「交通まちづくり」の一類型としての「日本版 MaaS」における目標とガバナンスについての一考察

永田右京 [1)]

[1] 株式会社 MaaS Creative(神奈川県横浜市西区平沼 1-40-1 嶋森ビル 8 階)

慶應義塾大学 政策メディア研究科(神奈川県藤沢市遠藤 5322)

E-Mail:s18568un@gmail.com

地域公共交通政策のうち,Mobility as a Service(MaaS)と呼ばれる分野は,この数年で急速に勃興してきた.それ以前から,交通を地域に貢献させる形で計画しよう,という思想として「交通まちづくり」が存在した.
本稿ではこうした MaaS の政策進捗において,交通に関わる理念法である「交通政策基本法」を参照した上で,「交通まちづくり」のそれと類似するその理想が実現されているか,また公共交通事業者の一方性を取り除けているかについて,2020 年度の「日本版 MaaS」の全事例を精査した.その結果,交通政策において理念的に重視される機能の維持管理に関して,多くの計画では関知できていない実態が浮き彫りとなった.さらに市民参加による事業構築や精査を事業の内部に組み込んでいる事例もごく少数であり,今後の改善が必要な分野と指摘できた.

Key Words: *Regional Public Transport Revitalization Law, Mobility as a Service, Japanese MaaS, Citizen participation*

1. はじめに

近年,日本において「Mobility as a Service」の勃興が著しい.2019 年度より始まった「日本版 MaaS 推進事業」は,瞬く間に全国各地に広がり,現在までに 100 事業以上のプロジェクトを送り出している.本稿ではこうしたプロジェクトがどのような体制の下に進められ,またどのような検証体制が敷かれているかについて,国土交通省の公開している資料を基として実証的に考察する.

(1)本稿の前提

前提として,本稿のスタンスを明らかにする.本稿でいう「公共交通」とは,他人の運転の提供によって,移動できるようになるサービスであり,これはタクシー,ライドシェアなどを含む.

また本稿における分析モデルとして,政策過程論を採用する.政策過程は,目的を設定した上で現状を理解し,そのギャップを課題として認識した上でそれを解決するための方策を列挙し,実施する政策を決定するという一連の流れである.この中で,どのように目標をたて,またどのように目標を設定しているかが,本稿における大まかな分析対象である.

(2)先行研究

日本版 MaaS について,その特徴を述べた文献はいくつかある.

まず注目されるのは,特に過疎地域や地方中核市における交通が抱える課題を解決するためのアプローチとしての見立てである.魏(2022)は,日本の MaaS の注目点が「地方版 MaaS」である点に言及したうえで,日本の MaaS の特徴について以下のように述べている.

「地方型」MaaS は,地域の資源や特性を最大限活かしながらより満足度の高いモビリティサービスを提供することであり,地域にある交通モード間の連携強化により,その場その場で発生した交通需要（生活交通需要,観光交通需要）を上手く汲み上げ,集約することで実現できるものである.

また藤本(2021)では,欧州における MaaS が「都市型 MaaS」と「地方型 MaaS」に分化されており,また日本版 MaaS が「地方型」を含む 5 類型に分割されている点に触れたうえで,地方型 MaaS を検討するポイントを 5 つに整理している.

MaaS 自体の実装にかかわる研究も進んでいる.後藤(2021)は,MaaS を旅行業の一類型ととらえ,企画旅行業務を適用する可能性やデータ供給の課題について論じている.

既存の公共交通運営体制に関する議論は,多くの場合「どのような取り組み」があったか,また「どのような評価が可能か」という 2 つに大別される.前者の場合,生活バスよっかいちについての事例報告を行った加藤(2012)や,多くの日本モビリティマネジメント会議の報告に代表される.また「どのような評価が可能か」については,アクセシビリティ評価の地域への適用について実例を分析した喜多(2022)などがあげられる.公共交通に関する責任分担や意思決定組織についての検討も複数あるが,少なくとも「日本版 MaaS」において,法体系からの課題意識を導入した包括的な研究,また交通事業者としてではない形で計画の要件定義から携わる市民参画の有無,に関する実証的な研究は見当たらなかった.

(3) 本稿のクエスチョンと仮説

本稿は,いわゆる「日本版 MaaS」を地域公共交通政策の一類型と捉え,以下の 2 つの問いについて検討するものである.

・「日本版 MaaS」の政策進捗において目標設定がどこに置かれているか
・立場を問わない市民による批判回路がどのように整備されているのか

本分析における仮説としてはそれぞれ,

・目標設定は,MaaS 事業の事業性に関して設定されるが,それ以外の地域に関する効果については設定されない
・市民による批判回路は,協議会に閉じず,パブリックコメント,市民代表参加,座談会,ワークショップなどの機会を通じて設定されている

と設定している.

(4) 本稿の流れ

日本版 MaaS について議論する前にまず,2 章及び 3 章では,日本および勃興場所であるフィンランドにおける MaaS の展開について簡単にまとめる.次に 4 章では,公共交通に関わる法体系についてまとめ,前提となる理論について記述する.これを踏まえて,5 章では 2020 年の「日本版 MaaS」において行われた事業について総攬し,その特徴を抽出する.最後に,現在の政策に提供される示唆をまとめる.

2. フィンランドにおける MaaS の勃興：提案初期論文の確認と法改正

(1) 初期に提案された MaaS の特徴

まず MaaS は,Hekkilä(2014)にて初めて学術的な表舞台に立った,公共交通の新しい提供概念である.氏が所属する大学へ依頼されたヘルシンキ市の交通課題解決のために,修士論文で書き上げたものである.これによると,Nokia を主軸としたフィンランドの通信政策やその事業に対する理解の蓄積が,ほぼそのまま交通政策に導入されていることがわかる.

この論文では,論文冒頭のサマリーにおいてその目的を明確に示している.具体的には,公共交通の利用促進が叫ばれ,都市構造への影響が避けられない中で,既存の交通サービス目標は「課題に十分にこたえられていない」と批判している.そのうえで,「公共交通セクターの構造転換が必要である」として「多様で魅力的な交通サービスの便利な提供」として MaaS を定義している.

具体的な MaaS の構造として,「交通サービスプロバイダーから交通サービスを買い,それをユーザーへ提供する」主体を「モビリティオペレーター」と定義している.結果として,交通サービスを従来提供していた事業者と利用者の間に,もう一つの主体が挟まることが特徴である.

(2) 公共政策上の MaaS に必要な統治構造変革

この MaaS コンセプトを実現するうえで,政策上で何が必要であるのかについて,Heikkilä は表-1 のように,7 つの政策目標を提示している.

表-1 MaaS を進めるのに必要な要件
(Hekkila(2014)より筆者翻訳・作成)

1	企業,当局,機関,ユーザーなど,すべてのステークホルダーの協力体制の調整	エコシステムの充足のためだけでなく,すべてのステークホルダーのモチベーションを高めるために,すべてのステークホルダーの要求を開発プロセスに取り入れる協力関係を構築せねばならない.
2	サービス・エコシステムの前提条件	法律,規制改正の必要性がある.現行の法律にお

	を満たすための法律・規制の改正	いて，サービス・エコシステムの開発や新企業の市場参入を妨げている法規制を取り除く必要がある．自治体は，利害関係者の提案を集めて上位のガバナンスに伝達することで，仲介者として機能できる．
3	共通のルールと適切な規制の構築，およびその遵守状況の監視	新興市場が機能し，すべてのステークホルダーの利益を確保するためには，適切な規制が必要である．規制は，真の健全な競争と企業の成長を保証するものでなければならない．
4	モビリティサービス提供の再編成	交通サービスの提供を変革し，HSL（ヘルシンキ交通局）による公共交通機関のチケット販売の独占を撤廃し，他の企業も公共交通機関のチケットを販売できるようにする必要がある．
5	変革されたオペレーションの確立	変革された事業を確立するためには，現在のビジネスモデルや構造を変更し，モビリティサービス事業者を生み出す必要がある．そのため，サービス・エコシステムの規制をクリアした事業者の市場参入をサポートする必要がある．
6	購入・補助金手続きの見直し	現在，自治体や国は HSL を通じて公共交通機関を補助し，交通サービスを交通サービス事業者から直接購入している．組織の変革では，購入と補助金は MaaS オペレーター（≒販売者）に直結し，そこから他のレベルに資金が分配されることになる．このような資金の配分は，（サービス提供者がどのように投資するかを決定できるため，）サービス事業者がモビリティのニーズを革新的に満たすための余地を提供する．
7	パイロットとテストエリア	新しいサービスなどのオペレーションをまず小規模にテストした後，プロトタイプを開発し，再び市場に投入するフィードバックシステムを機能させることができる．

このような政策目標を実現するために，フィンランドでは多様な法改正が行われている．「モビリティ・ローミング」の実現を目標として，既存サービス事業者及び参入する交通事業者が交通に関する情報提供を義務付けられるとともに，チケット発　行と決済に関するシステムへの相互運用が可能となる法律が成立，2017 年に施行されたという[1)]．

(3) MaaS とインターネットの類似性

次に，そもそものインターネット産業における構造を見て，その構造の類似点を探ってみる．そもそもフィンランドでは，こうした通信産業と運輸産業に関する規制を，同一の機関が担当している．

インターネットの特徴は，「いかなる情報であっても運搬可能とすること」，そのために「デジタル化」を挟むことである．デジタル化とは，従来連続分布であったものの「断片化」，つまり離散分布化である．これをシステムに当てはめるのであれば，今まであやふやであった役割を定義し，分割し，その接続要件を定義し，以てシステム全体の安全性や機能を担保することである．[2)]

先述の論文で述べられているのは，交通に関わる様々な機能を分化させ，接続して全体システムを機能させる構造図である．

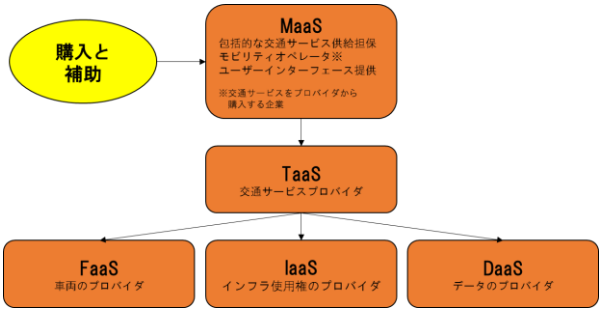


図-1 Hekkila(2014)で提唱される MaaS の主体関係モデル Reorganized Mobility Scheme を筆者翻訳

そもそもフィンランドは IT 企業ノキアを擁しており，IT 産業については同様の産業蓄積がある．Heikkila(2014)では，Casey の議論を引用して，元々断片的であったシステム群を組み合わせ，さま

ざまなプレーヤー,サービス,技術を参入させることで,クオリティをある程度犠牲にしつつも分散的かつオープンな市場を形成した「インターネット革命」について言及している.また,次いで引用される,将来的な運輸連合の在り方について議論したドイツ運輸事業者連合会（VDV）の資料には,MaaS に近い議論がある.具体的には既存の運輸連合とは異なり,公共交通事業者と消費者の間に「一つのシンプルなインターフェース」である組織を噛ませることで,より消費者に合った商品開発,情報提供,パッケージングを通じてサービスを魅力的にできるだろう,としている[3].

以上を纏めると,フィンランドにて定義された MaaS がインターネットより導入している概念は 3 点ある.1 点目はモジュール化であり,様々な機能についてルールを決め,目的ごとに分化して整備させることで,システム上でのメタボリズムと堅牢性を確保する.2 点目はネットワークであり,前述のモジュールを接続することで,一つの目的を完結させることを支援する.もう 1 点目はインターフェースの統合であり,様々なサービスがあったとしても,ユーザーとの接点については統合して管理できるようにする.

(4) 欧米における MaaS の学術上の定義と分析

特に国外においては,MaaS の内容について,エコシステムやモデル面から学術面の分析が進んでいる.

Kamargianni, Matyas(2017)は,MaaS のエコシステムとしてコアにデータ提供者,交通事業者,ユーザーを置き,ビジネス環境の構成要員に大学や労働組合,政策立案の主体まで含めたモデルを提唱した.

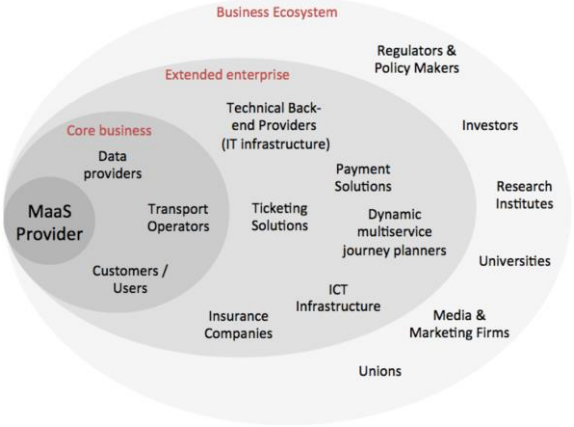


図-2 Kamargianni, Matyas(2017)の提唱する MaaS エコシステム

さらに,チャルマース工科大学の研究チームは,MaaS の段階として,ビジネスの観点から,以下の 4 レベルに分けた MaaS のモデルを紹介した.具体的には, レベル 0:統合なし レベル 1:情報の統合 レベル 2:予約・支払いの統合 レベル 3:提供するサービスの統合 レベル 4:社会全体目標の統合 である[4][5].

一方で,MaaS というモデル自体の限界も指摘されている.そもそも交通事業者から受け取る手数料が少額であり,また交通が MaaS で提供される統合アプリケーションで購入されているケースも,例えばフランダースでは 3%程度に過ぎないという[6].

3. 日本版 MaaS の展開と捉え方

翻って,日本での展開は如何様に進んだのだろうか.ここでは,公開されている関連通達の歴史を総攬し,どのような公式の主張がなされたのかを確認する.そして,これの個別事業について,どのような分析の方法をあてはめるのが適切かについて議論する.

(1) 日本における MaaS 関連事業の基礎研究と展開

日本における,中央官庁による MaaS 推進事業は,主に国土交通省と経済産業省が所管して展開されてきた.2019 年には経済産業省と共同で「スマートモビリティチャレンジ」が開始され,全国 28 事業が指定されることとなった[7].さらに国土交通省単独でも,2019 年より「日本版 MaaS 推進事業」が推進され,初年度においては 19 事業,2020 年度には 38 事業が選定された[8].

2020 年 3 月に策定,その後バージョン 2 にアップデートされた「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」では,「Society5.0 リファレンスアーキテクチャ」に基づき,MaaS エコシステムも併せて検討が行われている.利用されるデータを「MaaS 関連データのうち,各 MaaS において設定された最低限のルール等に基づき,当該 MaaS プラットフォームを利用する全てのデータ利用者が利用可能なものとして,当該プラットフォームに提供等が行われるデータ」としての「協調的データ」と,「MaaS 関連データのうち,当該データの提供者との契約等により個別に共有が行われるものとして,各 MaaS プラットフォームに提供等が行われるデータ」としての「競争的データ」に分割して定義される.各交通事業者は,公開されるデータの共通化（フォーマット,言葉の意味など）について共通のものを整備することが推奨されている.また,バス及びフェリーについては,前者は GTFS-JP,後者は「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット仕様書（ver2.0）」は標準仕様として設定されている.

(2) 日本版 MaaS の定義

このような国土交通省の動きは,国土交通省の定義する「日本版 MaaS」の考えに基づいている.「日本版 MaaS」の定義についてはこのように述べられている.

日本版 MaaS は，地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して，複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり，観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により，移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです．[9)]

この定義を参照すると，日本における MaaS は構造的なものではなく，地域課題解決ベースのサービス提供について重きを置いている．つまり，国土交通省が考える MaaS は，制度やシステムの変革というよりむしろ，交通事業者が提供する公共交通サービスについての改善アイデアコンテスト並びに実証実験，ととらえた方が説明はつきやすい．



図-3 日本版 MaaS 概念図（国土交通省(2022)より）

国土交通省の引用する MaaS の定義は，基本的に「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」に依拠したものになる．具体的には，「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提供するなど，移動を単なる手段としてではなく，利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念」である．

日本政府の発行する文書における MaaS という単語の初出は，2018 年 3 月 7 日の第 24 回「未来投資会議」であり，議事での言及はないものの，国土交通省がすでに検討段階に入っていることがうかがえる．具体的には，①交通関連データ連携②運賃設計③まちづくりとの連携，の 3 点において，MaaS を活用する意向であることを示している．同年 10 月に先述の「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」が設置され，MaaS に関わる規則体系が整備されていくことになる．

このような考えは，いわゆる「地方創生」を念頭に置いていると考えることもできる．実際，日本版 MaaS ではサービスの提供目的を「地域課題の解決」に置き―最近では新型コロナ対応も追加された―，モデル変革を目的としておらず，結果として公共交通政策全体に入るメスはそれほど大きくない．つまり，サービス提供に係るデータプラットフォーム，サービスにおけるアイデアを競って開発している状態で，公共交通へのガバナンスそのものにはあまり変化が見られない．

(3) 日本版 MaaS の捉え方

以上から，日本における政策としての「日本版 MaaS」は，源流にある MaaS とは分けて考えるべきである．つまり，本事業にて解決されるべきとされる課題は，公共交通政策のより効率的，効果的な推進のための仕組みを新たに作るというよりは，むしろ既存の仕組みを活用して地域課題解決のために交通を動員しようとしている．

以上より，日本版 MaaS のそれぞれの事業については，既存の地域公共交通政策の一類型として捉えた分析が妥当である．つまり，責任体系の分配システムは変わっておらず，計画を中心とした分析が有効である．

(4) 日本における MaaS の定義

なお，日本における MaaS の定義については，議論が乱立しているが，これらは主に 2 つのアプローチに分類される．第一にコンセプトとしてのアプローチ，第 2 にチケット統合サービスとしてのアプローチであり，これが混合している．

前者の代表的な論者として中村文彦，牧村和彦，加藤博和の 2 者がある，中村は MaaS について，一つのように公共交通サービスを統合して運用する必要性を強調する．

最大のポイントは『as a Service』の部分にあると思います．つまり公共交通を『まるで一つのサービスであるかのように』使えなければいけないのです．[10)]

また，牧村は MaaS について，アプリケーションへ注目が集まる状況に警鐘を鳴らし，MaaS の本質としてライフスタイルへ注目する[11)]．

MaaS は自動車という伝統的な交通手段に加えて,新たな選択肢を提供し,自家用車という魅力的な移動手段と同等かそれ以上に魅力的な移動サービスにより, 持続可能な社会を構築していこうというまったく新しい価値観やライフスタイルを創出していく概念だ.

さらに,加藤は MaaS について,新たなコンセプトの訳語としての役割を与えている.つまり,「M:もっと a:あなたらしく a:あんしんして S:せいかつできるために」であり,「少なくとも,S=Smartphone ではない」「移動利便性(mobility)向上と地域活性化によって『乗って楽しい』『降りても楽しい』おでかけの選択が促進され『健幸』に資する」とする[12].こうしたコンセプト,イギリス行政学的に言えばドクトリンとして[13]MaaS を活用している状況にある[14].

後者の代表的な論者として石田東生がある.石田は 2020 年の記事の中で,最大の MaaS システムとして「全日本空輸(ANA)や,日本航空(JAL)の既存の予約ネットワークシステム」を挙げており,MaaS が統一して予約できるチケットサービスとして捉えられている[15].

3. 現在の法体系と「交通まちづくり」

次に,地域公共交通に関する法律の概要から見ていく.日本版 MaaS は現状,1 つの理念法,一つの計画,1 つの行政法に基づき遂行されている.

(1)交通政策基本法

交通政策基本法は,2013 年に可決・成立した,日本における交通政策の理念を定めた法律である.当時の民主党政権が掲げた公約の一つでもあり,政権交代後も議論が続き,成立した.本法では,2 条から 7 条までを理念として,国には「国民の理解を得るよう努める」こと,地方自治体には「その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し,及び実施する責務」,交通事業者は「その業務を適切に行うよう努めるとともに,国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める」ことをそれぞれ求め,またこの 3 者ならびに住民その他の関係者に対して,「基本理念の実現に向けて,相互に連携を図りながら協力するよう努める」としている.また「交通政策基本計画」の策定を国に義務付け,環境大臣との協議を義務付けるなど,所謂「横ぐし」の法体系となっている.

公共交通に関わる点の理念について確認すると,「交通の機能を管理する」という点に重点が置かれている.まず第 2 条にて「(交通の)機能が十分に発揮されることにより,国民その他の者の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない」として,交通政策の意義が定義されている.そして第 3 条にて,目的志向型の交通政策目標設定義務,つまり「交通が,豊かな国民生活の実現に寄与するとともに,我が国の産業,観光等の国際競争力の強化並びに地域経済の活性化,地域社会の維持及び発展その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう,その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない」が記載されている.さらに,その機能を各交通手段が「特性に応じて適切に役割を分担し,かつ,有機的かつ効率的に連携する」ことを規定し(第 5 条),また「関係者が連携し,及び協働しつつ,行われなければならない」とする(第 6 条).

(2)交通政策基本計画

交通政策基本計画は,前述した交通政策基本法に基づいて策定される計画である.第 1 次の計画は 2015 年に策定され,2021 年に更新されている.

計画の位置づけは 2015 年発行の第 1 次計画に記載されており,「交通政策基本法が提示するこれらの交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ,政府が今後講ずべき交通に関する施策について定めるものである」とされている.また構成としては,「交通に関する施策の「基本的方針」,計画期間内に目指すべき「目標」,目標の各々について取り組むべき「施策」の三層構造となっており,関係者の責務・役割や連携・協働等についても,施策の推進に当たって「留意すべき事項」として整理している」(第 1 次計画「はじめに」より).また新型コロナウイルス感染症拡大に伴う利用客数現象の段になって,第 2 次計画にはこうした時代背景を踏まえる形で,「交通が直面する「危機」と,それを乗り越える決意」という章が追加され,交通事業に対する危機感がつづられている.

横ぐしの法律を背景としているが,地域公共交通に関連して目標となっている数値はほとんどの場合,事業がどの程度導入されているか,が指標となっている.

	第 1 次計画	第 2 次計画
施策項目記号	基本目標 A	基本目標 A
地域公共交通に関する施策項目名	・自治体中心に,コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し,地域交通ネットワークを再構築する ・地域の実情を踏まえた多様な交通サー	地域が自らデザインする,持続可能で,多様かつ質の高いモビリティの実現

	ビスの展開を後押しする	
目標数値（交通事業/計画）	地域公共交通網形成計画の策定総数 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数 デマンド交通の導入数 LRT の導入割合 コミュニティサイクルの導入数	地域公共交通計画の策定件数 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数 鉄道事業再構築実施計画（鉄道の上下分離等）の認定件数 新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共団体の数
目標数値（非交通事業/計画）	航路，航空路が確保されている有人離島の割合	航路，航空路が確保されている有人離島の割合

(3) 地域公共交通活性化・再生に関する法律

地域公共交通活性化・再生に関する法律は，2007 年より施行された公共交通における「総合計画法」である．この法律は，元々は「施策支援法」であった．「頑張る地域を応援する」，「LRT」をはじめとした道路運送法だけでは対応できなかったバス事業以外の交通事業について包括的な連携を図るとともに，交通システムごとの支援メニューを取りそろえたシステムであったのである．さらに，「地域公共交通総合事業」が設定され，関連する実証実験やその調査に関しての補助も設定された．

しかし，2010 年近傍のいわゆる「事業仕分け」を経て，地域の生活交通を確保する「総合計画法」に転化し，取り組み支援型の事業支援システムを残したまま強制力を持ち始めた．この法律に基づいて策定される「地域公共交通計画」「地域公共交通利便増進計画」を所管する地方運輸局には路線認可の権限もあり，地域ごとに，その地域が考える「あるべき交通システム」を設計するためのこうした計画に，「どのような交通手段を導入すべきか」「どのように交通を維持確保していくべきか」という点で，メニューの採用に圧力がかかりやすい特性がある[16]．

(4) 交通まちづくりの定義とその親和性

主に交通政策基本法を基底とした理念体系を確認すると，この内容が驚くほど「交通まちづくり」のそれと類似していることが分かる．

交通まちづくりは，都市の課題解決のために，公共交通を中心とした交通を動員する交通政策の概念である．既存の交通需要を満たすための交通政策とは異なり，地域の課題解決に貢献する交通を，目的の設定から市民参加を加える形で設計，提供する計画手法で，2005 年ごろから主に札幌，横浜，岡山，熊本など政令市における市民団体より勃興してきた．

土木計画学会にて行われた交通まちづくりの議論では，議論が進むにつれて市民参加の重要性について序列を下げる傾向はみられた[17]ものの，方向性は変わらない．すなわち，公共交通を手段とする方向性は，交通まちづくりの根幹であると言える．政策の直接の接続は確認できていないものの，思想の文脈はここに接続している．

4. 市民参加の捉え方

本稿は市民参加プロセスについて，手続主義，非帰結主義のスタンスを取るものの，公共交通それ自体に対しては帰結主義のアプローチを取る．

(1) 公共交通政策における市民参加に関する議論

公共交通政策における市民参加に関する規範的な議論は，帰結主義に立って市民参加が情報提供と労力提供の役割を持つと説く太田 (2009)，非帰結主義に立って 6 つの要件[18]を示す太田 (2000)，実証的に 7 つの要件を提示し，協働を通じて「新たな公共，地球の公益」を創造すべきとした森栗 (2009) などがある．

近年の交通政策における市民参加に関する実証的な議論では，その市民参加形態は，主に不足する財源や人的資源を確保するため，市民が交通運営者として参画する物に集中している[19]．ただ，こうしたスタンスではあくまで，どのように交通事業を成立させるか，また「目の前の交通に対する課題をどのように解決するか」という観点に基づいている．市民参加や住民参加は，目の前にある課題を炙り出し埋め合わせるのに有用であると評価され，計画立案プロセスに組み込まれている．

ただこうしたスタンスは，こと「横ぐし」の領域を扱う地域政策においては，課題の相対化を妨げ，重要度の高い解決すべき課題を見落とす懸念がある．たとえば高齢者の健康増進に公共交通を貢献させるという議論をしても，実のところ効果は他の政策の方が高い，ということは検討されにくい．さらに交通事業者などの公益的な企業は，地域政策の構成員として「選ばれる」というプロセスを経ないことが多いため[20]，概して一方的になりやすい可能性がある[21]．こうした状況は，何らかのシステムの導入を通じて是正されるべきと考えられる．

(2) 公共サービスとしての公共交通

一方で，地域公共交通は自治体の計画によって定義され，非競合性を持たないため，インフラとしてではなく公共サービスとして定義されるべきである．通信サービスや道路などの非競合性をある程度持つ財とは違い，利用できる時間や容量が，物理的に決定されているからである．つまり，一旦整備したところで供給量は簡単に変化させられない即時材であるとと

もに,また提供に必要な労力や資源には限りがある.市民参加を通じてそうした資源を導入できるとしても限界があるから,得られる効果とコストとのバランスについて検討すべきである.

(3)望ましい帰結/手続きのスタンスの提案

以上を踏まえ,市民参加の類型としては,地域の目標のうち公共交通が貢献すべき領域を設定する,政策目標設定から関わる形態が望ましい.一方で交通サービスに関しては,他行政サービスと同列に比較され,その地域への貢献によって選択されるべきであろう.

現状の市民参加は,あくまで目の前にある課題の解決を旨としており,実証主義に基づいた太田の主張通りに情報提供と労力提供の役割を持っている.しかしそれだけでは,全ての計画段階における批判はなし得ないものであり,少なくとも交通の「要件定義」段階である目標立案レベルへの市民参加は,公共サービスの一方性を排するためには重要な要素である.

具体的にはまず,初めに地域において,交通事業以外の数値によって語られる公共交通がもたらすべき影響,つまり「効果」の定義を行う.結果として,交通をあくまで手段として,その「効果」への貢献を推定して議論できる.ここには基本的に,政策手段としての事業を推進する立場となる点から,交通事業者を意思決定主体として組み込んではならない.

こうした目標への市民参加は,それ自体がハンス・ケルゼンの指摘する民主主義の本質と深く結びついている.政策の目標,手段,あらゆる点に対して市民に批判するための回路を残すことで,武力によるクーデターがなくとも政権の構造転換をなしえる,というのがその主張である[22].

5. 日本における公共政策上の MaaS の分析 2020 年の日本版 MaaS 推進 38 事業の総攬

以上を踏まえた上で,日本において MaaS を推進する「日本版 MaaS」について確認したい.

(1)リサーチクエスチョンの設定

以下の 2 点を RQ として置く.

①その政策進捗において目標設定がどこに置かれているか

②立場を問わない市民による批判回路がどのように整備されているのか

本研究は,日本版 MaaS を「MaaS」としてではなく,地域公共交通政策の一類型として分析し,その目的意識と計画における責任体系の構築状況,すなわちガバナンス状況を探るものである.

(2)分析項目・手法

分析手法について,「KPI において事業利用状況以外の指標がある」「会議体において,交通事業者,システム供給者,学識者,自治体以外の市民参加がある」の二つの点を検討し,交通政策を地域政策として運営できているかの評価とする.

①については,MaaS が「事業の手段」としてではなく,「政策の手段」として機能しているかを確認するものである.これを分析する手法としては議事録を分析する,議会を分析するなどの手法が考えられるが,そもそもすべての事例で MaaS について議会で論点となっているわけではない点,また議事録を公開している協議会自体が少ない点から,こうした議事録ベースのアプローチを行うのは困難である.

この点から,評価指標の状況について観察対象とすることとした.MaaS 事業自体の事業性や交通事業の利用状況だけではなく,それ以外の評価指標を計画に置いているかを確認する.

②については,地域における交通事業者など公益的な企業の特性を鑑み,市民参加が行われており目標や手段への批判プロセスがあるかを確認する.市民の行政への批判回路について,議会を通じた参加等はあるが,交通計画では協議会参加,グループヒアリング,アンケート調査,パブリックコメントが推奨手法として取り上げられている[23].これらのうち,合議への参加を通じて直接の批判とできるのは協議会参加のみである.

以上の検討より,会議体への市民の参加を指標としてとらえることとした.座談会,協議会を代表とする場における,交通事業者,システム供給者,学識者,自治体以外の市民参加の存在を,国土交通省が発行する先述のドキュメントと検索エンジン「Google」「Bing」「Yahoo!Japan」を利用した文書探索を通じて確認した.

(3)分析対象

日本版 MaaS は,その事業概要を一定のフォーマットに落とし込んで申請する仕組みとなっており,国土交通省は採択のたびにそれらをまとめた文書を公開している[24].これらには協議会の構成員や目標数値が記載されており,これを分析対象とする.2020 年の日本版 MaaS 推進事業では,全国 38 の事業が認定されており,提出された計画については全件採択となっている.

(4)分析結果

分析の結果,双方の判断を満たし,地域政策として日本版 MaaS を運用している事例は存在しなかった.

①について,交通事業や MaaS 事業の指標を導入している事業は 35/38 であったが,それ以外の地域目標を設定している事業は 11 のみであった.さらに②については,自治体が参加している事業に限定すると,パブリックコメントや協議会への市民参加を確認できた事業は 2/34 にとどまった[25].

(5)事例

分析の射程を示すため,今回の分析の結果を 2 つほど挙げる.

1. 地方版 MaaS の広域連携基盤構築モデル事業（ひたち圏域）茨城交通株式会社

日立市を中心とする茨城県北部の圏域における MaaS 事業展開について,3 市 1 村の協力の下で行われた日本版 MaaS 事業である.

Ⅰ.指標

①について,本事業の目標は 3 つに分かれている.一つ目は「利用者関連指標」であり,内容は以下の通り利用者数が参照されている.

・取組ページへのアクセス数：20,000imp 以上
・地域内の取組認知度：50%以上
・アプリ DL 数（合計）：2,500 以上
・チケット販売数：10,000 枚以上
・周遊券の販売枚数：100 枚以上
・セット券・企画乗車券の販売数：100 枚以上
・通勤型デマンドの利用者数：300 人以上
・ラストワンマイルデマンド利用者数：100 人以上

2 つ目は「交通事業者関連指標」であり,指標は参加する事業者数により達成されるものになっている.いずれも MaaS によってカバーされる人口はじめとした MaaS の広がりを目標としている.

・基盤に参加する事業者数：3 社以上
・利用者数ベースのカバー数：70%以上
・新しく造成した商品数：5 つ以上
・MaaS 基盤へのデータ提供社数：4 社以上

3 つ目は「MaaS 事業者関連指標」であり,以下のように接続事業者を目標と据えていて,2 つ目と同様の性格を帯びる.

・システム基盤へ対応事業者数：3 社以上
・チケット発券する事業者数：3 社以上

Ⅱ.市民参加状況

②について,参加する主体について確認したところ,市民団体らしき仕組みは確認できず,市民代表者の参加形跡も確認できなかった.また,市民参加,パブリックコメントなどの情報を Google 検索上で探したが,見当たらなかった点から市民参加システムなしとした.

2. 鞆の浦 MaaS

広島県福山市の景勝地,鞆の浦における MaaS 事業展開について,同市の協力の下で行われた日本版 MaaS 事業である.

Ⅰ.指標

①について,本事業の目標は,そのデータ取得方法に合わせて 3 つに分かれている.

一つ目は「デジタルチケット発行数」であり,実証実験チケットの利用枚数 200 枚が目標になっている.

二つ目は「アンケート指標」であり,以下の通りアプリケーションの満足度や性能へのフィードバック,回遊個所の向上等をアンケートで確認している.

・満足度
　目標 満足度 70%以上
・setowa に対する評価検証
　目標：今後の課題点抽出 10 件以上
・実証実験を通じた来訪誘発・回遊性向上効果
　目標：setowa 利用により立寄り場所の増えた者の割合 10%

三つ目は電動レンタサイクル利用者の回遊エリア拡大状況であり,電動レンタサイクルのデータをもとに平均利用距離 15km 以上を目指している.

以上より本事業では,関連する交通事業の指標というよりはむしろ,MaaS 事業に特化した指標が並んでいると判断した.

Ⅱ.市民参加状況

②について,参加する主体について確認したところ,市民団体らしき仕組みは確認できなかったが,観光関連団体の代表として「公益社団法人福山観光コンベンション協会」が出席しており,これは交通事業者外の参加と認められることから,市民参加システムありとした.

(6)考察

現状の日本版 MaaS は,その目標を考えると,多くの場合交通事業の成立,また日本版 MaaS 事業の成立を旨としているように見える.実際のところ,本事業を担当する国土交通省新モビリティサービス推進課の担当者は,「申請前の 1 年で事業検討して,申請後の 1 年で事業として自走できるようにしてほしい」と述べており[26],事業としての成立を企図している.一方で,こうしたスタンスは実際のところ,海外ではすでに行き詰まり感を見せている.日本における MaaS は,こうした国際的な流れを反映していない.

また交通政策の理念として,交通の機能について「地域の活力に貢献」するように施策を運営するためには,少なくとも地域がどのようになるべきかの指標を入れるべきである.交通事業,MaaS 事業の指標のみでは,こうした運営には不十分である.それは交通事業の,利益を産む/費用を抑える事業としての価値こそ管理できるが,地域交通事業はこうした効率化が難しい現状を鑑みると,地域における機能については管理できないからである.

さらに,こうした行政機関が手がける交通サービスに対する批判回路についても,十分に構築されていない状況が見えてきた.もちろん「現状のサービスはユーザーヒアリングを経ている」という反論もあるだろうし,「議会制民主主義が批判回路となりうる」という意見もあるだろう.しかし,公共交通政策は多くの場合,土木計画学を主軸とした専門性を問われることから[27],こうした回路が機能しにくいと推察される.以上より,専門家が知識面,手法面でサポートする形で批判回路を設定すべきと思量される点を前提とすると,現状の批判システムは不十分である可能性が示唆される.

(7)日本版 MaaS は交通まちづくりの 1 類型としてとらえられるか？

ここまでの議論を踏まえて,日本版 MaaS を交通まちづくりとして捉えられるかについて議論したい.交通まちづくりの基本線は,初期構想段階では市民参加を含んでいた以外は一貫しており,地域の課題を解決する方針のもと交通を計画し,提供するものであった.

これを踏まえると,日本版 MaaS はその構想段階では交通まちづくりの要件に会うものの,実装段階においてはその要件に合致しないと理解できる.前者については,日本版 MaaS の特徴として地域課題を解決する交通サービスの提供を支援する政策である点が該当する.一方で後者については,日本版 MaaS の計画において交通サービスの利用状況が評価の中心にあり,必ずしも地域課題解決の状況をモニタリングしていない点が該当する.

このような状況になった要因として,いくつかの仮説を挙げておきたい.第 1 に,新たなガバナンスシステムの導入へのコストが高いことがあげられる.一般に,デジタル時代の政府活動への意向にはそれに即した評価,批判のシステムへ移行する必要があるが,それには取引費用が掛かりすぎることが分かっている[28].第 2 に,これは第 1 の指摘と関連するが,そもそも自治体の持つ政策評価システムが業績評価に偏っている点があげられる.三重県の「さわやか運動」から始まった政策評価では,担当者が直接事業内容を説明する「事務事業評価」が核であり,その中で簡略化された評価として業績評価が利用されることが多い.これは一種の日本の評価システムの文化であり,日本版 MaaS もその流れを汲んでいる可能性は十分にある[29].

一方で,市民参加の文脈については,そもそも日本版 MaaS の概念において組み込まれていない状況で,情報公開や批判回路についても明確ではない.公共政策学の蓄積を踏まえると,地域交通政策においてこの点は後退基調にあると考えられ,早急な改善が求められる点といえる.

(8)本分析の限界

本稿の限界の一つは,そもそも調査対象が日本版 MaaS 事業のみである点である.地域公共交通に関する事業は MaaS 事業だけではなく,LRT 事業や再編事業など多様である.また批判プロセスの調査についても,Google の機能に制約を受けるものであって,これの限界を越えるには個別インタビューなどの質的調査を施し,分析を行う必要がある.さらに,1998 年の行政改革会議を経て実施された地域公共交通の規制緩和について,その総決算を行えていない点もまた課題である.

6.終わりに

本稿では,MaaS を推進する政策において,交通に関わる理念法である「交通政策基本法」を参照した上で,その理想としての機能の維持管理が実現されているか,また公共交通事業者の一方性を取り除けているかについて精査した.その結果,交通政策において重視される機能の維持管理に関して,多くの計画では関知できていない実態が浮き彫りとなった.さらに市民参加による事業構築や精査を事業の内部に組み込んでいる事例もごく少数である.結果として交通政策自体の意義について説得力が弱く,適切な出資を引き出せない可能性があり,今後の改善が必要な分野と指摘できた.

本稿の結論は,日本版 MaaS に関する文献で上げた魏(2022)の結論を支持するものであった.つまり,地域の課題解決というよりはむしろ,日本版 MaaS でとらえられた課題意識は地域交通事業の課題解決であった.ただ,本稿ではそういった決定やプログラム運営に至った経緯については立ち入らなかった.

現在進行中の政策を概観すると,こうした指摘は未だ色褪せていないと考える.有識者会議の下で 2022 年 8 月 27 日にまとまった「アフターコロナにおける地域交通のリ・デザイン」において,政府は「3 つの共創」を利用して,地域交通の確保に取り組むとしている.加えて,2023 年 10 月 1 日に改正された「地域公共交通の活性化及び改正に関する法律」に基づく政策展開においては,特に公的資金投入の拡大と「鉄道再構築協議会」によるさらなる事業者自治体間協議の活性化が取りざたされている.

ただ,責任分担をどのように建てつけるのかの議論は見られず[30],またも公共交通の意義や事業への批判システム,事業者の一方性を排するシステムの構築は検討されていない.公共交通の存在意義を見つめなおし,従来の政策を批評し更新し続ける人的・物的・経済的資源の動員体制を取ってこそ健全な地域交通が達成されると考える交通まちづくりの文脈からすれば,この状況は好ましくない.

「利用者視点」を導入しているとうたう交通政策が各地で展開されているが,少なくとも政策において相手にするのは市民であり,この国の主権者である.もちろん主権者の意見が全て正しいわけでもないが,主権の所在に目を背け,専門性で固め,「利用者のため」と謳って実施される交通政策はまさに,善意で舗装された地獄への道となり得るのである.専門性が必ずしも正しさではなく,目指す方向性はイデオロギーであり批判されうること,これらを前提として,民主主義国家の計画のあり方を交通の面から探る作業は,今後の課題としたい.加えて,パブリック・インボルブメントと呼ばれる,サービスではなくインフラ整備にかかる市民参加プロセスについても,今後の研究における検討課題としたい.

付録

分析結果について,以下に表を提示する.なお,自治体が参加していない日本版 MaaS として除外したのは,「ノバルティスファーマ」「東急 MaaS」「Universal MaaS」「Izuko」の 4 つである.

事業名	目標（MaaS事業）	目標（交通事業）	目標（地域目標/非交通事業）	市民参加システム
北海道型MaaS	•			
洞爺湖	•			
札幌型観光	•		•	
会津 Samurai MaaS	•	•		
日立MaaS	•			
つちうらMaaS	•		•	
uスマート（大谷）	•			
前橋版MaaS	•	•	•	
三芳町	•	•		
ノバルティスファーマ	•			
東村山MaaS	•		•	
東急MaaS	•			
Universal MaaS				
三浦半島MaaS	•			
しんゆりMaaS	•			
南足柄MaaS	•		•	
朝日町MaaS	•	•	•	
加賀MaaS			•	
茅野MaaS	•			•
静岡型MaaS	•		•	
Izuko				
浜松市佐久間MaaS	•			
高蔵寺MaaS	•	•	•	
孤野MaaS「おでかけこもの」	•			
大津MaaS	•			
京都北部MaaS	•		•	
京都市内MaaS	•			
舞鶴MaaS	•			
池田MaaS	•			
神戸MaaS	•			
鞆の浦MaaS	•			•
Hi-MaaS	•			
瀬戸内MaaS	•		•	
南予MaaS	•			
糸島MaaS	•			
宮崎MaaS	•	•		
沖縄MaaS	•	•		
宮古島MaaS	•			

Notes

注1) 石神(2020)

注2) 企業の水平統合への議論にも繋がる.機能の分化,統合を行わずシステム全体が瓦解あるいは不安定になった事例として,日本航空（日本航空,日本エアシステム）やみずほ銀行（第一勧業銀行,富士銀行,日本興業銀行）があげられる.

注3) Heikkila(2014) p68

注4) Abby eat al.(2017)

注5) 同様の研究として,利用者視点でのMaaSのあり方を交通提供という観点から紹介したLyon(2019)もあるが,ここでは紹介しない.

注6) Zipper(2020)

注7) 事業目的によりガバナンスが行われており,その目的となる 5 つは以下のとおりである：①他の移動と重ね掛けして効率化②モビリティでのサービス提供③需要側の変容を促す仕掛け④異業種との連携による収益活用,付加価値の創出⑤モビリティ関連データ取得,交通・都市政策との連携.なお,このプロジェクトは2020年に52事業へ拡大することとなる.

注8) 国土交通省.

注9) 国土交通省.

注10) AndE(2023).

注11) 牧村(2021) p18.

注12) 加藤(2019) p6.

注13) 牧原(2007).

注14) MaaS を日本に導入した書籍として,日高,牧村,井上,井上(2018)への言及は欠かせないが,論者として書きぬけないためここでは除外した.この書籍ではMaaS についてコンセプト的に紹介しており,記述としては以下である；「あらゆる交通手段を統合し,その最適化を図ったうえで,マイカーと同等か,それ以上に快適な移動サービスを提供する新しい概念」.

注15) 後藤(2020).

注16) 永田(2022)第 2 章.

注17) もちろん,こうした議論が政令市から立ち上がった点に関して,財源の自由度や市民全体の理解レベルの高さが寄与した点は容易に想像がつく.このような高い教育レベルと自由度を交通まちづくり初期の前提と考えるならば,日本全国へ交通まちづくりを広げるにあたって,多様な市民の参加を諦めた可能性は大いにある.

注18) 1:民意の反映 2:民意による利害調整 3:専門知の活用と専門家の専横の排除 4:政治プロセスの失敗回避のための国からの各種規制 5:効率的な交通政策が導出可能 6:地方自治体から独立.

4 に関しては,今日の地方自治法と当時のそれは違うから注意が必要である.また 6 に関しては,都市圏域や生活圏行きが自治体とは違う点から指摘されているのであるので,これらが同一と認められるのであれば独立していなくても問題ないと思量される.

注19) 代表的なものだと,山下(2009),福本・加藤(2012),加藤(2012)などが挙げられる.

注20) 市場原理の導入も,実際のところ選ばれた状態を確立できているかは不明である.この認識は規制緩和後でも,市場の入退出が活発でない現状に起因する.寺田(2004)によれば,乗合バス市場における新規参入は活発ではなく,規制緩和から 1 年後までの新規参入者の市場シェアは 1%を下回る.規制緩和による退出ルールの明確化が休廃止を増加させた傾向はなく,乗合バスの市場構造は規制緩和後にもあまり変化していない」という.

注21) 公益法人のガバナンスの更なる強化等に関する有識者会議(2021).

注22) ハンス・ケルゼン(1929).

注23) 国土交通省(2020).

注24) 国土交通省(2020b).

注25) 記録した表は付録に示す.

注26) 2022 年 5 月のヒアリングによる.

注27) 土木計画のうち,交通計画の費用便益分析においては,どの程度の需要が発生するかが重要なファクタであり,その算出には一般的に「四段階推定法」と呼ばれる手法を用いるのが主流である.屋井(2021)参照.

注28) Duleavy et al (2006)

注29) 杉谷(2022) p118

注30) 例えば今回の法改正で,JR 各社の運営する鉄道に関する「再構築協議会」こそ設置されこれを「十分な説明」の舞台とすることとなった(「十分な説明」については国土交通省(2001)参照)が,JR と自治体間の関係性については基本的には変わらない.本制度の成立は基本的に性善説によっている.これが依拠できないものとなった場合,国の関与が行われるよう変化する本制度において,JR による同意を取れない状況での路線廃止は路線がいかなる状況でも行われる上に国地方係争処理委員会の対象外になることが想定される.結果として,国は種々の路線に関する責任を持たず,JR の撤退行動を許容することになる.

また今回の法改正にて,ある地域の交通を統合的に受託するエリア一括運行事業が制定された.本事業は既存のバス交通に関する補助を合計して自治体へ渡し,それを利用して一括運行事業者を選ぶ仕組

みである. これの機能は自治体の能力水準によっている. 自治体は補助額削減インセンティブを持ち, 事業者に費用削減を要求するが, 適切な競争や契約形態を選択しなければそれは実現されない. 既存のバス交通関連補助を利用している点で, 地域公共交通会議をはじめとした協議会経由の補助システムと同様となり, 責任体系は既存のシステムと変わりない.

References

1) 交通まちづくり研究会:交通まちづくり 世界の都市と日本の都市に学ぶ, 一般社団法人交通工学研究会, 丸善株式会社, 2006
2) 原田昇, 羽藤英二, 高見淳史: 交通まちづくり ―地方都市からの挑戦―, 鹿島出版社, 2015
3) 魏蜀楠: 佐世保市 『地方型』 MaaS の導入可能性に関する政策研究, 2022.
4) 福本雅之, 加藤博和: 地域公共交通への住民参画の促進方策に関する検討, :第 45 回土木計画学研究発表会(春大会), 2012
5) 加藤博和, 福本雅之: 地域参画型公共交通サービス供給の成立可能性と持続可能性に関する実証分析ー「生活バスよっかいち」を対象としてー, 土木学会論文集D/65 巻 4 号, 2009
6) 喜多秀行: 社会的共通資本としての地域公共交通サービスの計画方法論, 土木計画学研究発表会(春大会) 2022
7) 楠田悦子 :全国初！バスの“サブスク”…MaaS に新風を吹き込む新潟県湯沢町の挑戦, 2021. https://www.sankeibiz.jp/econome/news/210726/ece2107260600001-n1.htm, 2021/12/26 閲覧
8) 太田和博:地域交通政策の意思決定における住民参画の意義と課題, 運輸と経済第 69 巻 12 号, 2000
9) 太田和博:公平性にかなう地域交通政策の策定システム, 三田商学研究 Vol.43 No.3 P.187-, 2000
10) 森栗茂一:交通計画における住民協働の有効性と展開手法, 運輸と経済第 69 巻 12 号, 2009
11) 山下祐介:地域公共交通をめぐる社会実験と住民参加, 運輸と経済第 69 巻 12 号, 2009
12) 公益法人のガバナンスの更なる強化等に関する有識者会議: 公益法人のガバナンスの更なる強化等のために（中間とりまとめ）, 2021
13) ハンス・ケルゼン: 民主主義の本質と価値, 長尾隆一・植田俊太郎, 岩波文庫, 2015, 1929
14) 石神孝裕, :MaaS 先進国フィンランドの視察, IBS Annual Report, 2020
15) M. Kamargianni, Melinda Matyas: The Business Ecosystem of Mobility-as-a-Service, Computer Science, 2017
16) Sochor, J., Arby, H., Karlsson, M., Sarasini, S.: A topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals. Proc. ICoMaaS - 1st International Conference on Mobility as a Service, 2017.
17) Lyons, G., Hammond, P., and Mackay, K.: “The importance of user perspective in the evolution of MaaS”, Transportation Research A, 121, 22-36, 2019.
18) Zipper: The Problem With ‘Mobility as a Service’, Bloomberg, https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-08-05/the-struggle-to-make-mobility-as-a-service-make-money, 2020, 2022/10/15 閲覧
19) 国土交通省:日本版 MaaS の推進, https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/index.html, 2022/10/18 閲覧
20) 国土交通省 : MaaS のモデル形成, https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/model/index.html, 2022/10/18 閲覧
21) AndE : 新しい移動の概念「MaaS」の現在 MaaS 社会実現のカギは「つなげる」こと 競争と協調を見極める, 2023, https://www.andemagazine.jp/2023/05/25/maas-interview.html 2023/10/06 閲覧
22) 牧村和彦:MaaS が都市を変える 移動×都市 DX の最前線, 学芸出版社, 202
23) 日高洋佑, 牧村和彦, 井上佳三, 井上岳一:MaaS モビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ, 日経 BP 社, 2018
24) 加藤博和; 地域公共交通改革のためいまこそ殻を破ろう！～地域の, そして日本の将来を救うために～, 令和元年度 第 2 回 (第 16 回) 国土交通省交通政策審議会交通体系分科会 地域公共交通部会, 2019
25) 牧原出: 行政改革と調整のシステム, 行政学叢書, 東京大学出版会, 2007
26) 後藤文昭:MaaS には「誰 1 人取り残さない」という価値観が問われている （筑波大学 石田東生名誉教授 ・ 特命教授）, 旬刊旅行新聞, 2020, https://www.ryoko-net.co.jp/?p=86159, 2023/10/06 閲覧
27) 国土交通省:地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 詳細編, 2020
28) 国土交通省:令和２年度 日本版 MaaS 推進・支援事業 ３８事業について, 2020
29) Dunleavy, Patrick, et al.: New public management is dead-long live digital-era governance. Journal of Public Administration Research and Theory 16(3), pp.467-494, 2006.
30) 杉谷和哉:政策にエビデンスは必要なのか-EBPM と政治のあいだ-, ミネルヴァ書房, 2022
31) 国土交通省:新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針, 国土交通省告示第千六百二十二号, 2001

(Received August 30, 2023)
(Accepted ????,??,????)

'Transport Town Planning' as a Type of "Japanese MaaS”
-A study of goals and governance-

Ukyo NAGATA

The area of regional public transport policy known as Mobility as a Service (MaaS) has emerged rapidly over the past few years since the coalition government of the Liberal Democratic Party (LDP) and the Komeito party came to power and entered a period of stability. Even before that, there existed the concept of 'transport town planning', which was based on the idea of planning transport in a way that contributes to the local community.
This paper examines all cases of the Japanese version of MaaS in 2020, with reference to the Basic Law on Transport Policy, which is a law of principle concerning transport, to see whether the ideals similar to those of 'transport town planning' have been realized and whether the unilateral nature of public transport operators has been removed in the policy progress of such MaaS. The results of the study showed that the ideal of "Japanese MaaS" in transport policy has not yet been realized. The results highlighted the fact that many plans are not concerned with the maintenance and management of functions, which is a philosophically important aspect of transport policy. Furthermore, there were only a few cases where the construction and scrutiny of projects with citizen participation was incorporated into the project, and it could be pointed out that this is an area in need of further improvement.