

本格始動する日本型 MaaS

2019.4.1 発行

2019 年は日本型 MaaS (Mobility as a Service) が本格的に動き出す年になりそうです。MaaS とは「出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス」と定義されます。最適経路の提示だけなら現状でもスマートフォンなどの地図アプリでできますが、MaaS が実現すればその際に料金を一度決済するだけで、目的地までの適切な交通手段が用意されシームレスに、かつ遅滞なく目的地にたどり着くことができます。途中で他社の交通機関に乗り換えても新たに運賃を支払う必要はありません。既存の鉄道やバス、タクシーの他、自動車や自転車のシェアリング、自動運転車による域内輸送も組み合わせることで細かいニーズに対応した交通サービスの提供が可能になります。

さらに、これらの交通システムから得られる多様なデータを一元的に活用してシステム全体の効率を高めることで、混雑や渋滞などの慢性的な交通問題の解決する手段としても MaaS は注目されています。欧州での先行例として、フィンランド・ヘルシンキ (MaaS Global 社)、ドイツ・シュツットガルト (moovel 社) などの都市ですでに実用化され、成果を上げています。

日本型 MaaS が本格始動へ

日本ではまだ MaaS そのものは実現していません

が、すでに民間各社がサービス開始に向けて実証実験を開始しているほか、前出の MaaS Global や moovel が 2019 年内の日本市場への参入を表明するなど、「日本型 MaaS」の本格始動が近づいています。

MaaS 導入の旗振り役を担う国土交通省は「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を昨年 10 月に立ち上げ、本年 3 月 14 日にその中間取りまとめ案を公表しました。その中で日本型 MaaS の実現にあたって、①事業者間のデータ連携の推進、②運賃・料金の柔軟化とキャッシュレス化、③まちづくり・インフラ整備との連携、の 3 点を今後取り組むべき課題として挙げています。

欧州と異なる日本の MaaS

交通サービスの大半が公的主体によって運営される欧州と異なり、日本では公営運営問わず様々な事業者が鉄道やバス、タクシーなどの交通機関を運営しています。そのため統一的な交通サービスを実現するには、欧州での先行事例とは異なる日本独自の取り組みが必要です。前出の中間取りまとめ案では、大都市や地域ごとにそれぞれの MaaS を確立し、個々の MaaS 間で相互連携を取り合うことで MaaS そのもののユニバーサル (全国均一) 化を目指しています。各地域で交通事業者の構成や事情が異なることから、個別での MaaS 構築のスピードには地域差が出ると考えられます。各地域の行政

当資料は、ホームページ閲覧者の理解と利便性向上に資するための情報提供を目的としたものであり、投資勧誘や売買推奨を目的とするものではありません。また、当サイトの内容については、当社が信頼できると判断した情報および資料等に基づいておりますが、その情報の正確性、完全性等を保証するものではありません。これらの情報によって生じたいかなる損害についても、当社は一切の責任を負いかねます。

アナリスト・コラム

や主要運輸会社がどのようにリーダーシップをとるかにも注目が集まりそうです。

郊外復活の切り札に

では MaaS 導入によってどんな恩恵があるのでしょうか。その一つとして期待されているのが、ニュータウンに代表される郊外地域の再活性化です。1960～80 年代にかけて大量供給された郊外型の住宅団地、いわゆるニュータウンは住民の高齢化が進み、とくに丘陵地は坂が多いことから住民の外出率が年々低下傾向にあります。このため域内消費をはじめとした地域の経済活動も衰退に向かうリスクが指摘されています。MaaS は高齢者にも利便性の高い「ラストマイル」の移動手段を提供することによって、全世代住民の参加による地域活性化の切り札となることが期待されています。このようなサービスを実現するには、高齢者を含めたあらゆる世代に対応したインターフェースの開発や、小回りの利く少人数向け自動運転車の実用化、効率性を追求した運行ルート設定がカギとなるでしょう。

都市部や観光地でも期待される MaaS

MaaS は郊外だけでなく都市部や観光地でも導入が検討されています。

都市部で期待されているのは、自動車渋滞や満員電車の緩和・解消です。国土交通省の試算では、国民一人あたりの渋滞損失時間は年間約 40 時間と、乗車時間 100 時間の 4 割に相当します。さらに自家用車による温室効果ガスの排気量は、日本の運輸部門全体の半分を占めるなど、環境への負荷も問題です。また、東名阪 3 大都市圏における鉄道混雑率はすべて 10 年間ほぼ横ばいで推移しており、鉄道各社の努力にもかかわらず緩和の目途が立ちません。前出の中間とりまとめ案では、都市部への MaaS 導入により、ETC2.0 や自動改札システムに

よって得られるデータを一元的に管理・活用することによって渋滞や混雑の緩和を目指すとされています。

観光地でも利用者の回遊性の向上や訪日外国人向けの交通窓口のワンストップ化などの観点から MaaS 導入に向けた実証実験などが進められています。このように、地域の特性に合わせて交通システムの全体最適化を図る取組みが MaaS の本質と言えるでしょう。

長期投資の論点として

沿線地域の活性化が企業価値創出に直結する鉄道各社にとって、MaaS を含めた次世代交通システムへの取り組みは長期投資の視点として外せません。スピードを重視して欧州他社のプラットフォームをそのまま導入しようとする企業もあれば、自社投資での IT 開発にこだわる企業もあり、MaaS 導入へのアプローチは各社各様です。

戦前から私鉄各社は沿線価値の向上・最大化をテーマとして不動産開発を主軸におき、沿線人口の増加に努めてきました。少子高齢化が進み沿線住民の人口動態変化が加速する中で、幅広い層に魅力的な街づくりができるのか、それとも衰退を受け入れるしかないのか、鉄道各社の街づくりの力量が問われています。

鉄道をはじめとした運輸各社がどのように MaaS に取り組んでいくのか、注目して参ります。

国内株式運用部調査担当 リサーチ・アナリスト
(運輸・機械担当)
河井 啓朗

当資料は、ホームページ閲覧者の理解と利便性向上に資するための情報提供を目的としたものであり、投資勧誘や売買推奨を目的とするものではありません。また、当サイトの内容については、当社が信頼できると判断した情報および資料等に基づいておりますが、その情報の正確性、完全性等を保証するものではありません。これらの情報によって生じたいかなる損害についても、当社は一切の責任を負いかねます。