

MaaSの説明書

～基本から実際の利用シーンまでを探る～

山中 渉 株式会社レイヤーズ・コンサルティング

昨今、様々なニュースや記事で見かける MaaS というワード。

MaaSの基本から利用シーンまで、実際に欧州でMaaSを利用した体験も含めて、全2回の連載でご紹介する。

1. MaaS とは何か？

Mobility as a Service の略語であり、フィンランド発の概念として広く使われだしている。「～ as a Service」という言葉の通り、様々な移動手段を、所有するのではなくサービスとして都度利用するということが基本的な定義である。利用者はITによって統合されたシステム上から、事業者や移動手段の別を意識することなくシームレスに利用することができるようになる。具体的には、スマートフォンなどのモバイルデバイス上のアプリによって、電車・バス・タクシー・レンタカー・シェアモビリティ群などの検索～予約～決済～発券機能が統合され、ワンストップで利用可能であることを目指している。ただし、現在国内外で実施されているサービスの統合レベルは様々であり、カバーしている移動手段の数や検索～予約～決済～発券機能の実装レベルは、まだまだシームレスとは言い難い。幅広い移動手段が統合され、シームレスに各機能

が提供される MaaS が登場するには、もうしばらく時間が必要である。

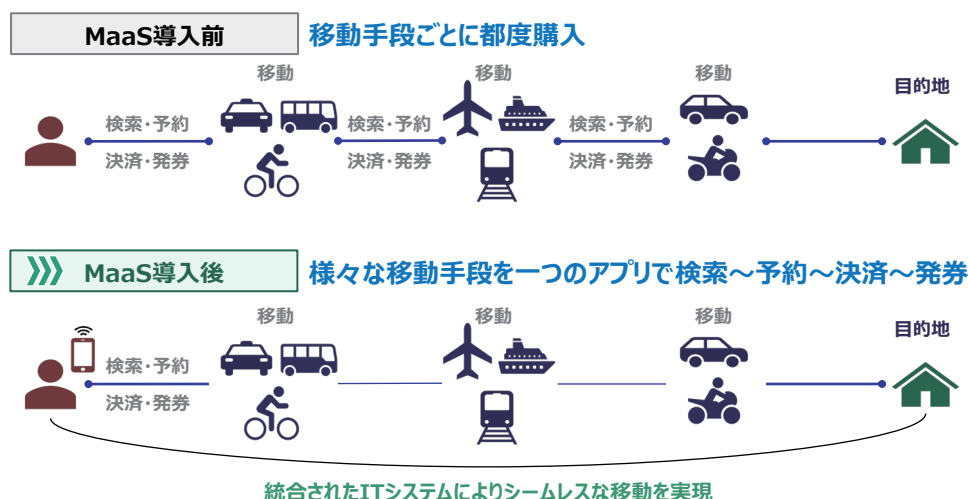
2. 代表的な MaaS 事業者

MaaS という言葉を目にする機会はあっても、実際に使用された方はまだ少ないのではないと思う。実際に体験することができる代表的な海外および国内の MaaS アプリ／事業者を紹介する。

海外：【whim】MaaS アプリの先駆け。フィンランド・ヘルシンキで2016年から段階的にサービス提供が始まった。運営者は MaaS Global 社で、既存の交通事業者ではないことが特徴。2018年末段階で登録者数は7万人を数える。【REACH NOW (moovel)】独タイムラーとBMWの合弁会社名であり、提供している MaaS アプリ名でもある。自身のブランドだけでなく、他社への MaaS プラットフォーム提供もビジネスの一つとしている。後述する日本の「my

MaaS のイメージ図

- スマートフォン等のデバイスから、目的地までの様々な移動手段の検索～予約～決済～発券をワンストップで行えることを目指すサービス



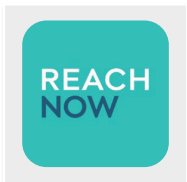
主な MaaS アプリ

海外



whim (フィンランド)

- MaaSアプリの草分け的存在
- 定額制プランはヘルシンキ在住者のみ対象
- フィンランド以外にも、世界各国へ導入中



REACH NOW (ドイツ)

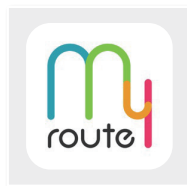
- BMWとDaimlerの合併会社
- ドイツを中心に様々な移動サービスを統合し提供
- 他社へのプラットフォームシステム提供サービスも実施



SBB (スイス)

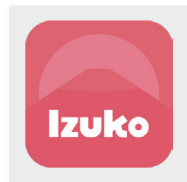
- スイス国鉄のモバイルアプリ
- スイス全土をカバー
- 時刻表や列車位置案内、混雑度表示など多機能

国内



my route

- 西日本鉄道とトヨタの共同提供サービス
- 福岡での実証実験が2019年末まで継続予定
- 観光情報なども充実



Izuko

- JR東日本と東急電鉄が中心となって提供するサービス
- 観光地での利便性向上を狙う
- 12月1日からPhase2が開始予定



志摩MaaS

- 近鉄グループによるサービス
- 10月からの第一期ではwebベースでのサービスを提供
- 2020年1月からの第二期はアプリも提供予定

※ MaaS アプリのイメージは Internet より抜粋

route」は同社のプラットフォームを使用している。【SBB（スイス国鉄）】スイス国鉄が提供している MaaS アプリ。スイス国鉄が運行している交通手段の検索～発券までがアプリ上で可能。国鉄ならではの幅広いチケット取扱範囲が利便性を高めている。チューリッヒ市内の公共交通移動はこれ一つで OK。

国内：【my route】福岡で 2018 年からスタートした MaaS アプリ。西日本鉄道とトヨタが共同で 2019 年内までの実証実験という位置づけで提供している。国内における MaaS アプリとしては機能も充実して完成度も高いと評判である。【Izuko】名前の通り伊豆地域における MaaS アプリとして JR 東日本と東急電鉄が中心となり、伊豆地域の観光客をターゲットに実証実験として展開している。既に第 1 フェーズは終了したが、第 2 フェーズが 2019 年 12 月 1 日から予定されている。「観光 MaaS」としてその成果が注目されている。【志摩 MaaS】こちらも「観光 MaaS」を標榜した、近鉄グループが主体となった伊勢志摩地域での実証実験アプリ。2025 年の大阪万博を見据えた同地域への観光客誘致施策の一環として期待されている。第一弾が 10 月～11 月の期間で開催されている。第二弾は年明け 1 月～3 月を予定。

3. 具体的なユースケース

去る 9 月中旬、筆者は whim をフィンランド・ヘルシンキで体験してきた。whim には執筆時点でプラ

ンが 4 種類存在するが、そのうち 3 種類はヘルシンキ在住でないと使用できない。日本在住の筆者は、その中から“whim to go”という月額料金不要で都度支払を行うプランを利用した。アプリから新規アカウントを作成し、支払手段としてクレジットカードを登録すれば準備完了である。ヘルシンキ空港に夜 24:00 を回ったところに降り立った筆者は、whim アプリを立ち上げ、前日の内にアプリから予約しておいた空港のレンタカーカウンターに向い、通常のレンタカー手続きと同様に借り受けることができた。翌日はレンタカーを置いて、ホテル～ヘルシンキ市内を whim をフル活用して周遊した。まずはホテルから最寄の地下鉄駅まで whim でタクシーを呼んで移動する。Uber や Lyft と違い、タクシー会社から直接配車される。行先はドライバーのスマホにルート転送されており、目的地に着いたら降りるだけ。支払いは不要。地下鉄駅ではアプリ上でチケットを購入。ヘルシンキ市内の公共交通（電車・地下鉄・路面電車・バス・フェリー）は、whim から全てチケット購入が可能。チケットはアプリ上に QR コードが表示され、車内検札のタイミングで提示すれば OK（ヘルシンキでは改札での提示は不要）。チケットは片道切符と 1 日券などの期間周遊切符を購入することが可能。実際の購入シーンとしては大きく二つあり、一つは行きたい場所を指定してアプリ上でルート検索を行い、そこに提示されたチケットを購入するというもの。もう一つは、特定の周遊切符を直接購入するというもの。例えば前者の例は、現在

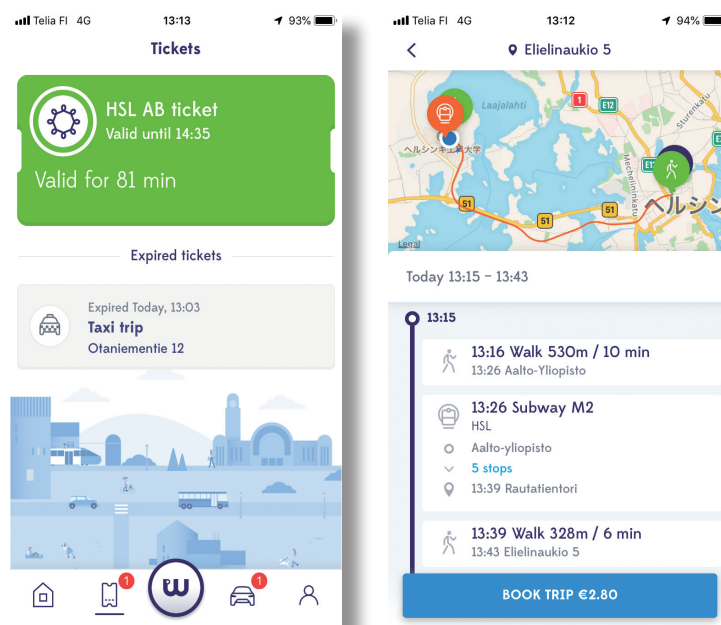
地から観光名所までの行き方を検索すると同時に、チケット購入を行うというシーンが想定される。後者の例では、ある程度の乗車回数が予め見込まれているのであれば、1日券などをアプリ上から直接購入し、ルート検索機能は決済を伴わずに単独で使用するという方法もある。今回利用したプランにはシェアサイクルは含まれておらず、アプリから利用ができないのは残念であった。

whim 以外のサービスもアカウントを作れば簡単に現地で利用できる。また、海外まで行かなくても、国土交通省が選定している新モビリティサービス推進事業の先行実証実験が日本各地で実施されているので、読者の皆様もぜひ MaaS を体験してみたいと思う。

4. MaaS 業界で議論されているトピック

MaaS に関する話題は様々な場所で議論されているが、その中でも代表的なトピックをご紹介します。まず大きな課題として「MaaS でどうやって儲けるのか?」というビジネスモデルの話である。whim のような MaaS のプラットフォーム自体を交通事業者ではない第三者が手掛けているケースでは、誰からどのようにお金を取るかが重要になる。日本の Izuko のように交通事業者が手掛けているケースでも、1 事業者で全ての交通手段をカバーできるわけではなく、他交通手段を提供する各事業者間での利益配分方法が課題となる。このような利益配分の問題から、MaaS プロジェクトへの参加に二の足を踏む事業者も少なくない。特に中小の交通事業者は利益圧迫要因となる可能性を社内でもどのように判断するのかという調整が難しいようだ。また、MaaS プラットフォーム上に集まるデータの連携方法、所有権、個人情報保護などのデジタルシステムとして解決すべき課題も多く存在する。法規制関連では許認可制の料金体系の在り方や、旅行業法な

whim アプリ画面



MaaS 実現に向けた主な課題

- | | |
|---------------------------------------|--|
| <p>ビジネスモデル
：持続可能な収益モデル</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 誰が儲けるのか? • 事業者間の利益配分は? • ルートは検索エンジン次第? • 地方での利用者数は? |
| <p>デジタルシステム
：連携と個人情報保護</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 異なる事業者間のシステム連携 • 既存デジタルインフラの更改 • データは誰のものか? • 競争と協調の線引き |
| <p>法規制
：既存ルールとの整合性</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 認可制運賃の制約と拡張 • MaaSプラットフォーム事業者の法的位置づけ • 既存法規との適合性は? |

どの既存法規における MaaS 事業者の法的扱いなども今後議論が進められていくことが期待されている。

今回は、筆者が欧州で体験してきた MaaS から見えてきた、利便性と課題についてユーザーの目線から明らかにする。

山中 渉

株式会社レイヤーズ・コンサルティング マネージャー
コネクテッドカー開発プロジェクトなど、モビリティ関連の調査・コンサルティングを中心に活動中。

連絡先

株式会社レイヤーズ・コンサルティング
TEL 03-5791-1125(代)
E-mail yamanaka.wataru@layers.co.jp
WEB <http://www.layers.co.jp>

