

# バスタプロジェクトの推進に向けた 計画プロセスの検討

藤田 和志<sup>1</sup>・原田 洋平<sup>2</sup>・叶 隆太<sup>3</sup>

<sup>1</sup>正会員 国土交通省 道路局企画課評価室（〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3）  
E-mail: fujita-k262@mlit.go.jp (Corresponding Author)

<sup>2</sup>非会員 国土交通省 道路局企画課評価室（〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3）  
E-mail: harada-y2dp@mlit.go.jp

<sup>3</sup>非会員 国土交通省 道路局企画課評価室（〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3）  
E-mail: kanoh-r223@mlit.go.jp

バスタ新宿が平成 28 年 4 月に開業して、5 年が経過した。一日に平均 1,300 便の高速バスが発着し、平均 2 万人が利用する日本最大のバスターミナルであり、快適な待合環境や賑わい空間の創出などに道路管理者と交通事業者などが連携して取り組んでいる。このような、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を実現する取組がバスタプロジェクトである。国土交通省では、今般有識者委員会で議論を頂き、計画策定のプロセス等についてガイドラインを取りまとめるなど、バスタプロジェクトの推進を図っている。引き続き、プロジェクトを推進・進化し、交通拠点の機能強化を通じた道路交通ネットワークのトータルマネジメントの実現を目指すこととしている。

**Key Words:** busta project, transport node, functional enhancement, road network, total management

## 1. 計画プロセス検討の背景・目的

近年、高速道路網の整備やインバウンドの進展などを背景に、全国の都市間を結ぶ高速バスの利用が急激に増加している。交通モードの選択肢が広がることで利便性の向上が図られるのは望ましいことである一方、急激な需要の増加にインフラ側の対応が追いついていないゆえの課題も生じていた。大都市の鉄道駅周辺の乗降場が分散・点在することによる周辺道路の混雑や乗換の不便さ、必ずしも快適とは言えないバス待合環境など、利用環境の整備が急務となっていた。また、地方部では少子高齢化社会において、今後どのようにして地域の交通を担うバス路線網を維持していくかが喫緊の課題となっている。さらに、自然災害の際には交通網の機能が停止し、帰宅困難者を一時的に受け入れる施設の確保やバス等での代替輸送が必要となるケースが散見されている。

こうした課題に対し、これまでに道路管理者もさまざまな取組を実施してきた。平成 28 年 4 月に開業したバスタ新宿は、新宿駅周辺 19 箇所に点在していた高速バスの乗降場を集約し、鉄道や高速バス同士の乗継を円滑化したほか、周辺道路でのバスの乗降・タクシーの客待

ちなどによる路上駐車削減により渋滞削減にも寄与している。地方部では、道の駅に路線バス・BRTのターミナルを整備し、地域振興施設と連携して賑わい創出の役割を担っている。

バスタ新宿などでの実績を活かすため、令和 2 年には道路法を改正し、バス・タクシーなどが乗り入れる「特定車両停留施設」を道路附属物として新たに位置づけ、道路管理者による交通ターミナルの整備をより促進する法的環境も整備した。

現在では全国 6 箇所（品川・新潟・神戸三宮・追浜・近鉄四日市・呉：事業化順）でバスタプロジェクトを事業化し、整備を進めている。また、札幌や大宮では有識者の意見を頂きながら検討を深めている。

今後、バスタプロジェクトを全国でいっそう推進するためには、その推進の主体である道路管理者がプロジェクトの意義を理解した上で、個別のプロジェクトを遂行しなければならない。特に、従前の道路事業の中心であったネットワーク整備とは異なり、拠点（ノード）の整備によって道路の価値を高める取組であり、検討すべき項目や留意点も大きく異なる。

そこで国土交通省では、道路管理者が個別のプロジェ

表-1 バスタプロジェクト推進検討会の構成員 (R34時点)

氏名	役職
加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科 教授
神田 佑亮	呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授
楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
児玉 千絵	國學院大學研究開発推進機構 助教
塩見 康博	立命館大学理工学部環境都市工学科 准教授
瀬谷 創	神戸大学大学院工学研究科 准教授
力石 真	広島大学大学院先進理工系科学研究科 准教授
羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科 教授【座長】
福田 大輔	東京大学大学院工学系研究科 教授
牧村 和彦	一般財団法人計量計画研究所 業務執行理事(企画戦略担当)
柳沼 秀樹	東京理科大学理工学部土木工学科 准教授
船戸 裕司	公益社団法人日本バス協会 常務理事
松谷 輝矢	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 常務理事
横原 寛	日本バスターミナル協会 会長
有識者	
事業者	
オペレーター	
【事務局】	国土交通省道路局企画課評価室

クトを検討・実施する際に参考となる知見・ノウハウについて、これまでに検討・事業化したバスタプロジェクトでの事例をもとに収集・整理した上で、バスタプロジェクト推進検討会（表-1）にて有識者にご助言を頂きながら、計画ガイドラインとしてとりまとめることとした。本稿では、とりまとめた『交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン』1)の内容を元に、バスタプロジェクトの目的や計画プロセスについて紹介する。

## 2. 道路ネットワークにおける交通拠点の意義

バスタプロジェクトの計画プロセスを検討するにあたり、道路ネットワークにおける拠点の位置づけや重要性、加えてバスタプロジェクトが目指す方向性やこれまでの取組について整理した。

### (1) 高速バスの台頭やカーシェアリングの登場

高速自動車国道をはじめとする道路ネットワークの広がりにより、高速バスは全国の都市間を結ぶような路線網が発達し、輸送人員・運行系統数ともに増加している（図-1・図-2）。

また、自動車の利用については個人の保有ではなく、1台の自動車を複数の会員が共同で利用するカーシェアリングが注目されている。平成の前半では、日本の乗用車の保有台数は年々増加していた一方、この10年程度では概ね横ばいで推移している（図-3）。それに対し、カーシェアリングは平成14年にサービスが開始されて

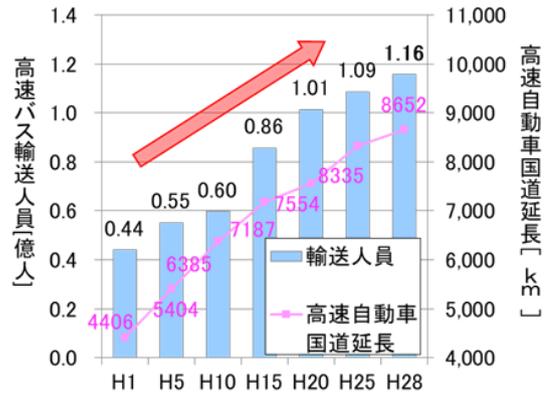


図-1 高速バス輸送人員と高速自動車国道延長の関係 2)

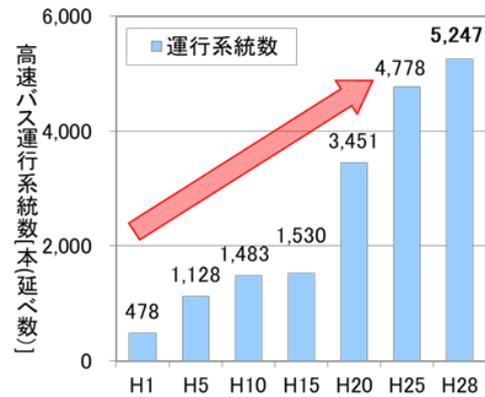


図-2 高速バス運行系統数の推移 2)

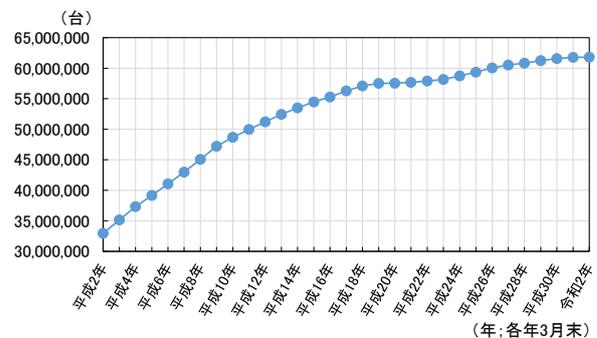


図-3 乗用車の保有台数の推移 3)

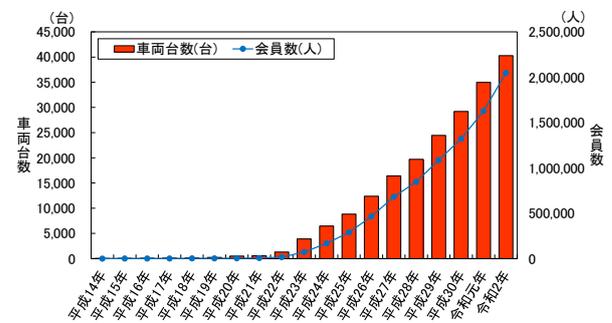


図-4 カーシェアリング車両台数と会員数の推移 4)

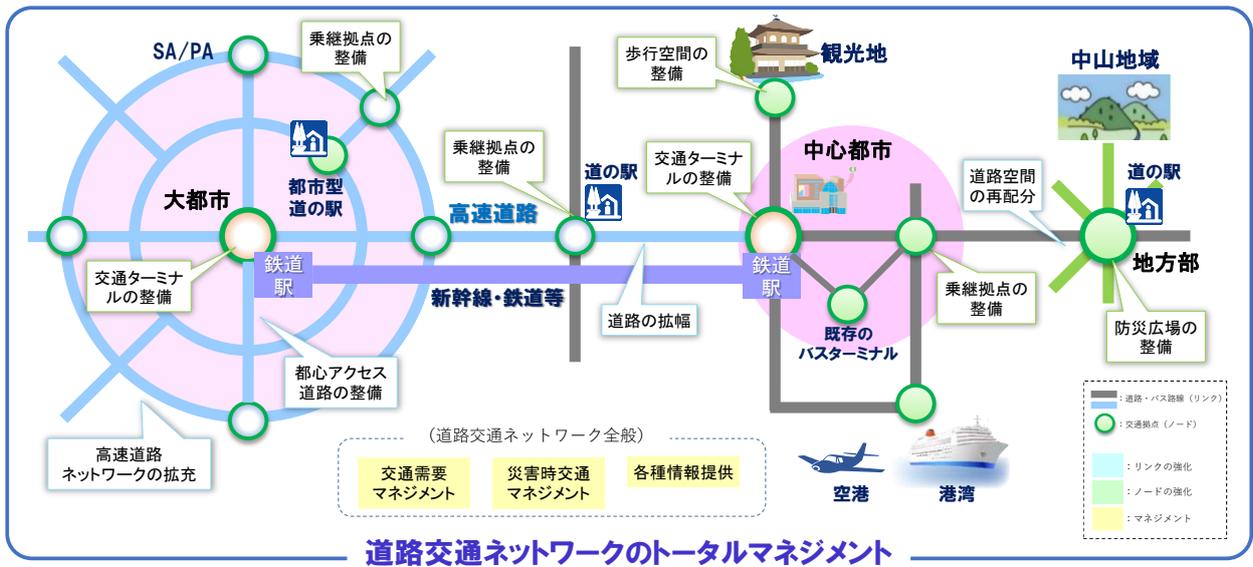


図-5 道路交通ネットワークのトータルマネジメント

(2) リンク×ノード×マネジメントへ

これまでの道路施策では、道路網（リンク）の拡大を中心に道路ネットワークの強化を図ってきた。しかし、モビリティの変化への対応や、人口減少、インバウンドなど、社会の変化を鑑みると、道路ネットワーク単体で効果を最大化することは困難になりつつある。

道路施策を推進するうえでは、高速バスの台頭やカーシェアリングの登場など、モビリティの変化に対して将来を予測し、それを先取りする形での環境整備が求められる。その際、ICTを活用したMaaS、データを活用したマネジメントなど、デジタル社会に向けた対応や、災害時にも道路ネットワークの機能を確保するためのマネジメントの視点も重要となる。

道路ネットワークの機能を最大限に発揮するため、モビリティの変化に対応した道路施策の推進に向けて、交通モード間での乗継の利便性向上や待合環境の快適性の確保、モビリティ利用の拠点の効率的配置など、交通拠点（ノード）の機能強化がこれからの時代には必要であり、さらにはデータも活用したマネジメントの重要性が高まると考えられる。このような、道路ネットワークのトータルマネジメントを目指し、バスタプロジェクトを推進している（図-5）。

(3) バスタプロジェクトのこれまでの経緯

a) バスタ新宿の開業

新宿地区では高速バス停が駅周辺 19 箇所に点在し、その一部は路上での乗降を余儀なくされていた。また、新宿駅南口が面する甲州街道（国道 20 号）では客待ちのためのタクシーが行列をなしており、安全で円滑な交通の確保が課題となっていたほか、跨線橋部分は老朽化

が著しく、耐震性能にも懸念があった。そこで平成 12 年に、老朽化した新宿跨線橋の架替えと併せて、線路の真上に構築した約 1.2ha の人工地盤を利用して交通ターミナルを整備する事業に着手し、平成 28 年 4 月 4 日、新宿南口交通ターミナル（バスタ新宿）として開業した。

新型コロナウイルス感染症の影響で直近の利用は減少しているものの、高速バス停の集約が完了した平成 28 年 7 月から令和 3 年 5 月までの利用状況は、一日平均約 1,300 台のバスの発着、約 2 万 3000 人の利用を記録し、日本最大のバスターミナルの一つとして機能している。

バスタ新宿のフロア構成は、4 階に 12 バースの高速バスの乗車場所や待合所、インフォメーションカウンターのほかコンビニ、土産店等を配置し、3 階に高速バスの降車場所とタクシーの乗降場、観光情報センター、2 階は J R の改札口と歩行者広場等となっている。隣接する新宿ミライナタワーと一体的に整備しており、交通ターミナル（道路空間）、鉄道駅、商業施設、オフィス等

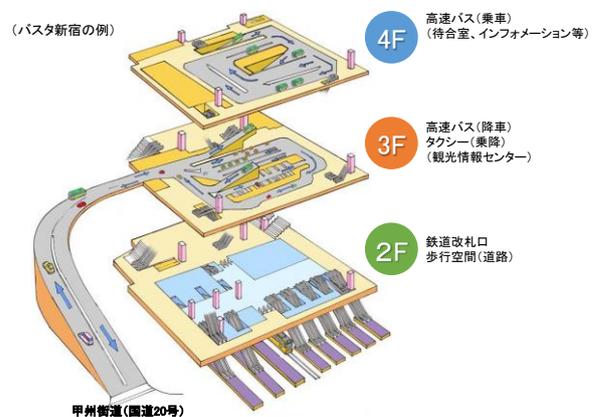


図-6 バスタ新宿のフロア構成



図-7 バスタプロジェクトのコンセプト

が共存している（図-6）。開業後も、利用状況に応じてトイレやベンチを増設し、エレベーターバスの導入などバリアフリー対応を進めるなどして、利便性向上に努めているほか、施設前の幅が広い歩道を活用して物産を販売する「バスターマーケット」を開催するなど、賑わい創出にも取り組んでいる。

b) 道路法の改正

バスタ新宿は、道路法上は自動車駐車場として整備され、一般車両の進入を禁止することができなかった。また、施設の運営については、兼用工作物管理協定を国土交通省と新宿高速バスターミナル株式会社で締結した上で、バスの運行管制や乗車券販売などは同社が実施している。一方、コンビニや土産店は国土交通省が占用入札を実施して事業者を決定しているが、官民連携の観点からさらなる柔軟な運営による利便性向上が求められている。

これらの課題を解決するため、令和2年に道路法を改正し、バス・タクシーなどの事業用車両の利用に限ったターミナルとして「特定車両停留施設」を道路附属物に位置づけた。また、その管理運営にはコンセッション制度の活用を可能とし、民間事業者が自らのノウハウを活用してテナントの配置などを行こととした。

3. バスタプロジェクトの概要

続いて、バスタプロジェクトのコンセプト、その類型

について整理した。

(1) バスタプロジェクトのコンセプト

バスタプロジェクトのコンセプトを検討するにあたって、バスタプロジェクト推進検討会でも有識者から多くの意見を頂いた。これまでのバスターミナルや駅前広場との違い、道路ネットワークの効果を発揮するための未来志向の交通拠点としての位置づけなどについて議論した。特に、道路管理者として整備する施設であることを念頭に、コンセプトを定めることを心がけた。

バスタプロジェクトは、道路管理者が主体となって集約型公共交通ターミナル（バスタ）の整備・マネジメントを行い、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を官民連携により創出して、道路ネットワークの機能を最大限に発揮し、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取組である。

特に、交通拠点における

- ①人中心の空間づくりの推進
- ②モータルコネクトの強化
- ③官民連携の推進
- ④ICT等を活用した交通マネジメントの高度化

について、具体化する取組である（図-7）。

(2) 交通拠点の類型

交通拠点にはさまざまな形態が想定されるが、今回、道路交通ネットワークにおける立地特性に着目して以下

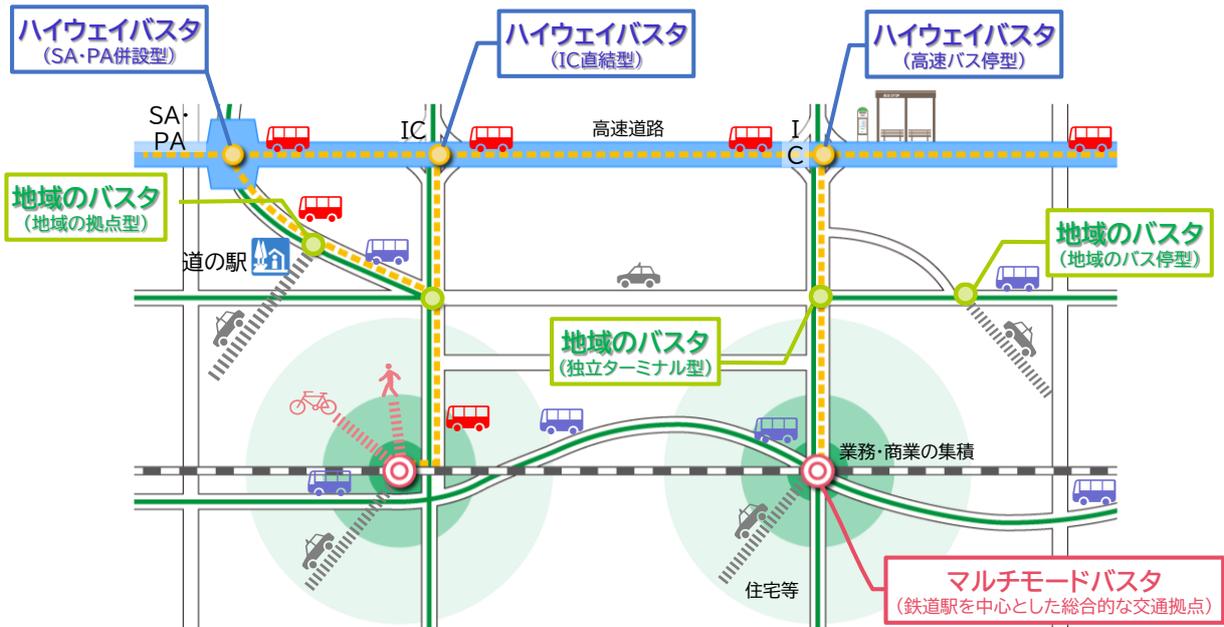


図-8 バスタプロジェクトにおける交通拠点の立地特性による類型 (イメージ)

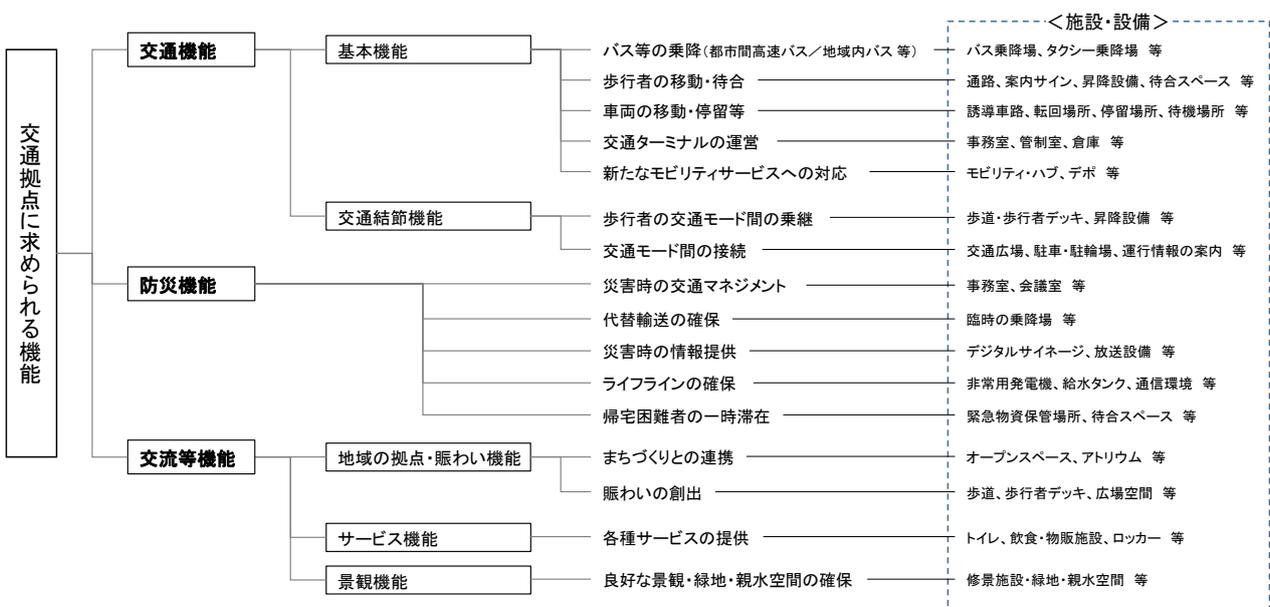


図-9 交通拠点に求められる機能の全体像

の3類型に分類した(図-8)。

- ①マルチモードバスタ：既存の鉄道駅を中心とした高速バス・路線バス・タクシー、航空、旅客船等の複数の交通モードが集約される総合的な交通拠点
- ②ハイウェイバスタ：高速道路のサービスエリア、パーキングエリアあるいは高速道路に隣接した施設を活用し、高速バスからの乗換・乗継を行う交通拠点
- ③地域のバスタ：地域の拠点施設と一体となって、バスを中心として、乗用車、自転車、徒歩等を含めた交通モード相互の乗換時の利便性向上・賑わい

創出等を目的とした交通拠点

#### 4. 交通拠点に求められる機能

ここまで示した、バスタプロジェクトの目的やコンセプトなどを踏まえ、交通拠点に求められる機能を整理した。

##### (1) 全体像

従来の交通拠点が備える機能に加えて、バスタプロジ

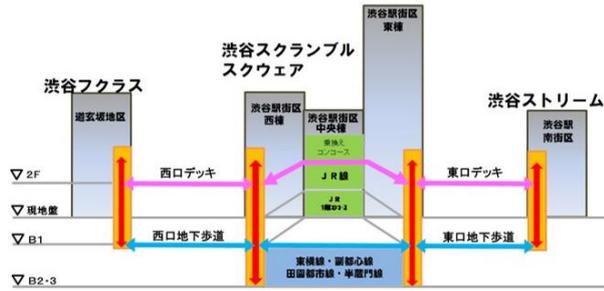


図-10 渋谷駅周辺の断面イメージ

エクトの目的やコンセプトを考慮し、交通拠点に求められる機能を整理した。

具体的には、交通モードの乗り入れ・接続を行う「交通機能」、災害時に交通機能を確保するための「防災機能」、拠点における賑わい創出や景観形成等の「交流等機能」に大別する。また、交通機能は基本機能と交通結節機能の二つに、交流等機能は地域の拠点・賑わい機能、サービス機能、景観機能に細分化し、計6分類として各機能に必要な内容を検討した(図-9)。

これらの各種機能は、道路管理者による取組だけで確保できるものではない。交通事業者や施設運営事業者、自治体等の行政機関、経済団体、地域住民など多様な主体一体となり、学識経験者等の意見も踏まえながら、機能確保に努めることに留意しなければならない。また、その際には地域公共交通計画や都市計画、地域防災計画など他の計画と整合させる必要がある。

なお、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の乗り入れ等に必要な機能に加え、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対して重点的に取り組むこととしている。

## (2) 交通機能

### a) 基本機能

交通拠点は、鉄道や高速バス等の多様な交通モードが集積し、多くの人々が交通拠点において車両間・モード間を乗り継いで各地域へと移動する。基本機能は、このような交通拠点の基本的な役割に対して、バス等への乗降や乗降までの移動、車両の移動や停留、交通ターミナルの運営等、バス等の安定的な運行を確保するために必要となる機能である。

車両への安全かつ円滑な乗降を確保するため、バリアフリーへの対応、車両と歩行者の空間の分離、快適な待合空間の提供、車両の待機スペースの確保などが求められる。また、自動運転・新モビリティ等の技術革新の動向も踏まえ、変化に対応できるような柔軟性・機動性の確保が必要となる。

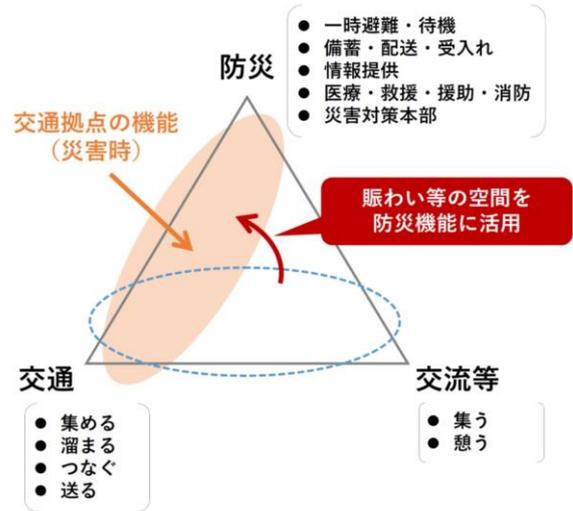


図-11 平常時/災害時の交通拠点の機能

### b) 交通結節機能

交通拠点の多様な交通モードが一体となって機能するように、交通モード間の接続を円滑にすることが求められる。

例えば、バスタ新宿では鉄道駅の直上部分に交通ターミナルを整備し、水平方向の動線を最適化している(図-6)。渋谷駅では、鉄道駅・周辺ビルとデッキ・地下通路の高さをできるだけ統一し、上下移動を軽減しているほか、エレベーター・エスカレーター等の縦動線を集約している(図-10)。

なお、特定車両停留施設の構造及び設備の基準(国土交通省令)においては、「旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造」とすることが努力義務とされている。

## (2) 防災機能

交通拠点は、交通モードや民間施設等が集積することから、平常時から人が集中する。災害により交通モードが混乱した場合には、多くの人々が交通ターミナル等に滞留する一方で、運休や臨時便などの情報伝達の場となり、また、この混乱が夜間に及ぶ場合には帰宅困難者が発生することとなる。影響が長期化する場合には、代替輸送など臨時の交通体系を構築して運用する必要も生じる。このように交通拠点は、人が集中し、また、広範囲の交通ネットワークを支える拠点でもあるため、その機能が十分に発揮できなくなった場合の影響は甚大である。

そのため、災害時においても交通機能を維持できるように、通常時の賑わい機能を防災機能にシフトし、災害時に起こりうる事態に対応しうる必要な機能を備えておくことが求められる(図-11)。

特定車両停留施設の構造及び設備の基準では、災害時において道路管理者が帰宅困難者の一時滞在を受け入れ、

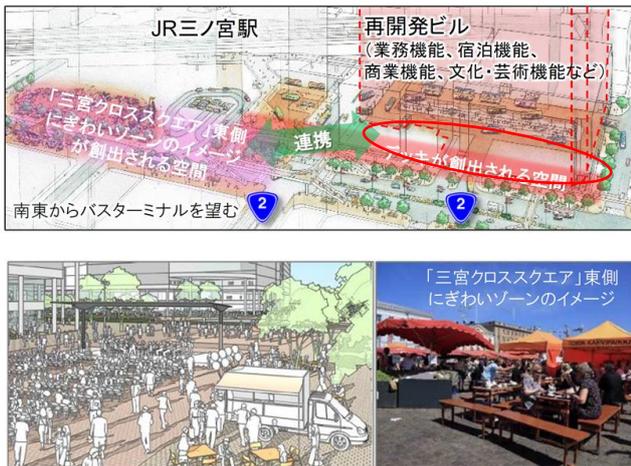


図-12 まちづくりと一体となった地域の拠点整備（神戸三宮）<sup>5)</sup>

交通手段や避難所等に関する情報提供を可能とする構造・設備を設けることが努力義務とされている。

災害時に臨機かつ迅速に対応できるようにするには、設備の確保に加えて、関係機関との役割分担を明確にしたうえでのマネジメントが求められる。平常時において、会議等により関係者間で意思決定をした上で、地域防災計画や業務継続計画（BCP）などに反映しておくことが望ましい。また、バス等による代替輸送、各種情報の提供、ライフラインの確保などについても、具体の運用を事前に交通事業者や自治体、周辺施設管理者などと調整しておかなければならない。帰宅困難者の受け入れに向けては、空間の確保や支援物資の用意などを、交通ターミナル単体ではなく周辺地域で一体となって運用することとしている。

### (3) 交流等機能

#### a) 地域の拠点・賑わい機能

交通拠点が地域の拠点として地域活動の中心の場になりうることを踏まえ、まちづくりとも連携し、賑わいのある空間を創出することが求められる。

その際、民間開発を含め、公園、自由通路、周辺開発など、まちづくりに関する動向を把握した上で、積極的に連携することとしている。道路空間の立体的利用など、周辺施設と一体となって空間を高度利用することも有効である（図-12）。

さらに、交通拠点は地域の内外から数多くの人が集まる地域の拠点にもなることから、歩道や広場空間、歩行者デッキなどを活用した地域のイベント開催などによる賑わいの創出が求められる。

#### b) サービス機能

バスの待ち時間などに交通ターミナル内で快適に過ごせる環境を整備するため、トイレや食事施設、食料・日用品の販売、コインロッカー、通信環境の整備など、利

便性向上に資する各種サービスの提供が必要となる。

収益事業となるサービスについては、公平性等にも留意しながら、積極的に官民連携方法を検討することとしている。

#### c) 景観機能

交通拠点はいわば地域の「顔」して機能することを踏まえ、それにふさわしい良好な景観を形成し、訪れる人にゆとりや安らぎを与える空間として整備することが求められる。周辺施設とデザイン・意匠と統一したり、植栽・緑地・親水空間など自然を取り入れたりすることも有効である。

## 5. 交通拠点の機能強化の進め方

交通拠点の機能強化の実務を進める上で、検討から事業実施までの流れである計画プロセスを検討する。ここでは、「構想」「計画」「事業化」「管理運営」の4段階に分けて整理する。

「構想」段階で交通拠点の機能強化に向けた整備方針を定め、「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。その際、道路管理者が全てを担うのではなく、関係機関と連携・分担することに留意が必要である。また、検討は必ずしも前述の順序で実施しなければならないというのではなく、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も想定される（図-13）。

### (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。

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」を整理する。これらを踏まえ、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（図-14）。この段階で、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。

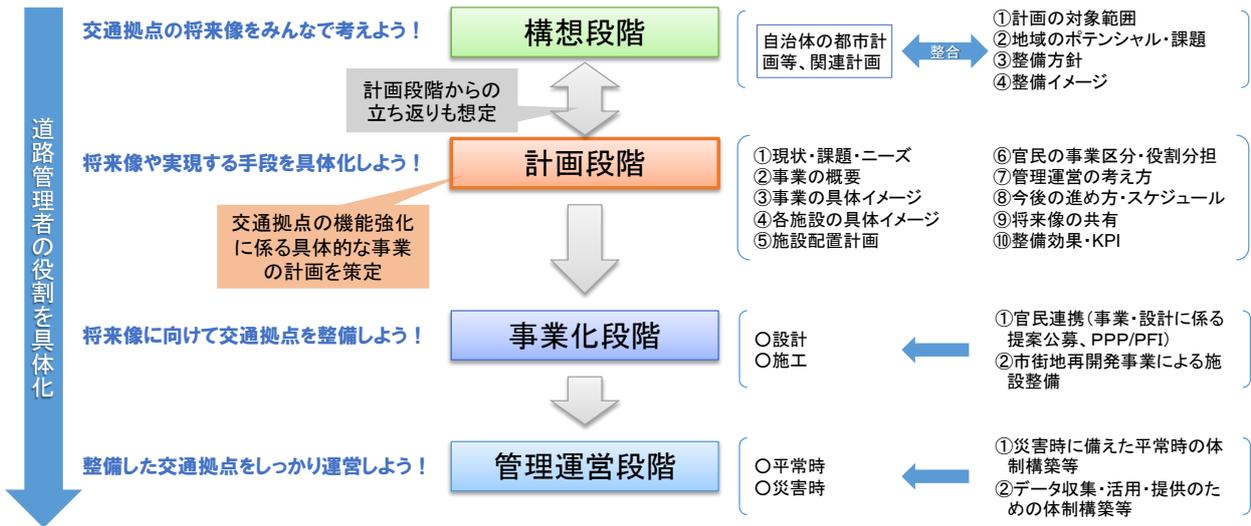


図-13 交通拠点の機能強化の進め方

ポテンシャル	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 北海道新幹線の札幌延伸 [2030年度末]</li> <li>▶ 冬季五輪の招致 [2030年]</li> <li>▶ 都心アクセス道路(創成川通の機能強化)の検討</li> </ul>  <p>提供:JR北海道</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 都市間・都市内バス乗降場の分散</li> <li>▶ 国道5号を含む面的な交通混雑</li> <li>▶ 災害時の交通と受入空間の確保</li> </ul>  <p>北海道胆振東部地震時の状況(札幌駅地下歩行空間)</p>

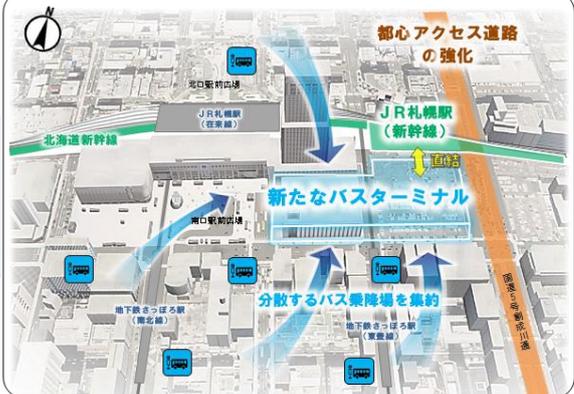
### 世界とのゲートウェイ・札幌

#### 『北海道新幹線と高速バスが直結するバスターミナルの整備』

～全道に効果を波及させ、食と観光で全国に貢献する「生産空間」を支えます～

高速道路と連携した全道各地へインバウンド観光等の新たな人流を創出





都心アクセス道路の強化

JR札幌駅(新幹線)直結

新たなバスターミナル

分散するバス乗降場を集約

- ① 観光機能の強化
  - ・インバウンドを含む観光案内所の設置
  - ・観光MaaSの導入 等
- ② 防災機能の強化
  - ・帰宅困難者等の受入空間
  - ・情報提供施設の整備 等
- ③ 多様なモビリティとの連携
  - ・シェアサイクル
  - ・新たなモビリティ 等

図-14 整備の方針・整備イメージ(札幌)<sup>9)</sup>

(2) 計画段階

「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の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し、最終的には事業計画としてとりまとめる。

まず、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、必要となる機能を具体化し、立体的な空間配置や導線を検討した上で、各施設の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、

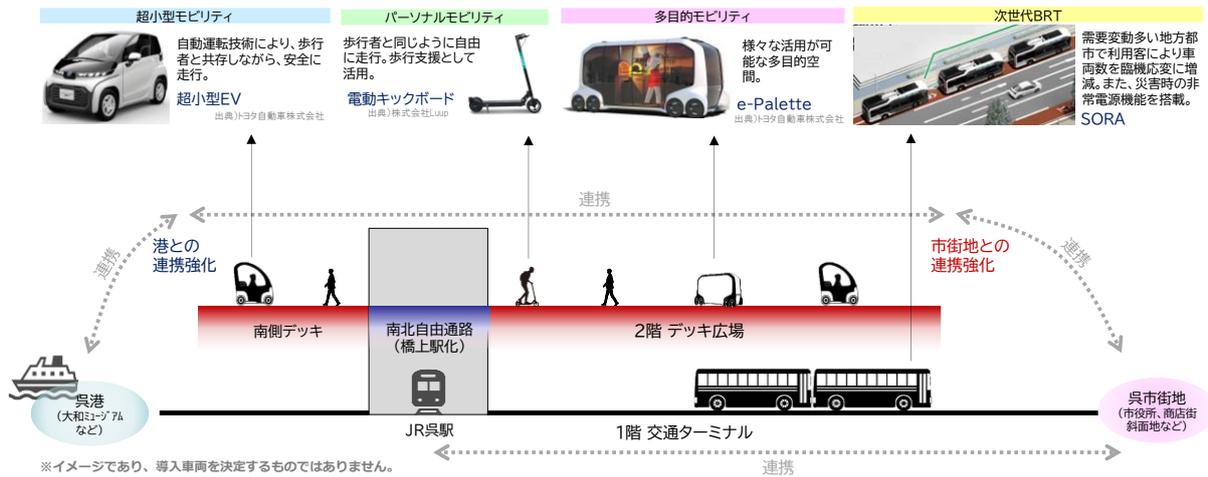


図-15 周辺施設と連携した新たなモビリティへの対応 (呉) 7

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、事業費を算出し、今後の進め方・スケジュールを整理する。加えて、整備後の管理運営の考え方についても概要を決定する。

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。

なお、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、自治体や交通事業者、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、検討を進めることとしている。

a) 現状・課題・ニーズ

構想段階での検討を踏まえ、より具体的に交通拠点の現状・課題・ニーズを整理する。例えば、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ときの優位性、鉄道等道路以外の交通ネットワークとの接続性、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等について、把握する。

なお、これらの把握においては、既存の統計・調査資料を活用するほか、必要に応じて新たな調査等を実施することが考えられる。

b) 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、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。

ここでの対象範囲としては、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、バス等の集約による影響・効果が生じる区域、歩行者デッキや広場などの賑わい空間も含まれる。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するものとする。

コンセプトの検討では、複数の視点から交通拠点が目指すべき姿を捉える。視点の例としては、交通拠点、人の回遊、地域のシンボル、災害時の対応、新モビリティなどが考えられるが、地域特性にも十分に留意が必要とする必要がある。

c) 事業の具体イメージ

対象範囲やコンセプトの整理を経て、事業の具体イメージの検討に着手する。個々の交通拠点が備えるべき機能、ゾーニング、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。

なお、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はなく、ソフトの取組も存在する。例えばデータ連携の観点では、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交通ネットワークのマネジメントにて活用することが考えられる。それらの収集方法・提供方法を事前に関係者間で調整しておく必要がある。

d) 各施設の具体イメージ

交通拠点に求められる機能を具現化するための施設・設備は多岐にわたるが、ここでは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について整理する。

これらの施設の具体イメージを検討する際、必要な施設規模及び事業費を算定する。加えて、施設計画と官民の事業区分等について、相互に確認・調整しながら内容を固めることになる。

交通ターミナルについては、交通拠点におけるモダリティコネクトを実現する施設として、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。

待合空間を交通ターミナルに設ける場合、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・通信設備等の便利施設などの配置を検討することになる。

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といった観点から、管理運営の方法や費用負担に留意する。

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

新たなモビリティ対応については、交通拠点において、みち・えき・まちを一体的につなぐための移動手段となるモビリティ・ネットワークを整理する。その上で、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（図-15）。

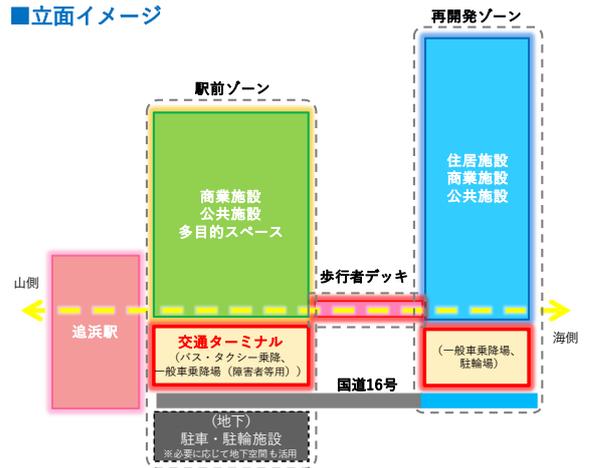
e) 施設配置計画

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まとめる。

f) 官民の事業区分・役割分担

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、各事業について、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（図-16）。その際、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

■立面イメージ



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

図-16 官民の事業区分を明示した断面図（追浜）<sup>9)</sup>



図-17 模型による事業イメージの共有（品川）

開発の動向や各施設の収益性等を考慮する必要がある。

g) 管理運営の考え方

「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。

h) 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。

i) 将来像の共有

「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。模型やパース、動画などによる表現も効果的である(図-17)。

j) 整備効果・KPI

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。

一例として、追浜駅交通ターミナル(神奈川県横須賀市)では、る交通拠点整備による耐災害性機能強化を評価している。鉄道の被災時に、交通拠点でバスに乗り換えることで移動手段を確保することにより、都市間の移動の脆弱性を評価している<sup>99)</sup>。

(3) 事業化段階

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、設計や施工を実施する。

事業化段階においても、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進める必要がある。

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。

(4) 管理運営段階

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 のモニタリングを行うこととしている。

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-18)。

a) 災害時に備えた平常時の体制構築等

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。

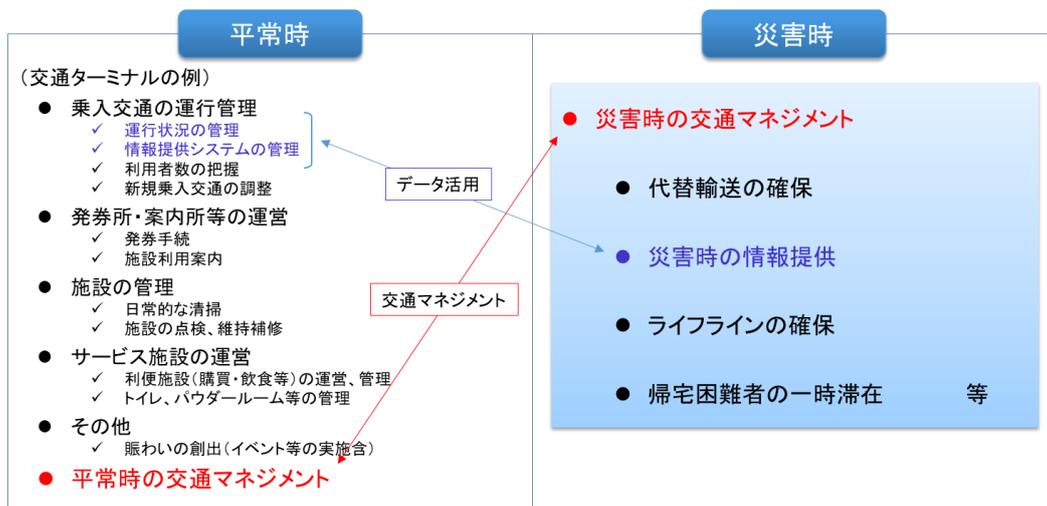


図-18 管理運営段階での検討事項

その際、必要に応じて学識者の助言を受けることを可能とする仕組みの構築も有益である。例えば、平成 30 年 7 月豪雨の発災時、広島県広島市と同県呉市間の鉄道輸送が不可能となった際、有識者からの提案をもとに公共交通事業者・行政等で構成する検討会が設置され、提案から 3 日間程度で、指定されたバスのみが自動車専用道路のインターチェンジ付近の本線上で展開して通行する災害時 BRT の運行を導入した。これは、有識者の意見を参考に、道路・交通行政の意向に対し警察側が公共交通の優先を意識した柔軟な意思決定が進められたことが大きい<sup>10)</sup>。

#### b) 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が、特に災害時には、一元的な情報提供の重要性が増すと考えられる。

交通ターミナルに乗り入れる車両に搭載された ETC2.0 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ことを検討している。

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・活用を行うことも検討している。

## 6. 今後の検討項目

今般、バスタプロジェクトに関する計画プロセスを整理したところであるが、今後、現在事業中の箇所でプロジェクトが進むにつれて、整備・管理運営についてもその知見・ノウハウが蓄積されることが見込まれる。それらを踏まえ、官民連携やデータ連携も含め、事業化段階

以後のプロジェクト遂行について検討を深める必要がある。

さらに、整備効果・KPI についても、周辺施設も含めた総合的な評価が必要であり、その手法としては定量評価が望まれる。バスタプロジェクトの効果計測の手法についても、引き続き検討する必要がある。

**謝辞：**計画ガイドラインの策定にあたっては、バスタプロジェクト推進検討会の構成員各位から貴重なご意見・ご助言を頂いた。ここに感謝の意を表する。

#### 参考文献

- 1) 国土交通省道路局：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未来空間の創出，2021
- 2) 日本バス協会：2018 年度版（平成 30 年度）日本のバス事業，p.12，2019.
- 3) 自動車検査登録情報協会：自動車保有台数の推移，2021，<https://www.airia.or.jp/publish/statistics/ub83e10000000wo-att/hoyuudaisuusuii03.pdf>，（参照 2021-7-17）
- 4) 交通エコロジー・モビリティ財団：わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移，2021，[http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare\\_graph2021.3.html](http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_graph2021.3.html)，（参照 2021-7-17）
- 5) 国土交通省，神戸市：国道 2 号等神戸三宮駅前空間の事業計画，p.17，2020
- 6) 国土交通省，札幌市：札幌駅交通ターミナルの整備の方針，p2，2020
- 7) 国土交通省，呉市：国道 31 号等呉駅交通ターミナル整備事業計画，p21，2021
- 8) 国土交通省，横須賀市：追浜駅交通結節点整備事業計画，p29，2021.
- 9) 山崎敦広：「地域密着型バスタ」未来を見据えた駅前拠点 追浜，交通工学，Vol.56，No.4，pp.36-39，2021
- 10) 神田佑亮・藤原章正・塚井誠人・力石真・三村陽一：平成 30 年 7 月豪雨時の広島～呉間の公共交通サービスの確保・向上策とその効果検証，土木学会論文集 B1，75 巻 1 号，pp.340-349，2019

(Received ??????)  
(Accepted ??????)