

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、こ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べば交通空白として認められるのか、明確にしていきたい。

（【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⑫】 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、座長一任となった。

【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ならない。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と。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と。

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リストをしっかりと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と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、こ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と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と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なインフラシステム(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・分析をしっかりと行うことが必要。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必要がある。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