

第3回モーダルコネクト検討会

平成28年6月15日

【道路計画調整官】 皆様、本日はお忙しい中お集まり頂きまして、誠にありがとうございます。只今から、第3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。よろしくお願い致します。

まず初めに、お手元の資料の確認をさせていただきます。議事次第、次に座席図、資料1として、タイムズ24さんの資料です。資料2として、エムシードウコーさんの資料、そして資料3として、検討会委員からの意見というまとめの資料になっております。過不足ございますでしょうか。

なお、本日、若菜委員におかれましては、所用により欠席と伺っております。

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致します。

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っております。

【根本座長】 それでは、議事次第に従いまして進めていきたいと思っております。

まず、ヒアリングです。カーシェアリングや広告付きバス停、サイクルシェア等の取り組みについて、本日は、タイムズ24の亀田グループリーダー、エムシードウコーの猪爪部長に、ご説明をお願いしております。ヒアリングの進め方に関しては、それぞれの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、まず、タイムズ24株式会社様より、ご説明をお願い致します。

【亀田グループリーダー】 タイムズ24の亀田と申します。よろしくお願い致します。

本日は、高速バスとカーシェアの連携についてのご提案をさせていただきたいと思っております。高速バスとカーシェアリングを組み合わせることで、新しい利用ニーズを作り出すこと、また都市部に集まった、集中した人達を、高速道路を活用して、いかに地方に分散させて、地方創生につなげられるか等を、一つテーマとして考えております。

2ページ目です。カーシェアリングのことをあまりご存じない方もいらっしゃると思うので、カーシェアリングについて簡単に説明させていただきます。カーシェアリング自体は2000年の初めぐらいに日本で始まっております。私共は、マツダレンタカーと同じグループ会社になって、2009年から参入して、タイムズ駐車場を活用しながら、どんどん拡大しております。この棒グラフ自体が、私たちの成長と同じような形で成長してきてお

ります。

次、3ページ目です。私たちのタイムズカープラス、カーシェアリングサービスは、全国で61万人、8,000カ所、1万5,000台で、業界シェアは70%ぐらいとなっております。右側の地図は4月末のデータで、5月、6月に、福井県と鳥取にも出しているのので、45都道府県まで全国展開をしております。カーシェアリングサービス自体はスイスで始まったもので、1台の車をみんなで共有して使うものとして、ネットで検索してもそういう形が出てくるのですが、私たちは1枚の会員カードがあれば、日本中どこでも、24時間いつでも使えるというサービスで、全国に展開しております。

カーシェアリングの特徴は、15分単位で短い時間から借りられるというのがあります。15分で、206円と412円の2つの料金体系、ベーシックとプレミアムとがあります。プリウスクラスですとベーシック、BMWなど輸入車みたいなものはプレミアムクラスとなっております。どの車を使っても、6時間、ガソリン代と保険料込みで4,020円という非常に安価なサービスで行っております。車を貸し出すサービスですので、都合の良いところで車が安く借りられることで、会員数を伸ばしています。また、3時間予約しても、2時間でご返却頂ければ、使った分だけ請求する。3分前に予約して、3分後にはすぐ使える、また1分前にはキャンセルできるという仕組みもございます。

次の4ページ目です。簡単な貸し出し方法ですが、タイムズカープラス、カーシェアリングに入会して、どこの車を何時から何時までパソコン、スマホなどでご予約をいただいて、その後、予約した時間に車に行って、車に会員カードをかざすと、車のドアが開きます。助手席のグローブボックスに車の鍵がありますので、それを取り出して運転をして、もとの場所に返却して、車のカギはまたグローブボックスに戻していただいて、ドアを閉めてカードを車にかざすと、返却終了という仕組みになっています。途中でガソリンが無くなった場合は、車の中にガソリンのクレジットカードがあるので、それを使って給油して頂く。その金額は利用料金に込みとなっております。また、満タン返しで返却して頂く必要はありません。利用料金は右の図の表のようになっております。

次のページです。利用者層は、大体30代、40代の方がボリュームゾーンとなっております。生活環境の変化というタイミングでご入会頂く。また、物の購入や、移動など、ある程度経済的に豊かになった人達に多くご入会頂いており、最近では20代の方の割合が増えてきているのが特徴になります。

次のページです。カーシェアリングは、「ちょい乗り」のイメージがすごく先行している

かと思うのですが、平均で見ると、大体1回当たりの利用時間は、3時間から4時間ぐらいとなっています。1回当たりの走行距離も40キロぐらいです。ここから例えば御殿場のアウトレットであったり、ケースによっては新潟ぐらいまで行かれる方もいらっしゃいます。レンタカーとの違いでもあるのですが、レンタカーは平均すると利用の5日前に予約をされる方が80%。カーシェアリングについては、前日までに予約される方が70%であり、利用される約1時間前に予約させる方が大体30%ぐらいになります。実際、今日は晴れだから、雨だからと、マイカーを使うような感覚でご利用頂いているのが、カーシェアリングの特徴でございます。

次の7ページ目です。またレンタカーとの比較になりますが、繁忙期、例えば空港や新幹線駅などで、比較的、借りた時間から待たされることなどがありますが、カーシェアは予約した時間にすぐ使えることで、計画的に移動できる。レンタカー店舗では、営業時間が24時間のところもまれにありますが、大多数ではないので、営業時間に拘束されて利用する必要がない。また、日本の駅は約9,600といわれていますが、日本最大のレンタカー店舗のトヨタレンタカーさんでも、大体1,200店舗です。ですので、日本中の駅の中でも、レンタカー店舗がある場所は割合としては少ないというところがあります。また、長時間でも使い方によってはカーシェアリングの方が安くなるということがあります。

次のページです。今回の提案の目的です。高速バスのバス停、降車した場所に、カーシェアを2次交通として活用することを提案させて頂きたいと思っております。高速バスを降りた後、移動手段が無いからとして、高速バスをご利用頂いていない方もいらっしゃるかと思います。ですので、その利用拡大という話。そして、24時間利用できるので、深夜の時間でも対応できるという親和性もございます。また、車ですので、荷物の持ち運びを含めた車ならではのことができるのが、一つ特徴です。

次のページです。実際、そのようなものが本当に上手くいくのかということで、近い部分でいいますと、各鉄道会社さんと連携して、土地を提供して頂きながら、降りた方の2次交通としてカーシェアを設置していく取り組みをしております。実際、地方都市では、県外利用者、要は他県から来て利用されるのが、大体50%から80%です。タイムズカープラスの会員自体は、首都圏と関西圏が大体7割ぐらいです。例えば静岡駅にカーシェアを数台置いたとしても、当日から予約が埋まって、今では例えば金沢や郡山などは高稼働エリアになっています。そのような鉄道での実績がございます。また、よく使っているのは、法人さんです。もちろん個人の方が帰省やレジャーで使うこともあるので

すが、レール&カーシェアの半数ぐらいは法人の方が利用されているので、高速バスの法人の利用拡大にもなるのではないかと考えております。

次のページは参考ですが、今、新幹線の駅で置いてある場所がプロットされております。空港も一部設置が進んでおる状態でございます。ですので、高速バスとの連携として、日本中どこへ行っても使えるような状況を、提供できれば良いと考えております。

11ページ目になります。これは、単純に、今後2次交通としてカーシェアを含めて連携していった場合の、実際の親和性や、拠点を整備していくためのコストなどを比較したものです。基本的にはカーシェアリングは24時間無人のサービスですが、メンテナンスや緊急対応がある程度できれば、月極め駐車場に車を置くぐらい簡単にはできますので、そのような設置をしていくことも含めて、簡単に、比較的容易にできる。かつ親和性も高くやっていけるところが比較になっています。

12ページです。実際にどのような場所に設置していくイメージかという、SAとPA、高速道路上のバス停、インターチェンジのバス停、また道の駅のようなところが対象と考えております。そのようなところで、2次交通としてよりニーズがある場所に置いていければ良いと考えております。またその施設、降りた後の回遊を、自治体と連携しながらいろいろできるかと考えております。

13ページ目です。さらにカーシェアリングから少し発展した取り組みでもあるのですが、レンタカーのサービスの枠の中で、カーシェアリングのシステムを導入した車両を活用した仕組みを考えています。要はレンタカーで貸し出す車に、カーシェアリングの無人で貸し出す仕組みである車載器を載せて、レンタカー店舗から近隣の数キロ離れたバス停に配車するようなことができないかと考えています。

実際、私たちのグループ会社のレンタカー会社では、このようなサービスを6月から提供し始めております。バス停の利用件数や、運行、乗降客数によって、カーシェアリングの設置をしても、どうしても収益性、採算性が取れないと、撤退せざるを得ないような場所も今後生まれてくるかと考えております。そのようなところは、お客様からのオーダーベース、受発注ベースで車を持っていく、私たちの店舗から配車していくことで、ある程度広範囲でも対応できるのではないかと考えております。

カーシェアリングのシステムの特性を活用したものですが、カーシェアリングで乗った情報、データは、遠隔で全て持てます。現状、カーシェアリングでは軌跡情報はとっていないのですが、とることも可能です。また、どういうところに回遊して、どのようなとこ

ろに行ったのかも含めて、色々できると思いますので、自治体と連携しながら、どのような場所へ送客していこうとか、どこにニーズがあるかということで、いろいろなことができるのではないかと考えております。

最後のページで、まとめになります。ご説明させて頂いたとおり、高速バスとカーシェアはとても親和性が高いと考えております。利用者にとって、利便性が高い取り組み、仕組みであることを大前提に、バス事業者様の利用者も増加します。自治体との取り組みで、地方創生をどんどん行う可能性や、データの活用などができるのではないかとというのが、今回のお話でした。課題は、カーシェアを設置する場所がまず必要だということと、この仕組み自体を利用者の方に認知して頂くということで、自治体は各バス会社との告知活動の連携などが重要かと考えております。

以上となります。ありがとうございました。

【根本座長】 非常に興味深いご説明をありがとうございました。それでは、ただいまのご説明に対して、何か意見、ご質問があれば、よろしく願い致します。

それでは、私の方から。2ページの伸び率は大きいのですが、伸びている需要はレンタカーから動いているのか、あるいは路線バスから動いているのか、それとも今までなかったニーズを新しく掘り起こしているのか。この伸びはどのように理解されていますか。

【亀田グループリーダー】 1つは、まず伸びていったと言いましたが、車を貸し出すサービスとしては、基本はレンタカーと同じと思っています。先ほど申し上げました通り、自分の都合のよい場所にたくさんあることが、車を貸し出すサービスとして大事です。私たちはタイムズ駐車場の上面に作っていきますので、基本的にステーション、車を貸し出せる場所をひたすら増やしていったというところが、まず一つです。また、車を保有するコストに関して敏感な方がカーシェアリングをして頂いて、ご入会頂いた。その中からまた口コミが広がってというのを繰り返しているのが、この伸びの部分になっています。

【根本座長】 今の説明ですと、レンタカーの需要がその分減ってきている、ある程度減っているだろう。それから車を所有する人が減った分を、これで補っているという理解ですか。

【亀田グループリーダー】 一部そういったところもあります。例えばレンタカーで目的地として多いのが、空港だったりします。空港へ送迎する。レンタカーでは、1時間か2時間ぐらいで終わってしまうことですが、これを、レンタカーを使って実はあまりやっていた方が、カーシェアリングであれば、1時間、2時間だけ使ったという

ことで、目的地として空港が多いことが特徴です。ですので、新しいものも創造していると、私たちは思っております。

【根本座長】 また、駅の設置率が100%ではないのはどうしてですか。JRの駅ですが、本当は100%にしたいのですか。

【亀田グループリーダー】 そうですね。全ての駅には置きたいとは思っていますが。

【根本座長】 用地がないということですか。

【亀田グループリーダー】 はい。ニーズとの適正台数を増やしながらいきたいとは思っています。また、メンテナンスの態勢をきちんと整えてできるかという、成長規模、その部分ですね。

【根本座長】 今は伸ばすので手一杯で、全部やりたいところに手が回らないということですか。

【亀田グループリーダー】 そうですね。先に出すことが大前提なので、まず置きたいとは思っています。

【根本座長】 ありがとうございます。

【鈴木（春）委員】 もしかしたらご報告の中で触れられたかもしれないですが、ルール&カーシェアの稼働率がどれくらいかを、お示し頂けますか。

【亀田グループリーダー】 稼働率を把握しているわけではないのですが、基本的に県外からの利用や東京都内でも違うのですが、例えば世田谷区内のステーションであれば、そのエリアに住まれている方が利用される割合が80%ぐらいです。場所によって、例えば東京ドームに置いてある車は、逆の数字になる。8割ぐらいが外から来るなど、同じエリアでもそのようなことがあります。また短い中でのルール&カーシェアという話と、長距離でのルール&カーシェアがあります。

【鈴木（春）委員】 可能であれば、県外からの利用者の利用の割合というか、先ほど静岡の例を少しお話し頂いたのですが、その辺を教えてください。

【亀田グループリーダー】 静岡、新潟などでいいますと、大体50%ぐらいが県外の方です。

【鈴木（春）委員】 利用者の割合ではなくて、どれくらい車が動いているか、採算ベースに乗っているかはどうですか。

【亀田グループリーダー】 完全に黒字です。

【鈴木（春）委員】 ありがとうございます。

【加藤委員】 実は先日、軽井沢駅か安中榛名駅で使いたかったのですが、どちらも残念ながら無かったです。安中榛名に無いのはしょうがないと思ったのですが、軽井沢は意外ですね。結局、「こういうところには必ずある」というように設置した方が良いとは思っています。これと似たようなもので、レンタサイクルですと、行かないとあるかどうか分からない。大体行って分かる。つまり、最初から、あるかないかが分かっているもので、あまり事前に検索もしないし、何時から何時までというのも検索しても載っていないことも多い。行って初めて存在や使い方が分かるので、もう手遅れというのが結構ある。だから、もともと新幹線の駅には必ずあるとか、あるいは、例えば高速バスの検索をしたら、降りたところには御社のカーシェアリングがあるので、一気に予約までいけるみたいなリンクが張ってあれば、かなり使って頂けると思うのですが、そうでないと、全く別であると、そういうスタイルになっていかないと思っています。

その意味で、この資料は、国交省の検討会の資料ですが、色々なところで営業活動するための書類のような体裁なわけですが、実際にバス会社さんや、あるいは拠点に、こういう資料を持って営業をされているわけですか。

【亀田グループリーダー】 それは無いですね。まだそこまではしていません。

【加藤委員】 あるいは、しようと考えている？

【亀田グループリーダー】 そうですね。強いて言うと、例えば御殿場や市原のインターチェンジ、高速バスのバス停をタイムズ駐車場化させて頂いているところがありますので、そこはどちらかというところ、パーク・アンド・バスライドでやっているの、その延長でカーシェアリングも今後話をしていきたいと思っています。

【加藤委員】 交通事業者と連携して、情報も一括提供できるようにしないといけないだろうし、あとはICカードが引っ掛かるかなど。ICカードで乗っていけるのであれば、それでそのまま同様にカーシェアリングを使えていくことが一番いいですが、その辺はなかなか難しいですか。

【亀田グループリーダー】 そうですね。どこまでシステム連携するかというのはあります。

【加藤委員】 高速バスはICカード化をあまりしていないので良いかもしれませんが、予約を一括にできるのが一番格好いいと思います。結局これはまだ構想の段階で、これから色々やっついこうとしている段階と考えていいですか。

【亀田グループリーダー】 正直、自力でこれが達成できるとは、あまり思っていませ

ん。そういうところで採算を取りながら、一営利企業としてやっていく中では採算が取れるとは思って無いので、色々な形で、ただそのようなニーズは世の中にあるかとは思いますが、協力関係を保ちながらどんどん推進していきたいと思っています。

【根本座長】 それは新幹線の駅よりも高速バスのバス停は、お客さんがそんなに多くないだろうと。商売としては難しいということですか。

【亀田グループリーダー】 そうですね。乗降客数の話もありますが、例えば道の駅も多分いろいろなタイプがありますし、高速道路上で降りたところがすぐ民家になるようなところもありますので、そういうところをどういう形で訴求しながら、どういう活動をしていくかは、自力では難しいところがあります。

【根本座長】 なるほど。適地は無くは無いのではないかという気がします。

【企画課長】 高速バスとの関係ではないのですが、前から1回お聞きしてみたいと思っていたのは、カーシェアで、これは鶏と卵だと思うのですが、希望どおり借りられる確率というか、借りられない確率というか、そういうデータはあるのでしょうか。

【亀田グループリーダー】 ございます。私が調べたのですが、0.1%でした。

【企画課長】 それが、借りられない。

【亀田グループリーダー】 はい。多分、皆さん意外な数字だと思うのですが、基本的に、皆さんがショートで使われる割合が貸し出しの中では多いのですが、例えば3時間予約して、3時間が課金対象だと、皆さんはぎりぎりの時間を利用するのですが、弊社の場合、3時間の予約をしても2時間で返却したら2時間分の請求なので、多目に予約してくださいという形をとっています。その0.1%は何かというと、事故や、どうしても帰れないようなもので、そういったものが発生しています。あと、私たちはそのエリアにポツンと1台だけ置くことはしていません。2台、3台以上、なるべく置くようにして、コールセンターのほうで24時間、もし借りられなかった場合の予約変えなどの振りかえをしております。ですので、実質0.1%となります。

【企画課長】 その分母をどうとるかだと思うのですが、検索した結果いっぱいだったので諦めたというのまで含めて、どのぐらいかということに興味があって、結局レンタカーとの差が一番そこかなと。レンタカーはある程度台数をまとめたところに置いているので、きめ細かではないかわりに、割と借りられるのかなというイメージがあり、駐車場に二、三台ずつだと、競合したときに借りられない可能性がもっと高いかなと。おっしゃったように、予想外に早く帰ってくると、きめ細かにチェックしておけば、借りられること

もあるのでしょうか。

【亀田グループリーダー】 はい。まず、先ほど申し上げたとおり、2日前とか、計画的にご利用される場合は、2日前などにご予約頂ければ大体使えるかと思います。あとはエリアにもよりますので、1カ所に数台と申し上げましたが、都内などニーズが多いところであれば、エリアでドミナントで展開していくことを考えて設置しています。私は今朝来るときに新潟の周りのステーションを見てきたのですけれども、全部借りられている。結構な台数が置いてあるのに借りられていたのですが、そのようなところは稼働数を見ながら積極的に増車していております。

【街路交通施設課長】 実は、私は5年半前から使っているヘビーユーザーです。

【亀田グループリーダー】 ありがとうございます。

【街路交通施設課長】 今の企画課長の、ユーザーの立場から言うと、実は借りたいときに借りられないケースが結構あります。まず、一番近くの使いたいところで、使える車種もあるのですが、それを見たときに使えないときには、近所を順番に探っていくと、意外と、4カ所、5カ所を見てもだめなケースがある。単身赴任で富山に行ったときは、富山は4年前ぐらいからありますよね。私が富山に行って2年目ぐらいから使えるようになって嬉しかったのですが。かなり自転車で距離を走って、やっと使えたケースもあります。だから、そういうことまでやると使えるのですが。でも、例えば自分の娘の成人式するときなどにどうしても借りたいときなどは、もう2週間前、ポイントが上がっているときには早くから予約できますから、そのぎりぎりから押さえてしまう。実際、潜在的に使いたいけれども使えないケースがあって、それを覚悟の上で私はマイカーを手放しましたという話です。

【亀田グループリーダー】 ちなみに、都内の商圏でいいますと、まずアンケートベースですと、皆さん400メートル、5分ぐらいだったら、全然大丈夫ですよ。実際どのぐらいからいらっしゃっているかという、都内でいえば大体800メートル、1駅行かないぐらいが商圏にはなっています。

【鈴木（春）委員】 どうしても首都圏みたいにドミナントで展開していくのは、高速バスとの連携を考えたときに難しいところもあると思います。それで、ご提案いただいたデリバリーサービスなどが有効かと思います。でも、レンタカー店舗からの距離がランニングコストを考える上では重要だと思うのですが、大体どれぐらいの距離なら運用が可能だと思われませんか。

【亀田グループリーダー】 今、浜松のインターから一番近い、タイムズカーレンタルでいうと浜松和田店があるのですが、そこだと大体2キロぐらいの距離になっています。であれば、オペレーションも負荷なくやれると思っていますので、例えばそういったところですね。ニーズ、利用が深まっていけば、実際にそういった所に店舗を作っていこうということもできると思います。

【鈴木（春）委員】 ありがとうございます。

【鈴木（文）委員】 私自身は本当にローカルな、地域の中のカーシェアリングを1回使ったことがあるだけで、そのときも日中でしたから、レンタカーとそんなに違った使い方をしていくわけではないのです。それだけの経験ですが。今お話を伺っていて思ったのは、例えば夜行バスみたいな長距離の路線の2次交通としてというよりも、むしろ昼行便などで、比較的日常の業務や所用などでの利用を開拓することが可能なのではないかと。私自身で考えてみますと、例えばアクアラインを越えていく高速バスに袖ヶ浦バスターミナルがあります。袖ヶ浦に用事があることが多いものですから、いつも足がないので先方に迎えに来てもらっているのですが、逆にそういう袖ヶ浦バスターミナルみたいなところだと、私個人的には使い道があるなと思っています。

今の高速バス停の中で、高速バスストップやインターの外のバスターミナルで、パーク・アンド・ライドをかなり大規模にやっているところがあります。そこは、当然パーク・アンド・ライドはその地域の人が高速バスに集まってくるわけですが、逆を言うと高速バスで来た人が散りやすい場所でもありますので、そういう意味では、パーク・アンド・ライドをやっているような高速バスストップなりバスターミナルが結構狙い目かなと聞いていたのですが、いかがでしょうか。

【亀田グループリーダー】 私たちがやっている中だと、御殿場みたいなところは目的地も周りに当然ありますので、わかりやすいかなと。市原、五井に関しては、例えば横浜から小湊鉄道さんがバスを出されていると思うのですがけれども、横浜から電車で行くよりもバスでアクアラインを越えて行ったほうが全然早いですね。ですので、都心部でもそういうことも可能かとは思っております。仰る通りかと思います。

【道路経済調査室長】 先ほどJRの駅と高速バスの話があって、なかなか採算性等の課題もあるという話がありましたけれども、多分いろいろな可能性があると思いますので、道路局も前向きですし、バス協会さんも、いつも参加して頂いていますので、そういう意味ではどんな課題があってどんなところに利点があるのかということ、社会実験等をや

りながら検討していったらどうかと思いますので、ぜひ今後とも連携をよろしくお願いたいと思います。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、時間の関係もありますので、この辺で終わらせて頂きます。亀田様、どうもありがとうございました。

【亀田グループリーダー】 ありがとうございます。

【根本座長】 続きまして、エムシードゥコー株式会社様よりご説明をお願い致します。

【猪爪部長】 エムシードゥコーの猪爪です。

当社の事業についてお話をさせていただきます。1枚ページをめくってください。2ページ目です。本日は、広告付きバス停留所上屋事業の取り組み、サイクルシェア事業の取り組み、ストリートファニチャ事業、そして、広告付きバス停留所上屋事業の現状と課題をお話しさせていただきたいと考えております。

もう一枚ページをめくっていただいて、3ページをご覧ください。右側の写真が、当社が横浜市交通局と一緒に設置させて頂いた、広告付きバス停留所上屋です。上屋に追加した広告板から得られる広告料収入を原資として、バス停留所上屋の製造、設置、その後の清掃メンテナンス、維持管理まで、全てその費用を賄って行う事業でございます。原則として、自治体やバス事業者、バス利用者の負担はゼロで、広告を活用したPFI、PPP事業の一つだと評価して頂いております。平成15年国道利第22号通達により、整備が可能となりました。

もう一枚、ページをめくってください。事業の仕組みとメリットです。上屋の整備、維持管理に係る業務は全て当社が担当させていただきます。上屋の製造や設置に係る関係許可の取得、そして設置後の清掃メンテナンスから広告の営業販売まで、全て当社でやらせて頂きますので、バス事業者さんへの負担はほとんどありません。バス利用者のメリットは、当然、清潔で快適なバス待ち環境が提供されますし、バス事業者さんへのメリットは、上屋の整備、維持管理に係る負担が軽減され、バス運行に注力することが可能です。自治体のメリットとしては、定期的な清掃メンテナンスによって、都市景観、美観の向上、また上屋の夜間照明による防犯効果なども評価していただいています。広告主にとっては、公道上で目線の高さで市民とコミュニケーションできる広告媒体はそこまで多くありません。そのようなところを評価していただいております。

次の5ページをご覧ください。当社が設置している広告付きバス停留所上屋の基本的な機能でございます。写真は仙台市のバス停です。上から順に、上屋の照明は必ず上屋に設

置しています。そして停留所の名称板、収入源となる添加広告板を設置しております。そして車道側、側壁に風防ガラス、強化ガラスを設置していきまして、またガラス上に時刻表のスペースを設けています。時刻表の清掃や提供は当社が行いまして、中身の入れかえ、準備は、バス事業者さんに担当して頂いております。

6 ページ目です。各都市で設定しているバス停の写真です。ご覧頂いて分かりますように、主要都市に都市景観やアイコン、アイデンティティーに合ったデザインを提案させて頂いており、それぞれの都市の特徴が表れていると思います。

7 ページ目です。全ての費用を負担して整備させて頂くことをお約束しているわけですが、特に清掃メンテナンス、維持管理は、こちらに記載の事項をお約束しております。月に2回、必ず清掃を行います。それに加えて週1回、巡回による目視確認を行います。またビラや落書き等の被害があった場合には、2営業日以内に除去いたしまして、特に悪質な落書き等については、速やかに除去しております。例えば飛び石等で上屋が破損することもございます。そのような場合には、了知から5営業日以内に養生、修繕をさせて頂くことをお約束しています。1964年からこの事業を世界中でやらせて頂いておりまして、その事業経験の中で培ったノウハウを最大限に生かして、バス事業者さんにご満足頂くサービスを提供しております。

8 ページ目が、我々が掲出している広告です。北は旭川から南は熊本まで、現在約1,800基の上屋を整備しておりますが、2週間ごとに全ての上屋の広告を交換しております。その2週間には全国の全ての上屋に同じ広告が掲出されますので、当然ご利用頂くお客様はナショナルクライアントのお客様が多くなります。広告ポスターのデザインもおおのずと洗練されたものになりますし、我々自社内でも厳正な広告審査を行っておりますし、また都市に応じてその都市の景観委員の先生方などに事前の審査をして頂いて、通過したもののみを掲出しております。そのため屋外広告というと、景観の邪魔者や阻害するものという印象を持たれている方が多いと思いますが、我々は都市景観の向上に寄与する美しいデザインの広告を掲出しております。利用者の方から、2週間ごとに広告が変わるので、例えば冬にはクリスマスシーズンの広告、夏には着物の女性の広告など、季節感が楽しいという声も頂くことがございます。

9 ページ目が、基本的な機能に加えて、その都市のニーズに合わせて特別な追加機能を搭載した例です。左側が福岡市の事例ですが、バスロケーションシステムを搭載しています。右側の写真は京都市ですが、無料Wi-Fiサービスのアクセスポイントを上屋に搭

載してまして、市民や訪日外国人の方が無料でW i - F i をご利用頂ける環境を提供しております。

10ページ目です。現在の広告付きバス停留所上屋の実施状況です。全国39都市で事業を行っております。

11ページ目から、サイクルシェアリングの事例についてお話しさせていただきます。サイクルシェアリングとは、任意のステーションで自転車をレンタルし、また任意のステーションに返却できる、公共交通のサービスです。平成22年3月、2010年に、富山市で日本初となる本格導入事業を開始致しました。路面電車の環状線化がなされた時期で、公共交通を活性化することでコンパクトシティを目指すという富山市の施策に合ったサービスとして、富山市のご支援をいただいて導入致しました。

もう一枚ページをめくって下さい。サービスの導入目的は、既存の公共交通を補完し、中心部の活性化や回遊性を強化することです。自家用車については、自宅ないしは出発地点から目的地まで行けることが、特に強い利便性だと思います。これに公共交通で対抗していくためには、既存の中距離、長距離を支える公共交通に加えて、末端、ラストワンマイルを支える公共交通の提供が必要ということで、2000年、1990年代後半から世界中で導入が進んでおります。

もう一枚ページをめくってください。現在のシクロシティ富山、我々のサービスの状況です。ステーションは市内20カ所、自転車の台数は200台です。これに加えて市政情報パネルを50基設置しています。累計の登録件数は8,377件、累計の利用回数は30万2,121回です。1日あたりの利用回数は20回から400回程度となっています。我々が行っている運営維持管理は、自転車の清掃メンテナンス、定期的なブレーキケーブルの交換なども含まれますし、ステーション間で自転車の台数に偏りが生じるので、そのステーション間の自転車の台数調整を行います。また、コールセンターで利用者のサポートをしておりますし、関連するウェブサイトやスマホアプリなどのITサービスも提供しています。このように運営にはかなり大きな費用がかかります。そのため、料金収入、利用料や登録料などでは運営ができません。そのため必ず広告事業等の副次収益事業とセットで導入してまして、富山市でも富山市からのご支援を頂きながら、我々の広告事業、そして料金収入を合わせて運営しております。我々の親会社であるジェーシードゥコーグループ、現在、富山市も含めて世界70都市でステーション約4,300カ所、自転車5万2,000台の規模で運営をしています。パリのヴェリブというサービスを皆さんご存じか

もしませんが、これも当社グループで提供しているサービスです。

もう一枚ページをめくって頂きます。2011年に実施しましたアンケート調査の結果です。シクロシティを利用する前は何を利用していましたかという質問を利用者に対していたしました。60%が徒歩からの転換、タクシー、路面電車、バスなどその他の交通機関からの乗りかえが約15%、自動車からの乗りかえが9%、シクロシティがなければ移動していないという回答が8%でした。そのため、当初の既存の公共交通を補完するという目的について、一定の効果が得られていると考えております。

もう一枚ページをめくってください。こちら15ページ目が、1964年に事業を開始しましたフランスの広告付きバス停留所上屋です。右側の写真にあるように、当時のフランスでは整備ができていませんでしたが、当社の創業者でありますジャン・クロード・ドゥコーが、1964年からこのアイデアを導入して、以後世界に拡大し、現在75カ国、4,435の都市で事業を行っています。広告付きバス停留所上屋は世界主要都市で12万基以上設置されて運営されております。

16ページ目です。我々の事業は広告付きバス停留所上屋からスタート致しましたが、その後、市民や自治体の要望に応える形でいろいろなサービスに展開していきました。我々はこれらを総称してストリートファニチャ事業と呼んでおります。広告料収入を原資として、自治体や市民の負担なしに道路上のインフラや交通サービスを提供するPPP、PFI事業だと言っております。そのためサイクルシェアリングはこの交通サービスに含まれるとお考えください。

もう一枚ページをめくってください。我々親会社の本拠地でありますフランスでは、多くの都市でストリートファニチャ事業を展開しておりますが、特にパリ市のシャンゼリゼ大通りが最も注目されている場所でございます。広告付きバス停留所上屋に加えて、ベンチや信号機、コロンと呼ばれる広告塔、地図案内サインなど、地上の機器については全て、道路管理者やパリ市にかわって我々が広告料収入を原資として整備、維持管理をしております。信号機に関しては外側だけ我々で清掃、維持管理をしております。中身は交通管理者さんの搭載する機器が入っております。

18ページ目です。事業の特性上、よくオリンピックホストシティのオリンピックの開催前に町の中のお色直しをお手伝いするケースが非常に多くございます。今ご覧頂いているのが、2000年にオリンピックを開催したシドニーの事例です。シドニーも1998年以前には、バス停やキオスク、いろいろなデザインのもものが雑多に設置されておりました。

たが、これらをオーストラリア出身のフィリップ・コックスというデザイナーに全てトータルでデザインして頂きまして、パートナーシップのもと整備をさせて頂きました。2016年現在も、これらは昨日立ったかのようにきれいに維持管理をされており、オリンピックのレガシーが正しく引き継がれている事例として紹介頂いております。

次の19ページ目で、実際にシドニー市に設置したストリートファニチャをご覧頂きます。バス停、広告パネル、地図サイン、右側が公衆電話付きのものです。下段がキオスクですが、中には例えば新聞、雑誌のスタンドや花屋、コーヒースタンドのように、いろいろな用途でご利用頂いております。

20ページ目は、今、広告付きバス停留所上屋に加えて、日本国内で我々がいろいろな自治体に提案しておりますスマートパネル事業です。スマートフォンの特徴は、利用者自らがいろいろなアプリを選んで搭載できるところがポイントだと思いますが、我々も市民や自治体にアプリケーションを選んで頂いて、それを広告料収入を原資として提供するという事業を行っております。このように一面に地図を設けたり、反対側に広告面を設ける。そしてWi-FiやUSBの充電器などのサービスを提供することを想定しています。

21ページ目です。これが今の日本国内のスマートパネル事業の実例です。富山市では、このように市政情報パネルということで市のポスターや地図を掲出するパネルを設置しまして、その一部には防犯カメラを搭載して地域の安全に貢献しています。真ん中が鹿児島市の事例です。鹿児島市は、下段の写真のように、以前は公共掲示板がありました。これをリニューアルするに当たってなるべく市の負担を軽くしたいというご要望がありましたので、このようなパネルの事業を一緒にさせて頂いています。一番右側が名古屋市の歩行者案内サインのリニューアルです。今は実証実験段階ですけれども、下段のような歩行者案内サインが市内に800基ございます。これらを自治体の負担を軽減してリニューアルする、そして綺麗に維持管理するための手法を検討するという事で、実証実験を行っております。

もう一枚ページをめくって頂きますと、最後に、広告付きバス停留所上屋の現状と課題でございます。左のグラフが、事業を開始した平成15年から今年平成28年末までの都市数の増加と上屋の設置基数の増加を示しています。平成15年、岡山市より事業を開始し、順次都市を拡大してまいりました。平成19年に一気に都市数と上屋数が伸びているのをご覧頂けるかと思いますが、平成19年に新たな通達を頂きまして、省スペース型の整備が可能になりました。省スペース型の上屋とは、右側の写真のとおり、従来型のもの

は広告パネルが垂直に張り出しておりましたが、このように車道の進行方向と並行に設置することで、歩道幅員の限られたところでも整備ができるようになりました。これによって、平成28年末までに、7公営交通局を含む69バス事業者とともに、全国40都市に1,972基を整備する予定です。

最後の23ページです。これからますます広告付きバス停留所上屋を増やすにあたって、2点課題があると考えております。1点目が、公租公課の負担です。2015年末には、1,750基の上屋がございました。これに対する年間の道路占用料は約5,500万円です。例えば、今、国道の第1級地の場合には、広告塔は上屋1基に対して5万3,200円を年間お支払いしています。これも事業を実施するにあたっては非常に大きな負担となっております。例えば通常の広告塔とは違う公益に資する、このような道路上の公益物件を運営するに資する広告塔、公益広告塔という新たなジャンルを作って頂いて、減免または免除して頂けると、今後の整備をますます加速することができると考えております。2点目は、最新技術の導入を認めて頂きたいという例です。既にイギリスのロンドンやアメリカのニューヨークでは、広告付きバス停留所上屋の広告面のデジタル化が進んでおります。広告主の要望に応えるというメリットも当然ございますが、例えば場所や期間を限定して遠隔で内容を入れかえることが可能ですので、国賓来日時にルート上の上屋に全て国旗を掲揚したり、災害の発生時、緊急時に、いち早く非難情報や災害情報を提供することが可能になります。利用者にとっても自治体にとってもメリットが大きいアイデアだと考えております。

【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、何かご質問やご意見があれば、よろしくお願い致します。

【鈴木（春）委員】 基本的には広告つきということが前提になるかと思うのですが、どうしても景観上、広告をつけることには抵抗があるけれども、バス停の設置や維持管理のノウハウによるコンサルティングをお願いしたいという事例はあるのでしょうか。広告が無い事例はあるのでしょうか。

【猪爪部長】 はい、ございます。つい先週、広島市の原爆ドーム前のバス停に、広告パネルのない上屋を整備いたしました。広島市に一部費用を負担頂きまして、当然、場所柄、広告を掲出することができないということで、広告無しの上屋を整備しました。ただ市内で我々はほとんど同じデザインのバス停を整備させて頂いておりますので、同様のデザインで景観を統一したいということで、同じ上屋のデザインで広告パネルの無いものを

設置しております。

【鈴木（文）委員】 別のことを聞こうと思っていたのですが、今の点でいうと、1基のバス停の維持管理は、その1基単位でお考えなのですか。例えば今の広島の場合でいうと、ここは広告が無いけれども、他に何基もやっているのであれば、プールで考えることもできそうな気がするのですが、その辺はいかがでしょう。

【猪爪部長】 プールで考えることも当然可能です。その場合には、50基、100基、150基という形で整備させて頂いた後に、例えば3基ないしは5基の広告無しを設置させて頂くことは可能です。ただ広島市の場合には当初そういったものを想定していませんでしたので、広島市さんに今回は上屋を販売する形で、その後の清掃、維持管理も広島市さんに負担して頂く形になっています。ただ、それも結局、市の継続的な負担につながっていきますので、何とか市民や自治体の理解を得られる形で、後から広告パネルの展開ができないかということも、一緒に検討していくことになっています。

【鈴木（文）委員】 わかりました。

もう一件、サイクルシェアリング事業についてご説明を頂きましたが、先日たまたま私はバルセロナのシェアサイクルを見てきたのですけれども、システム的には割と自転車の扱い方やメンテナンスの仕方など共通するものがあると思ったのですが、どちらかというと、日本で今考えられているサイクルシェアは、他所から来た人が観光で使うようなイメージがかなり強い面があります。ただ、バルセロナで見てきたことでいうと、本当に様々な公共交通機関の一環としての位置づけがきちんとできていて、完全に市民の足だったのですね。そういう意味で、今後のサイクルシェアリング事業を考えると、私はむしろ日常の市民の足的な部分で活用していくことのほうが、必要性が高まってくるのかなという気がするのですが、その辺についてはどうお考えでしょうか。

【猪爪部長】 仰るとおりだと思います。富山市も、過度な自動車利用からの脱却が大きな課題の一つでしたので、サービスの主なターゲットは当然市民です。また現在、富山市での利用状況についても、短期パス、例えば1週間とか2日という登録期間も設けているのですが、1日の利用の半数以上が定期的にご利用いただいている方の利用ですので、多くが市民だと考えています。たしかバルセロナに関しては、今はどうなっているのは分からないのですが、サービス開始当初は1年パスしか販売していなかったと思うのですね。そのため、当然観光客が利用できる状況ではなかった。欧米で導入されている事例は、基本的に観光用途に特化したというよりは市民のためのサービスで、それが観光客も使え

ばいいという考え方で運営されています。

【鈴木（文）委員】 おっしゃるようにバルセロナは、仕組みとして市民向けで、観光客向けにはレンタサイクルが別途あるような形でした。

【鈴木（春）委員】 サイクルシェアリングの平均的な利用の距離や時間は、どれぐらいの利用が多いのでしょうか。

【猪爪部長】 平均の利用時間が概ね3分から5分、移動距離が大体1.5キロから2キロ程度です。これは我々が当初想定していたもので、我々のサービスの場合、登録料という毎月更新される登録料とは別に、利用時間に応じて利用料金を頂いておりますが、最初の30分間は何度ご利用頂いても無料という設定をしています。その後、30分を超えると利用時間に応じて増えていく形をとっています。これは1人の方がずっとその自転車を占有するというよりも、多くの方に共有して頂くため、早く返却するインセンティブを設けた料金設定にしています。また地元のレンタル自転車屋さんの事業を圧迫しない。そのため、1日とか2日で借りるのであれば、そういうところで借りたほうが料金的にも有利になるような料金設定を設けて差別化をしています。ですので、ほとんどの方が30分以内、99%以上が30分以内の利用です。

【根本座長】 年間というか、それ以外にかかる費用は何かあるのでしょうか。

【猪爪部長】 月々の登録料として、月500円を頂いております。

【鈴木（春）委員】 サイクルシェアリングの利用の中で、自転車だけで完結するトリップと、それ以外の、この研究会が一応モーダルコネクトなので、乗り換えで利用されることなどはあるのでしょうか。

【猪爪部長】 はい。その調査も行いました。朝、富山駅から町のいろいろな場所に出ていく利用が非常に多くて、夕方はまた市内のいろいろな場所から駅に戻ってくるという利用が多くありました。そこから考えるのは、JR富山駅に朝来て、自分の会社や学校に利用していくということが、メインの利用シーンになると思いますので、単体で利用されている方よりも、おそらくその他の公共交通を乗り継いでご利用いただいている方が多いと思います。

【加藤委員】 コメント的になるのですが、1つは、公共交通に関する情報提供には踏み込んでおられない。それから、私は田舎の仕事が多いもので、多分、御社ができるようなエリアではない。つまり、ある程度規模のメリットが出て、なおかつ当然広告効果があるところでないと置けないので、そういう露出ができる場所。それは、自動車交通量が

多いところ、歩行者が多いところでないといけないので、それとバスの利用が多いところは違うことがある。あるいは道路の幅ということも出てくる。10ページに事業実施39都市とありますが、御社としては、本来だったらもっと広げられそうだけれども、何らかの理由で広げられないのか、あるいはもうこのくらいのところが限界とお考えなのか。それから今申したように、公共交通に関する情報提供はいろいろやっているところもありますが、そういうところと何かコラボすることはお考えではないのかを、お伺いできますか。

【猪爪部長】 1点目についてですが、当社設立が2000年です。2003年に規制緩和をいただいてバス停の整備を始めて、ちょうど13年目になりました。ご指摘のとおり、今実施している40都市は、基本的には人口上位50の都市でございます。我々の事業は基本的に広告料収入のみが収入源になりますので、広告価値の高い人口の多いところから整備をせざるを得ませんでした。ただ我々の当初の予定ではもっと多くの都市に広げているはずだったのですが、それが遅れてしまったのは、東京での整備が遅れてしまったということがあります。我々の全国ネットの広告ネットワークも、例えるなら東京で映らない全国放送みたいな広告メディアだったので、広告主にとっては少し物足りないところがあったということがあります。そのため、我々は今、東京での整備に注力しておりまして、それで基盤ができましたら、人口上位50に限らず、100ないしは150のところまで広げて展開をしていきたいと考えています。

2点目の、公共交通への貢献については、我々ができることは非常に限られていまして、上屋の整備、維持管理に関するバス事業者さんの負担を減らして注力して頂くというところですので、そこの本業にこれからも力を入れていこうと思っておりますし、例えばフリーWi-Fiのアクセスポイントを設けるなど、間接的に公共交通の利便性をサポートするところなどで貢献していければ良いと考えています。

【加藤委員】 御社のセンスがあれば、今の垢抜けない公共交通の情報提供をもう少し味つけできるのではないかという気持ちがあるのです。あの整然とした中に、その部分だけ、いまちもう少し何とかならないかなというのがある。そこは範囲外ということになってしまうところを、もう少し何かやられると非常にありがたいと思っているのです。私などがそこをやらなければならない立場なのかもしれませんが、ご意見ぐらひは言って頂けるといいかなと。もっと、こういうことができないですかとか、何かテンプレート的なものを示して頂くとか。

【猪爪部長】 公共交通への貢献ということで。

【加藤委員】 公共交通に関する、要するに時刻表や路線図などを出しますよね。そういうところに対して、もう少しこういう出し方をしたらどうですかというような、コーディネート的なことがあると良いのではないかと思ったのですが。

【猪爪部長】 はい。我々が日々痛感しているのは、バス停留所上屋の整備であっても、例えば地先の方の反対や土地のオーナーさんの反対で整備できないことも非常にあります。ですので、もう少しバス停の整備を含めたいろいろな公共交通との連携をグループで支えるような仕組みができれば、いろいろな場所に利便性の高いところに上屋の整備ができていくのではないかと考えています。あとは、重ねて申し上げる形になってしまうのですが、最終ページの公租公課のところ、どうしても負担が非常に大きくありまして、そういうところを減免免除する形でご支援を頂ければと考えています。あとは、デジタルの導入ですね。時刻表面や広告面へのデジタルの活用について今アイデアはどんどん広がっているのですが、整備が追いついていない状況です。そういった新しいインフラを使った新しいサービスは、どんどんこれから可能になっていくと考えています。

【環境安全課長】 最後の占用料については市町村によってはかなり減免しているところもあるのではないのでしょうか。それが、やってくれるところと、やってくれていないところがあり、ばらばらだということでしょうか。

【猪爪部長】 はい。国の占用基準、徴収基準は国のもので、市は市の徴収条例があるので、上屋ですら占用料金をお支払いしている都市もあります。

【環境安全課長】 そこら辺がばらばらなので、なるべく統一してほしいということでしょうか。

【猪爪部長】 例えば新しいジャンルの占用の単価といいますか、項目を採用して頂ければ、それで全国の道路管理者さんが倣って頂けるような流れができると非常にありがたいと思います。

【環境安全課長】 あと、このデジタル化というのは、今はどんどん入っているのではなかと思うのですが、これの課題は高いということでしょうか。

【猪爪部長】 いえ。

【環境安全課長】 自治体が嫌だと言うのですか。

【猪爪部長】 それもありますし、大もとでは、広告付きのバス停留所上屋の通達が出たのが2003年でしたので、当時、動画、デジタルによる広告掲出が想定されていない通達になっております。それがまず1点です。2点目が、交通上の支障について、交通管

理者さんのご心配も、当然ありますし、道路管理者さんからもそのようなご心配を頂くことがありますので、そういった方々と安全性の議論を行って、利便性を評価していただき、何とか実現に向けて進めていきたいと考えているところです。

【環境安全課長】 あと一点ですけれども、シェアサイクルで2002年から始めて1カ所しかないというのは、ドゥコーさんにしては野心的ではないなと思ったのですけれども、日本でなぜ広がらないか、その理由を教えてください。

【猪爪部長】 我々は2010年から富山市で整備をさせていただきました。富山市のものをショーケースにして全国に広げていきたいと考えておりましたが、我々の今までの欧米での経験で、利用料、登録料では運営することができないことが分かっておりましたので、広告事業とセットでいろいろな自治体にご提案をさせていただきました。一方で日本でもいろいろな運営事業者さんがいらっしゃいまして、中には利用料、登録料で運営できますということを仰られたり、広告事業よりもむしろ自治体の補助、支援のほうを選ばれる自治体もいらっしゃいまして、広告との抱き合わせスキームがうまく受け入れられなかったのが、敗因と申しますか、富山でしか運営できていない理由の一つだと思います。逆に言えば、そういった今後の市の負担をなるべく減らそうということで、広告付きのスキームを選んでいただいた富山市には、非常に感謝しております。

【企画課長】 多分いろいろ道路法の占用許可の部分を柔軟にずっとここ10年ぐらい変えて生きている中で、選択肢がいろいろ広がっており、例えば広告料とうまく組めるようになってきている。ただ最後の判断は各道路管理者になっている。せつかく選択できるのを、従来型の例えば税金をそこに投入するのは、我々がそのように柔軟にしてきた方向性とは必ずしも一致していない。広告料を入れたほうが道路管理者にとってもいいはずなのですが、何か個別にいろいろな事情があるのだろうとは思っているので、その辺は我々からもいろいろ調べてみたいとは思っています。

今は直接、道路管理者である自治体と契約をされているか、占有者になっておられるのですか。

【猪爪部長】 広告付きバス停留所上屋の事業に関しては、基本的にバス停上屋はバス事業者さんの占有となっています。

【企画課長】 占有しているのですね。

【猪爪部長】 添加広告板は我々広告事業者の占有という形になっておりますが、上屋で占用料が発生している場合には、当然バス事業者に代わって我々が占用料を負担してお

ります。

【企画課長】 では、各々が占有許可を得ている形でしょうか。

【猪爪部長】 そうですね。

【企画課長】 なるほど。そこはいろいろなやり方が多分あると思います。

【猪爪部長】 当然バス事業者さんで両方出している都市もありますし、結局、道路管理者さんごとの判断になっています。

【根本座長】 よろしいですか。

それでは、時間の関係でこの辺で終わりたいと思います。猪爪様、どうもありがとうございました。

【猪爪部長】 ありがとうございます。

【根本座長】 さて、後半は、各委員からの意見ということで、簡単な資料をそれぞれの委員にお作り頂きました。順次説明いただいて、最後に意見交換というか、皆さんからまたいろいろご質問を頂きながら、ディスカッションを進めていく、パネルディスカッションのような形になります。それでは、順に行きたいと思います。1人10分以内で簡潔にお願いします。まず、加藤先生。

【加藤委員】 名古屋大学環境学研究科の加藤です。この研究会は、モーダルコネクトということで、いろいろな交通手段をどうやってつないでいくか、特にそのときの施設ということが非常に大事だと思っています。一方、私自身はどちらかというと逆のアプローチがありまして、今、結構長く走っている路線をどうしたらシンプルにできるかということが、運転手不足や渋滞などから課題になっている中で、けれども、そうすると乗り継ぎをしなければいけなくなるのでどうしたらいいのかということを考えています。例えば、多くの中規模の都市で考えられているような、公共交通網を幹線と支線に分けていくという再編。幹線の部分はBRTやLRT、あるいは鉄道などを持ってきて、支線のほうは、乗り合いタクシーやデマンドなども出てくると思いますが、そのように分けたときに、どうやって乗り継ぎをさせるかということ、いろいろ考えています。

その抵抗としては、情報と動作とダイヤと運賃と4つあると考えています。例えば情報は、もともと直通していればどこ行きと案内が出ているので、それに乗ったらいつかそこへは行けるのですが、乗り継ぎになると、乗り継ぎ先のことわからなければそこへ行かなくなったと思う人も出てくるので、自動的にその分の利用が減ってしまう。それから乗り継ぎのときに階段を介するとか、横断歩道などがあれば、それだけで面倒な人が多い。

あるいは事故の可能性もある。それからダイヤも特にバスになると定時性がないので、乗り継げるか乗り継げないのか、事前にダイヤを調べていても分からないときもある。そして運賃は通しであればいいのですが、二重になっていることがある。この辺をきちんと緩和して、なおかつ情報として示していかないとなかなか難しいということで、私もいろいろな現場で苦労しています。

どう緩和するかという考え方として、案内をきちんと行う。配布物、掲出物、車両、特に方向幕やLED表示、それから車内表示、アナウンス、路線名、番号のつけ方などをどのようにやり直すか。それから、ITを活用して乗り継げることを情報として示す。あるいは、施設をきちんと利用者側からも事業者側からも使いやすいものにする。さらに乗り継ぎをどう保障するか。これは乗り継げますと言ったら、きちんと乗り継げるようにするにはどうすればいいかということがある。

そのことで2つ例を出しておきたいのですけれども、1つは、岐阜大学病院トランジットという、私が関わったものがあります。岐阜大学病院までは、JRの駅から連節バスを含めて幹線的な路線としてたくさんの本数がある。以前はそこから病院を経てさらに郊外まで行く路線が何本かありましたが、病院でほとんど降りてしまって、そこから先はガラガラになる。そういうことで、大学病院で系統を分けて、そこから先は別の路線として運行したことがあります。そうすると、一般にはそれまでも少ないのがもっと少なくなる。要するに、トカゲの尻尾切りだという見方になる。この例でも最終的にはそうなってしまったのですけれども、そうならないように何とかできないかということです。

例えば運賃は以前と同額になるということで、支線側の運賃を以前の幹線と通しになるように値下げする。しかもICカードだと40円引きなので、ICカードで乗り継ぐと以前より40円安くなる。乗り継がせるので申しわけないので40円ぐらい安くなっていいでしょうという、逆の考え方をしている。それから、岐阜駅のほうで乗ると、何とか行き接続と、ボードで出してわかるようにしておくとか、あるいは、時刻表に何とか行き乗り継ぎ可能と書くこともやった。実際に遅れば待ってくれる。大体、幹線のほうで遅れるので、幹線で遅れたら支線は待っている。支線は遅れても、幹線は本数が多いので次の便に乗ればいいだけです、特に幹線から支線への乗継保障は大事だということです。だから、幹線部の定時性確保が大事ですが、確保できないときでも乗り継げるようにしたわけですが、結局利用が少なくて、無くなってしまいました。

乗り継げるという情報を利用者の皆さんにお知らせすることが本当に難しい。それから、

このときは支線区間も普通のバスを使って運行したのですが、本来ジャンボタクシーで十分な需要しかないのに、だったらジャンボタクシーにすれば経費が半額だから、同じ補助金でも本数が倍にできるという考えをとりたかったのですが、そこまではいかなかった。さらに、その先は別の市や町だったのですけれども、そこは路線を分断したためにご理解が得られない。そこで本数を増やせるのだったらとか、前向きになればいいのですけれども、行けなくなったから、もう知らないとなってしまった。

同じように、新潟の去年9月からやっている新バスシステムのこともあります。これは都心部で支線への乗継情報提供がうまくなされていません。例えば新潟駅の看板が出ています。ここに萬代橋ライン、いわゆるBRTといわれている路線に乗っていったときの、市役所前とか青山とか乗り継ぎ点があるのですけれども、そこでどこ行きのバスが出るのかという時刻表が出ています。しかし、一体どれに乗り継げるのかが分からない。ただダイヤどおりに出ているだけなので、今ここであのバスに乗ったらどれに乗り継げるのかが分からないし、遅れたら目算が外れる。車内でも情報は出しているのですけれども、今の時刻が7時43分と出ていて、乗り継ぎ便として47分発があるわけですが、本当にギリギリですよ。だから、乗り継げるのか乗り継げないのかわからない。そこはやはり、この便なら確実に乗り継げると保証してあげないと、特にこれはバス停が離れているところなので、表示を出していても実際は乗り継げなかったという結論なのですが、こういうことになってしまう。1回これで乗り継げないと、もうその人は乗り継ぎをやらないかもしれない。懲りてもう嫌だと。あるいは次はかなり余裕をとってしか乗らなくなる。そうなると到着が遅くなるので、やはり乗らなくなってしまいます。リアルタイム情報と連動しないとか、どれに乗り継げるかわからないとか、乗り継ぎ地点で長時間待たなければいけないことなどがあって、いろいろ問題になって、結局3月の改正で直結便を結構戻すこととした。1回切ったのですが不評で戻すということをしざるを得なかった。切らなくていいところまで切ってしまったところがあるので、戻したのは決して悪くはないのですが。そんなことで、乗り継ぎ保証のことで、それぞれの幹線は幹線、支線は支線に見合った頻度やサイズ、そして定時性、速達性を保証できるような専用道やレーン、あるいはダンゴ運転防止のための連節バス導入などをきちんとやっていかなければいけないということです。

乗り継ぎ拠点については、結構お金をかけて整備することが多いのですけれども、鈴木文彦さんの資料の中にも、決してそんなことをしなくても気の利いたものをつくれるというものがたくさん出ているので、後でご紹介されると思います。よく、乗り継ぎなので別

にそこに何もなくていいのではないかとおっしゃる方がおられるのですが、これは違っていて、乗り継ぎできるところは、乗り継ぎが不確定であるからこそ、そこでも何かできるようにしておかなければいけない。あるいは、そこが便利な場所なので、便利などころは何か用を足せるところがあったほうが良いということから、例えばスーパー、コンビニや図書館、生涯学習施設は、公共交通と相性がいい施設。それから、道の駅、温浴施設。病院はいいのですけれども、病院だと待ち合い機能というのはおかしいので、私がよく知っているある自治体ですと、待合室は1階にあるのですが、受付を2階にして、患者さんは2階以上、1階はパブリックなスペースにしている病院があります。そういうところであれば、乗り継ぎ拠点であって病院もあるという感じです。施設も、どうしても乗り継ぎ拠点にするとスペースを取りますので、駐車場を減らさなければいけないとか、舗装が弱いとあつという間にわだちができるとか、交錯すると危ないとか、1回入ると出るのが大変で時間が掛かるとか、待機できないとかいろいろ出てくるのです。つまり、立地が決まる段階でレイアウトを考えておかないと、後で思いついて乗り入れてもなかなかうまくいかないということがあります。レンタサイクルとかカーシェアリングとは相性がいいものだと思っていますが、これも場所によりまして、すごくいいところと、それ程よくないところがある。でも施設整備はきちんとやらなければいけない。

あと、少し蛇足的なことですけれども、地方創生とか減災の拠点として考えてほしいということです。例えば営業所、車庫などは、自動的にバスが集まるので、すごく便利なターミナルとして使えるポテンシャルはあるのですが、一方で、今ほんとうに維持が難しくなっている状況がある。例えば軽油タンクを強化しないといけないということが出てきている。そういう状態の中で、いっそこを石油備蓄場所と指定することが考えられる。東日本大震災のときでも、バスの営業所へ行ってそこで軽油をもらって、病院などの非常用電源に使ったということが、いろいろなところでありました。それから避難場所、車両自体が冷暖房、無線、輸送できるので、災害の時の減災拠点に使える。また、せっかくバスがたくさんあるところなので、そこを環境・交通学習拠点にするとか、集会所などを設けるといのもあると思っています。そういう考えで、この拠点や営業所を再整備するというスキームもあっていいのかなと思っています。

最後に、高速バス停の活用ですけれども、先ほどいろいろな用が足せるところであることが望ましいと話したことから派生するように、サービスエリア、パーキングエリアと一緒にいうところが向いていると思います。単に高速バスストップというのは難しいと思

っていますし、遅れが大きい場合があるので、バスロケは必須。それから、特に高速バス停は、バリアフリーが全くできておらず、階段でかなり急なところを上がるところが多い。これをどうしたらいいのか。それから、アクセスやイグレスの数が、路線バスを走らせるほどではないのが難しい。そうすると、今出てきたカーシェアリングなどのような個別の手段がいいのかなとか、デマンドがいいのかなとか、タクシーとかとなってくるのですが、いずれにせよ手段をきちんと確保していかないと、なかなか使ってもらえない。そして、高速バス自体はあまり国からの補助が得られないような路線ですけれども、今はかなり地域の路線が高速道路に乗りかわっているので、こういうところに補助ができるスキームはないのか。これは事業者さんがおっしゃっていましたが、インター外のバス停は1回出入るので通行料金が高くなる。これはどうにかならないか。このあたりは少しやっつけていかなければいけないことかなと思います。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、鈴木春菜委員、お願い致します。

【鈴木（春）委員】 山口大学の鈴木です。簡単に私の意見を述べさせていただきます。

最初の、高速バスネットワークの強化についてですけれども、いろいろ書いていますが、私が一番考えていたのは、そもそも都市間とか県間の公共交通のネットワークとか高速バスのネットワークは、誰か考えていましたかというところなんです。そういうことを考えていないので、乗り継ぎの拠点などを考える主体がなかったのかなと感じました。山口県はすごく山陽道や中国道で高速バスがたくさん通っているのですけれども、ほとんど山口県内には停まらなくて、それが少しでも停まれるような施設があれば、学生が福岡や大阪、広島、岡山などに行くのにすごく便利なのに、例えばサービスエリアやその辺のインターチェンジの高速バスのバス停に乗り換えしやすいような便利な施設があれば、もしかしたら山口県では活用できるかもしれないと思いました。それを多分誰も考える人がいなかったのので、そういう施設が整備されていなかったのかなということです。ネットワークをきちんとまず考えるという。おそらく最初にご紹介いただいた基山のバス停のような、分かりやすいところは整備が進むと思うのですが、分かりにくいところの公共交通のネットワークを広域で考えることが、まず必要なのかなと思いました。

それから、先ほど加藤先生もおっしゃっていたのですけれども、あえて1つの路線を、1つの手段を便利にするというところではなくて、いろいろな種類の交通手段を併用して1カ所に行けるというのを考えていくのも重要なかなと思います。私が山口大学に着任したとき、最初に、宇部新川駅という駅と新幹線がとまる新山口駅の行き方をまとめた時刻表

をつくったのですが、行き方が4つぐらいありまして、宇部線を使う、山陽本線に出て使う、バスで行くなど、それを全部見比べないと、今から新山口駅に行こう、出張で大阪へ行こうとしたときに、3つの時刻表を見比べて今から新幹線に乗るにはどれが一番便利かを調べないといけなくて、それがすごく不便だったので、全部をまとめた時刻表をつくったのです。何時の新幹線に乗るにはどの行き方が便利かという時刻表をつくったのですが、そのように複数の手段を1つの目的のために使い分けるような、交通手段を併用するという視点も、おそらくネットワークを考えていけば生まれるのではないかと思いました。そういうことで、ネットワークをまずきちんと考えて、地方では手段を併用するという視点をぜひ持って頂きたいと思いました。

それから、幾つか書いているのは、バスタ新宿など、カッコいいな、使いたいなと思ったのですけれども、とにかく格好よくしてほしいということです。最近、地方のJRの鉄道の駅でどれぐらいの明るさがあるかという調査を学生に論文でもらったのですが、安全性から、歩道の安全の基準になっている5ルクス以下のところが鉄道駅ですらあまりに多いので、おそらくインターチェンジのバス停などでは下回っていると思うのです。そんな危ないところを使いたいと思いませんので、乗ろうとした人だけでなく、普通の人が使えるようなバス停の整備をして頂きたいと思います。それから一番下に書いているのが、中国地方などは、特に今、新規道路の整備、山陽道の整備や付加車線の整備を計画・検討中の高規格幹線道路が多いですので、ぜひ、そういうところから順次ご検討頂きたいことを書いています。

それから2点目の、地域のバス利用環境向上については、今日午前中に、とある市町村でバスの利用促進について相談を受けました。このバスはもうサービス水準が向上できないという状況の中で、どう利用促進をしたらいいのですかという相談で、そのサービス水準が向上できないという意味は、本数を増やせないということだったのです。でも本数を増やさなくても、乗りかえを便利にするとか、ダイヤをパターン化するとか、いろいろサービス水準の向上の仕方があるので、モーダルコネクトの必要性について啓蒙して頂きたいとか、モーダルコネクトをきちんとすることが、いかにサービス水準の向上につながるかというところを、ぜひいろいろな人に伝えていって頂きたいと思います。

それから、この会議は道路局の方に主催していただいていますので、比較的利用の少ないバス停などでは、欧米などは電柱にちょっとした看板が張ってあるだけでバス停になっていたり、そういう簡易的な施設がありますので、道路設備あるいは電柱を利用した照明

など、道路上の付帯設備を有効に活用できるような仕組みをご検討頂けたらいいかと思っています。

次のページに行ってください、2点目ですけれども、これは私が最近よく感じていることで、何かバスのサービス水準の向上にやってみたいが、どうしていいかわからないと、市役所の方や沿線企業や住民の方からよく聞きます。人のやる気を活用できないのはもったいないと感じますので、ぜひ、これまでにご紹介いただいたような民間の力の活用の仕方、どんなメニューがあるのかということをもとめていただいて、情報提供して頂きたいと思います。

それから、先ほど加藤先生もおっしゃっていたのですが、必ずしも待ち合い設備が道路上にある必要はなくて、近隣の民地を借りたり、あるいはコンビニの中にレストスペースがあるようなところも地方では多いので、そういうところに簡易的な情報提供設備を置くというような、いろいろな方法があると思います。ただ、そのときは部門が横断的になると思いますので、先ほど申し上げたようなみんなが取り組めるようなメニューも、道路だけではなく運輸や都市部門で横断的に連携していただいて、情報を提供して頂きたいらいいかと思っています。

下のほうに書いてあるのですが、どうしても乗りかえをすることになったらICカードの利用が前提になるところがかなり多いと感じていたのですが、大都市圏以外ではICカードが利用できないところがまだかなり多くて、それが乗りかえをすることの弊害になっていると思いますので、この点については、簡易なシステムの開発や普及に何かいいアイデアがあれば、ぜひお力添えをいただいたほうがいいかと思っています。山口県内では、今までバスカードを県内共通で使っていたのですが、バスカードの読み取り機の修理がもうできないということで、回数券に戻そうかという話すら出ていますので。そのため、このICカードに乗りおくれたら前近代的なシステムに戻ってしまうという瀬戸際になっているので、いいシステム開発なり何かがあれば、ぜひ教えて頂きたいと思います。

最後に書いてありますが、地方ではどうしても公共交通に乗りかえるというよりも、タクシーやカーシェアリングの活用が有効だと思いますので、今日ご説明いただいたのでかなりいろいろなアイデアがあったと思うのですが、そういうことも検討して頂きたいと思います。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、続きまして、鈴木文彦委員から、よろしくお願い致します。

【鈴木（文）委員】 私はどちらかというと、モーダルコネクトの中でもその拠点となる施設というか、乗り継ぎ拠点のようなものをどのように考えるかという観点から、少し意見をまとめました。

幾つか拠点には考え方があるかと思うのですが、最初の1枚目の下のほうに並べてありますように、既にある道路付帯施設を活用するパターン、あるいは、道路に隣接して結節のための施設を新たにつくるという方法もあるかと思います。それから、民間または公共用地の既存のものを上手に活用するというやり方もあろうかと思います。実際には、多分一番やりやすいというかチャンスが大きいのは、道路に隣接している民地やバス会社が持っている自社所有地などを上手に活用することかと思っています。さまざまな使い方が実際に行われています。その辺の事例をまとめましたので、簡単にご紹介します。

以前から話に出ている道の駅の活用ですけれども、これも全ての道の駅が同じように活用できるというものではないですが、例えば道の駅が、ほかの地域と結ぶ基幹ルートと、それからちょうど地域内に拡散していく結節点になるような場所であるとすれば、結構活用の方法があります。特に、例えば高速バスや都市間の急行バス、快速バスのようなものが、ここに立ち寄って、地域内のバスと結節をする。これはバスでなくてもいいのですけれども、そのようなケースが上手に活用されている例だと思います。

2枚目の左上に挙げてあるものは、熊本の上天草で、右側に写っているバスが熊本と直結する快速バス、後ろと左側にいる小さなバスが地域内を走るバスです。この道の駅の一画にあるこのバス停で、同じ場所で全部発着するというパターンです。似たような形を淡路島でとっているケースが右側です。それから、もう少し道の駅を戦略的にというか、ある程度、最初から複合交通ターミナルとして道の駅を活用しようという意思を持ってつくったのが、下のケースで、石川県の輪島の、昔は鉄道があって廃止になったわけですが、元の駅のところに道の駅をつくって、ここを交通ターミナルとして最初から整備をしていくケース。それから、これはつい最近ですけれども、右側は、北海道新幹線が開通して木古内に駅ができたわけですが、この木古内の駅前に道の駅をつくって、同時にその隣にバスターミナルをつくる。したがって、ここで鉄道・バスの結節ターミナルであると同時に、道の駅として多くの人が集まってくる場所にする。このようなことを考えたものです。

それから、めくって頂きますと、高速道路に既にある施設を活用するということで、高速バスストップを活用するケース、サービスエリア、パーキングエリアを活用するケースということで、基山ほどの大規模なものはそうそうあるものではないのですが、もっと小

小さなケースでいうと、小さなと言ってしまうと右側は失礼ですが、都心の渋滞区間の手前で電車に乗り継いでもらう形での活用のケースが東京周辺で2カ所ほどあります。このような使い方であるとか、あるいは、たまたまロケーションが近接していることを活用して、左側は高速バスストップとすぐ隣にローカルの鉄道駅があるので、これを結節させる。実際に結節利用がものすごく多いわけではないのですが、これに関しては鉄道のほうでも、ここで高速バスに乗り継げるというインフォメーションも出していますので、このようなことで結節させようという考え方です。

次の下、最初から幹線と支線を分ける乗り継ぎターミナルとして行政で建設した、盛岡市のゾーンバスターミナルです。なぜ2枚写真を出しているかという、左側は、これを建設してゾーンバスシステムとして、幹線・支線の乗り継ぎの仕組みをつくって、始めて、約1年後の写真です。このときはまだ、もともと何もなかったところにつくったターミナルで、乗り継ぎには非常に都合がいい場所ですけれども、何もなかったところにつくったターミナルですので、周囲には何もありません。しかしここでみんなが幹線と支線を乗り継ぐような行動をとるようになった結果として、ここには既に人がいることがわかったものですから、右側は現状に近い2年ぐらい前の写真ですが、周りに後追いでコンビニや奥にはファッションセンターしまむらがあるのですが、そういう郊外型の店舗がこのバスターミナルの前に立地をする。つまり新たな人の結節点としての価値が後から出てきた、結節バスターミナルをつくったことによって出てきたケースです。

また、めくって頂きますと、これも新たにつくったターミナルとして、左側は、前回、神奈中さんから報告のあった田名のバスターミナルです。私も一言申し上げたように、いいターミナルですけれども、見渡したときにどこからどこ行きが出るかというのが全然わからないという難点は少しあるというものです。右側は、鉄道駅と結んでいるバスと地域内のデマンドバスなりローカルのバスを結節させるために町がつくったターミナルです。それから、既存の施設の活用としては、先ほど加藤先生からお話のあった岐阜大学病院の写真を左側に持ってきています。実際には私が見ているところでも、この黄色いコミュニティーバスの乗り継ぎがなされているとは思いませんでしたが、ただ、このスペースを乗り継ぎ拠点として活用しているという事例でいうと、わりといい場所だと思いました。それから、先ほども少しお話がありましたが、私もこの病院の1階の中でコーヒーを飲んだりしたのですが、わりとパブリックなスペースのイメージがある場所なので、いい場所かなとは思いました。右側は、大型ショッピングセンターに協力していただいて、そ

の駐車場の一面にバス・乗り合いタクシーの結節ターミナルをつくったケースです。

次のページへ行っていただいて、これも既存の施設を活用するということで、左側の木曾町と書いてあるのは、合併した、被合併の元役場で今は支所になっているところのスペースに、全ての路線、幹線、支線、それから域内を走っているものを集めてきて、ここで目の前で乗り継げるような仕組みをつくったものです。右側は、これも山口市で私も少し関係してやったことなのですが、地域の中のコミュニティータクシーを路線バスに結節させるに当たって、物産観光施設の中に乗り入れて、ここを結節点としたケースです。

ここからが、私はこれからいろいろ考えていく必要があるだろうなと思っているところですが、一つはコンビニの活用です。今のコンビニは何でもできる場所ですので、また先ほどどなたかからお話がありましたように、最近はイトインスペースがあったりして、結構待てる場所でもありますので、コンビニで結節をさせる。あるいは、コンビニを路線の拠点として活用するケースが少しずつ出始めていますけれども、これはいろいろ可能性があるのではないかとということです。

次のページは、逆に、隣接している店舗や施設が場所を提供してくれて、バス待ちのスペースをつくってくれたケースです。左側は、そこに銀行があるのですが、銀行がその駐車場の一面2台分ぐらいを削って、バス待ちの待合所を提供してくれているケースです。右側は、京都の市内、それこそ京都駅から2つ目ぐらいのバス停ですが、左側にある企業が自分のところのスペースをセットバックして、そこにバス待ち用のベンチをつくってくれているような、民間がいろいろバス停に協力してくれているケースです。バス事業者自身も、隣接して結構自社用地を持っているケースがあって、そこが上手に使われていないケースもあります。そういう中で、京都市交通局の左側の例は、たまたま「バスの駅」と言っている中でも、自社営業所の一面を使っているケースなのでかなり大がかりなものです。京都市のバスの駅の場合は、こういうものだけではなくて、民地を借りて使ったり、あるいは公共用地を借りて使ったりしている場合を含めて、今、主な結節点に「バスの駅」という名前で拡大しているところですが、元営業所用地を活用しているケースが右側の宮崎交通のケースで、先ほどのコンビニとよく似ているものではありますけれども、ここにコンビニを誘致し、あるいはそのコンビニの一面に宮崎交通の案内所、高速バスの発券所みたいなものを併設しています。

次のページでは、パーク・アンド・ライドとサイクル・アンド・ライドについて事例を設けておりますが、パーク・アンド・ライドのほうでは、左側は、高速道路のバスストッ

プ、途中バスストップです。これは新潟県ですが、ここに新潟へ向かう高速バスが、朝だと5分に1本ぐらい走ります。通勤に使う人が非常に多いのですけれども、自然発生的に、田んぼのあぜ道に車をおいて、みんながここからバスを利用するようになりました。その結果、それはまずいということで自治体のほうでパーク・アンド・ライド用の駐車場を整備していった、それをどんどん拡大して、今は400台とか600台の規模のパーク・アンド・ライド駐車場が育っているケースです。おそらく日常のパーク・アンド・ライドの普及度としては、多分この新潟の北陸道沿線はトップクラスではないかと思います。それとは別に、長距離の高速バス、例えば大阪や東京へ行くような高速バスを利用する人が使いやすいようなパーク・アンド・ライドとして、先ほど私は袖ヶ浦バスターミナルの話をしましたけれども、似たような意味合いで、そのインターの近くの高速バス停などにパーク・アンド・ライド用の駐車場を設けたケースが右側です。こういう場所に私はカーシェアが結構使えるのではないかなと。逆に向こうから来る人に向けてですね。いいのではないかと考えているところです。

サイクル・アンド・ライドについては、自然発生的にバスを使う人がバス停まで自転車で来て、勝手に置いているような場所が一番効果的な場所ですけれども、そのように上手に場所を設定すると、かなり効果の高いサイクル・アンド・ライドができる。少し古い写真ですけれども、左側の静鉄のケースなどはかなり大規模にサイクル・アンド・ライドが定着しているケースです。

最後に、乗り継ぎ抵抗を軽減するということで、もちろんダイヤや情報、運賃などいろいろな要素があるのですけれども、一番安心できるのが、目の前で必ず乗り継ぎができることだと私は思っています。これはどちらも私がかかわってやった事例ですけれども、左側は東京の檜原村で、幹線はバス、それから谷筋に入っていくのを乗り合いタクシーで運行しているのですが、もちろんダイヤは合わせているのですが、必ずバスが来るまで乗り合いタクシーはこの場において、雨が降ったり雪が降ったりしていたら、お客さんにはそのままここで待っていてもらって、バスが来たら乗りかえてもらう。必ず目の前で乗りかえてもらうということを確実にやっています。このことによって、乗り合いタクシーを使い、幹線のバスに乗って町へ出るという行動が、少し増える傾向が今出てきています。右側は普通の路線バス同士ですけれども、かつてまっすぐ直通で行っていたところを2系統、もともとは3系統あったところ、採算が取れないのでこれをやめたときに、この2つの系統をここで結びつけようと考えたわけです。そのときに目の前で乗り継げないと、今までま

っすぐ行っていたのに、少ないとはいえ乗っている人もいたわけで、同じように乗り継いでもらうためには目の前で乗り継がせましようということで、少しスペースのあるところで2台必ず一緒に並ぶような形態をとったものです。

そんな事例がいろいろあって、これからいろいろ活用できる部分はあるだろうと思いますので、私は事例中心でお話しさせていただきましたが、そんなことを考えています。

【根本座長】 ありがとうございます。それでは、私ですけれども、資料3 - 5を参照ください。この研究会でバスタ新宿を勉強させて頂きました。バスタ新宿は、バス事業者から見ると、土地・建物はバス事業者は負担していません。バスタ新宿のオペレーションに係る費用に関してはバス事業者からいただいて運営はしているのですけれども、基本的に建物・土地は負担していない。

その真逆といいますか、実は八重洲は今のところ独立採算という概念で、バスターミナルを計画しています。図に示すように6バース、7バース、7バースという大きなバスターミナルが地下でつながっていく形ですが、基本的に再開発事業者から床を借りて、賃料を払って、バスターミナル床保有者が今度バスターミナル運営者にそれを貸して、バスターミナル運営者がバス事業者に使わせるということです。そうはいっても、レストランやショップが払うような賃料を払えるわけがないので、当然賃料は安くしなければいけないわけですが、そういう路外のバスターミナルをつくる時に民間にどれだけ負担してもらおうのかということに関して、我々は一つの考え方を整理しておく必要があるのかなと思って、この資料を用意したわけです。

この再開発事業は、実は指定容積率が800%から900%ですが、ここには小学校がビルの中にできる。それからこのバスターミナルができるということで、計画容積率は倍ぐらいになっています。ですから計画容積率がこれだけボーナスがつけ加わっているということは、公的な目的の床があることが計算にあるわけで、ほかとは違った扱い、賃料にしても、ものすごく安くしてもらえることを含みでやっているのかなということです。大都市の高速バスターミナル、路外でつくる場合に一体どのような費用負担を考えていけばいいのか。これからこのようなバスターミナルが増えていくことが想定されるので、それを考える一つのいい材料になっているのかなということで、紹介する次第です。まだ具体的に幾らでお互い借りるのかという話し合いは話がついていないと理解しております。

続きまして、今日はご欠席ですけれども、若菜委員のものを簡単にご紹介ください。

【道路経済調査室長】 資料3 - 4について、本日、若菜委員はご欠席ですので簡単に

道や都道府県道路上でも可にし」と書いてありますが、国道だけではなく、道の駅はいろいろな道路に設置できますので、ここは置いておきまして、地域住民重視の道の駅の指定、それから中長距離バスとの連携や一体的な位置づけができないかというご提案です。

【根本座長】 ありがとうございます。

学会のパネルディスカッションと同じで、大体議論する時間がなくなってしまいます。私を含め、学校の先生はしゃべり始めるととまらなくなってしまいます。すみません。少し若干時間をいただいて、何かご意見、ご質問があれば伺いたいと思いますが、いかがですか。

【鈴木（文）委員】 みんな、そんなに違う考え方を述べているわけではないと思います。もちろん、幹線と支線に分ける、結節をさせる。それが効率的であることは、誰でもがわかることだと思います。効率的だし、そのことによって将来的に持続させようとしたら、おそらくこの方法しかないというケースがかなり多い。ただ、そのことと実際に利用するときの利用しやすさが必ずしもイコールではないので、いかに乗り継ぎ抵抗をなくすかというところに苦心していくことが大切で、それができればおそらく今後のトレンドはこのスタイルだろうと思います。とにかく、乗り継ぎ抵抗の低減、そのために何をする必要があるのかという議論がかなり重要になってくると思います。

【加藤委員】 先に施設があって、それとはまた無関係に路線がある場合、施設を使って、そこで路線を結節して今まで乗り継げなかったところに乗り継げるとか、あるいは分断するとかということが出てくるときに、どうしても無理が生じることがある。でも、つくってしまったのでやらなければいけないと言われると非常に辛いところです。だから、今までの事例の中で無理してやったことで、その地域のネットワークに混乱をもたらしたとか、逆に非常に良かったとか、偶然だがいろんな結果になっている。いわゆる勝手パーク・アンド・ライドは典型で、何も計画していなかったけれども、考えてみたらすごく便利なところであったりする。こういうものをもっと早くから、鈴木春菜先生が仰ったように計画できていればいいのですが、全然計画していない。そういうところに組み込んで、ここはそういう場所としてすごく使えそうだねということをやっていくと、すごくいいのではないかと考えています。道路整備やいろいろな施設整備のところに、そういう考慮がどうやって入れられるかということ、ぜひ考えて頂けるといいなと思いました。

【根本座長】 ありがとうございます。

私も一言申し上げるとすれば、大都市部と地方部で考え方が違いますよね。大都市部で

は民間の力をおかりして結構おもしろいことがいろいろできるということも、今日は勉強になりました。そして田舎のほう、加藤先生から、営業所を民営化するみたいな話もあり得るではないかということがありましたが、田舎のほうのバスに関して、基本的に公設民有とか民間委託のような中で考えていくと、その中で営業所をどうするかということもあるだろうし、またガソリンスタンドの問題が絡んできましたが、ガソリンスタンドについては例のSA、PAもガソリンスタンドがなくなってしまって、どうするのかという、地域全体の、地域を守るために燃料をどのように備蓄しておくのか、買えるようにしておくのかという話は、また別途しなければいけないでしょうね。問題をどう捉え、定義して、その答えを考えていくかということに関しては、田舎のほうは田舎のほうなりに、どのような問題をつくるのがいいのかを、我々が考えていかなければいけないと思った次第でございます。

【旅客課長】 自動車局の鶴田です。お時間がないと思うのでなるべく手短にしますが、日ごろ、バスやタクシーのほうから物を見ているものですから、大分違う角度から見て大変勉強になりました。大分違うといっても、多分45度ぐらい違う角度から見て、すごく勉強になって、特に結節点ということで、交通結節点という言葉自体、私が就職したころからずっとテーマだったと思います。もう二十何年前かも忘れるぐらい遠い昔ですが、ただ、そのときと今とで起きた変化を考えますと、今日もお話が出ていましたけれども、ICTがこれだけ普及してきていることと、これはいろいろご異論があるかもしれませんが、高齢化もあって、とても急ぐ人ばかりではない、乗り継ぎで少し待てる人もいるのではないかな。そうやって考えると、私は札幌育ちで、私の家の近所だと冬に外で待たされたら凍え死んでしまうだろうと思うのですが、先ほどのコンビニで待つとか、私の近所のコンビニはミニストップですけれども、ミニストップならぬバスストップではないですが。そういうときに、ただバスが知らない間に行ってしまったら困るので、それは例えばスマホに情報が来るとか、先ほどの乗り継ぎ保証でいうと、乗り継ぐ人がいるのだったら自分でスマホで発信するのか、ドライバーさんに一声かけたらビッと押して知らせるのかわからないですが、そのような話などを考えると、施設整備だけではなくて、ソフトのところ、施設整備は得意中の得意ということだと思いますが、ぜひ、そちらのほうも今までに増して関心を払っていただいて、多分そういうことはバス事業者がいろいろニーズを本来拾い上げていなければいけないでしょうし、我々もそのお手伝いをしなければいけないと思うので、もしできることがあれば連携をできればと思ってお聞きしていました。

以上でございます。

【加藤委員】 先ほど、営業所の公有民営の話をしたのですけれども、事例は既にありまして、例えば井笠鉄道という岡山・広島県にエリアがまたがるバス会社が破綻したとき、あれは清算でしたので、営業所も全部借金の方に取られました。自治体が新しく営業所をつくって、指定管理を新しく運行することになったバス会社がやって、公有民営している例もあります。ただそれは、普通は論理が通じないです。ですので、減災拠点やいろいろな地域拠点などにしたということです。それを拝見して、これは横展開がすごくできると思ったので述べさせて頂きました。単に構想ではないということです。

【根本座長】 今は地方がいろいろ工夫して、いろいろな仕掛けを利用できるということですね。ありがとうございました。

それでは、大体時間になりましたのでよろしいですか。進行をお返しします。

【道路計画調整官】 長時間にわたりご議論頂きまして、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頂きます。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、確定後に改めて公表させて頂きますので、よろしくお願い致します。

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 —