バスタプロジェクトの取り組み

- 1. バスタプロジェクトのコンセプト
- 2. モビリティの変化に対応する道路施策
- 3. バスタプロジェクトにおける交通拠点の類型
- 4. バスタプロジェクトのこれまでの歩み
- 5. バスタプロジェクトの事業プロセス

1. バスタプロジェクトのコンセプト

- バスタプロジェクトは、道路管理者が主体となって行う集約型公共交通ターミナル(バスタ)の整備・マネジメントにより、地域における課題を解決するとともに、みち・えき・まちが一体となった新たな空間の創出により、道路ネットワークの機能を最大限発現し、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上の実現を図る未来志向の新たな取組。
- 具体的には、交通拠点における「人中心の空間づくりの推進」、「モーダルコネクトの強化」、「官民連携の推進」、「ICT等を活用した交通マネジメントの高度化」等の取組や、交通拠点のネットワーク化を通じて、道路交通ネットワークのトータルマネジメントを目指す。

集約型公共交通ターミナルによりみち・えき・まちが一体となった新たな未来空間の創出



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

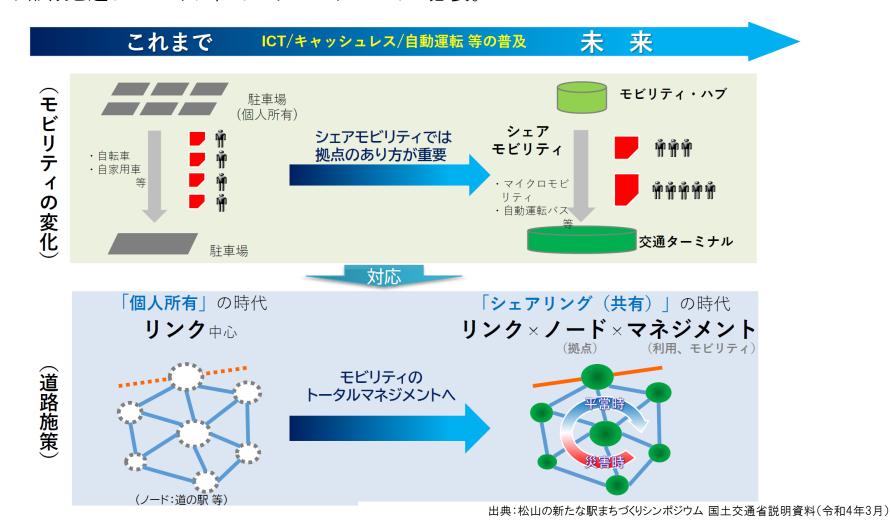
災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能 を強化し、災害時の人流を確保。

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。

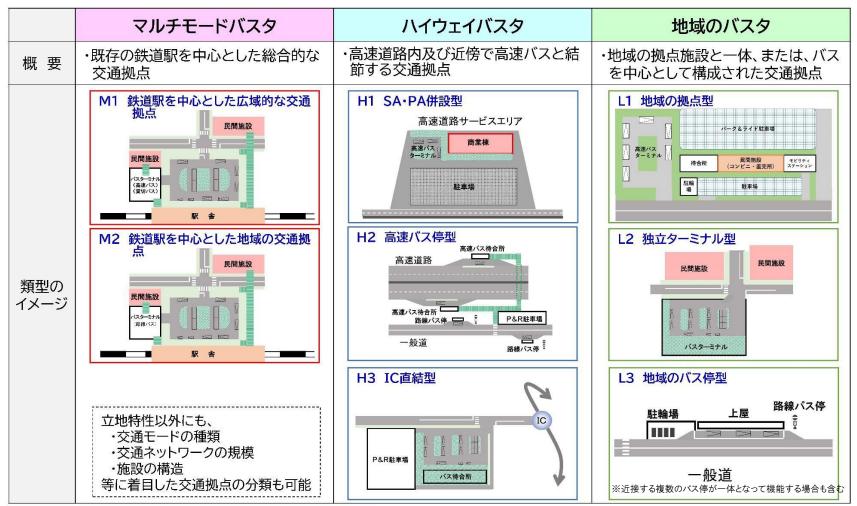
2. モビリティの変化に対応する道路施策

- 高速バスの利用増加やシェアモビリティの普及等が進み、また、将来において自動運転技術の進展や MaaSの普及等が見込まれるが、これらモビリティの変化に対応する道路施策では交通拠点(モビリティ・ハブ、交通ターミナル等)が重要。
- デジタル社会を見据えて、また、災害時における道路交通の確保の観点からも、交通拠点の整備・ネットワーク形成を通じたモビリティのトータルマネジメントが必要。



3. バスタプロジェクトにおける交通拠点の類型

- 交通拠点には様々な形態が想定されるが、道路交通ネットワーク上の立地特性に着目すると、「マルチモードバスタ」、「ハイウェイバスタ」、「地域のバスタ」の3つの類型に分類。
- なお、これら区分にまたがる事例や同じ区分でも求められる機能が異なる場合があること、また立地特性ではなくネットワークの規模や施設構造等による分類も可能であることに留意が必要。



4. バスタプロジェクトのこれまでの歩み

● 全国各地でプロジェクトを展開するとともに、道路法の改正や計画ガイドラインの策定等により、プロジェクト推 進の環境を整備。

バスタ新宿 の開業 (H28.4)



品川駅西口基盤 整備事業の事業化 (H31.4)



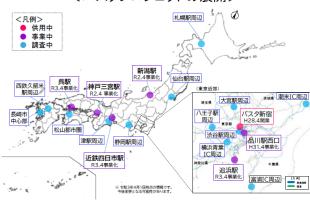
新潟駅•神戸三宮駅 交通ターミナル整備事業 の事業化(R2.4)



追浜駅 · 近鉄四日市駅 · 呉駅 交通ターミナル整備事業 の事業化(R3.4)



<バスタプロジェクトの展開>



H28年度 (2016)

H29年度 (2017)

H30年度 (2018)

R1年度 (2019)

R2年度 (2020)

R3年度 (2021)

R4年度以降 $(2022 \sim)$

道路分科会 建議 (H29.8)

- 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

道路法の改正 (R2.5)

- バス、タクシー等が停留することができる施 設を「特定車両停留施設」として、新たに道 路附属物に位置付け
- 〇特定車両停留施設では「コンセッション(公共 施設等運営権)制度」の活用が可能
 - (運営権者がバス事業者等から利用料金を収 受可能)

交通拠点の機能強化に関する 計画ガイドライン(R3.4)

みち・えき・まちが一体となった新たな未来空間の創出 第1章 道路ネットワークにおける交通拠点の意義 第2章 バスタプロジェクトの概要 第3章 交通拠点に求められる機能 第4章 交通拠点の機能強化の進め方 計画段階 事業化段階 管理運営段階

新広域道路交通計画の策定 (R3年度) 新広域道路交通計画 (20~30年の中長期的な視点) 広域道路ネットワーク計画 (リンク) 交通•防災拠点計画 (ノード) ICT交通マネジメント計画 (マネジメント)

5. バスタプロジェクトの事業プロセス

