

第2回次世代モビリティサービスの在り方に関する検討会
議事録

1. 日 時：令和元年10月25日（金） 10：00 ～ 12：00

2. 場 所：県庁本館 6階 防災活動支援室1

3. 出席者：以下参照

■ 委員

ご所属	氏名（敬称略）
日本文理大学工学部建築学科 教授（委員長）	吉村 充功
一般社団法人大分県タクシー協会 会長	漢 二美
社会福祉法人シンフォニー 理事長	村上 和子
公益社団法人ツーリズムおおいた 会長	幸重 綱二
公益財団法人ハイパーネットワーク社会研究所 所長	青木 栄二
大分県商工観光労働部 部長（副委員長）	高濱 航

■ 講演者

ご所属	氏名（敬称略）
モバイルクリエイイト株式会社 代表取締役	村井 雄司
株式会社ネオマルス 代表取締役	甲斐 武彦
株式会社電腦交通 代表取締役	近藤 洋祐

■ 随行者

ご所属	氏名（敬称略）
モバイルクリエイイト株式会社 技術部	桂 清太郎
モバイルクリエイイト株式会社 営業部	今川 直樹

■ 大分県

ご所属	氏名（敬称略）	
大分県商工観光労働部 （事務局）	理事（事務局長）	工藤 典幸
	工業振興課 課長	田北 正宏
	工業振興課 参事	小谷 公人
	工業振興課 主任	小野 裕明
	情報政策課 主幹	阿部 浩孝

大分県福祉保健部	福祉保健企画課 主任	山下 恒平
大分県企画振興部	交通政策課 参事	島田 忠
大分県土木建築部	主幹	河野 幸次
大分県西部振興局地域振興部	主事	井尻 凧
三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社（事務局）	主任研究員	近藤 洋平
	主任研究員	遠香 尚史
	研究員	植野 真史

■ 市町村

ご所属	氏名（敬称略）
大分市都市交通対策課 課長	橋本 陽嗣
大分市都市交通対策課 参事	雨川 陽之
日田市まちづくり推進課 課長	中嶋 美穂
日田市まちづくり推進課 主査	永楽 智史
由布市総合政策課 課長補佐	米津 康広

4. 議事内容

1. 次世代モビリティサービスに関する事務局からの報告

- 事務局より、資料1「国内で導入されている次世代モビリティサービスについて」を説明
- 事務局より、資料2「令和元年度実証実験進捗状況」を説明

2. 次世代モビリティサービス提供事業者より講演

- モバイルクリエイト（株）より講演。

以下、主な意見交換等。

【高濱】

- ・ 国内各地で MaaS が展開されているが、バスやタクシーのロケーションデータが整理されている地域から始まっているのか、それとも、やる気のある事業者が存在する地域から始まっているのか。

【事務局】

- ・ バスロケーションデータがなければ MaaS にならないというわけではない。ダイヤやルートなど静的データだけでも MaaS は可能である。
- ・ 国交省のスマートモビリティチャレンジは、MaaS アプリを作れば補助金がもらえる制度のため、データをそろえやすい企業を中心にサービスが進んでいる。

【村井】

- ・ モバイルクリエイトの場合は、事前にデータやシステムがそろっているので始めやす

い。ただし、利用者と地域の事業者がやる気にならないと導入は進まない。

【漢】

- ・ タクシー業界にはチケット協同組合がある。決済システムを導入するとチケット協同組合に影響があるため、検討に際しては慎重にお願いしたい。

【青木】

- ・ 店のポイント連携について可能性を補足説明してほしい。MaaSでは、データ連携が進むので、交通の範囲にとどまらない効果があると考えていることから、どこまでデータ活用の効果が広がっていくと考えているのか。

【桂】

- ・ 公共交通は何かのきっかけ、仕掛けがないと利用が促されないと思う。そのきっかけ、仕掛けになるものとして、アプリ上のポイント制が考えられる。加盟店になることで、店舗は集客効果があるし、利用者は公共交通を利用する新たなメリットを生み出すことができる。

【青木】

- ・ 地域の店舗やタクシー事業者等が含まれ、それぞれのサービスがつながることにより、地域で皆が経済的な利益を得られる仕組みを作り出せると考えている。

【幸重】

- ・ JR九州と西鉄バスが連携するニュースを聞きとても驚いた。地域には受け入れてもらえると思うが、それぞれの公共交通にとっては、データをオープンにしづらいとの考えがあった。しかし、今後はオープンにしなければ選べないと思う。選ばれる環境が普及するとMaaSがさらに進むと思った。

【村井】

- ・ 静的データはすでに稼働している。今後、動的データもオープンにして、利用しやすいようにしたい。ただし、タクシー事業者の中には会社ごとに営業事情もあるので、単純にオープンにしづらいとは思う。さらに、チケット協同組合への影響も考慮する必要がある。しかし、オープン化の目的は、利用者が簡単に使えること。加えて、交通事業者に導入してもらいやすいように、まずは利用者や稼働率が少ないところで導入に取り組むといった配慮も重要。
- ・ スマホで簡単に利用できるようになれば、利用者は簡単に予約などができるし、タクシーも暇な時間を少なくできる。皆がWin×Winな関係にできることが重要であり、すぐそこまで実現が近づいていると実感している。

【吉村】

- ・ スマホは若者においては利用しやすいと思う。モバイルクリエイトでは、利用者層が若者にとどまらず高齢者である場合にも使われやすくするような工夫はあるのか。

【村井】

- ・ スマホは高齢者にはハードルが高い。そこで、モバイルクリエイトでは、高齢者にも使

しやすい方法を模索している。MaaSの根幹はクラウド上で決済の仕組みを作ることであり、どのようにすれば利用者が使いやすいのかという観点については、どのような形でも対応可能。MaaSの良いところは、工夫をすぐに実践できるところだと考えている。

- (株)ネオマルスより講演。

以下、主な意見交換等。

【高濱】

- ・ モビリティの概念を「車」だけにフォーカスするのではなく、「移動」として、どのような価値を生み出せばよいのかを議論することは非常に望ましい。
- ・ すでに空き駐車場の活用を行っている他社もいる。それらの他社のサービスとは何が違い、どこに課題があるのか。

【甲斐】

- ・ 既存の他社のサービスは、駐車場を持つ会社であり、駐車場をどのように便利に使えるのかを考えるサービス。一方、ネオマルスでは、スポーツイベントなどの混雑時に地域の人が自分の遊休施設を効率的に使うことも目指している点が異なる。多様なプレーヤーが参画できることで、効率的に遊休資産の活用をできることが地域活性化だと考えている。

【吉村】

- ・ プラットフォームがあれば多様なサービスの展開できる、との話だったが、パーク&バスライドのように駐車場と公共交通機関の連携も可能ではないかと思った。そのような地域の交通機関との連携も想定しているのか。

【甲斐】

- ・ 駐車場でナンバープレートデータをとると、各地点でどの地域からきている車が多いのかがわかる。そのデータがあればバス停や駐車場の設置場所の最適化が期待できる。
- ・ 都市圏の企業にそのようなデータをとられてしまうと、地域のデータを活用するにあたり、都市圏の企業にお金を払うことになってしまう。地域内で収集し、地域の企業でオープンにし、APIを連携してサービス化するデータの地産地消を実現することが望ましい。

【青木】

- ・ 利益をあげられる仕組みにしていることが素晴らしい。
- ・ シェアリングで駐車場を運営している事業が多いのか、機械式駐車場が多いのか、主流を伺いたい。

【甲斐】

- ・ 現在、大分県のほとんどの駐車場は機械式。シェアリングプラットフォーム上での駐車場事業は少ないのが実態。駐車場の土地所有者は、本当は自分で駐車場をプラットフォームに登録して運営する方が利益が高いかもしれないが、大手の看板を掲げて機械式

の駐車場を入れる方が楽で儲かると考えるので、機械式の駐車場が多くなっている。

【青木】

- ・ 内閣府ではシェアリングエコノミー伝道師などいるが、シェアリングは普及しているのか。

【甲斐】

- ・ シェアリングが普及しているのかは私見であるが疑問。
- ・ 駐車場シェアリングを実施している事業者は 2 社しかいない。しかも、駐車場シェアリングとして使われていない場合が多い。なぜこのような実態なのかというと、駐車場は単価が低く儲からないため。企業は駐車場としてシェアするのではなく、別のシェア事業として利用した方が儲かることから、駐車場としてシェアリングをすることがなかなか進まない。
- ・ しかし、スマートパーキングの地域版は、地域に根付く可能性がある。プラットフォーム上に本当に儲かるビジネスを乗せていくことが望ましいと考えている。

- (株) 電脳交通より講演。

以下、主な意見交換等。

【漢】

- ・ タクシー事業者として運営している中で、無駄なことが多いと考えている。無駄なことを減らさないと継続が難しい。地域の公共交通としての価値がタクシーにはあるため、やめられない。その中で、タクシー事業を持続可能にするため是非とも知恵を借りたい。

【近藤】

- ・ どの地域でも課題は共通している。タクシー業界として地域住民のラストワンマイルをどのように支えていくのかまで求められていると感じている。

3. 意見交換

- 事務局より、資料3「移動課題の解決に向けた次世代モビリティサービスの導入におけるそれぞれの役割について」を説明。

以下、意見交換における主な意見等。

【村上】

- ・ ビデオにあったように、デイサービスにおいて空席を利用できれば良いというのはその通りだが、現場は人手不足なので介護職でも送迎を担わざるを得ない状況。
- ・ 福祉サービス事業者として送迎は不可欠である。その場合、重度の障がいを持つ方についてはバスに乗れないのでタクシー事業者に依頼しており、介助が必要な場合は介護職員が同乗している。そのような場合、個人でタクシー代を負担いただいている。
- ・ 知的障がいの方は公共交通を利用することが出来る。身体障がい者は自分で運転できるので需要が低いし、精神障がい者の方は集団の中で緊張するので不向き。このような

障がい者も顧客になるのではないか。

- ・ 交通事業者を支える仕組みを考えていく必要があると感じた。ノウハウや技術の提供も、交通事業者を支える方法だと思う。目指すべき大きな方向性は、新たな技術の導入だけではなく、既存の公共交通を支える仕組みを考えることも含まれると思う。

【漢】

- ・ 知的障がい者に対する割引制度があるが、それはタクシー事業者が負担している。1人10円ずつだけでも、過疎地域の障がい者移動における負担を行政にもお願いできれば。
- ・ 介護の観点からも外出の機会を作ることが重要なため、タクシーは重要なサービスになる。
- ・ UDタクシーの導入において、他自治体では補助金を設けているが大分県にはない。大分県でも補助金の導入を検討してほしい。

【村上】

- ・ 講演にあったような新しい技術を入れるにしても、小学生の低学年でも利用できるような仕組みであれば、高齢者も利用できる。利用しやすい仕組みの導入をお願いしたい。

【青木】

- ・ 携帯電話など電波利用には一人当たりの利用料金が課されているが、公共交通にはその考え方がない。大分県においても電波利用のように、一人当たり自己負担額を得られるように合意形成を図ることができればよいが、なかなか難しいと想定される。
- ・ 地域での公共交通の充実化には、Uberのようなシステムを導入するだけでは不十分。電話による対応など、地域事情に合わせる必要がある。
- ・ サブスクリプションモデルが最近流行っているので、地域の実情を鑑みたくて大分県でも検討してみてもよい。
- ・ 電脳交通ではどのように収益化しているのか。また、こうしたアイディアは誰が出しているのか。

【近藤】

- ・ 電脳交通では、サブスクリプションモデルで様々なタクシー事業者向けサービスを提供している。
- ・ 創業当初はサブスクリプションモデルではなかった。タクシー運転手である私とエンジニア1名の2名で始めたベンチャー企業。タクシー運転手としての経験から、利用者の反応を見ながら徐々にサブスクリプションモデルを作り上げてきた。
- ・ 最近タクシーチケットのデジタル化を検討している。ただし、急速にデジタル化するのではなく、デジタルとアナログの間のあるとよいかと考えている。利用者も高齢化している。そこで、タクシーチケットも紙かQRコードではなく、「テック」を使いつつも「テック」要素は最低限にして、利用者にとって利用しやすい方法を模索していきたい。

【青木】

- ・ 新しい技術を取り入れるにあたって、IT 系の人材を会社で採用していくことが重要だと今日の議論を聞いて思った。

【漢】

- ・ ラグビーW 杯等の状況を見ても、キャッシュレスが普及していると感じたが、使うのは若い人が多い。シェアリングエコノミーなどを地域に導入すると、事業者が撤退を検討してしまう可能性もある。そのため、新たな技術の導入は慎重に行う必要がある。

【村井】

- ・ シェアリングエコノミーが普及すると格差が生まれる。真夜中に来てくれるのは警察、救急車、タクシーである。タクシーがなくなってライドシェアが来ると、ダイナミックプライシングで請求が高額になる可能性がある。
- ・ QR コードは技術的に高い人が使うものだが、QR をきっかけに IT システムになじんでもらうことも一つ。
- ・ ポイントを使って地域内のコミュニケーションを進めるには、システムが整備されていることが前提である。システムの導入をまずは検討してほしい。

【甲斐】

- ・ 既存のシステムが不要というわけではない。また、高齢者と若者などを分断して考えるのではなく、幅広い観点からの検討が必要。さらに、何かの仕組みを実証的に作ることによって、その結果を踏まえてさらに考えることも重要ではないか。

【近藤】

- ・ 人の移動で何が起こるか、いよいよ深く検討していかなければならない時代になったと考えている。それを支えられる技術も出てきている。
- ・ 人が移動して街が活性化する、そうしたことを地域の事情も踏まえて検討していく事業体でありたいと考えている。

【吉村】

- ・ モビリティだけでなく、モビリティのその先を考えないといけない、ということであつたと思う。また、そもそも現状はデータすら取れていないし、共有もできていない。
- ・ 事務局にて、本日の意見を踏まえて在り方の検討を進めてほしい。

4. 閉会

- 事務局より、第3回次世代モビリティサービスの在り方に関する検討会を12月中旬で開催したい旨連絡。

以上