

内外交差点

JTOSと描く終電後の移動の未来 深夜帯移動の課題と社会実装

高原 幸一郎氏 (NearMe代表) 第7/12回

深夜帯の移動課題は、もはや“気になるテーマ”ではなく、データで裏付けられた現実となっています。国交省が3月に公表した調査によれば、東京都特区・武三地区などの一部都市圏では、土曜午前0時から4時台におけるタクシーの最小マッチング率が66%にとどまるとの結果が示されています。このマッチング率とは、タクシーを呼んだ利用者のうち、実際に配車が成立した割合を示すものです。つまり、実に3人に1人が深夜にタクシーを捕まえられずに帰宅手段を失っているということになります。

このデータが象徴するのは、深夜の街で誰もが一度は感じたことのある“帰れない不便”が、もはや都市生活における可視化された移動課題になっているということです。終電を逃した後、駅前に長い列ができ、タクシーを待ちながら「あとどれくらいで帰れるのか」と不安を抱える——そうした光景が、東京をはじめ全国の都市で常態化しています。これは単なる交通不便ではなく、都市の安全性や人々の生活リズムに直結する社会課題といえるでしょう。

当社は、こうした深夜帯の移動課題に対して、鉄道横断型社会実装コンソーシアム・JTOS (Japan Transformation and Open-innovation Supporters) と連携し、終電後の新しい移動手段として“シェア乗り”形式の「ミッドナイトシャトル」を提供しています。1月29日には、西武池袋線沿線で「ミッドナイトSシャトル」をスタート。6月6日から三鷹駅発の「ミッドナイトシャトル三鷹」を運行し、さらに8月1日には運行エリアを中央線北側や青梅線方面まで拡大しました。複数の利用者が1両の車両をシェアすることで、手頃な価格で効率的に帰宅可能。予約制のため、駅前でタクシーを待つストレスや、帰宅時間が読めない不安を解消し、スムーズで安心な移動体験を提供しています。

当社は、終電後の移動の不便を起点に誕生したという経緯があります。「終電を迎えた駅のタクシー乗り場に長蛇の列ができ、なかなかタクシーに乗る

ことができずに、家に帰るのがさらに遅くなってしまう」という経験を会社員時代に日々体験し、頭を抱えていました。

その課題解決のために立ち上げたのが、“シェア乗り”サービスであり、「ミッドナイトシャトル」は、まさにこの「終電後のリアルな移動のペイン」に向き合った、原点回帰的な取り組みとなっています。鉄道の終電が過ぎた後の時間帯に、こうした新しい選択肢が地域の夜の足として機能し始めたことは、交通政策の面でも大きな意義を持つと感じています。

現在、当社は空港送迎を中心に、観光や地域移動など、さまざまな分野で「ドア・トゥー・ドアのスマートシャトル」を展開しています。利用者はアプリで簡単に予約し、最適なルートで複数人が乗り合わせる。こうした合理的で環境負荷の少ない移動手段は、社会全体の移動効率を高めるだけでなく、人と人をゆるやかにつなぐ新しい交通のかたちでもあります。

日本の鉄道網は世界でも類を見ないほど発達していますが、一方でその利便性が最も発揮されるのは“終電まで”です。鉄道が都市と郊外を結ぶ中で、「終点＝駅」から先の移動には依然として課題が残っています。特に深夜帯は公共交通が途絶える時間帯であり、タクシー需要が集中する一方、供給は限られています。結果として、駅前の長蛇の列や、代行運転・徒歩帰宅といった“次善策”に頼らざるを得ないのが現状です。JTOSのような枠組みにより、鉄道と最終的な目的地を結ぶことができ、移動の“空白”を埋める新しい社会実装モデルの実験が可能となりました。

深夜の移動課題は東京だけでなく、地方都市や観光地でも共通の課題です。観光地での夜間移動、郊外での帰宅困難、イベント後の移動手段など、シェア乗りが貢献できるシーンは全国各地に存在しています。これからのモビリティに求められるのは、単なる移動の便利さだけではありません。人が安心して移動できること、そして地域が動き続けること。そのために、当社はテクノロジーと現場の知恵を融合させ、移動の“隙間”を埋める仕組みを磨き続けていきます。

