

### 3. 交通結節点整備の事例

※社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会(2019年6月18日)資料

※改正道路法関連資料(令和2年5月20日成立)

# バス新宿の概要

## 概要（H28.4オープン）

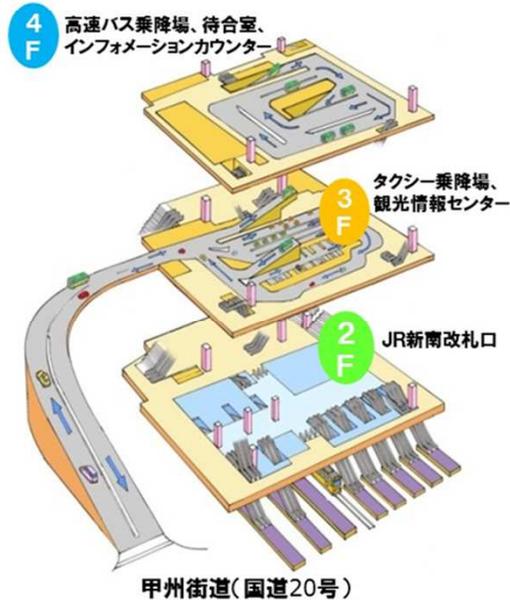
- 道路事業(国道20号)と民間ターミナルの官民連携で整備
- 鉄道駅と直結し、19箇所に点在していた高速バス停を集約



## ■ 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

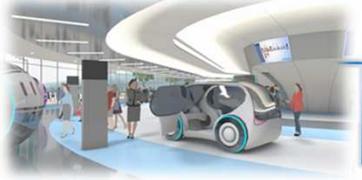
「バス新宿」前(国道20号)の歩道において、「道路空間を活用した賑わい創出」を目的として、地域の特産物などを販売する実証実験を実施(H30.11)。



## ■ 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

# 地域における主な検討箇所

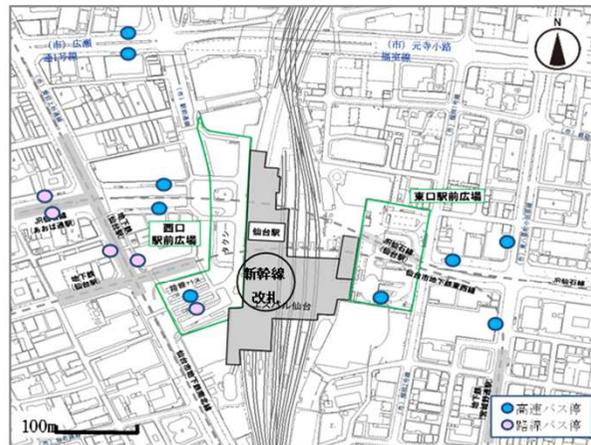
## ■札幌駅(北海道)

- 駅周辺に路線・高速バスの乗降場が分散し、利便性・快適性が悪い。
- 災害時における避難場所の確保や災害関連の情報提供に課題。
- 新幹線ホームの位置や国道5号創成川通の検討を踏まえ、駅周辺の街区再開発と一体となり、交通結節機能の強化を官民連携の下検討中。



## ■仙台駅(宮城県)

- 駅周辺の路線・高速バス乗降場は東西口に分散し、乗り継ぎ利便性が課題。
- 東北のゲートウェイ機能を担う交通結節点として、高速バスとJR、地下鉄等の交通結節機能の強化、東西軸として仙台東道路との連携による定時性の確保等を地域において検討中。



## ■新潟駅(新潟県)

- 駅周辺に路線・高速バス乗降場が分散し、非効率な状態。
- 駅の連続立体事業に伴い、JRと市内路線バス・高速バスの交通結節機能強化を地域において検討中。



## ■呉駅(広島県)

- 駅周辺は、一般車の進入ができない駅前広場、バス利用者の利便施設の不足、鉄道駅と港を結ぶ不便な動線等、交通拠点性を活かしてきてない。
- 呉駅を「総合交通拠点駅」として位置付け、次世代モビリティの導入も含めた複数の交通モードが集積する交通結節機能強化を、地域において検討中。



## ■大宮駅(埼玉県)

- 駅周辺に路線・高速バスの乗降場が分散し、乗り継ぎ利便性が課題。
- H30.7に策定された『大宮駅グランドセントラルステーション化構想』等も踏まえ、東北、上信越、北陸方面からの新幹線が集結する「東日本の玄関口」として、駅周辺街区のまちづくりや交通基盤整備など、交通結節機能の強化を地域において構想中。



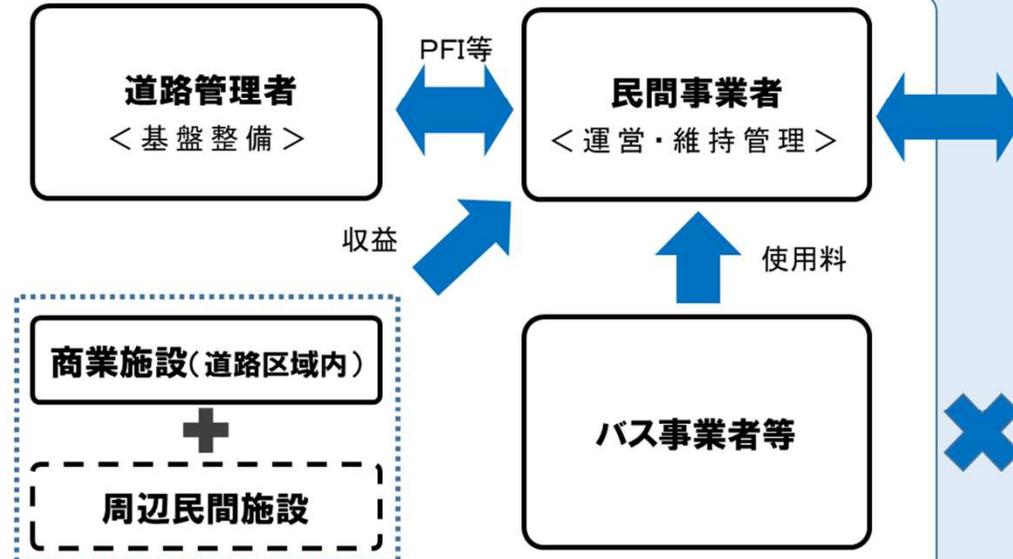
## ■長崎駅(長崎県)

- 駅周辺に路線バスの乗降場が分散し、乗り換えの接続が悪い。
- 新幹線開業に伴う「新長崎駅」の現計画では、新駅が現況より西へ移動するため、路線バスや路面電車の乗降場からの乗り継ぎの利便性が低下。
- 現在、地域連携の下、新計画検討可否について調整中。



# 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



- ① 道路法におけるバスやタクシー専用ターミナルの位置づけの明確化
- ② ターミナルを運営する民間事業者とのPFIなど官民連携スキームの強化
- ③ 区域内の占用の柔軟化や、商業施設等から得られる収益を最大限活用出来る仕組みの導入 等

### 公益機能の強化

防災機能の強化、バリアフリーの強化、訪日外国人対応の強化等



出典:河北新報震災アーカイブP  
▲東日本大震災における仙台駅の状況 [H23/3/11]

## 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



道の駅「那須高原友愛の森」(栃木県)

### 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



「e-Palette (イーパレット)」(トヨタ自動車)

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。

「道路法等の一部を改正する法律案」を閣議決定

大型車両の通行に係る手続の合理化、特定車両停留施設及び自動運行補助施設の道路の附属物への追加、歩行者利便増進道路の指定制度の創設等の措置を講ずるとともに、頻発化する自然災害への対応を強化するため、地方公共団体が管理する道路の災害復旧等の国土交通大臣による権限代行制度の拡充の措置を講ずる「道路法等の一部を改正する法律案」が、本日、閣議決定されました。

1. 背景

近年の大型車両による物流需要の増大に伴い、特殊車両\*の通行許可手続の長期化など事業者負担が増大しており、通行手続の合理化への対応が課題となっています。また、バスプロジェクト等新たな交通結節点づくりの推進、地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築、自動運転による移動サービスへの対応などによる道路の効果的な利用を推進する必要があるほか、激甚、頻発化する自然災害時において、道路の迅速な災害復旧等を行い、道路の安全性の向上を図ることが急務となっております。

※車両の重量等が一定限度を超過する車両

2. 概要

- (1) 物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設  
特殊車両のうち国土交通大臣による登録を受けたものを通行させようとする者は、国土交通大臣による確認を求め、回答を受けた通行経路に従って通行する場合、許可を受けることなく通行できること等を規定
- (2) 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進  
交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付けること、当該施設の運営についてはコンセッション（公共施設等運営権）制度を活用することができること等を規定
- (3) 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築  
賑わいのある道路空間を構築するための道路を歩行者利便増進道路として指定し、当該道路では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間の構築を可能とすること、無電柱化に対する国と地方公共団体による無利子貸付けを可能とすること等を規定
- (4) 自動運転を補助する施設の道路空間への整備  
自動運転車の運行を補助する施設を道路附属物・占用物件として位置付けること、当該施設の整備に対する国と地方公共団体による無利子貸付けを可能とすること等を規定
- (5) 国による地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度の拡充  
災害が発生した場合において、地方公共団体からの要請に基づき、国土交通大臣が道路啓開・災害復旧を代行できる道路の対象を拡大すること等を規定

問い合わせ先 国土交通省代表番号：03-5253-8111  
国土交通省 道路局路政課 小宮、岸本、河野、川合、吉開 内線37-333、37-334  
直通番号：03-5253-8480 FAX：03-5253-1616

● 道路法等の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

背景・必要性

- 大型車による物流需要の増大に伴い、特殊車両\*の通行許可手続の長期化など事業者負担が増大し、生産性が低下（過積載等の法令違反も依然として散見） ※車両の重量等が一定限度を超過する車両
  - 主要駅周辺にバス停留所等が分散し、安全かつ円滑な交通の確保に支障
  - バイパスの整備等により自動車交通量が減少する道路が生じる一方、コンパクトシティの進展等により歩行者交通量が増加する道路も生じており、歩行者を中心とした道路空間の構築が必要
  - 2020年を目途としたレベル3以上の自動運転の実用化に向け、車両だけでなくインフラとしての道路からも積極的に支援する必要
  - 災害発生時における道路の迅速な災害復旧等が必要
- ➡ 安全かつ円滑な道路交通の確保と道路の効果的な利用を推進する必要

法案の概要

- 1. 物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設 【道路法、道路特措法】  
○ デジタル化の推進により、登録を受けた特殊車両\*が即時に通行できる制度を創設 ※車両の重量等が一定限度を超過する車両  
◆ 事業者は、あらかじめ、特殊車両を国土交通大臣に登録  
◆ 事業者は、発着地・貨物重量を入力してウェブ上で通行可能経路を確認  
◆ 国土交通大臣は、ETC2.0を通じて実際に通行した経路等を把握  
◆ 国土交通大臣は、登録等の事務を一定の要件を満たす法人に行わせることができる
- 2. 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進 【道路法、道路特措法】  
○ 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付け（特定車両停留施設）  
◆ 施設の運営についてはコンセッション（公共施設等運営権）制度の活用を可能とする  
・ 運営権者（民間事業者）は、利用料金を収受することが可能  
・ 協議の成立をもって占用許可とみなす
- 3. 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築 【道路法、財特法】  
○ 賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設（歩行者利便増進道路）  
◆ 指定道路では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を整備（新たな道路構造基準を適用）  
◆ 指定道路の特別な区域内では、  
・ 購買施設や広告塔等の占用の基準を緩和  
・ 公募占用制度により最長20年の占用が可能  
◆ 無電柱化に対する国と地方公共団体による無利子貸付け（※予算関連）
- 4. 自動運転を補助する施設の道路空間への整備 【道路法、道路特措法、財特法】  
○ 自動運転車の運行を補助する施設（磁気マーカー等）を道路附属物として位置付け（民間事業者の場合は占用物件とする）  
◆ 磁気マーカー等の整備に対する国と地方公共団体による無利子貸付け（※予算関連）
- 5. 国による地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度の拡充 【道路法】  
○ 国土交通大臣が地方管理道路の道路啓開・災害復旧を代行できる制度を拡充

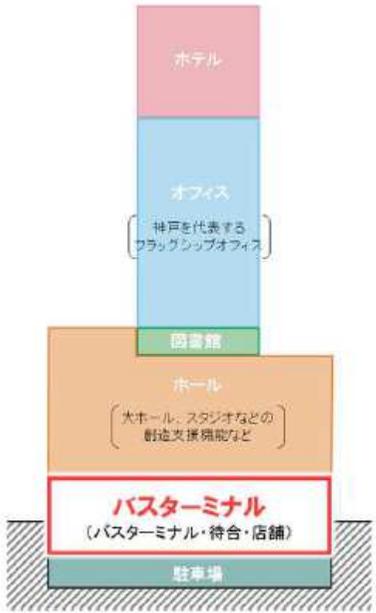
【目標・効果】安全かつ円滑な道路交通の確保と道路の効果的な利用の推進  
①: 特殊車両の通行に係る手続の期間 約30日から2021年度末までに約10日（登録車両は即日）に短縮  
②: 特定車両停留施設における高速バス年間利用者数 2030年度に概ね5,000万人  
③: 歩行者利便増進道路の累計指定区間 2025年度末までに概ね50区間  
④: 地域限定型の無人自動運転移動サービスの累計展開地域 2030年末までに100箇所以上

# 特定車両停留施設

- 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として、新たに位置付け
  - 施設運営については、コンセッション（公共施設等運営権）制度の活用を可能とする

## 事業者専用の道路施設の構築

- バス、タクシー、トラック等を停留させるための「特定車両停留施設」を、新たに道路附属物として位置付け
  - 道路管理者が停留料金を徴収できることとする 等



[再開発ビル内に設置する場合の構成のイメージ]



[バス待合空間のイメージ]



[バス乗降空間のイメージ]

<特定車両停留施設のイメージ>

出典：国道2号等神戸三宮駅前空間事業計画「中間とりまとめ」（概要）

## 維持管理・運営における民間ノウハウの活用

- 特定車両停留施設に「コンセッション（公共施設等運営権）制度」の活用を可能とする
  - 運営権者が利用料金を収受できることとする
  - 協議の成立（契約の締結等）により占有許可とみなす 等
- ⇒ 収入の多様化により民間事業者の参入が容易に

<集約公共交通ターミナル(バスタ)における事業スキームイメージ>

