



経済同友

3

2024 March

No.866

CLOSE-UP 提言

規制改革委員会

供給制約時代の公共交通の課題解決と
地域活性化・イノベーション創出のため
「ライドシェア」新法の制定を

日ASEAN委員会

ASEAN with Japanのつながりから
人材育成を起点に未来の経済・社会の共創を



私の一文字

グローバルサウス・アフリカ委員会
委員長
渋澤 健

シブサワ・アンド・カンパニー
代表取締役



「と」の力でより良い社会を創る

会員の方が思いを込めて選んだ一字に、書家の岡西佑奈さんが命を吹き込む「私の一文字」。今回は、渋澤健グローバルサウス・アフリカ委員会委員長にご登場いただきました。

岡西 この文字を選ばれた背景を教えてください。

渋澤 私の祖父の祖父である渋沢栄一の代表的な著書に『論語と算盤』があります。実は2008年ごろに新浪現代表幹事からの声掛けがあって勉強会を始めたのですが、そこから今年で16期を迎える経営塾へと展開し、「と」の大事さに気付いたのです。仮に「論語か算盤」と、「か」を使うと選別をする意味となります。選別は効率を上げる上では大切ですが、「か」だけでは新しいイノベーション・クリエーションはありません。他方「と」には、一見関係ないものを合わせて新しい価値をつくる力があります。簡単ではないけれど、とても大事なことだと思っています。

岡西 「と」は漢字の「止」が由来ですが、実はもともと、進むという意味合いが含まれていたのです。今回はそのニュアンスを一筆書きで表現してみました。ご自身は昔から渋沢栄一さんという存在を意識されていたのでしょうか。

渋澤 認識はありましたが、小学生のときから海外に住み、帰国後も外資系の金融機関などに勤めていたので、彼の世界観には特に接点もなく過ごしていました。子孫に一株も残してくれていないと思っていましたが(笑)、ただ40歳ごろに気付いたのです。言葉という素晴らしい財産を残してくれていたと。今の時代に解釈して使える言葉がたくさん

あります。さらに、論語だけでも算盤だけでもなく、両方合わせる「と」の考え方自体がサステナビリティを表すのではないかと思うようにもなりました。

岡西 私も会社を立ち上げたときに『論語と算盤』を手にとったのですが、この両立には難しさも感じます。

渋澤 簡単ではないですが、絶対に必要なのは主体性とイマジネーションです。イマジネーションを持っているのは人間だけだと生物学者から学びました。またAIは過去からの蓄積で考えますので、飛躍した将来への思考は持っていません。飛躍した状態と現実をつなげられるのが人間力であり、そこで使われるのが「と」の力だと思っています。さらにより良い社会を実現させようと多様なセクターがつながる共助資本主義も、「と」の力が働く場面だと捉えています。

岡西 最後に、経済同友会で担当されているグローバルサウス・アフリカ委員会について教えてください。

渋澤 アフリカは距離としても意識としても日本からは遠いかもしれませんが、今後人口増加が加速するエリアです。日本は昭和時代のMade in Japanで豊かさを築き、平成時代はかなたの国でMade by Japanへと展開しようとしてきました。しかし必ずしも国際社会での存在感は高まらず、人口減少を迎えている状況です。そうした中で、令和時代の豊かさはMade with Japanを進めることで得られるのではないかと私は思っています。「と」の登場です。アフリカ各国、さらには世界各国が日本と共に豊かな経済社会の価値をつくろうとってくれることが、日本の豊かさにつながるのではないかと。つまり、「成長と分配の好循環」という「と」のグローバル展開です。



書家
岡西 佑奈

1985年3月生まれ。23歳で書家として活動を始め、国内外受賞歴多数。

>> 委員長メッセージ

供給制約時代の公共交通の課題解決と地域活性化・イノベーション創出のため「ライドシェア」新法の制定を

規制改革委員会(2023年度)

委員長/間下直晃

(インタビューは2月2日に実施)

コロナ禍を経て、タクシー乗務員の数は全体の約2割にあたる6万人が減少し、訪日外国人観光客数はコロナ前の水準を上回るまでに回復するなど、公共交通の需給ギャップはさらに拡大している。政府や一部の自治体では、ライドシェアの導入に向けた検討が進められている。間下直晃委員長が効果的なライドシェアのあり方について語った。

タクシーの規制改革だけで公共交通の課題解決に近づけるのか

経済同友会は2020年1月に「日本版ライドシェア」を提言しました。背景には、多くのバス路線の廃止や訪日外国人観光客数が増加している状況がありました。これらの課題に対応するため、ラストワンマイルを担うタクシーの供給不足を早急に解決する現実的な手段として、タクシー事業者を運行主体とする一般ドライバーの限定的な活用を求めました。現在、政府が検討しているライドシェアは、当時の提言に近い方向で進んでいると思っています。

政府はタクシー事業者が運転者の安全教育など、運行や車両整備の管理などを担うことを条件に、地域や時間帯を限定した自家用車による有償運送を4月から導入する方針を示しています。

また、NPOや自治体などが管理する過疎地域での有償運送サービスである「自家用有償旅客運送」の活用拡大が図られることや岩盤とされていた規制が一步前進したことは評価できます。しかし、ここで終わってしまったら一部

間下直晃 委員長

バイクユーブ取締役会長 グループCEO

1977年東京都生まれ。2002年慶應義塾大学大学院工学研究科修了。98年バイクユーブインターネット(現バイクユーブ)を設立しCEOに就任、22年より現職。2010年1月経済同友会入会。14年度より

幹事。20年度より副代表幹事。17~18年度新産業革命と規制・法制改革委員会、19年度規制・制度改革委員会、20年度日本の明日を考える研究会、ウイズ/アフターコロナイニシアティブ、21~22年度規制・競争政策委員会の各委員長。23年度規制改革委員会委員長。

のタクシー事業者に利益をもたらす規制改革にとどまり、ライドシェアとは呼べない「なんちゃってライドシェア」となる可能性があり、移動難民問題の解決はまだまだ先になるかもしれません。

また、物価の水準を考えると、日本のタクシー運賃はニューヨークなどの世界の大都市と比較しても高い。一般の国民が当たり前前にタクシーを利用できる運賃ではないと思います。もしタクシーが経済的に余裕のある人だけの交通手段となっているならば、それは公共交通とは言えません。

公共交通としてのタクシーの位置付け市場を広げて利用者の利便性を向上

タクシーを公共交通機関として確立するためには、デジタル技術をフル活用してコストを削減し、業務効率を向上させる必要があります。これにより、ドラ

イバーの給与低下や労働条件の悪化を招くことなく運賃を引き下げて、サービスの公共性を強化することができます。

競争を通じて成長し、現在の運賃体系でもタクシードライバーの給与を向上させることは十分可能だと思います。運賃を下げたとしても、タクシーとライドシェアの利用が増えれば市場が拡大し、公共交通としてのタクシーの位置付けがより認識されるでしょう。

例えば、シンガポールでライドシェアが導入された際、タクシーとライドシェアの総利用数が倍増しましたが、タクシーの乗車数は大きく変わらなかったとの調査結果があります。これは、タクシードライバーの給与が低下することなく、市場全体が成長することで利用者の利便性が向上したことを意味します。タクシーとライドシェアの共存によって市場を拡大し、ステークホルダーの収益拡大を目指すべきでしょう。

必要な人材を集めるには 個人事業主として自由に働けること

ライドシェアとは何か、定義は明確ではありませんが、本委員会ではライドシェアと呼ぶために必要だと考えられる条件をまとめました(意見概要参照)。大きな議論になっているのは、「個人事業主として自由に働けること」です。

日本のタクシー業界では、一般的にドライバーは事業者との雇用契約に基づき働きます。一方、ライドシェアでは運転者との雇用契約だけではなく、業務委託契約の選択肢も提供すべきでしょう。さらに、副業・兼業を前提とした運転者が主な労働力となることが期待されています。特に需要の繁閑の差が激しいことから、フルタイム労働よりもパートタイム労働が適しています。雇用契約による厳格な労働時間規制は、副業や兼業の促進を阻害する可能性があり、「好きな時間・場所で働く」ためには、雇用契約に限定せずに業務委託を認めることが重要です。

そもそもフルタイムでドライバーをやりたい人は、雇用契約でタクシードライバーになればよいでしょう。しかし、雇用契約のドライバーだけでは、タクシーが足りない時間帯に必要な人材を柔軟に確保できません。業務委託による個人事業主の存在が重要なポイントになるでしょう。

タクシー業界からは、ライドシェアの拡大により自分たちの仕事が圧迫されることを懸念する声も聞きますが、現状の最大の問題はドライバー不足による交通手段の供給不足です。この問題を解決するには、入り口のハードルを上げてしまうのではなく、まずはドライバーを増やし、サービスの利便性を高めることが先決です。ドライバーになる人がいなければ、サービスを整備しても意味がなく、ここが改善のための大事なポイントなのです。



2月1日、河野太郎デジタル行財政改革担当大臣に意見を手交した。写真左から木村尚敬副委員長(経営共創基盤共同経営者)、轟麻衣子委員長(ポピンス取締役社長)、河野大臣、間下委員長、武藤真祐委員長(鉄祐会理事長)

新しい制度は応急処置 新法制定を速やかに

4月から始まる制度は、道路運送法第78条第2号で規定される「自家用有償旅客運送」の見直しや、第3号の「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に該当するものとして、現行の法規制の下に暫定措置として行われます。しかし、これは応急処置に過ぎず、十分なデジタル化による効率化や利便性の向上、十分な供給の実現、安全性の確保などに課題があります。

70年以上前に制定された法律の解釈を変えて対応することは応急処置でしかなく、現実には新法までは作りたくないという動きも見えます。4月以降の措置による「なんちゃってライドシェア」でも一部地域のタクシーの供給不足が解消するのであれば、それなりの意味はありますが、「なんちゃって」は、どこかで「ちゃんとする」ことが必要です。

ちゃんとするためには当然、安全面の管理や整備、罰則なども含めた新法の制定が必要になります。政府や自治体が移動難民の問題に対応してライドシェア導入を前向きに検討している現状を見れば、新しいプレーヤーの参入も期待できます。イノベーションの創出を促す意味でも、既存の旅客自動車運送事業者に限定することなく、さま

ざまな主体が参画できる制度とすべきでしょう。

供給制約にどう取り組むか 公共交通全体の健全な発展の促進を

ライドシェアは既得権益による岩盤規制の典型だと考えます。これが動き始めた現在は、まさに歴史的な転換点とも感じています。

私たちは、人手不足や物流の停滞などで供給が追いつかない「供給制約」の時代に一気に突入したと思います。タクシー業界だけではなく、トラックドライバーや医師の時間外労働制限に見られるように、労働力不足によるプレッシャーがあちこちで起きています。

このような供給制約はさらに悪化し、改善する見込みがありません。しかし裏を返すと、いろいろなことを変えるチャンスでもあります。ライドシェアも一つの試金石で、日本で長年変わらなかったことを変革する契機となるかもしれません。

供給制約の時代における公共交通の課題はライドシェアの実現だけで解決するものではありませんが、ライドシェアは交通アクセスの改善、新たな経済的機会の創出など、多くのメリットをもたらすことが期待されます。政府、業界団体、社会が連携しながら、公共交通全体の健全な発展を目指していかなければならないと考えます。

意見概要 (2月1日発表)

わが国における効果的なライドシェアの導入に向けて ～なんちゃってライドシェアで終わらせないために～

コロナ禍を経て、タクシー乗務員は全体の約2割(6万人)が減少し、落ち込んでいた訪日外国人観光客数はコロナ前の水準を上回るまでに回復するなど、公共交通の需給ギャップはさらに拡大している。

政府は上記の課題に対し、道路運送法の見

直しを行うことで「日本型ライドシェア」として解決を図ろうとしているが、これらはタクシーの規制緩和の一部にとどまっており、ライドシェアとして位置付けられるものではないと考える。

こうした問題意識の下、利用者の利便性向

上、イノベーション創出を促進する観点から、ライドシェアを事業として規定する新法の制定を含めた、効果的なライドシェアの導入に向けた意見を公表することとした。

検討の視点・課題認識

・政府は移動難民問題を解決するため、道路運送法の運用改善による対応を検討。

・本年4月から下記②の対応により、タクシー事業者を運行主体とする新制度を開始予定。

①道路運送法第78条第2号「自家用有償旅客運送」の活用拡大(下記は施策の一部)

【交通空白地の定義】

(旧) 恒常的に供給が不足する地域に限定
⇒(新) 時間帯等により供給不足が起きる地域も含める

【地域公共交通会議等における協議】

(旧) 関係者との協議を調える(合意形成)必要
⇒(新) 最終的に首長の判断で決定可能

【運送対価】

(旧) 料金目安は実費の範囲内
⇒(新) タクシー運賃の8割程度まで引き上げ

②道路運送法第78条第3号「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に該当するものとして、タクシー事業者を運行主体として一般ドライバーを活用する制度を創設(日本型ライドシェア?)

※①は過疎地対応が中心で、アプリの利用すらされない可能性が高い。

※②は「ライドシェア」ではなく、タクシーの規制緩和の一部に過ぎない可能性が高い。これらの対応では、ドライバー不足の解消には至らず、ライドシェアの利便性も享受できない可能性が高い。

意見のポイント

1. ライドシェアとは?(規制改革委員会の見解)

ライドシェアの定義は、諸外国の例を踏まえ、最低限以下の項目が満たされるべきと考えられる。

- アプリ上で、一般ドライバーが運転する一般車両の配車依頼や行き先の指定ができ、経路などもアプリ上の地図で事前に決定される。
- アプリ上で原則として金額が確定し、支払いも完結する。
- 全国もしくは広い範囲で同じアプリで利用が可能である。
- ドライバーと利用者が相互評価できる。
- ドライバーが個人事業(業務委託)として自由な働き方ができる。
- 需給調整のため、場所や時間など需給に応じて価格を弾力的に変えることができる。
- 距離やエリアの制限は、タクシーと同程度で違和感なく使える。

2. 各論点における課題と検討の方向性を提示

●実施主体について

柔軟な供給を確保し、イノベーションの創出を促すためには、既存の旅客自動車運送事業者に限定することなく、さまざまな主体が参画できる制度とすべきである。

●安心・安全の確保について

現代社会における技術発展の状況を踏まえれば、これからの安心・安全は技術によって担保されていくことになる。新規参入・普及の促進にも考慮しながら、現実的な安全基準を設けるべきである。

●事故時等の責任の所在について

事故の際には(車両設計上の欠陥による場合などを除き)事業者が責任を負う主体であることを明確にすべきである。

●担う運転者の働き方について

需給に波があるライドシェアの特性上、運

転者に雇用契約だけでなく、業務委託契約の選択肢も提供すべきである。

●タクシーとの共存について

変化する交通需要に対応するには、タクシー業界の規制改革とライドシェアの導入を通じて、柔軟な価格変動制および供給体制を確立し、労働市場の効率を高めることが求められる。これにより、乗務員の労働条件改善とサービスの質の向上を同時に実現すべきである。

3. 政府対応はライドシェアとして位置付けられるものではない

●政府によってライドシェアの検討が進められていることや「自家用有償旅客運送」について、制度の活用拡大に向けた見直しが行なわれたことは評価できる。ただし、これらの措置は現行の法規制の下に設置される応急処置に過ぎず、ライドシェアとして位置付けられるものではない。

●第3号による新制度の導入にあたっては、移動難民問題の解決という短期的な実効性の観点から、特措法の適用除外、営業区域の広域化、ダイナミックプライシングの実現、雇用契約と業務委託契約の両方が認められる、走行距離や台数の制限を行わない、といった点が最低限満たされることが必要である。

4. 早期の新法制定が必須。速やかな施行が図られるべき

●安心・安全の確保や、利用者の利便性向上、大規模な人材活用のためには、ライドシェア新法の制定が早期に必須である。

●導入時期として、6月に策定される「経済財政運営と改革の基本方針」において2024年度中の施行を目指すことを明記し、秋の臨時国会における新法成立を経て、速やかな施行が図られるべきである。

詳しくはコチラ



ASEAN with Japanのつながりから 人材育成を起点に 未来の経済・社会の共創を

日ASEAN委員会 (2023年度)

委員長 / 平子 裕志

(インタビューは2月2日に実施)

日本とASEANの経済協力は2023年に友好50周年を迎えた。経済同友会
はパートナーシップの発展を目指して、第49回日本・ASEAN経営者会議で
新たな人材プラットフォームの構築を提唱し、取り組みを始めた。平子裕志
委員長に聞いた。

友好50周年の節目を迎え 加速する共創の機運

2023年は日本ASEAN友好協力50周年の節目の年でした。日本政府も12月に日本ASEAN特別首脳会議を開催しました。経済同友会のアジアPTも日ASEAN委員会となり、より幅広いステークホルダーとつながりました。同年6月、経済産業省主催の「日ASEANビジネスウィーク」では経済同友会が「日ASEAN経済共創ビジョン」の柱の一つ「人的資本の共創」と連動し、ASEANからの留学生を招いたパネルディスカッションを企画しました。また、12月には軽井沢で「ヤングビジネスリーダーズサミット・Z世代ビジネスリーダーズサミット」が開催され、新浪剛史代表幹事と間下直晃副代表幹事が参加しました。続く「日ASEAN経済共創フォーラム」でも、間下副代表幹事と私が若いビジネスリーダーとのセッションに参加しています。

こうした交流を通じて、ASEANの特に若い世代のビジネスリーダーが日本と共に「共創」を実現したいと考えてい

ることを強く実感しました。私どもが日本・ASEAN経営者会議(AJBM)を通じて目指してきたものとも合致しています。50周年における成果と共創の潮流を一過性のものにせず、継続的に発展させていきたいと、一層強く感じました。

日ASEANが協働して解決すべき課題 人材育成を提議

1974年に経済同友会の主導で発足したAJBMは当初、ASEAN諸国にとって経済力のある日本は魅力的なパートナーでしたが、日本が「失われた30年」に陥る間に中国が台頭し、ASEANの視線も中国へと移ってきています。再び日本とASEANの経済関係を再構築するには、AJBMをより具体的な共通課題を話し合う会議体へと変えていかなくてはと考え、世界経済フォーラムを参考に、第49回会議の運営方式の刷新に取り組みました。これには参加者から高い評価をいただき、十分な手応えを感じることができました。24年にタイで予定されている第50回会議でも今回のスタイルを継承し議論を発展さ

せていきたいと思えます。

また、本会議で掲げたテーマ「グリーン」「デジタル」「人材」のうち、特に人材については第48回会議から経済同友会が継続して提議してきたもので、人材を育成・活用し地域内で環流させる新たなプラットフォームの構築を提案しました。

人材育成・活用・環流の プラットフォームの構築

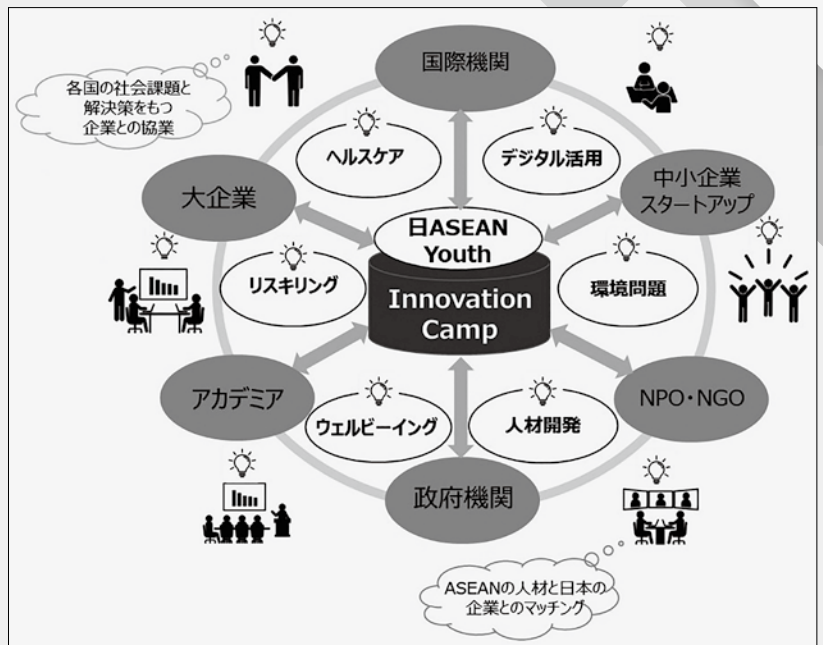
激動する時代の中で、若い世代の人材育成、特にデジタル人材の育成は日本とASEANにとって共通の課題です。私はアジアPT委員長としてインドネシア、タイ、ベトナム、シンガポールを巡る中で、人材こそが最大の課題であるとの仮説を立てましたが、昨年の議論を経て、その仮説は確信へと変わりました。

日ASEAN委員会では、第49回会議に先立ち、ASEANに留学した日本人学生、ASEANから日本に留学した学生・卒業生らを集めたセッションを重ねました。そこでは、「Z世代」と呼ばれる若い人たちから社会課題へのアプロー



プラットフォーム～イノベーション創出のための共同体

国・世代・セクターの壁を越えたステークホルダーによる価値共創、イノベーション創出のための共同体



平子 裕志 委員長
ANAホールディングス
取締役副会長

1958年大分県生まれ。81年全日本空輸入社。2011年執行役員、17年代表取締役社長を経て、22年より現職。2015年5月経済同友会入会。18～19年度欧州・ロシア委員会委員長、20年度国際問題委員会委員長、21年度アジアプロジェクトチーム(PT)委員長代理、22年度アジアPT委員長、23年度日ASEAN委員会委員長。

チを通じて確かな成果を出したいというリアルボイスを聞くことができました。イノベーションを生み出すためのプラットフォームができるのであればぜひ参加したい、というのが日本とASEANの若手に共通する思いです。

その具体的な枠組みとして、第49回会議で「人材育成・活用・環流プラットフォーム構想」を提示しました。実現に向け、事務局をジャカルタの東アジア・アセアン経済研究センター(ERIA)に設置することとしました。ERIAは東アジアの経済統合に向けた政策提言を行う国際機関であり、「デジタル・イノベーション・サステナブル・エコノミーセンター(DISC)」を設置しています。ERIAの西村英俊前事務総長、渡辺哲也現事務総長との対話の中で、DISCと人材プラットフォーム構想の目的が合致していることが分かり、ぜひ経済同友会と一緒に取り組みたいとお声をいただきました。

人材育成プログラムを構築する際、一つのベンチマークとしたのがデンマークの非営利団体が行う「UNLEASH Lab」です。SDGsの早期達成を目指して毎年

世界中から1,000人の若者を集めて教育し、多国籍なチームで社会課題の解決方法を考える取り組みで、世界中からスポンサーやサポーターが集ってきています。私は過去に欧州・ロシア委員会委員長を務めていた際に現地でも話を聞き、大変驚きました。本構想の検討にあたり、当時の記憶がよみがえり、ぜひ参考にしたいと考え、彼らに委員会会合での意見交換をお願いしました。

欧米とは異なる価値観で 新たな課題解決策を共創する

24年にはまず、「イノベーションキャンプ」のパイロット版の開催を考えています。「イノベーションキャンプ」では、日本の若者を集めて相互の社会問題への理解を深め、多様性を前提とした協働・共創をしていく手法やイノベーション創出スキルを学んでいきます。

この取り組みに資金や人材を拠出する企業、スタートアップ企業のリーダー、アカデミア、政府・国際機関、NPOなど多様なステークホルダーを募り、国・世代・セクターの壁を越えたコミュニティを形成します。この中で環境問題・

デジタル・リスキリングなど多様な社会課題の解決を図り、価値共創とイノベーション創出を実現していく、という構想です(上図)。成果が参加者や資金を呼び込み、そこからまた新たな成果を生み出していくというエコシステムの実現を目指しています。

パイロット版の概要は第50回AJBMで発表し、24年度内にERIAを中心として具現化するスケジュールを進めています。経済同友会では構想実現に向けたERIAへの各方面の協力、第50回会議主催国であるタイへの助言、フォローアップを全力で図っていきます。

不透明な国際情勢の中で、日本とASEANは相互理解と信頼に基づく、欧米の価値観とは異なる新たな価値の創造を図るべきです。これまでPT・委員会活動で行ってきたさまざまな意見交換を通じて、こうした共通認識が醸成されています。価値共創を担う人材の育成、それら人材の環流・機会提供を行うプログラムを起点にイノベーション創出の共同体を構築し、世界に発信していくことが最大のビジョンです。

世界各地で分断が進んでいますが、

日本とASEANが相互信頼に基づく、共創を進めることによって、互恵的で持続可能な新たな成長モデルを世界に示せるのではないかと考えています。そして何より次代を担う若い世代の

ネットワーク構築が重要なミッションです。考え方も宗教もルールも異なる世界で揉まれて新しい価値を創造する。そんな機会を若い人にどんどん与えることこそ、最大の鍵ではないで

しょうか。

経済同友会の皆さまには、ぜひ本構想に参加していただき、加えて、大きく変わりつつあるAJBMにも関心を寄せていただければと思います。

報告書概要(2月27日発表)

第49回日本・ASEAN経営者会議報告書 価値共創時代の日・ASEANの共通課題 ～グリーン、デジタル、人材～

I 会議概要

日本・ASEAN経営者会議(AJBM)は、1974年に経済同友会の主導により発足した、日本とASEAN各国の企業経営者による国際会議である。発足以来、ASEANの地域経済統合の促進、日ASEANの経済関係の強化を目的に、時宜に合ったテーマを設定し、各国の持ち回りで開催してきた。

第49回目となる会議は、2023年11月2～3日にかけてシンガポールにて、AJBMシンガポール国内委員会・日本国内委員会(経済同友会)の共催、デロイトグループの協力によって開催された。ブルネイ、インドネシ

ア、フィリピン、マレーシア、シンガポール、タイ、日本から、会場・オンラインの双方にて、171人の企業経営者が参加した。

今回の会議の特徴は、長年続いてきた会議のプログラム構成や課題設定、運営方法など、さまざまな面で刷新を図り、次の時代のAJBMのショーケースを示すという狙いの下で企画された点にある。また、2023年日ASEAN友好協力50周年を期して、各国政府が推進するさまざまなイニシアチブとの整合性を念頭に運営された。

具体的には、「日ASEANによる経済価値の

共創」という日本政府が提示している日ASEANパートナーシップの将来ビジョンを踏まえつつ、11カ国が直面する具体的な課題に焦点を当て、それぞれについて経済界の「生の声」を会議の場に持ち寄って議論をし、さらに議論から実践・行動につながる糸口を探ることを企図してプログラムを構成した。このため本会議に先立って、日ASEANの会議関係者を中心にデロイトグループ・経済同友会によるワーキンググループが推進役となり、国別ワークショップやインタビュー・セッションを設け、企画の準備を行った。

II グリーン、デジタル、人材という共通課題

●今回会議で取り上げたテーマは、
・サステナブル・モビリティ(アジアにおけるカーボンニュートラルの現在地)
・デジタル・エクスペリエンス(デジタルなユーザー体験の提供による成長戦略)
・人材のバリューチェーン(経済価値共創をささえる人材の育成・活用・環流)の三つである。

●「サステナブル・モビリティ」については、脱炭素に関する世界的なトレンドとして、政府・金融界・産業界による取り組みが加速している状況が紹介された。その上で、ASEANにおいては、経済成長・人口増を背景とするエネルギー需要増、再生可能エネルギー導入の見通しなど、さまざまな制約からカーボンニュートラルの実現への道のりの厳しさが描かれた。

パネリストの議論を通じて、エネルギー転換に伴う多大なインフラ投資の必要性や、産業サプライチェーンの脱炭素化に向けたインセンティブの重要性などの現実的課題が共有された。その上で、アジアにおける脱炭素化の決め手として、あらゆる技術的ソリューションの可能性を同時並行で追求すること、複数・複線的な道筋を追求すること、また、一国・一企業に閉じない、多国間・セクター横断的な解とエコシステムの的なアプローチを志向することなどが共通認識として確認された。そして、アジアの現実を踏まえた独自のアプローチ、欧米とは異なる方法論について、日ASEANが一体となって、ワンボイスで

発信していくことの重要性が確認された。

●「デジタル・エクスペリエンス」については、成長産業として期待が集まるツーリズムの持続可能な成長に、デジタルの力をどう活かしていくかという観点から、各国の経験、知見の共有が行われた。

コロナ禍前後で生じたツーリズムに関する変化、顕著な傾向として、中国の観光回復の遅れに伴う「量」の面でのツーリズムの回復の遅れ、団体旅行から少人数・個人観光へのシフト、旅行先・訪問先の多様化(都市から地方へ)など「質」の面での変化が挙げられた。

こうしたトレンドを背景に、旅行先に関する情報収集、渡航手続き、各種予約、決済・支払い、Eコマースまで、ツーリズムにかかわるあらゆる手続き・サービスを、ユーザーが円滑に享受できるようなデジタルプラットフォームの重要性が高まっていることが確認された。

●「デジタル×ツーリズム」という領域では、人手不足、低生産性、オーバーツーリズムなど、問題解決のための守りのデジタル化、ツーリズムの質や価値を高めるための攻めのデジタル化という二つの軸に基づき、各国・地域が独自の戦略を構築することが必要という認識が共有された。

●「人材のバリューチェーン」については、前回、第48回AJBMを主催した日本(経済同友会)が、会議後に継続してきた議論・検討を踏まえて、日ASEANによる人材育成・活用・環流を促進するための新しいプラッ

トフォームの構想が示された。

●セッションでは、日ASEANの若者が、多国籍のチームで社会課題解決に取り組むハッカソン・キャンプを中心的なアイデアとするプラットフォーム構想を共有した後、日ASEAN各国において、解決が待たれる社会課題の存在、人材育成・環流を生み出すために必要な取り組みについて、各国登壇者が議論を行った。

●産業構造の変化やデジタル格差に伴う問題、グローバルマインドを持った人材育成などの課題から、ASEAN各国が直面する貧困、環境など差し迫った社会問題まで、さまざまな課題が洗い出された。

●その上で、プラットフォームに期待される役割について、アジアの現実、具体的な社会課題の所在を可視化し、多様なステークホルダーの間で共有すること、それら課題の解決に意欲を持ち、より良い社会をつくりたいという「志」を持った人材、課題解決に必要な「力」やリソースを持つ企業や政府をつなぎ、マッチングすることが提案された。セッションを通じて得られたさまざまな提案を踏まえて、AJBMとして継続して議論・行動に取り組むことが確認された。



詳しくはコチラ



紹介者

堀江 章子

アクセンチュア
常務執行役員

平子 裕志

ANAホールディングス
取締役副会長



二人のマエストロ

「皆さん、世界は戦争と不寛容に引き裂かれています。しかし、今日は素晴らしい音楽を聴き、別の考えが生まれたのではないのでしょうか？ 音楽を作りあげているものには憂鬱や不安定な感情も含まれますが、それをどう考えるかは皆さん次第です。だからこそウィーンフィルと私は皆さんにご挨拶します。あけましておめでとうございます」

指揮者ティレマンが元日にウィーンフィルのニューイヤーコンサートで、アンコール曲を演奏する前に語ったこの言葉を覚えておいでの方もいるでしょう。新年早々、深みのあるメッセージだなと思いました。

同時に、小澤征爾さんが作家村上春樹さんとの対談で語っていた言葉がよみがえりました。

「指揮に関しても、教えることに関しても、こうあるべきだ、という型を用意するのではなくて、相手を見てその場その場で対応していく。だから僕みたいな人間は教則本とか書けないですね」

日本の3月は別れの季節です。「さよならは別れの言葉じゃなくて 再び逢うまでの遠い約束」とは私の世代にはお馴染みの『セーラー服と機関銃』の冒頭の歌詞ですが、「さよなら」は本来「そうならなければならないならば」から来ているそうです。英語の“See you”や“Farewell”のような未来の行動をコミットせず事実をあるがままに受け入れている言葉です。そう思うにつけ、二人のマエストロの言葉が一層心に刺さります。憂鬱や不安定な感情は、偽情報や生成AIのハルシネーションなどで情報が洪水と化した世の中で攪拌かくはんされ続けています。今こそ「どう生きるか」という自身の哲学と、状況を見てしなやかに乗り越える力が必要とされているのではないのでしょうか。

2017年の「セイジ・オザワ松本フェスティバル」が小澤さんに会えた最後の機会になりました。ご冥福を心からお祈りいたします。

▶▶ 次回リレートーク

安部 和志

ソニーグループ
執行役専務

令和5年度専門高校生徒の研究文・作文コンクール 「経済同友会賞」 研究文・作文各1編を顕彰

みんなで描く

みんなの未来
プロジェクト

経済同友会は1月19日、令和5年度専門高校生徒の研究文・作文コンクール(経済同友会・産業教育振興中央会共催)において、研究文・作文各1編を「経済同友会賞」に選出、表彰した。作品は本会ホームページで公開した。7回目となる今回は全国から研究文40編・作文260編の作品が寄せられた。



研究成果や仕事観が表現された作品を公募

本コンクールは2017年度より「みんなで描くみんなの未来プロジェクト」の一環として開始した事業で、産業教育振興中央会との共催で実施している。産業教育振興中央会は産業界、教育界との緊密な連携強化の下、専門的職業人の育成のために産業教育の振興・充実に取り組む団体で、会長は浦野光人・経済同友会元副代表幹事、理事長は杉江和男・同元学校と経営者の交流活動推進委員会委員長が務める。

応募対象は専門教育を主とする学科(専攻科を除く。総合学科を含む)に在籍する高等学校の生徒で、研究文と作文の各部門を設定している。研究文の部では専門教育に関する研究・実験・調査などの研究の成果を、作文の部では生徒個人が現に学んでいる専門教育での体験についての感想・決意・抱負・将来の仕事などをそれぞれテーマに掲げている。

令和5年度は研究文40編・作文260編の応募作品があった。日色保・学校と経営者の交流活動推進委員会委員長を審査委員長とする本会審査委員会の審査を経て、経済同友会賞として研究文1編・作文1編を選出した。

審査委員会 (所属・役職は開催時)

◆審査委員長

日色 保 学校と経営者の交流活動推進委員会 委員長
(日本マクドナルドホールディングス 取締役社長兼 CEO)

◆審査委員

齋藤 勝己 学校と経営者の交流活動推進委員会 副委員長
(東京個別指導学院 取締役会長)

白井久美子 学校と経営者の交流活動推進委員会 副委員長
(ユニアデックス 常務執行役員)

将来性の伸び代を重視

経営者視点で選出した秀作2点

経済同友会は経営者の視点から、生徒の一生懸命さや発想のオリジナリティーなど、将来への伸び代を重視して審査した。審査基準として以下5点を設定している。

- ①妥当性：適切な主張やテーマが設定されているか
- ②論理性：論旨が首尾一貫しているか
- ③独創性：発想にオリジナリティーがあるか
- ④説得力：全体構成および結論に納得性があるか
- ⑤将来性：成長が期待できるワクワク感があるか

以上の観点により、経済同友会賞として研究文の部からは、伝統工芸品である織物と染色の地域ブランド化と伝統継承への取り組みについてまとめた山口県立柳井商工高等学校の作品を選出した。

同じく作文の部からは、地元名勝地の松原への思いと、その松葉を活用した食品開発を通して得た自身の将来像を描いた作品を選出した。

なお、産業教育振興中央会は日頃の学習成果や文章の構成など学術面を重視して審査しており、前述2作品にはそれぞれ佳作と最優秀賞を授与している。

受賞作品と各審査員の講評、受賞者のコメントは次ページの通り。



令和5年度専門高校生徒の研究文・作文コンクール 「経済同友会賞」受賞作品

・研究文の部・

模擬株式会社山口魅来伝統工芸事業グループの 地域ブランド化と伝統継承の取組

作品はコチラ



山口県立柳井商工高等学校

建築・電子科3年：内山 叶仁、山本 悠月 同2年：岡本 陽太

ビジネス情報科2年：内山 花梨、清 実悠紀 ※産業教育振興中央会「佳作」受賞

審査講評

●学校や学科の枠を超えて協働する枠組みがユニークで、模擬株式会社を設立しての活動からは責任感や真剣度合いが伝わってくる。また、地域と協働して地域の魅力を伝えていくという活動の軸は少しもぶれることがない。実際の売り上げとして結果も出ているのは特筆すべき本研究の特徴だ。ずいぶん前から継続している活動と思われるが、今回の報告チームがそれまでの先輩たちが続けてきた活動に、新たにどのように付加価値を追加したのかなどといった点も、ぜひ聞いてみたいと思った。【日色】

●模擬株式会社山口魅来の活動はどれも「3つの理念」が具現化されていて、とても素晴らしい。また、活動のプロセスを通して、人のつながりを感じながら異なる人の強みを活かし合う、このような価値ある経験を得たこともとても貴重な。参加された皆さんにとって自身の未来を切り拓く力につながることを期待している。【齋藤】

●やまぐちハイスクールブランド創出事業としての伝統工芸事業創出と多角的な展開と、取り組み成果がまとめられている。模擬株式会社山口魅来を設立し、やまぐちのつながり／幸福と未来／魅力伝搬の経営理念までつくり、地域ブランド化戦略・伝統継承

戦略を実行し、事業創出後の周囲の反応や経済的成果までもが報告されている。事業創出の目的を参画者が明確に意識し、地域と連携しながら伝統工芸を継承しながらイノベーションを起こしてきた本活動は大変素晴らしく、近年における企業のパーパス経営に等しい。コロナ禍の制約環境にありながら、伝統工芸を活かす事業創出活動を学生中心で推進したこと、その成果を周知してきたことは称賛に値する。【白井】

受賞者のコメント

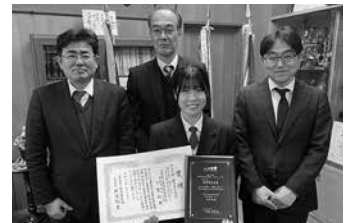
山本 悠月 (模擬株式会社山口魅来伝統工芸事業グループ
部長／建築・電子科3年)

令和5年度専門高校生徒の研究文・作文コンクールの研究文で経済同友会賞をいただき、ありがとうございました。先輩から続く模擬株式会社山口魅来の取り組みについて貴会から評価していただき、私たちの自信につながりました。今後も地域の方と専門高校生がタッグを組み、山口県の魅力ある地域資源を活かした研究を行い、全力で盛り上げていきたいと思っております。これからも社員一同でがんばります。

・作文の部・

あふれる想い、商品に込めて ～大切な地域の宝を次の世代に繋ぐ～

作品はコチラ



佐賀県立唐津南高等学校

食品流通科3年：小宮 妃奈 ※産業教育振興中央会「最優秀賞」受賞

審査講評

●出だしの文章が素晴らしく、すぐに引き込まれる。地元の誇りを守ろうという、明確で熱量の高い動機に感銘を受けた。食品開発に至る展開は若干唐突な印象も受けるが、その後の具体的なクラフトジンの開発ストーリーは秀逸だし、かかわった方々の臨場感あふれるコメントは感動的ですからある。商品開発に先立っているいろいろな先人の話を聞いたという行動力も素晴らしい。このジンを飲んでみたい!と思った。【日色】

●「虹の松原」を大切に守りたい、その価値を多くの人に届けたいという思いが、商品開発に挑む小宮さんのチャレンジから伝わってきた。小宮さんの積極果敢な姿勢がとても印象的であるし、ご自身の夢にもつながったと感じた。タイトル通り、あふれた思いをこめた商品開発、今後がとても楽しみです。【齋藤】

●松原の資源を活かした「虹ノ松原の香り」をリアルに感じられる食品開発へのあくなき挑戦と、努力の過程が記されている。ま

るで虹ノ松原で森林浴をしている気分にさせてくれるような香りを再現したという、独創的な酒飲料の商品化にまでこぎつけたストーリーは説得力がある。故郷の宝を守り、こよなく愛する心を食品を通じ世界に発信した実行力は称賛に値する。【白井】

受賞者のコメント

小宮 妃奈

今回このような名誉ある賞をいただき、本当にうれしいです。受賞もそうですが、虹ノ松原や地域を守りたいという思いを少しでも全国に発信でき、3年間頑張ってきたと思っています。虹ノ松原で過ごした3年間はコロナとの戦いでした。さまざまな制限がかかる中で、自分にできることを一生懸命やろうと決め、微力ですが努力を重ねてきた時間には自信があります。これからも虹ノ松原を守り次の世代につないでいきます。

訪米ミッション

米国の政治経済情勢を探る

グローバル化推進委員会は2月14日～22日にかけて、7年ぶりとなる訪米ミッションをワシントンD.C.、ニューヨークに派遣した。コロナ禍で途絶えていた米国の各界カウンターパートとの対話・交流再開、大統領・議会選挙に向かう米国の政治状況、今後の政策動向の見通しに関する情報収集を目的として、各界の有識者にヒアリングを行った。



全米商工会議所との面談

背景と問題意識

日米両国は基本的な価値観と幅広い領域で利害を共有し、重層的な協力関係を築いている。不確実性の高い国際情勢の中で、「かつてなく強固である日米同盟」はアジア太平洋地域の安定と日本の国益にとって極めて重要である。日米が連携してグローバルな諸課題に備えるとともに、米国が大統領選挙に向かう中で、経済界として主な争点を正しく理解し、予見可能性を高めておく必要がある。

こうした視点から訪問先を選定、米国の政治経済情勢にかかわる情報収集と意見交換を行い、同時に米国各界の有識者との交流チャンネルをつなぎ直すことを目的とした。

主な訪問・会談先

※面談順

ワシントン D.C.	ブルッキングス研究所 ユーラシア・グループ 米国議員経験者協会 (FMC) 外交問題評議会 (CFR) 全米商工会議所 カーネギー国際平和基金 ピーターソン 国際経済研究所 ヘリテージ財団 経済開発委員会 (CED)
ニューヨーク	マシュー・ポットインジャー (元国家安全保障会議 (NSC) アジア局長) ジャパン・ソサエティ 国連開発計画 (UNDP) 米国国際ビジネス評議会

参加者

■団長

茂木 修

キッコーマン 取締役専務執行役員
経済同友会 グローバル化推進委員会 委員長

三毛 兼承 ワシントンD.C.のみ

三菱UFJフィナンシャル・グループ
取締役 執行役会長
経済同友会 副代表幹事 (グローバル化推進担当)

■団員

田川 丈二 ワシントンD.C.のみ

日産自動車
専務執行役員 チーフサステナビリティオフィサー

中塚 晃章

アルテミラ・ホールディングス
取締役社長兼グループCEO

平賀 暁

マーシュ ブローカー ジャパン 取締役会長

宮原 京子 ワシントンD.C.のみ

ファイザー 取締役執行役員

江口 豪

サントリーホールディングス
インテリジェンス推進本部長
経済同友会 日米関係タスクフォース 主査



ユーラシア・グループとの面談を終えて、記念撮影



国連開発計画 (UNDP) との意見交換

選択的夫婦別姓

早期実現求め、首相ら宛て要望書手交

3月8日の「国際女性デー」に合わせ、選択的夫婦別姓の早期実現を求めるビジネスリーダー有志の会、経団連、新経済連盟、全国女性税理士連盟、日本跡取り娘共育協会と共に選択的夫婦別姓の早期実現を求め、それぞれの要望書等を首相、法相、外相、女性活躍・男女共同参画担当宛てに手交した。



政府側に要望書を手交する大藪貴子社会のDEI推進委員会副委員長(左から6人目)

写真提供：一般社団法人あすには

要望書では選択的夫婦別姓の早期実現に賛同を表明し、①夫婦同姓を規定する民法750条を改正し、婚姻時、夫婦が同姓、または各自の婚姻前の氏を称することができる選択的夫婦別姓制

度を導入する、②同制度に対し、国民の理解を深めるための啓発活動を強化する、③同制度の導入に向けたロードマップを策定し、公表する、以上の3点を求めた。

様な家族形態を認める社会を実現するためには、選択的夫婦別姓制度を早期に導入する必要があります。これは社会におけるDEI (Diversity, Equity & Inclusion) の浸透を促進する一歩であり、政府に対しては以下の三点を求めます。

選択的夫婦別姓制度の早期実現に向けた要望(全文)

本会は、夫婦が自らの意志で姓を選択できる選択的夫婦別姓制度の早期実現について賛同を表明します。

1898年(明治31年)の旧民法で定められた夫婦同姓制度は戦後も引き継がれ、今日では、民法第750条により、夫婦は婚姻時に一方の姓を選択する夫婦同姓が規定されています。しかし、現状は妻(女性)が夫(男性)の姓に変更するケースが圧倒的多数を占めています。また、明治ならびに現民法にて制度化された1947年(昭和22年)当時と異なり、家族形態や個人の価値観は

格段に多様化しています。

夫婦同姓による経済社会への影響としては、女性の職業活動上の不利益、行政や金融機関の変更手続きに伴う負担が挙げられます。こうした中で、旧姓の通称使用の拡大が進められてきましたが、旧姓併記に対応した仕組み・システムへの変更にもコストを要しています。また、旧姓の通称使用は国際的には安全保障上のリスク要因になり得ることから、グローバル化に対応した政策とは言えません。

個人の尊重と両性の実質的平等、多

(1) 夫婦同姓を規定する民法750条を改正し、婚姻時、夫婦が同姓、または各自の婚姻前の氏を称することができる選択的夫婦別姓制度を導入する

(2) 同制度に対し、国民の理解を深めるための啓発活動を強化する

(3) 同制度の導入に向けたロードマップを策定し、公表する

本会は、あらゆる人材が活躍できる「多様性ある、公正で、包摂的な社会」の実現を目指し、今後もさまざまなステークホルダーと協働しながら、社会のDEIを推進していきます。

新入会員紹介

会員総数 1,592名(2024年2月16日時点)



あらかわ ともみ
荒川 朋美

所 属：双日
役 職：常務執行役員 CDO 兼 CIO



さがみ しゅんらく
佐上 峻作

所 属：M&A総研ホールディングス
役 職：取締役社長



ちば ともひろ
千葉 知裕

所 属：Macbee Planet
役 職：取締役社長



なかじま あつし
中島 篤

所 属：三菱地所
役 職：取締役 代表執行役 執行役社長



なかにし かずゆき
中西 和幸

所 属：田辺総合法律事務所
役 職：パートナー弁護士



はら かずまさ
原 一将

所 属：マクニカホールディングス
役 職：取締役社長



わたなべ たつろう
渡邊 達郎

所 属：商船三井
役 職：執行役員 チーフ・エンバイロメント・サステナビリティ・オフィサー



たなか くにひろ
田中 邦裕

所 属：さくらインターネット
役 職：取締役社長

◆ 関西経済同友会からの入会

退 会

さくらい まさみつ
桜井 正光

所 属：市村清新技術財団
役 職：会長

2024.1.24 ご逝去による会員資格の喪失

No.866 March 2024 経済同友 3

C O N T E N T S

CLOSE-UP 提言

規制改革委員会【意見】
間下直晃 委員長
供給制約時代の公共交通の課題解決と
地域活性化・イノベーション創出のため
「ライドシェア」新法の制定を 03

日ASEAN委員会【報告書】
平子 裕志 委員長
ASEAN with Japanのつながりから
人材育成を起点に
未来の経済・社会の共創を 06

Doyukai Report

令和5年度専門高校生徒の研究文・作文コンクール
「経済同友会賞」研究文・作文
各1編を顕彰 10
訪米ミッション
米国の政治経済情勢を探る 12

選択的夫婦別姓

早期実現求め、首相ら宛て要望書手交 13

Column

私の一文字 渋澤 健
「『と』の力でより良い社会を創る」 02
リレートーク 平子 裕志
「二人のマエストロ」 09
私の思い出写真館 秋田 正紀
「デザインを持つ力」 15

新入会員紹介 14



秋田 正紀

松屋
取締役会長兼取締役会議長

デザインの持つ力

コロナ禍も落ち着き、最近の銀座は以前のようにラグジュアリーな街として活気を取り戻していますが、バブル崩壊後の1990年代後半の銀座は安売りショップの出店が目立ち、街のイメージは地に落ちていました。

そのような中、松屋は銀座店に併設されていた銀行跡地を取得したのを契機に、大リニューアルとともに耐震工事と外壁改修も行うという、まさに社運を賭けたプロジェクトを実施し、私はその責任者として、銀座にふさわしいデパートづくりを目指しました。

実際に工事がスタートするとたくさんの難題に遭遇しましたが、中でも頭を悩ませたのが外壁工事のための仮囲いでした。銀座通りは国道のため、工事囲いに広告を出したり、オープンの告知を行ったりすることは一切禁じられており、お店が営業中であることや、2001年のオープンに向けての期待感をあおることができません。そこでアイデアを出してく

れたのが、後に店舗空間や宣伝に携わってもらったグラフィックデザイナーの原研哉さんです。

幅100メートル、高さ5メートルの巨大な白い仮囲いの壁に、最初は閉じているジッパーを配し(写真①)、その後、時期に応じて仮囲いごと絵を移動し(同②)、まるで少しずつジッパーが開いていくように見せました。このジッパーはリニューアルコンセプトの「ファッション」を象徴しており、これによって、銀座通りを通る人にリニューアルへの期待感を大いに膨らませることができました。

このときが、私にとって「デザイン」との出会いであり、デザインの持つ力の大きさを認識した瞬間でした。

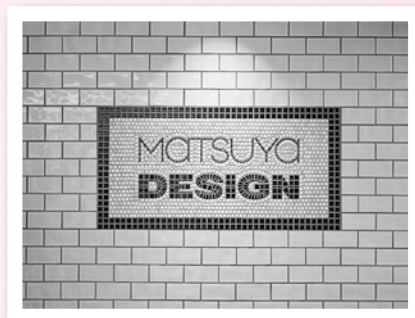
この経験が、2019年に社長として創業150周年を迎える際に、あらためて「デザインの松屋」を宣言することにつながり、その思いをいつまでも忘れないように、地下鉄入口の壁に「MATSUYA DESIGN」の文字をタイルで刻みました(同③)。



写真①



写真②



写真③

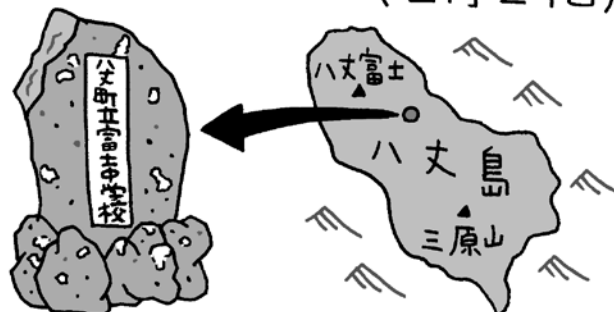
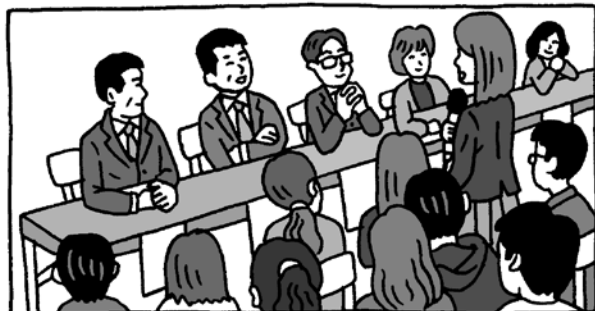
同友会は
行動する“DO”友会!

学校と経営者の交流活動推進委員会が

八丈島へ出張授業に行きました。



(2月29日)



日色委員長以下、正副委員長9名で訪問。八丈町立富士中学校を会場に小・中・高生混成9グループに授業を行いました。



富士中学校の先生と



先生方のご尽力により活気に満ちた出張授業となりました。

イラスト・溝口イタル

