

産官協議会「次世代モビリティ／スマートシティ」第1回

開催日時：2018年10月25日（木）15:30～17:30

場所：合同庁舎第4号館共用220特別会議室

1. 議事

- (1) 開会
- (2) 地方自治体・事業者説明
- (3) 自由討議
- (4) 閉会

2. 出席者

【未来投資会議 議員】

金丸 恭文 フューチャー株式会社代表取締役会長兼社長グループCEO
志賀 俊之 株式会社 INCJ 代表取締役会長、日産自動車株式会社取締役

【アドバイザー】

石田 東生 筑波大学名誉教授
中村 吉明 専修大学教授
大下 篤志 株式会社みちのりホールディングス ディレクター
川鍋 一朗 JapanTaxi 株式会社代表取締役社長
佐治 友基 SB ドライブ株式会社代表取締役社長
深井 秀一 株式会社NTT ドコモ コネクテッドカービジネス推進室長
沼尾 弘樹 株式会社 notteco 事業部長
細谷 精一 群馬県前橋市政策部交通政策課長
松館 渉 株式会社未来シェア代表取締役

【省庁】

内閣官房

新原 浩朗 日本経済再生総合事務局 事務局長代理補
平井 裕秀 日本経済再生総合事務局 次長
佐藤 正之 日本経済再生総合事務局 次長
佐野 究一郎 日本経済再生総合事務局 参事官

警察庁

太刀川 浩一 交通局交通企画課長
早川 智之 交通局運転免許課長

経済産業省

小林 大和 大臣官房参事官（自動車・産業競争力担当）

国土交通省

蔵持 京治 総合政策局 公共交通政策部交通計画課長

楠田 幹人 都市局 都市計画課長

水野 宏治 道路局企画課評価室長

金指 和彦 自動車局 旅客課長

江坂 行弘 自動車局技術政策課長

3. 第 19 回未来投資会議（2018 年 10 月 5 日）における次世代モビリティ／スマートシティの方向性について、内閣官房日本経済再生総合事務局より参考資料に沿って説明。

4. 地方における移動の足の確保等に関する取組について、前橋市、株式会社 notteco、Japan Taxi 株式会社より、資料 1～3 に沿って説明。

（民間議員・アドバイザー・関係省庁からの意見の概要（順不同））

<前橋市、Japan Taxi 株式会社の発表を踏まえた議論（MaaS サービス、自動運転、ダイナミックプライシング等）>

- 高齢者がスマートフォンを使えるのかという点は要検討。また、用途・目的によって求められるものも変わるので、こうした点も考慮した料金設定等が必要。
- 異なるモード間の自由な MaaS サービスのプランニングを可能とするため、料金決済 API を各交通事業者が共有し合える枠組みを構築すべき。
- 自動運転に関しては、欧州経済委員会のレコメンデーションを踏まえ、制度整備に向けて取組みをお願いしたい。
- バス事業でも、他の交通機関との組み合わせによるダイナミックプライシングはニーズがある。料金設定にあたっては、より自由度がある制度が望ましい。
- 相乗りタクシーの取組については、今年の実証実験結果を検証し、本格導入に向けたルール整備を検討していきたい。
- 各地でバラバラに行われている実証実験をまとめ、技術を集合させることで、自動運転が技術的には可能であることをモデルとして社会に示す必要がある。
- 自動運転はローカルエリアではハイスペックな技術である必要はないので、全国一律ではなく、ラストワンマイルの交通量が少ないエリアでは、ロースペック車両で先行的に進めていただきたい。運転士は全国で不足しているので、早期に実現できるようにしていきたい。
- 自動運転化の実現に向けては、タクシーのドライブレコーダーの情報などが活用可能ではないか。地点を一か所決めて、交通事業者で連携して自動運転化を進めることで、

可能性が非常に広がる。

- 最近、運送事業者、システム事業者等が連携して民民での実証実験が全国的に増えている状況なので、今後、経産省と協力して技術開発の進捗や解決すべき課題について整理し、効率的な開発が可能となる道のりづくりをしていきたい。
- 公道実証が統合されることが望ましいが、難しい側面もある。各省には、取組の現状把握、得られた知見の整理をお願いしたい。その上で国が何をしていくかを検討することが必要。
- この分野は着実に進んでいると思う一方、危機感もある。技術革新が生まれる中、地方では移動難民が発生している状況であり、これに対して規制等を再考し、如何に次のステージに進むかを検討する必要がある。相当先を見越して方向性を打ち出すべき。
- より柔軟なタクシー料金体系を国交省が積極的に進めていくべき。加えて、警察庁は、車内の様子の記録等の要件を前提に、二種免許の別類型を考えるべき。

<株式会社 notteco の発表を踏まえた議論（自家用有償運送制度、交通空白地域）>

- どうしても notteco のような取組以外では救えないエリアがある。こうしたエリアの移動困難者を救うためには自家用有償を進めていくべき。
- 自家用有償の取組が特例的に生まれてきているが、事故等の問題は今のところ聞こえてきていない。精査が必要だが、地方の課題を解決するためには思い切った変革が必要。
- 各自治体の能力に差がある中、こうした取組を展開する方策は非常に重要。社会実験だけではなく、実装に向けた人材育成や相互ネットワーク構築も検討すべき。
- 自治体による取組も、様々な交通事業者がいて簡単には進まないのが実情。法規制やしがらみなど様々な問題があり、解決のためには法制度によるサポートなども必要。
- 自治体と交通事業者のコミュニケーションは、地域によって相当濃淡があるため、我々は全自治体へのヒアリングをしている。ただ、タクシー事業者の人材にも濃淡があるので、国交省が事業者と一緒に自治体に伺い、人材面を補完している。このような後押しにより、人材の濃淡を薄め、全体の底上げができるのではないかな。
- タクシー会社の人材派遣という話が出たが、タクシー会社によるノウハウの提供等の出口があり得るか、幅広に検討いただきたい。
- 自治体が提供する交通サービスは、人材が少なく、非効率な運行状況。地方自治体での自家用有償実現の背景には、お互い顔が知れているコミュニティという要素があり、このようなコミュニティの力と自治体の力をどう結び付けていくかがキーポイント。
- 公共交通空白・不便地域は駅とバス停からの距離で設定されるため、その解消のため安易にデマンド交通や自家用有償運送サービスが導入されることが多い。しかし、実際には相乗りとはならず、1人あたりの公的負担が高いという非効率な状況も生まれており、公共交通空白地域の解消と言えない例もある。何をもって移動制約者ゼロとするかの指標、KPI の設定が重要と考える。

- バスは道路という公共空間上を大勢が乗り合って移動するという点で、元祖シェアリングエコノミーと言える。例えば、空港行の相乗りタクシーが過度に普及することで、安い運賃でより多くの人数が乗り合うバス路線が維持できなくなるのでは、社会的ベネフィットの観点から問題と考える。
- 一番重要視すべきは輸送の安全。
- 安全性は非常に重要。地方だと顔が見えるので良い人材の確保が可能であり、健康面も毎日チェック可能。また、採算性がとれている取組もあり、安全面、財政面ともに地方で実現する可能性を示している。
- 相乗り事業者側にも命を預かっているという意識が必要。また、地方の相乗り事業は人材育成にも繋がる。今まで自治体が交通事業者を支払っていたお金を、町に住む住民が受け取り、地元の交通を担うという新たなまちづくりになる。
- 従来はタクシー運転手が二種免許をもっているから安全という発想であったが、自動車自身が安全機能を身に着け、属人的な部分を極小化しているのが自動運転であり、安全の定義と実現の方法は変わってきたのではないか。
- 安全性が損なわれた場合も考える必要がある。かつて規制緩和によりマーケットが拡大したが、安全を担保するコストが失われ、軽井沢のツアーバス事故が起きると逆に規制が厳しくなった。
- 安全性については大切な問題なので丁寧に議論していくことが必要。これについてもタクシー会社のノウハウ提供等による方策を議論したい。
- 海外ではシェアリングが進んでおり、日本が取り残されるわけにはいかない。
- 道路運送法で自家用有償運送が許可されるためには、協議会の合意が必要であり、既存事業者が反対すると新規参入できない。柔軟に進められる制度が必要。
- 自家用有償は旅行者も対象として、より柔軟な運用をしても良いのではないか。これにより地方創生にも繋がる。
- これらの取組は国民の選択肢を増やす一方で、リスクが増す可能性もある。リスクをしっかり確認して進めていくべき。
- 重要なのは、事業者と地域がよく議論することであり、事業者が持っているノウハウと地域の力を組み合わせることができる環境づくりに取り組んでいきたい。
- 交通空白地の定義については、地域によって異なるため、地域の実情に応じて地域でよく議論していただく考え方となっている。まずは事業者に相談し、事業者の対応が可能かどうかを明確にすることが重要。
- 自家用有償運送制度は複数自治体で共同実施が可能。自治体が様々な行政サービスを担う中で取り組むのは困難な場合もあるので、運輸局でサポートする。
- 制度上は地域の実情に応じた取組を認めているにも関わらず、標準的取組以外には厳しく、結果として類似の取組になることが多々あるので、改善に向けた検討が必要。
- 既存の事業者の確認を取らないと新規事業ができない点は問題である。また、交通空白

地の定義に関しては、利用者にとって本当に良い方法を考えることが必要。

- 公共交通の議論がタクシー、バス、自家用有償に絞られている。地方では病院等の送迎をするドライバーも存在するので、これらも含めた交通もあり得るのではないか。

<その他の議論（自動車の安全運転支援機能の向上、柔軟な免許制度の在り方）>

- 警察庁では、調査研究会を開催し、高齢運転者の運転能力に応じた限定条件付き免許の導入可否を検討中。運転免許の継続又は取消しという「オール・オア・ナッシング」ではなく、様々な観点から、限定条件付き免許の導入について検討すべき、といった委員の意見もある。
- サポカーを免許制度と絡めるとなると、高齢運転者の機能低下や事故原因について、事故実態に基づく掘り下げた分析により詳細に把握することが必要。その結果を基に、次のサポカー作りについて警察庁、金融庁や経産省と連携して検討していきたい。
- 高齢者の生活メニューを考えると時速 100km で走る必要はないので、サポカーや柔軟な免許制度は非常に検討の余地がある。
- 運転状況をスマートフォンで確認できる見守り機能に取り組むベンチャーがある。高齢者の免許更新の際、これにより実際の運転を確認することも一案。