

第8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11月5日（金）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  
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  
(リモートでのご出席)  
東 智徳 国土交通省 都市局 都市計画調査室 室長  
(リモートでのご出席)  
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 藤岡健裕 ネクスト・モビリティ株式会社 代表取締役副社長  
菊池宗史 株式会社ヴァル研究所 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

欠席者：委 員 越塚 登 東京大学大学院 情報学環 教授  
岩倉成志 芝浦工業大学 工学部土木工学科 教授

## 議題

### 1 講演

- ・ネクスト・モビリティ(株) 藤岡健裕代表取締役副社長
- ・(株)ヴァル研究所 菊池宗史代表取締役

### 2 とりまとめ方針について

### 3 提言について <テーマ：データ>

### 4 意見交換

## 配布資料

議事次第

配席図

委員名簿

第7回検討委員会議事要旨

資料 1-1 ネクスト・モビリティ(株) ご講演資料

資料 1-2 (株)ヴァル研究所 ご講演資料

資料 2 とりまとめ方針案

資料 3 データに関する提言案

## <議事要旨>

ネクスト・モビリティ株式会社藤岡健裕代表取締役副社長から、「AI 活用型オンデマンドバスのデータ活用等について」と題してご講演いただいた。

株式会社ヴァル研究所菊池宗史代表取締役から、「モビリティサービスにおけるデータ活用について」と題してご講演いただいた。

事務局から、資料 2 とりまとめ方針案および資料 3 データに関する提言案について説明した。

### (とりまとめ方針案の構成について)

- 当委員会で議論した際の位置付けにこだわらず、ヒアリングや講演で得られた知見を再構成してもらいたい。
- 読者が問題意識に即して必要とする情報を読み取ることができるようなとりまとめ方を工夫してもらいたい。
- 表面ではなく、実際の取組内容をスマート化することが重要だということを明確にする必要がある。
- 本調査では当初から主に大都市と中間的都市と過疎地・中山間地域の 3 種類の地域を想定して検討を進めているが、大都市にも交通空白地域があるように、実際に交通が抱えている問題は必ずしもこの 3 種類では分類しきれない。読者が自地域と結びつけて理解できるように、どのような地域に対して発したメッセージであるのかを分かるようにしておくが良い。

### (関係主体への提言の方向性について)

- 法律は自治体に交通計画の策定の任務を課しているが、ソリューションを持った事業者が各自治体向けにカスタマイズしていたら事業として回らない懸念がある。持続可能性というテーマを考えれば、各事業者にとってどのようにすれば持続的な事業展開できるのが課題である。
- ソリューションには基本的な部分とカスタマイズする部分とがある。後者は各自治体に合わせて対応していくことは可能であるが、基本的なシステムそのものの改変するのではなく、パラメーター変更で対応している。そのため、自治体ごとに交通計画を策定し、カスタマイズを行いながら案件数を増やしていても、事業者としてはコストを増やさずにスケールできるため、問題はない。

- 複数自治体に関係する場合、都道府県、運輸支局、国道事務所等の役割があると思われるが、とりまとめ方針が指している自治体がどの主体を指しているのか明確にしていくとよい。
- 地域公共交通会議には運輸支局からの参加者があり、その果たす役割が重要だということも盛り込むと良い。
- 自治体が努力するには財源と経験が必要である。賢い自治体は交通だけでなく教育、福祉、防災、観光等と組み合わせて予算を確保して取り組んでいる。自治体の努力を求めるだけでなく、財源確保に工夫している話についても言及していくと良い。
- とりまとめ方針等では、主たる読者ターゲットとして地方自治体の首長及び実務担当者を位置付けているということだが、提言の内容が自治体向けのもののみになってしまった場合、それが実際にサービスを提供する事業者側にどのようなメッセージを与えることになるかよく考えなくてはならない。
- 様々なアイデアやビジネスのヒントなどは事業者によるところが大きいので、提言案にあるように事業者も読者ターゲットとして進めていく。資料 2 の補論の内容を一緒に考えることを事業者呼びかけていいのではないか。

#### (新しいモビリティサービスの位置づけについて)

- 新しいモビリティサービスの議論にあたっては、既存のモビリティサービスが有効に機能しているかどうかにも目を向けることが大切である。既存のサービスが非効率に陥っている等の場合にこそ新しいモビリティサービスの有効性があると考えられるため、既存サービスとの関係を考慮したとりまとめが重要である。
- 新しいモビリティサービスは万能ではないということを記載すると良い。既存交通手段を上手く活用したほうが良い場合もある。
- モビリティサービスの重要性を自治体に認識してもらうことがまず必要である。十分に理解されていない場合、モビリティサービスに関する提言内容がどれだけよくても、他の分野に比べて優先しようということにはならない。その上で、モビリティサービスを導入する際には、持続可能な地域の形成とモビリティの関係を常に明確にしておくことが大切である。
- 資料 2 において、新しいモビリティサービスに取り組むことの必要性と、既存のモビリティサービスとの関係性や位置づけについては表現を工夫した方がよい。

- 解決しなければならない課題はなにか、ということが最も重要である。オールドニュータウンの高齢者の足の問題・交通空白地域・自治体の担当者の過大な負荷・財政負担軽減など様々な課題があるが、その課題を特定したうえで、それに対して最適な手法を、交通に限定せずにとるべきである。上位概念を曖昧にすべきでない。
- 経産省の委員会で、重ね合わせの効果は重要であり、重ね合わせの片方には必ずモビリティサービスがあるという議論をしている。資料3の3ページは、モビリティサービスは重要であるという表現にすると良い。
- 資料3の3ページについて、モビリティサービスは都市の全分野にかかわる問題であり、他の課題に優先して取り組むべきであり、そこがより浮き彫りになる書き方が良い。

#### (新しいモビリティサービス導入時の既存事業者の反応について)

- タクシー事業者側の反応は、無関心と反対派に分けられる。そのため弊社では、弊社の顧客である自治体と協議しながら、道路運送法の理念に鑑みて、タクシーの主要市場と重複しない営業計画とすることで、タクシー事業者との間で協調と棲み分けをしている。運賃についても、タクシー事業者への影響を緩和するような設定を提案している。また、地元のタクシー事業者に委託することで協調を図ることもある。デマンド交通の受託は固定収入となり、タクシー事業者にとってもメリットが生まれている。
- タクシーについては、自治体が時代に即した新たな役割を与えることも重要である。例えば、タクシーに福祉的役割を与えることも自治体の果たせる役割である。高齢者の日常の足の対策としては、想定される利用者が少ない場合には、高価なデマンド導入よりも、単にタクシー券を配布することだけで収支が改善する可能性もある。

#### (新しいモビリティサービス導入と自治体の関係について)

- 宗像においては、公共交通が無くなってからデマンド交通を入れるのではなく、既存公共交通をシームレスに代替する形でデマンド交通を導入することで、公共交通離れる前に利用者を引き継ぐことができた。
- 宗像市で導入したデマンド交通は、民間事業者の路線バスの廃止代替である。その点では行政支出が新たに発生している。ただし、高い利用率が既にあるので、コミュニティバスを追加導入するよりも、デマンド交通の方が収支率が良い結果となっている。
- 最も重要なのは自治体のリーダーシップである。自治体による、新しいモビリティサ

ービスを含めた交通モードの役割分担・割り付けがしっかりしている必要がある。特に、民間事業者が自主採算事業として入ってこられない小規模自治体では、自治体の役割が大きい。公共交通計画を、意志を込めて作成することが大切である。

- リスクをとりたい基礎自治体がリスクをとって新しいことにチャレンジできる仕組みが重要である。そこで良い事例ができて追従者が出てくるのが望ましい。例えば、福岡県はAIオンデマンドを入れる際の3年間のランニング補助をしているが、このことが導入促進に重要な役割を果たしている。行政にはリスクへの支援を期待している。

#### (データ連携について)

- mixwayは経路検索、MaaS Japanは予約・決済を担っている。また、mixwayはAPIで多様なサービスと連携可能である。
- オープンデータ整備やデータ連携の持続可能性・保守管理において、人材が最も重要である。データやシステムについて明るい人材がバス事業者にいない。そうした人材は都市部から派遣することで持続性が担保できると考えている。
- APIについては、オープン化することによってどういうメリットがあるか明らかにすることに踏み込まなければならない。
- データにおいては、独占と競争の関係性の制度設計が重要である。標準化は独占に近い面もある。交通システムのデザインとデータを合わせて、独占と競争の関係性をどのように描いていくかが課題である。
- 運輸支局と地方自治体が工夫して連携することで、データ連携など可能になる。

#### (データ報告について)

- 韓国に視察に行った際、バスのリアルタイム運行管理のシステムは市の保有とし、データを吸い上げて事業者の監督を行っていた。データにとどまらず、データ収集機器など全体の枠組みを公共が担っていくということも考えられる。
- ITFのセミナー「革新的なモビリティの展望 MaaSの状況」において、データレポートとデータシェアリングの両方が重要であるという議論をしていた。データレポートについては、それは義務であるという考え方や、自治体が最大のクライアントであるからという考え方がある。データレポートの概念や具体策まで踏み込んだ欧州の議論が参考になる。

- 自治体と事業者のギブアンドテイクでデータ報告を義務付けることには違和感はない。例えば、自治体が競争入札する際の応募条件として、事業者との契約時にデータ報告を義務付ける項目に入れておけばいい。重要なのは、当該報告のために新たなシステム開発を要さないようにすることである。

(データ活用について)

- 藤岡代表取締役副社長の発表にあった乗降回数と待ち時間が重要であるという発見が興味深く、その結果ファスト PDCA を回しているという発表が印象深く、重要な視点だと認識した。

以上