

第4回 バスタプロジェクト推進検討会 議事概要

日時：令和3年1月14日（木） 15：30～17：30

1. ヒアリングの実施状況について

- ・ 配車アプリに対応していないタクシー事業者もあるため、ターミナルにはある程度の台数のタクシープールは必要と考える。
- ・ ターミナル運用のソフト面では、効率的に運用するため、バスバースの使用時間を決めておく必要があり、それに対する公平なルールも必要。
- ・ 深夜の高速バスは発車時間が集中していることから、待合所の需要が高い。集中する時間帯の利用者数に合わせて待合所を設けることは難しいため、ペDESTリアンデッキなど周辺施設を待合空間として利用する方法等で対応している。
- ・ 本来、待機所はバスターミナル内に設けるべき施設である。待機所とターミナルの位置が離れている場合には、リードタイムが必要になる等の課題がある。とは言え、ターミナルは一等地に立地している場合が多いため、直近に待機所を設置することが困難な場合もあると考えられる。タクシーの場合はショットガン方式があるが、待機所とターミナルを一体的に管理するようなことも考えていく必要がある。
- ・ バスバースの使用時間について、乗降時の停留時間5～10分では短い。余裕を持っておかないと遅れが発生した場合等に後続車に影響を及ぼし、ターミナルの周辺道路に行列ができてしまう恐れがある等の点は留意しなければならない。災害時等には、待機所は冗長性の確保に有効的となるので、待機場所を設けることは重要。
- ・ 夜行バスの待合空間に関して、密の解消が必要ではないか。また、女性の観点からするとパウダールームの重要性は非常に高く、それによって乗車するバスを決めることもある。そういった点を踏まえて、「なぜ選ばれるのか」という観点から施設の計画を考えてもよいのではないか。
- ・ 待合空間の高質化については、通常、バス事業者が提供している内容であるが、バスタの場合は待合所の高質化をバスタ自身が担うことで、余力のないバス事業者等も質の高いサービスを提供できるようになるということか。その辺りの棲み分けが必要なのではないか。
- ・ 防災についても、交通事業者が取り組みと、ターミナル事業者の取り組みがそれぞれある。バスタプロジェクトでは、具体的にどういう事業者のどういう取組や連携が必要だと考えるのか、示していくべきではないか。
- ・ 災害関係の協定を県とタクシー協会で結んでいる例は多く、各タクシー協会支部は市町村と結んでいる場合もある。
- ・ 災害時の対応については、バスターミナルと最寄りの駅との間でルール化している。鉄道が運休した場合に連絡をもらってバスで対応する、バスが運休した場合に鉄道で対応してもらうなどのルールを定めている。
- ・ 東日本大震災では、利用者はシェルター機能を求めていた。バスターミナルの入るビルはロックアウトしたが、バスターミナルでは人を受け入れた。ターミナルは、発災時にはシェルターとしての機能が一番重要になるのではないか。

- ・ 複合的な機能を持つターミナルの場合、公共的に開放する部分と開放しない部分の線引きが必要なのではないか。例えば、会議室については発災時にシェルターとしても活用できるので公共的に開放してもよい部分かと思う。再開発事業で設ける公開空地のような考え方ができないか。

2. ガイドライン素案（第1部）の概要について

【第1章：道路施策における交通拠点の意義】

- ・ ガイドラインの第1章は、「道路」と「テクノロジー」に寄りすぎているのではないか。バスタ整備の目的は、「豊かな暮らし」、「強靱な経済」等を築きつつ、背景にある少子高齢化や環境問題等、将来的に変えていきたい目標があり、それを果たすためにリンク、ノード、バスタの整備があるのではないか。CASE¹、MaaS等があるから、それに対応するためにバスタを整備するというのは違和感がある。
- ・ ガイドラインの第1章では、ターミナル事業者、交通事業者等が感じている課題を明確に示し、それに対して道路の側からどのように改善していくかを重点的に記載した方がよいのではないか。それを明確にすることで必要な機能や各種の取組の重要性が分かるのではないか。現在の第1章の内容はガイドラインの内容としては必要と思えず、参考扱いでよい。
- ・ ガイドラインの第1章では、モビリティの変化としてシェアリングだけでなく、鉄道のIT化（チケットレス・キャッシュレス等）との協調・差別化といった視点も必要ではないか。バスタプロジェクトでは、「人を大切にするターミナル」、「温かみのあるターミナル」といった差別化も考えられるのではないか。高速バスはデジタル化の流れがかなり進んでくると思われるので、デジタル化の流れが大きく変わっていくということを踏まえ、さらに充実した記載をされるとよい。
- ・ 新たなモビリティについては、特定車両停留施設の構造基準を検討した際に対象外として扱っており、理念としてはよいと思うが、バスタの必須の機能にするかどうかは疑問が残る。

【第2章：バスタプロジェクトの概要】

- ・ バスタは高速バスが前提のようにも見えるが不明確である。また、交通広場や駅前広場、道の駅等とバスタとの違いが不明である。これまでの交通拠点を包含するのか、あるいは特化する部分がどこなのか等を示しておかないと、ブランディングの際に混乱することが懸念される。
- ・ バスタの類型の一つとしてマルチモードバスタを位置づけるのではなく、そもそもバスタはマルチモードを扱うものと定義してもよいのではないか。「この場所には鉄道がないからマルチモードではない」ということではないのではないか。マルチモードということは、乗継が重要であり、乗継に必要な待合機能も重視しているということで、これまでの交通広場よりも利用者目線に寄っているということも言えると思う。
- ・ 既存の路上バス停を一体化することで、まちなか全体をバスターミナルとして機能させるような形態は、バスタの対象になるのか。
- ・ バスタの3分類と冒頭で掲げているコンセプトとの繋がりが見えない。ガイドライン本文では、

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

その辺りのことも記載すると良いと思う。3分類の表の整理では、地域のバスタがマルチモードバスタ、ハイウェイバスタ以外の全てというように見えてしまう。また、地域のバスタでは、基本性能だけでなく、むしろ賑わい機能が重要になるのではないかな。

- ・ バスタプロジェクトは、3つのタイプのいずれかを選定して検討を進めないといけないのか。類型表にどこまで縛られるのか、表の重みを考える必要がある。
- ・ バスタが最低限備えなければならない機能は何か。バスタの類型と機能を連携させた見せ方にするなど、分かりやすくする必要があるのでないかな。

【第3章：交通拠点に求められる機能】

- ・ 機能の部分において、データを標準フォーマットで取得していくことが望ましいというような記載があってもよいのではないかな。
- ・ ガイドラインにおいて、「望ましい」という表現をされている部分があるが、各種データの取得・共有や管理運営など事業者間の調整コストが大きいものについては、データを共有して一体的にサービスを提供する方がすべての事業者にとってメリットがあると思うため、もう少し踏み込んで「満たすべき要件」として記載した方がよいのではないかな。
- ・ データの取得については、「協力義務がある」という表現の方が感覚に合う。データの提供等については、もう少し踏み込んだ表現にしてもよいように感じる。
- ・ バスタは、先にネットワークが繋がっているのだから、異なる事業者間の調整を促すようなデータの共有を義務付けるという話は賛成。また、バスタを通じて地域公共交通の計画にもコミットしていく調整の場にもなるというようなニュアンスも組み込めるとよいのではないかな。
- ・ 防災機能の中にバスタの運営主体と公的主体間での災害復旧の責任の明確化を記載した方がよいのではないかな。
- ・ バスタの機能を整理している図で防災機能が目立つ。機能としての重要性は理解するが、あくまで基本性能があってこそ出てくる話であり、基本性能が満たされていることで防災機能が発揮できる面もある。また、災害が起こった時にどう対応するかという話なので減災という表現の方がよいのではないかな。
- ・ 防災に特化して整備すると非効率になってしまうため、平常時と災害時の両方で使えることを意識しておくべきである。
- ・ 防災機能については、トータルマネジメントの中でノードが果たすべき役割を整理して、記載すべきではないかな。災害時にリンクや他のノードのカバーができるというようなニュアンスがもう少し伝わるような表現のほうがよいのではないかな。
- ・ バスタで最も重要なことは、利用者の安全性だと思う。バス、タクシーの動線と歩行者の動線が重ならないような考え方が重要である。

【その他】

- ・ 今回のガイドラインでは需要予測は記載しないのか。
- ・ リンクについては、交通容量のようにキーとなるパラメーターがあった。ノードについては、何で評価するのか。滞留させる人数なのか、サービスの機能なのか。ノードの評価について、キーパラメーターが何なのかについて具体的なものを示した方がよいのではないかな。

- ・ これまでのリンクの評価は、時間あたりに捌く車両数というような評価であった。バスタの場合には、時間あたりの利用人数などを指標にすれば、バース数をもっと増やすべきという議論にも繋がるか。また、様々なデータをモニタリングして、バスタの整備による周辺の賑わいの変化やダイバーシティ化の進捗等の評価できるとよいのではないか。
- ・ 管理について、車道部分、待合所や乗降場等の人歩いている部分、店舗やトイレ、パウダールーム等でそれぞれ管理主体が異なることも考えられる。管理のプレイヤーを明確にすべきではないか。
- ・ バスターミナルは整備されると数十年使うことになり、管理運営の重みが非常に大きくなると考える。長期的な管理運営を考える上で、既存のバスターミナル等の収益構造の情報も必要ではないか。運営費用の確保のために付帯施設を多めに整備するという議論も出てくるか。
- ・ バスターミナルの収益構造を考える際に、鉄道の民衆駅の例が参考になるのではないか。
- ・ バスターミナルは無償の待合空間等を一等地で提供する等、収益構造的は厳しいのが現状。管理運営がどのように整理されるか関心がある。
- ・ 昔は鉄道でもできるだけ早く駅から出すという考え方であった。現在は「まち」、「駅」、「運ぶ」ということの関係性を見直して色々と考えており、バスタについても今までの事業と少し違う発想で色々なことを考えていくことが大事である。