

令和を迎え、いま公共交通のあり方を問う

編集委員会委員長（委員長任期2019年11月～）

奥村 誠

OKUMURA, Makoto

東北大学災害科学国際研究所, 大学院工学研究科教授

私事で恐縮だが、小生の実家は京都市左京区(最寄は叡山電鉄C駅)、妻の実家は和歌山県H町(最寄は紀勢本線Y駅)にあり、1月3日夕方に前者から後者に移動することとなった。通常は義父にY駅に自家用車で迎えに来てもらうのだが、「この日はすでに孫と一緒に吞ってしまった」とのこと。Y駅前のタクシー営業所前にタクシーはなく、店番は、「唯一のタクシー車両は先ほど呼ばれて駅を出たところで30分は戻らない見込み」と言う。結局、H町方向に走る送迎らしき車を横目で見ながら、夫婦二人でキャスターバッグを引っ張り、20分歩いて実家に向かうことになった。タクシーは、いつでも誰でも使える準公共交通機関だと思っていたが、日頃の需要が薄い地域では十分な供給能力を維持できないことがわかった。

3月中旬、災害関係のヒアリングのためにインドネシアのジャカルタに滞在、日本のコンサルタント会社のジャカルタ事務所を訪問した。ヒアリング終了後に日本人駐在員と会食に出かけ、その後ホテルに送っていただいたが、その手段はタクシーではなく、Grabというライドシェアサービスであった。9月のスリランカのコロンボ滞在中にもライドシェアサービスの威力を感じるようになった。学会事務局が用意した郊外の会議場から市内のホテルに帰るバスは夕方のラッシュ時間に当たり、複数のホテルを巡回して戻るのが1時間以上かかった。一方SIMカードを調達して現地でスマホを自由に使えるようになった日本からの別の参加者は、「早めに会場を抜け出してUberを呼び、有名な象の動物園やセイロンティーの専門店を訪ねた」という話を後で聞いた。

日本ではUberシステムでタクシーを呼ぶことは可能であるが、一般人の有料輸送サービス提供は禁じられたままである。しかし、地方部ではタクシーの供給は十分ではない。その一方、仙台などの都市ではタクシーの供給が過剰で車

両の回転率は高くない。タクシー運転だけでは十分な収入が得られないため、農業などを本業とする副業ドライバーや、年金を受給する高齢ドライバーの割合が多くなっている。決して安くはない運賃を支払いながら、注意力や運転技能が怪しまれる高齢ドライバーの運転に身を任せることに不安を抱くことが少なくない。果たして2種免許を持ち、公的な営業許可を受けていることが、安全性等の輸送サービスの質の保証となるのかどうかも疑問である。道路運送法は、一体何を守っているのであろうか？

2019年は5月1日から令和になった。明治以降150年余りの日本社会で、「公、共、私」の役割の変化を振り返ると、その前半の明治から昭和の敗戦までは、公としての国の発展が第一で、共や私が後回しになった。昭和の敗戦後も国の復興が目指されたが、たまたま私的な所得の増加と方向性が一致した。そして平成は公の力が減退して私の個性や発展が重要視されるようになったが、一方で競争や自己責任が強調される時代であった。そして共はこの150年間、一貫して減退してしまったような気がする。

令和の時代は、忘れられてしまった「共」をどのように再構築して、温かな社会をどのように作るのかが問われる時代であると思う。Uberをそのまま導入することが答えとは思わないが、人口密度が高く自家用車が普及する前の時代に公的なサービスとして成立した交通サービスの形を墨守するのではなく、「共」の力を活かした新しい交通サービスも認めていくことが必要だろう。

11月から本誌編集委員会委員長を引き受けることとなった。学術誌もまさに「共」の力で作り上げるべきものである。令和の時代にあった論文集となるように、編集委員、運輸総合研究所、論文の著者、そして読者の力を結集していくことが重要だと思う。