

1. 事業計画改定の背景

1-1. 事業計画策定時の考え方

- 事業計画策定時には、行政や市民まちづくりの枠組みを超え、**地域に関わる様々なプレーヤーが連携**することにより、地域内での営業を継続できる連鎖型の事業推進など、新たな事業スキームの検討を進めることとしており、交通ターミナル整備や災害時マネジメントなど、道路管理者としての役割を明確にしつつ、整備後の運営管理などの将来的なエリアマネジメントを見据えた連携体制を構築することを目指しておりました。
- また、周辺の関連事業とも連携し、段階的に事業を推進することで、空間を有効に活用するとともに、連鎖型開発の実現を目指しておりました。

追浜駅周辺の段階的事業推進イメージ

○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

現在の駅前空間

追浜駅前交差点の改良

交通ターミナル整備

次世代モビリティの通行空間

出典：国道15号品川駅西口広域事業計画より

駅前再開発イメージ

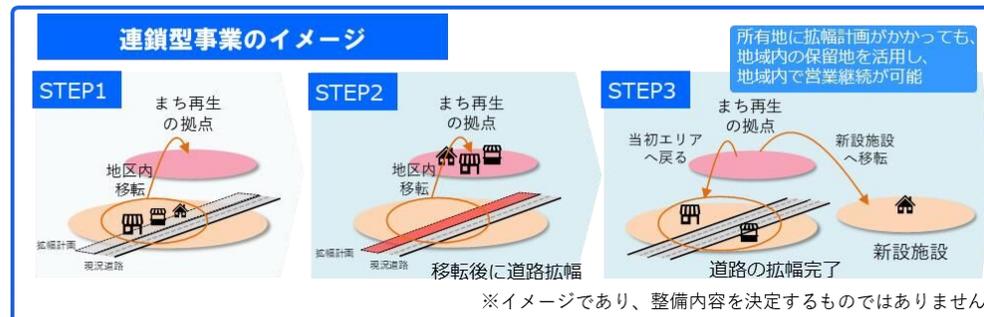
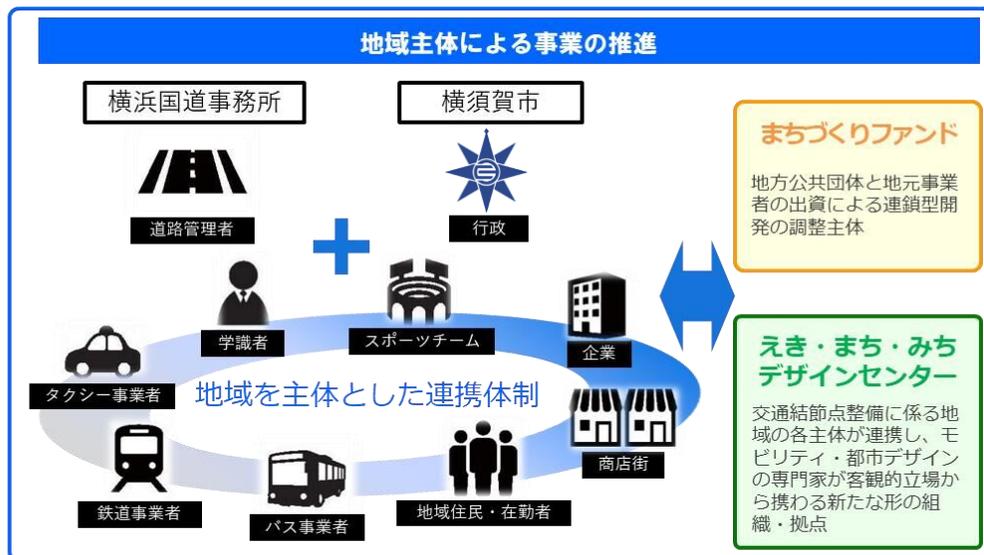
出典：追浜駅前第2街区市街地内開発組合提供

市道追浜夏島線拡幅

国道357号の延伸

現在

将来



1. 事業計画改定の背景

1-2-1. 事業計画策定後の世の中の動きとガイドラインの策定

- 令和3年3月の追浜駅交通結節点整備事業計画の策定以降、バスタプロジェクトの全国展開の推進に向け「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」が、令和3年4月に国土交通省から発出されました。
- 「附属編」においては、設計車両や構造耐力などの「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」の解説を始めとした技術基準や参考事例等が整理されています。
- 加えて、令和2年1月からの新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出制限により、バス利用者の減少が見られ、現状でもコロナ流行以前の水準には戻っていない状況です。
- 働き方改革により、令和6年4月以降、自動車運転者の労働時間が改善されたことで、これまでの人手不足がより深刻な状態になり、全国的に路線バスのダイヤ見直しなどの動きが見られています。

交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン

交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン

みち・えき・まちが一体となった未来空間の創出

令和3年4月
国土交通省道路局

構成・使い方

この計画は、バスプロジェクトの全国展開を促すための「第1編 利用編」では、道路事業における交通結節点の機能強化の重要性、バスターミナル、交通結節点の機能強化の重要性などを説明している。また、第2編 実施編では、道路事業者が交通結節点の機能強化に資する設備の取組を進め、事業者間の連携を図り、公共交通の利便性を向上させ、地域活性化に資することを目的としている。

そのため、参考となる事例の紹介が充実しつつ、計画推進が速く進むためのガイドラインが示されている。また、この計画策定に際しては、ガイドラインを利用する道路事業者による事例の収集を行い、計画策定を参考事例等と整理し、今後に向けて検証事例であることが期待されている。

各部署関係者においては、本ガイドラインを活用して、交通結節点の機能強化という課題の解決に貢献していただくようお願いいたします。

項目	概要	実施に際しての留意事項
第1編 利用編	交通結節点の機能強化の重要性	バスプロジェクトの全国展開を促すためのガイドラインとして活用する
第2編 実施編	バスプロジェクトの推進	バスプロジェクトの推進を支援するためのガイドラインとして活用する
第3編 交通結節点の機能強化の取組	交通結節点の機能強化の取組	交通結節点の機能強化の取組を進めるためのガイドラインとして活用する
第4編 交通結節点の機能強化の取組	交通結節点の機能強化の取組	交通結節点の機能強化の取組を進めるためのガイドラインとして活用する

バスプロジェクトの全国展開

■ 特定車両停留施設の設計車両

バス

自動車ターミナル法政令と同様
(≒道路構造令での「普通自動車」)

諸元	値	備考
長さ	12m	
幅	2.5m	
高さ	3.8m	
最小回転半径	12m	
前端～前車軸	2m	道路構造令の「普通自動車」は1.5m
軸距	6.5m	//
荷重	196kN (20t)	長さ・幅・高さを最大とした際の車両総重量
視線高さ	1.7m	

タクシー

道路構造令での「小型自動車等」

諸元	値	備考
長さ	6m	
幅	2m	
高さ	2.8m	
最小回転半径	7m	
前端～前車軸	1m	
軸距	3.7m	
荷重	30kN (3t)	
視線高さ	1.2m	

図 1-2 設計車両の諸元

出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン

出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン 附属編 1 技術基準

1. 事業計画改定の背景

1-2-2. 追浜駅周辺のまちづくりの機運醸成

- 令和5年2月、サンビーチ追浜4階に「追浜えき・まち・みちデザインセンター」が開設されました。
- 「追浜えき・まち・みちデザインセンター」は、地域の各主体（地域住民・地元企業・交通事業者・学識経験者等）が連携し、地域主体の組織としてまちづくりを推進する取組を行っています。

■追浜えき・まち・みちデザインセンター

火・木・金・土・日曜日 10:00~17:00 ※祝日を除く

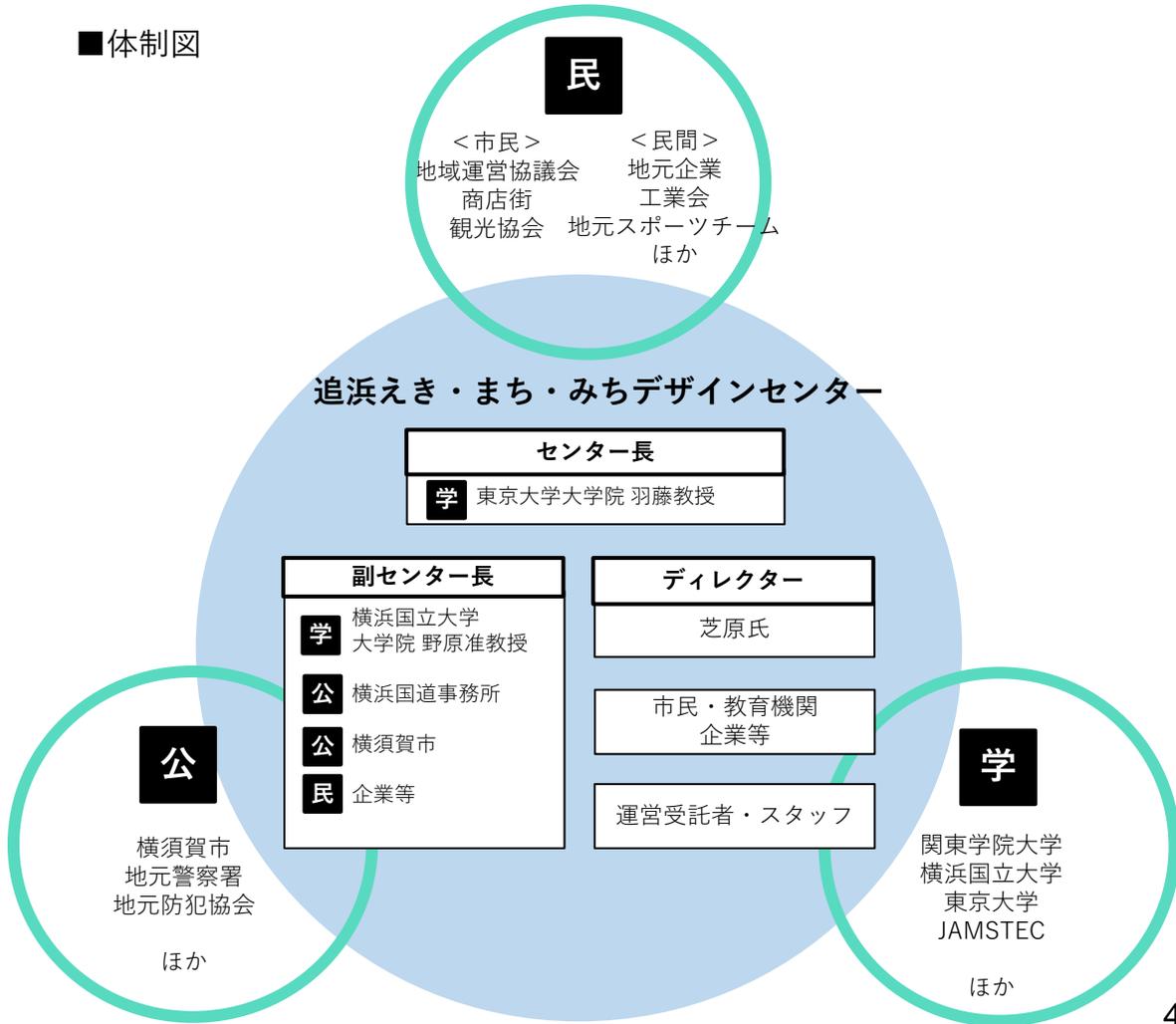
【場所】サンビーチ追浜4階
(追浜本町1-28-5 サンビーチ追浜内)
※R7.6時点情報

地域のまちづくりに関する相談窓口・情報発信

OPPAMA
えき・まち・みち
DESIGN
CENTER



■体制図



1. 事業計画改定の背景

1-3. 事業計画改定の方針

○このような背景や交通ターミナルの安全性、自動運転やBRTなどの将来技術への対応等も踏まえて、追浜駅交通結節点整備事業の推進を図るべく、先般策定した事業計画について、現状に合わせた改定を行うこととしました。

事業計画策定後の変化	概要
「バスタガイドライン」の策定	<ul style="list-style-type: none"> ・バスタガイドラインにおけるバスタプロジェクトの検討項目の整理 ・他バスタの事業計画の策定
コロナによる社会情勢の変化	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナによる路線バスの運行便数や利用者の変化
働き方改革	<ul style="list-style-type: none"> ・人手不足に伴う路線バスのダイヤ見直し
交通事業者との意見交換及び交通管理者との調整	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル出入口部の安全性の確保 ・将来技術導入やバス運行計画の考慮
まちづくりの機運醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・「追浜えき・まち・みちデザインセンター」の設立

■ 改定の方針

- バスタガイドラインの検討項目との整合
- 他バスタ事業計画を踏まえた検討内容の深度化・発展
- 交通事業者との意見交換や交通管理者との調整、コロナ及び働き方改革の影響を含めたバス運行状況を踏まえたターミナル形状の具体化
- 「追浜えき・まち・みちデザインセンター」と連携し、交通ターミナル整備を推進するとともに、道路管理者としての役割を明確にしつつ、災害時マネジメントを含めた、整備後の運営管理などの将来的なエリアマネジメントを見据えた体制を構築