

道路公共交通とMaaS

森山誠二

MORIYAMA, Seiji

一般財団法人日本みち研究所 専務理事

広島での勤務のち建設省道路局に異動となった平成10年頃は、建設省、運輸省等が省庁統合され国土交通省が発足することが決定されており、その準備が各部署で進められていた。道路局でも過去からバス、路面電車など公共交通の支援を行ってきただが、あらためてその概念の再整理が求められていた。当時、運輸政策研究所長を務められていた中村英夫先生が筆者の大学時代の恩師でもあることから、研究所が行っている行事へのお誘いを受け、運輸政策研究機構(当時)へ頻りに足を運ぶこととなった。おかげさまで運輸政策、公共交通政策について若干ではあるが土地勘を得ることができた。

そのころに家田仁先生(現政策研究大学院大学特別教授)を座長とする勉強会を開催し、平成12年とりまとめたレポートが「連携重視のネットワーク型交通体系-道路公共交通の活用」である。道路公共交通とは、新交通システム、都市モノレール、路面電車、バス等、主として道路の路面や構造物の一部を活用し、実質的に道路交通の補助機能を有する公共交通として定義し、自転車や歩行者と同様に、公共交通のための道路空間整備が必要であると説いている。

このレポートを踏まえ、道路政策においてもバスの利便性向上のためのバス路線のリニューアルや高度なバス停としての「バスの駅」といった施策や、異なる交通モード間の連携を強化する交通結節点改善事業などが創設された。こうした政策の一部はバスタ事業として現在にも引き継がれている。その後筆者が赴任した群馬県の国道事務所でも実際にバスの駅を整備しバスロケも行った。平成20年に赴任した福岡の国道事務所では、ITSを活用した子育てと働く女性を支援する仕組みの構築にトライしたが、これは時期尚早でもあり具体化までには届かなかった。

昨今MaaSという概念が導入され、一世を風靡している感があるが、国土交通省でもそれを推進する体制も整備され、全国的にも展

開されてきている。その地域に存在する公共交通を有効に活用することは極めて大切である。かつては有効なデバイスが存在せず、バスロケなどは高コストであったが、現在は国民皆スマホであり、情報共有の仕方や決済手段も格段に進化し、そういう意味ではMaaSに期待するところは大きい。今話題のタクシードライバーの人材不足からくるライドシェアや地方鉄道の存続問題の解決にあたっても大きな役割を果たすであろう。しかしながら公共交通の果たす役割は全国的には確実に少しずつ減少してきている。特に地方部では深刻であり、地方出身の筆者は毎回帰省するたびにそのことを実感させられる。ではどうすればいいか、の回答は容易ではない。

その一つが道路公共交通のための道路空間整備ではなかろうか。筆者の理解では、MaaS自体はある意味で既存ストックの有効活用であり、新たなストックを増やすものではない。ストックを増やし、それをMaaSにより有効活用していくことが必要ではないか。ストックを増やすといっても新規路線の整備とかではなく、例えば地方部では夜間でも寒さをしのげる待合室のあるバス停、都市部では専用のバスベイと待合空間の確保されたバス停、バス優先レーンの確保と路上駐車の徹底的排除など、公共交通事業者が道路空間で事業を行う上で必要とするハード面からのアプローチである。これらはすべて四半世紀前の家田レポートで述べられている内容である。こうしたストックの整備は予算の制約というよりも各種調整に手間暇がかかることが多く、また各自自治体においても道路部局と公共交通部局が異なることが一般的であり、進捗ははかばかしくない。道路公共交通という概念は、道路部局は歩行者のみならず公共交通も担うのだというメッセージでもあった。

参考文献

- 1) 家田仁(編) [2000/07]. 『連携重視のネットワーク型交通体系-道路公共交通の活用』, 山海堂出版.