

## 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

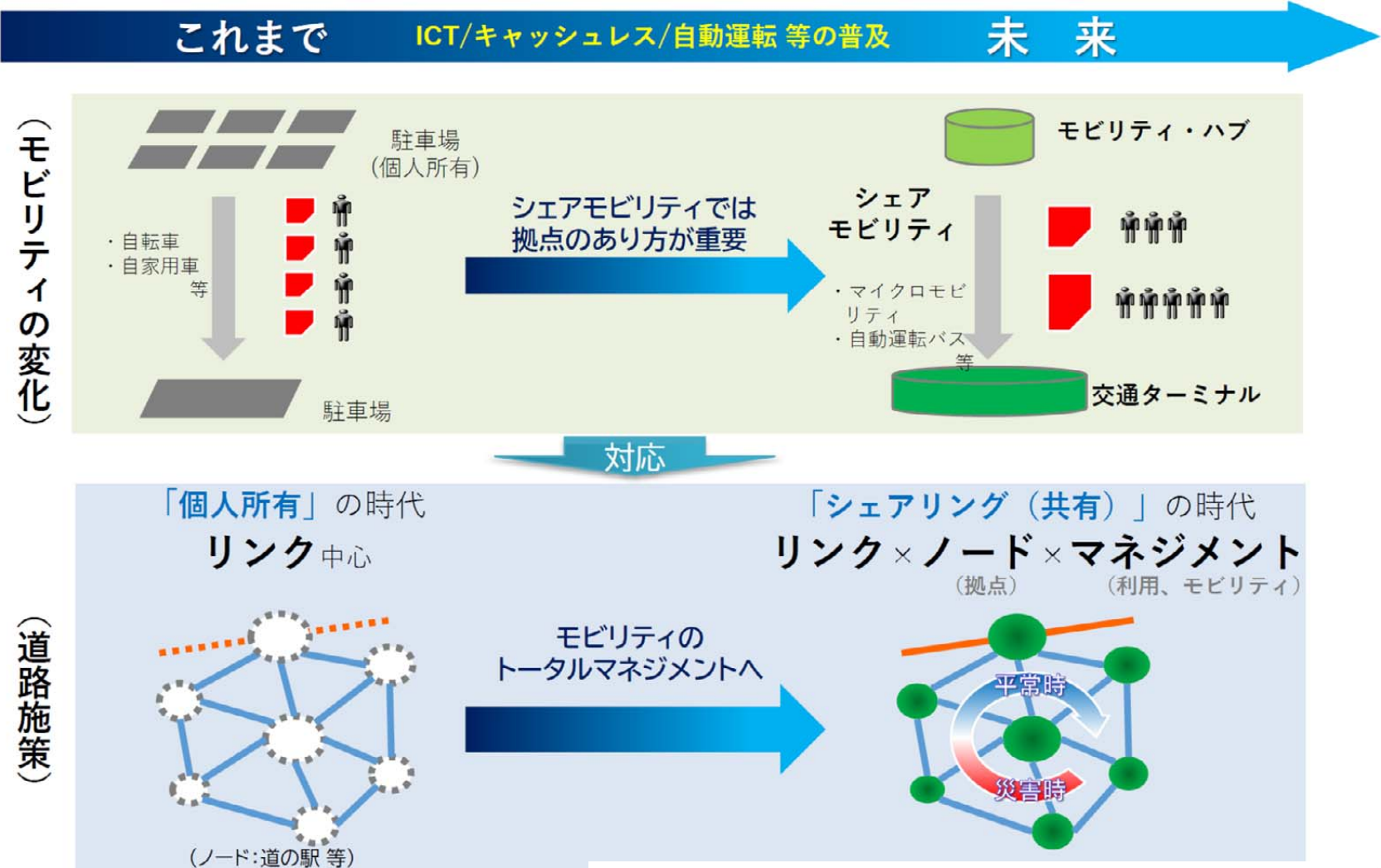
# 1. バスタプロジェクトのコンセプト

- 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。



# 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。



出典: 松山の新たな駅まちづくりシンポジウム 国土交通省説明資料(令和4年3月)

# 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。

	マルチモードバスタ	ハイウェイバスタ	地域のバスタ
概要	・既存の鉄道駅を中心とした総合的な交通拠点	・高速道路内及び近傍で高速バスと結節する交通拠点	・地域の拠点施設と一体、または、バスを中心として構成された交通拠点
類型のイメージ	<p><b>M1 鉄道駅を中心とした広域的な交通拠点</b></p> <p><b>M2 鉄道駅を中心とした地域の交通拠点</b></p> <p>立地特性以外にも、          ・交通モードの種類          ・交通ネットワークの規模          ・施設の構造          等に注目した交通拠点の分類も可能</p>	<p><b>H1 SA・PA併設型</b></p> <p><b>H2 高速バス停型</b></p> <p><b>H3 IC直結型</b></p>	<p><b>L1 地域の拠点型</b></p> <p><b>L2 独立ターミナル型</b></p> <p><b>L3 地域のバス停型</b></p> <p>※近接する複数のバス停が一体となって機能する場合も含む</p>

出典：「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」(令和3年4月)国土交通省道路局

# 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。



出典: 松山の新たな駅まちづくりシンポジウム 国土交通省説明資料(令和4年3月)

# 5. バスタプロジェクトの事業プロセス

