

第8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3月14日（木）13：00～14：00

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、
矢野裕児委員、吉田樹委員

中間とりまとめ（案）について

- 中間とりまとめでは、過疎地域における交通事業者と物流事業者の連携について、物流事業者によるあらゆる輸送資源の活用にも触れられると良い。問題意識は、現在の表現だと連携先が鉄道やバス等に限られてしまいそうということであるため、「多様な輸送資源との連携」についても加筆をして欲しい。

来年度の推進事業について

- 地方都市型、地方郊外・過疎地型、観光地型の地域においては、住民にサブスクリプション等の新たな形態のサービスがなかなか浸透しない場合が想定されるため、短期間でフルスペックのサービスの導入を目指すのではなく、長期的に人々の交通行動に変化をもたらし、MaaSを育てていく視点を持てると良い。
- 来年度の実証実験を推進するにあたり、重点MaaSに選ばれた少数地域に注力することに加え、実証実験の成果をいかに広く認知してもらうかが重要ではないか。そのためのプラットフォーム等も是非検討してほしい。
- 来年度の実証実験を進める中で、様々な課題が浮き彫りになり、様々な学びが得られるだろう。来年度以降はそれらの課題や学びを踏まえた実証実験を実施してほしい。
- 来年度のオープンデータ化の実証実験に取り組む上では、交通事業者とMaaS事業者との間で双方向のデータの流れや自治体等も含めた社会全体でのデータの循環が生まれるように進められると良い。

今後の取組について

- 目的のほとんどが利便性に関係するものになっているが、大胆に「マイカーへの過度な依存からの脱却」を目的に据えても良いのではないかと。実際、高齢ドライバーの事故が大きな社会問題となっているため、彼らをMaaSサービスに取り込むくらいの考え方が良いのではないかと。
- 一般的にMaaSは収益性が低いため、事業者が数年間低収益に耐えなければならない場面

が予想される。国としては、その間、数年後に生まれてくるサービスや事業が成功しやすいような基盤を整えることが重要である。また、地方の公共交通事業者がデジタル化や設備投資に要したコストを回収できるまでの数年間、誰がどのように公共交通事業者をフォローすべきか、という点について考えておくべきである。

- 当懇談会では主に陸上交通について議論してきたが、今後は陸上交通以外に水上交通や航空等の交通モードについても議論できると良い。
- 現在は過疎地での物流サービスの維持が大きな論点になっているが、今後は大都市においても物流サービスの提供が難しくなる可能性があるため、物流の議論における対象地域を今後拡大できると良いのではないかと。
- MaaS の議論ではどうしても人流が中心になってしまうが、モビリティという観点では人流と物流が様々な点で相互に関係する。人流と物流を分けずに考えて、両者を上手く絡めたサービス提供ができるよう、引き続き検討してほしい。
- 当懇談会でも競争政策の見直しの議論が進められている旨の報告があったが、独占禁止法によって複数事業者間の連携が円滑に進まないこれまでの状況に、ようやく風穴が空けられようとしていることは望ましい。
- 許認可のシステムの電子化を推進する等、公共交通事業を支える IT 基盤を整備することで、MaaS さらには将来 MaaS を凌駕するような新たなモビリティサービスが出現したときに、取組の土台となるのではないかと。
- これまでの交通に関する議論はサイバー空間に偏っており、中間とりまとめ案から交通計画や交通事業の事業性といったイメージが湧かないため、今後議論できると良い。
- 交通業界における根深い課題に対して、MaaS が変化を促す存在になる可能性があり、このような変化も一つの成果と捉えて良いのではないかと。例えば、東京には地下鉄が二種類あり、なかなか運賃が統合されないという問題も MaaS の登場によって解決される。
- 当懇談会では国土交通省内の部局間で連携して進めてきた点が良かったと思う。今後も部局間の連携をさらに強化して取り組んでほしい。

以上