

第1回 MaaS 関連データ検討会 議事概要

1. 開催日時・場所

- ・開催日時：令和元年9月19日（木）10：00～12：00
- ・開催場所：中央合同庁舎3号館 10階 共用会議室A

2. 出席者

【委員】

越 塚 登	東京大学大学院情報学環 教授（座長）
伊 藤 昌 毅	東京大学生産技術研究所 特任講師
落 合 孝 文	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 パートナー 弁護士
楠 田 悦 子	モビリティジャーナリスト
越 塚 登	東京大学大学院情報学環 教授
坂 下 哲 也	一般財団法人日本経済社会推進協会 常務理事
日 高 洋 祐	株式会社 MaaS Tech Japan 代表取締役 CEO
吉 田 樹	福島大学経済経営学類 准教授

【オブザーバー】

<鉄道>

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

小田急電鉄株式会社

東急株式会社

<バス>

公益社団法人日本バス協会

<タクシー>

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

<レンタカー>

一般社団法人全国レンタカー協会

<旅客船>

一般社団法人日本旅客船協会

<航空>

全日本空輸株式会社

日本航空株式会社

【国土交通省】

大臣官房審議官（公共交通・物流政策）

総合政策局交通政策課長（公共交通・物流政策審議官部門）

総合政策局地域交通課長（公共交通・物流政策審議官部門）

総合政策局モビリティサービス推進課長（公共交通・物流政策審議官部門）

総合政策局物流政策課長（公共交通・物流政策審議官部門）

総合政策局情報政策課長（公共交通・物流政策審議官部門）

都市局都市計画課都市計画調査室長

道路局企画課評価室長

鉄道局総務課企画室長

自動車局総務課企画室長

航空局政策企画調査室長

海事局総務課企画室長

港湾局計画課企画室長

観光庁外客受入担当参事官

【経済産業省】

商務情報政策局情報経済課長

【内閣府】

政策統括官（科学技術・イノベーション担当）付参事官（統合戦略担当）

地方創生推進事務局参事官

【事務局】

総合政策局（公共交通・物流政策審議官部門）モビリティサービス推進課

3. 議事

3.1. 開会

※事務局より開会を宣言。

3.2. 討議

【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る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ことで規制をつくるものであり、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く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。

3.3. 閉会

(以上)