

内外交差点

少子化新法こそ必要必至 観光庁⇒観光省に格上げ、司令塔へ

大岡 理人氏（南タクシー社長） 第2/12回

読みたい本は山のようにある！皆さんの読書生活は如何に。忙しい皆さんの興味を引くようなコラムを書くには多読が必要であり、思いつきでブログを書くのとはわけが違う。マイ眼鏡が必要になった頃から、電子書籍やオーディオブックに偏り、書物で得た知識は私の脳内引き出しに。その点、紙書籍（積読含）は読み返しに便利で原稿執筆に役立つ。RS情報満載の本紙、私ごときのRS論は皆さんに資するものはさほどないかもしれない。とはいえ、弊社HPブログには何件かRS情報を投稿したし、今後も投稿するつもりだ。

前回は南米とニューヨーク市のRS事情を紹介した。本紙でも取り上げた国立国会図書館「ライドシェアをめぐる論点」（4月22日号掲載）。米・中・日・中・仏5カ国別の運転者要件・事業者規制・車両規制・営利/非営利の文献、あるいは国交省作成「諸外国の自家用車による有償旅客輸送の状況」という58カ国のRS概要。プラットフォームに主たる規制をかけるTNC型（米中など）、個人タクシーの派生形と位置づけPFだけでなく運転者にも規制をかけるPHV型（英国、フランス、ドイツなど）などの説明。そして日本や韓国のような禁止国が紹介されている。RS危険を高く見積もるからその禁止であり、58カ国中30カ国は禁止。すなわち原則、自家用車有償旅客運送の制度は無い。

禁止国の中で日本とよく似ているのがイタリアだ。少子化・当局の厳格規制（国会でRS議論が再燃）・コロナ禍＋高齢化による運転者不足・インバウンドなど、問題の根源は少子化である。日本がイタリアに見習うべきことは多い。エスタタ・ウナ・ベラヴィータ（良き人生だった）と老後貯蓄などせずに自分が楽しみたいことに余生を費やす、州や業界団体に産業政策の権限を移譲、国家や政府に頼らず自立性が高く世界に販路を開拓する産業、地方都市を創造する一等等。恐らく現在世界のタクシーメダリオン（譲渡価格）最高値はローマやミラノであろう。Ma a S構想の発祥地、マイカーを持つ時代の終わりを示したフィンランドでの公共交通ではすべて、タクシーさえも乗り放題なのは衝撃的だった。2016年同国で生まれたプラットフォームWh i mはM

Ma a S Global社の成功事例と思われたが2024年3月に破産申請、結局75万人のヘルシンキ市民の1%のアクティブ利用にとどまり採算がとれなかつ

た。これは失敗ではない。かの国では創造性を重視、失敗はケセラセラ、次への教訓と考える。現在、市民が使いこなすのは市交通局のMa a Sアプリであり、使い勝手がよく評判も上々。5つの交通モードをシームレスに行うことが可能になったのはWh i mのおかげだ。

持続可能な移動輸送、長期的な公共交通維持には公費を入れるか、国家の衰退を反転させる渾身の少子化対策、この二つしかないだろう。内容が無いような焼石に水の少子化対策はいい加減見直すべきで、NR S&タクシーの進化も国交省と業界に権限移譲すべきだ。GOやニセコモデル、AIオンデマンドバス（e-METRO）、「やぶくる」（兵庫県養父市）「ぐるり〜ばす」（愛知県南知多町）、Near Me、notteco、クラウド型配車の電腦交通——など、先進的な取り組みは順調に進む。GOのGRAB互換性、英語対応などインバウンド対応策、自動運転方面でもAF E E L A一等、先進的な取り組みも稼働中だ（関西Ma a S協議会の新着情報が無いのは懸念するが）。インバウンドは、国交省の外局扱いの観光庁ではなく、「観光省」に格上げし必達目標を掲げて動くべきである。RS新法は世界一安心安全なタクシーのジャパブランドを破壊するものであり、子どもを増やす、戸籍を母系主義にするなど女性の地位向上、移民の積極受け入れの重要さと比べたら、当座のインバウンド対処に過ぎない。真の観光立国を目指すために急がれるのは「少子化対策新法」だ。

男女間の経済格差が縮小傾向は良いことだが、一方で未婚化が進んだ。欧州でも未婚化が進み、生まれてくる子の2人に1人が婚外子（法的に婚姻関係にない親から生まれた子）となっているが、何ら差別不利益なく育てられている。父系社会の象徴である戸籍制度を見れば分かるが日本は婚外子を産みづらい。欧州ではどうの昔に戸籍制度を撤廃している国がある。母親が誰かさえ分かれば良い国もある。未婚のまま父親の戸籍に入らなければ法的に不利を被り差別される日本。少子化対策＝移民の受け入れ必須だがこれに反対する国粹主義も存在する。まずは、子どもが多ければ多いほどN分N乗方式で大減税、消費意欲を上げることだ。

