

第6回 バスタプロジェクト推進検討会 議事概要

日時：令和7年3月17日（月）16：30～18：00

1. バスタプロジェクトの振り返り

- ・ 直轄のバスタ事業が進められている自治体の公共交通の検討に携わっているが、バスタへの路線バスの割り当て等を検討する上で、レイアウトを見ながらの議論ができるとうい。そのため、なるべく早期に国から自治体にバスタの図面を提供して頂きたい。また、バスタ事業と地域公共交通計画等との連動は、ガイドライン等で位置づけるべきと考える。
- ・ 四日市の事例の図を見ると、バース数がバスタ整備前と同程度か少ないくらいに見えるが、ラッシュ時に滞留が発生しないかを懸念している。ラッシュ時以外にも、災害時、イベント時等のことを考えるとバース数に余裕を持たせた設計としないと、ガイドラインに記載されているような多様な効果が十分に発現しないおそれがある。
- ・ 通常の交通広場でも、バス事業者の意見を聞きながら作っているはずだが、運用開始後に「使いづらい」という意見が出てくることがある。なるべく早い段階から地域公共交通協議会等と連携し、各地域でしっかり議論をしていくことが重要である。
- ・ バス事業者目線で必要なバース数と、利用者目線での使いやすさを考えたバース数が合わない場合もある。学識者も入れながら各地域でしっかり議論・調整することが重要である。
- ・ 現在、ある調査中箇所の検討に携わっているが、調査段階から事業化へ持っていくことの難しさを感じている。当該調査中箇所は駅から離れた高速道路沿いを整備候補地としており、様々なステークホルダーが関わる事業でありながら、各者の温度差があり、かつ、誰にどこまで情報共有がされているのか曖昧というのが実態である。今後ガイドラインの拡充に関する議論の中で、関係するステークホルダーや議論・合意形成の進め方、何をもって事業化に値すると判断するのか、といった点の議論ができると良い。特殊な事例も含めて、今後幅広く議論できると良い。
- ・ バスタ新宿は令和8年4月で開業10周年を迎える。バスタ事業は素晴らしい価値があると考えているが、10周年を良い機会として、その意義を国民、事業に携わる職員にしっかり伝えていくことが重要である。

2. 検討事項

【特定車両停留施設を利用できる車両の範囲について】

- ・ バスタの（PFI 事業者による）運営にあたっては収益をあげる必要がある中で、特定車両の追加にあたっては、収益につながる車両を幅広に追加するよう検討する必要があると感じた。一方で、公益性と収益性のバランスには留意が必要である。
- ・ 災害時のバスタの活用に関して、災害時は状況が流動的であり、その中で限られたスペースを有効活用するためには、使い方を事前に検討・調整しておくことが必要だと考える。地域防災計画等の防災に関連する計画にバスタの位置づけを明記できるように、バスタの防災計画を明確に検討しておく方が良いのではないか。また、既にそのような事例があれば共有いただけると良い。
- ・ 特定車両として、送迎バスを緑ナンバー・白ナンバーの区別なく入れる方向で検討していることは非常に良い。また、現場からは、特定車両は1台ごとに停留許可が必要なため、イベント時や臨時便の運用が課題と聞いている。例えば災害時等は柔軟に運用ができる制度になると良いのではないかな。
- ・ 特定車両の追加については、今後も想定していないモビリティが出てくる可能性もあるため、柔軟性を持たせられると良い。また収益事業に関しては、どのような施設を設置でき、誰に収入が入ってくることになるか等、整理しておく必要がある。
- ・ 特定車両として追加予定の車両のうち、送迎バスは、一般利用者からすると緑ナンバーと白ナンバーは区別しなくて良いと思うが、事業者目線では変わってくる。優先順位を持たせる等、現場の運用を検討することも必要である。
- ・ 特定車両に新たな車両を追加することは、柔軟な運用が可能となりバスタのポテンシャル拡大につながる。一方で、自由度が高まり、それぞれの自治体に委ねられる部分が大きくなるため、重視するポイント等の考え方をガイドラインに記載することがより一層重要になってくる。また、駐輪場は旅客用場所に設置可能という紹介があったが、バス等の乗り場からシームレスに繋がられる配置の工夫等、ガイドラインに記載があると良い。
- ・ 特定車両の追加の趣旨については理解した。一方で、現在運用しているバスタ新宿はスペースが限られており、時間帯によっては飽和状態である。施設内の交通秩序をどう保っていくかという点や収容能力等を勘案し、丁寧な調整が必要である。
- ・ 送迎バスは緑ナンバー・白ナンバーともに入れるという点は良いが、施設内の交通秩序を守るため、優先順位の設定等の工夫が必要である。
- ・ タクシーの降車が停留できるようになる点は良い。加えて、日本版ライドシェアについてもタクシーを補完する役割があるため、入れていただけると良い。
- ・ 特定車両の種類については提示いただいた内容で問題ない。四日市の空きバース活用の件について、実際に運用する際は、バス利用者の安全性への配慮も必要である。

と考える。また、災害対策用車両が特定車両停留施設に入れるというのは良い。最近ではトイレトラックを災害時に活用する例もあるが、啓発のためにイベント時にトイレトラックを入れることも考えられる。

- ・ 特定車両の追加や柔軟な運用にあたっては、他の法制度との整合も考える必要がある。例えば道路交通法において、乗合自動車の停留所の前後 10m は駐停車禁止というルールがあるが、そういった他の法制度との整合も考える必要がある。また、バースに余裕を持たせるとともに、待機バースを整備する必要がある。待機バースは特定車両停留施設の中でなくてもよく、付近からショットガンで出すなど、周辺空間全体を一体的に考える必要がある。また、白ナンバーを入れる場合は見た目で判断ができないため、現場の運用に留意が必要である。

【バスタ事業における実務上のノウハウの継承について】

- ・ ノウハウの継承は非常に重要である。ステークホルダーが多く調整が非常に難しい事業であるため、ノウハウを蓄積し、一般的な部分はガイドライン化するとともに、情報を様々な形で蓄積し引き出せるような工夫が必要である。また、各地域で検討を進める中で、バスタといえば「バスタ新宿」のイメージが強く、特に地方部ではスケール感のギャップがある。今後、地域版の小規模な事例の進め方もよく検討していく必要がある。
- ・ 管理運営事業者の選定に苦勞されていると聞いているが、維持管理の視点からは空間を効率的に活用したいという側面がある一方で、既に出ているようにバースの運用に余裕を持たせた方が良いという意見もある。こういった相反する考えを、どの段階でどのように合意を図っていくのが課題であるため、ガイドラインでまとめられると良い。
- ・ 官民連携の中での役割分担の調整や、事業の組み合わせ方等はぜひガイドラインで残していただきたい。
- ・ ノウハウは文章で残すことに加えて、現地視察や担当者レベルの対話・交流も有効である。そのような機会を創出できるとよい。
- ・ キャパシティの余裕の取り方は、用地制約があり、かつ多様な利用を促進していく中でも、余裕の確保は必要になると考えられるため、注意事項として記載が必要である。
- ・ バスタ以外のいろいろな事業や制度と組み合わせることで柔軟にできることが多々ある。そういったこともガイドラインに記載いただきたい。

3. 今後のスケジュール

- ・ 本日の議論を踏まえると、省令改正の内容については概ね了承いただいたものと思う。一方、現場での運用をしっかりと検討すべきという意見が多かった印象であり、

今後の検討課題である。バスタは従来の道路事業の幅を超えた、難しく、しかしながら非常に重要な事業である。ぜひ皆様の意見を集約し、ガイドラインの拡充に繋げていただきたい。

－以 上－