

2019年
12月2日号

MaaS の実現に向けた課題と近時の取組み

執筆者: 松村 英寿

近時、新たなモビリティサービスの領域、特に MaaS (Mobility as a Service) が注目を集めています。MaaS について統一された定義はありませんが、広い意味では、鉄道、バス、タクシー等の交通サービスを、単に個々の移動手段として提供するだけでなく、ワンストップで検索・予約・決済を可能としてシームレスな移動を実現するとともに、移動中・移動後における体験を一体化して、サービスとして提供する新しい概念です。2019 年 6 月 7 日に内閣官房情報通信技術 (IT) 総合戦略本部が公表した「官民 ITS 構想・ロードマップ 2019」では、「出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス」としています。

このような MaaS と、近年のテクノロジーの発展による CASE (コネクテッドカー、自動運転、シェアリング/サービス、電機自動車) が組み合わせることにより、個々の移動の最適経路だけでなく、地域全体の交通量の最適化や環境にやさしい自動車の利用が期待されることに加えて、将来的には移動中に動画等のエンターテインメントやショッピング、飲食等を楽しむことも可能となることが想定されています。さらに、これらを組み込んだ街づくりをすることにより、環境に配慮した持続可能なスマートシティの構築を目指す動きもあります。このように、MaaS に関連する分野は非常に多岐にわたることもあって、産業界では 100 年に 1 度のゲームチェンジが起こるともいわれています。そのため、さまざまな業界から注目されており、既にいくつもの企業や企業連合が参入・事業化を表明しています。

MaaS の実現のためには、国全体又は各地方の交通サービスがどうあるべきか、ひいては国づくり・まちづくりという大きな観点からの戦略も重要となってきますが、政府も積極的に取り組んでおり、各省庁において、また省庁横断的に検討がなされています。例えば、国土交通省では「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」、経済産業省では「IoT や AI が可能とする新しいモビリティサービスに関する研究会」や「自動車新時代戦略会議」が設置され検討が進められるとともに、両省合同のプロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」において採択された自治体や事業者が、全国各地で実証実験を実施しています。また、総務省においても、5G 時代を見据えた自動運転・コネクテッドカーについての検討が続けられています。

本稿では、まず MaaS の概要について触れた上で、法的な観点から、各モビリティサービスに関する課題・取組みと、MaaS プラットフォームに関する課題・取組みに分けて概説することとします。

本ニュースレターは法的助言を目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切な助言を求めて頂く必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

本ニュースレターに関する一般的なお問い合わせは、下記までご連絡ください。

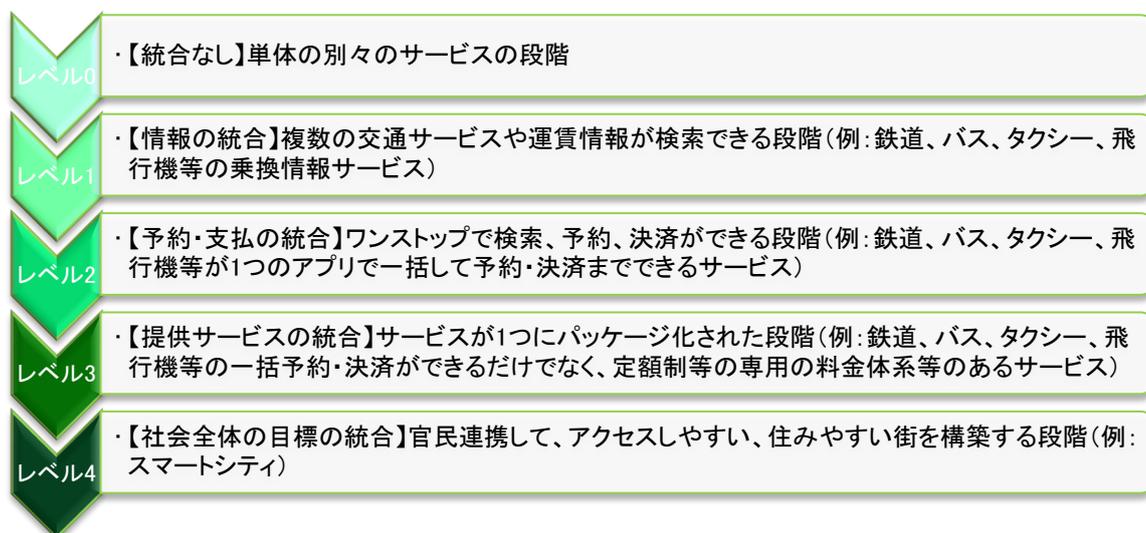
西村あさひ法律事務所 広報室 (Tel: 03-6250-6201 E-mail: newsletter@jurists.co.jp)

1. MaaS の概要

MaaS は、下表のとおり、サービスの統合の程度に応じて、レベル 0 からレベル 4 までの 5 段階に分類することが唱えられています。これらの分類は、それぞれの段階での課題等を把握し、日本版 MaaS が目標とすべきステップとして有用と思われる。

MaaS に利用されるモビリティサービスは、従来からの鉄道、バス、タクシー、航空機、旅客船等だけでなく、シェアリング形態で利用するラストワンマイルの新たな移動手段も含まれます。また、地域によって解決すべき課題やまちづくりのためのモビリティサービスのニーズが異なることから、それぞれの地域の特性等に応じた考慮も必要となります。例えば、「都市と地方の新たなモビリティサービス検討会」の中間とりまとめ¹においては、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観光地型に分けて検討がなされており、単にワンストップのサービスで移動が便利になるというだけでなく、社会的な課題の解決を含めた MaaS の導入目的と実現イメージについての参考になります。また、「IoT や AI が可能とする新しいモビリティサービスに関する研究会」の中間整理²においても、モビリティサービスの類型に応じた現状と課題がまとめられており、検討にあたって参考になるでしょう。

【MaaS レベル】



[Jana Sochor 他「A topological approach to Mobility as a Service」(2017)をもとに作成]

2. 各モビリティサービスに関する課題・取組み

(1) 運賃・料金の柔軟化

日本では、モビリティサービスの運賃・料金については、各モビリティサービスについて規制する法令・通達によって運賃・料金の定め方が規定されています(例えば、鉄道については鉄道事業法、バスやタクシーについては道路運送法、旅客船については海上運送法、航空機については航空法等)、それぞれのサービスについて検討する必要があります。MaaS の実現・普及にあたっては、利用者のニーズに応じて利用しやすい利用料を設定することが必要ですので、そのためには各モビリティサービスの運賃・料金の柔軟化が望まれます。かかる運賃・料金のポイントとしては、①事前確定運賃、②サブスクリプション(定額制サービス)、③ダイナミックプライシングが挙げられます。

¹ <http://www.mlit.go.jp/common/001279833.pdf>

² <https://www.meti.go.jp/press/2018/10/20181017005/20181017005-2.pdf>

① 事前確定運賃

鉄道やバス等では乗車場所と降車場所が決まれば利用前に運賃が分かりますが、タクシーについては、空港等の一定の施設への運賃や観光ルートの場合を除き、通常は実際の走行距離・時間に応じた運賃となります。そのため、道路の混雑状況や経路によって運賃が変わることになりますので、例えば MaaS レベル 1 の情報の統合を実施しようとしても、これまでは原則として乗車前に正確な運賃を把握することができませんでした。この点に関しては、2019 年 4 月に国土交通省の通達が改正され、同年 10 月から、配車アプリ等による推計走行距離を用いて事前に運賃を確定させることが認められるようになり、利用者が予め費用を把握することができるようになりました。

② サブスクリプション(定額制サービス)

MaaS レベル 3 では、事前に運賃・料金が確定することから更に一歩進んで、一定期間の定額制サービス(乗り放題)や複数回利用の定額サービス等が念頭に置かれているところ、現状では、鉄道やバス等の通学・通勤定期券等では一定期間の乗り放題運賃が定められていますが、利用者のニーズに応じたよりきめ細やかなサービスの導入が望まれています。また、タクシーについては、旅行業法上の企画旅行としての定額サービスが実施されていますが、一部の限られた地域のものであります。この点に関しては、国土交通省が定額タクシー運賃の実証実験(利用可能区域や利用回数などの条件の範囲内で、一定期間、定額で乗り放題とする運賃サービス)を実施するなどして、現在、2019 年度中の制度化に向けて検討がなされています。

③ ダイナミックプライシング

ダイナミックプライシングとは、需要と供給に応じて運賃・料金を変動させて、需給マネジメントを行う仕組みをいいます。航空運賃では、一定の予測のもとに運賃を変動させること(繁忙期や休日は高い運賃、閑散期や平日は低い運賃を設定する等)は行われていますが、予約が必要のないサービスの運賃では、リアルタイムの需給を把握する必要があります。また、現行の運賃・料金制度では、その変更認可又は届出が必要とされているサービスが多いことから、リアルタイムで運賃・料金を変動させることは困難といえます。このダイナミックプライシングについては、消費者保護や社会的受容性の観点から、実証実験を通じた検討が必要とされ、国土交通省がタクシーの変動迎車料金に関する実証実験(閑散時には迎車料金を 0 円又は安くする一方で、混雑時には高い迎車料金を支払う乗客に優先的に配車するという試み)を実施する等して検討が進められています。

(2) ライドシェア

米国等で行われているような自家用車を利用したライドシェアは、道路運送法上、自家用有償旅客運送(いわゆる白タク)に該当し、市町村や NPO 法人が過疎地(交通空白地)で運行する場合等を除いて原則として禁止されているため、日本では一般旅客自動車運送事業の許可を取得しているタクシー事業者と連携して、タクシーの配車アプリが急速に普及しています。もっとも、現行法上、タクシーでは原則として相乗りは禁止されているところ、相乗りタクシー(配車アプリを利用して、目的地が同じ方向の乗客同士をマッチングし、順次乗降できるサービス)についての実証実験を実施して、2019 年度中の解禁に向けてルール案が検討されている段階です。

また、運賃は徴収せず、ガソリン代等の実費を支払ってもらうこととして、道路運送法上の許可又は登録を要しない範囲で運用する自家用車のライドシェアアプリも登場しています。

(3) カーシェア

自家用車を有償で貸し渡す場合には、道路運送法上の許可が必要となりますので、かかる許可を受けているレンタカー会社等が自動車のシェアリングサービスを提供しています(レンタカー型カーシェアリング)。また、共同使用という形態で、CtoC(個人間)カーシェアリングも実施されています。

レンタカー型カーシェアリングについては、2014年の国土交通省の通達により、ラウンドトリップ(借りた場所に返却する)方式だけでなくワンウェイ(乗り捨て)方式も認められるようになってきました。ワンウェイ方式のほうが、利用者にとっては利便性が高いサービスではあるものの、その普及のためには、乗捨用駐車場の確保や乗捨車両の再配置等の事業者側のコストの問題があります。この点については、1人乗りの超小型モビリティ(後記(5)参照)を利用した実証実験により、道路上のカーステーション設置に関する条件や留意事項等の検証が実施されているところです。

(4) オンデマンド交通

オンデマンド(デマンド型)交通は、利用者の需要に応じて運行する、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通サービスであり、運行方式や運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態があります。道路運送法上、一般的には乗合事業(路線不定期運行や区域運行)に位置づけられ、地域公共交通会議での協議が調うことが運行許可の条件となっています。オンデマンド交通の運行事業者における採算性確保や既存交通網との調整も課題となりますが、近時のAI技術の発展により、利用者の移動需要をリアルタイムで把握するとともに、効率的にマッチングして最適なルートで配車することも可能になってきています。また、自動運転との組み合わせで、交通空白地域や観光地での活用も期待されています。

(5) 超小型モビリティ/マイクロモビリティ等

超小型モビリティとは、従来の自動車よりコンパクトな1~2人乗りの電動車両をいいます。「原動機付自転車」に該当するものと、道路運送車両の保安基準の基準緩和認定制度を活用して公道走行が可能となっている「軽自動車」に該当するものの2種類があり、地域の手軽な移動手段として普及することが期待されています。

また、ラストワンマイルを支える移動手段として、より小型のさまざまなモビリティが登場しており、自転車や電動キックボードのシェアリングも注目されています。電動キックボードは、現行法上は一般に「原動機付自転車」に該当するため、運転免許やナンバープレートの取得等が必要となります。現在、適切な制度設計の提案を目指して、規制のサンドボックス制度を利用した電動キックボードのシェアリング事業に関する実証実験等が行われています。

さらに、高齢者の移動手段・観光地での周遊手段として、環境にやさしいグリーンスローモビリティ(時速20km未満で公道を走行する、4人以上が乗車可能な電動モビリティ)の普及も進められています。

(6) 自動運転

2019年5月に道路交通法及び道路運送車両法の改正法が成立し、法律上は2020年5月までにレベル3の自動運転車が公道を走行することが可能になりますので³、現在、それに対応するための保安基準等の策定が進められています。また、2019年6月には「限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン」も公表されていますので、自動運転バス・タクシーによる旅客運送事業を行う際には、同ガイドラインを踏まえた対応をする必要があるでしょう。

2020年には自動運転車の走行にとっても欠かせない5Gの実用化が予定されており、車車間通信・路車間通信等の実証実験

³ 改正法の概要は、[ロボット/AI ニュースレター2019年5月21日号](#)をご参照下さい。

も行われています。自動運転車が実用化された後の移動中の車内空間で提供するサービスについて、各種サービスを規制する法令について検討する必要がありますし(例えば、移動レストランであれば食品衛生法、移動診療所であれば医師法や薬機法等)、サービス提供のための車両についても、道路運送車両の保安基準を満たす、あるいは保安基準の緩和認定を受ける必要があります。

さらに、自動運転車が事故を起こした場合の責任について、「自動運転に係る制度整備大綱」において、自動車損害賠償保障法との関係では、従前の運行供用者責任を維持し、保険会社の求償権行使の実行性確保のための仕組みを検討する等は示されていますが、具体的な内容については、今後の検討事項となっています。

3. MaaS プラットフォームに関する課題・取組み

(1) データ連携(標準化、API、利活用)

MaaS レベル 2 の段階では、個別のトリップについて、鉄道、バス、タクシー等の検索だけでなく、予約、決済までを 1 つのアプリで完了させることが想定されています。そのため、各移動サービスに関するデータが共有・連携されることが不可欠となります。

この点に関しては、2019 年 9 月から、国土交通省が設置した「MaaS 関連データ検討会」において、提供が必要なデータと提供者の範囲、データ提供にあたっての考え方(協調的データ・競争的データ、コスト負担)、API 連携のためのデータの標準形式や提供されるサービスの想定、データの利用にあたっての考え方(二次的販売、加工の可否、データに起因する損害の責任)等について、事業者ヒアリングを踏まえて検討されており、2020 年 2 月頃にガイドラインがとりまとめられる予定です。

また、国土交通省が進めている「国土交通データプラットフォーム(仮称)整備計画」も、MaaS レベル 4 で想定されているスマートシティ等の実現に向けたものであり、2022 年度の分野間データ連携基盤の本格稼働を目指しています。

(2) パーソナルデータの取扱い

MaaS では、膨大な量の個人の移動等に関連するデータが収集され、また、利用者の属性等や趣味・嗜好に合わせてパーソナライズされたレコメンデーション等(例えば、宿泊、飲食、観光場所や各種イベント)のサービスを提供することも想定されます。MaaS プラットフォームでは利用者の移動のタイミングや経路を把握することができるため、近未来を予測したマーケティングを行うことも可能になるでしょう。そのようなパーソナルデータの利活用に関して、位置情報の利用や個人の属性等を利用したプロファイリングの活用、事業者間でのパーソナルデータの共有等を含めて、誰が、どのようなデータを、どのように利用できるかが問題となり、その検討にあたっては個人情報保護法やプライバシーへの配慮も必要となります。

なお、個人情報保護法に関しては、2020 年に改正が予定されており、①開示請求や利用停止等の個人の権利の在り方、②漏えい報告の在り方、③事業者の自主的取組を促す仕組みの在り方及びデータ利活用に関する施策の在り方、④ペナルティの在り方、⑤域外適用・越境移転等の在り方について議論がなされていますので、その動向は注視しておく必要があるでしょう。また、海外からの観光客等も対象とする場合には、EU の GDPR や米国のプライバシー法制にも留意する必要があります。

(3) デジタル・プラットフォームに関するルール整備

近年、世界的にデジタル・プラットフォームに関するルール整備の必要性について議論されており、日本においてもさまざまな検討がなされています。公正取引委員会が設置した「データと競争政策に関する検討会」において、デジタル・プラットフォームによるデータの収集・活用やデータへのアクセスに関する競争法上の問題点について、「業務提携に関する検討会」においては、MaaS プラットフォームのように業種横断的データ連携型業務提携と競争法上の問題点について検討されています。また、経済産業省・公正取引委員会・総務省が設置した「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」においても、取引環境の透明性・公正性確保に向けたルールと、データポータビリティや API 開放といったデータの移転・開放ルールに関して検

討されています。その関係で、「デジタル市場競争会議」において、デジタル・プラットフォーマー取引透明化法(仮称)についての議論も始まっています。

さらに、公正取引委員会は、デジタル・プラットフォーマーによる個人情報の集積・利活用に関して、独占禁止法上の優越的地位の濫用となる場合があり得るとする「デジタル・プラットフォーマーと個人情報等を提供する消費者との取引における優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方(案)」を公表して意見募集を行い、その考え方を整理中(2019 年内に公表予定)ですので、MaaS プラットフォームを運営する際には、これらの議論についても注意しておく必要があります。

(4) 旅行業法との関係

MaaS プラットフォームに関しては、どの主体が運営者となるかという問題や、旅行業法上の旅行業への該当性にも留意する必要があります。MaaS プラットフォームにはさまざまなタイプのものが想定されますが、複数の移動サービスの検索・予約・決済を一括して行うアプリを提供し、事業者や利用者から手数料等の報酬を得る場合には、旅行業法上の旅行業に該当する場合がありますのではないかと思います。その場合には、旅行業の登録や旅行業務取扱責任者の選任、営業保証金の供託等の旅行業法上要求される手続が必要になる一方で、各交通サービスの運賃・料金を規制する法令の範囲内で、企画旅行として通常の運賃・料金の合計額とは異なるパッケージ料金を設定することが可能になります。したがって、MaaS プラットフォームで実際にどのようなサービスを提供するかを踏まえて、旅行業の登録の要否等についても検討することになるでしょう。

(5) 利用規約

MaaS の運営にあたっては、MaaS アプリの利用に関する利用規約を定めることとなりますが、この利用規約は、2020 年 4 月の民法改正により新たに設けられる「定型約款」に該当する場合があります。定型約款に関しては、①契約への組入れの要件、②不当条項・不意打ち条項(例:免責規定)に関する定め、③定型約款の変更に関する定め等が設けられますので、利用規約を策定する際には、かかる民法改正や消費者契約法も意識して規約を検討する必要があります。また、利用者から取得するデータの利活用に関しても、上記(2)のパーソナルデータの取扱いや(3)のデジタル・プラットフォーマーに関するルール整備との関係を踏まえて、利用規約で定めておく必要があるでしょう。

(6) その他

これらに加えて、事業の内容によって異なりますが、例えば、MaaS アプリ上で、モビリティサービスの提供事業者と利用者との間でメッセージのやり取りができるような機能を付す場合等には、一般には電気通信事業法上の届出が必要となりますので、実際に提供するサービスとの関係でその要否を検討する必要があります。

また、現在政府がキャッシュレス化を推進していますが、サービス形態や決済の方法によっては、資金移動業や前払式決済手段等に該当しますので、その場合には資金決済法上の登録等が必要となります。なお、決済法制に関しては、金融審議会の金融制度スタディ・グループにおいて制度整備の検討がなされていますので、かかる議論もフォローしておく必要があるでしょう。

さらに、サービス提供にあたって割引やクーポン配布等のキャンペーンを実施する場合には、景品表示法との関係も整理しておく必要があります。

以上、各モビリティサービスとプラットフォームに関する主要なポイントについて見てきましたが、MaaS に関しては幅広いサービスが想定され、検討が必要となる法領域も多岐にわたりますので、提供することを想定しているサービスに応じた検討が必要となります。



まつむら ひでとし
松村 英寿

西村あさひ法律事務所 弁護士

h.matsumura@jurists.co.jp

2002 年弁護士登録。M&A、アライアンスをはじめとするコーポレート分野全般、AI・データの利活用や自動運転・MaaS 等の新たなモビリティサービスに関する案件、スタートアップ支援等、幅広い業務に従事。著書は、『データ取引の契約実務』(商事法務・2019)、『データの法律と契約』(商事法務・2019)、『AI の法律と論点』(商事法務・2018)等多数。

西村あさひ法律事務所では、M&A・金融・事業再生・危機管理・ビジネスタックスロー・アジア・中国・中南米・資源/エネルギー等のテーマで弁護士等が時宜にかなったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。

バックナンバーは<<https://www.jurists.co.jp/ja/newsletters>>に掲載しておりますので、併せてご覧下さい。

(当事務所の連絡先) 東京都千代田区大手町 1-1-2 大手門タワー 〒100-8124

Tel: 03-6250-6200 (代) Fax: 03-6250-7200

E-mail: info@jurists.co.jp URL: <https://www.jurists.co.jp>

© Nishimura & Asahi 2019