

2012/ 4

より速く、より便利に。
～広島電鉄のICカード全扉乗降試験から考える～



2月15日～3月31日の間、広島電鉄市内線と宮島線を走る3両連接車2編成が、ICカード乗車券利用客に限り全ての扉から乗り降りができる「ICカード全扉乗降試験車両」として運行されました。

【試験の背景】

広島電鉄では、降車時に乗務員のいる出口で運賃を支払う方式を採用していますが、特に混雑時に乗客が出口周辺に集中して乗降に時間がかかり、電車が遅れる状況が常態化しています。

その解決策として同社では、乗務員が運賃收受を行わない信用乗車の導入を目指して検討を重ねています。

信用乗車は海外の多くのLRT（高機能路面電車）で実施され、速達性と利便性向上に加えて全扉乗降による運行コストの低減に大きな効果を上げています。

【試験車両の概要】

- ・1号線（広島駅～紙屋町東～広島港）と2号線（広島駅～紙屋町～広電西広島～広電宮島口）の2系統で、各1編成ずつ運行。（3703号と3906号）
- ・前面と側面には「ICカード全扉乗降試験車両」の大きなステッカーを貼付
- ・通常は乗車専用である中扉2箇所に降

今回の試験車両の運行は、以下2項目の検証が目的でした。

1. 降車扉が従来の2箇所から4箇所に増える→速達性の向上
2. 全乗客の7割を占めるICカード乗車券利用客の車内移動が少なくなる→利便性の向上

試験車両では全扉乗降がスムーズに行われており、実施されれば確実に速達性と利便性向上に直結する印象を受けました。

【日本で普及しない信用乗車】

このように速達性と利便性に直結する路面電車の信用乗車ですが、日本で本格的に実施している都市は存在しません。

その最大の理由は「不正乗車による減収が全て運行事業者負担になるため」です。信用乗車を実施している海外のLRTでは、同時に不正乗車に対する厳しい罰則（数千円～数万円）と交通税や補助金による手厚い運営支援を行い、不正乗車による減収が事業者の経営に与える影響を抑える対策を講じています。

それに対して、日本では不正乗車に対する罰則が緩く（運賃の2～3倍程度）、税金や補助金による積極的な運営支援制度もありません。

少子高齢化による乗客減などの影響で、

車用ICカード 日本の路面電車運行事業者の経営状況はリーダーを設置し、決して芳しくなく、全19事業者のうち注意喚起のために黒字は富山、京都、広島、高知、鹿児島ドア閉閉プの5事業者のみ。不正乗車による大きな減収は経営に大きく影響します。

・乗降確認用として各扉上にモニターカメラ、運転台左上部と車掌台の設置。

【おわりに】

経済成長・人口増加が終わり、経済成熟・超高齢化に入った日本。

「マイカーに乗れなくなっても、安全で便利な交通手段が確保される社会」実現のためには、「より速く、より便利な電車・バスの存在」が必要不可欠です。

電車・バスのスムーズな運行を支える信用乗車が全国に普及するかどうかは、日本人の公共交通、まちづくりに対する意識を試す一つの試金石になりそうです。

（建部 拓）



事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内1-1-15 禁酒会館3F TEL & FAX 086-232-5502

E-mail racda.okayama@yob.ne.jp

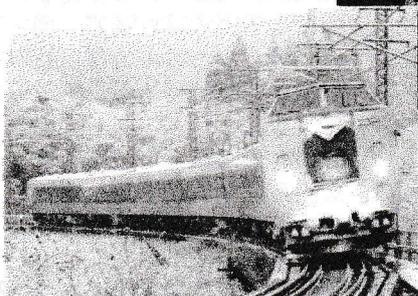
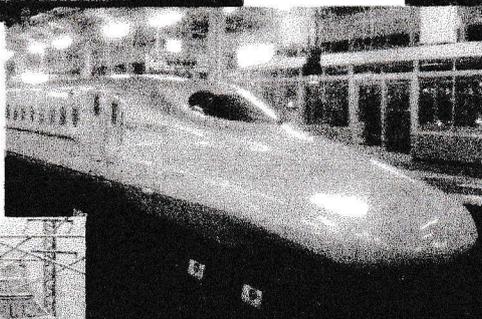
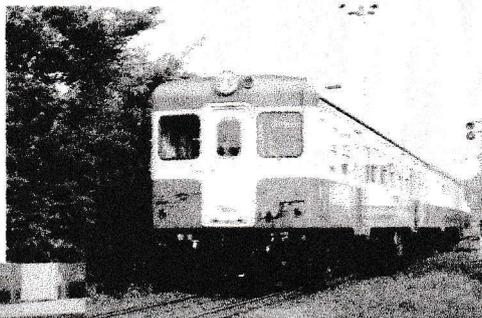
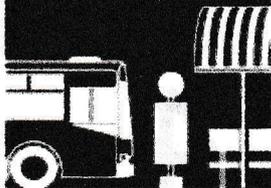
RACDA

検索



詳しくは http://wiki.livedoor.jp/racda_okayama/ まで

RACDA



3月26日に岡山電気軌道のバスダイヤが改正された。岡山大学医学部構内へのバス乗入は、歓迎される改正だと言えよう。

しかしこのダイヤ改正を利用者が知るのは、当日の夜間に新ダイヤがバス停に掲示される瞬間である。あらかじめそれを知る事はほとんどできない。そもそも日本の多くの地域では、春のバスダイヤ改正はJR線のダイヤ改正に連動して実施される。そしてそのJR線のダイヤ改正については3/1の時刻表発売をもって正式発表される。

日本は世界一鉄道利用の多い国であり、すべての地方都市のダイヤ改正はJRのダイヤ改正に連動することになっている。JRグループはまず新幹線のダイヤ改正を決め、続いて各地の在来線特急のダイヤを決め、最後にローカル線のダイヤを決める。

そしてバスのダイヤはこのローカル線のダイヤに連動する。

一方、地方都市の電車バスを使うのは、圧倒的な自動車社会なのだから、まずは高校生なのである。中学から高校に上がる時の入学試験を受ける時、自転車で行けない場合はまず電車バスのダイヤを見て志望校を決める。ところが入試の時点では入学後に期待する便があるかどうかはわからない。毎年2000kmのバス路線が廃止されている現在、廃止される以上の減便が毎年静かに実施されている。

新年度に著しく電車バスが不便になる場合は、新聞に取り上げられることもあるが、多くは高校生の泣き寝入りになっている。最近RACDAが関わろうとしている神戸電鉄粟生線存廃問題では、沿線の三木高校の生徒の半数が粟生線を利用していると

いう。神戸電鉄も廃止すると大変なことは解っているので、上下分離をして行政側に路線の買取を求めている。ところが社会全体はどっぷり自動車社会に浸かっているから、「高校生だけのために大金は使えない」という判断をしてしまう。未来を背負う高校生にやさしくない地域は、やがて彼らに去られることになるだろう。

ダイヤ改正についても今後RACDAとして、より早く高校の新入生に情報が伝わるにはどうしたらいいか、方法を考えたいと思う。

RACDA かわら版は

5月で100号