

## 第3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11月19日（月）17：00～19：00

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、高原勇委員、森本章倫委員、  
矢野裕児委員、吉田樹委員、牧村和彦臨時委員

#### 移動のシームレス化のための運賃・料金施策

- タクシーの事前確定運賃のような定額制運賃はMaaSを実現する上で重要だが、タクシー業界で実施されている実証実験の多くは現行のメーター運賃との乖離の最小化に注力しすぎている印象。今後の定額制運賃の取り組みにおいては、定額制運賃を柔軟に設定する方向を目指しても良いのではないか。
- 利用者が多様なチャネルからタクシーを手配する未来像を見据えて、どのチャネルを経由してもタクシー運賃が事前に確定して安心して利用できると良い。

#### MaaS事業者と交通事業者の間の運賃収入配分

- MaaSにおける運賃収入の分配に関して、MaaS事業者が利用者から受け取った運賃を各交通事業者に配分するという仕組みにするかどうかを含めて、MaaS事業者と交通事業者の間の折り合いをつけるのは難しいと予想される。
- 従来の公共交通の運賃・料金制度は主に交通事業者と利用者間のB2Cの部分を規定するものであったが、MaaSにおいてはMaaS事業者と交通事業者の間の運賃収入配分というB2Bの部分をどう規定するかが重要になると考えられる。
- MaaS事業者に係る運賃・料金制度の観点で、旅行業法に基づく包括料金制度の枠組みの中で事業者間の運賃収入配分を規定するのは現実的には難しい一方、交通事業者に係る運賃・料金制度の観点では、従来の公共交通事業者がより多様な運賃体系を選択できるような制度設計が事業者間の運賃収入配分に向けて有効ではないか。
- 現在、バスには一日乗車券等の柔軟な運賃が既に存在している一方、タクシーには柔軟な運賃は存在しないため、MaaSを推進するにあたり、タクシーの運賃・料金制度の設計が重要ではないか。

#### 決済基盤・ITインフラの整備

- 決済手段の多様化はユーザーにとっての利便性を高める一方で、対応する端末への投資コストが交通事業者にとって大きな負担となり得る。解決策の一例として、多様な決済

手段に対応できる一体型決済機能を有する端末の導入が考えられる。

- タクシー業界の課題として、特に地方部の乗務員の高齢化が挙げられる。高齢の乗務員は新たな決済手段や決済端末の扱いに不慣れな場合も多く、乗客が自身で支払いを完結できるような仕組みが導入されれば、乗務員の負担軽減効果が期待できる。
- バス業界ではダイナミックプライシング等の議論以前に、そもそも価格を表示するための車載機材の IT 化が遅れている。これを踏まえて、MaaS に向けた IT 投資を加速させるような仕組みやガイドラインを検討すべきではないか。

### 地域特性に応じた MaaS の具体化

- 都市と地方では前提条件が全く異なるため、それぞれについて具体的に議論し、目指すべき MaaS の姿について共通認識を持てると良い。例えば、都市部では、相乗りタクシーによってタクシーを含む経路の費用を抑えられ、利用者にとって MaaS を使うインセンティブとなり得る一方、地方部では、そもそも需要が少ないために相乗りタクシーが成り立たず、交通事業者への補助金の出し方を含めて MaaS を検討する必要がある。
- 地域ごとの交通分担率とそれに応じた MaaS 事業の戦略との関係性を整理できると良い。例えば、日本の大都市部でタクシーを乗り放題にしてしまうと渋滞等で交通体系が大混乱に陥ると予想されるが、もとより自動車の分担率が高い地方部ではタクシーを乗り放題にしても渋滞等の問題は起きにくい。
- 日本には、少数の交通事業者によって鉄道、バス、タクシー等が運営されている地域や、市の交通局等による行政主導で交通機関を運営している地域が存在する。MaaS を全国展開しようとする前に、まずはこれらの地域での MaaS 実現を目指して日本版 MaaS を確立してはいかかがか。
- MaaS プラットフォーマーになり得る事業者と実際に課題を抱えている地域や自治体とのマッチングを主導するような実験的な取り組みができると良い。一度プロトタイプが出来上がれば、自動運転等を含む先進的な MaaS の議論が加速するだろう。
- 地方部では、旅行会社による着地型旅行商品や地元の公共交通事業者による企画乗車券という形で、アナログの MaaS サプライヤー型ビジネスが既に存在する。地方版 MaaS のアプローチとして、このようなビジネスをデジタル化することでデータを取得・活用することが考えられる。
- 観光地や鉄道沿線を対象とした MaaS は、そのエリアでもともと交通サービスを提供する鉄道事業者等が取り組んでいるが、地方部に関しては、自治体が運営する公共交通の多くは赤字体質のため MaaS に取り組む余力がない。このような地域では、MaaS 事業者側が様々な知見を有する企業と共に新たなビジネスモデルを提案できると良いのではないか。
- 地方部に関して、高齢の免許返納者が MaaS を積極的に利用するという楽観的な見立てがあるが、これは公共交通の利便性が大幅に向上しない限り実現しないだろう。

## 観光型 MaaS における目的地側との連携

- 観光型 MaaS に関しては、目的地側がユーザーの交通費を一部負担することで、無料まではいかなくとも、かなりの低価格でモビリティサービスを運行できる可能性がある。この場合、無料でサービス提供を行った AI 運行バスの実証実験で見られたような回遊促進効果が、観光型 MaaS によっても実現できるかもしれない。
- 観光型 MaaS では、いかに目的地からの情報発信を促すかが重要であるが、地元商店等からの主体的な情報発信は望みにくい。地元商店等による情報発信が習慣化するまでは、代わりに情報発信を担う DMO (Destination Management Organization) や地元の IT リテラシーの高い企業との連携が重要になり得る。
- 観光型 MaaS における目的地との連携の有望事例として、大型クルーズ船の停泊エリアでの外国人客向け MaaS や、オリンピック、ワールドカップ、学会等の期間限定イベント向け MaaS が挙げられる。
- 一般的に交通需要は派生需要と言われるが、観光における交通需要は本源需要になり得る。MaaS の中で本源需要を満たすには、移動中の楽しみをいかに PR して目的地と一緒に提供するかが重要になる。例えば、イベント車両や高級列車等を MaaS に組み込むことや、MaaS の中でバス乗り降り自由を実現すること等が考えられる。

## MaaS と都市計画・交通計画の連携

- MaaS を推進するにあたり、国土交通省のコンパクト・プラス・ネットワーク政策との整合性を担保するためにも、交通とまちづくりの両輪での政策作りに取り組むべきである。
- 近年の北米・北欧における MaaS 導入の狙いは、交通結節点やその周辺施設に新たな機能や役割を付与したり再生したりすることである。日本でも同様に、MaaS 導入による都市再生のモデルを確立できるとよい。都市間の広域連携の中で MaaS を導入すれば、各都市で重複する施設や設備を撤廃・再構築し、利便性を高められるかもしれない。
- MaaS の普及によって各交通モードの需要は変化する一方で、供給側には容量制限があるため、需給のバランスが取れない可能性がある。需給のバランスのとり方や、交通体系全体での理想的なモード間のバランスについて早期に検討しておくことが必要である。
- 米国では、既存の公共交通を中心とした基幹交通に対してラストワンマイルを新しいモビリティサービスで埋めるといったパッケージ構想である。これと同様に、既存の交通体系の中に新しいモビリティサービスをいかに組み込むかが日本にとって重要である。

## その他意見

- 今後のタクシー業界では、相乗りサービス、柔軟な運賃体系、貨客混載などの出現により、タクシーというカテゴリー自体の拡大や変化が予想される。
- 現行のタクシー乗務員の雇用形態は、給与が歩合制である点やクレジットカード手数料が乗務員負担になっている点で、MaaS 展開時のタクシーと相性が悪い可能性がある。

- MaaS を推進する上で、MaaS プラットフォーム上に集まる様々なデータの所有権や利用規定を事前に定めておくことが重要ではないか。例えば、集まったデータは原則として公共のためだけに利用されるべきか、企業が自社の利益のために利用してもよいのか、が明確になっていると良い。
- 今後日本の MaaS で求められるのはモビリティと何かを組み合わせたパッケージであり、どれだけ選択肢を広げられるかが重要となるだろう。この観点から、MaaS の中間的なプラットフォームになり得る事業者をどのように育てていけばよいか考える必要がある。
- 本懇談会では、MaaS として本当に提供すべきサービスは何か、そしてそのサービスのビジネスモデルはどうあるべきかを原則論として整理できると良い。