

デンマーク国民議会運輸委員会による当研究所訪問

2024年3月5日

参加者：(デンマーク) プレーン運輸委員長、マイルヴァン運輸副委員長以下デンマーク国民議会運輸委員会所属議員 10名及び事務局員 2名、イェンセン駐日大使他在京デンマーク大使館員 1名
(運輸総合研究所) 宿利会長、奥田専務、藤崎首席研究員・研究統括、大野国際部長、稲本研究員(発表者)、勝谷国際部次長(進行)他



デンマーク国民議会運輸委員会による日本視察の一環として、運輸委員会所属議員及び駐日デンマーク大使が当研究所を訪問し、当研究所による高齢者モビリティ研究の内容を中心に意見交換を行った。

1. 宿利会長による冒頭挨拶

宿利会長より、デンマーク側に歓迎の意を表した上で、当研究所の成り立ち、研究内容、構成員等につき説明の上、本日の訪問が双方の今後の協力増進に資することを祈念した。



2. プレーン運輸委員長による冒頭挨拶

プレーン運輸委員長より、本日の訪問受け入れに感謝の意を表し、今次訪日が日本の運輸政策についてより多くのことを知るためであること、その中でも当研究所訪問は優先順位が高い旨の言及があった。その後、増加の一途を辿る高齢者の対策として、より良い高齢者向けモビリティの確保が至上命題であるというデンマークの国内情勢について触れた後、本日の訪問への大使の同行はデンマーク側が日本との協力を重視していることの顕れであること、日・デンマーク両国の意見交換は、相互に刺激し合うことでより良いモビリティを生み出すためのアイデアを生み出す機会になり得ること、視察団のために時間を割いてくれたことへの感謝の言葉が述べられた。



3. 高齢者モビリティに関する研究報告

稲本研究員より、「自家用車に替わる高齢者その他交通弱者に対するモビリティの確保について：日本におけるケーススタディ」と題した報告を行った。本報告は、「高齢者等の移動手段確保方策検討委員会」において、2021年11月から1年半にわたり議論を重ね、とりまとめた調査研究の成果を基にしたものである。

具体的には、日本において自家用車に替わるモビリティの確保が必要となっている背景やそうしたモビリティとしてAIデマンド交通が想定される旨を説明の上、調査研究において実施した乗合デマンド交通の事例研究の内容、そしてその事例研究から得られた知見等について報告した。なお、事例研究としては、利用者が着実に増加している乗合デマンド交通の取組みを実施している地域として、大都市郊外部では福岡県福岡市、地方都市では福島県郡山市、過疎地域では岡山県久米南町を取り上げている。

4. 質疑応答

Q (リンドグリーン議員)：デンマークでは75歳に達した時点で医師の検査義務付けというルールがあったが、10年前に高齢者差別だと廃止された。日本では高齢者によるマイカー利用を抑制するためのルールがあるか。

A (春名主任研究員)：日本では道交法に基づく認知症と判定された免許保有者に対する免許停止・取消制度がある。

Q (イェンセン議員)：①ケーススタディは何か月・何週間等、どれくらいの時間をかけたか。②ピックアップポイントでの乗車下車とドアツードアの2つのアプローチを挙げていた。ドアツードアの方がより優れていると思われるが、何故、

2つのアプローチを示すのか。

A (春名主任研究員) : ①既に3～5年の商業運行実績があるものを研究対象とし、実証実験段階のものではない。②ドアツードアは予約客の家全てに立ち寄るためルートが複雑になり、待ち時間が長くなる。予め定められたピックアップポイント（ミーティングポイントと呼称）に沿って運行する方が効率的な場合があり、地域によっては後者を選択することもある。

Q (エルホルム議員) : ①AIの具体的活用方法を教えて欲しい。②報告事例は高齢者のみが使用できるのか、免許の持っていない若者は使えないのか。

A (春名主任研究員) : ①ドアツードアの場合はルート設定が自由なので、予約内容を踏まえてAIが最適ルートを設定する。運行に関わるタクシー会社を訪問したが、システム上は予約の電話番号と住所が紐づいており、予約の電話が入る都度自動的にAIが配車先を嵌め込んで車両側と共有していた。②ユーザーに制限はなく、現実に若い方の利用も確認した。

Q (イエンセン大使) : ①自治体からの補助金の支出状況はどうなっているか。利用料はユーザー負担が前提のようだが、マイカー保有と比べた場合、ユーザーの利用料、自治体の財政負担についてコスト比較はどうなっているか。②モビリティ事業の規模は拡大しているか。同様の事業が他地域にも広がっているか。

A (春名主任研究員) : ①岡山の事例のみ自治体の補助金がある。福岡の事例は運賃収入だけでは赤字となるが、目的地の商業施設等からのスポンサーシップにより補填。福島の実例は運賃収入のみで採算が取れている。ユーザー負担については、福島の実例ではサブスクリプションが1～3万円/月に対し、マイカー維持費は地域による違いはあるが大体5万円/月と想定すると、マイカー維持費よりは安くつく。②福岡・岡山と同様のAIシステムは、複数のシステム会社等が競合開発しており、それぞれのシステムの利用事例は全国に拡大している。

A (藤崎首席研究員・研究統括) : 今回の事例を含めた研究内容について広く一般の目に触れ、施策や事業の企画・実施の際の参考となるように、4月に書籍として出版する。〔移動困窮社会にならないために：新しいモビリティサービスへの大転換によるマイカーへの過度の依存からの脱却〕、詳細はP.111参照)

Q (ヘーウ議員) : デンマークでドアツードアのデマンド交通事業をやろうとしても運転手不足が問題になるだろう。日本では運ぶ側の労働力の問題はどのようになっているか。

A (春名主任研究員) : 日本でもドライバー不足は問題になっているが、例えば福岡の実例では、定年退職した大型バスドライバーが定年退職した後、デマンド交通の小型車両ドライバーとして雇用延長されることで運行要員を確保している。

A (稲本研究員) : 郡山の事例では、タクシードライバーに一般的な歩合給ではなく固定給を導入しており、安心して働ける環境であることを売りにドライバーを確保した。

5. フリーディスカッション

Q (竹内主任研究員) : 国際海運の脱炭素におけるデンマークの先導的取組に敬意を表する。トラック等の脱炭素燃料の方向性として、バッテリー電化、水素化、バイオ・合成燃料の3つの開発が進んでいるが、他方で、運輸事業者がどの燃料が有望になるか判断できず、積極的な投資を控えて様子見となり、これがサプライ側の様子見も招くという問題が生じている。①オペレーター側のデマンドを加速し、サプライとデマンドをバランスよく拡大させるため、デンマークでは何か行っているか。②運輸部門の投資促進のための長期的に措置された財源スキームが存在するか。

A (ブレーン委員長) : デンマークでは税制優遇措置による電気自動車導入促進が進められているが、今度は充電施設の不足と十分にグリーンな発電能力の不足が課題になったため、風力・太陽光発電施設の増強を行っているものの、未だに十分な供給能力が確保できていない。物流部門では大型トラック関連の新たな課税を行い、電動車両への転換を促進しているが、電動トラックは高価なため苦戦しており、バイオ・合成燃料への転換も議論はされているが難しい状況。公共交通機関についても、大半は自治体がオーナーの事業だが、バス・鉄道の電化や離島フェリーの電化を促進している。このように全ての交通セクターについて電化を中心とする脱炭素の戦略を有している。また、航空分野でもCO₂フリーの航空機を実現するという野心的な目標を立てており、まずは国内線で2025年までに初のCO₂フリーの航空機を飛ばしたいが、実現は厳しい。

A (ヨール議員) : 供給側が技術を選ぶことができず、全てのアクターが様子見状態になっている厳しい現実がある。国を挙げて輸送部門の電化の方向に進んでいるが、エネルギー貯蔵媒体が必要であり、グリーンな手段で生成されたガスは、保存が可能という点で輸送部門以外の部門でも需要が存在することから、関連の投資を促進する必要がある。デンマークは全体的には電化の方向に向かっているが、風が吹かず日が照らない日もあるだろうし、航空機や大型車両を動かすためには燃料が必要であることから、一定の燃料需要は存在する。

最後に、デンマーク側と当研究所とで相互に記念品の贈呈を行い、本日の訪問を終えた。

