**ジャパンナウ原稿　デジタル化と人流・観光（2）**

人流と通信は、相乗効果、補完効果に加えて代替効果があり、通信が発達すれば、相乗・補完効果、代替効果によりその分人流が増加、減少することは、観光ガイドブックや飛脚制度を持ち出すまでもない。従って人流・観光は、デジタル化の影響を十分に考慮しなければならず、今回のコロナ禍では、これまでの観念的な議論に留まらず、現実のもとして在宅勤務、オンライン会議等が実施されている。この在宅勤務等がこれまで進展しなかった理由として、ソフト面での対応の不備が指摘されている。日本型労働慣行は非ジョブ型であり、職能給、非言語的情報伝達が特徴である。これを判例が支えてきた。これに対してジョブ型は欠員補充型であり、職務給、職務記述型が特徴である。日本型の発生原因は、高度経済成長期おける子飼いの労働者確保にあったといわれる。しかし、技術革新のスピードが短期間化し、社内教育中心の非ジョブ型の崩壊が、非正規雇用につながり、併せて残業時間のブラック化等の社会問題を引き起こしていた。そこへ今回のコロナ禍により、テレワーク等が一気に現実化したのである。その結果、労働条件の変化が認識され、労働時間、転勤等の労働の従属性、事業場概念(労働災害、サイバー空間等)の再検討が必要となってきた。

ところが、観光産業はおもてなしの強調に代表されるようにジョブ型の要素が強いものの、典型的な対面接触産業に範疇化されてきたことから、コロナによる人流の自粛等の影響を直接被ってしまったとされている。

物流概念は、利用者ニーズに対応した効率的なサービスを基本とし、ムーブレス志向の無駄な移動や在庫を排除する概念を内包する。国際物流等はデジタル技術を活用してサプライチェーンを形成し、NVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrier）等が利用者に対してトータルで責任を負うことでこれまで発展してきた。

近年、人流でもデジタル化に応じてMAAS（Mobility as a service）概念が提唱されている。昔からある都市交通の共通運賃制概念の延長にあるものであるが、これを中心的に推進する体制が不備である。利用者ニーズを統合・管理する人流版NVOCCに相当する者が、旅行業法上は利用運送、利用宿泊を規定はするものの、標準約款も公示されておらず、せいぜい単発の請負責任の曖昧な企画旅行（パッケージツアー）程度である。

コロナ禍を契機として、移動しないでも様々なサービスを受けることができるムーブレスを排除しない概念を再構築する必要がある。物流概念も物を安く作って高く売るという利潤モデルに行き詰まりを見せ始めたことから進展している。無駄な消費への嫌悪感がシェリングエコノミーも生み出している。観光も、中途半端なエコツーリズム等の提唱ではなく、ムーブレスを排除しない在宅・在地娯楽を包含する人流概念に統合しなければならない。