

のんべい便利マップ*

A Convenient Bus Map For Drunker *

岡 将男

By Masao

1. はじめに

本稿では、岡山の市民団体・路面電車と都市の未来を考える会（略称RACDA、以後RACDAと表示）が2007年12月に発行した、「のんべい便利マップ・田町中央町バージョン」の、発行に至る経緯とモビリティマネージメント上の意義、その問題点について考察する。

2. RACDAのバスマップ発行経緯

(1) 路面電車活性化策[†]

RACDAは1995年10月、岡山市の路面電車を延伸し環状化して、にぎやかな都心をつくるため、市民団体と岡山商工会議所を中心として結成された市民グループである。まだLRT（Light Rail Transit）という名前がほとんど日本で紹介されていない段階で、いち早く岡山において具体的延伸を模索した。

その後1997年に岡山で全国路面電車サミットを開催するのを機に、全国に市民グループを作るお手伝いを始める一方、当時の建設省運輸省に対してLRTについての直接のロビー活動を開始し、また国会におけるLRT推進議員連盟設立（2004年設立、新交通システム推進議員連盟に改名）に向けての活動を開始するなど、LRT推進に必要な制度と財源の整備や世論形成に努めてきた。[†]

2002年には岡山に超低床路面電車MOMOを登場させるなど、岡山での路面電車延伸についても様々な取り組みを行った。全国的には関連団体は40を超え、2003年には全国路面電車ネットワークが設立され、議連メンバーも130名を超えるまでに成長した。また2006年には富山ライトレールが開業するなど、一定の成果をあげることができたものの、岡山においては路面電車のレールは1cmも伸びていない。

RACDAでは当初からアメリカに多数存在する市民による公共交通管理組織・TMA（Transportation Man-

agement Association）になることをめざしていた。そのため公共交通全般についての情報提供についての議論が進めてきた。

(2) バスマップ発行とサミット

LRTとは単に近代化された路面電車というわけではない。LRT＝路面電車＋都市近郊鉄道＋TDMと考えた場合、LRTの導入効果を大きくするためには、バスの利用環境を改善することが非常に大事である。

しかし1999年当時、岡山県南都市圏においては、8社（現在6社）の路線バス事業者が競合関係にあり、バス協会はあるもののバスマップさえなかった。RACDAの前身の市民グループでは、岡山市などにもバスマップの発行を提案していたが、8社の調整に市は乗り出す気がなく、実現することはなかった。

1997年にRACDAはヨーロッパにLRT視察団を送ったが、このときLRTを導入したすべての都市で、当然のように詳細なバスマップなどの公共交通情報が、きめ細かく提供されていることを知った。特にフランスのストラスブールでは、LRT導入に際し、250kmに及び自転車道の整備など総合的な環境対策がなされていることを知った。また多くの都市で早朝から深夜に及び公共交通サービスが提供されていることを知り、そのために夜の賑わいも可能になっていると感じた。

岡山においては当時すでに夜の繁華街もよりの天満屋バスステーションでは、夜9時以降ほとんどの店が閉まり、バスサービスも少なく、情報の提供は皆無であった。深夜のバス情報の提供の必要性は幾度も議論された。

1999年にRACDAは市民グループとして岡山市中心の「ぼっけい便利なバスマップ」を発行した。以後現在までに岡山版6版、倉敷版2版を発行している。

市民によるバスマップ製作の流れは、岡山以降全国のLRT推進団体に広がり、情報共有にためRACDAの声がけで2003年にはバスマップサミットが開催された。以後福井、松江、仙台、広島と開催され、今年是新潟で開催される。市民によるバスマップの取り組みも10箇所を越え、今年にはバスマップの本の出版も計画されている。

(3) のんべい便利マップ取り組みのきっかけ

2007年の10月に、飲酒運転の取締りが強化され、

*キーワード：TDM、MM、観光・余暇行動

**会員外、路面電車と都市の未来を考える会

（岡山市丸の内1-1-15 禁酒会館内、

TEL086-232-5502、FAX086-232-5502）

年末の忘年会シーズンに向けて、飲食店街では危機感が募っていた。現に取り締まり強化後、飲食店の売上が落ちているとの情報を得た。自動車に頼らざるをえない地方都市の繁華街の衰退は、飲酒運転強化によりさらに進むと以前より危惧していた。RACDAはお酒を飲むのが好きな「のんべい」が、タクシー代や代行代までも飲みたいとの純粋な気持ちから集まって、公共交通重視の政策を進めてきた経緯もあり、電車バスの最終便リストを提供しようという発想になったのである。

11月はじめに調査企画に着手し、12月までに発行しようという緊急性を帯びたものであったため、十分な用意もできず、広告などの準備もできなかった

3. のんべい便利マップの詳細

(1) 発行形態

発行日	平成19年12月8日
発行部数	5000部
用紙	B4版両面カラー印刷、折サイズB6
表面	都心地図と郊外デフォルメ地図
裏面	21時以降の発着便リスト、表紙



(2) 製作工程

RACDAのバスマップは歩けるマップをめざしている。すなわち公共交通利用者は必然的に徒歩に頼る比率が高まる、という発想で、都心部の図においては縮尺1万分の1、すべての路地を掲載し、主要な建物もイラスト

トで入れてある。

飲んだ人がバスで帰る場合は、この地図を頼りにバス停まで歩くわけだから、まず岡山バスマップの都心図1km四方(岡山では都心は1kmの正方形になっており、路面電車環状は1kmスクエア構想ともいわれる)をそのまま切り取って貼り付けた。バス停の位置や路線図はそのまま残ることになり、バスマップとの関連性がある。今後バスマップ利用者が増加すれば、使いやすくなるはずである。

岡山のバスステーションには岡山駅と、そこから1km程度離れた天満屋バスステーションがあるが、岡山の町で飲酒を伴う宴会をしたあと、2次会に繰り出す場合は、両バスステーションからさらに離れた、田町中央町に行くことが多い。都心の活性化もこのマップの目標であるから、田町中央町の中心にある田町交番を基点に、すべての方面に最終バスにはどのバス停がいまいかを検討した。

最終的にバス停までの実際の徒歩走行の実施により検討の結果、新西大寺町など5箇所のバス停を対象にして時刻調査をすることにした。

なお岡山の場合、岡山駅からJR線が8方面に延びており、JR線については岡山駅発の時刻を表示することになった。岡山駅からは新幹線最終便到着にあわせて、倉敷や高松行きは24時以降の便もあり、各方面も大体23時台までであるが、バスは22時台の最終便が多い。

従って、岡山駅までのアクセスについては、路面電車やバス終了後の情報も記載するべきだと考えた。

時刻調査はインターネットで各バス会社の最終時刻を調べ、JR線については市販の時刻表を調べた。しかしバスステーションについての時刻はインターネットで調査可能だったが、最寄のバス停についてはわからないので、各バス停に行ってデジカメで時刻表を撮影し、解析した。時刻表を見ただけでは十分でなく、岡山のバスマップそのものの路線知識がない場合、解析には困難があった。

各バス会社については、最終的に校正をお願いしたものの、あまり当てにはしていなかった。というのは、バス会社はすべて経営的に疲弊しており、企画部門は皆無に等しく、また路線や他社のルートについての知識も欠如している場合が多く、あてにしすぎてはいけなことは、過去の経験からわかっていただけである。むしろいわゆるバスオタクたちの知識の方が役立つので、バス会社の校正に出す前にチェックしてもらった。特にISO Aというグループにおいては、趣味とはいえ多くのバス情報をインターネット上で提供し、春の岡山大学入学式では独自に新入生に公共交通情報を提供しており、岡山市や岡山県、バス業者以上の活躍をしている。今回は深夜バスについての情報はすべていただいて掲載した。

調査には約1週間を要し、裏面用の方面別情報をエクセル化したあと、手書きでパイロット版を作成した。この段階で、懇意にする飲食店数店で掲示してもらい、意見聴取を行った。その後RACDA内のデザイン経験のある者がイラストレーターを使って少しくだけた感じに仕上げた。

徒歩の時間計算は時速4kmで計算する 경우가多いが、相談した岡山市の担当者の奥さんが「千鳥足だとしんどいよ」という提案があり、「徒歩の時間は千鳥足時速3km/hを基準にしていますが、道路に寝込んだり話し込んだりしてはいけません」との注釈をつけた、

(3) 使い方と問題点

このマップの使い方については、なかなか問題点がある。

まず郊外の自分の帰りたい場所を、周辺図から探す。次にその枠内にある最終便時刻を見る。乗り場については最終便時刻のそばにある出発バス停名を見て、都心図で場所を調べる。

地理感がない場合はどうなるか、まだ検証はされていない。

(4) 配布方法

12月10日に記者発表すると同時に、各方面に配布を行った。ほとんどは個別に持参した。なおデジタルデータがあったので、発行の当日RACDAホームページに掲載し、記者発表でURLを公開した。

行政機関	900部
マスコミ	240部
商店街岡山駅	900部
飲食店	400部
バス会社	900部
その他	1660部

(5) 反響・問題点

マスコミ発表と同時に、岡山市役所に当初置いた分はすぐなくなり、追加をした。しかしどの程度の人がどのように使ったかについては、ほとんど調査できていない。ただほとんどのところで年末までにはなくなっていた。またインターネット版についても、プリントアウトして使っている飲食店があると聞いている。

個別に話しをした飲食店においては、表裏2枚をトイレに貼ってくれたところが多い。積んでおく場合はほとんどがレジに置いていた。

県外のバスマップ製作団体に情報を流したところ、すぐ反応があり、金沢では早速インターネット版をリリースした。また札幌では来年作成する可能性がある。また福井では夜9時以降ほとんど便がないので、作成しても

意味がないのではとのことだ。

なお発行直前に、あるバス会社が深夜バスについて12月1日から時刻改正するとの情報を、ISOAからいただき、あわてて修正することになった。

なお時刻改正はさみだれ式にあり、バス会社との情報の共有の必要性を痛感した。またJRが3月15日から全面的に時刻改正しており、現状では使えないマップになってる。バス会社はJRの時刻改正にあわせて時刻改正することも多く、その上なるべく直前まで情報提供しない傾向があり、RACDAがかなりの権限をもって時刻改正そのものをコントロールする力を持たない限り、完全な情報を提供できないと考える。

4. モビリティマネージメントとしての意義

従来からバスマップを発行してきたが、バス時刻と乗りつき情報を提供しなければ意味がない。しかし予算もスタッフも少ない市民団体が、変化するバス情報を恒常的に提供するのは不可能である。これは路線数にもよるものである。たとえば人口20-30万人の都市規模、松江市の市民団体は時刻を入れたバスブックを製作している。しかし岡山のバスのボリュームでは、バスマップも岡山版、倉敷版を提供せざるをえない。

時刻表については今後バス会社との連携を密にして、改正時期、検索方法、公共交通ニュースなどで調整して提供する方向で検討している。

そうしたバスマップと時刻表の提供と関連して、今回のような絞られた利用者のための、マップと時刻情報の複合したものを提供していきたい。

具体的には、倉敷芸文館という公共施設利用情報がある団体の要望により作成して提供した。これには県外からのイベント参加者のために、高速バス情報も提供した。

またコンベンションシティー構想に協力して、各種イベントや全国大会での公共交通情報も提供していきたい。基本的には今回の製作手法と配布方法等が参考になると考えている。

5. おわり

本来交通事業者や行政側が提供するべき情報を日本では提供していないという現状に対し、今回はたった1ヶ月で取り組んだ成果を、まとまりのないまま発表した非礼をお許しいただきたい。ただ市民団体としては、既成概念を打破した取り組みをしてこそ意義があると思っている。しかし基礎知識や体系的取り組みにおいては、学会の方々はかなり劣るのも事実である。今後みなさまの積極的関与をお願いしたい。