人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 185 号 2018 / 1229 止市

いいとこ取り交通システム MaaS(マーズ)とは

■今年の流行語の一つと言われるMaaS、自動運転の技術のように言われる場合も多く、多くの 誤解を呼んでいるようだ。「いいとこ取り交通システム」とも言うべきだ。

MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)

直訳すれば、「移動を第一に考える」。自動車は含まれるものの、、むしろ「欲しいのは自動車でな く移動そのものだ」という自動車万能に対立する概念で。まして自動運転車のことではない。

- ■MaaSが注目されたのは、2014年頃からのフィンランドの動きからである。最新のIT情 報システムを使って、電車バスの公共交通機関からタクシー、カーシェアリングなど様々な交通機 関をスムーズに乗り継いで便利に使う考えかただ。欧米では自動車の副作用が色々認識され、19 80年代からは公共交通の充実が図られてきた。元々公共サービスとして電車バスは大赤字でも維 持していくという方向で、運賃では3割程度しか賄えないというのが当たり前の国が多い。
- ■日本は狭い国土の多くが山脈で、細長い平野に多くの人が住む人口密度の極端に高い国だからこ そ、むしろ特殊に民間の電車バスが成り立った。従って電車バスを税金で維持しにくくなっている。 しかし今や、東京都心や京都市では、バス運転手不足からバス減便が始まっており、岡山でのバス を巡る今年の大騒動も根っこは一緒である。公共交通サービスを維持するには、市町村が積極的に 計画的に、道路や自動車との分担を考えた公共交通政策を立案実行していく状況まできた。
- ■ラクダ瓦版では、岡山での交通連合の提案や、市町村が一般会計の1%を公共交通維持に使えば、 人口減少を止められるとの主張してきた。バス問題で全国から注目される中で、岡山では対立する バス会社の運行データがだれでも使えるオープンデータとして提供され、「公共交通情報最先端都 市」とも言われる状況に来ている。
- ■MaaSを実現するためには、まず電車バスの運行情報が利用者に十分に知らされることが大事 だ。鉄道では時刻表が発売されており、ほぼ定時運行で信頼性も高いが、日本のバスは情報面で遅 れていた。そこでラクダは1998年からに岡山倉敷を中心とした全社を網羅したバスマップを先 進的に市民によって作成し、2004年からはバスマップサミットを開催し、毎年全国各地で開催 している。今や数百のバスマップが提供されるようになったと言う点では、我々はいわばMaaS の地ならしをしてきた。必要なのは移動の自由そのものであって、便利で安ければ鉄道であろうと バスであろうと、あるいは自動車でも自転車でも徒歩でもいいわけで、ましてどこのバス会社が運 行しているかなんて全く関係ない話である。
- ■しかしバスルートが分かっても時刻表が入手できないこと、乗り継ぎが分からないこと、さらに は特に雨の日など自動車渋滞で全く時刻表が当てにならないなど多くの問題があり、効果的な活動 にはなっていなかった。これを突破してきたのが情報技術の進歩だ。アメリカではバス情報をGT FSという世界共通の方式でネット上で情報公開しておけば、世界の誰でもその情報をアプリとし て加工できるシステムを開発、グーグルマップ等では加工した情報を見られるようにした。乗り継

NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail:info@racda-okayama.org

URL:http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索



ぎ案内会社も競って全国のバス会社のデータを集めて掲載するようになった。そうした中で岡山の宇野バスはバス情報の先駆者とスクラムを組んで、バスダイヤ編成システムを開発し、バスの遅れも反映したデータをグーグルマップで提供するようにした。

■一方、両備岡電グルーブでもバス情報のオープンデータ化に着手し、下電バス、中鉄バスも巻き込み、少なくともバス情報についてはMaaSを実現するためのベースが、全国の都市の中で岡山がトップを走っているという今日現在である。グーグルマップを使えば、地図上で出発地と目的地を打ち込めば、瞬時に到着予測時刻と乗り継ぎを大体は知ることが出来るようになった。また昨年10月にはSuicatesにようになった。また昨年10月にはSuicatesにようになった。

■だがMaaSのめざすところは、こうした公共交通側の改革というわけではない。アメリカでは既に猛烈な勢いで自動車の共同利用、すなわちカーシェアリングが進んでおり、またウーバーという自家用車の利用シェアも広がっている。ところが日本では運輸関係の規制が厳しく、バスやタクシーでは荷物も運べないので、過疎地を中心に「貨客混載実験」というのんびした実験が行われ始めた。元々幌馬車は貨客混載であったはず、元へ戻るだけの話なのだが、バスとタクシーがまた区別されていてややこしく、ウーバーなども日本だけでは実現していない。欧米のMaaSではこうした「自動車の保有から共用(シェア)へ」という流れが加速しており、行き着くところは電車バスとタクシー、自家用車の境界がなくなるということだ。電車バスは元々究極のカーシェアだ。つまり自家用車は半分位しか売れなくなるが、移動の自由やコストは下がると言う事だ。トヨタとソフトバンクが組んだというニュースは、自動車もIT産業も今がピークで、、その先は人類が移動の自由を享受して、別のレベルに移るという事を示唆している。

■重要なのは、MaaSは東京など大都市圏よりも岡山など自動車分担率の大きい政令市規模で最も大きな変革のチャンスをもたらすということだ。東京など大都市では電車バスが充実していて時刻表など無くても移動が確保され、採算性もあるが、地方都市は自動車に依存しすぎる余り、電車バスが疲弊し、それが人口減少や文化衰退にも繋がっている。ところが住宅コストの安い地方都市で、MaaSにより交通コストが下がれば、使えるお金は増え、暮らしやすさが人口増加に繋がる。市町村がやる気さえ興せば、MaaSによってモビリティ間の垣根がなくなり、劇的に変化する可能性がある。公共交通ピンチの岡山はチャンスだ。最近LRTが開業した台湾の高雄市では、MaaSを取り入れてタクシーを含めた多くの交通機関を定額制で利用できる様にしたという。来年あたりは日本全国から高雄に視察団が押し寄せることになるだろう。

