け巡っているというのだ。

以上の報道から類推されるのは、次のような「ストーリー」だ。「アメリカの巨大金融企業ゴールドマンサックスの意向を受けたDeNA/GO株式会社が、『政界』関係者(菅義偉氏/小泉進次郎氏等)にライドシェアの解禁を働きかけている」。

はたして、このストーリーの信憑性がどれくらいあるのだろうか。この点について次回、さらに検討を深めたい。

