

2019.10.25

筑波大学名誉教授・日本大学特任教授

石田 東生

交通政策審議会 地域公共交通部会 意見メモ

**新しいモビリティ・MaaS への期待と課題****1. 最近思うこと——MaaSを巡る誤解**

- MaaSを巡る議論がここ2—3年非常に活発に、事業者・行政などの関係者においてなされている。その議論の中にも多いが、その印象を述べてみたい。
- **MaaSで交通問題が解決できるという誤解：**特に中山間地に多いが、MaaSが実装されると交通問題が解決されるとの過度の期待(あるいは宣伝)を感じることが多い。ファンダメンタルが良くないと、データ連携・MaaSアプリだけではいかんともしがたいこともあり、MaaSにできることを冷静に見極めることが大事である。
- **MaaSアプリが必須であるという誤解：**国交省のMaaS推進支援事業の募集要項にMaaSアプリを前提としたが若干反省している。世界では、MaaSアプリはなくともシアトルやパリ・ストラスブールのように、MaaS導入の目的であるモビリティサービスや高度な生活の質(QoL)を実現、あるいは急速に改善している都市も存在する。MaaSアプリがなくとも、明確なビジョンの共有化の下、ハードインフラ・施設の整備、法制度やビジネスモデルなどソフトインフラの拡充、社会的受容性の獲得や向上などを含む総合的かつ柔軟な実験的な取り組みを推進し、そのための財源確保を市民の理解と協力を得たうえで可能としていることなど学ぶべきことも多い。
- **MaaSは旅客中心であるという誤解：**旅客輸送が中心であることは間違いないが、物流・ロジスティクスも重要である。第一に、物流サービスが危機に瀕しており社会システムに関わる公共政策としての解決・改善が求められていること。第二に、モビリティサービスの十分な提供のためには地域のモビリティ資源の最大活用が不可欠であるこの観点からも、旅客と貨物の従来の壁を超えた取り組みが必要であるからである。
- **既存の交通サービスの有機的連携がMaaSの本質であるという誤解：**既存のものだけではなく、新しい車両(低速型モビリティ、電動キックボードなど)、既存の交通手段の範疇から技術的社会的な理由によりはみ出ようとしているもの(典型的には総重量が100kgを遥かに超える親子3人乗車時の電動アシスト自転車)、新しい提供者と新しいルールによるモビリティサービス(ライドシェアリングや互助精神による新しい輸送ビジネスモデル(道路運送法の許可・登録を要しないもの)などの検討と積極的組み込みも喫緊の課題である。
- **MaaSレベルについての誤解：**図はよく引用されるMaaSのレベル概念図である。この図の問題は空間概

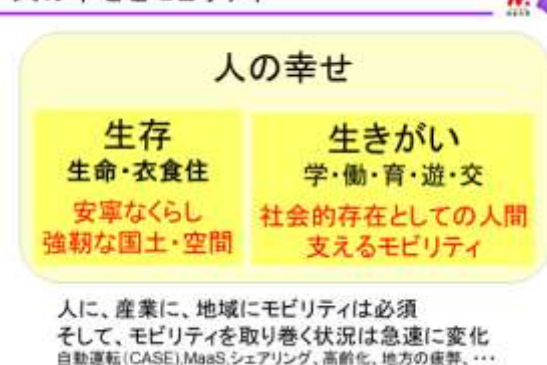
念が欠如していることにあると考える。この図と首都圏の大きさ・複雑性を比較し、我が国では高レベルのMaaSの導入は非常に困難、あるいはほとんど不可能であるとする議論も多いが、空間や範囲を限定すれば、都市経営まで視野に入れたMaaSも十分に可能であり、日本版MaaSの狙いもここにあることを強調しておきたい。



## 2. 新しいモビリティ・MaaS を考えるときの基本的スタンス(自戒を込めて)

- 目的・追求する価値を常に考える:** よく言われる目的手段勘違い論である。新しいモビリティサービスの提供は、人の幸せ、地域のQoLや競争力の継続的な向上のためのものであることを忘れずにいたい。そこが希薄になると、MaaSアプリやデータ連携システムの導入、新しい車両の開発と実装、新しいモビリティサービスの実装のための制度改変が自己目的化する恐れが常に存在する。

### 人の幸せとモビリティ



- わが国のモビリティの現況を正しく認識する:** 一言でいうと、モビリティが都市においても地方においても、個人生活としても産業としても衰退しており、これがますます加速されている。衰退する公共交通であり、輸送産業の存続の危機であり、地域の存続の危機である。時間と資源はそれほど潤沢ではないことを、したがって思い切った政策転換・改革が必要であることを強く認識するべきである。
- モビリティ資源を有効に活用する:** 地域には交通事業者によるモビリティサービス以外にも、多種多様なモビリティ資源が存在する。これらは自家用乗用車であり、物流を担うトラックであり、企業・学校・病院などによるモビリティサービスなどである。特に条件の厳しい中山間地域ではこれらの有機的連携と活用によりデータ連携とMaaSアプリを実装し、より良いモビリティサービスをより少ない公的負担で、あるいは負担ゼロで自立的に提供できることが十分に可能であり、そこを目指した大胆な制度改革も視野に入れた検討を行うべきである。
- 国の基本政策に乗りかかる:** これからのわが国の基本戦略として、超スマート社会の構築が科学技術政策産業政策分野において議論と政策形成が活発に行われていることは、第5期科学技術基本計画(2016-2020)、統合イノベーション戦略2019、未来投資計画2018、成長戦略2018など枚挙にいとまがない。特に、超スマート社会の一つの実現形がスマートシティであるとされ、その中では新しいモビリティサービスが重要な

位置を占めている。大きなチャンスである。

- ・ **世界に学ぶ：** いうまでもなく世界各地各都市では都市経営戦略の中心にモビリティを置いた意欲的な政策プロポーザルが提案公表されている。あるいは、それらを巡っての議論がITS世界大会、各種学会、あるいは常設的な国際機関としては International Transport Forum(ITF)などでなされているが、最近では我が国の存在感が薄れてきているような印象もある。学ぶべきことは学ぶ、そのための基盤である人的組織的ネットワークの再構築・活性化が必要ではないか。
- ・ **アジャイルなアプローチをとる：** ヘルシンキで聞いたスローガンに「Do Fast, Succeed Fast and Fail Fast」があった。我が国では残念ながらこのスローガンは実現していない。政策プランやそのための施策体系と施策間連携のあり方、あるいはモビリティ分野、スマートシティ分野での社会実装に不可欠なSA(システムアーキテクチャ)の議論はよくなされるが、そこに時間と精力を取られすぎて実行できないという事態も散見される。法制度に関わる部分だけでなく、ビジネス展開、新しいビジネスモデルの開発などにおいても同様のことが発生している。IT業界でよく使われるアジャイルアプローチの重要性を認識し、規制のサンドボックス、特区制度、失敗しても教訓が得られれば良いとする社会実験の活用なども重要であろう。

### 3. 特に強調したいこと

- ・ 網羅的ではないが、以上の考察を基にこれからの新しいモビリティサービスやMaaSの社会実装に向けてすべきことを以下に整理したい。
- ・ **ICTの活用・データ連携の進展はやはり重要：** 今年度は国交省・経産省のMaaS支援プロジェクトの審査、少し範囲は大きくなるが国交省のスマートシティ構築支援プロジェクトの審査を担当し、延べ 150 の申請書を精査した。印象はいろいろであるが、特にデータ連携システムやMaaSアプリシステムの開発に重点が置かれていたが、予算制約もあり低予算、そのため低パフォーマンスとならざるを得ないシステム開発が中心であり、いわばトイモデルのオンパレードという印象は否めない。これらは基本的な部分、骨格部分は共有できるものであり、各地の特徴によるカスタマイズを可能にするような工夫により、より高性能にしたがって良いサービスを提供できるようなシステム開発も十分に可能であると思われる。これをだれがリードするのも含めて大胆な議論が望まれる。シアトルやパリのように独自のシステム開発をしないで既存の良いシステムを活用するという考え方もあり、それも含めた議論が必要である。
- ・ **インフラ検討の議論に聖域を設けない：** より良いQoLや地域存続・地方創生のための新しいモビリティサービスの導入、真に意味のあるMaaSの実装に向かっては、施設・制度・社会的受容性をなどの広義のインフラ整備が必要であり、大胆・活発な、聖域を設けない検討が必要である。関連する法律だけでも、交通政策基本法、道路運送法、道路運送車両法、道路法、都市計画法、道路交通法、独占禁止法など、国交省内の局だけでなく省庁を超えての連携が必要である。多数の困難が予想されるが前向きに検討されたい。
  - 新しいモビリティや宅配ロボットを巡っての車両法からの検討

- 道路空間のネットワークとしての再配分の具体化、賑わいと高度なモビリティサービスを提供する空間としてのカーブサイドのマネジメント方策の検討(道路横断面から見た空間再配分だけでなく空間の縦断的利用計画論)  
図はSidewalk TorontoのHPより  
【TorontoTomorrow】



- 貨客混載だけでなくむしろ中山間地域やスポンジ化した都市域においては本命である客貨混載に向けての、あるいは事業者間サービス間の車両等の相互活用を可能にするような制度創出
- データ活用にスマートシティのマネジメント、そしてその中でも最重要であり、最も実現近いところに位置する新しいモビリティサービスのスマート化を可能とする都市計画制度へのマネジメント視点の積極的導入
- 客貨混載や互助精神に基づく旅客輸送を可能にする運転手免許制度(2種免許制度)の検討など、検討すべきインフラ課題は山積状況である。
- このためには、これまで以上に、関連する部局の有機的連携・協働が必要であらう。

以上