

第1回 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会

議事概要

日時：平成30年10月17日（水）16：00～18：00

場所：中央合同庁舎3号館11階特別会議室

出席者：石田東生座長、伊藤昌毅委員、鎌田実委員、須田義大委員、高原勇委員、矢野裕児委員、吉田樹委員

データ連携

- データの標準化とオープン化はMaaSの土台となるが、日本の交通におけるITの活用は遅れているのが現状。民間の交通事業者に任せるだけでなく、政府としてどのように指導・誘導するかも含めて議論できれば良い。
- データの標準化やオープン化を進めれば、体力のある大企業はある程度容易にMaaSを実用化できる一方で、体力のない中小企業は難しい。中小企業をいかにサポートするか、議論に含めるべき。
- データ連携のあり方については、最低限議論する必要がある。

利用者の視点

- 議論の際には、事業者の視点だけでなく、利用者の視点からも考える必要がある。
- 特に「地方版MaaS」を考える際、公共交通利用と自動車保有の間の大きなギャップを埋められるかが重要論点になる。

MaaSの定義と議論の範囲

- 議論を始めるにあたり、レベル感など、MaaSの定義や議論の範囲を明確にするべき。
- MaaS統合レベルとしてはレベル1からレベル4の全てが検討範囲内ではあるが、情報連携が必須項目である一方、運賃・料金まで踏み込めるかはケースバイケースである。既存制度の変更等を議論する場合は、理想論だけでなく、具体論も検討すべき。

対象地域と都市の類型化

- 都市の類型化に関しては、本日提示された枠組みに加えて、公共交通のサービス水準や気候条件といった要素も含めるのはどうか。また、都市構造や都市計画も考慮すると、より長期的な良い解決策が出てくるのではないか。
- 大都市、中核都市、農村のように都市を類型化し、それぞれにおいて空間秩序と交通体系を調和させるようなモビリティサービスの在り方を議論できると良い。

省庁間の連携・役割分担

- 国全体として推し進めるために、各省庁の連携・役割分担を踏まえて、この懇談会におけるテ

ーマを絞るべき。

時間軸の取り方

- 時間軸に関しては、2030年以降まで見据えて具体的な計画を立てている民間事業者は少ないと思われる一方で、2030年よりも手前の議論で自動運転を盛り込むと、実現可能性に疑問符が付く。議論を深く進める前に、そのあたりを一度整理すべき。
- 他国の自動運転関連の取り組みでは、自動運転の実現を前提とした未来社会像の検討が行われている。日本でも、短期計画だけでなく、「50年ビジョン、20年計画」を持ちながら進められたら良い。20年計画といっても、状況に応じて柔軟に計画変更すればよい。

議論における物流の位置づけ

- 物流業界ではデータ活用が非常に遅れており、サプライチェーン全体に悪影響が出ているが、今後はデータ活用が見直され、業界が大きく変化すると予想する。
- 資料の中で、物流は「貨客混載」としてMaaSと別表記だが、物流業界で起きていることはMaaSの概念に近いので、物流もMaaSの枠組みの中に含めて議論できる可能性もある。
- とはいえ、人流と違い、物流では輸送に加えて物流センターも考える必要があるため、位置づけについては要検討。

MaaS概念の浸透

- MaaSの課題として、交通事業者が多様な運賃制度を受け入れられるかどうか、また、多数の民間交通事業者を公共が束ねられるか、の2点が挙げられる。
- まずは限定的な地域での実証実験を通して先進的なモデルを確立し、MaaSの概念を浸透させていくことが重要。

旅行業者がMaaSプレイヤーとなる可能性

- 欧州と異なり、日本では単品での旅行商品が認められてきたため、旅行業法を活用すれば、現行の法制度でも各交通モード・事業者の予約・決済を束ねることは可能である。これは、旅行業者もMaaSのプレイヤーになりうることを意味する。
- 今のところ懇談会関係者に旅行業関係者は見られないが、今後は彼らを巻き込むべき。

MaaSの事業性

- MaaS普及を阻害している既存の交通モードの規制等に対して、その垣根を壊す施策を考える所までが政府の役割と考えている。具体的には、交通モードや運賃体系に関する規制は何かあり、どれがMaaS普及の障害になっているのか整理して、この場で議論できると良い。
- 都市部では供給側だけでも交通を最適化できる一方、人口密度の低い地方部ではMaaSをビジネスとして成立させるために需要側に調整してもらう必要も生じるのでは。例えば、利用者や行政以外に、目的地側が費用を一部負担するような仕組みが考えられる。そのような仕組みを促すためには何が必要か、という議論ができれば良い。

都市の在り方や空間秩序

- 世界に誇れる MaaS を作り上げるには、都市の空間秩序と交通体系の両者を変数として考えるべき。
- MaaS の導入で日本らしい農村の空間秩序を壊してはいけないという点もあるため、MaaS の事業性に加えて社会性も考慮する必要がある。
- 地方部や過疎地域での事業性担保は難しい問題である。複数交通手段を統合しても、人間はどうしてもライドシェアのような便利なオプションばかりを選んでしまう。事業性の検討の中で、こういった利用者心理も踏まえて議論できると良い。
- 運賃・料金体系を通して人の移動や居住を誘導するという都市視点も重要である。
- 都市の在り方や空間秩序に関しては、時間軸を正しく取れば検討可能という認識。その際、例えば MaaS を社会実装しているヘルシンキのビジョン等が参考になると思う。事例を踏まえて、リアリティを以て、まちづくりやインフラ整備を中心に議論できれば良い。
- スマートシティの取組をドライブさせるものとして、情報の取得、オープン化、データの可視化をしながら、PDCA で回す仕組みを特定の都市で集中的に実施するため、モデル都市での実践を進めるべき。

運賃・料金体系と旅行業法

- この短期間では、運賃に関する規制まで踏み込むのは難しいが、運賃収受は議論すべき。現行の法制度でも、旅行業法を活用すれば、複数交通手段の予約・決済を一元化・電子化することは可能。
- 一方で、電子決済と普及させた場合、例えば地方のバス事業者は毎日の現金収入が企業の資金繰りに使われているため、資金繰りが回らなくなる可能性がある。
- このように、国の運賃制度を大きく変更する等ではなく、運賃収受の在り方の多様化を想定した上で、MaaS は地方の中小事業者に馴染むのか、情報を整理すべき。
- マーケットデザインの観点から他国事例を見ると、運賃・料金体系は変更せず、インセンティブを通して交通行動を誘導することは可能であり、インセンティブ設計についても議論できると良い。
- 運賃の問題は、規制だけでなく、各事業者の事業性も関わってくるため、ヒアリングを通じて各事業者から情報を収集し、検討する。

その他意見

- 議論に当たっては、やはり課題解決を念頭に置くべきであり、解決すべき課題を明確にすべき。
- 日本の良さとして、個々の交通事業者のレベルが非常に高いことが挙げられる。したがって、既存事業者も巻き込みながら、連携、技術、システム、制度などの要素を加味しながら、新しい日本流のモビリティサービスができれば良いと願っている。