

# 第1回 バスタプロジェクト推進検討会 議事概要

1. 日時：令和2年9月7日（月）13：00～15：00（Web会議）

2. 出席者：別添

3. 議事

- (1) 検討会の趣旨
- (2) 交通結節点の事例紹介
- (3) 論点と検討の方向性
- (4) ガイドライン骨子案
- (5) 特定車両停留施設の構造基準
- (6) 今後のスケジュール

4. 議事概要

(1) 検討会の趣旨

- ・ バスタプロジェクトという用語について定義をしっかりとする必要がある。そのうえで、「施設をどう運営するか」、「資金調達をどうするか」等の話が出てくるのではないかな。
- ・ これまでに整備されてきたバスターミナルや駅前広場の概念とどう違うのか。既存の施設を包含する概念なのかを整理する必要がある。
- ・ バスタプロジェクトを進めるにあたり、乗り入れ事業者との関係が不明確である。事業者に求める役割分担は何なのか、もしくはプロジェクトの中で事業者の運営を支援していくものなのか等、どこまでの範囲をバスタプロジェクトで行うかを明確にすべきではないかな。
- ・ バスターミナル的な動きが日本各地で進んでいる。それらがネットワークとして「鉄道路」のような表現で、2030年、2040年に向かって新たな交通ネットワークを形成していくことになると考えられる。

(2) 交通結節点の事例紹介

- ・ 交通結節点の類型化については、都市の規模を指標にして大都市、地方都市、中山間地域等で分けてもよいのではないかな。
- ・ 交通結節点を整理する視点の一つとして運営体制があるのではないかな。官民連携の視点で、「民間の何の機能を取り込んでいるのか」、「官・民の役割分担はどうなっているか」といった点を整理してはどうか。完成後の施設のオペレーションという観点での整理があると、新たな施設にどのような機能を持たせるべきかを議論しやすいのではないかな。
- ・ 行政側の国土計画的な視点から「ここに交通結節点が必要である」と設定するようなトップダウン型と、地域のニーズを反映して設定するボトムアップ型のような考え方があり、それぞれに求められる要件、スペック、性能が異なってくるのではないかな。
- ・ 交通結節点において、高速バス等の利用者がどのように行動するのか、また、利用者目線から、行動の中でソフトとハードがどう連携しているのかな等をよく考えなければならない。購入利用

者が、「どういうプロセスでバスを利用しているのか」、「使用しているサイトやアプリは何なのか」というような点をはじめ、「ソフト面とハードが連動しているか」といった点から事例を調査する必要があるのではないか。

### (3) 論点と検討の方向性、(4) ガイドライン骨子案

- ・ バスタについて、「こういう機能を兼ね備えている施設がバスタである」というような、求められる機能の視点から定義・分類を行う必要があるのではないか。
- ・ 自動運転や統合モビリティサービスなど、近未来の交通の話も出ている中でのブランディング戦略も考えたときに、果たして「バスタ」という名称で今後通していいのか。
- ・ 結節点のタイプの考え方について、マルチモーダルとインターモーダルの二つがあり、マルチモーダルは交通手段の多様性を表し、インターモーダルは異なる交通手段間での接続の利便性を表している。結節点としてのバスタの位置づけを考えると、マルチモーダルというよりもインターモーダルという説明のほうが適切ではないか。
- ・ 防災機能については明示的に盛り込むべきであると考え。特に、交通結節点としてのバスタが災害時においてもハブとして機能し、交通ネットワークを寸断させないという観点での議論が必要ではないか。
- ・ 施設にどのような機能を足すかという議論とは逆の視点で、災害時の帰宅困難者対応等については、限られた制約の中で果たせる機能は何かといった視点があってもよい。
- ・ 公共空間が防災機能として機能するとなると、バスターミナルの防災機能への貢献は、区分所有権や再開発への公的資金等にも関連しており、極めて大事な視点。
- ・ バスタは、道路ネットワークの効果を最大限発揮・活用できる次世代交通結節点であるべき。
- ・ 貨客混載のように、人の流れにモノの流れが重なるような、人とモノが一体となった流れが、今後、自動運転の普及に伴ってさらに加速する。また、道の駅に自動運転を重ねたり、ナショナルサイクルルート、シーニックバイウェイ等の他の取組と連携したり、相乗効果を得るような考え方も必要ではないか。
- ・ 自動運転における運行設計領域(ODD)の議論では、走行環境によりバーチャルにネットワークが決められていくが、現実的な世界をマネジメントしていくべきではないか。バスがCASE<sup>1</sup>化されていくという視点で、デジタル新時代の中でのバスタを考えるべきである。
- ・ 地域の実態を踏まえて必要な機能をどう定義していくかが重要である。
- ・ 新たな施設を計画するよりも、完成した後に運営・維持していく方が大変であると思う。地域住民のニーズも踏まえつつ、民間活力をどう活用していくのか等の議論が必要である。
- ・ 交通結節点を整備することは、地域にもメリットがあると思うので、エリアマネジメント的な視点で負担を分担する仕組みがあってもよいのではないか。
- ・ 日本の公共交通体系は、**Coordination Failure** (協調の失敗) を起こしやすい。バスタプロジェクトによる交通モード間の接続や交通網の最適化などの効果について、具体的に評価すべきではないか。例えば既存路線バスと自家用運送バスの調整など。

---

<sup>1</sup> 「Connected (コネクテッド)、Autonomous (自動運転)、Shared & Services (カーシェアリングとサービス)、Electric (電気自動車)」のこと

- ・ 従来の需要予測に基づく事業の評価だけではなく、バス路線網の最適化やシナリオを組み込まないとバスタプロジェクトの評価はできないのではないかと。
- ・ 本検討会では、次世代のモビリティターミナルを議論していると認識。ノードのあり方とともに、ネットワークが地域をどのように支え、かつ広域的な移動の軸になっていくのかという視点が重要である。
- ・ データの収集・活用に際しては、「需要予測のためのデータ」と「運行管理のためのデータ」は分けて考えた方がよい。需要予測のためのしっかりデータ整備は必要。また運行管理のためのデータとして ETC2.0 は有用であると思う。
- ・ バスタの経営状況の分析、価値向上のためのマーケティング分析、IT 化、観光や障がい者の利用目線、遠方から農産物を運ぶなどの貨客混載の動きを鑑みた物流拠点の役割など検討してみてもどうか。
- ・ データの収集・利活用にあたっては、バス・鉄道のマルチモーダル・インターモーダルの結節という観点で、これまでよりも2段、3段上のレベルのデータ基盤が必要になるかと思う。運営管理に資するようなデータをどのように取得していくかについては、今後、深掘りした議論が必要である。

#### (5) 特定車両停留施設の構造基準

- ・ 構造を考える際は、多様な車両の利用を想定しておくべきではないか。例えば、連節バスなどが既に運用しており、それらの車両も対象とできるよう、広い視野での検討が必要ではないか。
- ・ 乗車、降車、待機場所の各施設の配置が使い勝手のよいものとなるよう、施設設計にあたっては細やかな検討をすべきである。
- ・ バスのドライバー不足といった面を考えると、今後は、車両を大型化して1人のドライバーで、より大勢の利用客を輸送することも考えられるので、車両サイズについては海外の基準（特に欧州など）も参考にしていよいのではないかと。
- ・ 今後の燃料電池バスの導入など、将来を見据えた基準設定が必要ではないか。
- ・ 構造基準については、神田委員と塩見委員に、WGにおいて検討いただき、その後、道路技術小委員会に上げていくこととしたい。

#### (6) 今後のスケジュール

- ・ 意見なし

氏名	役職
有識者	
加藤 博和	名古屋大学大学院 環境学研究科 教授
神田 佑亮	呉工業高等専門学校 環境都市工学分野 教授
楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
塩見 康博	立命館大学 理工学部 環境都市工学科 准教授
瀬谷 創	神戸大学大学院 工学研究科 准教授
力石 真	広島大学大学院 先進理工系科学研究科 准教授
羽藤 英二	東京大学大学院 工学系研究科 教授
福田 大輔	東京大学大学院 工学系研究科 教授
牧村 和彦	一般財団法人計量計画研究所 業務執行理事(企画戦略担当)
柳沼 秀樹	東京理科大学理工学部土木工学科 講師
事業者	
稲田 浩二*	公益社団法人日本バス協会 業務部長
小菅 孝嗣	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 常務理事
横原 寛	日本バスターミナル協会 会長
オブザーバー	
総合政策局モビリティサービス推進課	
都市局都市計画課都市計画調査室	
都市局街路交通施設課	
都市局市街地整備課	
自動車局総務課企画室	
自動車局旅客課	
事務局	
道路局企画課評価室	

\*代理出席

(敬称略)