

「Mobility as a Service」とは？ …… 様々な解釈が行われている。

1. "MaaS"とは「**デジタル情報をベースに交通関連サービスを提供し、顧客(人及び物)のモビリティ(知的移動)の要件を満たすこと。**個別の交通システムの所有やマネジメントではなく、ユーザーに対し、より魅力のある交通の仕組みと使い方を創造し、新たなモビリティサービスを提供する。
2. 交通サービス利用者と既存の交通サービス提供者の間に「MaaSプロバイダーとデータプロバイダー」が参入し、新しいビジネスが発生することを想定していること。
- 3" MaaS"により、渋滞や不便など従来のモビリティに対し、隘路の除去、選択肢の拡大、ライフスタイルの改善をもたらすこと。

出典: ITSプラットフォーム21

- ・モビリティサービスは個別のモード単位ではなく、複数のモードで行う
- ・交通サービス提供者とユーザーをつなぐ情報提供
- ・既存の交通システムを組み合わせ、多様性を持たせ、モビリティの改善を図る

自転車はその一部を担うのは自然のこと。



そもそも、
何のために、「Mobility as a Service」を進めるのか

モビリティの改善で、人々の幸福・幸せ、QOLの向上

【ポイント】
決して、自動運転やカーシェアやUber、あるいはIoTによる交通サービスだけが「Mobility as a Service」ではないのです！

自転車「誰にも使える/使われる=選ばれる」交通モードにするために必要なこと

モビリティの改善で、
人々の幸福・幸せ、QOLの向上

自転車に求められる位置づけ・
ポジションは？

「多様性のあるモビリティ」の一つ
他のモードと組み合わせる役割もある

<車両> 多様な車両、だれでも使える・誰もが使える自転車の形 ⇒ 誰もが使える環境を作っていかなないと選択肢にならない

誰でも自転車が使えるような車両は何？

これも自転車・・・なE-Bike。
高齢者には結構便利かも？

通行空間はいろいろな「自転車」(みたいなもの)
などへの対応が求められてくる



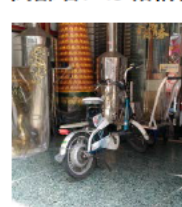
カーゴバイク



ハンドサイクル



トライク



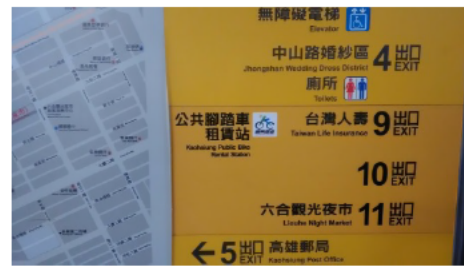
<施設> 高い結節性、だれでもわかる・誰もがわかる ⇒ いくら決済が便利でもアプリが的確でもわからなければ選択肢にならない



駅前のバイクシェアリングポート



駅・バス停・駐輪場・ポートが「一目でわかる」



駅のサインも結構大事。街中の標識も結構大事



だから効果的！

交通系にカードで
地下鉄もバイクシェアも、
乗り継ぎ割引もあるよ！

<施策> 便利な自転車、だれでも便利、誰もが便利 ⇒ 手続きが不便・面倒だと選択肢にならない。一方で「(単純に)便利」ならいいでもない

世界中で増加するフリーフロー型バイクシェアリング。便利だけど問題は山積。共存を図る都市もある。ただ、「パブリック」と「プライベート」の仕分けが課題。

例えばベルリンはCall a bikeがラック式を棄ててフリーフローに進展。でもNextbikeはラックを設置。⇒まだまだこれから変わっていくはず。

Ebike・スクーターの
シェアリングも広がる

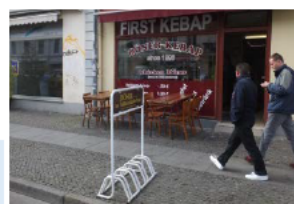


選択されるシステムになれば、自ずと組み込まれていく。そのためのアプローチ(モビリティとしての立ち位置)が今後必要になるのかも。

これからやること、必要なことって何？ もちろん、推進なんだけど・・・振り向いてもらってナンボだね！

1 かつこいい、かわいい、使える、使いたい～と思わせる自転車

- ・乗ってみたいくなるハンドサイクル
- ・乗ってみたいくなる電動トライク
- ・インスタ映えしそうな駐輪ラック



2 やってみて、意見をもらおう

- ・やれることからやってみよう！
- ・だめなら変えてみればいい。失敗も大事
- ・頑張らない、でもチャレンジはする

まずは難しく考えずにやってみる。
ダメなら変えればいい

⇒それを繰り返すといいものになっていくし、「選択される」ものになる。



自転車自らがより「魅力的」で「便利」
でなければ選択肢から外れるリスク。
「検索候補から外しちゃう」

※特にシェアサイクルは要注意！

＝自転車もモビリティの一部。