

第7回交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会 議事概要

1. 開催日時・場所

- ・開催日時：令和4年5月24日（火） 13:00～14:30
- ・開催場所：Web会議

2. 出席者

【有識者】

越塚 登	東京大学大学院情報学環教授（座長）
落合 孝文	渥美坂井法律事務所パートナー弁護士
神田 佑亮	呉工業高等専門学校教授
坂下 哲也	一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事
日高 洋祐	一般社団法人JCoMaaS理事・事務局長

【民間事業者】

東日本旅客鉄道株式会社
東海旅客鉄道株式会社
西日本旅客鉄道株式会社
一般社団法人日本民営鉄道協会
小田急電鉄株式会社
東急株式会社
南海電気鉄道株式会社
公益社団法人日本バス協会
株式会社みちのりホールディングス
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会
一般社団法人日本旅客船協会
定期航空協会
日本航空株式会社
全日本空輸株式会社
株式会社ヴァル研究所
株式会社駅探
ジョルダン株式会社
株式会社ナビタイムジャパン

【行政】

内閣府 科学技術・イノベーション推進事務局 スマートシティ担当
デジタル庁 国民向けサービスグループ モビリティ班
経済産業省 製造産業局 自動車課
観光庁 外客受入室
国土交通省 総合政策局 交通政策課・地域交通課・情報政策課
都市局 都市計画課
道路局 企画課 評価室
鉄道局 総務課 企画室
自動車局 総務課 企画室・旅客課
海事局 総務課 企画室・内航課 旅客航路活性化推進室
航空局 総務課 政策企画調査室
交通管制部 交通管制企画課
航空ネットワーク部 航空ネットワーク企画課
空港技術課 空港国際業務推進室

【事務局】

国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課
みずほりサーチ&テクノロジーズ株式会社

3. 資料

- ・ 資料1 議事次第
- ・ 資料2 構成員名簿
- ・ 資料3 今年度検討会の方針
- ・ 資料4 最終とりまとめの方向性
- ・ 資料5 デジタル庁発表資料

4. 議事

4.1. 開会

※事務局より開会を宣言し、配布資料の確認を実施

4.2. 発表

- ・ 事務局（国土交通省） (資料3)
- ・ 事務局（みずほりサーチ&テクノロジーズ） (資料4)
- ・ デジタル庁 (資料5)

4.3. 意見交換

<チケット・リアルタイムデータの検討について>

- ・ デジタル技術によって省人化・省力化を図るには、システムの設計と同時に事業者の業務プロセスを検討する必要がある。したがって、デジタル化に伴う業務プロセスの改善の方法や、それによる改善効果の数字と共に事業者に示すことで、省人化・省力化に取り組む納得感が高まると考えられる。なお、この観点はチケットとリアルタイムデータの両方に共通するだろう。
- ・ リアルタイムデータの連携高度化のステップを高めていく際には、次のステップに繋がるようなステップの置き方が重要である。特に、事業者間の連携を行うステップ2で求められる標準化の内容を見据えて、事業者が取り組みやすいステップ1の置き方を検討する事が望ましい。
- ・ チケットおよびリアルタイムデータの連携高度化のステップにおける事業者への効果・意義について、省人化や省力化だけでなく、利用者の利便性向上や、デジタルでの情報提供、利用環境の整備による新たな顧客接点の確保が利便性向上とあいまって売上向上に至るといったサービスレベルの向上の視点を含められると良い。
- ・ チケットの連携高度化を具体的に検討する際には、日常生活の移動や観光における移動を分けて整理する必要がある。例えば、日常生活の移動について具体的に検討した場合、対面窓口での定期券の購入や遅延証明書を紙で受け取る事の不便は、デジタル化によって解消され、結果、事業者の省力化も進み、両者にメリットをもたらすことが想定される。
- ・ リアルタイムデータの連携高度化を具体的に検討する際には、データの連携によって実現できることと、そのために必要なデータの種類を整理することが重要である。例えば、ある交通機関で運休が発生した際に他の交通手段に利用者が集中する場合等において、予め必要なデータを連携することが実現できていれば、他の交通手段を充足させ、利用者がストレスなく移動することが可能となる。このように、連携が必要とされるデータを具体的に検討できると良いだろう。
- ・ とりまとめでは、様々な主体が読者となることを想定し、チケット・リアルタイムデータに着目した背景・目的や意義等を分かりやすく記載することが重要である。例えば、一般的なデジタル化の効果をチケットやリアルタイムデータに置き換えて全体像を簡単に整理したまとめがあると良いのではないかと。
- ・ チケット・リアルタイムデータのいずれにおいても、省人化・省力化という意義が期待される場所、もし法制度や規制等が障壁となる場合はあわせて検討したほうが良い。
- ・ 省人化・省力化という意義を踏まえると、チケット・リアルタイムデータの連携高度化による既存の業務プロセスの変革という点について、より踏み込んだ検討ができると良い。例えば、金融分野ではオープンAPI等の取組みを進めるとともに、ATMや支店などの設備の削減を進めてきた背景があると考えられる。このような抜本的な経営改善やさらなる便益について議論されると良い。

<データ連携基盤について>

- データ連携基盤の安定的かつ持続可能な運営には一定のコストがかかるため、継続的に運営資金を得られるような仕組みや組織体制等、基盤の持続性を担保する方法について、議論を深める必要がある。
- データ連携基盤の意義の一つとして、事務的な業務プロセスの改善が考えられる。特に中小事業者の裾野が広く事業者数も多いため、データ連携基盤あるいはデータを提供する体制においては、全体の標準化の際、中小事業者にとって標準となるものが整理されると良い。
- データ連携基盤を構築する際には、基盤から出力されるデータの仕様等が定められることを踏まえると、事実上の標準化の効果が見込まれると考えられる。そのため、リアルタイムデータとチケッティングのデータ仕様等の標準に関する議論は、基盤に関する他の論点よりも早期に行われると良い。
- データ連携基盤の意義の一つとして、事業者が自前で所有しているシステムの役割を減らし、システムの維持・運用費用を減らすことが考えられる。これを実現するためには、データやデータ連携基盤同士を接続する仕組みが重要であり、そのうえで、運営する組織の形態等も含めて基盤の運用方法を検討できると良いだろう。
- データ連携基盤は、データを連携するための基盤と、基盤同士を連携するための基盤の二種類があると考えられる。交通分野では、前者の基盤が既に複数存在しているため、今後、構築する基盤においては、データを連携する役割と基盤同士を連携する役割の両方が重要であり、求められる基盤の役割に留意して検討を進める必要がある。

5. 閉会

(以上)