

第139回運輸政策コロキウム～ワシントンレポートⅦ

米国都市部におけるMOD/MaaS をめぐる動向（宮本研究員ご発表）へ のコメント

東京大学大学院工学系研究科
教授 加藤浩徳

本日のコメントの概要

- 宮本氏の発表のねらいとリサーチクエスチョン
- 宮本氏の発表の結論
- 宮本氏の発表に対する感想と得られた示唆
- 宮本氏への質問

宮本氏の発表のねらい

「米国において、MOD/MaaSの動向を分析するため、特徴的な都市部に焦点をあて、その現状と課題について分析する」

(宮本氏のスライドより)



リサーチクエスチョン (加藤の解釈)

1. 米国のMODは (欧州の) MaaSと何が違うのか
2. なぜ米国でMODが関心を持たれるようになったか
3. 米国でMODに期待されている価値は何か

MODはMaaSと何が違うのか

MaaSとは

“地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービス”

出典：国土交通省，日本版MaaSの推進



地域や観光地における移動の利便性向上

地域が抱える課題の解決

既存公共交通の有効活用

交通安全とマイカー依存からの脱却

外出機会の創出と地域活性化

スマートシティの実現

宮本氏の結論1

リサーチクエスチョン1

「米国のMODは（欧州の）MaaSと何が違うのか」

【DOTの立場】

“利用者ニーズを重視するという点は共通だが、**MODはコンセプトでMaaSはプラットフォーム**”

（宮本氏のスライドより）

【米国は欧州から何を学んだのか】

“・MaaSは目的ではなく社会の課題解決や地域の目標を達成する**手段**
・**公的機関が主体**となることで一定の公益性を維持”

（宮本氏のスライドより）

米国のMODは、公的機関が主体になっており、MaaSよりも政策志向が強いようだ。

なぜMODに関心を持たれたか

過去15年ほどで、アプリベース、GPSベースのプラットフォームを活用したシェアリングやオンデマンドの新モビリティサービスが次々と登場

サービス種類		例
自走式サービス	C-to-Cタイプ	Car Next Door (豪), Drivy (仏), Mooval (独)
	B-to-Cタイプ	Zipcar (米), WhizzGo (英), AutoLib (仏)
ライドヘイリングサービス (RHS)		Uber (米), Grab (星), Lift (米), DiDi Cuxing (中)
その他		自転車シェアリング, eスクーター, デマンドバス (DRT) など...

- ➔
 - 素早く簡単に予約可能
 - 多様なニーズに対応可能
 - 車両の有効活用による効率性向上
- など, 利用者に多様な
メリット

宮本氏の結論2

リサーチクエスチョン2

「なぜ米国でMODが関心を持たれるようになったか」

“都市部への急激な人口集中とデジタル技術の発展の影響
が大きい”

(宮本氏のスライドより)

【都市部への人口集中】

“公共交通機関へのニーズ増大と新たなモビリティ・サービスとの連携への期待”

(宮本氏のスライドより)

米国のMODは、新技術の進展に加えて、都市部に居住するミレニアム世代の公共交通へのニーズを重視した結果、関心を持たれるようになったようだ。

MODに期待される価値は何か

新モビリティサービスと公共交通との関係

- **新モビリティサービスの公共交通に与える影響については、実はよくわかっていない。**
 - **ネガティブな影響があるという研究**
 - 例：米国都市部のRHS利用者のうち15-30%は、RHSがなければ公共交通を利用と回答 (Schaller, 2018)
 - **影響が小さいという研究**
 - 例：RHSの公共交通との代替性は都市の文脈に依存するが、その影響は概して小さい (Clewlow and Mishra, 2017)

出典：

Schaller Consulting (2018) The new Automobility: Lyft, Uber and the Future of American Cities.
<http://www.schallerconsult.com/rideservices/automobility.htm>.

Clewlow, R.R. and G.S. Mishra (2017) Disruptive Transportation: The Adoption, Utilization, and Impacts of Ride-Hailing in the United States. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis, Research Report UCD-ITS-RR-17-07.

宮本氏の結論3

リサーチクエスチョン3

「米国でMODに期待されている価値は何か」

【ある組織の見解】

“価値があるかどうか、まだ分からない”

(宮本氏のスライドより)

【解決したい課題】

“黒字が見込めないサービスのコスト削減とイノベーション
に前向きな姿勢をステークホルダーにアピール”

(宮本氏のスライドより)

米国のMODは、既存の交通政策の課題解決に主な価値を置き、新技術導入による付加価値にはやや懐疑的であるようだ。

宮本氏の発表への率直な感想

- **米国MODは、かなり保守的に感じる**
 - 輸送サービスの安全と安定を重視する公的機関の立場に立てば、現実的な考えかもしれない。
- **米国MODでは、新モビリティサービスによる付加価値があまり期待されていないのは意外**
 - 新技術に対する過大な期待と幻滅とが交錯している可能性あり。
- **公的機関とTNCとがビジョンを共有できていないのが残念**
 - 新モビリティサービスの先進国である米国でさえも、両者のコミュニケーションは困難なようだ。

発表から得られた示唆（私見）

- **誰がMOD/MaaSの主導権をもつべきか**
 - (少なくとも現時点の) 官主導はやや疑問. 官主導のフレームにおける技術マネジメントは公的機関の能力に依存.
→ **公的機関のデジタルリタラシー向上が不可欠だろう**
- **どうやってMODを通じて新たな価値を創造するか**
 - 都市は複雑すぎて, 民だけでは価値創造が困難かも.
→ **MaaSのレベル4「政策の統合」*に到達しないと, MODによる価値創造は不可能なのかもしれない**
- **新たな都市像に向けていかなる官民協力が可能か**
 - 米国流 = パイロットプロジェクトを通じた試行錯誤と学習
→ **ビジョン共有 (= 政策の統合) の努力の一方で, 下位レベルについては「同床異夢」による現実解も模索すべき**

※MaaSの5段階の最上位. レベル0: 統合無し, レベル1: 情報の統合, レベル2: 予約・決済の統合, レベル3: サービス提供の統合 (Sochor et al. (2017) A Topological Approach to Mobility as a Service, ICoMaaS 2017 Proceedings pp.187-201)

宮本氏への質問

1. 米国のMODからみた、日本のMaaS政策への示唆は何でしょうか。
2. 米国のMODのような公的機関でなく、民間主導のMODもありうるとのことですが、どのような条件のもとだと、民間主導型のMODが実現可能だと思われませんか。
3. 新たなモビリティサービスの登場によって、今後の交通政策の目標はどのように転換していく(べき)とお考えですか。