

高松から発信する日本版 MaaS の取り組み —コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり—

高松市都市整備局

伊賀 大介

1 はじめに

人口減少、少子・超高齢社会の到来に伴う公共交通の衰退が喫緊の課題となる中、全国的に、鉄道やバスなど移動に最適な手段をサイバー空間で統合し情報提供等を一元的に行う、「MaaS」の取組が盛んである。

日本の MaaS の動向を見ると、アプリ上の構造やデータの利活用など、サイバー空間の整備からアプローチを図っているところが多く、全国でアプリが乱立している状況である。ユーザビリティだけを考えれば、Google マップや交通系 IC カードでシームレスな移動が可能であり、昨今の状況は、政策的な視点における繋ぎ目が数多く発生する事態に陥るのではないかと懸念されるものである。

スウェーデンのチャルマース大学の研究者は、サービスの統合の程度に応じ MaaS を 4 段階に分類しているが、自治体が行う MaaS は、事業者レベルを超え政策へ MaaS の概念を組込む、一番上の「レベル 4」を見据えた組み立てを行うことではないかと考えている。

2 MaaS における重要なファクター

政策展開を見据えた MaaS の取組において、重要なファクターは合意形成である。情報の一元化のため、オープンデータの整備や、プラットフォームへの安定した情報提供が必須となるが、事業者ごとにデータの整備状況、抱える課題や目標が異なり、地方部においてはデータの維持コストの負担などの点から、合意形成の難易度が最も高い。

本市では交通事業者とまちづくりのビジョンを共有し、事業者の課題解決に資する施策に取り組んできた。近年、本市において鉄道、バスともに利用者は増加しており、効果に基づく経験から、事業者との合意形成の基盤が整いつつある。

3 高松市の取組

全国の地方都市同様、本市においても市民の生活は車に大きく依存しており、2012 年に行ったパーソナルリップ調査による交通分担率では、自動車利用が 1989 年の 46%から 2012 年には 67.7%と、1.5 倍近く増えている。

2014 年の都市再生特別措置法および地域公共交通活性化再生法改正以前から、本市では都市計画と交通計画を両輪として捉え、まちづくりを行っており、軸となる交通計画は、コンパクト・プラス・ネットワークの考えの下、本市の「強み」である既存ストックの鉄道を基軸とし、バスをフィーダー化することで持続可能な公

公共交通ネットワークを再構築するものであり、交通結節拠点として鉄道新駅を整備するとともに、現行バス路線の再編に取り組んでいる。

現行バス路線の多くは、郊外から中心部に目掛けて運行しており鉄道と並走する区間も多く、かつ運行距離が長い。再編を行う上で需要に応じた供給の最適化を図るためには、バスを結節させる装置が必要だが、既成市街地に形成された既存駅の改良には莫大なコストがかかるため、すでに整備された幹線道路との交差部に新駅整備を計画した。また、再編によるフィーダー化は、乗り継ぎを強要するという点でもある。地方部において乗り継ぎに対する抵抗は非常に大きい。バス路線の駅前広場整備を行うことで時間抵抗を抑え、ICカードを活用した割引により運賃抵抗を抑えている。本市のハウスカード「IruCa(イルカ)」は、民間鉄道である「ことでん」が経営難に陥った際、効率化のために導入したものであるが、2013年に策定した高松市公共交通利用促進条例の理念を踏まえ、本市ではコミュニティバスやレンタサイクルなど、様々なモードを導入するとともに、利用促進施策として乗継割引を行っている。

新駅整備等のフィジカルの再構築は、リアルタイムな情報分析により成り立っており、ビッグデータをもとに経済モデルを構築し、交通事業者から提供されるICカードデータを活用しモデルをブラッシュアップしながら、需要予測を行っている。このエビデンスを基に、交通事業者と将来のまちのビジョンを共有しながら、供給の最適化を進める「高松モデル」により、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を進めており、その過程において交通事業者と構築してきた関係性が本市にはある。

4 今後の課題

「高松モデル」のポリシーの下、フィジカル面での合意形成が整いつつある本市において、供給の最適化を着実に進めるためには、サイバー空間におけるシームレス化を図る必要がある。主な課題として、

- (1) 異なる運賃制度を持つ移動手段を繋ぐための制度整備
- (2) モード・事業者をまとめて、政策統合を可能にするソリューション

が挙げられる。国においては、柔軟な運賃設計の可能性などが示唆されているが、地域の課題を解決するために必要な手法、実現可能な手段について、検討を進めていきたい。