

〈論 文〉

「私的公共性」の存立基盤の検討

——私的セクターが担う公共性の分析と情報社会における再構築——

築 地 達 郎

要旨：本稿の目的は、公共的な財・サービスを供給する私的セクターの公共性（本稿では「私的公共性」（private publicness）と呼ぶ）がいかにして成立しているのかを明らかにするとともに、近未来の高度情報化社会においてどのような姿を取り得るかを検討することである。

そのためにまず、H・アレントやJ・ハーバーマスによる公共性論に基づいて、近代に確立・定着した公共性概念を確認する。さらにJ・サールによる社会的存在論を援用し、私的セクターが公共性を帯びる過程の哲学的な意味を検討する。そのうえで公文俊平が提示した創発型社会システムモデルに基づいて、インターネットに代表されるような私的な非主体型システムが公共性を持ち得るか否かを展望する。

さらに、こうした哲学的議論を踏まえて、近未来において社会に広く導入されるとみられる自動運転型交通システムを事例として、自律型ネットワークシステムの公共性を検討したい。

1. 問題意識とその背景

近代の日本においては歴史的に、公共交通、公教育などの公的（public）な社会サービスを私的セクター（private sector）に依存する比率が高い社会を築いてきた。そこでは、私的セクターが提供する私的サービスをなんらかの理由と方法によって公的なものと見なし、それに基づいて公的な支援や規制を与えるという構成が採られてきた。また都市の景観に代表されるような空間の公共性についても、私的セクターがその私有財産を自由に使用することを前提として形成されてきた。このことが、一見便利ではあるがまとまりのない、またマイノリティにとっては使いにくい都市空間をわれわれにもたらしている。

欧米列強へのキャッチアップや第二次世界大戦敗戦からの復興を旨として展開してきた日本の近代においては、私的セクターによる公共財やサービス供給依存には一定の必然性があったとみることができる。中央政府・地方自治体（以下、「政府」と呼ぶ）の財政力不足を補うとともに、市場的な競争がもたらすダイナミズムを活用する方策として、合理的であったと思われる。さらには、

1980年代以降先進諸国において浸透した新自由主義的な経済イデオロギーの影響や、1990年代以降に進行した政府財政の急激な悪化を受け、日本においては公的セクターの民営化や行政法人化が進み、公共財・サービス供給における私的セクターの比重は高まってきた。

しかし近年、これまでに構築されてきた私的公共性が機能不全に陥る状況が多発している。地方鉄道や路線バス事業者、地方私立大学などの相次ぐ経営危機はその具体的な表れである。運転手の確保に苦しむ路線バス事業者は路線の廃止や運転本数削減を加速している。中には路線バス事業そのものから撤退する企業も現われている（日本経済新聞，2024b; p.317）。18歳人口の急激な減少に直面する私立大学はその6割が定員割れに追い込まれており、破綻回避のための方策が待たなしの段階を迎えている（日本経済新聞，2024c, 2025c）。旧・日本国有鉄道（国鉄）の資産や人員を引き継いで分割民営化（privatization）されたJR旅客鉄道各社（西日本旅客鉄道など6社）においても、赤字が深刻化するローカル線の経営切り離しを模索する動きが強まっている（日本経済新聞，2024a）。JR各社は設立の経緯から、都市

圏輸送（首都圏や京阪神など）や都市間輸送（新幹線など）で得られた収益を原資に赤字ローカル線への内部補助を行うことが期待され、各社とも実際にそのように行動してきたが、2020年からの新型コロナ禍による需要の“蒸発”や、これを契機として広まった在宅勤務やオンライン会議などの普及によって、こうした内部補助の原資を十分に得られなくなったという背景がある。

同じく国有企業であった日本電信電話公社（電電公社）を分割民営化して設立された日本電信電話（NTT）の場合は、同社の公共性、公益性を裏付けてきた「日本電信電話株式会社等に関する法律」（NTT法）の廃止が模索されている。グローバルな市場における競争条件を強化するために、会社法に基づく一般企業としての経営自由度を確保させるのが公共の利益に叶うという理由である。同法廃止案は2025年3月段階でいったん頓挫したが、今後引き続き検討されることになるとみられる。頓挫した理由は、KDDIをはじめとする後発通信企業が競争政策上の「非対称規制」⁽¹⁾の維持を求めたからであるが、NTTはそれと引き換えに全国一律に固定電話サービスを提供する義務の緩和を勝ち得ている（日本経済新聞、2025a）。これも、公共サービスを私的セクターに委ねてきた構造の限界を示す事例の一つであろう。

このように私的公共性の機能不全が表面化する一方で、民間企業の公共性に対する要請の水準は高まってきている。

直近の典型的な事例は、大手放送企業フジテレビジョン株式会社において2024年に表面化したハラスメント事案における企業コンプライアンス⁽²⁾違反事件であろう。2025年1月に同社社長が記者会見で社員の関与を否定できなかったことを受け、翌日には日本生命保険、トヨタ自動車、NTT東日本、明治安田生命保険、アフラック生命保険などの大手企業がCM提供を差し止めた。その後、2月末までに計300社を上回るクライアント企業が同局へのCM提供を差し止めている（日本経済新聞、2025b）。背景には、多くのクライアント企業が海外の投資家や市場を強く意識するようになってきていることに加え、各企業の内部においてもコンプライアンス意識が高まっているこ

とがある。

企業のコンプライアンス意識に対する要請の高まりは、世界的には、ミススポーツ用品メーカー、ナイキにおいて表面化した途上国における児童労働問題（1997年）が契機となったといわれる（上野、2018）。さらに、21世紀初頭に米国において巨大な不正経理事件（エンロン事件およびワールドコム事件）が相次いだことを受け、企業倫理や企業の社会的責任（CSR=Corporate Social Responsibility）の実現を制度的に求めようという動きが強まった（堀口、2012）。米国においてはその後、投資家をはじめとする各ステークホルダーに対する説明責任の徹底を求める法制度（いわゆるサーベンス・オクスリー法=SOX法）が整備され、「説明責任に基づく企業ガバナンス」がコンプライアンス確保の基盤となった。さらに、2014年には国際標準化機構（ISO）が「コンプライアンス管理システム」（あるいは「ガイドライン」）として「ISO19600」標準を開発し、民間レベルでの相互認証システムが導入されるようになった。同標準は2021年に「ISO37301」にバージョンアップされ、さらに明確で検証可能な要求事項が設定されている（日本規格協会、2022）。一般的な民間企業であっても、公共性を無視しては社会的に存在が許されない時代を迎えているといえる。

2. 先行研究と本稿の立論

私的セクターが供給する公共性（publicness）に関する研究は、これまでさまざまな角度から蓄積されてきた。公共交通の私的公共性についての文献が比較的多く（藤井、2000；堀、2002）、次いで私的教育（私学）の公共性に関する論考も目立つ（黒崎・清田、2002；山口、2003；上田、2000；野平、2000）。放送の公共性についての論考や（阿部、2004；野原、2014、2022）、ジャーナリズム機関（マスコミ）の公共性に関する研究も活発である（高井・茜、2006；佐藤、2018）。また、私的企業の公共性に関しては、会計の観点から論じたもの（齋藤、2017）、統治の観点から論じたもの（神山、1993）などがある。さらに、ボランティアの公共性について論じた研究（入

江, 2000) や, 個人が家族として行う子育ての公共性を論じた議論(加茂, 2003) もみられる。

これらを概観すると, いずれも特定領域における社会的機能や社会的効果の公共性を論じたものにとどまっており, 一般的な現象としての私的公共性を論じたものは見当たらないことが分かる。そこで本稿においては, 私的セクターに公共性をもたらす構造の一般原理を検討することにした。とくに, 近代化段階が成熟し, 高度に情報化が進む現代社会——すなわちインターネットとスマートフォンで数十億人がネットワーク化され, さらにはネットワーク化された人工知能(AI)やロボットと融合的に共存する時代——における, 新たな公共性の構造を展望することも試みたい。

3. サールの社会的存在論が与える示唆

アレントがいうように, 古代の欧州において公共性(publicness)は基本的に「公」, すなわち国家(=ポリス)が担うものであって, 「私」は家政の領域に属するものであった。公と私は厳格に区分されていた。しかし, 近代になって「社会」が形成されるようになると, 二つの領域は混淆しはじめる。アレントは「近代世界では, この二つの領域は, とどまることを知らない生命過程そのものであるように, 絶えず相互に浸透しあっているのである」と語る(アレント, 2023; p.63)。公共性が議論の俎上に上がるのは近代という歴史局面に特有の現象ということである。

ハーバーマスはアレントの議論を踏まえ, 1962年に刊行した『公共性の構造転換』において, 近代における「市民的公共性」の成立を論じた。「(公を担う=引用者追記) 政府の対応物としての市民社会が構成される。これまで家庭経済の枠内に封じこまれていた活動や従属関係は, 家庭の敷居をこえて公共性の明るみに出てくる」(ハーバーマス, 1994; p.31)。

1960年前後に相次いで行われたアレント, ハーバーマスの議論は, 近代社会において公共性が帰属する領域が新たに形成されてきたという事実を歴史社会学的に裏付けようとするものであった。現代の公共性論は概ね, アレント, ハーバー

マスの議論を出発点として, 市民的に構成される公共性を観察しようとする立場から展開されてきたといえる(加藤, 1999)。その一方で, 1990年代以降の日本においては「『公共性』をナショナリズムによって再び定義しようとする思潮」(齋藤, 2000; p.3), すなわちハーバーマスが「人民的公共性という変形」(ハーバーマス, 1994; p2)と呼んだ国家主義的な公共性が台頭する状況にもある。

ハーバーマスは自立的／自律的市民が自由に討論を行うことによって市民的公共性が成立するとした。そのうえで, 巨大化したメディア資本がもたらすメディア環境の中で公共性が構造転換せざるを得ない状況を批判した。つまりハーバーマスは, 市民的主体が作り出す間主体的なメディア環境の「中」に公共性という「状態」が「漂っている」と説明しようとした。公共性を担う主体はあくまで個人であるという考え方である。

しかし, 現代の社会においては, 各種法人をはじめさまざまな私的組織が主体として存在し, 公共的な役割を担っている。公共「圏」と公共的「主体」とをつなぐ論理に関する議論は未だ十分に尽くされていないように思われる^③。私的主体の公共性はいかにして生じているのだろうか。そこでここでは, 公共性が社会的に成立するための過程について, ジョン・R・サールの「社会の哲学」を手がかりにして考えてみることにする。

サールの論考は1960年代の「言語の哲学」から発して1980年代に「心の哲学」に進み, それを踏まえて2010年代に入って「社会の哲学」を展開している。そこでは, 主体・非主体を問わずものごとが存在するとはどういうことかを, 言語的行為によって裏付けることが試みられてきた。サールは「あらゆる社会的・制度的現実に通ずる基礎構造の存在」(サール, 2018; p.317)を主張し, その内容として以下の3点を掲げる。

1. 人間の制度的現実のすべては, したがって人間文明のほぼすべては, 単一の論理的・言語的操作によって創出され, 存続を維持される。
2. その操作とは地位機能宣言である。

3. 人間文明に見られる膨大な多様性と複雑性は、この操作が無数個の事例に対して適用可能であり、また再帰的な反復適用も可能であることによって説明される。

(サール, 2018; p.317)

このうち、公共性の獲得にあたって重要なのは、発話による「地位機能宣言」である。サールによれば、発話行為には以下の5つの類型がある。

- (1) 主張型 (陳述, 記述, 主張等)
- (2) 指令型 (命令, 指示, 要求等)
- (3) 拘束型 (約束, 宣誓, 誓約等)
- (4) 表出型 (謝罪, 感謝, 祝福等)
- (5) 宣言型

(サール, 2018; p.108)

これらのうち (1)~(4) については、それぞれに対応する心的状況 (サールは「志向的」ないし「志向性」と呼ぶ) の類型が存在する。たとえば (1) 主張型に対しては当事者の「信念」、(2) 指令型には当事者の「願望」が対応する。それに対して (5) 宣言型にはそうした心的状況が対応しない。このことを確認した上で、「前言語的な志向的状態に留まっている限り、一定の事実について、それを既に存在するものと表象することでこの世界にその事実を創出するという動きは得られない。このような形で事実の創出には言語が不可欠なのである」(サール, 2018; p.108 = 傍点ママ)。社会的な存在はあくまでも言語的な宣言によって創出されるというのである。

そうした考え方に基づくなら、私的セクターが公共性を帯びた存在であるためには (つまり、私的公共性が存在するためには) なんらかの形でそのことを言語化し、宣明する過程があればよいということになる。

実際、公共交通事業者の公共性は道路運送法などの法律の条文によってそれが宣言されている。また、多くの場合事業者自身が、社訓や経営方針書などにおいて自らの事業の公共性・公益性を謳い、社会に貢献することを宣言している。私立学

校の場合も私立学校法や私学助成法などの法律で公益性を宣言されるとともに、「建学の精神」などによってその存在意義が単に私的なものではないことを宣言し、さらに諸規定によってそれを裏付けるという言語的行為を行っている。

一般的に独立した営利企業 (主に株式会社) の形態を採ることを期待される新聞社の場合は、「報道機関」であることを社内外に宣言することによって、非営利事業であることを期待される報道業務を行う⁽⁴⁾。

先述のとおり、私的企業の公共性に関しては会計の観点から論じたもの (齋藤, 2017)、企業統治の観点から論じたもの (神山, 1993) などがみられる。これら先行する議論に共通するのは、私的企業の公共性を裏付けるためには立場の異なるステークホルダー間の弁証法的な (あるいは動的な) 可視化とチェックの繰り返しのプロセスにおいてこそ、公共性は担保可能だという考え方である。現代会社法において取り入れられている企業統治の思想がまさにこれである。このようなプロセス指向の公共性論の源流はハーバーマスの市民的公共性にも求めることができ、妥当性があるとみてよいだろう。

ただし、私的企業や私的セクターの行動が可視化されたとしても、それが公共的であると見なすのは人間である。サールによれば、人間はおのの「見なし」の局面においてなんらかの心的作用をもって発話行為を行い、評価を下す。そうした評価に基づいて「この主体は私的な存在であるが公共的である」という通念が成立し、それを宣言することができれば、その主体は私的公共性で見なすことができるのである。

まとめると、私的公共性は、①弁証法的な (動的な) 可視化プロセスが駆動していること②評価に基づく通念がもたらす宣言が行われていること——という、位相の異なる確認の複合的な成果として、社会的に存在可能となるということができよう。

4. 創発型ネットワーク社会システム における公共性の検討

4-1. 創発型システムの自律性と秩序原理

次に、高度情報社会における私的公共性について検討を進めたい。

公文俊平は 2000 年代初頭、政治経済学 (political economics) の延長線上に「情報社会学」(infosociology)⁽⁵⁾ を確立し、近代的社会の最終局面としての「情報社会」を対象として社会システム論的に解釈する取り組みを展開してきた (公文, 2001, 2004, 2011, 2017; 公文・吉田・飛田・Si・高安・山内・服部・村井・國領・佐々木, 2011)。公文の議論の最大の特徴は、情報社会を「創発的な社会システム」として成立しているとみる点である。近代においては情報化が進むにつれて社会を構成するさまざまな主体がネットワーク的に連携し、互いに影響を及ぼし合う関係性 (創発性, emergence) を強めてきた。情報化段階の社会においては、個人や企業などの主体が銅球のようにぶつかり合うことによって形成されるタイプの秩序ではなく、各主体が相互に浸透し合いながら同調することによって起こる自己組織化を通じて形成されるタイプの秩序が優勢になる。公文によれば、これは伝統的な近代人像の修正を迫る現象である。

近代人の多くは、豊かな知識と教養をもち、自己の信念に忠実に生きる自立的な「強い個人」を、理想像としてもっている。〔中略〕しかし、〔中略〕現実の個々人は、互いに作用や影響を受けて同調しやすい「弱い個人」としての側面をも強くもちつつ、巨大で複雑な社会的ネットワークのノードとなっている。(公文, 2004; p.225)

ここで使われている「ノード」とは節点のことであり、人間が本質的に他者とコミュニケーションを取り接続し同調しようとする存在、群れを成す存在であることを含意している。

創発的な社会的ネットワークの中で形成される秩序については、1990 年代に入って「ベキ分布」

(冪分布) と呼ばれる一定の確率分布に収束することが知られるようになった (飛田・Si, 2011)。いわゆる「ロングテール現象」と呼ばれる、一見不平等な状態である。それによると、あらゆる社会集団の中で生み出される貢献や報酬は平等にはならず、また正規分布にもならない。「ごく少数のベストセラー書籍と圧倒的多数の売れない書籍群」といった構成を持つ不平等な確率分布がいたるところで現われる。「各人の選択が、ほんのわずかな程度、他人の選択から影響を受けるだけでも、正のフィードバックが働くために、結果の分布の形は劇的に変化してベキ法則に従うようになる」(公文, 2004; p.259)。

公文は、こうして否応なく形成される創発的な社会システムの秩序原理を、国民国家システムの秩序原理としての「公の原理」、私有財産制度に基づく市場システムの秩序原理としての「私の原理」と対置させて、「共の原理」と呼ぶ。「共の原理」の下では『説得・誘導』型の相互制御行為 (公文, 2004; p.168) が展開される。その結果としては、社会的に望ましい協働の関係性が生じる場合もあるし、逆にときとしてカルトや過激集団として現われるような自家撞着の関係性に陥る場合もありうる。

が、いずれにせよ、ベキ分布がもたらす法則性に従って、情報社会における創発的なネットワークはあたかも生物活動をみるような自律性を帯びることになる。例えば近年、いくつかの首長選挙や議員選挙⁽⁶⁾において繰り返し生じている SNS (ソーシャル・ネットワーキング・サービス) を通じた極端な「民意」⁽⁷⁾ の形成は、そうした生物活動的な自律的現象の一つであろう。現代社会はこうした自律的現象を統御する技術や技法、制度などを開発し、適用させていく必要に迫られている。そしてそれはまだ緒に就いたばかりである。

4-2. 「共的」公共性の条件

以上のことを確認したうえで、この項で検討しなければならないのは、「共の原理」によって形成される創発型ネットワーク社会システムに、公共性を与えることは可能なのか、という問いである。この問いは、次項にかけて述べるように、実

は喫緊の課題を背負っている。事例を検証する前に、哲学的な視点から糸口を見出しておこう。

先述のとおり、私的公共性の場合、①弁証法的な（動的な）可視化プロセスが駆動していること②評価に基づく通念がもたらす宣言が行われていること——という、位相の異なる2つの確認の複合的な成果として、社会的に存在可能となる。では、「共の原理」に基づく「共的」公共性というものがあると仮定した場合、それは私的公共性と同じものなのだろうか。

まず①の弁証法的な可視化プロセスについて考える。参加者が相互に与える影響がネットワーク的に連鎖していく場を想定したとき、内部で何が起きているかを記述して可視化するプロセスは相対的により動的なものとなるであろう。参加者間の相互作用はフィードバック作用によって加速される傾向が現われるから、可視化した成果をネットワークの内外で十分に咀嚼して吟味するだけの時間が足らない、つまり弁証法的な修正が間に合わないということも大いにあり得る。

次に②に掲げた、サル的な「宣言」である。創発型ネットワーク社会システムを宣言の対象として考えたとき、宣言を行う主体として考えられるのは「公」（国民国家）と外部にいる「私」（個人や法人など）、そしてネットワークシステムの内部に参加した個人や法人である。公共性の主張は誰から発せられてもよい。その主張はネットワークシステムの中で創発的に伝播し、あるときは全体に受け入れられて通念になり、あるときは無視されて破棄される——ということが起こるであろう。

こうして考えると、「共的」公共性は本質的に流動的であり、ad hoc（その場限り）な傾向を帯びるということにもなりかねない。

しかし、上述の選挙の事例でもわかるとおり、創発型のネットワーク社会システムがもはや無視できない規模と浸透度に達している現代において、そうしたシステムが非公共的なものでしかあり得ないという状態は、現実社会との間で摩擦を引き起こすだろう⁽⁸⁾。逆に、創発的に異常発達するネットワーク社会システムを統御しようとするとき、「共的」公共性を裏付ける思想の構築やこ

れを創出する技術や技法の開発は重要なテーマとなってくるだろう。

5. 事例検証：

スマートモビリティネットワークは 公共財たり得るか

創発型ネットワーク社会システムは、その創発性の故に、条件によっては“暴走”を来すことがあり得る。このことは既に、近年の複数の選挙や特殊詐欺事例、排外的な民意の形成、あるいは少子化現象の深化などさまざまな形で、われわれの眼前に姿を見せている。そして、われわれはこのようなタイプの社会システムに既に組み込まれているのであって、完全に自由になることは非常に困難になってきている。だとすれば、われわれはこのタイプの社会システムの内側から、これを統御する方法を見つけ出し、実効性のある形で統御機能を駆動させていかねばならないだろう。

ここで事例検証の遡上に上げたいのが、スマートモビリティ（smart mobility）などと呼ばれる、ネットワーク化された個人用移動ツールである。日本型の高齢化社会が直面する交通分野の課題を解決する方策として、その本格的な社会実装が期待されている。

日本においては第二次世界大戦後の高度成長とモータリゼーションを経験する中で、公共交通（とくに路線バス）による移動サービスが十分に供給されることと自家用車で自由に外出できることを前提にしたまちづくり（いわゆるニュータウン）が全国に展開した。しかし急激な高齢化社会を迎える中、運転手不足による路線バスの縮小撤退や、自動車事故を未然に防ぐための運転免許返納などの複合的な要因によって増え続けている移動困難者（いわゆる「買い物難民」）の“足”をいかに確保し、基本的な人権としての生活権と移動権を担保するかが喫緊の課題になっている。

龍谷大学は滋賀県より、この問題に取り組むための政策課題に関する調査研究事業を受託しており、筆者はその担当者として2023年度から24年度にかけて、スマートモビリティの実用化動向に関する調査研究に当たった。それによると、国内外で自動運転や遠隔制御を前提としたスマートモ

ビリティの技術開発が急速に進んでおり、技術的には今すぐにでも実装可能段階にあることが分かっている。その一方で、ビジネス面での開発は遅れ気味であり、この分野の少なくないスタートアップ企業が資金繰りに苦しんだり、事業撤退を余儀なくされたりしている。ネットワーク化されたスマートモビリティサービスが成功裏に展開されているのは大都市のわずかな中心市街地エリアのみであり、買い物難民が簇生するいわゆる「オールドニュータウン」（住民の高齢化が進んだ古いニュータウン）や、高齢化率が過半に達しているような過疎地域においては民間ビジネスとして採算が合わないのである。（龍谷大学，2024）

滋賀県は 2022 年に三選を果たした三日月大造知事の主導で、全国に先駆けて、公共交通の維持や整備に用いることを想定した「交通税」の導入を目指している。三日月氏は 2 期目の任期中までに交通税導入に関わる法的課題や税制上の課題を概ね調整し終え、3 期目の選挙では交通税導入を選挙公約の筆頭に掲げて立候補し、圧倒的な支持を得て当選した（京都新聞，2022）。今後、3 期目の任期が切れる 2026 年を目標に、同税の導入を実現する構えであるとみられる。

これまでの一般通念では公共交通網を形成するのは鉄道と路線バスであり、公共交通網を公共的に支えるということはすなわち、その維持財源を公財政に求めることを含意してきた。交通税の議論も、暗黙の内に鉄道と路線バスの維持に用いることが了解されているように思われる。しかし、上に述べたような新たなスマートモビリティが広く市民の移動権を担保する時代を迎えることを想定するなら、これらのモビリティサービスに対しても交通税を配分することを可能とする論理の構築と合意の調達が不可欠になってくるであろう。そのための前提として、ネットワーク化されたスマートモビリティサービスの公共性が裏付けられる必要があると思われる。

公共交通に関する研究はこれまで、主に交通工学や都市計画学、交通経済学などの枠組みが主流であった。そこでは、①鉄道、バスなどの大量輸送機関②自動車による個別輸送機関とそのインフラとしての道路網整備——という大きく 2 つの論

点が設けられ、その最適化を国家という時空の中でどのように実現するかという過程が伝統的に広く議論されてきた。それを手がかりにして、たとえば国家とは何かという問いかけを行う人文科学的議論も行われている（原，2020）。

一方近年、上述したような少子高齢化に伴う社会課題が表面化したのを受け、情報工学との組み合わせによって大きなインフラ投資を伴わずに交通の最適化を図ろうとする研究が活発になってきている（野村，2021；野村総合研究所，2016）。こうした研究の中で、スマートモビリティネットワークサービスに関する技術開発、制度的研究は相当進んでいるといえる。今後は、こうした研究開発に加えて、スマートモビリティネットワークサービス——単なる自動制御システムではなく、創発型のネットワーク社会システムを構成するサービス——の公共性を裏付ける研究を行っていく必要があるだろう。

スマートモビリティネットワークサービスは、個人の移動需要と個別移動サービスをオンラインでマッチングする「オンデマンド型」がもっともシンプルな形態だが、現在技術開発やビジネス開発が進められているのは、個人（生活者）が発生させるさまざまな生活データを連携させ、それを基にして個別移動サービスへの需要発生を AI（人工知能）を用いて予測し、最適な方法でサービス提供に結びつけようとする「データ連携型」である。このネットワークに参加する個別移動サービス提供者は必ずしも一つではなく、個人事業主を含め多様な動機と働き方でサービスに参画する。利用者も多様な生活スタイルを持つ。このネットワークの中では AI も含む形で創発的な関係性が生まれ、「共の原理」に基づいて自律的な進化（社会的適応）をみせることになる。われわれはこの社会システムの“暴走”を防ぐために、その内側から統御する方法を見つけ出し、実効性のある形で統御していかなければならない。

前項において確認したように、私的な、あるいは共的な公共性が担保されるためには二つの条件を複合的に組み合わせればよい。①弁証法的な（動的な）可視化プロセスが駆動していること②評価に基づく通念がもたらす宣言が行われている

こと——の2点である。

①に関しては、サービスの中に可視化プロセスを予め組み込んでいくことが重要だろう。偏りや暴走が起こっていないかをモニターし、適宜フィードバックしていく仕組みである。

②については、(AIも含めて)個々のネットワーク参加者が「このサービスは公共的なものである。このネットワークは公共性を帯びている」という事実を繰り返し確認し、その事実を宣言する作業を重ねることが必要である。

おわりに

本稿ではジョン・サールの言語哲学的な社会的存在論を手がかりにして、私的セクターが供給する公共性がいかにして裏付けられるのかを検討した。それを受けて、公文俊平の創発型ネットワーク社会システムモデルを用い、情報化段階を迎えた近代社会(現代社会、情報社会)において創発型のネットワークが作り出す生物活動的な自律的現象にも公共性を与えるかも検討した。その結果、創発型ネットワークに公共性を与えるためには、私的公共性の条件と同様の条件を創発型ネットワークにも適用すること。いわばネットワークを生物活動的な自律的主体と見なして「教育」することが必須だということが浮き彫りになった。

AIと個人、法人が対等な関係性の中でネットワークに参加するというモデルは、いささかSF(サイエンスフィクション)的な空想だとも思いたくもあるが、現実はそのままできている。こうしたネットワークに公共性を持たせるためには、公共性を持たせるようなフィードバックと言語化された宣言を与えることが必要だという、トートロジカルな課題が改めて浮上してきたといえるだろう。

謝辞

本研究のジョン・サールに関する議論は、情報社会学会 2024 年度研究授業における山内康英・多摩大学情報社会学研究所教授(当時)による講義に重要な示唆を得た。また、滋賀県が龍谷大学に委託した令和5年度および令和6年度「モビリティ・マネジメント等調査研究事業」(担当:築地達郎)における調査結果の一部を活用した。記して謝意を表わす。

注

- (1) NTT法による非対称規制は、NTTが強大に過ぎることを踏まえて、後発通信企業に対してアドバンテージを与えるためのものである。
- (2) 私的な規約を含め、一般的に法令を順守する態度のこと。
- (3) 清家(2008)によれば、ハーバーマスはその後、1981年の『コミュニケーション的行為の理論』において、多元化した成熟社会における公的自律と私的自律に関する弁証法的な論考を深めた。この段階における公共圏は、「生活世界」(Lebenswelt)と「システム」(System)の二層の概念枠組みによって論じられる。「生活世界」はコミュニケーション的行為によって「合意」を更新し続けることによって再生産される社会領域であり、「システム」は権力、貨幣という「制御メディア」によって駆動する社会領域である。ここでは私的主体が「公共圏」を形成する過程が描かれたのみであった。
- (4) 報道機関としての新聞社のうち、日刊新聞を発行する株式会社に対しては、「日刊新聞紙の発行を目的とする株式会社の株式の譲渡の制限等に関する法律」(昭和26=1951年制定)によって、株式の譲渡制限を定款に定めることが認められている。日刊新聞社の公共性を直接定める法律はないが、同法はこれを間接的に裏付けているといえる。
- (5) 公文俊平が政治経済学の延長線上に確立した「情報社会・学」(infosocionomics)とは別に、情報学(informatics, computer sciences)の延長線上に展開している「社会情報学」(social informatics, socio-informatics)という学問領域がある。また、社会学の一派としての「情報・社会学」(sociology of information)も存在する。
- (6) 本稿執筆時点では、2024年に行われた東京都知事選挙、兵庫県知事選挙、衆議院議員選挙において、マスメディア(テレビ、新聞など)が事前に予測したものと大きく異なる投票行動が現われた。その背景には、SNSの上でなんらかの擾乱要因がベキ分布的に拡大し、選挙結果を大きく動かしたものと考えられる。
- (7) 上のような状況変化を受け、近年、「世論」(よろん)という表現が後景に退きつつある。その代わりに、政治家は「民意」という表現を好んで使い始めている。
- (8) 2024年米大統領選挙で返り咲いたドナルド・トランプが、就任後に次々と発した大統領令の多くは、彼を支持する人々が形成した創発型ネット

ワーク社会システムの内部に向けて「宣言」の意図をもって発せられているとみることができる。

参考文献

- 阿部 潔 (2004). コミュニケーションとしての「放送の公共性」の意義——公的な世界／私的な世界の媒介に向けて. 放送メディア研究=Studies of broadcasting and media(2), 49-67.
- アレント ハンナ (2023). 人間の条件. 東京: 講談社.
- 入江幸男 (2000). ボランティアと公共性. ボランティア学研究, 1(0), 37-56.
- 上田 学 (2000). 私学の公共性と自主性 (〈特集〉公教育再考). 教育学研究, 67(4), 406-416.
- 上野継義 (2018). 児童労働とサッカーボール: ナイキ社による労働改革の事例. 京都マネジメント・レビュー, 33, 85-101.
- 加藤典洋 (1999). 戦後の思考 (4) 公共性と私的なもの-1. 群像, 54(2), 280-323.
- 神山義治 (1993). 現代巨大企業における私的所有と公共性——経営者支配論批判の基礎としての所有概念. 商学論纂=The journal of commerce, 34(4), p233-256.
- 加茂直樹 (2003). 家族・子育て・公共性. 現代社会研究, 4・5, 5-21.
- 京都新聞 (2022). 滋賀県知事 三日月氏3選 小西氏に大差「多彩な意見反映」. 京都新聞 (pp.1): 京都新聞社.
- 公文俊平 (2001). 文明の進化と情報化: IT 革命の世界史的意味: NTT 出版.
- 公文俊平 (2004). 情報社会学序説: ラストモダンの時代を生きる: NTT 出版.
- 公文俊平 (2011). 情報社会学への招待 公文俊平 (編) 情報社会学概論 (pp.1-29): NTT 出版.
- 公文俊平 (2017). 人類文明と人工知能: 近代の成熟と新文明の出現: NIRA 総合研究開発機構.
- 公文俊平・吉田民人・飛田武幸・Si Si・高安秀樹・山内康英・服部正太・村井 純・國領二郎・佐々木俊尚 (2011). 情報社会学概論. 東京: NTT 出版.
- 黒崎 勲・清田夏代 (2002). 多元化社会における公教育概念の一考察: 教育の供給主体の多元化と教育の公共性 (16. 教育行財政・教育法, 自由研究発表 II, 発表要旨). 日本教育学会大会研究発表要項, 61(0), 172-173.
- サール ジョン・R (2018). 社会的世界の制作: 人間文明の構造: 勁草書房.
- 清家竜介 (2008). 公共圏の行方を巡って——コミュニケーション論からメディア論へ. 仲正昌樹 (編) 歴史における「理論」と「現実」(pp.145-172): お茶の水書房.
- 高井潔司・茜 拓也 (2006). メディアと公共性——マス・メディアのジャーナリズム機能に関する一考察. 大学院国際広報メディア研究科言語文化部紀要 (51), 203-226.
- 飛田武幸・Si Si (2011). 事物の分布についての新しい見方——特にベキ分布について 公文俊平 (編) 情報社会学概論 (pp.61-83): NTT 出版.
- 齋藤香織 (2017). 企業の私的公共性を巡るアカウントビリティ概念と会計学への影響: 中小企業会計の現状と課題を素材として. ビジネス・マネジメント研究=Business management studies, 13, 41-56.
- 齋藤純一 (2000). 公共性. 東京: 岩波書店.
- 佐藤卓己 (2018). ファシスト的公共性: 総力戦体制のメディア学: 岩波書店.
- 日本規格協会. (2022). ISO/TC309 (組織のガバナンス) https://webdesk.jsa.or.jp/common/W10K0500/index/dev/isotc_309/?dev/isotc_309/2024年3月20日
- 日本経済新聞 (2024a). ローカル線営業赤字 JR 東 757 億円, JR 西 233 億円 存廃議論, 自治体は警戒. 日本経済新聞 (pp.17): 日本経済新聞社.
- 日本経済新聞 (2024b). 関西の路線バス, 200 キロ休廃止 22~24 年度 運転手の不足深刻, 待遇改善や採用支援進む. 日本経済新聞 (pp.10): 日本経済新聞社.
- 日本経済新聞 (2024c). 私大の定員割れ, 三大都市圏で初 全国は過去最悪の 6 割. 日本経済新聞 (pp.2): 日本経済新聞社.
- 日本経済新聞 (2025a). NTT 法廃止見送り, 完全民営化「不発」で幕引き 固定電話の一律義務は緩和. 日本経済新聞 (pp.4): 日本経済新聞社.
- 日本経済新聞 (2025b). フジテレビ, AC 差し替え 311 社に 2 月の放送収入 9 割減. 日本経済新聞電子版: 日本経済新聞社.
- 日本経済新聞 (2025c). 私大は円滑な再編・縮小を (社説). 日本経済新聞 (pp.2): 日本経済新聞社.
- 野村総合研究所 (2016). ICT を活用したスマートシティの事例等に関する調査の請負 海外事例調査. 東京: 野村総合研究所.
- 野村 実 (2021). MaaS の発展によるモビリティの变革 モビリティと地方創生 次世代の交通ネットワークの形成に向けて (pp.128-145): 晃洋書房.

- 野原 仁 (2014). 放送の公共性とは何か (1): その定義に焦点を当てて. 岐阜大学地域科学部研究報告, 35, 1-23.
- 野原 仁 (2022). 放送の公共性とは何か (2): 「公共」放送としての NHK の「あるべき姿」に関する考察. 岐阜大学地域科学部研究報告, 51, 13-32.
- 野平慎二 (2000). 教育の公共性と政治的公共圏. 教育学研究, 67(3), 281-290.
- ハーバーマス ユルゲン (1994). 公共性の構造転換: 市民社会の一カテゴリーについての探究: 未来社.
- 原武史 (2020). 「線」の思考 鉄道と宗教と天皇と: 新潮社.
- 藤井彌太郎 (2000). 交通事業の公共性: 公・共・私 (藤井彌太郎教授退任記念号). 三田商学研究, 43 (3), 1.
- 堀 雅通 (2002). 交通サービスの特性と公共交通政策: 交通の利用可能性が有する公共財的特性の考察. 作新地域発展研究=Studies in Community Development, 2, 29-46.
- 堀口真司 (2012). エンロン, ワールドコム事件の倫理的側面: Gibson (2007) Ethics and Business のエビログより. 国民経済雑誌, 206(4), 115-129.
- 山口和孝 (2003). 私的教育事業の自由と公共性 (その1) 「ヤマギシズム学園」問題を通して. 埼玉大学紀要. 教育学部. 教育科学, 52(1), 39-52.
- 龍谷大学 (2024). 2040 年代に向けた持続可能な地域交通の展望. 2023 年度滋賀県モビリティ・マネジメント等調査研究事業報告書.

Examining the Basis of ‘Private Publicness’:

An analysis of the publicness assumed by private sector entities
and its reconstruction in our information society

Tatsuo Tsukiji

This study sets out to shed light on the basis for the establishment of publicness provided by the private sector (“private publicness”) and examine the reconstruction of publicness in our information society. To begin, we confirmed the theories of publicness proposed by Arendt and Habermas and philosophically reviewed the notion of private sector publicness with reference to Searle’s social ontology. Next, in accordance with Shunpei Kumon’s emergent social systems model, we examined the publicness of autonomous network systems using autonomous driving transportation systems as a case study. Additionally, in the context of the dysfunction of private publicness and the growing demand for publicness by private companies, we explored the conditions for publicness in emergent network social systems. From the result of this investigation, we identified conditions for substantiating the publicness of smart mobility network services, envisioning a new structure of publicness for our information society.