

内外交差点

「自他共栄」の精神での議論 RSのメリットだけを受容せよ

岩城 秀行氏（行政書士） 第5/12回

パリオリンピックでの日本選手のメダルラッシュ、特に柔道での選手の活躍は日本人にとって誇らしいものです。柔道といえば、嘉納治五郎です。従来からあった伝統柔術を時代にあったものに変化させ、柔道に進化させた嘉納治五郎の言葉に「自他共栄」というものがあります。嘉納治五郎の「なにゆえに精力最善活用・自他共栄の主張を必要とするか」（『作興』第4巻12号掲載、1925年）に「自他共栄を主義とすれば、国際の関係もさらに円満になり、人類全体の福祉も増進することと確信する」と書かれています。この時、第1次世界大戦が勃発しました。列強各国が三国協商（イギリス、フランス、ロシア）と三国同盟に（ドイツ、オーストリア、イタリア）に分かれて、大戦争となりました。

なぜ、このような武力衝突が起きてしまうのか。その理由として、当時の欧州の列強各国が自国流のビジネススタイルの領域を拡大しようとしたからです。その際、欧米列強は3つ政策をとりました。1. 治外法権と不平等条約によるもの。相手国内での自国民への司法権の確保と不平等な条約により相手国での自国民の経済活動の優位性を保つ。2. 租界（租借地）によるもの。自国の司法権と行政権を地域限定で相手国から奪い、そこで、自国流の経済活動を行う拠点とする。3. 植民地によるもの。相手国のすべてを支配し、自国流の経済活動を行うもの。第2次世界大戦後は、原則、このような政策は取れなくなり、自国の経済発展やビジネス展開のために外交、武力によらない見えない帝国主義を展開しているようになりました。

今から約10年前の2015年に私は、大阪でタクシーアプリHailoの導入に関わったことがあります。その頃はタクシーの営業スタイルは流し、駅待ち、無線が主流でした。今のように、スマホが主流の時代ではなく、いわゆる「ガラケー」が主流でした。徐々にスマホが普及してきた時代でもありました。無線もアナログからデジタル無線、IP無線へと変化をしていったのを覚えています。タクシーアプリHailoはライドシェアへの対抗策として、ロンドンタクシーのドライバーが中

心となって、作られたものと説明を受けたのを覚えています。ロンドンタクシーのドライバーは資格を取るのも難しく、自らの職業にプライドを持っている

こともよく知られていることです。そのロンドンタクシーのドライバーたちが危機感を抱いたのが、アメリカでスタートしたライドシェアでした。

ライドシェアは2009年にアメリカ、カリフォルニアでスタートしました。アメリカは自家用車社会で大都市での通勤時の交通渋滞等が社会課題でもあったため、「相乗り」であるライドシェアは、社会に受け入れられ、成功しました。成功を収めたライドシェアはそのビジネスモデルを他国に展開しようとしています。

ロンドンでは、2012年にサービスを開始しました。この時、ライドシェアは相手国の制度に合わせて、ロンドンではプライベートハイヤー（PHV）型ライドシェアとして導入され、プライベートハイヤーライセンス取得者が急増したといえます。イギリス流のビジネススタイルに合わせたといえます。

ライドシェアが日本に来たらどうなるのだろうか。日本はそのビジネスモデルをうまく日本流に変えていくことができるのだろうか。色々考えましたがまず、タクシーが変わらなければならないと考えました。ロンドンの事例を聞いて、無線配車の延長線上ではなく汎用性のあるアプリ配車を使わないとライドシェアに対抗することは困難だと思いました。その理由は生産性の違いです。配車の応答スピード、決済方法の利便性、導入コストの低さ——などは、これまでの電話受付での無線配車では太刀打ちできないと思いました。その時、諸葛孔明の「座して死を待つより、出て活路を見いださん」という言葉が浮かんだのを思い出します。

日本もライドシェアのメリットは受け入れ、デメリットは受け入れない工夫や対策が大事だと思います。地域交通はそれぞれの地域で事情が違います。ライドシェアに関してはまだまだ議論不足のところがあるので試行錯誤はするでしょう。賛成派も反対派も自他共栄の精神をもって、拙速な議論ではなく、十分な議論を通じて、売り手の事情と買い手の事情の調和を保つことで地域の福祉を増進できるのではないのでしょうか。

