

MaaSの推進と法規制

晴海パートナーズ法律事務所マネージングパートナー・弁護士／
明治大学自動運転社会総合研究所客員研究員
後藤 大

1 MaaSの推進と法規制

MaaSの内容については、統合のレベル分けという形でその関係性が描写されている。具体的には、統合なし、情報の統合、予約と決済の統合、契約と責任を含むサービス提供の統合、政策の統合という形でレベル分けがなされている。必ずしも低いレベルから高いレベルへとサービスが進展していくものではないと考えられるが、これらを推進していく上で、法規制がどのように関わってくるのかを検討する。

(1) MaaSに関連する法規制

ア 統合なし

上記のとおり、MaaSの内容については、統合のレベル分けがなされているのに対し、日本におけるモビリティサービスの提供者に対する法規制は、例えば、自動車を利用した運送役務に関しては、様々な事業法によって規制されており、規制の内容それぞれが理解しにくいものとなっている。このような複雑な法体系自体、新規参入者にとっては参入障壁となる。

イ 情報の統合

情報の統合については、日本において既にサービスとして実現しているところではあるが、利用者の位置情報（移動情報）を含めて、まちづくりのために利用するためには、どのような形態で提供を可能とするのかを検討する必要がある。個人情報保護法の改正により個人関連情報（生存する個人に関する情報であって、個人情報、仮名加工情報、匿名加工情報のいずれにも該当しないもの）について、提供先で個人情報への紐付けを禁止する契約の締結等が必要な場合が出てくる可能性がある。

ウ 予約と決済の統合

マルチモーダルなモビリティ予約と決済の統合を行うためには、旅行業法の適用を受けることになる。また、利用者の個人情報及び個人関連情報の連携に関しては、個人情報保護法の適用が問題となる。

なお、MaaS関連データの連携に関するガイドラインにおいては、データ項目を公共交通等関連データ、MaaS予約・決済データ、移動関連データ、関連分野データと列挙し、MaaS予約・決済のデータ、移動関連データ等については、各社で協調的データか、競争的データかの判断を行うとされている。また、これらのデータに関しては、プライバシー保護の観点から情報の取扱いに留意する必要がある。

エ 契約と責任を含むサービス提供の統合

モビリティサービスをサブスクリプション化して、契約（責任）を統合することを

実現するためには、まず、様々な事業法において定められている運賃規制について、弾力的な変更が可能になるようにする必要がある。特に、モビリティサービスの運賃だけでなく、施設の利用料等とも統合してサービスを提供する場合の設計や、ダイナミックプライシングの導入の可否等が問題となる。

また、複数の MaaS 事業者が併存する大都市以外の地域においては、単一の MaaS 事業者がデータの連携を含めてプラットフォームとして市場支配力を形成することになる可能性があるため、上述の問題点に加えて、独占禁止法の適用が問題になる。

オ 政策の統合

政策の統合を行うためには、都市計画をはじめとして、行政とのデータ関係や、行政からの補助金交付等のインセンティブ付与を検討する必要がある、地方自治体と MaaS 事業者との間の相互の情報共有等が必要になる。

また、地域の課題を解決するために、地域住民の声をどのような手法で反映するか、地方自治の在り方も問題となる。

(2) MaaS に関連領域に関する法規制

MaaS は、あくまでも移動ニーズがあることが前提のサービスであり、その移動ニーズは、観光、生活交通、医療・介護、防災、働き方、レジャーといった人の活動を前提とする。また、人を移動させるのか、サービス・機器を移動させるのかという切り口も考慮した上で、それぞれの法規制を検討する必要がある。

例えば、医療とモビリティの分野では、医療機器などを搭載した車両が、患者の自宅に向くモバイルクリニック実証事業が行われているが、これはオンライン診療が無診察治療の禁止を定める医師法 20 条との関係で、遠隔診療が「診察」に該当する適法なものとして実施要件が明確化されたことで実現可能となっている。また、改正薬機法により電子処方箋を調剤薬局に送付できる、ビデオ通話で薬剤師が服薬指導ができる等の規制が緩和されることにより、実現できるサービスが増えて行くことになる。他方で、患者の個人情報を含むデータについては、プラットフォームに集積されることが予想され、どのようにこれを取り扱うべきかの議論が求められる。

2 MaaS 空間における事故の責任

(1) MaaS により提供されるモビリティの安全性や利用者保護の責任

第一次的には、各交通事業者が責任を負うべきものと考えられるが、MaaS の利用者からすると、レベル 2 及び 3 の MaaS については、契約の相手方は MaaS 事業者であって、各交通事業者ではない。そのため、MaaS の遅延や、災害発生時の対応については、各交通事業者が責任を負っているものの、MaaS 事業者も、積極的に情報収集や利用者がとるべき対応について、情報を収集し、提供すべきである。

(2) インターモーダルにおける責任分配

責任領域が明瞭に分かれている部分は、各交通事業者が責任を負い、そうでない部分については、各交通事業者と MaaS 事業者が連帯して責任を負うことになる。