

河内長野市レベル4モビリティ・地域コミッティ 第3回会議 議事録

【会議内容】

- 1 日 時 令和7年2月20日(木) 午後2時～午後4時
2. 場 所 河内長野市役所 6階 601会議室
- 3 開催方法 対面およびオンライン会議により実施
- 4 議事内容 (1)事業の進捗報告および今後の予定について
(2)課題と対応方針について

【参加者】

下記、委員紹介参照

【議事録】

1 開会

挨拶:本市総合政策部参事の勝山より挨拶

委員紹介:別紙「当日出席者」の通り

2 本市の取り組み概要の説明

議事進行:谷ノ上委員

・事務局より取り組み概要の説明

3 議事

(1)事業の進捗報告および今後の予定について

・事務局および、委員であるヤマハ発動機株式会社/飯田氏より説明

■質疑応答

【質問①-1】

有償化や、将来的に無人での運行になっていく事に対して、地域の住民からの意見等があれば聞かせてほしい。

また、“サービスモデル”としての面で、サービスの更なる向上に関する要望(運行形態・ルート等)に関する意見等があれば、併せて伺いたい。

【回答①-1】

無人化については、1月に組成した地域の運営委員会の中でも課題として挙がっている。

無人の車に乗る事に対してのハードルがある人もいるのではないか、という意見は定期的に地域から聞こえてきている。

運転が無人となっても、添乗ボランティアに引き続き乗車してもらうことで、地域の方が安心して利用できる安全な移動支援を実現する体制を構築していきたいと考えている。

また、有償化やサービスモデルに関して、日東・大師町では自動運行への切換に伴って大幅なルート変更があったが、利用者からの批判や反対の声はほとんど無く、周知期間の不足等により利用者の一部に混乱を生じさせてしまっているケースはあるものの、現状大きな苦情等は発生していない。

利用料金については、現在集計の最中なので、より詳細なクロス集計等に関しては今後出来れば

と考えている。アンケートの結果を見ると、150円以上でも利用したいという声が3割程度居る事も確認出来ている。

南花台では100円で利用できる事に対する整合性も含め、適正な金額については地域の方とより深く協議を進めてきたいと考えている。

【質問①-2】

「運行の曜日を増やしてほしい」などの意見もあるかと思うが、可能な範囲で対応していくのか。

【回答①-2】

現在地域の運営体制の構築を進めており、事務局としては、地域の中で増便の要望等があればボランティアスタッフの方々を初めとする地域の皆様と協力して対応していこう、というスタンスで取り組んでいる。

【質問①-3】

河内長野市のボランティアの方々は、全国的にも稀有なレベルで大変熱意のある方々が多くいらっしゃるという認識しているが、将来的にメンバーの維持や世代交代等に関してはどうなっているか。

【回答①-3】

南花台地区においては、今年度でも数人、新規の方々に加入いただいている。

少しずつではあるものの、それまでの平均年齢よりは若い方に加入していただけているので、世代の循環は進みつつあるという認識だが、それでも高齢化の加速が上回っているという状況もあり、今後担い手不足の問題が表面化していく事への課題感を抱いている。

【意見①-4】

無人化に関しては、『“のりあい”から“ふれあい”へ』というコンセプトはずらさずに、車両内でのコミュニティを維持しながら進めていく。

サービスの向上については今後も地域の意見を聞きながら、しっかりとやっていく必要がある。

有償運行に関しては、2～300円のような高い値段でも必要とする利用者に乗ってもらうモノを目指すのか、低価格で老若男女誰でも乗れるというモノを目指すのか。

南花台も含めて、今後目指していくクルクルの在り方やそれに伴う適正価格の設定に関して全体像を考えていくべきではないか。

現状、クルクルがないと買い物に行けないような方が、順番待ちが発生してすぐに利用できないという事も発生していると思うので、そのような問題の解消も意識していくべきだと思う。

【意見①-5】

利用者(年齢や身体的障害の有無等)によって料金を変えるという方法もある。

【意見①-6】

例えば1日1万歩以上散歩しているような人が、わざわざ乗る必要は無いように感じる。

またボランティアに関しては、移動支援という取組の価値をどうやって地域に感じてもらうか。

南花台ではクルクルの必要性が地域の中で広く浸透しており、毎年数人ずつ新しく加入していただいているが、当初のメンバーではもう亡くなられてる方などもいらっしゃるというので、今後もしっかりと取り組みの重要性を地域に認識してもらうように働きかけていくことが必要であると考えている。

【意見①-7】

地域福祉の観点では、“やりがい”の創出という価値もあるのではと注目している。

【意見①-8】

「無料でないとダメ」という意見が1人しか居なかった事を考えれば、逆に「いくらまでなら出せる

か」というようなアンケートをやってみるのも、参考になると思う。

あるいは利用者によって運賃を変えるというやり方もある。

実はタクシーでも同様の事をやりたいと考えているところで、例えば地域の高齢者の方が市内のビジネスマンと同じような運賃で乗る必要があるのか、という疑問もある。

他にも時間帯等で価格を変えてみるなども検討できる。

【意見①-9】

マイナンバーとの連携なども出来ると良いかもしれない。

【意見①-10】

やはり必要な方に確実に利用してもらうという事を重視するべきだと思う。

単純に利用者の数を増やせばいいというものではないし、民間のタクシー事業との棲み分け等も含めて、クルクルというモノが地域にとってどういう役割を果たしていくのかという事を考えていかなければならないと思う。

【意見①-11】

この活動を通してモビリティを色んな方に活用いただく中で、健康に対する効果がどの程度あるのか、という事にも取り組んでいる。

その調査内でも、ボランティアの運営に熱量を持って携わっている方は、年を重ねても介護が必要な状態になるまでの進行が遅いというデータが出ている。

そういった観点から、地域に根差した活動に取り組むことで、より健康に、よりハッピーに暮らしていただけるという点は“売り”に出来るのではないかなと思う。

また、どのくらいの頻度で利用されるかという部分においても、例えば月一でしか利用しない方よりも、週一以上利用される方のほうが健康的な効果があるというデータが一部出始めている。

例えば定期券の様な形にして更に外出を促進する事が出来れば、単にモビリティを運行するだけでなく、副次的な効果も期待できる取り組みとして、より貢献できると考える。

【意見①-12】

家から全く出ず買い物は通販で済ませてしまう人よりは、やはり外に出ることが非常に重要で、認知症等の発症のし易さにも影響したりすると思う。

【意見①-13】

影響の有無については実際にそのようなデータがあるので、予防するにはどれだけ外部と関わって役割を持てているかという事が重要と言える。

そういう点では、やはり効果は出てくるだろう。

【意見①-14】

家に引きこもっている人が「詐欺電話に引っかかった」という事例も聞くので、表に出て人とコミュニケーションを取る機会を増やせば、それらの予防にも繋がる可能性はあると思う。

【意見①-15】

いざという時に相談する人が居ない、という問題の解決にもつながる。

【意見①-16】

クルクルに乗って買い物に出かけることによって、健康にもなって(医療費・介護費等の)お金も浮く、というメリットが生まれると思う。

【質問②-1】

日東町・大師町の手動介入状況はどうか。

【回答②-1】

自動運転の運行を1月24日からスタートして、現在集計中なので正確な値ではお伝え出来ないが、基本的に現在は1日/8便ほどで運行をしているが、各便で1～2回程度は発生していると認識している。

ただ、河内長野市においては南花台でも日東・大師でも同様に、特段決まった箇所で常に発生するという訳ではなく、ルート上のどこでもランダムに起こり得ているというような状況で、これはつまり、それだけ一般的な普通の住宅街で運行しているということの証左であり、観光地等で運行している他地域とは異なる特色と推察している。

通販の配達や友人の訪問等による、場所も時間もランダムに発生する路上駐車に遭遇する度、手動介入でそれらを回避しなければならない、というのが現状であると認識しており、それらを整理して課題として報告書をまとめられればと考えている。

(2)課題と対応方針について

・事務局および、委員であるヤマハ発動機株式会社/飯田氏より説明

■質疑応答

【質問①-1】

#6の経営面のところについて。

大阪府としては、全国100ヶ所近くで行われている自動運転と河内長野市との差異や、河内長野市ならではの“売り”を押し出していないと、来年度以降の補助金が上手く獲得できない可能性があるのではないかという不安がある。

持続可能なコストに関して、先の飯田委員からの意見の中で「健康に関するデータが取れる」という事で、例えば健康寿命の延伸や健康保険料の費用抑制等の成果を指標のようにできれば、あくまで浮いたお金としてそのコストを換算することで、経営面としては成り立っているような形に出来ないかと考えている。

いくつか他地域の地域コミッティ等にも参加していると、福祉関係の方が委員として在籍しているのはかなり珍しいケースであると思っていて、それによって副次的な効果についても十分な議論が出来るのではないかと考えている。

“自動運転×福祉や医療”のようなかけ合わせで自立性や経営性を確保していくことを、技術面の柱に加えて新たな柱として打ち出していけば、他地域との差別化やプラスαをPRできるので、国の皆さんにも注目されるようなモデルにしていけるのではないかと思います。

また「ウェルビーイング」に関しても国の方で話題として上がっているようなので、そこにも繋がられていくのではないかと思います。

【回答①-1】

健康に関するデータについては、定量的に出していく方が導入する上での後押しになるだろうと考えていて、この数年間千葉大学協力の下、河内長野市を含めた様々な場所でデータ収集を行い、その結果、先ほど伝えたような検証実績が出てきている。

その上で、具体的にいくらの福祉関係に関する削減効果が見込まれるかについては、より精度を上げつつ更にデータの収集を重ねていかないと見えてこないため、今後も引き続きご協力いただきながら取り組んでいきたいと考えている。

また、自動運転レベル4の「50・100(=2025年度に50ヵ所、2027年度に100ヵ所以上の実装を目指す)」という取り組みに関して、電動ゴルフカートが採用されているというケースはそんな

に多くはない状況だと認識している。

現在レベル4が認可されている事例というのは、(永平寺町は別として)基本的にはバスタイプの車両を用いており、歩行者用の道路がガードレール等で明確に分けられているのが一般的である。河内長野市におけるレベル2自動運転の道路環境はほとんどがそれに該当していない。

そこは通常なら難点に繋がりが得る要素の一つではあるものの、20km/h未満の低速走行だからこそ運行が成立出来ている面がある。

また地域住民同士の“ふれあい”を強く押し出しており、その意義は勿論ウェルビーイングであってそれ単体でも勿論価値があるとは思ふものの、財政的な面で考えると先ほどの「介護予防や認知症等の予防に対してこのような影響・効果があるので、この取組は有用で価値のあるものである」、という形に持っていった方が、他と比較した時にも特色が出せると思う。

事業性に対しての国側の感度も以前に比べると上がっていると聞いているので、そこも大事なのではないかなと思う。

【意見①-2】

自動運転にかかる経費はおそらく他地域よりも格段に低く、事業性は他と比べて相当高いと認識しているが、外出の機会を増やすことによって、医療費や介護費の削減傾向は想定できるが、その根拠数字を導き出す事が出来れば、抑えられた分をまた移動支援の利用に還元して、公共交通含め外出の機会を増やすことができるのが理想だと思う。

【意見①-3】

この考え方の指標を上手く立てられれば、福祉担当としても非常にありがたい。

例えば介護予防や認知症予防をはじめ、様々な事業を補助金等いただきながら展開しているけれども、ハッキリとした効果が全く見えないというジレンマをずっと抱えているので、どんな形であれその取組を定量的に評価できるような明確な成果等があれば、福祉側としても次の大きなブレークスルーになると思う。

【意見①-4】

クルクルに限らず、公共交通全般を含め外出を増やしていく事の重要性も高まってくると思う。

【質問②-1】

運賃を収受する場合、キャッシュレス等の支払い手段については何か考えているのか。

【回答②-1】

まず南花台においては、現場の運行に関しては地域のボランティアの方々が担っているが、運送法上では『自家用有償旅客運送』という扱いになり、運賃に関しては市の歳入として扱われる。それを地域のボランティアの方が現場で勝手に受け取っているという状態はあまり好ましくないということで、乗車券の事前購入制という対応をとっている。

キャッシュレス化を進め、ICカードリーダー(認証装置)を車両に置いて、その認証装置の業者に現金出納の委託をすれば、あとは地域のボランティアの方が利用者に認証を行ってもらっただけで済むようになるため、その点でもキャッシュレス化については進めていきたいと検討はしている。

しかし現状は、車両の保管場所が誰にでも触れてしまう屋外であるという事が大きな課題としてあって、具体的な検討にはもう少し時間を要しているという状況。

現在、指静脈の認証による実証事業を今年度の3月から実施していて、紙の乗車券の代わりに、利用者本人の指静脈(生体情報)にチケットの枚数を登録して、乗車の際に指を読み込むだけでクルクルの利用が出来るというような方法を検証している。

これについては、先ほどのICカードリーダーの例と同様、この指静脈認証の装置が持ち運び可能なのか、またタブレットのインターネット環境で実証は可能なのか、という点を今年度の実証課題としてやっているのも、もしこれが運行中の車両内でも実際に使用できるものであれば、スマートフォンをお持ちでない方でも、事前に登録してお金を自分の身体(生体情報)にチャージしておけば、指一本で乗り降りが可能になる、という将来像を目指しつつ実証を進めている。

【意見②-1】

IT関連の先端技術を導入しようとする、スマホ等が必要になることに対して一部反感を抱く人も現れるが、指の静脈だけで決済が済むというのは、高齢者でも迷わず出来るのではないかという仮説の下、3月から実証実験をスタートするということが決まっている。

【質問③-1】

現在第一交通にはモニターを通して安全確認や車内の状況確認を行ってもらっているが、将来的にレベル4を実装出来たら、第一交通の役割は、運行に問題が発生した時や乗客の具合が悪くなった時、あるいは事故や故障が発生した時などにシグナル等が届いて、そこから対応してもらうという形になっていくと想定しているが、実際はどうなるのか。

第一交通の負担がどの程度のものになるのかについても気になる。

【回答③-1】

遠隔監視型の自動運転における遠隔監視者の役割は、基本的にシステムが問題なく作動しているかを確認する事であって、車両の周辺等の確認を監視者自身が行う必要はないので負担自体は軽くなると思われるが、車内の安全の担保については、自動運転における事故等の責任の所在に関する話に含まれるので、現状は遠隔監視者の方に担当してもらう形になっている。

ただ、河内長野市においては添乗員が居る事を前提とするので、そこを含めての議論が必要になってくる。

【意見③-1】

現状、決まった停留所がない状態で乗り降りのための停車を行う上で、その操作を行う人間がどうしても必要になってしまうので、こういったサービスカーの運行に必要な機能として、その部分をどうするのかについても議論が必要になってくる。

【意見③-2】

添乗員が乗っているなら、口頭で降車の意思を受け取って監視者に通知、という形でも充分だと思うし、レベル4とはいえ、高いコストをかけてそこまで自動化するべきなのかという疑問がある。

【意見③-6】

費用面の話に加え、運転操作に類する行為をやってしまうと問題になる、という話でもあるので、それをどこが担えばサービスカーとしての円滑な運行と法的な問題をクリア出来るのかについては、具体的に考えていかなければならない。

【意見③-7】

そこに関しては、技安部(=近畿運輸局自動車技術安全部)の方が主に担当する分野で、運送法の中でも定められている部分があると思うので、今後システム化されていく上で、どこまでを人が担ってどこからを機械に任せるのか、という話は実際に自動化されてから見てくると思う。

今、未知数のまま全て決めてしまって、いざレベル4を実装しても一定の範囲内での対応しか出来ないとなるより、それぞれを個別に見て対処していくという形になると思う。

今はあくまでも、色々な事象を想定しながら準備を進めていくという段階で問題ないと思う。

【意見③-8】

事業の方向性として、完全なレベル4を目指してコストに糸目を付けず作り上げていくのか、あるいはレベル4に限りなく近い形に留めた上で効率的に運行できるものを目指していくのかについては、最初に運行の仕方を決めていく事に加え、レベル4として完成した後にも改めて決めていく必要があると思う。

【意見④-1】

現在国交省の中では共創(=なるべく地域の中にあるものを活用しよう)という考え方があって、河内長野市におけるボランティアの方々にこういった事業の運営を担っていただくという取り組みは、今の国交省の考え方にも近いものであると感じている。

また国交省としては、既にある公共交通とこれから展開していく自動運転で棲み分けがしっかりと出来るように、今後も引き続き議論を重ねていただきたい。

【意見⑤-1】

警察の交通管理者側としては、まだ法的な課題がたくさんあると認識している。

例えば#3の『交通量の多い路線における対応』の図にある「②自転車道」に関して、実際にこの自転車道でクルクルを走らせるとなった場合にどのような形でやっていくのか、という事を決めていかなければならない。

法律上、自転車道を走行できるのは軽車両に該当する車両だが、クルクルは軽車両ではないと思うので、そこについてどう対処するのかを考える必要がある。

それに連なって、新たな標識等が必要になるのか否か、また道路規制に関しては道路交通法上の規制になるのか、あるいは単なる道路管理者の規制になるのか等々、今後議論が必要な課題は多く残っていると感じた。

また、免許返納のメリットに関する話で、現在河内長野市の方でもタクシー券等の補助を出していると思うが、例えばそこにクルクルの乗車券を加える事が出来れば、地元密接した交通機関があるという事のアピールも兼ねて、さらに自主返納を推進していくことにも繋げていけるのではないかと感じた。

【意見⑥-1】

先の免許返納に関連する話で、スペインのバルセロナでは自家用車を持たない事を推進する取り組みとして、自家用車を廃却すると3年間は市内の『MaaS[Mobility as a Service]』(=複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス)にある公共交通を全て無料で利用できる、というような非常に大胆な施策を行っているという話があり、今後大きな流れを作っていくためには、そのような大規模な取り組みも必要になり得ると考えている。

これだけでなく、他の交通もアライン(=人々や考え、目標などを一致させる)した形で、なるべく公共交通を利用していただくことによってグリーンな社会を形成していくという流れの中でも、非常に重要なアクションになり得ると思うので、そのモデルとして河内長野市でも進めていきたいと思っている。

4. 閉会