

重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について(案)

I 今後の道路計画の主な課題 (現計画※はH10以降未改定) ※広域道路整備基本計画

- 新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画が必要。

新たな国土構造の形成

- ・ スーパーメガリージョンの実現
- ・ 中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成 等

グローバル化

- ・ インバウンドへの対応
- ・ 国際物流の増加への対応 等

国土強靱化

- ・ 災害リスク増大への対応
- ・ 代替機能の強化の必要性 等

各交通機関との連携強化

ICT活用・自動運転社会への対応

II 新たな広域道路交通計画の策定

- 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定（定期的に見直し）

「**平常時・災害時**」を問わない「**物流・人流**」の確保・活性化

(1)

広域道路ネットワーク
計画

(2)

交通・防災拠点
計画

(3)

ICT交通マネジメント
計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

広域道路ネットワーク計画の主な検討の視点(案)

基本的な考え方

- 地域ビジョンに基づき、高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路ネットワーク(地域高規格、直轄国道等)を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえた具体のネットワーク計画を策定。

<平常時>

- ① **都市間ネットワーク(物流・人流共通)**
 - ・ 広域的な主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市との間の連携・交流機能の強化
- ② **物流ネットワーク**
 - ・ 主要な物流拠点(空港、港湾、貨物鉄道駅等)と高規格幹線道路等のアクセス強化
 - ・ 都市圏における生産性向上のための環状機能の確保
 - ・ 国際物流を支えるためのラストマイルも含めた国際海上コンテナ車等の円滑な通行の確保
- ③ **観光・交流(人流)ネットワーク**
 - ・ 主要観光地等と高規格幹線道路、主要空港・鉄道駅、国際クルーズ港湾等のアクセス強化
- ④ **その他**
 - ・ 地域の課題(渋滞、事故等)の解消 等

<災害時>

- ① **広域的なネットワークの多重性・代替性**
 - ・ ネットワークの防災機能評価を踏まえた、主要都市や中心都市間等の多重性の強化
 - ・ 高規格幹線道路と並行する直轄国道など、基幹道路同士の代替機能の強化
 - ・ 基幹道路に対する地方管理道路による広域的な代替路の確保(基幹道路同士が近接しない場合)
- ② **局所的なネットワークの代替性**
 - ・ 基幹道路の局所的な脆弱箇所(事前通行規制区間等)に対する代替路の確保
 - ・ 基幹道路から防災拠点(自衛隊基地、病院等)への補完路の確保
- ③ **その他**
 - ・ 地域の防災を強化する上で必要な路線の代替・補完路の確保

交通・防災拠点 / ICT交通マネジメント計画の主な検討の視点(案)

<交通・防災拠点計画>

- 地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、利用者の利便性の向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含め、官民連携によるモータルコネクト(多様な交通モード間の接続)の強化策に関わる計画を策定。
- 災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅や都市部の交通拠点等について、災害情報の集約・発信、防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策に関わる計画を策定。



<ICT交通マネジメント計画>

- ICT等(ETC2.0含む)の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を策定。
 - 広域的な道路ネットワークを中心とした、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用の強化
 - 他の交通機関とのデータ連携によるモビリティサービスの強化
 - 主要な都市部等における面的な交通マネジメントの強化
 - ICT等の活用に向けた産学官連携による推進体制の強化 等
- 今後の自動運転社会を見据えた、地域における新たな道路施策を検討するための推進体制や実験計画等について整理。



今後の「バスタプロジェクト」の展開に向けて ～広域的な集約交通ターミナルの効率的な整備・運営～

6. モーダルコネクト(交通モード間連携)の強化

(2) バスタプロジェクトの推進

高速道路ネットワークの進展により、高速バスは広域公共交通として中距離輸送の基幹となるものであり、あり方や仕組みの検討も含めて積極的な取組が必要となる。このため、その利用拠点となる鉄道駅とも直結する集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備する必要がある。その際、官民連携事業により、民間収益等も最大限活用しながら、効率的な整備・運営を実現すべきである。

(H29.8.22 社会資本整備審議会道路分科会建議)

バスタ新宿の概要

概要（H28.4オープン）

- 道路事業(国道20号)と民間ターミナルの官民連携で整備
- 鉄道駅と直結し、19箇所に点在していた高速バス停を集約



利用状況

○高速バス利用者数

平均 約2.9万人／日
(最大 約4.1万人／日)

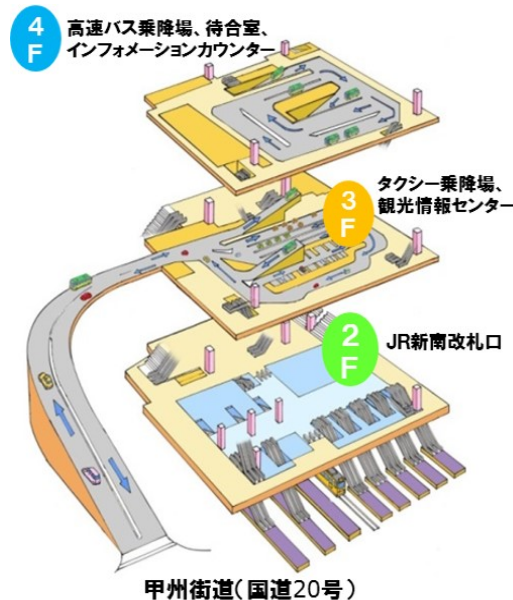
○高速バス発着便数

平均 約1,494便／日
(最大 1,720便／日)

○高速バス運行会社数

117社

※2019年4月末現在

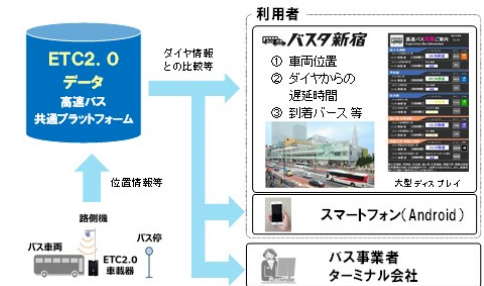


利便性向上に向けた取組

■ ETC2.0バスロケーションシステム

ETC2.0を共通プラットフォームとする、新たな高速バスロケーションシステムの実証実験を実施し、利用者への情報提供等の充実を推進。

⇒今後、バスタ新宿を中心に本格導入し、他のターミナル等へ展開



■ 貨客混載

茨城県常陸太田市から、地元の新鮮な野菜を貨客混載による高速バスでバスタ新宿に運び、東京都で販売する事業を拡大する実証実験を実施(H30.9～H31.3)。



■ バリアフリー対策

障害者や高齢者等の利便性向上として、バスタ新宿～羽田空港間で、リフト付高速バスの運行を開始(H29.12～)。また、点字ブロックやフロア案内図など、より分かりやすい案内や路面標示を充実。



■ バスタマーケット

「バスタ新宿」前(国道20号)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証実験を実施(H30.11)。



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



▲バスの待合所

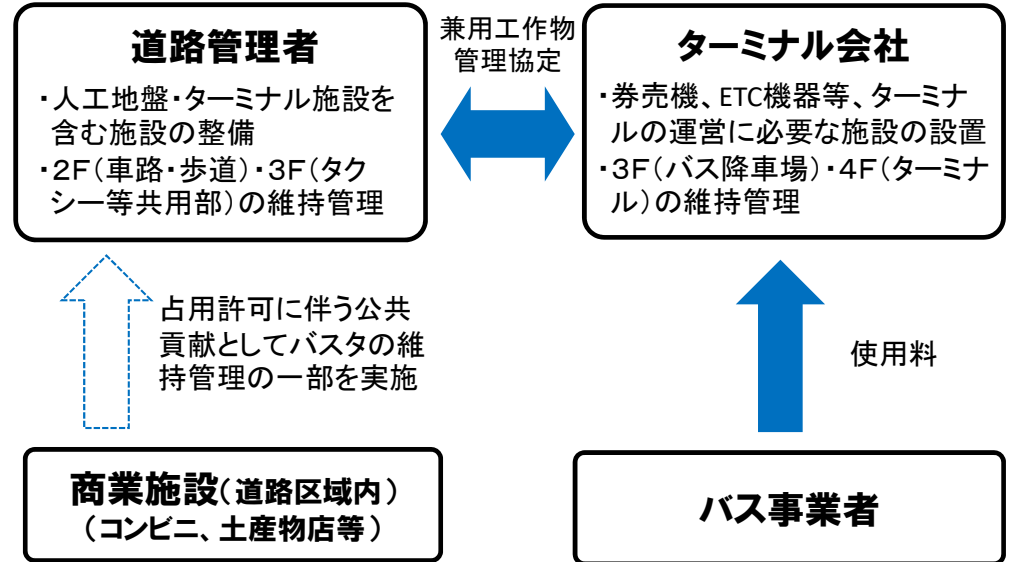


▲トイレの混雑状況

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

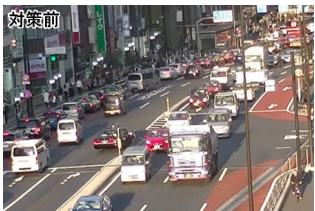
事業スキーム

■ 現行スキーム



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

＜休日上り線(四谷方面)平均速度＞



■ 主な課題

- ① 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いる)
- ② 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。
- ③ 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。

■ 国道15号品川駅西口駅前広場

道、駅、まちが一体となった都市基盤の整備を進め、
「世界の人々が集い交わる未来型の駅前空間」の創出

◆次世代型交通ターミナル



品川駅西口駅前広場の将来の姿

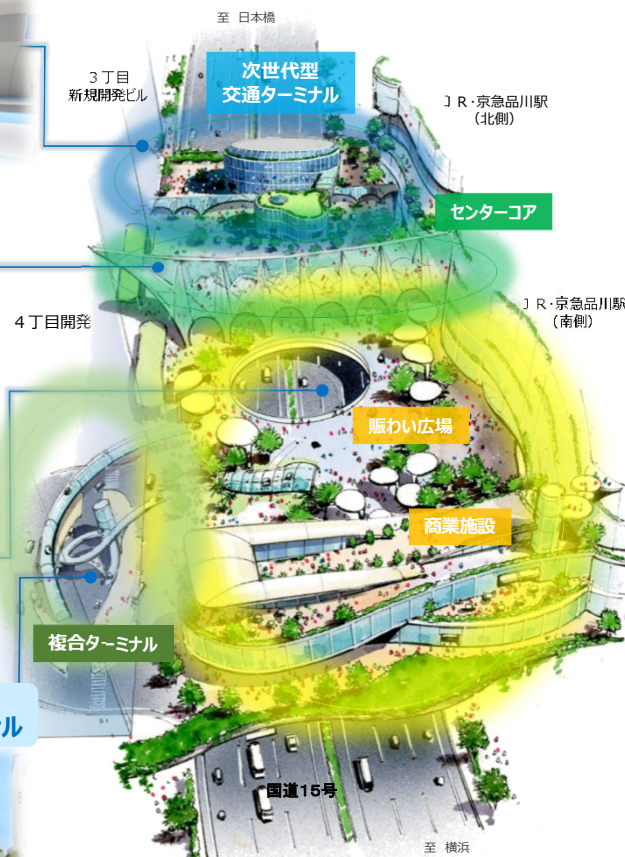
◆シンボリックなセンターコア



◆人々が集う賑わい広場



◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル



※「国道15号・品川駅西口駅前広場 事業計画（概要）」より抜粋

2019年4月 新規事業化
⇒ リニア開業時（2027年）の概成を目標

■ 国道2号等 神戸三宮駅前空間

ひと・モノ・交通が行き交う新たな“港”
未来型駅前空間の創出

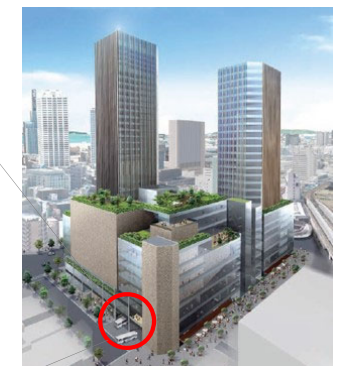


えき～まち空間

三宮の6つの駅とバス乗降場を
あたかも1つの「えき」とみなし、
周辺の「まち」と一体的につな
がることで、乗り換えや「まち」へ
の行き来がしやすい空間。

将来の整備イメージ

- ・ 中長距離バス停を集約

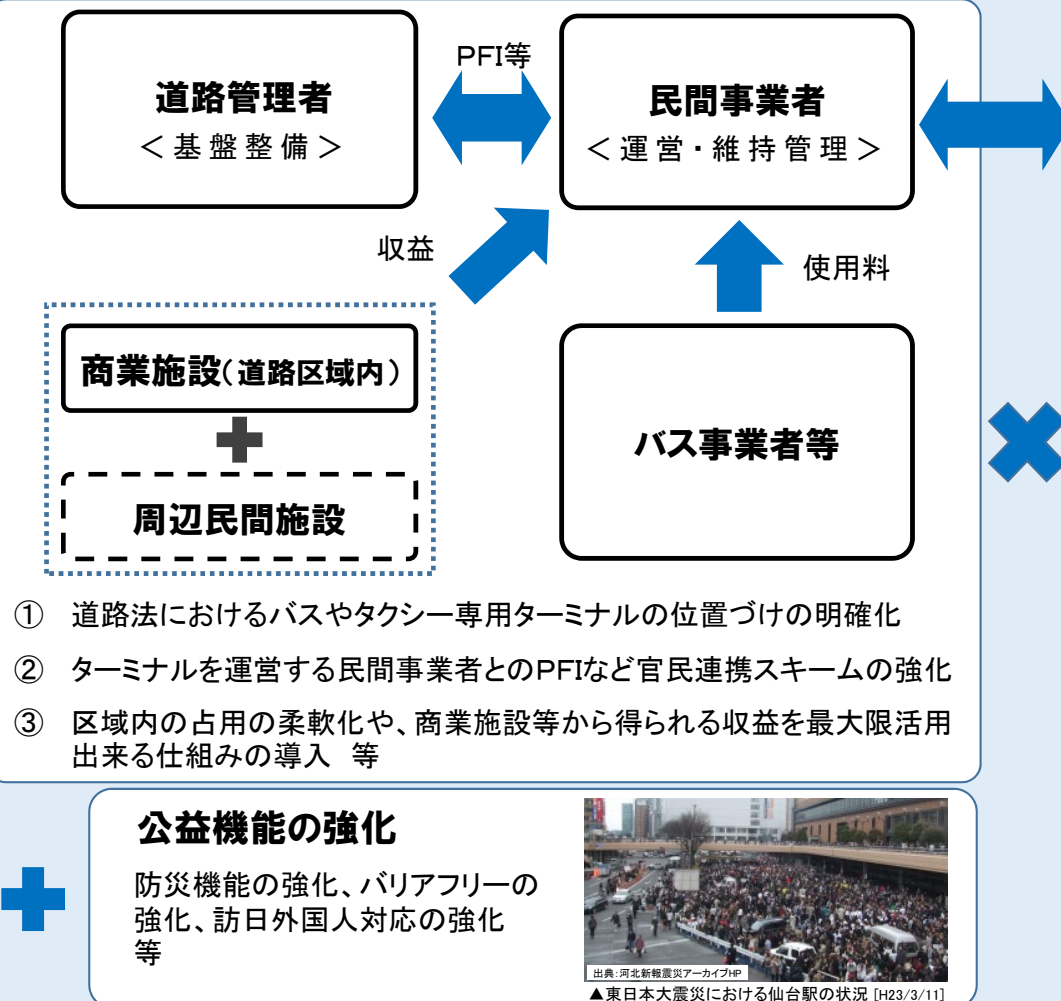


「雲井通5丁目地区再整備事業 事業協力者募集」
提案概要より抜粋

2018年8月「国道2号等 神戸三宮駅前空間の整備方針」公表
⇒ 事業計画の策定に向け、地域において検討中

今後の展開に向けた検討について(案)

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



他の交通、拠点、新技術との連携強化

① 他の交通やまちづくりとの連携

- ・ スマートシティ、Maas
- ・ 2次、3次交通とのフィジカル空間の乗継環境整備
- ・ 貨客混載など物流との連携 等



② 他の交通拠点との連携

- ・ 道の駅
- ・ 民間バスターミナル
- ・ 高速道路上の乗換え拠点
- ・ 旅客船ターミナル 等



③ 新たなモビリティとの連携

- ・ 自動運転車両
- ・ スローモビリティ
- ・ 連節バス、BRT
- ・ 走行空間ネットワークの構築 等



等

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。