

## 内外交差点

## 移動と移住についての我流考察 大阪公共RSドライバー体験談も

大岡 理人氏（南タクシー社長） 第4/12回

梅雨で瀑布となった赤目四十八滝にて。姫路タクシー森田社長のように、フランス人家族に声をかけた。3ヶ月間も日本中を旅行中！ノマド（遊牧民）的旅行者であった。昔、奈良公園でTOKYOの画用紙を掲げるフランス人夫婦をライドシェアで乗せたことを思い出す。奇しくも先日、ジャック・アタリの「海の歴史」を読み終えたばかり。古来人類移動の歴史が私の頭の中を巡っている。「死ぬまでに行きたい、経験したいことは？」皆さんの答えは如何に。その前に「こんな発明品があったら欲しいものは？」私は、どこでもドアが欲しい。人生短かし、行く場所も限られる。立花隆「エーゲ永遠回帰の海」や塩野七生「ローマ人の物語」やインカ帝国の書物をもってノマド旅行。宇宙旅行も経験したい、少なくとも空飛ぶタクシーには乗ってみたい。英国のブレグジット、元トランプ大統領の対メキシコ造壁、ISIL、コロナ、戦争、円安…近年は移動抑制的な情勢である。移動の自由は人類の普遍的な権利だ。しかし移動手段へのアクセスには格差がある。貧困、障がい、社会的偏見などの理由で不利益、弱い立場の人々は、自動車や飛行機の移動手段が制約、排除されてしまう。国によっては女性や子どもの外出に制限が加えられる。多くの国では自動車が普及して道路が舗装され、鉄道網がゆきわたり、LCCが増便され、インターネットやSNSで様々な情報が入手可能になった。ノマドワークも可能となった。移動といっても散歩、仕事、観光、移住、避難、侵略その他ある。移住ということで私の頭に思い浮かぶのは120年前に南米大陸に渡った日本人。当時は国策としての移住が20年間続いた。西暦2000年前後には定住ビザ緩和により、日系南米人の日本への移住が続いた。先進国での移住といえば悠々自適な老後生活かもしれない。しかし先進国ではない国での移住といえば、自国の都心部あるいは他国へより良い生活を求めての移住である。1920年代、大阪は日本最大の都市であった。大大阪、東洋のマンチェスターと呼ばれた。此花区では重化学工業の住友、日立、大阪ガスが産業振興エンジンとなった。その後、デトロイ

トのゴーストタウンのような衰退を辿るが、起死回生の一手を打った。2001年USJの誕生である。大阪関西万博も此花区が会場。梅香四貫島では、ニューヨークのソーホーのように若手芸術家が集まる地区として活性化している。ジェントリフィケーション（都市再開発）という言葉がある。港区、大正区で事業を営む私の友人は、万博やIRによってグローバル資本や外国人観光客が集まり、これらの地域が都市開発のフロンティアになると言っている。しかし経済重視の抜本的な開発は地域に根付いて活動する若手芸術家や貧困層を排除する要因にもなる。これについては釜ヶ崎（西成あいりん地区）の動向に注視したい。

移住から移動に話を移す。はや6年前になるが豊田章男社長が「自動車産業は電動化、コネクティッド、自動運転などにより100年に一度の大変革。可動性から可能性へ」のビジョンを掲げた。2020年に発表したWoven Cityも、万博会場より早期に完成しそうである。

電車やバスなどの大量・中量輸送は限られた場所にしかサービスが行き届かない。少量、戸口輸送のタクシー、オンデマンドバス（ODB）、日本型RSでサービスを行き届かせなければならない。先日大阪メトロは期間限定として、これまでの行政区を越境する広範囲運行、日産セレナでの増車を公表した。また、企業向けに自社近くの乗場誘致に注力している印象を受ける。自社名の乗場なら月額3万円とか。交通弱者向けの施策があまり見えない。上記3点は問題視すべきだ。GO主導型大阪公共RSは配車可能圏を拡げる。金曜16時～土曜4時迄合計8時間連続乗務可能とする。以上2点は私自身RSドライバー経験をしたうえでの個人的感想だ。新たな取り組みを人が認める、その場合は3つある。「そのことについて何も知らない」「それは世にありふれているように見える」「すでにその事実は起こってしまっている」すなわち善悪や利害、正当な理由は認める基準とならないことが多い。地方自治体の交通施策へのチャレンジを国は後押ししなければならない。しかしユニコーン企業を目指すnewmoのチャレンジは？交通界は益々熱く、酷暑となるだろう。

