

## 産官協議会「次世代モビリティ」(第3回)

開催日時：2019年03月12日(火) 10:00～12:00

場所：合同庁舎第4号館共用1202会議室

### 1. 議事

- (1) 開会
- (2) 有識者・事業者説明
- (3) 自由討議
- (4) 閉会

### 2. 出席者

#### 【未来投資会議 議員】

金丸 恭文 フューチャー株式会社代表取締役会長兼社長グループCEO  
志賀 俊之 株式会社 INCJ 代表取締役会長、日産自動車株式会社取締役

#### 【アドバイザー】

石田 東生 筑波大学 名誉教授  
黒岩 隆之 株式会社 JTB コミュニケーションデザイン 営業企画部 AC 局 AC 課  
チーフマネージャー  
福井 善朗 一般社団法人山陰インバウンド機構 代表理事  
野村 文吾 十勝バス株式会社 代表取締役社長  
吉岡 慎一 東京急行電鉄株式会社 事業開発室プロジェクト推進部統括部長  
黒田 敏夫 ヤマト運輸株式会社 執行役員 社長室長  
畑 勝則 日本郵便株式会社 郵便・物流事業企画部部長  
景山 浩二 株式会社 ZMP 取締役 ロボテック開発部長

#### 【省庁】

##### 内閣官房

新原 浩朗 日本経済再生総合事務局 事務局長代理補  
平井 裕秀 日本経済再生総合事務局 次長  
佐藤 正之 日本経済再生総合事務局 次長  
佐野 究一郎 日本経済再生総合事務局 参事官

##### 警察庁

太刀川 浩一 交通局交通企画課長

##### 経済産業省

小林 大和 大臣官房参事官(自動車・産業競争力担当)

伊奈 友子 商務・サービスグループ 物流企画室長

国土交通省

蔵持 京治 総合政策局 公共交通政策部交通計画課長

山田 輝希 総合政策局 物流政策課長

平嶋 隆司 自動車局 貨物課長

観光庁

田口 芳郎 参事官（外客受入担当）

3. 観光でのモビリティサービスの活用、物流での新たなサービスの拡大について、筑波大学石田名誉教授、株式会社 JTB、山陰インバウンド機構、ヤマト運輸株式会社、経済産業省より、資料 1～5 に沿って説明。

（民間議員・アドバイザー・関係省庁からの意見）

<観光でのモビリティサービスの活用についての議論>

- 地元には様々な立場の事業者がおり、心を一つにするのはやはり大変。まずは皆でいいものを作るというところにマインドをセットし、成功例をうまく横展開していくことが重要。
- 一番大事なのは使う側の目線。本当にお客様にとって使いやすいかを意識して取り組むことが必要。
- 地方の交通について、よく「二次交通がない」と言われるが、実際はしっかりとあり、見えていないだけ。観光客は目的地まで行けるか分からないと不安を感じて利用しない。だからこそ IT 化あるいは商品化によってしっかりと見える化していくことが必要。
- インバウンド客も冬道の運転経験がなかったり、国際免許がなかったりという状況。地方ではレンタカー観光を推奨する動きが根強いが、ミスマッチが起こっているケースがある。北海道のような寒冷地観光を推進するには、公共交通による観光を可能にしていくべき。
- 地方では交通事業者同士の連携が取れていないのが現実。利用者目線では事業者の別は関係なく、目的地に辿り着ければいい。連携のためにはいかに各事業者の理解を進めていくかが課題。そのためにもまずは IT、アプリによる連携を進めていくことが重要。
- インバウンド戦略としては、観光客はなかなか現地アプリのダウンロードはしない。海外のアプリとのデータ連携も必要。
- 観光では、個人事業者等も多く、そうした事業者を巻き込むためには、彼らが持つデータのインプットやリバイスをする配慮といった細かい部分も必要。そうした取り組みを進めないと地域の隅々まで広がっていかない。
- ユーザー目線としては、MaaS で目的地の定員情報等とつながっていたらと思う。目的は移動ではなく、見学や飲食などであり、そこの予約から入って移動手段まで全て繋がるという検討は進んでいないのかなと思う。
- 目的地から逆算して最適な移動手段を提案することは観光 MaaS を展開する上では重要であり、そのためにも地方の小さい事業者も IT をより簡単に使える仕組みを MaaS に組み込

んでいく必要がある。

- 目的地の情報提供の充実、予約や待ち時間の活用の提案ができれば、路線維持のためにも有効。
- インバウンドの方は自分がやりたいことが明確にあり、旅前で決めてくる。一方で国内の方はある程度わかるので行ってから自由に動きたがる。
- 交通パスが自治体ごとにバラバラという話を踏まえると、利用者目線では横串連携が必要になっている。横串の機能を発揮しやすいのは民間主導なのか、あるいは行政との関係で動いた方が良いのか。また、国交省では、横串でインテグレートするような発想や体制があるのか。
- 十勝の例では、利用者目線で事業者全体での提案ができるよう協議会立ち上げに向けて動いたが、事業者間の壁があった。国交省や北海道庁の協力があり、設立に漕ぎ付けることができた。
- 様々なパスがあり、例えば広島―松江間の高速バスは通常 3,900 円だが、インバウンドの方は 500 円。しかし予約ができず使い勝手が悪い。また、補助金がなくなれば終わりというように行政主体だと限界がある。
- 事業者間の連携は機運を醸成する必要がある、まだ時間はかかる。
- 外国人の移動に関する不満は引き続き高い状況。日本は諸外国と異なり多くの事業者が移動サービスを提供しており、事業者間、あるいは観光地間の壁は利用者にとって大きな問題。
- MaaS は乱立すると使いにくくなる。そこで、規格を統合し、標準化する、という視点が重要。ただ、自治体の壁もあるので、DMO 等を通じて利用者目線ではどう MaaS を提供していくのがいいのか整理する必要がある。
- 事業者間の連携については、どうデータ連携を図るか速やかに取り組んでいきたい。事業者データの共通化、API 標準化については経産省とも連携して進めていきたい。その過程で事業者間の壁を取り払うという点にも取り組んでまいりたい。

#### <物流での新たなサービスの拡大についての議論>

- 貨客混載に 2017 年から取り組んでおり、現在 4 線路ほどある。要望は多々あるが、配達時間が決まっているため、バスの時間とのマッチングが課題。
- 郵便局ネットワークを結ぶトラックの活用も検討中。貨客混載では、運転者は二種免許が必要。また、トラックに乗客を乗せられない等の問題がある。
- 貨客混載は、既存の運送資源を最大限に有効活用する観点から、大変重要。全体の制度改正等を後押しするとともに、個別の改善にも対応してまいりたい。
- 参考資料 3 の取組は平成 29 年から開始。過疎地では需要と担い手のバランスを保つのが難しくなっており、過疎地に限りバス・タクシーで貨物を運ぶことを可能としている。現在、申請も出てきており、許可も行っているところ。
- 貨客混載について「過疎地に限る」という留保が付いている状況。これまでは事業者にも抵抗があったと思うが、日本国中で人手不足が顕在化しており、そろそろ「過疎地に限る」を

外してはどうか。

- 輸送の安全の確保・利用者利益の保護の観点からは、旅客は旅客の、貨物は貨物の、それぞれ運送に適した車両や安全管理の体制を確保した上で、事業を行っていただくのが原則。一方、過疎地では輸送需要が減少し、両方のサービスが十分に届かなくなっているため、現在はこのような過疎地に限ってかけもちができることとしている。人手不足は進んではいるものの、物流全体で言えば、現在、トラック事業に営業区域の制限もなく全国津々浦々6万数千の事業者が存在している状況であり、ピーク・オフピークの荷量の差は大きいですが、必ずしもトラックが足りないという状態ではない。むしろ、このピーク・オフピークの差をどう平準化していくのか、また、十分なリードタイムをどのように確保していくかを議論していかないといけない。
- 過疎地における貨客混載については、現行制度の申請・許可に基づく運行が開始しているところであり、実際の運行の状況をよく見極める必要がある。基本としては、サービスの質と安全が守られるものにならなければいけない。また、過疎地といっても相当な面積においてかけもちを行っていただくことが可能となっているところ。
- 荷物は荷物、人は人という現状は世界の動きに遅れている。安心、安全は監督官庁の使命として理解するが、いつまで何をウォッチし、どのように決断をされるのか。
- 都心から2時間離れた場所でも写真だけでは過疎地なのか都心から数時間の都市部なのか分からない。地方では、県庁所在地であっても、人口減少と人手不足の問題を抱えている。国交省にはそろそろ発想の転換をお願いしたい。
- 過疎地については、東京の都心も変わらなくなるのではないかと。今後、未婚・単身の高齢者が取り残されるケースが大量に出てくる。モビリティサービスとしては東京の事情も、ある意味過疎地問題と変わらなくなる。
- モビリティサービスは病院や学校など実は多くのサービスがある。それらが見える形になっていないのが問題であり、少なくとも MaaS アプリ等でまとめて見える化するだけでも始めていくべきだと強く思う。
- <宅配ロボットサービスについての議論>
- 宅配ロボットについて現在、私有地内で実証実験を行っているところ。海外では既に歩道走行が可能となっている。こうした事例を見ると、日本でも早く公道を走らせてビジネス実証実験をしていきたい。そのための安全対策が必要になるがそれも実証実験を重ねながら進め、手続を簡略化し、実施を容易にしていきたい。
- 安全性も大切だが、受容性も大切。社会の受容性も安全性と並行して検証していく必要がある。
- 自動走行型ロボットによる配送については道交法の改正も必要となるほか、道路運送車両の保安基準が関係する可能性もあり、実際に走らせる場合は道路構造も考えないといけない。各関係省庁の議論にも可能な限り加わっていきたい。
- 現在でも、道路使用許可を受ければ公道での実証実験を行うことが可能である。「ただし、

申請しても許可が出るか分からないという不安を払拭するための基準作りを各関係省庁と協力しながら進めていきたい。

- 自動走行ロボットについて、大事なのは実質的な安全性をどう確保するかということである。まず、公道実証実験を行う場合、保安基準等の緩和措置を受けるなどして、関係府省により物自体の安全性が確保されることが必要。その上で、道路交通上の安全性を確保することも必要であり、その検討に当たっては、高齢の歩行者等を含めた交通参加者の意見を聞いていきたい。
- 警察庁も自動走行とジュネーブ条約との関係の国際的な議論に当たり、英国等の欧州諸国と連携を図っている。
- 警察庁の方にも自動配送ロボットをご覧になっていただいた方が議論の深まり方が違ってきて良いと思う。
- 議論が全て歩道上ということが前提で進んでいるが、道路法上の道路は全国で 120 万キロあり、歩道が整備されている道路は 16%で、残りの 84%は歩車分離がなされていない狭い道路。道路の現状をきちんと踏まえて議論しないといけない。
- 資料 5 の 3 ページ目の右下のロボットは日本製か。これくらいの大きさであれば、例えば高齢者の買い物支援などの使い方もある。そうなら「歩行補助」の範疇になると思うので、カテゴリーの問題を解決できるのではないか。
- 資料 5 の 3 ページ目の右下のロボットは外国製。製品によって大きさにばらつきがある。大きさや速度について、どの程度のものが良いのかしっかり議論していく必要がある。

#### <議論全体に関して>

- どう進めるかについて各省、各事業者と連携をとり、さすが日本と思われるよう、イノベティブなものが安心安全を確保しながら社会実装されている国にできるようご協力をお願いしたい。
- 通勤で車を使わず土日は車でレジャーに行くという方が多い。平日はほとんど駐車場に置かれ、休日は観光地で渋滞、駐車場が満杯という状況が発生。車を単に所有するより価値が高い、そういう MaaS が成立する必要がある。更なる効率化、目的地情報の提供、シェアリングなどを組み込んだ観光 MaaS が、行政も協力しながら実現すると良い。
- 地方を含め各地で観光 MaaS など様々な形が生まれつつあり、皆さん様々なアイデアを持っている。だからこそ、ここにいる許認可制度を持つ方々にもぜひ一緒に考えていただきたい。
- 観光 MaaS では「最終的にこれをどう見える化していき、なおかつ横串をさしていくのか」など様々な論点が議論された。国交省、観光庁を主体として、こうした論点を含め、どう日本全体のものにしていくのかご検討いただきたい。貨客混載では、過疎地について検討が始まったばかりと思うが、どう今後の展開を進めるのかタイムフレームを含めてお考えを整理いただきたい。そして、ロボットについても、どういうものかも含め、最終的にどう実装していくのかという道筋を検討していただきたい。