

## 2. 「バスタプロジェクト検討会」での議論

# 1. バスタプロジェクトの経緯

プロジェクトの立ち上げ

## モーダルコネクト検討会とりまとめ(平成29年3月)

バス利用拠点の利便性向上『バスタプロジェクト』

① マルチモードバスタ  
集約交通ターミナル  
の戦略的な整備  
[バス ⇄ 鉄道・新幹線、  
タクシー等]

② ハイウェイバスタ  
SA・PAを活用した  
バス乗換え拠点の整備  
[高速バス ⇄ 高速バス]

③ 地域の小さなバスタ  
地域バス停※の  
リニューアルの推進  
[バス ⇄ バス・乗用車・  
自転車・徒歩等]  
※高速BS、道の駅、地域の路線バス停

バスタの  
類型化

施策への  
位置付け

## 社会資本整備審議会道路分科会 建議(平成29年8月22日)

### 6.モーダルコネクト(交通モード間連携)の強化

#### ○バスタプロジェクトの推進

- ・集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備する必要
- ・収益等も最大限活用しながら、効率的な整備・運営を実現すべき
- ・SA・PAを活用した高速バスの乗換え拠点の整備を推進すべき
- ・道の駅(SA・PA併設型など)や高速バスストップの多様な交通との乗り継ぎを含めた有効活用等を推進すべき

個別事業の  
立ち上げ

## 道路法等の改正:特定車両停留施設(令和2年5月20日成立)

○交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付け(特定車両停留施設)



特定車両停留施設(イメージ)

法律への  
位置付け

## バスタ新宿の供用開始(平成28年4月)



## 品川駅西口駅前広場の事業化(平成31年4月)



## 神戸三宮駅前空間、新潟駅交通ターミナルの事業化(令和2年4月)



## 2. バスタプロジェクト推進検討会について

### 設置目的

- 地域課題、地域特性等を踏まえて、バスタプロジェクトをはじめ交通結節点の機能強化を推進するため、機能強化に向けた考え方や推進方策について検討を行う。

### 検討事項

#### ○ 交通結節点の機能強化に向けた考え方や推進方策について検討

1. バスタプロジェクトの定義
  2. 交通結節点のタイプの考え方
  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
  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
  5. 構造基準等の考え方
  6. 整備・運営手法等の考え方
  7. ノウハウの体系化
- 等
- 

追浜駅についても、  
本省検討会での議論等を  
参考にしつつ、検討を推進

道路を含む交通ネットワークにおける交通結節点の役割、機能、サービスのあり方(←計画)、また、交通結節点の整備・管理運営等に係る各種事業制度や検討の各ステップにおける留意点(←実践)について、具体事例を交えつつ体系的に整理して、主に今後事業を推進する道路管理者向けにガイドラインとして取りまとめる

## (1)バスタプロジェクトの定義(案)

○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



### 交通結節点の強化

バス停の集約・ターミナル化



災害時の一時滞在



インバウンド対応



鉄道等其他のモードとの連携

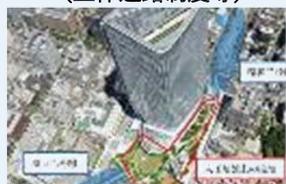


### 官民連携による整備・管理運営

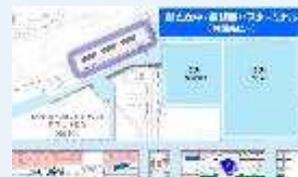
PPP/PFIの活用



各種制度・スキームの活用  
(立体道路制度等)



まちづくり・他事業との連携



イベントの実施



### デジタル技術の活用

新たなモビリティ



ICT活用  
(MaaS等)



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

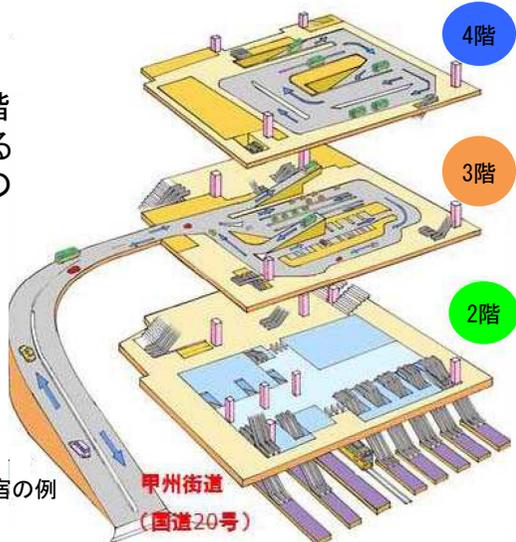
ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減。

## (2) 歩行者ネットワークの強化

### 歩行者動線・施設配置の最適化

#### 【横動線の最適化】

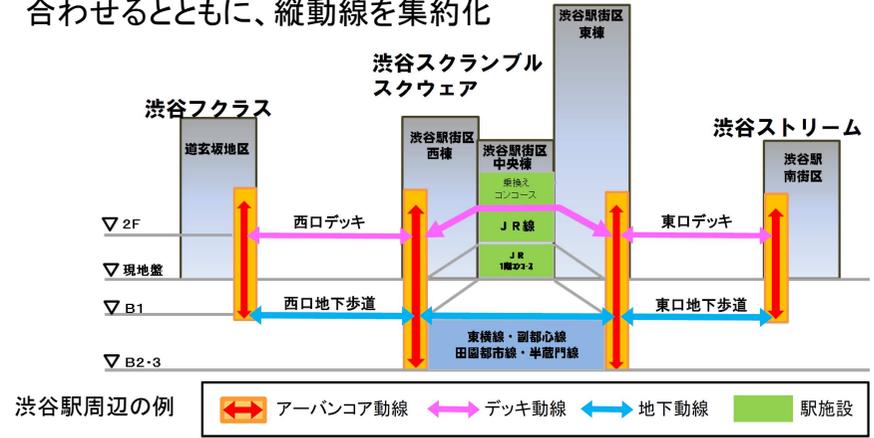
- ・他の交通モードの拠点と階層ごとに立体的に配置することにより、交通モード間の乗継ぎ時の水平移動を最小化



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)

## (3) 交通結節点の強化

### 点在するバス停の集約

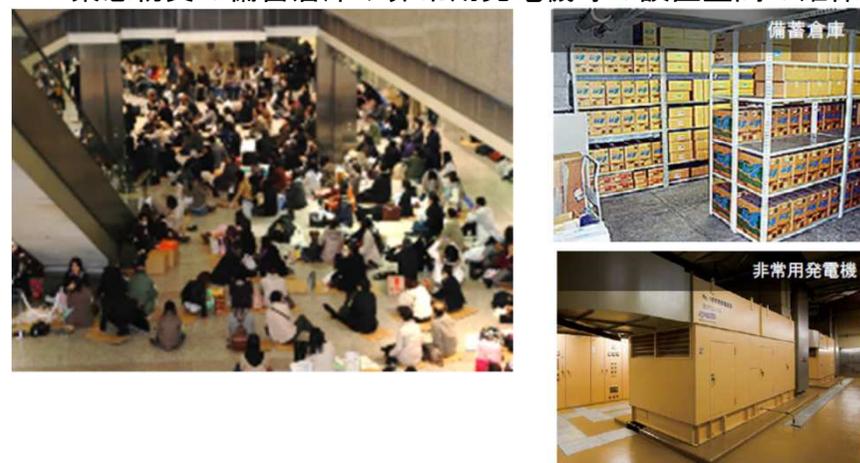
- ・駅周辺などに点在するバス停を集約してバスターミナル化



出典：モーダルコネクスト検討会資料(国土交通省)

### 帰宅困難者等の一時滞在

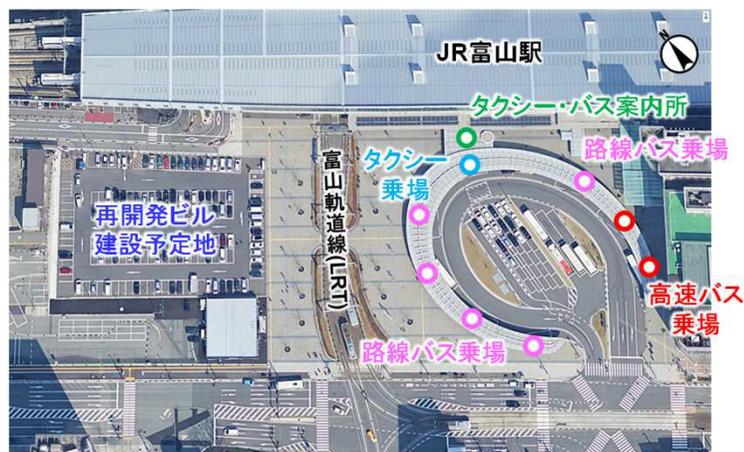
- ・帰宅困難者の一時的な滞留空間の確保
- ・緊急物資の備蓄倉庫や非常用発電機等の設置空間の確保



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)

## (4)官民連携による整備・管理運営

### PPP/PFIの推進

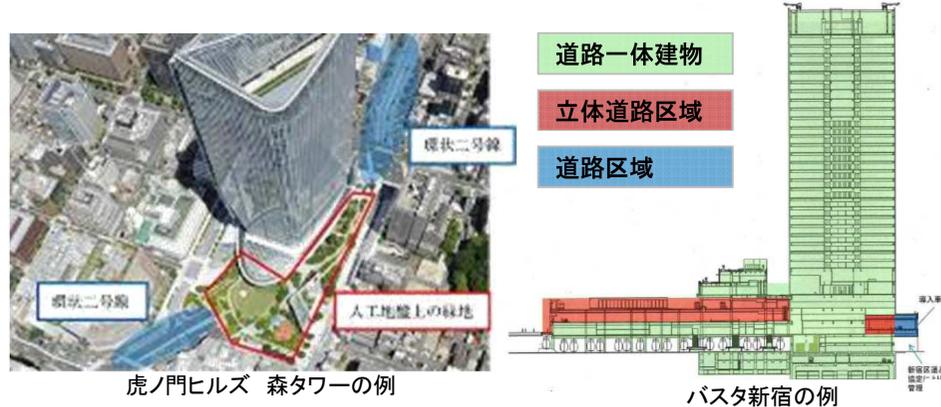
- ・民間事業者と連携した整備・管理運営の実施
- ・官民連携による公共空間の確保



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

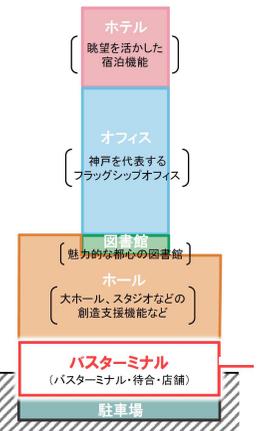
- ・立体道路区域等の制度を活用した拠点空間の有効活用
- ・民間事業者の創意工夫を活かした空間整備



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



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)

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)

### 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



出典: 国土交通省関東地方整備局東京国道事務所HP 出典: 国土交通省資料

## (5) デジタル技術の活用

### 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：ダウンタウン通り(ハンガリー・ブダペスト)

The Masdar City Personal Rapid Transit  
出典：マサダル市 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、災害状況や周辺の避難所、近隣の交通情報等の提供



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）

### 3.【論点1】バスタプロジェクトの定義

#### 【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



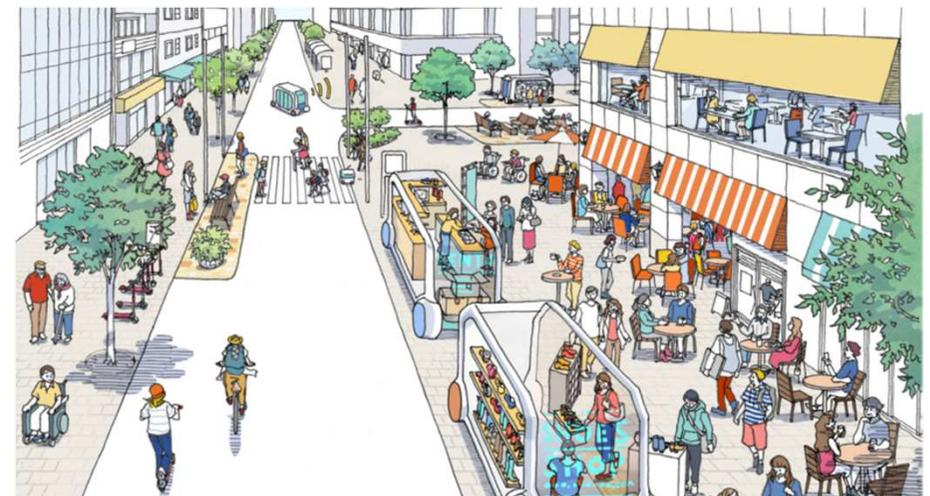
様々な交通モードの接続・乗り換え拠点(モビリティ・ハブ)

#### 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

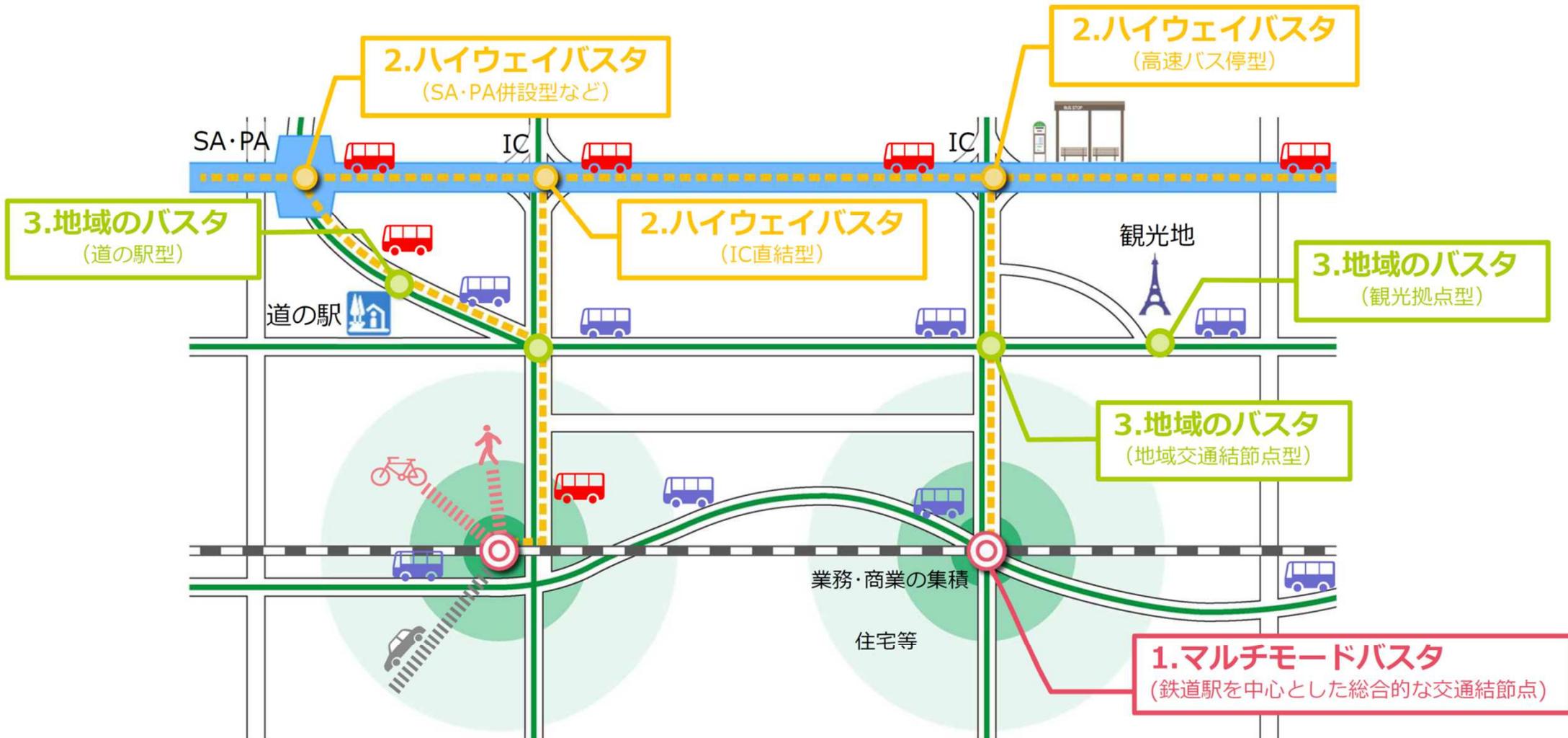


曜日や時間帯に応じて道路空間の使い方が変わる路側マネジメント

# 4.【論点2】交通結節点のタイプの考え方

## 立地特性によるバスタの区分(イメージ)

- 交通ネットワークと多様な交通モードとの連携・接続の強化を図る交通結節点を整備する必要があるのではないか。
- 交通の体系や地域の特性に応じ、多様な交通結節点のタイプを考える必要があるのではないか。



凡例	
1.	マルチモードバスタ
2.	ハイウェイバスタ
3.	地域のバスタ
	高速バス
	路線バス
	自家用車、タクシー
	徒歩、自転車

# 4.【論点2】交通結節点のタイプの考え方

## (1) 交通結節点のタイプの考え方

追浜駅での想定タイプ

※赤枠は第1回検討会資料から追加した箇所

### 交通結節点の各類型のイメージ

	①マルチモードバスタ	②ハイウェイバスタ	③地域のバスタ
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅を中心とした総合的な交通結節点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路のSA・PAなどにおいて、他のバスと乗り継ぎを行う交通結節点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの乗り継ぎ、タクシー、乗用車、自転車などが乗り入れる交通結節点</li> <li>・道の駅において、高速バス、路線バス、コミュニティバスなどが乗り入れる交通結節点</li> </ul>
地域特性	市街地の駅前広場など	高速道路のSA・PAなど	郊外の道の駅、駐車場など
主な交通モード	<p>鉄道×バス</p> 	<p>高速バス×高速バス 高速バス×バス</p> 	<p>バス×バス</p>  <p>乗用車×バス など</p> 
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅に近接し、民間再開発と連携して交通結節点を整備</li> <li>・鉄道駅に近接し、歩行者デッキとあわせ交通結節点を整備</li> <li>・駅前広場の再整備とあわせ、交通結節点を整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路のSA・PAに併設し、高速バスの乗り継ぎを行う高速バス停を交通結節点として整備</li> <li>・高速バス停と乗継ぎを行う路線バス停を交通結節点として整備</li> <li>・高速IC近くに、乗換拠点となる駐車場を交通結節点として整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅で高速バスや路線バスなどが乗り入れる交通結節点を整備</li> <li>・路線バス、乗用車、自転車など地域交通が乗り入れる交通結節点を整備</li> <li>・観光拠点として、観光バス、路線バスなどが乗り入れる交通結節点を整備</li> </ul>
施設配置の形態	平面タイプ / 建物一部共用タイプ / 建物一体タイプ		

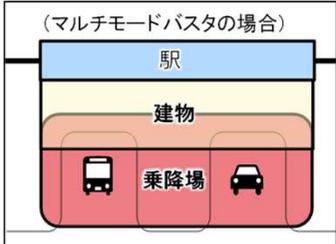
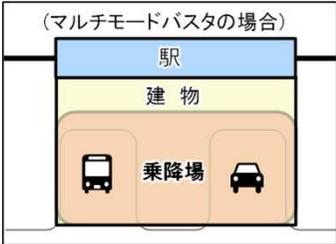
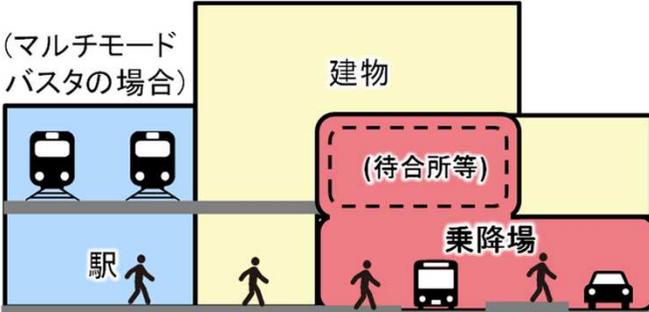
# 4.【論点2】交通結節点のタイプの考え方

## (2) 新たな類型化イメージ

※赤枠は第1回検討会資料から追加した箇所

- 交通結節点の利用者数が多いほど、当該結節点の施設規模は大きくなる一方、そのような結節点は既に都市機能が集積しているために土地利用の制約があり、複雑な調整や効率的な土地利用が必要になると考えられる。
- 施設配置の形態に応じて、整備、管理・運営の手法とその課題を整理することとする。

追浜駅での想定タイプ

形態	平面タイプ	建物一部共用タイプ	建物一体タイプ
概要	<p>・施設を平面的に整備</p> <p>(平面イメージ)</p>  <p>(断面イメージ)</p> <p>(マルチモードバスタの場合)</p> 	<p>・施設上空の一部に人工地盤や建物を整備</p> <p>(平面イメージ)</p>  <p>(断面イメージ)</p> <p>(マルチモードバスタの場合)</p> 	<p>・施設全体を周辺の建物と一体的に整備</p> <p>(平面イメージ)</p>  <p>(断面イメージ)</p> <p>(マルチモードバスタの場合)</p> 
	<p>前回資料では立体タイプ</p>		
利用者	比較的少		多
規模	比較的小		大
ステークホルダー*	比較的少		多
事業スキーム(例)	<p>・単独の施設として整備</p> <p>・道の駅等の敷地内に施設を整備</p> <p>等</p>	<p>・単独の施設とする部分と建物の床を取得(区分所有)した部分により施設を整備</p> <p>・立体的な道路区域に施設を整備した上で、上部に建物を整備(立体道路・道路一体建物) 等</p>	<p>・立体的な道路区域に施設を整備した上で、上部に建物を整備(立体道路・道路一体建物)</p> <p>・建物の床を取得(区分所有)して施設を整備</p> <p>等</p>

\*ステークホルダー: 地権者等の権利者、交通事業者(鉄道・バス・タクシー等)、周辺民間開発事業者、周辺施設管理者、自治体 等