



## 第37回寒地技術シンポジウムのお知らせ

第37回寒地技術シンポジウムを札幌市(会場:札幌市教育文化会館)で開催いたします。寒地技術に関心を持つ多くの皆さまのお申込み、ご参加をお待ちしております。

詳しくはホームページ

<http://www.decnet.or.jp/project/ctc/>をご覧ください

■開催日:2021年11月17日(水)~19日(金)

■会場:札幌市教育文化会館(札幌市中央区北1条西13丁目)

■内容:

★聴講(無料).....【受付締切】10月22日(金)

★論文(査読・報告論文共通で口頭発表を行います)

(1)査読論文→申込・査読用概要提出.....受付は終了しました

(2)報告論文→申込・概要提出.....受付は終了しました

★原稿提出.....【受付締切】10月20日(水)

★技術展示(本年はオンライン展示会となります)→お申込み...【受付締切】9月17日(金)

★講演論文集(CD-ROM)・概要集(冊子)→お申込み(有料).....【受付締切】10月22日(金)



「寒地技術シンポジウム」ウェブサイト



## NPO 法人 日本風景街道コミュニティ

Vol.04 連続オンラインセミナー テーマ「道路管理者と風景街道」

「道路管理者と風景街道」というタイトルで、現状と課題認識の共有化を踏まえて、道路管理と風景街道活動の新しい連携協働のあり方について議論します。

■日時:2021年9月28日(火) 14:00~16:00

本セミナーは事前登録が必要です。日本風景街道コミュニティホームページから事前登録をお願いします。登録時にお名前、ご所属等をご入力いただきます。

日本風景街道コミュニティ



※ご登録はいつでもキャンセルできます

参加登録用  
QRコード→



## 第3回ほっかいどう学シンポジウム 通常開催

■日時:11月13日(土) 13:00受付開始 13:30~15:30

■会場:札幌ビューホテル大通公園 地下2階 ピアリッジホール

■定員:150名※定員になり次第締切ます。 ■会費:無料

お問合せ:(一社)北海道開発技術センター内(札幌市北区北11条西2丁目2番17号セントラル札幌北ビル)  
特定非営利活動法人ほっかいどう学推進フォーラム事務局

TEL:011-738-3363 FAX:011-738-1889 E-mail:info@hokkaidogaku.org

新型コロナウイルス感染症の拡大状況によっては変更になる場合があります。

詳細はHP(<https://hokkaidogaku.org/>)やFacebookをご確認ください。

### 編集後記

9月18日(土)~20日(月・祝)の3日間、チ・カ・ホ[憩いの空間]でシーニックバイウェイ「秀逸な道はじめました」展が開催されます!この展示では、シーニックバイウェイ北海道の各指定ルートから選定された12ルートの絶景が特大パネルとなって、チ・カ・ホの壁面26mにずらりと並びます。なかなか旅行に行けないこの状況なので、旅気分を味わっていただけるのでは。展示の中には、先月号のマンスリーに登場したhalno氏が、ツイッターに投稿し12万「いいね」が付いた支笏湖の写真もあります。ぜひ、ステキな景色を見にお越しくださいー(RW)

dec monthly vol.432

2021年9月1日発行

発行人 山口

編集人 登美男

発行所 一般社団法人

北海道開発技術センター

〒001-0011

札幌市北区北11条西2丁目2番17

TEL (011) 738-3363

FAX (011) 738-1889

URL <http://www.decnet.or.jp/>

E-mail [dec\\_int001@decnet.or.jp](mailto:dec_int001@decnet.or.jp)

dec monthly vol.432



Hokkaido Development Engineering Center

# dec monthly

2021.9.1 vol.432 デックマンスリー



● Monthly Topic (マンスリートピック)

北海道内におけるMaaSの取り組み

● dec Report (デックリポート)

第16回 日本モビリティ・マネジメント会議

dec Interview >>> 一般財団法人計量計画研究所 理事・モビリティデザイナー 牧村 和彦 氏

「MaaS (Mobility as a Service)」の社会実装に向けた動きが日本でも少しずつ広がりを見せています。今年3月、『MaaSが都市を変える』(学芸出版社)を上梓し、日本のMaaSの先導役として活躍されている牧村和彦さんに、その本質的な価値や可能性、そして国内の取り組みや課題について伺いました。

数々の著作を通じてMaaSについて精力的に提言されています。MaaSに取り組まれるきっかけは何だったのでしょうか。

きっかけはいろいろありますが、一つにはもともと交通のマルチモーダルに興味があったのです。歩行から飛行機に至る、幅広い移動の選択肢を増やし、その選択肢を多くの人が知ることによって賢く移動する。そういうことに計量計画研究所に入所した当時から関心を持ち、仕事をしてきました。モビリティ・マネジメントにも関心を寄せてきましたが、要は、さまざまな移動の選択肢を知らないと、その人のライフスタイルは狭いものになってしまう、それをなんとかしたい、という思いがありました。

また、世界のITS(高度道路交通システム)関係者が集う「ITS世界会議」では、10年以上前からMaaSが主要トピックに取り上げられてきました。この波はいずれ日本にやってきて、うかうかしていると国内の主導権を国外の企業に握られるのではないかと強い危

機感があったのです。それで国内の交通事業者さんや自動車会社さんに働きかけ、一緒に考え始めました。

自動車業界には、ただクルマをつくって売ってだけでいいのか、と疑問を抱いている人が少なからずいます。また、自動車産業の蓄積をもとに人が生まれてから死ぬまでのモビリティのサービスを提供したいと考えている人もいます。そういう人たちとクルマを生かしながらモビリティの選択肢を増やし、それをデジタルでつないでいく環境がつかれないかと考え、7、8年前から社会実装の支援を続けてきたのです。それによって生まれたのが、福岡市で始まった「my route(マイルート)」。MaaSの適地選定等のご支援をさせていただいたのが、最初のきっかけです。

「my route」は、2018年にトヨタ自動車(株)と西日本鉄道(株)の連携により実証実験が行われ、翌年、JR九州も参画して、福岡市と北九州市で本格実施されたスマホ向けマルチモーダルモビリティサービスですね。

公共交通、自動車、自転車、徒歩など多様な移動手段を組み合わせるルート検索でき、必要に応じて予約、決済まで行えるのが「my route」。私は裏方で新しいモビリティサービスの適地選定のご支援をお手伝いしたのですが、自動車メーカーと地域の私鉄との連携は当時、画期的なことでした。トヨタがプ

MaaS推進が重要なのは、日本の交通産業全体を育成することにつながるから。一過性の流行ではなく、地域主導で地域のニーズに合致した形で、着実に進展していくことを期待しています。

## dec Interview

まきむら かずひこ

1966年、愛知県生まれ。東京大学博士(工学)。90年財団法人計量計画研究所入所。交通研究室長などを経て2017年から同研究所理事兼研究本部企画戦略部長に。将来のモビリティビジョンを描くスペシャリストとして活動。筑波大、神戸大の客員教授を務めるほか、内閣官房未来投資会議はじめ国の審議会委員など公職を多数歴任。主著に『MaaSが都市を変える』(学芸出版社)、『MaaS』(共著・日経BP)、『Beyond MaaS』(同)など多数。趣味はヨガ、ドライブ。





プラットフォームと決済システムの開発・運営を行い、カーシェアリング、レンタカー、駐車場検索、サイクルシェア、タクシー配車などのサービスを提供。西鉄は運行情報や関連の店舗・イベント情報の提供、デジタルフリー乗車券の販売など、JR九州は新幹線・在来線の運行情報や列車予約、デジタルフリー乗車券の販売などを行っています。

サービス提供者である自動車会社や交通事業者は、「my route.」によって従来得られなかった膨大で詳細な利用者の移動ニーズを迅速に得られるようになりました。弊所はその分析をご支援させていただき、サービスの改善をサポートしてきましたが、利用者の反応をサービス提供者がダイレクトに把握できることがMaaSの大きな強みです。

近年のコロナ禍の状況では、MaaSによるデジタルチケットが窓口などでの人との接触を避けたい人のニーズに応えています。サービス提供者が社会の動向を機敏にとらえてサービスのあり方を変えていけるという面でもMaaSの効果は大きいと思います。

**ご著書のなかで、MaaS推進は日本の交通産業全体を育成することにつながると述べておられます。**

日本の交通産業のイメージは、残念ながら多くの若者たちが就職したいと思うような魅力的なものに必ずしもなっていません。そのイメージを変えていくためにもMaaS推進は重要な役割を果たしてくれると考えて

います。欧米では、世界の天才たちが交通産業で仕事をしています。ロケットを飛ばす人もいれば、EVや自動運転の技術開発に従事する人もいます。公共交通を含むモビリティの分野に世界中の優れた頭脳が集結し、新しい産業をつくり出そうとしているのです。

しかし、日本はそのような動きになっていない。交通産業におけるデジタル技術導入も遅れています。例えば、MaaSの進展には移動データの官民での共有が大きなポイントですが、日本の業界ではそれに対する理解は十分とは言えないでしょう。結局、交通産業に携わる人の意識や姿勢が変わらなければ、産業イメージは変わらない。若者が大学で専攻したいと思ったり、就職したいと望むような先進分野として交通産業全体を育てていくために、地域課題解決と合わせて、MaaSの取り組みは大きな価値があると思います。

もう一つ、国内でのMaaSの取り組みを活性化し、デジタル化を急ぎたい理由には、グーグル、アップルに代表される海外企業の進出により、国内の移動データやそこから生まれる資産価値がどんどん外へ流出していくのではないかとという危惧があります。MaaSはプラットフォームを築いた側が獲得したデータの主導権を握るという側面がありますが、そこを日本の主幹産業が押さえにいかなくていいのか、都市経営としてガバナンスしていかなくていいのか、大変心配しています。

ヨーロッパ諸国は強力なプレーヤーのいる米国に対する対抗意識が強く、自国産業を育てていこうという姿勢をはっきり打ち出しています。私はMaaSの提言を通じて日本に警鐘を鳴らしたいという思いをずっと抱いてきました。

**MaaSの社会実装に遅れをとっている日本の課題とは何でしょうか。**

フランスやフィンランドなどヨーロッパ諸国は自国産業を守り、育成するため、新たに法律をつくっ

たり、法律体系を変えるということをしてきました。個人情報保護の規制もヨーロッパでは早い時期に取り組みされており、それに合わせてMaaSやモビリティ関係の制度がつくられています。法治国家としては当然のことですが、厳しい規制が機能しています。

そういう意味では、日本は非常に自由です。例えば、自転車シェアの動きをみると、各地でメーカーと自治体が協定を結び、容易にサービス提供ができるような状況になっていますし、電動キックボードの規制もまだ、欧米やシンガポール、韓国に比べてそれほど厳格ではありません。

しかし、欧米諸国ではこうはいかない。新しいモビリティ・サービスについては安全性や利用者の動向、既存の公共交通への影響など行政が徹底的に監視し、オープンデータとしてマネジメントするのが普通です。サービス提供者がきちんと納税するかも重要な観点です。

日本の場合規制が緩いだけにさまざまな主体が参入しやすい。自転車シェアも電動キックボードもいいかたちで普及していけばいいのですが、計画性なく広がっていくと公共交通とのバランスなども懸念される。諸外国でもマイクロモビリティの増加によりバス利用が減少するということも起こっています。

日本政府のMaaSへの取り組みを振り返ると、2018年に安倍政権の成長戦略の一環で重点施策に位置づけられたのを皮切りに、翌年、「スマートモビリティチャレンジ」というプロジェクトが立ち上がり、国土交通省と経済産業省の連携で推進されてきました。2省連携の取り組みは異例ですが、そこには運輸事業分野にとどまらず、自動車産業を中心に新しい移動産業の育成を支援しようという先覚的な意図がありました。ただ、新しいモビリティについてどちらの所管で推進するのか、また規制改革はどう進めるのかなど行政の動きは必ずしも円滑とは言えません。欧米と異なり、日本では各地で実証実験を重ねながら、法律や制度的な課題を明らかにし、少しずつ社会実装を広

げていくしかないと思っています。

**では、国内のMaaSの現状について注目されている事例や注目点についてお聞かせください。**

やはり注目していきたいのは、前述の九州の「my route.」の展開です。地元の鉄道会社とJRの連携はMaaSならではの、そのような「化学反応」は地域によってさまざまです。地域がMaaSをどう育てていくかという点に注目しています。

弊所でお手伝いしている静岡市の事例では、市と静岡鉄道が一体となってMaaSに取り組んでいます。かつて静岡市では静岡鉄道が地域の足を全面的に担っていたのを、徐々に路線縮小を余儀なくされ、それを行政が後追いで担保するということが繰り返されてきました。市はそれを打開しようと協議会をつくり、そこに地元の金融機関や有力企業が参加し、技術会員として外部の専門家が入って実証するという枠組みができました。弊所はビジョンづくりや分析等でサポートさせていただいていますが、いろいろと手を変え、品を変え、実証実験を重ねられています。その試行錯誤のなかで地域の商店街など関係者の輪が広がり、みんなで学んでいく体制ができた意義は大きい。協議会によってMaaSが一過性のはやりでなく、地域主導で着実に進展していくのではと期待しています。

最近の傾向として注目したいのは、MaaSに保険会社が積極的に参入してきていることです。自動運転時代に入ったこともあり、保険会社がクルマ以外の移動を商品化する動きは活性化しています。例えば、鉄道が止まった場合に至近のカーシェアを提供するなど、デジタルでつながっているために多様なサービスを提供しやすいということがあります。従来の自動車保険のマルチモー

ダル版のようなものが今後、普及していくでしょう。

**MaaSは市街地や都市空間にこそふさわしい、という印象があります。最後に、北海道のようなマイカー依存度の高い地域で、MaaSの可能性をどう探っていけばいいか、ご教示ください。**

MaaSの本質はクルマだけに依存しない社会、クルマ以外の選択肢を提供できる社会を目指すことですが、地域によってはMaaS以前に、基本的な交通サービスの確保が問題になっていますね。そのような場合に重要なのは、地域内にあるさまざまな移動サービスをみんなでシェアする、という考え方です。例えば、(株)バイタルリード(本社：島根県出雲市)というコンサルティング会社は、過疎地域の移動の足のために「定額乗り放題の乗り合いタクシーの運行システム」を提案しています。各地域の実情に即した新しい取り組みに注目したいところです。

北海道に限らず、地方では鉄道の駅を降りて、その後の目的地までの二次交通をどうするかがネックとなっています。そういう面で感心するのはスイスで、駅付近にカーシェアや電動キックボードなどのデポ(拠点、モビリティハブ)を設け、それが駅の特長にもなっています。北海道でもスマホを使いこなす若い人たちの移動を支えたり、観光に呼び込むための手段としてこのような取り組みは参考になるはずです。

もっと言えば、MaaSをきっかけに「駅」そのものを見直したいですね。

ヨーロッパの多くの国では列車への自転車や電動キックボードの持ち込みは当たり前です。駅に駐輪場は不要になり、駅の通路もスロープにすれば、車椅子から自転車まで楽に通過できる。顔認証などのデジタル化が進めば、無人駅でも大丈夫ということになります。



新しい旅の価値の創造に取り組んでいるWILLER(実証実験のHPチラシの例)

北海道観光に関して興味深いのは、高速バス・ネットワークのWILLER社(本社：大阪市)が2018年にJR北海道などと組んで行った実証実験です。JRと地元バスを組み合わせ、道東・釧網本線沿線の見どころを自由に周遊する乗り放題のデジタルチケットを予約サイトで販売したところ好評で、一人旅が非常に多いという新たなニーズが浮かび上がりました。北海道旅行というすぐレンタカーが思い浮かびますが、道外からの旅行者に積雪期の運転はハードルが高く、首都圏ではクルマに乗らない若い人も増えている。冬の北海道を一人旅で楽しみたいというような、小さいけれど従来は埋もれていたマーケットに向けてMaaSで新たなサービスを設計するのは有望だと思います。

日本人は計画的に観光するのが好きな国民性で、もともと観光パッケージは豊富に販売されてきました。それがMaaSによるデジタル化で、さらに細やかに個人の趣味嗜好にカスタマイズされたパッケージが可能になります。うまく生活交通と観光を一つのパッケージにしてより広く活用されるMaaSを目指したいですね。



朝のコペンハーゲンの通勤風景



# 北海道におけるMaaSの取り組み

## 当別版Local MaaSプロジェクト

当別町 企画部企画課長 石原 信登志

札幌市中心部から車で40分に位置する当別町。広大な農村地帯が広がるこの町で、令和元年度から取り組んでいるMaaSプロジェクトについて紹介します。

### 当別町の公共交通の現状

当別町では、JR札沼線、コミュニティバス、タクシーが公共交通として運行しています。高齢化が進む昨今、全国どこであっても公共交通の担う役割は重要視されていますが、道内でも有数の豪雪地帯である我が町では、特にその重要性が高いといえます。一方で、利用者の減少によるサービス縮小もあり（ex. JR札沼線一部線区廃止）、将来にわたって住民の足を守っていくためには、公共交通の利便性や採算性向上が喫緊の課題といえます。

### 公共交通アプリ「とべナビ」の開発

こうした課題解決に向けて取り組んだのが「当別版Local MaaSプロジェクト」です。これはトヨタ・モビリティ

ティ基金の助成を受けて実施したもので、①バスロケーションシステム、②経路検索システム、③交通予約システム、④モバイルチケットの機能を組み込んだ公共交通アプリ「とべナビ」の開発が主たる取組内容となっています。さらに、スマホが使えない人にもこの利便性を届けるため、駅や福祉施設等にバスロケ情報を表示するデジタルサイネージを設置した他、コロナ禍のため対面でのアプリ訴求・説明ができない代わりに、アプリ利用シーンを想起させるマンガや説明動画を作成し、アプリへの興味関心理解を引き出すための工夫や、車内の混雑状況を表示できるシステムも追加しました。すべての住民への訴求にはまだまだ長い道のりですが、現時点で1,300件以上ダウンロードされ、特にバスロケと経路検索については一定の評価が得られています。

### アナログMaaSの実証

このプロジェクトでは「とべナビ」の開発の他にも、①デリタク\*、②定額タクシー\*2、③タクシークーポン\*3、の実証を行いました。これらはいずれもタクシーを活用した取組で、新たな収益獲得、効率的な移動支援、複数モードの相互利用を狙い、タクシーのみならず公共交通全体の利便性向上・採算性向上に資する可能性が検証できました。またこの実証では新たな車両導入やアプリ開発等は行っていま

せんが、他業態や複数モードのサービスを一体的なサービスとして提供していくというMaaSの理念に通ずるものだと考えています。

※1: ランチ限定で町内飲食店の商品をタクシーで共同配送するサービス  
※2: 交通空白地の高齢者向けに、指定エリア内であればタクシー運賃を一律300円とする移動支援サービス  
※3: コミュニティバスの回数券を購入した方に、タクシークーポン1000円分を配付するサービス



デリタクでの宅配の様子

### 最後に

大都市部の交通であれば、アプリひとつで多くの人の利便性向上が期待できます。しかし地方部では大量輸送もなく地域特有の課題もあるため、単にアプリを導入するだけでは課題解決には至りません。また、サービス提供側・享受側の双方においてITリテラシーが低い傾向もあるため、システムやアプリに頼り切ったMaaSは万能ではありません。だからこそシステムに振り回されず、課題解決に対して真摯に向き合いながらみんなで交通を育てていくことが重要ではないでしょうか。

MaaSは、人口が集中して公共交通の発達した都市部の話、人口が減少して公共交通が衰退したマイカー中心の地方部では、関係ないと思っていませんか。

しかし、人口の都市集中と地方の著しい人口減少は、すでに様々な新しい社会問題を世界的に顕在化させており、このような傾向に対する警笛という意味も国連によるSDGs（持続可能な開発目標）の設定にはあるのではないのでしょうか。

モビリティ分野においても、人口が減少する地方部で交通手段を維持するための「ルーラル(Rural) MaaS」が世界的にも注目されています。ここでは、北海道内の試行的な「ルーラルMaaS」の取り組みを2つ紹介したいと思います。

## 十勝MaaSプロジェクトの展開

北海道総合政策部交通政策局交通企画課

地域公共交通は、人口減少や高齢化の進行による利用者の減少、交通を担う人材の不足などにより維持・確保が難しい状況にある中、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により社会システムなどが大きく変化しており、こうした環境変化に対応していくことが喫緊の課題となっています。これらに対応するため、十勝をモデル地域として、道や十勝地域の交通事業者、観光・産業関係団体などで構成する「シームレス交通戦略推進会議」を設置し、令和3年2月から3月にかけて、「十勝MaaSプロジェクト」という実証実験を実施しました。

実証実験では、生活交通を対象としたMaaSとして、「バスやタクシーの利用と、飲食店、ホテルの浴場、フィットネスなどでのサービスがセットになったデジタルチケットの販売」や、十勝管内のJR北海

道・普通列車、十勝バス、拓殖バスが連携する仕組みとして、「特に公共交通の利用者の少ない土曜・日曜・祝日限定の共通乗り放題切符（十勝ホリデーパス）の販売」などを実施しました。

その結果、デジタルチケットの販売については、販売枚数が185枚、販売金額が約53万円となりました。また、利用者へのアンケート調査では、デジタルチケットの内容、価格、購入方法等の満足度は高い水準にあり、移動の目的地と交通の連携したサービスを魅力あるコンテンツとして提供していくことが新たな外出のきっかけとして有効であるとの結果を得ることができました。

共通乗り放題切符の販売については、販売枚数が52枚（大人49枚と小人3枚）、販売金額が約11万円となりました。実証期間における利用可能な日数が13日間であったこと

を踏まえると、新型コロナウイルス感染症の影響がある中でも、一定の利用が得られたと考えています。

今後、公共交通を確保していくためには、輸送の担い手不足を背景とした路線の最適化に加え、新たな移動の掘り起こしによる「需要回復」が必要であり、特に、公共交通利用者の少ない日中時間帯や土・日・祝日の利用を増加させることが重要です。この点においては、通勤・通学・通院といった生活を行うために必要不可欠な需要とは異なり、買い物や食事、習い事、レクリエーションなど、新たな移動に対して、公共交通を選択してもらうことが必要であることから、交通事業者の連携はもとより、移動の目的地となる施設やサービスを行う企業・団体など様々な関係者との連携を図っていくことが重要と考えています。



周知用ポスター



WEBサイト



デジタルチケット



店内用POP



「とべナビ」紹介パンフレット(左)とアプリ画面(右)



## ▶▶ 開会挨拶

(一社)日本モビリティ・マネジメント会議 代表理事・京都大学大学院 教授 藤井 聡 氏

全国の交通崩壊はコロナ禍によって一気に加速しています。今こそJCOMMは蓄積してきたノウハウや議論をフル活動させ、日本のモビリティを支えなければなりません。JCOMMはこれまでコロナ禍について特設サイトを設け、公共交通への影響の試算や交通事業者アンケートなどさまざまな調査研究、発信、提言を行ってきました。今回の会議も感染対策をしっかりと行いながら、有益な議論の場にしていただきたいと思います。



## ▶▶ 講演

### 「熊本のまちづくりと公共交通の再デザイン」

熊本学園大学 教授 溝上 章志 氏



熊本市は全国でもバス利用率の低い都市で、路線バスに対する市の補助金は2014年当時で12～13億に上りました。4つあるバスサービスのうち民間3社は2015年までに経営破綻。2008年に「熊本市におけるバス輸送のあり方検討協議会」が設置され、①基幹公共交通軸の機能強化、②バス路線網の再編、③コミュニティ交通導入、を議論し、さらに12年から「熊本市公共交通協議会」に受け継がれて公共交通再デザインへの道筋が出来ました。熊本市公共交通基本条例が制定され、市は市民に一定水準の交通サービスを提供すると宣言。市交通局の

バスは18年に民間移譲されて熊本都市バス(株)となり、同社を中心に4社の路線網が再編され、検証のための評価方法も設けられました。

大きな成果は全国共通カードで市電、バスに乗れるなどカードの利便性向上と全社統一バスロケーションシステムの実現です。今年4月には共同経営推進室が発足。今後、「くまもとMaaS」、さらに「くまもと運輸連合」への発展につなげたいところです。交通再デザインの秘訣の一つとして、学術の側から客観的数値など科学的論拠の提供が重要であったと振り返っています。

## ▶▶ パネルディスカッション

### 「公共交通の再デザインと共同経営の行方」

【コーディネーター】谷口 守 氏 [筑波大学システム情報系 社会工学科 教授]  
【パネリスト】

高田 晋 氏 [熊本都市バス(株) 代表取締役社長、共同経営推進室 室長]、  
細谷 精一 氏 [前橋市役所未来創造部 参事(兼)交通政策課長]、  
遠藤 俊太郎 氏 [(一財)交通経済研究所 主任研究員]、倉石 誠司 氏 [国土交通省総合政策局地域交通課 課長]、溝上 章志 氏 [熊本学園大学 経済学部 教授]



谷口氏から「共同経営の流れの背景として独占禁止法特例法を焦点に議論を」と提起があり、高田氏、細谷氏が取り組みを、特例法について倉石氏、海外の動向について遠藤氏が解説しました(主な発言は以下の通り)。その後、溝口氏を交えて意見交換、質疑が行われました。

◆高田氏:熊本市では民間3社が垣根を越えて共同出資して弊社を設立し、各社トップの協議の素地が生まれました。今年4月から「共同経営計画第1版」として重複区間の最適化を主眼に需給バランス調整と待ち時間の平準化に取り組み、改善効果も出ています。今後、「バス・電車100円の日」企画や新サービス導入など共同経営を着実に進めます。

◆細谷氏:2019年に前橋市とバス事業者6社経営者会議は国の独占禁止法適用除外の動きを受けて協議を開始。市が主導して共同経営を推進することに。その後、15分間隔のパターンダイヤを実行し、バス事業者の連携強化をもとにMaaS環境の構築にも取り組もうとしています。今後は共同経営局をスタートさせ、運賃プール制や乗り継ぎ割引とさら

に交通モードを超えた共同経営も検討したい。

◆倉石氏:独占禁止法特例法は、サービス提供の維持や利用者の利便性を確保できる範囲で、従来、禁止されていた共同経営(カルテル)を解除するというもの。バス事業者においては①定額制乗り放題、②ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編、③等間隔運行、などが許容され、運行プールについては事業者間で運行回数や運行距離を勘案した収入調整が可能になりました。地域公共交通を共助の視点からとらえ、共同経営計画を地域公共交通計画と一体的に策定することが肝だと思えます。

◆遠藤氏:「運輸連合」は、公共交通機関を共同運営する自治体や交通事業者でつくる法的・組織的団体。ドイツでは1960年代に始まり、よく機能しています。運用のポイントは「わかりやすさ・持続可能性」で事業者の経営が成り立つことが大前提。行政の強いバックアップと事業者の意欲が不可欠です。公共交通を一つのブランドでまとめ、利用者が個々の事業者を意識することなく利用し、全体の収益アップを図ることがポイントです。



公共交通の活性化など移動に関する地域課題を議論する日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)が、今年は8月20・21日、熊本県熊本市の熊本城ホールで現地開催とオンライン配信により開催されました。オープニングセッションと企画セッションについてご報告します。

主催 (一社)日本モビリティ・マネジメント会議  
共催 (公社)土木学会・(株)ケーシー・エス・(株)千代田コンサルタント、  
日本工営(株)、(株)福山コンサルタント、復建調査設計(株)

# 第16回 日本モビリティ・マネジメント会議



## ▶▶ 企画セッション1

### 『MaaSで本当に地方や都市は救えるのか?』

【コーディネーター】石田 東生 氏 [筑波大学 名誉教授]

【パネリスト】

日高 悟 氏 [西日本鉄道(株) 自動車事業本部モビリティ部モビリティ・サービス担当課長]、  
藤岡 健裕 氏 [ネクスト・モビリティ(株) 代表取締役副社長]、  
大前 明生 氏 [静岡鉄道(株) 経営管理部経営企画課まちづくり・MaaS推進担当]、  
大井 尚司 氏 [大分大学 教授]



「MaaSのコンソーシアムは今や全国に100以上。しかし、実験からなかなか実装に進まない。この踊り場の状況をどうしたらいいか」という石田氏の問題提起に始まり、大前氏、日高氏、藤岡氏が取り組みを報告(主な発言は以下の通り)。後段は大井氏を交えた議論と質疑に。MaaS展開には、地域全体の理解や課題認識の共有、デジタル面に翻ろうされない地域密着のアナログ的視点、取り組みの継続性などが挙げられました。

◆大前氏:静岡市から静岡鉄道に出向してMaaSに取り組んでいます。われわれのコンソーシアムは①幹事会(代表幹事:静岡鉄道、代表幹事代理:静岡市)、②技術会員(約40社)、③オブザーバー(国交省運輸支局など)で構成され、官と民、また地域と外部技術会員の連携効果を感じています。実装に向けては「どうやってマネタイズするか」などが課題。連携を保ちながら実践し続けるなかで次へ

の多様な視点を得たと思います。

◆日高氏:福岡市の「マイルート」に取り組んでいます。公共交通ネットワーク最適化を掲げ、目的地連携と顧客コミュニケーション強化、データ収集と活用基盤の整備などに努めてきました。運転士不足とコロナ禍による移動ニーズの変化に悩む一方、全世代のデジタルの順応傾向は追い風です。MaaSは個々のモビリティがしっかり機能し、つながることが重要です。

◆藤岡氏:2019年に西鉄と三菱商事が出資して弊社が設立され、福岡市でのAI活用型オンデマンドバス運行事業を始めました。そのノウハウを全国の地域・事業者を提供する事業も行い、全国5カ所でサービスを提供中です。通信の大容量化やスマホの高度化、サーバー側AI機能により即時性の高い配車予約が可能になりましたが、収支構造は厳しく、経費カバー率が30%程度では。自治体の地域交通に対する支援体制にかかっています。

## ▶▶ 企画セッション2

### 『今だから言えるMMの裏話-JCOMM賞の今昔から-』

【コーディネーター】谷口 綾子 氏 [筑波大学大学院 教授]

【パネリスト】

東 徹 氏 [(一社)システム科学研究所 調査研究部長]、神田 佑亮 氏 [呉工業専門学校 教授]、  
谷口 守 氏 [筑波大学 教授]、松村 暢彦 氏 [愛媛大学 教授]、村尾 俊道 氏 [京都府 元交通基盤整備推進監]



JCOMM賞は2007年の選定開始以来、計73件を表彰。谷口綾子氏は賞の趣旨などを振り返り、谷口守氏からは賞設置の経緯や狙い、推薦・審査担当としての思いが語られました。その後、受賞経験のある4氏が①応募の動機、②受賞で得られたもの、③受賞プロジェクトにおける成功と失敗のポイント、を語り合い、15回を重ねた賞のさまざまな意義や成果が鮮明になっていきました。主な発言は以下の通り。

◆谷口 守氏:賞設置は、MMの取り組みの①継続性、②仲間づくり、③情報のオープン化、が狙い。JCOMMが手弁当のフラットな組織だけに、現場で汗をかいている人を応援し、受賞式に引っ張り出すことで視野や人脈を広げてもらいたいと推薦役を務めています。

◆神田氏:プロジェクトは予算と人の切れ目に弱いので、継続性の仕込みとして受賞を狙ったことも。賞は理念の共有・醸成や人の輪をつくる効果があります。現在、事務

局担当だが、気軽に応募してほしい。

◆東氏:コンサルとして取り組んできたが、目先の苦勞はあっても、将来を考え時間をかける姿勢が成果に結びつくのでは。失敗を怖れないこと、改善案を遠慮なく出し合えるチームをつくるのが大事だと思っています。

◆松村氏:失敗談を。MM推進でバス利用者を増やし、受賞して手応えを感じていたところ、バス会社統合による経費増で、行政はデマンドバス導入実験へ。しかし、うまくいかず、一度できたものが壊れる重大さやPDCサイクルの大事さを痛感しました。

◆村尾氏:京都府のTDM(交通需要マネジメント)の取り組みから北近畿タンゴ鉄道の刷新まで受賞は6本。おかげで所属部署は「交通対策課」から「交通政策課」に。各地からの視察に後任者が接することで継続が維持される効果もあります。目標を共有するチーム・ビルディング、知識・知恵に対する投資が大事です。

発表の様子はYouTubeでも公開しています。JCOMMHPをご確認ください。<https://www.jcomm.or.jp/>