

## 第3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12月9日（水）10：00～12：00

### 1. 委員からの情報提供

#### (1) 加藤委員からの情報提供

- ・ 新しいバスターミナルや駅広空間を整備する場合、バス拠点に必要な基本性能を認識していないことから、乗客やバス事業者にとって使いやすくないことが多くみられる。道路管理者や交通管理者からすれば、分散している停留所を一つの建物に集約することで交通は流れるようになり、路上でバスを待つ人もいなくなるのでよいと思えるが、施設内についてはきちんとできていないのではないかと。ターミナルには時間調整のための待機バスや乗務員の休憩場所が必要だが、修景や関係のない機能を入れることで、そこにバスがもう2～3台止められればダイヤをスムーズにできるのに、それが実現できないという状況も見受けられる。基本性能がないがしろにされていると災害時等にもうまく機能しないことにつながる。
- ・ 基本性能とは、利用者にとって「分かりやすく、待ちやすく、乗り降りしやすく、結果的に使いやすい」というものである。また、交通事業者にとっても「出入りしやすく、案内しやすく、止めやすく、休みやすく」、結果的に使いやすいというものである。こういったことがバスタにはまず必要だと考える。
- ・ 八戸市では、散在する路上のバス停を一体的に案内することで、まちなか全体をバスターミナルとして位置付けている。道路にあるから、ターミナル施設へのバスの出入りも必要なく、利用者も使いやすい。こういった形態もバスタに含まれてもよいのではないかと。
- ・ あるバスターミナルでは、待合所の椅子から立つと自然にバス待ちの列になるように工夫されている。どこのバスターミナルでもすぐにできることで、このような利用者目線の工夫が基本性能を高めると考えている。
- ・ 商業施設等に併設されている場合、待合機能は重視されているが、バス事業者の目線で整備されていないので、事業者にとって使いづらい状況が見受けられる。
- ・ 乗継ぎダイヤになっていない場合には、Wi-Fi、電源、テーブル等の待合機能を確保すべきである。
- ・ 岐阜駅の例では駅の北口にバスターミナルを整備したが、路上のバス停も残り、ほとんどの系統は両方で乗降できる。それぞれにしか実現できない利点があるからで、2つの種類のバス拠点が両方あるというのも1つのあり方ではないかと。
- ・ バスタを最初から設計できれば自由度がある。バス拠点の2類型（乗継拠点型、起終点型）と3つの要素（動線、待ち環境、案内・情報提供）を考えて整備する必要がある。

#### (2) 力石委員からの情報提供

- ・ リンク×ノート×マネジメントのうち特にマネジメントの側面について考えていることを話題提供したい。政策を実施する場合、予算等のリソースを投入して生産物をつくり、その生産物を使用することで人の生活が便利になるというアウトカムがあり、そのアウトカムへの貢献を評価するのが通常の流れである。バスタプロジェクトを同様にロジックモデルで考えた場合、バスタというプロダクト（生産物）がよりよく利用されるためには、ハードだけでなくソフト面が大事である。
- ・ 前回の検討会の資料を踏まえ、リンクやノードの整備をハード、マネジメントをソフトとすると、インバウンド対応や他事業との連携は今の議論とのリンクがよくわからない。それに

加えて、アウトカムは制度に依存するものが多く、制度的な議論を行わないとロジックモデルが成立しづらくなると考えられる。バスタにおいてもソフト面、制度にコミットした形でガイドラインを作ることができるが良い。

- ・ 上位のルールが下位の運用ルールの善し悪し等を決めるように、ルールには階層性があるため、運用ルールをガイドラインの中に細かく規定するのは適切ではなく、下位のルールに影響を及ぼすような上位ルール（立憲的選択ルール）の部分をガイドラインの中に含まれるとよいか。
- ・ ドイツ運輸連合の事例は、交通事業者間の協働組織であり、MaaS 的な仕組みが既にでき上がっていると言われている。一方で、事業者間の協働組織であるため、新しいモビリティを導入する際、新たなグローバル企業が参入しづらい状況であり、現在はドイツ鉄道が中心となって新たなモビリティを内部で開発して導入する流れとなっている。これは運輸連合が全体を管理していることが影響しているように思う。
- ・ サンフランシスコペイエリアの事例では、行政が主体となって様々な公共交通の意思決定がなされている。行政主導になると、様々な民間サービスを組み込んでいくような流れになりやすい。
- ・ ガイドラインに記載するルールの内容によって、例えば新たなモビリティの導入形態も大きく変わってしまうため、バスタの機能を検討する際には、このあたりの議論が必要ではないか。

### (3) 牧村委員からの情報提供

- ・ モビリティ革命が駅、まちを変えるのではないかと、という思いからプレゼンする。
- ・ CASE<sup>1</sup>は自家用車のイメージがあるが、公共交通や商用車の方が加速化している。日本では自動運転バスの実証を続けている中、海外では自動運転車両が4年以上走っている都市もあり、本格的に商用の自動運転サービスもスタート予定。MaaS も最近では、駅等の施設の疎密情報を提供しており、普及してくるものと思われる。ヨーロッパでは2020年の5月、6月で電気自動車ディーゼル車を超えた状況。
- ・ 世界はバス革命の真ただ中であり、これは車両の話だけでなく、例えば米国の先進的な都市ではバスが交差点で停車しないような運行も工夫され始めている。
- ・ オランダでは、駅前広場内にバスの停留所をあらかじめ定めずに空港のようにダイナミックに運用できるサービスも、アイントフォーフェンでは導入されている。
- ・ サンフランシスコでは、道路の上空を活用したサービスが導入されている。道路の上空にバスターミナルを設置し、地下には鉄道もあり、上には公園が整備されている。1階と3階にバスを集約しているが、路線バスは1階の一番利用しやすい場所で乗降ができ、電動キックボードやシェアサイクルも利用できる。また新たなサービスも徐々に取り込んでいけるような設計になっている。バスバースも約40あり、使いやすいデザインになっている。
- ・ ソウルでは、商業施設、住居、オフィスが一体となったまちのシンボルになるようなターミナルの設計も始まっている。
- ・ ヘルシンキでは、もともと広場のバスターミナルが、再開発により商業施設と完全に一体的になった形態で、地下空間に約80のバスバースが設置されたバスターミナルに改善されている。

---

<sup>1</sup> 「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

- ・ ハイウェイバスタの話もあったが、建物の上部が空飛ぶ自動車、下層は自動運転のような新しい高速道路のモビリティハブの議論もされており、テキサスのモビリティイノベーションゾーンでは、来年（2021年）、貨物の自動運転専用のハブが開業予定である。
- ・ まちなかでもグリーンモード<sup>2</sup>を集約したモビリティハブを設置して住民の選択肢を増やすような取組を行政が積極的に実施していく状況も見られている（例えばウィーン）。
- ・ 官民のデータ連携の事例として、アメリカではMDS<sup>3</sup>という取組が90都市以上で急速に普及している。モビリティサービスの許可を取る際に条件として、データをAPIで提出する義務を行政が定めており、稼働状況だけでなく使用状況も提出することになっている。シアトルでは、取得したデータを行政が所有せず、ワシントン大学が管理して分析を行っている。安全の問題や新しいサービスがバスや他のサービスにどのような影響を与えるのかについては、行政がマネジメントしている。地域によって運用形態は異なるが、運営状態を常に監視しており、安全面で問題がある場合は撤退させられたり、サンフランシスコでは1度撤退させられた事業者が再度入札を経て参入したり、ということもある。
- ・ データの標準化やオープンデータ化も進んでおり、ボストンでは、新たなモビリティも含めて運行情報をサイネージやスマホを通じて提供されている。
- ・ スイスでは、各都市にモビリティのラボがある。シオンではスイス連邦工科大学ローザンヌ校からスピアウトしたベストマイルというベンチャーが運行システムを担っている。交通事業者と行政が法規制で支援して車両はメーカーが提供。大学が中心となって4年間、地域の公共交通を運営している。様々な主体が連携する「協働」の仕掛けができていく事例。
- ・ 今後、リアルとバーチャルの融合が進んでいくと考えられる。スマートシティの議論もされているが、モビリティが先行してくる。リアルが一層大事な時代になってくるので、バスタにおいてもマネジメントできるようにしておいた方がよいと考える。
- ・ 官民のデータ連携について、議論の入口をどう設計していくべきかを規定できるとよい。バスタだけでなく、沿道を取り込むことでまちの賑わいをつくっていくので、バスタと沿道とまちを一体にしていくことを考えていくべき。道の駅の事業で得られたノウハウ、機能をバスタプロジェクトに取り入れていき、Beyond コロナ時代の近隣生活圏の中心核をつくるような気概で進めていければよいのではないかと。

#### （4）船戸委員からの情報提供

- ・ 業界としての希望やお願いしたい部分について説明したい。道路法改正に伴うバス、タクシーの専用ターミナルの位置付けが明確化されたが、バスターミナルの規模、運行、運営に関するハード、ソフト面などが利用者やバス事業者にとって使い勝手のよい施設にしていきたい。駅等にターミナルを整備する場合には、大量輸送機関であるバスを優先的な扱いとしていただき、タクシープールよりも至近の場所に配置していただきたい。夜行高速バスの利用者が多いターミナルでは休憩施設、インターネット環境、Wi-Fi環境等を整備していただきたい。
- ・ 次にバスタプロジェクトへの期待について述べる。通常バスの停留所の設置は、バスの事業者自らが候補地を選定し、地先地権者との交渉を行った上で、道路管理者、交通管理者との協議を行い、国に申請して認可を得ている。一方で、設置に至れば運用は事業者の裁量に任せられ、道路使用料も相対的に安価となる。バスタプロジェクトのような大規模・多機能なタ

<sup>2</sup> 自転車やマイクロモビリティ等の低炭素型の交通手段

<sup>3</sup> Mobility Data Specification：2018年にロサンゼルス市交通局により施行。モビリティ事業者に各移動の出発地や到着地、24時間以内にユーザが移動した全経路などのデータの提供を求めるもの。

一ミナルの場合は、様々な当事者の利害関係を調整する場が用意され、多様な視点から最適解を追求することが可能になると思われる。特に、MaaS をも見据えた他交通モードとの連携や、都市開発や地域活性化の視点を取り入れることはバス事業者単体では困難な状況である。

- ・ 高速バス間の乗継等の効率的な運用も検討を進めていただきたい。また、鉄道駅と高速道路が近接している場合にそれらをつなぐことで利用者の安全性、利便性を確保できるのでこのような取組を推進していただきたい。東京・大阪便のような長距離便の場合、中間地点で乗務員の交代等ができる仕組みも考えていただきたい。
- ・ コロナの影響によりバス業界は非常に厳しい状況である。高速バスで通常の6割程度の利用であり、一般バスでも20%前後の減少が見られる。貸切バスは壊滅的な状況である。バスは人件費が中心の事業であり、運行しないと収入がないということである。大変厳しい状況を乗り越えて行かなければならないと考えており、ご理解、ご協力を賜りたい。

## 2. 各論点に係る検討状況

### [論点3]

- ・ 設計の中でバス事業者や乗客が使いやすいように基本性能に留意してほしい。基本性能に関する内容は、「交通結節点の必要な機能」、「構造基準」の論点項目が対応すると思うが、是非反映していただきたい。交通結節点の適切配置については、地域公共交通計画で実施しており、どう連携できるかを考えるべき。
- ・ バスの待機、転回する機能がターミナルに求められ、そこを考えないと災害時、イベント時に対応できないことになるため、どう確保していくかを検討すべき。
- ・ バスターミナルは一等地に整備されることもあり、駐待機場をターミナル内に設置することは難しいが、同じ場所に設置できなくてもうまく機能すればよいと考えている。一般自家用車の駐車場では、付置義務で少し離れた場所に整備する場所があるが、同じような仕組みで実施すればうまくいくかもしれない。
- ・ 最近のバス車両は、Wi-Fiがあり、広々としたシートではあるが、バスを利用する際の「待ち時間」に不便を感じる。待つ時間をいかに快適にできるかが重要。
- ・ バスタの高機能化するために付加していく機能について、どこまでの機能をバスタ内で整備するのか、あるいは外部に整備するのか、選択肢を整理したほうがよい。機能の一部をバスタ外で確保することによって隣接街区にもメリットが生じるので、代わりにバスタの整備に有益となる条件等を示して便利な施設にしていくという方法も考えられる。
- ・ バス停を集約すると接続道路で渋滞が発生するという点については、道路管理者として覚悟を決める必要があるのではないか。バスタ周辺については、人中心、バス中心の街路にしていくという思い切りが必要だと思うので、ガイドラインにはそのあたりのことを触れるべきではないか。
- ・ バスターミナルはノードに関する事業であるが、近接するリンクにおいても問題が発生しがちなので、アクセス道路の容量確保についても考えていただきたい。

### [論点4]

- ・ バスタの拠点がネットワーク化された時に住民の活動がどのような領域で行われていて、それが既存のまちの区域とどういう関係にあるのかを踏まえながら、バスタの配置を考える必要がある。
- ・ 今後の検討方針について、他の交通モードとの連携については、特性と機能の表を深度化していけば整理できるのではないか。

- ・ マルチモードバスについて、駅まち空間の例を参考にされているが、「駅まち空間」の整備の手段の一つがマルチモードバスのような位置付けに感じたので違いを明確にした方がよい。
- ・ 災害時における代替輸送機能の確保、帰宅困難者の一時滞在が挙げられているが、これを担保するためのトップダウンによる運用の変更や権限の譲渡など、制度に踏み込んでガイドラインに記載できないか。

[論点6]

- ・ まちづくりとの連携については、地域公共交通活性化再生法の法定協議会や地域公共交通計画等とどのように連携していくのか具体的な話が必要。
- ・ バスターミナルの整備にあたっては、交通計画との整合性、競合する交通モードとのバランスをどう確保していくかも考える必要がある。
- ・ 非常時を考えると、ある程度行政側が仕切らないと運営できないのではないかと。平常時と非常時での官民連携のあり方が異なるのではないかと。
- ・ 公共性の高いバスに対して民間事業者に何を期待するのかという点については、移動全体の活発化やまちの中心部の活発化などバスが果たすべきミッションを踏まえて議論したほうが良い。
- ・ 道路法の改正により、コンセッション方式を用いることができるようになったが、公的関与によって第三者に減収が生じることが起こり得る。リスク分担をどう考えるべきか。
- ・ 公的関与に伴うリスク分担や、高速バスの乗継におけるリスク分担や補完する道路側の手立て等は、第一義的には契約によると思うが、リスク分担を明確化して事業スキームを定める必要があることをガイドラインに記載すべきではないか。
- ・ 鉄道の新規路線を検討する際に需要が減る事業者もあるが、全ての事業者が集まって共通認識を持つ場が設けられている。ただし需要予測を精緻に行ったうえでの議論である。今回の場合は、対象がターミナルであり関係者が事業者だけではない。例えば歩行者デッキを整備した場合に誰がどう得をして、歩行者が移動する際の基本的な要件は満たせるのか等をトータルで見えていくことが必要。
- ・ バスの設計等、バスターミナルの整備における各プロセスで、誰がどう参加して決めるか、誰がプレイヤーなのかを明確化することが重要ではないか。
- ・ バスタはまだサービスが立ち上がっていない状況。固定資本形成というような観点で見ると、さまざまな知的ノウハウや不動産、あるいは運営ノウハウ等の資産を形成している過程であることを認識することは重要。

以上