

前回の部会におけるご意見（概要）

【MaaS の普及に向けた制度のあり方】

- MaaS を進めるには、交通事業者がODデータを収集・分析するノウハウが必要。
- 公共交通の走行空間の確保等、道路空間の再配分について議論することが重要。
- スマートシティとスマートツーリズムを一挙に実現させていく予算等の仕組みが不足している。
- 特に、災害時には、1つのプラットフォームで分かりやすく代替手段等を提示できる仕組みも必要。
- 手続きの更なる効率化、旅行業関連制度との関係の整理については、早急を実施すべき。
- 日本のMaaSの特徴は、医療、福祉、観光、住宅等の周辺サービスとの連携であり、移動手段だけを掛け合わせてもイノベーションは起こらない。予算の確保や人材育成を通じて、周辺サービスとの連携をスムーズすることが必要。
- MaaS の成長モデルのうち、日本ではアナログのレベル3が実現されてきたが、分社化等の制度的な要因で崩されている。MaaS を契機として、アナログのレベル3を復活させるために、レベル1・2のデータ化等を強化するという、日本独特の成長モデルがあるのではないか。
- 鉄道会社、バス会社等による複数のモビリティの包括的な協議運賃制度を作り、公共交通事業者がMaaSサービスの値付け主体となれる制度を担保する必要がある。
- 供給側のサービスをアプリで束ねるといふ話はよくされているが、需要側の移動データをどう活用するかという議論がまだ十分熟していないのではないか。
- MaaS アプリにおける移動履歴や検索履歴（移動ニーズ）の把握や活用・分析について、法的なハードルがないか整理をし、データの取得方法で支援すべき点がないか、国としても把握しておくべき。さらに、自家用車からの転換や、地域の交通軸に需要を束ねるためにMaaSを活用することについても視野に入れるべき。

【ラストマイルの足の確保～道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方～】

- 海外でライドシェアのようなものが規制され、色々ルールが出来てきている中、自家用有償旅客運送が知らないうちにライドシェアに変化してしまうと非常に困る。事故が起きたとき、責任は運行管理をしているタクシー会社にあるのか、それともそれを委託した市町村にあるのか、もしくは自己責任で乗った人が決めるのかということを確認すべき。

- 自家用有償の基本的なルールは変えないで、その中で利便性を高めるために、自治体が困っていることに対応できる制度を作っていただきたい。何でも良いという話になってしまうと困る。
- 自家用有償旅客運送の輸送対象について、「地域住民または観光客を含む来訪者」以外の人は何か。対象を不特定多数としてはだめなのか。
- 八幡浜市のような事例は全国的にあるが、どのようにしたら横展開できるか。一部の人が身を粉にして取り組むことで出来ればよいのではなく、タクシー事業者やバス事業者等の関係者との協力のうえで、普通にできるようになるよう議論すべき。
- 観光ニーズに対応した例（宮古島）について、マイクロバスを安い運賃で出しているが、なぜこの値段に設定されているのか教えて欲しい。需要が非常に上がっているところでは、取れるところからは取るというのも1つの手ではないか。

【これまでの論点整理と対応の方向性】

- 警察庁の免許制度の見直しや、経済産業省が進めている多様なモビリティと融合し、運転免許を失う人のボリューム感と、公共交通がどこまでカバーできるのかという議論が必要。目先にある課題をどうやって解くかということだけでなく、長期的なグランドデザインやビジョンを議論する必要がある。
- 利用者目線のニーズの捉え方について、免許を持っていたくない人や子供の通学など、特に困っている人たちがどこにいるのかということはきちんと押さえておいてほしい。
- タクシーの活用を含め、多様なモードがそれぞれ適材適所でうまく連携し、全体として地域公共交通網としてサービスを提供することが MaaS であり、いろいろな利害関係者の中で議論してどのように作り上げられるのか、また、それをサポートするための法律の仕組みや財政的な補助制度が必要なのか、議論して見直していくべき。
- 地域の協議会において、移動を支える必要がある路線についてはインフラとして明確に位置けたうえで、補助を行い、例えば指標として1人当たりの輸送コストに対して適正に予算が使われているのか、外出回数が増加しているか、クロスセクター効果を算定する等、地域公共交通の目的に対する評価指標を計画の中で位置づけていくことが重要。
- 満足度調査については、調査対象やベースラインが曖昧な指標であり、前に押し出すという事は避けるべき。
- 「地域公共交通利便増進事業（仮称）」について、観光、教育、医療等と連携して実施できる仕組みを検討いただきたい。
- 独占禁止法特例法について、零細事業者に採算等のデータを計算して出させることができるのか。データの作成への支援等があれば、実効性が上がるのではないか。
- 独占禁止法特例法について、10年で特例を廃止するようだが、事業者にデータを開示し

でもらったうえで、継続的に認可を実施していくことを検討してほしい。

- 交通空白地域をどう定義するかについて、協議会において議論することが重要。
- 交通空白地域への対応の強化について、乗せてもらう移動にも限界があるので、難しいときは無理という決断も必要ではないか。また、そうした場合どうするのかという議論が必要。
- 協議会において、事業者の撤退や減便のアラートを把握し、対応策を議論することが重要。また、協議会の充実を図るため、協議会として人材育成の研修を実施してはどうか。
- バスの運行継続の円滑化について、代替輸送サービスを公募することも重要だが、事業者から事情を適切に明示してアラートを出させる仕組みが必要。
- 地域版新モビリティサービス（MaaS）事業（仮称）の定義を整理する必要がある。