

3. 解説：「交通」から「モビリティ」そして「つながり」への進化について

日本版ライドシェアがスタート

2024年4月1日、タクシー会社の管理下で運行される条件付きの「日本版ライドシェア（自家用車活用事業）」がスタートした。これは、「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」（2023.12.20）における「地域交通の課題」（「タクシー・バス等のドライバー不足が深刻化、インバウンド観光や季節・時間帯等で変動する移動需要に的確に対応するサービス提供の仕組みも不足、地域の限られたリソースを活用し、支え合って移動の足を確保する仕組みが不十分」）を踏まえたものであるが、実態は、タクシー事業会社の業容拡大的な内容にとどまっている。「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、2024年6月に向けて議論を進めていく」（上記 中間とりまとめ）ことと新規参入者（モビリティ事業者、MaaS事業等）に期待したい。

[参考1] デジタル行財政改革 中間とりまとめ 2023年12月20日 デジタル行財政改革会議決定
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digital_gyozaikaikaku/pdf/chukan_honbun.pdf

交通（運輸）・ITS

上記のライドシェア事業の所管は、現 国土交通省（旧 運輸省）地方運輸局であり、「運輸」という用語が使われる。旧運輸省系の組織として、鉄道局、物流・自動車局、海事局、港湾局がある。ライドシェア事業は道路上で行われるが、その所管は国土交通省（旧 建設省）道路局であり、「交通」という用語が使用される。要するに、交通（運輸）に関する施設（infrastructure）と手段（mode）によって所管・法制度が建て付けされている。それは、現在に至るも変わっていない。

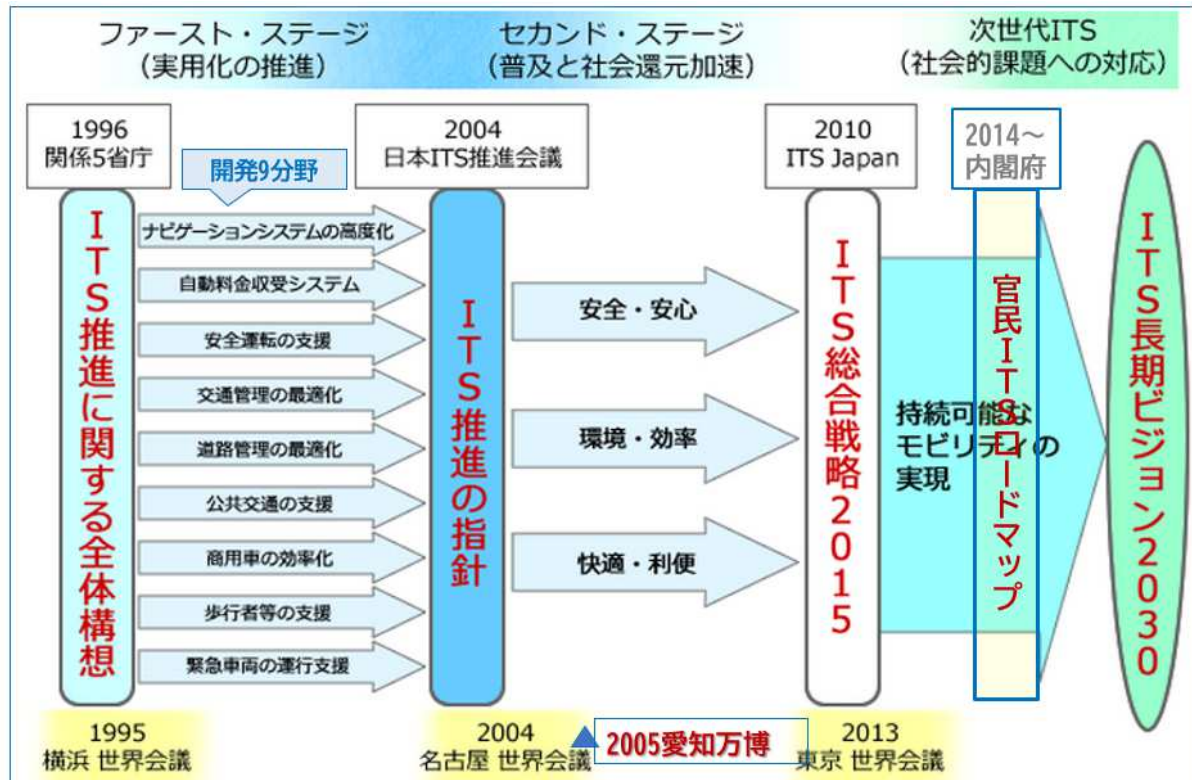
日本における第二次世界大戦の敗戦からの復興期を経て、人口急増/高度経済成長時代は、「国土の均衡ある発展」（国土計画）をめざして、いかに効率的に大量高速輸送するかが大命題であった。高速道路（高規格幹線道路）、新幹線、大型コンテナ船、大型ジェット航空機等はその成果である。

一方で、最近、新たな手段（mode）開発・導入が盛んになっている。「ドローン（無人航空機）」はすでにいろんな分野での実用化が進んでいる。「空飛ぶクルマ（電動垂直離着陸型無操縦者航空機）」は大阪万博での披露を契機に実用化に向けての動きが進むと期待されている。

省庁を超えた新しい交通システムもデジタル化の進展とともに進化しつつある。1996年度に初めて国の予算費目として登場した ITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）である。「Transport」の日本語訳が「道路」というのはやや違和感があるが。関係省庁は警察庁（交通局）、総務省（総合通信基盤局）、経済産業省（製造産業局）、国土交通省（自動車局、道路局）、内閣府、デジタル庁である。カーナビ、バスロケーションシステム等はその流れの成果である。

交通（ヒト・モノ）の流動変化は、土地利用（生活・産業活動等の投影）の変化と連動するものであり、その基底にある人口構造の変化、産業経済構造の変容・転換に合わせた交通のあり方が問われている。

日本の ITS の経緯



資料：ITS Japan HP (<https://www.its-jp.org/about/>) に加筆

Copyright © SHIBAHARA Yasunori All Rights Reserved.

モビリティへのシフト

従来、交通/運輸/輸送 (transportation/transport) は、供給側・規制側からのアプローチであり、メーカー・交通・運輸/輸送事業者が主たるステークホルダーであった。「ラスト・ワンマイル」(需要者をいかに運ぶか、顧客にいかに届けるか)はこの視点からの表現である。

それが、人口減少 (ニーズ/市場縮小)、高齢者増加 (運転免許返納、移動困難者増加)、地方公共交通崩壊 (全国ほぼ赤字、廃止) と相まって、「個」の「ヒト」をベースとした移動サービス (乗合型/デマンド型) にシフトせざるを得ない状況となっている。いわゆる「移動の確保問題」である。こうした視点からは「ファースト・ワンマイル」(自宅からいかに外に出るか) が重要となる。

そうした流れの中で、ITS の進化系として、持続的な環境・社会・経済の実現に資する包摂的な交通システムが模索されるなか、「MaaS (Mobility as a Service)」の概念が提唱された (2012 年フィンランド)。日本にもその概念や具体のサービス事業等が紹介されるにつれ、「モビリティ」という用語が日本国内においても意識されはじめ、「モビリティ」へのシフトが模索され始めた。

その背景には、スマホに代表されるモバイル通信の普及・浸透によるコミュニケーションの変容が大きく影響している。シェアライド (スマホアプリの活用) もそうした流れの中での事象である。いまや、衛星を介して、海でも山でも砂漠でも、どこにいても「個」としてつながる (コミュニケーション) ことができる。

日本の特徴として、電気自動車（EV）、自動運転等のハード（CASE）に目に奪われがちであるが、それらを組み込んだソフトすなわち MaaS 概念によるサービス/ビジネスモデルの仕組みを考えるべきである。それこそが適宜適切なハードへの要求仕様ともなる。

移動の選択肢（目的、手段）が多様化し、住む場所（テレワークでは働く場所）の自由度も増し、生活空間と産業・経済空間、リアル空間とバーチャル空間の融合一体化はコミュニティ空間、ひいては、都市空間、国土空間等のリデザイン（Smart City）へとつながる。

社会学におけるモビリティ

古来より、ヒト・モノの「空間移動」（transportation/mobility）のための社会システム整備は、ネットワークを構成する移動のための通路（道路、鉄道、運河等）・起終点（港、駅、空港等）に関しては土木工学/土木計画学、交通工学/交通計画学が、手段（船舶、自動車、軌道車両、航空機、ドローン等）に関しては機械工学/電気工学/情報工学等、工学/エンジニアリングの分野を中心に研究開発・導入がなされてきた。その過程において、最適化理論等のために経済学/社会学/心理学等が援用されてきている。

このような工学/エンジニアリングを中心とした「モビリティ」が、近年の情報化・国際化・高齢化社会、さらには直近の新型コロナ禍による移動遮断、ロシアによるウクライナ侵攻以降の地政学的リスクによる分断等を投影した「移動」（観光、移民、テロ、社会的な地位の変化や、地理的な移動、情報や文化の流通なども含まれる）、あるいは移動主体についての問い直しが社会学分野から起きている。ヒトをベースとした社会文化構造の流動のダイナミズムすなわち「社会移動」を非線形的に理解しようとしているようである。社会学におけるモビリティ研究を切り開いたとされるジョン・アーリは『モビリティーズ-移動の社会学』で、「移動が社会の根幹を成し、社会をどのように変えてきたかを示している」とする。

[参考] モビリティーズ——移動の社会学 ジョン・アーリ（著）、吉原直樹（翻訳）、伊藤嘉高（翻訳） 2015/2/27 作品社 <https://tinyurl.com/2dfa6v7m>

[参考] 社会科学から読み解くモビリティ革命 『モビリティーズ-移動の社会学』翻訳者 吉原 直樹 氏 インタビュー 2020/5/27(水) LIGARE（リガーレ）人・まち・モビリティ https://ligare.news/story/mobilities_interview/

モビリティを超える「つながり」へ

確かに、近年、リアルな移動/往来とバーチャルな移動/往来、さらにはリアル空間とバーチャル空間の間の移動/往来/接合/融合が現実化している。このことは、モビリティを超え、モビリティをも一つの手段/事象とするヒトとしての「つながり」（コミュニケーション/コミュニティ）が重要視される時代が招来しているのかもしれない。

フロンティアを求めての「人類の大移動」から、効率・成長を求めた「都市への移動」へ、そして、いままた「新たなつながり」（イノベーションの源泉）を求めての「新たな価値空間/時空間への移動」へと移行する中、新たな変容に応じた社会システムづくり/まちづくりが問われている。