

第9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24日（水）15:30～17:30

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
越塚 登 東京大学大学院 情報学環 教授
(リモートでのご出席)
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

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 岩倉成志 芝浦工業大学 工学部土木工学科 教授
軸丸真二 東京大学 公共政策大学院 特任教授

議題

- 1 提言について <テーマ：効果と負担>
- 2 とりまとめについて
- 3 意見交換

配布資料

議事次第

配席図

委員名簿

第8回検討委員会議事要旨

資料1 効果と負担に関する提言案

資料2-1 持続可能な新しいモビリティサービスに関する調査研究
とりまとめ方針

資料2-2 新しいモビリティサービス導入のススメ (仮)

新しいモビリティサービスの実現方策検討委員会とりまとめ素案

参考資料 とりまとめ構成案 (第3章)

<議事要旨>

事務局から、資料1 効果と負担に関する提言案、資料2-1 持続可能な新しいモビリティサービスに関する調査研究とりまとめ方針、資料2-2 新しいモビリティサービス導入のススメ（仮）新しいモビリティサービスの実現方策検討委員会とりまとめ素案、および参考資料とりまとめ構成案（第3章）について説明した。

（クロスセクター効果を高める工夫について）

- コトづくり・地域づくりが日本版 MaaS の特徴であり、そのような活動を促進するために、担い手のクロスセクター効果へのモチベーションが必要である。
- 努力や工夫の結果として補助金が減るようなことにはならないような制度設計が重要である。
- バイタルリードの例にあるように、自治体の負担について、クロスセクター効果により全体として自治体の負担が減る効果があったことの実例を記載してはどうか。
- クロスセクター効果は重要なポイントであり、全体としてうまくいっている自治体の具体例を示してあげると良い。富山市の森前市長にヒアリングしてはどうか。
- クロスセクター効果を発現させる取り組みについて、ウェルネスと交通等の発想が見受けられるので、それも成功事例・失敗事例などを調べてみてはどうか。

（自治体と事業者のかかわり方の類型化について）

- 自治体と民間事業者の関わり方にいろいろな種類があるので、具体例も併せて整理しておいてはどうか。自治体がどのような方法をとるべきか、実務的な見当がつきやすく有益と思われる。具体的な自治体の名前も併記すると良い。
- （自治体と事業者の関係は）PPP、PFI が考えられ、実用的な観点だと思われる。自治体と事業者の関係を類型化し、どのような契約形態になっているか調べるのが重要と思われる。
- 地域の社会関係資本とモビリティの関係についての研究も参考にできると思われる。
- 自治体と事業者の関係においては、補助だけでなく調達もあり、そこは書き分ける必要がある。全てが補助であると勘違いされないようにしなければならない。
- 自治体の財源にも制約がある中、全て自治体の任務とはしない方が良いと思う。また、自治体がリーダーではあるが自治体が前に出すぎるのも良くない。自治体にできる限りをよく考え、資源を有効活用する補助・調達のあり方をうまくバランスするような書き方やヒントがあると良いのではないか。
- 「利用者数の増加によりサービスの収益性を高める」という書き方は目的と手段が逆

転しているように思われる。例えば、チョイソコの事例は、高齢者に外出して元気になってもらうという目的があり、そのためのモビリティとコトづくりである。また、地域企業にも参加してもらうことで地域の活性化も狙うモデルでもある。

- 日本では公共交通は事業という位置づけである。一方で、高齢者の健康や安全、脱炭素などの政策目的に貢献させるということを記載できれば良いと思う。

(マイカーと公共交通の関係について)

- マイカーをどうすべきかを議論する必要がある。公共交通とマイカーは少なからず対立関係にある。マイカーを様々なモードの中でどう位置付けていくのか、議論するポイントではないかと思う。
- MaaS・新モビリティを進めるだけでなく、公共交通の利用促進を図らなければならないということを示すために、モビリティ・マネジメントや小山市の取り組みを示してはどうか。そうでなければマイカーは減らず、結果として交通改善は難しい、ということを示しておくことが重要だと思われる。
- 自動車の電動化等環境負荷の削減が進みつつあり、それらと公共交通の改善との適切なバランスの判断が難しくなっている。
- 全ての交通手段を網羅的に考えて順位付けするのは難しいのではないか。
- 道路管理側は総所要時間最小化を目的とすると考えられる。イギリスなどでは90年代のころから、総所要時間最小化やマイカーを抑制するという議論があった。世界での議論、日本の現状に関する整理をし、時間・空間を限定したうえで混雑・環境・交通事故リスク・移動の権利の最大化等を考慮して優先順位付けを考えてはどうか。
- エネルギー・空間・安全性の面で公共交通が最も優れており、その公共交通を持続させることが重要であるという思いを込めてメッセージを掲げることになるのではないか。
- 公共交通の範囲を明確にしておく必要がある。ライドシェア・カーシェア・自転車シェアなどを念頭に、いくつかの分け方があると思う。
- マイカーと公共交通の関係については課題ごとに言及するやり方も考えられる。
- モビリティ・マネジメントを通して、マイカーや古い形の公共交通の形を改革できる可能性がある。

(とりまとめ方針について)

- 仮のとりまとめのタイトルは、新しいモビリティサービスの導入が目的なのか、地域の交通課題に限らず教育・福祉・観光などの地域課題の解決が目的なのかが不明確であり、表現を工夫してもらいたい。

- 地域に様々な課題を、新しいモビリティサービスで解決することにチャレンジしてみませんか、というのが当委員会の立場だと考えている。交通に限らず他の分野の担当者にも見てもらい、様々な分野の課題解決の提案として新しいモビリティサービスや公共交通の改善が一番の解決策であるということが提言できれば、新しいモビリティサービスや公共交通を活用する流れになるのではないかな。
- 1章を組み替えればいいのではないだろうか。地域課題解決の取り組みについて富山市の例は最適であると思う。庄原ではキャッシュレスと連携して地域・経済・観光の活性化に取り組んでいる。
- 最終的な成果物は、読者に読まれて、役に立つ内容にするために、「ぜひこういう良いことを知ってほしい」「書いていて楽しい」という思いが伝わるような内容であると良い。当委員会で昨年収集した情報から、有用な部分を掘り出して記載できると思う。

(とりまとめに記載すべき内容について)

- チョイソコなど法制度上の工夫を書き込んでもらいたい。
- サービス提供方法それぞれについて、事業者が事業を実施してもらうためには何をクリアすべきかという課題を記載してはどうか。
- そもそも新しいモビリティサービスとは何か、ということが読者には分からないのではないかな。現在の記述では、自分たちには関係がなさそう、どうしてよいか分からないと思われ、読者の関心は途切れてしまう可能性がある。
- 都市部で民間にゆだねておいても事業が進む地域よりも、都市部以外で困難を抱えている自治体に寄り添った内容にしてほしい。
- 事例紹介にあたっては、①導入地域にはどのような課題があったのか、②その解決に向けたような検討が行われたのか、③その結果、どのようなサービスが始まったのか、④またその結果課題解決にどう寄与したのか、という整理にすると理解しやすいのではないかな。
- 法規制については、課題だけでなく国交省向けの提案を記載してはどうか。
- 「はじめに」の内容がポイントだが、なぜ新しいモビリティサービスが議論になっているかを考える必要がある。デジタル化と規制改革により、様々なものが繋ぎやすくなったことが重要な背景だと考えられる。世界的なモビリティプレイヤーが出てきたことも含めて、背景を記載してほしい。
- 新しいモビリティ導入に際し、マイカーをどう扱うという話が資料にみられない。場合分けをし、ある場面ではマイカーよりも公共交通を優先する、といった書き方はできるのではないかな。
- 現状はテーマがぶつ切りの形になっていて一般の人には読みにくい。ストーリー仕立

てでない、今の資料では一般の方々には読まれにくいと思う。そもそも一般の方を対象とはしていないならそれでよいのかも。

- 新しいモビリティサービスという言葉には、古いモビリティサービスではないという意味が含まれるが、それでは鉄道事業者・バス事業者に関心を持ってもらいづらくなることが課題である。既存の事業者が新しいサービスに参入してもらうことが理想ではないか。
- 冊子を通して読者に「行動変容」をしてもらわなければならない。個々の記載において、誰に向けた内容なのかを意識するべきだと思う。誰が、どのように登場し、どのようなことをしたから物事がどう改善したかを明示することが重要である。
- 地域公共交通は、自治体だけでなく住民も含めた地域の関係者が皆で力を出し合って支え合うことを原則とし、その知恵を出し合うのが地域公共交通の協議の場であり、そこでの成果が地域公共交通計画となるという関係にある。
- 事例の記載が少ないので、もう少し充実させてはどうか。また、書き方が MaaS を知っていることが前提になっている。ボリュームが多すぎると読んでもらえないという問題もあるが、納得できる・腑に落ちるという点を考え、丁寧に記述してほしい。

以上