

MaaSの構築と法的諸問題 －日本版MaaSの推進について－

国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課

佐藤 涼

1. はじめに

MaaSは、IoTやAI等の技術革新やスマートフォンの急速な普及を背景にした、公共交通の分野におけるサービスを大きく変える可能性がある。交通結節点の整備等のフィジカル空間の取組とも連携することで、既存の公共交通の利便性の向上や、地域や観光地における移動手段の確保・充実に資するものであり、その普及により、自らの運転だけに依存せずに、ストレスなく快適に移動できる環境が整備されることが期待できる。ここでは、国土交通省でのこれまでの取組について報告する。

2. 日本版MaaSの推進・支援事業の取り組み

(1) MaaS等の実証実験について

2019年度には、国土交通省及び経済産業省が、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域活性化を目指し、地域と企業の協働による挑戦を促すプロジェクトである「スマートモビリティチャレンジ」を開始し、全国各地での実証実験を支援するとともに、最新の知見の共有や地域の関係者の連携を深めることを目的に、全国8ヶ所でのシンポジウムを開催した。国土交通省においては、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめ（2019年3月）を踏まえ、地域特性に応じたMaaSのモデル構築を進めるため、2019年6月に全国の牽引役となる先駆的な取組を行う「先行モデル事業」を大都市近郊型・地方都市型で6地域、地方郊外・過疎地型で5地域、観光地型で8地域の19地域を選定し、実証実験への支援を行った。

2020年7月31日には、令和2年度日本版MaaS推進・支援事業として、新たなMaaSの構築を牽引するモデルプロジェクト38事業を選定した。また、AIオンデマンドやキャッシュレス決済の普及促進のための補助も行っている。

3. 地域交通活性化再生法について

(1) 概要

「地域が自らの公共交通体系について主体的に検討する」という考えの下、2007年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が制定された。2014年の同法の改正においては、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の地域戦略と連携しつつ、地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を、関係者

の合意の下で実現していくための枠組みを構築した。同法に基づき、2020年3月末までに585件の地域公共交通網形成計画が国土交通大臣に送付され、38件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた取組が進められてきた。このように、地方公共団体が中心となって、関係者との議論を踏まえ法定計画を作成し、それに基づく取組を進めることで、地域の移動手段を確保するという認識が多くの地域で広まっているところである。

一方、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で地域公共交通の経営環境が悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況を踏まえ、地域が作成する法定計画については、「地域公共交通のネットワークの形成」にとどまらず、「持続可能性のある地域の移動手段となるサービスの提供の確保」という次のステージに移行する必要がある。

このような観点から、第201回通常国会に提出され、2020年5月に成立した「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」（以下、「改正活性化再生法」という。）においては、原則として全ての地方公共団体において、これまでの法定計画を活かしつつ、まちづくり（立地適正化計画等）、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客運送サービスの改善・充実に加え、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする法定計画（地域公共交通計画）に見直すこととしている。

（2）MaaSに関する部分

改正活性化再生法によりMaaSのための協議会（新モビリティサービス協議会）制度や、MaaSの実施に係る計画（新モビリティサービス事業計画）の認定制度を創設。新モビリティサービス協議会により、地方公共団体や交通事業者だけではなく、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の分野に関係する事業者も参加することにより、幅広いサービスの提供が期待される。