

バスタプロジェクト推進検討会について

バスプロジェクトの経緯

プロジェクトの立ち上げ

モーダルコネクト検討会とりまとめ(平成29年3月)

バス利用拠点の利便性向上『バスプロジェクト』

バスタの
類型化

① マルチモードバスタ
集約交通ターミナル
の戦略的な整備
[バス⇄鉄道・新幹線、
タクシー等]

② ハイウェイバスタ
SA・PAを活用した
バス乗換え拠点の整備
[高速バス⇄高速バス]

③ 地域の小さなバスタ
地域バス停※の
リノベーションの推進
[バス⇄バス・乗用車・
自転車・徒歩等]
※高速BS、道の駅、地域の路線バス停

施策への
位置付け

社会資本整備審議会道路分科会 建議(平成29年8月22日)

6.モーダルコネクト(交通モード間連携)の強化

○バス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
- ・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
- ・SA・PAを活用した高速バスの乗換え拠点の整備を推進すべき
- ・道の駅(SA・PA併設型など)や高速バスストップの多様な交通との乗り継ぎを含めた有効活用等を推進すべき

個別事業の
立ち上げ

道路法等の改正:特定車両停留施設(令和2年5月20日成立)

○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)



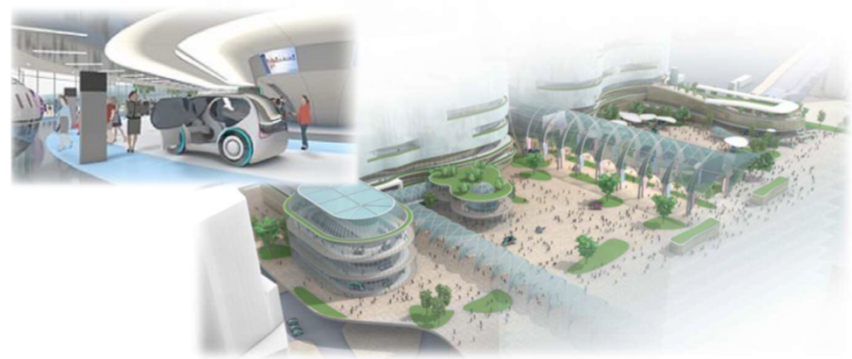
特定車両停留施設(イメージ)

法律への
位置付け

バスタ新宿の供用開始(平成28年4月)



品川駅西口駅前広場の事業化(平成31年4月)



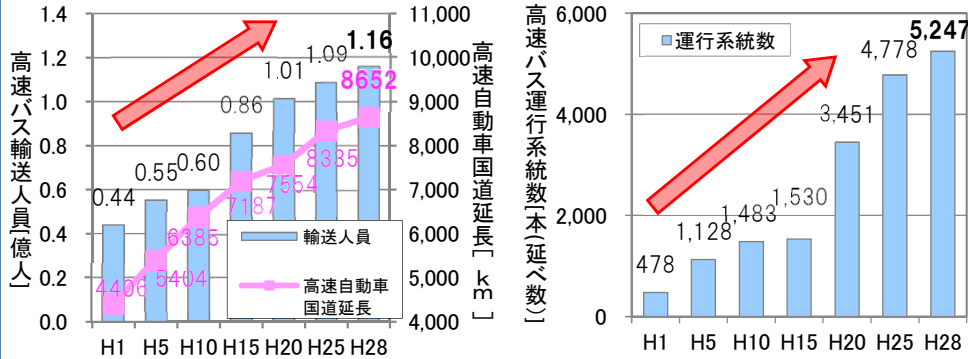
神戸三宮駅前空間、新潟駅交通ターミナルの事業化(令和2年4月)



バスタプロジェクトの展開に向けた背景

高速バスの利用動向

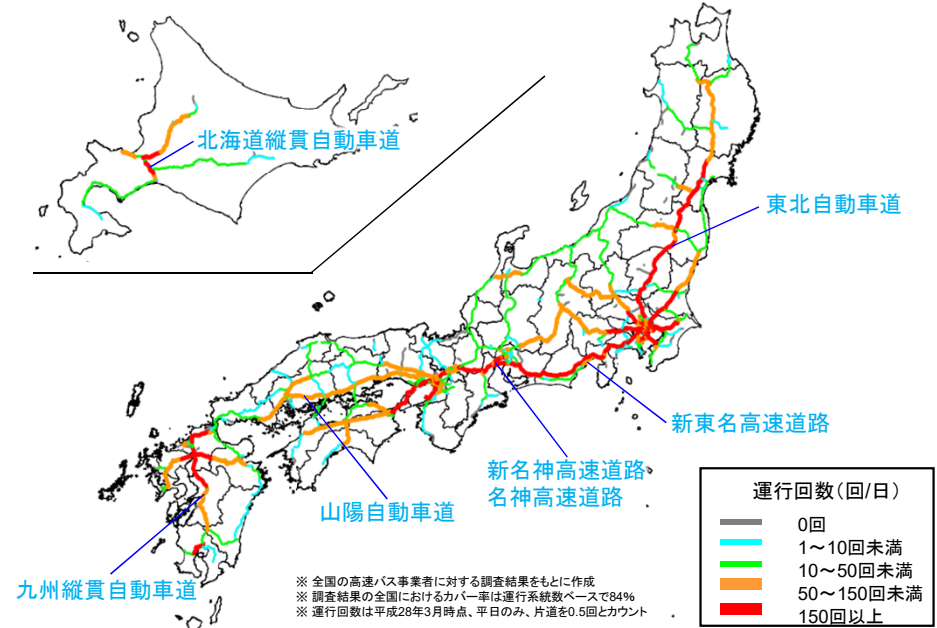
■ 高速道路整備の進展にあわせて高速バス需要が増加



出典：(公社)日本バス協会「2018年度版(平成30年度)日本のバス事業」

高速バスネットワークの現状

■ 路線は縦貫道に集中、横断道の活用は不十分



災害時における高速バスの役割

■ 東日本大震災 [H23.3]

震災後の2カ月間で、首都圏ー東北地方間の31路線で30万人を輸送。運休していた東北新幹線の代替輸送機関として重要な役割を果たす。



出典：国土交通省自動車交通局「東日本大震災での旅客自動車輸送(バス等)分野の対応」

■ 広島豪雨災害 [H30.7]

豪雨災害により、広島～呉間を結ぶ鉄道及び高速道路(広島呉道路)が被災し、都市間交通の移動が大幅に制限。

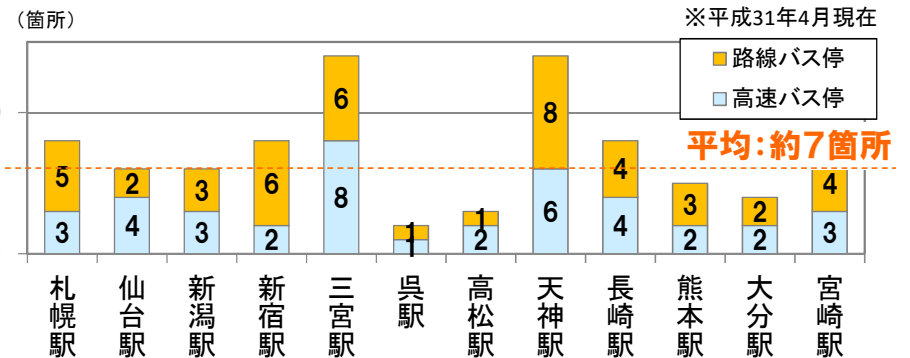
復旧した国道31号に交通が集中する中、緊急車両とバスのみ通行可能とする運用を開始し、災害時BRTの運行を実施。



<災害時BRTの運行>

道路交通の影響の改善

■ 鉄道駅周辺ではバス停がバラバラに設置



※ 鉄道駅から1km圏内に設置された同一系統において最も鉄道駅に近接している高速/バス停(空港連絡バス含む)・路線バス停を対象とし集計
 ※ 駅前ロータリーのように乗降所が密集・連続している場合は1箇所としてカウント(高速バス停と路線バス停は別カウント)
 ※ ジョルダン(株)作成データ(H31年4月1日時点)をもとに作成

高速道路等をフル活用した、平常時・災害時を問わない公共交通ネットワーク・利用拠点の強化

バスタ新宿の概要と利便性向上の取組

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

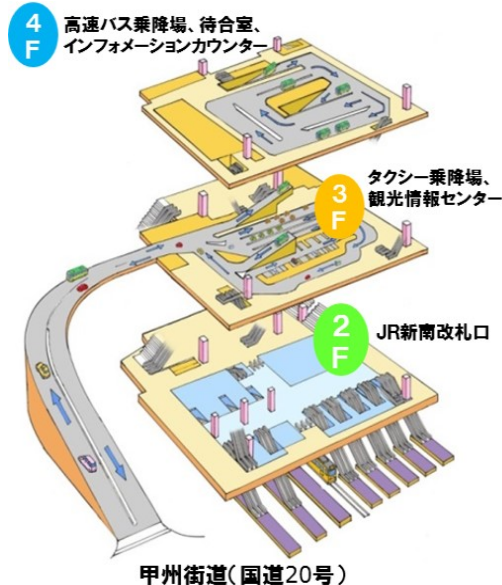


平成28年4月4日(月)オープン

■ 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

※平成31年4月末時点

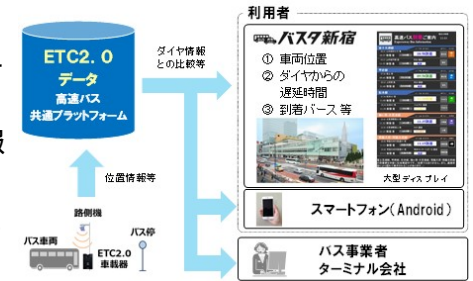


利便性向上に向けた取組

■ 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取組、事業スキーム

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

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

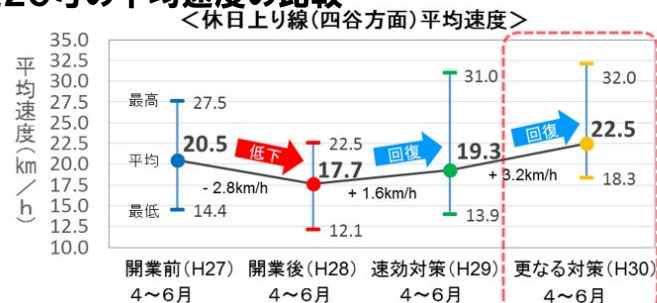


▲バス運行経路の見直し



▲左折レーンの構造見直し

- 国道20号の平均速度の比較



事業スキーム

- 現行スキーム

道路管理者

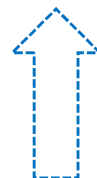
- ・人工地盤・ターミナル施設を含む施設の整備
- ・2F(車路・歩道)・3F(タクシー等共用部)の維持管理

兼用工作物
管理協定



ターミナル会社

- ・券売機、ETC機器等、ターミナルの運営に必要な施設の設置
- ・3F(バス降車場)・4F(ターミナル)の維持管理



占用許可に伴う公共
貢献としてバスタの
維持管理の一部を
実施



使用料

商業施設(道路区域内)
(コンビニ、土産物店等)

バス事業者

【参考】

「兼用工作物」の概要

- 道路と相互に効用を兼ねる公共の用に供する工作物又は施設≪道路法第20条≫

例) 堤防、護岸、ダム、鉄道橋、軌道橋、踏切道、駅前広場、道路管理用光ファイバケーブルなど

- 道路管理者と他の工作物の管理者は協議して管理の方法、管理に要する費用の負担を定めることができる≪道路法第20条、第55条≫

⇒ 「兼用工作物管理協定」

道路法等の改正（民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進）

特定車両停留施設

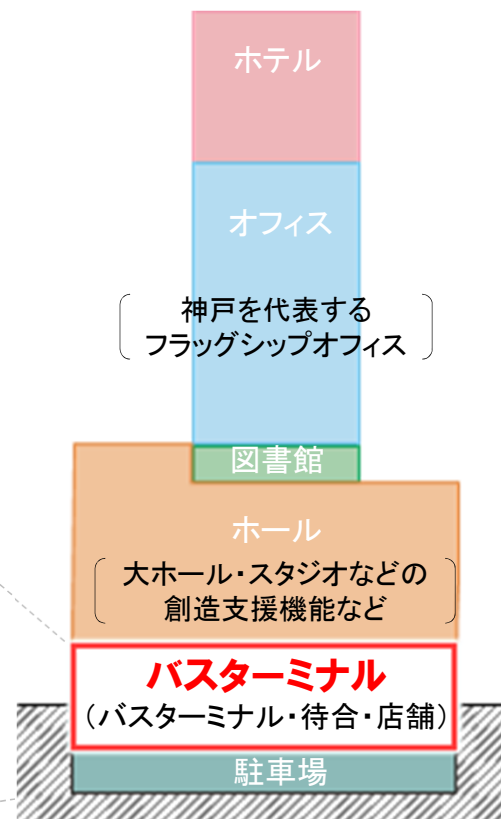
- 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として、新たに位置付け

事業者専用の道路施設の構築

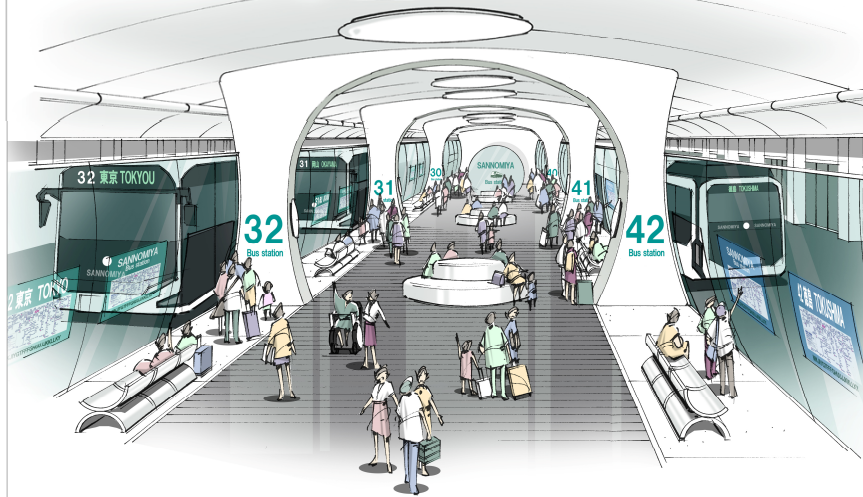
- バス、タクシー、トラック等を停留させるための「**特定車両停留施設**」を、新たに道路附属物として位置付け

- 施設を利用できる車両の種類を道路管理者が指定する
- 施設を利用する際にあらかじめ道路管理者が許可する
- 道路管理者が停留料金を徴収することができる 等

[集約公共交通ターミナルのイメージ]



バス乗降空間のイメージ(1階)




設置目的

○地域課題、地域特性等を踏まえて、バスタプロジェクトをはじめ交通結節点の機能強化を推進するため、機能強化に向けた考え方や推進方策について検討を行う。

検討事項

○ 交通結節点の機能強化に向けた考え方や推進方策について検討

1. バスタプロジェクトの定義
 2. 交通結節点のタイプの考え方
 3. 道路ネットワークの強化のために必要な機能のあり方
 4. 地域特性等を踏まえ交通結節点の必要な機能のあり方
 5. 構造基準等の考え方
 6. 整備・運営手法等の考え方
 7. ノウハウの体系化
- 等



道路を含む交通ネットワークにおける交通結節点の役割、機能、サービスのあり方(←計画)、また、交通結節点の整備・管理運営等に係る各種事業制度や検討の各ステップにおける留意点(←実践)について、具体事例を交えつつ体系的に整理して、主に今後事業を推進する道路管理者向けにガイドラインとして取りまとめる