

## 第3回 ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会

日時：令和5年4月25日(火) 15:00～17:00

場所：中央合同庁舎第3号館11階特別会議室

※オンラインによる参加も可能

### 議事次第

#### 1. 開会

#### 2. 議事

##### 【第1部】ヒアリング及び意見交換

##### ①株式会社アイシン ビジネスプロモーション部

乗合サービス企画室 チョイソコ営業グループ主幹 野々山 茂男 氏

(オンライン参加)

##### ②Community Mobility 株式会社 代表取締役社長 村瀬 茂高 氏

##### ③GO 株式会社 執行役員 次世代事業本部 本部長 眞井 卓弥 氏

##### 【第2部】これまでの議論について

(1) これまでの議論について (事務局説明)

(2) 意見交換

#### 3. 閉会

##### 【配布資料】

議事次第 (本紙)

構成員名簿

資料1 第2回検討会の議事要旨

資料2 株式会社アイシン御発表資料

資料3 Community Mobility 株式会社御発表資料

資料4 GO 株式会社御発表資料

資料5 これまでの議論について

ラストワンマイル・モビリティ／自動車 DX・GX に関する検討会  
構成員名簿

【委員】

山内弘隆	一橋大学名誉教授（座長）
大橋弘	東京大学大学院経済学研究科教授
岡田孝	社会システムデザイン株式会社取締役
加藤博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
河崎民子	全国移動サービスネットワーク副理事長
漢二美	全国福祉輸送サービス協会会長
河野康子	日本消費者協会理事
住野敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
田中亮一郎	全国ハイヤー・タクシー連合会副会長・地域交通委員会委員長
吉田樹	福島大学経済経営学類准教授、前橋工科大学学術研究院特任准教授

【オブザーバー】

神谷俊広	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会理事長
石指雅啓	公益社団法人日本バス協会理事長
笹子宗一郎	厚生労働省老健局認知症施策・地域介護推進課長
真鍋英樹	国土交通省総合政策局交通政策課長
倉石誠司	国土交通省総合政策局地域交通課長
齋藤喬	国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課長

【事務局】

堀内丈太郎	国土交通省自動車局長
野津真生	国土交通省自動車局次長
岡野まさ子	国土交通省自動車局審議官
住友一仁	国土交通省大臣官房審議官（自動車）
原田修吾	国土交通省自動車局総務課長
森哲也	国土交通省自動車局旅客課長

## 第 2 回 ラストワンマイル・モビリティ／自動車 DX・GX に関する検討会 委員発言要旨

日時：令和 5 年 3 月 22 日(水) 16:00～18:00

場所：中央合同庁舎第 3 号館 11 階特別会議室

※オンラインによる参加も可能

※以下のとおりヒアリング及び意見交換を行った。

### 高知市・とさでん交通株式会社

- ・ デマンド型乗合タクシーの導入により、高知市は運行費用が削減でき、バス事業者は不採算路線の再編ができ、タクシー事業者は安定的な収入源を得ることができ、利用者は自宅近くで乗り降り可能で安価な交通手段を得ることができ、四方よしとなった。
- ・ デマンド、スクールバス、診療所送迎バスを一元化することで、利便性向上と事業費削減を同時に実現した。
- ・ また、タクシー会社が過疎地に営業所を新設してくれた。営業所の新設にあたっては最低でも 5 台の車両が必要となるが、なんとかタクシー会社において用意してもらった。
- ・ 営業所の新設にあたっては、市の施設の一部を目的外使用させ、高知市としても全面サポートをした。
- ・ タクシー会社がデマンド運行を行うためには乗合事業の許可が必要となるが、当該許可の申請書類についても高知市交通戦略課長自ら勉強しサポートした。
- ・ 自治体職員の熱意、交通事業者全体を調整する力が大事であると痛感した。

### 遠州鉄道株式会社

- ・ デマンド型は、定時定路線型と比べてコストを下げられる一方、稼働率が低いとタクシー会社にとっては「収入なしの拘束待機」状態となる。リスクヘッジのため、一般乗用事業とのハイブリッドが望ましいが、バランスが難しい。特に、朝はデマンドもタクシーもそれぞれ需要が多く、ピーク時間帯が重なってしまうので、デマンドの比率が高くなるとタクシーとしての供給が不足する。今はぎりぎりバランスを保っているが、ある程度車両数を有する会社でないとなかなか難しい。
- ・ 一般乗用専用システム（配車システム）には、乗合独自のルール（乗り合わせ、タクシーと異なる運賃制度、実績報告）への対応機能がなく、人的作業が増えるため、予約を早めに締め切る必要がある。具体的な作業フローとしては、予約を画面で受け付け、オペレーターが乗合ルートを作成して配車システムにインプットし、そこから運転者に指示をし、運行後は手書きのデータを Excel に入力して運行実績報告を行っている。
- ・ 運行時刻がある程度決まっていることが、乗合率の高さにつながっていると思う。

### 藤枝市

- ・ 乗合タクシーのメリットは、効率的な運行が可能、乗降場所をきめ細かく柔軟に設定することが可能という点にある。

- ・ 運転者確保のため、高齢者や障害者の移動支援を自家用有償旅客運送で実施する場合に、運転者への謝礼等の必要な経費について補助を行う事業を創設した。
- ・ 令和5年4月から、運輸支局が有している自家用有償旅客運送の事務・権限の移譲を受け、登録申請の窓口を一本化することで、輸送資源の創出・確保を図る。  
→自家用有償旅客運送の権限移譲を受けることによって登録までの処理期間が早くなるというメリットがある一方で、権限移譲を受けたからといって必ずしも地域の合意形成が円滑に進むわけではない。結局は地域公共交通会議等における協議が必要となるため、自家用有償旅客運送の意義や位置づけについても地域公共交通計画に記載することが重要。

## 朝日町

- ・ 「ノッカル」は、既存の公共交通に代わるものではなく、むしろ連携・相互補完して移動の選択肢を増やすことを目指しており、それこそが本質だと考えている。
- ・ 乗務員不足に悩む交通事業者にとっても、新たな人材を雇用せずとも新たな収益源を確保できるもので、地域と交通事業者と行政が三位一体となって取り組んでいる。
- ・ 町にはバスが3台、タクシーが10台しかないのに対し、マイカーは8000台以上ある。地元ですでにある資源を徹底活用することでコスト削減を実現している。
- ・ 地域交通を超えて地域経済をどう捉えるか、という観点で考えていかなければ人々の移動は増えていかない。
- ・ EV化を進めたくても、朝日町にはEV充電インフラは全くない。これが地方の実情。GXを進めていくにあたっては、マイカー社会という前提を受け入れた上で地域経済全体をどうやって大きくしていくか、という観点が必要ではないか。
- ・ 生活圏と自治体区分が一致しておらず、生活圏をベースにこのような移動サービスを作りたいと思っても、自治体ごとに地域公共交通会議が運営されており調整に労を要する。  
→「ノッカル」の利用者が1300人に対して、あさひまちバスの利用者は2万人と遙かに多いが、「ノッカル」が光を浴びているのはあさひまちバスのおかげなのではないか。あさひまちバスで出せていない価値を「ノッカル」が出せているのだろうか。  
→令和4年度末策定予定の町地域公共交通計画から推計すると、「ノッカル」の令和3年度における利用回数の実績値は1日当たり3回程度にとどまっており、令和9年度における利用回数の目標値は1日当たり6~7回程度である。この程度の利用しか見込まれていない状況では、説明にあったような地域へのインパクトは見込めず、取組の有効性が疑われる。

## 吉野川タクシー有限公司・株式会社電腦交通

- ・ ウェブマーケティング、SNSの活用により若手乗務員の採用に成功し、乗務員の平均年齢を40.3歳にまで引き下げることができた。
- ・ また、地元のメディアに大きく取り上げてもらったのも成功の要因。地元のメディアに取り上げてもらうことで、応募者側も安心して応募できるようになったのではないか。
- ・ 2021年、2022年のデータを見ると、タクシーの配車率が下がってきているが、これは乗務員不足が進み、タクシーの稼働率が下がってきているからである。地域のタクシー会社の持続性を上げていくには、採用力を上げ、どの時間帯にどういう働き方をする人が必要なのかを明確にしていく必要がある。

- ・ 一般消費者領域の DX は進んできたが、事業者側の DX はまだまだ進んでいないように思う。DX を通じて業務管理の効率化を図るなど、タクシー業界側においても DX 化を進めていく必要がある。
- 地域交通を充実させていくには、プロデューサー的な方が必要。その方を中心にタクシー業界も DX 化を進めていく必要があるが、今後さらに補助が必要となってくるだろう。

以 上



資料 2

# 健康増進のための乗り合い送迎サービス



## 取り組みのご紹介

令和 5年 4月25日

**AISIN**  
株式会社 アイシン

プロモーションムービー



# チョイソコとは？

- ・ **地域の交通不便を解消し、主に高齢者の外出促進に貢献する**  
**デマンド型交通** (※) ※予約に応じて乗降場所や経路を変更可能な交通システム
- ・ **従来のデマンド型交通と異なり、民間企業が事業主体となり、エリアスポンサーによる協賛を得ることで採算性を向上**
- ・ **単なる運行のシステム提供に留まらず、高齢者の健康増進につながる外出促進の“コト”づくりを推進**

シンボルマーク



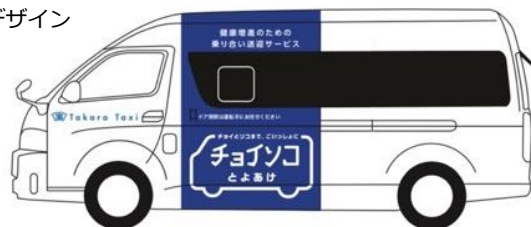
～チョイソコの想い～

シンボルマークに表現されている「チョイソコ」の各文字は老若男女な人を表し、利用者の多様性を表現しています。  
多様な人が乗り合わせる移動により、外出を楽しみ、健康増進につながる…そのような世の中を実現していきたいと考えます。

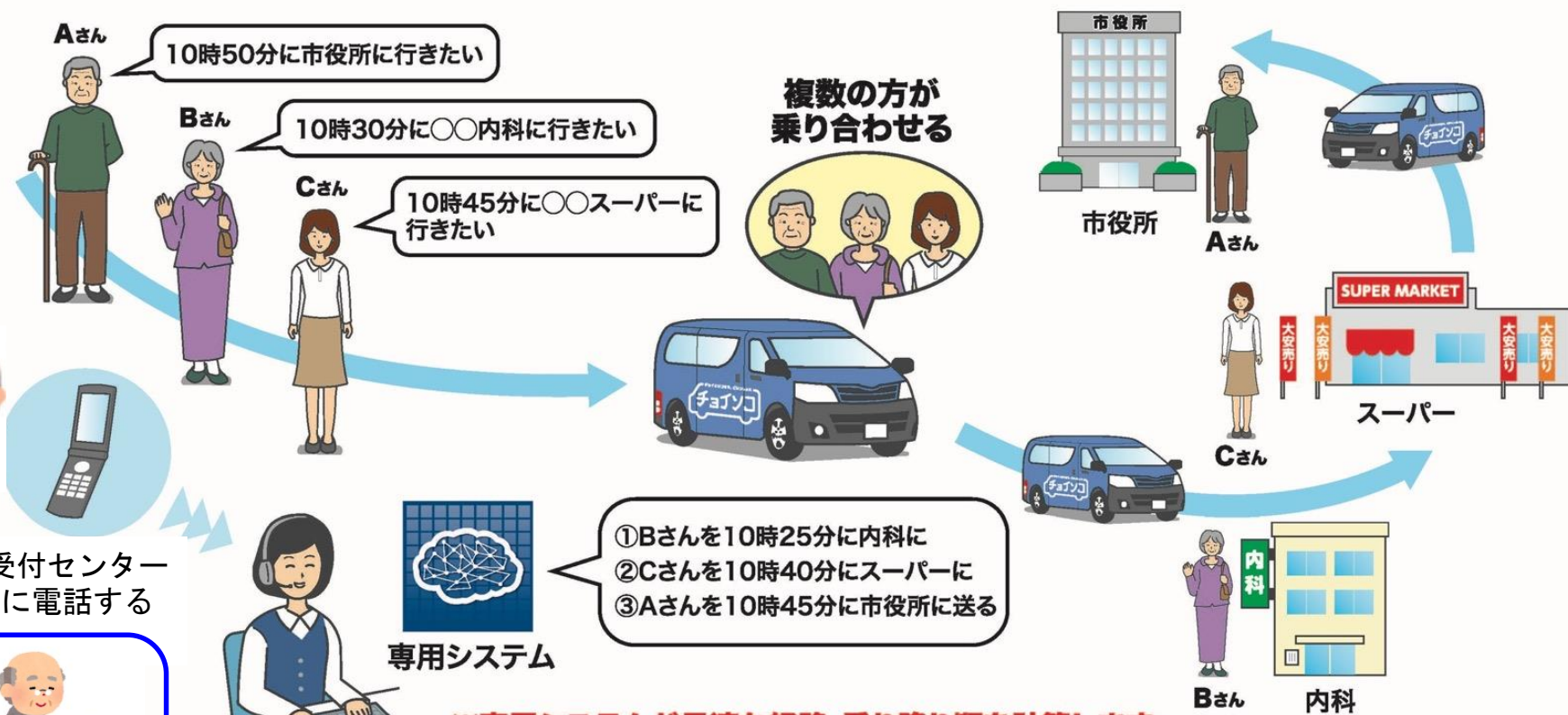
自治体名入り



車両デザイン



チョイソコは会員登録された利用者から乗車依頼を受付けし、最適な乗り合わせと経路を計算し、目的地まで乗り合い送迎でお運びするしくみです。



※専用システムが最適な経路・乗り降り順を計算します。利用者の希望を100%叶えるものではありません。

スマホ、PCからでも受付できます

受付センター



チョイソコは会員登録制で、利用時には事前のお電話が必要です。  
 高齢者とのコミュニケーションに優れたオペレーションにより安心運行が実現。

## ①会員登録申込

- ・世帯別ではなく個人別
- ・最寄りの停留所を記載
- ・緊急連絡先を記載
- ・アンケートに記載

スマホ、PCからでも  
会員登録ができます  
(即日利用可能)

会員証が  
届いたら  
利用可能

## ②会員証

チョイソコとよあけ 会員証	
会員番号: 000989	
お名前: 愛新花子様	
電話番号: 057-00-81194	
お客様の登録最寄停留所は 仙人塚第3資源ゴミ置場 です。	

お電話でお伝えください

- ① お名前と会員番号
- ② 利用したい日・到着時刻
- ③ 乗る場所・降りる場所
- ④ 同乗者の有無・お名前

受付時間: 8:30-15:30  
 運行時間: 9:00-16:00

表: 会員番号・氏名・最寄停留所

裏: お電話時に伝える内容

## ③利用開始

お乗りになりたい〇〇分前までに電話します。  
 (乗車受付期間は任意に設定可能)

- ①名前と会員番号
  - ②利用希望日・時刻
  - ③乗る場所・降りる場所
  - ④同乗者の有無
- を伝えます。

帰りの受付を  
することも  
できます

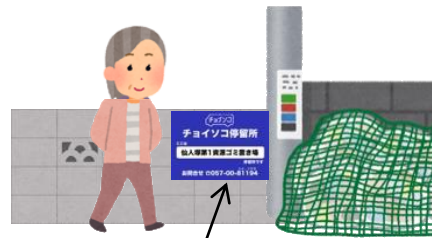


山田花子、会員番号〇〇です。  
 〇〇停留所から鈴木整形外科に  
 9月6日の11時頃までに行きたいです。  
 同乗者はありません。

オペレーターとやりとりし  
 停留所に来ていただく  
 時刻が伝えられます。

それでは  
 9月6日木曜日の  
 10時35分に  
 〇〇停留所まで  
 来てください。

指定された日時に、  
 停留所に向かいます。



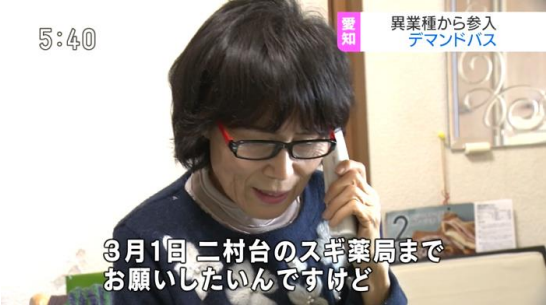





停留所には看板が貼ってあります

お名前  
 行き先

車が到着したら乗車し  
 運転手に名前と  
 行き先を伝え、  
 乗車料金を払います。



# 利用者の予約申込み方法について

	スマホ、PC操作できない利用者	スマホ、PC操作できる利用者
会員登録	会員登録申込紙用紙	WEB
会員証発行	する	しない(一部例外あり)
乗車受付 (申込、変更、キャンセル)	電話	WEB
情報発信	会報誌(郵送)	会報誌 → LINE(令和5年度中)
乗車受付 方法	<p>5:40</p>  <p>(ご利用者)</p>  <p>(チョイソコオペレーションセンターオペレーター)</p>	<p>(PC予約画面)</p>   <p>(スマホ予約画面)</p>  

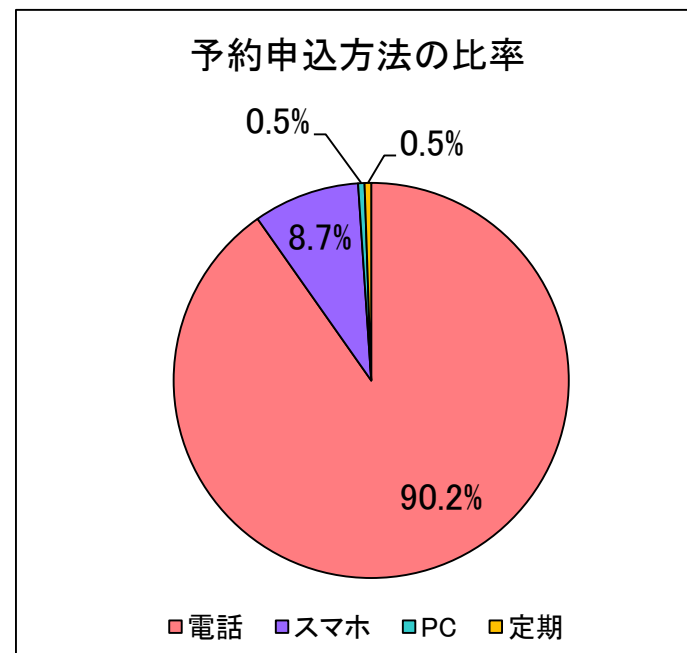
チョイソコご利用者は高齢者利用が圧倒的に多いため、  
会員登録→紙の申込書の利用者は、予約→電話の傾向

# 導入事例別予約方法について

導入自治体



主に観光客利用の多い自治体  
【チョイソコみやこじま】



塾送迎(親が予約し予約時に電子決済)  
【チョイソコくまもとキッズ】

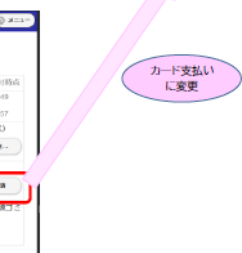
現時点では、WEB予約機能を実装していても、電話申込が圧倒的に多い  
また決済は電話申込利用者は乗車時に現金がほとんど

# WEB予約時の事前電子決済機能

## キャッシュレス決済サービス(クレジットカード)



カード支払い予約の表示



カード支払いに変更



カード支払い予約の表示

## チョイソコくまもとキッズの事例



- ◆「チョイソコくまもとキッズ」とは、子育て世代の支援を目的に、自宅と習い事先・学習塾・児童育成クラブ等までの間を複数の児童が乗り合わせ、それぞれの希望の場所に送り届ける熊本市の実証実験事業です。
- ◆事前の会員登録とご利用時のインターネット予約が必要です。

### 運行イメージ



### チョイソコくまもとキッズって何？

- ご自宅からご指定の乗降所（塾・習い事等）までの乗り合い送迎サービスです。
- ご利用には事前の会員登録と乗車予約が必要です。
- 交通事情や他のお客様の乗合いなどにより、到着時間が前後することがあります。
- 車が到着した際にお客様が不在の場合、お待ちできないことがあります。
- 状況によりご希望に添えない場合もありますので早めのご予約をお薦めします。
- キャンセルや予約の変更はインターネットからお願いします。

会員登録制

無料

運賃

1名1乗車あたり  
100円

受付

インターネット24時間

乗り会で  
ご希望の目的地へ

月一金  
15:00~21:00

熊本市の塾送迎専用デマンド交通親御さんがお子様の予約と決済を同時に実施

# 乗車時の電子決済機能

## 乗車時の即時電子決済(交通系ICカード、クレジットカード)



✓トヨタGのトヨタファイナンスが  
キャッシュレスサービスを提供

✓キャッシュレス決済に必要な機能を  
提供することが可能

例)非接触ICカードリーダー、接触ICカードリーダー、  
磁気カードリーダー

✓ 乗車料金の金額固定が可能

例)大人料金/子供料金ボタンの設定

✓持ち運びが可能なハンディ端末！

標準	交通系ICカード		交通系ICカード、IDの組み合わせでサービス提供が可能
	ID		
追加 オプション	クレジットカード		VISA、MasterCardの提供

【国内実績】チョイソコ:福岡市(R4年11月~)3台、袖ヶ浦市(R4年10月~)1台

# DX・GX化に伴う高齢ドライバーへの配慮

- ・わかりやすい**ナビ機能**で効率よく運行
- ・大型タブレットタイプまで視認性が高い
- ・配車センターからの緊急連絡を文字送信→**運転中の携帯電話利用を無くす**



ナビゲーション画面

- ・車載器には最新の情報が**リアルタイム**に送られます
- ・新しい予約、変更、キャンセルの変化点を車載器が**声に出して案内**します

- ・GPS機能により、現在地と目的地を明確に表示します。
- ・また**地図の拡大や縮小を自動で行う**ため、ドライバーが走行中に画面を触る必要は不要



次目的地表示画面



利用者乗車確認画面



運行スケジュール確認画面



利用者+運行スケジュール確認画面

文字表示やボタンが大きく操作がシンプルなので高齢ドライバーでも操作は容易。  
→**スマホを使った事がないドライバーには基本操作から説明**



# 長野県佐久市の事例紹介 「デマンドワゴンさくっと」

車両デザイン全車刷新(R5年4月～)



新ロゴ





# 全国事例 長野県佐久市「デマンドワゴンさくっと」

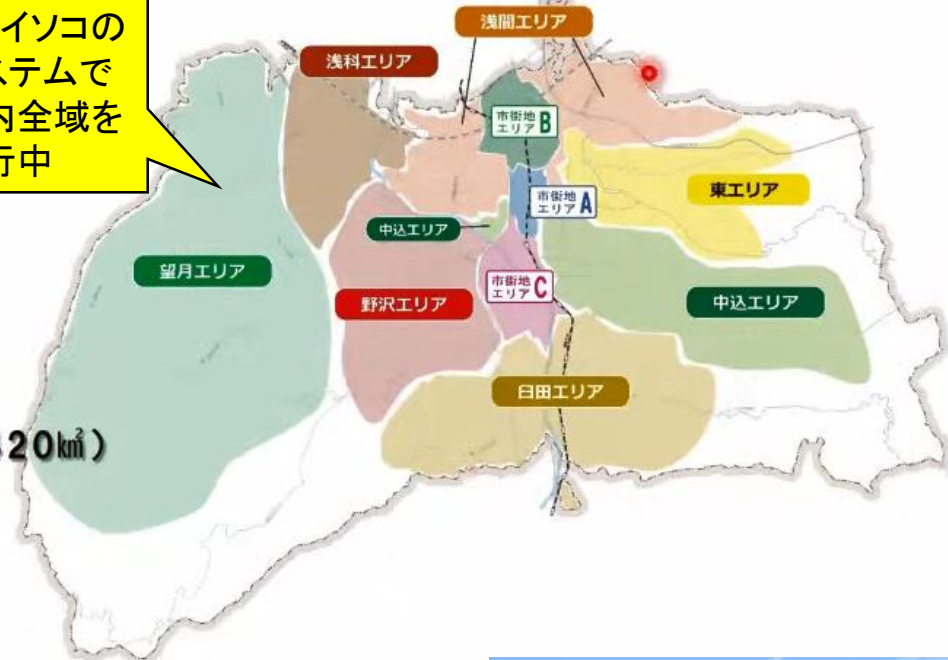
(powered by チョイソコ)

地域公共交通大改革

## ■ 実証運行第1期 (R3.10月~R4.3月)



チョイソコのシステムで市内全域を運行中



### 実証概要

- 市内11エリア分割(佐久市面積420km<sup>2</sup>)
- AI配車システムの導入
- コールセンターの設置
- エリアを限定した課題解決のための運行

長野県佐久市長 柳田清二氏のYouTubeでの講演「佐久市を活性化させる新たな地域公共交通の取り組みをトップが語る。」(2022.04.19 19:00~20:00)

日本GR協会(ガバメント・リレーションズ(官民連携))主催  
YouTubeリンク <https://youtu.be/7KaW-XBZ-mw>  
キーワードで、「佐久市 地域公共交通」でも検索できます



### 日本最大規模

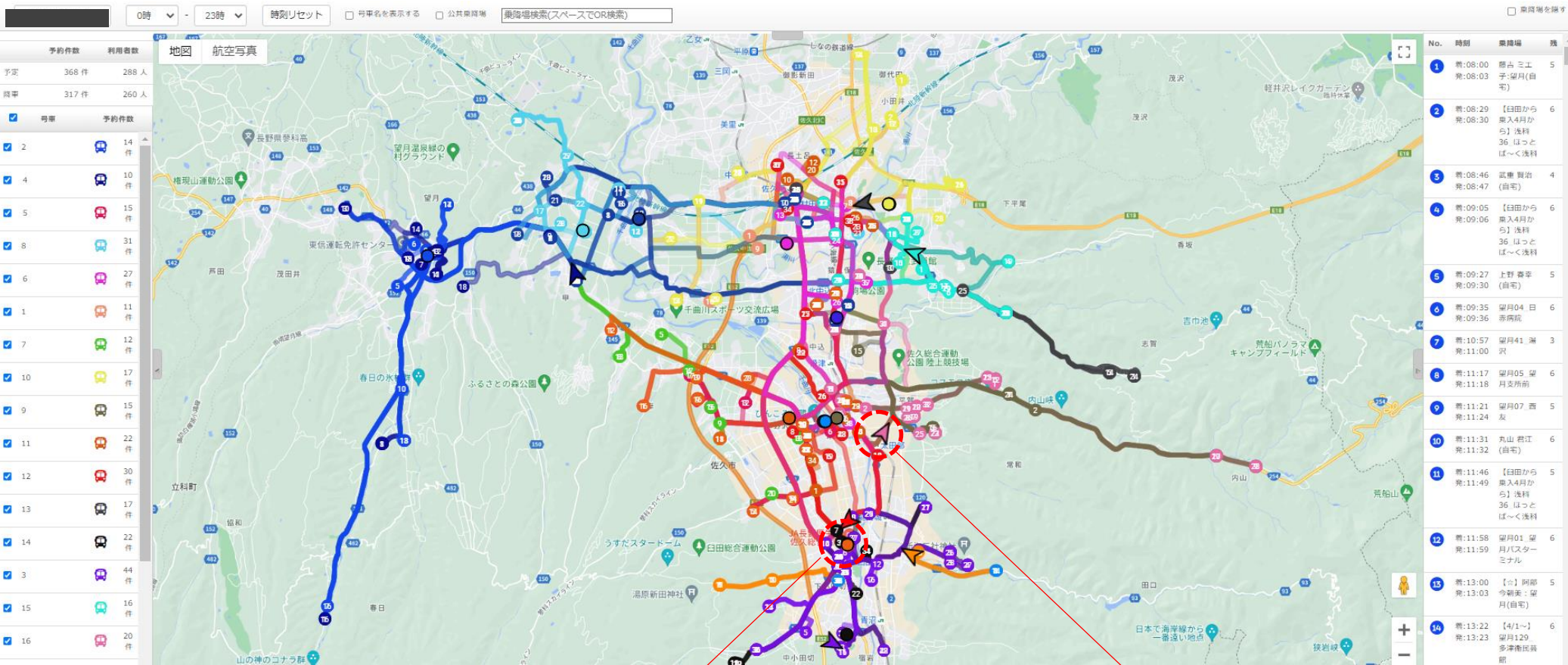
AI配車による14台の車両が市内全域を移動

'23年度より18台に増車





# 佐久市の運行状況



【丸印】待機中

【矢印】運行中

市内全エリアを車両18台でタクシー会社5社が運行(4条乗合許可)  
 車両毎に運行エリアを設定し、効率化を図る  
 (遠方への移動は乗継機能も実装)「人口97.5千人 面積424km2」

# 運行状況(6号車)

スケジュール 連絡

今日のスケジュール 出発済みの運行を表示する

全体(予定): 予約件数 [ ] 利用者数: [ ]  
全体(降車済み): 予約件数 [ ] 利用者数: [ ]  
予約通知可否: 未承認 承認済み: [ ]

運行予定 全車運行予定

号車選択

- 2号車
- 4号車
- 5号車
- 8号車
- 6号車**
- 1号車
- 7号車
- 10号車
- 9号車
- 11号車
- 12号車
- 13号車
- 14号車
- 3号車

16:15 着

16:16 発

乗車

市街地79\_カインズ佐久平店 市街地

予約番号	名前	収受/予定料金	人数/残定員
降 2892712	降 [ ]	0/200 円	1名/9名
乗 2898789	降 [ ]	0/200 円	2名/7名
降 [ ]	降 [ ]	0/200 円	

16:23 着

16:26 発

市街地03\_佐久市役所 市街地

予約番号	名前	収受/予定料金	人数/残定員
乗 2882247	降 [ ]	0/100 円	1名/6名
降 2882248	降 [ ]		

【乗合成立】

乗継乗車の2乗車目利用

降車

16:41 着

16:41 発

市街地03\_佐久市役所 市街地

予約番号	名前	収受/予定料金	人数/残定員
降 2898789	降 [ ]	0/200 円	2名/8名
降 [ ]	降 [ ]	0/200 円	

16:41 着

16:42 発

【白田から乗入 4月から】市街地59\_野沢会館 市街地

予約番号	名前	収受/予定料金	人数/残定員
降 2882248	降 [ ]	0/100 円	1名/9名

16:41 着

16:42 発

市街地03\_佐久市役所 市街地

予約番号	名前	収受/予定料金	人数/残定員
降 2898789	降 [ ]	0/200 円	2名/8名
降 [ ]	降 [ ]	0/200 円	

16:52 着

16:52 発

市街地03\_佐久市役所 市街地

予約番号	名前	収受/予定料金	人数/残定員
降 2882248	降 [ ]	0/100 円	1名/9名

↑  
車両18台を  
デマンドで運行

運行システムが、分刻みで運行スケジュールを生成し、  
可能な限り乗合になる予約を自動で計算

# 運行管理機能(運行管理画面)

## 〈予約受付画面〉

予約 / 新規予約

4月の運行経路

- 2号車もちづぎ1号車
- 4号車もちづぎ1号車
- 3号車もちづぎ1号車
- 5号車あさしな1号車
- 1号車あさしな1号車
- 6号車あさま1号車
- 8号車あさま1号車
- 7号車のびわ号車
- 9号車あしがし号車
- 10号車なごかみ号車
- 11号車南地1号車
- 12号車南地1号車
- 13号車つすたい号車
- 14号車つすたい号車

現在の予約リスト

予約条件の入力

日: 2022年04月30日(土) 15:50 出発 到着

出発駅: 高尾線番号・名称・線路ワード 自宅 履歴から探す

到着駅: 高尾線番号・名称・線路ワード 自宅 履歴から探す

出発から到着

人数: 1人 2人 3人 その他(1~)人

乗務員: 利用者番号・名称・電話番号

乗務員にかかる時間: 時 3 分 秒 時 1 分 秒

出発時刻の指定: 到着時刻を指定する

号車指定: 号車もちづぎで指定

検索する クリアする

- ・日にち、時間、出発 or 到着
- ・乗り場、行き先・人数・往路、復路

予約情報登録、修正、削除が可能

## 〈運行カレンダー画面〉

稼働時間カレンダー つまごいの編集

←稼働時間カレンダー一覧へ移動する

2022年 7月

月	火	水	木	金	土	日
0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30
0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30
0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30
0:00 - 0:05	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30
0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30	0:30 - 16:30
1	2	3	4	5	6	7

運行日時のフレキシブルが設定が可能

## 〈利用者情報画面〉

利用者情報

新規登録する CSV形式で保存する CSVファイルを取り込む

利用者番号	氏名	電話番号1	住所	自宅車種
000278				
000277				
000276				
000275				
000274				
000273				
000272				
000271				

新規利用者登録

\*印の付いている項目は必須項目です。

\*利用者番号: 000279

パスワード

パスワード確認用

\*姓

\*姓(ふりがな)

\*名

\*名(ふりがな)

利用者情報の新規登録のほか、修正・削除が可能

## 〈車両情報画面〉

号車一覧

新規登録する

号車名	色	定員	電話予約のみ	稼働時間カレンダー	期間	車載器	表示順	操作
つまごい1		8		つまごい	2021/08/26 ~	choi_tsumagoi_lv11 つまごい1	↑ ↓	割り当てユニット 削除
つまごい2		6		つまごい	2022/03/14 ~	choi_tsumagoi_lv22 つまごい2	↑ ↓	割り当てユニット 削除
カレンダー用		1		カレンダー用		登録情報なし	↑ ↓	割り当てユニット 削除

新規号車登録

\*印の付いている項目は必須項目です。

\*号車名

\*定員: 1

電話予約のみ

稼働時間カレンダー

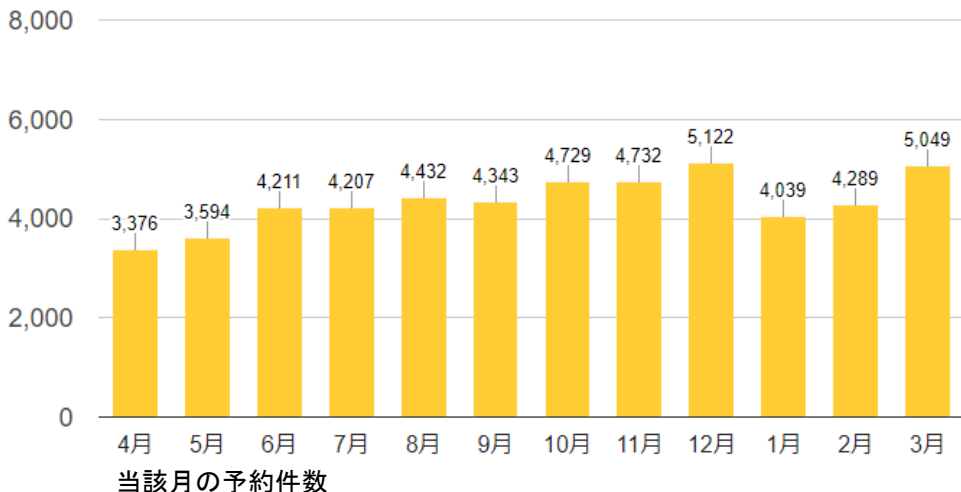
色

上記の内容で登録する

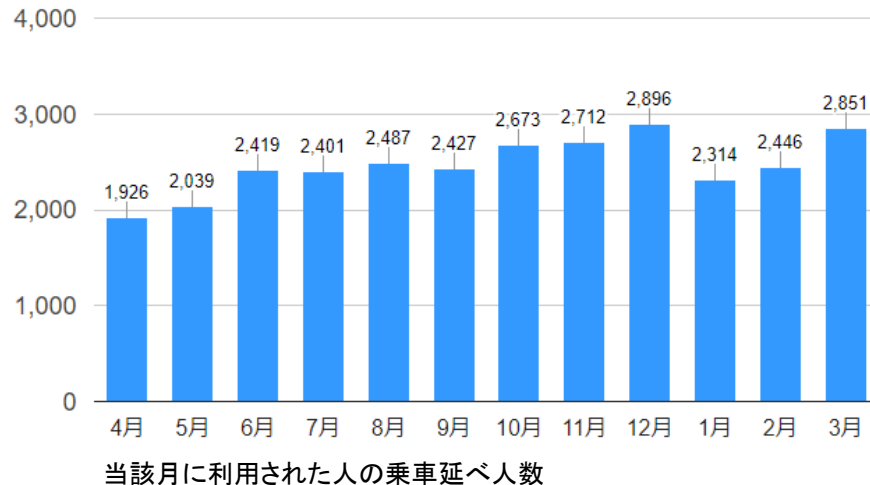
車両の新規登録のほか、乗車定員修正や削除が可能

※チャイソシステム運行データ閲覧モードより抽出

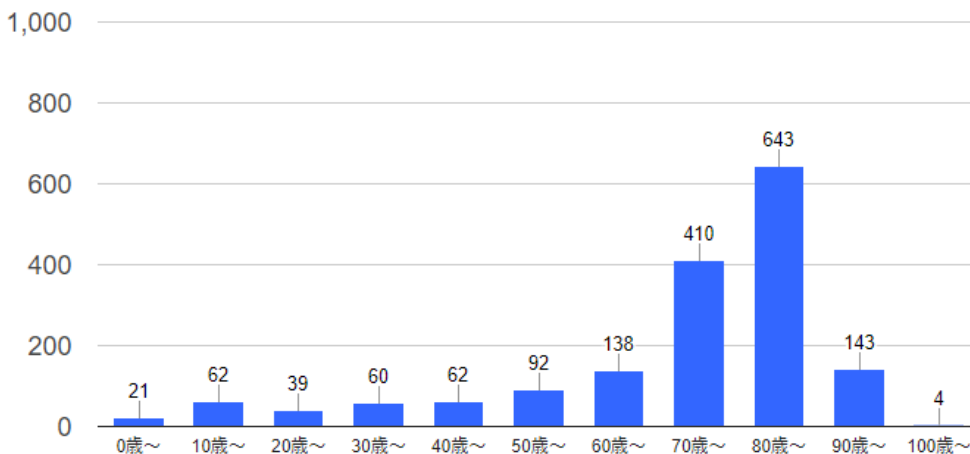
## 月別 予約件数



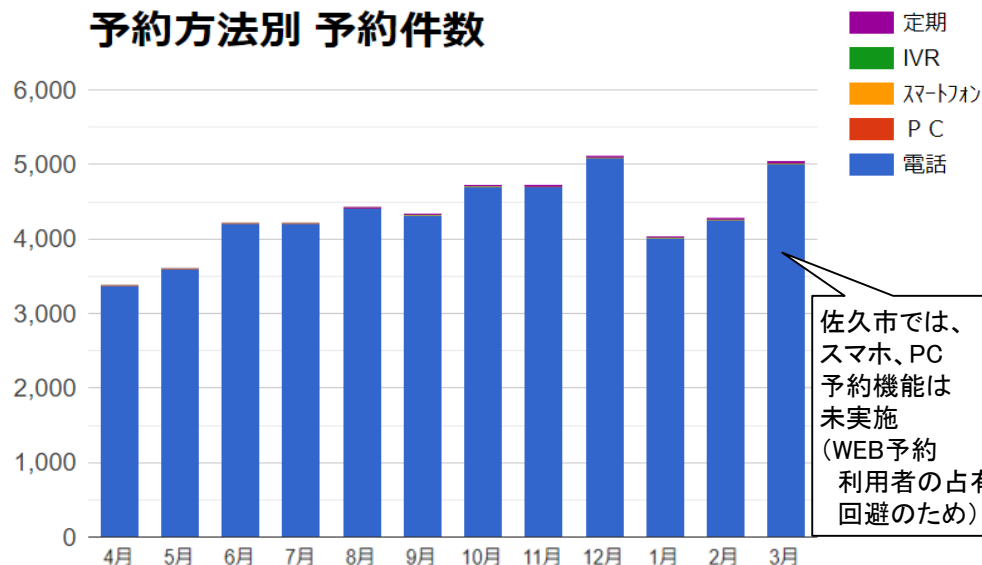
## 月別 利用者数



## 年代別 利用者数



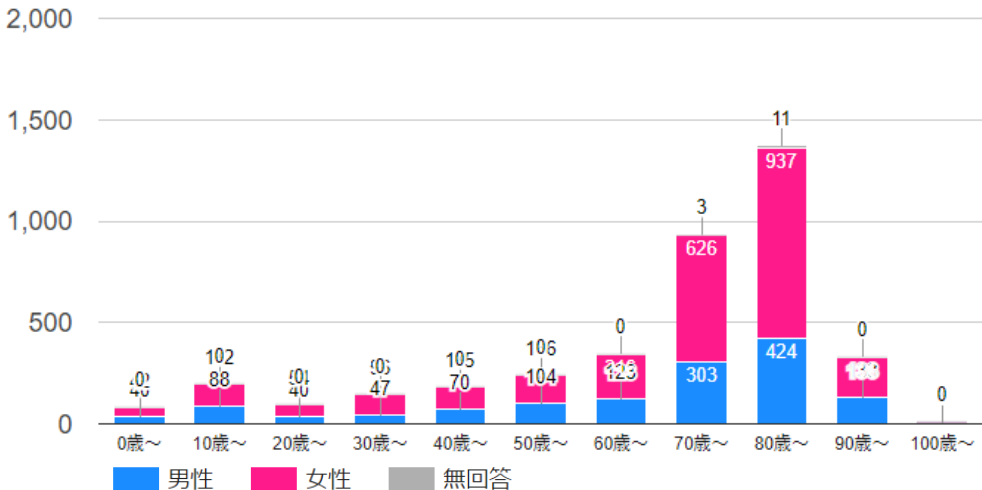
## 予約方法別 予約件数



会員数は比較的順調に増加するも、乗車数はコロナ禍で一時減少

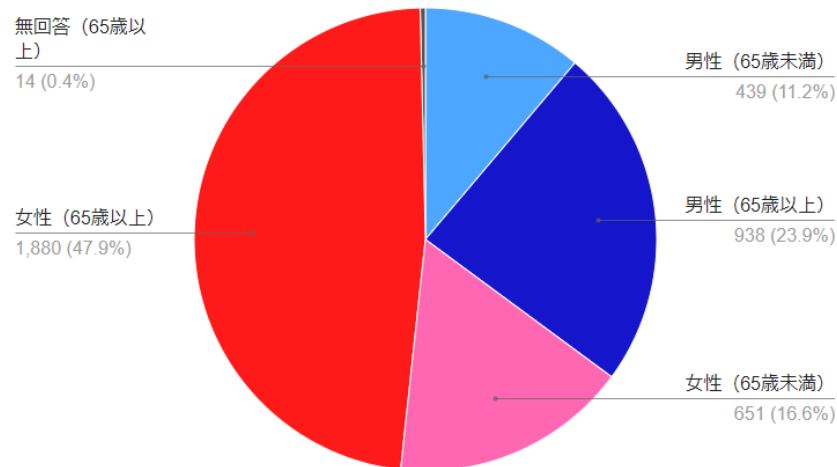
※チャイソコシステム運行データ閲覧モードより抽出

## 年代別 登録者数 (性別内訳)



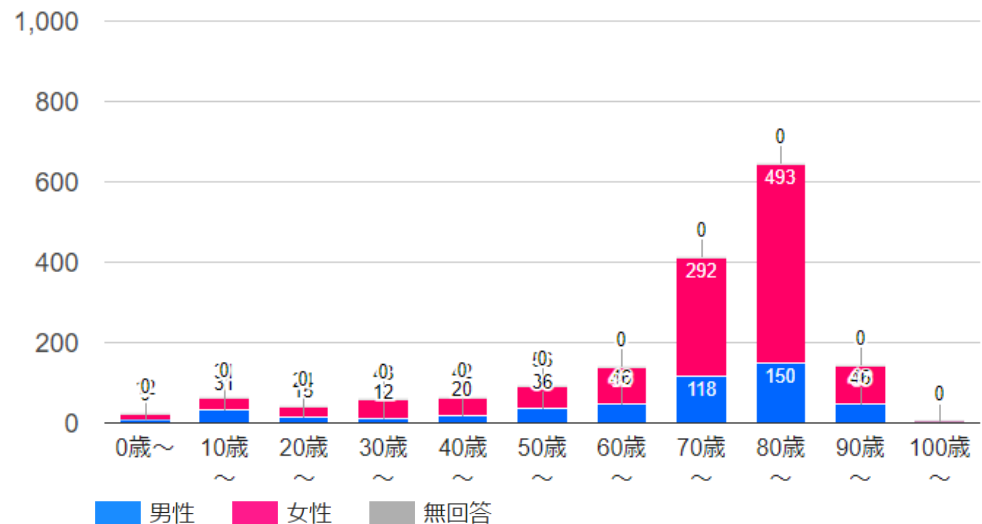
登録会員を性別・年代別に分けて表示

## 登録者の性別、高齢者割合



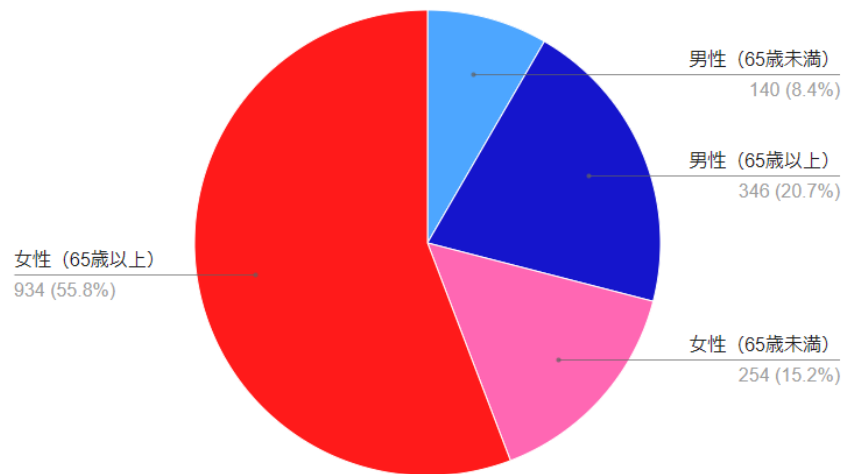
登録会員を男女と高齢者(65歳以上)に分け、割合を表示

## 年代別 利用者数 (性別内訳)



一度でも利用したことがある方の人数を性別・年代別に分けて表示

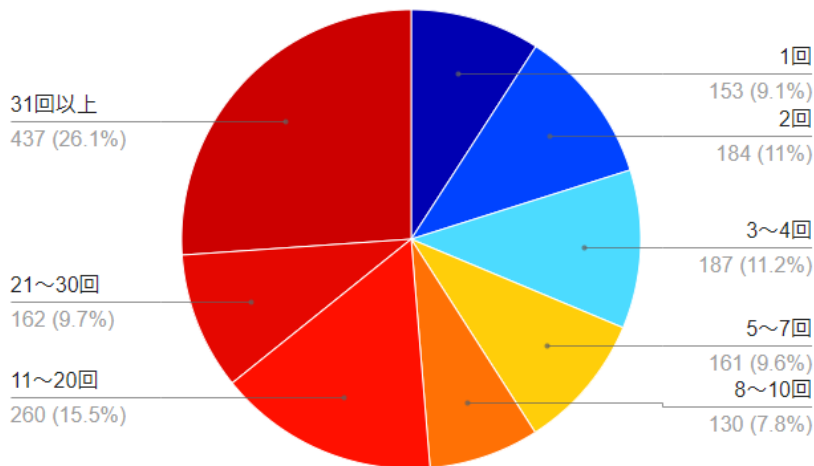
## 利用者の性別・高齢者割合



利用経験のある会員を、男女と高齢者(65歳以上)に分け、割合を表示

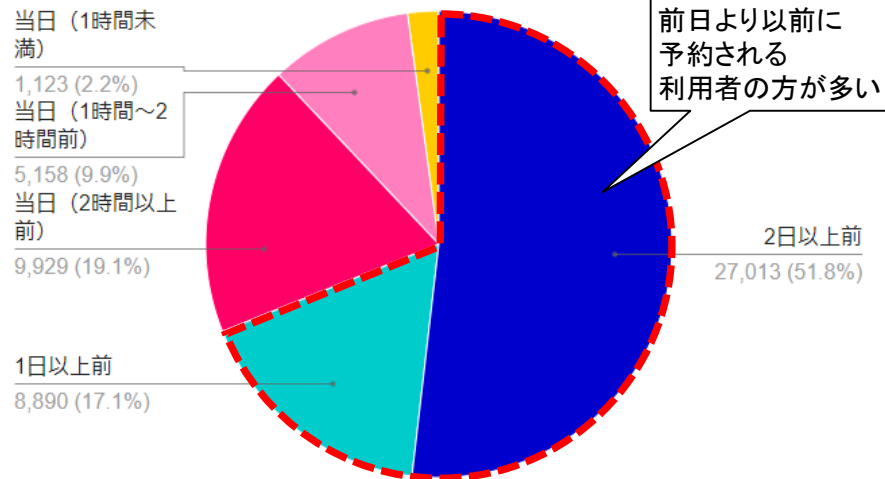
※チャイソコシステム運行データ閲覧モードより抽出

## 利用者一人当たりの予約件数割合



一度でも利用したことがある方の、一人当たりの予約件数を割合で表示。

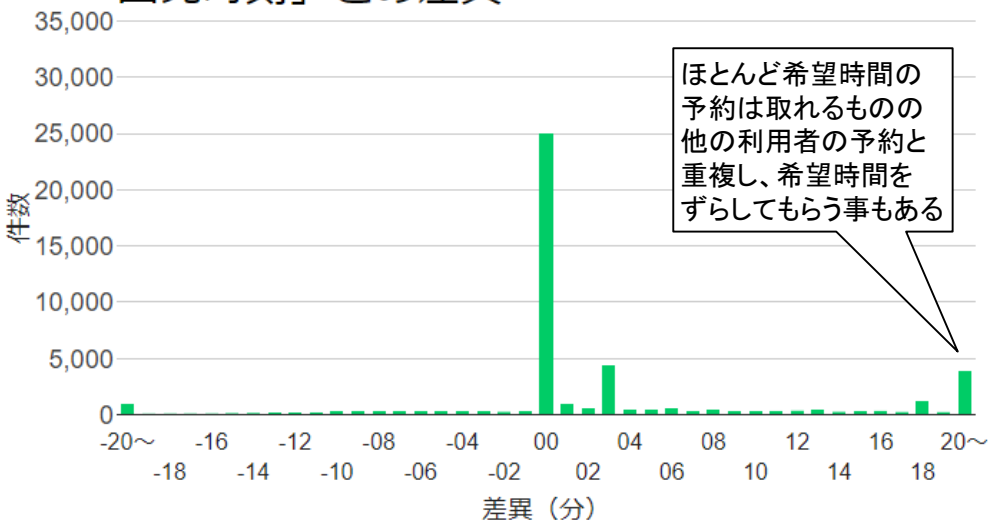
## 予約時期割合（全体）



当日予約より、前日より以前に予約される利用者の方が多い

実際の利用者がどれくらい前から予約をしているかを表示

## 「予約時の希望出発時刻」と「予約確定時の出発時刻」との差異

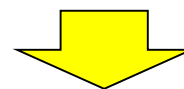


ほとんど希望時間の予約は取れるものの他の利用者の予約と重複し、希望時間をずらしてもらう事もある

予約に対して、「予約時の希望出発時刻」と「予約確定時の出発時刻」を比較し、その差を表示。

## コールセンター業務を移管（23年4月～）

**AISIN**



**佐久ケーブルテレビ**  
SAKU CABLE TELEVISION

コールセンター業務を現地化し始動

# DX・GVを目指したAIオンデマンド交通を社会実装する上での課題とその対応

項目	課題	対応済および今後対応を検討
自治体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・DX導入が目的になるケースが散見される</li> <li>・首長や議会の意見に左右される</li> <li>・部局間横串による連携が取りにくい</li> <li>・路線補助やタクシー補助で一時的に対応</li> <li>・収支率改善のこだわり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子育て世代、高齢者が安心して 住み続けられるまちづくりと 地域公共交通との政策を合致</li> <li>・恒久的な視点の取り組み</li> <li>・地域公共交通のクロスセクター効果の視点</li> </ul>
利用者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域が育てていく公共交通の意識の醸成</li> <li>・デマンド交通＝予約に応じ 高齢者の予約は電話が支配的</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民主体の協議会方式が理想</li> <li>・当分はコールセンター設置を継続</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国的にドライバー不足の声</li> <li>・AIオンデマンド＝新たな脅威</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者の経営課題</li> <li>・共存共栄による地域公共交通全体の 底上げ・活性化の理解</li> </ul>
合意形成	地域公共交通会議または法定協議会の合意形成が不可避	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者の理解の促進</li> <li>・まちづくりの視点</li> </ul>
補助金	自治体が予算措置で苦慮	特別交付税、フィーダー補助、地域交通共創モデル実証プロジェクト、デジタル田園都市国家構想交付金、過疎債等の継続
制度設計	デマンドは魔法のクルマではない	部分最適ではなく全体最適の視点
法令遵守	道路運送法、旅行業法、労働者派遣法の対応が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業スキームには旅行業の取得が必要</li> <li>・システムがドライバーに直接運行指示を出すのは偽装請負(運行管理上)</li> </ul>
事業性 (アイシンの)	チョイソコだけでは事業の拡がりが限定的	チョイソコ事業に次ぐ事業を育成

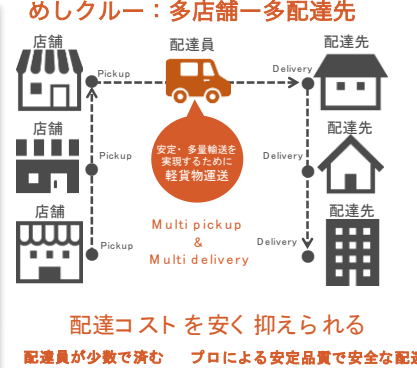
# チョイソコの次の新たなサービス

## 食事・日用品デリバリーサービス 「飯(めし)クルー」

## ロードモニタリングクラウドサービス 「みちログ」

全国16自治体で実証中

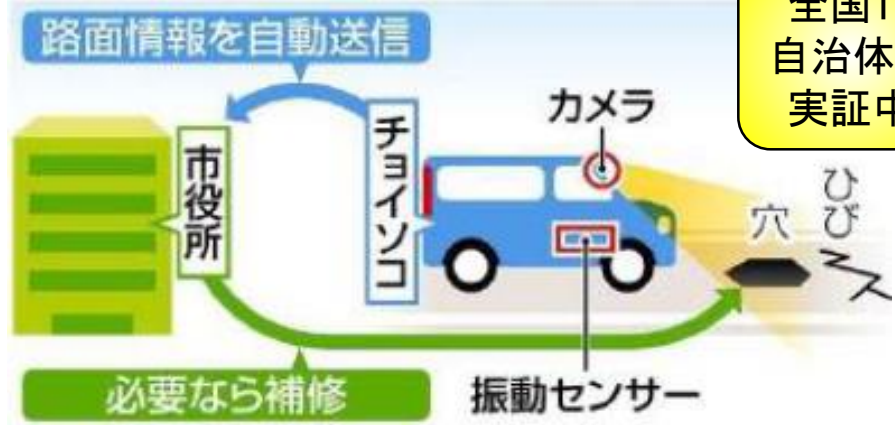
**デリバリーサービス**  
食べて応援しよう!  
かや 飯(めし) crew  
対谷市プレミアム商品券 利用可能!  
※利用額が1,000円以上の場合、対谷市プレミアム商品券1,000円分が利用できます。  
めしクルー 公式HP



ご注文はWebから簡単操作 複数のお店のメニューが一度に頼める 配達料はどれだけ頼んでも1回400円

ご自宅にもお届け  
お支払いの目安  
お支払いの目安  
お支払いの目安

MENU	お店・メニュー	お支払いの目安
01 京風の北関東・らーめん 半熟卵	北関東(群馬/栃木/群馬) 半熟卵 400円 北関東(群馬/栃木/群馬) 半熟卵 400円 北関東(群馬/栃木/群馬) 半熟卵 400円	1,000円以上
02 おかや 和牛牛丼	和牛牛丼 400円 和牛牛丼 400円 和牛牛丼 400円	1,000円以上
03 SOLDELLI 刈谷 ヘルシーなイタリアン	ヘルシーなイタリアン 400円 ヘルシーなイタリアン 400円 ヘルシーなイタリアン 400円	1,000円以上
04 下町駄板台所 産之蔵	産之蔵 400円 産之蔵 400円 産之蔵 400円	1,000円以上



- 道路を走るだけで道路の異常を検知する道路維持管理支援
- 振動を検知するセンサーを車内に設置し、揺れの大きさから道路のひびや穴を判別
- 異常箇所的位置とレベルをタブレット端末等で確認でき、現場を見に行かなくても修繕の必要性が推測可能。
- 関係者内で常に情報共有可能、報告書も自動作成可能。



(TV放映動画)

お出かけしにくくなった高齢者、在宅ワーカー向けに、食事、日用品(食材、米、ペットボトル)等のモノを運ぶサービス

全国8自治体で運用中



(TV放映動画)

人を運ぶサービス「チョイソコ」以外に、新たな周辺サービスも展開中



# 公益財団法人 東北活性化研究センターによる 先行事例調査のご紹介

2023年4月5日

プレスリリース

「東北圏における移動困難者・買物困難者対策としての新たな移動支援サービス等に関する先行事例調査」報告書の公開について

## 新着情報

### 「東北圏における移動困難者・買物困難者対策としての新たな移動支援サービス等に関する先行事例調査」報告書の公開について

公益財団法人東北活性化研究センター（会長：増子 次郎・(株)東北電力会長）では、「知をつなぎ、地を活かす」を活動理念として、東北地域の活力向上と持続的な発展に貢献していくことを目指しており、このたび、東北圏における移動困難者・買物困難者対策としての新たな移動支援サービス等に関する先行事例調査の報告書を作成しました。

東北圏では、人口減少やモータリゼーション等により公共交通の利用者が減少し、交通インフラの撤退・縮小や商店街の撤退・廃業が進んでいます。今後、移動困難者・買物困難者の割合が増加することが予想されることから、これらの課題を解決できる支援サービスの導入・普及が喫緊の課題です。

本調査では、既存の各種支援サービスを①「商品を届ける」②「店舗を届ける」③「店舗を作る」④「家から出かけやすくする」の4つに類型化し、現状と課題、および東北圏における展開可能性を整理するとともに、新たな技術やビジネスモデルの工夫等により事業の持続可能性を確保している全国11の先進事例を調査することにより、東北圏における移動困難者・買物困難者対策としての支援サービス構築のあり方について提言しました。

2023年4月5日にチョイソコ含め11の先進事例が紹介されています。

同センターのホームページにて公開されていますので、レポートとして非常に良くまとめられています。

どなたでもアクセス可能なのでご興味ある方はどうぞ(302ページ)

## 東北圏における 移動困難者・買物困難者対策としての 新たな移動支援サービス等に関する 先行事例調査





豊明市役所健康長寿課カウンター設置ポスター



チョイソコイメージキャラクター「チョイソコくん」



豊明市役所庁舎の1Fロビーに設置されている  
スポンサーボード('20年3月より設置)  
協賛スポンサー様の協賛露出を  
向上させています。



豊明市役所市民協働課カウンター設置ポスター



チョイソココールセンターオペレーター

ご説明は以上となります。  
ご清聴ありがとうございます。

【お問い合わせ】  
株式会社アイン ビジネスプロモーション部  
チョイソコ営業グループ  
TEL:0566-62-8135  
〒448-8605 愛知県刈谷市相生町1丁目1番地1  
アドバンス・スクエア刈谷8階  
E-mail : choisoko@aisin.co.jp

# AIオンデマンド交通の普及にむけた課題

2023年4月25日  
Community Mobility株式会社

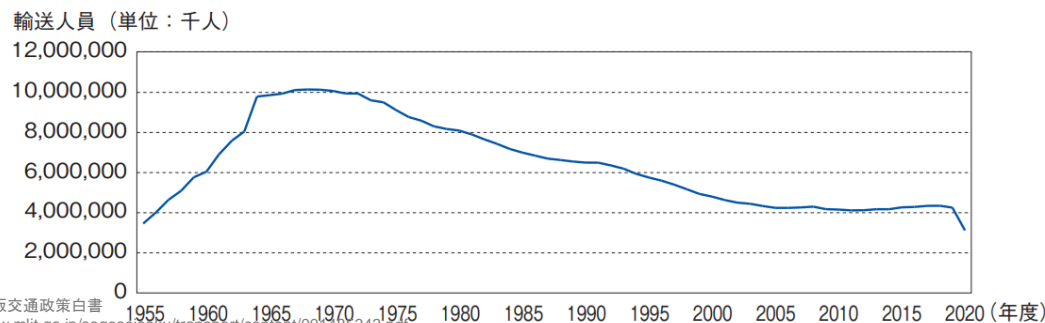
# AIオンデマンド交通導入の必要性

路線バスは1970年ごろをピークに利用者減。

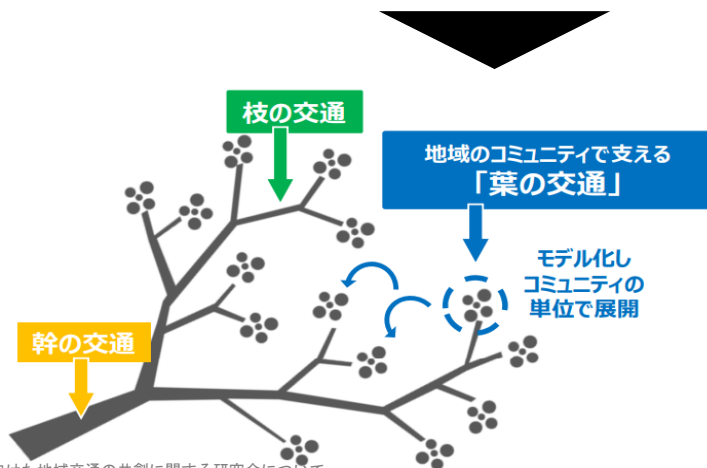
大量輸送・定路線だけでは少人数の移動ニーズに対応することが困難。オンデマンド交通は、**地域特性や一人ひとりの移動ニーズに合わせて少数の移動**を担う面的なサービス。

この組み合わせにより、すべての人がストレスなく移動できることが、**まちの活性化**につながる。

図表1-3-1-10 一般路線バス輸送人員の推移



令和4年版交通政策白書  
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001485343.pdf>  
資料:「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成



アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会について  
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001484126.pdf>



地域ひとりひとりのニーズに合わせてくれる

自分中心の移動サービスが生まれ

すべての人の移動自由度が上がり、まちの活性化につながる。



# AIオンデマンド交通の普及にむけた課題（ニーズのある地域に導入できるために）

## <AIオンデマンド交通の役割>

既存の公共交通と連携し役割を分担することで相乗効果がでる、現状に合わせた新しい地域交通MaaSを作るべき。

既存の公共交通だけでは、地域のすべての人が自由に移動できるニーズに網羅しきれない。

AIオンデマンド交通は、地域ごと人ごとのニーズを担うもの。

地域交通によって人が動けば、高齢者が元気になり、地域経済が潤う。

## <AIオンデマンド交通の直面する課題>

AIオンデマンド交通は立上げ期。プレイヤーを増やし導入事例を増やすには下記の課題解決が急務。

### 1) 地域主導での導入

移動ニーズは地域ごと人ごとに異なる。

利用者自身がコミュニティとなってサービスを作り、サービスの担い手となれるよう、地域が決め切ることのできる枠組み作りが課題。

### 2) 担い手不足

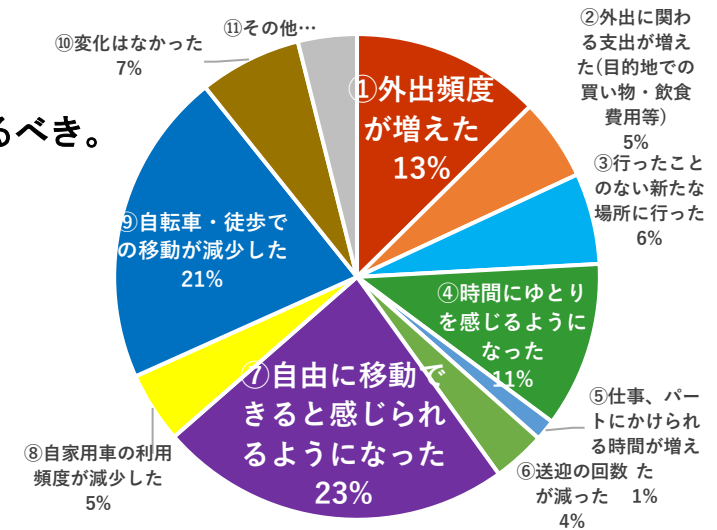
運輸業界全体で車両とドライバーが足りない。ニーズがあっても新しい事業のためのリソースがない。AIでもドライバー不足は解消できない。バス/タクシー、貸切/乗合を問わずあらゆる移動資源の有効活用が課題。二種以外や外国人ドライバー、貨客混載なども検討すべき。

### 3) 事業化

事業者が儲かる形で新しいサービスをすべき。特に地方部では事業化が難しい。「荒らされる」ではなく運行事業者の新たな商機になる。サブスクモデルは利用のストレスを軽減できる。運賃設定は地域特性に沿って柔軟であるべき。

行政内の資源を束ねる必要がある。補助制度を使いやすくし、社会福祉や教育分野の財政資源も活用できるべき。

地域の民間事業者が協賛する枠組みも広げたい。



全国mobi利用者アンケート結果2022年5月～2023年3月n=2,141

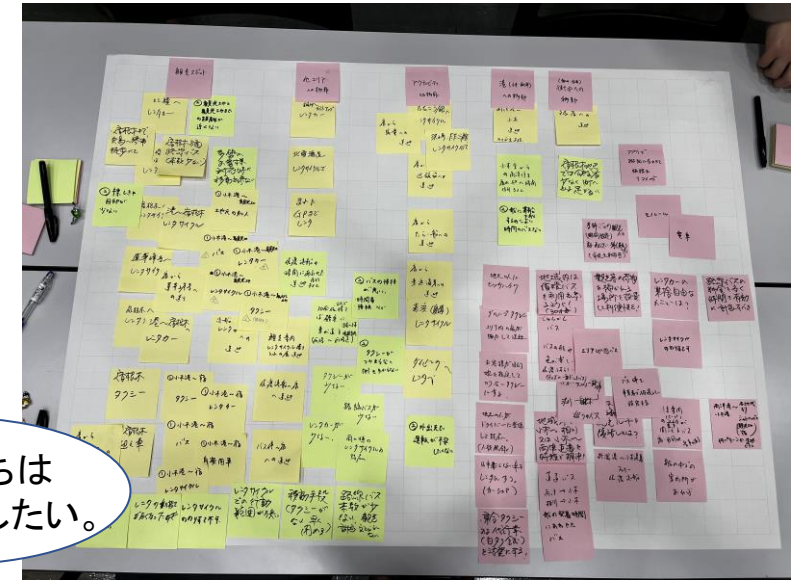
# 1) 地域主導での導入：地域の移動ニーズの多様性と地域交通の現状

## AIオンデマンド交通が担う地域の移動ニーズ

地区特性	都市名	AIオンデマンド交通へのニーズ	地元の担い手
大都市	名古屋市千種区	都心部タクシーの新しい態様 商業施設・飲食店への送客	地元タクシー会社
	大阪市北区・福島区	地下鉄路線網のフィーダー交通	大阪市
	東京都豊島区	公共交通不便地域の解消 交通弱者支援	豊島区
地方都市	京都府京丹後市	運転免許のない人の足 日々の部活動の足	地元タクシー会社
	三重県明和町	子育て支援	観光商社
	香川県三豊市	中高生・高専生の生活や通学の足 地域探究学習・交流関係人口増	地元タクシー会社 + 地元企業多数
	香川県琴平町	金刀比羅宮参拝客の回遊	地元タクシー会社
	秋田県大館市	共生社会ホストタウン実現	大館市 + 地元企業多数
	愛媛県今治市	今治里山スタジアムの賑わい創出	FC今治
課題先進地	新潟県佐渡市	高齢者のマイカー代替 コミュニティ活性化	佐渡市 + 新潟交通佐渡

**地域ニーズ**は地区特性（大都市、地方都市、課題先進地）や利用者属性により様々に異なる。  
課題先進地では、行政負担の重みだけでなく、運転の担い手不足から、**従来の交通サービスを維持できない段階**まで来ている。

# 1) 地域主導での導入：地域の移動ニーズの理解



座談会  
(ヒアリング)

移動課題解決  
ワークショップ

試乗体験



友達と  
買い物や体操教室  
に行ける

元気なうちは  
自分で買物したい。

部活帰りに友達と  
使える

これがあれば  
地元でお酒が飲める！

島民の移動に関わる実情を把握することを目的に、課題や不安を座談会形式でヒアリング

面談先

- ・まちづくり協、DMO
- ・観光事業者、交通事業者
- ・社協、教育委員会
- ・商業施設、物流事業者等

- ・座談会結果を元に、相川と小木を先行対象エリアと設定
- ・地元の皆さんで地域交通の有り姿を考え、提案することを目的に、地元住民・事業者とワークショップを実施

- ・ヒアリングとワークショップで得られたユースケースを、AIオンデマンド交通を運行して検証
- 参加者
- ・高齢者(体操教室参加者)
  - ・地元住民・観光客
  - ・市役所、交通事業者、社協
  - ・DMO、観光事業者等



## 移動ニーズ

### 生活・コミュニティ

- ・地元スーパーや島中心エリアへの買い物
- ・集会所や地元サークルへの移動

### 通院・介護

- ・病院へ通院/送迎
- ・社協の介護予防教室イベントへ参加
- ・デイサービスへの移動

### 通学・習い事

- ・学校までの通学
- ・習い事・学童への送迎
- ・部活動で他校への移動

### 飲食・街歩き・趣味

- ・家族や友人との外食・呑み会（島中心エリア）
- ・観光客による呑み歩き

### 観光

- ・相川・小木エリアのスポット巡り
- ・レンタサイクルでの周遊
- ・両津港への移動

## 移動に関する課題

- ・バスの本数が少なく、仕事後に1時間程待たないとバスに乗れない（障害者の方）
- ・周りも高齢化し送迎をお願いできず、80代でも運転している（高齢者の方）

- ・診療の後、帰りのバスを1時間以上待つ（高齢者の方）
- ・移動が困難で、介護予防教室へ行かなくなった（同）
- ・両親の病院への送迎時間の捻出が難しい（働き世代）

- ・学校間の部活統合が進むと送迎ができず部活を諦めざるを得ない（子育て世代）
- ・子供達は友達と遊びに行くにも送迎が必要で、好きに外出できない（同）

- ・タクシーが少なく、友人らと気軽に飲みに行くことが出来ない（働き世代）
- ・観光客から呑み会への送迎を頼まれることが多いが、対応できない（観光事業者）

- ・レンタカー台数が少なく、公共交通も脆弱であることから、新潟市に宿泊し佐渡へは日帰りとする観光客がでてきてしまっている（観光事業者）

路線バス本数が少ない&高い

タクシー・レンタカーが非常に少ない

日常生活での移動にマイカー要

部活や習い事への送迎が不便

中高生だけで移動できない

両津港までの移動や送迎が不便

## 理想的な交通

エリア内オンデマンド

エリア内シャトル

閑散エリア間シャトル



# 1) 地域主導での導入：地域の移動ニーズの実現方策（東ね方）

<佐渡市相川での一例>

目的地	移動主体	移動手段	移動頻度	車両サイズ	交通事業者	移動時間帯・モビリティサービス時間帯														
						~7:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00~
商店街のスーパー（キング等）	高齢者	徒歩・マイカー	週3~5回	普通乗用車	マイカー															
相川町内（あいかわ開発総合センター）	高齢者	社協手配	月3~4回	マイクロバス	シルバー人材（社協手配）															
佐渡総合病院	高齢者	路線バス	月1~2回	大型バス	新潟交通佐渡															
公文式・ピアノ・スポーツ少年団 等	学生	マイカー（親送迎）	週1~3回	普通乗用車	（親送迎）															
相川エリア内の飲食店	観光客	徒歩・レンタサイクル		自転車	DMO															

有効活用の  
検討可能性あり



一覧化することにより、見えてきたこと

- 佐渡市は生活圏ごとに移動課題・期待される便益が異なる。移動ニーズは生活、福祉、教育、観光、物流等の分野にまたがり、担い手は個人、家族、事業者、社会福祉協議会、DMO等に分かれる。
- 分野の垣根を越えた地域交通を実現するには、
  - 今ある移動ニーズと担い手を見える化し、東ね・組み合わせるプラットフォームが必要
  - 今ある輸送サービスの資源（車両、運転手、財源）を東ね・組み合わせることが必要
- 今ある移動ニーズと輸送サービスを地域の手で事業化する手段として、AIオンデマンド交通が有効。

### 3) 事業化にむけた具体的方策：異なる目的の収益を束ね・組み合わせる

#### AIオンデマンド交通の在り方

#### 全ての人に『自由な移動サービス』

産業・業種・企業間の垣根を超え、きめ細やかなニーズに対応し  
自分たちの交通を自分たちで考え支え合い運営する



まちづくりのソフト基盤を付加  
地域住民の安心・便利な暮らし“Well-being”



共創プラットフォーム (まちづくり・DX)

地域交通の効率化  
車両・人

#### 実現に向けた収益確保の具体策

現在

将来

運賃収入 (サブスク・回数券・一回券など)

法人収入 (施設送客など)

広告収入

実証運行補助

分野の垣根を越えた行政の移動資源・財源の活用

まちづくり公社・DMO・地元協議会等の出資

運行経費補助

地元企業協賛金

収益の多様化

## ＜AIオンデマンド交通の直面する課題解決の方向性＞

普及に向けて、制度上で可能となるだけでなく、現場で現実的に選択できる手段の議論が必要。

### 1) 地域主導での導入

利用者自身がサービスの担い手となれるよう、地域が決め切ることのできる枠組み作りが必要。

⇒地域の移動ニーズを満たすサービスを地域主体で実現できるか。

(地域の担い手が既存事業との競合や配慮を避けて通れるか)

### 2) 担い手不足

運輸業界全体で車両とドライバーが足りない。ニーズがあってもリソースがない。

⇒既存事業者からリソースを融通することは困難。地域の担い手が選択できる代替手段があるか。

### 3) 事業化

事業者が儲かる形で新しいサービスをすべき。特に地方部では事業化が難しい。

⇒既にある行政内・地域内の資源を束ねることができるか。

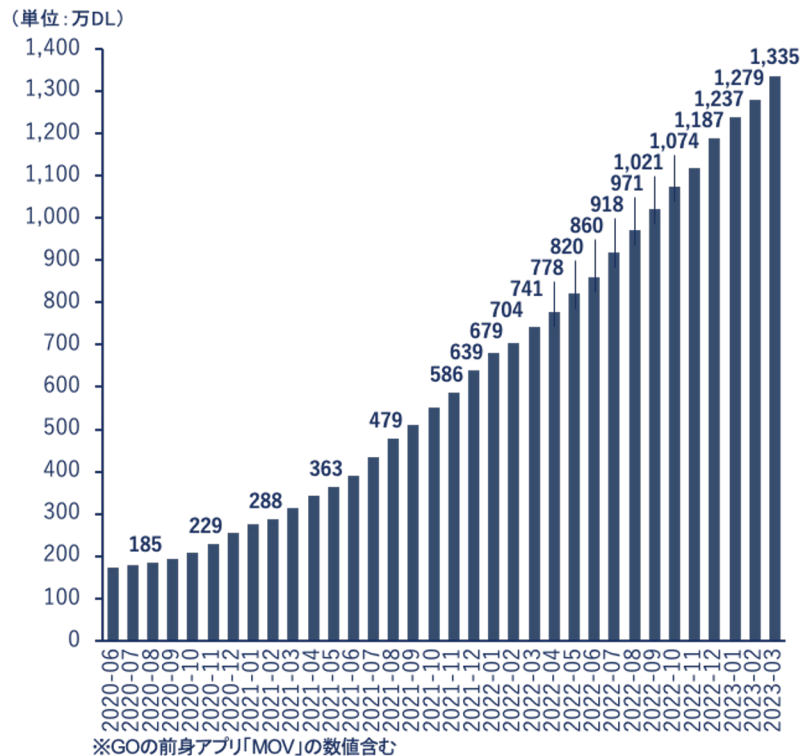
# ラストワンマイルモビリティの課題と弊社の取組/ タクシー産業GXプロジェクトの取組

# 01

## GO株式会社のご紹介

# 主力事業であるGOアプリは伸びやかに成長中

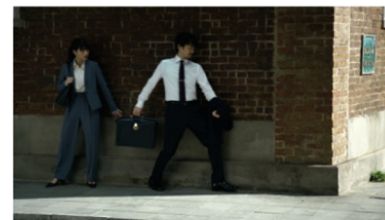
GO App 累計ダウンロード数



CM好感度ランキング 総合6位を獲得

順位	企業名「銘柄名」	オンエア作品数	CM好感度
1	日清食品『カップヌードルシーフード&レッドシーフード』	全1作品	108.0 P%
2	全国都道府県『サマージャンボ宝くじ』	全2作品	76.7 P%
3	花王『ハミング消臭実感』	全3作品	72.7 P%
4	花王『アタックZERO』	全3作品	72.0 P%
5	日清食品『チキンラーメン』	全4作品	63.3 P%
6	Mobility Technologies『GO』	全4作品	56.7 P%
7	ソフトバンク『Y!mobile』	全2作品	46.7 P%
8	日清紡ホールディングス『イメージアップ』	全1作品	44.7 P%
9	任天堂『Nintendo Switch Sports』	全2作品	42.7 P%
10	ACジャパン『公共広告』	全11作品	41.3 P%

調査期間：2022年7月20日～2022年8月19日、東京キー5局（全オンエア数：2483銘柄）  
調査対象：関東1都6県3000人（4日実査：1500人+19日実査：1500人）



# 02

## ラストワンマイルモビリティをめぐる状況

# 待ったなしの地方交通課題



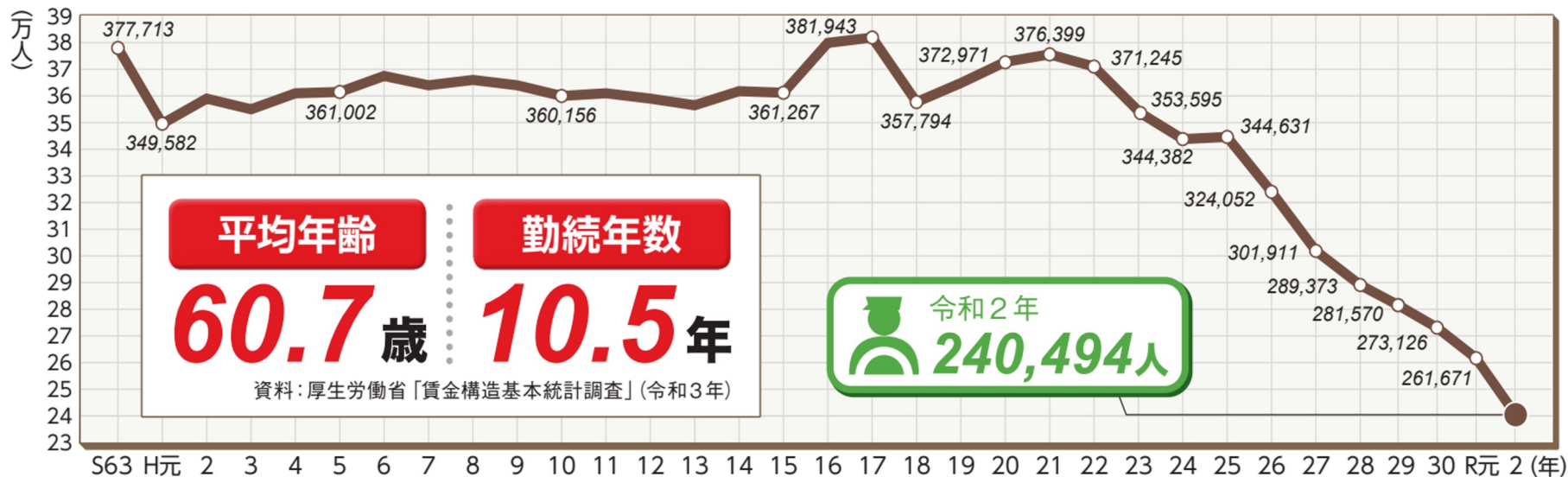


# 深刻化する供給力不足



## 運転者数の推移 (法人)

(タクシー運転者は二種免許が必要です。)



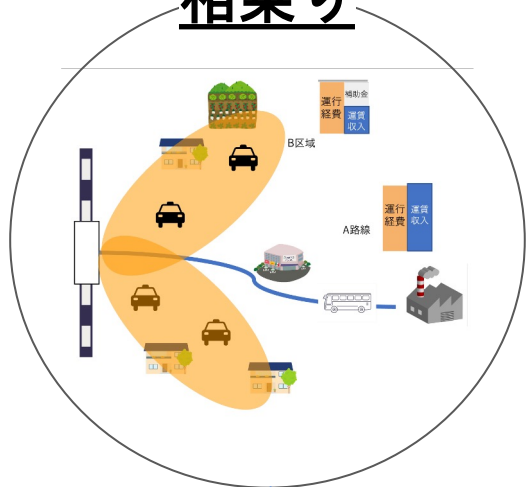
資料：各年3月末現在国土交通省調べ  
一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 「TAXI TODAY in Japan 2022」より

# 03

## 地域のラストワンマイルモビリティ に対する弊社の取り組み

# GOをベースに、地域交通に適したソリューションを追加で提供

## 相乗り



## 人材ソリューション



## GO導入によるタクシーDX

# GOの導入により実現されるもの

アプリ配車による営業効率化のみならず、キャッシュレス化、福祉タクチケのデジタル化なども可能

## ①アプリ配車による効率化

1,300万DL超のユーザー基盤



タクシーの効率的な配車により  
有限なモビリティリソースを最適に活用

## ②キャッシュレス化

全国6万台超の導入実績



クレカ/交通系/QR決済の実現のみでなく  
乗り込みGO Payによる降車時間短縮も

## ③福祉タクチケのDX化

GO Pay (QR読み取り)で実現

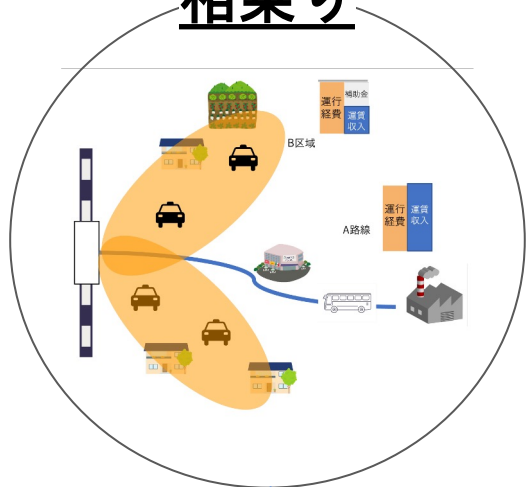


紙のタクチケ配布～精算の行政負担削減  
利用者のOD可視化による政策精度向上

...

# GOをベースに、地域交通に適したソリューションを追加で提供

## 相乗り



## 人材ソリューション



## GO導入によるタクシーDX

# アプリ専用車『GO Reserve』と専用乗務員『GO Crew』

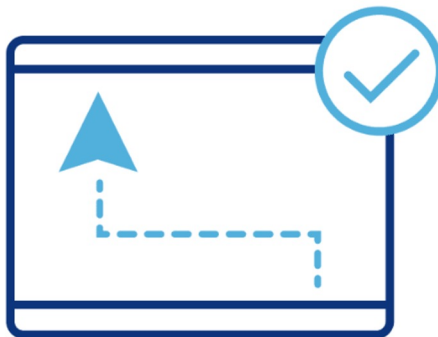


# 乗務員の業務を不安なく、誰でも、安定的に稼げる仕事へ



**お客様はアプリを通じて  
やってくる**

自身でお客様を探す必要はありません。  
ドライバー経験がゼロでも大丈夫。



**特別な指示がない限り  
ナビ案内通りでOK**

お客様が乗車する時点で、行き先は登録  
済み。※ご希望ルートのお伺いは必須

**GO Pay**

**GO Payにより  
決済のやり取りが不要**

降車時の決済やり取りが不要。  
アプリ上で決済が完了しています。

## 週3回から、1回5時間から ドライバーの新しい働き方



### 働き方は あなた次第

6時から22時までの間であれば、予定が空いた時に、少しの時間だけでもOK。日々の生活を充実させるような働き方を。※1



### 副業も WワークもOK

夢や目標のための資金稼ぎ、パートとの掛け持ちなど。本業のスケジュールに合わせて、柔軟に働くことができます。※2

1h  
¥1,500から

### 歩合制ではなく 時間給

成果連動ではなく、時間給。お客様が少ない日でも、短時間の勤務でも、安心してしっかりと稼げるお仕事です。



# 04

## タクシー産業GXプロジェクトの概要

# タクシー産業GXプロジェクトの発足

- 昨年12月にタクシー事業者100社とともに「タクシー産業GXプロジェクト」発足
- 先行して本年1月より東京、小田原、福岡の3事業所でEVを運行開始

タクシー産業GXプロジェクト記者発表（22年12月）



斉藤国土交通大臣のEVタクシーご視察（23年1月）



# 10年間でEV車両2500台を導入、CO2の3万トン削減を目指す



× 2,500

CO2 -30,000t

## 当社のGX、2本の柱

### 廉価な電力の 安定供給

- エネルギーマネジメントシステムの構築
- 電力需要のピークシフト

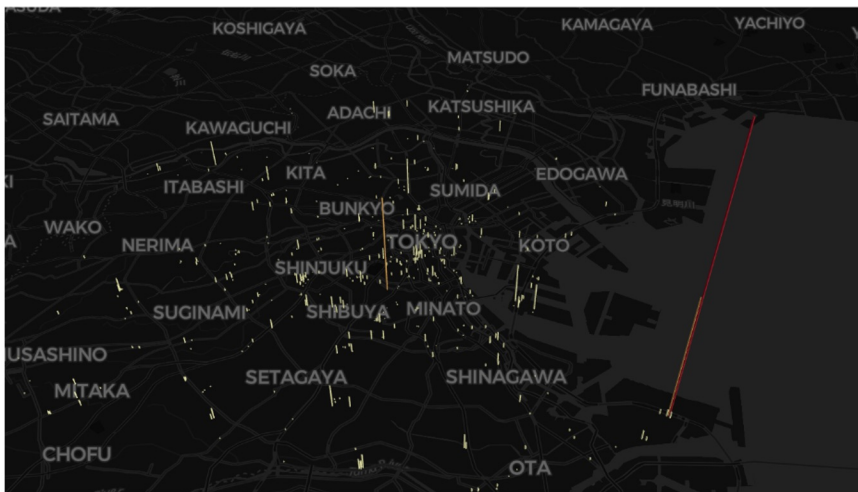
### EV車両普及

- 国土交通省などの助成金活用

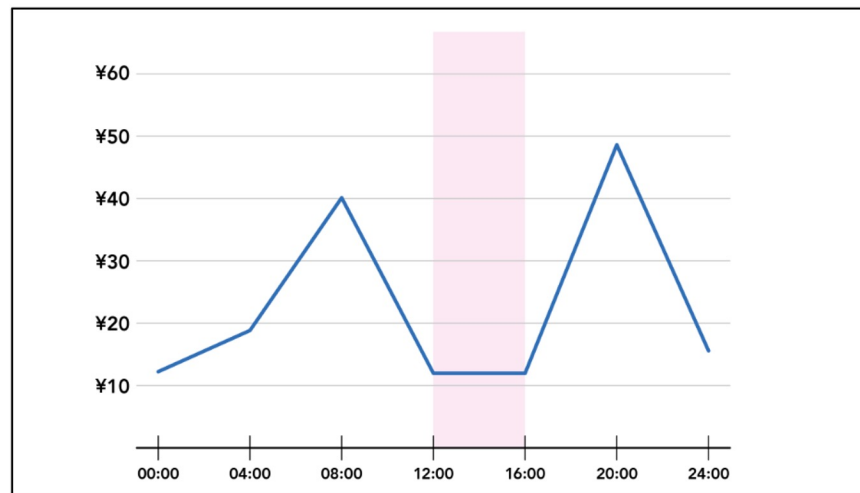
# GOならではの強み

- 当社は「テクノロジー」と「タクシー事業者ネットワーク」両方を持つ、唯一のプレイヤー
- よって充電器の最適な配置や廉価な充電サービスが提供可能

充電器の最適な配置場所を割り出せる（乗務員の休憩場所）



電気料金が廉価になる＝供給過多の時間帯を割り出せる（AI技術で算出）



※グラフはイメージ

# 個人向けにも、法人向けにも・・・CO2排出量と削減量の見える化



※数字は参考値です

利用履歴

条件を指定して絞り込む

2022/11/01 12:00

環境指標

- CO2排出量 0g
- CO2削減量 (比較車両のCO2排出量 - CO2排出量) 170g
- 移動距離 1.0km
- 車種 b24X

日時	グループ名	利用者	乗務車詳細	決済方法	合計金額	乗車メモ	
2022/11/01 12:00	営業部	はやみまこと	東京都港区六本木3丁目 東京都港区赤坂1丁目	請求書払い	¥900	乗車メモ	
<b>料金明細</b>							
タクシー会社	GO交通タクシー	決済方法	請求書払い	乗車時間	12分	乗車料金	¥900
グループ	マーケティング部	タクシー車種	タクシー車種	乗車時間	12分	乗車料金	¥900
利用者	はやみまこと	乗車時間	12分	乗車料金	¥900	乗車メモ	
移動距離	1.0km	乗車時間	12分	乗車料金	¥900	乗車メモ	
車種	b24X	乗車時間	12分	乗車料金	¥900	乗車メモ	

合計金額 (税込) ¥900



タクシー

約1-3分で乗車

¥1,210円

EVタクシー

約1-3分で乗車

¥1,210円

EVタクシーを呼ぶ

指定された条件

タクシー

CO2削減量

179.4g

(45.8%削減)

環境指標

CO2削減量

179.4g

(45.8%削減)

# 実現する世界観：タクシーEV化を起点に、モビリティ全体にGXを



Mobility

モビリティ領域全体のEV化

Energy

再生可能エネルギーの活用  
廃バッテリーの活用



EV Taxi

タクシーのEV化





移動で人を幸せに。

文章・画像等の内容の無断転載及び複製等の行為はご遠慮ください。



ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会  
これまでの議論について

---

国土交通省 自動車局  
令和5年4月25日

# 検討会開催経緯と検討会における議論

交通政策審議会 交通体系分科会 地域公共交通部会 中間とりまとめ（令和5年2月28日）（抄）

## 6.さらなる課題

### ● 交通不便地域における改善策（直ちに検討開始）

- ▶ 持続可能で利便性の高いタクシー、デマンド交通、自家用有償旅客運送等の確保に向けた制度・運用の改善

### タクシー

第1回検討会 資料2・19頁より

- 人口減少等を背景に、現在のタクシー規制は必ずしも地域実情等に即したものとなっていない。また、タクシーは最も身近で安全なラストワンマイル・モビリティとして地域公共交通の確保に寄与してきたものの、人手不足等を背景に供給力が落ち、地域の輸送ニーズに応えられなくなっている。今後もタクシーが身近で安全なラストワンマイル・モビリティとして継続的・安定的にその役割を果たしていくための環境整備が必要ではないか。

### 乗合タクシー等

- タクシーとバスの中間的な存在として、きめ細やかな移動ニーズに効率的かつ機動的に応えることのできる乗合タクシー等のニーズが高まっている。今後このようなニーズに対して十分に伝えていくための環境整備が必要ではないか。

### 自家用有償旅客運送

- バス・タクシーを補完するものとして自家用有償旅客運送が円滑に導入されるよう、これまでも制度・運用の見直し（R2法改正等）を図ってきたが、十分に機能していない場合があるのではないか。
- また、持続可能な運送とするために、運送の実態を踏まえ、改めて制度のあり方について検討が必要ではないか。

## これまでのヒアリング・意見交換で明らかになったこと

- バス路線の撤退等により、タクシーや乗合タクシー等への転換が行われるなど、ラストワンマイル・モビリティの重要性は増大。
- 他方、ラストワンマイル・モビリティを担う運転手を含む担い手不足が深刻
- また、移動ニーズの小口化・多様化等により、多様な交通サービスが必要になってきている。