

寄稿 2

和歌山市のスマートな 交通まちづくりと MaaS

和歌山大学経済学部 教授

辻本 勝久

1. 和歌山市のコンパクト・プラス・ネットワークの状況

和歌山市では、平成 29 年策定の「和歌山市立地適正化計画」と、平成 31 年策定の「和歌山市地域公共交通網形成計画及び和歌山市都市・地域総合交通戦略」（以下、網形成計画）を車の両輪として、コンパクト・プラス・ネットワークが推進されてきた。和歌山市の取り組みは、市街化調整区域内の開発許可制度の大幅見直しや、民間事業者と連携した公共交通ネットワークの維持、都市機能誘導区域の公共交通沿線への集約、既存ストックを活用した都市機能の集約、空き店舗などの有効活用等を含むものであり、全国的なモデルとしての扱いを受けている^{*1}。

しかしながら和歌山市のコンパクト・プラス・ネットワークは、中心市街地の活性化への貢献という点において、未だ道半ばの段階にある。図 1 は、全国的に行動制限なしとなった令和 4 年のゴールデンウィークにおける和歌山市の中心部の状況である。阪和自動車道が白浜方面からの車で渋滞し、和歌山市の郊外型大規模商業



図 1 令和 4 年ゴールデンウィークの和歌山市中心部
出典：令和 4 年 5 月 4 日（水祝）16 時 10 分頃 筆者撮影

施設が満車に近い状況となり、大阪市の中心商店街が人であふれかえていたのとはあまりに対照的な光景であったと言わざるを得ない。

2. 求められる「スマートな交通まちづくり」へのバージョンアップ

このような状況にある和歌山市中心部の活性化に向けては、引き続きまちの魅力づくりと交通サービスの充実とを密接に連携させた取り組みが必要である。

コンパクト・プラス・ネットワークのように、交通と密接に連携しながら進めるまちづくりのことを「交通まちづくり」^{*2} という。少子高齢化のさらなる進展、厳しい財政状況、感染症のまん延、その影響もあって壊滅的とも言える交通事業者の経営状況、脱炭素の要請など、交通まちづくりを取り巻く環境が激動する中において、従来型の取り組みを踏襲するのでは、その効果は限定されるものと推測される。

そうした中で、一つの大きな方向性として考えられるのは、ICT やデータの利活用による、デジタル・トランスフォーメーション (DX) 型の新しい交通まちづくりへのバージョンアップである。ICT やデータに関する技術の発展には著しいものがあり、その利活用によって、さまざまな地域課題やビジネス上の課題の飛躍的な解決を図っていくという取り組みも盛んに行われるようになってきた。

図2は、交通政策・交通事業とまちづくり、ICT・データの利活用との関係を示したものである。従来型の交通政策・交通事業とまちづくりとの連携の上に交通まちづくりがあるとすると、それを ICT・データの利活用によって推進するのがスマートな交通まちづくりである^{*3}。

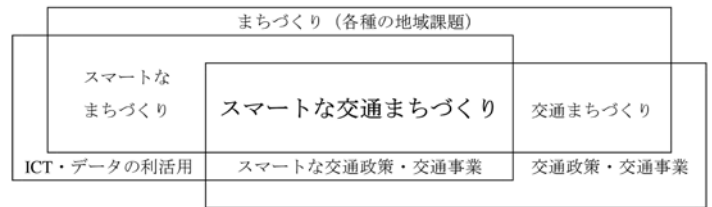


図2 スマートな交通まちづくりの位置づけ

3. スマートな交通まちづくりと MaaS

スマートな交通まちづくりを進める上で、その中心的な取り組みとして位置づけうるのが MaaS (Mobility as a Service) の導入である。

MaaS は「地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス」^{*4} である (図3)。

わが国における MaaS の導入事例は、福岡市、北九州市、水俣市、宮崎市、日南市、横浜市、富山市などで展開されている「myroute」や、瀬戸内海沿岸地域で展開されている観光型 MaaS の「setowa」など、多数ある。和歌山県でも令和2年度より「KiiPass Koyasan」の社会実験が行われており、令和4年度からは対象範囲が熊野地域へと拡大される予定となっている。

4. 「和歌山市版 MaaS」を目指した取り組み

和歌山社会経済研究所と和歌山商工会議所、和歌山大学経済学部・観光学部で組織する和歌山地域経済研究機構には、令和元年度より「シームレスで使いやすい和歌山市公共交通体系の実現に向けた研究会」が設置されている。この研究会は、共通目標に「SDGs 未来都市の実現に向け、「和歌山市版 MaaS」の展開を中心にする

*1 国土交通省「コンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市」
<https://www.mlit.go.jp/common/001295517.pdf>

*2 交通まちづくり研究会編 (2006) 『交通まちづくり 世界の都市と日本の都市に学ぶ』では、「まちづくりの目標に貢献する交通計画を、計画立案し、施策展開し、点検・評価し、見直し・改善して、繰り返し実施していくプロセス」(p.2) と定義されている。

*3 まちづくりの目標に縛られることなく、ICT・データの利活用によって推進する「スマートな交通政策・交通事業」も考えられる。例えばドローンを活用した橋梁のメンテナンスなどがこれに当たる。また、ICT・データの利活用によって推進する交通以外の「スマートなまちづくり」としては、災害コミュニケーションツールの導入や、公園管理の高度化などが考えられる。

*4 国土交通省「日本版 MaaS の推進」
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/index.html>

MaaSによるサービス提供イメージ

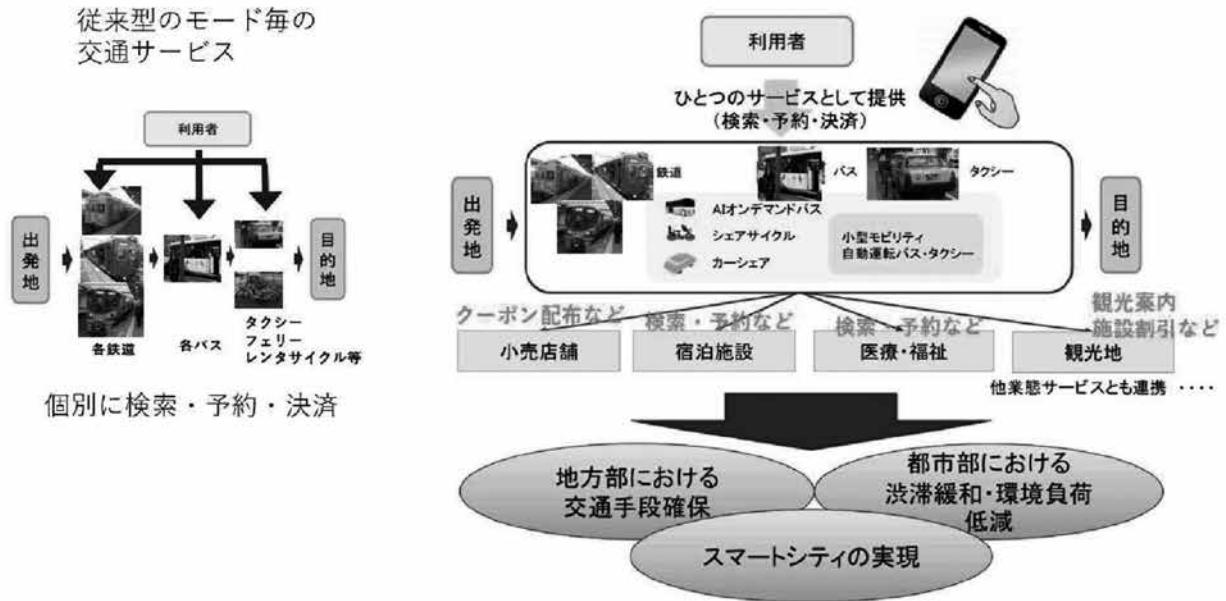


図3 MaaSのイメージ

出典：国土交通省（2019）「第8回 都市と地域の新たなモビリティサービス懇談会 参考資料集」に加筆

すべての公共交通関連サービスのシームレス化にチャレンジする」を掲げて、日本各地から講師を招き、勉強の場として、また情報交換の場としての機能を果たしてきた。その成果を踏まえ、令和4年3月には和歌山市版 MaaS の実現に向けた「和歌山市 MaaS 協議会」が設立された。

和歌山市版 MaaS は、令和4年度に小さな実証実験から開始し、翌年度以降に本格展開へと

進む予定である。詳細については目下、議論・調整・設計を行っているところで、以下の内容は本稿執筆時点での構想である。

令和4年度には、目的を「若者の誘致による中心市街地活性化」に置き、和歌山市 MaaS 協議会が主体となって、市などと連携しながらカーシェアリングの導入を中心とした実証実験を行う計画である（表1）。実施予定時期は令

表1 和歌山市 MaaS 協議会による令和4年度の実証実験のイメージ

目的	若者の誘致による中心市街地の活性化
実施予定時期	令和4年秋
対象者	和歌山大学生および和歌山信愛短期大学生
対象エリア	和歌山市中心市街地
実施体制	和歌山市 MaaS 協議会が主体となり、市、交通事業者、経済界等と連携して実施
対象とする交通サービス	シェアカー、シェアサイクル、その他の各種モビリティを中心に検討。そのために鍵の新しい運用方法の導入を検討
プラットフォーム	トヨタコネクティッド株式会社のシェアリングプラットフォーム 特色1：ホワイトレーベル（MaaS の名称をカスタマイズ可） 特色2：メーカーフリー（トヨタ関係以外もオープンに参加可）
協賛店（経済界との連携）	和歌山市内の賛同店舗より入場料割引、飲食代割引、プレミアムメニューなどの提供を想定。和歌山商工会議所と事前調整済み
個人認証方式	検討中
決済	各交通機関、店舗等が電子決済予定
本格展開に向けての将来構想	1) 関西鉄道7社が2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）に向けて導入を検討中のMaaSとのAPI連携（和歌山市版のミニアプリとして機能） 2) 目的を「中心市街地の活性化」から「暮らしやすいまちづくり」や「訪れやすいまちづくり」へと拡大し、日常生活・観光の双方に対応できる和歌山市版 MaaS として本格展開

出典：令和4年度第1回和歌山市公共交通政策推進協議会資料より作成

和4年秋である。

対象者は和歌山市郊外に立地する和歌山大学および和歌山信愛短期大学の学生を想定している。全国大学生生活協同組合連合会が令和3年に行った調査^{*5}によると、大学の学部学生の1ヶ月の平均収入は、自宅生が約6.4万円、下宿生が約12.5万円である。このように収入が限定される中では、運転免許を取得していたとしても、自分の車を所有できる学生は少数派であり、多くは原付などを利用するか、保護者などの車を空いている時間に借りるなどの方法をとっているものと考えられる。そこで、地方都市郊外に立地する大学生・短大生の行動範囲を拡げるといった観点から、既存の公共交通網や自家用車等を補完する新たな選択肢として、シェアカーを提供したいと考えている。車をシェアするという生活スタイルはSDGsへの貢献にもつながるものである。さらには社会実験で得られたデータを教育研究に活かすという方向への展開も構想できる。

利用するプラットフォームは、トヨタコネクティッド株式会社のものとなる予定である。このプラットフォームは、名称をカスタマイズ可能なホワイトレーベル型であるとともに、トヨタ関連以外の複数事業者も参加しやすく、交通やモビリティ以外のサービス（例えばロッカーなど）も対象にできるという特色を持つ。

個人認証方式や決済方法については、検討中である。

令和5年度以降には、関西MaaS連絡推進会議が2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）に向けて導入を検討中のMaaS（以下、関西MaaS）とのAPI連携を実現したい。つまり、関西MaaSに利用登録した人が、新たな登録作業の手間なしに和歌山市版MaaSも使えるような状況を実現したい。要するに関西MaaSをスーパーアプリとした場合、和歌山市版MaaSは和歌山独自の機能を付加するミニアプリの関

係を想定している。

本格展開段階においては、解決したい地域課題を「暮らしやすいまちづくり」から「訪れやすいまちづくり」まで幅広く設定しながら、日常生活・観光の双方に対応できるMaaSとしていきたい。

*5 全国大学生生活協同組合連合会(2022)「第57回学生生活実態調査概要報告」。サンプルは全国の30大学10813名である。