

内外交差点

「ライドシェア」の 議論に対して思うこと

貞包 健一氏 (ほほえみグループ代表取締役) 第3/12回

第1回=平戸市、行方市、京丹後市、活力ある地方を創る首長の会(全国311自治体)、第2回=京都市、福岡市、軽井沢町、別府市、千葉県(成田空港周辺)、第3回=古賀市、第6回=京丹後市、福岡市、大阪府、第8回=別府市、第9回=尼崎市—。

規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキンググループ(WG)で、主にタクシー不足であると述べられた地域です。活力ある地方を創る首長の会が多くの自治体の総意であるとする、全国の大半の地域でタクシーが不足し、ライドシェアの導入が望まれている、と解釈すべきなのでしょうか?

第14回の同WGにおいて、国交省資料の「地域ごとの特性も加味しながら、“移動の足”が充足されているか検証していく必要」との記載に対し、ある委員から「今さら検証?」と疑問を投げかけられました。

これは、運輸行政のことをご存知ない方の発言と思われる。30年ほどタクシー事業経営をしてきた中で、そもそも運輸行政に“移動の足の充足”や“タクシー不足”について検証する業務はないというのが私の認識です。

「一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」における適正車両数の算定式を見てみましょう。

$$\text{輸送需要量} \div (\text{平均総走行キロ} \times \text{2001年度実車率}) \div \text{平均延実働車両数} \div 365 \div \text{実働率}$$

タクシー経営者や学識経験者の中で、この算定式に疑問を投げかけたという話は聞いたことがないのですが、これで供給不足を計ることができるとは到底考えられません。

「タクシー不足」の判断とは別次元

ここで輸送需要量とは、直近5年間での変化率を加味した当該年度の総実車キロであって、これを基に車両台数を求めているに過ぎません。タクシー乗務員が減少し、結果的に総実車キロが減少したとしても、適正車両数は減少することになります。タク

シーが不足しているかどうかの判断とは別の次元の話です。

冒頭の多くの自治体でタクシーが不足しているという話。ここにも私は疑問を持っています。

弊社近郊の2市3町の公共交通会議や福祉有償運送運営協議会に委員として参画してきた中で、タクシーが不足しているという話は出てきていません。

“移動の足”として求められているのは、残念ながらタクシーが主ではなくて、運賃でいうと鉄道やバスレベルの交通です。福祉有償運送運営協議会でも、障がい者の方々が「移動手段が少ない」と言われる中で、タクシーという選択肢は最後の手段であることが話の流れで分かります。

鉄道、バス、コミュニティバス、タクシーなどの公共交通は、それぞれの特性と役割があって、総合的に地域の移動の足となっています。

地域間交通ネットワークである鉄道やバス、そこからのフィーダー系統であるバス、乗合タクシー、コミュニティバスなど。そのすき間の地域や時間帯をカバーするタクシーや福祉有償運送など。

「公共交通」に焦点を当てた議論こそ

利用者の誰かが“移動の足に困っている”といった場合に、その手段は千差万別であり、それを一様に「タクシー不足」として片づける自治体もあることを懸念しております。

地域産業活性化WGでの議論は、ライドシェアだけに焦点を当ててしまっている、公共交通を考えるとという面では稚拙な議論であると言えるでしょう。

だからと言って、運輸行政も自治体も運輸事業者も、「くらしの足を考える」ことを避けてはいけません。今回のライドシェア議論をひとつのきっかけとして、改めて自分の地域でどんな移動に困っている方がいるかをしっかりと議論していくべきです。

いろんな会議に出ても、私にはどこもその議論を避けているようにしか見えません。「自分が自家用車を手放すことになったら、この交通環境で本当に生活していけるのか」を真剣に考えて、それぞれの立場でできることを考えてほしいものです。

