

集約型公共交通ターミナル

1. 集約対象となる中・長距離バス
2. 新バスターミナルの乗降場の規模・バース配置
3. 待合空間の配置と導入機能

1. 集約対象となる中・長距離バス

1. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 新バスターミナルの段階的な整備（Ⅰ期・Ⅱ期）とあわせて、中・長距離バスを段階的に集約
- 集約に際しては、新バスターミナルだけでなく、ミント神戸やミント神戸の北側など、周辺の空間も活用し、バス需要の変化に柔軟に対応

⇒論点：段階的な集約方法

1. 集約対象となる中・長距離バス

1. 2 検討にあたっての条件と課題

中・長距離バスの定義付けやバスの運行形態を考慮し、集約対象や集約方法を検討する必要がある。

- 集約検討対象となる中・長距離バス等は、現況の台数を集約とした場合、約1,700台/日、将来需要を考慮すると約1,900台/日となる。
- 中・長距離バスの定義付けを検討するとともに、方面別のバスの発着台数等、バスの運行形態も考慮し、集約対象や集約方法を検討する必要がある。

■ 現時点における集約検討対象便数

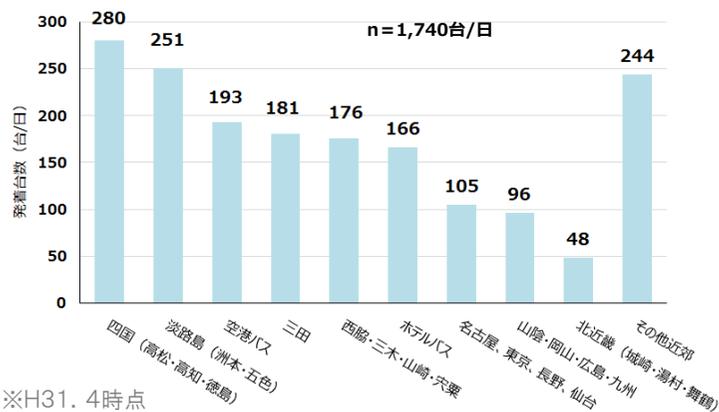
発着台数の考え方	集約検討対象となるバスの発着台数
現況の需要	約1,700台/日
将来の需要	約1,900台/日

※「現況の需要」とは、現時点における集約検討対象のバス発着台数、「将来の需要」はバスタ新宿のバス発着台数の増加率を考慮した場合のバス発着台数

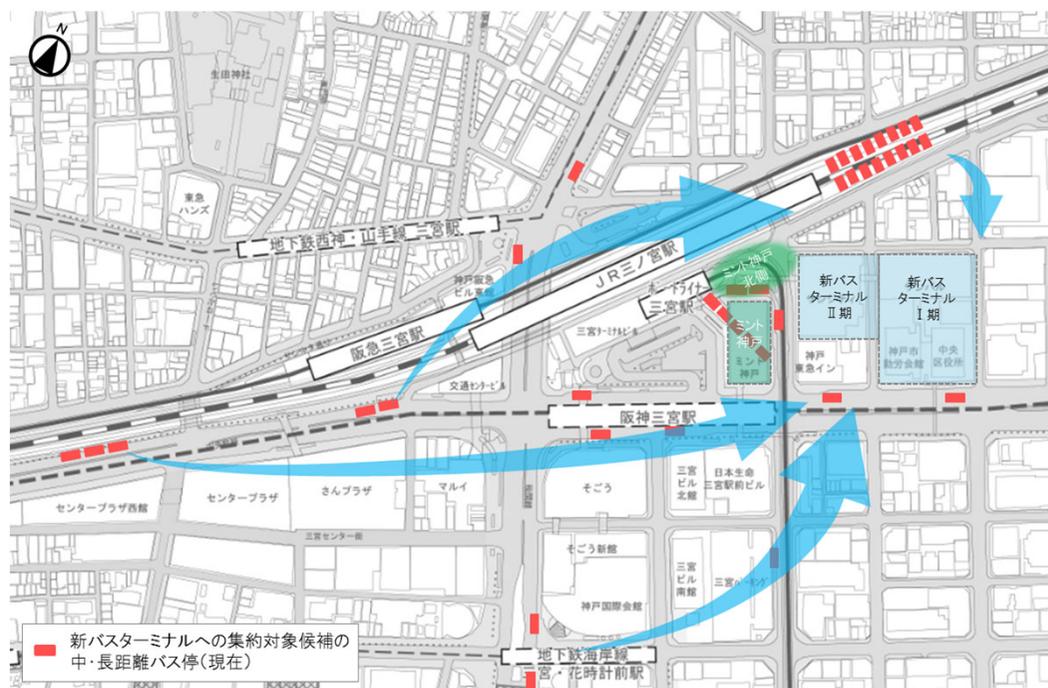
※バスタ新宿のバスの発着台数の増加率
 =最大月平均発着台数(H29.8)/バス移行完了月の月平均発着台数(H28.7)

出典)H30.8 バスタ新宿お盆期間の利用状況について(速報)(国土交通省)

■ 方面別のバスの運行形態



■ 集約対象候補の中・長距離バス停



出典)事業計画【中間とりまとめ】(R1.8)をもとに作成

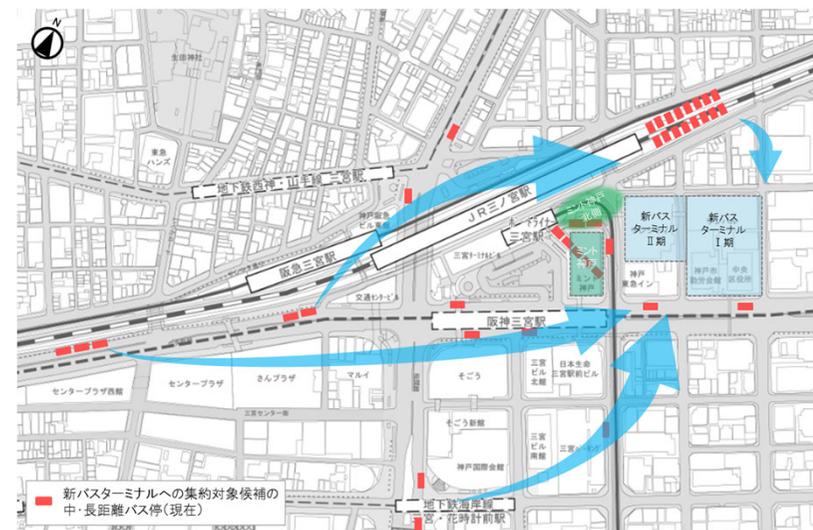
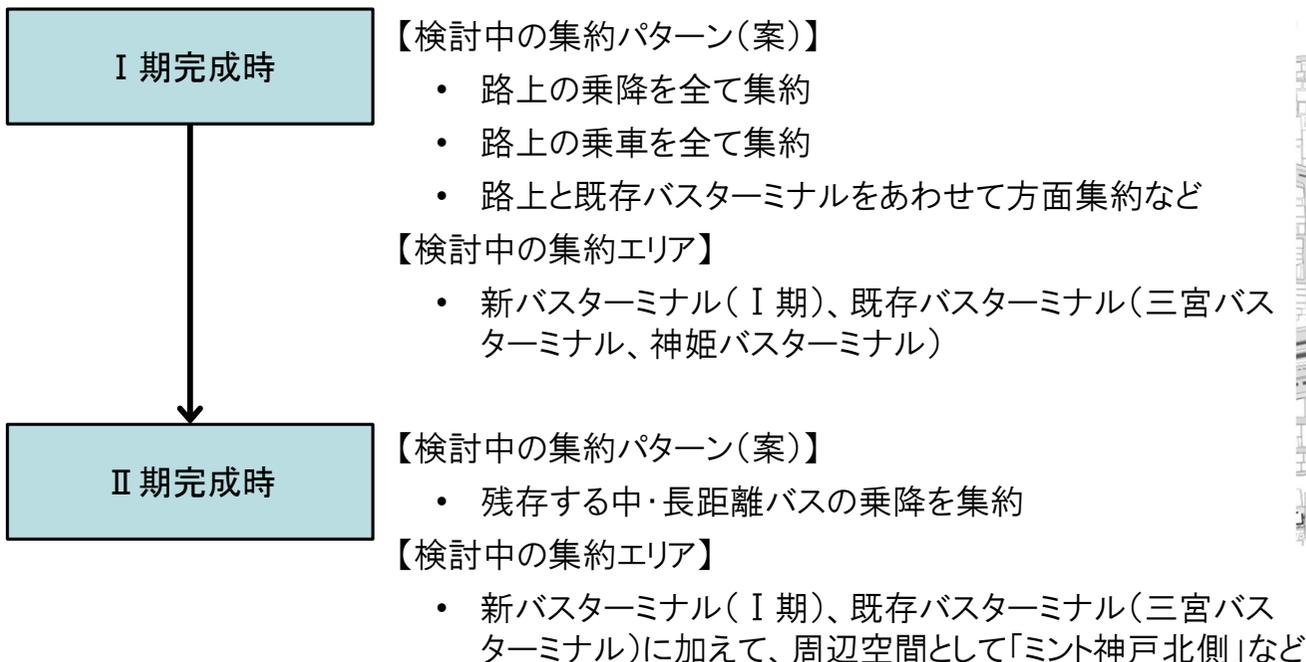
1. 集約対象となる中・長距離バス

1. 3 集約方法

I期ではバス利用者にとってのわかりやすさや利用のしやすさを考慮して一部の中・長距離バスを集約し、II期では周辺空間についても活用しながら全ての中・長距離バスを集約する。

- I期については、「乗車・降車」、「運行方面」、「II期整備時における集約との整合」を考慮しながら、既存バスターミナルも含めた再編の中で、「新バスターミナル」、「三宮バスターミナル」、「神姫バスターミナル」に中・長距離バスを部分的に集約する(一部は路上バス停に残存)。
- II期については、「乗車・降車」、「運行方面」を考慮しながら、既存バスターミナルも含めた再編の中で、「新バスターミナル」、「三宮バスターミナル」、「ミント神戸北側」に、全ての中・長距離バスを集約する。

■ 集約方法イメージ



出典)事業計画【中間とりまとめ】(R1.8)をもとに作成

※「三宮周辺地区のバスのあり方研究会」にて提示。
なお検討中であり、集約方法を決定するものではないことに留意。

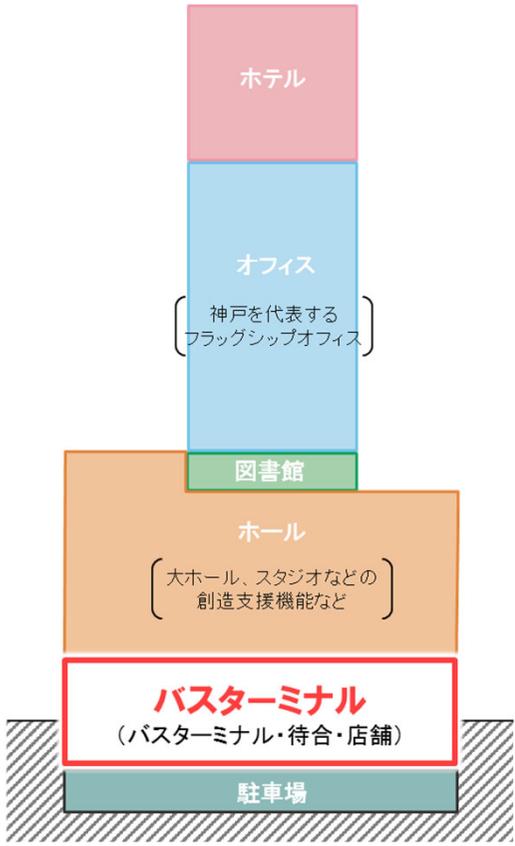
2. 新バスターミナルの乗降場の規模・バース配置

2. 1 基本的な考え方・論点

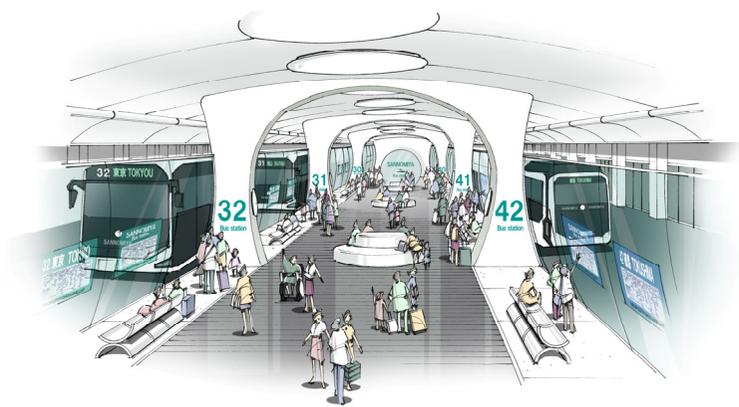
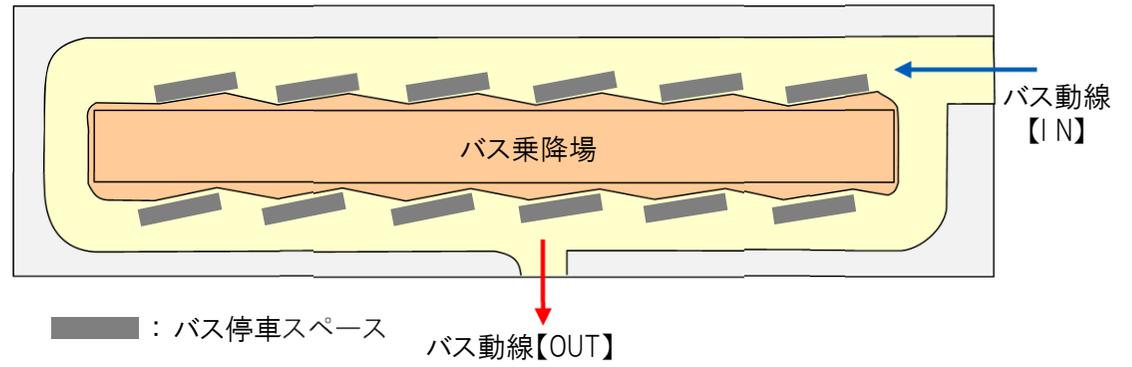
基本的な考え方・論点

- 再開発ビルの中に整備
⇒論点:バスターミナルのバース配置と規模

■ 再開発ビル（I期）の構成イメージ



■ 新バスターミナルのイメージ



出典)事業計画【中間とりまとめ】(R1.8)

2. 新バスターミナルの乗降場の規模・バース配置

2. 2 検討にあたっての条件と課題

他の主要バスターミナルでの車路幅や乗降場スペースなどを参考に、実寸大の走行実験で検証しながら、新バスターミナルの設計を進める。

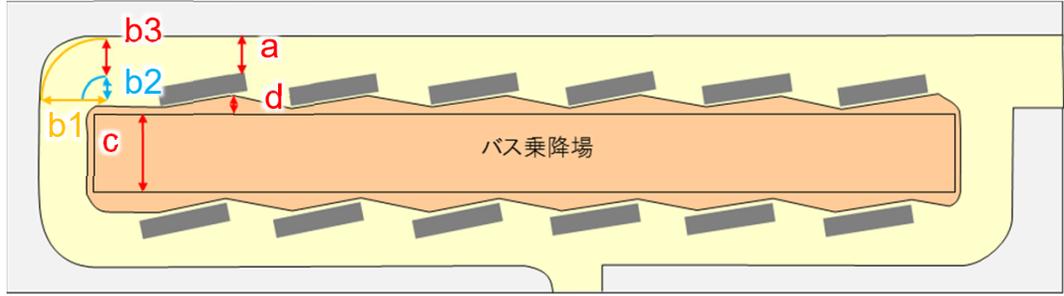
- 他のバスターミナルでは、車路の幅員については直線部で約4～7m、屈曲部の外側曲線半径で約10～15m、内側曲線半径で約5m～11m、幅員は約3～6mとなっている。
- また乗降場については、アイランド部で約9～13m、バース部で約1～3m、外周部で約4～5mとなっており、新バスターミナルにおいてもこれらを参考とした設計を行う。

■ 他のバスターミナルの車路の幅員および乗降場の幅員 青字: 各バスターミナルを比較した際の最大値、赤字: 各バスターミナルを比較した際の最小値

項目	車路の幅員(m)				乗降場の幅員(m)		
	a[直線部]	b1[屈曲部 :外側曲線半径]	b2[屈曲部 :内側曲線半径]	b3[屈曲部 :幅員]	c[アイランド部]	d[バース部]	e[外周部]
熊本桜町バスターミナル【1階】	7	13	8	5	13	2	4
博多バスターミナル【3階】	5	10	6	4	13	1	—
湊町バスターミナル(OCAT)【2階】	4	12	8	5	13	3	—
町田ターミナルプラザ【1階】	5	12	9	3	9	—	—
那覇バスターミナル【1階】	5	11	5	6	—	—	5
バスタ新宿【4階】	7	15	11	3	—	3	4

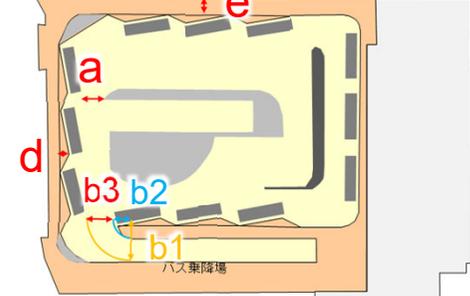
※各幅員は、バスターミナル内の代表的な幅員をスケールアップにより計測しており、およその値であることに留意

<アイランド(乗降場が車路に囲まれている場合)の各幅員の位置>



※熊本桜町バスターミナル、博多バスターミナル、湊町バスターミナル、町田ターミナルプラザ

<外周(乗降場が車路の外周にある場合)の各幅員の位置>



※那覇バスターミナル、バスタ新宿

3. 待合空間の配置と導入機能

3. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 再開発ビルの中に、中・長距離バスの待合空間を中心に、商業と観光関連の機能を集積した空間を整備
⇒論点:待合空間の設置階
- ニーズや需要の変化をふまえた上で、ワークスタイル待合など、付帯施設の充実した空間を整備
- 兵庫らしさや神戸らしさを演出する店舗など、魅力的な施設を整備
⇒論点:待合空間の導入機能、規模等

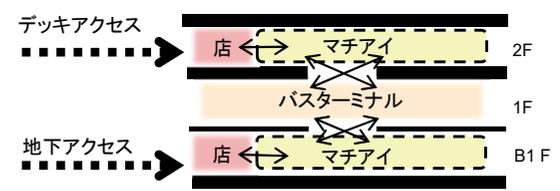
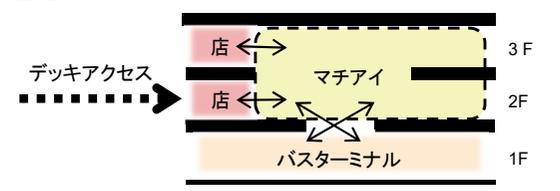
3. 待合空間の配置と導入機能

3. 2 検討にあたっての条件と課題

待合空間の設置階については、バスターミナル I 期の 2 階・3 階に配置する案と 2 階・地下 1 階に配置する案の 2 パターンが想定される。

■ 待合空間の配置 (案)

※バスターミナルを1階に設置する場合

パターン		A(待合空間2階・地下1階)	B(待合空間2階・3階)
空間構成	待合の広さ	<ul style="list-style-type: none"> ● 必要な機能を確保できる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 必要な機能を確保できる
	待合空間内のつながり	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗降場をはさむ上下階で構成できる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 2階～3階の吹き抜けを介し、立体的で一体感のある待合空間にできる 
	乗降場と待合空間のつながり	<ul style="list-style-type: none"> ● 待合空間(2階・地下1階)から乗降場への移動負担が小さい 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大きな吹き抜けを取ることができ、待合空間から乗降場への見通しが良い
	再開発ビルの賑わい	<ul style="list-style-type: none"> ● 地下と2階のフロアが、それぞれ賑わい空間となる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 多くの周辺店舗が近接するため、再開発ビル利用者も待合空間を利用しやすく、バス利用のオフピーク時の賑いを創出しやすい
アクセシビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ● I 期完成時は地下接続はないが、II 期完成時には地下からのアクセスも可能となる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 待合空間への視認性が良く、乗降場のバスの動きを見通すことができる 	
防災性	<ul style="list-style-type: none"> ● 空間が開かれていないことから、非常時(大規模災害時)における復旧・復興、医療活動に係る情報集約拠点や会議場所など、防災空間として利用しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ● 帰宅困難者の受け入れに際して、インフラ途絶時でも自然採光・通風換気を確保することができる 	

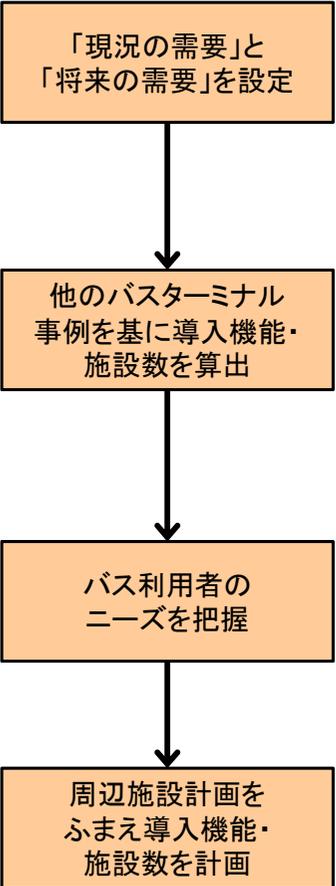
3. 待合空間の配置と導入機能

3. 2 検討にあたっての条件と課題

需要の変化や他のバスターミナル事例、バス利用者の視点から導入機能や規模の検討が必要である。

- 付帯施設として導入すべき機能・施設数は、需要の変化を考慮しつつ、他のバスターミナル事例を参考としながら設定する。
- また、バス利用者の満足度の高い待合空間の整備には、国内外のバス利用者のニーズを把握することが必要である。

■ 待合空間の導入機能および施設数の算出過程（案）



- 【現況の需要】
 - ・現時点における集約対象のバス発着台数(現時点では約1,700台/日)
- 【将来の需要】
 - ・バスタ新宿のバス発着台数の増加率を考慮した場合のバス発着台数(現時点では約1,900台/日)
 - ※集約対象便数は現在検討中であり、内容を決定するものではない
- 【導入機能】
 - ・全国の主要バスターミナルの導入機能を参考に設定
- 【施設数】
 - ・全国の主要バスターミナルの施設数から設定した原単位を基に算出
 - ※主要BT: 広島バスセンター、西鉄天神高速バスターミナル、新宿南口交通ターミナル、博多バスターミナル、三宮バスターミナル、湊町バスターミナル、栄バスターミナル
- 【把握方法】
 - ・国内バス利用者をはじめ訪日外国人の中・長距離バスの利用実態、バスターミナルや待合空間に対するニーズを調査により把握
- 【周辺施設計画】
 - ・待合空間の設置階に応じた待合空間周辺の施設計画と調整を行い、導入機能および施設数を計画



3. 待合空間の配置と導入機能

3. 3 利用者ニーズの把握

バス利用者の満足度の高い待合空間を整備するため、訪日外国人を含む神戸三宮の中・長距離バス利用者を対象として待合空間に対するニーズを把握する。

- バス利用者の満足度の高い待合空間を整備するため、バス利用者の視点に立った検証を行う必要がある。
- そこで、中・長距離バスの利用実態、バスターミナルや待合空間に対するニーズを把握するため、訪日外国人を含むバス利用者に対して「バス利用者のニーズ調査」を実施する。

■ バス利用者のニーズ調査の概要（案）

項目	内容
目的	・ 国内外の中・長距離バス利用者の利用実態や、バスターミナルおよび待合空間に対するニーズの把握
調査方法	・ 調査票を用いた聞き取り調査
対象言語	・ 日本語、英語、中国語、韓国語
場所	・ 三宮バスターミナル、神姫バスターミナル
調査予定時期	・ 11月の休日1日
聞き取り内容	・ 今回の旅程（神戸三宮までの移動手段、神戸三宮からの移動手段） ・ 高速バスの利用頻度 ・ 今回のバス利用の目的 ・ バスターミナル及び待合空間の課題 ・ バスターミナル及び待合空間に求める機能（出発・到着） ・ 属性（出身国、性別、年代）

※調査方法・内容については、バス事業者等へのヒアリングを踏まえて確定予定

人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

1. 安全かつ快適な歩行者動線
2. デッキの機能・デザイン

1. 安全かつ快適な歩行者動線

1. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 国道2号の上空に歩行者デッキを新設し、歩行者と自動車を分離することで、歩行者の安全性を確保する
⇒論点: デッキのバリアフリー化

1. 安全かつ快適な歩行者動線

1. 2 検討にあたっての条件と課題

阪急神戸三宮駅方面～新バスターミナルの範囲を対象に、デッキ上の段差への対応等、バリアフリー化について検討する必要がある。

■ 新設デッキ等でのバリアフリー化への対応箇所



■ デッキ(新設または架け替え) ■ デッキ・横断歩道橋(既設)

2. デッキの機能・デザイン

2. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 分散するバス停を集約し、歩行者デッキを整備することで、利用者の鉄道駅⇔バスの乗換時間を短縮する
- 「三宮クロススクエア」と「再開発ビル」をデッキで連携することで、一体となった賑わい空間の創出と神戸三宮駅前空間の回遊性の向上を図る

⇒論点:デッキに導入する滞留機能・賑わい機能

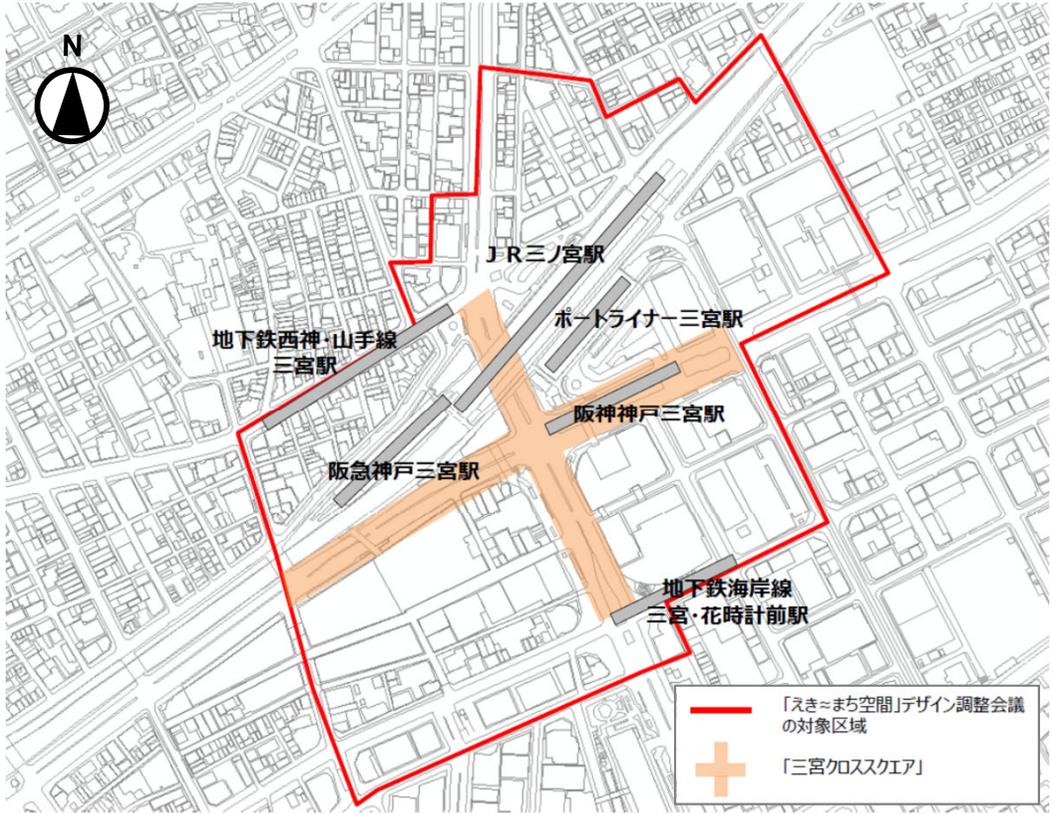
2. デッキの機能・デザイン

2. 2 検討にあたっての条件と課題

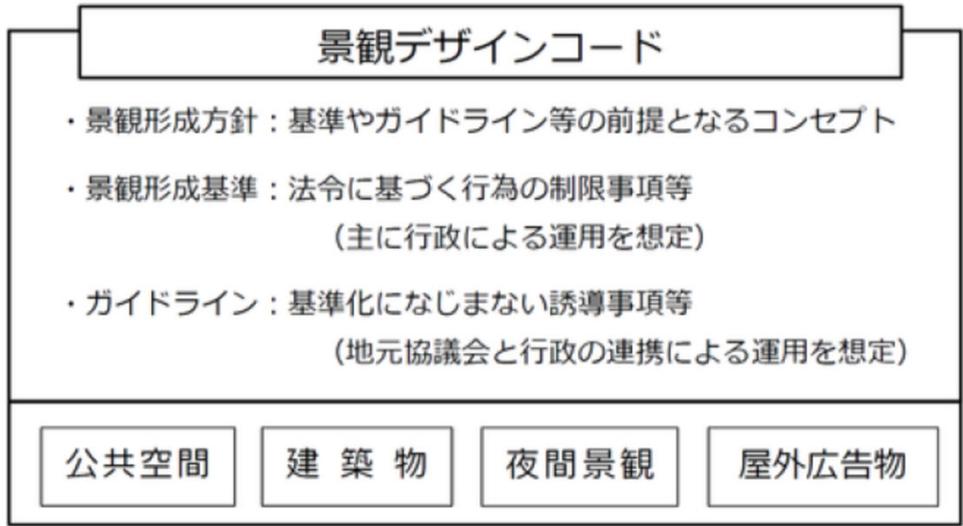
「えき～まち空間」デザイン調整会議の場で意見交換し、景観デザインコードの作成に合わせて検討を行う。

- 現在、「えき～まち空間」における、公共空間に備えるべき役割や機能、周辺建築物のあり方等をまとめた「景観デザインコード」について、「えき～まち空間」デザイン調整会議で、有識者の意見も伺いながら作成を進めている。
- デッキに備えるべき機能やデザイン等については、景観デザインコードの作成に合わせて検討を行う。

■ 「えき～まち空間」デザイン調整会議の対象区域



■ 景観デザインコードの概要



- 「景観デザインコード」とは、公共空間に備えるべき役割や機能、周辺建築物のあり方等の景観形成の考え方を示すもの。
- 「公共空間」、「建築物」、「夜間景観」、「屋外広告物」の4つの視点のもと、「景観形成方針」、「景観形成基準」、「ガイドライン」により構成するものであり、R1. 10に、コンセプトとなる景観形成方針を策定。

2. デッキの機能・デザイン

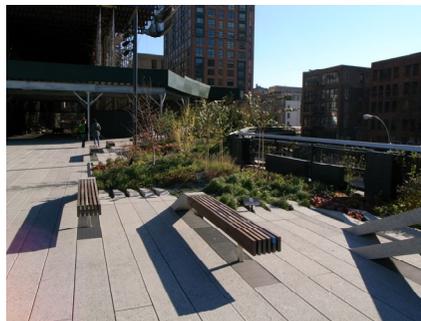
2. 2 検討にあたっての条件と課題

歩行者が円滑に回遊できる通行機能に加え、神戸らしさを感じられる憩いや賑わいを創出する空間や、まちを望む視点場としての機能など、場所ごとに求められる機能について検討を進める。

■ 憩いや賑わいを創出する空間のイメージ



ハイライン (ニューヨーク)



ハイライン (ニューヨーク)



岐阜駅ペDESTリアンデッキ

■ まちを望む視点場のイメージ



渋谷ストリーム

防災都市・神戸の駅前防災拠点

1. 屋外の防災機能
2. 再開発ビルの防災機能

1. 屋外の防災機能

1. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 屋外空間においては、一時退避場所や多言語に対応した案内・サインなどの各種防災機能を「三宮クロススクエア」のオープンスペースなどに導入し、防災性能を高める

⇒論点：屋外空間の役割と導入機能

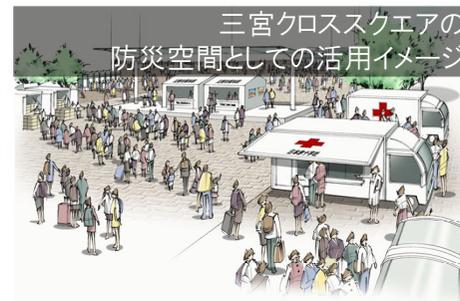
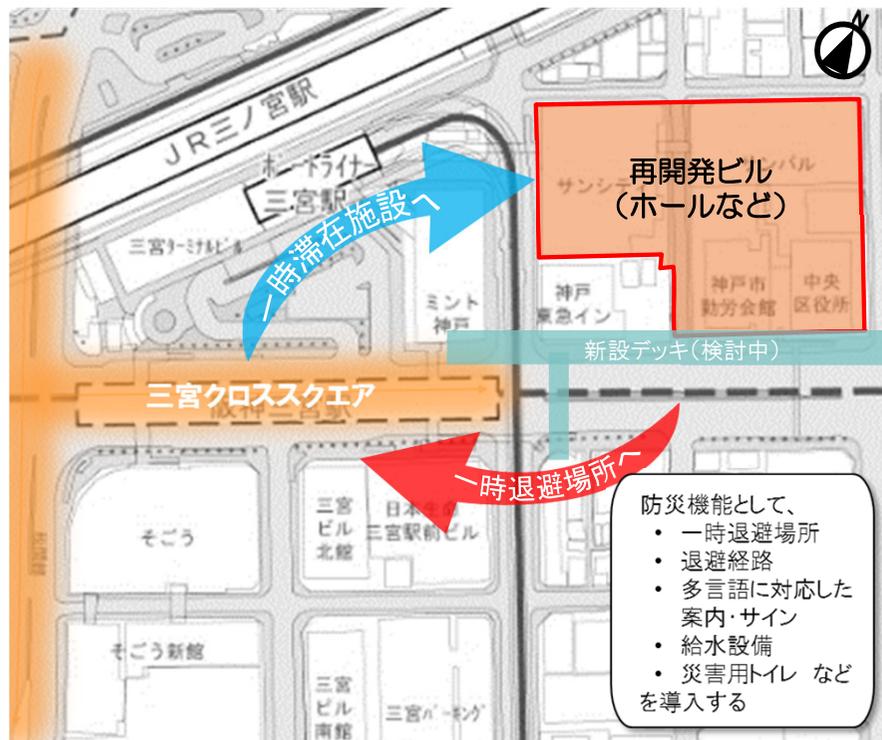
1. 屋外の防災機能

1. 2 屋外の防災機能

神戸三宮駅前空間の防災性能を高めるため、一時退避場所としての「三宮クロススクエア」の役割や導入機能について検討する。

- 現在、神戸三宮駅周辺の退避空間は不足しており、大規模な一時退避場所が駅から離れているなど、退避空間の整備が不十分な状況である。
- そこで、神戸三宮駅前の屋外空間においては、一時退避場所や多言語に対応した案内・サインなどの各種防災機能を「三宮クロススクエア」のオープンスペースなどに導入し、防災性能を高めることが求められる。

■ 屋外空間に導入する防災機能のイメージ



出典)防災情報新聞HP



出典)事業計画【中間とりまとめ】(R1.8)



2. 再開発ビルの防災機能

2. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 帰宅困難者の代替輸送拠点として、また災害時の物資集積拠点として、新バスターミナルの活用を検討
⇒論点:バスターミナルの活用方法
- 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、バスの待合空間や再開発ビルのホール等の活用を検討
⇒論点:再開発ビルへの導入機能

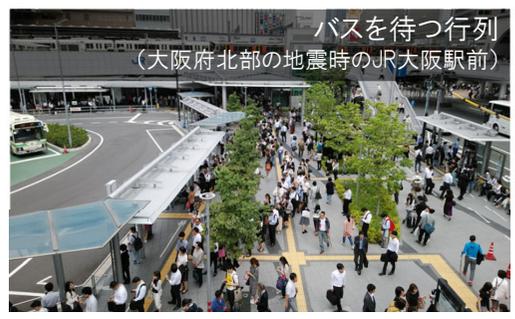
2. 再開発ビルの防災機能

2. 2 バスターミナルの防災機能

「新バスターミナル」を帰宅困難者の輸送拠点や物資集積拠点、災害への対応拠点として活用し、安全・安心な空間を創出する。

- 東日本大震災(H23. 3)や大阪府北部の地震(H30. 6)が発生した際には、駅周辺で多くの帰宅困難者による混乱が生じ、また鉄道が長期にわたって不通となった阪神淡路大震災(H7.1)では、バスによる代替輸送が行われた。
- そこで、災害時における帰宅困難者の代替輸送拠点、物資集積拠点、そして災害への対応拠点としての新バスターミナルの活用を検討する。

■ 災害時の帰宅困難者およびバスによる鉄道の代替輸送の様子



バスを待つ行列
(大阪府北部の地震時のJR大阪駅前)

出典)高槻市提供



代替バス乗り場
(阪神淡路大震災時)

出典)神戸市

■ 導入する防災機能のイメージ



バスによる帰宅困難者の輸送



物資集積拠点

出典)災害写真データベース
(一財)消防防災科学センター

■ バスターミナルへの導入を検討する防災機能

導入を検討する機能	機能の内容
バスターミナルを活用した帰宅困難者等の輸送や物資輸送	<ul style="list-style-type: none"> ● 帰宅困難者の鉄道等の代替輸送や物資輸送
災害への対応拠点	<ul style="list-style-type: none"> ● バスターミナルを活用した帰宅困難者の代替輸送や物資輸送、支援部隊等の活動拠点等、災害時の対応拠点
多言語に対応した情報発信機器	<ul style="list-style-type: none"> ● 避難場所への案内誘導や避難所情報の提供



バス乗降場内の情報発信機器
(西鉄天神高速バスターミナル)



災害への対応拠点

出典)国道15号・品川駅前広場整備
事業計画検討会

2. 再開発ビルの防災機能

2. 3 その他再開発ビルの防災機能

「再開発ビル」を発災時の一時退避場所、備蓄倉庫の導入と併せた帰宅困難者の一時滞在施設として活用し、安全・安心な空間を創出する。

- 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として、再開発ビルの自由通路、2階イベント広場等の活用を検討する。
- また、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、再開発ビルのホール等の活用も検討する。
- 併せて、帰宅困難者向けの物資の備蓄のために、備蓄倉庫、防災機材倉庫(土のう他)を整備する。

■ 再開発ビルへの導入を検討する防災機能

導入を検討する機能	導入の目的
一時退避場所	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 帰宅困難者向けの物資の備蓄 (備蓄倉庫、防災機材倉庫(土のう他)の整備)
退避経路	<ul style="list-style-type: none"> ● 「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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害時の事業継続性の向上(非常用発電機の導入)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 耐震安全性の向上(制振)

■ 導入する防災機能のイメージ



画像提供: 三菱地所株



出典)東京都防災ホームページ



画像提供: 三菱地所株



画像提供: 三菱地所株

魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

1. 空間の利活用
2. 国道2号上空デッキとの連続性

1. 空間の利活用

1. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 「えき~まち空間」内の「えき」と「まち」を地上レベルでつなぐものとして、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」を「えき~まち空間」の中心に配置する

⇒論点:「三宮クロススクエア」東側の活用方法

1. 空間の利活用

1. 2 「えき～まち空間」の公共空間の利活用・管理運営

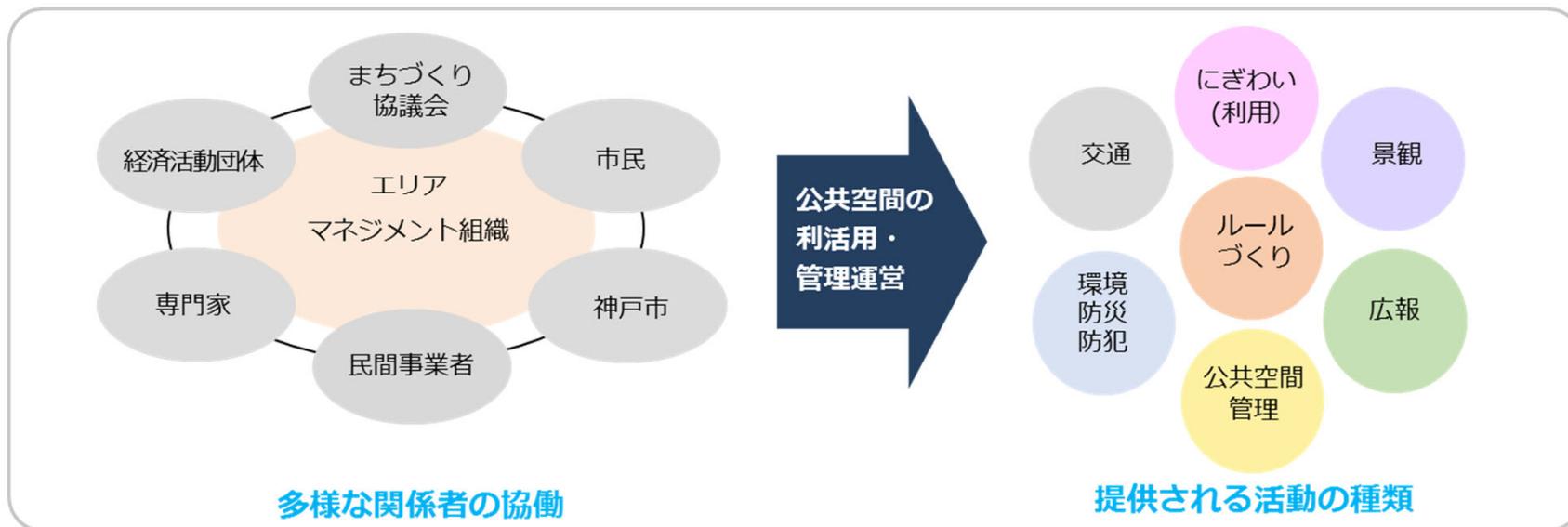
エリアマネジメントによる検討体制の構築を図り、「三宮クロススクエア」を神戸の玄関口にふさわしい、賑わいのある空間とする。

■ 「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. 空間の利活用

1. 2 「えき～まち空間」の公共空間の利活用・管理運営

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



2. 国道2号上空デッキとの連続性

2. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 「三宮クロススクエア」(2025年頃から段階的に整備を予定)の整備により、落ち着いて憩い滞留できる空間、周辺の民間施設と連携した賑わいと活力があふれる空間を創出する

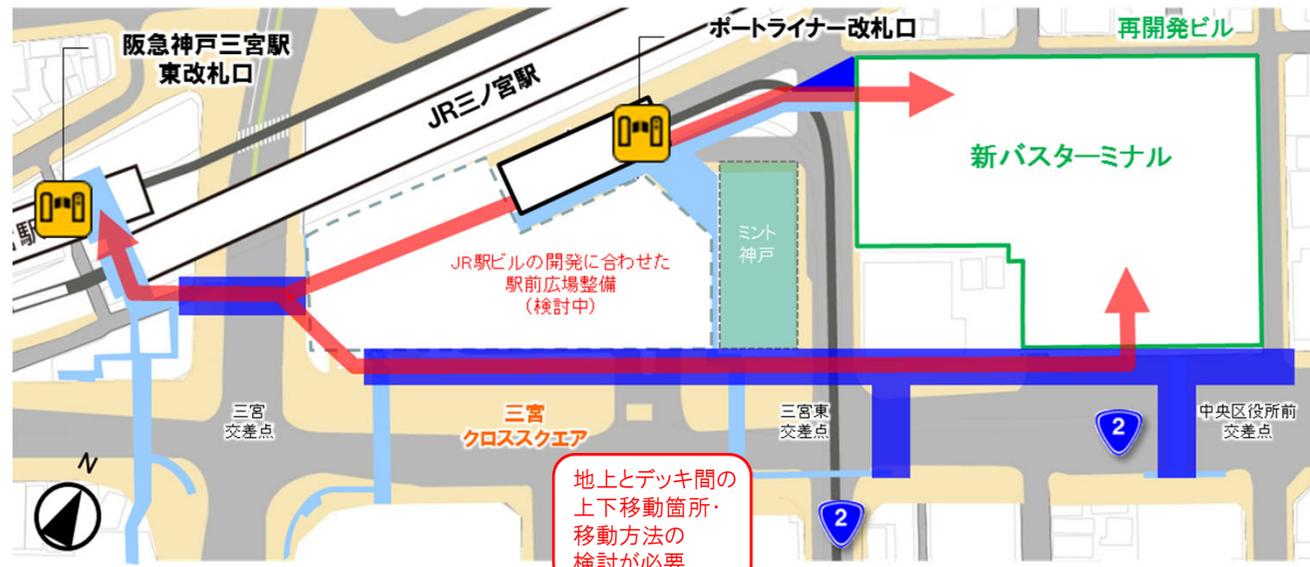
⇒論点:バスターミナルと「三宮クロススクエア」が連携した空間整備や回遊性の検討

2. 国道2号上空デッキとの連続性

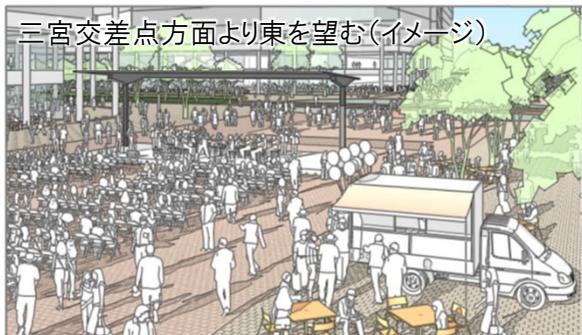
2. 2 検討にあたっての条件と課題

「三宮クロススクエア」とデッキが一体となった空間を構成できるよう、「三宮クロススクエア」の使い方や「えき〜まち空間」デザイン調整会議の意見をふまえた検討が必要である。

■ 地上とデッキの接続部



※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。



出典)H30.9 神戸三宮「えき〜まち空間」基本計画(神戸市)

回遊性を向上させるモビリティネットワーク

1. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化
2. モビリティ・スポットの配置

1. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

1. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 「えき~まち空間」に含まれる国道2号は、「えき」へのエントランス空間と位置づけられている「三宮クロススクエア」の東側に接続しており、また新バスターミナルの前面道路となることから、高い交通結節機能が必要
- 様々な事業の進捗と併せて、国道2号空間を段階的に再編し、多様なニーズに対応

⇒論点:空間の活用方法

1. 周辺開発計画に応じた道路空間の進化

1. 2 検討にあたっての条件と課題

歩行者空間、自転車空間や新たなモビリティの走行空間など、道路空間の使い方の検討が必要である。

- 国道2号には高い交通結節機能が求められることをふまえ、新バスターミナルⅠ期・Ⅱ期の整備のほか、「三宮クロススクエア」や大阪湾岸道路西伸部など、様々な事業の進捗と併せた道路空間の使い方の検討が必要である。

■ 神戸三宮駅前空間の段階的整備イメージ

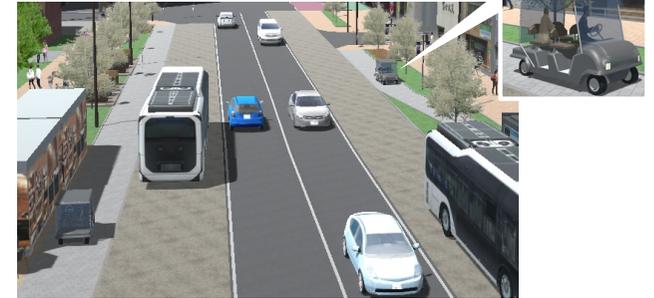
＜歩行者空間・自転車空間＞



＜バス駐車場＞



＜新たなモビリティの走行空間＞



新バスターミナルⅠ期・Ⅱ期完成時、「三宮クロススクエア」、大阪湾岸道路西伸部の整備に合わせ、段階的に空間を活用

現在

将来



三宮交差点から
三宮東交差点方向を望む(現在)



「三宮クロススクエア」東側
(新バスターミナルⅠ期完成後・西から望む)



大阪湾岸道路西伸



「三宮クロススクエア」東側
(新バスターミナルⅠ・Ⅱ期完成後・西から望む)

2. モビリティ・スポットの配置

2. 1 基本的な考え方・論点

基本的な考え方・論点

- 「えき~まち空間」内の6つの駅とバス乗降場を新たなモビリティでつなぎ、神戸三宮駅前空間の回遊を支援
- 「三宮クロススクエア」内の公共交通と乗継しやすい位置や歩行者ネットワーク上に、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・スポット」には、「情報発信」、「休憩施設」、他の交通への「結節機能」を設置

⇒論点:モビリティ・スポットの配置場所

2. モビリティ・スポットの配置

1. 2 検討にあたっての条件と課題

新たなモビリティへの接続を可能とする「モビリティ・スポット」について、配置場所の検討が必要である。

- 国道2号、「三宮クロススクエア」内の公共交通と乗継しやすい位置や歩行者ネットワーク上において、移動支援の拠点となる「モビリティ・スポット」の配置場所の検討が必要である。

■ 神戸三宮駅前空間のモビリティネットワークのイメージ

超小型モビリティ



自動運転技術により、歩行者と共存しながら安全に走行。

多目的自動車

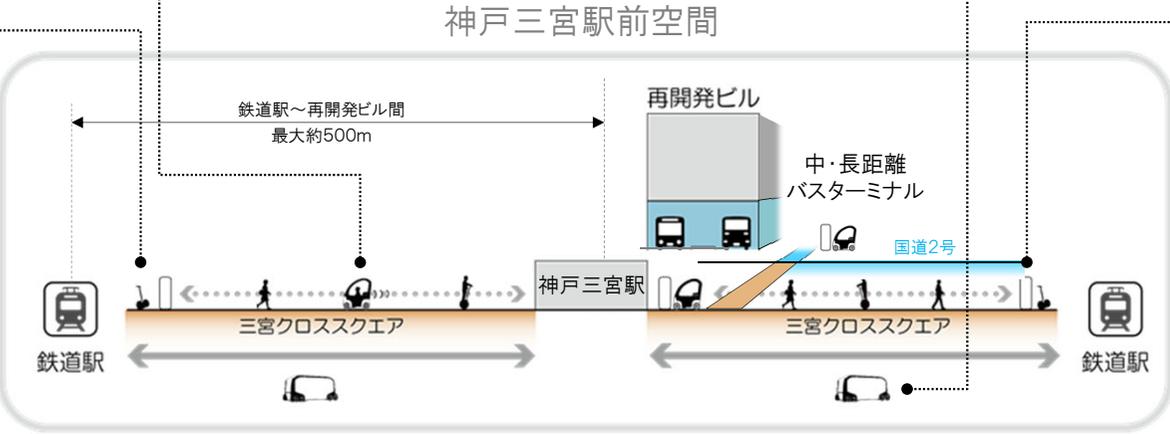


様々な活用が可能な移動する多目的空間。

パーソナルモビリティ



歩行者と同じように自由に走行。歩行支援として活用。



モビリティ・スポット



「情報発信」、「休憩施設」、「結節機能」を備えた移動支援の拠点。