

## 第1回モーダルコネクト検討会

平成28年3月17日

**【水野道路計画調整官】** それでは時間になりましたので始めさせていただきます。皆様、本日はお忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまから第1回モーダルコネクト検討会を開催させていただきます。進行を務めさせていただきます道路経済調査室の水野です。よろしくお願いいたします。

まず初めに、お手元の資料の確認をさせていただきます。上から議事次第、座席図、そして資料1としまして「検討会について」、資料2といたしまして「現状と課題」、資料3といたしまして京王バスさんからの資料、そしてその参考資料、資料4といたしまして西鉄さんの資料、資料5といたしまして岩手県北自動車さんの資料となっているところがございます。過不足はございませんでしょうか。

なお、本研究会に参加いただく委員の紹介につきましては、資料1の中の委員名簿にかえさせていただきます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の森よりご挨拶を申し上げます。

**【森道路局長】** 今、ご紹介いただきました道路局長の森でございます。遠いところ、またお忙しいところ、足を運んでいただきましてありがとうございます。本日、モーダルコネクトという検討会を開始するに当たりまして、根本先生以下、有識者の方々にもご参加いただいておりますことを厚く御礼申し上げる次第でございます。

私たち、道路のインフラというのはさまざまな交通機関を支える最も根幹的なインフラなのだろうと思っております。そういう私たちの立場から、それぞれ各交通機関、例えば今回主に議題にさせていただいておりますバスや鉄道、あるいは飛行機、船といったようなさまざまな交通機関を、いかに有機的に連絡をし、それぞれが機能を発揮していただくかという視点で、私どもとしてもしっかりと政策を組み立てていくことが必要だろうということで、この議論を始めましょうということでございます。特に、これから人口減少あるいは高齢化、あるいは過疎化といったような問題が進んでいく中で、公共交通機関をいかに有効に利活用していただくかということは喫緊の課題だろうと理解しております。

何とぞ、先生方の知見、そしてまた今回の検討会に参加していただいておりますバス業界の方々、さまざまな現場での感覚、あるいは問題点、課題といったような問題もお寄せ

いただきながら、しっかりと施策をつくり上げていきたいと思っております。何とぞご協力、ご支援のほどをお願いいたしまして、冒頭のご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【水野道路計画調整官】 ありがとうございます。続きまして、当検討会の座長を務めていただきます根本先生よりご挨拶をいただきます。

【根本座長】 座長を仰せつかりました根本でございます。よろしくお願いいたします。本検討会は交通モード間の接続を強化していくための方策を検討する会であるとお伺いしておりますけれども、交通モード間の接続を強化するという意味においては、今までもバリアフリーとか、インターモーダル、あるいはシームレスというような言葉もあったわけですが。バリアフリーというのは階段をなくしましょう、インターモーダルはどちらかという物流の場面で使われることが多いですが、モード間の積みかえを容易にと。この2つはわりかた共通理解ができて、教科書にも使われるようになってきたかなと思います。シームレスはまだもう少しと熟度は低いかもしれません。

今回、モーダルコネクトという新しいコンセプトで、おもしろい事例を積み上げていこうということで、これが施策として1つの共通認識ができるようなものになれば、それはそれでいいことじゃないのかと思います。いずれにしても、交通モード間の接続を強化するということは大事なことなので、この検討会を実りのあるものにしていきたいなと思います。

当面はバス中心に検討を進めて、中間取りまとめをしていきたいということですが、その上で、今日は先進的な試みをしている高速バス会社様からヒアリングを行うこととなりました。活発な議論を期待したいと思います。よろしくお願いいたします。

【水野道路計画調整官】 ありがとうございます。カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、以降の進行を座長の根本先生にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 それでは議事に入ります。まず、(1)「モーダルコネクトの現状と課題について」のご説明を、事務局よりよろしくお願いいたします。

【山本道路経済調査室長】 道路経済調査室の山本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。私からは資料1、それから資料2を用いまして、20分ほどお時間をいただいで説明をさせていただきたいと思っております。

まず、資料1でございます。「モーダルコネクト検討会について」ということで、表紙をおめくりいただきますと、設立趣旨が書かれております。人口減少等や高齢化などの社会情勢が大きく変化していく中で、日常生活や経済活動を支え、地域の活性化を果たしていくためには、先ほど来ご挨拶にありますとおり、道路ネットワークとそれから多様な交通モードがより一層連携を深めて、有機的な結合を図って、利用者が多様な交通を利用・選択しやすい環境を維持・向上していく必要があるということでございます。

本検討会では、道路ネットワークやその空間を有効に活用しながら、交通モード間の接続を強化ということで、「モーダルコネクトの強化」と書かせていただいておりますが、こういう観点から検討することを目的に設立させていただいたということでございます。

次のページに委員の名簿がございます。根本座長をはじめ、5名の委員の皆様方にご参加いただいているということでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

次のページに「検討の視点」ということで、当面はバスを中心として以下の視点からということで、2つの視点について書かせていただいております。1つ目が高速バスネットワークの強化、2つ目が地域のバス利用環境の向上ということでございます。高速バスネットワークの強化という観点でいきますと、高速バスの乗りかえとか、あるいは高速のバスストップをいかに有効に活用していくのか、それから鉄道等とかの乗り継ぎをどうするのかといったような観点等が考えられます。

また、地域のバス利用環境の向上という観点でいきますと、バス待ち環境でありますとか、あるいは基幹路線のバス停留所をどう高度化していくのか、あるいは道の駅とかを活用していただき乗り継ぎを拠点化するか等々の視点が考えられると思います。今後さまざまな議論の中で、こういった視点もさらに増えてくるものとは思いますが、当面このような視点で検討していったらどうかと考えております。

最後のページでございますが、今後の進め方ということで、本日第1回ということで、主に高速バスネットワークの強化についてご議論をいただくということでございますが、夏に向けて、ここに書かせていただいているような地域のバス利用環境でありますとか、あるいは委員の皆様方からもご意見をいただいて、中間取りまとめを夏ごろにしたいと考えているところでございます。それ以降につきましても、この取りまとめのフォローアップということで、具体的な施策を展開していくということにもなりますし、また、バス以外の視点についても検討を深めていきたいと思っているところでございます。

以上が検討会についてということでございます。

続きまして、資料2ということで、現状と課題について少しご説明をさせていただきたいと思います。いろんなデータを整理してみましたので、また後ほどご意見等をいただければと思います。

表紙をおめくりいただきまして、まず1ページでございます。多様な交通モードがあるということがございますけども、こちらではそれぞれの交通モードがこういった傾向があるのかということをお示ししているもので、上が三大都市圏、下が地方都市圏、それぞれ平日と休日ということで、両側に書かせていただいております。三大都市圏をごらんいただきますと、当然のことながら鉄道・バスといったような公共交通の分担率が地方より高いということがございます。直近、平成17年から22年にかけて、特に公共交通の分担率が向上しているといったようなことがお見受けできるかと思います。

一方、地方のほうにつきましては、全体としてこの青い部分、自動車の分担率が高く、さらに平日でも6割、休日では7割ということで、増加の傾向にあるといったところは変わっていないということがございます。こういった観点で、都市中心部においては交通円滑化のためにさらなる公共交通の利用を促進する取り組みが必要ではないかと。一方、地方におきましては生活交通を維持するための取り組みといったようなものが課題になっているのではないかとということがございます。

2ページは、交通モード間の乗りかえ状況ということでございまして、鉄道同士の乗りかえのようなものは入っていないくて、交通モード間の乗りかえの割合をお示ししているものでございます。三大都市圏におきましては、鉄道とそれからバスの乗りかえが65%と。次いで鉄道駅において自動車等とのパークアンドライドで乗りかえるといったようなものが割合として高くなっていると。一方、地方都市圏におきましては、鉄道とそれから自動車の乗りかえ、若干低くなって鉄道とバスの乗りかえといったようなものが多い状況になっているということがございます。こういったような交通モードの現状がございます。

ページをおめくりいただきまして、高速バスネットワークの強化ということで、4ページから高速バス関係のデータを幾つか用意させていただいております。まず、高速バスの現況ということでございまして、左側に運行状況のグラフを載せさせていただいております。高速バスの利用が増加傾向にあるということがございます。特に、右側、日中と夜間で比べますと、やはり夜間の移動、特に中長距離の移動については高速バスが非常に重要な役割を担っているのではないかとこの状況でございます。

こうした中であって、5ページでございますが、高速道路のネットワークも大分整備が

進展してきております。鉄道も同様かと思っております。こういった高速バスの機動性を生かしながら、バスのネットワークを強化していくべきではないかと考えております。ここでは幾つか、例えばネットワークがかなりできてきているところにつきましては、高速バスの乗りかえの拠点等を強化したりとか、あるいは鉄道駅との関係でいくと、バスターミナルといったようなものをしっかり整備すべきではないか。それから、地方のほうのイメージでよいかと思いますが、高速道路のバスストップが利用しやすいようにということ、パークアンドライドの施設を整備するとかいったようなことが考えられてくるのではないかと考えております。

少し現状のデータをお示しさせていただいておりますが、6ページでございます。先ほど高速バスの乗りかえという話をさせていただきましたけれども、全国の中でこの九州の基山のバス停のみ高速の乗りかえの拠点になっているという状況になってございます。

7ページをごらんいただきますと、高速バスストップの利用状況ということで、高速バスのバスストップが整備されているところが、全国で800カ所ぐらいあるんですけども、このうち実際にバスがとまっているというんですか、利用していただいているのが半分強、55%といったような状況になっているということでございます。その内訳、右側をごらんいただきますと、利用便数としてみれば10便以下が3分の1、30便までが3分の1と。残りの3分の1がそれより多いといったような状況になっているということ、また、先ほどのバスの乗り継ぎ箇所については基山が1カ所だけといったような状況になってございます。

それから、高速バスを利用いただいているバスストップに駐車場が設置されているかどうかというデータでございます。先ほどの利用のある55%、436カ所の内訳を見ますと、そのうち約半分弱に駐車場が設置されているような状況でございます。その設置主体が誰かというのが右側にございまして、自治体で設置しているものが約8割といったような状況になってきているということでございます。また、右側に「連絡路」と書いてありますが、その駐車場からバスストップにいかスムーズに行けるのかという観点でございますが、階段のみの箇所が7割というような状況になってございます。

次のページに写真を載せさせていただいておりますが、高速バスの利用は長距離の方が多いため、荷物も大きい方が多いと思っておりますが、こういったような形で苦労しながら階段を上って、バスストップに上っているようなところが非常に多いという状況でございます。

次のページでございますが、高速バスのターミナルという別の視点でございます。既にご案内のとおり、新宿駅に新しく「バスタ新宿」ということで、新たなバスターミナルが4月4日にオープンいたします。これまで新宿駅の高速のバス停というのは、右側でございますとおり新宿駅周辺、もしくはちょっと離れたところに19カ所あって、全国39都府県300都市をつなぐような、非常に利用度の高いバスターミナル、バスの拠点だったわけでございますが、これを左側にありますとおり、新宿駅の南口に1つの拠点として整備をするということで、発着便数が1,600便、高速バスの駐車場が15バース、運行会社が118社ということで、現在のところ予定をしているところでございます。

このバスタ新宿、次のページでございますが、乗り継ぎが非常にしやすいということで、新宿駅のホームが1階にございますが、2階が駅関係の施設、3階がタクシーの乗り場、4階に高速バスの関連施設ができるということでございますし、また観光サービスということでインフォメーションカウンターでありますとか、東京の観光情報センターも設置されるというようなことで、非常に環境がよくなるのではないかと考えているところでございます。

次のページでございますが、もう1つ高速バスと鉄道の、これは直結の事例と書いてありますが、京都府の長岡京市でございます。ちょうどここに高速というんですか、京都第二外環状道路というものが25年の4月に開通したわけでございますが、これと同時にその下を走っている阪急の京都線、ここに西山天王山駅というものがちょうど開業いたしまして、この間を直結をするような形で整備がされております。駅が1階で、高速が上にありますので、その間をエレベーターで結ばれて、上のほうには高速バス停で、下のほうには駅前のロータリーも含めて駅ができて、直接利活用ができるということでございます。右下、運行便数でありますとか、乗降者もかなり伸びてきているような状況にもなっております。

次、12ページでございます。これは鉄道の乗り継ぎの課題と書いてございますが、北陸新幹線が開業いたしまして、富山から岐阜県の高山のほうに向かう方も出てきております。ただ、これはいずれ改善されるのかもしれませんが、新幹線と在来線の乗り継ぎにかなり時間がかかっているような事例もあるということでございまして、ここに新しく高速のバスの路線ができ上がりまして、白川郷を経由して高山に向かうということで、こういった新たなサービスも生まれてきているような状況になってきているということでございます。

以上が高速バス関係ということでございます。

続きまして、地域のバス利用環境の向上についてということでございます。14ページをごらんいただければと思いますが、地域におきましては都心部の交通の円滑化、それから地方部においては生活交通の維持の取り組みといったものを強化するべきではないかというように考えております。バス停をどうしていくのか、それから地方の乗り継ぎの拠点はどうするのかといったような観点でございます。

次のページをごらんいただければと思います。バス停は全国にいろんなところがございますが、これは、直轄国道、国土交通省で管理している国道上にあるバス停を、上屋があるか、ベンチがあるかという観点で調べてみました。直轄国道上に約3万カ所バス停がございますけれども、左上のグラフをごらんいただきますと、4分の3、76%が上屋もベンチもないという状況でございます。両方とも整備されているのが3,600カ所ということで、1割強といったような状況になってございます。下のほうの円グラフをごらんいただきますと、例えば政令市と政令市以外で分けてみますと、やはり政令市のほうが若干高目ということではございますが、それでもこの程度というようなところでございます。

また、一番右側に、特に学校とか病院の周辺の状況を調べたところ、ここもあんまり状況は変わっていないということで、こういったところにもしっかり考えていくべき観点があるんじゃないかと思えます。

なお、上のほうに上屋とベンチの設置主体を書かせていただいておりますけれども、バス事業者に設置していただいている部分、それから道路管理者が設置している部分、それから自治体が設置している部分というようなことで、それぞれ分けられているということでございます。その他という部分も多いんですが、これは実はデータがよくわからないところと、あとは自治会とか町内会等で会のものを設置しているといったような事例もこの中に含まれるということでございます。

16ページでございます。先ほどは幹線の直轄国道の事例でございましたけれども、市町村ということで幾つか、ここに全部で25のデータがあるんですが、市町村をピックアップいたしまして、その市町村内のバス停に上屋とかベンチとか設置しているのかというデータでございます。トータル、一番下に合計がございますけれども、上屋のみが5%、ベンチのみが3%、上屋+ベンチが7%ということございまして、トータル15%というような状況でございますので、先ほどの直轄の状況に比べて、さらに数値としては低いといったような形になっております。自治体ごとにいろいろデータがばらついているといった

ようなことで、この辺ももうちょっと要因分析していかないといけないかなと思っております。

17ページはその事例ということでございまして、お年寄りの方とか、つえをついている方が電柱に寄り添っているとか、何もないので路面に座っているとか、自転車の駐輪場とどう分かれているのかよくわからないとかいったような事例もあるということでございます。

このバス停を今後どうしていくのかという1つの事例として、18ページでございしますが、PPPの手法による整備・維持管理ということでございます。なかなか整備が進まなかった郊外部のバス停というところで、安全・安心に利用できるよにということで、1つの事例として、道路管理者がバス停の上屋等を整備すると。一方、その管理は、例えばバス停に広告を置いて、その収入を用いながら民間の事業者が管理していくといったような手法もあって、実際事例があるわけでございますが、こんなようなことが1つのヒントになってくるのかなというようなことでご紹介してございます。

19ページでございすけども、道路協力団体ということで、これは今ちょうど現在国会に法案を提出して審議途中のものでございすけども、道路の管理とかあるいは利活用、よくボランティアでしていただいているという事例があるんですけども、それを今回道路法の中にしっかりと位置づけて、道路協力団体という制度を創設することにしております。こういった方々が道路の維持管理といったような公的活動をしたりとか、あるいはこの絵にありますとおり、オープンカフェとか、あるいは広告とかいったような収益活動をしやすい環境を整えていこうと思っております。例えば今話題のバス停といったようなものについても、こういった制度を活用しながら、より広めていくようなことが考えられるのではないかと考えております。

20ページでございす。地方の拠点という意味で、道の駅というものを少し考えてみますらどうかということでございす。現在道の駅は全国で1,000カ所以上ございすけども、その中にバス停があるのかどうかということでございす。バスの利用がされているかどうかということで、約3割の道の駅でバスが利用されているということでございす。内訳は右側にございすけども、高速バス、それから路線バス、コミュニティバスということで、どちらかという下の路線バス、コミュニティバスの数が多いという状況でございすけども、このような利用状況になっていると。それぞれバスの便数等も書かせていただいているということでございす。

21ページにその事例がございます。これも京都府南丹市の美山というところの道の駅でございますけども、左下に航空写真がございますけども、道の駅ということで、トイレとか駐車場とか、あるいは情報提供施設がございますが、ここに行政の窓口だとか、日用品の販売所があったり、あとはその隣、これは道の駅の外にはなるんですが、診療所があったりということで、地域の拠点になっているという、こういったところに今デマンドバスのバス停がございますけども、こういったような形で拠点として機能を果たしているということでございます。右側にデータがございますが、利用開始以来、利用者も大分増えてきているといったような状況になっていると。こういう使い方もあるのではないかとということでございます。

最後のページでございます。都市内ということで、バスを利用するときの専用レーンとか優先レーンというものがございます。これは全国のデータということでございまして、バスの専用レーンが、ここ5年ぐらいを見ますと減少傾向にあると。優先レーンが増加、最近はやや増加するというような感じだと思いますが、このようなデータがございます。こうなっている理由については現段階ではまだ確かめられていなくて、少し分析が必要なのかもしれませんが、今こういったような状況になっているということで、こんなデータもご参考にしていただけたらと考えているということでございます。

資料のご説明は以上でございます。

**【根本座長】** ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明に対し、委員よりご質問、ご意見がありましたらお願いいたします。

まず、資料1について何かご質問はございますか。これは会の趣旨ということでご説明がありましたけれども、よろしいですかね。

それでは、資料2のほうで何かご質問、ご意見ありましたら、よろしくお願ひいたします。

2ページのモード間の乗りかえのデータがありますけれども、バスからバスというのはこの調査の中では測定できないような、そういう調査の構造になっているんですか。例えば、高速バスから路線バスという乗りかえは実際はあるでしょうけども、そういうものは拾えないような調査になっているのでしょうか。

**【山本道路経済調査室長】** この調査の中では、それは把握はできないと。

**【根本座長】** 同じとなっちゃっているわけですね。

**【山本道路経済調査室長】** そう、同じモードになってしまうということで。

【根本座長】 高速バスから一般のバスというのはそんなには多くはないと思いますけどね。

ほかはいかがでしょうか。

【鈴木（春）委員】 今ご説明いただいた2ページのところで、交通モード間の乗りかえの総量というのが三大都市圏と地方都市圏でそもそもどれくらい違うのかというのは、もしデータがあれば教えてください。

【山本道路経済調査室長】 ちょっと今は手元に持っていませんので、データはありますので、またご提示したいと思います。

【鈴木（春）委員】 お願いします。

【根本座長】 次回お願いいたします。

9ページのバスタ新宿というのは画期的な試みだと思いますけども、これは道路事業で整備したという理解でいいんですか。

【山本道路経済調査室長】 そのとおりでございます。ちょうどそのページの左側に絵がございますけども、新宿駅の南口に国道20号がございまして、この橋が大分老朽化したということで、これの架け替えという事業も実はやっているんですが、それにあわせて駅の基盤整備ということで、これは道路事業でさせていただいています。先ほど、次のページに階層がございましたけども、下のほうの駅の施設は当然駅側になりますが、上の3階、4階、あるいはそこにつながる通路といったものについては道路の整備で行っているということでございます。

【加藤委員】 ちょっと感想やらコメントやらしたいんですけど、まず6ページですが、基山が挙がっているんですが、基山のみという、この言い切りというのは何か定義でもありますか。実際、乗り継ぎはほかでもあると思うんですけど。基山は確かに、先日行ったばかりですが、乗り継ぎを大々的にやっていることは間違いないんですけど。そうでなくても、やっているところはあると思うんです。ここでは「のみ」と言っているのはどういうことなんですか。つまり、言いかえると、モーダルコネクトという話をするときには、実際乗り継いでいるかとか、乗り継ぎ場所と言っているけど全然そうは機能していないとかいう、実質的なことがあると思うんです。

例えば、南丹の美山の例が出ましたよね。これはよく出てくるので調べたことがあるんですけど、ここは路線バスは全然違う停留所ですね。道の駅に入るのはデマンドのみ。デマンドなんですけど、見ていただくように、26年度は810人ですので、年間で。だから、

平日だけの運行といったら利用は1日3人なんです。デマンド同士の乗り継ぎというのはないでしょう。だから、ここが施設として使われていて、そこへ来る人がいる。合計3人のうちここに来る人が何人いるかは・・・というレベルの話。

そうでなく、その前のページで丸が3つ書いてあるのがありますが、この8カ所なんて真ん中にありますよね、路線バスもコミバスも高速バスもあるところ、この8カ所はどこですか。これが興味深いですけど、この8カ所というのは実際乗り継ぎみたいなことは起こっているのか。これは起こっている可能性が十分ありますよね。そういうところに着目していただけるとおもしろいのかなと思いますし、ほかの16カ所とか、6カ所とか、39カ所。ここは多分意図的にやっている可能性があったり、あるいは、もしかするとは勝手パークアンドライドが行われているかもしれない。そういうことも結構あるわけで、この辺をきちんと見ていくとおもしろいのかなと思ったりもしました。

あと、12ページは非常に忸怩たる内容で、飛騨古川は飛騨市ですが、私は飛騨市と高山市の公共交通の仕事をやっているんで、古川を通らないというのは非常に嫌だなと思っていて、この図を見せられるとちょっとショックを受けます。でも実態はご指摘のとおりで、富山まで新幹線ができて、むしろ富山から高山のほうが、富山から東京より遠くなっちゃったということにして、ここは端的にそうなんです、モーダルコネクトというのは非常に重要だということをお知らせしているいい例だなと思います。でも地図を見ていただいたら相当遠回りの区間だということがおわかりいただけるので、もっと別に頑張してほしいところがあるなというのはあります。

あと、最後ですか、バスレーンの話が出ましたけど、これは名古屋あたりだとやはり最近減ってしまっていて、便数が減ってくると、やはり警察さんからすれば、ラッシュ時に5分に1本ぐらいバスがなければ、優先とか専用レーンにする意味はないということで、事業者さんと話をして便数が減ってきたところはやめちゃうとか、もちろん地下鉄ができてやめるとか、いろいろあるんですが、名古屋の場合でもこの数年かなり減少しているんです。一方で増えているところもあるんじゃないかと思うんですね。だから、新たに設置されているところはどのくらいで、それに対して減便だとかで減ったところはどうかというのを示していただくといいのかなと思います。

とりあえず以上です。

【根本座長】 最後のバスの専用レーン・優先レーンというのは、専用レーンが減って、減った分優先レーンに格下げしたという場合も多分あるんじゃないかな。あと、優先レーン

そのものも必要ないじゃないかというふうな動きもありそうだということで、またこれ調べてもらえるとありがたいと思います。

幾つか質問があったと思うんですけども、答えられるところをお願いいたします。

【水野道路計画調整官】 まず初めのご質問の、6ページの基山のみというところでございます。これはバス協会さんにご協力いただきまして、高速道路上で高速バス間でしっかりと乗りかえというシステムがあるところは全国に基山以外にありますかというところを確認していただいたんですけど、基山しかないとお聞きしたのでそうしたんですが。

【鈴木（文）委員】 高坂なんかは……。

【水野道路計画調整官】 すいません。もう少し調べまして、そこは修正したいと思います。基本的には高速バス間の乗りかえというものは、ご存じかと思うんですけども、高速バスは定時性という観点で非常に乗りかえが難しいというところで、なかなか全国展開が進んでいっていない。あるいは、いろんな高速バス会社の方々がいろんな乗り入れをしているといったところがあり、その調整も非常に難しいというところがあり、なかなか進んでいないというふうな原因をお聞きしているところでございます。

【根本座長】 質問はその1つでいいですか。

【加藤委員】 とりあえずは。

【根本座長】 じゃあ、何かその違う事例というのを教えていただけると。

【鈴木（文）委員】 違うというか、その事例を含めて、私も気がついたことを幾つか申し上げます。今の高速バス同士の乗り継ぎというと、山陽道の高坂パーキングエリアで、かつて広島空港高速バスと都市間高速バスを乗り継ぐ場所として設定をして、今もそれを続けています。ただ、ちょうど今おっしゃったような課題があつて、あまり機能は高くないということと言えるかと思いますが、事例としては高坂も今でもやっているということです。

それはそれとしまして、1つちょっと気になっているのは、このモーダルコネクトという意味で、例えばここで高速バスネットワークの強化、あるいは地域のバス利用環境の向上というような中で、いろいろパターンを挙げていただいているんですけども、実際に各地の全国のいろんな事例を見てみますと、道路に隣接する民地を使ってこういったことを実現しているケースはかなり数があるんですね。しかも、その民地を、例えば銀行であったり、コンビニであったり、そういうところが快く場所を提供してくれて、例えばバスの乗り継ぎ拠点をつくったり、あるいはバス停の待合施設をそういうところにつくったりと

いったようなケースがかなり今出てきていますので、そういう道路に隣接する民地を使ったケースというのも少し考えておく必要があるかなと。逆に、それも含めて考えていかないと、道路施設の中だけでいくと限界が見える場合もあるかなと思いました。

それが1点と、それから高速バスについて、高速バスストップの事例が出ていますけれども、これも途中の高速バスストップということだけではなくて、例えば松本インターであるとか、岡山インターであるとか、高速バス路線が都市を出て最初に高速に乗るインターの近辺にパークアンドライドを含めた乗り降りの拠点をつくっているケースというのも全国に結構ありますので、そうしたインター出入口付近のバスストップの事例も考えておいたほうがよろしいかなと思いました。

とりあえず以上です。

【根本座長】 インターのところのバス停と、それから本線上のバス停というのは何か区別というのはあるんですか。それを両方とも見たほうがいいよということですよ。

【鈴木（文）委員】 そうです。

【水野道路計画調整官】 7ページ目にすごく小さな字で書かせていただいて大変恐縮なんですけど、高速バスストップの「高速バス利用の有無」のところ、単独型、IC型、SA・PA型と書かせていただいております。

【根本座長】 ああ、なるほど。

【水野道路計画調整官】 単独型というのが本線上に……。

【根本座長】 あるやつですね。

【水野道路計画調整官】 つくってあるやつ、インター型はインターのところになります。という形で、この3パターンが現在高速バスストップという形で位置づけられていますし、さらに料金所の外側にあるタイプというものも最近結構出てきているという状況がありますが……。

【根本座長】 一旦出て、また入ってくるんですか。

【鈴木（文）委員】 あるいはそのインターで出入りをするケースですね。

【水野道路計画調整官】 また、いろいろバス会社さんからご説明する中に入っていると思うので……。

【根本座長】 そうですか。

【水野道路計画調整官】 そこにまた課題もあったりすると認識しています。

【山本道路経済調査室長】 あと、すいません、民地の利用の話がございました。おっ

しゃるとおり道路のスペース、歩道も非常に狭いようなところもまだまだたくさんありますので、そういった意味で、道路のスペースの中で全てやるというのはなかなか難しい、かなりできるほうがかえって少ないのではないかという感じもしますので、そういった意味で民地の活用といったことも視野に入れながら、どんなことができるのかは考えていくんだらうなと思っております。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、続きまして、ヒアリングのほうに移りたいと思います。まず、本日お越しいただいた方々をご紹介します。

京王電鉄バス、立石常務取締役、中野課長代理です。

【立石常務取締役】 立石でございます。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 次に、西日本鉄道、小野副本部長、荒牧所長代理です。

【小野副本部長】 小野でございます。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 続きまして、岩手県北自動車、鈴木取締役副社長、みちのりホールディングスの大下マネージャーです。

【大下マネージャー】 よろしくお願いいたします。

【鈴木取締役副社長】 鈴木です。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 ヒアリングの進め方については、それぞれのご説明の後に意見交換の時間を設けたいと思います。大変申しわけないんですけども、15分程度でご説明いただいて、その後意見交換ということで、順次進めていきたいと思っています。

まず、京王電鉄バス、立石常務取締役ですね。よろしくお願いいたします。

【立石常務取締役】 ただいまご紹介いただきました京王電鉄バスの立石と申します。弊社業務につきまして日ごろ格別なご配慮にあずかり、この場をかりて御礼を申し上げます。

弊社は昭和46年4月に新宿西口高速バスターミナルを開業して以降、中央道を中心に山梨・長野方面に高速バス事業を営んでおりますが、高速道路整備の進展に伴い、今年度は年間で約200万人、そのうちアジアを中心に約10万人のインバウンドのお客様にご利用いただくほどに、高速バス事業を拡大・発展することができました。高速バス事業が拡大・発展するためには、バスターミナルの利便性向上が大変重要であると改めて強く認識しているところでございます。

来年度につきましては、先ほどご説明がありましたように、4月4日からJR新宿駅南口に直結する高速バスターミナル、バスタ新宿の共用が開始されることになり、弊社も新

宿西口から移転いたしますが、これまでと比較して飛躍的にターミナルの利便性が向上することで、さらなるお客様の増加を期待しているところでございます。ご当局の皆様をはじめ、関係各所の皆様のご尽力に対しまして、改めて深く感謝を申し上げます。まことにありがとうございます。

しかしながら、バスタ新宿のハブターミナルとしての利便性があまりにも高いために、高速バスの路線網が一極集中してしまい、東京オリンピックなど将来的な潜在需要の拡大に対応するための輸送力の増強が難しい現状がございます。バスタ新宿が将来にわたり高速交通ネットワークを強化するための重要な拠点としてその役割をしっかりと果たしていきますように、ご当局をはじめ、関係各所の皆様のより一層のご理解、ご支援をよろしくお願いしたいと思います。

それでは、中野課長代理から資料をご説明させていただきます。

**【中野課長代理】** 京王電鉄バスの中野でございます。資料のご説明につきましては、「資料3」と右上に記しているもののホチキスどめ、並びに何も付していない「別添参考」と記載されているものの2種類でご説明申し上げたいと思います。

それでは、1枚おめくりいただきますと、まず弊社、京王は高速バスを営んでいるということで、軽くご紹介をさせていただこうと思います。ただいま立石からもお話を差し上げましたとおり、新宿、渋谷も含めた東京の山の手の西側から、山梨・長野方面を中心に、東名高速でいうと静岡・浜松方面、そして遠く大阪・神戸・姫路にも夜行バス、仙台への夜行バスというものを運行しておるところでございます。

また、右下の模式図に記載のとおりですが、弊社は京王線の沿線で事業を営んでおりますので、こちら沿線の多摩地区から羽田・成田空港への高速バスを運行しておるところでございます。記載はございませんけれども、東京は新宿から深夜急行バスということで高速バスタイプを使ったバスを運行しているところでございまして、主にこれから移転を予定しております新宿西口のターミナルから、グループを含めまして1日およそ80便程度の、共同運行会社様も含めまして1日200便程度のバスを運行させていただいているところでございます。

おめくりいただきまして、まず高速道路及び道の駅を活用した乗り継ぎサービスというところで、上の2つが実施事例ということでご説明させていただきますが、まず弊社とそれ以外の運行会社様も含めまして、首都高速の用賀パーキングエリアを活用しました高速バスと鉄道の乗り継ぎを実施ということで、用賀パーキングエリア以外にも首都高の八潮

パーキングエリアから茨城方面からのバスの乗り継ぎなど、そういったことでやっているのと同じことをごさいますして、それから東名高速を走りまして、静岡方面から東京に向かう便で、途中の高速道路の渋滞を考慮しまして、東京の中心部に素早く着くために、用賀パーキングエリアから東急電鉄さんの田園都市線の用賀駅まで歩いていただきまして、乗り継ぐと鉄道の運賃が割引になるというお乗り継ぎの施策を実施してごさいます。

それでは、こちら別添参考資料も少しあわせてごらんいただきたいのですが、まず今申しあげましたとおりの図式がごさいますして、山梨方面から高速バスが乗り継ぎを発生させるかということで、およそ渋滞が60分以上発生しているというところでご案内をささせていただきますして、用賀パーキングエリアに停車をしまして、そこから左下にごさいます乗り継ぎ券を乗務員が発売いたしまして、こちらで東急電鉄に乗車をして、渋谷から都心に入るというようなことを現在実施してごさいます。

こちらは2011年から始めてごさいますして、次のページをおめぐりいただきますと、直近の、年度でいうと2年度分でごさいますけれども、ばらつきはごさいます、弊社の共同運行会社様、JR東海バス様と遠州鉄道様と富士急シティバス様を含めた4社で運行しているバスでの乗り継ぎの実績でごさいます。主に朝の渋滞のところでのお客様が一旦用賀でおられるということで、朝の早い便でいうと、大体便に1人は必ずいるような形で推移をしているということでごさいます。

次のページを見ていただきますと、それ以外の事業者様を全て含めました資料でごさいます。こちらは首都高の3号線の渋谷線の渋滞による損失時間と比較している図でごさいますけれども、こちらは高速バスアンドレールライドの利用者数とこの損失時間というのが正の相関関係にあることを如実に語っている資料でごさいます。今までは首都高の3号線の谷町からの渋滞でしたが、首都高の大橋ジャンクションが繋がったところもありましたので、渋滞の先頭がそちらにシフトをしております関係で、実は用賀のほうまでかなりつながっているということで、お客様はかなり多くご利用いただいているというところでごさいます。

それでは、一旦本編のところに戻らせていただきまして、この後に一般路線バスとの乗り継ぎ割引施策というものを弊社が独自に実施してごさいます。弊社の中央高速バスということで、中央道深大寺、こちらは調布市にごさいます、こちらのバス停から高速道路と乗り継ぎを実施する際に、路線バスでお乗り継ぎをなさる方は路線バスの運賃を通常今現金払いで210円のところ、100円でご利用いただけるということを実施してごさいます。

ます。

こちら、資料があちゃこちゃして申しわけないんですが、別添資料をごらんいただきますと、今言った深大寺のバス停がどこにあるのかというところを図で示してございますが、こちら下が京王線で、上の横に走っていますのが中央線でございます。赤字で示しておりますのが中央高速でございます、中央下部分にございますのが深大寺のバス停でございます。こちら調布駅ですとか、北に行きますと、丸で囲ってあるところで吉祥寺駅ですとかいったところが弊社の運行エリアでございますので、こちらを結ぶ系統の途中に深大寺がございますので、これを使いまして、少しでもお客様が深大寺からの高速バスをご利用いただけるようにということで、実施をいたしました。

弊社の発生源でございますが、こちらを通る全てのバス事業者様に協力をいただきまして、次のページに示しています乗継証明証を、高速バスをおりる際に、お申し出の際に、乗務員がお客様に渡すというようなことをお願いしておりまして、そんなに利用が出ていくというわけではないのですが、ご用命があった際にはお客様に便利にご利用いただいているといった内容が実施されておるところでございます。

申しわけございません、またホームページの資料のほうにお戻りいただきまして、最後、今もお話も出ましたが、パークアンドバスライドのための駐車場の整備ということで、中央道のバス停、ほとんどのバス停に多かれ少なかれバスのための駐車場がございまして、こちらはバス事業者様が自前で整備したものですとか、地元の自治体様のご協力による規模のものもありまして、大体のところではパークアンドバスライドができておるところでございます。

そういった状況も踏まえまして、私どもで今考えてございます高速道路の整備等に関しての要望を、こちら以降申し上げさせていただきます。まず、高速道路は主に乗車で地方に向かう便というふうには、下りというところに重きが置いてございますので、こちらは待合室ですとか上屋等の設備がございまして、上り、主に降車、おりる場合につきましてはただ単にベイが切ってあってバス停があるというところでございますが、今後こういったさまざまなモードでお客様に利用していただくということがあると、この上りも重要になってくるのかと考えましたので、こういったところでもバス停の上屋ですとかベンチといったものが設置できないかという声が出てございます。

その下でございますが、サービスエリア内にも、弊社の運行している路線でございます、こちらの図は中央道の双葉サービスエリアですね、こちらのほうに停留所がござい

すけれども、こういった主にジャンクションに近い場所、こちらは双葉ジャンクションが近いとかいうのがありますので、こういったところの近くにある停留所については、バスの乗り継ぎが可能になるよう、そういったもののスペースも整備をしていただけないものかということも考えてございます。

また、こういった一般の路線バスにつきましては、バス停も上屋が今、広告つきものになっている例が多くございますので、高速バス上のバス停でもこういったものが活用できないのかなということも考えてございます。

おめくりいただきまして、今度は道の駅でございますが、弊社が運行しています高速バスで、国道19号のいわゆる中山道沿いに木曾福島線というものをやっております、こちらのおおの道の駅に停留所がございますが、バスの停留所はただポツッと立っているというところでございますので、こういったところにも旅客の待合ができる場所があればなと考えてございます。

さらにおめくりいただきまして、繰り返しにもなるとは思いますが、今中央道、東名道、弊社の運行エリアにつきましては、本線上ですとか、サービスエリア・パーキングエリア上にバス停を設置いただいて使わせていただいておりますが、その他の高速道路、今現在ないものにつきましてもバス停があればなと考えてございます。

また、そうすると、用地の取得ですとかいったものがあると思いましたが、その下、サービスエリア等で改修があったりですとかいったことがあれば、我々事業者のほうに、一緒に直す際に設置ができないかというような有無についてをヒアリングいただければなと思っております。

また、近い将来の交通ネットワーク拡充に向けまして、交通結節点となる箇所の整備についてご一考をいただければと考えてございます。

3番目に申し上げましたところで、次のページを見ていただきますと、弊社的高速バスのエリアにつきましては、今、中央道と圏央道が交差しております八王子ジャンクション、そこから少し下に行きますと高尾山インターというのがあります、その近くに予定されておりますリニア新幹線の駅である橋本、神奈川県相模原市になりますが、こちらがあるということで、中央道・圏央道のネットワーク、これは完全に十字型でございますので、東西南北が行けると。それに加えて、新幹線をハブとした高速バスを乗り継ぐ地点の整備がこのあたりでどこかできないものかなと考えているところでございます。

その次のページに参りまして、都心のバスターミナル整備というところでございますが、

今般4月4日に新宿駅南口のバスタ新宿のほうへ移転をいたしますが、それ以外にも大きなバスターミナルとしましては、既にある東京駅、計画されております八重洲口のターミナルですとかいったものが今後整備をされていくところでございますが、大きなターミナルにバスが一極集中をしてしまう懸念がありますので、こういった山手線の円を使いまして、いろんな拠点に分散ができるようなことがあれば、輸送力が増強することになるのかなと考えてございます。今の図では池袋とか渋谷とかいったところに矢印が向いておるんですけども、それ以外の主要な駅ですとか、ターミナルですとか、今大崎ですとかいったところは高速バスが乗り入れていることにはなっておりますが、いろんなターミナルのほうへ分散ができれば、地方からのバスがたくさん来るのかなと考えてございます。

また、E T Cシステムにつきましては、ほとんどの高速バス事業者というのはバスにE T Cを搭載してございますので、今後いろんな未曾有の事件等もある中で、異常事態時の安否確認のためにこういったE T Cシステムの活用ができないかと。あと今回、バスタ新宿でもそうなんですけれども、バスターミナルの構内への誘導ですとか、運行管制への活用ということでも、E T Cシステムの活用ができないかと考えてございます。

先ほどちょっとインター外とかインター内とかいうのもあったんですけども、おそらく高速長岡京のバスストップにつきましては、潮来の京都縦貫道のインターを、料金所をおりてからバス停があって、またUターン等をして乗っていくというところで行きますと、こちら一旦高速道路の料金のリセットをされるというところがございますので、それ以外にも高速道路の料金所に入る手前のところでのバス停、そうでないバス停、いろいろあると思うんですけども、1つの路線で同一通算で料金を計算できるようなシステムがもしあれば、バス事業者にとりましても負担少なく、お客様に良質のサービスが提供できるものになるのかなと考えてございます。

弊社、京王のほうからのご説明は以上とさせていただきます。どうもありがとうございました。

**【根本座長】** ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明に対しまして、委員よりご質問、ご意見をお願いいたします。いかがでしょうか。

**【若菜委員】** 質問なんですけども、バスと鉄道の乗り継ぎと、一般路線バスの乗り継ぎがあるんですが、誰がどういう目的でというのは、私ちょっと聞き逃しちゃったかもしれないんですけど、どういう目的の利用が多いかというのが、もし分かれば。

**【立石常務取締役】** 主に上りというか、都心方向への利用を想定してやっております

て、中央道なんか朝は新宿方向がかなり、三鷹のバス停、調布インターあたりがずっと毎日のように、NHKでも道路情報をやっていますけれども、渋滞してしまうと。すると、そのままバスに乗っていくと新宿到着が大変時間がかかってしまうので、その手前の深大寺のバス停でおりていただいて、路線バスに乗りかえて京王線で新宿へ行くと。そうすると時間的には早く着きますけれども、電車賃が負担になってしまうので、そこはじゃあ割り引いて……、ごめんなさい、深大寺のときは路線バスで京王線に行かなきゃいけないので、そのところは我々が同じことをやっていますので、割り引いた中で、少しでもお客様に負担を少なくするというような趣旨でやっております。それは用賀のパーキングも同様でございまして、それからさっき申し上げました八潮のパーキングも同様でございまして、それがかなり、やはり渋滞が激しいものですから、そのままバスに乗って行くよりも、電車賃を多少払ってでも早く着けるということが実際にありますので、そこそこお客様からはご利用をいただいているということでございます。

【若菜委員】 すいません、そうすると毎日の通勤ですか。出張とか……。

【立石常務取締役】 そうですね。お客様からすると毎日なかなか高速バスをご利用されている方はいないと思うんですが、事業者からすると365日いつでもそのサービスは提供しているということでございますので、お客様から申告があれば、さっき言った割引証をお渡しして運賃を割り引いていると。

【若菜委員】 毎日使う人は毎回割引証をとらないでしょうから、出張とかですか。

【立石常務取締役】 もうちょっと言いますと、私どものその1個手前のところに日野のバス停というのがございまして、そこは多摩モノレールの駅と近いんですね。なので、今ご質問されたようなヘビーユーザーの方は、おそらく日野のバス停でもうおりちゃって、それで多摩モノレールに乗れば立川駅にも出られますし、京王線の高幡不動にも出られますので、おそらくヘビーユーザーの方はそうされていると思います。

【若菜委員】 ありがとうございます。

【根本座長】 よろしいですか。ほかはいかがでしょうか。

【鈴木（文）委員】 私は住んでいる場所柄、日野バス停をしょっちゅう使っている人間なんですけども、今ご説明のあった3ページの高速道路の停留所の待合スペースあるいは屋根、これはまさに私も同感でして、特に東京方面に向けての、降車のほうには何もなくて、しかも何も見通せないドアがついているものですから、初めての人が「これはどこから外に出たらいいんだろう」みたいなのところもあるんですね。ですから、やはり高速バ



つけて皆さんにご提示をして、どういう役割分担で進めていくのかといったところも議論しなくてはいけないのかなとは思っています。今の高速道路会社そして自治体が中心で、バス事業者様がほとんどないといったような状態がほんとうにいいのかどうなのかと。高速道路会社あるいは自治体で整備して環境をよくしたところで、バス会社さんがそれにプラスアルファで利用者に何を還元するのかといったところも含めて議論が必要なのかなとは思っております。

【増田企画課長】 ちょっとよろしいですか。今の、例えばNEXCOが管理をしている待ち屋とかですね。管理者がおそらく、目線が多分大分違うときに気づかずにやっていないようなことがあり得るかなと思うので、今ちょっと水野からもお話ししましたけれども、ルールとかやり方の体制がしっかりしていれば何かうまくいきそうな気がしますので、その辺は。

あと1点私からも、教えていただきたいんですけども、7ページの高速道路料金所外の停留所に寄る場合、通算制ができないと、これは路線認可とかの関係でそうなるんですか。

【中野課長代理】 認可というか、普通にETCのゲートを経路上通過せざるを得ないというところでしたので……。

【増田企画課長】 これは高速料金の話ね、バス代じゃなくて。

【中野課長代理】 そうです。

【増田企画課長】 わかりました。

【中野課長代理】 失礼しました。高速道路。

【増田企画課長】 これはETC2.0で多分、今後は対応できるようになりますね。そういうのも逆に、こういう場でいろいろご意見いただければ。

【根本座長】 ありがとうございます。

【菊池環境安全課長】 私からもいいですか。例えばバスターミナルの運行管制とか、いろいろあるんですけども、通常バスにはそういう自分でGPSとか持って、場所がどこかとかいうものは入っていないんですか。

【中野課長代理】 全事業者かどうかまではあれなんですけども、弊社の高速バスにつきましてはGPSのバスロケーションシステムの機能を搭載しておりますので、運行管理側と旅客双方から位置が把握できるようにはなっておりますので、そこは事業者ごとでしていることということでございます。

【菊池環境安全課長】 わかりました。

【鈴木（春）委員】 最後のほうにご説明いただいた、高速道路の結節点を今後検討していくべきだというのは、とてもそのとおりでなと思ったんですけども、1点教えていただきたいのは、ほんとうに東京を通らない需要というのがどれぐらいあるのかというのを、もし事業者さんで何かご存じでしたら、例えば甲府、山梨のほうから東北のほうに抜けるような需要とかいう迂回するような需要が、ほんとうに必要なのかというところを、もし何かご存じでしたら教えてください。

【立石常務取締役】 私どもは新宿を起点にした路線しかやっておりますので、今ご質問されたような需要がどれぐらいあるかというのは把握していないんですけども、逆に地方側から見ると、新宿という場所がすごく、逆に言うと需要が多くて、全国各地から新宿に集まっちゃうんですね。そうすると、どれだけバスターミナルをつくっても結局パンクしちゃうみたいなところがあって、だとするならば、新宿だけじゃなく、東京駅とか品川駅とか、幾つか分散していただければ、地方からもこちら側からも同じなんですけれども、輸送力そのものが増えて、結果として高速バスのお客様が、公共交通が発展するんではないかなという意味でご説明したということでございます。

【根本座長】 よろしいでしょうか。

それでは、申しわけありませんけれども、この辺で京王バスのヒアリングを終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

【立石常務取締役】 ありがとうございました。

【根本座長】 続きまして、西日本鉄道の小野様からご説明をお伺いします。よろしくお願いたします。

【小野副本部長】 西日本鉄道の小野でございます。弊社業務に関しましては日ごろから皆様には大変お世話になっております。厚く御礼を申し上げます。せっかく機会をいただきましたので、西日本鉄道というよりも、九州の高速バス事業者の動きについてご報告申し上げたいと思っています。

まず、2ページ目でございますが、今日のお話は、1つは先ほどから話題になっております基山における乗り継ぎ機能強化の取り組みでございます。2点目がパークアンドライド、公にやっていますのが、ここに書いています先ほどの基山、それから広川、広川はまだ3月31日からですが、八女、これがいわゆる公のパークアンドライドという形になります。それから、先ほど鈴木さんからのお話もありましたけど、民有地を活用した、あるいは自然発生的にできたパークアンドライドが高速道路上のバス停付近に多数あることも

つけ加えて申し上げたいと思います。

まず、基山の乗り継ぎ機能のお話でございます。これは基本的に九州地方整備局の福岡国道事務所からのお話をいただきまして、高速道路の有効活用の一環ということで、社会実験的に取り組みたいと言われたのが事の発端です。後からご説明いたしますが、規制緩和等の影響もあって、九州の高速バス事業者は、かなり高速バスの維持について危機感を持っており、それまでに色々な仕組みをつくっておりました。そういった流れの中で実現できた施策と考えてあります。

まず、概要でございますが、左上に路線図がございますけれど、これでごらんのとおり、九州という特質性から、全ての街からとりあえず福岡市内に路線が走っているというのが現状でございました。したがって、従来ですと、福岡まで行かないと高速バス同士の乗り継ぎができないという路線網で運営しておりました。この結果どういことが起きたかといいますと、福岡市内における高速バスがだんご状態で走ってしまい、市内の渋滞を招くといったこともございます。また、そのことによりまして、高速バスの最大の弱点であります定時性が確保できないといった状況も生まれておりました。

こういった状況を打破するために、右側でございますけれど、右のほうに「現在」と「7/1以降」と書いておられますが、これを全て福岡まで行かずに、途中の、九州の高速道路というのは縦横で走っておりますので、その結節点であります基山のサービスエリアで乗り継ぎをしていただくことによって、乗り継がれるお客様は福岡まで行かずに最短距離で行けるようにしようというのが、この試験でございます。

目的でございますが、右下でございますが、まず公共交通機関への転換、公共交通の利便性を向上いたしまして、できるだけ乗っていただくということ、マイカーを減らしていこうということ。それから、乗り継ぎを増やすことは九州全体へ広域的な移動を促すということがあります。それから、先ほど言いました都心部の渋滞の緩和といったことを目的として行われたところでございます。

これを詳しく書きましたのが次の4ページでございます。大きな施策として、まず基山のバス停でございますけれど、238.5往復という、高速道路上のバス停としてはかなり多くの便数がとまっていたんですが、要はここを通過する全ての事業者の高速バスを全て基山にとめるという施策を行いました。240往復増加ということで、478.5往復という、これだけ多くのバスがとまるバス停はほとんどないのではないかと思います。そんなことを行って、どのバスにも乗れるという状態をまず実現したことが1点目です。

それから、せっかく乗り継いでいただきますので、乗り継ぎによる優位性ということをつくることもいたしました。例えば佐世保のお客様が大分まで行かれる場合、それぞれ通算いたしますと5,050円でございますけど、これを4,300円ということで、乗り継ぎ乗車券を作成してより利便性を高めたといった施策、運賃施策も同時に行ったところがございます。

これからはハード整備の話になります。先ほど言いましたように、いかに案内をうまくやるかということが大事で、8ページをごらんいただきたいんですが、8ページの航空写真が非常に地図がわかりやすいかと思えます。上り・下りのそれぞれのパーキングエリアの状況で、真ん中に九州自動車道が走っております。九州自動車道沿いに上りと下りというバス停がございます。この間は、右上に「基山町道（BOX）」と書いてはありますが、これは高速道路の下に実はトンネルというか通路がございますして、上下どちらでも行き来できるという状態でございます。ただ、このバス停とパーキングエリア、トイレとか休憩施設といったものの距離が、間に駐車場が入りますので遠くなっています。したがって、この案内をいかに行くか、要は高速バスが実際にそのバス停に着く時間をキャッチしながら、いかに十分休憩をとっていただくか。待ち時間をいかになくすかというのがテーマでございます。

もう1度5ページに戻りますが、それぞれのバス停においては休憩施設への案内を行う。それから、休憩施設においてはバス停の到着時刻、実際の運行状況の案内も行いました。

それから、6ページは案内看板です。これだけ多くの案内看板を設置したということがございます。これは全部、九州地方整備局の資料を使わせていただいておりますが、ハード整備は全部九州地方整備局のほうでやっていただきまして、ソフトの関連はバス事業者で行っています。もちろん、これ以外にNEXCO西日本さん、それから県や町、自治体等のご支援もいただいているところでございます。

その結果ですが、これも九州地方整備局のほうでコンパクトにまとめていただきまして、実施前後の利用者の動向について調査をされました。その結果が7ページでございます。まず、基山バス停の利用者の中の乗り継ぎ利用者の方がどのくらい増えたかということですが、サンプル数は非常に少ないですが、実験前の12.6%から大きく伸びたということが1つの特徴でございます。2点目に、乗り継ぎ切符を使ってのお客様が3割ほど増えたということが挙げられます。これは方面別ですが、どれでも乗れるということなので、非常にバスの便数を多く感じますので、便利になった、それから設備が非常によくなったとい

うことでご好評をいただいたところでございます。

9ページ以降はバス事業者のサイドからのお話でございます。社会実験、2007年7月1日と非常に古いですが、参加事業者が全部で17事業者、このバス停を利用する全ての事業者でございます。対象路線は21路線で、「10路線は新たに停車」というのは、先ほど言いましたように、全ての便を基山でとめるということを行った結果です。便数にいたしますと957便が全てとまるという状態でございます。それから効果ですけど、私どもの感じとしては、直通便のなかったところへ乗り継ぎが可能になった、移動時間の短縮ができたということでございます。

最近の動きでございますが、先ほど全てが福岡を向いていると申しましたが、例えば、佐世保から熊本直行バスというものもございました。直接、佐世保から熊本というとなかなかパイが少ない路線でございますが、それを、全部基山乗りかえをやることによってこの路線そのものをやめて、福岡に特化することができます。事業者にとっても輸送力の効率化が図れるといったメリットがございました。

10ページでございますが、事業者サイドの取り組みについて整理したものです。先ほど言いました便数の増加、それから乗り継ぎ運賃の施策と別に、なぜこれできたかということは今からお話し申し上げたいと思います。1つは、ここに書いているようにバスロケーションシステムということで、バスの現在位置や空席情報を提供する。これが非常に大きな話でございます。鉄道との大きな違いはやはり定時性という問題があるかと思えます。バスが実際に今どこを走っているか、その乗り継ぎバス停に何時ごろ着くかといったことをいかにお客様に情報提供するかということでございます。そのためには、各事業者が先ほどのGPSがばらばらのシステムだったら一括にできません。全ての事業者が同じシステムを使うということが肝要かと思えます。そのことによって、1つの画面に全てのバスの状況、現在位置を表示するといったことができたことが非常に大きいのではないかと考えております。

なぜそういうふうにできたかということでございますが、この間、2007年前後の動きをここで出しております。後からご説明いたしますが、九州は独自の、独立委員会ということですけど、九州バス協会という任意の団体をつくっております。九州のバス事業者が一体となった協会でございます。その中に高速バス専門委員会というものをつくりまして、九州の高速バスを全体的によくしていこうといった取り組みを行っております。この背景にございますのは、やはり規制緩和でございます。規制緩和によって色々な事業者さ

んが高速バスに参入されると。それに対して既存の事業者が非常に危機感を持って、一緒にやっていく道を探っていたということでございます。

具体的に行いましたのは、2005年にまず予約システムを一元化いたしました。それまでは事業者ごとに予約してもらっていたのですが、オール九州の予約システムということで一元化しました。九州高速バス予約センターということで、全て1カ所で一括して受けるといった仕組みに変えました。それから、「SUNQパス」というものでございます。これは、特に今は韓国の方が中心に利用されていますが、九州の高速バスあるいは路線バス、一部は船舶も含めて、九州中乗り放題という乗車券をつくりました。それから、先ほど言いました「Qバスサーチ」というバスロケーションシステムの統一化を図りました。こういう背景の中で、基山パーキングエリアにおける乗り継ぎ社会実験ができたということでございます。

12ページでございます。これが今申し上げました経緯でございますけれど、組織母体がこういう形になります。まず、2001年に19事業者が集まりまして、九州バス協会の中の高速バス専門委員会を立ち上げました。それが、やがて発展しながら、まず高速バスネットワーク検討会というものと九州高速バス停高度利用推進検討会という2つの組織、分科会をつくりまして、それぞれまずはネットワークの統一化を検討するワーキンググループ、それからバス停の高度化を追求するワーキンググループというのをつくりまして、それぞれ積極的に全員で議論をしながらよくしていこうということで、現在も活動を進めているところでございます。これが推進母体という形になります。

ということで、以上が基山の乗り継ぎのお話でございます。

13ページからはパークアンドライドでございます。この乗り継ぎ施策ができました基山におきまして、まずパークアンドライド、これも20台から30台程度の自然発生的なパークアンドライドが既にごございました。それがスタートでございます。それを基山町、それから福岡国道事務所等のご協力をいただきまして、正式な駐車場を整備いたしまして、本格的なパークアンドライドを始めたのが2009年2月23日でございます。駐車可能台数は101台。場所につきましては、先ほどお示ししました航空図の少し右側でございますが、これは、高速バスに乗られるときにサービス券をお渡ししまして、それぞれサービス券がない場合は48時間以内1,000円でございますけれど、サービス券があったらそれが200円となります。もちろん定期もございます。こういった形をご利用いただいているということでございます。また、キスアンドライドがございましたので、30分以内

については無料という形になっております。

14ページでございます。では、利用状況はどうかということですが、2010年から昨年度までの統計でございますが、だんだん利用者が増えておりまして、101台のうち60%ぐらいが埋まっているというのが現在の状況でございます。もちろん、多いのは高速バスの利用者ですが、意外と近隣の方、非常に料金が高いんですけど、一般の方も利用されています。その他というのはいわゆるキスアンドライドですね。高速バスが来る際に迎えに来られるお客様の利用がございます。

15ページでございます。先ほど言いました高速バスの高度利用推進委員会のほうで、どんどんパークアンドライドを広げていっております。2012年3月30日、これは八女市様の全面的な協力をいただいて、自治体のほうでバス停を整備していただきパークアンドライドを始めたところでございます。ここの発着便数は98往復ということでございます。最近のトピックですが、今年の3月1日から、実はバス停の上りの場所が非常に悪くて、このパークアンドライドの駐車場からかなりかかっていましたが、上りのバス停を移していただくことによりまして、移動時間が非常に短くなったという状況でございます。

ただ、八女地区というのは非常に人口減が著しい県南の地域でして、16ページでございますが、利用状況があんまり芳しくないということでございます。これは駐車能力が57台でございますけれど、半分程度しか埋まっていないということで、しかも利用者が少しずつ減ってきており、八女市と色々な施策を今検討しているところでございます。その一環として、先ほど上りのバス停をできるだけパークアンドライドの駐車場に近いほうに移していただいたことにより、これは今年の3月1日からでございますけれど、3月以降は1日27台から30台と利用者が増えているというのが現在の状況でございます。

続いて、17ページでございますが、さらに今年の3月31日から、広川町のご協力により、これも自治体によるパークアンドライド駐車場の新設ということで、駐車可能台数46台でつくる予定になっております。今後ともこういったものを増やしてまいりたいと思いますが、ほかにも先ほど言いました、民地を活用した自然発生的なパークアンドライドはあります。しかし、実はそこに行くためには、先ほど京王さんからもお話がありましたように、1度インターチェンジをおりて、最寄りのバス停によってまた戻るといふようになり、通算制が効きませんので、高速道路料金を2回払うということで、なかなかそれを利用しにくいというか、しづらいというのが背景でございます。できましたら、先ほどETC2.0で解消されるというお話を伺いましたけれど、解消いただければさらに広がっ

ていくものではないかと考えています。

以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご意見、ご質問をよろしくお願ひいたします。いかがでしょうか。

【若菜委員】 この高速バスの乗り継ぎは素晴らしいと思うんですけど、乗り継ぎは感覚として何分ぐらいなら待てる、細いところをやめられたと、なので採算の合わない高速バスをやめられたというのもほんとうに事業者にとっては素晴らしいと思うんですけど、便数が少ないところほど1時間待てるのか、2時間だともう乗り継いでもらえないから結局その系統はなくせないとかいうのか、感覚としてこういう高速バスから高速バスへの乗り継ぎは1時間待てるのか、いや30分までなのかというのの感覚を1つ教えていただきたいのと、あと、実際は乗り継ぎというのは全体で見ればボリュームは少ない、多くはないと思うんですけど、そういった中で多少乗り継ぎに配慮した時間調整というのが各社行われているものなのか、そのあたりはどうですか。

【小野副本部長】 まず、頻度のお話でございますけれど、先ほども言いましたビジネスラインとそれから電車、観光目的とで大きく異なるのかなとは考えてございます。先ほども便数を申し上げましたけれど、それぞれ少なくとも30分以内ではほとんど便数がございまして。だから、ほとんど待たれる、待たれてもミスマッチというんですか、乗り継いで次に乗られるときの間は、あいても30分だろうという認識です。そのために、パーキングエリアの素晴らしい点というか、基山というのはコーヒーがおいしいんですけど、トイレもきれいだし、施設もあるということで、時間を潰していただけるような施設になっています。急ぐ方はレールを使っただけであればいいお話で、高速バスは高速バス特有の目的等がございまして、あまり頻度、それから乗り継ぎ時間、もちろん乗り継ぎ時間の調整はできません。どの方面にお客様が行かれるかわかりませんので、これは非常に難しゅうございまして、ただ30分以上は待たせないというのは、暗黙のお互いの形になります。もしそういうお客様がおられた場合は、それに向けた対応をどうするかというお話のかなという認識です。

【若菜委員】 ありがとうございます。

【鈴木（文）委員】 西鉄さんの場合はどうか、九州の場合は非常に頻度の高い路線が多いので、多分今のような問題というのはそんなには起きないだろうとは思っているんですけども、2つ確認というか、お聞きしたいことがありまして、1つはこの乗り継

ぎのパターン、みんないわゆる福岡を起点とした各方面の、その各方面同士の乗りかえということですから、必ず基山ではこちらのバス停でおりに反対側に乗る、反対側でおりにこちらで乗るという形になりますよね。すると、やっぱりその間のアクセスのしやすさみたいな問題はまだ残るのかなと、案内はよくできているとしても、バリアフリー的な問題だとかいう問題がちょっと残るかなと思うんですが、この辺の対応であったり、あるいは今後どんなふうにお考えになっているかという点が1点と、それから、例えば福岡～熊本みたいに予約の要らない路線はそのままただ移動すればいい話ですけども、乗り継ぐ先の路線が、いわゆる事前予約の場合に、今予約システムの中でどんなふうにお客さんに対して発券を案内し、実際に発券をされているのかというあたりのところを教えていただくとありがたいと思います。

【小野副本部長】 わかりました。先ほど申し上げましたとおり、乗り継ぐためには、すいません、8ページの航空写真をごらんいただきたいんですが、上りのバス停に着いて、下りのバス停のほうに向かわなければいけないということでございます。この上りのバス停から下りのバス停に移動するのに、基山町道と書いていますが、先ほど申しましたように高速道路の下を通っているトンネルというか、ガード下というか、下を通過して横断して、また行っていただくということになってございます。1つは、基山に関しましてはスロープになっておりまして、バリアフリーの対策はとられています。ただし、この基山町道でございますが、自治体等もお願いしてライトで明るくしてくれていますが、今問題点としては、やはり女性が夜遅いときに高速道路の下を、高速道路というのは非常に殺風景な道ですよね。明るさがないというか。だから、そこを歩くのに抵抗があるといった問題等もございます。できるだけ明るくなるようにしていますが、まだまだそういった意味での、この間の移動の工夫というのは必要かなとは思っています。

それから、予約が必要な路線への乗り継ぎでございますが、先ほど申しましたように、実はそういったことがネックになったので、予約システムを一元化したということでございます。今は京王バス様の予約システムにくっついた形でございますが、それにくっついた形で、九州の高速バスの事業者は基本的に全て同じ予約システムを使ってやっているということですので、予約の受け付けも一緒ですし、例えば西鉄が受けても、西肥バスさんとか、九州産交さんの予約便をとれるということで、ご案内もできるという形にしております。それができないと、多分乗り継ぎというのは非常に難しいのかなとは考えてございます。

【根本座長】 予約なしで乗るということはできるんですか。

【小野副本部長】 空席がございましたら、できますけど。

【根本座長】 わかりました。

【鈴木（春）委員】 私は今福岡市に住んでおりまして、少し細かいことになるかもしれないので申しわけないんですが、もし基山の乗りかえが便利になって、福岡以外のところからそれ以外のところに行くのに便利になって、利用者の利便性が向上するというのは理解ができるんですけども、福岡－基山間の渋滞や福岡都市外の渋滞が緩和するというのは少し理解が難しかったんですが、例えば京王バスさんが先ほどご説明されたように、全てのバスが博多と天神を通過していたのが、天神に直行して終わるのと、博多でとまるのと、空港にとまるのとで分けられるとかいうふうなことがあわせて行われたのかとか、渋滞がどうして緩和するのかを教えていただきたいなと思います。

【小野副本部長】 すいません、言葉が適切ではございませんでしたが、九州というところはレールが非常に弱いと思っています。しかも一方で、特に昨今の話ですが、インバウンド需要等を含めて非常に温泉地等の需要も高まっている中で、要するにお客様が増えると、常にバスを増やして対応していた、路線が自然発生的に増えてきたというのが現状でございます。これが乗りかえ促進によりまして、それほど大きく現状よりも増やさなくても対応できる幅が広がった、キャパが広がったというのが非常に大きな話が1つあるかなということでございます。もしそれがなければ、全ての便はまた天神まで直接往復するというような、今まで、従来のやり方が残っていたのかなということだろうという認識をしていますけど。

【鈴木（春）委員】 わかりました。ありがとうございます。

【加藤委員】 偶然にも10月に行って、3時間ほど滞在していろんなことを試しました。さっきの下の通路も3往復ぐらいましたし、JRのけやき台駅まで歩きましたけど、基山がうまくいく必然性というか、ポイントが何個かわかりました。パーキングエリアがあるというのは大きいです。コーヒーも飲みました。

【小野副本部長】 おいしかったですよね。

【加藤委員】 おいしかったです。あとお菓子も食べました。おいしかったです。なんですけど、そういうふうに休めるところがあるので、むしろ30分だと短く感じる可能性もありますが、一方で、2つ目のポイントとして、それぞれ本数が非常に多い。新幹線ができてちょっと少なくなりましたが、熊本にせよ、佐賀にせよ、あるいはほかの地域

にせよ、非常に本数が多いので、1便おくれたも、予約がないものであれば気軽に乗れるので、その意味ではいい。ただし、基山は本線上に停留所、バスストップがあって、そのサイドにパーキングエリアがあるんですよね。そうすると、乗り継ぎだけだと暗いスロープを、地下道を通るだけになります。休むときにはそこからちょっと回り込んでパーキングエリアの奥の施設へ行かなきゃいけないので、結構そこへ行って休むか、バスストップで待つて動くかにちゅうちょする人がいるのかなとも思いました。これは構造上の問題で、後になってやると、どうしてもそこができない。ほんとうはそういう意味ではパーキングエリアの施設の中にあるほうがいいのかも。ただ、そうすると、その逆方向の乗りかえは遠くなるという矛盾がどうしても出るというのはあります。

あと、九州はバス時刻表については昔からネットで乗りかえ検索ができるので、基山の乗りかえというのも簡単に、九州の主な事業者は全部載っているんで、それが出てくるので、それで検索して乗りかえをされる方が多いと。スマホを見ている方もたくさんいました。

あと、私自身は天神行きで乗ってきて、福岡空港行きに乗りかえました。これが意外と多いんじゃないのかなと思いましたが、ただ、実は基山から福岡空港とか天神行きは、降車のみ扱いで乗車ができないのが結構ありました。ちょっといらいらしました。つまり鹿児島とかから来ると、基山はおられるんですけど乗せてくれないんですよ。ということで、ほんとうは乗車扱いもできるとさらに乗り継ぎはしやすい。下手をすると大体10分以内で全て乗りかえ、天神行きと福岡空港行きが乗りかえられるような感じになったら、もっとどっちにも行けて便利になるかなということも感じました。

ということで、いろいろ可能性はあるんですけど、やはり基山ならではのことで、ほかでも応用できそうなことがあるかなと思っています。

**【根本座長】** ありがとうございます。それでは、今のはコメントということでお伺いすることによろしいですかね。どうもありがとうございました。

小野様、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、岩手県北自動車、鈴木様、お願いいたします。

**【鈴木取締役副社長】** 岩手県北バスの鈴木です。どうぞよろしく申し上げます。皆様方には常日頃から大変お世話になっております。この場をかりて御礼申し上げさせていただきます。

岩手県北バスですが、名前のとおり事業エリアとしましては岩手県の基本的には北半分

ということで、特に人口減少が進んでいる中山間地域が多いエリアになっています。一方、高齢者が増えてくるという中で、路線バスも含めた公共交通の需要は非常に大きくなってきています。今、我々の課題としては、そうした中でどのようにバス路線を維持して、そのバス路線の効率化とあわせて、利用者の利便性を上げて利用促進を図っていくかということです。1つはまちづくりで、特に沿岸地域の被災地では、新しいまちを一からつくっていく中で、どのようにそのまちに合った最適な公共交通ネットワークをつくっていくかということになります。具体的には、幹線と域内輸送の接続をどのように図っていくのか、その中で基点となるバスターミナル機能をしっかりとまちづくりとあわせてつくっていくかということ、現在取り組みを進めています。今日はそうした取組みの一つとして、具体的には内陸になりますが、八幡平という地域で我々が今計画、検討しています幹線と域内輸送の接続による全体としてのバスネットワーク構築によって、地元の利用者だけではなく、観光客の利用も促進して、バスの維持・向上を目指す取り組みをご紹介しますので、皆さんからご意見をいただければ幸いです。

説明のほうは大下からさせていただきます。

【大下マネージャー】 みちのりホールディングスの大下と申します。既に京王様、西鉄様から大変すばらしい取り組みをご紹介いただきました。私どものグループ会社でも、道の駅における高速バスのパークアンドライドや、一部の高速バスでは路線バス・タクシーとの乗り継ぎ割引といったことも行っておりますが、京王様と西鉄様から同様の取組みをご紹介いただきましたので、鈴木が申しあげましたように、私どものグループ会社の事業エリアの大半を占める地方圏において、地方創生にも寄与するというので、現在八幡平市と一緒に取り組んでいるプロジェクトをご紹介します。

具体的には、道路局高速道路課様のほうで昨年、「高速道路の休憩施設を活用した更なる地域の活性化に向けた取組」の募集をされておられまして、それに八幡平市と私どもと一緒に提案した内容のご紹介となります。

資料の1ページ目は私どものグループの全体概要ですので省略させていただきます。2ページ目が八幡平市の現状でございます。3町村が合併して10年たちまして、人口は約2万8,000人、高齢化率は31%を超える過疎地域です。面積は860km<sup>2</sup>、人口密度は32人/km<sup>2</sup>ということで、中山間地に集落が広がり、公共交通の運営という点ではなかなか厳しい地域でございます。

八幡平市の「公共交通の現状」については、3ページの地図と模式図をご覧ください。

左側の地図上で、東南側から北西方向へ鉄道、盛岡市と秋田県の大館市を結ぶJR花輪線が通っております。市内に12駅あります。ただ、今年の3月のダイヤ改正で日中の便が減りまして、特に高齢者の方が市内や、市外へ移動される通院や買い物にお困りになっているという現状がございます。

緑色で示したのが高速道路です。花輪線と並行して南から東北自動車道が通っておりまして、安代ジャンクションというところで、東北自動車道は西側に向かって青森・弘前方面へ、東側の八戸方面へ行く八戸自動車道との分岐点になっております。その手前のサービスエリアとして、地図上の赤丸で印を付けたところが岩手山サービスエリア（SA）です。その西側には、八幡平とか、スキーで有名な安比高原といった観光地が広がっておりまして、安比高原はオーストラリアやアジアの方を中心にインバウンドの方が、東北全体はインバウンドの方は少ないのですが、少しずつ増えているという状況でございます。

高速バスは北東北と仙台、関東を結ぶ路線が22路線、1日140便ほどが運行しております。市内の路線バスとしては、岩手県北バスが運行している盛岡市とつなぐ地域間幹線系統と、八幡平市が運行主体で岩手県北バスと一部の路線はタクシー会社が受託しているコミュニティバスがあります。花輪線には、岩手山SAと同じように赤丸で囲っている大更（おおぶけ）駅という駅があり、現在、八幡平市のほうでコンパクトシティを目指して、かなり大規模な事業開発を進めておられます。JRと一緒に駅の東西を結ぶ自由通路と駅舎の整備を計画されており、また駅前に交通結節点としてターミナル整備、他に市営住宅の整備や、公立病院もここに移転予定で、商業機能も立地するというので、コンパクトシティを目指しておられるところでございます。

4ページは、これは総合政策局様の所管でございますが、地域公共交通活性化・再生法に基づく地域公共交通網形成計画を今年度、策定しております。これは、その基本的な方針のイメージ図ですが、大更駅を基点に、市民の方の移動を支える公共交通ネットワークの構築、それと今申し上げました大更駅を中心としたコンパクトシティの推進、さらに岩手山SAを乗継拠点として盛岡駅、仙台空港、いわて花巻空港からの交流人口の増加を目指すという、3つの柱で今後さまざまなプロジェクトに取り組む予定です。

5ページ目が、冒頭に申し上げました高速道路課様へ提案した事業の概要で、5点ございます。1つ目は、岩手山SAの周辺道路と駐車場を整備して、SAと一般道の駐車場を結ぶウェルカムゲートを設置することで、SAの外側から市民の方にSAのレストラン等の施設を利用していただきたいと考えております。

2つ目は、岩手山SAから周辺の観光施設への周遊バスやシャトルバスを運行することで、高速バス並びに自動車で来られた方が岩手山SAで降りてバスに乗り継ぐことで、ショートトリップをしていただき、観光客の創出を目指します。

3つ目は、現在岩手山SAに高速バスのバスストップはございませんが、ここに新しい停留所を設置することで、先ほど申し上げた東北道系統と八戸道系統の高速バスの乗り継ぎを可能にしたいと考えております。

4つ目は、いわて花巻空港と仙台空港からの高速バスを充実することでインバウンドの増加を図りたいと考えております。現在岩手県北バスでは、冬季に盛岡駅並びに仙台空港から安比高原間のバスを運行しておりますので、それを通年化するといった拡充を考えております。

これらの取組みによって、市民の方が高速バスを利用して、盛岡方面の商業施設や病院などへ行きやすくすることも目指していきたいと思っております。

6ページ目は岩手山SAの現状でございます。写真の右側が盛岡方面で、左側が青森・弘前、八戸方面となります。現状、SA周辺の道路は未舗装の部分が多いため、事業費を抑えるという面から、盛岡方面に絞って赤色になっている部分の道路を拡充・舗装し、近接するところに駐車場をつくって、ウェルカムゲートを設置することを考えております。黄色で示しているのは、高速道路の下を通る道路で、そこも舗装整備することで、上下線のSA間の乗り継ぎということも考えていきたいと思っております。

7ページ以降はプロジェクトの具体的なイメージです。1つ目が沿岸地域の震災復興への貢献も含めて、海産物・農産物等を高速バスで岩手山SAに運んで、物産イベント等を開催することを考えております。

8ページがSAを基点とした市内周遊バスとシャトルバスのイメージ図です。SAと大更駅の間は非常に近距離ですので、そこを結ぶシャトルバスと、高速道路下の道路を使うことで上下線SA間の連絡バス、西側に広がる安比高原、八幡平エリア、岩手山エリア等の観光地への周遊バスを運行したいと考えております。

9ページは、バスストップ設置による両系統の高速バスの結節・乗り継ぎ拠点化のイメージです。岩手山SAは関東・仙台方面からは、分岐点の安代ジャンクションの手前にある最後のSAとなりますので、ここで乗り継ぎということできないかと思っております。しかし、22路線で1日あたり140便ですので、基山のように30分待てば次のバスに乗り継げるというような運行間隔ではないので、実際の利便性はどうかというところはあ

りますが、共同運行会社の皆様と協力、また国土交通省様のご支援をいただいで実現したいと思っております。

10ページは市内の観光需要の創出イメージです。例えば東京から夜行の高速バスで岩手山SAに来て、そこで周遊バスに乗り換えていただくことで、八幡平の宿泊施設にお泊りいただき、翌日はSAから、今度は別の高速バスに乗って、例えば大館へ行っていただくといったことができないかと考えております。

11ページは、今年度の形成計画の策定調査の中で行った、岩手山SAを通る高速バスの利用者の方へのアンケート調査の結果です。SA・PAを基点にした市内周遊バスに対する利用意向についての設問の回答結果です。利用意向としては、「ぜひ利用してみたい」と「機会があれば利用してみたい」という方が合計で約6割。乗り継いだ市内周遊バスの所要時間の要望としては、2時間以内という方が約5割。市内周遊バスの片道の運賃は1,000円以内という方が7割近くという回答結果です。高速バスと市内周遊バスの乗り継ぎをするSAに求めるサービス・条件はとして、複数回答の結果ですが、最も多かったのが「休憩場所やトイレが整備されている」というのが67%。次いで「高速バスと周遊バスの運行情報」が53%、「待ち時間が短い」が52%というような回答結果でした。

12ページと13ページは、先ほど申し上げました、沿岸部の海産物などを高速バスで岩手山SAに運ぶ取組みの参考ということで、本日の趣旨とは異なりますが、昨年6月から岩手県北バスがヤマト運輸と一緒に連携して、貨客混載の「ヒトものバス」というのを運行しております。これは盛岡と宮古間の一般道を走る都市間高速バスの、車両を使いまして、後部座席を荷台に改良して、右側の写真にありますようにフォークリフトで直接荷物を積み込めるようにしてございます。岩手県北バスの営業所から盛岡駅までの回送中にヤマト運輸の営業所に寄って荷物を積みまして、盛岡駅から宮古駅の間を運行しております。宮古駅でお客様をおろした後、再び回送でヤマト運輸の宮古営業所に行きまして、写真のように荷物の積み下ろしをします。一部の荷物は、宮古駅からさらに重茂（おもえ）半島までの路線バスに荷物を積みかえて、重茂車庫でヤマト運輸のセールスドライバーに荷物を受け渡すということをしております。これは物流業界もバス業界同様に運転士不足という状況がある中で、双方の効率化を図り、生産性の向上を目指して取り組んでおります。

13ページはその運行経路を地図に落とし込んだものです。盛岡駅前から宮古駅前の間の赤色で示してあるのが、岩手県北バスの106急行バスという高速バスの運行ルートで

す。緑色がヤマト運輸の宅配の運行ルートで、106急行バスの1便に荷物を載せることで、ヤマト運輸の盛岡-宮古間の輸送の便数を減らせるということです。点線は、今後ヤマト運輸と連携してさらに拡充していきたいと考えているエリアで、その中で先ほど申し上げた沿岸部から岩手山SAへ物産を運ぶということも実現できるのではないかと考えております。

駆け足で申し訳ございませんが、以上で説明を終わります。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、ただいまのご説明に対しましてご意見、ご質問がありましたら、よろしく願いいたします。

これ、前半のほうは計画ということで、まだ実現してはいないという理解でよろしいですか。

【大下マネージャー】 そうです。繰り返しになりますが、高速道路課様のほうで募集提案しておられて、それに採択していただくと社会資本整備総合交付金等の活用ができるということで、そうしたご支援をいただくことでハード整備を行い、平成32年度を目標に進めているというところです。

【根本座長】 そうすると、まだこれは採択されるかどうかわからないということですか。

【大下マネージャー】 まだ結果は出ていないとお聞きしております。

【根本座長】 じゃあ、よろしく願いいたします。何かございますでしょうか。

【加藤委員】 なかなか難しそうだなという印象を持っていますが、あまりそんなことはここで言わないほうがいいのか。

【大下マネージャー】 私どももハードルは低くはないと思っています。

【加藤委員】 まず、やはりこのサービスエリアが、6ページを見ていただくとわかるように、サービスエリアのみのところですね。このサービスエリアは何か人気があるサービスエリアなんですか。つまり、さっきの基山じゃないんですが、やっぱりある種の拠点化、そこへ行きたいというところでない、乗り継ぎ点としても機能しづらいところはあるんですが。

【鈴木取締役副社長】 そういう意味では、北東北ということであると、やはり一番の基点になってくるのは盛岡駅になるわけですが、そこをあわせて、先ほどご説明しました乗り継ぎ環境を整備して、青森、弘前、秋田と八戸、久慈などの横の連携が公共交通としては非常に弱いので、それを強化したいと考えています。さらに八幡平の人たちの移動利

便性を上げていくという部分と、遠方から来られた観光客等に対して八幡平に寄りやすくなるよう、公共交通でスムーズにつながる環境をつくることによって観光客を誘致したいと思っております。今の需要の中で利用している人たちが、これを利用して移動する部分というのは限定的な部分もありますが、地元住民の潜在需要の掘り起こしや八幡平市への観光客という新たな利用を促す基点になるかなと考えています。

【加藤委員】 基山の場合ですと、もともと本数が多くて、結んでいるところも八戸だとか大館だとかよりも一回り、二回り大きい都市ですよ。だから需要も多い。そういうところなので、福岡へ行かない需要も、その中の1桁少ないだけである。それが基山で乗りかえられればいいし、そこで30分ぐらいは十分待てるということなんで機能しやすい、それからパークアンドライド駐車場は私が行ったときも、有料ですがほぼ満杯でしたし、それ自体が背景となるパークアンドライドする人口もかなりあるところですよ。しかし、八幡平市は2万7,000人、3万を切っているわけですよ。また、逆に八幡平の観光地は広がっているのですが、そこにバスを乗り継いで行かせるとなると、これもまた全国的に決して成功例が多いとは言えないチャレンジングな試みだから、すごく挑戦する価値はある。

これが企画書だと見たときにはリスクな企画だなと思いますが、そこに、この検討会だとインフラとか、あるいはITSだとかいうことでサポートすると何かできるか、そして全国的にそういうポテンシャルがどのくらいあるかということが出てくれば、意味があるのかなとは思ったので、そういう玉出しとしては非常におもしろいなと思いましたが。ただ、このままでやると結構大変だろうなという気はしています。頑張ってください。

【大下マネージャー】 はい。

【若菜委員】 関連というか、フォローをさせていただければ。これは私もお手伝いさせていただいているんですけど、これは多分次回の議論のほうに近い事案なんです。高速ネットワークというよりは、むしろ議論しようとしている道の駅的にサービスエリアを使うという形なので、そういう意味で、また別なコメントもいただきたいなと思います。

【大下マネージャー】 援護射撃を受けたので少し補足させていただきます。3ページの図を見ていただきますと、高速バスのうち盛岡市と秋田県の大館市を結ぶ、岩手県北バスと秋北バスとで運行しているみちのく号という路線がありまして、1日28便、朝4時台から23時台まで走っておりまして、ほとんどの方が日常的に通院や通学、通勤などで使っておられる路線です。3ページの図の中で、田山PAと安代インターのところに黄色

の印がありますが、これはバスストップで、そこで八幡平市民の方が乗降をされております。ただ、そこで乗っていただいた方が、今は岩手山SAに停留所がないので、そのまま盛岡まで行く方がいいですが、市内の移動には利用できません。八幡平市は広大で、かつ合併して北側の地域の方が岩手山SA周辺の病院や市役所へ行く交通手段がありません。しかし、高速バスが一旦西根インターや松尾八幡平インターで高速道路をおりて市内を回るわけにはいかないため、岩手山SAでシャトルバスなどに乗継ができるようになれば、市民の方の利用もありえると想定しております。

【根本座長】 なるほど。今、岩手山サービスエリアには、この下のほうからはバスが来られないわけですね。安代とか田山というところには下の路線もアクセスできるということですね。

【大下マネージャー】 はい。コミュニティバスの中で小型車両を使っている路線があり、模式図では「コミバス田山」「コミバス荒沢」と書いてあるエリアでは、高速バスのバスストップへの接続は一応可能と思いますし、安代インターをおりたところには駐車場がありまして、パークアンドライドとしても利用されております。

【根本座長】 じゃ、まずこの岩手山に下からのバスのアクセスを確保するというのも課題ですね。わかりました。

【鈴木取締役副社長】 すいません、1点だけよろしいでしょうか。観光客ということであると、確かにこの交通ネットワークだけで、もちろん弱い部分はあり、そこをどのようにしてネットワークを整備・強化するかということだと考えています。例えば、実際に我々は、盛岡駅発着型の観光バスを、2名以上の予約制にはなっていますが、沿岸地域に走らせています。そうしたバスの発着起点として岩手山SAを使うことによって、八幡平の広域なところで観光バスを走らせたいと考えています。その入り口の基点として岩手山SAを使うことによって、観光客を誘致するという使い方もあると思っております。

【根本座長】 わかりました。

【鈴木（文）委員】 ちょっと一言だけいいですか。この岩手山サービスエリアは盛岡以北では比較的大きなサービスエリアなので、わりと往き来する自家用車やトラックは、立ち寄るのは立ち寄っているんですね。だから、そういう通過する人たちの立ち寄り場所としては結構認識されていると思うんですけども、じゃあ今のところバス停もなければ、ハイウェイオアシスみたいになっているわけでもないの、地元との接点がどのぐらいあるかということ、あまりないような気もするんですね。ですから、このプロジェクトを

やるとすれば、やっぱり地元の中での岩手山サービスエリアの意識づけだとか拠点化だとかいうことを一緒に考えていかないと、なかなか難しいだろうなというふうな印象を持っていますので、それだけ言っておきます。

【根本座長】 ありがとうございます。

予定された時刻になってしまいました。この辺で岩手県北自動車からのヒアリングを終えたいと思います。鈴木様、どうもありがとうございました。

本日予定された議事は以上でございます。事務局のほうに進行をお返しいたします。

【水野道路計画調整官】 長時間にわたりご議論いただきまして、ありがとうございました。本日の資料につきましてはホームページに掲載させていただきます。また、議事につきましては、近日中に簡潔な議事概要をホームページにて公表したいと考えております。

次回の日程につきましては4月を予定しておりますが、確定後に改めて公表させていただきますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —