

第7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2月19日（火）15：00～17：00

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

日本版 MaaS の特徴

- 「日本版 MaaS」として「MaaS 相互の連携によるユニバーサル化」と「移動の高付加価値化」を盛り込んでいる点が良い。
- 日本は世界にもほとんど同様の例がないような独特の交通体系を有している点を踏まえて、日本独自の視点から「日本版 MaaS」に取り組んでいくのが良い。
- 「日本版 MaaS」に関しては、日本では公共交通を民間事業者が担っていることや、「日本版 MaaS」を今後海外にどのように展開するかという話を加えても良いのではないかな。
- 海外にあまり存在していない「大都市近郊型」の類型は、人口規模が大きいためモビリティサービスの実現によるインパクトが大きく、日本の独自性も見出しやすい特徴がある。そのため、「大都市近郊型」の類型は実証実験の認定を優先する等、社会実装に向けて手厚い支援を行っていくべきではないかな。
- 「日本版 MaaS の実現」に関して、「実現」を「早期実現」に変えてもらいたい。例えば、第6期科学技術基本計画の最終年度に開催される大阪万博までには MaaS を実現できているのが望ましく、タイムラインを定めて取り組んでいく必要がある。
- MaaS はスマートシティを形成する一つのツールだと認識しているが、MaaS とスマートシティとの関係に対する概念はまだあやふやだと思う。今後の議論を通じて MaaS とスマートシティの関係性を整理し、日本に合った MaaS の使い方を提案できるとよい。

MaaS 相互の連携

- MaaS 相互の連携を目指そうとしている点は良い。技術的な話を知るほど、技術自体は昔からあったものが多いことに気づかされるが、いかに技術同士を組み合わせることで世界に打ち出せるものを作れるかが重要だと認識している。
- MaaS の相互連携に向けての課題は、データ連携を具体的にどう進めるのかである。但し、データ連携に向けた標準化、API 連携、メタプラットフォームのあり方については、コストとのバランス等を考慮しながら、今段階でのベストミックスがあるように思うので、あまり方法論を固め過ぎない方が良いのではないかな。
- データ連携に関して、データ提供元の事業者へのメリットが挙げられていないのが気に

なる。以前の懇談会で、一部の民間事業者からデータ提供には相応のコストがかかるため無償提供は難しいという意向を聞いたが、事業者への見返りをどうするかもデータ連携に向けて重要である。

- 人流と物流の連携も重要なテーマであるため、両者をどう連携させるべきかについて、中間とりまとめ資料の中で目立つように記載すべきではないか。

期待される新たな国の制度

- 現行制度下では他にやり方がないためにやむを得ず旅行業法を活用しているのが実態であるのではないか。本気でモビリティサービスの実現に取り組むのであれば、運賃・料金制度の話も含めて実現できる仕組みを作るくらいの国土交通省としての覚悟が分かるようにできると良いのではないか。
- 大きくは、Society 5.0 やサイバー/フィジカルのような利便性を向上させる方向と、地方のモビリティ担保や高齢ドライバー対策のような課題を解決する方向の2つあると認識している。前者は規制緩和により事業者主導で進んでいく。後者の課題解決は、特に過度な自家用車への依存をどうやって変えるかという方向性を国の政策として前面に押し出すべきではないか。
- 地方でモビリティサービスを実現できるかどうかは、その地域にセンスの良い人、周囲を巻き込める人がいるかどうかにかかっている。その観点では、プロジェクトマネジメントや事業開発ができる人材を中央から派遣するような仕組みがあればよいのではないか。この推進には、経済産業省と国土交通省の協力体制が有効に働くのではないか。

地方自治体等との連携

- 中間とりまとめ案全体を見通して「地域公共交通会議」という言葉がなかったのが気になった。地方での新しいモビリティサービス実現に向けて、タクシー定額化や相乗りタクシー等のアナログで実現可能なものは地域公共交通会議を活用し、決済等のデジタル化に向けては旅行業法を活用するという2段階の方向性ではないか。
- MaaSの実現に向けて地方自治体のニーズ・関心は強いと思う。そのため、自治体がどのような問題意識を抱いており、MaaSによって何をどうしたいのかについて、今後ヒアリングすべきではないか。
- 大都市は需要と供給のマッチングを上手く行えばある程度動いていくと思うが、需要と供給のどちらも少ない地方ではMaaSをどう成立させるのかについて、今後研究を重ねて突っ込んだ議論ができるようにしてほしい。

キャッシュレス化の推進

- 中国からの観光客向けにアリペイの導入が進んでいるが、アリペイだけではなく、Suicaやその他のキャッシュレスシステムが乱立している状況にあり、今後のキャッシュレス

化に向けてそのようなメタシステムをどのように考えるかも重要な検討要素ではないか。

まちづくり・インフラ整備との連携

- 「必要なとき、必要なだけ」というオンデマンド化のような動的最適化と、「都市計画との連携」のような静的な計画の2つの概念がどのように馴染むのか、考えておく必要がある。自然に任せると、都市部でかえって自動車の車両数が増えるような悪影響を招き得るため、自然に任せられない部分をどうするか、モビリティに対する利用者のリテラシーをどう高めるかといった視点を持つておくことが重要ではないか。
- 「目指すべき姿」や「取組の視点」といった大きな話の中にはまちづくりの視点が入っていないのは残念である。利用者の視点はもちろん重要だが、それを取り巻く環境をどのように整備するかというまちづくりの視点も重要ではないか。
- サイバー空間のシームレス性だけではなかなか利用促進に繋がらないため、フィジカル空間のシームレス性をいかに確保するかが重要である。国土交通省での検討という特徴を活かして、時間をかけてでも事業者間の調整等を進めることで、フィジカル空間のシームレス性も実現することを強調すべきではないか。

観光 MaaS の推進

- 一部の観光地では、地域の公共交通にどんどんと観光客が入り込むことによって輸送能力を超えて混乱も生じている。観光 MaaS に関しては、MaaS の実現によって弊害も発生し得るため、一概に観光 MaaS を推進するという書き方にならないよう留意すべきではないか。
- インバウンド対応について、一部地域に集中している需要を MaaS によっていかに郊外に分散させられるかという視点で、具体的にどのような方法を実施するか今後考える必要がある。

効果的な実証実験

- 国としてフラッグシップの実証プロジェクトを進めるのは良いことであるが、実証を進めるに当たっては、MaaS によって解決できる地域の課題は何であるか、MaaS は地域の暮らしに馴染むのかといった観点が重要。
- 実証実験においては、利用者への MaaS アプリの提供だけではなく、地域の事業者間でデータ連携の壁を除去する取組や、動的情報を分析するアルゴリズム開発のような取組も支援しても良いのではないか。将来の MaaS に繋がるような長期的な取組も支援できると良い。
- 他の MaaS との横連携は MaaS 自体の実証よりも少し先の取組になるため、実証段階から横連携を要求するのは過剰ではないか。サービス実装の初期段階では、MaaS 間の横連携を求めるよりも、国の立場から MaaS 事業者同士が連携できる仕組み作りをいかに進める

かが重要だと認識している。

- 自動車保有に依存した社会からの脱却を目指す観点で言えば、高齢者よりも、次に高齢者になるような世代がターゲットになる可能性が考えられる。誰をターゲットにすべきか、MaaS はどのような世代に利用してもらいやすいかを、実証実験の中で分析できると良い。
- MaaS において利用者視点が大事なのは理解できるが、一方でサービスを提供する側の事業者が分厚くないとサービス自体がやせ細ることに留意すべきである。特に実証実験においては、採算性の厳しいタクシーやバス事業者にメリットが感じられるようなビジネスモデルの提示が必要ではないか。
- MaaS は 1 年で実現できるものではないため、平成 31 年度の実証実験の支援に終わらせず、その次年度でも更に予算を計上できるような力強い政策が必要ではないか。

MaaS のネガティブインパクト

- 中間とりまとめ案では MaaS が実現できれば全てが上手くいくように見えてしまっているため、MaaS 実現後は必ずしもバラ色の世界ではないことも多少記載しておく方が良いのではないか。
- MaaS による新しい付加価値や新しいビジネスには期待が持てる一方で弊害の発生も予想されるため、実証する中で何が達成でき、何が達成できなかったのかを明確にできるとよい。その結果は、次の取組を進める上での参考になるのではないか。

その他

- 評価指標についてはこれまであまり議論されてこなかったため、もう少し詳細化すべきではないか。
- モビリティサービスの動向を把握する際、GAFA だけではなく、中国の BAT も視野に入れておくべきではないか。BAT は社会主義の中でスピード感を持って動いており、やり方も GAFA とは異なるため、GAFA と BAT を一括りにしない方が良い。
- MaaS 自体も 10 年後には進化し変化することどこかで触れてもらえると良いと思う。
- かつて柏で開発した MaaS アプリは、輸送障害のような異常時に最も利用された。このような利用シーンが想起できるよう、見出しを見直してほしい。
- 中間とりまとめ案では「ラストマイル」という言葉が使われているが、そもそも家から出ないと話にならないので、「ラストマイル」は「ファースト/ラストマイル」に修正すべきである。

以上