

有識者意見の概要及び意見に対する対応

1. 調査研究課題名「ICT活用によるモビリティサービスと都市交通との取組の連携に関する調査研究（最終報告）」	
2. 有識者意見の概要及び対応 有識者：中村 文彦氏 東京大学 大学院新領域創成科学研究科 特任教授 吉田 樹氏 福島大学 経済経営学類 教授	
意見の概要	意見に対する対応
<ul style="list-style-type: none"> ・何のために MaaS をやっているのか、MaaS で集まったデータを連携・活用して何をするのかを明らかにして欲しい。データがつながればいいのか、活用することが目的ではないはずで、データを活用することで、例えばある種の政策が適正に行われたとか、資金等や費用の回し方が効率的になったとかがあるはず。 ・特に、欧州では共通で、大上段にカーボンニュートラルがあるから、自家用車の利用を減らすとかのストーリーの中でどれだけの部分で貢献できたのかということを明らかにして欲しい。(中村先生) 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回対象とした、ドイツのアーヘン、スウェーデンのストックホルム及びイタリアのトリノ等都市部で共通するのは、自家用車利用の低減、環境汚染の低減、交通渋滞の解決などが目的としてあがっているものである。 ・イタリアのエルバ島では、持続可能な観光の実現を念頭に置いて実施されたものであるが、実施の段階でコロナが発生して、観光客が減ってしまい、元々の目的である課題解決のための課題が消失してしまったということがあった。 ・以上の調査結果を踏まえ、報告書に記載した。
<ul style="list-style-type: none"> ・今回の対象都市のヒアリングにて、目標を設定して実証実験やテストベッドやって、その結果が未達でも、到達に向けてこれから先も頑張るぞといっていることが正しいと感じる。つまり、次の課題を見出すことが本当は一番大事で、最初から完全にできるのならば、わざわざ実証実験をやる必要がない。ただ、目標の方向はきちんと示しておき、それに対してどこまで行けたかを正直に言えるとよいと思われる。(中村先生) 	<ul style="list-style-type: none"> ・欧州では自家用車利用削減によるカーボンニュートラルに貢献するサステナブルな移動手段への移行に重点を置きプロジェクトの目的や目標を掲げている。一方、インタビューで施策実施の効果を質問すると、様々な施策ある中で単独効果を示すことは難しく、数値的な効果を挙げたところは少ない。つまり、高らかな目標を掲げているか、達成できたとは言いきれないのが実態であった。 ・以上の調査結果を踏まえ、報告書に記載した。
<ul style="list-style-type: none"> ・ITS という単語には複雑な歴史がある。日本の場合、最初に ITS という言葉ができたのは 1993 年だが、担当部局の関係上、日本語では「高度道路交通システム」と訳している。しかし、「ITS」は米国及びフランスでは、1990 年代から道路のみでなく鉄道も対象としている。特に米国では、1991 年に制定された総合陸上輸送効率化法 (Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991; ISTEA) の中で ITS に言及していた。以上を踏まえると、欧州で ITS に触れる場合の定義には留意する必要がある。(中村先生) 	<ul style="list-style-type: none"> ・日本と欧州で ITS の対象とする範囲は異なるものだという認識があるので、本調査研究を進めるうえで留意をした。例えば、イタリアの NAP である交通安全情報調整センターでは、MaaS やモビリティのオープンプラットフォームと言われるもので、道路のみにとどまらずに交通全体を扱っていた。 ・以上の調査結果を踏まえ、報告書に記載した。
<ul style="list-style-type: none"> ・MaaS で定額運賃 (サブスクリプション) とすると、本来の価格の倍以上使ってしまう印象がある。例えばタクシーの場合、繁忙期以外で利用可とすれば、今までお金の取れなかったところから取れる効果が見込める。 ・スウェーデンのストックホルムの事例では、スターアップ企業による UbiGo は、通勤時間帯及び帰宅時間帯まで含めた定額運賃なのだろうから、データ活用の手数料等で、事業として厳しかったということではないか。その一方で、Travis の方はバス事業者の運営なので上手くいっていると思われる。(吉田先生) 	<ul style="list-style-type: none"> ・昨年度調査における交通情報オーストリア (VAO) では、国土全域の交通のデータ作成にあたって、運輸連合がデータを提供してもらいつつも、運輸連合が使うときはデータ利用料を払うという仕組みという説明を受けた。すなわち、資金及び費用がどう回っているかということになる。一方で、公共交通の事業者が資金を提供するといった、資金提供の流れを踏まえビジネスを設計するのは単純でないとみられる。 ・以上の調査結果について、報告書に記載した。
<ul style="list-style-type: none"> ・財源について、欧州では CIVITAS は単年度でなく、数年に亘り今後も継続していくのか。日本であると、単年度主義であり、例えば新モビリティサービス推進事業などで、毎年採択自治体が変わるようにしている。毎年応募し続けて、連続採択もあるが、毎年選ばれているとしても結局は単年度事業である。(吉田先生) 	<ul style="list-style-type: none"> ・CIVITAS では、各プロジェクトのタイムラインは 5 年である。一方で、日本をみると、国や地方ともに、同様のプロジェクトであっても、単年度事業で計上している状況にある。ただし、内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム (SIP) といった、複数年度のものがないわけではない。 ・以上の調査結果を踏まえ、報告書に記載した。