

まだ物心つくかつかないかのころ、盆や正月になると、母と一緒に県境をまたぐ長距離の路線バスに乗って、母の実家に帰っていた。そのバス路線の一部が地域にまだ残っている。ときどき郷愁に駆られて、この路線に乗りしてみるのだが、市街を外れた途端に乗客は数名、そして終点にいたっては私だけが乗客ということがほとんどだ。このままでは廃線も近い。しかし幸いなことに、多くのバス会

## 移動の自由を考える

くして夢のマイカーを手に入れた。これで、どこに行くのも家族と一緒に。わが家の移動手段は、めでたくクルマとなった。しかし、いまではあたりまえの「移動の自由」は、過去の関所の存在や戦時中における移動の制限からもわかるように、先人が苦労して獲得してきたものであることは疑うべくもない。ともあれ、公共交通機関の発達やマイカーの普及もあいまって、わが家は大きな自由を手に入れた。

月日が経つのは早いもので、父母の身内も高齢者となり、親族の間では運転免許証返納の話題で持ちきり

念に他ならない。

# 「サービスとしての移動」という理念

社は、収益が上がる街中の循環路線などで十分な利益を確保し、こうした辺境にある不採算の路線を維持している。

さて、当時は一輪車で通勤していた父親だが、程な



名古屋市立大学大学院  
経済学研究科教授

河合 勝彦

かわい・かつひこ 経営情報システム。テキサス大学オースティン校 Ph.D (Economics)。1964年生まれ。

だ。先日も「憶けていなければ（認知機能の検査に合格すれば）、運転は大丈夫」と、田舎の叔父は笑って私に語りかけた。その彼も70代半ばを過ぎ、そろそろ返納を真剣に考えてもよいころだ。しかし、それを面と向かって言えるほどの度胸が私にはなかった。叔父が住んでいる地域では、クルマがなければ、買い物にも、そして病院にも、まともに通うことができないからだ。

最近、Maas (Mobility-as-a-Service) という考

え方がある。Maasを社会に実装できれば、われわれの生活、特に公共交通システムは、とても便利で効率的なものになる。多様なセンサーを介してクラウドに集められた大量のデータ(ビッグデータ)を人工知能が解析し、鉄道や路線バスの需要予測や運行管理を行う。さらに、その隙間を埋める乗合タクシーなどの効率的な配車によって乗り継ぎの利便性が増す。そして早晚、自動運転も実用化されるだろう。

ただし、効率化や自動化の追求だけではなく、冒頭で述べたような都市部と地方部が共存できる移動のサービスも重要だ。それは、老若男女が互いに気兼ねなく、胸を張って生きることが

できる社会を実現するためにある。

