

美園タウンマネジメント(埼玉県さいたま市)

新しいまちのニーズに合わせた 新しいモビリティを創る

INTERVIEW



オンデマンド交通で過度な自家用車依存からの脱却を目指す

さいたま市美園地区は、市域東南の端部に位置し、2002（平成14）年のサッカー日韓W杯の舞台となった「埼玉スタジアム2002」と、そのアクセスを担って開業した鉄道駅「浦和美園駅」（埼玉高速鉄道線）を起点として都市開発の始まった地区である。その開発は現在もまだ続く中、住民層が若く、子育て世代が多いのも特徴だ。

そのいっぽうで、新しい街ならではの課題もある。

「商業施設や子育て関連施設など、さまざまな施設が集積せず分散していて、回遊しづらいという問題があります。バスは大宮駅や浦和駅、岩槻駅など各方面へ向かう路線がありますが、いずれも浦和美園駅から放射状に走ってお

り、地域内移動はカバーしきれない部分もあります。その結果買い物などの日常的な移動手段としては自家用車依存の傾向が高く、自家用車を使えない方には非常に不便な状況が生じています」（美園タウンマネジメント専務理事 岡本祐輝氏）。

そこで、自家用車に頼らずに便利に過ごせる地域交通環境の実現に向け、バス等を補完する交通手段として実験的に導入が進められているのが、スマホアプリ等で乗降場所を予約することで、AIがリアルタイムで最適なルート決定や配車を行う相乗り型のオンデマンド交通サービス「みそのREDタクシー」だ。既に2020（令和2）年度に地域受容性等の検証、2021（令和3）年度にはサービス洗練化の実証事業が行われており、今回の共創モデル実証では、サービス実装化に向けたファイナンスモデルの実地検

証を重要課題として位置づけている。

「持続可能な事業として成立させるためには、アイドルタイムを減らし乗車率を上げる施策も当然進めてはいますが、例えそれで理論値に近づけたとしても、運賃収入だけでは厳しいのが現実です。考えるべきは、広義の受益者にも相応の負担をお願いし、地域で支えるファイナンスモデルということになります」（岡本氏）。

協賛プログラムの見直しも

受益者にはプラチナ・ゴールド・シルバー・ブロンズ・ホワイトといった協賛プログラムが用意されており、それぞれの負担額に合わせた特典が用意されているが、協賛の集まりはあまり芳しくない現状にあるという。

「協賛プログラムの内容の見直しも検討しています。今回の実証では法人・団体向けに特化したメニュー試行となりましたが、他にも個人単位でも参画できるメニューを開発したり、いわゆる協賛プログラムの形態にとらわれず、たとえば飲食店や子育て支援施設の利用者向けの料金プランや、商業振興や回遊促進といった地域活性化に関わる複数事業を連携させるようなプログラムを検討したり、地域の事業者の皆さ

んとアイデアを出し合いながら模索しているところです」（岡本氏）。

新しい地区であるがゆえに、美園地区には商店会のような地域内の経済連携組織がないこともひとつのネックになっている。全国チェーンの店舗等ではなかなか小回りがきかず協賛参画しづらい状況もあるが、岡本氏は「逆にみそのREDタクシーを地域内の経済連携促進のきっかけの一つにできれば」と前向きに捉える。

協賛を集めるためにも、本実証における1日あたりの乗車人数は重要な指標となる。ひとつの強みとなっているのは、本地区のスマホ普及率の高さだ。

「スマホに慣れ親しむ若い世代も多いので、WebやSNSなどのタッチポイントを活用することで、アプリの登録者をさらに増やせるし、本運行サービスの便利さを一度体感してもらえれば、日々の生活の中での選択肢の一つとして認知いただけると思います。また本地区は川口市域や越谷市域とも隣接しているので、自治体の境界を越えて日常生活圏に即した運行ができればさらに使いやすくなります。将来的にはこうした連携の可能性も探っていきたいと考えています」（岡本氏）。

