

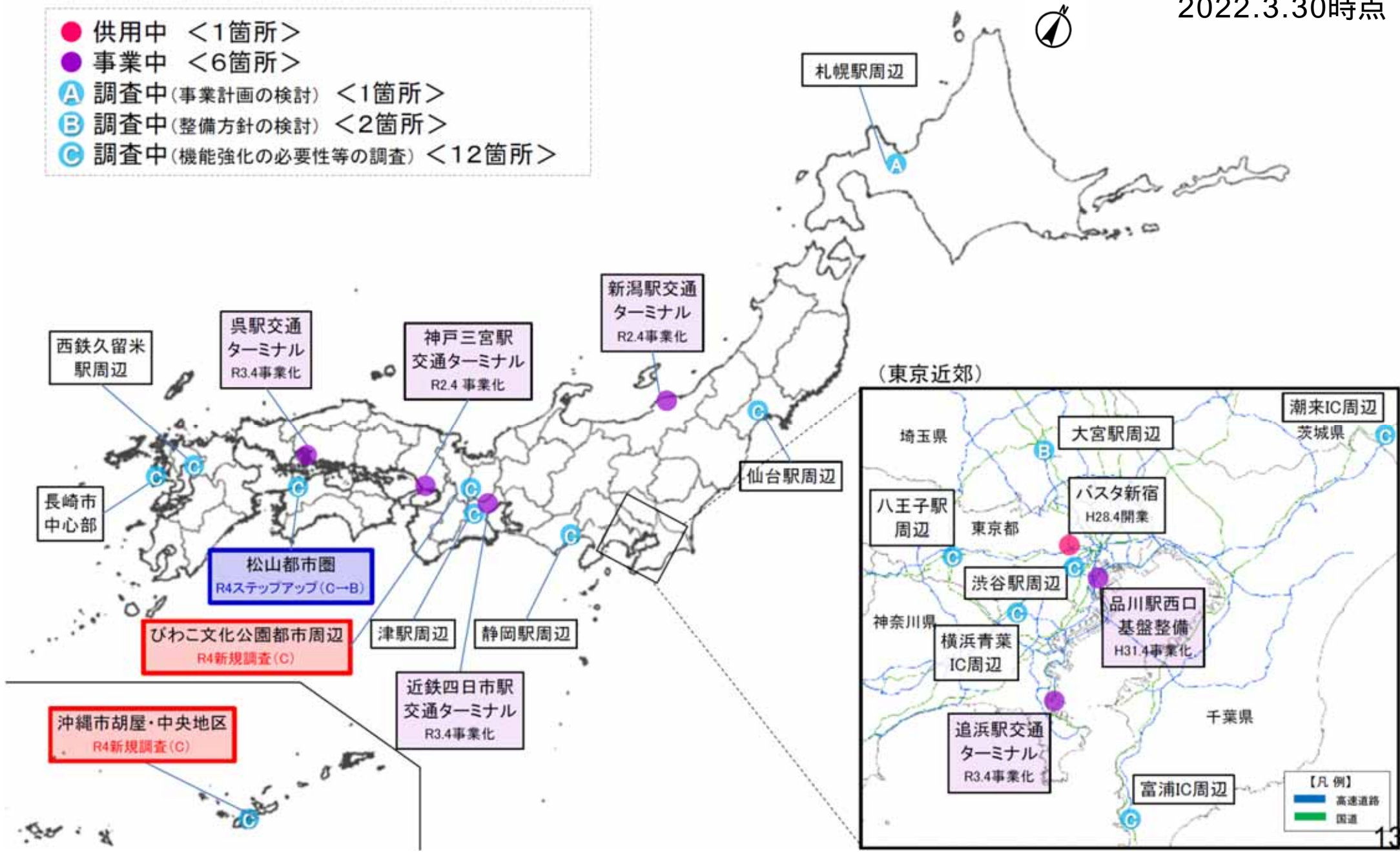
バス事業の事例

1. バスタプロジェクトマップ
2. バスタプロジェクトの取り組み事例
3. その他

1. バスタプロジェクトマップ

2022.3.30時点

- 供用中 <1箇所>
- 事業中 <6箇所>
- A 調査中(事業計画の検討) <1箇所>
- B 調査中(整備方針の検討) <2箇所>
- C 調査中(機能強化の必要性等の調査) <12箇所>

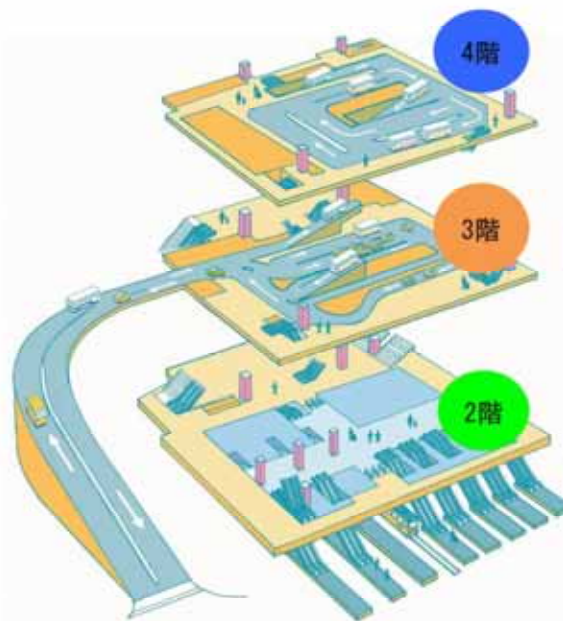


2. バスタプロジェクトの取り組み事例

2.1 バスタ新宿

H28.4開業

- 道路管理者と民間会社が施設運営を行う官民連携事業による日本最大級のバスターミナル
- 駅周辺19箇所に点在していた高速バス停を集約し、高速バス・タクシー・鉄道が直結する、乗継ぎがスムーズなターミナル



○高速バス利用者数
平均 約2.9万人/日
(最大 約4.1万人/日)

○高速バス発着便数
平均 約1,492便/日
(最大 1,720便/日)

○高速バス運行会社数
111社

※2020年2月末現在



多くの外国人観光客も高速バスを利用



観光情報センターを併設し、国内外の旅行者に全国の観光情報を提供



「バスタ新宿」前の歩道において、「道路空間を活用した賑わい創出」を目的として、地域の特産物などを販売する実験を実施

2. バスタプロジェクトの取り組み事例

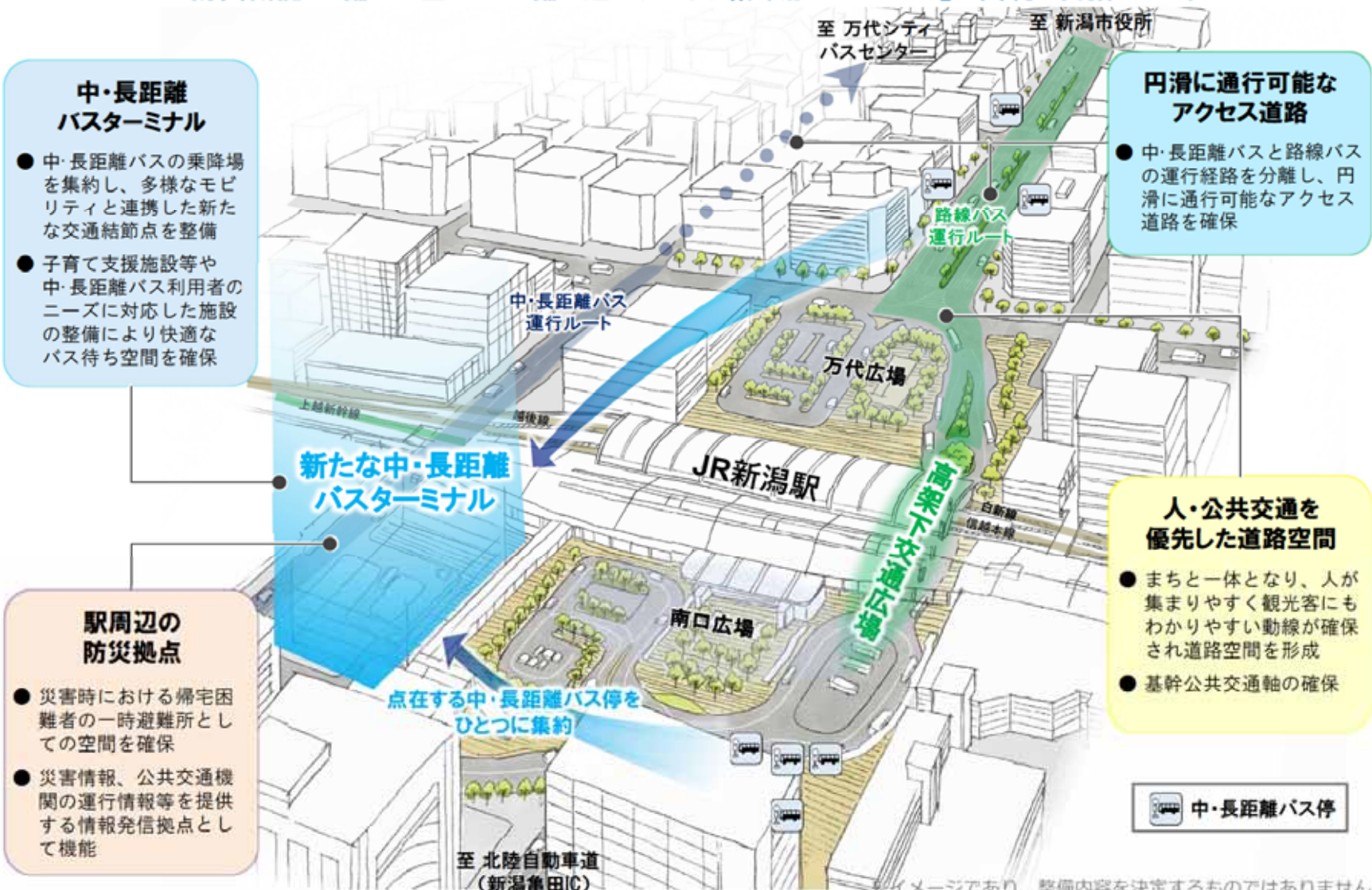
2.2 新潟駅交通ターミナル

R2.4事業化

将来の姿 ~整備イメージ~

新潟駅周辺整備(交通ターミナル)事業計画(概要)

新潟駅周辺地域では、新潟の玄関口に相応しい広域的な“交通結節機能”の強化と合わせて“防災機能”を備えた基盤の整備を進め、「広域交流ゲートウェイ」の実現を目指します。



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

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

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

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

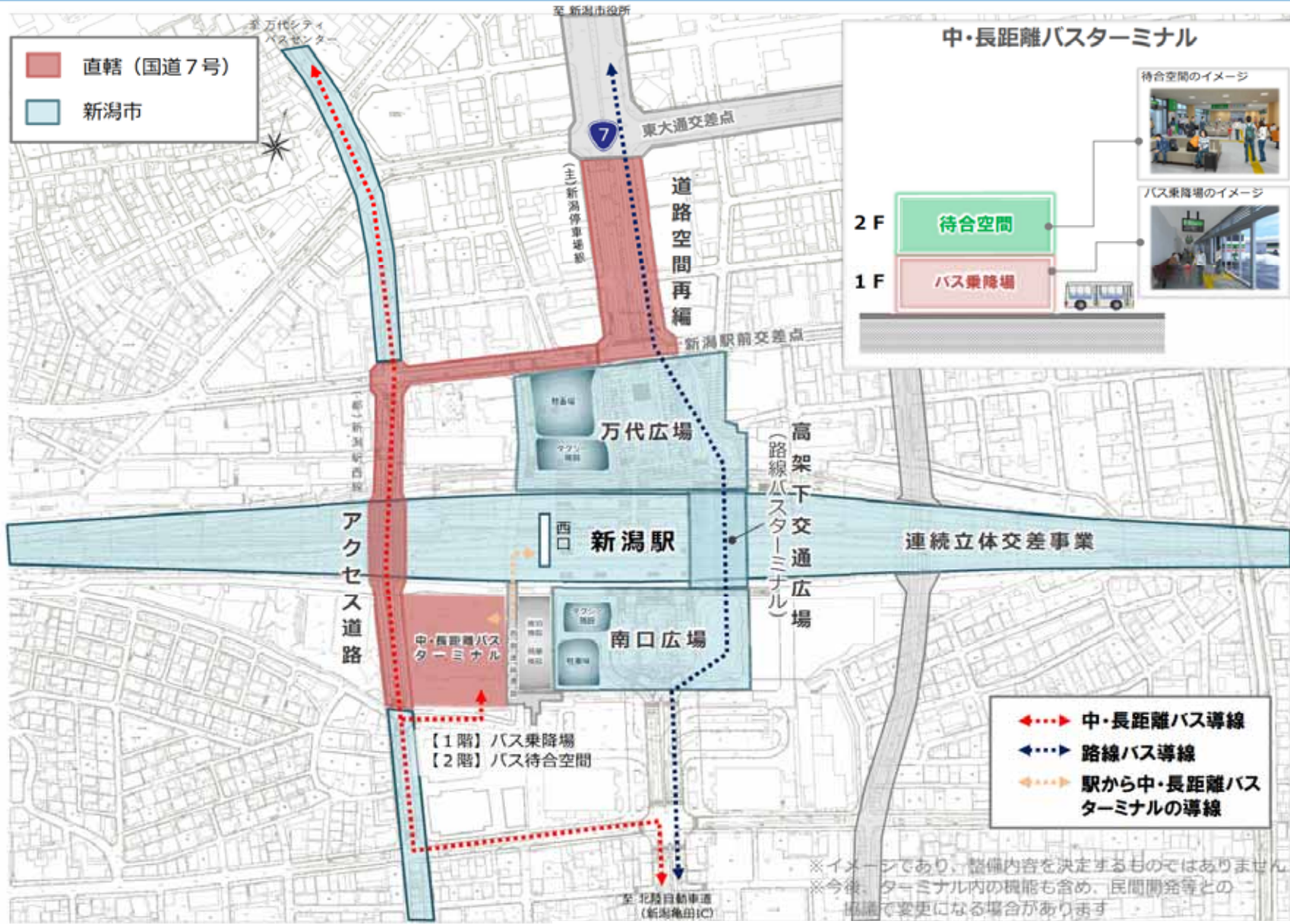
2. バスタプロジェクトの取り組み事例

2.2 新潟駅交通ターミナル

R2.4事業化

施設配置計画と事業区分[平面図・立面図]

新潟駅周辺整備(交通ターミナル)事業計画(概要)




2. バスタプロジェクトの取り組み事例

2.3 近鉄四日市駅交通ターミナル

R3.4事業化

国道1号近鉄四日市駅交通ターミナル整備事業 将来の姿

近鉄四日市駅周辺整備
(交通ターミナル)
事業計画 (概要)

<p>地域ポテンシャル</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ リニア中央新幹線の開業 ➢ 広域幹線道路網の整備進展 (新名神高速道路、東海環状自動車道、北勢バイパス)  <p>東海環状自動車道東員IC</p>	<p>課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 路線バスのりばの分散 ➢ 中心市街地の回遊性不足 ➢ 並木空間の未活用  <p>近鉄四日市駅前(中央通り)の状況</p>
---	--

**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、モーダルコネクト(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

新たなバスターミナル

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

並木空間の再編による魅力あるスペースの創造

国道1号

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. バスタプロジェクトの取り組み事例

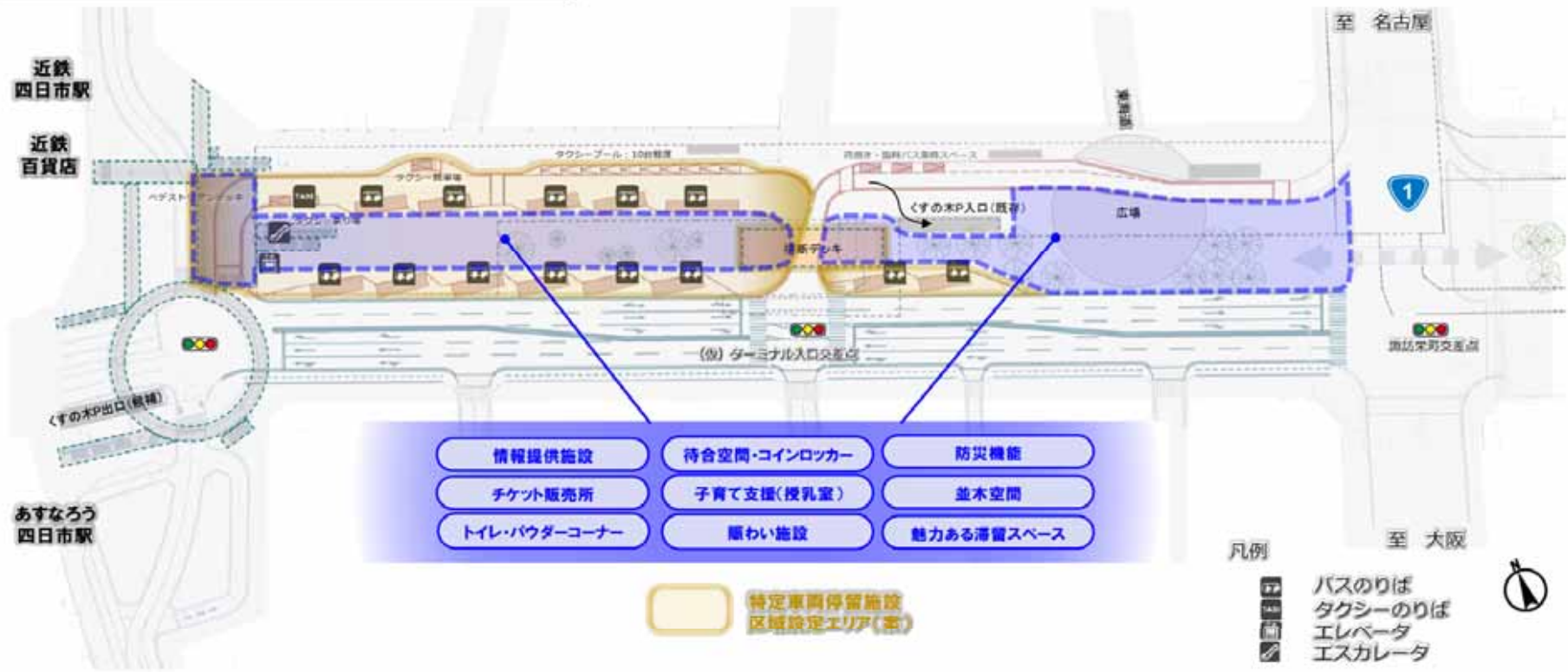
2.3 近鉄四日市駅交通ターミナル

R3.4事業化

施設配置計画【平面図・立面図】

近鉄四日市駅周辺整備
(交通ターミナル)
事業計画(概要)

近鉄四日市駅前空間の各施設のイメージ



近鉄四日市駅前空間の立面図



2. バスタプロジェクトの取り組み事例

2.4 呉駅交通ターミナル

R3.4事業化

国道31号等 呉駅交通ターミナルの将来の姿

呉駅交通ターミナル整備事業計画（概要）

～道・港・駅・まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現～

整備方針	モーダルコネクト機能の強化	呉駅周辺地域の交通円滑化	次世代モビリティ等との連携による移動利便性・回遊性の向上	防災機能の強化	官民連携による計画の具体化
4つの主要機能	交通ターミナル	デッキ	次世代モビリティネットワーク	防災拠点	



JR呉駅の橋上駅舎



官民連携による計画の具体化

- 民間事業者等の知見を広く活用





モーダルコネクト機能の強化

- 交通ターミナルにバス・タクシー、一般車の乗降場の整備により、呉駅北側の多様な交通モードを集約
- 交通ターミナルと呉駅を連結するデッキを整備、おびデータを活用



呉駅周辺地域の交通円滑化

- デッキを用いた上下方向の歩行者動線の導入により、自動車との輻輳を解消し、安全な歩行空間を創出
- 橋上駅舎と合わせたシームレスな移動やユニバーサルデザインを導入



次世代モビリティ等との連携による移動利便性・回遊性の向上

- 既存の道路空間やデッキの活用により、誰もが使いやすい次世代モビリティの導入に向けた環境を創出



防災機能の強化

- 災害時の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・情報発信の拠点として利用できる機能などを交通ターミナルに整備





呉駅
呉駅中央連絡ターミナル



歩行者の回遊性の向上



人が通りやすいイメージ

※今後関係者との調整により、整備内容を決定していきます。 -1-

2. バスタプロジェクトの取り組み事例

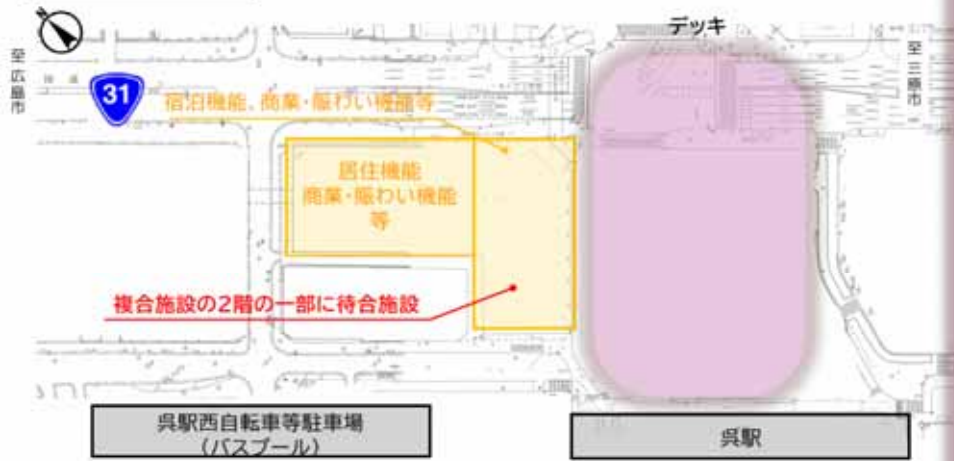
2.4 呉駅交通ターミナル

R3.4事業化

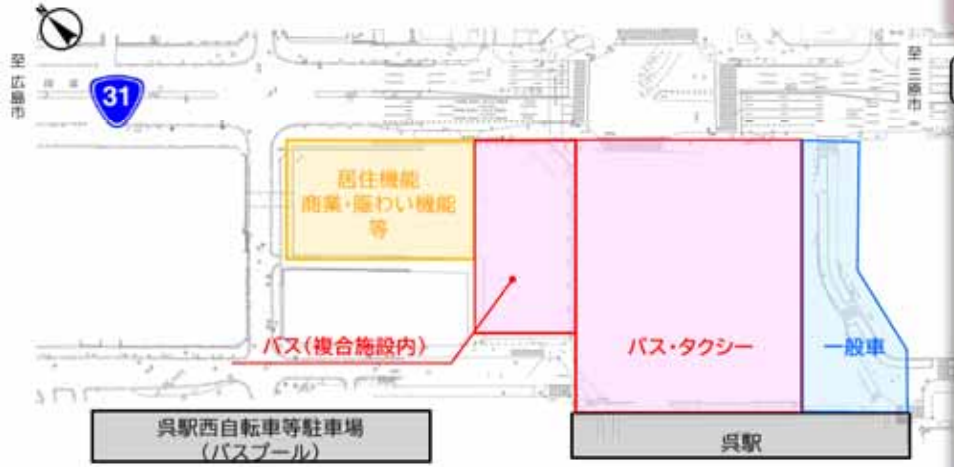
施設配置計画と事業区分[平面図・断面図]

呉駅交通ターミナル整備
事業計画(概要)

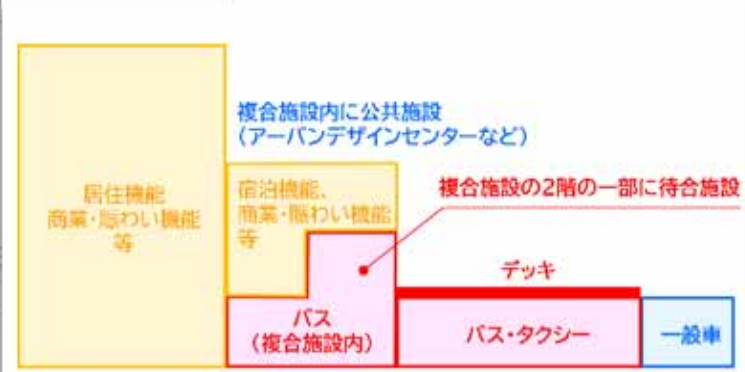
2階平面図



1階平面図



断面図



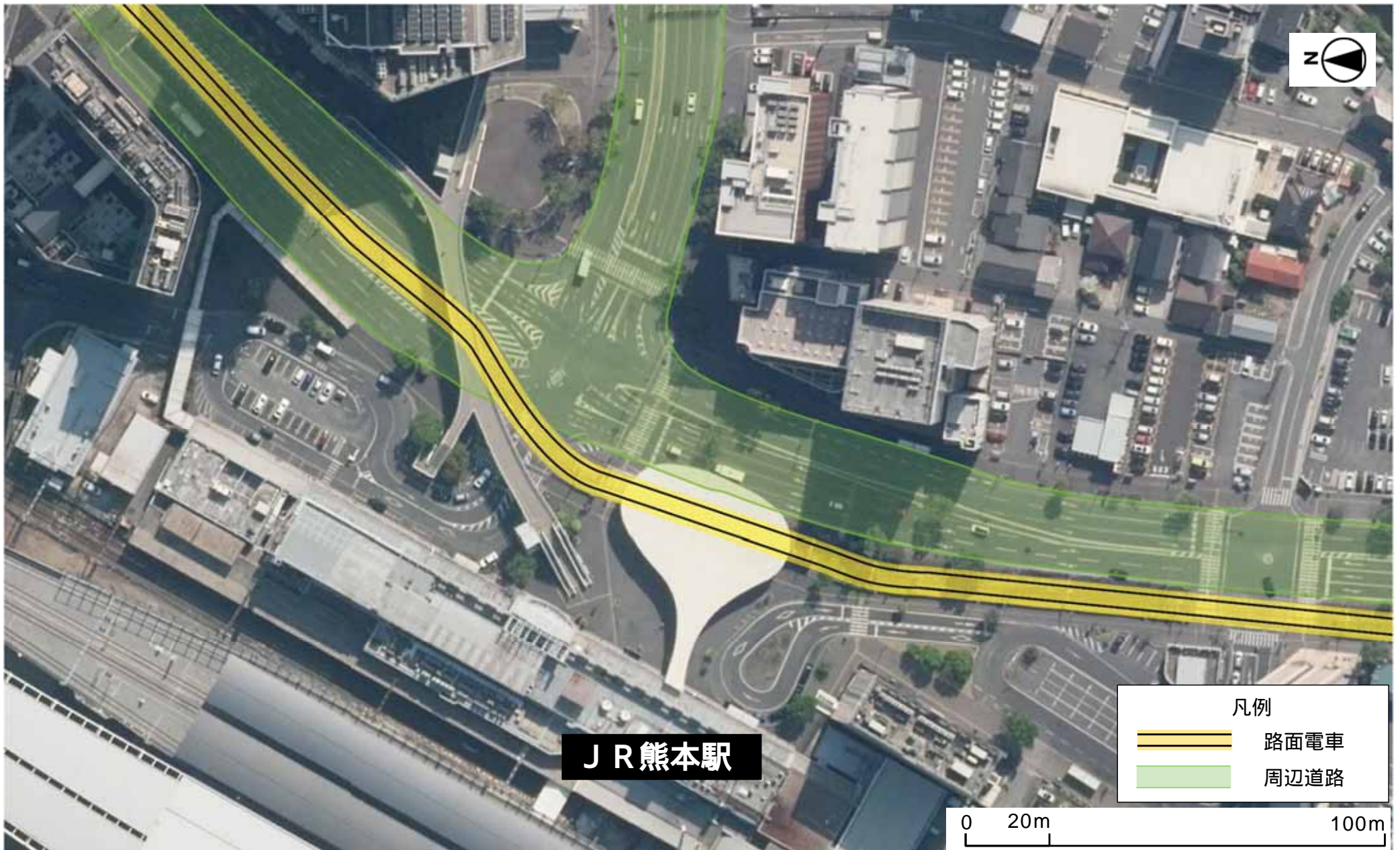
国(国道31号)
 呉市(呉市道)
 民間

※今後、民間開発事業者等との協議により変更となる場合があります。

3. その他

J R 鉄道駅と路面電車の接続事例

J R 熊本駅東口（熊本県熊本市）



3. その他

J R 鉄道駅と路面電車の接続事例

J R 鹿児島中央駅東口（鹿児島県鹿児島市）

