

各論点に係る検討状況

論点	検討の方向性(イメージ)
【論点1】 バスタプロジェクトの定義	●道路管理者が取り組むバスタプロジェクトについて定義を考える必要があるのではないかと。
【論点2】 交通拠点のタイプの考え方	●モード間連携や事業連携の体系に応じ、様々なタイプの交通拠点が考えられるのではないかと。
【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	●データを活用したバス運行の効率化による交通の円滑化等、データ収集・利活用の考え方について整理が必要ではないかと。 ●災害時において高速バスが都市間をつなぐ交通を担うことを踏まえ、交通確保の観点から防災機能の強化が必要ではないかと。
【論点4】 地域特性等を踏まえ交通拠点の必要な機能のあり方	●地域や結節する交通モードによって必要な機能が異なるのではないかと。 ●歩行者動線に配慮した施設が必要ではないかと。
【論点5】 構造基準等の考え方	●特定車両停留施設の構造基準の考え方の整理が必要ではないかと。
【論点6】 整備・運営手法等の考え方	●効果的な整備、継続的な管理運営を行うための手法等に関する知見の整理が必要ではないかと。
【論点7】 ノウハウの体系化	●プロジェクト実現に向けた必要な手続・手順、調整事項等を明確にすべきではないかと。

論点1

バスタプロジェクトの定義

第2回検討会の主な意見(論点1関係)

	主な意見	対応方針
1	<u>「歩行者ネットワークの強化」</u> について、バスタはモータルコネクトの強化や他の交通手段との連携、モビリティハブのように様々なものを接続する拠点という意味合いの方が強いのではないか。	これまでの道路整備で十分に対応できていなかった交通拠点の歩行者動線について、その重要性を考慮して項目を分けて記載している。
2	バスターミナルが沿道を含めて一体となることで、まちが活性化している例もあるので、将来的に <u>「沿道活用」</u> を行うことをイメージさせるような表現を追加した方がよいのではないか。	「賑わい創出・イベント」の説明において、沿道活用についても記載する。
3	バス停の集約を促すためには <u>バス事業者の協力も必要な</u> ので <u>「公共交通再編」</u> 、 <u>「地域公共交通のサービスレベル向上」</u> などのキーワードを追加した方がよいのではないか。	交通拠点を考える上で、公共交通の再編等の取組とも関連することから、公共交通に関する記載を追加する。
4	バスには、 <u>「すべての人のために」</u> という語源もあるので、 <u>バスの概念を広げて名前の定義にする</u> ような解釈もあるかと思う。	「バスタ」の名称の由来の説明において、バスの語源についての記載を追加する。
5	新しいサービスを導入する際に <u>「リビングラボ」といったような機能を都市の中に埋め込んで社会実験を進めている例がある</u> 。バスタプロジェクトは新しい結節機能をつくるものなので、 <u>「モビリティマネジメントセンター」</u> 、 <u>「モビリティデザインセンター」</u> のような機能もマネジメント機能として考えるとよいのではないか。	論点6「整備・運営手法等の考え方」にて検討する。

○バスタプロジェクトは、道路管理者が、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上を実現するため、歩行者の利便の増進や交通マネジメントや防災機能の強化等、バス・タクシー等の交通拠点の機能の高度化を図る取組。
○そのためには、従来のリンク中心ではなくノードを含めて道路ネットワーク全体をマネジメントすることにより、その効果を最大限に発現することにも留意。

I 歩行者の利便強化

動線・施設配置の最適化



バリアフリー化



バス停の集約・ターミナル化



災害時の一時滞在



PPP/PFIの活用



各種制度・スキームの活用
(立体道路制度等)



待合環境の改善



休憩・賑わい空間



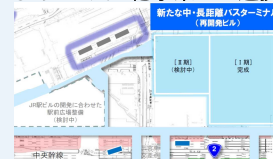
インバウンド対応



鉄道等のモードとの連携



まちづくり・他事業との連携



イベントの実施



自動運転・
新たな
モビリティ



ICT活用
(MaaS等)

IV デジタル技術の活用



ETC2.0データ等
による運行管理



各種情報収集・活用
(災害時の情報提供)

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。

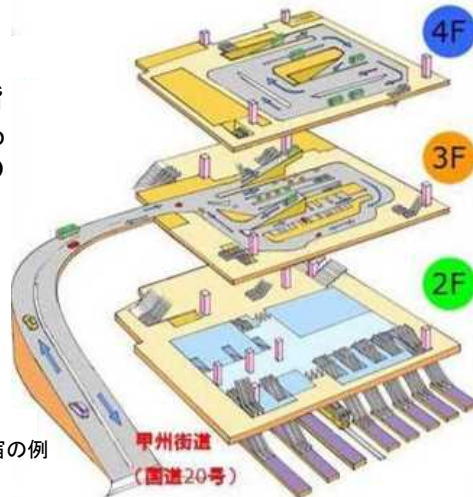
生産性の向上

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。

歩行者動線・施設配置の最適化

【横動線の最適化】

- 他の交通モードの拠点と階層ごとに立体的に配置することにより、交通モード間の乗継ぎ時の水平移動を最小化

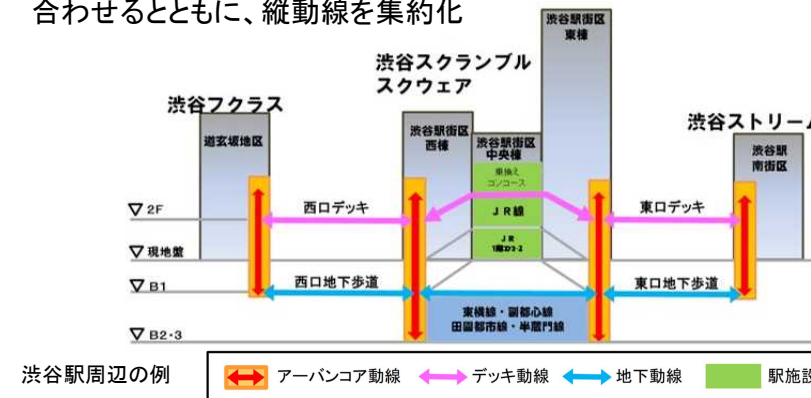


パスタ新宿の例

出典: 社会資本整備審議会 道路分科会 第55回基本政策部会 資料(国土交通省)

【縦動線の最適化】

- 駅やまち、道路施設(デッキ・地下歩道)が一体となって、歩行者動線を合わせるとともに、縦動線を集約化



渋谷駅周辺の例

出典: 国土交通省資料

施設のバリアフリー化

- 歩行者動線における段差の解消や幅員の確保、昇降施設の設置等によりバリアフリー化
- 待合空間や券売機、情報提供設備等のバリアフリー化



乗降場における視覚障害者誘導用ブロックや柵の設置



エレベーターの設置

休憩・賑わい空間の確保

- ベンチや利便施設等を設置し、バス等の待合環境を改善
- 歩行者動線上に休憩・賑わい等の滞留空間を確保 (災害時には一時滞在のための空間等としても利用)



待合空間のイメージ(神戸三宮)

出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画 (国土交通省・神戸市)



デッキ上の賑わい広場のイメージ (さいたま新都心・けやき広場)

出典: Acoustic Village 2019(<http://acoustic-village.com/>)

II モーダルコネク트의強化

点在するバス停の集約

- ・駅周辺などに点在するバス停を集約してバスターミナル化
- ・地域特性を踏まえた、公共交通の再編などとも連携



出典：モーダルコネク検討会資料(国土交通省)

帰宅困難者等の一時滞在

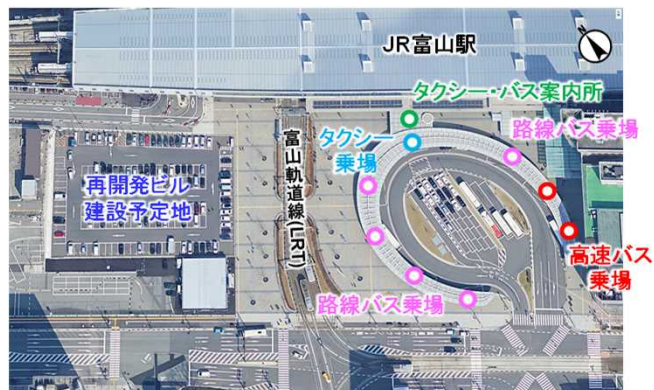
- ・帰宅困難者の一時的な滞留空間の確保
- ・緊急物資の備蓄倉庫や非常用発電機等の設置空間の確保



出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

鉄道等の他の交通モードとの連携

- ・鉄道、LRT等、他の交通モードと連携した待合空間等の確保
- ・鉄道等の他の交通モードと連携した道路ネットワークの整備
- ・公共交通の再編等の取組とも連携した拠点



出典：Google Earthより作成

インバウンド対応

- ・インフォメーションセンターにおける訪日外国人への案内
- ・各種案内を多言語に対応



出典：国土交通省記者発表資料(平成28年5月23日)

III 官民連携による整備・管理運営

PPP/PFIの推進

- ・民間事業者と連携した整備・管理運営の実施
- ・官民連携による公共空間の確保



日本橋地区の地下歩道の維持管理 出典：国土交通省資料

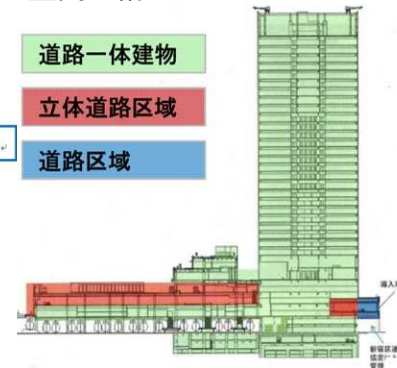
立体道路区域等の各種制度の活用

- ・立体道路区域等の制度を活用した拠点空間の有効活用
- ・民間事業者の創意工夫を活かした空間整備



虎ノ門ヒルズ 森タワーの例

出典：森ビル株式会社 資料

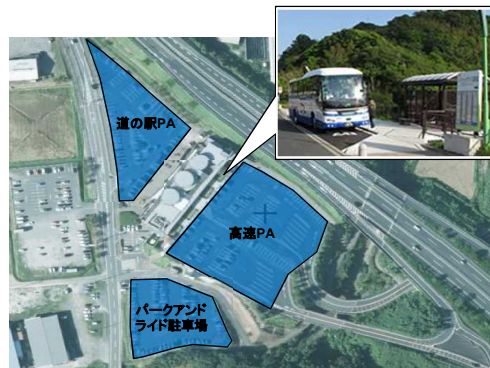
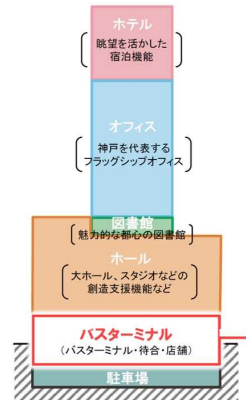


バスタ新宿の例

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第55回基本政策部会 資料(国土交通省)

まちづくり等の他事業との連携

- ・まちづくり等の他事業と連携した拠点の整備
- ・まちと一体となって交通も含めたマネジメントの実施



道の駅やパーク&ライド駐車場と一体となった施設整備(道の駅富楽里とみやまの例)

出典：国土地理院航空写真より作成

出典：道の駅富楽里とみやまのHP(バス停の写真)

市街地再開発事業と一体となった施設整備(神戸の例)
出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画 (国土交通省・神戸市)

賑わい創出・イベント

- ・拠点周辺の空間(道路空間を含む)を活用して地域一帯での賑わいの創出
- ・民間事業者との連携によるイベントの実施



バスタマーケット(バスタ新宿)

出典：国土交通省関東地方整備局東京国道事務所HP



マルシェによる賑わい創出のイメージ

出典：国土交通省資料

IV デジタル技術の活用

自動運転・新たなモビリティとの連携

- ・将来の自動運転・新たなモビリティの利用を想定した拠点づくり
- ・パーソナルモビリティ等との結節も想定
- ・自動運転・新たなモビリティに対応した走行空間やモビリティ・ポート



写真: ダウンタウン通り(ハンガリー・ブダペスト)



品川駅西口次世代型交通ターミナルのイメージ
出典: 国道15号品川駅西口駅前広場事業計画

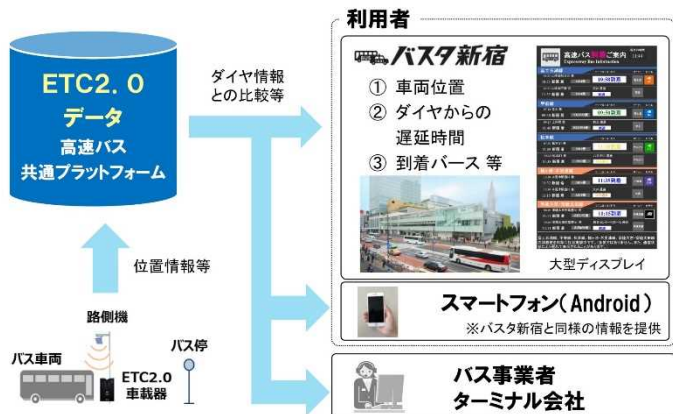
ICTの活用、MaaS

- ・MaaS等、ICTを活用した新たなサービス等との連携
- ・拠点における各種データのオープン化
- ・データを活用して、拠点のマネジメントを高度化



ETC2.0データ等の活用

- ・ETC2.0データ等を活用したバス・タクシーの運行管理
- ・リアルタイムの遅延情報等をもとに旅客が効率的に乗継ぎ



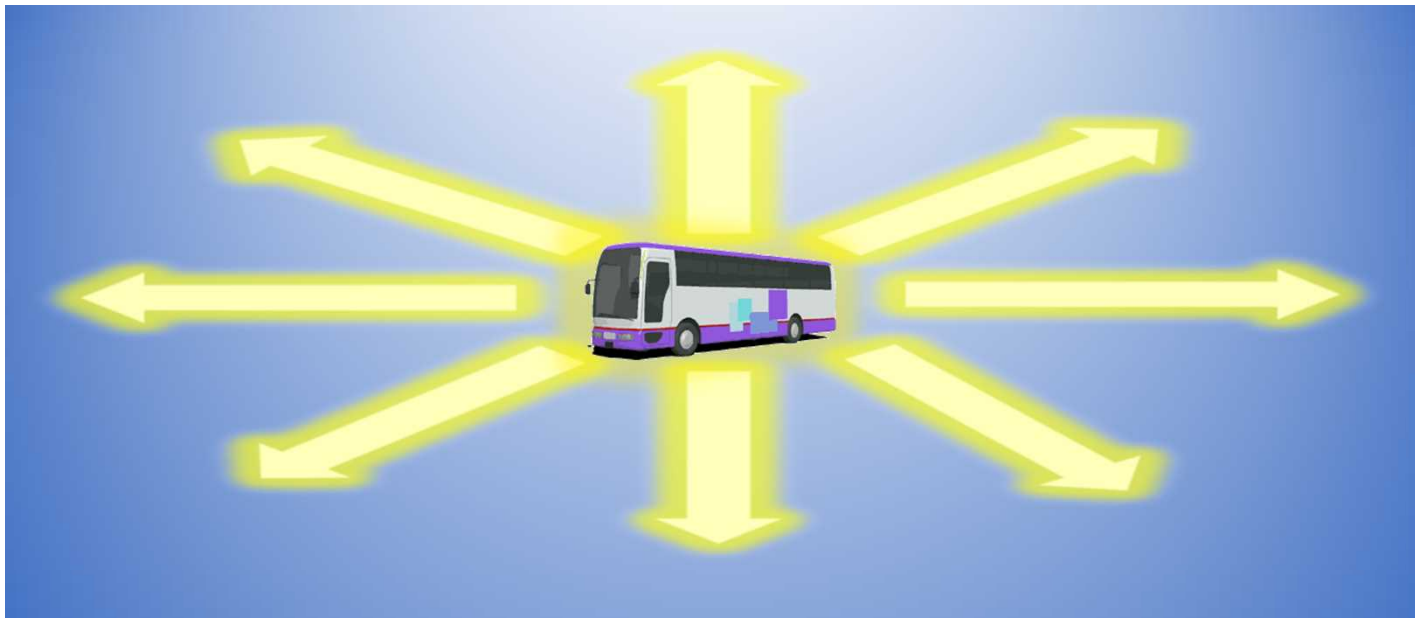
出典: 国土交通省記者発表資料(平成30年3月27日)

災害時の情報提供

- ・デジタルサイネージ等により、災害情報の提供や周辺の避難場所・交通情報への誘導を図る



- ① バスターミナルの略
- ② バス、タクシーの略
- ③ **バスがスター（星）のように各地に放射**



「バス」の語源：






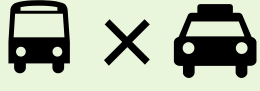
ラテン語で「すべての人のために」という意味の「omnibus」（オムニバス）に由来。

論点2

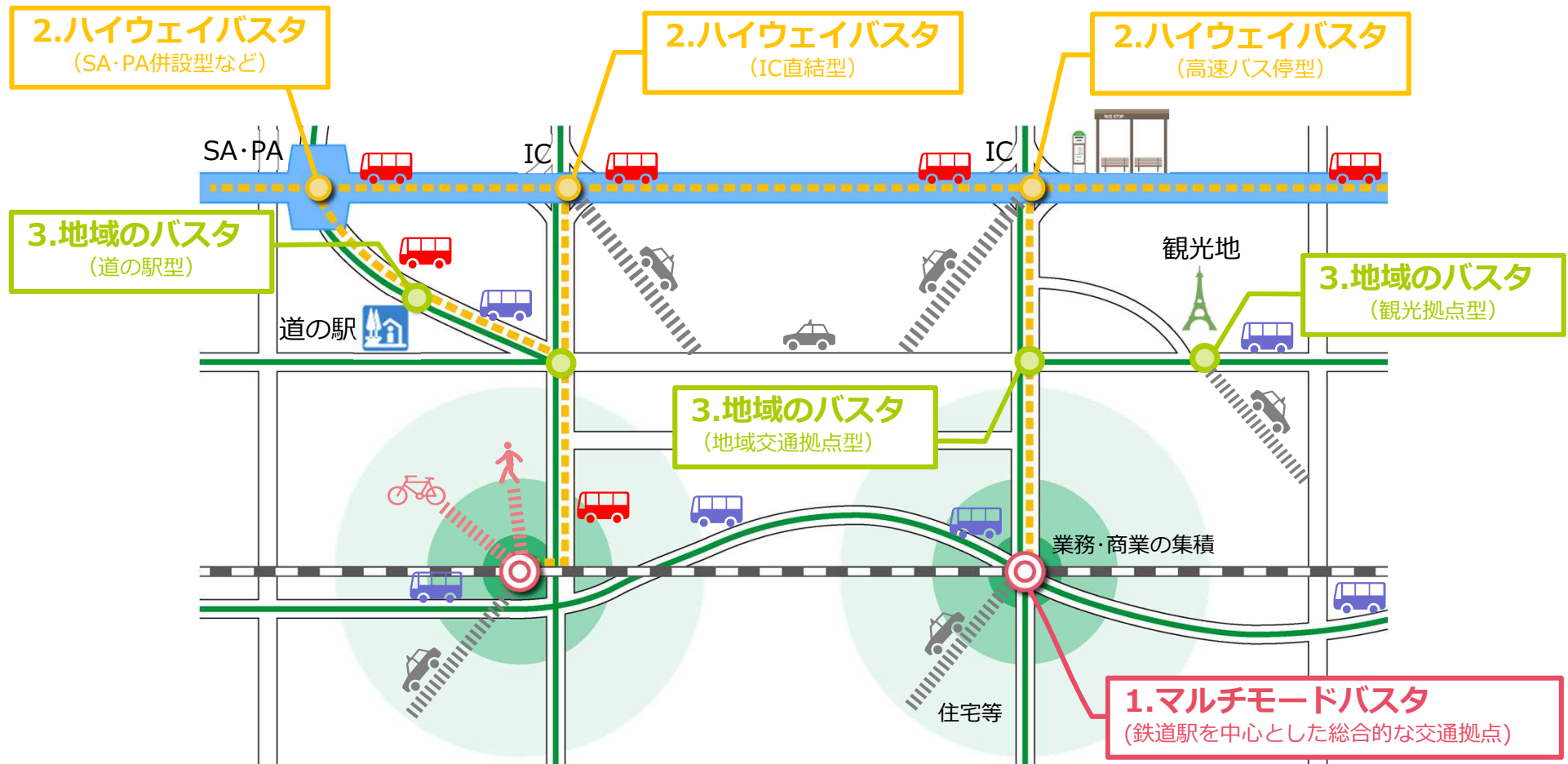
交通拠点のタイプの考え方

第2回検討会の主な意見(論点2関係)

	主な意見	対応方針
1	バスタの類型化は、 <u>移動の特性(都市内移動or都市間移動or観光移動等)</u> に着目して行うことが必要なのではないか。	乗り入れる交通モードの特性によって、交通居手に求められる機能が異なることが想定されることから、必要な機能が異なると考えられる要因(切り口)を整理し、要因ごとに必要と考えられる機能を整理してガイドラインに反映する。
2	バスタの類型化は、 <u>都市内移動や都市間移動等のトリップの種類</u> に着目して行うことが必要なのではないか。	
3	バスタの類型化は、 <u>施設規模、移動距離帯の両面から行う必要がある</u> のではないか。	
4	バスタの類型化に際し、 <u>交通モードとしてタクシーも明示したほうがよい</u> のではないか。	主な交通モードにタクシーが関係する組合せを追加する。
5	<u>地方では路線バスと高速バスとの連携が重要な</u> のではないか。また「 <u>人とモノの連携</u> 」に関する記述も <u>必要な</u> のではないか。	主な交通モードに路線バスと高速バスの組合せを追加する。

	①マルチモードバスタ	②ハイウェイバスタ	③地域のバスタ
概要	・鉄道駅を中心とした総合的な交通拠点	・高速道路のSA・PAなどにおいて、他のバスと乗り継ぎを行う交通拠点	・路線バスの乗り継ぎ、タクシー、乗用車、自転車などが乗り入れる交通拠点 ・道の駅において、高速バス、路線バス、コミュニティバスなどが乗り入れる交通拠点
地域特性	市街地の駅前広場など	高速道路のSA・PAなど	郊外の道の駅、駐車場など
主な交通モード	<p>鉄道×路線バス 鉄道×高速バス</p>  <p>高速バス×タクシー</p> 	<p>高速バス×高速バス 高速バス×路線バス</p>  <p>高速バス×タクシー 高速バス×乗用車</p> 	<p>路線バス×路線バス 路線バス×高速バス</p>  <p>高速バス×タクシー 高速バス×乗用車</p> 
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅に近接し、民間再開発と連携して交通拠点を整備 ・鉄道駅に近接し、歩行者デッキとあわせ交通拠点を整備 ・駅前広場の再整備とあわせ、交通拠点を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路のSA・PAに併設し、高速バスの乗り継ぎを行う高速バス停を交通拠点として整備 ・高速バス停と乗り継ぎを行う路線バス停を交通拠点として整備 ・高速IC近くに、乗換拠点となる駐車場を交通拠点として整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅で高速バスや路線バスなどが乗り入れる交通拠点を整備 ・路線バス、乗用車、自転車など地域交通が乗り入れる交通拠点を整備 ・観光拠点として、観光バス、路線バスなどが乗り入れる交通拠点を整備

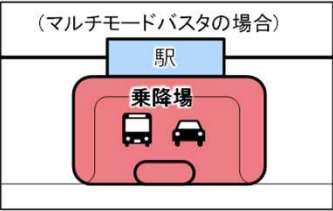

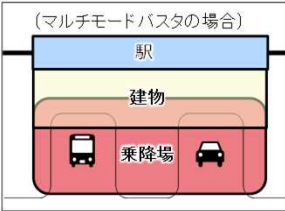
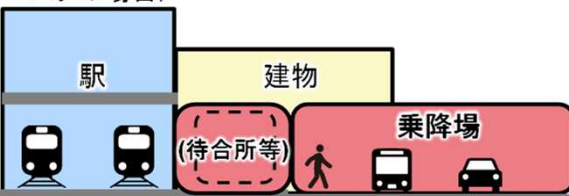
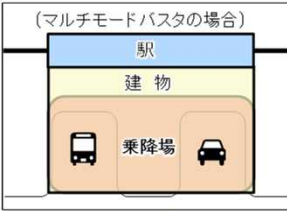
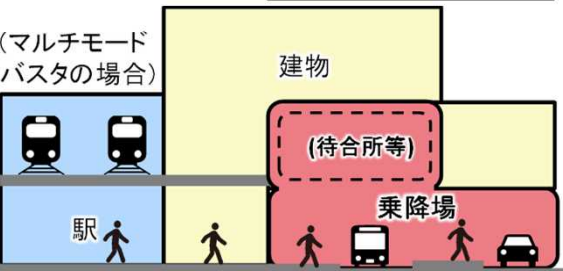
交通拠点の類型化イメージ



凡例		
1. マルチモードバスタ	2. ハイウェイバスタ	3. 地域のバスタ
高速バス	路線バス	自家用車、タクシー
		徒歩、自転車


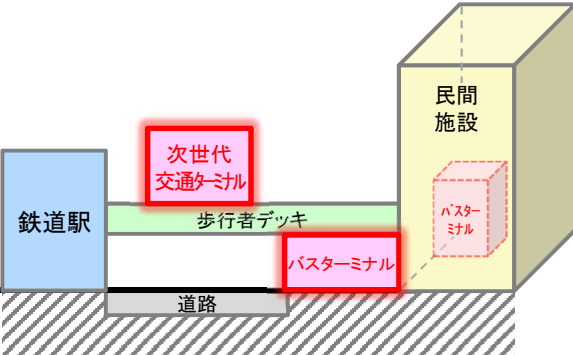
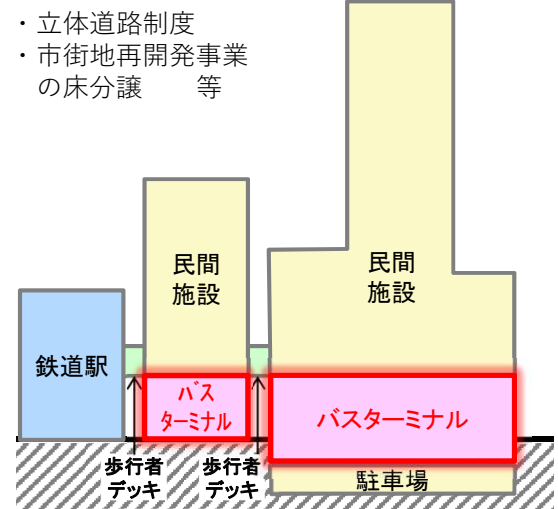
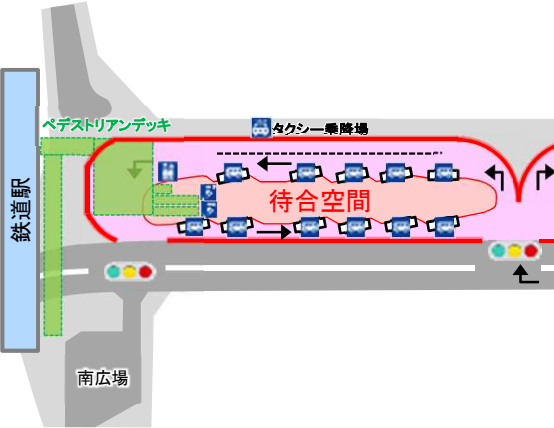
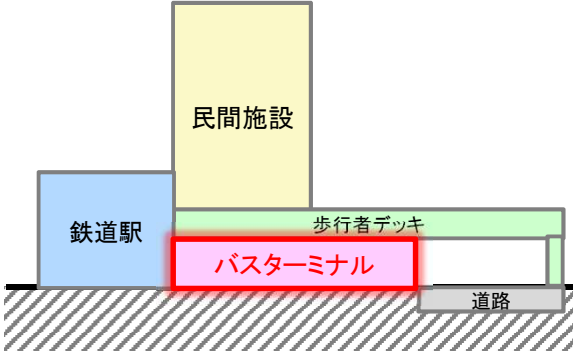
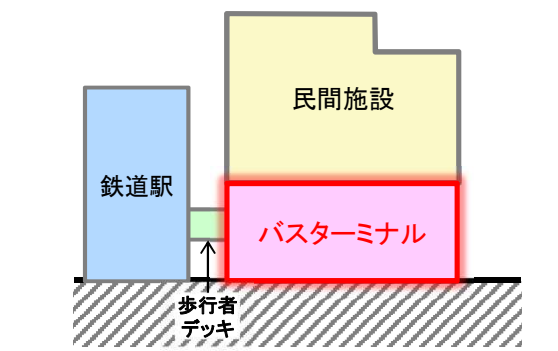
施設配置の形態に着目したタイプ分け

- 交通拠点の利用者数が多いほど、当該拠点の施設規模は大きくなる一方、そのような拠点は既に都市機能が集積しているために土地利用の制約があり、複雑な調整や効率的な土地利用が必要になると考えられる。
- 施設配置の形態に応じて、整備・管理・運営の手法とその課題を整理することとする。

形態	平面タイプ	建物一部共用タイプ	建物一体タイプ
概要	<p>・施設を平面的に整備</p> <p>(平面イメージ) </p> <p>(断面イメージ) </p>	<p>・施設上空の一部に人工地盤や建物を整備</p> <p>(平面イメージ) </p> <p>(断面イメージ) </p>	<p>・施設全体を周辺の建物と一体的に整備</p> <p>(平面イメージ) </p> <p>(断面イメージ) </p>
利用者	比較的少		多
規模	比較的小		大
ステークホルダー*	比較的少		多
事業スキーム(例)	<p>・単独の施設として整備</p> <p>・道の駅等の敷地内に施設を整備</p>	<p>・単独の施設とする部分と建物の床を取得(区分所有)した部分により施設を整備</p> <p>・立体的な道路区域に施設を整備した上で、上部に建物を整備(立体道路・道路一体建物) 等</p>	<p>・立体的な道路区域に施設を整備した上で、上部に建物を整備(立体道路・道路一体建物)</p> <p>・建物の床を取得(区分所有)して施設を整備 等</p>

*ステークホルダー: 地権者等の権利者、交通事業者(鉄道・バス・タクシー等)、周辺民間開発事業者、周辺施設管理者、自治体 等

施設配置の形態に着目したタイプ分け(イメージ)

施設形態	平面タイプ	建物一部共用タイプ	建物一体タイプ
配置イメージ	 <p>駐車場 待合所 バス乗降場 バス乗降場 タクシー乗降場 タクシープール</p>	<ul style="list-style-type: none"> 道路拡幅 立体道路制度 民間開発との連携 等  <p>鉄道駅 次世代交通ターミナル 民間施設 歩行者デッキ バスターミナル 道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> 立体道路制度 市街地再開発事業の床分譲 等  <p>鉄道駅 民間施設 民間施設 歩行者デッキ バスターミナル バスターミナル 駐車場</p>
	<ul style="list-style-type: none"> 道路空間の再配分 等  <p>鉄道駅 南広場 ペDESTリアンデッキ タクシー乗降場 待合空間</p>	<ul style="list-style-type: none"> 立体道路制度 民間開発との連携 等  <p>鉄道駅 民間施設 歩行者デッキ バスターミナル 道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> 立体道路制度 民間開発との連携 等  <p>鉄道駅 民間施設 歩行者デッキ バスターミナル</p>

その他のタイプ分けする際の視点

- 乗り入れる交通モード、施設規模、交通拠点を中心としたネットワークの広さ・規模(利用距離)によって、交通拠点において重視される機能や周辺施設等との連携のあり方が異なると考えられる。
- 今後、重視される機能が異なる要因(切り口)を整理し、重視される機能や周辺施設等との連携のあり方を要因ごとに整理してガイドラインに反映する。

(視点の例)

① 乗り入れる交通モード

- ✓ 乗り入れる交通モードに応じて必要な交通結節機能が異なる。

② 施設規模

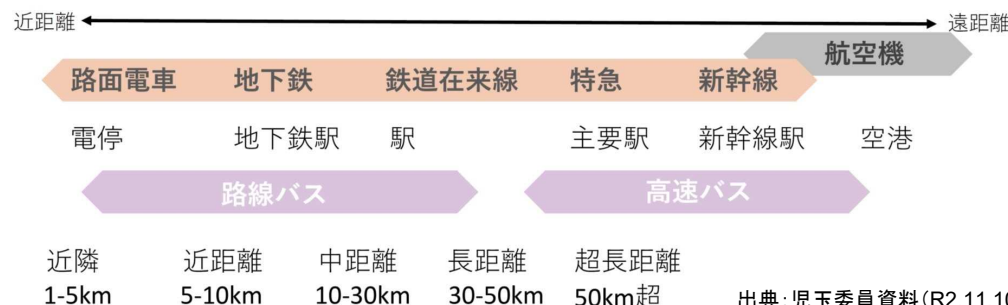
- ✓ 施設規模が大きくなるにつれ、施設形状が複雑になることから利用者の動線計画や案内サインについて特に配慮する必要がある。

③ 利用者特性

- ✓ 観光目的の移動では、物販施設、飲食施設、荷物預かり施設、観光案内施設等への需要が高いことが想定される。

④ 交通拠点を中心としたネットワークの広さ・規模(利用距離)

	路線バス	高速バス(中距離・昼間運行)	高速バス(長距離・夜間運行)
交通拠点に求められる機能の例	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスに比べると利用距離が短く一定程度の運行頻度がある。 ⇒ピーク時等にもスムーズに利用できる乗降スペース等への需要が高いことが想定される 	<ul style="list-style-type: none"> 中距離の利用距離であり運行頻度も多くないため、出発時間前からの待機も一定程度はあり、滞在時間も路線バスに比べると長いと想定される。 ⇒充実した休憩・待合スペースへの需要が高いことが想定される 	<ul style="list-style-type: none"> 運行頻度が少ない上に利用距離が長いため、出発時間の前から待機する場合も多く、滞在時間も長くなることが想定される。 ⇒充実した休憩・待合スペース等への需要が高いことが想定される 到着者は長時間移動後のため、身支度を整えるような施設への需要が高いことが想定される。 ⇒パウダールーム、シャワールーム等への需要が高いことが想定される



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

- 各地域において、道路管理者は新たな広域道路交通計画として、中長期的な観点からビジョン、計画を策定。
- バスタプロジェクトの推進に際して、これら計画において、交通結節点の機能強化等に関する計画を位置づけ。

重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について

社会資本整備審議会 道路分科会
第66回基本政策部会(H30.8.6)

I 今後の道路計画の主な課題

- 新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた**未来志向の計画**が必要。

新たな国土構造の形成

- ・ スーパーメガリージョンの実現
- ・ 中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成 等

グローバル化

- ・ インバウンドへの対応
- ・ 国際物流の増加への対応 等

国土強靱化

- ・ 災害リスク増大への対応
- ・ 代替機能の強化の必要性 等

各交通機関との連携強化

ICT活用・自動運転社会への対応

II 新たな広域道路交通計画の策定

- 各地域において**中長期的な観点からビジョン、計画**を策定（定期的に見直し）

「**平常時・災害時**」を問わない「**物流・人流**」の確保・活性化

(1)

広域道路ネットワーク
計画

(2)

交通・防災拠点
計画

(3)

ICT交通マネジメント
計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

交通・防災拠点 / ICT交通マネジメント計画の主な検討の視点

社会資本整備審議会 道路分科会
第66回基本政策部会(H30.8.6)

＜交通・防災拠点計画＞

- 地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、利用者の利便性の向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含め、官民連携によるモーダルコネクト(多様な交通モード間の接続)の強化策に関わる計画を策定。
- 災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅や都市部の交通拠点等について、災害情報の集約・発信、防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策に関わる計画を策定。



＜ICT交通マネジメント計画＞

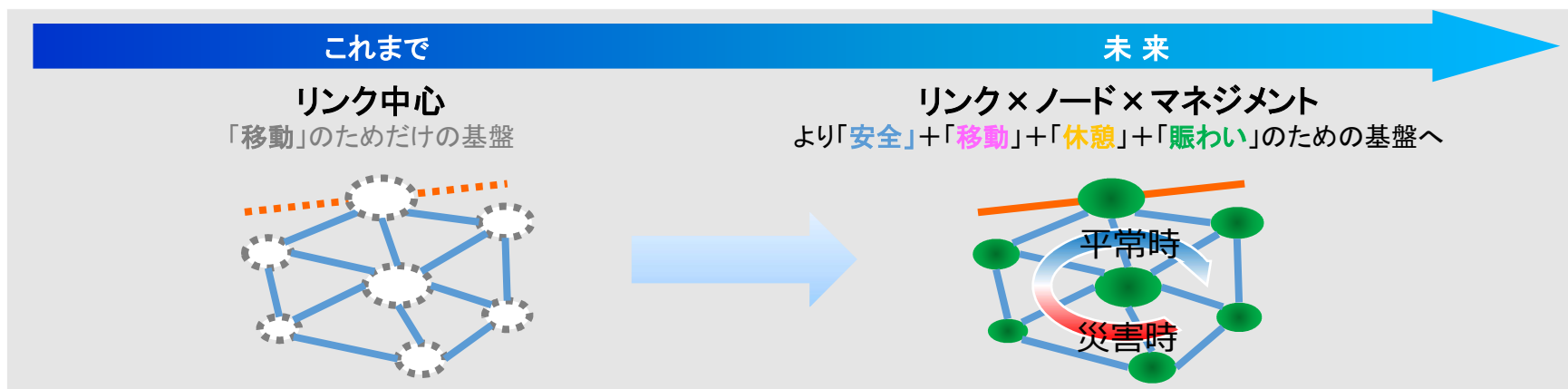
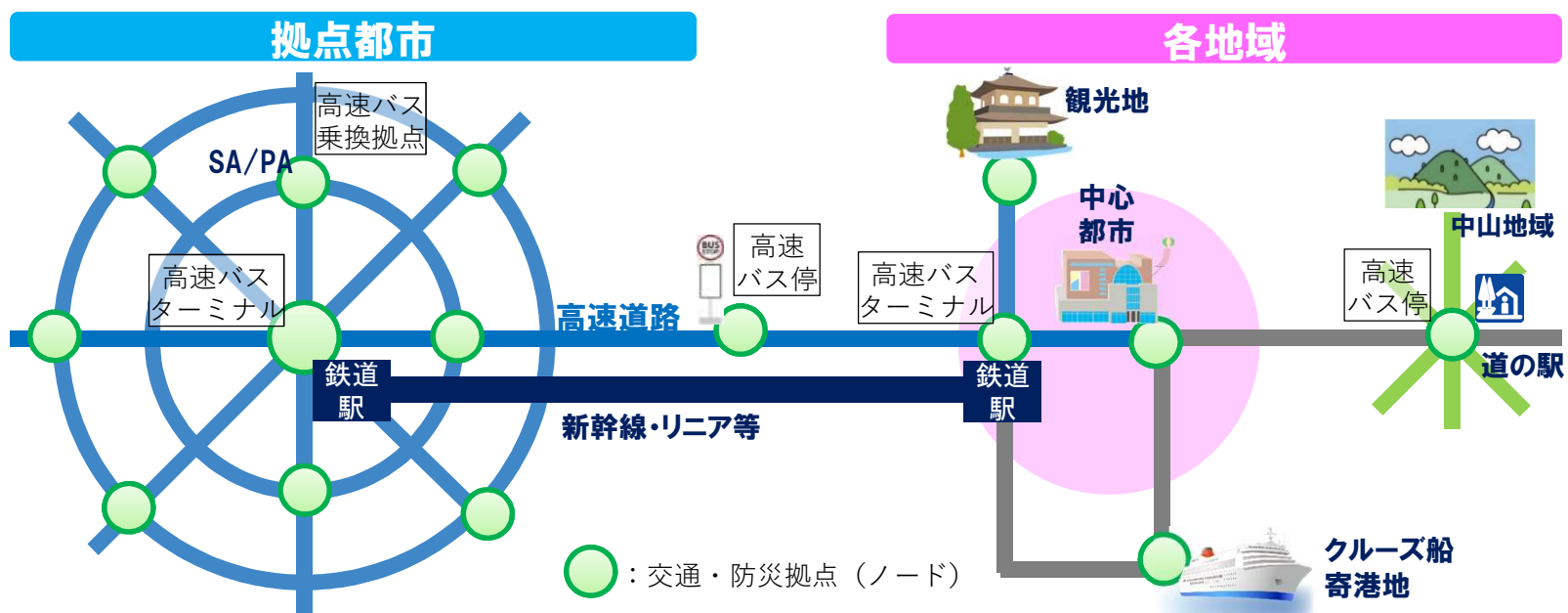
- ICT等(ETC2.0含む)の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を策定。
 - ・ 広域的な道路ネットワークを中心とした、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用の強化
 - ・ 他の交通機関とのデータ連携によるモビリティサービスの強化
 - ・ 主要な都市部等における面的な交通マネジメントの強化
 - ・ ICT等の活用に向けた産学官連携による推進体制の強化 等



- 今後の自動運転社会を見据えた、地域における新たな道路施策を検討するための推進体制や実験計画等について整理。

道路ネットワークと交通拠点

- 拠点都市間、あるいは、地域内をつなぐ高速道路等の道路ネットワークのほか、鉄道・高速バス等の交通ネットワークが重なって、それらが有機的に結合することにより、ノードを形成。
- 道路ネットワークの効果を最大限発現するためには、リンクを強化するだけでなく、ノードを公共交通を含む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。

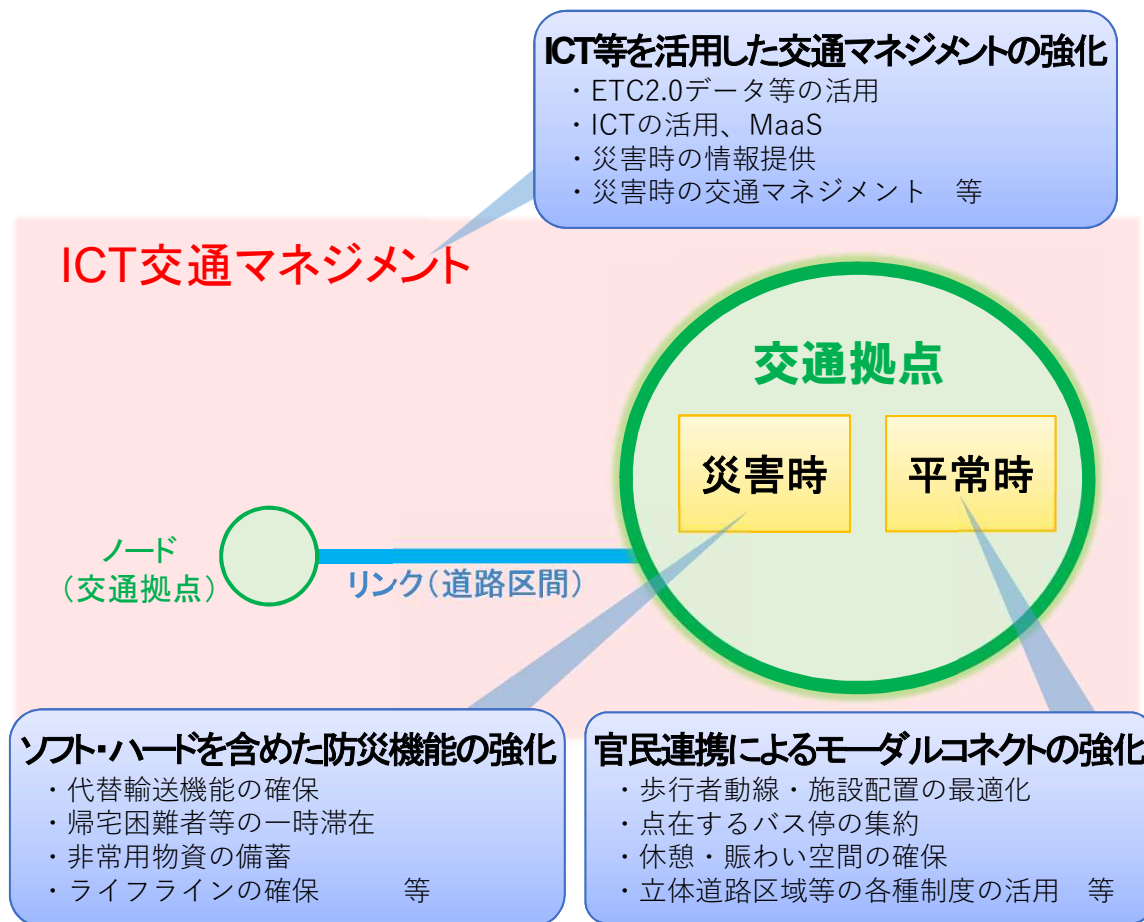


○道路ネットワークを強化するための交通拠点の取組としては、

- ・官民連携によるモーダルコネクの強化
- ・ソフト・ハードを含めた防災機能の強化

を進めるとともに、ICT等を活用した交通マネジメントの強化を行うこととしている。

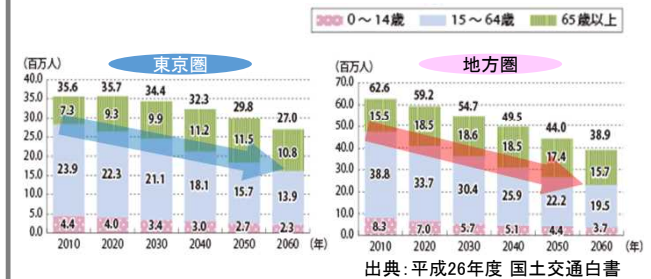
○さらに、特に地方部においては、人口減少・高齢化の進展が顕著であり、かつ、公共交通(路線バス)の衰退が継続していることを踏まえ、交通拠点を人が集まる賑わい空間としていくことにも留意が必要。



地方部の課題

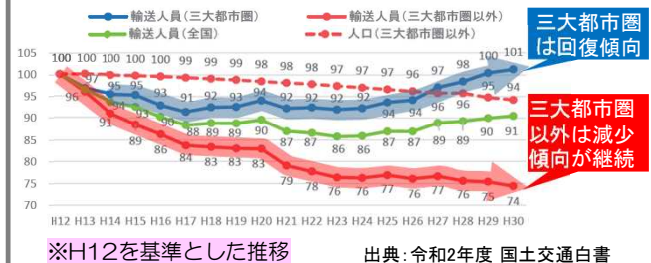
【人口減少・高齢化の進展】

- 地方部では人口減少が著しく、特に生産年齢人口は大幅に減少していくことが予想



【公共交通(路線バス)の衰退】

- 全国的に路線バスの輸送人員が減少しているが、特に地方部においてその傾向が顕著

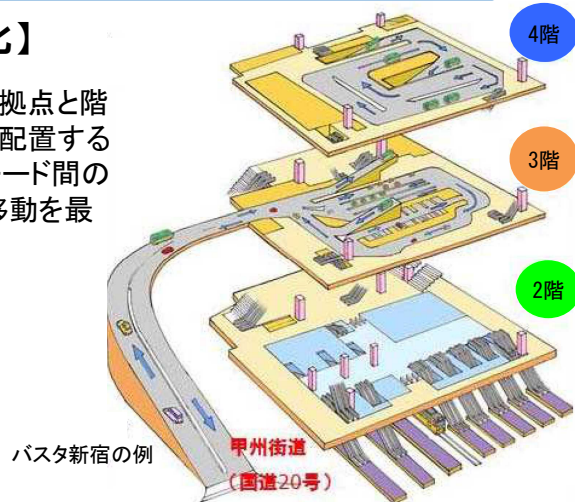


取組例(官民連携によるモーダルコネクトの強化)

歩行者動線・施設配置の最適化

【横動線の最適化】

- ・他の交通モードの拠点と階層ごとに立体的に配置することにより、交通モード間の乗継ぎ時の水平移動を最小化



出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第55回基本政策部会 資料(国土交通省)

休憩・賑わい空間の確保

- ・ベンチや利便施設等を設置し、バス等の待合環境を改善
- ・歩行者動線上に休憩・賑わい等の滞留空間を確保 (災害時には一時滞在のための空間等としても利用)



待合空間のイメージ(神戸三宮)
出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画 (国土交通省・神戸市)



デッキ上の賑わい広場のイメージ (さいたま新都心・けやき広場)
出典：Acoustic Village 2019(<http://acoustic-village.com/>)

点在するバス停の集約

- ・駅周辺などに点在するバス停を集約してバスターミナル化
- ・地域特性を踏まえた、公共交通の再編などとも連携



出典：モーダルコネクト検討会資料(国土交通省)

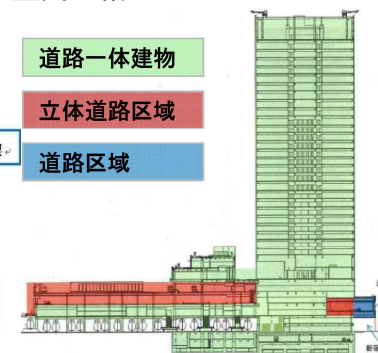
立体道路区域等の各種制度の活用

- ・立体道路区域等の制度を活用した拠点空間の有効活用
- ・民間事業者の創意工夫を活かした空間整備



虎ノ門ヒルズ 森タワーの例

出典：森ビル株式会社 資料



バスタ新宿の例

出典：社会資本整備審議会 道路分科会 第55回基本政策部会 資料(国土交通省)

取組例(ソフト・ハードを含めた防災機能の強化)

代替輸送機能の確保

【バスによる代替輸送の確保】

- ・災害時の帰宅困難者等の輸送にバスターミナル等を活用



バスを待つ行列
(大阪府北部の地震時のJR大阪駅前)

出典)高槻市提供

出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)



代行バス乗り場
(阪神淡路大震災時)

出典)神戸市

出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

帰宅困難者等の一時滞在

【一時的な滞在空間】

- ・待合空間や広場空間については、災害時には施設に滞留する帰宅困難者の一時的な滞留空間の確保



出典:東京都防災ホームページ

(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

非常用物資の備蓄

【支援物資の備蓄スペース】

- ・帰宅困難者の一時的な滞在に必要な支援物資の備蓄倉庫の確保



出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

ライフラインの確保

【非常用発電機】

- ・非常用発電機等の設備により、災害時の事業継続性の向上



出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

取組例(ICT等を活用した交通マネジメントの強化)

ETC2.0データ等の活用

- ETC2.0データ等を活用したバス・タクシーの運行管理
- リアルタイムの遅延情報等をもとに旅客が効率的に乗継ぎ



出典: 国土交通省記者発表資料(平成30年3月27日)

災害時の情報提供

- デジタルサイネージ等により、災害情報の提供や周辺の避難場所・交通情報への誘導を図る



出典: 地下街防災推進事業制度の解説と地下街の取組事例 (国土交通省都市局街路交通施設課)

出典: 総務局, 産業労働局, (公財)東京観光財団 記者発表資料(平成31年3月19日)

ICTの活用、MaaS

- MaaS等、ICTを活用した新たなサービス等との連携
- 拠点における各種データのオープン化
- データを活用して、拠点のマネジメントを高度化



出典: 週刊エコノミストonline(R1年7月22日)

MaaSアプリ
出典: 社会資本整備審議会 道路分科会 第67回基本政策部会 資料(国土交通省)

災害時の交通マネジメント

- 災害時に交通マネジメントの推進体制を構築した上で、交通拠点において交通情報等の収集・提供の高度化を実施



出典: 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会中間とりまとめ(R1.12.16) (国土交通省中国地方整備局)

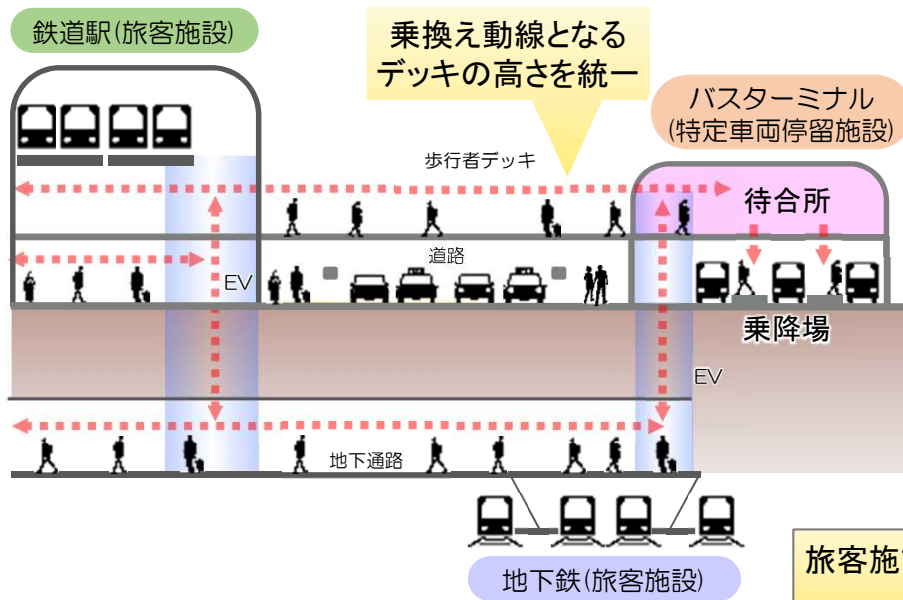
- 交通拠点においては、旅客の利便性向上のため、鉄道等との円滑な乗継ぎを確保することが重要。
- 分散するバス停の集約による移動距離の短縮や、周辺施設と歩行者動線のレベルを合わせることによる垂直移動の負荷削減といった、交通モード間の乗継ぎの円滑化が必要。

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。

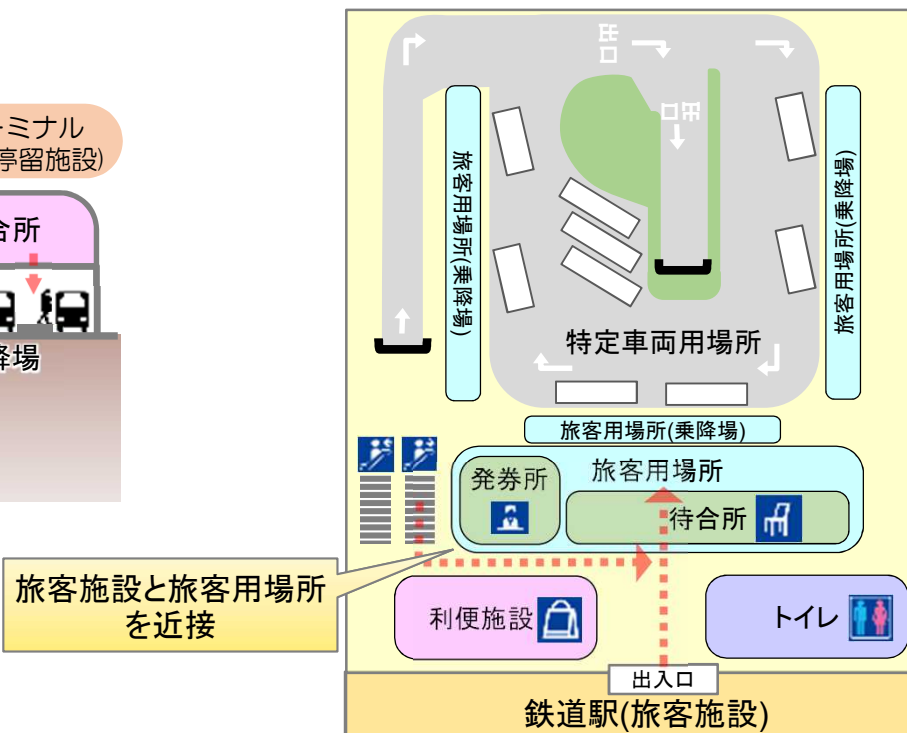
【旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造のイメージ】

- ▼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



- 災害が発生した場合、交通拠点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 避難所の案内 気象警報の案内

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

周辺の緊急避難所MAP

● B中学校 ▼現在地
● A小学校
●●●公園

■ 広域避難場所
● 避難所 区小・中学校等
●●●区

災害伝言ダイヤル171・web171

気象警報の案内

●●●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



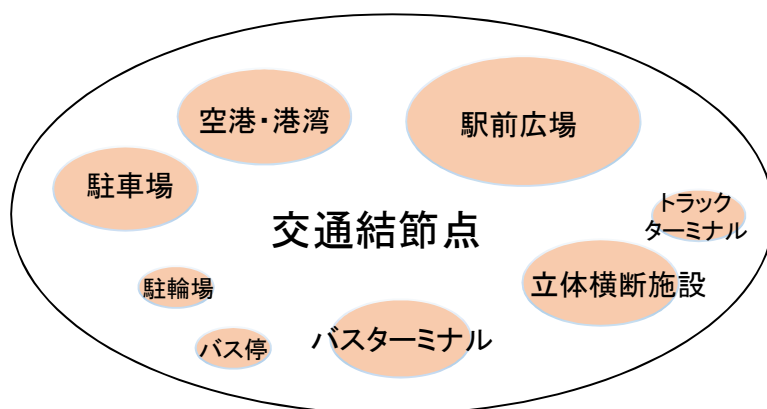
論点4

地域特性等を踏まえ 交通拠点の必要な機能のあり方

交通結節点としての機能と空間

- バスはバスやタクシー等の道路交通を中心とした交通結節点であることから、バスの交通結節点としての機能を考える場合には、これらを含む多様なモードが接続する「駅まち空間」が参考となると考えられる。
- ここで対象とする交通結節点の空間は、駅前広場やバスターミナルを中心として、他の交通モードや周辺の民間施設等への移動経路を含む道路空間となる。

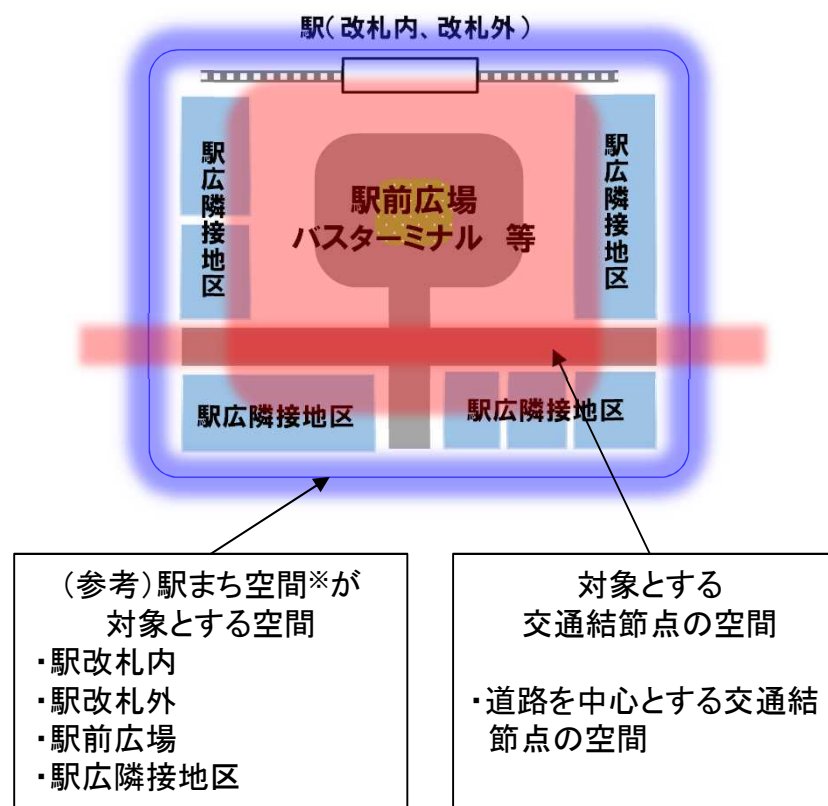
【交通結節点としての機能】



バスは、バス・タクシー、車、自転車、歩行者等の利用を中心とした交通結節点を想定。

交通結節点としての機能を考える場合、バス・タクシー等の多様な交通モードが接続する「駅前広場」における整理が参考になると考えられる。

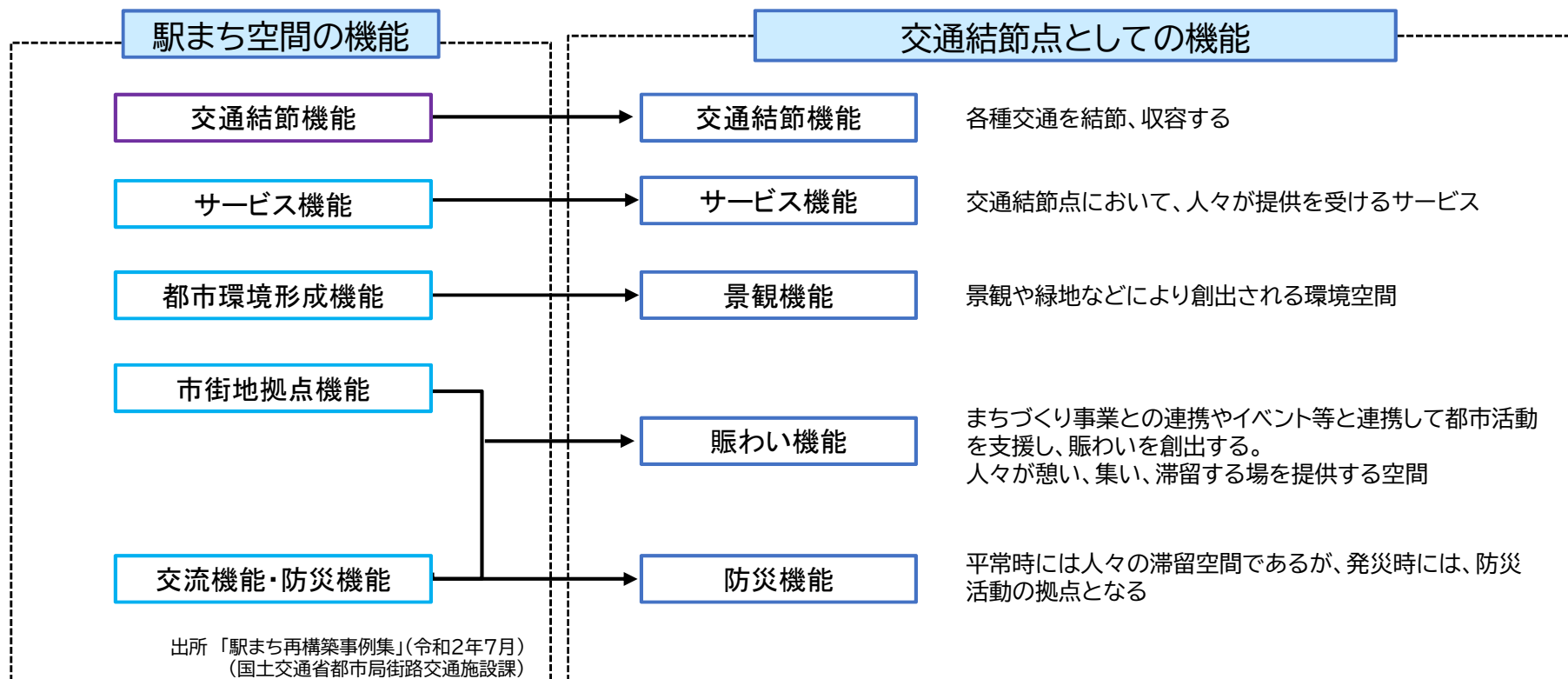
【対象とする交通結節点の空間】



※駅まち空間事例集(令和2年7月)では、駅や駅前広場と一体的に機能の配置を検討することが期待される地域を「駅まち空間」と定義している。

交通結節点としての機能

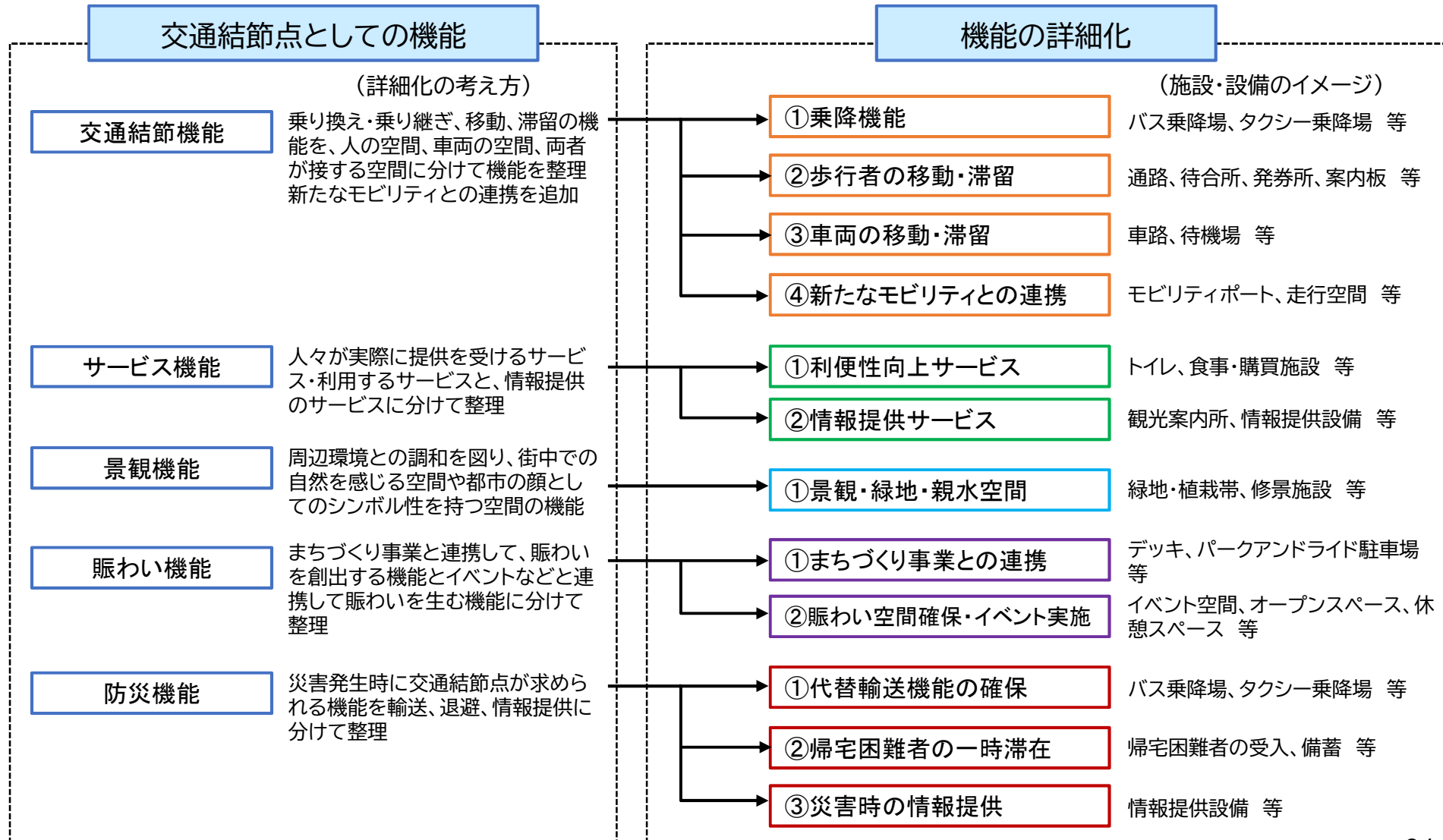
○交通結節点としての機能について、駅まち空間における整理を参考としつつ、バスタプロジェクトの目的や目指す役割等を踏まえて改めて整理。



※交通結節点には、施設等を管理・運営するための機能も必要な場合がある。

- ・人々が憩い、集い、語らいの場を提供する「交流機能」と人々の活動の中心の場として賑わいを創出する「市街地拠点機能」は「賑わい機能」として1つの機能にまとめた。
- ・なお、交通結節点の機能としては、利用者を対象とする機能の他に、供給者サイドの施設を運営する側を対象とした機能もあることに留意する。

○交通結節点としての各機能について、既存のバスターミナル等の事例を踏まえて、詳細化した上で、関連する施設・設備のイメージを整理。



- 交通結節機能…交通機関の乗継ぎのために必要な乗降、歩行者の移動、滞留、車両の移動、待機のための機能。
(⇒具体的には論点3において整理)

①乗降機能

- ・バス、タクシー等に乗降するための乗降空間

＜バス乗降場＞

＜タクシー乗降場＞



出典:東京空港交通株式会社HP

リフト付きバスによる車椅子使用者の乗降に対応

- ・乗降するためのバス、タクシー等の停留空間



出典:国土交通省資料

出典:写真紀行・旅おりおり

4階に口の字型にバス乗降場を配置

バス乗降場を円形に配置し、利用者は地下から乗降場にアクセスすることで、歩行者とバスの動線を分離

②歩行者の移動、滞留

- ・利用者が円滑に移動するための空間、設備
- ・利用者が快適に待合いを行うための空間
- ・バス等の利用者が円滑に乗継ぎするための設備

＜待合・賑わい空間＞



出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画 (国土交通省・神戸市)

待合空間を開放的な吹き抜けの空間とし、賑わいのための空間としても活用可能

＜待合空間＞



＜案内サイン、昇降設備＞



バス乗降場のある上層フロアへの案内サインと昇降設備

＜乗車券販売所＞



カウンターでチケットの発券業務を実施。併せて、自動券売機も設置。

- 交通結節機能…交通機関の乗継ぎのために必要な乗降、歩行者の移動、滞留、車両の移動、待機のための機能。
(⇒具体的には論点3において整理)

③車両の移動・滞留

- ・バス、タクシー等が交通結節点の入口～停留空間～出口を移動する車路
- ・バスの出発待ち、タクシーの客待ち滞留のための空間

<バス・タクシーの出入口>



バスタ新宿

<ショットガン方式のタクシー乗降場>



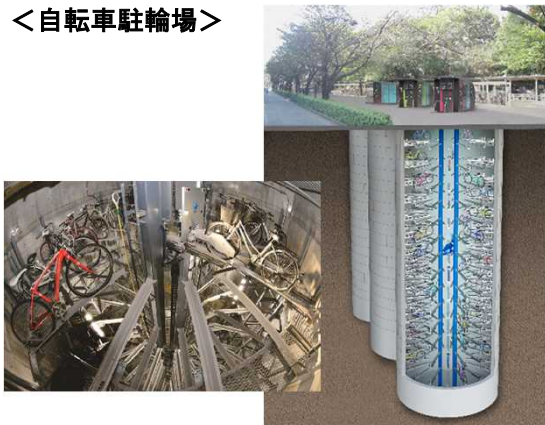
京都駅南口

出典: 京都府タクシー協会HP
(<https://kyoto-taxi.or.jp/>)

待機場を出庫したタクシーのみ駅前の乗降場に入庫可能

- ・公共交通へ乗換えるための自動車、自転車の駐車空間

<自転車駐輪場>



機械式立体地下駐輪施設により、地下空間を効率的に活用して自転車を収納

出典: JFEエンジニアリング株式会社プレスリリース(平成28年5月30日)

④新たなモビリティとの連携

- ・自動運転車両やマイクロモビリティ等の新たな車両の開発・導入やシェアリング等の利用形態の多様化が進展していることから、交通結節点ではそれらサービスとの連携も想定していく必要がある

(国道15号・品川駅西口駅前広場)

次世代交通ターミナルの設置

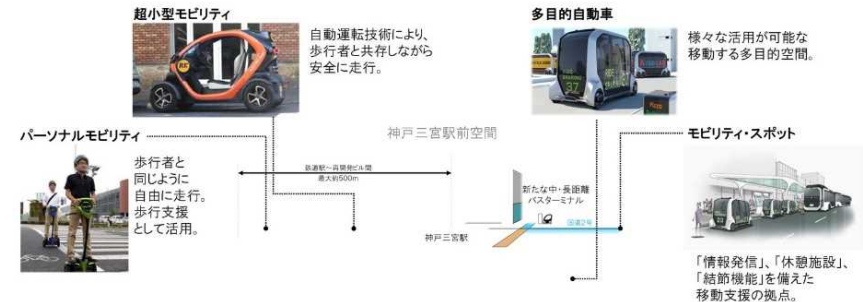
新たなモビリティの停車スペースとして
地区内にデポを配置



出典: 未来の品川駅前空間(西口)計画～国道15号・品川駅西口駅前広場～事業計画(国土交通省)

(国道2号等 神戸三宮駅前空間)

■ 神戸三宮駅前空間への導入を検討する新たなモビリティおよびモビリティ・スポットのイメージ



※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: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

- サービス機能…乗換・乗継の際に行動・判断に必要な基本的なサービスを提供するもので、各種のサービスや情報を提供し、利便性・快適性の向上を図る機能。

①利便性向上サービス

- ・移動中に利用する基本的な機能として、日常的に利用するサービスや公的なサービスを提供

<トイレ>



グランスタ東京

出典:株式会社鉄道会館プレスリリース(令和2年8月3日)

「水景」をコンセプトにした内装。ICTにより空室情報も表示。

<食事・購買施設>



バスタ新宿

ターミナル利用者が飲料や軽食、日用品、土産品等を購入するコンビニエンスストア

<ATM、自動販売機>



バスタ新宿

<コインロッカー>



バスタ新宿

②情報提供サービス

- ・交通情報だけではなく、地域のゲートウェイとして観光情報、施設案内情報等を提供

<案内施設>



バスタ新宿

<観光案内所(多言語対応)>



バスタ新宿

出典:国土交通省記者発表資料(平成28年5月23日)

<運行情報提供設備>



バスタ新宿

複数のデジタルサイネージで、各方面へのバスの運行情報を表示。

<公衆無線LAN環境>



出典:袖ヶ浦市HP

- 景観機能…都市の顔に相応しい景観施設、地域の環境に配慮した緑地や親水施設などの空間を有する機能。

①景観・緑地・親水空間

- ・地域の顔となる交通結節点にふさわしい景観の形成
- ・集った人々が散策や休息することができる緑地のある空間
- ・水に親しむことができるせせらぎ等のある空間



バスタ新宿

出典:国土交通省記者発表資料(平成28年2月8日)



バスタ新宿



秋田駅西口バスターミナル

出典:グッドデザイン賞HP

秋田杉を活用したバスの上屋



岩見沢駅中央口

駅前に植栽・緑地広場を配置



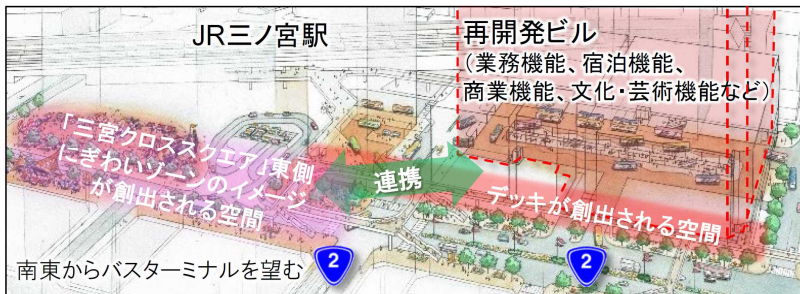
オアシス21バスターミナル

出典:Space Design Concierge (<https://space-design.jp/oasis21/>)
シンボル施設、緑地広場等と一体となったバスターミナル

- 賑わい機能…周辺の商業施設等と交通結節点との連続的な利用が可能となる空間や、空間そのものをイベントスペース等に活用して賑わいを創出するための機能。

①まちづくり事業との連携

- ・三宮駅前空間では、デッキにより「三宮クロススクエア」と「再開発ビル」の賑わいをつなぐことで、一体となった賑わい空間を創出



出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

②賑わい空間確保・イベント実施

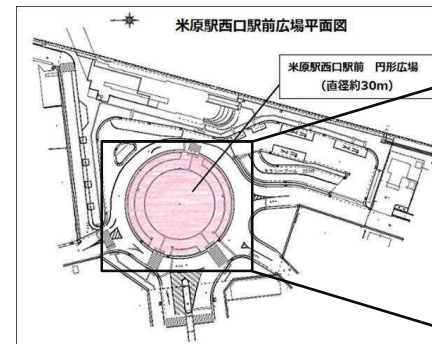
- ・様々な人々が集える広場・オープンスペース
- ・集った人々が休憩できる、ベンチ、東屋などの空間
- ・賑わいの創出や快適な空間を提供するための、イベントスペース、オープンカフェなどの出店スペース

<バスタMARKETの状況>



出典: 国土交通省関東地方整備局東京国道事務所HP

<交通結節点の広場空間をイベントに貸出>



出典: 米原市HP

- 防災機能…災害時等における代替輸送拠点としての活用、帰宅困難者等の一時的な受入空間、必要な情報を提供するため拠点となる機能。(⇒具体的には論点3において整理)

代替輸送機能の確保

- ・災害時の帰宅困難者等の輸送にバスターミナル等を活用



出典:高槻市提供

出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)



出典)神戸市

出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

帰宅困難者の一時滞在

- ・乗換待合所、広場、オープンスペースなどを災害時の帰宅困難者等への一時滞在のために活用



出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

非常用物資の備蓄

【支援物資の備蓄スペース】

- ・帰宅困難者の一時的な滞在に必要な支援物資の備蓄倉庫の確保



出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

災害時の情報提供

- ・災害時には、臨時交通案内情報や災害情報等を提供できる設備



出典:総務局, 産業労働局, (公財)東京観光財団記者発表資料 (平成31年3月19日)

ライフラインの確保

【非常用発電機】

- ・非常用発電機等の設備により、災害時の事業継続性の向上



出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)

○既存のバスターミナルの事例等を踏まえ整理した交通結節点の機能やその詳細化に対して、地域や交通モードなどの特性に応じて必要となる機能についてさらに詳細に検討し、地域特性等に応じて必要な機能の考え方をとりまとめ、ガイドラインの「求められる機能」において反映。

【今後の検討方針】 地域や結節する交通モードなどの特性に応じて必要となる機能

● バスタの機能に影響を与える特性を抽出

<想定している特性>

立地場所(都市部、郊外部、観光地等)	結節する交通モードの種類
施設利用者数	運行状況(便数、運行間隔等)
施設規模(バスバース数等)	周辺の都市環境(商業施設等) など



● 事例を用いて各バスターミナルの特性と機能を整理

バスターミナル	タイプ	特 性					機 能			
		立地	利用者	施設規模	交通モード	...	利用者移動滞留	情報提供サービス	賑わいイベント	...
〇〇バスターミナル	マルチ	都市部	大	大	多数		待合室 発券所	案内所 無料Wi-Fi	イベント 空間	
△△バスターミナル	地域のバスタ	観光地	大	中	少数		待合室	観光情報 端末	オープン カフェ	



● 代表的なバスターミナルのタイプを想定し、必要と考えられる機能を整理

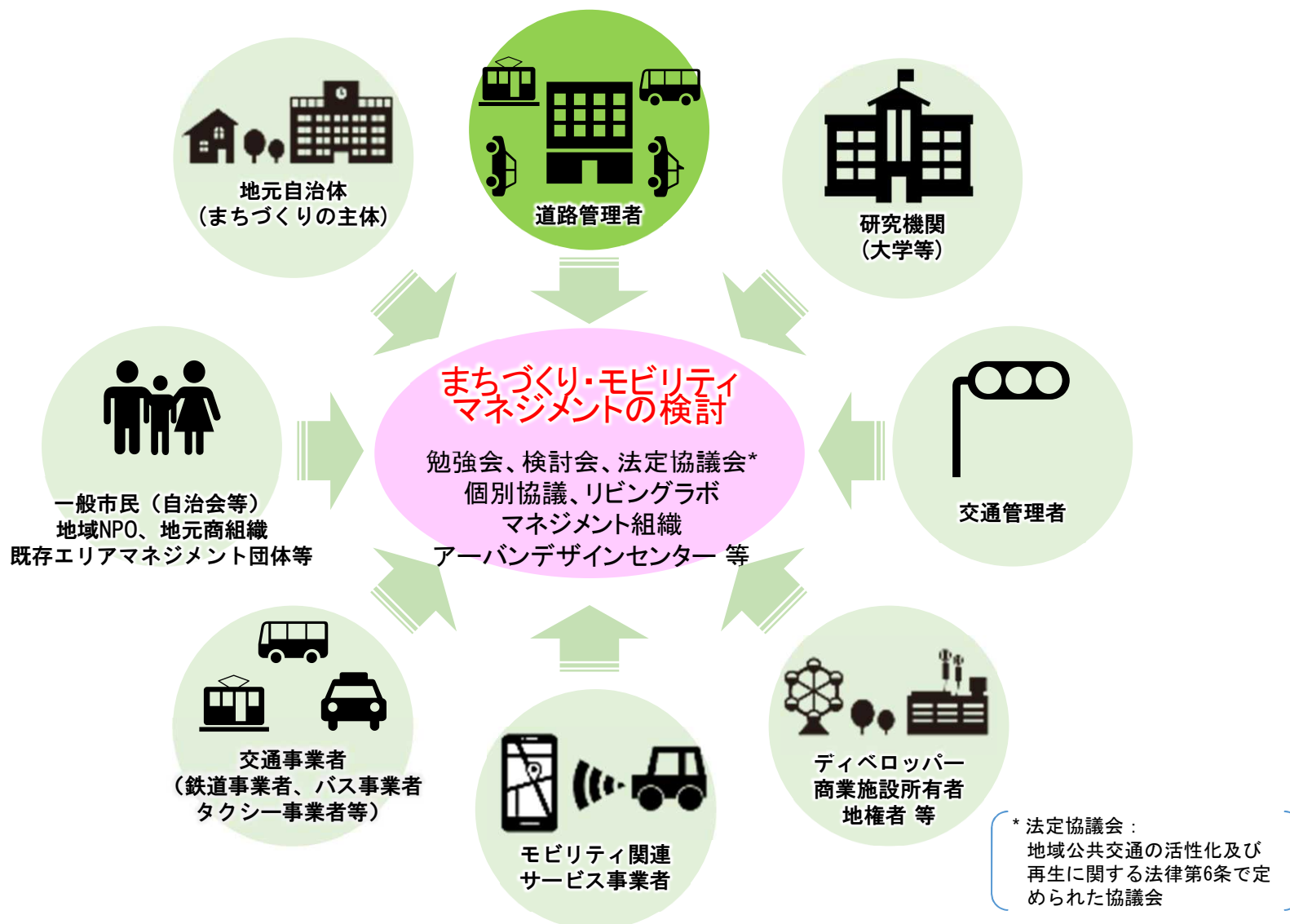
- ・整理結果から、代表的なバスタの”タイプ”×”地域”に応じて備えている機能を整理し、地域や結節する交通モードによって必要な機能を整理する。

論点6

整備・運営手法等の考え方

多様な主体との連携の視点

- 交通拠点の整備、管理・運営に際しては、関係する主体(ステークホルダー)は多種多様。
- 交通拠点の機能を最大限発揮するためには、事業手法や制度を駆使し、これら多様な主体との連携が不可欠。



「機能の連携」「空間の共有」の視点

- 社会的ニーズの変化や新技術の導入等により交通結節点に求められる機能も変化する中で、個々の施設の整備主体だけですべてのニーズ対応することは困難。
- そのため、周辺施設等との「機能の連携」「空間の共有」により、地域全体としてニーズに対応できるよう、柔軟に対応していくことが必要。

	「空間の共有」と「機能の連携」に関する 10 のアプローチ
駅空間の 拡張	【A】 駅施設をまちに拡張
駅前空間の 拡張・再編	【B】 駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張
	【C】 地下駅の駅前広場機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張
	【D】 用地交換・道路配置変更により駅前空間を再編
	【E】 交通機能の一部を周辺市街地に確保
	【F】 交通機能を駅空間に移転
都市機能の 集約	【G】 サービス機能を駅広隣接地区に集約
	【H】 サービス機能を駅前広場に集約
	【I】 サービス機能を駅空間に集約
	【J】 公共交通路線沿いに公共サービス機能を集約

出典 「駅まち再構築事例集」(令和2年7月)
(国土交通省都市局街路交通施設課)

○整備・運営手法等の考え方の具体化に向けて、交通拠点に限らず広く事例を整理して、活用可能な制度や留意点等を取りまとめ、ガイドラインの「事業の進め方」、「整備、管理・運営手法」において反映。

【今後の検討方針】 多様な主体との機能の連携・空間の共有の具体化

○機能の連携と空間の共有

- 交通拠点の整備、管理運営の各段階における多様な主体の連携のあり方について、具体的な事例の文献調査等も踏まえて、活用可能な諸制度等も含めて整理
- 機能の連携と空間の共有については、さらなる事例を追加して、アイデアや活用可能な制度、留意点等を事例集的に整理



ガイドラインの「事業の進め方」に反映

○施設の整備、管理・運営手法(今後の検討)

- 施設の整備、管理・運営にかかる事業手法(PFI制度等)については、交通拠点の施設規模や立地形態ごとのメリット・デメリット等を含めて整理
- あわせて、用地(権原)の確保にかかる、都市計画制度等の関係する制度について、既存の指針・ガイドライン等を参照しつつ整理



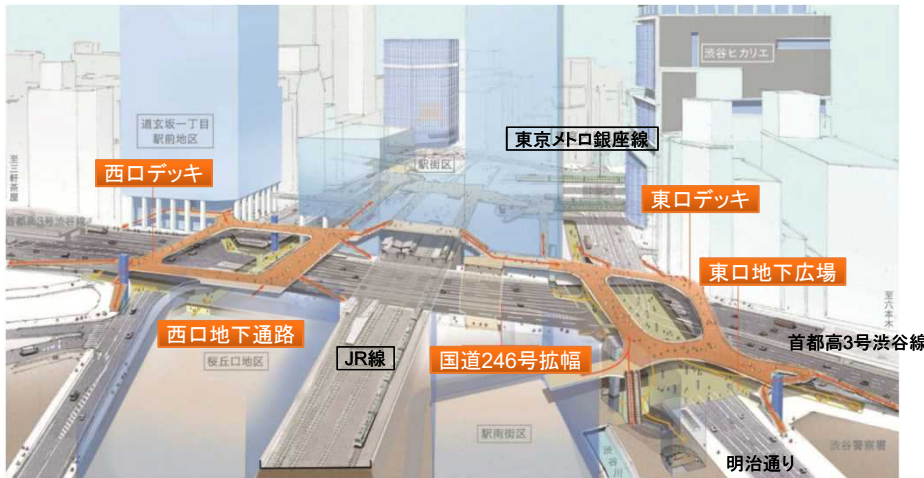
ガイドラインの「整備・管理運営手法」に反映

➤ 民間施設と一体的に整備することで機能の連携と空間の共有を実現した取組事例

事 例	機能の連携と空間の共有の概要
<p>【渋谷駅周辺地区】 再開発ビルと連携した歩行者動線の整理による回遊性向上</p>	<p>デッキ・エスカレーター等 × 維持管理</p>
<p>【虎ノ門地区】 広場と道路の兼用による歩行者ネットワークの確保と賑わい空間の創出</p>	<p>広場・立体横断施設 × 維持管理・用地</p>
<p>【日本橋地区】 人・まち・駅を一体化する歩行空間の創出と維持管理</p>	<p>地下歩道 × 維持管理・情報発信</p>

(国道246号 渋谷駅周辺整備事業)

公共空間である「デッキ・地下通路」と開発事業者が設置した「歩行者通路」が一体となって歩行者動線ネットワークを形成

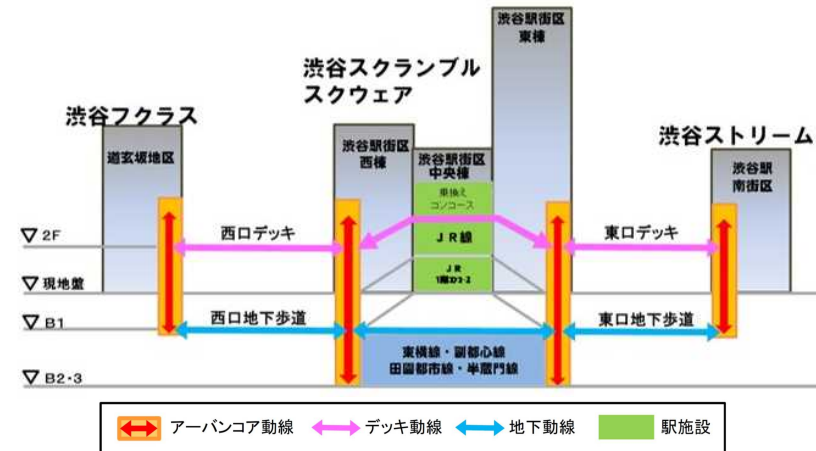


出典:国土交通省資料

事例のポイント

歩行者動線ネットワークの整序化と民間施設へのアクセス向上

- 不連続であった渋谷駅周辺の歩行者動線ネットワークについて、垂直動線をアーバンコア、水平動線をデッキ・地下歩道に集約
- 民間施設内にアーバンコアを設置したことで民間施設へのアクセスと歩行者動線ネットワークの連続性・回遊性確保を両立



渋谷ヒカリエ アーバンコア

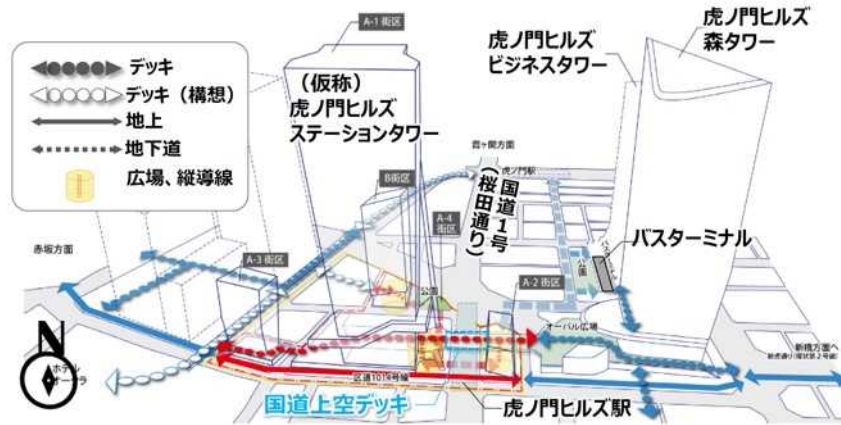
連携主体	東急、JR東日本、東京地下鉄、UR都市機構
役割分担	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道橋、地下通路整備(道路管理者) ・ 歩行者通路整備(開発事業者)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺の歩行者ネットワークの連続性確保と民間施設へのアクセス性確保が両立
活用した手法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市再生特別措置法(都市再生緊急整備地域) ・ 区画整理事業 ・ 立体都市計画制度

民間事業者との役割分担による維持管理の実施

- 歩行者デッキについては、清掃等の日常的な維持管理について民間事業者との役割分担により実施

(国道1号 虎ノ門横断歩道事業[検討中])

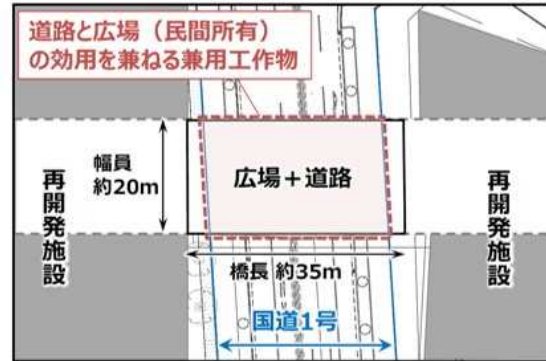
民間ビルに挟まれた国道1号の上空を道路と広場(民間所有)の兼用工作物でつなぐことで、歩行者動線の分断を回避し、連続的な歩行者ネットワークの確保を検討中



駅、まちを繋ぐ重層的な歩行者ネットワーク計画
出典:国土交通省資料

事例のポイント

民間工作物との兼用により歩行者ネットワークの連続性を確保



虎ノ門デッキ整備の考え方(案)



出典:国土交通省資料

道路上空に民間施設と一体的に繋がったオープンスペースを確保

- 民間ビル側の広場と一体的につながったまとまりある広場を整備することにより、多様な都市活動の展開が可能な空間を創出

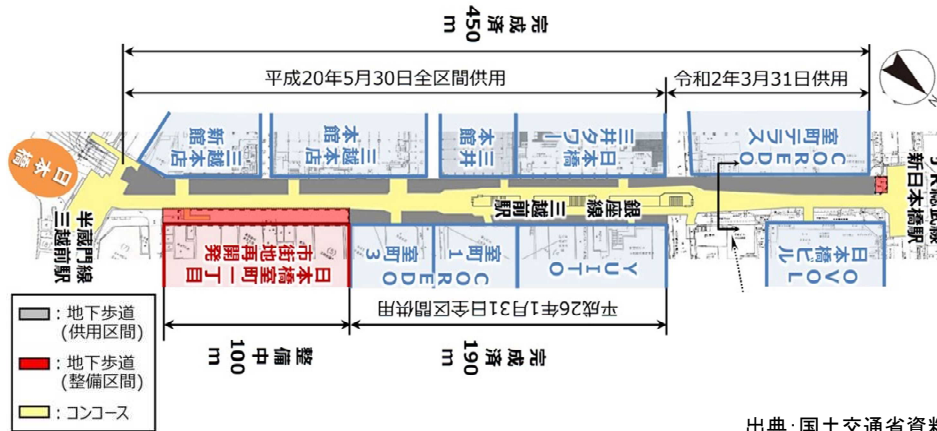
デッキを活用した賑わい創出のイメージ



連携主体	虎ノ門一・二丁目地区市街地再開発組合
役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者デッキ整備(開発事業者) 道路占用許可(道路管理者)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の歩行者ネットワークの連続性確保と民間施設へのアクセス性確保が両立 既存広場と一体となりイベント等にも活用可能な空間の創出
活用した手法	<ul style="list-style-type: none"> 都市再生特別措置法(都市再生緊急整備地域) 第一種市街地再開発事業

(国道4号 日本橋地区都市再生事業)

人・まち・駅を一体化する歩行者ネットワーク創出のため、再開発事業と連携して、3つの鉄道駅と民間施設を連絡する地下歩道を整備し、維持管理も官民で連携

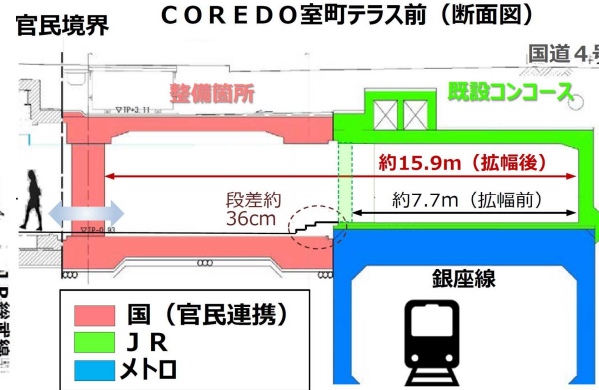


出典: 国土交通省資料

連携主体	日本橋室町エリアマネジメント
役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 広告占有許可(道路管理者) 広告媒体の管理、審査(エリアマネジメント組織)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 道路管理者の維持管理費負担を削減 地域団体によるイベント資金の一部確保
活用した手法	<ul style="list-style-type: none"> 「地域における公共的な取組みに要する費用への充当を目的とする広告物の道路占有の取扱いについて」(平成20年3月25日付国道理第22号)

事例のポイント

地下歩道に民間建物開口部を設け利便性向上と賑わいを創出



出典: 国土交通省資料

広告活用により維持管理費の軽減とまちづくり活動推進を実現

- エリアマネジメント組織による広告収入を地下歩道の維持管理費の一部に充当することにより、道路管理者の維持管理負担を軽減
- エリアマネジメント組織は、広告により積極的な情報発信を行うとともに、収入の一部を地下歩道を使用したイベント等の開催に充当してまちづくり活動を推進

維持管理のスキーム



出典: 国土交通省資料
東京国道事務所HP

事業手法		一般公共事業	指定管理者制度	協定による施行	PFI (BT0方式)	PFI (コンセッション方式)
手法の概要		<ul style="list-style-type: none"> 資金調達、建設、運営に関わる全ての業務を公共が行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 資金調達、建設を公共が行い、公共が指定する指定管理者が運営を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共と民間で一体的な施設を整備し、管理区分等は協定によって定める。運営は、ターミナル会社を設立して実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間が資金調達し、施設を建設して、公共に所有権を移転し、施設の維持管理・運営を事業期間終了時まで行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間が公共から事業運営権を取得し、改修投資等を含め、全面的にサービス提供を行う
交通結節点の整備、管理、運営における役割分担	資金調達	公共	公共	公共・民間 (デベロッパー等)	民間	公共
	建設主体	公共	公共	公共・民間 (デベロッパー等) ※協定により決定	民間	公共
	土地所有者	公共	公共	公共	公共	公共
	建物所有者	公共	公共	公共・民間 (デベロッパー等) ※協定により決定	公共	公共
	運営主体	公共	民間(公共が指定)	民間(ターミナル会社)	民間 (公共から事業運営権を取得)	民間 (公共から事業運営権を取得)
メリット		<ul style="list-style-type: none"> 公共性が確保される。 安定経営が指向される。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウの活用によるサービスの質の向上・効率化が期待される。 最終的な責任を公共に残したまま一定の管理権限を民間に付与することで柔軟な管理運営が可能となる。 条令の範囲内で料金設定が可能で民間の収入とすることが可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウの活用によるサービスの質の向上・効率化が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計～管理運営までトータルで民間ノウハウによる創意工夫、コスト削減が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> 管理運営段階のコストは民間負担となり、コスト削減が期待できる。
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> 公的資金による運営となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地方自治法に基づく制度であり、国が主体の事業は対象外 	<ul style="list-style-type: none"> 複数の管理協定を締結することが必要となり手続きが煩雑となる。 	<ul style="list-style-type: none"> PFI事業者の見極めのための調査や公募・選定の準備に期間(概ね2～3年)を要する。 資金調達及び建設を民間が行うため、参入のハードルが高くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> PFI事業者の見極めのための調査や公募・選定の準備に期間(概ね2～3年)を要する。 資金調達及び建設を公共が行うためBT0方式よりも公共の負担が大きくなる。
		<ul style="list-style-type: none"> 田名バスターミナル 奈良公園バスターミナル 	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅舞ロードIC千代田 	<ul style="list-style-type: none"> バスタ新宿 	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅 函南 ※バスターミナルは事例なし 	<ul style="list-style-type: none"> 仙台空港 ※バスターミナルは事例なし