

## 第4章 交通拠点の機能強化の進め方

本章では、実務を進める上で、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返り等も想定されるものである。

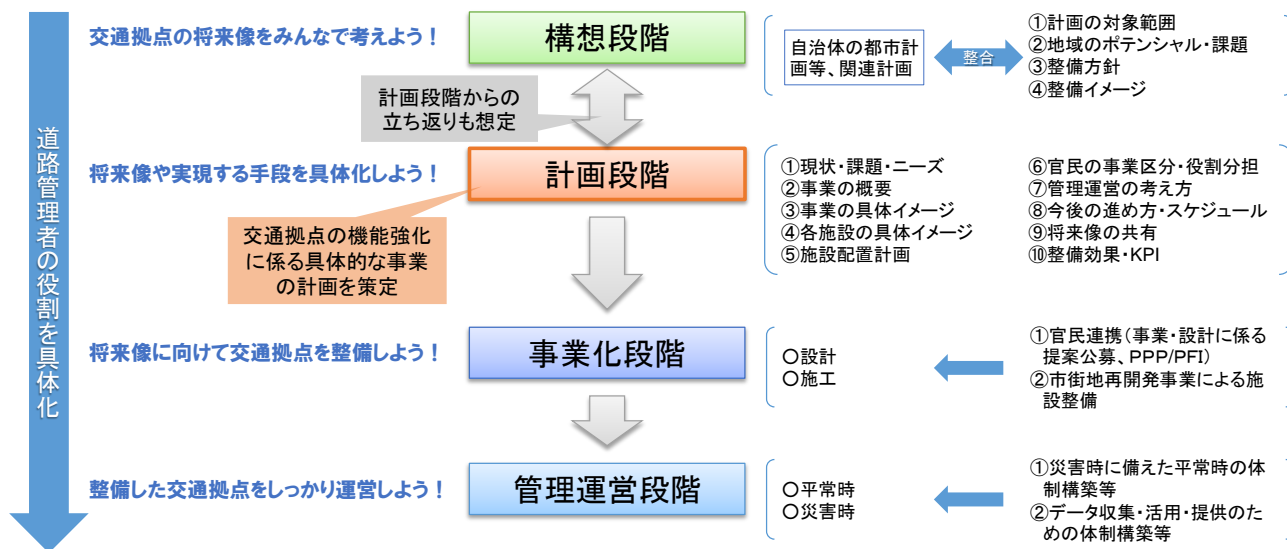


図 4-1 交通拠点の機能強化の進め方

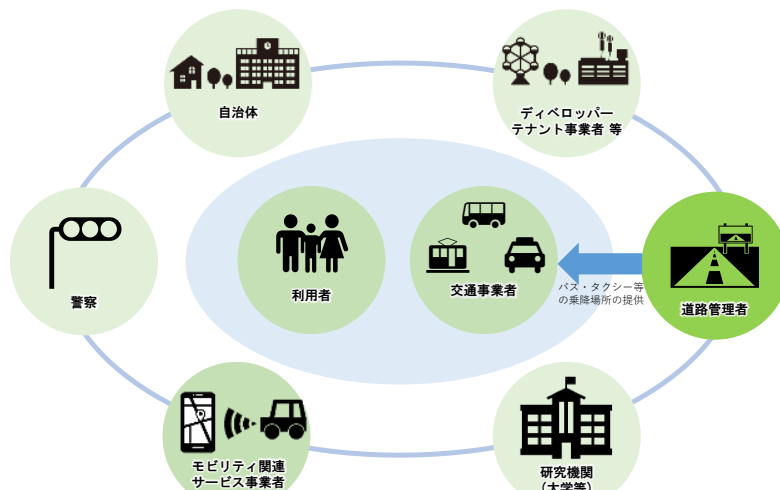


図 4-2 交通拠点における主な関係機関

### 4-1 構想段階

「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の必要性を明確化し、機能強化に向けた「整備方針」を作成する。

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。

新広域道路交通計画のほか、自治体等がこれまでに作成した地域公共交通計画や都市計画等の関連計画と整合させる必要があるため、各計画で位置づけられている交通拠点の基本計画等を把握する。

基本計画等で設定された計画の対象範囲や調査された現状・課題・ニーズ等を参考に、交通拠点を整備する周辺地域の課題やニーズを整理し、交通拠点の機能強化の必要性を明確化する。

また、これらに課題やニーズを踏まえ、将来的な環境の変化等も考慮した未来志向の整備方針を作成し、関係者間で調整・確認する。

交通拠点の整備方針では、関連計画の対象範囲の中から交通拠点を中心に、「計画の対象範囲」を大まかに設定し、地域の現状・課題・ニーズを参考に、土地利用や道路交通ネットワーク上の交通課題等の視点で「地域のポテンシャル・課題」を整理し、地域の特徴や将来的な動向に留意しつつ、交通拠点の機能強化の具体化に向けた「整備の方針」及び「整備イメージ」を検討する。

構想段階において、計画の対象範囲、新たな交通ターミナルの位置、交通ターミナルへ集約するバス停の範囲、関連する事業等について、概略を決定する。

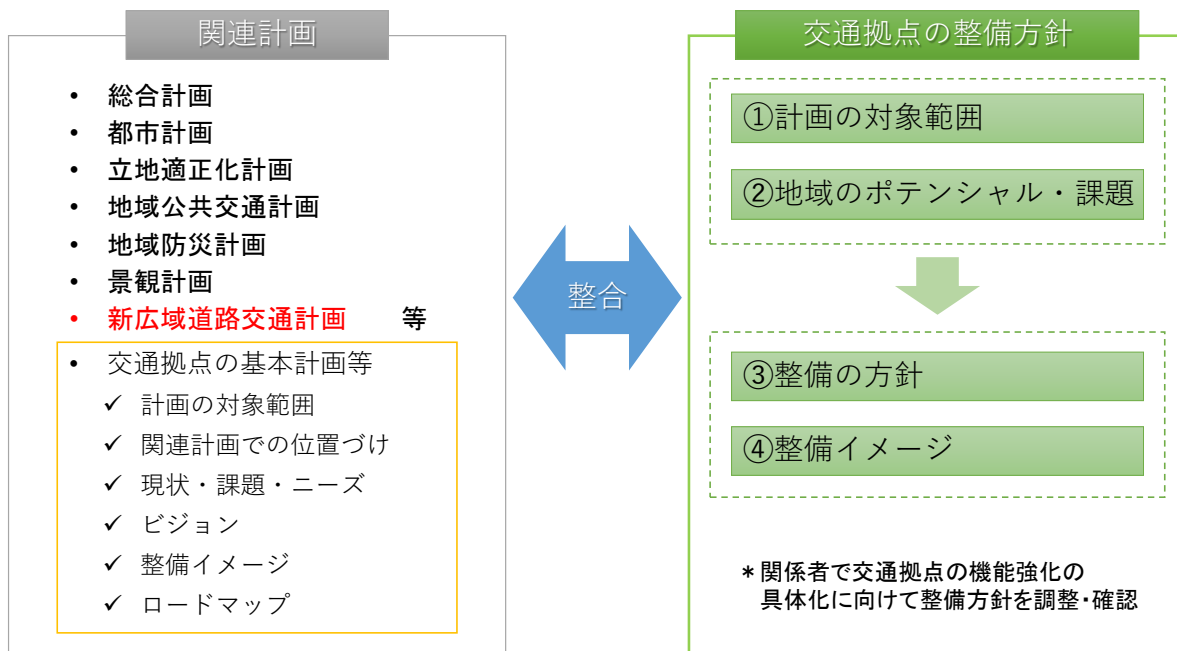


図 4-3 関連計画と交通拠点の整備方針の関係性

## (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、これらの課題解決に向けた機能強化等の具体化策を検討すべき対象とな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。

### ①交通拠点の選定

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。

### ②対象範囲の設定

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。

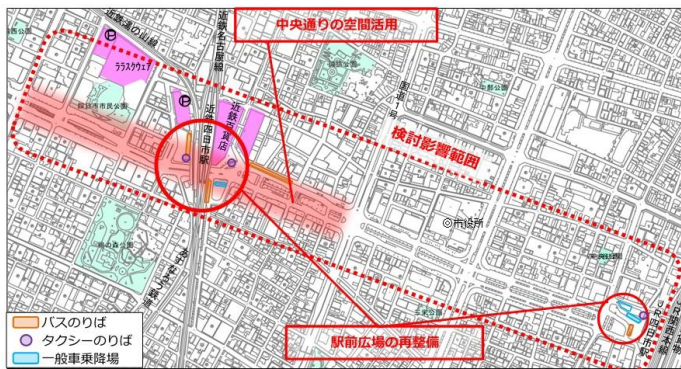
### <留意点>

- ・ 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、主体となる自治体等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。

### <例>計画の対象範囲の設定(四日市(三重県))

#### ○関連計画の対象範囲

- ・ 「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」における対象範囲。
- ・ 近鉄四日市駅並びに JR 四日市駅前広場の再整備について、中央通りの空間の活用も視野に、検討の対象となる範囲を設定。



#### ○整備方針の対象範囲

- ・ 近鉄四日市駅周辺等整備基本構想を踏まえ、近鉄四日市駅周辺の交通拠点を軸とした範囲へ絞り込み。
- ・ 他の関連計画との整合性にも留意し、検討範囲を大まかに設定。



## (2) 地域のポテンシャル・課題

「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ポテンシャルと課題を関連計画や調査等を概観・参照して整理する。

### ①整理する観点

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。また、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し、関連計画や調査等を概観して、特徴的な内容を整理する。

### ②ポテンシャル・課題を整理する視点

ポテンシャルについて、立地特性・アクセス性、道路交通ネットワークとの関連性、自然環境、観光資源、産業、周辺施設の立地等の観点から整理することとし、その際に、当該地域に固有かつ今後活用が期待できる内容に留意する。

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・回遊性、バリアフリー、災害時の対応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については、以降の整備方針を検討する際の地域の独自性につながる重要な点であることから、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。

### <例>ポテンシャル・課題(追浜(横須賀市))

|  |  |
|--|--|
| <p><b>ポテンシャル</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 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</li> <li>➢ 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</li> </ul> |  |
| <p><b>課題</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 駅前広場が狭小で、バスやタクシーの乗降場が分散</li> <li>➢ 駅周辺道路での交通混雑</li> <li>➢ 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</li> </ul>          |  |



### (3) 整備の方針

「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。整備方針の整理にあたっては、まずは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。

#### ①大方針の設定

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・課題や、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。

#### ②具体的な整備の方向性の設定

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。地域の将来像を示す整備方針であるため、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。

#### <留意点>

- ・ 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するとともに、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。

#### <例>整備の方針(四日市(三重県))

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(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

##### 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

##### 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

##### 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

##### 防災機能の強化

- 帰宅困難者の受け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

##### 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

#### (4) 整備イメージ

「計画の対象範囲」や「整備の方針」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、交通拠点周辺を俯瞰する地図上にわかりやすく図示した上で、地域住民を含む関係者と共有する。

具体的には、以下の項目を地図上に図示する。

- ✓ 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

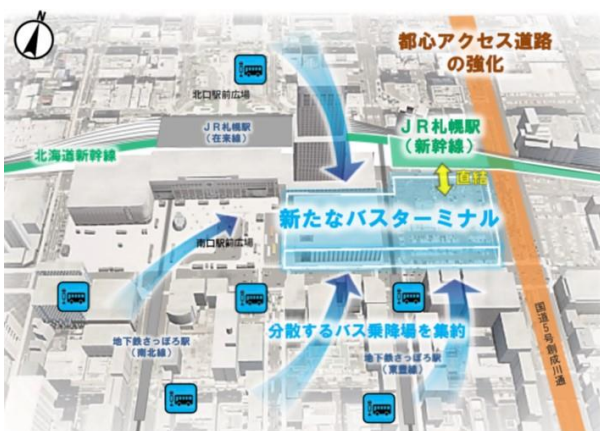
将来像について住民を含め広く関係者と共有することにより、関係者の一体感を醸成し、以降の計画検討を円滑化することが期待される。

#### <留意点>

- ・ 構想段階で、交通ターミナルの概ねの位置を決めるが、以降の検討における所与の条件となるとともに、動線や施設配置等の計画にも影響することに留意する必要がある。
- ・ 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。

#### <例>整備イメージ

(札幌)



(呉(広島県))



## 4-2 計画段階

「計画」段階では、交通拠点の機能強化に係る事業内容や官民の役割分担、スケジュールなどを具体化し、事業計画として取りまとめる。

次の「事業化」段階での整備を円滑にするため、各施設の内容や規模、配置、事業区分、スケジュールなどの検討を行う。

計画段階では、構想段階で検討を進めた対象範囲や地域のポテンシャル・課題を踏まえて整理した交通拠点の整備方針や整備イメージをもとに、交通拠点の整備の内容を具体化する。

はじめに、検討対象となる交通拠点における現状・課題・ニーズを改めて把握した上で、事業の概要(コンセプト)を整理する。

続いて、コンセプトを踏まえ、事業や各施設的具体イメージを整理する。その際に官民の事業区分と役割分担や管理運営の考え方についても並行して整理し、相互に確認しながら内容を固める。これらの内容を踏まえ、今後の進め方・スケジュールを整理する。

各事業・施設の具体イメージが固まった段階で、将来像をまとめて関係者で共有するとともに、整備効果・KPIについても分析する。

これらの事項について検討・整理し、関係者の責任分担を明確化して実効性のある事業計画としてまとめるため、また、検討内容について広く住民等にも関心を持ってもらうため、都道府県や交通事業者、地元企業等を含む関係者による公開の検討会を立ち上げる等により、検討を進めるものとする。

また、事業を具体化させるにあたって、都市施設の整備を行う場合や市街地再開発事業等の都市計画事業を活用する場合等には都市計画手続が必要となる。その場合には、計画段階において事業の具体化に合わせて、都市計画手続に着手することとする。

計画段階においては、交通拠点における施設の内容や規模、配置、官民の事業区分やこれらを踏まえた事業費、スケジュール、管理運営の考え方について概要を決定する。

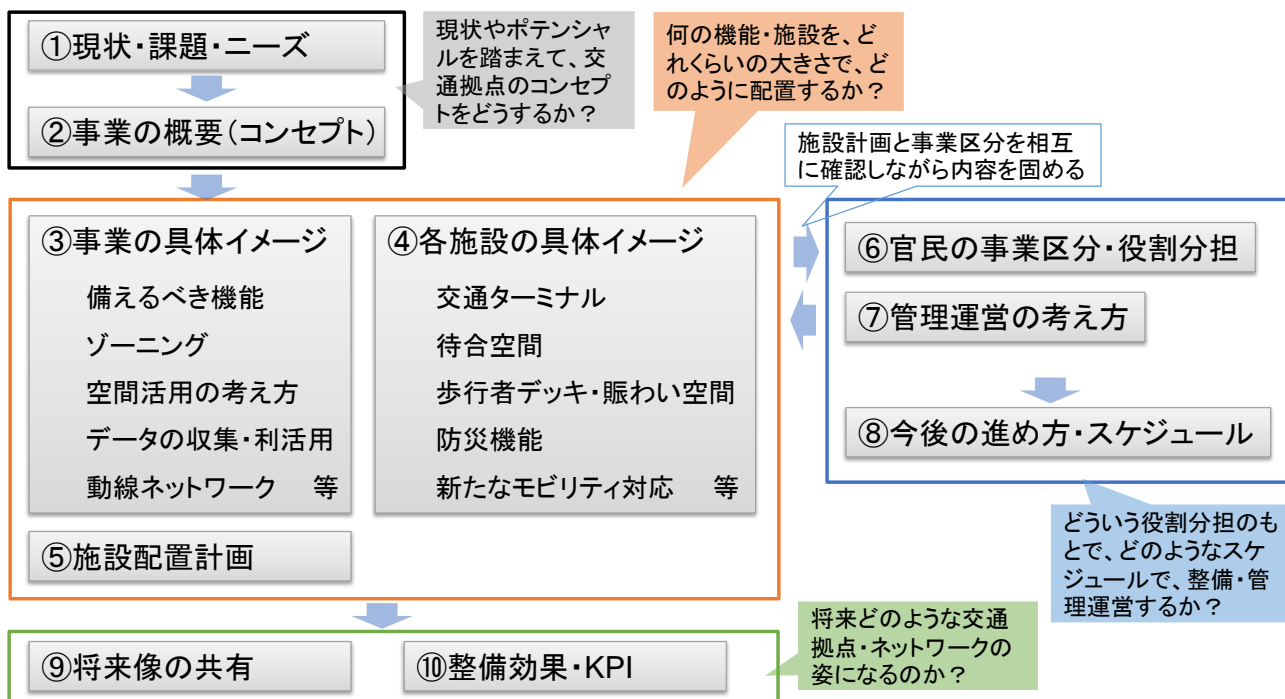


図 4-2 計画段階での検討項目と流れ

(1) 現状・課題・ニーズ

計画段階においては、構想段階における地域のポテンシャル・課題を踏まえつつ、交通拠点を含む地域の現状・課題・ニーズをより具体的に整理する。

まとめるべき項目としては、道路ネットワークの現状や公共交通の利用状況といった交通の実態、地域の状況、まちづくり等の将来計画などについて把握する。

①概要

交通機能・防災機能・交流等機能といった交通拠点が備えるべき機能を検討する前提として、交通拠点の整備を検討する地域の課題やニーズを丁寧に整理する。

交通の実態について確認しておくべき項目は、道路ネットワーク全体のマネジメントを考える中での交通拠点の特性や、公共交通の利用実態などが挙げられる。具体的には

- ・ 高速道路等の高規格道路との接続性
- ・ 市町村・都道府県・地方ブロック・全国といった単位で見たときの優位性
- ・ 鉄道等道路以外の交通ネットワークとの関係性
- ・ 鉄道駅やバス乗り場の位置関係等、相互利用の利便性
- ・ 車両動線との分離やバリアフリーを含めた歩行空間のあり方
- ・ 周辺道路の混雑や交通事故発生の可能性

について現状や課題を把握する。

これらの把握のためには、既存の統計・調査の資料を活用することはもちろん、必要に応じて調査等を新たに実施することにも留意する。交通量や公共交通の利用者数などについての定量的な調査に加え、地域住民や周辺民間施設等への交通拠点のニーズに関するアンケート調査の実施も有益である。

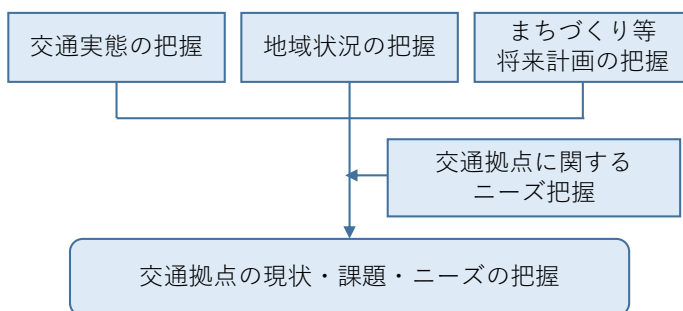


図 4-3 現状・課題・ニーズの把握のフロー

表 4-1 交通の実態に関する調査の例

| 調査事項      | 調査内容   |
|-----------|--|
| 地域間流動     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤、通学流動(国勢調査)</li> <li>・目的別、交通手段別流動(全国幹線旅客純流動調査、全国道路・街路交通情勢調査、パーソントリップ調査)</li> </ul>                               |
| 鉄道駅利用者数   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅乗降客数(各交通事業者)</li> <li>・駅端末交通手段分担率(大都市交通センサス)</li> <li>・鉄道駅間流動量(大都市交通センサス)</li> </ul>                              |
| バス停利用者数   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停乗降客数(各交通事業者)</li> <li>・バス停間流動量(大都市交通センサス)</li> </ul>  |
| 道路構造・交通状況 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量、旅行速度(全国道路・街路交通情勢調査、プローブデータ、実態調査データ)</li> <li>・道路幅員、勾配、段差(道路管理台帳、現地調査)</li> <li>・路上駐車、放置自転車の状況(現地調査)</li> </ul> |



表 4-2 ニーズ調査の例

| 対象     | 調査内容  |
|--------|---|
| 地域住民   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用頻度、利用目的、行き先</li> <li>・公共交通を利用する理由、利用しない理由</li> <li>・公共交通を利用する際の満足度、改善ニーズ</li> <li>・交通拠点に整備を望む施設 等</li> </ul> |
| 周辺民間施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の利用用途、主たる客層</li> <li>・実施可能な公共交通機関とのタイアップの内容</li> <li>・交通拠点に整備を望む施設 等</li> </ul>                                   |

## ②留意点

交通拠点の整備についての現状把握については、その拠点周辺の課題等を整理するに留まってはならない。広いスケールでの道路ネットワークとの関係性や、市町村・都道府県等のまちづくりに関する地域計画、災害発生時の影響範囲なども踏まえて、より広い視座から、ネガティブ・ポジティブ両面の側面を捉える必要がある。

## &lt;例&gt;現状・課題・ニーズ

| 地域 | 神戸三宮  | 追浜(横須賀市)   |
|----|---|--|
| 項目 | <p>&lt;現状&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○関西の交通拠点 <ul style="list-style-type: none"> <li>・関西の交通のカナメとして機能</li> </ul> </li> <li>○高速バス交通の要衝 <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バスにおいて、西日本のゲートウェイとして機能</li> </ul> </li> </ul> <p>&lt;課題・ニーズ&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通結節点としての課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅や中・長距離バス停が分散し相互利用の利便性が低い</li> <li>・円滑な歩行空間が確保できていない</li> <li>・待合空間が不十分</li> </ul> </li> <li>○まちや道路交通の課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・まちの機能更新が進んでいない</li> <li>・一部の交差点で混雑が発生</li> </ul> </li> <li>○防災における課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・退避空間の整備が不十分</li> <li>・災害時の一時滞在施設が不足</li> </ul> </li> </ul> | <p>&lt;現状・課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○道路・鉄道網の現況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○駅周辺の施設立地状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・海側に大規模工場、駅の北側に高校3校が立地</li> </ul> </li> <li>○スポーツタウン <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○上位計画・関連計画</li> <li>○交通・まちづくりに関する現況と課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前交差点の交通阻害・事故発生</li> <li>・駅前広場の歩車錯綜</li> <li>・バス・タクシー乗降場が分散</li> <li>・歩行者デッキ上の階段 等</li> </ul> </li> <li>○防災に関する現況と課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> </ul> |

## (2) 事業の概要(コンセプト)

交通拠点の整備・管理運営は、道路管理者のみならず、地方自治体、鉄道・バス・タクシー等の交通事業者、ターミナル事業者、周辺施設の管理者など、多くの関係者の協力によって成立する。

先の作業で把握した地域の現状・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(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)について、前述した関係者と調整した上で、整理が必要となる。

### ①概要

ここでは、計画段階で検討すべき対象の範囲や事業のコンセプトを整理する。

対象範囲としては、交通拠点として一体的な範囲を指定する。バス・タクシーなどの交通ターミナル部分のみならず、鉄道駅との接続ルート、バス停の集約による影響・効果が生じる区域、賑わい空間なども含めるようにする。

コンセプトの検討においては、交通拠点が目指すべき姿や整備の方針を、複数の視点から整理する。視点の考え方には、交通結節点、人の回遊、地域のシンボル、災害時の視点、未来の新たなモビリティ等が考えられる。なお、地域特性についても留意が必要である。

### ②留意点

- ・ 計画の対象範囲には、周辺道路の空間を含めての整理が求められる。特に、道路交通ネットワークにおける当該拠点の位置づけを考慮しなければならない。
- ・ 官民の関係者の連携によって成り立つ交通拠点整備事業は、対象範囲を設定すると同時に、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は、現状・課題の整理の結果を踏まえて、他の関連計画等との整合性を考慮しながら、体系的となるように整理する。

## <例>計画の対象範囲・コンセプト(神戸三宮)

### ○計画の対象範囲

交通拠点整備の計画の対象範囲は、新たに設置するバスターミナルや駅前広場周辺、歩行者空間として整備する三宮クロススクエアの箇所に限定している。



出典) 神戸三宮「えき〜まち空間」基本計画(H30.9)をもとに作成

○コンセプト

対象を上記の範囲に絞った上で、「人の交流の拠点となる象徴的な空間に」「交通とモノが行き交う新しい交通結節点に」「進取の気風あふれる環境に」「神戸が培ってきた経験や知恵を活かした空間に」という4つの基本コンセプトを定めた。

■ 基本コンセプトおよび整備方針の関係



### (3) 事業の具体イメージ

交通拠点の対象範囲や将来に向けたコンセプトの整理を経て、事業の具体イメージの検討に移る。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。

#### 1) 備えるべき機能

交通拠点の将来像の実現に向けて必要な機能を、周辺開発との役割分担も考慮した上で、関係者と連携してリストアップするとともに、当該機能に係る具体的な施設・設備と併せて整理する。

##### ①概要

当該交通拠点の現状・課題・ニーズやコンセプト等を踏まえ、また、第3章に示した交通拠点に求められる機能を参照し、当該交通拠点が備えるべき機能を整理する。

##### ②留意点

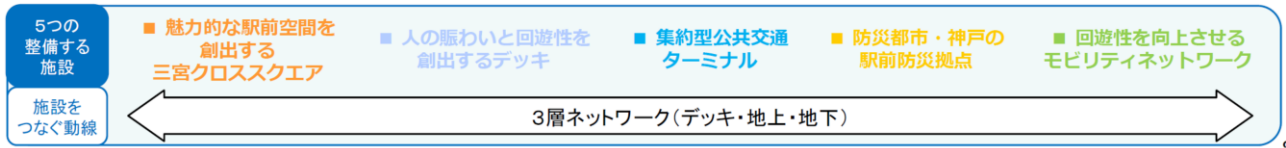
- ・ 備えるべき機能を「機能」ではなく、具体的な「施設」として整理することも可能である。ただし、その場合は当該施設が備える機能を具体的に示すものとする。
- ・ 機能は後述するゾーニングと併せて図示するとわかりやすい。各ゾーンに期待される機能を整理した上で、その機能を発揮するために各ゾーンで今後整備する内容を取りまとめる。
- ・ 備えるべき機能を具体化する手段としては、施設・設備によるハードだけでなく、ソフトの取組もある点に留意する。



<例>備えるべき機能

○神戸三宮

新たに整備する施設を列举し、各施設が有する機能を示している



(1)魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

- 道路を人と公共交通優先の空間に転換する「三宮クロススクエア」により、「ひと」中心の空間を地上に整備

(2)人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

- 三宮クロススクエアと再開発ビルが一体となった賑わい空間の創出や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上するためのデッキを整備

(3)集約型公共交通ターミナル

- 中・長距離バスや新たなモビリティなど、多様なモードを利用しやすい新たな交通結節点を整備

(4)防災都市・神戸の駅前防災拠点

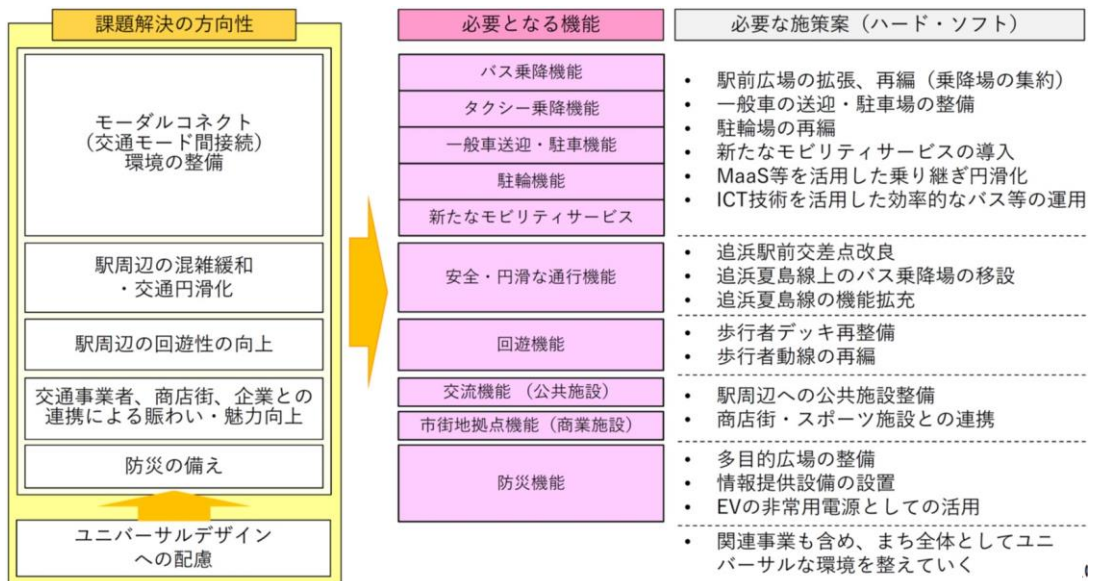
- 三宮クロススクエアで災害情報や公共交通機関の運行情報等を提供
- 再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新バスターミナルに鉄道の代替輸送機能等を整備

(5)回遊性を向上させるモビリティネットワーク

- 道路や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させる新たなモビリティネットワークを構築

○追浜(横須賀市)

必要となる機能を整理した上で、施策案をハード・ソフト両面から提示



## 2)ゾーニング

関係者と連携し、土地利用や周辺施設の配置も考慮した上で、交通機能、交流等機能のうち配置が見込まれる機能の大きな空間(集約・分散配置等)について地図上で検討を行う。

### ①概要

ここまでで検討した、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、地図上に明示する。その際、以下を考慮するものとする。

- 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タルコネクトの強化
- 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

### ②留意点

- ・ ゾーン間の役割分担、連携についても整理する。すべての機能を一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。

### <例>ゾーニング

#### ○神戸三宮



#### ○追浜(横須賀市)



駅前の交通拠点だけではなく、既存の再開発のゾーン、新たな再開発のゾーン、国道間を結ぶ市道、河川周辺で必要な機能を分担することを想定



#### 4) 動線ネットワーク

歩行者と車両(バス・タクシー・一般車両・荷捌き車両等)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。

##### ①概要

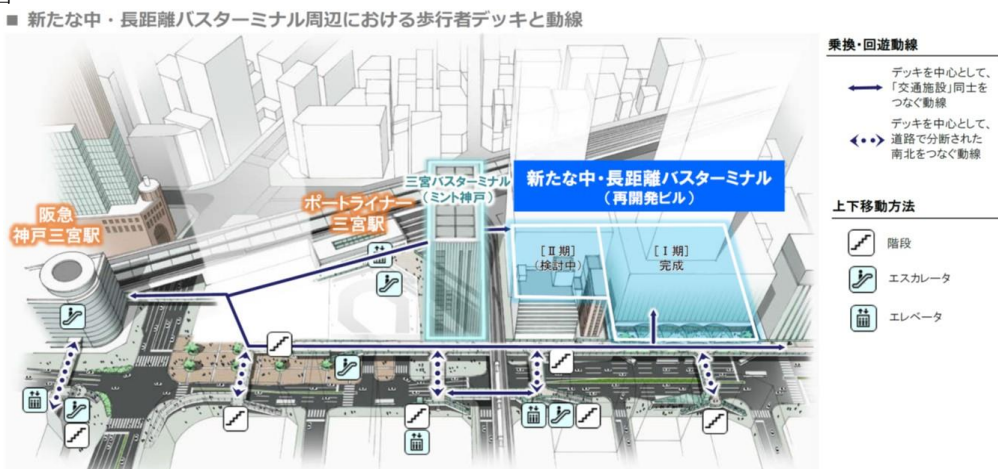
交通拠点における歩行者や車両の動線ネットワークについて、関係者と連携し、全体として最適化が図られるよう、縦・横動線の最短化や集約化を行いつつ、立体的(階層ごと)に整理する。動線ネットワークを検討する際、動線の種類ごとに、つなぐ施設を明確化する。

##### ②留意点

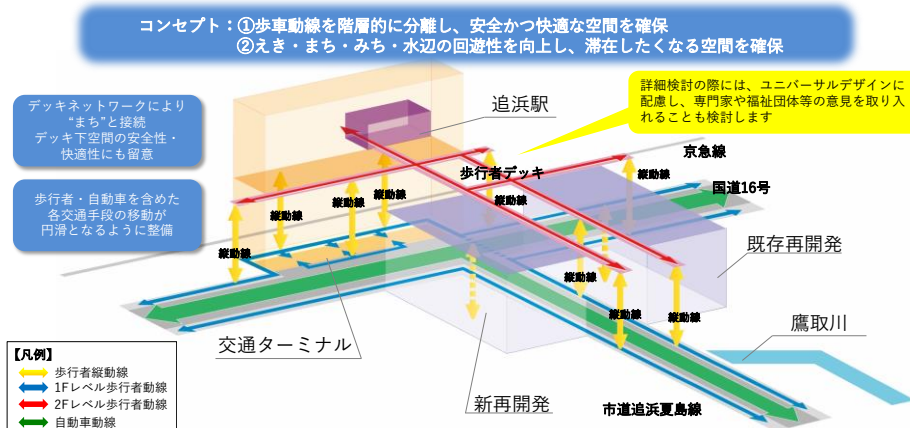
- 交通拠点の内外、施設の内外を含めて、動線がシームレスにつながるよう、自治体と連携して施設管理者との調整を行う。
- 安全上の観点から、歩車分離を行うことが望ましい。また、歩行者動線のバリアフリー化に留意し、当事者参画により検討を進める。
- 歩行者動線を検討する際には、移動する部分、溜まる部分、分岐・合流する部分などを、戦略的に配置する。
- 将来の新たなモビリティのデポの配置も念頭に、動線ネットワークを整理することが望ましい。

#### <例>動線ネットワーク

##### ○神戸三宮



##### ○追浜(横須賀市)





## 5) データの収集・利活用

交通拠点の地図・バリアフリー等の静的データのほか、道路の規制情報や公共交通の運行情報・利用状況等の動的データを収集し、交通拠点を含む道路ネットワークのマネジメントへ活用するために必要な環境整備について検討する。

### ①概要

交通拠点の管理運営、道路交通マネジメントの高度化の観点から、目的ごとに必要なデータやその取得方法、活用方法について整理する。また、目的に応じて、日常的なデータの蓄積、蓄積したデータの分析、リアルタイムの情報提供等を具体的に検討する。

この際、平常時の運行管理・利用者への情報提供を想定することはもちろん、災害時において道路管理者が情報を一元管理することを前提に、情報の収集方法と提供方法を事前に検討しておく必要がある。

さらに、道路交通マネジメントの高度化の一環として、交通ターミナルに乗り入れる車両に搭載されたETC2.0を共通プラットフォームとした「バス運行支援・情報提供システム」の構築に向けた具体策を計画に盛り込む。

### ②留意点

- ・ 交通拠点には、多くの交通モード、異なる事業者、路線、複数の乗降場が集約されるとともに、それらの間の乗換えも生じるため、利用者への案内・誘導のための情報が一元的に提供できるようなデータプラットフォームのニーズが高く、災害時にはその重要性が一層と増す点に留意する。
- ・ 民間事業者等からのデータ提供を求める場合、また、個人情報を取り扱う場合には、データの提供・取得や保管、利用に関するルール(利用規約、セキュリティポリシー、プライバシーポリシー等)を定めて公開する必要がある。

#### (4) 各施設的具体イメージ

交通拠点で備えるべき機能について、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。

第3章で示した通り、各機能に具現化する施設・設備は多岐にわたるが、ここでは交通拠点に共通する主な施設として、

- ・ 交通ターミナル
- ・ 待合空間
- ・ 歩行者デッキ・賑わい空間
- ・ 防災機能
- ・ 新たなモビリティ対応

のそれぞれについて、具体化する際の留意点等を示す。

これら施設のイメージを具体化するにあたっては、需要予測を行った上で必要な施設規模とともに事業費を算定する。また、施設計画と官民の事業区分等については、相互に確認・調整しながら内容を詰めていくこととなる。

なお、施設計画と事業区分等の調整過程において合意が取れた事項、方針については、その都度合意内容を明文化する等により、事後的に確認できるようにしておくことが、以降の協議を円滑に進める観点からも望ましい。

また、施設の内容や規模に基づき算定した全体の事業費を踏まえつつ、事業区分について調整を行う必要があり、事業区分が明確化するのに合わせて各主体が負担すべき事業費が決まることとなる。

### 1) 交通ターミナル

交通ターミナルは、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る。従って、交通拠点の核となる施設であることに留意が必要となる。なお、施設単体で検討するのではなく、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、地域の顔としての外観・意匠にも留意する。

#### ①概要

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。

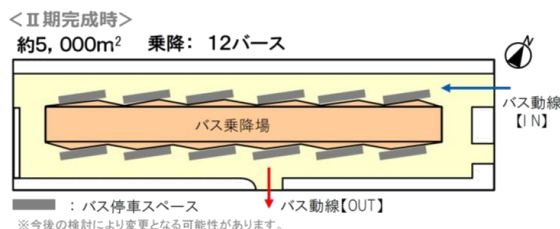
特に、交通拠点の位置づけや、施設を利用する歩行者・交通事業者・ターミナル事業者・サービス事業者等の各主体の視点を踏まえて、施設の機能や配置等を整理する。

#### ②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乗り入れのニーズ等を踏まえ、需要予測を行う。また、市街地再開発事業と連携して空間整備する場合も含め、柱の位置等は空間レイアウトを決める上での骨格となるものであるため、計画段階で概ね検討しておく必要がある。
- ・ 歩行者の動線では、交通ターミナルの外部との連続性、案内情報の充実、バリアフリールート確保等の配慮が必要である。また、乗降場の配置にあたっては、車椅子利用者等の利用に配慮する。
- ・ 車両の動線は、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・安全性の確保等も考慮する。施設内の車両動線については、実規模の仮想空間による車両の切り回しの検証も有効である。周辺部の道路への影響については交通シミュレーションにより検証する方法が考えられる。また、車両の安定運行の観点からは施設内や近隣に待機場所を配置することが望ましい。なお、車両の停留場所、駐車場所は、利用する車両から料金を徴収することができる点にも留意が必要である。
- ・ 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と一体で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)

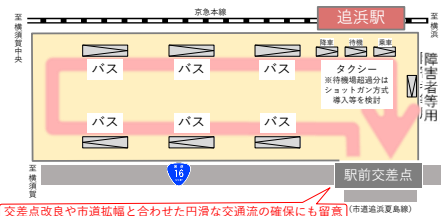
#### <例>交通ターミナル

##### ○神戸三宮



あらかじめバスの実走実験を実施し、バス事業者の意見を聴取した上で施設の基本設計等に反映

##### ○追浜(横須賀市)



交差点改良や市道拡幅に合わせた円滑な交通流の確保について、今後留意しながら設計を進める予定としている

## 2) 待合空間

待合空間は、平常時には滞留する多くの利用者の快適性を向上させる機能を持ち、利用者への情報提供・発信を行うための空間でもある。さらには、災害時における拠点として活用できる空間にもなりうる。それらを考慮し、検討を進めることに留意する。

### ①概要

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。例として、トイレやベンチ、カウンターテーブル等の休憩のための設備、デジタルサイネージや案内板・掲示物等の情報発信のための設備、交通機関の利用に必要な乗車券等販売所及び券売機、飲食・物販、電源・通信設備等の利便施設などの配置を検討することになる。

### ②留意点

- 待合空間に求められる機能について、先行事例やニーズ調査等を踏まえ具体的に把握する。
- 待合空間が屋内になる場合、機能配置だけでなく、照度の確保にも留意する。
- 官民連携による整備を進める中、サービス施設については周辺の民間施設の利用も想定されるが、周辺施設との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は、高齢者・障害者等の利用に配慮し、バリアフリー基準を遵守して設置する。また、トイレやベンチ等は、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、収益施設であることから官民連携を見据えて、その収益性も含めて十分に検討する。
- 災害時の待合空間の運用については、防災機能の一環として後述の「防災機能」の項目と併せて検討する。

### <例>待合空間

○神戸三宮



<乗降空間>



<待合空間(2・3階吹抜け)>

○呉(広島県)

■ 待合空間の導入機能の例

| 導入機能 | 内容   |
|------|--|
| 休憩   | ベンチ<br>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)<br>チケット売り場窓口<br>券売機(Paspyチャージ機能) など |
| 付帯   | 物販・飲食 など   |





### 3) 歩行者デッキ・賑わい空間

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といった観点から、管理運営の方法に留意する。特に、イベント実施においては、官民連携での実施が想定されるため、その費用負担のあり方なども考慮するべきである。

#### ①概要

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、歩行者デッキを配置し、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、地域全体での賑わい空間との連携を考慮する。まとまったオープンスペースを戦略的に配置することで、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。

さらに、賑わい空間は災害時に帰宅困難者が一時滞在を行うなどの利用も想定される。そのため、必要な設備や規模の整理が求められる。

#### ②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、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。
- ・ 歩行者デッキが周辺施設と接続することにより、回遊性向上による受益が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。
- ・ 歩行者デッキ上は、歩行者だけでなく、次世代モビリティが走行することも考えられる。
- ・ 歩行者デッキ上の主動線上は、雨天時にも快適に移動できるよう、屋根を設ける等の工夫を行うことが望ましい。
- ・ 面的に歩行者デッキを整備する場合は、デッキ下の採光にも留意が必要である。
- ・ 賑わい空間の検討においては、デザインや日常管理、イベントの開催等、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、施設の維持管理等の公共貢献を前提とした占有手段の柔軟化が望ましい。また、歩行者利便増進道路(ほこみち)の活用も考えられる。

#### <例>歩行者デッキ・賑わい空間

##### ○神戸三宮



人中心の空間となる三宮クロススクエアを地上に設け、オープンカフェやイベントの実施を視野に入れてデザイン

##### ○呉(広島県)

■ デッキ整備の考え方

| 導入機能           | 内容   |
|----------------|--|
| 歩行機能           | 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          | 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           | 呉駅への一時避難想定人数(500人)を考慮。また、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規格に対応できるよう、空間的な余裕に留意                                    |



駅への一時避難想定人数を考慮して、災害時にデッキを防災機能の場として活用することを検討

#### 4) 防災機能

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、帰宅困難者等の受け入れ等、具体的な対応について、自治体の防災担当等との役割分担・調整の上、決定する必要がある。特に、道路管理者単体で実施できる内容には限りがあるため、平常時から運用ルールの整備、訓練等を通じて、関係を構築しておくことが望ましい。

##### ①概要

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に必要な施設について、交通ターミナル(マイクロ)・交通拠点(メゾ)・広域ネットワーク(マクロ)等のスケールも考慮して整理する。

##### ②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、自治体の防災担当や交通事業者、周辺施設管理者等とも調整する。
- なお、災害時に特化した施設を設けることは、平常時にはデッドスペースになる懸念があるため、平常時に使用している施設(待合空間や賑わい空間など)や設備、備品を災害時に転用することが望ましい。また、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。

#### <例> 防災機能

##### ○神戸三宮

##### ■ 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

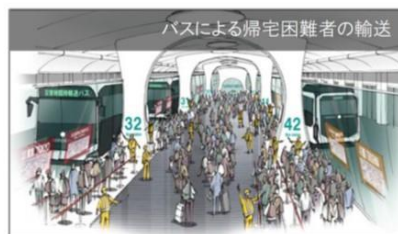


出典)高槻市提供



出典)神戸市

##### ■ 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

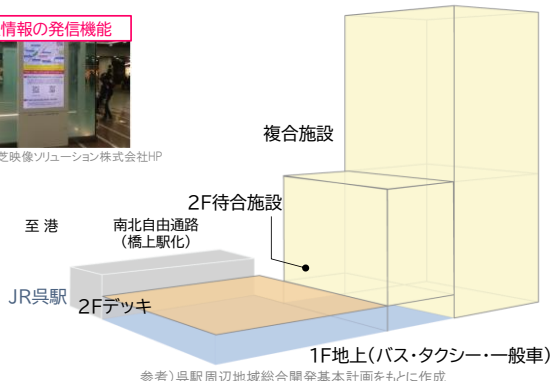
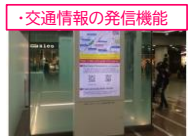
| 導入を検討する機能             | 機能の内容                 |
|-----------------------|-----------------------|
| バスターミナルを活用した帰宅困難者等の輸送 | ・ 帰宅困難者の鉄道等の代替輸送      |
| 多言語に対応した情報発信機器        | ・ 避難場所への案内誘導や避難所情報の提供 |



災害時における対応として、鉄道等の代替としてバスターミナルを活用した帰宅困難者等の輸送、避難場所への案内誘導等のための情報を多言語に対応した情報発信機器を用いて提供のための機能を検討。

○呉(広島県)

■ 呉駅での災害時の防災機能 (イメージ)



1階の交通ターミナル部分、2階のデッキ、隣接する複合施設等を活用して災害時に対応することを想定。各施設の空間を活用し、災害時における帰宅困難者の一時滞在、代替交通の受入を実施。

### 5) 新たなモビリティ対応

新たなモビリティ対応については、交通拠点の立地特性を踏まえ、想定される圏域をつなぐモビリティのネットワーク、さらにそれを支える走行空間・拠点を検討する必要がある。また、モビリティの変化を見据えつつ、段階的な整備を考える必要がある。

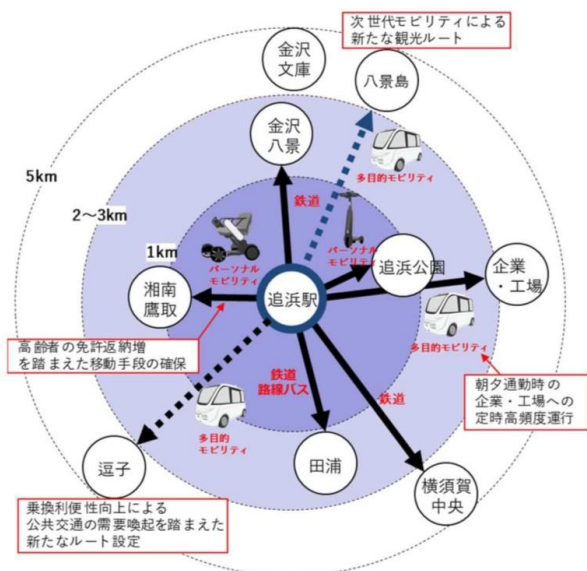
#### ①概要

交通拠点において、みち・駅・まちを一体化するための手段となるモビリティ・ネットワークを整理するため、まずは交通拠点の立地特性を踏まえ、周辺の移動ニーズと圏域を設定する。

また、MaaS の観点も踏まえつつ、移動圏域において利用が想定されるモビリティの種類やネットワーク、さらにはモビリティ・ハブ(フィジカル面)について整理する。

#### ②留意点

- ・ 圏域の設定に際しては、適宜交通量等の調査を行うものとする。また、自動運転等の新たな技術や電動キックボード等の新たなサービスを注視し、将来導入が見込まれる新たなモビリティの具体を想定しつつ、フィジカル面も柔軟に進化できるよう留意する。この際、道路整備には第1章の最後でも言及したように、公共インフラは供用するまでに一定の期間を要し、かつ供用後は数十年に亘って利用されることから、将来を的確に予測すると共に、将来の目指す社会像を具体化した上で、それを先取りするように事業を進めていく必要がある。
- ・ 次世代モビリティへ対応するためのフィジカル面の対応として、モビリティ・ハブ、走行空間の確保等が考えられる。
- ・ 次世代モビリティが導入されるまでの期間に積極的に実証実験を行う等により、導入されるサービスの内容や導入後の運用方法などを具体化していくことが望ましい。
- ・ モビリティサービスの収益性も考慮して、官民連携の方策を具体化することが望ましい。



モビリティ・ネットワークの圏域設定の例

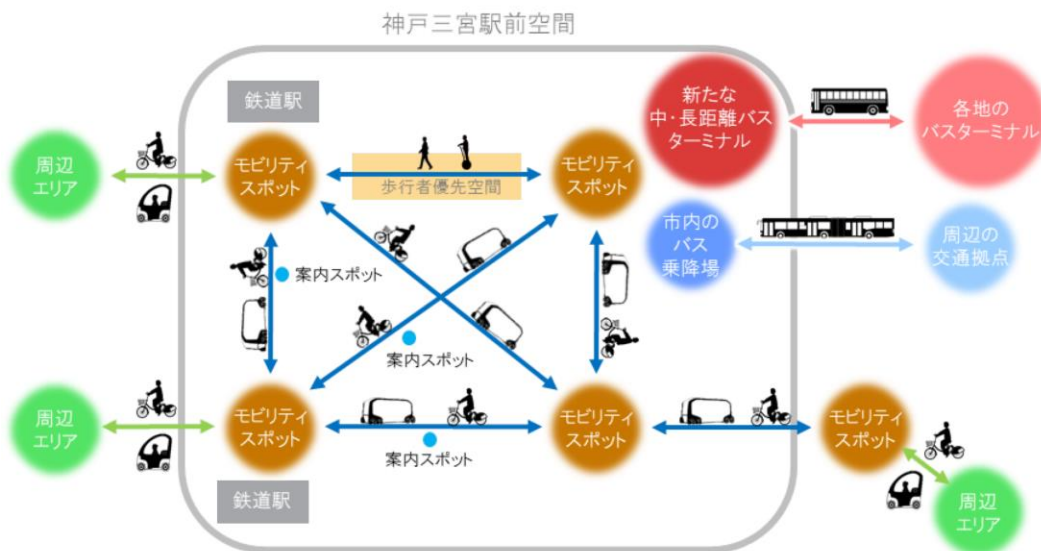


モビリティ・ハブ(イメージ)

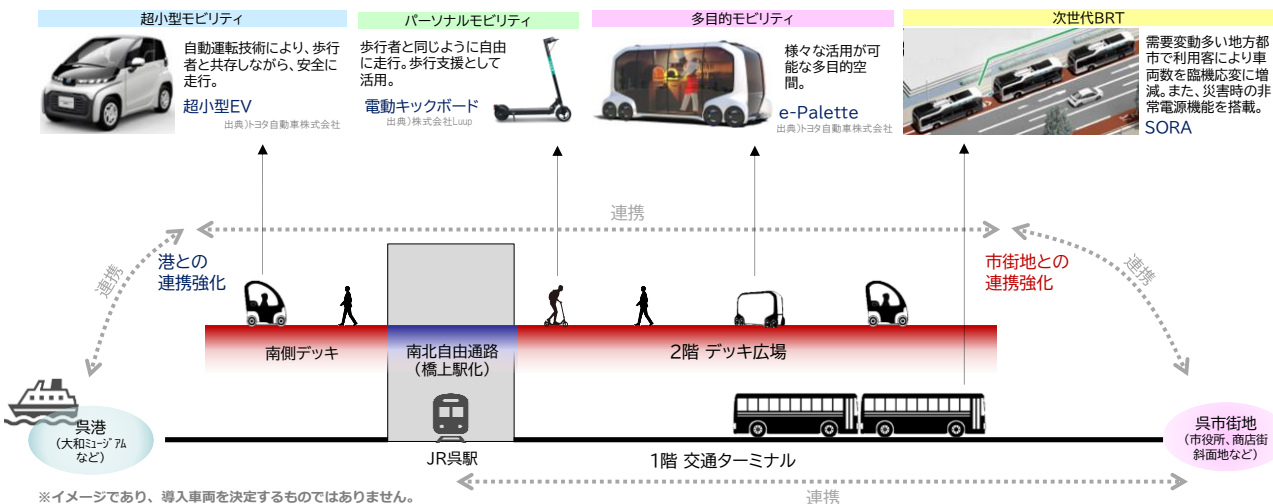


<例>新たなモビリティ対応

○神戸三宮



○呉(広島県)



○需要予測の考え方

交通拠点の需要予測は、既存鉄道駅等の既存交通拠点を改善する場合と新たに交通拠点を整備する場合では予測手法が異なる。また、既存交通拠点の改善においても、鉄道駅周辺の路上で乗降が行われているような高速バス需要が顕在化している場合（既存の高速バス停を集約する場合）と新たに高速バスターミナルの整備を行う場合では需要予測方法は異なる。つまり、需要がすでに顕在化しているか、需要が顕在化していないかによって需要予測方法が異なる。両者の予測方法の概要は次のとおりである。

(a)需要が顕在化している場合

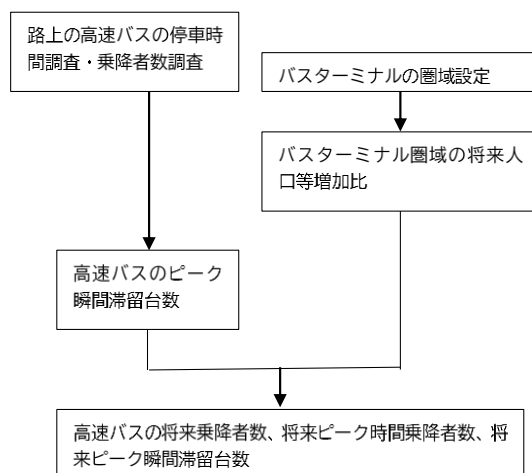
基本的には顕在化している需要を実態調査等により把握し、新設あるいは改良する交通拠頭に将来的に収容する需要を予測する。その方法は顕在化している需要に対し、その需要と関連する指標（利用圏域の人口、利用圏域の発生集中量、交通拠点周辺の昼間人口、利用者数のトレンド等）の増減比（＝将来推計値／現況値）を顕在需要に乘じ将来需要とする。

(b)需要が顕在化していない場合

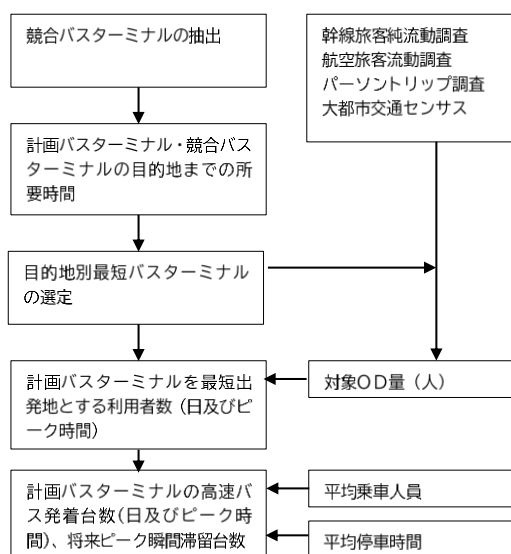
各交通手段について、幹線旅客純流動調査やパーソントリップ調査等の交通流動データより、他の交通拠点からの転換需要、他の交通手段からの転換需要を予測する。予測手法は対象とする交通手段ごとに、予測手法上最も妥当と考えられるデータをもとに需要を予測する。

また、交通拠点周辺における開発に伴う新たな需要（誘発需要）についても、開発内容や規模に応じて算定・考慮することが望ましい。

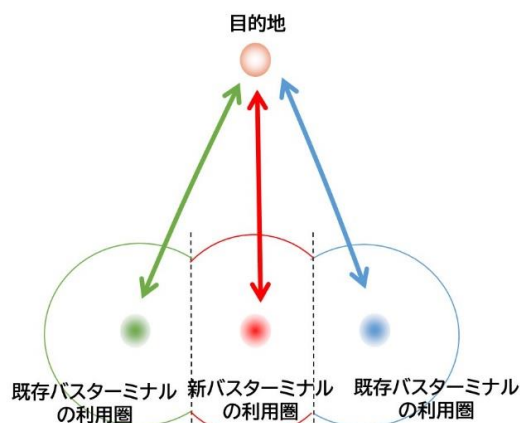
なお、必要なバスのバース数の検討にあたっては、利用者数のみならず、バスの運行ダイヤ、回転率等を考慮して、交通事業者とも調整を行う必要がある。



<需要が顕在化している場合の需要予測例>



<需要が顕在化していない場合の需要予測例>



<他の交通拠点からの転換イメージ>

○施設規模の算定

交通拠点の各施設の規模を算定する際の原単位について、基準類を参照するほか、これらに拠りがたい場合には既存事例を参照して規模を算定することが考えられる。

また、施設規模の算定にあたっては、平常時の活用だけでなく、災害時に機動的に運用することも想定することが望ましい。

①事例における原単位

交通拠点に係る既存事例における施設規模の原単位について、文献・事例より抽出・整理した結果は次の表のとおりである。

<待合空間の算定事例>

| 事例名称 | 山下ふ頭バス待合所                           | 高知龍馬空港  | BRTC INTERNATIONAL BUS TERMINAL             | Public Transport Infrastructure Manual (PTIM)        | Terminal Planning Guidelines  |
|------|-------------------------------------|---|---|--|---|
| 策定主体 | 横浜市港湾局(整備事例)                        | 高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議(検討事例)   | BRTC(Bangladesh Road transport Corporation) | Department of Transport and Main Roads at Queensland | THE PORT AUTHORITY OF NEW YORK AND NEW JERSEY   |
| 策定年月 | 令和2年1月30日(供用)                       | 令和元年9月12日(第5回検討会議開催)  | 2011年8月                                     | 2015年  | 2013年   |
| 概要   | 供用開始した山下ふ頭バス待合所(横浜市港湾局山下ふ頭再開発調整課)   | 高知龍馬空港・航空ネットワーク成長戦略検討会議第5回検討会議資料 基本構想(案)中間報告                            | バングラデシュ道路交通公社(BRTC)による国際バスターミナルプロジェクトの提案    | 交通施設(バス、タクシー、船舶、鉄道、駐車場)の整備に適用するマニュアル                 | 空港計画のガイドライン   |
| 待合空間 | 1.48㎡/人<br>(建築面積323.1㎡、219席、席=人とした) | 出発ロビー:2.1㎡/人<br>搭乗待合室:1.6㎡/人<br>(着席率100%)<br>※国際航空運送協会(IATA)の標準サービスにて設定 | 10sft(=0.93㎡)/人                             | 0.65~0.9㎡/人  | 火災防止協会の基準<br>ロビー:15sft(=1.39㎡)/人<br>待合:15.5sft(=1.44㎡)/人<br>ニューヨーク市建築基準(空港ターミナル)<br>着席:15sft(=1.39㎡)/人<br>立席:5sft(=0.46㎡)/人<br>ニューヨーク州建築基準(旅客ターミナル)<br>着席:15sft(=1.39㎡)/人<br>国際建築基準ニュージャージー(空港ターミナル)<br>着席:15sft(=1.39㎡)/人<br>立席:5sft(=0.46㎡)/人 |

(5) 施設配置計画

①概要

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、空間構成を具体的に検討し、平面図・立面図に示す。その際、「事業の具体イメージ」、「各施設の具体のイメージ」で示した考え方を踏まえ、ゾーニング、各交通モードの配置や動線ネットワーク、道路との接続関係をわかりやすく示す。

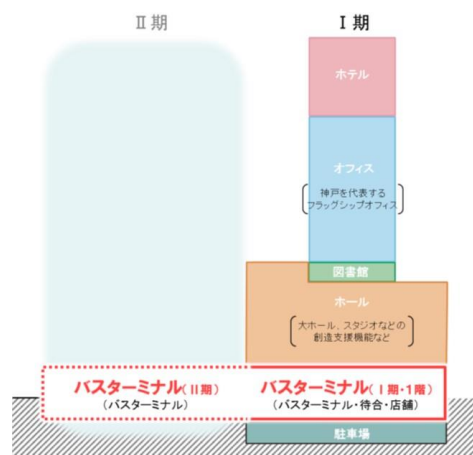
交通ターミナルについては、集約するバスの便数や将来の需要を考慮した上で、シミュレーションを行い、必要となるバース数やターミナルの形状を検討する。

<例>施設配置計画

(平面図)

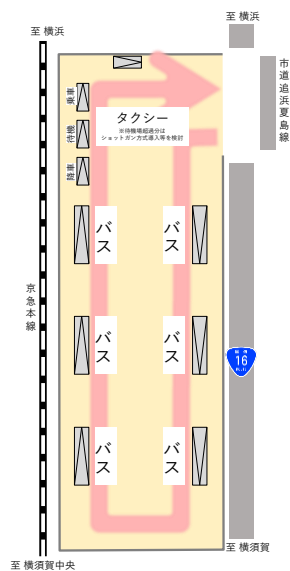
(立面図)

○神戸三宮



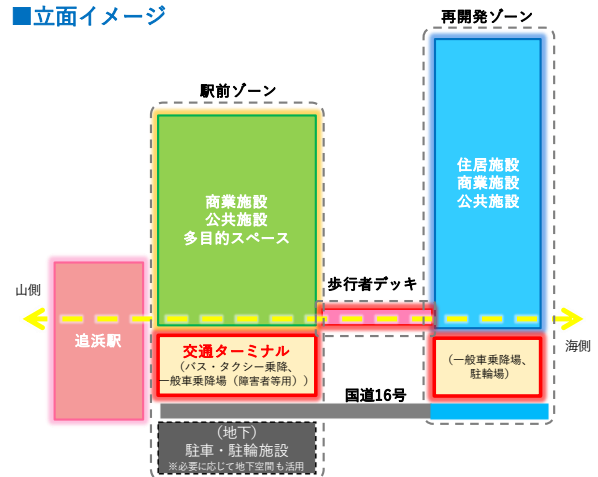
○追浜(横須賀市)

■平面イメージ (交通ターミナル)



※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

■立面イメージ

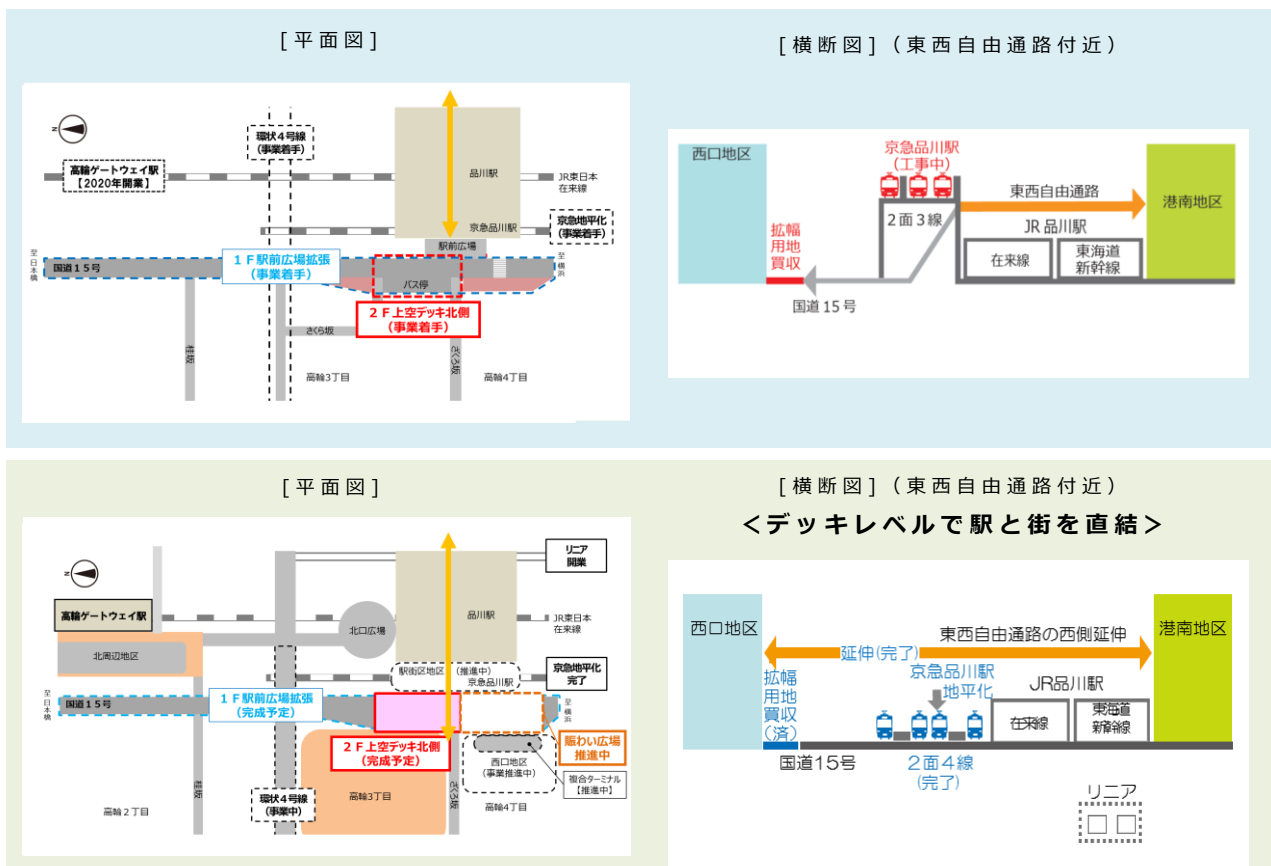




②留意点

- ・ 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。
- ・ 「将来像の共有」と併せて、パース等を活用して一体的に説明することも考えられる。

<例>段階整備をステップごとに平面図・横断図で図示(品川)



(6) 官民の事業区分・役割分担

①概要

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、「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し、役割分担を明確にしておく必要がある。

また、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。

②留意点

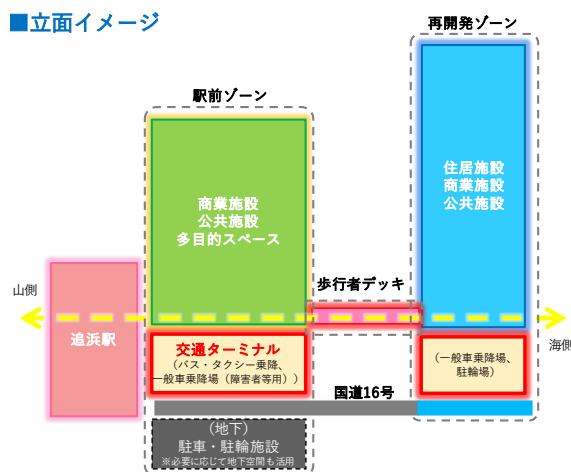
- ・ 事業区分は、施設配置計画と併せて図示する。
- ・ 官民の役割分担の考え方について、道路管理者は、まちづくりの公益性と施設の公共性を鑑み、まちづくりの具体化及び整備と連携することとし、収益性の高い施設については、民間資金の導入による施設整備と運営の最適化を図る。
- ・ 官民連携を検討する前提として、需要予測等に基づく必要な経費、収益の見込みなどを試算することが望ましい。
- ・ 市街地再開発事業と連携して施設整備する場合には、地権者等による再開発組合が整備する再開発ビルの保留床を取得する方法も考えられる。
- ・ PFI 等により民間事業者等と一体となって施設として整備を行う場合、民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

<例>官民の事業区分・役割分担

○神戸三宮



○追浜 (横須賀市)



| 主体 | 事業区分                               |
|----|------------------------------------|
| 国  | 交通ターミナル、一般車乗降場、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

## (7) 管理運営の考え方

### ①概要

「官民の事業区分・役割分担」も踏まえ、交通拠点に整備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。交通拠点の運営管理に係る業務は多岐に渡るため、道路管理者だけでなく、官民連携で行うことを検討し、そのための役割分担や運営方法を整理する。また、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。

### ②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。
- ・ 交通拠点の管理運営は、エリアマネジメント、モビリティマネジメントの要素を含んでおり、バス・タクシー等の運営実態にも精通している必要がある。また、まちづくりの観点からは、産官学が連携・調整を行うアーバンデザインセンターの活用も考えられる。
- ・ 各施設(ターミナル、デッキ、店舗等)の管理主体がそれぞれ異なることも考えられるため、管理運営におけるプレイヤーを明確にする。
- ・ 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。

### <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

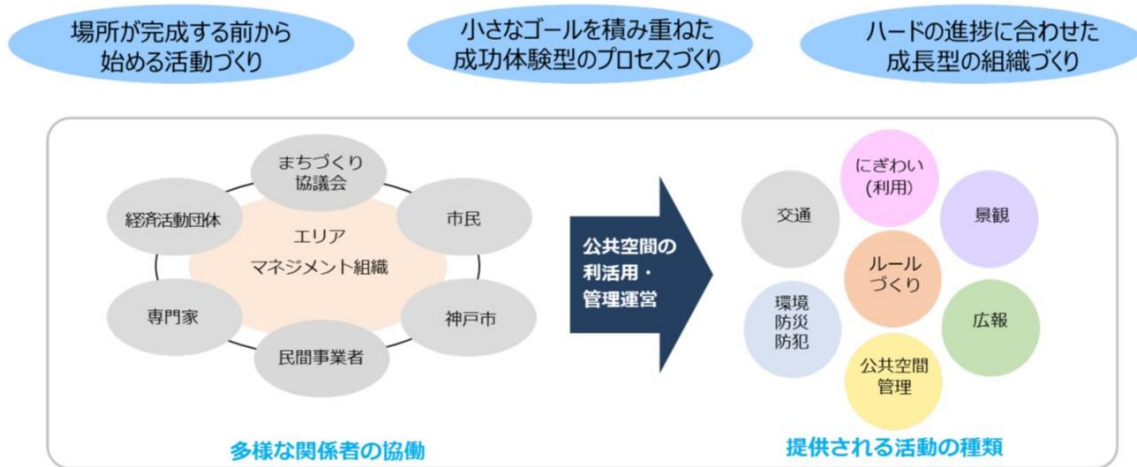
**公設民営** (ex.駅周辺のターミナル、役所/  
 複合施設等)  
 公共:制度の整備、事業スキーム整備  
 民間:運営ノウハウ、最新の技術の導入、  
 社会情勢へのスピード感ある対応

**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

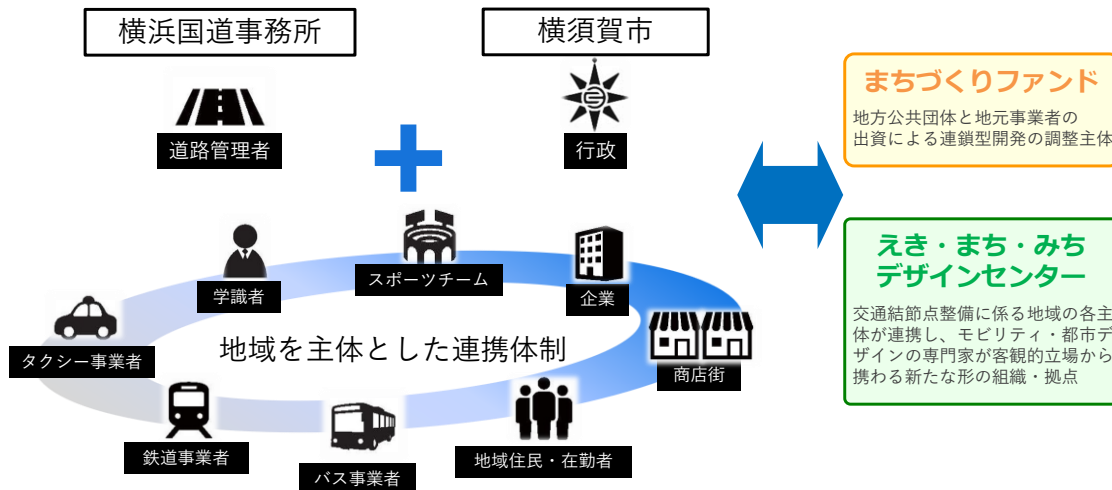
- ・ 民間事業者による管理運営を行う場合には、安定的かつ長期的なサービス提供にも留意し、管理運営における費用負担や収益性について現実的な試算を行う。
- ・ 管理運営段階における収益項目としては、既存のバスターミナルの例を踏まえ、例えば以下が考えられる。これらも参考に事業範囲を具体的に検討し、事業全体での採算性を試算する。
  - 停留料金(バス・タクシー等事業者)
  - 駐車料金(バス・タクシー等事業者、自家用車利用者)
  - 駐輪料金(二輪車・自転車等利用者)
  - チケット販売等の代行(バス等事業者)
  - テナント収入(飲食・物販施設、ロッカー、自動販売機等)(テナント等運営者)
  - モビリティサービス(シェアサイクル、新たなモビリティ等)(サービス利用者)
  - 広告収入(サイネージ、ポスター等)(広告主)

<例>管理運営の考え方

○神戸三宮



○追浜(横須賀市)





## (8) 今後の進め方・スケジュール

### ①概要

交通拠点に整備する施設の内容や規模、関連する周辺計画等を含む全体的なスケジュールを整理する。段階的に施設を整備する場合には、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)を整理しておく必要がある。

また、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)についても整理し、関係者の間で共有することで、課題解決への取組を円滑化することが期待される。

### ②留意点

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 「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。

### <例>今後の進め方・スケジュール

#### ○神戸三宮

| 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                   |   |                 | 再開発ビルI期供用<br>CS東側の車線減少 | 再開発ビルII期供用<br>CS東側の完成<br>CS完成 |
| 神戸三宮駅前空間整備                | 基本計画<br>事業計画【中間とりまとめ】<br>公表<br>事業計画<br>公表 |                 |                        |                               |
| (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        | 〇暫定供用                  | 〇暫定供用<br>〇供用                  |
| (2)人の賑わいと回遊性を創出するデッキ      | 検討・設計・工事                                  |                 | 〇供用                    |                               |
| (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                     | 〇供用                           |
|                           | 中・長距離バスターミナルII期                           | 検討・設計・工事        |                        | 〇供用                           |
|                           | 新たなモビリティの拠点                               | 検討・設計           | 工事                     | 〇暫定供用<br>〇供用                  |
| (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                     | 〇暫定供用<br>〇供用                  |
|                           | 三宮クロススクエア(CS)                             |                 | 検討・設計・工事               | 〇暫定供用<br>〇暫定供用<br>〇供用         |
| (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              | 〇暫定供用                  | 〇供用                           |

#### ○新潟

| 年度                 | 2019         | 第1ステップ   | 第2ステップ | 第3ステップ   |
|--------------------|--------------|----------|--------|----------|
|                    | 基本方針<br>事業計画 | 検討       |        |          |
| 新潟駅周辺整備事業          |              |          |        |          |
| 鉄道高架化              | 検討・設計・工事     |          |        |          |
| 高架下交通広場            | 検討・設計・工事     |          |        |          |
| 万代広場               | 検討・設計・工事     |          |        |          |
| アクセス道路             | 検討・設計・工事     |          |        |          |
| 国道7号新潟駅交通ターミナル整備事業 |              |          |        |          |
| 中・長距離バスターミナル       |              | 検討・設計・工事 |        |          |
| アクセス道路             |              | 検討・設計・工事 |        |          |
| 道路空間再編             |              |          |        | 検討・設計・工事 |

## (9) 将来像の共有

## ①概要

「事業の概要」、「事業の具体イメージ」、「各施設の具体イメージ」、「施設配置計画」等を踏まえて、交通拠点における整備後の将来像について、具体的な図やパース等を作成し、関係者や住民等と共有する。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、関係者調整の円滑化、主体的な取組の促進、地域の機運醸成、以降の事業化や管理運営の円滑化等の効果が期待される。

## ②留意点

- ・ 事業計画をまとめるにあたって、関係者のみならず、交通拠点の利用者を含め幅広く住民の意見等を確認しておく必要がある。手段としては、パブリックコメントやアンケート調査、オープンハウス、シンポジウム等が考えられる。なお、都市計画手続を伴う場合には、当該手続と併せて住民意見の集約等を行う方法も考えられる。
- ・ 模型やパース、動画による表現等を用いて整備内容や利用のイメージをわかりやすく示すこともできる。

&lt;模型の例(品川駅西口)&gt;



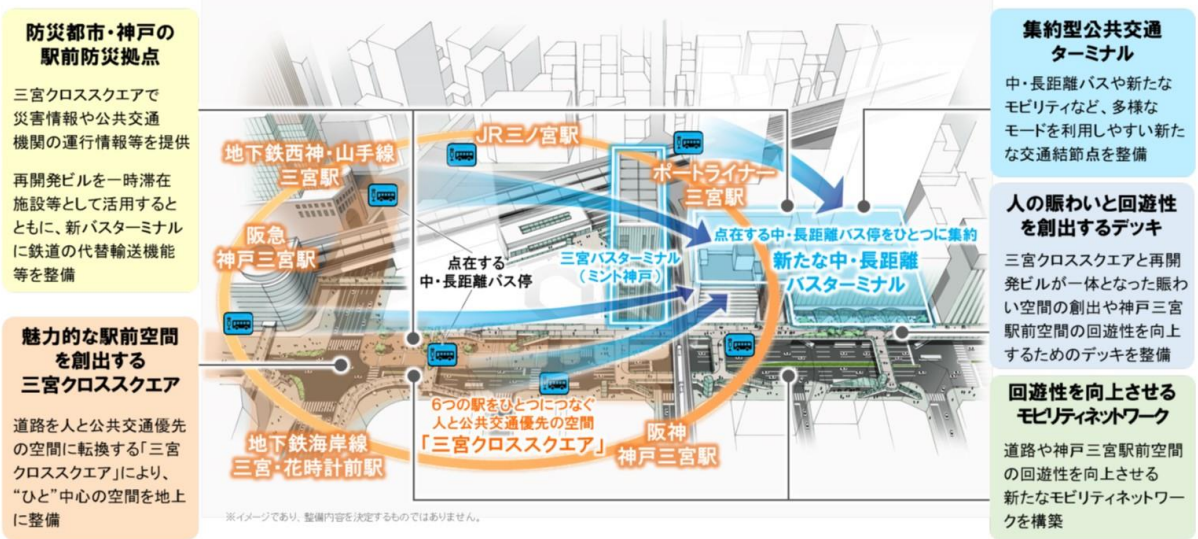
&lt;動画の例(品川駅西口)&gt;



<例>整備イメージ

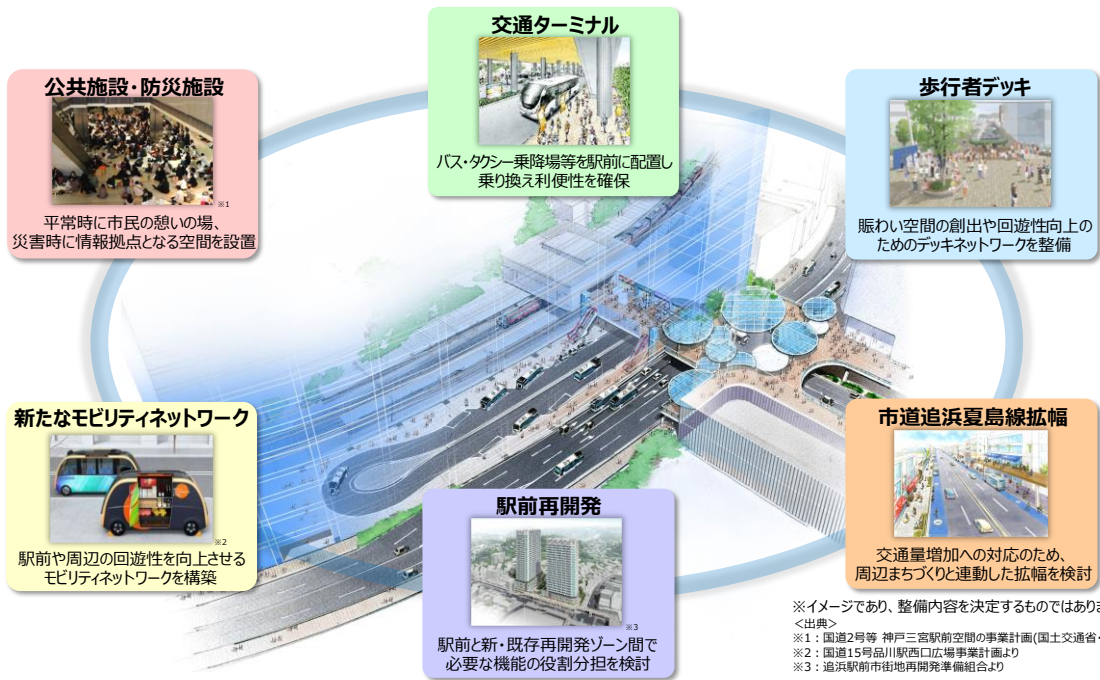
○神戸三宮

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～



○追浜(横須賀市)

先端技術とスポーツを通じて「世界」とつながる 追浜  
『みんなで「夢」を育み、みんなに優しい、未来を見据えた駅前拠点の創出』





## (10) 整備効果・KPI

### ①概要

交通拠点を整備することの必要性や意義をわかりやすく説明する観点から、交通拠点の整備効果(乗換・待合環境の改善、交通の円滑化、防災機能の向上等)を具体的に整理する。

また、併せて交通拠点の整備効果を踏まえた KPI を設定し、計画通りに整備効果が発現できているか、継続的にモニタリングを行い、達成状況に応じて適宜追加で対策を講じる。

### ②留意事項

- 整備効果は道路交通ネットワーク上における拠点の強化、あるいはネットワーク自体の強化の観点から、定性的・定量的に整理する。なお、従来の道路の改築事業における費用便益分析では、交通拠点(ノード)の強化を必ずしも評価できる仕組みとなっていないが、交通拠点の整備効果は可能な限り定量的に、また、貨幣換算して算出する。
- LEED<sup>1</sup>等の環境性能評価を含め、既存の性能評価の仕組みを活用することも考えられる。

表 4-3 交通拠点の整備効果の例

| 項目                         | 内容  | 主な効果  |
|----------------------------|---|---|
| バスターミナルの整備による交通流円滑化・交通事故対策 | 路上に停車するバスによる後続車の阻害の解消等による交通流の円滑化  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 旅行速度: ●km/h→●km/h</li> <li>■ 交通事故減少効果:<br/>●件/億台キロ→●件/億台キロ<br/>(参考:貨幣換算)</li> <li>・走行時間短縮効果:約●億円/50年</li> <li>・走行経費削減効果:約●億円/50年</li> </ul>            |
| バスターミナル及びデッキ整備による利便性の向上    | 新バスターミナルによるバス停の集約と東西デッキの整備による歩行者の移動時間短縮効果   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 歩行者の移動時間:<br/>約●分→約●分(○○駅改札～○○バス停)<br/>(参考:貨幣換算)</li> <li>・乗換利便性向上効果:約●億円/50年</li> </ul>   |
| 新バスターミナルの待合空間整備による快適性の向上   | 待合空間の整備によるバス利用者の快適性向上効果   | <ul style="list-style-type: none"> <li>(参考:貨幣換算)</li> <li>・バス待合空間の快適性向上効果:約●億円/50年</li> <li>※支払意思額で評価する手法により算出</li> </ul>   |
| その他の効果                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>①地域経済の活性化</li> <li>②防災機能の向上</li> <li>③新たな技術・サービスの発展</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>①鉄道・バス・タクシーなど交通モード間の乗換利便性の向上<br/>回遊性向上、来訪者増加、雇用の創出</li> <li>②帰宅困難者対策、情報発信・物資集積拠点化</li> <li>③新モビリティ等の技術開発・普及促進</li> <li>交通モード間のデータ連携の促進(MaaS)等</li> </ul> |

### <交通拠点の整備効果をモニタリングする際の KPI の例>

#### 【観点】

- ✓ 周辺道路の交通状況
- ✓ 交通拠点の利用状況
- ✓ 交通拠点の利便性
- ✓ 交通拠点の賑わい
- ✓ 地域経済の活性化

#### 【指標 (KPI)】

- 旅行速度、交通量、道路上の停留状況 等
- バスの路線数・便数、利用者数 等
- 利便性に係るアンケート結果 等
- 来街者数、来街頻度、回遊時間 等
- 地価の変化、店舗数 等

<sup>1</sup> 「Leadership in Energy and Environmental Design」の略  
U.S. Green Building Councilによって開発された、グリーンビル設計・構造・運用に関する評価基準

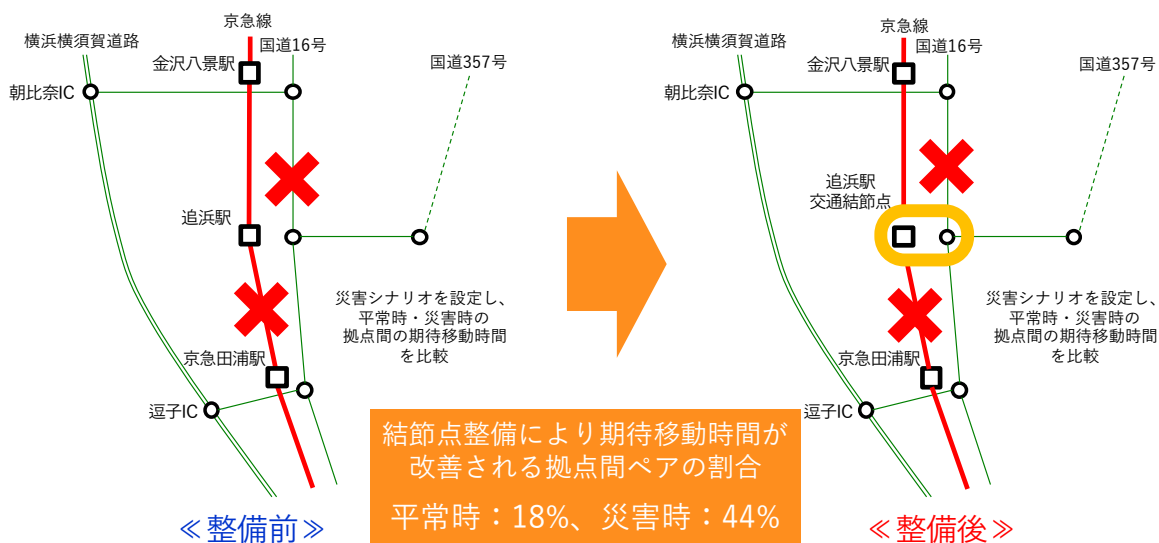


**事例 道路ネットワーク上の耐災害脆弱性の改善効果の評価**

交通拠点の整備による効果は、周辺道路の交通円滑化を旅行速度等で評価するほか、乗換の利便性や待合の快適性等の向上について評価することが考えられる。

交通拠点における災害時の交通機能の確保について評価するため、各拠点ペア間における道路整備による期待所要時間の変化から算出される「脆弱度」や「改善度」による評価手法を、交通拠点整備にも適用することが考えられる。

具体的には、マルチモーダルな拠点整備による、道路ネットワーク上の耐災害性評価において「拠点間ペアの所要時間改善効果」を評価する手法が想定される。



道路ネットワーク上の耐災害脆弱性の改善効果の評価のイメージ(追浜(横須賀市)の例)

### 4-3 事業化段階

「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。その際、道路管理者だけではなく、官民連携を含め多様な主体との連携により施設整備を実施することが求められる。

事業化段階では、計画段階で取りまとめられた事業計画に記された、事業や各施設のイメージ、事業区分に従って、交通拠点の機能強化に関する設計や施工を実施する。また、特定車両停留施設を整備する場合、並行して道路法の規定による手続が発生する。

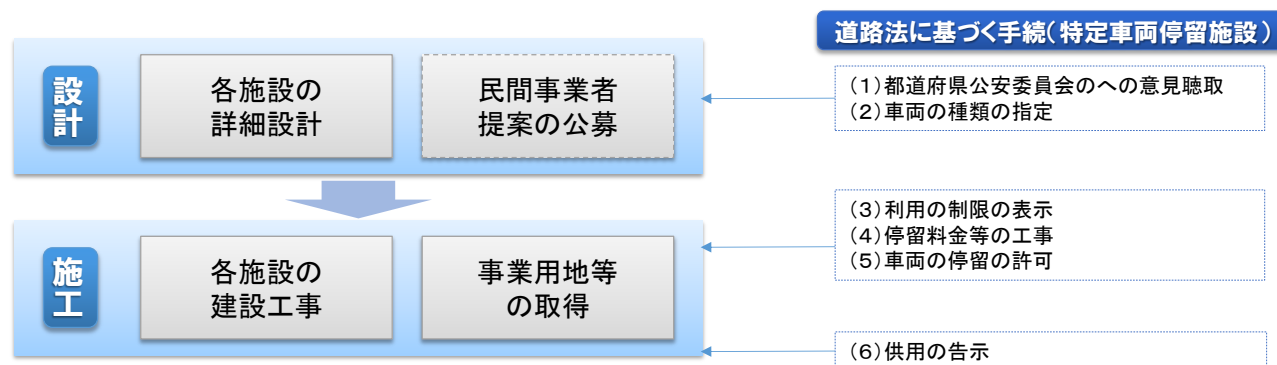


図 4-4 事業化段階での検討項目と流れ

構想段階・計画段階においては、事業の実施に向けて道路管理者だけでなく、自治体や周辺施設の管理者等多くの関係者と、役割分担について検討を進めるものとされていたが、事業化段階においても同様に、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る。その際には、市街地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。

表 4-4 「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  |

**○特定車両停留施設に係る手続等**

交通ターミナルを特定車両停留施設(道路附属物)として施設を整備する場合、関係者との協議や法令上の手続等を適切な時期に行う必要がある。

道路管理者は、特定車両停留施設を新たに設けようとする場合には、あらかじめ都道府県公安委員会の意見を聴くこととされており、その際には当該施設において停留の対象として指定しようとする車両の種類(バス・タクシー等)を明らかにする必要がある。都道府県公安委員会のほか、地方公共団体や周辺の主要な公共交通事業者、近接する旅客施設の管理者、近接する旅客施設の管理者等、関係機関と必要となる協議を実施する。なお、港湾計画に土地利用計画の定めのある土地において、特定車両停留施設を設けようとする場合には、事前に港湾管理者と協議する。

都道府県公安委員会とは、施設の供用後においても、施設内における不許可車両の進入防止等、適切な運用が図られるよう、必要に応じて許可車両に関する情報を共有する。また、交通拠点の道路上におけるバスやタクシーの停留による交通阻害の防止等、事業目的が確実に達成されるよう、連携した取組の実施が求められる。

(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。また、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。

①概要

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ける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、設計段階における地域特性に応じた高質な空間デザイン等に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するとともに、公募民間事業者から提案を評価・選定する段階では公平性・透明性の観点から第三者による評価を行い、評価結果を公表する。

②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。
- ・ 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。

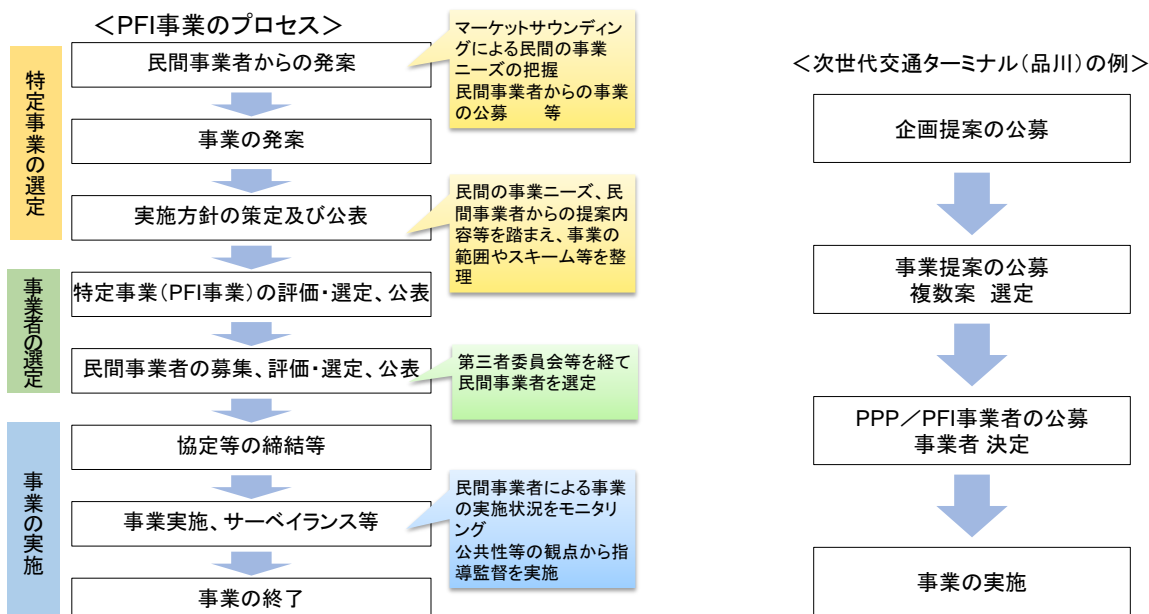


図 4-5 PFI 事業の一般的なプロセス



## (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。

### ①概要

鉄道駅周辺など土地が限られる地域において、複数の地権者がまとまって、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。

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)について速やかに検討を進めておく必要がある。

### ②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について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。
- 再開発ビル全体と交通ターミナルとの意匠の統一を図る観点から工夫が必要である。

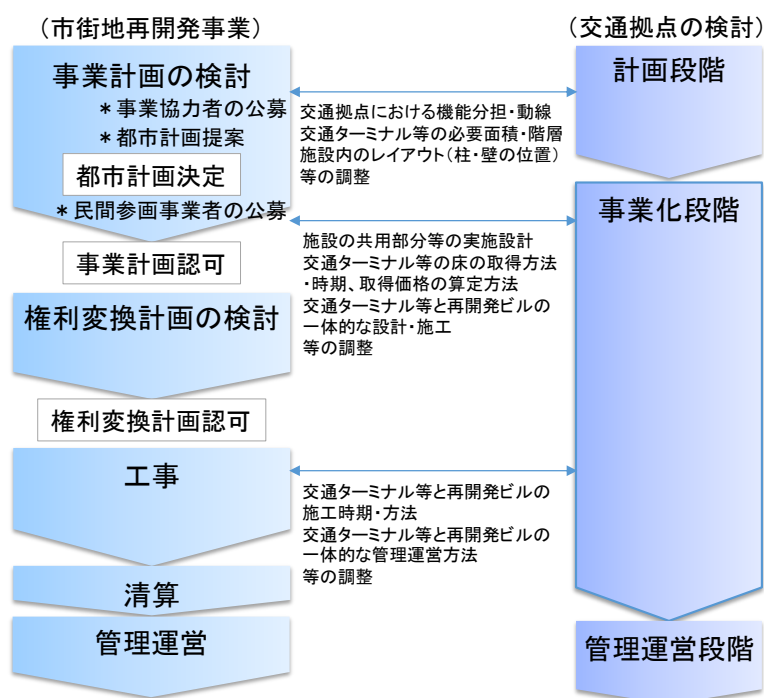


図 4-6 市街地再開発事業による交通拠点の検討の流れ

### 4-4 管理運営段階

「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。

管理運営段階では、整備した施設が計画段階で想定した機能を発揮するよう、道路管理者として主体的に管理運営に取り組むことが重要である。そのため、適切な管理運営を実施するとともに、継続的な KPI のモニタリングが求められる。

その際には、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。

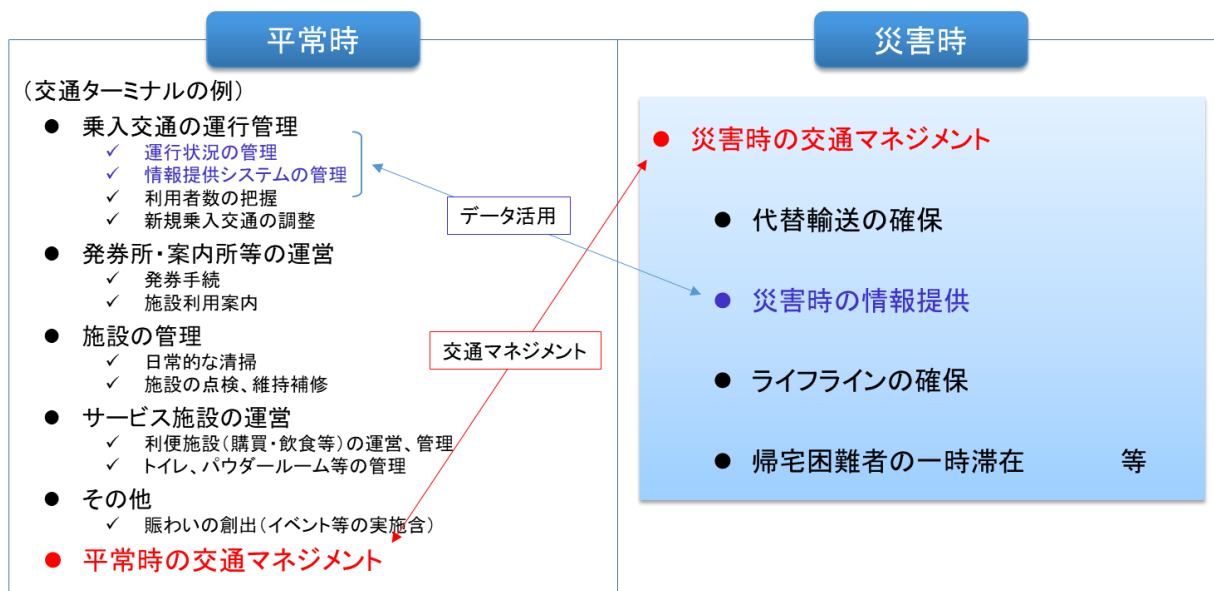


図 4-7 管理運営段階での検討事項

平常時の管理運営においても、道路管理者以外の関係者との役割分担は重要である。エリマネ組織でターミナルの管制業務を実施する際は、バス事業者の協力が必要となる。また、周辺の民間施設を待合所の一部として活用したり、障害者用トイレほかバリアフリー施設を隣接ビルに設置した上でターミナル側では案内地図の配布・誘導を実施したり、全ての機能を道路管理者が担うのではなく、関係者間での連携強化を意識した管理運営が求められる。

**(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留が見込まれるため、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。

**①概要**

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。

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

**②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。

## (2) データ収集・活用・提供のための体制構築等

管理運営段階においては、交通拠点を含む道路交通ネットワークのマネジメントを高度化する観点から、データの収集・活用・提供について積極的に取り組むこととし、そのための体制構築・ルールの整備を行う。

例えば、高速バスでは、運行情報や臨時運行等の情報は個社が独自に行っており、一元的にリアルタイムに情報提供する仕組みが必ずしも十分に整っていないことから、特に災害時の情報提供ではその重要性が増すと考えられる。

### ①概要

交通拠点の管理運営、道路交通マネジメントの高度化の観点から、目的ごとに必要なデータやその取得方法、データの活用方法等について整理した上で、必要な体制構築・ルール整備等を行い、実施する。

交通ターミナルに乗り入れる車両に搭載されたETC2.0のデータやバス会社が作成する運行計画のデータ等を、共通プラットフォームに格納させることにより、バスに関する情報を一元的に取り扱い、バス利用者やターミナル会社に提供することができる高速バス運行支援・情報提供システムの構築を行う。

また、交通ターミナル内の乗降客数や遅延状況、人の流れ等のデータ収集・活用を行う。

### ②留意点

- データ収集のインフラとして、AIカメラ等のセンサーのほか、Wi-Fi等の通信インフラについて併せて検討し、センサーネットワークとデータストレージを全体でマネジメントする必要がある。
- 乗入れ車両数の多い広域的な交通ターミナルにおいては、管制室での管制業務にデータを活用することが考えられる。
- 取り扱うデータの内容に応じて、法務担当等と相談の上、データの提供・取得や保管、利用に関するルール(利用規約、セキュリティポリシー、プライバシーポリシー等)を定めて公開する。
- スーパーシティ/スマートシティを見据え、交通分野におけるデータについても、データ連携基盤を介してオープンAPIによりデータ連携・活用されることを念頭に、データ連携のあり方や道路管理者の役割について検討する必要がある。

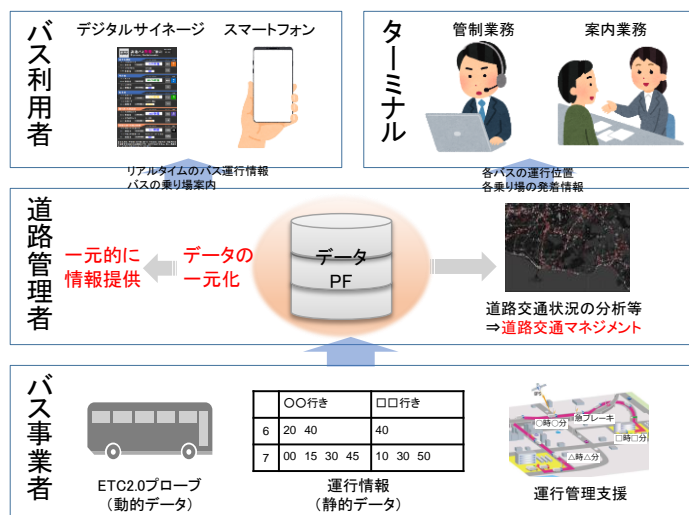


図 4-8 高速バスの運行支援・情報提供システムのイメージ



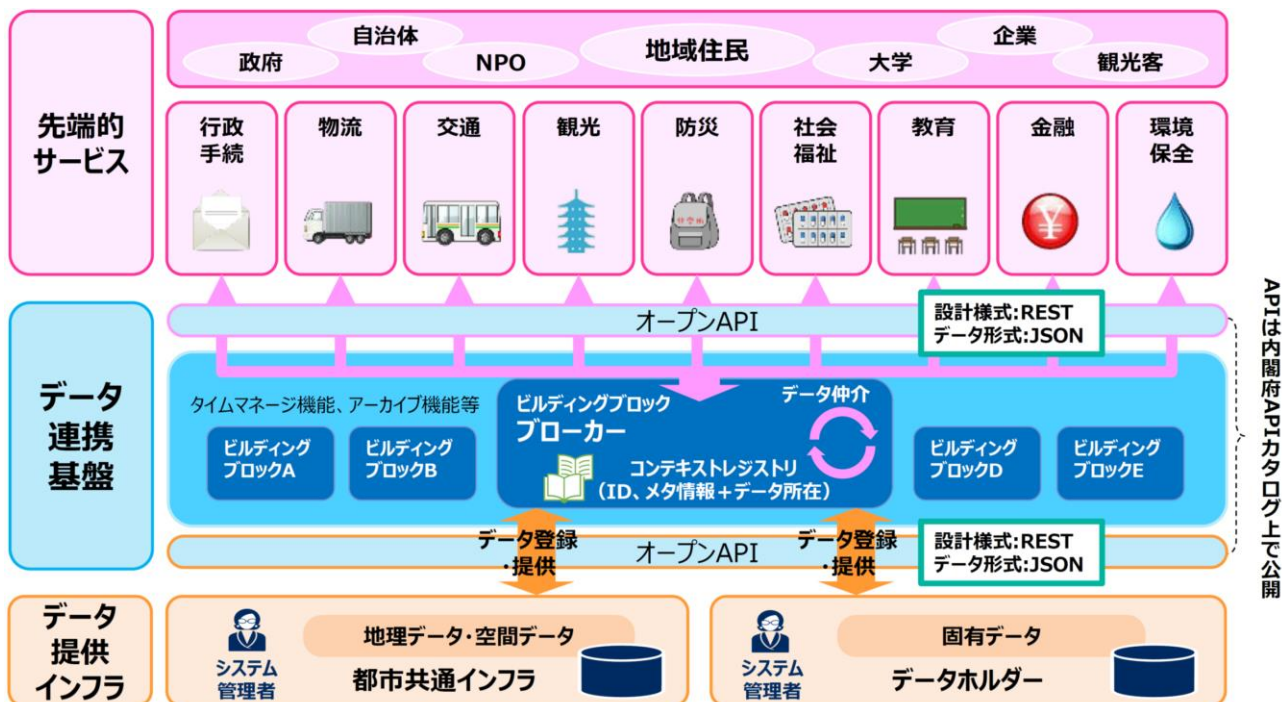


図 4-9 スーパーシティ/スマートシティにおけるデータ連携基盤のイメージ<sup>2</sup>

<sup>2</sup> スーパーシティ/スマートシティの相互運用性の確保等に関する検討会 最終報告書(令和2年9月)  
<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kokusentoc/supercity/kentoukai/dai1/shiryoushu.pdf>