

内外交差点

「もったいない」解消のために 高まる移動需要にも対応する「シェア乗り」

高原 幸一郎氏 (NearMe代表) 第1/12回

日本版ライドシェア (NRS) の一部解禁から1年が経過し、交通空白地帯の解消や地方交通の維持を目的とした数々の公的なプロジェクトも発足するなど、移動に関する課題がより一層社会全体で認識されるだけでなく、その課題解決に向けた取り組みが見られるようになりました。この1年間で、議論や施策は活発化しましたが、移動の足の確保が大きな社会問題として各所であげられており、都市部・地方部も含めて全国的な課題となっています。

当社はライドプーリングの考え方から、現状のタクシーの実車率約40%、平均乗車人数1.3人という「もったいない」の解決に着目しています。独自のAIを活用した最適なルーティングで、出発地から目的地までの移動をドア・ツー・ドアで結ぶタクシーのシェアサービスで、移動の「もったいない」を解決するために、さまざまなエリアで取り組みを展開しています。全国16の空港とその周辺部を結ぶ「エアポートシャトル」は、累計予約人数が今年1月に100万人を超えました。その他にも、地域が抱える移動のニーズに対応するため、さまざまなサービスを展開しています。

例えば観光シャトルとしては、24年1月に京都市で市の協力のもとJR京都駅以北のエリアを対象としたシェア乗りサービス「京都観光シャトル」の実証実験を行い、今年3月には秋田県北秋田市が運営する「森吉山シャトル」において、地域連携DMO・秋田犬ツーリズムの協力のもと新路線の運行を開始しています。地域シャトルとしては、24年7月から9月に新潟県佐渡市で実証調査が行われた「佐渡版ライドシェア」に参画し、地元タクシー事業者に独自AIを活用した配車システムを導入。24年3月からは熊本県観光連盟からの委託事業として、観光タクシー「阿蘇らくらくWebタクシー」の運行のサポートを行いました。システムとしても山形市では「金井地区モデル事業 (かなみちゃんタクシー)」などの高齢者の移動支援サービスのAIデマンドシステムとして当社の「LINEを活用した予約システム」が採用されました。

また、13日に開幕し、昨今注目が集まる大阪・関西万博に伴う移動需要の高まりにも、当社の「シェア乗り」は対応しています。日本交通グループ関西と共同し北摂交通圏

で行っていた、「シェア乗りタクシー」の乗車エリアを24年10月から神戸市をはじめとした兵庫県の6市に拡大しました。

このように、特定イベントによって高まる移動への需要対応はもちろん、日常的な移動の足の確保としても、「シェア乗り」は柔軟に対応ができるサービスであると考えています。

当社の移動に対する課題認識としては、輸送量全体を増やさなければいけないということを業界全体の流れとして理解しているところで、その手段として「量」と「質」の両極からのアプローチが考えられると思います。担い手を増やす量のアプローチとしては、タクシー乗務員を増やしたり、NRSを含めて自家用車ドライバーを活用するということが既に行われています。私たちは、より効率を高める乗合や相乗りの領域——つまり、「シェア乗り」に向き合うのが最も即効性のある対策だと考えます。

東京・大阪・帯広・静岡・熊本などで展開している「シェア乗りタクシー」は、マッチングが成立した場合、通常のタクシー料金の最大50%の金額でおトクに移動することができるシステムとして構築しています。マッチングが成立しなくとも運行自体がキャンセルになることはありません。また、運行事業者にとっても、シェア乗りによって複数人が乗車することにより、1回あたりの運行距離が長くなることで、生産性向上に寄与することにつながります。

「シェア乗りタクシー」の展開を通じて、1つの車両を複数組でシェアするライドプーリングによって、既存のアセットを活用しながら輸送量を質の観点から高めていくことでシェア乗りを生活者の日常の移動における選択肢として浸透させていくことを目指しています。

都市部においては、時間帯によってはタクシー自体がつかまらない状態であること、そして交通渋滞を誘発する一因とされる一方で、地方においては逆に移動の担い手不足が課題として存在していることなど、移動の課題は地域によって様々な形で存在します。既存アセットを活用しながら移動ニーズに対応すべくシェア乗りタクシーを今後も運行エリアの拡大などを見据えながら、サービス展開していく予定となっています。

当社は、シェア乗りで移動の需給バランスを整えていくこと、そして移動における「もったいない」の解決にこれからも奔走していきたいと思っています。

