

第 1 回検討会における主なご意見

【本検討会の検討対象について】

- ・ 今後の検討を進める上では、目的設定・ストーリーが必要である。協調領域と競争領域の線引きは、事業者のビジネスに直結する部分でもある。そのため、関連主体の合意を得るためには、地域交通や物流等の社会課題の解決に寄与するために MaaS の普及が重要であり、その普及にはデータ連携が必要といったストーリーがあると良い。
- ・ MaaS は従来の経路案内や交通事業者が提供する移動サービスとは異なることを目指すものであり、他分野の事業との連携も考慮しつつ、地域課題の解決等の目的をもって、今まで出来なかったことが出来るようになる。この全体像が重要。データ連携の議論に当たっては、目指すべき MaaS の全体像の中で、新たに生じるデータを含めて必要なデータを整理していくことが重要である。
- ・ また、検討会として時間と回数が限られている中で、具体的な協調領域のデータを整理するためには、レベル 0 からレベル 2 までに必要なデータを積み上げて議論するのが良い。その上で、目指すべき MaaS のために必要なデータや課題等も付加して検討できると良い。

【MaaS の実施・運営について】

- ・ MaaS は自家用車率が高い地域や、広大な地域資源や観光資源を観光客が楽しむためには交通手段が限られているような地域等を例にとった場合、新たな移動手段を提供するものであり、それがシームレスに繋がっていることでより効果が高まるものになる。
- ・ データの手数料で MaaS のアプリ運営が持続可能か。
- ・ MaaS のアプリ運営でビジネス上の持続可能性があるのはどのようなモデルか。
- ・ その地域でしか使えないアプリをダウンロードしてもらえないことは容易ではないとも思われ、地域別のアプリをつくるのに限界があるのではないか。
- ・ 地域別のアプリをつくる際には、互換性も重要ではないか。

【データ連携について】

- ・ MaaS の運営にはコスト構造が重要である。特に、データ連携に当たっては、データ提供のメリットが必要であり、それをお金で解決するとビジネスとして回らなくなる可能性がある。データ連携にはその整備や基盤等にコストがかかり、そのコストを他のビジネスとの連携も考慮しつつデータの利活用を行う中で、各事業者のビジネスの中で分配しながら回収することが重要である。同様の構造を検討する他分野や海外の取組が参考になるだろう。

- ・ 利用するデータとして、国、地方自治体が持っている公共データも重要であり、よりオープンに使えるようにする議論があっても良い。
- ・ MaaS を地方の状況に合わせることも必要である一方で、プラットフォーマーにもいくつかのパターンがあるため、一つのパターンに限定するのではなく、様々なパターンを念頭に置くことが必要である。
- ・ EU 等で議論されている共同規制 (Co-Regulation) についても参考にしてはどうか。共同規制は、世の中全体が規制緩和に流れていく中で、国等による強制法規と業界の自主規制を組み合わせるものであり、これは MaaS にも参考になるのではないか。また、MaaS をサービスとして国際展開することも念頭に置かれていることから、サービスの標準化についても一つの観点として議論したほうが良い。
- ・ データ連携を検討する上では、MaaS は一つの産業であり、その産業を支え発展していこうとする観点も重要である。我が国の次世代の公共交通システムを国際的に競争力があるものに育てていくことが重要。
- ・ 地域交通を見直す検討にはデータが必要であり、そのデータをどう集め、どう使える形に整備し、ステークホルダーが使えるようにするかが重要。
- ・ 交通事業者におけるデータ化を進める上で、例えば、運輸局への届出をデジタル化するような事業者と行政とのやり取りをデジタル化する取り組みも重要である。
- ・ イベントやキャンペーンのための MaaS か10年くらい地域に使って欲しい MaaS かでアプリやデータ連携のあり方も変わってくるのではないか。
- ・ 検討を進めていく上では、国内と海外では状況が違うほか、国内でも都市部だけでなく、地方部では状況が異なるため、様々な事業者や地方自治体に話を聞いたほうが良い。
- ・ MaaS はパートナービジネスが基本にあり、第三者がデータを出せるようにするためには、元々のデータや API の状況に配慮が必要ではないか。

(以上)