

内外交差点

交通商社機能が示す MaaSの本質的展開

日高 洋祐氏 (MaaS Tech Japan代表) 第4/12回

デジタル庁が公表した「モビリティロードマップ2025」は、地域で暮らす人々の移動の足を持続可能にするために、デジタル技術の活用を前提に、鉄道・バス・タクシーなど多様な交通事業者や自治体が連携し、モビリティを維持・再構築する方向性を示しています。

人口減少やドライバー不足が進む中でも、地域内の移動資源を効率的に集約し、誰もが安心して移動できる仕組みをつくるための国の基本方針です。

交通商社機能とは何か？

従来のMaaSは「アプリを入れれば乗客が増える」という誤解がつきまといがちでした。しかし現実には、利用者減少・運転手不足・赤字路線の維持といった構造課題をICTだけで解決するのは難しいのが現状です。

ここで示された交通商社機能とは、地域内の鉄道・バス・タクシー・デマンド交通などを一つに束ね、需要と供給を横断的に最適化する“総合代理店”のような役割を担うものです。

予約・決済・需要予測・補助金調整・運転手シフトの調整、さらに医療・観光など異業種との連携まで含め、地域全体の移動の質と持続性を高めます。

なぜ「集約」と「連携」が必要か？

多くの地域では、高齢化で定期利用者が減る、ドライバー不足が深刻化する、公共交通の単独維持が困難になる、という課題が表面化しています。こうした状況で求められるのは、既存の交通モードを単独で守るのではなく、地域全体の資源を束ね、“幹線は鉄道やバスが担い、末端をタクシーやデマンド交通が補完する”形に再編することです。例えば、

昼間の閑散時間帯はバス路線を絞り、タクシーの相乗りで送迎する、医療機関や商業施設との送迎を一体化す

る、空き時間の車両と人材を地域内で融通し合う、といった取り組みが具体的解決策となります。

現場を支える人とデータ

とはいえ、こうした需要予測やモード横断の運行調整を支える共通のデータ基盤や人材配置の仕組みは、全国的にはまだ十分に整っていません。鉄道、バス、タクシーがそれぞれバラバラにデータを管理し、リアルタイムの需要変化を捉えきれない地域が大半です。この課題に対し、私たちMaaS Tech Japanでは「まちモビぷらす」「SeeMaaS」といったプロダクトを通じて、移動データの可視化、複数モードを横断した最適化、運行計画や人材配置の効率化、を地域や交通事業者と一緒に進めています。そして何より、タクシー事業者のネットワークと機動力がこうした調整の現場で大きな力を発揮します。

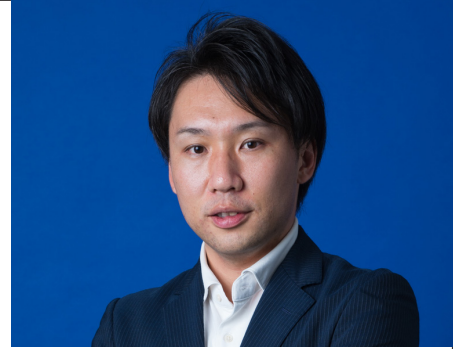
タクシーこそ交通商社の主役に

タクシーは地域住民との接点が多く、日々の移動の“ちょっとした変化”を察知できる存在です。鉄道やバスが交通の「骨格」なら、タクシーは「血管」。地域の隅々まで人を届け、暮らしを支える役割を果たしています。

これからは「自社だけで完結する稼働」ではなく、「地域全体の移動を支える座組の中心」になることがタクシー事業者の新しい生存戦略になります。

おわりに

交通商社機能とは、減少する利用者やドライバーの中で、「みんなで守り、みんなで回す仕組み」をつくる挑戦です。MaaSの本質はアプリではなく、地域の移動を分断しない知恵と共創にあります。地域交通の担い手が「交通の商社マン」へ、ぜひタクシー事業者の皆さまがこの中心に立っていただければと思います。



【参考リンク】

デジタル庁 モビリティロードマップ2025

<https://www.digital.go.jp/policies/mobility2025/>

