

バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

-目次-

1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例
2. バスタプロジェクトの取組状況
3. 交通結節点における利便性向上の取組
4. 参考事例のポイント・総括

1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

- ①マルチモードバスタ
- ②ハイウェイバスタ
- ③地域のバスタ

バスを中心とした交通結節点の類型

- バスタプロジェクトの推進方策等について検討を行うにあたり、既存の交通結節点の事例を整理。
- 事例を整理する際には、モーダルコネクト検討会とりまとめ「モーダルコネクトの強化バスを中心とした道路施策」(H28.3)における分類を参照。

バス利用拠点の利便性向上『バスタプロジェクト』

① マルチモードバスタ

集約交通ターミナル の戦略的な整備

[バス ⇄ 鉄道・新幹線、タクシー等]

② ハイウェイバスタ

SA・PAを活用した バス乗換え拠点の整備

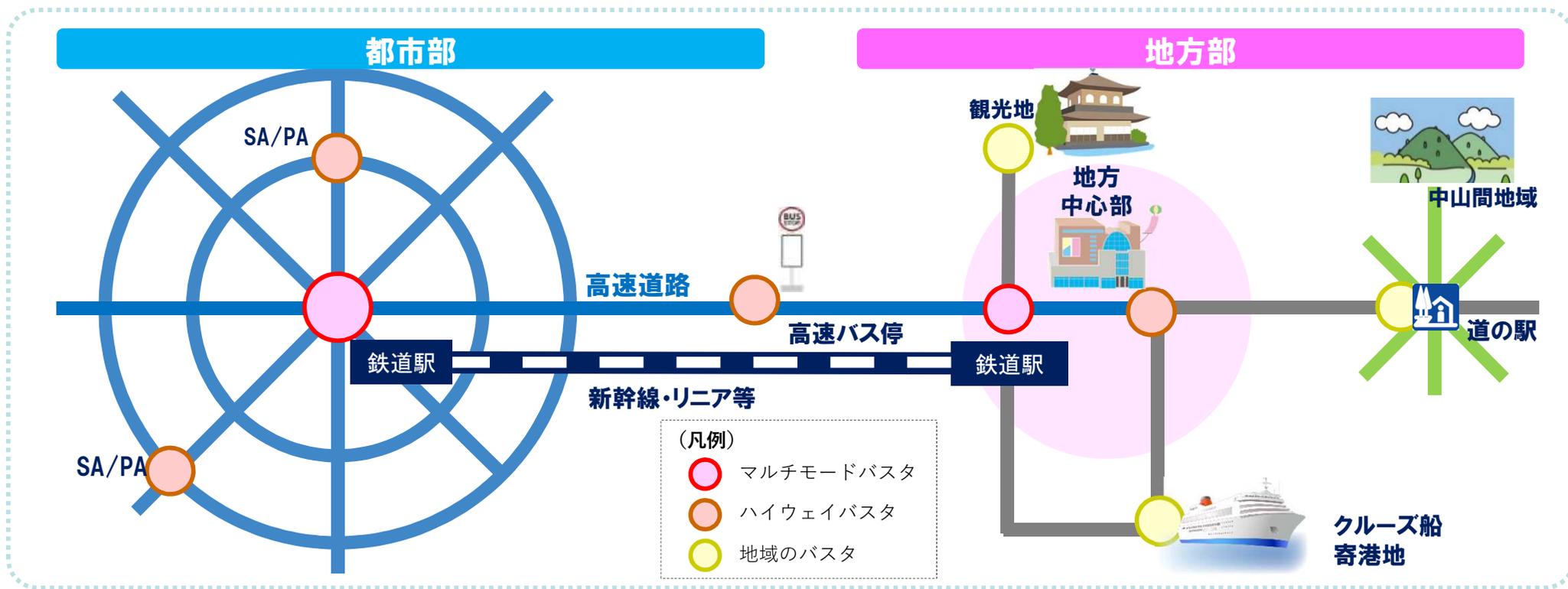
[高速バス ⇄ 高速バス]

③ 地域の小さなバスタ

地域バス停*の リノベーションの推進

[バス ⇄ バス・乗用車・自転車・徒歩等]

※高速BS、道の駅、地域の路線バス停



1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

① マルチモードバスタ(鉄道×バス)

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約機関	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
23万人	公共	民間	16		●	●	●		●		

点在するバス停を集約し、鉄道駅と一体となった集約型公共交通ターミナル:バスタ新宿(東京都渋谷区)

事例概要

■ 国道20号の跨線橋の架替えに伴い、道路事業として施設を整備



■ 駅周辺19箇所に点在していた高速バス停を集約し、バスタ新宿には100社以上のバス会社が乗り入れ

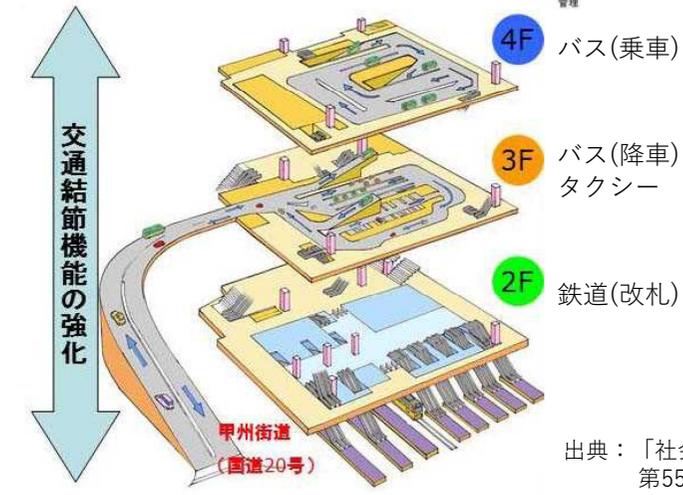
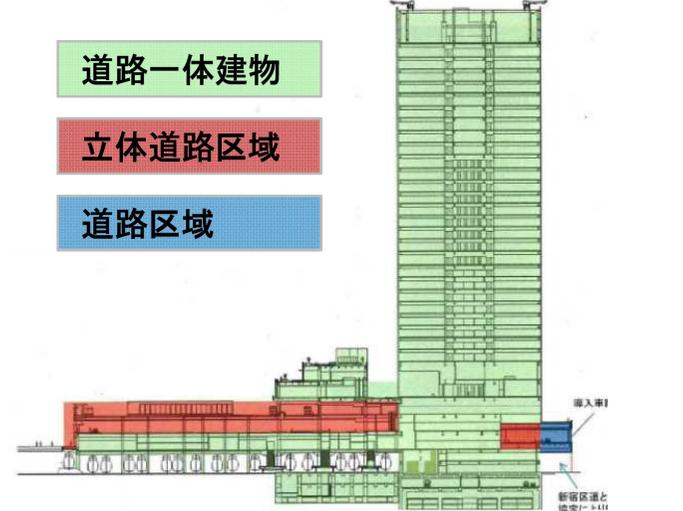


出典：モーダルコネク特検討会資料(国土交通省)

事例のポイント

立体道路制度の活用による鉄道駅一体型ターミナルの整備

- 国道に隣接する鉄道の線路上空にターミナルを整備し、階層別に鉄道、タクシー、高速バスを集約
- 道路法に基づく「立体道路区域」や「道路一体建物」等の仕組みを活用し、民間の建築物と一体となった立体的な道路施設として整備



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

1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

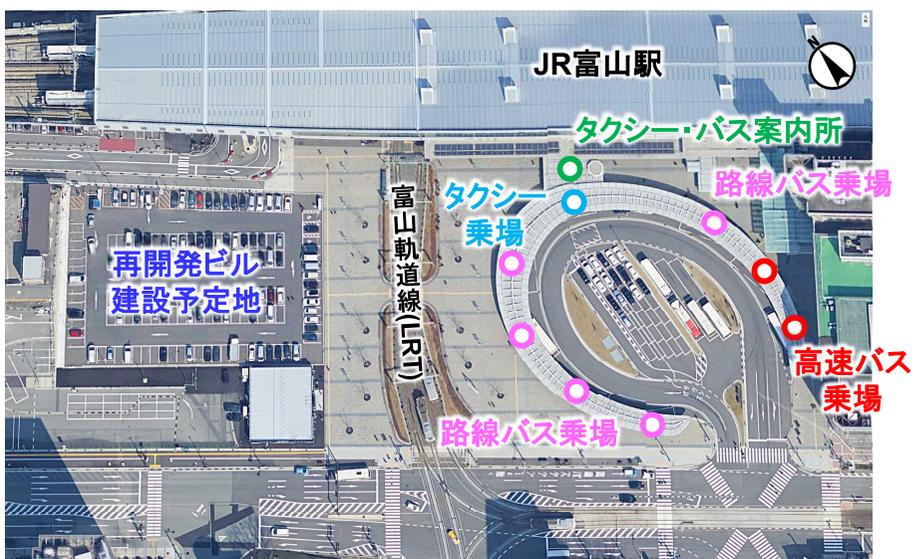
①マルチモードバスタ(鉄道×バス)

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約交通機関	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
41.6万人	公共	公共民間	7		●	●	●	●	●	●	

駅前空間の再編による各モード間の接続強化: 富山駅前バスターミナル(富山県富山市)

事例概要

- 北陸新幹線の整備を契機とした富山駅の高架化に併せて、区画整理事業により駅南口の空間を再編し、駅前広場を整備



出典：Google Earthより作成

事例のポイント

区画整理事業により駅前空間の再編・機能の再配置によるモード間の接続を強化

- 区画整理事業に伴い、駅周辺に分散していたバス停を集約して、駅前広場に新たなバスターミナルを整備
- 駅前広場内にバス・タクシー乗場を一体的に配置
- バス・タクシーと一般車の走行空間を分離し、ゆとりある歩行者空間を創出
- タクシー・バス案内所を新たに整備し、利用者の利便性を向上



出典：地理院地図(国土地理院)より作成

▲整備前



出典：Google Earthより作成

▲整備後

<利用状況>

高速バス	22路線
路線バス	76路線
鉄道	乗車客数: 20,173人/日
タクシー	乗車1箇所、タクシープール35台

出典(バス路線)：ジョルダン(株)時刻表
 出典(鉄道乗車客数)：第15回 富山市統計書
 (令和元年度版、あいの風とやま鉄道線、高山本線、新幹線の乗車客の合算)



出典：富山市富山駅周辺地区整備課HP
駅前広場の歩行者空間



出典：浦建築研究所HP
駅前広場の案内施設

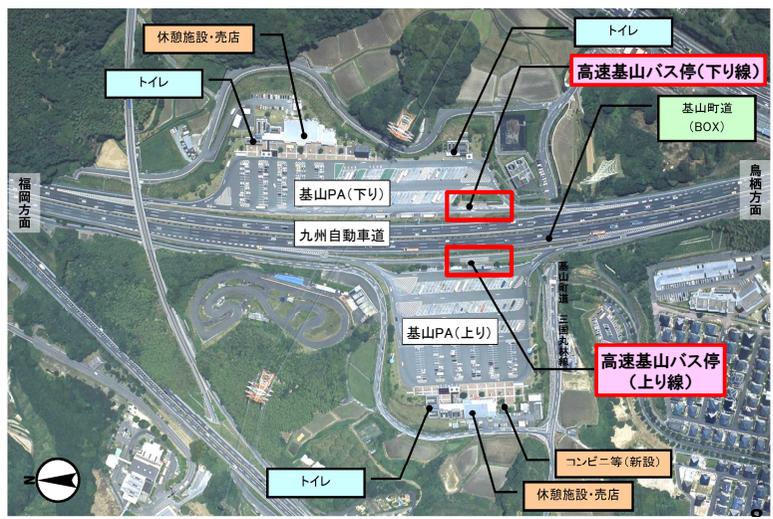
②ハイウェイバスタ(バス×バス)

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約交通機関	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
1.7万人	民間	民間	4		●					●	

高速道路のPAを活用した高速バスの乗換拠点:高速基山バス停(佐賀県基山町)

事例概要

- 基山PAに設置された高速基山バス停について、高速道路ネットワークにおける立地を活かして、高速バスの乗換拠点として整備



事例のポイント

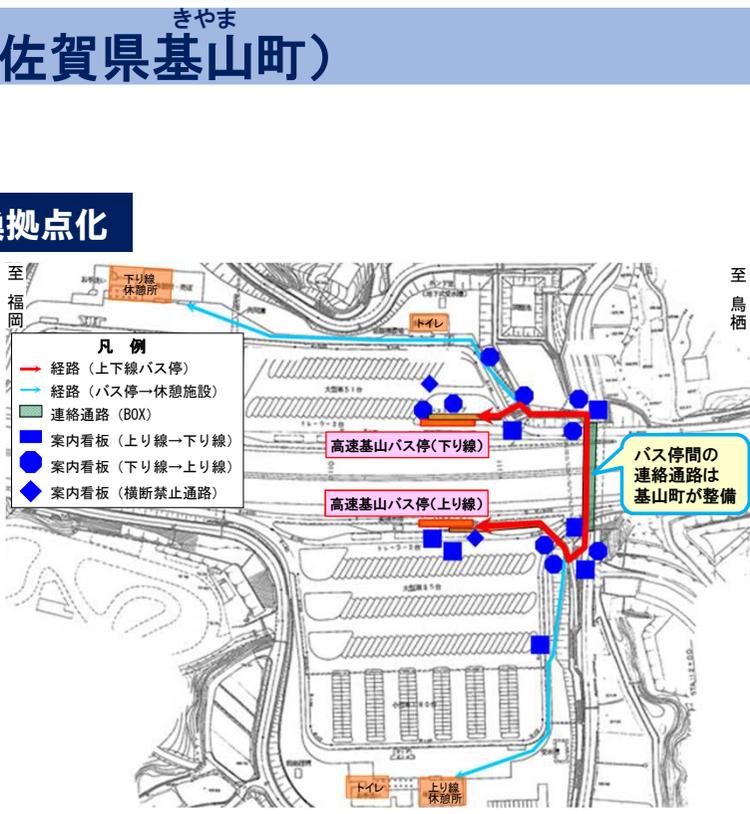
基山PA(上・下)を接続して高速バスの乗換拠点化

- 基山PA(上・下)の高速バス停を行き来できるように連絡通路を整備
- 利用者が迷わないよう乗換動線上に案内看板等を設置
- 基山PAの休憩施設を、高速バスの待合空間としても活用
- バス事業者が導入したバスロケーションの情報など高速バスの運行情報を確認できるデジタルサイネージを設置

⇒ 直通便がなかった九州内の地域間の移動について、基山高速バス停を乗換拠点とすることにより、

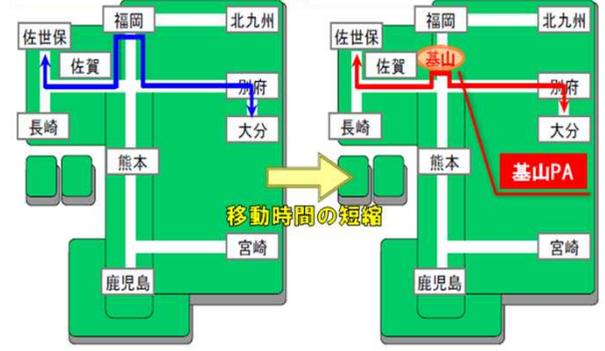
- ・所要時間の短縮
- ・高速バスの乗換利便性の向上
- ・定時性の向上(福岡中心部を通過しないため)

等の効果を実現



< 基山バス停での乗換イメージ(佐世保~大分間) >

取組前:福岡(天神)にて乗換 現在:基山PAにて乗換



高速バス	発着便数:957便/日 (平成19年社会実験時点)
一般車	101台(P&R駐車場)



休憩施設内の運行情報表示板



方向別に路線を集約して案内

行先	車名	発着時刻	乗車料	バス停の現在位置	営業状況
九州大分方面					
大分(北口)	ソニック	19:36	—	—	—
熊本駅前	長崎	18:41	—	—	—
大分(南口)	大分ソニック	19:31	—	—	—
大分(南口)	長崎	19:05	—	—	—
大分(南口)	ソニック	20:04	—	—	—
大分(南口)	ソニック	20:31	—	—	—
大分(南口)	ソニック	20:31	—	—	—
大分(南口)	ソニック	20:32	—	—	—
大分(南口)	長崎	20:05	—	—	—
九州熊本方面					
熊本駅前	長崎	18:35	—	—	—
熊本駅前	長崎	18:55	—	—	—
熊本駅前	長崎	19:05	—	—	—
熊本駅前	長崎	19:30	—	—	—
熊本駅前	ソニック	19:30	—	—	—
熊本駅前	ソニック	19:31	—	—	—
熊本駅前	長崎	20:04	—	—	—
熊本駅前	長崎	20:11	—	—	—
熊本駅前	長崎	20:05	—	—	—
熊本駅前	長崎	20:05	—	—	—
九州熊本方面					
熊本駅前	ソニック	18:41	—	—	—
熊本駅前	長崎	18:55	—	—	—
熊本駅前	長崎	19:05	—	—	—
熊本駅前	ソニック	19:30	—	—	—
熊本駅前	ソニック	19:31	—	—	—
熊本駅前	長崎	20:04	—	—	—
熊本駅前	長崎	20:11	—	—	—
熊本駅前	長崎	20:05	—	—	—
熊本駅前	ソニック	20:31	—	—	—

1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

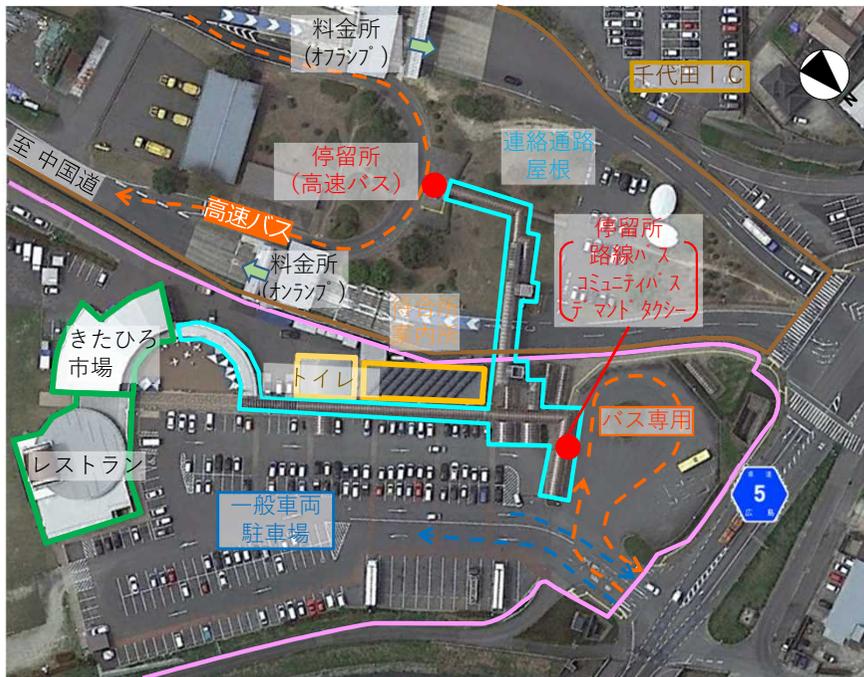
②ハイウェイバスタ(バス×バス)

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約機関	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
1.9万人	公共	公共	2		●	●				●	

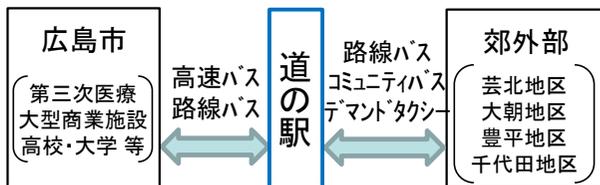
高速ICに直結した道の駅における交通結節点の整備:道の駅舞ロードIC千代田(広島県北広島町)

事例概要

- 高速道路ICに隣接する道の駅（舞ロードIC千代田）を広島市中心部と郊外部をつなぐバスの乗換拠点として整備



道の駅区域



利用状況

高速バス	11路線
路線バス	11路線※1
一般車	普通車 175台、大型車 12台

出典(バス路線数): ジョルダン(株) 時刻表
 ※1: 中国JRバス、総企バス、北広島町コミュニティの合算

事例のポイント

高速バスと路線バス等を結節する交通結節点の整備

- 高速ICに直結した特性を活かし、広島市中心部に向かう高速バス等と郊外部をつなぐ路線バス等の乗換拠点を道の駅の敷地内に整備
- 道の駅から高速バス停留所までの動線に、雨天時にも濡れないよう屋根付きの連絡通路を整備
- 道の駅の建物内に、民間バス事業者との連携により、高速バスチケットの販売やICチャージ機の設置を行い、待合空間における利便性を向上



連絡通路



総合案内所
(高速バスチケットも販売)



待合所



交通系ICカード
チャージ機

1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

②ハイウェイバスタ(バス×バス)

所在地人口	整備	運営	バス バス数	集約 交通 機関	高速 バス	路線 バス	鉄道	LRT	タクシ-	一般車	自転車
8.1万人	公共	公共	2		●	●	●		●	●	

高速道路の外の交通結節点と接続する高速バス停:高速長岡京バス停(京都府長岡京市)

事例概要

- 京都縦貫自動車道と阪急京都線の立体交差部に、高速長岡京バス停と阪急西山天王山駅を設置し、それぞれエレベーターで直結
- 駅前には路線バスの乗場やパーク&ライド用駐車場を整備

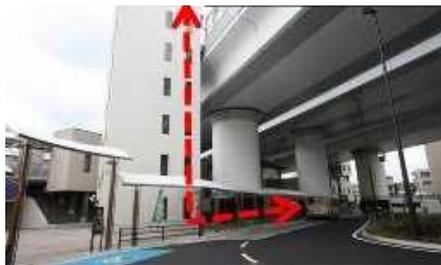
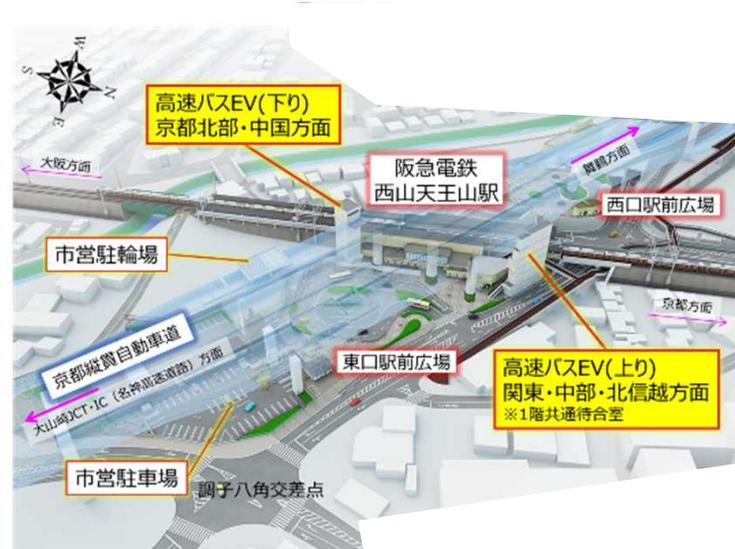


出典：地理院地図（国土地理院）より作成

事例のポイント

鉄道と高速道路の連携による新たな交通結節点の整備

- 阪急京都線の新駅(西山天王山駅)の設置にあわせ、交差する京都縦貫自動車道に高速バス停留所「高速長岡京」を設置
- 阪急西山天王山駅には、パーク&ライド駐車場、駐輪場、駅前広場(路線バス、タクシー・マイカー)を整備
- 鉄道駅と高速バス停留所をエレベーターで接続し、乗換利便性を向上



下りバス停エレベータ棟



上りバス停エレベータ棟



「高速長岡京」バス停



パーク&ライド用市営駐車場



利用状況

高速バス	23路線
路線バス	11路線
鉄道	11,801人/日
一般車	41台(P&R駐車場)

出典：長岡京市HP 出典（バス路線数）：ジョルダン（株）時刻表

③地域のバスタ (バス×バス)

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約交通機関	高速バス ● ※観光バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
16.3万人	公共	公共	16								

観光拠点の機能の一部としてバスターミナルを整備: 奈良公園バスターミナル(奈良県奈良市)

事例概要

- 世界遺産である奈良公園周辺の渋滞緩和等を目的として、奈良県が県庁の東隣に整備したバスターミナル
- バスターミナルのほか、レクチャーホールや展示室、着物レンタル店、飲食店が入る観光拠点として整備



出典：奈良公園バスターミナルHP

事例のポイント

観光拠点機能(ガイドンス・おもてなし機能)を兼ね備えたバスターミナルの整備

- 奈良公園周辺の周遊環境やアメニティの向上を目指し、3つの機能(①ターミナル機能、②ガイドンス機能【レクチャーホール・展示室等】、③おもてなし機能【飲食店・休憩スペース等】)を持ったバスターミナルを整備
- 奈良公園のエントランスにバスターミナルを整備することで奈良のコアな観光名所を徒歩で巡るなど、観光客の滞在時間増加、観光消費額増加に寄与



展示室(1F)



レクチャーホール



展示室(2F)



屋上庭園休憩スペース

出典：「奈良公園バスターミナルの供用後の効果について 報道資料(奈良県)」、奈良公園バスターミナルHP

1F



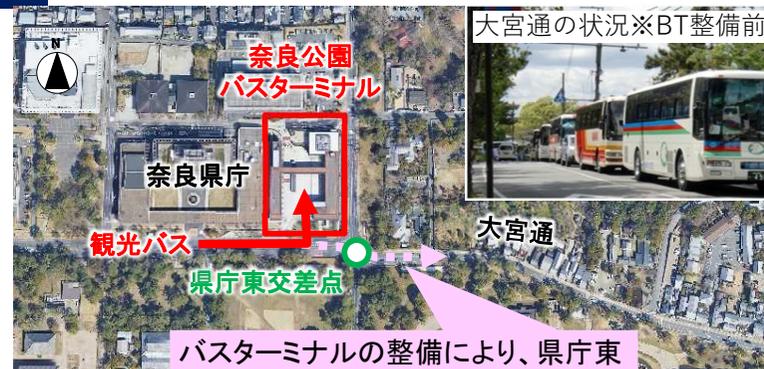
■ 利用状況

観光バス	利用台数282台/日 ※令和元年5月22日
------	--------------------------

出典：奈良公園バスターミナルHP

奈良公園周辺道路の混雑緩和

- 観光シーズン等を中心に県庁東交差点以东の大宮通で著しい交通渋滞が発生していることから、交差点東側にバスターミナルを整備して大宮通への観光バス等の流入を抑制



バスターミナルの整備により、県庁東交差点以东への観光バス流入を抑制

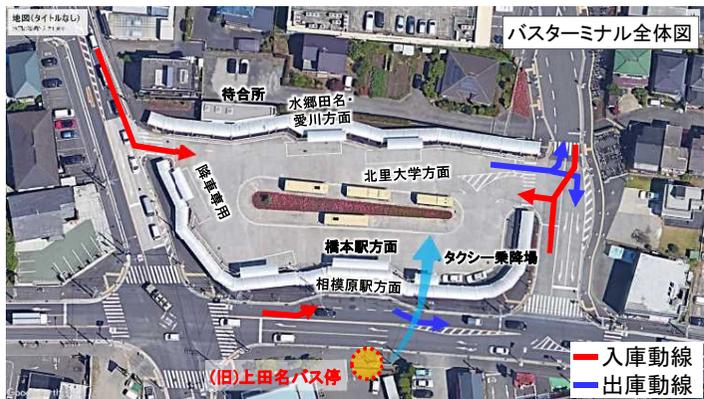
③地域のバスタ(バス×バス)

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約交通機関	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
72.3万人	公共	公共	5			●			●	●	●

バス路線の再編と併せたバス乗換拠点施設の整備: 田名バスターミナル(神奈川県相模原市)

事例概要

- 市内の鉄道駅まで結ぶバス路線の再編と併せて、バスの乗換拠点を新たに整備



出典: Google Earthより作成



■ 利用状況

路線バス	7路線
タクシー	乗車1箇所、タクシープール4台
一般車	乗降場1箇所
自転車	90台(サイクル&バスライド用)

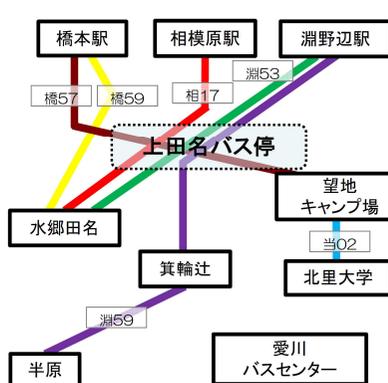
出典: 田名バスターミナルの整備(相模原市都市建設局、国土交通省 総合政策局総合交通メールマガジン 平成31年2月28日)

事例のポイント

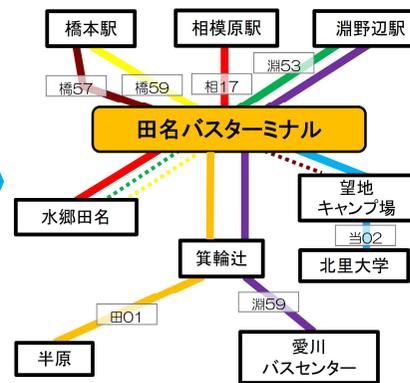
地域のバス路線の再編と併せた新たなバスターミナルの整備による路線バスネットワークの最適化

- 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、路線バスネットワークの最適化と乗換利便性の向上を実現
- バスターミナルの待合所にバスの運行情報をリアルタイムで表示するデジタルサイネージを設置
- ICカードを利用した乗継割引も導入し、バスの乗換抵抗を軽減
- タクシー乗降場や自転車駐車場も併設し、バス以外のモードとの接続にも配慮

バス路線再編前



バス路線再編後



待合所



バス運行情報案内表示機



タクシー乗降場

自転車駐車場
(サイクル&バスライド)



1. バスを中心とした交通結節点に関する参考事例

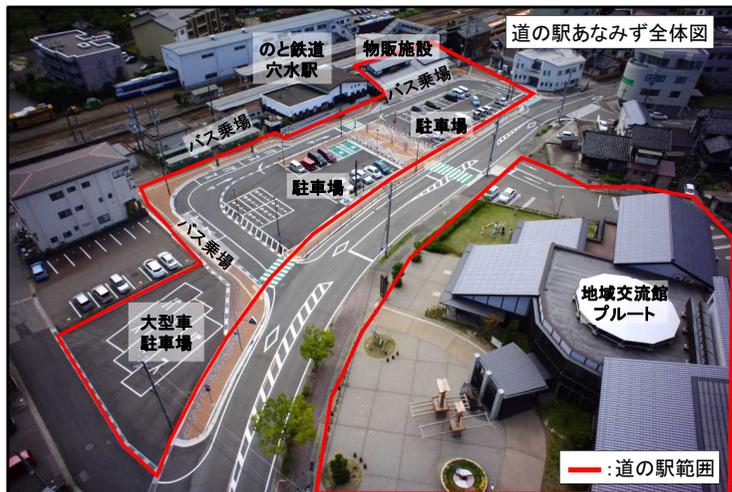
③地域のバスタ(バス×車)

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約通関機	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
0.8万人	公共	公共	5		●	●	●		●	●	●

鉄道駅と道の駅が一体となった交通結節点：道の駅あなみず(石川県穴水町)

事例概要

■ のと鉄道 穴水駅（終着駅）の駅前広場と一体的に「道の駅あなみず」を整備



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



出典：地理院地図(国土地理院)より作成

利用状況

路線バス	23路線※1
鉄道	乗降客数：113人/日
タクシー	乗車1箇所、タクシープール6台
一般車	普通車64台 大型車6台 (道の駅あなみず駐車場)

出典(バス路線数)：ジョルダン(株)時刻表

※1：のと里山海道(無料区間)を通行するバス路線は路線バスとしてカウント

事例のポイント

鉄道駅と道の駅を一体化し、観光の玄関口である駅周辺の賑わいを創出

- のと鉄道の終着駅であり、また、奥能登地域の観光の玄関口である穴水駅の駅前空間に道の駅を一体的に整備
- 鉄道駅前のバス乗り場と併せて、道の駅において駐車場や物販施設、地域交流館等の施設を設けることにより、交通結節点と地域の拠点としての機能を併せ持つ施設となり、駅周辺の賑わいを創出
- 朝夕の時間帯において、のと鉄道と路線バスのダイヤを調整することにより、利用者の利便性も考慮



物販施設 四季彩々

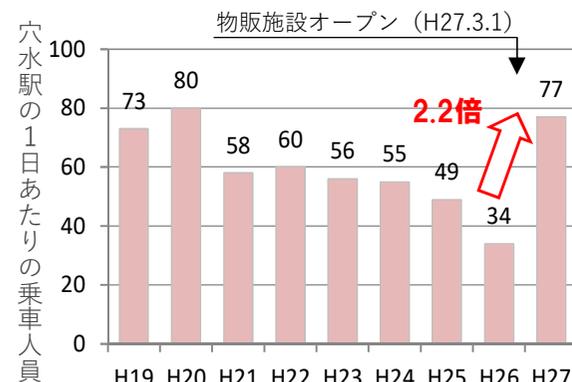
出典：(一社)全国道の駅連絡会HP



地域交流館 プルート

出典：穴水町HP

【朝】	【鉄道】		ダイヤ調整	【路線バス】	
	七尾発	穴水着		穴水発	到着
	8:18	9:01	→	9:10	9:45 (門前)
	8:18	9:01		9:15	10:38 (能登町)
	9:08	10:06		10:15	11:08 (輪島)
【夕】	ダイヤ調整				
	七尾着	穴水発	穴水着	出発	
	18:51	18:10	18:05	17:30 (門前)	
	18:05	17:23	17:01	15:37 (能登町)	
	18:51	18:10	18:02	17:23 (輪島)	



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 参考資料(国土交通省)」より作成

③地域のバスタ(BRT×小型モビリティ)

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約通関機	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシ	一般車	自転車
1.3万人	公共	-	-		●	●			●	●	●

道の駅内に公共交通ターミナルを整備(宮城県本吉郡南三陸町)

事例概要

- 南三陸町震災復興祈念公園や南三陸さんさん商店街に隣接して道の駅を整備中(令和3年度完成予定)。
- 道の駅には、震災伝承施設や交通情報発信や観光交流センター等の機能と併せて、高速バス、バス高速輸送システム(BRT)などの公共交通ターミナルを整備予定。

事例のポイント

道の駅内にBRTなどの公共交通ターミナルを整備

- 復興祈念公園や商店街と併せて地域の拠点となる道の駅内に、公共交通ターミナルを一体的に整備し、気仙沼線BRTの駅を移設する予定。
- 気仙沼線BRTにより、復興祈念公園や商店街、道の駅へのアクセス、さらには、町の中心部や観光地へのアクセスを確保。
- 道の駅の公共交通ターミナルからのラストマイル交通の整備に向けて、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、さらなる交通結節点機能の強化について検討中。



バス高速輸送システム(BRT)

出典: JR東日本ホームページ

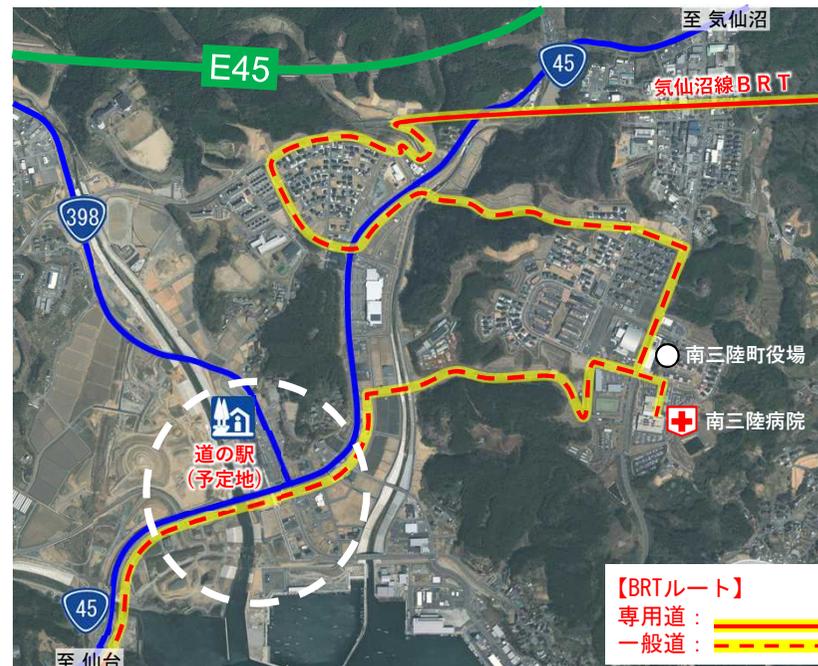


出典: 地理院地図(国土地理院)より作成

道の駅のイメージ図



画像提供: 隈研吾建築都市設計事務所



出典: 地理院地図(国土地理院)より作成



画像提供: (一社)南三陸町観光協会

- ・事業名 Ha:mo南三陸“さんさん”ライド
- ・目的 町内での移動手段確保及び観光振興
- ・概要 超小型電気自動車「COMS(コムス)」を活用したシェアリング実証実験を実施
- ・期間 令和元年7月20日~9月29日

2. バスタプロジェクトの取組状況

国道15号・品川駅西口駅前広場

①マルチモードバスタ

所在地 人口	整備	運営	バス バース数	集約 交通 機関	高速 バス	路線 バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
26.0万人	公共	検討中	8(予定)		検討中	検討中	●		●	●	

「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」：国道15号・品川駅西口駅前広場（東京都港区）

◆次世代型交通ターミナル◆

- 最先端のモビリティ（自動運転等）の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



次世代型交通ターミナルのイメージ

◆シンボリックなセンターコア◆

- 利用者動線の交差部には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結ぶシンボリックな空間を形成



センターコアのイメージ



◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に

◆人々が集う賑わい広場◆

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用



賑わい空間のイメージ

横浜側から見た品川駅西口駅前広場の機能のイメージ

※将来必要となる機能をイメージしたものであり、整備内容を決定したものではありません

2. バスタプロジェクトの取組状況

国道15号・品川駅西口駅前広場

①マルチモードバスタ

所在地 人口	整備	運営	バス バース数	集約 交通 機関	高速 バス	路線 バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
26.0万人	公共	検討中	8(予定)		検討中	検討中	●		●	●	

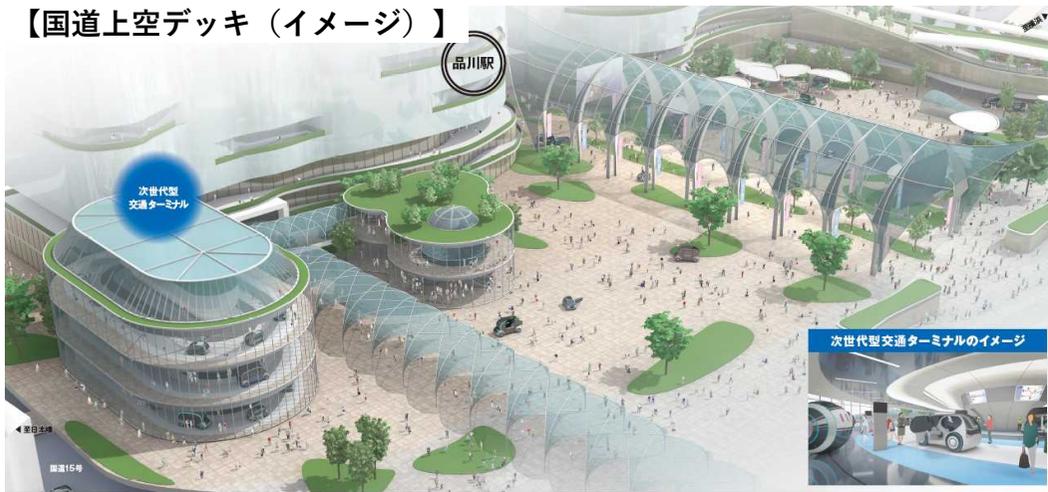
「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」：国道15号・品川駅西口駅前広場（東京都港区）

沿道施設に直結した国道上空デッキの整備（2階レベル）

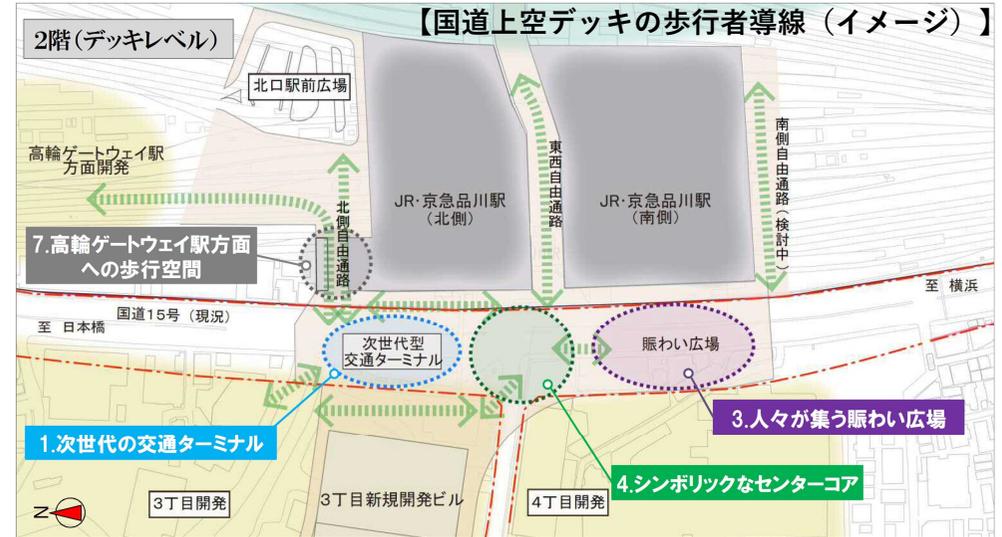
○国道15号上空に官民連携によりデッキを整備して道路空間を立体的に活用し、デッキ上に歩行者動線や賑わい機能、次世代交通ターミナルを配置

○歩行者動線をデッキ上に集約してデッキから各方面に移動できるようにするとともに、また、東西自由通路とレベルを合わせることで、利用者の移動の連続性・円滑化を確保

【国道上空デッキ（イメージ）】



【国道上空デッキの歩行者導線（イメージ）】



【歩行者動線のレベルのイメージ】

現状イメージ



将来イメージ



所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約交通機関	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
152.3万人	公共	検討中	12(予定) Ⅱ期完成時		●	●				●	

ひと・モノ・交通が行き交う新たな“港”＝未来型駅前空間の創出：神戸三宮駅(兵庫県神戸市)

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～

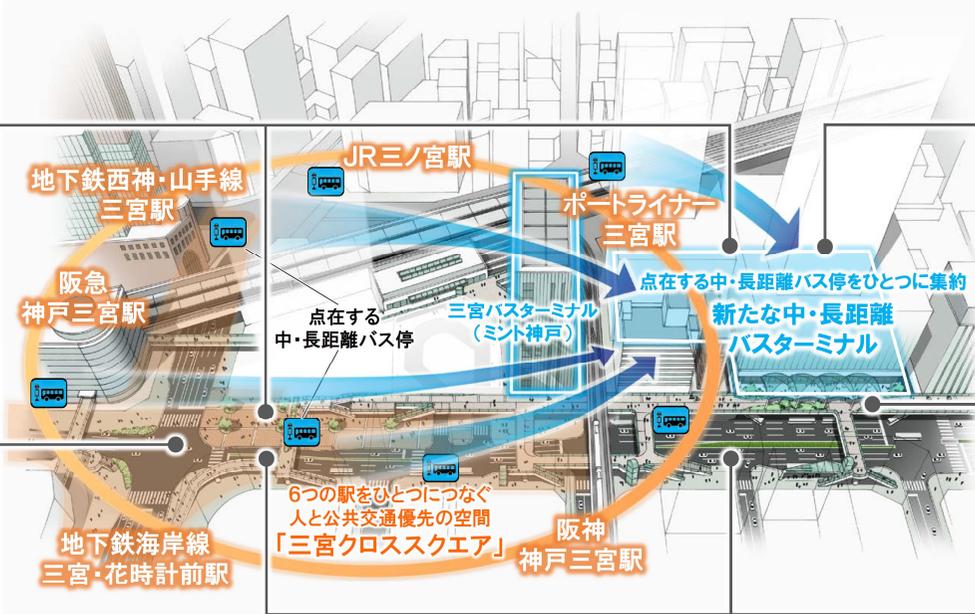
防災都市・神戸の駅前防災拠点

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

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



※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。

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

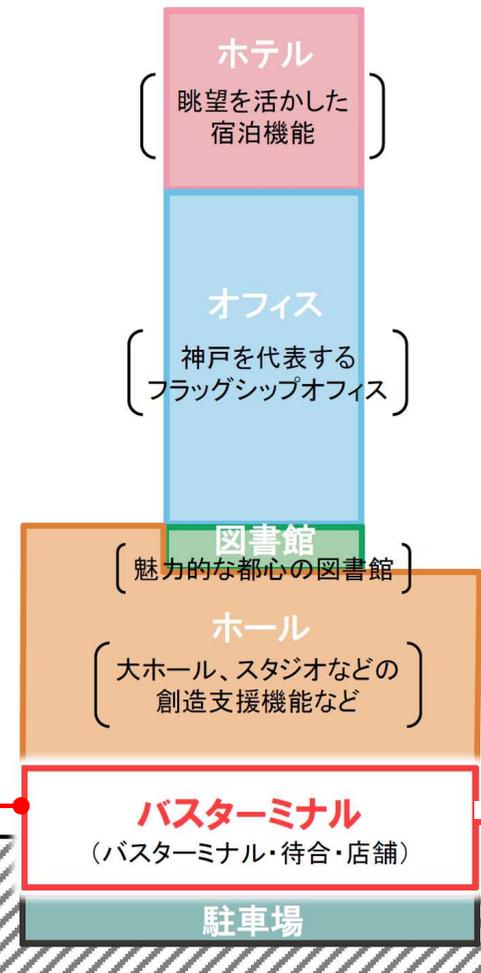
人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

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

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

再開発ビルの低層フロアに新たなバスターミナルを整備



【バス乗降空間のイメージ】

○中・長距離バス停の段階的な集約、神戸らしさが演出された充実したバス待合空間の整備とともに、2次交通として、多様なモビリティなども利用できる交通結節点を整備し、乗換・待合環境を改善



国道2号等 神戸三宮駅前空間

①マルチモードバスタ

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約交通機関	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
152.3万人	公共	検討中	12(予定) II期完成時		●	●				●	

ひと・モノ・交通が行き交う新たな“港”＝未来型駅前空間の創出：神戸三宮駅（兵庫県神戸市）

防災都市・神戸の駅前防災拠点

発災時における屋外空間での情報発信、「再開発ビル」の空間活用

- 屋外空間においては、大型ビジョンやデジタルサイネージ等を活用して、災害情報、各種交通機関の運行情報や代替輸送に関する情報、また一時退避場所・一時滞在施設の情報を提供
- 発災時における身の安全の確保を目的とした一時退避場所、徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日間程度収容する一時滞在施設として、再開発ビル等の活用を検討

【再開発ビルへの導入を検討する防災機能、導入する防災機能のイメージ】

導入を検討する機能	導入の目的
一時退避場所	・発災時における身の安全の確保 (自由通路、2階イベント広場、デッキを活用)
一時滞在施設	・徒歩で帰宅不可能な帰宅困難者を最大3日程度収容 (ホール等を活用)
備蓄倉庫	・帰宅困難者向けの物資の備蓄
退避経路	・「行き場のない人」の一時退避場所や一時滞在施設への移動(デッキを活用した安全でフラットな避難ルートの整備)
情報通信施設等	・災害情報の提供(公共による提供を想定) ・災害情報提供の多言語対応 (上記についてはユニバーサルデザインに配慮)
非常用発電機・エネルギー供給施設	・災害時の事業継続性の向上(非常用発電機の導入)
その他	・耐震安全性の向上

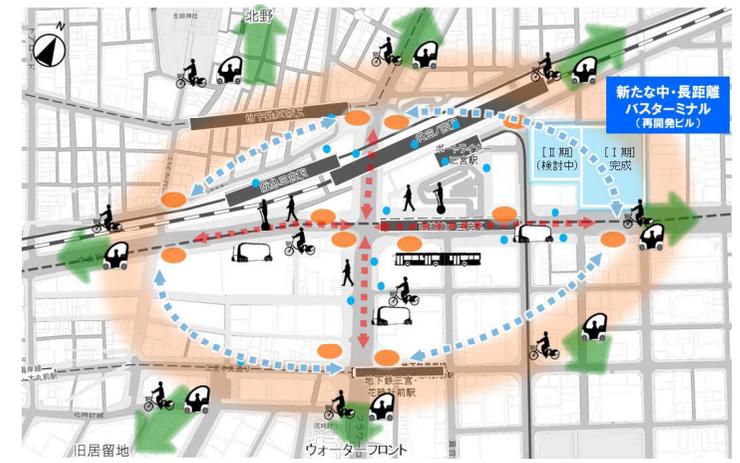


モビリティネットワーク(駅前空間の回遊の支援)

新たなモビリティの導入に向けた空間の確保、既存のモビリティとの関係性を踏まえた、モビリティネットワークの具体化

- 6つの駅とバス乗降場を新たなモビリティでつなぐことで、乗換利便性を向上させるとともに、神戸三宮駅前空間の回遊を支援
- 「三宮クロススクエア」内の公共交通と乗換えしやすい位置や歩行者ネットワーク上には、移動支援の拠点として「モビリティ・スポット」を設置

【モビリティネットワークのイメージ】



【モビリティ・スポット、案内スポットの機能】

拠点	機能
モビリティ・スポット	情報発信、休憩施設及び結節機能(新たなモビリティとの接続だけでなく、「情報発信」、「休憩施設」、他の交通への「結節機能」も兼ね備える)
案内スポット	情報発信及びベンチ等の休憩施設



周辺MAP、案内サイン等地域の魅力を伴った『情報発信』



新潟駅周辺整備(交通ターミナル)

①マルチモードバスタ

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約交通機関	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
78.9万人	公共	検討中	7(予定)		●		●		●	●	●

広域的な“交通結節機能”・“防災機能”を備えた「広域交流ゲートウェイ」:新潟駅(新潟県新潟市)

中・長距離バスターミナル

- 中・長距離バスの乗降場を集約し、多様なモビリティと連携した新たな交通結節点を整備
- 子育て支援施設等や中・長距離バス利用者のニーズに対応した施設の整備により快適なバス待ち空間を確保

円滑に通行可能なアクセス道路

- 中・長距離バスと路線バスの運行経路を分離し、円滑に通行可能なアクセス道路を確保

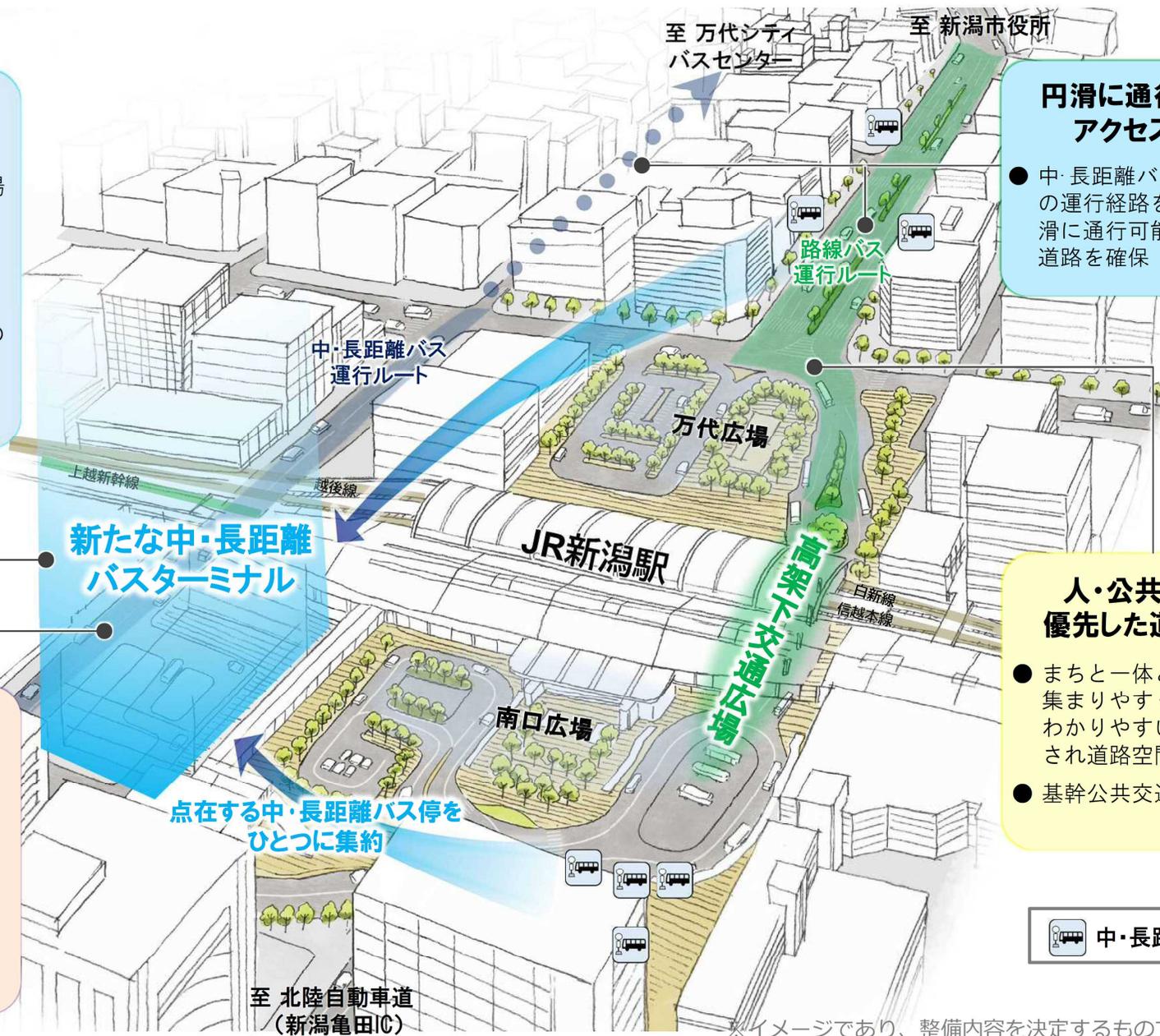
駅周辺の防災拠点

- 災害時における帰宅困難者の一時避難所としての空間を確保
- 災害情報、公共交通機関の運行情報等を提供する情報発信拠点としての機能

人・公共交通を優先した道路空間

- まちと一体となり、人が集まりやすく観光客にもわかりやすい動線が確保され道路空間を形成
- 基幹公共交通軸の確保

中・長距離バス停



※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

新潟駅周辺整備(交通ターミナル)

①マルチモードバスタ

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約交通機関	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
78.9万人	公共	検討中	7(予定)		●		●		●	●	●

広域的な“交通結節機能”・“防災機能”を備えた「広域交流ゲートウェイ」:新潟駅(新潟県新潟市)

広域的な交通結節機能・多様なモビリティとの連携

多様な交通機関・交通手段の連携機能を効果的に発揮することで、まちなかの賑わいの創出に貢献

- 新潟空港や新潟港との連携を図ることで、国内外との交通ネットワークを強化
- 駅南側に位置する幹線道路とのアクセス性を高め、県内外の中長距離移動の円滑性・快適性を向上
- 駅周辺に結節する新幹線や路線バス、自転車等の多様なモビリティと連携

【バスターミナルを核とした広域ネットワーク形成イメージ】



図：広域ネットワーク形成イメージ 地図出典：NTT空間情報

“防災機能”を備えた基盤の整備

発災時における駅周辺施設を含めて空間を活用

- 大規模災害発生時には、バスターミナル（新規）と既存の駅前広場のほか、南口周辺の民間施設も適宜活用し、必要となる機能を発揮できるように検討
- 待合空間など、帰宅困難者の一時避難所として利用可能な防災機能を有する空間として検討

【発災時のバスターミナルの空間の使い方（イメージ）】



〔万代広場・南口広場〕



出典：平成28年度新潟市の防災対策の充実・強化への主な取り組み(新潟市防災会議)



出典：平成30年度木市の防災対策の主な取組事例(新潟市防災会議)

〔バスターミナル（待合施設等）〕



出典：災害写真データベース



出典：平成27年度新潟市の防災対策の充実・強化への主な取り組み(新潟市防災会議)



出典：平成30年度本市の防災対策の主な取組事例(新潟市防災会議)

〔バスターミナル（乗降場）〕



出典：災害写真データベース



出典：災害写真データベース



出典：平成28年度新潟市の防災対策の充実・強化への主な取り組み(新潟市防災会議)

3. 交通結節点における利便性向上の取組

3. 交通結節点における利便性向上の取組

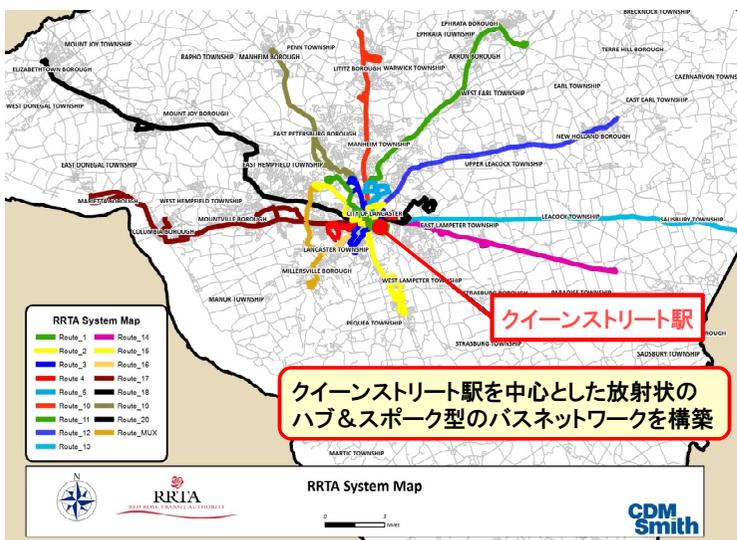
鉄道駅とバス乗換拠点間のシャトルバスサービス

所在地人口	整備	運営	バスバース数	集約交通機関	高速バス	路線バス	鉄道	LRT	タクシー	一般車	自転車
1.1万人	公共	公共	11			●				●	●

鉄道駅バス乗換拠点間をシャトルバスで接続:クイーンズストリート駅(アメリカ ランカスター市)

事例概要

- ランカスター市中心部南側に、市内路線・郊外路線をつなぐ路線バスの乗換拠点駅として整備



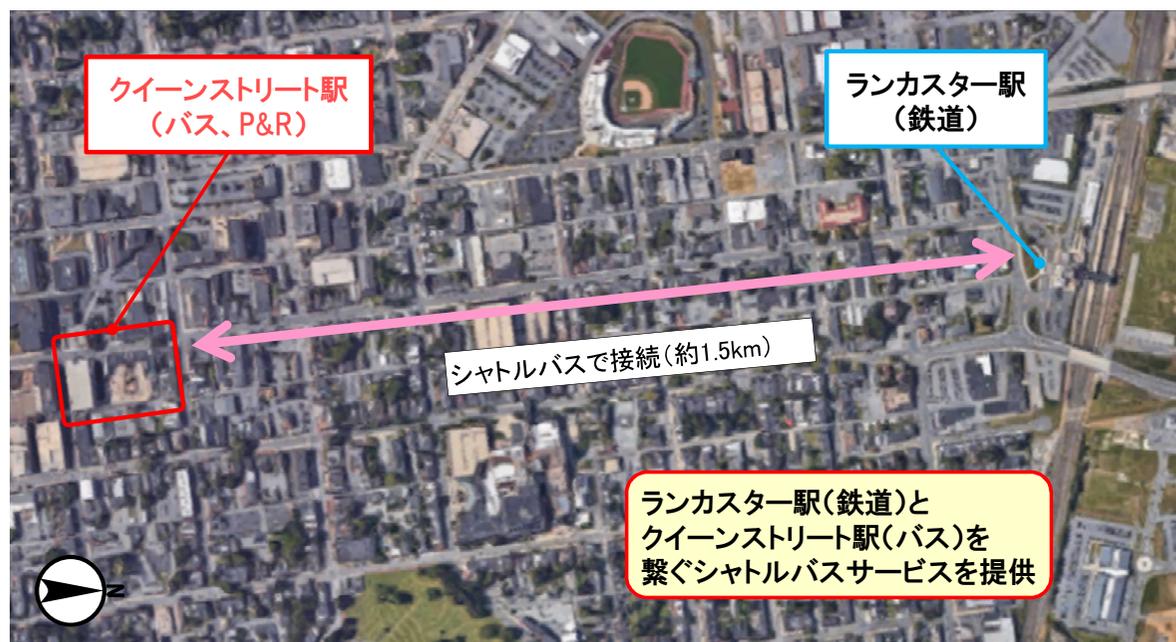
事例のポイント

バスの乗換拠点と鉄道駅の2つの交通結節点間をシャトルバスで接続して機能強化

○ランカスター駅（鉄道駅）を利用する通勤者等に必要な駐車場を併設し、鉄道駅間のシャトルバスサービスを提供



- バスネットワーク（ハブ&スポーク）のハブ（乗換拠点）に加えて、鉄道駅利用者のためのパーク&ライドの拠点としても機能。
- 利用者への快適なバス待ち環境の提供を目的とし、待合所やベンチを都市公園型で整備



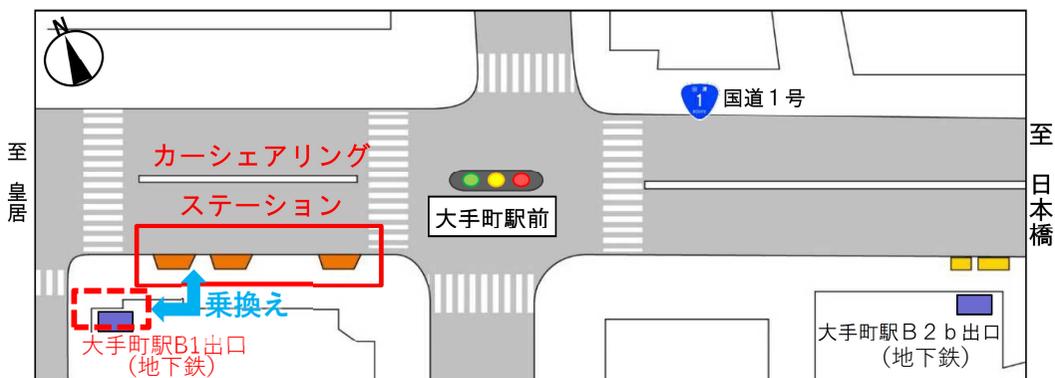
出典：Google Earthより作成

カーブサイド × カーシェアリング

交通結節点周辺のカーブサイドを活用したカーシェアリング

地下鉄とカーシェアリングの乗換(東京都千代田区)

- 地下鉄出口付近(大手町駅)の道路(国道1号)のカーブサイドに、小型モビリティのカーシェアリングステーションを設置。
- 地下鉄からの小型モビリティへの乗換の有用性等を検証する社会実験を平成28年12月から実施。

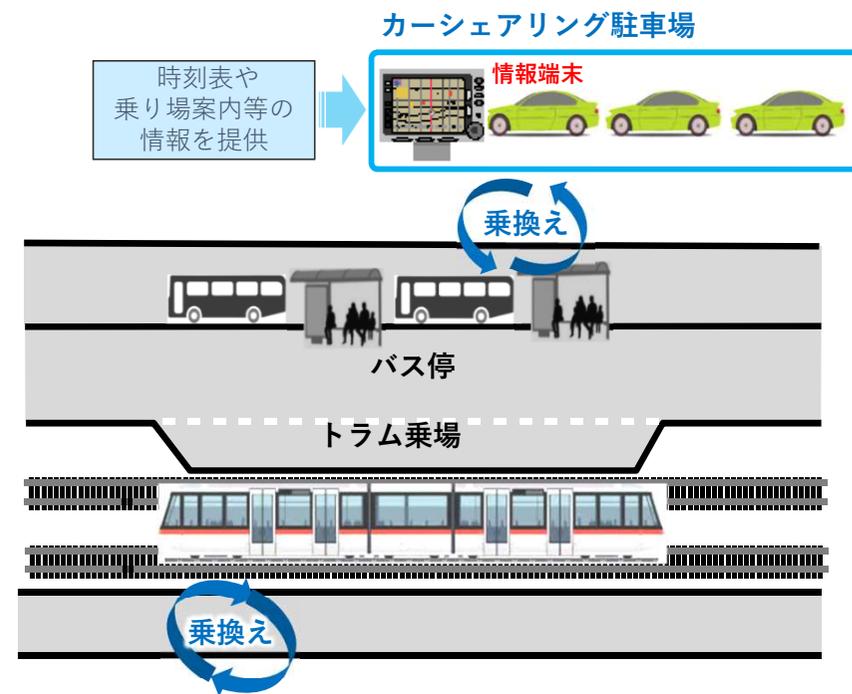


※ボラード(車止め)が機械式で昇降するもの



トラムとカーシェアリングの乗換(ドイツブレーメン市)

- ドイツブレーメン市では、持続可能な交通施策の主要テーマとしてカーシェアリングを推進
- トラム駅付近の街路空間にカーシェアリング駐車場を整備するとともに、公共交通の情報提供を実施



新たなモビリティサービス・MaaS

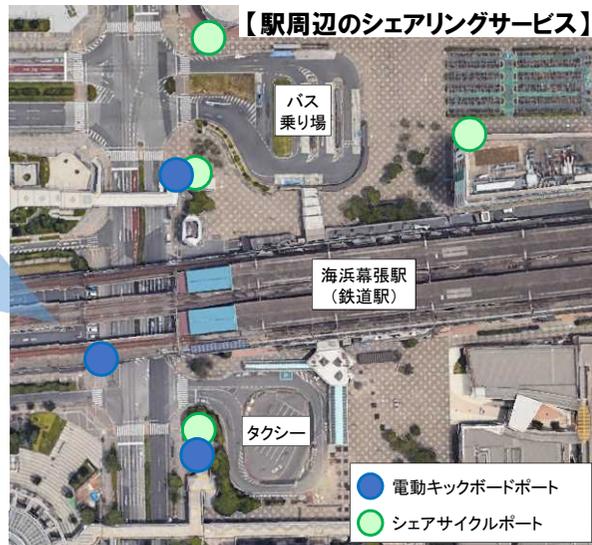
新たなモビリティによるラストワンマイル、MaaSアプリによるモード間のデータ連携

公共交通機関とパーソナルなモビリティの乗換

《海浜幕張駅(千葉県千葉市):電動キックボード、シェアサイクル》



電動キックボードポート



《豊田市駅(愛知県豊田市):超小型電気自動車(コムス)》



Ha:mO RIDEステーション



新たなモビリティサービスの展開:MaaS(Mobility as a Service)

《my route》

○公共交通、自動車、自転車、徒歩など、様々な移動手段を組み合わせることでルートを検索し、必要に応じて予約・決済まで行うことで、移動をサポート

街のすべての移動手段を組みあわせて検索



バス・電車・タクシー・サイクルシェア・レンタカーなどを組み合わせた移動ルートの選択肢を提供。

予約・支払いもアプリで完結



タクシーの予約・支払い、バスのフリー乗車券の購入・利用が可能。



ルート検索の条件入力



ルート検索の結果一覧



ルート検索結果の詳細

※my route: トヨタ自動車福岡市・北九州市・水俣市・横浜市など各地域で展開しているサービス 福岡・北九州では西日本鉄道・JR九州と共にサービス提供

バス運行情報の提供、オープンデータ化

バス運行情報のデジタルサイネージやスマートフォンへの提供

デジタルサイネージによる運行情報提供(バス×鉄道)

《バス運行情報提供(門前仲町駅 他)》

○地下鉄からバスに乗り換える利用者に対して、バスの発車時刻、乗り場、路線・系統図等を駅構内でデジタルサイネージにより案内

【外観】



東京都交通局提供

【全体画面】

路線	発車時刻	行先
海01 東京テレポート駅前 行	12:35	東京テレポート駅前 行
海01 東京テレポート駅前 行	12:44	東京テレポート駅前 行
門19 深川車庫前/東京ビッグサイト 行	12:36	東京ビッグサイト 行
門19 深川車庫前/東京ビッグサイト 行	13:05	東京ビッグサイト 行
東20 東京駅丸の内北口 行	12:58	東京駅丸の内北口 行
東20 東京駅丸の内北口 行	13:43	東京駅丸の内北口 行
東22 東京駅丸の内北口 行	12:36	東京駅丸の内北口 行
東22 東京駅丸の内北口 行	12:54	東京駅丸の内北口 行

デジタルサイネージによる運行情報提供(バス×バス+観光)

《運行情報・観光情報提供(葛西臨海公園駅)》

○多言語対応のデジタルサイネージを活用し、バス運行情報、周辺観光情報を提供し、外国人観光客を含めた利用者の利便性を向上

【多言語対応の表示画面】



【外観】



※表示画面の情報は平成29年3月21日時点

リアルタイムなバス位置情報のオープンデータ化

《オープンデータの活用(公共交通オープンデータセンター・東京都交通局)》

- 東京都交通局は、公共交通オープンデータセンターを介して、リアルタイムなバスの位置情報を「GTFSリアルタイム形式」でオープンデータ化
- 公共交通オープンデータセンターは、Googleにデータ提供を行い、令和2年8月18日よりgoogleマップ上で、バスのリアルタイムな位置情報の提供が開始



イベントによる賑わい創出

交通結節点周辺の空間を活用したイベントによる賑わい創出・地域活性化

道路空間を活用したマルシェイベントの実施

《バスマーケット(東京都渋谷区)》

- バス新宿前面の歩道空間を活用してイベントを実施
- バス新宿への直行便のある地域から貨客混載バスを利用して運び込んだ特産品を集めてマルシェを開催



【開催概要】

第1弾	平成30年11月16日～18日
第2弾	平成30年11月23日～25日
第3弾	令和元年11月29日～12月1日

主催：バスの利用(貨客混載)を通じ、地域の活性化を目指す協議会設立のための準備会
 共催：渋谷区観光協会
 後援：渋谷区、新宿区、新宿観光振興協会、国土交通省東京国道事務所、日本バス協会
 運営事務局：株式会社マイナビ地域創生

【賑わいの様子】



駅前空間を活用したイベントの実施

《なんばひろば改造計画(大阪府大阪市)》

- 駅前空間の再編に向けた社会実験として、タクシープールを一時的に移設して生み出した広場でイベントを実施
- 本社会実験の成果を踏まえ「なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画」をとりまとめ、常設化に向けた取組に活用



タクシープールや車道の一部を活用し、一体的な空間を確保

【空間活用の様子 (左：イベント、右：観光案内)】



出典：なんばひろば改造計画 HP (なんば駅周辺道路空間再編社会実験実行委員会)、なんば駅周辺道路空間の再編に係る基本計画 (なんば駅前広場空間利用検討会) より作成

バス待合空間の高質化

バスの待合空間を高質化し、利用者の待ち時間におけるニーズに対応

バスの待ち時間に利用できるラウンジ

《VIPラウンジ(東京・京都・大阪・なんば・名古屋)》

- バスターミナルに近接して、有料のラウンジを設置
- パウダールームやシャワー等の設備、無料Wi-Fi環境等を整備し、また、クロークやレンタル、ショッピングなどのサービスも提供



パウダールーム



休憩スペース



ラウンジの設備やサービスの一覧

自動販売機やタッチディスプレイと一体型のバス停

《スマートバス停の実証実験(福岡県北九州市)》

- 自動販売機能および32V型液晶タッチディスプレイを搭載した「スマートバス停」の実証実験を、福岡県北九州市で実施。
- 地元銘菓の自動販売機能、記念写真の撮影機能のほか、タッチディスプレイには、時刻表や路線図のほか、地元のおすすめスポットやグルメ情報などを表示。



<実証実験の体制>

社名	役割
シャープマーケティング ジャパン株式会社	「スマートバス停」試作機の開発、 設置および保守メンテナンス
西鉄バス北九州株式会社	路線バスの運行
西鉄エム・テック株式会社	バス停運営および保守
株式会社スピナ	「くろがね堅パン」の製造
株式会社YE DIGITAL	デジタル表示システムの開発

4. 参考事例のポイント・総括

交通結節点の類型ごとの参考事例

○交通結節点は、道路、鉄道やSA・PA、道の駅など多様な交通モードと結節し、再開発事業やデッキ整備、駅前広場の再整備と連携し、地域の特性や地域のニーズに応じ様々なタイプが存在

交通結節点の分類	交通モード	参考事例のポイント
① マルチモード バスタ	バス×鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ●立体道路制度等を活用し鉄道駅と一体となった大規模バスターミナル [バスタ新宿] ●沿道施設に直結する国道上空デッキの整備により利用者の移動の連続性・円滑化を確保 [品川駅西口駅前広場] ●都市機能を集積した再開発ビルの低層にバスターミナルを整備 [神戸三宮駅] ●区画整理事業と連携した駅前広場の機能・配置再編による利便性向上 [富山駅前バスターミナル]
② ハイウェイ バスタ	バス×バス	<ul style="list-style-type: none"> ●基山PAを乗換拠点化することで九州内における移動の利便性が向上 [高速基山バス停] ●高速バスと路線バス等を結ぶ交通結節点の整備 [道の駅舞ロードIC千代田] ●高速道路外の交通結節点と接続する高速バス停 [高速長岡京バス停]
③ 地域の バスタ	バス×バス	<ul style="list-style-type: none"> ●観光拠点の機能の一部としてバスターミナルを整備 [奈良公園バスターミナル] ●官民連携によるバスターミナル整備とバス路線の再編が両輪となった地域バス交通網の構築 [田名バスターミナル]
	バス×車	<ul style="list-style-type: none"> ●道の駅と鉄道駅の一体整備による交通結節点の機能強化、賑わいの創出 [道の駅あなみず]

交通結節点における利便性向上の取組

- 交通結節点には、地域の特性や交通モード、地域のニーズに応じ、様々な機能が必要
- 道路ネットワークと連携し、情報提供機能をはじめ、防災機能など交通結節点の更なる機能向上が必要

機能	参考事例のポイント
交流	<ul style="list-style-type: none"> ●バスターミナルをハブ（乗換拠点）とした広域的なハブ＆スポーク型のバスネットワークを形成 [クイーンストリート駅（アメリカ ランカスター市）] ●道路上にカーシェアリングステーションを設置し、公共交通から円滑に乗換え [東京都千代田区] ●街路空間上にカーシェアリング駐車場を設置し、公共交通との乗換え利便性を強化 [ドイツ ブレーメン市]
サービス	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通機関とパーソナルモビリティをつなぎ、利用者のシームレスで快適な移動を支援 [海浜幕張駅（千葉県千葉市）：電動キックボード・シェアサイクル、豊田市駅（愛知県豊田市）：超小型電気自動車（コムス）] ●スマホアプリを活用した新たなモビリティサービス：MaaS（Mobility as a Service）
情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ●デジタルサイネージによる乗換支援（バス×鉄道） [門前仲町駅 他（東京都）] ●オープンデータを活用したリアルタイムなバス位置情報の提供 [東京都交通局]
観光	<ul style="list-style-type: none"> ●多言語対応のデジタルサイネージによる乗換支援（バス×バス＋観光） [葛西臨海公園駅（東京都江戸川区）]
賑わい	<ul style="list-style-type: none"> ●バスタ新宿の整備により生み出された道路空間を活用しマルシェイベントの開催 [バスタマーケット（東京都渋谷区）] ●タクシープールを一時的に移設、仮設の広場を生み出し、賑わいや観光案内に活用 [なんばひろば改造計画（大阪府大阪市）]
待合空間	<ul style="list-style-type: none"> ●バスターミナルに近接した場所に、バスの待ち時間に利用できるラウンジ、パウダールーム等を設置 [東京・新宿・京都・大阪・なんば・名古屋] ●時刻表・路線図（タッチディスプレイ型）と自動販売機、記念写真の撮影機能等とが一体となったスマートバス停の設置 [福岡県北九州市]