



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 192 号 2019 / 7

電車・バス・ももちゃり・タクシーを月 1 万円乗り放題

■ **[MaaS (モビリティ・アズ・ア・サービス)]** いま注目されている MaaS は、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方で、2014 年頃からの北欧フィンランドの動きから始まった。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。

■ これを岡山に当てはめれば、JR 西日本の路線、路面電車、バス、タクシーからカーシェアの自動車、ももちゃり等のシェア自転車などを、月額格安で乗り放題にするもので、たとえば 1 万円で乗り放題にする。もし実現できれば、外出に自動車をやめて電車バスを利用して自由に歩き回り、体調の悪いときや疲れたとき、大きい荷物のあるときや数人で移動する時にはタクシーを利用できる。実現のポイントは交通事業者の交通連合とタクシーの利用条件をどう設定するかである。

■ **[健幸都市岡山]** 結果的にはドアツードアの自家用車を利用しなくても外出利便性は高くなり、転換で歩行数が増加し、筑波大学の久野晋也教授の研究では、みんなが毎日 2000 歩余分に歩くと 1 万人では年間医療費が 4 億円も節約できるので、岡山市 71 万人の内 10 万人が実行すれば 40 億円医療費を節約できる。岡山市の 1 年間の道路建設費が 40 億円だ。日本全国の市町村はすべて、医療費介護費の増大に手を焼き、交通政策によってこれを大転換できることがぼちぼち証明できるようになった。岡山市ではいま「健幸都市」という概念で歩行の増加を勧め始めている。

■ **[高齢者割引]** 岡山市の交通アンケートでは、電車バスを利用しない理由の一つは、料金の高さにある。全国的なアンケートでも初乗り運賃 200 円には抵抗がないものの、500 円を超えると極端に利用意欲が減る。往復で 1000 円を超えるわけだから、気楽な外出にならない。特に引退して年金生活をする人には料金問題は決定的で、引き籠もりや寝たきりの原因にもなるし、彼らが利用しない事でバス減便の理由にもなる。だから名古屋市は 140 億円程、横浜市は 95 億円程も高齢者補助に使うなど、政令市クラスでも公共交通には税金を使っている。岡山市のように免許返上しても、割引はすべてバス会社持ちというのでは、現状は転換できない。

■ **[乗継ぎ毎に 100 円割引]** もちろん高齢者だけで無く、利用者全体のハードルを下げる取り組みは必要だ。小豆島オリーブバスでは瀬戸内国際芸術祭を契機に路線を見直し、今まで 1100 円かかったバス料金を上限 300 円にした。京丹後市では上限 200 円。安くしても利用者が増えれば補助金の額は変わらず、人の交流が増えて商店の売り上げは増え、医療費は減る。これを「クロスセクター効果」とも言うが、当たり前前で、交通事業単体での採算のみを議論しては、地域の経営はできない。岡山市では他社でも乗り継いだら 100 円割り引くというのが現実的だ。

■ **[雨の日割引は]** 雨の日には、バスは混む上に、渋滞に巻き込まれていつ来るか当てにならない、困った交通機関という評価が定着している。しかし雨が降れば自転車からバスに転換、自動車利用者も増えるし、安全のためスピードも落ちる。雨の日こそは自動車の利用を規制し、逆に「スーパ

NPO 法人公共の交通ラダ(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



一の雨の日ポイント」のような割引で電車バスに誘導してはどうか。こうした政策や規制をタイムリーに行うためには、情報技術を使って「交通管制センター」くらいは作ってコントロールする必要はある。

■ **[交通シミュレータMATES活用]** 岡山市議会では路面電車駅前乗入れ時の実地の交通実験の陳情が採択された。岡山市は東大吉村研究室のMATESというバーチャル交通実験を採用しているが、実地にやらないと意味が無いという。しかしここには大きな誤解がある。そもそも実地交通実験という手法は2002年の路面電車市役所筋延伸の時に、最先端の手法として実施された。顕著な渋滞は無かったにもかかわらず、計画は進まなかった。この時いち早く数日間の限定された条件下で実地にやるよりも、シミュレータでやった方がいいと、2004年に吉村研究室は岡山にやってきて、県警本部にも呼びかけて共同研究が始まった。最初は実地交通実験の再現から始まり、高梁、井原、水島、運動公園北、西バイパス北などの渋滞コントロールに使われ、イオン渋滞では大活躍して当初の諸対策に貢献。その成果から岡山市も採用した。また県警では岡山倉敷の新幹線側道渋滞コントロールにも使った。岡山県は「渋滞シミュレータ最先端」を走っている。しかしイオン渋滞では、当初の諸対策が後退しており、コントロールの考え方が不十分に思われる。

■ **[天気予報とは違う交通シミュレータ]** 今や天気予報にもシミュレータは大々的に使われており、災害可能性は指摘できるようになった。だが天気そのものは変えることはできない。一方交通シミュレータは、自動車利用の制限、公共交通への誘導政策をとることによって、人々の行動を変えることが出来る。シミュレータはあくまでその検討道具として、国縣市などの道路設置者、交通警察、電車バスの交通事業者が額を寄せ合って政策を検討するためのものである。渋滞予測の当たり外れはあまり意味が無い。飛行機の事故訓練はシミュレータで行うが、実地なら時々墜落する危険がある。吉村研究室では原発の毀れ方シミュレータも開発している。シミュレータは南区の新規バス路線や吉備線ライトレール化の道路渋滞変化や商業施設の立地影響についても予測できる。

■ **[シミュレータとオープンデータの連携活用]** バス問題で全国から注目される岡山では、多くの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」とも言われる状況だ。シミュレータとオープンデータ、ICカードを組み合わせれば、MaaSを実現するための基礎情報を最大限生かすことが出来る。バスにもGPSがついているし、バス乗客とバス停毎に待っている人数をカウントし、増便をスムーズに行うなども可能で、技術はそこまで来ている。

ただバス会社は目先の運転手不足に減便を考える所まで追い込まれている。12月14日には第17回バスマップサミット岡山を開催、「あの岡山でMaaSは出来るか」とのテーマで、バスマップに始まる公共交通データの整備がどう社会貢献できるかを議論したい。(岡将男)

