

MaaS 推進の動きと和歌山市の可能性

和歌山大学経済学部
教育研究支援員 宋 謙

1—はじめに

フィンランドで始まった MaaS (Mobility as a Service) は、自動車社会からの脱却を目指し、飛行機、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関とシェアサイクル、カーシェアや超小型モビリティなどを連携させ、スマートフォン一つで街中のすべての交通がシームレスに利用できるような新しい概念として、世界中から脚光を浴びている。日本においては、アフターコロナ、ウィズコロナに伴う新しい生活様式への対応、交通のデジタル化、移動の利便性向上、既存公共交通の有効活用、外出機会の創出と地域活性化、さらにスーパーシティ・スマートシティの実現に向けたソリューションとして MaaS が注目されている。MaaS の概念について、国土交通省⁵は以下の通り示している。

MaaS (マース : Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

簡単にまとめると、「多様なモビリティサービスに対して利用者が“一つのサービス”として自由に選択できるシステム」と言えるだろう。従来のモビリティは時間的・空間的・物理的な制約があり、運営事業者も異なるため、交通手段の選択肢に限っている。ところで、コロナの影響とあわせて外出方式の変革あるいは地域のあり方が議論されるようになった。特にウィズコロナに伴うデジタル社会は凄まじい勢いで発展してきているため、地域を問わずデータ連携の高度化によって公共交通とモビリティサービスの統合が求められている。

2—MaaS 推進の動き

日本における MaaS の政策提起については、2018 年の政府成長戦略である「未来投資戦略 2018」の中で「Society5.0」の実現に向けて変革のけん引力となるフラッグシップ・プロジェクトとして、MaaS が初めて重点施策に位置付けられた⁶。その後、2019 年の「成長戦略実行計画」においては、モビリティ分野における対応の方向性として、MaaS の実現が重

⁵ <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/index.html>

⁶ https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/pdf/miraitousi2018_zentai.pdf

要な柱の一つと位置付けられ、政府主導の MaaS プロジェクトが始動している⁷。国土交通省と経済産業省が 2019 年度に開始した、新しいモビリティサービスの社会実装を目指すプロジェクト「スマートモビリティチャレンジ」事業⁸においては、国土交通省の「新モビリティサービス推進事業」⁹に 19 地域、経済産業省の「パイロット地域分析事業」¹⁰に 13 地域の計 28 地域（重複 4 地域）が選定され、各地で実証が進められている。2020 年度には、地域の課題解決に資する MaaS のモデル構築を図る国土交通省の「日本版 MaaS 推進・支援事業」¹¹に 38 地域、経済産業省の「先進パイロット地域」¹²に 16 地域がそれぞれ選定されており、MaaS 実装に取り組む地域は拡大傾向にある。

2020 年 7 月 15 日に政府の IT 総合戦略本部が「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」¹³を公表した。これは社会課題解決や価値創造のためのモビリティの将来像を描き、自動運転の実用化、MaaS の社会実装、情報基盤の構築を推進するものとなっている。

さらに、2020 年 12 月の成長戦略会議においては、「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定され、そのカーボンニュートラル実現のための具体的な施策として MaaS が位置付けられており、交通産業の進化や都市 DX の推進を後押ししている。

民間においても、福岡エリアで始めた「my route」（マイルート）をはじめとする MaaS 事業が多く出現され、経路検索、予約、決済の統合サービスを通じて様々な交通手段の選択肢をまとめて提供されるようになってきている。また、JR 西日本の「WESTAR」「setowa」、小田急電鉄の「EMot」などの MaaS アプリは沿線エリアの価値を高める取り組みが展開されている。



図 1. マルチモーダルモビリティサービス「my route（マイルート）」

出典：トヨタ自動車 <https://global.toyota/jp/newsroom/corporate/31311737.html>

3—和歌山市を取り巻く環境と和歌山市 MaaS 協議会の設立

⁷ <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/pdf/ap2019.pdf>

⁸ <https://www.mobilitychallenge.go.jp/aboutsmc/>

⁹ <https://www.mlit.go.jp/common/001293854.pdf>

¹⁰ https://www.meti.go.jp/press/2019/06/20190618004/20190618004_01.pdf

¹¹ <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001357529.pdf>

¹² <https://www.meti.go.jp/press/2020/07/20200731005/20200731005-1.pdf>

¹³ https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/its_roadmap_2020.pdf

周知のとおり、和歌山市では人口減少・高齢化社会の進展が見られている中、中心市街地の空洞化と生活インフラの減少・衰退が進んでいる。一方、市街地の再開発や大学誘致など、コンパクトなまちを形成する動きも進んでいる状況にあるものの、人の移動に関しては、新たな地域社会の創造に向かう中、その対応が進んでいない状況となっている。MaaSに関しては、前述した国の推進政策および民間事業者による取り組みが各地で展開されているに対し、和歌山市はまだ“MaaS 空白地域”である。

関西圏域に目を向けると、2025年に開催される大阪・関西万博に向け、関西地域において出発地から目的地までのシームレスな移動手段を提供するために、2019年には関西の主要鉄道7社が「関西 MaaS 検討会」¹⁴を組織し、関西圏における MaaS の将来像や具体的なシステム構築のあり方を議論している。2021年11月、近畿運輸局や関西鉄道7社などで構成する「関西 MaaS 推進連絡会議」¹⁵が発足され、交通・観光分野をはじめとする幅広い業種間での連携を促進し、MaaS の展開に向けて様々な取り組みがなされている。

これらの内外環境の認識を踏まえた上で、2022年3月30日に2019年度から3年にわたって実施されてきた、和歌山地域経済研究機構が助成する研究会である「シームレスで使いやすい和歌山市公共交通体系の実現に向けた研究」(代表:和歌山大学経済学部教授 辻本勝久氏)¹⁶を母体に、民間有志が主導する MaaS 協議会(正式名称は「和歌山市 MaaS 協議会」である、以下「協議会」)を立ち上げた。協議会は将来的に本格的な MaaS 導入を見据えて、MaaS 導入時の有益性(地域活性化への寄与や人流の創出)の検証を行い、本格版 MaaS の立ち上げと運用がスムーズに行われるための産官学連携体制を構築しながら、和歌山市の活性化および地域の魅力と価値向上に資する取り組みを展開していくものである。

本稿を執筆する時点(2022年10月末)、当協議会はホワイトレーベルのプラットフォームを利用し、MaaS の活用により学生を中心市街地に誘導できるかを検証する実証実験を計画しているところである。現段階ではこの小規模かつクローズマーケットでの実証実験を通して、MaaS の「有益性の確認」「課題の洗い出し」「利用目的(コンテンツ)の開発」を行い、将来的に API 連携により本格版 MaaS への接続および拡張性を持った「和歌山ならではの」プラットフォームの構築が協議会の目指す方向としている。

勿論、MaaS の推進に向けて様々な課題も存在していることが否めない事実である。しかしながら、MaaS は地域の政策目標を実現していくための手段であり、地域の生活・観光のための移動手段の確保、ひいては持続可能な社会を構築していく上で重要なものであることを理解いただきたい。

4—和歌山市における MaaS の可能性

日本では、地方公共交通の衰退やローカル線の経営難といった話をよく耳にする。しかも高齢化社会が進展し、マイカーでの出掛けに不安を抱える例が顕在化してきた。一方、自家用車の普及によって既存の移動手段が未来も継続的に利用できるのか、という懸念も

¹⁴ https://www.westjr.co.jp/press/article/2019/10/page_15208.html

¹⁵ <https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/content/4pdf21-86.pdf>

¹⁶ <http://web.wakayama-u.ac.jp/eco/wtkkk/jigyoo.html#kenkyoo>

ある。和歌山市においても、人口の流出や減少、少子高齢化、市街地の郊外化が進み、車社会の進展により公共交通利用者が減少し、鉄道の廃線危機やバス路線の廃止や減便といった問題が相次ぎ、地域の活力が失われつつある。

このような現代社会における共通の地域課題を解決するため、既存の移動手段が担ってきた役割を、これからは MaaS が継承していくことになると予想される。移動に関するすべての乗り物を、MaaS を介して最も効率的で効果的な組み合わせにより簡易に最適な移動行動が可能となる。また、MaaS を商業、医療、物流、観光といった地域の課題と連携させることで、その利便性はより地域に密着したサービスに還元できる。その意味で、MaaS の可能性は無限にあるといえるだろう。

和歌山市 MaaS 協議会の設立をきっかけにして、MaaS の実証をはじめ、産官学民連携体制の確立、モビリティサービスの推進、さらに新たな都市づくりに役立つものとなることを願いつつ、和歌山発の MaaS コンセプトを全国に広がれば幸甚である。

5—おわりに

令和3年5月に和歌山市はコンパクトなまちづくりの推進都市として「国土交通大臣賞」を受賞した。コンパクトシティの骨組みが形成される上で、「移動」の可能性を考える必要もある。特にコロナ危機で起きた新しい生活様式とそのデジタル領域への転換は今後も注意を払うべきである。すでに金沢市、仙台市、富山市などの地方都市は MaaS の推進に係る動きが活発になっており、国でも MaaS につながるデジタルツールのパーツ支援や社会実装の支援事業が実施している¹⁷。このような恵まれた環境において、和歌山でもぜひ MaaS を実現させたい。

前述した和歌山地域経済研究機構が実施している研究会に筆者が本格的に関わり、3年以上が経過し、ようやく実践段階に入ることができた。協議会の設立は和歌山県と和歌山市の関係部署をはじめ、多くの事業者の方々との出会い、議論や尽力がなければ成しえなかった。ここに深く感謝を申し上げたい。和歌山市における MaaS の実現に向けて、引き続き関係者の皆様のご理解とご協力をいただければ幸いである。

参考文献

日高洋祐・牧村和彦・井上岳一・井上佳三（2018）『MaaS モビリティ革命の先にある全産業のゲームチェンジ』日経 BP。

牧村和彦（2021）『MaaS が都市を変える 移動×都市 DX の最前線』学芸出版社。

¹⁷ https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000181.html