

前回意見への対応

		主な意見	対応方針
1	【論点1】 バスタプロジェクトの定義	<u>バスタプロジェクトという用語について定義をしっかりとる必要がある。</u> そのうえで、「施設をどう運営するか」、「資金調達をどうするか」等の話が出てくるのではないか。	これまでの検討経緯、既存の交通結節点との違い、バスタに求められる機能、新たなモビリティとの連携等を踏まえ、バスタプロジェクトの定義(案)を整理 ⇒詳細は資料2で説明
2		これまでに整備されてきた バスターミナルや駅前広場の概念とどう違うのか 。既存の施設を包含する概念なのか。	
3		バスタについて、 <u>求められる機能の視点から定義・分類を行う必要がある</u> のではないか。	
4		自動運転や統合モビリティサービスなど、近未来の話も出ている中、 <u>ブランディングとして「バスタ」という名称でよいのか</u> 。	
5		本検討会では、 <u>次世代のモビリティターミナルを議論している</u> と認識。ノードのあり方とともに、ネットワークが地域をどのように支え、かつ広域的な移動の軸になっていくのかという視点が重要。	
6		バスタは、 <u>道路ネットワークの効果を最大限発揮・活用できる次世代交通結節点</u> であるべきではないか。	
7	【論点2】 交通結節点のタイプの考え方	交通結節点の類型化については、 <u>都市の規模を指標にして大都市、地方都市、中山間地域等で分けてもよい</u> のではないか。	規模、運営体制、トップダウン型・ボトムアップ型といった視点も参考に、交通結節の類型化を整理 ⇒詳細は資料3で説明
8		<u>行政側の国土計画的な視点から「ここに交通結節点が必要である」と設定するようなトップダウン型と、地域のニーズを反映して設定するボトムアップ型のような考え方</u> があり、それぞれに求められる要件、スペック、性能が異なってくるのではないか。	
9		交通結節点の類型化については、整理する視点の1つとして、 <u>運営体制がある</u> のではないか。「 <u>官・民の役割分担は</u> どうなっているか」といった点を整理してはどうか。 <u>完成後の施設のオペレーション</u> という観点での整理があると、新たな施設にどのような機能を持たせるべきか議論しやすいのではないか。	
10		結節点のタイプの考え方について、マルチモーダルとインターモーダルの二つがあり、マルチモーダルは交通手段の多様性を表し、インターモーダルは異なる交通手段間での接続の利便性を表している。 <u>結節点としてのバスタの位置づけを考えると、マルチモードに限定した名称としない方がよい</u> のではないか。	

		主な意見	対応方針
11	【論点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	防災機能は明示的に盛り込むべき。 <u>交通結節点が災害時にもハブとして機能し、ネットワークを途切れさせないという観点</u> での議論が必要ではないか。	災害時の機能確保については、特定車両停留施設の構造等基準に盛り込んだ上で、具体的な機能やその運用等について既存事例等をもとに整理
12		施設にどのような機能を足すかという議論とは逆の視点で、 <u>災害時の帰宅困難者対応等については、限られた制約の中で果たせる機能は何か</u> といった視点があってもよい。	
13		データの収集・利活用は、「 <u>需要予測のためのデータ</u> 」と「 <u>運行管理のためのデータ</u> 」は分けて考えた方がよい。需要予測のためのデータ整備は必要。また運行管理のためのデータとしてETC2.0は有用であると思う。	
14		データの収集・利活用にあたっては、バス・鉄道のマルチモーダル・インターモーダルの結節という観点で、これまでよりも2段、3段上のレベルの <u>データ基盤が必要</u> になるかと思う。 <u>運営管理に資するようなデータをどのように取得していくかは、今後、深掘りした議論が必要である。</u>	
15		自動運転における運行設計領域(ODD)の議論では、走行環境によりバーチャルにネットワークが決められていくが、現実的な世界をマネジメントしていくべきではないか。バスがCASE化されていくという視点で、 <u>デジタル新時代の中でのバスタ</u> を考えるべきである。	
16	【論点4】 地域特性等を踏まえた交通結節点の必要な機能のあり方	交通結節点において、 <u>高速バス等の利用者がどのように行動するのか</u> (バス利用のプロセス、使用しているサイトやアプリ等)、また、利用者目線から、行動の中でソフトとハードがどう連携しているのか等をよく考えなければならないので、事例調査が必要ではないか。	高速バス等利用者の行動、障害者や訪日外国人への案内・アクセシビリティについて、既存資料やヒアリング調査等を参考に整理
17		<u>障害者や外国人観光客にとっての利用しやすさ等、アクセシビリティ</u> についても調査する必要があるのではないか。	
18		貨客混載のように、人の流れにモノの流れが重なり一体となった流れが、今後、自動運転の普及に伴ってさらに加速する。また、道の駅に自動運転を重ねたり、ナショナルサイクルルート、シーニックバイウェイ等の <u>他の取組と連携し、相乗効果を得るような考え方も必要</u> ではないか。	
19		<u>地域の実態を踏まえて必要な機能をどう定義していくかが重要</u> である。	
			既存事例等から地域の実態・課題に対応した機能等を検討方法を整理

		主な意見	対応方針
20	【論点5】 構造基準等の 考え方	構造を考える際は、 <u>多様な車両の利用を想定しておくべき</u> ではないか。例えば、連節バスなどが既に運用しており、それらの車両も対象とできるよう、広い視野での検討が必要ではないか。	今回は一般的なサイズの車両を対象とし、新たな車両の需要が想定される場合はケースバイケースでしっかりと対応 ⇒詳細は資料4で説明
21		バスのドライバー不足といった面を考えると、今後は、車両を大型化して1人のドライバーで、より大勢の利用客を輸送することも考えられるので、 <u>車両サイズについては海外の基準(特に欧州など)も参考</u> にしてよいのではないか。	
22		今後の燃料電池バスの導入など、 <u>将来を見据えた基準設定が必要</u> ではないか。	
23		乗車、降車、待機場所の各施設の配置が使い勝手のよいものとなるよう、施設設計にあたっては <u>細やかな検討を</u> すべきである。	
24	【論点6】 整備・運営手法等の 考え方	公共空間が防災機能として機能するとなると、 <u>バスターミナルの防災機能への貢献は、区分所有権や再開発への公的資金等にも関連</u> しており、極めて大事な視点である。	想定される事業手法および関連制度について、官民連携による手法等を中心に既存事例・取組み(交通結節点に限らず)から整理
25		乗入れ事業者との関係が不明確である。 <u>事業者に求める役割分担</u> は何なのか等、バスタプロジェクトで行う範囲を明確にすべきではないか。	
26		交通結節点を整備することは、地域にもメリットがあると思うので、 <u>エリアマネジメント的な視点で負担</u> を分担する仕組みがあってもよいのではないか。	
27		新たな施設を計画するよりも、完成した後に運営・維持していく方が大変であると思う。地域住民のニーズも踏まえつつ、 <u>民間活力をどう活用していくのか</u> 等の議論が必要である。	