

令和3年度第1回鳥取県 MaaS 研究会セミナーレポート

<サマリー>

- 鳥取県において MaaS 検討開始のキックオフイベントとして、MaaS に関する著書を多数執筆されている（一財）計量計画研究所理事の牧村和彦氏を招いて開催。
- 行政、交通事業者、商工団体、観光団体、福祉事業者、金融機関、学術機関などで約100名が参加。
- 鳥取県から、今後の予定として、交通事業者と関連事業者等が MaaS に関する情報共有や新たな移動関連サービスの実証実験の企画等を行うコンソーシアムを令和4年春に立ち上げる予定とアナウンスした。

1 日時 令和3年12月21日（火）13時30分から16時30分

2 場所 オンライン（Cisco Webex）

3 内容

（1）基調講演

演題：地方における MaaS の可能性について

講師：（一財）計量計画研究所 理事 牧村和彦

（2）鳥取県の MaaS の取組状況及び今後の進め方

説明：鳥取県地域づくり推進部中山間・地域交通局 地域交通政策課

（3）牧村理事への質問及びディスカッション

テーマ：「地方における MaaS の可能性と課題」

コーディネーター：鳥取大学大学院 工学研究科 教授 谷本圭志

参加者：（一財）計量計画研究所 理事 牧村和彦

米子工業高等専門学校 教授 加藤博和

鳥取大学大学院 工学研究科 教授 桑野将司

株式会社バイタルリード 代表取締役 森山昌幸

4 牧村理事講演の概要

（1）MaaS の本質とは

今までのバス、鉄道等といったものに加え、オンデマンド、カーシェアリング等といった新たな選択肢も。官民連携で「公共交通」を再定義。はっきりとした定義はないので自分たちで決めていけばよい。

（2）MaaS と交通まちづくり

交通分野だけではなく、例えば医療やエネルギーといった分野は交通と相性がよい。目的地となるものと一緒にやっていく方法を「BeyondMaaS」と呼んでいる。こういった連携は日本人の得意分野。

（3）持続可能なモビリティ社会に向けて

- ・ どういった MaaS にするか青写真を作ることが大切
- ・ MaaS の取組はやってみないとわからないため、民間事業者にとってはリスクとなる。新潟のように行政の支援づくりも大切
- ・ 県が先導して MaaS のビジョンを作成し共有を図る取組を。
- ・ コンソーシアムや協議会という形で学の方野とも連携しながら人材育成を。
- ・ 交通まちづくりは完成させようと思わず、割り切ることが必要。

⇒地方都市こそ多くの選択肢があると考えている。

5 牧村理事への質疑の主なやりとり

＜バスフェスタ実行委員会 植田英樹様からのご質問＞

ラーメンマップを鳥取県さんと作成させていただきました。鳥取県での MaaS のためには、一般県民が利用頻度の高い飲食店やイベントと連携、そして特典も必要かと考えています。こうしたジャンルでどこか参考になる事例があれば教えていただきたいです。

(牧村理事) 鉄道をはじめとする交通事業者が行っている商店との取組 (小田急電鉄の EMOT)。

次回来店してもらえるよう 1 回分のバス代無料チケットをデジタルで発行。

ヨーロッパでは、公共交通で来る人の方が多く購入する。こういったことをデータをとって見せていくことが必要。IC カードとアプリを連携させるとデータもとれるので、イベント企画の参考にできる。

(谷本教授) IC カードによる効果的マーケティングはもう必須。ただ、IC がいいのか、VISA タッチがいいのか、過渡期。いずれにせよ決済は情報をとるツール。

＜伯耆町様からのご質問＞

公共交通利用促進、MaaS 促進を進める中の課題で、公共交通のサービスを自家用車所有より良いとの意識を高めることが必要だと思ったのですが、広域路線バスやタクシー事業者が少ない地域ではどのようなポイントから実施していく事が利用者への好感が得られると思いますでしょうか。例えば、福祉・商業施設との連携を進めていくのか、公共交通手段の増強 (本数を増やす等) なのか、低価格なのか。他自治体等で公共交通への意識が変わっていった事例はありますか。

(牧村理事) 住民が自分ごととして捉えることが大事。例えば、免許返納したら生活が成り立たないということを想像する、そういったコミュニケーションをしないと変わらない。人の生きる権利として移動手段の確保を考えなくてはいけない。

(森山社長) 各地域で丁寧にやっていく必要がある。田舎はターゲットを誰にするかによって施策が違ってくる。ターゲットの移動を考えていき、それをどこまで取り込むか。低価格の概念は 1 回あたりいくら、それとも月あたりいくら、その辺を変えてみようと。

(谷本教授) 利便性を向上させることではなく、まずは公共交通の現状をしっかりと伝える。その上でなくてはならないものだとすることを強調する。

＜米子空港ビル様からのご質問＞

コロナが落ち着いてきて搭乗客数は回復傾向ですが、空港待機のタクシーの数は不足感が強い状況です。限りある台数の有効活用の観点で乗り合いはいい方法だと考えます。交通政策課様のロードマップでは、空港 (鳥取・米子) 関連のアイデアはないようですが、MaaS との親和性は高いと考えますので、レンタカーやレンタサイクル等との連携も含め検討いただけませんか。

(山根補佐) 空港を排除するものではなく、連携していく。

(谷本教授) 今日立ち上がったばかりなので、また意見交換を。

(牧村理事) ANA にも MaaS の部門があるので、うまく連携できるとよい。

(加藤教授) 米子空港から島根方面に行く人も多い。県主導だと行政の境が越えられないので、柔軟にできるといいなと考える。

(牧村理事) 東北(JR 東)の5県連携。ポイントを一つのアプリサービスで共通化(期間も延長。)観光分野との連携。

<桑野教授様からのご質問>

県内でも東部、中部、西部で人口分布に違いがある。MaaS を高齢者とそれ以外に分け、例えば通勤通学、高齢者、観光客で、例えば人口の比較的多い鳥取や米子ではどういった人をターゲットにすればよいと考えられるか。

(牧村理事) 欧米は最初に Z 世代をターゲットにした。物心ついたときからスマホ利用が定着している。週に数回しか外出しないところへのおでかけに働きかける。学校 MM (モビリティマネジメント) はいい。