

バスプロジェクトの振り返り

バスタプロジェクトとは

- 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・マネジメントにより、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の創出により、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。
- 具体的には、交通拠点における「人中心の空間づくりの推進」、「モーダルコネクトの強化」、「官民連携の推進」、「ICT等を活用した交通マネジメントの高度化」等の取組や、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。

■ バスタプロジェクトのコンセプト

集約型公共交通ターミナルによりみち・えき・まちが一体となった新たな未来空間の創出

人中心の空間づくりの推進

動線・施設配置の最適化



待合環境の改善



バリアフリー化



賑わい空間の創出



モーダルコネクトの強化

バス停の集約・ターミナル化



新たなモビリティへの対応



災害時の輸送確保



他の交通モード・拠点との連携



官民連携の推進

PPP/PFIの活用



まちづくりとの連携



道路空間の立体的な活用



イベントの実施



MaaS等
への対応



ETC2.0
データ等
の活用

ICT等を活用した交通マネジメント
の高度化(平常時・災害時)



各種情報収集・活用
(災害時の情報提供等)

地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、人と物の流れや地域の活性化等をより一層促進。

災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

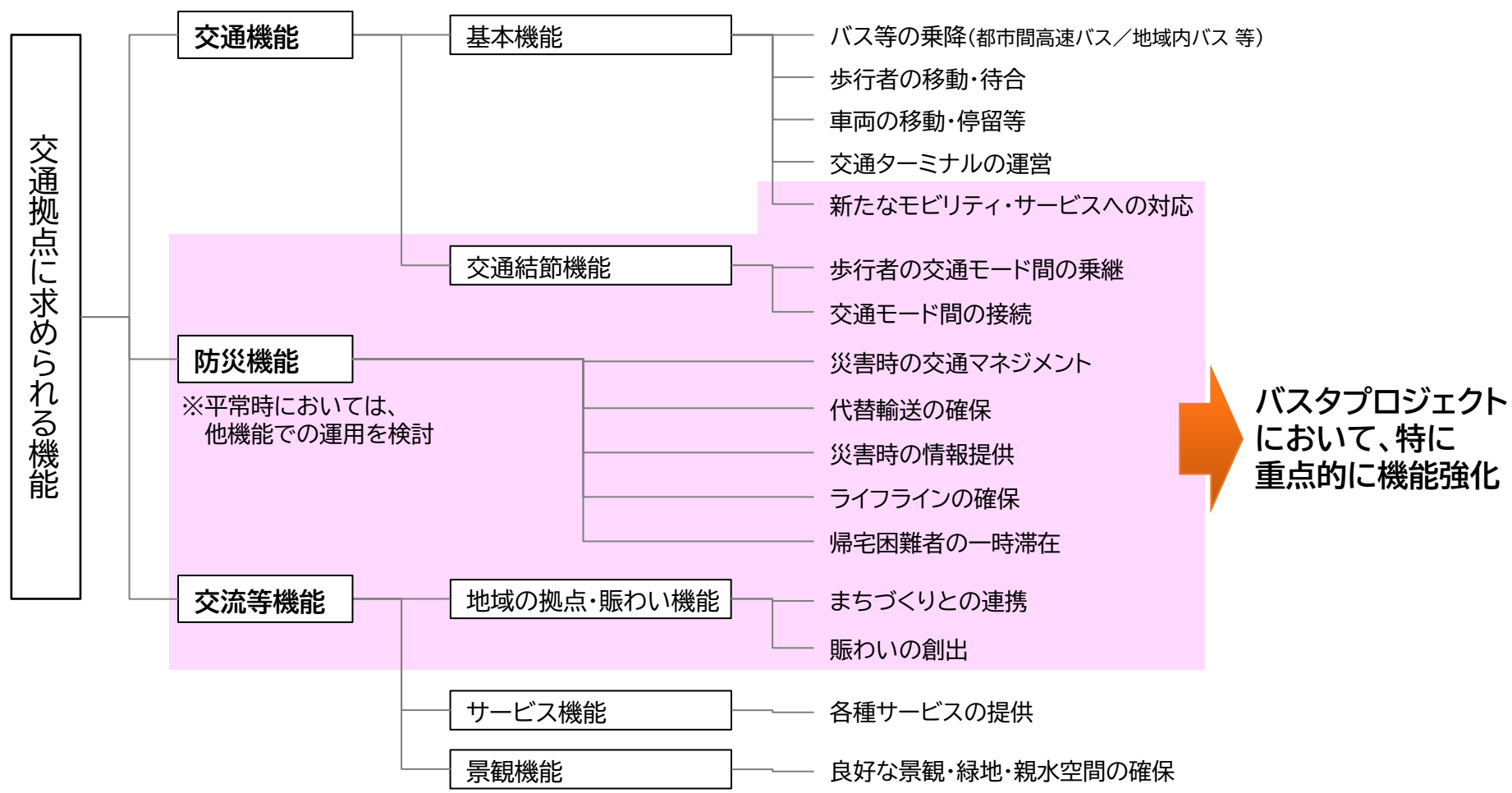
生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減。

バスタに求められる機能とは

- 交通拠点は、交通モードが接続する拠点であり、また、地域の拠点でもあることから、求められる機能としては、**交通**（基本、交通結節）、**防災**、**交流等**（市街地拠点・賑わい、サービス、景観）が挙げられるが、交通特性・地域特性等を踏まえ各交通拠点で必要となる機能を多様な主体と協力・分担して確保。
- 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に必要な機能のほか、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重点的に取り組む。

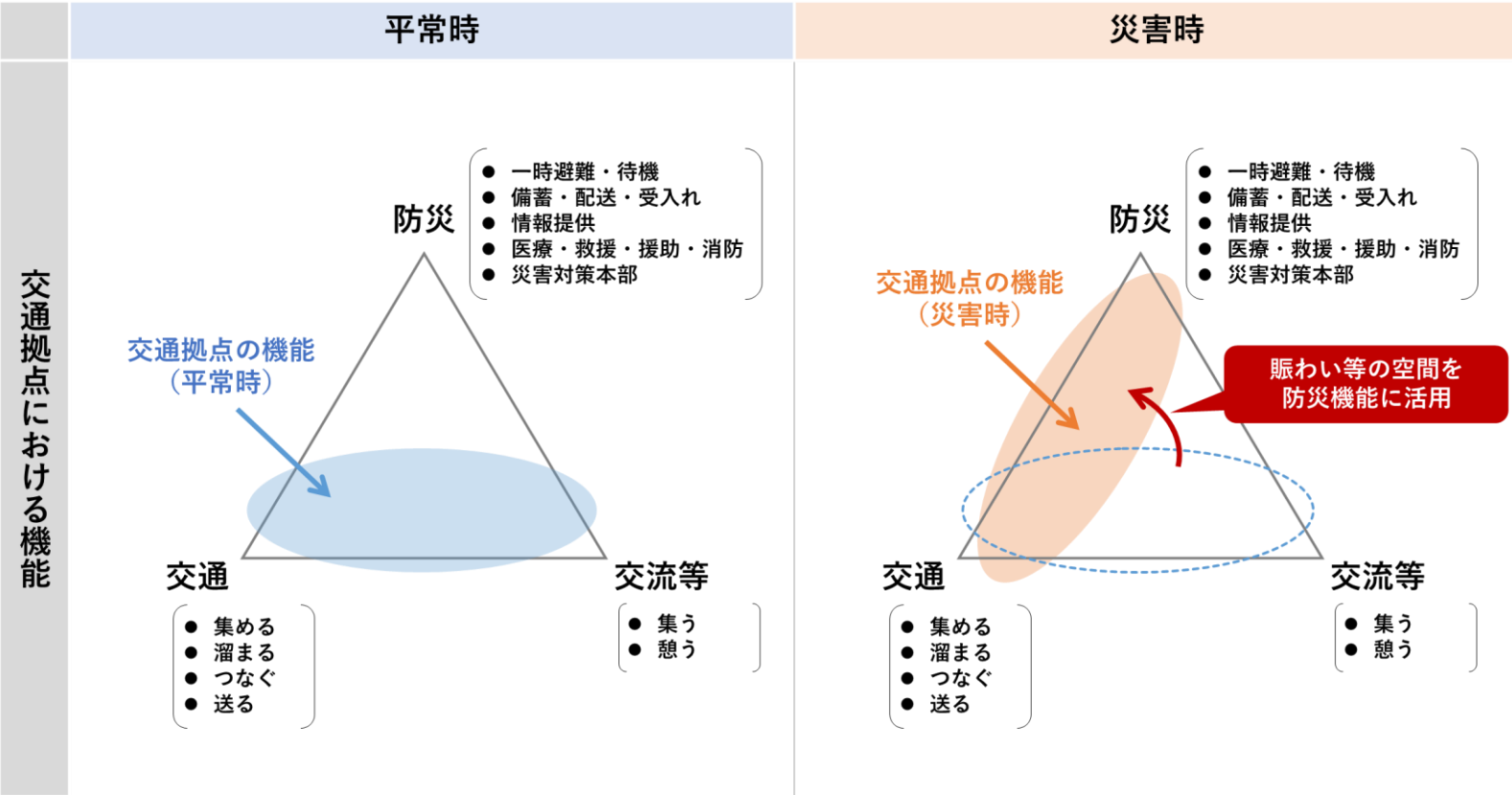
■ 交通拠点に求められる機能の全体像



バスタに求められる機能とは

- 交通拠点は、広範囲の交通ネットワークを支える拠点であるため、災害時においても「交通機能」を維持し帰宅困難者等の発生を防ぐ・減らすことが重要
- 平常時の「交流等機能」の賑わい等の空間を「防災機能」に活用できるよう、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重要

交通拠点における機能の考え方



バス停の集約や整備だけでなく防災機能や交流機能などの機能を兼ね備えた拠点を目指す

供用中バスタの取組【バスタ新宿／防災機能】

- バスタ新宿は平成28年4月に供用を開始し、利用者数は約26,000人/日、バス発着便数は約1,200台/日(R7.2)となっている。
- 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(福島県沖地震)が発生し、鉄道、道路において被害が発生した。
- 東北新幹線の運転再開には概ね10日前後を要したが、常磐自動車道の全面通行止めは14日に片側通行、17日に通行止め解除した。
- 東北新幹線が運休していた間、高速バスが代替輸送として機能し、仙台、福島方面に臨時便などを増発して対応した。
- バスタ新宿は増発便の発着場所として使用し、災害時の道路網の重要性と併せて、防災拠点としてのバスターミナルの必要性を改めて示した。

■ 被災による鉄道・道路の不通区間



【東北新幹線の被害】

- 設備の被害により「那須塩原～一ノ関間」で運転を見合わせ
- 運転再開は概ね10日前後を要した



電柱の折損 橋脚の損傷

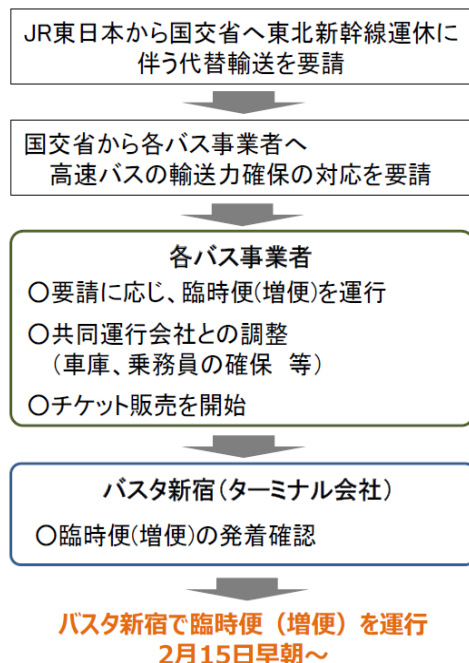
【常磐道の被害】

- 法面崩壊により「相馬IC～新地IC」で全面通行止め
- 翌14日18時に片側1車線で緊急車両の通行確保
- 有識者の意見を踏まえて必要な対策を実施した上で、17日(水)18時に通行止めを解除



復旧作業

■ 増発便運行までのプロセス



■ 臨時便の出発状況 (バスタ新宿)



■ 仙台・福島方面の高速バス増発便数 (2/15～17・2/21～23)

日付	2/15 (月)	2/16 (火)	2/17 (水)	2/21 (日)	2/22 (月)	2/23 (火)
ダイヤ便	11便	12便	12便	12便	12便	12便
増発便	22便	37便	41便	42便	38便	36便
合計	33便	49便	53便	54便	50便	48便

事業中バスタの取組【品川駅西口基盤整備／交通結節機能】

- 品川駅西口基盤整備は平成31年4月に事業化された。
- 品川駅は、羽田空港と直結し、リニア中央新幹線、東京メトロ南北線の延伸、その他周辺開発等の計画は進捗しており、国際交流拠点、日本の玄関口としての役割が大きく期待されている。
- 道路上空を活用した道・駅・まちをつなぐ駅前広場の整備を進め、周辺開発と一体的なデッキネットワークを構築することで、多様なモビリティのシームレスな乗換を可能とする人が主役の都市交通ターミナルを目指す。

品川駅西口駅前広場整備イメージ

道路上空を活用した道・駅・まちをつなぐ駅前広場の整備を進め、多様なモビリティのシームレスな乗換を可能とする人が主役の都市交通ターミナルを目指します。

～ ミチウエ & スクエア & 品川 ～

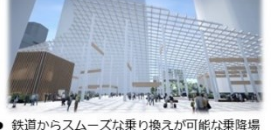
ミチウエ

階層的かつシームレスな交通結節点

- 道路【ミチ】の上部空間【ウエ】を活用



- 周辺開発と一体的なデッキネットワークを構築



- 鉄道からスムーズな乗り換えが可能な乗降場



スクエア

屋根に守られた駅前空間

- 新しい「日本の顔」となるシンボリックな空間



- サービス機能を備えた待合空間（交通広場建屋）



品川

品川らしさ＝時代のニーズに応える

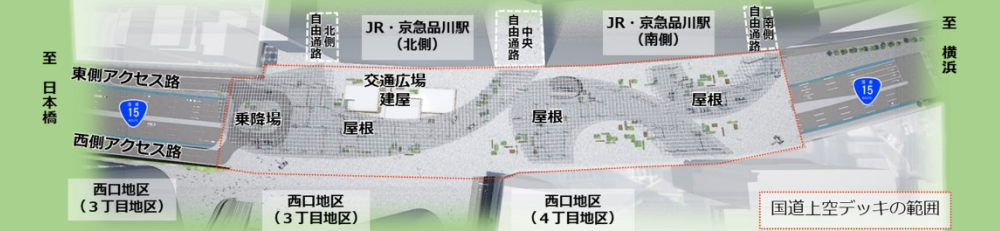
- 時代のニーズに応えてきた「まちの履歴」を継承
- 脱炭素社会の実現に向けてGXを推進
- 新技術を導入した人が主役の都市交通ターミナル

図31 施設配置イメージ（デッキ階）

※必要となる機能を配置したイメージであり、整備内容を決定したものではありません ※今後の検討及び関係機関との協議調整により変更する場合があります

新たなモビリティのネットワーク検討

■ 歩行者動線だけでなく新たなモビリティのネットワークも考慮した計画



① 国道上空デッキ（北側）供用段階（2020年代後半～）



② デッキネットワーク完成段階（2030年代後半～）



③ 品川駅西口関連開発完了段階

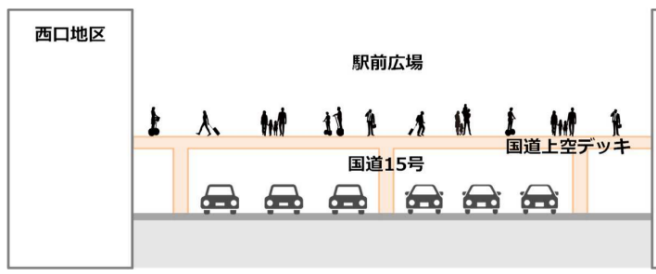


凡例

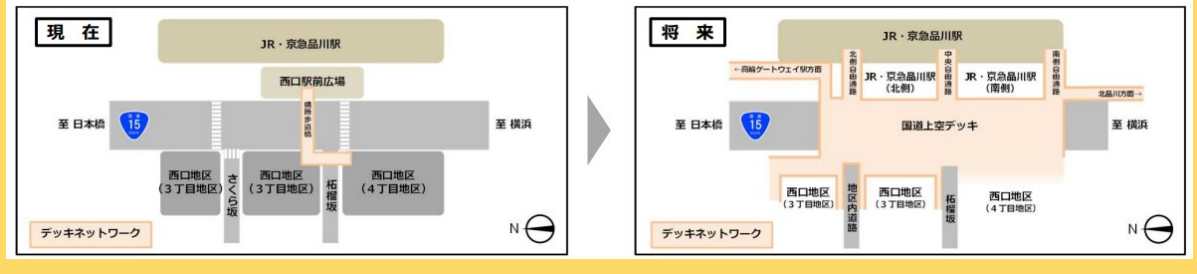
- 国道上空デッキの範囲
- 歩行者等（歩行者と新たなモビリティ（歩行支援））の動線
- タクシー等の動線
- 新たなモビリティ（乗合型）の動線

周辺開発と一体的なデッキネットワークを構築と道路の上部空間を活用

■ ミチウエの活用（イメージ）



■ 周辺開発と一体的なデッキネットワーク（イメージ）

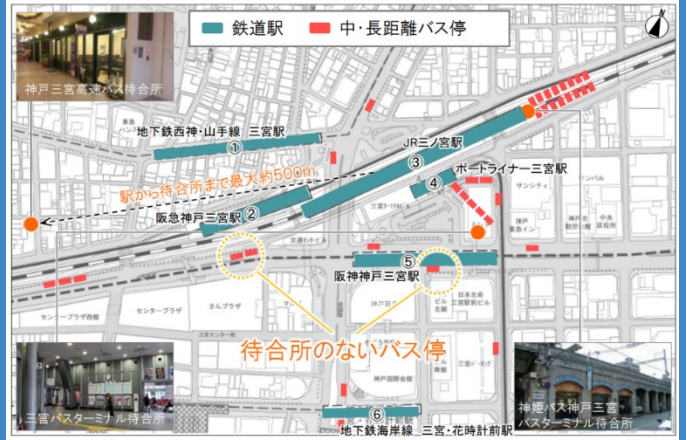


事業中バスタの取組【神戸三宮駅交通ターミナル整備／交通結節機能】

- 神戸三宮駅交通ターミナル整備は令和2年4月に事業化された。
- 現状、JR三ノ宮駅周辺には6つの鉄道駅、中・長距離バス乗降場や待合所が分散している。
- 神戸三宮駅交通ターミナル整備は、既存のミント神戸1階のバスターミナルも活用し一体管理をしながら、分散するバス停の集約によるモーダルコネク트의強化を目指す。

現状の課題

■ 6つの駅 中・長距離バス停と待合所の分散状況



■ 歩行者動線・待合空間の課題

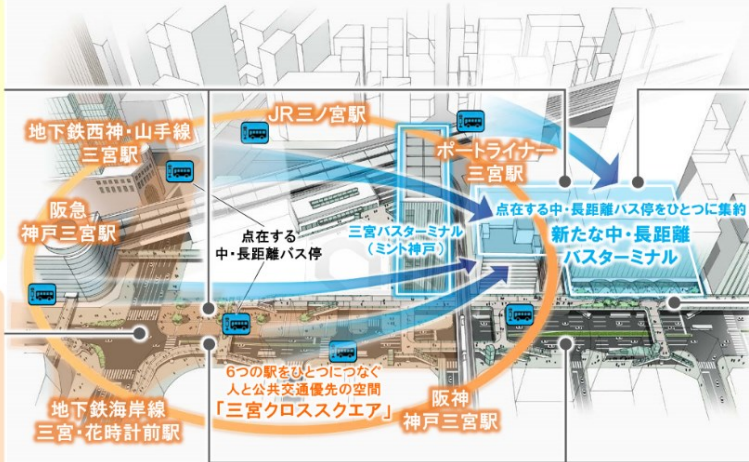


ターミナル整備の概要

■ 事業イメージ

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



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

■ 段階的な整備のイメージとミント神戸との役割分担



事業中バスタの取組【追浜駅交通ターミナル整備／交通結節機能】

- 追浜駅交通ターミナル整備は令和3年4月に事業化された。
- 追浜駅周辺は国道357号事業化区間の終点部かつ「工業地区」「住商複合市街地」「住宅地」と異なる性質を持つ地区となっている。
- 異なる性質を持つ地区の生活者や来訪者が交流できる空間を創出するとともに、周辺開発と一体となった道路上空のデッキネットワークの構築により、新たな価値創造を目指す。

道路網・鉄道網の現況



鷹取地区

高齢化が進行する丘陵住宅地が存在し、高低差がある中で限られた路線バスルートのため徒歩や自転車でのアクセスとなっている

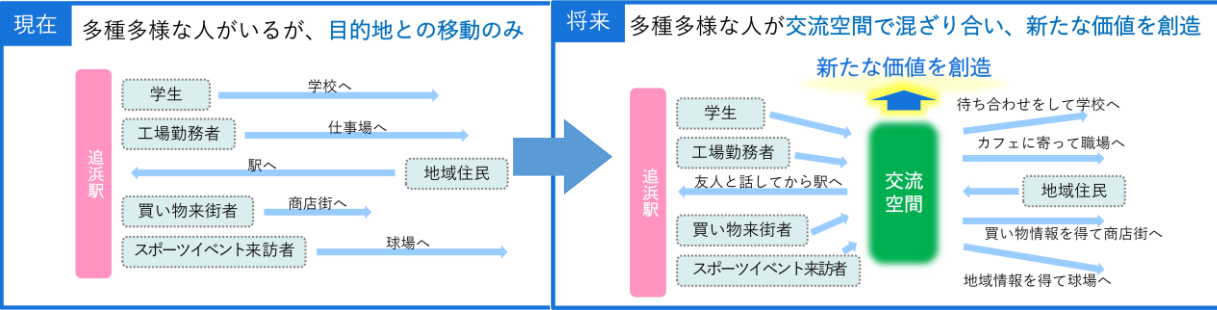
追浜地区

低地に展開する住商複合市街地となっており、徒歩・タクシー・路線バス等が活用されている

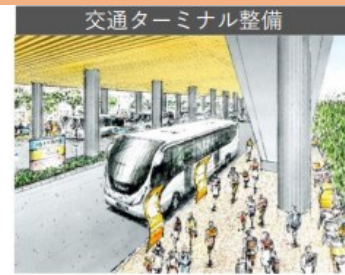
工業地区

臨海部に集積する大規模工場へ駅から就業者が企業送迎交通により通勤している

ポテンシャルを活かす交流空間の考え方



周辺関連事業と連携した段階的事業推進イメージ



出典：国道15号品川駅西口広場事業計画より

将来

周辺事業と事業進捗を調整することで、段階的に空間を活用するとともに、連鎖型開発を実現



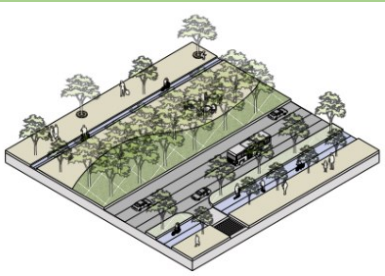
出典：追浜駅前市街地再開発準備組合より

事業中バスタでの取組【近鉄四日市駅バスターミナル整備／交流機能】

- 近鉄四日市駅バスターミナル整備は令和3年4月に事業化された。
- 四日市市では、近鉄四日市駅周辺からJR四日市駅周辺にかけての空間を一体的に再編するため、「中央通り再編関係者調整会議」を設置し、コンセプトや整備方針等を整理した『『ニワミチよっかいち』中央通り再編基本計画』をとりまとめている。
- 近鉄四日市駅バスターミナル整備は、中央通り共通のデザイン方針を反映し、関係者と調整を図りながら、周辺まちづくりと一体となった交通拠点・賑わい空間の創出を目指す。

中央通り再編基本計画（市を中心に検討）

■ 基本コンセプト

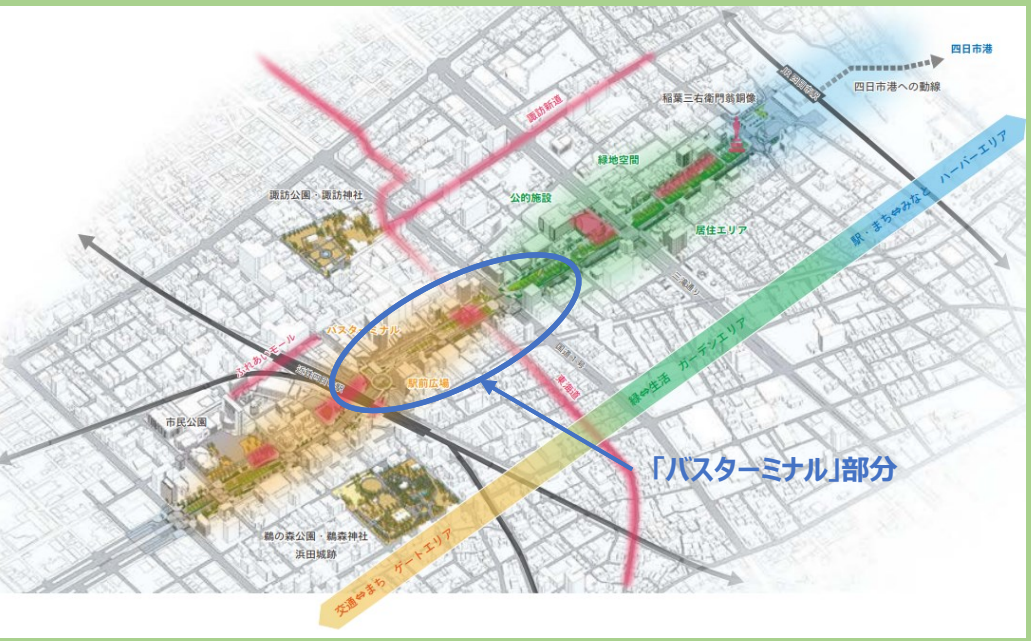


“ニワミチ”

交通・移動＋滞留＋活動の場＋緑・滞在・交流

多様な活動が展開され、居心地がよく歩きたくなる歩行者中心のミチ
緑とひとの豊かな関係をともに育み、気兼ねなく時を過ごせるニワ
(ウォーカブル×グリーンインフラ)

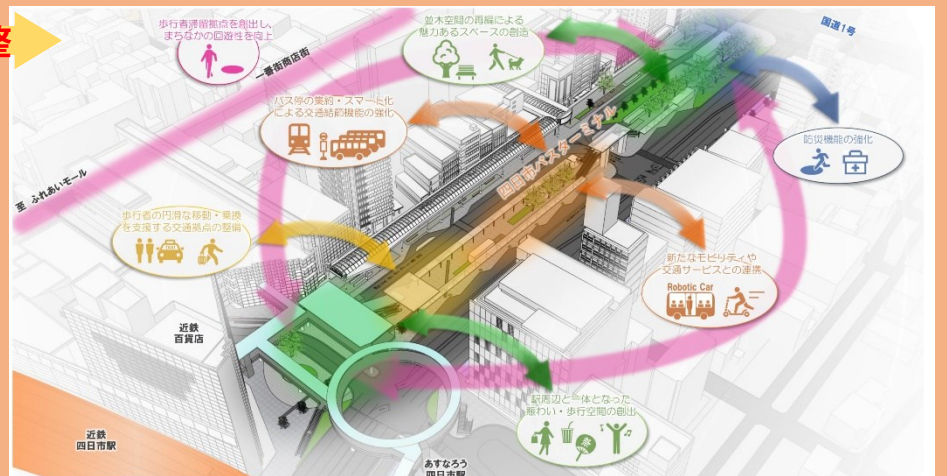
■ 整備方針



「バスターミナル」部分

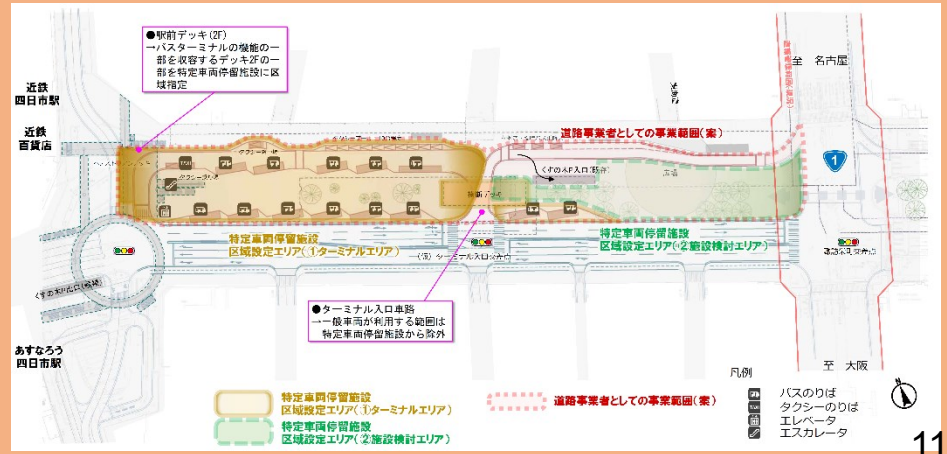
近鉄四日市駅バスターミナル整備（国を中心に県・市と連携して検討）

■ 将来の姿



歩行者滞留拠点を創出し、まちの回遊性を向上
書店・商店街
バス停の屋根・スマート化による交通弱者の利便性向上
歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備
新たなモビリティや交通サービスとの連携
Robotic Car
防災機能の強化
駅周辺と一体となった賑わい・歩行者空間の創出
あすなろう 四日市駅
近鉄 四日市駅
近鉄 百貨店
国道1号

■ 事業区分



● 駅前デッキ (2F)
→ バスターミナルの機能の一部を収容するデッキの一部を特定車両停留施設に区域指定

● ターミナル入口車路
→ 一般車両が利用する範囲は特定車両停留施設から除外

特定車両停留施設 区域指定エリア(1:ターミナルエリア)
特定車両停留施設 区域指定エリア(2:施設検討エリア)

道路事業者としての事業範囲(紫)

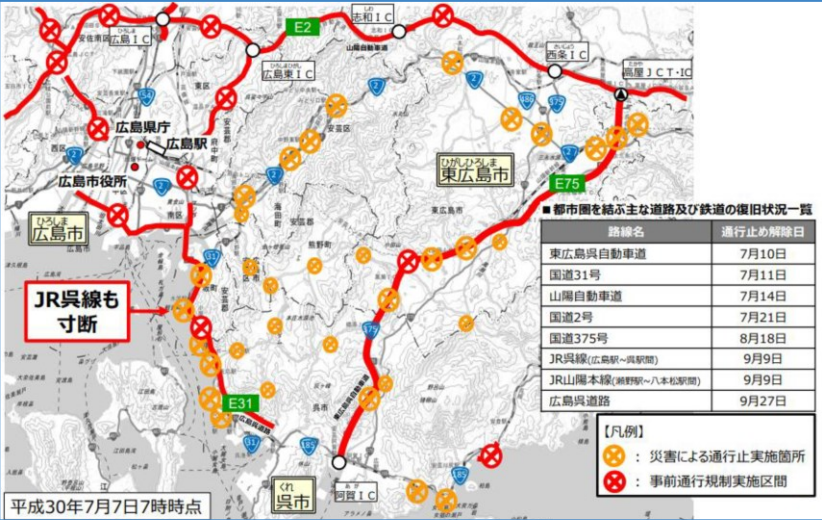
バス・のりば
タクシーのりば
エレベーター
エスカレーター

事業中バスでの取組【呉駅交通ターミナル整備／防災機能】

- 呉駅交通ターミナル整備は令和3年4月に事業化された。
- 呉駅周辺地域は、平成30年7月豪雨災害時にJR呉線代行バスや災害時緊急輸送船などの発着拠点等として機能した教訓を踏まえ、交通基盤の強靱化が必要となっている。
- 呉駅交通ターミナルは、地域防災計画と整合を図りながら、災害時の交通ネットワーク拠点として機能する交通ターミナルを目指す。

H30.7豪雨の状況

■ H30.7豪雨時の交通ネットワーク被災状況



出典:R1.12 広島・呉・東広島都市圏災害時交通マネジメント検討会中間とりまとめ(資料編)

■ H30.7豪雨時の現地状況

臨時バス発着拠点 (呉駅)

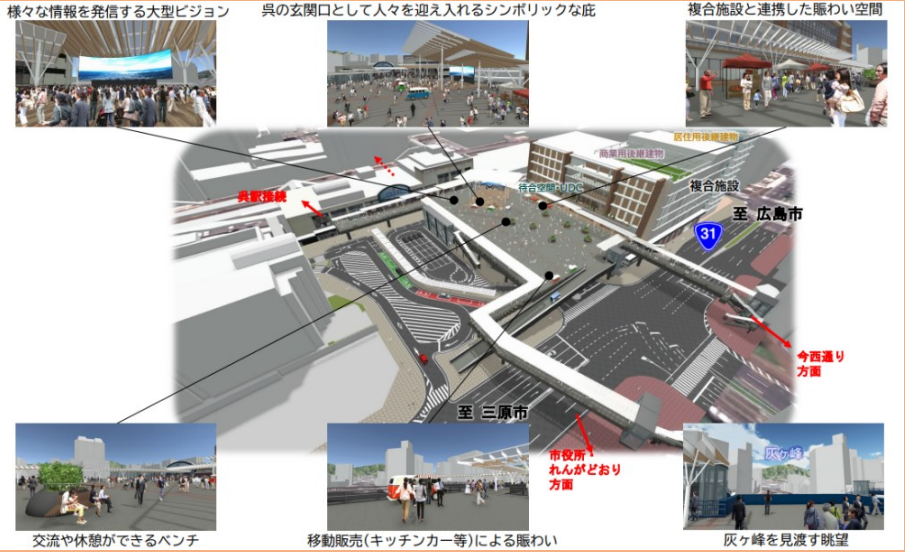


災害時のBRT運行



呉駅交通ターミナル整備

■ 整備イメージ



■ 防災機能の考え方

呉市地域防災計画と整合を図りながら、「ここに来れば何とかなる」と感じさせる防災機能（情報の取得、物資の供給、一時避難、災害時の交通ネットワーク拠点等）を導入



事業中バスタの取組【札幌駅交通ターミナル整備／交通結節機能】

- 札幌駅交通ターミナル整備は令和5年4月に事業化された。
- 札幌駅周辺は、都市機能が集積していることや幹線道路が集中していることに加え、バス乗降場付近の交通阻害により面的な交通混雑が発生している。
- また、札幌駅周辺は路上バス乗降場が分散しており、乗り換えの利便性が低下している。また、現バスターミナルはバス待ちの列と通過する利用者が錯綜し、円滑な利用を阻害している。
- 都心アクセス道路(国道5号創成川通)の整備による駅周辺からの迂回とターミナル整備による一般車とバスの交差を減少させることとしており、リンク(道路整備)×ノード(交通拠点)の連携から交通円滑化を目指している。

駅周辺の混雑やバス停点などの課題

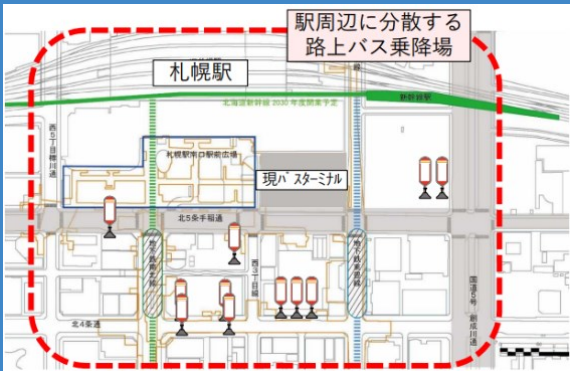
■ 札幌駅周辺道路の旅行速度（冬期）



■ 国道5号創成川通の冬期混雑



■ 札幌駅周辺のバス乗降場の状況

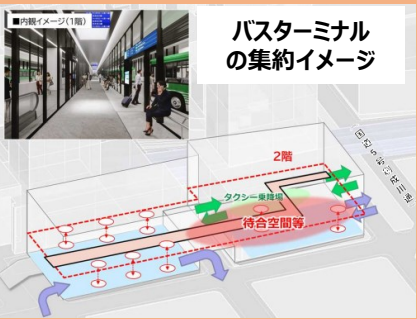
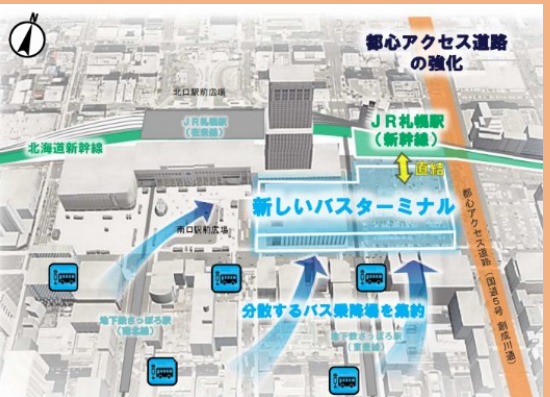


■ 冬期のバス待ち状況



リンク×ノードの連携（ターミナルと道路整備）

■ ノードの整備 <札幌駅交通ターミナル整備>



■ リンクの整備 <一般国道5号 創成川通>

