

第4回モーダルコネクト検討会

平成29年3月10日

【道路計画調整官】 定刻になりましたので、第4回モーダルコネクト検討会を始めさせていただきます。皆様、本日はお忙しい中、お集まり頂きまして、誠にありがとうございます。進行を務めさせていただきます国土交通省道路局企画課の水野です。よろしくお願いいたします。

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としてA3の紙、資料2、資料3という形になっています。漏れている資料がございましたらご連絡ください。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の石川よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 本日は年度末の大変お忙しい中、根本座長を初め委員の先生方には遠方よりお集まり頂きまして、誠にありがとうございます。

本検討会は、ご案内のとおり、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していくための方策を検討することを目的としております。昨年3月に設立して以来、委員の先生方にはバスを中心とした取組について多くのご意見を頂いたところでございます。

また、本検討会で頂いた意見につきましては、昨年9月に開催いたしました社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会にもお諮りし、ご意見を頂いているところでございます。

本日はこれまでに頂いた意見を踏まえて、本検討会としてのとりまとめに向けた議論をお願いいたします。国土交通省の道路政策としましては、最近では昨年4月にオープンしたバスタ新宿をはじめとして、今年2月には品川駅西口の道路上空を活用した駅前広場の整備方針を策定するなど、バスに着目した取組を進めているところでございます。

本日のとりまとめを受けまして、観光立国や生産性向上を実現するために、バス事業者との連携を強化し、実験・実装を重ねながら、更に積極的な取組を進めていきたいと考えているところでございます。本日は限られた時間でございますが、活発なご議論をお願いしまして、私の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【道路計画調整官】 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】 これより議事に入ります。本日は（１）モーダルコネクトの強化、バスを中心とした道路施策（案）、（２）今後の主な取り組み（案）について、資料をご説明頂き、その後、意見交換の時間を設けたいと思います。

それでは、資料の説明をよろしくお願いたします。

【道路計画調整官】 引き続き私の方からご説明させていただきます。

資料１でございます。「バスを中心とした道路施策（案）」ということで、かなりビジュアルな形になっていますが、報告書のスタイルとして、この形で事務局としては整理していきたいと考えています。なお、資料中にアンダーラインが引いてあるところがございます。これが今からご紹介します基本政策部会においてご意見頂いたものを反映したところでございます。

まず、資料２をご覧ください。資料２には、９月２７日に開催されました基本政策部会からの主な意見をとりまとめています。全体といたしましては、①に書いてありますように、拠点だけではなく、バスの車両のクオリティーとかオペレーションとか、そういった全体を捉えた取組を進めていくべきではないのかというご意見です。

②といたしましては、コンパクト＋ネットワークを実現する上で、バスと道路とターミナルの関係は重要ですので、これまでの様々な取組を教訓にしながら、実験などを積極的に取り組むべきではないかといったご意見です。

ICTについては、バスロケについて事業者が導入しやすいものとすべきというご意見です。一方で、競合他社のデータの運用の難しさといった実運用上の観点も含めてシステムを検討すべきではないかというご意見です。

集約ターミナルについては、その収益をターミナルに活用する工夫をすべきではないかというご意見です。

高速バス乗継ぎについては、幹線旅客純流動データなど、色々なデータを用いて、次のターゲットを見つけることも検討すべきではないのかというご意見です。その次は、トラックと同様に、ドライバーが乗継ぎを行う中継輸送をSA・PAを使って実現すべきではないのかというご意見です。

その他といたしましては、バスだけが乗れるインターチェンジ、あるいはライジングポラードを使ってバスだけを通すような交差点、このようなバスと道路の関係に着目したハードの取組も検討すべきではないかというご意見がございました。

これを反映いたしまして、資料１に戻らせて頂きます。まず１ページ目でございます。

我が国のバスの利用環境は、あまりにも貧弱な現状にあるため、バスを含めた公共交通の利便性を高める取組を道路施策としても加速する必要があるとさせて頂いております。

この中で、バスを中心とした取組として、ITSとPPPをフル活用しながら、バスの利用拠点の利便性を向上するためのバスタプロジェクトを、実験・実装を重ねて展開する必要があるということです。

これを核として、まちづくりや地域の公共交通施策等との連携をもとに、モーダルコネクトを強化して、地域の活性化、生産性の向上、災害対応の強化を実現するというところで、全体を通して書かせて頂いております。

これを模式的にあらわしますと、下の図のようになってございます。ITSについては、バスの情報基盤の強化、そして、スマートトランジットシステムの構築では、乗継ぎのしやすさを高めていった上で、官民連携して拠点性を高めるバスタプロジェクトを展開していくべきではないかというところでございます。

なお、このバスタプロジェクトという名称がいいのかどうかというところは、色々ご議論があると思っておりますが、バスタ新宿自体、良い面も悪い面も色々ご意見があるところでございます。こういったご意見も教訓にしながら進めていくという意味や、「バスタ」という名前自体が、バスがスターのように広がるような前向きなネーミングでございまして、そういった意味も込めて「バスタプロジェクト」という名称で、事務局としては案として出させて頂いております。

続きまして2ページ目でございます。個別論に入ってまいります。ITS関係のバスの情報基盤の強化でございます。まず初めに、バスの運行支援システムです。現状としましては、バスタ新宿を例にしますと、その約9割がバスロケーションシステムを未導入となっております。このような非効率な状況を改善するために、ETC2.0を活用した運行支援システムを実現すべきではないのかと提示させて頂いております。その際には、事業者が導入しやすいシステムを実現して、運行管理の効率化、利用者の情報提供というものも充実する必要があるとさせて頂いております。

(2) がバス停の電子基盤地図でございます。現状のバス停の位置データについては、各バス事業者あるいは自治体等で個別に管理しているという状況です。GISでもデータもありますが、継続的な更新が難しいという現状となっております。これらを踏まえ、センシング技術を活用したバス停の電子基盤地図ということで、GISと連携しながら、バス停の電子基盤地図をセンシング技術を活用して収集し、民間における多様な活用を支援

すべきではないのかというところです。

そして、そもそもバス停の占用申請をする際に、将来的には緯度・経度・高さといった3次元データも出して頂いて、タイムリーにGISのデータに反映していけるシステムをつくる必要があるとさせて頂いています。

続きまして3ページ目でございます。スマートトランジットシステムの構築ということで、(1)でプラットフォームとセンターの構築とさせて頂いております。多様な交通モードの運行情報の一元化を図るために、地域ごとにビッグデータのプラットフォームを構築、あるいは産学官が連携して交通に対処していくというようなデータセンターを構築すべきとさせて頂いています。更に、その際には、競合会社のデータあるいは個人情報の扱いなど、かなりハードルがあると思いますが、実運用上の課題を見据えてシステムを構築すべきというところです。

このようなシステムを実現した上で、(2)には、交通状況に応じた効率的なモード間の乗継ぎとして、利用者への情報提供の充実という視点で、遅延情報や交通のモードに関わらない運行情報、乗継ぎ情報を提供していくべきではないかというところです。

そして、事業者間の連携ということで、高速バスから鉄道あるいは高速バス間といったものが、情報によって乗継ぎがしやすい円滑化したような取組を進めるべきではないのかと整理させて頂いております。

続きまして4ページ目でございます。集約交通ターミナルの戦略的な整備ということで、(1)にありますように、主要な鉄道駅の周辺ではバス停がバラバラに設置されているという現状がございます。

(2)にありますように、バスタ新宿は昨年4月にオープンしたところでございまして、道路事業と民間ターミナルの官民連携で実現いたしました。鉄道と直結して19カ所に点在していた高速バス停を集約しています。

(3)の今後の方向性といたしましては、バスタ新宿を教訓といたしまして、集約による周辺道路交通への影響等を十分に留意しながら、ターミナルを戦略的に整備していく必要があるということです。そして、官民連携事業によって民間収益等も最大限活用しながら、効率的な整備・運営を推進する必要があるということです。更に、特定のターミナルへの集中を防ぐために、複数ターミナルで機能分担を図ることも必要であるとさせて頂いております。

都市部の取組事例といたしましては、駅前空間が非常に限られているので、道路上部空

間だとか立体的に空間を活用して、ターミナルの整備も含めた道・駅・街が一体となった空間を創出する必要があります。

地方部におきましては、鉄道あるいは新幹線の新駅の設置による地域のポテンシャルが上がるタイミング、あるいは地域の鉄道の廃止等による地域の利便性が低下しているという状況に合わせて、写真のような道の駅などの制度も用いながら、ターミナルをしっかりと整備していく必要があると整理させて頂いております。

続きまして5ページ目でございます。SA・PAを活用したバス乗換え拠点の整備でございます。(1)にありますように、地域別の高速バスの運行状況を見ますと、地域によっては非常に他の地域への運行が少ないというような状況が見られ、県外への運行が10系統以下の地域が約4割も占めている状況でございます。

また、(2)に示させて頂いているのは、現状の高速バスの運行便数の状況でございます。縦貫道系は非常に便数が多いですが、横断系は活用が不十分というところもあり、こうした高速道路ネットワークをうまく使いながら、高速バスをうまく活用する取組が必要ではないのかということで、(3)でハイウェイバスでの高速バスの乗継ぎとさせて頂いております。高速バスの潜在的な利用ニーズを多様なデータで事前に見極めながら、高速道路のジャンクション周辺のSA・PAを活用し、高速道路上で高速バスの乗継ぎを可能とする拠点を整備していくべきではないかということです。

既に、下にありますように、九州道の基山パーキングの事例ですが、高速バス乗継ぎによって地域の可能性が広がっている例があります。このような例をどんどん広げていくべきではないかということです。

そして、SA・PAの商業施設等の連携、運行情報の高度化、乗継保証、そのような利便性の高い乗継環境も創出する必要があるとさせて頂いております。

続きまして6ページ目でございます。地域バス停のリノベーションの推進ということで、まずは高速バスストップでございます。現状、高速バスストップの半分ぐらいが利用されていないという状況もあり、更に、連絡通路の7割は階段のみといった非常に利用しにくい状況にあります。こういったバスストップを有効活用していくために、観光振興あるいは通勤・通学など、新たに地域の利活用計画を踏まえた高速バスストップを有効活用する取組を推進する必要があるとさせて頂いております。

(2)の道の駅でございます。道の駅のバスの利用環境の状況は約7割にバス停がない。逆に言えば、3割も整備されていますが、バス停があるところにおいても乗用車中心の空

間設計になっていますので、各道の駅の特徴に合わせた高速バス、路線バス、様々なバスの乗継ぎの導入、あるいは道の駅が公共空間であるということ踏まえたバス利用優先の空間再編の取組を推進する必要があるとさせて頂いております。

続きまして7ページ目でございます。地域の路線バスのバス停でございます。バス停の上屋等の設置状況は直轄国道、幹線道路沿いでも約7割以上に上屋もベンチもないという非常に寂しい状況になっています。

そこで(2)にありますように、人とバスが待ち合う「駅」としての空間への進化ということで、地域あるいはバス事業者の要望を踏まえて、地域の公共交通会議等とも連携しながら、多様な官民連携の手法を活用して、上屋等の設置による空間整備を推進する必要がある、特に学校・病院など交通弱者が多く利用する箇所为重点的に整備する必要があるとさせて頂いています。

続きまして8ページ目でございます。その他の検討課題ということで、この検討会において様々なご意見が出ました。まず(1)といたしまして、乗継利便性のさらなる強化ということで、拠点だけではなく、乗継料金のシームレス化を図るべきではないかというご意見です。

②といたしまして、予約システム自体もシームレス化を図るべきではないかというご意見です。

③といたしまして、乗継抵抗の緩和ということで、商業施設との連携によって、乗継時間を有効に活用できる空間を整備すべきではないのかというご意見、あるいは高速道路上のSA・PAの乗換えにしても、上下線の連絡通路といったものを改善すべきではないかというご意見です。

そして、④に書いておりますように、乗継ぎの确实性の強化ということで、バス同士で遅延情報を共有した乗継便の接続待ち、あるいは利用者の目の前で接続等を行う、利用者が確実に乗継ぎできる工夫を実施すべきではないのかというご意見です。

そして、(2)にありますように、わかりやすいバス停・バス路線の案内ということで、バス停のナンバリング、バス停のカラーリングについてもご意見がございました。

そして(3)です。バス運行の効率化、労働環境の改善ということで、1つ目のバス運行の効率化に関しましては、連節バスの導入促進も含めて、バスの利便性を高め、運行を効率化する道路空間の改善の取組を推進する必要があるということ、更に、連節バスの導入促進を図るために、特車通行許可の簡素化と行ったものも検討する必要があるというこ

とです。

②といたしまして、高速バスの中継輸送ということで、トラックで一部始めておりますが、労働環境を改善するため、高速道路上のS A・P Aを活用して、中継輸送の環境整備を推進する必要があるのではないかと、まとめさせて頂いています。

以上が、事務局で整理させて頂きましたモダルコネクト検討会としての意見のとりまとめとさせて頂いています。

続きまして資料3をご覧ください。これまで様々なご議論を頂きまして、我々としても今後の主な取組として、既にもう動きを始めているものもございます。

1 ページ目に全体の取組の表をまとめさせて頂いています。1 つ目のバス情報基盤の構築ということで、短期的な取組の中で、バスタ新宿での運行支援システムの実験、平成28年度からと書いてありますが、現在、E T C 2. 0 を使って、バスの運行管理、位置情報をつかむというようなプロトタイプの試行実験を既に始めている状況でございます。

また、センシング技術の実証実験ということで、2 ページ目をご覧ください。左下の写真のように、車にセンシング機器を搭載いたしまして、バス停を初めとして様々な道路上の地物を計測する実験を今年の1月に実施いたしました。現在、この結果を評価していますが、こうした機器を来年度から道路パトロールカーに搭載して、様々な3次元データを入手していく予定でございます。そして、このデータを用いてG I S に連携していきたいというように考えています。

また、1 ページ目に戻って頂きまして、スマートトランジットシステムの交通ビッグデータを活用した地域社会実験ということで、これは整備局ごとに交通ビッグデータを扱うような組織をつくっています。現在、学識経験者の方々と勉強しており、一部社会実験も始まっています。このような取組を来年度以降も充実させていきたいと考えています。

続きまして、バスタプロジェクト、マルチモードバスタということで、集約ターミナルでございます。新ターミナルの計画調整・事業スキームの検討ということで、これは3 ページ目をご覧ください。これは今年の2月3日に国土交通省と東京都で発表させて頂きました国道15号の品川駅西口駅前広場の整備方針でございます。ご存じのとおり、品川駅につきましては、羽田空港との高いアクセス性とか、リニアが平成39年に開業するといった高いポテンシャルを有しています。

その一方で、課題といたしまして、駅と街の低い連絡性や、鉄道・バス等の乗り場が分散、駅前広場や歩行者の空間不足といったような課題がございます。

そういった課題と、ポテンシャルを高めていくという観点から、道路上空を活用して、日本の顔となる未来型の駅前空間を創造するため、立体道路制度を使って、広場とか、直結通路、交通ターミナル、民間の商業施設を道路上空に設置して頂くといった整備方針を発表させて頂きました。

これにつきましては、基本的には民間の提案に基づいて行わせて頂いておりますので、引き続き官民連携事業で取り組むべく、民間の協力者の公募などを重ねながら進めていきたいと考えています。

続きまして、また1ページ目に戻って頂きまして、高速バス乗換実験につきましては来年度から実験していきたいと思っています。

地域の小さなバスタ、高速バス&カーシェアの実験につきましては、4ページ目をご覧ください。これにつきましては昨年の11月から実験を開始させて頂きました。最初の実験場所といたしましては、浜松インターチェンジの近くの駐車場で行わせて頂いております。遠州鉄道とタイムズ24が組んで、カーシェアの実験をしているところです。メインは観光と考えておりまして、NHKの大河ドラマが始まったこともあり、うまく活用できるのではないかと考え実験を進めています。現在は実験状況が思わしくないので、今後、広報活動等を行い、ますます利用されるように実験を工夫していきたいというように考えています。

また1ページ目に戻って頂きまして、高速バスストップ等における活性化の社会実験、これは来年度から協力して頂ける地域を公募して、実験をやっていきたいと思っています。また学校、病院周辺等でのバス停上屋の重点整備といったものも来年度から着手していきたいと考えています。

今年度、来年度の実験の取組をベースとして、平成30年度以降、中長期的な対応と書いておりますが、社会実装にそれぞれ取組んでいきたいと考えています。

参考ですが、5ページ目をご覧ください。最近、自動運転技術が著しく進展してきております。それをうまく活用できないかということで、中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービスを実現していきたいと考えています。道の駅については全国に1,000カ所以上あり、その8割が中山間地域にあります。

一方で、中山間地域は高齢化が進んでおりますので、高齢者の生活の足の確保、物流といった面で非常に難しい状況に陥ってきているところがございます。それをいち早く救ってあげたいという思いもございまして、自動運転を道の駅を拠点にして活用し、中山間地

の活性化あるいは生活の維持に役立てていくような取組を、来年度から実験を開始していきたいと考えています。

また、6 ページ目にありますように、地域の拠点は道の駅だけではないので、カーシェアと同じように、高速バス停といったものもうまく活用した自動運転サービスで、観光周遊を促進するといった先駆的な実験も来年度から実施したいと考えています。

簡単ではございますが、資料の説明を終わらせて頂きます。

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

【鈴木（春）委員】 1つ質問ですが、今後の取組の中で、ハイウェイバスタの取組で高速バス乗換実験がありますが、これは具体的にどのあたりで実験がなされるのでしょうか。もし決まっていたら教えてください。それとも、これから公募するという形ですか。

【道路計画調整官】 実験につきましては、今後場所を選定して実験しますので、まだ場所は決めておりません。

【鈴木（春）委員】 ハイウェイバスタは他と異なって、利益を受ける人が整備する場所に住んでいない可能性がかなり高いので、これを整備する主体が、実験には協力してくれるが、いざ自分で整備するとなった時に、通常のサービスや支援メニューだけでは協力してくれないような気がしますので、そのあたりをぜひ工夫してご検討頂きたいと思えます。

【道路計画調整官】 基山の時も同じような問題があつて、これは社会実験でしたので、最初は国費でやらせて頂いて、その後、システム関係をバス会社に引き継いで、運営して頂いています。

今後、色々と取組を進めていく上では、イニシャルは国がお手伝いすることもあると思いますが、基本的にはバス会社、S A・P Aを運営する高速道路会社の関連会社、高速道路会社に協力を仰ぎながら実施していくことが重要と考えています。

【若菜委員】 コメントですが、バスタプロジェクトの③の地方のバス停のところで、道の駅を拠点にして乗継ぎというのがありますが、現在、岩手でも道の駅を地域の拠点にしようと考えています。買い物もできるというのと、外からも産直とかにすぐ買い物客がいっぱい来ている市町村なので、交流の拠点にしようと考えています。更にバスもつなげて、鉄道もつなげてということで、ネットワークを組んでいるところですが、これはその市町村だけではないのですが、道の駅とか高速バスストップを拠点にしようとして一先懸

命組んでも、必ず出てくる課題が道路の課題です。道の駅を拠点にしようとしている、1万4,000人ぐらいの小さな町ですが、ものすごく効率的に循環できたらいいと考えていますが、ここの橋はバスが通れないとか、ここの道路が狭くて大きいバスは通せないということがあり、結局、ものすごく非効率な路線になったり、結局だめだったりということがあります。これは道の駅をその拠点にするバスネットワークだけじゃなくて、常にバスには、行ったら戻ってくる回転場があるかどうか、無いから通せないということがあり、やはり道路でつまづいてしまって、結局、非効率だったり、実現できないということがありますので、道の駅も高速バスストップの有効活用もですが、できれば多少の道路整備もしてよいといったつけ加えをして頂きたいと思います。ポイントだけ整備すればうまくいくところもあるとは思いますが、本当に実現したいというところはやはり道路も一緒にやらないとダメという問題に直面することがありますので、そのあたりまでぜひ広げていただけたらというのが1つです。

もう1つは、その次の7ページのところで、地域の例えばコンビニとか民間駐車場の協力によると書いてありますが、これは本当に整備していこうと地方で取組んでいるところですが、例えば、計画でもカーシェアと高速バスを結んで頂いています。観光だとこのプロジェクトでよいと思うのですが、生活だとバスを利用されている方というのは基本的には歩けない方は、杖や手押し車を使っているような方がほとんどです。今、問題になっているのが、自宅からバス停までは手押し車で行く、でも手押し車はバスに乗せられないから、そのバス停に置いて、バスに乗って、町に来た時に足代わりになる手押し車がないという問題があります。そのため、手押し車の貸し出しや、シルバーカーの貸し出しを行ったらよいのではないかと話し合っているところです。

岩手ではできると言っていたのですが、この間、山形では、町中で手押し車を置いていくと絶対トラックが来て、持って帰ってしまう人たちがいるという話になり、これはモラルの問題かもしれませんが、そういった生活交通まで入れて頂けるのであれば、手押し車やシルバーカーといった自走する車椅子のあたりまで広げて頂けたらと思います。そうなると、歩道の整備とかも絡んでくるんですが、こういった内容が入ってくると現実的だと思いますので、可能であれば入れて頂ければと思います。

以上です。

【道路計画調整官】 お答えさせていただきます。道の駅と、あと道路ネットワークのご質問、コメントがございました。岩手の道の駅については承知しておりますので、しっかり

とご支援させて頂きたいと思っております。

道路の方で課題があるところをどうしていくのが大きな問題だということは認識しております。このとりまとめの中にも書かせて頂きましたが、地域の公共交通会議にしっかりと道路管理者が入っているかどうかというところですが、現時点で入っていません。あるいは入っていたとしても、積極的に参加しているかどうかはなかなか難しいところがあると思っております。

今回、意見を頂いて、こうしてとりまとめをして、これを地方の整備局あるいは事務所に説明をして、地域の路線バスの運行にもしっかりと相談に伺って、道路でできるものについては道路で行うといった取組は、徐々にかもしれませんが、進めていきたいと考えております。

あとは、バス停の問題ですが、これも直轄の道路施設として整備しているものも今も少しありますが、今後は、先ほど示したように、学校や病院とかを中心にして全国に展開していきたいと思っております。その際には、おっしゃったとおり、高齢者の方々が本当に使いやすいようにするためにどうするのかという視点も重要だと思いますので、本日頂いたご意見もしっかりと地元の方に伝え、手押し車あるいはシルバーカーも利用しやすいような環境も合わせて考えることで進めていきたいと思っております。

【加藤委員】 色々ありますが、まず、地域公共交通会議の話が出ましたが、道路管理者は必須メンバーなので、出席していないことはないと思っておりますが、通常は維持の方が出席しております。どうしてかという、通常の案件は停留所の占用だからであり、整備をする分野の方は出てこないの、道路を新しく作ってくれと言っても、うちの分野ではないとなるということで、そういう意味もあって、今まで私も30カ所ぐらいやっていますが、道路整備をお願いして実現したことは1回もないです。あるいはバスペイを切っしてほしいとお願いして、やって頂いたことは1回もありません。

やって頂けると、それだけでも特出しできるような話になると思っております。検討会で話が出たので、道路の方で対応して頂いて利便性が向上するというのは、地域公共交通会議の活用としてはとてもよいものだと思いますので、お願いしたいと思っております。

あと、バスタの話が出ましたが、別に特にこだわりませんが、これは、バスとタクシーだからバスタだったと記憶していますので、バスだけでバスタというと、違うのではないかと思います。

バスタという名前を使うなど言っているのかと思われるかもしれませんが、そうではな

く、例えば、高速バスストップの活用でしたら、タクシーがかなり前面に出てきてよいのではないかと考えています。つまり、路線バスとかコミュニティバスで高速バスストップのフィーダーを受け持つのは、全国いろんなところで行われて、ほぼ全部失敗だった。つまり、下りてくる人が数人で、その中の何%かが使うという調子ですので、路線バスを運行するには利用者が量的に少なかった。

ただ、タクシーであれば、そこに停車していれば、乗っていく方は結構おられるし、例えば地域によっては、バスに乗る時に、バスストップでタクシーに乗られる方は運転手に伝えれば、運転手がタクシー会社に電話して、バス停にタクシーをつけるという取組をやっているような事例があり、実際、バス停に着きますと、そこにタクシーが止まっていて、受け渡しするというをやっているところもあります。

この事例は、勝手にやっているものですが、もう少し組織的にやれたりするとよいと思っており、その時のコツとしては、そういった高速バスストップの所に営業所があるとよい。つまり、そこが拠点として、乗務員さんもそうですし、お客さんも待合ができるとか、トイレがあるとか、そういうのがあれば、そこで運転手さんがとどまっていられる。そこに更にコンビニとかあったら、より良いということだと思っています。

そうだとすれば、3つありますが、1はマルチモードバスタで、これはタクシーが入っていますが、他の2つもタクシーは入れられると思います。タクシーは本当に特に地方部では、どんどんと経営が厳しくなっていて、完全に空白でタクシー会社がない自治体もかなり出てきているので、こういった地方部でお金が稼げれば、やっていける可能性がより広がってくると思います。しかもそこに営業拠点があれば更にありがたいということになるので、そういったことを支援されるとよいと思っています。

道の駅も同様で、道の駅のところに営業拠点があれば、そこに必ずタクシーが常駐しているので、わざわざどこかの営業所から派遣する必要がありません。道の駅のすぐ近くにそういった営業所が勝手につくられていて、あくまでも施策ではありませんが、道の駅からすぐタクシーが出せるというのがありますので、最初からそういった営業拠点を組込むような形にしたらどうかと思っています。これまでが前段です。

2ページのバス停電子基盤地図ですが、バス停設置の道路占用申請時における3次元位置データの記載という話と、実際にあるバス停をセンシングして、プロットしていくということとどう関係があるのかを知りたい。申請の時のバス停の位置は、住宅地図にプロットして、住所を何市何町何丁目何番地先になっていることが多い。地先だから詳細の位置

がよくわからないということもあります。そうではなく、最初から緯度・経度データで申請を出してもらうことと、それを既存のバス停まで全部やると大変なので、既存のバス停は一斉に調査して、データを取得していくというのものもあるのではないかと考えています。もしかすると、バス停に発信器を埋め込んで、勝手に動かしても緯度・経度が計測できるといったものもあってもよいのではないかと考えています。

3ページの地域交通データセンターですが、これを、非営利法人なのか、営利なのかわかりませんが、立ち上げるというのがとても大変だという気がしています。そういったことよりも、もちろん企業秘密的なものもありますが、なるべく公共交通のデータをオープンデータとして出して、民間の色々なところに加工して使って頂くという形の方が良い気がします。データセンターを作ると、また受け渡しとか、色々なことが面倒なので、もう少し工夫できないかとも思いました。

次に、ナンバリング、カラーリングが出ていますが、例えばバス停のナンバリングを行う前に、系統番号とか行き先番号をつけることの方が先と考えています。ここにもバス路線の新設や再編等と合わせと書いてありますが、再編とか新設というのは、鉄道の駅と違って、頻繁に行われています。そうすると、停留所を新設すると1、2、3だったのに、それこそ高速道路のインターチェンジが増えた時に1-1といった枝番をつけて処理をしているのがありますが、バス停もそういったものだらけになってしまうのではないかと思います。

むしろ私自身がずっとやってきたのは、系統番号、行き先番号の方で、停留所に番号を付けるよりは、そっちの赤いのは何番で、青いのは何番だとしています。これが無かったり、よくわからないつけ方をしているところが多いです。これを行った上で、停留所のナンバリングはそれの枝番として付けていくという、そういうことをやらなくてはいけないのであって、単にいきなりバス停のナンバリングというと、よくわからないというのがあります。

カラーリングも同じようなもので、これはわかりやすくするという意味でのカラーリングですか。カラーは色弱の方への配慮のこともありますし、番号だとか路線名だとか、色々なこととの整合をとった上で、案内システム全体をわかりやすくするという中にあるものだと思いますので、カラーリングだけ特出しされると、ちょっとわからないというのがあります。

昨日は函館でシンポジウムに出ていまして、そういった話をしたのですが、そもそも駅

から出た時に、外来者向けのバスの利用についての案内看板が何もない。それぞれの停留所に行き先が色々書いてあるのだが、何も統一性がない。

そういったものをコーディネートする中で、バスターミナルとか停留所の位置とか割り付けとかをどうしていくかという、そういう全体のシステムの中でやらなくてはいけないことだと思っていますので、これだけをやったというのは、これはインバウンドも意識しているかもしれませんが、もうちょっと違う順番があるのかと思った次第です。

とりあえず以上です。

【道路計画調整官】 大きく5点頂きました。

地域公共交通会議に、道路管理者も入っているということで、失礼いたしました。私が事務所長の時もあまり意識がなかったのが、非常に反省しております。しかしながら、私が現場にいた時は、バス停を切ることを何箇所もやらせて頂きました。現場によって色々温度差があると思うので、意識を高めて、よりバスが運行しやすいような環境づくりに取り組んでいきたいと思っています。

2点目で、バスタの名称の問題もございました。バスタの名称の由来を正確に申しますと、まず1点目の理由として、バスがスター、星のように広がっていくという意味合いで、バスタという意味と、バスとタクシー合わせてバスタの2つの意味がございます。今回、バスタプロジェクトと名づけたのは、どちらかというとも最初の意味に重きを置いて名づけたプロジェクトです。これは色々な議論があると思います。

ご指摘のとおり、タクシーといったものもバスの施策をしていく上で欠かせないものと思っています。今後、バスストップとか、道の駅といったところを計画する時に、しっかりとバスとタクシーについても考えながら進めていきたいと思っています。

続いて、3次元データでございます。この3次元データについては、我々の思いとしては、既存のところ、あるいは地方の路線、小さな中小のバス会社がはたして緯度・経度を図ってデータを出すというところまで本当にすぐに出来るかといったら、出来ないところもあるので、そこは道路管理者の方で、これはバス停だけをとるわけではなくて、色々な道路の構造とか、地物を計測する上の1つとして入手できるので、それをうまく活用できるようなシステムを構築していきたいというところがございます。それをやるにあたって、ご指摘のとおり、いろんなバス事業者とも協力しながらやっていきたいと思っています。

4点目の、地域の交通センターの話で、オープンデータの話がございました。これはご

指摘のとおりで、我々もE T C 2.0のデータなど色々なデータがありますが、まだオープンにしていないところがございます。そのデータのオープン化の議論、そして民間事業者が持っているデータのオープン化の議論、あるいは携帯電話やW i - F iのデータなどの集約や、あるいは単にオープンにすれば誰かがやってくれるのか、そういったところを見きわめながら進めていくことが重要だと思っていますので、今後検討していきたいと思っております。

あと、ナンバリング、カラーリングの問題でございます。どちらかという、道路管理者の方で何とかできるような問題ではないと思っていますが、ご指摘の点は修正していきたいと思っています。今後、道路管理者がバス会社と色々な道路整備を行う上で話し合う際、バスカットをつくって欲しい、あるいはバス停をつくりたいといった時、あるいは公共交通会議の際にそういった議論を少しでもできれば良いと考えています。

【加藤委員】 追加ですが。最後のところですが、路線名とそれが通っている通りの名前をそろえた方がよいとか、停留所名と信号交差点名をそろえた方がよいといったことはよく思っています。それが違っていると、違うところを通っているのではないかと感じてしまいますが、実際は同じところを通っている、といったことが起きております。そういうところで道路と交通事業者がきちんと合わせると、とても相乗効果が出る。つまり、バス通りイメージを高めるということになると思っています。

実は何箇所かでそれをやろうとしているのですが、いつもどこかで話が詰まって実現できません。よいことだらけだと思うのですが、何か抵抗が多いのです。この資料で少し記載を加えてもらえると良いと思います。

あと、バスタのスターにこだわりがあるようですが、乗合事業、いわゆるバスと乗用事業、いわゆるタクシーが地方ではかなりシームレスになってきているので、前者だけじゃなくて、後者の方のこだわりも持って頂いて、色々なモードのトランジットセンターになると言って頂いた方が、ありがたいです。それで、一緒になってやっついていかないと公共交通網として残っていけないので、本当にお願いしたいというのがあります。

あと、忘れていましたが、小さなバスタの方は高速バスストップ、道の駅、地域の路線バスとありますが、通常は総合病院とか、小さな病院でもあり得ますね。それから商業施設、そういったところがむしろ有力な訳で、そういったところというのはここで挙がらないのですか。公共施設、もちろん道路局だからというのはあるかもしれませんが、実際は、そういった民間の施設とうまく連携して何かできていかないかというのは、何かできると

よいと思っておりますが、何かありますか。

【道路計画調整官】 資料中に書かせて頂いているのは学校、病院というところで、交通弱者というところをターゲットに当てて、まずはそこから公共としては重点的に取り組むべきではないのかと考え、書かせて頂きました。

ご指摘のとおり、ショッピングモールや大規模商業施設でのバス停の環境整備は忘れ去られているところもあると思いますので、そこはどちらかというところと公共でというよりも、民間中心でやってもらうような形で働きかけるといった取組をやっていければと思っております。

基本的にはバス会社が設置するものと思っておりますが、そこをどこまで助けるのかというところは議論があると思うので、そこは地元の状況を踏まえながら、やっていきたいと思っております。また、バス協会とも意見交換をさせて頂きたいと思っております。

【加藤委員】 バス会社が大型店舗、大規模小売店舗の立地を知るのは意外と遅いので、本当は大店立地審議会に出てきた時に分かれば、対応ができると思っております。そもそも大店立地審議会は交通環境をどうするかを話し合うものなのですが、対応策がわかるのはかなり議論が進んだ後、つまり、既に駐車場の配置とかも決まってから分かるということが多い状況です。いつもバス会社には、その辺をきちんと確認しておくべきと言っていますが、やはりどうしても落ちてしまうので、そこからきちんとバス会社とかにも言って頂くと良いと思っております。そうすると早く対応できると思っております。

【若菜委員】 1つだけよろしいでしょうか。

道路のカラーリングの件は、私の方から意見を伺わせて頂いたのですが、加藤先生がおっしゃるような系統と合わせるのではなく、私のイメージは、最近、自転車道は青く染められているのと同じように、今のバス路線はバス道路という表示だけなので例えばオレンジで染めてもらい、ここはバス路線なのだということを明示してもらいたいと思っております。

そういうのをぜひやって頂きたいと思っておりますので、この写真は、そういう意味で自転車の青い方を載せた方が理解して頂けるかと思っております。そういう意味での意見でした。

【鈴木（文）委員】 去年の4月の時点で、多分、バスタというのはみんな結局バスターミナルだとか、そういうイメージで捉えるのだらうなとは思っていましたが、本来のスタートは、バスとタクシーだからバスタというところから始まったことは間違いのないことです。むしろバス業界はタクシー業界にすごく気を使っていて、「いや、これはバスタというのはバスターミナルのバスタではなくて、バスとタクシーのバスタなのです」と必ずバ

ス会社は言っています。ただ、多分そうなるだろうなどは思っていましたので、それはそれで構わないと思います。だから、バスタプロジェクトで構いませんが、もとはそういうことです。

それから、タクシーの件と、わかりやすいバス停のところは加藤委員がおっしゃったとおりです。私もちょっとそのことは指摘しようと思っていたところですが、特に、わかりやすいバス停の方は、むしろバス停そのものというよりも、インフォメーション自体が非常にわかりにくくて、わからないからバスがなかなか利用してもらえないという点は非常に大きく影響してきます。むしろインフォメーションがきちんとトータルでつながっていくのかどうか、それから、利用者が本当に必要な情報がちゃんと伝えられるのかどうか、この辺のところを具体的な施策の中で反映されていけるような書きぶりをして頂ければよいと思っています。

それからもう1つ、これは全体に言えることなのですが、誰がどういう役割をそれぞれの中で果たしていくのかというあたりのところが、かなり問題になるだろうと思います。この辺があまりに書かれていないので、少し配慮した方がよいと思います。つまり、どんな主体があって、それぞれがきちんとそれぞれの役割を果たすことが重要といったことぐらひは、どこかに記載しておいた方がよいと思います。

それに関連して、特に地方では必ずしも国有地や公有地でものができるとは限らないので、民間はどのような役割を果たすか、あるいはどのようにコラボしていくかといったようなことを今後考えていかざるを得ないと思います。その辺のところにつなげていけるような書きぶりを考えて頂けると、ありがたいと思います。

【道路経済調査室長】 バスの話は、少し勉強させて頂きたいと思ひますし、しっかりと過去の経緯もよく踏まえて、一緒にやっていきたいと思ひっております。

バス停の話では、トータルでわかるように、というのは確かにおっしゃるとおりで、この資料をつくった時も、ナンバリングにしる、カラーリングにしる、いかにわかりやすくするかでございますので、それをそもそも上位としていかに利用者に伝えるようにするのですが、それはしっかりと行いたいと思ひっております。

それから、役割分担の話につきましては、確かに今回、初めて道路が前面に出てやりましょうと、一生懸命書いたのですが、確かにそれぞれのところでどの様に役割分担していくのかというのはあまり書き切れていない部分は正直あります。今回初めてこういう取組

でやらせて頂きましたので、できるだけ書けるところについては明確にしながら、わかりやすい形にとりまとめようと思いますので、そこはまとめてご相談したいと思います。よろしく願いいたします。

【根本座長】 ありがとうございます。色々適切なお意見を頂きまして、またこの資料を少しバージョンアップできるのではないかと思った次第です。

私も一言だけコメントさせて頂きますと、3ページのビッグデータのプラットフォームの図がありますが、これは運行情報を一元的に管理し、使いやすくして、利用者の乗継利便性を高めようというイメージの図だと思うのですが、交通事業者の運行管理にも役立てられるというふうなところを少し追加できるのではないかと思います。

飛行機だと、切符に名前が書いていますから、航空会社は乗継ぎに関し情報を持っています。例えば羽田で乗継ぎの時、遅れそうになったら待つてあげるといのがあります。同じように、バスなどの切符もネットで買う人がだんだん増えてきて、どういう人がほかのモードに乗り継ぐのかということもわかってきています。

あと、電車で、例えばサッカー場に行く人がどれぐらいいるのか、バスで駅からそのスタジアムまで送る時にどれぐらいのバスが必要か、あるいはタクシーがどれぐらい必要かなど、色々なそれぞれの交通事業者の運行管理に、他のモードのお客さんの情報が役に立つ面もあるのではないかと思います。言いたいことは、事業者の運行管理にも資するところと少し追加されるとよいと思いました。

それでは、大体予定した時間になりましたので、今日頂いたご意見を踏まえて、あと、事務局と案を最終的にとりまとめたいと思っておりますが、私にご一任いただければありがたいと思っておりますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

はい。それでは、本日予定された議事は以上でございます。議事進行を事務局にお返しいたします。

【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す。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。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思っております。

また、今後、このバスを中心とした道路施策のとりまとめに対するフォローアップや、あるいはバス以外の視点からのモーダルコネクの強化に関する道路施策についても引き続きご意見を頂きたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

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 —