

4-10. MaaSの現状と将来

2019年6月29日 (13:35-14:25) / 会議室1008 (10F/E会場)

MaaSは、スマートシティを構成する要素の中の一丁目一番地。世界的な都市化・高齢化の進行による都市の機能不全に対応する、ポストマイカー社会の現実解として現在、MaaSが注目されてきている。MaaSのアプローチは、大きく「Vehicle-Centered」と「People-Centered」の2つに分けることができる。前者は乗り物中心で考えることであり、点や線を充実させるアプローチ。後者はまちそのものを人間中心に変えていこうという考え方で、高齢者も障がい者も子供も全員が移動しやすい街を作っていくアプローチである。この両者を統合していくことがBeyond MaaSであり、日本版MaaSの目指すべき姿であると考え。その中で、大衆にどれだけ寄り添えるか、という考えを持つということを忘れてはいけない。



井上 岳一 日本総合研究所
創発戦略センター シニアマネジャー



入江 洋 東日本旅客鉄道
技術イノベーション推進本部
ITストラテジー部門
モビリティ変革グループ 課長

JR東日本グループのMaaSの捉え方は、モビリティのみならず、飲食や物販、宿泊等お客様の求めるあらゆるサービス事業体との連携を想定していることである。オープンイノベーションを基本コンセプトとしたモビリティ変革コンソーシアムを2017年に設立し、Smart City WGの8つのサブWGを含む全18のサブWGを推進している。例えば、「駅からはじまるスポーツのまち」をテーマに、ZOZOマリンスタジアムと海浜幕張駅間にサイネージを建て、アプリと連携してお客様の行動変容を促し、街の活性化と駅の混雑を緩和する取り組み等を実施している。JR東日本の将来の展望としては、鉄道ネットワークの中だけでなく、モビリティリンクージプラットフォームを構築することで、ファーストワンマイル、ラストワンマイルも含めたシームレスな移動の提供を実現したい。

現状、地方や郊外において免許返納を迫られている高齢者の移動課題はまったく解決されていない。海外では様々は取り組みが実装されており、例えばフィンランドでMaaS Globalが台頭したのは、役所と民間が連携をして、運輸通信省が規制緩和を積極的に推進したためである。一方、日本においては現存する規制が壁となり、ライドシェアもできない、乗り捨て型カーシェアリングも提供できない、電動スクーターも走ってはいけないという状況となっている。この海外との格差を縮めるためにも、早急に日本での実装を加速する必要がある。



伊藤 慎介
KPMGモビリティ研究所
アドバイザー
兼 rimOnO代表取締役社長

【入江】まちの課題を一番把握しているのは自治体であり、そこが課題をどのように捉えているのかという点が重要であり、我々民間企業が一番知りたい所。その課題解決のためにMaaSという手段があるので、解決したい課題がハッキリしていないといけない。

【伊藤】欧米の例では、課題を把握している市が主体となって推進している。日本との行政権限の違いとして、道路とその上の交通の全てについて市に権限がある、つまり地方分権が進んでいるため取り組みが推進しやすいという背景がある。日本においては、公民の長所を活かした新たな3セクのような組織を作り、それをどのように機能させていくかをしっかり検討していくことが、スーパーシティ/スマートシティの実現においてカギを握るのではないかと。