

第 11 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：2022 年 3 月 18 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
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)
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
岩倉成志 芝浦工業大学 工学部土木工学科 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
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
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 軸丸真二 東京大学 公共政策大学院 特任教授

議題

- 1 とりまとめについて
- 2 資料の公表・出版について

配布資料

議事次第

配席図

委員名簿

第 10 回検討委員会議事要旨

資料 1-1 検討委員会とりまとめ作成作業方針

資料 1-2 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案

<議事要旨>

事務局から、資料 1-1 検討委員会とりまとめ作成作業方針、資料 1-2 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案について説明した。

(1 章)

- 「安全性とモビリティ」のところで、公共交通は安全性が高く、社会全体の安全性を向上させるために公共交通を維持させるべき、というメッセージを入れてほしい。
- 11 ページの多様化・高度化するモビリティサービスのイメージ図に関して、横軸に「輸送資源の多様化」とあるが「輸送手段」のほうがわかりやすいのではないかと。

(3 章)

- 22 ページのインフラには、通信環境も該当する。オンデマンドサービスにおいては通信も重要である。道路だけではないと一言あったほうが良い。

(4 章)

- 「4.4 ポイント 4：データエコシステムをつくる」の本文中に、エコシステムという言葉が指す意味を記載する。
- 「事例 6-4 利用者目線のオンデマンドバスを目指す」というタイトルが内容に対して大きいため見直す。
- 55 ページのポイント 4 の事例の中で「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン Ver.2.0」について記載する。
- 79 ページに「副次的な効果」という表現があるが「副次的」ではない。健康増進や渋滞緩和は社会的に重要であることが伝わる表現としてほしい。
- 83 ページの境町の事例はどのように予算を確保したか明記してほしい。
- モビリティ分野の DX 人材や育成プログラムなどの議論が必要である。ジェンダーバランスも良くなく、改革が必要である。

(5 章：導入部)

- 4 章までの提言に対して、5 章の提言は主に国宛ての提言であるとわかるようにすべきである。
- 自治体で取り組む担い手にとって、法的にどこに問題を抱えているかを知ることは重要であり、5 章はそうした読み方がされればよい。
- 地域のニーズに対応した取り組みを実現させることを一番の目的にして考えるべきである。運輸局担当部局等にそのように考えてもらえるよう表現を工夫してほしい。
- 5 章に記載されている課題のうち、現状の法制度での対応方策については 4 章に記載してあるということがわかるようにしてほしい。クロスセクターの事例は、4 章に入れるほうが構成にあうのではないかと。

(5章：交通事業制度)

- 87 ページの 1)の項目は、「真に最適」という書き方は過剰表現で修正したほうが良い。
- 87 ページの 1)の項目は、既得権益を守りすぎず、また新規のみを優遇しすぎないような表現にすべき。
- 87 ページの課題は、タクシーとバスの区分けの前提知識が必要であり、詳しくない人向けに説明を加筆してほしい。
- 87 ページの注釈では自動車局長通達とだけ示されているが、どの通達のことなのか分かるようにするため、通達年・番号を示すとともに、当該部分の抜粋を掲載する方がよい。
- 91 ページのダイナミックプライシングの導入については、現行ルールである一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度の解説をし、どこがダイナミックプライシングの障害となっているか記載したほうが良い。

(5章：クロスセクター)

- 「クロスセクター」とだけ書いてもわかりにくいので、クロスセクター連携、効果を追求する、と表現を修正した方がよい。
- 従来は公共交通がないところで、新たに公共交通を導入したことでクロスセクターとして自治体の持ち出しが減ったという事例があれば追加してほしい。

(5章：モビリティツール)

- 100 ページの新たな交通ツールについて、利便性だけでなくネガティブな影響も含めてフェアに選ぶべきという言い回しにしたほうが良いのではないか。
- 新しいことにトライできる環境がないとダイバーシティも含めて他分野の人がトライする気にならない。世界から見ればまだまだ新技術に冷淡で、既得権益を重視しているように見える。
- 新しいモビリティツールに関してしっかりとした議論をせずに使われてしまう懸念があり、どう改善していくのかという視点があつたほうが良い。
- 搭乗型移動支援ロボットには立ち乗り型のものだけを指すのか。電動車いすの自動運転化やごみ捨て支援などもあり、そういう技術の説明が抜けているのであれば追加してほしい。

(5章：インフラ)

- インフラの項目は道路についての記載であるため、道路インフラであることが明確に伝わる表現とすること。
- 105 ページの「路肩利用」という言葉が適切か確認してほしい。
- 106 ページの「正着性」については、新しい情報があるため、そちらを紹介してほしい。
- 十勝マルシェが路上で開催できなかった件について、法制度が足かせになっているな

ら記述した方がよい。

(巻末)

- 巻末事例は、具体的なイメージを持ってもらうためそれぞれ適切な写真を入れてほしい。
- 用語集は本文との対応を整理してほしい。

(用語)

- 「デマンドタクシー」や「デマンド型交通」といった用語は統一してほしい。「デマンド型交通」という言葉自体があいまいであり、デマンド型の乗り合い交通を指すことを明確にし、併せて、「フルデマンド」が何を指すのかわかるようにしてほしい。
- 「人ざい」の「ざい」は、「財」ではなく「材」としたほうがよいのでは。

以上