

国はMaaS (Mobility as Service) の普及に向けて取り組んでおり、全国普及のために「日本版MaaS推進・支援事業」を展開し、二〇二二年度には六事業の支援を実施している。また、新モビリティサービス推進事業による地方自治体や事業者等への支援も実施しており、メニューは新型輸送サービス導入支援事業(AIオンデマンド交通、シェアサイクル・マイクロモビリティ等)、地域交通キャッシュレス決済

63

明日への力

日本総合研究所

リサーチ・コンサルティング部門

マネジャー 大野木 洋輔



導入支援事業、地域交通データ化推進事業、混雑情報提供システム導入支援事業、新モビリティサービス事業計画策定支援事業とポストコロナのニーズの多様化も見据え、多彩である。二〇二二年度はのべ四十一事業者が支援を受けている。

経済産業省においても「無人自動運転等のCASE対応に向けた実証・支援事業(地域新MaaS創出推進事業)」を展開しており、二〇二二年度は十一事業者が採択された。

これら国事業のみならず、鉄道事業者や

MaaSを活用した都市計画と交通計画の融合を

自動車会社、IT企業など、さまざまなプレイヤーが参入し市場は活況を呈している。

2. 交通事業者の関与の限界

他方で、新型コロナウイルス流行の影響

により地域公共交通事業者の経営危機は加速しており、国土交通省『アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」に関する提言』では官と民・交通事業者間・他分野も含めた共創や交通DXの重要性が提起されている。公共交通の社会的意義の合意形成のもと、独立採算で限界があるものに対しては、特に他分野を意識した地域公

共交通の連携を加速させるべきであり、MaaSはそのツールとしても潜在的な可能性を秘めているとされている。そしてそれは、交通事業者やアプリだけではなく、人々が集う目的の地に着目し、開発者・行政など都市のプレーヤーに着目したMaaS戦略の確立によって実現するところが大きい。

3. 都市計画と融合したMaaS活用を

医療・行政・まちづくり・健康福祉・防災・観光など多様な課題解決への取り組みが行われているところであるが、発祥のフ

提に考えざるを得ないのが実情だろう。施設によっては交通管理者や道路管理者との協議も加わる。どうしても来場者ニーズを考慮せざるを得ず施設計画単体での抜本的改善は難しい。

そこで、行政の都市計画策定時点や、まちづくりの構想時より官民が連携し、公共交通利用促進のプロセスから抜本的に自動車交通の削減を促し、より高密度かつコンパクトな都市の創造に貢献する協議体やプラットフォームの導入を提案したい。

例えば、スウェーデンのヨーテボリ市に

おいては、住宅会社Rikshyggenにより、アプリによる包括的なモビリティサービスを導入し自家用車・駐車場ともども不要となる住宅「Bif Viva」を整備している。

インランドがMaaSにより自動車利用から公共交通の転換を促したように、自動車利用からの転換を促す観点からはまだ改善の余地がある。

特に東京都心部以外での大型商業施設や大規模集客施設の計画では必ずといっていいほど交通渋滞が課題となる。また、大規模・多数の駐車場を確保することによる市街地の低密度化や、まちなかのスポンジ化は日本の大多数の都市で課題である。こうした大規模施設を整備する側も、集客や利便性の観点からはまずは駐車場の整備を前

あたっては、(1)交通渋滞等による社会的損失の可視化による合意形成、(2)必要十分なデータの確保、(3)協力する事業者へのインセンティブの付与(附置義務駐車場の緩和等)など、解決すべき課題はあるが、既に取り組まれている交通需要マネジメント(TDM)をMaaSにより発展させる形で将来的に駐車場や交通渋滞が削減されると、まちなかの方が歩行者/公共交通主体になり、大きく変わるポテンシャルを秘めているのではないだろうか。

* 記事に関するお問い合わせはredweb@niji.co.jpまでお願い致します。