

内外交差点

現場では常に「是々非々」で対応している 単純な二元論で語ることもなけれ

加藤 博和氏 (名古屋大学大学院教授) 第1/12回

「加藤さんは敵か味方かよく分からない」

10年ほど前、タクシー業界大手の偉い方に公開シンポジウムでこう言われた。分からないのは当然である。私は敵でも味方でもないのだから。地域公共交通プロデューサーとして活動する私にとって、タクシーは人々が気兼ねなく自由に「おでかけ」できるための重要な手段の一つである。そこで、それが有効となるためにどのような工夫が必要かを考え実現することに、現場や霞が関で取り組んでいる。それゆえ、タクシー業界は良きパートナーであってほしいのだが、残念ながらそう言える場合は決して多くない。

3月下旬の2週間は卒業式・送別会・追いコンなどがある時期だが、自治体が地域公共交通の会議を開くことも多く、今年は平日の9日間で13回出席（現地が10回）した。うち7カ所で地域公共交通計画の新規策定や改定が決まった。4カ所はタクシー利用の拡大や新サービス開発を具体的な施策項目として掲げている。一方、2カ所はタクシーが皆無で、代わりに自家有償運送で対応しているため、その維持改善策を掲げている。今や地域公共交通会議は全国の大半の自治体が開催し、地域公共交通計画も全国の半数の自治体が策定しているが、タクシーについて議論し計画に盛り込んでいるところはどのくらいあるだろうか？私の感触では、多くのタクシー事業者や自治体が、こういった制度はコミュニティバスやオンデマンド乗合交通のためにあるもので、タクシーとは関係ないとか敵だとか勘違いしているのではないか。

2007年に施行した地域交通法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）では、タクシーを公共交通機関の一つと規定している。したがって、この法律に基づいて行われる協議会や、策定される地域公共交通計画の対象にタクシーは当然入るし、国の支援制度もある。こうなったのは、タクシーが地域にとって大事である一方で、従来型の発想では地域ニーズに応えるサービスを提供できないという認識に基づく。地域公共交通会議は利用者代表や運転者代表も含め幅広い分野の関係者がメンバーであり、その皆さんと一緒に

なって交通機関を良い方向にもっていくことを話し合える機会として活用できるし、私は目いっぱい活用してきたが、いろんな経験をすることもできた。

2年ほど前、人口増加著しい某市で地域公共交通計画の検討に取り組み、コロナ禍でも何度も現場に行き、タクシー事業者の皆さんとはケンカもさんざんやりながら（立場が違うのだから当然！）、地域住民の皆さんともよく話をし、「全会一致」で計画策定に至った。ところが、これでスタートラインに立ったと思った次の会議で「こんな計画は意味がない」「加藤はタクシーの敵だ」と言われ、クビ同然で委員を辞めたことがある。バス事業者委員に「こんなにタクシーをしっかりと扱った計画は県内でここだけ」と言わせた計画なのに。この虚しさは死ぬまで忘れない。

一方、3年ほど前、人口減少著しい某市で、唯一のタクシー事業者が地域公共交通会議で半年後の廃業を宣言し、それから市や国、タクシー協会とともにいろいろと動いて、市外の事業者が大半の車と運転手を引き受けて進出してくれることとなり、タクシーゼロを防ぐことができた。廃業前最後の会議で代表が「以前から地域公共交通会議に出て、われわれの事業も地域にとって大事なものだ実感できたから、投げ出すことなく次に受け継ぐことができた。加藤さんには感謝しかない」と涙ながらにおっしゃったことは死ぬまで忘れない。

このように評価はピンキリだが、私はどこの現場に行ってもぶれない。激しい性格ゆえ、呼んでくれる地域は、地域公共交通について困り果てていて、ほかに助けることができる人がいないところである。それを改善し、いきいきわくわくできる地域をつくるのが私のミッションであり、そのためには制度と地域資源の範囲内であらゆる手段を駆使する。常に「是々非々」である。そんな私を敵味方とか好き嫌いとかのレベルで語ってほしくない。

さて、昨年からはライドシェアがずいぶんと話題である。私にとってはライドシェアも一手段である。それほど有用とは思っていないのでなぜそんなに騒ぐのか不思議なのだが、いやおうなく巻き込まれている。この状況でタクシー業界に何が求められるのかを、これから皆さんにお伝えしていきたい。

