

現在の移動サービスとその先

「MaaSモビリティ革命」

ネットワーク情報学部
学籍番号 NE23-1054B
丸山 諒

[1]日本で実践的なサービスの導入が遅れている理由とその対策

私は「MaaSモビリティ革命」を読んだ上で、日本で実践的なサービスの導入が遅れている要因は大きく分けて2つあると考える。

その一つ目が日本人の人間性である。日本人は他の国の人たちに比べて時間に厳しいと言える。その例として、日本の鉄道やバスは何か特別なトラブルなどが無い限り、ほとんど分単位の変動が生じることなく予定通りに運行している。それにより、日本の公共交通機関は時間という点においてとても信頼度が高くなっているのである。ほかの国はそもそも時刻表がなかったり、大幅に電車が遅れることがあったりと日本ほど鉄道などのサービスの信頼度が高い国はないともいえる。これほどまでに安心して利用できる移動手段がすでに日本には存在しており、それらを使うことで不便なく通勤通学や町の移動を行えるため、新しい交通手段の需要がほかの国に比べて低く、それが日本で実践的なサービスの導入が遅れている理由のひとつになっているのではないかと考えた。

もうひとつの要因は世界と比較したときの日本のキャッシュレス化の遅れであると考えられる。本書の中でもMaaSは「あらゆる移動手段の鍵がスマートフォンのアプリの中に全て入っているような感覚」(p.120)であると書かれており、それらを実現するためにはキャッシュレス化が今よりもっと浸透して、もっと日常的にだれもがモバイル決済を扱うような環境になる必要があると考えた。現在の東京都内でもキャッシュレス決済に対応していない店はたびたび見かける。地方に行けばそれはさらに顕著になり、キャッシュレス決済だけで生活というのはまだ難しいだろうと考えられる。さらに、高齢者層になると使い方を覚えるのが大変だったり、いまだにキャッシュレスに対して抵抗があったりすることがあり、これもまたキャッシュレスがすべての人に浸透する妨げになっていると考えられる。このような状況ではMaaSを広めていくことはできないと考える。

これらの問題に対して対策を考えるとすれば、一つ目の日本人の時間感覚に関しては、MaaSに基づいた新しいサービスが今日の日本の鉄道やバスと同じくらい信用できるものであると証明する必要がある。そのためにはスマホを利用して経路検索やそのルートでの所要時間などを明確化してそれらが正確に実現できるだけの環境が必要だろう。また、本書では電動キックボードが「日本では原動機付自転車に分類されるため、免許証、年バープレート、ヘルメット、ミラーなどが必要で、dシェアリングに利用することが難しい状況にある」(p.78)ということも挙げている。安全のために免許が必要というのはわかるが、本来MaaSの目的であるはずの車の運転ができない人でも文化的で持続可能な暮らしと地域づくりという考えに反してしまっていると思う。そのためこれらのサービスをもっと普及させMaaSを広めていくには、法律の変更や考え方を見直しが必要になってくるだろう。ほかには本書で述べられていたようにサービスにサブスクリプションのシステムを実装することが必要だろう。現在の鉄道にも定期券というようなサービスはあるが、タクシーやカーシェアにはそのようなサービスは存在しないし、バス、電車、シェアリングなど、これらすべてがばらばらに存在しているため、それらを統合してまとめて扱えるサービスが必要である。

二つ目のキャッシュレス化の遅れに関しては、とにかくキャッシュレス決済の扱える店舗を増やしていかなければならないと思う。また店舗だけでなく、地域のあらゆる設備でインフラ設備を整えて、スマホ一つで完結できる生活を可能にできる環境づくりをしなければならない。その中で私たちにできることがあるとすれば、積極的にキャッシュレス決済を利用するというところだろう。

キャッシュレス決済自体をもっと日常的に使うことでキャッシュレスに対する壁が完全に無くなれば新しいサービスをスマホのみで問題なく導入することができるだろう。

以上のことを達成できれば日本でもMaaSの概念を取り入れて、さまざまな革新的なサービスを展開していくことができるだろうと私は考えた。

[2]移動サービスを実際に利用してみたことがあったこと

今回私は移動サービスとしてLUUPの電動キックボードを利用した。今までこのようなレンタル式の移動サービスは利用したことがなかったので今回が初めての経験となった。その中で今まで知らなかった便利な点や、実際に使ってみて気づいた点がいくつかあった。

まず最初にサービスを利用する前の準備段階としてアプリを使用したときに、そのアプリ内から得られる情報の多さに驚いた。アプリのマップ上にはLUUPのポートが記されているだけでなく、そのポート内に電動キックボード、電動自転車の数がそれぞれいくつあるのかが記されていてそれらの充電状況も確認することができた。さらに、その中から選んで現地にいなくても事前に利用する予約をつけることができ、現地ですることの手間が最小限に抑えられるような工夫が施されているのがすごいと感じた。他にもアプリ内でポートの写真を確認できるため、どんな場所に設置されているのかがわかりやすくなっていたりして、ユーザーがとにかく不便せずに利用できるようなアプリになっていてとても便利に感じた。ただ、LUUPは支払いがクレジットカードでしかできなくなっており、私はクレジットカードを持っていなかったため一時的に親のものを借りるしかなく、分単位で料金が発生するというシステム上仕方ないとはいえその点は少し不便に感じてしまった。

実際に乗ってみるときも乗り方の説明や、乗る上での注意事項などを確認してくれるので、初めての自分でも困ることなく利用できた。実際に乗ってみてわかったことは、とにかく乗り心地が良いということである。キックボードは自転車などと違って立ち乗りであるため、今まで感じたことのないような爽快感があった。自分が思っていたよりもパワーがあって、ボタンひとつでスピードを出することができるので、移動が楽になるという点においては自転車よりも優れていると感じた。今回自分は[1]で触れた電動キックボードが原付と同じ扱いになり、現時点で利用するためには原付の免許が必要という点は今までは少し厳しいのではないかと



考えていたが、実際に乗ってみて、加速のパワーだったり、最高速が自分が思っていたよりしっかりしていたため、それを踏まえると原付の免許が必要というのも少し納得がいった。私は今回、車のあまり通らないような細い道を中心に走ったのであまり車の横を通り過ぎたりすることはなかったけれど、もし歩道と車道がしっかり別れているようなところで車道を走ることになったら、慣れない操作でスピードが出た状態で車の横を走るといのはだいぶ怖いだろうと思った。運転途中、電動キックボードについているスマホスタンドを利用してスマホをナビのようにして常に現在地や、ポートの位置が確認できるのが道案内になるだけでなく、返却時にはどのポートが一番近いのかなどが一目瞭然なので運転は不自由なく行えた。それだけでなく、運転してはいけない道路などが赤くマークされており、いつの間にか運転してはいけないエリアに入っていたというようなことが内容になっていてすごいと思った。

MaaSという観点で今回分かったことは、LUUPのようなレンタル式移動サービスを日常生活で継続的に使用するようなことはまだまだ現実味がないということだ。おそらく今のLUUPの主なターゲット層は観光客などのその地に住む人以外だと考えられるため、継続的に利用することを目的にしているわけではないと思うが、今後これらのサービスをもっと一般化させて、日常生活で使うようなサービスにするためには、ポートの増設やサブスクリプションのサービスなどさまざまな点で進化させる必要があると考えた。

参考文献

・楠田悦子(2021)「60分でわかる！MaaSモビリティ革命」