

管理・運営手法

1. 「えき～まち空間」におけるエリアマネジメント
2. バスターミナルの管理・運営

1. 「えき≈まち空間」におけるエリアマネジメント

1. 1 「えき≈まち空間」の公共空間の利活用・管理運営の考え方

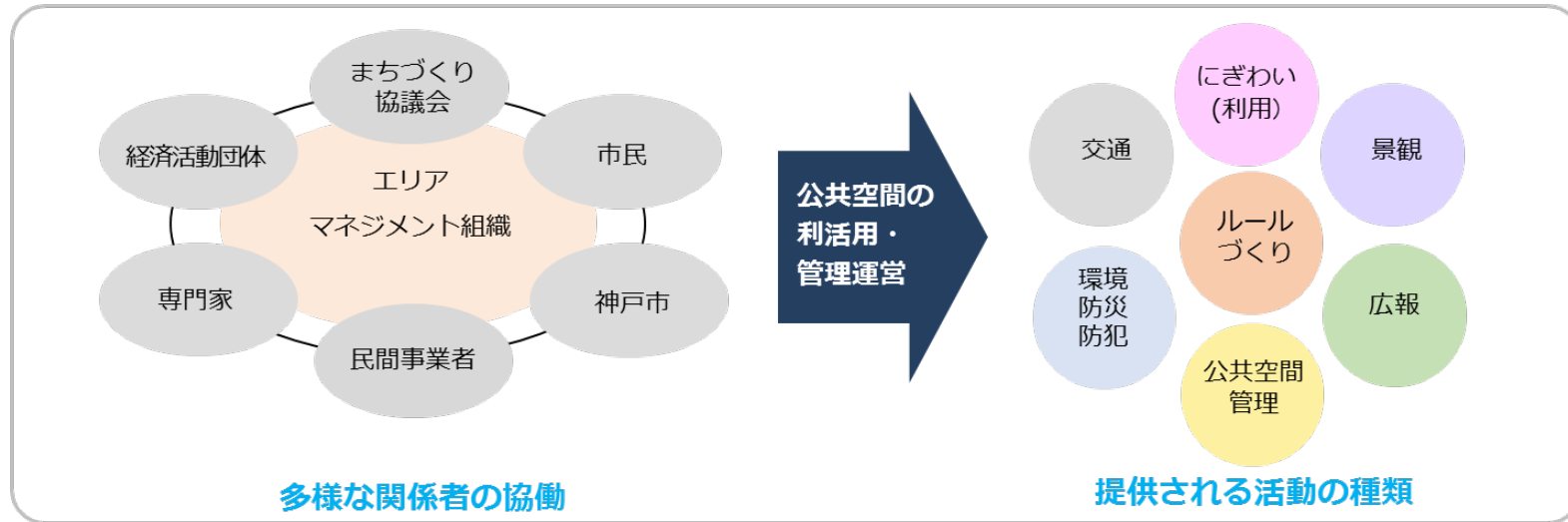
エリアマネジメントによる検討体制の構築を図り、「三宮クロススクエア」を神戸の玄関口にふさわしい、賑わいのある空間とする。

■ 「えき≈まち空間」の公共空間の利活用・管理運営の考え方

場所が完成する前から始める活動づくり

小さなゴールを積み重ねた成功体験型のプロセスづくり

ハードの進捗に合わせた成長型の組織づくり



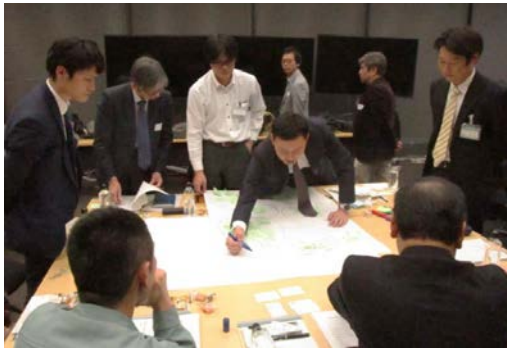
1. 「えき≈まち空間」におけるエリアマネジメント

1. 2 「えき≈まち空間」の公共空間の利活用・管理運営に向けた取り組み

エリアマネジメント組織の立上げに向けて、地元まちづくり協議会や地権者等と勉強会やワークショップを開催している。

- エリアマネジメント組織の立上げに向けて、エリアマネジメントの必要性、他都市の事例、「三宮クロススクエア」の使い方等について、地元まちづくり協議会や地権者等と勉強会やワークショップを開催している。

■ 地元まちづくり協議会や地権者等との勉強会・ワークショップの様子



■ 「三宮クロススクエア」の空間イメージ

ミント神戸より西を望む



三宮交差点より東を望む



2. バスターミナルの管理・運営



2. 1 バスタ新宿における課題

バス専用のターミナルとしての法的な位置付けにない、民間のノウハウを生かせる仕組みが必要、商業施設等からの収益をバスタの維持管理に充てる仕組みが必要といった課題を抱えている。

バスタ新宿における課題

待合環境

■ トイレ等の待合環境に課題があり、順次改善の取組を実施

トイレ	女子	8室 ⇒ 21室 (パウダーコーナー、着替え室等も増設)
	男子	5室 ⇒ 7室
ベンチ		146席 ⇒ 344席

周辺の交通状況

■ バス運行経路の見直し等により国道20号の混雑を緩和





▲新宿4丁目交差点 左折渋滞 ▲バス運行経路の見直し ▲左折レーンの構造見直し

■ 国道20号の平均速度の比較

<休日・平日(西谷方面)平均速度>

区間	期前値(前年同月)	期直値(今年同月)	差
東横線(1)27	20.5	21.5	+1.0km/h
東横線(1)28	24.4	23.5	-0.9km/h
東横線(1)29	17.7	19.3	+1.6km/h
東横線(1)30	13.3	13.5	+0.2km/h
東横線(1)31	11.1	11.0	-0.1km/h
東横線(1)32	22.5	22.5	0.0km/h

事業スキーム

■ 現行スキーム

道路管理者

- ・人工地盤・ターミナル施設を含む施設の整備
- ・2F(車路・歩道)・3F(タクシー等共用部)の維持管理

兼用工作物
管理協定

ターミナル会社

- ・券売機、ETC機器等、ターミナルの運営に必要な施設の設置
- ・3F(バス降車場)・4F(ターミナル)の維持管理

商業施設(道路区域内)

(コンビニ、土産物店等)

バス事業者

↑ 使用料

↑ 占有許可に伴う公共貢献としてバスタの維持管理の一部を実施

■ 主な課題

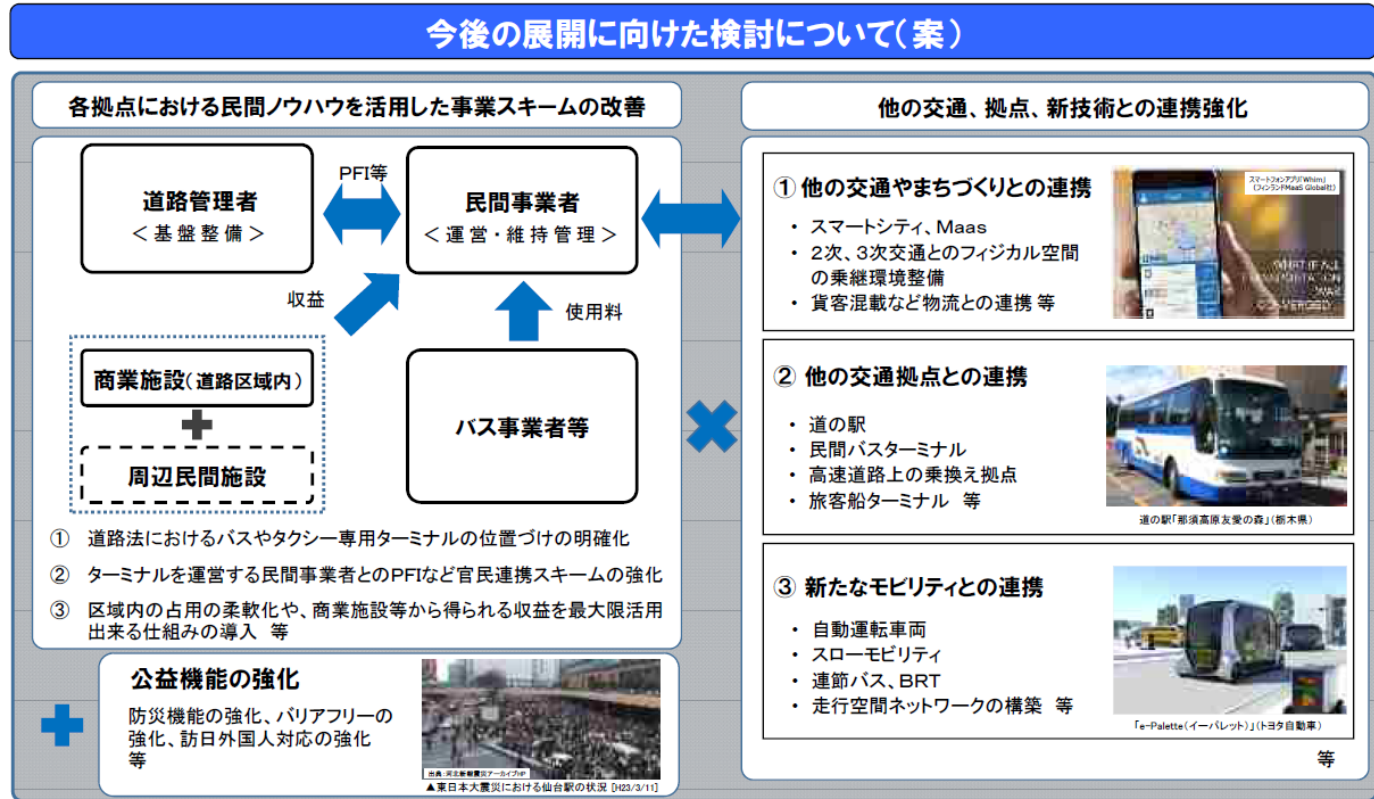
- 道路附属物の一般交通の用に供する自動車駐車場として整備されており、バスやタクシー専用のターミナルとしての法的な位置付けにはない。(一般車両は、道路管理者からの要請に基づき利用を控えて頂いている)
- 道路管理者とターミナル会社は兼用工作物※として協定を締結しているが、より一層の選定過程の透明化や民間のノウハウを生かせる仕組みが必要。
- 道路区域内の待合所における商業施設等の設置の柔軟化や、商業施設等から得られる収益をバスタの維持管理に充てる仕組みが必要。

※ 兼用工作物とは、道路と堤防、護岸、ダム、鉄道橋、軌道橋、踏切道、駅前広場等の公共の用に供する工作物又は施設とが、相互に効用を兼ねる場合の、当該道路及び他の工作物をいう。

2. バスターミナルの管理・運営

2. 2 バスタプロジェクトの今後の展開に向けた検討について (案)

今後のバスタプロジェクトの全国展開に向け、各拠点における民間ノウハウを活用した事業スキームの改善や、他の交通、拠点、新技術との連携強化について検討を進める必要がある。



バスタプロジェクトの全国展開 (新たな広域道路交通計画と連動)

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、観光立国や一億総活躍社会を実現。

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。