

内外交差点

タクシーが主役の活躍を 交通空白解消に向けて

加藤 博和氏 (名古屋大学大学院教授) 第6/12回

7月17日に、国土交通省「交通空白」解消本部の第一回会合が開かれた。国交大臣が本部長となり、幹部そして各地方運輸局長が勢ぞろいする重厚な陣容である。目的は「全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア（「型」でなく「版」となっている）や公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない『交通空白』の解消に向けて早急に対応していく」ことである。本会合の資料では、上記4つのモードをひとくくりにして「タクシー等」と呼んでいる。つまり、交通空白はタクシーが主役ではあるものの、緑ナンバーだけでなく白ナンバーと一緒にあって解消すべきと国交省は明言している。

「交通空白」という言葉が使われている点も感慨深い。道路運送法では今も、緑ナンバーで交通空白を解消していくのが大原則であり、それが不可能なところで白ナンバー（自家用有償運送）が認められるという建付けである。このうち市町村運営のものは昭和時代からあり、NPOなど非営利団体が運営するものは構造改革特区の時期を経て2006年改正道路運送法で過疎地有償運送として制度化された。その後、公共交通空白地有償運送、そして2020年に交通空白地有償運送（市町村運営のうち交通空白解消目的のものも統合された）と名を変えて今に至る。

私は、国交省の会議で、過疎地から公共交通空白地への制度名変更を何度も提言していた。その際、国交省担当者に「過疎地以外に公共交通空白のところがあるのか？タクシーがカバーしているのでは？」と言われたことがある。過疎地有償運送の対象地は当初から、緑ナンバーで確保不可能なところとなっていて、過疎関係法令に基づく過疎地域の定義とは無関係なので、例えば大都市でも条件が整えば実施可能であった。それが明確になるようにと改称を提案したのである。また、国交省は、タクシーがサービスしている地域は交通空白にあらず、過疎地以外ではタクシーでカバーできていると思込んでおられたようである。ともかく、過疎地有償運送の認定は、市町村が主宰し緑ナンバー事業者も一票を持つ地域公共交通会議や有償運送運営協議会で行うのだから、地方分権にもなっている。今回、交通空白地の「地」が抜けたことも重要である。私が初めて国交省本省の会議に出た20年前、タクシー業界の

偉い方が「バスと違い、我々は365日・24時間のサービスを提供するなど、『最後の』公共交通として役割を果たしている」と発言されたことが印象に残っているが、現在では地方部だと深夜どころか飲み会が終わる時間帯でもタクシー営業がない地域が珍しくない。交通空白は「地」だけでなく「時間」もあることを国交省は意識したことになる。

以上の経緯から、タクシー事業に代わり、自治体が交通空白解消に主体的に取り組まなければならなくなっており、その手段として、今や「公共交通ライドシェア」と呼ばれるようになった交通空白地有償運送が有力となった。これを予期してか、2020年の地域交通法改正では、自家用有償運送のうち対象旅客を限定しないものが公共交通機関として追加されている。日本型ライドシェアもこのカテゴリにあたる。

2002年の需給調整規制撤廃以降、タクシー（一般乗用）が交通空白拡大防止や解消に寄与するための施策は、業界自身も国交省もほとんどなかったと言える。私自身、国交省本省の会議で20年近く末席をいただいてきたが、タクシー業界関連で話題になったのは、乗合タクシーや事業者協力型自家用有償運送くらいしか思いつかず、いずれも一般乗用の域外である。議事録や報告書の大半は国交省HPで読めるので、確認されたい。タクシーという言葉自体がほとんど出てこないのである。

一般乗用許可による運送を用いて交通空白を解消する取り組みを（個別にはあるにせよ）タクシー業界として提起しない一方で、国や自治体もタクシーに期待していなかったと私は感じてきたし、双方に対してこれで本当にいいのかと何度も会議席上や講演・寄稿等で指摘してきたが、変わらなかった。一方、業界による取り組みの見直しは常に、ライドシェア解禁論議の盛り上がりに合わせて行われてきた。地域のニーズや想いに寄り添わないその態度が、「活力ある地方を創る首長の会」を公共ライドシェア推進に走らせることとなった。一番かわいそうなのは、まじめに、必死に頑張ってきた地方のタクシー事業者、そして地域で移動に困っている皆様である。私は一切ブレることなく、その方々と一緒に、タクシーが交通空白解消の主役として活躍できるようにしつつ、タクシーで足りなければえる手段を適宜導入する取り組みを、現場で進めている。

