

MaaSの推進と法（問題提起・要旨）

香川大学法学部教授／

香川大学瀬戸内圏研究センター客員研究員／

明治大学自動運転社会総合研究所客員研究員

肥塚 肇雄

1 MaaSとは？

法令上 MaaS (Mobility as a Service) の内容を定める定義規定はないが、「移動ニーズに応じてアプリで一元的に検索・予約・決済できるサービス」をいう。共通論題では、基本的に陸上旅客運送を中心に議論する。

2 SDGs

2015年の国連サミットにおいて採択された「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」は SDGs と略称される17つの目標がある。2030年までに達成すべき国際社会共通の目標である。これらの目標は「誰一人取り残さない (leave no one behind)」で達成されることが求められている。これらの目標のうち、目標目3及び11に係るターゲット(具体目標)に、交通事故死傷者数を半減にしたり、公共交通機関を拡充し安全で安価なアクセスを提供したりすること等が示されている。

そこでわが国は、上記の SDGs の達成に向けて、さらに社会の少子高齢化に伴う等の課題を解決しようとして、ICTまたはAI等々の新しい技術を駆使した「人間中心」のデータ駆動型社会 (Society5.0) を形成し経済成長と社会課題の解決を両立させ、グローバル競争に挑もうとしている。

3 地方の課題

社会の少子高齢化に伴う等の地方の課題として、特にバス運転者不足の深刻化し地域公共交通の利用者数も減少しバス路線が次々と廃止され、高齢者の買い物や通院の困難化が指摘され、地域の利便性ある暮らしや地域経済を支えることが困難となっている。地域公共交通が衰退し交流人口の減少が進むことによって観光振興等に悪影響が及び地域経済が縮小する(新型コロナ禍により2020年の春先から人の移動が抑制され現在もブレーキがかかっている〔with corona〕)。実際に、わが国の全国土の3割が交通空白地帯である。従来の所有を前提としたクルマ依存型社会における「移動は個人の責任である」という基本的な考え方は転換を迫られる。その転換の一つの方向性は、遠隔診療、遠隔服薬指導又は遠隔授業のように、移動しなくても各種サービスがリアルに近い程度に享受できるというのである。もう一つの方向性は、いつでもどこでも誰でもが自分以外の者から移動サービスを享受するということである。そのためには持続可能性ある公共交通の活性化が求められる。自治体が地域公共交通業者等と連携して、地域の輸送資源をフル活用する取り組みを推進することが求められるのである。

2013年、初めて国の交通政策に関する基本法である交通基本政策法が制定され日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、「まちづくり」の観点からの交通施策の促進及び関係

者相互間の連携と協働の促進等を講じるものとされた。2014年、いわゆる地域公共交通活性化再生法（平成19年法律59号）が改正され、自治体を中心となってまちづくり等の施策と連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するものとされた。

4 近時のMaaS関連法案等の動向

さらに、2019年度は日本版MaaS元年とされ、国土交通省は、経済産業省とともに、新プロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」を立ち上げ、2020年度も「新モビリティサービス推進事業」実施が継続されている。既に2019年には、自動運転走行の実現に向けて道路運送車両法と道路交通法の改正がなされ2020年4月から施行された。2020年5月には、MaaS関連法案が成立した。すなわち、自治体を中心となった運輸サービス・移動手段を確保することを促すいわゆる地域公共交通活性化再生法が改正され、交通事業者間の共同経営を可能とする途を拓く独占禁止法特例法が成立し、自家用有償旅客運送の実施手続を円滑化するため道路運送法が改正された。さらに、いわゆるスーパーシティ法案（改正国家戦略特区法案）も成立した。MaaSの構築は「まちづくり」の要素にもなり得ることから、注目される。

5 共通論題で議論すべき事項

MaaSは地方課題を解決するものと期待され、かつ、「まちづくり」と関連するものである。都市レベルでみると、中核市では、地域の特性を生かした「まちづくり」の施策の推進が可能となる。現在、全国での市の数772のうち、政令市は20、中核市（法的人口が20万人以上の都市）は60あり、中核市に移行を検討している市が12ある。一つの中核市におけるMaaSの推進の取り組みが成功すれば他の中核市にその成功事例を応用しやすい。

中核市である高松市は2014年の都市再生特別措置法及びいわゆる地域公共交通活性化再生法の改正以前より「まちづくり」に取り組んでおり、その交通計画に基づく公共交通ネットワークの再編は全国的にも注目されきた。

2020年5月にMaaS関連法案が成立しMaaSの推進についても法的整備がなされた。国土交通省では、その他MaaSの推進のための事業の取り組みもなされている。わが国で、今後、どのようにMaaSが推進されていくのか国が目指す方向性は重要である。

さらに、MaaSの推進の観点からは、MaaSに関連する法規制やMaaSに関連する領域に関する法規制がなされる。データやデータ利用基盤（プラットフォーム）に係るプライバシーや個人情報の保護の問題、運賃規制、独占禁止法の適用問題、さらには、MaaS空間における事故責任等に関する法的問題がある。

実際に、MaaSはアプリの利用を可能とするデータ利用基盤が必要不可欠である。その際、AIが活用されている。公共交通の柱である鉄道や路線バスを補充するファースト（ラスト）ワンマイル（自宅と最寄り駅の間距離）はAIを活用して移動の利便性が図られる。

このようにして、段階を踏んでMaaSが構築されていく。その過程において、MaaS空間では様々なリスクが生じる。MaaSを推進するためにはMaaSに対する社会受容性を高める必要がある。その手段の一つがリスクに対応した保険が用意されることである。レベル2までのMaaSは基本的に従来の保険商品で対応が可能であるが、レベル3のMaaSでは、新しい保険商品を開発する必要があるように思われる。