

第3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2年1月23日（木） 13:00～15:00
- ・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

小田急電鉄株式会社

東急株式会社【欠席】

<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【欠席】

<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

<経路検索>

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

【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）【欠席】

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

【ガイドライン素案について】

- ・我が国の MaaS は、ステークホルダーの数も種類も多いと感じる。そのため、MaaS の実現にはステークホルダー同士の関係性が重要となる。コミュニケーションの拠り所として、Society5.0 リファレンスアーキテクチャのように一つのフレームワークに従って全体を俯瞰して議論ができるのは良い。
- ・MaaS の提供等によって得られる出発地から目的地までの行動を示すデータ等は、パーソナルデータであり、そのようなデータの取扱いについては慎重な議論が必要である。パーソナルデータの取扱いについては、他分野の議論の動向と合わせたほうが良い。
- ・ガイドラインを活用するには、まず MaaS やデータ連携の意義を読み手に理解してもらうことが求められる。また、MaaS はイノベーションの一つであり、まだ不明確なものである。そのため、無理やり型にはめるのではなく、実現の形を柔軟に変化して進めていくことが重要である。例えば、プラットフォームに関しても、現時点では様々な形が取り得る上に、プラットフォーム間連携の方法や体制も様々な形が想定される。したがって、ガイドラインの本文だけでなく、MaaS やデータ連携によって目指すべき姿や原理原則を示すことが重要ではないか。
- ・原理原則としては、「IT の成長力を交通の活力に繋げるデータ施策」、「利用者の体験に立脚したサービス開発の支援」、「交通の司令塔としての行政の役割強化」、「交通の公共性・公益性の尊重」といった視点が重要である。
- ・MaaS に関連するプレイヤーは、オープンイノベーションを前提とすべきであり、大学や研究機関、個人等、より幅広い関係者を含めたほうが良い。
- ・データの提供等に必要な費用について、本来はシステム化さえされていれば限界費用ゼロで提供が可能であるため、現状のコスト構造を固定化して MaaS の取組を進めようとしてもイノベーションは生まれないのではないか。
- ・目的の明確化は重要である。地域公共交通全体の中での MaaS については、交通政策基本計画等の枠組み等で中期的な視点から議論が行われている。また、データ以外でのステークホルダー間の連携については、地域公共交通活性化再生法の改正で議論が行われている。本検討会における議論は、その中でもデータ連携に特化したものであるため、MaaS の意義やデータ連携の方向性については、本検討会に限らず関連する議論との整合性を取ったほうが良い。
- ・MaaS 基盤データのように、プロジェクト内で比較的自由に活用可能なデータについては、提供等を行うためのコストを可能な限り最小化することが重要になる。しかし、

現時点では、データがデジタル化されておらず、紙等で管理している事業者も一定程度存在しているのも事実である。そのような事業者に対して、一足飛びにデジタル化されたデータの提供等を求めるのは難しい。そのため、例えば、国土交通省等によりデータ化の支援を行い、支援を行った対価としてデータの提供等を行うといったように、データの提供等を促進するためには、政策とデータの提供等を紐づけるとより効果的ではないか。

- ・ **MaaS** の意義は、混雑緩和や空間利用の効率化等の効率化だけではなく、不動産や医療、金融等の交通以外の分野との連携によって収益機会を生む可能性があることが重要である。利用者、収益の増加の機会を追求せず、交通分野の限られた利用者を奪い合うだけにならないように留意する必要がある。
- ・ データ連携にあたっては、囲い込みを行わず連携における公平性が重要である。データの提供等を行う場合は、情報漏洩や法令違反等のリスクがある場合を除き、可能な限り、事業者による差別なく利用可能であることが望ましいと考える。
- ・ データ提供者又はプラットフォーム運営者が提供等を行うデータの種類等が、データ利用者によって異なってしまうと連携が進みにくいだろう。将来的に標準化も課題になりうる。
- ・ データ連携の公平性については、“公共”交通だからこそ、一定の制約が必要ではないか。
- ・ ルールに関しては、本ガイドラインと並行して関係する法令等に関する検討も進められている。そのため、今後の制度整備の状況に合わせて対応する旨を記載しても良いのではないか。
- ・ ガイドラインの読み手の立場では、本文の内容よりも、冒頭の文章や概要資料が目目される。そのため、冒頭の文章や概要資料において、国土交通省等としての **MaaS** の推進に向けた取組みについて明記し、一緒に協力しながら **MaaS** を推進していく方向性が打ち出せると良い。
- ・ **MaaS** は、利用者の移動を担うサービスであり持続可能である必要がある。そのため、**MaaS** の利用料金等は内訳が見えないものではなく、個々の交通モードの運賃を積み上げるものが基本である。
- ・ 既存の路線バス事業者は、公共性の高い事業として運賃設定や路線廃止等において自由な事業展開が制限されている。**MaaS** によって得られる便益の対価が交通事業者に還元されるようなビジネスモデルを描いてほしい。
- ・ **MaaS** によって、データの乱用や支配的地位を行使される可能性に懸念がある。データの公平性や活用方法については、我が国としての関与や支援の方向性を示す必要があるのではないか。
- ・ データの提供等に関しては、運送引受義務のような義務としてではなく、データの提供等に係る権利の固辞や、提供しない自由が認められることが必要である。また、コスト

負担についても、一時的にはデータ提供者側の負担にならないことや、データ化されていない交通事業者への動機づけとして、申請業務の電子化や補助制度等による後押しがあると良い。

- ・ **MaaS** は、形があるものではなく、実際には利用者と交通事業者の間をつなぐものであり、根本的には利用者と交通事業者の関係性が変わらない。しかし、実際には、既存の関係性が変わるのではないかという懸念もあるのも事実である。
- ・ **MaaS** によって交通の持続可能性に影響があるのであれば、**MaaS** の意義に、「公共交通サービスの持続可能な維持のために」のような文章を加える等、配慮していることを示す文章を追記したほうが良い。
- ・ **MaaS** のような新たなモビリティサービスが収益に結びつくためには、地域住民やステークホルダーの理解を含む社会受容性やビジネスモデル等の観点から 20 年程度の長期的な目線も必要である。20 年間は十分な収益を見込めない可能性もあるため、地域の交通事業者等が持続的な運営を行えるように、レベニューシェアだけでなく、コストシェアについても配慮する必要がある。
- ・ **MaaS** 基盤データの取扱いについては、留意が必要である。プロジェクト毎に考えた場合、データを収集する主体がデータ提供者に対してデータの提供等を求めることになる。**MaaS** 基盤データを明示することによって、自由に活用可能なデータが広がる可能性がある一方で、かえってデータ提供者の負担になる場合もある。データの提供等に係る拒否権を含めて、特に **MaaS** 基盤データの取扱いについては位置づけを明確化したほうが良い。
- ・ データの提供可否については、継続した議論が必要である。**MaaS** 関連データの活用については、利用者の受容性等を踏まえて試行錯誤している状況であり、実証実験段階と運用段階では、実際に提供等が行われるデータは異なると考えられる。そのため、現時点で項目毎に提供可否の判断を行うのは難しいのではないかと。例えば、現在行われている、さらには来年度以降も実施される実証実験等を踏まえて決定したほうが良いのではないかと。
- ・ **MaaS** に対する我が国と自治体の位置づけをより明確化したほうが良い。例えば、国際的な連携に向けた標準化等の協議等については、各社というよりも国レベルでの協議が求められる。
- ・ 理想的には、目的を明確化したうえで、サービスを設定し、必要なインフラを整備するといった流れが望ましいが、実際はスピードを考慮すると同時並行的な検討を行う必要がある。また、イノベーションは、先進的でありながら様々な事業者の協力がなく成り立たないものであり、ステークホルダー間が **Win-Win** の関係になることが求められる。そのため、**MaaS** は、既存業務の効率化だけでなく、市場自体を大きくするような活動に加えてコストを抑えるような取組であることを主張することが重要である。

【今後の取組について】

- ・ **MaaS** は、スマートシティの中でも非常に重要な分野であり、データ連携に関する議論は諸外国等でも同様に議論が進められている。その中で、現時点で構築されたサービスを見ると、我が国のサービスは質が高く、実装力の高さを感じる。他方、交通分野では一つのサービスに対して様々なステークホルダーが存在することから、コミュニケーションが重要である。今後も本検討会のように継続して議論が行えるような場があるとよい。
- ・ **MaaS** に関わる取組は国内外で実証を通じて議論がされているところであり、ガイドラインの作成だけでなく、更新も重要である。更新に当たっては、現在実証実験等を進めている事業者へのヒアリング等を通じて、適宜見直しをしていくのが良い。
- ・ データ連携に関する契約等の内容が各社バラバラになってしまうと、お互いに連携先を審査するのに手間がかかる可能性がある。将来的には、移動履歴等のパーソナルデータを取り扱う可能性も踏まえつつ、契約の標準化や、求められるセキュリティ水準や体制などに関するチェックリストの標準化等があれば、よりデータ連携がしやすくなるのではないかと。
- ・ **MaaS** に関連する事業者の中には、必ずしもデジタル化に対して十分な知識・経験等がない場合がある。**MaaS** が、自社事業の利用者を奪うといった懸念や誤解がないように、**MaaS** に参画するメリットや懸念を解消する文章があると良い。また、ガイドラインを公表するだけでなく、その内容について中立的な立場で相談できるような場があると、安心して **MaaS** やデータ連携を進めていけるのではないかと。
- ・ ガイドラインの今後の検討として、ガイドラインの活用方法の検討や、内容の検証を行うことも重要である。
- ・ ガイドラインの活用については、例えば、**MaaS** に取り組みたい事業者からの問い合わせに対して、拠り所となる材料として活用等を行う等、今後の施策とうまく連携しながら活用していけると良い。
- ・ ガイドラインの内容については、スマートシティ等の他の分野の議論の状況と必要に応じて連携して見直しを行ったほうが良い。
- ・ プロジェクトを進める際は、認識、判断、合意、実行、継続の5つのプロセスがある。本ガイドラインは、判断や合意においては利活用できると感じるが、まずは認識させることも重要である。例えば、前回の検討会でプレゼンテーションを行った高松市等のように各地でユースケースとなりえる取組みが行われつつあるため、地域類型等によって類型化した上で多角的に認識できるような材料が提供できると良い。
- ・ **MaaS** における収益については、レベニューシェアに関わる検討が必要である。将来的なビジネスモデルを考える上では、産業政策等と協調しながら新たなモデルの整理を整理することが重要である。

3.3. 閉会

(以上)