

内外交差点

デマンド交通の可能性

～地域公共交通の未来を考える～

岩村 龍一氏 (コムタクモビリティサービス会長) 第10/12回

現在、ライドシェア問題がタクシー業界を大きく揺らがしています。ここでその是非を議論するつもりはありませんが、ライドシェアの持つ本質的な意味合いが少し変わって来ていることに、私は違和感を覚えています。ライドシェアの「ライド」とは「乗る」という意味で、シェアは「共有する」という意味です。「1台の車を複数の人で共有する」という考え方がライドシェアの根本的な発想のはずです。ということは、「乗合」こそが本来のライドシェアであると思うのですが、現在、ライドシェアの議論に「乗合」の概念は全く入っていません。

さて、実は弊社は開業前に「乗合ワゴン」のビジネスモデルを思いつき、会社を立ち上げようとしていました。ところが、事前相談に訪れた先の運輸局では即答でNOでした。当時の道路運送法における「乗合」の概念では、定時定路線の路線バスしか想定されておらず、法律に規定されていない営業形態には許可を出しようがないとのことでした。仕方なく、とりあえずタクシーで開業したわけですが、当時考えたビジネスコンセプトは「バスより便利にタクシーより安く」です。地域内にこの移動ツールを提供することで脱自家用車社会が実現し、渋滞解消や地球環境を始めとした社会的課題を解決するという志を持ちました。そしてその志を、今でも胸の中に持ち続けているのです。

その後、やっと時代が追いつき、2007年に乗合事業の規制緩和がなされました。許可要件として市が主宰する地域公共交通会議での承認が絶対条件となったため、地域のステークホルダーとの利害調整には相当苦労しましたが、行政の協力もあって、新たに出来た概念である「区域運行」を多治見市内で始めることができました。ただし、当時は未だスマホなど影も形もなく、AIという言葉も聞いたことのない時代でした。現場では、配車係が無線と電話器を同時に持ちドライバーとのやり取りで運行ルートを決めるようなアナログでの出発でした。その後のITの進化は申し上げるまでもありませんが、ある日突然、奇跡的な出会いを果たすこととなります。

2016年、公立はこだて未来大学のAI研究者の先生方を中心に、未来シェア株式会社という大学発ベンチャー

が立ち上がります。SAVSと呼ばれるAI配車システムを世に出し、デマンド交通を普及させることが目的ですが、運よくご縁をいただい

た私は、設立メンバーの端に加えていただくこととなりました。このSAVSは優れもので、リアルタイムの利用申込に対し瞬時に運行ルートや送迎の順序を導き出してくれます。長い間アナログで配車を行っていた我々には、正に救世主の出現ですが、特にカーナビの地図上で走行すべきルートを示してくれるので、地理知識のないドライバーでも訓練期間要らずの即戦力となります。現在、全国各地で市町村が主体的に行なうデマンド交通の実証実験において、140カ所を超える実績を重ね、50カ所ほどで本格運行を行っており、今後もさらに飛躍をして行くことが期待されています。

ただし、残念なことは、法的な制約による側面もありますが、都市部での運行はまだまだ少なく、公共交通空白地帯での運行が主となっています。つまり、圧倒的に中山間地域での利用が多いのです。もちろん、AI配車システムによるデマンド交通のメリットは、中山間地域でも享受できますが、我々の仮説は、利用者が多ければ多いほど実車効率が上がる、つまり、都市部においてこそAI配車システムによるデマンド交通の威力が発揮できるというものです。いずれこの仮説を証明できる日が来るとは思いますが、まだまだデマンド交通自体が、社会的に理解されておらず、法的な緩和も含めて今後に期待をしたいと思っています。もちろん、デマンド交通は万能ではありませんが、地域公共交通のツールとして他の移動手段と連携しながら不可欠なものになる社会が必ずやって来ると確信しています。

いずれにしても、やがて自動運転の時代が来て、自家用車を所有するより共有するという概念が広がることでしょう。その時、我々が何を担うのか。仕事がなくなるなどと嘆くより、今こそ我々自身がその未来を創造すべきなのです。道路運送法に書かれているとおり、「公共の福祉の増進」のために我々は存在しています。「強いものが生き残るのではない。変化をするものが生き残るのだ」というダーウィンの言葉を信じて疑いません。

