

## 交通形態と社会状況

第17回チームネクストのセミナー合宿inマニラが、一昨年のロンドン、昨年のニューヨークに続き、9月11日から16日までの5泊6日の海外視察研修として行われた。

残念ながら今回は「Taxi Japan」記者の同行が叶わなかったため、本紙「Taxi Japan」紙



上での詳細な報告の掲載とはならないが、視察団長である寺前秀一氏のブログ(http://jinyryu.jp/blog/)や私のブログ(https://ameblo.jp/ykiyononoo800/)を参照いただけたらと思う。

今回のマニラ視察で思いを深くしたのは、各国、各都市の交通形態が、如何にその都市の歴史や社会、交通事情と深くリンクしているかということである。

フィリピンを代表する乗り物である「ジープニー」は網の目の様に張り巡らされた路線の乗合タクシーで、我々外国人にはとても乗りこなせないが、乗り降り自由で基本運賃7ペソ(約16円)の庶民の足である。

貧富の差が激しく、最低賃金が一日500ペソ(約1150円)というマニラだが、実際はそれを下回る人が多い。今回訪れた貧困地域パヤタスに住むジープニーの運転手は日々の稼ぎが10時間働いて500ペソ(約1150円)ぐらいだという。

鉄道網が未発達のマニラ

## 清野吉光氏のコラム 第105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。チームネクスト事務局長。



## S(シリアス)産業としてのタクシー

アメーバブログを始めました!  
<http://ameblo.jp/ykiyonoo800>

では、人々の基本的な移動手段は車ということになるのだが、社会階層によってその移動手段は細分化されている。タクシーの乗客は、乗合式のジープニーの乗客とは層が違うようだ。

フィリピンでは今、GDPの成長率が6%を超えるが、これは中国や他の東南アジア諸国のような先進国からの製造業への投資や移転による発展とは異なり、2つの大きな成長要因による。ひとつは約1億人という人口の1割を占める海外への出稼ぎ労働による国内家族への送金の増加であり、約30兆円というフィリピンのGDPの約1割を占める。そしてこの送金が旺盛な消費につながる。実際、マニラ市内に点在する財閥系の巨大ショッピングセンターの規模の大きさには驚かされる。

もうひとつの成長要因は、世界経済のグローバル化による国境を超えたBPO(ビジネス・プロセス・アウトソーシングの略)の興隆によって世界第3位の英語人口を持つフィリピンのBPO産業(米国向けのコールセンタ

ーなど)の発展である。

つい最近、BPOの売上高は出稼ぎによる送金を超えたとのこと。もちろんこうしたBPO産業の資本は外資(多くは米国)が占めているのだが、そこで働くフィリピン人に所得の向上をもたらす、中間層を生み出しつつある。そうした新中間層が稼げる層と共に、マニラのタクシーサービスの現状に飽き足らず、UberやGrabなどのライドシェア配車サービスの有力な需要者となっている。そしてマニラ市内に点在する高層マンションの購入層とも重なっている。

またマニラの交通渋滞は、特に通勤時間帯あるいは荒天時に最悪となるが、それを逆手にタクシーの新しいビジネスモデルを考える人もいる。ほんの数キロの距離を移動するのに3〜4時間かかる場合がある酷い渋滞の中では、当然タクシーの乗車時間は長くなる。そこで運賃を無料にし、広告の視聴収入で運賃分を賄おうという、一時期Googleが構想し、また配車アプリ「全国タクシ

「」を運用するJapan tax i社が検討している収益モデルを、マニラで実施しようとしているのが日本人が社長の現地タクシー会社「RYOAKI GROUP」である。

5年前に3台で創業して今は800台を擁し、2020年までに2000台にする計画を持つ。ガソリンスタンドや料理店も経営し、さらに同社独自の地域コミュニティも作り出そうという、日本的な志や品質と、フィリピンの現実とを統合するべく奮闘する、すごく刺激的な会社である。(https://www.youtube.com/watch?v=llw2qbYag9txi8&app=desktop)そして、これらのマニラの現実を見て、改めて思い至ったことは、タクシー産業(あるいは地域移動産業)はローカル産業だということである。そして今日のグローバル化したデジタル革命の新しい段階(IOT革命)では、実は逆にこのローカル産業こそがその強みを発揮できる時代だということである。

### C(カジュアル)とS(シリアス)

成田空港とマニラの二ノイ・アキノ国際空港との往復の時間に、たまたま富山和彦氏の『AI経営で会社は甦る』(文藝春秋)という本を読んだ。富山氏は「経営共創基盤」代表取締役で、日本航空などの企業再生に関わった産業再生機構のCOOで、現在、交通関係では、みちのりホールディングスなどに関わっている。

富山氏は3年ほど前に「なぜローカル経済から日本は甦るのか」(PHP新書)という本を上梓し、グローバル企業とローカル企業のそれぞれの戦い方を論じた。今回の書物はそれを一歩発展させて、デジタル革命の新段階「AI(人工知能)、IOT(モノのインターネット)、ビッグデータ、第4次産業革命」により、これまで一人負けに近かった日本の製造業に勝機が生まれつつあることを述べている。

それは今までのデジタル革命が基本的に「バーチャ

ル」で「サイバー」で「カジュアル」な「C(カジュアル)の世界」、つまりネット系ビジネスであったのに対し、これからのデジタル革命はS(シリアス)の世界とのすり合わせの中で発展していくという。すなわち現実のモノの生産、交通、医療、介護など人の生命、安全に関わる分野にAIの世界のイノベーションが波及し、劇的な生産性の向上をもたらす時代になるといえる。そうなる今までのネット上のアプリの世界はアプリのみで完結せず、リアルな世界との連携、もつと言えればリアルな世界での質こそが競争のコアになってくる。さらにリアルな世界とは、一方で具体的な地域適応の深度が問われ、従ってローカルな世界である。



グローバルな世界でサイバー空間をテコに覇権を握った巨大プラットフォームは、しかし、それぞれの地域個別の安全、安心に直接関わる対応については不得手だし、今までのレベルでのデジタル革命の成果を敷衍化しにくい。まさにAI革命の成果を取り込んだローカルで小規模で柔軟な企業のシリアス(バーチャルではない、直接人に触れ合う世界、かつ人の生命、安全に関わるリアルな世界)なノウハウを蓄積した会社が活躍できる世界が訪れようとしている。今、日本全国で新しいIT世界のイノベーションを取り込み、UberやGrabなどのライドシェアが持つ利便性、優位性をすべて取り込み、なおかつ地域の顧客ニーズに細やかに応えるおもてなしなど、リアル世界での優位性を打ち固めようとするタクシー事業者の挑戦が始まっている。地域における移動のプラットフォームのヘゲモニー争いは、Sの時代においてはリアルな世界で踏ん張って来た我々ローカル産業の方が有利な筈だし、その為にも自己革新を是非とも推し進めねばならない。(2019年9月19日記)



**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**