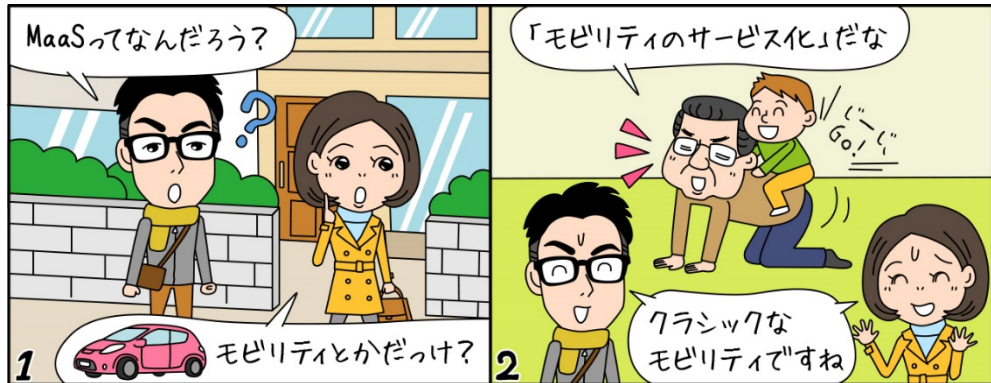


「新人目線」の用語解説

# 語句よみ

第186号



日興アセットマネジメントの新人。お客様に有益な情報をお伝えすべく、投信や経済について勉強中。

今回のテーマ **発展が期待される次世代交通サービス「MaaS」**

欧米を中心として、MaaS (Mobility as a Service) という新たな交通サービスが拡がりつつあります。これにより、どのような変化が期待されるのでしょうか？今回は、次世代の交通サービスであるMaaSと、関連の深い自動運転技術について調べてみました。

## 1. MaaS (Mobility as a Service)

MaaS (マース) とは、モビリティ・アズ・ア・サービス (Mobility as a Service) の略で、「モビリティのサービス化」などとも言われています。これは、移動手段を自動車の所有という「モノ」で提供するのではなく、「サービス」として提供することを指します。近年、「自動運転技術」や自動車が常時インターネットに接続する「コネクテッドカー」などの技術的な発展に加え、スマートフォンの普及などを背景に、自動車のシェアや個人ドライバーと移動したい人をマッチングする「シェアリング」などの様々なサービスが生まれています。

MaaSによる交通サービスは、世界的に普及しつつあります。具体的には、タクシーの配車から目的地の指定、支払までをスマートフォンで行なうサービスの拡がりや、日本でも、自動車の空き状況の確認・予約から車両返却後の支払いまでをスマートフォン経由で行なうカーシェアリング、個人のドライバーと目的地が同じ人をマッチングするライドシェアサービス、個人間でも簡単にスマートフォンやPCで駐車場の貸し借りができるサービスや、これらを組み合わせたサービスなど、様々な新しい交通サービスが生まれています。

また、MaaSで先行する欧州では、最終的に家用車ゼロをめざすフィンランド・ヘルシンキの取り組みが注目されています。この

## ステップアップ

MaaSを活用したより大きな概念に、スマートシティがあります。スマートシティとは、IoT (モノのインターネット化) を用いて、エネルギーや生活インフラなどを効率的に管理・運営する新しい都市のことです。スマートシティでは、MaaSなどによる交通サービスの効率化に加え、電力の流れをIoTで制御・最適化する「スマートグリッド」などを駆使した都市開発が想定されています。



(次のページへ続きます)

□当資料は、日興アセットマネジメントが経済一般・関連用語についてお伝えすることなどを目的として作成した資料であり、特定ファンドの勧誘資料ではありません。また、当資料に掲載する内容は、弊社ファンドの運用に何等影響を与えるものではありません。なお、掲載されている見解は当資料作成時点のものであり、将来の市場環境の変動等を保証するものではありません。□投資信託は、価値のある資産(外貨建資産には為替変動リスクもあります。)を投資対象としているため、基準価額は変動します。したがって、元金を割り込むことがあります。投資信託の申込み・保有・換金時には、費用をご負担いただく場合があります。詳しくは、投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。

取り組みを主導する民間企業は、提供するアプリを使って目的地を指定すると、タクシーやレンタカー、電車、バスなどを組み合わせた複数のルートが提示され、予約から支払いまでをワンストップでできるサービスを提供しています。世界の自動車関連企業が同社に出資するなど注目を集めています。

一方、日本において、MaaSは、法規制や関連する既存事業者への影響の大きさなどから、本格的な普及にはハードルがあるとみられますが、経済団体によるMaaS推進の提言などもあり、今後のサービス拡大が期待されます。

## 2. 自動運転技術

MaaSを代表する技術の一つに、自動運転技術があります。自動運転技術とは、現在ドライバーが行っている様々な運転操作を人間の代わりにシステムが担う技術です。

一口に自動運転と言っても、システムの介入量によって自動化できる範囲が異なり、日本や欧米の定義では、以下の5段階に分類されています。

レベル1: 自動ブレーキなどの運転支援

レベル2: 部分的な自動運転

レベル3: 緊急時を除く、特定の条件下での、自動運転

レベル4: 特定の条件下での、高度な自動運転

レベル5: 完全な自動運転

現在、量産されている自動運転車は、ほとんどがレベル2までに分類されていますが、今年7月に、ドイツの大手メーカーがレベル3に該当する自動運転車を発表しました。また、日本の大手メーカーも2020年ごろのレベル3の実用化をめざしています。

日本政府は2025年を目途に、高速道路での自動運転(レベル4に分類)や高速道路での隊列走行トラック(レベル2)の実現、無人自動運転移動サービス(レベル4)の普及をめざしています。また、これらの実現に向け、自動運転のための走行環境の整備や公道での実証実験などを実施する予定としています。

自動運転車の実現は、技術的な課題に加え、法律も含めた社会インフラの整備、サイバー攻撃などに対する情報セキュリティの確保など課題は多いものの、公共交通網の維持や交通事故の削減に貢献するとみられ、今後の官民の取り組みが期待されます。

様々な課題が残されているものの、MaaSの市場は拡大が期待できそうです。MaaSの普及は、幅広い業界に大きな影響を及ぼすことから、今後の動向に注目が集まります。

### ステップアップ

飛行機では既に高いレベルで自動操縦技術が実用化されています。航空管制の指示や気象などの外部環境、目的地情報などを設定すれば、機体の姿勢を一定に保ち、安全に滑走路へ誘導、自動で着陸することができるなど、一定の条件が整っていれば、離陸以外の操作を自動で行なうことができるほど、飛行機の自動操縦技術は確立されています。



facebook twitter で、経済、投資の最新情報をお届けしています。

□当資料は、日興アセットマネジメントが経済一般・関連用語についてお伝えすることなどを目的として作成した資料であり、特定ファンドの勧誘資料ではありません。また、当資料に掲載する内容は、弊社ファンドの運用に何等影響を与えるものではありません。なお、掲載されている見解は当資料作成時点のものであり、将来の市場環境の変動等を保証するものではありません。□投資信託は、値動きのある資産(外貨建資産には為替変動リスクもあります。)を投資対象としているため、基準価額は変動します。したがって、元金を割り込むことがあります。投資信託の申込み・保有・換金時には、費用をご負担いただく場合があります。詳しくは、投資信託説明書(交付目論見書)をご覧ください。