

JCoMaaSのご紹介と MaaSに関する話題提供について

一般社団法人JCoMaaS 理事
渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 パートナー弁護士

落合 孝文

自己紹介

落合 孝文（渥美坂井法律事務所・外国法共同事業 パートナー弁護士）

慶應義塾大学理工学部数理科学科卒業。同大学院理工学研究科在学中に旧司法試験合格。森・濱田松本法律事務所で約9年東京、北京オフィスで勤務し、国際紛争・倒産、知的財産、海外投資等を扱った。近時は、金融、医療、不動産、MaaS、ITなどの業界におけるビジネスへのアドバイス、新たな制度構築などについて活動を行っており、政府、民間団体の様々な検討活動にも参加している。

◆業界団体等

- 一般社団法人JCoMaaS 理事
- 一般社団法人Fintech協会 常務理事
- 一般社団法人電子決済等代行業者協会 理事
- 一般社団法人不動産テック協会 理事
- ISO/TC68及びTC307国内委員会 委員
- 一般社団法人日本医療ベンチャー協会 理事
- 一般社団法人日本ブロックチェーン協会 リーガルアドバイザー
- 一般社団法人データ流通推進協議会 監事
- 一般社団法人CiP協議会 City&Tech委員会 委員
- 日本ディープラーニング協会 公共政策委員会 委員
- 日本弁護士連合会 弁護士業務改革委員会（IT問題検討PT） 幹事
- 公益財団法人金融情報システムセンター 安全対策専門委員会 安全対策基準改訂に関する検討部会 委員 他多数

◆政府/公的機関で参加の会合等

- 内閣府革新的事業活動評価委員会 委員
- 内閣府規制改革推進会議成長戦略WG及び投資等WG 専門委員
- 内閣府政策参与（地方創生推進事務局・国家戦略特区担当）
- 国土交通省 MaaS関連データ検討会委員
- 国土交通省「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたあり方検討会」委員
- 経済産業省「Society5.0における新たなガバナンスモデル検討会」委員
- 経済産業省「デジタル市場による問題解決と次世代取引基盤に関する検討会」委員
- 総務省・経済産業省「情報信託機能の認定スキームの在り方に関する検討会」、同「健康・医療ワーキンググループ」及び「金融データワーキンググループ」委員
- 総務省/経済産業省/公正取引委員会 デジタル・プラットフォームを巡る取引環境整備に関する検討会 データの移転・開放等の在り方に関する ワーキング・グループ 委員
- 厚生労働省情報通信機器を用いた診療に関するガイドライン作成検討委員会 委員
- 総務省AIネットワーク社会推進会議 AIガバナンス検討会 委員

JCoMaaSとは



日本国内でのMobility as a Service (MaaS) およびモビリティサービスに関する産官学での知の共有を行い、移動や都市の改善、技術革新につなげることを目指し、2018年11月に設立。

組織目標

- MaaS領域における本質の理解と追求
- 質の高い情報を会員間で共有する
- 企業の枠を超えて協調領域を創出すること
- オープン、中立を指向し日本国内で価値あるエコシステムを構築する
- 交通分野だけではなく関係する異業種との積極的な連携を促進する



会員制度

- 幹事会員、一般会員、行政・事業者団体等会員、WEB会員の4種別。
- 交通事業者（鉄道、バス）、コンサルティング、地図、システム開発、行政機関、自治体、大学研究室など、約60社・団体が参画。

理事一覽



代表理事

中村 文彦（横浜国立大学）

■ 理事

須田 義大（東京大学生産技術研究所）

牧村 和彦

神田 佑亮（呉工業高等専門学校）

坂下 哲也（一般財団法人日本情報経済社会推進協会）

落合 孝文（渥美坂井法律事務所・外国法共同事業）

日高 洋祐（株式会社MaaS Tech Japan）※事務局長兼務

■ 監事

真殿 まり（真殿司法書士事務所）

会員の状況（計：62社・団体）



幹事会員 18社

- 株式会社ゼンリン
- 株式会社国際経済研究所
- 豊田通商株式会社
- 株式会社ギックス
- 株式会社ヴァル研究所
- 株式会社NTTドコモ
- 三菱地所株式会社
- みずほ情報総研株式会社
- 東日本旅客鉄道株式会社
- 株式会社ケー・シー・エス
- 西日本旅客鉄道株式会社
- あいおいニッセイ同和損害保険株式会社
- 神姫バス株式会社
- 三菱電機株式会社
- 東海旅客鉄道株式会社
- 日本マイクロソフト株式会社
- 株式会社三菱総合研究所
- グーグル合同会社

一般会員 25社

- 横浜ゴム株式会社
- 損害保険ジャパン株式会社
- 山田正人（フリーランス）
- 株式会社クニエ
- トヨタ自動車九州株式会社
- アイシン精機株式会社
- アーサー・ディ・リトル・ジャパン株式会社
- 小田急電鉄株式会社
- コガソフトウェア株式会社
- 株式会社レイヤーズ・コンサルティング
- 株式会社ブリヂストン
- 株式会社マクロミル
- NEC
- 日産自動車株式会社
- 株式会社Luup
- NECソリューションイノベータ株式会社
- 京浜急行電鉄株式会社
- 東京海上日動火災保険株式会社
- 株式会社ジェイアール東海エージェンシー
- トヨタファイナンス株式会社
- 有限会社まっぷす
- 西日本鉄道株式会社
- 三井住友海上火災保険株式会社
- 株式会社電脳交通
- 株式会社REA

行政・事業者 団体等会員 19団体

- 多摩大学情報社会学研究所
- 内閣官房 日本経済再生総合事務局
- 国土交通省 都市局 まちづくり推進課
- 一般財団法人日本自動車研究所
- 経済産業省 製造産業局自動車課
- 日本自転車文化協会
- 国土交通省 都市局 街路交通施設課
- 国土交通省 道路局 企画課 評価室
- 国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課
- 熊本赤十字病院
- インターネットITS協議会
- 東京都立大学 都市環境学部観光科学科 大学院都市環境科学研究科観光科学域
- 日本大学 理工学部 機械工学科 関根研究室
- 特定非営利活動法人ASP・SaaS・IoTクラウドコンソーシアム
- 一般社団法人EMoBIA
- 加賀市 政策戦略部 政策推進課
- しずおかMaaS
- 大阪大学 大学院工学研究科 機械工学専攻 小林研究室
- 佐賀県 地域交流部 交通政策課

活動内容

幹事会（幹事会員）

「WG1：MaaSの作り方」「WG2：MaaSの使い方」のふたつのワーキングを実施。オンラインワークショップも定期的開催。

研究会（幹事会員＋一般会員）

MaaSの国内外の動向報告、幹事会の概要共有などを、定例研究会にて行う。

MaaS実証見学会、臨時ゲスト講演（幹事会員＋一般会員）

地図工場見学（ゼンリンさま）、現地でのMaaS実証見学（西日本鉄道さま、JR西日本さま）、MaaS GlobalサンポCEOによる講演などを実施した。

他団体との連携企画（幹事会員優先）

他業界との共催イベント。Fintech協会とのイベントを実施した他、不動産テック協会とのイベントも検討中。

MaaS調査・海外イベント参加

海外文献の翻訳と共有、国内事例調査、海外イベントへの参加と報告。

MaaS白書作成

1年間のMaaS動向およびJCoMaaS取り組みの整理と発行。



入会、お問い合わせについて



公式サイトよりJCoMaaS事務局にお問い合わせください。



<https://www.jcomaas.org/>

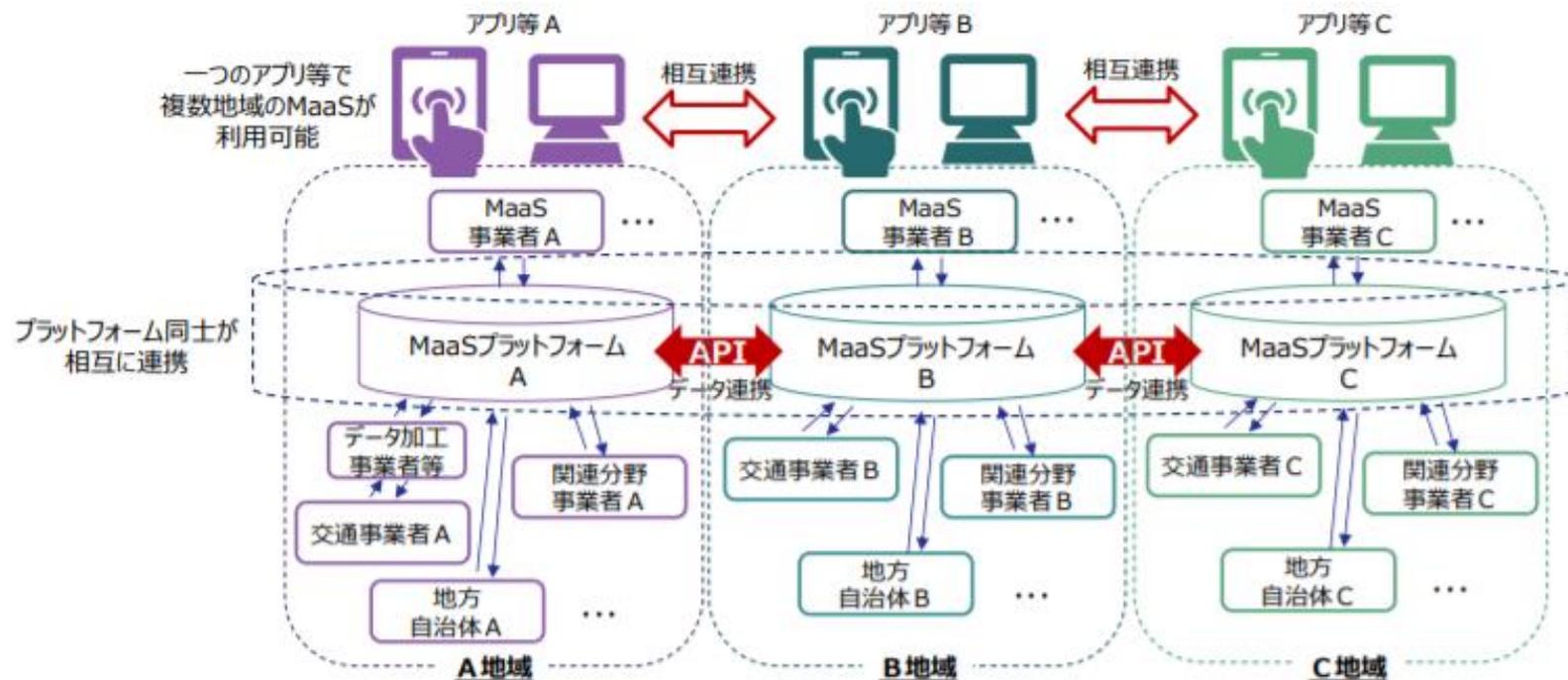
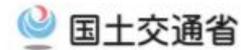


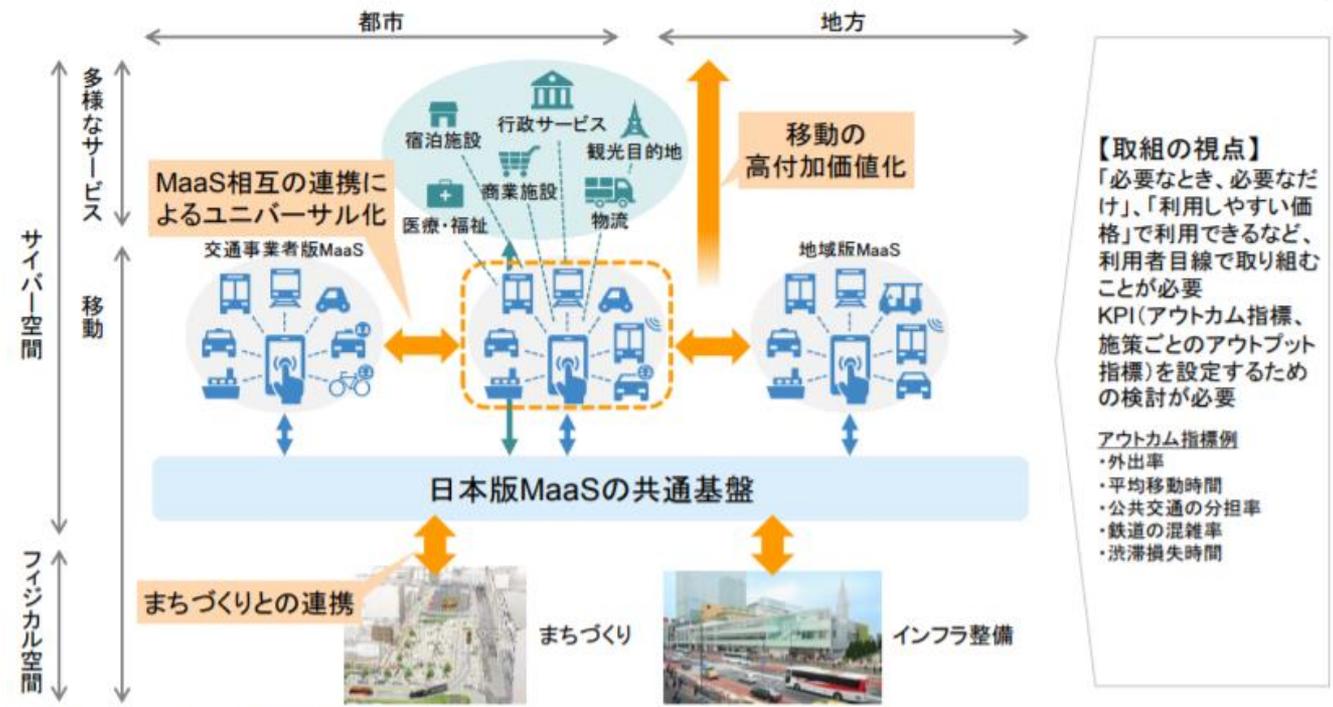
図2 データ連携の方向性 (イメージ)

MaaSの外縁の広がりについて —まちづくり、異分野との連携—

日本版MaaSの実現



■ 都市と地方、高齢者・障がい者等を含む全ての地域、全ての人が新たなモビリティサービスを利用できる仕組みとして、「日本版MaaS」の早期実現を目指すべきである。



▶ 目指すべき姿: 「MaaS相互の連携によるユニバーサル化」と「移動の高付加価値化」が望ましいまちづくりの実現に資する形で位置づけられた「日本版MaaS」の早期実現

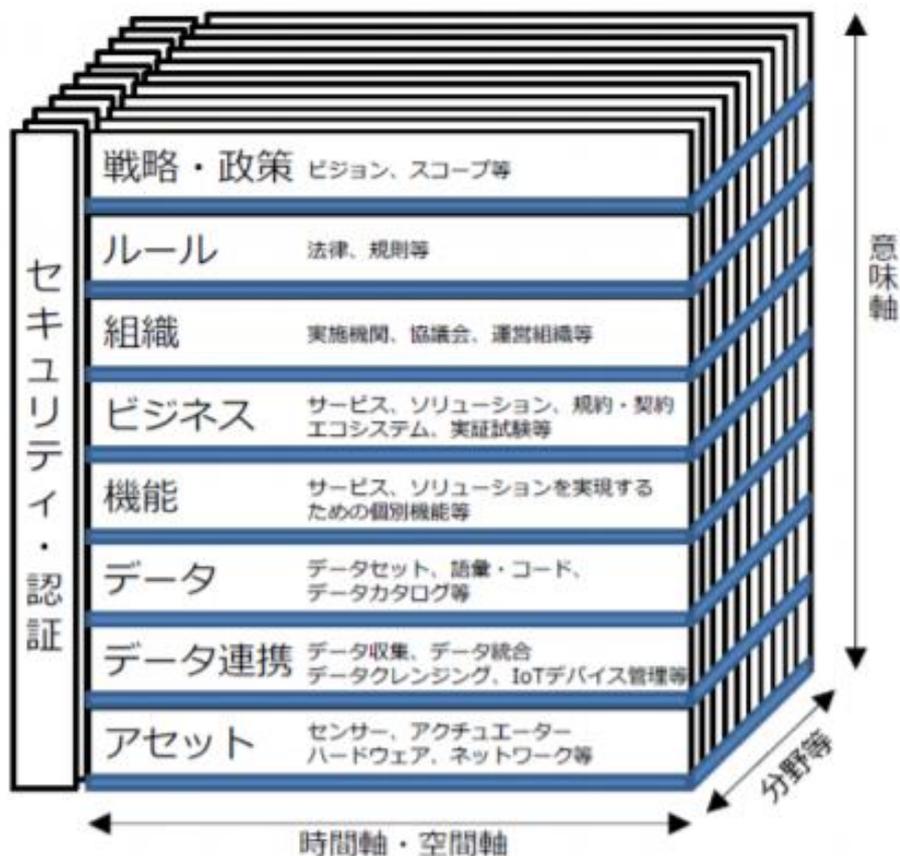
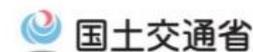


図3 Society5.0 リファレンスアーキテクチャ¹⁾
(出典) 内閣官房資料

1. 地域横断的な取組



(1) 事業者間のデータ連携の推進

- 連携データの範囲及び連携ルールの整備
- データ形式の標準化
- API仕様の標準化・設定の必要性
- データプラットフォームの実現
- 災害時の情報提供等データの公益的利用

APIとデータ共有



(2) 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

- 事前確定運賃
- サブスクリプション(定額制サービス)
- ダイナミックプライシング
- 旅行業法の適用
- MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討
- キャッシュレス化

ICカードの普及状況



(3) まちづくり・インフラ整備との連携

- 都市・交通政策との整合化
- 多様なモード間の交通結節点の整備(拠点形成)
- 新型輸送サービスに対応した走行空間の整備(ネットワーク形成)
- まちづくり計画への移動データの活用

サイバー空間とフィジカル空間



(4) 新型輸送サービスの推進

- 新型輸送サービスの実証実験に対する支援の実施
- 自動運転による交通サービスの提供の拡大に必要な施策の検討
- 関連する規制のあり方について不断の見直しの検討

オンデマンド交通



(5) その他の取組の方向

- 交通事業者間の連携・協働を円滑化するための競争政策の見直し
- プロジェクトマネジメントや制度設計を担う地域の核となる人材の育成
- 「日本版MaaS」を発信しつつ、グローバルでユニバーサルなMaaS実現に向けた国際協調

公共交通に係る競争政策



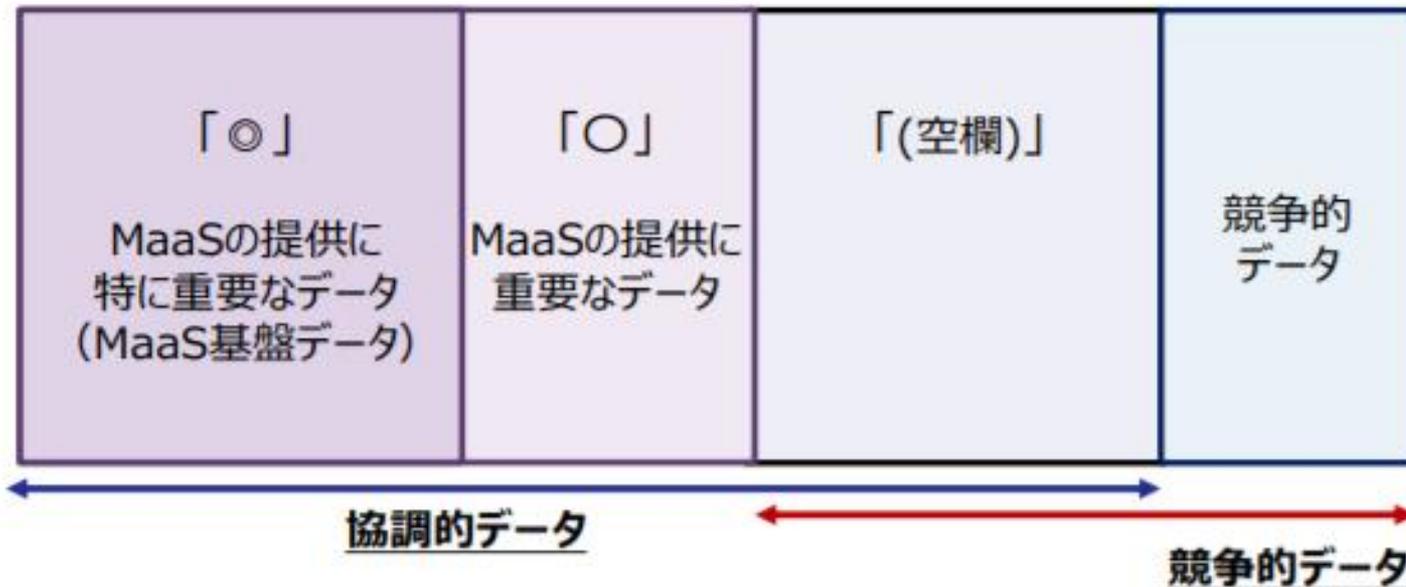
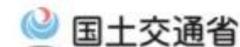


図4 MaaS 関連データにおける協調的・競争的データの関係 (イメージ)

2. 地域特性ごとの取組

	(1)大都市型	(2)大都市近郊型	(3)地方都市型	(4)地方郊外・過疎地型	(5)観光地型
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> 人口:大 人口密度:高 交通体系:鉄道主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:大 人口密度:高 交通体系:鉄道/自動車 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:中 人口密度:中 交通体系:自動車主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:低 人口密度:低 交通体系:自動車主体 	<ul style="list-style-type: none"> 人口:— 人口密度:— 交通体系:—
地域課題	<ul style="list-style-type: none"> 移動ニーズの多様化への対応 潜在需要の掘り起こし 日常的な渋滞や混雑 	<ul style="list-style-type: none"> ファースト/ラストマイル交通手段の不足 イベントや天候等による局所的な混雑 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存 公共交通の利便性・事業採算性の低下 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の移動手段不足 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車への依存 地域交通の衰退 交通空白地帯の拡大 運転免許返納後の高齢者、自家用車非保有者の移動手段不足の深刻化 	<ul style="list-style-type: none"> 地方部における二次交通の不足、観光交通の実現 急増する訪日外国人の移動円滑化 多様化する観光ニーズへのきめ細やかな対応
導入目的	<ul style="list-style-type: none"> 全ての人にとっての移動利便性の向上 日常的な混雑の緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ファースト/ラストマイルサービスの充実 特定条件下での局所的な混雑の解消 	<ul style="list-style-type: none"> 地域活性化に向けた生活交通の利便性向上 域内の回遊性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の確保・維持 交通空白地での交通網・物流網の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 観光客の回遊性の向上 訪日外国人の観光体験の拡大・向上
実現イメージ(例)	<p>○MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> MaaS相互間の連携 多様なモード間の交通結節点の整備 ユニバーサルデザインへの配慮 多言語での情報提供など <p>○新型輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> 相乗りタクシー、超小型モビリティ、シェアサイクルなど 	<p>○MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> 大都市MaaSとの連携 基幹交通とファースト/ラストマイル交通の統合 生活サービスとの連携 多様な決済・乗車確認手段の提供など <p>○新型輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> カーシェア、オンデマンド交通、将来的な自動運転サービスなど 	<p>○MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> 他地域MaaSとの連携 新たな乗換拠点の創出 複数交通モードでの定額制サービス 生活サービスとの連携 多様な決済・乗車確認手段の提供など <p>○新型輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> オンデマンド交通、カーシェアなど 	<p>○MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> 近隣MaaS等との連携 地域内の様々な輸送資源の統合 生活サービスとの連携など <p>○新型輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> 過疎地域における貨客混載、道の駅等の小さな拠点を核とした自動運転サービスなど 	<p>○MaaS</p> <ul style="list-style-type: none"> 空港アクセス交通、都市間幹線交通含むMaaSとの連携 手荷物配送サービスとの統合 観光サービスとの連携など <p>○新型輸送サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> オンデマンド交通、グリーンズローモビリティなど
今後の取組の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 多様な事業者間のデータ連携の実現 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 交通事業者同士の連携・協働 	<ul style="list-style-type: none"> 住民視点での持続可能なサービスの実現 持続可能な社会を目指す都市・交通政策との整合化 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者間の持続的な連携・協働 各地域のMaaSの相互運用性の実現

(3) 地方都市型



- 地方自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策と整合性を図るべき。
- 交通事業者間の連携・協働に向けて、独占禁止法の適用関係を含めた競争政策の見直しが必要。

地域特性及び地域課題

地域特性 スプロール化した都市構造と、郊外への施設立地が進んできた影響による自家用車依存。	地域課題 利用者・担い手の減少および中心市街地の衰退による地域交通機関の事業性悪化。
---	--

新たなモビリティサービスの導入目的と実現イメージ

生活交通の利便性向上 定額制サービス、データ活用による運行効率高度化 	域内の回遊性の向上 中心市街地の各種サービスとの連携 商業・集客施設の無料送迎サービス等との連携 
--	--

サービス実現に向けた役割

関係プレイヤー 鉄道、バス、旅客船、タクシー、駐車場、レンタカー、自動車メーカー、通信、ITサービス、不動産・商業・医療・福祉・教育サービス等の事業者や地方自治体。	役割 マルチモーダルに展開している地元交通事業者の役割が重要だが、採算性確保が難しくなる中、事業者同士や自治体との連携も重要。
--	---

対処すべき課題と今後の取組方向性

都市・交通政策との整合化

- 地方自治体を中心となって交通事業者等の関係者の役割分担を明確化し、既存の都市・交通政策との整合性を図ることが必要。

自治体が主導して交通事業者の役割分担を明確化



都市・交通政策
 (例: 都市計画マスタープラン、立地適正化計画、地域公共交通網形成計画)

交通事業者同士の連携・協働

- 交通サービスの維持確保のための交通事業者同士の連携・協働に向けて、独占禁止法の適用関係を含めて競争政策の見直しが必要。



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律における競争政策の議論

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

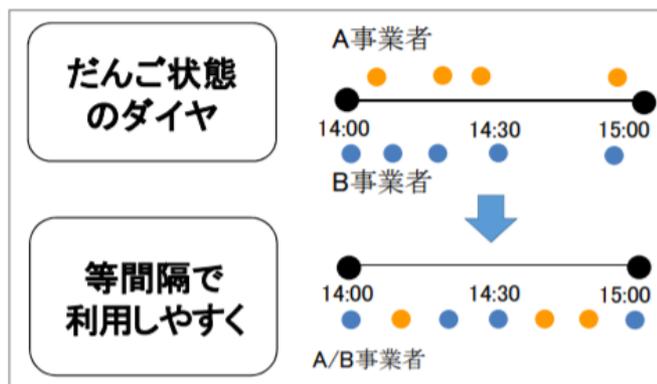
既存の公共交通サービスの改善の徹底（①利用者目線による路線の改善、運賃の設定）

【現状】

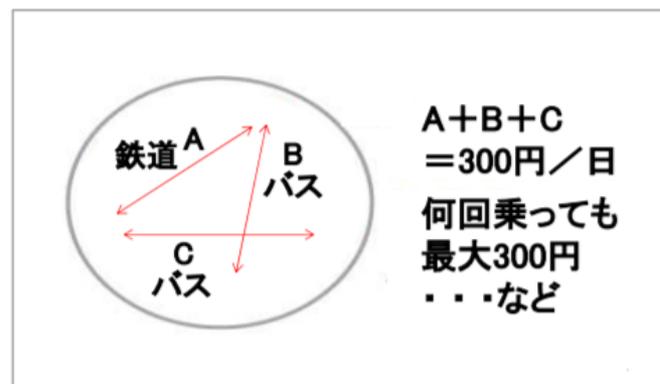
- 地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難

【改正案】

- 「**地域公共交通利便増進事業**」を創設
⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



等間隔運行



定額制乗り放題運賃

