

内外交差点

「猫も杓子も」は通用しない！ 公共交通焼け野原の未来を避けよ

加藤 博和氏 (名古屋大学大学院教授) 第5/12回

「1社1台は日本型ライドシェアを」

「全自治体で公共ライドシェアを」

なんとなく予想はしていたが、実際に出てくると脱力感がハンパない。まさに猫も杓子もライドシェア。しかも世界でそう呼ばれているものとは異なるのにライドシェアと呼んでしまうのはLRTやBRTと同じ。日本のお家芸がまた出てしまったようだ(笑)。

「適材適所」と「一所懸命」。この20数年、各地で公共交通立て直しに取り組む中で私がずっと言い続けてきた言葉である。日本全国どこでも同じことをやるとか、トップダウンやサルマネで進めるとかでは現場に全く通用しない。そして、地域に合った移動手段をつくるためには、どうしても地域の皆さんが主体的に考え取り組む必要がある。これらと対極にあるのが、冒頭の話である。

ここでスマホと交通を比べてみる。スマホはWi-Fiとインターネットによって空間を越えほぼ同時につながることで、全世界どこでも同じコミュニケーション機能を提供できる。一方、交通は旅客や貨物を物理的に運ばなければならず、そのために交通具(車両等)や交通路そして大きなエネルギーが必要であり、地勢に影響される。交通でスマホに相当するオールマイティ端末は自家用車だが、CO₂を大量に出し、交通量が多ければ渋滞となる。スマホでも交通でもtrafficという言葉が用いられるが、通信量も多いと渋滞が起きる。そこでデータを細かく切った「パケット」を次々に運ぶ技術で対応している。一方、人は細分化して運ぶわけにはいかないが、自動車業界は「CASE」すなわち「Connected(通信)」「Autonomous(自動)」「Shared(共有)」「Electrification(電動)」によって効率化を図ろうとしている。ここでSharedとは、多くの人が乗り物を共有すること(相乗り、乗合)であって、アマチュアドライバーが有償で乗客を輸送することではない。さらに渋滞解消のため大量輸送機関とも連携するなど、求められる状況に応じて様々な手段を使い分け、乗り換えながら移動していくことを支援するため「Maas」すなわち「Mobility as a Service(バラバラでない『1つのサービス』としての移動)」という概念も提唱されている。

こういう世界の潮流を踏まえた時「猫も杓子も…」はど

う評価されるか。確か日本は、プロドライバーが足りなくて困っているはずだ。したがって、貴重なプロドライバーをうまく

育て、活用し、効率的に多くの人や物を運びながら働きたいと好待遇を得ていただけるようなしくみづくりに注力しなければならないはずである。ところが今は、アマチュアドライバーにプロと同じことをしてもらおうとしている。こうなればプロは不要であると思われて、なり手が減るかもしれない。

それだけならまだしも、普通乗用車なら1人のドライバーが数人しか運ばず、多くのドライバーが必要となる。1人ずつ運んでいては非効率(高費用)なので、複数人が乗り合うようにまとめることが得策だが、各自の注文内容がバラバラではAIもうまく解を見つけ出せない。効率化可能なのは需要の密度が高い大都会であるが、その解では乗降も右左折も頻繁となってドライバーも乗客も目を回してしまいうだろう。前後左右に動くエレベーターのあちこちでボタンが押されるのを想像してみたい。

経費も人手もかかるのに運べる人が少ないという、かしくないやり方に陥らないように、私を含めた地域公共交通プロデューサーは、効率的で利便性が高くなるよう公共交通をリデザインし、使い手も担い手も幸せになれて地域も楽しくできる「1つのサービスとしてのモビリティ」を、様々な交通機関を用い、地域と連携して実現することを使命として活動している。現場では、手段を決め打ちする人は全く役に立たない。

私は最近、タクシー事業者が皆無となった地域での交通空白地有償運送導入や、逆にNPOによる交通空白地有償運送が超高齢化で担い手を確保できなくなった地域でタクシー事業者を隣接地区から再導入するといった仕事を手掛けた。本場のライドシェアに近い実証実験が不調でプラットフォームが逃げ出した地域で緑ナンバーのオンデマンド乗合交通に代替する仕事にも携わった。

交通空白解消のためと称して「猫も杓子も…」が通用すればいいが、うまくいかないと、交通事業者も淘汰され草も生えない「公共交通焼け野原」となるだろう。それを回避するため、地域にとって適材適所なモビリティを獲得できるよう、私は「臨床医」として活動する。地域を愛する住民、自治体、そして交通事業者の皆さんと、一所懸命に。

