



会員 各位殿

令和6年02月29日

NPOソフトインダストリー研究会

巻頭言

理事長 奥原 英彦

「人流」「産業」とその未来

「人流」とは、新型コロナによる行動制限で改めて認識された「概念」ですが、その観点から産業（商売、ビジネス）を発想し世界に先駆けて実現させつつある国は、実は日本ではないでしょうか。その始祖ともいえるのが「小林一三」。

関西の田畑地域に鉄道（箕面有馬鉄道）を事業化。並行して沿線の住宅開発を行い、乗客を呼び込みながら不動産事業。さらに、箕面（動物園）や宝塚（温泉・歌劇団）を行楽地にするレジャー・エンタメ事業。梅田にはターミナル型の百貨店事業と、次々と「人流」事業を展開。ヒトが動けば、新たにモノやカネが生まれる。人流の産業化がスタート。

この「人流」産業の「ビジネスモデル」の特徴は、それぞれの事業が「相互依存的に人流（利用者・顧客）を誘発」することにより、「相互に経済波及効果」を高め、（低価格であっても）それぞれの事業としての採算性が向上するところがポイント。

このため、「私鉄（企業）」が中核となった「人流」産業は、またたくまに全国各地に拡大。不動産、レジャー・エンタメ、観光（ホテル）、商業などを、交通（鉄道・バス）によりネットワークした、世界でも例を見ない「人流」（地域）社会が形成されていくことに。

この歴史的偉業に立脚し、人流産業の観点を導入出来た「国鉄（当時）」や「高速道路公団（当時）」では民営化が成功。道路ネットワークでは「道の駅」が発展。世界（特にアジア諸国）がお手本としているユニークな「人流産業」が形成されているのが、現在の日本。

今年、小林一三の生誕150年。改めて、わが国が「人流産業」を改革し磨きをかけ、世界をリードする展開を行うために、3つの視点から未来を展望してみましょう。

第1の視点は「公益性」。私企業の経営といえども、鉄道やバス、タクシーなどは「公共交通」といわれるように「公共性」が極めて高い。一方で、継続的に産業を継続させるには、利益を出さないといけない。

人流産業（企業）には、渋沢栄一が言うところの「論語とソロバン」を持ち合わせる資質が、人流産業の企業には必要。

第2の視点は「連携性」。首都圏を中心に行われている鉄道の相互乗り入れやSUICA利用など、複数の人流ネットワークの結節（交差点）では、「乗換」や「決済」の「連携（統合）」が行われるようにすることで、利用者の利便性が格段に向上します。今後は、鉄道（駅）、飛行機（空港）、船（港湾）、バス（バスターミナル）、自家用車（駐車場）（SA/PA）、レンタカー、自転車などの乗換や決済をシームレス化し、さらに、その周辺の不動産、商業、レジャー・観光などを、人流産業として再構築する経営センスが必要。

第3の視点は「変容性」。第2の連携性を実現出来た次に見えてくるのは、人流産業の高度化・成熟化によって、人々の行動様式が変容（エクステンジ）する社会です。日本は情報産業による変容（エクステンジ）（DX）では欧米に遅れをとりましたが、人流産業による変容（エクステンジ）では世界をリードできる可能性は高い。（奥原英彦）

SORUCA 通信 contents

- 巻頭言 「人流」「産業」とその未来 / 奥原 英彦
- 人口減少の時代 / 白石 嘉宏
- 議論もなく一直線に導入に進むライドシェアの問題点 / 島川 崇
- 編集後記 / 奥原 英彦



人口減少の時代

白石 嘉宏

今回のテーマは人流とのことですが、その背景となる人口動態について皆様にお知らせしたいと思えます。岸田内閣は異次元の少子化対策と少子化に取り組む姿勢を見せていますが、すでに生まれて来た子供の数は増やすことも減らすことも出来ません。

未だ確定数は出ていませんが、昨年生まれた子供の数の速報値は72万人と記憶しています。確定数はこの会報が出た後公表されるでしょうが速報値との差はわずかと思えます。

一方、日本の経済と政治に大きな影響を与えた団塊の世代と言われた、昭和22年から24年(1947-1949)生まれの人たちは毎年何人ぐらい生まれていたのでしょうか。その数は実に270万人に迫る人数です。以下約ですが、昭和22年268万人、昭和23年268万人、昭和24年270万人です。昭和22年の人口1万人当たりの出生数は343人です。それが昨年は80人を切るでしょう。団塊の世代と比べるといずれも4分の1程度となります。

一方、死亡者数は近年150万人を超えています(令和22年は158万人)。ピント来ないかもしれないので都道府県別人口と比較すると、出生数では人口46位の島根県並み、死者数では人口25位の山口県を超えて同24位の鹿児島県を望むところに近づきつつあります。

そんなことはあるとは思えませんが、新生児すべてが成長し全員が結婚すると仮定すると72万人は男女それぞれ36万人となります。全てが結婚して子供を産んでくなくても、昨年の出生率1.26を当てはめると45万人となります。全てが2人産んでくなくても72万人です。ですからこの人たちが全員100歳まで生きていてくなくても、日本の人口は最大でも7200万人、と言うことはわが国が太平洋戦争突入時の人口以下になるということです。

我が国の総人口は16年前の平成20年(2008年)1億2809万人がピークでした。生産労働人口(15歳から64歳)は平成7年(1995年)の8716万人がピークで、現在は約7000万人強。働き・稼ぎ・活発に飲み食いする人は大幅に減り人手不足が声高に叫ばれるようになりました。これに対して高齢者はピーク時(20年後)39百万人を超え、やがて国民の40%弱が高齢者になります。電車の座席は半分近くがシルバーシートになります。現在減少して行く自治体人口を食い止めようと、各自治体は子育て中の家族の呼び込み策を講じています。成功している自治体が報道されますが、全国1741自治体の内成功例はごくわずかです(だからニュースになる)。

前回の会報では大学をテーマにしました。現在大学は290万人の学生を受け入れるキャパシティが有りますが、半数以上の大学が定員割れです。

1980年代第二団塊世代の子弟を受け入れようと、多くの大学が学部と定員を増やしました。東京では新設・増員に対しては都心での拡張を認めなかったため、多くの大学が郊外に展開することになりました。この学生を受け入れるに当たり、大学周辺ではアパート・貸家が出来、最寄り駅では商店街が出来ました。現在大学は都心回帰中です。閉鎖されてゆく大学、学生が居なくなるアパート、来客が減る商店街。これと似た風景を私たちは既に見て来ています。団塊の世代が世帯を持ち、郊外に住宅を求めました。大型スーパーやデパートが東京近郊に次々に出来ました。いまデパートは閉鎖・閉店が続いています。郊外の団地は住民が高齢化し空き家が増えています。

少々煽ったきらいはありますが、実際に人口が減って行く現実と私たちは向き合わねばなりません。老後を担保してくれるはずの年金も怪しくなるのでしょうか。政府はNISA(ニーサ)に新たな優遇処置を設けて新NISAとして喧伝中です。

限界集落、空き家800軒万件以上、九州以上の所有者不明の土地がある。IT時代になった自宅勤務も有り、東京の事務所の空き家率上昇、ネットでモノの購入比率が増えて行く、流通の中抜きが進む、里山が竹林に、林が森になり熊、猪、鹿が人里に出て来る、殺しては可愛そうの声、猟師が高齢化しさらに減少し続けている、等々課題山積。

昔を懐かしく思います。今の政治家は目の前の弥縫策に終始、さらにポピュリズム丸出しで、何かあるとすぐに国民にお金を給付する。池田勇人は所得倍増論、田中角栄は日本列島改造論。ロングレンジでのビジョンを示した。

今こそ政治家は人口減少という必然の課題を前にして、目の前のこと以外は見えない動かないという情けない姿を晒すことを恥ずべき。

農業が国の柱だった時代、工業が柱になった時代、商業・金融が柱だった時代、そうして、現在の情報とその周辺のサービス産業の時代と流れて来た。「人」あつての経済である、放っておいて日本国内で成長する産業は高齢化を背景に健康・医療分野になるのだろう。

だが世界を見渡せばGセブンの国の他は人口増加中。温暖化、森林伐採、酸性化の中、日本は人口減少へ、上記のごとく町も地方もスカスカになる、

今こそ自然とのバランスが取れ生態系豊かな国家像を描き、世界の人々のうらやむ天国国家にデザインする時が来たと思う。

私は人口減少歓迎派です。

議論もなく一直線に導入に進むライドシェアの問題点

島川崇

昨年8月、菅義偉前首相が「ライドシェアを解禁すべき」と主張し、河野太郎デジタル担当大臣も解禁を主張した。その後12月13日に、小泉進次郎衆議院議員ら有志の勉強会が提言を河野太郎デジタル行財政改革担当相に手渡したと思ったら、12月20日の「デジタル行財政改革会議」で、いきなりライドシェアを地域限定で今年4月に部分解禁することを決定したと報じられた。ほとんど議論もされないまま、あれよあれよという間に導入のための枠組みが決められていった。

十分な議論もなしにあまりにもあっという間に決まってきたライドシェアに関して、これは無関心ではられない。むしろ、これはライドシェアだけの議論ではなく、日本の公共交通、観光関連産業、いや、それにとどまらず日本の今後のあり方を左右する大きな分岐点だ。それにもかかわらず、政府は単なるデジタル化の一環のような扱いでいつの間にか既成事実を作って国民が知らないうちに導入しようとしている。ここで改めてライドシェアの問題点を指摘する。

まず、現在旅客を有償で輸送する業務に従事する者に関しては、第二種運転免許保持者に限定されている。二種免許は、1956年から導入されており、旅客の安全性確保の観点から私たちが一般的に保持している普通第一種運転免許よりもかなり厳格な試験を課している。そもそも、受験資格は21歳以上で普通免許や他の第二種免許を取得してから免許期間を除いて3年以上と規定されている。これは、2022年に道路交通法が改正され、「受験資格特例教習」を修了することにより、19歳以上で、かつ、普通免許等を受けていた期間が1年以上あれば受験可能となったが、それでもかなりハードルは高い。現在でも合格率は10%程度と言われている。運用もこれまでかなり厳格になされていた。地方都市ではなくてはならない存在となった運転代行も、旅客の有償輸送なので当然二種免許が求められている。旅館やホテル等でおなじみの最寄り駅との送迎に関しては、お客様から運賃を収受せずに自社社員が自家用車両を使って行っているため二種免許を必要としないが、地方のショッピングモール等で行われている送迎バスは、お客様が運賃を支払うことはないものの、店舗がバス事業者の有償で運行を依頼しているので旅客自動車運送事業とみなされ、二種免許と緑ナンバー車両が必要になる。このように、事業者に対してはこれまでかなり厳格に運用がなされてきた。そのため、タクシー業界では、人材確保のために、二種免許非保持者でも入社後に会社の経費で二種免許取得を支援している企業も多い。そうやって、このハードルの高い二種免許保持者を確保し、安全運行に努めてきた。ライドシェアはこのプロセスを意味のないものにする。国土交通省は、今まで乗客の安全のためにとこれだけ厳格に運用してきたが、普通免許だけしか持たない素人ドライバーに有償旅客輸送を認めるということは、厳格な二種免許との整合性がまったくつかない。

ライドシェアを導入する理由の一つに、タクシードライバー不足が挙げられているが、もともと高齢ドライバーが多かったため、コロナで解雇になったのを機にもうドライバーを辞める人が多かったものと思われる。二種免許にはこれだけ厳格な免許条件を課しているのだから、コロナ禍が終わっても、思い立ったらすぐドライバーになれるものではない。だが、2023年3月末から9月末にかけてドライバー数は1185人増加した（全自交資料より）。

なのに、ドライバー不足は報道されても、増加に転じたことはなぜか報道されていない。さらに、安全運行は、厳格な二種免許によってのみ実現できているのではない。タクシー会社が日常的に徹底して運行管理を行っていることで、毎日の車両の安全管理やドライバーの健康管理も行っていることを忘れてはならない。毎日業務開始時に車両の点検を行い、問題がないことが確認出来たら乗務開始となる。車両に不具合があれば、社内にも整備に明るい人材がいて対応する。そして、ドライバーの健康管理も、アルコールチェックはもちろんのこと、心身の健康状態を見極めて、問題があれば乗務させないという厳格な強制力を持った対応を行っている。乗務時間も会社が管理して、オーバーワークにならないように常にチェックされている。会社ではドライバーの健康診断の結果や服用中の薬も把握している。これらをすべて個人に委ねて、既存タクシーと同様の管理ができるとは到底思えない。日本にも個人タクシーもあるが、個人タクシーのドライバーになるためには10年の法人タクシードライバーとしての勤務実績と無事故無違反というさらに高いハードルが課せられている。世の中のウーバーイーツのドライバーのずさんな運転を見たら、目の前の水揚げアップのために一番おろそかになるのが日常の運行管理だということは火を見るよりも明らかである。これらを概観して分かるように、わが国では、公共交通の担い手としての矜持と覚悟を持ったタクシー会社がドライバーを正社員として雇用して、運行の責任はドライバー個人ではなく会社が一手に引き受けるという形で発展してきたことで、世界で類を見ない安全安心なタクシー運行が実現できているのである。世界ではタクシードライバーのぼったくりや犯罪が後を絶たないが、これは世界では多くの場合、タクシードライバーは個人営業を基本としていて、タクシー会社があっても配車だけだったり、車両を貸与するだけだったりするためである。だから、海外ではタクシードライバーへの信頼度が低かったため、ライドシェアの登場で、一気に市場を席巻することができたのである。

表1は、2023年3月22日に行われた第211回国会、衆議院国土交通委員会にて、一谷勇一郎議員の質問に対する堀内政府参考人の答弁で、日本のタクシーと米国のライドシェアの交通事故と犯罪の比較を表にしたものである。

ここからも明白なように、ライドシェアでは安心安全が担保できていない。ライドシェア業者は、乗客による評価システムがあるからドライバーの質を担保できると言っているが、それは事後評価であり、これだけの犯罪が実際に起こっているということは、やり逃げを抑止できていないわけであり、犯罪の未然防止には、その評価システムが機能していないということを表している。犯罪被害者を生んでからでは手遅れである。

表1 日本のタクシーと米国のライドシェアの交通事故および犯罪の比較

	輸送回数	交通事故の死者数	身体的暴行による死者数	性的暴行の件数
米国のライドシェア (Uber)	約6.5億回	42人	11人	998件
日本のタクシー	約5.6億回	16人	0人	19件

(出所) 第211回国会、衆議院国土交通委員会政府答弁

そして、過失によって事故を起こした際、タクシーであれば会社として責任を負うが、ライドシェアではその責任はすべて個人に帰す。それが、単なる請負契約のギグワーカーの宿命だ。わが国ではこれまで、タクシー会社が強制力を持ってドライバーの管理を行うことで、安全安心を担保してきた。そして、会社が管理するということは、需要の比較的低い時間や地域へも安定して供給を誘導することができているということも強調しておかなければならない。稼ぎ時の深夜のシフトもあれば、あまり水揚げを期待できない早朝のシフトもあり、それをドライバー同士でバランスを取りながら融通してきた。一方で、ライドシェアドライバーは、自分の好きな時間に働くわけだから、当然需要の高い場所と時間に集中していく。ライドシェア全盛になったら、深夜は盛り場周辺には多くのドライバーがスタンバイするだろうが、早朝はその分絶対に誰もいなくなる。タクシー不足をライドシェアが補うなんて鬼の首を取ったように改革者然とした人が発言しているが、ライドシェアは儲かる場所にしか集まってこない。ドライバー不足を補うなんて絵に描いた餅である。また、先日首都圏でも大雪が降ったが、ライドシェアドライバーは、事故のリスクが高く、車内がびしょびしょになってしまうことから、大雪のときなどは絶対に営業には行かないだろう。誰も行かないと儲かるから行くようになるなんてライドシェア推進論者は言うが、それは雪道で車を運転しない人が言うセリフだ。大雪の日、台風の日などは、今よりももっと車はつかまらなくなると断言できる。さらに、2000年の交通バリアフリー法を皮切りに、2006年のハートビル法との統合によって、バリアフリー新法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）が制定された。そのうえで、2016年には障害者差別解消法が施行され、公共交通機関のバリアフリー化は着々と実現されてきた。この政策決定過程の中で、タクシーのバリアフリーの義務化はたびたび議論の俎上にあがっていたが、一律の義務化までは至ってなかった。ただ、トヨタが2017年にタクシー用車両としてクラウンコンフォートに代わって発売を開始したJPN TAXI（ジャパンタクシー）は車椅子対応の車両になっており、

この車両が一気に普及することによって、障害者の方々の自宅から目的地までのシームレスなバリアフリーがようやく実現できる社会が見えてきたところだった。ようやくここまでたどり着いたのに、ここでライドシェアが普及してしまうと、バリアフリー化は元の木阿弥になってしまう。そして、もう1点、私がここで最も声を大にして言いたいことは、この議論は単にライドシェアがタクシーの穴を埋めるための枠組みを作るという代物では決してない。日本人が主体的に生きられるか、未来永劫搾取され続ける存在となってしまうのか、その分岐点に私たちは今立っているということである。

人間の真の自由とは、労働時間を自分で決められるといったそんな表面的な自由ではない。そんなことで自由を得たと喜んではいけない。首根っこを得体のしれないものにつかまれ、公の議論もできないまま、その得体のしれないものの意のままに枠組みが作り変えられる中に一般市民が無抵抗の状態に入れられることの恐ろしさにもっと敏感になって欲しい。プラットフォームは、最初は要員を確保するために手数料率も低く抑えていい顔をしてやってくるが、ひとたび要員の確保ができたたん、その手数料率は有無を言わず上げてくる。ウーバーイーツをやったことのある人に聞いたことがあるが、当初は1配達につき600円程度の収入があったが、現在ではだいたい300円くらいになっているそうだ。だから、最近街でウーバーイーツの人をかつてほど多く見なくなった。残っている人はだいたい125ccバイクライダーになり、自転車で回っている人は皆無になった。これはすなわち、当初喧伝されていた片手間ですぐに多様な働き方を実現できるなんて代物にはならなかったということだ。ライドシェアは労働者としての権利もなく、プラットフォームはその運送に関して全く責任を負わなくてよい。こんなプラットフォーム側だけを利するうまい話が許されているのか。

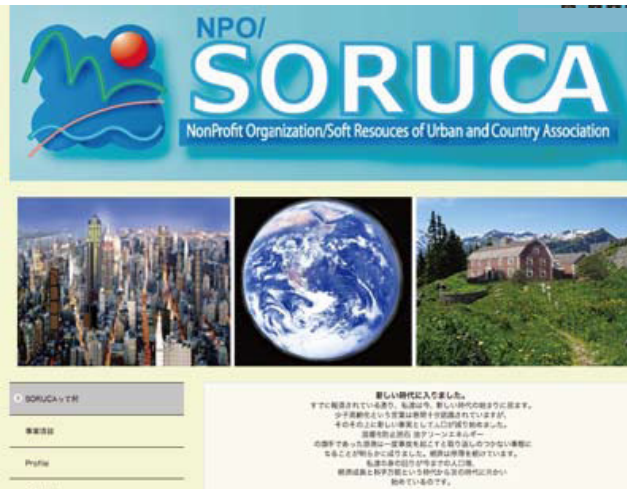
また、ドライバーは乗客による評価システムで常に評価にさらされている。乗客はいい人もいれば、安全運行を阻害するような行動をとる人もいる。それに対して注意したことで逆ギレし、低評価をつけるといったことも十分に考えられる。タクシー事業者であれば、たとえお客様からクレームが上がったとしても、管理者がドライバーに対してヒアリングをして、ドライバーに正当な言い分があればそれを聞くことでより公平公正な評価につなげることができる。しかし、単なるプラットフォームであれば、乗客の評価を1つ1つ検証したりはしない。そして、あらかじめ定められた基準を下回ったら、チェックもせず自動的に契約解除を言い渡す。まじめに働いていたとしても、たまたま悪い乗客に連続で当たり、低評価をつけられてしまったら、弁明する機会も与えられず、仕事から去らなければならない。すでに飲食業界ではグルメサイトの評価におびえる構図が定着し、多くの弊害が報告されている。かつては、人を評価するという行為は責任を伴うものだった。だが、現在は、単純にムカつくから低評価をつけて憂さを晴らす人が野放しだ。ネット上には口汚い言葉が並んでいる。その発信者も、もしかしたら、評価にさらされているストレスから、そのような行動に走っているのかもしれない。そのように、お互いを信用しないで評価というツールで均衡を保っている状況をバルコニーの上から高みの見物をして、何の責任も取らずに中抜きするプラットフォームだけが得をしてゆく。

ライドシェア導入は、そのような得体のしれないものに操られる社会になるということだ。タクシーが駆逐されたら、もう元には戻らない。引き返すなら、今しかない

<編集後記>

今回のSORUCA通信では、今年生誕150年を迎える「小林一三」を始祖として、世界でも珍しい発展をとげつつある日本の「人流産業」をテーマに編集してみました。もちろん、人流産業とは造語ですが、白石顧問を通じて、阪急・阪神・東武・京王などの私鉄グループの皆さんとの40年近いお付き合いを通して、世界的にもユニークで素晴らしい産業と地域の形成に、興味を持っておりました。白石顧問には、その人流構成の背景となる人口構造を「人口減少」から。島川理事には、その人流産業の公益性の観点から、最近注目が集まっている「ライドシェア」問題を論じていただきました。本会報の届く3月上旬には、桜の開花と花粉の予報が、天気予報番組を賑わしていることと思います。三寒四温。体調管理に気をつけて、お過ごし下さい。

(奥原 英彦)



SORUCA のホームページの画面です。

<https://soruca.org/>



「特定非営利活動法人ソフトインダストリー研究会」
SORUCA 通信 (2024年 冬号) 広報誌

発行責任者 奥原 英彦

発行所 NPO ソフトインダストリー研究会
東京都渋谷区南平台町13-4-509
FAX: 03-3770-6038

<https://soruca.org/>

編集人 長谷川 毅

発行日 2024年02月29日



発行元 :NPO ソフトインダストリー研究会