

令和4年度 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5年3月16日（木） 9:00～10:40
- ・開催場所：国土交通省（合同庁舎2号館 国土交通省第2会議室AB）
※Web会議（Microsoft Teams）を併用

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	東京大学大学院情報理工学系研究科 附属ソーシャル ICT 研究センター 准教授
落 合 孝 文	渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 プロトタイプ政策研究所 長・シニアパートナー 弁護士
楠 田 悦 子	モビリティジャーナリスト
坂 下 哲 也	一般財団法人日本情報経済社会推進協会 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
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

<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>

定期航空協会

全日本空輸株式会社

日本航空株式会社【欠席】

<その他>

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【欠席】、地方創生推進事務局

デジタル庁 国民向けサービスグループ モビリティ班

総務省 情報流通行政局地域通信振興課

経済産業省 製造産業局自動車課、商務情報政策局情報経済課【欠席】

国土交通省 大臣官房審議官（公共交通・物流政策）【欠席】

総合政策局 交通政策課、地域交通課、モビリティサービス推進課、
物流政策課【欠席】、情報政策課

都市局 都市計画課都市計画調査室

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【欠席】、内航課

港湾局 計画課企画室【欠席】

航空局 総務課企画室

国土交通政策研究所

観光庁 外客受入参事官室【欠席】

【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

みずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社

3. 議事

3.1. 開会

※事務局より開会を宣言。

3.2. 討議

【ガイドラインの改訂内容について】

- ・ 電気通信事業法の改正によって、アプリ等で地図を使用している事業者が、場合によっては電気通信事業法の届出対象となり得ることが想定されることから、追記を検討したほうが良いのではないかと。

【継続して議論すべき事項・今後のガイドラインの方向性について】

- ・ MaaS では、データに限らない連携も重要である。例えば、組織面では、共同経営等の動きもあるほか、アプリ間・プラットフォーム間の連携、運賃や決済システムの連携等がある。MaaS における取組が進み、連携のあり方等も見えてきているため、「MaaS 関連データ」に限らない MaaS における連携のあり方に関して、ガイドライン等で一定の方向性を示せると良いのではないかと。
- ・ MaaS に係るアプリ等の取組みは各地域で進められている状況だが、拡大するだけでなく、協調領域についてはある程度共通化していく動きも必要ではないかと。
- ・ データ連携は目的ではなく、地域におけるデジタル化やデジタル技術の活用のための手段であり、全体を束ねるデジタル戦略が重要である。
- ・ 連携においては、様々な主体との連携が重要であり、大手の交通事業者だけでなく、中小・地方部の事業者や、自治体等との連携が進んでいくことが望ましい。ガイドラインは、そのような多様な主体の連携を見据えた内容になっていくと良い。
- ・ データの正確性については、まずは、なにが正確かを定義することが重要になる。MaaS 関連データにおける正確性をどのように定義するのか、引き続き議論したほうが良い。
- ・ MaaS に係る取組みは様々な実証事業を経て、次の段階に進んでいると感じる。他方で、利用者の移動利便性を高めるためには、様々な課題がある。例えば、医療分野における電子カルテでは、医療機関が全て同じ電子カルテにすることではなく、使用したいデータを同期することで対応している。このように、交通においても、移動利便性を高めるためにどのようなサービスが必要で、そのために必要な連携は何か等について、議論していくことが求められるのではないかと。
- ・ 簡易的に利用しやすいデータを連携してサービスをするだけであれば、大きな課題は生じ得ないが、リアルタイムデータ等を取り扱う場合は、システム面だけでなく、コストや組織運営等の観点含め、様々な課題がある。そのため、より一層の MaaS の推進には、具体的に課題に対する解決策を議論することが重要である。

- ・我が国の交通に関わるデータは、非常に高度なシステムで取扱われており、データ連携を行う場合も容易には実行できないこともある。今後は、諸外国における交通に関わるデータの取扱いに関わる調査等による情報収集をしながら、データだけでなく、我が国における交通におけるデジタル活用の将来像・目指すべき姿も含めて議論し、MaaSにおけるデータ連携の方向性の議論を改めて進めていくことが重要ではないか。
- ・データ連携基盤に関わる取組みは、様々な地域で進みつつあり、地域によっては、デジタルサイネージに表示するためのデータ活用が容易になる等の良い効果が出ている。他方で、データ連携するための方法が定まっていないことなどから、自治体がデータ連携基盤を構築して交通事業者のデータを集約したとしても、データ利用者は、そのデータ連携基盤からではなく、交通事業者と直接やりとりしてデータを受け取っている場合がある。この場合、交通事業者は、データ連携基盤へのデータ提供と、データ利用者へのデータ提供という二度手間が発生する状況になってしまう。また、それが結果として情報反映の遅れ等に繋がっている場合も見られる。今後は、データ連携の推進だけでなく、業務プロセスの改善を含めた課題解決に向けた議論が重要である。
- ・ガイドラインについては、今後は、これまでの手法論に加えて、政府等における政策的な位置付けを示していくことで、より交通政策の推進に寄与できることが想定される。特に、利用者の移動利便向上や、事業者の業務効率化、事業継続性の担保等に繋がるような点については、より具体化し、推進を図っていくことが望ましい。
- ・貨客混載に関する動きも広がっており、MaaSでは、移動に関わるサービスだけでなく、物流サービスとの連携も想定される。決済サービスも交通事業者が利用しやすいように整理が進むことが期待される。スマートシティ等のより幅広い視点から、連携可能性のある対象は引き続き情報収集含め、必要に応じて検討したほうが良い。
- ・同時並行的に様々な取組みが進み、多様なシステムが生まれることによって、かえって効率が悪くなったり、連携が困難になったりする場合もある。この点、インターフェースやサービス領域等は除き、協調すべき領域が多様化することは望ましくないと考える。例えば、政府におけるデジタル社会の実現に向けた構造改革において示されたデジタル原則のうちの官民連携原則（GtoBtoCモデル）では、UI・UXについては様々な事業者のものを活用するという方向性が示されているものもある。今後の検討では、協調領域とすべき領域を整理することで、様々な取組みが乱立し、かえって効率が悪くなる等が起きないように検討を進めていくことが求められるのではないか。
- ・データの品質や正確性については、交通に関わる全てのデータに関して、その基準を設定することは容易ではないため、最低限必要な部分を中心に、合理的に連携ができるようにするため最低限のものから検討していくことが重要ではないか。

3.3. 閉会

(以上)