

国土交通省バスタプロジェクト
推進検討会 第3回(20/12/09)



名古屋大学大学院環境学研究科附属
持続的共発展教育研究センター



「バスタ」がありがたいと 思われる存在になるために - 「現場起点」を徹底し 「基本性能」を大切に -

← 横断歩道渡る				↑			
6	7	8	9	3	4	5	
吉岡線 松上線 東郷線	市立病院線 横枕線 神戸線 八坂線 雲山団地線 倉田津ノ井循環	若桜線 桜谷面影循環 桜谷団地線 若葉台線	佐治線 智頭線	市内若倉線 中河原線	中央病院線 十六本松線 岩井線 北園線 県立盲聾学校線	浜村鹿野線 湖岸線 (美咲野-吉岡-養護学校) 西園線 島大線 (南庄町-高松池-中河原)	

地域公共交通プロデューサー
(一財)中部貸切バス適正化センター会長
国土交通省交通政策審議会委員
名古屋大学大学院環境学研究科教授

加藤博和



あまたのバスターミナル・交通広場を 使ってきた者として、日頃から思うこと

- 新設・改装に伴って、**乗客(利用者)**や**バス事業者**が「使いやすい」と思えるようになった事例は決して多くない
- 理由は簡単。そういう例は「**現場起点**」でないから

ならば「現場起点」とは何か？

- **バス拠点にどのような性能が必要なのか(基本性能)をきちんと認識し確保すること**
- それをないがしろにして、基本性能に直接貢献しないものを付加する話をしていても意味がない

そもそもの話・・・

「バスタ新宿」そして多くの交通広場の目的である
「停留所を集約して一つの建物・敷地に入れること」は、
現場＝乗客・事業者にとって「無条件にいい話」なのか？

道路管理者・交通管理者的には、
「ジャマなバスが路上からいなくなり、
待つ人もいなくなってよかった」
のかもしれないが・・・

八戸市「中心街バスターミナル」

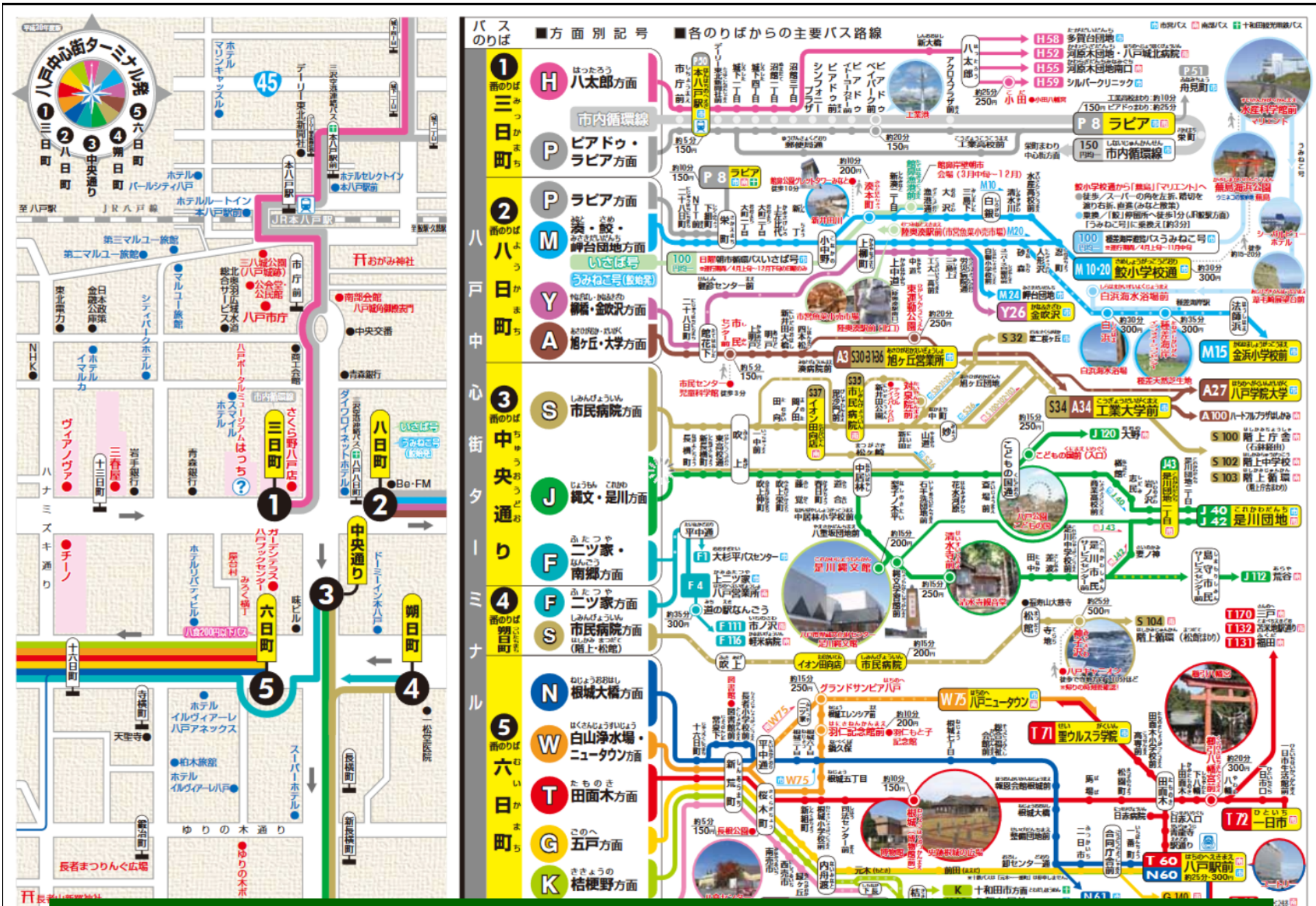


そして、路上なので目に付く
施設に出入りする時間もかからない
(むろん、道路渋滞を起こさないことは大事)

八戸中心街ターミナル

のりば	5 六日町	G 五戸方面	K 楡野方面	N 根城大橋方面	P 本八戸駅方面	T 田面木方面	W 白山浄水場・ニュータウン方面	市内循環線
方面	行先	時刻	経由	2025				
T 71	聖ウルスラ学院	21:00	司法センター・根城(博物館)	市営				
T 60	八戸駅	21:15	司法センター・田面木	南部				
N 60	八戸駅	21:20	総合福祉会館・根城大橋	市営				
T 72	一日市	21:20	司法センター・田面木・八幡	南部				
T 71	聖ウルスラ学院	21:40	司法センター・根城(博物館)	市営				
T 60	八戸駅	21:45	司法センター・田面木	南部				
K 68	多賀台団地	21:50	西売市・河原木団地	市営				
N 60	八戸駅							

散在するバス停を一体的に案内
そして、まさに「道路上」にある
だから、アクセスしやすく、まちと連続



こういうものも、ぜひともバスタとして考えてほしい!

バスタプロジェクトの定義(案)

○バスタプロジェクトは、道路管理者が、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上を実現するため、旅客利便の増進や交通マネジメントや防災機能の強化等、バス・タクシー等の交通結節点の高度化を図る取組。
 ○そのためには、従来のリンク中心ではなくノードを含めて道路ネットワーク全体をマネジメントすることにより、その効果を最大限に発現することにも留意。

歩行者ネットワークの強化



交通結節点の強化



官民連携による整備・管理運営



デジタル技術の活用



地域の活性化

地域の实情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、人と物の流れや地域の活性化等をより一層促進。

災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減。

以上の要件を満たせば、「バスタ」と言ってもいい！（仕様でなく性能）

某バスターミナル

(中心駅に隣接するビルの1階) では . . .

改築工事で数年間、停留所が路上に移動し散在

- もともと路駐が多かったので、車両渋滞状況はそう変わらず
- わかりやすさは「案内の仕方」に大きく左右される(今日は触れない)

新ターミナル供用後...

- ターミナルから出るのに時間がかかるため、運行時分が3分延びた上、出口信号が長いので出だしから遅れが生じたり生じなかったりするようになった
- 駅から停留所への乗換も時間がかかるようになった。中には5分以上増えたところも
- 屋内(冷暖房完備)になり、車道との間がしきられたため、待ち環境は改善したものの、立って列をつくって待つのは変わらない



宇野バス表町バスターミナル(岡山市)



簡単なこととも思えるが、全国的にほとんど見られないのはなぜ？

バス拠点の「基本性能」

利用者にとっては・・・使いやすい

- わかりやすい
- 待ちやすい
- 乗り降りしやすい

交通事業者にとっても・・・使いやすい

- 出入りしやすい
- 案内しやすい
- 停めやすい
- 休みやすい

→ 「必要な運行を着実にを行い、スムーズに利用していただく」ことをサポートするのがまず大事。それがないがしろにされていることがあまりに多い

その確保策をきちんと講じないと、現場は歓迎しない

論点	検討の方向性
【論点1】 バスタプロジェクトの定義	●道路管理者が取り組むバスタプロジェクトについて定義を考える必要があるのではないか。
【論点2】 交通結節点のタイプの考え方	●モード間連携や事業連携の体系に応じ、様々なタイプの交通結節点が考えられるのではないか。
【論点3】 道路ネットワークの強化のために必要な機能のあり方	●データを活用したバス運行の効率化による交通の円滑化等、データ収集・利活用の考え方について整理が必要ではないか。
	●災害時において高速バスが都市間をつなぐ交通を担うことを踏まえ、交通確保の観点から防災機能の強化が必要ではないか。
【論点4】 地域特性等を踏まえ交通結節点に必要な機能のあり方	●地域や結節する交通モードによって必要な機能が異なるのではないか。
	●歩行者動線に配慮した施設が必要ではないか。
【論点5】 構造基準等の考え方	●特定車両停留施設の構造基準の考え方の整理が必要ではないか。
【論点6】 整備・運営手法等の考え方	●効果的な整備、継続的な管理運営を行うための手法等に関する知見の整理が必要ではないか。
【論点7】 ノウハウの体系化	●プロジェクト実現に向けた必要な手続・手順、調整事項等を明確にすべきではないか。

どうすれば「基本性能」を確保できるかの視点は弱い

ターミナル＝「起終点」のこと

ターミナルなら「**止めやすい**」「**休みやすい**」が重要(要するに車庫、もともとターミナルは車庫を乗降場所とする発想だった)

- 時間調整:待機バースが多数必要
- 乗務員の休憩場所も必要

→ 前述のバスターミナルも、路上停から移動することで改善
ところが・・・

- ✓ 近年のバスターミナルや駅前広場ではこれら「**ターミナルの基本性能**」が軽視されることが多い(代わりに、**基本性能と無関係な修景などで場所をとる**など)
- ✓ 結果、**ダイヤ**が制約される。混乱すると**回復できない**。休憩の質が悪く時間もとれず、**安全運行にも支障**
- ✓ **続行便**が必要な時も機敏に対応できない。災害対応も困難
→ これでは「**ターミナル**」として失格
※ **周辺で待機のため路上駐停車が行われる事例も(本末転倒！)**

バスセンター・バスステーションは 利用者視点に立った言い方？（混用されているが）

- 商業施設の併設などで、それ自身が行先にもなっている
- 待ち機能や乗継機能を重視

バスセンター・バスステーションが 設置者視点に偏ってきている昨今

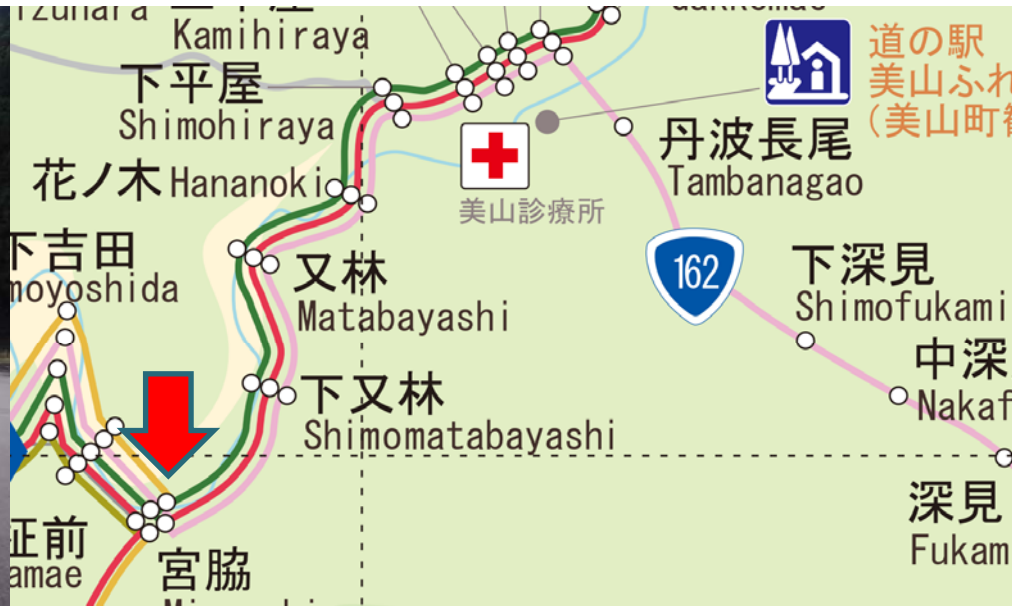
- 商業施設の併設などで、それ自身が行先にもなっている
 - 待ち機能や乗継機能を重視
 - 以前は都心立地だったが、いまは郊外ショッピングモールや総合病院、道の駅との併設が増えている
 - その場合、バス事業者に設計の主導権がないため、使い勝手の悪いものが多い(ありがちなのは、**出入り動線が一般車と共用**になっていて**安全性・定時性を損なっていること**)
- ※ 特に、既存の「道の駅」は、定期バス乗り入れへの配慮がほぼ皆無といってよい。端末交通も弱い

道の駅美山ふれあい広場 (京都府南丹市美山地区)

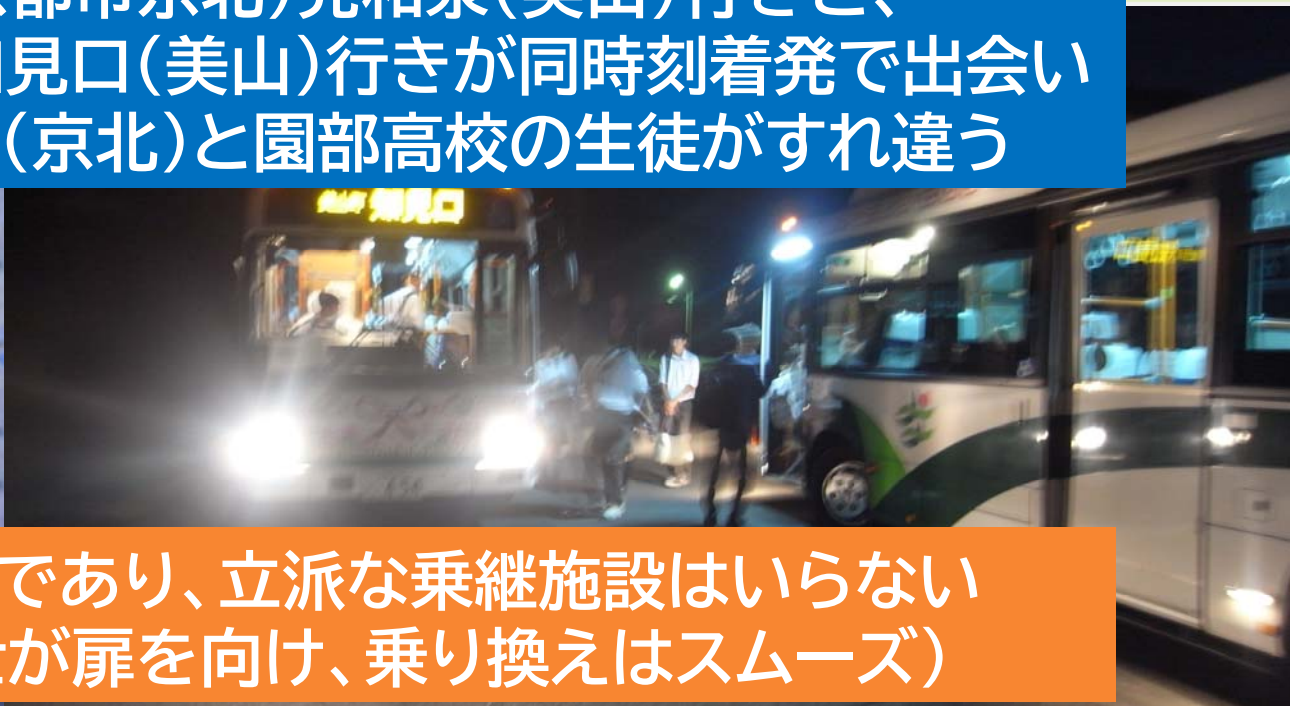
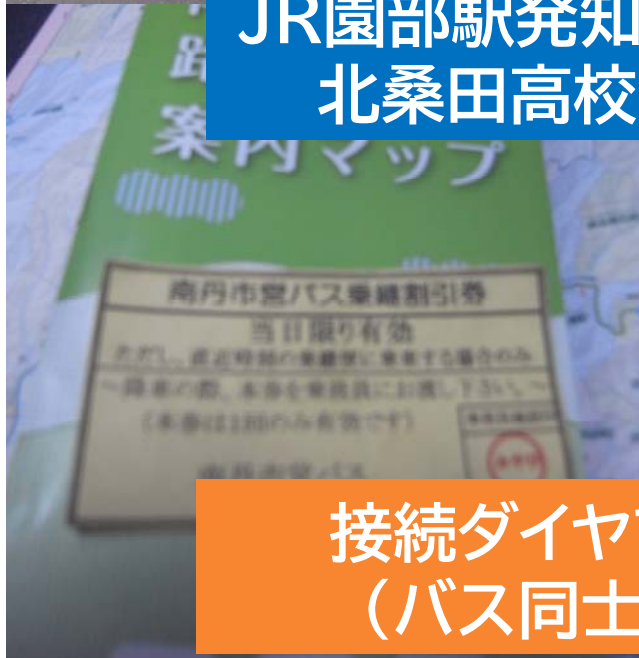


道の駅へのバス停移転が進まない。
地元住民意見は
「乗り換えはしない」「今の方が利用しやすい」

宮脇(南丹市美山地区)
道の駅から4km



周山(京都市京北)発和泉(美山)行きと、
JR園部駅発知見口(美山)行きが同時刻着発で出会い
北桑田高校(京北)と園部高校の生徒がすれ違う



接続ダイヤであり、立派な乗継施設はいらない
(バス同士が扉を向け、乗り換えはスムーズ)

北海道上士幌町 交通ターミナル



乗継ダイヤになっていないなら、
いまどきこのくらいの設備は必要
WiFi、電源、テーブル、明るく外からよく見える
座る場もなく立たせているようではダメ



まとめると . . .

- (クラシカルな)バスターミナル:事業者目線。安全・安定運行に資するが、乗客は二の次
- バスセンター・バスステーション:乗客目線。乗継拠点・目的地としてまちの中心となるも、モータリゼーションで衰退
- 交通広場:停留所集約が目的化し、事業者目線・乗客目線いずれからも中途半端なものが多い

路線網形状や利用状況等から、バス**拠点の配置**や、各拠点に求められる**機能の濃淡**を**しっかり考える**ことが必要

特に路線網が大きい場合、1拠点ですべての機能を満たすのは至難の業

JR岐阜駅北口バスターミナル

分かりやすく使いやすい

一見さん向き



名鉄岐阜駅前バス停(路上)

慣れていないと使いにくいが、
慣れていれば使いやすい

常連さん向き



徒歩3分ほどの距離。ほとんどの便は両方経由
名鉄岐阜駅前バス停はBT完成時の廃止も検討
されたが、現在も存続し、利用も多い

いま求められるバス拠点のかたち その「性能」を規定してほしい

<バス拠点の2類型>

- 乗継拠点型(ステーション)・・・出入りがスムーズなことが重要(究極は路上) → 地域内バス
- 起終点型(ターミナル)・・・待機バース・乗務員休憩スペース確保が重要 → 地域間バス(高速バス)

<基本性能を決める3要素>

- 動線(乗客／車両)
 - 待ち環境(乗客・送迎客／乗員・車両)
 - 案内・情報提供(乗客)
- これらを踏まえ、立地・ニーズに応じた性能確保を行うプロセスを規定することが必要(できたらもう手遅れなので)

地域公共交通は何のためにあるか？

M：もっと

a：あなたらしく

a：あんしんして

S：せいかつできるために

現場がありがたいと思えるバスタが日本中にでき
公共交通を支えてくれることが待ち遠しいです！

加藤博和

検索



URL:

<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

E-Mail: kato@genv.nagoya-u.ac.jp

facebook: [buskato](#)

公共交通戦略立案や路線バス網再編、鉄道存廃問題対応などに、各地の現場でボランティア参加しています。意識を共有できる方々とならどこへでも出かけて協力します！ ぜひ一緒に仕事しましょう！