



視座

## 地域公共交通のリ・デザイン 自動運転の実用化へ



一般財団法人運輸総合研究所  
運営委員会委員  
三浦法律事務所 弁護士  
OnBoard株式会社CEO

越 直美

KOSHI Naomi

大津市長のときに公共交通の問題に取り組んだ。人口減少が進む地域では、バスの乗客が減る。そうすると、バスの本数が減り、さらに乗客が減るという負のスパイラルに陥る。

また、駅やバス停から離れた地域では、車がないと買い物にも病院にも行けず、高齢者が免許を返納したくでもできない。

そこで、バス路線が廃止となったり、バスがない地域において、デマンド型乗合タクシーやカーシェアリングに取り組んだ。今であれば、公共ライドシェアも選択肢だろう。バスに乗るときは、バスの時間に合わせバス停まで歩かなければならないが、デマンドタクシーであれば、出かける時間に自宅まで迎えに来てくれ、便利になる。しかし、バスがなくなることに對しては、「地域がすたれる」という住民の不安が大きい。そこで、交通をリデザインした先の便利な姿を住民に示すことが重要だと実感した。

また、デマンドタクシーの利用には配車アプリが便利だが、利用者に高齢の方が多く、使われないこともある。生成AIで利便性と効率性を上げ、音声アプリも活用した使いやすい仕組みが必要だろう。

しかし、過疎地域では、乗客は少なく、病院や買い物に行くまでの距離が数十kmあり、工夫を凝らしても、黒字化は難しい。そこで、当面は国や自治体の補助が必要になるが、これを抜本的に解決するには、自動運転しかない。

大津市では、京阪バスとともに、バスの自動運転にも取り組んだ。その理由の一つは、バス運転士不足であった。

バス運転士の不足と高齢化は深刻で、都市部でも、乗客はいるが、運転士不足によって、バス路線が廃止されることがある。

現在、全国で自動運転の実証実験が行われているが、なかなか完全無人運転の実用化には至らない。出張でサンフランシスコに行くが、完全無人タクシーのWaymoが街中を普通に走り回っており、行く度に台数が増えている。アプリで呼ぶと、無人の車が来て、混雑した街中を走り、目的地に着くと無人で去っていく。

日本でなかなか自動運転が実用化しない理由を考えると、技術でも法律でもなく、「失敗を許さない」風土があるように思う。実証実験も少しでも事故があると止まってしまうことが多い。これを乗り越えるためには、「事故ゼロ」ではなく、人の運転に比べてどのくらい事故が減らせるかという許容できる安全レベルの社会的認識の共有が必要だろう。また、事故が起こった場合の検証体制も重要だ。この点、自動運転事故についても、運輸安全委員会で検証されることになったのは大きい。事故が起こることを前提に、事故原因を究明し、再発防止を行い、そして住民に対する説明と公表をして、自動運転を前に進めるべきだ。

人口減少が進む日本においては、あらゆる手段を駆使して、住民の足を確保する必要がある。

### 越 直美 こし なおみ

2012年から20年まで大津市長。当時最年少の女性市長として、待機児童ゼロや人口増加を達成。現在は、三浦法律事務所パートナー弁護士として、日米クロスボーダー取引に注力。OnBoard株式会社CEOとして、女性役員の育成・紹介。運輸総合研究所運営委員会委員。北海道大学大学院・ハーバード大学ロースクール修了。日本・ニューヨーク州・カリフォルニア州弁護士。著書「公民連携まちづくりの実践—公共資産の活用とスマートシティ」。