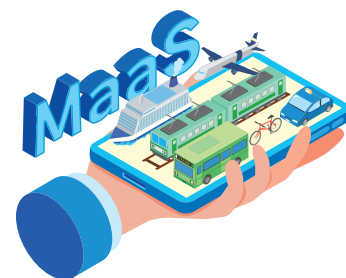


北陸におけるMaaSの現状と普及に向けた課題



調査研究部 主任研究員 辻野 秀信

1 MaaSとは

(1) MaaSの定義と混同されがちなサービス・技術

MaaS（マース）とは「Mobility as a Service」の略で、「旅行者や地域住民の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービス」と定義されている。

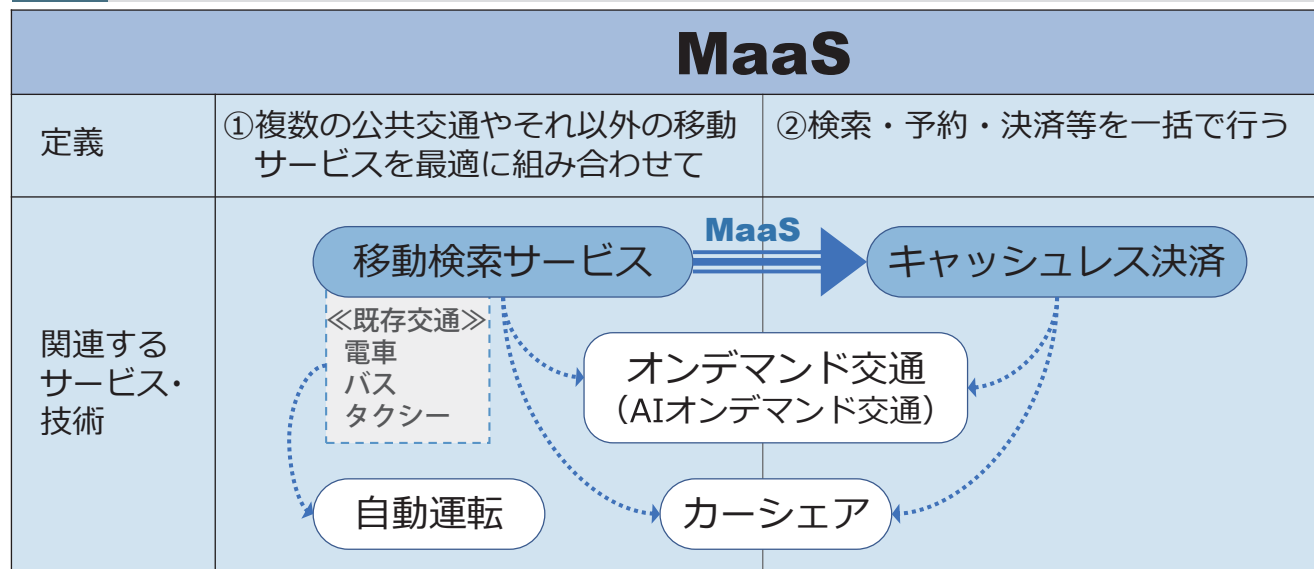
もともとは北欧フィンランドのMaaS Global社が提唱したのが始まりで、2016年に世界初のMaaSアプリ「Whim（ウィム）」が同社により開発された。フィンランドの首都ヘルシンキでは、スマートフォンで「Whim」アプリをダウンロードして利用することで、電車やタクシー、バス、レンタカーなど、さまざまな移動手段が月額制で乗り放題になるサー

ビスを提供している。MaaSの導入は、公共交通機関の活性化につながるとともに、渋滞の解消や交通弱者対策などのメリットも見込まれるとして、世界各国から注目を集めている。

一方、日本国内で多くの自治体が行っているMaaSの事例をみると、人口減少が進む地方において移動手段を確保するための「オンデマンド交通」と混同されていることが多い。その理由にあるのは、国土交通省が「日本版MaaS」を「都市と地方、高齢者・障がい者などを含む全ての地域、全ての人が新たなモビリティサービスを利用できる仕組み」と広く定義づけていることにある。

また、MaaSとほぼ同時期に登場した言葉で「CASE」という概念があり、これも混同されがちである。CASEとは「Connected（コネクテッド）」「Automation（自動運転）」「Shared/Service（シェアリング）」「Electric（電動化）」の4つの頭文字を

図表1 MaaS定義と MaaSそのものと混同されがちなサービス・技術



といった言葉で、自動車産業における進化の方向性を表している。「Automation」や「Shared/Service」は、MaaSにおける移動サービスの手段として紹介されることもあり、これもMaaSを分かりにくくしている要因となっている。

そこで、「MaaS」と「混同されがちなサービス・技術」の違いを確認するとともに、類型別にMaaSのイメージをまとめ、北陸における状況とも合わせて考えてみる。

(2) 「オンデマンド交通」とは

ここで、MaaSを構成する移動サービスの一つである「オンデマンド交通」に触れておきたい。オンデマンド交通は、予約する利用者に応じて運行する時刻や経路が変わる交通方式のことで、特に過疎化が進む地域において、縮小する公共交通機関の代替手段として全国各地で導入が進んでいる。

国土交通省の「デマンド型交通の手引き」によると、正式にはDRT（Demand Responsive Transport：需要応答型交通システム）と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通方式である。

路線バスは、料金が安く時刻表に基づき運行されるが、利用者が少ない地域では誰も乗客がおらず空気を運ぶような状態が発生している。バスの運行には定時運行の義務など、大きな費用がかかり、補助金などで赤字路線を維持している地域も多い。また、そうした過疎地域ではバスの本数も少ないため利便

性は低く、さらに大型二種免許を持つドライバーも不足している。

一方タクシーは、好きな時に自由に移動できるという利点があるものの、日常的に利用するには料金が大きく、移動距離が長くなるとバスと比較して高額になりやすい。自治体の中にはタクシー料金の一部を補助する制度があるものの、大きな財政負担となっている。

そこで、バス、タクシーなど既存の交通サービスではカバーしきれない地域を補完することにより、住民の利便性を向上させるとともに、自治体負担を軽減する目的で、オンデマンド交通が注目されている。

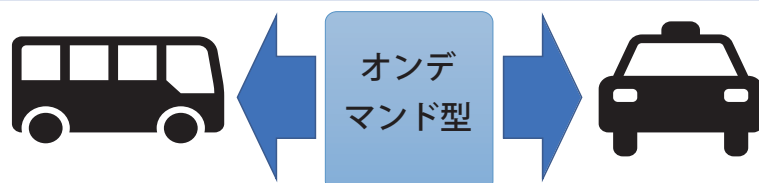
近年では、運行効率を改善し、公共交通サービスの持続性を高めるため、利用者がスマートフォンのアプリから予約を行い、AIなどの高度なシステムによって運行計画を作成し、配車を行う「AIオンデマンド交通」を導入する動きも目立っている。

(3) MaaSの地域別モデル

国土交通省が公表している資料では、MaaSの地域別モデルとして「大都市型」「大都市近郊型」「観光地型」「地方都市型」「地方郊外・過疎地型」の5つに分類され、それぞれに対する地域課題が定義されている（図表3）。都市圏では、多くの人が利用しやすい都市交通の実現、地方圏では高齢者の移動手段の確保、過疎地域では交通空白地帯での移動手段の確保など、地域によって直面する問題は異なっている。

図表2 オンデマンド交通の特徴（路線バス、タクシーとの関係）

	路線バス型	⇔	タクシー型
(1) 運行方式	(定路線型)	⇔	(自由経路型)
(2) 運行ダイヤ	(固定ダイヤ型)	⇔	(非固定ダイヤ型)
(3) 発着地自由度	(発着地固定型)	⇔	(発着地非固定型)



図表3 地域別MaaSモデル

	大都市型	大都市近郊型	観光地型	地方都市型	地方郊外・過疎地型
地域特性	人口：大 人口密度：高 交通体系：鉄道主体	人口：大 人口密度：高 交通体系：鉄道/自動車	人口：－ 人口密度：－ 交通体系：－	人口：中 人口密度：中 交通体系：自動車主体	人口：低 人口密度：低 交通体系：自動車主体
地域課題	・移動ニーズの多様化 ・訪日外国人の増加 ・日常的な渋滞や混雑 ・イベントや災害等に起因する突発的な混雑	・ラストワンマイル交通手段の不足 ・イベントや天候等による局所的な混雑	・観光産業の活性化の必要性 ・訪日外国人の急増 ・既存公共交通の混雑	・自家用車への依存 ・公共交通の利便性・事業採算性の低下 ・高齢者の移動手段確保 ・運転手不足	・自家用車への依存 ・地域交通の衰退 ・交通空白地帯の拡大 ・高齢者の移動手段確保 ・運転手不足

(注) 国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」資料より作成

①「大都市型」「大都市近郊型」の特徴

交通経路が多岐にわたる大都市圏はMaaSとの相性がよく、さまざまな交通手段を一元的に検索・利用できることが主なメリットとして挙げられる。人口密度が高い大都市や大都市近郊、首都圏では、すでに経路検索アプリが浸透しており、どの車両に乗れば最寄りの出口にたどり着けるのか、また改札出口の混雑状況が明示されるなど、情報提供の内容もかなり充実している。決済も交通系電子マネーのSuica（スイカ）やPASMO（パスモ）などがあり、すでに日常の買い物にも使用されるなど定着している。タクシー専用アプリはMaaSが注目される以前から運用されており、タクシーの手配から料金の支払いまで便利な機能を有しているが、MaaSと連動することで他の交通機関との連携がよりスムーズになり、移動手段や経路の選択も容易になってきている。

渋滞の緩和につながる「カーシェア」や、都市部郊外におけるラストワンマイル交通としての「オンデマンド交通」など、一連の移動手段として選択の幅が広がることで、大都市圏で展開するMaaSへの受容性は高まると期待できる。

②「観光地型」の特徴

「観光地型」MaaSは、観光客による利用を想定した取り組みであり、MaaSの定義に合致する内容といえる。多くの観光地では、国内外からの観光客がその地域の公共交通をうまく利用できず、散在する

観光スポットを周遊できていないことが課題になっているが、MaaSを活用すれば、初めて訪れる観光地であっても、往復の交通手段、現地のレンタカーやタクシー、その他交通機関を統合した最適な経路をルート検索機能で探すことが可能となる。また、観光情報の検索や宿泊予約など他のサービスとの組み合わせにより、付加価値をさらに高められる点に大きな可能性がある。

たとえば、MaaS導入によって観光客の移動データをビッグデータとして蓄積し、訪日外国人を含めた観光客のニーズに合った周遊ルートが開発可能となるなど、観光需要の活性化につなげることができる。

これら多様な機能をMaaSという一つのサービスとして進めていくためには、「キャッシュレス決済」の導入が不可欠といえる。

③「地方都市型」「地方郊外・過疎地型」の特徴

地方の中小都市や山間部などの過疎地域では、都市型のMaaSをそのまま導入しても、最適経路の検索や決済など都市型MaaS特有の効果は見込めない。交通手段が複数多岐にわたる大都市圏とは異なり、そもそも移動手段の数が圧倒的に少ないため、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約しても、あまり意味をなさない。

さらに、鉄道、バスといった公共交通だけでなく、タクシーにおいても運転手不足が深刻化しており、

過疎地ではMaaSはおろか、交通手段の維持すら困難な状況となっている。地方や過疎地で求められるMaaSは、定時運行のバスに代わる「オンデマンド交通」や、ドライバー不足に対応する「自動運転」などの移動サービスや技術が重要になってくる。

(4) MaaSの事業採算性

事業採算性の観点からみると、「大都市型」や「観光地型」MaaSは、移動サービスの利用が広がることでMaaS事業だけでも収支がプラスになる可能性がある。また、集客アップによって宿泊や飲食サービスなど関連サービスが活性化され、幅広い産業にまで恩恵が広がることも期待できる。そのため、交通事業者や観光事業者など地域の関係者が連携し、都市型MaaS、観光型MaaSを持続的に運営させる方向性が成り立つ。

一方、地方都市では自家用車利用が多いため公共交通機関における人流は少なく、継続的な利用増が見込みにくい。MaaS事業の核となる移動サービスの採算性は低い傾向にある。特に過疎地域においては利益を上げる見通しが立たず、国や地方自治体などの助成がなければ立ちいかないケースが多くみられる。つまり、地方都市型や過疎地型MaaSは、収益事業として成立させることが難しく、極めて公共性が高いものとなる。

2 北陸におけるMaaSの現状

北陸地域では、大都市圏と北陸を結ぶ広域交通事業者など大企業主導の「観光地型」MaaSや、自治体と地域の交通事業者が中心となって進める「地方都市型」MaaS、市町村自治体による地域交通維持のための「地方郊外・過疎地型」MaaSの導入や実証実験などが行われている。

(1) 大企業主導で進む「観光地型」MaaS

西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）は、「観光エリア」「地方エリア」「都市エリア」のそれぞれのニーズや課題を踏まえた統合型MaaS「WESTER

（ウェスター）」の取り組みを進めている。

広い鉄道網や多くの人の交流拠点となる駅など、強力なインフラをすでに備えていることが大きな強みであり、検索・予約におけるIT基盤や全国的に決済機能を有する交通系ICカード「ICOCA（イコカ）」があるため、MaaSに取り組みやすい環境にある。

北陸地域では、2021年12月から2022年3月にかけて「WESTER」の基盤を活用した「おでかけクエスト（デジタルスタンプラリー）」と題した観光キャンペーンを展開。2022年11月より、「tabiwa by WESTER」として観光MaaSに特化し、複数の交通機関やホテル、観光体験などをスマートフォンで検索・予約・利用できるサービスとして提供している。

トヨタ自動車系列で開発した「my route（マイルート）」は、愛知県、神奈川県、九州方面で展開しており、北陸では富山市を中心に2021年3月からサービスを開始している。「my route 富山」は、周遊乗車券や観光施設の特典クーポンを提供する「観光地型」MaaSの特性を持ち合わせている一方で、自治体が通勤・通学における公共交通の利用を呼びかけるための「ノーマイカー運動」にも利用されるなど、「地方都市型」MaaSとしても利用されている。

ともに、移動手段の検索・予約・決済まで、移動に関する一連の機能を一つのアプリ内で完結しており、全国のアプリの利用者数は「WESTER」が約110万DL（ダウンロード）、「my route」が約30万DLと、いずれもMaaS事業として確立している。

(2) 自治体と地域の交通事業者が中心となって進める「地方都市型」MaaS

「my route 富山」のように他地域でも取り入れられているアプリを地域の特性に合わせて運用している富山県のケースもあるが、MaaSアプリを地域の中で独自に開発・運用するのは非常に難しく、観光客も含めてMaaSアプリの利用を広めることで、公共交通の維持、活性化につなげていこうという動きがみられる。

金沢市では、地域の交通事業者などとも連携し、2021年8月に「金沢MaaSコンソーシアム」を設立

している。MaaSアプリの開発においても地域のシステム開発事業者が加わるなど地域一体となって取り組んでおり、バスの時刻表アプリを発展させた「のりまっし金沢」を配信し、市内1日フリー乗車券のデジタル化を進めている。観光客の利便性向上につなげることで事業採算性を向上させ、中長期的にはMaaSのさらなる展開を図る戦略を描いている。

石川県加賀市では、金沢市より早い2020年2月に「加賀MaaSコンソーシアム」が発足した。独自のMaaSアプリ「NoluDay（ノルデイ）」を展開し、バスや乗合タクシーといった市内交通の利便性を高めるため住民向けのサービス充実に軸足を置きつつも、観光客向けに施設や店舗の情報が検索できる内容となっている。

福井県では、嶺北11市町と地域の交通事業者が連携し「ふくいMaaS協議会」を2022年5月に設立し、公共交通だけでなく、タクシーや自転車などの移動の利便性向上を目的とした「ふくいMaaSアプリ」の開発を進めている。



「のりまっし金沢」アプリを使った1日乗車券（金沢市HPより）

（3）地域住民の移動手段を確保する「地方郊外・過疎地型」MaaS

「地方郊外・過疎地型」MaaSに求められるのは、持続可能な地域公共交通の実現である。利用者の減少によって路線バスやコミュニティバスといった定時定路線型の公共交通が縮小・撤退しており、利用者ニーズと運行負担の軽減を両立できるよう、より柔軟な運行が可能な乗合型のオンデマンド交通に切り替える取り組みが増えている。

さらにオンデマンド交通での持続可能性を高めるため、いくつかの傾向が見られる。大別すると（A）AI人工知能技術を活用した効率改善、（B）エリアスポンサーによる支援型運行、（C）自家用車や企業送迎バスなどの輸送資源の公共交通としての活用である。

（A）AI人工知能技術を活用した効率改善

「地方都市型」MaaSについても言えることだが、MaaSにおける検索・予約・決済などのシステムを確立・維持していくのは、地方自治体、なかでも過疎地域の自治体にとっては大きな負担である。そのため、他地域ですでに導入されている仕組みをそのままの形で運用する例が多い。

その一つである「のりーと」は、西日本鉄道と三菱商事が共同で出資する「ネクスト・モビリティ株式会社」が全国で導入を推進しているAI活用型オンデマンドバスである。これまで「のりーと」は全国20カ所でサービスを展開し、さらに全国で11件が運行準備を進めている（2023年11月時点）。



AI オンデマンドバス（津幡町HPより）

北陸では、富山県射水市で2023年10月に実証運行が行われ、石川県津幡町で2023年12月から運行が開始されている。

(B) エリアスポンサーによる支援型運行

株式会社アイシンが提供する「チョイソコ」の大きな特徴としては、地元のさまざまな事業者から協賛を得ることで、運賃による収入だけでなく広告収入も得られる点である。また、AIを使用せず、電話受付でのみ運行予約のオペレーションを行っている。

2023年6月時点で全国50カ所以上の自治体で運行を開始している。北陸では富山県砺波市が2022年10月より「チョイソコとなみ」の運行を開始。2023年4月には金沢市の北部地域において、定時バス減便の影響を受けた地区の住民を対象に「チョイソコかなざわ」の本格運行が始まっているほか、富山県小矢部市や福井県美浜町など実証運行に取り組む自治体も増えている。

(C) 自家用車や企業送迎バスなどの輸送資源を公共交通として活用

自家用車や企業の送迎バス、ホテル向けのシャトルバスなど、個人や限られた利用者を対象にする移動手段も貴重な輸送資源となる。道路運送法は第2種運転免許を持たない人が有償で客を車に乗せることを原則禁止しているが、過疎地や福祉サービスのためやむを得ない場合、国土交通相の許可があれば地域と期間を限定した導入を認める方針を示している。自家用車や企業送迎バスなどを公共交通サービスとして提供する際は、市町村やNPO（特定非営利活動）法人などが運送サービスを提供する「自家用有償旅客運送制度」を利用することが多い。これら輸送資源と地域の利用者のマッチングを図ることで、公共交通として利用する動きも増えている。

富山県朝日町は、地域の公共交通を補完するため、約1年の実証実験を経て、2021年10月に「ノッカルあさひまち」の本格運行を開始した。地域住民がドライバーとしてボランティア参加し、自家用車を使って移動サービスを提供するもので、ドライバー

となる住民は、自身の仕事や買い物など自家用車で移動予定を事前にシステムに登録し、利用者は、同じ方面に移動する予定を調べて、LINE公式アカウントか電話で相乗りを予約する。

「ノッカルあさひまち」は、地域の交通事業者が予約管理やドライバーの点呼といった運行管理を担当し、安全面にも配慮している。

2020年11月の道路運送法改正により「事業者協力型自家用有償旅客運送制度」が創設され、地域のバス・タクシー事業者が運行管理や車両整備管理で協力できるようになった。「ノッカルあさひまち」は、この制度の全国初の事例でもある。

3 北陸におけるMaaS普及に向けた課題

(1) 北陸においてMaaSが求められる理由

MaaSという言葉が誕生した当初は、複数の交通手段を利用する際に移動ルートを最適化し、料金の支払いを一括で行えるサービスと定義されていたが、北陸を含め地方でのMaaSへの期待は幅広い。

一つには、過度な車社会からの脱却である。北陸地域は全国有数の車社会といえ、1世帯当たりの保有台数でみると、福井が1.70台、富山が1.64台と、北陸の2県が全国1、2位を占めている（図表4）。北陸は世帯当たりの人数が多いが、1人当たりの保有台数でみても、富山が全国1位、福井が2位となっている。

車の保有だけでなく、交通手段としての自家用車への依存度も高く、国勢調査における通勤・通学時の交通手段利用率をみると、自家用車のみを利用している割合（自動車依存度）では、富山県が77.7%で全国3位、福井県が76.5%で4位となっている（図表4）。

北陸地域のように車社会に慣れ過ぎた地方では、公共交通利用者が減少することで、公共交通事業者の経営がさらに圧迫され、路線がますます縮小し、公共交通機関が不便であるがために自家用車を使用せざるを得ないという悪循環に陥っている地域も多い。MaaSの浸透によって、自家用車から

公共交通に切り替える人が増加すれば、少なからず公共交通機関の衰退に歯止めをかけることができるのではないかと。

また、北陸地域は、高齢者においても車への依存度が高い。自動車への依存度が高い地域では、高齢者ドライバーによる事故など、交通・移動をめぐるさまざまな問題も考えていく必要がある。警察庁の「運転免許統計令和4年版」でみると、北陸地域は高齢者の運転免許保有割合が高く、同じように地方で高齢化が進む東北地域と比較しても、75歳以上の運転免許保有割合が高い状態にある（図表5）。今後、高齢者が免許を返納した後の移動手段を確保するといった問題はますます深刻になってくると考えられるため、高齢者の移動をどう改善していくのかといった点も重要である。

人口減少や自家用車依存によって縮小する公共交通を維持し、交通空白地域における買い物難民対応などの課題を解決するためにMaaSは有効な策である。それには国や自治体、地域社会が問題意識を共有し、緊密な連携をする、そして利用者は、MaaSについての知識を深め、理解と協力をしていくこと

が重要になってくる。

（2）北陸においてMaaSを普及させるには

MaaSは「料金の支払いを一括で行えるサービス」という定義もあり、MaaSの効用を高める上でも、広範囲なキャッシュレス決済機能の整備が求められる。事業者側にとってキャッシュレス決済導入のメリットは大きく、生産性の向上とデジタル化による利用者データの利活用が期待できる。

一方、北陸においては、全国的にみてもキャッシュレス決済があまり浸透していないことなどがMaaS定着の妨げになると考えられる。データから利用者の状況をみると、北陸地域では、交通系ICカードを含む電子マネーの利用が、他の地域ほどには浸透していない。また、利用金額の平均は全国的にも高い水準にあるが、鉄道やバスでの利用には使用されていない状況が伺える（図表6）。

都市部においては、鉄道やバスの利用から日常の買い物まであらゆる場面でキャッシュレス決済が利用可能で、高い利便性が浸透している。交通系ICカード乗車券「Suica」や「ICOCA」など、全国に10種類ある交通系ICカードは相互利用サービスが2013年から開始され、乗り換えごとにカードを変えることなく、一枚のカードで公共交通機関を利用できる

図表4

都道府県別でみた、世帯当たりの自動車普及台数と通勤・通学時における自家用車のみ利用割合

順位	都道府県	世帯当たり普及台数	順位	都道府県	自家用車のみ利用割合(%)
1	福井	1.70	1	山形	79.0
2	富山	1.64	2	秋田	78.2
3	山形	1.64	3	富山	77.7
4	群馬	1.59	4	福井	76.5
5	栃木	1.56	5	福島	75.5
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
13	石川	1.46	16	石川	72.2
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
44	京都	0.80	44	京都	30.0
45	神奈川	0.68	45	大阪	18.6
46	大阪	0.62	46	神奈川	18.5
47	東京	0.42	47	東京	8.5
全国		1.02	全国		46.9

（注） 1. 一般財団法人 自動車検査登録情報協会が毎月発行している「自動車保有車両数月報」の令和5年3月末現在と、総務省が発表した「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（令和5年1月1日現在）」をもとに世帯当たりの普及台数を計算。
2. 「令和2年国勢調査 従業地・通学地による人口・就業状態等集計」より自家用車のみ利用の通勤者・通学者数（15歳以上）を集計

図表5

北陸3県と東北6県の高齢者人口割合、免許保有比率の比較（%）

地域	都道府県	65歳以上人口の割合	65歳以上免許保有	75歳以上人口の割合	75歳以上免許保有
北陸	富山	32.9	64.9	18.2	45.9
	石川	30.2	61.5	16.2	42.5
	福井	31.2	64.3	16.5	43.7
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
東北	青森	34.8	53.5	18.0	32.2
	岩手	34.5	58.1	18.4	36.8
	宮城	28.9	57.3	14.6	35.9
	秋田	38.6	58.5	20.6	36.4
	山形	34.8	64.2	18.3	42.7
	福島	32.7	62.4	16.5	40.5
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
参考	東京	22.8	36.5	12.5	18.1
全国		29.0	53.7	15.5	34.4

（注） 総務省人口推計（2022年10月1日現在）をもとに、65歳、75歳以上の割合を集計。警察庁の「運転免許統計令和4年版」免許保有割合を集計。

範囲が大幅に拡大している。

その一方、地方では主要鉄道駅やコンビニエンスストアなどの全国チェーン店舗ではキャッシュレス決済対応が完了しているものの、個人商店などには現金決済のみ対応している事例が多い。また、交通の分野では都市部のように全国で利用できる交通系ICカード型の乗車券の相互利用ができない地域も存在している。

北陸地域では、金沢エリアで利用できるIca（アイカ）が2004年12月、富山市でpassca（パスカ）が2006年4月、ecomyca（エコマイカ）が2010年3月と、早くから地域独自の交通系ICカードを展開してきたが、日常の買い物ができる電子マネーという形態にはなっておらず、相互利用もできない。一部路線や周遊バスでは、全国交通系カードやクレジットカードのタッチ決済が導入されているが、カードの使い分けや、端末増設の負担など、普及に向けた課題は多い。

一方でICカードの導入が遅れていた福井は、これまで整備されていなかったことが逆に好機となり、京福バス、福鉄バスと、福井県内の路線バスの全車両で、ICOCA（イコカ）やSuica（スイカ）など10種類のカードによるキャッシュレス決済に対応するなど、状況を一変させている。さらに、県から初期

投資費用の後押しを受けて、えちぜん鉄道と福井鉄道が2025年3月に同キャッシュレス決済の導入を決めるなど、全国交通系ICカードを県内で広める。

MaaSの本格的な普及のためにはキャッシュレス決済の整備が不可欠ともいえる。MaaSの利用者は、地域内部の利用者（高齢者、住民全般）と地域外の利用者（観光客、ビジネス客）に大別されるが、キャッシュレス決済はこれら利用者に応じた利便性向上を進める上で必要であり、交通事業者にとどまらない幅広い関係者との連携にも有用で、地域経済の活性化にもつながることが期待される。

地域経済との連携では、割引サービスやキャッシュレス決済の導入など利便性が高まれば、認知度が高まるにつれ利用者や協力店が増えていくと期待できる。観光地へのアクセスを含め、宿泊施設などでの予約・決済と一体化できれば、利便性が向上し観光需要を活性化できる。

当面、北陸においてMaaSへの期待で注目されるのは、北陸新幹線敦賀延伸を契機とした観光客の周遊促進での連携である。この金沢以西の新幹線の延伸効果を、MaaSにより観光客の誘客と回遊を促すなど地域経済の活性化に活かしていくことが望まれる。

図表6 令和4年家計消費状況調査／全国・地方・都市階級別電子マネーの利用状況（総世帯）

