

## 第4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12月7日（金）10：00～12：00

場 所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

出席者：石田東生座長、伊藤昌毅委員、鎌田実委員、川端由美委員、須田義大委員、  
高原勇委員、森本章倫委員、吉田樹委員、矢野裕児委員、伊藤慎介臨時委員

#### **MaaS を含めた都市・交通計画**

- MaaS を活用すれば、様々な交通データを集約でき、交通課題を未然に予防する計画型交通が実現され得る。さらに、利用者の追跡技術が進歩し、そこに AI が搭載されれば、次世代型モビリティの基礎となるデータ基盤の構築も可能になるだろう。
- 都市の物理的空間に関しては、これまでも都市計画制度に則り、都市計画マスタープランにて20年後を見据えた空間計画が作成されてきた。今後は、従来の都市計画の枠組みに MaaS という新しい概念をどのようにはめ込むかが課題になるだろう。
- MaaS の普及により、移動における選択肢の拡充や交通需給ギャップの解消が期待されると同時に、都市空間の最適化も期待されるが、都市空間の最適化には行政による適切な空間政策が必要である。
- 当懇談会では、これまで都市と地方におけるモビリティサービスのあり方について議論は深まったと思うが、一方で、理想的な新しいモビリティサービスができた際に都市がどうなるのかという方向の議論が不足しているのではないかと。

#### **IT を活用した交通インフラ整備**

- 現在の日本では、情報を中心に据えた試行錯誤型アプローチがインフラ整備の分野に浸透していないという状況が見受けられる。
- ニューヨーク市では IBM 出身の CTO（最高技術責任者）が市内全体での情報のオープン化に取り組んでおり、公共交通のオペレーションや料金体系の最適化を実現するため、官民で連携しながら公共交通の利便性向上を目指している。このような事例を参考に、日本でも交通システム全体としてシームレスなサービス提供を目指せると良い。
- 道路に関わる情報の IT 化を進めると、様々なモビリティサービスや物流の最適化に加え、ロボット型ビークルの社会実装にもつながると考えられる。このような周辺環境を整えることが自動車産業の競争力強化に繋がっていくのではないかと。

## **MaaS 実現に向けた IT インフラ整備**

- 従来のような道路インフラ整備に加えて、省庁間で連携しながら IT インフラの整備も進める必要がある。
- 駐車場事業者と鉄道事業者が、それぞれ API でデータ連携をすれば、お互いにサービスを作りやすい環境になるのではないか。
- 相互運用性や情報共有のボトルネックはデータの有無ではなく、データを扱う現場のリテラシーの低さである可能性も否定できない。今後はデータを中心に据えて様々なプロセスを見直すことが必要ではないか。
- 複数バス事業者のバス停を集約するなどのアナログの課題への対応と同時に、自治体や交通事業者の IT リテラシーを高めるためのフォローアップも必要ではないか。

## **実証実験への取り組み方**

- MaaS の実現に向けて取り組むにあたり、限定された地域での小規模な実証実験から始め、徐々に範囲を広げていくやり方は実現可能性が比較的高いと思われる。但し、取組を確実に推進するため、マイルストーンを明確に設定することが重要である。
- 新たなモビリティサービスの実証実験を実施するにあたり、地域の制約条件等を明確にして、導入の可能性について正しく理解してもらうことが大事である。例えば、都心近郊のニュータウン等での小型自動運転車両の導入はあり得るが、余剰空間の少ない都心の高密度エリアでは導入実現性は低いと思われる。
- 実証実験の際に収集したアンケート等は MaaS 事業者がサービスを開発する上で重要な知見になり得るため、ホームページでの公開や SNS を通して積極的に発信されることが望ましい。なお、アンケート等の結果を歪ませるバイアスには留意が必要である。

## **MaaS と周辺サービスの連携**

- MaaS と周辺サービスの連携に関しても議論を深められると良い。例えば、医療 MaaS という文脈では、バスに乗車した段階で病院の受付が完了する仕組みの導入可能性があるかもしれない。
- 技術の進歩は MaaS と周辺サービスとの連携の絶好の機会となり得る。例えば自動車の電動化や衛星測位、顔認証等の技術が進歩することにより、救急車が緊急治療病棟に入り、そのまま急を要する患者を病室まで運ぶようなサービスも実現され得る。

## **物流業界の知見の活用**

- 物流業界では旧来より様々な輸送機関を組み合わせたマルチモーダル輸送は当たり前のよう实施方式されており、需給のマッチングに関しても中長距離輸送を中心に実績があるため、MaaS を議論する上で参考にできると良い。
- 物流業界における喫緊の課題である過疎地での配送密度の低さとドライバー不足に対処

するには、多様な需要と多様な輸送資源とで構成される広い可能性を検討し、地域を限定してその地域に適した解決策を模索すべきと考えられる。

- 物流業界における情報共有に関しては、物の情報、輸送の情報、物流情報等の情報をいかにサプライチェーン全体で共有するか、地域限定の情報をいかに共有しマッチングするか、という視点が重要である。ヒトの移動においても、同様の観点が重要かもしれない。
- 現状ではヒトの移動とモノの移動を分けて議論する傾向が見られるが、買い物のような両者が互いに影響を及ぼす場面が存在するため、完全に両者を分けて議論すべき領域と両者を組み合わせて議論すべき領域を整理できると良い。

### 今後の議論の方向性

- これまでの議論を受け、データ連携において情報が存在する一方で十分に活用されていないこと、貨客混載に関連して地域の病院や学校の送迎バスが十分に活用されていないこと、空間整備においてより有効な既存スペースの活用が考えられる等、もったいない状況が非常に多いという印象を受けた。当懇談会では、これらのような状況が生まれている原因（制度、ビジネス環境、社会受容性等）を特定し、状況を打破するためにMaaSをどのように活用し得るかを示し、そのための環境づくりに寄与するような方向で議論を深めていきたい。
- 当懇談会では、これまで供給側からの議論が多かったように思うが、ヒアリングを通して集めた民間事業者等の事例を踏まえ、今後はユーザビリティの観点からも議論をできると良い。

### その他

- 超小型モビリティを有効活用すべきとの議論をよく耳にするが、超小型モビリティは自転車でもなく、低速走行しかできないため、どこを走らせるかが問題になるだろう。
- フィンランドのMaaS構想の背景に世界初の通信のローミングを実現したNOKIAの存在があったように、日本の政府および民間事業者も業種を超えた知見の持ち込みや人的移動という視点を持てば、イノベーションが生まれやすくなるだろう。