

2045年の  
シンギュラリティ！

たまたまネットのニュースで、ソフトバンクの孫社長が1年前に鳴り物入りで迎えた次期社長候補の元グーグルのニケシユ・アローラ氏の退任が発表になり、孫氏の続投が決まった事を知った詳しい事情はよくわからないが、株主総会で孫氏は「シンギュラリティを迎えるにあたって、私はまだもう少し、やり残したことがある」と語ったという。「うん？シンギュラリティって何だ？」と多くの人が思ったかも知れない。

58歳の孫氏が巨額の支度金を用意して引張って来たニケシユ氏を袖にしてまで備えたいと言うシンギュラリティとは、囲碁のチャンピオンに勝って話題になっている人工知能とは次元を異にした高度の人工知能の能力が全人類の頭脳を上回る時点（技術的特異点）のことらしい（松田卓也著『人類を超えるAIは日本から生まれる』P. 98）。

そんな時が来るのかと俄かに信じられない話だが、未来学者で現在グーグルにいるレイ・カーツワイルが、指数関数的に発展している現在の技術社会では、2045年にシンギュラリティが訪れると予測している。実際人口知能のベースとなるコンピュータの発展はすさまじく、数年前にスーパーコンピュータの演算速度で世界一となった理化学研究所の「京」は、直近の6月20日ドイツで発表されたスーパーコンピュータのランキングTOP500で5位に落ち、トップは何と中国の国産CPUで作られた「神威・太湖之光」で「京」とほぼ同じ電力消費量で「京」の9倍の速度を実現している。そして2019年までには「エクサスケール」（京の100倍）のスーパーコンピュータが大型冷蔵庫位の大きさで実現が目指されている（斎藤元章著『エクサスケールの衝撃』）。

そうした世界になると、エネルギーが無料になり、生活の為に働く必要がなくなり、そして不老（不死ではない）が実現するとのこと。そして

## 清野吉光氏のコラム 第90回

## 団塊 耕 志 録



## シンギュラリティ

清野 吉光(きよの よしみつ) 略歴

1950年 長野県四賀村生まれ、松本深志高校卒業。1968年上智大学外国学部ロシア語科入学、1971年 中退。その後印刷関係など様々な職業に従事。1976年清水市の日の丸交通入社。1980年静岡市内の事務機器センターに入社。1982年システムオリジンを仲間と創業、専務取締役。1992年代表取締役社長就任。2000年株タクシーサイト創立、現取締役会長。2007年タクシーアシスト代表取締役社長に新任。2016年3月システムオリジン社長退任。

人類の知能がスーパーコンピュータに追いつかなくなり、スーパーコンピュータがより高性能のコンピュータを開発するという素晴らしいのか、悪夢なのかよくわからない世界に突入して行くそう。

その意味で、どの国、あるいは勢力が最初にこの技術を手にするかは非常に大きな問題らしい。人類全体に貢献する姿勢を持った国、組織がそうした世界を実現することが、人類の未来を左右するという大変な局面にきているらしい。日本も『エクサスケールの衝撃』の著者であり、ページコンピュータというベンチャー企業の社長である斎藤元章氏の下に液浸冷却技術という新しい冷却方式を駆使して非常に省エネのスーパーコンピュータを開発しており、今年のグリーントップ500という一単位の電力当たりの性能で世界1位、2位を独占している（理化学研究所の菅浦卓月）。

さらにCPUについても人間の脳が1000億の神経細胞（ニューロン）と1

00兆の接合部（シナプス）を持つが、それと同等の物を0・8リットルの匣体に納めるハードを開発中である（『人類を超えるAIは日本から生まれる』第6章、7章）。10兆の予算をスーパーコンピュータにかける中国政府と市井のベンチャーとが果たして勝負になるかは分からないが、今回のTOP500の結果（中国が1位、2位）に危機感を持つだろう日本政府も、またTOP500の3位、4位に甘んじ、TOP500以内の絶対数でも中国に負けた米国（日本は3位）も熾烈な開発競争に入るだろう。まさにソフトバンクの孫氏が予感したシンギュラリティの時代が早まり、それに向け、各国政府のみならず、企業、各組織がどのように対応して行くのかが問われるだろう。

いま現実の我々は、ライドシェアの脅威に苦吟し、無人自動運転の現実性には（はてなマーク）を感じざるを得ないが、しかし、一方、一旦引退を決めたソフトバンクの孫社長が、敢えてシンギュラリティを理由に復帰をしよ



うとする事態の現実性も考  
えてみなくてはならないと  
思う。

### 今現在のデフレ

が、しかし、シンギュラリ  
ティの世界は30年近い先の  
話。いま現在、日本は需要不  
足のデフレギャップに苦し  
む現実がある。1991年の  
バブル崩壊と、とりわけ19  
97年の橋本内閣による、消  
費税増税とアメリカの圧力  
による規制緩和(新自由主義  
的な構造改革)により、本  
格的なデフレに突入、実質賃  
金の低下、格差の拡大(欧米、

中国ほど顕著ではないが)に  
苦しんでいる。デフレの時代  
には、民間の投資意欲は低  
く、やはり政府の積極的な公  
共投資が必須である。デフレ  
の時代には供給力を増やす  
規制緩和ではなく、需要を増  
やす施策を政府が主導して  
取らねばならない。現在のラ  
イドシェア問題は安全、安心  
を担保されない白タクとし  
て捉えるだけでなく、移動の  
供給過多の局面で、さらに供  
給力を増やし、運賃の低下か  
ら賃金の低下を招き、移動の  
分野でデフレ現象をより一  
層促進する。

問われているのは、潜在移

動需要を顕在化させるため  
の移動サービスメニューの  
高度化、多様化、そして運賃  
先決め、月極め定額などの価  
格体系の多様化、弾力化、そ  
して見える化、さらにIT技  
術を駆使した効率化による  
時間当たりの生産性の向上  
(実車時間率の向上)が問わ  
れている。

自家用自動車の新規供給  
力をライドシェア・マツチン  
グ業者がクリームスキマー  
として供給過剰の移動産業  
に稼働させるのではなく、地  
域毎に鉄道、バス、タクシー  
NPOなど移動産業全体の  
枠組みで、移動ニーズに移動  
サービスの供給を全体最適  
できるようなマッチングのプ  
ラットホームを準公的に作  
り、またその全国ネットワー  
ク化を図るべきである。

そのことよって、移動産  
業全体の効率性、生産性を上  
げ、利用者の満足、乗務員さ  
んの賃金の向上、移動産業事  
業者の経営の健全化を図る  
べきである。

タクシー業界は需要不足、  
供給過剰でありながら、しか  
し、一方で少子高齢化の中で  
労働者不足である。この局面

の中で、過疎地など移動ニ  
ーズに自家用車をもって対処  
することは、ヨーロッパが低  
賃金、過酷な労働分野にお  
ける労働力不足に移民をも  
って対処したことを想起さ  
せる。もちろん移民そのもの  
の良し悪しではなく、労働力  
不足を生産性の向上(技術革  
新と仕組みの改善、教育によ  
る能力の向上)によって克服  
し、そのことよって労働者  
の所得を増やし、結果として  
GDPを向上させるとい  
う王道の努力を第一にしな  
ければ、必ず未来に禍根を残す  
という教訓である。

スマホを中心としたIT  
技術の活用は、ライドシェア  
グループの専売特許ではな  
い。日本のタクシー業界、移  
動産業の業界にとっても武  
器であり、日本の社会的価値  
観と枠組みの中で、発展、活  
用して行くことが、タクシー  
業に関わるIT業者として  
我々にも問われる。シンギュ  
ラリティの世界に遠く及ば  
ないにしても、我々の果たせ  
るミッションがあると信じ  
て、頑張っていきたい。

(2016年6月23日  
全タク連総会の日に)

タクシー買取専門店だから出来る高価買取

LPG、ガソリン、過走行、低年式等でも大丈夫!

## 株式会社ジェット

東京都公安委員会 第305561207814号

本社: 〒174-0041 東京都板橋区舟渡 1-15-9 ブローブ浮間舟渡 101 ☎03-6454-9896