



高齢化と人口減少が進む日本における MaaS への期待と課題

坊 美生子 Bo Mioko 株式会社ニッセイ基礎研究所 生活研究部 准主任研究員
同研究所ジェロントロジー推進室兼任。元読売新聞記者。高齢者の視点から、移動サービスや交通政策の調査研究に取り組む



● はじめに

読者の皆さんは、MaaS (= Mobility as a Service、マース) という言葉を耳にしたことがあるでしょうか。スマホの専用アプリから、電車やバス、レンタサイクルなど、いろいろな乗り物の検索・予約・決済を一括して行えるようにして、マイカーよりも便利な移動サービスを作っていこうというコンセプトのことです。分かりづらいと思いますが、マースという名前の乗り物があるわけではありません。既存のいろいろな乗り物を、より便利に利用できるようにする仕組みのことを、マースと呼んでいるのです。

そうは言われても、ピンと来ない人も多いでしょう。日本では、都市圏以外ではそもそも、マイカー以外の交通手段が少なく、「いろいろな乗り物」というものがないからです。極端に言えば、マースのアプリをダウンロードして、昼間に目的地を検索してみたところ、夕方のバスしかヒットしなかった、という事態もあり得るのです。公共交通が不足している地域では、マースアプリがあっても、乗る物がなければ、意味がありません。

ところが、日本は世界で最も高齢化が進んでおり、地方には、加齢でマイカーを運転できなくなって、移動困難に陥る高齢者が増えています。マイカー運転をやめた途端に、外出の機会が減って身体機能が低下してしまった、という高齢者は、皆さんのまわりにもいるのではないのでしょうか。利用しやすい移動手段がないために、

高齢者の外出が減ると、要介護リスクが上昇します。地域にも人気^{ひとけ}が少なくなり、街の活気がなくなります。運転免許を持たない子どもたちや学生、観光客の移動にも公共交通は必要です。

したがって、高齢化が進む日本では、住民の生活を守り、観光客の移動を支え、地域のにぎわいを維持するために、まずは地域の公共交通を充実させたり、利用しやすくしたりする工夫が必要だと言えます。その土台を整えたうえで、マイカーを使い慣れた住民たちにも、実際に公共交通を使ってもらうためのツールとして、マースを利用すべき、というのが筆者の考えの1点目です。2点目は、そもそも外出目的がなければ、人は乗り物に乗らないので、せっかくマースの仕組みを作るなら、それを利用して外出機会を作り出してほしい、ということです。

このような視点から、本稿では、国内で実施されているマースの事例を2つ取り上げ、関係者へのヒアリングなどから見えてきた、マースの課題と期待について、述べたいと思います。

● 地方公共交通の現状

改めて、国内の地域公共交通の現状を振り返りますと、大都市圏を除いて、地方では完全なクルマ社会が出来上がっており、公共交通の利用率は極めて低いです。国土交通省の調査(2021年度)によると、地方都市圏では、平日の移動手段は「鉄道」が3.7%、「バス」は2.6%に過ぎません。加えて、地方では、自然減と社会減による人口減少が急スピードで進み、公共交通の乗

客が減少しました。その結果、地方の公共交通は縮退してきました。コロナ禍はこれに拍車をかけました。

鉄道については、全国に赤字ローカル線があることから、2023年10月に、国主導で交通手段再構築について方策を決められる改正地域公共交通活性化再生法が施行され、話題となりました。バスについては、ドライバー不足も重なって、全国で路線の廃止や減便が行われています。タクシーも、地方では既に営業所が撤退したところが多くありますし、コロナ禍で、感染をおそれた高齢ドライバーたちも大量に退職しました。

このように、地方を中心に公共交通の供給不足が強まり、マイカーを運転できない高齢者や学生たちが、移動困難になっているのです。そのようななか、岸田文雄首相は2023年12月、一般ドライバーによる有償送迎「ライドシェア」を2024年4月から限定的に解禁する方針を打ち出しましたが、執筆時点ではどの地域でどのように運用されるのかは、まだ見えていません。

● 日本におけるMaaS

このように、公共交通については暗い話題が多い中で、新しい技術とコンセプトで、人々の“移動”をもっと便利に変えていこうというのが、2019年頃から国内でもブームになったMaaSです。国土交通省も、公共交通活性化につながると期待し、2019年度から全国の取組を支援してきました。

これまでに国内で実施されているMaaSの取組を見ると、全体的な傾向としては、地域の行政や交通事業者が一丸となって、アプリで一括検索・予約・決済できるサービスを作った、というような大規模な取組はまだ少なく、いくつかの交通事業者が小売りや観光施設と連携するなど、ミクロの取組が多い印象です。もちろん、それが悪いということではありません。交通と小売り等との連携により、公共交通を利用して楽しい外出が増えるならば、交通事業者、小売り等、

住民の三方にとってメリットになるでしょう。

事例①：群馬県のGunMaaS（グンマース）

ここからは、国内の好事例についてご紹介します。1つは、地域の行政と交通事業者が一体となって取り組んでいる、群馬県の「GunMaaS(グンマース)」です。もともと、2019年度から前橋市が「MaeMaaS(マエマース)」として行っていた取組を、2023年3月に県が引き継ぎました。県が主導する「行政型マース」と言えるでしょう。

グンマースでは、専用アプリ(図)から、鉄道やバスなどのチケットを一括して検索・予約・決済を行えるほか、普通タクシーや、交通不便地域で運行しているデマンド交通、カーシェア、シェアサイクルなどの予約ができます。また、人気の伊香保温泉や四方温泉などへのフリーパスの商品も新たに開発・販売し、“お出かけ”を促しています。

現在、前橋地域のみですが、将来的には全県展開を目指しています。2024年2月13日時点で、アプリの登録者は1万人を超えています。

グンマースの最大の特徴は、マイナンバーカードと連携していることです。アプリとマイナンバーカードを紐付ければ、特定の住民を対象とした割引を受けることができます。例えば

図 GunMaaSの画面

※群馬県提供



前橋市では、2024年1～3月、15～22歳の若者を対象に、土日祝日に路線バスなどの乗車料金が無料となる取組を実施しています。ねらいとしては、ほとんどバスに乗ったことがないような若者に、まずは乗ってもらい、公共交通のユーザーになってもらうことです。このように、行政から見れば、交通施策をマースアプリと連動させることができる点は、強みと言えるでしょう。

とは言え、スマホに不慣れな高齢者から見ると、行政サービスがアプリで行われることには不安があるかもしれません。グンマースの登録者のうち、60歳代以上の割合は13%です。グンマースを提供する群馬県新モビリティサービス推進協議会では、高齢者の登録を促進するため、毎月2回、前橋市役所で相談会を開いたり、各所でスマホ教室を開いたりしています。

グンマース自体が住民にとってどんなメリットがあるかという点、マイナンバーカードによる割引特典などに限定されますが、より広くとらえると、県や市などが別途進める、公共交通再構築によるメリットを享受しやすくする、ということができるといえるでしょう。例えば前橋市ではこれまでも、路線バスの事業者6社が独占禁止法特例法の認可を受けて、各社のバスの運行時刻を統合して等間隔ダイヤに見直すなど、^{さまざま}様々な取組をしています。渋川市では、子どもの塾や習い事の送迎などに利用できる乗合タクシーサービスの実証事業が、2024年3月に行われました。このような移動サービスを、グンマースで検索・予約・決済できるようになれば、より便利になります。

県としても、地域公共交通の再構築を重視しており、マースはそれを利用しやすくするための手段、というスタンスです。結果的に、過度な自動車依存社会から脱却し、住民が交通手段を選べるようにすることが本来の目的です。県内は、中高生の自転車での交通事故も多く、中高生が公共交通をもっと利用しやすくなれば、自

転車事故を減らすこともできると考えています。

事例②：北海道帯広市のオールドニュータウンの「生活MaaS」

次に紹介するのは、マースがもっと直接的に、住民の生活ニーズに応える「生活MaaS」の取組です。十勝バス(株)(本社・北海道帯広市)が、帯広市の「大空団地」というオールドニュータウンで行っています。

大空団地は、帯広市が約60年前に、田畑の中に開発した1km²の団地です。全盛期には人口は約9,000人いましたが、近年は半数まで減少し、高齢化率も4割に達していました。以前は複数あったスーパーマーケットもすべて撤退し、十勝バスはバス路線を運行していましたが、乗客は減少していました。コロナ禍でさらに乗客減に拍車がかかっていました。

しかし、この路線は同社が運行する中でも要となる路線であり、経営を左右するため、野村文吾社長が「大空団地ににぎわいを取り戻し、乗客回復を目指す」として、大空団地に集中投資することを決めました。コロナ禍真っ只中の2020年5月のことでした。

まず手始めに、団地の中に、人が集まる“拠点”を作るため、焼き肉店をオープンしました。同社にとって、初の飲食事業です。にぎわい作りのため、店舗の一角では地元農家の野菜を販売したり、荷物の預かりサービスや宅配事業を実施したりしました。また店内には血圧計や酸素濃度測定器を置いて、健康状態のセルフチェックもできるようにしました。その他、生鮮食品などをバスに積んで販売する「マルシェバス」も不定期で開催しました。

もちろん、交通サービスを拡充する取組も行いました。団地には、バス停留所まで歩くことが困難な高齢者が増えているため、自宅や目的地付近まで送迎する乗合タクシー「おおぞライナー」を2020年10月に導入しました。これによって、高齢者が大空団地内を移動することができ、路線バスに乗り継いで、団地の外の病院

などにも行きやすくなりました。

さらに、2023年11月には、団地内のバス停近くの空き店舗に、物販やカフェ機能を備えた施設「大空ローカルハブ」をオープンしました。路線バスや乗合タクシーの待合場所としても利用して、待ち時間に買い物や休憩ができるようにしたのです。また、この施設で、乗合タクシーのアプリの使い方を教える教室も開催しました。

このように、十勝バスが行ったマースは、交通の枠にとらわれない、“まちづくり”だと言えます。交通まちづくりと言えば、従来、大手私鉄が関東圏や阪神圏で路線を延伸してはニュータウンを作ってきた沿線開発が有名ですが、それらとの違いは、大空地区は、既に人口減少や高齢化が進行していたということです。それでも野村社長は、団地のにぎわいを取り戻すために、住民たちに必要とされるサービスを投入しました。街がにぎわえば、結果的に、十勝バスの乗客増加にもつながると考えたからです。

ただし、公算はありました。実は、帯広市全体で人口減少が進むなかで、大空団地には当時、ファミリー層が緩やかに増加していたのです。エリア内の大空小学校と大空中学校が統合されて、2022年4月に小中一貫校の開校を控えていたからです。

野村社長が踏んだとおり、大空団地に移り住む人も増え、同社は2021年夏、大空団地から市の幹線道路に直結するバス路線を新設しました。

また現在は、帯広市が、旧大空小跡地の再開発事業を進めており、2024年1月には、跡地を売却する公募型プロポーザルで、十勝バスなどのグループが優先交渉権者に選ばれました。今後、大空地区のいっそうの活性化が期待できそうです。十勝バスの生活MaaSの取組は、全国のオールドニュータウンにとっても、参考になりそうです。

● 日本におけるMaaSの課題と期待

国内のマースの取組は、いずれも年月が浅く、

構築途上と言えます。特に、住民が交通手段をシフトするというのは、相当の時間を要するので、マースの仕組みを作って新たな移動サービスを始めても、利用者はすぐには増えません。現段階で、各取組を評価することは難しいでしょう。

ただ、開始から間もなくとも、マースに取り組む関係者は「住民のニーズに合っているか」「住民にどのようなメリットがあるか」と問い直すことが必要ではないでしょうか。マースの中身が住民ニーズと合っていなかったり、マースを作っても、住民を外出させる工夫がなかったりすると、「利用低迷のためサービス廃止」という結果になりかねません。

繰り返しになりますが、まずは住民の生活に目線を置き、そのために地域公共交通を「充実させる」「持続可能にする」取組を行い、そのうえで、住民と公共交通の接点を増やすために、マースを活用するという考え方が重要です。そして、マースによって住民に外出を促す仕掛けをしていくことが効果的でしょう。

群馬県は、公共交通の再構築とマース推進を同時並行し、温泉地への「フリーパス」等によって“お出かけ”の機会を作り出しています。十勝バスは、住民のニーズを出発点として、バス会社でありながら、生活支援サービスを次々に投入しました。飲食や物販などで、外出目的そのものを作り出しているのが大きな特徴です。

近年、地域公共交通の再構築を促進する法改正が次々に行われ、見直しに取り組んでいる地域は増えています。でも、公共交通は乗り物ですから、利用してもらうためには、公共交通のあり方を見直すだけでは十分ではなく、別途、外出目的が必要です。そこに、マースという新しい装置が加わることによって、“お出かけ”の機会、つまり「移動需要を創出」することができれば、公共交通を利用した住民の外出が増え、マースの意義は最大化されるでしょう。