

## 内外交差点

# 華よりも今は根こそが重要 現場がすべきは担い手確保とサービス向上

加藤 博和氏 (名古屋大学大学院教授) 第11/12回

「地域公共交通に関してマスコミや有識者がもてはやしている事例の大半は大したことがない」

私は各所でこう申し上げている。こうなるのはやむを得ない面もある。地域公共交通は本来、地味な存在で、華がない。各地の現場で地域公共交通の立て直しに取り組んでいる者からすれば、利用減が当たり前というこの業界で、増やすことができただけでも有頂天になるのだが、それでは残念ながら一般受けする話題にならない。それよりも、華があるもの、例えば目新しいもの、先端（に見える）技術を取り入れたもの、いろんな人たちが集まって楽しそうに取り組んでいるものを取り上げた方がずっと「ばえる」し、ましてやそれがそうそうたるメンバーによるものなら、きっと利用してもらえんと思ってしまうのだろう。

しかし、そんな程度のことで、移動者の選択は変わらない。彼らは「できた方がいい」「使ってみたい」とは言うが、なかなか変わってはくれない。今までそれがなくても生きてきたのだから、積極的に転換しようと思わせるためにはメリットを示さないといけない。その際、華はほとんど役に立たない。少しは惑わされても、結局は合理的な判断を下し、便利で安価なものを選ぶ。そんな魅力的な選択肢を提示するのが公共交通立て直しに必要なスキルであり、シロウトの手に負えるものではない。

華によって注目されたものが絶頂を迎えるのは例外なく運行開始時であり、その後はどんどん忘れ去られていってしまう。むしろ、利用がだんだん増えていき、地域に根差した交通手段になるのなら素晴らしい。私は意地が悪いので、日本各地の「注目された取り組み」のその後をできる限り見に行き、乗ってみるようにはしており、その経験から多くがうまくいっていないことを体感している。

さて、現在最も華があるものは、自動運転であろう。多額の投資を集め、国費も投入されて、日本の各地で実験が行われている。これらの実験はどうしても必要であると考えている。なぜなら、移動がもっと安全でかつ環境負荷の小さいものにならなければいけないからである。現在の実験について私は「仮免許練習中と思え」と話している。自動運転と言ってもAIが運転していて、AIは学習して賢くなっていくので、自動運転も各地で様々な練習を積ん

でいかないとけないのである。仮免許から本免許になっても若葉マークが当面続く。2種免許までまだまだ長い道のりである。仮免許の段階で公共交通の一翼を担えるはずもなく、ピシバシ鍛えなければならない。

一方、自動運転車両はあらゆる安全装備を付けたサボカーだと思えば、高額になることはやむを得ず、よって個人所有でなく共有（シェア）が主になると見込まれる。これは車両の有効活用にも資する。ただし、運転から解放されれば今のクルマより便利になって、まるでタクシーのように使えるため、鉄道・バス等大量輸送機関からの転換が起きることが考えられ、そうすれば渋滞が激しくなり、特に大都会はまともに動けなくなってしまう。そこで、現在の定員4名以上から1、2名に小さくなった車両が増えると思込まれる。さらに現在の公共交通乗換検索の中に自動運転車両シェアも組み込まれ、混雑発生を抑制し速く移動できるようにするため、予約時に鉄道・バス等へ乗り換える指示を出すことが考えられる。これの萌芽がMa a S (Mobility as a Service)である。

この段階でタクシーはどうなるか？ 基本的には、自家用車やライドシェアとともに、自動運転車両シェアに合流することになるだろう。現在みんなが夢中になっているライドシェアは、運転者が足りなくなってきたことで注目されているが、将来的には運転者は必須でなくなるので、ライドシェアは中継ぎである。しかし運転者はまだ20年程度は必要と思われ、供給が損なわれないように質・量とも満たさなければならない。また、予約配車システムは将来的に交通全体をつかさどるMa a Sに統合され、それは交通データを我が物にすることでもあるので、日本としてしっかりしたシステムを確立しておく必要があるという認識を持ち、今のタクシーアプリがどんな立ち位置なのかも考えてみたらよい。

このように、自動運転は華があるようであるが、実際には長年の取り組みによって本当の華が開く。その上で当面、地域公共交通の現場がやるべきは、「担い手を確保しながらサービスを効率化しつつ向上させていく」ことに変わりがない。そうやって「根」を着実に育てながら、そろりそろりと走る仮免許の自動運転車両に「おまえらAIもしっかり訓練して、早く俺たちと仕事しような！」と声をかけていただきたい。

