

内外交差点

地域MaaSの好事例から考える タクシー事業の未来

日高 洋祐氏 (MaaS Tech Japan代表) 第3/12回

MaaS (Mobility as a Service) は、一部の大都市圏やIT企業だけの話ではなく、いまや日本全国の中小都市や交通事業者にとっても現実的な取り組みとなっています。本稿では、すでに実装されて成果を上げつつあるMaaSの国内事例を紹介しながら、タクシー事業にどのような可能性があるのかを探っていきます。

① 静岡県焼津市：住民目線のMaaS設計

静岡県焼津市では、地域住民の声を起点とした小規模MaaSが展開されています。仕掛け人は地元の交通系スタートアップ「うさぎ企画」。同社は市内の移動課題として、駅から遠い高齢者の移動や、日常の買い物・通院における不便さに着目。AIオンデマンド交通と既存のタクシー・路線バスを組み合わせた「移動予約アプリ付き生活支援MaaS」を実装しました。

注目すべきは、このMaaSが「補助金ありき」ではなく、地域商業や医療との連携で経済循環を生み出している点です。買い物ポイント付与、クリニックとの送迎連携などを通じて、住民の利用意欲と地域内消費を同時に刺激しています。

また、タクシー事業者は単なる運行主体ではなく、「予約受付」「地元住民の移動相談窓口」などの機能も担うことで、新たな役割と収益機会を獲得しています。これは“地域交通の黒子”から“交通×生活のコンシェルジュ”への進化とも言えるでしょう。

② 福岡市：公共交通とタクシーの共存戦略

福岡市では、2021年から西鉄やJR九州などの鉄道・バス事業者が連携し、アプリ「my route」を活用した都市型MaaSを展開中です。特徴は、都市部でもタクシーと公共交通が“排他的”にではなく“補完的に”機能している点にあります。

例えば「地下鉄が止まった際の代替移動」としてタクシーが推奨されたり、バスの最終便を逃した利用者に深夜タクシーの割引クーポンが配布されたりするなど、“選べる公共交通”の仕組みが形成されつつあります。my routeのデータでは、一度アプリでタクシーを使った人の70%以上が2回以上リピートして

いるという事実があります。これは、単に利便性の問題だけでなく、“交通を計画的に選ぶ”という意識の変化が市民の間に生まれ始めていることを示しています。

③ 岐阜市：タクシー×デマンド交通のハイブリッド

岐阜市では、市内郊外エリアを中心に、デマンド型乗合タクシーと既存タクシーを組み合わせた「ぎふモビ」プロジェクトが進行中です。市民はアプリや電話で簡単に乗車予約ができ、AIが乗降地やルートを自動調整して効率的な運行が実現されています。

特筆すべきは、地元の中小タクシー会社が事業の中核を担っている点です。システムやアプリは外部事業者が提供するものの、運行管理や利用者サポートは地元タクシー会社が担い、現場感覚とシステム運用が見事に融合しています。実際、このプロジェクトでは1日当たりの平均稼働率が従来比130%以上となり、「稼げるデマンド交通」として注目を集めています。

④ MaaSは“敵”ではなく“拡張手段”

これらの事例から明確なのは、「MaaS=公共交通のデジタル化」ではなく、“タクシー事業を含めた地域移動資源の再編集”だということです。

一部には「MaaSが進むとタクシーが駆逐されるのでは」と懸念する声もありますが、実際には逆です。MaaSによって予約制・割引・商業連携・定期券などの多様なパッケージが作れるようになったことで、タクシーの“使われ方”が拡張しているのです。

特にタクシー事業者にとって重要なのは、単なる運送業ではなく、「移動のパーソナライズ」や「地域密着型の移動支援」の担い手として存在価値が高まっているという点です。

⑤ おわりに：デジタルと人の力を掛け合わせて

MaaSの真価は「ITの導入」ではなく、「人の知恵と移動現場の経験」を活かす仕組みの再構築にあります。焼津・福岡・岐阜に共通するのは、地元タクシー事業者が自らを“変数”として捉え直し、新しい移動のあり方を実装していることです。

タクシーはMaaS時代の“つなぎ役”であるだけでなく、“価値を届ける最前線”でもあります。皆さまの地域でも、ぜひこの新しい潮流を自らの武器に変えていただければと思います。

