



交通拠点の機能強化に関する 計画ガイドライン ver.1.1

みち・えき・まちが一体となった未来空間の創出

改訂履歴

版数	発行年月	主な改訂箇所	主な改訂内容
初版	R3.4	—	—
Ver.1.1	R8.5	第1章 第4章実務編 附属編1 技術基準 附属編3 関係法制度	<ul style="list-style-type: none">・ R8.4.1 省令改正を踏まえた更新 (第1章、第4章、附属編1)・ 業務フロー(図4-1)を更新、留意点等の記載を 充実(第4章)・ 関係法制度についてユースケース毎の解説を追記 (附属編3)

表紙の画像

左上：バスタ新宿

右上：バスタ神戸三宮(イメージ)

左下：呉駅交通ターミナル(イメージ)

右下：近鉄四日市駅バスターミナル(イメージ)

目次

■ 第1部 計画編

第1章 道路ネットワークにおける交通拠点の意義

1-1 モビリティの変化と交通拠点（ノード）の役割	1-1
1-2 リンク中心からリンク×ノード×マネジメントへ	1-4
1-3 バスタプロジェクトに関するこれまでの経緯	1-8
1-4 バスタプロジェクトが目指す取組	1-15

第2章 バスタプロジェクトの概要

2-1 交通拠点とバスタプロジェクト	2-1
2-2 バスタプロジェクトにおける交通拠点の類型	2-7

第3章 交通拠点に求められる機能

3-1 交通拠点に求められる機能の全体像	3-1
3-2 交通拠点の具体的な機能	3-4
3-3 交通拠点における交通マネジメント	3-28

■ 第2部 実務編

第4章 交通拠点の機能強化の進め方

4-1 構想段階	4-3
(1) 計画の対象範囲	4-5
(2) 地域のポテンシャル・課題	4-7
(3) 事業の必要性	4-8
4-2 整備方針検討段階	4-9
(1) 整備の方針	4-10
(2) 整備イメージ	4-11
(3) 現状・課題・ニーズ	4-13
(4) 事業の概要（コンセプト）	4-15
(5) 事業の具体イメージ	4-17
(6) 各施設の具体イメージ	4-26
(7) 施設配置計画	4-42
(8) 官民の事業区分・役割分担	4-45
4-3 事業計画段階	4-49
(1) 管理運営の考え方	4-50
(2) 今後の進め方・スケジュール	4-53
(3) 将来像の共有	4-55
(4) 整備効果・KPI	4-56
4-4 事業実施段階	4-58
(1) 官民連携（事業・設計に係る提案公募、PPP/PFI）	4-60
(2) 市街地再開発事業等の関連施設の整備	4-62

4-5 管理運営段階	4-63
(1) 災害時に備えた平常時の体制構築等	4-64
(2) データ収集・活用・提供のための体制構築等	4-65
4-6 各段階における検討項目（まとめ）	4-67

■ 附属編

1 技術基準	附属編 1-1
2 参考事例集	附属編 2-1
3 関係法制度	附属編 3-1

はじめに

趣旨・目的

近年、高速道路網の整備やインバウンドの進展等を背景に、都市間を結ぶ高速路線バス網は急速に発展してきたが、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交通の混雑や乗り換えの不便さ、あるいは必ずしも快適とは言えないバス待ち環境など、さまざまな課題が指摘されるようになっていく。また、大都市圏以外の地域においては少子高齢化および人口減少社会の到来による地域経済機能の衰退が危惧されており、今後如何にして地域の交通を担うバス路線網等を維持していくかが喫緊の課題となっている。

また、激甚化する自然災害によって交通網が大きな被害を受けるケースが相次ぎ、道路啓開に合わせて早期の柔軟な路線設定が可能なバスによる代替交通や、交通拠点における一時滞留機能の重要性が高まっている。

そのような課題がある中、これまでも道路管理者としてさまざまな取り組みを行ってきた。例えば、バスタ新宿は新宿駅周辺 19 箇所に点在していた高速路線バスの乗降場を集約し、1日に最大 1,720 便が発着する一大ターミナルとして機能している他、地方部においても、道の駅の交通拠点化が推進されるなど、一定の成果を上げてきた。

バスタ新宿等の実績を踏まえ、令和 2 年の道路法改正において、新たにバス・タクシー等が乗り入れる交通拠点となる「特定車両停留施設」が道路の一部として位置付けられることとなった。また、令和 8 年 4 月に道路法施行規則が改正(同日施行)され、従来のタクシー・バス・トラックに加え、企業や学校等の送迎車両、公共ライドシェア(交通空白地有償運送、福祉有償運送車両)、日本版ライドシェア(地域の自家用車や一般ドライバーによる有償運送車両)など、多様な車両の停留を許可することが可能となった。

今後、上記諸課題に対応しつつ「より豊かな暮らし」と「より強靱な経済」を実現していくため、無人自動運転車、シェアリングモビリティ、MaaS 等最新の技術を活用しながら、新たな交通拠点を整備し、道路ネットワークの強化を図っていくことが望まれている。

このようなバスタプロジェクトを全国展開するにあたっては、その推進主体とな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進めていく必要がある。また、これまでの道路施策とは異なる施策であることから、個別のプロジェクトを検討・実施する際に参考となる知見・ノウハウを収集・整理する必要がある。そのような認識の下、道路管理者向けに交通拠点の機能強化に関する計画ガイドラインとして取りまとめるものである。もちろん道路管理者だけでなく、交通拠点の機能強化の取組を進める際の関係者にとっても役立てられることを期待するものである。

本ガイドラインのとりまとめにあたっては、バスタプロジェクト推進検討会において議論いただき、委員の方をはじめ多くの方々にご尽力いただいた。

なお、令和 8 年 5 月に、各地のバスタ事業の進展に伴って蓄積された知見等を踏まえ、第 2 部実務編及び附属編 3 関連法制度を中心に記載を充実する改訂を行ったところであるが、今後も事例や知見の蓄積等を踏まえて、必要に応じて本ガイドラインは適宜見直していくものである。

構成・使い方

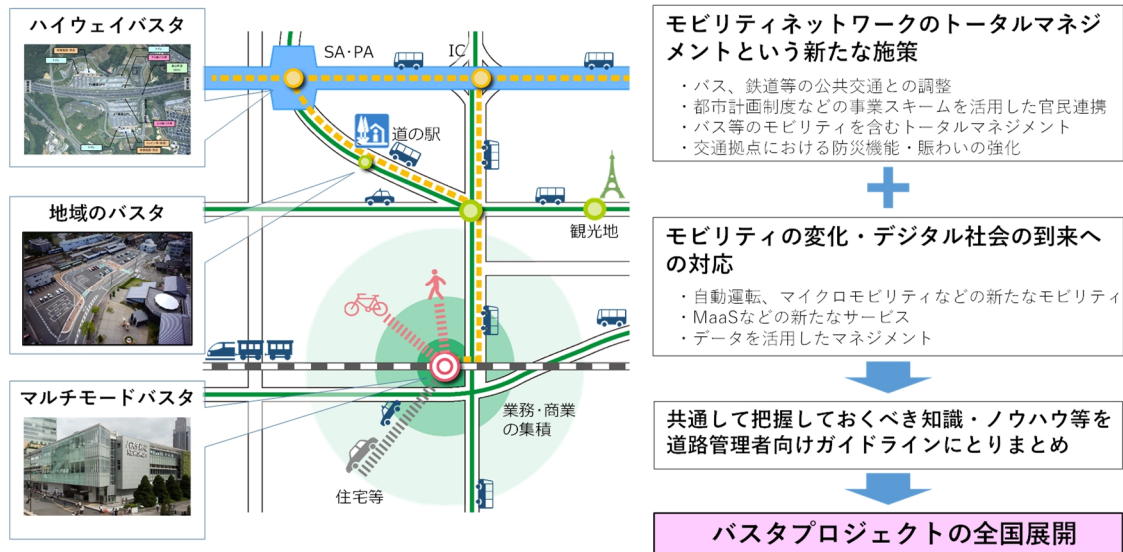
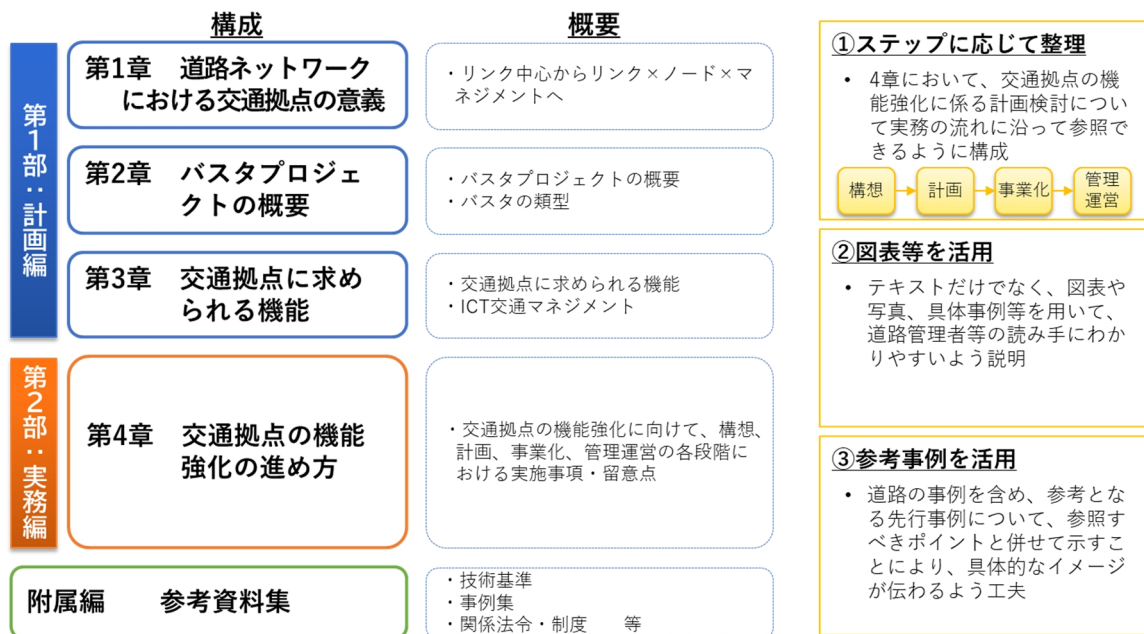
まずは、バスタプロジェクトの意義を説明するため、「第1部 計画編」では、道路事業における交通拠点(ノード)の事業を進める意義、バスタの種類、交通拠点に求められる機能などを整理している。

その上で、「第2部 実務編」では、道路管理者が交通拠点の機能強化に関する個別の取組を進める上で参考とするため、事業を進める各段階(構想、計画、事業化、管理運営)の流れに沿って、それぞれの進め方や留意点等について整理している。

その際、参考となる事例等の紹介を交えつつ、予備知識等が無くても具体的なイメージをもってわかりやすく読めるよう工夫している。

巻末の「附属編」においては、本ガイドラインを利用する道路管理者にとって参考になり得る情報として、技術基準や参考事例等を整理し、必要に応じて適宜参照できるようにまとめている。

各道路管理者においては、本ガイドラインを活用して、交通拠点の機能強化という新しい施策に対してもぜひ積極的に取り組んでいただきたい。



バスタプロジェクト推進検討会 構成員名簿

氏名	役職
有識者	
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 観光まちづくり学部 専任講師
塩見 康博	立命館大学 理工学部 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
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 理事兼研究本部企画戦略部長
柳沼 秀樹	東京理科大学創域理工学部 教授
事業者	
山本 昇平	公益社団法人日本バス協会 常務理事
高清水 義弘	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 常務理事
高橋 幸路	日本バスターミナル協会 会長
オブザーバー	
国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課	
国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室	
国土交通省都市局街路交通施設課	
国土交通省都市局市街地整備課	
国土交通省自動車局総務課企画室	
国土交通省自動車局旅客課	
事務局	
国土交通省道路局企画課評価室	

◎座長(敬称略)

第1章 道路ネットワークにおける交通拠点の意義

本章では、はじめに「モビリティの変化と交通拠点（ノード）の役割」として、高速バス利用の広がりやシェアリングモビリティの台頭、それに伴う交通拠点（ノード）の重要性について整理し、「リンク×ノード×マネジメント」による今後の道路施策のあり方について言及する。また、「バスタプロジェクトに関するこれまでの経緯」を振り返った上で、「バスタプロジェクトが目指す取組」について述べる。

1-1 モビリティの変化と交通拠点（ノード）の役割

近年の道路におけるモビリティの状況について、高速バスの利用が広がるとともに、個人所有ではなくシェアリングや公共交通に移行していることを考慮して、これらのモビリティに対応するため交通拠点（ノード）の強化が求められている。

（1）高速バス利用の広がり

道路ネットワークの広がりに合わせて高速バスの利便性が向上し、高速バスの輸送人員・運行系統数ともに増加している。高速自動車国道の整備により、自動車での中長距離の移動に要する時間の短縮が図られ、高速バスでの移動が可能となる範囲が広がり、利便性と利用率の両方が高まっていると考えられる。



高速バス¹

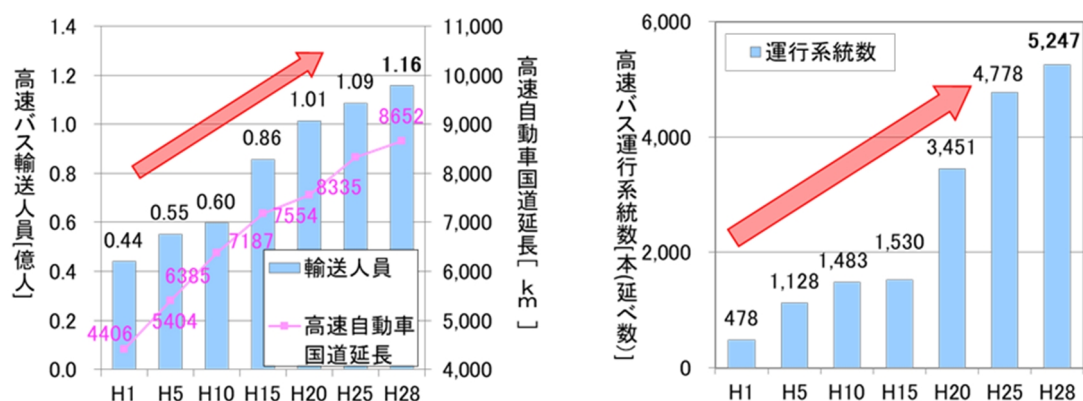


図 1-1 高速バスの利用動向²

また、現在推進しているバスタプロジェクトのきっかけとなった新宿南口交通ターミナル（バスタ新宿）は、新宿駅周辺に点在していた高速バス停を1箇所に集約し、鉄道やタクシーと接続する集約型公共交通ターミナルとして整備したものであり、100社以上のバス会社がバスタ新宿に乗り入れているが、平

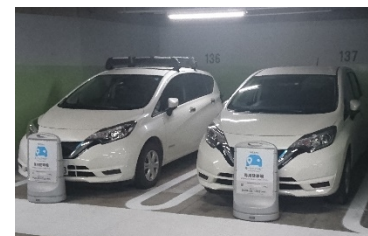
¹ 出典：(公社)日本バス協会ホームページ <http://www.bus.or.jp/magazine/busstop22.html>

² データ：(公社)日本バス協会「2018年度版(平成30年度)日本のバス事業」

成 28 年 4 月の開業から令和 2 年 11 月までの平均で一日 1,400 便・2 万 5,000 人の利用があり、東京と全国各地を結ぶ高速道路ネットワークを支えている。

(2) シェアリングモビリティの普及

近年、自動車の利用において、個人で自動車を所有するのではなく、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。サービスを利用する際の料金設定は、従来のレンタカーと異なり分単位・時間単位など短時間の利用を見込んだ設定になっており、必要な時に必要なだけ利用できる手軽なサービスとしてカーシェアリングの普及が進んでいる。



カーシェアリング

高度経済成長期以後、これまで我が国では乗用車の保有台数は右肩上がりで上昇していたところ、平成 18 年頃からは概ね横ばいで推移している。その一方で、カーシェアリングの車両台数と会員数は、平成 14 年に 21 台・50 人から始まったサービスが、平成 22 年以降飛躍的に増加し、令和 2 年 3 月には、車両台数が 4 万台、会員数は 200 万人を突破するほどにまで成長している。

また、将来、自動運転サービスは主にシェアリングサービスとして実装することが見込まれるが、シェアリングサービスの普及に伴い、道路のピーク時交通量や駐車需要は大きく減少するとの試算もあり、シェアリングサービスが道路交通に与える影響の大きさを改めて認識する必要がある。

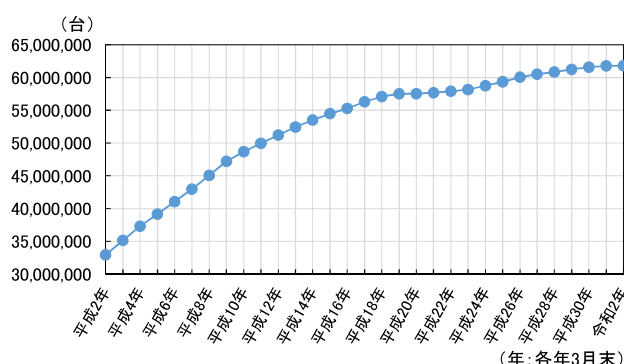


図 1-2 乗用車の保有台数の推移³

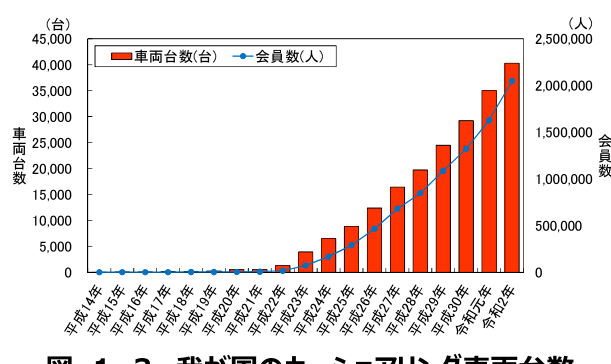


図 1-3 我が国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移⁴

³ データ:(一財)自動車検査登録情報協会ホームページ

<https://www.airia.or.jp/publish/statistics/ub83el00000000wo-att/hoyuudaisuusui02.pdf>

⁴ データ:(公財)交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ http://www.eco.or.jp/environment/carshare/carshare_graph2020.3.html

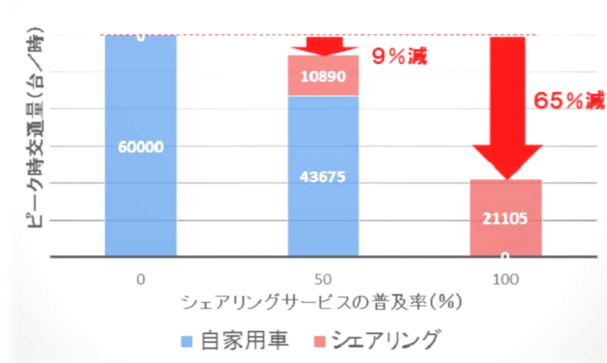


図 1-4 シェアリングサービスの普及率とピーク時交通量⁵

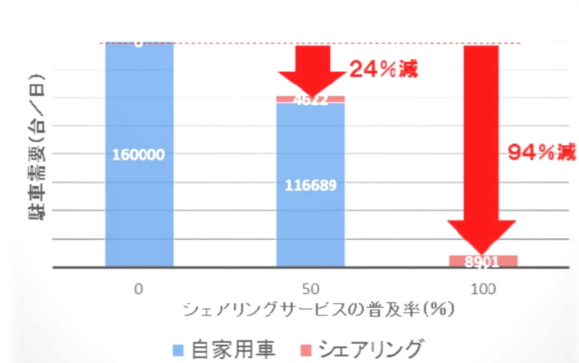


図 1-5 シェアリングサービスの普及率と駐車需要⁶

※ 鉄道等の大容量公共交通とライドシェアリング型自動運転サービスを併用した場合の試算

(3) ノード強化の必要性

このように公共交通では高速バスの存在感が増しつつあり、また、個人の自動車利用ではカーシェアリングが普及しつつあるなど、道路におけるモビリティが変化しつつある。

道路施策を進めていく上では、このようなモビリティの変化に対して将来も予測して、それを先取りする形で柔軟に対応し、これらモビリティが利用しやすい環境を整えていくことが求められる。その際には、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新たな取組への対応、さらには、激甚化する災害を踏まえ災害時にも道路ネットワークの機能確保するためのマネジメントの視点にも留意することが不可欠である。

このようなモビリティの変化に対応した道路施策を進めるためには、交通モード間の乗継の利便性や乗継時の待合環境の快適性の確保、そもそもモビリティを利用するための拠点の効率的な配置など、交通拠点(ノード)の機能強化を図った上で、モビリティのデータ等を活用してマネジメントを行うことが一層重要になると考えられる。

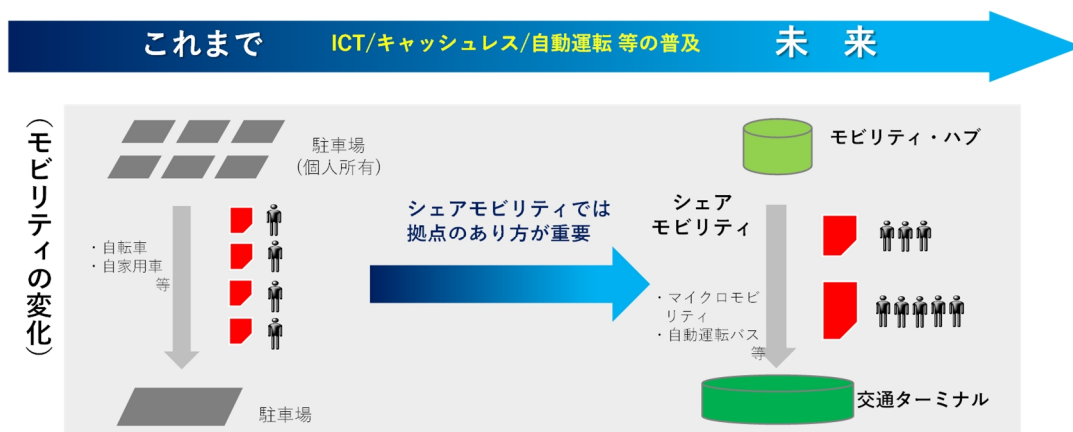


図 1-6 モビリティは所有から共有へ

⁵ 参考: Urban Mobility System Upgrade How shared self-driving cars could change city traffic OECD ITF

⁶ 参考: Urban Mobility System Upgrade How shared self-driving cars could change city traffic OECD ITF

1-2 リンク中心からリンク×ノード×マネジメントへ

道路ネットワークの効果を最大限に発現するためには、リンク（道路網）、ノード（交通拠点）と、そこを利用するモビリティを含めてトータルでマネジメントする必要がある。これまでの道路整備を振り返りつつ、今後の道路施策の目指す方向性について整理する。

(1) これまでの道路整備

これまでの道路整備では、高規格幹線道路網（リンク）の拡大を中心に道路ネットワークの強化が図られており、その結果、高規格幹線道路の延長は昭和52年では2,000km程度だったところ、令和2年には約12,000kmまで整備されている。

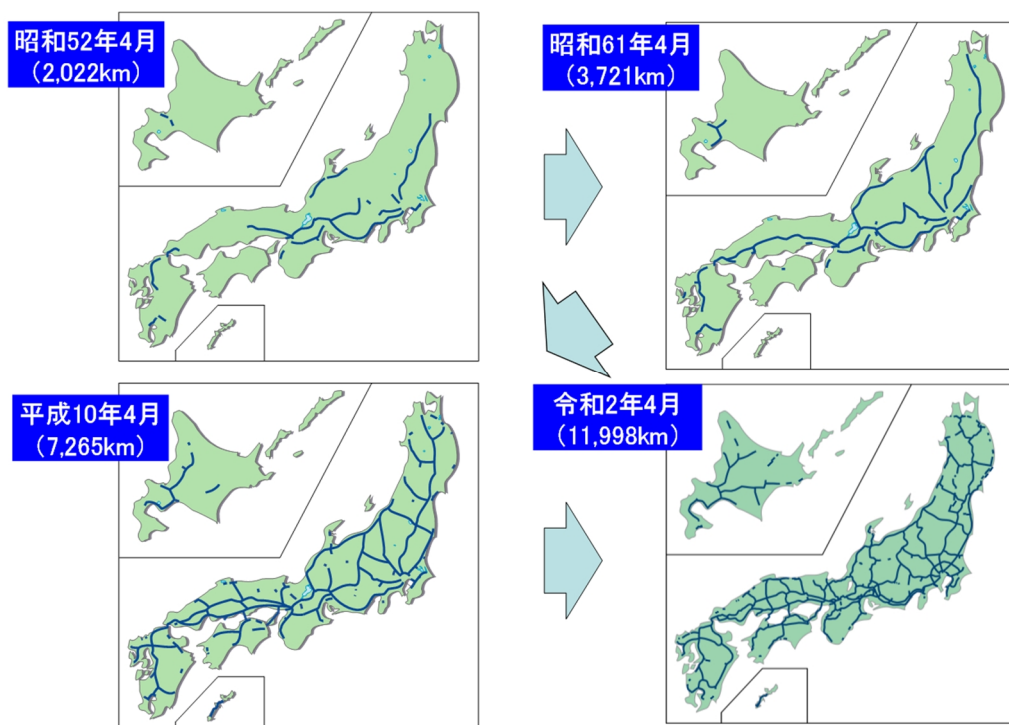


図 1-7 高規格幹線道路の整備延長の推移

また、乗用車の保有台数も年々増大してきた中で、交通容量を拡大しつつ都市間や拠点間のアクセスを改善するための手段として、高規格幹線道路網の拡大が進められてきた。

一方で、これまでの道路整備では、そこを利用するバス等のモビリティまで十分に考慮されることは少なかった。道路における拠点の一つである「道の駅」においては、特定テーマ型モデル「道の駅」について公共交通モード間の接続拠点となっている7駅を選定し、また、東北地方整備局では地域の拠点である道の駅の中にBRTの乗降場所を設置に向けた検討を進めるなど、公共交通に着目した取組も行われているが、一般にはモビリティの拠点（ノード）という観点から道路事業として積極的に取り組むことは少ない状況にあった。

(2) リンク中心からリンク×ノード×マネジメントへ

冒頭に述べたように道路を利用するモビリティが変化しつつあり、また、人口減少や高齢化、インバウンドなど社会情勢や人の流れが大きく変化している状況を鑑み、道路ネットワーク単体でその効果の最大化を図ることは難しく、道路を利用するモビリティ、ひいては、交通ネットワークとの関係性にも留意しながら、道路交通ネットワークとして全体を捉えていく必要がある。

そのため、モビリティの変化に対応した道路整備の観点からは、道路と交通のネットワークが重なる交通拠点(ノード)の重要性が一層高まっていると考えられる。

なお、高規格幹線道路のネットワークと高速バス路線のネットワークを重ねてみた場合、高速バスの運行は新東名高速道路や東北自動車道などの縦貫道が多く、横断道では少ない傾向となっており、横断道はさらなる活用の可能性があると考えられる。道路ネットワークと交通ネットワークを重ね合わせることで、道路ネットワークにおいて機能強化が必要な箇所を分析することも可能となる(図1-8参照)。

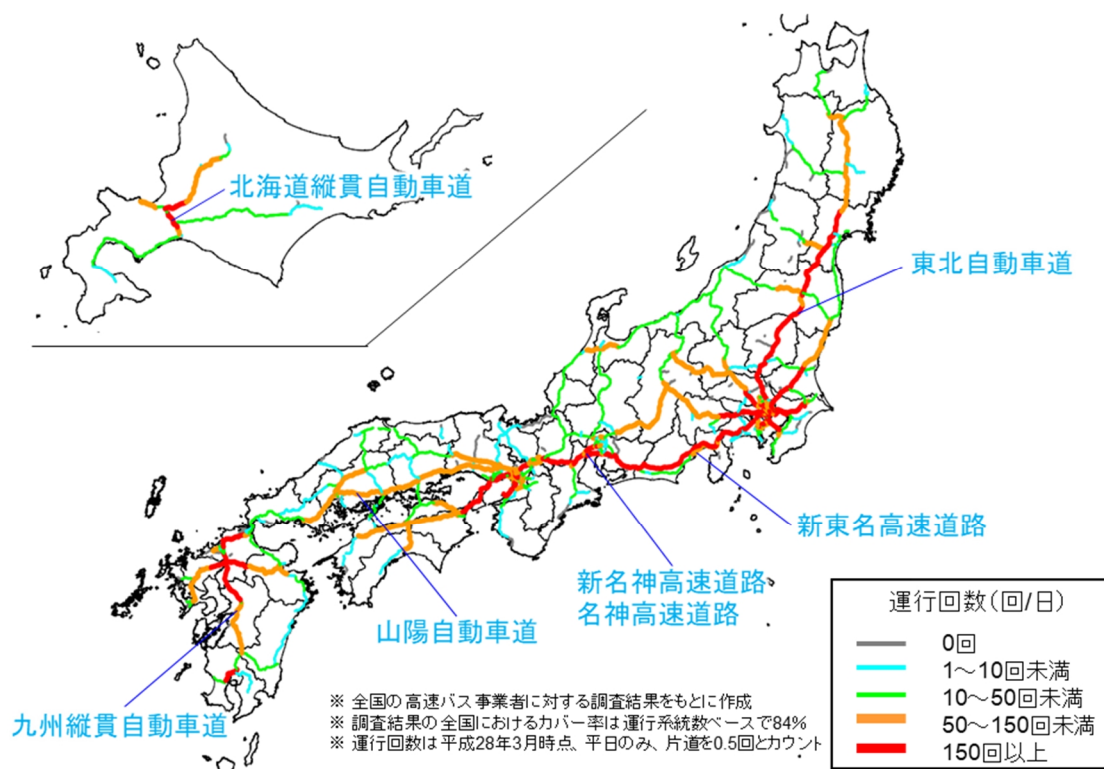


図 1-8 高速バスと高規格幹線道路のネットワーク⁷

これまで述べたように、道路ネットワークの機能強化を図るためには、従来の道路網(リンク)の整備に加えて、交通拠点(ノード)の整備を行い、さらに、それらを利用するモビリティを含む全体を平常時・災害時それぞれにおいてマネジメントすることが不可欠である(図1-9参照)。

例えば、都市部へのラストマイルとなるアクセス道路(リンク)の整備と都心部の駅前のバスターミナル(ノード)の整備、さらには、そこを利用するモビリティの運行管理(マネジメント)などを組み合わせることにより、道路を利用するモビリティや人の流れを活性化し、道路ネットワークの効果を最大化することにも寄与するものと考えられる。

⁷ 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(令和元年6月18日)資料2 <https://www.mlit.go.jp/common/001294007.pdf>

なお、ここでいうノードは、鉄道駅に併設されるバスターミナルのような大規模なものに限るものではなく、カーシェアリングのステーションなど小規模な施設も想定される点に留意が必要である。

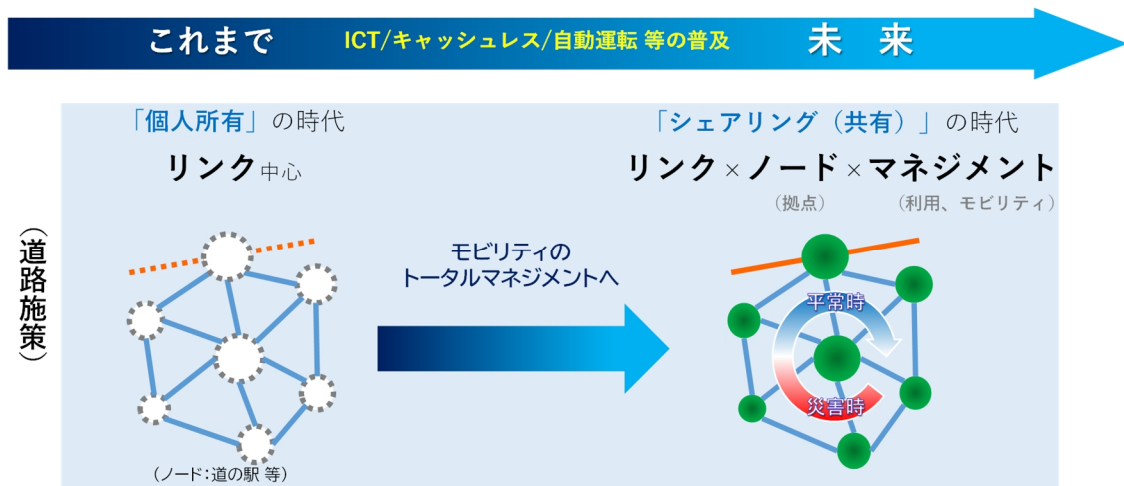


図 1-9 リンク中心の時代からリンク×ノード×マネジメントの時代へ

マネジメントについても、道路だけでなく、モビリティやまちづくり等も含めて広く検討することが求められる。効果的なマネジメントを行うためには、多様な主体と連携し、また、各種データの取得・利活用することも必要である。

例えば、交通ターミナルを発着する多様なモビリティの位置情報や混雑情報等のデータを収集し、そのデータを活用・分析したものを、モビリティの料金や所要時間等と併せて利用者に情報提供し、利用するモビリティを総合的に判断して選択させることで、交通行動を合理化・最適化するといった形でのマネジメントも考えられる。また、こういった仕組みを災害時における代替輸送の確保など交通マネジメントのために活用していくことも考えられる。

なお、データの活用(サイバー)と交通ターミナルの運用(フィジカル)の両面からマネジメントしていく試みは、MaaS やスマートシティの考え方も重なるところであり、これら施策とも連携して、マネジメントの高度化・多様化を図ることが望ましい。

【道路のリンクとノード】

「リンク」や「ノード」といった観点から道路の管理を捉えると、道路の場合は「ノード」となる出発地や目的地が道路利用者の目的により無数に存在することから、休憩場所等として駐車場や道の駅等があるものの、これまでの道路整備はリンクを中心に進められてきた。また、道路空間を利用する交通モードも徒歩や自転車からバス、トラックに至るまで多岐に渡ることから、これまで道路管理者は道路空間の整備は行うものの、その中で行われる活動・サービスに対する関与は限定的となっていた。

ちなみに、鉄道の場合では、駅という明確なノードがあり、線路を走行する車両も限られていて、鉄道事業者が鉄道インフラの管理、車両の運行、駅や車両内のサービスなどを担っている。

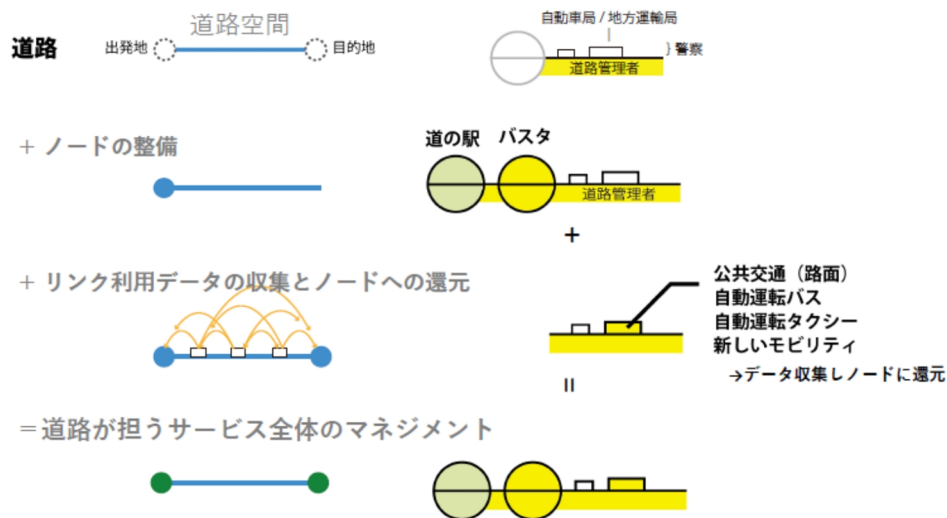
今後、バスタプロジェクトにより道路管理者がノード(交通拠点)である「バスタ」の整備を進めていくことは、これまでのような道路管理者と道路の関係が変化することを意味する。

例えば、リンク(道路)における公共交通等の利用データを収集してノードへ還元することにより、ノード(交通拠点)が道路空間やそこで行われるサービス全体を総合的にマネジメントするための拠点となることも想定されている。

1. 道路の「リンクとノード」のマネジメント

1.1 道路が担うサービスの総合管理へ

道路管理者が設置する道路のノード(=バスタ)は、道路管理者が道路空間だけでなく、「道路が担うサービス」を総合的にマネジメントする拠点となる。



<バスタにおける道路が担うサービスへのマネジメントのイメージ>

出典:第2回バスタプロジェクト推進検討会(令和2年11月10日) 児玉委員情報提供資料

<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/pdf02/09.pdf>

1-3 バスタプロジェクトに関するこれまでの経緯

道路施策における交通拠点に関するこれまでの経緯として、バスタ新宿の整備以降の内容を振り返りつつ、各地域の道路事業の中長期的な計画である「新たな広域道路交通計画」におけるバスタプロジェクトの位置付けを説明する。

(1) バスタ新宿の開業

バスタ新宿の開業前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、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。そこで、平成 12 年、新宿南口地区基盤整備事業に着手し、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。

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JRの改札口と歩行者広場等となっている(図1-10 参照)。隣接する新宿ミライナタワーと併せて道路一体建物として整備しており、交通ターミナル(道路空間)、鉄道駅、商業施設、オフィス等が共存している。開業直後には、売店やトイレ、ベンチの不足等の課題があったが、利用者の声を踏まえて改善策を講じ、満足度の向上を図っている。

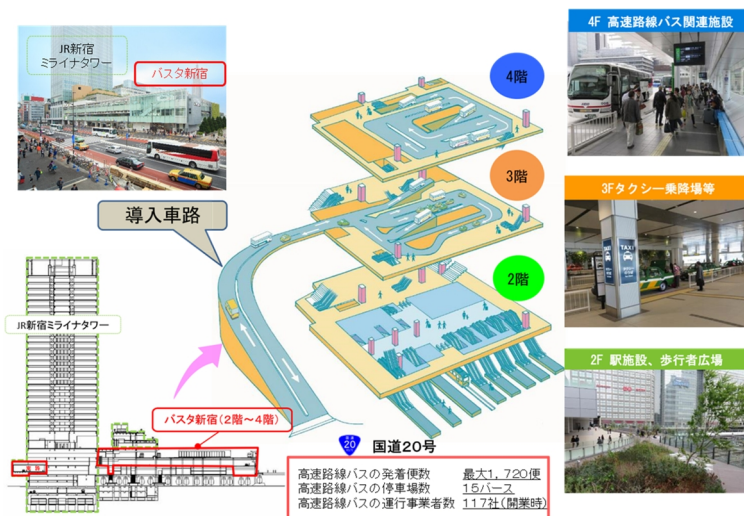
高速バスの利用者数は開業後の平均で一日 2 万 1,000 人にも及び、方面別の利用状況では、最も多いのが河口湖方面、次いで大阪方面、名古屋方面となっている。令和 7 年 12 月末時点で 94 社が乗り入れており、複数の交通モード間の乗換えが1箇所で可能な交通拠点としての機能を発揮している。



バスタ新宿と新宿跨線橋⁸

表 1-1 方面別の利用状況
(平成 28 年 4 月 4 日～令和 7 年 11 月 30 日)

	方面
1位	河口湖
2位	大阪
3位	名古屋
4位	羽田空港
5位	仙台
6位	箱根
7位	木更津
8位	松本
9位	飯田
10位	甲府



⁸ 出典:国土交通省記者発表資料(平成 29 年 9 月 1 日) https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000884.html

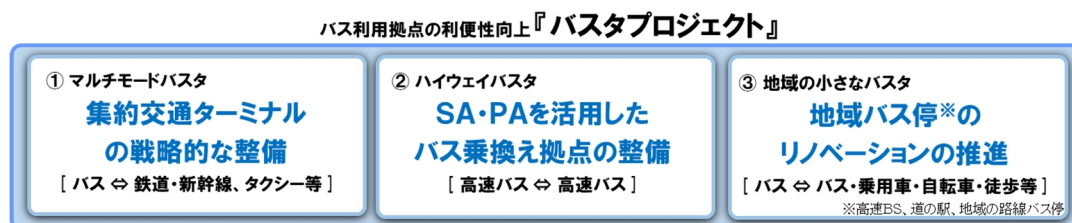
(2) モーダルコネクスト検討会とりまとめ

バスタ新宿の開業も見据えた中で、ストック効果を高める利用重視の道路施策を進める上でバスを含めた公共交通の利便性を高める取組を加速することが重要との観点から、平成 28 年 3 月にモーダルコネクスト検討会(座長＝根本敏則・一橋大学大学院教授(当時))を設置し、平成 29 年 3 月にとりまとめを公表した。その中で、バス利用拠点の利便性向上に関する取組として「バスタプロジェクト」を新たに打ち出すとともに、バスタの3つの類型を提示した。

とりまとめにおいては、バス利用拠点を

- ①マルチモードバスタ 集約交通ターミナル (バス⇄鉄道、タクシー等)
- ②ハイウェイバスタ SA・PAを活用した乗換拠点 (高速バス⇄高速バス)
- ③地域の小さな拠点 地域バス停 (バス⇄バス・乗用車・徒歩等)

の3つに区分した上で、これらバス利用拠点の整備・リノベーションによる利便性向上を通じて、地域の活性化、生産性の向上、災害対応の強化を図ることとし、それを「バスタプロジェクト」と称している。



モーダルコネクスト検討会とりまとめ(平成 29 年 3 月)⁹

「モーダルコネクストの強化 バスを中心とした道路施策」

(3) 社会資本整備審議会道路分科会建議

昨今の人口減少、高齢化、自然災害の激甚化、インフラの老朽化という困難な課題に直面する一方で、急速に進展する技術革新、人とクルマの関係の再考、道路空間を通じた新たな連携・協働の追求という社会の要請に応える必要があるという背景から、社会資本整備審議会道路分科会(分科会長＝石田東生・筑波大学名誉教授・特命教授)では今後目指すべき道路政策のあり方について検討を重ね、平成 29 年 8 月に建議をとりまとめた。

この建議において、先のモーダルコネクスト検討会とりまとめも踏まえ、「モーダルコネクスト(交通モード間連携)の強化のために「バスタプロジェクトの推進」が盛り込まれ、道路施策としてプロジェクトを推進することとした。

6. モーダルコネクスト(交通モード間連携)の強化

○バスタプロジェクトの推進

- ・集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備する必要
- ・収益等も最大限活用しながら、効率的な整備・運営を実現すべき
- ・SA・PAを活用した高速バスの乗換拠点の整備を推進すべき
- ・道の駅(SA・PA 併設型など)や高速バスストップの多様な交通との乗り継ぎを含めた有効活用等を推進すべき

社会資本整備審議会道路分科会建議(抜粋) (平成 29 年 8 月)¹⁰

(「道路・交通イノベーション～「みち」の機能向上・利活用の追求による豊かな暮らしの実現へ～」)

⁹ 出典: モーダルコネクスト検討会 検討会とりまとめ「モーダルコネクストの強化、バスを中心とした道路施策」(平成 29 年 3 月)
https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/pdf00/modal_matome.pdf

¹⁰ 出典: 社会資本整備審議会道路分科会建議「道路・交通イノベーション～「みち」の機能向上・利活用の追求による豊かな暮らしの実現へ～」(平成 29 年 8 月 22 日) <https://www.mlit.go.jp/common/001201778.pdf>

(4) 新たな広域道路交通ビジョン・計画

従来、広域道路網のマスタープランとして「広域道路整備基本計画」を策定して広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めてきたが、国土強靱化やグローバル化等の新たな社会・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として、新たな広域道路交通ビジョン・計画の策定を進めている。

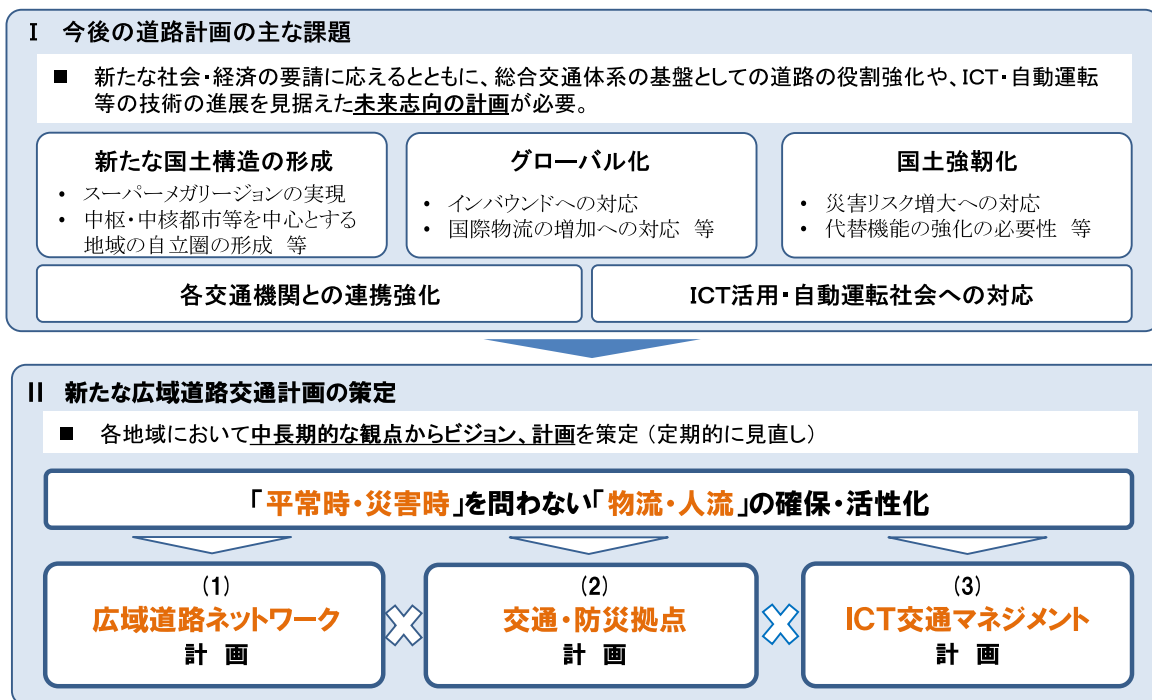
道路ネットワークの強化の観点では、道路管理者が各地域において「新たな広域道路交通計画」として、20～30年の中長期的な観点からビジョン、計画を策定し、この計画に基づいて道路施策を展開することとしている。この「新たな広域道路交通計画」は、

- ・広域道路ネットワーク … リンク
- ・交通・防災拠点計画 … ノード
- ・ICT交通マネジメント計画 … マネジメント

の3つの計画から構成されており、それぞれがリンク、ノード、マネジメントに対応しており、計画全体を俯瞰して各計画において施策や事業を落とし込んだ上で、これら計画に基づく取組を推進することにより、道路ネットワークの強化を実現することを目指すものである。

このうち「交通・防災拠点計画」は、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た、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のモーダルコネクットの強化策に関わる計画である。

また、「ICT交通マネジメント計画」は、ICT等(ETC2.0を含む)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であり、具体的には広域的な道路ネットワークを中心とした平常時・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の視点から作成するものである。



新たな広域道路交通計画の策定

バスプロジェクトでは、リンクの取組と併せて、ノードの機能強化、マネジメントの取組が重要であることをこれまでに述べたところであるが、プロジェクトの推進にあたっては、各道路管理者が策定するこれら中長期的な計画において具体的な取組を位置付けた上で、計画的に実施する。これにより、地域ブロックにおける道路交通ネットワーク上における交通拠点の配置、機能等について、新たな広域道路交通計画に位置づけられることとなる。

<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。

交通・防災拠点計画の主な検討の視点¹¹

¹¹ 出典:社会資本整備審議会 道路分科会 第66回基本政策部会(平成30年8月6日)資料3 <https://www.mlit.go.jp/common/001248489.pdf>

(5) 特定車両停留施設の道路附属物への位置付け（道路法の改正）

バスタプロジェクトを推進するにあたって、法令上の課題を解決するため、バスやタクシー等の停留施設を道路施設として位置付けるとともに、施設の管理運営にあたって民間ノウハウの活用を拡大することを目的として、令和2年5月に道路法が改正(令和2年11月施行)された。

この法改正により、「特定車両停留施設」を新たに道路附属物として位置付けるとともに、当該施設の管理運営についてコンセッション(公共施設等運営権)制度に係る規定が新たに定められた。

特定車両停留施設は、旅客の乗降等による道路混雑の緩和を目的として道路管理者が設置するバス・タクシー等の事業者専用の停留施設である。

また、当該施設の管理運営についてコンセッション制度を活用できることとなり、運営権を取得した民間事業者等が利用料金を徴収しつつ、自らのノウハウ等を活かして施設を効率的に管理運営することを可能とした。

したがって、この法改正の結果、バスタプロジェクトを推進するにあたって、

- ・ 交通ターミナルを許可されたバス、タクシー等の車両のみが利用できる特定車両停留施設として整備を行う
- ・ 交通ターミナルを特定車両停留施設として整備した上で、コンセッション制度により、民間事業者のノウハウを生かして管理運営を行う

といったことが可能となった。

【特定車両の追加に係る省令改正について】

バスタプロジェクトを推進する中で、特定車両停留施設にバス(路線バス・貸切バス)やタクシー等以外にも、企業等の送迎車両やイベント時の臨時バスなど多様な車両の停留ニーズが生じたことを受けて、令和8年4月に道路法施行規則が改正(同日施行)された。

この改正より、従来のタクシー・バス・トラックに加え、企業や学校等の送迎車両、公共ライドシェア(交通空白地有償運送、福祉有償運送車両)、日本版ライドシェア(地域の自家用車や一般ドライバーによる有償運送車両)など、多様な車両の停留を許可することが可能となった。

＜道路法施行規則に規定された特定車両の種類＞

	分類	想定される車両	設計上の車両分類
1	一般乗合旅客自動車運送事業	路線バス	バス
2	一般貸切旅客自動車運送事業	貸切バス	バス
3	一般乗用旅客自動車運送事業	タクシー	タクシー
4	特定旅客自動車運送事業	例:企業や学校などの送迎車両 (緑ナンバー)	バス/タクシー(選択)
5	道路運送法第21条第2号の規定による許可を受けて行う運送	例:イベントや鉄道運休に伴う臨時バスなど	バス
6	自家用有償旅客運送	例:交通空白地有償運送、福祉有償運送	バス/タクシー(選択)
7	道路運送法第78条第3号の規定による許可を受けて行う運送	例:地域の自家用車や一般ドライバーによる有償運送 (日本版ライドシェア)	バス/タクシー(選択)
8	一般貨物自動車運送事業	トラック	トラック
9	第1号から第7号までに掲げるもののほか、旅客の運送の用に供する自動車であって、当該旅客の乗降による道路における交通の混雑を緩和するため停留させることが必要と認められるものとして道路管理者が指定するもの	例:運賃を収受しない送迎車両など (白ナンバー)	バス/タクシー(選択)

停留を許可する車両の種類は個々の施設において選択ができることとしており、検討にあたっては、交通拠点の機能強化に関する検討会や、法定協議会又は地域公共交通会議等の関連する会議の場を活用し、地域の実情に応じた整理・議論を十分に行う必要がある。

【バスタプロジェクトの経緯・今後の進め方】

立上げ	プロジェクトの立ち上げ	平成28年度 (2016)	3月 モーダルコネク ト検討会まとめ	バスタプロジェクトの打ち出し マルチモード等の類型の提示	4/4 バスタ新宿の供用開始 (品川駅西口駅前広場の整備方針)
	バスタの類型化	平成29年度 (2017)	8月 建議 (社会資本整備審議会道路分科会)	モーダルコネク ト (交通モード間連携) の強化として、バスタプロジェクトとの推進を位置づけ	
展開に向けた準備	施策への位置付け	平成30年度 (2018)	(地方ブロック単位の「新広域道路交通ビジョン・計画」(20~30年の中長期)の策定について)		(神戸三宮駅前空間の整備方針)
	先行事業の立ち上げ	令和元年度 (2019)	(道路法等改正法案の国会提出)		4月 品川駅西口駅前広場の事業化 (新潟駅、札幌駅の検討会設置)
本格展開	法律への位置付け	令和2年度 (2020)	5月 道路法等改正 (11/25 施行)	・バス等の事業者専用ターミナルを法令上位置づけ (特定車両停留施設) ・官民連携手法としてコンセッションに係る規定を追加	4月 神戸三宮駅前空間、新潟駅交通ターミナルの事業化 (近鉄四日市駅、追浜駅、呉駅の検討会設置)
	計画論、実務指針の整備	令和2年度 (2020)	9月 有識者検討会の設置 →ガイドライン検討	・道路管理者向けに交通拠点の機能強化に係るガイドラインを検討	
本格展開	事業の全国展開 先行事業の供用開始 ↓ 拠点のネットワーク化	令和3年度以降	ガイドライン (共通事項) の拡充 各事業から得られる知見等 (個別事項) の蓄積		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 各事業を随時展開 ✓ 先行事業から順次供用 ✓ バスタのネットワーク化 ✓ マネジメントの高度化

1-4 バスタプロジェクトが目指す取組

バスタプロジェクトのコンセプトについて、ノードの整備とマネジメントの高度化から道路ネットワークの機能強化を目指す取組であることを示す。

(1) バスタプロジェクトが目指す取組

これまでに述べたように、道路ネットワークの効果を最大限発現する観点から、従来のリンクを中心とした道路整備に加えて、交通拠点(ノード)の整備が重要であり、さらには、モビリティを含むトータルマネジメントを行うことを目指して、バスタプロジェクトを推進することとしている。

交通拠点(ノード)における取組としては、交通ターミナルや乗継拠点の整備、さらには、歩行空間や防災広場の整備なども想定される。また、マネジメントとしては、交通需要マネジメントや災害時交通マネジメントのほか、各種情報提供の高度化などが想定される。

バスタプロジェクトは従来行われている道路整備に対して、これら交通拠点の整備、平常時・災害時のマネジメントを多様な主体と連携して行うことにより、地域の活性化や災害時の対応強化、モビリティの運行効率化を実現し、ひいては、道路ネットワークの機能強化を目指すものである。

また、バスタプロジェクトでは、自動運転や新たなモビリティなど将来普及が見込まれる次世代モビリティへの対応も念頭に、未来を先取りした施策展開を行うこととしている。

なお、バスタプロジェクトにおいて、交通拠点をどのような考え方の下に配置して階層的にネットワーク化していくか(高規格幹線道路ネットワークを踏まえた戦略的な交通拠点の配置、広域的な高速バスネットワークとの連携等)、また、どのように相互に連携してマネジメントしていくか(データプラットフォームの構築、交通拠点ネットワークの一体的な管理運営等)など、プロジェクトの具体化については引き続き検討を行うこととしている。

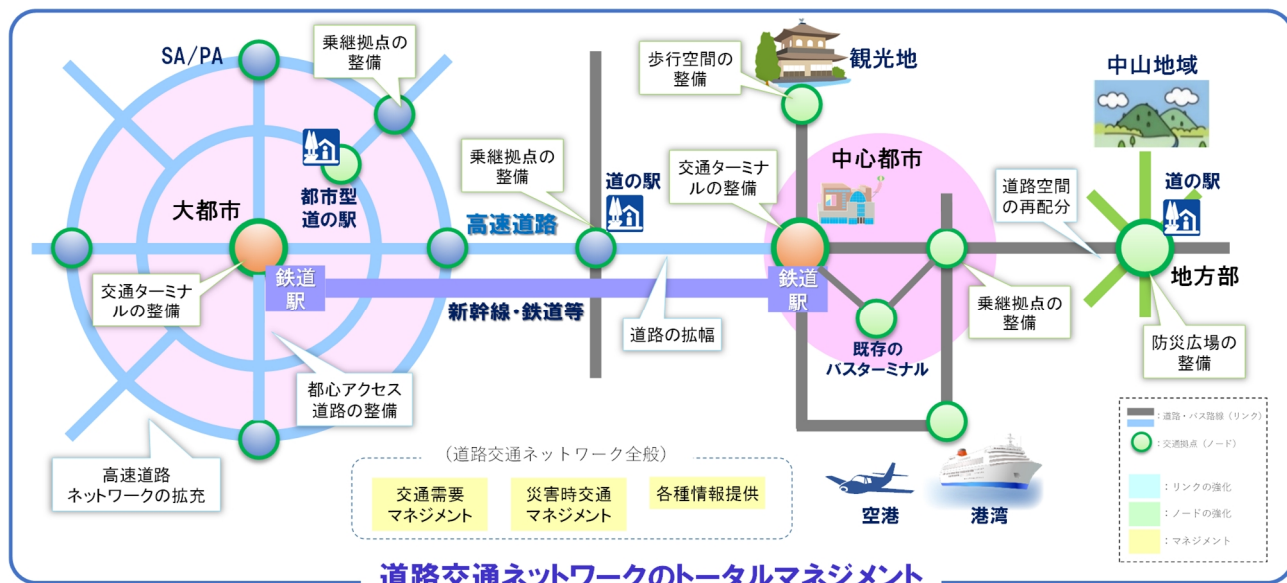


図 1-10 道路交通ネットワークのトータルマネジメント

(2) 未来を先取りした施策展開

一般に、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、常に将来を的確に予測するとともに、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。

その際、目指す将来像が実現するまでの過渡期においても柔軟に対応ができるようにインフラの整備を行いつつ、当該フィールドでの実証実験等を通じて技術革新を加速して、将来像の実現を一層早めていくといったように、長い時間軸で捉え、かつ、過渡期も見据えてハード・ソフト両面から事業を進めていくことが必要である。

バスプロジェクトの場合においても、自動運転車や新たなモビリティサービス、デジタル社会など将来の展望も踏まえた上で、プロジェクトを推進していくことが求められる。

例えば、自動運転については、令和7年には高速道路でのレベル4(自動運転車(限定領域))の実現が目標とされており、着々と技術開発や制度整備が進められている。また、超小型モビリティ(1~2人程度が乗れる電動車両)など新たなモビリティの導入も徐々に進みつつある。これらモビリティは、地域の拠点からの移動などでの利用も想定されることから、例えば、地域において様々なモビリティが接続する「モビリティ・ハブ」のような拠点が必要となることも予想され、そのような将来像を具体的に描きながらプロジェクトを推進していく必要がある。

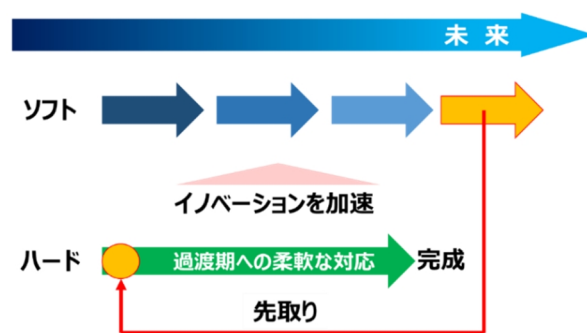


図 1-11 ソフトとハードの時間軸の差

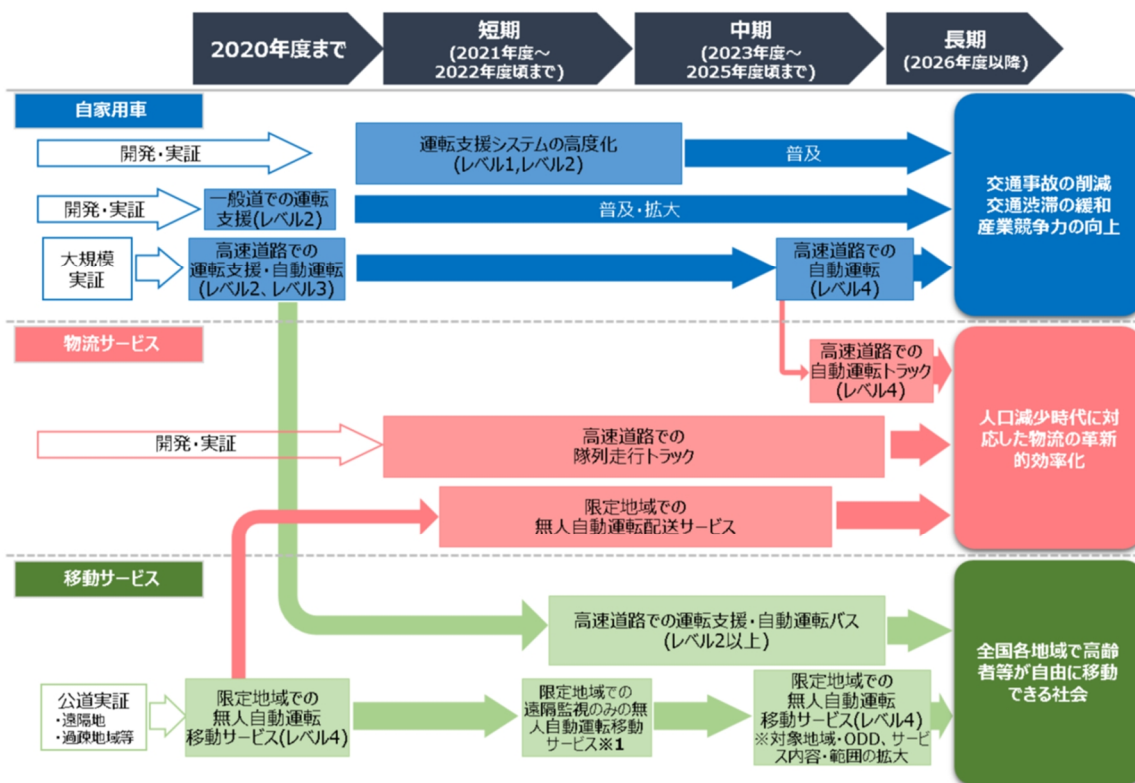


図 1-12 自動運転システムの市場化・サービス実現のシナリオ¹²

¹² 出典:「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」(令和2年7月15日 IT総合戦略本部決定)



まちなかモビリティ・ハブ（イメージ）¹³



MaaSや自動運転に対応した人が主役の
都市交通ターミナル¹⁴



様々な交通モードの接続・乗り換え拠点
（モビリティ・ハブ）¹⁵

http://www.kantei.go.jp/singi/it2/kettei/pdf/20200715/2020_roadmap.pdf

¹³ 出典: 第3回バスタプロジェクト推進検討会(令和2年12月9日) 牧村委員情報提供資料

¹⁴ 出典: 道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(令和2年6月18日)(国土交通省道路局) <https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf>

¹⁵ 出典: 道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」(令和2年6月18日)(国土交通省道路局) <https://www.mlit.go.jp/road/vision/pdf/01.pdf>

第2章 バスタプロジェクトの概要

本章では、国土交通省で推進しているバスタプロジェクトの概要について説明する。

まず、プロジェクトの対象である交通拠点の機能と空間、続いてプロジェクトのコンセプトを示す。次に、バスタプロジェクトにおける交通拠点を立地特性から分類した類型とその概要について代表的な事例と併せて示すとともに、立地特性以外の視点についても示す。

2-1 交通拠点とバスタプロジェクト

道路ネットワークの機能を最大限発現するためには、従来のようなリンク中心の道路整備（道路ネットワークの拡大）だけではなくノード（交通拠点）の整備を通じて、バス等の公共交通を含む道路交通ネットワーク全体をマネジメントすることが重要である。

そのノードである交通拠点について、具備する機能・空間の全体像を示した上で、バスタプロジェクトのコンセプト、プロジェクトにおける交通拠点の考え方を示す。

（1）交通拠点の機能と空間

バスタプロジェクトは、道路ネットワークの効果を最大限発現させるために、交通拠点（ノード）の整備等を行う取組みである。バスタプロジェクトの概要について説明する前に、まずここではプロジェクトが対象としている「交通拠点」について、その機能と空間を整理する。

なお、交通拠点に求められる機能は多岐にわたり、また、限られた空間を効率的に活用することが求められるが、もちろん道路管理者単体ですべてを担うものではなく、道路管理者を含む多様な主体との連携等により機能や空間を確保すべきものである。

また、交通拠点の整備にあたっては、自治体が策定する総合計画や地域公共交通計画¹、都市計画等の関連計画と整合させる必要がある点に留意する。

¹ 地域公共交通活性化再生法に基づき、地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして作成する計画。

①交通拠点の機能

交通拠点とは、バスやタクシー、鉄道、自家用車、自転車、徒歩といった様々な交通モードが集中してそれぞれ接続する場所であることはもちろんのこと、移動等を目的として地域の内外から多くの人々が集まってくる場所でもあり、その集積度が高い場合には、地域の拠点にもなり得るところである。多くの人が集積し、地域の拠点としての性格も併せ持つ交通拠点においては、表2-1に示すように多岐にわたる機能が求められ、交通拠点の機能強化を図る際には、交通拠点を取り巻く多様な主体との連携等により整備・強化していくことが必要である。

なお、交通拠点に求められる機能の具体については、第3章において述べる。

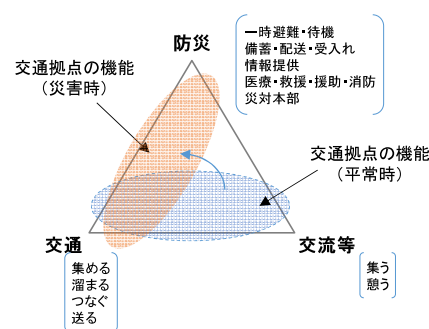


図 2-1 交通拠点の機能

表 2-1 交通拠点の機能の概要

区分		機能	機能の具体例	
交通機能	基本機能	バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また、車両の拠点内の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能	乗降空間	待合空間
	交通結節機能	交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能	次世代交通ターミナル	モビリティ・ハブ
防災機能	防災機能	交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能。	帰宅困難者の一時滞在	災害時の代替輸送
交流等機能	地域の拠点・賑わい機能	まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能	イベントの実施	賑わい広場
	サービス機能	交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能	購買施設	トイレ
	景観機能	交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能	特徴的な建物外観	緑地空間

②交通拠点の空間

交通拠点の空間は、地域や立地場所により異なるものの、一般的に鉄道駅やバスターミナル等の旅客施設のほか、高速道路や一般道路などの道路空間が結節し、また、民間施設を含む周辺施設(公共、商業、業務、宿泊、住居等)が立地しており、これらの各施設が相互に接続することにより一体となって交通拠点という空間を形成している。交通拠点の空間の規模は、道路交通ネットワーク上の位置づけ、各交通モードの移動範囲、民間施設の集積度等により異なる。

なお、これら施設の管理者と施設が立地する土地の所有者(地権者)は一致せず、また、1つの建物にテナント等として複数の事業者等が入居している場合も多いことから、交通拠点という空間を形成する施設とそれに付随する関係者は非常に多岐にわたることが想定される。

そのため、交通拠点の機能強化にあたっては多くの関係者との調整・連携が必要となることが多いが、それらの進め方や留意点、官民連携等については、第4章以降で述べる。

(マルチモードバスタの場合)

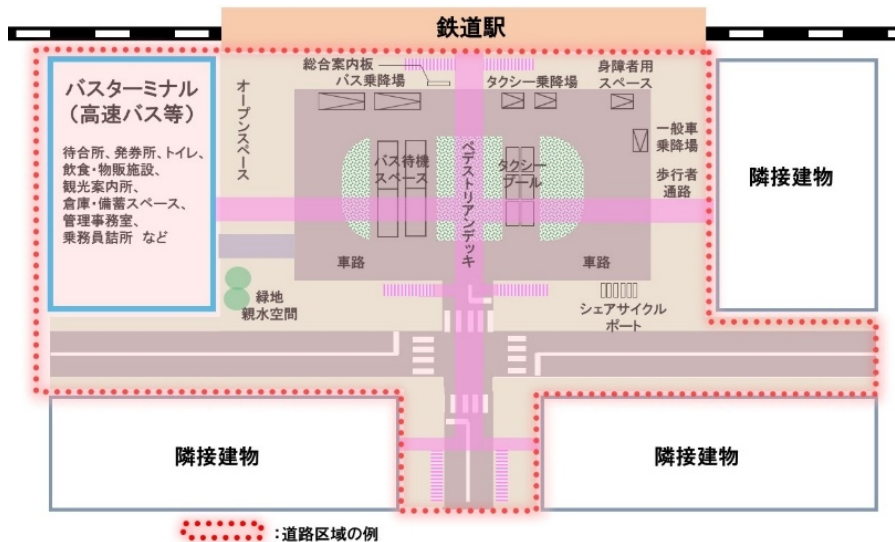


図 2-2 交通拠点の空間 (イメージ)

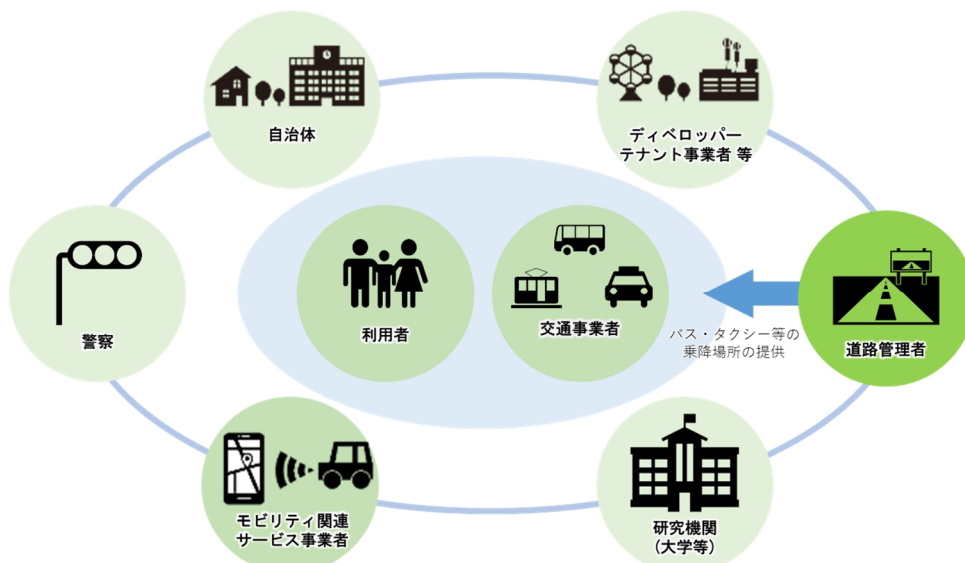


図 2-3 交通拠点における主な関係機関

③「機能の連携」と「空間の共有」²

各地域の個々の交通拠点における機能・空間の検討を行う際には、当該地域における課題・ニーズを把握し対応することに加えて、社会的ニーズの変化や新技術の導入等により交通拠点に求められる機能の変化に対しても敏感に把握し対応する必要があるが、このようなニーズ・変化への対応については個々の施設の整備主体だけで、すべてに対応することは困難である。

そのため、交通拠点に求められる機能に対応する際は、道路管理者単体、あるいは、施設単体で対応するのではなく、交通拠点を取り巻く多様な主体との「機能の連携」と「空間の共有」により、拠点全体として柔軟に対応していくことが必要となる。

なお、「機能の連携」と「空間の共有」を行うことにより、相乗効果として新たな機能や付加価値を創出できる可能性があることにも留意すべきである。

表 2-2 交通拠点で想定される「機能の連携」と「空間の共有」の例

交通拠点の機能		想定される「機能の連携」・「空間の共有」の例
交通	基本機能	休憩機能の連携・待合空間の共有 <ul style="list-style-type: none"> 道の駅内の休憩所とバス待合所を兼ねたスペースを用意して便利で快適な待合空間を確保 等
	交通結節機能	移動支援機能の連携・地区全体でのバリアフリーな空間の形成 <ul style="list-style-type: none"> 民間所有のエレベーター・エスカレーター等を活用して歩行者動線の連続性を確保して安全で円滑な歩行者ネットワークを確保するとともに、地区全体でバリアフリーな空間を形成 等
防災	防災機能	防災機能の連携・地区全体での防災空間の構築 <ul style="list-style-type: none"> 交通拠点の待合空間を一時避難所で活用、帰宅困難者等の食糧・水等の備蓄スペースを隣接ビル内に確保 等
交流等	地域の拠点・賑わい機能	連続性・回遊性の機能の連携・地区全体での賑わい空間を創出 <ul style="list-style-type: none"> 交通拠点と周辺建物を歩行者デッキで接続し、ネットワークの連続性・回遊性確保により、地区全体で賑わいを創出 等
	サービス機能	情報提供機能の連携・総合案内所の高度化 <ul style="list-style-type: none"> 交通拠点内に観光案内も行う総合案内所を設置し、利用者の多様なニーズに対応 等
	景観機能	道路と緑地の立体的な連携・良好な観光空間の形成 <ul style="list-style-type: none"> 道路空間をペDESTリアンデッキ等で立体的に活用し、上層部を緑地スペースとして整備し、良好な環境の創出、景観の形成 等

² 参照：「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）の「2.（2）事例収集の視点」

表 2-3 機能の連携と空間の共有の事例

<p>事例① 地区の立体的な歩行者動線</p> <p>(国道 246 号 渋谷駅周辺整備事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路管理者として整備した地下歩道や歩行デッキ等の施設(横動線)を沿道の民間ビルと接続 地下歩道や歩行デッキへの縦動線(エレベーター、エスカレーター、階段)について、接続する民間ビル内を可能な限り活用 これらにより、歩行者動線の最適化・高質化と道路管理者の負担軽減を実現 	   <p>民間ビルに接続するデッキ</p> <p>地下歩道と接続する民間ビル内のアーバンコア</p>
<p>事例② 道路上空を横断するデッキ</p> <p>(国道 1 号 虎ノ門横断歩道事業【供用中】)</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道の再開発地区同士をつなぐデッキを兼用工作物(横断施設・広場)として民間と連携して整備 周辺の都市開発によるデッキや広場等と一体となって、駅とまちを重層的につなぐ歩行者動線を形成するとともに、賑わい空間を創出 令和 7 年 10 月 10 日ほこみち指定。イベントを随時開催 	 <p>至 神楽川</p> <p>至 日本橋</p> <p>(森ビル(株)より提供)</p> <p>国道 1 号歩行者デッキ全景 (TORANOMON HILLS 横断歩道橋と広場)</p>  <p>ほこみち指定後のイベント開催の様子</p> <p>(森ビル(株)より提供)</p>
<p>事例③ 道路地下の賑わい空間</p> <p>(国道 4 号 日本橋地区都市再生事業)</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道再開発と一体的に地下歩道を整備 災害時には地下歩道を帰宅困難者の一時滞在にも活用 平常時はエリアマネジメント団体が地下歩道を占有してイベント等を行い、収益を維持管理に還元、災害時は帰宅困難者への支援物資を提供 地下歩行空間の高質化・賑わい創出と道路管理者の負担軽減、災害時対応を実現 	 <p>地下歩道の維持管理 (清掃・照明・空調等の電気料)</p> <p>ベンチ・植栽設置による道路利用者の利便性向上</p> <p>デジタルサイネージによる情報発信の強化 (広告収入)</p> <p>スペースを活用し、采掘を促進するイベントの実施</p>   <p>地下歩道でのイベントの様子</p>

(2) バスタプロジェクトのコンセプト

バスタプロジェクトは、道路管理者が主体となって行う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発現し、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新たな取組である。

具体的には、交通拠点における

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

等の取組の具体化や、交通拠点のネットワーク化を通じて、道路交通ネットワークのトータルマネジメントを目指すものである。



図 2-4 バスタプロジェクトのコンセプト

「人中心の空間づくりの推進」では、交通拠点における歩行者の動線に着目し、バリアフリー化のみならず施設配置から動線を計画するとともに、動線上における滞留空間も戦略的に配置することを想定している。

「モーダルコネク트의強化」では、交通モード間・交通拠点間の接続を強化し、その機能を災害時においても確保するとともに、今後見込まれるモビリティの変化への対応も想定している。

「官民連携の推進」では、交通拠点の整備は交通網にも影響し、また、都市開発の一部でもあることから、道路管理者単体で進めるのではなく、自治体や交通事業者、民間開発事業者、学識者等とも積極的に連携して、整備・管理運営を行うことを想定している。

「ICT等を活用した交通マネジメントの高度化」では、交通拠点の整備をきっかけとして、そこに乗り入れる多様な公共交通のデータ等も活用しながら、道路交通ネットワーク全体をマネジメントすることにより、平常時・災害時の交通マネジメントを実現することを想定している。

2-2 バスタプロジェクトにおける交通拠点の類型

バスタプロジェクトは交通拠点の地域特性等に応じて機能強化を図るものであり、バスタ新宿のような大都市ターミナル駅に隣接した高速バスターミナルだけではなく、様々な形態の施設整備が考えられる。ここでは、バスタプロジェクトを立地特性・主モードの観点から類型化し、交通拠点における道路事業等を活用して解決を図る具体的な場面を示す。

(1) 交通拠点の類型

交通拠点には様々な形態が想定されるが、本ガイドラインでは道路交通ネットワーク上の立地特性に着目して3つの類型に分類する。

後の附属編で紹介する事例を参照する際にわかりやすいよう便宜上分類したものであり、これら区分にまたがる事例、同じ区分でも求められる機能が異なる等がある点に留意する必要がある。また、立地特性ではなく、ネットワークの規模や施設構造等による分類も考える。

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

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え・乗継ぎを行う交通拠点

地域のバスタ

地域の拠点施設と一体、またはバスを中心として、乗用車、自転車、徒歩等を含めた交通モード相互の乗換え時の利便性向上・賑わい創出等を目的とした交通拠点

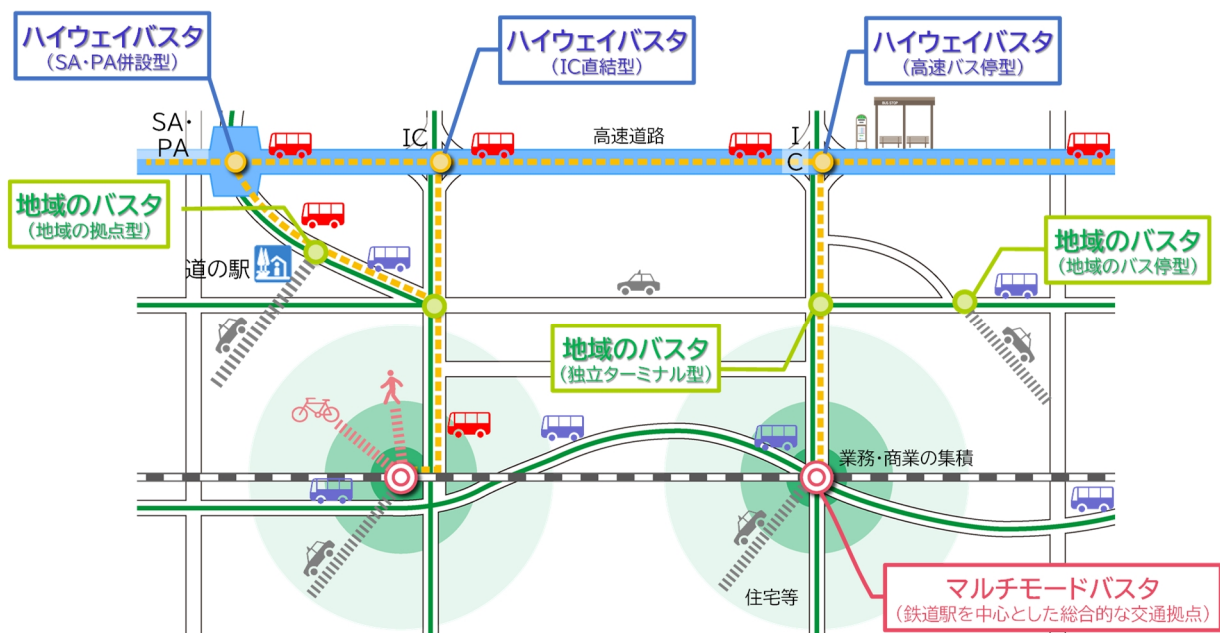


図 2-5 バスタプロジェクトにおける交通拠点の立地特性による類型 (イメージ)

(2) 交通拠点の各類型の概要

ネットワーク上の立地特性から交通拠点を3つに区分しているが、3つの類型をよりわかりやすく理解できるよう詳細に分類することとし、マルチモードバスタを2つ、ハイウェイバスタ、地域のバスタをそれぞれさらに3つに細分化している。

これらの分類は厳密に分類することを意図しているものではなく、あくまで整備のイメージを示すものである。なお、立地特性以外にも、交通モードの種類、公共交通ネットワークの規模、施設の構造等に着眼した交通拠点の分類も可能であることに留意が必要である。

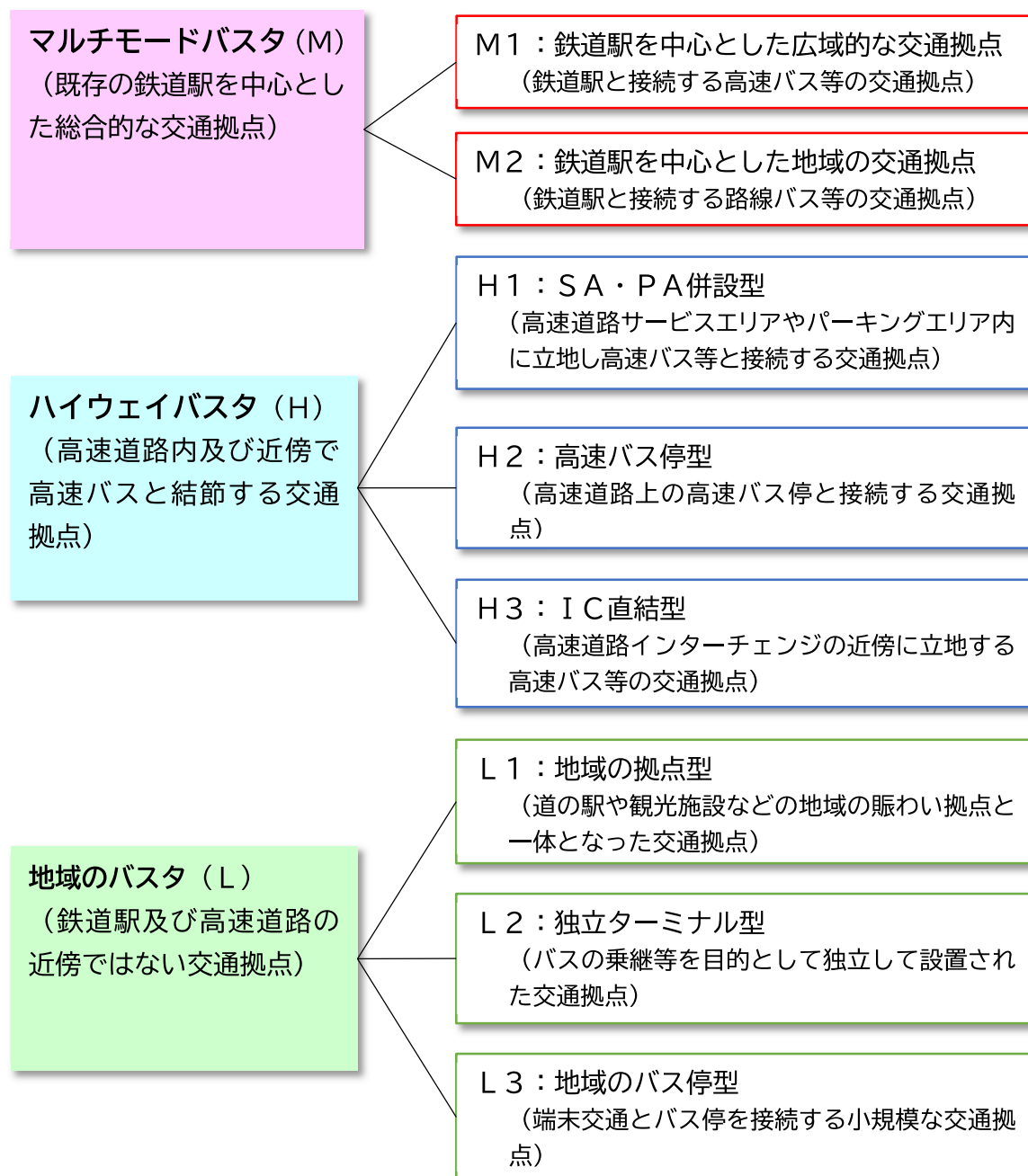
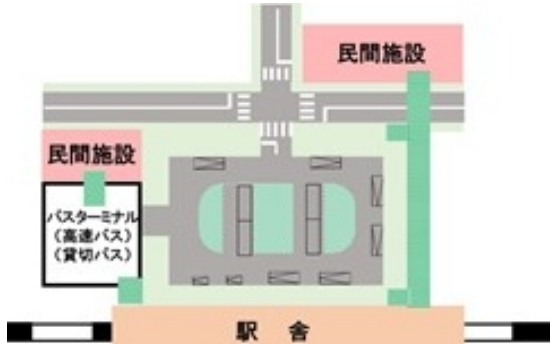
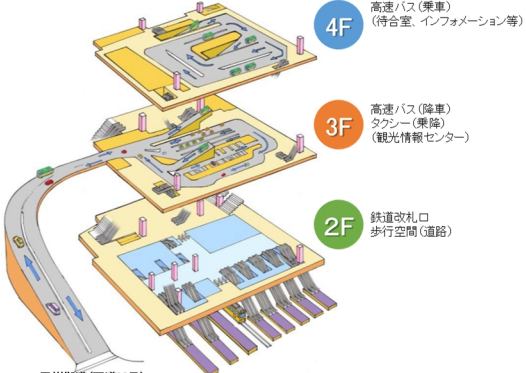
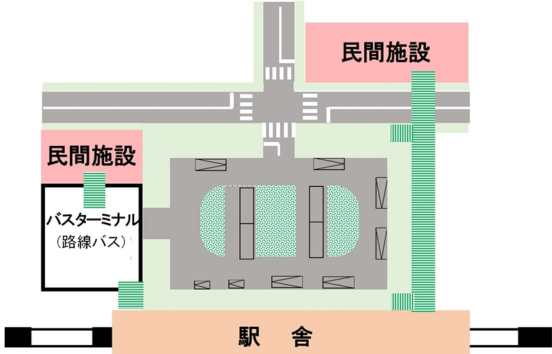

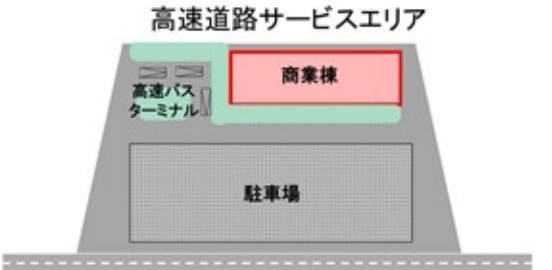

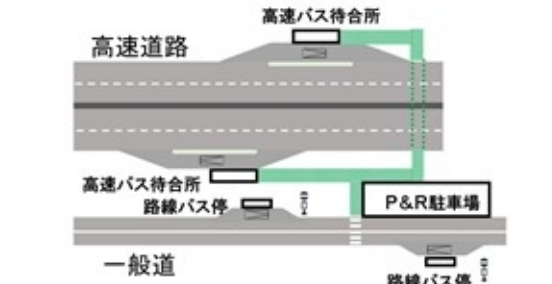
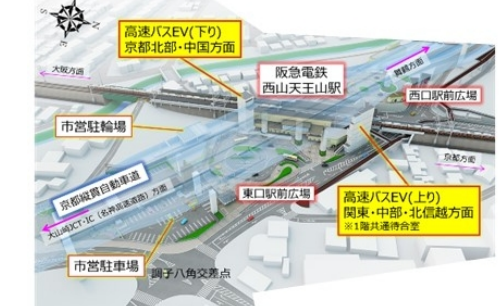


図 2-6 交通拠点を立地特性から分類した3類型の概要

表 2-4 交通拠点の3各類型のイメージ及び参考事例



マルチモードバスタ		
<p>M1</p>	<p>鉄道駅を中心とした広域的な交通拠点 (鉄道駅と接続する高速バス等の交通拠点)</p> 	<p>【バスタ新宿³】(東京都)</p> 
<p>M2</p>	<p>鉄道駅を中心とした地域の交通拠点 (鉄道駅と接続する路線バス等の交通拠点)</p> 	<p>【福井駅西口駅前広場⁴】(福井県)</p> 
ハイウェイバスタ		
<p>H1</p>	<p>SA・PA併設型 (高速道路サービスエリアやパーキングエリア内に立地し高速バス等と接続する交通拠点)</p> 	<p>【高速基山バス停⁵】(福岡県)</p> 
<p>H2</p>	<p>高速バス停型 (高速道路上の高速バス停と接続する交通拠点)</p> 	<p>【高速長岡京バス停⁶】(京都府)</p> 

³ 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(令和元年 6 月 18 日) 資料 2 <https://www.mlit.go.jp/common/001294007.pdf>

⁴ 出典: 福井市ホームページ <https://www.city.fukui.lg.jp/sisei/tkeikaku/station/nishigutiimage.html>

⁵ 出典: 第 1 回モーダルコネクスト検討会(平成 28 年 3 月 17 日) 西日本鉄道株式会社資料 https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/pdf01/5.pdf

⁶ 出典: 長岡京市ホームページ(<http://www.city.nagaokakyo.lg.jp/0000003636.html>)より作成

<p>H3</p>	<p>IC直結型 (高速道路インターチェンジの近傍に立地する高速バス等の交通拠点)</p> 	<p>【水郷潮来バスターミナル⁷】(茨城県)</p>  <p>Copyright (c)NTT空間情報 All Rights Reserved</p>
-----------	---	--

地域のバスタ

<p>L1</p>	<p>地域の拠点型 (道の駅や観光施設などの地域の賑わい拠点と一体となった交通拠点)</p> 	<p>【道の駅(南三陸町)〈整備中(R3.4 現在)〉⁸】(宮城県)</p> 
<p>L2</p>	<p>独立ターミナル型 (バスの乗継等を目的として独立して設置された交通拠点)</p> 	<p>【田名バスターミナル⁹】(神奈川県)</p> 
<p>L3</p>	<p>地域のバス停型 (端末交通とバス停を接続する小規模な交通拠点)</p>  <p>※ 近接する複数のバス停が一体となって機能する場合も含む</p>	<p>【ハイグレードバス停¹⁰】(岩手県)</p> 

⁷ 出典: エリアキリバリーより作成

⁸ 出典: 地理院地図(国土地理院)より作成

⁹ 出典: 地理院地図(国土地理院)より作成

¹⁰ 出典: 国土交通省自動車局ホームページ <https://www.mlit.go.jp/jidosha/sesaku/koukyo/omuni/yosan.htm>

(3) 交通拠点における立地特性以外の視点

交通拠点の特性を整理する上で、立地特性以外にも、交通モードの種類、交通ネットワークの規模、構造等の特性も考えられる。また、後述するように、交通拠点に求められる機能を具体化する際には、交通拠点の特性を踏まえて必要な機能を検討する必要がある。

ここでは、交通拠点の類型それぞれに対して、立地特性以外も含む地域特性について整理している。例えば、交通モードの種類によって乗降場の形状や配置が異なり、また、利用者数によって施設規模が異なる。また、移動距離(交通ネットワークの広がり)によって、その交通拠点の道路交通ネットワーク上の位置づけに違いが生じるが、類型により傾向がみられることから、それをまとめものである(表2-5)。

なお、これらはいくまで一般的と考えられる内容を参考として整理したものであり、個別の交通拠点を見た場合には必ずしもこの整理に当てはまらないこともある場合もあり得る。

また、交通モードとしては、バス(高速/路線/貸切)、タクシー、鉄道(新幹線、リニアを含む)、航空、フェリー、自家用車・レンタカー、自転車(シェアサイクルを含む)、徒歩等、様々な種類が想定されるが、交通モードの違いによっても必要な施設・設備等は異なってくる。

表 2-5 交通拠点の類型と地域特性

類型	マルチモードバスタ	ハイウェイバスタ	地域のバスタ
主な立地	都市部、地方部中心都市	主に地方部	都市部、地方部、観光地等
主な交通モード	鉄道⇔高速バス、路線バス、貸切バス、タクシー、乗用車、自転車、徒歩、航空、旅客船等の多くを想定	高速バス⇔高速バス、路線バス、タクシー等を想定 ※鉄道と高速道路が近接する場合は鉄道との接続も想定	高速バスないし路線バス⇔高速バス、路線バス、タクシー、乗用車、自転車、徒歩等の一部を想定
利用者数	比較的多い (特に都市部は多い)	比較的小さい	比較的小さい 観光地やハブとなるバス停では多い場合あり
移動距離 (交通ネットワークの広がり) ※図2-7参照	長いものと短いものが混在 高速バスが乗入れる場合、移動距離は長い	比較的小さい(高速道路利用)	比較的小さい(主に路線バスの場合)
施設構造 ※表2-6参照	都市の中心部では、用地制約等から建物一体型がみられるが、平面型も多い	高速道路のSA・PA内や本線上に高速バス停を設置し一般道と接続するもの、IC直結で駐車場を併設した平面的な交通広場等がみられる	商業施設や道の駅、観光施設等に併設するもの、平面的な交通広場、一般道の本線上のバスベイ等がみられる
関係機関	比較的多い 自治体、警察、交通事業者、民間事業者(ディベロッパー、地権者含む)等	比較的小さい マルチモードバスタの場合(左記)に加えて、高速道路会社	比較的小さい マルチモードバスタの場合(左記)に加えて、道の駅等の施設管理者

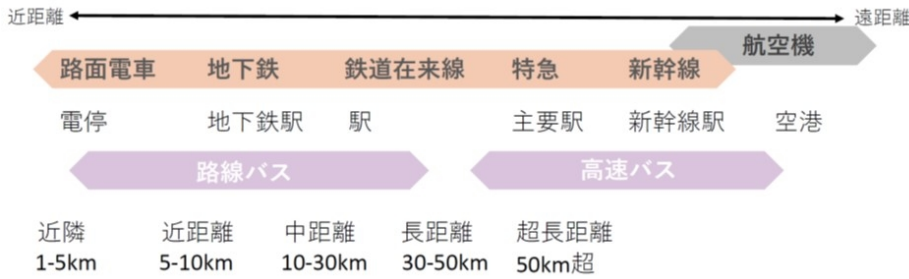
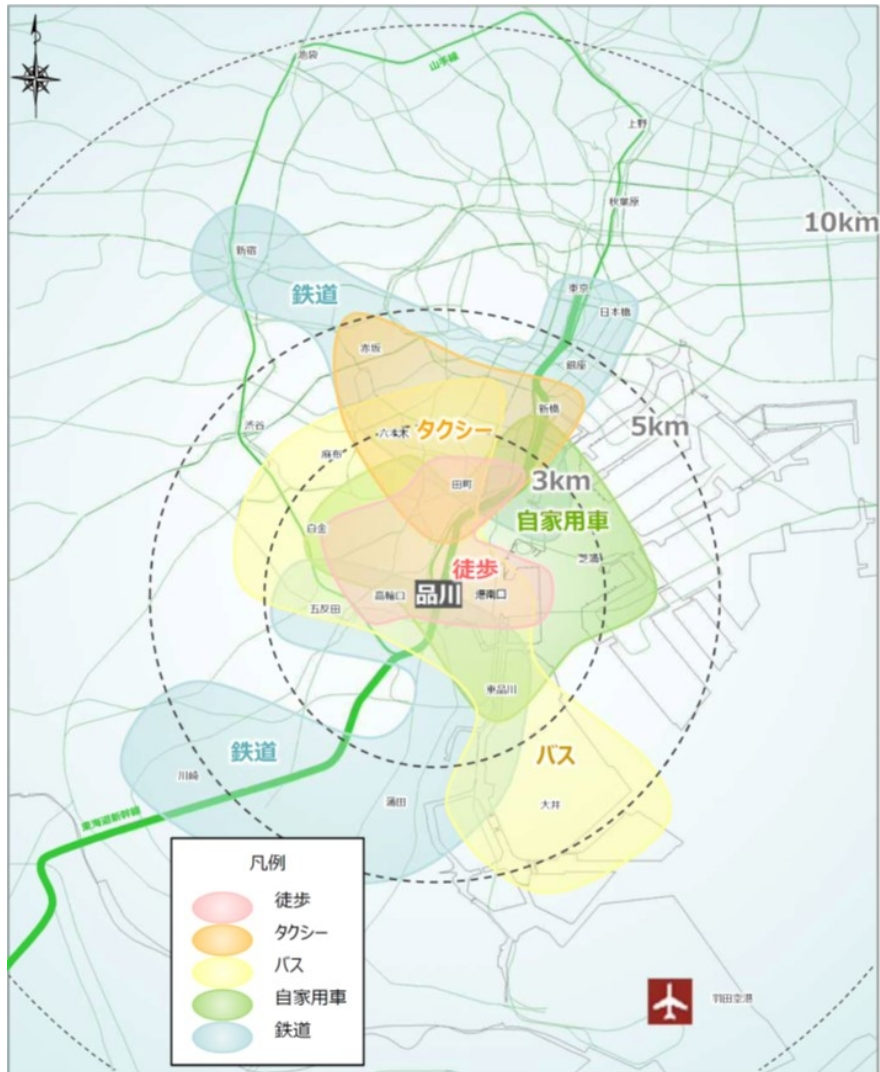


図 2-7 各交通モードと移動距離¹¹



データ：第5回東京都圏外パソントリップ調査（品川駅西口周辺＝品川駅西口を含む高輪1～4丁目）

図 2-8 各交通モードと移動範囲のイメージ（品川駅西口の例）¹²

¹¹ 出典：第2回バスタプロジェクト推進検討会（令和2年11月10日）児玉委員情報提供資料
<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapi/pdf02/09.pdf>

¹² 出典：国道15号・品川駅西口駅前広場「事業計画」（平成31年3月27日）国土交通省関東地方整備局
<https://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/toukoku00118.html>

表 2-6 施設形態に着目した交通拠点の分類

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>
施設の配置 (イメージ)			

第3章 交通拠点に求められる機能

本章では、前章での交通拠点の機能の整理を踏まえながら、交通拠点に求められる機能の全体像を整理し、機能ごとに意義や内容、検討時の留意点を整理しながら具体化する。

3-1 交通拠点に求められる機能の全体像

ここでは、交通拠点に求められる機能を詳細化し、関連する施設・設備などの例を用いながら交通拠点に求められる全体像を整理する。

交通拠点には、バス、タクシー、自家用車等の多様な交通モードが集中し、多くの利用者が乗継ぎ等を目的として往来している。

交通拠点に求められる機能は、従来の交通拠点が備えている機能に加え、バスタプロジェクトの目的や目指す役割を踏まえて、交通モードの乗入れ・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」に大別して整理する。

なお、交通拠点の整備にあたっては、自治体が策定する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点に留意する。

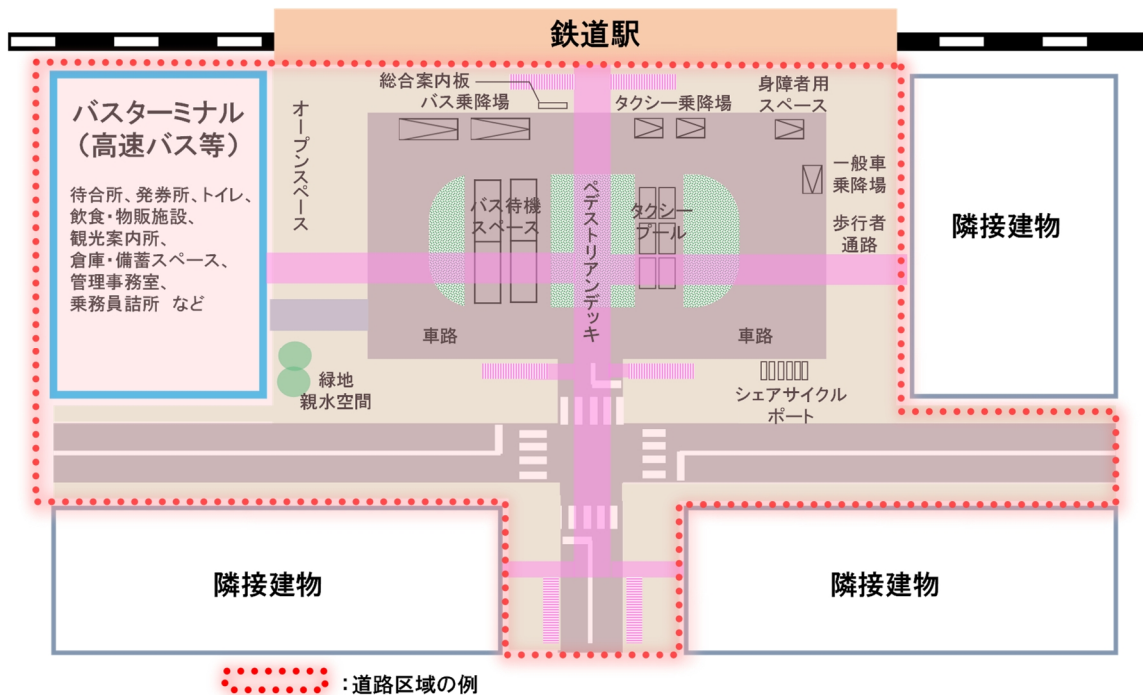


図 3-1 交通拠点として対象とする空間 (イメージ) (マルチモードバスタの場合)

また、交通拠点に求められる機能について、既存の交通ターミナルの事例等を踏まえ、大きくは「交通機能」、「防災機能」、「交流等機能」の3つに分類した上で、細分化して全体で6つの機能に分類して整理する。6つの機能の概要は次のとおりである。

交通機能

交通拠点における多様な交通モードの乗入れや接続ができるようにするための基本的な機能。

①基本機能

交通拠点における歩行者のバスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また、施設内のバスやタクシー等の車両の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能。

(具体的な機能)

- ・バス等の乗降
- ・歩行者の移動・待合
- ・車両の移動・停留等
- ・交通ターミナルの運営
- ・新たなモビリティサービスへの対応

②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、歩行者の乗継や交通モード間の接続、さらには、新たなモビリティへの対応等、交通モード間を円滑に接続する。

(具体的な機能)

- ・歩行者の交通モード間の乗継
- ・交通モード間の接続

防災機能

交通拠点における交通機能を災害時にも維持するために必要な機能。

③防災機能

災害時においても交通拠点の機能を確保するよう、災害時の輸送確保や各種情報提供、ライフラインの確保等を行うとともに、これらが適切に機能するようマネジメントを行う。

(具体的な機能)

- ・災害時の交通マネジメント
- ・代替輸送の確保
- ・災害時の情報提供
- ・ライフラインの確保
- ・帰宅困難者の一時滞在

交流等機能

交通拠点において、人が集うことによる賑わいの創出や良好な景観の形成等のための機能。

④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の活動の中心の場にもなりうることを踏まえ、まちづくりとも連携し、人が集い憩うことのできる賑わいのある空間を創出する。

(具体的な機能)

- ・まちづくりとの連携
- ・賑わいの創出

⑤サービス機能

交通拠点を利用する歩行者が待合等を行う際に、利便性向上に係るトイレや食事・購買、案内等の各種サービスを提供する。

(具体的な機能)

- ・各種サービスの提供

⑥景観機能

交通拠点として地域の顔にふさわしい良好な景観を形成し、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与える空間とする。

(具体的な機能)

- ・良好な景観・緑地・親水空間の確保

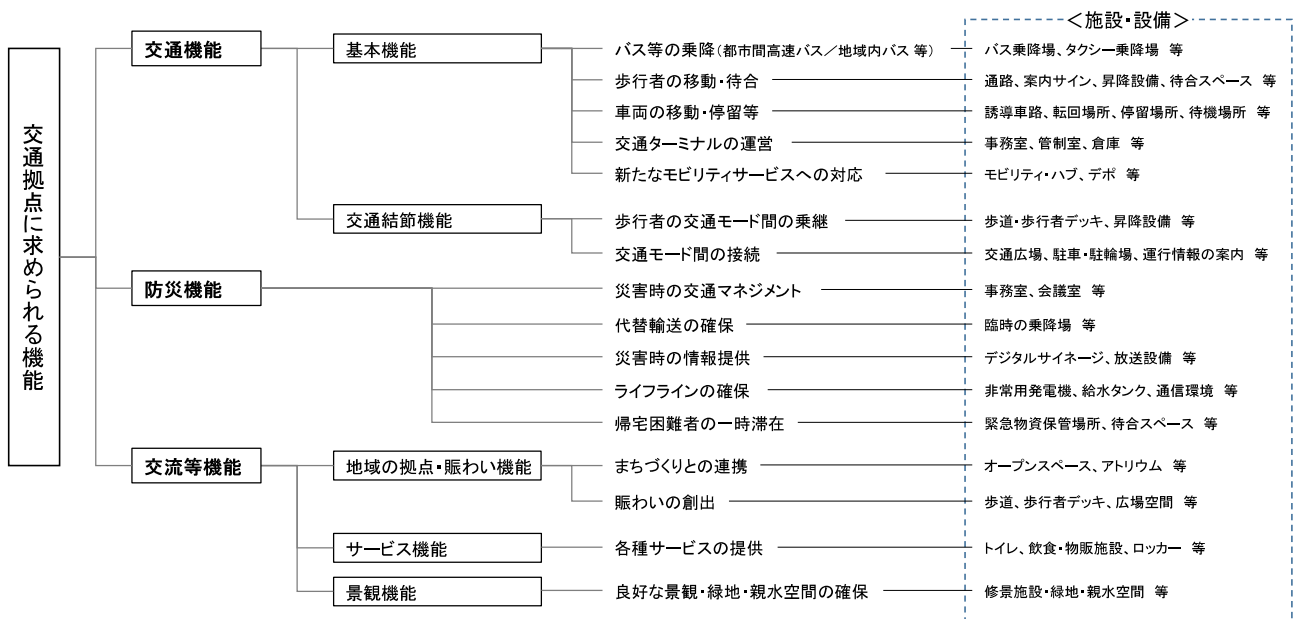


図 3-2 交通拠点で求められる機能の全体像

交通拠点に求められるこれらの機能について、道路管理者単体としてではなく、多様な主体と協力・分担して必要な機能を確保するものである。

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する。

3-2 交通拠点の具体的な機能

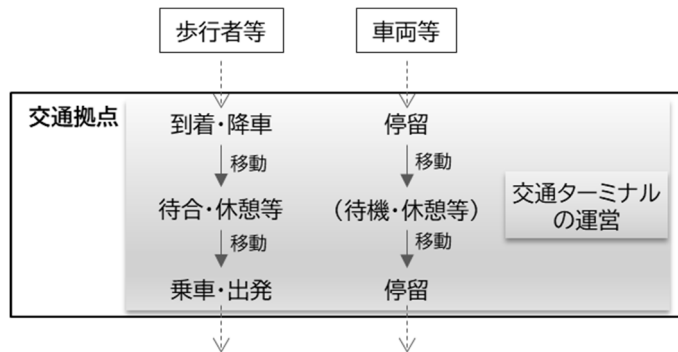
ここでは、交通拠点に求められる機能について、近年の情勢やバスターミナル等の事例などを踏まえて機能を具体化しつつ、それぞれの概要、検討時の留意点などについて整理する。

(1) 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ており、多くの人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移動している。

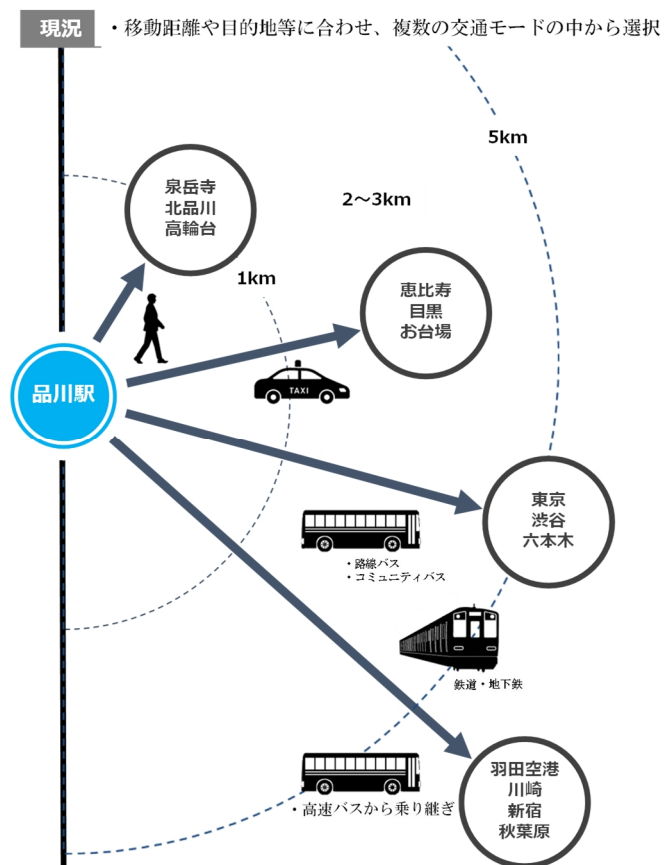
基本機能は、このような交通拠点の基本的な役割に対して、バス等への乗降や乗降までの移動、車両の移動や停留、交通ターミナルの運営等、バス等の安定的な運行を確保するために交通拠点が備えるべき基本的な機能である。また、将来に向けては、新たなモビリティサービスへの対応も必要となる。

【交通拠点における歩行者・車両の行動（イメージ）】



交通拠点に乗り入れる交通モードとしては、鉄道（新幹線・リニアを含む）、高速バス、貸切バス、路線バス、タクシー、自家用車・レンタカー、自転車（シェアサイクルを含む）、徒歩、さらには、トラックなど、多様なモードが想定される。基本機能の検討にあたっては、交通拠点に乗り入れている各交通モードが担う交通ネットワークの規模（都市間／地域内等）に留意が必要である。

【交通拠点における交通ネットワークの規模（イメージ）¹】



¹ 出典：国道15号・品川駅西口駅前広場事業計画【本編】（平成31年3月27日）（国土交通省）https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000743189.pdf

1) バス等の乗降

①概要

交通拠点では、バスやタクシー等への乗継を行うが、その際に乗り入れるバスやタクシー等に利用者が安全かつ円滑に乗降できるようにする必要がある。

(機能の具体例)

- バス乗降場
- タクシー乗降場 等

②検討時の留意点

- 車椅子利用者等の移動制約者を含む歩行者の動線を考慮して乗降場を配置する。具体的には、エレベータ等を利用する車椅子利用者等の移動制約者の動線が長くないよう、動線のレベル、エレベータ等の配置、乗降場の配置等に留意する。
- 安全のため柵や段差等により、車両と歩行者の空間を物理的に分離する。
- 乗車と降車については、それぞれ動線を分離することが望ましい。
- 屋外の場合、快適性の観点から、上屋、風よけ等を設置することが望ましい。
- バス等に乗降しやすいよう、バス等が正着しやすい形状となるよう設計する。また、リフト付きバス等のバリアフリーに対応した車両が利用しやすい設計とする。



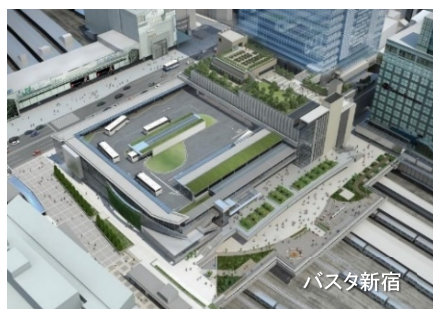
バス乗降場²

リフト付きバスによる車椅子利用者の乗降に対応



タクシー乗降場

柵、段差を設けて車道と構造的に分離



口の字型に配置したバス乗降場

歩行者は車道を横断せずに、乗降場へアクセスが可能



円形に配置したバス乗降場³

歩行者は地下から乗降場へアクセスし、バスの動線と分離

² 出典: 東京空港交通株式会社 HP <https://www.limousinebus.co.jp/efforts/service/>

³ 出典: 写真紀行・旅おりおり <http://www.uchiyama.info/oriori/sangyou/bus/hamamatsu>

2) 歩行者の移動・待合

①概要

交通拠点において歩行者が施設内・施設間を安全かつ円滑に移動する、あるいは、バスやタクシー等へ乗り継ぐ際に乗降までの待合を快適に過ごすことができるようにする必要がある。

(機能の具体例)

- ・ 通路、昇降設備、案内サイン
- ・ 待合スペース、休憩スペース 等

②検討時の留意点

- ・ 歩行者の動線の流れを考慮して、通路やエレベータ、待合スペース、案内サイン等を配置する。
- ・ 通路やエレベータ、待合スペース等ではバリアフリー基準に適合するだけでなく、計画段階から当事者参画による点検を行う等の取組が求められる点に留意する。
- ・ 待合スペースは、サービス機能と連携して機能配置を検討することが望ましい。なお、空間の高質化について民間事業者等と内容や費用負担に係る協議・調整が必要な場合もある。
- ・ 高速バスは深夜の利用客も多いことから、周辺施設の一体的な空間活用の検討にも留意する。
- ・ 待合スペースの利用実態(高速バス利用者と路線バス利用者の差異等)を想定しつつ、ベンチだけでなくカウンターテーブルの設置、通信環境、電源の整備、照度の確保等にも留意する。
- ・ 待合スペースは、災害時の人の滞留、帰宅困難者の一時滞在等に活用しうる点に留意する。



歩行者用通路

荷物を持った状態でのすれ違い等を考慮して、余裕をもった幅員を確保



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



伊那バスターミナル
待合スペース

待合時間に利用できるカウンターテーブル・椅子を配置し、コワーキングスペースとしても活用可能



待合・賑わい空間⁴

ターミナル事業者等と連携して開放的な吹き抜けの待合空間とし、賑わい空間としても活用可能(神戸三宮駅前ターミナル(イメージ))



案内施設(インフォメーションカウンター)



バスタ新宿
公衆無線LAN環境⁵

⁴ 出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【概要版】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日)
https://www.city.kobe.lg.jp/documents/27225/200325_torimatome_gaiyou.pdf

⁵ 出典:新宿高速バスターミナル(株)ホームページ <http://shinjuku-busterminal.co.jp/service/>

3) 車両の移動・滞留等

①概要

交通拠点に乗り入れるバスやタクシー等の車両が交通ターミナル内を安全かつ円滑に移動・停留等できるようにする必要がある。また、高速バスの安全な運行の観点から、運転手の休憩等のためのバスの駐車が必要となる場合がある。

(機能の具体例)

- ・ 誘導車路、転回場所
- ・ 停留場所(バスベイ等)、待機場所、駐車場所 等

②検討時の留意点

- ・ 安全のため車両と歩行者の空間を物理的に分離する。
- ・ 一般道路に接続する出入口の設置にあたり、安全で円滑な交通を阻害しないよう、また、歩行者の安全にも十分に留意する。出入口では歩行者は横断させないことが望ましい。
- ・ バス停を集約して交通ターミナルを設置する場合、バスの動線が長い、または、渋滞する等の理由により、集約以前から利便性が低下しないように留意する必要がある。
- ・ 繁忙期の需要の増加や災害時の臨時便の受入れ等も考慮して、車両の停留場所や待機場所、駐車場所を設計することが望ましい。待機場所や駐車場所は停留場所と同規模のスペースを確保することが望ましい。同じ施設内への設置が難しい場合には、周辺部に待機場所を確保し、ショットガン方式で一体的に運用することも考えられる。また、交通ターミナル側ではなく、乗入れる交通事業者において確保することも考えられる。
- ・ 夜行バス等で待機時間が長い場合には、バスの駐車場所や乗務員の休憩施設が必要となる。
- ・ 車両用場所の設計にあたっては、交通事業者と調整の上、設計に反映させることが望ましい。



交通ターミナルへのバス・タクシーの出入口



ショットガン方式のタクシー乗降場⁶

ゲートを設置し、待機場を出庫したタクシーのみ乗降場に入庫可能な運用



大型バス駐車場⁷



乗務員の休憩室⁸

⁶ 出典: 京都府タクシー協会ホームページ <https://kyoto-taxi.or.jp/>

⁷ 出典: 天保山大型駐車場ホームページ(大阪港振興株) <http://www.tenpozan-p.jp/annai.htm>

⁸ 出典: 大阪市ホームページ(長堀バス駐車場、東長堀バス駐車場) <https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000258612.html>

4) 交通ターミナルの運営

① 概要

交通拠点における交通ターミナルの運営を確保するため、施設管理者、バスやタクシー等の交通事業者がそれぞれ施設管理や運行管理等の業務を適切に行うことが求められる。

(機能の具体例)

- ・ 事務室、詰所、管制室
- ・ 倉庫、電気・機械設備室 等

② 検討時の留意点

- ・ 利用者だけでなく、交通ターミナルの運営側の視点にも留意が必要である。
- ・ 交通ターミナルのバックヤードの設計にあたっては、交通事業者・ターミナル事業者等と調整の上、設計に反映させることが望ましい。



高速バスの管制室⁹

ETC ゲート等により車両の位置を把握しつつ、バスの運用を管理し、バスの運行をサポート



発券カウンター

バス会社からの委託を受けて発券サービス等の窓口業務を実施

⁹ 出典：(公財)日本バス協会ホームページ <http://www.bus.or.jp/magazine/busstop22.html>

5) 新たなモビリティサービスへの対応

① 概要

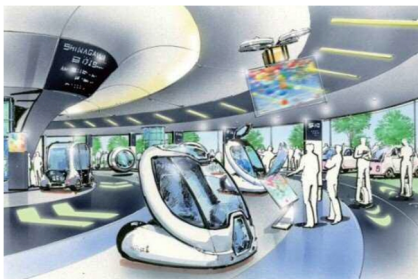
交通拠点の特にインフラ面については、そのライフサイクルを鑑みて、自動運転技術の進展やシェアモビリティ・MaaS 等のサービスの普及等、中長期的なモビリティの変化を予測しつつ、その変化に対応できるような柔軟性・機動性を確保することが求められる

(機能の具体例)

- ・ 次世代交通ターミナル
- ・ モビリティ・ハブ、新たなモビリティのデポ 等

② 検討時の留意点

- ・ 次世代モビリティはシェアモビリティによるサービスが想定される。
- ・ 新たなモビリティへの対応を念頭に、施設の設計にあたって冗長性を持たせつつ、積極的に実証実験等を行って技術革新の加速化を図ることが考えられる。
- ・ 次世代モビリティのカーブサイドでの乗降について、拠点(モビリティ・ハブ)を設けて積極的にマネジメントしていくことが考えられる。



次世代交通ターミナル(イメージ)¹⁰

スローモビリティや自動運転の受入れ空間の確保



モビリティ・デポ(イメージ)¹¹

モビリティが待機する小規模な乗降場



カーブサイド・マネジメント¹²

カーブサイドを(利用データの提供等を条件に)新モビリティのポートの設置を許可(アメリカシアトルの例)

超小型モビリティ



自動運転技術により、歩行者と共存しながら安全に走行。

多目的自動車



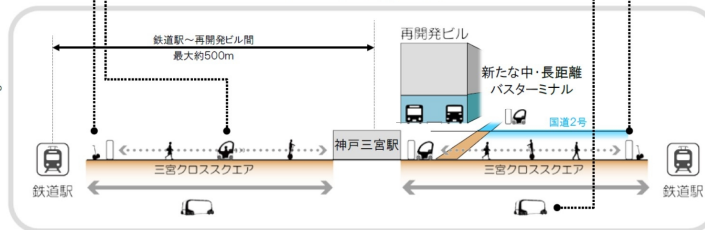
様々な活用が可能な移動する多目的空間。

パーソナルモビリティ



歩行者と同じように自由に走行。歩行支援として活用。

神戸三宮駅前空間



モビリティ・スポット



「情報発信」、「休憩施設」、「結節機能」を備えた移動支援の拠点。

※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。

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¹³

¹⁰ 出典: 国道15号・品川駅西口駅前広場「事業計画」(国土交通省、平成31年3月27日) https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000743189.pdf

¹¹ 出典: 国道15号・品川駅西口駅前広場「事業計画」(国土交通省、平成31年3月27日) https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000743189.pdf

¹² 出典: 第3回バスプロジェクト推進検討会(令和2年12月9日) 牧村委員提供資料

¹³ 出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【本編】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日) https://www.city.kobe.lg.jp/documents/27225/200325_torimatome_honpen.pdf

(2) 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、歩行者の乗継や交通モード間の接続、さらには、新たなモビリティへの対応等、交通モード間を円滑に接続することが求められる。

1) 歩行者の交通モード間の乗継

①概要

交通拠点における多様な交通モード間を歩行者が円滑に乗継を行う。

(機能の具体例)

- ・ 歩道、歩行者デッキ、昇降設備
- ・ 案内サイン 等

②検討時の留意点

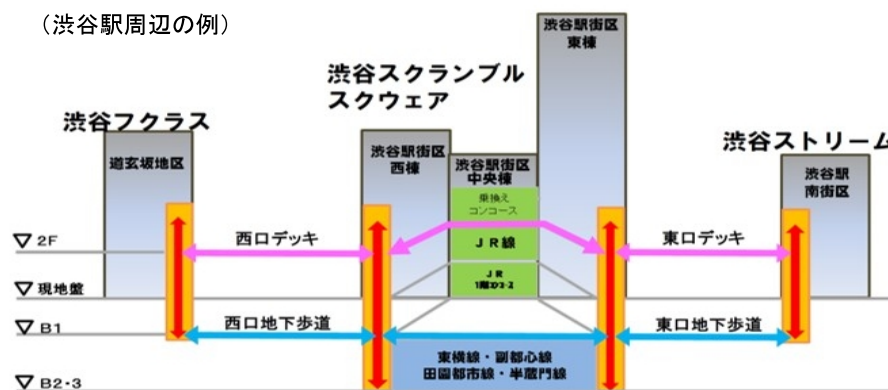
- ・ 歩行者動線のレベルや縦動線の集約等、施設をまたいで交通拠点全体で最適化されるよう、積極的に施設管理者間で調整の上、歩行者の動線を計画する。
- ・ 歩行者の移動途中における滞留・休憩にも配慮が必要である。
- ・ 特定車両停留施設の構造及び設備の基準において、「旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造」とすることが努力義務とされている点に留意が必要である。

【参考】特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令(抜粋)

(交通結節機能の高度化のための構造)

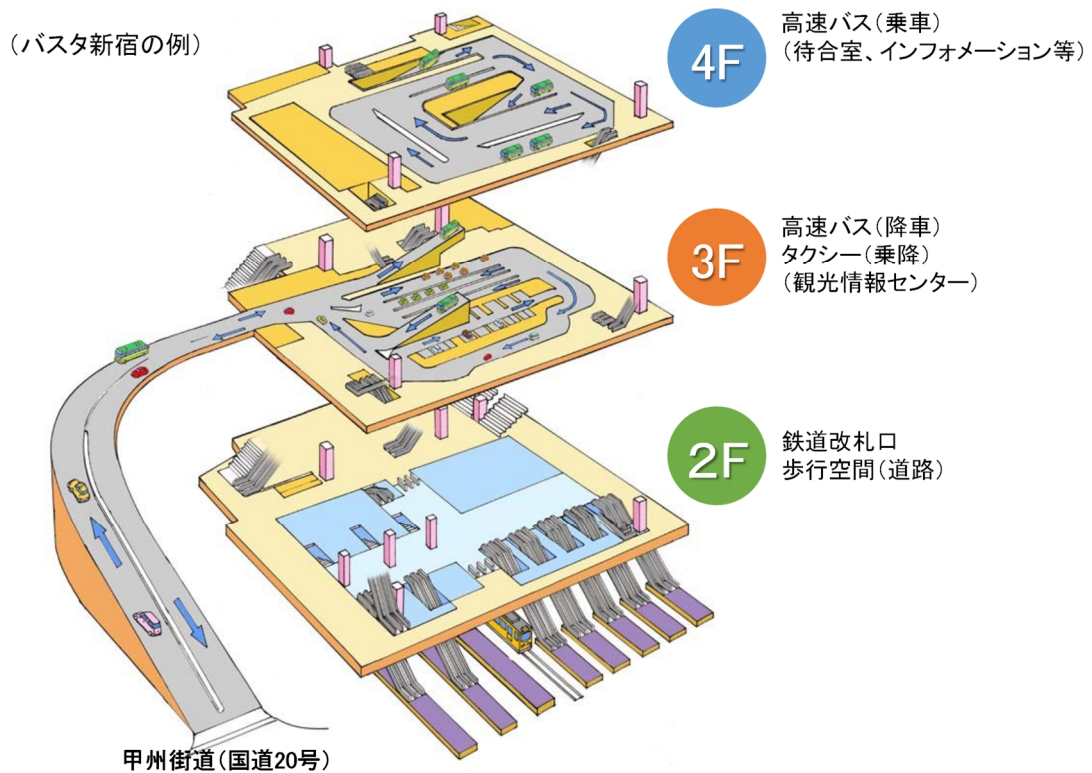
第十二条 道路管理者は、旅客の乗降の用に供する特定車両停留施設であつて、公共交通機関の旅客施設(以下単に「旅客施設」という。)の敷地に隣接し、若しくは近接する土地に設けられ、又は旅客施設である道路一体建物(道路法(昭和二十七年法律第百八十号)第四十七条の八第一項第一号に規定する道路一体建物をいう。)と一体的な構造となるものについて、交通結節機能の高度化(特定車両停留施設及び旅客施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。)を図るため、当該特定車両停留施設と旅客施設との間を往来して公共交通機関相互の乗継ぎを行う旅客の利便の増進に資するように旅客用場所を配置することその他の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なければならない

<交通拠点全体としての水平・垂直の動線を最適化>



駅や民間施設、道路施設(デッキ、地下歩道)が一体となって、歩行者動線のレベルを合わせるとともに、縦動線を集約化

<重層的に交通モードを配置し、水平方向の動線を最適化¹⁴>



鉄道・バス・タクシー等の各交通モードの乗降場所を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時における水平方向の移動を最小化

¹⁴ 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(令和元年6月18日)資料 <https://www.mlit.go.jp/common/001294007.pdf>

2) 交通モード間の接続

①概要

交通拠点における公共交通への乗継、また、交通拠点までのアクセス交通を含めて、バスやタクシー、鉄道、自家用車、自転車、徒歩等の多様な交通モード間を、シームレスかつ確実に接続し、道路交通ネットワークにおける交通拠点(ノード)の効率性を高めることが求められる。

(機能の具体例)

- ・ 交通広場、送迎スペース、駐車場・駐輪場
- ・ 運行情報・乗換方法等の案内 等

②検討時の留意点

- ・ パーク&バスライド、サイクル&バスライドを行う際に設置する駐車場等は、地域のまちづくりに関する計画と整合を図りつつ、また、周辺施設と連携して確保する。
- ・ 乗継に必要な運行情報の提供にあたっては、乗継時の動線等を想定してシームレスに情報提供ができるよう、案内サインや情報提供設備など、案内の方法や位置の工夫等を行うことが望ましい。
- ・ 貨客混載を行う場合、端末の輸送を担う車両との接続、貨物の一時保管等に留意が必要である。

<高速バス×鉄道>



点在するバス停をターミナルに集約¹⁵

<高速バス×高速バス>



運行情報提供装置¹⁶

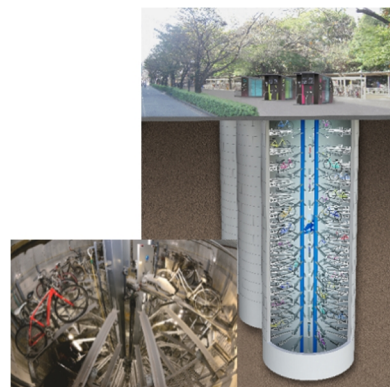
高速道路の上下のPAをつなぐ乗継ルート上にデジタルサイネージを設置して、方面別の運行情報を表示

<高速バス×自動車> (パーク&バスライド)



道の駅・パーク&ライド駐車場・PAの高速バス停が一体となった交通拠点¹⁷
(道の駅富楽里とみやま)

<バス×自転車> (サイクル&バスライド)



機械式自転車駐輪場¹⁸

サイクル&バスライドを行う際、用地制約がある場合には、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できる

¹⁵ 出典: 第1回モーダルコネク特検討会(平成28年3月17日) 資料2より作成 https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/pdf01/3.pdf

¹⁶ 出典: 第1回モーダルコネク特検討会(平成28年3月17日) 西日本鉄道株式会社資料 https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/pdf01/5.pdf

¹⁷ 出典: 道の駅富楽里とみやまのホームページ(バス停の写真) <http://furari.awa.or.jp/pages/access>

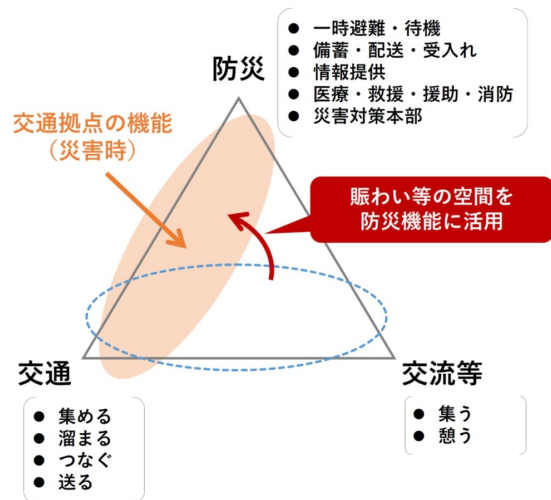
¹⁸ 出典: JFEエンジニアリング株式会社プレスリリース(平成28年5月30日) <https://www.jfe-eng.co.jp/news/2016/20160530.html>

(3) 防災機能

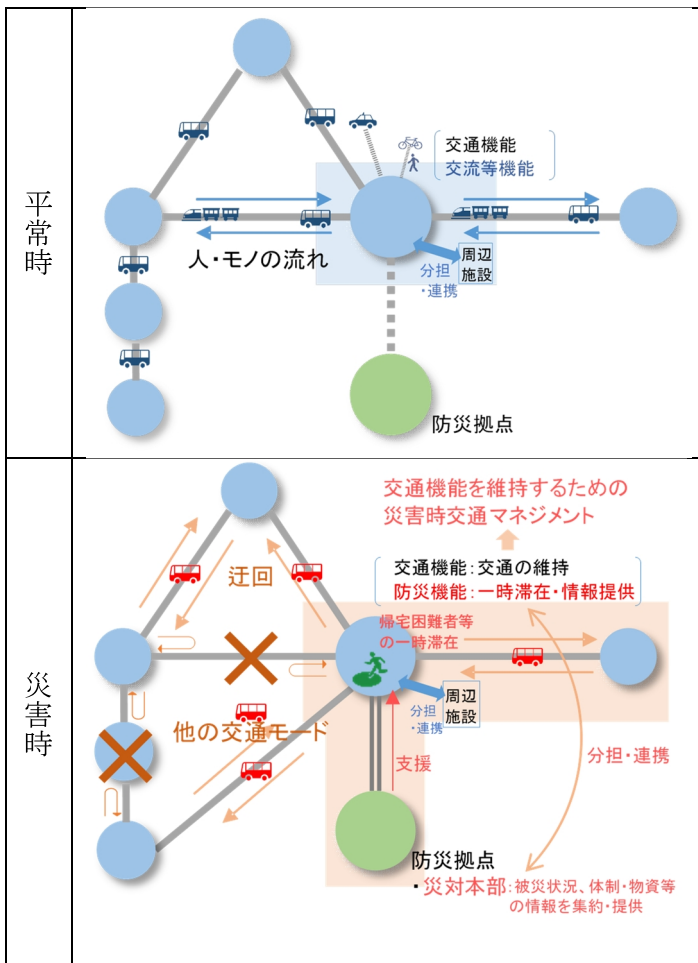
交通拠点は、交通モードや民間施設等が集積することから、平常時から人が集中する。災害により交通モードが混乱した場合には、行き場をなくした人など多くの人が交通ターミナル等に溢れる一方で、運休や臨時便などの情報伝達の間となり、また、この混乱が夜間に及ぶ場合には帰宅困難者が発生することとなる。影響が長期化する場合には、代行輸送など臨時の交通体系を構築して運用する必要も生じる。交通拠点は、人が集中し、また、広範囲の交通ネットワークを支える拠点でもあるため、その機能が十分に発揮できなくなった場合の影響は甚大である。そのため、災害時においても交通機能を維持できるよう、関連計画との整合も踏まえ、通常時の賑わい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。なお、交通拠点においては、災害時の対応だけでなく、テロ対策についても想定して準備しておくことが望ましい。

平常時においては、交通拠点は周辺施設との分担・連携の下で交通機能・交流等機能を発揮し、人・モノの流れを支えている。しかし、災害時の交通混乱下においては、交通機能を維持し、人・モノの流れを確保できるよう、賑わい空間を防災機能として活用する等、運用を切り替える必要がある。

【平常時／災害時の交通拠点の機能】



【災害時の道路交通ネットワーク】



具体的には、災害時にもバス等による輸送を確保して交通ターミナルの機能を維持すること、また、運行情報や避難情報等の必要な情報を収集・提供して適切な行動を促すこと、帰宅困難者が発生した場合には一時的に滞在させること、そして、これらをマネジメントすることが必要となる。

また、交通拠点が単体で災害時の対応を行うものではなく、情報収集あるいは医療・救援等においては自治体が設置する災害対策本部等の支援を受けながら対応していく必要がある。

なお、特定車両停留施設の構造及び設備の基準において、災害時における対応(帰宅困難者等の一時滞在、情報提供)が努力義務とされている点に留意が必要である。

表 3-1 平常時・災害時における交通拠点での情報収集・提供内容

	平常時	災害時
収集	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通情報(規制、渋滞・遅延等) ・交通拠点内の人の滞留状況、利用者数 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通情報(被災、途絶、規制、渋滞・遅延等) ・気象・災害情報 ・拠点内の人の滞留状況、避難情報、支援物資の在庫 等
提供	<ul style="list-style-type: none"> ・運行情報(運休、遅延、振替等) ・施設・交通モードの混雑情報 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・迂回(経路・他の交通モード)、臨時運行・運休情報 ・気象・災害情報 ・支援物資等の提供状況 等



駅にあふれる人¹⁹
(令和元年台風15号:新宿駅)



駅前でバスを待つ人の行列²⁰
(令和元年台風15号:渋谷駅)

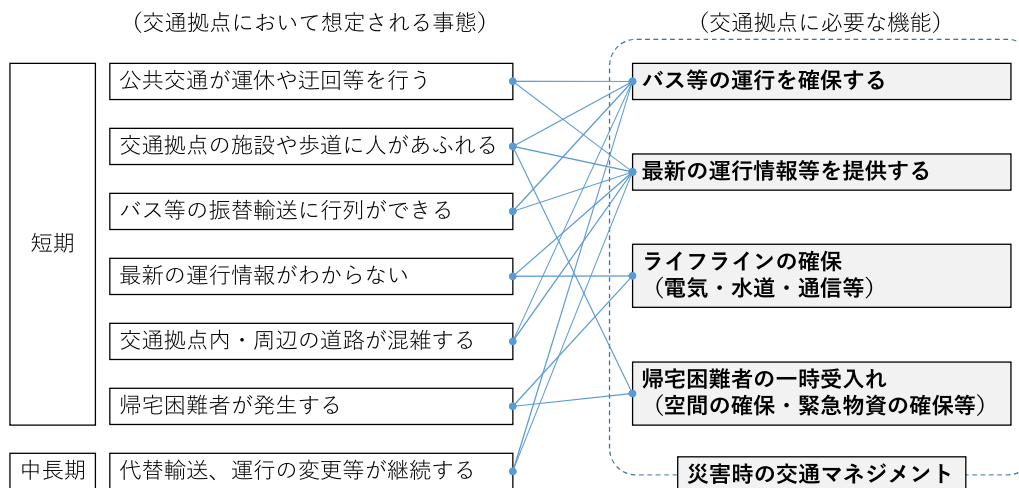


図 3-3 災害時に交通拠点で想定される事態と必要と考えられる機能

【参考】特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令(抜粋)

(災害時における対応のための構造及び設備)

第十三条 道路管理者は、前条に規定する特定車両停留施設について、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ことができる構造とし、及び当該旅客の移動のための交通手段に関する情報、当該特定車両停留施設の周辺に存する指定避難所(災害対策基本法(昭和三十六年法律第二百二十三号)第四十九条の七第一項に規定する指定避難所をいう。)の場所に係る情報その他の情報を提供するための設備を設けるように努めなければならない。

¹⁹ 出典:産経新聞社提供

²⁰ 出典:産経新聞社提供

1) 災害時の交通マネジメント

①概要

災害時においては時々刻々と変わる状況に対して、臨機に、かつ、迅速に対応することが求められる。平常時とは異なる条件下において、交通拠点の機能維持、あるいは、代替輸送等の拠点としての機能等を発揮するためには、そのための設備等を確保することに加えて、関係機関との役割分担等を明確にした上で適切にマネジメントを行うことが必要である。

(マネジメントのための平常時の取組)

○関係機関との役割分担、意思決定の方法

災害時に交通マネジメントを行う上で必要となる主体として、道路管理者のほか、警察や自治体、交通事業者等と連携体制を構築し、役割分担、意思決定の方法等を決めておく必要がある。

また、災害時に円滑な情報伝達等が行われるよう、平常時から緊密な関係性を構築するとともに、災害時の対応について訓練を行う等が望ましい。

○時間軸を考慮したタイムライン(防災行動計画)の作成、シナリオに基づく対策の検討

災害の種類等により必要な対応について、複数のシナリオを設定して時間軸で整理しておくことが望ましい。

施設が被災した場合の復旧時期や地域の経済活動の再開時期等を考慮して、想定される課題を予見し、関係機関で連携して適切に対応を取る必要がある

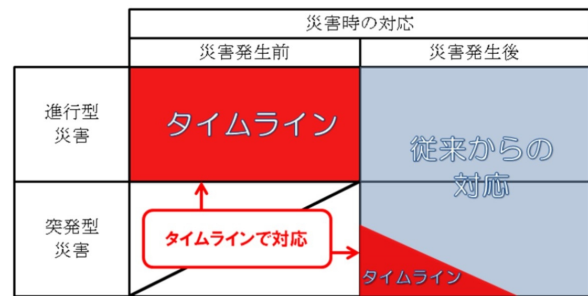


図 3-4 災害対応におけるタイムラインの位置づけ

②検討時の留意点

- ・災害時交通マネジメントを効率的かつ効果的に進めるため、関係機関で意思決定等を行う会議を設置し、また、地域防災計画やBCP等の計画へ反映することが望ましい。
- ・マネジメントにあたって、各交通モードが担う圏域に留意して機能確保を図る必要がある。
- ・関係機関との調整にあたって、大学等の教育機関と協力して進めることも有効である。
- ・交通事業者と自治体の間で締結されている災害時対応に係る協定内容に留意が必要である。
- ・災害対応の施設等は、柔軟な利用により平常時のデッドスペースとしない工夫が必要である。

4 交通マネジメント
(1) 中国地方整備局は、応急復旧時に、渋滞緩和や交通量抑制により、復旧活動、経済活動及び日常生活への交通混乱の影響を最小限に留めることを目的に、交通システムマネジメント及び交通需要マネジメントからなる交通マネジメント施策の包括的な検討・調整等を行うため、「災害時交通マネジメント検討会(以下、「検討会」という。)」を組織する。
(2) 県は、市町の要請があったとき又は自ら必要と認めたときは、国土交通省中国地方整備局に検討会の開催を要請することができる。
(3) 検討会において協議・調整を図った交通マネジメント施策の実施にあたり、検討会の構成員は、自己の業務に支障のない範囲において構成員間の相互協力を行う。
(4) 検討会の構成員は、平時から、あらかじめ連携に必要な情報等を共有しておくとともに、連携強化のための協議・訓練等を行うものとする。
※ 交通需要マネジメント：自動車の効率的な利用や公共交通機関への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化などの交通需要の調整を行うことにより、道路交通の混雑を緩和していく取組
※ 交通システムマネジメント：道路の交通混雑が想定される箇所において実効性を伴う通行抑制や通行制限を実施することにより、円滑な交通を維持する取組

地域防災計画における災害時の交通マネジメントの位置づけ(広島県の例)²¹

²¹ 出典:広島県地域防災計画(広島県、令和2年6月) <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/soshiki/4/1195191197424.html>

【平成 30 年 7 月豪雨における広島・呉間での災害時 B R T の運行】

平成 30 年 7 月豪雨では、西日本を中心に全国的に広い範囲で記録的な大雨が続き、それに伴い土砂災害や浸水被害などが各地で発生した。

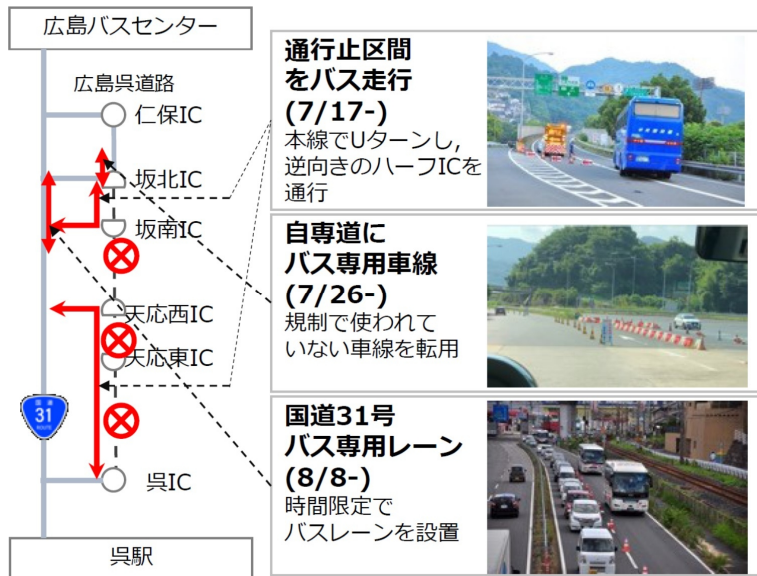
広島県呉市では、広島市のベッドタウンとして多くの市民が通勤・通学のために両市の間を移動しているが、この豪雨による土砂災害のため道路や鉄道が寸断され、広島市との間の移動手段・経路が限られ、交通渋滞等が発生する事態となった。

そこで、国道と広島呉道路(自動車専用道路)の「使える道路空間」を柔軟に活用し、バス専用の走行空間を確保することにより、渋滞を悪化させずに速達性を確保する取組として、広島・呉間(約 25km)において災害時BRT(Bus Rapid Transit)の運行が行われた。呉市側は、従前のバスや鉄道と同様に JR 呉駅前を発着することとし、臨時の発着拠点を設置して対応した。これにより、発災直後は 2~3 時間を要していた移動時間を約 1 時間まで短縮させることとなった。

また、通常の経路検索アプリ等では臨時の運行情報に対応できていなかったことから、別途にホームページ等で運行情報の提供が行われた。

なお、広島・呉間の輸送手段として、フェリーによる代行輸送・増便も行われたが、呉駅と呉港は数百 m と近接しており、災害時においても呉駅周辺が陸・海の交通拠点として機能した。

< 災害時BRTの構成 >



< 災害時BRTの発着拠点 (JR 呉駅前) >



< ホームページ等での運行情報の案内 >

■ 広島→呉への公共交通ルート (2018.07.17)

広島			
フェリー	バス	広島	
広島港 出発時刻 黒:クルーズフェリー (所要45分, ¥930-) 青:スーパージェット (所要22分, ¥2,050-)	広島バスセンター 災害時BRT運行 (午後便のみ) 出発時刻 6:35 7:03, 7:35, 7:55 8:55, 以降、毎時5分出発 19:55 最終 ノンストップ運行 (途中の乗降なし)	JR定期・回数券をお持ちの方のみ (三原~海田市駅区間を一部でも含む) ※当日購入の乗車券類不可 整理券配布方式(18:00~)	フェリー 広島港 復路 運行なし
呉中央橋	呉駅前5番ホーム(¥720-)	広島バスセンター 災害時BRT運行 広島駅新幹線口 18:30以降順次 (約1,000~2000名)	フェリー 広島港 復路 運行なし
呉			

最新の情報は各事業者のホームページ等でご確認ください

出典: 第 2 回バスタプロジェクト推進検討会(令和 2 年 11 月 10 日) 神田委員提供資料
<https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/pdf02/08.pdf>

【令和3年2月福島県沖地震による東北新幹線被災に伴うバスタ新宿の対応】

令和3年2月13日に福島県沖でマグニチュード7.3の地震が発生し、道路、鉄道施設において地震による被害が発生した。鉄道施設では、東北新幹線は、設備の大きな被害により「那須塩原～一ノ関間」で運転を見合わせ、運転再開は10日程度を要する事態となった。また、道路施設では、常磐自動車道(相馬IC～新地IC)での大規模な法面崩壊により全面通行止めが発生し、17日(水)まで通行止めとなった。

<被災状況>

(鉄道施設)



電柱の折損



橋脚の損傷

(道路施設)



法面崩壊



復旧作業

福島県沖地震により、東北新幹線の那須塩原～一ノ関間の運転見合わせが10日程度続くことが見込まれたことから、JR東日本から国土交通省へ代替輸送を要請がなされ、これを受けて国土交通省自動車局よりバス事業者に対して高速バスの輸送力確保の対応について要請を行った。その結果、各バス事業者では、新幹線に代わって輸送力を確保すべく、臨時便(増便)の運行を行うこととなった。

バスタ新宿においても、各バス事業者から臨時便(増便)の運行について連絡があり、2月14日以降に、順次臨時便の運行が開始された。



JRバス

仙台方面

時刻	行先	運行会社	のりば	便名	人数
1	6:40	仙台	京王バス	A2 9551便1号車	28人
2	6:40	仙台	京王バス	A3 9551便2号車	14人
3	7:30	仙台	WILLER EXPRESS	D10 WILLER B501便	25人
4	8:20	仙台	桜交通	D11 散策バスATS24	16人
5	8:30	仙台	JR東北	D10 仙台羽田3号1号車	14人
6	8:30	仙台	JR東北	D11 仙台羽田3号2号車	20人
7	10:30	仙台	JR東北	D10 仙台新宿5号1号車	26人
8	10:30	仙台	JR東北	D11 仙台新宿5号2号車	11人
9	12:30	仙台	WILLER EXPRESS	A2 WILLER B505便	19人
10	13:00	仙台	JR東北	D10 仙台新宿9号1号車	21人
11	13:00	仙台	JR東北	D11 仙台新宿9号2号車	22人
12	13:00	仙台	JR東北	D12 仙台新宿9号3号車	0人
13	13:20	福島・仙台	WILLER EXPRESS	D10 B506便1号車	34人
14	13:20	福島・仙台	WILLER EXPRESS	D11 B506便2号車	35人
15	14:50	仙台	JR東北	D10 仙台羽田11号1号車	23人
16	14:50	仙台	JR東北	D11 仙台羽田11号2号車	21人
17	16:30	仙台	JR東北	D10 仙台新宿13号1号車	19人
18	16:30	仙台	JR東北	D11 仙台新宿13号2号車	19人
19	23:05	仙台	東京急行電鉄	B5 子母沢行-NT011便	43人
20	23:15	仙台	WILLER EXPRESS	B5 WILLER B551便	7人
21	23:20	仙台・古川	JR東北	A1 ドリーム古川/仙台新宿19号	19人
22	23:20	仙台	WILLER EXPRESS	A2 B559便	25人
23	23:30	仙台・石巻	宮城交通	A2 9501	16人
24	23:30	仙台	WILLER EXPRESS	A3 WILLER B554便	4人
25	23:50	仙台	JR東北	A2 ドリーム仙台/新宿横浜15号	12人
26	24:10	仙台・泉中央	WILLER EXPRESS	A2 WILLER P555便	12人
27	24:10	仙台	WILLER EXPRESS	A3 WILLER B556便	3人
28	24:20	仙台	フェリス学院バス	A2 JX711便	7人
29	24:35	福島・仙台	WILLER EXPRESS	B4 B557便	12人
30	24:35	仙台	桜交通	B5 散策バスATS28	16人

福島方面

時刻	行先	運行会社	のりば	便名	人数
31	7:30	会津若松	JR関東	A3 夢街道会津1号	11人
32	8:00	郡山・福島	JR東北	A1 あぶくま1号1号車	33人
33	8:00	郡山・福島	JR東北	A2 あぶくま1号2号車	30人
34	8:00	郡山・福島	JR東北	A3 あぶくま1号3号車	16人
35	10:10	会津若松	JR関東	A2 夢街道会津5号	12人
36	11:10	郡山	JR関東	A2 あぶくま5号1号車	26人
37	11:10	郡山	JR関東	A3 あぶくま5号2号車	7人
38	13:00	郡山	JR関東	A1 あぶくま7号1号車	17人
39	14:10	郡山・福島	JR東北	D10 あぶくま9号1号車	14人
40	14:10	郡山・福島	JR東北	D11 あぶくま9号2号車	5人
41	14:10	郡山・福島	JR東北	D12 あぶくま9号3号車	5人
42	15:00	会津若松	会津バス	A2 夢街道会津11号	14人
43	15:10	郡山	福島交通	A2 あぶくま11号	8人
44	17:00	会津若松・喜多方	会津バス	A2 夢街道会津15号	6人
45	18:10	郡山	福島交通	A2 あぶくま17号	10人
46	19:10	郡山	福島交通	A1 あぶくま19号	4人
47	20:00	郡山	福島交通	A2 あぶくま21号	4人
48	20:50	郡山	福島交通	A1 あぶくま23号	7人



2) バス等による輸送の確保

①概要

災害時には鉄道等の交通モードが運転を見合わせた場合に、バスやタクシー等がその代替輸送を担うことが多い。また、交通拠点に集中する人の流れの整除化を図るためには、代替輸送も担うバス等による輸送を確実に確保することが求められる。

災害による被災状況によっては運休が長期化する場合もあり、その場合には代替輸送を長期間にわたって確保する必要性が生じることとなる。

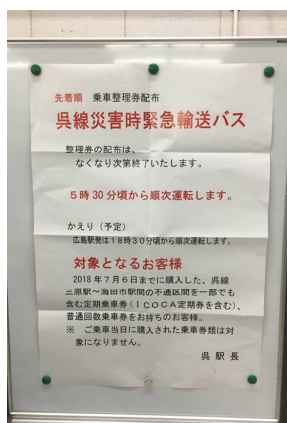
(対応方法の例)

- ・バスターミナル等の施設の耐震化や浸水対策等を行う
- ・通常の運行とは別に、代替輸送を行うための乗降場所となりうる空間を確保する

平成30年7月豪雨では、広島県内で土砂崩れ等により鉄道の運休、道路の通行止めが発生。

JR呉線の不通に伴い、災害時臨時輸送バスが、呉駅前を発着点として運行。

JR呉駅では、バスの整理券の配布を実施。



駅での整理券配布を
周知する掲示紙²²



災害時臨時輸送バスに並ぶ人の列²³

②検討時の留意点

- ・臨時のバス等の乗降場所については、交通ターミナル内部だけでなく、周辺道路も含めて確保することが考えられる。また、臨時便の運行にも活用することを想定して、待機場所等を平常時から確保しておくことも考えられる。
- ・タクシーについて相乗り等により限られた車両を効率的に運用することも考えられる。
- ・災害時の具体的な運用方法については、予め交通ターミナルに乗り入れている交通事業者等と調整して決めておく必要がある。
- ・災害時には周辺道路の混雑等により、運行に係る所要時間が平常時とは異なることが想定されるため、バスロケーションの活用等によるリアルタイムの運行管理情報を共有できることが望ましい。

²² 出典:第2回バスタプロジェクト検討会(令和2年11月10日) 神田委員提供資料 <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/pdf02/08.pdf>

²³ 出典:第2回バスタプロジェクト検討会(令和2年11月10日) 神田委員提供資料 <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/pdf02/08.pdf>

3) 災害時における各種情報の提供

①概要

災害発生時には被害の発生状況や交通機関の臨時の運行・休止情報、近隣の避難所の情報等、時々刻々と変化するこれらの情報が必要とされる。一方で、災害時には、交通拠点に多くの人が押し寄せることで混乱が生じ、最新の情報を、それを必要とする人に対して提供することが難しくなる。交通拠点に集まる人に適切な行動を促すことにより、可能な限り混乱を避けるため、災害時における各種情報を確実に、かつ、リアルタイムに提供することが求められる。

(対応方法の例)

- ・デジタルサイネージ、放送、掲示板
- ・ホームページ、SNS



デジタルサイネージによる情報提供²⁴



平常時・災害時の表示切替え²⁵

②検討時の留意点

- ・複数の機関の情報を一元的に、また、迅速かつ正確に提供できるよう、あらかじめ関係者と具体的に運用方法を調整することが望ましい。
- ・デジタルサイネージについては、平常時と災害時で運用を切り替えることが考えられる
- ・情報提供の手段について、視覚障害者や聴覚障害者等にも配慮して、複数の手段を組み合わせで行う。

(参考事例)

東京地下鉄株式会社では、大規模災害が発生した際に、自社が管理する全ての駅の改札口に設置されているディスプレイにおいて、日本放送協会(NHK)が放映する非常災害時緊急放送を放映し、災害に関連する情報提供を行う運用を、平成 25 年 2 月から開始している。



改札口のディスプレイに表示された非常災害時緊急放送²⁶

²⁴ 出典:東京都総務局, 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) <https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/hodohappyo/press/2019/03/19/15.html>

²⁵ 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) <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001340452.pdf>

²⁶ 出典:東京メトロ, ニュースリリース(平成 25 年 1 月 29 日) https://www.tokyo-metro.jp/news/2013/pdf/metroNews20130129_saigaidisplay.pdf

4) ライフラインの確保

①概要

災害時においても交通拠点がその機能を維持するため、また、交通拠点に集まる人が施設を利用できるように、電気、水道、通信等のライフラインを確保することが求められる。また、後述する帰宅困難者を一時的に受け入れる場合にも、これらライフラインの確保が求められる。

(対応方法の例)

- ・非常用電源、貯水タンク等の非常用設備を確保する
- ・通信手段を複数用意してリダンダンシーを確保する



非常用発電機²⁷



貯水タンク²⁸



太陽光発電²⁹

羽田空港ターミナルの屋根に太陽光パネルを設置

②検討時の留意点

- ・必要なライフライン設備や規模等について、周辺の施設管理者、交通事業者、自治体等と調整の上、地域として一体となった運用を行うことが望ましい。
- ・非常時の電力として風力・太陽光等の再生可能エネルギーを利用し、平常時から活用することも考えられる。

²⁷ 出典: 第1回「道の駅」第3ステージ推進委員会(令和2年2月14日)資料 https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/michi-no-eki_third-stage/doc01.html

²⁸ 出典: 第1回「道の駅」第3ステージ推進委員会(令和2年2月14日)資料 https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/michi-no-eki_third-stage/doc01.html

²⁹ 出典: 東京国際空港環境報告書 2013年度(東京国際空港エコエアポート協議会、平成26年3月)
https://www.cab.mlit.go.jp/tcab/img/information/20140430/RJTT_Kankyo_20140430.pdf

5) 帰宅困難者の一時滞在

①概要

災害時に交通機関の運転見合わせが夜間に及ぶ場合等においては、交通拠点に滞留している人たちを帰宅困難者として一時的に受け入れることが求められる。帰宅困難者の受入に際しては、受入空間の確保だけでなく、水や食料、毛布等の支援物資も併せて用意する必要がある。

(対応方法の例)

- ・待合空間や広場などのまとまった一時受入空間を確保する
- ・水、食料、毛布等の支援物資を備蓄する



帰宅困難者の滞留³⁰

(一時滞在施設の概要)³¹

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

②検討時の留意点

- ・帰宅困難者対策は、個々の施設だけで解決できるものではないため、周辺の施設管理者、交通事業者、自治体等との間で受け入れる人数や運用方法(帰宅困難者の発生状況の把握・共有を含む)等について予め調整し、地域で一体となった運用を行うことが望ましい。また、自治体が策定する地域防災計画等において明確に位置づけることが望ましい。なお、帰宅困難者の人数は、災害の種別等の要因により増減する点に留意が必要である。
- ・平常時と災害時の運用の切替方法(例)待合スペース→帰宅困難者の一時滞在 等)について、予め決めておく必要がある。
- ・支援物資について、予め備蓄するのではなく、近隣の店舗等との協力体制を構築して在庫の提供を受ける方法も考えられる。
- ・災害による影響が長期化した場合には、代替輸送の拠点としてだけでなく、ボランティアの拠点、交通対策の本部拠点などとして機能させる場合もある点に留意が必要である。
- ・都市再生安全確保計画が策定されている場合には、計画との整合に留意する。

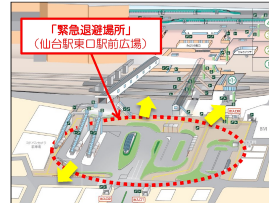
(参考事例)

仙台駅では、大地震等の発生直後に落下物などから身の安全を守るため、施設や一時滞在所の安全が確認されるまでの間、緊急に避難する場所として、仙台駅西口・東口駅前広場を「緊急待避場所」として指定している。³²

【仙台駅西口】



【仙台駅東口】



³⁰ 出典:今後の帰宅困難者対策に関する検討会議報告書(東京都、平成 30 年 2 月)

https://www.bousai.metro.tokyo.lg.jp/_res/projects/default_project/_page/001/005/167/houkoku1.pdf

³¹ 出典:一時滞在施設の確保及び運営のガイドライン(首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議、平成 27 年 2 月 20 日)より作成
<http://www.bousai.go.jp/jishin/syuto/kitaku/pdf/guideline06.pdf>

³² 出典:仙台駅周辺帰宅困難者対応指針(仙台駅周辺帰宅困難者対策連絡協議会、平成 31 年 3 月)

<http://www.city.sendai.jp/anzensuishin/kurashi/anzen/saigaitaisaku/torikumi/documents/201903sendaikishishin.pdf>

(4) 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の活動の中心の場にも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。

1) まちづくりとの連携

① 概要

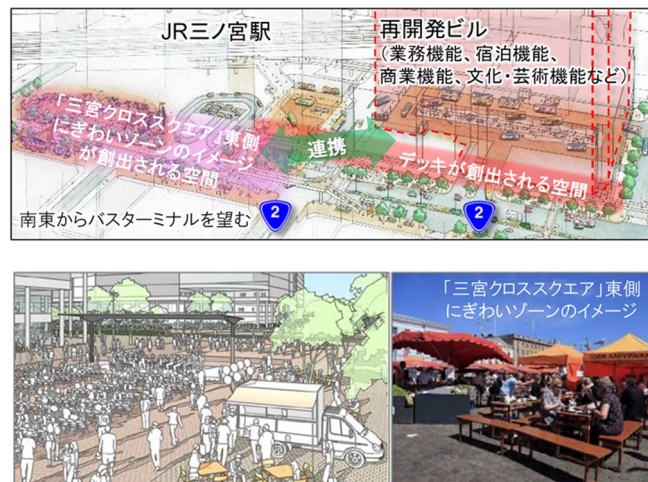
交通拠点の整備はまちづくりの一部でもあることから、交通拠点の整備にあたっては民間開発や公園、自由通路の整備等、まちづくりと連携し、地域で一体となって拠点整備を行うことが求められる。

(機能の具体例)

- ・ 歩道空間
- ・ 歩行者デッキ、地下歩道、オープンスペース、アトリウム 等

② 検討時の留意点

- ・ 民間開発を含め、交通拠点周辺におけるまちづくりに関する動向を把握した上で、積極的に連携を深めていくことが望ましい。その際、道路空間の立体的な利用など、周辺施設と一体となって空間を高度利用することも考えられる。
- ・ 地域の拠点整備の方向性について、自治体による関連計画等との整合性に留意する。

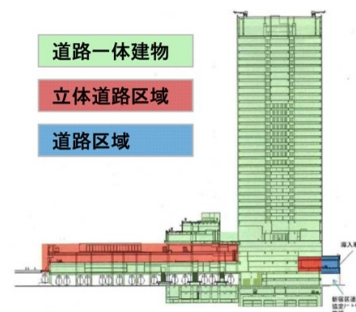


まちづくりと一体となった地域の拠点整備³³

バスターミナルを整備する再開発ビルと「三宮クロススクエア」を歩行者デッキでつなぐことで、一体となって地域の拠点を形成



(虎ノ門ヒルズ)³⁴



(バスタ新宿)³⁵

道路空間の立体活用や民間事業者の創意工夫を活かした空間整備

³³ 出典:国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【本編】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日)
https://www.city.kobe.lg.jp/documents/27225/200325_torimatome_honpen.pdf

³⁴ 出典:森ビルニュースリリース(平成28年10月21日) <https://www.mori.co.jp/company/press/release/2016/10/20161021163000003311.html>

³⁵ 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(平成28年9月27日)資料 <https://www.mlit.go.jp/common/001146885.pdf>

2) 賑わいの創出

①概要

交通拠点は様々な交通モードの接続に加えて地域の内外から多くの人々が集まる地域の拠点にもなることを踏まえ、その拠点性を一層高める観点から、歩行者が滞留して活動を行い、また、地域のイベントを開催する等、交通拠点における賑わいの創出が求められる。

機能の連携・空間の共有の観点からは、交通拠点における空間の再編・拡張により人が滞留できる賑わい空間の創出を行う、あるいは、機能の集約や拡張により賑わい機能をバスやタクシーの待合空間等と連携する、といったアプローチが考えられる。

なお、地方部では、人口(特に生産年齢人口)の減少が予想され、公共交通の輸送人員も大きく減少傾向にあることを踏まえ、地方部の交通拠点では賑わい空間を確保し、人の交流・活動を活性化することが求められる。

(機能の具体例)

- ・ 歩道・道路空間
- ・ 広場空間、歩行者デッキ 等 (これら空間をイベント等で利用できるよう開放)

②検討時の留意点

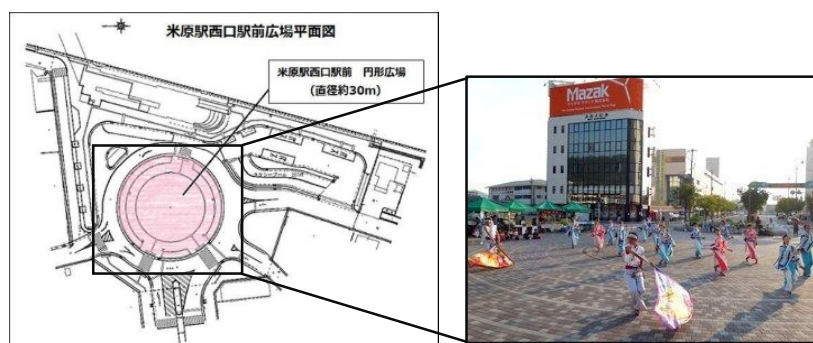
- ・ イベントを行う場合には、電源や水道、火器、資材の保管場所等が必要となる。
- ・ 市民が参画して持続的なイベント等が実施されるよう、自治体やまちづくり団体等とも、空間活用の方法について調整を行うことが望ましい。
- ・ 賑わい空間について、災害時には、帰宅困難者の一時滞在、災害対応の拠点、ボランティアの拠点等として活用することも想定して、自治体等と連携して運用方法を検討する。



ターミナル前面の歩道空間を活用したイベント³⁶
(バスタ MARKET(バスタ新宿前))



歩行者デッキを活用したイベント³⁷
(さいたま新都心・けやき広場)



交通拠点の広場空間をイベントに活用³⁸(米原駅西口)

³⁶ 出典:国土交通省関東地方整備局東京国道事務所ホームページ <https://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/toukoku00172.html>

³⁷ 出典:Acoustic Village 2019 <http://acoustic-village.com/>

³⁸ 出典:米原市ホームページ https://www.city.maibara.lg.jp/kanko/station/jr_maibara/7820.html

(5) サービス機能

○各種サービスの提供

①概要

バスの待合時等、一定時間を交通拠点で過ごす場合に、その時間を快適に過ごせるよう、トイレや飲食、日用品、通信等、利便性向上に係る各種サービスを提供することが求められる。また、ICTの進展も踏まえ、MaaS アプリ等との連携したサービス提供も想定される。

(機能の具体例)

- ・ トイレ・パウダールーム
- ・ 観光案内所、ロッカー
- ・ 食事・購買施設、ATM 等

②検討時の留意点

- ・ 利用人数が多い、利用者の滞在時間が長い、周辺に同様の機能がない場合、あるいは、深夜早朝の利用が想定される場合等には、サービス機能を充実することが望ましい。(例えば、夜行バスではパウダールームの要望が多い)
- ・ 収益事業となるサービスについて、公平性等に留意しつつ、積極的に官民連携方法を検討することが望ましい。交通ターミナル内の空間を民間事業者が占有してサービスを提供することも考えられる。



グランスタ東京

トイレ³⁹

「水景」をコンセプトにした内装。ICTにより空室情報も表示。



バスタ新宿

購買施設

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



バスタ新宿

ATM・自動販売機



バスタ新宿

パウダーコーナー



グランスタ東京

コインロッカー⁴⁰



広島バスセンター

食事施設⁴¹



バスタ新宿

観光案内施設⁴²



MaaSアプリ⁴³

³⁹ 出典: 株式会社東武鉄道プレスリリース(令和2年8月3日) <https://www.tokyoinfo.com/company/topics/items/d72ffc2a583f41afc2cc75cbbb62b9bc2454eb97.pdf>

⁴⁰ 出典: (株) 鉄道会館ホームページ <https://www.gransta.jp/news/info/coinlocker/>

⁴¹ 出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【本編】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日) https://www.city.kobe.lg.jp/documents/27225/200325_torimatome_honpen.pdf

⁴² 出典: 国土交通省記者発表資料(平成28年5月23日) <https://www.mlit.go.jp/common/001132365.pdf>

⁴³ 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(令和元年6月18日)資料 スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランド MaaS Global 社) <https://www.mlit.go.jp/common/001294007.pdf>

(6) 景観機能

○良好な景観・緑地・親水空間の確保

①概要

交通拠点は地域の内外から多くの人々が集まる地域の拠点にもなりうることを踏まえ、地域の顔にふさわしい良好な景観を形成し、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与える空間の創出等が求められる。

(機能の具体例)

- ・ 施設の外観の工夫、地場材料の活用
- ・ デザイン・意匠の統一
- ・ 植栽・緑地、親水空間 等

②検討時の留意点

- ・ 地域の顔としてふさわしいよう、景観計画等との整合性に留意する。
- ・ 交通拠点全体の景観形成の観点から、関係者と調整の上、一体的に確保・運用されることが望ましい。



交通ターミナルの外観(ファサード)⁴⁴

高質で特徴的な建物外観により、地域のランドマークとして新しい景観を形成



植栽・緑地広場

地域の玄関となる駅前区間に、ゆとりと安らぎを与える植栽・緑地を配置



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⁴⁵



地場材料(秋田杉)を活用したバスの上屋⁴⁶

⁴⁴ 出典:国土交通省記者発表資料(平成28年2月8日)

⁴⁵ 出典:Space Design Concierge <https://space-design.jp/oasis21/>

⁴⁶ 出典:グッドデザイン賞ホームページ <https://www.g-mark.org/award/describe/41652?token=EPXf17QJEG>

(7) 立地特性や類型と各機能の関連性

個別の交通拠点において必要な機能を検討する際には、交通拠点の類型ごとの特性を参考に、地域特性や交通モード、利用者数、移動距離、施設構造等を整理しつつ、各機能の概要や必要とされる条件等を踏まえ、実際にどのような機能をどのように確保するか等、関係者と調整しながら具体化していく必要がある。

第2章においてバスタプロジェクトにおける交通拠点の類型と各類型における立地や利用者等の一般的な特性について整理し、本章では交通拠点に求められる機能について 3-1(1)～(6)で整理している。また、交通拠点において各機能が必要となる条件と交通拠点の類型と機能の関係について、イメージを表3-2にまとめている。なお、交通拠点の類型により機能が決定されるものではなく、個別の交通拠点において必要な機能やその具体を検討する際には、これら第2章・第3章において整理した内容を踏まえ、また、検討している交通拠点の地域特性等の実態を踏まえて、関係者と個別具体的に調整されたい。

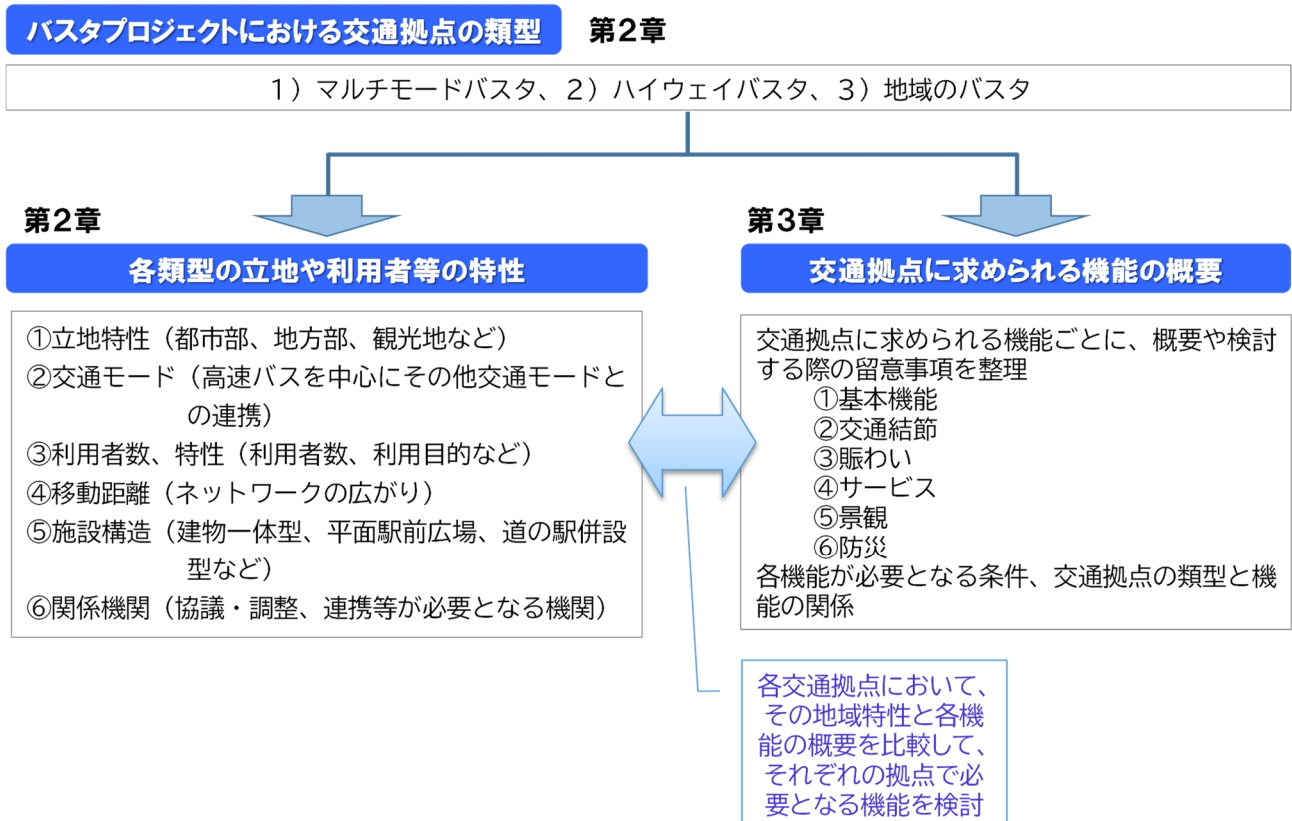


図 3-5 交通拠点の特性と機能の整理の考え方

表 3-2 各機能の必要となる条件と類型と機能の関係（イメージ）

(各機能)	(必要となる条件等)	交通拠点の類型と機能の関係性		
		マルチモード バス	ハイウェイ バス	地域のバス
基本機能	すべての交通拠点が共通して具備すべき機能	安全で円滑な移動・滞留・乗換環境を確保		
交通結節機能	すべての交通拠点が共通して具備すべき機能 特に、施設内外での歩行者の広範囲の移動や上下移動が生じる場合、アクセスする利用者の駐車場や駐輪場を確保する場合に必要 但し、 ・接続する交通モードの数 ・運行系統／本数 ・利用者数 等により、必要となる機能の内容を検討	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅と一体化した複数階層の動線の最適化 ・地区内移動を考慮したバリアフリー動線の確保 ・統一的な案内サイン 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス停と一般道を接続し、SA・PA内で乗換可能な環境を確保 ・IC周辺でのパークアンドバスライド駐車場も想定 	<ul style="list-style-type: none"> ・複数の路上バス停の集約 ・民間施設の連結 ・パークアンドライド駐車場 ・駐輪場等を併設した端末交通とバス停の接続
防災機能	すべての交通拠点が共通して具備すべき機能 特に、多くの利用者が往来し、広域あるいは地域の交通ネットワークの発着点、中継点となる場合に必要 但し、 ・周辺の避難所の有無 ・地域防災計画等での位置づけ ・利用者数 等により、必要となる機能の内容を検討	<ul style="list-style-type: none"> ・広域なネットワークの代替交通との連携 ・帰宅困難者受け入れ 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路ネットワークの拠点として広域交通の代替輸送の中継 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通の拠点／地域住民等の利用を想定
地域の拠点・賑わい機能	特に、周辺施設との一体的な整備により、地域の拠点性がより向上する場合、また、イベント開催等による地域の活性化が求められる場合に必要 ・地域における拠点性 ・周辺の商業施設の集積状況 ・拠点内のオープンスペースの規模 ・利用者数 等により、必要となる機能の内容を検討	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり事業との連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺観光施設等との連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・商業施設、道の駅、観光施設等との連携
サービス機能	利用者の利便性、快適性の向上のために具備する機能 特に、利用者が長時間滞在したり、周辺に利用できる施設が立地していない場合に必要 ・滞在時間の長さ ・周辺のサービス施設の有無 ・利用者数 等により、必要となる機能の内容を検討	<ul style="list-style-type: none"> ・待合スペースの高質化 ・情報提供機能の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路施設等と連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺の関連施設等と連携
景観機能	特に、街の玄関口として多くの人々が往来し、拠点性の高い施設となる場合に必要 ・地域における拠点性 ・景観計画等の有無 等により、必要となる機能の内容を検討	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の顔にふさわしい景観の創出 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路施設、周辺景観等との調和 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺施設、景観等との調和

3-3 交通拠点における交通マネジメント

ここでは、交通拠点において ICT 等を活用した交通マネジメントの高度化を推進することの意義、想定している高度化のイメージ、交通マネジメントに係る参考事例について整理する。

バスタプロジェクトでは、交通拠点の整備・ネットワーク化だけではなく、それをきっかけとした公共交通を含むデータの取得・活用による交通マネジメントの高度化を行うことにより、道路ネットワークの機能強化を目指している。防災機能において災害時の交通マネジメントに言及したが、平常時も含めて交通マネジメントを行うことが重要であり、新たな広域道路交通計画においても ICT 交通マネジメント計画に当該取組内容を定めて計画的に取り組むこととしている。

(1) ICT 等による交通マネジメントの高度化の推進

ICT 等による交通マネジメントの高度化については、新たな広域道路交通計画における「ICT 交通マネジメント計画」において当該取組内容を定めることとされている。

平常時や災害時を含めたデータ収集・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、都市部等における面的な交通マネジメントの強化等の取組を ICT 交通マネジメント計画に定めた上で、道路管理者が計画的に交通マネジメントの強化を図っていくこととしている。

<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。

ICT 交通マネジメント計画の主な検討の視点⁴⁷

⁴⁷ 出典:社会資本整備審議会 道路分科会 第66回基本政策部会(平成30年8月6日)資料 <https://www.mlit.go.jp/common/001248489.pdf>

(2) 交通拠点における交通マネジメント

バスの運行は道路混雑状況により日常的に遅延が発生することが多いため、遅延情報や位置情報等の動的でリアルタイムな情報は、バス利用者にとって極めて重要な情報である。

交通拠点等を効率的に管理運営するにあたっては、バスの動的データからバスの遅延状況等を把握したうえで、乗降バスの弾力的な運用に活用することや、交通拠点内の施設更新やバスのダイヤ改正等に必要の利用者等のデータを蓄積する必要がある。

また、新型コロナウイルスの感染拡大によるバス車内や交通拠点内における密の回避を避けた移動ニーズへの対応、新たなモビリティサービスである MaaS による移動のシームレス化やナビゲーションシステム整備によるすべての人の移動の利便性向上のために、さらには、災害時における交通機能の確保のために、ICT 等を活用しマネジメントを行うことが重要である。

これらを実現するためには、歩行者の動きを把握する人流データや車両の動態管理データ等、これまで以上に精緻なデータ収集・活用が求められ、また、これらデータによるマネジメントは平常時のみならず災害時にも有益なものとなる。一方で、ICT 等を活用してデータの収集・利活用を進めるためには仕組みづくりが必要であり、道路管理者として積極的に取り組む必要がある(データや API の標準化・オープン化、プラットフォーム構築、データ収集・管理の体制・ルールづくり等)。

ここでは、ICT 等を活用した交通拠点におけるマネジメントの高度化について、交通拠点の利用者に関するもの、交通事業者によるバス等の運行に関するもの、交通拠点の運営・管理に関するものに分けて整理する。

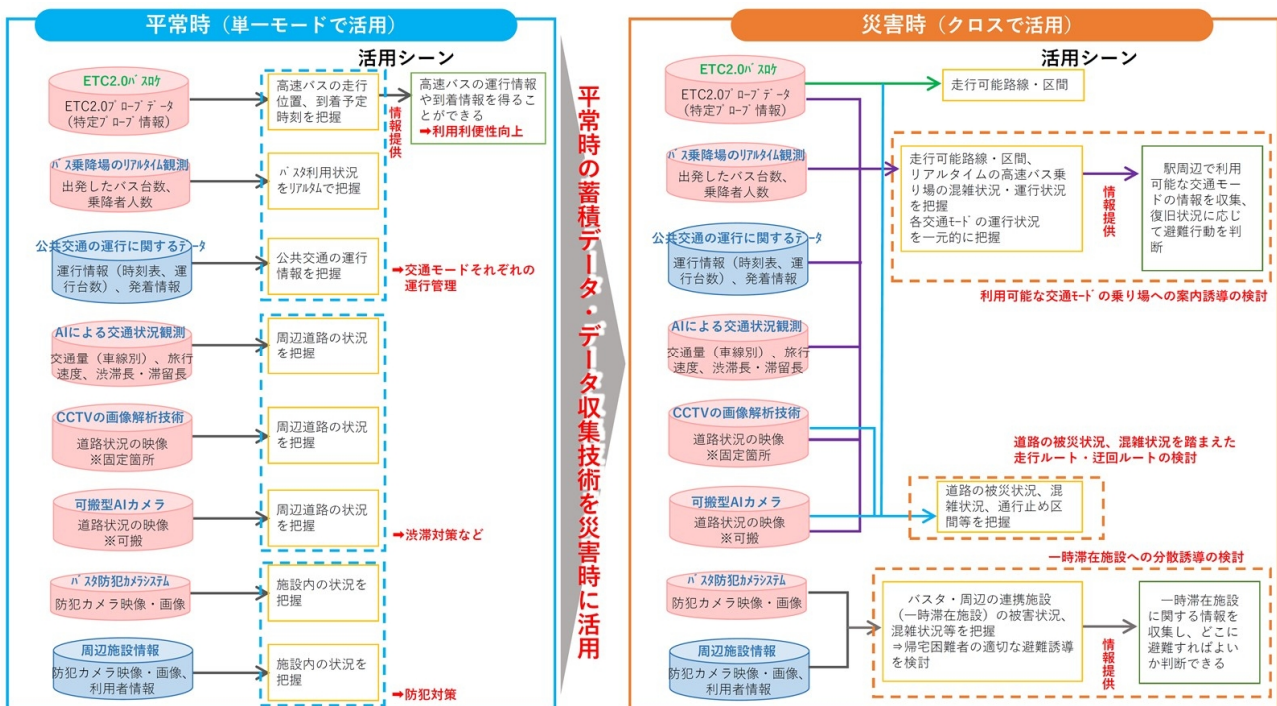


図 3-6 交通ターミナルにおけるデータ収集・活用による交通マネジメントの高度化のイメージ

(3) 交通拠点における交通マネジメントの参考事例

<p>利用者の視点</p>	<p>施設内(屋内)のナビゲーション デジタルマップ「HANEDA MAP」(日本空港ビルディング株) 誤差数 m の高精度屋内ナビゲーションマップにより、旅客ターミナル内の施設への案内と所要時間を提示。バリアフリールートも検索可能。</p>	 <p>高精度屋内ナビゲーションマップ⁴⁸</p>
	<p>施設のリアルタイムの混雑情報 「駅混雑情報」(JR 東日本) 駅構内カメラ映像をプライバシー加工した静止画を約 1 分周期で配信。併せて、過去と本日の混雑度をグラフ化したものを情報提供。</p>	 <p>駅混雑情報における混雑情報・混雑度グラフの表示⁴⁹</p>
<p>管理運営の視点</p>	<p>バスのリアルタイムの位置情報 ETC2.0 高速バスロケーションシステム ETC2.0 を活用して、高速バスのリアルタイムの位置情報を収集。利用者に車両位置や遅延情報等として提供するとともに、バス事業者等が高速バスの運行管理にも活用。</p>	 <p>ETC2.0 高速バスロケーションシステムの概要⁵⁰</p>
	<p>ターミナル内のバス管制の自動化 バス管制システム(新宿高速バスターミナル株) ETC 車載器の車両認証機能を活用して入場ゲートの自動開閉を行い、許可車両のみ通行を許可。DSRC 路側アンテナをターミナル内の各降車場に設置し、バス停車状況もリアルタイムに把握・一元管理。</p>	 <p>ゲートの車両認証、バスでの停車状況把握⁵¹</p>
	<p>バスの利用者数計測の自動化 (関東地方整備局東京国道事務所) バスタ新宿のバスバースに設置したカメラの画像を AI で解析して乗降者数を計測。AI は乗降時の人の動きを追従し、乗車時のみ計測する学習機能を搭載。</p>	 <p>各バースからの乗降者数をカメラ画像から AI が解析⁵²</p>

⁴⁸ 出典: 日本空港ビルディング株プレスリリース(令和 2 年 10 月 21 日) https://tokyo-haneda.com/site_resource/whats_new/pdf/000007831.pdf

⁴⁹ 出典: JR 東日本プレスリリース(令和2年12月8日) https://www.jreast.co.jp/press/2020/20201208_ho04.pdf

⁵⁰ 出典: 国土交通省記者発表資料(平成30年3月27日) <https://www.mlit.go.jp/common/001227329.pdf>

⁵¹ 出典: 古野電気株ホームページ <https://www.furuno.com/jp/dsrc/parking/case>

⁵² 出典: 平成 30 年度スキルアップセミナー関東(国土交通省関東地方整備局、平成 30 年 12 月 19 日)「バスタ新宿におけるAI技術による効率的なデータ取得と活用」
https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000704880.pdf

(4) 交通マネジメントの関連する取組

交通マネジメントの取組を進める上で、公共交通分野におけるデータの標準化やオープンデータ化等の状況について把握している必要があることから、ここでは以下の5つの取組を紹介する。

- 1) 公共交通分野におけるオープンデータ
- 2) バス情報の標準化・オープンデータ化
- 3) 公共交通の混雑情報表示のルール化
- 4) MaaS におけるデータ連携
- 5) 屋内測位環境・地図データの整備・オープン化による屋内ナビゲーション

1) 公共交通分野におけるオープンデータ

公共交通分野における利用者への情報提供は、経路検索サービスや各交通事業者のホームページやアプリ等により進んでいるところであり、公共交通分野におけるオープンデータ化が進んだ場合には一層の利用者利便の向上等が期待されることから、機運醸成を目的として官民の関係者で構成する「公共交通分野におけるオープンデータ推進に関する検討会」が平成 29 年 3 月に国土交通省総合政策局において設置され、課題の整理や実証実験等が行われている⁵³。

平成 29 年に取りまとめられた中間整理では、コスト負担のあり方、ビジネス領域におけるオープンデータの取組、リスクへの対応等の論点を整理した上で、当面の取組として官民連携による実証実験の実施等を行うこととしている。また、中間整理以降に行われた鉄道駅構内図のオープンデータ化等の実証実験の成果については、中間指針として取りまとめられる予定である。

<基礎的なデータ・付加価値のあるデータの例>

基礎的なデータとしてオープン化が望ましい (*)			B2B取引等において適切なコスト負担・利益分配を 考慮することが望ましい
静的	時刻	駅時刻表(通常)	より付加価値の高いデータ 高いサービスレベルでのデータ提供 等
静的	時刻	駅時刻表(臨時)	
静的	時刻	列車時刻表(通常)	
静的	時刻	列車時刻表(臨時)	
静的	料金	運賃	
静的	料金	特別料金等	
静的	車両	両数(編成)	
静的	車両	ドア数	
静的	車両	配席・優先席	
静的	車両	特定車両位置	
静的	駅	名称	
静的	駅	緯度経度	
静的	駅	構内図	
静的	駅	施設情報	
静的	駅	バリアフリー情報	
静的	路線	路線図・系統	
静的	路線	緯度経度	
静的	統計	乗降者数	
動的		運行情報	
動的		在線情報	
動的		混雑情報	

(*) オープン化が望ましい基礎的なデータにおいても、データ整備・提供に係るコストが大きいデータについては、B2B取引等において適切なコスト負担・利益分配を考慮する必要がある

⁵³ 出典:公共交通分野におけるオープンデータ推進に関する検討会(平成 29 年 3 月～)
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/sosei_jouhouka_tk1_000008.html

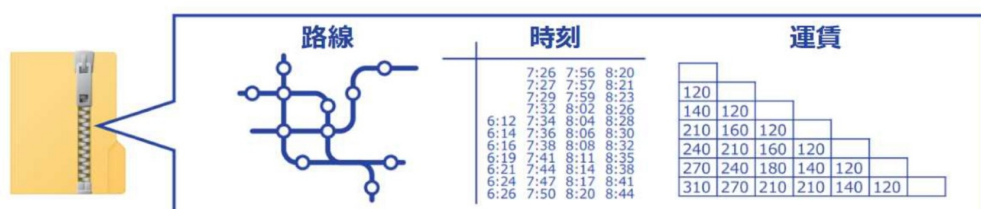
2) バス情報の標準化

バスに関する情報には、経路検索に必要な時刻表や運行経路等の「静的情報」と、遅延情報や位置情報などリアルタイムで変動する「動的情報」がある。これらの情報について、国土交通省において平成28年から標準化の検討が行われ、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットとして「標準的なバス情報フォーマット」が定められ、仕様書やガイドライン等が公表されている⁵⁴。

標準的なバス情報フォーマットでは、静的情報の「GTFS-JP」と動的情報の「GTFS リアルタイム」の2種類のフォーマットを包含している。いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特徴がある。

<「標準的なバス情報フォーマット」の構成>

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。



情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報等

いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

<標準的なバスフォーマットの活用例⁵⁵>

宇野自動車：日本初の標準的なフォーマットによるオープンデータ配信

両備グループ：商用バスロケとして日本初の標準的なフォーマットによるオープンデータ



⁵⁴ 出典:経路検索の充実とバスロケデータの利活用 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000067.html

⁵⁵ 出典:トラフィックブレイン 太田恒平「岡山の公共交通はマーケティングで改善できる」より作成 https://trans-market.jimdofree.com/app/download/14159227829/20181210_transmarket_startup_okayama_ota.pdf

3) 公共交通の混雑情報表示のガイドライン策定

公共交通機関の混雑緩和・利用分散により、公共交通の安心利用と感染拡大予防の両立を図る観点から、公共交通機関における混雑緩和・利用分散のためのリアルタイム混雑情報提供に関して、システムのモデル構築、混雑情報の表示の標準化、データ活用のあり方等について検討を行い、国土交通省総合政策局において令和2年10月に「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン(バス編)」を取りまとめている⁵⁶。

ガイドラインでは、バス利用者の利便性の観点から以下に示す混雑情報のあり方について、これまで事業者ごとに計測方法や表示方法が異なっていた状況に対して、一定のルールを示すものとなっている。

<混雑情報の表示のあり方>

5 類型	4 類型	3 類型	車内状況	乗車人員の目安	参考値※
空席多い (MANY_SEATS_AVAILABLE)	空席あり	空席あり	座席が半分以下埋まっている	座席定員の半分	11名
空席少ない (FEW_SEATS_AVAILABLE)			座席が半分を超えて埋まっている		
やや混雑/ 立ち客少ない (STANDING_ROOM_ONLY)	やや混雑/ 立ち客少ない	やや混雑/ 立ち客あり	座席が全て埋まり、 座席側のつり革・手すりが 半分以下利用されている	座席定員 + つり革・縦型スタン ションポール数の半分	32名
混雑/ 立ち客多い (CRUSHED_STANDING_ROOM_ONLY)	混雑/ 立ち客多い		座席が全て埋まり、 座席側のつり革・手すりが 半分を超えて利用されている		
かなり混雑 (FULL)	かなり混雑	混雑	座席側のつり革・手すりが 埋まり、通路の中央部分が 立席として利用されている	座席定員 + つり革・縦型スタン ションポール数	42名

※参考値については、定員81名(座席22名+立席58名+乗務員1名) つり革10個、縦型スタンションポール10本の車両の場合の想定であり、**実際は車両毎に車内状況に応じた適切な値(人数)を設定する。**
 ※()内の記載は、GTFS-RTにおけるOccupancyStatusの現時点で該当する値

なお、バス車内の混雑情報提供に必要となる各バス停での乗降客数の計測方法としては、

- ・乗客の乗り降りカメラで計測する方法
- ・車内をカメラで撮影し、画像解析により車内の乗客をカウントする方法
- ・赤外線センサーやICカード等の運賃精算システムとの併用などによる取得

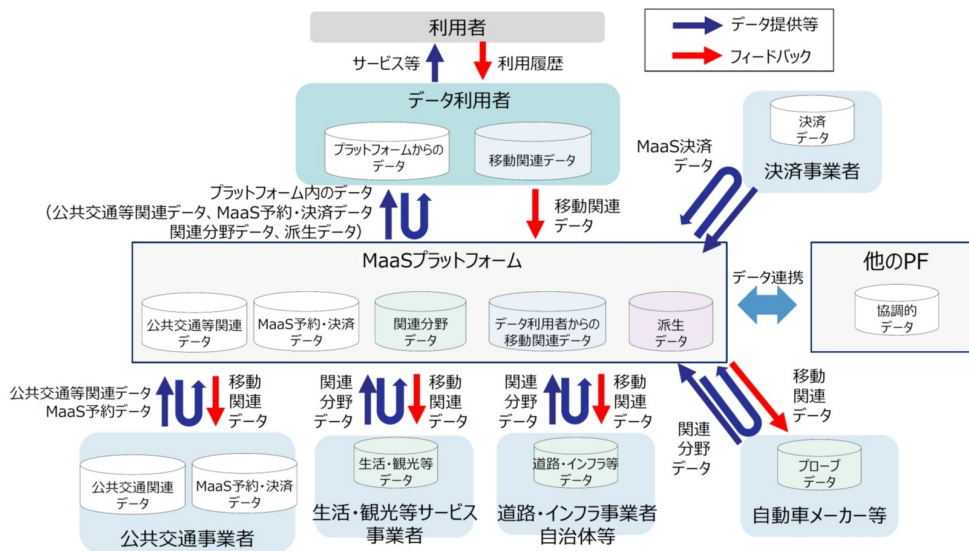
などが考えられる。

⁵⁶ 出典:公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたあり方検討会(令和2年7~9月)
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000135.html

4) MaaSにおけるデータ連携

地域や観光地において公共交通機関の活性化に資する新たなサービスとしてMaaSの取組が各地で始まっている中、MaaSに関連する様々なプレイヤーがデータ連携を円滑に行うための環境整備として、連携するデータの範囲やそのルール、データの形式等について整理し、国土交通省において令和2年3月に「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」として取りまとめている⁵⁷。

<MaaSにおけるデータ連携（イメージ）>



<公共交通等関連データ（バス）>

分類	データ項目	概要	備考
静的データ	・事業者情報	事業者の法人番号、名称、URL、電話番号、問い合わせ先等の事業者に関する情報	◎
	・停留所・標柱情報（バス停情報）	バス停の名称や位置（緯度・経度）、バス停番号、バス停に関連する運行路線、運行系統、車椅子情報など、バス停に関連する情報	◎
	・バリアフリー情報	バス停・車両のバリアフリー設備の設置有無、設置状況、設置位置等の情報	◎
	・バス時刻表	バス毎のバス停及び標柱への到着時刻と出発時刻、平日・土曜・日祝区分と、運行路線・系統、目的地名に関連する情報	◎
	・停留所・標柱時刻表（バス停時刻表）	バス停・標柱毎の到着時刻と出発時刻、通過順位、平日・土曜・日祝区分、運行路線・系統、目的地名に関連する情報	◎
	・運行間隔情報	（定められた時刻表がなく、一定間隔で運行する場合）開始時刻、終了時刻、運行間隔等に関連する情報	◎
	・バス路線情報	運行路線・系統名と、停車バス停（停留所・標柱）等に関連する情報	◎
	・運行区分・運行日情報	平日、休日等の運行区分や、運行日に関連する情報	◎
	・運賃属性情報	運賃、支払タイミング、乗換等の運賃属性に関連する情報	◎
	・運賃情報	出発地から目的地までの運賃（大人/子供区分含む）情報	◎
・車両情報	事業者が保有している車両の型式、最大乗車人数、車両数、座席数等の車両に関連する情報	○	
動的データ	・路線毎の使用車両情報	路線毎の使用している車両、車両のサイズ、決済手段の種類等に関連する情報	○
	・乗降者数情報	バス停（停留所・標柱）名、調査年等の過去の乗降者数に関連する情報	○
	・乗換情報	路線ごとの乗換駅、乗換の日安時間等の乗換に関連する情報	○
	・運行情報	運行情報の概要、影響（運休、迂回等）、原因（天候、事故等）、運行状態に関連する情報	◎
その他	・バスロケーション情報	運行するバス毎の車両の緯度・経度、接近情報、混雑度等のバスのロケーションに関連する情報	○
	・ルート最新情報（出発/到着予測情報）	バス毎のバス停（停留所・標柱）への到着予測時刻、出発予測時刻、通過予測時刻、遅延情報等の最新情報	○
	・リアルタイム混雑情報	バス毎の乗車率・空席率等のバスの混雑度に関連する情報	○
その他	・作成日時	当該情報を作成した日時	※
	・作成者	当該情報を作成した者	※
	・改正情報	静的データの改正情報及び改正予告情報や、上記データの内容や項目、形式の変更等に関する情報	※

※紐づくデータ項目の区分に基づく

⁵⁷ 出典:MaaS 関連データ検討会（令和元年9月～令和2年3月） https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000117.html

5) 屋内測位環境・地図データの整備・オープン化による屋内ナビゲーション

高齢者・障害者を含む誰もが、屋内・屋外を問わずシームレスに目的地へ円滑に移動できるためには、とくに測位衛星の信号が届かない屋内における高精度な測位環境の構築や屋内地図の整備により、屋内外のシームレスなナビゲーションが必要である。

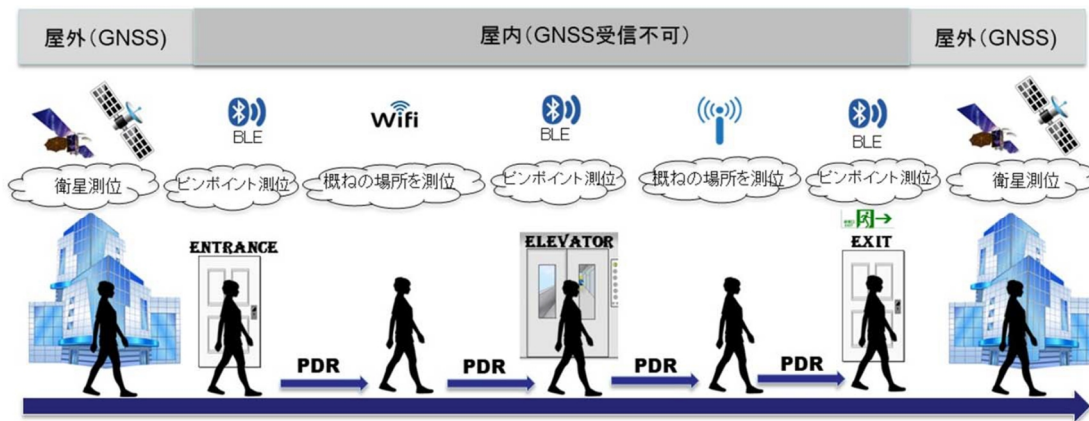
国土交通省・国土地理院では実証実験等を通じた検討を進めており、その成果を

- ・階層別屋内地理空間情報データ仕様書
- ・屋内測位のための BLE ビーコン設置に関するガイドライン
- ・位置情報基盤を構成するパブリックタグ情報共有のための標準仕様

等としてとりまとめられている⁵⁸。

また、実証実験に伴い整備された屋内地図データ(東京駅、新宿駅、新横浜駅、成田国際空港等)については G 空間情報センターにおいて公開されている。

<ハイブリッドによる屋内外シームレスな測位環境の構築(イメージ)>



<階層別屋内地理空間情報データにおける主なデータ項目>

<地物データ(地物用図形データ)の一例>

項目	概要
施設	施設の概要を示すもの
固定設置物	柱、家具、自動販売機、障害物、植物(植栽)、壁、水面など移動の障害となる固定された設置物の範囲を示すもの
視覚障害者誘導用ブロック点状ブロック	視覚障害者誘導用ブロックのうち点状(警告)ブロック等を点として取得するもの
視覚障害者誘導用ブロック線状ブロック	視覚障害者誘導用ブロックのうち線状(誘導)ブロック等を線として取得するもの。

<ネットワークデータ>

項目	概要
ネットワークノード	リンクの結節点(通路の交差点の中心、通路の行き止まり、エレベータ前、エレベータ籠の中央、エスカレータ前、階段前、トイレ前等)
ネットワークリンク	ノードを結ぶ線。経路を示す。

<POI(Point of Interest)データ>

項目	概要
設備POI	トイレ、ATM、インフォメーション、ランドマーク、ポスト、公衆電話、Wi-Fi、タクシー乗り場、喫煙所、搭乗ゲートなど、人が移動をする時の目印となる設備等の情報
占有者POI	“物理的な空間”を占有している店舗や事務所などの情報

<アンカーポイントデータ>

項目	概要
建物間接続点	異なる2つ以上の建物が隣接しており、通路などで人の通行が可能な場合、その建物の境界線上(建物の管理境界線上)に、他の建物への移動が可能な事を示すアンカーポイント“建物間接続点”に関する情報
階層間接続点	同一建物内で、上階と下階とが、階段、エスカレータ、エレベータ、スロープなどで接続され、移動が可能な事を示すアンカーポイント“階層間接続点”に関する情報

⁵⁸出典: 屋内電子地図等のオープンデータ化の取組 https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk1_000108.html

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」、「整備方針検討」、「事業計画」、「事業実施」、「管理運営」の5つの段階に分けて整理する。

交通拠点の整備にあたっては、事業目的や事業主体、施設の位置付け、運営方法等によって様々な整備手法が考えられる。このため、対象地域の交通課題やまちづくりの方針等を整理し、バスタプロジェクトが交通課題を解決する手法として適当であるか、地域のまちづくりの方針に沿うものであるかを確認することが必要である。

上記の整理・確認を踏まえた交通拠点の機能強化について、「構想」段階で計画の対象範囲や地域の概況整理を行うとともに事業の検討・議論を行う体制を構築し、「整備方針検討」段階では事業によって目指す姿を『整備方針』としてまとめる。「事業計画」段階では事業内容や事業実施体制、スケジュール等を具体化して『事業計画』を取りまとめ、「事業実施」段階では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。「管理運営」段階では施設の管理運営に加え、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、すべてを道路管理者が主体となって行うものではなく、国・都道府県・市区町村(ハイウェイ・バスタの場合は、これに加えて高速道路会社)をはじめとした関係者同士が連携し、適宜役割分担をしながら進めるものである。また、検討の流れは一般化したものであるため、地域の実情に応じて必要な事項は早い段階から着手することや、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を行うこと等も想定されるものである。

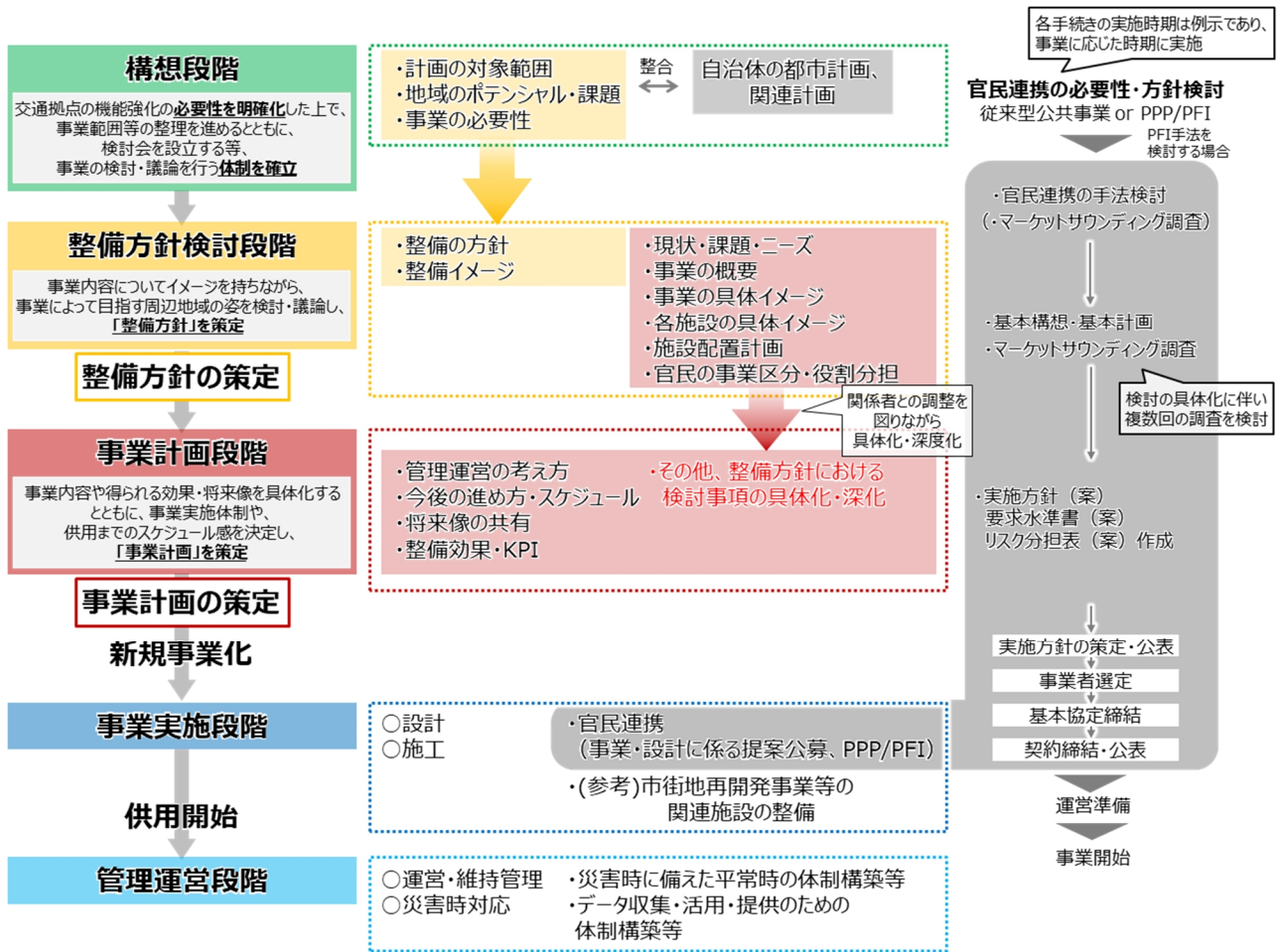


図 4-1 交通拠点の機能強化の進め方

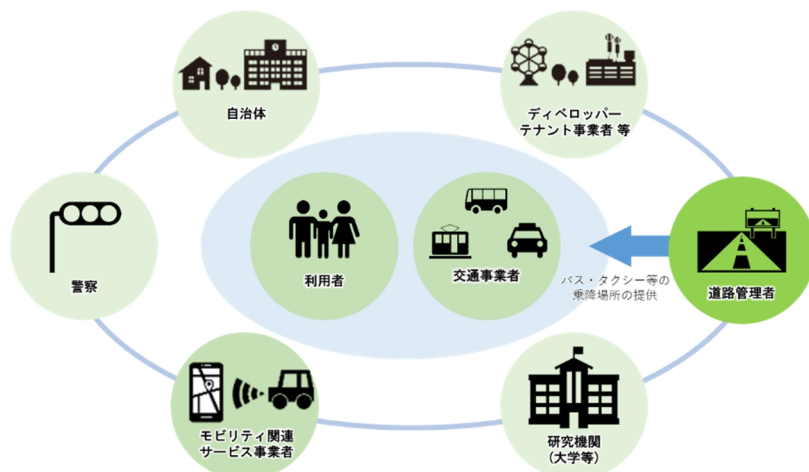


図 4-2 交通拠点における主な関係機関

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、事業において重点的に検討を行う対象範囲を整理するとともに、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する。また、今後の検討の具体化に向けて、自治体や交通事業者等を含む関係者との検討体制を構築する。

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、地域防災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。場合によっては、当該事業において検討を行う交通拠点の機能強化に関して、地域公共交通計画や地域防災計画等の関連計画へ新たに位置づけを行い、周辺まちづくりと一体的に事業を進めることが望ましい。

交通拠点の『整備方針』の検討に向けては、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、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」の整理を進める。これらを踏まえ、整備の方針を検討する前提として「事業の必要性」を明確化した上で、関係者との意見交換などを踏まえながら『整備方針』への掲載を目指す。

また、事業の構想段階から管理運営段階まで継続的に、国・都道府県・市区町村（ハイウェイ・バスタの場合は、これに加えて高速道路会社）の連携・役割分担、交通事業者及び警察との調整・協議、有識者や地元企業等の意見収集、周辺開発との調整等、多岐にわたる関係者との連携・協議が必要となる。検討初期段階から必要な関係者との意見交換を始め、関係者による公開の検討会を立ち上げる等、検討体制を構築する。

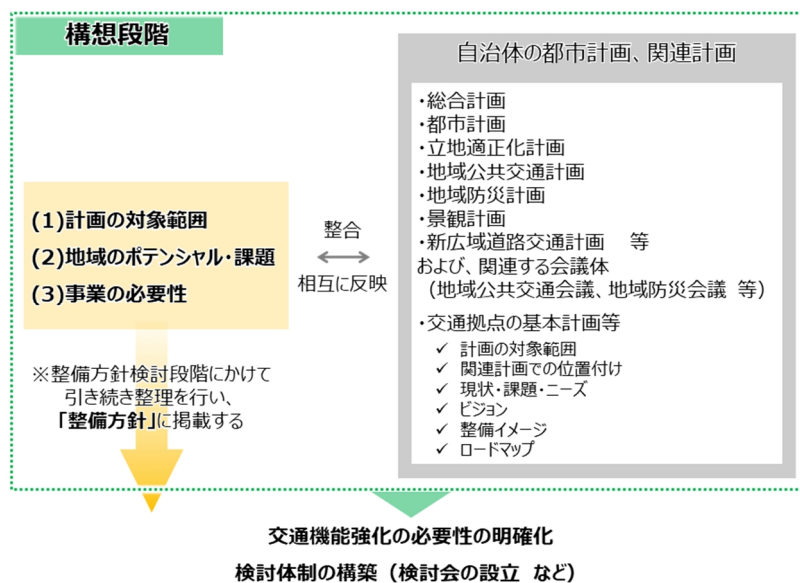
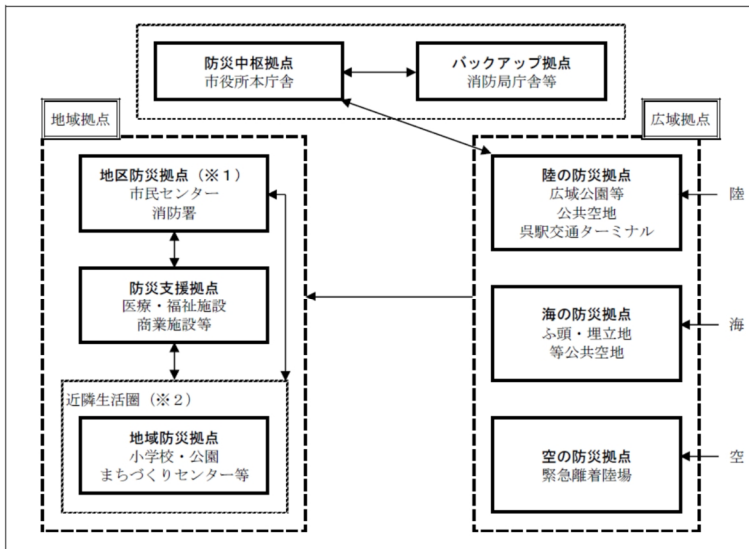


図 4-3 構想段階での検討項目と流れ

＜例＞ 地域防災計画への位置づけ【呉駅交通ターミナル整備（広島県） 関連計画】

【防災拠点等のイメージ図】



＜経緯＞

自治体(呉市)主導で地域防災計画への位置づけを実施

・呉駅周辺地域総合開発に関する懇談会からの提言(H31.3.27 呉市)
→災害時の一時的な避難場所や災害支援の活動拠点として利用できる「地域の防災拠点」とすることを明記

・呉駅周辺地域総合開発基本計画(R2.4.20 呉市)
→「呉駅周辺地域総合開発基本計画検討会」での議論を経て、地域防災計画に具体化することを明記

※道路管理者(国土交通省)もオブザーバーや委員として参加

※1 地区防災拠点：各地区の市民センターとする。ただし、中央地区は防災中核拠点がこれを兼ねるものとする。

※2 近隣生活圏：中央・吉浦・警固屋・阿賀・広・仁方・宮原・天応・昭和・郷原・下蒲刈・川尻・音戸・倉橋・蒲刈・安浦・豊浜・豊の各地区の生活圏とする。

呉市地域防災計画(共通編) 令和6年12月修正版 呉市防災会議

＜例＞ バス網効率化との連携【胡屋地区交通結節点整備検討（沖縄県） 関連計画】

■ 胡屋を都市間交流拠点とした場合の隣接市町村との連携イメージ



4-1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

本連携計画の基本的な方針
①バス網再構築計画(H17)の3方向のうち、当面は、バス交通活性化・再生に対する必要性・重要性が最も高いと考えられる、 国道58号沿線地域を中心にバス網再構築を推進する。
②当該地域の需要形態への適合を考慮して、 那覇市～沖縄市(コザ)間において基幹バスシステムの導入を図る。
国道58号を中心とした基幹バスシステムの基本的な実施方針
【基幹バス】 →主に国道58号の那覇市～沖縄市(コザ)間で展開。 →必要に応じて急行運行の導入を図り、モビリティの向上を図る。
【支線バス】 →コザ、普天間、伊佐、宇地泊を中心とした支線バスを構築。
【結節点】 →沖縄市の国道330号胡屋地区沿道まちづくりと連携した交通結節点を形成。 →普天間・伊佐・宇地泊については既存のバス停や道路空間等を活用。
【バス走行環境の確保】 →バスレーンの段階的拡充等の実施

那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画 令和4年3月改定版 沖縄県

(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。

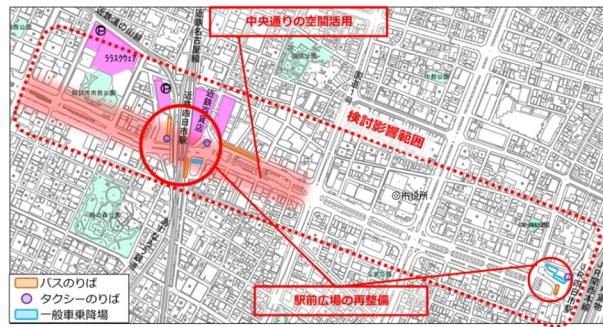
<留意点>

- ・ 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。
- ・ まちづくりや道路ネットワーク等を俯瞰し、周辺エリアと一体的に機能検討等を進めることが重要である。特に交通拠点の機能強化を検討すべき範囲を「計画の対象範囲」として設定するが、この後の検討においては、エリアとして一体的にまちづくりを進めるべき周辺の範囲を常に俯瞰して進める必要がある。
- ・ 高速バス等が乗り入れる場合、高規格道路までの一般道アクセスが非常に重要であることから、拠点間の所要時間の短縮等を確認することも重要である。

<例> 計画の対象範囲の設定【近鉄四日市駅バスターミナル整備（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

「(1)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視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。また、官民連携による管理運営を想定し、民間事業者にとっての事業性の視点からも整理する。必要に応じて、構想段階から官民連携導入可能性調査やマーケットサウンディングを実施することも有用である。

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。

【長崎駅前交通拠点整備検討（長崎県）】

ポテンシャル

- 豊富な観光資源(2つの世界遺産)
- 長崎駅周辺の開発
 - ・ JR長崎駅ビル(商業施設)、出島メッセ長崎(交流拠点施設)
 - ・ 長崎スタジアムシティ(サッカースタジアム、アリーナ、商業施設)
- 公共交通の要衝
 - ・ 西九州新幹線開業、電停・路線バス停・中長距離バスターミナルの集積

課題

- 長崎駅とバスターミナル、電停、バス停が離れている
- 国道の道路幅員が広く、「まち」と「駅側」が離れている
- 移動経路のバリアフリー化が不十分
- 国道202号の走行性低下
- 来訪者等が避難する受け入れ先の強化

【松山駅交通拠点機能強化検討（愛媛県）】

ポテンシャル

- 広域交通拠点がコンパクトにまとまった都市構造
- 松山駅と松山市駅の2大交通拠点が存在
- 松山外環状道路の整備による交通ネットワーク機能の拡充
- 中心市街地に観光・文化・教育・医療・商業などの都市機能が集積
- 道後温泉や松山城など年間100万人を超える観光資源が存在
- 松山空港のターミナル地域整備による受入環境の充実・強化

課題

- 市内中心部におけるバス停留所付近の混雑や自転車動線の交錯
- 駅前広場における公共交通の待合空間の不足や乗降場の分散
- 駅前広場における乗換え、乗継ぎの歩行者動線の分断
- 通過交通による駅前交差点の混雑
- 大手町通りや国道などの周辺道路における交通阻害による速度低下
- 来訪者や地域住民が交流できる広場空間や防災機能の不足

(3) 事業の必要性

「(2) 地域のポテンシャル・課題」や関連計画の整理を踏まえ、交通拠点の機能強化の必要性を明確化する。交通拠点の機能強化は、「交通機能」だけではなく「防災機能」や「交流等機能」の多様な機能を実現・強化し、ひいては道路ネットワークとしての機能強化を目指す事業であるため、これを踏まえ、以下に示す視点から事業の必要性の明確化を行う。

① 道路ネットワーク、交通の視点

第3章までに示した通り、従来の道路整備だけではなく交通拠点(ノード)の整備・機能強化を行うことで、道路ネットワークの機能を最大限発現することを目指す取り組みであることから、道路ネットワークの視点から必要性を整理することが重要である。広域的な道路ネットワーク、及び周辺道路における交通課題等を踏まえて、事業の前提となる「道路事業としての必要性」を整理する。

また、道路ネットワークのみならず、バス路線網・鉄道網等を含む交通網や、それらの乗降や滞留、接続、更には新たなモビリティの導入、マネジメントの高度化等の視点からも事業の必要性を整理する。

② 防災、交流等の視点

地域の実情や、自治体の関連計画、及び「(2) 地域のポテンシャル・課題」において整理した内容を踏まえ、防災や交流等の視点からも交通拠点の機能強化の必要性を整理する。

防災の視点では、災害時における道路交通ネットワークの機能維持や、関連計画を踏まえた防災機能の強化等の視点から必要性を整理する。

交流等の視点では、交通拠点が地域の拠点にもなり得る点を踏まえて、賑わい創出や良好な景観形成等の視点で、関連計画やまちづくりと整合・連携を図りながら必要性を整理する。

<留意点>

- ・ 「(2) 地域のポテンシャル・課題」と同様に、道路ネットワークや交通網は現況のみならず、将来見通しも踏まえて整理する必要がある。
- ・ 事業の必要性は、次の整備方針検討段階において「(1) 整備の方針」を整理する際の前提となるものであり、その後の事業の具体化・実現にあたっての拠り所とすべきものであることから、丁寧かつ明確に整理する必要がある。

<例> 道路ネットワークや交通網の整理【名護市総合交通ターミナル検討（沖縄県）】



事業中・調査中の道路ネットワーク整備と併せ、「みち」「うみ」「まち」の近接性を生かした交通拠点整備により、高速バス・高速船による広域移動と、路線バス・各種二次交通による地域内移動が接続し、北部地域の回遊性向上を図る。

4-2 整備方針検討段階

「整備方針検討」段階では、『整備方針』を作成する。その際には、構想段階から整理を進めている地域のポテンシャル・課題や事業の必要性等を踏まえ、交通拠点の機能強化の方向性を整理し、交通拠点の機能強化に係る事業内容や官民の役割分担などについて具体化を進めるとともに、主体となる関係者との間で調整・確認する。

整備方針検討段階では、構想段階で検討を進めた「(1)計画の対象範囲」や「(2)地域のポテンシャル・課題」、「(3)事業の必要性」を踏まえて交通拠点の「整備の方針」や「整備イメージ」を整理し、『整備方針』を策定するとともに、交通拠点の整備の内容を具体化する。

『整備方針』の策定に向けて、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。この段階では、計画の対象範囲における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。

また、事業の具体化に向けては、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する。これらは『事業計画』への掲載を目指し、整備方針検討段階から事業計画段階にかけて、関係者との調整・協議を重ねて具体化を進めるものである。

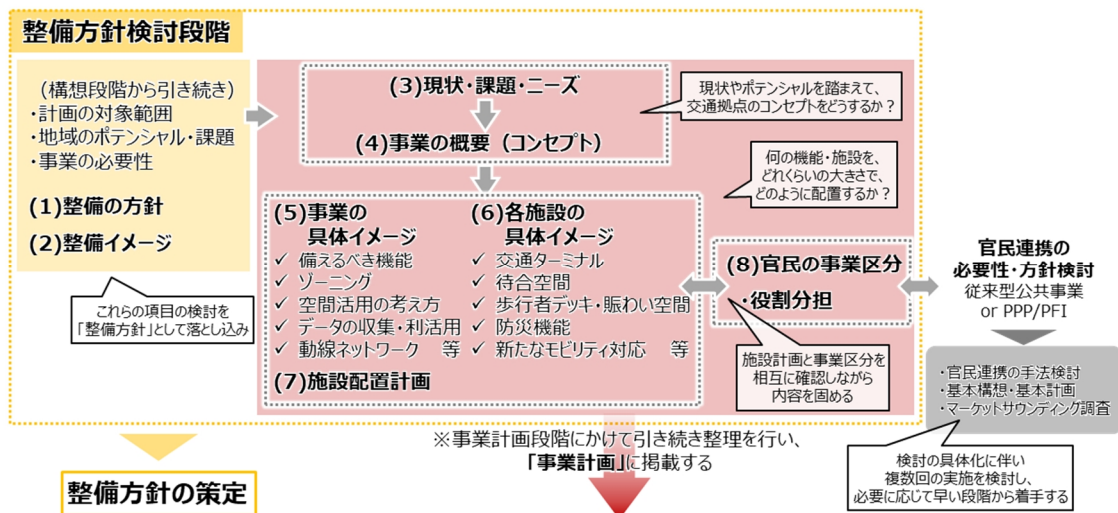


図 4-4 整備方針検討段階での検討項目と流れ

(1) 整備の方針

構想段階における「(2)地域のポテンシャル・課題」や「(3)事業の必要性」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・課題や事業の必要性、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・課題や事業の必要性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>

- ・ 整備の方向性を整理するにあたり、自治体等の関係者間で役割分担を確認し、その上で道路管理者として取り組む内容を明確化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【近鉄四日市駅バスターミナル整備（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

(2) 整備イメージ

① 将来像の共有

「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

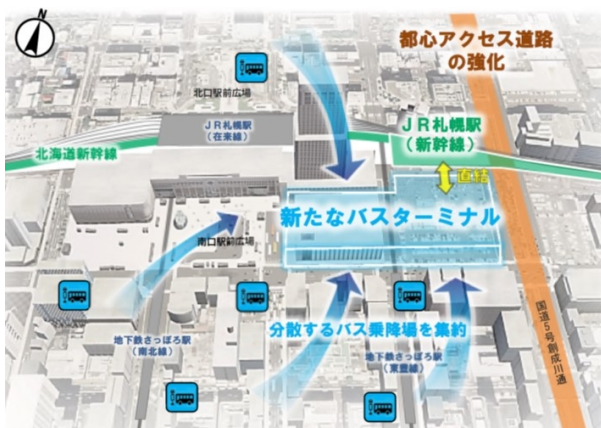
将来像について住民を含め広く関係者で共有することにより、関係者の一体感を醸成し、以降の計画検討を円滑化することが期待される。

<留意点>

- ・ 整備方針検討段階で、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

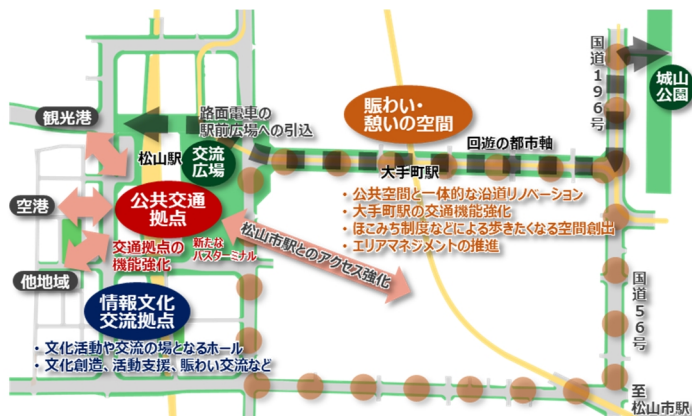
【札幌駅交通ターミナル整備（北海道）】



【呉駅交通ターミナル整備（広島県）】



【松山駅交通拠点機能強化検討（愛媛県）】



【名護市総合交通ターミナル検討（沖縄県）】



(3) 現状・課題・ニーズ

整備方針検討段階から事業計画段階にかけては、構想段階における「(2) 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 交通実態・ニーズ等の把握

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
- ・ 周辺道路の混雑や交通事故発生の可能性
- ・ 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

について現状や課題を把握する。

② 調査の実施

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。

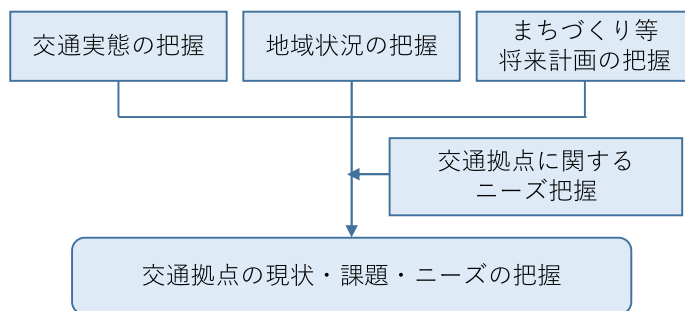


図 4-5 現状・課題・ニーズの把握のフロー

<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。

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"> ・通勤、通学流動(国勢調査) ・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)
鉄道駅利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・駅乗降客数(各交通事業者) ・駅端末交通手段分担率(大都市交通センサス) ・鉄道駅間流動量(大都市交通センサス)
バス停利用者数	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停乗降客数(各交通事業者) ・バス停間流動量(大都市交通センサス)
道路構造・交通状況	<ul style="list-style-type: none"> ・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) ・道路幅員、勾配、段差(道路管理台帳、現地調査) ・路上駐車、放置自転車の状況(現地調査)

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

<例> 現状・課題・ニーズ

地域	バスタ神戸三宮(兵庫県)	追浜駅交通ターミナル整備(神奈川県)
項目	<p><現状></p> <ul style="list-style-type: none"> ○関西の交通拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・関西の交通のカナメとして機能 ○高速バス交通の要衝 <ul style="list-style-type: none"> ・高速バスにおいて、西日本のゲートウェイとして機能 <p><課題・ニーズ></p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通結節点としての課題 <ul style="list-style-type: none"> ・駅や中・長距離バス停が分散し相互利用の利便性が低い ・円滑な歩行空間が確保できていない ・待合空間が不十分 ○まちや道路交通の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・まちの機能更新が進んでいない ・一部の交差点で混雑が発生 ○防災における課題 <ul style="list-style-type: none"> ・退避空間の整備が不十分 ・災害時の一時滞在施設が不足 	<p><現状・課題></p> <ul style="list-style-type: none"> ○道路・鉄道網の現況 <ul style="list-style-type: none"> ・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 ○駅周辺の施設立地状況 <ul style="list-style-type: none"> ・海側に大規模工場、駅の北側に高校3校が立地 ○スポーツタウン <ul style="list-style-type: none"> ・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 ○上位計画・関連計画 ○周辺事業 <ul style="list-style-type: none"> ・東京湾岸道路(国道357号)、追浜駅前交差点改良事業(国道16号)、市道追浜夏島線・鷹取川、追浜駅前第2街区第一種市街地再開発事業 ○交通・まちづくりに関する現況と課題 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前交差点の交通阻害・事故発生 ・駅前広場の歩車錯綜 ・バス・タクシー乗降場が分散 ・歩行者デッキ上の階段 等 ○防災に関する現況と課題 <ul style="list-style-type: none"> ・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

(4) 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。

① 対象範囲

ここでは、事業計画を具体的に検討する上で対象とすべき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。

② 検討の視点

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、道路の脱炭素化等が考えられる。なお、地域特性についても留意が必要である。

<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【バスタ神戸三宮（兵庫県）】

○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。

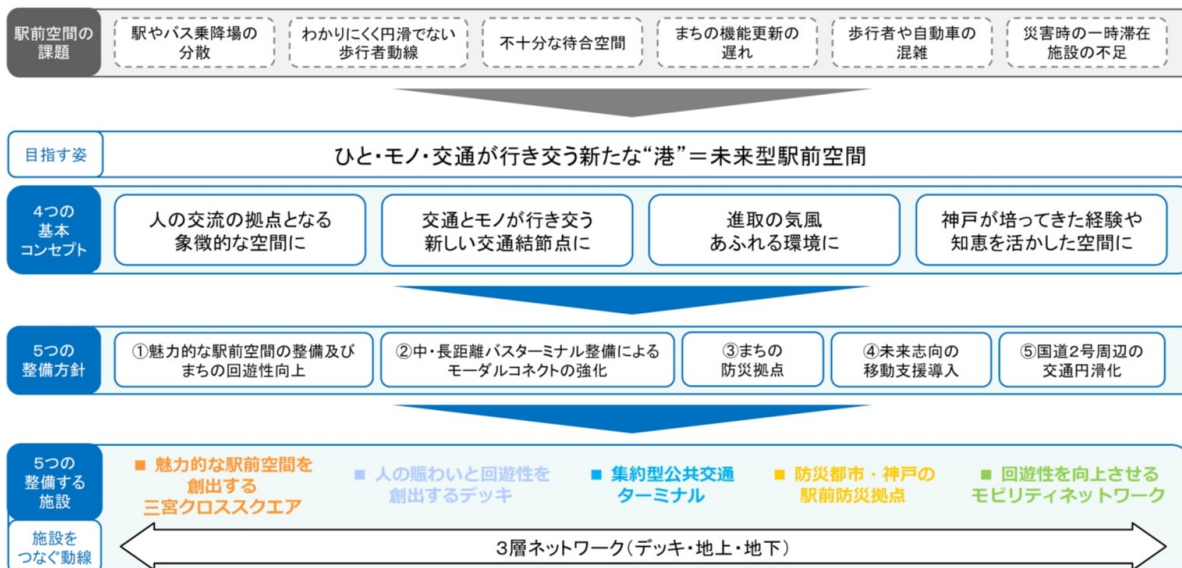


出典) 神戸三宮「えき+まち空間」基本計画(H30.9)をもとに作成

○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



(5) 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。交通拠点に備えるべき機能や交通ターミナルに乗り入れる車両、交通拠点を整備する際のゾーニング、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。

1) 備えるべき機能、交通ターミナルに乗り入れる車両

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。交通機能に関しては、交通ターミナルに乗り入れる車両(特定車両停留施設においては特定車両)を検討する。

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、第3章に示した「交通拠点に求められる機能」を参照して当該交通拠点が備えるべき機能を整理するとともに、交通ターミナルに乗り入れる車両を検討する。

②留意点

<備えるべき機能>

- ・ 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「2)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。
- ・ 事業の検討対象範囲内に全ての機能を持たせることだけでなく、場合によっては周辺の空間との機能分担を行い、周辺エリア全体で必要な機能を満たす等、柔軟に検討する。

<交通ターミナルに乗り入れる車両>

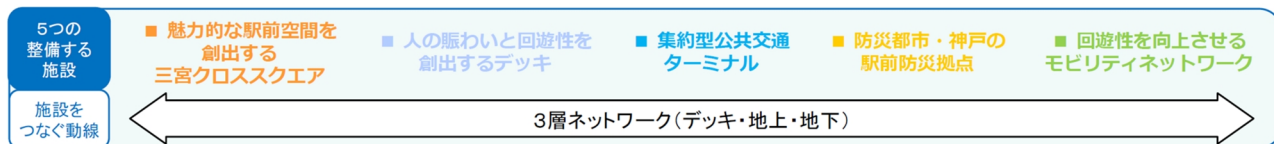
- ・ 交通ターミナルに乗り入れる車両(特定車両停留施設においては特定車両)の検討にあたっては、乗り入れが想定される交通事業者や自治体の他、観光関連事業者やイベント事業者等、地域の特性に応じた多様な関係者の意見を取り入れることが望ましい。そのため、交通拠点の機能強化に関する検討会や、地域公共交通会議又は法定協議会等の関連する会議の場を活用し、地域の実情に応じた整理・議論を十分に行う。
- ・ 検討対象範囲周辺の一般車乗降場や駐車場の需要も考慮し、その要否と配置を検討する。特に、交通ターミナルの一部を特定車両停留施設として整備する場合は、特定車両停留施設と一般車乗降場、駐車場等の機能配置について、後述する「2)ゾーニング」と併せて検討する。
- ・ なお、特定車両停留施設に関する道路法に基づく具体の手続き(都道府県公安委員会への意見聴取、車両の種類指定等)は事業化後に実施することとなる(「4-4 事業実施段階」参照)

が、施設規模等にも影響するためこの段階から検討に着手し、関係者との意見交換や協議を重ね合意形成を図る必要がある。

<例> 備えるべき機能

○バスタ神戸三宮(兵庫県)

新たに整備する施設を列挙し、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

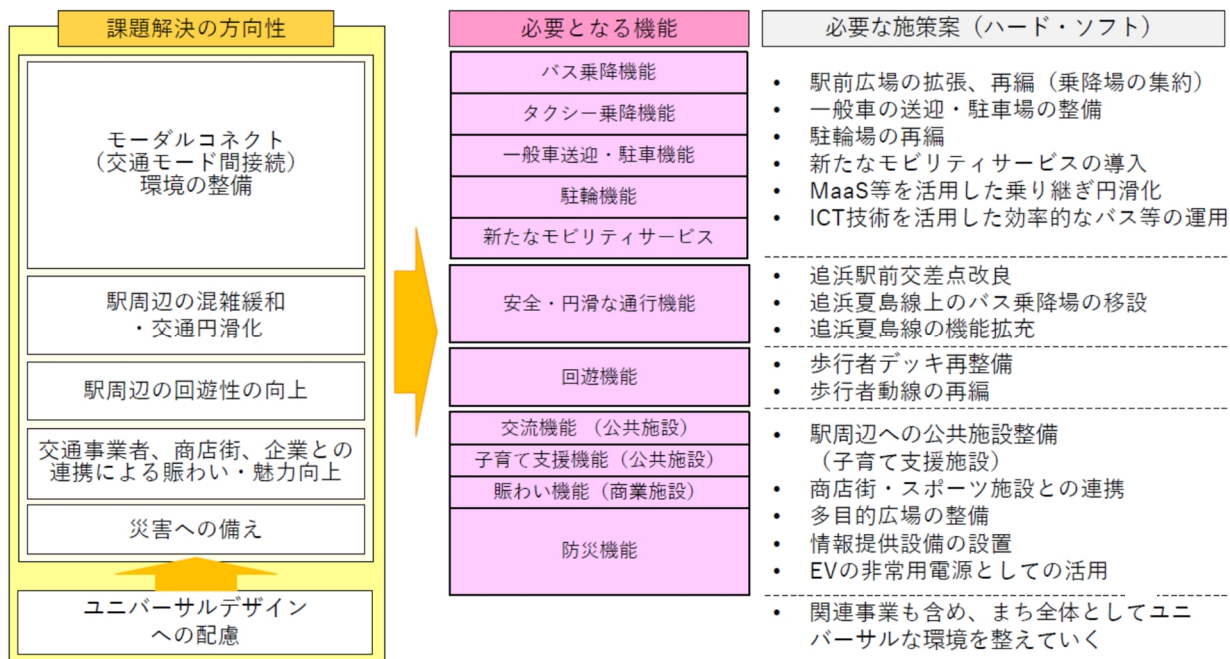
- 三宮クロススクエアで災害情報や公共交通機関の運行情報等を提供
- 再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新バスターミナルに鉄道の代替輸送機能等を整備

(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

○追浜駅交通ターミナル整備(神奈川県)

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まかな空間(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アの強化
- 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
- 将来の道路区域
- 特定車両停留施設(道路区域)として設定する範囲

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。
- ・ 交通ターミナル及びその周辺へのテナント配置を検討している場合は、荷捌きスペースの需要が新たに生じ得ることに留意し、その必要性や動線、配置(特定車両停留施設の内外)を検討する。
- ・ 特に、交通ターミナルの一部を特定車両停留施設として整備する場合、周辺の開発計画や道路改良計画、用地の制約を整理した上で、後述する「(4)動線ネットワーク」や「(6)各施設の具体イメージ」、「(7)施設配置計画」の項目を踏まえながら区域を設定する。また、安全性や円滑性、利用者の分かりやすさ等を考慮し、一般車両と特定車両の動線を適切に分離できるよう区域設定を行うことが望ましい。

3) 空間活用の考え方

交通拠点の整備に際して、周辺道路も含めた立体的な空間を対象として、空間の確保・活用を検討する。その際、道路空間の立体活用も含め、各種制度を活用する。

① 概要

交通拠点では、限られた空間を高度に有効活用することが求められるため、道路の上下空間を含めた空間全体の活用の考え方を整理する必要がある。

その際、周辺の公共交通機関や民間事業者等との空間の共有や機能の連携、動線の連続性の観点も踏まえ、周辺の民間開発と一体となった空間活用の考え方を整理するものとする。

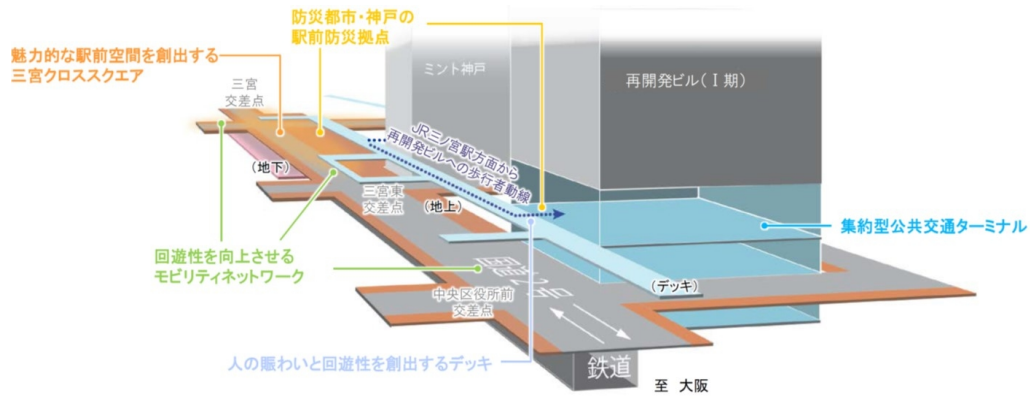
なお、交通モード間の接続強化の観点から、各交通モードの拠点の配置を具体的に整理することが求められる。

② 留意点

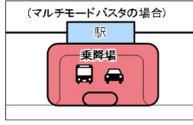
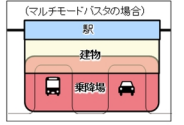




- ・ 限られた空間での機能性向上が求められるため、道路を平面的に捉えるだけでなく、道路の上下方向も含めて立体的に捉えた上で検討する。検討した結果は、備えるべき機能や施設、ゾーニング等と整合させる形で立体的に図示する。
- ・ 立体的な空間活用の考え方の検討においては、立体的な空間の整備や権利に係るスキームを念頭に整理する。例えば、建物の一部分に道路を設ける道路一体建物や立体道路、それらを可能とする一つのツールであり財産権を規定する区分地上権・共有持分など、法令で定められた手法を活用することも視野に入れる。

〈例〉空間活用の考え方

○バス停神戸三宮(兵庫県)



〈参考〉施設配置の形態(イメージ)

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	・施設を平面的に整備	・施設上空の一部に人工地盤や建物を整備	・施設全体を周辺の建物と一体的に整備
	(平面イメージ) (マルチモード/バスタの場合) 	(平面イメージ) (マルチモード/バスタの場合) 	(平面イメージ) (マルチモード/バスタの場合) 
	(断面イメージ) (マルチモード/バスタの場合) 	(断面イメージ) (マルチモード/バスタの場合) 	(断面イメージ) (マルチモード/バスタの場合) 

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。
- ・ 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。
- ・ 歩行者、及び車両の動線ネットワークの検討は、後述する「(6)各施設の具体イメージ」において具体的な施設規模や配置を検討する際の根拠となるものであり、誰もが利用しやすい交通拠点を目指す上で非常に重要である。歩行者、車両の双方の使いやすさに十分に配慮し、また新たなモビリティの乗り入れ等も想定しながら、交通拠点の検討初期段階から柔軟な発想も取り入れながら検討・整理する。

<歩行者動線ネットワーク>

- ・ 歩行者動線ネットワークを検討する際には、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。
- ・ 鉄道駅の改札や一般車乗降場等、往来が考えられる周辺施設を含めて主要な動線を洗い出し、シームレスな動線となるよう検討する。
- ・ 広範囲の移動や上下移動が極力生じないよう配慮するなど歩行者動線のバリアフリー化に留意する。バリアフリー動線の検討にあたっては、早期の段階から障がい者団体等と意見交換を行うなど当事者参画により検討を進める。

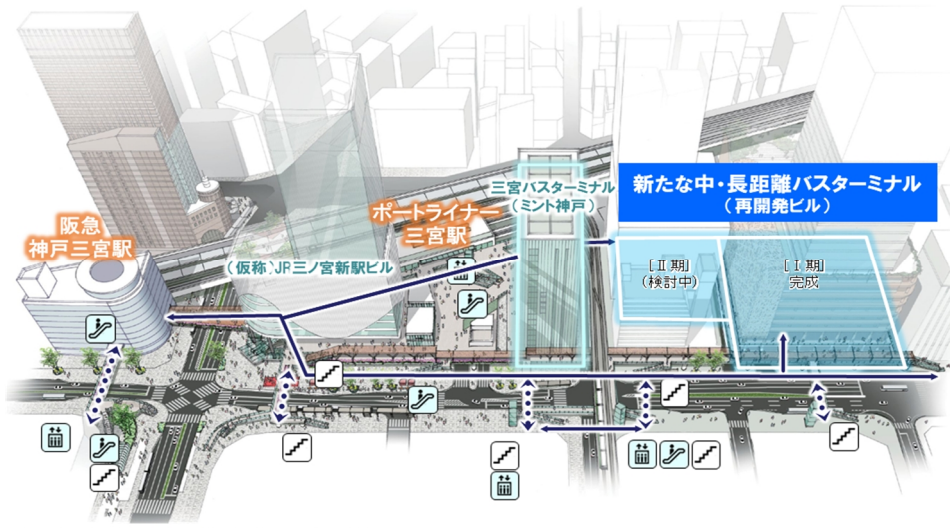
<車両動線ネットワーク>

- ・ 車両の動線ネットワークの検討にあたっては、車両の種類・サイズごとに整理し、安全性や利用者の分かりやすさを考慮した動線分離を検討する。また、各車両のバースへの正着のしやすさや、バースから前面道路までの動線のスムーズさ、更には自動運転車両の乗り入れを想定する場合の動線の配慮等、各車両がスムーズに停留・走行できる動線を検討する。
- ・ 交通ターミナルに乗り入れるバス等の速達性・定時性を確保できるよう動線ネットワークを検討する。周辺バス停の集約を検討する場合は、速達性や定時性、利用者の利便性が著しく低下することがないよう、動線を検討した上で判断する。

<例> 動線ネットワーク

○バス神戸三宮(兵庫県)

■ 新たな中・長距離バスターミナル周辺における歩行者デッキと動線



※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。

乗換・回遊動線

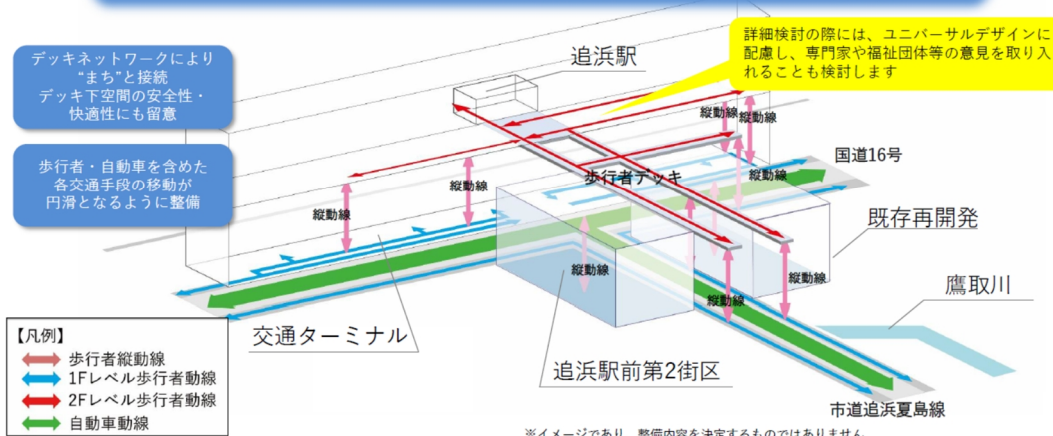
- デッキを中心として、「交通施設」同士をつなぐ動線
- ↔ デッキを中心として、道路で分断された南北をつなぐ動線

上下移動方法

- 階段
- エスカレーター
- エレベータ

○追浜駅交通ターミナル整備(神奈川県)

- コンセプト：①歩車動線を階層的に分離し、安全かつ快適な空間を確保
②えき・まち・みち・水辺の回遊性を向上し、滞在したくなる空間を確保



※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。

- 【凡例】
- 歩行者縦動線
 - 1Fレベル歩行者動線
 - 2Fレベル歩行者動線
 - 自動車動線

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交通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。

(6) 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、維持管理費、大規模修繕費を算定する。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に加え、維持管理費や大規模修繕費も踏まえて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。事業費、維持管理費、大規模修繕費は、整備方針検討段階から事業計画段階にかけて、検討の深度化に合わせ都度試算を行う。

維持管理費や大規模修繕費に関しては、施設ごとに更新時期が異なる点にも留意する。例えば、一般的な建築施設では、築後30年以上が経過すると大規模修繕や設備機器の更新等が必要な場合が多くなる。

加えて、交通拠点の機能強化にあたっては、まちの玄関口や交流拠点としてふさわしい場とするための外観・デザインや庇等の施設、周辺の景観への配慮等も含めて、まちづくりや周辺の再開発等と整合を図ることが必要となる。施設の具体イメージを検討する際にはこうした事業特性を踏まえた設計(各種デザイン設計や庇等)にも留意するとともに、必要となる事業費や維持管理費を想定の上、各主体の費用負担の考え方について整理・調整を進めておくことが重要である。

特に大屋根や大型モニター、運行情報提供設備、バス管制設備等の大規模な施設の設置を検討する場合は、事業費や維持管理費、大規模修繕費を試算し、その費用負担の考え方を整理した上で必要性を判断する必要がある。

なお、道路管理者が策定する「道路脱炭素化推進計画」において、太陽光発電設備やEV急速充電器、シェアモビリティの駐輪器具等の脱炭素化施設等が位置付けられている場合、これらの施設を道路区域内に設置することも可能となる。関係法令等の詳細は附属編3「No.9 交通拠点に脱炭素化に資する施設を設置したい」を参照し、適宜検討を行う。

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

<交通ターミナルの計画全般>

- ・ 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。一方で、空間的制約がある場合は、確保できる施設規模を踏まえて乗り入れる車両の範囲を地域で協議し、場合によっては周辺エリアも含めてニーズを満たしていくことも検討する。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、整備方針検討段階から事業計画段階にかけて概ね検討・調整しておく必要がある。
- ・ 交通ターミナルへの乗り入れ便、バース数とその配置、流出入口等のレイアウトは、自治体の方針や交通事業者、公共交通の利用者(住民、来街者等)のニーズを踏まえ、誰もが利用しやすい交通ターミナルとなるよう検討することが重要である。そのため、早期にレイアウト図(案)を関係者に提示し、複数回にわたり丁寧に調整・協議を重ねて合意形成を図ることが望ましい。調整・協議先となる関係者は、自治体や交通事業者等に加え、市街地再開発事業等と連携して整備する場合は再開発(準備)組合関係者、民間事業者による管理運営を想定している場合は民間事業者(マーケットサウンディング参加者)等多岐に渡るため、事業の特性に応じた必要な関係者を洗い出し、意見交換・協議を行う。
- ・ 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)
- ・ 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。
- ・ 交通ターミナルの出入口や周辺道路との接続、交差点の形状等に関しては、交差点容量の不足がバスの稼働台数の制約とならないよう早期に警察を交えた意見交換・協議を行うことが望ましい。

<歩行者動線>

- ・ 交通ターミナル内外における安全性確保のため、歩行者と車両の動線が交錯する箇所が生じないように配慮し、歩行者と車両の空間の階層分離や柵・段差等による物理的な分離を検討する。
- ・ 歩行者の動線では、交通ターミナル内外の考えられる歩行者動線を整理し、それぞれがシームレスな動線となるよう配慮する。その際、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。具体的には、以下のような視点での検討が考えられる。

- 鉄道駅の改札、一般車駐車場、駐輪場、その他周辺の主要施設等、交通ターミナル内外で往来が想定される主な歩行者動線に配慮する
- 交通ターミナル内で乗り継ぎが生じる場合の乗降場同士の歩行者動線に配慮する
- 交通ターミナル内の歩行者動線の需要量に応じて、十分な歩行・滞留空間を検討する
- 乗降場の配置にあたって、車椅子利用者等の利用に配慮する

<車両動線>

- ・ 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、バス・タクシー等の公共交通とその他一般車両への分かりやすさ等も考慮する。具体的には、以下のような視点での検討が考えられる。
 - 現況の交通実態(車両動線、歩行者動線等)を十分に把握する
 - 交通ターミナル内外における、バス・タクシー等の公共交通とその他一般車両の動線や流出入口を分離する等、安全性に配慮した配置とする
 - 各車両がバースに正着しやすい設計となるよう留意する
 - 特定車両停留施設として整備する交通ターミナルで、バス、タクシー等の従来の公共交通に加え、日本版・公共ライドシェアや送迎車両など多岐にわたる車両を交通ターミナルに乗り入れることとした場合には、これらの車両同士がターミナル内で輻輳しないよう、車両サイズや運行区分、運行形態等に応じて、動線や乗降場を分離する等安全性に配慮した配置とする
- ・ 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。

<案内表示>

- ・ 交通の円滑化と事故リスク低減のため、交通ターミナル内外において、歩行者やバス・タクシー等(特定車両)、その他一般車両等が、各々通行可能な空間や出入口を判断できるよう、標識や案内表示を分かりやすい位置に設置する。
- ・ 特定車両停留施設として整備し、多様な車両の停留を許可する場合には、停留できる車両の種類を認ターミナル内に掲示するなど、利用者に広く周知する。

<官民連携等>

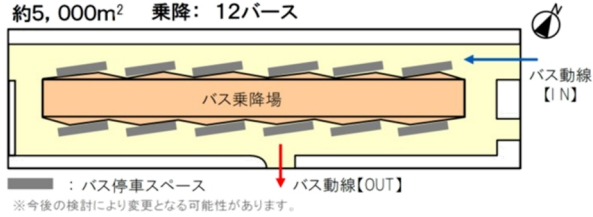
- ・ 官民連携による管理運営を見据えて、周辺開発計画や公共施設と一体で施設配置を検討する。
- ・ キッチンカーやシェアモビリティポートなどを交通ターミナル内又は付近に設置する場合には、停留を予定する交通事業者等を交えて計画段階から議論し、歩行者の車路への誤進入・はみ出し対策など安全対策を検討する。

<例> 交通ターミナル

○バスタ神戸三宮(兵庫県)

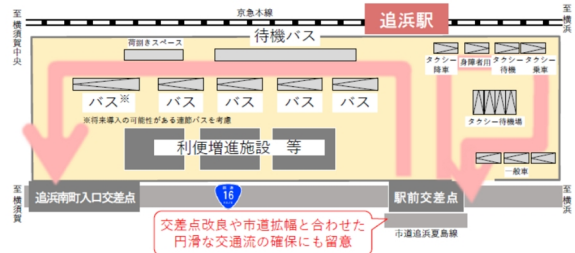
<Ⅱ期完成時>

約5,000m² 乗降: 12バス



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

○追浜駅交通ターミナル整備(神奈川県)



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

<例> 交通ターミナルレイアウト (案) の実走実験

○追浜駅交通ターミナル整備(神奈川県)

4-4. 実走実験

○令和6年3月に、交通ターミナルレイアウト(案)を日産自動車(株)追浜工場のテストコース【GRANDRIVE】をお借りして再現し、将来導入の可能性のある連節バスをテスト走行させ、**交通ターミナルの安全性・走行性等**を確認しました。
○併せて乗り場も再現し、**乗降性の問題やバス待ちの必要スペースなどの検証**も行いました。

【開催概要】

日程： 2025年3月8日(土) 8:00-17:00
場所： 日産自動車(株)追浜工場のテストコース【GRANDRIVE】
内容：
●**試乗実験**
・再現コースの試乗体験
・乗車時間及び待合空間等の評価
●**実走実験**
・再現コースの安全性、走行性等の検証
・ドライバーへのヒアリング調査

協力 日産自動車株式会社追浜工場
川崎鶴見臨港バス株式会社
京浜急行バス株式会社



社会実験に使用した連節バスと交通ターミナルの再現状況

【開催結果】

- 試乗実験の結果**
- ・再現したバス停前の空間から、参加者15名が30秒程度で問題なく連節バスに乗車できることが確認された。
 - ・バス待機列の快適性に関する評価では、「1m間隔の待機列に対する評価が高く、「1m間隔は広すぎると感じるが、80cm間隔は圧迫感がある」「90cm位が丁度良さそうな感じである」などの意見が得られた。
 - ・再現コース体験(連節バス及びコースの安全性)に関する評価では、連節バスの乗り込みやすさや発進時・転回時・停車時の安定性、全体を通した連節バスの乗り心地に対して、参加者の75%以上が満足している。
- 実走実験の結果**
- ・再現コースを連節バスで実走し、概ね問題ないことが確認されたが、連節バスとの離隔が狭い箇所などの改善が必要な箇所も確認された。
 - ・実験に参加されたドライバーへのヒアリングにより、今後の整備に向けた留意点を把握することが出来た。
 - 交通ターミナル内のバス停は、連節バスの車両特性から、駐車マスの後端の歩道境界を歩道側にセットバックした方がよい
 - 追浜南町入口交差点の信号機が、交通ターミナル上部空間の使い方により、交通ターミナルの出口から見えにくい場合、補助信号機の設置が必要である
 - 国道16号の中央線にバスの運転席から目視できるポストコーン等の目印が設置されると、交通ターミナル出口部の安全性が高まる

39

追浜駅交通結節点整備 事業計画(改定)(令和7年6月)より抜粋

○札幌駅交通ターミナル整備(北海道)

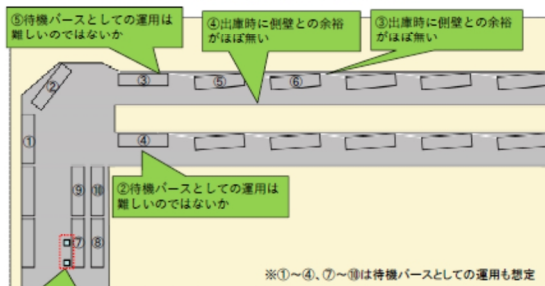
バス実走実験の概要

2) バス実走実験結果

■再開発の基本設計への反映を検討するご意見(参考)

【北5西2】

- ①(支障とならないが)可能であれば柱を移動して欲しい
- ②待機バスとしての運用ではなく、降車専用ではないか
- ③出庫時に側壁との余裕がほぼ無い
- ④出庫時に側壁との余裕がほぼ無い
- ⑤待機バスとしての運用ではなく、降車専用ではない



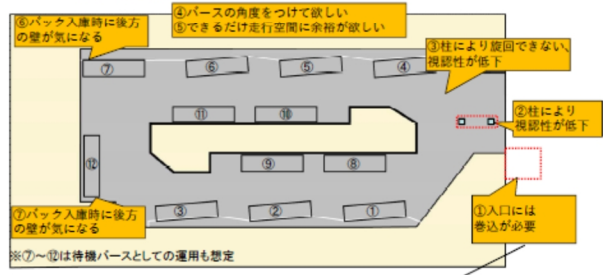
北5西2イメージ

■検証状況



【北5西1】

- ①入口には巻込みが必要
- ②柱により視認性が低下
- ③柱により旋回できない、視認性が低下
- ④バスの角度をつけて欲しい
- ⑤できるだけ走行空間に余裕が欲しい
- ⑥バック入庫時に後方の壁が気になる
- ⑦バック入庫時に後方の壁が気になる



北5西1イメージ



※イメージであり、整備内容を決定するものではない

2

第3回札幌駅交通ターミナル検討会(令和2年9月2日) 資料編②より抜粋

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。
- ・ 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「4) 防災機能」の項目と併せて検討する。

<バリアフリー、誰もが使いやすい施設の視点>

- ・ 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。設備の検討にあたっては、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」や「バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)」¹等を参考にするとともに、バリアフリー分野における ICT 活用の進展も考慮し、最新の事例も踏まえて検討するとよい(例:点字ブロックなどの既存インフラに、QR コード等の位置特定技術と音声案内等のユーザーインターフェースを組み合わせた移動支援を行う視覚障害者向けナビゲーションシステムなど)。
- ・ トイレやベンチ等は、先行事例も踏まえ回転率を考慮した上で、十分な数を確保することが望ましい。特にトイレに関しては、男性・女性それぞれの利用ニーズを踏まえた基数検討を行う必要がある。また、利用人数や乗り入れ路線の特性等を踏まえたサービス機能の充実を図ることが望ましい(例:夜行バスではパウダールームの要望が多い)。
- ・ 子育て世代の使いやすさに配慮し、子育て応援施設(ベビーコーナー等)の必要性やその配置を検討する。なお、サービスエリアや「道の駅」では、24 時間利用可能なベビーコーナーの設置やおむつのばら売り等が標準的に整備されている他、子供用トイレやキッズスペース等の先進事例の整備・共有も進んでいることから、このような事例を参照して検討するとよい。

<官民連携の視点>

¹ 出典:バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編) https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

- ・ 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。
- ・ 待合空間の全部または一部を道路区域内に整備・管理することを想定する場合は、当該施設の道路区域への設置可否や周辺施設との役割分担等も含め、関係機関と調整しておくことが望ましい。

<例> 待合空間

○バスタ神戸三宮(兵庫県)



<乗降空間>

<待合空間(2・3階吹抜け)>

○呉駅交通ターミナル整備(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 ・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) ・チケット売り場窓口 ・券売機(Paspyチャージ機能) など
付帯	・物販・飲食 など



<内装パース(2F 待合)>



天井・真上り天井から採光設備を工夫した天井によるフロムテードへ

別アングル

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、必要に応じて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するなど、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も計画する。

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

<歩行者デッキ>

- ・ 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、周辺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。
- ・ 歩行者デッキの計画にあたっては、日常管理や将来の修繕等を見据え、適切に維持管理が可能な規模や面積を十分に検討する必要がある。

<賑わい空間>

- ・ 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用手続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。
- ・ 賑わい空間の検討は特にまちづくりとの連携が重要であるため、自治体やまちづくり団体等との連携のもと、空間活用の方法、必要な空間の広さや電源等の設備・給排水施設の要否、運用や維持管理に係る役割分担等を検討・調整する。地域の特性に応じて多様な使い方が考えられることから、必要に応じて市場調査等を行った上で規模を調整することが望ましい。

<例> 歩行者デッキ・賑わい空間

○バス神戸三宮(兵庫県)

■ 新たな中・長距離バスターミナルⅡ期完成時の空間の利活用のイメージ



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

○呉駅交通ターミナル整備(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

■ デッキの活用イメージ



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。

防災機能として必要な施設の検討では、災害時の使い方や対応人員、平常時の管理運営体制等を具体的に想定した上で施設規模等を決定するとともに、運用ルールを定め、協力体制を構築しておくことが重要である。

また、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。

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、地域特性により異なることが想定されるため、第3章に示した「交通拠点に求められる機能 (3) 防災機能」を参照のうえ災害時の使い方を想定し、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。
- ・ デジタルサイネージ等の情報提供施設を活用した気象情報や避難経路の周知、一時的な滞留空間の機能分担等、防災機能に係る周辺施設との連携についても検討する。
- ・ 関係者との調整においては、災害時の対応方針と関係者間の役割分担、防災機能にかかる施設の平常時の管理運営体制等を、事業化前によく協議し決定しておく必要がある。加えて、防災機能として必要な施設の事業費・維持管理費の分担についても調整・協議を行う。
- ・ 災害対策用車両等の緊急時の対応が想定される車両については、適切な運用ができるよう、車両の動線や停車バース等をあらかじめ想定しておく。
- ・ 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

○バスタ神戸三宮(兵庫県)

■ 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

■ 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。

■ 導入する防災機能のイメージ



○呉駅交通ターミナル整備(広島県)

■ 呉駅での災害時の防災機能(イメージ)



提供)東京都



出典)国土交通省第1回「道の駅」第3ステージ推進委員会 配付資料「資料4 道の駅の防災機能強化について」



画像提供:
呉工業高等専門学校 神田研究室



出典)東芝映像ソリューション株式会社HP



写真提供)熊谷市HP



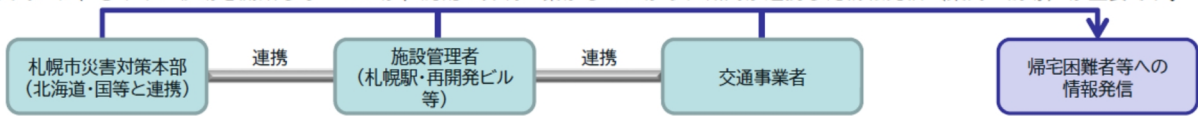
出典)船橋市HP

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。

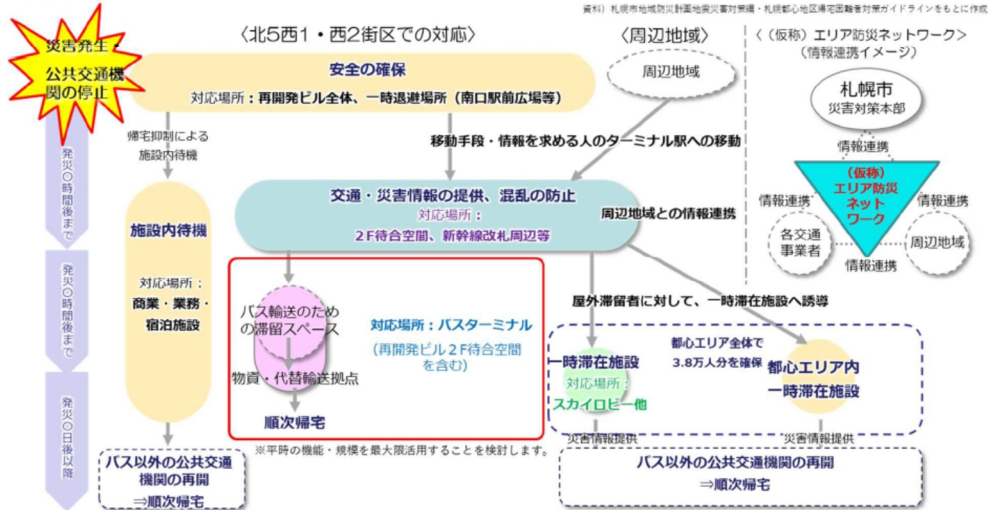
各施設の空間を活用し、災害時における帰宅困難者の一時滞在、代替交通の受入を実施。

○札幌駅交通ターミナル整備(北海道)

- 発災時には、むやみに移動を開始しないことが、混乱の抑制に繋がることから組織間が連携した情報発信(案内・誘導)が重要です。



■災害時の連携体制イメージ



発災時の具体的な連携体制をイメージし、札幌駅交通ターミナル事業計画(令和5年3月31日)に反映。

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(モビリティハブ)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。

なお、大規模な交通拠点内にモビリティハブとしての機能を付加するだけでなく、地域の公共交通を補完する交通拠点として、小型モビリティのシェアサービス等の交通機能や休憩機能、交流機能等を備えた小規模なモビリティハブを面的に設置することも有効である。

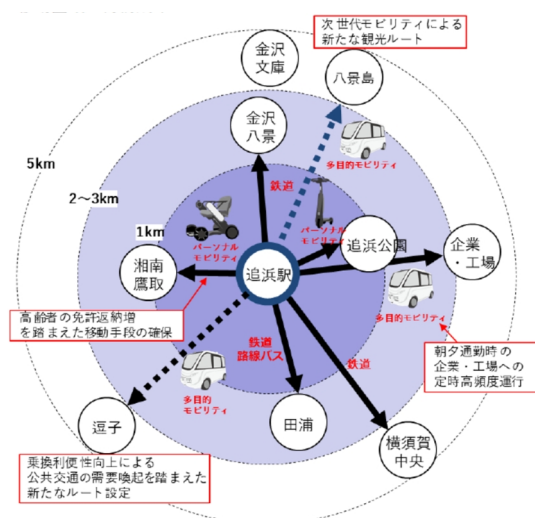
① 概要

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。



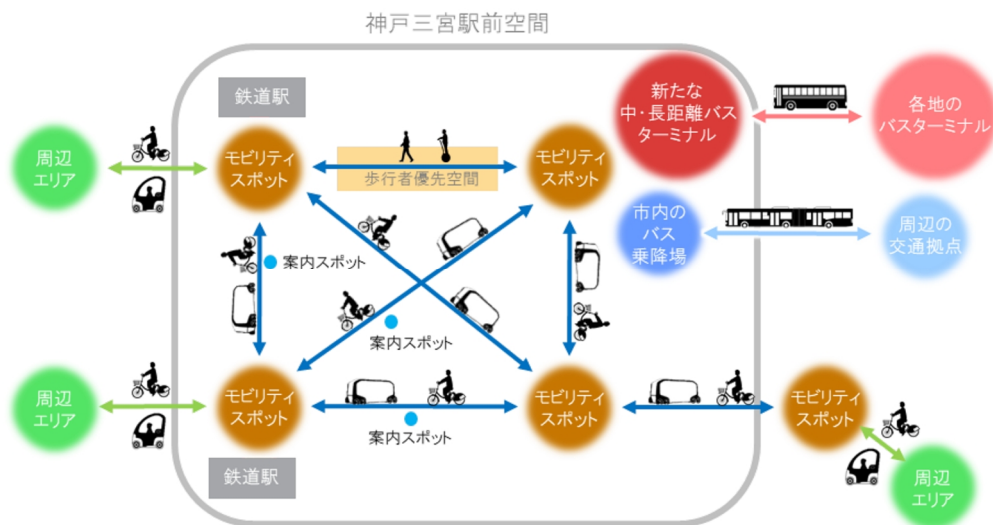
モビリティ・ネットワークの圏域設定の例



モビリティハブ (イメージ)

<例> 新たなモビリティ対応

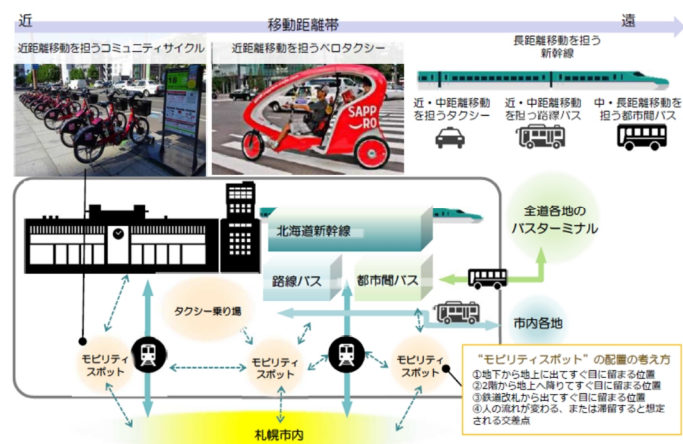
○バス神戸三宮(兵庫県)



○札幌駅交通ターミナル整備(北海道)

- 北海道新幹線札幌延伸等の北海道や札幌駅周辺を取り巻く将来動向を見据えて、多様なニーズに対応した移動サービスを利用できるような工夫が必要です。
- 新たなモビリティの受容を考慮し、複数の交通モードが連携したモビリティ・ネットワークの形成に向けて、モビリティ・スポットを利用しやすい場所に配置します。

■モビリティネットワーク考え方



■新たなモビリティ



出典：2040年、道路の景色が変わる一人々の幸せにつながる道路～（2020年6月 国土交通省）
 ○公共交通機関での普及が始まったばかりである。QRコードや非接触型クレジット決済等の新たなキャッシュレス決済手段を想定し検討
 キャッシュレス決済
 出典元：日本版MaaSの推進（国土交通省HP）
 ※イメージであり、整備内容を決定するものではない

○さいたま新都心バスターミナル(さいたま市)

高速バスターミナル、タクシー乗降場と併せて複数のパーソナルモビリティのシェアポートを配置。



○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

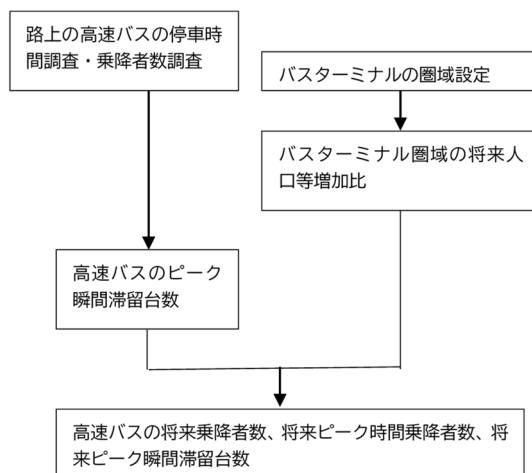
基本的には顕在化している需要を実態調査等により把握し、新設あるいは改良する交通拠頭に将来的に収容する需要を予測する。その方法は顕在化している需要に対し、その需要と相関する指標（利用圏域の人口、利用圏域の発生集中量、交通拠点周辺の昼間人口、利用者数のトレンド等）の増減比（＝将来推計値／現況値）を顕在需要に乘じ将来需要とする。

(b)需要が顕在化していない場合

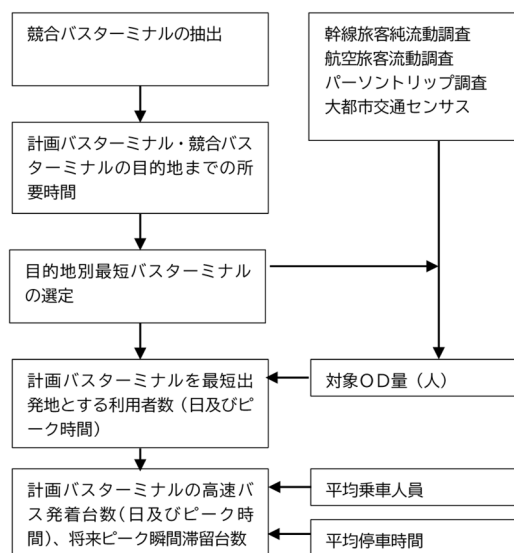
各交通手段について、幹線旅客純流動調査やパーソントリップ調査等の交通流動データより、他の交通拠点からの転換需要、他の交通手段からの転換需要を予測する。予測手法は対象とする交通手段ごとに、予測手法上最も妥当と考えられるデータをもとに需要を予測する。

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。

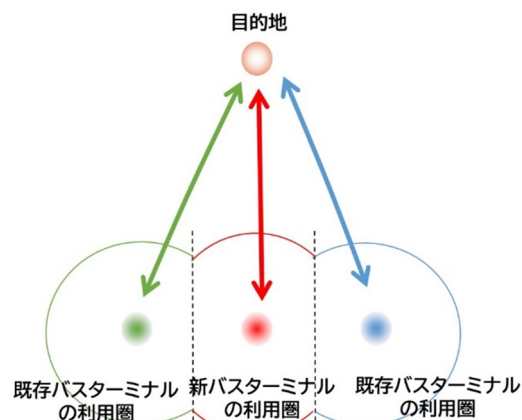
なお、必要なバスのバース数の検討にあたっては、利用者数のみならず、バスの運行ダイヤ、回転率等を考慮して、交通事業者とも調整を行う必要がある。



<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 (建築面積323.1㎡、219席、席=人とした)	出発ロビー:2.1㎡/人 搭乗待合室:1.6㎡/人 (着席率100%) ※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 ロビー:15sft(=1.39㎡)/人 待合:15.5sft(=1.44㎡)/人 ニューヨーク市建築基準(空港ターミナル) 着席:15sft(=1.39㎡)/人 立席:5sft(=0.46㎡)/人 ニューヨーク州建築基準(旅客ターミナル) 着席:15sft(=1.39㎡)/人 国際建築基準ニュージャージー(空港ターミナル) 着席:15sft(=1.39㎡)/人 立席:5sft(=0.46㎡)/人

(7) 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。

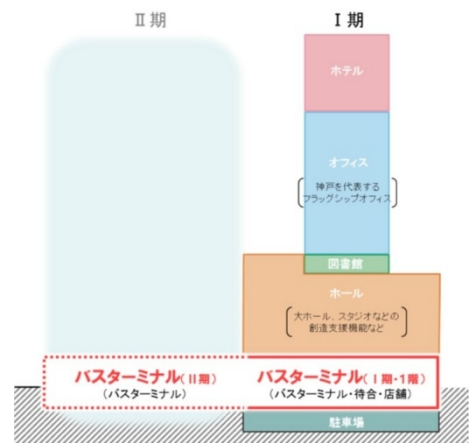
<例> 施設配置計画

○バス神戸三宮(兵庫県)

(平面図)

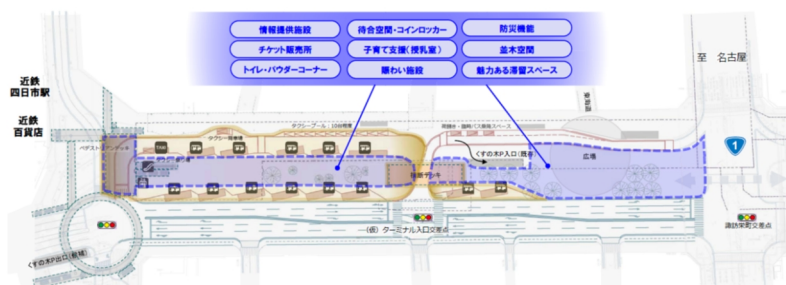


(立面図)

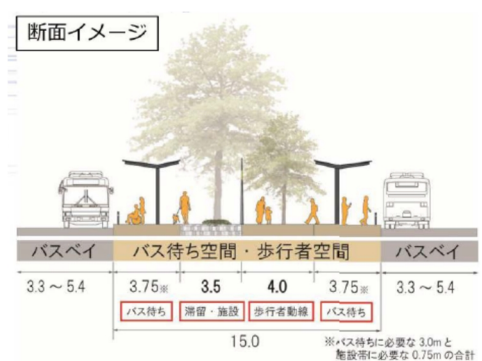


○近鉄四日市駅バスターミナル整備(三重県)

(平面図)



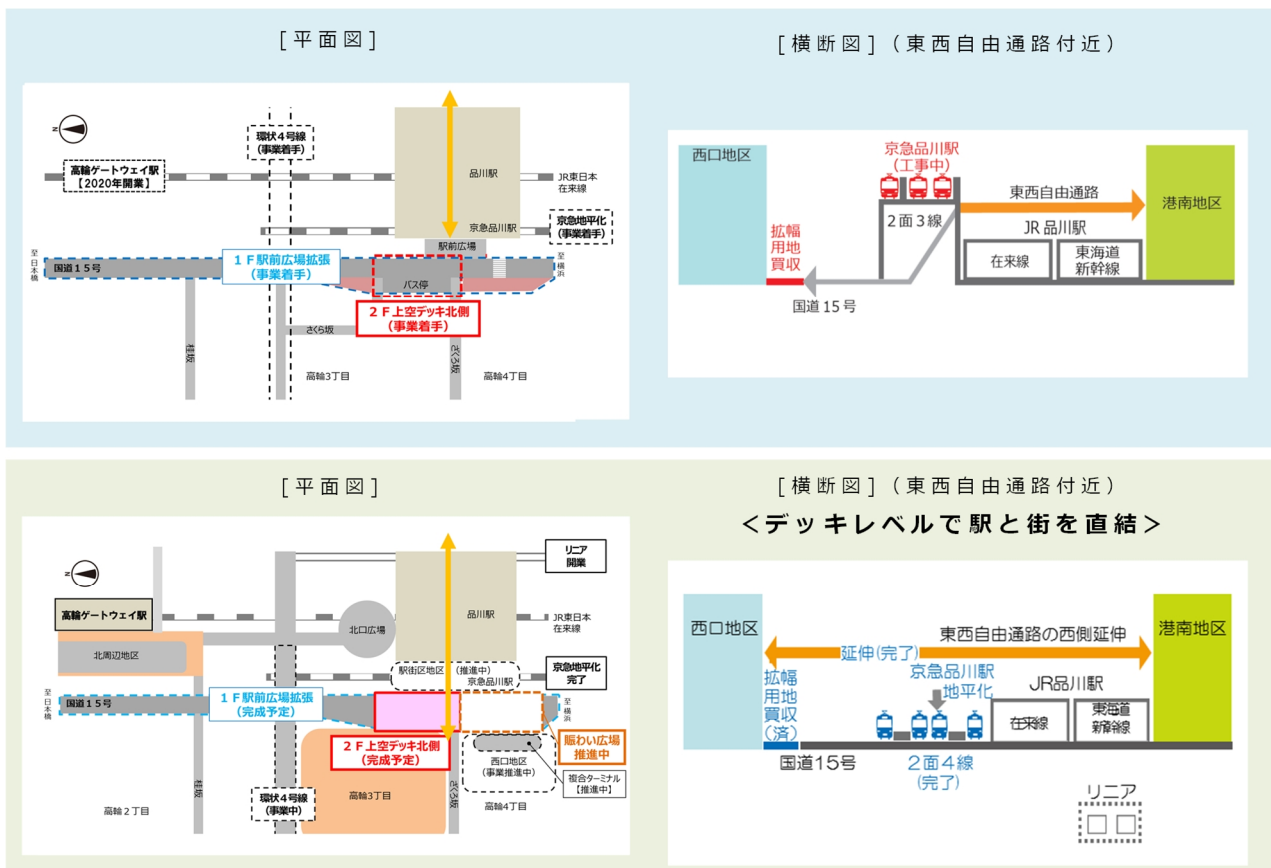
(立面図)



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。
- ・ 交通ターミナルの施工を行う際に、現況のバス停等の一時的な移設が必要となる場合がある。施工期間中の仮のバス停やタクシー乗降場所についても、安全性や利便性に十分配慮して配置及び運用を調整する。
- ・ 周辺に既存のバスターミナルが存在する場合や、鉄道駅の複数の出入口に交通広場が存在する場合等は、それらの施設も含めたエリア全体での機能分担や停留料金の設定、一体的な運用等について検討し、必要な関係者との調整を図る。

<例> 段階整備をステップごとに平面図・横断面図で図示【品川駅西口基盤整備（東京都）】



<各交通モードの配置>

- ・ 多様な車両(交通モード)の停留ニーズが想定される交通ターミナルについては、高速バス・路線バス、タクシー等の車両のみならず、地域の実情に合わせ、福祉車両や送迎バス、スクールバス等の乗り入れ要否について検討した上で、それらの配置を検討する。
- ・ タクシーの乗り入れを見込む交通ターミナルでは、タクシーの乗車・待機・降車それぞれのスペースを考慮する。

- ・ 福祉車両の乗り入れを見込む交通ターミナルでは、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」や「バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編)」²等を参考に、乗降に必要なスペース、乗降後の動線等、バリアフリーに配慮した配置・設計を行う。
- ・ 交通ターミナルへの乗り入れを予定する車両の種類やサイズに対応したバース数・バース形状を検討する。その際、空間の効率的な活用だけでなく安全性や利便性に配慮し、動線や乗降場の分離等を検討する。

<バース数の検討>

- ・ 交通ターミナル内の必要バース数は、定量的な指標による試算に加え、施設内の安全性、利用者への分かりやすさ、平常時・災害時・イベント時の運用等を考慮して検討する。具体的には、以下のような視点での検討が考えられる。なお、これらの検討にあたっては交通事業者等との意見交換を踏まえて実態やニーズを十分に把握し計画へ反映する。
 - 新たな交通ターミナルに集約予定のバス停等の現況需要は担保する
 - 現況需要の他に、新たな乗り入れニーズ等も把握しバース数に反映する
 - 周辺開発等による将来的な需要増加が考えられる場合や、公共交通網の再編が検討されている場合は、可能な限り将来需要を想定し考慮する
 - 乗降バース数、待機バース数の設定は、バス等の円滑な運行・定時性の確保にも大きく影響するため、乗り入れるバス路線等の特性(例:複数台運行の有無、折り返し・始発・経由等の特性、近隣の回送先有無)や、運用(例:乗降にかかる時間、乗客の集合時間)を把握し、十分な数を確保できるよう検討する
 - バス、タクシー等の従来の公共交通に加え、日本版・公共ライドシェアや送迎車両など多岐にわたる車両を交通ターミナルに乗り入れることとした場合には、これらの車両同士がターミナル内で輻輳しないよう、車両サイズや運行区分、運行形態等に応じて、動線や乗降場を分離するなど安全性に配慮した配置とする(再掲)
 - 災害時やイベント時の運用に配慮しながらも、過大なバース数とならないよう、災害時やイベント時の様々なケースとその際の運用を想定するとともに、それらの空間の平常時の活用方法も勘案して決定する

<施設の構造>

- ・ 交通ターミナルを特定車両停留施設として整備する場合、一般的な構造の基準として「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」を基本としつつ、事業の特性を鑑みて一般的な基準の適用がそぐわない場合は、事業に合わせた基準の採用等を柔軟に検討する。具体的には、連節バスの乗り入れがある場合や、通常バスより小型の車両のみが乗り入れる場合、安全性や空間の有効活用等に配慮し実態に合わせた車両諸元を活用することが考えられる。

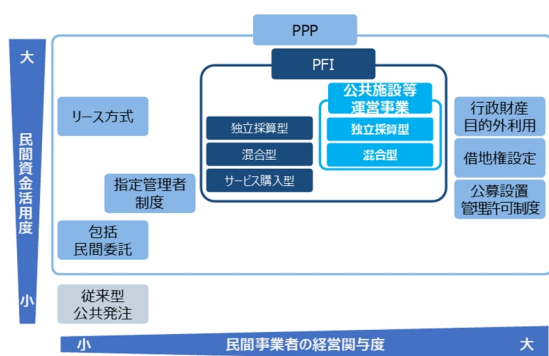
² 出典:バリアフリー整備ガイドライン(旅客施設編) https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_mn_000001.html

(8) 官民の事業区分・役割分担

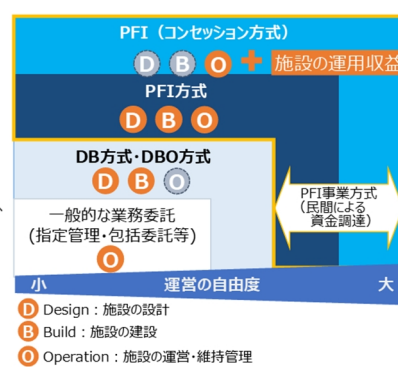
① 概要

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、「(6) 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。事業手法は、従来型公共発注をはじめ、民間の資金や経営能力及び技術的能力を活用する PFI、指定管理者制度、DBO (Design-Build-Operate) 方式、公共施設等運営事業(コンセッション)方式等様々な手法があり、地域の状況に合わせて選択することが望ましい。なお、PFI 事業については、「PFI 事業の概要」³を参考にするとよい。

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。



※事業案件ごとに官民のリスク分担が異なることから、必ずしも上記イメージ図に合致するわけではない。
PPP/PFI 事業の概要イメージ³



※事業案件ごとに官民のリスク分担が異なることから、必ずしも上記イメージ図に合致するわけではない。
民間事業者に委ねる内容の違い³

② 留意点

<官民の役割分担>

- ・ 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。
- ・ 官民連携導入可能性調査やマーケットサウンディングに着手する前に、当該事業のうち民間事業者の事業範囲として任せる可能性のある項目を整理しておくことが望ましい。

<事業性の検討>

- ・ 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、再開発組合等再開発事業施行者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。

³ 出典:PFI 事業の概要(内閣府民間資金等活用事業推進室(PPP/PFI 推進室)、2023年7月)
https://www8.cao.go.jp/pfi/pfi_jouhou/aboutpfi/pdf/pfi_jigyuu_gaiyou.pdf

- ・ 官民連携導入可能性調査やマーケットサウンディングは、構想段階も含めてできるだけ早期に開始し、検討熟度に応じて複数回実施することが望ましい。また、マーケットサウンディングの結果は施設の具体イメージ等に適宜フィードバックすることが望ましい。
- ・ 事業手法の選定にあたっては、設計等の早い段階から民間事業者が参入できる手法の方が、より民間事業者の創意工夫を反映しやすい点に留意し、交通拠点の検討初期段階から導入可能性を検討することが望ましい。

<例> 官民の事業区分・役割分担

○バスタ神戸三宮(兵庫県)

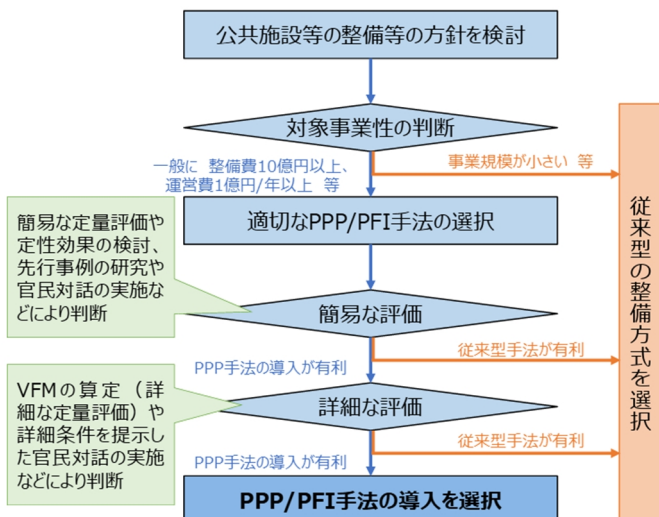


＜参考＞ 事業手法ごとの概要と特徴

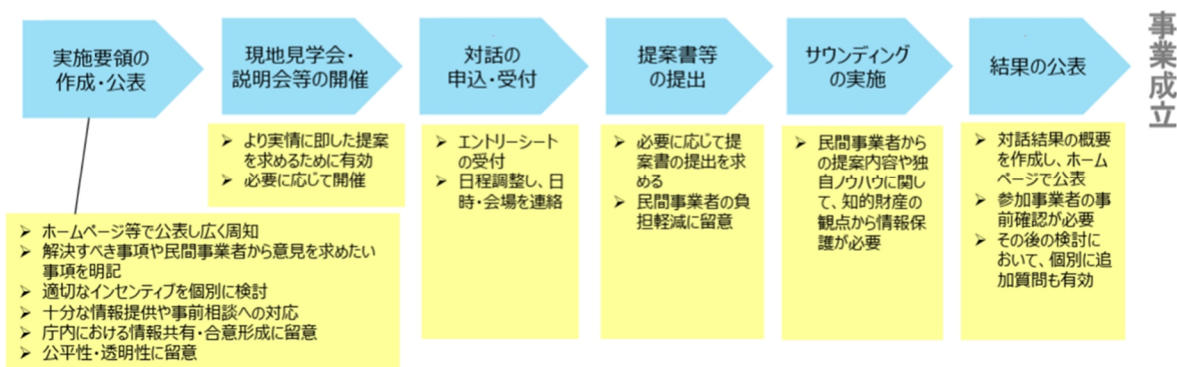
事業手法		概要	特徴
従来型公共発注		公共が主体となり、設計、建設、維持管理、運営という各業務を分割し、年度ごとに発注して実施する事業	—
包括的民間委託		複数業務化の要素を含んだ上で、適宜、複数年度化、性能規定化の要素を持つような、公共施設等の管理に係る業務委託	従来の民間委託とは異なり、複数業務を複数年度で、一定の性能の確保を施設管理の条件としつつ、詳細については民間事業者任せられるものである
指定管理者制度		公の施設の管理者について、地方公共団体の指定する者(指定管理者)が管理を代行する制度	従来の管理委託制度に比べ、民間事業者等にも委託でき、民間のノウハウを活用しながら、市民サービスの向上と経費の節減を図ることが可能である
DBO方式 (Design-Build-Operate)		事業全体で民間の創意工夫を効率的に進めるため、設計(Design)・建設(Build)・維持管理(Operate)を一括発注する方式	3度の発注を1度にまとめるため、事業コスト(時間・費用)を大きく削減しつつ、民間ノウハウを活用した整備が可能となる
PFI事業	BTO(建設・移転・運営)	民間事業者が施設等を建設し、施設完成直後に公共施設等の管理者に所有権を移転し、民間事業者が維持・管理及び運営を行う事業方式	施設の所有権を移管する時点で建設費が支払われることが多く、PFI事業者にとっては、事業当初の大きな負担が軽減されるなどのメリットがある
	BOT(建設・運営・移転)	民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了後に公共施設等の管理者に施設所有権を移転する事業方式	施設の所有権がPFI事業者にあるため、柔軟な施設管理が可能になるなどのメリットがある
	BT(建設・移転)	民間事業者が施設等を建設し、施設完成直後に公共施設等の管理者に所有権を移転する事業方式	BTOと同様のメリットがあり、維持管理・運営等を、民間事業者に長期契約等により一括発注や性能発注する方式や、公共施設等運営事業(コンセッション)方式と組み合わせ活用されるものである
	公共施設等運営事業(コンセッション)方式	施設の所有権を移転せず、民間事業者によりインフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する事業方式	公的主体が所有する公共施設等について、民間事業者による安定的で自由度の高い運営を可能とすることにより、利用者ニーズを反映した質の高いサービスを提供可能である

※事業案件ごとに官民のリスク分担が異なることから、必ずしも上記の整理に合致するわけではない。

＜参考＞ PFI 事業の導入可能性調査の手順⁴



＜参考＞ マーケットサウンディングの手順⁵



＜参考＞ 構想段階におけるサウンディング調査の実施例【津駅周辺交通結節点】

津駅周辺の都市拠点としての魅力向上や駅周辺の土地利用価値の向上を図るため、津駅東口駅前広場に計画を予定している交通ターミナルの上部空間活用の可能性について、構想段階より津市が民間事業者に対しサウンディング調査を実施した。

⁴ 出典：PFI 事業の概要（内閣府民間資金等活用事業推進室（PPP/PFI 推進室）、2023 年 7 月）

https://www8.cao.go.jp/pfi/pfi_jouhou/aboutpfi/pdf/pfijigyou_gaiyou.pdf

⁵ 出典：地方公共団体のサウンディング型市場調査の手引き 概要（国土交通省総合政策局、平成 30 年6月）<https://www.mlit.go.jp/common/001236939.pdf>

4-3 事業計画段階

「事業計画」段階では、整備方針検討段階から整理を進めてきた交通拠点の機能強化に係る事業内容や官民の役割分担等について、関係者との協議・調整を進め、引き続き具体化を図る。

また、供用後の管理運営の考え方を具体化するとともに、周辺計画等を含むスケジュールを整理する。事業内容が概ね固まった段階で将来像を広く共有し、並行して整備効果の分析を進め、「事業計画」を取りまとめる。

事業計画段階では、整備方針検討段階で検討を進めた事業内容や官民の事業区分・役割分担等について、関係者との協議・調整を行いながら具体化を進める。

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・施設的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、検討会等の場により適宜内容を共有しながら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おいては都市計画手続が必要となる。その場合には、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。

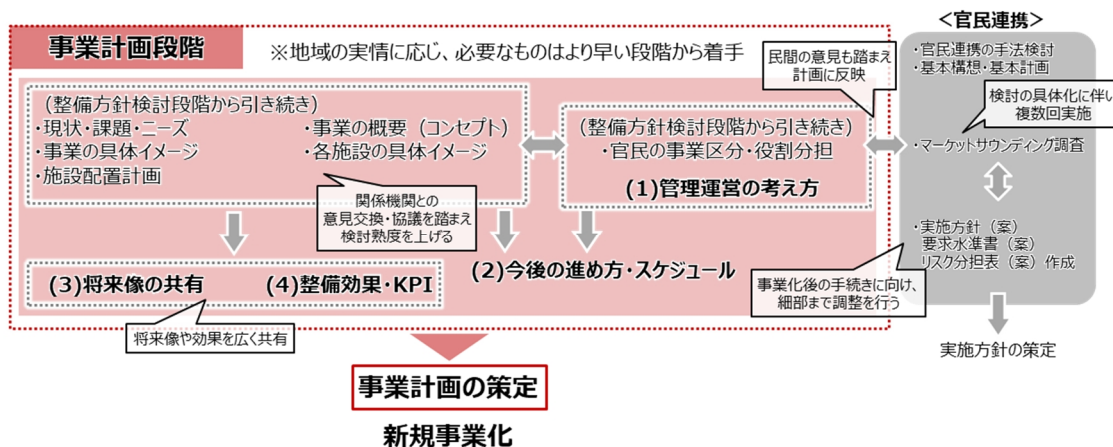


図 4-6 事業計画段階での検討項目と流れ

(1) 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、関係者間の役割分担を具体化する。

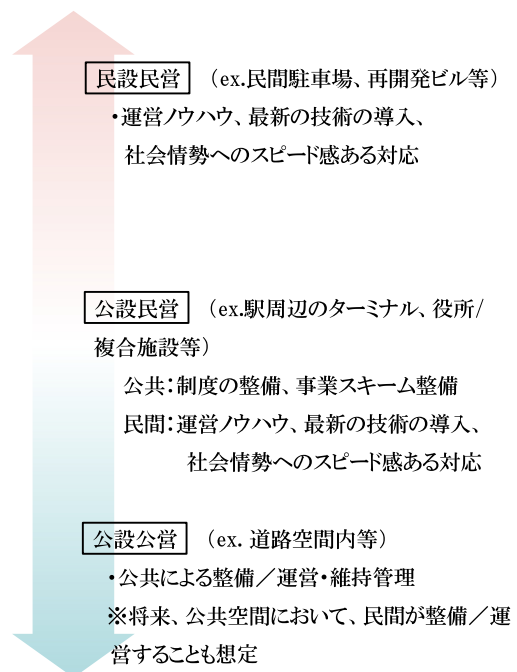
交通拠点の運営管理に係る業務は多岐に渡るため、道路管理者だけでなく、官民連携で行うことを検討し、そのための役割分担や運営方法を整理する。

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、事業期間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。
- ・ 特定収益施設の過度な確保により、交通ターミナルが使いづらい構造とならないよう、双方のバランスに十分に配慮して検討・調整を行う必要がある。
- ・ 車両停留施設における停留料金は、収益性や公平性に配慮し、交通事業者等の関係者と十分に協議を行った上で料金体系を決定する。停留料金を徴収しないことも可能であるため、特定車両として許可する車両の特性に応じて検討を行う。

<収益項目>

- ・ 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等を踏まえ、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。

【収益項目の例】

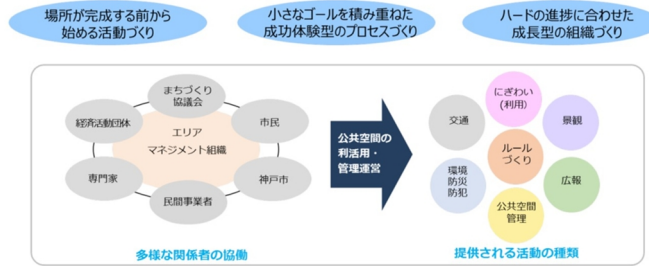
- 停留料金〈バス・タクシー等事業者〉
 - 駐車料金〈バス・タクシー等事業者、自家用車利用者〉
 - 駐輪料金〈二輪車・自転車等利用者〉
 - チケット販売等の代行〈バス等事業者〉
 - テナント収入〈飲食・物販施設、ロッカー・手荷物預かり所、ATM・外貨両替機、自動販売機等〉
〈テナント等運営者〉
 - モビリティサービス(シェアサイクル、新たなモビリティ等)〈サービス利用者〉
 - 広告収入(サイネージ、ポスター等)〈広告主〉
 - ネーミングライツ〈命名権取得者〉
 - イベント使用〈イベント主催者〉
- ・ 収益項目・施設はこれらの例の他に、サービスエリアや「道の駅」等も参考になると考えられる。事業の特性に応じ柔軟に検討する。
 - ・ 収益項目のうち、任意実施のものや実現可能性が不明な項目等については、仮に実施しない場合でも事業が成り立つように留意し、採算性の試算にあたってどこまでを見込むかを検討する必要がある。

<採算性の試算>

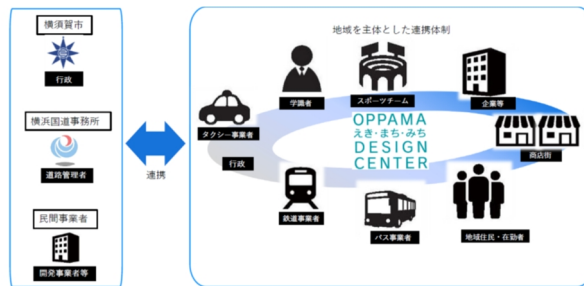
- ・ 採算性の試算に際しては、以下の観点を踏まえ、条件の精査や計画の調整を行うことに留意する。また、条件の精査にあたっては、マーケットサウンディングやヒアリング等を通じて民間事業者や既存バスターミナル等の意見・実態を十分反映することが望ましい。
 - 収入の想定については、地域性等も加味して現実的な試算を行う
 - テナント収入を見込む場合のテナント面積・賃料等は、市場動向や民間事業者との対話を踏まえた上で現実的な条件を設定する(例:テナントに空室が生じる場合の考慮)
 - 支出の想定については、一般的なバスターミナルの管理運営実態や民間事業者との対話を踏まえ検討する(例:清掃や巡回、点検等の実施頻度、必要人員及び人件費単価の想定等)
 - 支出の想定について、再開発ビル等の一部を交通ターミナルとして整備する場合は、管理費や共益費が生じるため留意する
 - 大規模修繕にかかる費用を民間事業者の事業範囲に含むか否か、また、含まない場合に大規模修繕として扱う範囲等について整理する
- ・ 事業期間は、マーケットサウンディング等の結果を考慮した設定となるよう留意する。

<例> 産官学の連携イメージ

○バススタ神戸三宮(兵庫県)



○追浜駅交通ターミナル整備(神奈川県)



(2) 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

○バス神戸三宮(兵庫県)

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 CS東側の 車線減少	再開発ビル II 期供用 CS東側の 完成	CS完成
神戸三宮駅前空間整備	基本計画 事業計画【中間とりまとめ】	公表 事業計画	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	○暫定供用	暫定供用 ○ 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		○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	○供用
	中・長距離バス ターミナル II 期	検討・設計・工事		○供用
	新たなモビリティ の拠点	検討・設計	工事	○暫定供用
(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	○暫定供用
	三宮クロス スクエア(CS)		検討・設計・工事	○暫定供用
(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	○暫定供用	○供用

○新潟駅交通ターミナル整備(新潟県)

年度	2019	第1ステップ ~2023年度頃	第2ステップ ~2020年代後半	第3ステップ ~2030年代中頃	第4ステップ 将来
	基本方針 事業計画		事業計画 改定		
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			

※今後、関係機関等との協議で変更になる場合があります。

(3) 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と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。

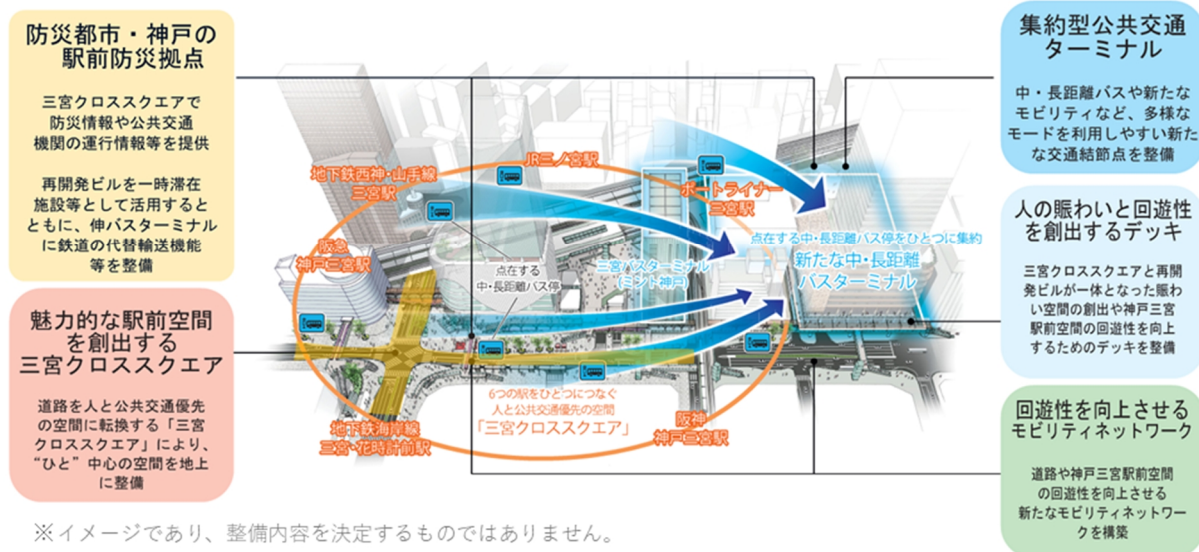
<動画の例【品川駅西口基盤整備（東京都）】>



国道 15 号品川駅西口駅前広場デザインコンセプト

<将来図の例【バス神戸三宮（兵庫県）】>

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～



※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。

(4) 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 留意点

- 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。
- 一方で、交通拠点の機能強化による整備効果は、道路交通ネットワーク上の効果の他、防災やまちづくりの視点での多様な効果の発現が期待されるものである。防災機能の向上やまちの魅力の向上等は定量的な評価が難しい内容もあるが、定性的な効果も含めて整備効果として整理をすることが重要である。
- LEED⁶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"> ■ 旅行速度: ●km/h→●km/h ■ 交通事故減少効果: ●件/億台キロ→●件/億台キロ (参考:貨幣換算) ・走行時間短縮効果:約●億円/50年 ・走行経費削減効果:約●億円/50年
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"> ■ 歩行者の移動時間: 約●分→約●分(○○駅改札～○○バス停) (参考:貨幣換算) ・乗換利便性向上効果:約●億円/50年
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"> (参考:貨幣換算) ・バス待合空間の快適性向上効果:約●億円/50年 ※支払意思額で評価する手法により算出
その他の効果	<ul style="list-style-type: none"> ①地域経済の活性化 ②防災機能の向上 ③新たな技術・サービスの発展 ④交通拠点整備によるまちの魅力向上 	<ul style="list-style-type: none"> 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 回遊性向上、来訪者増加、雇用の創出 ②帰宅困難者対策、情報発信・物資集積拠点化 ③新モビリティ等の技術開発・普及促進 交通モード間のデータ連携の促進(MaaS) ④交通拠点周辺の景観の向上、賑わいの創出、周辺居住者の増加等

⁶ 「Leadership in Energy and Environmental Design」の略
U.S. Green Building Councilによって開発された、グリーンビルの設計・構造・運用に関する評価基準

<交通拠点の整備効果をモニタリングする際の KPI の例>

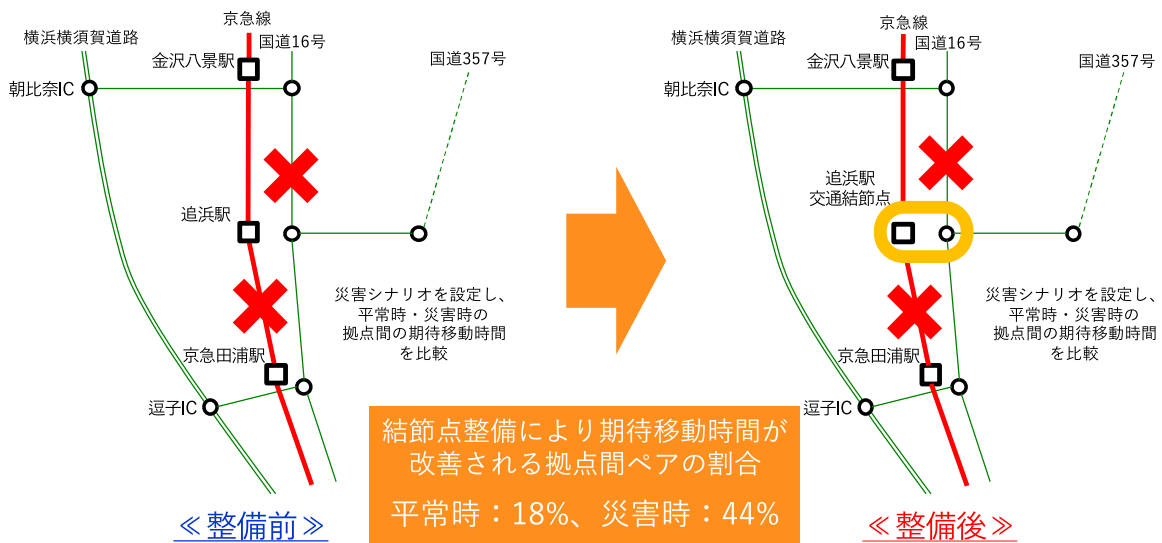
【観点】	【指標（KPI）】
✓ 周辺道路の交通状況	旅行速度、交通量、道路上の停留状況 等
✓ 交通拠点の利用状況	バスの路線数・便数、利用者数 等
✓ 交通拠点の利便性	利便性に係るアンケート結果 等
✓ 交通拠点の賑わい	来街者数、来街頻度、回遊時間 等
✓ 地域経済の活性化	地価の変化、店舗数 等

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【追浜駅交通ターミナル整備(神奈川県)】

4-4 事業実施段階

「事業実施」段階では、事業計画段階までに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。

事業実施段階では、事業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きが発生する。

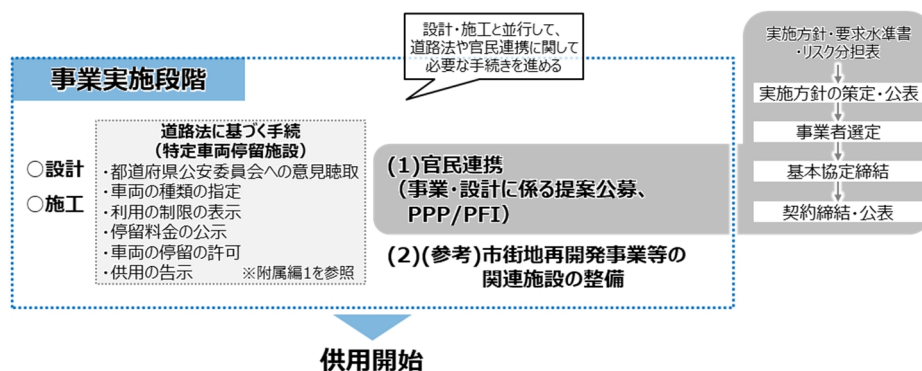


図 4-7 事業実施段階での検討項目と流れ

構想段階から整備方針検討段階、事業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、国・都道府県・市区町村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、事業実施段階においても同様で、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。

施設の施工にあたっては、交通ターミナルの性質上、鉄道駅周辺などまちの中心部で工事を行う必要があり、周辺住民や道路利用者への影響が大きくなることが想定される。交通規制や歩行者経路が切り替わる段階に合わせて分かりやすい案内を行うとともに、施設の整備イメージや工事の様子が見える化するなど事業への理解促進の工夫に努めることも重要である。

○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、その他の多様な車両等)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）

事業実施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、事業計画段階までに整理を進めてきた官民の役割分担の考え方を踏まえた上で、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し、必要な手続きに着手する。

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。また、プロジェクトの熟度が高まることにより民間事業者が事業性をよりの確に判断できることにも留意する。
- ・ プロジェクトが都市計画マスタープランなどの上位計画に位置付けがあることで民間事業者が事業に参画しやすい環境の整備に繋がることから、上位計画への位置付けを示すことも有用である。
- ・ 民間事業者の公募にあたって、要求水準書等の作成（調整）のため、事業スキームや資金調達スキーム、運営方法等多面的な観点から幅広い提案を求める必要がある場合、競争的対話方式の活用が考えられる。必要に応じて「PFI 事業実施プロセスに関するガイドライン⁷」等に則って実施を検討する。
- ・ 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。

表 4-4 「事業実施段階」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

⁷ 出典：PFI 事業実施プロセスに関するガイドライン（民間資金等活用事業推進会議、2025年6月） <https://www8.cao.go.jp/pfi/hourei/guideline/guideline.html>

ステップ		公共の実施手続 PFI法に基づく手続
基礎検討 (=簡易な検討)	可能な限り事業構想を膨らませ事業骨子を決定するステップ	上位計画の整理
		既存施設の運営状況等のレビュー（指定管理者の評価等）
		施設整備の方針・維持管理運営の方針検討
		整備手法の検討（事業費算出・手法の比較）
可能性調査 (=詳細な検討)	実現可能性の最も高い事業条件を検討するステップ	基本構想・基本計画の策定
		PPP（PFI）の方針検討
		PPP（PFI）の導入可能性の必要性判断
		現況調査・将来需要予測
事業実施段階での主な検討事項	事業条件を公募資料に落とし込むステップ	収支予測検討（VFM・対価の試算）
		事業手法の比較検討
		最適手法の導出（PFI手法採用の庁内決定）
		事業条件の詳細検討
		実施方針条例の策定（地方公共団体の場合）【法18条】
		実施方針の策定【法5条、17条】
		公募資料作成（募集要項・要求水準書・基本協定案・実施要領案等）
		実施方針公表【法5条3項】
		特定事業の選定【法7条】
		入札広告
優先交渉権者選定		
事業者選定	よりよい民間ノウハウ提案を受け付けて事業化を達成するステップ	基本協定締結
		運営権設定の議会議決【法19条4項】
		運営権設定・公表【法16条、19条】
運営権設定	事業条件を調整、決定するステップ	事業契約（実施契約）締結・公表【法22条】
		運営準備
事業開始	事業条件を調整、決定するステップ	PFI事業の開始
		モニタリング評価
事業実施		PFI事業の終了

※運営権設定ステップは公共施設等運営権事業の場合に実施。

○バスタ神戸三宮（兵庫県）

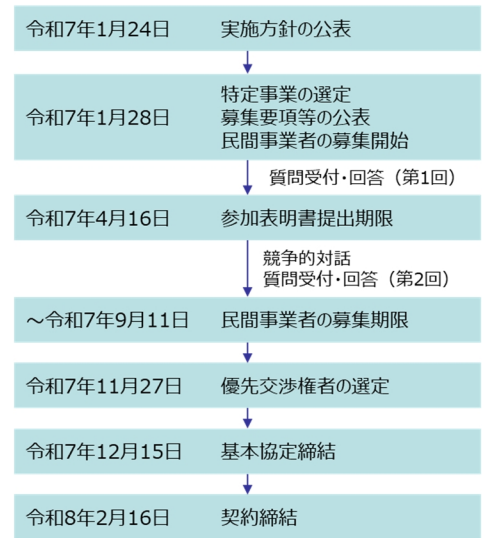


図 4-8 PFI 事業実施のステップ⁸

⁸ 出典:PFI 事業の概要(内閣府民間資金等活用事業推進室(PPP/PFI 推進室)、2023年7月)
https://www8.cao.go.jp/pfi/pfi_jouhou/aboutpfi/pdf/pfi_jigyuu_gaiyou.pdf

(2) 市街地再開発事業等の関連施設の整備

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。また、エレベーター・エスカレーター等の施設の連続性や、整備・維持管理の費用負担についても調整が必要である。
- 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。
- なお、図 4-9に示している市街地再開発事業のフローはあくまで一般的な流れであり、各地域や再開発側の検討状況等により事業スケジュールが異なることが想定されるため、各地域での検討・事業実施にあたっては、再開発事業者等との関係者間での調整が必要である。

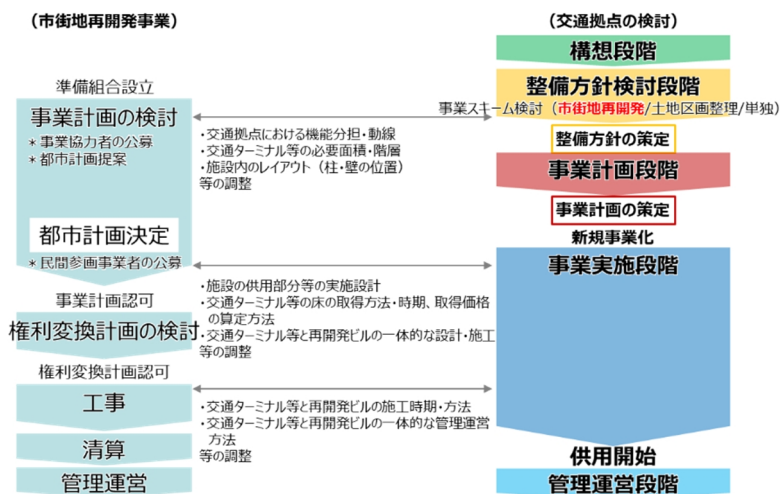


図 4-9 市街地再開発事業による交通拠点の検討の一般的な流れ

4-5 管理運営段階

「管理運営」段階では、事業実施段階で整備した交通ターミナル等の施設について、事業計画段階までに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、整備した施設が事業計画段階までに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。

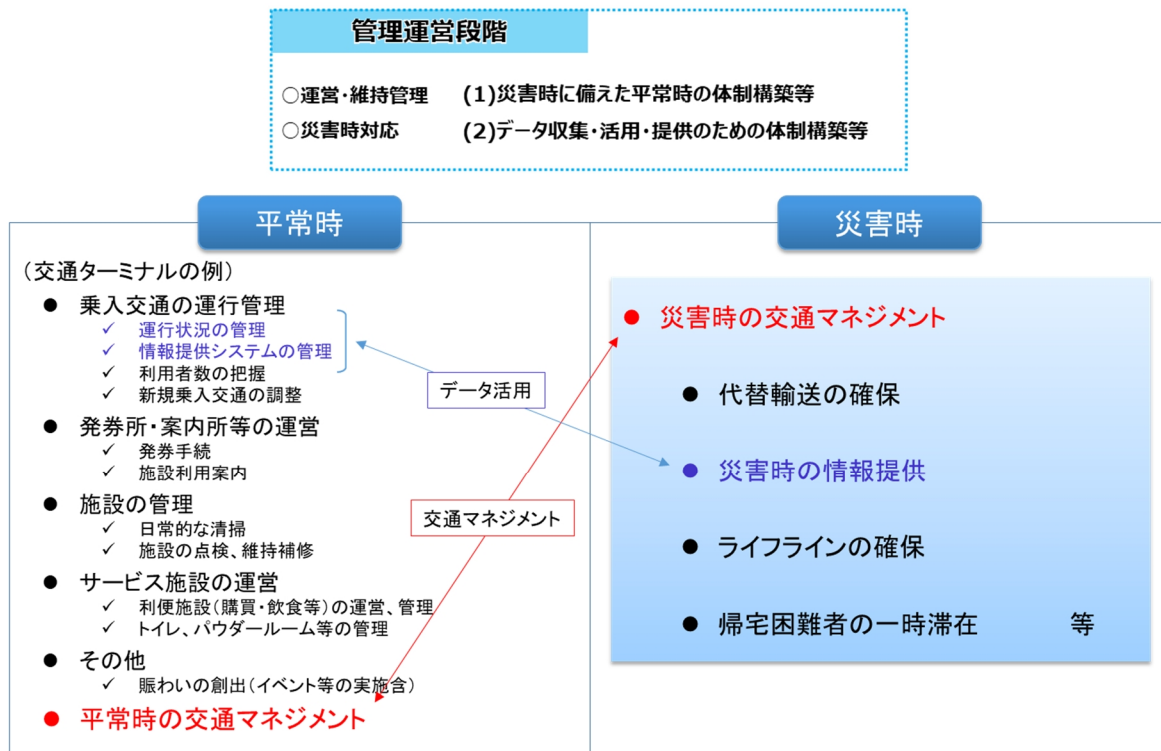


図 4-10 管理運営段階での検討事項

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。

また、管理運営段階に生じる諸課題に対して、必要な議論や調整が行えるよう、関係者による検討会等の検討体制を構築・維持しておく。

(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が滞留することが見込まれるため、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、事業計画段階までに関係者と調整した災害時の体制等をもとに、あらかじめ平常時から体制を構築し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るよう、平常時において交通マネジメントの取組を実施する。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

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。
- ・ デジタルサイネージ等の情報提供施設を活用した気象情報や避難経路の周知、一時的な滞留空間の機能分担等、防災機能に係る周辺施設との連携についても継続的に検討する。

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

(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。

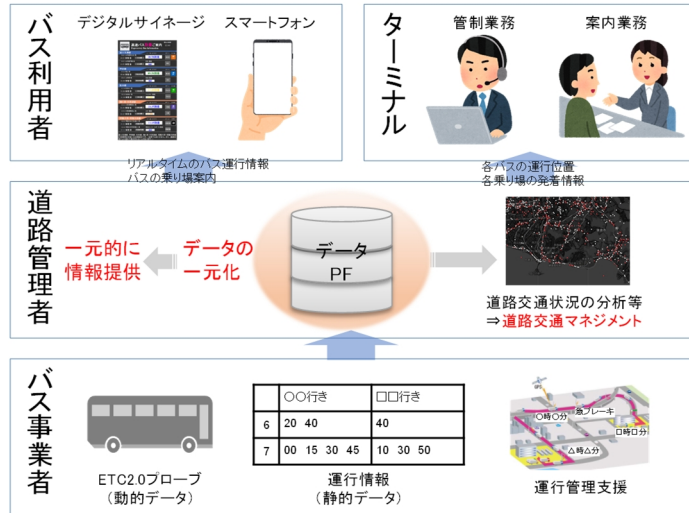


図 4-1 1 高速バスの運行支援・情報提供システムのイメージ

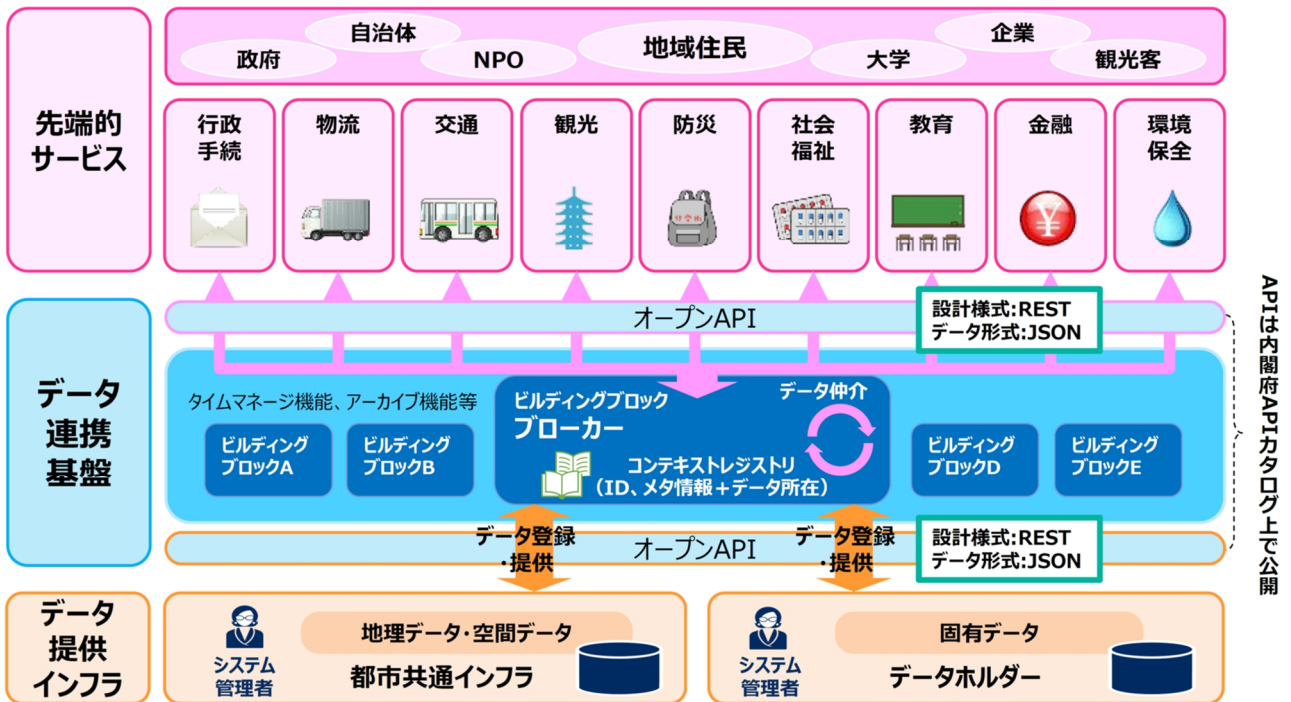


図 4-1 2 スーパーシティ/スマートシティにおけるデータ連携基盤のイメージ⁹

⁹ 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/shiryuu2.pdf>

4-6 各段階における検討項目(まとめ)

4-1 構想段階		4-3
新広域道路交通計画、地域公共交通計画、都市計画、地域防災計画等との整合		
関係者(国・都道府県・市区町村・交通事業者・警察等)による検討体制の構築		
(1) 計画の対象範囲		4-5
①交通拠点の選定		
道路ネットワーク上の位置づけ、交通課題、国土強靱化や地方創生、地域課題、まちづくりの動向等の考慮		
②対象範囲の設定		
交通拠点利用者の行動範囲、周辺施設の立地状況等の考慮		
(2) 地域のポテンシャル・課題		4-7
将来見通しの確認		
①整理する観点		
交通、土地利用、自然条件、産業、文化、人口動態、観光資源、周辺施設の立地等		
②ポテンシャル・課題を整理する視点		
モーダルコネクト、道路交通の円滑性、町の賑わい・回遊性、バリアフリー、災害時の対応等		
(3) 事業の必要性		4-8
将来見通しも踏まえた整理		
①道路ネットワーク、交通の視点		
道路事業としての必要性の整理		
バス路線網・鉄道網等を含む交通網の観点		
②防災、交流等の視点		
災害時における道路交通ネットワークの機能維持		
賑わいの創出や良好な景観形成等		
4-2 整備方針検討段階		4-9
(1) 整備の方針		4-10
関係者間で役割分担を確認し、道路管理者として取り組む内容を明確化		
道路空間の立体的な活用、官民連携等についての検討		
①大方針の設定		
交通拠点の将来像をわかりやすく端的に提示		
②具体的な整備の方向性の設定		
将来の動向等も想定した未来志向の方向性		
(2) 整備イメージ		4-11
①将来像の共有		
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、集約するバス停、周辺施設・地域、関連事業等の図示		
住民を含めた関係者の一体感の醸成		
(3) 現状・課題・ニーズ		4-13
拠点周辺に留まらない広い視座からの整理		
①交通実態・ニーズ等の把握		
高規格道路との接続性、周辺道路の混雑や交通事故、鉄道等との関係性・相互利用の利便性、歩行空間のあり方		
②調査の実施		
交通量・公共交通の利用者数等の定量的調査、地域住民等へのアンケート調査		
(4) 事業の概要(コンセプト)		4-15
①対象範囲		
交通ターミナル部、鉄道駅との接続ルート、バス停の集約、賑わい空間等を含めた範囲		
②検討の視点		
交通結節点、人の回遊、地域のシンボル、災害時の視点、新モビリティ、脱炭素化等、複数の視点からの整理		

(5) 事業の具体イメージ	4-17
1) 備えるべき機能、交通ターミナルに乗り入れる車両	
検討対象範囲周辺の空間との機能分担等、柔軟な検討	
交通事業者、自治体、観光関連事業者等、多様な関係者の意見	
交通拠点の検討会や地域公共交通会議、法定協議会等での整理・議論	
検討対象範囲周辺の一般乗降場や駐車場の需要も考慮	
2) ゾーニング	4-19
テナントを配置する場合、荷捌きスペースの必要性・動線・配置	
一般車両と特定車両の動線	
3) 空間活用の考え方	4-21
道路一体建物、立体道路、区分地上権、共有持分等、立体的な空間の整備や権利に係るスキームを念頭に置いた整理	
4) 動線ネットワーク	4-23
歩行者動線ネットワーク（周辺施設を含めた主要動線、バリアフリー等）	
車両動線ネットワーク（各車両のスムーズな停留・走行、速達性・定時性の確保等）	
5) データの収集・利活用	4-25
(6) 各施設の具体イメージ	4-26
事業費、維持管理費、大規模補修費の算定	
外観・デザイン、庇等の施設、周辺の景観への配慮等も含めたまちづくりや周辺再開発等との整合と、各主体の費用負担の考え方	
1) 交通ターミナル	4-27
現在の利用状況と乗り入れニーズ等を踏まえた需要予測	
空間的制約がある場合、周辺エリアも含めてニーズを満たすことも検討	
早期にレイアウト図（案）を関係者に提示	
交通ターミナルの出入口や周辺道路との接続、交差点形状等に関する警察との早期意見交換・協議	
歩行者と車両の動線が交錯しない配慮	
交通ターミナル内外の歩行者動線の連続性、案内情報、バリアフリー等への配慮	
公共交通と一般車両の動線	
多様な車両が停留する場合の動線や乗降場等に関する安全性の配慮	
多様な車両が停留する場合の案内表示	
2) 待合空間	4-31
防災機能の一環としての検討	
バリアフリー基準の遵守	
ニーズを踏まえたトイレやベンチの検討、子育て応援施設の必要性や配置の検討	
併設するサービス機能の収益性	
3) 歩行者デッキ・賑わい空間	4-33
周辺施設とのシームレスな接続、関係事業者との適切な費用負担	
次世代モビリティ、屋根の設置、デッキ下の採光、維持管理可能な規模等の検討	
賑わい空間における民間ノウハウの活用、占用手続きの柔軟化、歩行者利便増進道路（ほこみち）の活用、自治体やまちづくり団体等との連携等の検討	
4) 防災機能	4-35
災害時の対応方針と関係者間の役割分担、平常時の管理運営体制等の協議	
災害対策車両等の動線や停車バース等の想定	
5) 新たなモビリティ対応	4-38
新たな技術やサービスを想定した柔軟な対応	
(7) 施設配置計画	4-42
多様な車両（交通モード）が停留する場合の安全性や利便性の配慮	
福祉車両が乗り入れる場合はバリアフリー整備ガイドライン等を参考	
現況需要と新たなニーズ、将来的な需要、バス路線等の特性・運用等を考慮したバース数	
(8) 官民の事業区分・役割分担	4-45
民間開発の動向、各施設の収益性等を考慮した官民の役割分担	
構想段階も含めた早期の官民連携導入可能性調査、マーケティングの実施	

4-3 事業計画段階	4-49
(1) 管理運営の考え方	4-50
関係者間の役割分担の具体化	
道路管理者の主体的な関与、エリアマネジメント・モビリティマネジメント、まちづくり等の観点	
現実的な管理運営費用と収益性の試算	
収益施設と交通ターミナルのバランス	
交通事業者等と十分協議した停留料金	
民間事業者や既存バスターミナル等の意見・実態を反映した条件の精査	
(2) 今後の進め方・スケジュール	4-53
各ステップの時期と整備状況の整理	
将来のモビリティの変化を踏まえた対応等への留意	
(3) 将来像の共有	4-55
関係者や利用者等の意見等の確認	
(4) 整備効果・KPI	4-56
KPIの設定と継続的なモニタリング、達成状況に応じた対策	
定量的な整備効果、定性的な整備効果	
4-4 事業実施段階	4-58
特定車両停留施設に関する道路法上の手続き	
(1) 官民連携（事業・設計に係る提案公募、PPP/PFI）	4-60
制約条件や裁量範囲の明確化	
上位計画へのプロジェクトの位置付け	
競争的対話方式の活用	
(2) 市街地再開発事業等の関連施設の整備	4-62
再開発事業者等との早い段階での調整	
施設の連続性（EV、ES等）、整備・維持管理の費用負担	
再開発ビル全体と交通ターミナルの意匠の統一	
4-5 管理運営段階	4-63
(1) 災害時に備えた平常時の体制構築等	4-64
平常時の訓練や計画の点検等、密な関係性の構築・継続	
(2) データ収集・活用・提供のための体制構築等	4-65
ETC2.0やバス運行計画のデータ等の車両データ、乗降客数や人の流れ等のデータの収集・活用	
データの提供・取得や保管、利用に関するルール	

附属編 1 技術基準

本章では、特定車両停留施設を新設、改築する場合における技術基準である、「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」（令和 2 年国土交通省令第 91 号）、および交通拠点に関する他の参照すべき技術基準について整理する。

1 - 1 特定車両停留施設の設計・構造基準及び関係政省令

本節では、交通拠点を特定車両停留施設として整備する場合を想定し、交通拠点の構造基準等について「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」に沿って解説する。また、特定車両停留施設を整備する際に従わなければならない、標識の設置、停留許可の手續等に関する関係政省令の規定についても解説する。

(1) 特定車両停留施設の構造基準の全体像

「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」（以下、本省令という。）では、下表に示すとおり「特定車両用場所」、「旅客用場所」、「その他設備」、「施設特有の機能」の 4 区分毎に基準が定められている。

このうち、旅客用場所については、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」においても基準が定められている。

表 1-1 特定車両停留施設の区分

項目 1	項目 2	備考
特定車両用場所	誘導車路	車両が走行する車路
	操車場所	車両が転回等する場所
	停留場所	車両を停留させる場所
	その他の特定車両の通行、 停留又は駐車のために供する場所	
旅客用場所	乗降場	旅客が車両を乗降する場所
	旅客通路	乗降場と外部、又は乗降場 同士の連絡路
	その他の旅客のために供する場所 (待合所 等)	
その他設備	排水設備	
	換気設備	
施設特有の機能	交通結節機能の高度化のための 構造	
	災害時における対応のための構造 及び設備	

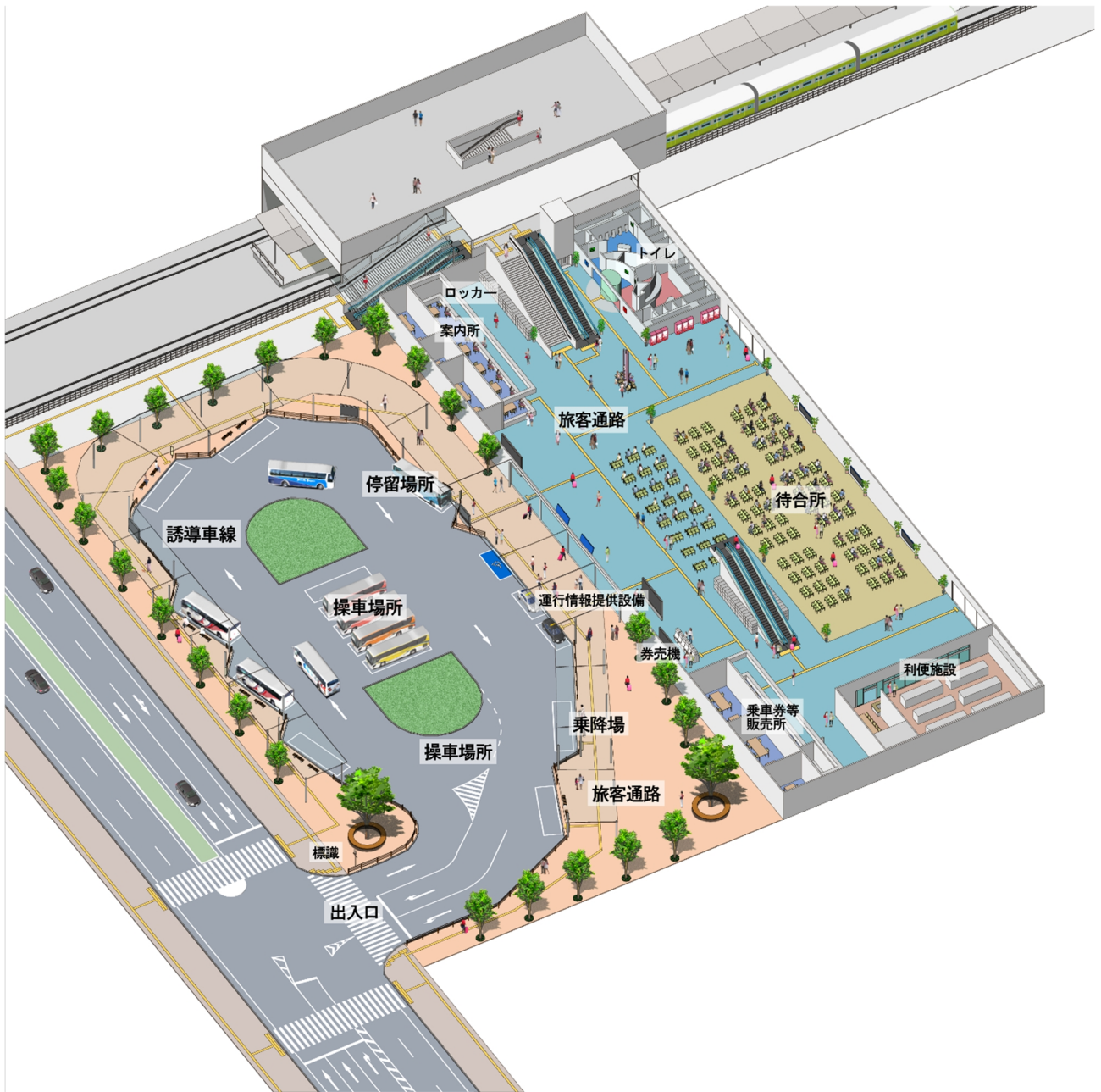


図 1-1 特定車両停留施設の配置イメージ図

なお、本省令で規定する基準と、自動車ターミナル法(昭和 34 年法律第 136 号)に基づくバスターミナルの構造等の基準を定めた「自動車ターミナルの位置、構造及び設備の基準を定める政令(昭和 34 年政令第 220 号)」(以下、自動車ターミナル法政令という。)で規定する基準とは、可能な範囲で整合を取っている。

具体的には、下表において●印を付した項目については自動車ターミナル法政令の基準を参考に規定し、その他の○印を付した項目については、道路構造令等を参考に新たに規定した。

表 1-2 参考にした基準 (● : 自動車ターミナル法政令、○ : 道路構造令等)

		バス	タクシー
1 特定車両用場所	(1) 構造耐力	●	○
	(2) 出口及び入口	●	○
	(3) 諸設備の配置	●	○
	(4) 誘導車路及び操車場所	●	○
	(5) 停留場所	●	○
2 旅客用場所	(1) 旅客用場所	●	○
	(2) 乗降場	●	○
	(3) 避難設備	●	○
3 その他設備	(1) 排水設備	●	○
	(2) 換気設備	●	○
4 施設特有の機能	(1) 交通結節機能の高度化のための構造		
	(2) 災害時における対応のための構造及び設備		

(2) 道路法に基づく都道府県公安委員会への意見聴取

特定車両停留施設の設置にあたっては、道路法(昭和27年法律第180号)第95条の2の規定に基づき当該地域を管轄する都道府県公安委員会へ意見聴取を行うことが必要となる。

意見聴取の際の具体的な手続き並びに提出すべき資料については各都道府県公安委員会によって取り扱いが異なるが、特定車両停留施設を設置する目的に照らして、一般的には以下のような資料が求められると考えられる。

- 事業の概要
- 位置図、平面図、縦断図等、施設の規模、構造などを示す資料
- 停留を許可しようとする車両の種類並びに想定利用台数(曜日別、時間帯別)
- 施設を出入りする車両や利用者(歩行者)の動線計画
- 周辺道路の交通量並びに渋滞(車両の滞留)の現況並びに予測(曜日別、時間帯別)
- その他、交通の安全と円滑に対して悪影響を及ぼさないことを説明できる資料

(参考)

この意見聴取については、「道路法等の一部を改正する法律等の施行に伴う対応に係る細目の事項について」(令和2年12月14日付警察庁交通局交通規制課長通達)第1の1において、以下のように通達されている。

当該意見聴取がなされた場合は、当該特定車両停留施設周辺の道路上に車両が滞留しないよう、周辺の交通流等の交通実態、施設等の設置による交通の安全と円滑への影響等を勘案した上で、交通管理上必要な意見を申し入れるとともに、当該特定車両停留施設が設けられた後においても、適宜、許可車両にかかる情報が共有されるようにすること。

供用後においても、許可車両に関する情報を提供するなど、道路管理者と都道府県公安委員会の間で緊密な連携を図るようすることが必要である。

(3) 「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」の解説

1) 省令の趣旨 (第1条)

この省令は、特定車両停留施設を新設し、又は改築する場合における特定車両停留施設の構造及び設備の一般的技術的基準を定めるものとする。

(趣旨)

本省令は、特定車両停留施設を新設、改築する場合における一般的な構造の基準を定めたものである。

(解説)

一般的技術基準とは、特定車両停留施設の通常の機能を確保し、通常の自然的・外部的状況に対応する技術的基準ということである。

通常の自然的・外部的条件とは異なる条件のもとにあるもので、構造基準のすべてをそのまま適用することができない場合には、その構造について個別に検討していく必要がある。

2) 設計車両

本省令においては、下記の車両(以下、設計車両という)が特定車両停留施設を利用することを前提に、構造基準が制定されている。

設計車両の諸元は以下の通りである。



図 1-2 設計車両の諸元

なお、上記諸元を超える特殊な車両の利用を想定する施設においては、利用が想定される車両の諸元に応じて構造等を検討することが望ましい。

上記諸元を超える特殊な車両の例としては接続バスが挙げられる。その諸元の一例を以下に示す。

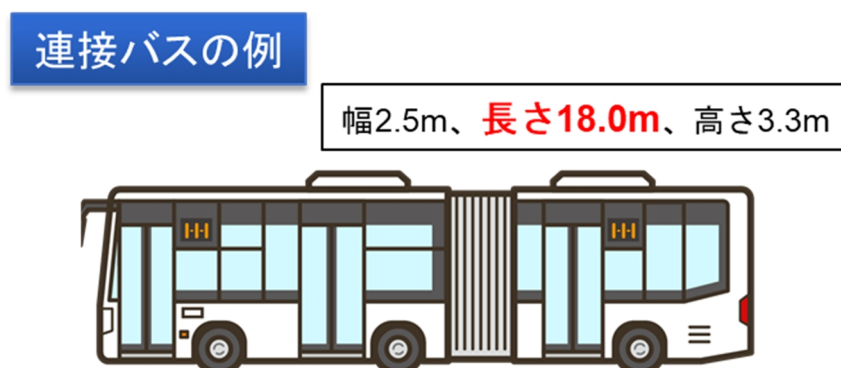


図 1-3 接続バスの例

なお、現在国内で使用されているバスにおいては、二階建てバスも含めて、幅及び高さが上記諸元を超えるものは極めて例外的である。

【特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令の改正について】

令和 8 年 4 月に道路法施行規則が改正され、特定車両として企業等の送迎車両やイベント時の臨時バスなど多様な車両が追加された(詳細は、1章1-3(5)を参照)。

この改正と同時に、「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」についても改正され、今般新たに追加された特定車両のうち小型の自動車(以下、「小型特定車両」という。)のみを停留させる特定車両停留施設の構造基準については、タクシーのみを停留させる特定車両停留施設と同様に定めることとし、小型特定車両以外の車両を停留させる特定車両停留施設の構造基準については、バスのみを停留させる特定車両停留施設と同様に定められた。

(解説)

今般新たに追加された特定車両については、様々な規格の車種による運行が想定されるため、施設への乗り入れを予定している特定車両の車種の幅、重量、高さ又は長さ等に応じてバス又はタクシーのいずれかの構造の基準から選択することとしたものである。

3) 構造耐力 (第2条)

① 荷重・振動・衝撃への対応 (第1項)

誘導車路、操車場所、停留場所その他の特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（以下「特定車両用場所」という。）は、特定車両の荷重その他の荷重並びに地震その他の震動及び衝撃に対して安全な構造でなければならない。

(趣旨)

特定車両停留施設のうち特定車両用場所は、往来する自動車の荷重等に対して倒壊することなく安全な耐力を有するものでなければ、自動車の安全な通行を確保することが困難であり、ひいては特定車両停留施設としての機能発揮が不可能になることから、特定車両用場所に構造耐力を求めている。

(解説)

特定車両用場所が建築物である場合には、本省令に加えて建築基準法の適用があり、建築物としての構造耐力が求められることになる。

しかし、建築基準法は建築物としての一般的基準を定めるものであるため、特定車両停留施設のように事業用車両が頻繁に利用する施設としての安全性は担保されない。

そのため、特定車両停留施設が建築物である場合にも本条の規定は満たさなければならない。

② 設計自動車荷重 (第2項)

特定車両用場所の設計に用いる設計自動車荷重は、小型特定車両（道路法施行規則（昭和27年建設省令第25号）第一条第三号に掲げる自動車又は同条第四号、第六号、第七号若しくは第九号に掲げる自動車（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第三条に規定する小型自動車その他これに類する小型の自動車であるものに限る。）をいう。以下同じ。）のみの停留の用に供する特定車両停留施設にあつては30キロニュートン、同令第1条第8号に掲げる自動車の停留の用に供する特定車両停留施設にあつては245キロニュートン、その他の特定車両停留施設にあつては196キロニュートンとする。

(趣旨)

特定車両用場所の構造計算に用いる自動車荷重(設計自動車荷重)を定めている。

(解説)

設計自動車荷重については、安全確保の観点から、通常管理下において特定車両停留施設に乗り入れる最大規模の自動車を想定して定めることが必要である。

なお、この基準を超える特殊な自動車の利用が想定される施設においては、個々の状況に応じて適切な設計自動車荷重を検討しなければならない。

- 道路法施行規則第1条第1号、第2号、第4～7号又は第9号に掲げる自動車(バス等)の停留の用に供する特定車両停留施設・・・196kN

- 道路法施行規則第1条第3号、第4号、第6号、第7号又は第9号に掲げる自動車(タクシー等の小型特定車両)の停留の用に供する特定車両停留施設・・・30kN

4) 特定車両の出口及び入口 (第3条)

① 接続道路(第1項)

特定車両の出口及び入口は、その設置の際に道路交通法（昭和35年法律第105号）第44条第1項各号のいずれかに該当する場所、橋、幅員が6.5メートル（小型特定車両のみに係る出口及び入口にあつては、6メートル）未満である道路又は縦断勾配が10パーセント（小型特定車両のみに係る出口及び入口にあつては、12パーセント）を超えるものである道路に接して設けてはならない

(趣旨)

特定車両停留施設の出入口をどのような場所に設けるかは、周辺の道路交通に重大な影響を及ぼし、ひいては特定車両停留施設の機能の確保を困難にすることから、その設置場所に制限を設けている。

(解説)

それぞれの設置禁止場所の理由は以下の通りである。

1. 道路交通法第44条第1項各号のいずれかに該当する場所(駐停車禁止場所)

そもそも道路交通法において駐停車を禁止している目的が道路における道路交通の安全と円滑の確保であるのに、特定車両停留施設のような自動車が頻繁に利用する施設の自動車の出入口が駐停車禁止場所に接して設けられた場合には、道路交通の安全と円滑に著しい支障を及ぼすため、出入口の設置を禁止した。

なお、道路交通法第44条第1項各号のいずれかに該当する場所とは、以下の通りである。

- ・ 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- ・ 交差点の側端又は道路のまがりかどから5メートル以内の部分
- ・ 横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分
- ・ 安全地帯の左側の部分及び前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分
- ・ バス停を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分
- ・ 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分

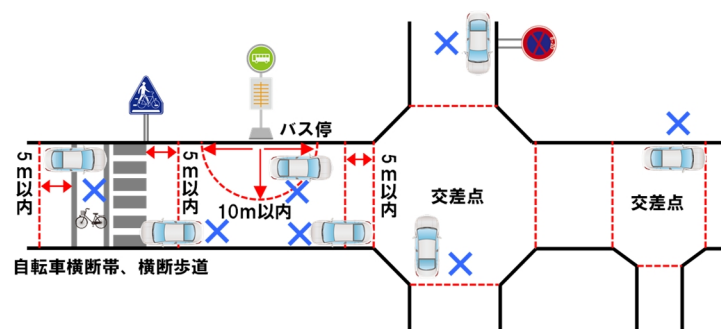


図 1-4 駐停車禁止場所の例

2. 橋

橋に接続する道路は一般に複数となり、自動車交通が輻輳するため、出入口の設置を禁止した。

3. 幅員が 6.5 メートル未満である道路

特定車両停留施設のように自動車が頻繁に利用する施設が、自動車が減速することなくすれ違うことができる幅を有する道路(2車線)に接していない場合には、前面道路の道路交通の安全と円滑を阻害する恐れがあるため、出入口の設置を禁止した。

- ・ 「幅員が 6.5 メートル未満」の根拠

自動車の幅 2.5 メートル、すれ違い余裕幅 0.5 メートル、側方余裕幅 0.5 メートルとして計算したもの。

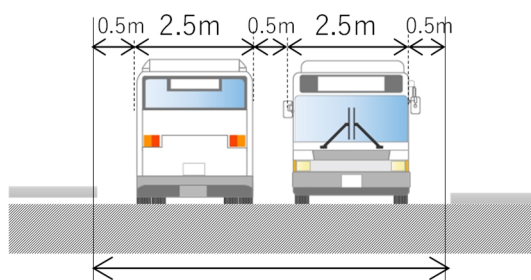


図 1-5 「幅員 6.5 メートル未満」の考え方

- ・ タクシー等の小型特定車両のみが通行する出入口にかかる「幅員が 6.0 メートル未満」の根拠
道路構造令の普通道路(相互通行)の車道幅員の最小値。

4. 縦断勾配が 10 パーセントを超える道路

勾配が厳しくなると自動車の登坂能力が落ち渋滞の原因となるので、一定の勾配以上の道路に接して出口及び入口を設置することを禁止した。

- ・ 「縦断勾配 10 パーセント」の根拠

一般自動車道構造設備規則(昭和 28 年運輸省・建設省令第 1 号)第 14 条において、最大の縦断勾配が 10 パーセントとなっていることを考慮したもの。

- ・ タクシー等の小型特定車両のみが通行する出入口にかかる「縦断勾配 12 パーセント」の根拠

道路構造令の小型道路において、設計速度 20km/h の場合の縦断勾配の最大値が 12% となっていることを考慮したもの。

- ・ なお、縦断勾配の数値の考え方は『道路構造令の解説と運用¹』にて解説されているところだが、自動車の走行性能を原動機の出力や車両総重量等から算出し、必要な走行速度を確保できるように縦断勾配が定められている。特に、縦断勾配の一般値は坂路全体を通じて、特例値は登坂時に坂路の終端において、それぞれ乗用車は平均走行速度、普通トラックは設計速度の 1/2 の速度で登坂できることを前提に算出されている。

¹ 道路構造令の解説と運用(日本道路協会、令和 3 年)

② 交差点等との離隔(第2項)

停留場所の数が11以上の特定車両停留施設の特定車両の出口又は入口で幅員が20メートル以上の道路に接するものは、その設置の際にその道路の曲がり角又は幅員が20メートル以上の他の道路との交差点から30メートル以上離れている場所に設けなければならない。

(趣旨)

自動車が出入りする頻度が一定規模以上になる特定車両停留施設が幹線道路等に接する場合は、第1項の特定車両の出入口の設置を禁止する場所の規定の要件を加重して規定している。

(解説)

特定車両の出入口付近では、進路変更等により特に交通が輻輳することが予想されることから、このような場所に入入りする自動車の多い特定車両停留施設の出入口を設置することは、道路交通の安全かつ円滑な流れを阻害し、ひいては特定車両停留施設としての機能が発揮できなくなるので、当該場所に入入口を設置することを禁止したものである。

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 停留場所の数が11以上

特定車両停留施設のピーク時における自動車の通行頻度が多くなり、道路交通に著しい影響を及ぼすことになるため。

2. 幅員20メートル以上の他の道路

都市部の幹線道路に相当する道路で、往復の交通別に自動車交通を分離させる必要が想定されるほど道路交通が輻輳すると考えられる道路であるため。

3. 交差点から30メートル以上

交差点の手前の側端から前に30メートルの範囲は、道路交通法第30条において追い越し禁止場所と規定されているため。

③ 都道府県公安委員会との協議による適用除外(第3項)

前2項の規定は、道路管理者が特定車両停留施設の存する地域を管轄する都道府県公安委員会と協議して当該出口又は入口の設置が当該道路における道路交通の円滑と安全を阻害しないと認める場合については、適用しない。

(趣旨)

道路交通の円滑と安全を阻害しないと認められる場合に、都道府県公安委員会との協議によって本条第1項および第2項の適用を除外できることを規定している。

(解説)

この規定はあくまでも例外規定であって、地形や周辺の土地利用等の制約により本条第1項および第2項の規定を満たすことが著しく困難あるいは不経済な場合にのみ適用が考慮されるべきである。

本項に基づく協議については、「道路法等の一部を改正する法律等の施行に伴う対応に係る細目的事項について」第1の2においては以下のように通達されている。

道路管理者から当該協議を受けた場合は、特定車両の出口及び入口における視認性の有無、特定車両の誘導車路の十分な確保の有無、特定車両が特定車両停留施設へ出入りするに伴う一般交通との錯綜や渋滞の発生等の防止措置の有無、歩行者等の安全の確保の有無等に留意し、必要な意見を申し入れること。

したがって、協議の際には、一般的に以下の資料が必要になると考えられる。

- 出入口における視認性を確認できる資料(平面図等)
- 誘導車路が十分に確保されていることを示す資料(平面図、ピーク時出入台数等)
- 出入りする車両の動線計画を示す資料
- 出入口が接する道路の交通量、渋滞の状況(現況、予測)を示す資料
- 歩行者の安全を確保するための対策を示す資料(平面図等)

これらの資料は、道路法第 95 条の 2 の規定に基づき特定車両停留施設の設置にあたって行う都道府県公安委員会への意見聴取と重複する内容を含むので、本項に基づく協議は意見聴取時に併せて行うことが合理的であると考えられる。

④ すみ切り(第4項)

特定車両の出口又は入口において、特定車両の回転を容易にするため必要があるときは、すみ切りをしなければならない。

(趣旨)

自動車回転の際には内輪差が生じるため、すみ切りすることにより、自動車の車体の最内側の回転に支障がないようにし、自動車が特定車両停留施設の出入口を安全かつ円滑に通行できるよう規定している。

(参考)

すみ切りの長さの考え方と4種道路における標準値については、「道路構造令の解説と運用」の「4-5-3 交差点の通行方法と隅切り (2)隅切り」において詳細に解説されているので参照されたい。

⑤ 視距(第5項)

道路に接する特定車両の出口の付近の構造は、特定車両がその前端を当該出口に接した場合に、その前端から車両中心線上1.2メートル離れた位置の地上1.7メートル(小型特定車両にあつては、1.2メートル)の高さの点において、道路の中心線に直角に向かって左右にそれぞれ80度の範囲内でその道路を通行するものの存在を確認できるようにしなければならない。ただし、信号機、反射鏡その他の適当な保安設備を設けるときは、この限りでない。

(趣旨)

前面道路の交通に危険を及ぼすことなく、自動車が特定車両停留施設から安全かつ円滑に出ることを可能とするために、自動車の運転者からの見通しを確保するために規定を設けている。

また、上記の目的から、信号機によって交通整理が行われ、前面道路の交通が停止している場合にのみ自動車が特定車両停留施設から出る場合や、反射鏡等の設置により同程度の見通しが得られる場合には、本項本文の規定に適合することを要しないこととしている。

(数値の根拠)

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 車両中心線上 1.2 メートル

設計車両の車両前端から運転者の目までの水平距離の平均的な値。

2. 視点の高さ地上 1.7 メートル

設計車両の運転手の目の高さ(路面からの高さ)の最小値。

3. 視点の高さ地上 1.2 メートル(タクシー等の小型特定車両の場合)

道路構造令で規定する値。

4. 左右にそれぞれ 80 度

視点の位置から、前面道路の中心線上 14 メートル(「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成 14 年国土交通省告示第 619 号)第 15 条第 5 項で規定する、最高速度 35km/h 以上 80km/h 以下の大型特殊自動車の停止距離の最大値)を見通せる角度を参考に設定した値。

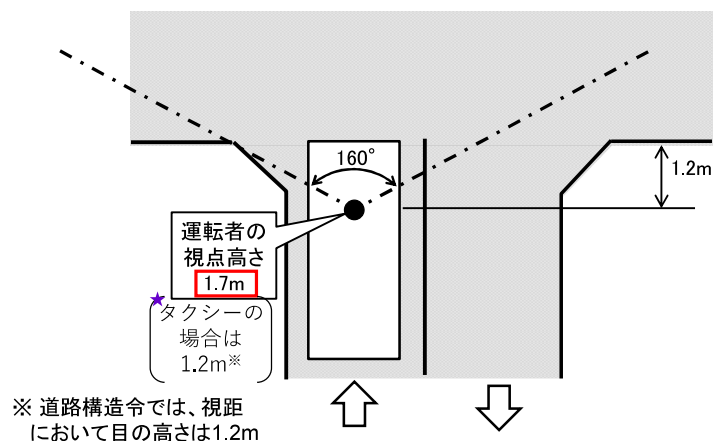


図 1-6 視認性の確保の考え方

(参考)

反射鏡の設置について、「道路構造令の解説と運用」((公社)日本道路協会)には以下の記述がある。

道路反射鏡には丸型と角型があり、一般には丸型の凸面鏡が用いられている。反射鏡の形式、鏡面径、曲率半径の選定にあたっては、その設置場所の交通状況、道路状況及び経済性等を十分検討し選定しなければならない。鏡面は反射率が高く、曇り、歪み、泡、すじその他の欠陥がなく、耐久性に優れたものでなければならない。また、支柱および基礎は、自重および風圧力に対して十分安全でなければならない。

道路反射鏡の設置にあたっては、「道路反射鏡設置指針」((公社)日本道路協会)を参考にするとよい。

5) 諸設備の配置 (第4条)

誘導車路、操車場所、停留場所、乗降場、待合所、荷扱場その他の設備の配置は、特定車両の円滑な運行又は旅客、荷主その他の利用者の利便を著しく阻害するものであってはならない。

(趣旨)

特定車両停留施設は、人やバス、タクシーなどが大量に集中する場所であり、人の動線と自動車の動線の交差をできる限り少なくする等、交通動線の単純化と円滑な処理を行ううえで諸設備の配置は重要な事項である。

本条は、自動車の円滑な運行または旅客その他利用者の利便を著しく阻害することを防ぐために、諸設備が相互に適切に配置されるべきことを規定したものである。

(解説)

例えば、自動車が、入口から出口まで、後退運転や切り返しをすることなく常に前進運転で通行することができる施設や、旅客が待合所から乗降場へ行く経路が直感的にわかりやすくできるだけ短距離となるように配慮された施設などが本規定を遵守しているものと考えられる。

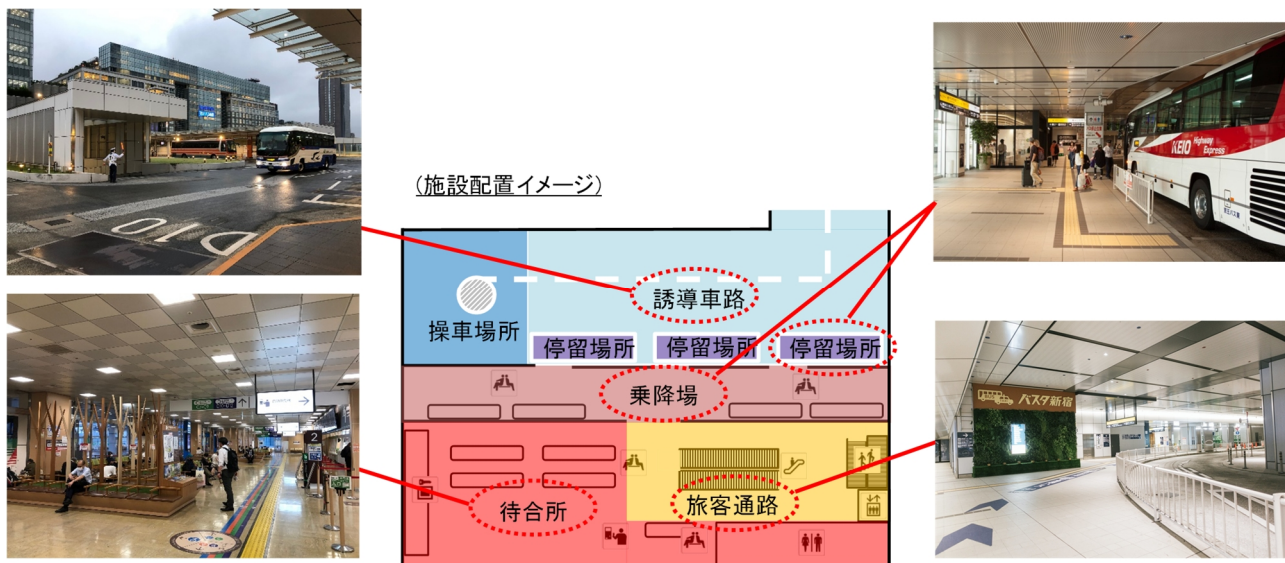


図 1-7 特定車両停留施設の施設配置イメージ

6) 誘導車路及び操車場所 (第5条)

① 後退運転によらない通行(第1項)

特定車両停留施設には、特定車両が後退運転によらないで出口及び入口を通行できるように誘導車路又は操車場所を設けなければならない。

(趣旨)

前面道路において自動車が方向転換することは、前面道路の円滑と安全を阻害する恐れがあり、ひいては自動車の安全かつ円滑な通行を阻害する可能性がある。そのため、出入りする自動車が常に前進で出入口を通行できるよう規定している。

(解説)

具体的には、操車場所を設けて自動車の転回ができるようにする、自動車の出口と入口を分離されるよう誘導車路を設置する等が考えられる。

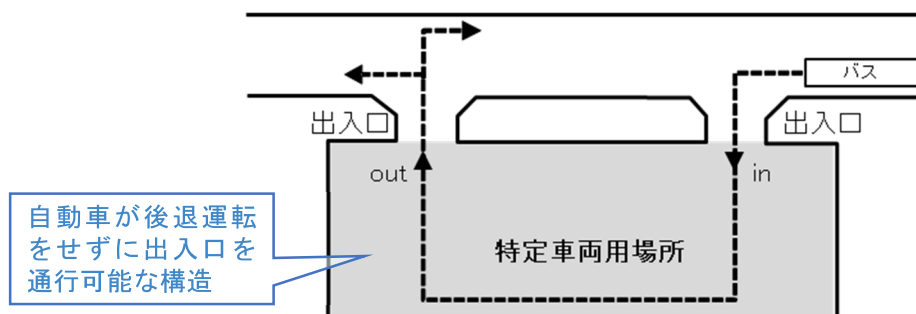


図 1-8 出入口の構造

② 幅員(第2項)

誘導車路の幅員は、6.5メートル（小型特定車両のみの通行の用に供する部分にあつては、5.5メートル）以上としなければならない。ただし、一方通行の誘導車路にあつては、3.5メートルまで縮小することができる。

(趣旨)

自動車が誘導車路を安全かつ円滑に通行できるようにするため、自動車が安全にすれ違うことのできる最小幅員を規定している。

(解説)

本項で規定する幅員は直線部の幅員であり、屈曲部においては第4項の規定により、適当な拡幅をしなければならない。

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 幅員 6.5メートル(タクシー等の小型特定車両専用施設部分は 5.5メートル)
自動車の幅 2.5メートル(タクシー等の小型特定車両専用施設は 2.0メートル)、すれ違い余裕幅 0.5メートル、側方余裕幅 0.5メートルとして計算したもの。
2. 一方通行の場合の幅員 3.5メートル
自動車の幅 2.5メートル、側方余裕幅 0.5メートルとして計算したもの。

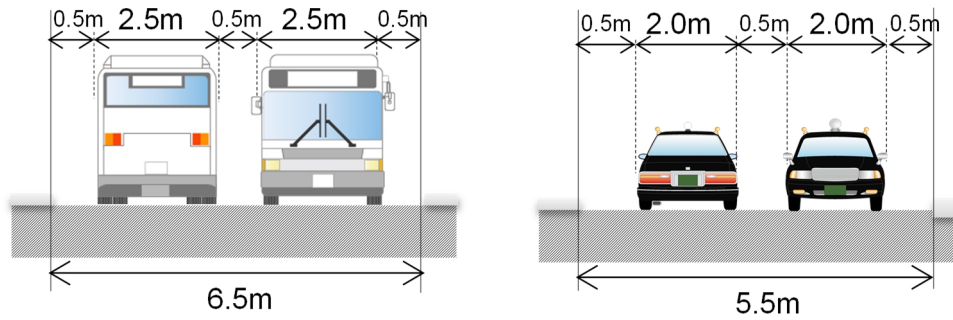


図 1-9 幅員の考え方

③ 有効高(第3項)

上方にはりその他の障害物がある誘導車路の路面上の有効高は、4.1メートル（小型特定車両のみの通行の用に供する部分にあつては、3メートル）以上でなければならない。

(趣旨)

自動車誘導車路を安全かつ円滑に通行できるようにするため、誘導車路が一定以上の高さを有するように規定している。

(解説)

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 4.1メートル

設計車両の最大高さ 3.8メートルに、車両の振動等に対する余裕高さ 0.3メートルを加えた高さ。

2. 3メートル(タクシー等の小型特定車両専用部分の場合)

設計車両の高さ 2.8メートルに、車両の振動等に対する余裕高さ 0.2メートルを加えた高さ(道路構造令に規定される小型道路の建築限界の高さと同じ)。

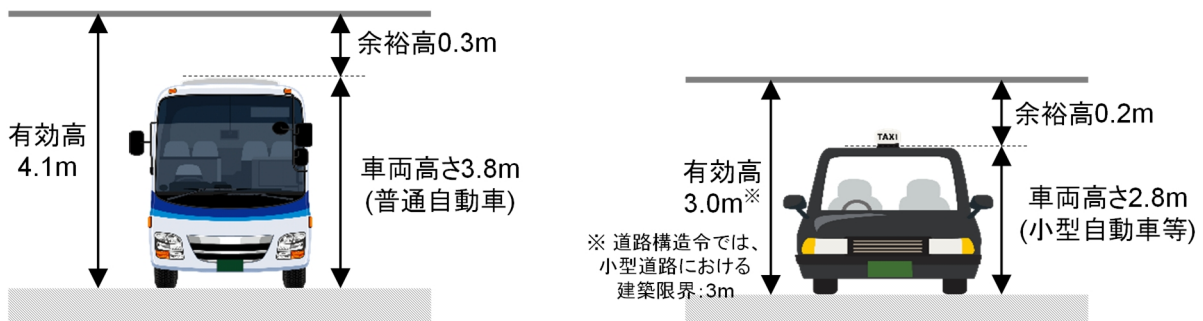


図 1-10 有効高の考え方

④ 回転(第4項)

誘導車路の屈曲部は、特定車両（長さが12メートル、幅が2.5メートル、軸距が6.5メートル、前端から前車軸までの水平距離が2メートル、最小回転半径が12メートルである特定車両とする。）が円滑に回転できる構造としなければならない。ただし、小型特定車両に掲げる自動車のみに係る誘導車路の屈曲部にあつては、特定車両（長さが6メートル、幅が2メートル、軸距が3.7メートル、前端から前車軸までの水平距離が1メートル、最小回転半径が7メートルである特定車両とする。）が円滑に回転できる構造としなければならない。

(趣旨)

自動車が誘導車路を安全かつ円滑に通行できるようにするため、誘導車路の屈曲部を拡幅して自動車の円滑な回転を確保するように規定している。

(解説)

設計の基準となる特定車両の諸元は「2. 設計車両」に示したとおりである。

なお、上記は最小の基準を定めたものであり、実際の設計に際しては、利用が想定される車両の実態に即して、余裕を持った設計とすることが望ましい。

⑤ 勾配(第5項)

誘導車路の傾斜部の勾配は、10パーセント（小型特定車両のみの通行及び停留の用に供する部分にあつては、12パーセント）を超えてはならない。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、12パーセント以下とすることができる。

(趣旨)

勾配が厳しいと自動車の登坂能力および制動能力が低下し安全かつ円滑に通行するのを困難にするので、誘導車路の傾斜部の勾配に制限を設けている。

(解説)

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 10パーセント

一般自動車道構造設備規則第14条において、最大の縦断勾配が10パーセントとなっていることを考慮したもの。

2. やむを得ない場合における12パーセント

道路構造令に規定される、第1種～第3種の普通道路における設計速度20km/hの場合の最大の縦断勾配の特例値が12パーセントとなっていることを考慮したもの。

3. タクシー等の小型特定車両専用部分の場合の12パーセント

道路構造令に規定される、小型道路における設計速度20km/hの場合の最大の縦断勾配が12パーセントとなっていることを考慮したもの。

4. 縦断勾配の数値の考え方

縦断勾配の数値の考え方は「道路構造令の解説と運用」にて解説されているところだが、自動車の走行性能を原動機の出力や車両総重量等から算出し、必要な走行速度を確保できるように縦断勾配が定められている。特に、縦断勾配の一般値は坂路全体を通じて、特例値は登坂時に坂路の終端において、それぞれ乗用車は平均走行速度、普通トラックは設計速度の 1/2 の速度で登坂できることを前提に算出されている。

⑥ 形状及び広さ(第6項)

操車場所の形状及び広さは、特定車両停留施設の規模及び構造に適応したものでなければならない。

(趣旨)

操車場所は、自動車が転回することによって誘導車路と停留場所を結びバスやタクシー等の動線を確保する役割があるので、自動車の安全かつ円滑な運行を可能とする形状やスペースを確保する必要があるが、特定車両停留施設ごとに様々な形態を取ることが想定されることから、包括的な規定としている。

(解説)

操車場所に求められる形状や広さは、出入口の位置、停留場所の数や配置、乗車場所と降車場所を分離するかどうか等によって大きく異なるものと考えられるが、第5条の解説に示したような、入口から出口まで後退運転や切り返しをすることなく常に前進運転で通行することができる施設などが、本規定に適応した施設と考えられる。

⑦ 操車場所への準用(第7項)

第3項及び第5項の規定は、操車場所について準用する。

(趣旨)

自動車が安全かつ円滑に運行するためには、操車場所においても、誘導車路と同様に、高さを確保し傾斜部の勾配を制限する必要があるため、誘導車路の規定を準用する。

(解説)

第3項及び第5項を参照。

7) 停留場所(第6条)

① 長さ及び幅(第1項)

停留場所は、長さは12メートル以上、幅は3メートル以上（小型特定車両のみの停留の用に供する部分にあっては、長さは6メートル以上、幅は2.5メートル以上）とし、区画線その他適当な方法でその位置を明示しなければならない。

(趣旨)

停留場所において自動車が安全かつ円滑に停車するためには一定の規模が必要であるとともに、区画線等によって停留場所の位置を明示することによって自動車が安全かつ円滑に適切な場所に停車できるよう規定している。

(数値の根拠)

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 長さ 12メートル以上
設計車両の長さの最大値 12メートル。
2. 幅 3メートル
設計車両の幅の最大値 2.5メートル+ドアの開閉幅左右各 0.25メートル×2。
3. タクシー等の小型特定車両専用部分の場合の長さ 6メートル以上
設計車両の長さの最大値 6メートル。
4. タクシー等の小型特定車両専用部分の場合の幅 2.5メートル以上
設計車両の幅の最大値 2.0メートル+ドアの開閉幅左右各 0.25メートル×2。

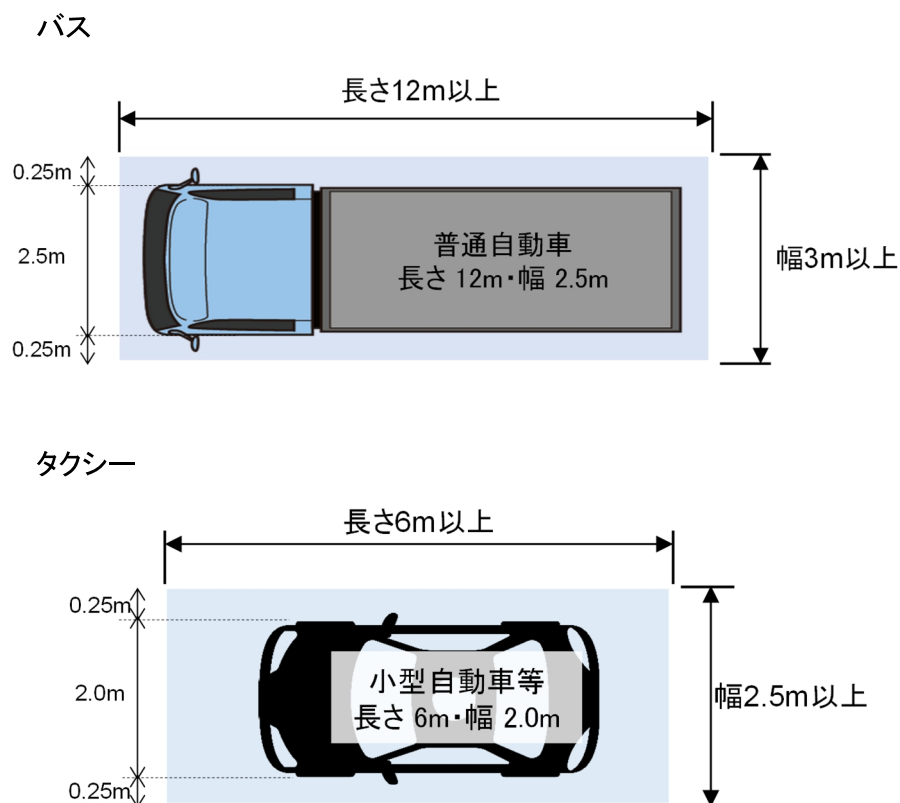


図 1-11 停留場所の考え方

② 勾配(第2項)

停留場所の面には、1.5パーセント以上の勾配があってはならない。

(趣旨)

自動車の安全な停留の確保のため、停留している自動車が勝手に動き出して他の自動車とぶつかることなどが無いよう、停留場所の勾配に一定の制限を設けている。

(数値の根拠)

制限値は、自動車が自然に動き出す勾配値とされる 1.5 パーセントとした。

③ 停留場所への準用(第3項)

前条第3項の規定は、停留場所について準用する。

(趣旨)

自動車が安全に停留するためには、停留場所においても、誘導車路、操車場所と同様に、高さを確保する必要があるため、誘導車路の規定を準用する。

(解説)

第5条第3項を参照。

8) 旅客用場所(第7条)

① 特定車両用場所との共用の禁止(第1項)

道路法施行規則第1条第1号から第7号まで及び第9号に掲げる自動車の停留の用に供する特定車両停留施設の乗降場、旅客通路その他の旅客の用に供する場所(以下「旅客用場所」という。)は、特定車両用場所と共用するものであってはならない。ただし、旅客通路を特定車両用場所と共用する場合であって、警報設備の設置その他の適当な措置を講ずることにより旅客の安全及び特定車両の円滑な運行を阻害しないときは、この限りでない。

(趣旨)

特定車両停留施設は、自動車が頻繁に往来する場所で、しかも一般の旅客が多数利用するものであることから、旅客の安全と自動車の安全かつ円滑な通行を確保するために、旅客用場所と特定車両用場所を区分することを規定している。

(解説)

ただし書きの規定は、乗降場と乗降場の間を旅客通路が連絡する場合等において、立体通路、地下通路とすることは負担が極めて大きいので、例外として適当な措置を講ずれば共用しても良いこととした。

その他適当な措置とは、横断歩道により明確な区画をすることや信号機・遮断機等を設置することなどが考えられる。

なお、道路交通法の適用を受ける特定車両停留施設において横断歩道、信号機等を設置する場合には、当然ながら地域を管轄する都道府県公安委員会との調整が必要である。

② 柵・区画線等による区分(第2項)

道路法施行規則第1条第1号から第7号まで及び第9号に掲げる自動車の停留の用に供する特定車両停留施設の旅客用場所(乗降場を除く。)、特定車両用場所及び特定車両用場所と共用する旅客通路は、それぞれ、柵、区画線その他適当な方法により明確に区分しなければならな

(趣旨)

旅客に注意を喚起し、旅客がみだりに特定車両用場所に立ち入ることを防止することによって、旅客の安全及び自動車の安全かつ円滑な通行の確保を図るために規定している。



図 1-12 特定車両用場所と旅客用場所の区分事例

9) 乗降場 (第8条)

① 幅(第1項)

乗降場の幅は、80センチメートル以上でなければならない。

(趣旨)

乗降場は、バス・タクシー等に乗降するための場所であり、旅客の送り迎えなどに利用する者の歩行空間でもあるため、最低限大人一人が円滑に歩行できるための一定の幅を規定している。

(数値の根拠)

「道路構造令の解説と運用」によれば、歩行者の専有幅は 0.75 メートルを標準とするとされており(歩行者の幅 0.5 メートル+余裕幅 0.25 メートル)、これを考慮して最低の基準を設けた。

なお、実際の設計にあたっては、車いす用のスロープの展開スペースなどを考慮して、可能な範囲で広く取ることが望ましい。

人(成人男子、
荷物等なし)

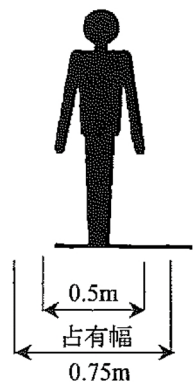


図 1-13 歩行者の占有幅²

² 出典:道路構造令の解説と運用(日本道路協会、平成 27 年)

② 特定車両用場所との区分(第2項)

乗降場は、その乗降場に接する特定車両用場所の面上10センチメートル以上20センチメートル以下の高さを有するもの又はさくその他の遮断設備により特定車両用場所と明確に区分されたものでなければならない。

(趣旨)

乗降場は、バス・タクシー等への乗降の場所であるとともに、バス・タクシー等に乗るまでの旅客や旅客の送り迎えなどに利用する者の歩行空間である。すなわち、旅客用場所の中でバス・タクシー等との接点となる場所であるため、利用者の安全を確保することが強く要請されるため規定している。

(解説)

安全地帯式の場合は一定の高さを有するものであり、平面式の場合は柵などの遮断設備により明確に区分されたものである必要がある。

(数値の根拠)

建築基準法施行令(昭和25年政令第338号)第23条において、階段の蹴上げの上限値が階段の属性により16センチメートルから22センチメートルと規定されていることを参考にした。

10) 排水設備(第9条)

特定車両停留施設には、建築物(建築基準法(昭和25年法律第201号)第2条第1号に規定する建築物をいう。次条において同じ。)である部分を除き、側溝その他の排水設備を設けなければならない。

(趣旨)

誘導車路、操車場所、停留場所等の特定車両用場所が、建築物のように屋根で覆われていない場合には、雨水にさらされることによって当該場所の路面が損傷し、また、雨水の滞留による自動車のスリップ事故等が起こるため、これらの事態を防止し、自動車の安全かつ円滑な通行を確保するために規定している。

(建築物への適用を除外している理由)

建築物である部分については、屋根等に覆われていて風雨にさらされる恐れがなく、排水設備を設ける必要がないため除外している。

(参考)

道路構造令第26条では、「道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠、集水ますその他の適当な排水施設を設けるもの」とされている。

1 1) 避難設備 (第 10 条)

道路法施行規則第 1 条第 1 号から第 7 号まで及び第 9 号までに掲げる自動車の停留の用に供する特定車両停留施設の建築物である部分において、直接地上へ通ずる旅客の出入口のある階以外の階に乗降場、待合所その他旅客の集合する設備を設けるときは、建築基準法施行令（昭和 25 年政令第 338 号）第 123 条第 1 項若しくは第 2 項に規定する避難階段又はこれと同等以上の避難設備を設けなければならない。

(趣旨)

特定車両停留施設は多数の旅客が利用する施設であり、かつ、引火の恐れがある自動車が多く往来する場所であることから、火災時における旅客の生命・身体の安全の確保を図るために規定している。

(解説)

建築基準法施行令第 123 条第 1 項に規定する避難階段とは屋内に設ける避難階段、同第 2 項に規定する避難階段とは屋外に設ける避難階段のことであり、それぞれ必要な要件が定められている(次ページ参照)。

また、これと同等以上の避難設備とは、ドライエリア(地下室に採光等をするため、建物の周囲を掘り下げ、片側に擁壁を設けた溝)部分から斜路または階段によって危険なしに地上に避難できるような場合を指している。

【参考】建築基準法施行令（昭和 25 年政令第 338 号）

（避難階段及び特別避難階段の構造）

第二百二十三条 屋内に設ける避難階段は、次に定める構造としなければならない。

- 一 階段室は、第四号の開口部、第五号の窓又は第六号の出入口の部分を除き、耐火構造の壁で囲むこと。
 - 二 階段室の天井（天井のない場合にあつては、屋根。第三項第四号において同じ。）及び壁の室内に面する部分は、仕上げを不燃材料でし、かつ、その下地を不燃材料で造ること。
 - 三 階段室には、窓その他の採光上有効な開口部又は予備電源を有する照明設備を設けること。
 - 四 階段室の屋外に面する壁に設ける開口部（開口面積が各々一平方メートル以内で、法第二条第九号の二口に規定する防火設備ではめごろし戸であるものが設けられたものを除く。）は、階段室以外の当該建築物の部分に設けた開口部並びに階段室以外の当該建築物の壁及び屋根（耐火構造の壁及び屋根を除く。）から九十センチメートル以上の距離に設けること。ただし、第一百十二条第十六項ただし書に規定する場合は、この限りでない。
 - 五 階段室の屋内に面する壁に窓を設ける場合においては、その面積は、各々一平方メートル以内とし、かつ、法第二条第九号の二口に規定する防火設備ではめごろし戸であるものを設けること。
 - 六 階段に通ずる出入口には、法第二条第九号の二口に規定する防火設備で第一百十二条第十九項第二号に規定する構造であるものを設けること。この場合において、直接手で開くことができ、かつ、自動的に閉鎖する戸又は戸の部分は、避難の方向に開くことができるものとする。
 - 七 階段は、耐火構造とし、避難階まで直通すること。
- 2 屋外に設ける避難階段は、次に定める構造としなければならない。
- 一 階段は、その階段に通ずる出入口以外の開口部（開口面積が各々一平方メートル以内で、法第二条第九号の二口に規定する防火設備ではめごろし戸であるものが設けられたものを除く。）から二メートル以上の距離に設けること。
 - 二 屋内から階段に通ずる出入口には、前項第六号の防火設備を設けること。
 - 三 階段は、耐火構造とし、地上まで直通すること。
- 3 （略）

1 2) 換気設備 (第 1 1 条)

通常の状態において空気中の一酸化炭素の占める割合が 0.01 パーセントを超えるおそれがある場所には、その割合を 0.01 パーセント以下に保つことができる換気設備を設けなければならない。

(趣旨)

自動車が頻繁に往来する施設という特定車両停留施設の特性から、旅客等利用者の生命・身体の安全を確保するためには、自動車の排気ガスを換気することが必要不可欠であるため、換気設備の設置を規定している。

(解説)

通常の状態において空気中の一酸化炭素の占める割合が 0.01 パーセントを超えるおそれがある場所とは、主に特定車両用場所を想定している。

ただし、施設が建築物であって壁や天井で囲まれている場合や、地下に設置された施設の場合などには、旅客用場所についても換気設備が必要となる場合がある。

(数値の根拠)

空気中の一酸化炭素に対する人間の許容濃度は 0.01 パーセントとされている。

5-1-4 換気の対象物質及び濃度

- (1) 換気施設の設計の対象とする有害物質は、煤煙及び一酸化炭素とする。
- (2) 換気施設の設計に用いる煤煙及び一酸化炭素の設計濃度は、トンネル内の交通の安全性及び快適性並びに維持管理作業の安全性を確保するために必要な値とするものとし、当該道路の設計速度に応じ、次の表に示す値を標準とする。

設計速度	煤煙の設計濃度 (100m 透過率)	一酸化炭素の設計濃度
80km/h 以上	50%	100ppm*
60km/h 以上	40%	

※ 10,000ppm=1%

図 1-14 一酸化炭素濃度に係る基準³

³ 道路トンネル技術基準(国土交通省)

1 3) 交通結節機能の高度化のための構造 (第 1 2 条)

道路管理者は、旅客の乗降の用に供する特定車両停留施設であつて、公共交通機関の旅客施設（以下単に「旅客施設」という。）の敷地に隣接し、若しくは近接する土地に設けられ、又は旅客施設である道路一体建物（道路法（昭和27年法律第180号）第47条の8第1項第1項に規定する道路一体建物をいう。）と一体的な構造となるものについて、交通結節機能の高度化（特定車両停留施設及び旅客施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。）を図るため、当該特定車両停留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に旅客用場所を配置することその他の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なければならない。

(趣旨)

多様な交通モードが接続する交通拠点において、旅客の利便性向上のため、鉄道その他の公共交通機関と特定車両停留施設との円滑な乗継ぎ導線を確保(旅客の利便の増進に資するような旅客用場所の配置)することを規定している。

(解説)

具体的には、分散するバス停の集約による移動距離の短縮や、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について、十分に配慮することが必要である。

<参考事例 品川駅西口駅前広場>

東西自由通路と西口駅前広場の歩行者動線のレベルを合わせることにより、歩行者の移動を円滑化する計画としている。



図 1-15 品川駅西口駅前広場の事例⁴

<参考事例 バスタ新宿>

国道に隣接する鉄道の線路上空に公共交通ターミナルを整備し、階層別に鉄道(2階)、タクシー(3階)、高速バス(3・4階)を集約している。

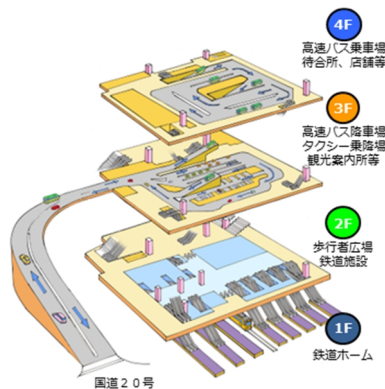


図 1-16 バスタ新宿の事例

⁴ 出典: 国道15号・品川駅西口駅前広場事業計画【本編】(国土交通省、平成 31 年 3 月 27 日) https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000743189.pdf

1 4) 災害時における対応 (第 1 3 条)

道路管理者は、前条に規定する特定車両停留施設について、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し、及び当該旅客の移動のための交通手段に関する情報、当該特定車両停留施設の周辺に存する指定避難所（災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）第 49 条の 7 第 1 項に規定する指定避難所をいう。）の場所に係る情報その他の情報を提供するための設備を設けるように努めなければならない。

(趣旨)

災害が発生した場合、鉄道駅など公共交通ターミナル周辺には、多くの人が滞留し、また、多くの帰宅困難者も発生することが想定される。そのため、災害発生時には、特定車両停留施設においても、旅客を一時的に滞在させつつ、周辺施設と連携しながら、帰宅困難者等への対応を行うことが必要とされるため規定している。

(解説)

具体的には、災害発生時には、当該施設の利用者などを対象に、災害に関する情報や近隣の避難場所の情報、公共交通機関の運行情報等、各種情報を提供することなどについて、十分な検討を行うことが必要である。

< 情報提供の例 >

大型ビジョンやデジタルサイネージなどを活用して災害情報、各種公共交通機関の運行情報や代替輸送に関する情報、一時退避場所等の情報を提供



図 1-17 大型ビジョンやデジタルサイネージを活用した情報提供⁵

< 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例 >

大規模地震が発生した際には駅周辺では多くの帰宅困難者による混乱が生じる。また、鉄道が不通となった際には、バスによる代替輸送を実施。



図 1-18 バスによる代替輸送⁶

⁵ 出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【本編】(国土交通省・神戸市、令和 2 年 3 月 25 日)
https://www.kkr.mlit.go.jp/hyogo/kobesannomiya_ekimaekukan/img/200325_torimatome_honpen.pdf

15) 道路標識の設置（道路法第48条の34）

道路管理者は、特定車両停留施設の入口その他必要な場所に利用の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設けなければならない。

(趣旨)

道路交通の円滑化や施設の構造保全等のため、特定停留車両停留施設の入口その他必要な場所に利用の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設置することを規定している。

(解説)

特定車両停留施設の出入口には、停留できる車両を示す道路標識を設置する必要がある。

標識の様式については、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(昭和35年総理府・建設省令第3号)別表第2で規定されている(下図参照)。

表 1-3 道路標識様式

バス等* (325の5-A)	タクシー (325の5-B)
トラック (325の5-C)	組合せ (325の6)

※ バスのほか、令和8年4月1日の道路法施行規則第1条の改正により追加された特定車両

標識の設置場所については、特定車両停留施設の入口に設置することが原則である。ただし、バス専用の特定車両停留施設とタクシー専用の特定車両停留施設が一般道路からの入口を共用するなど、複雑な構造を有する特定車両停留施設においては、誤進入や交通の錯綜が生じないよう、標識の設置場所およびその標示内容について十分な検討が必要である。

⁵ 出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【本編】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日)
https://www.kkr.mlit.go.jp/hyogo/kobesannomiya_ekimaekukan/img/200325_torimatome_honpen.pdf

また、道路標識の設置に際しては、誤進入による交通の危険や錯綜等を生じさせないため、「一般車両が進入できないこと」や「標識に示された車種であっても許可車両以外は進入できないこと」など必要な事項が分かりやすくなるよう、法定外表示(看板等)を活用することも検討することが望ましい(下図参照)。外国人ドライバーの多い地域においては、法定外表示(看板等)への外国語の併記を検討することが望ましい。



図 1-19 施設出入口での標識の設置イメージ

- 法定外表示の文言例
 - 《施設名》に一般車両は入れません
 - 許可を受けた特定車両以外は入れませんなど

(参考)

法定外表示を設置する場合、地域を管轄する都道府県公安委員会との協議が必要であるが、この競技について、「法定外表示等の設置指針について」(平成 30 年 12 月 14 日付警察庁交通局交通規制課長通達)6 の(1)では以下のように定められている。

各都道府県警察が新たに法定外表示等を考案及び設置しようとする場合及び道路管理者が新たな法定外表示等を設置したい旨の協議を受けた場合には、次の点に留意すること。

ア 歩行者及び車両等の運転者が一見してその意味するところが理解できるものであり、かつ、標識令等に基づく道路標識等の様式と類似の形態(図柄等)としないこと。

(以下略)

1 6) 特定車両停留施設の許可申請、停留料金

特定車両停留施設の利用にあたっては、道路管理者の許可を受けることが必要である。また、道路管理者は、特定車両停留施設に停留する車両から停留料金を徴収することが可能となっている。以下では、特定車両停留施設の許可申請、停留料金に係る事項について解説する。

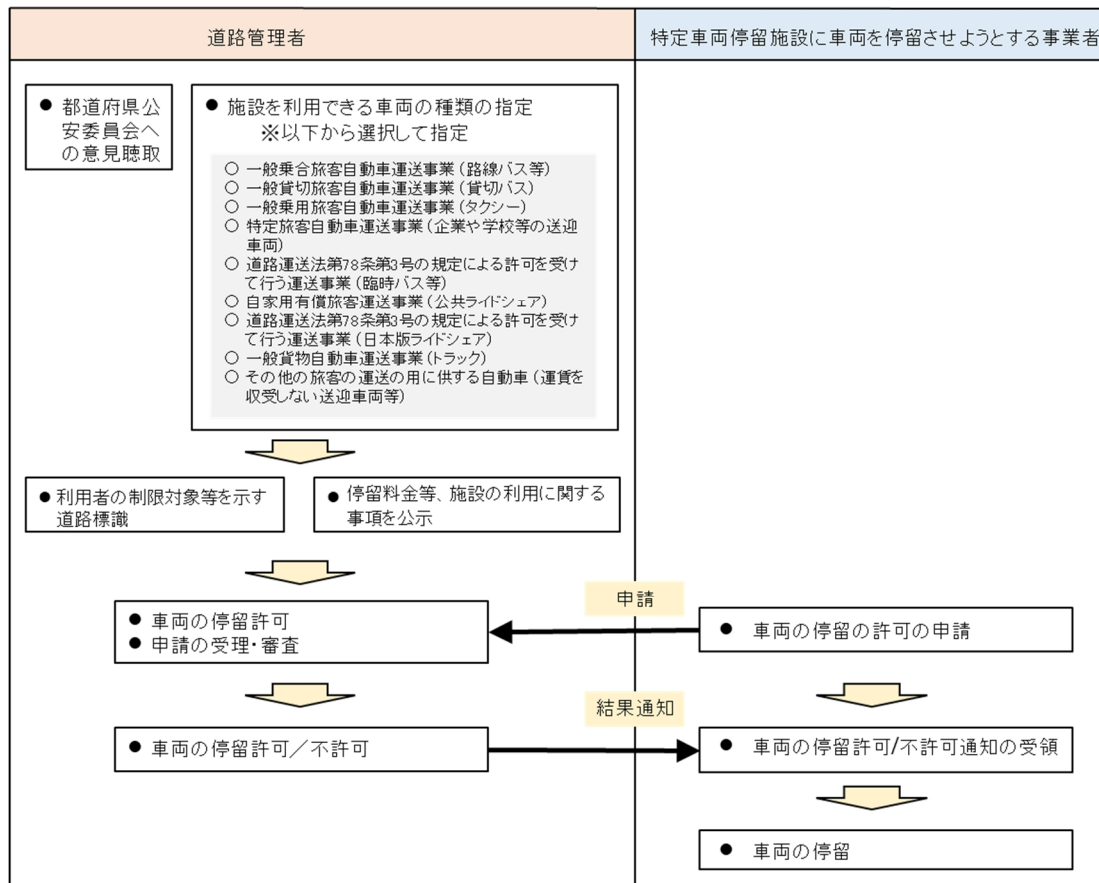


図 1-20 特定車両停留施設の利用の流れ

1 7) 停留の許可（道路法第48条の3 2）

特定車両停留施設に車両を停留させようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両については、この限りでない。

- 2 前項の許可を受けようとする者は、停留させる車両に係る事項、当該車両を停留させる日時その他特定車両停留施設を利用する特定車両の種類ごとに国土交通省令で定める事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。
- 3 第1項の許可を受けた者は、当該許可の申請に係る前項に規定する事項を変更しようとする場合においては、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

(解説)

特定車両停留施設は、特定車両の停留場所を集約することで道路混雑の緩和を図り、道路における安全かつ円滑な交通を確保することを目的とする施設であるが、現行、道路を通行する車両の限定は、法に特に定めがない限り認められていない。

そこで、上記目的を達するため、道路管理者は、特定車両停留施設を利用できる車両の種類を上記1の(1)～(4)に掲げるものの中から当該施設の供用の開始前にあらかじめ指定・公示し、また、実際の停留に際しては、当該指定がされた種類の車両の個々について停留の日時を定め、効率的かつ秩序だった利用を確保するため、道路法施行規則(昭和27年建設省令第25号)第4条の19において定める事項を記載した申請書及び必要書類をもって行う申請を受けて、政令で定める基準に従い許可を行うこととした。

なお、緊急時には、緊急自動車等について、許可がなくともその停留を認める必要があるため、以下の車両を許可の対象から除くこととした。

- 道路交通法第39条第1項
緊急自動車(消防用自動車、救急用自動車その他の政令で定める自動車で、当該緊急用務のため、政令で定めるところにより、運転中のもの)
- 道路法施行令第35条の8
道路の改築、修繕又は災害復旧に関する工事、道路の維持その他特別の理由に基づき当該特定車両停留施設に停留することがやむを得ないと認められる車両で、国土交通大臣が定めるもの

(申請に必要な提出物)

申請に必要な提出物は、道路法施行規則第4条の19において以下の通り定められている。

- 停留許可申請書(次ページ図)
 - 添付書類
 - ・ 道路運送法・貨物自動車運送事業法の許可証の写し
 - ・ 旅客自動車運送事業・貨物自動車運送事業の許可申請の際に提出した事業計画・運行計画(車両の種類により、提出書類は異なる)
 - ・ 自動車検査証の写し
 - ・ その他道路管理者が必要と認める書類

到達番号	
受付番号	

特定車両停留許可申請書

道路管理者

殿

道路法第48条の32の規定により許可を申請します。

新規	更新	変更	年	月	日	
			申請日	年	月	日

住所
名称
代表者
連絡先 TEL
担当者
連絡先 TEL

1. 停留の場所	
路線名	特定車両停留施設の名称

2. 車両の種類・運行の態様
<input type="checkbox"/> ①一般乗合旅客自動車運送事業・路線定期 <input type="checkbox"/> ②一般乗合旅客自動車運送事業・路線不定期 <input type="checkbox"/> ③一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行 <input type="checkbox"/> ④一般貸切旅客自動車運送事業 <input type="checkbox"/> ⑤一般乗用旅客自動車運送事業 <input type="checkbox"/> ⑥特定旅客自動車運送事業 <input type="checkbox"/> ⑦道路運送法第21条第2号の規定による許可を受けて行う運送 <input type="checkbox"/> ⑧自家用有償旅客運送 <input type="checkbox"/> ⑨道路運送法第78条第3号の規定による許可を受けて行う運送 <input type="checkbox"/> ⑩一般貨物自動車運送事業 <input type="checkbox"/> ⑪①から⑩までに掲げるもののほか、旅客の運送の用に供する自動車であって、当該旅客の乗降による道路における交通の混雑を緩和するため停留させることが必要と認められるものによる運送

3. 車両諸元 (最大値)	長さ	幅	高さ	車両総重量
	m	m	m	kg

※ 複数の車両を停留させる場合、車両ごとの諸元は別表1に記載すること

4. 事務所 営業所 荷扱所	名称	位置	所有者

5. 車庫	位置	収容能力
		m ²
		m ²

6. 路線 (2. ①、②のみ)	系統 番号	系統名	起点	主たる 経過地	終点	キロ程

7. 営業又は運送 区域 (2. ③～⑩のみ)	
-------------------------------	--

8. 停留日時 (2. ②～⑩のみ、 おおむね1年以内)	開始日時		終了日時					
	年	月	日	:	年	月	日	:
	年	月	日	:	年	月	日	:
	<small>※上記期間中、営業又は運送を行う時間帯、曜日又は日付に定めがある場合は、それらを記載すること。 (曜日等によって営業又は運送を行う時間帯が異なる場合は、それぞれ分けて記載すること。)</small>							

※ 2. ①については、停留日時等は別表2に記載すること

図 1-21 特定車両停留許可申請書

18) 特定車両の停留の許可基準（道路法第48条の33）

道路管理者は、前条第一項又は第三項の許可をしようとするときは、次の基準によって、これをしなければならない。

- 1 当該許可の申請に係る車両が特定車両のうち第48条の30第1項の規定により指定した種類のものであること。
- 2 当該許可の申請に係る前条第二項に規定する事項が特定車両停留施設の構造の保全及び適正かつ合理的な利用の確保、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他の観点から政令で定める基準に適合するものであること。

(解説)

特定車両停留施設に停留する特定車両に係る許可の基準として、当該車両の重量や高さ等が当該施設の構造の保全に支障を及ぼすものでないことを規定したものである。

具体的には、道路法施行令第35条の9において、当該申請に係る車両の幅、重量、高さ又は長さ等が、当該特定車両停留施設の構造の保全に支障を及ぼすことがないと認められるものであること等の許可基準を定めることとした。

(許可基準)

道路法ならびに道路法施行令で定められた許可基準は以下の通りである。

表 1-4 特定車両の停留の許可基準

法律・政令	法律・政令基準	内容
道路法 第48条の33 第1項	停留しようとする車両が第48条の30第1項の規定により指定した種類のものであること。	停留しようとする車両が当該特定車両停留施設において、道路管理者が対象として指定した種類の車両であるか。
道路法施行令 第35条の9	停留しようとする車両の規格(幅、重量、高さ、長さ等)が、当該施設の構造の保全上、支障がないこと。	車両の規格が当該施設の設計に用いた基準の範囲内であるか。
	車両を停留しようとする日時、施設周辺の通行経路等について、当該日時に停留している他の車両の種類や台数、施設周辺の道路構造や交通状況等を踏まえて、当該施設の適正かつ合理的な利用の観点から支障がないこと。	車両の停留を希望する日時において施設の容量に余裕があるか。 周辺道路において車両の通行による交通状況への影響がないか。等
	車両を停留させることにより、施設周辺における安全かつ円滑な道路の交通が確保されること。	施設を利用できるようにした場合、施設周辺の道路上での停留を削減させ、混雑の緩和に寄与できるか。

19) 特定車両停留施設の料金及び割増金（道路法第48条の35）

道路管理者は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあっては、政令）で定めるところにより、特定車両停留施設に特定車両を停留させる者から、停留料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両を停留させる場合においては、この限りでない。

（解説）

特定車両停留施設については、同じく特定の車両の停留のため事業者が設けるターミナルとの間での競争の公平性の確保、また、当該施設の利用者の受ける利益という観点から、道路の附属物である自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金と同様、道路管理者による停留料金の徴収権限を規定している。

なお、緊急自動車等については停留料金を徴収しないこととしている。

（停留料金の額の基準）

停留料金の額は、道路法第48条の35第2項の各号に定める基準によらなければならない。

表 1-5 特定車両停留施設の停留料金の額の基準

	基準	内容
道路法 第48条の35 第2項1	特定車両を停留させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。	特定の者に対して合理的な理由なく低額の料金又は高額の料金を定めることにより、特定車両停留施設の利用者を不当に差別するような料金の額であってはならない。
道路法 第48条の35 第2項2	特定車両を停留させる者の負担能力に鑑み、その利用を困難にするおそれのないものであること。	特定車両を停留させる者の負担能力からみて極めて高額の料金を設定し、その利用を事実上不可能とするような料金の額であってはならない。
道路法 第48条の35 第2項3	特定車両停留施設を利用することができる特定車両と同一の種類車両を同時に二両以上停留させる付近の施設で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの停留料金に比して著しく均衡を失しないものであること。	周辺の車両を停留させることができる施設の利用料金に比べて著しく低額であることにより、当該施設の業務を圧迫するような停留料金の額であってはならない。

附属編 2 参考事例集

ここでは、供用中又は事業中の交通拠点の中で、参考となる機能強化の取組を実施している事例を収集し、そのポイントを紹介する。特に、交通拠点の機能強化は道路管理者のみならず、自治体、交通事業者等多くの主体と連携して実施する必要があることから、本事例集では整備・管理の主体をポイントごとに整理している。

ページ	事例名称	所在地
2	バスタ新宿	東京都渋谷区
3	神戸三宮駅交通ターミナル	兵庫県神戸市
4	追浜駅交通ターミナル	神奈川県横須賀市
5	呉駅交通ターミナル	広島県呉市
6	高速基山バス停	佐賀県基山町
7	高速長岡京バス停	京都府長岡京市
8	水郷潮来バスターミナル	茨城県潮来市
9	南三陸町道の駅の公共交通ターミナル	宮城県南三陸町
10	田名バスターミナル	神奈川県相模原市

新宿駅西口周辺の19箇所に点在していた高速バスや、甲州街道上のタクシーの乗降について、線路上空に整備した交通ターミナルに集約し、約100社・1日約1,200便の高速バスが乗り入れ

交通ターミナル	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場(高速バス、タクシー) 待合空間 *その他の主な施設 ・利便増進施設(コンビニ等) ・観光案内所
	事業主体	国土交通省 新宿高速バスターミナル(株)
	乗り入れる交通モード	高速バス 15 バース ・4階(乗車):12 バース ・3階(降車):3 バース タクシー 3 箇所
関連事業	JR 新宿駅 JR ミライナタワー(商業・業務ビル)	
交通拠点の概要(現状)	高速バスの運行状況	約1,200便/日(R7.12現在) ・主な行き先:本州、四国、九州
	その他の公共交通機関	<鉄道> ・JR、小田急電鉄、京王電鉄、東京メトロ、都営地下鉄



バススタ新宿

事例のポイント

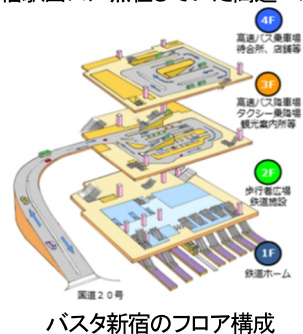
- 甲州街道の新宿跨線橋の架替に伴って線路上に構築した人工地盤の上部に、高速バスやタクシーの交通ターミナルであるバススタ新宿を JR 駅等と一体となって整備
- 新宿駅西口を中心に 19 箇所に点在していた高速バス停を集約するとともに、甲州街道上で行われていたタクシーの乗降を移設し、乗換利便性の向上や道路交通の円滑化を実現
- 4階に高速バスの乗車場、3階に高速バスの降車場やタクシーの乗降場を設置し、2階の JR の改札口からバス・タクシーの乗降場までバリアフリールートを確保
- 交通ターミナル内にはトイレやベンチを完備した待合空間、案内所、公募(占用入札)により入居するコンビニと土産店、東京都の観光センターを設置



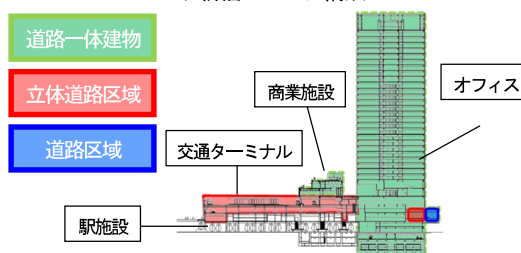
新宿駅西口に点在していた高速バス停

<周辺施設との連携>

- 立体道路制度の活用
 - ・バススタ新宿は道路附属物として整備しており、その際、立体道路制度を活用して道路区域を立体的に設定
 - ・道路一体建物として、バススタ新宿(交通ターミナル)を国が整備するとともに、駅施設(改札等)・JR ミライナタワー(オフィス)・NEWoMan(商業施設)を JR が整備
- 兼用工作物管理協定の活用
 - ・国と新宿高速バスターミナル(株)の間で兼用工作物管理協定を締結し、交通ターミナルの整備・管理運営について官民連携で実施



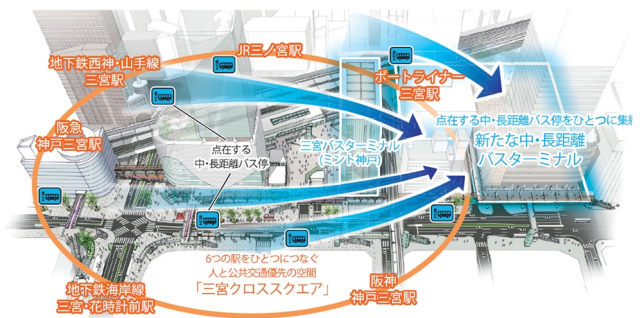
バススタ新宿のフロア構成



立面図(南側より)

三宮地区に点在する中長距離バス停を交通ターミナル内に集約し、6つの鉄道駅とまちを接続する新たな交通結節空間を創出するとともに、“ひと”中心の空間を整備

交通ターミナル	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場(中・長距離バス) 待合空間 一般車乗降場、カーシェアポート 国道2号の右折レーン増設、バスの待機スペース
	事業主体	国土交通省
	乗り入れる交通モード	高速バス 5 バース(Ⅰ期) ※Ⅱ期完成時は12 バース
関連事業		<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業 歩行者デッキ 道路空間の再編
交通拠点の概要(現状)	高速バスの運行状況	約800 便/日(H31.4 時点) ・主な行き先:四国、淡路島
	その他の公共交通機関	<鉄道> ・JR、阪神電気鉄道、阪急電鉄、神戸市営地下鉄、神戸新交通(ポートライナー)



※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

神戸三宮駅交通ターミナル

事例のポイント

- 三宮地区で計画されている再開発ビル(現在Ⅰ期を進行中)の1階低層部に中・長距離バスやタクシーの乗降場等を整備し、地区内に点在する中・長距離バスのバス停を1箇所に集約
- 歩行者の主動線となる歩行者デッキと接続する再開発ビル内の2階から3階にかけて、吹き抜けを介し立体的で一体感のある待合空間を整備
- 交通ターミナルの管理運営について、コンセッション制度の活用を含む官民連携手法について検討中
- 災害時には、三宮地区で発生する帰宅困難者をバスで代替輸送できるよう、乗車場所を含む空間の活用、情報提供の方法等について、地区内で検討中
- バスターミナルの円滑な運行のための待機バースや交通ターミナル入口の右折レーンの改良について検討



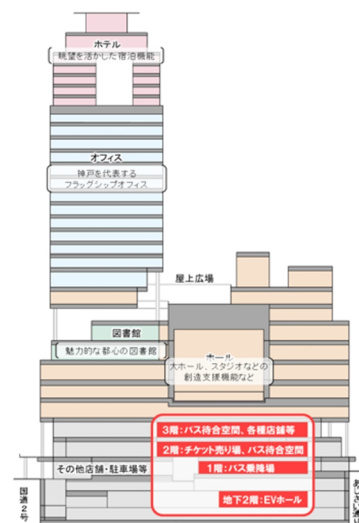
バスの乗降場(イメージ)



待合空間(イメージ)

<周辺施設との連携>

- 市街地再開発事業
 - ・市街地再開発事業は、低層部に交通ターミナルを整備するとともに、上層部にはホテルやオフィス、図書館、大規模ホール等、公共施設や文化施設を含む都市機能を集積させることを計画
- 人中心の道路空間
 - ・「三宮クロススクエア」は、三宮交差点を中心に人と公共交通優先の空間を創出することで日常的にぎわいを生み出す計画

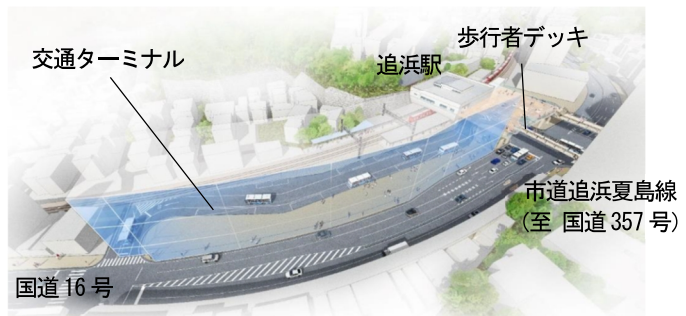


<再開発ビル(Ⅰ期)の構成イメージ>

立面図(東側より)

道路ネットワークの結節点に立地する交通拠点にて、バス停等の集約や歩行者デッキの整備等により円滑なモデルコネクト環境を確保し、周辺の民間事業等と分担した機能確保で地域の賑わいや回遊性を向上

交通ターミナル	事業概要	・乗降場(バス、タクシー 等) ・歩行者デッキ 等
	事業主体	国土交通省
関連事業	乗り入れる交通モード	バス 6 バース(予定) タクシー 7 バース(予定)
	概要(現状)	・ターミナル上部の複合施設 ・市街地再開発事業 ・交差点改良、市道整備 等
交通拠点の概要(現状)	一般路線バスの運行状況	約 500 便/日(H30.11 時点) ・主な行き先:横須賀市内等 *その他、コミュニティバス、企業バスが運行
	その他の公共交通機関	<鉄道> ・京浜急行電鉄



※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

追浜駅交通ターミナル¹

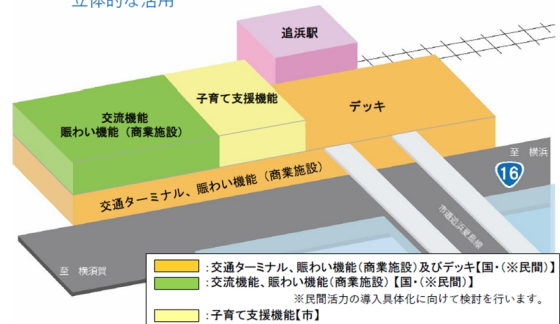
事例のポイント

- 国道 16 号の追浜駅前交差点は、事業中の国道 357 号の端末からの交通が国道 16 号に合流する地点であるが、駅周辺に点在するバス停等が交通を阻害する等、交通流の円滑化が課題
- 現在の駅前空間を拡張し、バスやタクシーの乗降場を整備し、点在する 11 箇所のバス停等を集約
- 2 階に改札のある駅、1 階の交通ターミナル、国道 16 号を挟んだ地区等をつなぎ、また歩行者と車両の錯綜を防ぐため、バリアフリーに配慮した歩行者デッキを整備
- 交通量の増大に対応するため、駅前交差点に右折レーンを設置し、市道の拡幅も検討
- 交通ターミナルの整備・管理運営や災害時マネジメントの検討のための地域主体による連携体制として、追浜えき・まち・みちデザインセンターを設置



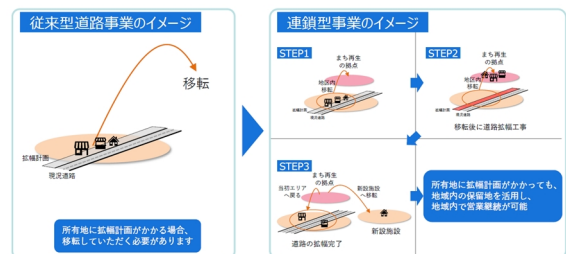
バス等の乗降場²

官民連携による道路空間の立体的な活用



※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。

駅前空間の立体的活用³



連鎖的な事業推進⁴

<周辺施設との連携>

- 交通拠点における地域内の機能分担
 - ・ 限られた駅前空間(駅前ゾーン)にすべての機能を集約するのではなく、国道 16 号を挟んだ地区(再開発ゾーン)と商業施設や公共施設等の機能を分担し、地域の回遊性も確保
- 連鎖的な事業推進
 - ・ 事業実施の過程で一時移転が必要な場合、まちの再生拠点の活用により、立ち退くことなく駅周辺での事業継続を可能にする連鎖的な事業推進を検討中
- 交通ターミナルの上部空間の活用
 - ・ 交通ターミナルの上部空間を高度利用し、複合施設により必要な機能を確保することを計画

¹ 出典:追浜駅交通結節点整備事業計画(改定)(国土交通省・横須賀市、令和7年6月) https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000917297.pdf
² 出典:追浜駅交通結節点整備事業計画(改定)(国土交通省・横須賀市、令和7年6月) https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000917297.pdf
³ 出典:追浜駅交通結節点整備事業計画(改定)(国土交通省・横須賀市、令和7年6月) https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000917297.pdf
⁴ 出典:追浜駅交通結節点整備事業計画(改定)(国土交通省・横須賀市、令和7年6月) https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000917297.pdf

複合施設と併せた交通ターミナル整備により、道・港・駅・まちが一体となった交通拠点となり、地域の賑わい拠点や災害時における代替輸送の拠点としても機能

交通ターミナル	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場(バス、タクシー) 待合空間 デッキ
	事業主体	国土交通省
	乗り入れる交通モード	バス 11バース タクシー 2箇所
関連事業		<ul style="list-style-type: none"> 百貨店跡地での複合ビル整備 駅の橋上駅化 交通ターミナル隣接地での一般車送迎場整備 スマートシティの推進
交通拠点の概要(現状)	バスの運行状況	<高速バス> 約200便/日(R1.10時点) ・主な行き先:広島市内、広島空港 <一般路線バス> 約1,100便/日(R1.10時点) ・主な行き先:呉市内、島嶼部 等
	その他の公共交通機関	<鉄道> ・JR 呉線

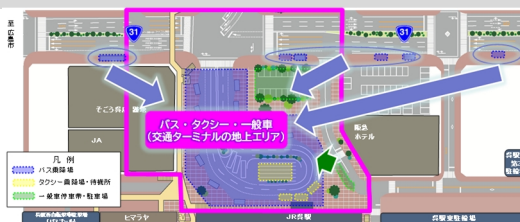


※イメージであり整備内容を決定するものではありません

呉駅交通ターミナル⁵

事例のポイント

- JR 呉駅前に整備される複合施設の一部を活用することで駅前空間を拡張し、国道上に点在していたバス停も集約してバス・タクシー等の乗降場を整備するとともに、複合施設の2階に待合空間を整備
- 1階を交通ターミナル、2階に駅の改札や国道31号を挟んだ地区等をつなぐバリアフリーとしたデッキを整備し、歩行者と車両の錯綜を防ぐとともに、安全な歩行空間の確保及び歩行者動線の最適化を図る
- バスの待機場場と乗降場の動線も見直し、国道上での右折による滞留を回避
- 平成30年7月豪雨ではバスが鉄道の代替輸送を担った経験を踏まえ、災害時には代替輸送の拠点として機能し、待合空間等を一時避難施設として活用
- 将来、次世代モビリティを導入する際にはデッキ上で歩行者と共存することを計画



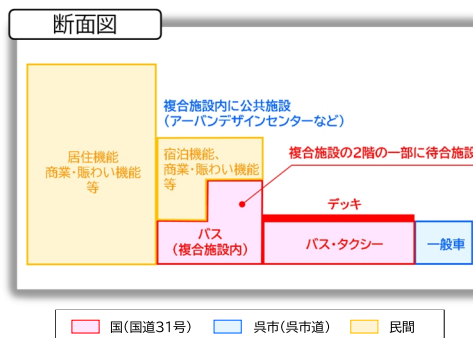
バス乗降場の集約⁶



デッキ上における歩行者と次世代モビリティの共存⁷

<周辺施設との連携>

- 複合施設の整備
 - ・ 民間事業者等を公募し、居住・商業・賑わい等の機能を持つ複合施設を整備、低層の一部を交通ターミナルとする予定
- 橋上駅化する周辺の整備による回遊性向上
 - ・ 橋上駅化(自由通路の整備)や駅南側の歩行者デッキの整備、次世代モビリティ等により、道・港・駅・まちの回遊性向上を計画

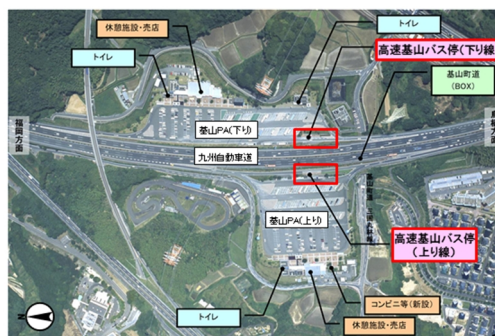


立面図(南側より)⁸

⁵ 出典:国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画(国土交通省・呉市、令和3年3月19日) <https://www.cgr.mlit.go.jp/hirokokukurebasuta/pdf/jigyoukeikaku.pdf>
⁶ 出典:国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画(国土交通省・呉市、令和3年3月19日) <https://www.cgr.mlit.go.jp/hirokokukurebasuta/pdf/jigyoukeikaku.pdf>
⁷ 出典:国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画(国土交通省・呉市、令和3年3月19日) <https://www.cgr.mlit.go.jp/hirokokukurebasuta/pdf/jigyoukeikaku.pdf>
⁸ 出典:国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画(国土交通省・呉市、令和3年3月19日) <https://www.cgr.mlit.go.jp/hirokokukurebasuta/pdf/jigyoukeikaku.pdf>

高速道路のパーキングエリアの高速バス停を乗継拠点として整備することで、九州管内を高速バスで移動する際の所要時間の短縮や乗継利便性の向上、定時性の向上等を実現

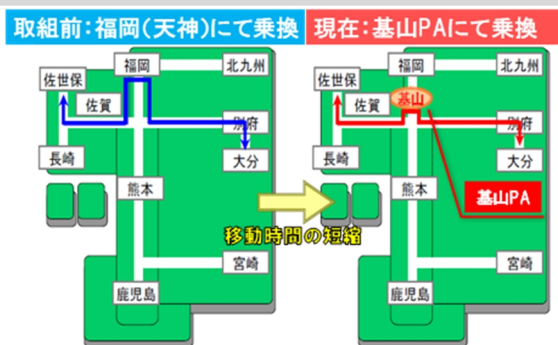
交通ターミナル	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスの乗換のための情報提供設備 上下線バス停間の連絡通路
	事業主体	国土交通省(地方整備局・運輸局) NEXCO 西日本 基山町
乗り入れる交通モード	高速バス 4バース ・上り線:2バース ・下り線:2バース	
交通拠点の概要(現状)	高速バスの運行状況 約400便/日(R3.3時点) ・主な行き先:福岡、長崎、大分、鹿児島	



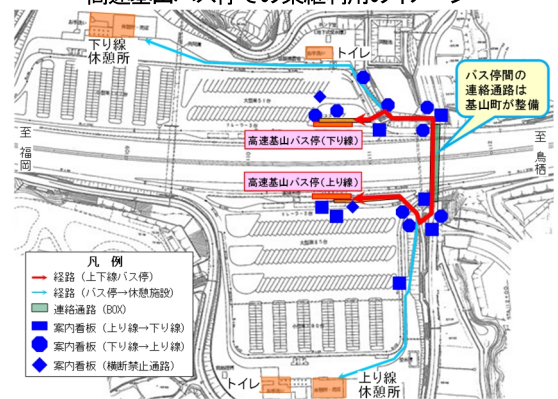
高速基山バス停⁹

事例のポイント

- 従来、九州管内の高速バスは福岡市をハブとした路線網が構築されており、福岡市以外の都市間(例えば、佐世保市～大分市など)を移動する際には一度福岡市まで移動して乗り継ぐ必要があった
- 九州自動車道と長崎自動車道・大分自動車道が交差する鳥栖ジャンクションに近接する九州自動車道の基山パーキングエリア(上下)内に設置された高速基山バス停を、九州管内の都市間を移動する際の乗継拠点として整備
- 乗継拠点化にあたって、基山パーキングエリア(上下)間を歩行者が移動するための連絡通路を基山町が整備し、連絡通路に案内看板等をバス事業者が設置、さらに方面別のバスの運行情報を表示するデジタルサイネージ*を九州地方整備局がバス停に設置
(※現在はバス事業者が機器本体を更新し、運行情報を含めて管理)
- 基山パーキングエリアの休憩施設を、高速バスの待合空間としても活用



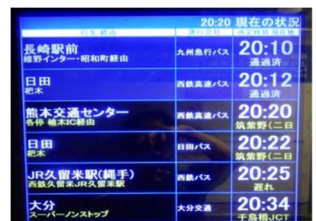
高速基山バス停での乗継利用のイメージ¹¹



上下線間の乗継経路と案内設備¹²



高速基山バス停(上り線)¹⁰

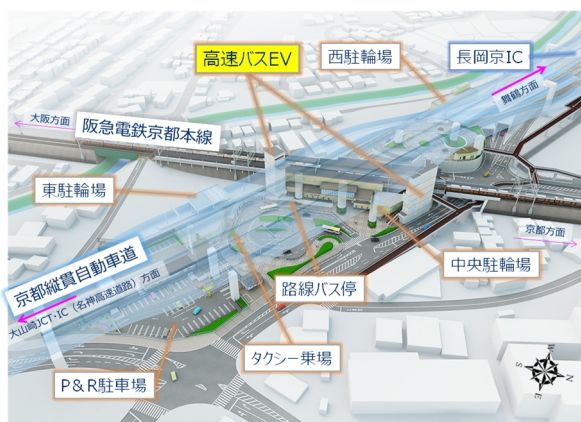


運行情報を表示するデジタルサイネージ(下り線バス停)¹³

⁹ 出典:第1回モーダルコネク検討会資料(平成28年3月17日) https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/pdf01/3.pdf
¹⁰ 提供:基山町
¹¹ 出典:第1回モーダルコネク検討会資料(平成28年3月17日) https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/pdf01/3.pdf
¹² 出典:第1回モーダルコネク検討会資料(平成28年3月17日) https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/pdf01/3.pdf
¹³ 提供:基山町

高速道路と鉄道が交差する地点に鉄道駅と高速バス停を設置し、相互に乗継できるよう整備するとともに、駅前に交通広場を整備することで、多様な交通モードと接続

交通ターミナル	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスのバス停 鉄道駅への昇降施設（エレベーター）
	事業主体	NEXCO 西日本・長岡京市
交通拠点の概要（現状）	乗り入れる交通モード	<ul style="list-style-type: none"> 高速バス 2 バース 上り線:1 バース 下り線:1 バース
	高速バスの運行状況	<ul style="list-style-type: none"> 約 50 便/日 (R2.10) 主な行き先: 京都北部、関東、北信越、中部、中国
	その他の公共交通機関	<ul style="list-style-type: none"> <鉄道> 阪急電鉄 <一般道部分> 路線バス、タクシー



高速長岡京バス停¹⁴

事例のポイント

- 京都縦貫自動車道(国道 478 号)と阪急京都線が交差する箇所において、阪急電鉄と長岡京市が西山天王山駅を設置するとともに、NEXCO 西日本が長岡京インターチェンジ出入口に高速バス停を整備し、さらに、鉄道と高速バスの乗継ぎのため、長岡京市がエレベーターを設置
- 併せて、長岡京市が駅前広場等を整備し、路線バス、タクシーの乗降場のほか、一般車送迎場、駐車場及び駐輪場を設置しており、パークアンドライドも可能
- 京都縦貫自動車道上り線の高速バス停へのエレベーター設置箇所の 1 階部分に、待合室を長岡京市が設置し、高速バス利用者のみならず、鉄道や路線バスの利用者も利用可能



高速道路出口に設置されたバス停¹⁶



高速道路・鉄道との位置関係¹⁵



高速道路上のバス停と駅がエレベーターで直結¹⁷

¹⁴ 提供:長岡京市

¹⁵ 出典:地理院地図(国土地理院)より作成

¹⁶ 提供:長岡京市

¹⁷ 提供:長岡京市

高速道路のインターチェンジに隣接したバスターミナルや駐車場の整備により、高速バスを主体としたパークアンドライド型の交通拠点を実現

交通ターミナル	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス、路線バス、タクシーの交通ターミナル ・パーク&ライド用の駐車場
	事業主体	潮来市
	乗り入れる交通モード	バス 4バース +待機場場2バース タクシー 1箇所
交通拠点の概要(現状)	高速バスの運行状況	約200便/日(H30.7時点) ・主な行き先:東京駅、羽田空港、成田空港
	一般路線バスの運行状況	約30便/日(R3.3時点) ・主な行き先:潮来市内、鹿嶋市、行方市



水郷潮来バスターミナル¹⁸

事例のポイント

- 東関東自動車道の潮来インターチェンジの隣接地に、潮来市がバスターミナルを設置し、待合施設と乗車券販売所を併設しているほか、パークアンドライド用の駐車場(約240台)を整備
- 高速道路に隣接する立地を生かし、例えば、東京駅まで1時間20分で結ぶなど、利便性の高い高速バスへの乗継拠点を実現(H30.7時点)
- バスターミナルから約1kmの距離にある道の駅「いたこ」と一体で、第三セクターが指定管理者として運営
- 高速道路のインターチェンジに近接する道路ネットワークの拠点としての機能が期待されるバスターミナルと、地域振興や賑わい創出を担う道の駅との間で、人の行き来を可能とすることでさらなる地域活性化を図ることを検討中
- 今後、バスの乗降場や待合施設、駐車場の拡張について潮来市において計画



水郷潮来バスターミナルでのバスの乗降²⁰



道の駅「いたこ」での人の賑わい¹⁹

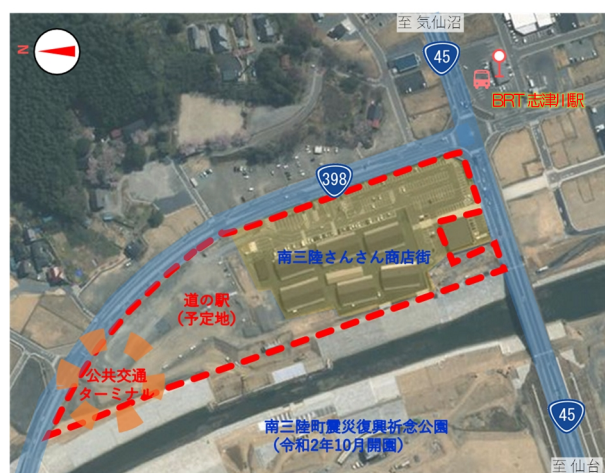


水郷潮来バスターミナルと道の駅「いたこ」の位置関係²¹

¹⁸ 出典:地理院地図(国土地理院)より作成
¹⁹ 提供:潮来市
²⁰ 提供:潮来市
²¹ 出典:地理院地図(国土地理院)より作成

復興祈念公園や商店街と一体となって地域の拠点となる道の駅において、高速バスやBRTと乗継ぎできる公共交通ターミナルを整備

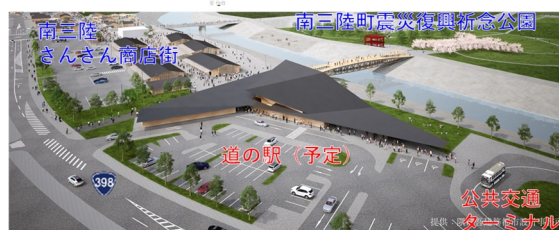
交通ターミナル	事業概要	・高速バス、BRT、タクシーの交通ターミナル (BRT 志津川駅を移設)
	事業主体	南三陸町
	乗り入れる交通モード	バス 2 パース + 待機場 3 パース
交通拠点の概要(現状)	高速バスの運行状況	約 10 便/日 (R2.11 時点) ・主な行き先: 仙台(上りのみ)
	BRT の運行状況	約 40 便/日 (R3.1 時点)



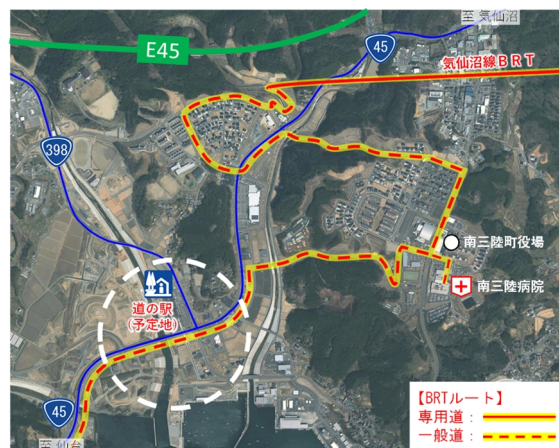
南三陸町道の駅の公共交通ターミナル²²

事例のポイント

- 町が整備した南三陸町震災復興祈念公園に隣接し、また、国道 45 号と国道 398 号が交差する地区において、南三陸町が道の駅と、さらに道の駅内に高速バスや JR 気仙沼線 BRT(バス高速輸送システム)が乗り入れる公共交通ターミナルを整備中
- 道の駅では、自動車に加えて高速バスや BRT が利用でき、広域交通と地域内交通を接続
- 道の駅に設置されるトイレや情報提供施設、地域振興施設を、高速バスや BRT 利用者の待合空間として活用
- 道の駅の駐車場と公共交通ターミナルを活用して、送迎やパークアンドライドの利用が可能
- 道の駅からの地域内移動手段として、超小型モビリティ(1 人乗り)のシェアリングサービスの導入に関する社会実験を実施するなど、さらなる交通機能の強化について検討中



道の駅と公共交通ターミナルの整備イメージ²⁴



気仙沼線 BRT のルート²⁵



超小型モビリティの社会実験²³



南三陸さんさん商店街の賑わい²⁶

²² 出典:地理院地図(国土地理院より作成)

²³ 出典:地理院地図(国土地理院より作成)

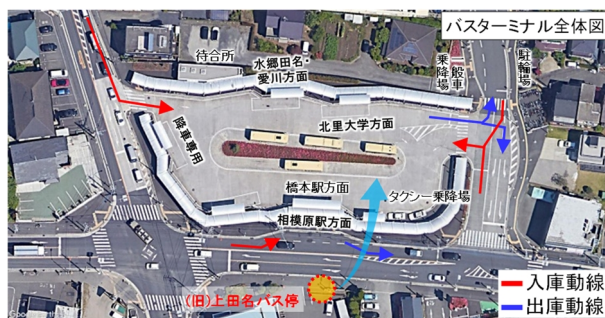
²⁴ 提供:隈研吾建築都市設計事務所

²⁵ 提供:南三陸町

²⁶ 提供:南三陸町

自治体と交通事業者が連携し、バスターミナルの整備【官】と、バス路線の再編【民】を両輪で実施し、バス路線網の効率化と乗継利便性の向上を実現

交通ターミナル	事業概要	・路線バス、タクシーの交通ターミナル
	事業主体	相模原市
交通拠点の概要(現状)	乗り入れる交通モード	バス 6 パース +待機場2パース タクシー 1 箇所
	一般路線バスの運行状況	約 400 便/日 (R3.3 時点) ・主な行き先:相模原市内の鉄道駅等



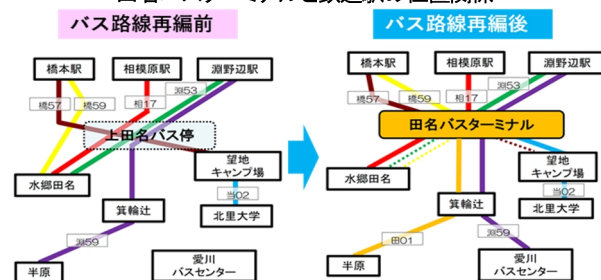
田名バスターミナル²⁷

事例のポイント

- 効率的で利便性の高いバス路線網を構築するため、相模原市が策定した「バス交通基本計画」に基づき、バス路線の再編と併せて、乗継拠点として相模原市が田名バスターミナルを整備
- 上田名交差点付近の複数のバス停を集約した田名バスターミナルでは、バス・タクシーの乗降場に連続式上屋やベンチを設置するとともに、トイレを併設した待合所の整備により利便性が向上
- バス乗車場は方面別に設置、待合所からバス乗車場までは上屋が整備され、雨の日でも濡れずに移動が可能
- 待合所にはバスの運行状況がリアルタイムで確認できる運行情報提供装置をバス事業者が設置・管理
- 田名バスターミナルの隣接地に一般車乗降場と駐輪場を設置し、乗継を円滑化
- ハード整備と併せて、利用促進の取組の一つとして、バス事業者において、IC カード利用者がバスを乗り継いだ場合の割引制度を導入し、乗継利便性が向上



田名バスターミナルと鉄道駅の位置関係²⁹



バス路線の再編³⁰



屋内の待合所²⁸



リアルタイムの運行情報提供装置³¹

²⁷ 出典:Google Earth より作成

²⁸ 田名バスターミナルの整備(相模原市都市建設局、国交省 総合政策局総合交通メールマガジン 平成 31 年 2 月 28 日)

²⁹ 田名バスターミナルの整備(相模原市都市建設局、国交省 総合政策局総合交通メールマガジン 平成 31 年 2 月 28 日)

³⁰ 田名バスターミナルの整備(相模原市都市建設局、国交省 総合政策局総合交通メールマガジン 平成 31 年 2 月 28 日)

³¹ 田名バスターミナルの整備(相模原市都市建設局、国交省 総合政策局総合交通メールマガジン 平成 31 年 2 月 28 日)

附属編 3 関係法制度

特定車両停留施設の整備・管理運営に関する道路法の規定は第 4 章と附属編 1 に示したとおりである。一方、交通拠点の整備・管理運営においては他にも遵守・参照すべき法令が存在する。ここでは、それらの関係法制度や交通拠点整備の参考となりうる法制度について整理・紹介する。

(1) 交通拠点整備の際に有効と思われる活用可能な法制度

交通拠点の整備・運用にあたり、法律や制度を活用する場面やユースケースを想定して例示する。なお、記載の法制度は令和 8 年 3 月時点のものであり、法改正等により変更が生じている場合もある可能性があるため、詳細は各所管の部局へ確認いただきたい。

表 3-1 想定したユースケースと活用可能と思われる法制度

NO.	ユースケース	関連する制度（法律）
1	道路を立体的に利用したい	立体道路制度
2	道路内に建物を設置したい	(道路法、都市計画法、建築基準法、 都市再生特別措置法、都市再開発法)
3	街区を整理し公共用地を確保したい	市街地再開発事業（都市再開発法、都市計画法）
		土地区画整理事業（土地区画整理法、都市再開発法）
4	交通拠点内の広場や施設を防災拠点として活用したい	地域防災計画（災害対策基本法、都市計画法）
		都市再生安全確保計画制度（都市再生特別措置法）
5	広場内や周辺道路で自治体や地域団体が店舗等を設置し賑わいを創出したい	歩行者利便増進道路（ほこみち制度）（道路法）
6	道路区域内に購買施設や食事施設を設置したい	道路占用許可制度（道路法）
7	道路区域内でイベント等を開催したい	道路使用許可制度（道路交通法）
8	官民連携により効率的かつ効果的に施設を運営したい	PFI（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律）
		公共施設等運営方式（コンセッション方式） （民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律）
9	交通拠点に脱炭素化に資する施設を設置したい	道路脱炭素化推進計画（道路法）
10	収益向上を図り維持管理費に充当したい	屋外広告物（屋外広告物法、景観法、道路法）
		ネーミングライツ（地方自治法、民法）

特に用地の制約が多い都市部の交通拠点においては、交通拠点を複合施設の一部フロアに設けることにより、公共施設やオフィス、店舗等と一体的な利用が可能となるなど、利用者の利便性をより高めることができる。また、道路区域内に交通拠点を整備するにあたっては、その上部空間を有効活用することで、交通拠点の機能向上だけでなく、都市機能との相乗効果を図ることができる。

このような道路の立体的な利用には、立体道路制度を活用することで可能となる。

立体道路制度

- 道路の区域を立体的に定め、それ以外の空間利用を可能にすることで、道路の上下空間での建築を可能にし、道路と建築物等との一体的整備を実現する制度
- 従来は天上天下にわたっていた道路の区域を、上下方向に限定し立体的に定め(道路の立体的区域)、建物の敷地として併せて利用すべき区域(重複利用区域)と、建物の建築が可能な上下の範囲(建築限界)を定め、建築基準法による道路内の建築制限を緩和するもの

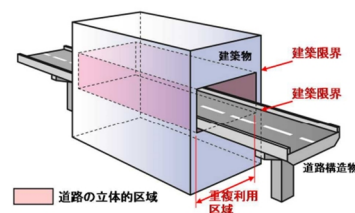


図 道路の立体的区域

出典: 立体道路制度について (H31.3)

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
道路法	第4条(私権の制限) 第47条の17(道路の立体的区域の決定等) 第47条の18~20(道路一体建物協定)など	道路の区域を立体的に指定する根拠で、道路の上下空間の利用に関する基本的な規定。
都市計画法	第12条の11 (道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画)	地区計画により「重複利用区域」や「立体的区域」を定める根拠。
建築基準法	第43条(敷地等と道路との関係) 第44条(道路内の建築制限)	道路区域内での建築物の建築制限を合理化するための規定。
都市再生特別措置法	第36条の2及び第36条の3 (道路の上空又は路面下における建築物等の建築又は建設)	都市再生特別地区における立体道路制度の適用根拠。
都市再開発法	第109条の2及び第118条の25 (施設建築敷地内の道路の特例)など	市街地再開発事業での立体道路制度の活用。

参考となるガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ● 立体道路制度について(国土交通省、平成31年3月) ● 立体道路制度の運用について(国都計第51号 平成30年7月13日 国土交通省道路局長ほか)
-----------------	--

活用の際のポイント・留意点

- 立体道路制度を活用した整備として、構造的な分類により、土地と施設の権利は右表の通りとなる。
- 道路と建物が一体構造となる場合は、道路法第48条の18に基づき「道路一体建物に関する協定」を締結することで、当該道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理を行うことができる。
- 一体構造の場合の車路部は、区分地上権を設定することで道路区域に組み込むことができる。
- ペDESTリアンデッキのような歩行者専用道路や自転車専用道路、自転車歩行者専用道路でも、立体道路制度を適応することは可能である。その際は、建築基準法等の規定に不適合が生じないように留意する。

表 立体道路制度での所有権の考え方

構造	道路と建物が分離構造		道路と建物が一体構造(合築構造)	
	道路の上空に建物	建物の上空に道路	一般的な合築	建物内にターミナル整備
土地	当初の所有権はそのまま、立体利用をする側に区分地上権を設定する。		道路側と建物側で所有権(共有持分)を担保する。	各空間が仕切られて独立している場合は、敷地利用権の設定が可能。
施設	各施設に対して各々が所有権を持つ。		基本的には建物側が所有権を持ち、道路建物一体協定にて道路側の権利を担保する。	各空間が仕切られて独立している場合は、区分所有権の設定が可能。
イメージ図				

【活用法制度の主要な規定条文】

道路法 第4条（私権の制限）

道路を構成する敷地、支壁その他の物件については、私権を行使することができない。但し、所有権を移転し、又は抵当権を設定し、若しくは移転することを妨げない。

道路法 第47条の17（道路の立体的区域の決定等）

道路管理者は、道路の存する地域の状況を勘案し、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるときは、第十八条第一項の規定により決定し又は変更する道路の区域を空間又は地下について上下の範囲を定めたもの（以下「立体的区域」という。）とすることができる。

※道路一体建物協定に関する条文（道路法第47条の18～20）は、事務的な内容が大きいことから掲載を省略する。

都市計画法 第12条の11

（道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画）

地区整備計画においては、第十二条の五第七項に定めるもののほか、市街地の環境を確保しつつ、適正かつ合理的な土地利用の促進と都市機能の増進とを図るため、道路（都市計画において定められた計画道路を含む。）の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うことが適切であると認められるときは、当該道路の区域のうち、建築物等の敷地として併せて利用すべき区域を定めることができる。この場合においては、当該区域内における建築物等の建築又は建設の限界であつて空間又は地下について上下の範囲を定めるものをも定めなければならない。

建築基準法 第43条（敷地等と道路との関係）

建築物の敷地は、道路（次に掲げるものを除く。第四十四条第一項を除き、以下同じ。）に二メートル以上接しなければならない。

- 一 自動車のみ交通の用に供する道路
 - 二 地区計画の区域（地区整備計画が定められている区域のうち都市計画法第十二条の十一の規定により建築物その他の工作物の敷地として併せて利用すべき区域として定められている区域に限る。）内の道路
- 2 前項の規定は、次の各号のいずれかに該当する建築物については、適用しない。
- 一 その敷地が幅員四メートル以上の道（道路に該当するものを除き、避難及び通行の安全上必要な国土交通省令で定める基準に適合するものに限る。）に二メートル以上接する建築物のうち、利用者が少数であるものとしてその用途及び規模に関し国土交通省令で定める基準に適合するもので、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるもの
 - 二 その敷地の周囲に広い空地を有する建築物その他の国土交通省令で定める基準に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したもの
- 3 （略）

建築基準法 第44条（道路内の建築制限）

建築物又は敷地を造成するための擁壁は、道路内に、又は道路に突き出して建築し、又は築造してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物については、この限りでない。

- 一 地盤面下に設ける建築物
 - 二 公衆便所、巡査派出所その他これらに類する公益上必要な建築物で特定行政庁が通行上支障がないと認めて建築審査会の同意を得て許可したもの
 - 三 第四十三条第一項第二号の道路の上空又は路面下に設ける建築物のうち、当該道路に係る地区計画の内容に適合し、かつ、政令で定める基準に適合するものであつて特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるもの
 - 四 公共用歩廊その他政令で定める建築物で特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上他の建築物の利便を妨げ、その他周囲の環境を害するおそれがないと認めて許可したもの
- 2 特定行政庁は、前項第四号の規定による許可をする場合においては、あらかじめ、建築審査会の同意を得なければならない。

都市再生特別措置法 第36条の2

（道路の上空又は路面下における建築物等の建築又は建設）

都市再生特別地区に関する都市計画には、前条第二項に定めるもののほか、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るため、道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うことが適切であると認められるときは、当該道路の区域のうち、建築物等の敷地として併せて利用すべき区域（以下「重複利用区域」という。）を定めることができる。この場合においては、当該重複利用区域内における建築物等の建築又は建設の限界であつて空間又は地下について上下の範囲を定めるものをも定めなければならない。

- 2 都市計画法第十五条第一項の都道府県又は同法第八十七条の二第一項の指定都市（同法第二十二条第一項の場合にあつては、同項の国土交通大臣）は、前項の規定により建築物等の建築又は建設の限界を定めようとするときは、あらかじめ、同項に規定する道路の管理者又は管理者となるべき者に協議しなければならない。

都市再生特別措置法 第36条の3

（道路の上空又は路面下における建築物等の建築または建設）

都市再生特別地区の区域のうち前条第一項の規定により重複利用区域として定められている区域内の道路（次項において「特定都市道路」という。）については、建築基準法第四十三条第一項第二号に掲げる道路とみなして、同法の規定を適用する。

- 2 特定都市道路の上空又は路面下に設ける建築物のうち、当該特定都市道路に係る都市再生特別地区に関する都市計画の内容に適合し、かつ、政令で定める基準に適合するものであつて特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるものについては、建築基準法第四十四条第一項第三号に該当する建築物とみなして、同項の規定を適用する。

都市再開発法 第109条の2（施設建築敷地内の道路に関する特例）※

都市計画法第十二条の四第一項第一号に掲げる地区計画の区域（地区整備計画が定められている区域のうち同法第十二条の十一の規定により建築物その他の工作物の敷地として併せて利用すべき区域として定められている区域に限る。）内における第一種市街地再開発事業その他政令で定める第一種市街地再開発事業については、事業計画において、施設建築敷地の上の空間又は地下に道路を設置し、又は道路が存するように定めることができる。

- 2 前項の規定により事業計画において施設建築敷地の上の空間又は地下に道路を設置し、又は道路が存するように定めた場合においては、権利変換計画は、第七十五条第一項の規定にかかわらず、一個の施設建築物の敷地のうちその上の空間又は地下に道路を設置し、又は道路が存することとなる部分（以下この項において「一個の施設建築物の敷地の道路部分」という。）については、それ以外の部分と別の筆の土地となるものとして定めなければならない。この場合において、当該一個の施設建築物の敷地の道路部分は、特別の事情がない限り、一筆の土地となるものとして定めなければならない。
- 3 前項前段に規定する場合においては、権利変換計画は、施設建築敷地のうちその上の空間又は地下に道路を設置し、又は道路が存することとなる部分（以下「施設建築敷地の道路部分」という。）には、第七十五条第二項に定めるもののほか、当該道路の所有を目的とする民法第二百六十九条の二第一項の地上権が設定されるものとして定めなければならない。
- 4 第二項前段に規定する場合においては、第八十二条の規定にかかわらず、権利変換計画において、第一種市街地再開発事業により従前の道路に代えて設置される新たな道路に係る前項に規定する地上権は、従前の道路の用に供される土地の所有者が国であるときは国に、地方公共団体であるときは当該地方公共団体に帰属し、その他の新たな道路に係る同項に規定する地上権は、当該道路を管理すべき者（その者が第一号法定受託事務として当該道路を管理する地方公共団体であるときは、国）に帰属するように定めなければならない。
- 5 第二項前段に規定する場合においては、権利変換計画において、従前より存する道路に係る第三項に規定する地上権は、当該道路の管理者（その者が第一号法定受託事務として当該道路を管理する地方公共団体であるときは、国）に帰属するように定めなければならない。
- 6 第二項前段に規定する場合においては、権利変換計画において、第七十三条第一項各号に掲げる事項のほか、国土交通省令で定めるところにより、第三項に規定する地上権の明細及びその帰属並びにその存続期間その他の条件（民法第二百六十九条の二第一項後段の制限を加える場合にあつては、その制限を含む。）の概要を定めなければならない。
- 7 第二項から前項までの規定により権利変換計画を定めた場合においては、施設建築敷地の道路部分には、第八十八条第一項に定めるもののほか、権利変換期日において、権利変換計画の定めるところに従い、民法第二百六十九条の二の規定により道路の所有を目的とする同条第一項の地上権が設定されたものとみなす。
- 8 第八十八条第六項の規定は、前項の規定による地上権の設定について準用する。

※第一種市街地再開発事業に対して該当する。第二種市街地再開発事業は都市再開発法第118条の25が該当するが、ここでは掲載を省略する。

道路は交通機能や防災・避難の観点から建物の設置が原則禁止されている。(建築基準法第 44 条)

しかし、交通拠点では、交通拠点機能の向上や、利用者の利便性・快適性の向上に資するため、道路内に建物を建てることが求められることが想定される。

そのような場合、立体道路制度による道路空間の立体的活用により、建物の設置が可能となる。

立体道路制度

- 道路の区域を立体的に定め、それ以外の空間利用を可能にすることで、道路の上下空間での建築を可能にし、道路と建築物等との一体的整備を実現する制度
- 従来は天上天下にわたっていた道路の区域を、上下方向に限定し立体的に定め(道路の立体的区域)、建物の敷地として併せて利用すべき区域(重複利用区域)と、建物の建築が可能な上下の範囲(建築限界)を定め、建築基準法による道路内の建築制限を緩和するもの

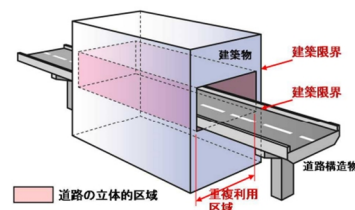


図 道路の立体的区域
出典: 立体道路制度について (H31.3)

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
道路法	第 4 条(私権の制限) 第 47 条の 17(道路の立体的区域の決定等) 第 47 条の 18~20(道路一体建物協定)など	道路の区域を立体的に指定する根拠で、道路の上下空間の利用に関する基本的な規定。
都市計画法	第 12 条の 11 (道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画)	地区計画により「重複利用区域」や「立体的区域」を定める根拠。
建築基準法	第 43 条(敷地等と道路との関係) 第 44 条(道路内の建築制限)	道路区域内での建築物の建築制限を合理化するための規定。
都市再生特別措置法	第 36 条の 2 及び第 36 条の 3 (道路の上空又は路面下における建築物等の建築又は建設)	都市再生特別地区における立体道路制度の適用根拠。
都市再開発法	第 109 条の 2 及び第 118 条の 25 (施設建築敷地内の道路の特例)など	市街地再開発事業での立体道路制度の活用。

参考となるガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ● 立体道路制度について(国土交通省、平成 31 年 3 月) ● 立体道路制度の運用について(国都計第 51 号 平成 30 年 7 月 13 日 国土交通省道路局路政課長ほか)
-----------------	---

活用の際のポイント・留意点

- 重複利用区域に指定することで、建築基準法第 44 条第 1 項第 3 号に基づき、特定行政庁が認める場合は、道路上空または路面化において、道路内建築制限の適用外となる。
- 同時に接道対象道路からも除外されるため、周辺建築物が重複利用区域をかけた道路と接している場合は、他の接道対象道路を設定するか、建築基準法第 43 条第 2 項第 2 号に基づき、空地等を特定行政庁の認可を受け、建築審査会の許可を得る必要がある。
- 建物の建築にあたっては、建築基準法第 6 条に基づく手続きが必要となる。



表 立体道路制度の枠組み
出典: 立体道路制度について (H31.3)

【活用法制度の主要な規定条文】

※ 「No. 1 道路を立体的に利用したい」で記載している内容のため、ここでは掲載を省略する。

交通拠点は、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も考慮するとともに、自治体の総合計画等の関連計画と連携して計画することが望ましい。まちづくりの観点や交通拠点の特性から、地域の中心部における整備が想定されるが、既存の市街地が形成されているため、複雑な権利関係等により用地を確保することが難しい場合がある。

この際、自治体が市街地再開発事業を活用し、土地、建物の一体的な権利変換を行うことで、交通ターミナルや広場として活用する空間を確保することが可能となる。

市街地再開発事業

- 駅前空間・道路・公園等が未整備、土地にある建築物が低容積、老朽化した木造狭小建築物が密集するなど、土地が有効利用されていない地域において、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とする。
- 敷地等を共同化し高度利用することにより、公共施設用地を生み出すことが可能となる。

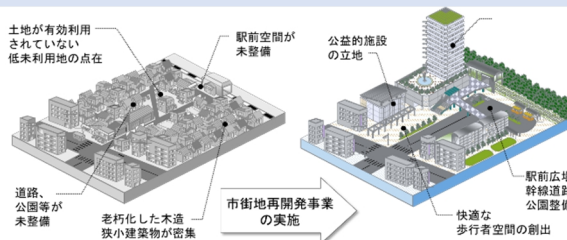


図 市街地再開発事業のイメージ

出典：国土交通省 HP 市街地再開発事業 (R6.4)

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
都市再開発法	第3条 (第一種市街地再開発事業の施行区域) 第3条の2 (第二種市街地再開発事業の施行区域)	第一種市街地再開発事業および第二種市街地再開発事業に関する条件等が定められている。
都市計画法	第12条(市街地開発事業) 第29条(開発行為の許可)	都市計画区域において、市街地再開発事業を都市計画に定めることができるとされており、都市計画決定がなされた場合、開発許可が不要になることが定められている。

参考となるガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地整備制度の概要「市街地再開発事業」(国土交通省、令和6年4月) ● 「市街地整備2.0新しいまちづくりの取り組み方」に資する事例集(国土交通省、令和2年3月)
-----------------	---

活用の際のポイント・留意点

- 再開発事業と連動した交通拠点整備の場合、再開発事業の事業計画や権利変換計画の策定スケジュールと、交通拠点の整備方針や事業計画の策定スケジュールをすり合わせていく必要があり、構想段階から都市計画担当部署との相談や連携が重要である。
- バスタ神戸三宮においては、2021年3月に再開発事業に関する事業計画書が策定される以前より、神戸市において、2018年3月に「新たな中・長距離バスターミナルの整備に向けた雲井通5・6丁目再整備基本計画」が定められるなど、長期的かつ継続的な取り組みが行われている。このように、再開発事業をともなうバスタ整備においては、まちづくりと連携した長期的な取組が重要である。

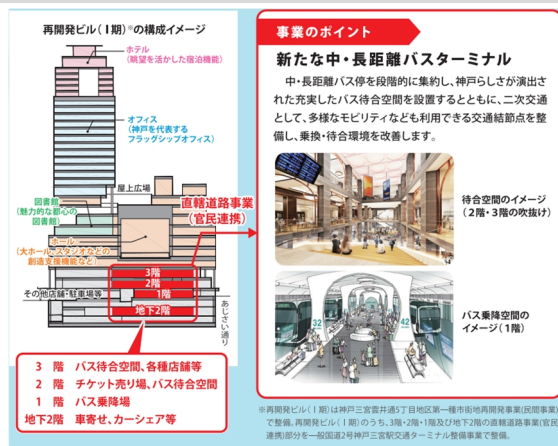


図 バスタ神戸三宮再開発事業イメージ
出典：兵庫国道事務所『一般国道2号神戸三宮駅交通ターミナル整備』

【活用法制度の主要な規定条文】

都市再開発法 第3条（第一種市街地再開発事業の施行区域）

都市計画法第十二条第二項の規定により第一種市街地再開発事業について都市計画に定めるべき施行区域は、第七条第一項の規定による市街地再開発促進区域内の土地の区域又は次に掲げる条件に該当する土地の区域でなければならない。

一 当該区域が高度利用地区、都市再生特別地区、特定用途誘導地区又は特定地区計画等区域内にあること。

二 当該区域内にある耐火建築物（建築基準法第二条第九号の二に規定する耐火建築物をいう。以下同じ。）で次に掲げるもの以外のものの建築面積の合計が、当該区域内にある全ての建築物の建築面積の合計のおおむね三分の一以下であること又は当該区域内にある耐火建築物で次に掲げるもの以外のものの敷地面積の合計が、当該区域内の全ての宅地の面積の合計のおおむね三分の一以下であること。

イ 地階を除く階数が二以下であるもの

ロ 政令で定める耐用年限の三分の二を経過しているもの

ハ 災害その他の理由によりロに掲げるものと同程度の機能低下を生じているもの

ニ 建築面積が、当該区域に係る高度利用地区、都市再生特別地区、特定用途誘導地区、地区計画、防災街区整備地区計画又は沿道地区計画に関する都市計画（以下「高度利用地区等に関する都市計画」という。）において定められた建築物の建築面積の最低限度の四分の三未満であるもの

ホ 容積率（同一敷地内に二以上の建築物がある場合においては、その延べ面積の合計を算定の基礎とする容積率。以下同じ。）が、当該区域に係る高度利用地区等に関する都市計画において定められた建築物の容積率の最高限度の三分の一未満であるもの

ヘ 都市計画法第四条第六項に規定する都市計画施設（以下「都市計画施設」という。）である公共施設の整備に伴い除却すべきもの

三 当該区域内に十分な公共施設がないこと、当該区域内の土地の利用が細分されていること等により、当該区域内の土地の利用状況が著しく不健全であること。

四 当該区域内の土地の高度利用を図ることが、当該都市の機能の更新に貢献すること。

都市再開発法 第3条の2（第二種市街地再開発事業の施行区域）

都市計画法第十二条第二項の規定により第二種市街地再開発事業について都市計画に定めるべき施行区域は、次の各号に掲げる条件に該当する土地の区域でなければならない。

一 前条各号に掲げる条件

二 次のいずれかに該当する土地の区域で、その面積が〇・五ヘクタール以上のものであること。

イ 次のいずれかに該当し、かつ、当該区域内にある建築物が密集しているため、災害の発生のおそれが著しく、又は環境が不良であること。

（1） 当該区域内にある安全上又は防火上支障がある建築物で政令で定めるものの数の当該区域内にあるすべての建築物の数に対する割合が政令で定める割合以上であること。

（2） （1）に規定する政令で定める建築物の延べ面積の合計の当該区域内にあるすべての建築物の延べ面積の合計に対する割合が政令で定める割合以上であること。

ロ 当該区域内に駅前広場、大規模な火災等が発生した場合における公衆の避難の用に供する公園又は広場その他の重要な公共施設で政令で定めるものを早急に整備する必要があり、かつ、当該公共施設の整備と併せて当該区域内の建築物及び建築敷地の整備を一体的に行うことが合理的であること。

都市計画法 第12条（市街地開発事業）

都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる事業を定めることができる。

一～三 （略）

四 都市再開発法による市街地再開発事業

五～七 （略）

2 市街地開発事業については、都市計画に、市街地開発事業の種類、名称及び施行区域を定めるものとするとともに、施行区域の面積その他の政令で定める事項を定めるよう努めるものとする。

3～6 （略）

都市計画法 第29条（開発行為の許可）

都市計画区域又は準都市計画区域内において開発行為をしようとする者は、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事（地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市又は同法第二百五十二条の二十二第一項の中核市（以下「指定都市等」という。）の区域内にあつては、当該指定都市等の長。以下この節において同じ。）の許可を受けなければならない。ただし、次に掲げる開発行為については、この限りでない。

一～五 （略）

六 市街地再開発事業の施行として行う開発行為

七～十一 （略）

2～3 （略）

交通拠点は、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も考慮するとともに、自治体の総合計画等の関連計画と連携して計画することが望ましい。また、まちづくりの観点から交通拠点の特性から、地域の中心部における整備が想定されるが、既存の市街地が形成されているため、用地を確保することが難しい場合がある。

この際、土地区画整理事業を活用し、土地の換地及び減歩を行うことで、交通ターミナルや広場として活用する空間を確保することが可能となる。

土地区画整理事業

- 土地区画整理事業は、都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るため、土地区画整理法に基づき行われる、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更に関する事業。
- 公共施設用地の確保は、一般の公共事業のような用地買収方式によらず、換地手法によるため、民間活力を活用した事業でもある。
- 既成市街地の整備・改善、スプロール市街地の解消、郊外部における住宅地や産業・物流拠点の整備など、様々な場面で活用できる柔軟な制度となる。

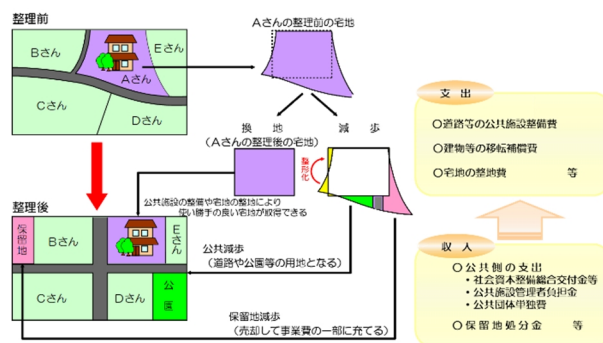


図 土地区画整理事業のイメージ
出典:国土交通省 HP 土地区画整理事業(R6.4)

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
土地区画整理法	第1条(この法律の目的)	土地区画整理法の目的等が記載されている。
都市計画法	第12条(市街地開発事業) 第29条(開発行為の許可)	都市計画区域において、土地区画整理事業を都市計画に定めることができるとされており、都市計画決定がなされた場合、開発許可が不要になることなどが定められている。

参考となるガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地整備制度の概要「土地区画整理事業」(国土交通省、令和6年3月) ● 土地区画整理事業運用指針(国土交通省都市局、令和6年4月) ● 柔らかな区画整理の手引き～小規模な区画の再編・活用のすすめ～(国土交通省都市局市街地整備課、令和5年4月)
-----------------	--

活用の際のポイント・留意点

- 交通拠点の検討においては、交通ターミナルや広場などのために必要な用地を確保するための手法として想定される。
- 土地の所有の状況や未利用の有無などにより、最適な手法が異なり、また、誘導施設整備区の活用については、立地適正化計画の策定が前提となるなど、特定の要件が存在する場合があるため、都市計画担当部署と連携することが必要である。
- 事業内容により一定の事業期間が必要となる点にも留意する必要がある。

【活用法制度の主要な規定条文】

土地区画整理法 第1条（この法律の目的）

この法律は、土地区画整理事業に関し、その施行者、施行方法、費用の負担等必要な事項を規定することにより、健全な市街地の造成を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。

都市計画法 第12条（市街地開発事業）

都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる事業を定めることができる。

- 一 土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）による土地区画整理事業
- 二～七 （略）
- 2 市街地開発事業については、都市計画に、市街地開発事業の種類、名称及び施行区域を定めるものとするとともに、施行区域の面積その他の政令で定める事項を定めるよう努めるものとする。
- 3 土地区画整理事業については、前項に定めるもののほか、公共施設の配置及び宅地の整備に関する事項を都市計画に定めるものとする。
- 4～6 （略）

都市計画法 第29条（開発行為の許可）

都市計画区域又は準都市計画区域内において開発行為をしようとする者は、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事（地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市又は同法第二百五十二条の二十二第一項の中核市（以下「指定都市等」という。）の区域内にあつては、当該指定都市等の長。以下この節において同じ。）の許可を受けなければならない。ただし、次に掲げる開発行為については、この限りでない。

- 一～四 （略）
- 五 土地区画整理事業の施行として行う開発行為
- 六～十一 （略）
- 2～3 （略）

交通拠点においては、交通機能を災害時においても確保することに加え、物資輸送拠点や情報発信拠点、一時待機場所等の防災拠点として活用することが求められる。

交通拠点の検討にあたり、地域防災計画に当該交通拠点を防災拠点として位置付け、地域との連携体制を強化することも有効である。

地域防災計画

- 災害対策基本法に基づき、各地方自治体(都道府県や市町村)が策定する計画であり、地域の特性や災害リスクに応じた防災活動を具体的に定め、災害発生時の対応や復旧の手順を明確にする計画。

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
災害対策基本法	第8条(施策における防災上の配慮等)	交通拠点を避難地・応急対策拠点として整備する法的根拠。
	第21条 (関係行政機関等に対する協力要求)	市町村が避難所や広場を指定する際、消防署や警察、学校など他機関の協力を求めることができる根拠。
都市計画法	第11条(都市施設)	都市計画において、都市計画区域内の施設に関する土地利用を定めることができる法的根拠。

参考となるガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ● 防災基本計画(内閣府、令和7年7月) ● 都市計画法制(国土交通省、令和7年3月)
-----------------	--

活用の際のポイント・留意点

- 交通拠点や上部デッキを、平常時には賑わい創出、災害時には一時的な避難場所等として活用することが考えられる。
- 地域防災計画で位置付けることで、交通拠点を一時的な避難場所や帰宅困難者の受入空間、災害時の情報収集・情報発信等の拠点として利用できる機能を備えるなど、地域の防災機能の向上を目指した空間の活用を図ることができる。
- 防災拠点や避難施設として指定できるようにするため、交通拠点の構造や周辺ネットワークの整備等安全性の確保が求められる。
- 同様に、大規模災害時の支援拠点・物資輸送拠点の役割を担う、自衛隊の広域防災拠点として指定されることも考えられる。

3. 1 災害時の活用方針

呉市地域防災計画と整合を図りながら、市民や駅利用者のニーズを踏まえた防災機能を導入します。

- 「災害時代替交通の発着機能」、「一時避難場所」など、市民及び駅利用者のニーズや道の駅の防災機能等を参考にします。
- 物資備蓄・供給機能及び一時滞在機能等の様々な避難環境の確保について、周辺事業者との連携を図ります。

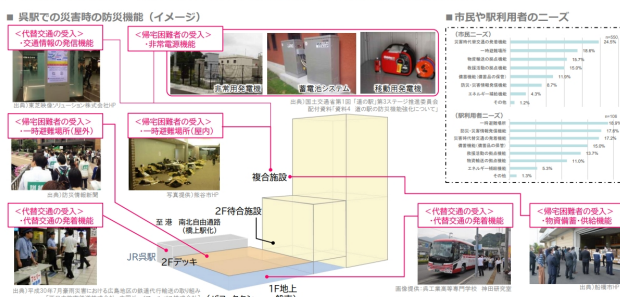


図 呉駅での災害時の防災機能(イメージ)

出典:国道31号等 呉駅交通ターミナル整備事業計画画検討会 (第3回)資料-2

【活用法制度の主要な規定条文】

災害対策基本法 第8条（施策における防災上の配慮等）

国及び地方公共団体は、その施策が、直接的なものであると間接的なものであるとを問わず、一体として国土並びに国民の生命、身体及び財産の災害をなくすることに寄与することとなるように意を用いなければならない。

2（略）

災害対策基本法 第21条（関係行政機関等に対する協力要求）

都道府県防災会議及び市町村防災会議（地方防災会議の協議会を含む。以下次条において「地方防災会議等」という。）は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長及び関係地方行政機関の長、地方公共団体の長その他の執行機関、指定公共機関及び指定地方公共機関並びにその他の関係者に対し、資料又は情報の提供、意見の表明その他必要な協力を求めることができる。

都市計画法 第11条（都市施設）

都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる施設を定めることができる。この場合において、特に必要があるときは、当該都市計画区域外においても、これらの施設を定めることができる。

一 道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設

二 公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地

（三～八略）

九 一団地の官公庁施設（一団地の国家機関又は地方公共団体の建築物及びこれらに附帯する通路その他の施設をいう。）

十 一団地の都市安全確保拠点施設（溢いつ水、湛たん水、津波、高潮その他の自然現象による災害が発生した場合における居住者等（居住者、来訪者又は滞在者をいう。以下同じ。）の安全を確保するための拠点となる一団地の特定公益的施設（避難場所の提供、生活関連物資の配布、保健医療サービスの提供その他の当該災害が発生した場合における居住者等の安全を確保するために必要な機能を有する集会施設、購買施設、医療施設その他の施設をいう。第四項第一号において同じ。）及び公共施設をいう。）

十一 流通業務団地

十二 一団地の津波防災拠点市街地形成施設（津波防災地域づくりに関する法律（平成二十三年法律第百二十三号）第二条第十五項に規定する一団地の津波防災拠点市街地形成施設をいう。）

十三 一団地の復興再生拠点市街地形成施設（福島復興再生特別措置法（平成二十四年法律第二十五号）第三十二条第一項に規定する一団地の復興再生拠点市街地形成施設をいう。）

十四 一団地の復興拠点市街地形成施設（大規模災害からの復興に関する法律（平成二十五年法律第五十五号）第二条第九号に規定する一団地の復興拠点市街地形成施設をいう。）

十五 その他政令で定める施設

2～7（略）

東日本大震災の際、大都市の交通結節点の周辺では帰宅困難者等による大きな混乱が発生した。地震等の大規模災害発生時における、滞在者等の安全の確保を図るため、都市再生安全確保計画と連携することで、交通拠点の防災機能向上を図ることができる。

都市再生安全確保計画制度

- 都市再生緊急整備地域において、協議会の設置や、大規模な地震の発生に備えた都市再生安全確保計画の作成が可能。
- 事業等の実施主体は、計画に従って事業等を実施。
- 国は、都市再生安全確保計画の作成、計画に記載された事業等に対して予算支援等を実施。



図. 都市再生安全確保計画に規定する内容

出典: 都市再生安全確保計画制度とは (R7.7)

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
都市再生特別措置法	第 19 条の 15～20 (都市再生安全確保計画の作成等)	広場や施設において災害時の滞在者等の安全確保をするため、ハード(施設整備)とソフト(避難誘導や情報提供等)の両面を計画することができる制度。
	第 45 条の 13～21 (都市再生安全確保施設に関する協定)	
	第 15 条(地域整備方針)	指定地域に対して、都市再生整備計画を策定・実施できる規定。
	第 19 条(都市再生緊急整備協議会)	都市再生安全確保計画の策定主体である都市再生緊急整備協議会について規定。

参考となるガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市安全確保計画 作成の手引き 第4版(内閣府、国土交通省、令和4年3月) ● 都市再生安全確保計画のワンポイント事例集・Q&A集(内閣府、令和4年3月)
-----------------	--

活用の際のポイント・留意点

- 交通拠点は広い空間を有することから、都市再生安全確保施設としての「退避施設」や「退避経路」としての役割を十分果たすことが可能と思われる。
- 都市再生安全確保計画の策定にあたり、豪雨による水害など地域特有の災害の発生が想定される地域においては、退避経路、退避施設、備蓄倉庫、非常用発電施設等の位置等に特段の配慮が必要。
- 関係地方公共団体の地域防災計画、条例等の施策との整合を図る。
- 都市再生安全確保計画は、取組の成果等を検証し、柔軟に内容を改善・更新(PDCA サイクル)することが重要である。
- 現実的かつ段階的な計画設計が必要であり、定期的な計画の更新・訓練の実施が必要。

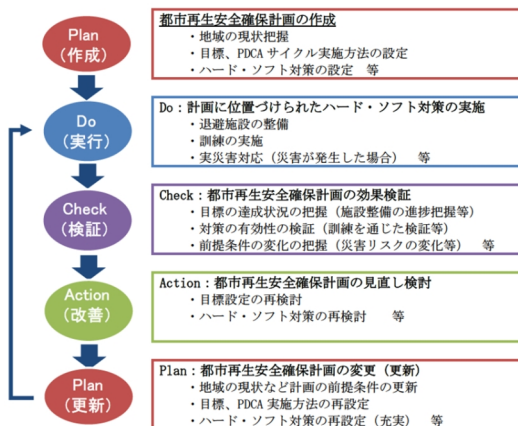


図 PDCA サイクルイメージ

出典: 都市再生安全確保計画作成の手引き (R4.3)

【活用法制度の主要な規定条文】

都市再生特別措置法 第 19 条の 15（都市再生安全確保計画）

協議会は、地域整備方針に基づき、都市再生緊急整備地域について、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図るために必要な退避のために移動する経路（以下「退避経路」という。）、一定期間退避するための施設（以下「退避施設」という。）、備蓄倉庫、非常用電気等供給施設（非常用の電気又は熱の供給施設をいう。以下同じ。）その他の施設（以下「都市再生安全確保施設」という。）の整備等に関する計画（以下「都市再生安全確保計画」という。）を作成することができる。

2 都市再生安全確保計画には、次に掲げる事項を記載するものとする。

一 都市再生安全確保施設の整備等を通じた大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保に関する基本的な方針

二 都市開発事業の施行に関連して必要となる都市再生安全確保施設の整備に関する事業並びにその実施主体及び実施期間に関する事項

三 前号に規定する事業により整備された都市再生安全確保施設の適切な管理のために必要な事項

四 都市再生安全確保施設を有する建築物の耐震改修（建築物の耐震改修の促進に関する法律（平成 7 年法律第 123 号）第 2 条第 2 項に規定する耐震改修をいう。第 19 条の 18 第 1 項において同じ。）その他の大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図るために必要な事業及びその実施主体に関する事項

五 大規模な地震が発生した場合における滞在者等の誘導、滞在者等に対する情報提供その他の滞在者等の安全の確保を図るために必要な事務及びその実施主体に関する事項

六 前各号に掲げるもののほか、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図るために必要な事項

3 都市再生安全確保計画は、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）第 2 条第 9 号に規定する防災業務計画及び同条第 10 号に規定する地域防災計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 都市再生安全確保計画は、国の関係行政機関等の長及び第 2 項第 2 号、第 4 号又は第 5 号に規定する事業又は事務の実施主体として記載された者の全員の合意により作成するものとする。

5 協議会は、都市再生安全確保計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

6 第 2 項から前項までの規定は、都市再生安全確保計画の変更について準用する。

都市再生特別措置法 第 19 条の 16（都市再生安全確保計画に記載された事業等の実施）

都市再生安全確保計画に記載された事業又は事務の実施主体は、当該都市再生安全確保計画に従い、事業又は事務を実施しなければならない。

都市再生特別措置法 第19条の17（建築確認等の特例）

協議会は、都市再生安全確保計画に第十九条の十五第二項第二号又は第四号に掲げる事項として建築物の建築等（建築基準法（昭和二十五年法律第二百一十号）第二条第十三号に規定する建築、同条第十四号に規定する大規模の修繕、同条第十五号に規定する大規模の様替又は用途の変更をいう。以下同じ。）に関する事項を記載しようとするとき（当該建築物の建築等について同法第六条第一項（同法第八十七条第一項において準用する場合を含む。次項及び第四項において同じ。）の規定による確認又は同法第十八条第二項（同法第八十七条第一項において準用する場合を含む。次項において同じ。）の規定による通知を要する場合（次条第一項に規定する場合を除く。）に限る。）は、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、建築主事又は建築副主事に協議し、その同意を得ることができる。

2 建築基準法第九十三条の規定は建築主事又は建築副主事が同法第六条第一項の規定による確認又は同法第十八条第二項の規定による通知を要する建築物の建築等に関する事項について前項の同意をしようとする場合について、同法第九十三条の二の規定は建築主事又は建築副主事が同法第六条第一項の規定による確認を要する建築物の建築等に関する事項について前項の同意をしようとする場合について、それぞれ準用する。

3～4 （略）

都市再生特別措置法 第19条の18（建築物の耐震改修の計画の認定の特例）

協議会は、都市再生安全確保計画に第十九条の十五第二項第二号又は第四号に掲げる事項として建築物の耐震改修に関する事項を記載しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、所管行政庁（建築物の耐震改修の促進に関する法律第二条第三項に規定する所管行政庁をいう。次項において同じ。）に協議し、その同意を得ることができる。

2 建築物の耐震改修の促進に関する法律第十七条第四項及び第五項の規定は、所管行政庁が前項の同意をしようとする場合について準用する。

3 （略）

都市再生特別措置法 第19条の19（都市再生安全確保施設である備蓄倉庫等の容積率の特例）

都市再生安全確保計画に記載された第十九条の十五第二項第二号又は第四号に掲げる事項に係る建築物については、都市再生安全確保施設である備蓄倉庫その他これに類する部分で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めるものの床面積は、建築基準法第五十二条第一項、第二項、第七項、第十二項及び第十四項、第五十七条の二第三項第二号、第五十七条の三第二項、第五十九条第一項及び第三項、第五十九条の二第一項、第六十条第一項、第六十条の二第一項及び第四項、第六十八条の三第一項、第六十八条の四、第六十八条の五（第二号イを除く。）、第六十八条の五の二（第二号イを除く。）、第六十八条の五の三第一項（第一号ロを除く。）、第六十八条の五の四（第一号ロを除く。）、第六十八条の五の五第一項第一号ロ、第六十八条の八、第六十八条の九第一項、第八十六条第三項及び第四項、第八十六条の二第二項及び第三項、第八十六条の五第三項並びに第八十六条の六第一項に規定する建築物の容積率（同法第五十九条第一項、第六十条の二第一項及び第六十八条の九第一項に規定するものについては、これらの規定に規定する建築物の容積率の最高限度に係る場合に限る。）の算定の基礎となる延べ面積に算入しない。

2 協議会は、都市再生安全確保計画に第十九条の十五第二項第二号又は第四号に掲げる事項として建築物（都市再生安全確保施設である備蓄倉庫その他これに類する部分を有するものに限る。）の建築等に関する事項を記載しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、特定行政庁に協議し、その同意を得ることができる。

3 前項の同意を得た事項が記載された都市再生安全確保計画が第十九条の十五第五項の規定により公表されたときは、当該公表の日に当該事項に係る建築物についての第一項の規定による認定があったものとみなす。

※第 19 条の 20 は、都市公園の占用許可に関する特例であるため掲載を省略する。

都市再生特別措置法 第 45 条の 13（第一款 退避経路協定）

土地所有者等は、その全員の合意により、都市再生安全確保計画に記載された第十九条の十五第二項第二号から第四号までに掲げる事項に係る退避経路の整備又は管理に関する協定（以下この条において「退避経路協定」という。）を締結することができる。ただし、都市再生緊急整備地域内の一団の土地（土地区画整理法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地。以下この節において同じ。）の区域内に借地権等の目的となっている土地がある場合においては、当該借地権等の目的となっている土地の所有者の合意を要しない。

2 退避経路協定においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 退避経路協定の目的となる土地の区域及び退避経路の位置
- 二 次に掲げる退避経路の整備又は管理に関する事項のうち、必要なもの
 - イ 前号の退避経路を構成する道路の幅員又は路面の構造に関する基準
 - ロ 前号の退避経路を構成する施設（誘導標識その他の退避の円滑化のために必要な設備を含む。）の整備又は管理に関する事項
 - ハ 前号の退避経路における看板その他の退避上支障となる工作物又は物件の設置に関する基準
 - ニ その他退避経路の整備又は管理に関する事項
- 三 退避経路協定の有効期間
- 四 退避経路協定に違反した場合の措置

3 前節（第四十五条の二第一項及び第二項を除く。）の規定は、退避経路協定について準用する。この場合において、同条第三項中「前項各号」とあるのは「第四十五条の十三第二項各号」と、「協定区域に」とあるのは「協定区域（第四十五条の十三第二項第一号の土地の区域をいう。以下この節において同じ。）に」と、同項並びに第四十五条の十一第一項及び第二項中「都市再生歩行者経路の」とあるのは「退避経路の」と、第四十五条の四第一項第三号中「第四十五条の二第二項各号」とあるのは「第四十五条の十三第二項各号」と、第四十五条の七及び第四十五条の十中「第四十五条の二第一項」とあるのは「第四十五条の十三第一項」と読み替えるものとする。

都市再生特別措置法 第45条の14（第二款 退避施設協定）

土地所有者等は、その全員の合意により、都市再生安全確保計画に記載された第十九条の十五第二項第二号から第四号までに掲げる事項に係る退避施設の整備又は管理に関する協定（以下「退避施設協定」という。）を締結することができる。ただし、都市再生緊急整備地域内の一団の土地の区域内に借地権等の目的となっている土地がある場合においては、当該借地権等の目的となっている土地の所有者の合意を要しない。

2 退避施設協定においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 退避施設協定の目的となる土地の区域及び退避施設の位置
- 二 前号の退避施設及びその属する施設の構造に関する基準
- 三 次に掲げる退避施設の整備又は管理に関する事項のうち、必要なもの
 - イ 第一号の退避施設の面積
 - ロ 第一号の退避施設に設ける滞在者等に対し、災害の発生の状況に関する情報その他の情報を提供する設備の整備又は管理に関する事項
 - ハ その他退避施設の整備又は管理に関する事項
- 四 退避施設協定の有効期間
- 五 退避施設協定に違反した場合の措置

3 前節（第四十五条の二第一項及び第二項を除く。）の規定は、退避施設協定について準用する。この場合において、同条第三項中「前項各号」とあるのは「第四十五条の十四第二項各号」と、「協定区域に」とあるのは「協定区域（第四十五条の十四第二項第一号の土地の区域をいう。以下この節において同じ。）に」と、同項並びに第四十五条の十一第一項及び第二項中「都市再生歩行者経路の」とあるのは「退避施設の」と、第四十五条の四第一項第三号中「第四十五条の二第二項各号」とあるのは「第四十五条の十四第二項各号」と、第四十五条の七及び第四十五条の十中「第四十五条の二第一項」とあるのは「第四十五条の十四第一項」と読み替えるものとする。

4 建築主事又は建築副主事を置かない市町村の市町村長は、退避施設協定について前項において準用する第四十五条の二第四項、第四十五条の五第一項又は第四十五条の十一第一項の認可をしようとするときは、都道府県知事に協議しなければならない。この場合において、前項において準用する第四十五条の二第四項又は第四十五条の五第一項の認可をしようとするときは、前項において準用する第四十五条の三第二項（前項において準用する第四十五条の五第二項において準用する場合を含む。）の規定により提出された意見書を添えて協議するものとする。

都市再生特別措置法 第45条の15（管理協定の締結等）

地方公共団体は、都市再生安全確保計画に記載された第十九条の十五第二項第二号から第四号までに掲げる事項に係る備蓄倉庫を自ら管理する必要があると認めるときは、備蓄倉庫所有者等（当該備蓄倉庫若しくはその属する施設の所有者、これらの敷地である土地の所有者又は当該土地の使用及び収益を目的とする権利（臨時設備その他一時使用のため設定されたことが明らかなものを除く。）を有する者をいう。以下同じ。）との間において、管理協定を締結して当該備蓄倉庫の管理を行うことができる。

2 前項の規定による管理協定については、備蓄倉庫所有者等の全員の合意がなければならない。

都市再生特別措置法 第45条の16（管理協定の内容）

前条第一項の規定による管理協定（以下「管理協定」という。）においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 管理協定の目的となる備蓄倉庫（以下この条において「協定倉庫」という。）
 - 二 協定倉庫の管理の方法に関する事項
 - 三 管理協定の有効期間
 - 四 管理協定に違反した場合の措置
- 2 管理協定の内容は、次に掲げる基準のいずれにも適合するものでなければならない。
- 一 協定施設（協定倉庫又はその属する施設をいう。以下同じ。）の利用を不当に制限するものでないこと。
 - 二 前項第二号から第四号までに掲げる事項について国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

※第45条の17～19は、事務的な内容であるため掲載を省略する。

都市再生特別措置法 第45条の20（管理協定の効力）

第四十五条の十八（前条において準用する場合を含む。）の規定による公告のあった管理協定は、その公告のあった後において当該協定施設の備蓄倉庫所有者等となった者に対しても、その効力があるものとする。

都市再生特別措置法 第15条（地域整備方針）

本部は、都市再生緊急整備地域ごとに、都市再生基本方針に即して、当該都市再生緊急整備地域の整備に関する方針（以下「地域整備方針」という。）を定めなければならない。

- 2 地域整備方針には、次に掲げる事項を定めるものとする。
- 一 都市再生緊急整備地域の整備の目標（特定都市再生緊急整備地域が指定されている場合にあっては、都市再生緊急整備地域の整備の目標及び特定都市再生緊急整備地域の整備の目標）
 - 二 都市再生緊急整備地域において都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項
 - 三 都市再生緊急整備地域における都市開発事業の施行に関連して必要となる公共施設その他の公益的施設（以下「公共公益施設」という。）の整備及び管理に関する基本的な事項
 - 四 前三号に掲げるもののほか、都市再生緊急整備地域における緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項
- 3 地域整備方針は、大規模な地震が発生した場合における滞在者、来訪者又は居住者（以下「滞在者等」という。）の安全を確保することができるものとなるよう定めなければならない。
- 4 特定都市再生緊急整備地域が指定されている都市再生緊急整備地域に係る地域整備方針（当該特定都市再生緊急整備地域に係る部分に限る。）は、外国会社、国際機関その他の者による国際的な活動の拠点となるにふさわしい市街地の形成を実現することができるものとなるよう定めなければならない。
- 5 関係地方公共団体は、必要があると認めるときは、本部に対し、地域整備方針の案の内容となるべき事項を申し出ることができる。
- 6 本部は、地域整備方針を定めようとするときは、あらかじめ、関係地方公共団体の意見を聴き、その意見を尊重しなければならない。
- 7 本部は、地域整備方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、関係地方公共団体に送付しなければならない。
- 8 前三項の規定は、地域整備方針の変更について準用する。

都市再生特別措置法 第19条（都市再生緊急整備協議会）

国の関係行政機関の長のうち本部長及びその委嘱を受けたもの並びに関係地方公共団体の長（以下「国の関係行政機関等の長」という。）は、都市再生緊急整備地域ごとに、当該都市再生緊急整備地域における緊急かつ重点的な市街地の整備に関し必要な協議（特定都市再生緊急整備地域が指定されている都市再生緊急整備地域にあつては、当該協議並びに次条第一項に規定する整備計画の作成及び当該整備計画の実施に係る連絡調整）を行うため、都市再生緊急整備協議会（以下この章において「協議会」という。）を組織することができる。

- 2 国の関係行政機関等の長は、必要と認めるときは、協議して、協議会に、独立行政法人の長、特殊法人の代表者、地方公共団体の長その他の執行機関（関係地方公共団体の長を除く。）、地方独立行政法人の長、当該都市再生緊急整備地域内において都市開発事業を施行する民間事業者、当該都市再生緊急整備地域内の建築物の所有者、管理者若しくは占有者、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第七条第一項に規定する鉄道事業者又はこれらの者及び国の関係行政機関等の長以外の者であつて当該都市再生緊急整備地域内において公共公益施設の整備若しくは管理を行う者（第七項において「独立行政法人の長等」と総称する。）を加えることができる。
- 3 当該都市再生緊急整備地域において都市開発事業（当該都市開発事業を施行する土地（水面を含む。）の区域の面積が政令で定める規模以上のものに限る。）を施行する民間事業者は、協議会が組織されていないときは、本部長及び関係地方公共団体の長に対して、協議会を組織するよう要請することができる。
- 4 前項の規定による要請を受けた本部長及び関係地方公共団体の長は、正当な理由がある場合を除き、当該要請に応じなければならない。
- 5 第三項の民間事業者であつて協議会の構成員でないものは、第一項の規定により協議会を組織する国の関係行政機関等の長に対して、自己を協議会の構成員として加えることを申し出ることができる。
- 6 前項の規定による申出を受けた国の関係行政機関等の長は、正当な理由がある場合を除き、当該申出に応じなければならない。
- 7 第一項の協議を行うための会議（以下この条において単に「会議」という。）は、国の関係行政機関等の長並びに第二項及び前項の規定により加わった独立行政法人の長等又はこれらの指名する職員をもって構成する。
- 8 協議会は、会議において協議を行うため必要があると認めるときは、国の行政機関の長、地方公共団体の長その他の執行機関、独立行政法人及び地方独立行政法人の長並びに特殊法人の代表者に対して、資料の提供、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。
- 9 協議会は、会議において協議を行うため特に必要があると認めるときは、前項に規定する者以外の者に対しても、必要な協力を依頼することができる。
- 10 協議会は、当該都市再生緊急整備地域における都市開発事業及び公共公益施設の整備を通じた市街地の整備の状況を勘案し、当該都市再生緊急整備地域の都市機能を補完するため必要があると認めるときは、地理的、経済的又は社会的な観点からみて密接な関係を有する他の都市再生緊急整備地域に係る協議会に対し、その会議において、当該他の都市再生緊急整備地域における都市開発事業及びその施行に関連して必要となる公共公益施設の整備の実施に関し協議を行うよう求めることができる。
- 11 会議において協議が調った事項については、協議会の構成員は、その協議の結果を尊重しなければならない。
- 12 協議会の庶務は、内閣府において処理する。
- 13 前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

No.5 広場内や周辺道路で自治体や地域団体が店舗等を設置し賑わいを創出したい 【歩行者利便増進道路（ほこみち制度）

（ほこみち制度）

交通拠点においては、交通機能や防災機能に加えて交流機能も重要な要素であり、自治体や地域団体と連携して賑わい空間を創出することが想定される。

交通拠点や周辺道路を含む道路区域内で賑わい空間を創出するにあたり、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を活用することで、道路管理者以外の者が主体となって民間企業等を誘致し店舗等を設置（道路占用）することが可能となる。

歩行者利便増進道路（ほこみち制度）

- 歩道等の中に、歩行者の利便増進を図る空間を定めることが可能となり、ベンチ等の施設を誘導するために指定した特例区域では、無余地性の基準を緩和し、占用がより柔軟に認められる。
- 公募により占用者が選定された場合には、最長 20 年の占用が可能となり（通常は 5 年）、テラス付きの飲食店など初期投資の高い施設も参入しやすくなる。

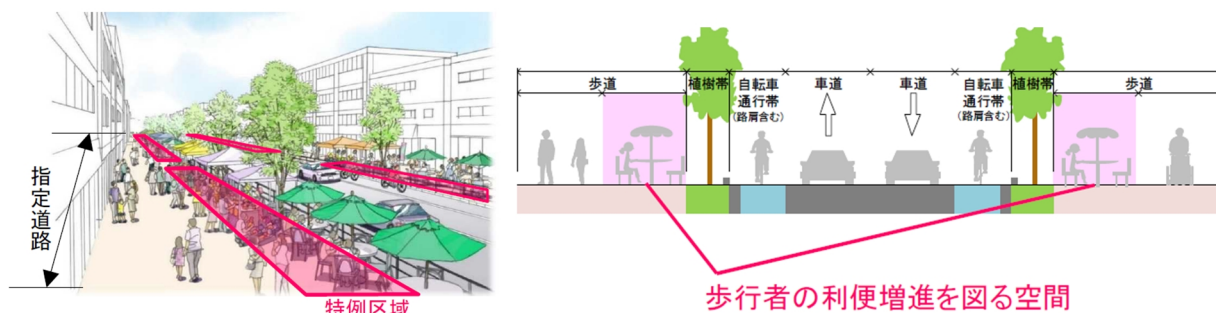


図 歩行者の利便増進を図る空間構築のイメージ

出典：歩行者利便増進道路（ほこみち）制度の詳細説明（国土交通省 HP）

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
道路法	第 48 条の 20（歩行者利便増進道路の指定）	歩行者利便増進道路の指定に関する規定

参考となる ガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ・多様なニーズに応える道路 ガイドライン（国土交通省、令和 4 年 3 月） ・歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するガイドライン（国土交通省、令和 7 年 9 月） ・歩行者利便増進施設等のための道路占用者の公募による選定制度について（国道利第 26 号 令和 2 年 11 月 25 日 国土交通省道路局路政課長）
---------------------	---

活用の際のポイント・留意点

- 歩行者利便増進道路の指定にあたっては、「1 快適な生活環境の確保と地域活性化に資すると判断できること」、「2 都市機能の配置状況や沿道の利用状況等から、歩行者の利便増進に資する適切な区間であると判断できること」、「3 歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するための十分な有効幅員を確保できること」、「4 沿道住民や周辺地方公共団体など関係機関との協議等により理解が得られていること」の要件を満たす必要がある。
- また、市町村長への協議（都市計画等のまちづくりとの整合性等の観点から）、公安委員会への意見聴取（道路交通への影響等）が必要となるため、交通拠点の検討と合わせて、できるだけ早い段階から自治体や交通管理者と情報を共有し調整を進める必要がある。

【活用法制度の主要な規定条文】

道路法 第 48 条の 20(歩行者利便増進道路の指定)

道路管理者は、道路の構造、車両及び歩行者の通行並びに沿道の土地利用の状況並びにこれらの将来の見通しその他の事情を勘案して、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保及び地域の活力の創造に資するため、その管理する道路(高速自動車国道及び自動車専用道路を除く。以下この条において同じ。)のうち、歩行者の滞留の用に供する部分を確保し、及び歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導することが特に必要と認められるものについて、区間を定めて、歩行者利便増進道路として指定することができる。

- 2 道路管理者(市町村である道路管理者を除く。)は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、当該道路の存する市町村を統括する市町村長に協議しなければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。
- 3 指定市以外の市町村は、第一項の規定による指定をしようとするときは、当該市町村の区域内に存する都道府県が管理する道路であって、当該指定をしようとする道路と歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図る上で密接な関連を有するものについて、区間を定めて、歩行者利便増進道路として併せて指定することができる。
- 4 指定市以外の市町村は、前項の規定による指定をしようとするときは、あらかじめ、当該指定に係る道路を管理する都道府県に協議し、その同意を得なければならない。これを変更し、又は廃止しようとするときも、同様とする。
- 5 道路管理者は、第一項又は第三項の規定による指定をしたときは、その旨を公示しなければならない。これを変更し、又は廃止したときも、同様とする。

道路に工作物・物件・施設を設ける場合は、道路空間を継続的・排他的に使用することとなるため、道路占用許可が必要となる。交通拠点において、利用者の利便性・快適性の向上のための購買施設や食事施設などを道路区域内に設置する場合においても、設置者は道路占用許可の手続きが必要となる。

道路占用許可制度

- 道路に工作物・物件・施設を設け、継続して使用する場合は、道路管理者の許可を受けなければならない。
- 道路管理者は占用料を徴収することができる。
- 道路占用の許可基準の一つに、道路の敷地外に設置する余地がない場合に限り、やむを得ないものとして許可されるという考え方がある。
- 都市再生特別措置法や道路法改正(ほこみち制度)により、地域活性化や歩行者利便性向上を目的に、占用許可基準を緩和する特例が設けられた。

表 許可対象の工作物、物件、施設

1号物件	電柱、電線、変圧塔、郵便ポスト、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物 例:交番、公衆便所、くずかご、フラワーボックス、ベンチ、上屋、街灯など
2号物件	水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件 例:ケーブル管、石油管、熱供給管など
3号物件	鉄道、軌道その他これらに類する施設 例:モノレール、鉱石運搬のための索道
4号物件	歩廊、雪よけその他これらに類する施設 例:日よけ、アーケードなど
5号物件	地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設 例:地下タンク貯蔵所、地下駐車場、防火用地下水槽など
6号物件	露店、商品置場その他これらに類する施設 例:屋台、靴磨き、売店、コインロッカー、材料置場など
7号物件	道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物、物件又は施設で政令(道路法施行令第7条)で定めるもの ① 看板、標識、旗ざお、パーキングメーター、幕、アーチ ② 太陽光発電設備、風力発電設備 ③ 津波避難施設 ④ 工事用板囲、足場、詰所など ⑤ 土石、竹木、瓦、工事用材料など ⑥ 耐火建築物を建築する期間中必要となる仮設建築物 ⑦ 都市再開発法に基づく施設のうち一時的に必要となる施設 ⑧ 食事施設、購買施設など ⑨ トンネルの上又は高架下に設ける店舗、倉庫、駐車場、広場など ⑩ 都市計画法に基づく高度地区内の道路の上空に設ける店舗、倉庫など ⑪ 応急仮設住宅など ⑫ 自転車、原付、二輪車を駐車させるために必要な車輪止め装置など ⑬ 高速自動車国道等に設ける休憩所、給油所及び自動車修理所

出典:道路占用制度 (国土交通省)

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
道路法	第32条(道路の占用の許可) 第33条(道路の占用の許可基準) 第39条(占用料の徴収) 第48条の45(自動車駐車場等運営権者に対する道路管理者の承認等の特例)	民間事業者が道路に占用施設を整備・運営管理する場合の許可制度。 許可が必要となる対象施設や、許可を受ける際の手続き、許可基準を緩和する特例など。
道路法施行令	第7条(道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等)	許可が必要となる対象施設を具体化。

参考となるガイドライン・通達等	● 道路法等の一部を改正する法律の施行について (国道利第20号 平成30年9月28日 国土交通省道路局路政課長)
-----------------	--

活用の際のポイント・留意点

- 特定車両停留施設は道路法上の「道路の附属物」として位置づけられるため、購買施設や食事施設の設置にあたっては道路占用許可が必要となる。
- ただし、道路法第48条の45の自動車駐車場等運営権者に対する道路管理者の承認等の特例により、特定車両停留施設の管理運営にコンセッション方式を導入した場合、その運営権者と特定道路管理者との協議が成立することをもって道路法32条の承認または許可があったものとみなされる。
(自動車駐車場等運営権者⇒特定車両停留施設をコンセッション方式により運営する者)

【活用法制度の主要な規定条文】

道路法 第 32 条 (道路の占用の許可)

道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

- 一 電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
 - 二 水管、下水道管、ガス管その他これらに類する物件
 - 三 鉄道、軌道、自動運行補助施設その他これらに類する施設
 - 四 歩廊、雪よけその他これらに類する施設
 - 五 地下街、地下室、通路、浄化槽その他これらに類する施設
 - 六 露店、商品置場その他これらに類する施設
 - 七 前各号に掲げるもののほか、道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの
- 2 前項の許可を受けようとする者は、左の各号に掲げる事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。
- 一 道路の占用（道路に前項各号の一に掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用することをいう。以下同じ。）の目的
 - 二 道路の占用の期間
 - 三 道路の占用の場所
 - 四 工作物、物件又は施設の構造
 - 五 工事実施の方法
 - 六 工事の時期
 - 七 道路の復旧方法
- 3～5 (略)

道路法 第 33 条 (道路の占用の許可基準)

道路管理者は、道路の占用が前条第 1 項各号のいずれかに該当するものであつて道路の敷地外に余地がないためにやむを得ないものであり、かつ、同条第 2 項第 2 号から第 7 号までに掲げる事項について政令で定める基準に適合する場合に限り、同条第 1 項又は第 3 項の許可を与えることができる。

2 次に掲げる工作物、物件又は施設で前項の規定に基づく政令で定める基準に適合するものための道路の占用については、同項の規定にかかわらず、前条第 1 項又は第 3 項の許可を与えることができる。

一～三 (略)

四 前条第 1 項第 1 号又は第 4 号から第 7 号までに掲げる工作物、物件又は施設のうち、歩行者の利便の増進に資するものとして政令で定めるもの（以下「歩行者利便増進施設等」という。）で、第 48 条の 20 第 1 項に規定する歩行者利便増進道路（第 48 条の 21 の技術的基準に適合するものに限る。第 48 条の 23 第 1 項、第 3 項及び第 5 項、第 48 条の 24 第 1 項並びに第 48 条の 27 第 2 項第 2 号において同じ。）の区域のうち、道路管理者が歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導するために指定した区域（以下「利便増進誘導区域」という。）内に設けられるもの（道路の機能又は道路交通環境の維持及び向上を図るための清掃その他の措置であつて当該歩行者利便増進施設等の設置に伴い必要となるものが併せて講じられるものに限る。）

五～七 (略)

3～6 (略)

道路法 第 39 条（占用料の徴収）

道路管理者は、道路の占用につき占用料を徴収することができる。ただし、道路の占用が国の行う事業及び地方公共団体の行う事業で地方財政法（昭和 23 年法律第 109 号）第 6 条に規定する公営企業以外のものに係る場合においては、この限りでない。

- 2 前項の規定による占用料の額及び徴収方法は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあつては、政令）で定める。但し、条例で定める場合においては、第 35 条に規定する事業及び全国にわたる事業で政令で定めるものに係るものについては、政令で定める基準の範囲をこえてはならない。

道路法 第 48 条の 45（自動車駐車場等運営権者に対する道路管理者の承認等の特例）

自動車駐車場等運営権者がその運営する自動車駐車場等について行う国土交通省令で定める行為についての第 24 条本文並びに第 32 条第 1 項及び第 3 項の規定の適用については、自動車駐車場等運営権者と特定道路管理者との協議が成立することをもって、これらの規定による承認又は許可があつたものとみなす。

道路法施行令 第 7 条（道路の構造又は交通に支障を及ぼすおそれのある工作物等）

法第三十二条第一項第七号の政令で定める工作物、物件又は施設は、次に掲げるものとする。

- 一 看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ
- 二 太陽光発電設備及び風力発電設備
- 三 洪水、高潮又は津波からの一時的な避難場所としての機能を有する堅固な施設
- 四～六 （略）
- 七 次に掲げる道路の上空に設ける事務所、店舗、倉庫、住宅その他これらに類する施設及び自動車駐車場
 - イ 都市計画法第八条第一項第三号の高度地区（建築物の高さの最低限度が定められているものに限る。）及び高度利用地区並びに同項第四号の二の都市再生特別地区内の高速自動車国道又は自動車専用道路
 - ロ 都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）第三十六条の三第一項に規定する特定都市道路（イに掲げる道路を除く。）
- 八 高速自動車国道及び自動車専用道路以外の道路又は法第三十三条第二項第二号に規定する高速自動車国道若しくは自動車専用道路の連結路附属地（以下「特定連結路附属地」という。）に設ける食事施設、購買施設その他これらに類する施設（第十三号に掲げる施設を除く。）でこれらの道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの
- 九～十二 （略）
- 十三 高速自動車国道又は自動車専用道路に設ける休憩所、給油所その他の自動車に燃料又は動力源としての電気を供給するための施設及び自動車修理所
- 十四～十五 （略）

道路の本来の通行の用途に即さない道路の特別の使用行為で、交通の妨害となり、又は交通に危険を生じさせるおそれのあるものは一般的に禁止されている。しかし、それ自体は社会的な価値を有することから、一定の要件を備えていれば、警察署長の許可によって、その禁止が解除されることになる。道路区域内に整備する交通拠点においてイベント等を開催するにあたり、道路使用許可が必要となるケースがある。

道路使用許可制度

- 道路使用許可は、道路の本来の用途に即さない道路の特別な行為で、交通の妨害となり、又は交通に危険を生じさせるおそれのあるものに関して、道路交通の安全・円滑の確保との調整を図るための制度である。
- 道路使用許可が必要となる行為については、道路交通法第77条第1項に規定されている行為で、道路工事や祭礼行事等となる。
- 道路交通法第77条第2項により、以下のいずれかに該当する場合は、所轄警察署長は、道路使用を許可しなければならないとされている。
 - 1号: 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき
 - 2号: 当該申請に係る行為が許可に付された条件に従って行われることにより交通の妨害となるおそれなくなると認められるとき
 - 3号: 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれはあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるとき

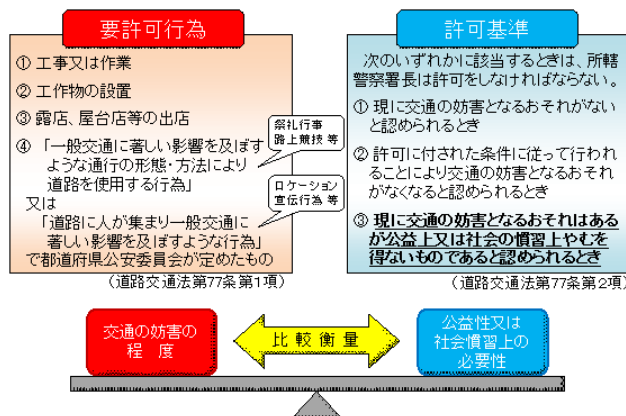


図 道路使用許可制度の概要
出典:道路使用許可の概要、申請手続等 (警察庁)

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
道路交通法	第77条(道路の使用の許可)	道路使用許可に関する規定

参考となるガイドライン・通達等	・ 道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン -改定版- (国土交通省道路局、平成28年3月)
-----------------	--

活用の際のポイント・留意点

- 道路使用許可の可否の判断は、所轄警察署長が、当該行為の内容、交通実態等を踏まえ、個別具体的にを行う必要があるため、十分な時間的余裕を持って事前相談することで円滑に道路使用許可手続等を進めることができる。
- 食品の販売、飲食店や喫茶店の営業などを行う場合は、食品衛生法に基づく食品営業許可といった許認可が必要となる。
- 必要に応じて、地方自治法などにおける使用許可制度の手続きも確認する。

【活用法制度の主要な規定条文】

道路交通法 第77条（道路の使用の許可）

次の各号のいずれかに該当する者は、それぞれ当該各号に掲げる行為について当該行為に係る場所を管轄する警察署長（以下この節において「所轄警察署長」という。）の許可（当該行為に係る場所が同一の公安委員会の管理に属する二以上の警察署長の管轄にわたるときは、そのいずれかの所轄警察署長の許可。以下この節において同じ。）を受けなければならない。

- 一 道路において工事若しくは作業をしようとする者又は当該工事若しくは作業の請負人
 - 二 道路に石碑、銅像、広告板、アーチその他これらに類する工作物を設けようとする者
 - 三 場所を移動しないで、道路に露店、屋台店その他これらに類する店を出そうとする者
 - 四 前各号に掲げるもののほか、道路において祭礼行事をし、又はロケーションをする等一般交通に著しい影響を及ぼすような通行の形態若しくは方法により道路を使用する行為又は道路に人が集まり一般交通に著しい影響を及ぼすような行為で、公安委員会が、その土地の道路又は交通の状況により、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため必要と認めて定めたものをしようとする者
- 2 前項の許可の申請があつた場合において、当該申請に係る行為が次の各号のいずれかに該当するときは、所轄警察署長は、許可をしなければならない。
- 一 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれがないと認められるとき。
 - 二 当該申請に係る行為が許可に付された条件に従つて行なわれることにより交通の妨害となるおそれなくなると認められるとき。
 - 三 当該申請に係る行為が現に交通の妨害となるおそれはあるが公益上又は社会の慣習上やむを得ないものであると認められるとき。

3～7 （略）

交通拠点の整備・運営にPFI手法を導入することで、民間資金とノウハウを活用し、効率的な事業推進と財政負担の軽減の期待ができる。さらに、待合環境や商業機能の充実によるサービス性の向上が図られ、利用者の利便性と快適性が高まることとなる。

民間事業者の創意工夫を取り入れることで、地域の賑わい創出や収益性の確保にもつながり、公共性と経済性を両立した持続可能な交通拠点の整備・運営が可能となる。

PFI

- 民間の資金・経営能力・技術を活用し、公共施設の整備・維持・運営を効率的かつ効果的に推進し、質の高いサービスを提供して国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする法律。
- PFI 事業は、民間出資で設立された特別目的会社 (SPC) が自治体と契約し、金融機関から資金調達して施設整備・運営を実施。自治体は業務を監視し、契約条件を満たせばサービス対価を支払い、利用料金も収入源となる。

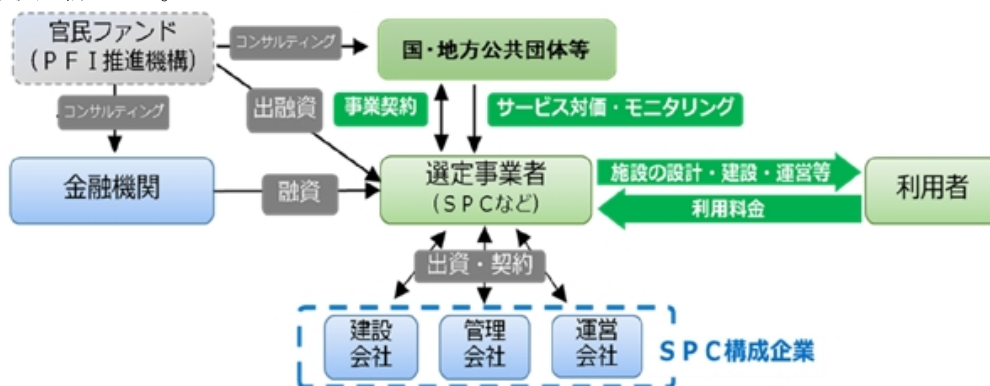


図 PFI 事業のスキーム

出典:PFI 事業導入の手引き 基礎編 (内閣府)

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律 (PFI 法)	第 5 条 (実施方針) 第 7 条 (特定事業の選定) 第 8 条 (民間事業者の選定等) 第 10 条 (技術提案) 第 11 条 (客観的な評価) 第 16 条 (公共施設等運営権の設定)	民間の資金・経営能力・技術力を活用し、公共施設等の整備を効率的・効果的に推進し、国民に低廉で良質なサービスを提供するため、基本理念や実施手続きを定めた根拠。

参考となるガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ● 民間資金等の活用による公共施設等の整備等に関する事業の実施に関する基本方針 (平成 30 年 10 月 23 日 閣議決定) ● PFI 事業実施プロセスに関するガイドライン (内閣府、令和 7 年 6 月 4 日改正) ● PFI 事業導入の手引き 基礎編 (内閣府、令和 5 年 3 月改定)
-----------------	--

活用の際のポイント・留意点

- 事業方式は所有権移転のタイミング等によって、BOT 方式、BTO 方式、BOO 方式などがある。従来のPFI事業方式とコンセッション方式を組み合わせた手法も採用されている。
- 事業類型は公共側の費用負担と事業からの収益によって、サービス購入型、混合型、独立採算型がある。
- 事業方式や事業類型の決定にあたっては、官民連携手法の導入可能性調査を実施し、総合的に判断する。
- マーケットサウンディング調査により、民間事業者の参画しやすい条件や事業スキームの把握、交通拠点の利便性・収益性が向上の提案、民間事業者の参画可能性の向上などが期待できる。

活用の際のポイント・留意点（続き）

- 管理運営期間は、民間事業者側の雇用や事業安定性の確保、不採算事業の長期化によるリスク、大規模修繕の負担等に配慮し、マーケットサウンディング調査を踏まえて設定する。
- PFI 事業では、導入可能性調査やマーケットサウンディング調査を経て、特定事業を選定し、実施方針で事業内容・公募手順・リスク分担を明示。要求水準書で設計・運営基準を定め、リスク分担表で官民の責任と負担を整理し、透明性と効率性を確保する。
- 特定事業の選定や要求水準、リスク分担の作成、サービス購入料の設定にあたっては、管理運営の収支が成立する事業内容を確認しながら検討することが重要である。
- 民間事業者は停留料金以外にも、飲食や物販、広告等の利便増進事業により収益の確保が可能。収益増加に向けた工夫・方策が重要となる。
- プロフィットロスシェアは官民で利益・損失を分担する仕組みであり、民間事業者のリスク負担を軽減して参入意欲の促進や事業の持続性を確保するうえで有効である。

【活用法制度の主要な規定条文】

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 5 条（実施方針）

共施設等の管理者等は、第 7 条の特定事業の選定及び第 8 条第 1 項の民間事業者の選定を行うおうとするときは、基本方針にのっとり、特定事業の実施に関する方針（以下「実施方針」という。）を定めることができる。

2 実施方針は、特定事業について、次に掲げる事項を具体的に定めるものとする。

- 一 特定事業の選定に関する事項
- 二 民間事業者の募集及び選定に関する事項
- 三 民間事業者の責任の明確化等事業の適正かつ確実な実施の確保に関する事項
- 四 公共施設等の立地並びに規模及び配置に関する事項
- 五 事業契約（選定事業（公共施設等運営事業を除く。）を実施するため公共施設等の管理者等及び選定事業者が締結する契約をいう。以下同じ。）の解釈について疑義が生じた場合における措置に関する事項
- 六 事業の継続が困難となった場合における措置に関する事項
- 七 法制上及び税制上の措置並びに財政上及び金融上の支援に関する事項

3～4 （略）

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 7 条（特定事業の選定）

公共施設等の管理者等は、第 5 条第 3 項（同条第 4 項において準用する場合を含む。）の規定により実施方針を公表したときは、基本方針及び実施方針に基づき、実施することが適切であると認める特定事業を選定することができる。

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 8 条（民間事業者の選定等）

公共施設等の管理者等は、前条の規定により特定事業を選定したときは、当該特定事業を実施する民間事業者を公募の方法等により選定するものとする。

- 2 前項の規定により選定された民間事業者は、本来同項の公共施設等の管理者等が行う事業のうち、事業契約において当該民間事業者が行うこととされた公共施設等の整備等（第 16 条の規定により公共施設等運営権が設定された場合にあっては、当該公共施設等運営権に係る公共施設等の運営等）を行うことができる。

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 10 条（技術提案）

公共施設等の管理者等は、第 8 条第 1 項の規定による民間事業者の選定に先立って、その募集に応じようとする者に対し、特定事業に関する技術又は工夫についての提案（以下この条において「技術提案」という。）を求めるよう努めなければならない。

- 2～3 （略）

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 11 条（客観的な評価）

公共施設等の管理者等は、第 7 条の特定事業の選定及び第 8 条第 1 項の民間事業者の選定を行うに当たっては、客観的な評価（当該特定事業の効果及び効率性に関する評価を含む。）を行い、その結果を公表しなければならない。

- 2 公共施設等の管理者等は、第 8 条第 1 項の民間事業者の選定を行うに当たっては、民間事業者の有する技術及び経営資源、その創意工夫等が十分に発揮され、低廉かつ良好なサービスが国民に対して提供されるよう、原則として価格及び国民に提供されるサービスの質その他の条件により評価を行うものとする。

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 16 条（公共施設等運営権の設定）

公共施設等の管理者等は、選定事業者に公共施設等運営権を設定することができる。

交通拠点の管理運営に係る業務は多岐に渡るため、事業主体である道路管理者のみで実施するのではなく官民連携で行うことを検討することが重要である。また交通モードの結節点であるとともに、地域の活性化に寄与する拠点としての役割も求められていることから、民間事業者等の有するノウハウを活用することが有効である。令和2年度の道路法改正に伴い、道路の附属物に「特定車両停留施設」が追加され、交通拠点の整備・運営に関しても、コンセッション方式の導入が可能となった。

特定車両停留施設では、公共施設等運営方式（コンセッション方式）を活用することで、効率的かつ効果的な施設運営が期待されている。

公共施設等運営方式(コンセッション方式)

- 利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者を設定する方式。
- 公的主体が所有する公共施設等について、民間事業者による安定的で自由度の高い運営を可能とすることにより、利用者ニーズを反映した質の高いサービスを提供。

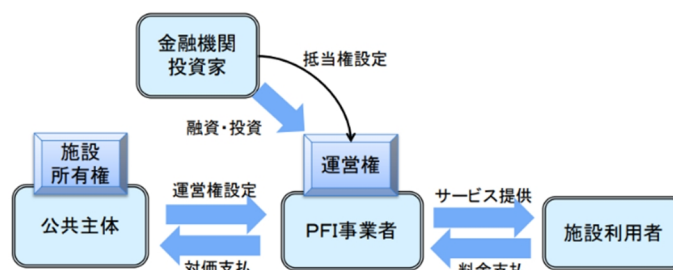


図 コンセッション方式のスキーム

出典:公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン (内閣府)

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(PFI法)	第16条(公共施設等運営権の設定)～第30条(公共施設等運営権者に対する補償)	公共施設等運営権の設定や実施方針、利用料金等に関する規定
道路法	第48条の40(自動車駐車場等運営事業に関する料金の徴収の特例)～第48条の45(自動車駐車場等運営権者に対する道路管理者の承認等の特例)	自動車駐車場等運営事業に関する料金の徴収の特例や自動車駐車場等運営権者に対する道路管理者の承認等の特例に関する規定

参考となるガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン (内閣府、令和5年6月2日改正)
-----------------	--

活用の際のポイント・留意点

- 交通拠点の管理運営をコンセッション方式で行う場合は、特定車両停留施設への位置付けが必要。
- PFI法に基づき実施方針(運營業務・料金設定の考え方等)の策定や運営権の設定にかかる手続きが必要。
- 公共施設等の管理者等が地方公共団体の長の場合には、実施方針に関する条例を制定することが必要。
- 公共施設等の管理者等が地方公共団体の長の場合には、運営権を設定する際にあらかじめ議会の議決を経ることが必要。
- 運営権に係る公共施設等の建設、製造又は改修を行っていない運営権者からは、当該建設、製造又は改修に要した費用に相当する金額の全部又は一部を徴収することが可能。
- 運営権者は、公共施設等の管理者等にあらかじめ届け出ること、実施方針に従い、利用料金を設定することが可能であり、利用料金を自らの収入として收受することが可能。
- コンセッション方式を採用した場合、道路法24条の工事、道路占用のうち、省令で定める行為については、運営権者と道路管理者の協議の成立で承認・許可があったものとみなすことが可能。

【活用法制度の主要な規定条文】

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 16 条（公共施設等運営権の設定）

公共施設等の管理者等は、選定事業者に公共施設等運営権を設定することができる。

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 17 条（公共施設等運営権に関する実施方針における記載事項の追加）

公共施設等の管理者等は、公共施設等運営権が設定されることとなる民間事業者を選定しようとする場合には、実施方針に、第五条第二項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を定めるものとする。

- 一 選定事業者に公共施設等運営権を設定する旨
- 二 公共施設等運営権に係る公共施設等の運営等の内容
- 三 公共施設等運営権の存続期間
- 四 第二十条の規定により費用を徴収する場合には、その旨（あらかじめ徴収金額を定める場合にあつては、費用を徴収する旨及びその金額）
- 五 第二十二條第一項に規定する公共施設等運営権実施契約に定めようとする事項及びその解釈について疑義が生じた場合における措置に関する事項
- 六 利用料金に関する事項

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 18 条（実施方針に関する条例）

公共施設等の管理者等（地方公共団体の長に限る。）は、前条に規定する場合には、条例の定めるところにより、実施方針を定めるものとする。

- 2 前項の条例には、民間事業者の選定の手続、公共施設等運営権者が行う公共施設等の運営等の基準及び業務の範囲、利用料金に関する事項その他必要な事項を定めるものとする。

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 19 条（公共施設等運営権の設定の時期等）

公共施設等の管理者等は、第十七条の規定により実施方針に同条各号に掲げる事項を定めた場合において、第八条第一項の規定により民間事業者を選定したときは、遅滞なく（当該実施方針に定めた特定事業が公共施設等の建設、製造又は改修に関する事業を含むときは、その建設、製造又は改修の完了後直ちに）、当該実施方針に従い、選定事業者に公共施設等運営権を設定するものとする。

- 2 公共施設等運営権の設定は、次に掲げる事項を明らかにして行わなければならない。
 - 一 公共施設等の名称、立地並びに規模及び配置
 - 二 第十七条第二号及び第三号に掲げる事項
- 3 公共施設等の管理者等は、第一項の規定により公共施設等運営権を設定したときは、その旨並びに当該公共施設等運営権に係る公共施設等の名称及び立地並びに前項第二号に掲げる事項を公表しなければならない。
- 4 公共施設等の管理者等（地方公共団体の長に限る。）は、第一項の規定により公共施設等運営権を設定しようとするときは、あらかじめ、議会の議決を経なければならない。

※公共施設等運営権に関する実施方針の変更提案に基づく変更に関する条文（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律第 19 条の 2）は掲載を省略する。

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 20 条（費用の徴収）

公共施設等の管理者等は、実施方針に従い、公共施設等運営権者（公共施設等運営権に係る公共施設等の建設、製造又は改修を行っていない公共施設等運営権者に限る。）から、当該建設、製造又は改修に要した費用に相当する金額の全部又は一部を徴収することができる。

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 21 条（公共施設等運営事業の開始の義務）

公共施設等運営権者は、公共施設等の管理者等が指定する期間内に、公共施設等運営事業を開始しなければならない。

- 2 公共施設等の管理者等は、公共施設等運営権者から申請があった場合において、正当な理由があると認めるときは、前項の期間を延長することができる。
- 3 公共施設等運営権者は、公共施設等運営事業を開始したときは、遅滞なく、その旨を公共施設等の管理者等に届け出なければならない。

※公共施設等運営事業の開始の義務に関する条文（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律第 22 条）は掲載を省略する。

民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI 法）

第 23 条（公共施設等の利用料金）

公共施設等運営権者は、利用料金を自らの収入として收受するものとする。

- 2 利用料金は、実施方針に従い、公共施設等運営権者が定めるものとする。この場合において、公共施設等運営権者は、あらかじめ、当該利用料金を公共施設等の管理者等に届け出なければならない。
- 3 （略）

※公共施設等運営事業の性質等に関する条文（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律第 24 条～第 30 条）は掲載を省略する。

道路法 第 48 条の 40（自動車駐車場等運営事業に関する料金の徴収の特例）

道路管理者は、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（平成十一年法律第百十七号。以下「民間資金法」という。）第十九条第一項の規定により自動車駐車場等運営権（中略）を設定する場合には、第二十四条の二第一項及び第四十八条の三十五第一項の規定にかかわらず、当該自動車駐車場等運営権を有する者（以下「自動車駐車場等運営権者」という。）に当該自動車駐車場等運営事業に係る利用料金を自らの収入として收受させるものとする。

- 2 （略）

※自動車駐車場等運営事業に関する条文（道路法第 48 条の 41～44）は掲載を省略する。

道路法 第 48 条の 45（自動車駐車場等運営権者に対する道路管理者の承認等の特例）

自動車駐車場等運営権者がその運営する自動車駐車場等について行う国土交通省令で定める行為についての第二十四条本文並びに第三十二条第一項及び第三項の規定の適用については、自動車駐車場等運営権者と特定道路管理者との協議が成立することをもって、これらの規定による承認又は許可があつたものとみなす。

我が国全体の温室効果ガス削減目標の達成に向け、道路の整備、管理、利用の各段階で、全ての道路管理者が積極的に排出削減に取り組むことが重要となる。そのため交通拠点においても、道路の脱炭素化に資する施設の道路区域への設置による脱炭素化に向けた取り組みが求められている。

道路脱炭素化推進計画を策定し、太陽光発電設備やパーソナルモビリティの駐輪器具等を計画に位置付けることで、道路区域内に施設の設置が可能となる。

道路脱炭素化推進計画

- 国や高速道路会社、地方公共団体等の道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が策定する計画。
- 道路管理者が取り組む施策として、道路の脱炭素化に資する施設（道路照明の LED 化や EV 充電器、太陽光発電設備、シェアサイクルの駐輪装置等）の道路区域への設置を想定。
- 道路の脱炭素化に資する施設等の設置について、道路脱炭素化推進計画に定められた場合には、道路の占用許可基準を緩和。



【道の駅等でのEV急速充電器の設置】



【再生可能エネルギーの活用】



【自転車の利用促進(シェアサイクルの導入)】

図 道路脱炭素化推進計画における主な施策例(地方公共団体)

出典:道路脱炭素化基本方針【概要版】(国土交通省)

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
道路法	第1条の2(基本理念)	道路の防災や道路の脱炭素化の推進等を定めた基本理念を創設
	第33条(道路の占用の許可基準) 第48条の66(道路脱炭素化基本方針) 第48条の67(道路脱炭素化推進計画)	道路の脱炭素化の推進
	道路法施行令	第16条の2(脱炭素化施設等)

参考となるガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ● 地方公共団体向け道路脱炭素化推進計画策定マニュアル (国土交通省道路局、令和7年10月) ● 道路分野の脱炭素化政策集 Ver.2.0(国土交通省道路局、令和7年10月) ● 道路分野の脱炭素化相談窓口ページ(国土交通省道路局、令和7年10月)
-----------------	--

事例のポイント・留意点

- 脱炭素化施設として、太陽光発電設備や EV 充電器、シェアモビリティポートを計画に位置付けることで、交通拠点内にこれらの設備の設置(道路占用)が可能となる。
- 交通拠点においては、太陽光発電により施設内で使用する電力を賄い維持管理費の削減に資するほか、EVバスやEVタクシーの充電を可能とする、シェアモビリティポートを設置し利用者のラストワンマイルを支援するなど、施設利用者の利便性向上にも繋がるものであり、積極的に取り入れられたい。

3 その他計画の実施に関し必要な事項 3-1. 脱炭素化施設等の設置

●道路占用制度を活用した脱炭素化施設等(太陽光発電設備等)の設置を行う場合には、道路脱炭素化推進計画に位置付けること

●道路脱炭素化推進計画に記載する施設内容は、道路法施行令第16条の2に規定する以下のものが対象となり、これら設置する施設内容や用途、必要に応じて設置場所等を記載すること

- 1) 太陽光発電設備、風力発電設備
- 2) EV充電機、EV充電機
- 3) 水素供給機
- 4) シェアサイクル、シェア電動モビリティ器具

●脱炭素化施設等の設置に関する具体的な道路占用許可基準等に関しては、別途、道路管理者に通知する「脱炭素化施設等に関する道路占用等の取扱いについて」(令和7年10月1日付け国土交通省第41号、国土交通省第7号国土交通省道路局長通知)を参照すること

●太陽光発電設備の設置にあたっては、道路管理者を主催とした設置場所の考え方や留意点が記載されている「道路における太陽光発電設備の設置に関する技術的考え方」(令和5年3月)を参照すること

●事業等が計画区域に太陽光発電設備を設置する場合、その占用許可基準に関しては、「道路法施行令の一部改正について」(平成25年3月1日付け国土交通省第10号国土交通省道路局長通知)別添「発電設備の占用許可基準について」を参照すること

図 脱炭素化施設等の設置に関する事項
出典:地方公共団体向け道路脱炭素化推進計画策定マニュアル(解説)(国土交通省)

【活用法制度の主要な規定条文】

道路法 第1条の2（基本理念）

道路網の整備は、道路が我が国の経済社会の活力の向上及び持続的発展、安全かつ安心で豊かな国民生活の実現並びに自立的で個性豊かな地域社会の形成に重要な役割を果たすものであることに鑑み、道路の脱炭素化の推進等により環境への負荷の低減に配慮しつつ、道路の整備及び管理を効率的かつ効果的に実施し、並びに道路の適正かつ合理的な利用を促進し、併せて道路の防災に関する機能を確保することにより、将来にわたり安全かつ円滑な交通の確保と道路及びその周辺の地域における快適で質の高い生活環境の創出を図ることを旨として、行われなければならない。

道路法 第33条（道路の占用の許可基準）

1（略）

2 次に掲げる工作物、物件又は施設で前項の規定に基づく政令で定める基準に適合するものための道路の占用については、同項の規定にかかわらず、前条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

一～二（略）

三 前条第一項第一号、第四号又は第七号に掲げる工作物、物件又は施設のうち、道路の脱炭素化に資するものとして政令で定めるもの（以下「脱炭素化施設等」という。）で、道路の交通に支障を及ぼすおそれが少ないものとして脱炭素化施設等ごとに政令で定める場所に設けられるもの（第四十八条の六十七第一項に規定する道路脱炭素化推進計画に同条第二項第二号に掲げる事項としてその設置に関する事項が定められたものに限る。）

四～七（略）

3～6（略）

道路法 第48条の66（道路脱炭素化基本方針）

国土交通大臣は、道路の脱炭素化の推進に関する基本的な方針（以下「道路脱炭素化基本方針」という。）を定めるものとする。

2 道路脱炭素化基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 道路の脱炭素化の推進の意義及び目標に関する事項

二 道路の脱炭素化の推進のために政府が実施すべき施策に関する基本的な方針

三 道路管理者による道路の脱炭素化の目標の設定に関する事項その他の次条第一項に規定する道路脱炭素化推進計画の策定に関する基本的な事項

四 前三号に掲げるもののほか、道路の脱炭素化の推進のために必要な事項

3 道路脱炭素化基本方針は、地球温暖化の防止を図るための施策に関する国の計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 国土交通大臣は、道路脱炭素化基本方針を定め、又はこれを変更しようとするときは、環境大臣その他の関係行政機関の長に協議しなければならない。

5 国土交通大臣は、道路脱炭素化基本方針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表するものとする。（第四十八条の六十七第一項に規定する道路脱炭素化推進計画に同条第二項第二号に掲げる事項としてその設置に関する事項が定められたものに限る。）

道路法 第 48 条の 67 (道路脱炭素化推進計画)

道路管理者は、道路脱炭素化基本方針に即して、その管理する道路に係る道路の脱炭素化の推進に関する計画（以下この条において「道路脱炭素化推進計画」という。）を定めることができる。

- 2 道路脱炭素化推進計画においては、おおむね次に掲げる事項を定めるものとする。
 - 一 道路の脱炭素化の目標
 - 二 前号の目標を達成するために行う道路の脱炭素化の推進を図るための施策に関する事項
 - 三 前二号に掲げるもののほか、道路脱炭素化推進計画の実施に関し必要な事項
- 3 道路管理者は、前項第二号に掲げる事項に、道路協力団体による脱炭素化施設等の設置又は管理その他の道路の脱炭素化の推進を図るために道路協力団体の協力が必要な事項を定めようとするときは、当該事項について、あらかじめ、当該道路協力団体の同意を得なければならない。
- 4 道路管理者は、道路脱炭素化推進計画を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、国土交通大臣である道路管理者にあつてはこれを公表するものとし、国土交通大臣以外の道路管理者にあつてはこれを公表するよう努めるとともに国土交通大臣に報告しなければならない。

道路法施行令 第 16 条の 2 (脱炭素化施設等)

道路法第三十三条第二項第三号の政令で定める工作物、物件又は施設は次の各号に掲げるものとし、同項第三号の政令で定める場所はそれぞれ当該各号に定める場所とする。

- 一 太陽光発電設備又は風力発電設備で道路の脱炭素化の効果的な推進のため必要であると認められるものとして国土交通省令で定めるもの 地上（車道、自転車道及び路肩の部分、法のり面並びに側溝上の部分の地上を除く。次号において同じ。）、トンネルの上又は高架の道路の路面下
- 二 自動車に動力源としての電気を供給するための工作物又は施設 地上、地下、トンネルの上又は高架の道路の路面下
- 三 自動車に燃料としての水素を供給するための施設 特定連結路附属地又は道路の附属物である自動車駐車場若しくは特定車両停留施設の地上
- 四 高速自動車国道及び自動車専用道路以外の道路に設ける第十一条の十第一項に規定する自転車駐車器具で自転車を賃貸する事業の用に供するもの又は第十一条の十一第一項に規定する原動機付自転車等駐車器具で専ら電気を動力源とする原動機付自転車を賃貸する事業の用に供するもの 地上（車道、自転車道及び路肩の部分、法のり面、側溝上の部分並びに分離帯、ロータリーその他これらに類する道路の部分の地上を除く。）、トンネルの上又は高架の道路の路面下

交通拠点は、多くの利用者が行き交うことから視認性が高く、広告媒体として高い潜在的価値を有している。PFI 事業により交通拠点の管理運営を行う際も、広告収入は運営事業者にとって重要な収入源のひとつであり、持続的な運営のための有効方策となる。

一方で、広告物の無秩序な設置は、景観の悪化や安全性の低下といった課題を招くおそれがあり、適切なルールの下での管理が求められる。これらの課題に対応しつつ施設価値を高める手段として、屋外広告物制度を活用し、基準に適合した広告物を設置する必要がある。

屋外広告物

- 屋外広告物法および地方自治体の屋外広告物条例に基づき、色彩・規模・設置場所等が規制される。
- 景観保全や歩行者・交通の安全確保に配慮した設置・維持管理が必要。
- 交通拠点内外の壁面、デジタルサイネージ、上屋等が活用対象となり得る。
- 適切に運用することで、施設価値の向上と新たな収益源の確保が可能。

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
屋外広告物法	第3条(広告物の表示等の禁止) 第4条(広告物の表示等の制限) 第6条(景観計画との関係)	景観・風致・公衆安全を確保するため、 広告物の表示・設置を規制。許可が必要な区域・形状・方法を規定。
景観法	第8条(景観計画) 第16条(届出及び勧告等)	自治体が景観計画を策定し、景観保全の観点から屋外広告物の基準設定が可能。デザインや色彩規制と連動。
道路法	第32条(道路の占用の許可) 第33条(道路の占用の許可基準) ※附属編 3-31 道路の占用許可参照	道路区域内に広告物を設置する場合は道路占用許可が必要。占用形態、構造、安全性の基準が適用される。

参考となるガイドライン・通達等	<ul style="list-style-type: none"> ● 屋外広告物条例ガイドライン(国土交通省、最終改正令和5年1月) ● バスタ等における広告物等の道路占用に関する取扱方針について (国道利第33号 令和7年9月12日 国土交通省道路局長)
-----------------	--

活用の際のポイント・留意点

- 民間バス事業者と広告会社の協働により、広告付きバス停留所上屋を設置し、広告収入を財源としてバス停設備の整備を図る取り組みが進められており、こうした事例も参考となりうる。広告物のデザイン・位置等について、景観条例や道路占用審査が必要であり、自治体基準との調整を行う必要がある。

【活用法制度の主要な規定条文】

屋外広告物法 第3条（広告物の表示等の禁止）

都道府県は、条例で定めるところにより、良好な景観又は風致を維持するために必要があると認めるときは、次に掲げる地域又は場所について、広告物の表示又は掲出物件の設置を禁止することができる。

（一～三、五～六略）

四 道路、鉄道、軌道、索道又はこれらに接続する地域で、良好な景観又は風致を維持するために必要があるものとして当該都道府県が指定するもの

2 都道府県は、条例で定めるところにより、良好な景観又は風致を維持するために必要があると認めるときは、次に掲げる物件に広告物を表示し、又は掲出物件を設置することを禁止することができる。

一 橋りょう

二 街路樹及び路傍樹

三 銅像及び記念碑

四 景観法（平成十六年法律第百十号）第十九条第一項の規定により指定された景観重要建造物及び同法第二十八条第一項の規定により指定された景観重要樹木

五 前各号に掲げるもののほか、当該都道府県が特に指定する物件

3 都道府県は、条例で定めるところにより、公衆に対する危害を防止するために必要があると認めるときは、広告物の表示又は掲出物件の設置を禁止することができる。

屋外広告物法 第4条（広告物の表示等の制限）

都道府県は、条例で定めるところにより、良好な景観を形成し、若しくは風致を維持し、又は公衆に対する危害を防止するために必要があると認めるときは、広告物の表示又は掲出物件の設置（前条の規定に基づく条例によりその表示又は設置が禁止されているものを除く。）について、都道府県知事の許可を受けなければならないとすることその他必要な制限をすることができる。

屋外広告物法 第6条（景観計画との関係）

景観法第八条第一項の景観計画に広告物の表示及び掲出物件の設置に関する行為の制限に関する事項が定められた場合においては、当該景観計画を策定した景観行政団体（同法第七条第一項の景観行政団体をいう。以下同じ。）の前三条の規定に基づく条例は、当該景観計画に即して定めるものとする。

景観法 第8条（景観計画）

景観行政団体は、都市、農山漁村その他市街地又は集落を形成している地域及びこれと一体となって景観を形成している地域における次の各号のいずれかに該当する土地（水面を含む。以下この項、第十一条及び第十四条第二項において同じ。）の区域について、良好な景観の形成に関する計画（以下「景観計画」という。）を定めることができる。

- 一 現にある良好な景観を保全する必要があると認められる土地の区域
 - 二 地域の自然、歴史、文化等からみて、地域の特性にふさわしい良好な景観を形成する必要があると認められる土地の区域
 - 三 地域間の交流の拠点となる土地の区域であって、当該交流の促進に資する良好な景観を形成する必要があると認められるもの
 - 四 住宅市街地の開発その他建築物若しくはその敷地の整備に関する事業が行われ、又は行われた土地の区域であって、新たに良好な景観を創出する必要があると認められるもの
 - 五 地域の土地利用の動向等からみて、不良な景観が形成されるおそれがあると認められる土地の区域
- 2 景観計画においては、次に掲げる事項を定めるものとする。
- 一 景観計画の区域（以下「景観計画区域」という。）
 - 二 良好な景観の形成のための行為の制限に関する事項
 - 三 第十九条第一項の景観重要建造物又は第二十八条第一項の景観重要樹木の指定の方針（当該景観計画区域内にこれらの指定の対象となる建造物又は樹木がある場合に限る。）
 - 四 次に掲げる事項のうち、良好な景観の形成のために必要なもの
 - イ 屋外広告物の表示及び屋外広告物を掲出する物件の設置に関する行為の制限に関する事項
 - ロ 当該景観計画区域内の道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路、河川法（昭和三十九年法律第百六十七号）による河川、都市公園法（昭和三十一年法律第七十九号）による都市公園、津波防災地域づくりに関する法律（平成二十三年法律第百二十三号）による津波防護施設、海岸保全区域等（海岸法（昭和三十一年法律第百一号）第二条第三項に規定する海岸保全区域等をいう。以下同じ。）に係る海岸、港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）による港湾、漁港及び漁場の整備等に関する法律（昭和二十五年法律第百三十七号）による漁港、自然公園法による公園事業（国又は同法第十条第二項に規定する公共団体が執行するものに限る。）に係る施設その他政令で定める公共施設（以下「特定公共施設」と総称する。）であって、良好な景観の形成に重要なもの（以下「景観重要公共施設」という。）の整備に関する事項
 - ハ 景観重要公共施設に関する次に掲げる基準であって、良好な景観の形成に必要なもの
 - （1） 道路法第三十二条第一項又は第三項の許可の基準（以降、略）

景観法 第16条（届出及び勧告等）

景観計画区域内において、次に掲げる行為をしようとする者は、あらかじめ、国土交通省令（第四号に掲げる行為にあつては、景観行政団体の条例。以下この条において同じ。）で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他国土交通省令で定める事項を景観行政団体の長に届け出なければならない。

- 一 建築物の新築、増築、改築若しくは移転、外観を変更することとなる修繕若しくは模様替又は色彩の変更（以下「建築等」という。）
 - 二 工作物の新設、増築、改築若しくは移転、外観を変更することとなる修繕若しくは模様替又は色彩の変更（以下「建設等」という。）
 - 三 都市計画法第四条第十二項に規定する開発行為その他政令で定める行為
 - 四 前三号に掲げるもののほか、良好な景観の形成に支障を及ぼすおそれのある行為として景観計画に従い景観行政団体の条例で定める行為
- 2 前項の規定による届出をした者は、その届出に係る事項のうち、国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を景観行政団体の長に届け出なければならない。
- 3 景観行政団体の長は、前二項の規定による届出があつた場合において、その届出に係る行為が景観計画に定められた当該行為についての制限に適合しないと認めるときは、その届出をした者に対し、その届出に係る行為に関し設計の変更その他の必要な措置をとることを勧告することができる。
- 4 前項の勧告は、第一項又は第二項の規定による届出のあつた日から三十日以内にしなければならない。
- 5 前各項の規定にかかわらず、国の機関又は地方公共団体が行う行為については、第一項の届出をすることを要しない。この場合において、当該国の機関又は地方公共団体は、同項の届出を要する行為をしようとするときは、あらかじめ、景観行政団体の長にその旨を通知しなければならない。
- 6 景観行政団体の長は、前項後段の通知があつた場合において、良好な景観の形成のため必要があると認めるときは、その必要な限度において、当該国の機関又は地方公共団体に対し、景観計画に定められた当該行為についての制限に適合するようとすべき措置について協議を求めることができる。
- 7 次に掲げる行為については、前各項の規定は、適用しない。
- 一 通常の管理行為、軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの
 - 二 非常災害のため必要な応急措置として行う行為
- （三～十略）
- 十一 その他政令又は景観行政団体の条例で定める行為

※道路の占用許可に関する条文（道路法第32条、道路法第33条）は掲載を省略する。

公共施設の名称は本来、施設の機能や公共性を分かりやすく示す役割を担っているが、施設運営に要する財源の確保や地域ブランドの向上といった観点から、名称の活用方法について新たな工夫が求められている。特に、施設の維持管理費の増大や更新需要への対応は、従来の財源のみでは課題となる場合がある。

こうした課題に対応する手段として、ネーミングライツ制度を導入し、施設名称に企業名等を付与することにより対価を得る仕組みを活用することが考えられる。一定のルールの下で制度を運用することで、公共性や利用者の分かりやすさに配慮しつつ安定的な収入を確保でき、交通拠点における維持管理の充実や地域ブランド向上を両立する有効な方策となる。

ネーミングライツ

- 公共施設の名称に企業名やブランド名を付与し、その対価として命名権料を得る制度。
- 地方自治法および民法に基づき、契約により実施される。
- 契約期間、命名範囲、表示方法、解除条件等をあらかじめ明確に定める必要がある。
- 公共性や利用者の分かりやすさに配慮し、正式名称との併記等の工夫が求められる。

法律名	関係条文・内容	主な役割・ポイント
地方自治法	第 244 条(公の施設) 第 244 条の 2(公の施設の設置、管理及び廃止)	公共施設の管理権限を規定。自治体がネーミングライツ契約を締結する権限や手続の法的根拠。
民法	第 521 条 (契約の締結及び内容の自由)	契約自由の原則。自治体と企業がネーミングライツ契約を締結する民事上の根拠。

参考となるガイドライン・通達等	※各自治体によるガイドライン等を確認 (例)横浜市ネーミングライツ導入に関するガイドライン
-----------------	--

活用の際のポイント・留意点

- 収益は、施設の維持管理、改修、利用者サービス向上、地域活性化施策等に活用可能。
- 特定車両停留施設として交通拠点を整備し、PFIで管理運営を行う場合、運営事業者がネーミングライツ契約を行うことも想定される。
- 運営事業者が得たネーミングライツの収益を維持管理費等に充当するため、要求水準書に記載する必要がある。
- ネーミングライツを活用する際には、
①道路施設に看板等を掲出する場合の条件
②「公共バスターミナル」の名称としての基本条件(公序良俗に反しないなど)等に留意する必要がある。

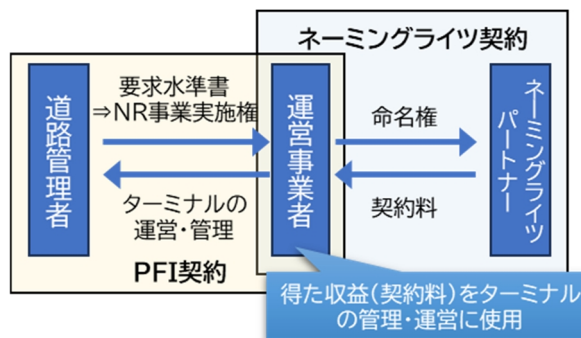


図 ネーミングライツ活用スキームイメージ

【活用法制度の主要な規定条文】

地方自治法 第244条（公の施設）

普通地方公共団体は、住民の福祉を増進する目的をもってその利用に供するための施設（これを公の施設という。）を設けるものとする。

- 2 普通地方公共団体（次条第三項に規定する指定管理者を含む。次項において同じ。）は、正当な理由がない限り、住民が公の施設を利用することを拒んではならない。
- 3 普通地方公共団体は、住民が公の施設を利用することについて、不当な差別的取扱いをしてはならない。

地方自治法 第244条の2（公の施設の設置、管理及び廃止）

普通地方公共団体は、法律又はこれに基づく政令に特別の定めがあるものを除くほか、公の施設の設置及びその管理に関する事項は、条例でこれを定めなければならない。

- 2 普通地方公共団体は、条例で定める重要な公の施設のうち条例で定める特に重要なものについて、これを廃止し、又は条例で定める長期かつ独占的な利用をさせようとするときは、議会において出席議員の三分の二以上の者の同意を得なければならない。
- 3 普通地方公共団体は、公の施設の設置の目的を効果的に達成するため必要があると認めるときは、条例の定めるところにより、法人その他の団体であつて当該普通地方公共団体が指定するもの（以下本条及び第二百四十四条の四において「指定管理者」という。）に、当該公の施設の管理を行わせることができる。
- 4 前項の条例には、指定管理者の指定の手續、指定管理者が行う管理の基準及び業務の範囲その他必要な事項を定めるものとする。
- 5 指定管理者の指定は、期間を定めて行うものとする。
- 6 普通地方公共団体は、指定管理者の指定をしようとするときは、あらかじめ、当該普通地方公共団体の議会の議決を経なければならない。
- 7 指定管理者は、毎年度終了後、その管理する公の施設の管理の業務に関し事業報告書を作成し、当該公の施設を設置する普通地方公共団体に提出しなければならない。
- 8 普通地方公共団体は、適当と認めるときは、指定管理者にその管理する公の施設の利用に係る料金（次項において「利用料金」という。）を当該指定管理者の収入として収受させることができる。
- 9 前項の場合における利用料金は、公益上必要があると認める場合を除くほか、条例の定めるところにより、指定管理者が定めるものとする。この場合において、指定管理者は、あらかじめ当該利用料金について当該普通地方公共団体の承認を受けなければならない。
- 10 普通地方公共団体の長又は委員会は、指定管理者の管理する公の施設の管理の適正を期するため、指定管理者に対して、当該管理の業務又は経理の状況に関し報告を求め、実地について調査し、又は必要な指示をすることができる。
- 11 普通地方公共団体は、指定管理者が前項の指示に従わないときその他当該指定管理者による管理を継続することが適当でないと認めるときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて管理の業務の全部又は一部の停止を命ずることができる。

民法 第521条（契約の締結及び内容の自由）

何人も、法令に特別の定めがある場合を除き、契約をするかどうかを自由に決定することができる。

- 2 契約の当事者は、法令の制限内において、契約の内容を自由に決定することができる。

(2) 関係法制度一覧

前項で列記した制度と根拠法令、参照ページ等を一覧で整理する。

①道路空間の活用や高度利用

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参照ページ等
立体道路制度	道路の区域を立体的に設定し、道路の上下空間での建築を可能にする制度	道路法	立体的区域の決定、道路一体建物に関する協定など、立体道路として整備する際の手続	立体道路制度について (国土交通省、平成 31 年 3 月) 【 https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/pdf/3d-road.pdf 】
		都市計画法	重複利用区域を指定する都市計画決定の手続	
		建築基準法	道路内での建築制限、建築物を建築する際の手続・技術基準	
		都市再生特別措置法	都市再生特別地区における立体道路制度の適用内容	
		都市再開発法	市街地再開発事業における立体道路制度の適応内容	
歩行者利便増進道路(ほこみち)	地域を豊かにする歩行者中心の道路の構築のため、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を各道路管理者が指定する制度	道路法	ほこみちに指定する際の手続、指定箇所における道路占用の特例など	歩行者利便増進道路－ほこみち－ (国土交通省) 【 https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/index.html 】
道路占用許可制度	行政財産である道路の特別使用(一般交通以外の用に供すること)を一般使用との調整を図って法に基づき許可する制度	道路法	許可が必要となる対象施設や、許可を受ける際の手続き、許可基準を緩和する特例など	道路占用制度 (国土交通省) 【 https://www.mlit.go.jp/road/senyo/01.html 】
道路使用許可制度	道路は、私権の設定が制限されているが、当該財産の用途又は目的を妨げない限度において目的外使用を許可することができる制度。	道路交通法	道路の目的外使用に対する許可の必要性や許可基準など	道路使用許可の概要、申請手続等(警察庁) 【 https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/shinsei-todokede/dourosiyoukyoka/permission.html 】

②街区整理の手法

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参照ページ等
市街地再開発事業	細分化された敷地の統合、公共施設の整備等を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業	都市再開発法	土地・建物に関する権利を置き換える権利交換等に関する手続	市街地整備制度の概要 【 https://www.mlit.go.jp/toshi/city/sigaiti/toshi_urbanmainte_tk_000069.html 】
		都市計画法	市街地再開発事業の実施を都市計画決定する手続	
土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え、宅地の利用の増進を図る事業	土地区画整理法	土地の区画形質の変更や公共施設用地の確保の際の手続	
		都市計画法	土地区画整理事業の実施を都市計画決定する手続	

③防災に関する制度

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参照ページ等
地域防災計画	都道府県または市町村が設置する地方防災会議で策定する、災害に係わる事務又は業務に関して定める計画	災害対策基本法	地域防災計画に規定すべき内容と定める手続	防災基本計画 (内閣府) 【 https://www.bousai.go.jp/taisaku/keikaku/kihon.html 】
		都市計画法	都市計画において施設に関する土地利用を定めることができる根拠	
都市再生安全確保計画制度	都市再生緊急整備地域の協議会が、大規模な地震の発生に備え、避難経路の整備・管理や情報提供、備蓄物資の提供等に関する計画を作成できるようにする制度	都市再生特別措置法	計画に策定すべき内容や策定の手続、計画に係る特例措置	都市再生安全確保計画制度 (国土交通省) 【 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000049.html 】

④官民連携に関する制度

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参照ページ等
PFI	民間の資金と経営能力・技術力(ノウハウ)を活用し、公共施設等の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う公共事業の手法	民間資金等を活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(PFI法)	民間の資金・経営能力・技術力を活用し、公共施設等の整備を効率的・効果的に推進し、国民に低廉で良質なサービスを提供するため、基本理念や実施手続きを定めた根拠	PFIに関するガイドライン 【 https://www8.cao.go.jp/pfi/hourei/guideline/guideline.html 】 PFIに関するマニュアル・手引き 【 https://www8.cao.go.jp/pfi/manual/manual_index.html 】
公共施設等運営方式(コンセッション方式)	PFIの事業方式の1つ。利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する方式	民間資金等を活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(PFI法)	施設の所有権を公共に残したまま、施設運営を特別目的会社として設立される民間事業者(SPC)が行うスキーム	公共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン 【 https://www8.cao.go.jp/pfi/hourei/guideline/pdf/uneiken_guideline.pdf 】

⑤脱炭素化に関する制度

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参照ページ等
道路脱炭素化推進計画	道路管理者が協働して脱炭素化を推進するため、国の道路脱炭素化基本方針に基づき、道路管理者が策定する計画	道路法	脱炭素技術の活用を促進するため、道路の構造に関する原則に脱炭素化の推進等への配慮を位置づけ、計画に基づく脱炭素化に資する施設等の占用許可基準を緩和	地方公共団体向け道路脱炭素化推進計画策定マニュアル 【 https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/datutannsoka/manual_kaisetsu202510.pdf 】 道路分野の脱炭素化政策集 Ver.2.0 【 https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/datutannsoka/collv2.pdf 】

⑥収益向上に関する制度

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参照ページ等
屋外広告物	屋外広告物の形状・サイズ・表示方法の制限により、景観形成・公衆に対する危害防止を目的として、広告物の表示・設置を規制する制度	屋外広告物法	条例に基づき、屋外広告物の表示場所・方法を制限し、許可制の導入や登録制度で安全性と景観を確保する	屋外広告物制度の概要 【 https://www.mlit.go.jp/toshi/townscape/toshi_townscape_tk_000023.html 】
		景観法	景観計画に基づき、広告物・建築物や工作物のデザイン・配置等に関する基準を設定できる。	屋外広告物条例ガイドライン
		道路法	道路の安全かつ円滑な交通確保のため、道路占用許可制を設ける。占用の種類・条件・期間などを規定。	【 https://www.mlit.go.jp/toshi/townscape/toshi_townscape_tk_000024.html 】
ネーミングライツ	公共施設に企業名等を含む愛称を付与し、命名権料を得る制度。施設の維持管理財源の確保と企業のPR効果の両立を図る。	地方自治法	公の施設に関する管理条例の範囲で、名称決定権や命名に関するルールを設定可能	※各自治体におけるガイドライン等を確認
		民法(契約法)	ネーミングライツ契約は、準委任・広告契約・使用許諾を含む混合契約として整理される。契約の成立(521条)・有償契約の原則・債務不履行・契約終了などを規律	