

内外交差点

地交計画に盛り込まれているか 求められるのはタクシーの努力

加藤 博和氏 (名古屋大学大学院教授) 第12/12回

残念ながらこの1年、地域公共交通の明るい兆しはあまり感じられなかった。

2023年の国土交通大臣年頭記者会見で「地域公共交通再構築（リ・デザイン）元年」が宣言されてから2年が過ぎたが、むしろ運転者不足を基調としたサービスレベル低下が、コロナ後の利用者数回復に冷や水を浴びせる状況が目立つ。タクシーについては運賃改定等もあって乗務員が増えたという話をよく聞くが、マイナスから戻しているだけで、プラスと感ずる話は業界紙からも読み取れない。そしてバスや鉄道はひどい状況である。

1年前の今頃は、日本版ライドシェアや公共ライドシェアの話題が盛り上がっていた。あけすけな表現で恐縮だが、運転者不足と交通空白を同時に解消するために、通常は最高刑が懲役3年である白タク・白バスを一定の条件で合法としどんどん導入すべきというのである。とはいえ、私の現場でもこれまで自家用有償運送の制度はさんざん活用してきたが、こんなに奨励されるようになるとは驚きである。「こんなのはライドシェアじゃない。本格的にやらないとだめだ」と言う人もいれば「これがアリの一穴となっちはいけない。あくまで非常措置だ」という人もいる。交通機関は十分な効果発現までに時間がかかるので早計だが、公共ライドシェア・日本版ライドシェア導入をアウトカム評価したレポートはまだ見かけない。なお私は以前から「需要に応じて運転者が出てきてくれるようにするには、待遇改善とダイナミックプライシングこそ必要」と申し上げている。

全国各地の試みもできるかぎりウォッチしているが、正直パツとしない。これも「過去の経験からみて『うまくいかない』と分かっているもの」が大半であり、要するに勉強不足か、目指すべきアウトカムが誤っているかである。

国の予算が大幅に増額されても、見た目が美しいだけで稚拙な内容の実証運行や人材育成が増えただけでは、地域公共交通再構築の兆しどころか「公金チューチュー」になりかねないし、失望する地域も増えてい

く。国の検討会で「リ・デザイン」推進をどう進めるかを提案してきた者として、忸怩たる思いがある。しかし、勝ち目がな

いわけではない。地域交通法は2007年施行時から、自治体が地域公共交通に主体的に取り組むべきとしているが、それが広まり具体化してきている。地域のあらゆるステークホルダーを集めた法定協議会でしっかりと議論し、その地域にとって実行可能で有意義な施策を見出し地域公共交通計画に位置付けるというプロセスを踏むことができる自治体は着実に増えている。ここでは自治体と事業者そして地域の「共創」によって公共交通のアップデートが進められている。

技術的に最先端かどうか、既存の制度やスキームがいか悪いかなどといった上っ面ではなく、何をアウトカムとして得たいのかを意識共有し、それに向けてだれが何をすべきかを明らかにし、それぞれ「一所懸命」に取り組むという発想がそこにある。これができているかどうかは、地域公共交通計画や、法定協議会の資料・議事録を読めば一目瞭然であり、それらの多くはネットに公開されている（されていないところはその時点で論外である）。

最近ローカル鉄道のリ・デザインに法定協議会が活用される例が目立つ。「乗らないけど残せ」という無責任極まりない態度から地域が脱却し、客観的な情報と自由闊達な熟議を通じて鉄道存廃の方向性を定め、その方向に向けてメンバーがそれぞれ何をすべきかを明確にし、現場の待遇改善を、そして未来への投資を厚くする。持続可能な交通体系はこうやってつくられる。その一方で、地域交通法のスキームと無関係に（時には無視する形で）考えられたものを地域は相手にするだろうか。公共ライドシェア、日本版ライドシェアはまさにそれにあたる。一時的な対策であっても将来に何かを残すとは思えない。そして、タクシーはどうだろうか？

タクシー事業者の皆様にも聞きたい。自分のエリアの地域公共交通計画を読んだことがあるか？計画の中に御社が貢献すべきことがどれだけ具体的に書かれているか？言い換えれば、この地域にとって御社の頑張りが将来に渡って必要だと明言されているか？そう言って貰えるために自分たちは何をしたか？

