第5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6月12日(月) 13:00~15:00 場所:中央合同庁舎第3号館10階共用会議室

※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第一交通産業株式会社 代表取締役 田中 亮一郎 氏

同 交通事業統括本部 次長 古賀 隆太 氏 同 交通事業統括本部 主任 江崎 美菜 氏

- ②株式会社山手モータース 代表取締役 大久保 恵美 氏 (オンライン参加)
- ③株式会社伊予鉄グループ 代表取締役社長 清水 一郎 氏
- ④境町 町長 橋本 正裕 氏 BOLDLY 株式会社 代表取締役社長 佐治 友基 氏
- 【第2部】旅客自動車運送事業の担い手確保、GX、DX に関する意見交換
 - (1) 担い手確保、GX、DX を議論する上での主な論点(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4回検討会の議事要旨

資料 2-1 第一交通產業株式会社御発表資料

資料2-2 第一交通産業株式会社配付資料1(女性ドライバー募集の取組み そ の他資料)

資料2-3 第一交通産業株式会社配付資料2 (北郷駅の施設管理)

資料3 株式会社山手モータース御発表資料

資料4 株式会社伊予鉄グループ御発表資料

資料 5-1 境町御発表資料

資料 5-2 BOLDLY 株式会社御発表資料

資料 6 担い手確保、GX、DXを議論する上での主な論点

参考資料1 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 「ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策」編

参考資料2 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 ~ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策~

参考資料3 「経済財政運営と改革の基本方針2023(仮称)(原案)」、「新しい資本 主義のグランドデザイン及び実行計画2023改定版案」におけるラス トワンマイル・モビリティの記載

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

中村義弘 全国ハイヤー・タクシー連合会技術環境委員会副委員長

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4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5月22日(月)13:00~15:00 場所: 中央合同庁舎第3号館10階共用会議室

※オンラインによる参加も可能

【第1部】ラストワンマイル・モビリティについて

※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

- ・ 各地域で起こる問題について、タクシー業界・地方自治体・地方運輸局がよくコミュニケーションが取れるような仕組みをつくっていただけるとありがたい。
- · 人口低密度の市町村が自ら地域公共交通をデザインするためには、今回の改善策に加え、財源 や新たな運営・運行体制をつくるための支援を行うことが依然として課題。
- ・ タクシー、乗合タクシー、自家用有償旅客運送に限って言及されているが、民間バス・コミュニティバスについても言及することが必要ではないか。
- ・「検討の理念」は供給側の目線で記載されており、利用者側にどのようなベネフィットがあるのかが記載されていない。地域公共交通会議の活用等により、しっかりとした意見交換を行い、この問題を自分の地域の大問題である、自分事にするための関係者の努力に、ぜひ焦点を当てた記載も入れていただきたい。
- ・ 「検討の理念」において、「供給力の回復・強化が急務」とあるが、供給力の回復・強化により、 しっかりと地域に必要な交通サービスが確保されるかどうかが不明確ではないか。
- ・ 先般成立した地域公共交通活性化再生法の改正とどういう形でシンクロさせていくのかについても方針が記載してあるとより理解が進むのではないか。
- ・「検討の理念」において、賃上げにつながる運賃改定について言及がある。全産業の労働者平均賃金とタクシー・バス産業の平均賃金には開きがあるが、その点が現行制度だと十分に考慮されていない。また、今後インバウンドの外国人にとっては日本のタクシーが安く感じる一方で、地域の生活者にとっては高く感じる事もありうる。タクシーの協議運賃の設定の在り方を含め、運賃設計をどうしていくかについては、そのような市場の変化を見極めながら引き続き議論をしていく必要がある。
- ・ 施策の実行に当たって、法改正等を伴う必要性があるのか、どういうことを今後やっていかなければならないかという点について補足いただきたい。

タクシー・乗合タクシーについて

(【施策③】運行管理の DX の推進)

- · 事業者間の遠隔点呼について、運転手が所属する事業者とは異なる事業者が正確な点呼を実施できるのか疑問。
- ・ 運行管理の一元化とともに予約配車の一元化をすることが有効な地域が多いと思われる。

(【施策④】 地方部に U ターン等した個人タクシー事業の経験者の活用)

- ・ 法人事業者による運行管理を条件とするとのことだが、どういった形で行われることになるの かやや見えにくい。
- ・ 個人タクシーは高齢ドライバーが多く不安な面もあるため、地元の若年層のドライバーの養成 につながる対策が打てるのであれば、お願いしたい。
- ・「地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ」とあるが、地域公共交通会議の承認 を条件とするべきではないか。

(【施策⑦) 乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用)

・ 施策に異論はないものの、利用者が安心して利用するためには、活用する自家用車について何らかの外部表示が必要。

(その他)

- ・ 京都や沖縄はオーバーツーリズムの状況であり、乗合タクシーや乗合バスに地元の住民が乗れない事態が生じている。この点についても、対策を考えていかねばならない。
- ・ 地域における若者や女性の雇用の促進についても、何かしらの施策を講じていただきたい。

自家用有償旅客運送について

(【施策⑨】 「交通空白地」に係る目安の設定及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進)

・ 目安には時間的な交通空白の概念が盛り込まれていないが、夜間のみ交通空白など、地域公共 交通会議で時間的な空白についても協議が調えば交通空白として認められるのか、明確にして いただきたい。

(【施策⑩】「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進)

· 「地域交通の検討プロセスガイドライン」等の活用促進にあたっては、地方運輸局の役割は重要であり、周知徹底などの対応策をお願いしたい。

(【施策②】 自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化)

・「一定の安全性」については、利用者が大きく増えるなどした場合にはきちんと確認する必要がある。また、市町村が自家用有償旅客運送の権限移譲を受けた場合は、市町村が運送者の安全性等をしっかりチェックすることができるため、「一定の安全性が担保」されているとして更新登録手続を簡素化することもあり得るのではないか。そのようにすれば、市町村への権限移譲も進むだろう。

(その他)

- ・ 福祉有償運送については、運転者の大臣認定講習を自治体が主催して担い手拡大に成功している事例が最近増えている。このような事例をベストプラクティスという形で普及啓発することが持続可能性を確保するために必要。
- ⇒議論を踏まえ、「ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策」については、座長 -任となった。

【第2部】自動車 DX・GX 及び担い手確保について

※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

- ・ DX も GX も設備投資を大きく変えなくてはいけない。これに対してどういう形で助成するのかということを考えていただきたい。
- ・ 電気バスや水素バスについては、従来の車両と比べて全く異なる運用をしていかなければならない。従来であればうまくダイヤを組めたところが、電気バス・水素バスを導入すると、うまくダイヤを組めないなど、新しい運用上の課題が生じることが容易に想像できる。そういった課題について整理することも重要。
- ・ DX・GX については、政府方針や国際的な要請もあるが、現状生じている課題と関連させて、 その解決にうまく活用していくことが重要。

担い手確保について

(事業者及び国等の行政が取り組むべき事項)

- ・ 担い手確保について、どの時間的な断面で、地域ごとにどれだけ必要なのかという数字の感覚をシェアしていくことは大変よいこと。また、担い手を確保できない部分のどれだけを自動化で埋められるのか、自動化を進めるべき時間軸も明確になってくるのではないか。何より担い手確保に関する切迫感を社会で共有していくことは大変重要。
- ・ デジタル技術の活用が進めば、交通業界が魅力的な職場となり、人材の獲得にも効果が期待で きるのではないか。

GX について

(事業者の脱炭素の取組を進めるために国や自治体等に求められる支援や取組)

- ・ GX については、今後に向けて To Do リストをしっかり整理して検討を進めていくべき。まず は燃料転換が順調に進むように、補助金や税制など支援メニューの確実な実施とそのフォロー アップをしっかり行っていただきたい。
- ・ エネルギーをどうやって効率的に供給するかという点も検討の対象とすべき。
- ・ GX については、ランニングコストも含めて経済的な合理性が本当に保っていけるのか。過度な負担になって、なかなか労働環境も改善されないということであれば、そういった点についてどのような補助を行い、どういったプロセスをつくっていくかということが非常に大事。

(その他)

- ・ GX は、交通だけでなく他の産業の取組と連携して考えることが重要。そもそもカーボンニュートラルは、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするということであって、交通だけでカーボンニュートラルを達成する必要は必ずしもない。場合によっては、カーボンクレジットでしのぎながら、カーボンニュートラルを目指していくという方向性もあり得る。
- · 我が国の自動車産業における合成燃料の将来についてもしっかり議論していく必要がある。
- ・ EV については、送配電網の計画が EV の普及計画とどの程度すり合わせができているのかということについて不安がある。送配電網の地中化も進んでいるが、昇圧が難しいなどの制約がある中、EV のみに軸足を置くことの危険性についても念頭に置くべき。

- ・ 単に電化するだけでは GX とはいえず、再生可能エネルギーの確保等と結びつける必要がある。 何が GX なのか、何が脱炭素なのかについて明確に認証できるような制度が必要。こうした制度に基づき、交通分野においても脱炭素評価、評価後の改善のサイクルを導入いただきたい。 これは DX ともつながる。
- ・ 自治体の仕事をする車は、2030 年までに EV・水素・合成燃料の車にしなければ入札に参加できないと地方自治体から通知を受けている。そういった事態が生じていることも認識していただきたい。
- ・ 地方では、GX 単体ではなく、車の分担率をどうやって減らしていくかということを一緒に考えていかなければならない。

DX について

(自動運転の今後の普及に向けて解決していくべき課題)

- ・ 自動運転の導入に必要となるインフラシステム(道路に埋め込まれた電磁誘導線等)の課題に ついても検討の対象とすべき。
- · 自動運転によって確かに運転者はいなくなるが、新たな業務を担う者も出てくるため、そういった点を踏まえながら公正な移行をしていくべき。

(人手不足解消や業務効率化につながるDXの取組)

- ・ 供給側としてどのように経営を効率化していくのかが全てであり、これによって利用者の利便性の向上にもつながる。効率化にあたっては、利用者データの収集・分析をしっかり行うことが必要。この場合の DX はマーケティング的なことにも活用することができる。
- ・ 自治体も人手不足。自治体職員が手作業でやっている事務作業についても DX で省力化できる と、"よりよいバス路線をどのように展開するか"といった作業にリソースを割くことができる。こうした DX を支援する仕組みもつくっていただきたい。
- ・ 地方では、運転手だけでなく運行管理者等の様々な人手が不足しているため、人間の力は利用 者への直接的なサービスに使い、それ以外の事務手続等は DX により合理化していくというの が持続可能性の観点から現実的。

(その他)

- ・ 福祉有償運送については、抗がん剤投与のために毎日通院を要するような方に寄り添いながら、 手づくりで運送を行っており、DX をどう絡めていけばいいのか考えていかなければならない。
- ・ 自動運転は社会実装までの課題が山積しているため、「自動運転=DX」ではなく、まずは民間で先進的に導入している様々なグッドプラクティスを整理・体系化するとともに、地域の関係者において、デジタル技術を導入する場合の費用やその具体的な姿について共通理解を形成した上で進めていくことが大事。
- ・ DX にはコストが伴うため、そのコストを賄えるような道筋をつくることが必要。また、情報 セキュリティの仕組みについても同時につくっていくことが必要。

以上

第一交通産業グループ 全国の取り組み

第一交通産業株式会社

テーマ today's theme

- 1. 女性ドライバー募集実績と取組み紹介
- 2. 交通DXの取組みと目指す姿
- 3. 脱炭素化へ向けての取組みからGXへ
- 4. 共創の取組み(NO.1タクシーネットワーク他)

女性ドライバー在籍者数について

Number of female employees

女性ドライバー在籍者数

【第一交通グループ (2023.4末)】

911名 / 8,597名 (短時間労働者除く)

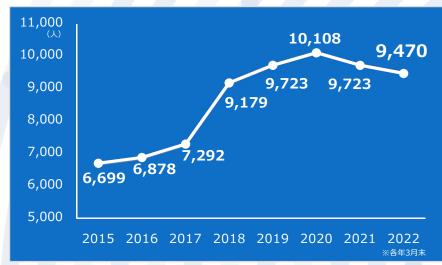


全国の女性ドライバーの内 9.6%が第一交通に在籍

【全国の法人(2022.3末)】

9,470名 / 221,849名

女性の比率: 4.3%



取組み紹介

Action

女子会の開催





開催目的

- 1.女性社員同士のコミュニケーションの場
- 2.会社への要望についてインタビュー
- 3.働く女性の声をインタビュー

【これまでの女子会開催エリア・日程一覧】

─2017年12月~ 全国で30回開催/

和歌山	2017.12.5		福井	2019.3.14
北海道	2018.3.5	Ч	松山	2019.3.29
鳥取・島根	2018.3.14		札幌	2019.3.27
北九州	2018.3.27		滋賀	2019.5.20
長野	2018.4.24	Щ	北九州	2019.7.4
福岡	2018.4.25	Ц	新潟	2019.7.24
大分	2018.5.21	Ц	島根・鳥取	2019.11.27
沖縄	2018.7.5	Ц	福岡	2019.3.28
一 大阪	2018.7.11	Ц	函館	2019.3.25
山山口	2018.7.19	Щ	下関	2019.4.23
鹿児島	2018.7.26	Ц	延岡	2019.6.17
宮崎	2018.8.22	Щ	鹿児島	2019.7.18
和歌山	2018.9.27	Ц	広島	2019.11.26
宮城	2018.10.24	Ц	島根・鳥取	2022.10.13
島根・鳥取	2018.11.27		沖縄	2023.5.8

女子会で挙げられた意見を反映した取組み



- ●完全固定給& 週休2日制度の導入
- ●保育所の開園・託児手当の支給





【保育所】 企業主導型保育所を全国7カ所に開園 既存の保育所45園と提携

【託児手当】 10,000~15,000円/人を支給



●営業所の環境整備





女性専用の更衣室やトイレを設置

●小型車両の環境整備





女性専用車両として運転しやすい小型車両を導入

★対性ドライバーの意見/
「密室は不安だから
防犯面の強化をしてほしい!」



●防犯設備の設置・支給





ドライブレコーダー

催涙スプレー







セクハラ防止 ガイドライン

女子会開催事例のご紹介

~2023.5.8 沖縄県那覇市~









●参加者

・バス、タクシー乗務員:20名

・ご来賓:8名(沖縄県労働局/沖縄総合事務局/沖縄県/那覇市など)

・一般参加者:8名(ママサポートタクシーご登録者6名・求職者2名)※お子様同伴

→その後、3名の採用につながった

●内容

「仕事のやりがい」「乗務員になったきっかけ」「職場環境改善案」などについて、 ご来賓や一般参加者も交えて意見交換を実施。改善案については、役員からその場で回答。

一般参加者さんの感想

「女性ドライバーってカッコいいから、どんな方々がいるのか見てみたいと思って参加しました。皆さんお仕事の話を楽しそうにお話していたのが素敵だと思いました。私も働いてみたいなと思えました。」



女子会で挙げられた要望事項(動画)







2023.5.8 沖縄女子会で挙げられた新たな要望

●長い路線の時に途中休憩を設けてほしい! (バス)

理由・・・特に女性はトイレが近かったり必要なタイミングが多いため。

●女性特有の病気の健康診断を追加してほしい!

理由・・・現行の健康診断には子宮頸がんや乳がんの検診項目がなく心配だか

ら。

ハローワーク・行政との共催イベント

~親子で参加できるお仕事紹介イベント(長野県)~









~乗車体験会(福岡県)~



女性比率が高い地区と入社者の平均年齢

女性比率が高い地区



●福井地区: 27.08% (13名/48名)

●島根地区: **20.81%** (31名/149名)

「女性が多いから安心して働けると思った」 という理由で応募される方が増えた



女性の活躍が新規採用につながっている

入社者の平均年齢

~2022.4から2023.4までの入社者~

女性: 44.9歳 (137名)

男性:56.9歳 (966名)

全体:55.45歳 (1,103名)



①女性は子育て世代の入社が多い

②女性の入社が平均年齢の低下に寄与している

要望事項

Requests

これからの取組みに向けて要望事項

子育て世代への支援

- ●託児手当や学童保育料の補助
- ●企業主導型保育事業助成金の拡充

職場環境改善

- ●更衣室、トイレ設置の際の補助 ●ドラレコ、防犯ボードなど防犯設備整備の補助
- ●女性専用車両(タンク、ルーミー、シエンタ)を導入する際の補助

情報発信の後押し

- ●ハローワークや自治体と共催で会社説明会が開催できるようバックアップ
- ●会社説明会や女子会開催時の会場費の補助

その他

●健康診断項目追加による費用の補助(乳がん・子宮頸がんなどの検診)

2. 交通DXの取組みと目指す姿

Toward Digital Transformation

リモート配車による課題解決とリモート管理センターの強化

リモート配車

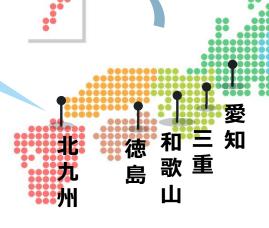




4地区で実施(約540台)

インターネット で転送



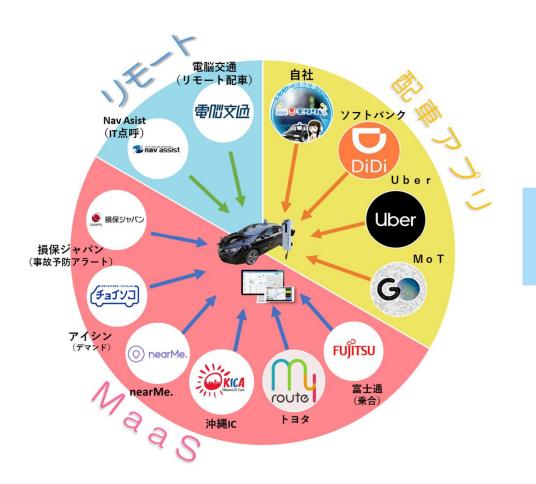


< 今後目指す姿> 業務効率化による 労務負担の軽減

遠隔点呼



目指すデジタル体制図 情報集約と労務改革



ワンタブレットによる車内・業務のスリム化 (配車システム・アプリ・スマートメーター)





3. 脱炭素化への取組みからGXへ

Toward Decarbonization









4. 共創の取組み

Co-creation

官民一体となった「共創」スキームを構築

⇒ 広域MaaS先進地域へ

他分野事業者との連携

交通事業者連携

九州地域における広域連携

JR九州×第一交通 提携



日南市 JR北郷駅の施設管理





3社連携

JR 九州×第一交通×西鉄



「北九州いってきま~すチケット」



MaaSアプリによる3社の輸送 サービス連携

+地域コンテンツ連携

沖縄県での

MaaS事業



株式会社OTM

(沖縄トヨタグループ)

損害保険ジャパン株式会社

株式会社NTTコミュニケーションズ

第一交通産業株式会社

20

NO.1タクシーネットワーク





提携会社 600 社

2023年3月末期

NO.1タクシーネットワークの 求人サイト



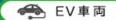
No.1タクシーネットワークとは、他社タクシー事業者様との相互 協力を目的に、営業サービスの連携とスケールメリットを活かした 共同調達(価格交渉・条件交渉)の窓口を第一交通産業が担当 しています。

配車システムやキャッシュレス決済導入など 経費削減のお手伝いをじます!

🚳 配車システム

→ 自動車保険

Д∥ キャッシュレス決済



❸ 自動車部品 タイヤ・バッテリーなど

②求人サイト





詳しい内容は こちらから⇒ パンフレット



詳しい内容は こちらから⇒ YouTube



A社

提携会社様の

東京のTV局からの報道庸車 の仕事を請け負っています。 長時間の依頼が入り売り上 げも大きいです。

B社

このネットワークを通して LPG燃料を充填しています。 毎月の単価が下がり、助かっ ています。

C社

損保ジャバンの自動車保険 に切り替えて、費用が抑えら れました。今後も更新したい と思います。

D計

このネットワークを通じて、タイヤを購入しました。車両部品の値上がりが続く中、安価に調達でき助かりました。

21

取組み内容紹介



感謝の集い開催



お墓参りサポート・



法人向け全国タクシー予約センター



資材調達



人員募集



WAY

賛助会員企業





















他約30社

Thanks!

ご清聴ありがとうございました



資料2-2

女性ドライバー募集の取組みその他資料

Others

女性ドライバーヘインタビュー

~応募・入社のきっかけ~ -

- ●ライフスタイルに合わせた融通の利く勤務ができるから
- ●女性ドライバーが楽しそうに働いている姿を見てやってみたいと思ったから ●車両がAT車で、カーナビやドラレコ等も完備されているから
- ●単独で仕事ができて気楽だと思ったから
- 入計前に必要な資格は「普通自動車免許」だけ
- ●一生モノの資格が取得できて安泰だと思ったから

- ●残業や夜勤をしなくてもよいから
- ●50代や60代から未経験でも挑戦できる職種だったから
- ●地元の**道をもっと知りたかった**から
- ●ほとんどの方が未経験者で、異業種からの転職者だと聞いたから

~仕事のやりがい~ -

- ●お客様から「ありがとう」の言葉をダイレクトにもらえること
- ●老若男女、人生背景が違う様々なお客様と会話ができて楽しい
- ●おもてなし力が養われること
- ●地域住民の役に立つことができ、頼られることを実感できる
- ●今まで知らなかった裏道など**土地や地理に詳しく**なれること

- ●頑張れば頑張るだけお給料に反映されること
- ●接客業でありながら地域貢献もできること
- ●家庭と両立ができて、家族との時間を大切にできること
- ●男女の隔てがなく仕事ができること
- ●自分のペースで仕事ができること

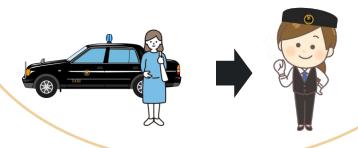
~退職理由と当社のサポート例~-

- ●「配偶者の転勤により他県へ引っ越すことになったため」
- →34都道府県に事業所を展開しているため、転勤先の第一交通グループへ転籍!
- ●「家族の介護が必要になったため」
- ⇒落ち着いたタイミングで勤務時間を短時間に変更して再入社!

取組みの対する反響

ママサポートタクシー利用者 からドライバーに!

妊産婦向けサービスを利用していたママさんが 「固定給制度があるなら働いてみたい!」と入社。



保育所と仕事の両方を同時に決定!

保育所を決めてから就職活動をしようと考えていたママさんが 「両方同時に確保できるのは助かる!」と入社。







子育て世代から反響があったことから、さらに女性の声を聴いて 職場の環境改善を行なうことに。

国や自治体からの認証・認定



(国土交通省) 女性ドライバー応援企業認定



(札幌市) 札幌市ワーク・ライフ・バランス plus



(和歌山県) 女性活躍企業同盟



(大阪府) 男女いきいき・元気宣言



(島根県)



(鳥取県) 鳥取県男女共同参画推進企業



(山口県) やまぐち女性の活躍推進事業者宣言



(福岡県) 福岡県子育て応援宣言



(薩摩川内市) 薩摩川内市女性活躍推進企業

北郷駅の施設管理 ~地域との共生~

宮崎第一交通株式会社では、平成24年4月1日に日南市と「観光案内所の施設に係る一部管理業務委託契約」を締結し、JR北郷駅の施設管理を行っております。

北郷駅はJR九州所有の土地を日南市(当時は北郷町)が賃貸し、駅舎を建設 その為、契約書の名義は日南市となっており、諸経費も日南市の負担となっている

【施設管理の目的】

日南市の観光促進及び施設利用者の治安維持並びに施設の適切な維持管理

【経緯】

平成4年12月 JR日南線ワンマン化に伴い、北郷駅が無人化 併設されていた観光案内所も閉鎖

平成7年11月 北郷駅リニューアル デ切笠販売所及びデ縄光客内所を宮崎

元切符販売所及び元観光案内所を宮崎第一交通株式会社の乗務員待機 場所及び休憩施設として北郷町が管理を弊社へ委託

平成21年4月 北郷町及び南郷町が日南市へ合併。北郷駅が日南市の管理となる。

平成24年4月 「観光案内所の施設に係る一部管理業務委託契約」を締結

【北郷駅の概要】









※乗務員が行っている名所案内の看板(駅ホームに設置)及び観光案内看板

【乗務員待機場及び休憩室】





【入口看板】



【施設管理業務の概要】

- ・駅周辺の治安維持への協力
- ・観光客への観光案内
- ・高齢者等への駅利用のサポート (介助など)
- ・待合室、トイレ、駐輪場、駅ホームなどの施設の清掃 (女子トイレのトイレットペーパー交換を依頼された乗務員は、不審者と思われないか 不安だったとの笑い話もあった)

- ※昨年から日南市から委託を受けた者(シルバー人材センター)が週に1回は清掃に入ってくれている。
- ・駅設備の不具合などに関する日南市への連絡や処置
- ・待合室の掲示物の張り替えや保守管理

【管理している施設】





待合室



待合室



駅裏からの風景



駅周辺



トイレ

駐輪場

【効果など】

- ・弊社乗務員が常に清掃を行っていることで、昼食の時間帯などには近くに職場のある方 が待合所で食事をされることもある
- ・サイクリング中の方、ウォーキング中の方が気軽に待合室で休憩することが出来、住民

のコミュニケーションの場となっている

・製麺工場で勤務されている女性外国人労働者が、数人でにぎやかに朝食を食べ休憩され ている姿を見かけることもある



サイクリング者とウォーキング者の休憩風景



駅での昼食風景



昼食後会社へ

地域住民の方にお話しを伺うと、「風通しも良く、きれいにしているのでいつも気軽に立 ち寄ることが出来る」とのお声を頂くことが非常に多い

通勤・通学での利用者、休憩に利用される方、市内中心部へお出かけされる高齢者、近隣の職場の方、桜の名所「立花山」「蜂の巣キャンプ場」を訪れる方などのコミュニティの場としても活用出来ている。

以上

女性が安心して業務が行える職場環境づくり

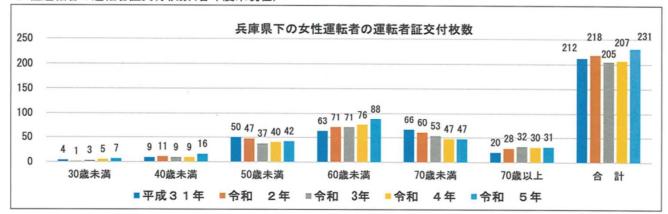
タクシー編



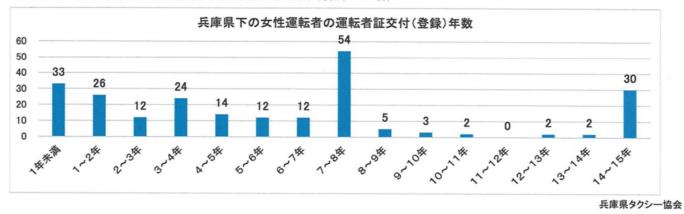
令和5年6月12日 株式会社山手モータース 大久保恵美

女性運転者の運転免許証交付件数の推移

1. 女性運転者の運転者証交付枚数(各年度末現在)



2. 女性運転者の運転者証交付(登録)年数(令和5年3月末現在、231名)



1. 女性運転者の運転者証交付件数(各年度の3月末現在)

女性運転者	30歳未満	40歳未満	50歳未満	60歳未満	70歳未満	70歳以上	合 計	平均年齢
平成31年	4	9	50	63	66	20	212	56.2 歳
令和 2年	1	11	47	71	60	28	218	56.2 歳
令和 3年	3	9	37	71	53	32	205	57.3 歳
令和 4年	5	9	40	76	47	30	207	56.7 歳
令和 5年	7	16	42	88	47	31	231	55.7 歳

2. 女性運転者の運転者証交付(登録)年数(令和5年3月末現在)

1年未満	1~2年	2~3年	3~4年	4~5年	5~6年	6~7年	7~8年	8~9年
33	26	12	24	. 14	12	12	54	5
9~10年	10~11年	11~12年	12~13年	13~14年	14~15年	合 計		
3	2	0	2	2	30	231		

3. タクシー事業者が選任する運行管理者について

タクシー事業者が選任している運行管理者数は、485人

その内、女性の運行管理者数は、83人

※ なお、女性の選任者数は、選任届出書に記載されている氏名等により判断したもの。

兵庫県タクシー協会

女性を雇用するために

- ■賃金形態
- 労働時間
- •休暇制度(育児·介護·生理)
- 男性社員に向けた意識啓発
- ■女性管理者の起用

- •制服
- ・設備(更衣室・トイレ)
- 保育所



危険と隣り合わせ

タクシー内犯罪の種類と件数

	,	令和3年			令和	4年
罪種	合計	男	女	合計	男	女
合計	20	15	5	44	40	4
強盗	3	3	0	3	3	0
強制性交等	0	0	0	0	0	0
暴行	7	5	2	10	9	1
傷害	1	0	1	5	5	0
非侵入窃盗	2	1	1	3	3	0
詐欺	5	5	0	16	16	0
通貨偽造	0	0	0	1	1	0
強制わいせつ	1	0	1	2	0	2
占有離脱物横領	1	1	0	3	2	1
器物損壊等	0	0	0	1	1	0

兵庫県の防犯設備の設置状況 (令和3年3月末)調査車両数5469台

防犯力。	メラ	車外防犯灯	設置数	GPS等と連動した緊急通報等装置付 無線等設置数		
設置あり	設置率	設置あり	設置率	設置あり	設置率	
5233	95.7%	5115	93.5%	4299	78.6%	

			防犯仕切板設置	数		
設置あり	運転席のみカバーす る	運転席と助手席の間 まで幅広にカバーす るもの	運転席と助手席の間 を下部まで幅広にカ バーするもの	運転席及び助手席を カバーするもの	それ以外のもの	設置率
3149	2542	410	51	98	48	57.60%

乗務員を守る コンパートメント



ahahana様 ブログからの引用



SAKEDORIりゅうたに@射命丸様 ホームページからの引用





EVバス・キャッシュレスの未来へ

2023年6月 (株)伊予鉄グループ社長(日本バス協会会長) **清水 一郎**

伊予鉄グループ



清水 一郎 (しみず いちろう) 1967年11 月生まれ。東京大学法 学部卒、英ケンブリッジ大学大学院 修了。1990年運輸省(現国土交通 省)入省後、在英日本大使館参事官、 観光庁観光戦略課長などを経て退 官。2014年伊予鉄道(現 伊予鉄 グループ)副社長。2015年代表取 締役社長(第16代)。 2021年日本バス協会会長。愛媛

県松山市出身。55歳。

<持株会社>

IYQTETSU

(株)伊予鉄グループ



<グループ関連会社>

石崎 汽船 燃松山市駅前地下街機松山市駅前地下街機

伊予鉄道は、民営鉄道としては日本で2番目の会社で、135年の歴史があります。

初代社長の小林信近は、松山~三津間における交通機関改善の必要性を感じ、軽便鉄道として日本初の敷設認可を鉄道局へ申請しました。

「交通」・「観光」・「まちづくり」

IYQTETSU





伊予鉄の電車・バス路線

郡中港 Gunchu Port



乗ってみたくなるような電車・バス(1)

愛媛の柑橘をイメージしたオレンジ色の電車・バス車両











乗ってみたくなるような電車・バス(2)

坊っちゃん列車



1888年から67年間運行した蒸気機関車をディーゼル車両で復元し、2001年10月から松山市内を走っています。

夏目漱石の小説「坊っちゃん」で、「マッチ箱のような汽車」と紹介され、この愛称で親しまれています。

新型LRT車両(低床式)5000形

2017年から導入し、現在12両が運行しています。

- ・低床バリアフリー型
- ・オレンジ色で愛媛らしさを表現
- ・フリーWi-Fi、行先表示の英語表記、 英語車内アナウンスで外国人観光客に対応
- ・車内にデジタルサイネージを設置



乗ってみたくなるような電車・バス③

サイクリングアイランド四国号

自転車19台を分解せず 積載可能。乗車可能人員は 25人。

愛媛県は自転車振興による観光施策を進めており、 しまなみ海道を「自転車の 聖地」と位置付けて、世界 に発信しています。





松山市駅前の再開発



EVバスの導入①



EVバスの導入②



- ・優れた静音性で電車のような乗り心地
- ・ボディは強化炭素繊維で頑丈
- ・軽量化による高い省エネ性能



・タッチパネルにまとめらたスイッチ類



・座席のUSB端子



・座席数 24席 ・乗車定員77人 (運転士除く)



・デジタルサイネージ



・夜間もクリアで死角をなくした電子ミラー

EVバスの導入③



CO2削減

導入路線での試算で、一台当たり年間23トンのCO2を削減を 見込む。

災害時にも有効

1日あたり21軒分の電力供給が可能。

日本バス協会 2030年までにEVバスを1万台導入す ることを目標とする。



高性能バッテリーを搭載(車両後部) 消費電力が低く、長寿命



EV モーターズ・ジャパンの国内工場

北九州市に、国内初となる商用電気自動車専用の 量産組み立て工場の建設を本年4月にスタート。 本年秋に組み立て工場・検査棟の完成を目指す。

デジタル化でキャッシュレス推進



みきゃんアプリ

許諾番号: 410053

公共交通のキャッシュレス推進のため、

本年2月「みきゃんアプリ」をスタート!

- ※ ICい~カード 2005年導入 56万枚
- ※ みきゃんアプリ 導入から3カ月 3万ダウンロード





愛媛県イメージアップキャラクター みきゃん 許諾番号:410053



お得な特典例

- ・市内電車⇒10円引
- ・伊予鉄リムジンバス(松山空港・松山観光港)⇒50円引
- ・伊予鉄タクシーなど⇒運賃5%環元(ト限100円)
- ・電車・バス1~4日券⇒100円引
- ・坊っちゃん列車⇒100円引
- ・石崎汽船乗船券⇒100円還元(一決済につき)
- ・松山・小倉フェリー⇒400円分チケット進呈
- ・いよてつ髙島屋大観覧車くるりん⇒無料
- ・梅津寺公園⇒無料
- ・いよてつショップ秋葉原⇒全品10%引

飲食やショッピングでも利用可能

・県内のお店や施設でQR決済が可能です。

県民アプリ 「みきゃんアプリ」、もう、お持ちですか?



キャッシュレス社会の実現に向けて

〈課題〉

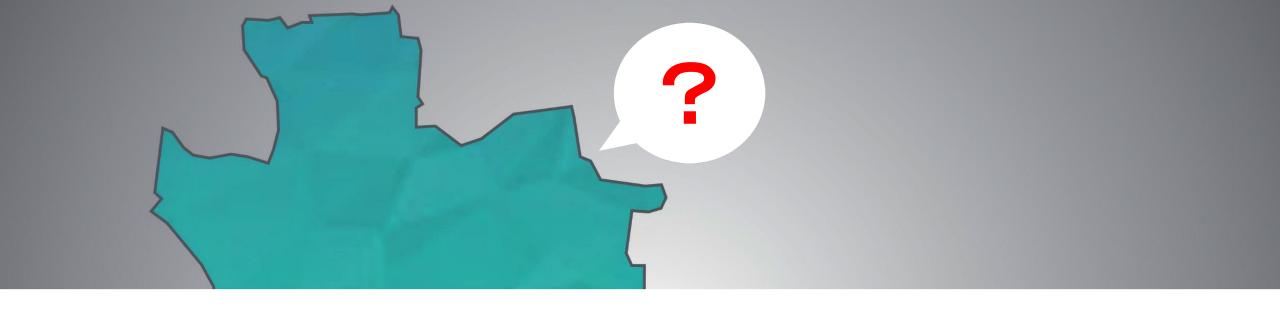
- ・運賃箱・券売機などへの投資やメンテナンス
- ・運転士や従業員にとって現金を扱うことの負担
- ・小銭を銀行で両替するだけで手数料がかかる
- ・新紙幣が出るたびに大きな設備投資



- ・2025年万博の会場は、キャッシュレス決済が本格導入されるとの発表 があり、前年には新紙幣も発行される予定。
- ・公共交通のキャッシュレス化を一気に進めるチャンスであり、国を挙げて、 目標年次を決めて進めるべき。



資料 5 一 1



なぜ自動運転を始めたの?



地方の課題

人口減少 高齢化



企業の撤退



空き店舗・空き家の増加



町が衰退していく!

境町の課題

鉄道がない、公共交通が脆弱



高齢者が免許返納できない

若者が東京に行きづらい



"自動運転"のバスが必要だ!!

2019年11月26日

ヤフ一記事発見!!



2019年12月26日

SBドライブ佐治社長と面談



2020年1月9日 議会で予算承認



12/26 (未)	佐治社長と面会
27 (金)	御用納め
28 (±)	
29 (目)	在
30 (月)	
31 (火)	天
R3/1/ 1 (水)	年
2 (未)	始
3 (金)	休
4 (±)	
5 (目)	
6 (月)	御用始め
7 (火)	
8 (水)	
9 (未)	令和2年第1回境 町議会臨時会



全国初の取り組み

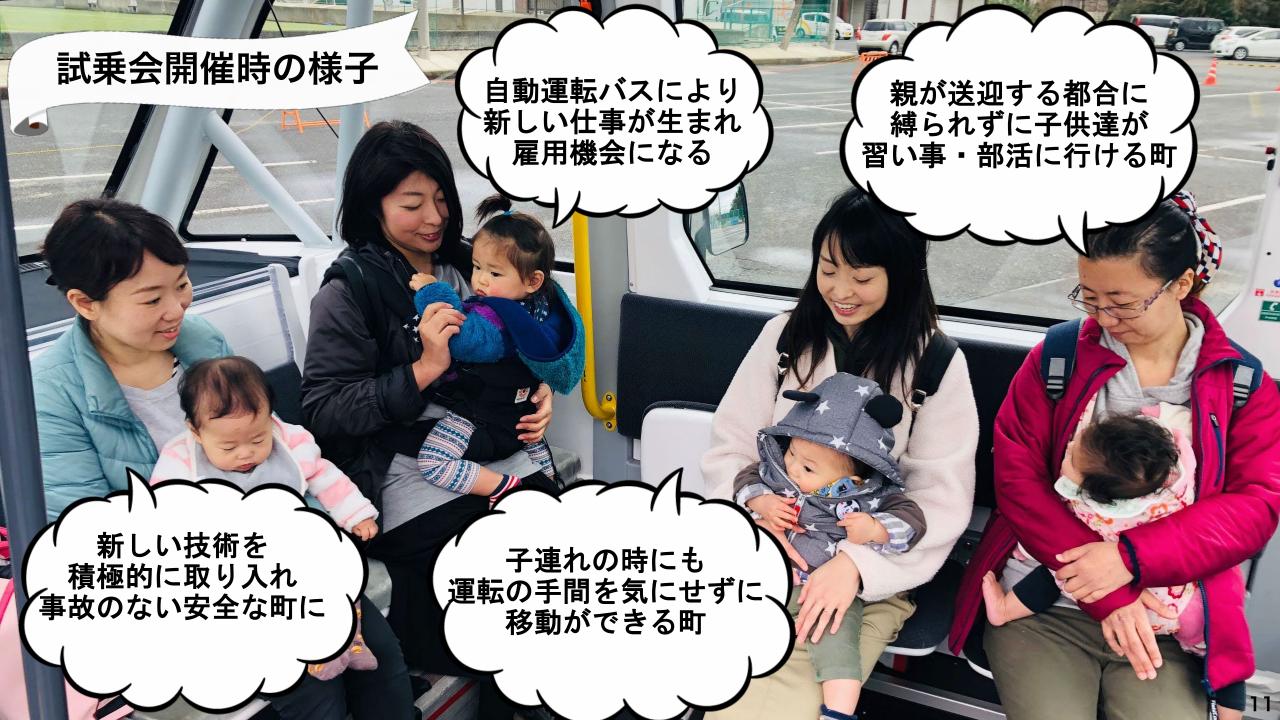
茨城県境町で NAVYA ARMAを 3台導入・5年間運行

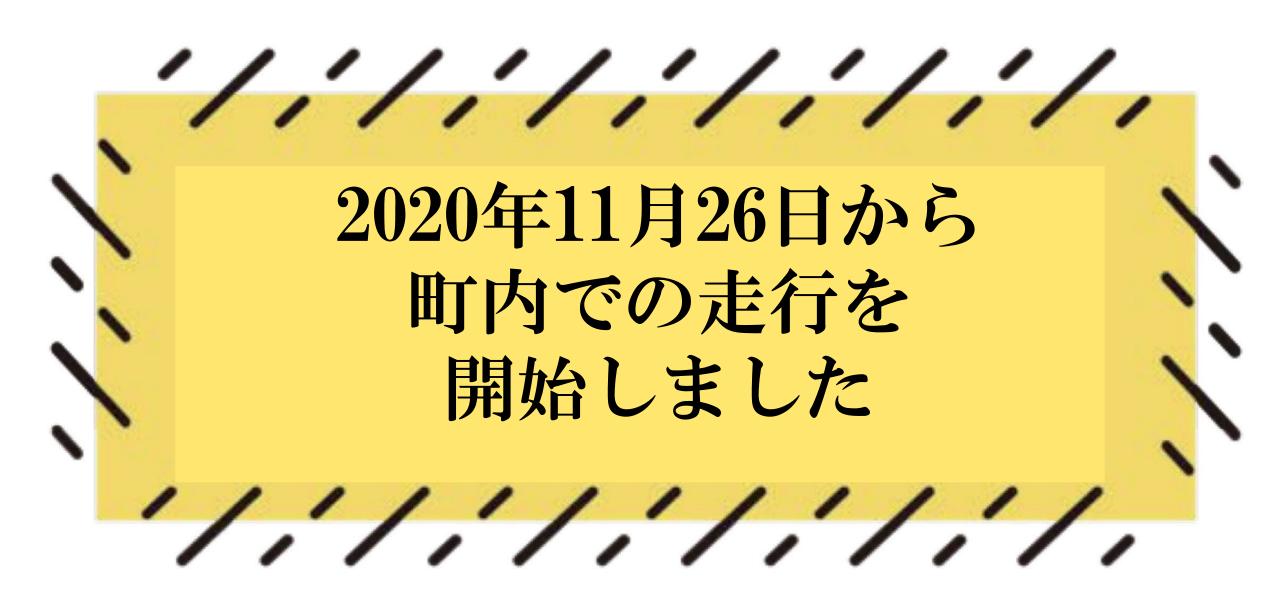
2020年1月15日 町民試乗会



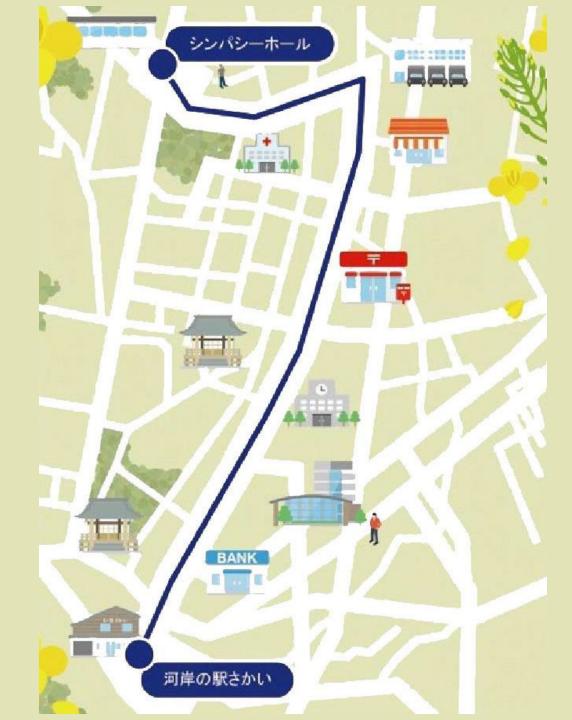


町の魅力の一つとして自動運転バスに期待









2020年11月25日

第ルート運行開始

中心部の主要拠点を効率良く循環



2020年11月16日

梶山経済産業大臣要望公道における自動運転バスの走行に関する要望



2020年12月14日

片山さつき元地方創生担当大臣試乗





2021年2月18日

新たにバス停を

6 箇所追加

2021年2月22日 • 24日

小学生の通学利用実証





2021年4月7日

規制緩和・保安要員の撤廃

BEFORE





2021年7月1日

高速バス境町-東京駅線運行開始





2022年2月7日

第1回クルマ・社会・パートナーシップ大賞
大賞受賞

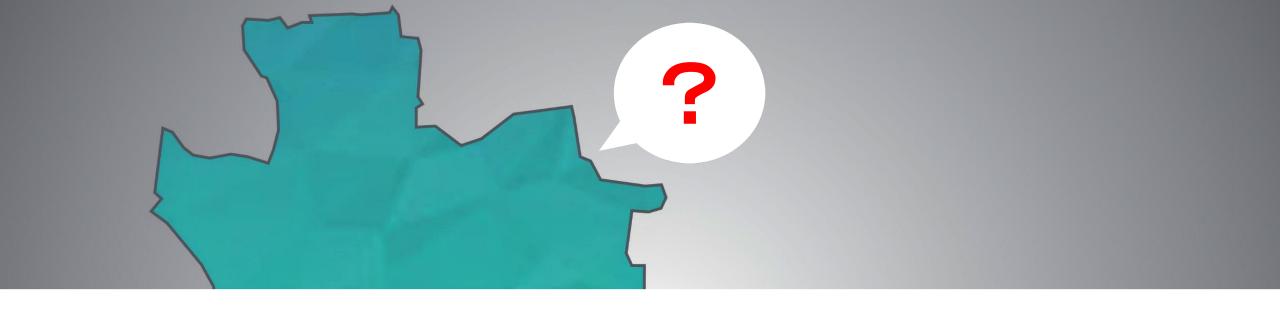


2022年2月27日

トヨタ自動運転車両「e-Palette」体験試乗



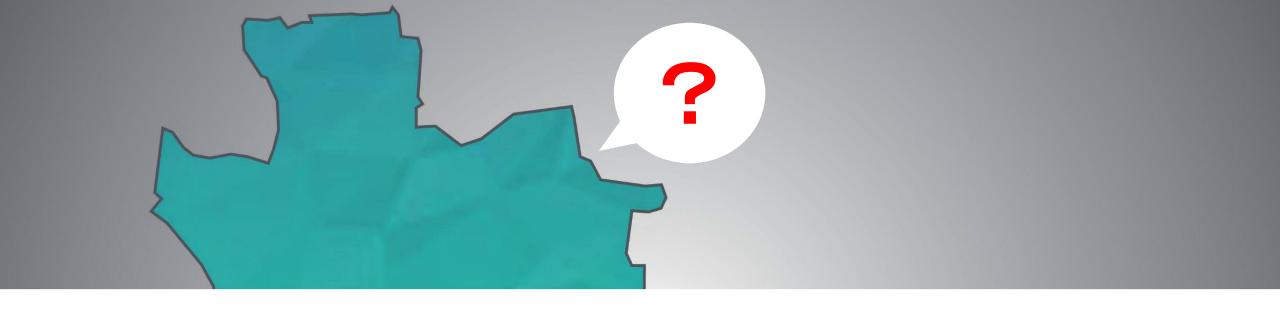




Q. なぜ、フランス車なの?



A.世界で一番走行実績があり 日本で今すぐ自動運転でき、 境町の狭い道路にも適した バスがフランス製の ナビヤ・アルマでした!



Q. 運営コストはどうしてるの?



A. ふるさと納税と 補助金を活用しています。 町の持ち出しはのになる 境町モデルによる運営方式です。

一般的な自治体

- 建設費
- •運営費
- •維持管理費



自治体が全額

負担

境町スタイル

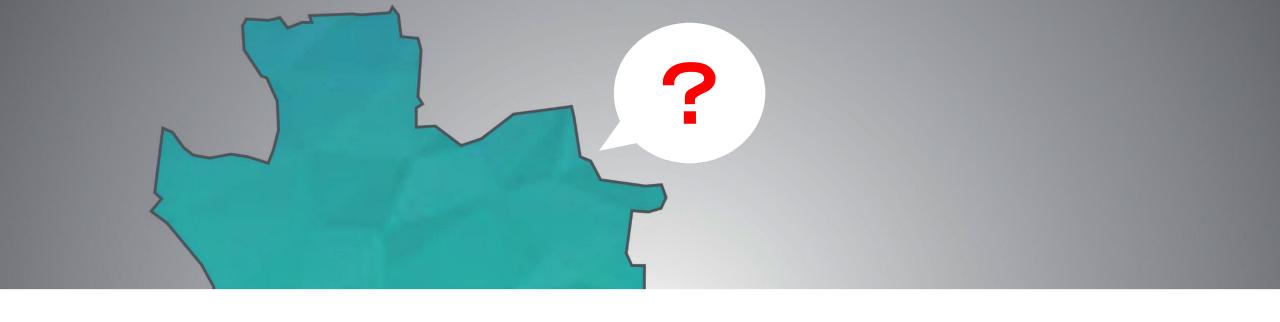
·^{用!} 補助金

活用! ふるさと納税

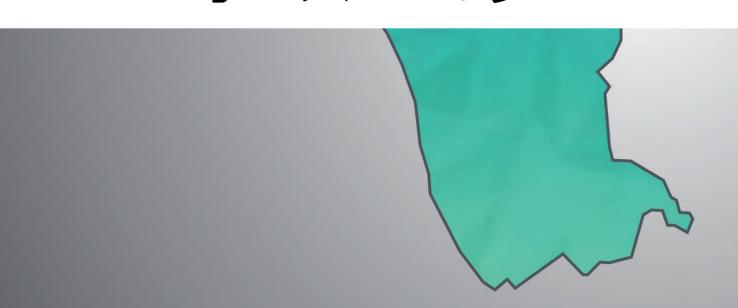
指定管理費C



・ 町の 持ち出しを 減らす 竟町スタイル/



Q. 事故があったらどうするの?



A. 運行から無事故です。 国からも安定的な運行が 認められ、保安要員の 撤廃など、規制緩和 につながっています!

また、万が一事故があっても、 自動運転バス専用保険や 救助サポート(セネック)で 安心・安全な運行を 行っていきます!





地域での効果

- 買い物に行けるようになった
- 塾の送り迎えがいらなくなった
- 免許を返納しても生活できる見通しがついた
- 境町に来る人が増えた
- 東京駅行きの高速バスと接続で交通が 便利になった

- テレビで放映 22件
- 新聞・メディア掲載 67件
- 高速バス乗車数(東京駅⇔境町)
 R3.9 478人 ⇒R5.2.26 31,641人

東京からの来訪者増!

● 名古屋の会社が本社機能を境町へ移転 (予定)

法律規制の緩和効果

- さかいARMA(自動運転車)は世界で一番の走行実績と データ提供実績がある
- 1年間無事故で走行(継続中)
- 自動運転の免許取得が、都道府県別から全国共通に変更
- 補助員が1名減に法律改正
- 2023年から完全無人化へ法改正(予定)

視察実績

公的機関 団体

SDGsデジタル社会推進機構・茨城県庁・茨城県科学技術振興課・茨城県交通政策課・茨城県産業戦略部・会津若松市・関東地方整備局・岐阜市交通政策課・群馬県土地整備課・経産省PJテーマ4ワークショップ・警察庁・警視庁・県科学技術振興課・埼玉県幸手市・国土交通省・山梨県・新潟市・神奈川県山北町・神奈川県松田町・神奈川県中井町・境青年会議所・先進モビリティ・筑西市議会事務局・栃木県小山市・栃木県土整備課・板橋区役所・福井県永平寺町・北海道東川町

民間企業

ADL・ALES・DHC・ITSジャパン・JARI・JR・KADOKAWA・MONET・SBG渉外視察・SBプレイヤーズ・Tier4・UR都市機構・アークノハラ・アンデコ・すえひろがりず(TV撮影)・セネック・ソフトバンク・テレビ朝日・デロイトトーマツコンサルティング・バスグラフィック・パナソニック・ホンダ・マーケットインテリジェンス・マクニカ・モーハウス・るるぶ・茨城新聞・関東鉄道・金太郎ホーム・建築事務所・光風貴楼・公明新聞・埼玉りそな銀行・三井共同建設コンサルタント・産経BIZ・出光興産・朝日新聞・長大・東急・東洋経済・読売広告社・内閣府規制改革推進会議・日経BP・日経クロストレンド・日産・日本ミシュラン・日本交通・日本工営・日本総研・日野自動車中長期商品戦略室・毎日新聞・ブリヂストン

大学 研究機関

横浜国立大学·産業技術総合研究所·芝浦工業大学·小樽商科大学·筑波大学·明治学院大学·明治大学·国際経済研究所

補助金・交付金

3年間で総額1億5,000万円

- 内閣府「地方創生推進交付金」
- 国土交通省
 「ビッグデータを活用した実証実験事業」
 「ビッグデータ・自動運転バスを用いた地域経済」



2023年5月24日時点

累積乗車人数

17,250人

累積走行便数

14,610便



2023年5月24日時点

累積視察件数

271団体

累積視察人数

1,489人





運行ルート町民ニーズに合わせ順次延伸予定



MaaS アプリによる オンデマンド 運行

令和3年度開始

日本初!LINEで自動運転バス を呼べる町、誕生!



予約

LINE





バス停増加







さらに将は

顔認証システムの導入

顔認証 システム 顔認証で 予約内容を 確認

予約 乗車





手続きなし 非接触で ラクラク乗車



さらに将来は

カーシェア・サイクルシェアとの連動







5年後の未来

「誰もが生活の足に困らない町」





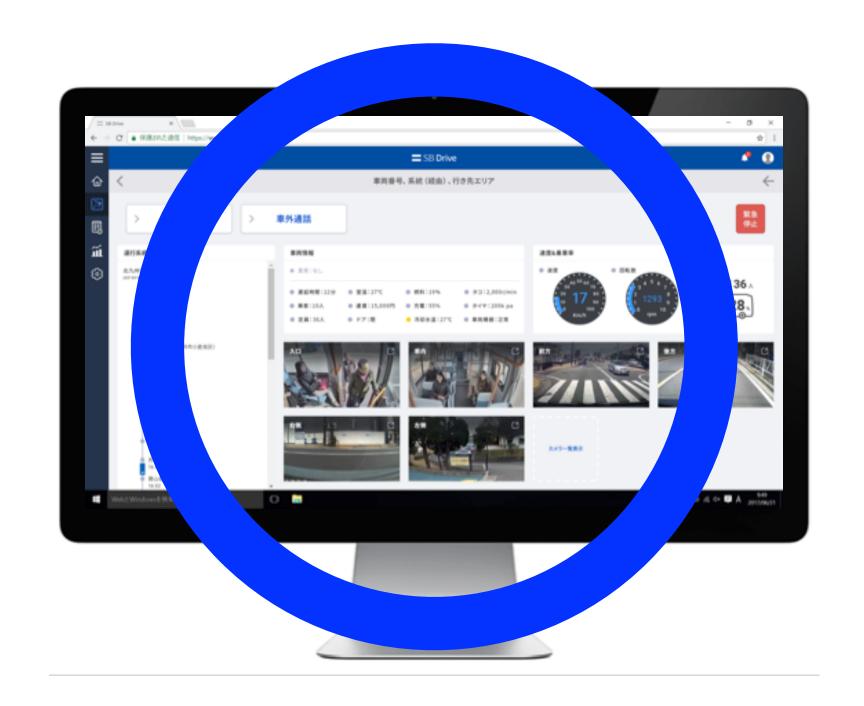
#1 BOLDLY & La

(1分)
BOLDLY
UPDATE MOBILITY

自動運転車の開発は行っていません



交通事業者向けの システムでに専念



自動運転事業におけるAWS的な役割





メーカー向けサポート

- · API 公開
- · 開発環境(SDK) 公開
- ・車載モジュール 公開

世界No.1

バス、カート、トラクター、ドローン 30種類と接続を達成





auvetech





nauya







EINO.1

自動運転バスの実証実験回数





BOLDLY
UPDATE MOBILITY



2.羽田(東京都)

1.境町(茨城県)

国内No.1

実用化地域





3.上士幌町(北海道)





4.日進市(愛知県)





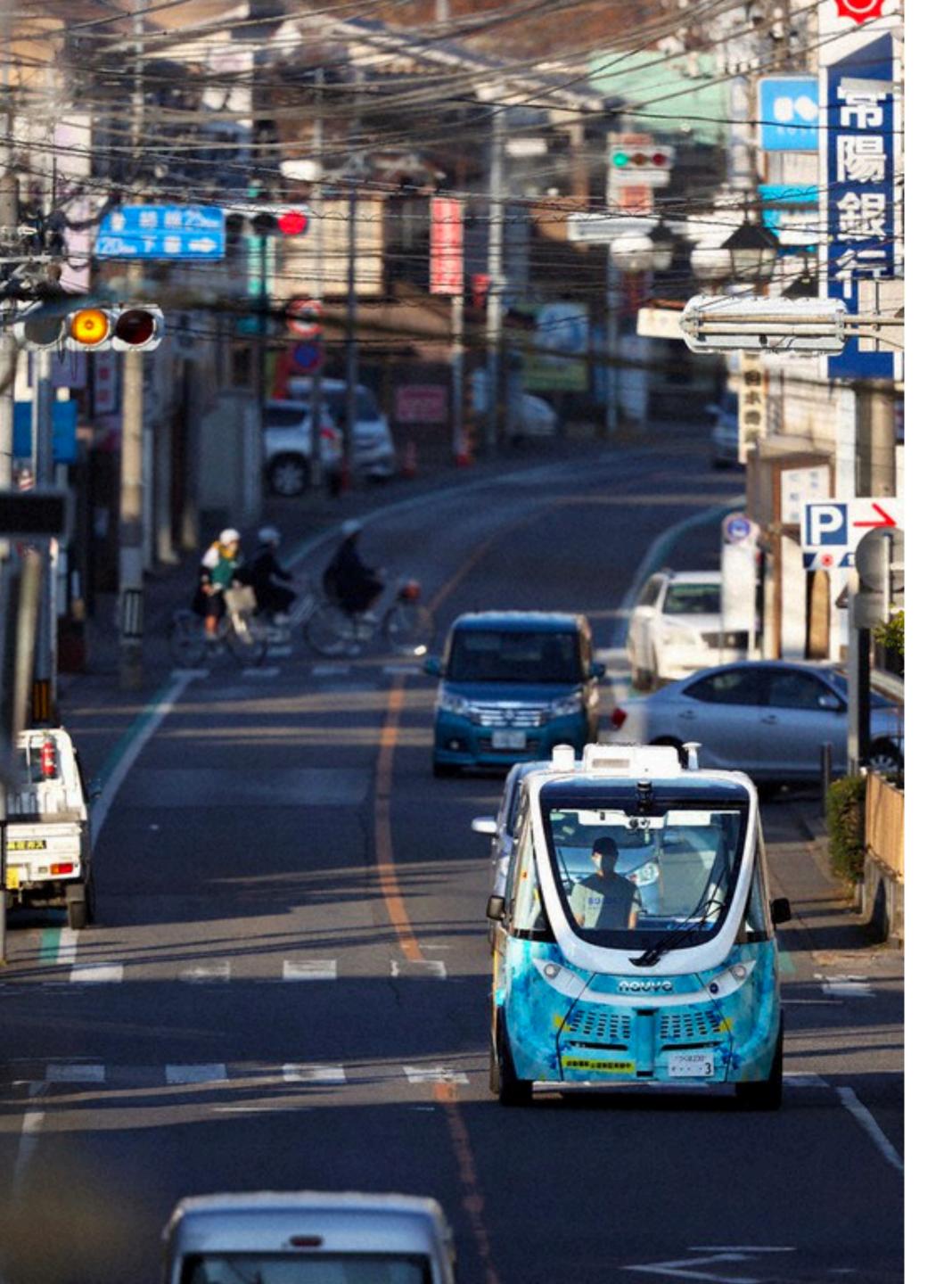




#2 境町における成功

(1分)







毎日運行中! 2年6ヶ月 無事故!

(自動運転中の実績のみ)

累計乗車人数: 17,887人

累計走行便数: 14,952便









電車のようにつながっていて、 箭と後ろの革満を 行ったり来たりできます。



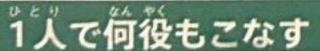
連節バス

2台のバスがつながった形で、 ふつうの路線バスの2倍近の が乗れます。後ろの車両の 車輪が自動で操作され、1を 車輪が自動で操作され、ブラットで、 車がれます。写真のバスの 車がれます。写真のバスの 車を 車を 車を 車を は129人で、 全長は18 mあります。



コミュニティーバス

短い区間を一定の料金で走ります。小さいので大型バスが入りにくい地域も 走ることができ、停留所は数音mの間 かくであることが多いです。





路線バスの運転席には、運賃箱、ボタンがおされたことを知らせるランプ、案内放送のスイッチなどがあります。(写真はディーゼルエンジンで走るバスの運転があります。)

はレインコートを着て乗ります。





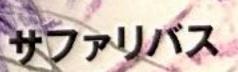
水陸両用バス

がにうかんで、車体の後ろ側についているスクリューの力で進むことができます。 船の めんきょをもった運転士が運転します。

富士意バス『KABA

自動運転バス

交差点の通行など、一部をのぞいて自動で走行するバスです。 2020年11月、茨城県境町で、 日本の自治体ではじめての営業



動物を放じがいにしたサファリバークの中をめぐるバスです。まどに盗あみがはってあったり、じょうぶなガラスを使っていたりします。

接筒算・富士サファリパークの サイ型のバス











レベル2運行におけるオペレーター(運転手)

タッチパネル

・行き先指示 バス停を指定することで、自動運転が開始。

・運転状態速度、ステアリング角度、ウインカー、ヒットレシオなどが確認可能。

・エラー情報、その他センサーによる認識状況や、エラーメッセージの確認が可能

ボタン類

オペレーターが ODDに合わせてデフロスターやワイパーの 設定を行う



キャビネット

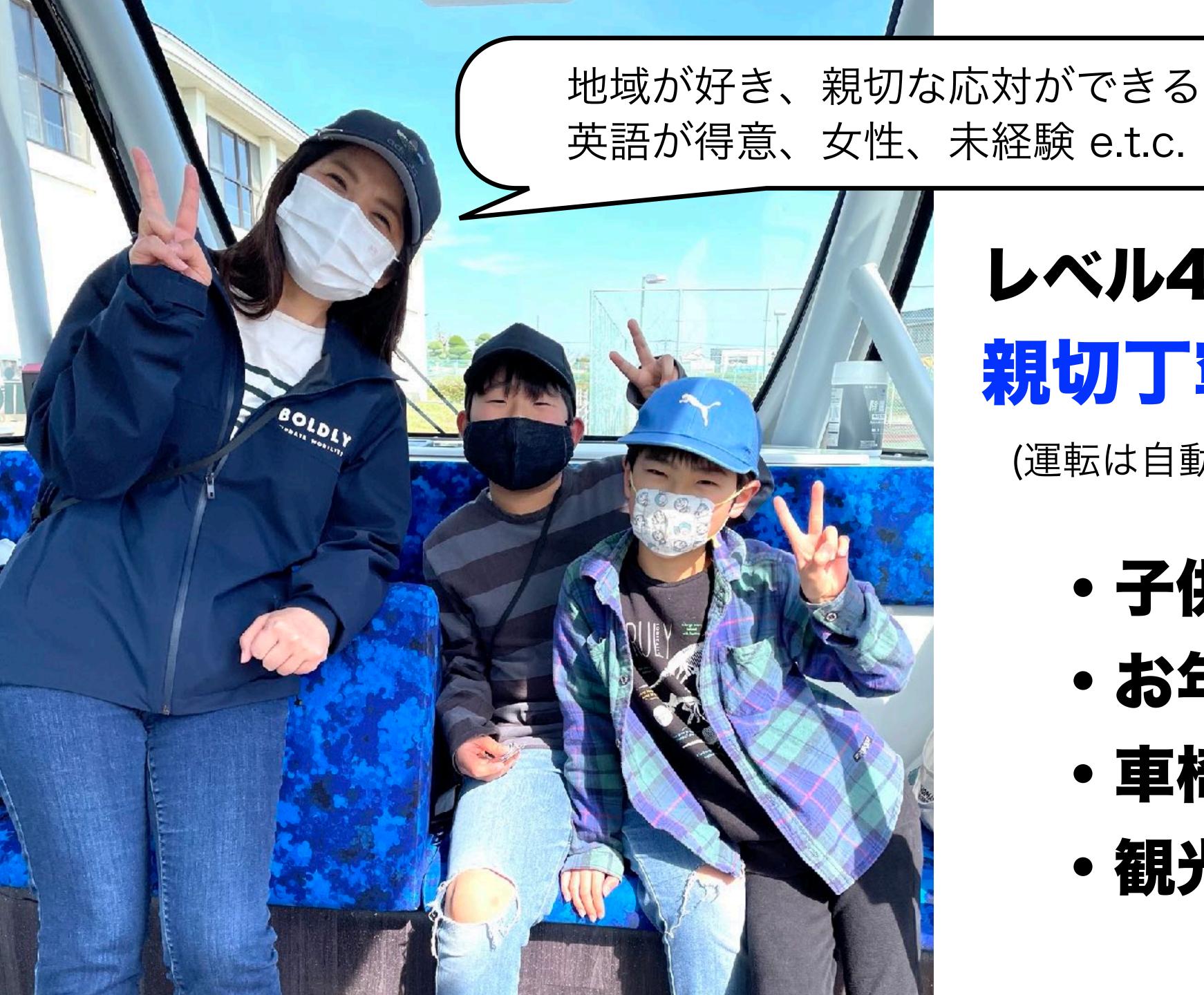
メインコンピュータ類が格納されている エアコン設定、車高の選択などを行うス イッチもある

緊急停止ボタン

衝突回避のため操作を行う

コントローラー

操舵、加速、自動手動の切り替え等を行う



レベル4初期でも、

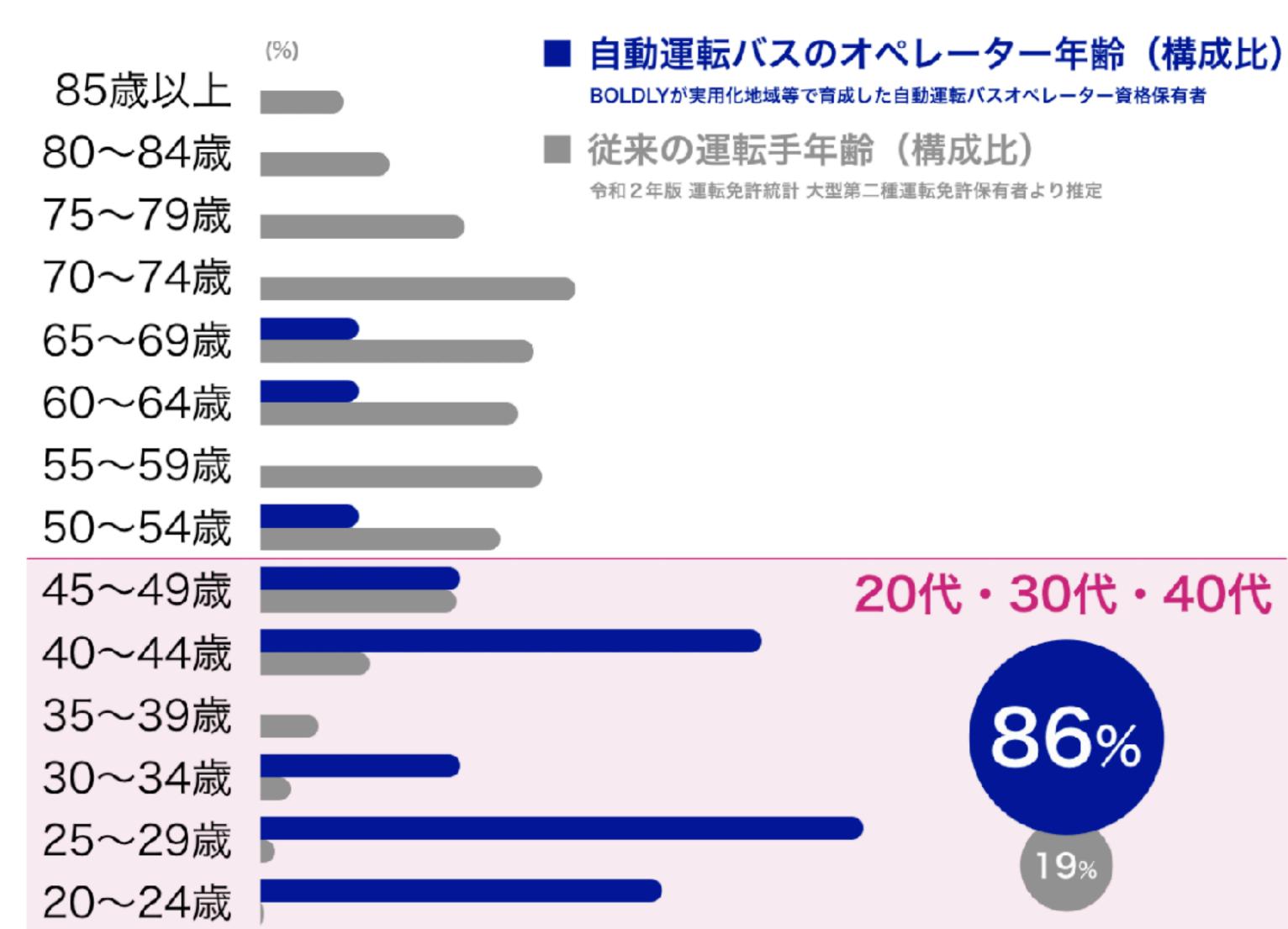
親切丁寧な有人運転を

(運転は自動だが、乗客案内等をする)

- ・子供も安心
- ・お年寄りも安心
- ・車椅子の人も安心
- ・観光客もバス安心

20~40歳台が、続々と就職している



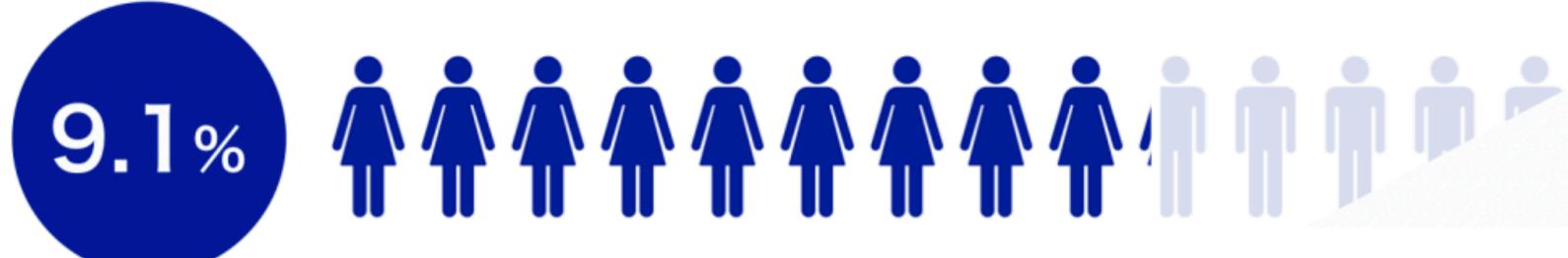


女性比率が高い



女性が活躍している割合が高い

- 自動運転バスのオペレーターにおける女性比率 BOLDLYが実用化地域等で育成した自動運転バスオペレーター資格保有者
- 従来の運転手における女性比率 令和4年版 交通政策白書 2020年度運転者/整備要員数女性比率より



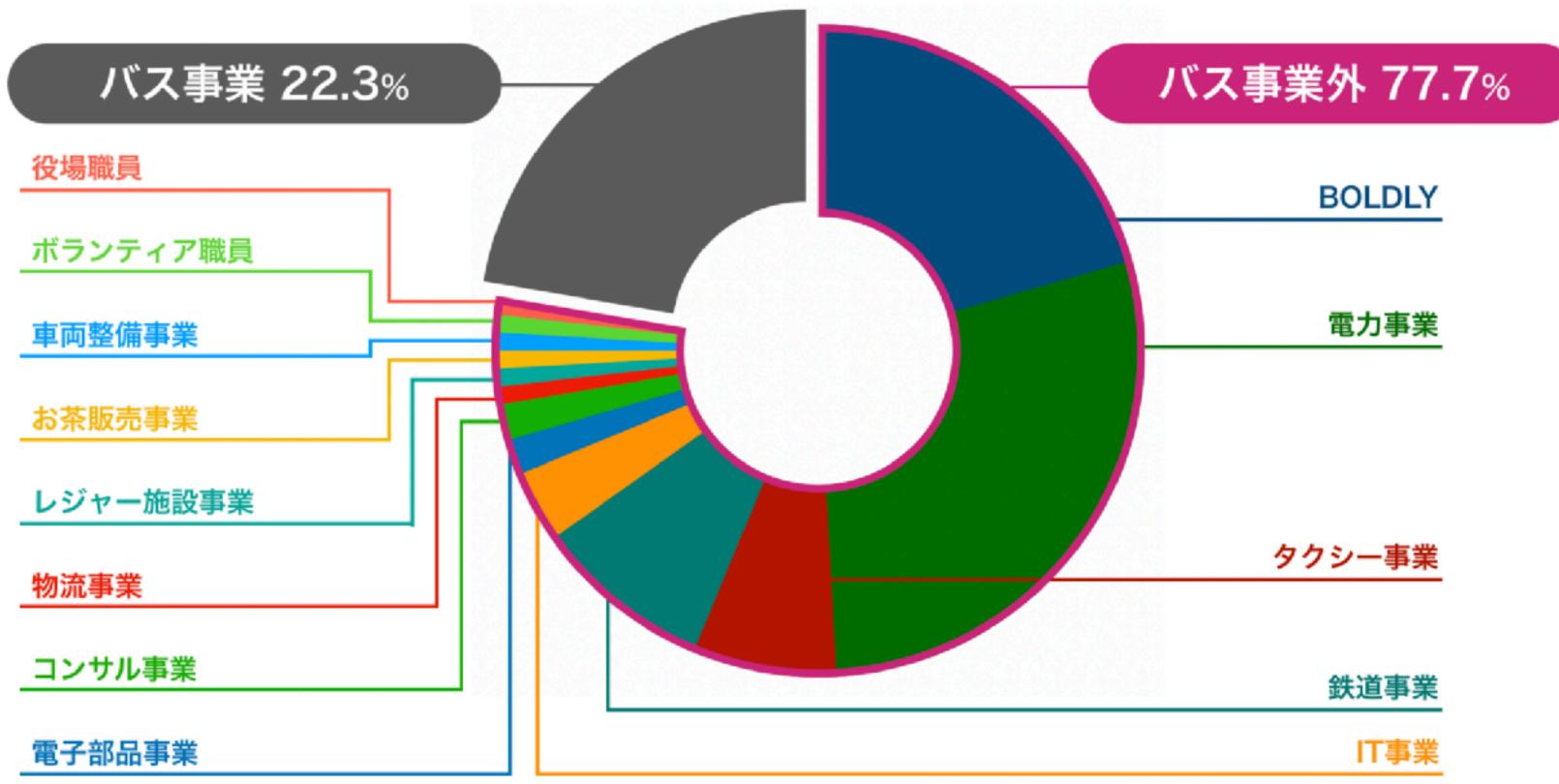


バス業界以外の出身者が多い



多様な業界出身者が、自動運転バスの担い手になれる

■ オペレーター資格取得者の業種内訳







#3ボードリーメソッド

(1分)

BOLDLY
UPDATE MOBILITY

ボードリー式 社会実装メソッド
 BOLDLY METHOD

5箇条

- ・地域交通事業者を最優先する。
- ・地域人材を育成し、自律的な運営を支援する。
- ・地域が稼ぐ仕組みを構築し、経営を支援する。
- ・地域社会に参加し、当事者として関わる。
- ・過渡期における全てのリスクを自社が負う。

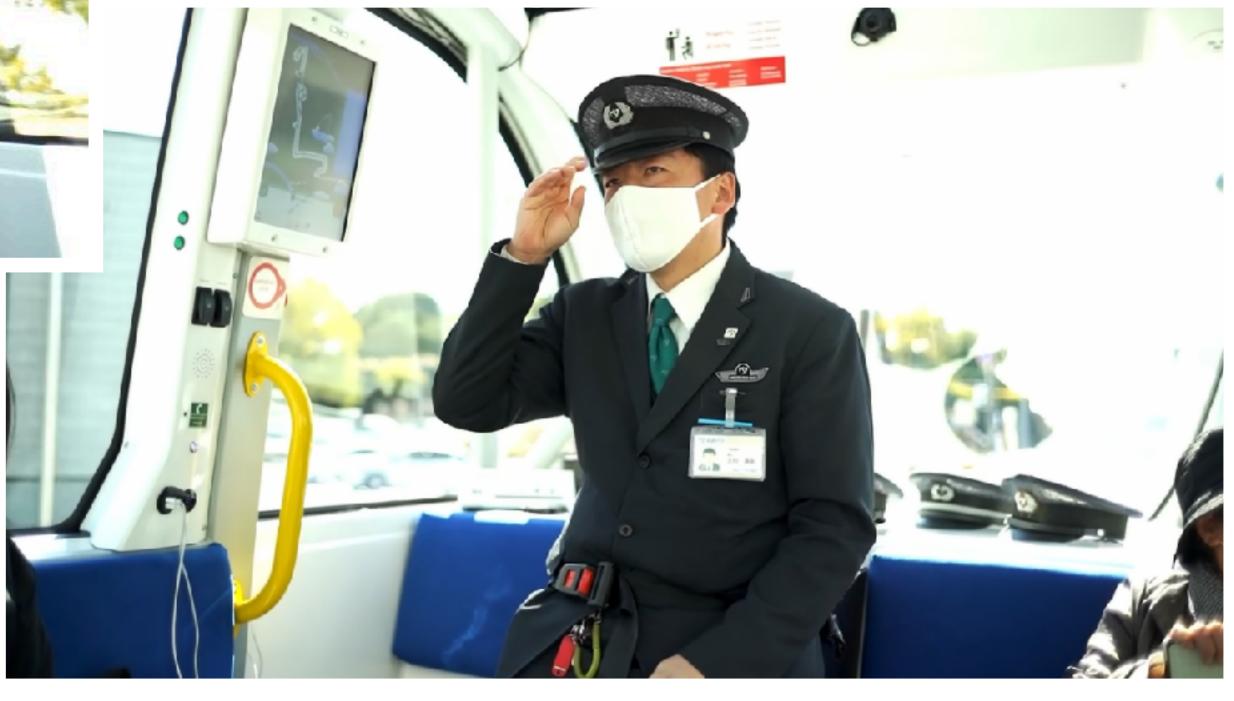
ボードリー式 社会実装メソッド
 BOLDLY METHOD

5箇条

- ・地域交通事業者を最優先する。
- ・地域人材を育成し、自律的な運営を支援する。
- ・地域が稼ぐ仕組みを構築し、経営を支援する。
- ・地域社会に参加し、当事者として関わる。
- ・過渡期における全てのリスクを自社が負う。





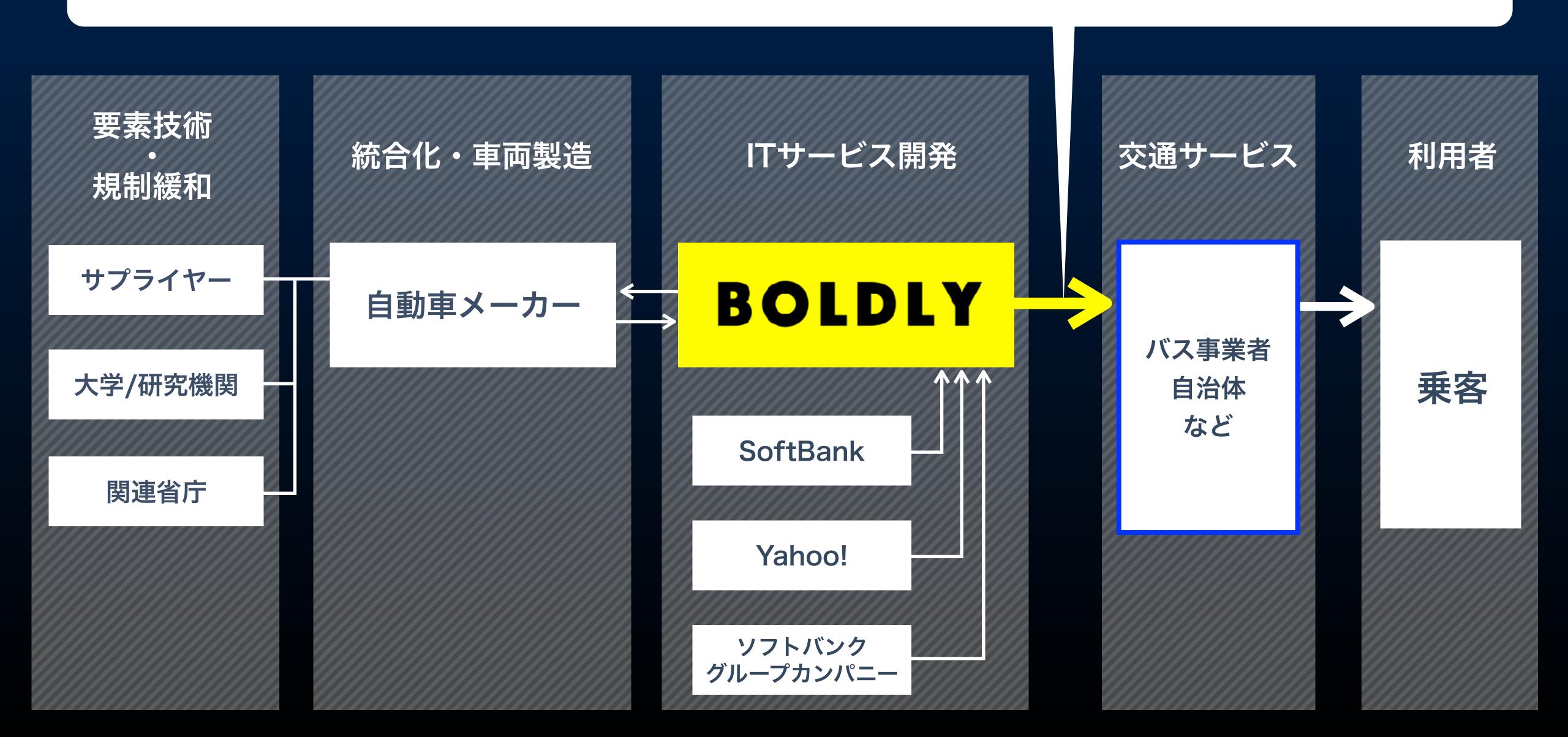


上士幌夕クシー(有)

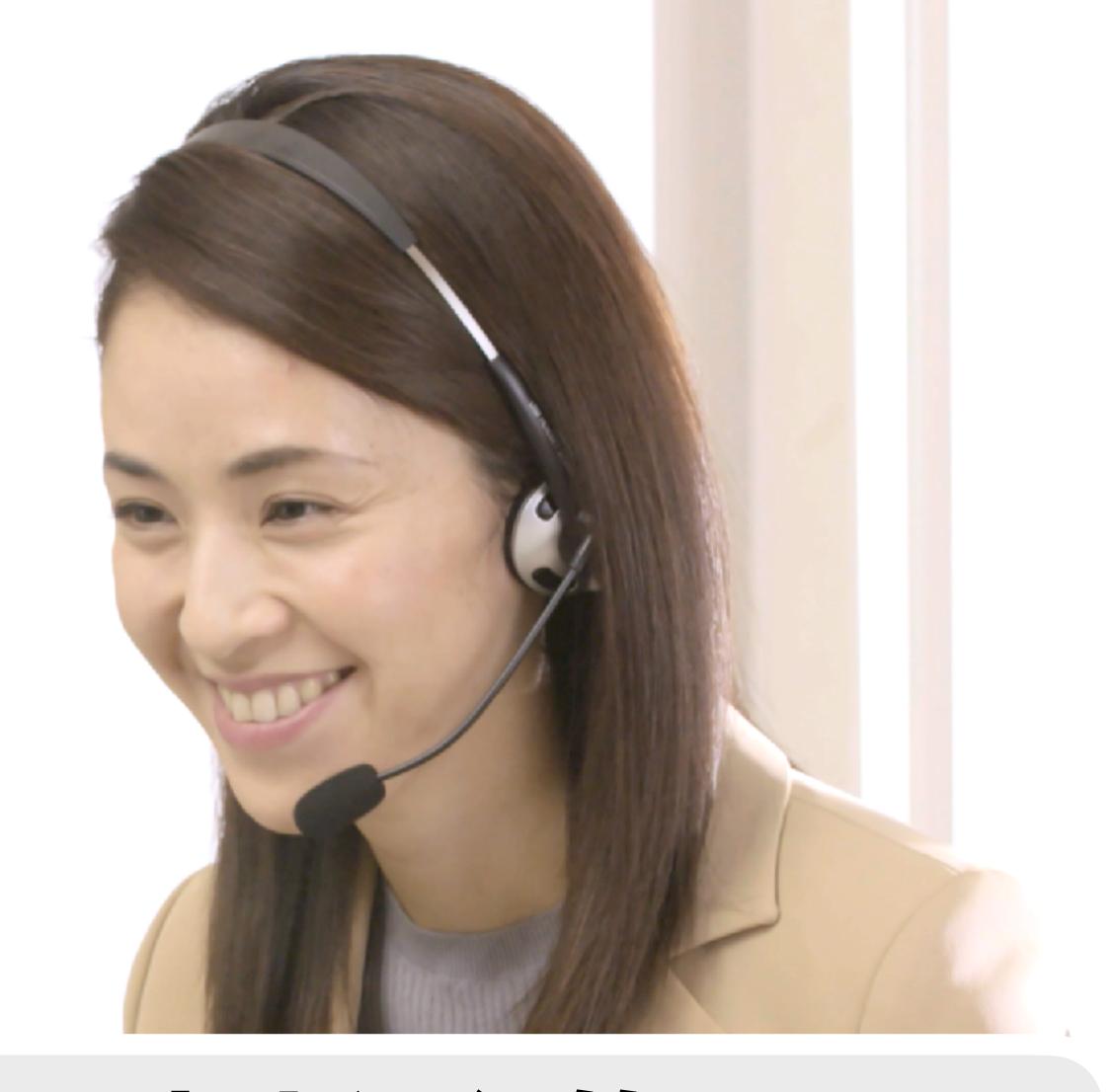




車両とシステムを「地域」だけで運用できるようにする



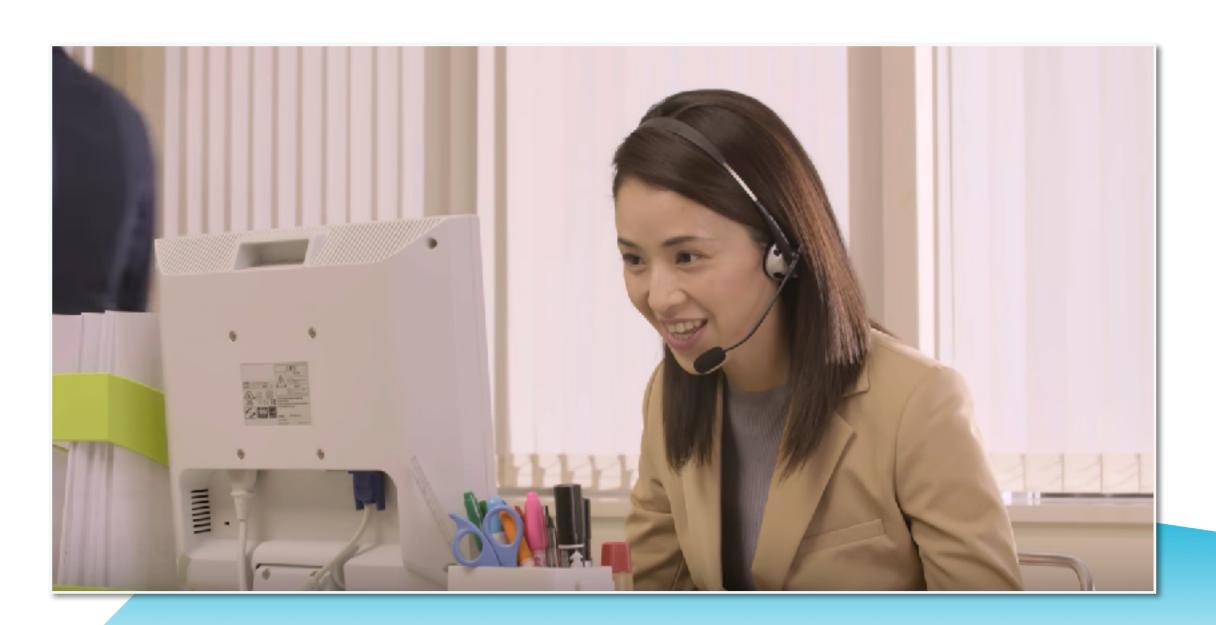




自動運転時代の安全運行管理

地元の交通事業者が、未来の重要な役割を担う

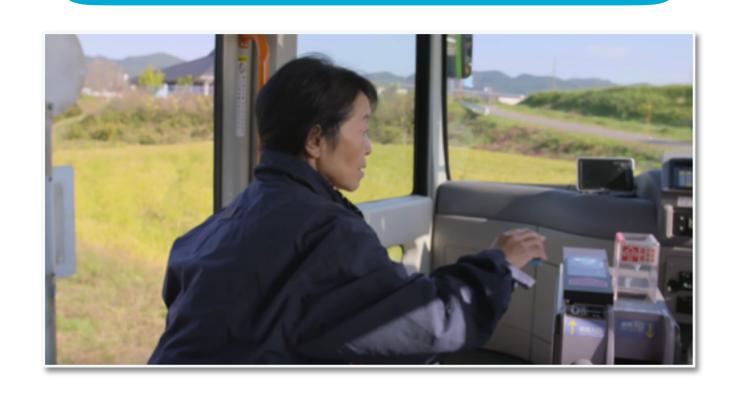
自動運転バスのサービス



地域のバス事業者

乗客安全を遠隔で見守る

困っていないか?



危なくないか?



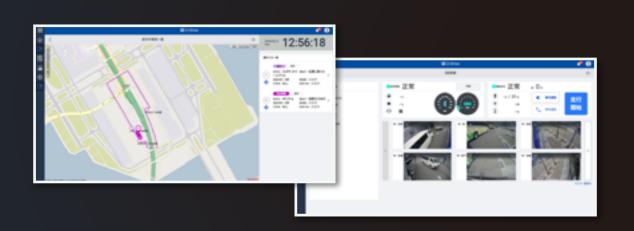
異常はないか?



人の遠隔監視者が、

n台を同時監視可能。



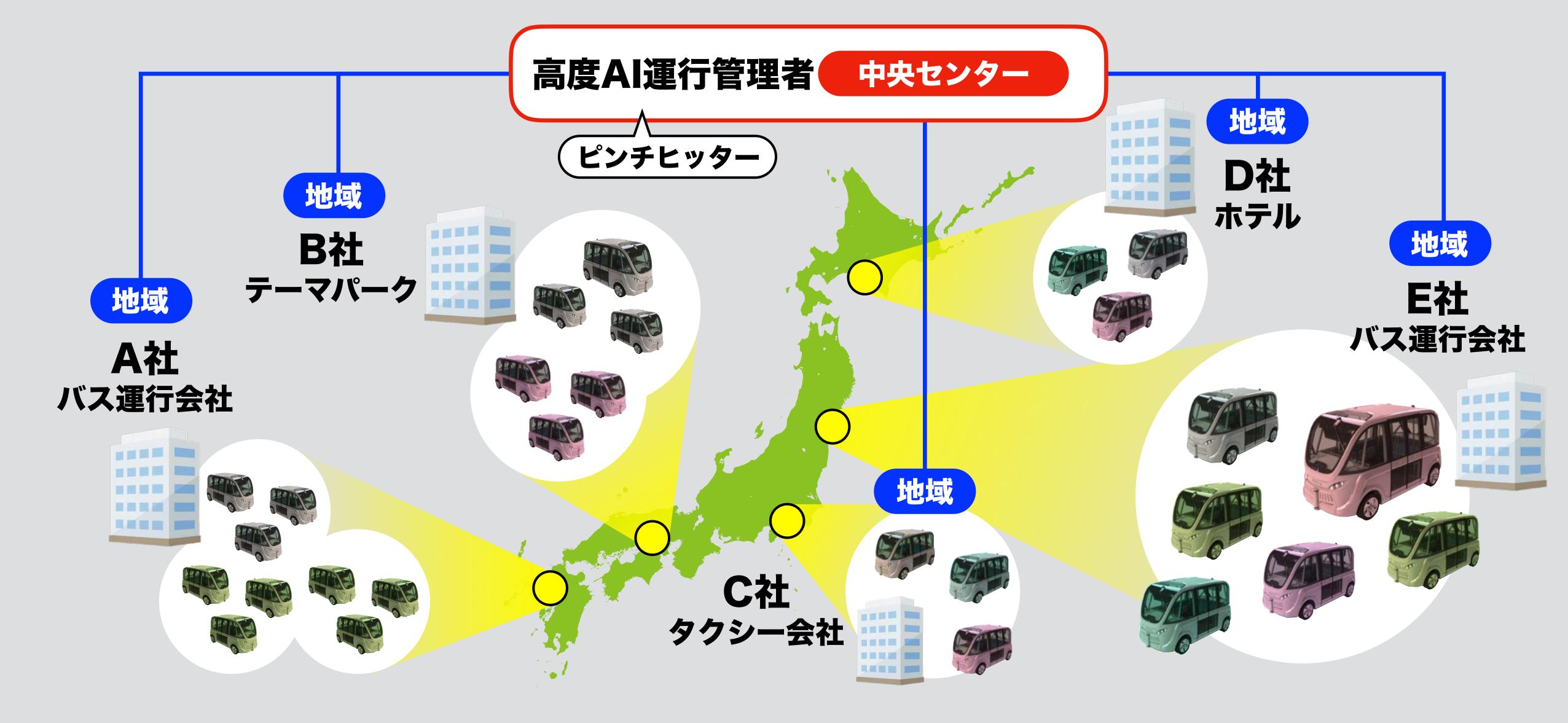




サドライバー不足などの解決に貢献

(参考)

中央センターと地域での、共同運行管理体制を構築





ボードリー式 社会実装メソッド BOLDLY METHOD

5箇条

- ・地域交通事業者を最優先する。
- ・地域人材を育成し、自律的な運営を支援する。
- ・地域が稼ぐ仕組みを構築し、経営を支援する。
- ・地域社会に参加し、当事者として関わる。
- ・過渡期における全てのリスクを自社が負う。

技術 / サービス提供

国内最多の自動運転バス実証実績、複数メーカとの協業から得られた洗練されたノウハウや技術を提供します。 例えば3Dマッピングは、世界中でBOLDLYだげがNAVYA社からで唯一許可を受けて実施しています。

車両選定 ~ メーカー交渉



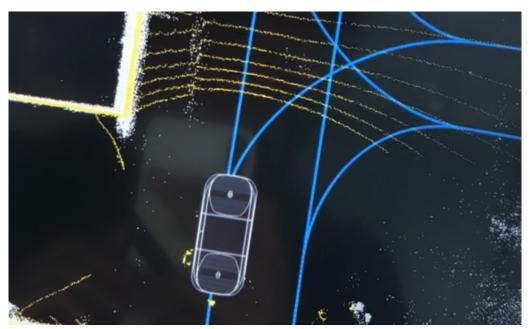
Dispatcherの提供



3Dマップデータ収集



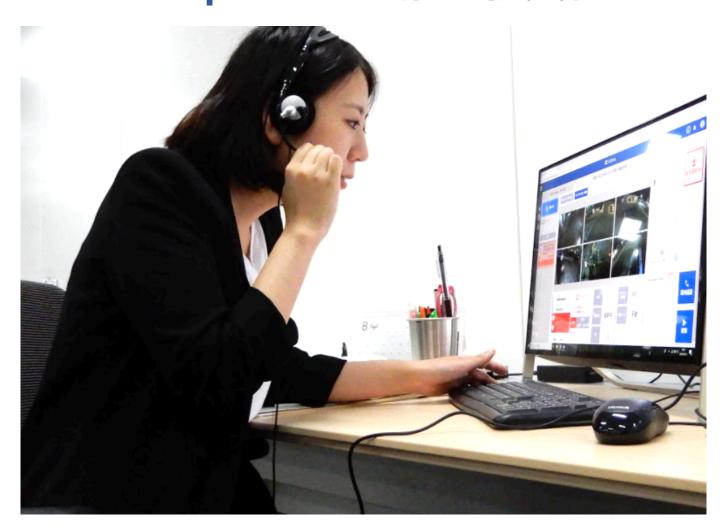
自動運転セッティング



人材育成/オフィシャルライセンス発行/各種コンサルティング

現場運用の仕組み作り・人材のスキル習得支援から、政府や自治体と連携した前例のない規制緩和の実現まで行います。

Dispatcher遠隔監視員育成



ARMA オペレータ育成



現場オペレーション構築



地域住民

当初

BOLDLY

凡例

自動運転実装のプロセス全体を構築し実行できます

■ 交通事業者 ■ 保守事業者 ■ MaaS事業者 ■ パートナー企業 ■

総予算 5.2億円	#1 計画立案	#2 調整・調査	#3 現地での準備	#4 実証実験	#5 実導入	#6 アフターサポート		
既存の実証スキームによる取組	運行計画など	自治体および 関係各所の調整	3Dマップデータ作成	Dispatcherを用いた運行管理				
				人材雇用 (Safety Driver/遠隔監視者/整備士)				
				遠隔監視システム Dispatcherの提供 (NAVYAとAPI連携)				
		自動運転経路	自動走行プログラミング ・走行ルート/バス停 ・速度/一時停止等 ・歩行者検知範囲等	人材育成 (Safety Driver/遠隔監視者/整備士)				
		アセスメント		走行データ分析	有識者会議運営レポート対外公開			
		公道走行対応 (対運輸局) 保安基準緩和 (対警察) 道路使用許可		事業性KPI進捗管理				
				試乗会・視察対応		保険		
	車両選定 コンサルティング		決済アプリ	故障修理 リアルタイム対応				
			顔認証アプリ	車両ソフトウェア アップデート		- ト		
	試乗会	電波環境調査	V2I連携 (信号機/カメラ等)	車両提供 (リース・レンタル等)				
	記者会見対応 走行開始セレモニ ー	システム 全体設計	RTK-GNSS情報提供	車両定期検査				
持続可能な 地域交通モデル をつくる新取組		マーケティング	MaaSシステム連携	収益化	地域住民の 協力体制構築	生山 中 市 人 / 二		
			MaaSアプリ提供			制度整備		

地域住民

最近

BOLDLY

凡例

自動運転実装のプロセス全体を構築し実行できます

■ 交通事業者 ■ 保守事業者 ■ MaaS事業者 ■ パートナー企業 ■

総予算 5.2億円	#1 計画立案	#2 調整・調査	#3 現地での準備	#4 実証実験	#5 実導入	#6 アフターサポート
既存の実証スキームによる取組	運行計画など	自治体および 関係各所の調整	3Dマップデータ作成	Dispatcherを用いた運行管理		
				人材雇用 (Safety Driver/遠隔監視者/整備士)		
			自動走行プログラミング ・走行ルート/バス停 ・速度/一時停止等 ・歩行者検知範囲等	遠隔監視システム Dispatcherの提供 (NAVYAとAPI連携)		
		自動運転経路アセスメント		人材育成 (Safety Driver/遠隔監視者/整備士)		
				走行データ分析	有識者会議運営	
		公道走行対応 (対運輸局) 保安基準緩和 (対警察) 道路使用許可		事業性KPI進捗管理	レポート対	讨外公開
				試乗会・視察対応保		保険
	車両選定 コンサルティング		決済アプリ	故障修理 リアルタイム対応		
			顔認証アプリ	車両ソフトウェア アップデート		
	試乗会	電波環境調査	V2I連携 (信号機/カメラ等)	車両提供 (リース・レンタル等)		
	記者会見対応 走行開始セレモニ ー	システム全体設計	RTK-GNSS情報提供	車両定期検査		
持続可能な 地域交通モデル をつくる新取組	ビジネスモデル	マーケティング	MaaSシステム連携	収益化	地域住民の 協力体制構築	生山 中 电 / 二
			MaaSアプリ提供			制度整備

地域住民

将来

BOLDLY

凡例

自動運転実装のプロセス全体を構築し実行できます

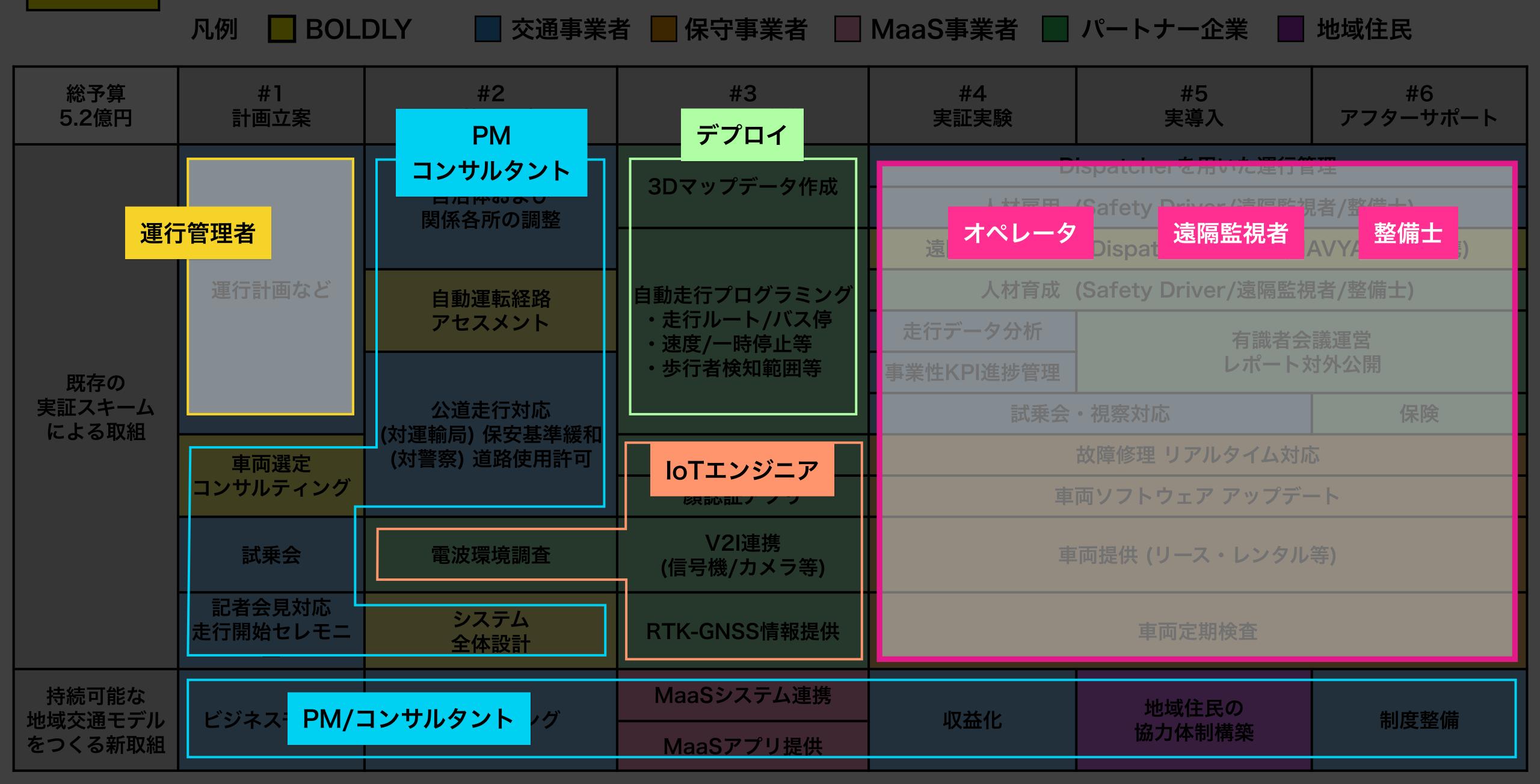
🔲 保守事業者 📗 MaaS事業者 📘 パートナー企業 📗

交通事業者

総予算 5.2億円	#1 計画立案	#2 調整・調査	#3 現地での準備	#4 実証実験	#5 実導入	#6 アフターサポート
既存の実証スキームによる取組	運行計画など	自治体および 関係各所の調整	3Dマップデータ作成	Dispatcherを用いた運行管理		
				人材雇用 (Safety Driver/遠隔監視者/整備士)		
			自動走行プログラミング ・走行ルート/バス停 ・速度/一時停止等 ・歩行者検知範囲等	遠隔監視システム Dispatcherの提供 (NAVYAとAPI連携)		
		自動運転経路アセスメント		人材育成 (Safety Driver/遠隔監視者/整備士)		
				走行データ分析	有識者会議運営 レポート対外公開	
		公道走行対応 (対運輸局) 保安基準緩和 (対警察) 道路使用許可		事業性KPI進捗管理		
				試乗会・視察対応保		保険
	車両選定 コンサルティング		決済アプリ	故障修理 リアルタイム対応		
			顔認証アプリ	車両ソフトウェア アップデート		
	試乗会	電波環境調査	V2I連携 (信号機/カメラ等)	車両提供 (リース・レンタル等)		
	記者会見対応 走行開始セレモニ ー	システム全体設計	RTK-GNSS情報提供	車両定期検査		
持続可能な 地域交通モデル をつくる新取組	ビジネスモデル	マーケティング	MaaSシステム連携	収益化	地域住民の 協力体制構築	生
			MaaSアプリ提供			制度整備

将来

自動運転実装のプロセス全体を構築し実行できます



2030年 日本国内での目標

公共交通(バス)の持続可能な体制を作る

手動



幹線(大動脈)

手動運転バス50,000台

+

自動

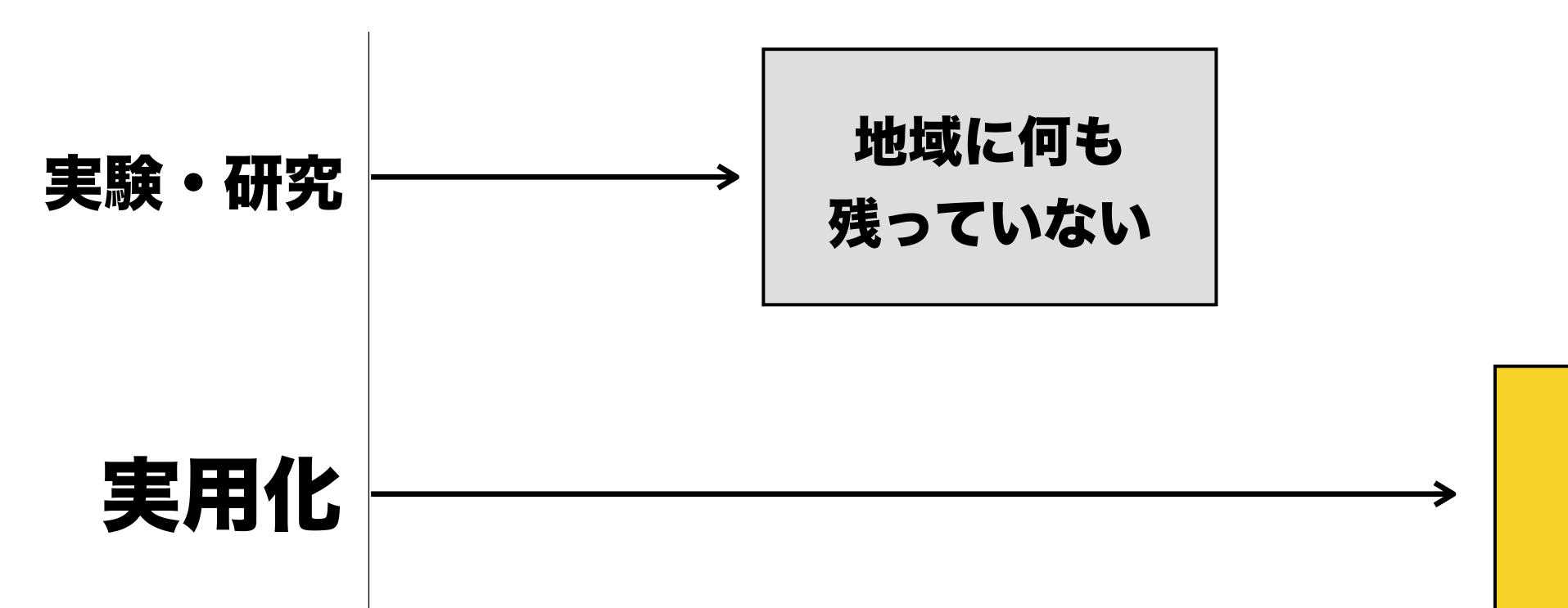


末端(毛細血管)

自動運転バス10,000台

遠隔監視者 3,000名

ゴール設定が肝



地域だけで 運営可能な状態

ボードリー式 社会実装メソッド
 BOLDLY METHOD

5箇条

- ・地域交通事業者を最優先する。
- ・地域人材を育成し、自律的な運営を支援する。
- ・地域が稼ぐ仕組みを構築し、経営を支援する。
- ・地域社会に参加し、当事者として関わる。
- ・過渡期における全てのリスクを自社が負う。





移動の総量を増やすため
バス運賃は

¥ ()

交通セクター単体では 効果を見てはいけない



イベント

観光スポット

カフェ

スイーツ・パン

自動運転バス

境町自動運転バス視察・研修のお申込みフォーム



茨城県境町は自治体として初めて、自動運転バスの定常運行を行っております。

導入した自動運転バス「ARMA」は住民の新しい足として実用的に使用されています。

この取り組みを様々な方にご紹介させていただきたく、この度視察・研修プログラムをご用意させていただきましたので、是非ご活用ください。

ご要望等がございましたら、お問合せフォームの備考欄にご記入ください。

学術関係者、自治体、コンサル、メーカー向け 視察研修プログラム 1回10万円

約200件の視察実績

・座学:境町の取り組み説明、遠隔監視システム説明、質疑応答

・質疑応答

<料金>

標準プログラム料金:10万円(税別)/8名、以降8名ごとに10万円(税別)

※8名以下は8名としてカウント

※オプション費用別

■お支払い条件:原則視察・研修実施日の1週間前までに「㈱さかいまちづくり公社」 ※上記以外の支払い方法につきましてはご相談ください。

キャンセルについて:視察・研修の4営業日前(平日のみ)までにご相談ください。

4営業日以降はキャンセル料金が発生。

当日・・・100%

前日・・・50%

3日前・・・20%

ふるさと納税とはお礼の品一覧使い道と寄付実績

ワンストップ特例制度

上士幌町のふるさと納税の使い道

寄付金は町の振興全般に活用しますが、申込者が寄付金の使途を指定することも出来ます。

町におまかせいただいた場合は、「上士幌町ふるさと納税・子育て少子化対策夢基金」及び「ふるさと納税・生涯活躍いき がい基金」に各2分の1ずつ積み立て、子育て支援や高齢者支援に活用させていただきます。

二基金の残高(令和3年度末時点)	
上士幌町ふるさと納税・子育て少子化対策夢基金	1,582,385,293円
ふるさと納税・生涯活躍いきがい基金	354,046,693円

また「子育て・教育」「産業振興」「脱炭素社会の推進」など、より具体的な5つの使いみちを指定いただくこともできま

※令和4年度より、使い道のメニューに「脱炭素社会の推進」「デジタル社会の推進」が加わりました

町におまかせ

主に「子育て」及び「生涯活躍」の二基金に積立させていただ きます。



育成や教育に活用させていただきます。







牛ふんを利用したバイオマス発電などの再生エネルギーを活用 し、温室効果ガスの削減を目指します。



自動運転バスやドローンなどの最新技術を活用し、過疎地域に おける住民サービスの向上を目指します。

ふるさと納税の推進支援

1年でも数千万円の寄付を集められる



自動運転バスやドローンなどの最新技術を活用し、過疎地域に おける住民サービスの向上を目指します。

自動運転バス導入促進指定寄付の受入実績		
年度	件数	金額
平成30年度	3,154件	56,683,000円
平成31年度(令和1年度)	3,123件	58,357,000円

直接的な効果 10.0 億円以上

1. 補助事業採択

8.7 億円

地方創生推進交付金	2.6億円
茨城県Society5.0 地域社会実装推進事業費補助金	1,600万円
国土交通省ビッグデータ活用事業	1,500万円
デジタル田園都市国家構想推進交付金 TYPE1	1.8億円
デジタル田園都市国家構想推進交付金 TYPE2	W 3.99億円

2. 寄付 1.3 億円

	2019年度	376万円
個人版ふるさと納税	2020年度	2,027万円
	2021年度	1,478万円
企業版ふるさと納税	2022年度	8,000万円
その他寄付	実績	1,200万円

3. 視察・観光による収入

視察研修	135件(コロナ禍では無償実施が多数)	UPDATE 345万円
------	---------------------	--------------

+αの効果 3.4 億円以上

4. 広告換算額(電通調べ)

3.3 億円以上

TV	NHKおはよう日本、めざましてテレビ、ヒ ルナンデス、WBS その他多数 *	3.0億円
新聞•雑誌	151件 約117,866文字以上	3,000万円

^{*} 地上波 東京キー局のみ対象 / 一部は社団法人日本広告業協会「放送広告料金表」に基づく独自調べ

5. 移動促進による消費拡大

6. その他効果

株式会社セネックが境町に本社を移転

自動運転バスの運行に携わる職員を地元で採用 (8名)し雇用を創出

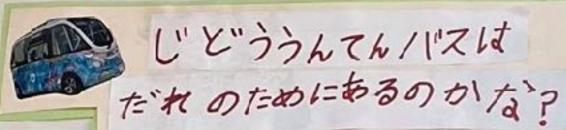
ボードリー式 社会実装メソッド
 BOLDLY METHOD

5箇条

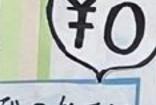
- ・地域交通事業者を最優先する。
- ・地域人材を育成し、自律的な運営を支援する。
- ・地域が稼ぐ仕組みを構築し、経営を支援する。
- ・地域社会に参加し、当事者として関わる。
- ・過渡期における全てのリスクを自社が負う。







おじいさんやおはあさん 手だすけかいひつような人、 じゆうに レビラかでかような 人のため。



むりょうでのれるよ

せんさ こ 全部で8個あるよ

らいだー LIDAR

かやくわりをしているよ

どのようにはし、ているかな、?

でんきではしっているち しずかたば 1回のじゅうでんて"明時間 100kmくらいはしるよ。

コンピュータとセンサーをのせて はしっているよ。」

日本かかかえるもんた。レリ





はしもと町長かいこのようなもんだったかいけつしてはしいと思ったから アルマははしっているよ。





メルーナー エレベータのように、お客さんが困っていないか見ているよ

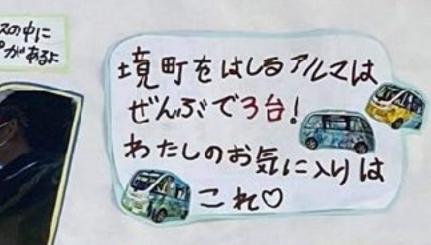
アルマはフランスからきたよ!

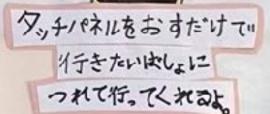


はかさはどのくかいかなっ?

じそく20km/hではしっているよ。 のってみたらはやくかんじたま。

あるでないからとびたさないでも













夏休み されなでアルマにのたよ。

小林ギスリーンカウル

いえのが近くをハベスがはし、ていて

かっこいいと思ったからしらべてみました。



アルマはだれもかせいかつの足にこまらないように



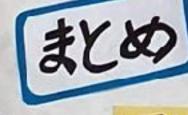






本質にうごくエレベーター VI、T田で内をはしているとまっ





ラちゅう じゅうろくしていっさ しまん ましょう 字由にある人工衛星を使って自分の場所がわかるよ

Instagram W yukisan.d ... & junko.h.s



yukisan.d 下校のときにパスがいた!(いつもいるよ) 3台全部走ってたよここ

なにかの取材の邪魔しました。

O A



♥ ○ ▼ ・ いいね!: teruteru.boozzu. 他 yukisan.d ベーカリーを出たら ちょうど自動運転パスが出発したところで(偶然1) ボードリーの方たちが 子供たちに気づいてくれて止まってくれた 🌉 👪

suwaharashigeru - フォロー中



 $\triangle \bigcirc \triangle$ いいね!: michael_c_butler、他 kuwaharashigeru 茨城県抗町の自動運転パスを撮影しました。選 影日12/24

#規訂 #自動運転バス #navya #macnica #PENTAX #pentaxian #pentaxks-1





Q \(\nabla \) PB WWR!: n03sachan, f8 junko.h.s 今朝

#自動運転パス

柔ってみたいな~ 😥

yukisan.d あ、社長じゃん笑 🦥 春休み乗ろうよー 🌉 1周間的 「いいね」」1件 退信する

B yukisan.dに返信... 🎑 junko.h.s @yukisən.d しゃっちょさ〜ん🙌

退円的 返信する

himawari_sakunatsu 何だか…かわいい 💗 (Ö v 1200日 「いいな!」1件 遊信する

sekiguchi_mend ・ フォローする



 $\triangle O \Delta$ 「より」: asa_hi_yori_ima_mam、他 sekiguchi_mend 僕の地元 #境町 で #今話題の #自動運転バス 偶 然目の前で停まったからゆっくり見せてもらった~🁍 凄いぞ境



 $\triangle \bigcirc \triangle$ ●】 kaicho.sk飲が「いいね!」しました yukisan.d 自動運転パスが自分でパス停運んでました笑 境小学校入口ってどこになるんだる一ここ?!

なんだこの頭は?笑

kaicho.sk



Q Q A ・ いいね!: teruteru.boozzu、他 kaicho.sk こんにちは、かいちょうです!

ついに自動運転バスに乗車してきました! すごかった。クソ田舎で最先端に始れてきた。

現在はコロナ対策で予約制での運行となっているので 気になる方はお問い合わせしてみてください~~



O A OF The Live I : yukisan.d. fts

tokyo_bronx0715 Gc for it ...



nino.koga他が「いいね!」しました hea_rtflower だいぶ久しぶりの投稿で🙇 コロナ選ではんとに 活動しておりません。 安心安全にまたいろんな親子さんと 会える日を楽しみに🤎 だけどたまには、何か発信して行こうかなー

と思い

自動運転バス多boldly.inc ファミリーで乗ってきました**。**

楽しかった~

ちょっとしたお出かけ気分に たれるへ

【版】 kurozukka ・フォロー中



ക്കു സമ ! : sakaisand, 🛍 kurozukka 🖳 自動運転バス 境町で運行へ - # 🔜 # 📽 # 🖼 # 助画 #IGTV(*#音量最大で 👗) #自動運転パス#実用化#国内初#規町#天城県... 続きを続む 2020#1FI28E

MatterLone ・フォローする

OOA



Q Q A (ないな): someya7010、他 hattori_one 10年後。

運転席がない! 白鉛運転パスに乗ってきました。

60歳の私は免許返納している!



O O A ···· 🎧 🔐 ಬಬಡು ! : cafedining_goodday. 🔅

teruteru.boozzu 本日 午後1:00 令和2年第3回境町議会定 例会本会議が関かれ全議案全会一致で可決され閉会しました!閉会 後、日動運転バス、3台の内の1台のラッピングを決めるため役場 職員、議会議長で投票しました!結果は後程、他2台のラッピング デザインは境町出身の内海南家がデザインしました。#自動運転バス

2020年9月15日





O O A

参うり いいね!: ngt1007、 付き uchiumisatoshi 今月から、茨城県の県町にて国内の自治体で初め て自動運転バスが定常運行されました。

点終点の2箇所を平日運行中。 順次パス停を増やし、実証を重ね、将来的に完全な自動運転の法改 正を目指しています。 僕の作品をキービジュアルとして発供しています。

仏ナビヤ社の「NAVYA ARMA」(ナビヤアルマ)を使用し、現在は始

いつか自動運転が普通になる未来があるかもしれません。 未来を考えられる仕事は嬉しいですね。



O A ・ いいね!: teruteru.boozzu、他 yukisan.d 佐治さんが

今寿司の今ちゃんさんの前のバス停をなんかしてる←

ってことで応援しに行きました笑



OOA しいね!: navyaautonomy. 他

tsukimi_mikuta 自動運転のバスに乗ってきました。スゴい時代

#自動運転パス #規町 #初乗り #タダで乗れます #自動運転



参いいお!: ngt1007、他 uchiumisatoshi 自動電転パスすれ違った。 頑張って。

#自動運転バス uchiumisatoshi #NAVYAARMA #ナビヤアルマ #境町 #自動運転パス #ボードリー #B0LDLY #自動運転 #內海聖史 #uchiumisatoshi #satoshiuchiumi #茨城県 #バス #自動運転パス実証実験



昨日は大変お疲れ様でした。町民の為に ご尽力下さいまして、ありがとうござい ます.



 $\triangle O \Delta$ \square いいね!: sakaikashibakery、他 kit_smz 自動運転パス/茨城県境町 自治体による公道での定常運行は国内初とのことです量 境町は駅がなく、車がないと生活ができない地域... 続きを読む コメント3年をすべて見る kit_smz @kitatsuko こんにちは 😀 こういう取り組みはます 🕥 **ます必要になりますね ∰ 今度は乗せてもらいますね ♥** sgtplhc_band 👍 😉

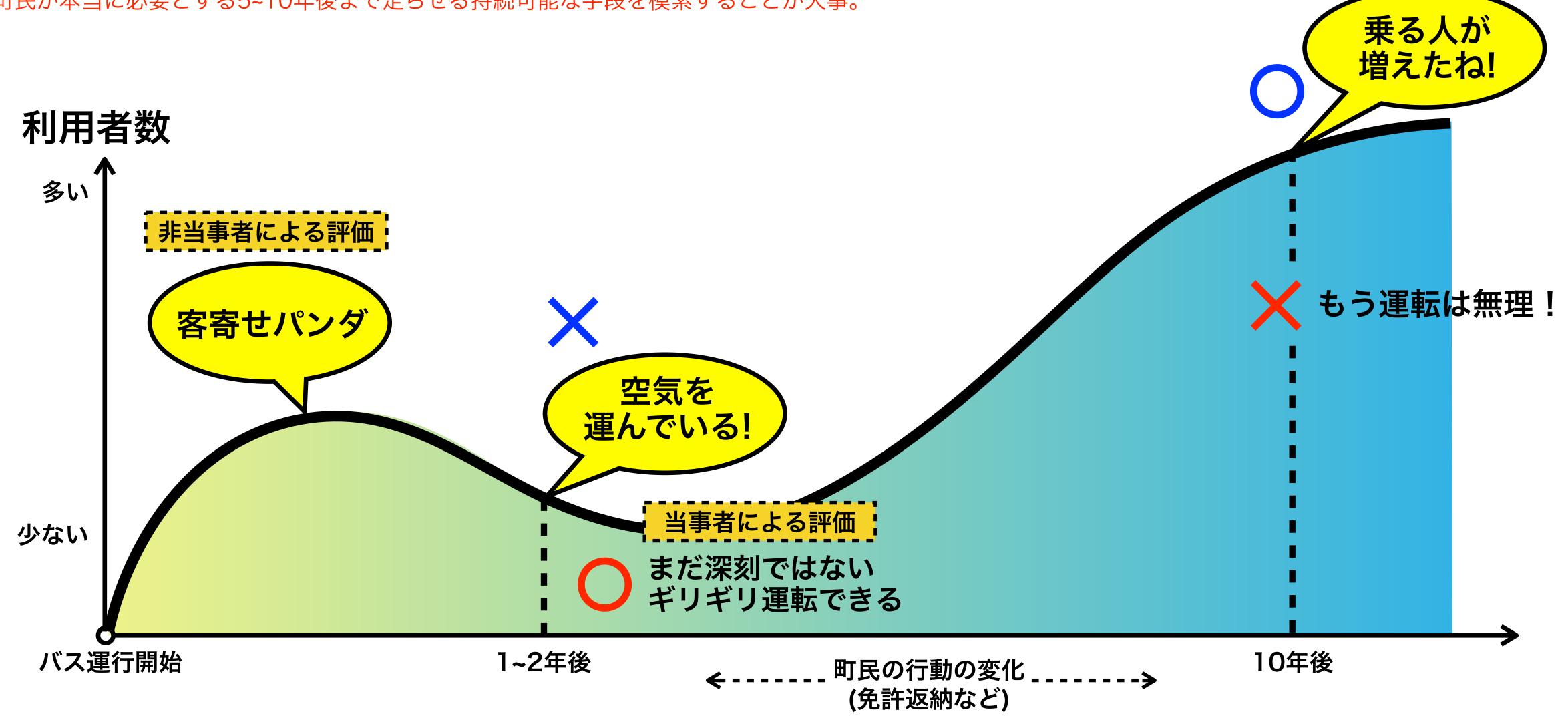


O A . . . (事業) いいね!: teruteru.boozzu、他 hea_rtflower だいぶ久しぶりの投稿で 🙇 コロナ酒でほんとに 活動しておりません 安心安全にまたいろんな親子さんと 会える日を楽しみに💗 だけどたまには、何か発信して行こうかな~1000と思い※ 自助運転バス@boldly.inc ファミリーで乗ってきました。 楽しかった~ 👑 ちょっとしたお出かけ気分に たれス〜 Cl



コミュニティバスの政策評価における課題

コミュバスは必ず「空気を運んでいる、客寄せパンダだ」という時期を経て徐々に利用者を獲得していく。 バス導入後、住民が免許返納などのアクションに至るには通常5~10年かかると言われており そのため、コミュバス政策評価を1~2年で行うことは危険だと言われている。 住民が自力で移動できる程度が深刻でない場合は、利用者が少なく感じるが、それは地域としては健全な状態と言える。む しる初めから利用者が押し寄せるようでは、導入が相当遅かったという事に他ならない。 町民が本当に必要とする5~10年後まで走らせる持続可能な手段を模索することが大事。



ボードリー式 社会実装メソッド
 BOLDLY METHOD

5箇条

- ・地域交通事業者を最優先する。
- ・地域人材を育成し、自律的な運営を支援する。
- ・地域が稼ぐ仕組みを構築し、経営を支援する。
- ・地域社会に参加し、当事者として関わる。
- ・過渡期における全てのリスクを自社が負う。

2016年創業 → 現在8年目

資金調達リスク

・数10~数100億円レベルで民間拠出

責任リスク

- ・車両の運行管理責任を積極的に引き受ける
- ・自社の業務以外も引き受ける

#4 横展開実績

(1分)

BOLDLY
UPDATE MOBILITY

令和3年度

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転実証調査事業)」

自動運転による地域公共交通実証調査事業

R3補正予算 285億円の内数

- 自動運転は、レベル2相当の実証実験が各地で進んでいるところ、今後の技術進展や制度整備により、「レベル4」 の取組が広がることが期待されることから、ドライバー不足・地域モビリティの確保等の問題を抱える中、自動運転技術 を有するゲームチェンジャーが、小さな単位のコミュニティにおいて「地域の足」を支える主体として発展する可能性がある。
- そこで、地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスの自動運転について、ピーク時以外のオンデマンドタクシー等での活用可能性も含め、持続可能性(経営面、技術面、社会的受容性等)に関する実証事業として支援。



<対象事業者(イメージ)>

地方公共団体(市町村)及び道路運送事業者等

(※将来的に「レベル4」の自動運転関連技術を有することが見込まれる者である ことを要件とする。)

○実証のポイント

- ・自動運転による地域のモビリティ確保やファイナンスとしての持続可能性 (公共交通のサービス形態・水準、事業実施に必要となる体制・要員、スポンサーからの資金調達や 運賃についてサブスクリプションの活用など)
- ・自動運転技術の経営面、技術面の妥当性及び社会的受容性 等
- <補助対象経費>(定額補助、1.8億円を上限)
- ・事務経費、車両改造・自動運転システム構築費

※自動運転システムの開発、それに伴う車両改造、協議会・説明開催経費など。

·実証運行の経費

※相当程度長期間にわたる運行を予定している場合に限る。

- く対象事業のイメージ)> ※道路交通法の改正に向けた検討状況を見つつ、検討。
- ・定時定路線型の自動運転移動サービス
- ※ミニバスやゴルフカートをイメージ
- ・域内の特定のポイント間で運行するデマンド型の自動運転移動サービス



令和3年度

「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(自動運転実証調査事業)」

【採択自治体】

1	北海道上士幌町	BOLDLY
2	茨城県境町	BOLDLY
3	茨城県常陸太田市	
4	新潟県佐渡市	
5	長野県塩尻市	
6	愛知県日進市	BOLDLY
7	滋賀県大津市	
8	兵庫県三田市	
9	沖縄県北谷町	

ボードリーの3地域は今年も継続運行中

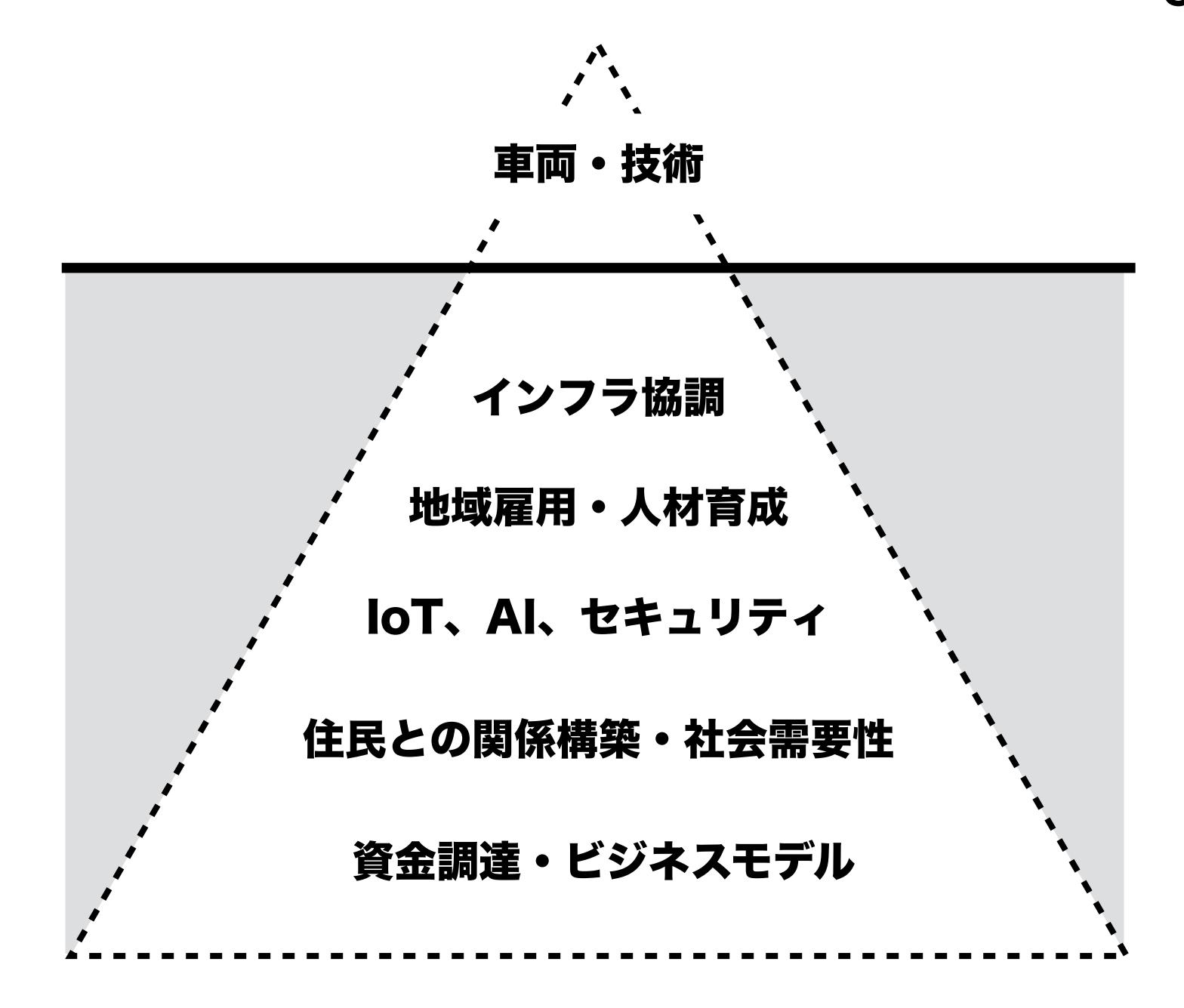
他の地域は 運行ストップ中 (なぜ実用化できない?)

ボードリー式 社会実装メソッド
 BOLDLY METHOD

5箇条

- ・地域交通事業者を最優先する。
- ・地域人材を育成し、自律的な運営を支援する。
- ・地域が稼ぐ仕組みを構築し、経営を支援する。
- ・地域社会に参加し、当事者として関わる。
- ・過渡期における全てのリスクを自社が負う。





自動運転レベル4等先進モビリティサービス 研究開発・社会実装プロジェクト(RoAD to the L4※)

研究開発·社会実装計画 (概要)

2021年6月7日

経済産業省·国土交通省

無人自動運転サービスの実現及び普及

50

2025年度までに多様なエリア、多様な車両に拡大し、40カ所以上に展開

成長戦略フォローアップ

令和2年 7月17日

<KPI>自動運転の社会実装に向けた取組の加速

公道での地域限定型の 無人自動運転移動サービスについて、 2020年中に複数箇所で開始し、 2030年までに全国 100か所以上で実現する。

令和2年版 2020年7月17日 https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/pdf/fu2020.pdf

令和3年版(案) 2021年6月2日 UPDATE https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/seicho/seichosenryakukaigi/dai11/siryou1-2-1.pdf

#5 (要望)100→1700 地域へ視座のアップ (1分)



移動の総量を増やそうとする取り組みの例



実施日(全8回)と主なイベント等

新型コロナウイルスの感染状況等により、

7/24

●旭川★星降る川辺の物語

●西川夏あかり

8/28

●夏の幻想庭園

●旭川★星降る川辺の物語

●西川夏あかり

●おかやま国際音楽祭 ●西川ホコテン!

9/25 **a** 花・緑ハーモニーフェスタin西川

●ファジアーノ岡山vs仙台(Cスタ) ●旭川★星降る川辺の物語

●岡山芸術交流 ●岡山城下山陽道物語

●岡山シーガルズvs姫路(ジップアリーナ)

●旭川★星降る川辺の物語



7.1 ▶⊠9.30

詳しくは ホームページを ご確認ください **ロ**



11/20

11/3季积

11/27

●岡山城リニューアルオープン

●備前岡山ええじゃないか大誓文払い

●岡山芸術交流●旭川★星降る川辺の物語

●秋のおかやま桃太郎まつり

●西川イルミ●秋の幻想庭園●烏城灯源郷

●岡山芸術交流●旭川★星降る川辺の物語

●県庁通り歩行者天国 ●西川ホコテン! ●西川イルミ

●岡山シーガルズvsトヨタ車体(ジップアリーナ)●秋の幻想庭園

●烏城灯源郷 ●岡山芸術交流 ●旭川★星降る川辺の物語

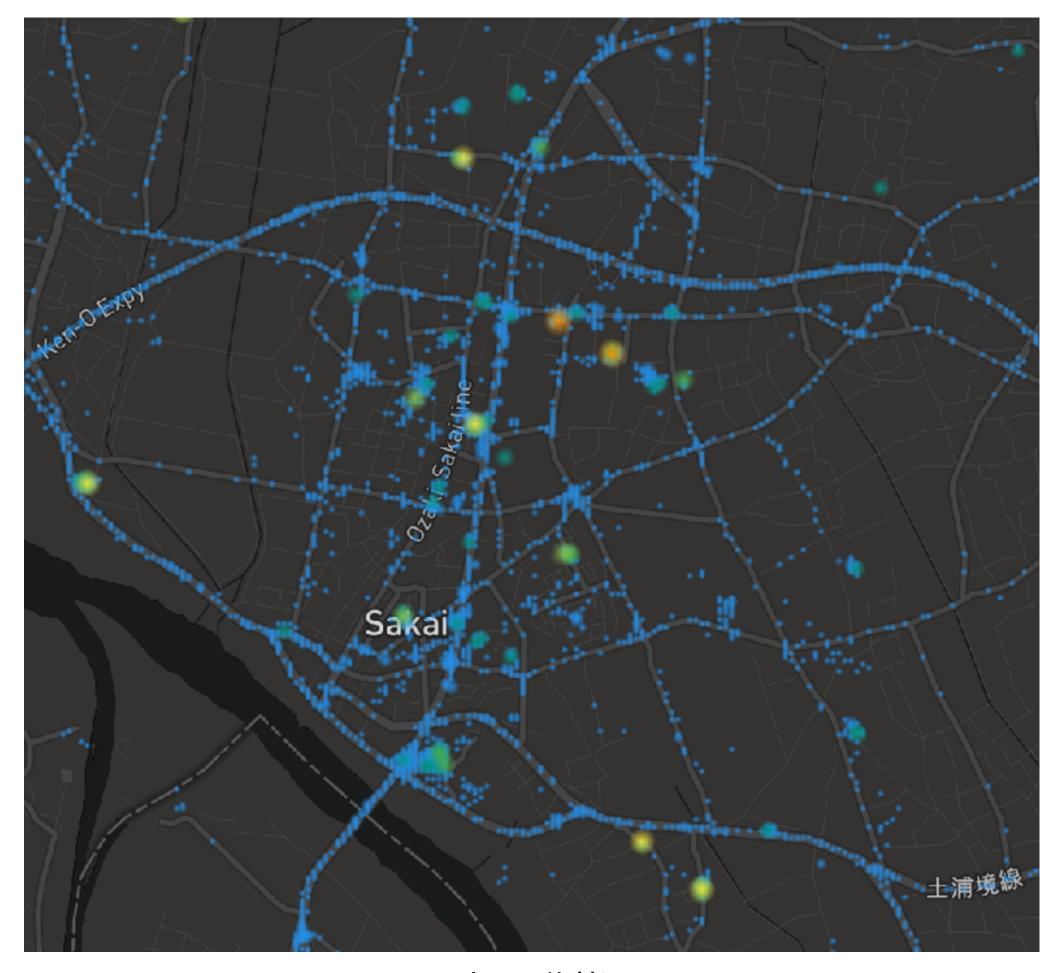
•MOMOTAROH FANTASY... ●西川イルミ



交通基本法

「交通権」とは**国民の移動する権利**であり、日本国憲法の第 22 条 (居住・移転および職業選択の自由)、第 25 条(生存権)、第 13 条(幸福追求権)など関連する人権を集合した人権と定義される。憲法上保障された次の基本的権利を実質的に保障するものとして国および自治体は国民・住民の交通権を保障する義務を負う。

エリアの規模(人口、運行頻度や路線距離等)や、交通事業者の事情を加味して 十分な公共交通サービスを提供し得る「必要コスト」を考えられないか?



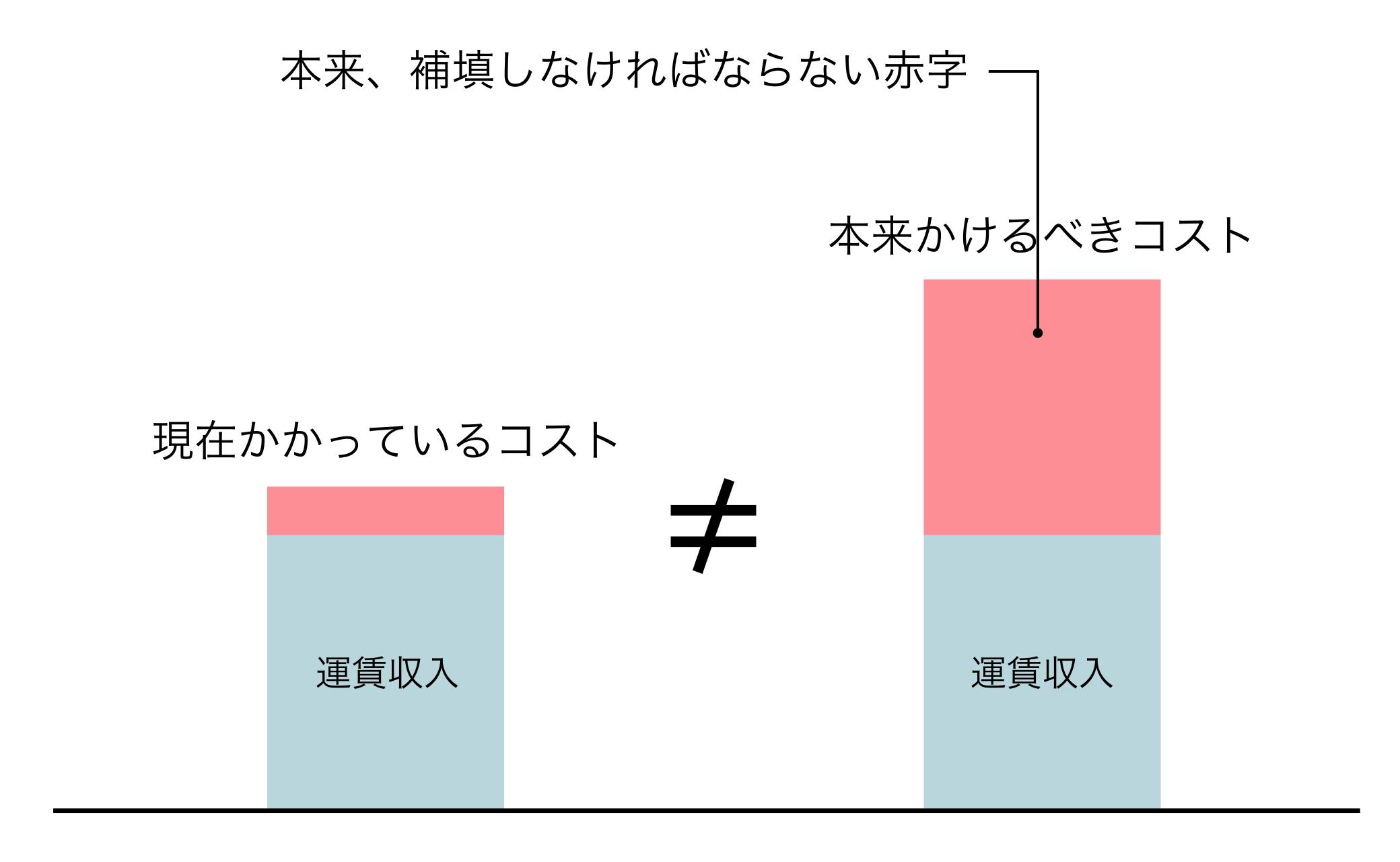
人口動態



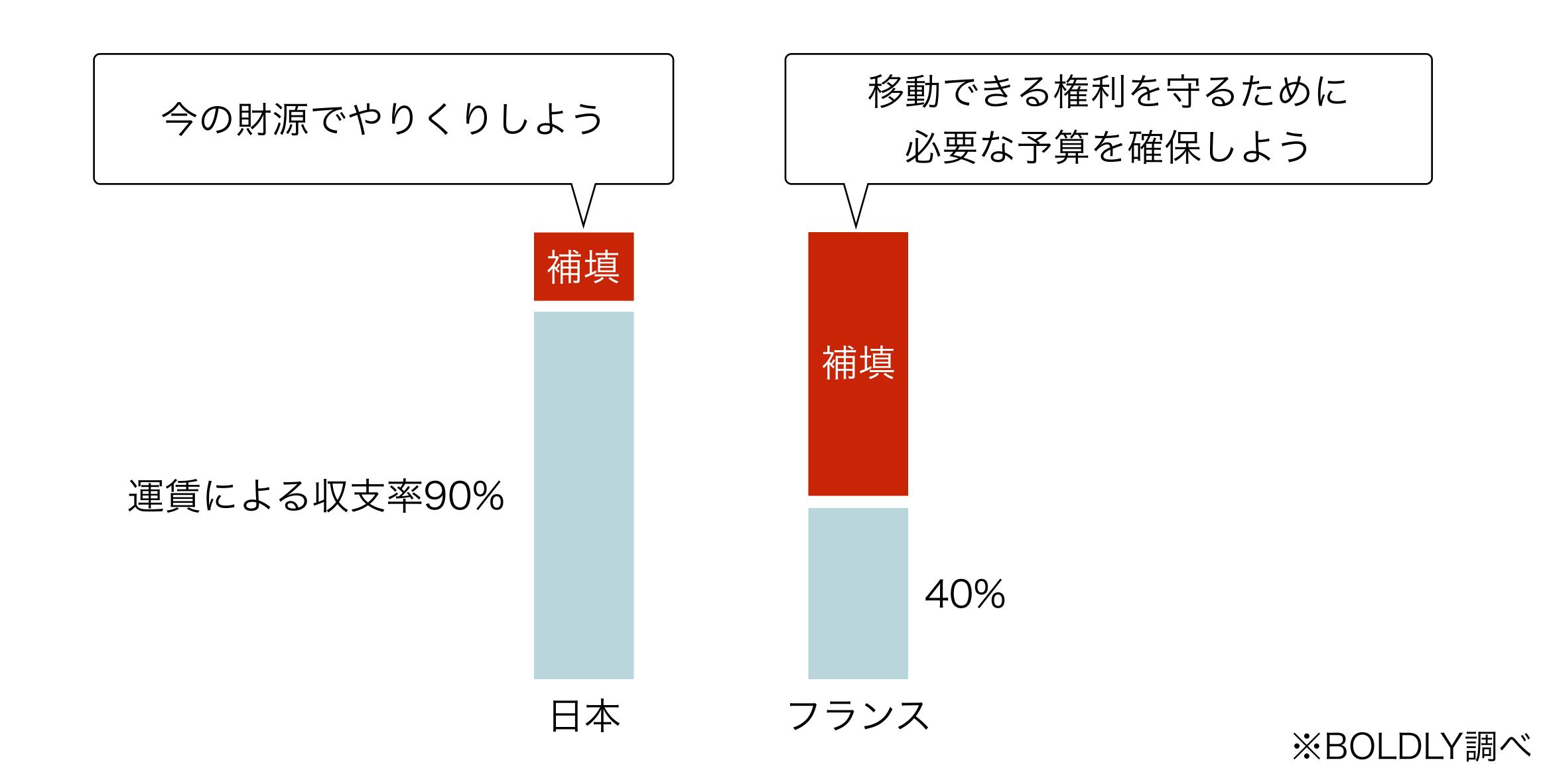
バス路線計画

本来かけるべきコスト

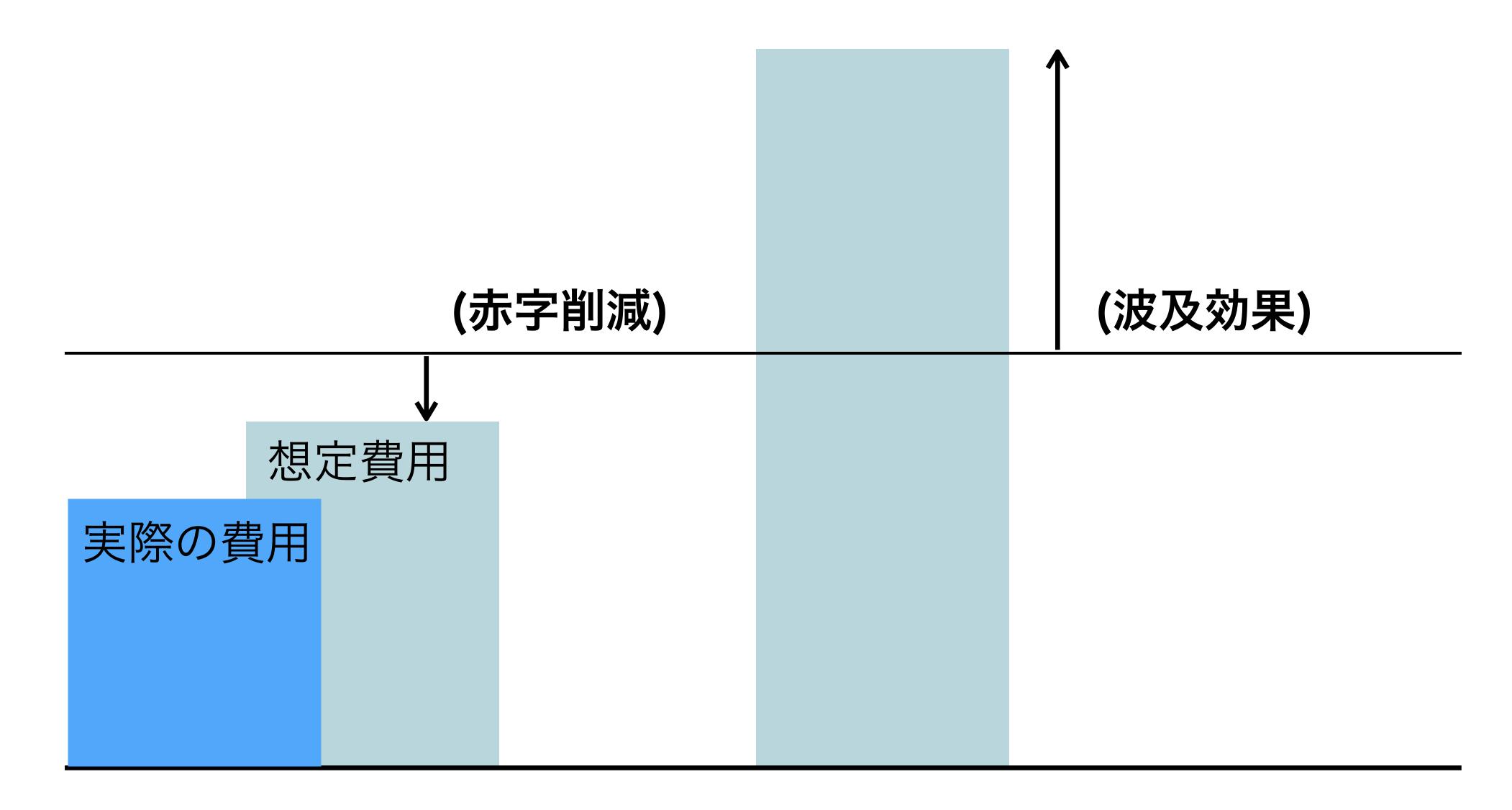
現在かかっているコスト



各国の乗合バス収支率にも、大きく差がある



モビリティの価値評価



#6 (要望)事業者責任の徹底 (1分)

BOLDLY
UPDATE MOBILITY

事業者の責任が明確

特定自動運行の許可制度のイメージ

特定自動運行実施者

(地域の理解)

<特定自動運行実施者の義務>

- 特定自動運行計画の遵守
- 特定自動運行業務従事者に対する教育
- 特定自動運行中は、その旨の表示 など

配置

特定自動運行主任者





遠隔監視装置

<特定自動運行主任者の義務>

- 遠隔監視装置の作動状態を確認
- 交通事故発生時には、
 - ・消防機関に通報する措置
 - ・現場措置業務実施者を交通事故の現場に 向かわせる措置
- ・警察官への交通事故発生日時等の報告 など

申請書(特定自動運行計画)の提出

許可

市町村の長許可基準の⑤について、

意見聴取

をした上で許可を判断

※このほか 許可基準の①・②について 国土支通大臣等に意見聴取

法令違反をした場合等には 行政処分

遠隔監視

COC

※遠隔監視の代わりに車内に特定自動 運行主任者を配置することも可能

都道府県公安委員会



許可基準 (概要)

- 自動車が特定自動運行を行うことができるものであること。
- ② 特定自動運行がODD(※)を満たして 行われるものであること。
- ③ 特定自動運行実施者等が実施しなければならない道路交通法上の義務等を円滑かつ確実に実施することが見込まれるものであること。
- ④ 他の交通に著しく支障を及ぼすおそれがないと認められるものであること。
- ⑤ 人又は物の運送を目的とするものであって、地域住民の利便性又は福祉の向上に資すると認められるものであること。



※ ODD: Operational Design Domain(走行環境条件、使用条件) ある自動運転システムが作動するように設計されている特定の条件(走行ルート、時間帯、天候等)。

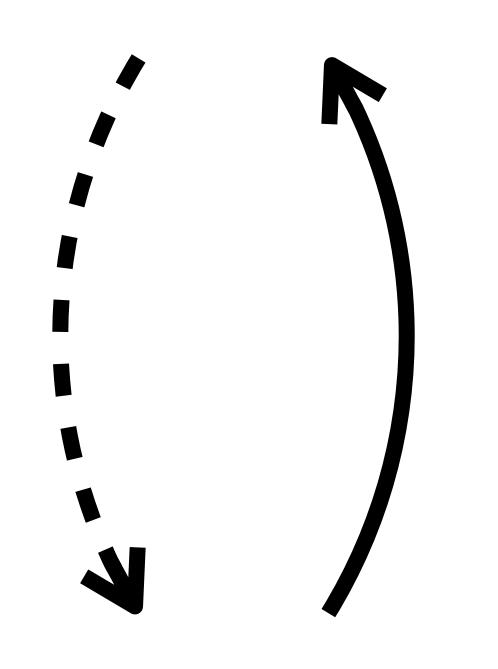
法律、技術、ビジネスモデル等の標準化・ガイドライン化

中央政府

一般解、共通解として



「有識者」等による 議論/審査はほどほどに・・・



個別解として事例積み上げ

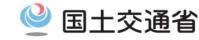


地域社会

自治体、住民、交通事業者、商業、観光、 医療/福祉、IT事業者、教育機関、運輸局、警察、等

BOLDLY UPDATE MOBILITY

担い手確保、GX、DXを議論する上での主な論点



資料6

担い手の確保

● バス・タクシー事業における人手不足は深刻化を極めており、ドライバーを中心とした担い手の確保は喫緊の課題。即時又はできるだけ早期に、若者や女性を含めた担い手を確保するべく、事業者及び国等の行政が取り組むべき事項について、どう考えるか。

GX

- バス・タクシー事業者にとっても、カーボンニュートラルを実現するため、**電動車の導入をはじめとした** 脱炭素化の取組は必須。こうした状況の中、脱炭素化の事業上のメリットにはどのようなものがあるか。
- 地域公共交通の持続可能性を保つために、バス・タクシー事業者が中期的(5年程度)にどのように脱炭素の取組を進めていくべきか。そのために国や自治体等の関係者として、どのような支援や取組が必要か。

DX

- **自動運転の実現**に向けて、**安全性の向上、地域の理解、事業性の確保が課題**であり、解決には **長期的**な取組が必要。
- 公共交通への自動運転の導入は、人件費比率の高い現在のバス・タクシー事業において、大幅にコストを削減しつつ、一人当たり賃金の増加等の効果が期待できるなど、より持続的な経営が期待できるが、自動運転の今後の普及に向けて長期的な視点で優先的に解決していくべき課題や実証運行について、どのように考えるか。
- **その他のDXの取組**についても、主として管理部門の**人手不足の解消や、業務の効率化、安全性 の確保に資する可能性**が大きいが、**どのような観点で取り組むべきか**。

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

「ラストワンマイル・モビリティに係る 制度・運用の改善策」編

> 国土交通省 自動車局 令和5年5月

1. はじめに

地域における公共交通は、人口減少・マイカー社会の進展等による中長期的な需要減少が続いていたところに、新型コロナウイルス感染症拡大による急激な需要消滅が加わり、極めて厳しい環境に直面しており、深刻な人手不足もあいまって、交通不便地域(身体特性により移動に不便を感じる方々を含め、当該地域の住民や来訪者などの移動需要に対して、鉄道、バスやタクシーなどの交通サービスが十分に存在しないエリア)が拡大するおそれがある。

また、高齢化や運転免許証返納が進展し、住民が老後に抱える不安の大きな要素として移動手段が挙げられているほか、日常生活や観光地における移動ニーズが多様化・小口化しているという指摘もある。

このため、現に交通不便地域となっている地域、あるいは、今後交通不便地域となることが予見される地域を念頭に、ラストワンマイル・モビリティ(身近な交通サービス)を担うタクシー、乗合タクシー (*1) や自家用有償旅客運送 (*2) による交通サービスを、より持続的で利便性の高いものに高めていくことが急務となっている。

- ※1 定員 11 人未満のタクシー車両を活用した乗合型の交通モードで、主にバスが運行できない交通不便地域において、区域運行型や路線不定期型(デマンド型)として運行される。 DX の進展により、最近では AI 技術を活用したデマンド型の交通サービスの展開が進んでいる。
- ※2 交通空白地での輸送や福祉輸送がバスやタクシー事業によっては提供されない場合に、 市町村、NPO 法人等が自家用車を用いて行う有償での運送。

このような状況を踏まえ、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会の「中間とりまとめ」(令和5年2月)においては、「公共交通が不十分な地域等において持続可能で利便性の高いタクシーや自家用有償旅客運送等を確保する制度・運用について、引き続き改善を検討」することが必要とされたところであり、今般、国土交通省自動車局に「ラストワンマイル・モビリティ/自動車交通 DX・GX に関する検討会」を設置し、ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー、乗合タクシーや自家用有償旅客運送に関する課題について総合的に検討を行ってきた。

2. ラストワンマイル・モビリティに関する現状と課題

タクシーは、安全できめ細かなニーズに対応できる公共交通サービスとして地域公 共交通に貢献してきたものの、直近 10 年間(平成 23 年度~令和 3 年度)に 12.3 万 人、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和元年度から令和 3 年度の間には 3.9 万 人の運転手が減少するなど人手不足が深刻化しており、交通不便地域の輸送需要に応 えられない事態が生じている。

また、バスとタクシーの中間的な存在として、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については、IT技術の活用等によりさらに利便性・効率性が向上する余地が見込まれているため、ラストワンマイル・モビリティを担う交通サービスの一類型として期待に応えていくための環境整備が必要となっている。

このほか、バス・タクシーを補完する自家用有償旅客運送については、全国的に相当数の導入が進んでいるものの、非営利の取組という性格上、サービスの持続可能性に課題がある。

3. 持続可能で利便性の高い交通サービスの実現に向けた基本的な考え方

(1) ラストワンマイル・モビリティに関する交通サービスのあり方について

地域における公共交通サービスのあり方については、交通政策基本法において 「地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び 実施する」とされているほか、地域公共交通活性化再生法において「地方公共団 体が主体的に地域の関係者と地域公共交通の活性化・再生に取り組むよう努める こと」とされているように、地域が主体性をもってデザインしていくことが求め られている。

具体的には、地域実情に応じた交通施策を策定・実施する役割を担う地方公共 団体、交通サービスを提供する交通事業者、実際のユーザーとなる住民などの関係者が、地域公共交通会議等 (**) において、地域実情に沿った交通サービスのあり 方について議論を重ねていくことが期待されている。

※ 地域の交通に関して関係者間において議論を行う場である、道路運送法に基づく地域 公共交通会議及び運営協議会、並びに地域公共交通活性化再生法に規定されている協議 会を総称していう。以下同じ。

ラストワンマイル・モビリティを担う交通サービスについては、住民や来訪者などのユーザーによる多様なニーズの把握をきめ細やかに行い、それに即した交通サービスを提供していくこととなるため、地域公共交通会議等における実質的な議論やそれを踏まえた積極的な取組が必要となる。

その際、特に重要になるのは、安全性及び継続性の観点から、交通事業者(緑ナンバー)が提供するサービスの活用を第一に検討し、持続的で利便性の高い交通サービスの実現を模索することであり、これに呼応して、タクシー事業者をはじめとする交通事業者は旅客運送のプロとして、地域公共交通の構築に関する議論に今まで以上に積極的に提案・参画し、その実現に協力することである。そう

<u>した努力を経てもなお交通サービスが不十分な場合には、これを補完するものと</u> して、自家用有償旅客運送を組み合わせて移動手段を確保していくことができる。

こうした基本的な考え方について、地方公共団体の交通部局等の職員や実際に 交通サービスを担う主体など、あらゆる関係主体に改めて周知をしていく必要が ある。また、国は、上記の基本的な考え方を踏まえ、持続的で利便性の高い交通 サービスの実現に向けた地域における議論や取組が円滑に進むよう、関係者に必 要な支援を行っていくことが重要である。

(2) 交通不便地域における公共交通サービスの維持・確保について

上記(1)の基本的な考え方を前提として、バス、タクシー、乗合タクシー等、 交通事業者により提供されるサービスは社会の重要なインフラであり、「地域の 財産」として地域公共交通計画に位置づけ、最大限活用することが重要である。 他方、交通不便地域を中心に、交通事業者によるサービスの担い手不足が深刻 化するとともに、移動ニーズが小口化・多様化してきているという指摘もあり、 これらに対応できる持続可能で利便性の高いサービス形態が求められている。

このため、本検討会では、<u>ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー及び</u> 乗合タクシーについて、「供給力の強化」や「地域実情に即した多様なサービス の提供」を実現するための制度の見直しや運用の弾力化に主眼をおき、地域公共 交通会議等において様々な交通サービスの選択肢を吟味・選択できる環境を整備 することを目指して議論を進めてきた。

(3) 自家用有償旅客運送制度の活用について

自家用有償旅客運送は、一般旅客自動車運送事業者による交通サービスの提供 が困難である場合等において、バスやタクシーを補完する交通サービスとして、 地方公共団体や住民が主体となって、現実の移動ニーズに応えている。

他方、自家用有償旅客運送による交通サービスの供給は、非営利の取組となるため、地域住民や来訪者の足として持続的な地域旅客運送サービスにするためには、これまで以上に交通事業者との連携を深めるなど、サービスの提供基盤のさらなる強化が必要である。また、最終的な手段として自家用有償旅客運送の導入が必要となった場合に、円滑に導入を進めるための方策を講じることが必要である。

4. 制度・運用の改善策について

交通不便地域におけるラストワンマイル・モビリティを担う交通サービスについて、持続可能で利便性の高いサービスの実現に向け、タクシー、乗合タクシーや自家用有償旅客運送の諸課題の解決を図るため、それぞれの制度・運用に関して、以下のとおり改善を行うことが望ましい。

(1) タクシー事業者の供給力の強化のための制度・運用の改善

【施策①】 営業所ごとのタクシー車両の最低車両台数の緩和

営業所ごとに必要となる法人タクシー車両の台数は、原則5台となっており、新規参入が難しいほか、既存の法人タクシー事業者の事業の維持がままならなくなっている。

そこで、事業継続性等の点から問題ないと地方運輸局長等が認めた場合には、最低車両台数の緩和を認めることができることとし、柔軟に法人タクシー事業の維持や新規参入を行うことができるようにする。

【施策②】 営業所等の施設設置要件の緩和

法人タクシー事業を展開するに当たって必要となる施設(営業所、休憩施設や車庫)には、事業の確実な実施や継続性などを担保する観点から、使用権原の期間(3年)や他の用途に使用される土地との明確な区画といった様々な設置要件が存在している。他方、地域実情や季節の繁閑等に応じて機動的にタクシーサービスを提供するニーズが高まっている。

また、レンタサイクルや運転手が通勤に使う自家用車の駐車スペースなど、 施設等をタクシー事業以外の用途に有効活用するニーズがある。

そこで、施設設置の際の、使用権原の期間に関する要件、営業所と休憩施設・車庫の距離に関する要件や休憩施設・車庫を専用の区画にする要件を緩和することにより、交通不便地域における機動的なサービスの提供を可能とするとともに、法人タクシー事業に係る施設等の有効活用を促進する。

【施策③】 運行管理の DX の推進

安全輸送の根幹を担う運行管理については、交通事業者の責任の下で、運行管理者が同じ営業所等に所属する運転者に対し、乗務前後に、原則対面でアルコールチェックを含む点呼を行い、健康管理や運行指示等を行っているが、ICT技術の進展を踏まえ、事業者内の営業所や車庫間での遠隔点呼を令和4年7月より可能としたところである。

また、地方部においては、人手不足が深刻になっており、例えば夜間におけるタクシーサービスの提供ができない等の場合があるところ、一層の効率

化のため、事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入が 求められている。

そこで、事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入に向けて、実証実験を実施しながら、制度整備に向けて検討を進める。

【施策④】 地方部に U ターン等した個人タクシー事業の経験者の活用

個人タクシーについては、一定の豊富な経験を有すると認められる運転手に限り、人口が概ね30万人以上のいわゆる流し営業が成り立つ都市を含む営業区域において、地方運輸局長等が認める場合に限って許可されている。

しかし、人口が少ない地方部においては法人タクシー事業者が撤退してしまった地域もある。そうした地域において、都市部で十分な経験を積み地方部に U ターン・I ターンなどをしようとする運転者が個人タクシー事業者として運送を担おうとしてもできない状況となっている。

そこで、人口が30万人未満の地域においても、地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ、地方運輸局長等が認めた場合については、個人タクシーの営業を認める^(※)。その際には、当該地域における地理や実情に通じた法人タクシー事業者による運行管理を条件とする。

- ※ 1年以上の個人タクシー事業の実績のある者に限る。
- (2) 多様なサービスの提供の検討を可能とする制度・運用の改善

【施策⑤】 タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての 法令試験免除

交通不便地域においては、自治体等が既存のタクシー事業者に乗合タクシーの運行を委託することが多いが、タクシー事業者が乗合タクシー事業(区域運行型乗合事業)を行うためには、代表者(常勤の役員)がタクシー事業の許可を取得した際と類似の法令試験を受験した上で、新たに乗合事業の許可を得る必要がある。しかし、タクシー事業者によっては、重複感のある類似の法令試験の受験の手間を嫌がるケースもあり、乗合タクシーのスムーズな導入に支障を生じさせる一因ともなっている。

このような実情やタクシー事業者がすでに乗合タクシー事業の実施に必要とされる道路運送法等法令の知識を十分に有していることに鑑み、タクシー事業者については、乗合タクシー事業(区域運行型乗合事業)の許可申請に係る法令試験を免除する。

【施策⑥】タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

タクシー事業者が乗合タクシーをあわせて行う場合、事業区分の違いに鑑 み、原則として車両は事業ごと別々に運用されている。その場合、例えば乗 合タクシーの需要が少なく、タクシーの需要が多い時間帯においては、乗合タクシー専用の車両はタクシー用に使うことができないことから、事業者にとって運用効率が低下してしまうケースも存在する。

そこで、乗合タクシー事業・タクシー事業それぞれがいずれも適切に提供されることを前提に、通学・通勤・通院などのために乗合率の高い朝・夕方は乗合タクシー、ビジネス・帰宅需要などの移動がばらつく昼間・夜はタクシーとして使用するなど、乗合タクシーとタクシーとの間でより柔軟に車両の併用を行うことができることとする。

【施策⑦】 乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用

AI 配車システムなどの DX の進展により、デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送サービスは利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後益々期待が掛かる。

他方、乗合タクシー(区域運行型乗合事業)の導入が必要な交通不便地域 において、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在する。

そこで、過疎地域において、予め定められた地域を運行する乗合タクシーを展開するに当たって、地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用できることとする。その際、運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。

(3) 自家用有償旅客運送の円滑な導入や持続可能性の向上のための制度・運用の改善

【施策⑧】 事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進

自家用有償旅客運送については、安全性・サービスの安定的な提供の観点からは、令和2年に創設した事業者協力型自家用有償旅客運送を活用することが望ましいが、現時点ではあまり活用が進んでいない。(令和5年1月末時点で41件)

そこで、事業者協力型自家用有償旅客運送について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供などの「ノウハウ面の提供」に交通事業者が協力する場合も認めること(交通事業者による協力類型の多様化)等を通じて、より一層の活用促進を図る。

【施策⑨】 「交通空白地」に係る目安の設定及び「地域交通の把握に関する マニュアル」の活用促進

自家用有償旅客運送は、当該地域が「交通空白地」であることについて地域公共交通会議等において協議を調えることにより導入することが可能である。他方で、「交通空白地」の概念については参考となる目安がなく協議が難航する場合がある。

そこで、「半径 1 km 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」は少なくとも交通空白地に該当する、という参考となる目安を示す。なお、かかる目安に該当しない地域でも地域公共交通会議等における協議が調えば、交通空白地であるとして自家用有償旅客運送を導入することは可能である。

あわせて、既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況 (病院・商店の立地数、タクシー営業所数等)を示した「地域交通の把握に関するマニュアル」 (令和2年12月公表)について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す。

【施策⑩】「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進

自家用有償旅客運送の導入に係る協議については、平成30年3月に通達を改正し、円滑に協議するためのプロセス(いわゆる2か月ルール・4か月ルール (※) をガイドライン化 (「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」) したものの、ほとんど認知されていない状況である。

そこで、「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す(地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等)。

※ 地域の移動ニーズに対応した交通(乗合タクシー等)の導入について、交通事業者から2か月以内に具体的な提案がなかった場合や、具体的な提案があってから4か月以内に合意に至らなかった場合には協議が調ったものとみなす、というルール

【施策①】 自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化

営利事業ではない自家用有償旅客運送について、道路運送法は、運送の対価が実費の範囲内であることを求めている。そして、実際の対価の目安としては、自家用有償旅客運送が主にボランティア的な輸送として想定されていたことに鑑み、「当該地域におけるタクシーの上限運賃(ハイヤー運賃を除く。)の概ね1/2の範囲内であること」としてきたところである。

しかし、現行の目安に従った対価では、安全確保のために必要な費用(運行管理等の委託費用、自動車保険料等)、利用者利便を向上させるための費用 (配車システム利用料等)、運転手の人件費などの必要費用を賄うことができず、持続可能な運営をすることは困難な場合が多い。また、タクシー事業者からも現行の目安に従った対価は安すぎるとの指摘がある。

そこで、従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃(ハイヤー運賃を除く。)の概ね1/2の範囲内であること」という目安を廃止し、上記のような必要費用も勘案して実費を適切に収受できるように目安を新たに設定する。

【施策⑫】 自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化

自家用有償旅客運送の登録有効期間は原則2年(重大事故等がない場合は3年)であるが、更新の度に地域公共交通会議等における協議を調えるとともに、少なくない量の書面を提出する必要があり、自家用有償旅客運送者にとって過度な負担となっている場合がある。

そこで、一定の安全性が担保されている自家用有償旅客運送者については、 協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて更新登録手続を簡素化するこ ととする。

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

~ラストワンマイル・モビリティに係る制度・運用の改善策~

国土交通省 自動車局 令和5年5月





- 各地で**高齢化やそれに伴う運転免許証返納が進展し、自家用車による移動がますます困難**となる中で、**地域住民の移動に対する不安**が高まっている。こうした不安を払拭するため、自家用車を使用せずとも地域住民が行きたい時に行きたい場所へ自由に移動できる環境を整備する必要がある。
- この点、<u>ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー事業者等</u>は、旅客運送のプロとして、毎乗務前後に健康状態の確認・アルコールチェックを含む点呼等を行い、安全な交通サービスを提供してきた。しかし、長年の需要減少・コロナ禍による需要消滅により担い手不足が深刻化し、交通不便地域を中心に必要とされる交通サービスが提供されておらず、供給力の回復・強化による地域ニーズに即した交通サービスの確保が急務。
- そのため、**賃上げにつながる運賃改定**や、参入が期待される若者・女性にとっても**快適で魅力的** な職場環境の整備等により採用力を向上させるとともに、制度の見直しや運用の弾力化により地域住民が交通サービスの選択肢を吟味・選択できる環境を整備することが重要。
- また、IT技術の活用による遠隔点呼や、AIが配車・運行経路を決定するタクシー配車アプリや乗合タクシーシステムの普及など、**交通分野におけるDX・GX**は、**交通サービスの生産性・効率性・利便性の向上を可能としており、これらを駆使して供給力の強化を図ることが重要**。
- 本年4月に改正された地域公共交通活性化再生法に基づく関係者における連携・協働を通じて、 交通不便地域においても、持続的で利便性の高い交通サービスにリ・デザインしていく。



地域公共交通のあり方

- 地域における公共交通については、地域が主体性をもってデザインしていくことが重要。
- 具体的には、地方公共団体、交通事業者、住民などの関係者が、地域公共交通会議等において、地域にあった公共 交通サービスのあり方について議論を重ねていくことが重要(ラストワンマイル・モビリティについては特に実質的な議 論や積極的な取組が必要)。
- その際、安全性及び継続性の観点から、**交通事業者(緑ナンバー)による持続的で利便性の高い交通サービスを第** 一に検討・模索するとともに、**交通事業者は旅客運送のプロとして、その実現に協力することが重要**。それでも交通サービスが不十分な場合には、自家用有償旅客運送も組み合わせることができる。

交通不便地域における公共交通サービスの維持・確保

- 交通事業者により提供されるサービスは<u>社会インフラ</u>であり、「地域の財産」として位置付け、<u>最大限活用することが重</u> 要。
- 他方、交通不便地域を中心に、交通事業者によるサービスの<u>担い手不足が深刻化</u>するとともに、<u>移動ニーズが小口</u> 化・多様化しており、これらに対応できる持続可能で利便性の高いサービス形態が求められる。
- このため、ラストワンマイル・モビリティを担うタクシー及び乗合タクシーについて、「供給力の強化」や「地域実情に即した 多様なサービスの提供」を実現するための制度の見直しや運用の弾力化により、地域公共交通会議等において様々 な交通サービスの選択肢を吟味・選択できる環境を整備することが必要。

自家用有償旅客運送制度の活用

- 自家用有償旅客運送は、バス・タクシーを補完する交通手段であり、交通事業者が深刻な担い手不足に陥る中、地方公共団体や住民が主体となって、交通サービスを供給する手段として活用されている。
- 他方、**非営利の取組であるため、持続可能性を向上させるための基盤の強化**が必要。また、**サービスの円滑な導入** のための方策を講じることが必要。

- 交通不便地域における持続的で利便性の高い交通サービスの実現には、**タクシーや乗合タクシー**がそれぞれの**守備範囲** を広げ、輸送力を強化するとともに、地域の実情に応じた交通サービスを選択しやすくするような制度・運用の改善が必要。
- また、**自家用有償旅客運送**により、タクシーや乗合タクシーを補完する際には、**円滑に導入ができ**、自家用有償旅客運 送による**交通サービスが持続的なものとなるような制度・運用の改善**が必要。

タクシー(一般乗用)

- ①営業所ごとの法人タクシー車両の 最低車両台数の緩和
- ②営業所等の施設設置要件の緩和
- ③運行管理のDXの推進

④地方部にUターン等した個人タクシー 事業の経験者の活用

- ⑤タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除
- ⑥タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化

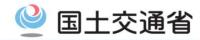
- ⑦乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用
 - 乗合タクシー(一般乗合)

- ⑧事業者協力型自家用有償旅客運送の活用 促進
- ⑨交通空白地の目安の設定及び「地域交通の 把握に関するマニュアル」の活用促進
- ⑩「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用 促進
- ⑪「運送の対価」に係る目安の適正化
- ②更新登録手続の簡素化

自家用有償旅客運送

※その他、これらに加えてタクシー事業等のDX・GXの推進や快適で働きやすい職場環境の整備等についても取り組んでいく。

【施策①】営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和



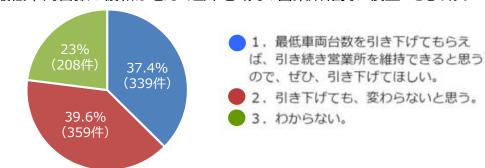
背景·必要性

○ <u>営業所ごとに必要となる法人タクシー車両の台数は、原則5台</u>となっており、<u>新規参入が難しいほか、既存の法人タクシー</u> 事業者の事業の維持がままならなくなっている。

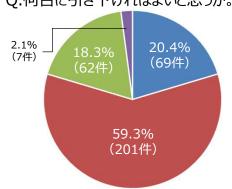
概要

○ 事業継続性等の点から問題ないと**地方運輸局長等が認めた場合**には、**最低車両台数の緩和を認めることができることとし**、 柔軟に法人タクシー事業の維持や新規参入を行うことができるようにする。

Q.最低車両台数の緩和は地方・過疎地域での営業所維持に役立つと思うか。

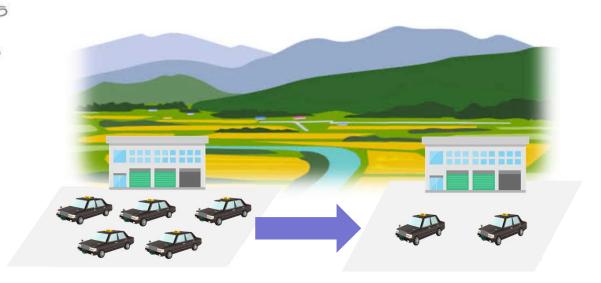


Q.何台に引き下げればよいと思うか。

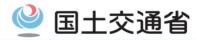




(全国ハイヤー・タクシー連合会調べ)



【施策②】営業所等の施設設置要件の緩和



背景·必要性

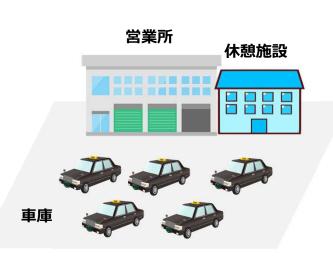
- 法人タクシー事業を展開するに当たって必要となる施設(営業所、休憩施設や車庫)には、事業の確実な実施や継続性 などを担保する観点から、使用権原の期間(3年)や他の用途に使用される土地との明確な区画といった様々な設置要 件が存在している。
- 他方、**地域実情や季節の繁閑等に応じて機動的にタクシーサービスを提供するニーズが高まっている**。
- また、レンタサイクルや運転手が通勤に使う自家用車の駐車スペースなど、**施設等をタクシー事業以外の用途に有効活用す るニーズ**がある。

概要

○ 施設設置の際の、使用権原の期間に関する要件、営業所と休憩施設・車庫の距離に関する要件や休憩施設・車庫を専用の区画にする要件を緩和することにより、交通不便地域における機動的なサービスの提供を可能とするとともに、法人タクシー事業に係る施設等の有効活用を促進する。

現状

- <u>営業所、休憩施設、車庫</u>ともに<u>申</u> 請者 (タクシー事業者) が土地及 <u>び建物</u>について<u>3 年以上の使用権</u> 原を有することが必要
- ◆ 休憩施設及び車庫は、原則営業所に併設し、できない場合は 2km以内に設置する。また、他の区画と明確に区分することが必要

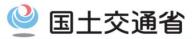


制度の改善内容

- 使用権原の期間に関する要件の緩和
- 休憩施設・車庫の営業所の距離に関する要件の緩和
- 休憩施設・車庫を専用の区画にする要件の緩和



【施策③]運行管理のDXの推進



背景·必要性

- 安全輸送の根幹を担う運行管理については、交通事業者の責任の下で、運行管理者が同じ営業所等に所属する運転者に 対し、乗務前後に原則対面でアルコールチェックを含む点呼を行い、健康管理や運行指示等を行っているが、ICT技術の進展 を踏まえ、事業者内の営業所や車庫間での遠隔点呼を令和4年7月より可能としたところである。
- 地方部においては、人手不足が深刻になっており、例えば夜間におけるタクシーサービスの提供ができない等の場合があるところ、 一層の効率化のため、事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入が求められている。

概要

○ 事業者内の運行管理業務の一元化や事業者間の遠隔点呼の導入に向けて、実証実験を実施しながら、制度整備に向け て検討を進める。

事業者内の運行管理業務の一元化の導入



実証実験

【運行指示者の一元化】 運行管理者が他営業所の 運転者に対しても運行指示 等を実施できるようにする

における検証



事業者間の遠隔点呼の導入



実証実験 における検証



【施策④】地方部にUターン等した個人タクシー事業の経験者の活用



背景·必要性

- 個人タクシーについては、一定の豊富な経験を有すると認められる運転手に限り、人口が概ね30万人以上のいわゆる流し営業が成り立つ都市を含む営業区域において、地方運輸局長等が認める場合に限って許可されている。
- 人口が少ない地方部においては法人タクシー事業者が撤退してしまった地域もある。そうした地域において、都市部で十分な経験を積み地方部にUターン・Iターンなどをしようとする運転者が個人タクシー事業者として運送を担おうとしてもできない 状況。

概要

- 人口が30万人未満の地域においても、地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ、地方運輸局長等が認めた場合については、個人タクシーの営業を認める(※)。
 - ※1年以上の個人タクシー事業の実績のある者に限る。
- その際には、当該地域における地理や実情に通じた**法人タクシー事業者による運行管理を条件とする**。



【施策⑤】タクシー事業者による乗合タクシー展開にあたっての法令試験免除



背景·必要性

- 交通不便地域においては、自治体等が既存のタクシー事業者に乗合タクシー (※) の運行を委託することが多いが、**タクシー** 事業者が乗合タクシー事業 (区域運行型乗合事業)を行うためには、代表者 (常勤の役員)がタクシー事業の許可を 取得した際と類似の法令試験を受験した上で、新たに乗合事業の許可を得る必要がある。
- しかし、タクシー事業者によっては、重複感のある類似の**法令試験の受験の手間を嫌がるケースもあり、乗合タクシーのス** ムーズな導入に支障を生じさせる一因ともなっている。
 - ※定員11人未満のタクシー車両を活用した乗合型の交通モードで、主にバスが運行できない交通不便地域において、区域運行型や路線不定期型(デマンド型)として運行される。DXの進展により、最近ではAI技術を活用したデマンド型の交通サービスの展開が進んでいる。

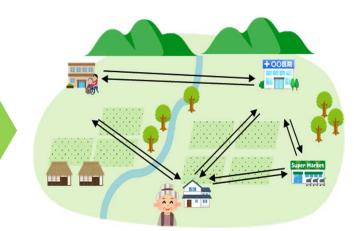
概要

○ 上記のような実情やタクシー事業者がすでに乗合タクシー事業の実施に必要とされる道路運送法等法令の知識を十分に有していることに鑑み、タクシー事業者については、乗合タクシー事業(区域運行型乗合事業)の許可申請に係る法令試験を免除する。



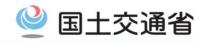
タクシー事業許可取得時に課された法令試験 と項目が重複するため、タクシー事業者が乗合 タクシー事業を行う場合は、法令試験を免除





地域実情に応じて、タクシー・乗合タクシーの いずれも選択が可能

【施策⑥】タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化



背景·必要性

- タクシー事業者が乗合タクシーをあわせて行う場合、事業区分の違いに鑑み、原則として**車両は事業ごと別々に運用されて いる**。
- その場合、例えば乗合タクシーの需要が少なくタクシーの需要が多い時間帯においては、乗合タクシー専用の車両はタクシー用に使うことができないことから、事業者にとって運用効率が低下してしまうケースも存在する。

概要

○ 乗合タクシー事業・タクシー事業それぞれがいずれも適切に提供されることを前提に、通学・通勤・通院などのために乗合率の高い朝・夕方は乗合タクシー、ビジネス・帰宅需要などの移動がばらつく昼間・夜はタクシーとして使用するなど、**乗合タクシーとタクシーとの間でより柔軟に車両の併用を行うことができることとする**。

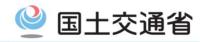


ビジネス・帰宅需要などの 移動がばらつく 昼間・夜はタクシー

通学・通勤・通院などの ために乗合率の高い 朝・夕方は乗合タクシー ▼貸切バス・乗合バス間の車両併用 の柔軟化もあわせて実施



【施策⑦】乗合タクシー事業における補完的な自家用車の活用



背景·必要性

- AI配車システムなどの**DXの進展**により、デマンド型で運行される**乗合タクシーによる輸送サービスは、利便性・効率性の向** 上が見込まれており、**ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後益々期待**が掛かる。
- 他方、乗合タクシー(区域運行型乗合事業)の導入が必要な交通不便地域において、**交通事業者が十分に車両等を有** していないケースが存在。

概要

- <u>過疎地域</u>において、予め定められた地域を運行する**乗合タクシーを展開**するに当たって、地域公共交通会議等の協議が <u>調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力</u> <u>補完のために活用することができる</u>こととする。
- その際、運転者は乗合タクシー事業者と雇用契約を締結し、同事業者が運行管理を行う。
 - ◆ U町では、地域公共交通会議で乗合タクシーによるサービスの導入が望ましいとされた。
 - ◆ しかし、乗合タクシー事業者Xに十分な車両等がないため、C地区へのサービス提供は厳しかった。
 - ◆ そこで、Xが保有する事業用自動車2台に加えて、自家用自動車1台を使用してサービス提供を行うこととした。

乗合タクシー事業者X





【施策⑧】事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進



背景·必要性

- 自家用有償旅客運送 (※) については、安全性・サービスの安定的な提供の観点からは、令和2年に創設した事業者協力型 型自家用有償旅客運送を活用することが望ましいが、現時点ではあまり活用が進んでいない。(令和5年1月末時点で41件)
 - ※交通空白地での輸送や福祉輸送がバスやタクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて行う有償での運送

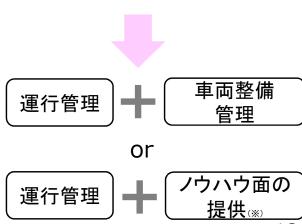
概要

○ **事業者協力型自家用有償旅客運送**について、現在は「運行管理」に加えて「車両整備管理」に交通事業者が協力する場合のみ認めているが、それだけでなく、「運行管理」に加えて配車サービスの提供等の「ノウハウ面の提供」等に交通事業者が協力する場合も認めること(交通事業者による協力類型の多様化)等を通じて、より一層の活用促進を図る。

事業者協力型自家用有償旅客運送の概要(令和2年創設)



- ・交通事業者による協力類型 の多様化
- ・責任関係の明確化 (「事業者協力型自家用有償旅客 運送における事故時の責任関係 に係るガイドライン」の周知)

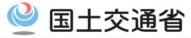


車両整備

管理

運行管理

【施策⑨】「交通空白地」に係る目安の設定 及び「地域交通の把握に関するマニュアル」の活用促進

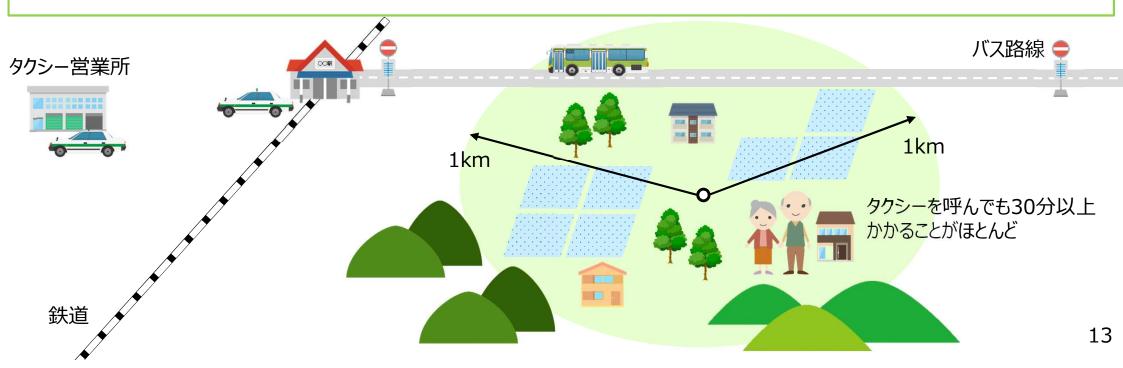


背景·必要性

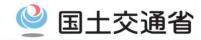
○ 自家用有償旅客運送は、**当該地域が「交通空白地」であることについて地域公共交通会議等において協議を調えること により導入することが可能**である。他方で、「交通空白地」の概念については参考となる目安がなく協議が難航する</u>場合がある。

概要

- 「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」は少なくとも交通 空白地に該当する、という参考となる目安を示す。
- 上記目安に<u>該当しない地域</u>でも、地域公共交通会議等における協議が調えば、交通空白地として自家用有償旅客運送 を導入することは可能。
- あわせて、既存の自家用有償旅客運送の導入地域の状況(病院・商店の立地数、タクシー営業所数等)を示した「地域 交通の把握に関するマニュアル」(令和2年12月公表)について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す。



【施策⑩】「地域交通の検討プロセスガイドライン」の活用促進



背景·必要性

- 自家用有償旅客運送の導入に係る協議については、平成30年3月に通達を改正し、**円滑に協議するためのプロセス(い わゆる2か月ルール・4か月ルール**(※) **)をガイドライン化(「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」)**したものの、 **ほとんど認知されていない**状況。
 - ※ 地域の移動ニーズに対応した交通(乗合タクシー等)の導入について、交通事業者から2か月以内に具体的な提案がなかった場合や、具体的な提案があってから4か月以内に合意に至らなかった場合には協議が調ったものとみなす、というルール

概要

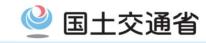
○ 「地域交通の検討プロセスに関するガイドライン」について、改めて自治体等に周知を図り、活用を促す (地域公共交通会議等での周知・説明、自治体職員に対する講習等)。

※運営協議会がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能 地域交通の検討プロセスに関するガイドライン(運営協議会) ■ 地域の具体的な移動ニーズをもとに協議 ■ 自家用有償旅客運送の提案をもとに協議 等 ①交通事業者 (バス・タクシー) に対し、地域の移動ニーズに対応した交通 (乗合タクシー等) の導入について提案を求める 【最長2ヶ月】 具体的な提案あり 具体的な提案なし ②提案内容について協議 ※地域の移動ニーズへの対応の可否 という観点を中心に協議 【最長4ヶ月】 交通事業者(バス・タクシー)によることが困難であることについて協議が調ったものとみなす ③自家用有償旅客運送について検討 (バス・タクシー) による NPO等による地域交通の確保 地域交通の確保 地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のために必要であることについて協議が調う



地域公共交通会議等での周知・説明 自治体職員に対する講習

【施策①】自家用有償旅客運送に係る「運送の対価」の目安の適正化



背景·必要性

- 営利事業ではない自家用有償旅客運送について、道路運送法は、運送の対価が実費の範囲内であることを求めている。
- 実際の対価の目安としては、自家用有償旅客運送が主にボランティア的な輸送として想定されていたことに鑑み、「<u>当該地域</u> **におけるタクシーの上限運賃(ハイヤー運賃を除く。)の概ね1/2の範囲内**であること」としてきたところ。
- しかし、現行の目安に従った対価では、安全確保のために必要な費用(運行管理等の委託費用、自動車保険料等)、利用者利便を向上させるための費用(配車システム利用料等)、運転手の人件費などの必要費用を賄うことができず、持続可能な運営をすることは困難な場合が多い。また、タクシー事業者からも現行の目安に従った対価は安すぎるとの指摘がある。

概要

○ **従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃(ハイヤー運賃を除く。)の概ね1/2の範囲内であること」という 目安を廃止**し、上記のような必要費用も勘案して**実費を適切に収受できるように目安を新たに設定**する。

(例)

「タクシーの総括原価から適正利潤とタクシー固有の費用を控除した金額の範囲内であること」を目安として設定

適正利潤

タクシー固有の費用 (営業所、車庫等に係る償却費等)

タクシーの総括原価

【施策⑫】自家用有償旅客運送に係る更新登録手続の簡素化



背景·必要性

○ 自家用有償旅客運送の**登録有効期間は原則2年(重大事故等がない場合は3年)**であるが、**更新の度に地域公共交通会議等における協議を調えるとともに、少なくない量の書面を提出する必要があり、自家用有償旅客運送者にとって過度な負担**となっている場合がある。

概要

○ <u>一定の安全性が担保</u>されている自家用有償旅客運送者については、協議手続の簡素化や申請書類の簡素化を通じて**更新登録手続を簡素化**する。

重大事故等を一定期間起こさない場合に・・・

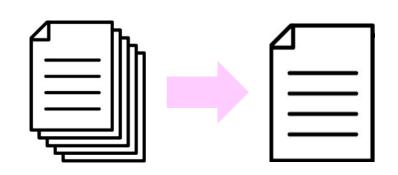
・協議手続を簡素化 (一定期間意見を募集し、特段の異議がなければ 更新に係る協議が調ったものとみなす等)

・申請書類を簡素化



異議なし







国土交通省

参考資料3

経済財政運営と改革の基本方針2023(仮称)(原案)

第2章 新しい資本主義の加速

5. 地域・中小企業の活性化

(「シームレスな拠点連結型国土」の構築と交通の「リ・デザイン」)

(略)

地域公共交通については、改正法の円滑な施行等あらゆる政策ツールを総動員するとともに、国の執行体制の強化を図る。MaaS等の交通DX・GX、地域経営における連携強化、ローカル鉄道の再構築、地域の路線バスの活性化など「リ・デザイン」の取組を加速化するとともに、デジタル田園都市国家構想の実現に資する幹線鉄道ネットワークの地域の実情に応じた高機能化・サービスの向上、ラストワンマイルの移動手段であるタクシーや自家用有償旅客運送に関する制度・運用の改善等を通じて、豊かな暮らしのための交通を実現する。

新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2023改定版案

- Ⅷ. 経済社会の多極化
- 1. デジタル田園都市国家構想の実現
- (2)デジタル田園都市国家を支える地域交通、ヘルスケア、教育の整備
- ②交通インフラの整備・地域公共交通のリ・デザイン

郊外・過疎地域(人口 5 万人以下の1,200自治体)では、自家用車での移動が 7 割を占めており、運転免許返納後の高齢者を中心に地域内での移動手段の確保が課題である。

地域公共交通の再構築を進めるため、国として、鉄道事業者・自治体等の地域関係者間の協議が円滑に進むように、積極的に関与していくことが必要である。2027年度までに、地域交通法に基づいて自治体・事業者が行う地域公共交通のリ・デザインを実行する事業を300件認定することをKPIとし、地域関係者間の連携を促す。

また、**今年度中の早期に、自家用有償旅客運送を行う者が適切な対価を得られるよう、地域のタクシー運賃の概 ね2分の1の範囲内となっている現行の対価の目安を見直すとともに、タクシーの営業所設置要件等を緩和する。**