

第7回 「新しいモビリティサービスの実現方策検討委員会」  
議事要旨

日 時：2021年9月29日（水）15:00～17:00

場 所：運輸総合研究所2階会議室

- 出席者：座 長 石田東生 筑波大学名誉教授、特命教授  
委 員 伊藤慎介 株式会社 rimOnO 代表取締役社長  
岩倉成志 芝浦工業大学 工学部土木工学科 教授  
河田敦弥 国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課 課長  
軸丸真二 東京大学 公共政策大学院 特任教授  
谷口綾子 筑波大学大学院 システム情報系 教授  
東 智徳 国土交通省 都市局 都市計画調査室 室長  
牧村和彦 一般財団法人 計量計画研究所 理事  
中村文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授  
(リモートでのご出席)  
宿利正史 一般財団法人 運輸総合研究所 会長  
佐藤善信 一般財団法人 運輸総合研究所 理事長  
山内弘隆 一般財団法人 運輸総合研究所 所長  
奥田哲也 一般財団法人 運輸総合研究所 専務理事  
ワシントン国際問題研究所長
- 講 師 加藤智巳 アイシン ビジネスプロモーション部部长  
(リモートでのご出席)  
森山昌幸 バイタルリード 代表取締役
- 事務局 運輸総合研究所 君塚・伊東・竹島・川上・小泉・安達・岡部・小林・  
嶋田・高橋・三浦・南・安田

## 議題

- 1 調査研究方針と本日のテーマ
- 2 持続可能な新しいモビリティサービスの実現に向けた課題と解決の方向性について テーマ：サービス
- 3 講演
  - ・(株)アイシン 加藤智巳
  - ・(株)バイタルリード 森山昌幸
- 4 意見交換

## 配布資料

議事次第

配席図

委員名簿

第6回検討委員会議事要旨

- |        |  |
|--------|--|
| 資料 1   | 調査研究方針と本日のテーマ                                  |
| 資料 2   | 持続可能な新しいモビリティサービスの実現に向けた課題と解決の方向性について テーマ：サービス |
| 資料 3-1 | アイシン ご講演資料                                     |
| 資料 3-2 | バイタルリード ご講演資料                                  |

## <議事要旨>

事務局から資料 1、資料 2 について、令和 3 年度の調査検討の成果としての提言のたたき台を説明した。

株式会社アイシン加藤智巳部長（ビジネスプロモーション部）から、「チョイソコ 取り組みのご紹介」と題してご講演いただいた。

バイタルリード株式会社森山昌幸代表取締役から、「過疎地域のタクシー事業を儲かるビジネスへ！」と題してご講演いただいた。

（テーマ別のとりまとめ方針について）

- 今日示されたたたき台では、MaaS を導入すること自体が目的となっており、本題から外れている。この委員会の検討テーマは、さまざまな課題解決のために、新しいモビリティサービスを有効に社会実装するための具体的な提言である。例えば、運輸総合研究所で開催した先日のモビリティ・マネジメントのセミナーでは、モビリティ・マネジメントと MaaS の連携による地域課題の解決について多角的な視点から議論し、大変有益であった。本委員会においてはもっと視野を広く持つことが重要である。
- 社会実験の中にはベンダーがシステムを導入するだけに終始し、地域課題解決に至っていない問題があることについて、本年度の JCOMM で指摘があった。とりまとめに当たっては、地域課題解決に向けた意向や重要性を記載いただきたい。
- とりまとめに当たっては、これまで組み上げてきたフレームに則り、各事例に限定しない、より積極的な調査研究を期待したい。
- 本調査のとりまとめ結果が地域の方に勇気を与えることを期待したい。また、それを担保する環境整備もまた必要なため、仕組みの議論も行った方が良い。
- 公共交通の衰退及びそれに伴う諸問題に対する新しいモビリティサービス登場の流れを見えるようにしてはどうか。また、自動車を運転できない人だけでなく、自動車から新たなモビリティサービスへのシフトという流れもあると思う。
- 新たなモビリティサービスの多くは不採算領域だと思う。行動変容により採算を改善するなどの議論が必要ではないか。
- 補助金が前提になっているという問題がある。地域の課題解決に取り組む人が直面する課題を明らかにしてもらいたい。
- 細かい事例ベースの議論になっている面もあるが、取組の大きな柱が伝わるような議論が重要である。

- 課題に対して、それを乗り越えてきた過程を記載いただいた方が良いのではないか。加えて、乗り越えづらい課題も提言に盛り込んでどうか。
- 国交省等が作成したスマートシティガイドブックの検討会での議論を通じて、どのような地域でもスマートモビリティは実現可能だと勇気づけることが必要だと考えている。導入までの各ステージ別に誰がどのように取り組んだかを浮き彫りにすることが現状打破につながるのではないか。
- 新たなモビリティサービスの導入は、国際的に見ればカーボンニュートラルの運輸分野での実現という文脈に位置付けられなければならないの。
- カーボンニュートラルが上位目標にあり、そのもとで新たなモビリティサービスの実装を進めるという関係があろうと思う。MaaS はカーボンニュートラルに貢献すると認識しているが、ユーザーの選択も関係する。派生需要ゆえ動機付けに課題があり、現在よりも幅広い課題認識が必要である。
- ヨーロッパにおいて MaaS は環境対策の手段として認識・支持されている一方、日本版 MaaS は環境対策の観点が薄れている。環境対策という大きな構図の中でその位置付けを明確にすることで、新しいモビリティサービスに関する政策のプライオリティも上がるはずである。
- 日本のカーボンニュートラル達成の意識は薄いと感じる。現在ある交通手段の動力源を改善する議論にとどまり、行動変容の議論が乏しい。地方の権限が不十分という問題もあると思われる。

(モビリティサービス導入・運営の工夫について)

- 社内での議論や異業種、各地の方々と幅広く対話することでアイデアが生まれる。
- サービスが拡大した理由の一因は、地域密着で知名度もある大手自動車企業の販売店に地域との仲介役を担ってもらうことにある。
- 利用者にモビリティ側を合わせるオンデマンドサービスなどが持ちあげられることが多いが、利用者にスケジュールを合わせてもらうという発想は素晴らしい。

(モビリティサービスの持続性について)

- サービス運営に関して、一部を除いて自治体から補助金を受けている。採算性については、運行に関するランニングコストについてはまかなえているが、それ以外のコストが回収できていない。そのため、乗車以外の付帯サービス収入源を開発する必要があり、車両の空きスペースを活用した貨客混載の拡大などを考えている。

- 補助無し、TAKUZO だけでタクシー運転手の年収をあげていくのは難しいと考えている。過疎地域のライフスタイルとして半農半 X というとも言われているが、その X の魅力的な選択肢の一つとして成り立たせればと考えている。
- 地方が注目されている中、産業・若者などが元気になる仕掛けとして、もう少し稼げる仕組みを作ろうとしている。交通・エネルギーなどの領域で草の根の取組を進めている。
- タクシー会社は夜間と土日の稼働効率が悪い。そうした時間帯については自家用有償旅客運送を活用する議論もしている。旅客輸送以外の無償輸送サービスの有効活用の議論も多いが、現在 4 条事業者が存在する地域ではその支援を優先してもらいたい。
- タクシー会社の担い手不足のために、自家用有償旅客運送にせざるを得ない場合があるが、その担い手の確保にも苦労している。
- 送迎バスのように、自家用を営業用に転換する場合、タクシー事業者の収入にもなると考えており、そのような事例が増加することを期待している。

(モビリティサービス導入の障壁について)

- 行政当局との調整上の課題として、本サービスは、最近まで旅行業と判断されており、必要な予約受け証を発行していないとの指摘があったが、この度、旅行業ではないという判断が国土交通省から示され、解決したところである。
- 本取組は旅行業か旅客自動車運送事業かという議論があったが、国土交通省からは 4 条乗合区域運行の定期運賃と整理されている。運輸支局には問題意識を共有して協力いただいている。
- 地域公共交通会議でも運輸支局からは支持する意見をいただいております、規制面での課題は感じていない。
- 国土交通省の良識的な職員の中からも、旅客運送に関する現行の規制制度や運用の抜本改善をすべきという意見を聞いている。
- 今回の取組はいずれも実運送を担っているのは事業用自動車（緑ナンバー）であり、そのため課題が少ないのではないかと考えられる。地域によっては自家用自動車（白ナンバー）を交えた活用ができるとなるとより取組に広がりがあるのではないかと。

(最終成果物について)

- とりまとめた資料においては、新しいモビリティサービスがどのような課題の解決に資するのか、その具体的な内容を記述いただきたい。

- 新型コロナウイルス感染症の影響を受けた、東京都市圏の鉄道事業者の意識変容については、今後の当委員会のとりまとめ資料にもコラムなどの形で盛り込みたい。
- 欧州の公共交通は公共サービスであり、多くのことはそう苦勞せず実現できているようである。それに比べると日本は事業者の経営が苦しい中で新しいビジネスモデルを開拓しており、これは誇るべきことである。一方で、交通行政に限らず制度面の課題もあるはずであり、そういう点も取材をしたうえで成果としていただきたい。
- この委員会の成果をどのように政策に生かしていくかが重要である。真に持続可能で必要なサービスに対してどのような制度設計が必要か検討してはどうか。
- 事業者の経営が厳しいからこそ工夫をするという意味でも、交通事業者による運営は重要である。事業者は一般路線バス以外に貸切の受託も受けており、そこには縦割りの公的資金が背景にあると考えられる。統合による効率化が期待できるが、実態がよくわかっていないと思われる。
- 委員会での議論や調査などで得られた知見は、誰に付度することなく漏れなく取り入れ、役に立つ・使いものになる提言につなげていただきたい。
- 今日紹介された取組は利用者の足をどう確保するかという課題からスタートしている。提言をまとめる際は、利用者が出発点であるということを意識いただきたい。
- とりまとめに当たっては、既存のモビリティサービスの良いところの活用や束ね方の工夫などを工夫してまとめていただきたい。また、エネルギー・農業・防災など他領域との連携の視点も加えていただきたい。
- 海外向けには、新たなモビリティサービスの取組を通じて、副次的に地域が活性化することを成果としてアピールしたい。
- とりまとめにおいては、課題の整理だけでなく、ビジョンや大局的な視点が重要である。また、どう民間の力を生かせるかが重要であり、経営として自立できるならそれが素晴らしいと感じる。
- 移動能力は年齢や家族構成でも異なっており、細分化して考えたい。個人の属性などを網羅的に分類することでより良い提言につながるのではないか。

以上