

バスタプロジェクトの推進(交通拠点の機能強化)

みち・えき・まちが一体となった新たな未来空間の創出

道路局 企画課 評価室

令和3年7月

バスタプロジェクトの概要

バスタ新宿の概要

概要 (H28.4オープン)

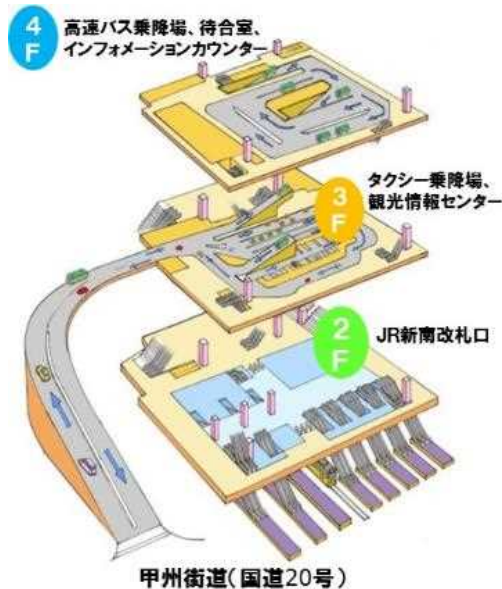
- 道路事業(国道20号)と民間ターミナルの官民連携で整備
- 鉄道駅と直結し、19箇所に点在していた高速バス停を集約



■ 利用状況

- 高速バス利用者数
平均 約2.9万人/日
(最大 約4.1万人/日)
- 高速バス発着便数
平均 約1,494便/日
(最大 1,720便/日)
- 高速バス運行会社数
117社

※平成31年4月末時点



利便性向上に向けた取組

■ ETC2.0バスロケシステム

ETC2.0を共通プラットフォームとする、新たな高速バスロケシステムの実証実験を実施し、利用者への情報提供等の充実を推進。

⇒今後、バスタ新宿を中心に本格導入し、他のターミナル等へ展開



■ 貨客混載

茨城県常陸太田市から、地元の新鮮な野菜を貨客混載による高速バスでバスタ新宿に運び、東京都で販売する事業を拡大する実証実験を実施(H30.9~H31.3)。



■ バリアフリー対策

障害者や高齢者等の利便性向上として、バスタ新宿~羽田空港間で、リフト付高速バスの運行を開始(H29.12~)。また、点字ブロックやフロア案内図など、より分かりやすい案内や路面標示を充実。



■ バスタマーケット

「バスタ新宿」前(国道20号)の歩道において、「道路空間を活用した賑わい創出」を目的として、地域の特産物などを販売する実証実験を実施(H30.11)。



バス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『バスプロジェクト』

バスタの 類型化

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
リノベーションの推進
[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

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)



神戸三宮駅交通ターミナル、新潟駅交通ターミナルの事業化(令和2年4月)

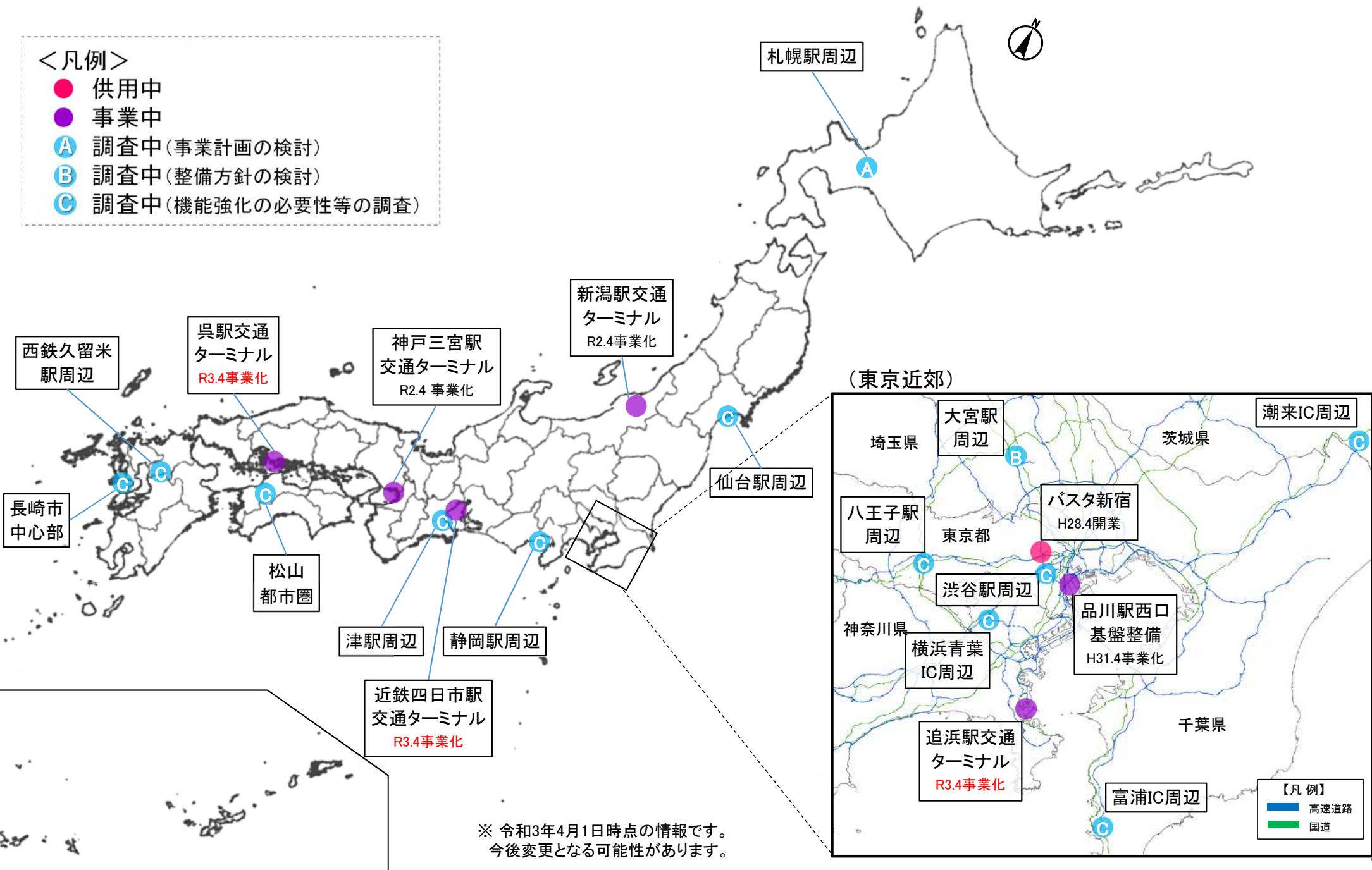


追浜駅交通ターミナル、近鉄四日市駅交通ターミナル、呉駅交通ターミナルの事業化(令和3年4月)



<凡例>

- 供用中
- 事業中
- Ⓐ 調査中(事業計画の検討)
- Ⓑ 調査中(整備方針の検討)
- Ⓒ 調査中(機能強化の必要性等の調査)



※ 令和3年4月1日時点の情報です。
今後変更となる可能性があります。

事例① 神戸三宮駅交通ターミナル整備事業(兵庫県神戸市)

- ・事業箇所：神戸市中央区雲井通5丁目
- ・面積等：
 - 0.68ha (新バスターミナル I 期部分)
 - 0.4km 雲井通2丁目交差点(中央区小野柄通2丁目) ~ 三宮東交差点(中央区小野柄通7丁目)
- ・道路事業(国道)：約180億円
 - 新バスターミナル整備(I 期)
 - 国道2号道路空間再編整備

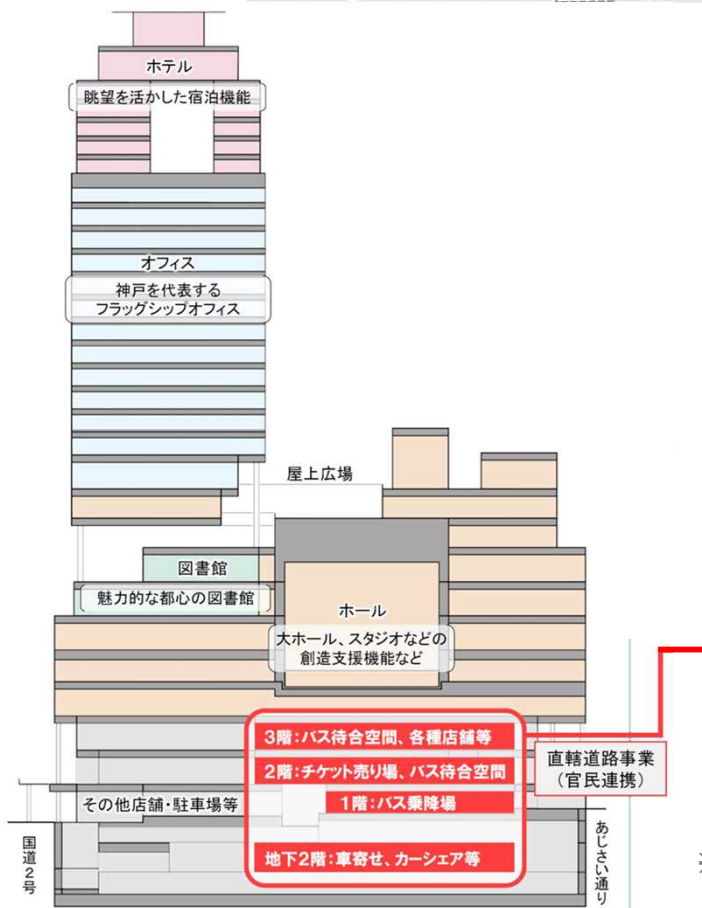


※市街地再開発事業と調整を図りながら整備推進

周辺公共・民間事業
デッキ、三宮クロススクエア
ホテル、オフィス、店舗、ホール等



出典：国土地理院ホームページ 電子国土web地理院地図(2007年)

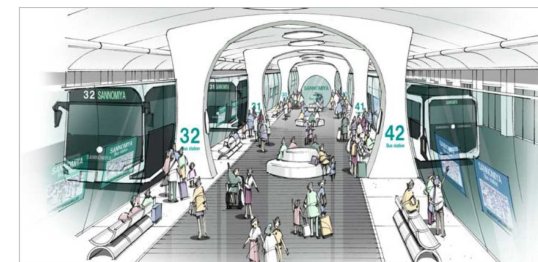


新たな中・長距離バスターミナル

中・長距離バス停の段階的な集約、神戸らしさが演出された充実したバス待合空間の整備とともに、2次交通として、多様なモビリティなども利用できる交通結節点を整備し、乗換・待合環境を改善。



<待合空間のイメージ(2階・3階の吹抜け)>

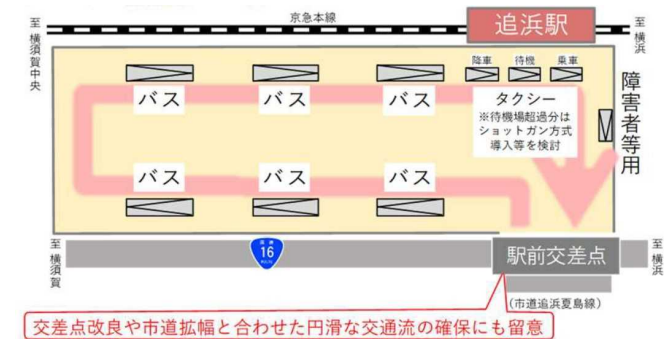
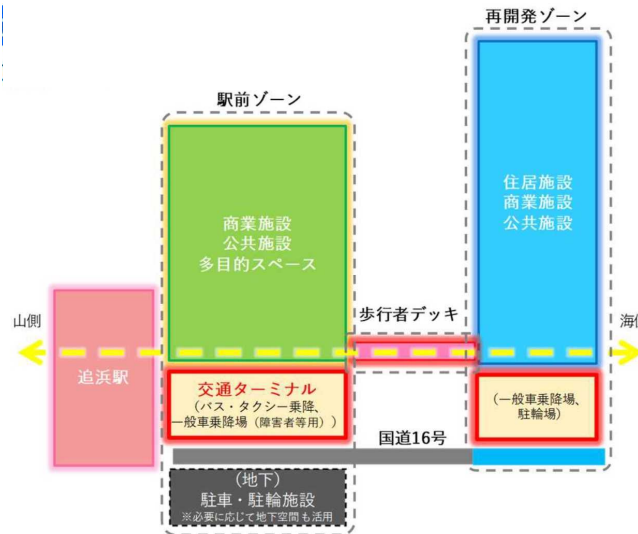


<バス乗降空間のイメージ(1階)>

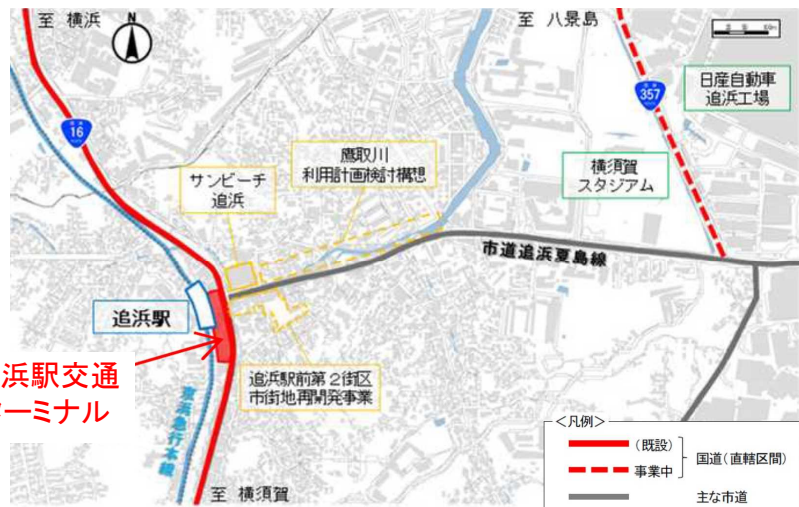
※今後、民間事業者等との協議で変更になる場合があります。

事例② 追浜駅交通ターミナル整備事業(神奈川県横須賀市)

- ・事業箇所: 神奈川県横須賀市追浜町3丁目～追浜本町1丁目
- ・面積: 約0.5ha
- ・事業費: 約100億円
- ・事業内容:
 - 交通ターミナル整備
バス: 6バース
タクシー3バース
障害者等用乗降場 等
 - 歩行者デッキ整備等



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません



公共施設・防災施設

※1
平常時に市民の憩いの場、災害時に情報拠点となる空間を設置

交通ターミナル

バス・タクシー乗降場等を駅前配置し乗り換え利便性を確保

歩行者デッキ

賑わい空間の創出や回遊性向上のためのデッキネットワークを整備

新たなモビリティネットワーク

※2
駅前や周辺の回遊性を向上させるモビリティネットワークを構築

駅前再開発

※3
駅前と新・既存再開発ゾーン間で必要な機能の役割分担を検討

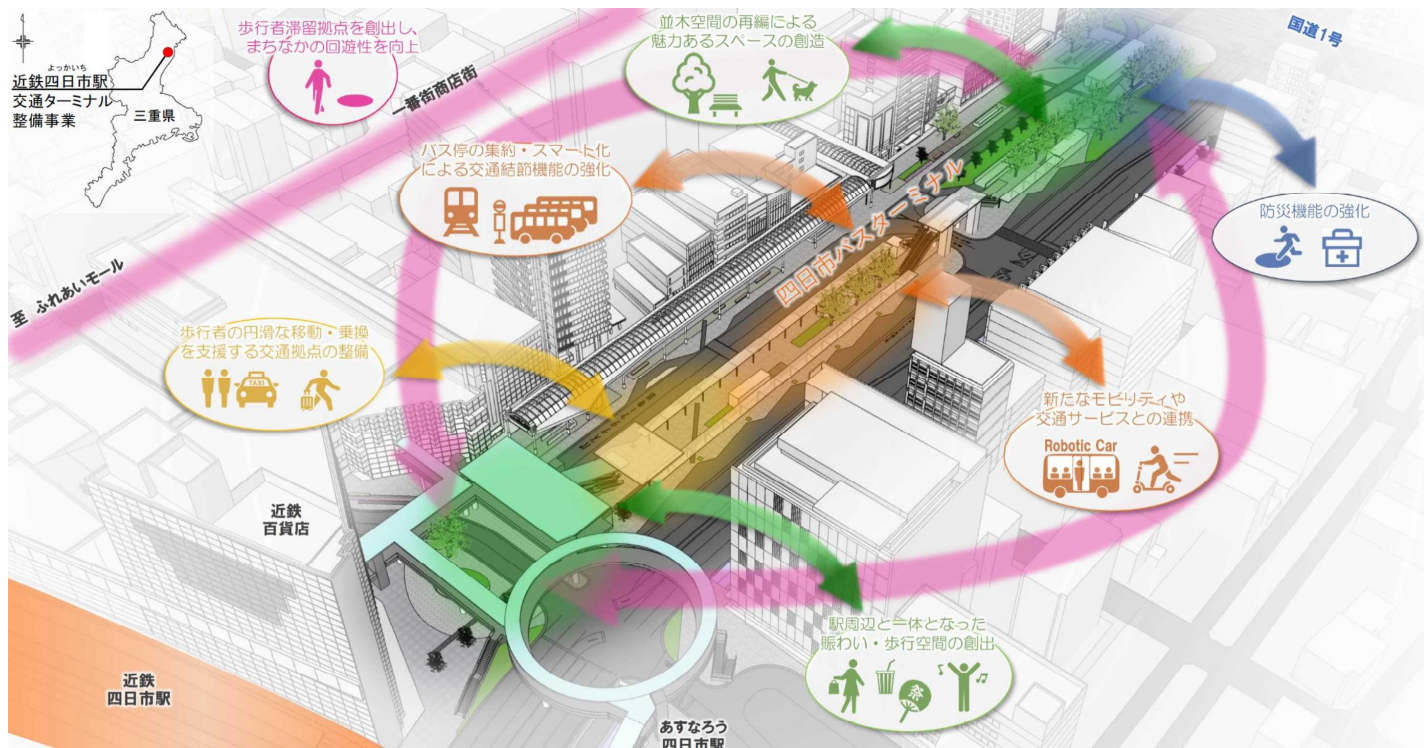
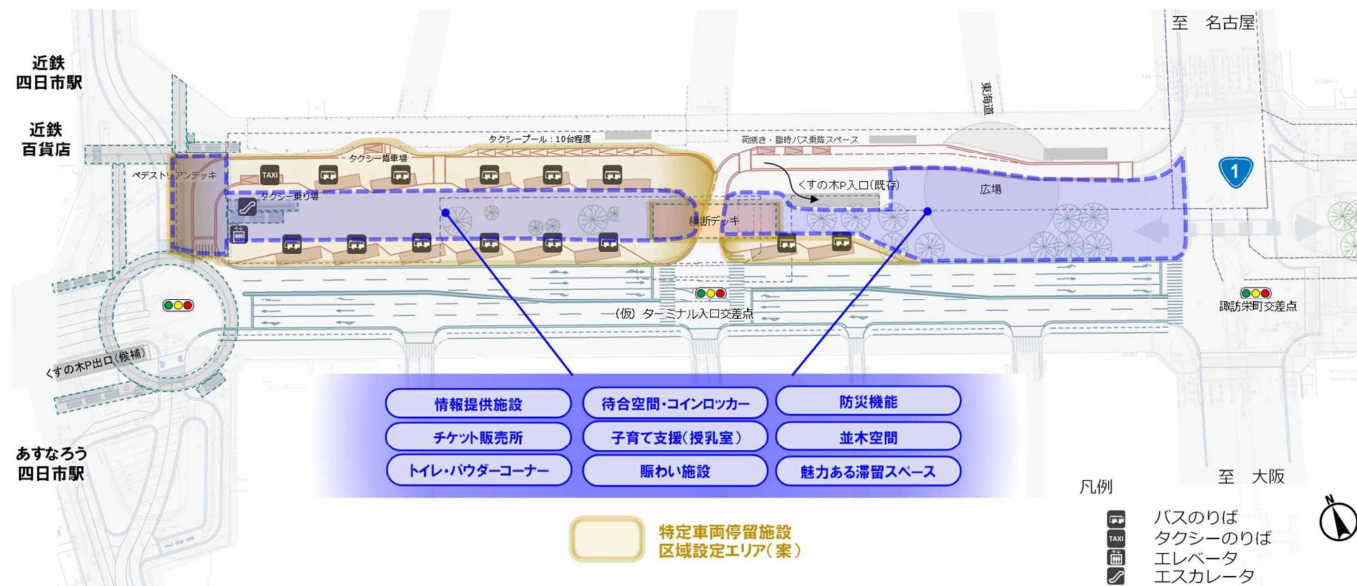
市道追浜夏島線拡幅

交通量増加への対応のため、周辺まちづくりと連動した拡幅を検討

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません
 <出典>
 ※1: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省7神戸)
 ※2: 国道15号品川駅西口広場事業計画より
 ※3: 追浜駅前市街地再開発準備組合より

事例③ 近鉄四日市駅交通ターミナル整備事業(三重県四日市市)

- ・事業箇所: 三重県四日市市浜田町
- ・面積: 約0.7ha
- ・事業費: 約75億円
- ・事業内容:
 - 交通ターミナル整備
(バス: 13バース
タクシー: 乗車2台、降車1台)
 - ペDESTリアンデッキ整備



交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン

みち・えき・まちが一体となった新たな未来空間の創出

ガイドラインの構成

ガイドラインの構成

- 道路管理者が交通拠点の取組を進める上で参考となる事項を参照しやすい構成に留意。
- 道路ネットワークにおける交通拠点(ノード)の事業を進める意義、バスタの種類、交通拠点に求められる機能などを整理した上で、事業を進める各ステップにおける留意点等を流れに沿って整理。
- 参考事例を交えつつ、予備知識が無くても具体的なイメージをもってわかりやすく読めるよう工夫。

	構成	概要
第1部 計画編	第1章 道路ネットワークにおける交通拠点の意義	・リンク中心からリンク×ノード×マネジメントへ
	第2章 バスタプロジェクトの概要	・バスタプロジェクトの概要 ・バスタの種類
	第3章 交通拠点に求められる機能	・交通拠点に求められる機能 ・ICT交通マネジメント
第2部 実務編	第4章 交通拠点の機能強化の進め方	・交通拠点の機能強化に向けて、構想、計画、事業化、管理運営の各段階における実施事項・留意点
附属編	参考資料集	・技術基準 ・事例集 ・関係法令・制度 等



みち・えき・まちが一体となった未来空間の創出

令和3年4月
国土交通省道路局

第1部:計画編

第1章

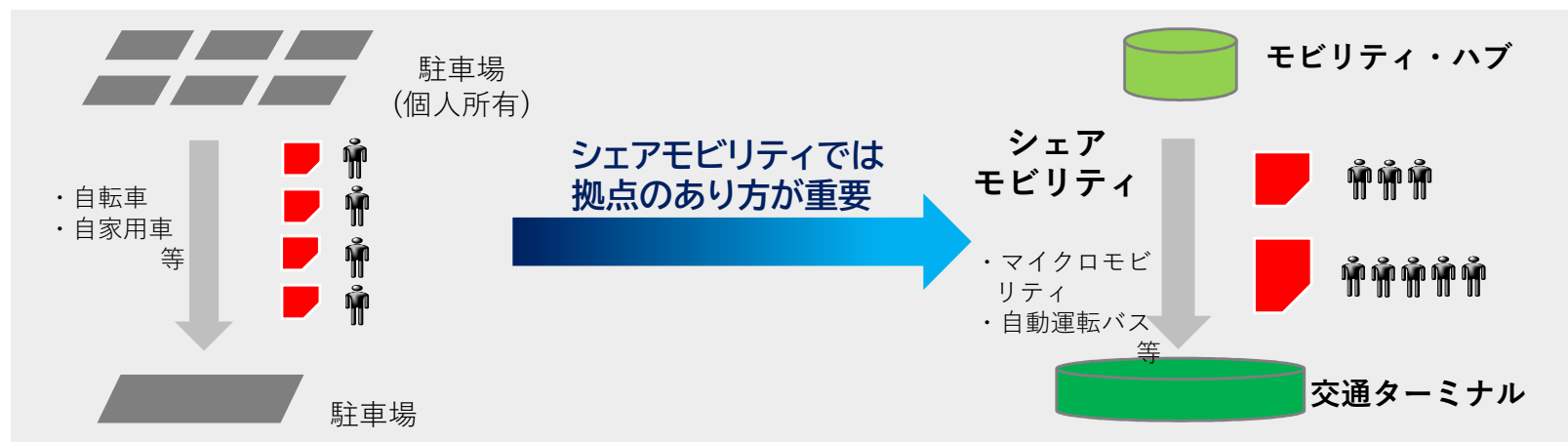
道路ネットワークにおける交通拠点の意義

モビリティの変化に対応する道路施策

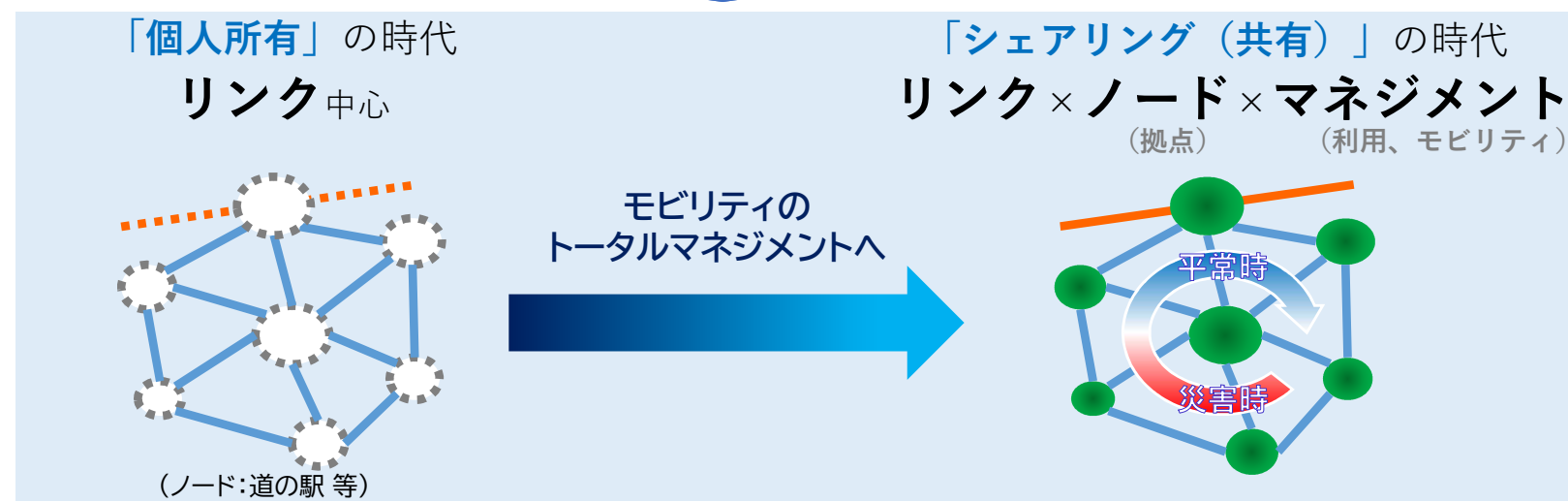
- 高速バスの利用増加やシェアモビリティの普及等が進み、また、将来において自動運転技術の進展やMaaSの普及等が見込まれるが、これら**モビリティの変化に対応する道路施策では交通拠点(モビリティ・ハブ、交通ターミナル等)が重要**。
- デジタル社会を見据えて、また、災害時における道路交通の確保の観点からも、**交通拠点の整備・ネットワーク形成を通じたモビリティのトータルマネジメントが必要**。



(モビリティの変化)



(道路施策)



道路交通ネットワークのトータルマネジメントへ

- 道路ネットワークの機能強化のためには、リンクを強化するだけでなく、ノードも交通拠点として機能強化を図るとともに、**平常時・災害時、さらには、将来を見据えた交通マネジメント**が不可欠。
- 新しい広域道路交通計画は、20～30年の中長期的な視点から、リンク・ノード・マネジメントの重層的な取組を定める計画であり、バスタプロジェクトもこれら計画の中に位置づけた上で計画的に推進。
- 地域ブロックにおける道路交通ネットワーク上の交通拠点の配置や機能について、これら計画に位置づけ。

新しい広域道路交通計画（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)



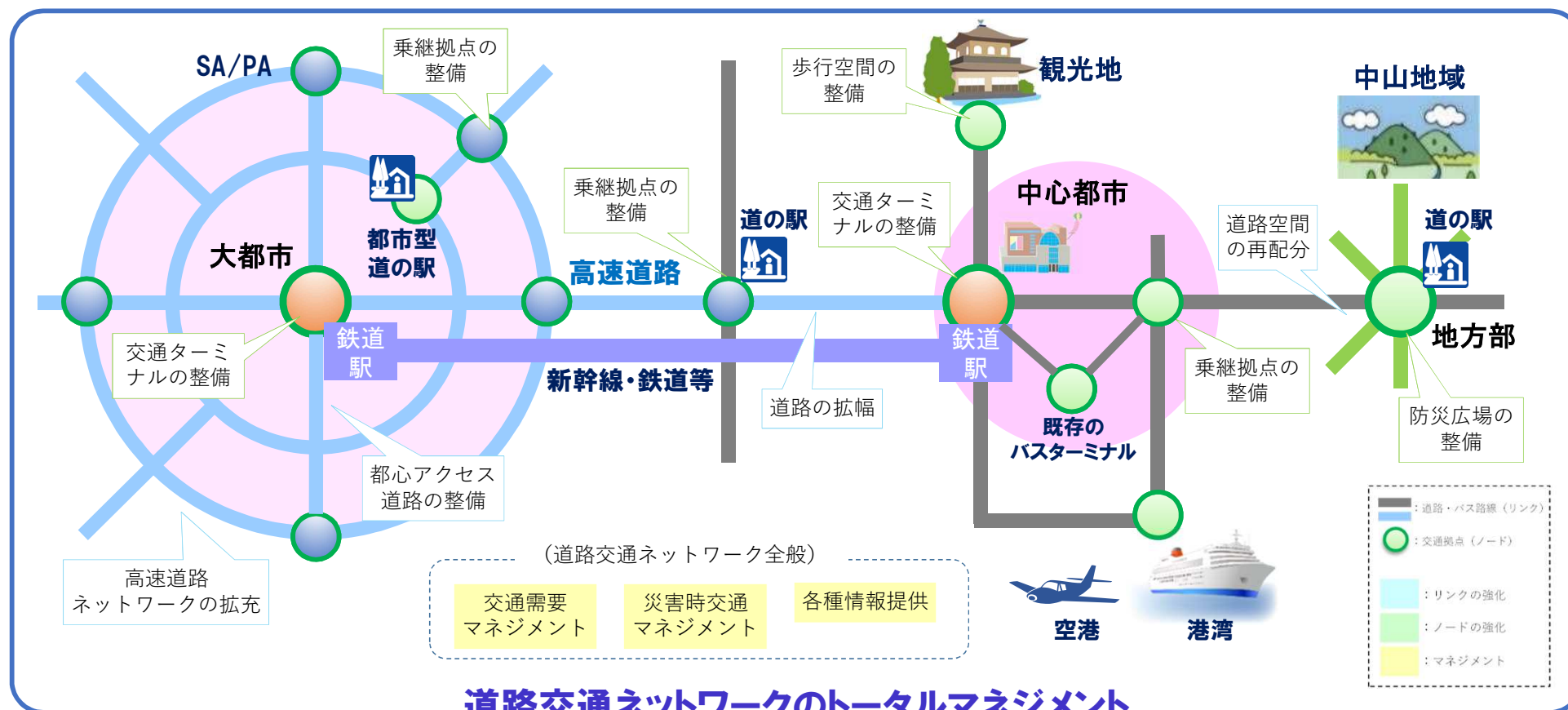
交通・防災拠点計画

(ノード)



ICT交通マネジメント計画

(マネジメント)



道路交通ネットワークのトータルマネジメント

第1部：計画編

第2章

バスタプロジェクトの概要

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

人中心の空間づくりの推進

動線・施設配置の最適化



待合環境の改善



バリアフリー化



賑わい空間の創出



モーダルコネクトの強化

バス停の集約・ターミナル化



新たなモビリティへの対応



災害時の輸送確保



他の交通モード・拠点との連携



官民連携の推進

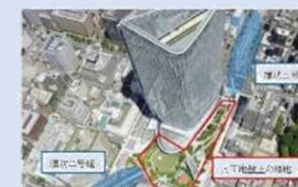
PPP/PFIの活用



まちづくりとの連携



道路空間の立体的な活用



イベントの実施



MaaS等への対応



ETC2.0データ等の活用

ICT等を活用した交通マネジメントの高度化(平常時・災害時)



各種情報収集・活用(災害時の情報提供等)

地域の活性化

地域の实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。

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、ここでは**道路交通ネットワーク上の立地特性に着目**して3つの類型に分類する。
- 事例を参照する際にわかりやすいよう便宜上分類したものであり、これら区分にまたがる事例、同じ区分でも求められる機能が異なる等がある点に留意が必要である。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考える。

	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>M1 鉄道駅を中心とした広域的な交通拠点</p>	<p>H1 SA・PA併設型</p>	<p>L1 地域の拠点型</p>
	<p>M2 鉄道駅を中心とした地域の交通拠点</p>	<p>H2 高速バス停型</p>	<p>L2 独立ターミナル型</p>
	<p>立地特性以外にも、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通モードの種類 ・交通ネットワークの規模 ・施設の構造 <p>等に注目した交通拠点の分類も可能</p>	<p>H3 IC直結型</p>	<p>L3 地域のバス停型</p>

第1部：計画編

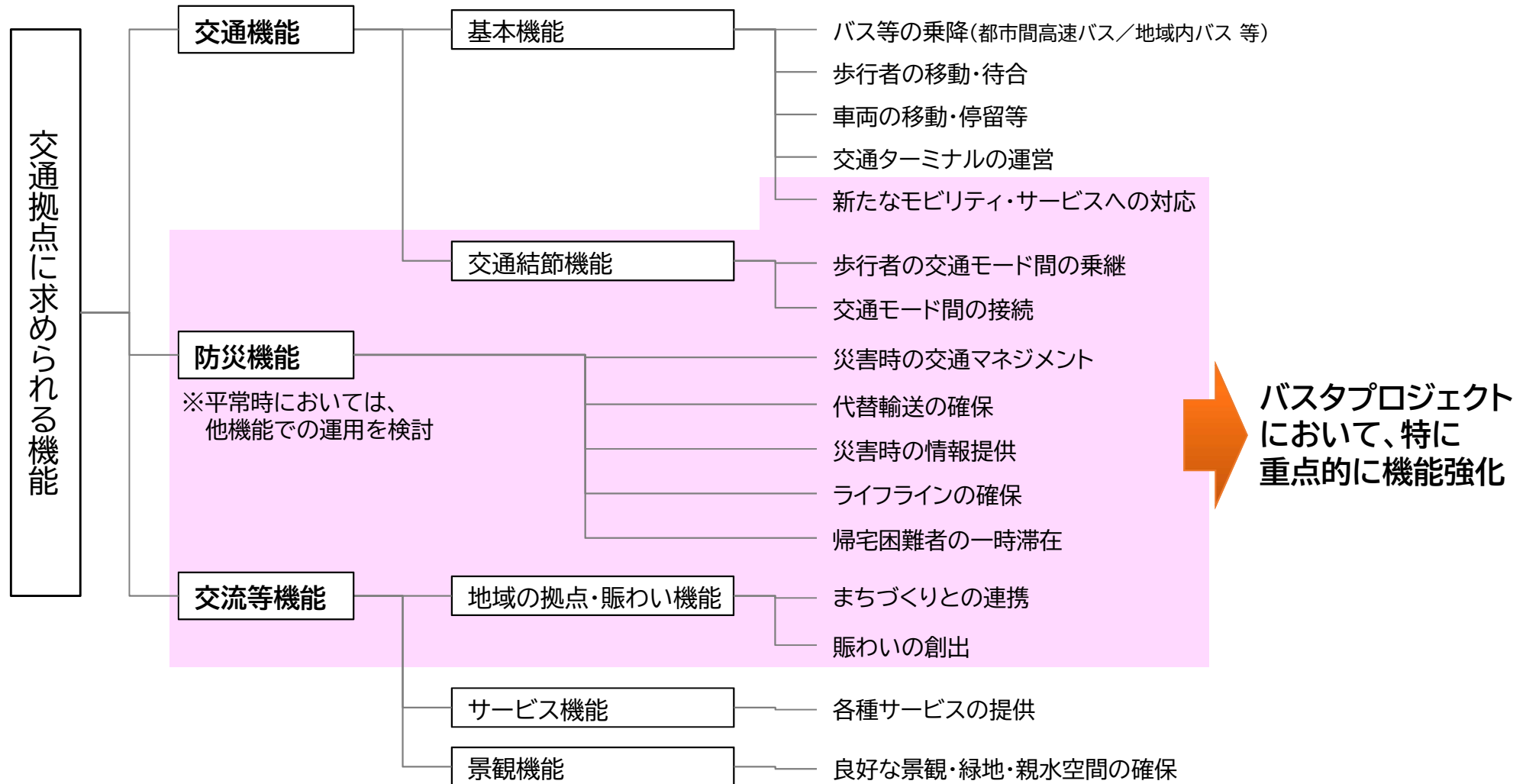
第3章

交通拠点に求められる機能

交通拠点に求められる機能

- 交通拠点は、交通モードが接続する拠点であり、また、地域の拠点でもあることから、求められる機能としては、**交通**(基本、交通結節)、**防災**、**交流等**(市街地拠点・賑わい、サービス、景観)が挙げられるが、交通特性・地域特性等を踏まえ各交通拠点で必要となる機能を**多様な主体と協力・分担して確保**する。
- バスタプロジェクトでは、都市間の道路ネットワークを利用する高速バスに必要な機能のほか、交通結節機能、防災機能、地域の拠点・賑わい機能等の強化に重点的に取り組む。

交通拠点に求められる機能の全体像



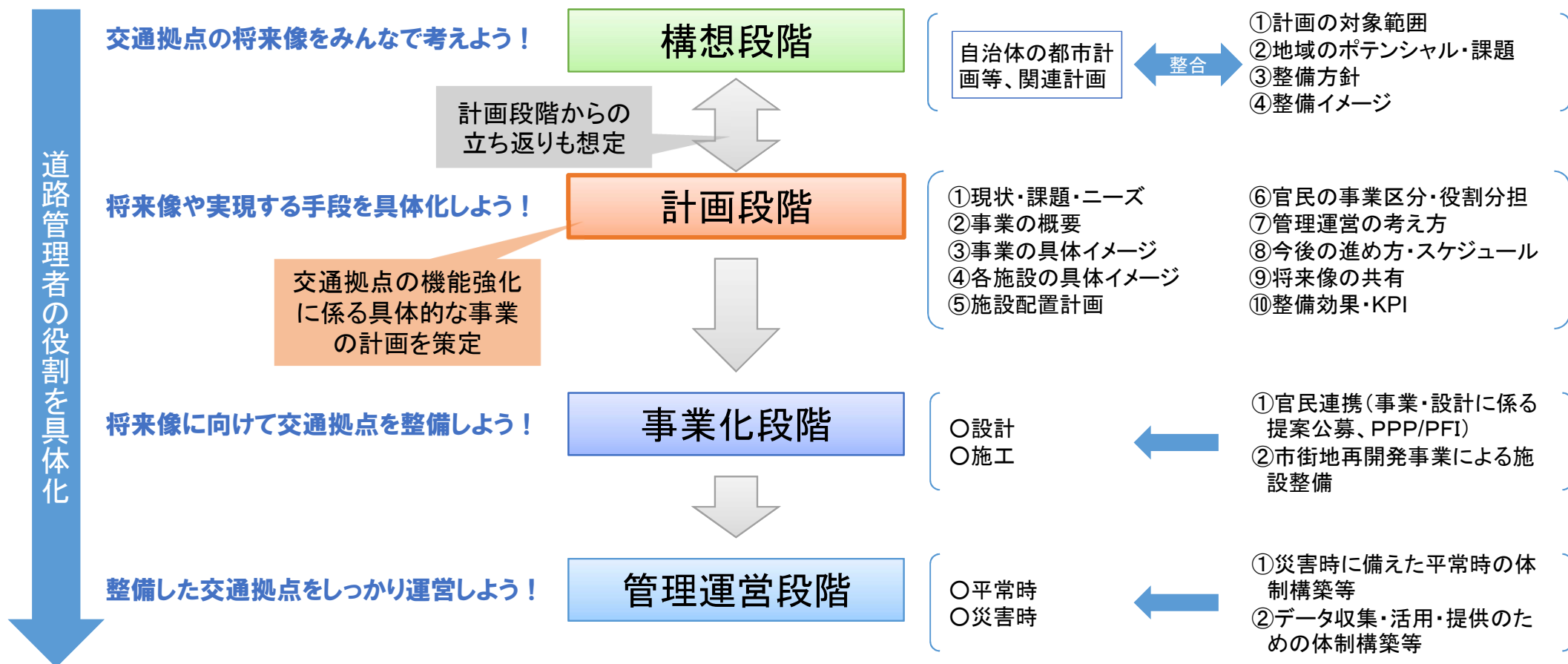
第2部:実務編

第4章

交通拠点の機能強化の進め方

交通拠点の機能強化に向けた検討の流れ

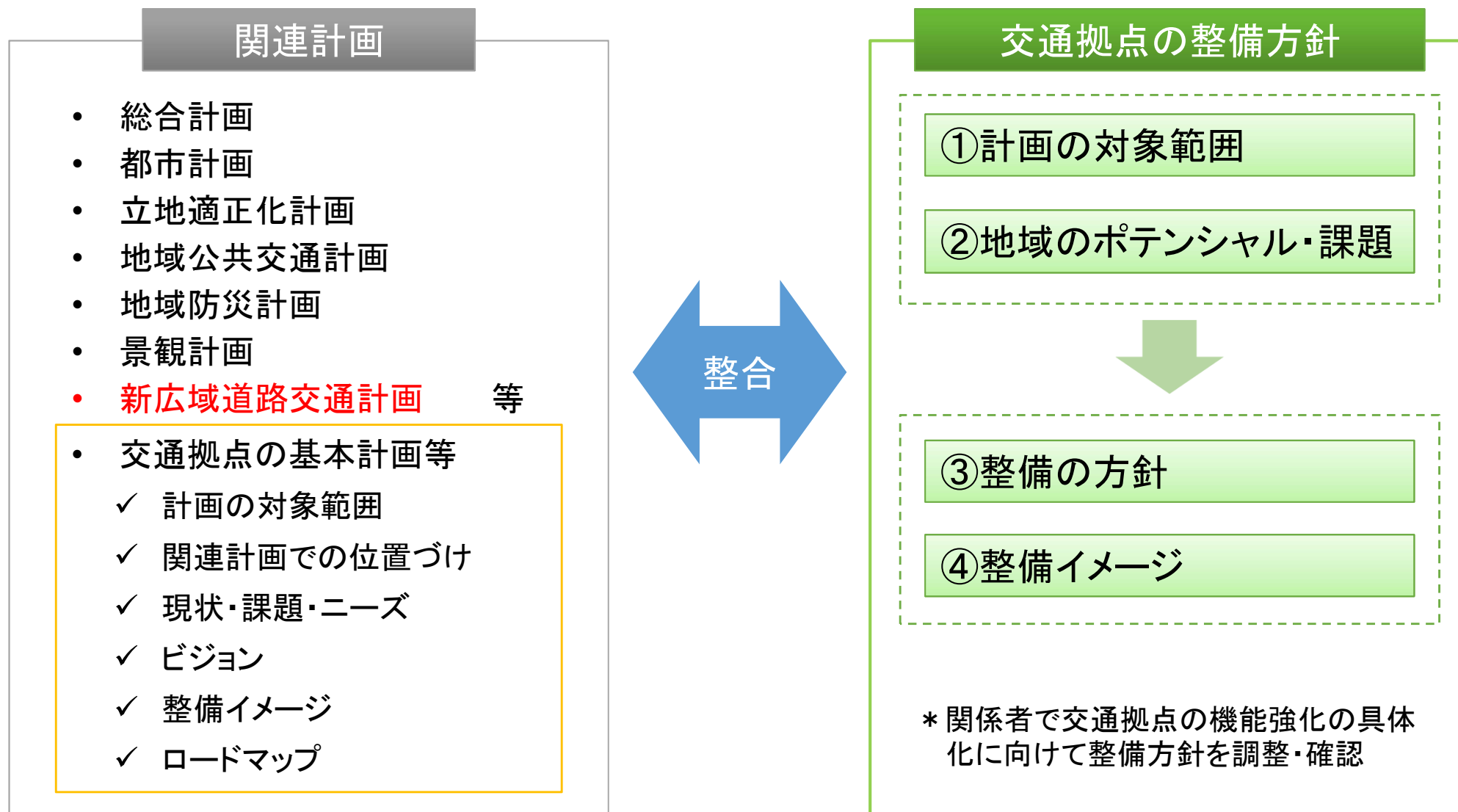
- 交通拠点の検討から事業実施までの流れを、「**構想**」、「**計画**」、「**事業化**」、「**管理運営**」の4つの段階に分けて整理する。
- 上位計画を踏まえた交通拠点の機能強化について、「**構想**」段階で大まかな整備方針を定め、「**計画**」段階では事業内容や官民の役割分担、スケジュール等を具体化して事業計画を取りまとめる。「**事業化**」段階で交通拠点の整備を進めつつ、管理運営に向けた準備を進める。また、「**管理運営**」段階では官民連携による管理運営を行いつつ、災害時の対応、新たなモビリティへの段階的な対応等を行う。
- なお、**検討の流れは一般化したものであり、すべてを道路管理者が主体となって行うものではない**。また、必ずしも構想段階から開始する必要はなく、**検討進捗を踏まえて途中からの開始や上流側への立ち回り等も想定されるものである**。



1. 「構想段階」での検討事項

交通拠点の将来像をみんなで考えよう！

- 構想段階では、自治体等がこれまでに作成した関連計画における交通拠点の位置づけや方向性を踏まえ、また、当該地域のポテンシャルや課題等の概要を把握した上で、交通拠点の機能強化に向けた整備方針を整理する。
- 関連計画との整合を図りつつ、これら**計画内容の具体化に向けて、主体となる関係者との間で整備方針を調整・確認**する。



1. ①計画の対象範囲

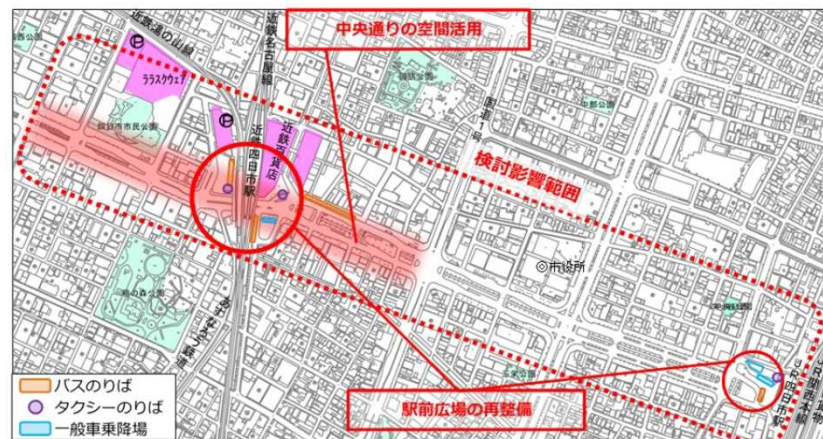
- 道路交通ネットワーク上の交通課題等のある交通拠点のうち、これら課題の解決に向けて、機能強化等の対策の具体化を検討する交通拠点を選定する。
- 当該交通拠点に係る関連計画上の位置づけ、道路交通ネットワーク上の立地、当該交通拠点の利用者の行動範囲等を踏まえ、**検討の対象となる範囲を大まかに設定**する。

- 道路交通ネットワーク上の位置づけや交通課題だけを考慮するのではなく、国土強靱化や地方創生等の視点、自治体における地域課題、さらには、交通拠点におけるまちづくりの動向等も考慮した上で、機能強化等の具体策を検討すべき対象となる交通拠点を選定する。
- 交通拠点の計画の対象範囲を設定する際には、関連計画上の位置づけ、道路交通ネットワーク上の立地のほか、当該交通拠点の利用者の行動範囲、周辺施設の立地状況等を考慮し、大まかな範囲を設定する。

<留意点>

- 当該交通拠点において、交通拠点の機能強化や周辺でのまちづくりの機運が高い地域において、これら取組と連携して計画を具体化することが望ましい。
- 今後具体化すべき計画としての対象範囲を設定するため、その設定にあたっては、自治体等の主な主体とあらかじめ調整を行う。
- 関連計画との整合性に留意する必要があるが、道路管理者として計画を具体化する対象範囲を絞り込んで設定することも考えられる。

関連計画の対象範囲の例（四日市(三重県)）



（「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」(平成30年12月、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想検討委員会)

整備方針の対象範囲の例（四日市(三重県)）



「近鉄四日市駅周辺交通結節点の整備方針」(令和2年9月)

1. ②地域のポテンシャル・課題

- 「①計画の対象範囲」で定めた交通拠点の整備方針を検討する前提として、**当該交通拠点を含む地域の特性について、ポテンシャルと課題の両面から**、関連計画や調査等を概観・参照して整理する。
- 交通拠点を含む地域の特性を的確に把握できるよう、交通や土地利用、自然条件、産業、文化、人口動態など幅広い観点から現状を確認し、特徴的な内容を整理する。

- 交通拠点の方針を検討する基礎情報として、地域の特性をポテンシャルと課題の両面から整理する。その際に、関連計画や調査等を概観して、特徴的な内容を整理する。
- ポテンシャルについて、立地特性や道路ネットワークとの関係、観光資源など、当該地域に固有かつ今後活用が期待できる内容を整理する。
- 課題について、モーダルコネクトや道路交通の円滑性、まちの賑わい等の視点から整理する。

＜留意点＞

- 地域の現状を確認するだけでなく、これまでの動向を踏まえて**将来見通しも確認する**必要がある。
- 地域のポテンシャルは、以降の整備方針を検討する際に**地域の独自性につながる重要な点**であることに留意し、丁寧に確認する。
- 関連計画や既存の調査を活用するだけでなく、必要に応じて、市民アンケートや民間事業者へのニーズ調査等を行うことも考えられる。

＜ポテンシャルや課題を整理する際の視点の例＞

ポテンシャル	<ul style="list-style-type: none"> ● 立地条件・アクセス性 ● 道路ネットワークとの関係 	<ul style="list-style-type: none"> ● 自然環境、観光資源、産業 ● 周辺施設の立地 	等
課題	<ul style="list-style-type: none"> ● モーダルコネクト ● 道路交通の円滑性 ● まちの賑わい、回遊性 	<ul style="list-style-type: none"> ● バリアフリー ● 災害時の対応 	等

ポテンシャル・課題の例（追浜(横須賀市)）

ポテンシャル

- 自動車や造船を中心とする産業が活発で、若い世代の人口が増加している地域
- プロ野球球団の拠点施設や、地元企業のスポーツイベント等、スポーツタウンとしての賑わい



課題

- 駅前広場が狭小で、バスやタクシーの乗降場が分散
- 駅周辺道路での交通混雑
- デッキ等がバリアフリー化されず、歩行者の回遊性に課題



1. ③整備の方針

- 「②地域のポテンシャル・課題」を踏まえて、交通拠点の機能強化に係る計画を具体化する際の拠り所となる整備の方針について、自治体等の関係者と調整して整理する。
- 整備の方針の整理にあたっては、まずは交通拠点におけるまちづくりの観点から大方針を定めた上で、地域のポテンシャルや課題を踏まえて、より具体的な整備の方向性を体系的に整理する。

- 交通拠点の機能強化に向けた整備の方針について、地域のポテンシャル・課題を踏まえ、また、自治体等の関係者との調整を踏まえ、まずは大方針を定める。
- 大方針に基づき、地域のポテンシャル・課題を整理した際の視点も考慮し、具体的な整備の方向性を体系的に整理する。

<留意点>

- 大方針は、地域のポテンシャルや独自性にも留意しつつ、当該交通拠点の将来像をわかりやすく端的に示すことができるものが望ましい。
- 地域の将来像を示す方針であるため、現状の課題のみに囚われず、将来の動向や新たな技術・サービス、データ活用等も想定し、未来志向で方向性を整理する。また、歩行者動線の最適化や災害時の対応についても道路管理者として積極的に検討する。
- 整備の各方向性について、それを実現するために道路管理者として取り組む内容や役割分担も大まかに想定し、また、自治体等の関係者と調整しておくことが望ましい。
- 整備の方向性を示す際には、必要な機能の確保に加えて、道路空間の立体的な活用、官民連携による整備・管理運営等の手段にも言及しておくことが望ましい。

四日市(三重県)の例

国・市の連携のもと、中央通り・国道1号と一体となった新たなバスターミナルを整備

まちづくりと連携し、モーダルコネクト(交通結節機能)を強化

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

- 乗り場の集約化による公共交通の利用促進
- 北勢地域の一大広域交通拠点化
- 将来的な新モビリティ乗り入れ
- デジタル化によるスマートバスタの構築

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

- 玄関口として高質で魅力的な都心空間
- 「歩く」を支える周辺の既存施設との接続性
- 楽しい・居心地の良い待合空間の実現
- 総合インフォメーション機能の充実
- 空間の高次利用による賑わいの創出

歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備

- シームレスな乗換の実現
- バリアフリーな交通拠点の整備
- 分かりやすい案内の充実
- 運行効率に配慮したバス停配置
- 天候等に左右されない快適な待合空間

防災機能の強化

- 帰宅困難者の受入れ拠点として活用
- 防災物資の備蓄機能
- 災害発生時の効果的な情報提供機能

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

- シビックプライドを醸成する絵になる景観
- 歩行者優先の回遊・滞留空間の確保
- 市民活動のフィールドとなる空間の確保

新たなモビリティや交通サービスとの連携

- 将来的な新モビリティ導入への対応
- MaaS等を活用した市内の回遊性向上ならびに公共交通の利便性向上
- ICTなどを用いた高度なサービスの提供

1. ④整備イメージ

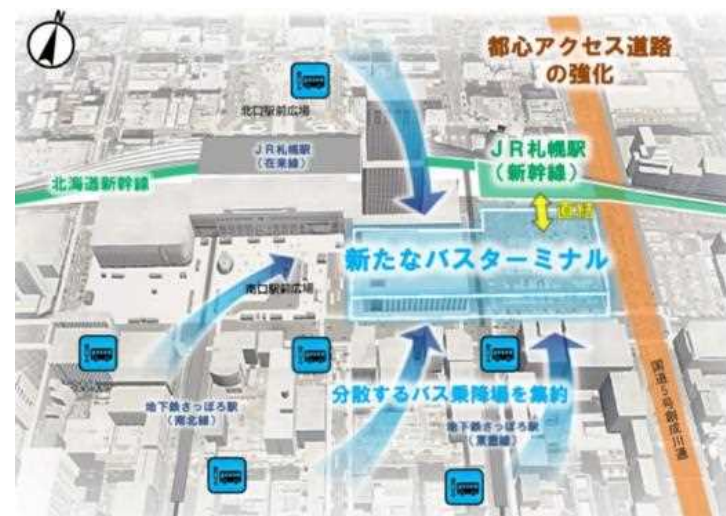
- 「①計画の対象範囲」や「③整備方針」で示す大方針等を踏まえて、**交通拠点が目指す将来像について、交通拠点を中心とした地図上にわかりやすく図示し、地域住民を含む関係者と共有する。**
- 具体的には、交通拠点や道路ネットワークの位置関係、交通ターミナルへのバス停の集約等によるモーダルコネクトの強化、交通拠点の周辺に立地する施設等を図示する。

- 整備方針に示した交通拠点が目指す将来像について、交通拠点周辺を俯瞰する地図上にわかりやすく図示した上で、関係者と共有する。
- 将来像について住民を含め広く関係者で共有することにより、関係者の一体感を醸成し、以降の計画検討を円滑化することが期待される。
- 具体的には、
 - ✓ 新たな交通ターミナルの位置
 - ✓ 道路ネットワークとの位置関係
 - ✓ 交通ターミナルへ集約するバス停の範囲
 - ✓ 周辺の施設や地域
 - ✓ 関連する事業
 等を地図上に図示する。

<留意点>

- 地域のポテンシャルや課題も含めて、関連する写真や参考事例の写真等を用いることにより、イメージをさらにわかりやすく示すこともできる。

札幌の例

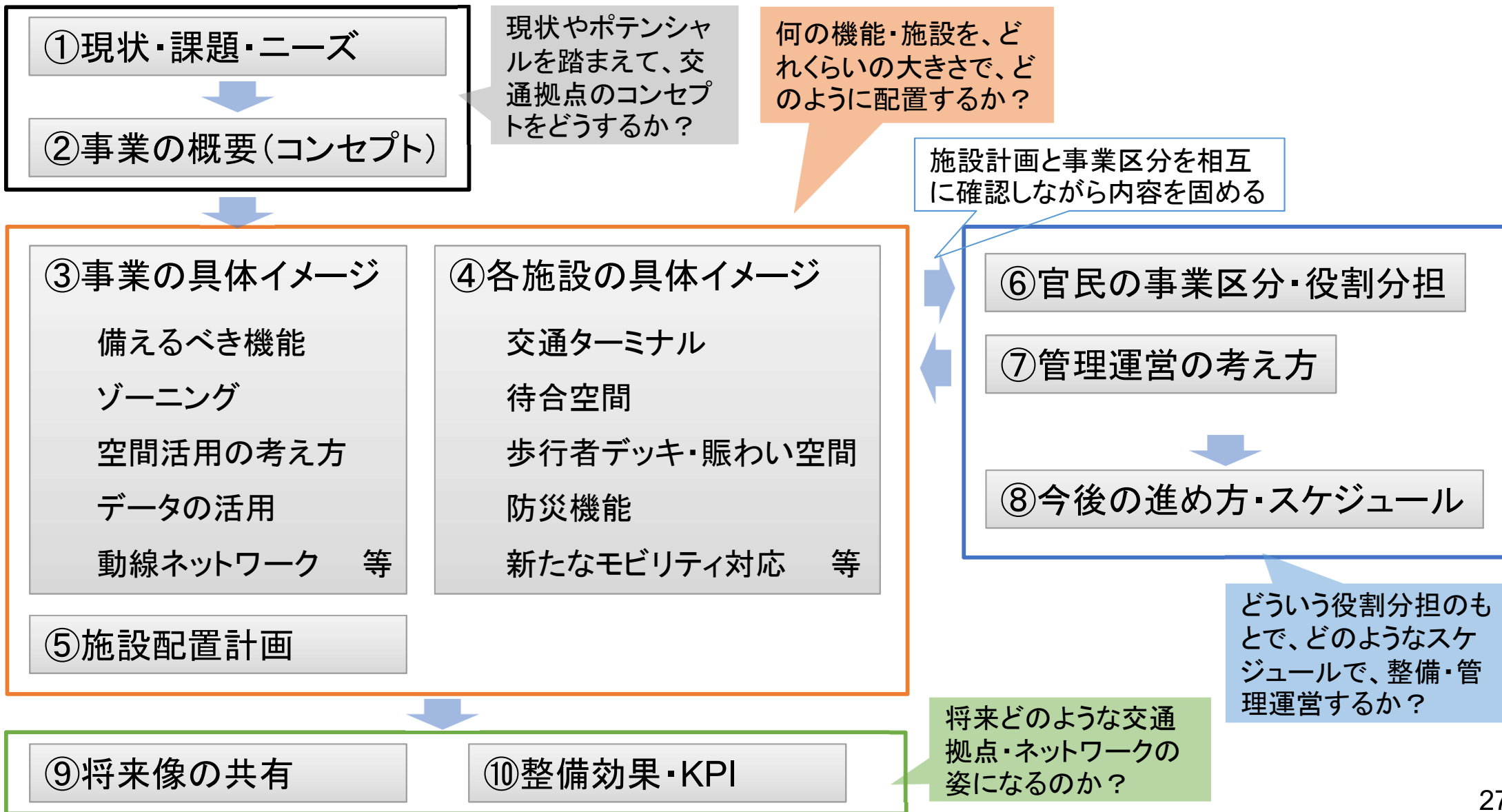


呉(広島県)の例



2. 「計画段階」での検討事項

- 計画段階では、検討対象となる**交通拠点における現状・課題等を踏まえて、対策として実施する事業を具体化する。**
- 事業の計画をまとめるにあたっては、備えるべき機能やゾーニング等を決めた上で、施設内容や配置等を具体化するとともに整備や管理運営の考え方、スケジュール、整備効果等についても整理する。



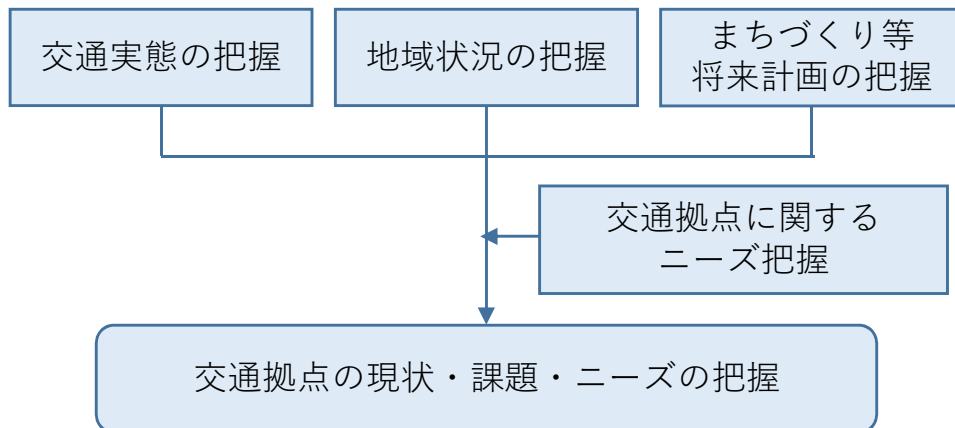
2. ①現状・課題・ニーズ

- 交通拠点における対策内容を検討するため、**交通拠点を含む地域の現状や課題・ニーズを具体的に整理する。**
- 現状・課題・ニーズとして、交通実態、地域の状況、まちづくり等の将来計画について既存の統計・調査等から把握し、さらに、必要に応じて交通拠点に関するニーズ調査等も実施した上で整理する。

- 交通拠点が備えるべき機能を検討する前提として、地域の課題やニーズを丁寧に整理する。
- 交通実態について、ネットワーク上の拠点の特性、公共交通の利用実態等を把握する。
- 地域状況について、交通拠点としての課題、防災上の課題等を整理する。併せて、まちづくりや地域公共交通等の計画上の位置づけを整理する。
- 交通拠点に関するニーズについて住民等へのアンケート調査等を通じて把握する。

<留意点>

- 交通拠点の現状を見る際には、道路交通ネットワーク、あるいは、まちづくり等の地域計画等、より広い視座から、ネガティブ・ポジティブ両方の側面を捉える必要がある。



神戸三宮の例

<現状>

- 関西の交通拠点
 - ・ 関西の交通のカナメとして機能
- 高速バス交通の要衝
 - ・ 高速バスにおいて、西日本のゲートウェイとして機能

<課題・ニーズ>

- 交通結節点としての課題
 - ・ 駅や中・長距離バス停が分散し相互利用の利便性が低い
 - ・ 円滑な歩行空間が確保できていない
 - ・ 待合空間が不十分
- まちや道路交通の課題
 - ・ まちの機能更新が進んでいない
 - ・ 一部の交差点で混雑が発生
- 防災における課題
 - ・ 退避空間の整備が不十分
 - ・ 災害時の一時滞在施設が不足

追浜(横須賀市)の例

- 道路・鉄道網の現況
 - ・ 国道16号・357号・京急線が、広域道路網・鉄道網として主要動線
- 駅周辺の施設立地状況
 - ・ 海側に大規模工場、駅の北側に高校が3校が立地
- スポーツタウン
 - ・ プロ野球球団やサッカーチームの施設があり、商店街と連携した様々なイベントを実施
- 上位計画・関連計画
- 交通・まちづくりに関する現況と課題
 - ・ 駅前交差点の交通阻害・事故発生
 - ・ 駅前広場の歩車錯綜
 - ・ バス・タクシー乗降場が分散
 - ・ 歩行者デッキ上の階段 等
- 防災に関する現況と課題
 - ・ 駅以南は急傾斜地が多く、南北に並行する国道と鉄道による相互ネットワークの補完が重要

2. ②事業の概要(コンセプト)

- 「①現状・課題・ニーズ」を踏まえて、交通拠点におけるまちづくりの一環として実施する官民の事業の概要として、**事業の対象範囲**や**取組の方向性**、**目指す将来像**や**コンセプト**等について、交通拠点を取り巻く関係者と調整の上、整理する。
- その際、道路交通ネットワークにおける当該拠点の位置づけにも留意する。

- 「事業の概要」では、計画段階で検討する対象範囲や事業のコンセプト等を整理する。
- 対象範囲は、交通拠点として一体的な範囲を設定する。
- コンセプトでは、目指すべき姿や整備方針を複数の視点から整理する。**視点として、交通結節点、人の回遊、地域のシンボル、災害時の拠点、未来の新たなモビリティ**等が考えられるが、**地域特性**にも十分に留意する。

<留意点>

- 計画の対象範囲には、周辺道路の空間を含めて整理する。また、対象範囲を踏まえ、交通拠点の計画の具体化にあたって連携すべき関係者を明確化する。
- コンセプトについて、現状・課題等や他の関連計画等との整合性に留意しつつ、体系的となるよう整理する。

計画の対象範囲 (神戸三宮の例)



コンセプト等 (神戸三宮の例)



2. ③事業の具体イメージ(ゾーニング)

- 「①現状・課題・ニーズ」を踏まえて「②事業の概要(コンセプト)」で示した交通拠点の将来に向けたコンセプト等に基づき、交通拠点を整備する際のゾーニングや備えるべき機能、空間の活用、歩行者や車両の動線ネットワーク等について具体化する。
- ゾーニングについては、関係者と連携し、土地利用や周辺施設の配置等も考慮した上で、交通機能、交流等機能のうち**配置が見込まれる機能の大まかな空間配置(集約・分散配置等)**について地図上で検討を行う。

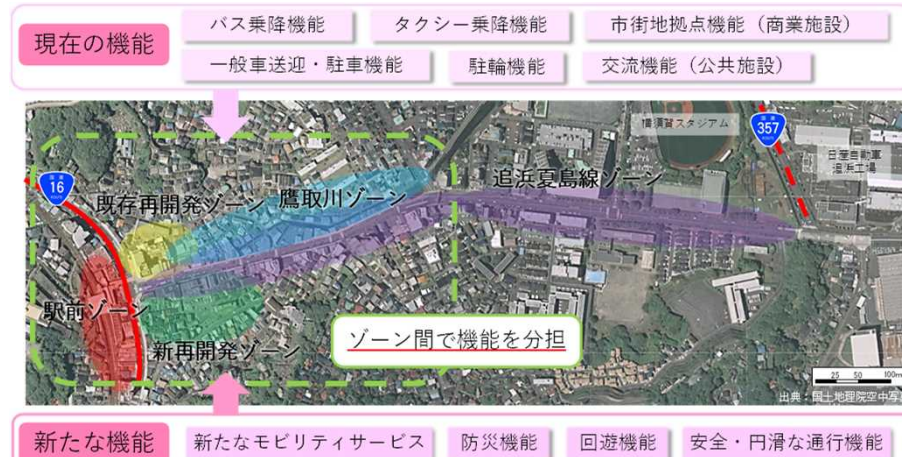
- 現状・課題・ニーズ、コンセプトを踏まえて、交通拠点として備えるべき機能や施設について、以下を考慮して、地図上に明示する。

- ✓ 周辺開発も含めた交通拠点の将来像(国際交流、未来型、コンパクト、機能集約)
- ✓ 都市機能の集積、地域の顔となるシンボリックな空間づくり
- ✓ 鉄道、高速バス、タクシー、自転車、さらには、次世代の新たなモビリティを含めたモーダルコネクトの強化
- ✓ 各交通モードをマネジメントし、災害時にも機能する拠点
- ✓ 歩行者動線ネットワークの最適化、賑わい空間の創出など人中心の空間づくり
- ✓ 貨客混載、荷捌き等、モノの結節点

神戸三宮の例



追浜(横須賀市)の例



<留意点>

- ゾーン間の役割分担、連携についても整理する。すべての機能を1つのゾーンに集約するのではなく、**ゾーン間で分担することにより、過度な集中による弊害を回避しつつ、回遊性の向上等も期待できる。**

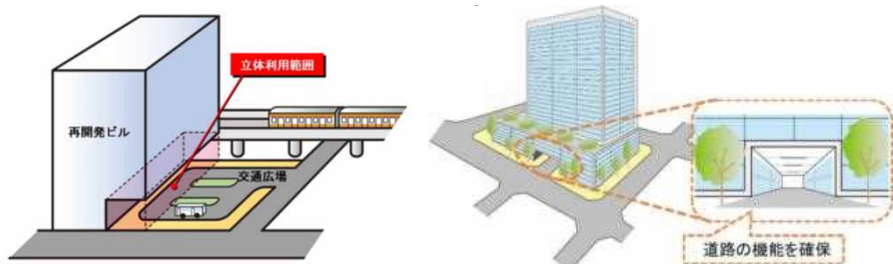
2. ③事業の具体イメージ(空間活用の考え方)

- 「①現状・課題・ニーズ」を踏まえて「②事業の概要(コンセプト)」で示した交通拠点の将来に向けたコンセプト等に基づき、交通拠点を整備する際のゾーニングや備えるべき機能、空間の活用、歩行者や車両の動線ネットワーク等について具体化する。
- 空間活用の考え方については、**周辺道路も含めて、立体的な空間を対象**として、道路の立体的な活用等の手法を駆使しつつ**官民連携による空間の確保・活用**を検討する。

- 交通拠点では、限られた空間を高度に有効活用することが求められるため、道路の上下空間を含めた空間全体の活用の考え方を整理する。
- 空間の共有や機能の連携、また、動線の連続性の観点も踏まえ、周辺の民間開発とも一体となった空間活用の考え方を整理する。
- 交通モード間の接続強化の観点から、各交通モードの拠点の配置を具体的に整理する。

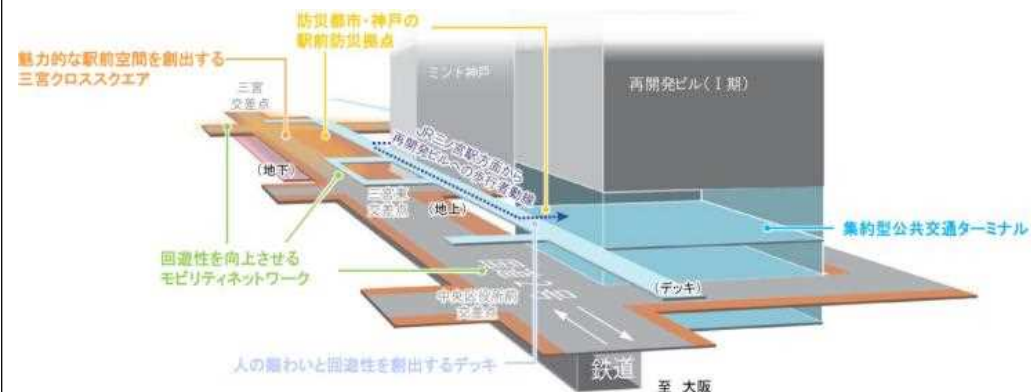
<留意点>

- 空間を平面的に捉えるだけでなく、**道路の上下方向も含めて立体的に捉えた上で考え方を整理する。**
- 空間活用の考え方について、備えるべき機能や施設、ゾーニング等と整合させる形で立体的に図示する。
- 立体的な空間活用の考え方を検討する際には、立体的な空間の整備や権利に係るスキームを念頭に整理する。
(立体道路、区分地上権、共有持分 等)

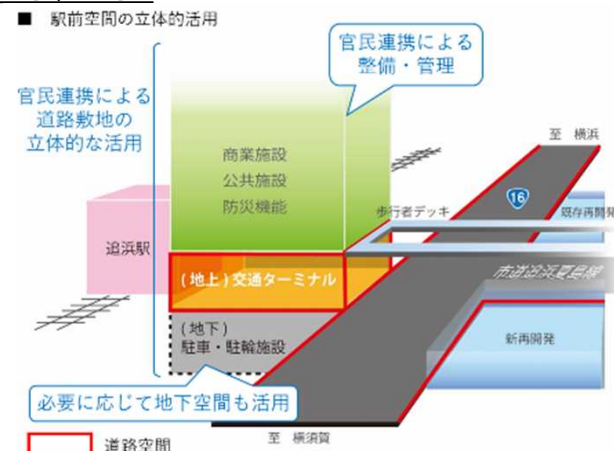


<参考:道路空間の立体的利用のイメージ>

神戸三宮の例



追浜(横須賀市)の例



*イメージであり、整備内容を決定するものではありません

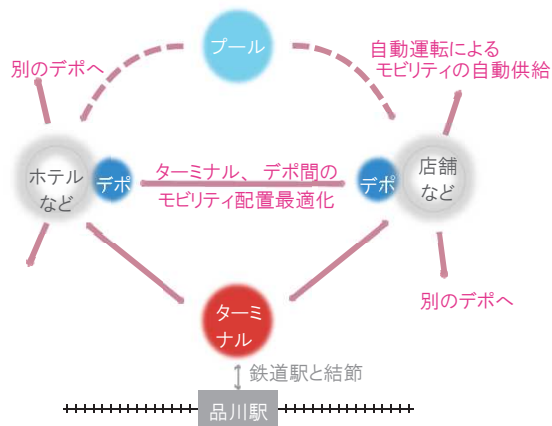
2. ③事業の具体イメージ(動線ネットワーク)

- 「①現状・課題・ニーズ」を踏まえて「②事業の概要(コンセプト)」で示した交通拠点の将来に向けたコンセプト等に基づき、交通拠点を整備する際のゾーニングや備えるべき機能、空間の活用、歩行者や車両の動線ネットワーク等について具体化する。
- 動線ネットワークについては、歩行者と車両(バス・タクシー・一般車両・荷捌き等)に分けて整理し、周辺道路も含めて、これらの縦・横動線の最適化、輻輳箇所の処理等を考慮して、効率的な施設配置を検討する。

- 交通拠点における歩行者や車両の動線ネットワークについて、関係者と連携し、全体として最適化が図られるよう縦・横動線の最短化や集約化を行いつつ、立体的(階層ごと)に整理する。
- 動線ネットワークを検討する際、動線の種類ごとに、つなぐ施設を明確化する。

<留意点>

- 交通拠点内外、施設内外を含めて、動線がシームレスにつながるよう、自治体と連携して施設管理者との調整を行う。
- 安全上の観点から、歩車分離を行うことが望ましい。また、歩行者動線のバリアフリー化に留意し、当事者参画により検討を進める。
- 歩行者の動線ネットワークを考える際には、移動する部分、溜まる部分、分岐・合流する部分などを戦略的に配置する。
- 将来の新たなモビリティのデポの配置も念頭に動線ネットワークを整理することが望ましい。



<参考:モビリティネットワークの考え方のイメージ(品川の例)>

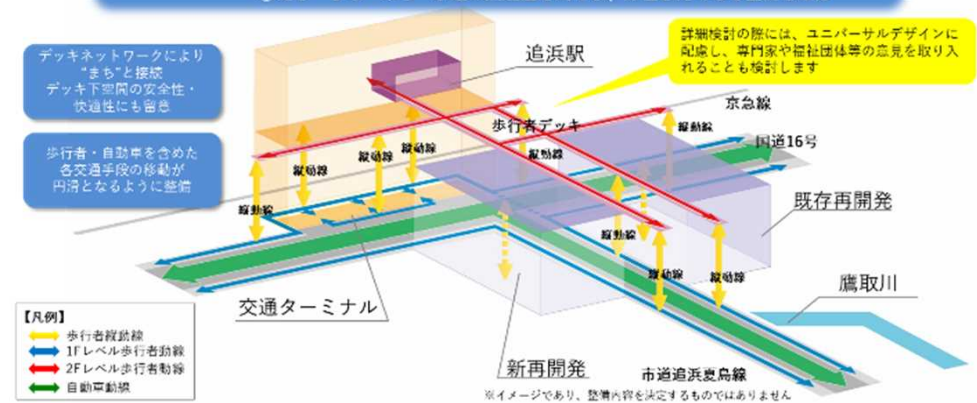
神戸三宮の例

■ 新たな中・長距離バスターミナル周辺における歩行者デッキと動線



追浜(横須賀市)の例

コンセプト: ①歩車動線を階層的に分離し、安全かつ快適な空間を確保
②えき・まち・みち・水辺の回遊性を向上し、滞在しなくなる空間を確保



※イメージであり、整備内容を決めるものではありません

2. ④各施設の具体イメージ(交通ターミナル)

- 「③事業の具体イメージ」で示した機能について、交通拠点に整備する施設として、その内容や規模、役割等を具体化する。
- 交通ターミナルについては、交通モード間を接続するとともに、災害時を含めてモビリティ・ネットワークをマネジメントするものであり、**交通拠点の核となる施設**であることに留意して検討を行う。
- その際、まちづくりと一体となって必要な機能を検討することとし、また、地域の顔としての外観・意匠に留意する。

- 交通拠点におけるモダルコネクトを実現する交通ターミナルについて、利用する交通モード、施設の機能や規模、施設内の配置、空間イメージ等を具体的に整理する。
- 交通拠点の位置づけや施設を利用する各主体(歩行者、交通事業者、ターミナル事業者、サービス事業者等)の視点を踏まえて施設の機能や配置等を整理する。

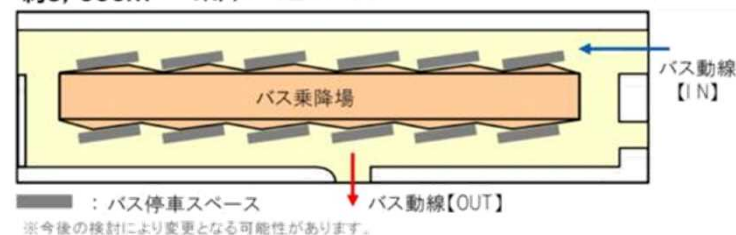
<留意点>

- 地域の拠点でもあることから、施設外観を含め、高いデザイン性を確保するよう留意する。
- 施設規模の算定にあたっては、現在の利用状況や交通事業者のニーズ等を踏まえ、**需要予測**を行う。
- 歩行者の動線は、交通ターミナルの外部との連続性、乗降場までのバリアフリー化等の配慮が必要である。
- 車の動線について、施設内の空間確保だけでなく、周辺道路への影響、出入口の円滑性等も考慮する。
- 官民連携による管理運営を見据えて、周辺開発計画や公共施設の整備と一体となった施設配置を検討する。
- 災害時の拠点として必要な機能や空間の確保に留意する。(代替輸送のための空間の確保、情報収集・提供、帰宅困難者一時受入れ、ライフライン等)

神戸三宮の例

<II期完成時>

約5,000m² 乗降: 12バス



追浜(横須賀市)の例



※具体的な交通ターミナルの整備内容は今後行う設計や関係機関協議等により決定予定

2. ④各施設の具体イメージ(待合空間)

- 「③事業の具体イメージ」で示した機能について、交通拠点に整備する施設として、その内容や規模、役割等を具体化する。
- 待合空間については、**滞留する多くの利用者の快適性を向上**するため、また、利用者への情報提供・発信を行うための空間であり、その具体化に向けた検討を行う。
- また、待合空間は災害時における拠点として活用できる空間となりうる点に留意する。

- 交通ターミナルに待合空間を設ける場合、空間内に設ける機能の内容や規模、施設内の配置、空間イメージ等を具体的に整理する。
- 利用者への情報提供・発信について、内容や手段を含めて具体的に整理する。

<留意点>

- 待合空間に求められる機能について、適宜ニーズ調査を行って具体的に把握する。また、**先行事例も参照して、待合空間の検討に反映**する。
- **サービス機能**については、**周辺施設の利用も想定**されるが、役割分担は予め明確にしておくことが望ましい。
- 待合空間に設置するベンチやトイレ、案内施設、サイン等の一連の設備について、高齢者・障害者等の利用に配慮して設置する。
- **ベンチやトイレ等は、先行事例も踏まえ回転率も考慮した上で、十分な数を確保**することが望ましい。
- 待合空間に併設する**サービス機能(飲食・物販、ロッカー、ATM等)**は、その**収益性も含めて十分に検討**する。
- 災害時のライフライン、データ活用等のため、待合空間においてはWi-Fi等の通信環境を確保する。
- 災害時の待合空間の運用について、**防災機能の一環で検討**する。

神戸三宮の例



<乗降空間>



<待合空間(2・3階吹抜け)>

呉(広島県)の例

■ 待合空間の導入機能の例

導入機能	内容
休憩	・ベンチ ・トイレなど
情報発信	・デジタルサイネージ(運行情報、観光情報) ・チケット売り場窓口 ・券売機(Paspyチャージ機能) など
付帯	・物販・飲食 など



2. ④各施設の具体イメージ(歩行者デッキ・賑わい空間)

- 「③事業の具体イメージ」で示した機能について、交通拠点に整備する施設として、その内容や規模、役割等を具体化する。
- 歩行者デッキ・賑わい空間については、**交通拠点内の各施設間をつなぐ歩行者の動線ネットワーク**を踏まえつつ、空間を立体的に捉えて必要な空間を生み出すことを検討する。
- その際、平常時のイベント等での活用、災害時の防災機能の確保の観点から管理運営の方法に留意する。

- 交通拠点内の施設間の歩行者動線ネットワークを踏まえ、歩行者デッキの配置し、また、動線の要所においては溜まり空間を設けることを計画する。歩行者デッキを通じて民間施設と接続し、賑わい空間を連携する。
- まとまったオープンスペースを戦略的に配置し、イベントの実施等、賑わい空間を創出することを計画する。
- 賑わい空間は災害時に帰宅困難者が一時滞在を行う等の利用も想定して、必要な設備や規模等を整理する。

<留意点>

- 歩車分離による安全な移動の観点から歩行者デッキの活用が考えられるが、動線のレベルによっては必ずしも2階である必要はない。
- 歩行者動線の最適化の観点から、歩行者デッキは多くの施設と同じレベルでシームレスに接続することが望ましい。その際、施設整備に伴う受益が周辺施設に広範に及ぶことから、関係事業者が相互に協力し、適切に費用を負担することが考えられる。
- 賑わい空間のデザインや日常管理、イベント等、民間ノウハウの活用方法を具体的に検討する必要がある。その際、施設維持管理等の公共貢献を前提とした占用手続の柔軟化が望ましい。歩行者利便増進道路(ほこみち)の活用も考えられる。

神戸三宮の例



呉(広島県)の例

■ デッキの導入機能

導入機能	内容
歩行機能	・シームレスな移動 ・ユニバーサルデザイン など ⇒ JR呉駅利用状況(利用者数)を考慮できるよう、空間的な余裕に留意
賑わい機能	・イベントスペース、オープンスペース ・休憩施設 など ⇒ 歩行者利便増進道路(ほこみち)の活用など、民間開発事業者の創意工夫に対応できるよう、空間的な余裕に留意
防災機能	・災害時の一時的な避難場所 ・帰宅困難者の受入空間 ・排水設備 など ⇒ 呉駅への一時避難想定人数(500人)を考慮 ⇒ 平常時は賑わいの場として機能している空間を、災害時には、防災機能の場として活用
次世代モビリティ乗り入れ機能	・次世代モビリティの走行空間、乗降空間 など ⇒ 次世代モビリティの規格に対応できるよう、空間的な余裕に留意

※今後の検討により変更となる可能性があります。

■ デッキの活用イメージ

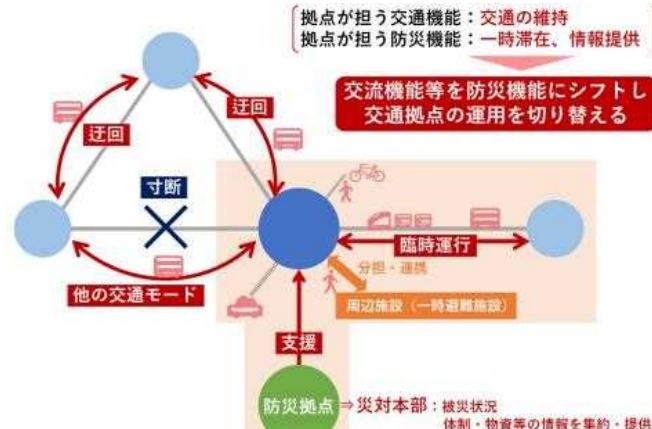
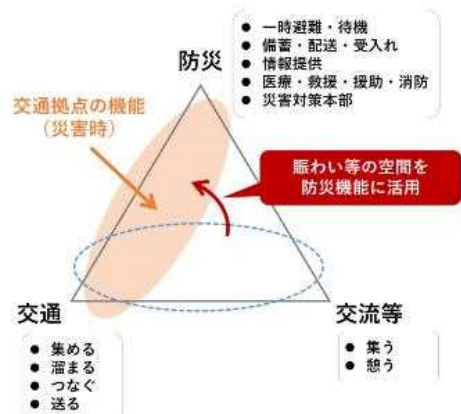
2. ④各施設の具体イメージ(防災機能)

- 「③事業の具体イメージ」で示した機能について、交通拠点に整備する施設として、その内容や規模、役割等を具体化する。
- 防災機能については、**臨時便の運行確保、各種情報の収集・提供、ライフラインの確保、帰宅困難者等の受入れ等**、具体的な対応について、自治体防災担当等との役割分担・調整の上、決める必要がある。

- 道路交通の果たすべき役割を踏まえ、災害時においても交通機能を確保するために、交通拠点に求められる役割とそのため必要な施設について、**交通ターミナル⇔交通拠点⇔広域ネットワーク等のスケールも考慮して整理する。**

<留意点>

- 交通機能の確保のために交通拠点に求められる役割や必要な施設については、自治体防災担当や交通事業者、周辺施設管理者等とも調整する。
- 災害時に特化した施設を設けるのではなく、**平常時に使用している施設(待合空間、賑わい空間等)や設備、備品を災害時に転用**することが望ましい。
- 防災機能に係る施設については、体制構築や運用ルールの整備、訓練等、マネジメントの一環で検討する。



<災害時における交通拠点の機能のイメージ>

<災害時における交通拠点の役割のイメージ>

神戸三宮の例

■ 災害時の帰宅困難者およびバスによる鉄道の代替輸送の様子



■ 導入する防災機能のイメージ



■ 新たな中・長距離バスターミナルへの導入を検討する防災機能

導入を検討する機能	機能の内容
バスターミナルを活用した帰宅困難者等の輸送	・帰宅困難者の鉄道等の代替輸送
多言語に対応した情報発信機器	・避難場所への案内誘導や避難所情報の提供



呉(広島県)の例

■ 呉駅での災害時の防災機能 (イメージ)



2. ⑤施設配置計画

● 「③事業の具体イメージ」で示したゾーニングや空間活用の考え方、動線ネットワーク、さらに、「④各施設の具体イメージ」での施設の内容や規模を踏まえ、交通拠点に整備する**各施設の具体的な配置について、立体的に検討**する。

- 交通拠点において整備する施設の内容、規模等を踏まえ、施設の配置や立体的な形状、空間構成について平面図・立面図にて具体的に図示する。
- その際、各交通モードの配置や動線、道路との接続関係等がわかりやすく図示する。

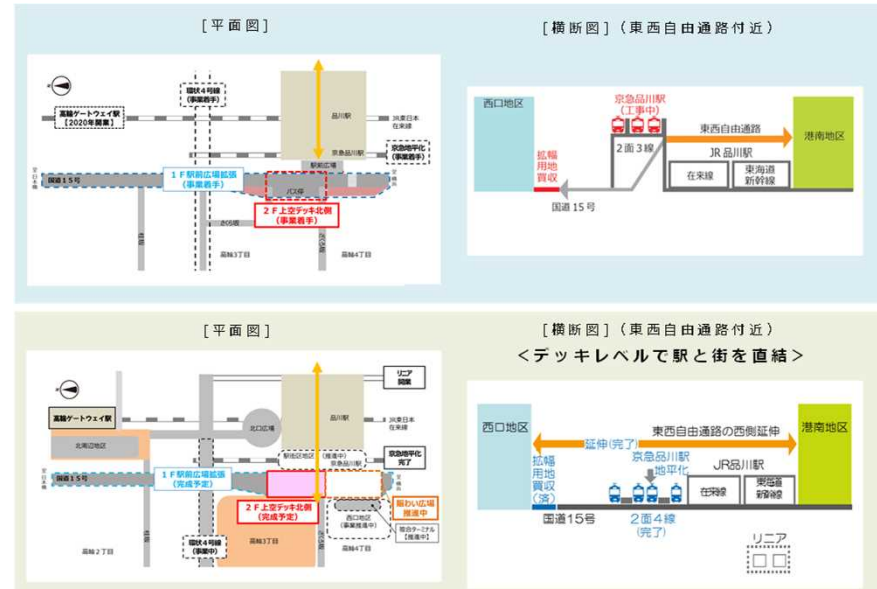
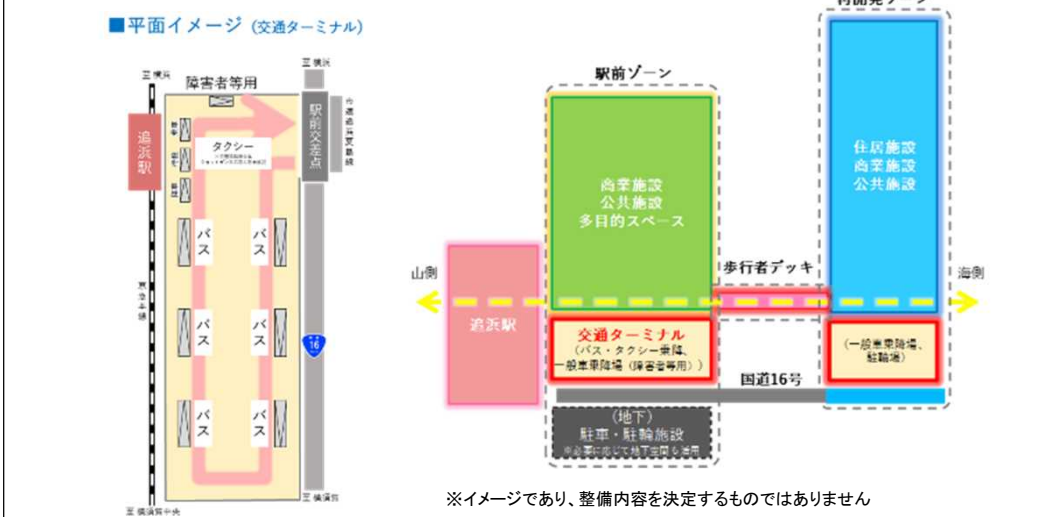
<留意点>

- 事業区分は、施設配置計画と併せて図示する。
- 段階的な整備を行う場合は、段階ごとに図示する。
- 「⑨将来像の共有」と併せて、パース等を活用して立体的に説明することも考えられる。

神戸三宮の例



追浜(横須賀市)の例



<段階整備をステップごとに平面図・横断面図で図示(品川の例)>

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

2. ⑥官民の事業区分・役割分担

- 交通拠点の整備における官民の役割分担の考え方を明確化した上で、「④各施設の具体イメージ」での各施設について、事業区分や事業手法を具体的に検討する。「⑤施設配置計画」で示した立体的な配置に対して整理するとわかりやすい。
- 官民の役割分担の考え方にあたっては、交通拠点における民間開発の動向や各施設の収益性等を考慮することが望ましい。

- 交通拠点には、多様な主体が関係しており、同時に複数の事業を進めることも想定されるため、事業の一体的な推進に向けて、道路事業を含め、事業区分や役割分担を明確化する。

<留意点>

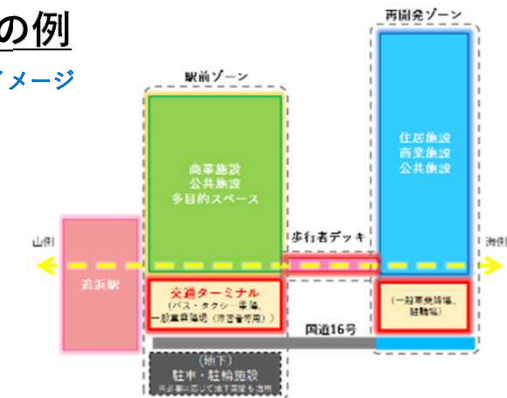
- 事業区分は、施設配置計画と併せて図示する。
- 官民の役割分担の考え方について、道路管理者は、まちづくりの公益性と施設の公共性を鑑み、まちづくりの具体化及び整備と連携することとし、収益性の高い施設については、民間資金の導入による施設整備と運営の最適化を図る。
- 官民連携を検討する前提として、需要予測等に基づく必要な経費、収益の見込みなどを試算することが望ましい。
- 市街地再開発事業と連携して施設整備する場合には、地権者等による再開発組合が整備する再開発ビルの保留床を取得する方法も考えられる。
- PFI等により民間事業者等と一体となって施設として整備を行う場合、民間事業のノウハウ、コスト管理と収益のバランスを図りつつ、事業の成立性を高められるスキームとして民間事業者が事業を提案する公募提案方式の採用が考えられる。

神戸三宮の例



追浜(横須賀市)の例

■立面的イメージ



主体	事業区分
国	交通ターミナル、一般乗降場、歩行者デッキ等
市	公共施設、多目的スペース、駐輪場、歩行者デッキ等
民	駅ビル・再開発ビル(商業施設、住居施設、駐車場)、歩行者デッキ等

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

2. ⑦管理運営の考え方

- 「⑥官民の事業区分・役割分担」も踏まえ、交通拠点に整備にする各施設の供用後における管理運営の考え方を具体化する。
- 官民連携による管理運営を想定する場合、各施設に対して求められる役割を適切かつ継続的に確保する観点から、さらに、公共性の確保や災害時の機能確保等の観点から、**管理運営を担う組織や財源、マネジメント方法等を検討**する必要がある。

- 多岐に渡る交通拠点の管理運営に係る業務について、道路管理者だけでなく、官民連携で行うことが不可欠であり、そのための役割分担や運営方法を具体的に整理する。

<留意点>

- 管理運営における体制を考える上で、道路管理者は主体的に関与することが求められる。

- 一般的なPPP/PFI手法の活用にとどまらず、**様々な側面での官民連携の可能性を検討**する。例えば、民間事業者の収益の還元をもって、日常的な管理運営、維持等を行うことが考えられる。

- 民間事業者による管理運営を行う場合には、**安定的かつ長期的なサービス提供にも留意し、管理運営における費用負担や収益性について現実的な試算を行う。**

<官民による役割分担のイメージ>

民設民営 (ex.民間駐車場、再開発ビル等)

・運営ノウハウ、最新の技術の導入、社会情勢へのスピード感ある対応

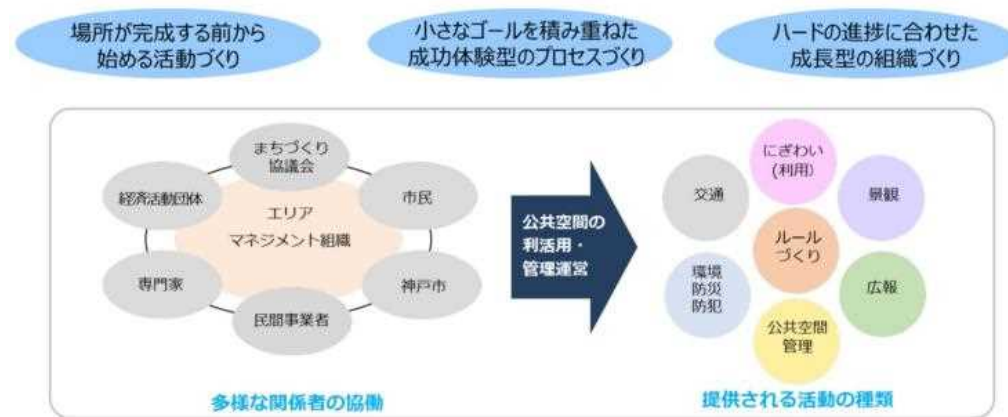
公設民営 (ex.駅周辺のターミナル、役所/複合施設等)

公共:制度の整備、事業スキーム整備
民間:運営ノウハウ、最新の技術の導入、社会情勢へのスピード感ある対応

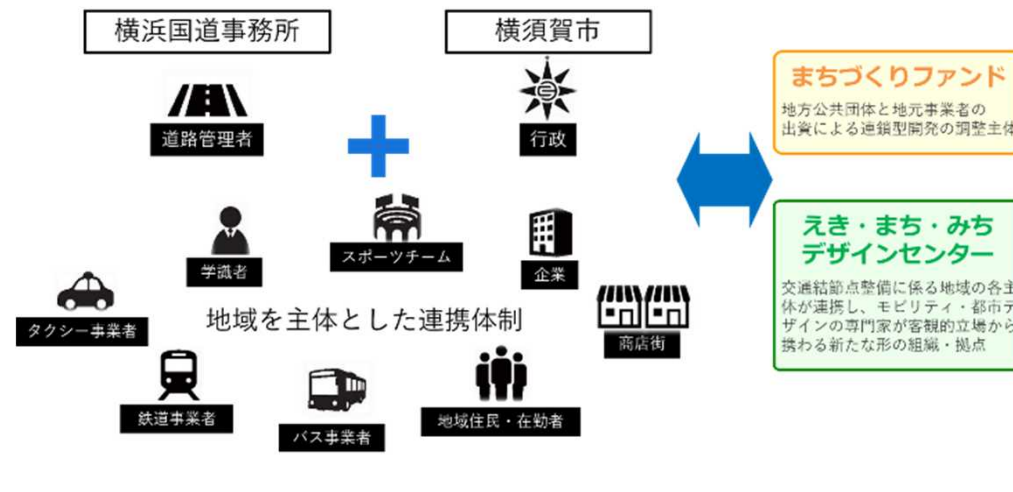
公設公営 (ex.道路空間内等)

・公共による整備/運営・維持管理
※将来、公共空間において、民間が整備/運営することも想定

神戸三宮の例



追浜(横須賀市)の例



2. ⑧今後の進め方・スケジュール

- 交通拠点に整備する施設の内容や規模、**関連する周辺開発等を踏まえ、以降のスケジュールを整理する。**
- その際、施設の段階的な供用や、将来のモビリティの変化を踏まえた対応等にも留意する。
- 整備・管理運営の事業区分等を踏まえ、官民連携に係る調整、体制構築、ルール^⑨の検討等についても併せて整理する。

- 交通拠点における整備内容(周辺再開発事業等を含む)について全体的なスケジュールを整理する。
- 段階的に整備する場合には、**事業ごとにステップを分けた上で、各ステップの時期と整備状況(公共交通の配置、動線ネットワークを含む)を整理する。**
- スケジュールと併せて、今後の検討課題(連携内容の調整、体制構築、ルール整備等)についても整理する。

<留意点>

- 特に民間事業との連携を考える上で、スケジュールは可能な限り具体化することが望ましい。
- 「⑨将来像の共有」と併せて、時系列で整備イメージを整理することも考えられる。



現在 → 将来
周辺事業と事業進捗を調整することで、段階的に空間を活用するとともに、連鎖型開発を実現

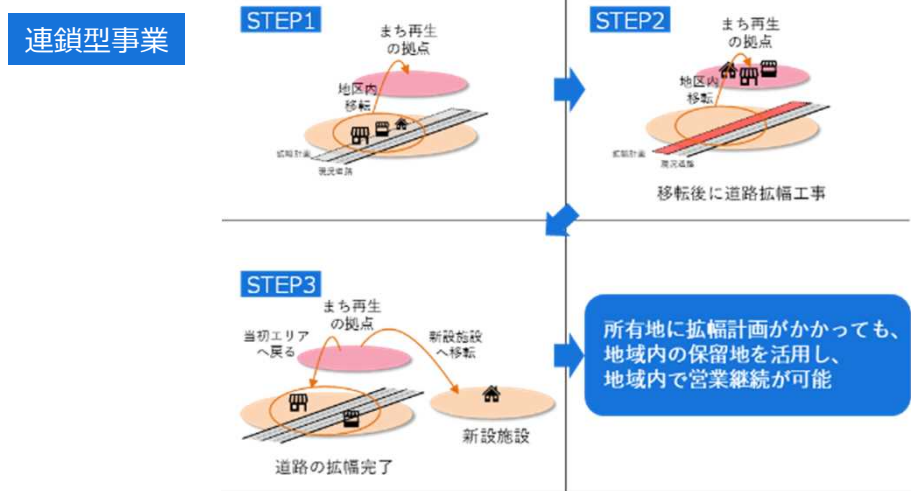


<時系列でイメージを提示(追浜の例)>

神戸三宮の例

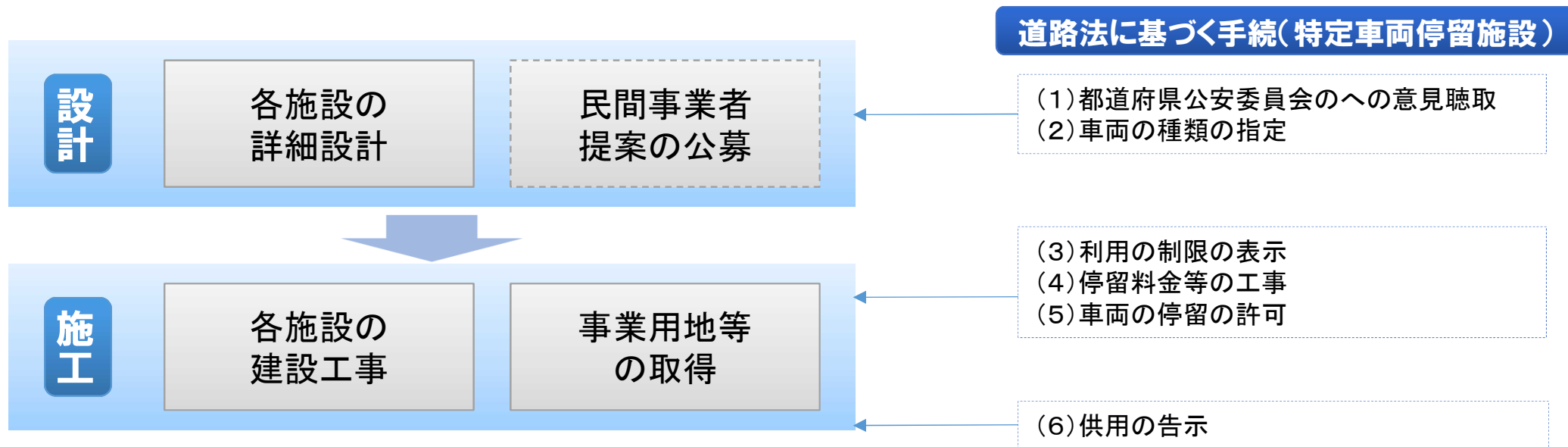
年度	2019	第1段階:2020~2026頃	第2段階:2027~2030頃	第3段階:将来
マイルストーン		高層ビルI 供用 CS集積の 増減減少	高層ビルII 供用 CS集積の 完成	CS完成
神戸三宮駅前空間整備	基本計画 【中長期のため】	公表 事業計画 公表 事業計画		
(1) 魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア		検討・設計・工事	暫定供用	暫定供用
(2) 人の賑わいと回遊性を創出するデッキ		検討・設計・工事	供用	
(3) 集約型公共交通ターミナル	中・長距離バスターミナルⅠ期	検討・設計	工事	供用
	中・長距離バスターミナルⅡ期	検討・設計・工事		供用
	新たなモビリティの拠点	検討・設計	工事	暫定供用
(4) 防災都市・神戸の駅前防災拠点	集約型公共交通ターミナル内	検討・設計	工事	暫定供用
	三宮クロススクエア(CS)		検討・設計・工事	暫定供用
(5) 回遊性を向上させるモビリティネットワーク		検討・設計	工事	暫定供用

追浜(横須賀市)の例



3. 「事業化段階」での検討事項

- 事業化段階では、計画段階で整理した施設計画や事業区分等に応じて、**交通拠点の機能強化に係る設計や施工を行い、実際に事業を進める。**
- 事業を進めるにあたって、道路管理者単体ではなく多様な主体との連携によりまちづくりの一環として施設整備を行うことが求められ、また、その際には**再開発事業など都市開発に係る事業スキームと連動して検討を進めることが求められる。**
- また、地域の顔であり賑わいの中心でもある交通拠点の整備にあたって、必ずしも仕様どおりではなく、**民間事業者による提案を積極的に採用**するなど、質の高い空間づくりが求められる。



「事業化段階」における官民連携

連携項目	官民連携の具体イメージ
モビリティサービス等の事業の提案	次世代モビリティサービスに係る事業提案 等
設計デザインの提案	交通ターミナル・歩行者デッキ・オープンスペースの設計コンペ 等
民間資金・ノウハウの活用による施設整備等	PPP/PFI、コンセッション制度 等
民間事業者と共同での施設整備等	市街地再開発事業、土地区画整理事業、合築(道路一体建物) 等

3. ①官民連携(事業・設計に係る提案公募、PPP/PFI)

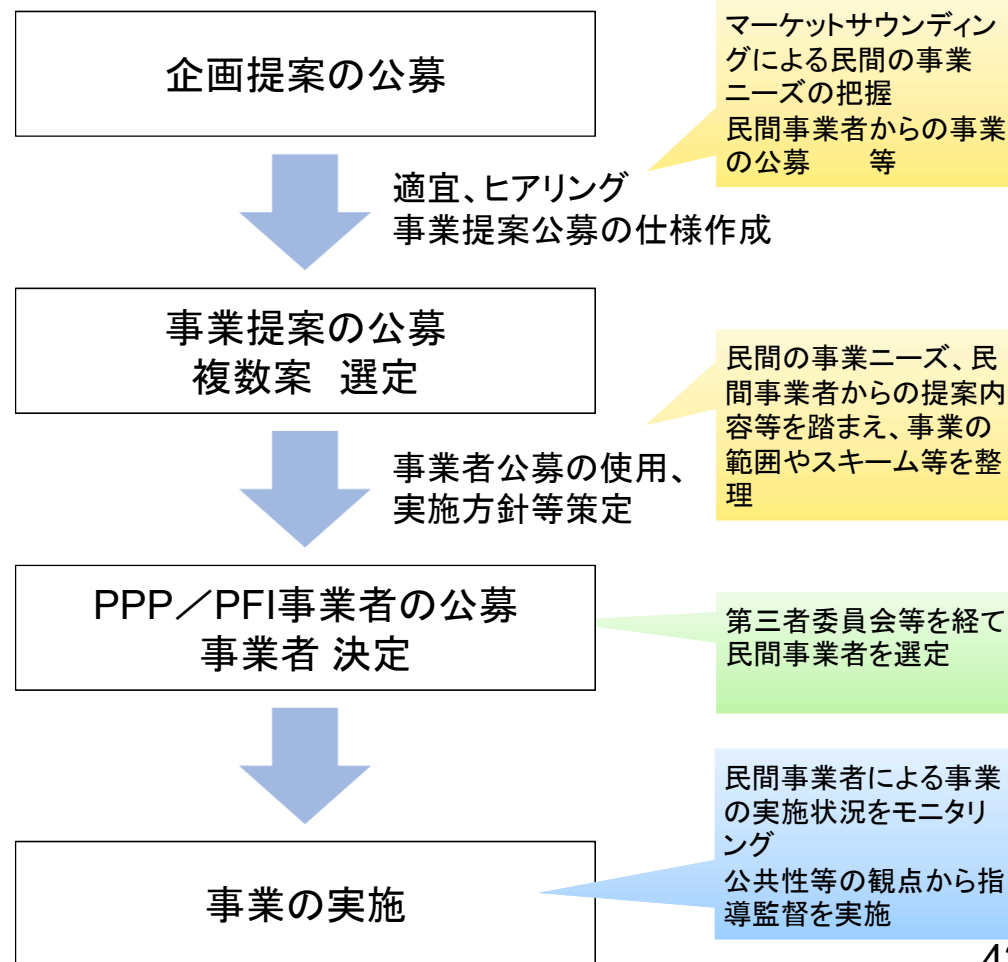
- 事業化段階における官民連携の取組として、交通拠点において行うモビリティサービス等の事業、交通ターミナル等の**施設**の**設計等においてアイデアを公募**する場合がある。
- 施設の設計施工(あるいは管理運営)において**民間事業者の資金やノウハウを活用する事業手法を採用**する場合がある。
- 官民連携による交通拠点の整備にあたっては、官民の役割分担の考え方を整理した上で、事業の採算性や継続性も考慮し民間事業者が提案する際の制約条件や裁量の範囲を明確にする。

- 交通拠点における次世代モビリティなど新たな技術・サービスに係る事業、収益性の高い事業等について、民間ノウハウや資金を活用したスキームの採用が有効である。
- 事業の上流段階において当該交通拠点における事業ニーズや実現性の高い事業内容等について、また、設計段階において地域特性に応じた高質な空間デザインを目的として、民間事業者の提案を公募することが考えられる。
- 公募する段階であらかじめ評価基準を公表し、また、公募民間事業者から提案を評価・選定では公平性・透明性の観点から第三者による評価を行い、評価結果は公表する。

<留意点>

- 設計に係る民間事業者の提案は、事業手法に関わらず、求めることができる(デザインコンペ等)。
- 有益な提案を受けられるよう、**公募する際には、事業の採算性や継続性も考慮し、提案する際の制約条件や裁量の範囲を明確にする**。また、事業の公共性等に鑑み、事業者を選定する際には、**経営の安定性、災害時の対応、管理運営のノウハウ等を考慮する**。
- PFI事業の検討には金融、法務等の専門知識も必要なため、外部のアドバイザーの支援を受けて検討することも考えられる。

<次世代交通ターミナル(品川)の例>



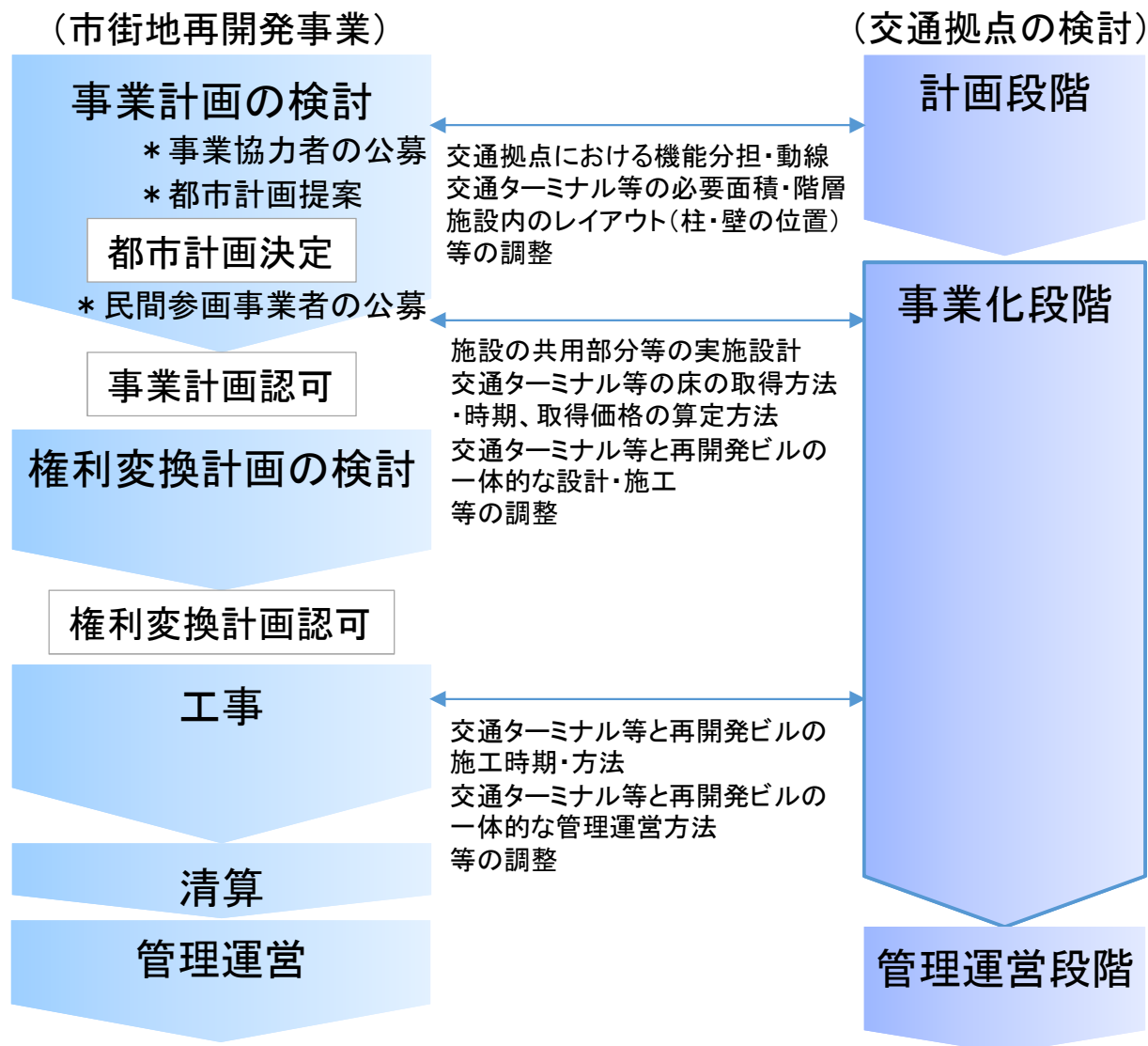
3. ②市街地再開発事業による施設整備

- 官民連携により施設整備を行う手法の一つとして市街地再開発事業による方法があり、その場合に**道路管理者は再開発ビル内の必要面積分の床を取得し、道路区域を立体的に設定**する方法がある。
- 市街地再開発事業による施設整備を行う場合、再開発ビルに係る設計・施工に交通ターミナル等の諸条件を的確に反映できるよう、再開発ビルに係る検討進捗に合わせて交通ターミナル等の検討を進める。

- 鉄道駅周辺など土地が限られる地域において、複数の地権者まとめて、都市空間を高度に活用する手法として市街地再開発事業があり、交通拠点の施設整備にあたって当該手法が採用される場合がある。
- 市街地再開発事業により施設整備を行う場合、交通ターミナル等の諸条件を的確に反映できるよう、再開発ビルの検討進捗と合わせて相互に調整を行う。

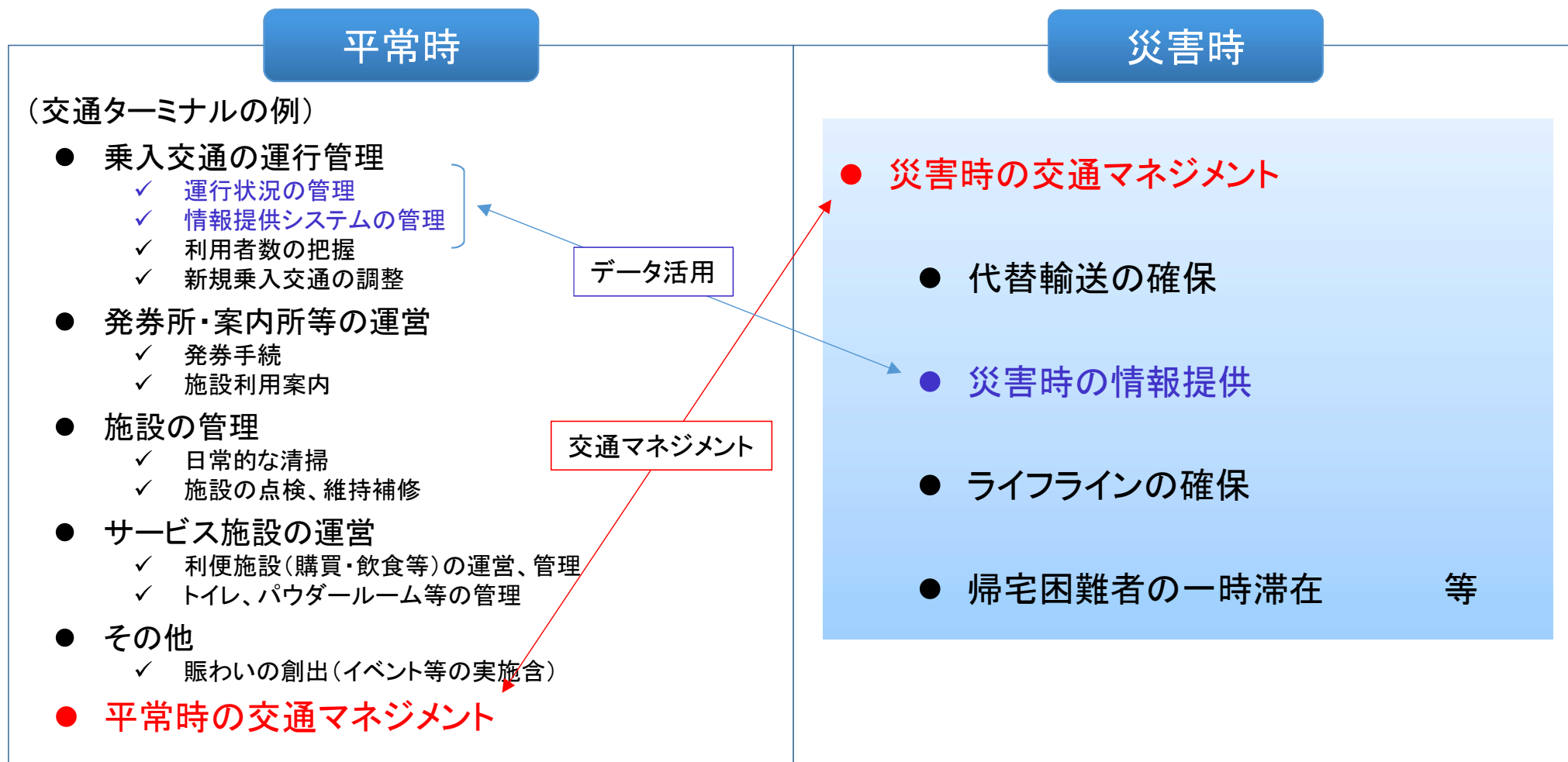
<留意点>

- 市街地再開発事業と連携することにより、当該事業の枠組みにおいて、地権者との調整や施設の整備、管理運営等が行われるというメリットがある一方、道路管理者として必要な調整を時機を逸せず実施する必要がある。
- 交通拠点に係る計画段階から再開発ビルとの調整を行うが、施設内のレイアウト(柱や壁の位置等)について手戻りが無いよう早い段階で固めておく必要がある。
- 再開発ビル全体と意匠の統一を図る観点から、発注方法等の工夫が必要である。



4. 「管理運営段階」での検討事項

- 管理運営段階では、事業化段階で整備した交通ターミナル等の施設について、計画段階で想定した機能を発揮して整備効果が発現し目指す将来像が実現されるよう、**適切に管理運営を行うとともに継続的にKPIのモニタリングを行う。**
- 交通拠点の管理運営を行う際には、道路管理者として道路ネットワークのマネジメントの一環としてデータ等を活用して取り組むのはもちろんのこと、エリアマネジメント、モビリティマネジメントの観点も考慮する必要がある。
- また、管理運営において、災害時の交通機能の確保等も重要であるため、平常時から体制構築等を進める必要がある。



4. ①災害時に備えた平常時の体制構築等

- 地震による鉄道の運休等に際して交通拠点に多くの人滞りが見込まれるため、災害時においても交通機能を確保する等の対応を関係者と連携して行うことが求められる。
- 災害時において関係者と適切に連携して対応できるよう、あらかじめ**平常時から体制を構築し、災害時を想定した役割分担や対応方針等を定め、交通マネジメントの取組**を行う。

- 災害時においても交通機能を確保する等、災害時の交通マネジメントを適切に実施できよう、平常時において交通マネジメントの取組を実施する。
- まずは、災害時交通マネジメントを行う際に連携が必要となる関係者を想定して、あらかじめ体制を構築する。
- その上で、災害時を想定した役割分担や対応方針等を定め、道路管理者としての取組を明確化する。
- 併せて、情報収集・提供の高度化や総合訓練等の平常時の交通マネジメントの取組を行う。

<留意点>

- 災害時に設置される災害対策本部等は総合調整機関であるため、これら組織との連携を確保しつつ、**災害時交通マネジメントを機動的に実行できる体制を構築**する。
- 構成メンバーは、交通拠点の特性に応じて増減することができる。
- 定期的に訓練や計画の点検を行う等、**平常時において密な関係性を構築・継続**できるよう留意する。

<災害時に備えた体制構築>

構成メンバーの検討・調整

- ✓ 道路管理者(国、自治体、公社、NEXCO等)
- ✓ 国(運輸、経済)
- ✓ 自治体(都市、交通、危機管理担当、教育委等)
- ✓ 警察、消防
- ✓ 交通事業者(鉄道、バス、タクシー、フェリー等)
- ✓ 周辺施設管理者
- ✓ 経済団体(商工会議所、観光協会等)
- ✓ 地域住民(自治会等)
- ✓ 学識経験者

等

災害時を想定した準備

- ✓ 災害時における役割分担・対応方針の明確化
- ✓ 平常時の交通マネジメントの取組み

情報収集・提供の高度化	<ul style="list-style-type: none"> ・AIによる交通量リアルタイム観測 ・関係機関保有データ共有 ・通行止め情報共有 ・交通情報の提供
交通マネジメントの企業・住民への浸透	<ul style="list-style-type: none"> ・継続的広報の実施 ・交通結節点の情報提供強化
通勤交通強靱化に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤交通強靱化に向けた取組み社会実験 ・通勤交通強靱化訓練
災害時交通マネジメント総合訓練	<ul style="list-style-type: none"> ・被災想定に基づく机上訓練 ・情報提供・共有訓練

附 属 編

- 技術基準
- 事例集
- 関連法制度

- 特定車両停留施設を構成する以下の部分について、構造及び設備の技術的基準を道路法省令で規定。

特定車両用場所

誘導車路 (車両が走行する車路)

操車場所 (車両が転回等する場所)

停留場所 (車両を停留させる場所)

その他の特定車両の通行、
停留又は駐車のために供する場所

旅客用場所

乗降場 (旅客が車両を乗降する場所)

旅客通路 (乗降場と外部、又は乗降場同士の
連絡路)

その他の旅客の用に
供する場所(待合所 等)

その他設備

排水設備

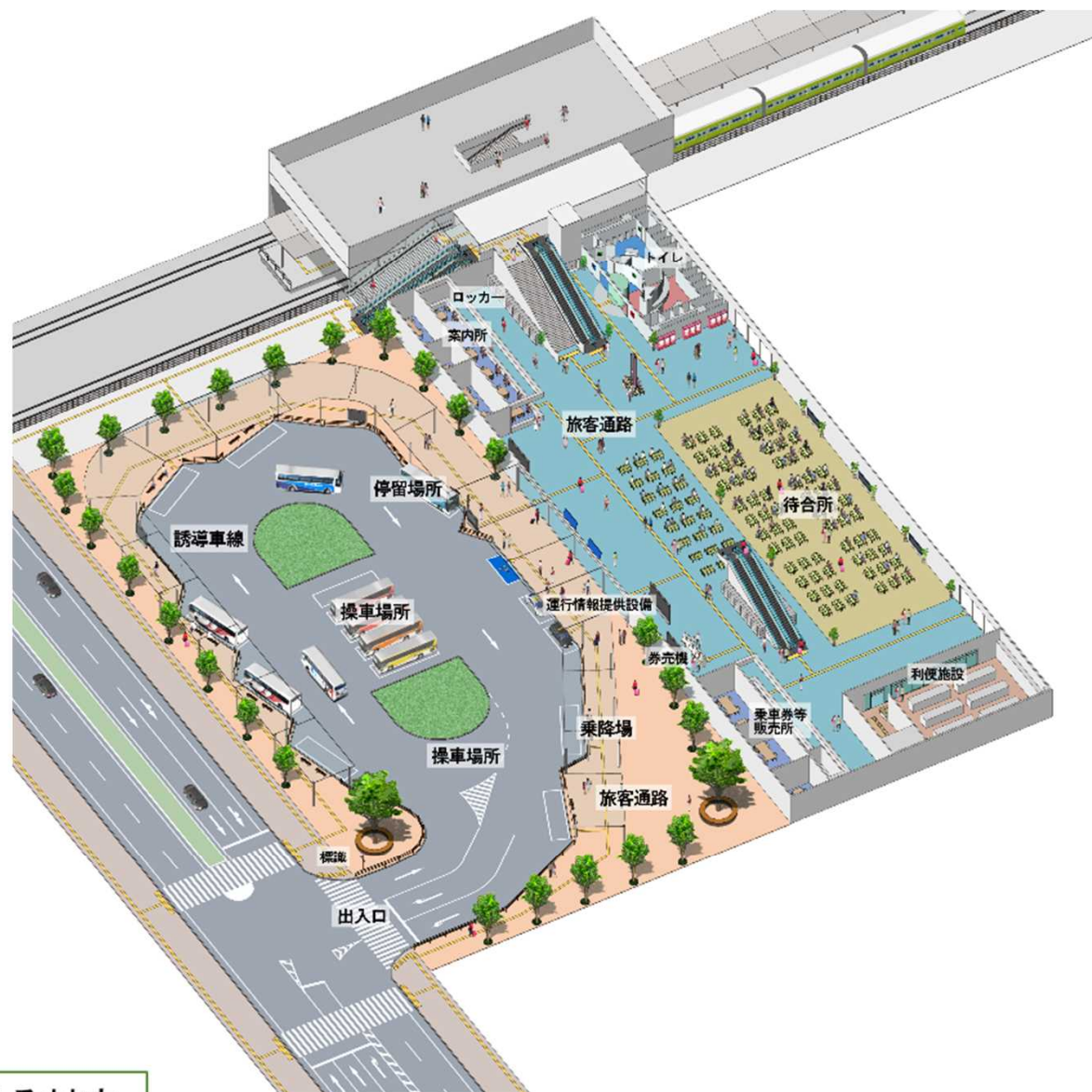
換気設備

等

施設特有の機能

交通結節機能の高度化

災害時における対応



交通結節機能の高度化のための構造

- 交通結節点においては、旅客の利便性向上のため、鉄道等との円滑な乗継ぎを確保することが重要。
- 分散するバス停の集約による移動距離の短縮や、周辺施設と歩行者動線のレベルを合わせることによる垂直移動の負荷削減といった、交通モード間の乗継ぎの円滑化が必要。

基準

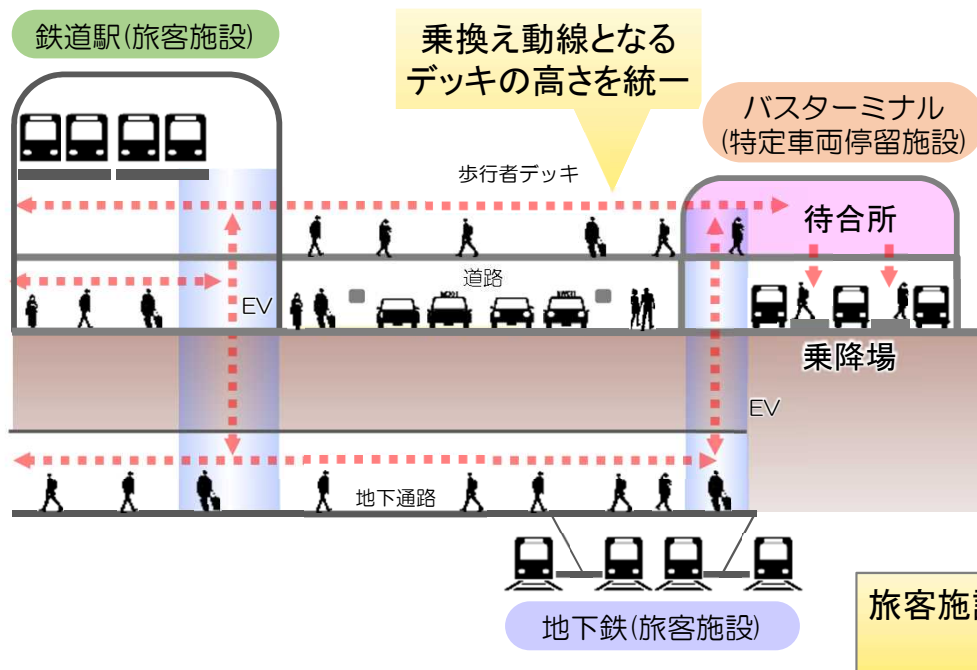
○鉄道その他の公共交通機関を利用する旅客のための施設(旅客施設)に隣接もしくは近接等する特定車両停留施設は、交通結節機能の高度化を図るため、当該施設と旅客施設との間を往来して公共交通機関相互の乗継ぎを行う旅客の利便の増進に資するよう旅客用場所を配置すること等、適当な方法により、当該旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造とするように努める。

【旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造のイメージ】

- ▼エレベーターにより縦動線を集約するとともに、歩行者デッキの整備より、乗換動線の高さを統一し、バスターミナルに円滑にアクセス

【旅客の利便性等を考慮した旅客用場所の配置イメージ】

- ▼鉄道駅(旅客施設)からの動線上の近接した位置に便利施設と旅客場所を配置して利用者の利便性に配慮



災害時対応のための構造及び設備

- 災害が発生した場合、鉄道駅等の周辺には多くの人々が滞留し、また、多くの帰宅困難者も発生することが想定されるため、周辺施設と連携・機能分担しながら、帰宅困難者への対応を行うことが必要。
- 帰宅困難者の一時的な受け入れや、近隣の避難場所の情報、公共交通機関の運行情報等の提供が必要。

基準

- 災害が発生した場合において、当該特定車両停留施設及びその周辺の旅客を一時的に滞在させる構造とするように努める。
- 旅客の移動のための交通手段に関する情報、指定避難所の場所に係る情報等を提供するための設備を設けるように努める。

【旅客を一時的に滞在させる構造(イメージ)】

- 待合空間や広場空間について、災害時には当該施設に滞留する帰宅困難者等の一時的な受け入れ空間として活用する。
- 帰宅困難者等の一時的な滞在に必要な、食料、水、毛布等を備蓄できるスペースを確保する。

▼(品川駅西口の交通広場(イメージ))



▲(神戸三宮駅前空間の待合空間(イメージ))

(一時滞在施設の概要)

設置時期	発災から72時間(原則3日間)程度まで運営
目的	帰宅困難者の受入
支援事項	食料、水、毛布又はブランケット、トイレ、休憩場所、情報等

出典：一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン H27.2.20
(首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議)を参考に作成

【旅客に情報を提供するための設備(イメージ)】

- バスの運行情報や遅延等の情報を待合い室等に設置したデジタルサイネージに表示
- 災害時には、バスの臨時運行情報や災害情報、避難場所に関する情報なども併せて情報提供

(災害時の情報提供(イメージ))

臨時運行情報の案内

高速バス
臨時便のご案内

台風○号の影響による●●鉄道の運休に伴い以下の方面の臨時便を運行しています。

方面	のりば	運行間隔
○○○	1	約60分
●●●	4	約60分
△△△	5	約90分
▲▲▲	6	約120分

○バスターミナル

避難所の案内

周辺の緊急避難所MAP

●●公園

●●区

災害伝言ダイヤル171・web171

気象情報の案内

●●年●月●日
11時50分

特別警報 警報
注意報 発表なし

東京 神奈川 埼玉
千葉 茨城 栃木
群馬

