日本版MaaSを討論

東大公共政策大学院セミナー

パネル討論に臨んだ小田急電鉄の西村課長（右から3人目）、モネの宮岡部長（その左隣）、国交省の重田課長（左から2人目）ら（2月21日、東京・本郷）

■基盤に収益求めない
■競争・協調区分けを

日本版MaaS（マース＝モビリティ・アズ・アー・サービス、移動サービスの連携・統合）の推進・課題検証を主題とした東京大学公共政策大学院主催のセミナーが2月21日、文京区の東大本郷キャンパスで開かれ、小田急電鉄（東京・新宿区）の西村潤也経営戦略部課長・次世代モビリティチーム統括リーダー、トヨタ自動車とソフトバンクの共同出資会社「MONET Technologies」（モネ・テクノロジーズ、港区）の宮岡孝子政策渉外部長ら6人がパネル討論した。MaaSのプラットフォーム（基盤）に収益を求めない考え方や、競争・協調領域を明確化する必要性が示された。

□　□

登壇したのはほかに、国土交通省の重田裕彦総合政策局モビリティサービス推進課長、アイシン精機（愛知県刈谷市）の加藤博巳イノベーションセンター部長、大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会の重松眞理子ガイドライン部会長（三菱地所開発推進部都市計画室長）、rimoo（リモノ、東京・中央区）の伊藤慎介社長（KPMGモビリティ研究所アドバイザー）。アイシン精機は愛知県豊明市で独自の乗合送迎サービスを展開。リモノは小型の電気自動車を開発している。筑波大学の石田東生特命教授（国交省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」座長）が司会役を務めた。

西村氏は、自社で開発中のMaaSアプリの共通データ基盤「MaaS Japan」に言及、「お金をもうけず、人が通過する場所が駅であるように、マースジャパンはトラフィック（データ通信量）が通過するハブ機能の役割を果たす。（タクシー配車アプリ会社などの）パートナーと共有することで無駄な投資が省ける」と唱えた。

さらに「当社は約100年前に鉄道を敷設し、減価償却が終わり、やっと黒字化している。バスも不動産事業を抱えることで利益が出ている。『公共交通はもうかる』という概念ではうまくいかず、民間の公共交通を維持できない時代に入った。最適な生活・観光サービスとリンクさせる必要がある」と述べた。

MaaS普及への課題として、①駅改札などゲート管理システムの構築②社会受容性の醸成③カード決済などの手数料の軽減――を挙げた。

各地で自治体と実証実験をするモネの宮岡氏は「規制の壁が大きい」と強調。医療機器を載せた車両を走らせるプロジェクトを例示し、「車を診療所として認めてもらえない。オンラインで受診しても薬を宅配できない。車内を自由に改造できない。多岐にわたる法律を一元的に調整・緩和する窓口があれば、新たなMaaSは普及しやすい」と提起した。

プラットフォームの設計に関し、「（交通事業者などに）データの提供を頼むと抵抗感を示される。競争と協調の二つの領域が線引きされていない」と訴え、「車で言えば、性能や安全性は競争データだと思う。一方、オンデマンドバスのルーティング（経路制御）のアルゴリズム（算法）や地図、決済などは各社がばらばらに作っても仕方ない」と説いた。「成長するときは、鉄道、バス、タクシーと分業化が進む。今後は需要が減り、どんどん束ねられる方向に変わらなければならない」とした。

加藤氏は、スマートフォンに慣れない高齢世代を念頭に「『ICT（情報通信技術）の時代だ』と押し付けられることに、日本人は受け入れがたいところがある。自治体が縦割りを外し、みんなで外に出る機会をつくっていこうとすると、うまく回っていく」と語った。

重松氏は各地のMaaS実験に対し、「期間が短すぎて、人々が良いと思うまでの時間が足りない」と指摘。重田氏は「実験の現場では、デジタルより、アナログの調整に苦労している。うまく連携が取れたときは、他業種や同業他社とのコミュニケーションが進む。実際のビジネスになれば、収益配分などもっとシビアな調整が出てくるだろう」と見通した。

伊藤氏は米ライドシェアのUber（ウーバー）、Lyft（リフト）の動向に触れ、「さまざまなサービスをMaaS的に提供する動きが見られる。ライドシェアが増えすぎて渋滞が悪化し、公共交通や自転車など他の移動手段に目配せしないとなかなか認められないという背景があると聞く」と報告した。