

## MaaSへの期待と課題

編集委員会委員

金子雄一郎

KANeko, Yuichiro

日本大学理工学部土木工学科教授

MaaSはMobility as a Serviceの略であり、「出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える新たな概念」と定義されている<sup>1)</sup>。代表的な例としては、スマートフォンアプリを用いて、出発地から目的地までの移動手段の検索・予約・決済を一括して行えるサービスが挙げられている。自動運転やAI、IoTなどと関連して紹介されることも多く、今後の交通分野に大きな変革をもたらす可能性を有するものである。

MaaSは元々フィンランドの首都ヘルシンキにおける取り組みを端緒としているが、わが国でも2018年10月のトヨタ自動車とソフトバンクの提携発表を機に、各種媒体で取り上げられることが多くなった。交通事業者においても、観光地や沿線地域、都市内地域などを対象に、ICT事業者等と連携して、新たなサービスの実証実験を行うことが発表されている（JR東日本、小田急電鉄、東急電鉄、西日本鉄道など）。増え続けるインバウンドへの対応として、多数の事業者が存在するわが国の複雑な公共交通システムの現状を鑑みれば、シームレスな移動の確保は重要な課題であり、MaaSは有効な解決手段の一つとなり得るであろう。このようなMaaSの概念や事例については、文献<sup>2)</sup>、<sup>3)</sup>に詳述されているので、本稿では今後の展開に向けた課題について、若干の私見を述べたい。

上述したように、MaaSについてはわが国では議論が始まったばかりであり、現状では一般市民の認知度も低い。実際、筆者が最近実施したWeb調査でも認知状況は2割程度に留まっている。したがって、ハードばかりが先行して結果的に社会に定着しないという過去の失敗事例と同じ轍を踏まないためにも、十分な仕組みの検討が求められよう。具体的には次の三点を指摘したい。

一つ目は、MaaSの導入によって実現される社会像を示すと同時に、明確な目標を設定していくことである。MaaSには多様な形態があり得るが、共通するのは交通サービスの向上を通じた地域の活性化であると考えられる。MaaSが浸透した社会として、きわめてスムーズな移動場面が示されることがあるが、多くの地域でバスの運行本数が削減されているような現状を踏まえると甚だ心許ない。タクシーも同様であり、近年普及が著しいカーシェアリングも都市部以外では保有台数は限定的であるなど、交通サービスの供給能力次第で、結局マイカーの方が便利ということになりかねない。こうした状況に陥らないためにも、国や自治体等において、MaaSを交通政策としてしっかり位置付けるとともに、民間事業者との連携や現行制度の弾力的な運用など、行政側の柔軟な対応が求められよう。

二つ目は、利用者の利便性に配慮したシステムを構築していくことである。既に指摘されているところでもあるが<sup>4)</sup>、昨年以降、様々な主体によってMaaS施策が展開されつつある。このこと自体は競争によるサービスの向上が期待できる側面もあるが、多様なメニューの“乱立”は利用者の利便性を損ねるばかりか、MaaS市場の発展を阻害しかねない。MaaSの特長の一つは予約、決済まで行えることであり、利用者の視点からはできるだけ少ないアプリでサービスを享受できることが望ましい。SuicaやPASMO等のICカード乗車券も1枚のカードで大都市圏や地方都市の各エリアで利用可能であるからこそ、普及が拡大したと言える。たとえ複数のMaaSのサービスが展開されても、互換性を確保するなどの対応が必要となろう。

三つ目は、交通ビッグデータを整備、活用するための技術開発を進めることである。MaaSサービスでは、需要と供給に関する膨大な情報を基に、ネットワーク上のサービス水準をリアルタイムに算定し、利用者に対して最適な移動

手段やルートを提示することになる。より精度の高い情報を提供していくためには、まずはこれらのデータを利用しやすい形で整備していく必要がある。また、これまで交通工学や交通計画分野で蓄積された研究をベースに、ICTやAI等を活用した新たな技術を開発していく視点も重要である。特にネットワーク解析や交通行動分析に関する知見は大いに活用できると思われる。さらに、平常時はもとより、災害や事故等の異常時における的確な情報提供についても社会的ニーズは高く、これらの課題への対応も求められよう。

わが国では、これまでも多くの自治体や交通事業者において、サービスの向上や維持に向けた様々な取り組みが行

われてきており、一定の経験やノウハウを有している。これらを基盤に産学官が有機的に連携して、利用者視点でのMaaSが展開されていくことを期待したい。

#### 参考文献

- 1) 国土交通省 [2018], “新たなモビリティに関する近年の状況について”, 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会 (第1回) 配布資料, (オンライン), <http://www.mlit.go.jp/common/001257733.pdf>, 2019/1/8.
- 2) 日高洋祐・牧村和彦・井上岳一・井上佳三 [2018], 『MaaS—モビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ』, 日経BP社.
- 3) 日本政策投資銀行 [2018], “MaaS (Mobility as a Service) の現状と展望～デジタル技術と新たなビジネスモデルによる「移動」の再定義～”, 今月のトピックスNo.291 -1 (2018年11月15日), (オンライン), [https://www.dbj.jp/ja/topics/report/2018/files/0000032052\\_file2.pdf](https://www.dbj.jp/ja/topics/report/2018/files/0000032052_file2.pdf), 2019/1/8.
- 4) 川手恭輔 [2018], “交通革命の前に必要な公共交通のあり方”, WEDGE Infinity, (オンライン), <http://wedge.ismedia.jp/articles/-/14809>, 2019/1/8.