

第2回 バスタプロジェクト推進検討会 議事概要

日時:令和2年11月10日(月)10:00~12:00

1. 論点に係る検討状況(基準関係以外)について

(1) 前回意見への対応について

- ・ バスタの類型に係る前回意見について、全て「インターモーダル」という用語を使用した方がよいという意図ではない。マルチモードバスタの中にもコネクション重視のバスタもあれば、複数の交通モードが選択できるバスタもあるのに全て「マルチモード」と表現していることに違和感があった。

(2) 論点1(バスタプロジェクトの定義)について

- ・ 目的の一つの「生産性の向上」についてバスタとの関係が見えにくい印象である。
- ・ 「歩行者ネットワークの強化」について、バスタはモーダルコネクトの強化や他の交通手段との連携やモビリティハブのように様々なものを接続する拠点という意味合いの方が強いのではないかと。そこには歩行者も含まれるが。
- ・ バスターミナルが沿道を含めて一体となることで、まちが活性化している例もあるので、将来的に「沿道活用」を行うことをイメージさせるような表現を追加した方がよいのではないかと。
- ・ バス停の集約を促すためにはバス事業者の協力も必要なので「公共交通再編」、「地域公共交通のサービスレベル向上」などのキーワードを追加した方がよいのではないかと。
- ・ 今後、マイクロモビリティを中心とした自動運転の拠点としてバスタが機能するなど、様々な場所で拠点が必要になってくると思う。バスを連想させる「バスタ」という名称が足かせにならないかと。
- ・ バスタが都心や街なかに立地することも多いという点を考えるとマイクロモビリティ等とも連携することを打ち出した方がよいのではないかと。
- ・ 「ヒト」や「モノ」が集まることで文化的なものが形成されることもあるので、少し広く定義しておいた方がよいのではないかと。
- ・ バスには、「すべての人のために」という語源もあるようなので、バスの概念を広げて名前の定義にするような解釈もあるかと思う。
- ・ すべての人を対象とした結節点を考えるのであれば、バス、タクシー等だけでなく、自転車、歩行者、ニューモビリティというキーワードを明示してもよいのではないかと。結節するためには、歩行者が歩くデッキがないと繋がりがきらない。この機能を明確化する上でもモビリティの定義をきっちり加えるとよいと思う。
- ・ 新しいサービスを導入する際に「リビングラボ」といったような機能を都市の中に埋め込んで社会実験を進めている例がある。バスタプロジェクトは新しい結節機能をつくるものなので、「モビリティマネジメントセンター」、「モビリティデザインセンター」のような機能もマネジメント機能として考えるとよいのではないかと。
- ・ 高速バス、乗合バス、貸切バス、タクシー、ハイヤーという乗り継ぎにまで視点を広げて検討することはよいと思う。

(3) 論点2(交通結節点のタイプ分け)について

- ・ 利用客数に着目して交通結節点の類型化を行うということだが、利用者数では測れない移動の特性(都市内移動 or 都市間移動 or 観光移動等)に着目した分類も必要なのではないか。
- ・ 都市内移動や都市間移動等のトリップの種類に応じた分類化をしてもよいのではないか。
- ・ バスタについて鉄道と高速バスとの連携のイメージが強いが、地方では路線バスと高速バスとの連携が重要なのではないか。また「人とモノの連携」に関する記述も必要なのではないか。
- ・ バスタの類型について、交通モードとしてタクシーも明示したほうがよいのではないか。

2. 特定車両停留施設の構造等基準関係、その他法改正関係について

- ・ 構造等の基準について、バスの利用者の安全を確保する必要がある。また、高齢化社会、バリアフリーにいかに対応していくかが重要である。
- ・ ユニバーサルデザインタクシーの乗降場など障害者の方々への配慮が必要であり、それぞれの場所によって状況が異なるので丁寧に意見聴取する必要があるのではないか。

3. 委員からの情報提供について

(1) 神田委員からの情報提供について

- ・ 平成30年7月豪雨時の呉市での取組について情報提供する。豪雨で鉄道や道路が寸断されて、被災直後は混雑が発生し、また、乗換案内も機能しない状況となった。そのため、被災から1週間後に広島と呉を結ぶ災害時BRTを運行し、呉駅が臨時の交通拠点となった。また、災害時BRTの情報発信のために貼紙や市役所ホームページを活用したが、一週間単位で変更が生じるような状況であったことから、災害時には情報発信に対して柔軟さが求められるということが教訓として得られた。
- ・ 広島県で今年改定した地域防災計画では応急復旧時に「災害時交通マネジメント検討会」を組織することが明文化されたが、災害時には自治体は様々な対応が必要となる中で、このようなチームを組織することで交通分野の対策に専念できる。
- ・ 災害時の交通結節点の役割を考えると、情報拠点、臨時の交通体系の発着拠点、ボランティア拠点、備蓄拠点、通信・インフラ拠点の他、交通対策の拠点にもなり得る。
- ・ 災害時の迅速な対応のためには、普段からの関係性が非常に重要。被災した側は、大学等が何をできるかを考えている余裕はないので、積極的に提案していくことが重要である。

(2) 児玉委員からの情報提供について

- ・ 「バスタの定義」について考えるにあたって、まずノードとリンクに着目して道路とその他のインフラを比べると、これまでの道路はリンクに意味が限定されているように感じる。バスタプロジェクトにおいては、ノードを整備するだけでなく、リンクを通行するモビリティからデータを収集してノードに還元することを考える必要があるのではないか。ノードを整備するだけでなく、ノードの整備や関連施策と合わせて、道路ネットワーク全体の質を高めることが必要である。
- ・ 「バスタの類型化」について、機能で類型化するだけでなく、施設規模やその拠点から移動できるネットワークの大きさ等を考慮する必要があるのではないか。
- ・ 一つ一つのバスタがどういう移動を担い、どういうモビリティサービスを提供すべきかということを明確にしながらかバスタプロジェクトを展開するとよいのではないか。
- ・ 本検討会は、ノード自体の容量の概念を考えるきっかけになると思っており、例えば災害発生時の収容人数の基準などを検討し、新しい概念として展開できるとよいと思う。

(3) 柳沼委員からの情報提供について

- ・ 茨城県潮来市で計画されている取組について情報提供する。潮来市では、バスターミナルや道の駅の拡充、さらには両施設間を自動運転技術で繋ぐことで地域を活性化することを計画している。バスターミナルでは、駐車場や防災機能、待合施設等の整備を考慮しており、拠点の整備と併せて多様なモードによりリンクも強化し、道路のノードとリンクの両方の質を高めていくことを狙っている。プロジェクトは、3つのフェーズに分けて、接続する拠点を順次拡大することを計画している。
- ・ プロジェクトを検討するにあたって、サービス面は利用者目線から作ることが重要であり、また、データについて取得と利活用の両面から運用する体制が必要。また、長期で大規模なプロジェクトは行政だけで実現させるのは難しく、地域の企業との連携が必須であり、バスタプロジェクトでも重要な視点になるかと思う。また、地域づくりに関して、大学がどうコミットしていくかも重要であり、潮来市では地域と大学が協定を結ぶという方法を試行している。市、大学、民間コンソーシアムが連携しながら、市民の方々とも意見を交わして密にプランを練っていきたい。また、長期的なモニタリング等も行いながら、理論と実践をフィールドワークとして実施していくことが必要と考えている。