

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 委員発言要旨

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

【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。

第一交通産業株式会社

＜女性ドライバー募集に関する取組みについて＞

- ・ 第一交通グループでは、2016年に女性ドライバー応援企業認定を取得し、2017年からは「女子会」をスタートさせている。
- ・ 女子会は、地区ごとに女性ドライバーに集ってもらい、女性ドライバーの声を聞いて、それを職場環境改善や新規採用のアイデアに活かして一緒に働きやすい環境づくりを目指すことを目的としている。今まで全国で30回開催し、女性ドライバーからの意見を反映して職場環境の改善（完全固定給&週休2日制度の導入等）を行ってきた。
- ・ ハローワーク・行政とのイベント共催も行っている。長野県では、親子で参加できるお仕事紹介イベントを開催した。
- ・ これらの取組が、女性の新規採用につながっている。
- ・ 要望事項として、子育て世代への支援、職場環境改善に対する補助、情報発信の後押しをお願いしたい。

＜DX・GX・共創の取組みについて＞

- ・ DXの取組みとして、愛知・三重・和歌山・徳島の4地域では、夜間の配車業務を担う人材が不足しており仕方なくドライバーが配車係を担っていたことから、北九州からリモート配車を行っている。今後は遠隔点呼も組み合わせることで効率化を図っていきたい。
- ・ GXの取組みとして、2021年度に電動化プロジェクト（福岡）、2022年度にグリーンイノベーション基金事業（広島・和歌山）、そして2023年度には全国タクシーEV化プロジェクトを開始している。
- ・ 共創の取組みとして、MaaSを通じて他の交通モードや他分野事業との連携を行っている。また、タクシー事業者同士の連携としてNo.1タクシーネットワークを構築しており、「感謝の集い開催」における意見交換等の取組みを行っている。こうしたネットワークを、今後は、DX・GXにも活用していきたい。

＜委員発言＞

- ・ タクシー事業者同士の連携としてNo.1タクシーネットワークをご紹介いただいたが、これに至った経緯等についてご教示いただきたい。

- (第一交通産業株式会社) 30 台以下の小さなタクシー事業者が各地元を守っている業界において、活かしにくいスケールメリットを享受出来る仕組み作りとして、10 年以上前に No.1 タクシーネットワークを始めた。コロナ禍では、小規模な事業者ではリース契約が難しくなってきたこと(与信の問題)に対して、当社が契約して転リースを行う仕組み作りなど、コスト削減が急務となっている状況下において、4 万台のスケールメリットを活かして具体的なメニューを増やしている。

株式会社山手モーターズ

- ・ 女性タクシードライバーは大変好評で、特に女性のお客様に喜んでいただいている。しかし、女性ドライバーの人数は全国で 9,673 人(全体の 4%程度)に留まっている。兵庫県下では 231 人(全体の 3%程度)であり、さらに少ない数字となっている。同様に、女性の運行管理者の数も少ない状況である。
- ・ 女性を雇用するにあたって必要な制服、設備(更衣室・トイレ)、保育所等が十分に整っていない。
- ・ タクシーは車内犯罪の危険と隣り合わせであるが、タクシーの防犯設備は必ずしも十分でない。GPS と連動した緊急通報装置やコンパートメント型の防犯仕切板の設置の導入を促進することで、より安心な業務環境を実現できるのではないかと。

株式会社伊予鉄グループ

<EV バスについて>

- ・ 株式会社 EV モーターズ・ジャパン製の EV バスを大型路線バスとして全国で初めて導入した。優れた静音性で電車のような乗り心地であるという声を聞いている。また、ボディは強化炭素繊維で頑丈であるとともに、軽量化による高い省エネ性能を実現している。
- ・ もともと当該路線は非常に古い車両で運行していたが、EV バスに入れ替えたことによってお客様に非常に喜んでいただいている。
- ・ 今後、年間 10 台のペースで EV バスを導入していきたい。国には、EV バスの導入に係る補助金の増額をぜひお願いしたい。

<キャッシュレス決済について>

- ・ 公共交通のキャッシュレス推進のため、2023 年 2 月より「みきゃんアプリ」をスタートした。
- ・ 現金を取り扱うことによって、運賃箱・券売機への投資・メンテナンス等の様々な負担が生じている。海外には、既にバスでは現金が使えないようになっている国もある。2025 年万博やその前年の新紙幣発行も踏まえると、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、国をあげて、目標年次を決めて進めるべき。また、同時に、不正に対するペナルティなど、キャッシュレスを浸透させるための環境整備もしていただきたい。

<委員発言>

- ・ EV バスについて、運行管理等の観点から従来のバス車両から変わった点はあるか。
 - (株式会社伊予鉄グループ) 導入した EV バスは 1 度充電すると 200km 以上走行可能であるため、松山市内の路線バスを運行するにあたって、運行管理等の観点から全く支障は

出ていない。

茨城県境町

- ・ 「人口減少・高齢化」、「企業の撤退」、「空き店舗・空き家の増加」といった地方の課題に加え、境町では「鉄道がない、公共交通が脆弱」という課題があり、その解決策として自動運転バスの導入に至った。
- ・ 町内試乗会を経て、2020年11月26日より走行を開始し、今まで無事故での運行を続けている。
- ・ 自動運転バス導入のファーストペンギンとして、多くの自治体や企業が視察に訪れている。経済効果は、およそ7億円と試算している。
- ・ 課題として、国産の自動運転車を早い段階で走行させたいと考えている。
- ・ 自動運転は、どこでも導入すればよいというわけではなく、中山間地域や閉鎖空間といった場所に適材適所で導入していくことが効果的である。

<委員発言>

- ・ 既存の朝日自動車のバス路線の利用者はどんどん減っている状況であるが、古河等の近隣地域への交通は、朝日自動車のバス路線を所与の前提として考えているように見える。それで果たして免許返納者の増加等のパフォーマンスまで持って行けるかどうか、お考えをお聞きしたい。
→ (境町) 特に問題はないと思っている。実際には古河に行く人は多くない。他方、データによれば、最近では境町に来る人が増えている。そして、町中のニーズとしては、自動運転バスの本数を増やして欲しいというニーズが強い。これを踏まえ、今後は、車両台数を増やしていくこととしている。

BOLDLY 株式会社

- ・ 当社は、自動運転車の開発は行っておらず、交通事業者向けのシステム開発に専念している。バス、カート、トラクター、ドローン等30種類のモビリティとの接続を達成し(世界 No.1)、これまで130回以上の自動運転バスの実証実験を行い(国内 No.1)、その中から境町を含む4地域で実用化をしてきている。
- ・ 境町では、約15,000便の運行を2年半にわたって無事故で行ってきた。病院への足など生活の足として地域住民に活用されている。また、高齢者のみならず、子どもたちにも多く利用されている。
- ・ 車内には添乗員がおり、車椅子利用者のサポートや観光案内を行っている。車内添乗員の存在が、利用者にとっての安心の材料となっている。
- ・ 車内添乗員は運転から解放された新しい職種であり、若者や女性の比率が多い。
- ・ 境町で学んだことを「BOLDLY METHOD」として5箇条にまとめている。
- ・ 地域交通の赤字補填の仕方について、交通セクター以外の波及効果も考慮しつつ、移動できる権利を守るために必要な予算を確保していくべき。
- ・ 技術や安全性について、国や有識者等がトップダウンで決めるのではなく、事業者が責任をもって実施し、それを個別解として積み上げてボトムアップ形式で決めていくべき。

<委員発言>

- ・ 本日のヒアリングで皆様からご紹介いただいた取組はいずれも必要なものであるが、ニーズ側の視点が欠けているように思う。DXはまさにニーズ側の視点が重要。

【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

※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

- ・ GX・DX双方において、交通事業者が地域でどのようにパートナーシップを形成していくかを整理していかなければならない。そして、行政とのパートナーシップを築く上で最も重要なポイントは、どうやって独立採算のシステムを成り立たせていくかという点である。この点、従来の交通事業の形態では独立採算は見込めないで、本日話に出たようなGX・DXによる効果も踏まえて、行政として当面どのように支援していくかを本検討会で位置づけることが重要。
- ・ GX・DXによる効率性・利便性の向上は地域の人々にとって役立つものと思うが、それについて、ニーズの視点から住民との連携をいかに図っていけるかという点が公共交通の持続性確保のためには重要。
- ・ 担い手確保・GX・DXというのは、それ自体が目的ではない。それぞれ個別に検討するというよりは、これらをうまく組み合わせることによって、地域住民が安心して日常生活を送れるようにするということを、まずは共通理解とすべき。また、いずれについても、“何のために最新の技術を活用するのか”、“どういう効果を想定してどういう投資をするのか”ということを考えながら、目標時期を置くことが重要。
- ・ 初期投資段階の費用については、補助金や優遇税制等に加えて、利用者の負担を検討に入れていかなければ現実的ではない。運賃値上げについても、GX・DXへの投資も踏まえて、受益者も仲間に入れていくという発想が必要。
- ・ 地域の生活者の視点から移動手段の確保に焦点を絞って議論をしても、周りのスーパーや病院など生活に必要な設備が従来どおり存在するという前提での議論になってしまう。生活に必要な様々な機能に変化していくことを前提に全体最適を考えていかなければ、「木を見て森を見ず」になってしまう。

担い手確保

- ・ 担い手不足の解消については、給料が安い・労働条件が悪い・業務環境が快適でないという点をどう解消するかが問題。運賃改定や補助金の見直しなど、財源についても考える必要がある。
- ・ 地方では若者が急激に減ってきている。様々な自治体に移住・定住政策を実施しているが、そういったものと合わせ技で取り組んでいくことが必要。
- ・ 賃金もさることながら、交通分野の仕事が魅力的であることをどう発信していくかが重要。

GXについて

- ・ EV バスはストップ・アンド・ゴーの多い都市内の路線バスには非常に向いているため、そういった地域に集中的に導入するのがよい。また、その動力源である電気が再生可能エネルギーで供給されることが脱炭素の観点からは重要である。
- ・ 電動車の導入はイニシャルコストが高い。他方で、電動車は災害時の非常電源などにも活用できるため、そういった点も組み合わせて自治体と一緒に財源を調達する仕組みをつくりたいと思っている。

DXについて

- ・ 自動運転の導入によって、どのような新しいサービスができるかをもっと議論する必要がある。高齢化に伴って自然と公共交通の利用者が増えるわけではなく、自家用車からどう転換させるかをしっかり考える必要がある。若者はむしろ公共交通利用が期待できるが、どのように訴求していくかについて DX を絡めながら考えていく必要がある。
- ・ 自動運転は便利だが、車椅子に乗っている方や杖をついている方はどうしても介助が必要となるため、そのような方をどのようにカバーしていくかを考えていかなければならない。
- ・ キャッシュレス化は時代の基本的な流れであり、交通事業者にとっても必須の条件になっていくだろう。国としても、交通におけるキャッシュレス導入について時期等の目標を定めてもよいのではないか。
- ・ 地方では、現金や紙の回数券を数えるために営業職の人が1日ばかりで数えていたところ、ICカードの導入でそういった作業がなくなり大分楽になったという話も聞く。地方では運転者のみならず営業職も人手不足であり、本来やるべき業務（地域ニーズに即した路線・ダイヤづくり等）に集中するためにはキャッシュレス等の DX が必要になってくるだろう。また、小型オンデマンド車両も登場している中で、どこまで車載機器を備え付けていかなければならないのかという点についても整理する必要がある。

以 上