

## シリーズ「デジタルモビリティ社会創造に向けて」に寄せて： イノベーションか制度設計か

第4次産業革命の議論が百花繚乱（りょうらん）の様相を呈している。そこではたと考える。何が産業革命による経済発展を引き起こしたのだろうか、と。

一般的には、蒸気機関の発明による工業生産革命と、蒸気船や鉄道による交通革命というイノベーションにより、規模の経済（大量生産・大量輸送）で「市場」が爆発的に拡大したことが主因だと考えられている。

一方で、産業革命の本質的な要因は「国家による制度設計」だという（『西欧世界の勃興 新しい経済史の試み』ノース＝トマス著、1980年、ミネルヴァ書房）。特に重要なのが、1623年の英国の専売条例によって、国家による発明に係る近代特許制度と所有権の保護が確立されたことであった。これによりイノベーションが促されるとともに、人々が「市場」に参加するインセンティブを高めて、市場経済の拡大をもたらした。

そこで、第4次産業革命に立ち返る。ここでは、デジタルデータとそのパターン認識によるさらなる機械化・自動化などの生産性革新（いわゆる「デジタル化」）が、イノベーションの核心であろう。実際に、今回より連載するモビリティ（ヒトやモノの移動）においても、デジタル化の推進が大きな変化を生んでいる。

具体的には、車などの移動手段はデジタル化によりシェアリングが進み、ライドシェアに代表される Mobility As A Service (MaaS) や Logistics As A Service (LaaS) のサービス革命が進行している。一方で、ヒトやモノの移動を本業とする運輸企業・物流企業は、本業での生産性革新に加え、顧客のデジタルIDを起点としたバリューチェーンの囲い込みとビジネスモデルの変革を急ぐ。新興勢力によるデジタルディスラプション（デジタルデータを活用し、既存の産業・主要企業を駆逐するほどの破壊的インパクトをもたらすこと）と、社会インフラ的な伝統企業によるデジタルトランスフォーメーション（デジタルデータを活用し、業務プロセスの効率化・機械化・自動化や、デジタルビジネスの推進などの企業変革を起こすこと）のしのぎ合いがますます激化する。

このようなイノベーションによる変化や市場拡大という「革命」の規模を決めるのが制度設計になる。モビリティの基盤となるインフラのあり方、サービスの高度化と寡占化のあり方、産業と雇用のような社会の有り様も問われることになる。今回の連載では、デジタルモビリティ社会の到来と、それに伴う問題提起を行いつつ、ヒトの移動（運輸）やモノの移動（物流）の世界における対応方策を描出していきたい。

グローバルインフラコンサルティング部  
運輸・物流・デジタルモビリティグループ  
グループマネージャ  
若菜 高博