

第6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31年1月17日（木）13：00～15：30

場 所：中央合同庁舎4号館11階共用第1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、須田義大委員、高原勇委員、
森本章倫委員、矢野裕児委員、吉田樹委員

地域別モデルの整理

- 地域類型毎にその地域が抱える課題や新たなモビリティの導入目的等を整理することは、社会実装する際の評価指標が明確になるといった点で、大きな意義がある。
- 地域の類型化では、人口規模だけでなく、起伏の激しさ、積雪の有無、MaaSに関わるステークホルダー、既存の空間的特徴といった、地域のモビリティに大きな影響を与える他の要素にも言及できると良いのではないか。
- MaaSがもたらす恩恵だけでなく、都市の在り方、人口分布、大都市と地方の関係性、人々の居住エリア等といった観点でMaaSが与える影響と想定される課題を丁寧に整理できると良い。
- 地域類型毎にMaaS事業のフィージビリティや空間的なサービス提供範囲、サービス内容等に差が出ると予想されるため、各地域類型で主役となるプレイヤー、関係者間の利害関係を踏まえたエコシステムのあり方、乗り越えるべき障壁、その先にある新たな課題を地域類型別に整理し、MaaS実現への道筋を描けると良いのではないか。なお、その過程で当懇談会でのヒアリング結果を可能な範囲で反映できると良い。
- 地域類型別の整理がデータ連携に関することや、運賃制度に関することが分かるように、MaaSレベルとの関係を明確にできると良い。

地方圏におけるモビリティのあり方

- 地方自治体が主導する新たなモビリティサービスの懸命な取組は多く見られるようになってきたが、住民には新たなサービスがなかなか浸透しないという課題に直面している。この背景には、現状の生活が一定水準に達しているが故に新たな取組に積極的になれないという住民心理があるのかもしれない。
- 地元の住民を巻き込んだ取組にするためには、住民の「既存の交通で十分である」という意識から「新たな交通に期待する」という意識への変革をもたらすことが重要ではないか。
- 特に地方では高齢者が運転する自家用車が非常に多く走行しており、安全面が懸念され

る。この状況を踏まえると、MaaS がもたらす様々な恩恵を列挙するのではなく、自家用車利用の抑制をより大々的に打ち出しても良いかもしれない。

観光地におけるモビリティのあり方

- 新たなモビリティサービスの取組に当たっては、地域交通の抱える課題が明確な方が地域関係者の危機意識が強く、新たな取組に向けた協力を得やすい場合がある。加えて、取組による成功体験を早期に生み出すことも、地域の交通事業者の協力を得るために重要である。
- 特に公共交通の便数が少ない地域では、レンタカーやカーシェア等の新たなモビリティを MaaS サービスに含めて提供すれば更に利便性を高められる可能性があるが、新たなモビリティの展開は地域の交通事業者の反発を招き得る。地域の交通事業者と協力して取組を進めるためには、初期段階では地域の交通事業者が保有するフリートを最大限活用することに主眼を置き、売上の事業者間での配分から総売上の増加へと地域の交通事業者の意識が変化した段階で、新たなモビリティを追加するのが良いのではないかと考えられる。
- 観光型 MaaS は着地型旅行商品と同様に、利用者獲得のために発地側での認知度向上が重要になる可能性が高い。利用者獲得のアプローチとしては、国内向けに既に一定の利用者を抱える旅行会社の既存商品と連携する方法や、インバウンド向けに海外の交通事業者と連携して広告・宣伝を出す方法が考えられる。

実証実験の実施・支援に向けた方向性

- それぞれの実証実験で検証したい項目を明確にし、複数の実証実験間で役割分担をしながら連携するように設計することが望ましい。加えて、API 連携のように複数の実証実験の間で共通化できる要素を踏まえ、効率的に実証実験を実施できるような設計にすると良い。
- 予算規模を勘案すると、来年度の実証実験を通してマクロな現象の変化を捉えることは難しく、現実的にはミクロな視点で、実証実験に参加した個人の行動がどのように変化したかを計測することになるのではないかと考えられる。
- MaaS に関する取組は必然的に長期的な取組になるため、来年度、新モビリティサービスの実証実験を支援するにあたり、単年度予算に合わせて取組が一年で途絶えるのではなく、長期的な取組につながるように設計することが望ましい。
- 実証実験の推進にあたっては、導入したサービスが住民に持続的に利用してもらえるよう持続可能なビジョンや熱意の有無等を選定時に考慮することが望ましい。
- MaaS の共通基盤の整備に向けた共通化やオープン化を国として進めるため、例えば API 連携といった横串的な取組を実証実験の支援のための条件にすると良いのではないかと考えられる。
- 実証実験の実施後に結果・評価を上手くとりまとめて、今後の課題等を明確にできると望ましい。特に自動運転が MaaS の中で担う役割について知見を得られると今後の取組に

つながるのではないか。

ローミング・データ活用の実現に向けた方向性

- 国内だけでなく将来的に海外展開を目指す際にもローミングは大きな財産になるため、MaaSに向けた取組の初期段階からローミングを意識すべきではないか。
- 大都市などでは、民間事業者がユーザーを囲い込むような形で様々な MaaS サービスの乱立が予想され、複数事業者間の十分な連携による MaaS を実現するのは難しいのではないかと。実現に向けて、例えば、MaaS サービス間でローミング可能なプラットフォームの整備を国が主導して、それぞれの MaaS サービスが直接連携していなくても利用者が全ての MaaS サービスを横断的に利用できる環境を構築するアプローチが考えられる。
- 地方での MaaS 推進の取組は基礎自治体単位で実施されることが多く、全体で見ると様々な地域特化型 MaaS が乱立する恐れがある。国としては、初期段階では地域を限定して高品質なサービスを構築し、その後ローミング機能の実装等を通して良質なサービスを全国的に相互連携させる、といった時系列で取り組めると良いのではないかと。
- MaaS の文脈では、交通サービスを常時アップグレードしていくことが望ましいため、単なるデータ提供やアプリ開発を目指すのではなく、オープンデータ・オープン API の提供とそのための制度作り、更にデータに基づいた都市・交通政策の策定までを見据えて取組方向性を取りまとめられると良い。

貨客混載のあり方

- 地方郊外・過疎地では物流サービスが生活や経済に与える影響が大きいため、「物流サービスを持続させること」を目的に加えると良い。
- 地方郊外・過疎地型での「地域内の輸送資源等の活用」を議論するにあたり、人流だけでなく物流も含めると良い。来年度には、特定地域でケーススタディ等を実施し、人が物かを問わず、需要側と供給側のマッチング方法を考察できると望ましい。
- 輸送範囲、集荷範囲、付随する営業所の数や所在地、料金体系等について物流事業者間で合意が取れれば、貨客混載に向けた物流事業者間の連携が可能になる。
- 一日数本しか運行していないような運行頻度の少ない鉄道路線においても、貨客混載による輸送時間の短縮や定時性の向上といったメリットが十分見込める可能性がある。これは特に豪雪地帯のように陸上輸送に何かしらの困難を伴う地域に当てはまる。
- タクシーによる貨客混載は、物流事業者にかかる時間と労力の負荷が課題となっている過疎地域での宅配に効果的であり、タクシー事業者にとっても宅配業務は追加的な収益源になり得る。実際、一部地域ではタクシーがオフピークに貨物のみを運ぶこともある。
- 地方のタクシー事業者の多くがドライバー確保に難儀していることもあり、物流事業者が旅客を運送する構想が検討されることもあるが、物流事業者は主にトラックを使用しているため、安全性の観点から実施は容易ではない。

- 旅客運送事業者が貨物運送を引き受ける場合、集荷と配達とでは単価、拘束時間、詳細な時間指定の有無等の条件が異なるため、結果的に条件を受け入れやすい配達のみを引き受ける旅客運送事業者が多い。
- 物流事業者による旅客運送事業への参入障壁を下げる一つのアプローチとして、サポートカー限定等の制限を付けた、二種免許よりも取得が容易な新免許（1.5種免許）が登場すれば状況が変わるのではないか。
- 手ぶら観光に関しては、ユーザーが搭乗する交通サービスに加えて貨物の輸送サービスもパッケージ化して一括販売するような MaaS サービスが考えられる。

デマンド交通のあり方

- 日本では「デマンド交通＝一律 300 円」のような一人当たり固定の料金設定が定着しつつあり、この固定観念がデマンド交通の活用の幅を狭めている可能性がある。但し、料金設定の柔軟化に向けては、距離帯ごとの料金設定よりも、相乗り割引料金やサブスクリプションモデルのような一定期間内の定額化の方が効果的かもしれない。
- デマンド交通では、運行収入が運行経費に占める比率は全国的に 20～30%程度で収益性は低いが、運行計画のリアルタイム化や運行形態の多様化等によって、この比率を上げられる可能性がある。
- デマンド交通は、現在は地方部への導入が主流であるが、東京のような大都市でも大型バスが進入できないような細い路地等は存在するため、そのような地域の移動需要を満たす手段としてデマンド交通が活躍する余地は十分にあるのではないか。
- デマンド交通の利用者の多くは 70 代や 80 代の高齢者で、インターネット経由の予約の割合は低い。インターネット経由の予約が多いのは 10 代の子供で、主な用途は通学及び塾への行き帰り等である。ただし、地方都市でもスマートフォンの使用者は多く、何らかの取組を展開できるのではないか。
- デマンド交通が地域に浸透することにより、利用者間の交友関係が新たに生まれ、「〇〇さんと△△に行きたい」というような移動自体を楽しむ人が増え、外出の促進につながっている。

モビリティサービスの進展とその効果・影響

- 食べログによって立地に頼らずとも集客できるようになったことで、表通りと裏通りの不動産価値の差が縮まったように、自動運転によってモビリティのコストが削減されれば、不動産価値、さらには都市全体にも大きな変化がもたらされるのではないか。
- 近年、米国、中国等の諸外国においては、EC やデリバリーでモノやサービスが提供されることを前提にした店舗が大きく成長しつつあり、また、MaaS 型住宅などの進捗もあって、インターネットサービスの普及で街や不動産のあり方が変わるケースも出てきている。これらは、街の賑わいや人のつながりを希薄化させるのかという意見もあるが、実

際には両者の価値観は相反する二極論ではなく、デリバリーを利用し、オフィスで皆で食事をするという両立も可能ではないか。

- MaaS が発展していけば、最終的には人流や物流がお金の流れにつながると考えられる。実際、Google (Sidewalk Labs) はトロントで都市経営の核に移動を据えている。このような視点も持ちながら MaaS 実現に向けて取り組めると良い。

その他

- 通勤や通院のように生きていく上で必要な移動はつまらないという側面がある。一方で、趣味や友人との交流に向かう移動は、需要が小さいが楽しく感じられる。このような移動自体の価値と需要の大小のねじれ関係にまで踏み込まないと議論が深まらないかもしれない。さらに言えば、このねじれ関係の中にこそ個別の細やかな可能性が残されているように感じる。
- グリーンスローモビリティ等の取組において、社会福祉法人や自治体の福祉部局が中心となって取組が進みつつあることは良い流れだと思う。

以上