

第8回 バスタプロジェクト推進検討会 議事概要

日時：令和8年3月27日（金）9：30～11：00

1. 前回の主な意見と対応方針

- ・ 特に意見なし

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】

【交通拠点の機能強化に関する計画ガイドラインの改定について】

- ・ ガイドラインについて2点。特定車両の追加によって標識デザインにも追加があるが、ガイドライン本編には記載がないため、標識を見やすい位置に設置し、事故のリスク低減に寄与させるといった記述を追記してはどうか。また、ガイドライン作成時における議論でバスタの種類が3つ（マルチモードバスタ、ハイウェイバスタ、地域のバスタ）提示されているが、そのうちハイウェイバスタに関する記載が不足している。例えば貨客混載のような物流の視点などで事例が多々あると考えられるため、そのような記載を追記してはどうか。
- ・ バスタは交通拠点整備の「手段」と捉えており、現状は国交省が中心に進めているが、本来は各地域の道路管理者が地域の実情を踏まえて、様々な交通拠点整備の手法から選択することになると思うが、どのような考え方やスキームで交通拠点の整備手法を選択すべきか、構想段階の前段に関する言及があるとよい。また、ガイドラインの拡充に伴い、見るべきポイントが増えているため、チェックリストを追加する等、見せ方を工夫してほしい。また、動線分離等の検討は安全性の観点から重要であるが、検討手順やシミュレーションなどの手法が確立されていない。今後有識者として研究を進めるきっかけとして、課題を整理していただき、方法論の確立に対する問題提起があると良い。
- ・ 特定車両の種類が広がっていくことはよい。実情に合わせて運用するというのは自由度が高い反面、検討が難しくなる。検討手順など事例ベースでガイドラインの記載が拡充されていくと良い。官民連携については構想段階から官民連携の検討を入れるなど、早い段階からいかに民間を巻き込むかが重要である。また、昨今バスタの検討が進んでいるが、民間主導の小さなモビリティ・ハブの例も増えている。今後、バスタに関連してモビリティ・ハブに関する記述も追記できるとよい。
- ・ 論点①について、施設の工事が進んでいる中で、工事期間中に生活に係る経路が変わるなど、住民や利用者への影響が考えられる。施設ができるまでの間の留意点や

ノウハウ・知見があるとよい。

- ・ 民間の巻き込み方は非常に重要。自身関わった事業では、早い段階から民間を入れようとしたが、事業の中身が不透明な段階では民間が非常に慎重であると感じた。事例ベースで積み上げるしかない。プロジェクトの熟度が高まることによってリスク低減につながる等、何等かの示唆が書けるとよい。また、都市マスタープラン等の上位計画に位置づけられてから事業を進めるとベスト。上位計画の改定のタイミング等の関係で難しいが、計画に位置付けられると民間のリスク低減にもつながるので、上位計画への位置付けに関する記述も併せて検討いただきたい。また、バリアフリーに関する移動等円滑化評価会議等の中で、早い段階から障がい者団体等とコミュニケーションを取ってほしいという意見がでていたため、そのような内容も盛り込めるとよい。
- ・ 論点①について、バスタ新宿では、周辺道路との接続における交差点容量の関係で、バスタの稼働台数がこれ以上増やせないという現状がある。そのため、専門家を交えて、交通管理者と早めの協議が必要と考える。また、高速バス等が乗り入れる場合、高規格道路までの一般道アクセスが非常に重要であることから、拠点間の所要時間の短縮等を確認することが重要である。バスタ新宿では、国道と接続しているものの、道路や交差点の容量の関係から迂回を余儀なくされており、ポテンシャルが十分に活かしていない面もある。
- ・ 空きバースを利用したキッチンカー等の話があったが、歩行者の車両空間へのはみだし等が懸念されるため、安全対策が必要と考える。また、シェアサイクル等についても、車路に進入してしまうことも考えられるため、配置などで対策が必要である。そのため、安全対策は既存交通事業者等とよく議論して検討していただきたい。
- ・ 公表ガイドラインとは別に現場向けに内部用のガイドライン等を作る話は非常に良い。現場レベルの話は細かくなりすぎるので現場向けにすべき。一方で長すぎてどこを読めばよいのか分からなくなる懸念があるので、インデックス化等、必要な情報を引き出せる仕組みづくりも必要。
- ・ これまで事業に対する知見が増えてきたため、AI等をうまく使いながら情報を引き出す仕組みを検討いただきたい。

3. 今後のスケジュール（案）

- ・ 特に意見なし