

第2回モーダルコネクト検討会

平成28年5月24日

【道路計画調整官】 それでは、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2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、道路局の水野と申します。よろしくお願いいたします。

最初に、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、配席図、資料1といたしまして、本日の議論事項、資料2といたしまして、神奈川中央交通さんからの資料、資料3といたしまして、神姫バスさんからの資料、資料4といたしまして、遠州鉄道さんからの資料、資料5といたしまして、報告事項バスタ新宿について、資料6といたしまして、モーダルコネクト検討会ご意見の提出について、そして、神姫バスさんから追加で資料がクリアファイルに挟まって出てきているところでございます。

以上、過不足ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

では、早速、以降の進行を座長の根本先生にお願いしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 了解いたしました。それでは、これより議事に入ります。まず議事(1)本日の議論事項について事務局より説明よろしくお願いいたします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室の山本でございます。資料1に基づき若干おさらいも兼ねまして、本日議論して頂きたいことについてご説明したいと思います。

表紙をおめくりいただきまして、モーダル検討会の検討の視点ということで、前回の資料にもございましたが、いろいろな交通モード間の接続の強化という観点の検討会ということですが、当面はバスを中心として、以下の視点から検討をお願いしたいということでお話をさせていただきました。

1つ目が、高速バスネットワークの強化のあり方でございます。高速道路上の高速バスの乗り換えや、高速バスストップの有効活用等について検討をお願いしたいと思います。

2つ目が、地域のバス利用環境の向上のあり方ございまして、バス待ち環境の改善や、バス停留所の高度化等について検討をお願いしたいと思います。

次のページです。これは、前回お配りした今後の進め方というペーパーでございます。

前回、第1回ということで3月17日に開催させていただきました。主に、高速バスネットワークの強化ということで、ヒアリング等を中心にご議論を頂いたということでございます。本日は、先ほどの視点の2つ目でございます。地域のバス利用環境の向上についてご議論を頂きたいと考えているところでございます。今後、夏ごろの中間取りまとめに向けまして、次回以降、委員からご意見をいただいて、論点整理をしながら取りまとめを進めていきたいと思っております。

説明は以上でございます。

【根本座長】 よろしいですか。「第3回で検討委員会からのご意見について」というのがございますけれども、そんなの聞いてないなどということは仰らないで、ぜひご意見をいただきたいと思っております。よろしいですか。

それでは、続いて、議事（2）地域のバス利用環境の向上についてです。ヒアリングを行いたいと思っておりますけれども、まず本日お越しいただいた皆様をご紹介します。

神奈川中央交通、永山計画課長さんです。

【永山計画課長】 永山です。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 続きまして、神姫バス、竹内地域公共交通担当課長です。

【竹内地域公共交通担当課長】 竹内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【根本座長】 続きまして、遠州鉄道、宮田運輸事業本部長です。

【宮田運輸事業本部長】 宮田でございます。よろしくお願いいたします。

【根本座長】 本日は、お忙しい中、ありがとうございます。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委員との意見交換の時間を設けたいと思っております。

それでは早速、神奈川中央交通様よりご説明をよろしくお願いいたします。

【永山計画課長】 神奈川中央交通の永山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、ご説明させていただきたいと思っております。バス待ち環境の改善、基幹路線バス停留所の高度化・道の駅の乗り継ぎ拠点化、バス走行環境の改善という3点、当社の事例に基づきましてご説明をさせていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

まず1枚めくっていただきまして、バス待ち環境の改善でございます。パーク&バスライド、サイクル&バスライドの設置ということで、当社でも設置に向けて各自治体と協力をして進めているところでございます。設置自体を当社独自でやるというのは非常に厳しい部分がございます。あくまでも自治体と協働の中で進めさせていただいているところ

でございます。この写真に出ているところは、用水路にふたをして、自転車置き場を設けるような環境整備なども行政と一緒に取り組んでいる次第でございます。

1枚めくって頂きますと、こちらは当社が自分のところの車庫用地を一部提供いたしまして、左の部分がございまして、車庫用地を5カ所ほど自転車置き場として整備しているところでございます。右側は自治体が設置している部分に当社の看板をつくるというように共同作業でやっているところでございます。とはいえ、自然発生的にバス停に放置自転車が置かれてしまうというような実情もございまして、サイクル&バスライドの設置は積極的に進めていきたいということで取り組んでいる最中でございます。

こちらは、パーク&バスライドとサイクル&バスライドの設置ということで、利用率の参考でございます。サイクル&バスライドが大体40%ぐらいで利用されています。右側のパーク&バスライドは神奈川県平塚市、うちの平塚営業所のところに空港線用につくっているパーク&バスライド収容が大体50台強ぐらいあるのですが、45%程度使われております。やはり夏休みなどの時期に利用が非常に高くなっております。

続いて、バス待ち環境の改善ということで、上屋とベンチの設置でございます。自治会と自治体と企業などと協議の上で、要望の強いところに、徐々に設置をしております。高齢化になってきていますので、ベンチの要望なども非常に強い部分がございます。課題としましては、金額が張るものですから、単体での整備は非常に困難という部分がございます。一方、道路占用許可等も必要な部分がありますので、建てたくてもなかなか建てられないという事例もございます。もう一方、道路改良とか隣地から、せっかく建てたものを移設なり撤去してほしいというような要請もここ何年か非常に増えてきておりますので、整備の推進はなかなか厳しい環境となっていると感じております。

こちらが当社の事例の1つでございます。一番上が、横浜市栄区の事例です。事業者側が設置と維持管理を行う中で、費用負担を自治体が2分の1、その自治会が10分の1負担して頂きながら、自治会がバス停の日常清掃などを行う協定を締結している事例です。もう1つは横浜市港南区です。ベンチの設置を積極的に進めていこうということで、道路管理者が設置して、維持管理を行っている。その設置に対して事業者が2分の1を負担しております。下のほうですが、国道で、国土交通省が設置をして維持管理をしているという事例もございます。

続きまして、バス待ち環境の改善ということで、バスロケーションシステムの配信と接近情報案内板です。神奈川中央交通もバスロケーションシステム、携帯スマホ等に配信し

ており、バス停にあと何分で来るかご案内をしております。平成25年3月には、当社のエリア全域をカバーしまして、ご利用いただいているところです。もう1つは、駅に情報案内板を設置しまして、乗り場の案内とか時刻の案内をしております。こちらもなかなかシステム構築とか施工費が高額であるために、国や自治体の補助を活用しながら進めている最中です。今現在、1日当たり大体11万2,000件のアクセスを頂いてご利用を頂いている状況です。

当社で進めている中で、左のほうは、まだ、バス停のところにバスロケーションシステムの情報案内板は設置できていないのですが、今年から来年度にかけて、藤沢市さんと一緒にこちらの連節バスの導入なども含めて進めている最中です。利用の多いバス停に情報案内板を設置していこうということで、協議をしている最中でございます。右側でございますが、情報案内板の中で多言語表記ということで、まだ日本語と英語で2カ国語ですけれども、これから多カ国語等の施策を打っていきたいと考えてございます。

続きまして、拠点化ということで、慶應大学が神奈川県藤沢市にあるのですが、当社が、平成17年に連節バスとフィーダーバスの乗り継ぎ拠点をつくって運行している事例がございますので、ご紹介したいと思います。

藤沢市の計画に基づいた中で、公共交通システムの支線として藤沢市の御所見地区という、青い線を書いているところに小型バスを入れまして、慶應大学へ乗り継ぎを行いながら運行しておりました。現在は、この地図上の黄色い線のところ、新しい道路が平成24年にできたので、フィーダーバスの系統を変えまして、大型のバスでこの黄色い線のところを走るような形で、発展的にフィーダーのほうはやめております。

当時やらせて頂きましたフィーダーバスと連節バスです。連節バスはドイツのネオブラン社から入れまして、現在も小田急線の湘南台駅から慶應大学まで4両で運行しています。当時、左側にあります「ふじみ号」、小型のノンステップバスを入れまして、連節バスと接続するような形で運行しております。中には、乗り継ぎ情報ということで、バス車内に情報案内板を入れて、より乗り継ぎがスムーズに行くようにやらせて頂いておりました。

運賃についても、この乗り継ぎに割引を適用してございました。ただ、こちらにも書かせていただきましたけれども、大型も小型も運転士の人件費はさほど変わりませんので、小型ですと採算性の部分では厳しいところがございます。

もう1つの事例でございますが、神奈川県相模原市です。田名という地域がございまして、そこに相模原市さんで田名バスターミナルという拠点をつくっていただきました。平

成26年から運用しています。バスの乗り場とタクシーバースを入れまして、附属施設として、トイレ併設待合所、連続式の上屋とベンチと駐輪場、一般車も送り迎えが来られるような形で乗降場も設けて、ここを拠点に乗り降りして頂こうというようなことでやっております。トイレと併設した待合所があり、そこに情報案内板をつけて乗り継ぎ情報が見られるというような整備をさせて頂いております。

田名バスターミナルから路線を、鉄道駅でいきますと、上溝、淵野辺と、相模原駅、橋本駅。一方で、相模原に北里大学病院という大きい病院がございまして、そちらをこの田名バスターミナルから直接病院に行けるように結んでおります。また、田名バスターミナルから愛川町の半原というところまで路線を出しまして、乗り継ぎ拠点として使っております。乗り継いで頂く際に乗り継ぎ割引を採用して、お客様に非常にご利用頂いております。乗り継ぎ実績は、年間約10万人程度、これを乗り継ぎの割引でご利用いただいているところでございます。

こちらが当時の再編の形でございます。再編すると、今まで非常に長い路線だったものを、短い路線にしまして定時性なども上げていく中で、若干ですが、便のほうも増便をすることができました。この結果、ご利用いただいている方が、大体、1日換算7,800人程度から8,100人と約300人程度利用増があったという分析をしております。やはりバスターミナルという機能を持たせた中で、よりスムーズに乗り継ぎができるようにということは今後も引き続き検討して進めていきたいと考えております。

当社で今までやってきている事例の中で目指すべきところだと、乗り継ぎ拠点の整備がなかなか事業者単独ではできない部分もありますので、行政と協力をしながら、より便利なものをお客様にご提供していきたいと考えております。各系統もしっかり明確化し、利用者数に応じた設備投資をさせていただき、系統の再編による効率を上げて、乗り継ぎ割引をすることによって、乗り継いでも運賃の割高感を感じないような施策を打っていきたくて考えております。

こちらはバス走行環境の改善です。専用レーンの設置とありますが、写真は東京都町田市の駅の周辺です。直近に設置したわけではなくて、以前から専用レーンが駅前にあります。特に朝夕の駅に向かってくる台数が多いときにこちらの専用レーンを有効に活用しております。また、町田市には連節バスの導入もありまして、一般バスの便数を減らしながら、駅前の混雑緩和に取り組んでおります。なかなか専用レーンは厳しいのかもしれませんが、それによって速達性や定時性が上がり、ご利用される方が増えてくるということ

ですので、行政と協力しながら進めていきたいと考えております。

最後、当社のまとめです。今後の課題として、交通事業者としては、お客様のニーズに合った車両の調達、連節バスもありますし、小型車両、もっとデマンドとか乗り合いタクシーという、その需要に合った大きさのものを提供していければ良いと考えております。拠点整備の中で、乗り継ぎ運賃についても、今、ICカードが大分普及しましたので、それを活用しながら、地域に合った割引運賃の設定をしていきたいと思っております。

先ほども言いましたバスロケ等を活用しながら、お客様に待つ環境を少しでも和らげるような施策を打っていきたくて考えております。そのためには、拠点整備の推進が必要な部分がありますし、バス停上屋、ベンチの設置等、を協力いただきながら一つ一つ推進をしていきたくて考えております。それがバスの最終的な利用客増というところにつながれば良いと考えておりますので、よろしくお願い致します。

簡単ではございますが、以上でございます。

【根本座長】 ありがとうございました。

それでは、今のご説明に対し、委員よりご質問、ご意見がありましたら、よろしくお願い致します。

【若菜委員】 質問ですけれども、田名のバスターミナルですが、イニシャルとランニングの費用負担というか、市のほうでほとんど整備したのか。事業者として何か費用負担している部分を教えてもらえればと思います。

【永山計画課長】 神奈川中央交通のほうで基本的に負担しているものは、待合所に設けています運行情報案内板の設置費用。これも行政の補助を頂きながらですけれども、事業者が設置しております。あとの拠点整備は、基本的に相模原市さんで整備をして頂いております。

【根本座長】 私もこのバスターミナルについてちょっとお伺いしたいと思います。バス会社とすれば、乗り継いでもらうことによって、便を減らしてロードファクターを高めるという意味でコストダウンになる。利用者のほうは、直通便が無くなって、割引はあるのですけれども、支払い運賃は多くなる。そうすると、神奈川中央交通は収入が多くなると、そういうことになりますか。

【永山計画課長】 田名バスターミナルの場合は、田名のバスターミナルから約1キロ半から2キロぐらい下のところに水郷田名という折り返し場がありました。再編前の便数

はかなり多く、水郷田名という地域にその便数ほどのお客様はいないという部分がありましたので、田名のバスターミナルから水郷田名に行っている本数を減らして、その減った分をほかの今まで走っている系統に加えております。

ただ、そうしますと、運賃はやはり上がってしまいますので、そこはちょっと一工夫しまして、水郷田名から来られる方は運賃が上がらないような割引を適用させて頂いています。具体でいきますと、当時170円の区間だったのですけれども、その170円の区間を営業割引で100円にしまして、乗り継ぐとその100円が引かれるというような仕組みになっていますので、かえって水郷田名から今まで直接ご利用されていたより若干逆に安くなっているというような仕組みで地域のご理解を得て進めたところでございます。

【根本座長】 なるほど。既存の路線があったところを使う方に関しては、乗り継ぎ割引よりも特別のプラスアルファのようなものを導入したということですか。

【永山計画課長】 そうですね。

【根本座長】 しつこいようですけれども、バス会社さんとしては、やっぱり経費は削減して収入が上がったという理解でいいですか。

【永山計画課長】 そうですね、結果的にはご利用人数が増えましたので、そんなにもすごい収入が増えているわけではございませんけれども、減らないなりに進めてきているところです。もともと田名から大学病院に直接行けなかった部分もございましたので、それを直通便で出せるような形になりましたから、逆に言うと、乗り継いだことによって病院まで行けるようになっているので、そういう意味でもその地域の方からは感謝の言葉を頂いております。

【根本座長】 ありがとうございます。

【鈴木（春）委員】 今の議論でちょっと質問なのですけれども、利用者が増えたとおっしゃっていたのですけれども、直通で行っていたのが乗り換えになったから、その分利用者が増えているように見えるというわけではなくて増えたのでしょうか。

【永山計画課長】 それはちゃんと乗り継ぎの方は引いております。

【鈴木（春）委員】 それは見かけ上だけではなくてということですか。そうすると、乗り継ぎになったところでは特に減ってはないということですか。

【永山計画課長】 そうですね。どちらかという、田名から愛川町の半原という少し距離がある地域があります。その半原から田名に出てきて、橋本とかJR線の相模原とか淵野辺へ出ていくような路線なのですが、逆に言うと、半原の便がもともとは淵野辺のほ

うまで直接行けていたのですが、田名で切ることによりまして、一方で田名から半原までは本数を増やしてございます。それによって今までより少し利便が上がりご利用が少し増えているというようなこともありまして、ただ減らすだけじゃなくて、便数を増やしなから、お客様に利用しやすい環境をつくっているところでございます。

【鈴木（春）委員】 ありがとうございます。

【根本座長】 はい、どうぞ。

【鈴木（文）委員】 実は愛川町は、私が公共交通検討委員会委員長として関わっているため、私も半原方面へ行くバスの利用者でもあるのです。この愛川町、いわゆる13ページの図でいくと、箕輪辻というところから下側の方面から見た田名バスターミナルの効果といたしますか、これはやっぱり大きなものがあります。

以前は、半原から箕輪辻を通過して、田名を通過して、当時は田名バスターミナルではなくて上田名だったんですけれども、それが淵野辺駅へ行く1本。これ、結構距離が長いものですから、やっぱり定時運行ができていないのです。特に淵野辺から来るほうが、途中で遅れて、愛川町に入るところには相当に遅れて来る。だから、愛川町では、愛川町から出るほうはいいのですけれども、愛川町へ来るほうは本当に時刻表どおりに来ていないような状況だったのです。これを田名バスターミナルで系統を分けたことによって、かなり定時性が高まったということが1つあります。

それから、もう1つは、今、永山さんが仰ってくださったように、便数が、ものすごくではないですけれども、増えましたので、利用可能性が増えたということが1つ。それから、今までは愛川からは淵野辺へ行くしかなかったのですけれども、田名で乗り継ぐことによって、逆に橋本でも相模原でも淵野辺でもほぼ同じ条件で行けるようになったというのはやっぱり利便性が高まった。さらに北里大学へも乗り継ぎができるようになったというのは、やっぱり愛川町民にとってみるとかなりの利便性の向上になっていて、そういうこともやっぱりバスの利用可能性を高めているのだろうなど。

ですから、愛川町の中で聞いても、当初はやっぱり、何で真っ直ぐ行けたのが乗り継ぎになるのか、というような声はあったのですけれども、今聞いてみると、結構バス便利になったねという声が多くなっているように現地で聞いていると思います。そういうことが相まってプラスにつながっていったのではないかなと私は思っています。

ただ、私、この田名バスターミナル、何度も行ってみてちょっと感じる場所があるのは、インフォメーションですね。1つは、田名バスターミナルへ到着をした。この次乗り

継ごうとしたバスがどこから出るのかというのは、全体の案内板はあるのですが、バスを降りた時点で分かりにくいです。ですから上屋の部分に、どこ方面というのがどこからでも見えるような表示があると、そのほうへ向かっていけるので非常に分かりやすいのですが、それが無いものですからあらかじめ知っていればいいのですが、そうでないと分かりませんよね。

それから、もう1つは、逆に今度は、各方面からの便を受けて、例えば半原行きなら半原行きが発車するとしたときに、5分とかそのぐらいの接続時間でうまくダイヤが組まれているのですが、逆にもし接続便が遅れてきたときに、どのぐらい遅れているのかというのが半原行きのバスの運転士さんが判断できないものですから、基本的には時刻通り出すわけです。そうすると、出て、信号のあたりのところで接続のバスが来たりすることがある。だから、何らかの形で伝える必要がある。運転士さんがスマホで位置情報を見ているわけにはいかないので、接続で出る運転士さんがわかるような、つまり、接近がわかるような情報システムがこういう場所では必要ではないかなと。この2つは、実際に私、現地に行っていて思っていることですので、この機会にちょっとお伝えさせていただければと思います。

【永山計画課長】 その部分は私たちも痛感しておりますので、課題だと思っています。より乗り継ぎがスムーズにいくようにというところをまだまだ解決しなければいけない部分はあるかなと感じております。

【根本座長】 ありがとうございます。

【鈴木（春）委員】 すみません。今のところでちょっとお聞きしたいんですけれども、この田名バスターミナルの運用というか、整備した後のその後の施設の活用とか改善とかというのは、どういった主体が行われているのでしょうか。運用というか、例えばサインの改善とかシステムの改善というのは、どういったところで協議されているのか教えてください。

【永山計画課長】 相模原市の中にも会議体がございますので、大きい意味ではその公共交通会議でございますけれども、あとは、交通担当がいらっしゃいますので、そこで使い勝手のよさというのは日々お話しさせて頂いております。

【鈴木（春）委員】 相談ということですか。

【永山計画課長】 はい。

【鈴木（春）委員】 なるほど。ありがとうございました。

【加藤委員】 すみません。私もこういうのは散々やってきて、散々失敗してきたのですけれども、いいことがありますけれども、なかなかうまくいかない。でも、そのツボはただ1つで、乗り継ぎが保証できるかどうか。割引とかはやればいだけなので。電車だったら定時性が高いのでうまく乗り継ぎができるのですが、バスだとそういうわけにいかないで、乗り継ごうと思っても乗り継げないことがある。逆に、確実に乗り継がせようとすると乗り継ぎ先の便が待つてなければいけない。それをどういうふうにするか。それから、乗り継ぐ前の便の乗車前や乗車中に乗り継ぎ先にどう乗り継げることを伝えるか。その乗り継ぎが実際保証されるのかというところをきちんとできないといけない。そのあたりどういう工夫をされているか伺いたかったのですが、時間がないようですのでまた教えていただきたいと思います。そこをやらないと、乗客を減らすことが結構あるので、注意しなければいけないと思っています。

【根本座長】 乗り継げない確率というのは低いですか、今のところ。

【永山計画課長】 やはりバスですので、運行時間がやっぱりラッシュ時と若干変わるのでですね。お客様からご意見としていただくのは、当社がイメージしている乗り継ぎ便があるのですけれども、逆に少し早く着いてしまって、それこそ1本前のバスが行ってしまった。会社がイメージしている乗り継ぎ便より1本早いものが行ってしまったことに対してのクレームというのは頂く場合があります。あと、特に始発便につなぐ部分というのは非常に気を使ってやっております。

【根本座長】 ありがとうございます。乗り継ぎ拠点の非常にいい例、ベストプラクティスの1つじゃないかと思いました。どうもありがとうございました。

さて、続きまして、神姫バス株式会社様よりご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【竹内地域公共交通担当課長】 本日はこのような機会を設けて頂きまして、まことにありがとうございます。それでは早速、地域のバス利用環境の向上につきまして、神姫バスグループの事例を紹介していきたいと思います。

まず3ページですけれども、弊社は停留所上屋の設置等に運輸事業振興助成交付金を活用させて頂いておりますが、沿線地域からも応援して頂いておりますので、その事例を紹介したいと思います。左上の上屋につきましては、地元で手袋をつくっている企業さんにご厚意で上屋を作って頂いております。左下のほうは、地元の工業高校の方が卒業の記念で林業組合と一緒に地域の人と瓦つきの上屋を設置頂いております。真ん中の標柱ですけれ

ども、こちら、要望がありまして、路線を新設した暁に、産業団地のほうから停留所を寄贈していただきました。それから、右側の停留所の標柱につきましては、自治体との利用促進プロジェクトの一環でLEDライトを設置したものであります。

4ページです。左の関西学院大学につきましては、ロータリー内に1日約200本のバスが発着しておりまして、3,000人の方の乗降がございます。現在は連節バスも乗り入れておりまして、その乗り入れも考慮して図面を描いて頂いております。右写真の建物は、弊社がこの4月29日にオープンしました自社商業ビル「キューエル」です。1階にカフェを入れることで、バス待ち空間を提供しております。余談ですが、追加資料の中でそのキューエルの資料を入れておりますので、またご参照頂いたらと思います。6月3日から深夜バスを本格運行することになりました。これによって、姫路駅前での市民の方の滞在時間がこれまでに比べまして1時間ほど長くなりますので、まちのにぎわいの創出にも一役買っているものと考えております。

次のページですけれども、沿線施設の中にもバスロケ表示器を設置しておりまして、2015年春に導入して以来、約30基設置しております。スマートフォンとも連動してまして、バスロケ検索ができるようになったこともあり、サイトのアクセス件数は、神奈川中央交通さんには及びませんが、1日2万5,000件です。今年から全エリア展開したので、何とか頑張っていきたいと思っております。

次のページは、サイクル&バスライドの事例です。「姫ちやり」といいまして、姫路市が公共交通の二次的交通手段として実験を行いました。1日100円で利用できまして、大体1日100人の方がご利用されております。今後、本格運用の話もあると聞いております。

基幹バス停留所の高度化事例としまして、乗り継ぎ動線上に配置しました誘導サインの事例を紹介させていただきます。姫路城は、別名白鷺城という名前があるのですが、グランドオープンで「白過ぎ城」というふうに言われておるのですが、実はその時期と同じくしまして姫路駅前もリニューアルオープンしております。その際に、自治体だけではなくて、関係者、我々も入りました推進会議の中で再開発計画を考えていくことができました。

それから、サイン計画です。このポイントにつきましては、別途駅前エリアの関係者が参画いたしました実務者レベルの会議体を設置し、同じテーブルで協議することができましたので、各ルール共有、各事業者の管轄を超えた協議ができたことと考えております。

それでは今から、お客様視点で、新幹線から降りてきて、バス乗り場に行くのをシミュレーションしてみたいと思います。下のA、姫路駅のコンコースから出まして、ペDESTリアンデッキ、Bを通るルート、それから、横断歩道を渡ってCを通過してDの乗り場に行くルートを追いかけていきます。

まずJRコンコースから出た風景です。かなりいい位置の柱に60インチの表示器を設置して頂いています。これはJRさんとも一緒にサイン会議をやっていく中で、皆さんが姫路を楽しんで頂くにはこういう協力が要るよねということで、かなりいい位置に設置させて頂いております。タッチパネル式で、バス乗り場、バス時刻表、地図が表示されるようになっております。

9ページです。ペDESTリアンデッキ上のサインです。統一ルールで、会社ごとに決められたカラーや、ピクトグラムを表示して、それを追いかけていくと乗り場に辿り着くようになっております。

10ページ目は、バスターミナルのそばの案内看板です。お問い合わせ頻度の高い目的地への情報は、その情報をピックアップしまして、案内業務の効率化と、お客様がスムーズに乗り継ぎできるように工夫しております。

11ページですけれども、同ターミナルにおけるバリアフリー化による移動制約者への配慮といたしまして、エスカレーター、エレベーターのほか、テラス型乗り場の設置の事例を紹介しています。テラス型乗り場は、我々事業者のほうでも試走いたしました。前後にバスがとまっても安全に入れる進入角度を測りましたら6度だったのですけれども、あわせて車椅子利用の方にも対応でき、かつ乱横断がなるべく抑制できるように考えて安全柵の切れ間の範囲を検討して、それを反映して頂いております。

12ページですけれども、大きなスーツケースを運ぶ人が多いリムジンバスの乗り場では、マイカーとの乗り継ぎがスムーズにできるように、すぐ横になるように配置した工夫がこちらの紹介事例となっております。右のイオンモール神戸北につきましては7つの路線が入っておりまして、平日が140本、休日が186本発車しております。この4月からは連節バスも乗り入れを開始しております。

また、バスロータリーを整備する際につきましては、13ページの右の写真のように、できる限り実車両を持っていきまして、軌跡を確認させて頂いて、より安全な乗り場となるように心がけております。

それから、14ページの事例です。上屋等待合施設がない停留所ですけれども、2つの

ルートのダイヤの発車時刻を調整致しまして、お客様がバスを待つ負担を軽減できるよう工夫された事例であります。こちら、地図に書いてあるように、密度が114人と非常に田舎の路線ですので、渋滞に巻き込まれることは幸いあまりないので、うまく接続できております。バスを縦に2つ並べて、お客様がそれぞれのバスより、同じ時刻に到着して同じ時刻に発車する間に移動されるということになっております。こちらは過疎地でなかなかバスを多く投入できませんので、その分、乗りかえプラス、ダイヤ面での工夫でうまくバスの総量を落とすように工夫された路線となっております。

15ページにつきましては、道の駅に設置されました停留所の事例ですけれども、一般路線バスと高速バスが計8路線乗り入れております。近隣には高校がありまして、1日に大体300人の乗降があります。追加資料の中で道の駅のパンフレットも入れておりますので、またご参照いただければと思います。

次に、走行環境の改善についてお話しいたします。姫路駅前のリニューアルは先ほどご紹介させて頂いたとおりですけれども、この駅前の広場の一番のポイントはトランジットモールです。従前は300メートルの範囲に乗り場が5カ所に分散していました。姫路市交通局さんのバス乗り場も別の場所にあり、それがばらばらになっていたんですけれども、100メートルの範囲内1カ所に集約しました。あわせまして、バス、タクシーなどの公共車両専用の道路に改修しております。

17ページは、姫路駅から姫路城までを結ぶ大手前通りの写真の比較です。ご覧のとおり、左側が6車線から、右が2車線に変更されております。そのかわり、歩行者空間の拡充もなされております。下の右の写真のように、芝生広場が整備されておりまして、子供が走り回れる駅前広場となっております。

18ページは、PTPSの導入事例です。記載の赤いラインは、姫路市内における弊社の重要路線で、それぞれ約1分の時間短縮につながっております。

最後に、19ページ、20ページで、利用環境と走行環境の改善のお願いを記載しております。1つ目は、自動車専用道路へのバス停留所の設置と、付随する施設整備のお願いであります。左の写真の高速舞子の停留所は、明石海峡大橋の橋脚の5階部分にありまして、JRと私鉄の駅がその下にあります。交通の重要な結節点となっております。1日当たりの発車本数は発と着と合わせて約600便。それだけの本数が運行しておるのですが、乗り場の横に、奥のほうですけれども、待合所があって、その下の4階の部分にトイレがあるだけの施設となっております。

特にこういった複数路線、15社入っておりますので、複数事業者の運行、多頻度停車する停留所、それから、ここにつきましては鉄道駅との乗り継ぎ停留所になっておりますので、そういった停留所につきましては、特にお客様が快適かつスムーズに乗り継げられますよう、待合所の設置のほか、できましたら乗車券発売窓口等の施設整備にご協力いただければなと思っております。また、田園地域におきましては、やはりパーク&バスライド施設の整備もあわせてお願いしたいところでございます。

それから、添付資料ですけれども、「八多町交通ニュース」ということで第2号と第4号を抜粋して入れております。地元の自治会長さんが、我々と一緒に膝を突き合わせて話し合っ、て、どろどろした話だとか、あるいはイチゴを食べながらわきあいあいとお話ししながら、バスのことについて語って、地域の交通を考えている、そういった会議があります。

ここで見ていただきたいのは、第2号を開いていただきましたら、News 2ということで、「吉尾インターでの乗り継ぎがお得で便利です。」、こちら、地元の方とかが考えて頂いた資料ですけれども、地元の方が、ここは乗り継ぎ施設だというふうに決められて、何とか地域のバスを守るために、マイカーを使わんでも、バスを乗り換えたら三宮の方に行けますよということを地域の自治会長が地域住民に直接アプローチして頂いている、そういったものとなっております。

それから、もう1つの第4号になりますと、地域の方はどういう調査結果が出たのかといいますと、左上の間15の黄色い枠ですけれども、吉尾インターにバスで行けるようになって便利だと。地域の方が、ここはバスの乗り継ぎできるポイントだねと意識づけられたところで、何とか吉尾インターで乗り継いで、バスを活性化、少しでもローカルバスに乗ってもらおうと取り組んでいる、そういった内容となっております。

最後に、弊社が連節バスを導入致しました際にご協力頂いた交差点の改良や停留所施設の改修について記載しております。おかげさまで、平成25年の運行開始以来、これまで事故なく安全に運行できました。これはひとえに走行環境整備におきまして国土交通省ほか道路管理者様のお力添えがあったからこそと思、い、感謝を申し上げます。今後とも、多角的な視野を持ちまして道路活用を考え、鉄道受けといった交通モード間の接続強化に対応できるBRT導入の促進など地域のバス利用環境向上に向けまして取り組んでまいりたいと考えております。ご清聴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、今のご説明に対して、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。

【若菜委員】 すみません、質問は、15ページの道の駅の乗り継ぎ拠点化のところですけれども、何となくこの写真を見るだけだと、乗り継ぎ拠点というよりは、単純に6系統入っているだけのようにも見えるのです。乗り継ぎ拠点となるところに実際に道の駅がちゃんとあるかどうかというところも私はあると思うのですけれども、乗り継ぎ拠点であるのであれば、何か工夫されているのかというところと、あと、私もこういう場面結構あるのですけれども、お店からえらい遠いところにぼつんとバス停があって、そこで待つのが寂しいとか、どうしても動線上はマイカーの停めるところが優先されると思うんですけれども、事業者さんから見ると、道の駅を乗り継ぎ拠点にしたいといったときに、道路関係とか駐車場関係でどういう動線がいいとか、何か希望とかあれば率直に教えていただきたいなと思います。

【竹内地域公共交通担当課長】 最後の回答からさせていただきますと、駅前ロータリーとかロータリーを整備するときに3つのお願いをしているのです。1つ目は、やはり安全が最優先ですので、歩行者と公共交通あるいは自家用車の分離です。広い駅前とかでしたらできるのですけれども、狭いところだと、もうぎゅうぎゅうに入って危ないようなところがありますので、そういったところをまず1つ目にお願いしております。

2つ目は回遊性です。ロータリーを作るのですけれども、その中で回遊、1周ぐるっと回ることができなければ、例えばバスが遅れてきて、後で入ってきたバス、それが実は最初に出ないといけなバスですよといったときに、じゃ、前に入っていたバスがそこで回遊できなかつたら、道の外に出ていって道路ループで帰ってこないといけなということになるので、そのロータリーの中で回遊できることをお願いしています。

そして、最後、3つ目につきましては、そこが将来的に拠点化することが考えられますので、そこで待機するバースを設けて頂きたいとお願いしております。今は路線バスしか走らないとしても、将来的に小さなコミュニティバスとかも走るかもしれませんので、将来の投資を考えて、1つでもそこで待機できるバースがあれば、定時発車もできますし、新たな移動手段の発生も考えられますので、その3つをお願いしております。

それから、最初のご質問ですけれども、実はこれ、バスの車両見ていただいたとおり、全但バスです。神姫バスで道の駅の中ではなかったもので、それで、隣の北側を見ますと、1つ事例がありましたので、写真を撮ってきて載せているのです。全但バスにヒアリングをしましたところ、実際乗り継ぎがなかなか発生していないのが現状であるということに

なっています。ただ、ここを通っていく6つの路線バスがありますので、例えば乗ろうと思えば、別の谷からここまで出てきて、別の谷に行こうと思えばできます。

それから、店舗から離れている部分については、道の駅ですので、お子さんだとかが走り回ったりだとかされていると思いますので、やはり大きなバスは少し端っこのほうにしないとだめだねということでこういう風になっているのかなと思っております。

【若菜委員】 ありがとうございます。

【根本座長】 ありがとうございます。他いかがでしょうか。

【加藤委員】 全但バスの例が出ましたけれども、やっぱり乗り継ぎできないところを乗り継ぎ拠点というのはセンスがない。そこはすごくシビアに考えたほうがよくて、結局、乗り継ぎするということは、乗り継ぎ前から乗り継げることが分かっている保証されているという、そこが大事なことなので。その拠点には一応全部の路線が入っているので、自分で調べて乗り継げるか考えろというのでは機能しない。それぞれ10分に1本とかあれば、要するに、東京の電車みたいなものであれば乗り継ぎは10分待てば必ずできるわけだから。でも、こんな田舎の1時間、2時間に1本しか便がないところで、乗り継ぎ方策を何も考えないでやったとしたら、それはまずいということです。ただ、道の駅とかであれば、そこで待つことができるから、「おいおい、もう来ちゃったのかよ」という、逆もあり得ます。そうすると、施設との近接性の話が出てくるのだけど、一方で、さっきのような、駐車場内での動線の交錯みたいな話が出るということですよね。

動線、回遊、それから、待機という話も出ましたけれども、それをやると、スペースを大きくとらざるを得ない。例えば駅前広場であれば、駅とまちとの間がすごく開いてしまう。そうすると、にぎわいが減るといことが起こる。だから、本当は駅前広場はコンパクトのほうがまちを賑わうようにするにはいいし、歩くのも短く済むのだけど、それは事業者さんにとっては、定時ダイヤだとかに難がある。待機スペースが駅前広場の外にあったほうがいいのかと考えるし、あるいは地域によっては、駅を起終点にするのではなくスルーする系統の方がいい場合もある。だけど、それは定時運行の妨げになる。この辺のバランスをどう考えるか。

今、バスロケを含めて、運行状況についてきちんと把握して出せるようなシステム、それから、それを車内で表示して、乗り継ぎ情報を運行状況に応じて提供できるものもあって、実際やっているところはあるわけで、やっぱりそういうものをフルに入れていく必要があるのかなというのは思います。

あと、個人的には14ページのものが一番好きで、これはそんな小難しいことは一切考えなくても、バス路線がX字に重なり、そこで、「はい、乗りかえてね」とか行ってまた行くので、両方から両方の行き先に行けるということですがけれども、そこで聞きたいのは、実際問題どれぐらい、何割ぐらい、これ乗り継ぎをしているのかということです。

【竹内地域公共交通担当課長】 1日の利用者が、実はここの停留所の乗降が20人です。その半分の10人も乗り継いでいらっやっています。

【加藤委員】 10人も？

【竹内地域公共交通担当課長】 はい。

【若菜委員】 半分だからすごいですね。

【竹内地域公共交通担当課長】 それが多いかどうかは地域を見に行ってみたらよくわかると思うのですが、こちらは重要な乗り継ぎ拠点となっております。実はダイヤだけではなくて、ICカードを使いまして、町内の移動でしたら100円均一で乗れますよ。その差額は町のほうがきっちり後で精算していただけるのです。それに加えて、この多可町の町民の生活圏域は、隣の西脇市の市民病院と加西の市民病院のほうに行きたいのです。隣の町まで行くと運賃がぐっと高くなるのですが、隣の町へ行っても300円という特別なICカードを導入しております。地域の方も実はそれを導入したら、高校生がぐっと増えましてバス1台で乗り切れなくなりまして、増便したことになって費用対効果でどうなのかちょっと微妙なところはあるのですが、地域の方には喜んで頂いております。

【加藤委員】 私も同じようなことをやっていますが、最初から方向幕に、乗り継ぎ便も含め両方の行き先を出してしまっているのです。

【竹内地域公共交通担当課長】 そうなのですか。どちらですか。

【加藤委員】 愛知県の東浦町です。最初から行先を出していれば、別に乗り継ぐ、乗り継がない関係なく、これは行けるのだということをPRしていますよね。ただ、その町はすごく渋滞が多いところで、乗り継ぎ保証がやっぱり大変。だから、大きく遅れたときには、お互いに電話連絡をして、乗り継ぐ人がいるかないかということをチェックして、いなければもう解放してしまうというのもやったりする。

ここはそんなことはしなくていいところでしょうけれども、もう少し都市部では、これは乗り継いでそこへ行けるよということを伝える工夫と、乗り継げると言うのならきちんと乗り継がせてあげる工夫と、ダイヤとか到着予定時刻とかでちゃんとわかるようにする

ということをきっちりやっついていかないといけない。路線を切ってしまうと、その結果乗り継ぎして行けることがわからなくなって乗らなくなるということが全国各地でよく出ている。そういうハード的なこととソフト的なことの融合をちゃんとやらないといけないんだろうなと思いました。

【竹内地域公共交通担当課長】　そうですね。ありがとうございます。

【根本座長】　ありがとうございます。ほかいかがですか。

【鈴木（文）委員】　私も神姫バスさんのご発表の大体のところは見に行きました。14ページの場所には行っていませんが。私も乗り継ぎ抵抗をなるべく少なくするというこことで行ったときに、目の前で相手のバスがいて乗り継げるといことは非常に大切だと思いますので、このやり方でうまく接続ができれば非常にいいことだと思います。ぜひ見にいかせて頂きたいと思います。

【竹内地域公共交通担当課長】　ありがとうございます。

【鈴木（文）委員】　別の質問で、実は神奈川中央交通にも同じことをお聞きしたかった部分もあり、また多分遠州鉄道さんにも関わってくるのですが、パーク&ライドとかサイクル&ライドの場所の選定ですね。パーク&ライドとかサイクル&ライドは、自然発生的に既にもう自転車を置いて利用している方がいるとか、あるいは違法だけど、適当に駐車して例えば高速バスストップみたいところで高速バスに乗っている方がいるとか、そういうところが一番定着するじゃないですか。そういう意味では、こういうパーク&ライドやサイクル&ライドの場所を設定するときに、どんなふうなお考えでやっているのかお伺いできればなと思います。

【竹内地域公共交通担当課長】　6ページをご覧頂きたいのですけれども、6ページの下、こちら、歩道橋の下です。実は姫路市のほうで設置して頂いたのですけれども、もともこの白国南口停留所は、違法駐輪といいますか、お行儀悪く自転車がばらばらに置かれていたところでした。そのほかにも幾つかそういう場所があったのですけれども、姫路市のほうから、まず市内で乗降者数の多い停留所を教えて下さいという様に聞かれました。それで、優先順位の上位30位までを提供して、その中で駐輪場があるかないかをチェックしたところ、たまたまここはないね、かつ駐輪場が容易に設置できるねと、そういったところから優先的に導入してっております。

【鈴木（文）委員】　やはり、ある程度自然発生的にそういった流れがあるところに目をつけてらっしゃるということですね。

【竹内地域公共交通担当課長】　　そうですね。

【鈴木（文）委員】　　ありがとうございました。

【根本座長】　　ありがとうございました。

【鈴木（春）委員】　　最初にご説明いただいたバス待ち環境の改善のところ、企業や事業者が自発的に寄贈したりとか、住民の方が寄贈するということで、それを自発的に来るのを待つのかとか、何かそういう、少し動けそうなところに働きかけられているのかとか、あるいはこういう改善をしてほしいという問い合わせがあったときに提供できるようなメニューがあるのかとか、何かそういう取り組みがあったら教えて頂きたいです。

【竹内地域公共交通担当課長】　　表紙1ページ目見て頂きたいのですけれども、こちら、写真を入れているのですけれども、これにはいろいろな意味があります。1つ目は上屋です。実は兵庫県の稲美町というところがあるのですが、稲美町で地域公共交通会議あるいは町の施策の中で、1年に1基ないし2基ずつ上屋を設置していきましょう。補助金を出すので、神姫バスがつくってくださいねということで、100%稲美町の出資でつくらせていただいております。初期投資は稲美町ですが、維持は神姫バスのほうで請け負いますので、長く使っていく間にテントが破れたりした際に神姫バスのほうでやらせていただきます。

そして、もう1つ意味があるのが、地域公共交通会議が終わって、さあ、皆さんで帰りましょうということで、みんなでバスに乗って帰っているところの写真です。みんなでバスに乗って帰る、そういった取り組みをやっております。稲美町につきましては、そういったいろいろな取り組みをしていく中で利用者がふえておりますので、役場の機運も上がって、上屋も設置する補助金を出しましょうというプラスのサイクルに働いている町です。

【根本座長】　　ありがとうございました。

それでは、時間の関係もありますので、続きまして、遠州鉄道株式会社様よりご説明をお願いいたします。パーク&ライド、サイクル&ライドの場所の選定についてもちょっと触れて頂ければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

【宮田運輸事業本部長】　　それでは、遠州鉄道でございます。浜松からやってまいりました。私どものバスの取り組みについてご説明申し上げます。

まず浜松といってもご存じない方が多いと思うのですけれども、政令指定都市の中では公共交通分担率が非常に極端に低い都市です。遠州平野という平野に浜松はございますが、これが非常に広いということ、それから、スズキさんというメーカーの城下町であるため

に、やはり車がたくさんおられる。一家に2台以上の車があるのがざらということでございまして、公共交通の分担率が非常に低いということです。

そして、10万人当たりの人身事故も非常に多い。ダントツに多く、おそらく今年もうじき出るのですが、全国のワースト1を7年連続という非常に不名誉な町でもございます。今、公安、それから、行政、民間含めて、何とかワースト1脱出をしたいという様にいろいろ運動しているのですけれども、非常に厳しい状況です。

そうした中で、バス・鉄道の利用者数の推移ですが、このようにバスにつきましては非常に大きく減っております。鉄道線が、JRさん、それから、私どもの鉄道、そして、天竜浜名湖鉄道とございますが、こちらはほとんど横ばいで推移していますが、特に路線バスについてはどんどん今、減っている状況です。

これは浜松市が出しています都市計画マスタープランです。基本的には拠点ネットワークということで、コンパクトシティを標榜しています。

JRと私どもの鉄道線、それから、私どもの主要幹線がここにあります。これが私どもの遠州平野にございます路線図です。赤い丸がバスの営業所、それぞれにつきまして幹線の路線がずっと走っています。色がついているところが大体幹線の路線です。黒い点線が私どもの鉄道線です。基本的には、ほぼ全てがJR駅から放射状に出ています。以前は、通過系統ということで2つの系統を結んでやっていましたが、やはり時間通りに到着ができないので、今は通過系統を切り、基本的には浜松駅バスターミナルでの乗り換えが全てとなっております。

そして、平成9年になりますけれども、全国初のオムニバスタウンに指定されております。行政、公安と連携して、「ひと・まち・環境にやさしい」快適な交通・生活の実現を目指して施策を展開してきました。バス専用レーン・優先レーン、それから、PTPS、待ち合いの快適化、急行運行・バス路線の再編です。それぞれについてご説明します。

まず、バス専用・優先レーンです。こちらの色がついている部分につきまして、優先レーン、時間帯によっては専用レーンとなっております。7時～9時、17時～19時の時間帯で優先レーンが専用レーンに変わります。ただ、一般車両の進入を抑制しているのですが、やはり空いているものですから入ってくる車両が絶えないので、年に数回、警察、行政と連携したキャンペーンを実施しており、さらに本年はそれに加えて7月にも実施を予定するなど、関係機関のみなさまのご協力のもと、推進しております。

それから、PTPSです。内容はご承知と思いますが、これが浜松市中心部5.2キロの

区間に23カ所の感知器を設置しております。ただ、これが本当に有効に機能しているのかどうかというのをある大学さんと一緒に検討しようということで、今、その検討、データの分析をしようとしております。

それから、待ち合いの快適化です。全バス停2,800弱ありますが、上屋194カ所、ベンチ1,420カ所を設置しております。上屋についてはもっと多かったのですが、自前でやっていると、どんどん老朽化していきます。先ほどの利用人口の減少によって老朽化したものを投資してまた作り直さなくても、もうなくてもいいよというところも多いものですから、今は減少傾向で194カ所まで減っています。ベンチは、天竜というのは非常に杉の木の産地です。その森林組合からかなり立派な大きいベンチを大量に購入しまして、これを置いております。近年これをひっくり返して喜ぶという非常に問題な人間が出てきて、業務に支障が出るぐらいの本当に悪質だったものですから、警察が逮捕してくれて、助かっているところです。

そして、バスロケーションシステム、これも実は昭和61年から私ども始めておまして、今、バス停の358カ所に接近表示の装置がついている。それから、行政機関、大病院の中には大きな表示機が今ついています。バスロケにつきましては、Webでも公開しておまして、アナログ、いわゆるガラケーでも見られるようになっておまして、運行状況や現在地の確認が可能です。

それから、バス運行時間の見直しです。とかくバスの所要時刻を今までコストと見てまいりましたが、やはり時刻どおり着かないというのがお客様にとっても、乗務員にとっても非常にストレスであるので、今回初めて大幅に運行時刻を見直しました。4月のダイヤ改正で2,500分を加算しました。これはもう本当に過去の歴史でないようなことですが、やはりお客様の信頼を回復していただくというふうなこと、それから、結果的には乗務員のストレスが減って、今、事故も減少傾向にあるところです。ただ、これにとどまらずに、PDCAを回しまして、次の10月あるいは来年の4月にさらなる改善を行っていきたいと思っております。

それから、バス路線・ダイヤの再編の中で、いわゆる急行便を運行しております。追分すいすいバスというのが、姫街道車庫からの乗車専用で、萩丘、あとは学校とか市役所で降ろすということ、浜松学院高とか、浜松学芸高校とか、浜松市役所、元城町という、多くのお客様の降りるところにずっと降車専用で降ろしていくということがございます。これで通常系統49分が10分短縮できております。

それから、オレンジエクスプレス、これは三ヶ日という非常に離れた県境にある町から、東名を使いまして特急で行くということです。これも通常系統104分に対して66分で着きまして、遠隔地の学生さんから非常に大きな支持を得ているところです。

それ以外に、モーニングダイレクトという、浜松駅に寄らずに、各地から学校へ直接送るといものがございます。これも結構乗ってくださったのですが、最近、特に私学を中心に、囲い込みのためにスクールバスを出すようになってきまして、それのおかげでモーニングダイレクトが今どんどん減っているのです、今後はこれも見直さないといけないという、今、岐路に立っているというところです。

それから、私どもの鉄道の駅で、今までは新浜松駅からバスターミナルという流れだったのですけれども、これを途中の駅で降りて途中のバス停から乗るということで、時間短縮、それから、混雑も緩和できるということで試したところ、お客様が増えたというところです。

それから、先ほどのお話のパーク&ライド、サイクル&ライドです。パーク&ライドは、バス営業所なんかには、もしくは車庫に10カ所バス利用者専用の駐車場を設置しております。これは基本的にはやはり広い土地がないとできないので、私どもが土地を持っているところで看板を立てて、来てくださいねということでやっております。

最近、私どもの、北限でもないのですけれども、通常ダイヤとしては北にあります山東というところがあるのですが、そこに12台程度のパーク&ライドを設置しました。新聞が非常に大きく取り上げてくださいます、特に奥の山間部の地域の方がそこへ停めてバスに乗って頂くというようなことがこれから結構ふえていくのかなと思っております。今、枝線をある程度切っているのです、地域のコミュニティバスなんかとそういった連携ができれば良いと、これから行政とも地元とも話し合いをしていきたいと思っております。

それから、サイクル&ライドは、43カ所に駐輪所を設置しております。これも先ほどのお話の神姫バスさんと本当に同じです。ある程度乗降が多いところで、土地が手に入る、借りられるというふうなところに設置をします。これにつきましては、浜松市が3分の1の補助をしてくださいます、上限300万ですが、非常に協力的にやってくださっているところです。

それで、今後の考え方ということで、鉄道線を軸としたコンパクトシティの実現があります。これは浜松市ともこういう話をしているのですが、先ほども申しましたように、駅前からの放射状の路線が私ども全てのバス路線でございまして、本当は駅とのフィーダー

バスをやりたいのですが、やってもほとんど乗車実績がないという非常に苦しい結果になっております。ただ、北部地方にスズキさんの工場あるいはヤマハ発動機さんの工場が移って、ただでさえ交通渋滞しているところがさらに交通麻痺状態になるのではないかと、今では、私どもの鉄道の浜北駅という駅からのフィーダー線の検討が今、非常に実現性高く叫ばれているところです。本当にやれるかどうかというのは、地域ともよく話をしながら運行ルートを含めて検討しなければいけないと思っております。東西については道路網が弱いので、たとえバスを出したところで大丈夫かなという、逆にそれが渋滞にならないかというようなことが少し心配です。

それから、私どもの上島駅から、イオンさんの大きなショッピングセンターがございまして、その上島駅経由のフィーダーは、やってみたら結構乗ることが分かってきたので、その辺は今後の状況を見ながらもっと増強するということもあり得ると思っております。

すみません、早口で恐縮でございますが、以上で終わりでございます。

【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て、委員よりご質問、ご意見があれば、よろしくお願いたします。

【鈴木（文）委員】 遠州鉄道さんが今までいろいろやられてきたことは、私も実は20年以上前ぐらいからいろいろなところで取り上げさせていただいております。非常にすばらしいことをたくさんやってこられて。今うかがっていて非常にショックだったのは、私はすごくいい取り組みだと思っていたモーニングダイレクトの利用者が減っているというのがすごくショックでした。

それこそ本当に早くからいろいろな工夫をしたり、あるいはバスロケなんかも20年前ぐらいに、こんなバス停にまでバスロケがついているのかというぐらいバスロケを拡大されてます。当然早くからそういった取り組みをされているということは、例えばバスロケなどにしても、施設の更新だとか、あるいは設置場所の見直しとかいろいろあるだろうと思います。先ほど上屋についての見直しの話ございましたけれども、そういった状況に応じた見直しあるいは更新等については今どのような取り組みをされてますでしょうか。

【宮田運輸事業本部長】 間違った情報でアナログ波がもう停止になるから更新をやめるみたいなことが社内で行われていて、潰れたバスロケのバス停は今まで更新してこなかったのですけれども、この間、業者を呼んで話を聞いたら、使えるということでしたので、今回、基地局を入れかえたということと、それから、アナログ波を増強するというので、

全てのバスロケが今後まだおそらく15年ぐらいは今までどおり使えるということなので、積極的にこれから再投資をしていきたいと思っております。ただ、バス停にあるのがあるのかと。基本的にはやはりご自宅にいて、「あ、バス来たからバス停行こう」というふうなお客さんが行動をしてくださるような施策をこれから考えて打っていききたいというふうな今思っております。

【鈴木（文）委員】 はい、ありがとうございます。

【根本座長】 ほかいかがでしょうか。

【若菜委員】 最後の、全部真ん中に、どうしても浜松駅に持ってこざるを得ないというところが本当に切ないなと思って、この会議に戦いを挑んでいるなという感じがするのです。バス&ライドもいいですけれども、もうちょっと道路構造上で、「もうここから中には入れないよ」みたいな、PTPSもいいんですけれども、それ以前に道路構造に関してもうちょっとこうしてくれればいいのかという、そこから切り込んだほうがいいのかとか、そういう要望は無かったのかなと思うのですけれども。

【宮田運輸事業本部長】 あまり多くは語れませんが、市の特性としてそういうことは言えないですね。

【若菜委員】 そうですか。わかりました。

【宮田運輸事業本部長】 それとあと、道路自体が環状になってなくて、まだ環状線の整備自体が十分ではないということもございます。

【若菜委員】 そうしますと、今、5ページに絵は描いていただいているのですけれども、これはまだ完成していないというふうに理解して見たほうがいいですか。すみません、私は現場がわからないので。

【宮田運輸事業本部長】 そうですね。先日もそれこそ国土交通省と浜松市の道路の検討会に呼ばれてお願いもしているのですが、例えばこの環状線なんかにつきましても、まだここら辺までしかできていなくて、この辺全くどうなるかわからない。これ、浜松市のところでございます。それから、これが国道1号ですが、この辺は人口があんまりなかったりして、この辺の道路もまだ工事中というところでございます。ただ、そこらがきちんと整備されれば、バスを走らせてお客さんが乗るかはまた別の話になるものですから。

先ほど申し上げた工場移転というのがこのあたりになるものですから、今、この道路の渋滞がすごく激しい。問題になっていまして、駅からのフィーダーをどういうふうにするかということを実際に考えなければいけない時代になっていると、こういうことでござい

ます。ですから、行政、公安ともまだまだお願い、協議を続けていかなければいけない事例でございます。

【若菜委員】 ありがとうございます。

【根本座長】 大きな工場が市内に幾つかあるということですが、その従業員の通勤の足を工場のほうも市と一緒に考えているというか、そういうふうな雰囲気はないのですか。

【宮田運輸事業本部長】 これは言ってもいいと言われているので、ヤマハ発動機さんは、浜北駅からの企業バスを出すということで、今、具体的な調整に入っております。

【根本座長】 そうすると、浜北から通勤バスを出そうとしているのですかね。

【宮田運輸事業本部長】 そうです。

【根本座長】 そうすると、それはなかなか難しいと。

【宮田運輸事業本部長】 いや、ヤマハ発動機さんはおそらくやります。

【根本座長】 乗ってくる？

【宮田運輸事業本部長】 はい。

【根本座長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

【加藤委員】 鈴木さんからの話もあったように、浜松は公共交通の優等生であったことは間違いないのですけれども、結果の数字としては出てきていないということで、私が浜松にかかわっていた数年前でも、遠州鉄道の幹部の皆さんは、「これだけやってもだめなので路線バスはだめ」というふうに公言しておられた。なぜそうなのか。単に自動車メーカーさんがたくさんあってというものでもない。我々の愛知県でも同じことですが、持ち直しているところもあります。

1つのポイントは、都市構造、あるいは道路が、公共交通がきちんと走れる形で整備されてないという、そこら辺のリンクージュが悪いということだと思っておりますが、何か、遠州鉄道さんあるいは浜松市さんでもできないことで、ここができていればもうちょっとよかったんじゃないかというのがあれば教えていただけるといいです。

【宮田運輸事業本部長】 私も去年の6月から来たばかりのものですから。ただ、今のお話の中で、過去の経営者がもうだめなようなことを言ったということですが、私、全くだめだと思っておりません。

【加藤委員】 それはいいことです。

【宮田運輸事業本部長】 私、非常に違和感を持っていたのが、「乗ることを考えろ」み

たいなことをよく言われたのですけれども、そうではなくて、選んで頂くバスにならないと、主体を持っているのはお客様であって我々ではないので、やはり時刻どおり来ないところが一番のお客様のストレスじゃないかと思います。だから、そこから手をつけて、信頼を勝ち得て、もう1回バスに乗ってもらおうと、私自身はそういうふうを考えております。

今、学生さんはちょっと厳しいですが、通勤につきましてはもう底を打った感がちょっと今来ていて、特にこの4月からは、運賃改定を認めていただいたということもあるんですけれども、ほぼ想定どおりの収益が上がってきているので、先ほどのバスロケをもっと身近なものにするとか、あるいは本当に遅延のないバスダイヤをつくるということではまだやれるのではないかなとは思っております。

【加藤委員】 浜松駅一極集中の路線網というのが1つ問題だと思います。浜松駅周辺は、遠鉄百貨店はありますけれども、百貨店などいろいろと退店もして、魅力的なのかどうかということはある。そこで、浜松市の政策として、途中でミニバスターミナルを設けて環状線もつくろうとした。でも、環状線はやってもうまくいかないということが続いているわけですし、あと、枝のほうを切ろうとされているので、浜松市で枝の方の維持の仕事をした私としてはつらいところですが、その枝をどうするかということも含めて、やっぱりここでも乗り継ぎというのがポイントになるような気がするのですけれども、そのあたりはいかがですか。

【宮田運輸事業本部長】 おっしゃるとおりだと思います。ただ、枝を切るといっても、スポンと切るわけではなくて、基本的にバスじゃ間に合わないからタクシーを、私どもの会社、タクシーがあるものですから、そちらをあわせてやるとか、あるいはさらにタクシーでもコストが合わないのであれば、もう地域でバスを買ってもらって乗務員を派遣すると、その3段階でいかにコストを下げたかというように提案しておりますし、実際にそれでやってくださっているところもある。ただ、そのつなぎの部分で、先生おっしゃるとおりで全くできていないので、それを整備していくというのがこれからの大きな課題かなと思っております。

【加藤委員】 はい、お願いします。

【根本座長】 ありがとうございます。

【若菜委員】 ごめんなさい、道路局さんの会議なので、確認で聞きたいんですが、定時性、速達性をまず上げるということで、整備としては、バスレーンとPTPSをもっと

増やしてほしいということでもいいですか。それとも何か他にございますか？

【宮田運輸事業本部長】 P T P Sの有効性を調査した中で、非常に有効であるのであればもっと増やすようお願いをしていくということです。

【若菜委員】 有効であるかどうかは今検証中ですか？

【宮田運輸事業本部長】 これは乗務員からよく言われるのですが、どうも運転していると、どんどん青になると聞いているけれども、青にならない。いや、そういうものじゃないのだよと言うのですね。

【若菜委員】 そうですね。

【宮田運輸事業本部長】 ですので、いわゆるバスプローブデータと行政が持っている通行のデータとを解析した中で、本当にそれがあるがゆえにいいのであるかどうか、やめてしまったほうが実は車は流れるのではないかというような意見もあるものですから、そういうものを含めて検討したい。

【若菜委員】 そうですね。ぜひそこはやっぱり証明していただきたいなど。ありがとうございました。

【根本座長】 ありがとうございました。それでは、時間の関係もありますので、この辺にさせていただきます。どうもありがとうございました。

さて、次の議題ですけれども、(3) 報告事項「バスタ新宿について」、事務局よりご説明お願いいたします。

【道路経済調査室長】 お手元の資料5に基づきまして、ご報告をしたいと思います。前回第1回、3月にこの検討会を開催したときに、4月からオープンするということで、バスタ新宿についてご紹介をさせていただきました。それで、表紙をおめくりいただきまして、4月4日にオープンし、1カ月間の利用状況について取りまとめた結果を昨日発表させていただいておりますので、その内容をかいつまんでご紹介します。

1 ページ目が全体の概要でございます。1 カ月間ですから、4月4日から5月3日ということでゴールデンウィークの真ん中ではございましたが、この1 カ月間の利用状況でございます。オープン1 カ月間の平均利用者数が、1 日平均約2 万人です。2 万人が何に該当するのかというのはなかなか難しいところではあるんですが、成田国際空港で国内線を利用している客と大体同じぐらいの人数でございます。もともと1,600 便程度を予定しておりましたけれども、徐々に移行していくということで、現在1,200 便が発着している状況です。1 カ月間延べ約58 万人ということです。

それから、新宿駅周辺のバス停を集約しまして、乗りかえの時間が大幅に短縮しているということ、それからバスタ新宿の前面にあります国道20号、車線数が2車線で、ここにタクシーの乗り場等がございまして、大分渋滞をしていたのですが、これが解消されているといったような状況になっています。

少し後ろに細かいデータがございますので、簡潔にご紹介をしていきたいと思っております。2ページでございますが、これが利用者数の推移です。4月4日に開業いたしまして、平日が大体1万5,000人から1万7,000人ぐらい、金曜日も含めて土日が2万人から2万2,000人、ゴールデンウィークが3万人弱といったような形で推移をしているという状況です。

次の3ページです。地域別の利用者数ということで、1カ月間の上位路線、右側の表がございましてけれども、1カ月間の1位が山梨・長野、2位が富士山方面ということで、ゴールデンウィークも同じような傾向になっています。左下に目的別の内訳が書かれておりますが、観光・レジャーが38%、帰省が35%という内訳になっています。

4ページです。乗り換え時間の短縮ということで、新宿駅周辺の赤丸あるいは青丸のところが従前のバス停でした。赤丸は既に乗り降りともバスタのほうに移動しておりまして、青丸が、乗車のみ移動して、降車のみは従前の場所です。一番時間がかかるのが西側、一番左側、新宿中央公園といったところが14分ほどかかっていたわけですが、当然、駅の直近1分ということで大幅な短縮になったと。右側に満足度の調査がございましてけれども、「満足」あるいは「やや満足」といった回答を頂いた方々が3割ほど増えていて、逆に「不満」だとか「やや不満」という方が大幅に減っている状況になっております。

5ページです。同じようにアンケート調査をしまして、満足度がどうなっているのかということがございます。グラフの左側で3つございますが、1つ目がバリアフリー・乗りかえやすさ、2つ目が待合施設とサービス、3つ目が悪天候時の乗り継ぎ環境で、従前は満足度が非常に低い、赤いところが非常に少ないところでしたけれども、バスタ新宿オープン後は満足度が非常に増えてきているということが見てとれるかと思っております。

6ページに利用者の方々の声を写真とともに少し載せております。今まではバス乗り場まで大きな荷物を持って階段で移動するのが大変だったのが、エスカレーター等で非常にスムーズになっています。それから、待合所も、特に冬とか、あるいは雨が降っているときには大変辛かったということに対して、暖かい待合所とか、あるいはWi-Fiも使えるということで、非常に便利になったという声が出ています。

それから、7ページですが、インバウンド、訪日外国人の旅行にどれくらい使われているのか、今回、バスタ新宿オープンに合わせていろいろなサービスが充実してきているということで、左側に例示といたしまして、例えば新宿発河口湖とか富士・箱根といったような割引周遊券をリニューアルしたとか、あるいは富士登山ツアーを販売したというようなことがございました。そんなこともあって、下側ですけれども、富士河口湖観光総合案内所での外国人に利用客数が前年に比べて1.4倍になっています。

高速バスを利用する理由というのが、右下に円グラフがございまして、料金が安い、目的地に直接行ける、乗車が快適で必ず座れるというようなところが利用する理由です。右上に、河口湖・富士エリアへの高速バスの便数が載せてありますが、バスタ新宿が一番多くて、東京駅といったような順番に今現在なっています。

8ページです。バスタ新宿の中に東京都が観光外国人に対する観光情報センターを設置しています。非常に利用しやすいとか、バスを利用していくことにしたといったような声が挙がってきています。

9ページです。前面が国道20号ですけれども、右上の写真は従前この20号沿いにバスの乗降場がありまして、タクシーの待ち行列等のために渋滞がかなり発生しましたが、今回バスタの中にタクシーの乗り場が移動したので、前面の道路は非常にスムーズになってきているという説明です。西側から来る渋滞が従前140メートルほどあったものが、ゼロになった。東側の新宿四丁目という交差点、ここは東側から渋滞がかなりひどかった、560メートルほどあるのですけれども、これも4割ほど減少してきているということで交通環境も大分改善されているという状況です。

10ページです。歩行空間の改善です。ちょうど新宿駅南口改札すぐから歩道になっている状況で、その歩道も非常に狭かったということです。非常に広々とした形になってきているということで、歩行空間も確保されています。

続きまして、11ページです。もともとバス停が新宿駅西口方面のいろいろなところに散らばっていたということで、それが集約されたことによって、西口周辺側の道路環境も改善されてきているという事例です。新宿の西口の中央通りということで、ちょうど駅のロータリーから西側に行く道路ですけれども、平均走行速度が向上している、急ブレーキの発生回数も大きく減ってきているということで、道路環境も改善されてきている状況にあるように思います。

12ページからは、利用者からの声を少しピックアップさせていただいております。高

速バスの利用者の声を12ページに載せております。1つにまとまって利用しやすくなったとか、非常に乗りかえがスムーズで便利になったという声があります。一方で、ベンチの増設だとか、あるいはコンビニ・売店で買い物ができたり、軽食がとれるようなところがあるとうれしいという声がある、それから、夜行バスとか、天気の悪いときに安心できるとか、暖かく明るい、あとは、表示が非常にわかりやすいといったような声が挙がってきています。

13ページです。ロゴについてもちょっと声を挙げておりますけれども、バスタ新宿という、この右側に書いてあるロゴですけれども、好意的な声があったということです。高速バスの事業者は、非常に定時性が確保されたとか、ターミナル内部が広くて利用しやすいということで、ドライバーの方の評判がよいという声を聞いております。タクシーの運転手の方からは、空港バスと直結したということで、ホテルへ利用する外国人客がふえたといったような声もあります。

最後、14ページでございます。訪日外国人の方の声ということです。英語の案内標識があっけすぐに見つけられたといったようなこと、非常にわかりやすくなってきれいになったということでもあります。ベンチとかトイレとかカフェとかロッカーが少ないといったような声もあるということもございます。商業事業者の声ということで、近くのお店の方々は、お客様が飛躍的に増大しているといったような声があるということもございます。

以上、簡単でございますが、ご報告をさせていただきました。

【根本座長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に対しまして、ご意見、ご質問があれば、よろしく願いいたします。

【加藤委員】 すみません、変なこと聞いてしまうかもしれませんが。すごくいいのができたと思っています。私も行きましたけれども、私はマニアなので大感動するわけですけれども、マニアでなくても、あれだけ色々なところへ行ける、いろいろな行き先があるというのは本当にすごいなというのは思うでしょう。ただ、それゆえに、多くの事業者さんは、やっぱりバスタへどうしても乗り入れたいとお考えになる。東京でバスターミナルだと、八重洲なのかバスタなのかという感じになるから、そうすると、既にあふれているような状態なので、一体どうされるのかというのは気になっているところです。

そのことも含めて、続行便が出せないという話が既にある。結構夜行バスとかですと、下手すると10台とかの単位で出てくるときもあるわけですけれども、そういうのは現状

だと対応ができない状況だと思いますが、どういうふうに考えておられるのかは聞きたいところです。

売店がないというのは、ネットでは非常に話題になったことで、やっぱりバスターミナルといったら当然あるだろうと。だけど、道路事業なのということなのかわかりませんが、つくろうとするとどのぐらいの規模のものが必要なのかという話も出てくるし、新宿なので店はほかにたくさんあるわけで、そこで買って来るべきだという話もあるし、商業施設が周りにありながら、バス利用者に合うようなものではないということもあり、難しいですけれども、どういうふうに考えておられるのか聞きたいところです。

あと、3階がやや寂しい感じがします。タクシーの場合はまとめたことでどういうプラスの効果があるのか。高速バスから乗り継ぐというものはあるのでしょうけれども、高速バスはもともと安いものなので、そこから結構それに匹敵するぐらいのお金を払ってまたタクシーに乗るといった需要がどのぐらいあるのかなとか、そんなことも考えてしまいました。そういう意味では、タクシーはどのようなプラスの効果があったのかは教えていただきたいです。

【根本座長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【道路経済調査室長】 まず1点目でございますけれども、先ほど1,600便という話があって、もともとこの新宿駅周辺のバスを利用している便がそのままバスタに移動したということでございます。実際はこの運営というのはターミナル会社のほうでされておりまして、その中のやりくりについては、今後ターミナル会社がどういうふうに考えていくのかということにならざるを得ないのかなというように思っているところであります。

一方で今回、新宿の事例ではありますけれども、そのほか、例えば今後、品川駅をどうするのかとかさまざまな議論がありますので、そんなところでも今回の事例なんかを参考にしながら、どうしていくのかというのはしっかり検討していかないといけないと思っています。

それから、2つ目、先ほどの声にもありましたけれども、コンビニだとか売店だとかというような声がありました。外国の方もそうおっしゃっているということで、そういう声が非常に多いということでございます。道路事業だからということではないとは思っておりまして、こういった声を踏まえて、どんなことができるのかはしっかり考えていきたいなと思っているところでございます。

あと、タクシーについては、先ほどの資料の中でタクシーの運転手の方の声を1つだけご紹介いたしました。まだ統計的にどうなっているのかといったところまでは十分分析はできていないところがございますので、今後その辺も含めてどういったことができるのか考えていきたいと思っております。

【道路計画調整官】 1点だけ補足させてください。コンビニについては、今日から公募を開始しまして、夏ごろには完成する予定でございます。

占用で入札するという形で広く公募しておりますので、お待ちいただければと思います。

【加藤委員】 ただ実際、夜とかものすごい人がいますよね。そういう状況で、店が入ると、待つスペースが減って大変になっていくのかなという懸念もあるのですけれども、その辺は何とかするという感じですか。椅子もいっぱいあるのですが、地面に座っている人もいっぱいいる。高速ツアーバスが乗合許可に変更になって入ったというのも大きいと思うのです。だから、結果的にすごくたくさんのもが入ってよかったのですけれども、当初からごみごみしてしまっているかなと。これからまた集中されることが予想されるので。もちろんあれはもう拡張する余地もないですよね。そこで、どうなってしまうのかなと心配です。また路上バス停を復活させるわけにもいかないし、本当に割り当て制みたいになっていくのですかね。これは運営会社の話ですか。

【道路計画調整官】 おっしゃるとおりで、当初900便を想定してあの施設はでき上がったと。ツアーバスが乗り合いバスに変わったということで、1,600便、約倍ぐらいになってしまったというところがございます。プラス、今は入れていませんけれども、一般車も入れる計画になっております。それを今、制限しているという状況でございます。3階は一般車の送迎ができるという計画だったのですけれども、それを今、制限しているという状況にあって、その分、3階はまだ余裕があるという状況でございます。今後、その一般車の扱いをどうしていくのか、その分も含めて高速バスの需要に対応していくのかといったところは、今後バス会社さんとも調整しながら検討していきたいなと思っております。待合所も、3階にどうするのかというところも余地としてはあるのかなとは思っています。

【加藤委員】 わかりました。

【根本座長】 ありがとうございます。他いかがでしょうか。

【鈴木（文）委員】 私はちょうど開業したそのときには日本にいなかったものですか、後になってから何回か見に行っているのです。この間ゴールデンウィークの最中にも

1度、夜までいて状況を見ていたのですけれども、バス会社の方とも意見交換した結果でいうと、思ったよりも早くから来て待っている人が多い。だから、結局、バスの到着直前に来て乗るというよりも、割と早目に来て、あそこで待っている人が多いために、常に人がいるような感じになっているというのがあって、その結果として、座るところが足りないとか、それから、特に連休のときに見ていて思ったのは、女性向けのトイレが長蛇の列になるのです。

それから、売店の問題。売店は、やっぱり隣接するビルの利用者層と高速バス利用者層というのは違うので、どうしても、隣接するビルにいろいろあるからいいじゃないかというわけにはいかないとすると、やっぱりあそこに何らかのものが必要だろうと思います。ただ、今、加藤さんからも意見があったように、あれだけの人がいることは、それこそキオスクのおばちゃんみたいな処理ができるような人がいないと多分大変なことになるだろうなというふうなことは予想できる。という意味では、多分今後いろいろ考えなければならぬことが出てくるという気がします。

それから、やっぱり続行便が出せないというのは、バス事業者にとってもこれは非常に不利なことなので。それと同時に、今後、新宿発着の路線が増やせるかというのと、これも今の状況を見る限りでは、かなりいろいろ考えないと難しいだろうということになると、下手をしたらほんとに、今でも続行便をほかから出しているわけですけれども、また路上バス停が復活みたいな話になりかねない。やはりちょっと長期的に検証しながら、どういう形が望ましいのか、一般車を入れるよりは、3階のスペースをもう少し有効にバスに活用していただいたほうがいいのかと私は個人的には思っていますけれども、いろいろ考えていただきたいところがあるかなと。

それから、サインについても、この中の意見にもありました。中のサインは非常によくできていると思います。ただ、例えば丸の内線からスムーズに行けるかとか、そういうことをいろいろ考えてみると、周辺を含めてのサインの連続性という意味では課題があるかなというところはちょっと感じたところがありますので、ついでに申し上げておきたいと思います。

【根本座長】 ではコメントとして伺っておきたいと思います。お答えになりますか。

【道路経済調査室長】 いろいろご指摘を頂きましたので、それを参考に今後考えていきたいと思います。

【根本座長】 ありがとうございます。他はいかがでしょうか。

【鈴木（春）委員】 すみません、参考までに教えていただきたいのですが、今後どういうふうに展開していくかを考える上で、ここのバスタ新宿を使う人がどういう分担率、何から来てどう乗りかえているのかというのが、できる前とできた後でもし何か違いがあれば、タクシーがふえているのか、電車がふえているのかとか、何かわかることがあれば教えていただきたいです。

【道路計画調整官】 1カ月の速報でございますので、これからじっくりといろいろなものを調べていきたいなと思っております。

【鈴木（春）委員】 そうですね。おそらくそれによって、新宿駅の中の構内を多分変えたりしなければいけないという議論になるのか、一般車の制限を続けたほうがいいのかという議論になるのかは異なってくるような気がしますので、ぜひ教えていただきたいと思えます。

【根本座長】 他いかがでしょうか。

【若菜委員】 すみません、ちょっと論点全然違うのですが、これだけ人が集中して、外国の人もいるということで、テロ対策じゃないのですが、そのあたり、安全性というのは何か検討されていますか。工夫されたりとかというのはあるのですか。それはもう管轄外ですか。

【道路計画調整官】 バスタ新宿に行っていればわかると思うのですが、常に警察の方がいらっしゃる。これだけ人が集まる場所ですので、開業前もいろいろなテロ訓練、防災訓練等させていただいたところがございますし、今のところ、警察の方々に協力させていただいて、バスの施設の中で混乱がないようにということでやっていますところがございます。普通の空港とかそういうところのターミナルでやっているようなところについてはやっておりますけれども、今後、人の集まりぐあいを見て、警察さんとも協力しながら、どういうことをやっていけばいいのかというところはちょっと工夫していく必要があるのかなとは思っています。これから状況を見ながら検討していきたいと思えます。

【根本座長】 私もちょうと一言。路線バスが道路上にとまって、お客さんが乗ったりおりたり短時間の停車をする。これは当然道路空間を使って構わないと思うのですが、高速バスのケースでは、先ほどもありましたように、お客さんはもうずっと前からターミナルに来る。切符買ったり、トイレ行ったり、食べ物買ったりするわけですね。だから、滞在時間も長いし、やっぱりこれ、路外で高速バスターミナルは設置するというの

が基本じゃないかなと思うのです。

路外であるとするれば、それは当然、底地、建物は、民間がそれを整備するというのもあってもいいかなと思います。ただ、今回の場合は、バスタ新宿は、オペレーションの費用は民間に出させていますけれども、土地・建物は基本的に道路で持っている。バス会社さんにとってはありがたかったと思うのだけでも、高速バスに関してはバス会社さんもやっぱり負担すべきじゃないかなという気もするのです。その点はいかがでしょう。

【道路計画調整官】 難しいご質問でございますが、おっしゃるとおりで、基本は路外に持ってくるものだと思っておりますし、今回のバスタ新宿については、10年以上前に考えられた官民連携での非常に初期のころのPFIのような事業でしたというところがあり、今現時点で考えてみれば、周辺ビルの収益をもう少しバスタ新宿の整備のほうに還元できるようなスキームができるんじゃないのか、あるいはもう少しバスの料金をとってもいいじゃないか、あるいはタクシーはなぜ料金を払わないのかといったようないろいろな問題があると思っております。我々も初めての事業でございますので、これらを検証して、今のバスタ新宿の事業についても、5年後に見直すというような協定を結んでおりますので、その辺をしっかりと検証して5年後の見直しに向けてやっていきたいなと思っております。

【企画課長】 ちょっと補足させていただきます。まさにこのモダルコネクトの委員会というのはそういうところを突き詰めてみたいというのも1つあるのですけれども、結局、バスタの場合は本当に初期の当時の制度のもとでどこまでできるかということで、その後何度かの法改正とかいろいろ制度を変えていて、今ならもっといろいろなことできるという部分もあります。さっきの民間事業者、お使いになる方からのアロケーションも、もちろんそこで採算が合わなければ全く意味がないのですけれども、ここまでならできるといふことと、もっと道路空間を自由に使えるようにしたらどうかというところのもとで、どういうモダルコネクト拠点があるかというのも、重要なものの多分1つの代表例がこういうバスターミナルだと思います。さっきの道の駅もそうですし、いろいろな地方の拠点もそうですけれども、そこでどういうことができるかというのはいろいろご意見いただければ、制度も変えるべき制度はどんどん変えていきたいと思っておりますので、ぜひご指導お願いしたいと思います。

【根本座長】 言ってみれば、大きな再開発事業だと思うのですね。区分地上権みたいなものを例えばJRさんは出す。それ以外の関係者もお金や土地の権利を出し合って、それで、できた床に関して、その出した割合に応じてみんなが使えるようにするみたいな考

え方というのはやっぱり大事じゃないかなと思うのです。連続立体事業は、今、中央線も、それから、小田急も京王もやろうとしますけれども、あれを契機に結構広い駅前広場ができたりします。モーダルコネクトのいい拠点になるわけだけでも、やっぱり誰がどれだけ負担してそういうスペースを生み出しているのか、それをみんなでどういうふうを使うのかというのは結構大事なポイントになるのではないかなと思います。

いかがでしょうか。よろしいですか。

大体予定した時間になったのですけれども、最後に資料6があります。こちらのほうのご説明よろしくをお願いします。

【道路経済調査室長】 資料6でございます。最初に座長のほうから少しコメントいただきましたけれども、夏ごろ取りまとめをしたいと思っております。前回、高速バスネットワークの強化と、それから、本日、地域のバス利用環境の向上ということでいろいろ議論をいただいたということでございます。

今後取り組んでいくべき施策、今ほどいろいろ議論もありましたので、そんなことも含めて自由にご意見をいただきたいと思っております。委員の皆様方から事前に、一、二枚程度と書いてはございますけれども、ご意見をいただきまして、事務局のほうにご提出をいただけたらと考えてございます。次回第3回の時には、そのご意見をもとに意見交換をさせていただければと考えております。どうぞよろしくお願ひいたします。

【根本座長】 よろしいでしょうか。

それでは、本日本日予定してました議事は以上でございます。議事進行を事務局のほうにお返ししたいと思います。

【道路計画調整官】 長時間にわたりご議論いただき、ありがとうございました。本日の資料につきましては、国土交通省の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、近日中に簡単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、確定後に改めて公表させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

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 —