

## 第2回 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会

### 議 事 概 要

日 時：平成30年11月6日（火）16：00～18：00

場 所：中央合同庁舎3号館4階特別会議室

出席者：石田東生座長、伊藤昌毅委員、須田義大委員、高原勇委員、森本章倫委員、吉田樹委員、藤垣洋平臨時委員

#### データ連携に向けた課題と今後の方向性

- 全交通事業者を同一プラットフォームに集約することが現実的に難しいという状況では、お客様第一という共通認識を持つことが MaaS に向けた事業者連携の突破口になり得る。エリアや事業者を跨いで使用可能なサービスを提供するために、MaaS プレイヤー間のデータ連携は重要であり、特に交通事業者間ではデータの無償連携が必要となるだろう。
- MaaS 実現のためにはデータ連携が不可欠であることを踏まえ、完全なオープンデータ化は難しいとしても、オープンではないデータの連携に当たり、交通事業者はデータの提供価格や独占利用の可否等の利用条件を公開できると良い。
- 標準的なデータフォーマットにこだわりすぎると、各交通事業者がコストや手間を懸念して前向きになれず、データ連携が進まない可能性がある。まずはフォーマットに拘らず、データを外部に提供するというスタンスが重要ではないか。
- 各種の交通データを他のプレーヤーと協調するか、競争するか、そのために交通事業者間で共有する枠組みの可能性はないか。
- 交通事業者がデータを活用するに当たり、新規に自社システムを開発するよりも、Google 等の経路検索サービスを提供する事業者に任せる方が経済合理性は高い可能性がある。これには利用者との接点を奪われるデメリットがあるが、短期的な新規利用者の獲得や長期的なオペレーションの効率化による増収分で利用者接点の喪失による損失はカバーできるという考え方もある。
- 公共交通のサービスレベルが低い地方部においては、自家用車依存から公共交通利用への移行を促す手段として、交通事業者が多様な主体とまずはアナログで連携し、その後デジタル化を進める手法は馴染みやすいと考えられる。その際、アナログな連携に伴うランニングコストをデジタル化で削減できる点がデジタル化を進める上での訴求ポイントになるのではないか。
- データ連携は、運行が通常通り行われている際には難しくなく、災害や突発的出来事にどれだけ対応できるかが重要な指標になるのではないか。
- データ連携に関しては、交通事業者にデータを提供させるという論点だけでなく、データの多用途活用や交通事業者への利用者データのフィードバックなど、いかにデータを社会全体で循環させていけるか、という論点も重要ではないか。
- データ連携に関する技術的な議論は各所で行われているため、本懇談会では事業者間の連携を進める仕組み作りや MaaS によって実現すべき価値を議論できればよい。
- バスを中心にデータ連携の議論は進んでいると言っているが、許認可の申請書類は未だに紙媒

体で、対面で提出されているというアナログな状況が残っている。そういう所から国として整備を進めていく必要があるのではないか。

### システム連携に向けた課題と今後の方向性

- 各交通事業者は異なるプラットフォームやシステムを構築するかもしれないが、事業者間でデータ連携が行われるのであれば、必ずしもシステムの仕様を統一する必要はないのではないかと。オープン化の議論とシステム仕様の議論は切り分けるべきではないか。
- MaaS の共通基盤化に向けて、データ連携・検索・決済を含めてパッケージ化できれば、地方交通事業者が気軽に使えるツールキットやデベロップメントキットとして販売するという業態が可能になり得る。
- 都心部を中心に交通系 IC カードの普及はかなり進んでいる一方で、地方では対応機材の導入コストが事業者の重荷になっている。地方も含めて全国で交通系 IC カードが利用可能になれば、ユーザーの利便性は大きく向上するだろう。

### 訪日外国人対応に向けた方向性

- 欧州の MaaS Alliance は「ローミング」というテーマ名の下で地域間連携の仕組みを検討しており、彼らの取り組みは日本のインバウンド対応として参考になるのではないかと。

### MaaS に向けた都市計画・まちづくりのあり方

- MaaS で蓄積したデータを自治体と連携してまちづくりやインフラ整備に活用し、移動しやすい都市のデザインへ展開することが必要ではないかと。
- 情報連携のシームレス化は短い時間で進むが、現実空間のシームレス化は長い時間を要する。モード間連携のための実空間をいかに整備していくかは重要論点である。
- 都市計画のマスタープランの中に MaaS のような新たなモビリティサービスをどのように位置付けていけばよいのか、既存交通をベースに策定してきた交通戦略を新たなモビリティサービスに合わせてどう再構築するのか、といった観点を今後整理できると良い。
- 従来のバス停はバスの乗降しか想定せずにデザインされているが、MaaS ではバスからパーソナルモビリティといった乗換も考えられる。このように、駅や停留所の使われ方が変化する可能性があり、それに合わせてデザインも変える必要がある。
- 観光型 MaaS のような地方における MaaS を公共交通主体で実現しようとする、交通機関同士の接続が大きな課題となる。そのため、ダイヤ等の運行面での調整や会社全体でのオペレーションの調整まで含めて検討することが望ましい。
- 信号のコントロールや渋滞緩和に向けた駐車場情報の活用といった施策も進めて欲しい。
- 人口減少や高齢化という流れがある中で、MaaS が住宅地のブランドや価値を高める可能性がある。本懇談会を通して、他国事例も参考にしながら、MaaS を踏まえた新しい空間秩序と交通体系を議論し、未来社会における公共交通の在り方を明確にできると良い。

## 周辺サービスとの連携

- MaaS を世間に浸透させるためには、初期段階である程度の利用者数を獲得することが重要である。そのためには、実証実験で好意的に受け止めてもらうことが重要。
- 郊外において、病院の予約との連携のような MaaS と他産業の連携が実現すれば、MaaS にも広がりが出てくるのではないかと。
- MaaS を活かしたオンデマンドサービスの事業化の検討が必要ではないかと。
- 都市部の黒字事業者と地方の赤字事業者とで、オープンデータに対するスタンスが異なる。後者は前者に比べアナログではあるが、多様な主体との連携を積極的に進める姿勢である。