新春対談

電脳交通・近藤社長 × 東大・三重野特任准教授

地域交通のグリーン戦略

グリーン（脱炭素）社会を目指す上で、地域の交通事業が果たすべき役割、方向性とは。タクシーとグリーンスローモビリティ（グリスロ、低速の小型電動車両）が秘める可能性とは――。電気自動車（EV）分野にも乗り出す電脳交通（徳島市）の近藤洋祐社長（吉野川タクシー社長）と、グリスロの名付け親で、制度設計を担った東京大学公共政策大学院の三重野真代特任准教授（元国土交通省総合政策局環境政策課長補佐）は東京交通新聞紙上で新春対談を行った。近藤氏は、タクシー車両の給電マネジメントシステムの構築を急ぐ考えを強調。三重野氏は、欧州の先進的なまちづくりを日本国内に広める構想を披露した。（文中敬称略）

三重野氏

近藤氏

グリーン化

近藤氏　EV給電管理がカギ
三重野氏　全産業で機運醸成を

――社会全体でグリーン化・EV化の機運が高まっている。

近藤　タクシーではLPガス車両のシェアが圧倒的に大きいが、LPガススタンドの廃業が相次いでいる。徳島市内で2カ所しかなく、そこもあと1年ほどで廃業する。距離が遠いなど、充填（じゅうてん）しに行くコストが高く、営業上の損失を被る可能性がある。

今、各地で経営者が「自分たちもEVにしないといけないのでは」と気づき始め、エポックメーキング（画期的）な状況を生んでいる。ただ、LPガスやガソリンが1、2分で充填できるのに対し、EVは現在の技術では、急速充電でも30分程度かかる。EVの給電場はまだ少なく、暇な時間に一斉に給電に向かえばパンクする。その間、歩合給の乗務員は給料が補償されず、経営側と摩擦が生じる。給電タイミングをマネジメントする仕組みの構築が足元の課題になる。

三重野　グリスロをやっていて、事業者の方に「（バッテリー切れで）途中で止まるんじゃないか」とよく言われる。だから、皆さん、控えめな運行計画を作るし、昼休みに充電時間を設けている。気温や貨客の重さや道の傾斜で電池の減り方が変わり、最後のほうで一気に減るという話もある。グリスロは航続距離や運行コースを制限しているからいいが、EVはタクシー営業としてはそこは懸念点ではないか。

近藤　今回、当社と第一交通産業グループ（北九州市）が共同で、NEDO（新エネルギー・産業技術総合開発機構）の「グリーンイノベーション基金事業」の採択を受けた。給電場の予約システムを構築する。誰が何時に、どこの給電場に予約を入れているか確認でき、マネジメント側が、このタイミングで給電してくれと指示を出せる。24時間営業の中で、乗務員、マネジメント側の双方が情報をシェアし、コントロールしていく。業界EV化の第一歩になる。

三重野　この間、フランスに調査に行き、人々の環境への意識が大きく変わっていることを実感した。業種に限らずEV化を進めているし、インフラ面では、例えばパリでは、EVカーシェアリング事業で街中に2000台以上分の充電場が作られたが、その後、シェア事業が停止になり、現在では個人EV所有者など誰でも自由に使える充電設備として、そのまま利活用されている。

日本でも、タクシーだけでなく、バスや乗用車が同時にEVに変わるからこそ、街中の充電場が充実し、（電池などの）性能がさらに上がるという流れになる。タクシー事業者がメーカーなど関係者と一緒になって、社会的な機運を高めていってほしい。

近藤　確かに、各産業の閉じられた会議では、その業界にとって経済合理性があるのかという小さな議論になってしまう。社会全体の最適化に取り組む必要がある。

三重野　「私たちが都市の生活をするだけで、すでに地球を壊している。将来世代や今の地球上の人たちに対する責任として、環境問題に力を入れる必要がある」という意識が、フランスをはじめ、欧州で高まっている。

新型コロナウイルス禍が明け、これから海外の方が観光で日本にたくさん来られるし、その考え方が世界標準になる。日本でも環境意識の高い人は増えていると思うが、まだ少し弱い。多少の困難があっても、EVやグリーンに対し、少しずつできることを積み重ねていかなければ、世界の流れから取り残されてしまう。

グリスロ

三重野氏　地域との関わり楽しめる
近藤氏　新しい経済圏生み活性化

――環境に優しいグリスロの導入、実証運行が各地に広がっている。

近藤　アサヒタクシー（広島県福山市）の山田（康文）社長がグリスロに力を入れていて、私はそれがきっかけでグリスロを知った。彼が西日本では先陣を切っている。京都や和歌山でタクシー会社をM&A（企業の合併・買収）しているが、そこに必ずグリスロを持ち込んでいる。

その意図を聞いたら、「福山や尾道など、傾斜がたくさんある山陽地方の町の（駅などから自宅、目的地までの）ラストワンマイルは、タクシーよりグリスロのほうが正しい景色の見せ方を乗客に提供できる」と。そこまでこだわっている経営者にとって、グリスロはすごく重要なツールなのだと感じた。タクシーが今まで乗せていた利用者の枠を越え、その周辺の輸送までをケアできる。

三重野　利用者の反応だけでなく、例えば、地域の再生エネルギーを使って充電すれば、電力業界の人との関わりができてくる。タクシーが業界の中に閉じずに、地域の人といろいろ関わっていける。山田社長は、その世界が広がる感覚も面白いと思っているのでは。

近藤　コロナに入る前に、JR西日本の尾道駅でのグリスロ実験で、車載タブレットの開発を担当させてもらった。半年くらいたち、JRや尾道市の方から、乗車率が高く、地元の高齢者が商店街の周辺の移動に使い、地域の経済が円滑になっていると聞いた。新しい交通モードが新しい経済圏を生むということがサプライズだった。マイクロモビリティの領域が拡大すれば、人の生活形態はさらに変わる。

三重野　今、マイクロモビリティはいろんなものが出てきているが、（電動キックボードの）LUUP（ループ）みたいな1人乗りが多く、高齢者は乗れない。若い人には乗り物がいろいろあるので、高齢者や子連れのお母さんたちにもっと多様な選択肢が示せたらいいなと思う。

近藤　予約・決済をアプリに限定してしまうと、どうしても高齢者になじまなくなる。

三重野　それなら、（グリスロの乗客が道を歩く人に）声をかけて「乗る？」みたいな世界がいい。それに、低速なグリスロは自動運転と相性がいい。これが広がることで、自動運転車が街中を走りやすくなる環境ができていく。

DX進展

三重野氏　若い人たちに魅力発信
近藤氏　運用できる人材の育成

――タクシー業界のDX（デジタルトランスフォーメーション、デジタル化への変革）の進展がカギを握るのだろう。

三重野　今、東大で学生に教えていて、本当に感性がすごい。20代くらいの人はIT（情報技術）やDX、環境への意識が高く、やる気もある。タクシー業界が、彼ら、彼女らから見て、魅力的な業界であることがとても大事だと思う。ドライバー、あるいは運営側や技術開発であっても、若い人に「入って来てね、ウェルカムだよ。タクシー業界は、君たちにとってチャレンジングで面白いフィールドだよ」といったメッセージを出していくことが重要になる。

近藤　地域の公共交通の中には、既存のオペレーションがあまりに効率が悪く、維持できないような運営をされているケースが多い。当社がご一緒し、デジタル化を進めている。痛感するのは、優れた技術と併せて、それをしっかり運用する人を育てる必要性だ。人事異動で運用できる人がいなくなると、途端にシステムが止まることがあり得る。システムと人が同時に存在することで、地域のDXが進む。

2010～20年にタクシー業界で起きた一番のホットトピックスは、配車アプリや業務システムなどのDXだった。もちろん、DX自体に価値があるが、それが進むことで、いろんな人たちがタクシー業界に入ってきたことが一番の利得だったと思っている。アプリのエンジニアや、大きなプロジェクトをマネジメントできる人材が入ってくるなんて、以前は考えられなかった。「業界が求める人材はこういう人」みたいな、凝り固まった要件が流動化した。

きっかけを作ったのが、日本交通（東京・千代田区）の川鍋（一朗）会長（「Mobility Technologies」＝モビリティテクノロジーズ会長、全国ハイヤー・タクシー連合会会長）だ。彼が（配車アプリの開発で）トリガー（引き金）を引き、水先案内人のようにいろいろな人を連れてきた。

三重野　私が今、主に見ている観光業界では、インバウンド（訪日外国人客）が大勢、日本に来るようになってから、新しい人たちが観光業界に入るようになった。宿泊業はタクシーと似ていて、古い感覚の方が多かったが、新しい人が入ることで活性化した。タクシーもDXやEVを契機に、多様な価値観を持つ人が柔軟に出入りできるようになってほしいと思う。

決意

近藤氏　乗客の体験を良くする
三重野氏「ゆっくり軸のまち」を

――グリーン社会の実現に向け、2023年はどのような年になるか。新年への決意、メッセージもお願いしたい。

近藤　業界にとって足元で重要なのは、雇用を見直すことだ。このコロナ禍で、歩合給の乗務員は収入が不安定になり、離職が相次ぎ、全国で20％くらい減った。どのタイミングで、誰がお客を乗せるかみたいな差配、稼働の最適化、マネジメントの高度化を図り、その上で従業員がフレキシブルに働ける状態を作る。それがEVシフトの動向にもはまっていく。

本業では当社のソフトウェアの導入企業を増やし、業界のDXを加速させていく。各事業者がネットワーク化され、外部の方とどんどんアクセスできる環境を作っていきたい。タクシーには少なくとも1・6兆円の市場規模があり、乗客の体験を良くする施策がもっと打てるはずだ。

東京大学本郷キャンパスで。グリーン社会の実現に向け、「できることを積み重ねていこう」と協力を誓い合う近藤社長（右）と三重野特任准教授（昨年12月14日、東京・文京区）

三重野　コロナで止まっていた時代が終わり、23年に本格的に動き出す「コロナで30年後の課題が来た」と言われるが、それなら、30年後の価値観で解決しないといけない。欧州はコロナで止まっていたところか、進んでいる。日本で新しい価値観でのチャレンジが始まるかどうか。

私自身はグリスロの次の段階として、「ゆっくりを軸としたまちづくり」を始めたい。街中の走行を時速30キロ以内に制限する。EVしか入れない地区を設定する。観光客向けの乗り物は全部、EVにするといった海外の施策、価値観を日本で紹介し、取り組める地域にどんどん広めていければと思う。

街の景色は建物だけでなく、動いている物も含めたすべてだ。グリスロやタクシーが走り、運転手がどんな人かってことだけで、人々の気分や景色が変わる。移動の可能性が多様になり、面白い時代に入った。

（聞き手＝仁平美紀・本紙代表取締役社長）