

公共交通機関利用の心理的・物理的ハードルを下げよう

広島赤十字・原爆病院，クルマ社会を問い直す会 坂谷暁夫
rsc13505@nifty.com

はじめに

2015年に導入された広島県のバスロケーションシステム「くるけん」((株)モバイルクリエイト開発，Google マップとも連携)の活用で、バスの利用のストレスは軽減しました。

「くるけん」導入はバス利用者減少に対し一定の歯止めになっていると思われるかもしれませんが、鉄道を含めてさらに利便性を向上させるため、バスロケアプリの機能拡張を要望いたします。

併せて、道路予算の有効活用と船舶の改造によって、自動車を持たない住民が利便性を享受できるような提案もいたします。



1. 「くるけん」の使い方

バス停名あるいは地図を用いてバス停を検索し、指定されたバス停に来るバス便の一覧「接近情報表示」，そこからさらに指定されたバス便の「位置・走行ルート」「到着予定スケジュール」を表示することができます。バスは定常的に遅延するものですから、乗ろうと思うバスの便がいつ来るか、通過済みかどうか知ることが最大の利点です。走行ルートの表示は、慣れないバス路線の経路を把握するために有用です。

2. 「くるけん」の機能拡張についての要望

(1) QRコードでクイック検索

バス停掲示時刻表における各便にQRコードを添付し，車内にもQRコードを添付して、「到着予定スケジュール」に素速くアクセスする機能を付与すると利便性が向上するでしょう。

(2) 近隣バス停一括指定

広島赤十字・原爆病院ロビーのモニターでは、「日赤病院前」「日赤病院西」に到着するバス便を一覧表示しており，どこのバス停に歩けば共通の目的地まで早いか，目処を立てることができます。近隣の複数のバス停を一括選択する機能を一般の端末(スマホ・PC)でも実装できれば利便性が向上します。この機能では，バスの行き先を方角で指定して絞り込む必要があるでしょう。

(3) 鉄道路線その他の交通機関を「くるけん」検索対象に追加

近隣のバス停の接近情報を一括表示する機能をさらに応用し，鉄道や船舶の便も同時に表示できると利便性が向上するでしょう。

(4) 目的地到着接近情報一覧の実装

現状では，バスの目的地のみを指定して到着便を一覧表示する機能がなく，特に終点到着時刻の検索機能に弱点を抱えています。例えば，「広島駅降車専用」バス停に到着する便を，一覧表

示する機能があれば、新幹線を利用する旅行計画は立てやすくなります。

(5) 踏切開放閉塞時刻予測システムの実装

列車の接近時刻予測機能により、どこの踏切がいつ通過できるか予報する機能も実現できます。踏切待ちを上手く回避することにより自転車通勤のストレスが減れば、通勤に自動車専用道路を利用する動機は相対的に減少します。踏切を渡らないと利用できない駅では、発車前に最後に踏切を通過できる時刻をアプリで予報できれば、利便性が向上するでしょう。

(6) 到着時刻を加味した鉄道時刻表

対向列車待ち合わせの時間を要する駅では、到着時刻の検索を容易にすることも望まれます。

3. その他要望

(1) ETC 2.0 プローブデータを利用したバス路線網再編

国土交通省が ETC2.0 を利用するドライバーから収集した走行データによると、マイカーで西広島バイパス庚午ランプを通過して、南区方面に向かう通勤者が相当数存在することが読み取れます。国道 2 号を経由し、市役所前を跨いで東西を結ぶバス路線の潜在的需要が想定されます。

(2) 駅へのアクセスを改善する歩道橋を自動車専用道に併設

現状では、猿猴川の北岸と東雲地区を行き来するには、広島高速 2 号を経由してマイカーで往來するか、遠回りするしか方法がありません。高速 2 号猿猴川大橋に自転車も通行可能な歩道橋を併設すれば、東雲と天神川駅間のアクセスが向上し、国道 2 号の混雑緩和にも寄与することが、先のデータから読み取れます。

(3) 路面電車・バス乗り換え用歩道橋の新設

専用軌道の鉄道駅の立体化も必要ですが、十日市町・市役所前・鷹野橋・南区役所前・皆実町六丁目など、道路上の乗り換えの利便性も向上させる必要があります。

(4) 自動車専用道路・高速道路に乗り換え用バス停新設

山陽自動車道、草津沼田道路、高速 2 号にバス路線を移設ないし新設し、それぞれ「安芸矢口駅、大塚駅」「田方、草津南駅」「天神川駅」と乗り換え可能なバス停を新設すると利便性が向上するでしょう。

(5) 広島～呉～松山高速艇を改造し、自転車搭載解禁

高速艇の呉港～広島港の所要時間は 25 分であり、棧橋から離れた地域の移動を自転車でカバーすれば、高速 3 号・広島呉道路に代わる画期的な交通手段となりえます。

おわりに

赤字バス・鉄道路線に対する公的資金の投入は、自動車道路建設と比べて少額で済むにも関わらず、マイカー利用者からは必ずしも好意的に受け止められていません。今回提案した構想は、いずれも低コストでバス・鉄道利用者を増やせる施策と考えますが、実現のためには、「バス協調・共創プラットフォームひろしま」のみならず、道路行政と鉄道・船舶事業者を加えた更なる連携が欠かせません。私自身、全国規模の団体に所属しておりますが、広島地域の交通を考える団体との連携も探っていきたいと考えています。

参考文献

- ・「くるけん」画面の利用について、(公社)広島県バス協会から許可を賜りました。
- ・広島市 HP の西広島バイパス関連記事の中の「本格工事開始に向けた取組について (広島国道事務所)」(https://www.city.hiroshima.lg.jp/_res/projects/default_project/_page/001/042/030/13hirokokoku.pdf)について、広島国道事務所から引用の許可を賜りました。