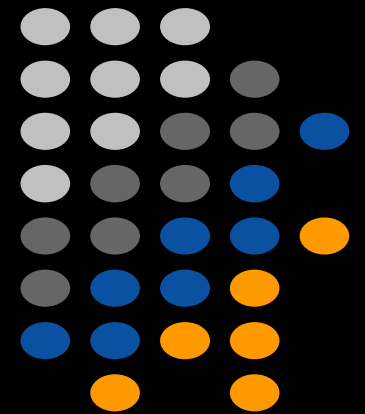


ポストコロナに向けた モビリティ・ビジョン Version 1.0

2020年10月24日

東京大学
モビリティ・イノベーション連携研究機構



東京大学
THE UNIVERSITY OF TOKYO



1. 需要平準化に向けた取り組みとそれによって発生した余裕の活用

- ・ 需要平準化に向けた取り組みを行うべきである。事業者視点では事業の効率化に、利用者視点では快適性向上につながるとともに、目下の感染症対策である「三密」を防ぐ対策と軌を一にするものである。
- ・ 需要平準化に伴い発生する 供給能力の余裕を、今後のモビリティ※改善に向けて活用すべきである。
※例えば道路交通においては自転車、自動運転車や超小型モビリティ等、多様な移動体の走行空間の確保。鉄道においては常に着席可能な都市鉄道等。

2. 公共交通事業における公的主体の一層の関与

- ・ あらゆる人々の移動する権利を保障するための最終的な手段として、公共交通の維持は不可欠。 単なる経済原理の観点のみならず、広く公益増進の観点から求められるもの。
- ・ 主に民セクターである 交通事業者と公的主体の協力は以前にも増して重要であり、特に公的主体による制度面、財政面での支援について、運輸政策面のみならず福祉政策等、より広範な社会的観点も踏まえ、一層強化すべきである。
- ・ 両者の役割分担については、過去の方法にとらわれることなく、よりよい手法を検討、実施すべきである。

3. 新たな移動サービスの技術開発・普及導入とMaaSによる統合型モビリティサービスの実現

・ ユニバーサルなモビリティ社会を目指し、多様な人々にとって最適なモビリティを提供するため、従来型の移動サービスの改善に加え、新たな形態の移動サービス※1に関する技術開発を推進すべきである。その際、生産性向上は時代の要請でもあり、無人化・省力化を念頭に置いた移動サービス※2の技術開発を推進すべきである。移動体そのものの技術開発に加え、関連技術基準の策定、事業性の検討、走行空間等の確保、関連する法律や政令等の整備が必要である。

※1 例えばオンデマンド移動サービスや超小型モビリティ、シェアリングサービス

※2 例えば無人自動運転車両（レベル4）を用いた乗合移動サービス等

・ 複数の移動サービスが存在することを前提に、運行情報、座席予約、決済等、利用者に対してサービスを統合的に提供するMaaS (Mobility as a Service)を発展させ、導入普及を一層推進すべきである。異なる交通サービスや公共交通事業者、業界の枠を超えた連携は不可欠であり、データの標準化やデータの連携を推進すべきである。その際、政策との連携やスマートシティ等による実証などを推進することが望まれる。

4. 物流の効率化，生産性向上に貢献する技術開発，制度設計

- ・ 物流の効率化，生産性向上に対しモビリティの側面から貢献する技術開発，制度整備を積極的に推進すべきである。
- ・ 物流・商流データの連携と荷役などを含めた物流機能の自動化により最適物流を実現する「物流MaaS」の取り組みも重要である。その際，旅客の輸送と貨物の輸送の融合を考慮すべきである。

5. 依然として存在する移動需要への対応

- ・ 移動需要が皆無になることは将来的にもないと想定すると，感染症拡大が終息した際にも，残存している移動需要に対応できるようにしておくべきである。

上記施策の中には，従来，実行したくてもできなかったものも少なくないが，感染症対策に端を発する社会の大規模変化は，こうした諸課題の解決を一気に進める好機である。