

モーダルコネクト検討会
委員からの意見

○加藤委員	.....	3-1
○鈴木(春)委員	.....	3-2
○鈴木(文)委員	.....	3-3
○若菜委員	.....	3-4
○根本座長	.....	3-5

公共交通網の幹線・支線分化の難しさ

-メリットは大きいが--

- 乗継抵抗とは？
 - 情報(目的地に行くためにどこで何に乗り換えるか不明)
 - 動作(歩く必要、階段を伴う可能性、着席保証されない)
 - ダイヤ(乗り継ぎ対応していない、段落ちく支線の方が本数少ない)、乗継客を待っていない
 - 運賃(初乗りが二重となるなど割高になる)
- どう緩和するか？
 - 案内システム(配布物、掲出物、車両<幕>、車内<表示、アナウンス>、路線名・番号)
 - IT活用(乗換検索、運行状況<バスロケ>)
 - 施設整備(利用者、事業者)
 - 乗継保証

第3回モーターダクトネットワーク検討会 資料

名古屋大学院環境学研究所

加藤 博和

岐阜大学病院トランジット

-岐阜市の事例-

- JR岐阜～岐阜大学・病院～(郊外)の路線は、岐阜大学病院で利用者数に大きな差
- 岐阜大学病院で系統を分け、乗継とする(幹線には連節バス導入)
 - <対策>
 - 運賃を以前と同額になるよう調整(ICカード利用だと乗継割引で以前より安く)
 - 幹線側で乗継可能であることを分かる表示(停留所時刻表や車両タックルボード下への掲出など)
 - 乗継保証(幹線の一定時間の遅れは待って対応)
 - しかし利用少なくな廃止に

<理由>

- 「乗り継げる」という情報の普及が不十分
- 支線の車両ダウンサイズと本数増が行われず
- もともと需要僅少(支線の成績があらわに)
- 郊外の他自治体と協力できず

新潟新バスシステム

-萬代橋ラインとファイダー路線との分離-

- 都心部で支線への乗継情報提供がなされず
 - 乗継を分かりやすく示す概略路線図など案内が不備
 - ダイヤは分かるがどれに乗り継げるかは自己判断(最終以外乗継ぎ保証なし)
 - リアルタイム運行情報と連動せず(ダイヤを表示するのみ)
 - 以前は直通で行けたが、乗継地点で待つおそれ
 - ICカード利用でないと乗継割引受けられず(カード普及率低い)
 - 乗継地点の設備が十分でない(待合、車両待機)
- ※本来は幹線区間で定時性向上の見込みが、連節バスはダイヤ通り走れず、快速運行化を余儀なくされる
- 直行便を復活させる改正を実施

幹線・支線分化の課題

- 乗継保証
 - 本数の多い幹線で乗り継げる便を決め保証
 - 時刻表・出発情報で明示
 - 幹線の定時性確保が重要
 - 遅延情報の共有（接続待ち、車間連絡等）
- 幹線・支線運行の適正化
 - 需要に見合った頻度・サイズ（幹線：専用道・レーン、連節バス、支線：タクシー車両導入、オンデマンド化）

名古屋大学 加藤博和 16.06/15

5

地方創生や減災の拠点として

- 営業所の「公有民営」化が望まれる
 - 経営悪化・先行き不透明によって固定資産が持てない
 - 石油タンク強化など投資額は増加
- 活用可能性（公有にする根拠）
 - 地方創生：集合スペース、環境・交通学習、情報拠点
 - 減災：石油備蓄、スペース活用（避難・備蓄等）、車両活用（冷暖房、無線、輸送）

名古屋大学 加藤博和 16.06/15

7

乗継拠点の課題

- 用が足せるところであることが望ましい（待ち時間の活用、行先）
 - スーパー・コンビニ
 - 図書館・生涯学習
 - 道の駅・温浴
 - （待合機能を強化した）病院
- 施設整備
 - ある程度の敷地必要（駐車場減）
 - 舗装強化、他車・歩行者との交錯緩和、出入円滑化、待機
 - 待合場所、情報提供、案内・販売
 - レンタサイクル等・P&R・タクシー待機
- インセンティブ
 - 広い告知（道路地図、カーナビ地図での明記）

名古屋大学 加藤博和 16.06/15

6

高速バス停の活用

- SAPA併設が望ましい
- 運行情報（バスロケ）必須
- バリアフリー（出入口＋乗降）
- アクセス・イグレス確保（路線バスを走らせるほどの需要ではない）
- 地方部路線の「地域間幹線補助」組み入れによる充実
- IC外バス停の通行料金軽減

名古屋大学 加藤博和 16.06/15

8

モーダルコネクト検討会 今後取り組んでいくべき施策等についての意見

山口大学 鈴木春菜

1. 高速バスネットワーク強化について

a) ネットワーク計画

広域高規格鉄道計画・都市圏レベルの公共交通計画以外の
中規模公共交通ネットワーク計画の不在

- 各地域に即した**中距離の公共交通ネットワークの検討・構築**が必要。
- **ハブ化の推進** と **既存公共交通のかしこい利活用** の両方の側面から検討が必要

◎ハブ化の推進

- ・ JCT などでの乗換設備の整備・強化
- ・ 本線内バス停の増加・本線外バス停利用への優遇
- ・ IC 通過の接近情報を事業者の別なく受信できるような情報システムの整備 など

例えば、山口県内には九州と本州を結ぶ高速バスが数多く走行しているが、山口県内から乗降できる路線は少ない。高速道路と幹線道路や鉄道との有力な結節点にバス停と乗降設備・路線バスターミナルなどがあると、居住者だけでなく来訪者の利便性も向上し、需要が喚起される

◎既存の公共交通の利活用によるネットワークの整理

- ・ 複数手段・複数経路で構成される都市間交通の情報をスマートに提供
- ・ 経路間で時間を補うようなダイヤ調整

宇部新川—新山口間の公共交通
情報の一元的提供の例 →

(P&R なども加わるとなお良い)



宇部新川→新山口		新山口→宇部新川	
バス	時刻	バス	時刻
宇部新川	9:30	宇部新川	11:11
宇部新川	9:45	宇部新川	11:26
宇部新川	9:50	宇部新川	11:31
宇部新川	9:55	宇部新川	11:36
宇部新川	10:00	宇部新川	11:41
宇部新川	10:05	宇部新川	11:46
宇部新川	10:10	宇部新川	11:51
宇部新川	10:15	宇部新川	11:56
宇部新川	10:20	宇部新川	12:01
宇部新川	10:25	宇部新川	12:06
宇部新川	10:30	宇部新川	12:11
宇部新川	10:35	宇部新川	12:16
宇部新川	10:40	宇部新川	12:21
宇部新川	10:45	宇部新川	12:26
宇部新川	10:50	宇部新川	12:31
宇部新川	10:55	宇部新川	12:36
宇部新川	11:00	宇部新川	12:41
宇部新川	11:05	宇部新川	12:46
宇部新川	11:10	宇部新川	12:51
宇部新川	11:15	宇部新川	12:56
宇部新川	11:20	宇部新川	13:01
宇部新川	11:25	宇部新川	13:06
宇部新川	11:30	宇部新川	13:11
宇部新川	11:35	宇部新川	13:16
宇部新川	11:40	宇部新川	13:21
宇部新川	11:45	宇部新川	13:26
宇部新川	11:50	宇部新川	13:31
宇部新川	11:55	宇部新川	13:36
宇部新川	12:00	宇部新川	13:41
宇部新川	12:05	宇部新川	13:46
宇部新川	12:10	宇部新川	13:51
宇部新川	12:15	宇部新川	13:56
宇部新川	12:20	宇部新川	14:01
宇部新川	12:25	宇部新川	14:06
宇部新川	12:30	宇部新川	14:11
宇部新川	12:35	宇部新川	14:16
宇部新川	12:40	宇部新川	14:21
宇部新川	12:45	宇部新川	14:26
宇部新川	12:50	宇部新川	14:31
宇部新川	12:55	宇部新川	14:36
宇部新川	13:00	宇部新川	14:41
宇部新川	13:05	宇部新川	14:46
宇部新川	13:10	宇部新川	14:51
宇部新川	13:15	宇部新川	14:56
宇部新川	13:20	宇部新川	15:01
宇部新川	13:25	宇部新川	15:06
宇部新川	13:30	宇部新川	15:11
宇部新川	13:35	宇部新川	15:16
宇部新川	13:40	宇部新川	15:21
宇部新川	13:45	宇部新川	15:26
宇部新川	13:50	宇部新川	15:31
宇部新川	13:55	宇部新川	15:36
宇部新川	14:00	宇部新川	15:41
宇部新川	14:05	宇部新川	15:46
宇部新川	14:10	宇部新川	15:51
宇部新川	14:15	宇部新川	15:56
宇部新川	14:20	宇部新川	16:01
宇部新川	14:25	宇部新川	16:06
宇部新川	14:30	宇部新川	16:11
宇部新川	14:35	宇部新川	16:16
宇部新川	14:40	宇部新川	16:21
宇部新川	14:45	宇部新川	16:26
宇部新川	14:50	宇部新川	16:31
宇部新川	14:55	宇部新川	16:36
宇部新川	15:00	宇部新川	16:41
宇部新川	15:05	宇部新川	16:46
宇部新川	15:10	宇部新川	16:51
宇部新川	15:15	宇部新川	16:56
宇部新川	15:20	宇部新川	17:01
宇部新川	15:25	宇部新川	17:06
宇部新川	15:30	宇部新川	17:11
宇部新川	15:35	宇部新川	17:16
宇部新川	15:40	宇部新川	17:21
宇部新川	15:45	宇部新川	17:26
宇部新川	15:50	宇部新川	17:31
宇部新川	15:55	宇部新川	17:36
宇部新川	16:00	宇部新川	17:41
宇部新川	16:05	宇部新川	17:46
宇部新川	16:10	宇部新川	17:51
宇部新川	16:15	宇部新川	17:56
宇部新川	16:20	宇部新川	18:01
宇部新川	16:25	宇部新川	18:06
宇部新川	16:30	宇部新川	18:11
宇部新川	16:35	宇部新川	18:16
宇部新川	16:40	宇部新川	18:21
宇部新川	16:45	宇部新川	18:26
宇部新川	16:50	宇部新川	18:31
宇部新川	16:55	宇部新川	18:36
宇部新川	17:00	宇部新川	18:41
宇部新川	17:05	宇部新川	18:46
宇部新川	17:10	宇部新川	18:51
宇部新川	17:15	宇部新川	18:56
宇部新川	17:20	宇部新川	19:01
宇部新川	17:25	宇部新川	19:06
宇部新川	17:30	宇部新川	19:11
宇部新川	17:35	宇部新川	19:16
宇部新川	17:40	宇部新川	19:21
宇部新川	17:45	宇部新川	19:26
宇部新川	17:50	宇部新川	19:31
宇部新川	17:55	宇部新川	19:36
宇部新川	18:00	宇部新川	19:41
宇部新川	18:05	宇部新川	19:46
宇部新川	18:10	宇部新川	19:51
宇部新川	18:15	宇部新川	19:56
宇部新川	18:20	宇部新川	20:01
宇部新川	18:25	宇部新川	20:06
宇部新川	18:30	宇部新川	20:11
宇部新川	18:35	宇部新川	20:16
宇部新川	18:40	宇部新川	20:21
宇部新川	18:45	宇部新川	20:26
宇部新川	18:50	宇部新川	20:31
宇部新川	18:55	宇部新川	20:36
宇部新川	19:00	宇部新川	20:41
宇部新川	19:05	宇部新川	20:46
宇部新川	19:10	宇部新川	20:51
宇部新川	19:15	宇部新川	20:56
宇部新川	19:20	宇部新川	21:01
宇部新川	19:25	宇部新川	21:06
宇部新川	19:30	宇部新川	21:11
宇部新川	19:35	宇部新川	21:16
宇部新川	19:40	宇部新川	21:21
宇部新川	19:45	宇部新川	21:26
宇部新川	19:50	宇部新川	21:31
宇部新川	19:55	宇部新川	21:36
宇部新川	20:00	宇部新川	21:41
宇部新川	20:05	宇部新川	21:46
宇部新川	20:10	宇部新川	21:51
宇部新川	20:15	宇部新川	21:56
宇部新川	20:20	宇部新川	22:01
宇部新川	20:25	宇部新川	22:06
宇部新川	20:30	宇部新川	22:11
宇部新川	20:35	宇部新川	22:16
宇部新川	20:40	宇部新川	22:21
宇部新川	20:45	宇部新川	22:26
宇部新川	20:50	宇部新川	22:31
宇部新川	20:55	宇部新川	22:36
宇部新川	21:00	宇部新川	22:41
宇部新川	21:05	宇部新川	22:46
宇部新川	21:10	宇部新川	22:51
宇部新川	21:15	宇部新川	22:56
宇部新川	21:20	宇部新川	23:01
宇部新川	21:25	宇部新川	23:06
宇部新川	21:30	宇部新川	23:11
宇部新川	21:35	宇部新川	23:16
宇部新川	21:40	宇部新川	23:21
宇部新川	21:45	宇部新川	23:26
宇部新川	21:50	宇部新川	23:31
宇部新川	21:55	宇部新川	23:36
宇部新川	22:00	宇部新川	23:41
宇部新川	22:05	宇部新川	23:46
宇部新川	22:10	宇部新川	23:51
宇部新川	22:15	宇部新川	23:56
宇部新川	22:20	宇部新川	24:01
宇部新川	22:25	宇部新川	24:06
宇部新川	22:30	宇部新川	24:11
宇部新川	22:35	宇部新川	24:16
宇部新川	22:40	宇部新川	24:21
宇部新川	22:45	宇部新川	24:26
宇部新川	22:50	宇部新川	24:31
宇部新川	22:55	宇部新川	24:36
宇部新川	23:00	宇部新川	24:41
宇部新川	23:05	宇部新川	24:46
宇部新川	23:10	宇部新川	24:51
宇部新川	23:15	宇部新川	24:56
宇部新川	23:20	宇部新川	25:01
宇部新川	23:25	宇部新川	25:06
宇部新川	23:30	宇部新川	25:11
宇部新川	23:35	宇部新川	25:16
宇部新川	23:40	宇部新川	25:21
宇部新川	23:45	宇部新川	25:26
宇部新川	23:50	宇部新川	25:31
宇部新川	23:55	宇部新川	25:36
宇部新川	24:00	宇部新川	25:41
宇部新川	24:05	宇部新川	25:46
宇部新川	24:10	宇部新川	25:51
宇部新川	24:15	宇部新川	25:56
宇部新川	24:20	宇部新川	26:01
宇部新川	24:25	宇部新川	26:06
宇部新川	24:30	宇部新川	26:11
宇部新川	24:35	宇部新川	26:16
宇部新川	24:40	宇部新川	26:21
宇部新川	24:45	宇部新川	26:26
宇部新川	24:50	宇部新川	26:31
宇部新川	24:55	宇部新川	26:36
宇部新川	25:00	宇部新川	26:41
宇部新川	25:05	宇部新川	26:46
宇部新川	25:10	宇部新川	26:51
宇部新川	25:15	宇部新川	26:56
宇部新川	25:20	宇部新川	27:01
宇部新川	25:25	宇部新川	27:06
宇部新川	25:30	宇部新川	27:11
宇部新川	25:35	宇部新川	27:16
宇部新川	25:40	宇部新川	27:21
宇部新川	25:45	宇部新川	27:26
宇部新川	25:50	宇部新川	27:31
宇部新川	25:55	宇部新川	27:36
宇部新川	26:00	宇部新川	27:41
宇部新川	26:05	宇部新川	27:46
宇部新川	26:10	宇部新川	27:51
宇部新川	26:15	宇部新川	27:56
宇部新川	26:20	宇部新川	28:01
宇部新川	26:25	宇部新川	28:06
宇部新川	26:30	宇部新川	28:11
宇部新川	26:35	宇部新川	28:16
宇部新川	26:40	宇部新川	28:21
宇部新川	26:45	宇部新川	28:26
宇部新川	26:50	宇部新川	28:31
宇部新川	26:55	宇部新川	28:36
宇部新川	27:00	宇部新川	28:41
宇部新川	27:05	宇部新川	28:46
宇部新川	27:10	宇部新川	28:51
宇部新川	27:15	宇部新川	28:56
宇部新川	27:20	宇部新川	29:01
宇部新川	27:25	宇部新川	29:06
宇部新川	27:30	宇部新川	29:11
宇部新川	27:35	宇部新川	29:16
宇部新川	27:40	宇部新川	29:21
宇部新川	27:45	宇部新川	29:26
宇部新川	27:50	宇部新川	29:31
宇部新川	27:55	宇部新川	29:36
宇部新川	28:00	宇部新川	29:41
宇部新川	28:05	宇部新川	29:46
宇部新川	28:10	宇部新川	29:51
宇部新川	28:15	宇部新川	29:56
宇部新川	28:20	宇部新川	30:01
宇部新川	28:25	宇部新川	30:06
宇部新川	28:30	宇部新川	30:11
宇部新川	28:35	宇部新川	30:16
宇部新川	28:40	宇部新川	30:21
宇部新川	28:45	宇部新川	30:26
宇部新川	28:50	宇部新川	30:31
宇部新川	2		

c) 計画・整備中路線での先行的な検討

他事業との効果的な連携が課題

→新規道路整備や付加車線整備を計画中・整備中の高規格幹線道路で本線の詳細設計や休憩箇所・道の駅の立地を検討する際に結節を考慮

2. 地域のバス利用環境向上について

a) 結節点・待合設備の環境向上について

(i) 道路空間・付帯設備等の有効利用

煩雑な設備・情報が安全性や利便性を逆に低下させる懸念があり、空間・設備の効率的な利用が課題

→比較的利用の少ないバス停・狭小な歩道等での電柱や標識柱など道路設備を用いたバス停・照明整備



↑付帯設備（照明灯）を用いたバス停の例

(ii) 部門横断的なメニュー・支援体制の整備

結節点強化の具体的なアイデアや調整方法が分からない（網形成計画策定市町村）
待合設備の設置や維持について何ができるのか分からない（沿線企業・住民）

→沿線企業・自治体・住民の自発的な行動を支援するメニューを提供する必要がある
→道路・運輸・都市の各部門が横断的に連携し、制度・情報を整備

例えば、待合設備の機能向上については、待合設備が必ずしも道路上にある必要はなく、近隣の民地や商業施設などの活用が望ましい場合もある

b) 走行環境の向上について

特に地方では、データが乏しく走行環境向上に向けて議論しづらい

→PTPS やバス優先レーンなど走行環境向上の整備効果を示す必要がある

c) 道路部門以外について

(i) IC カード等について

モーダルコネクト促進によるモビリティの向上には、利便性を高め柔軟な料金制度を可能にする IC カードやバスロケ等の情報システムの活用が不可欠

大都市圏以外では路線バスでは IC カードが利用できない事業者・路線が多い

磁気カードを活用している事業者が多いが、近年生産・サポートを提供するメーカーが減少している状況である。柔軟な料金制度構築が困難になっており、バスネットワークの効率化を阻害すると懸念される。

(ii) タクシー・カーシェアリングの活用について

地方の観光地や医療施設の最寄り駅などで結節させる二次交通が存在しないことも

→結節点でのタクシーシェアリングやカーシェアなどを公共インフラとして整備

以上

道路周辺施設を活用した 交通結節点

交通ジャーナリスト
鈴木文彦

モーダルコネクトのいくつかの考え方

道路付帯施設を活用

- 「道の駅」の結節機能拡大／高速道路サービスエリアの活用／駅前広場の機能性アップ

道路に隣接した結節施設の新設

- ゾーンバス乗継ターミナル／

民間または公共用地の活用

- 商業施設・病院・公共施設等の結節点化

道路に隣接する民地・自社所有地の活用

- コンビニの活用／民間の協力／パーク・サイクル&ライド駐車場の併設／「バスの駅」

乗り継ぎ抵抗の軽減

- 目の前で乗り換える仕組み

道の駅をバス結節ターミナルに

道の駅の一角をバスターミナルとして基幹路線と地域内のバスを結節（熊本県上天草市）



高速バスと市内を巡回するコミュニティバスが結節し鉄道のないまちの駅として機能（兵庫県南あわじ市）



道の駅を複合交通ターミナルに

廃止された鉄道駅を道の駅として再構築し交通ターミナルに（輪島市輪島駅）



鉄道駅に隣接して道の駅とバスターミナルを新設し総合ターミナルを構築（北海道木古内町）



高速道路施設の活用

高速道バスストップと隣接する鉄道駅とをリンクさせ乗継利用を促す（大分道大板井BS／甘木鉄道大板井）



都心の渋滞区間を回避するため都心への入口付近のPAに降車バス停を設置、電車に乗り継ぐ（東名・用賀PA）



結節ターミナルの新設

幹線バスと支線バスに分けてきめ細かくかつ利便性の高いバスネットワークを構築するゾーンバスシステム（盛岡市）



ゾーンバス方式の導入により人の集まる場所となった盛岡市の松園乗継ターミナルには隣接してコンビニなどが立地

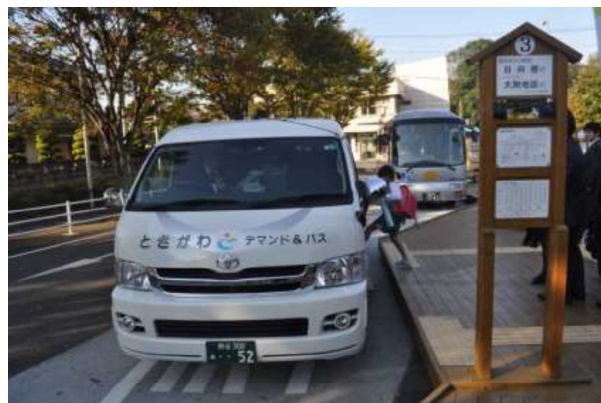


結節ターミナルの新設

路線再編の実施にあたり結節ターミナルを新設（相模原市田名）



地域の核として交通ターミナルをつくり幹線バスと域内デマンドを集中（埼玉県ときがわ町）



病院・商業施設の活用

大学病院の構内をバスターミナルと位置づけて基幹バスとコミュニティバスを接続（岐阜市）



ショッピングセンターの協力により構内に結節ターミナルを設置（山口市阿知須）



公共施設・観光施設等の活用

行政施設（支所）の前をターミナルとして幹線・支線・域内乗合タクシーを一堂に（木曾町開田）



物産観光施設を活用し基幹バス路線とコミュニティタクシーを接続（山口市藤木）



民地の活用～コンビニ

コンビニの駐車場の一角にバス停を設け幹線と支線を結節 バス待ち環境も改善（岩手県大船渡市越喜来）



東日本大震災被災地で復興に大きな役割を果たしたコンビニ JR東日本のBRTもコンビニに駅を設置（南三陸町清水浜）



民地の活用～バス待合場所の提供

銀行が駐車場の一角にバス待合施設を造ってくれた 同県内には郵便局の事例も（鳥取県倉吉市）



バス停の前の企業が外壁をセットバックしてバス待ち用のベンチを提供（京都市）



自社用地等の活用～「バスの駅」

バス待合施設と情報提供施設を配置し京都市交通局が推進する「バスの駅」 営業所用地ではコンビニ併設のケースも



バス事業者の敷地（以前車庫のあった用地）にコンビニを誘致し案内所を併設するターミナルに（宮崎交通国富）



パーク＆ライド

高速道バスストップに隣接し自然発生的な駐車がもとで行政が整備した400台規模の駐車場（新潟市巻潟東）



高速道IC付近に用地を取得し高速バス利用者専用駐車場を整備した事例（両備HD/山陽ICバスストップ）



サイクル＆ライド

バス事業者が折返し場などの用地の一角を活用してサイクル＆ライドを実践（静岡市麻機）



主要バス停に設置されたサイクル＆ライド駐輪場 バス事業者と行政が分担して設置（宇都宮市）



乗継抵抗の低減～目の前で乗り換え

基幹交通と位置づけた路線バスと
フィーダーの乗合タクシーを目の
前で接続（東京都檜原村）



スペースがあれば路上バス停もバス
同士を目の前で接続させ結節点とし
て機能できる（山口市三谷）



モーダルコネクト検討会（第3回）

高速バスネットワークの強化と地域のバス利用環境の向上に関して
取り組んでいくべき施策について

2016.6.15 若菜千穂

■中山間地域から見たときの「高速バスネットワーク強化のあり方」

- ・ 高速バスは、通院や買い物などの生活移動も担いつつある。
- ・ 日常生活を送るうえで必須になっている。

(方向性)

- 広域化した生活圏域を見据え『中距離バス』を位置づけ、道路整備段階での乗継拠点の整備や高速道路上のバス停環境の整備等、ネットワークを重視する必要がある。



■中山間地域から見た「地域のバス利用環境の向上のあり方」 1

(現状)

- ・ 公共交通の利用者が減る中で、路線を見直し、幹線と支線に分け乗継ポイントを設けて効率化を図る、という改善を行う地域が多い。
- ・ 幹線と支線に分けてメリハリをつける。
 - 幹線についてはある程度の利便性を確保する。
 - 支線については、住民も主体的に参画してもらい、サービス水準を決める。
- ・ バスの利用のしやすさ、わかりやすさを向上させていくという利用促進も重要。

↓

(提案)

- ・ 「バスがどこを通っているかわからない」「この道路までであれば、30分に1本必ずバスがある」という分かりやすさのために、バス路線を道路に表記することができないか。
 - 路面や、縁石に色を付ける。ガードレールの色を変える。
 - 道路に標識をつける。など

(事例：岩手県北上市)

- ・ まちなかの路線を循環状に統一。

北上駅～まちなかターミナルの運行経路を2路線に統合

停留所9か所にナンバリングを施す



市内すべての路線が北上駅、まちなかターミナルを通過するように設定



■中山間地域から見た「地域のバス利用環境の向上のあり方」2

(基本的な方向性)

- ・ スムーズに流せばいいというものではない。
 - ・ 対流と滞留が生み出すものの価値が高まってきている。
 - ・ 幹線と支線の再整理と乗継拠点の整備は避けられない。(切ってつなげる)
- ↓
- ・ 道の駅の考え方は合致しやすい。(休憩+情報発信+地域づくり連携)

(課題)

- ・ ただ、バイパス化により、道の駅が集落からどんどん離れている。
 - 道の駅に産直を作っても、地域の方は車がなければ売りに行けないし、買いにも行けない。
 - 道の駅=観光客などの来訪者向けになり、経営が低迷し、結局お荷物に。

(期待)

- ・ 地域密着型『道の駅』の指定
- ・ 旧道や都道府県道路上でも可にし、来訪者だけでなく地域住民重視の道の駅の指定
(情報発信)
- ・ 中距離バスとの連携や一体的な位置づけ

受益者負担による路外高速バスターミナルの整備

【事例】八重洲バスターミナル整備

1) 東京駅前の交通結節機能の強化

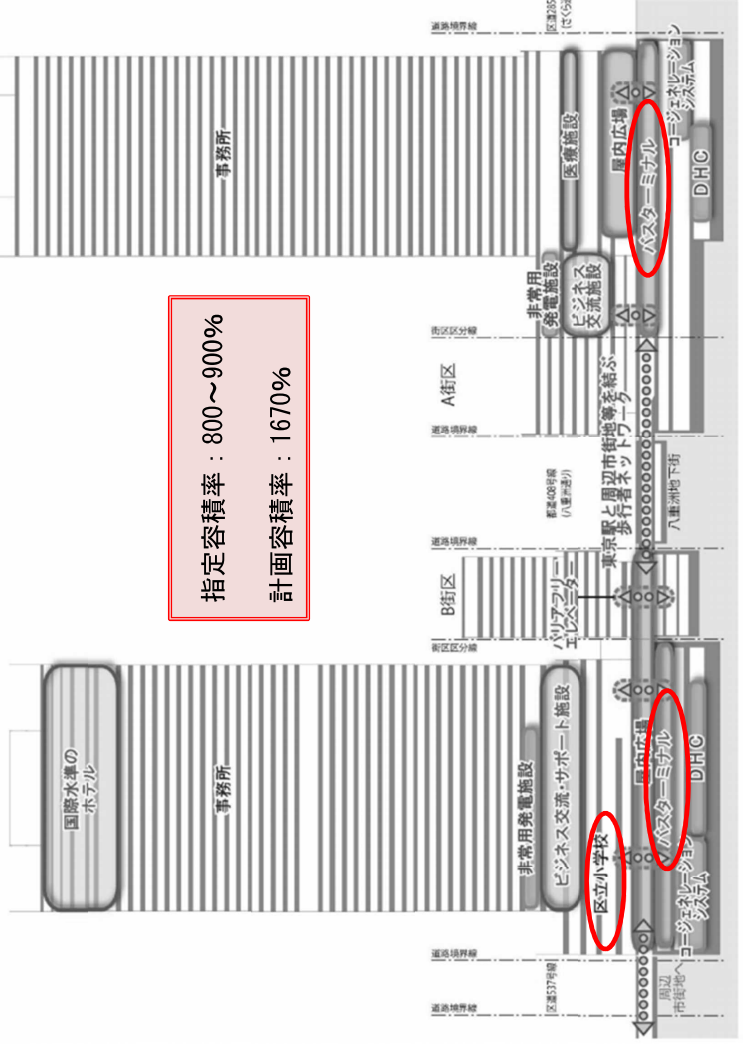
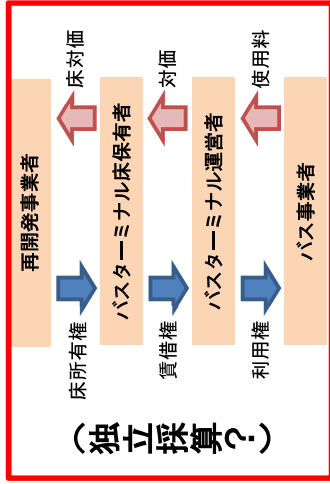
- ① 国際空港や地方都市を結ぶ大規模バスターミナルの整備
- ② 東京駅と周辺市街地等を結ぶ、地上・地下の歩行者ネットワークの整備

2) 国際競争力を高める都市機能の導入

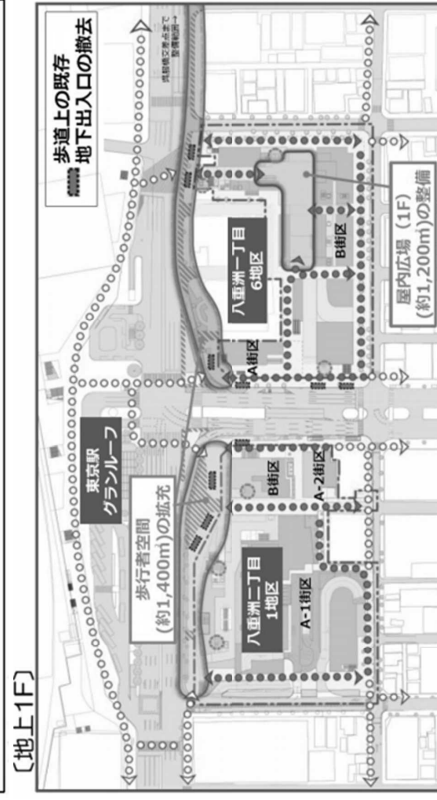
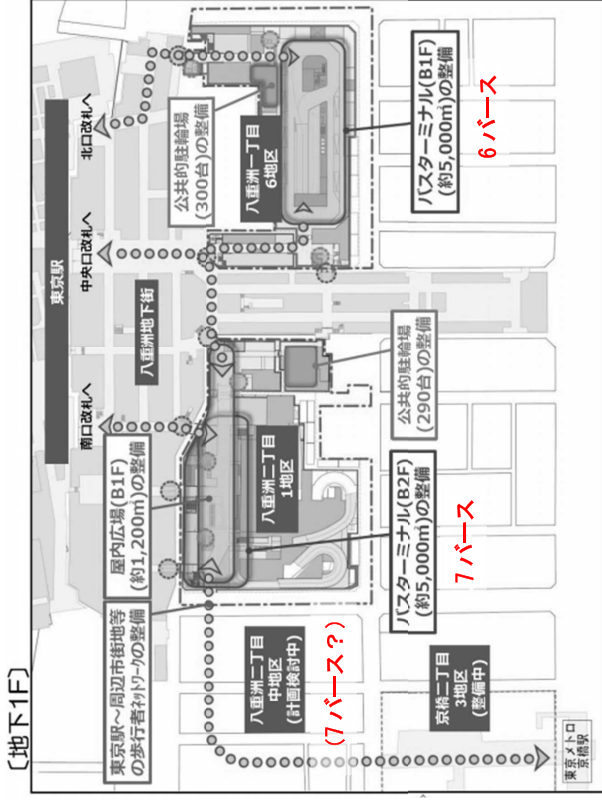
- ① 日本橋のライフサイエンスビジネス拠点と連携した交流施設等の整備
- ② 高度医療施設と連携した初期医療施設の整備
- ③ エリアマネジメントの実施によるまちの魅力・活力の向上

3) 防災対応力強化と環境負荷低減

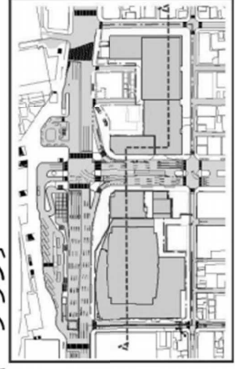
- ① 地区間連携による災害時支援機能の強化
- ② エネルギーネットワークの構築等による環境負荷低減



指定容積率：800～900%
計画容積率：1670%



【キープラン】



【凡例】

- 都市再生特別地区の区域(本計画)
- 歩行者ネットワーク
- バリアフリーエレベーター
- 地下街接続部のバリアフリー改修