

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 委員発言要旨

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

【第1部】ヒアリング及び意見交換

※以下のとおりヒアリング及び意見交換を行った。

株式会社アイシン

- ・ 2019年からローンチされた「チョイソコ」は全国50の自治体で導入されている。
- ・ 「チョイソコ」では、高齢者の外出促進に貢献するデマンド型交通、エリアスポンサー制度を用いた協賛、高齢者の健康増進につながる“コトづくり”の3つを重視している。
- ・ AIによる運行システムを活用し、なるべく利用者の希望に添うような乗り合わせを実現している。利用者は電話やスマホ、パソコンで予約が可能だが、高齢者の利用が多いため電話での予約が圧倒的に多い。また、決済はウェブ予約時の事前電子決済や、乗車時の即時電子決済といった方法を利用できる。
- ・ 運行する交通事業者のドライバーも高齢者が多い状況であるため、運行システムは高齢ドライバーでも操作しやすいインターフェースが採用されている。
- ・ 長野県佐久市では、「チョイソコ」のシステムを導入し、タクシー車両18台による市内全域のデマンド交通を実現している。市内を11エリアに分割し、それぞれのエリアを各車両が運行している。遠方への移動の際には「チョイソコ」の車両同士をワンストップの予約で乗り継ぐことも可能である。80歳以上の利用者が多く、電話での予約がほぼ100%である。一度利用すると継続的に使われるケースが多く、ヘビーユーザーもいる。佐久市の特徴として、コールセンター業務を地元企業に移管している。
- ・ デマンド交通を持続可能なものとするには、地域住民を巻き込むことが大事と感じている。また、地域公共交通会議を通じて全体最適を目指し、既存の公共交通と共存共栄しながら地域に根差したデマンド交通を展開していきたいと考えている。

<委員発言>

- ・ 自家用車（白ナンバー）で運行している事例はあるか。
 - 株式会社アイシン：2事例あり、富山県氷見市はNPOによる自家用有償旅客運送、福井県南越前町は自治体による自家用有償旅客運送で運行している。
- ・ 「チョイソコ」の取組のよいところは、本来地域側で運営するようなお出かけの動機づくりを肩代わりし、エリアスポンサーと連携しながらパッケージとして提供している点だと思っているが、佐久市の場合、市が主導で18台の車両を入れて取り組んでいるところをみると、そのようなよさが薄まってはいないか。
 - 株式会社アイシン：佐久市の場合、現在はお出かけの動機づくりやスポンサーモデルの導

入はしていない。ただ将来的にはそのような取組もあり得る。

- ・ エリアスポンサーから協賛を得る運行形態がチョイソコの特長だと思うが、地方だと難しいモデルなのではないか。
 - 株式会社アイシン：中山間地のような地方部だと、そもそも行き先が限定的になってしまうため、エリアスポンサーの方々に公平に停留所を置く観点からすると難しい面もあり、自治体の負担と運賃収入で賄うスキームが基本となってくる。
- ・ 鉄道やバスのフィーダーとして「チョイソコ」を導入している事例はあるか。
 - 株式会社アイシン：「チョイソコ」のシステムにバス事業者の GTFS-JP のデータを提供いただけるとバスとの乗り継ぎが可能となるため、今後は GTFS-JP との連携を進めていきたいが、事例としてはまだ1つしかない。

Community Mobility 株式会社

- ・ 1970 年頃をピークに路線バスの利用者が減少している中、少人数・多様化する移動ニーズに対応できるサービスとして AI オンデマンド交通が必要。その際、大都市と地方都市ではニーズが異なるため、地域ごとの特性を考慮し、一人一人に合わせたサービス展開が重要。
- ・ AI オンデマンド交通の大きな課題は、「地域主導での導入」（地域の移動ニーズに即したサービスを地域主導でどう作り上げていくか）、「担い手不足」、「事業化」（重複しているサービスを束ね、組み合わせることによる事業化ができないか）の3つ。
- ・ 昨年、11 都市で AI オンデマンド交通の実証を行ったが、地区特性や利用者属性により地域ニーズが様々に異なることがわかった。
- ・ 課題先進地として挙げている佐渡市では、運転手不足が問題となっており、移動手段の確保策の検討が急務となっている。そこで、オンデマンド交通を地域主導で進めるために、座談会やワークショップ、試乗体験を開催し、地域の移動ニーズの把握やその実現方策（束ね方）を模索している。
- ・ AI オンデマンド交通の普及に向けては、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重要である。

<委員発言>

- ・ 地域の移動ニーズに即したものとすることとサービスを束ねることは通常矛盾する。サービスを束ねるためには様々な交通モードを全体としてうまくつなぎ合わせるものが重要と思うが、その点はどのように考えているか。
 - Community Mobility 株式会社：束ね方としては、3 パターンあると考えている。1 つ目は、路線バスにオンデマンド交通が接続して枝葉の交通を作るパターン。2 つ目は、赤字路線となっているバスをオンデマンド交通に置き換えるパターン。3 つ目が交通空白地でオンデマンド交通を導入するパターン。これらのパターンを地域全体で組み合わせるとして1つのサービスとして提供することが重要と考えている。
- ・ 地域の交通が途切れて、全体的な移動ニーズに添っていないからこそ利益が上がっていないというのが交通サービスの現状。そのために AI や路線等を組み合わせることによって全体の需要を高めていくことが重要と考えている。ご発表内容は、今までのやり方では古い、だから新しい AI オンデマンド交通をやる必要があるというようにも聞こえるが、それで果たして

人材確保ができるのか。

- Community Mobility 株式会社：今までのやり方が古いとは全く考えておらず、どうしていくかを一緒に考えていくことが重要と考えている。また、担い手不足の点については、自家用車による運送を導入したところですぐに解決できるものではなく、緑ナンバーか白ナンバーかの議論だけでは解決しない。地域のために働きたいと思える人をどうつくっていくかが重要と考えている。

GO 株式会社

- ・ タクシー配車アプリ「GO」は、現在、1,300 万人に利用いただいております、テレビ CM 好感度ランキングも総合 6 位に入るなど、乗客の皆様にも受け入れられつつある状況。
- ・ 「GO」アプリをタクシー事業者に導入いただくことを基本に、タクシーの相乗りや人材ソリューションなどのサービスを提供し、タクシー事業者と共にラストワンマイル・モビリティの課題解決に取り組むアプローチを採っている。
- ・ 「GO」アプリの導入により、配車を効率化し、タクシー事業の実車率・供給力を上げることが可能となるほか、キャッシュレス化、福祉タクシーチケットの DX 化といったことも可能となる。
- ・ 地域の移動需要には波があるが、こういった需要の波にも柔軟に対応できるよう、需要と供給をマッチングする相乗りタクシーを実現していきたい。また、併せて、人材ソリューションとして、「GO」アプリの専用車や専用ドライバーという形で働き手のハードルを下げ、タクシー業界の新しい働き方を提示する試みを始めている。
- ・ GX という観点からは、タクシー産業 GX プロジェクトを開始しており、10 年間で EV 車両 2,500 台を導入し、3 万トンの CO2 削減を目指している。また、タクシー事業者とのネットワークや AI の技術開発力を活かして廉価な電力の安定供給を実現し、GX につなげていきたい。最終的には、タクシー産業の GX を通じて、モビリティ全体の GX にも波及させていきたいと考えている。

<委員発言>

- ・ アプリの導入は非常に効果的と思う反面、アプリ導入のための設備投資や手数料の支払いが厳しい場合もあるため、それぞれの地域でどのような方法を探るべきか考える必要がある。
- ・ 地方部でのタクシー事業は駅待ちや電話呼び出しのモデルが多く、流し営業はしていないが、そうした地域でも「GO」アプリ導入による実車率向上は期待できるのか。

→ GO 株式会社：地方部でも、「駅で待っても来ない」、「電話してもつながらない」という声が多い中で、アプリであればタクシーを呼ぶことができたというケースもあり、一定の効果はあると考えている。

【第2部】これまでの議論について

※事務局からの資料説明の後、委員より以下の発言があった。

全般

- ・ 地域の特性にマッチした改善策を採用していく必要がある。また、事業者側の問題意識、利用者側のニーズ、行政側の責務の3つを適切にマッチングさせていかなければ、持続可能なシステムにはならない。
- ・ 今後は運賃・料金の在り方の整理も必要（通学・通院などの日常的な移動と仕事・観光での移動で運賃・料金に差をつける等）。
- ・ 交通空白地域とそうではない地域とは区別して議論をすべき。
- ・ 公共交通・移動環境は非常に複雑。何が起こったらどう対処するのかということについて明確に道を示した上で、地域のためになること、地域の担い手が誇りをもって仕事ができるようにすることをどう実現するかという点についてアウトカムとして示していただきたい。
- ・ 運賃だけでなく他にも収益を上げる方法（貨客混載、見守り等）はあり、これらをもっと全面的に導入すべき。

タクシー・乗合タクシーについて

（個人タクシーの営業可能地域の拡大）

- ・ 現在、個人タクシーには同一営業区域での一定の継続運行実績が必要であることから、人口要件を緩和したとしても対象者は少ないのではないか。
- ・ 個人タクシーが地域住民の安定した輸送サービスの提供の責任を負えるのか疑問。
- ・ 個人タクシーだけで地域の移動環境確保は難しく、組織的な法人タクシーあってこそである。法人タクシーと地域の自治体等がうまく手を組んで移動環境を確保していくために、地域公共交通活性化再生法の枠組みに従って進めることが大事。
- ・ 人手不足は都市部より地方部の方が深刻であり、ドライバーのIターン・Uターンも促進すべき。

（運転手の勤務形態の弾力化）

- ・ 女性だけでなく、学生などにも訴求するために弾力的な勤務形態の導入は必要。

（乗合タクシーにおける自家用車の活用）

- ・ 交通空白地域における乗合タクシー事業者の負担軽減が目的であるならば、上下分離方式により車両や車庫等について自治体に関わる方法を推進する方がよい。
- ・ 自家用車を活用することでライドシェアにつながってくるのではないかと大いに危惧している。安全を第一に、慎重に検討する必要がある。
- ・ タクシー事業者がぶら下がりで自家用車を活用できるようになり、例えばタクシー5台に自家用車50台を使えるということになると、需給バランスが大きく崩れる危険性がある。
- ・ 対象地域について、過疎地域に絞るとしても、現在はある程度人口が多かったり観光地だった

りすることもあることを踏まえて検討すべき。

- ・ 活用局面としては、①自家用有償旅客運送の担い手すらない場合に地元のバス事業者が自家用車を活用して地域の輸送を確保する場面と、②事業継続が厳しい状況にあるタクシー事業者が自家用車を活用して少しでも事業を長く続ける場面の2つが想定される。本来、こうした場面は事業者協力型自家用有償旅客運送が使えるとよいが、使い勝手が悪い。

(営業区域の見直し等)

- ・ 営業所等があり、需要が少ない地域では、営業区域拡大により他の区域への供給が増え、より一層移動手段の提供が困難になってしまうのではないか。

(タクシー事業者による乗合タクシー展開の柔軟化)

- ・ 時間帯を区切った車両の併用は既に実施しているところがあるので、改善策を講じることでこうしたところができなくなってしまうよう留意いただきたい。
- ・ 今の交通機関だけではカバーできないトランスポーテーションギャップについて、例えば、駅から1~2km以内の乗合輸送を認めるような仕組みがあってもよい。
- ・ 乗合タクシーについては、事業性の確保と一定のサービスレベルの提供のバランスが重要な問題。

(その他)

- ・ 障害者割引や免許返納者割引は、現状すべて事業者が負担しているので、せめて半分でも行政に負担いただけるとありがたい。

自家用有償旅客運送について

(運送の対価の目安の適正化)

- ・ 必要な実費を適切に収受できるようにすることは、持続可能な運送とするために必要不可欠であり、現在の「タクシーの1/2」という目安は廃止すべき。適正化するとすれば、どのような目安が想定されるか。
→ 事務局：例えば、タクシー運賃から適正利潤及びタクシー固有の費用を差し引いた額を想定している。
- ・ 名古屋では、あるラインまでは問題なく認め、そのライン以上はきちんと収支明細を出してもらってチェックする方法により10年以上問題なくやってきている。この方式をぜひ全国に導入していただきたい。

(地域公共交通会議等における協議の円滑化)

- ・ 交通空白地の目安を明確化すべき。「半径1km以内にバス停・駅がない地域であって、タクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域」という案については、後段を「タクシーが30分以内に配車されないことが多い地域」にした方がより現状を反映する。また、鉄道駅に降り立ったときに接続するバスやタクシーがない地域も加えたほうがよい。
- ・ 交通空白地域の定義についてはそれぞれの地域公共交通会議等に委ねられるのが基本。それを維持しつつ、目安が必須要件と誤解されないような工夫は必要。

- ・ 客観的な目安を示し、当該目安に該当すれば無条件に交通空白と認める、というような目安にする必要がある。また、交通空白には時間的な空白や福祉のように人的な空白も含まれるので、こういった空白にも対応できるように地域公共交通会議を再定義していく必要がある。
- ・ 地域公共交通会議は、地域住民に安全な輸送サービスを安定的に供給し続ける仕組みとして重要であり、簡素化による形骸化は懸念。

(更新登録手続の簡素化)

- ・ 最初の登録申請とほぼ同じ内容で3年ごとに更新登録をしなければならないのは、非営利団体にとっては大変大きな負担であり、一定の安全性が担保されている団体において更新登録手続の簡素化は不可欠。
- ・ 更新登録手続は現行でも既に簡素化されており、安全性の確保や利用者利便の担保の面からこれ以上の簡素化は問題。

(事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進)

- ・ 事業者協力型自家用有償旅客運送についてはもっと活用していくべき。
- ・ 運行管理だけでなく整備管理についても事業者が協力しなければならない点で活用が難しい。
- ・ 事業者にとってはドライバーを雇用していないのに運行管理だけ責任を取るということになっているので活用が進まない。例えば、養父市の事例のように事業者と共同して予約配車をするといったことができるようになるとうい。

(その他)

- ・ 自家用有償旅客運送は許可登録不要輸送と異なり、国のお墨付きがあるというメリットがある。白タクとは異なり、公共交通を補完するものとして地域や国が一定認めたものであるというブランディングが必要であり、「Jライド」等の愛称をつけるとよい。
- ・ 住民互助で行われる移動支援活動についても持続可能となるような運用や規制の緩和などを強く要望する。

以 上