


<p>第 273 回 都市懇サロン レポ ー ト</p>	<p>「モビリティサービスの現在の動向」 モビリティサービスの現状と課題 ～ 自動運転サービスを含めた国内 MaaS の取り組み～</p>		
<p>講 師</p>	<p>国立研究開発法人 産業技術総合研究所 デジタルアーキテクチャ研究センター モ ビリティサービス研究チーム 研究チーム長 橋本 尚久 氏</p>	<p>開催日</p>	<p>令和 5 年 9 月 12 日(火) 18 : 00～20 : 00</p>
<p>講 師 プロフィール</p>	<p>2005 年 慶應義塾大学博士課程修了。同年、(国研) 産業技術総合研究所入所。 2010、2011 年 米国オハイオ州州立大学訪問研究員。 2018 年 経済産業省産業機械課へ出向。 2021 年 デジタルアーキテクチャ研究センター モビ リティサービス研究チーム長。現在に至る。 筑波大学連携大学院准教授及び東京理科大学大学院 連携大学院准教授</p>		
<p>お話の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ MaaS 2019、2020 を踏まえた国や自治体の取組 2021、2022 他の移動との重ね掛けによる効率化、モビリティでのサービス提供、需要側の変容を促す仕掛け、異業種との連携による収益活用・付加価値創出、モビリティで関連データを取得、都市・交通政策との連携に関する実証事業の紹介</li> <li>・ MaaS の横断的分析結果（センサ、インタビュー等による評価） 真に必要な移動サービスを提供することで LSA の拡がり期待できる。活動量の増加につなげ柔軟に移動できる手段が提供されることで生活の質向上につながる可能性が高い。地域課題を見極め様々なデータ連携を利用する移動サービスが持続的に提供されることが重要。</li> <li>・ 今年度の取組（MaaS 2023 の紹介） 移動サービスの最適化、移動サービスと異業種・移動先の連携、地域や業種をまたがるモビリティデータ利活用、海外のオンデマンドバスに関する実施紹介</li> <li>・ おわりに 地域特有の課題にどうアプローチするかを追求、如何に正確にターゲットを把握するか、行政をうまく巻き込むことが肝要</li> </ul>		
<p>意見交換 の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ロボットによる自動運転がヒューマンドライバに及ばない根拠データ →統計的に証明されている訳ではない、将来的に事故の可能性は低いと推察</li> <li>・ MaaS を実現するための既存バス事業者やタクシー事業者への働きかけ →効率性を前面に出しても反発あり、事前に巻き込むことが必須</li> <li>・ 大阪郊外でバス会社が廃業、運転手不足が最大の課題 →自動運転で運転手を代替することはまだ整理課題（免許制度、両替、人的サポート等）が残る。ドライバーは運転だけしている訳ではない。</li> </ul>		
<p>記録者の ひとこと</p>	<p>・ MaaS の取組は国内、海外で様々な実証事業が行われている。モビリティサービスによってもたらせるものは何か？ドライバー不足の解消、交通事故の軽減等と期待が膨らむ一方で事業性には課題が残るため、今後も取組に注目していきたい。          ≪都市懇サロン運営部会 委員 兼松正幸≫</p>		