

令和 6 年 3 月 29 日

石巻市議会議長 安倍 太郎 殿

会 派 名 日高見会

代表者氏名 星 雅俊

研究研修会等参加報告書

研究研修会参加の結果について、次のとおり報告します。

記

- | | | |
|---|----------|---|
| 1 | 研究研修会名 | 地方議員研究会「公共施設特別研修」 |
| 2 | 期 間 | 令和 6 年 3 月 27 日から
令和 6 年 3 月 28 日まで 2 日間 |
| 3 | 場 所 | リファレンス国際ビル |
| 4 | 参加者氏名 | 星 雅俊、阿部 和芳、都甲 マリ子 |
| 5 | 参 加 目 的 | 石巻市は、市民の日常生活における交通手段を確保するため、路線バス、住民バス、乗合タクシー、離島航路などの様々な公共交通が運行されている。その中で、令和 4 年度から令和 8 年度を計画期間とする「石巻市総合交通計画」が策定されたこと踏まえ、利用者の増加や利便性向上を図り、持続可能な公共交通ネットワークを構築するための対策について、必要な調査・検討を行うことを目的に特別委員会が設置された。人口減少や高齢化など厳しい環境下の課題を調査するものである。 |
| 6 | 研究研修会の概要 | 「共創による公共交通のリ・デザインと自治体の関わり方」
「交通 DX/GX によるこれからの公共交通」 |
| | 講師 井原雄人 | 早稲田大学スマート社会技術融合研究機構電動車両研究所客員准教授
合同会社ビジュアライト 共同代表
一般社団法人日本バス情報協会 理事 |
| 7 | 参 加 経 費 | 202,330 円 |

(1)共創による地域公共交通のリ・デザインと自治体の関わり方

1 コロナが与えた地域公共交通への影響（コロナ渦の状況）2020年4月～2023年3月

① コロナ下の公共交通の維持

- ・感染リスクの中でも運行の継続が求められる一方で、外出自粛要請により利用者は減少
- ・運行を継続したため（休業しない）休業報償の対象外

	飲食店	小売店	交通事業者
売上	激減 ↓	維持 →	減少 ↘
感染リスク	激減 ↓	増加 →	増加 →

② 公共交通の輸送人員の変化

交通手段	路線バス	高速バス	貸切バス	タクシー	鉄道	旅客船
2,020 4.7～5.25 緊急事態宣言	▼45%	▼80%	▼90%	▼70%	▼45%	▼65%
2,020 4.25～9.30 緊急事態宣言	▼30%	▼65%	▼70%	▼45%	▼30%	▼45%
2,023 3月	▼10%	▼15%	▼35%	▼15%	▼30%	▼35%

コロナ回復しても以前の様には戻ってない。

③ コロナのよる行動変容（2020年～2023）

- ・利用交通手段の変化・・・電車・バスが減少し、自家用車が増加。
混雑等による感染への恐れによると見られる。
- ・買物・飲食行動の変化・・・ショッピングモール・飲食店が減少、ネットショッピングが増加

④ 公共交通維持のための3つのシフト

休業・減便でなく赤字低減でなく需要の標準化による輸送資源の再配分が必要。

ア) テレワークなどへのシフトによりピーク量を減らす

イ) ・時間帯別運賃や定額運賃などによる利用時間のシフト

時間帯別運賃（海外では、以前より実績あり）

【シドニーの導入事例】

対象時間

- 通常：7時～9時 16時～18時30分
- オフピーク；ピーク以外の時間 ▲30%割引
- 休日は前次官がオフピーク

*現金利用 20%割り増し

【JR 東日本】

オフピーク定期券 ▲10%（6時30分～8時） ポイントサービス

通常定期券 1.4%値上げ

ウ) 混雑情報の活用^①に他の需要（飲食店等）へのシフト（自治体の主導必用）

⑤ 公共交通と様々な施策との関係

公共交通が失われれば、交通だけでなく他部門でも様々な施策が新たに必要

（事 例）

対象分野	公共交通の維持	公共交通を失った場合
医療	・通院手段、送迎負担の軽減	通院の移送サービス、意思の往診、医療費増大
福祉	・高齢者の移動手段、外出の介護予防	タクシー券配布や福祉有償運転等の拡充
商業	・日用品の買物、企業への通勤	移動販売や買物代行
教育		スクールバスの運行、平等な教育機会の確保
観光		観光地やイベント会場への交通手段の確保
まちづくり	・交通施設周辺地域の活性化 ・コミュニケーションの増加	地下低下による税収減少対策 孤独感の増加対策、
環境		自動車増加対策の温室効果ガス
交通安全		交通事故対策、高齢者ドライバーの安全教育

2 交通事業者への支援と利用促進

① コロナ下の自治体からの支援 （407自治体 23.4%）

種別支援交通：

タクシー > 乗合バス > 会仕切りバス > 地域鉄道 > 旅客船

支援目的：

事業継続 > 幹線防止 > 利用促進 *「>」： 大 > 少

② 継続的な支援の事例

・沼津市（バス・タクシー・路線バス）

第1弾（R2.4.22） バス・タクシー感染拡大防止支援事業（6,000千円）

第2弾（R2.7.15） 宿泊者へバス・タクシー利用促進事業（21,000千円）

第3弾（R2.10.16） 高齢者バス・タクシー利用促進事業

路線バス事業継続運行費補助事業等（228,000千円）

・東三河地域（地域鉄道・路線バス・タクシーへの支援）

支援対象：豊橋市・田原市など 6 市町 ～豊橋鉄道・豊鉄バス・タクシー 4 社 計 6 社

支援金額：国の持続化給付金＋同額各 2 0 0 万円

③ 利用促進の対象になる人々

車が便利な人 (マイカー保持) 利用するつもりのない人＝60% 最初の1回のきっかけ

運転は不安だが公共交通は不便と思っている人

利用するつもりはあるが利用してなかった人＝30% 使えるように改善と情報

運転できないから使っているけど不便だと思っている人

利用している人＝10% 使い続けられる仕組み

④ 最初の1回のきっかけ作り

お当番制・・・福岡県小郡市コミュニティバス

実証実験で160名/日 ➡ 運行実績128人/日 ➡ 当番 190人/日

お声がけ・・・愛知県瀬戸市住民バス（市支援は、6か月）

住民同士でアイデア出し ご近所で時間をかけて一緒に買物。

1時間に1本しかないけど商店街の空き店舗おしゃべり

3 交通崩壊は始まっている

① バス事業者の内部補助の実態

路線バスは元々赤字。高速・貸切バスの社内内部支援で路線バスを支えていたのが「崩壊」

・これまで黒字の高速・貸切バスが赤字転落

② 目に見える・見えない崩壊は始まっている

- ・コロナに大幅な利用減、回復しきらない需要
- ・交通事業者は、各種補助金をもらっても車両を維持し続けるのは困難
- ・運転手不足に加えて、需要の増加する貨物輸送に人材流出
- ・2024年問題（労働時間の制限）により金・車があっても運行不可
- ・大手バス事業者でも内部補助で支えられていた不採算路線の撤退
- ・補助対象でない自主運行路線こそ危険
- ・従来どおりの赤字補填や利用促進だけで乗り越えるのは困難



国・自治体からの継続的・大規模な支援や関わり見直しが不可欠

③ 「公共」交通機関に対する「公」の役割見直し

- ・これまでの公共交通と言いながら民間事業者が担ってきた交通事業の位置づけを見直し
- ・自治体連携の競合する「民間事業者間の共同経営
- ・自治体が効率的な路線再編、運賃体系などの制度設計をし、民間事業者が運行業務やサービスの提供
- ・インフラ（＝車両・施設）を公が所有し、運行を民間が担う事の検討必要



利用促進や赤字補填から主体的なサービス設計や所有リスクを負う事への転換

④ 委託方法と役割の見直し（松本市）

	現行制度	新制度	メリット
委託範囲	路線単位	地区全体 外部委託を許容	
契約期間	単年度	5年間	車両調達・整備の最適化
車両の保有・維持	自治体と事業者が混在	事業者	車両運用の効率化 運転手の計画的な採用
収入リスク負担	サービス水準の向上や運行効率化でも赤字補填であいい、インセンティブにならない	・運行経費と運送収入の想定を基にサービスへの対価をあらかじめ設定 ・事業者のリスクに見合う利益を許容 ・事業者の経営努力の成果を利益として配分	・サービス向上や効率化、収支改善を行うことへのインセンティブの付与 ・配分した利益を原資とした待遇の改善
公民の役割分担	自治体、民間事業者、地域協議会	・自治体・地域協議会 運行条件（運行形態、路線再編等） サービス水準（ルート、頻度、運賃等） ・民間事業者 運行業務、ダイヤ編成、仕業の設定 車両調達・保有・修繕等	地域が（最低限あ9求めるサービスを自ら決定 利便性を確保と同時にサービス設計の責任を分担

*まつもと公設民営バスから作成

⑤ ローカル鉄道の再構築に関する仕組み

（背景・必要性）：

人口減少やマイカーなど環境変化。民間事業者だけに任せては、地域公共交通の維持困難。

沿線自治体を含む関係者が一丸となって望ましい地域公共交通の在り方の議論が必用。

（概要）

地方公共団体や鉄道事業者は、持続困難区域な線区（特定区間）について、国土交通大臣に【再構築協議会】の組織を要請



地域公共交通の再構築を実現

【国の支援】

- ・協議会開催・調査事業・実証事業について「地域公共交通再構築調査事業」により支援
- ・社会資本整備総合交付金に基幹事業とし「地域公共交通再構築事業」創設
- ・規制・運用の緩和・見直し・協議運賃制度の導入・技術・安全規制の見直し等

【事 例】

・自治体との当市と市民の参画（富山県）

目的：地域の当事者として、ソフト施策による利用促進に加えて、ハード整備による利便性の向上
(好循環への転換)

●**交通事業者の経営の範囲を超えるサービスの向上を、地域の当事者が「投資」・「参画」し実現**

サービスの向上と利用増の好循環を生み、地域の活力・魅力を向上

自治体（県・市町村）：維持するための投資者

沿線住民・企業・店舗等：参画

⑥ 交通税導入の検討（滋賀県）

県東部運行の「近江鉄道」は、28年連続の赤字

2024年度には鉄道施設や車両を自治体が保有する「上下分離」方式を導入

県で」1/2, 沿線市町で1/2の威容負担が必要



財源確保の検討の一環として、地域の公共交通を支えるための税制の
導入可能性の検討を答申（滋賀県税制審議）

4 地域公共交通のり・デザイン（再構築）

●2023年「地域交通法」の改正、「地域関係者の連携と協働を促進」の項目追加

法律の目的：自治体・公共事業者・地域の多様な主体間の「地域の関係者」の「連携と協働」

国の努力義務：地域の関係者相互間の連携に関する事項

計画への記載項目：関係者相互間の連携と協働の促進

地域公共交通の需要減少は、交通事業者の経営努力や自治体かたの赤字補填だけでは、維持できない。地域を守る基盤的サービスである価値を再認識し、利便性向上のための戦略的投資が必要。



「交通 DX」：自動運転や MaaS などのデジタル技術の実装や データの活用

「交通 GX」：車両電動化や再エネの地産地消を含めた E マネージメント。

{ 3 つの共創 }：関係者との連携と協働

・官民 ・交通事業者 ・他分野

エリア一括協定運行・上下分離・公設民営・独禁法除外による共同経営

地域まちづくり連携

* 「MaaS (Mobility as a Service)」：地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

5 共同体（コミュニティ）で支える仕組みづくり

●コミュニティ交通の費用負担方法

：運賃や自治体からの補助で足りない分を補っていく仕組みが必要

住民：定期券・応援券

地域企業：協賛金・広告料

【事例】京都市醍醐コミュニティバス

・応援金：乗らない人からお金をもらう 個人 3,000 円～10,000 円/年

・企業：24,000 円～9,000 円/月

●地域で負担 OR 利用者が負担

自己負担と社会保険の割合をみんなで話あう事が必要

【所 感】

「地域公共通」（鉄道・船舶・バス・タクシーなど）は、市民生活や社会経済活動を支える社会基盤である。人口減少少子高齢化や自家用車普及や核家族化など様々なライフスタイルの変化により、都市部や地方部でも喫緊の重要課題である。

研修内容では、「地域公共交通の需要減少は、交通事業者の経営努力や自治体かたの赤字補填だけでは、維持できない。地域を守る基盤的サービスである価値を再認識し」とあり、3つの共創で乗

り切る方向であるとの事。また、２０２３年（令和５年）の法改正で「地域関係者の連携と協働を促進」の項目が追加された。

つまり、従来の国・自治体からだけの交通事業者への補助制度では、維持は不可能であるので、「地域関係者」（住民・企業等）の協力を検討する必要があるとの事。

この様な構図は、以前からあり「平成１９年地方分権一括法」や「地域包括ケアシステム」など地域で主体的に考える事が求められ、出来ない自治体と出来る自治体とでは、明らかな「地域格差」が生じてきているし、都市部の一極集中と地方の衰退と格差が広がっていると感じる。

「地域公共交通」は、社会的基盤であり、生活多方面への影響は大きい。交通だけの問題検討にはならず、「教育」「産業」「医療・福祉」「都市政策」など石巻圏域が持続可能な生活圏であるために、交通問題を切り口として、生活圏としてどうあるべきかの検討が必要ではないか。

また、石巻圏域内２市１町での行政施策の効率化な手法について、一般市民を交えた産学官で実務的な議論や意識啓発が必要ではないかと思慮する。

(2) 交通 DX/GX によるこれからの地域公共交通

◆地域公共交通の再構築（リ・デザイン）

地域公共交通を事業者の経営努力や自治体の赤字補填だけでは今後は維持できない

↓

利便性・持続性・生産性を高め、地域公共交通の再構築が必要

今ある公共交通の利便性・生産性を高める技術	交通 DX	自動運転、MaaS、データの活用
	交通 GX	電動化、再エネ、エネルギーの地産地消
多様な立場の参画により、公共交通の自属性を高める	3つの共創	①官民、②交通事業者間、③他分野

…実際には「何がやりたいのか」「具体的にどんな技術が必要なのか？」を行政側が理解していないと、仕様書が書けない。無駄な政策になってしまう。

◆CASE による自動車技術の変革

・CASE とは

Connected（コネクテッド＝カーナビの自動更新など）

Automonous（自動運転）

Shared & Services（シェアリングとサービス）

Electric（電動化）

自動車技術の技術革新のこと。

脱炭素化の推進や所有から共有の精神の拡大によるもの。

・低炭素、脱炭素、カーボンニュートラルの違い

低炭素	・炭素を以前より減らせばいい ・2000 年以降で 4 5 %改善（ハイブリットの普及による）
脱炭素	・炭素を 0 にしなければいけない ・内燃機関自動車を 0 に ・電動化しても、0 になるのは走行時だけ
カーボンニュートラル	・炭素の排出と吸収で±0 にする ・再生可能エネルギーとの組み合わせが必要

・カーボンニュートラルに向けた導入目標

乗用車：2035 年までに新車販売の 100%を電動化（ハイブリッドを含む）

商用車：2040 年までに新車販売の 100%を電動化または合成燃料等の非化石燃料対応車へ転換（中型）

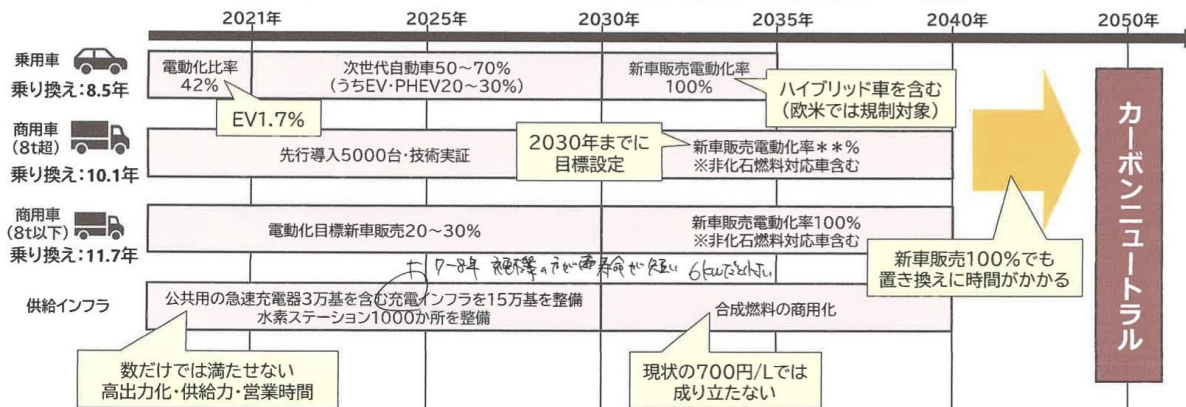
供給インフラ：EV 用急速充電器 15 万基、水素ステーション 1000 カ所、合成燃料の早期商品化



カーボンニュートラルに向けた導入目標

12

- 乗用車:2035年までに新車販売の100%を電動化(HEVを含む)
- 商用車:中型以下は2040年までに新車販売の100%を電動化または合成燃料等の非化石燃料対応車へ転換
大型車は先行導入車両での技術実証を踏まえ、2030年までに目標設定
- 供給インフラ:EV用急速充電器15万基、水素ステーション1000か所、合成燃料の早期商品化(コスト削減)



経済産業省、2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略より作成 <https://www.meti.go.jp/press/2021/06/20210618005/20210618005-3.pdf>

カーボンニュートラルの達成には乗り換え年数を考えるとすでにギリギリ

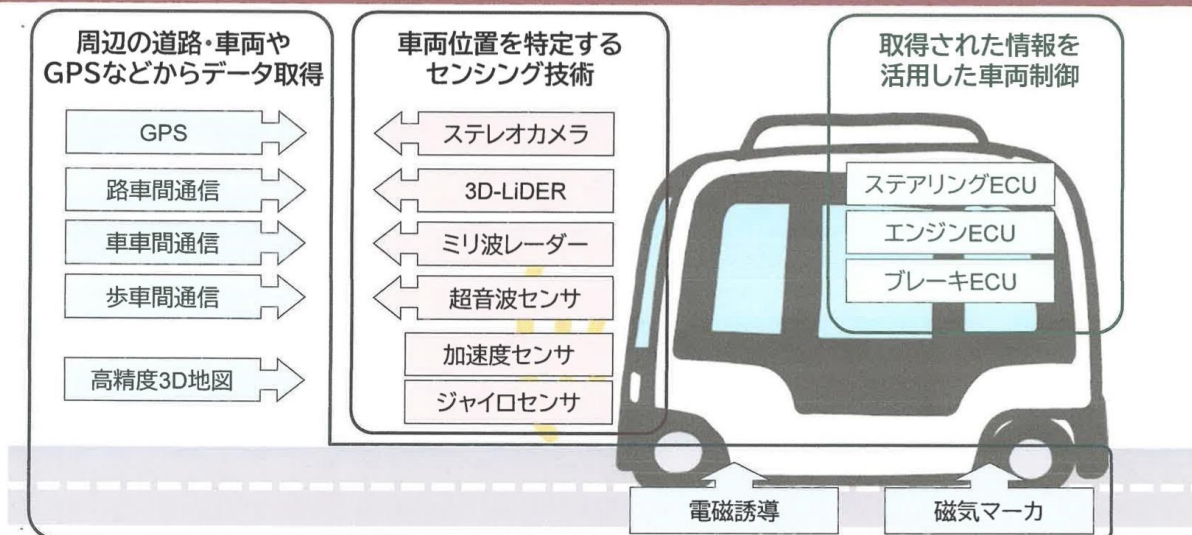
Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

◆自動運転を構成する要素



自動運転を構成する要素

15

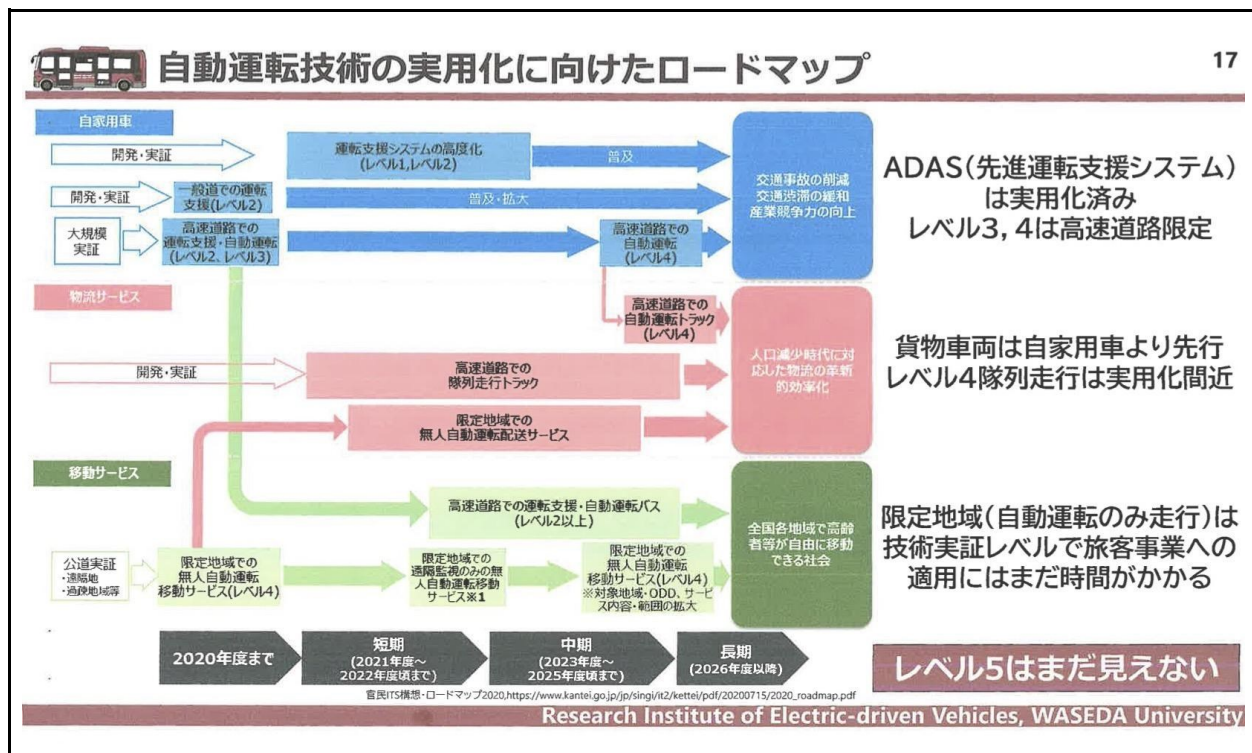


16m/秒で移動する車両を数cm単位で安全に制御する技術が必要

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

- ・ 自動運転の技術レベル

	レベル	定義	運転の主体
先進運転支援システム（ADAS） 運転者が一部または全ての動的運転タスクを実行	レベル 0	運転者が全ての動的運転タスクを実施	運転者
	レベル 1	システムが縦方向（アクセル・ブレーキ）または横方向（ハンドル）のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域（高速道路など）において実行	
	レベル 2	システムが縦方向及び横方向両方の車両運転制御のサブタスクを限定領域において実行	
自動運転（AD） 自動運転システム（作動時は）全ての動的運転タスクを実行	レベル 3	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行。作動継続が困難な場合は、運転者がシステムの介入要求等に適切に応答	システムで困難な場合は運転者
	レベル 4	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行	システム
	レベル 5	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に実行	システム



RoAD to the L4 プロジェクト

自動運転レベル4の技術開発。

2025年までに全国50箇所を実現予定。

高速道路などでのトラックの隊列走行などの開発を行っている。（これは実用化間近）

車と徒歩の混在空間での技術が最も難しい。

所轄官庁は内閣府・経産省から、R5年度から国交省へ



バスタイプ	乗用車タイプ
① 株式会社ディー・エヌ・エー  「レベル4」(専用空間) 「車両自律型」技術 (GPS、IMUにより自車位置を特定し、規定のルートを行 (点群データを事前取得)) 定員: 6人(着席) (立席含め10名程度) 速度: 10km/h程度 (最大:40km/h)	③ ヤマハ発動機株式会社  「レベル4」(専用空間) + 「レベル2」(混在交通(公道)) 「路車連携型」技術 (埋設された電磁誘導線からの 磁力を感知して、既定ルートを 走行) 定員: 7人 速度: 自動時 ~12km/h 程度 手動時 20 km/h未満
② 先進モビリティ株式会社  「レベル4」(専用空間) + 「レベル2」(混在交通(公道)) 「路車連携型」技術 (GPSと磁気マーカ及びジャイロ センサにより自車位置を特定 して、既定のルートを行) 定員: 20人 速度*: 35 km/h 程度 (最大40 km/h)	④ アイサンテクノロジー株式会社  「レベル4」(専用空間) + 「レベル2」(混在交通(公道)) 「車両自律型」技術 (事前に作製した高精度3次元 地図を用い、LiDAR(光を用い たレーダー)で周囲を検知しな がら規定ルートを走行) 定員: 4人 速度*: 40km/h 程度 (最大50 km/h)

国土交通省自動運転に対応した道路空間に関する検討会、https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/road_space/index.html

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

市町村における導入事例 (伊那市)

- ・ 一般車両の通行時間を制限して走行空間を確保 (混在空間は難しい)
- ・ 走行ルート条に磁気マーカを埋設して、GPS と組み合わせて位置情報を特定する
- ・ 遠隔でモニタリングする

市町村における導入事例 (伊那市)

- ・ 25km/h という条件を利用者が受容すれば、現状の技術でも運行可能

新しい技術はそれだけで魅力的だが、市民がイメージする公共交通の品質にはなかなか至らない。

◆公共交通オープンデータを活用した ICT 技術との連携

データは手を入れない生の状態だと活用しづらい。

可視化できるように加工する技術が必要。

地域を走るバスの時刻表（データ）

↓

地図と組み合わせて、ルートがどう通っているのか見る（情報）

↓

時刻表のバスの本数に合わせて塗りつぶしていき、どの地域が交通網が厚いのか可視化する

などの編集を行って活用する。

 同じデータでも使い方で異なる情報になる

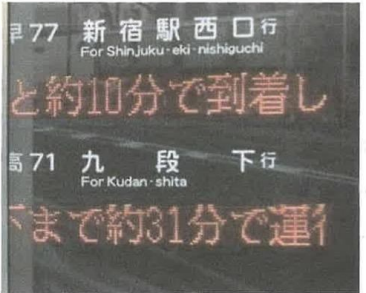
29

**停前



- 車両およびバス停に搭載したセンサにより通過情報を表示
- バス停間にいることは分かるけど、どこを走っているは分からない

**分後到着



- 接近情報に加え、予め設定されたバス停間の走行時間から、到着時間を表示
- 必ずしも10分後に来るとは限らない

所用時間予測



- バスロケの走行情報から目的地への所要時間を予測
- リアルタイムに遅延およびも目的地への所要時間が分かる

元となるデータは同じでも利用者が求める情報に変換することが重要

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

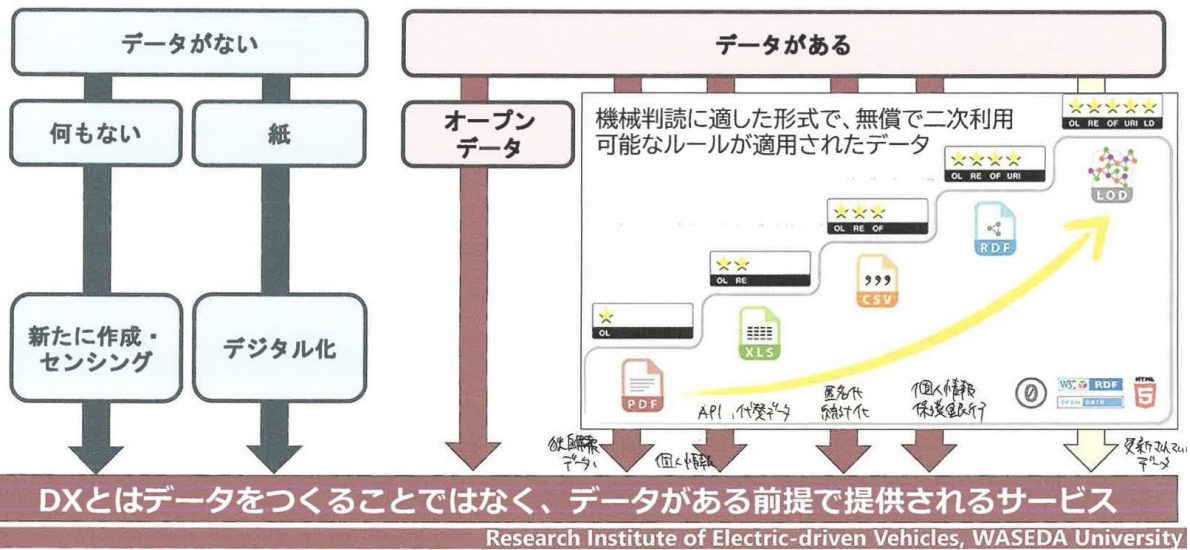
オープンデータから、自分が必要な情報を抜き出して、使えるように編集する。



データがある前提のサービス

28

- オープンデータの整備は進められているが、どのようにサービスに活用するか取り組みは不十分となっている
- 求められるサービスを先に想定し、それに必要なデータの状況を把握する必要がある



- ・ 標準的なバス情報フォーマット GTFS (General Transit Feed Specification)
google が開発→国交省で採用される。国際的なフォーマット。
2023 年 12 月時点で 650 事業者が整備・公開。

静的データ「GTFS-JP」（路線、時刻、運賃などの情報）

動的データ「GTFS リアルタイム」（遅延、到着予測、車両位置などの情報）

- ・ 導入事例（中津川市）

市内の路線バス・コミュニティバスのデータをオープンデータ化し

- ・ スマホ検索
- ・ インバウンドに対応
- ・ デジタルサイネージへの導入

自治体と地元バス事業者が連携してデータを維持・更新

◆MaaSによる地域公共交通の活性化

MaaS=Mobility as a Service

個々の事業者によるサービスを束ねる、多様性のあるサービスを増やす

レベル1	情報の統合	異なる事業者のルート・ダイヤ・運賃の情報を統合し、検索しやすくする
レベル2	決済の統合	検索に予約や決済まで統合する
レベル3	事業の統合	事業者・交通モードをまたいだサブスクリプション（定額制）の実施
レベル4	政策の統合	MaaSの導入による社会システムの変革 渋滞や車両の所有から脱却し、新たな都市計画を策定
オプション	目的の統合	交通に加えて、移動先での宿泊・観光・飲食などのサービスと統合することで新たな価値を共創

新しいサービス形態

- ・（AI）オンデマンド交通 → 交通空白地帯など
- ・超小型モビリティ → 密集地域など
- ・自動運転 → 運転手不足への対応
- ・グリーンスローモビリティ → 高齢化地域や観光地など

◆タクシーサービスの高度化とライドシェア

タクシー＝利用者との個別契約で旅客輸送を行う公共交通機関

メリット	ドア to ドアでどこへでも行ける・帰りの心配もいらない
デメリット	なかなか捕まらない・いくらかかるかわからない・高い

課題の解決

「高い」	事前確定運賃、相乗りタクシー
「捕まらない」	ダイナミックプライシング

そのほか、定額タクシーやサブスクリプションなど
タクシーは朝（通院）と金曜日の夜、雨の日が混む。午後の時間帯は空いている。

運賃：対価（乗車券） 法律で決まっている

料金：サービス（特急券） 事業者が決められる

ライドシェア



ライドシェア（ライドヘイリング・カープール）

46

米国

白ナンバー

目的の地が同じ2人（他人同士）

OK

Uber

1 配車リクエスト

- ウーバーのアプリを開いて、出発地と目的地を入力
- 運賃は需要で決まるが、基本的に安い

2 登録ドライバーに配車要請

- 現在地などの情報を基に、最適な登録ドライバー（車両）をシステムが選ぶ
- 運賃の約3割がウーバーの取り分

3 乗車

- ドライバーは一般人、車両も自家用車
- 別々の場所にいる2人をピックアップ（相乗り）

4 目的地到着

- ウーバーのアプリに登録したカードでネット決済
- 降車後ユーザーとドライバーがお互いを評価

Ride Hailing(ライドヘイリング)

- 旅客事業者によらない呼び出しサービス
- 利用者同士は乗りあわないのが基本

Car pooling(カープール)

- 同一方向の通勤等に利用する予約サービス
- 乗合が基本

日本

緑ナンバー

1 配車リクエスト

- ウーバーのアプリを開いて、出発地と目的地を入力

2 契約企業のハイヤーに通知

- 現在地などの情報を基に、最適な車両をシステムが選ぶ

3 ハイヤーに乗車

4 目的地到着

- ウーバーのアプリに登録したカードでネット決済
- 降車後ユーザーとドライバーがお互いを評価

配車アプリ

- タクシー事業者向けの配車サービス
- 規制緩和により事前確定運賃や相乗り、ダイナミックプライシングが可能に

相乗アプリ

**ライドシェアとは相乗りのこと
タクシーの高度化や
自家用有償旅客運送でできる**

Research Institute of Electric-driven Vehicles, WASEDA University

規制改革推進会議による現行案

2023 年度中

- ・タクシーの不足する地域・時期・時間帯に限定
- ・あくまでもタクシー事業の一環
- ・アプリ配車による事前確定運賃、タクシーと同額
- ・タクシー事業者が運転者の雇用、教育、運行管理、事故対応等を実施

2024 年度

- ・雇用に寄らない担い手の確保

- ・首長主導による導入の決定も可能に

今回の任期中に

「自動運転はやってこない」「MaaS は廃れる」「ライドシェアはもうやっている」

【所感】

高齢化と人口減少に伴い、本市においても地域交通は喫緊の課題となっている。

現在は地域ごとに路線バス、住民バス、乗合タクシー、離島航路などさまざまな手法が取られているが、このまま民間路線の赤字補填を続けていくことは合理的ではなく、積極的な統合や、情報へのアクセスのしやすさを考えて施策を進めていく必要がある。

本市における各種施策との関連については、各種公共交通のデータを統合した情報は、今年度導入が予定されているデジタルサイネージにおいて、主に観光客等に目的地までの効率的な移動を案内することができ、利便性の向上につながる、といった活用の方法が考えられる。また、今後の活用が必要になっている導入済のグリーンスローモビリティを復興住宅団地内の限られた敷地の中で自動運転化することで、高齢化する入居者の日々の外出支援に生かすことができる。さらに、本市では今年度 EV 用急速充電器を 100 基導入する予定になっているが、耐用年数が 7～8 年と比較的短く、その後のメンテナンス等についての対応も考えていく必要がある、など、具体的な課題についても参考になった。

DX/GX 技術は、課題解決のために非常に魅力的なツールであるように訴えかけてくるが、具体的な課題解決のためには、真に効果的な機能を引き出していく必要があるので、技術に踊らされることなく、導入コスト・ランニングコストを加味した上で地に足をつけた検討をしていくことが必要である。そのことを前提に各種技術を効果的に活用する手法について、今後も検討していきたい。