

報告①

コミュニティによる社会課題の解決方法に関する日英比較 —交通弱者と買い物弱者を中心に

沖縄国際大学 経済学部経済学科

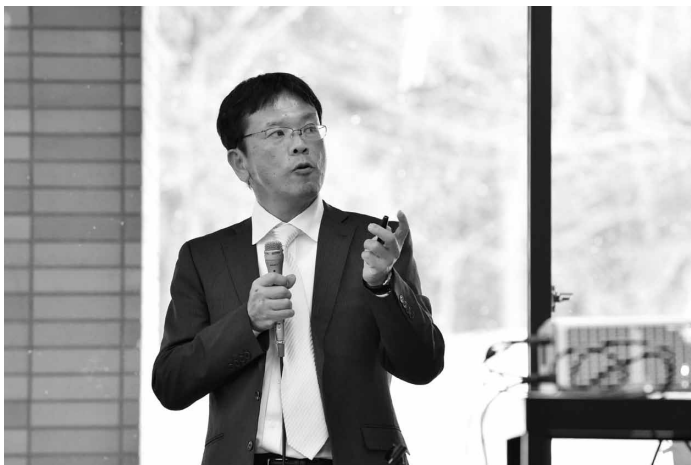
教授 村上 了太

司会者：それでは、第一報告者の村上了太先生より、「コミュニティによる社会課題の解決方法に関する日英比較—交通弱者と買い物弱者を中心に」と題しましてご報告いただきます。よろしくお願いいたします。

村上：みなさん、こんにちは。沖縄国際大学経済学部村上了太と申します。私がトップバッターということで、『地域交通とコミュニティ』ということで、沖縄の視点を報告させていただきたいと思います。

本日の課題はコミュニティによる社会課題の解決方法に関する日英比較。交通弱者と買い物弱者を中心に長いタイトルを付けました。お手元にはペーパー状のものがあると思うのですが、これを読まれたら、昼寝してしまいますので、もう一つ、後から配りましたパワポのファイルを見ながらご覧ください。

私は沖縄に平成11年に就職して、19年目になり、少しは沖縄に貢献ということで沖縄の課題を考えるようにしています。4年前、鹿児島国際でも買い物弱者についての比較を



させていただきましたけれども、それからイギリスとの取り組みということで、当然、違うところは違うのですが学ぶべきところはあると言うところから、地域交通の問題を含めた課題解決の有り様を報告させていただきたいと思います。

では、さっそく。後ろは宮古島の日本一の無料でわたれる長い橋ですので、沖縄に来られたらぜひ足を運ばれたらいいかと思います。

私の解釈はコミュニティと交通に関する課題として、沖縄も鹿児島も、北海道も同じように、交通ということを通車化が進むということはやはり公共交通機関も経営があぶなくなる。もちろん、民間の交通も補助がなくなるとはできないとか、色んな問題で交通体系維持が問題となってきているというのは、みなさんもお存じかと思います。それは私もへそ曲がりな物で、そこからどういった課題が出てくるかというところ、交通弱者の問題、車を持っていない方がバスで不便になるよ、というだけではなしに、買い物すら困るということ、その辺りが私が着眼しているところです。

さらに、交通が不便になったら病院に通うにも一苦労している。年金をATMで引き出すだけでも大変なこと。地域交通を維持しなくては、田舎では大変困るということで、では、過去にさかのぼってどんな取り組みをしているかというところに焦点を置いて、交通プラス社会課題の解決、ソーシャルビジネスという視点から取り組んで行くということに視点を置いています。

そんなところから、少しひねりますと、地域の課題とは何かというと、交通弱者、医療の格差、金融のものだったりたくさんあります。そんなことからコミュニティはどういう風に動くのかということ、沖縄の課題解決のどこに原点を求めるとかというところ、奥という地域ですね。沖縄本島の最北端にあたる部分に小さな集落があります。そちらは田舎であるが故に100年前から続く課題解決、沖縄でいうユイマール、みんなで助け合うという精神が100年前から残っている。交通の問題もコミュニティから解決しようと試みてきたというところをひとつ、事例として考えてみたいと思います。

これは、1906年、世は産業組合運動というものがあった、おそらく内発的に奥というところからいろいろな課題解決ビジネスが出たのではなしに、よそから、明治の役人が奥に来て田舎だからこうした方がいいのではないかと、ということで続けられた。そうした地域、田舎であるが故に外発的な力を借りながら課題解決ビジネスを組まれたと思っています。

ところが、これが最近のブルーオーシャンからレッドオーシャン、経営用語でいうと田舎であったが故に成り立ったビジネスモデルが成り立たなくなった。これは田舎であるが故にというのがブルーオーシャン（青い海）。それから民間企業との対立を余儀なくされた、これをレッドオーシャン（赤い海）と言います。そういった状態に追いやられて、田

舎のお店はつぶれていって買い物弱者も増えていくというところが、奥を含めた、この共同店というのが一番多いときは100店舗あまり、沖縄本島あるいは離島でもあって、鹿児島、奄美大島には3軒ほど残ってはいるものの多く減っている。その原点は奥ではあるが、日本全体でそういった共同の取り組みが減っているという一方でふと目を向けてみると1万キロ向こうのイギリスでは増えているというところに着眼してこの2、3年、イギリスの田舎に行って、地域共同がどのように行われているのか、共同というのはどういう風に行われているのか、そこで交通の問題はどう取り組まれているのかを比較研究しているというところですよ。

まだ、これしか研究していないので後の質問に十分答えられるかどうか分かりませんが、比較という視点で少しめくっていきます。

奥という集落は沖縄本島がありまして、この先っぽ。辺戸岬がありまして、ここが与論、ここが鹿児島。この先っぽが辺戸岬というところで、ここから車で10分くらい行ったところの集落で、奥共同店。地理的に沖縄本島、全島、電力が通ったのが1981年です。36年前に全島電化がようやく完成した。当然、この奥という地域もその前後に国道58号線の終端として道が開けた。それから南下する地域は県道が走っているんですけども、おそらくは国道とか県道が出る前、まさに陸の孤島。それ故にいろいろな解決をしてきたというわけです。

奥というところで、111年前、1961年、共同でお店を作った。要するに個人の資本には限界があるので、地域に住んでいる人がお金を出して商店を作る、後々、規制は出てくるが商店である程度、その地域のマネーが循環するようになれば、そこで交通不便な故に、陸の孤島です。船も集落で買います。交通手段は船がまず優先されて、道路が開通した後に共同バスの運営をする、そういった歴史を歩んでいます。それだけじゃなしに、後ほどスライドでお見せしますが、3方が標高200～300mの崖に囲まれた山にあります。山からせっかく稼いだお金をコミュニティの外に出そうとしたら地域にお金が貯まりません。じゃあどうするのかというと、ここに取られている資源、たとえばジャングルに生えている木を薪として那覇に売りに行きます。船で100km南に降りて、こちらには与那原という町があるのですが、そこで陸揚げして那覇の銭湯に薪を売りに行く。薪を売ったお金がまたお店に入ってくる。あとは、売れる物としたらお茶も栽培して加工して那覇に売りに行く。という風な活動があり、交通手段、とくに運輸がなくてはならない地域があったということです。

その後から奥共同体はいろんな事業に取り組んでいます。61年前の定則、民間企業で言うところの定款というやつですね。そこにはどんなことが書かれていたかという、食

料品、日用雑貨、購買販売、これもトラックや船で買い出しに行くこと。さらに、林産物。周りがジャングルですので、ジャングルから木を切ってそこから銭湯へ燃料として売りに行く。さらに、製茶・精米、その他農産物の集荷、ならびに加工販売。そこで運送業というのが出てきます。先ほどのように、道路ができる前は船で運ぶ。船の運営もお店が経営していた。さらに、道路ができたらバスも運営していた。さらに、点灯事業ですね。沖縄電力、当時の琉球電力公社が配線までできる前は、自分のところでランプを販売していた。あるいは、薪を販売していたという意味での点灯事業。それから酒業ですね。お酒がないなら、お酒を造ろう。もちろん、1972年5月15日、本土復帰によって免許制度があるものがだんだん廃れていくと思う物の、地域のコミュニティが力さえあれば何でもできたというひとつの事例です。

これが俗に言う、100年企業、沖縄で数少ない100年企業のひとつとして残っているという。非常に本土復帰前から色んな活動をしていて、地域の課題を地域で解決するというビジネスモデルはこの中に埋め込まれているような気がします。

バスの写真を持ってこようかと思ったが、なかなかなくて、当時の船も共同組合で購入した船です。船で買い出しに行ったり取引をしていた。陸路ができたら共同のトラックもできた。もしも沖縄に来られて、レンタカーで北上された場合、このお店は国道58号線から見ることはできません。実物は残っていますが、奥共同店の一本筋を入ったところに今でも旧売店が残っているのでご覧になられたらいいと思います。表側に今のお店が残っております。

こういったところを示していきますと、どんなことが言えるかといいますと、ざっくりと言いますと、奥共同店の体力としてどんなものがあったのかと言いますと、おそらくは農協の講師となります産業組合運動の中から、よそから旅をしてきた人がこの地域で生きていくためには、という知恵を何か与えていただいたのだらうと思います。これは社会学の先生とかと研究会をやっているのですけれども、やはりどう考えても奥という地域からアイデアが出たとはとうてい考えられない。もちろん、陸の孤島ではあるので、だれか役人が来たときにいろんなアイデアをもらって、それからビジネスができていたんじゃないかと。こういった戦前の状況があったように思います。

戦後、この間に奥の共同店は1回つぶれるのですが、一方、琉球政府の間接統治、これは非常に脆弱であったと言われておりまして、政府は頼りにならない、かといって民間は力がない。じゃあ、共同でといったところがこの奥共同店の体力の強さとしてできているのではないかと思います。

つまり、民間資本も進出するにも不便でビジネスのチャンスはない。けど、問題は抱え

ている。そういったところが共同の継続が出てくるという風に思っています。定則というのは約款は変わりましたが、実は1950年代の定則を見てもみると、奥という地域で生まれた人は即、株主です。亡くなるまでずっと株主のままというのが大きな特徴。ここは高校がないので、集落から高校に通うということは株主から外れる。そういった厳しい、ある意味、ユイマールではあるけど、そういった規則もありました。今はもう任意出資で変わっていますけれども、そういった時代もあったということです。

共同の継続があって、今に至るというのが奥共同店で共同売店研究を一番ふれるべきお店です。これが現場の写真で、先ほどの旧売店は裏側にありましてあらゆるものが売られています。もちろん、コミュニティの機能もあります。民生委員さんをお願いしてもなかなか来ない。ここなら日頃の買い物活動をするだけで最近、あそこの人来ないね、行ってみようかと、徒歩で10分、20分あれば一周できる集落のど真ん中にありますので、見守り機能もあったり。すべての集中する機能がここにあるというわけです。後ろ側にはガソリンスタンドがあって、EVの装置があって、食料品、生活物資が置かれている。歩いて行けるということですね。その周辺を見てもみると、さっきのお茶も、JAがやっているガソリンスタンド。ちょうど裏側。3方が山で標高100～200、山の上にお茶が栽培されている。これは3月末とか4月くらい。今でも加工販売されていて一時期、紅茶も売るくらい。要するにコミュニティの外からマネーを地産外商とかってビジネスのひとつとしてあったわけです。

商店の裏側にお茶の加工場も残っている。さらに、日頃の買い物活動で、今、集落の人口が180人。おそらく株主だと思いますが、事実上、顔パスで買い物ができます。あそこ誰がこのお店でいつ何を買ったかという帳簿です。年金の支給日、給料日までツケができる仕組みもある。すべてなくてはならないような仕組みができています。この集落外でドライブして観光客とかツーリングの客とかは普通にお金で買って。売店の主任さんはすべての人の名前を覚えているというくらい、この地域にはなくてはならない存在です。

こういった地域、そもそも地域交通という課題から見ると、今は村営バスが走っています。これが右側に国頭村という人口5000人くらいの村があります。当時、私が沖縄に来た平成11年頃にはこのバスが琉球バスという民間企業で運営されていました。赤字の部分は行政が補助する形で運営していたものの、琉球バスがもうできないとあって、今は直営です。これが頼りの綱です。役場があるバスから7時40分に奥から出て、40～50分かけて行くというスケジュールがあって、これは共同売店とはまったくの無関係です。当時はこの行政に頼る前はコミュニティがバスを運営していた。それでもだんだんなくなって、村直営の有償運送何とかという条例に基づくものになってしまったというのがひ

とつの特徴かも知れません。

こういったところで前半をまとめてみますと、どんなことが言えるか。歴史はいろんな本を調べてみますと出てきますが、1906年、一時解散するものの、田舎で生まれたコミュニティの象徴の共同店ができる。あえて沖縄では協は使いません。それはもともと、お茶を摘んでいるところに出てきた、今この方が奥の集落の区長さんをやっていますけれども、この親戚筋にあたるかたが個人商店を営んでいた。けれど、もう辞めましたというところから、区にお店そのものを移譲して共同店を始めた。そこからみんなが何とかしようというところから、地域共同が生まれてまず、船舶と徒歩しかないようなところと、道路インフラ未整備というところから、資金が循環できた、さらに人口増が続いていった。今、集落は180人しかおりませんが、一番多いときは1000人くらい集落の人口があった。あるいは、不便であった時代、いろいろな経営環境の元で奥共同店は長らく経営することができた。一番多いときでは、聞き語りでしかないのですが、1億円を超えるくらい収益を誇った。今はもう半分です。これはすべていろいろな状況からスーパーがだいぶん北上してきた、コンビニが発達してきた、ネット通販があつて、非常に道路が発達したが故にこの集落からお金が出ていって、経営が厳しくなつて、というところから冒頭言いましたように、奥共同店は移転とか何もしていないのに必然的にブルーオーシャン、いわゆる波が立たないおとなしい市場から、いろいろな競争相手の中で共同店がいろんな課題を解決しようとするけれど、結局は体力を奪われて、最悪の場合閉店に追い込まれ現在、60店舗から70店舗以下に少なくなつているというのが沖縄の現状です。

それでも100年企業としてまだ頑張っているひとつの事例として、奥共同店があるわけです。

こんなところから少しへそ曲がりて恐縮ですが、外国ではどうなんだろう？いち早くコープの動きとか協同組合という動きから沖縄を基点として沖縄も過疎化が進んで、高齢化が進んで、課題解決ビジネスだつてやばいと。そんなところ、どこを対象にしようかと思つたら、コープとかの動きはイギリスにたんを発するのではないか。もちろん、スペインのモンドラゴンとかイタリアの協同組合とか少しは調べているものの、イギリスはどうなんだろう？と無理やりくつつけたものがこの表です。沖縄の共同売店は右肩下がりで、減つていくというのは私の今の考えているところなんです。似たような組織がイギリスにもあつて、ちょうどリーマンショックの時、2009年のとき、開店数が思い切り増えている。40店舗増えている。沖縄の共同売店が減っている一方でなぜ、イギリスは増えているのだろう？これは後々、選考研究、イギリスと奥の法則を比べた選考研究はそれをヒントにこの指標を持ってきました。今、イギリスでは350店舗くらい。人口6000万で、350店舗。

沖縄なら人口140万で60～70店舗という具合です。そこから何かイギリスにヒントがあるのではないかと、というところから無理やりくっつけてきました。そこで大きな特徴は沖縄とイギリスの大きな違いは法人格をたくさん持っているということ。イギリスはほとんどの場合コミュニティ利益組合という法人格を得て、共同売店が運営されている。さっきの奥共同店は法人格ありません。ということは仕入れの商品を取引するときは個人名でやらざるを得ない。ということは、責任の所在が無限責任制になる。イギリスの場合は法人格を作っていますので、有限責任である。このあたりも大きな特徴であるのではないかと思っています。

品揃えひとつにしても、今年の8月にイギリスの共同売店4カ所くらいに行ってきたのですが、非常に商品ラインナップもはっきりしています。ここは、ロンドンから車で2時間くらいかかる田舎の町でもお客さんが常に来ている。沖縄にはないような忙しさを感じることができました。商品取引も現金で支払ったりしています。マネージャのデービッドに説明してもらいました。

あと、今回、おもしろかったのは、ティバートンというロンドンのホテルから4時間くらいかけた田舎です。沖縄との大きな違いは子どもがたくさんいるということ。田舎でも子育てできる環境にある。沖縄は、医療弱者とか学校すら閉校する田舎と都市の格差があるけれども、イギリスは田舎でも子育てできる。

これはティバートン共同ショップという共同売店なのですが、こちらを守ろうとする力ができている。ここでいろんな社会課題解決があるかと思えます。財務諸表を見せてもらって、トヨタ系列のデンソーで働いている方にいろいろ教えていただきました。

こちらは、バイローカル。田舎にお金を循環させるというのがありまして、女性が持っているのがローテーション表です。売店を守るためには無償でお店のレジを売ったり商品の品出しをするというくらい意識が高い地域だというのがわかります。みなさん、アンペイドボランティアと言っていました。無償のボランティアの人で運営されている。誰一人有償の人はありません。沖縄の場合は右肩上がりのビジネスモデルだったので有償労働が前提です。ここもイギリスと沖縄の大きな違い。交通の便利なところでラドリーというところに最後行ったのですが、オックスフォードからバスで20分。鉄道だと5分。非常に都市近郊にある共同売店があって、非常に交通便も便利な商店も見えました。

今回のコミュニティの強さを比べてみました。奥の場合は聞き語り程度で財務諸表も見せてもらっていませんが、収益は一番多いときで1億円くらい。人を雇う体力があった。最終利益はだいたい50万円くらい。人口が180人。村営バスが来ている。タクシーは病院に行くまで1万円くらいかかる。船はなしというまだまだ閉ざされている環境。冒頭見

た、ラスパーというところは田舎の商店であって7400万円くらい。やっと人を雇えるくらい。お店もあって、ここは非常に交通が不便で、Facebookのメッセージでやりとりをしてどうやって行ったらいいんだと聞いたら、月曜日と木曜日しかバスがなく、行ったのが火曜日くらい。ここまで駅からたどり着くにはどうしたらいいか。タクシーで行けと言われ、行きは12ポンド、帰りは15ポンド取られるくらい非常に交通が不便なくらい。モータリゼーションは非常に進んでいて、私らみたいなビジター以外は車をお持ちかと思うが非常に不便。だからこそ、600万の人口で7000万もの売上。人口比の売上だったら奥の方が大きいように思います。ティバートンは財務諸表を公開されております。こちらも非常に不便なところ。酒ローズベリーというところまで3時間くらいかかり、そこからバスが集落まで1日6往復。ここは884万円。これだけの収益だったら有償労働無理です。つぶれます。沖縄と一緒にあります。というところから無償労働でみんながお店を守るために地域のハブ機能として捉えようとしている。見たら5%は赤字として残っている最後のラトリーというところは非常に便利なところ。収益が5823万。1割は残っている。ここも有償のスタッフを雇うことができる。という風に、地域の体力によっては無償労働をやらざるを得ない。奥以外の共同売店でも給料を支払って労働しようとしてもなかなかできない集落もあって、固定費、電気代の高さでつぶれるところもたくさんある。

無理やりイギリスと沖縄を比べてみるとこうした特徴があって、ひょっとして交通の便利・不便性というのはどこか絡んでいるのかなと思っているけれども、まだまだ研究は足りないと言わざるを得ません。

こういったところから、もう1回ひねって、この報告のひとつで言えることは少子高齢化が交通弱者、買い物弱者、しかし、コミュニティの弱体はそういう訳じゃない。交通もコミュニティで考える人、みんなで集まって共同の精神があれば交通の問題は解消される。ラスパーという集落はコミュニティの人がバスを運営して、地域のパブをもり立てるためにバスの活用を作っているような取り組みもペーパーに載せています。

今の首相の前のキャメロンがビッグソサイエティーと言いました。私も安易に大きな会社と思っていたけれども、現地に行ってみたらひょっとしたら大きな組合と訳すかも知れません。コミュニティ利益組合と訳して、コミュニティ利益社会とは訳しません。キャメロンの言うビッグソサイエティーとはたくさんの組合活動を支援しているといういみがあるのではないかと考えている途中でございます。

こういう活動は少し目を転じてみて、過去にさかのぼってみますと、ロッジデール原則に行くのではないかと思います。去年、8月に行ってきました。マンチェスターからトラムで20分くらい。そこに無料で入れる博物館があり、ロッジデール構成先駆者組合とい

うのが1844年にできて、今のコープ札幌とかコープ神戸とか農協とかいろんな協同組合の経営の原則が作られます。世界初めてと言うことではないが、そこは選考研究です。

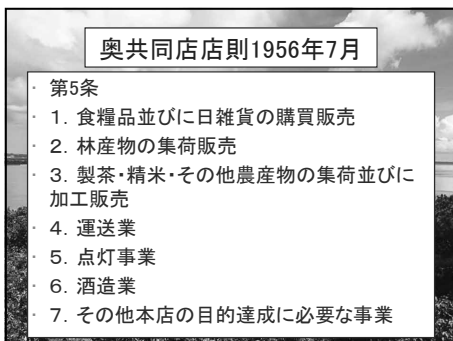
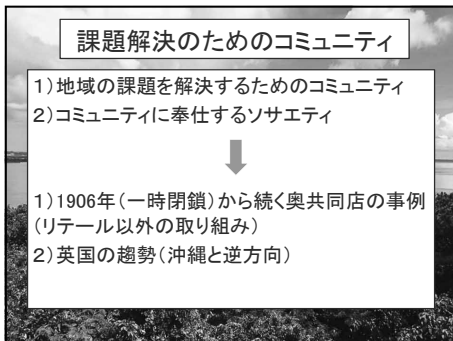
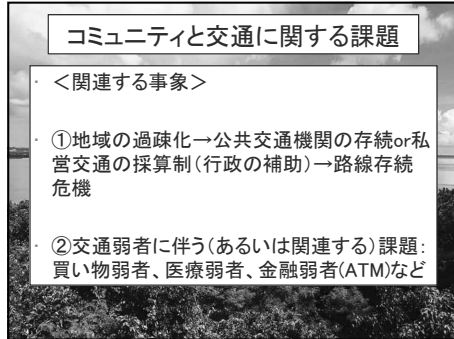
ロジデール原則と奥、この辺境の地でロジデールを意識してはどうてい考えることはできませんけれども、たとえば、究極の平等として、1人1票、1人1株、どうも同じではない。資本主義が高度に広がっていったら1株1票の時代変わりますけれども、そういったものから原点に戻って1人1票の原則に戻ってきたり、あるいは、配当や利益分配のところで、稼いだものは教育にというロジデール原則に書かれています。

奥の共同店も収益を教育・奨学金に出す。すべてが同一とは言えませんがそういった共同の精神がどうも似ている。この林研究の中で見ることができました。今、少しずつかめいしている最中であります。

ロジデール原則は大きさかも知れませんが奥そのものの原点は行政に依存しない、かといって民間の力も脆弱である、そんなところから共、公に変わる私、私に変わる共、といったところが昔あった。みんなで課題解決をする。その延長線上に交通の課題、特に地域の過疎化の課題を解決する糸口が出てきているのではないかと言うことが言えるのではないか。これもまだ研究途上ではあります。しかしながら、問題はサステナビリティです。共同商店とか共同バスとかいろいろな課題を解決するためのすべを考えるまでは共同か私か公か、違います。問題は続けることです。つまり、独立採算を余儀なくされているので、5年後10年後、どういった経営学で言う社会性と経済性、社会課題を解決する意図はわかるが収益、収支決算はどうするか、という問題がつかまっています。社会性と経済性のバランスの中で永遠に課題を解決するための原点というのがあるように思います。その対策としては何をするにしても資金循環。奥以外の共同店の主任さんからもありました。地産外消。地元でできたものを外で消費してもらって、そこで課題解決ビジネスの減資にする。商売の商か消費の消かといったものがあるような気がします。これで交通の問題も少しは解決できるのではないかという風なところであります。もしご質問があれば、後ほどお受けします。

沖縄の事例を報告させていただきました。

[報告① 参考資料]





奥共同店の「体力」

経営環境

戦前：

- ①産業組合運動
- ②行政指導（殖産興業？）

戦後：

- ①米国民政府による琉球政府の間接統治
- ②民間資本の脆弱性
- ③共同（協働）の継続



国頭村営バス

上り		下り	
バス	時刻	バス	時刻
1	7:00	1	17:00
2	7:30	2	17:30
3	8:00	3	18:00
4	8:30	4	18:30
5	9:00	5	19:00
6	9:30	6	19:30
7	10:00	7	20:00
8	10:30	8	20:30
9	11:00	9	21:00
10	11:30	10	21:30
11	12:00	11	22:00
12	12:30	12	22:30
13	13:00	13	23:00
14	13:30	14	23:30
15	14:00	15	24:00
16	14:30	16	24:30
17	15:00	17	25:00
18	15:30	18	25:30
19	16:00	19	26:00
20	16:30	20	26:30
21	17:00	21	27:00
22	17:30	22	27:30
23	18:00	23	28:00
24	18:30	24	28:30
25	19:00	25	29:00
26	19:30	26	29:30
27	20:00	27	30:00
28	20:30	28	30:30
29	21:00	29	31:00
30	21:30	30	31:30

出典：国頭村ウェブサイト

課題解決と100年企業

概観

- ①1906年設立（一時解散）、沖縄初の共同店
- ②個人商店を集落＝区に「委譲」

経営環境

- ①交通の利便性（船舶と徒歩のみ）＋道路インフラの未整備
- ②人口増大を前提（交通機能も協働から撤退、行政へ）
- ③ネットの未整備

→しかし、スーパー、コンビニ、ネット通販などの進出で経営悪化（ブルーオーシャンからレッドオーシャンへ）

コミュニティと交通

① 少子高齢化→交通弱者→買い物弱者と想起されるが、それがコミュニティの弱体を招くわけではない。むしろコミュニティの強さがあれば交通問題は、コミュニティで解消される。

② ソサエティとは？ Community Benefit Society というように、組合という意味合いも持つ。Big Societyとの関連性。



	ロッチデール原則	興業組合原則
出資者	開かれた会員制(加入・脱退の自由)	区民は全員加入、転出転入者は任意
金融	資本の自己調達と低率利息の負担	基本的には区民・区の出資(一部に借入)
商品提供	純良な商品の提供、量目などの正しさ	
販売	市価販売および信用取引の禁止	掛け売りあり(5人1組)、一定金額または回数制限
配当	利用分量に従って利益分配	出資配当、後に購買量に応じた配当
株主の権利	一人一票、および男女平等	一人一株、区総会は戸主・有権者で構成
役員人事	定期的(選出された)役員による運営	区民総会による主任などの選任 定期的交代
配当以外の利益分配	利益の一定率の教育への配分	学資奨学金・貸付 青年文庫などへの寄付 地域行事への使用(こいのぼり祭り)
情報開示	報告と貸借対照表の頻繁な開示	かつては年3期決算 現在2期

注意: 原典を一部加筆修正している。
 出典: 林和孝「コミュニティに埋め込まれた協同組合」(財)地域生活研究所「まちと暮らし研究」第15号、2012年、81ページ。

まとめ

① 公や民に依存しない、共助の力、そして社会課題の解決(解消)

② 共助とはいえ、持続可能性(サステナビリティ)の追求(社会性と経済性)

③ 対策

- 1) コミュニティにおける資金循環
- 2) 地産外商(外消)

