

2019年
5月28日
火曜日

野村 宗訓 教授（産業経済）

公共交通の将来像

① ドライバー不足

近年、バスや宅配便のドライバーが不足しているというニュースを耳にします。過疎地のみならず大都市においても一部のバス路線を休止したり、委託先がなく廃止するケースが出ています。高齢者の免許返納が促されているのに、バス利用は便利になっているわけではありません。病院や買い物に行く時に自家用車を持つている知人をお願いして、同乗させてもらうことも可能です。しかし、必ずしも両者の都合がうまく合うわけではないですし、お互いに気を使ってしまうです。

人口密度の低い地域では鉄道・バス会社と宅配事業者が相互に協力して、「貨客混載」を導入するところも見られます。これはスイスやイギリスの山間部・過疎地で郵便配達車に人を乗せていたのを参考にしています。最近では、アプリでタクシー

をよび、カード支払いのできるシステムが開発され、利便性が高まっていますが、まだ都市部が中心となっています。ウーバーが最も有名ですが、地元の住民をドライバーとして採用する点で、地域への貢献度も大きいと考えられます。

② 施設改善の視点

誰が必要と供給のマッチングを考慮して設備投資をするのでしょうか。例えば、駅のトイレ、利用者数に比して貧弱だなと感じたことがあると思います。駅前ロータリーがないところでは送迎やタクシーの乗降が危険です。また、混雑駅ではプラットフォームにゲートが設置されているところがありますが、まだまだ普及していません。警備員の配置や防犯カメラの設置で安全基準をクリアしているという考え方には無理があります。今後、道路標識や緊急時の誘

導などで多言語案内も標準化する必要があるでしょう。

上ヶ原キャンパスについては、正門前のバス停が本学の学生数と教職員数から考えて、あまりにもアンバランスであることを目の当たりにしているところです。すべての人がバスを利用しているわけではありませんが、道路と歩道の安全を考慮した場合には、本学がバス・タクシー会社、自治体などの関係機関と協議して、計画的に改善策をとるべきではないでしょうか。特定の目標を実現するのに利害関係が一致しないから放置するのではなく、妥協点を見出す努力をすることが求められます。

③ 技術革新の進展

温室効果ガス削減の点から、EVだけではなくバッテリーで動く飛行機や船の実用化も近づいています。更に、リニア新幹線や垂直離発着型

の空飛ぶタクシーに加え、北米・欧州・アジアを2時間で結ぶスペースプレーンという宇宙船と飛行機の間、将来の公共交通はガラリと変わります。SDGsの実現からも輸送機械の技術革新は望ましい方向をたどっていると考えられます。

CASE(Connected, Autonomous, Shared, Electric)とMaaS(Mobility as a Service)が注目されていますが、現在はIT・自動車会社による技術革新が先行しています。過去の公共工事があまり需要予測に基づき整備されてきた点は、批判的になりました。これからの公共交通も同じ轍を踏まないか懸念されます。シェアリングエコノミーやアプリが経済活動に深く関与する時代になっている点から、交通問題を地域の活性化と関連付けて理解することが求められています。