

時代にあった 移動手段Maas



Maasとは

ICTを活用して複数の公共交通やその他の移動サービスを統合して、検索・予約・決済などをワンストップで行う仕組み

種類

都市型Maas

- 都市部では交通網が充実しているため交通の便に困ることはない
- しかし、人口集中による慢性的な道路渋滞という問題
- 期待：渋滞解消・温室効果ガスの排出量削減

地方型Maas

- 都市部のように交通網が充実していない。マイカーを持っていない人にとっては不便
- マイカーを持たない住民の足として乗合タクシーやオンデマンドバスなどの提供によって解決を図る

観光型Maas

- 観光地に特化したアプリを通して、観光地への移動だけでなく、旅先の観光施設、宿泊施設・飲食店などの検索・予約・決済にも1つのアプリで完結できれば、利用者はより快適な旅行を提供

日本のMaasレベル

MaaSレベル



スウェーデンのチャルマース工科大学の研究者が発表したMaaSレベル
[MaaS\(マース\)とは？押さえておきたい基礎知識 \(tmj.jp\)](https://tmj.jp/)

レベル0

各交通サービスが独自に存在し、統合されていない状態

レベル1

「情報の統合」がされ、各交通サービスの運賃・所要時間・行き方など目的地までの移動に関する情報が統合されている状態

レベル2

「予約・決済の統合」がされ、複数の交通サービスを利用しながら一つのアプリで予約から決済まで完結できる状態

レベル3

「サービス提供の統合」がされ、交通事業者間の連携が進み、目的地までの交通サービスを利用しても料金が統一されるなど移動がひとつのサービスとして統合されている状態

レベル4

「政策の統合」がされ、国・自治体・交通事業者が政策のひとつとして交通のあり方を協議し、推進していく最終形態の状態

事例(海外)

- ・フィンランド「Whim」
- ・ドイツ「moovel」
- ・ロサンゼルス「GoLA」

事例(国内)

- ・北海道釧路・オホーツク地域自治体などによる「ひがし北海道観光型MaaSにおける移動及び車両データ収集、利活用実証」
- ・福島県会津若松市などの「会津 Samurai MaaS プロジェクト」
- ・静岡県伊豆地域自治体の「伊豆における観光型MaaS実証実験」
- ・沖縄県石垣市・竹富町などの「八重山MaaS化事業【Phase1:観光型MaaS構築に向けた実証実験】」

メリット

- 人材不足の解消
- 渋滞解消
- 環境に与える負荷軽減
- 高齢者の外出機会が増える
- 利用者の動向をデータ分析、管理しやすい
- 公共交通機関の利用者増加
- 訪日外国人の移動をサポート

課題・デメリット

- ・道路運送法などの法律による制限
- ・交通事業者間の連携体制
- ・データ連携を行うための環境整備
- ・地方における交通機関の衰退
- ・高齢者が取り残される(スマホ操作)
- ・ドライバーなどが職を失う
- ・個人情報情報の管理

日本と海外の差

自動車産業は日本中心・マイカー中心

Maas導入

➡シェアリングサービスの充実や公共交通機関の利便性が高まる

「車が売れなくなること」=日本にとってネガティブ

スウェーデンでは自動車産業が国の重要産業ではない

=Maasを推奨している

今後の方向性

自動車業界

- ・ロボットタクシーやシェアリングなどによる
具体的なビジネスモデルに取り組む会社
- ・都市空間や都市交通といった大きなビジョンを掲げ、
アクションを起こしていく会社

→主にこの2種に分かれた取り組みをしていく会社に分類されると予想

参考文献

[MaaS\(マース\)とは？押さえておきたい基礎知識 \(tmj.jp\)](https://tmj.jp)

[MaaSの3類型「都市版」「地方版」「観光型」、それぞれの利点は？実現で住みやすさ向上に寄与 自動運転サービスを絡めた実証実験にも注目 | 自動運転ラボ \(jidounten-lab.com\)](https://jidounten-lab.com)

[完全無欠ではない？ MaaSのメリット・デメリットとは | MaaS・スマートシティの事例を多数掲載 | MaaS・スマートシティの事例を多数掲載 | Mobility Transformation\[モビリティトランスフォーメーション\] \(mobility-transformation.com\)](https://mobility-transformation.com)