

論点2:交通結節点のタイプの考え方

交通結節点の機能強化に向けた論点

論点	検討の方向性
【論点1】 バスタプロジェクトの定義	<ul style="list-style-type: none"> ●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。
【論点2】 交通結節点のタイプの考え方	<ul style="list-style-type: none"> ●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結節点が考えられるのではないか。
【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	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。
【論点4】 地域特性等を踏まえた交通結節点の必要な機能のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●歩行者動線に配慮した施設が必要ではないか。
【論点5】 構造基準等の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ●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。
【論点6】 整備・運営手法等の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ●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。
【論点7】 ノウハウの体系化	<ul style="list-style-type: none"> ●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。

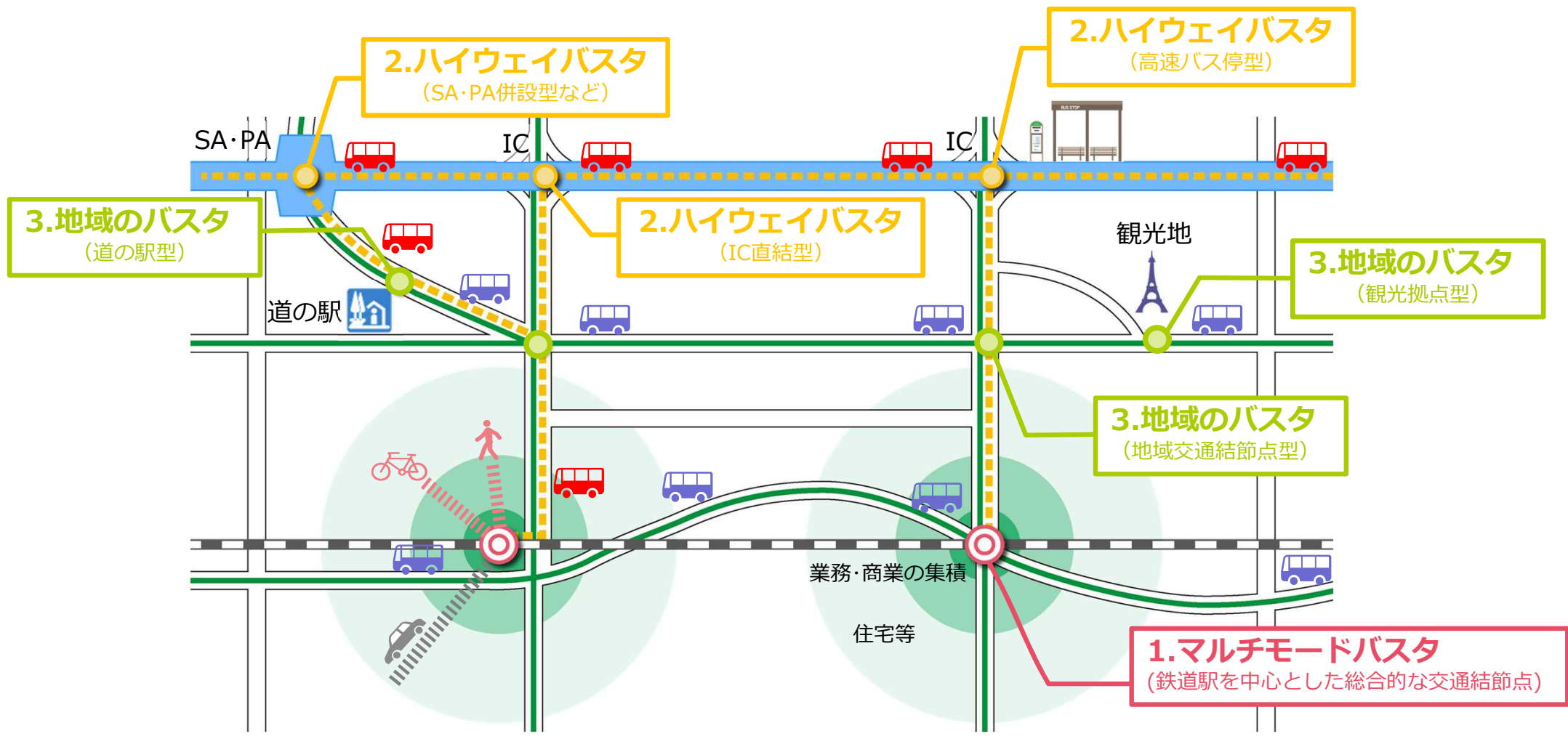
前回の主な意見と対応方針

論点2に係る主な意見と対応方針

	主な意見	対応方針
1	交通結節点の類型化については、 <u>都市の規模</u> を指標にして大都市、地方都市、中山間地域等で分けてもよいのではないか。	交通結節点の規模に影響する指標として、当該結節点の利用客数に着目して類型化を行うこととする。
2	<u>行政側の国土計画的な視点から「ここに交通結節点が必要である」と設定するようなトップダウン型と、地域のニーズを反映して設定するボトムアップ型のような考え方</u> があり、それぞれに求められる要件、スペック、性能が異なってくるのではないか。	拠点を計画する際の視点としてトップダウン型とボトムアップ型とでは、求められるものに差異があると考えられる。交通結節点において求められる機能(論点3・4)やガイドラインの計画・構想段階に係る記述において、意見を踏まえた検討を行う。
3	交通結節点の類型化については、整理する視点の1つとして、 <u>運営体制があるのではないか。「官・民の役割分担はどうか」といった点を整理してはどうか。完成後の施設のオペレーションという観点での整理があると、新たな施設にどのような機能を持たせるべきか議論しやすいのではないか。</u>	交通結節点の規模(利用客数等)や施設形態により、運営体制、官民の役割分担が異なると考えられることから、このような視点で類型化を行った上で、管理運営体制の具体については、論点6(整備運営手法の考え方)において検討を行う。
4	結節点のタイプの考え方について、マルチモーダルとインターモーダルの二つがあり、マルチモーダルは交通手段の多様性を表し、インターモーダルは異なる交通手段間での接続の利便性を表している。 <u>結節点としてのバスタの位置づけを考えると、マルチモードに限定した名称としない方が良いのではないか。</u>	本検討の対象としての拠点は、マルチモーダルとインターモーダルの両方の要素を含むものであるが、「マルチモードバスタ」の名称は、複数(マルチ)の交通モードを選択できる拠点としてモードコネクタ検討会以降用いている名称であり、本検討会では、引き続き当該名称とする。 (参考) ・マルチモーダル…モードがマルチであり、多様な交通手段の選択肢があることを意味するもの ・インターモーダル…モードのインター, ”際”であるとし、交通手段同士の結節点の連続性を意味するもの

立地特性によるバスタの区分(イメージ)





- 交通ネットワークと多様な交通モードとの連携・接続の強化を図る交通結節点を整備する必要があるのではないか。
- 交通の体系や地域の特性に応じ、多様な交通結節点のタイプを考える必要があるのではないか。



凡例

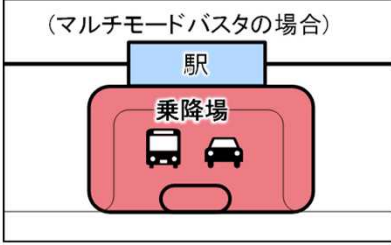

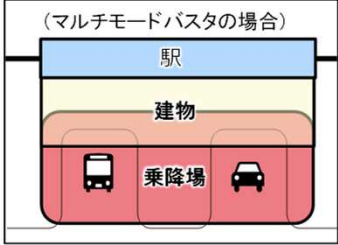
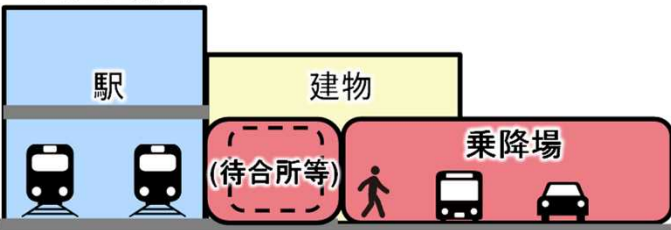
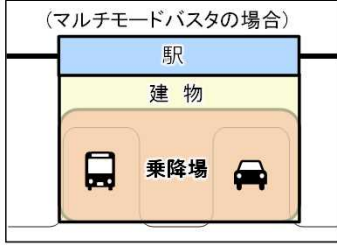
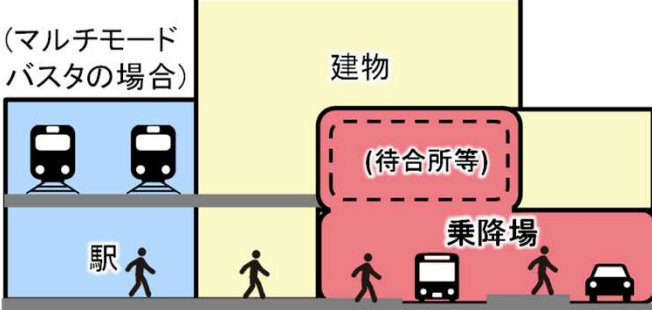
1. マルチモードバスタ	2. ハイウェイバスタ	3. 地域のバスタ
高速バス	路線バス	自家用車、タクシー
	徒歩、自転車	

交通結節点の各類型のイメージ

	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	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅を中心とした総合的な交通結節点 	<ul style="list-style-type: none"> 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結節点 	<ul style="list-style-type: none"> 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結節点 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結節点
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×バス</p> 	<p>高速バス×高速バス 高速バス×バス</p> 	<p>バス×バス</p>  <p>乗用車×バス など</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結節点を整備 鉄道駅に近接し、歩行者デッキとあわせ交通結節点を整備 駅前広場の再整備とあわせ、交通結節点を整備 	<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結節点として整備 高速バス停と乗継ぎを行う路線バス停を交通結節点として整備 高速IC近くに、乗換拠点となる駐車場を交通結節点として整備 	<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結節点を整備 路線バス、乗用車、自転車など地域交通が乗り入れる交通結節点を整備 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結節点を整備
施設配置の形態	平面タイプ / 建物一部共用タイプ / 建物一体タイプ		

論点2:交通結節点のタイプの考え方
新たな類型化イメージ

- 交通結節点の利用者数が多いほど、当該結節点の施設規模は大きくなる一方、そのような結節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) (マルチモードバスタの場合)</p>  <p>(断面イメージ) (マルチモードバスタの場合)</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) (マルチモードバスタの場合)</p>  <p>(断面イメージ) (マルチモードバスタの場合)</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) (マルチモードバスタの場合)</p>  <p>(断面イメージ) (マルチモードバスタの場合)</p> 
	<p>利用者 比較的少</p> <p>規模 比較的小</p> <p>ステークホルダー* 比較的少</p>	<p>利用者 多</p> <p>規模 大</p> <p>ステークホルダー* 多</p>	<p>利用者 多</p> <p>規模 大</p> <p>ステークホルダー* 多</p>
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>等</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</p> <p>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