

この春、営利型のライドシェアが名古屋区域などで解禁され、話題となった。一般ドライバーによる自家用車を用いた有償輸送だが、地域や時間帯のほか、運行主体がタクシー事業者に限定され、「日本版ライドシェア」と言われる。全国展開の方向が示された国の「骨太方針2024」では条件撤廃が論点となったが、タクシー事業者以外に認めることは時期尚早として先送りされた。

地域における移動手段をめぐって、デマンド型の乗り物や自動運転車両の実証運行など、各地で新たな取組が行われている。背景にあるのは高齢化のほか、コロナ禍や人手不足、デジタル技術の導入である。

数年前から高齢者による自動車事故が社会問題化した。免許返納も要請され、自家用車への依存が大きい地方部では、買い物や病院通いもできない人が増えていく。一方、鉄道や路線バス等、既存の公共交通は、コロナ禍から利用者が回復していない。運転手不足で、鉄道の代替路線

バスが廃止に追い込まれるところも出ている。こうした中、AI等を用いた新しい交通システムが登場し、スマホでルート検索から予約、支払まで完結する仕組みや、自動運転車両など、移動手段の選択肢は広がりにつつある。

地域交通の確保は、SDGsに明記されている。2030年までに、弱い立場にある人々に配慮し「すべての人々に持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」ことが、「住み続けられるまちづくりを」を掲げる目標11のターゲットとして定められている。

日本の公共交通は利用者負担による独立採算を建前としてきたが、現在では多くが公費負担を伴って運営されている。地域の実情に合った仕組みとするため、今世紀に入って関連法規も整備されてきた。

02年、06年に道路運送法が改正され、バスやタクシーの規制が緩和された。コミュニティバスや乗合タクシーのほか、過疎地等で非営利型のライドシェアが認め

られた。07年制定の地域交通活性化再生法は、協議会設置と交通計画策定を市町村に求めた。昨年までに四度改正され、国は当事者として協議会に参画し、市町村を支援するようになっていく。県も市町村内の地域交通に関与するようになった。今年3月に地域交通計画を定めた三重県は、基本方針の最初に「地域内交通の確保」を掲げ、すでに11市町に対して移動サービスの導入を支援している。

各地で取り組まれている移動手段の主体は、自治体と交通事業者のほか、地域づくり協議会、NPOなどさまざまである。近年はIT分野等からの参入も増えている。国はスクールバスや福祉施設の送迎といった既存の仕組みを活用するなど、交通以外の他分野との連携・共創に活路を見出そうとしている。

交通弱者の切実な移動手段として、地域における交通体系をどう再構築していくか、地域社会としての選択とともに、幅広い事業者の参画が求められている。