

MaaS(マース)とは

フィンランドで開発された MaaS という概念は、Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス) の頭文字を取った略語で、「サービスとしての移動」と訳されています。MaaS は移動することをサービスの一環だと捉え、徹底的に効率化を目指します。アプリを使うことで、鉄道や地下鉄、バス、タクシーに加え、シェアサイクル、レンタカーなどあらゆる移動手段や時刻表を考慮して、最も効率的な移動ルートを考案してくれます。さらに、検索結果からそのままチケット予約や決済もシームレスで利用者に提供してくれるのが、MaaS の良さです。最終的には都市計画に組み込むことで、交通網の再構築や新しい移動手段の開発も行い、都市部で発生している交通渋滞の緩和、自動車の削減や電気自動車の導入による排気ガスの低減、衰退する地方交通の再興など、現代社会が抱える諸問題まで解決しようとする考え方です。

MaaSを導入するため、2018 年にフィンランドは交通法を改正し、別々の法律で規定し運用していた輸送の方法や運行、さらに道路交通などをひとつの枠組みにまとめました。そして改正を機に、運行や時刻表など、交通に関するデータを扱うプラットフォームを作ることが明文化されました。データもマシンで読み取れるよう規定されていますし、データの公開も義務付けられています。ルート検索から予約決済までをアプリで一括して提供する MaaS ではこうした法律の整備が欠かせません。

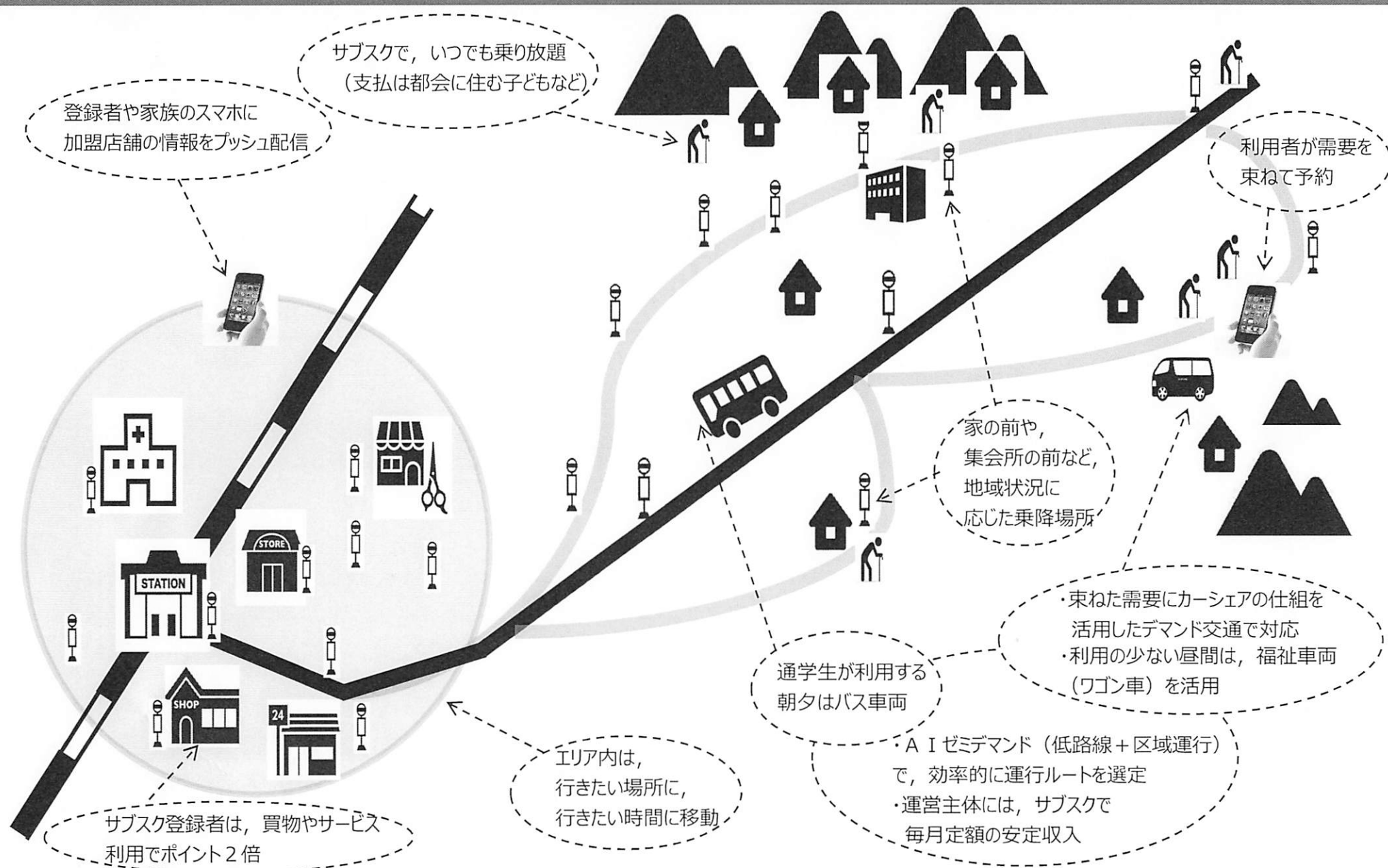
MaaS をスムーズに導入するため、フィンランドでは産官学のコンソーシアム(企業連合)である「ITS フィンランド」が立ち上がり、運輸通信省もこれを支援しています。規制緩和が必要となる MaaS では国や自治体の協力は欠かせません。アプリ開発では、MaaS Global 社という民間のスタートアップ企業が手がけることでスピーディな意思決定が行われ、ヘルシンキの交通当局と実証実験を行い、アプリ内でルート検索からチケット予約・決済までが一括で利用できる世界初の MaaS アプリ Whim (ウイム) が誕生しました。

ヘルシンキでは Whim の導入以前には市民の足として利用されていた交通手段は公共交通が 48%、自家用車が 40%、自転車 が 9% だったそうですが、2016 年から始めた Whim の実証実験サービス以降は、公共交通が 74% と大きく数字を伸ばしたのに対し、自家用車の利用は 20% 近く減少したという結果が出ています。

(参考とした記事: デジタルシフトタイムズ)

実は、既に庄原市では MaaS の実証実験が行われています。2019 年 10 月 5 日より 10 日間、グリスロによる帝釈峡での観光型実証実験。11 月 1 日より 29 日間、市街地中心部と本村・峰田地区を結ぶ AI デマンドバスによる生活交通実証実験。2020 年 11 月 24 日から 1 ヶ月間、庄原市内中心部と東区域・山内区域・県立広島大学区域を結ぶ AI 配車による予約型バス(デマンド交通)による実証実験。そして、本年 11 月より東城地区で 3 ヶ月間の実証実験が始まっています。この事業は広島県の令和 3 年度新規事業「広島型 MaaS(中山間型)推進事業」により実施されます。(裏面は概念図です)

4 中山間型MaaSのイメージ図



従来：マイカーの補完としての公共交通
（必要最小限の移動サービスを提供）

広島型MaaS：乗り放題・生活サービス付の公共交通
（マイカー移動にはないサービスを提供）