

## 内外交差点

## “旅の前後のストレス”削減へ シェア乗りで目指す移動の最適化

高原 幸一郎氏 (NearMe代表) 第2/12回

大型連休において、国内での観光需要が急増するのは今さら言うまでもありません。今年のゴールデンウィークもタクシー需要は大幅に増加し、特に京都や金沢などの観光都市では、タクシーを利用しようとした人の約83%が「つかまらない」「待ち時間が長い」といった困難を経験しているのだそうです。また早朝の飛行機に合わせて家を出るも「タクシーがつかまらない」「空港は混雑し、駐車場も満車」「子どもを連れての電車での大荷物移動での疲弊」など、“旅の前から疲れる”経験も少なくないはずです。特に自宅から空港までや、空港や主要駅から目的地までのアクセス手段が限られており、旅行全体の体験価値を左右する要因となっています。

国内の主要空港では、利用者の増加に伴い移動手段の確保が課題となっています。国交省の統計によると、2023年の国内空港の年間旅客数は約1億397万人（前年比30.7%増）にのぼり、新型コロナウイルスが流行する以前の2019年の約1億678万人の約97%の水準まで回復しています。さらに、政府は2030年に日本を訪れる外国人旅行者の数を6000万人まで増やす目標を掲げており、中でも成田空港では年間30万回が上限の発着回数を、25年10月から34万回に増やすほか、2029年3月末までに滑走路の拡張工事を完了させて50万回まで増やす計画となっています。このような中、空港周辺の交通需要が急激に増加し、公共交通の混雑や、マイカー利用者にとっての駐車場確保などが深刻な課題になっています。

こうした状況において、近年注目を集めているのが「シェア乗り（ライドプーリング）」の考え方です。昨今よく話題になるライドシェアは、自家用車を使って乗客1組を運ぶ「ライドヘイリング」が中心ですが、当社のエアポートシャトルはそれらと異なり、1両の車両を複数の利用者でシェアする方式を採用しています。エアポートシャトルはまさにそんな“旅の前後のストレス”をなくし、旅全体の体験を向上するために生まれたサービスです。シェアをするので乗客にとってはおトクにもなるので、普段電車・バスユーザーからの利用も促進して、業界にとっては新しい顧客の創造も実現しております。

GWや年末年始などの大型連休は、観光地も空港も例年以上に混雑します。移動需要が一気に高まり、公共交通やタクシーだけではカバーしきれない

場面も多く見受けられるのは前述の通り。事実、国内の交通データを見ると、非効率な状況が数字として表れており、タクシーの平均実車率は40%、平均乗車人数は1.3人。車両の約60%以上が空席のまま走っている「もったいない」状態です。一方、当社のエアポートシャトルでは、1両あたりの平均乗車人数が2.6人、月間最多では3.2人に達した実績があります。独自AIを活用したマッチングにより同じ車両・乗務員数でも、既に倍以上の輸送力を発揮していることとなります。

2023年の国内空港年間旅客数を踏まえて考えれば、現状の公共交通インフラが必ずしも追いついていないとは言えません。公共交通はピーク時に混雑し、地方では十分な路線が確保されていないこともあります。また、深刻な乗務員不足に直面しており、「供給が足りない」という状況は今後さらに顕在化するでしょう。そうした中で、「既存リソースをどう生かすか」という視点がより重要になるはずです。当社のエアポートシャトルは、羽田・成田・関西・伊丹空港を中心に全国16空港にて展開しており、ドア・ツー・ドアでの送迎に対応。深夜・早朝のフライトや、公共交通が不十分な地域へのアクセスなど、従来の交通手段だけではカバーしきれない“スキマ”を埋める役割を果たしています。また、旅行当日の予定変更やフライトの遅延にも柔軟に対応できるよう、「直前でも予約できる仕組み」にも取り組んでいます。「シェア乗り時刻表」機能では、空席情報と予約可能な時間をリアルタイムで表示し、利用者がスムーズにシェア乗りで予約できる環境を整えています。

さらに、地方では特に、地場の交通事業者と協業してエアポートシャトルの運行を支えており、ドライバーを確保するだけでなく、空車時間を有効活用することで地域全体の輸送効率を高めることが可能です。私たちは、「ドライバーを増やすこと（量）」だけでなく「車両あたりの乗車効率を上げること（質）」の両輪で、未来を見据えた日本の移動課題に取り組む必要があると考えています。そして将来的には、自動運転との連携も視野に入れながら、空港や駅等の交通結節点を起点とした“移動の最適化”をさらに進めていきます。

