

MaaSを通して見る地域交通の在り方

一般財団法人国土計画協会会長、東京大学・豊橋技術科学大学名誉教授 大西 隆

多様な内容を含み得るスマートシティのうちで、今回は交通関係、MaaSと呼ばれる諸交通手段の連携による移動サービス向上の仕組みを取り上げよう。MaaSはMobility as a Service（サービスとしての移動）の頭文字を繋いだフィンランド生まれの英語用語で、日本社会では未だ通じ難いのかと思う。乗り物そのものに特徴があるのではなく、電車、バスといった様々な交通手段を組み合わせて出発地から目的地までの経路をスマホ上で確定し、案内ばかりか、料金の決済も行っていくことができる。最初の試みは2012年頃に始まったということだが、Whim（ウィム）というアプリを使ったこのシステムの実証実験がフィンランドで行われたのは2016年で、法制度が整った2018年からは本格的なサービスが提供されている。利点は、経路選択に際しては運行状況を反映することで、最適経路が案内されることもさることながら、利用目的や頻度等に応じて種々の料金制度（利用の都度支払や、一ヶ月乗り放題料金等）を選べるようになっていて、電車、地下鉄、バス等の公共交通、さらにはレンタカーやレンタサイクルの利用を促し、マイカー利用の軽減につなげることにある。

欧州では強い関心もたれ、企業や自治体からなるMaaS推進組織が作られ、ヘルシンキ等のフィンランドの都市に続いて、バーミンガム（イギリス）、アントワープ（ベルギー）、ウィーン（オーストリア）などでWhimの導入が進んでいるようだ。日本でも、都市開発会社、JR、小田急、自動車メーカーなどがMaaSに関心を持って、種々の試みを行ってきた。また国交省や経産省も政府事業として手掛け、さらに内閣府を中心として実施されているスマートシティの主要事業となり国を挙げた取組になっている。

MaaSの狙い

欧州でのMaaSに関わる議論では、4段階の発展段階が想定されている。第1段階は情報統合（多種の交通手段の運行情報などが統合され最適経路を検索できる）、第2段階は予約と決済の統合（選択した交通手段・経路の予約や料金の支払いを事前に済ますことができる）、第3段階はサービスの統合（種々の月額料金制等の割安制度を交通手段を跨いで提供）、更に第4段階が政策統合（共同して脱炭素化等の交通体系の目標を目指す）である。これに照らすと、フィンランド等が行っていることは、第3段階に相当しており、必要に応じて軌道修正して第4段階を目指すというところであろう。

先駆けとなったヘルシンキ都市圏の例だと、MaaSが関心を集めている理由は、市交通局が運営する路面電車、地下鉄、バスなどの公共交通が乗り放題の上に、レンタカーやレンタサイクルも毎月定額で利用できる割安感のする料金システムにあるようだ。Whimを開発したMaaS Globalという民間企業が、市交通局直営の地下鉄やバス等の公共交通を含む多様な移動手段をセットにした交通サービスを販売できるように法整備も行われた。そして、タクシー等を含む参加交通事業者は、公共交通に客を奪われるという当初の心配を他所に、それぞれ利用が伸びて満足していると報告されている。移動需要そのものはそう変わらないとすれば、マイカー利用から他の交通手段への転換が起こったことになるようだ。

日本での受け入れ

これに対して、日本国内でのICTを生かした交通サービス向上の事例は、広く普及しているという意味では、第1段階に留まると見られる。つまり、ジョルダン等のアプリを使えば、所要時間や

料金などを最適化する経路選択ができ、遅延情報も知ることができる。筆者は使ったことがないが、一部では経路を構成する交通手段の決済を予め行うことも可能になっているというから、第2段階まで到達しているものもあるようだ。その中に、交通手段間で約束された割引制度が組み込まれていれば、第3段階に達することになる。

欧州生まれのMaaSの仕組みにこだわれば、日本は概ね第1段階にあり、第2段階を目指すといったことになる。しかし、そのように欧州に準じた目標を設定することは妥当なのかには疑問もある。例えば料金決済では、今や日本国内の多くの公共交通手段でスイカ等の交通系ICカードを利用できるから、これを持っていれば、事前決済と変らぬ感覚でスマホをタッチして料金を支払うことができる。むしろ、利用する都度の支払いになるので予定変更でも問題が生じないのは利点かも知れない。

新幹線や航空機をメインの交通手段として利用する場合に、各種の割引を利用しようとするれば、恐らくそれぞれの予約・購入システムと個別に取り組まなければならないのだろう。確かに、それらまで経路選択アプリに組み込まれて、最適経路の最適料金へ一気に行きつくことができれば便利だろうが、料金割引はかなり複雑な場合もあるので、個別の検索・予約・決済システムを利用するのも仕方がない気もする。また、大都市圏での移動でも、人口150万人のヘルシンキ都市圏とは比較できないほど多数の人のびとが複数の交通手段を日常的に利用しているのであろうから、定額での交通手段も利用できるようにセット料金を設定することは、必要となる利害調整を考えると困難を極めそうだ。

このように、日本は伝統的に公共交通に強いので、経路選択と交通系ICカードを組み合わせた日本の制度も、便利さの点では相当なレベルにはなっていて、先のMaaSの発展段階に合わせて、劣っていると断ずることは現実的ではない気がする。そもそも、外国の制度を紹介して日本の制度をそれに合わせようとするのは合理的なやり方ではなく、本来は、日本の都市交通の課題を整理してその解決や改善の方策を考え、必要に応じて海

外の制度も参考にするというのが正しいのであろう。ただ、どうも日本の政策立案者（担当官庁）には、海外の制度を良しとする排外主義の嫌いがあるようだ。

地域交通の課題

しかし、日本の地域交通の現状がこのままでいいというわけではない。人口減少や高齢化で交通手段の利用者はすでにピークを越えていて、特に地方都市等で重要な公共交通手段となっているバスの利用者は減少の一途を辿っている。加えて、交通手段の低炭素化を進めることは世界に共通した課題となっている。こうした課題を念頭に交通手段の在り方を考える際に、日本ではさらに、軌道系の交通手段やバスといった大量輸送の公共交通手段が民間企業によって運営され、互いに競争関係にある場合が少なくないという事情も考慮する必要がある。したがって、公共交通の利用を促進しようとしても特定の手段にメリットが大きいといった不均衡が生じる施策はとりにくい。

こうした中で、交通に関わる公共政策のとりべき方策は、多数の利用を受け入れる交通手段－日本の場合には民営が多いので敢えて公衆交通と呼べば－、公衆交通に公的資金による支援を如何に強めていくのかという点である。いわば、公衆交通の中に、運営資金支援の形で公共交通の要素を組み入れていく折衷型の追求である。公的資金による支援がなければ公衆交通のうちで維持できないものが増えていく。しかし、助成金などを増やしていけば、国や自治体の財政を圧迫することに繋がるし、バスの延命や、コミュニティバスの運行がタクシーのビジネスチャンスを奪うことになるかもしれない。あるいは自動運転等、省力化に向けた研究開発や企業努力を抑えることにもなりかねない。

そう考えると、日本の地域交通を維持していくためには、交通全体の安全や利便の確保に目配りしながら、公衆交通事業者が使命感を持って事業を継続してくことを促すような仕組み、例えば、バス車両は公的に提供して、運行を事業者に委ねるようなやり方をもっと強化していくことにあるように思う。