

クアラルンプールのバス交通に学ぶ日本の公共交通改善策

前橋工科大学、○鈴木 伶 森田 哲夫

<https://www.maebashi-it.ac.jp/~tmorita/>、m2416009@maebashi-it.ac.jp

はじめに

本稿では、マレーシアの首都クアラルンプール(以下、KL)におけるバス交通の特徴を概観したうえで、日本の交通政策において参考にすべき点を検討する。日本語によるマレーシアの公共交通研究としては湯川(2019)に詳しいが、本稿では KL の実態を踏まえ、日本の都市交通改善に向けた示唆を導くことを目的とする。

1. クアラルンプールの概要

KL は、面積 243.6m²、人口 200 万人を超える高密度都市である。通貨はマレーシアリンギット(以下、RM)であり、2026/2/1 時点の為替レートは、1MR=約 39 円である。

公共交通は、鉄道(KTM コミューター)と、政府 100%出資の Prasarana 社による一元管理が行われている LRT・MRT・モノレール・路線バスが存在しており、複数のモビリティが連携した公共交通ネットワークを形成している。

2. クアラルンプールのバス交通の特徴

KL の路線バスは Prasarana 社が運営する rapid bus が運行する「Rapid KL」(図 1)が中心であり、私営バスは限定的である。事業者が集約されていることにより、運賃体系や案内方式が統一され、利用者にとって分かりやすい交通環境が整備されている。KL 市内には無料巡回バスである「GOKL」が 11 路線存在し、6 時から 22 時台まで高頻度で運行している。

運賃収受は「Touch'n Go」という IC カードによる、キャッシュレス方式が主流であり、バス運賃の支払いのみならず、鉄道運賃や、高速道路の料金所でのタッチによる高速料金の支払いにも対応している。交通系 IC カードが複数乱立する日本と異なり、KL では単一の IC カードに統一されている点の特徴である。

バス運賃はゾーン制を採用しており、ゾーン内であれば 1RM であり、ゾーンを跨ぐ場合は段階的に運賃が上昇し、最大 5RM となる。参考として、マレーシアの一人当たり GDP は日本の 3 分の 1 であるが、スターバックスコーヒーのドリップコーヒーが 10.5RM(約 410 円)、マクドナルドのハンバーガーが 9.39RM(約 370 円)であることを踏まえると、KL のバスは生活コストに対して相対的に安価であるといえる。

バス停における路線案内が豊富である点も特徴である。路線がナンバリングされており、バス停にはその路線図と停車するバス停がすべて書かれている。GOKL も路線ごとのテーマカラーを用いた路線案内が行われている(図 2)。直感で理解しやすい案内体系を構築し、公共交通の利便性向上に寄与しているといえよう。

KL 郊外には長距離バスターミナル「Terminal Bersepadu Selatan (TBS)」が整備され、国内各地への高速バスが集約されている。ターミナルの集約により、乗り継ぎの利便性が高まり、都市間交通の効率化が図られている(図 3)。



図1 郊外バスターミナルで発車を待つRapiKL

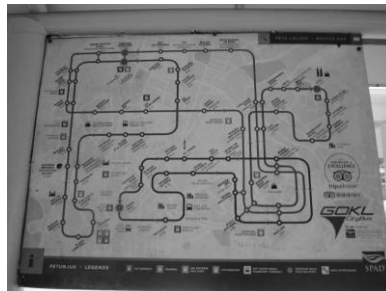


図2 GOKLの運行系統図案内板



図3 出発・到着案内と発券機能を持つTBS構内

3. 日本のバス交通の現状

日本では、一つの都市圏に複数の事業者が存在し、事業者ごとに案内方式や IC カードの種類、運賃收受方式が異なる場合が多い。また、系統番号の設定方法や、初乗り運賃も統一されておらず、煩雑な運行実態が確立されている。交通系 IC カードも Suica をはじめとする所謂「10 カード」が全国的に普及している一方、茨城交通や新潟交通、富山地铁、三重交通など事業者独自カードや、岡山など都市圏独自の交通系 IC カードを展開している例も少なくない。また、金沢のように同一都市圏内で、IC カードが利用できる事業者と利用できない事業者が混在する例もあり、利用者目線に立った検討が不足していると言わざるを得ない。

運賃体系も、都市部では均一料金を採用する地域があるものの、地方都市は距離制運賃がほとんどであり、鉄道と比較して割高となるケースも多いとともに、目的地が同一でも事業者によって運賃に差異が発生する地域も存在する。

4. KL から学ぶ日本のバス交通政策の改善策

前章までの整理を踏まえ、日本のバス交通政策における改善策を提案する。

中心市街地の回遊性を高めるためには、主要拠点を結ぶ無料巡回バスの導入が有効である。高頻度運行と分かりやすい路線体系を備えた巡回バスは、観光客のみならず市民の短距離移動を支え、中心市街地の商業活動を活性化する効果が期待できる。また、無料巡回バスは徒歩移動との親和性が高く、ウォーカブルな都市空間の形成にも寄与する。運行費用については、自治体と沿線企業等が共同で負担するスキームを構築することを提案する。

公共交通の利便性向上には、運賃收受方式の統一が不可欠である。特に、IC カードの完全相互利用化は、利用者の負担軽減に直結する。将来的には単一の交通系 IC カードに統合することが望ましいと考える。さらに、事業者ごとに異なる運賃收受方式を標準化することで、乗り継ぎ時の心理的抵抗感の軽減が期待される。

また、案内体系の標準化も重要である。系統

番号の付与ルール、バス停ナンバリング、色分けやピクトグラムを活用など、視覚的に理解しやすいデザインを導入し、統一することは、初見者の利用障壁を低減できる。とりわけ地方都市では、事業者ごとに案内形式が異なる場合が多く、標準化による効果は大きいと考える。

さらに、運行事業者は都市圏内において一つか二つに集約することが望ましい。事業者の統合が困難な場合でも、連携による運賃体系やサービス水準の共通化は可能であろう。初乗り運賃の共通化、ゾーン制運賃の導入検討、乗継割引の設定などは、利用者の負担を軽減し、公共交通の利用促進につながると考える。

そして、都市間交通の利便性向上には、高速バス乗り場の集約が有効である。都市ごとに点在する乗り場を一か所に統合することで、乗り継ぎの容易さ、案内の明確化、ターミナルとしての機能強化が期待できる。ターミナルの集約は、都市交通の結節点としての役割を高め、公共交通全体の利用促進にも寄与すると考える。

おわりに

本稿では、クアラルンプールにおけるバス交通の特徴を整理し、日本のバス交通が抱える課題を踏まえつつ、改善に向けた具体的な方向性を提示した。KL では、利用者目線の施策が実施されている一方、日本のバス交通は、事業者の多様性や歴史的経緯を背景として、案内方式や運賃收受方式が統一されていない状況が続いている。KL の事例は、利用者視点に立った交通体系の再構築が、都市の回遊性向上や公共交通利用促進に寄与することを示唆している。

本稿での提案は、公共交通の利便性を高めるだけでなく、都市の魅力向上や地域経済の活性化にも寄与するものであり、人々のおでかけを支える基盤づくりにもつながると考える。

参考文献

湯川創太郎：マレーシア公共交通政策研究 マレーシアの陸上公共交通政策の変遷と課題へのアプローチ、日本マレーシア学会、2019年度（第28回）研究大会、2019。