

**地方公共団体のスーパーシティ提案についての
国家戦略特区WG委員等によるヒアリング（高松市）
（議事要旨）**

（開催要領）

- 1 日時 令和3年5月28日（金）15:00～15:30
- 2 永田町合同庁舎703会議室等（オンライン会議）
- 3 出席者

＜自治体等＞

小澤 孝洋	高松市総務局参事兼デジタル推進部長
金川 邦広	高松市デジタル戦略課長
山口 功作	高松市スーパーシティ構想アーキテクト 高松市スマートシティアドバイザー
平井 賢太郎	高松市デジタル戦略課課長補佐
細川 和久	高松市デジタル戦略課スマートシティ推進係長
伊賀 大介	高松市建築指導課課長補佐
戸田 雄士	高松市デジタル戦略課主事

＜国家戦略特区ワーキンググループ委員＞

委員 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

＜情報・デジタル、個人情報保護の専門家＞

平本 健二 内閣官房政府CIO上席補佐官（スーパーシティ／スマート
シティにおけるデータ連携等に関する検討会 委員）

＜内閣府地方創生推進事務局＞

佐藤 朋哉	内閣府地方創生推進事務局審議官
喜多 功彦	内閣府地方創生推進事務局参事官

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事
 - （1）提案内容の説明
 - （2）質疑応答
- 3 閉会

○喜多参事官 本日は、御多忙のところ御出席いただき、ありがとうございます。
これより高松市から、スーパーシティのうち、移動・交通分野についてのヒアリングを

実施したいと思います。

まずは自治体より提出いただいた資料につきまして、5分、10分程度で御説明いただき、その後、質疑応答を全体で30分程度予定しております。

本日の出席は、落合先生と平本先生になります

それでは、自治体より説明をよろしくお願いいたします。

○小澤参事 よろしく申し上げます。

交通から説明をします。

○伊賀課長補佐 高松市の伊賀でございます。よろしくお願いいいたします。

資料を多く付けていますが、今回説明させていただくのは、手書きの資料のほうです。高松市で考えている変動運賃ですが、国交省がやろうとしている変動運賃と合致しているのではないかという質問をお受けしていただきましたので、それについて高松市としてまとめた資料がこれでございます。

高松市としてやりたい変動運賃なのですけれども、もともと需要による視点で変動させるものが三つあります。

一つ目は、ピーク、オフピークの関係です。あと、天候の関係、曜日ごとの需要の関係を見たときに、運賃を変動させるという視点です。

もう一つは、乗合事業が成立しない、需要に応じた供給にならないエリア限定で、運賃自体を固定で割り引くという考え方です。

三つ目は、需要による変動運賃という切り口ではなくて、社会課題の解決につながる、イコール効率性の視点という意味で変動運賃をさせる相乗りであるとか、公共交通に乗り継いだときに割り引くという、大きく分けるとこの三点です。

高松市としての見解は、今、国交省において変動運賃を実施しているところは、運賃部分の変動ではなく、迎車料金のところの変動を考えているという認識でございますので、この記載にあるとおり、需要による視点のピーク、オフピーク、晴天、雨天での変動に関しては考えていらっしゃる。ピーク、オフピークについては、通達で可能になっていますが、これから変動の考え方として出てくる、例えば天候であるとか、曜日などは、今後可能になるという認識でおります。

ただし、ここに書いてある需要による視点の、エリア限定の特定割引というのは、運賃側を下げたいという高松市としての提案です。ここに関しては、今、国交省から出ているアナウンスの中では、全く読み取れないという整理でありますし、効率性による視点というのは、一部可能などところもあるのですけれども、そもそも相乗りというものが一般乗用で今の段階では認められていないというのが考え方です。ただ、ここは通達の中にも注意書きがありまして、相乗りに関しては、コロナ禍なので延ばしていますというアナウンスがありました。したがって高松市の見解としては、ここは、将来、国交省さんも可能にしていくのではなかろうかと考えているところです。

これはあくまで高松市の見解でしたので、この見解を、国交省の自動車局や、総政局に

ぶつけたところでございます。結論から言うと、自動車局からは、乗合事業であれば可能だろうという回答をいただきました。ということは、一般乗用で運賃部分を変動させることは、今の段階で考えていないという認識でございます。

国交省さんから言われた乗り合いであればいいというのは、有識者とのヒアリングの中でも申し上げましたが、乗合事業でやっていくとなると、借り上げ的な、要はそのサービスを担保するために、人件費であるとか、その他の固定費を抱え込んだ状態でサービスを提供しないといけないという構図になりますので、ここに関しては、私らとしては考えていない。一般乗用で、バタクスのプラットフォームの中に高松市のタクシー車両が多く登録されることによって、だぶついているタクシー車両を、需要の薄い乗合事業で展開していたエリアに車両を回していく。そのためにエリア限定固定割引を展開したいと考えているところです。

変動運賃については以上でございますが、高松市としては、公共交通の類いのものを、需要に合わせてサービス展開している関係上、バス、タクシー、電車、自転車辺りは一つの運賃体系の中で展開していきたいと考えています。そういったときに課題になるのが一般乗用のところです。ほかのモードと同じテーブルに載せて運賃設定することが、今の段階ではできないというのが、資料の下側に書いてある、道路運送法9条の第4です。これは乗り合いの事業であれば、地元のコンソーシアムの協議を経れば、運賃設定が地域でできるという法律ですけれども、ここを一般乗用のバタクスに関しても水平展開していただきたいというのが、高松市が狙っている特区の一部だと思っています。ただ、これはバタクスというサービスがある程度確立されてこないと、なかなか緩和されないと考えています。変動運賃につきましては、以上でございます。

○小澤参事 続きまして、連携基盤の御説明をさせていただきます。どうでしょうか、先に交通の話のほうがよろしいですか。

○喜多参事官 高松市さん、先に説明してください。

○山口アーキテクト 高松市に関しましては、情報連携基盤を持たないということではなく、この図にもございますとおり、通常のものとは変わらないのですが、固有の単体の情報連携基盤での運用には収まらない。今、この図の中では連携基盤が二つございますけれども、サービス提供型基盤というのは、こちらが持たずに基盤のサービスだけをプラットフォームベンダーさんに提供していただく。ですので、相対でのコスト増にはつながらないとは思いますが、そのような形で基盤同士が連携する。もちろん内閣府さんが示されているものに準拠をした上で、基盤の中で相互運用が既にできることを確認したいということでございます。

これは二つということではなく、現在、公募に参加していただいているプラットフォームベンダーの皆さん全員に御参加いただけるような形を用意しておきたいということでございますので、特別変わった、ここだけのものではございません。その点を御理解いただければと考えておりました。

○小澤参事 こちらからの説明は以上です。

○喜多参事官 それでは、落合先生から御質問をよろしくお願いします。

○落合委員 分かりました。

御説明いただきまして、ありがとうございます。

国交省とやり取りをさせていただいた状況というのは、分かりました。その中で、実際にバタクスがある程度確立していった段階で、認められるのではないかというお話もいただいていたところで伺いました。どのぐらいの時期にそこまでたどり着けそうですか。国交省がどう言われるかは別にして、サービスとして、今、想定されるレベル感のところまで、いつぐらいにたどり着けそうかということでしょうか。

○伊賀課長補佐 特区をいただけるという前提でスケジュール感を申し上げますと、今年度、今、申し上げた、限定したエリアの中で、既存の乗合事業で、区域型のデマンド運行を実証実験としてやる予定にしています。この中で求めていくことは、先ほど申し上げた固定割引をどれだけの価格で設定すれば、タクシー業界として是となるのかという検証であったり、地域として、行政もそうなのですけれども、どういうインセンティブを設けていくことで、このサービスを広めていくことができるかという、行政の負担の在り方もエビデンスを取っていく必要があると思います。この実証実験が今年度予定されています。

特区をいただければ、来年度、まさにバタクスの実証実験として、価格変動をさせるということをやっけていきつつ、今、私たちがやりたいことは、ソリューションとしてないので、それを一緒に展開していくというのが来年度です。

イメージとして、社会実装は再来年にはスタートさせたいという、高松市のスケジュール感でございます。

○落合委員 分かりました。御説明ありがとうございます。

そういう意味でいうと、規制改革は、来年の実証をしている段階で、その状況も見ながら国交省に緩和してもらいたいようなスケジュールが望ましいというか、そういうふうになるとよいとお考えということでしょうか。

○伊賀課長補佐 そうです。

先ほど申し上げたところで1点言うならば、バタクスができればという話に関わっているのは協議運賃のところだけで、そもそも総括原価方式で算出している運賃体系ではない、別の運賃体系を設けたいということです。早期に特区指定をいただいて、規制緩和をしていただかない限り、このサービスは提供できないと考えていますので、そこに関しては特区をいただいて、早期に規制改革をしていくというのが、高松市のスケジュール感でございます。

○落合委員 分かりました。ありがとうございます。

最終的には乗り合いから一般乗用に展開をしていくときに、こういう形の説明であれば、ある程度行くことを考えているというか、例えば公に議論をするときに、こういう理由で大丈夫だとおっしゃられる御予定の内容について、改めて教えていただけないでしょうか。

○伊賀課長補佐 高松モデルという、供給の最適化をしていこうということで、既存の交通体系を再構築している途中です。その中で、供給の最適化をしていく、適切なモードを設けていくということは、議会のみならず、市民に対しての合意形成が終わっている自治体です。市民だけではなく、事業者との合意も終わっているところでもあります。こちらとしては、移動手段をどれだけ用意できるかというフェーズに来ており、いろんなサービスのグラデーションが出せればいいということなので、当然、説明はしていくのですけれども、一定の説明はもう終わっており、どういうサービスを用意できるかというところだと思っています。課題の共有は終わっているということです。

○落合委員 分かりました。ありがとうございます。

平本さん、いかがでしょうか。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 データ連携基盤について教えてほしいのですけれども、山口さんから説明いただいたところですが、前回のものはすっきりしていたような気がしていて、サービス提供基盤があって、先端的サービスの間にデータ連携基盤が入ったということで、直立になりました。これはサービスによってチョイスするというイメージなのですか。

例えばデータの変換などは、二重にする必要はないですし、フロントエンドのサービス提供基盤のほうでやってしまったら、その後のところではやることがないから、スルーして通せばいい話だし、そんな感じでサービスごとのチョイスがあり得るというイメージで捉えればよろしいのですか。

○山口アーキテクト 分野ごとに選んでいただいて、最も適しているもの、例えば我々が精査した結果、IoTのセンサー部門にメリットのある基盤もございますし、機微情報を扱うことが得意な基盤もございますので、その辺りはサービス側に選んでいただいて、その代わり、全部がつながるように保証してくださいということです。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 なるほど。分かりました。

その場合、真ん中にあるデータ連携基盤は、今までの経緯からいくと、基本的にFIWAREベースなのですか。

○山口アーキテクト これからになります。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 そこもこれからということですね。

○山口アーキテクト はい。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 分かりました。

あと、皆さんが心配していたのは、サービス提供基盤で供給されると、その安定性みたいな、一般のSaaSでもそうだと思うのですけれども、今、そのサービスを民間がサービスしても安定しているのですが、そこら辺については、サービスを提供される候補の会社さんとお話をして、こういうサービス型の提供をしたいと考えている会社さんは何社かいるという感じですか。

○山口アーキテクト 今、公募に参加されているところは、ほとんど参加したいというこ

とでお聞きしております。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官　そういう意味では、そこに実装して、どんとサーバーを立てるということでもいいし、実際問題として、サービスで従量課金型でやっても問題はないということですね。

○山口アーキテクト　利益の上限を決めていただいています。携帯電話の従量課金と同じようなモデルで、上限は合意した範囲でお願いしますということになっております。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官　そこが次に聞いたかったところで、行政機関というのは、サービス型だと、お金が切れるとサービスが止まってしまうので、そこは上限値でいくという形で、都市OSというのは、使っていくとだんだんデータ量が増えていきます。だから、毎年、ネゴシエーションの上で、上限値をいじっていくという形ですか。

○山口アーキテクト　すぐに切れるという状態です。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官　分かりました。どうもありがとうございます。

○喜多参事官　落合先生、御質問はよろしいですか。

○落合委員　1点伺いたいこととして、全体的なモビリティのサービスとほかの分野のサービスとの連携について、もし今お話しできる場所があれば、特にほかの分野の規制緩和項目とかぶるようなサービスとモビリティとの連携があれば、お話しいただければと思います。

○伊賀課長補佐　スーパーシティの提案をつくっていく過程において、交通は派生需要ということもありまして、各分野からどういうつながり方ができるかという話をずっとしていました。サービスでいうと、例えば放課後ファクトリーにしても、そこには移動が当然発生するので、どういうつながり方をさせていくかということは議論していたのですが、今、おっしゃっていただいたとおり、分野ごとに熟度が違うわけです。特区までたどり着くには、まだ時間がかかりそうな分野があるので、その中でしっかりサービスを固めていただければいいと思います。

バタクスというのは、普通の配車アプリと違って、高松市の狙いは、多くの車両にぶら下がっていただくことなので、先ほど言ったようなスケールメリットを出しながら、運賃を触っていくということは、意外とできるのではないかと。

例えば介護の場合だと、タクシーを呼び出すと、コストが見合わなくなってくるところがあるのですが、バタクスとマッチングさせることによって、そういう運賃体系をつくっていくことも、今後、可能であろうという話はしています。

ざっくりですけども、こんな感じの話をしていました。

○落合委員　分かりました。ありがとうございます。

これで最後ですけども、いただいた資料の中で、エリア限定の固定割引をできるようにするというのと、乗り継ぎ割引というところがあります。この辺もできるようにしていきたいということで、これらの二つの項目について、特に国交省にお願いしたいということになりますでしょうか。

○伊賀課長補佐 現行の制度上、これはできないというのがこちらの認識ですので、特区をいただいて、国交省としっかり調整をしていながら、規制改革を狙っていきたいと考えているところです。

○落合委員 分かりました。

そのときに、オフピークとか、天候による割引も一緒に、もともと現行法でできるものも含めて、新しい法律の中で書かれるのであれば、それもいいし、そうではなくても、もともとできることになっているはずなので、組み合わせてやっていくということですね。

○伊賀課長補佐 国交省さんとの協議の中でも話が出まして、国交省が狙っている運賃のところも、需要のところが当然効いてくる手法ですので、組み合わせてやっていきたいという話はさせていただきました。

○落合委員 それについて、ネガティブなコメントは特にないということによかったでしょうか。

○伊賀課長補佐 自動車局ですけれども、こういう需要の薄いところを一般乗用でやるという認識が、そもそもスタートとしてないわけです。なぜそこを選択したかという説明をしっかりとさせていただいて、そこさえ共有できれば、国交省さんが狙っているモデル、例えば乗り合いでやっていくモデルと、バタクスのような新しいモデルを組み合わせることは可能だと思っています。そういう話も国交省にはさせていただきました。

私らは新しい価格帯と新しいモードを今回の規制改革の中でやっていきたいという話をさせていただいて、立場的に今すぐオーケーという話ではないですけれども、国交省としては、非常に面白い、しかも、地に足がついていて、合意形成モデルから入っている考え方というのは、貴重だという御意見はいただいています。

○落合委員 分かりました。ありがとうございます。

○喜多参事官 平本先生はよろしいですか。

○平本内閣官房政府CIO上席補佐官 大丈夫です。

○喜多参事官 ありがとうございます。

それでは、ヒアリングを終了いたします。高松市さん、どうもありがとうございました。