

第 2 回地域交通データ会議 議事概要

日時：令和 6 年 12 月 4 日（水）11:00～12:00

場所：オンライン開催

出席委員・臨時委員（五十音順）：

【委員】 浅見泰司 委員（座長）、竹村彰通 委員、真下敬太 委員、森川高行 委員

【臨時委員】 川鍋一朗 臨時委員、廣野修一 臨時委員

議事概要：

【議事(1)：「まず始める事が大事。始めればデータがついてくる。」】

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 会長 川鍋一朗臨時委員より、資料 1 について説明があった。その概要は以下のとおり。

- ・ （八重洲口タクシー乗り場の写真を示しながら）例えば、八重洲口のタクシー乗り場では、利用者による長蛇の列ができていますが、これはインバウンド需要の増加に伴い、スーツケースを持った外国人観光客が増加していることに要因があり、タクシー不足によるものではない。このため、来年 3 月までには乗り場を広げる工事を実施予定であるが、データやエビデンスドリブンを実現することで、より適切な解決策を実施することができた事例である。
- ・ 全国のタクシー乗務員数は、4 年後にはコロナウィルスのパンデミック前の乗務員数である 28 万人まで回復する見込みとなる。
- ・ 地域別にみると、東京・神奈川・大阪では、既にコロナウィルスのパンデミック前の 90%程度の乗務員がいる一方、青森・新潟・徳島のような地方部では乗務員数が増えておらず、タクシーが不足している状況にある。
- ・ 有効かつ説得力のあるデータを収集するためには、現在のデータを収集するのではなく、新しくデータを収集するアクションが大切であると認識している。
- ・ 成功事例は、いずれも「できることを持ち寄り協力し合っている」点で共通している。民間に任せきりにするのではなく、関係者間で少しずつでも協力し合うことが重要であると考えている。

【議事(2)：三浦市域における神奈川版ライドシェアの実施状況について】

神奈川県県土整備局都市部交通政策課 課長代理 廣野修一臨時委員より、資料 2 について説明があった。その概要は以下のとおり。

- ・ 三浦市では、タクシー事業者のうち 1 社が夜間運行を止めたことや個人タクシーが市内にほとんどいなかったことから、実質 18 台のタクシーで夜間の移動需要に対応するなど、夜間のタクシー不足が深刻な状況であった。このため、GO アプリを活用した公

共ライドシェアの実証実験を今年の4月に開始した。

- ・ 実際の利用実績のデータをみると、事前の予想と概ね等しい回数の利用があったことが分かったほか、月・曜日・時間帯別の詳細な利用状況、アプリからの配車におけるマッチング率、エリア毎の乗降率等のデータを得ることができている。
- ・ 実証実験の結果として、神奈川版ライドシェアはタクシー不足問題に対して有効な手段であると評価している。また、採算性の算定を行った結果、約120万円の赤字であったが、夜間のタクシー不足問題に対応するため、不足分は三浦市が負担し、本格実施に移行する運びとなった。
- ・ 全くデータがない状態からの出発であったが、実証実験を通じて収集した有用なデータを分析・活用し、データに基づいた施策を打つことができたと感じている。

【議事(3)：自治体におけるデータ利活用の事例について】

事務局より、資料3について説明があった。その概要は以下のとおり。

- ・ 熊本市では、共同経営を行う市内のバス事業者5社に共通のバスダイヤ分析システムを導入し、蓄積されたデータの分析に基づいた路線再編やダイヤ見直しといった交通施策を実施した。具体的なデータの活用実績としては、収集したデータをダッシュボードに可視化することにより、実際の利用者数に対する便数の分析を実施。これにより、特定の時間帯における実際のバス利用者に対して便数が過剰であることが明らかとなり、便数の改善に向けた説明をデータに基づいて行うことが可能となった。
- ・ 八戸市では、交通事業者2社に対して市が地域連携ICカードの導入補助を実施した。当該補助の実施により、交通事業者2社と市（協議会）の3者間でデータ提供に関する覚書を締結し、各交通事業者から市（協議会）へ交通計画の検討などに活用できるデータが提供される仕組みの構築が実現した。具体的なデータの活用実績としては、交通事業者が運転手不足等を理由に路線廃止を申し出たことに対して、収集したデータをダッシュボードに可視化することにより、当該路線の利用者属性の分析を実施した。これにより、利用者の需要は代替路線で対応可能と判断できたことで、路線廃止を円滑に承認することができた。

【議事(4)：意見交換】

議事(1)～(3)を踏まえ、意見交換を行った。各委員の意見の概要は以下のとおり。

- ・ ライドシェアの実施について
 - 民間事業者においては、赤字が出るのであれば、当然自らが主体となってライドシェアを実施することは困難。また、地域の移動の足を支えるのであれば、やはり行政が牽引して実施すべきといった声もある。
 - 民間事業者のみで実施する場合は、ドライバーを雇用する必要があるため、最低賃金の規制を遵守する必要がある。そのため、雇用に耐え得る収益が見込まれな

いと撤退するしかないが、行政が公共ライドシェアを実施する場合は、ドライバーを業務委託の形態で募集できるため、柔軟な報酬体系による実施が可能となる。

- 行政が主体となって公共ライドシェアを実施する場合に、あまり高い収入でなくてもドライバーの応募があるのは、社会貢献ができるというボランティア的側面がありつつ、少し収入が得られるといったところでバランスが成り立っていることが理由と考えられる。
 - ご発表のあった事例については、いずれも素晴らしい先行事例である。
 - 地域におけるライドシェアを規模として拡大していく上では、ボランティア精神のみに頼るのではなく、混み具合や時間帯によって価格を変えるといったダイナミックプライシングを実施する等、工夫して収益性を上げることも必要である。
 - 実施地域の拡大という観点では、全国的に乗務員の高齢化、成り手の不足等の理由から夜間の供給力が弱まっている。こうした意味でも、三浦市の事例はほとんどの地域で参考になると考えている。
- ・ DXの推進について
 - 高齢者はアプリに忌避感がある方も少なくないが、こうしたDXの推進を忌避する声に耳を傾けるばかりではなく、高齢化が進んでいる地域でも諦めずにアプリ導入を推進するといったことが、データ収集や行政コストを下げるといった観点からは重要であると考えている。
 - ・ 地域交通データ会議の方向性について
 - 本日紹介された様々な事例も踏まえた上で、自治体に対して、「移動の需要をどのように考えるか」といったガイドラインの作成が必要である。

以 上