

令和元年度 第3回三重県経営戦略会議発言要旨

日 時：令和2年3月16日（月）14:00～16:00

場 所：三重テラス イベントホール

出席者：安藏委員、榊原委員、武田委員、西村委員、
速水委員（座長）、藤沢委員、藤波委員、
松本委員、渡邊副知事

はじめに

渡邊副知事：

- ・県内で新型コロナウイルス感染症の8例目の発生があった。中止という選択肢もあったが、新型コロナウイルスへの感染予防を最大限努力したうえで、開催させていただくこととなった。
- ・新型コロナウイルス対策については13日に三重県の緊急経済対策を発表した。新型コロナウイルス感染症は喫緊の課題としてしっかり取り組んでいきたい。
- ・本日は「次世代モビリティを活用した政策展開のあり方について」ということで、幅広い分野における課題解決に向けてどのように政策展開していくべきかについてご議論をお願いします。

議題 次世代モビリティを活用した政策展開のあり方について

速水座長：

- ・今年度第3回目の三重県経営戦略会議となる。各委員から大局的な視点やご専門の立場からご意見をいただき、県政に役立てていただければと思う。
- ・本日の議題は「次世代モビリティを活用した政策展開のあり方について」ということで、MaaS、空飛ぶクルマ、自動運転などの次世代モビリティの取組は交通手段としてだけでなく、そこから派生する様々なサービス創出やデータの収集・分析・活用、地域課題の解決など、社会全体に大きなインパクトを与えると期待されている。これらの取組が官民連携で進められている中で、県としてどのように政策展開していくべきかということについてご意見をいただきたい。

西村委員：

- ・交通手段の変更ではなく、社会構造、社会背景が変わってくる。次世代モビリティの取組が進んだときに、どのように社会が変わっていくのかという、次の社会像を描き、そのために何をするのかを考えた方が良いと思う。

- ・新技術導入によって、少子化、高齢化、人口減少が進む中で、今までのようなインフラ整備をしなければならないのかということも含めて考え方を考えていかなければならない。
- ・日本ヘリシスというヘリコプターを運用する会社がある。日本で唯一、空から海に向かうスカイダイビングをしており、とても人気がある。その会社はセントレアから南伊勢町まで直接顧客を連れてくるため、宿泊施設や地域の漁師などと組んだ料理の提供、遊休期間中のクルーザーを活用した南伊勢町の周遊などに取り組んでいる。
- ・こういう新たな道具を使うだけで人は集まってくる。今後さらにフィッシャーマンズ・ワーフを作ろうと考えている。地元の漁師、農家と集まってミーティングをすると、そのフィッシャーマンズ・ワーフをめざして自分たちは何をすべきかという話になる。
- ・このように社会が変わってくるときに、住民の方をうまく巻き込んで全く違う世界を想像しながら話し合っていくというのは、明るくなってくるし、やろうと思えばできることもあるので、政策を立てるときに活用いただくとよい。

松本委員：

- ・Ma a Sは昔、鉄道などでよくやっていた周遊券のようなもので、今の情報技術をふまえ、いろいろな手段を付けて、自由に回っていただくというもの。必要などころに必要な形のものができれば、利用者の利便性も高まるし、事業者にとってもニーズに沿ったサービスを提供できるということで、大変期待している。
- ・大きくとらえることと、エリアでとらえることがあるが、エリアの部分はそこで必要なものを組み合わせ、ネットワークなどでつないでいくのが有効ではないか。
- ・自動運転についてはかなり実現性の高い取組として進められているが、ニーズをしっかり押さえる必要がある。例えば、鉄道の例でいえば、乗客は通院する高齢者と通学する学生がほとんどとなっているところもある。そういった地域の状況、ニーズにあった自動運転の形にすることと、そのコストを誰がどのように負担するのかを検討することが行政の課題となる。
- ・空飛ぶクルマは、使っていない空間を使うということで可能性があると思うが、安全の問題、使用頻度の問題、量的な問題があると思う。ニッチなところで活用できるということがあるかもしれない。そのほか、規制やインフラ、それらをサポートするシステムなども当然必要になる。活用の仕方を見極めながら進めていく必要があると思う。

藤波委員：

- ・国土交通省のパーソントリップ調査によると、1日あたりの移動回数は20代で1987年の2.74回から2015年には1.96回となっており、若い世代は移動

しなくなっていることがわかる。また、年齢階層別の1日あたり自動車移動回数を見ても20代~40代の車での移動は少なくなっている。

- 結果として、いよいよ地方でも車の需要が頭打ちとなっている。交通手段別構成比の自動車の動向(1987年を100とした時の指数)をみると、全国値は2005年あたりで横ばいから減少傾向となっている。三大都市圏ではそれより早く減少になっている。地方都市圏でも頭打ちの傾向となっている。このことから車の需要が地方でも、特に若い世代において少なくなっていることがわかる。
- これらから道路需要の低下と鉄道・バスへの再脚光が示唆される。ただ、2011年時点のデータであるが、三重県の交通不便地帯における高齢者人口は、コミュニティバスもないエリアに2万6,000人、コミュニティバスのみのエリアに1万7,000人となっている。後期高齢者は2030年まで増加するため、公共交通の再編を考える必要がある。私は交通不便地帯でコミュニティバスのないエリアにコミュニティバスを走らせるには年間15億円のコストがかかると試算している。これをもったいないと考えるのか、道路整備費用の一部を充てるのかなどを検討する時期に来ている。
- 日本全体でみたときに、1人当たり1回のバス利用距離は伸びており、バスなど地域交通の役割が重要になっていく。ただ、すべてを公共交通で再編するのは難しいので、一部を住民自ら移動サービスを行う、自家用有償旅客輸送なども必要になってくる。
- MaaSは社会を根底から変える可能性がある。課題はMaaSのビジネスモデルが示されていないこと。鉄道・バス事業者のビジネスモデルとしては沿線開発や駅ビルを作り、そこに集客して儲けるなどが考えられるが、そういったビジネスモデルが描きにくい中、MaaSでどう儲けていくのか、どう参画事業者を増やしていくのかということが課題となっている。
- 公共交通だけでなく、地域の買い物や支払いなど、様々な事業者の参画を得ながら地域全体の決済をMaaSに統合することで地域経済の活性化につながる。
- 公共交通は基本的に派生需要で、買い物などの目的のために移動するのであって、移動そのものが目的になることは少ないため、そこで収益を上げるというのが難しくなっている。タクシーの運賃は利用者が払うが、将来は店舗が販促代として支払い、利用者は無料で利用し、店舗に向かうという社会になるかもしれない。通販で買い物をすると送料が無料になる場合があるが、将来は人の移動でもそうなるかもしれない。こういったことも含めてMaaSは地域全体の決済を変えていく可能性がある。
- 事例としては、秋田県横手市において、スーパーが交通空白地帯の集落に定期無料バスを運行しており、店舗への送迎だけでなく、公共交通の役割を果たしている。神奈川県葉山町では京急ストアがスーパーと住宅街を結ぶ定期無料バスを試験運行している。このように利用者が直接運賃を支払うのではなく、収益を上げたい主体が支払うという新しい社会の可能性の1つとしてMaaS

Sがある。

- M a a Sは決済機能を生かし、地域経済の潤滑油になる。特に地方の過疎集落では銀行がないことなどで、現金を調達すること自体が難しくなりつつある中、決済機能をM a a Sに持たせることでキャッシュレス社会に向けて進む可能性がある。また、民間企業が都市に関わっていく中、無償でのサービス提供が難しくなる時が来ると思う。その社会変化の中で都市のコンパクト化が促されるのではないか。

藤沢委員：

- 様々な実証試験が実施されているが、心配なのは「点」で終わるのではないかと。技術をベースに様々な実験をしているが、日本は昔から技術力はあるのに iPhone は作れなかったというようなことが起こるのではないかと心配している。
- インドネシアに Grab という会社があり、Uber のようなことをしている。Uber のようなサービスからスタートしたが、今では運転手の人材育成や転職する際のサポート、アプリを使った目覚まし、店の予約など、新しいライフスタイルの提案、人々の生活やキャリアの全面的なサポートをしている。
- M a a S や次世代モビリティを単なるモビリティと考えると小さな話になってしまう。そのためには、ニーズから始めることが大事だが、ニーズをデータで深堀りして何が本当に必要なのかを見極める必要がある。例えば高齢者の方が免許を返納して病院に行くための移動手段がないので、いきなり自動運転などの次世代モビリティの活用が必要だとするのではなく、どういう病気の人達が、どういうタイミングで病院に行っているのかというデータ等がわかれば、毎週病院に行っている人は湿布をもらいに行っているだけかもしれない。それならオンライン医療での診察、近くの調剤薬局に取りに行く、宅配で湿布を送ってもらうなどで良いかもしれない。車に乗って病院に行かなければならない人を調べたら、逆に往診で良いかもしれない。病人の方の移動手段を何とかするのではなくて、救急でM a a Sを使った方が良いかもしれない。
- 移動のデータだけではなく、生活に根差したデータ、物流データ、観光データなどをとった上で、本当に次世代モビリティが必要なのか、別の手段が考えられないかなどを判断していくことが大事。

武田委員：

- 申し上げたいことは3点。1点目は、M a a S 導入を目的とするのではなく、地域課題解決のための手段として取り組むこと。その結果として、人々の行動変容（人々が外出し、次なるサービスの利用にまでアクセスすること）を起こせるかということ。失われていた公共交通の隙間を埋めるというのではなく、人々の行動変容を可能にするシステムにする必要がある。

- ・2点目は、先ほど藤波委員のご指摘にもあったが、若い世代の移動が少なくなっている。私もつい最近このデータを見て、大変驚いた。このような状況の中で手段としてのMaaSがどこまで人々の行動を変え、その人々からどのような新しいサービスなどが生まれてくるかという、社会形成インパクトのようなものを県としてはイメージしておく必要がある。過疎地域における交通手段など、マイナスをゼロにする考え方があるが、MaaSによる人々の行動変容はゼロを1や2のプラスに変える要素にもなる。
- ・3点目は、行動変容につなげるエコシステムをどう作るのかということ。単体で収益事業にするのは難しくてもシステムにすることで民間ビジネスにはなりえる。県が補助金を全て出すというのではなく、いかに民間の知恵を活用し、行政とうまく連携させるのかが鍵。県の課題が解決され、人々の暮らしが良くなることを目標として、その目標を共有できるところと組むという視点が重要。資料1のp2の5にある「モビリティ×非モビリティ連携」も大事だし、「地域内外協業推進」も重要で、プレイヤーは民間主導で良いのではないかと考えている。
- ・最も大事なことはMaaSを真の意味でのゴールに向けた手段として活用すること。

榊原委員：

- ・誰にどういうメッセージとしてこの政策を出していくのかということに注意深く検討する必要がある。リソースを何の解決につなげたいのかを前面に出す必要がある。
- ・人口減少、高齢化という社会状況、地域の様々な課題と乖離しない打ち出し方にする必要がある。
- ・次世代モビリティの技術面だけをとらえるのではなく、移動やつながりづくりに活用し、生活にどう生かすかという観点で取り組んでいく必要がある。

安藏委員：

- ・次世代モビリティについては茨城県境町での自動運転バスの取組など、各地で実証試験が行われている。三重県でも地域の需要にあった形にしていかなければならない。
- ・医療や行政サービスなどが、1つのデータベース上で活用できる時代になっている。前回の会議で明治大学のシステムを紹介した。学籍番号と履修科目、成績などのデータを結び付け、学生個人に必要な情報を個別に提供できるシステムである。自治体にとっても、データを基盤として、医療、行政サービス、次世代モビリティなど様々な取組に面的に活用していくことが必要。
- ・海外ではUberがあり、非常に便利。特区制度の活用等により過疎地域での実証試験は考えられないだろうか。

渡邊副知事：

- ・「移動」だけでなく、その先の「生活」レベルにまで次世代モビリティの取組を生かしていくためには、将来の社会像を描き、住民の方の様々なニーズデータの分析を基にした検討が必要との示唆をいただいた。
- ・生活の質や満足度の向上、社会全体の改革につなげる手段として次世代モビリティの活用を図っていく必要があると感じた。

速水座長：

- ・過疎地域と都市部での活用の仕方は異なるので整理が必要。過疎地域ではマイナスをゼロに、その後ゼロをプラスにというアプローチが考えられるし、都市部ではより便利にというアプローチになるかと思う。
- ・ビッグデータとしてどう活用するかも重要。極端なことを言えば、既存公共交通機関の現在位置情報がすぐにわかるだけでも違ってくると思う。議論ではなく、どんどん実践して知見を増やしていくような施策を打ち出していくことが必要。
- ・Uber は世界中で活用されている。私も海外ではUber で移動している。紀北町では70代の人が80代の人に頼まれて車に乗せて移動している。特区制度の活用などにより、日本の地方でUberのような仕組みを導入すれば、余った時間と車を活用し、住民の対価獲得にもつながると思う。次世代モビリティの取組は今の規制をどのように乗り越えていくのかということに尽きると思う。

フリートーク

松本委員：

- ・藤波委員にお伺いしたい。若い世代が移動しなくなっていること、若い世代の車離れが進んでいること、一人当たり1回のバス移動距離が伸びていることについて、どのような要因があると考えられるか。

藤波委員：

- ・若い世代が移動しなくなっている要因は、IT技術の発展だと考える。モノを買いに出かける行動をしなくてよくなり、在宅勤務が可能になったことなどにより、特に若い世代で移動機会が減少したのではないか。
- ・若い世代の車離れの要因は、1つは都市住民が多くなり、若い世代で郊外に住む人が少なくなっていること、もう1つは車を買うという意識が希薄になっていること。昔は車を持つことがステータスになっていたが、今は通信料の支払いの優先順位の方が高くなっており、若い世代は負担が増える車の購入を避けているのではないか。
- ・一人当たり1回のバス移動距離が伸びていることの要因は、データとして持っているわけではないが、特に地方圏で、郵便局や銀行に行くなどの生活の目的

を果たすための移動距離が伸びているのではないか。

速水座長：

- ・若い世代の車離れにより、自動車業界は影響を受けると思うが、他に大きな影響を受けるものはあるか。

藤波委員：

- ・道路需要の低下とともに公共事業の道路予算を他のものに充てていくことが重要だと考える。若い世代の所得は下がっており、現在 50 代以上の方の 40 歳頃の所得と比べ、団塊世代 J r 以降の所得は、正社員で比較しても実質で年収 140 万円くらい低く、経済的な余力がない状況であり、車の購入が負担になると考えられる。

藤沢委員：

- ・郊外の大型店舗に車で行く若い人が減っている。車を持たない人が増えて、郊外に住む人が減り、都市化が進む。
- ・日本では高齢者と I T のシナジーに課題がある。ノルウェーは高齢者に優先的に I T 教育をして成功した。M a a S などの取組にはスマホの活用が前提となるので、高齢者へのスマホ教室など、スマホを持ってもらう試みをやっているかどうか。
- ・空飛ぶクルマについては離島での活用を想定しているとのことだが、三重県において「島」をどのように位置づけていくのか。

武田委員：

- ・藤波委員がおっしゃったように若い人の所得は下がっている。デフレと雇用形態が非正規になったことによる不安定化が要因と考える。このことにより、若い世代の行動変容がネガティブな方向になった。一方で、デジタル化が進んだことにより、生活コストが下がっているというプラス要素はある。
- ・車を持たず、デジタル化が進んだときに人々はどこに住むことを選択するのか。都市のコンパクト化が誘導できるかもしれない。コンパクトな都市が、鉄道などのネットワークでつながっていくことが自然と起こるかもしれない。集積した方が経済効果は高くなるので、人口は減るが拠点ごとに集積が大きくなり経済としてプラスになるかもしれない。
- ・当社でデジタル経済が進んだときにどこに住みたいかをアンケートしたところ、地域の中核都市が一番の人気であったので、三重県にとってもチャンスとなるのではないか。

榊原委員：

- ・観光客の利便性を考えた次世代モビリティの活用があるのではないか。熊野古

道という地域資源を生かすため、モビリティ特区を創ってはどうか。交通手段があると海外の方も安心して来ることができる。

- ・先ほど離島のお話があったが、島の美しさや不便さをモビリティの力でプラスに変えていける可能性がある。
- ・世代ごとのニーズ、ライフスタイルに大きな違いがあるので、それらをどう捉えていくかが課題。
- ・孤立、独居、引きこもりなどの課題解決には「人間のつながり」が必要とされている。次世代モビリティは単に利便性のみを求めるのではなく、人間のつながりをどうつくっていくかという点にも配慮が必要。

松本委員：

- ・安藏委員のおっしゃった基盤データを基に行政が政策に活用していくというのは重要だと感じた。
- ・次世代モビリティは人の移動だけではなく、配送サービスなどの物流への活用にも期待できる。

速水座長：

- ・モビリティは道路、空、海などの空間を利用するもの。空間利用の権利、義務、配慮などは同時に検討を進めていく必要がある。パリでは電動キックスクーターがたくさん走っている。都市の交通政策として、自動車ではない、自転車より楽に移動できるものとして活用されている面と、どこにでも停められるので、通行の妨げにもなっているという面がある。

安藏委員：

- ・データ収集にあたっては、利用目的、データ提供者への利点などをしっかり示して、理解を得つつ進める必要がある。これら収集したデータを活用できる人材のニーズが高まっている。

渡邊副知事：

- ・藤沢委員からご質問のあった「島」について、2021年に第9回太平洋・島サミットが三重県で開催されることとなった。これまで防災、環境、海洋資源などが議論されてきた。「島」は地球環境を含めた様々な課題が集積した場所だと認識している。海洋資源が豊富で、漁業などを中心に産業形成される一方で、生活での困難な面や、人口減少が進んでいるなど、日本を含めた近代文明の縮図のような場所なのではないかと考えており、様々な課題についてしっかりと議論できる場所だと考えている。
- ・データ活用については、「みえ ICT・データサイエンス推進構想」を今年度策定し、県民の満足度を高め、持続可能な社会をめざしていくためにビッグデータを様々な分野で活用していこうと考えている。

- ・武田委員からお話しのあった人の行動の変容につなげていくというのは難しいことであるが、取組を通してこのような効果があるということを見える化して提示していくことが重要だと考えている。

速水座長：

- ・新型コロナウイルス感染症が終息した後、日本の消費行動や様々な活動が変わるのではないかと考えている。どう変わるのかを予想して対応していかなければならない。

以上