

お世話になっております。

先般、当財団の調査研究事業の一環としてフィンランドの首都ヘルシンキを訪ね、MaaS に関する取材を行ってきました。

MaaS は、“Mobility as a Service”の略で、「マース」と読みます。

「サービスとしてのモビリティ」と訳され、移動のサービス化を表します。

フィンランド政府の ITS（高度道路交通システム）を用いた新たな交通政策の取組として、2014 年ごろに生まれた概念です。

電車やバスなどの公共交通機関、タクシー、サイクルシェア、飛行機、船など、あらゆる交通手段が結び付けられ、各サービスの予約や決済などが一つのプラットフォーム（=アプリ）で行うことができます。

日本では、少子高齢化進行により日常的な移動手段が減っている地方部での移動に関する課題（コスト効率化・手段確保）の解決、ファースト/ラストマイルのモビリティとしてシェアサイクル等のサービス増加・有効活用といった観点から、MaaS に対する注目が高まっています。

さて、今回訪問したヘルシンキは MaaS 導入の先進事例として各所で取り上げられていますが、その実態は期待と異なるものでした。

ヘルシンキでの MaaS 導入は、都市の再開発に伴い増加するクルマの交通量を抑制し、公共交通機関の利用を促進することを目的としていました。

ところが導入して約 1 年間の成果では、マイカー利用率（交通分担率）に殆ど変化は見られません。

また、専用アプリ「Whim」の登録者数も 7 万人とヘルシンキ市民比で 1 割強と、決して普及しているレベルとは言えません。

インタビューした同市民からも、「既に交通事業者のアプリが普及しているので、Whim を利用する必要がない」等、肯定的なコメントはありませんでした。

MaaS の仕組みを成立させるためには、各交通事業者が各種データ（運賃、運行ルート、決済方法等）をオープンにすることを求められ、アプリ運営会社に対してコミッションの支払いも発生します。

立ち上げに関わった担当者からは、既存の交通事業者が新たなモビリティサービス（シェアリング等）との競合に晒されることから、様々な摩擦が生じ、身の危険を感じるほどの労苦を体験したとの話も聞きました。

日本でも MaaS 導入に向けた動きがありますが、果たして実用化そして定着にまで至るのか、その動向を注視していきたいと思えます。

当調査の内容については、今後発行する『JAEF REPORT』や『Traffi-Cation』にて紹介してまいります。

日本自動車教育振興財団 メルマガ事務局

---

本メルマガへのご登録内容の編集・解除は、下記よりお願いします。

▼登録内容編集

<https://matomete-mail.com/bm/p/f/ta.php?id=149239601>

過去に配信したメルマガは、以下 URL よりご覧になれます。 ※前月までのバックナンバーを追加しました。

▼バックナンバー

<http://www.jaef.or.jp/7-mail-magazine/index.htm>