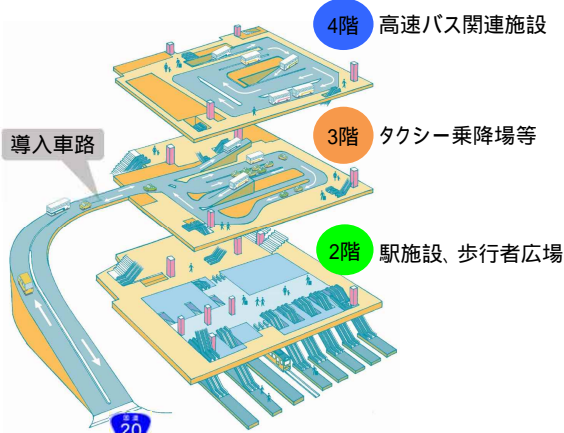


バスタプロジェクト・道の駅の今後の展開

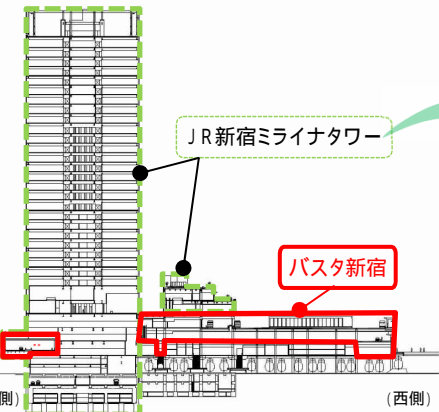
バスタ新宿の概要

- 高速バス停を集約して乗換の利便を向上するとともに、商業・業務ビル等と一体的な施設として、平成28年4月に開業。

バスタ新宿の概要



- ✓ 高速バスの乗降場数 15バース
- ✓ 乗り入れる高速バス会社 105社 (R3.6時点)
- ✓ 高速バスの平均利用者 約2.9万人/日 (R1.12以前)
- ✓ 高速バスネットワーク 39都府県・約300都市
- ✓ 新宿周辺の鉄道との接続 11路線5駅



【JR新宿ミライナタワー】

- ・階数 地上32階・地下2階
- ・用途 オフィス、商業施設、文化施設等、駐車場



管制室でのバスの入退出管理

- 管制室において、バスタ新宿に乗り入れる高速バスの管制を実施。
- 高速バスにはETC車載機が搭載されており、ETCアンテナにより、ゲートの入退出を管理・記録するとともに、各乗降場のバスの利用状況を管理。

(管制業務の主な内容)

- ✓ 乗車/降車場所への入線指示・誘導
- ✓ 乗降場の利用枠の管理
- ✓ 遅延便等の利用者への周知



民間施設と一体となった空間デザイン

- 鉄道の線路上空に、立体的な道路区域を設定し、駅・オフィス・商業施設と一体的に整備。
- 施設全体が、ひとつの街として感じられる環境意匠とするとともに、境界を感じさせないような一体的な空間としてデザイン。



【参考: NEWoMan新宿】

- バスタ新宿に直結し、ルミネが新たな街づくりの視点で取り組む商業施設。
- JR新宿ミライナタワー内6フロア、新宿新南口構内の1フロア、線路上空部の3フロアで構成。
- 30~40代の「上質で本物を求める大人の女性」をメインターゲットに、「女性が輝き続けることができる経験と価値を提供する」をコンセプトとして掲げる。



バスタ新宿と商業施設が直結
(写真左: 扉奥が商業施設、写真右: 右扉奥が商業施設)



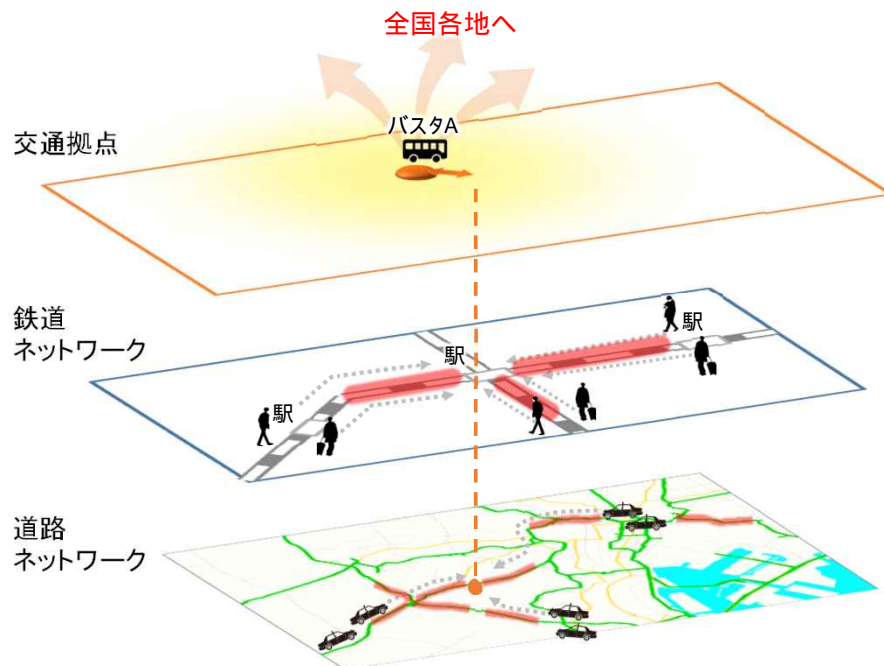
提供: (株)ルミネ

バスタの新たなステージ ~「点」から「面」のモーダルコネクトへ~

- (これまで) 新宿など個々のバスタ(点)においてモーダルコネクトを強化
- (これから) 大規模ターミナル駅や地方の主要駅など交通の要衝へのバスタ整備
「点」であるバスタを連携させることで道路ネットワークと公共交通ネットワークをつなぐ「面」のモーダルコネクトへ

これまで(「点」:バスタ新宿のみ)

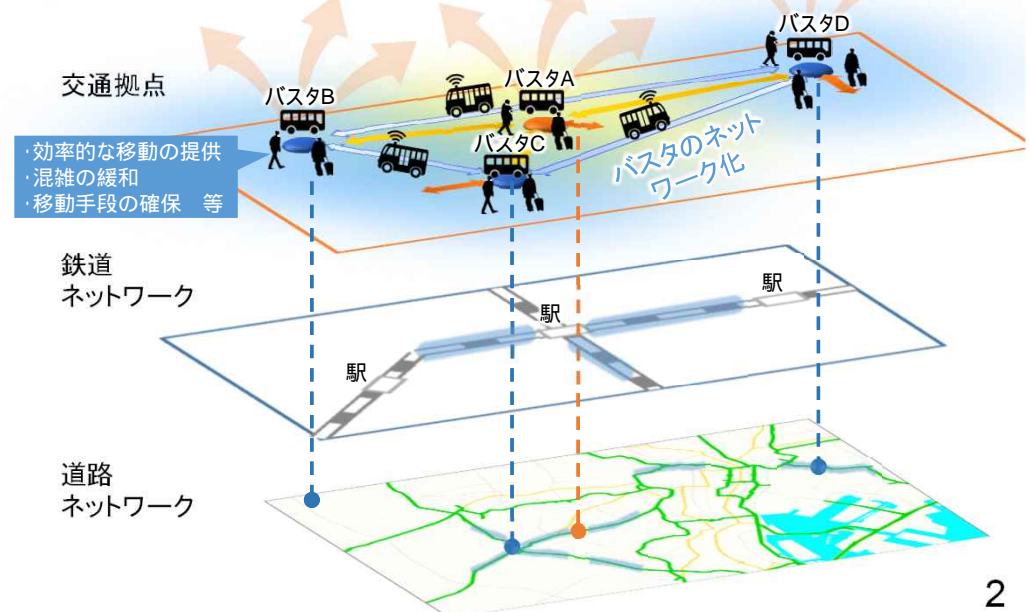
- 新宿は、高速バスと鉄道等の公共交通が結節する交通の要衝であるが、バスタ新宿の整備は、あくまで「点」によるモーダルコネクト。
- 「点」によるモーダルコネクトでは、拠点内での乗換利便性の向上、拠点周辺の道路交通の円滑化等による「点」での機能強化を実現。
- 一方、道路ネットワークや交通ネットワーク全体のマネジメントや機能強化に向けては、更なる取組の余地がある。



これから(「面」:バスタのネットワーク)

- 道路ネットワークと交通ネットワークとの交通の要衝においてバスタが複数整備されることにより、「面」によるモーダルコネクトが可能。
- 具体的には、拠点間のネットワーク形成を通じて、道路ネットワークや交通ネットワーク全体のマネジメントによる「面」での機能強化を実現。
- 将来的には、自動運転等のモビリティの変化を踏まえて、バスタ間の自動運転バスネットワークを構築し、平常時の効率的な移動の提供、災害時の移動手段の確保等を実現することも視野。

交通拠点間の連携が拡大 ⇒「面」のモーダルコネクトへ

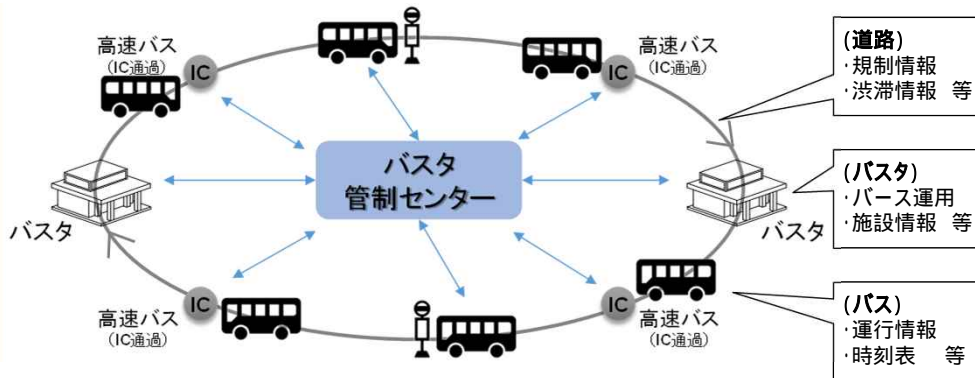


● (運行情報等を集約し、情報提供や運行管理を一体化)

会社や拠点単位の運行情報等を集約し、運行情報等の一元的な提供、バスの運行管理の一体化を実現

■ 高速バスの運行情報等を一元管理

- 各バスタにおける乗降バスの管制に係る情報を一元化。
- 各高速バス会社が行う運行管理の一部をバスタ管制センターに集約。
- バスの運行情報やバスタの乗降バスの運用状況、道路の規制情報等を一元化して、高速バスの運行やバスタの運営を効率化。
- 災害時には、バスの安全運行を確保し、また、バスの増便等を迅速化。



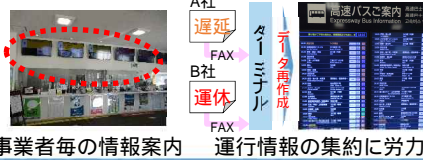
■ 運行情報等の利用者への提供

- 集約したバスの運行情報等を編集し、バス利用者等に対してわかりやすくリアルタイムに情報提供を行う。
- バスタ内のデジタルサイネージやWebサイト等を通じて提供するほか、オープンデータ化してコンテンツプロバイダーによる提供も想定。

【リアルタイムな運行情報の一元提供】

(現状)

- 運行情報を事業者毎に管理・案内
- 各バス会社から集まる遅延・運休等の情報をターミナル事業者が集約して提供



(将来イメージ)

複数の事業者のリアルタイムな運行情報やターミナルの運用状況等の情報を自動かつ一元的に集約して利用者に提供

発車時刻	行先	運行会社	便名	乗場	座席状況	運行状況	備考
〇〇県方面							
9:00	〇×市	A交通	100 A	満席			乗車手続き中
9:15	×〇市	B交通	005 B	空席			乗車手続き中
9:05	〇〇市	A交通	100 C	満席		10分遅れ	未到着
9:30	△〇市	C交通		B	空席		未到着
□□県・△△県方面							
9:05	〇〇市	A交通	100 C	満席			乗車手続き中
9:30	△〇市	C交通		B	空席	5分遅れ	未到着

■ 交通シミュレーションによる交通最適化

- 高速バス等の移動情報、道路の渋滞情報等の実績データを蓄積・分析することにより、交通シミュレーションを実施。
- 交通シミュレーションに基づき、ボトルネック等の課題箇所を洗い出すとともに、対策の効果を予測した上で実践することにより、バス等の交通を最適化。

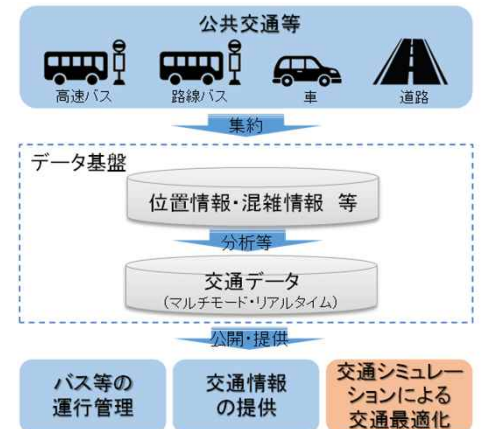
(活用データ)

- 自動車交通量
- 乗車人数
- 所要時間、遅れ時間 etc...

データ蓄積・シミュレーション

(活用イメージ)

- 渋滞を考慮した運行ルートの最適化
- 施設内の滞留人数 (BCPへの活用) etc...



【参考:交通管制の一元化】(東京湾)



東京湾における海上交通管制の一元化のため

- 法改正 (非常時の移動命令等)
- 体制構築 (管制センターの集約)
- 施設整備 (高性能レーダー等) 等を実施

東京湾内の船舶動静を一元的に把握

(平常時) 船舶の混雑状況を考慮した情報提供等
(非常時) 船舶への警報等の伝達、避難海域の状況等の情報提供等を迅速かつ確実に実施

(平常時)

- 船舶の安全性の向上
- 渋滞の緩和等による船舶運航の効率性の向上

(災害時)

- 海上交通機能の維持

出典: 海洋政策研究所ホームページ

八木一夫, Ocean Newsletter 第435号 (2018.09.20 発行)

● (災害時等におけるバス運用等の柔軟化)

バス運用や案内誘導等をバスタ間で柔軟に連携し、災害時等における相互の調整を迅速化

■ バスタ間の連携と役割分担

- 大都市部において、比較的近い距離に複数のバスタが立地する場合に、各バスタの位置づけ等に応じた連携・分担による効率的な運用実施。
- 道路/交通ネットワークにおける各バスタの位置づけを明確化した上で、それぞれの立地・アクセス性や施設規模、運用状況を踏まえ、得意とする部分を強化する一方、弱い部分については相互に補完。
- バスタ間の相互補完により、バスの走行時間や利用者の移動時間が最小となるよう移動全体の最適化を目指す。

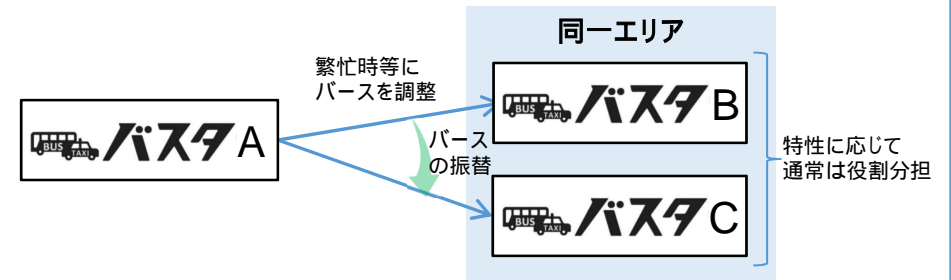
<東京近郊の交通拠点の特徴(イメージ)>

	新宿	品川	大宮
立地	西の玄関口	南の玄関口	北の玄関口
バス路線	東海、中部、関西、東北、北陸 等	空港、木更津 等	東北、中部、関西、北陸 等
道路アクセス	中央/関越/東名 等 (中部・北陸方面)	首都高湾岸線 等 (神奈川・千葉方面)	東北道 等 (東北方面)
交通モード	JR特急・私鉄・地下鉄 等	リニア・新幹線 空港アクセス 等	新幹線・JR・私鉄 等



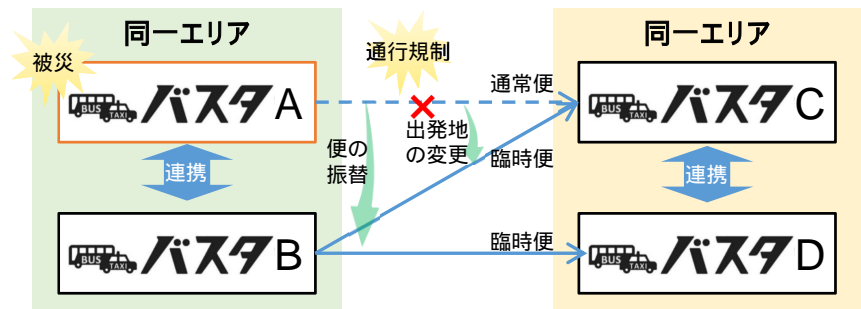
■ 平常時: 高速バス需要への柔軟な対応

- ポストコロナを見据え、増加する高速バスによる移動需要に対して、特に繁忙期やピーク時間帯において、バスタ間で空きバスを融通して対応。
- 立地やアクセス性等を踏まえ、受け持つ路線の方面を相互に分担。



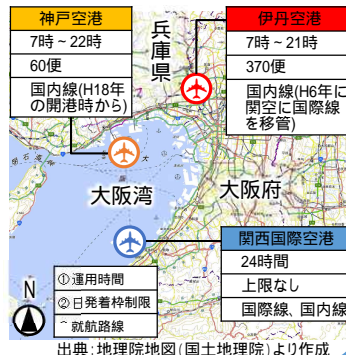
■ 災害時: 災害時のバス運用の連携

- 災害時等において、バスタの施設あるいはアクセスする道路が被災して使用困難となった場合、近隣のバスタのバスを活用して、代替交通を確保。
- また、他の交通モードが被災して、代替交通としてのバス需要が増大した場合にも、近隣のバスタが連携して代替交通を確保。



【参考: 関西3空港間連携】(関西国際空港、伊丹空港、神戸空港)

	関西国際空港	伊丹空港	神戸空港
位置づけと役割	西日本を中心とする国際拠点空港 関西圏の国内線の基幹空港 内際ネットワークの一層の充実が重要	国内線の基幹空港 環境と調和した都市型空港	神戸市及びその周辺の航空需要に対応する地方空港 関空・伊丹を補完する空港
特徴	24時間運用可能 国際線/国内線	大阪市内に近接 国内線	神戸市内に立地 国内線



出典:「関西3空港懇談会取りまとめ」

出典:地理院地図(国土地理院)より作成

● (バスタの特色を生かした地域貢献・活性化)

路線がつながる各地域の物産や観光情報等をバスタ内で提供し、各バスタの特色を持たせてブランド化

■ 高速バスネットワークでつながる各地の物産品

- 各地域の物産品について、高速バスのトランクルームを活用して貨客混載により輸送して、バスタ周辺の店舗等に配送することにより、バスタから高速バスネットワークでつながる各地域の物産品を提供。
- バスタ内に貨客混載のためのスペース(積込・荷卸し等)や運び込まれた物産品を販売するためのスペースを提供する等により、貨客混載の実施環境を整備。



輸送の効率化

地域の活性化

CO₂排出量の削減

出典: 国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所ホームページ

【参考:バスタMARKET】

- 「バスタMARKET」は、バスタ新宿から直通便が出ている地域を中心に、各地域の特産品を集めたマルシェ。
- バスタ新宿前面の国道20号の歩道を活用して開催。



開催概要

- 開催日時 令和元年11月29日～12月1日 11:30～19:30
- 場所 国道20号(甲州街道)「バスタ新宿」前歩道
- 出店自治体 8市町(その他店舗も出店)

- 主催: バスタの利用(貨客混載)を通じ、地域の活性化を目指す協議会設立のための準備会
- 共催: 渋谷区観光協会
- 後援: 国土交通省東京国道事務所、渋谷区、新宿区、新宿観光振興協会、日本バス協会
- 運営事務局: 株式会社マイナビ地域創生

出典: 国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所ホームページ

■ 観光客へのおもてなしサービス

- 自治体と連携し、高速バスネットワークのつながる各地の観光情報を発信。
- 観光客のニーズに応じて、観光情報の提供だけでなく、旅行プランの作成、宿泊・ツアー手配、各種チケット類の購入等をワンストップで対応。

【参考: Visitor Service Center】(成田国際空港第1ターミナル)



訪日外国人の方に日本で安心・快適に滞在するために必要な情報やサービスをワンストップで提供

- アプリにより情報を自由に検索(観光、交通、日本の生活・文化等)
- サイネージやパンフレット等を活用してPRやイベント等を実施

提供: 成田国際空港株式会社

■ バスタの共通ブランドでのラウンジサービス

- 高速バスの待合時・到着時に快適に過ごすための上質なサービスを提供するラウンジを、通常の待合室とは別のスペースとして、各バスタに整備。
- 軽食・休憩・シャワー・通信・充電・ワークスペース等のサービスを提供。

【参考: ANA SUITE LOUNGE】(羽田空港、成田空港 他)



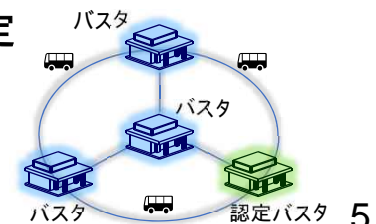
搭乗者が落ち着いた空間で快適に待合時間等を過ごすためのサービスを提供

- 飲料や軽食の提供
- パソコン等の作業を落ちついてできる個別ブースの提供等

提供: 全日本空輸株式会社

■ 既存バスターミナルの「バスタ」認定

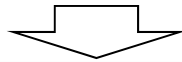
- バスタのブランド向上と併せて、それに合致する既存バスターミナルを「バスタ」のネットワークに組み入れていくことを将来的に検討。



第1ステージ(1993年～)

『通過する道路利用者のサービス提供の場』

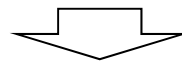
- 道路利用者が安心して休憩できる場を提供



第2ステージ(2013年～)

『道の駅自体が目的地』

- 地域の創意工夫により、道の駅自体が観光の目的地や地域の拠点に発展



第3ステージ(2020～2025年)

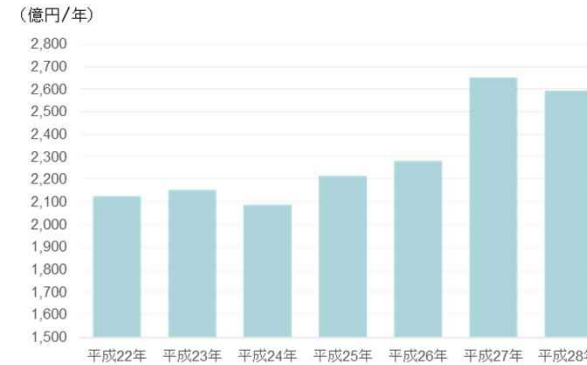
『地方創生・観光を加速する拠点』

- 各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速



- 「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献

道の駅は、年間売上額約2,600億円(コンビニ4位相当)に拡大し、「道の駅」が全国ブランドを形成



道路利用者だけでなく、消費者、地域、企業にとって魅力的なコンテンツ

消費者



生鮮品や加工品の販売

企業



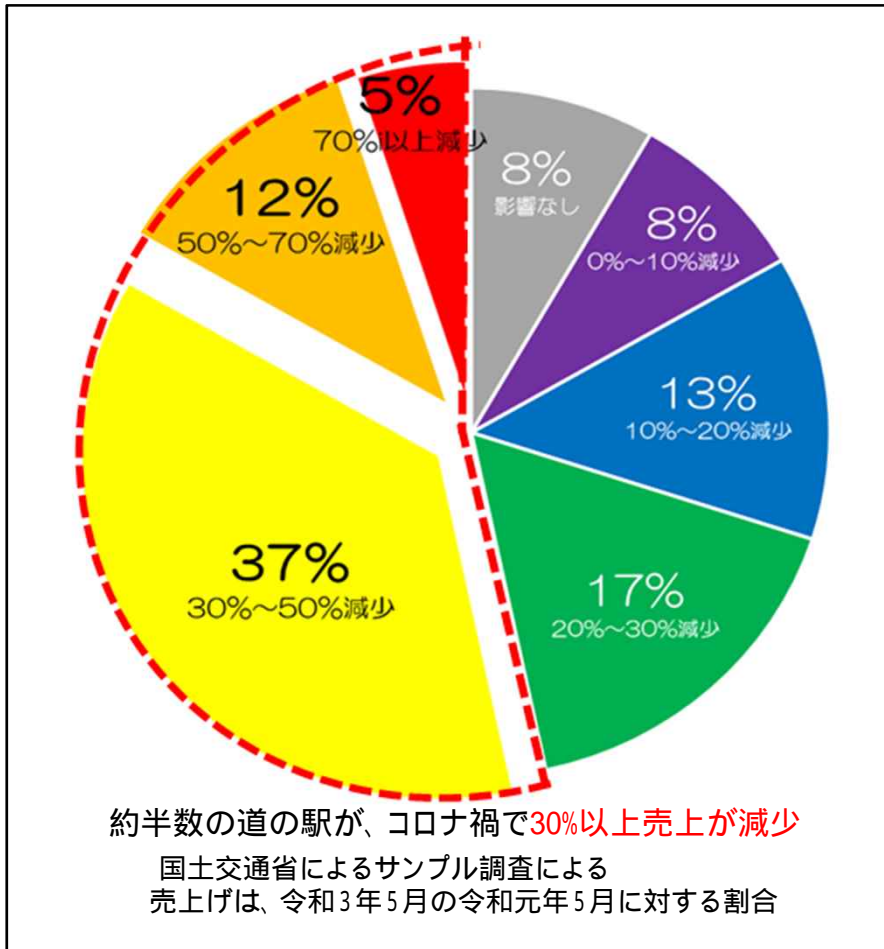
出典: 積水ハウス(株) ホームページ

積水ハウス/マリオットが道の駅に隣接した「宿泊特化型ホテル」を展開

地域(住民・行政)



福祉サービスの実施



・来場者の減少を補うため、**デジタル技術を活用し、ネット販売(EC)を実施**
・地元産の朝採れ野菜、新鮮果物を道の駅とほぼ同一価格でネット通販

道の駅「もてぎ」の事例

出典：(一社)全国道の駅連絡会資料
・季節の「美土里野菜」セット、季節の「果物」セット等を販売

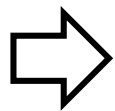
⇒ 個別の道の駅の取組では、供給量が限られ、**売上の回復は困難**

道の駅の
個別の取組

・モデル的な道の駅が中心となり、通販事業の強化に向けて、複数の駅が参画する**ネット通販サイトを立ち上げ、各道の駅に呼びかけ**
・参入する道の駅の手数料の負担軽減や送料の割引など、**独自の工夫を実施**

出典：いずれも、(一社)全国道の駅連絡会ホームページ

⇒ **周知費用、販売供給量、送料割引、季節による出品可能商品の制限等**、個別の道の駅の取組と同様の課題



道の駅の今後の方向性

全国ブランドを活かした連携による付加価値の向上

道の駅の**経営は個別の道の駅ごと**に行われているが、道の駅全体に関わる課題に対して、**個の取組では限界。全国ブランドを活かした連携を強化する必要**

個の公益性の増大

医療・行政・交通の拠点

道の駅「奥永源寺 溪流の里」の事例 (滋賀県東近江市)

- ・出張診療所、市役所出張所を備えた、**医療・行政の拠点**
- ・令和3年4月から、道の駅を拠点とする自動運転サービスを開始し、住民や観光客の移動を支援する**交通の拠点**として機能



永源寺東部出張診療所



行政窓口



住民・観光客の移動支援

- ・診療所 (内科・小児科・整形外科)
- ・市役所政所出張所
- ・自動運転サービスの社会実装 (R3.4~)

防災拠点

道の駅「遠野風の丘」の事例 (岩手県遠野市)

- ・東日本大震災では、沿岸各市町への**後方支援拠点** (『扇の要』)として機能
- ・駐車場は、避難場所のほか、**自衛隊、警察、消防、医療関係団体、ボランティア等の集結地**として機能



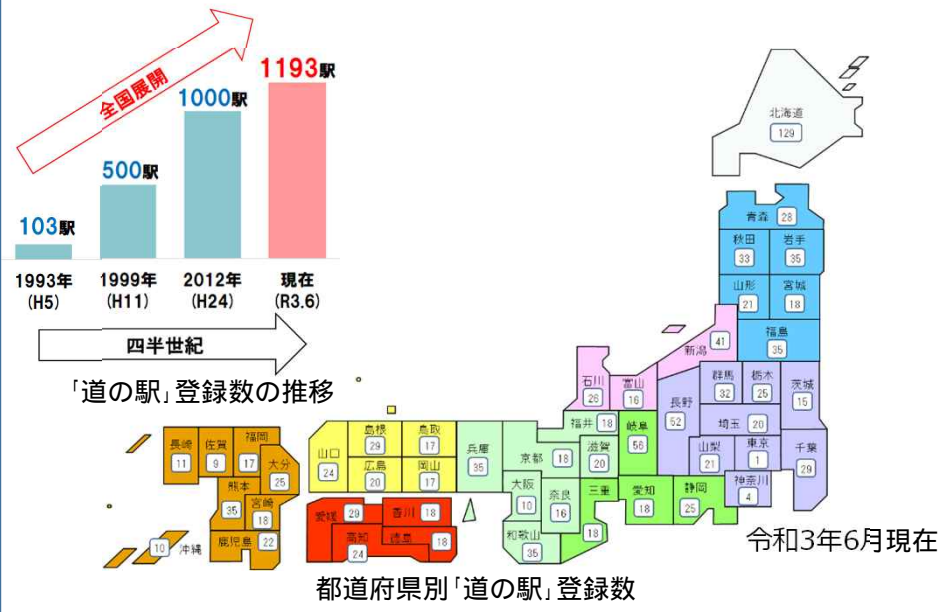
沿岸各市町への後方支援拠点 (『扇の要』)



自衛隊の進出拠点

全国規模の拡大

・道の駅は全国で1000駅を超え、地方を中心に展開



道の駅の今後の方向性
地域の公的機能を「面」で支える道の駅NW

地域内の複数の道の駅が「面」として連携し、**地域課題の解決のため、さらに大きな役割を果たしていくことが重要**

「全国ブランドを活かした連携による付加価値の向上」イメージ

商品開発

道の駅が個々に出品するEC / 通販モデルから、道の駅が連携して商品提供するモデルへ移行
 「道の駅」の全国ブランドを活かし、各道の駅にとって魅力的な新たな商品を展開



出典：(一社)全国道の駅連絡会資料

観光

道の駅が、観光の一つの立ち寄り拠点にとどまらず、**地域全体の観光のプランニングや情報発信・周遊案内、観光サービスの提供等を行う観光の中心的な拠点へ成長**

- 「とみうら枇杷倶楽部」における取組事例（千葉県南房総市）
- ・**管理・運営者が旅行業資格を取得し、近隣市町村も含めた地域資源を活用し、観光プランを企画**
 - ・都市部の旅行会社へ販売、観光バス3000台を誘致するとともに、地域の100事業者に効果が波及
 - ・「南房総のランド・オペレータ」として、地域観光の中心的な役割を担う

例) 日帰りバスツアー誘致



近隣市町村も含めた様々な観光資源

【参考】サステナブル・ツーリズム

- ・大規模なリゾート開発ではなく、環境や文化、地域コミュニティとの関係性など、元々地域にある観光資源を活かし、「環境」、「社会文化」、「経済」に十分配慮した観光
- ・ポストコロナの観光スタイルとして諸外国でも注目

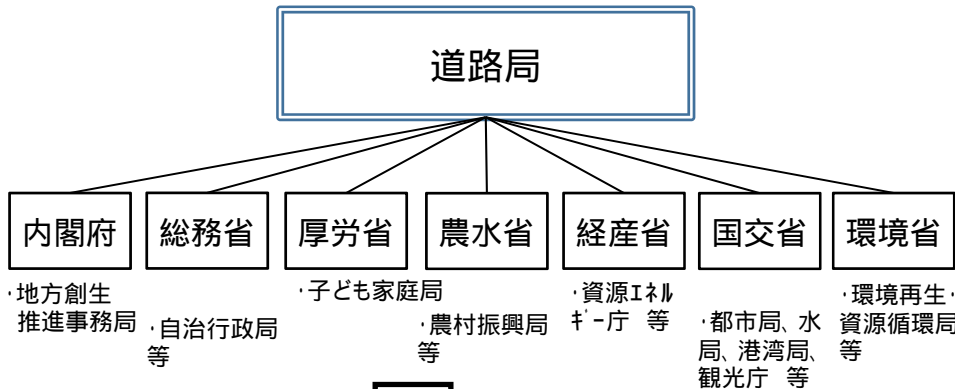


雪原を犬ぞりで移動する体験ツアー（フィンランドの例）

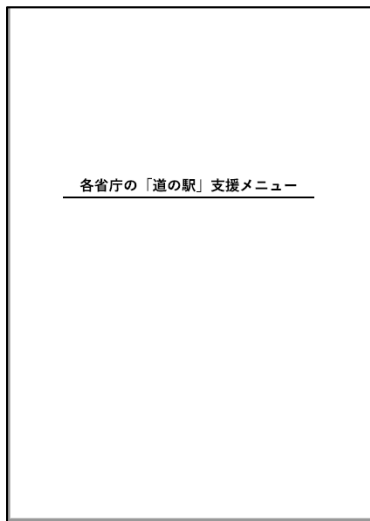
出典：フィンランド政府観光局ホームページ

各府省庁との調整

各省庁の「道の駅」支援メニューの取りまとめ



各府省庁の支援メニュー
をとりまとめ、冊子化
(現在、7府省・33事業を掲載)



各省庁の「道の駅」支援メニュー

紹介ページの例

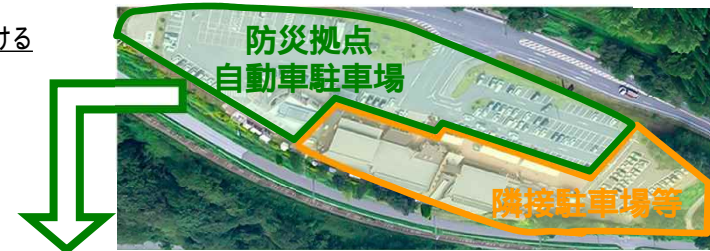
自治体が「道の駅」整備の検討に活用

付加価値の向上に資する制度改正

「防災拠点自動車駐車場」の指定制度 (R3.3道路法改正)

防災機能を有する「道の駅」等について、
国土交通大臣が「防災拠点自動車駐車場」として指定

道の駅における
イメージ



災害時の活用を条件に、防災情報発信施設、
非常用発電施設等の民間による占用基準を緩和

平常時の民間企業の活動機会を拡大

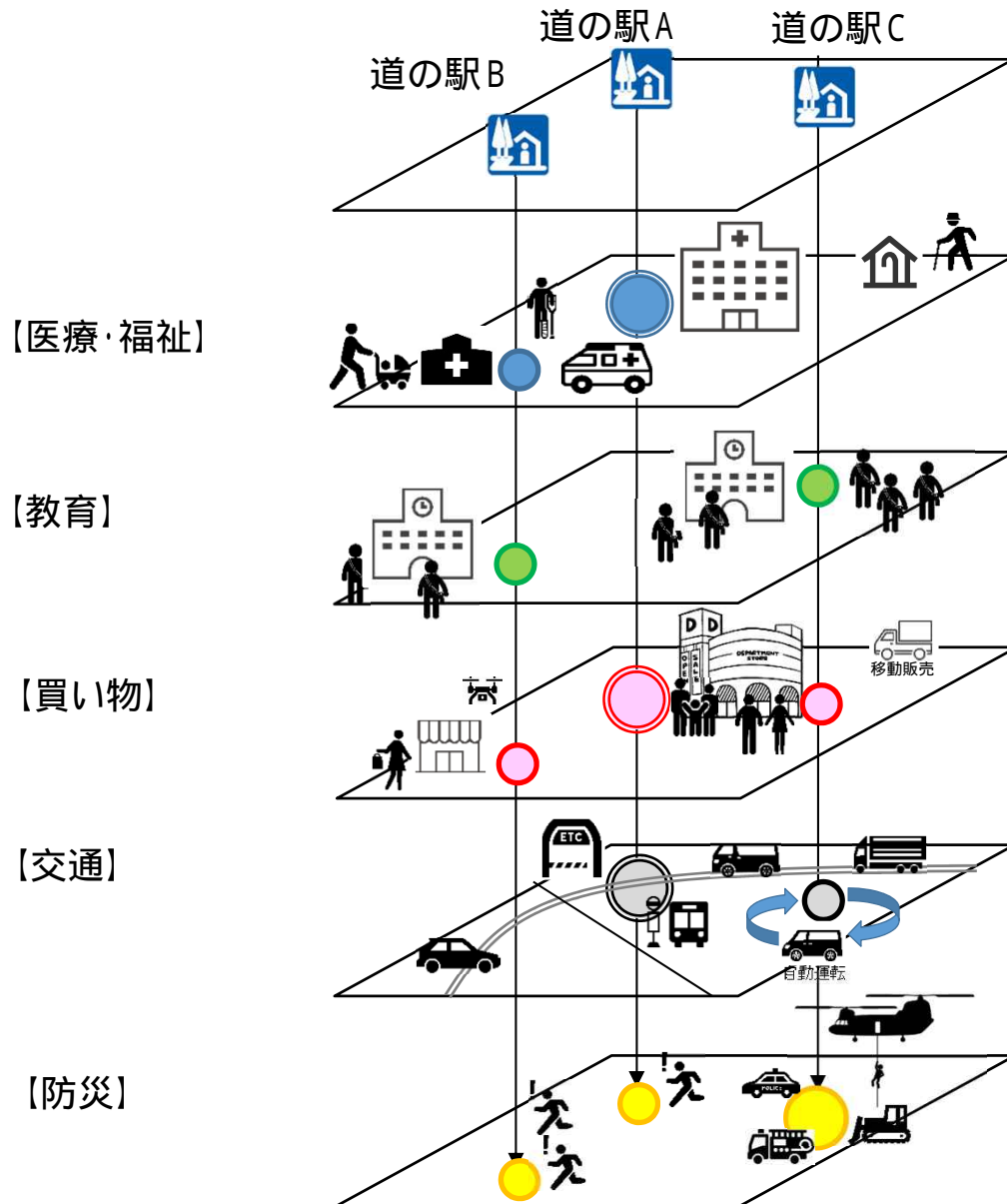
	デジタルサイネージ	太陽光発電設備
平常時	<p>広告収入</p> <p>出典: (一社)全国道の駅連絡会資料</p>	<p>道路区域で発電、売電</p> <p>出典: 関東道の駅連絡会ホームページ</p>
災害時	<p>防災情報を発信</p>	<p>避難所や活動拠点の電力</p>

災害時には防災拠点としての利用以外を禁止・制限可能に

道路管理者が、施設所有者と協定を締結し、災害時には一体的に活用

域内の道の駅同士が連携・機能補完し、全体で「面」として地域づくりや人々の安心・安全を提供

各分野の地域計画において道の駅の役割を明確に位置付け



防災

【参考】静岡県内の「道の駅」の地域防災計画への位置づけ状況

これまで

- ・現状、全国で1193箇所のうち、約500箇所が地域防災計画に位置付け
- ・東日本大震災等の大規模災害時において、**広域的な防災拠点を含め多様な役割**を發揮。国が、「**防災道の駅**」を**選定し、重点支援**



これから

- ・現状で地域防災計画に位置付けられていない道の駅を含めて、**地域内の道の駅が総体として、地域防災計画の策定プロセスに関与**
- ・施設機能、利用者、ハザード等の特性を踏まえ、**周辺の道の駅や他の防災施設と連携・機能補完し、域内の道の駅「面」として、地域防災に寄与**

現状、県内25箇所のうち、地域防災計画に位置付けのある道の駅が12箇所



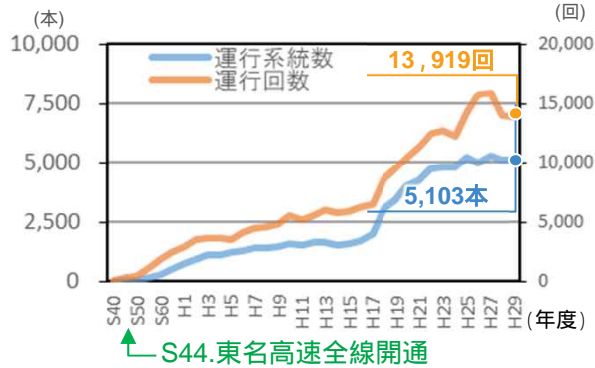
参考資料

バスプロジェクトの展開に向けた背景

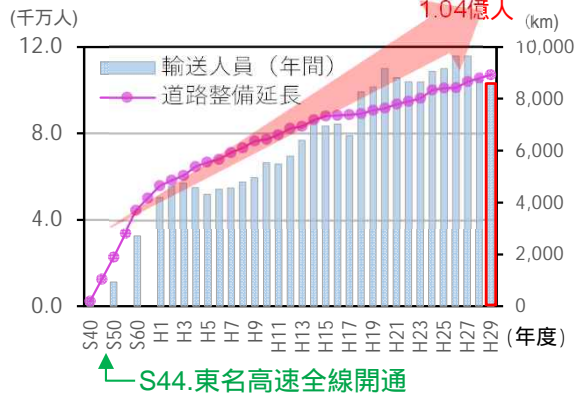
- 高速バスの利用者数は高速道路の整備に伴い年々増加。運行系統数は約5千本、運行回数は日あたり約1万4千回、年間利用者数は約1億人で、女性や若者の利用が多い傾向。
- 高速バスの進展を踏まえ、道路ネットワーク・交通ネットワークをつなぐ交通の要衝において、機能強化が必要。

高速バスの運行・利用状況

【運行系統数・1日あたり運行回数】

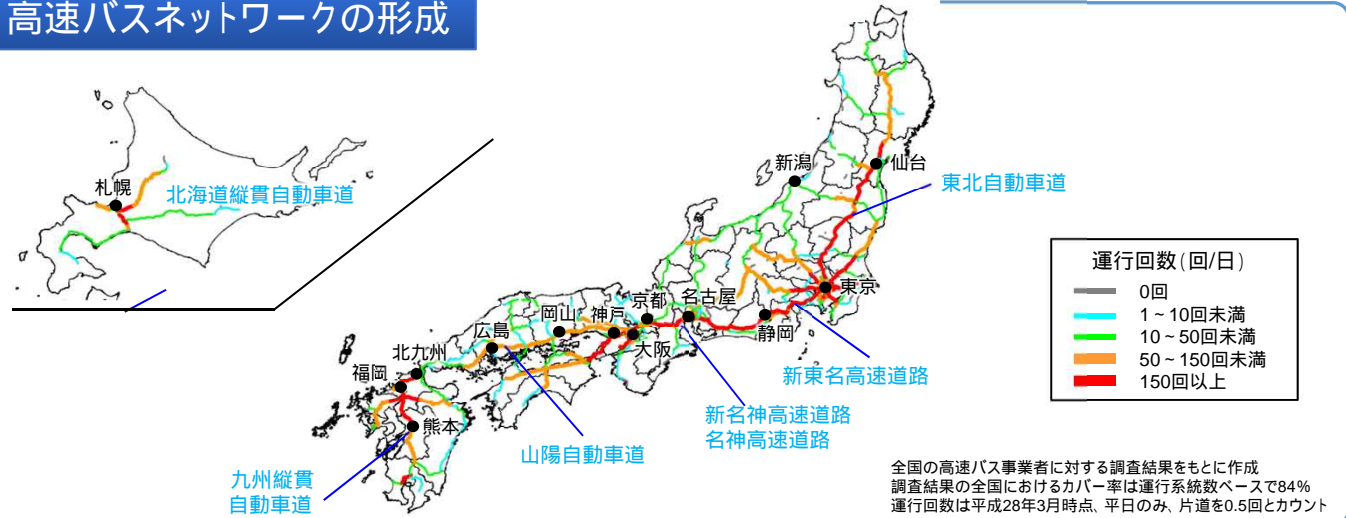


【年間輸送人員】



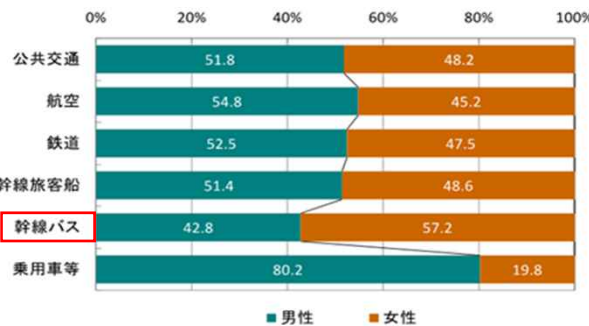
出典：国土交通省 統計情報 自動車関係統計データ
数値は各年度末現在のもの。ただし、S60年以前の実績は、輸送人員(年間)を除き、6月1日現在のものとする。
H17年度までは、当該系統距離の半分以上を高速自動車国道、都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バスを高速乗合バスとした。H18年度からは、系統距離が50km以上のものを高速乗合バスとした。

高速バスネットワークの形成



バス利用者の属性(性別・年代)

代表交通機関別男女構成率【1日(休日)】



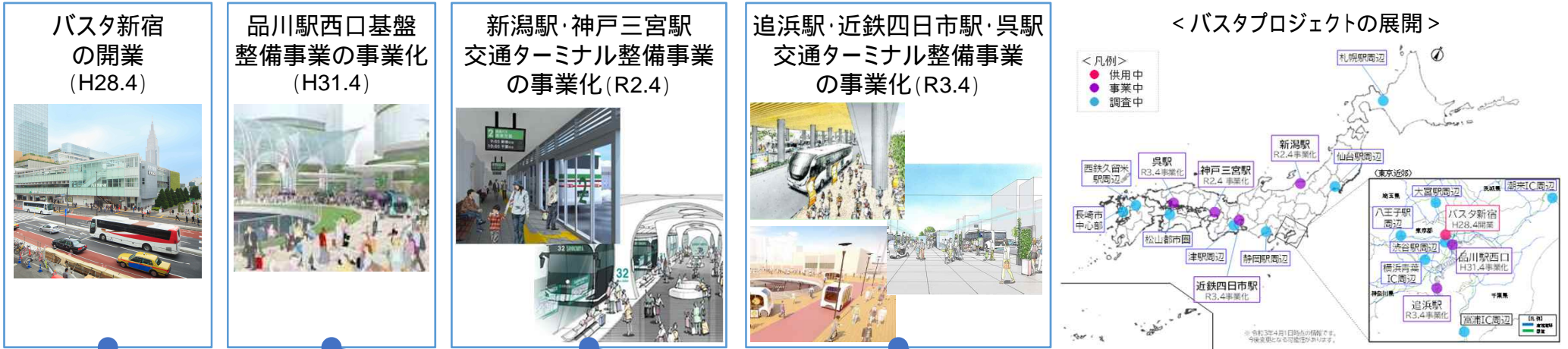
代表交通機関別年齢構成率【1日(休日)】



出典：第5回(2010年)全国幹線旅客純流動調査幹線旅客流動の実態

バスタプロジェクトのこれまでの歩み

- 全国各地でプロジェクトを展開するとともに、道路法の改正や計画ガイドラインの策定等によりプロジェクト推進の環境を整備。



道路分科会 建議 (H29.8)

6. モーダルコネク(交通モード間連携)の強化
バスタプロジェクトの推進・集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備する必要 等

道路法の改正 (R2.5)

バス、タクシー等が停留することができる施設を「特定車両停留施設」として、新たに道路附属物に位置付け

特定車両停留施設では「コンセッション(公共施設等運営権)制度」の活用が可能(運営権者がバス事業者等から利用料金を収受可能)

交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン (R3.4)

みち・えき・まちが一体となった新たな未来空間の創出

- 第1部 計画編
 - 第1章 道路ネットワークにおける交通拠点の意義
 - 第2章 バスタプロジェクトの概要
 - 第3章 交通拠点に求められる機能
- 第2部 実務編
 - 第4章 交通拠点の機能強化の進め方

構想段階
計画段階
事業化段階
管理運営段階

新広域道路交通計画の策定 (R3年度)

新広域道路交通計画 (20~30年の中長期的な視点)

- 広域道路ネットワーク計画 (リンク)
- 交通・防災拠点計画 (ノード)
- ICT交通マネジメント計画 (マネジメント)