

学者が斬る

視点争点

技術革新を潰す時代遅れの規制

イノベーションを起こすには、既存産業の反対を押し切っても、不要な規制を撤廃すべきだ。

3

月29日、米ナスダック市場に大型ベンチャー企業が上場した。米国とカナダで配車サービスを展開するリフトだ。スマートフォンアプリを使い、自分の車に乗せたい運転手と、乗りたい乗客をマッチングする。乗客は、アプリで行き先を入力すれば、



Bloomberg

近くにいる運転手が表示され、料金も事前に分かる。支払いもアプリなのでトラブルは少ない。複数の乗客が相乗りしてコストや二酸化炭素(CO₂)排出を削減するシステムもある。設立から約7年の若い企業だが、今回の上場で時価総額は220億ドル(約2兆5000億円)に上った。米配車最大のウーバーも5月に上場する見通しで、時価総額は1000億ドル(約11兆円)程度と見込まれている。民泊仲介のエアビーアンドビーも年内の上場を計画している。こうしたシェアリングビジネスを中心に、新しいサ

が価値や雇用を生み出し、世界の経済成長を引っ張っている。リフトもウーバーも筆頭株主は日本企業だ。楽天は、リフトの株式を上場前の段階で13・1%を保有。ソフトバンクグループもウーバーの株式の15%を持っている。だが残念なことに、その投資によるイノベーションが起きているのは日本ではなく米国だ。それぞれ

るか、サービスを日本に持つてくることさえ、規制に阻まれている。これでは、日本人の資金による投資であっても、日本は雇用や成長の果実を受け取れない。

労働者にとっても損

日本でイノベーションが起これない理由を、リフトやウーバーのようなライドシェアを例に考えてみよう。日本には道路運送法で、国の許可を受けた事業者以外の運転手が料金をもらって人を乗せると「白タク」という違法行為になる。許可を受けるには既存のタクシー会社の枠組みで経営することが必要で、ライドシェアといった新しいイノベーションが入る余地がない。そもそも、なぜ規制があるのか。例えば、タクシーの運賃は地域ごとに規制されており、自由に決められない。これは、いわゆる「ぼったくり」を防ぐためだ。しかし、リフトやウーバーのように、乗る前にアプリで目的地までの運賃が分かるのなら、その心配はない。むしろ自由に運賃競争させた方が、消費者のためになる。また、粗暴運転を抑制して業務の質を保つための種々の規制も必要性が薄れている。ライドシェア



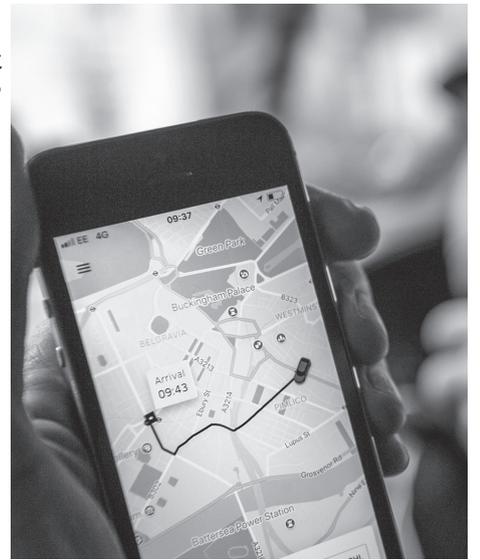
堀井 亮
(大阪大学
社会経済研究所教授)

ほりいりょう 1973年京都府生まれ。96年京都大学工学部数理工学科卒業、2000年京都大学大学院経済学研究科修士課程修了。06年大阪大学博士(経済学)。同大講師、東北大学経済学研究科准教授、同教授を経て、14年より現職。専門はマクロ経済学。

： 講師)の6氏が交代で執筆します。

日本ではできないうーバーライドシェア

ウーバーのアプリを使うと、乗る前に運賃や配車にかかる時間が表示される

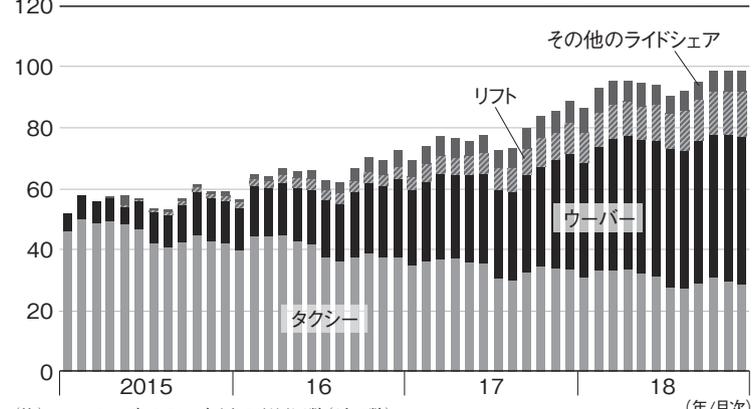


では運転者をアプリで評価して低評価のドライバーは排除される仕組みになっているからだ。運転手はそれが分かっているため、丁寧に運転・接客する動機付けがある。インターネットやスマホがなかった昔は、消費者を守るために規制が必要だった。しかし、今はあらかじめ価格や質が分かるので、規制をかける根拠はもうない。むしろ規制のせいで、価格や新しいサービスの競争が行われず、消費者が損をしている。ライドシェアとタクシーを比べ、自分が良いと思う方に乗ればよい。規制で選択肢を狭める必要はない。労働者も損をしている。タクシー会社では、20時間程度の長時間連続勤務が一般的だが、ライドシェアなら客が多そうな時間だけで

業界の反対で骨抜きに

も働ける。女性や高齢者にとっても働きやすい勤務形態だ。タクシーでは客探しのための流し運転中の事故率も高いが、ライドシェアならアプリの通知を待つだけで、走行ルートもアプリに表示され、行き先を聞き間違えることもない。時代遅れな規制に阻まれ、非効率な勤務を強いられている。政府も時代遅れな規制がイノベーションを阻害していることを自覚している。2018年5月の規制改革推進会議では、国土交通省が管轄するタクシー関連の規制を緩和することが議論された。しかし、審議は既存のタクシー事業者への聞き取りを基に行われ、改革案は骨抜きになった。今年3月7日の未来投資会議でも、安倍晋三首相が「自家用車を用いた有償での旅客運送は、現在の制度を利用しやすくするための見直しが必要」と国土交通省に指示したが、同省はいまだ慎重だ。一方でこの日、タクシー400台がシェアリングビジネスに前向きな経済産業

ニューヨークではタクシーが減った以上に利用回数が増加



(注)ニューヨーク市での1日当たりの利用回数(延べ数)
(出所)ニューヨーク市タクシー・リムジン委員会(TLC)の資料を基に、データ分析技術者トッド・シュナイダー氏の解析手法を用いて筆者作成

シェアというイノベーションに反対するのは当然と言える。古い産業が縮小するからこそ、新しい産業に労働者が移動し、所得や生産性が上がるのだ。

省を取り囲み、反対のデモをするなど、「官邸+経産省」対「タクシー+業界+国交省」の激しい争いになっている。

近代経済学を切りひらいた経済学者、シュンペーターは、経済発展は創造的破壊から生まれるという理論を提唱した。イノベーションは新しい産業を生むと同時に、古い産業を淘汰する。淘汰される側であるタクシー業界が、ライド

実際、アメリカのライド

シェア会社は運転手を集めるため、赤字覚悟で良い労働条件を競っている。そのため、タクシー運転手がウーバーやリフトの運転手に次々と転職している。事実、運賃のうち、運転手の手取りとなる比率はタクシーよりもライドシェアの方が大きい。また、ニューヨーク市での1日当たりの利用延べ回数を見ると、タクシーの利用が減った分以上にライドシェアが増え、合計の利用回数は18年12月までの約4年間で2倍弱に増加。市場自体が膨らんでいる(図)。

大きなイノベーションには既存産業による反対運動がつきものだ。既存産業の経営者が納得するような規制にこだわる限り、消費者も労働者もイノベーションの恩恵にあずかれない。八方美人の政策ではなく、業界の反対を押し切っても不要な規制を捨てる勇気が、政治に求められている。

本欄は、堀井亮(大阪大学教授)、小林慶一郎(東京財団政策研究所研究主幹)、高橋賢(横浜国立大学教授)、宮本弘暁(国際通貨基金エコノミスト)、稲水伸行(東京大学准教授)、倉地真太郎(明治大学専任)