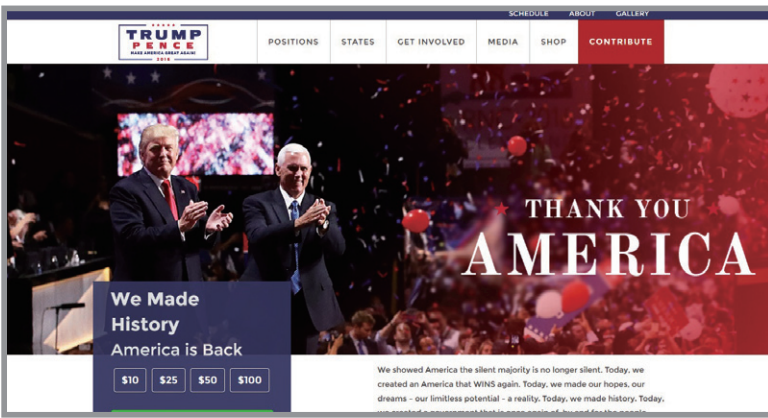


トランプ大統領の誕生！

1月20日、アメリカでトランプ大統領が誕生した。昨年6月23日のイギリスのブレグジット（EU離脱）と共に、グローバルイズム、新自由主義の行きすぎに対する民衆（とりわけ没落した中間層）の反乱がその背景にあるという。そしてトランプ大統領はその就任演説の中で「保護主



義は繁栄と強さに結びつく」とその政策の基本方向を明らかにした。これは従来の常識的な価値観である「自由貿易は善、保護主義は悪」を覆すものであり、「保護主義こそ第一次、第二次世界大戦をもたらした元凶でもあり、とんでも無いことだ」と受け取られるものだと思う。しかし、考えてみると保護主義が発生するのには原因があり、先の二つの大戦前にはイギリスのグローバリズム、自由貿易至上主義があった。それがもたらす弊害が社会的格差、国際間の国力の不均衡を生み、各国の保護主義と戦争をもたらした。21世紀の保護主義の台頭もアメリカが覇権国として自ら推し進めた1980年代からの新自由主義、グローバリズムの弊害が世界的なパラダイムの変換をもたらさざるを得ないという局面まで来ていることの現れであると思う。従って、その矛盾の煮詰まりに対してのひとつの反応である「保護主

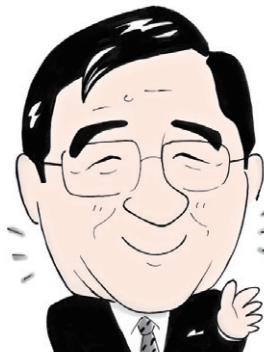
義は繁栄と強さに結びつく」とその政策の基本方向を明らかにした。これは従来の常識的な価値観である「自由貿易は善、保護主義は悪」を覆すものであり、「保護主義こそ第一次、第二次世界大戦をもたらした元凶でもあり、とんでも無いことだ」と受け取られるものだと思う。しかし、考えてみると保護主義が発生するのには原因があり、先の二つの大戦前にはイギリスのグローバリズム、自由貿易至上主義があった。それがもたらす弊害が社会的格差、国際間の国力の不均衡を生み、各国の保護主義と戦争をもたらした。21世紀の保護主義の台頭もアメリカが覇権国として自ら推し進めた1980年代からの新自由主義、グローバリズムの弊害が世界的なパラダイムの変換をもたらさざるを得ないという局面まで来ていることの現れであると思う。従って、その矛盾の煮詰まりに対してのひとつの反応である「保護主

清野吉光氏のコラム 第97回

団塊 耕 志 録

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㈱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。チームネクスト事務局長。



公共交通と保護主義

義」に対し、「自由貿易」や「グローバリズム」を対置しても何の問題の解決にならない！弁証法によれば世界は螺旋階段を登るように発展すること。確かに新自由主義、グローバリズムの直接の延長線上に未来は無いことがアメリカ社会の崩壊にみられるように、誰の目にもはつきりしてきており、保護主義、ナショナリズムへの方向に大きく転換せざるを得ないだろう。しかしそれが、螺旋階段を上るように、あるいは煮詰まった矛盾を「止揚」するような形で行えるかどうか、全世界の智慧が求められているのだと思う。

遅れて来た
グローバル化の日本

今までの日本は、アメリカのグローバリズムの波に押され、1980年以降の日米貿易摩擦、金融の自由化、規制の緩和、市場の開放などを突き付けられ、TPPなど主権の一部制限を含む貿易自由圏の構築を進めてきた。にもかかわらず、実はグローバ

リズムの浸透はまだ浅く、その結果、アメリカやEUで顕著化している社会的格差、移民、難民がもたらした社会的軋轢がさほど顕在化していない。従って、グローバル化という点で遅れた国(GDP輸出依存度11.4%、対内直接投資残高GDP比率3.8%、移民の比率1.6%)であり、一層の市場の開放と規制改革の推進(TPP)を！と新自由主義を担ぐ識者からは言われているのであるが、世界の潮流が大きく転換しつつある局面ではこの遅れが返って日本が世界的な転換を社会的コストの負担なく推進する際の大きなアドバンテージになる気がする。そして戦前の帝国主義間戦争の時代に、言わば追い込まれたナショナリズムがファシズムに暗転した教訓を生かしつつ、健全なナショナリズムと新しい公益資本主義を、この日本が作り出す先駆けとなり得るかも知れない。

ライドシェアと
新自由主義

Uber、リフトを筆頭としたライドシェアのビジネスモデルはヒト、モノ、カネの国境を無くしたグローバルズム、新自由主義との親和性が高い。いまや一方のグローバルズムの旗頭である中国でも中国政府の後押しの下にB(バイドウ)A(アリババ)T(テンセント)の巨大IT連合が、中国に進出したUberをも飲み込んで配車アプリ「滴滴出行」として圧倒的な資本力を持って、ライドシェアのシステムを展開している。黒船はアメリカから来ているのみならず、中国からも来ようとしている。

スマホというIT技術を駆使し、利用者の利便性という点ではアドバンテージを持つこのビジネスモデルに対し、安全、安心という点で立ち向かっているのが、今の日本のタクシー業界の現状だが、敵もさるもの、新経済連は新制度設計としてプラットフォームの運行責任を担保する形で巻き返しを図っている。

このライドシェア問題をデフレの時代(需要の不足、

供給の過剰)における経済政策の観点から、野放図な規制緩和による白タクという移動手段の供給の拡大に反対するという趣旨の意見を、昨年7月25日号のコラム「なぜ『ライドシェア』に反対するか」で述べさせていた。ここではもう一歩視野を広げて、「行き過ぎたグローバルズムの破綻」から「保護主義、ナシヨナリズム」へのパラダイム転換の時代における「あるべき公共交通」という観点からタクシー産業、ライドシェア問題を考えたい。

ナシヨナリズムと公共交通

戦後教育で育った我々団塊の世代は、先の「保護主義」同様、「ナシヨナリズム」は「偏狭で排外的な愛国心」であり、「軍国主義」と「戦争」に通じるものだと嫌悪感を持ち、日の丸の国旗や君が代の国歌にさえ、否定的な人がいる。そして私自身もそうした「自虐史観」に囚われていた時期があった。20世紀の初頭、植民地争奪を巡る帝国

主義間戦争の時代に、明治維新によって植民地化を免れた日本が帝国主義の一翼を担ったことは事実であり、帝国主義時代そのものの総括とその歴史的境界を乗り越えねばならないことは確かである。しかし、それは日本という国家とその歴史を否定するのは別のことであり、ナシヨナリズムとは、何より自分が否応なく寄って立つ自分の国の地理的、歴史的環境に関心と愛情を持ち、そこに住む自分を含む国民の生活の向上(国益)に責任を持つことである。従って、ナシヨナリズムが即、排外主義を意味するものではない。

ある意味どの国の国民にとっても自分の国を愛し、その国民生活を良くしようとすゝる意識。ナシヨナリズムは大事なものである。むしろそうした自立したナシヨナリズムが存在せず、あるいは実現できず、他国の支配下に直接的、間接的に置かれることこそ、国民生活にとって不幸なことである。

現在のライドシェア問題は、単にIT技術の進化を取り込んだ移動の利便性とい

うレベルの問題で終わらず、国民の安全の核心である防衛問題や農業などの食糧問題と同様に、国民生活の重要な分野である移動公共交通のプラットフォームを自らの国で自律的に運営できるか否かと言うことにも関わってくる。

確かに移動はグローバルな連携も必須だが、それこそ国民生活のベースのひとつである「暮らしの足」を、外国資本の収益を第一とした運営に席巻されたら、国民の移動の質は必ず劣化する。仮に、前回のコラムで書いた「大胆な提案」で提起されているように、ライドシェアのビジネスモデルを組み込むにしても、それは国内の官民による主導権の下に日の丸プラットフォームを形成し、そのプラットフォームが必要に応じて海外のプラットフォームと連携し、移動のグローバルな利便性を高める構図を作らねばならないと思う。この公共交通移動の分野にも健全なナシヨナリズムの観点が是非とも必要だと思われる。

(2017年1月23日)



タクシー乗務員紹介事業

厚生労働大臣許可 有料職業紹介許可番号 13-ユ-307552

ヒューマンエンジンサポート株式会社

<http://td500.jp>

弊社は、元トップドライバー関隆氏による「流し方教室」受講の受付窓口です

ヒューマンエンジンサポート株式会社

〒101-0047 東京都千代田区内神田 1-12-14 廣瀬ビル1F

TEL: 03-5281-3088

