

## 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