

前回の振り返り

第1回「モビリティ・ロードマップ」のありかたに関する研究会

日時：2023年5月31日 10時00分～12時30分

ご発表

「モビリティ・ロードマップとSIP「スマートモビリティプラットフォーム」」

石田座長

主な討議内容

【安全や高付加価値化に向けたデジタル・データ活用のあり方について】

- ・データがあることで、他都市の事例との違いを道路・事故率・自動車速度等の観点から客観的に把握でき、専門家でなくてもどの数字を改善させるかという視点で納得性を持って議論できる。
- ・国土交通省でのASVの取組等において、自動運転までいかななくても、いわゆる安全運転支援自動車、インフラ協調によって速度を一定以上出せないようにしましょうという仕組みが検討されており、デジタルを活用し、いわゆる車車間通信、路車間通信をうまく活用することで、細街路では絶対スピードが出ませんというような交通安全を実現できる可能性がある。
- ・今できている道路というのは、ある意味では非常に良く整備されているとも言え、今から作り直すわけにはいかないの、今あるものを制度とテクノロジーでどう人間中心に立て直すのかという問題になっていると思う。
- ・ビジネスとしてやっていくというのが重要で、各事業者が収益性を見込めばそこに投資が集まるわけで、どうやってその投資を集めるための社会基盤のコストを下げるか、その中でもデータ連携の部分は事業者のコストを下げる為の一つの側面と考える。
- ・子供の通学時の安全問題は非常に大きな問題で、今あるものをITの力を使ってどう活用していくか、安全に作り変えていくか、物理的には作り変えないけれども、機能をどう変えていくか。

【モビリティ・ロードマップに織り込む視点について】

- ・テクノロジーを理解しつつ、総合的に道路の話、町の話、経済の話、産業の話というのを全部包括的にやらなければいけない。
- ・特に地方部では公共交通が衰退する状態も踏まえ、最初に崩れないモビリティサービスをどう作るかという視点を持ち、それをできるだけデータで議論をできるとよい。
- ・道路インフラの育成は、デジタルと違って時間がかかり、四半世紀を想定して進める必要がある中で、「単体赤字」と「ソーシャルインパクト」は非常に重要で、単体赤字・黒字で議論する

のではなく、ソーシャルインパクトを考えて長期目線で取り組むことが、特に政府がやることとして重要と考える。

ご発表

「乗合バスを持続可能な公共交通に 2020 年代に官民で実現すべき公共交通財政政策」

BOLDLY 株式会社 代表取締役兼 CEO 佐治 友基 様

主な討議内容

【自動運転の実装にあたっての取組の工夫について】

- ・ 本当は子供が歩ける場所がないみたいなどころでも、自動運転バスが走る事で、子供の通学の安心安全が確保できるみたいなどころというのは非常に有効なのではないか。
- ・ 人口動態や街マップみたいなのをきちんとデジタル化することによって、本当に必要な路線で自動運転バスを走らせていることが興味深い。
- ・ 例えば病院の入り口まで行って欲しいというようなラストワンマイルの移動は公共交通では叶わず、自動運転と並行してライドシェアは積極的に取り組む必要があると考える。特にインフラ費用もかかる訳ではないので、各自治体が希望する際にフレキシブルに導入できる制度があってもよいのではないか。
- ・ 自動運転バス実装の事例でも、住民の方々の安心感はサービス提供者による積極的なコミュニケーションによって得られたという側面もあると考えられるが、加えて安心安全についてデータを活用して国が主導して、住民の方々へ共有して行くべきではないかと考える。

【自動運転バスの普及に向けた財政の考え方、協調領域の考え方について】

- ・ 自動運転バスのサービス提供を単年事業としてではなく、継続した予算化を考えるにあたり、交通セクターだけで考えるのではなく、地域住民にどのようなメリットがあるか、総合的に判断する必要がある。例えば地域産品があればそれでふるさと納税を獲得し、それを自動運転バス、教育、医療などを総合的に見て配分を考えるということが大事ではないか。
- ・ 自動運転バスの普及に向けては横展開できるスキーム（ビジネスモデルも含めて）が存在していることが重要と考える。それにより技術の検証を目的としてしまっているような人たちの目線を一個上げてあげる必要がある。
- ・ 自動運転バスは交通状況を反映しながらデータを生むロボットみたいなので、それによって、「自動運転バスがスムーズに通れなかったところはどこか」「路上駐車があった」「道路工事があった」等のフィードバックが可能になり、それを災害情報や道路整備の情報と紐づけていくことで価値を高められる。
- ・ 自動運転バスの導入時に必要となる 3D マップは現在は都度の作成が必要であるが、そういう

デジタルインフラとなるようなデータは国が主導して整備して行くという形になると、後からメーカーがそれぞれ別々の規格で作るということもなく、既にあるデータを利用することによって、低コストで社会実装が進むと考える。

【モビリティ・ロードマップに織り込む視点について】

- ・例えば自動運転は歩道を横切の場合に一時停止することや、BRTは踏切前で停止するという話も聞くが、広い社会実装に向けて、車両技術やインフラ技術の活用によってクリアできる可能性のあるハードルについてはロードマップの中でPDCAを回して、課題解決を図る必要があると考える。
- ・各自治体において交通体系や利用促進策、費用負担のありかたについての議論が行われているが、なかなか他の自治体と会話されていないようにも見受けられ、好事例での仕組みやその共有というようなマネジメントプロセスもロードマップの中に入れて方がいいのではないか。

ご発表

「MaaSの社会実装の視点からみた官民・事業者間のデータ連携とその意義について」

日高構成員

主な討議内容

【MaaSの実装に向けたビジネスモデルの考え方について】

- ・受益者負担という考え方について、純粹にその自動車に乗った人だけがその費用負担するというのではなくて、自治体や病院、商業施設等、その自動運転車が走ることによって利益を享受するステークホルダーを可視化し、全体を巻き込んでいくことでビジネスとしての成立性の検証や好循環につながる可能性があるのではないか。
- ・欧州でのMaaSの取組事例を踏まえても、事業者の資本で動く部分と公共交通として担保しなければいけない部分の、二重のお金の構造を作っていくとよいのではないか。公共性のある構造を作った上に、事業性のある構造を上手く乗せることで、移動と目的地となる商業施設等の間で人の循環を産むというところは事業者の方が上手いので、上手に組み合わせて行けるとよい。
- ・特に地方の方でモビリティ単体ではペイするのはなかなか難しい中、競争領域をやめて協調領域にしてしまうのかという話が1つと、もう1つは単体で行かないなら単体ではなく他の事業と連携するというところで、成り立つ形を作る取組に苦労されていると思う。
- ・例えば日本中に子供食堂が広がっていったように、非営利活動法人であったり、シェアリング的な発想を入れたりすることにより、一から百までをある日突然解決しようとしなくて、できるところから民間ベースでやって行く、というような考え方もあるのではないか。
- ・データにより可視化をすることでアクションを考える必要がある。その際、利用者が減ってい

る中で、何を残して、何を増やして行くか、しかも新しいモビリティもあって、その上で既存の交通インフラが、今どういう状態で、今後どうなっていくと良いかを考える必要がある。

- ・モビリティで一番重要な話は安全で、加えて CO2 削減などへの貢献も打ち出していくことでデータを活用して可視化する取組は加速する可能性があるのではないかと考える。
- ・自動運転を含めた技術には限界があり、特にシステム単独で、ヒトに頼らず自律自助の姿で実現しようとする、安全に提供するためのルールメイキングというのは、地域公共交通も含めサービス提供するエリア、範囲、シーンというものを考えると、まだまだ不足があると思う。足りない部分は共助や公助で解決する検討も必要と考える。
- ・九州や関西広域での MaaS においてデジタル・アプリ・データプラットフォームのようなことに対するすそ野を広げていく取組は興味深い。赤字の交通事業者がそのようなものを整備するのは難しく、ある程度地続きであったり、路線続きだったりという範囲で一緒に繋げていく方がネットワーク効果も生み出しうると考える。

【モビリティ・ロードマップに織り込む視点について】

- ・MaaS Alliance では「ナレッジグループ」という形で、MaaS や交通も含めて新しいモビリティが入るときにどういう合意形成をしないといけないか、そこに対して全体をどう評価するか、というグループが提起されている。そのナレッジグループを日本の中で、そして海外とノウハウを共有化し、自治体や地域の交通事業者さんが整理を行えるようになることはデジタルで実現可能と考える。
- ・1 か所でいいので、1 セットで MaaS、自動運転等の取組を結集させられるとよいと考える。モビリティサービスの中で言うと、時刻表等のデータを整備して、交通事業者個社だけでなくデマンド交通やコミュニティバス等を含め、更に道路などのインフラまで含めた将来像を示し、それが成功例なのか、それがどのように進化していくのかについて、国が示す必要があると思う。
- ・クロスセクター効果について、世の中を動かしていくためのエビデンス、アウトカム指標のようなものと、時間軸と範囲を重ね合わせながら検討を行う必要がある。その上で、具体的に誰がどういう風なアプローチ、どうスケールさせるかというところが大事なポイント。