

第1回次世代モビリティサービスの在り方に関する検討会
議事録

1. 日 時：令和元年9月5日（木） 10:00 ~ 12:00

2. 場 所：県庁本館 1階 12会議室

3. 出席者：以下参照

■ 委員

ご所属	氏名（敬称略）
日本文理大学工学部建築学科 教授（委員長）	吉村 充功
一般社団法人大分県タクシー協会 会長	漢 二美
一般社団法人大分県バス協会 専務理事	脇 紀昭
九州旅客鉄道株式会社大分支社 支社長	貞苺 路也
社会福祉法人シンフォニー 理事長	村上 和子
公益社団法人ツーリズムおおいた 会長	幸重 綱二
公益財団法人ハイパーネットワーク社会研究所 所長	青木 栄二
大分県商工観光労働部 部長（副委員長）	高濱 航

■ 大分県

ご所属	氏名（敬称略）	
大分県商工観光労働部 （事務局）	理事（事務局長）	工藤 典幸
	工業振興課 課長	田北 正宏
	工業振興課 参事	小谷 公人
	工業振興課 主任	小野 裕明
	情報政策課 主幹	阿部 浩孝
大分県福祉保健部	福祉保健企画課 主査	吉賀 智彦
大分県企画振興部	課長補佐	長濱 誠一
	主事	伊藤 祐太郎
大分県土木建築部	主幹	河野 幸次
大分県西部振興局地域振興部	主事	井尻 凧
三菱 UFJ リサーチ&コンサル ティング株式会社（事務局）	主任研究員	近藤 洋平
	研究員	植野 真史

■ 市町村

ご所属	氏名（敬称略）
大分市都市交通対策課 課長	橋本 陽嗣
大分市都市交通対策課 参事	雨川 陽之
日田市まちづくり推進課 課長	中嶋 美穂
日田市まちづくり推進課 主査	永楽 智史
由布市総合政策課 課長補佐	米津 康広

4. 議事内容

(1) 開会

- 大分県商工観光労働部高濱部長より挨拶

(2) 委員長、副委員長選任

- 委員長に日本文理大学工学部建築学科 吉村教授、副委員長に大分県商工観光労働部高濱部長を選任

(3) 議事

1. 次世代モビリティサービスの現状と課題について

- 事務局より、資料2「次世代モビリティサービスの現状と課題」について説明
以下、次世代モビリティサービスの現状と課題における主な意見等。

【吉村】

- ・ 全国で多種多様な実証事業が実施されている。本実証事業についても、移動にとどまらず、周辺の回遊性向上による産業活性化等にも関わるものになれば。

2. 交通事業者の現状と課題について

- (一社) 大分県タクシー協会漢会長より、現状と課題についてプレゼン。
以下、主なプレゼン内容。

【漢】

- ・ 県内タクシー事業者が78社、保有車両数は1,232両（ジャンボタクシー168両、大型車両11両、中型車両51両、小型車両1702両）ある。そのうち、ジャパンタクシーは74両、NV200バンネット（福祉車両）は38両ある。
- ・ 東京が中心になるが、東京五輪までに1万両を目指していくとのこと。
- ・ 人手不足と利用者の減少の進行がみられ、輸送人員は、平成21年は1222万人/年だったが平成30年末には1067万人/年と、75%まで減少。輸送人キロは、平成21年は126億7000万人キロだったが、平成30年末には97億5000万人キロまで減少している。
- ・ こうした中で、姫島村以外のすべての自治体でコミュニティバスを受託している。

- ・ 今後、タクシー業界として全国で取り組む事項として 11 項目を挙げている。①初乗りの距離短縮運賃、②相乗り運賃、③事前確定運賃、④ダイナミックプライシング（変動料金制）、⑤定額運賃、⑥相互レイティング、⑦ユニバーサルデザインタクシーの増加、⑧タクシーの全面広告、⑨第 2 種免許の緩和、⑩訪日外国人富裕層の需要に対応するためのサービス、⑪乗り合いタクシー等を目標として取り組んでいる。
- ・ 他に 9 項目挙げている。①MaaS への積極的参画、②自動運転技術の活用方策の検討、③キャッシュレス決済の導入促進、④子育てを支援するタクシーの普及、⑤ユニバーサルデザインタクシー・福祉タクシーの配車体制の構築、⑥運転者・職場環境良好度認識認証制度の普及促進、⑦労働力確保対策の推進、⑧大規模災害時における緊急輸送に関する地方自治体との協定等の推進、⑨タクシー産業のアピールの推進を掲げている。大分県とは、大規模災害の協定なども締結している。
- ・ 運転手の高齢化（平均年齢 63.7 歳）に伴い、どのように運転手確保していくかは深刻。
- ・ 外国人の運転手の確保に向けた取り組みも今後検討が進んでいく。
- ・ 大分ラグビーワールドカップに伴い、来訪者も多くなる。「ポケットク」を導入する等、タクシー利用者の満足度を高めることで、県への印象をよくなり、リピートしてもらえようようにしたい。

- （一社）大分県バス協会協専務理事より、現状と課題についてプレゼン。

以下、主なプレゼン内容（大分県バス協会の資料に未記載の事項）。

【協】

- ・ 大分県内では、S40 年で 9018 万人が輸送人員だが、現在は 2000 万人となっており、20%まで減少している。
- ・ 乗合バス事業者について、輸送人員は減ったが輸送人キロは増加。
- ・ 乗合バス事業者の運転手の平均年齢は、52.4 歳と高齢化が進んでいる。
- ・ バス利用者の減少に伴い、大分県内の事業所の中には、1 営業所で毎年 9000 万円近くの赤字を出しているケースもあり、厳しい経営状況である。また、1 路線で 5 千万円も赤字のケースもある。
- ・ 今後、高齢化の進行によって免許返納者がさらに増加する。その際、公共交通機関がなければ交通弱者がさらに深刻化する。今後、公共交通の重要性が高まる中、バス事業者も存続し頑張っていきたい。

3. 意見交換

- 事務局より、資料 3-1 「意見交換論点」について説明。
- 大分市より、令和元年度自動運転車両実証運行について説明（別途資料）。
- 由布市より、IoT 等の先端技術を活用したグリーンスローモビリティ実証事業について説明（別途資料）。

以下、意見交換における主な意見等。

【中嶋】

- ・ 過疎地の高齢者の移動手段に関して問題を抱えている。検討会を通じて、大分県と連携しながら移動手段の確保について検討していきたい。

【高濱】

- ・ 無駄なく移動するだけでなく、移動することによって賑わいが生まれることが望ましい。JR やバス、タクシー事業者とも連携していきたい。
- ・ 大分市に質問。自動運転車の導入に伴い、その賑わいなどの周辺への広がりについて考えがあればお伺いしたい。

【橋本】

- ・ グリーンスローモビリティの自動運転車導入によって、街中を見ながら走ることができる。それにより、賑わいが生まれる。ただし、現在は実証中であり、まずは走らせることに注力している。

【漢】

- ・ 既存のバス事業者をもっと活用した方が良いのではないか。お金もかかっているのに特定期間中に走らせるだけではもったいないのではないか。
- ・ ドーム周辺までの交通アクセスが悪い。このアクセスを改善し、いかに県外から人を呼び込み、ドームへと誘導するのが重要。
- ・ そこで、モノレールや LRT、路面電車等によって交通アクセスを確保する案も出ていた。しかし、道路拡幅も必要であり、すぐに取り組むのは難しい。平時から交通アクセスを改善しておくことで、イベント時のアクセスの悪さを解消できるのではないか。

【青木】

- ・ 課題解決に関する議論と次世代の将来までの期間設定の議論がある。課題解決についてはすぐに取り組むべきもの。一方で、次世代といったときに 3 年先か 10 年先か、どこを見据えるのかによってできることが異なる。
- ・ アメリカでは、ハイウェイで半自動運転車の運転手が居眠り運転している様子を横で撮影することが流行っている。しかし、その運転手は罰せられない。
- ・ 私は自家用車にほとんど乗らない。グーグルマップさえあれば、世界中でバスが不便なく使える。ただし、グーグルマップの利便性を上げるためには、バスのデータをオープンにしなければならない。
- ・ 福岡市内において期間限定で Uber の実証実験をした際、非常に便利だった。大分でもこのようなシェアリングサービスを利用するなど解決手段は多様に考えられるのではないか。

【工藤】

- ・ 5 年、10 年先を見据えつつ、現状の課題を解決したいと考えている。ただし、当面は課題解決に取り組むたい。

【高濱】

- ・ 足元の技術を使って課題解決を図るが、導入を想定するサービスが持続的なのが重要。5年先、10年先に何らかの形でつながる、例えば、実証実験で取得したデータが、自動運転車に活用される等といったことが重要であり、一時的な取り組みに留まることは避けたい。

【幸重】

- ・ 平成30年の国民文化祭では、県外の人々の訪問はあまり多くなかった。しかし、昨年の国東市の国民文化祭に行った際に感じたのは、外国人が多くなってきていること。
- ・ 昨年、訪日外国人の多い観光地を参考にするため高野山を訪問した。高野山はフランス人が多かった。その背景には、ゴールデンルートの近くであること、禅への関心が高いことがあるようだ。
- ・ 加えて、日本の若者は朱印帳ブームがきている。大分県でも朱印帳を活用した観光促進を検討した方が良いと考えているが、国東市も道路が良くなったので、どういうルートできてもらうかが重要になる。今後の誘客に期待が持てると思われる。

【貞苺】

- ・ JR九州でもMaaSに取り組んでいる。各地で多様な取り組みが進んでおり、福岡市ではタクシーとの連携を行っている。鉄道としても連携していきたいし、大分の特色を生かしていく必要がある。地元の人にも県外来訪者にも使いやすいようにするのが大事。

【村上】

- ・ 現在では、コツコツ積み重ねて進めてきても、新たな技術の出現で急激に変化し前提条件が変わっていくことが起こるようになった。
- ・ そのため、小さな工夫や規制緩和でよくなることがあれば着手することが重要である一方、大分市の自動運転ように最先端の技術に関心を持ち取り込んでいくことも重要。
- ・ 自動運転車は技術も重要だが、「乗ってみたい」と人々が関心をもってもらい取り組みでもある。交通に対する関心の喚起や街への関心を持ってもらうことも重要。

【脇】

- ・ 過疎地域では、バス事業者は様々な取り組みを実施しているが運転手確保や利用者確保が難しい。バスの走る場所が街であり、バスの走らない場所には人は住まない。でも補助金漬けではいけない。
- ・ このままでは、バス事業者は生き残れないし、そうなれば街がなくなると考えているので、新しい取り組みをしていかなければならないと思っている。

【村上】

- ・ バスの運行ルートは、幹線道路沿いである。しかし、日常生活で求められているのは、住宅街の中の自宅から病院やスーパーなどに向かうルートである。幹線バスと住宅街の公共交通とで乗継ができるようになれば利用者が増えるのではないかと。
- ・ バス事業者にすべて任せるのではなく、機動力のあるタクシーなどと連携すればよい

のではないか。

【脇】

- ・ バス事業者としてもその意見に同意だが、運行本数や運行ルートを利用者に完全に合わせて設定することは難しい。

【漢】

- ・ バスは幹線道路が多い。タクシーは住宅街内を走ることによってバスなどと接続することも考えられるが、一方で目的地まで直接行くことも求められている。
- ・ Uber は全面的に悪いわけではないが、事故時の責任の所在が不明確な点等に留意が必要である。
- ・ 自動運転に関しても、普及はするが完全自動化は地方部では難しい。高齢者の手助けなどを考えると、人の介入は必要になると思われる。

【高濱】

- ・ Uber の議論は避けて通れない。利用者にとっての利便性はアプリの使いやすさだろう。一方でタクシー業界の視点でみると「白タク」という見方になり、安全性の問題が出てくる。
- ・ 交通空白地において交通事業者でない個人のサービスが入ってきた場合、どのように変わるのか教えてほしい。

【漢】

- ・ そもそも交通空白地で運転する個人がいるのだろうか。
- ・ タクシー業者は、公共交通機関としての責任をもって取り組んでいる。NPO 等が新たにサービスを提供したとしても、何か問題が発生した際に撤退するのではないか。そのような場合、結局その地域に住む人が困る。過去に一部の地域で NPO が交通事業を実施した際、問題が生じたため撤退した事例があった。Uber についても同様のことが懸念される。

【青木】

- ・ 少し漠然とした議論となっているのは、ユーザーがどこにいるのかが不明であるから。データを使うことで、どこにどのような人がいるのかを把握したうえで議論した方が良いのではないか。
- ・ バス事業やタクシー事業は、過去からの延長にある。これからのサービスを考えるためには、延長で考えるのではなく、利用者の視点に立ったモデルへと転換しないと難しい。
- ・ 日本では、Uber 日本法人が日本型の安全性確保について説明ができなかったことが問題であり、うまく説明できるような工夫があれば国内でも実現されていたかもしれない。例えば、台湾では、タクシー会社と Uber が手を組んで実施することで、台湾型のモデルを構築し、安全性を確保している。
- ・ インドネシア等で流行っている Grab はバイクタクシー。このサービスはモノを運ぶ出前サービスが特徴的である。日本では Uber Eats のサービスが普及しつつある。途上

国では、物流システムが社会的な仕組みとして構築されていないため、新しいサービスが実装されている。一方で、日本や欧州などでは、その仕組みが充実しているので、新しいサービスをそのまま社会システムに組み込むのではなく、人口減少などの課題に伴いスポット的に発生している問題に当てはめる形で組み込むことが望ましいのではないか。

【漢】

- ・ 貨客混載の仕組みは面白い。
- ・ Uberは需要と供給によって値段が変わるが、この変動を抑えることも重要ではないか。
- ・ 過疎地では対応できる人が少ない。郵便局も過疎地域では赤字となっている。

【吉村】

- ・ アプリを使い、あらゆる移動手段に接続すること、他のサービスに波及させることがMaaSの特徴である。
 - ・ 大分県内でも、中山間地域まで観光客などが移動するケースが出てきている。しかし、観光地や中心部以外において、Wifiや電波が繋がらない場所もある。新たなサービスを導入する上では、通信基盤の整備から検討する必要がある。
 - ・ 多くの実証実験でアプリ開発がされるが、そのアプリがそもそも知られていないのが現状の課題としてある。知ってもらうことがまずハードルとして高い。
- 事務局より、資料3-2「意見交換参考」を用いて、「例1.高齢者の移動手段の確保」及び「例2.事業所間の連携促進」に関する実証実験を検討したい旨提案。

以下、実証実験の方向性における主な意見等。

【漢】

- ・ 例3の大規模施設へのアクセスについては、大分市だけで検討しているのか。

【工藤】

- ・ 県都大分市交通円滑化検討会については、県の土木建築部が中心になり、大分市と連携して取り組んでいる。

【高濱】

- ・ この会議の議論としては、実証実験の2分野に絞るのではなく、幅広く議論していきたい。但し、実証実験については方向性を絞って実施するという事。
- 事務局より提案のあった「例1.高齢者の移動手段の確保」及び「例2.事業所間の連携促進」に関する実証実験を検討することについて承認。

4. 閉会

- 事務局より、スマートモビリティチャレンジシンポジウム開催の紹介及び、第2回次世代モビリティサービスの在り方に関する検討会を10月25日で開催したい旨連絡。

以上