

国際セミナー「モバイル・ビッグデータの交通計画への活用」
アーコム・トゥームピッタヤーパイシット
タイ王国 前運輸大臣 来賓挨拶

JTTRI 宿利会長、岡西康博国土交通省国際統括官、講演者の方、関本先生と、用事があって先に席を外れたティラニー先生、ASEAN 各国、ASEAN 事務局の代表、そして、タイの仲間やタイ在住の日本の皆様へ

私は JTTRI からこのセミナーで来賓の挨拶をするように依頼をいただきました。

せつかくのいい機会なので少しお話したいと思います。先程 2011 年に携帯電話はまだ普及していなかったのか、という質問がありました。しかし、2011 年は大洪水の年であり、携帯電話やモバイルサービス会社がコミュニケーションにおいて重要な役割を果たしていたことが把握できました。携帯電話サービス会社だけでなく、洪水時に通信できるもう一つの機関はラジオですが、これは軍の監督下にあるものです。日本でも大災害発生時に、人々を助ける唯一の方法は、コミュニケーションです。特に子供が仕事に行っている間、家にいる高齢者とのコミュニケーションが大きな課題です。通信会社は災害や大洪水が起きても通信ができるように、太陽エネルギーを利用した基地局をさまざまな場所で導入したことで、地方とつながることができ、2011 年には携帯電話が広く普及したと思います。今日は携帯電話の活用方法について、多くの話題がありました。

関本先生が見せたスライドのように、バンコクでの人々の移動も今回のセミナーで見せたかったですが、技術的な問題や個人情報の問題がいくつかあるため、次回に提供させていただきたいと思います。私たちの個人情報はすでに通信会社などが持っています。クレジットカードなどのすべての情報を収集することには、大きな課題があります。なぜなら、カードの承認のサインをするときに、個人情報を提供することをよくわからずに行っているからです。人々はさまざまな用語や条件の内容をよく読んでいません。しかし、私たちはこの問題に注目しています。タイでは昨年個人情報保護法が制定されました。2019 年個人情報保護法において、個人情報は、所有者の許可を得なければ共有することができないとされていますが、政府の計画や政策決定には利用できます。どのような情報を利用できるかという点については先ほどのプレゼンテーションにありますが、データ分析がすでに可能であり、問題ではないと私は信じています。

MBD を活用して計画を立てることは、計画担当者にとって、より複雑な課題であるかもしれません。なぜなら、多くの様々な情報を得ることで、市民の移動を良くするための様々な代替案を計画することが可能となるからです。一方で、市民たちはより良い生活が得られることとなります。ティラニー先生が先程示したように、Google を使用すると移動時間を計測できるとありましたが、現在 Google では、私たちが家から出発する際に、出発する時間を選ぶと、移動期間を推定することができますが、まだ正確な移動時間ではありません。

実際、モバイル・ビッグ・データは新しいものではありません。基礎は統計です。先程 ASEAN の代表者が話したように、昔はサンプルを確保するためにアンケート調査をしていました。また、望ましい区間によってサンプル数を決定していました。私自身、公務員として働き始めたとき、初めての仕事はアンケート調査員としての仕事でした。政府部門からのアンケート調査では記入されたものに対して、回答者の個人情報公開しないように保護しています。しかし今日では、他の技術を用いて、より正確に計画することができますようになりました。先程の1つの発表では、乗客数の推定について述べられていました。乗客数を推定する際のリスクは、サンプル数に起因します。30年前と比べて現在の調査では、都市圏の拡大のため非常に大きなサンプル規模を必要とします。昨日のセミナーで私たちはTODについて議論しました。TODが難しいのは20～30年前に鉄道路線が計画されたときには、まだ住宅が拡大していなかったものの、その後バンコクで住宅地が広範囲に広がったことでTODのための用地買収ができなくなったことです。これが私たちの問題です。しかし、現在、電車に乗って携帯電話を使っている人々が99.9%です。携帯電話をつけてGPSをオンにしている人もいます。電話で話している人もいます。したがって、システムは、GPSがいつオンにされたかを分析することができ、どこから電車に乗るかを把握することができます。これらは計画のための有用なものです。

このセミナーの開催にあたっては、国土交通省とJTTRIに感謝の意を表しなければなりません。また、ASEANはITS2016を承認し、日ASEAN交通大臣会合では2018年に本件のMBDに関するイニシアティブを承認しました。2019年度から、多くの国でセミナーが開催され始めました。JTTRIはこのセミナーを推進して、日本の経験をもとに交流し、私たちの利益につなげていきたいと望んでいます。

私自身も大臣在任時に、この問題に重点を置いていました。例えば、先程の運輸省の代表者からは、事故が非常に多いためGPSを使って監督しているとの説明がありました。道路事故は世界第2位から世界第9位に改善しましたが、交通事故死者数は年間22,000人であり、まだ満足のいくものではありません。そのため、輸送会社が、GPSを設置し、事故を引き起こさないように、社内にトラック管理センターを設置することが法令で制定されました。

最後の話として、MBDには2つの主な目的があることをお話ししたいと思います。その1つは災害です。関本先生の発表では日本の震災についての適用事例を話されていました。しかし、タイの場合は地震もありますが洪水について着目しなければなりません。被災状況のシミュレーションができるMBDはメリットを有しています。2つ目は、バンコクの鉄道計画についてです。現在の路線はまだ十分ではありません。昨日の発表の中で、東京ではどこでも500mで駅まで歩いて行くことができると言われていましたが、バンコクではまだ約500メートルから1キロメートルかかります。ですので、私たちは新たなマスタープランが必要です。前の政権で完成したマスタープラン第1号における10路線は全て承認されたこととなります。したがって、次の計画ではより多くのフィーダーのネットワークを整備するように計画を作成するプロセスの最中です。新たなマスタープランでは、これまでと同じくアンケート調査を使用しています。MBDを利用してそのデータを収集することができれば、90%以上の信頼度を達成できて、人々の移動等に関するデータを分析することができます。関本先生の説明によれば、ツイン・デジタルを使用することができるでしょう。つまり、第1の目的は災害、第2の目的は輸送及び交通であります。

また、民間企業ではMBDを多く利用していますが、政府部門ではまだまだです。現在、政府では運輸省とデジタル経済社会省でMBDをよく利用しています。以前はこれら2つの省は同じ省でした。交通・運輸に対するMBDの適用にはいくつかの課題があります。第1の課題は、道路や鉄道整備であり、第2の課題は交通サービスつまり鉄道サービスやバスターミナルなどです。第3の課題はビジネスです。最近、携帯電話会社からの情報を利用して、VIP車などの特定の自動車サービスを提供するため、共同でサービスを提供するようになりました。携帯電話会社は、携帯電話サービス事業とVIPレンタカーサービスを提供する事業を主力事業としています。もう一つのポイントは物流です。これは民間企業が最良のルートを選択することによって輸送コストを低減させることを意味しています。

最後に、ASEAN についてですが、私たちが全体的に連携できるように期待しています。しかし、各国の差がまだあるのが現状です。将来的には、ASEAN 事務局にシームレスなアクセスの検討を支援することをお願いしたいです。ASEAN 地域の輸送コストを下げることもアクセスを最大限に活用する重要なことになるでしょう。

改めてありがとうございました。また、このセミナーを継続的に開催していただきたいと思います。運輸省もよろしく申し上げます。

以 上