

## 第2回 MaaS 関連データ検討会 議事概要（案）

### 1. 開催日時・場所

- ・開催日時：令和元年10月10日（木） 10：00～12：00
- ・開催場所：みずほ銀行内幸町本部ビル 32階 共同会議室

### 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
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

##### 【データ生成・デジタル化について】

- ・ MaaS 関連データのデータ生成には、外部のデータ作成代行業者が作成する場合と、交通事業者等のデータ提供者が自らデータを作成する場合の大きく 2 つのアプローチがある。しかし、バス停の細かい位置のデータ化や、ダイヤ更新への対応等については交通事業者自らが実施したほうが効率的な場合もある。そのため、MaaS のサービス向上には、自らデータを作成するデジタル化に取り組む事業者をより増やしていくことが重要ではないか。
- ・ データ生成を含むデジタル化は、MaaS のサービス向上だけでなく、自社の業務運営の効率化にも繋がる。例えば、データ生成及びデータ分析の結果は、より好ましい運行計画作成や、ダイヤや時刻表の作成コスト削減等に活用ができる。これらのメリットを認識してもらい、まずは足許のデジタル化が進むことが望まれる。
- ・ 地域で交通に関するデータ生成を推進していくためには、交通事業者だけでなく、自治体等を含めた協力体制構築を促す取組が必要である。
- ・ データ提供者のデータ生成・オープン API を推進するためには、特に中小事業者を対象に、データ生成等を検討できる DX（デジタルトランスフォーメーション）人材の採用・育成や、そのための資金的な補助等についても検討が必要ではないか。
- ・ 中小事業者のデジタル化は交通分野のみならず、様々な分野で重要となる社会課題の一つである。将来的な情勢等を踏まえるとデジタル化は不可欠であり、いずれにしても対応が必要になる。対応が必要になった際に備えて、データや API 等の標準的な仕様を用意することは重要な取り組みである。
- ・ 中小事業者は、コストやその難しさ等から、なかなかデジタル化に踏み出せていないと推察される。よりデジタル化を進めていくためには、政府からの支援策等もあわせて検討が必要ではないか。その結果として、MaaS の推進にも繋がると考える。
- ・ データのオープン化には 4 つの要素がある。一つ目は、有償・無償などのコストの観点である。データ生成にもコストがかかる中で、その対価を得られるようなエコシステムを形成する必要がある。二つ目は、データが送客に直結することである。運賃だけでなく、補助金等を含めて持続的にデータを運営できるような仕組みが必要である。三つ目は、データへのアクセスコントロールの観点である。ビジネス上、データ利用者の属性や競合関係等に応じて、データの利用をコントロールする必要性を訴える声もあるが、公共交通ビジネスの実情を鑑みると、現実的ではない。また、データの信頼性の観点からデータの加工や二次的利用の可否・条件を限定する声もあるが、技術イノベーション

や災害などへの対応を考えると、限定することのデメリットが大きい。4つ目は、DX人材の発掘に繋がることである。データ生成にはそれに対応できる人材が必要であり、地域の事業者等でデータ生成に取り組むことは、DX人材の発掘や育成に繋がると考える。このようにデータのオープン化を議論するうえでは、様々な視点から細分化して議論を深められると良い。

#### 【データ連携について】

- ・ データは、単体ではなく、連携し組み合わせることでより価値の高いものになる。そのため、MaaS 関連データの連携についても非常に重要なテーマである。検討に当たっては、何のデータをどのように連携するか等の MaaS 関連データのアーキテクチャを考慮したほうが良い。また、アーキテクチャについては、Society5.0 として政府全体で様々な取組みが進む中で、MaaS に限らず他分野との連携を考える上で基盤となる考え方になる。本検討が MaaS としてのデータ連携だけでなく、他分野を含めたより幅広い連携につながると良い。
- ・ データ連携を検討する上では、介護や福祉などの周辺サービスとの連携やその課題についても考慮したほうが良い。
- ・ MaaS によって交通モードがシームレスに繋がるほど、MaaS 関連データの重要性も高まる。MaaS 関連データのうち時刻表や運賃等のデータに誤りがあった場合の責任分界や、データの信頼性・保証等についても検討したほうが良い。
- ・ MaaS の決済手段に関して、QR コード等の様々な手段が台頭する中、ユーザー視点では、既存の IC カード等との住み分けや共存等について議論が必要ではないか。
- ・ データ連携に関して、交通分野だけ連携する場合と、交通以外を含めて連携する場合では論点が異なるのではないか。
- ・ ユーザーの利便性を踏まえると、MaaS を利用するために様々なアプリケーションやプラットフォームを経由するのは煩雑になる。よりサービスのユーザビリティを向上するためには、プラットフォーム間の連携も重要である。
- ・ データ連携の検討には、ビジネス上の観点（運賃以外の収入等）からも交通以外のニーズへの対応も重要である。
- ・ データは、サービスの目的に応じて整理できる。MaaS の主目的は移動することであり、それに対応して考えると予定と結果という観点でデータを整理できる。予定という観点では、時刻表やバス停等のデータが該当し、結果という観点では、トリップデータ等が該当する。最初から様々なデータを連携しようと思うと、考慮すべきセキュリティリスクやプライバシーリスクが多岐にわたり、議論が難しくなる。そのため、検討の前提となるアーキテクチャを踏まえつつ、MaaS の実現に必要なデータについて検討対象を絞り込んだほうが良い。

3.3. 閉会

(以上)