



## 卷頭言

### モビリティサービスと技術の新たな形

筑波大学名誉教授・日本みち研究所理事長

いし だ はる お  
石 田 生

本号のテーマは原稿依頼を受けた時点では「新たなモビリティ技術」であった。誠に時宜を得た特集であるというのが第一印象であり、その巻頭言にふさわしい内容と主張をどう展開するか頭を悩ませたが、結果として「モビリティサービスと技術の新たな形」というタイトルのもとで論を進めるにした。タイトルに込めた考えを以下に記して、巻頭言としたい。

まず、モビリティではなくモビリティサービスとした意図である。モビリティは移動そのものであり、場合によっては超小型モビリティやマイクロモビリティというように移動具を示すこともある。事実、企画案にも自動運転バス、電動キックボード、パーソナルモビリティというように新しい移動具の事例紹介が多い。純技術としてこれらの新しい移動具の開発・社会実装は重要であるが、これらを活用して都市や地域、国の存続に不可欠な移動＝モビリティをより良い形で提供することの重要性を強調するためにモビリティサービスとした。血液の流れの停止が心臓死であり、情報の流れの停止が脳死であるように、我々の社会で人・モノ・カネ・情報の流れ、すなわち広義のモビリティが停止するときは社会が存続できないときであり、モビリティサービスの本質的重要性がここにある。

モビリティサービスの新しいあり方を考えると、支える技術もおのずから内容と形が変革されるべきであろう。移動具そのものの開発も重要だが、それを包み込む広い意味での技術開発、例えばサービス提供を規定する制度技術、ハブのあり方や沿道宅地との関係性の再整理そしてその中で



のネットワークとしての空間や機能の再編も含んだ街や道のリデザインなどのインフラとの関係性の再構築、社会的受容性を支えるコミュニケーション技術、ビジネス慣習も含んだビジネスエコシステムの構築技術などがその重要度をあげるだろう。その中で、やはり DX (Digital Transformation) やスマート化の技術も不可欠である。DX というと、デジタル化、データプラットフォーム構築、アプリ開発などと考えがちであるが、石井ら<sup>1)</sup>によると「デジタル技術を活用して顧客に付加価値を与えられる組織・文化を作り続けること」が DX であり、純技術だけではなく理念も重要であると思う。

スマート化・DX は、これまで高く強固に存在した壁や境界、具体的にいうと空間的には市町村境界、サービスとしては様々なサービスの領域を溶融させるといわれている。その代表例の一つが MaaS (Mobility as a Service) であろう。わが国においても未来投資戦略 2018 で、新しい公共交通の形としてその重要性が指摘されて以来、各地で社会実装を目指して多くの社会実験が行われ

ている。当初はデータ共有と連携によるサービス提供の高度化・効率化、スマホアプリを用いた使いやすさの追求が、ヘルシンキにおける導入例の影響もあり中心的課題とされていたが、全国各地における多種多様な課題認識に基づく関係者による真剣な議論によって、概念・内容が変わりつつあるように思える。異なるサービス間の連携、例えば観光とモビリティ（観光 MaaS）、保健・医療とモビリティ（健康・医療 MaaS）、買い物を中心とした生活サービスとモビリティ（生活 MaaS）などの連携の取組みが続出していく、わが国の地域公共交通サービスの新たな形が生まれつつある。デジタル化やデータ連携がまさに組織や文化を変えつつあるという印象である。

このような変革は、シェアサービスや相乗り制度のような自家用車と営業用車の融合、旅客輸送と貨物輸送のさらなる融合などのように進展しつつあるが、ここでは公共交通と MaaS について考えてみたい。公共交通の英語は Public Transport であるが、public の意味が欧米とわが国では大きく異なるように思える。欧米では public は政府であり、公共交通は政府の責務として整備運営されていることが多く、したがって公的資金も多く投入されている。一方、わが国では、public は公衆であり、誰でも使える交通機関が公共交通である。実際、公共交通事業の大部分は政府の許可を受けて事業を営んでいる民間会社によって担われている。欧米先進国に比べてわが国の公共交通についての公的支援は弱く少なく、長年民間交通事業者は厳しい経営を強いられていることはよく知られてる。それだけに、多くの地域交通事業者は相当に体质改善されてスリムになっており、収入の多様化と増収を心掛けている。さらに柔軟性と改革意欲は MaaS 活用などによる交通事業以外のサービスや他の交通事業者との連携への意欲となっている。欧米先進国の公共交通事業者もコロナ下で経営や収入の多角化を考え始めているが、

日本の事業者のほうがはるかに意欲的であり、試みの多様性と実績に富んでいて、新たな時代の持続可能な公共交通サービスの世界モデルともなりうる可能性を有していると個人的には考えている。その高みに至る総合的な技術がぜひとも欲しいところである。独占禁止法の改正により地域交通事業者による協調運行が可能になったことなどは制度技術の改革として特筆すべきであろう。この他にも、安全、快適、低コストの移動具の開発、色々なサービスとモビリティサービスの連携を可能にする DX の推進、輸送事業を支える事業法の改革、多種多様なモビリティサービスを結節するハブや街と道のリデザインなど施設インフラ政策制度の改革など、地域や人、暮らし、産業にとっての本質的に重要なサービスの実現を目指しての総合的俯瞰的視点からの連携や協働を支える技術、また地域地域、事業者ごとに異なる事情や状況に応じた柔軟な技術のあり方なども大事である。

連携・協働・DX による提供サービスの高度化と持続可能性、社会的包括性、活力・成長・ゼロカーボンを追及する政策として、スマートシティ、デジタル田園都市国家構想、国土形成計画、グリーン成長戦略などが目白押しである。わが国は大きな戦略が構築できるとそこに留まり、その実現のための戦術・兵站の構築、全体のマネジメントが弱点だという印象であるが、新しいモビリティサービスの追求とそのための実践は、戦術やマネジメントについての多くの成果をあげてきている。これらが、上述の国家戦略にまで貢献できるようにさらに連携範囲を拡大するとともに、高度化することが望ましい。

## 参考文献

- 1) 石井大智、鶴岡友也：“デジタル技術で、新たな価値を生み出す DX 人材の教科書”，朝日新聞出版、2021