

論点1:バスタプロジェクトの定義

論点	検討の方向性
【論点1】 バスタプロジェクトの定義	●道路管理者が取り組むバスタプロジェクトについて定義を考える必要があるのではないか。
【論点2】 交通結節点のタイプの考え方	●モード間連携や事業連携の体系に応じ、様々なタイプの交通結節点が考えられるのではないか。
【論点3】 道路ネットワークの強化のために必要な機能のあり方	●データを活用したバス運行の効率化による交通の円滑化等、データ収集・利活用の考え方について整理が必要ではないか。 ●災害時において高速バスが都市間をつなぐ交通を担うことを踏まえ、交通確保の観点から防災機能の強化が必要ではないか。
【論点4】 地域特性等を踏まえ交通結節点の必要な機能のあり方	●地域や結節する交通モードによって必要な機能が異なるのではないか。 ●歩行者動線に配慮した施設が必要ではないか。
【論点5】 構造基準等の考え方	●特定車両停留施設の構造基準の考え方の整理が必要ではないか。
【論点6】 整備・運営手法等の考え方	●効果的な整備、継続的な管理運営を行うための手法等に関する知見の整理が必要ではないか。
【論点7】 ノウハウの体系化	●プロジェクト実現に向けた必要な手続・手順、調整事項等を明確にすべきではないか。

前回検討会での主な意見

論点1に係る主な意見と対応方針

	主な意見	対応方針
1	<u>バスタプロジェクトという用語について定義をしっかりとする必要がある。</u> そのうえで、「施設をどう運営するか」、「資金調達をどうするか」等の話が出てくるのではないか。	道路ネットワークの効果を最大限発現するため、バスタプロジェクトの目的や求められる機能の視点から定義について整理する。
2	バスタについて、 <u>求められる機能の視点から定義・分類を行う必要がある</u> のではないか。	
3	バスタは、 <u>道路ネットワークの効果を最大限発揮・活用できる次世代交通結節点</u> であるべきではないか。	
4	本検討会では、 <u>次世代のモビリティターミナルを議論している</u> と認識。ノードのあり方とともに、ネットワークが地域をどのように支え、かつ広域的な移動の軸になっていくのかという視点が重要である。	
5	これまでに整備されてきた <u>バスターミナルや駅前広場の概念とどう違うのか。</u> 既存の施設を包含する概念なのか。	バスタプロジェクトは、道路管理者が主体となって交通結節点の機能強化を図るものであり、交通結節点における歩行者動線ネットワークの最適化、災害時の機能の確保等について取り組むこととしている。
6	自動運転や統合モビリティサービスなど、近未来の話も出ている中、 <u>ブランディングとして「バスタ」という名称でよいのか。</u>	交通結節点の機能強化を通じてバスのネットワークを広げていくとの意味を込めて「バスタ」という名称を従前より使用し、また、商標登録しており、引き続き「バスタ」を本施策において用いる。

バスタプロジェクトの定義(案)

※検討中のため未確定

○バスタプロジェクトは、道路管理者が、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上を実現するため、旅客利便の増進や交通マネジメントや防災機能の強化等、バス・タクシー等の交通結節点の高度化を図る取組。
○そのためには、従来のリンク中心ではなくノードを含めて道路ネットワーク全体をマネジメントすることにより、その効果を最大限に発現することにも留意。

歩行者ネットワークの強化

動線・施設配置の最適化



バリアフリー化



待合環境の改善



歩行者の休憩スペース



バス停の集約・ターミナル化



インバウンド対応



交通結節点の強化

災害時の一時滞在



鉄道等のモードとの連携



官民連携による整備・管理運営

PPP/PFIの活用



まちづくり・他事業との連携



各種制度・スキームの活用
(立体道路制度等)



イベントの実施



新たなモビリティ



ICT活用
(MaaS等)



デジタル技術の活用

ETC2.0データ等による運行管理



各種情報収集・活用
(災害時の情報提供)



地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、人と物の流れや地域の活性化等をより一層促進。

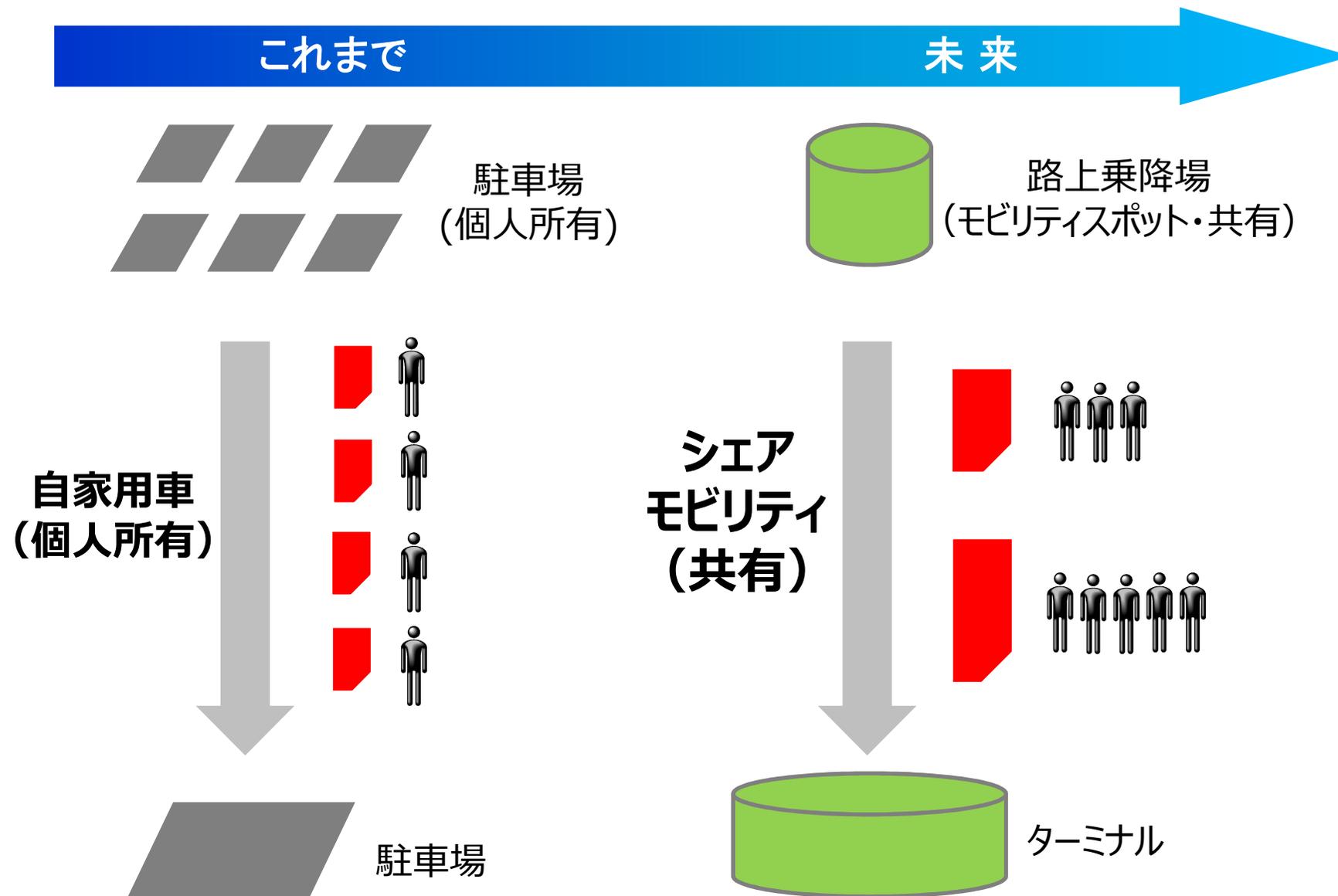
災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減。

所有から共有(シェアリング)



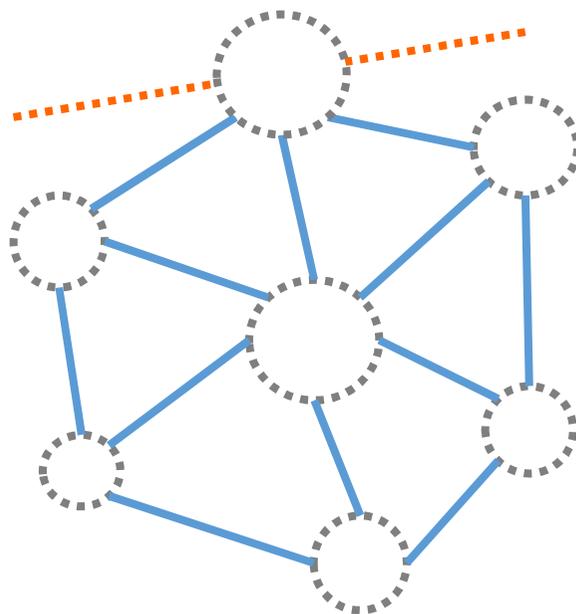


これまで

未来

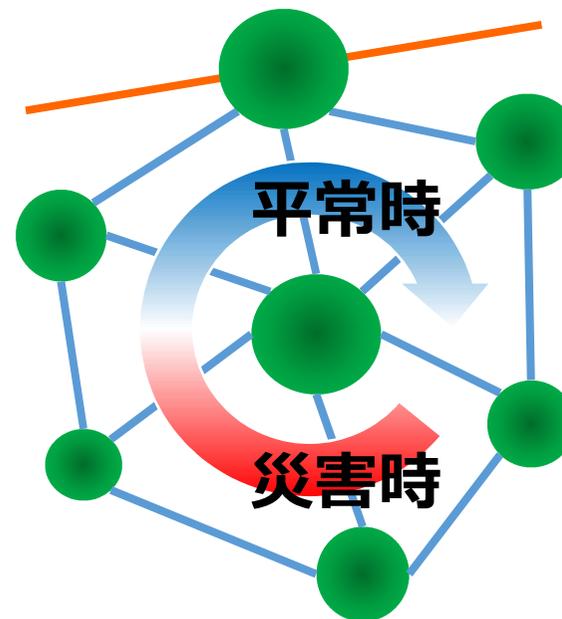
リンク中心

「移動」のためだけの基盤



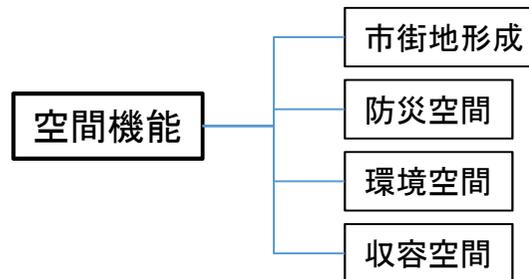
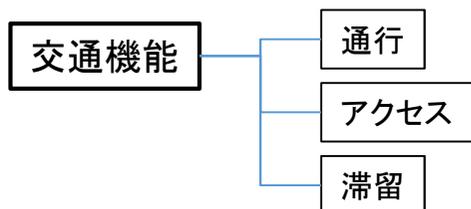
リンク×ノード×マネジメント

より安全+「移動」+「休憩」+「賑わい」
のための基盤へ



道路整備の視点

<参考>道路ネットワークの機能

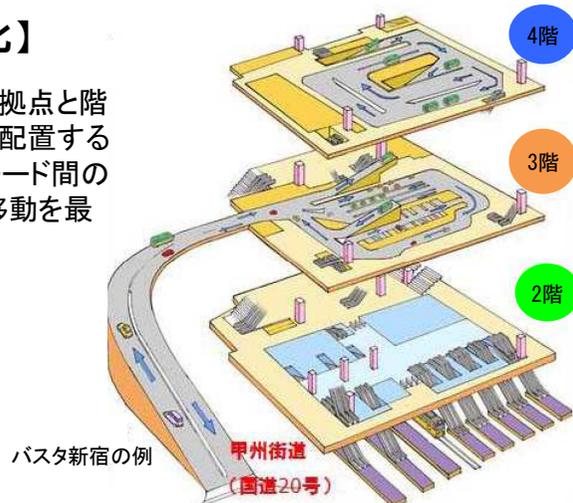


出典:道路構造令の解説と運用
(H27.6 (公社)日本道路協会)

歩行者動線・施設配置の最適化

【横動線の最適化】

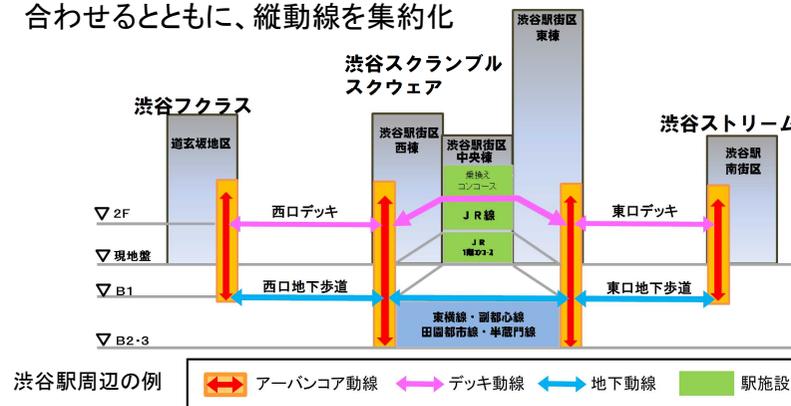
- ・他の交通モードの拠点と階層ごとに立体的に配置することにより、交通モード間の乗継ぎ時の水平移動を最小化



出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第55回基本政策部会 資料(国土交通省)

【縦動線の最適化】

- ・駅やまち、道路施設(デッキ・地下歩道)が一体となって、歩行者動線を合わせるとともに、縦動線を集約化



出典：国土交通省資料

施設のバリアフリー化

- ・歩行者動線における段差の解消や幅員の確保、昇降施設の設置等によりバリアフリー化
- ・待合空間や券売機、情報提供設備等のバリアフリー化



乗降場における視覚障害者誘導用ブロックや柵の設置



エレベーターの設置

待合環境の改善・休憩スペースの確保

- ・ベンチや利便施設等を設置し、バス等の待合環境を改善
- ・歩行者動線上に休憩スペース等の滞留空間を確保



待合空間のイメージ(三宮の例)

出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画
(国土交通省・神戸市)



待合空間のイメージ(新潟の例)

出典：新潟駅周辺整備交通ターミナル事業計画
(国土交通省・新潟市)

点在するバス停の集約

- ・駅周辺などに点在するバス停を集約してバスターミナル化



出典：モーダルコネクト検討会資料(国土交通省)

帰宅困難者等の一時滞在

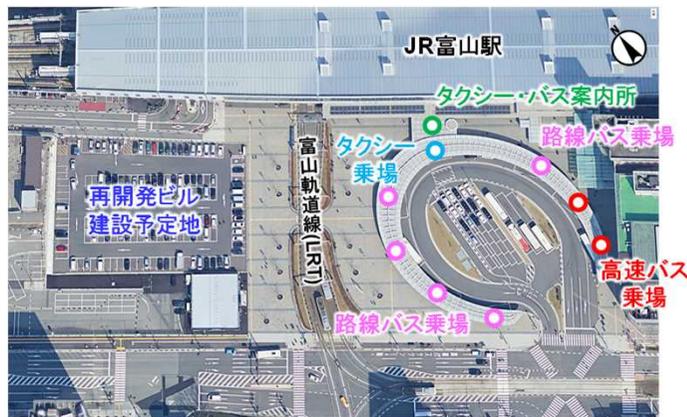
- ・帰宅困難者の一時的な滞留空間の確保
- ・緊急物資の備蓄倉庫や非常用発電機等の設置空間の確保



出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

鉄道等の他の交通モードとの連携

- ・鉄道、LRT等、他の交通モードと連携した待合空間等の確保
- ・鉄道等の他の交通モードと連携した道路ネットワークの整備



出典：Google Earthより作成

インバウンド対応

- ・インフォメーションセンターにおける訪日外国人への案内
- ・各種案内を多言語に対応



出典：関東地方整備局記者発表資料(国土交通省)

PPP/PFIの推進

- ・民間事業者と連携した整備・管理運営の実施
- ・官民連携による公共空間の確保

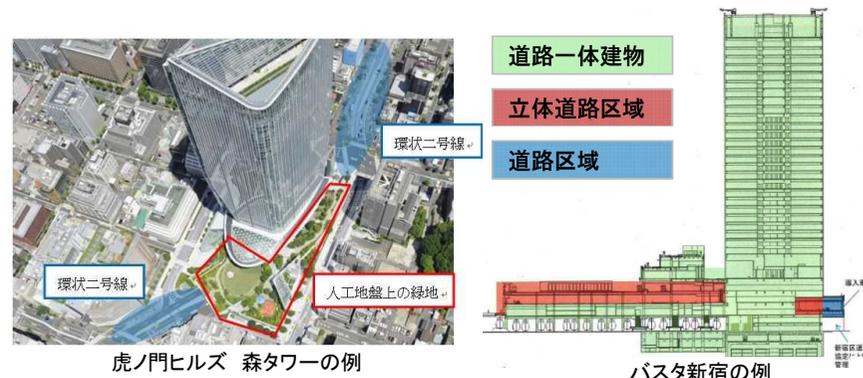


日本橋地区の地下歩道の維持管理

出典: 国土交通省資料

立体道路区域等の各種制度の活用

- ・立体道路区域等の制度を活用した拠点空間の有効活用
- ・民間事業者の創意工夫を活かした空間整備



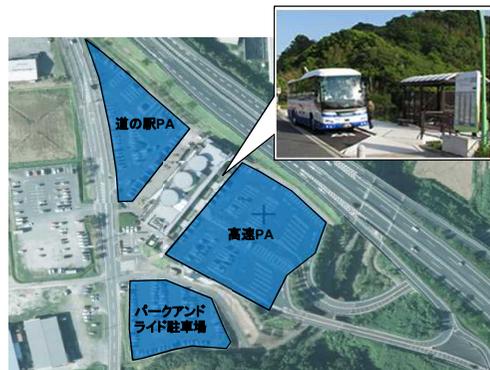
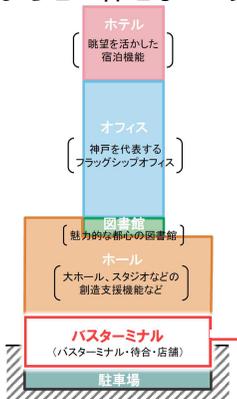
虎ノ門ヒルズ 森タワーの例

出典: 森ビル株式会社 資料

出典: 社会資本整備審議会 道路分科会
第55回基本政策部会 資料(国土交通省)

まちづくり等の他事業との連携

- ・まちづくり等の他事業と連携した拠点の整備
- ・まちと一体となって交通も含めたマネジメントの実施



道の駅やパーク&ライド駐車場と一体となった施設整備(道の駅富楽里とみやまの例)

出典: 国土地理院航空写真より作成

出典: 道の駅富楽里とみやまのHP (バス停の写真)

市街地再開発事業と一体となった施設整備(神戸の例)
出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画
(国土交通省・神戸市)

賑わい空間・イベント

- ・結節点周辺における賑わい空間の確保
- ・民間事業者によるイベントの実施



バスターマーケット(バスタ新宿)

出典: 国土交通省関東地方整備局東京国道事務所HP



マルシェによる賑わい創出のイメージ

出典: 国土交通省資料

新たなモビリティとの連携

- ・自動運転等、新たなモビリティの利用を想定した拠点づくり
- ・パーソナルモビリティ等との結節も想定



写真:ダウタウン通り(ハンガリー・ブダペスト)

The Masdar City Personal Rapid Transit
出典:マスダル市 ホームページ

ICTの活用

- ・MaaS等、ICTを活用した新たなサービス等との連携
- ・拠点における各種データのオープン化



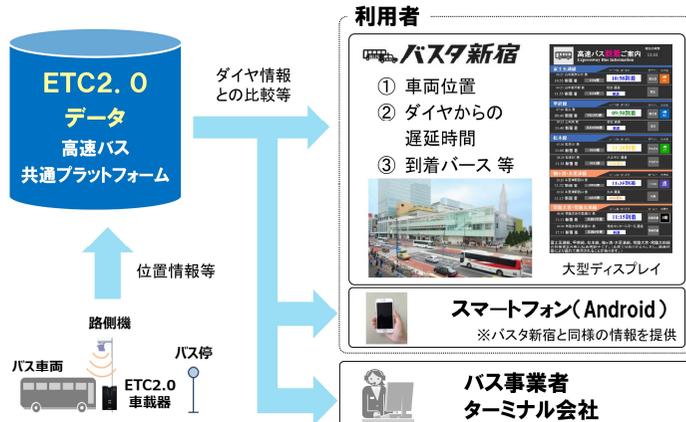
MaaSのレベル



MaaSアプリ

ETC2.0データ等の活用

- ・ETC2.0データ等を活用したバス・タクシーの運行管理
- ・リアルタイムの遅延情報等をもとに旅客が効率的に乗継ぎ



出典:国土交通省記者発表資料(平成30年3月27日)

災害時の情報提供

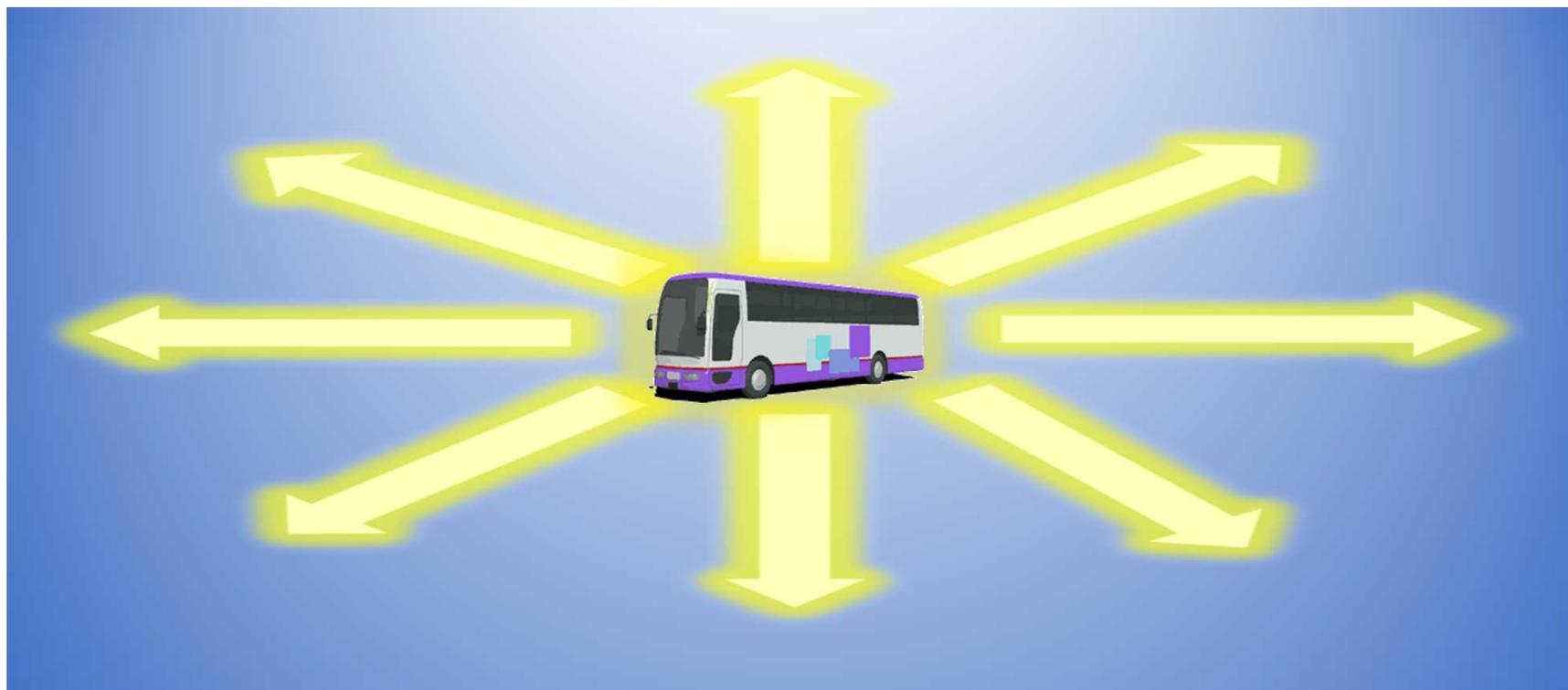
- ・デジタルサイネージ等により、災害情報の提供や周辺の避難場所・交通情報への誘導を図る



出典:地下街防災推進事業制度の解説と地下街の取組事例(国土交通省都市局街路交通施設課)

出典:総務局,産業労働局,(公財)東京観光財団記者発表資料(平成31年3月19日)

- ① バスターミナルの略
- ② バス、タクシーの略
- ③ **バスがスター（星）のように各地に放射**



【参考】道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～」(R2.6.18公表)(抜粋)

1. 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、 交流、社会参加できる社会

②マイカーなしでも便利に移動できる道路



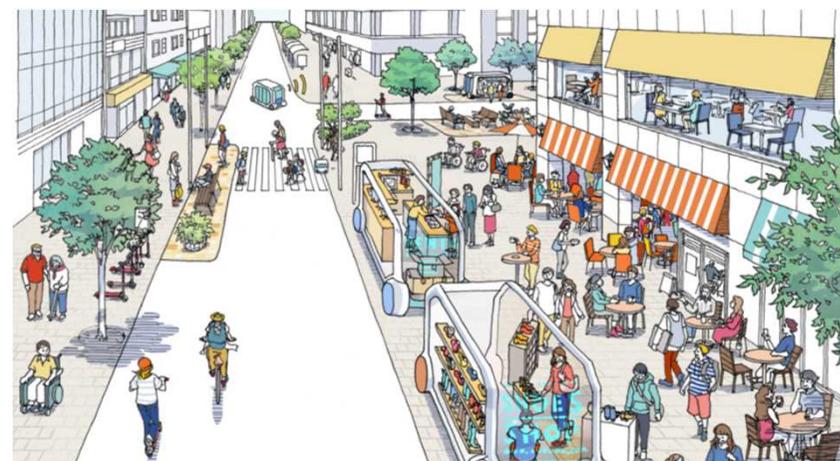
様々な交通モードの接続・乗り換え拠点(モビリティ・ハブ)

2. 世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力 を生み出す社会

⑤世界に選ばれる都市へ



MaaSや自動運転に対応した人が主役の都市交通ターミナル



曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント