

第 35 回 東海村地域公共交通会議 会議録

【日 時】	令和 6 年 6 月 21 日(金) 10 時 00 分～11 時 30 分
【場 所】	東海村役場原子力視察研修室
【出席者委員】	出席 17 名(うち代理 2 名)／欠席 5 名

1. 開会

2. あいさつ

○萩谷会長

皆様おはようございます。本日は大変お忙しい中、第 35 回東海地域公共交通会議にご参加いただきましてありがとうございます。また、今年度、会議委員の方々の異動によりまして、新たに委員になられた方々におかれましては、委員就任にご快諾いただきまして、誠にありがとうございます。昨年度から会議に参加いただいている委員におかれましても、引き続きお力添えをよろしくお願い申し上げます。

先日、本県を含む県央地域でタクシー事業者によるライドシェアが 7 月上旬から始まるという報道がされておりますが、ここに来て、タクシー業界に限らず、バス及びトラックも含めたドライバー不足がいよいよ深刻となってきたのかなと思ったところでございます。

現在、自動運転技術の開発も進められておりますけれども、今後の普及というところまで考えますと、現状ではまだまだドライバーあつての地域公共交通だと思います。労働環境の改善など、様々な方策に取り組んでいく必要があるのではないかと考えております。

このドライバー不足の背景には労働人口の減少といった大きな要因もあるかと思いますので、今後、私ども役場も含めて様々な業界で労働者不足が出てくると考えております。

そのような中、本村のデマンドタクシーにおきましては、今年度から AI 配車システムの導入に向けて現在準備を進めているところであり、効率的なデマンドタクシーの運行もさることながら、オペレーター不足への対応も図りながらしっかりと村民の日常の足を確保してまいりたいと思っております。

本日の会議では、本村の公共交通の利用状況の報告のほか、日立市において茨城交通様が実施しておりますひたち BRT の自動運転の取組みについての報告や、令和 7 年度地域内フィーダー系統確保維持計画についてご審議いただきたいと思います。

委員の皆様からの忌憚のないご意見をいただきたいと思いますので、本日はどうぞよろしくお願いいたします。

3. 報告 (1)公共交通の利用状況について

事務局から配付資料「公共交通の輸送実績【令和 5 年度】」「茨城交通(株)路線バス 年度別利用実績」「デマンドタクシー「あいのりくん」 年度別利用実績」に基づき説明。

(質疑等)

【山田委員】

資料「デマンドタクシー「あいのりくん」 年度別利用実績」に記載されているデマンドタクシーの1便あたりの利用者数について、今後AI配車を導入して、1便あたりの利用者数を増やしていくことが1つの狙いだと思うが、そもそも1便あたりの数字はどのように数えているのか教えてほしい。

【事務局】

1便あたりの利用者数の数え方について、デマンドタクシーは30分間隔で運行しており、30分の間に1回でも利用者を乗せていれば1便と記載している。

【山田委員】

では、必ずしも同時に2人乗せておらず、30分の間に1人乗せて目的地で降ろした後、もう1人乗せた場合も2と換算されるのか。

【事務局】

そのとおりである。

【茨城運輸支局 峯岸運輸企画専門官(小菅委員代理)】

デマンドタクシーの行き先や利用目的等の資料はあるのか。もし資料がなければ口頭で教えていただきたい。

【事務局】

資料はないが、主な運行先として「東海病院」や、障害の方の利用が多い「総合福祉センター絆」がメインのランドマークとなっている。また、買い物目的で「イオン」も上位のランドマークとなっている。

【萩谷会長】

事務局の説明に対して、遠藤委員、舛井委員、吉成委員にご意見等をお伺いしたい。

【遠藤委員】

只今、事務局から報告のあったとおり、令和5年度路線バスの利用者数は増加傾向となっている。また、第33回東海村地域公共交通会議で協議いただいた一部路線バスのダイヤ減便を4月にさせていただいた。4月以降の利用者数の報告はまた改めて実施する予定だが、路線バスのダイヤ減便による利用者の減少は非常に限定的だという風に理解している。令和5年4月は新型コロナウイルスが5類になる前の段階のため、その辺りで増える傾向と、減便によるマイナスの影響と比べるのが難しい部分ではあるが、今のところ、新年度利用者数が大きく減少するような状況にはなっていない。

【萩谷会長】

路線バスのダイヤ減便というのは、ドライバーの労働環境の改善やドライバー不足というものが影響しているのか。

【遠藤委員】

そのとおりで、ドライバー不足と4月から2024年問題によって自動車運転業の労働時間が

大きく制限されたため、運転手の働く時間を少し短くせざるを得なくなり、朝早い便や夜遅い便を一部削減させていただいた。

【舛井委員】

東海村のデマンドタクシーについて、運行開始から大きなトラブルや事故等もなく運行できているのは関係者、オペレーター、ドライバーのおかげだと思っており、感謝している。

先ほど、萩谷会長より話のあったライドシェアについて、今の近況報告等を話していきたい。

今年の4月より日本版ライドシェアの運行が開始され、タクシーが不足する地域や時間帯に限り、国が許可したタクシー事業所で運行することとなった。国土交通省が東京23区や京都市等12区域を指定し、さらに複数の地域で導入が開始された。国は12区域以外でも事業者の意向があれば導入を認めている。

6月19日に茨城新聞に茨城県ライドシェアについて掲載された。県内で導入が始まるのは、水戸県央交通圏の水戸、笠間、ひたちなか、那珂、茨城町、大洗、東海の7市町村となる。出発地から到着地が同交通圏内となるのが運行の条件であり、実施にあたり準備するものとして、配車アプリ、事前の確定運賃や衝突軽減ブレーキ付きの車両等その他たくさんある。時間帯は金曜日と土曜日の各午後4時から翌朝の午前5時までである。

水戸市中心のタクシー事業者2社が6月17日付けで事業実施の許可を受け、それぞれ1台の運行を管理することが決定した。他にも複数事業者から許可申請がされている。許可を受けた事業者は今後、一般からドライバーを募集して運行する流れとなっている。また、東海村の事業者は申請を出していないが、普通免許のドライバーを増やしていけるため、ドライバー不足の解消に一步となれば幸いと考えている。

まず、水戸県央交通圏の車両の5%にあたる35台の半数を日本版ライドシェアの車両として各事業者に割り当てていくということで、後半に残りの車両を許可すること。

まだ、私的には反対な面が多いが、いいところ取りしてピンチをチャンスに変えていきたいと思っている。

話が変わるが、去年、デマンドタクシーの運行を維持するために委託料増額の検討をお願いしたところ、了承を得ることができた。今年4月よりドライバーの1時間単価を上げていただき、ドライバーも大変喜んでいる。また、デマンドタクシーの車両もお客様のニーズに合わせた足元の低い専属車両に変更していきたいと考えている。ドライバーからは、1人の友人をドライバーに誘ってみようかなという話も出ている。

現場の声をもっと聞き、来年度からデマンドタクシーが東海駅構内ハイヤー組合に直接委託となった場合でも、変わらず交通弱者、村民の足となれるよう、東海村地域公共交通会議委員会の皆様と協力してより一層の公共交通会議、デマンドタクシーを目指していきたいと思う。

引き続き、コロナ感染症の防止に取り組みながら、交通安全、安心、災害対応、利便性の向上など様々な課題に対し、村民の皆様に鍛えられるよう頑張っていきたいので、皆様、ご支援等よろしく願いたい。

【吉成委員】

デマンドタクシーについて、舛井委員から話があったように、デマンドタクシーの運営事業は東海村社会福祉協議会(社協)が委託を受けているが、実際の運行業務は東海駅構内ハイヤー組合にお願いをしており、特に事故等もなくスムーズに運行できている。

先ほど、事務局から報告にあったデマンドタクシーの事業実績にあったとおり、R5の利用者は約4万人ということで、コロナ前の利用者数に戻りつつある。また、4万人のうち65.1%が60歳以上の利用者となっていることや、通常300円の料金を100円で利用している身体、知的、精神障害の方、要介護認定者、未就学児が半数以上となっており、デマンドタクシーを利用している半数以上が福祉的配慮が必要な方であり、デマンドタクシーは福祉タクシー的な役割も担っていると言える。そこについて、ドライバーさんの方に細やかな住民への配慮やほかにも課題があれば社協に繋いでいただき、関係機関と連携を取りながら住民の支援に繋げている。

ただ、資料「デマンドタクシー「あいのりくん」年度別利用実績」のグラフにもあるとおり、お断り件数、キャンセル数共に増加傾向となっている。配車業務をオペレーターが予約時に手作業で行っているため、効率性やオペレーターのキャパシティについて非常に課題がある。しかし、今現在、AI配車を検討しているので、解決の糸口になるのではと期待している。

【萩谷会長】

先ほど、舛井委員より日本版ライドシェアについて説明があったが、茨城運輸支局さんから簡単に説明いただけないか。

【茨城運輸支局 峯岸運輸企画専門官(小菅委員代理)】

直接の担当ではないため、細かい点は割愛させていただくが、今現状、日本型ライドシェアと言われているものは茨城運輸支局では、有償運送の中の自家用車活用事業という許可になる。基本的にはタクシー会社に今までは2種免許を持っているドライバーの方、タクシー会社の乗務員の方が運行していたものを、2種免許を持たないドライバーの方をタクシー会社がしっかり指導や教育等の管理をした上で運行いただくものになる。ライドシェアという言葉で連想される部分は人それぞれだと思うが、いわゆる白タクのような管理されていない方が好き勝手に運行できるという制度ではないということはお伝えしたい。

新しい仕組みなので、これから良い面、悪い面こういったことが出てくるか把握できていない部分はあるが、安心、安全に利用できるように各事業者さんにしっかり管理していただきながら制度を活用していただくという制度である。

ライドシェアという言葉だけが1人歩きしている状況なので、従来のものとは違うという点をご留意いただきたい。

【萩谷会長】

他に意見等がある委員はいるか。

【川崎委員】

舛井委員にお伺いしたい。先ほどご説明いただいたライドシェアについて、タクシー会社の運行時間外の深夜等はタクシーの車が空いているため、運行時間外に2種免許を持たないドラ

イバーにタクシーの車を貸すということか。

【舛井委員】

そういう訳ではなく、先ほど説明したライドシェアは、金曜日、土曜日のみ午後 4 時から翌朝の 5 時までの間、飲食店からタクシーを利用する方に対して、現状タクシーが不足しているので、そのためのドライバー不足解消だと思われる。

ライドシェアを実施するに当たって、事前確定運賃やアプリ等の事前準備について法整備がされているが、タクシー事業者としては難しいと感じている。タクシーを車両として 1 台使っているのが水戸の事業者である。運転手不足が 1 番深刻だと感じている。

【川崎委員】

ライドシェアというと、自分の車をシェアして貸すというイメージが強いが、茨城県ライドシェアはタクシーの車が空いているが、ドライバーが不足している時間帯だけ、2 種免許を持たないドライバーを教育して、ドライバーとして働いてもらうということか。

【舛井委員】

そのとおりである。

【川崎委員】

アメリカで実施されているライドシェアとはまったく別物ということか。

【舛井委員】

アメリカは、個人ドライバーがアプリに登録して、白タクのように個人でタクシー業務を実施することができるようになっている。茨城県ライドシェアはタクシー事業者が主体となって実施することができる。

【川崎委員】

タクシードライバー確保のため、2 種免許を持たない 1 種免許のみのドライバーを教育して、1 種免許でもお金をとって営業できるということか。それはタクシー事業者はプラスになるのか。

【舛井委員】

ドライバー不足の際に利用できると考えている。先ほどもお話したとおり、水戸県央交通圏では 35 台の車両が認可される予定であり、今は 18 台まで認可できることとなっており、後々残り 17 台も認可できるようになる。

【川崎委員】

水戸のタクシー事業者は 2 社と言われているが。

【舛井委員】

許可が下りたのは 2 社だが、ただ、他にも 10 社程度、手を挙げている事業者がいる。うちでも、後半の 17 台の際に 1 台の登録を検討している。1 番ドライバー不足が深刻なので、若い人材を教育してドライバーにできればと。もし、1 種免許でドライバーになった方が、2 種免許の取得を検討してくれたらいいなと思っている。

【萩谷会長】

ライドシェアというと、海外で流行っている Uber 等のイメージを持ってしまいが、日本版ライドシ

エアはそのようなものではないということによろしいか。

【舛井委員】

そのとおりである。1 番懸念しているのは、ネモフィラの時期にタクシーが不足してしまうと国土交通省がタクシー事業者を通さない 1 種免許のドライバーも必要だと判断された時に Uber のようになるのではないかと考えている。

【川崎委員】

可能性的には、タクシー事業者が潰れる可能性もあると思うが。

【舛井委員】

可能性としては高いと思う。そのため、今でもタクシー事業者はライドシェアに反対している。

【川崎委員】

別の話になるが、観光協会から茨城交通さんにお願ひがある。これからひたちなか海浜公園でネモフィラやラキフェス、ロッキン等のイベントがあると思うが、その時にせっかく東海駅から海浜公園までの路線バスが走っているのに、県外のお客さんに東海駅を使ってもらえるように PR していただきたい。また、高速道路で来る方にも東海のスマートインターで降りた方がスムーズに海浜公園に行くことができると思うので、タクシー事業者さんにも PR をお願いしたり、東海駅の方がひたちなか市の駅よりも便利だといわれるような交通を考えてもいいのではないかと考えている。東海駅で降りた際にお土産等を買って貰えれば非常に嬉しいことなので。東海村を利用してもらえるようなバスの運行をしていただきたいと思っている。

【遠藤委員】

川崎委員から、東海村を経由した形の海浜公園の観光の足を作れないかのご提案いただいたが、現状、海浜公園でのアクセスでいうと勝田駅から直接、海浜公園まで輸送するというのがバス会社としては非常に効率的である。かなり多くのお客さんがいるので今は効率的な部分を最優先に計画をさせていただいている。ただ、東海村の観光振興という部分でアクセスルート新たに増やせないかというのは、1 つのアイデアだと思うが、純粋に運行事業者としては、効率性を重視してしまう部分があるので、すぐに期待に応えるのは難しいが地域振興という観点では非常に興味深い提案だと思う。その辺については、東海村と協議していきながら検討させていただきたい。

報告 (2) ひたち BRT 自動運転の取組みについて

茨城交通株式会社から配付資料「ひたち BRT 自動運転の取組みについて」に基づき説明。

4. 議題 地域内フィーダー系統確保維持計画について ⇒ 了承

事務局から配付資料「地域内フィーダー系統確保維持計画(案)」に基づき説明。

(質疑等)

【茨城運輸支局 峯岸運輸企画専門官(小菅委員代理)】

令和 7 年度の目標値の設定理由について、根拠となるものがあるのか教えてほしい。

【事務局】

令和 3 年 3 月に策定した「東海村地域公共交通計画」内の目標値を基に目標値を設定している。

5. その他 デマンドタクシーAI 配車システムの進捗について

説明資料は、ネクスト・モビリティの商材等企業情報・技術を含むものであることと、著作権の都合上、スライドの投影のみとし、資料「AI 配車システム導入スケジュール」のみ配布。

【事務局】

今年度に入り、どのシステム会社の AI 配車システムを導入するかを決めるに当たり、いわゆる「プロポーザル」と呼ばれる方式を採用して、選定を進めてきた。

「プロポーザル」について少しだけ説明すると、「プロポーザル」はその名のとおりに「提案」を意味しており、事業者から提案を募る(今回は 4 社)、そして、その提案を評価し、最も優れた提案をした事業者を発注先として選ぶ、という方式のことである。提案内容には、東海村の課題を踏まえて、システムの機能やどのように東海村を伴走支援し課題を解決していくか、そしてシステムを導入するに当たっての方針・実施体制・これまでの実績はどうなのかなどが含まれる。そして、そういった諸々を評価し、最も優れた提案をしてくれた事業者として今回「ネクスト・モビリティ株式会社」という福岡県にある会社を選定した。ネクスト・モビリティは福島県喜多方市も導入している事業者で、昨年度、公共交通会議の視察の報告の中で簡単に触れた会社である。

現在の状況としては、契約手続き中であり、契約前となる。具体的な話はまだできないが、今回はネクスト・モビリティの簡単な紹介と今後のスケジュールについて説明したい。

ネクスト・モビリティは西日本鉄道と三菱商事が共同出資してできた、福岡県が本社の会社である。なお、西日本鉄道は、福岡県を基盤に鉄道・路線バスなどの運営を行う会社で、日本の大手私鉄の一つとされている。会社の事業内容としては、自治体向けソリューション提供事業ということで、具体的には AI 活用型オンデマンド交通システムの提供、交通コンサルティング等各種支援業務といったところが挙げられる。ネクスト・モビリティの特徴としては、福岡県内のアイランドシティという大規模な産業・研究・住宅の複合都市内で AI オンデマンドバスの自主運行をしており、その辺りのノウハウの蓄積があるほか、鉄道・バス交通のプロである西日本鉄道、そして自動運転等の先端分野にも進出している三菱商事と連携をしている、といった特徴がある。これが意味するところは、村にとって、配車のシステムをただ導入するのではなく、先々を見越した取組みの糸口に繋がるなど、高付加価値の提供が受けられる、といった評価をさせていただいた。

次に、全国での導入状況については、南は宮崎、北は北海道と全国幅広く導入されている。直近 2 年で見ても、全国での導入件数が 20 件を超えており、プロポーザルに参加した他の企業は 10 件程度だったため、他社と比較しても勢いのある会社だと思っている。茨城県内だと、龍ヶ崎市と常陸大宮市で導入されている。なお、龍ヶ崎市では、令和6年度限りの実証実験となっている。

AI 配車システムを導入するに当たっての体制について、ネクスト・モビリティと東海村がプロジェクトをリードしつつ、運行事業者（東海村社会福祉協議会と東海駅構内ハイヤー組合）と連携しながら、ある程度内容が固まってきた際に、この交通会議で相談・報告等をしていくといったイメージとなる。

続いて、予約の方法について、電話予約、スマートフォンでのアプリ予約、そして LINE での予約という3つを検討している。

また、配車システムについて、どういう運行ルートでどれくらいの時間でという部分や、計算に当たっての設定部分の一例をネクスト・モビリティから提示いただいているので紹介したい。1 つ目が乗車許容度について、乗合が発生するときに、最初に乗った利用者の視点でどれくらい目的地に至るまでの寄り道を許すか、という部分で、この時間を長くすることで乗合を発生させやすくできるものの、利用者目線では目的地到着までの時間がかかってしまうデメリットもある。2 つ目は乗車予約時間前・後ろ倒し許容範囲について、予約が確定して利用者の方に示す時間の幅、例えば 9 時 10 分から 20 分の間で乗車予定などと幅を持たせて示す、その幅をどれくらいにするか、こちらも長ければ乗合に繋がるものの、利用者目線ではデメリットになる。

最後に乗降場所立ち寄り時間について、タクシー車両が利用者指定の乗降場所についた時にどれくらい待つかという部分だが、こちらも長ければ高齢者等には優しいものの、その後ろに入ってくる予約の処理可能数に影響が出てくる。乗降時間を短くすれば、その後ろの時間に余裕が出て予約が多くなるといった形です。

配車システムについては、他の先行自治体の事例を踏まえて、ネクスト・モビリティから提案いただき、あとは運行しながらトライアンドエラーでどんどん修正をかけるイメージとなっている。AI 自体も学習機能があるため、どんどんデータが蓄積し、改善していくといった流れとなる。

次に、実際の予約のイメージについて、電話予約は今と変わらず電話受付オペレーターに電話するという部分は変わらないため、アプリの画面の紹介をしたい。アプリはグーグルストア・アップルストアからインストールすることが前提となる。利用登録については、アプリや LINE から利用登録ができる形を検討している。窓口での利用登録受付は継続するが、窓口においても、紙の申請書ではなくタブレットで受付を行うといったことを検討している。

アプリの画面は、利用登録した上で自動ログイン設定をしておくと、最初に目的地を入力する画面になり、次に出発地も併せて入力・確定する画面になる。最後に人数・予約時間・決済方法を選択して予約確定と最小4タッチで終了と、非常にわかりやすいインターフェイスだと思う。

次に、便利機能の紹介について、目的地のお気に入り登録が可能であり、予約時にいつも行くところをすぐ選ぶことができる。また、キャンセル機能として、キャンセルもアプリケーションの中のできる。決済手段もクレジットカード払いができ、クレジットカード以外の決済手段（ペイペイ等）も順を追って検討をしていきたいと考えている。

LINE との連携機能について、LINE から利用登録や利用予約が可能となり、予約したら予約確定等のメッセージも LINE で受信できる、といった形になる。スマホを持つ高齢者でも、例えば 70 代の方で 70%以上普及しているというドコモの調査結果もあるため、LINE も活用しながら便

利なスマホ予約の普及に取り組んでいきたい。

ネクスト・モビリティのシステムのイメージの説明は以上となる。冒頭のとおり、契約はこれからになる。

以降、配布資料「AI 配車システム導入スケジュール」に基づき説明。
(質疑等)

【山田委員】

2 つ質問したい。まず 1 つは到着時間の設定はできるようになっているのか教えていただきたい。

【事務局】

乗車時間と、投影したスライドには映っていないが到着時間も指定できると思う。

【山田委員】

なぜ到着時間について聞いたかという、乗車してから到着するまでの時間が長くなると、その間に経由地で他の利用者を乗車させることができるのではないかと思ったため。

2 つめの質問は、路線バス等をバス停で待っている間、いつ頃、バス停に到着するのか見ることができるシステムがあるが、今回のデマンドタクシーAI 配車システムには同様の機能はあるのか。

【事務局】

アプリからは、デマンドタクシーが今どこを走っているのか確認することができる。設定次第で、到着の 5 分前にアプリや LINE でお知らせが届くようにすることもできる。

【山田会長】

利用者に理解してもらいながら進んでいくと効果もでてくると思うが、気になる点が 2 点ある。

1 点目は、パラメーター設定が導入を開始してから詰めていくことになるという点で、他の市町村を見ても AI 配車システムの導入開始から半年程度は導入前に比べて効率の悪い期間となることがある。半年程度過ぎればシステムも慣れてくるが、その辺りのやり方として、今の実態を業者に伝える際に今までの統計のデータだけでなく、可能であれば、ドライバーに負担をかけることになるが、これから数カ月はより詳細な運行の記録をとっていただき、AI 配車システムの導入前にパラメーターを詰めるシミュレーションを業者にやっていただくとスムーズにいく気がする。

2 点目は、AI 配車システムの導入を開始してから数カ月後に利用者から AI 配車導入前後の利便性等の意見が出てくると思うので、そこをどう汲み取るのかが大事だと思う。今の状態は、ドライバーやオペレーターに聞くことで把握できると思うが、導入開始から半年後、1 年後にどういう利用者がどのような不満を持っているのか意見を拾い上げることを考えていただきたい。

【事務局】

1 点目は、ご意見として頂戴させていただき、運行事業者及びシステム会社と連携を取りながら進めてさせていただく。2 点目については、AI 配車システムの導入にあたり、内閣府の国

庫補助金も使用する都合上、何度かアンケートは実施していく。属性ごとにアンケートをとって意見を集約しながら改善をしていきたいと考えている。

【山田委員】

そうすると、導入前に同じアンケートを実施していただきたい。

その他 中学 3 年生(相当)に対するリーフレットの配布(令和 6 年度)計画について

事務局から配付資料「学 3 年生(相当)に対するリーフレットの配布(令和 6 年度)計画」に基づき説明。

その他 今後のスケジュールについて

事務局から配付資料「今後のスケジュールについて」に基づき説明。

6. 閉 会