

第5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5月19日（水）13:00～15:00

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（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
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 伊東・藤崎・安達・安部・岡部・小林・嶋田・高橋・
三浦・南・安田・渡邊

欠席者：委 員 越塚 登 東京大学大学院 情報学環 教授

議題

- 1 今年度の調査研究の方針について
- 2 MaaS 関連データガイドラインについて
- 3 R2 年度日本版 MaaS 推進・支援事業について
- 4 意見交換

配布資料

委員名簿、配席図、第4回検討委員会議事概要

令和2年度 中間とりまとめ/参考資料（案）

資料1 2021年度の調査研究の骨子

資料2 今年度の調査検討方針（案）

資料3 第5回「新しいモビリティの実現方策検討委員会」（河田委員）

<議事要旨>

事務局から資料1、資料2について、令和2年度のとりまとめ内容を振り返りつつ、令和3年度の調査検討方針を説明した。

河田委員から MaaS 関連データガイドラインの策定と R2 年度日本版 MaaS 推進・支援事業の実施内容について、資料3を用いて報告した。

(委員会の検討内容報告について)

- 資料1では、令和3年度の委員会の総括に TTPU セミナーの実施とともに海外への成果発表も挙げられている。それに加えて、2年間に渡る密度の濃い調査研究内容を基に、各地の実践のよりどころとなるような出版物にまとめてはどうか。平易な記述や構成を工夫して、本委員会で得られた知見を広めていきたい。

(テーマ設定について)

- 資料2のディスカッションテーマは多岐に渡っており、この1年で議論しきれぬ量なのか疑問がある。
- 現在は日本の事例の整理が中心となっている。欧州の MaaS やアメリカの都市交通改善の取組等を念頭に、海外の文献・情報の整理を行い、日本の事例とも比較・参照できるようにしてはどうか。
- ITF のレポートがとりまとめ中であり、連携が可能ではないか。また、これ以外でも各委員でお持ちの情報があればご提供いただきたい。
- 検討委員会設置の原点を忘れないようにすべきである。検討委員会の名前にもあるように新しいモビリティサービスの社会実装を検討する委員会であり、実証実験で終わるのではなく、社会に役立つ実装につなげてほしい。
- 社会実装については、実証実験で評価し、メリットが大きければ、そしてデメリットを低減できるのであれば、実装を考えるという慎重な姿勢が必要である。利用者への交通ルールの徹底も行われぬまま、実証実験が行われている現状は無駄地帯とも言え、改善すべきである。

(新型コロナウイルス感染症流行の影響について)

- 交通事業者の決算を見ると新型コロナウイルス感染症流行の影響が深刻化しており、その議論が必要だと思われる。
- コロナに限らず、今後の突発的事態に対応できる交通のモデルについて議論したい。
- 都市交通に対して、地域交通領域における新型コロナウイルス感染症流行の影響について、事業者の体力・今後の需要の回復の見込み・サービスの在り方・費用負担・財

政的措置について議論してはどうか。

- コロナ禍の中でも需要を伸ばしている新型輸送サービスがある。例えば、EMot・西鉄グループが運営しているオンデマンドバスのユーザー数は会員数が増加している。MaaSの電子チケットでもEMotやマイルートは販売が好評と聞く。各MaaSサービスが開始している行動変容に関わるプログラムにも注目している。

(まちづくりとモビリティサービスの関係について)

- アフターコロナのまちづくりを考えた際に、移動する時に安心感のあるモビリティサービスの企画、提供が重要だと思われる。
- 地域価値を高めることがデータ活用の目的の一つとすると、データを地域でいかに相互に活用していくかという視点が大事であり、ケーススタディ対象地域へのインタビューで聞いていけると良い。また、広く市民が利益を受けられるのであれば行政が費用等を負担することも考えられる。

(グローバルな視点における日本企業の優位性確保について)

- 昨今CASE等において日本企業の優位性が低下していることを感じており、新モビリティサービスの状況も気になるところである。日本のMaaSの担い手をどう世界的プレイヤーとして育成していくか、グローバルな視野も含めた今後の発展の方向性を議論できないか。

(新モビリティサービスの展開のあり方について)

- 新しいモビリティサービスの導入を検討する際、機能を増やすとその分検討しなければならない項目も増える。そうではなく、より機能をシンプルにすることで早く導入していくということが、ビジネスとしては考えられるのではないか。
- 機能はシンプルにし、早く実装していくことも考えられるが、コスト負担などを考慮すると、輸送に徹したシンプルなサービスで成立可能かどうか疑問がある。
- システム展開の時間軸を考えたい。最初からフルセットで取組むのでは実装まで時間がかかりすぎるのではないかと考えている。まずは観光系で収入を確保し、その原資でシステムを整え、地域の生活利用にも波及させるというイメージを持っている。
- 民間の力で、急速に統一的なものを作っていくことを取り上げてほしい。
- 日本版MaaS推進・支援事業を振り返ると、人的、予算的制約がある中で、各地域がそれぞれ特色のあるテーマを設定しており、全体として、多様性に富んだ取組が行われている。

- 各地域での取組を考えた時に、必ずしも大手企業が仕切る訳ではないビジネスモデルの成立可能性の検討は重要なテーマではないか。

(移動制約者のモビリティ確保について)

- 高齢者にとって公共交通利用が魅力的に映っておらず、高齢ドライバーの免許返納が進んでいない。高齢ドライバーの免許返納を促進するスキームの構築と、それによる公共交通の顧客確保の議論が必要ではないか。
- 自動車や免許を持っていても、自動車を使わなくて済む世の中が理想である。低密度の地域で移動サービスの提供が可能となるあり方を考えたい。
- 高齢者のモビリティ確保は重要な課題である。オンライン診療・オンラインショッピングで移動を代替するにしても、それらは高齢者にはなおハードルが高い。高齢者がスマートフォンを使えるようになる今後10年ほど先までは、課題としてあり続けると考えられる。市民や観光客ではターゲットの範囲が広いためもっと絞り、困っている人を助ける MaaS という議論があってもよいのではないか。
- 受容性、負担や障害の問題についても議論したい。
- 高齢者のモビリティについて、サポートカーの機能向上が進んでおり、高齢者がより長く運転し続けられる方向への発達が進んでいることも見逃せない。公共交通の位置づけはよく考えていく必要がある。
- カーシェアが使いこなせない人が身近にいるが、そうした人がアプリで公共交通に乗れるのか疑問がある。サービスの発達に対して、デジタル・デバイドを広げることなく、それをいかに身近なものにするかを考える必要がある。
- 年齢が高くなるとスマートフォンの指での操作が難しくなるという話があったが、iOS スマホの Siri のように音声認識技術が発達しており、Uber の配車等が可能である。行く行くはそういった技術が出てくることで利用しやすくなるのではないか。
- ユニバーサル MaaS に関連して、出かけようとしたときの利用者側・事業者側双方の手間を軽減する議論ができると良い。
- システムが精緻になればなるほど、顧客へのきめ細かな対応が難しくなり、それをユーザーが使いこなしていけるのかどうか不安がある。これは高齢者に限った話ではない。

(クロスセクター効果について)

- クロスセクター効果については、大手運輸事業者が幹線の需要を増やすために端末交

通を内部補助によりどのようにサポートするかという問題として捉えている。

(ケーススタディ対象地域について)

- ケーススタディの対象として、実証実験地域の他にも良い事例があるのではないか。例えば、栃木県小山市では、市内路線バスの定額制と MM を組み合わせ、グッドデザイン賞も受賞している。このコロナ禍でも需要が減少しなかったなど、注目すべき取組が行われている。
- 世界ではウィーンモデル（2012年に年間バスの運賃を449ユーロから365ユーロ（1日1ユーロ換算）に引き下げ、年間売り上げが約2.5倍に増加した。今ではウィーン市民190万人のうち約110万人が年間パスを保有している）と言われるものがあり、運賃政策も行動変容においては、重要な MaaS の要素である。
- 国の実証実験から本格実施に移行したルーラル MaaS の代表例、実施主体のバイタルリードは、今年度新たに10か所程度で会員制定額タクシーを実施すると聞いている。

(モビリティ・マネジメントについて)

- 市民の行動変容のためには、公共交通の利用のメリットを強調するようなモビリティ・マネジメントの取組が必要と考えられる。しかし、MaaS の取組ではその部分が薄いように思われる。
- 新型コロナウイルス感染症の流行、新しいモビリティサービスの登場などを受けたモビリティ・マネジメントの新たな展開や価値について議論を深めたい。

(行政のあり方について)

- 運輸事業の許認可に関わるデジタル化が遅れている。データ連携したことによる効果が見えると良い。
- インフラ連携の問題についても考えたい。インフラの連携や国のデータ基盤整備について、整合性が取れないため使いづらいなどの問題がある。MaaS のためのデータ連携について、風向きが変わる可能性があると思う。
- 深掘すべきテーマのうち、規制制度についてはきめ細かい検討を期待する。例えば、チョイソコについて、アイシン精機は一般旅客自動車運送事業者なのか、利用運送事業者なのか等議論が生じる点で、規制制度との関連で興味深い事例である。チョイソコの取組が阻害されないように、委託先を道路運送法上の運送事業者と捉える運用している地方支分部局の判断を高く評価したい。

(地域交通をめぐる資金の流れについて)

- 地域交通には政策領域ごとにさまざまな資金の流れがある。それらの資金をいかにコントロールしてうまく使うかという点について様々な知恵があると思われるが、従来の地域公共交通活性化再生スキームとは合致しない部分もあり、学ぶべきことは多いように思う。

(社会実装の進め方について)

- 運転手など交通サービスの担い手が減少しており、この問題を重視する必要がある。
- 実証実験を実験で終わらせず、次の段階に進めようとすることは大事だが、その前にきちんと評価を行うことが重要である。
- 本当に社会に実装しようとしている人は、行政の方針や立場に関わらず強力に推進していくものである。その点、行政が推進し、予算を確保しているから取組もうというモチベーションの低い主体が参入する可能性がある。そうして参入した主体は推進力が弱いと考えられるため、強いプレイヤーを育成することを考えるべきである。
- Uber Eats は、マーケットの潜在力が顕在化したものであり、一時的ではあるが若い人材にとっての雇用の受け皿にもなっている。モビリティサービスの領域において、高齢化や人材不足が起きていることや同様のマーケット拡大が生じていないことを真剣に考えるべきである。
- Uber Eats のようなギグワークの良し悪しについては、マーケットに任せることは危険な場合も多く、慎重に、別途検討した方が良いのではないか。
- 未来像を考えたときに、既存事業を保護するだけでなく、あるべき姿を考える必要がある。
- カーボンニュートラルの観点から交通社会資本整備に期待されているのは、既存ストックの活用だと言える。住宅数、乗用車台数、事業者数など膨大なものがある。二十数年前に、建設廃棄物のモニタリングシステム等が整えられた。このシステムはうまくいき、全国の約6万の建設業者等のリサイクル率は100%近くまで上昇した。マーケットのメカニズムや発注形態をうまく変えたことが大きな変化を生み出すことができた要因である。国土交通省のこうした知見をモビリティサービスにも活かしていけないか。

以上