

MaaS の推進と保険の可能性

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？

法令上定義規定はおかれてないが、出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで利用者に対し一元的なサービスを提供すること（国土交通省）等といわれている。また、地域特性に応じて、課題があり、その課題を解決するアプローチが異なることから、都市型（大都市型、大都市近郊型）、地方型（地方都市型、地方郊外・過疎化型）、観光型の3つに大きく分類できる。MaaS は移動する主体＝人の利便性を向上させるものであるから、本報告では、物保険については触れない。

2 MaaS の段階的レベル

MaaS は、交通利用者の視点から、「移動」をサービスとして捉えて交通網の利便性を高めようとするものである。MaaS を段階的に発展するものと捉えた場合、レベル0の「統合なし」から、レベル1の「情報の統合」、レベル2の「検索・予約と決済の統合」、レベル3の「サービス提供（事業）の統合」、そしてレベル4の行政政策の視点から統合された「政策の統合」までである（後藤レジユメ参照）。これらのレベルのうち、大きな分岐点は、レベル2とレベル3の間にあると思われる。レベル2までは、各サービス提供者がそれぞれ分離して独立し存在している段階であるが、レベル3では、交通網を走る移動体を統合して管理運営するサービス提供者としてのMaaS オペレーターが出現する。

3 MaaS とスマートシティ、スーパーシティ

平成19年にいわゆる地域公共交通活性化再生法が制定され、平成26年に同法が改正され、各自治体がまちづくりと連携して面的な公共交通網ネットワークを再構築化することが促された。さらに、令和2年に同法や道路運送法が改正、独禁法特例法が制定される等、MaaS 円滑な普及促進に向けた措置等が講じられた。

まちづくりの視点から、MaaS に、データ基盤の裏付けの下 XaaS といわれる各種サービスが提供されるスマートシティに発展を遂げ得るし、各種のデータ基盤が連携した一つのデータ連携基盤の下5つ以上の領域の各種サービスが提供されるスーパーシティに行きつく。この意味においては、MaaS は、スマートシティやスーパーシティのサービスの一部を担う（なお、スーパーシティ法案〔改正国家戦略特区法案〕が2020年5月27日成立した）

4 MaaS と保険

(1) レベル2まで

レベル2までの MaaS は、①旅客運送サービスとして、従来の鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、乗車タクシーに加えて、自治体及び NPO 法人による自家用有償旅客運送及び福祉運送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスやマイカー等がある。②これらの旅客運送サービスの一部は、データ基盤に紐づけられているものがあり得る。③各事業者はそれが管理するデータ基盤に基づいて各事業者の検索・予約・決済アプリが利用者に提供されたり又は複数の事業者のデータ基盤が連携して各事業者が提供する前記アプリが一元化された検索・予約・決済アプリが提供されたりする。

これらから生じ得るリスクに対しては、基本的に、責任保険を中心とする既存の保険商品で対応が可能である。①鉄道、バス及び自動車に利用者が搭乗中又は乗車中に傷害を受けた場合、事業者はそれによる損害賠償責任を負うのが通例である。事業者の損害賠償責任を負うことによる損害は責任保険によりてん補される。②データ基盤がサイバー攻撃を受け自動運転事故が発生した場合、自動運転車の所有者は被害者に対し運行供用者責任を負わず、政府保障事業の保障金で被害者は救済される。③データ基盤に係る個人情報管理上の瑕疵によって個人情報流出したり移動手段が遅延した結果一括予約内容と違う旅程を余儀なくされたりして利用者に損害が発生した場合、事業者は賠償責任を負うが、それは責任保険によりてん補される。そのほか、利用者が駅構内等で傷害を被った場合、施設管理者がそれによる損害賠償責任を負うし、利用者が移動手段に傷害を受けた場合、傷害保険又は休業保険から保険給付がなされる。

(2) レベル3

レベル3の MaaS では、複数の事業者が単数又は複数のオペレーターに統合される結果、移動手段も統合される。一定の地域の中で、統合された移動手段を運営する MaaS オペレーターが単数又は複数現れる。統合された移動手段はデータ基盤により運行・管理運営がなされる。

Society5.0（データ駆動型社会）では、所有権中心の社会ではなく、サービス（無形物）中心の社会となる。サービスは様々な選択肢の中から利用者が自分に適したサービスの提供を享受すべく選択し得る。具体的なサービスを選択・享受する対価として利用料が支払われるのではなく、利用者は様々なサービスを選択・享受できる機会が提供されたことに対して定額の対価を支払う（サブスクリプション）。

MaaS オペレーターが移動手段を運行し管理運営する MaaS においても、移動手段の搭乗中又は乗車中の事故、サイバー攻撃による自動運転事故及び個人情報の流出事故等は発生しないとはいえない。しかし、レベル3の MaaS においては、複数のデータ基盤が連携しており移動手段の事故の原因を究明することは困難となりこれらの事故に関する責任関係も不明確になるおそれがある。理論的に詰めるべき課題や代替手段はあろうが、レベル3の MaaS では、MaaS オペレーターが保険者との間で、利用者の人身損害に向けての、利用者（第三者）のためにする利用者の傷害損害保険契約が締結されこの保険の保険料は利用者が支払うべきサブスクリプション等に上乗せされていることが考えられる。