

# 創発 Mail Magazine

創発は「インキュベーション」のプロ集団。-問題解決のための新しい戦略・進化-

当メールマガジンは、日本総研/創発戦略センターの연구원と名刺交換させていただいた方に配信させていただいています。>> [登録解除はこちら](#)  
当メールマガジンは、HTML形式で配信させていただいております。うまく表示されない方は>> [こちらからご覧ください](#)

[日本総研/創発戦略センター](#) | [연구원紹介](#) | [セミナー・イベント](#) | [書籍](#) | [掲載情報](#) |

今週の創発Eyesでは「国の環境格付は投資行動に反映されるのか」と題して、欧米事例を紹介しながら日本国内の今後の動向を解説します。  
年始から始まった<次世代交通><シニア>の連載は今回が2回目の記事。연구원自らが場を創り、その場に自分自身を投げ込んで感じた内容になっています。  
ぜひご一読を！

## 1. Ikuma Message

[中国経済は本当に減速しているか](#)

## 2. 創発Eyes

[国の環境格付は投資行動に反映されるのか](#)

## 3. 連載\_次世代交通

[ライドシェアの解禁はなるか？\(その2\)](#)

## 4. 連載\_シニア

[第2回\\_ギャップシニア市場を創造する](#)



創発戦略センター  
所長  
[井熊均](#)

## IKUMA Message

### 中国経済は本当に減速しているか

年明けからだいぶ日が経ってしまいましたが、今回が2016年初めてのメルマガになります。今年もよろしくお願いいたします。

さて、申年は騒がしい、と言われるように、2016年は年明けから、株価の暴落、世界経済の変調など、毎日のように厳しい話題がテレビ、新聞を賑わしています。大きな原因の一つが中国経済の減速にあるとされます。確かに、中国では企業倒産、人員削減など続いているようです。しかし、それであっても中国の経済成長は6%を保っています。数字の信頼を割り引いても5%程度はあるとされます。「爆買い」も急減速する様子はありません。中国には毎月のように出かけていますが、北京、天津、広州、深センあたりの街で深刻な空気を感じることはありません。バブル経済崩壊以降、日本経済が何度か低迷した時、街に元気がなくなったのは大分違います。

中国経済がかつての勢いを失ったことは確かですが、減速する部分だけを見ていると日本のポジションを見失います。過剰投資で膨れ上がった重厚長大産業業界が縮小し、調整過程を経なくてはならないのは当然です。その影響に備えるのは日本経済のリスクヘッジとして重要なことです。

一方で、中国国内ではサービス産業やIT産業が急激に拡大しています。これらのプラスマイナスが5~6%ということなのでしょう。つまり、中国経済は凄い勢いで新陳代謝を遂げている、という見方もできるのです。彼等は日本経済の歴史を实によく勉強していますから、十分あり得ることです。肥大化した分野の調整がひと段落した時、中国の経済体質は一度むけ付加価値を高めている可能性がある

のです。

二つの側面を見て、日本が力を入れるべきなのは、日本経済の代謝のスピードを上げることなのでしょう。



創発戦略センター  
マネジャー  
村上 芽

## 創発eyes

国の環境格付は投資行動に反映されるのか

国単位で、環境や持続可能性に関する政策や、気候変動の影響への適応度合いを評価して、格付またはランキングを出す動きがある。

例えば、米国のイェール大学とコロンビア大学は、2000年から共同して「Environmental Performance Index (EPI)」を作成し、発表している。EPIでは、国ごとに、健康とエコシステムの2軸で、20の指標を用いて評価を行う。20の指標には、子どもの死亡率、大気汚染、飲料水、衛生、農薬、森林面積、漁業ストック、絶滅危惧種の保護、二酸化炭素排出量などが含まれる。2014年調査では、日本は178カ国中26位である。上位はスイス、ルクセンブルグ、オーストリア、シンガポール、チェコで、米国は33位、中国は118位だった。EPIの結果は毎年、世界経済フォーラムで発表されている。ただ、この研究成果は興味深い内容であるものの、個々の国の政策目標や、投資判断、不動産の評価などに広く活用されているとは考えにくく、数ある国別ランキングの1つとして知られているにすぎない。

他方、投資判断の立場から、国を格付する例もある。ドイツの老舗サステナビリティ格付機関であるoekomリサーチ社は、2001年から国別の社会・環境格付を約100の指標を用いて行い、機関投資家などの顧客に提供している。評価はポジティブ評価と、投資対象から排除するためのネガティブスクリーニングから成る。投資家は、国債等に投資する際に、信用格付に加えて社会・環境格付を用いることができる。

さらに、気候変動がどのようにソブリンリスクに影響するのかといった観点の調査も出てきている。その1つが格付機関であるスタンダードプアーズ社が2014年に発表したレポートである。同社はソブリンリスク分析にあたって、気候変動を高齢化に次いで2番目の「グローバルメガトレンド」と位置づけている。そして、気候変動は経済、金融、貿易を通じて国の信用リスクに影響を及ぼすとする。目を引く分析の1つとしては、火山の噴火のような災害が小国の経済に大損害を与えた例であれば、世界中からの援助によって立ち直ることができるものの、複数の大国を同時に襲うような気候変動の被害からの復興に関しては、諸外国からの支援に頼れないという指摘がある。同レポートでは、気候変動への脆弱性を測るにあたり、(1) 海拔5メートル以下の居住人口の割合、(2) GDPに占める農業輸出の割合、(3) ノートルダム大学(米国)のND-GAIN指標(気候変動の影響の受けやすさと適応許容力からなる指標)の3つの値の平均を順位付けすることで、116カ国の強靱度ランキングを作成した。そこでは、日本は55位である。上位にはルクセンブルグ、スイス、オーストリアなど、(1)の割合がゼロになる欧州の内陸国が並ぶ。(3)の指標だけで見れば2位のデンマークは、(1)が104位であるため総合では22位となるなど、地理的な条件が大きく影響した結果となった。米国は10位、中国は82位だった。

現時点では、国の環境格付を国への投資評価に生かそうとする動きは金融市場の一部にとどまる。しかし、2014年以降、国際的には金融安定と気候変動の関わりについての関心がG20や金融安定理事会でも高まっていることや、ESG(環境・社会・ガバナンス)情報を投資判断に取り入れる投資家が拡大していることを踏まえると、国への評価(国債の評価や、直接投資判断など)に環境格付が統合される可能性も十分にある。



創発戦略センター  
マネジャー  
[井上 岳一](#)

## ライドシェアの解禁はなるか？（その2）

世界で急成長しているマイカーを利用した有償での乗り合いサービス（＝ライドシェア）。安倍首相は国家戦略特区の中でも、過疎地等に限定して解禁する方向での検討を指示しているが、果たして、ライドシェアの解禁は実現するのか？

ライドシェアの解禁に当たっての争点は、大きく二つ、タクシーとの競合問題、安全性と責任主体の問題だ。以下、それぞれ見ていこう。

### 1. タクシーとの競合問題

自動車で人を運んで対価を得る行為は、旅客行為と見なされ、道路運送法による取り締まりの対象となる。旅客行為ができるのは、旅客自動車運送事業者（以下、旅客事業者）としての許可を受けた事業者のみで、バス、タクシーは、これに当たる。いわゆる緑ナンバーの世界だが、緑ナンバーを取得するには、法令で定められた基準を満たす必要があり、当然にコストがかかる。

一方、自家用車（白ナンバー）で旅客行為を行うライドシェアに余計なコストはかからないから、タクシーより安い料金設定が可能だ。ただでさえギリ貧のタクシー業界に、強力な競合が出現することになる。

タクシー事業者がほとんど存在しない過疎地なら問題ないだろうというのが安倍首相の提案だが、タクシー業界にしてみれば、一旦、認めてしまったら、無制限に拡大してくるのだろうという懸念がある。だから、絶対にライドシェアの解禁は認められない。それで全国的な反対運動が起きている。

### 2. 安全性と責任主体

ただ、国土交通省が気にしているのは、タクシーとの競合問題よりも、安全性と責任主体の問題である。ライドシェアは、自家用車だから車両の管理も運転手の管理もできない。当然、事故や事件が起きる危険性は高まるが、何か起きた時の責任主体は、運転手以外に存在しない。タクシーであれば、事業者の責任として処理されるが、そうはならないのだ。実質、旅客事業を行っているのに、その指導管理ができない。そこが所管官庁にしてみれば悩ましい。

ライドシェア解禁を推進している新経済連盟は、オークションサイト等で有効に機能しているレビューシステムを取り入れること等でトラブルの発生は極小化できるとしているが、人の命に関わる旅客行為を、本当に国民の当事者間の自己責任に委ねておいて良いのか。そう考えると、所管官庁の側は、どうしても慎重な対応にならざるを得ない。

このように、ライドシェアの解禁は、難しい問題をはらんでいる。とは言え、安倍首相から検討指示が下りている国土交通省としては、何らかの答えを出す必要がある。落とすところは、現在の自家用有償旅客事業（合法白タク）の範囲の拡大や手続きの簡素化、協議会の運営方法の改善等になるのだろうが、果たしてそれで良いのか。

ライドシェアの解禁問題は、公共交通のあり方含め、地域交通のあり方を見直す絶好の好機である。2020年の実用化が目指されている自動運転が普及すれば、地域交通網は激変する。それを見据えた時、今のうちから準備しておかなければいけないことは何なのか。ライドシェアの解禁問題を契機に、そういう本質的な議論が行われることを期待したい。

[前回の連載はこちらからご覧ください](#)

## 第2回 ギャップシニア市場を創造する

シニア市場は、国内で数少ない、今後、成長が見込まれる消費市場であり、多く



創発戦略センター  
マネジャー  
[徳村 光太](#)

の企業が注目しています。日本総研は、現在のシニア市場は要介護シニア市場と元気シニア市場に二分されていると捉えています。

まず要介護シニア市場は、介護保険制度で給付される介護サービスを含む市場です。要介護状態になる年齢には個人差がありますが、主に80歳以上のシニアがターゲットです。介護保険制度で提供されるサービスには、老人ホーム等の入所サービス、訪問介護等の在宅介護サービスがあります。保険外で提供される商品やサービスとして、サービス付き高齢者住宅、福祉用具、おむつなどの日用品、介護食品、介護者付き旅行などが存在します。

次に元気シニア市場は、50歳代後半から70歳代をターゲットとした市場です。代表的な商品やサービスとして、旅行、パソコンやタブレット教室、さまざまなカルチャースクールなどがあります。

日本総研は、現在のシニア市場にギャップシニアをターゲットとした商品やサービスがほとんど存在しない点に注目しています。なぜギャップシニアをターゲットとした商品やサービスが存在しないのか、それは要介護シニアや元気シニアに比べて、ギャップシニアのニーズが捉えにくいこと、ギャップシニアへのアプローチが難しいことが理由だと考えられます。

またギャップシニアは、要介護シニア市場と元気シニア市場のいずれにおいても消費者になっていないと考えられます。ギャップシニアの年齢は、70代後半から80代が多く、年齢階層としては要介護シニアや元気シニアと重なっています。しかしギャップシニアには要介護シニア向けの商品は、「私には関係ない」「もっとお年寄り（具合の悪い人）が使うもの」と捉えられてしまいますし、元気シニア向けの商品は「元気な人のもの」「若い人のもの」と捉えられて敬遠されてしまうからです。

日本総研は、要介護シニア市場と元気シニア市場に二分されたシニア市場に、ギャップシニアの考え方をもち込むことで、ギャップシニアを消費者に変え、さらにはシニア市場全体を活性化させていきたいと考えています。ギャップシニア市場に注目すべき理由は、2つあります。

第1の理由は、ギャップシニア市場の大きさです。日本総研の推計では、ギャップシニアはおよそ1,200万人にも及びます。これはシニア市場3,800万人のおよそ3分の1にあたり、また要介護シニア市場400万人のおよそ3倍の規模に相当します。

第2の理由は、ギャップシニア市場が、元気シニア市場と要介護シニア市場を連結する役割を果たし、シニア市場全体を活性化させることになるからです。シニアは年齢や疾患やライフイベント等によって、元気シニア・ギャップシニア・要介護高齢者の状態を行き来することに特徴があります。例えばある企業の現在の主要顧客が元気シニアであるとする。その企業が、ギャップシニア向けの商品やサービスを提供することによって、主要顧客がギャップシニアになった後もビジネスを継続することができます。また主要顧客が要介護シニアである企業であれば、ギャップシニア向けの商品やサービスを提供することは将来の主要顧客を囲い込む効果が期待できます。

以上、消費者や市場の視点からギャップシニアについて述べてきました。一方でギャップシニアは、介護政策の視点からも注目すべき対象です。第3回メールマガジンでは、介護保険制度におけるギャップシニアの位置づけについて書いていきたいと思います。

[前回の連載はこちらからご覧ください](#)

株式会社日本総合研究所 創発戦略センター  
Mail Magazine (第2・第4火曜日配信)

このメールは創発戦略センターメールマガジンにご登録いただいた方、シンポジウム・セミナーなどにご参加いただきました方、また研究員と名刺交換した方に配信させていただいております。

【発行】株式会社日本総合研究所 創発戦略センター

【編集】 株式会社日本総合研究所 創発戦略センター編集部  
〒141-0022 東京都品川区東五反田2丁目18番1号  
大崎フォレストビルディング  
TEL：03-6833-1511 FAX：03-6833-9479  
<配信中止・配信先変更・配信形式変更>  
<http://www.jri.co.jp/company/business/incubation/mailmagazine/>

※記事は執筆者の個人的見解であり、日本総研の公式見解を示すものではありません。  
**Copyright (C) 2016 The Japan Research Institute, Limited.**