

附属編1 技術基準

本章では、特定車両停留施設を新設、改築する場合における技術基準である、「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」(令和2年国土交通省令第91号)、および交通拠点に関する他の参照すべき技術基準について整理する。

1-1 特定車両停留施設の設計・構造基準及び関係政省令

本節では、交通拠点を特定車両停留施設として整備する場合を想定し、交通拠点の構造基準等について「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」に沿って解説する。また、特定車両停留施設を整備する際に従わなければならない、標識の設置、停留許可の手続等に関する関係政省令の規定についても解説する。

(1) 特定車両停留施設の構造基準の全体像

「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」(以下、本省令という。)では、下表に示すとおり「特定車両用場所」、「旅客用場所」、「その他設備」、「施設特有の機能」の4区分毎に基準が定められている。

このうち、旅客用場所については、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」においても基準が定められている。

表 1-1 特定車両停留施設の区分

項目 1	項目 2	備考
特定車両用場所	誘導車路	車両が走行する車路
	操車場所	車両が転回等する場所
	停留場所	車両を停留させる場所
	その他の特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所	
旅客用場所	乗降場	旅客が車両を乗降する場所
	旅客通路	乗降場と外部、又は乗降場同士の連絡路
	その他の旅客のために供する場所(待合所等)	
その他設備	排水設備	
	換気設備	
施設特有の機能	交通結節機能の高度化のための構造	
	災害時における対応のための構造及び設備	

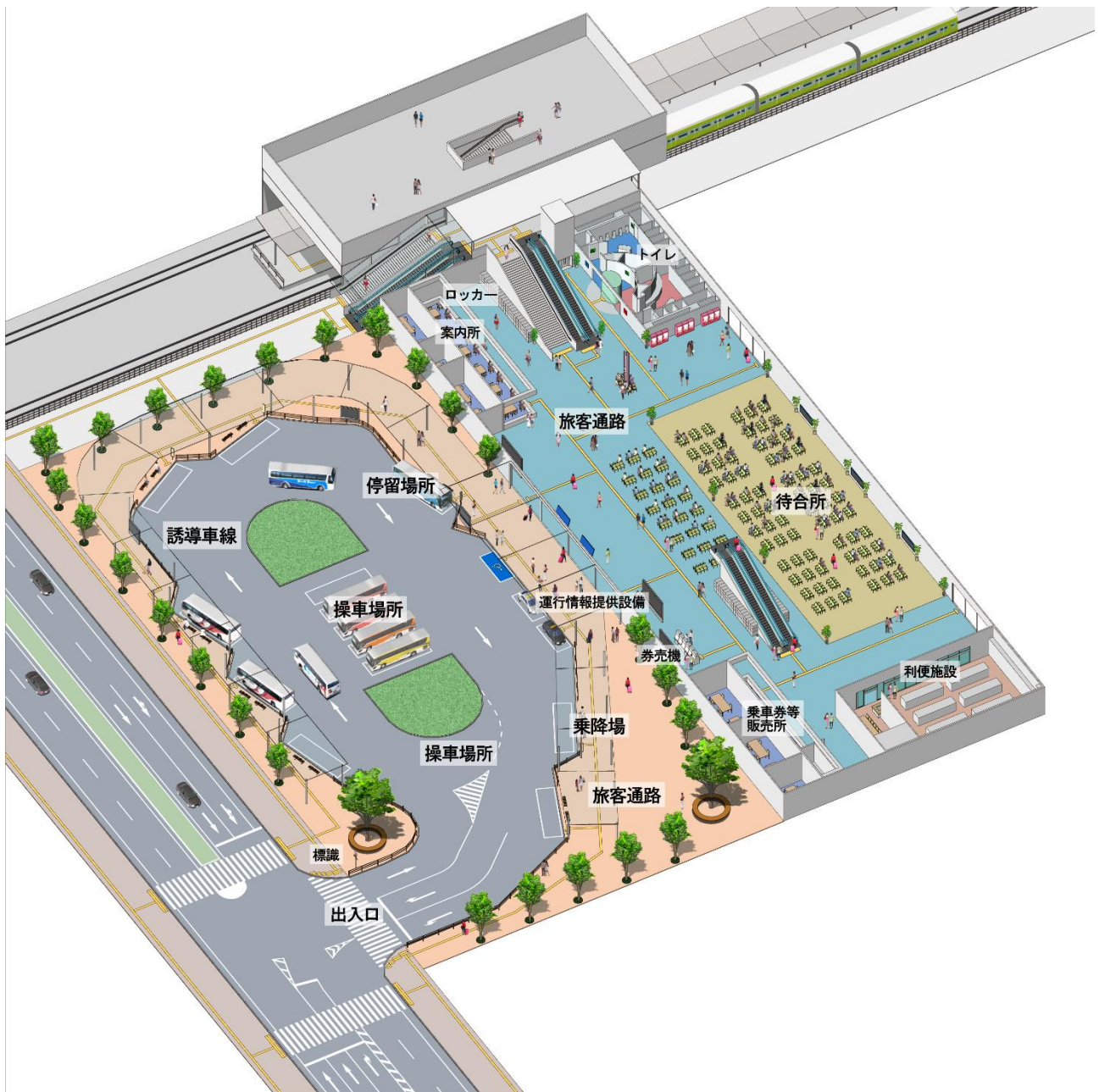


図 1-1 特定車両停留施設の配置イメージ図

なお、本省令で規定する基準と、自動車ターミナル法(昭和 34 年法律第 136 号)に基づくバスターミナルの構造等の基準を定めた「自動車ターミナルの位置、構造及び設備の基準を定める政令(昭和 34 年政令第 220 号)」(以下、自動車ターミナル法政令という。)で規定する基準とは、可能な範囲で整合を取っている。

具体的には、下表において●印を付した項目については自動車ターミナル法政令の基準を参考に規定し、その他の○印を付した項目については、道路構造令等を参考に新たに規定した。

表 1-2 参考にした基準(●:自動車ターミナル法政令、○:道路構造令等)

		バス	タクシー
1 特定車両用場所	(1) 構造耐力	●	○
	(2) 出口及び入口	●	○
	(3) 諸設備の配置	●	○
	(4) 誘導車路及び操車場所	●	○
	(5) 停留場所	●	○
2 旅客用場所	(1) 旅客用場所	●	○
	(2) 乗降場	●	○
	(3) 避難設備	●	○
3 その他設備	(1) 排水設備	●	○
	(2) 換気設備	●	○
4 施設特有の機能	(1) 交通結節機能の高度化のための構造		
	(2) 災害時における対応のための構造及び設備		

(2) 道路法に基づく都道府県公安委員会への意見聴取

特定車両停留施設の設置にあたっては、道路法(昭和27年法律第180号)第95条の2の規定に基づき当該地域を管轄する都道府県公安委員会へ意見聴取を行うことが必要となる。

意見聴取の際の具体的な手続き並びに提出すべき資料については各都道府県公安委員会によって取り扱いが異なるが、特定車両停留施設を設置する目的に照らして、一般的には以下のような資料が求められると考えられる。

- 事業の概要
- 位置図、平面図、縦断図等、施設の規模、構造などを示す資料
- 停留を許可しようとする車両の種類並びに想定利用台数(曜日別、時間帯別)
- 施設を出入りする車両や利用者(歩行者)の動線計画
- 周辺道路の交通量並びに渋滞(車両の滞留)の現況並びに予測(曜日別、時間帯別)
- その他、交通の安全と円滑に対して悪影響を及ぼさないことを説明できる資料

(参考)

この意見聴取については、「道路法等の一部を改正する法律等の施行に伴う対応に係る細目的事項について」(令和2年12月14日付警察庁交通局交通規制課長通達)第1の1において、以下のように通達されている。

当該意見聴取がなされた場合は、当該特定車両停留施設周辺の道路上に車両が滞留しないよう、周辺の交通流等の交通実態、施設等の設置による交通の安全と円滑への影響等を勘案した上で、交通管理上必要な意見を申し入れるとともに、当該特定車両停留施設が設けられた後においても、適宜、許可車両にかかる情報が共有されるようにすること。

供用後においても、許可車両に関する情報を提供するなど、道路管理者と都道府県公安委員会の間で緊密な連携を図るようにすることが必要である。

(3) 「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」の解説

1) 省令の趣旨(第1条)

この省令は、特定車両停留施設を新設し、又は改築する場合における特定車両停留施設の構造及び設備の一般的技術的基準を定めるものとする。

(趣旨)

本省令は、特定車両停留施設を新設、改築する場合における一般的な構造の基準を定めたものである。

(解説)

一般的技術基準とは、特定車両停留施設の通常機能を確保し、通常自然的・外部的状況に対応する技術的基準ということである。

通常自然的・外部的条件とは異なる条件のもとにあるもので、構造基準のすべてをそのまま適用することができない場合には、その構造について個別に検討していく必要がある。

2)設計車両

本省令においては、下記の車両(以下、設計車両という)が特定車両停留施設を利用することを前提に、構造基準が制定されている。

設計車両の諸元は以下の通りである。



図 1-2 設計車両の諸元

なお、上記諸元を超える特殊な車両の利用を想定する施設においては、利用が想定される車両の諸元に応じて構造等を検討することが望ましい。

上記諸元を超える特殊な車両の例としては接続バスが挙げられる。その諸元の一例を以下に示す。

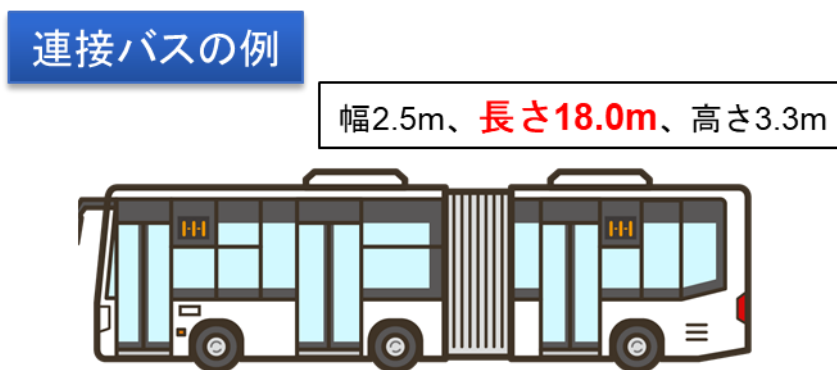


図 1-3 接続バスの例

なお、現在国内で使用されているバスにおいては、二階建てバスも含めて、幅及び高さが上記諸元を超えるものは極めて例外的である。

3)構造耐力(第2条)

① 荷重・振動・衝撃への対応(第1項)

誘導車路、操車場所、停留場所その他の特定車両の通行、停留又は駐車のために供する場所(以下「特定車両用場所」という。)は、特定車両の荷重その他の荷重並びに地震その他の震動及び衝撃に対して安全な構造でなければならない。

(趣旨)

特定車両停留施設のうち特定車両用場所は、往来する自動車の荷重等に対して倒壊することなく安全な耐力を有するものでなければ、自動車の安全な通行を確保することが困難であり、ひいては特定車両停留施設としての機能発揮が不可能になることから、特定車両用場所に構造耐力を求めている。

(解説)

特定車両用場所が建築物である場合には、本省令に加えて建築基準法の適用があり、建築物としての構造耐力が求められることになる。

しかし、建築基準法は建築物としての一般的基準を定めるものであるため、特定車両停留施設のように事業用車両が頻繁に利用する施設としての安全性は担保されない。

そのため、特定車両停留施設が建築物である場合にも本条の規定は満たさなければならない。

② 設計自動車荷重(第2項)

特定車両用場所の設計に用いる設計自動車荷重は、道路法施行規則(昭和27年建設省令第25号)第1条第3号に掲げる自動車のみの停留のために供する特定車両停留施設にあつては30キロニュートン、同条第4号に掲げる自動車の停留のために供する特定車両停留施設にあつては245キロニュートン、その他の特定車両停留施設にあつては196キロニュートンとする。

(趣旨)

特定車両用場所の構造計算に用いる自動車荷重(設計自動車荷重)を定めている。

(解説)

設計自動車荷重については、安全確保の観点から、通常管理下において特定車両停留施設に乗り入れる最大規模の自動車を想定して定めることが必要である。

なお、この基準を超える特殊な自動車の利用が想定される施設においては、個々の状況に応じて適切な設計自動車荷重を検討しなければならない。

- 道路法施行規則第1条第1号又は第2号に掲げる自動車(バス)の停留のために供する特定車両停留施設・・・196kN
- 道路法施行規則第1条第3号に掲げる自動車(タクシー)の停留のために供する特定車両停留施設・・・30kN

4) 特定車両の出口及び入口(第3条)

① 接続道路(第1項)

特定車両の出口及び入口は、その設置の際に道路交通法（昭和35年法律第105号）第44条第1項各号のいずれかに該当する場所、橋、幅員が6.5メートル（道路法施行規則第1条第3号に掲げる自動車のみに係る出口及び入口にあつては、6メートル）未満である道路又は縦断勾配が10パーセント（同号に掲げる自動車のみに係る出口及び入口にあつては、12パーセント）を超えるものである道路に接して設けてはならない

(趣旨)

特定車両停留施設の出入口をどのような場所に設けるかは、周辺の道路交通に重大な影響を及ぼし、ひいては特定車両停留施設の機能の確保を困難にすることから、その設置場所に制限を設けている。

(解説)

それぞれの設置禁止場所の理由は以下の通りである。

1. 道路交通法第44条第1項各号のいずれかに該当する場所(駐停車禁止場所)

そもそも道路交通法において駐停車を禁止している目的が道路における道路交通の安全と円滑の確保であるのに、特定車両停留施設のような自動車が頻繁に利用する施設の自動車の出入口が駐停車禁止場所に接して設けられた場合には、道路交通の安全と円滑に著しい支障を及ぼすため、出入口の設置を禁止した。

なお、道路交通法第44条第1項各号のいずれかに該当する場所とは、以下の通りである。

- ・ 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂又はトンネル
- ・ 交差点の側端又は道路のまがりかどから5メートル以内の部分
- ・ 横断歩道又は自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に5メートル以内の部分
- ・ 安全地帯の左側の部分及び前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分
- ・ バス停を表示する標示柱又は標示板が設けられている位置から10メートル以内の部分
- ・ 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に10メートル以内の部分

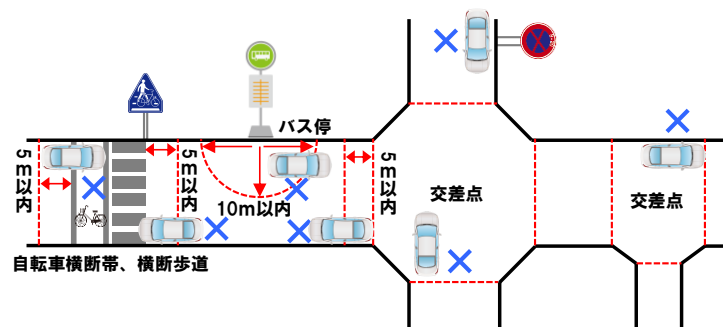


図 1-4 駐停車禁止場所の例

2. 橋

橋に接続する道路は一般に複数となり、自動車交通が輻輳するため、出入口の設置を禁止した。

3. 幅員が6.5メートル未満である道路

特定車両停留施設のように自動車が頻繁に利用する施設が、自動車が減速することなくすれ違うことができる幅を有する道路(2車線)に接していない場合には、前面道路の道路交通の安全と円滑を阻害する恐れがあるため、出入口の設置を禁止した。

- ・ 「幅員が6.5メートル未満」の根拠

自動車の幅 2.5メートル、すれ違い余裕幅 0.5メートル、側方余裕幅 0.5メートルとして計算したもの。

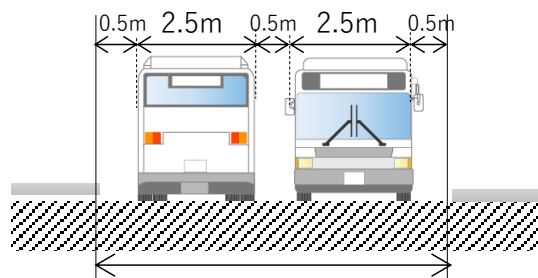


図 1-5 「幅員 6.5メートル未満」の考え方

- ・ タクシーのみが通行する出入口にかかる「幅員が6.0メートル未満」の根拠
道路構造令の普通道路(相互通行)の車道幅員の最小値。

4. 縦断勾配が10パーセントを超える道路

勾配が厳しくなると自動車の登坂能力が落ち渋滞の原因となるので、一定の勾配以上の道路に接して出口及び入口を設置することを禁止した。

- ・ 「縦断勾配10パーセント」の根拠

一般自動車道構造設備規則(昭和28年運輸省・建設省令第1号)第14条において、最大の縦断勾配が10パーセントとなっていることを考慮したもの。

- ・ タクシーのみが通行する出入口にかかる「縦断勾配12パーセント」の根拠

道路構造令の小型道路において、設計速度20km/hの場合の縦断勾配の最大値が12%となっていることを考慮したもの。

- ・ なお、縦断勾配の数値の考え方は『道路構造令の解説と運用¹』にて解説されているところだが、自動車の走行性能を原動機の出力や車両総重量等から算出し、必要な走行速度を確保できるように縦断勾配が定められている。特に、縦断勾配の一般値は坂路全体を通じて、特例値は登坂時に坂路の終端において、それぞれ乗用車は平均走行速度、普通トラックは設計速度の1/2の速度で登坂できることを前提に算出されている。

② 交差点等との離隔(第2項)

停留場所の数が11以上の特定車両停留施設の特定車両の出口又は入口で幅員が20メートル以上の道路に接するものは、その設置の際にその道路の曲がり角又は幅員が20メートル以上の他の道路との交差点から30メートル以上離れている場所に設けなければならない。

(趣旨)

自動車が入り出す頻度が一定規模以上になる特定車両停留施設が幹線道路等に接する場合は、第1項の特定車両の出入口の設置を禁止する場所の規定の要件を加重して規定している。

¹ 道路構造令の解説と運用(日本道路協会、平成27年)

(解説)

特定車両の出入口付近では、進路変更等により特に交通が輻輳することが予想されることから、このような場所に入入りする自動車の多い特定車両停留施設の出入口を設置することは、道路交通の安全かつ円滑な流れを阻害し、ひいては特定車両停留施設としての機能が発揮できなくなるので、当該場所に入出入口を設置することを禁止したものである。

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 停留場所の数が 11 以上

特定車両停留施設のピーク時における自動車の通行頻度が多くなり、道路交通に著しい影響を及ぼすことになるため。

2. 幅員 20 メートル以上の他の道路

都市部の幹線道路に相当する道路で、往復の交通別に自動車交通を分離させる必要が想定されるほど道路交通が輻輳すると考えられる道路であるため。

3. 交差点から 30 メートル以上

交差点の手前の側端から前に 30 メートルの範囲は、道路交通法第 30 条において追い越し禁止場所と規定されているため。

③ 都道府県公安委員会との協議による適用除外(第3項)

前2項の規定は、道路管理者が特定車両停留施設の存する地域を管轄する都道府県公安委員会と協議して当該出口又は入口の設置が当該道路における道路交通の円滑と安全を阻害しないと認める場合については、適用しない。

(趣旨)

道路交通の円滑と安全を阻害しないと認められる場合に、都道府県公安委員会との協議によって本条第1項および第2項の適用を除外できることを規定している。

(解説)

この規定はあくまでも例外規定であって、地形や周辺の土地利用等の制約により本条第1項および第2項の規定を満たすことが著しく困難あるいは不経済な場合にのみ適用が考慮されるべきである。

本項に基づく協議については、「道路法等の一部を改正する法律等の施行に伴う対応に係る細目的事項について」第1の2においては以下のように通達されている。

道路管理者から当該協議を受けた場合は、特定車両の出口及び入口における視認性の有無、特定車両の誘導車路の十分な確保の有無、特定車両が特定車両停留施設へ出入りすることに伴う一般交通との錯綜や渋滞の発生等の防止措置の有無、歩行者等の安全の確保の有無等に留意し、必要な意見を申し入れること。

したがって、協議の際には、一般的に以下の資料が必要になると考えられる。

- 出入口における視認性を確認できる資料(平面図等)
- 誘導車路が十分に確保されていることを示す資料(平面図、ピーク時出入台数等)
- 出入りする車両の動線計画を示す資料
- 出入口が接する道路の交通量、渋滞の状況(現況、予測)を示す資料

- 歩行者の安全を確保するための対策を示す資料(平面図等)

これらの資料は、道路法第 95 条の 2 の規定に基づき特定車両停留施設の設置にあたって行う都道府県公安委員会への意見聴取と重複する内容を含むので、本項に基づく協議は意見聴取時に併せて行うことが合理的であると考えられる。

④ すみ切り(第4項)

特定車両の出口又は入口において、特定車両の回転を容易にするため必要があるときは、すみ切りをしなければならない。

(趣旨)

自動車が回転するには内輪差が生じるため、すみ切りすることにより、自動車の車体の最内側の回転に支障がないようにし、自動車が特定車両停留施設の出入口を安全かつ円滑に通行できるよう規定している。

(参考)

すみ切りの長さの考え方と4種道路における標準値については、「道路構造令の解説と運用」の「4-5-3 交差点の通行方法と隅切り (2)隅切り」において詳細に解説されているので参照されたい。

⑤ 視距(第5項)

道路に接する特定車両の出口の付近の構造は、特定車両がその前端を当該出口に接した場合に、その前端から車両中心線上1.2メートル離れた位置の地上1.7メートル(道路法施行規則第1条第3号に掲げる自動車にあつては、1.2メートル)の高さの点において、道路の中心線に直角に向かって左右にそれぞれ80度の範囲内でその道路を通行するものの存在を確認できるようにしなければならない。ただし、信号機、反射鏡その他の適当な保安設備を設けるときは、この限りでない。

(趣旨)

前面道路の交通に危険を及ぼすことなく、自動車が特定車両停留施設から安全かつ円滑に出ることを可能とするために、自動車の運転者からの見通しを確保するために規定を設けている。

また、上記の目的から、信号機によって交通整理が行われ、前面道路の交通が停止している場合にのみ自動車が特定車両停留施設から出る場合や、反射鏡等の設置により同程度の見通しが得られる場合には、本項本文の規定に適合することを要しないこととしている。

(数値の根拠)

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 車両中心線上 1.2 メートル

設計車両の車両前端から運転者の目までの水平距離の平均的な値。

2. 視点の高さ地上 1.7 メートル

設計車両の運転手の目の高さ(路面からの高さ)の最小値。

3. 視点の高さ地上 1.2メートル(タクシーの場合)

道路構造令で規定する値。

4. 左右にそれぞれ 80 度

視点の位置から、前面道路の中心線上 14メートル(「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」(平成 14 年国土交通省告示第 619 号)第 15 条第 5 項で規定する、最高速度 35km/h 以上 80km/h 以下の大型特殊自動車の停止距離の最大値)を見通せる角度を参考に設定した値。

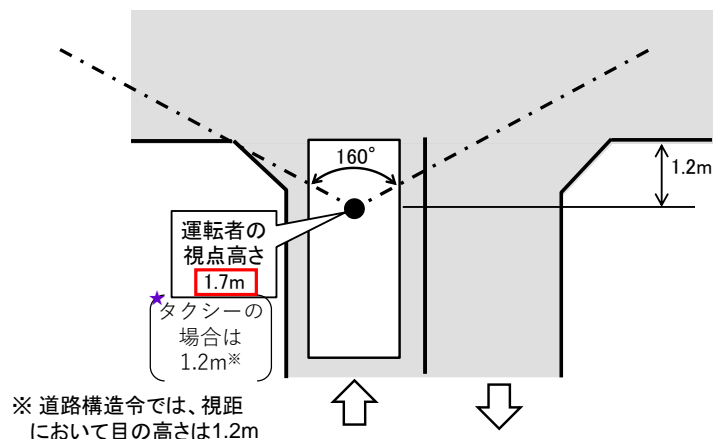


図 1-6 視認性の確保の考え方

(参考)

反射鏡の設置について、「道路構造令の解説と運用」((公社)日本道路協会)には以下の記述がある。

道路反射鏡には丸型と角型があり、一般には丸型の凸面鏡が用いられている。反射鏡の形式、鏡面径、曲率半径の選定にあたっては、その設置場所の交通状況、道路状況及び経済性等を十分検討し選定しなければならない。経論は反射率が高く、曇り、歪み、泡、すじその他の欠陥がなく、耐久性に優れたものでなければならない。また、支柱および基礎は、自重および風圧力に対して十分安全でなければならない。

道路反射鏡の設置にあたっては、「道路反射鏡設置指針」((公社)日本道路協会)を参考にするとよい。

5) 諸設備の配置(第4条)

誘導車路、操車場所、停留場所、乗降場、待合所、荷扱場その他の設備の配置は、特定車両の円滑な運行又は旅客、荷主その他の利用者の利便を著しく阻害するものであってはならない。

(趣旨)

特定車両停留施設は、人やバス、タクシーなどが大量に集中する場所であり、人の動線と自動車の動線の交差をできる限り少なくする等、交通動線の単純化と円滑な処理を行ううえで諸設備の配置は重要な事項である。

本条は、自動車の円滑な運行または旅客その他利用者の利便を著しく阻害することを防ぐために、諸設備が相互に適切に配置されるべきことを規定したものである。

(解説)

例えば、自動車が、入口から出口まで、後退運転や切り返しをすることなく常に前進運転で通行することができる施設や、旅客が待合所から乗降場へ行く経路が直感的にわかりやすくできるだけ短距離となるように配慮された施設などが本規定を遵守しているものと考えられる。

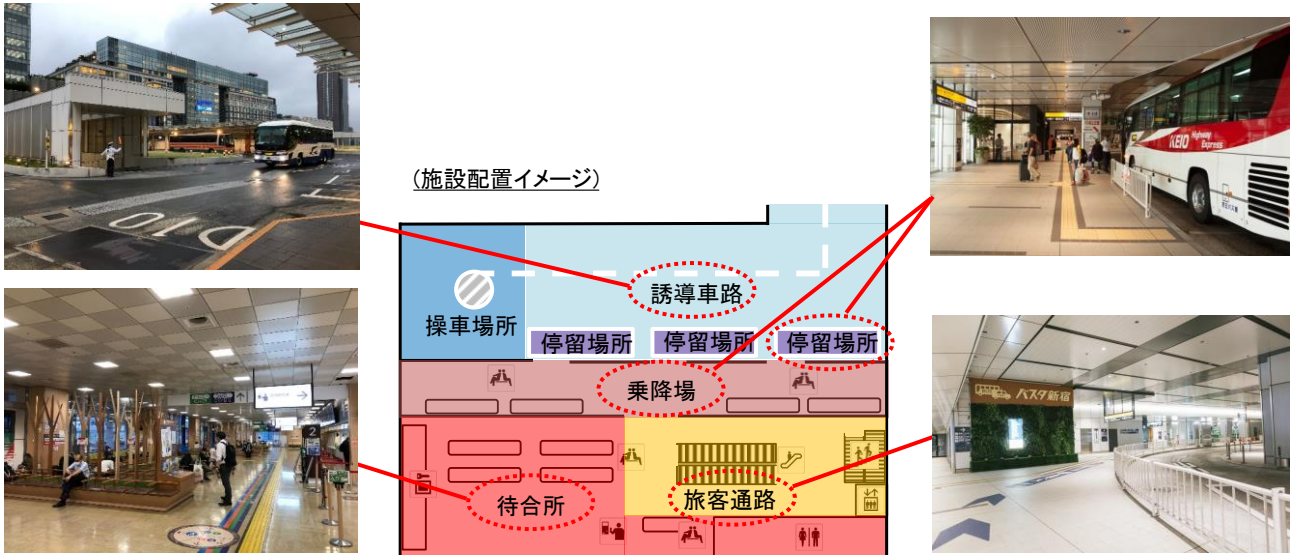


図 1-7 特定車両停留施設の施設配置イメージ

6) 誘導車路及び操車場所(第5条)

① 後退運転によらない通行(第1項)

特定車両停留施設には、特定車両が後退運転によらないで出口及び入口を通行できるように誘導車路又は操車場所を設けなければならない。

(趣旨)

前面道路において自動車が方向転換することは、前面道路の円滑と安全を阻害する恐れがあり、ひいては自動車の安全かつ円滑な通行を阻害する可能性がある。そのため、出入りする自動車が常に前進で出入口を通行できるよう規定している。

(解説)

具体的には、操車場所を設けて自動車の転回ができるようにする、自動車の出口と入口を分離されるよう誘導車路を設置する等が考えられる。

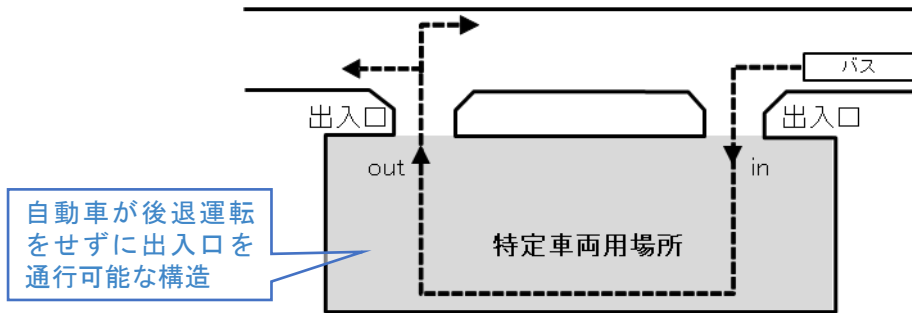


図 1-8 出入口の構造

② 幅員(第2項)

誘導車路の幅員は、6.5メートル(道路法施行規則第1条第3号に掲げる自動車のみの通行の用に供する部分にあつては、5.5メートル)以上としなければならない。ただし、一方通行の誘導車路にあつては、3.5メートルまで縮小することができる。

(趣旨)

自動車が誘導車路を安全かつ円滑に通行できるようにするため、自動車が安全にすれ違うことのできる最小幅員を規定している。

(解説)

本項で規定する幅員は直線部の幅員であり、屈曲部においては第4項の規定により、適当な拡幅をしなければならない。

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 幅員 6.5メートル(タクシー専用施設部分は 6.0メートル)

自動車の幅 2.5メートル(タクシー専用施設は 2.0メートル)、すれ違い余裕幅 0.5メートル、側方余裕幅 0.5メートルとして計算したもの。

2. 一方通行の場合の幅員 3.5メートル

自動車の幅 2.5メートル、側方余裕幅 0.5メートルとして計算したもの。

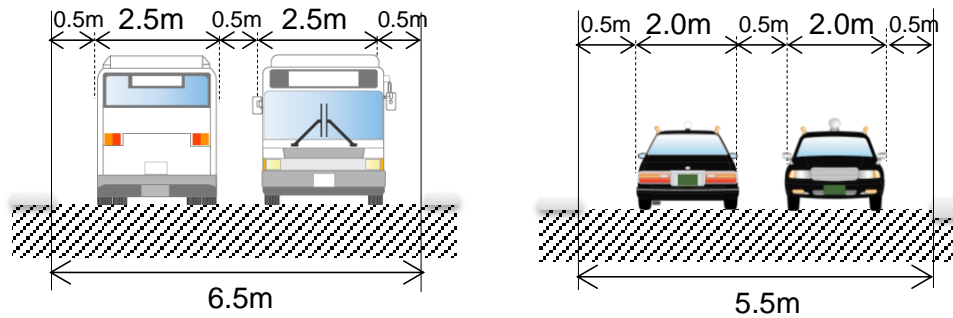


図 1-9 幅員の考え方

③ 有効高(第3項)

上方にはりその他の障害物がある誘導車路の路面上の有効高は、4.1メートル（道路法施行規則第1条第3号に掲げる自動車のみ通行の用に供する部分にあつては、3メートル）以上でなければならない。

(趣旨)

自動車が誘導車路を安全かつ円滑に通行できるようにするため、誘導車路が一定以上の高さを有するように規定している。

(解説)

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 4.1メートル

設計車両の最大高さ 3.8メートルに、車両の振動等に対する余裕高さ 0.3メートルを加えた高さ。

2. 3メートル(タクシー専用部分の場合)

設計車両の高さ 2.8メートルに、車両の振動等に対する余裕高さ 0.2メートルを加えた高さ(道路構造令に規定される小型道路の建築限界の高さと同じ)。

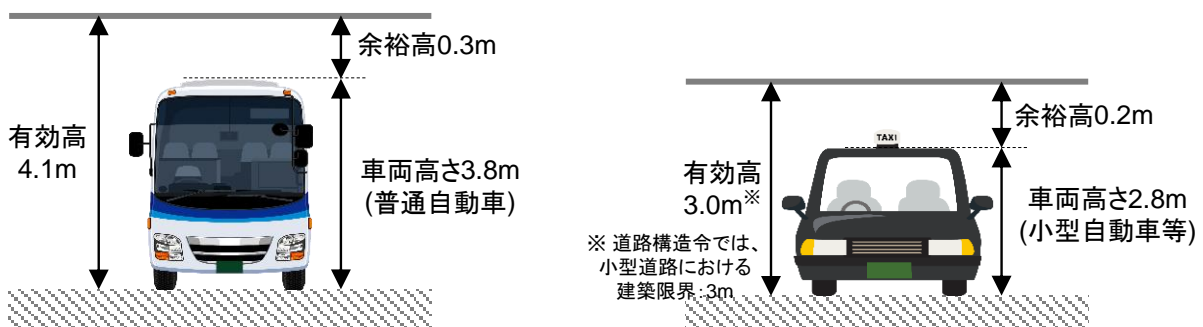


図 1-10 有効高の考え方

④ 回転(第4項)

誘導車路の屈曲部は、特定車両（長さが12メートル、幅が2.5メートル、軸距が6.5メートル、前端から前車軸までの水平距離が2メートル、最小回転半径が12メートルである特定車両とする。）が円滑に回転できる構造としなければならない。ただし、道路法施行規則第1条第3号に掲げる自動車のみに係る誘導車路の屈曲部にあつては、特定車両（長さが6メートル、幅が2メートル、軸距が3.7メートル、前端から前車軸までの水平距離が1メートル、最小回転半径が7メートルである特定車両とする。）が円滑に回転できる構造としなければならない。

(趣旨)

自動車が誘導車路を安全かつ円滑に通行できるようにするため、誘導車路の屈曲部を拡幅して自動車の円滑な回転を確保するように規定している。

(解説)

設計の基準となる特定車両の諸元は「2. 設計車両」に示したとおりである。

なお、上記は最小の基準を定めたものであり、実際の設計に際しては、利用が想定される車両の実態に即して、余裕を持った設計とすることが望ましい。

⑤ 勾配(第5項)

誘導車路の傾斜部の勾配は、10パーセント（道路法施行規則第1条第3号に掲げる自動車のみ通行及び停留の用に供する部分にあつては、12パーセント）を超えてはならない。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、12パーセント以下とすることができる。

(趣旨)

勾配が厳しいと自動車の登坂能力および制動能力が低下し安全かつ円滑に通行するのを困難にするので、誘導車路の傾斜部の勾配に制限を設けている。

(解説)

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 10パーセント

一般自動車道構造設備規則第14条において、最大の縦断勾配が10パーセントとなっていることを考慮したもの。

2. やむを得ない場合における12パーセント

道路構造令に規定される、第1種～第3種の普通道路における設計速度20km/hの場合の最大の縦断勾配の特例値が12パーセントとなっていることを考慮したもの。

3. タクシー専用部分の場合の12パーセント

道路構造令に規定される、小型道路における設計速度20km/hの場合の最大の縦断勾配が12パーセントとなっていることを考慮したもの。

4. 縦断勾配の数値の考え方

縦断勾配の数値の考え方は「道路構造令の解説と運用」にて解説されているところだが、自動車の走行性能を原動機の出力や車両総重量等から算出し、必要な走行速度を確保できるように縦断勾配が定められている。特に、縦断勾配の一般値は坂路全体を通じて、特例値は登坂時に坂路の終端において、それぞれ乗用車は平均走行速度、普通トラックは設計速度の 1/2 の速度で登坂できることを前提に算出されている。

⑥ 形状及び広さ(第6項)

操車場所の形状及び広さは、特定車両停留施設の規模及び構造に適応したものでなければならない。

(趣旨)

操車場所は、自動車が転回することによって誘導車路と停留場所を結びバスやタクシーの動線を確保する役割があるので、自動車の安全かつ円滑な運行を可能とする形状やスペースを確保する必要があるが、特定車両停留施設ごとに様々な形態を取ることが想定されることから、包括的な規定としている。

(解説)

操車場所に求められる形状や広さは、出入口の位置、停留場所の数や配置、乗車場所と降車場所を分離するかどうか等によって大きく異なるものと考えられるが、第5条の解説に示したような、入口から出口まで後退運転や切り返しをすることなく常に前進運転で通行することができる施設などが、本規定に適応した施設と考えられる。

⑦ 操車場所への準用(第7項)

第3項及び第5項の規定は、操車場所について準用する。

(趣旨)

自動車が安全かつ円滑に運行するためには、操車場所においても、誘導車路と同様に、高さを確保し傾斜部の勾配を制限する必要があるため、誘導車路の規定を準用する。

(解説)

第3項及び第5項を参照。

7) 停留場所(第6条)

① 長さ及び幅(第1項)

停留場所は、長さは12メートル以上、幅は3メートル以上（道路法施行規則第1条第3号に掲げる自動車のみの停留の用に供する部分にあっては、長さは6メートル以上、幅は2.5メートル以上）とし、区画線その他適当な方法でその位置を明示しなければならない。

(趣旨)

停留場所において自動車が安全かつ円滑に停車するためには一定の規模が必要であるとともに、区画線等によって停留場所の位置を明示することによって自動車が安全かつ円滑に適切な場所に停車できるよう規定している。

(数値の根拠)

各数値の根拠は以下の通りである。

1. 長さ 12メートル以上
設計車両の長さの最大値 12メートル。
2. 幅 3メートル
設計車両の幅の最大値 2.5メートル+ドアの開閉幅左右各 0.25メートル×2。
3. タクシー専用部分の場合の長さ 6メートル以上
設計車両の長さの最大値 6メートル。
4. タクシー専用部分の場合の幅 2.5メートル以上
設計車両の幅の最大値 2.0メートル+ドアの開閉幅左右各 0.25メートル×2。

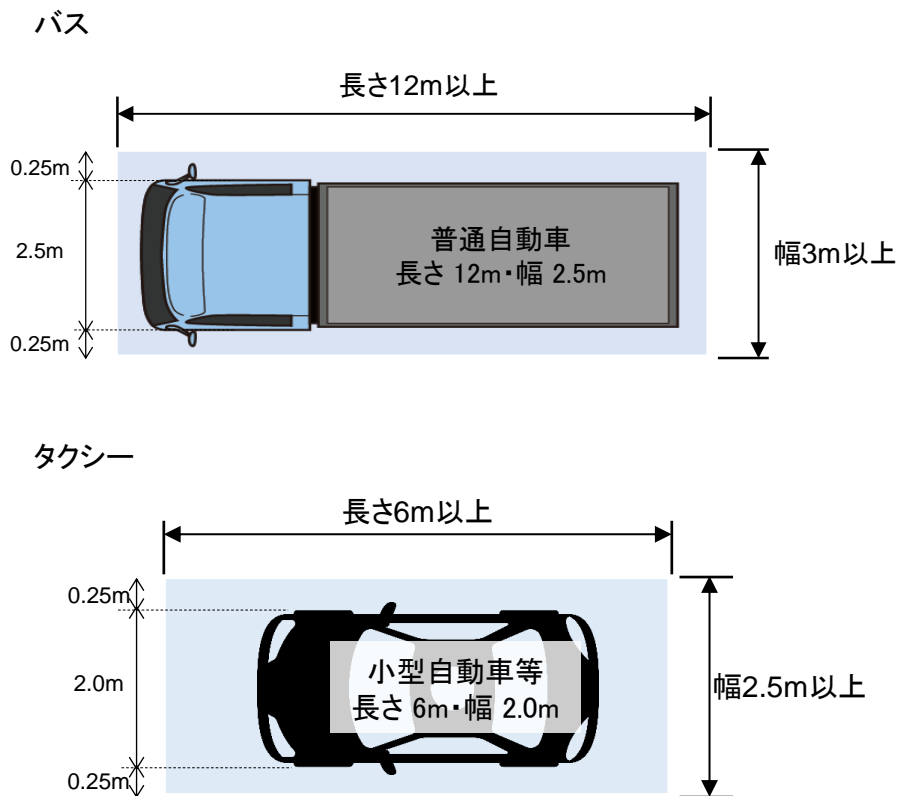


図 1-11 停留場所の考え方

② 勾配(第2項)

停留場所の面には、1.5パーセント以上の勾配があってはならない。

(趣旨)

自動車の安全な停留の確保のため、停留している自動車が勝手に動き出して他の自動車とぶつかることなどがないう、停留場所の勾配に一定の制限を設けている。

(数値の根拠)

制限値は、自動車が自然に動き出す勾配値とされる 1.5 パーセントとした。

③ 停留場所への準用(第3項)

前条第3項の規定は、停留場所について準用する。

(趣旨)

自動車が安全に停留するためには、停留場所においても、誘導車路、操車場所と同様に、高さを確保する必要があるため、誘導車路の規定を準用する。

(解説)

第5条第3項を参照。

8) 旅客用場所(第7条)

① 特定車両用場所との共用の禁止(第1項)

道路法施行規則第1条第1号から第3号に掲げる自動車の停留の用に供する特定車両停留施設の乗降場、旅客通路その他の旅客の用に供する場所(以下「旅客用場所」という。)は、特定車両用場所と共用するものであってはならない。ただし、旅客通路を特定車両用場所と共用する場合であって、警報設備の設置その他の適当な措置を講ずることにより旅客の安全及び特定車両の円滑な運行を阻害しないときは、この限りでない。

(趣旨)

特定車両停留施設は、自動車が頻繁に往来する場所で、しかも一般の旅客が多数利用するものであることから、旅客の安全と自動車の安全かつ円滑な通行を確保するために、旅客用場所と特定車両用場所を区分することを規定している。

(解説)

ただし書きの規定は、乗降場と乗降場の間を旅客通路が連絡する場合等において、立体通路、地下通路とすることは負担が極めて大きいので、例外として適当な措置を講ずれば共用しても良いこととした。

その他適当な措置とは、横断歩道により明確な区画をすることや信号機・遮断機等を設置することなどが考えられる。

なお、道路交通法の適用を受ける特定車両停留施設において横断歩道、信号機等を設置する場合には、当然ながら地域を管轄する都道府県公安委員会との調整が必要である。

② 柵・区画線等による区分(第2項)

道路法施行規則第1条第1号から第3号に掲げる自動車の停留の用に供する特定車両停留施設の旅客用場所(乗降場を除く。)、特定車両用場所及び特定車両用場所と共用する旅客通路は、それぞれ、柵、区画線その他適当な方法により明確に区分しなければならない。

(趣旨)

旅客に注意を喚起し、旅客がみだりに特定車両用場所に立ち入ることを防止することによって、旅客の安全及び自動車の安全かつ円滑な通行の確保を図るために規定している。



図 1-12 特定車両用場所と旅客用場所の区分事例

9)乗降場(第8条)

① 幅(第1項)

乗降場の幅は、80センチメートル以上でなければならない。

(趣旨)

乗降場は、バス・タクシーに乗降するための場所であり、旅客の送り迎えなどに利用する者の歩行空間でもあるため、最低限大人一人が円滑に歩行できるための一定の幅を規定している。

(数値の根拠)

「道路構造令の解説と運用」によれば、歩行者の専有幅は 0.75 メートルを標準とするとされており(歩行者の幅 0.5 メートル+余裕幅 0.25 メートル)、これを考慮して最低の基準を設けた。

なお、実際の設計にあたっては、車いす用のスロープの展開スペースなどを考慮して、可能な範囲で広く取ることが望ましい。

人(成人男子、
荷物等なし)

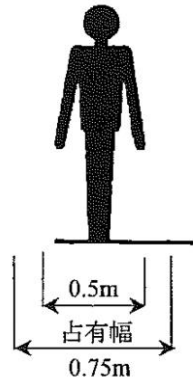


図 1-13 歩行者の占有幅²

② 特定車両用場所との区分(第2項)

乗降場は、その乗降場に接する特定車両用場所の面上10センチメートル以上20センチメートル以下の高さを有するもの又はさくその他の遮断設備により特定車両用場所と明確に区分されたものでなければならない。

(趣旨)

乗降場は、バス・タクシーへの乗降の場所であるとともに、バス・タクシーに乗るまでの旅客や旅客の送り迎えなどに利用する者の歩行空間である。すなわち、旅客用場所の中でバス・タクシーとの接点となる場所であるため、利用者の安全を確保することが強く要請されるため規定している。

(解説)

安全地帯式の場合は一定の高さを有するものであり、平面式の場合は柵などの遮断設備により明確に区分されたものである必要がある。

(数値の根拠)

建築基準法施行令(昭和 25 年政令第 338 号)第 23 条において、階段の蹴上げの上限値が階段の属性により 16 センチメートルから 22 センチメートルと規定されていることを参考にした。

² 出典:道路構造令の解説と運用(日本道路協会、平成 27 年)

10)排水設備(第9条)

特定車両停留施設には、建築物（建築基準法（昭和25年法律第201号）第2条第1号に規定する建築物をいう。次条において同じ。）である部分を除き、側溝その他の排水設備を設けなければならない。

(趣旨)

誘導車路、操車場所、停留場所等の特定車両用場所が、建築物のように屋根で覆われていない場合には、雨水にさらされることによって当該場所の路面が損傷し、また、雨水の滞留による自動車のスリップ事故等が起こるため、これらの事態を防止し、自動車の安全かつ円滑な通行を確保するために規定している。

(建築物への適用を除外している理由)

建築物である部分については、屋根等に覆われていて風雨にさらされる恐れがなく、排水設備を設ける必要がないため除外している。

(参考)

道路構造令第 26 条では、「道路には、排水のため必要がある場合においては、側溝、街渠、集水ますその他の適当な排水施設を設けるもの」とされている。

11) 避難設備(第10条)

道路法施行規則第1条第1号から第3号までに掲げる自動車の停留の用に供する特定車両停留施設の建築物である部分において、直接地上へ通ずる旅客の出入口のある階以外の階に乗降場、待合所その他旅客の集合する設備を設けるときは、建築基準法施行令(昭和25年政令第338号)第123条第1項若しくは第2項に規定する避難階段又はこれと同等以上の避難設備を設けなければならない。

(趣旨)

特定車両停留施設は多数の旅客が利用する施設であり、かつ、引火の恐れがある自動車が多く往来する場所であることから、火災時における旅客の生命・身体の安全の確保を図るために規定している。

(解説)

建築基準法施行令第123条第1項に規定する避難階段とは屋内に設ける避難階段、同第2項に規定する避難階段とは屋外に設ける避難階段のことであり、それぞれ必要な要件が定められている(次ページ参照)。

また、これと同等以上の避難設備とは、ドライエリア(地下室に採光等をするため、建物の周囲を掘り下げ、片側に擁壁を設けた溝)部分から斜路または階段によって危険なしに地上に避難できるような場合を指している。

【参考】建築基準法施行令（昭和25年政令第338号）

（避難階段及び特別避難階段の構造）

第二百二十三条 屋内に設ける避難階段は、次に定める構造としなければならない。

- 一 階段室は、第四号の開口部、第五号の窓又は第六号の出入口の部分を除き、耐火構造の壁で囲むこと。
 - 二 階段室の天井（天井のない場合にあつては、屋根。第三項第四号において同じ。）及び壁の室内に面する部分は、仕上げを不燃材料でし、かつ、その下地を不燃材料で造ること。
 - 三 階段室には、窓その他の採光上有効な開口部又は予備電源を有する照明設備を設けること。
 - 四 階段室の屋外に面する壁に設ける開口部（開口面積が各々一平方メートル以内で、法第二条第九号の二に規定する防火設備ではめごろし戸であるものが設けられたものを除く。）は、階段室以外の当該建築物の部分に設けた開口部並びに階段室以外の当該建築物の壁及び屋根（耐火構造の壁及び屋根を除く。）から九十センチメートル以上の距離に設けること。ただし、第百十二条第十六項ただし書に規定する場合は、この限りでない。
 - 五 階段室の屋内に面する壁に窓を設ける場合においては、その面積は、各々一平方メートル以内とし、かつ、法第二条第九号の二に規定する防火設備ではめごろし戸であるものを設けること。
 - 六 階段に通ずる出入口には、法第二条第九号の二に規定する防火設備で第百十二条第十九項第二号に規定する構造であるものを設けること。この場合において、直接手で開くことができ、かつ、自動的に閉鎖する戸又は戸の部分は、避難の方向に開くことができるものとする。
 - 七 階段は、耐火構造とし、避難階まで直通すること。
- 2 屋外に設ける避難階段は、次に定める構造としなければならない。
- 一 階段は、その階段に通ずる出入口以外の開口部（開口面積が各々一平方メートル以内で、法第二条第九号の二に規定する防火設備ではめごろし戸であるものが設けられたものを除く。）から二メートル以上の距離に設けること。
 - 二 屋内から階段に通ずる出入口には、前項第六号の防火設備を設けること。
 - 三 階段は、耐火構造とし、地上まで直通すること。
- 3 （略）

12)換気設備(第11条)

通常の状態において空気中の一酸化炭素の占める割合が0.01パーセントを超えるおそれがある場所には、その割合を0.01パーセント以下に保つことができる換気設備を設けなければならない。

(趣旨)

自動車が頻繁に往来する施設という特定車両停留施設の特性から、旅客等利用者の生命・身体の安全を確保するためには、自動車の排気ガスを換気することが必要不可欠であるため、換気設備の設置を規定している。

(解説)

通常の状態において空気中の一酸化炭素の占める割合が0.01パーセントを超えるおそれがある場所とは、主に特定車両用場所を想定している。

ただし、施設が建築物であって壁や天井で囲まれている場合や、地下に設置された施設の場合などには、旅客用場所についても換気設備が必要となる場合がある。

(数値の根拠)

空気中の一酸化炭素に対する人間の許容濃度は0.01パーセントとされている。

5-1-4 換気の対象物質及び濃度

- (1) 換気施設の設計の対象とする有害物質は、煤煙及び一酸化炭素とする。
- (2) 換気施設の設計に用いる煤煙及び一酸化炭素の設計濃度は、トンネル内の交通の安全性及び快適性並びに維持管理作業の安全性を確保するために必要な値とするものとし、当該道路の設計速度に応じ、次の表に示す値を標準とする。

設計速度	煤煙の設計濃度 (100m透過率)	一酸化炭素の設計濃度
80km/h以上	50%	100ppm [*]
60km/h以上	40%	

※ 10,000ppm=1%

図 1-14 一酸化炭素濃度に係る基準³

³ 道路トンネル技術基準(国土交通省)

13)交通結節機能の高度化のための構造(第12条)

道路管理者は、旅客の乗降の用に供する特定車両停留施設であって、公共交通機関の旅客施設（以下単に「旅客施設」という。）の敷地に隣接し、若しくは近接する土地に設けられ、又は旅客施設である道路一体建物（道路法（昭和27年法律第180号）第47条の8第1項第1項に規定する道路一体建物をいう。）と一体的な構造となるものについて、交通結節機能の高度化（特定車両停留施設及び旅客施設における相当数の人の移動について、複数の交通手段の間を結節する機能を高度化することをいう。）を図るため、当該特定車両停留施設と旅客施設との間を往来して公共交通機関相互の乗継ぎを行う旅客の利便の増進に資するように旅客用場所を配置することその他の適当な方法により当該旅客の乗継ぎを円滑に行うことができる構造とするように努めなければならない。

(趣旨)

多様な交通モードが接続する交通拠点において、旅客の利便性向上のため、鉄道その他の公共交通機関と特定車両停留施設との円滑な乗継ぎ導線を確保(旅客の利便の増進に資するような旅客用場所の配置)することを規定している。

(解説)

具体的には、分散するバス停の集約による移動距離の短縮や、歩行者動線のレベルを合わせることによる垂直移動の負荷削減といった、交通モード間の乗継ぎの円滑化について、十分に配慮することが必要である。

<参考事例 品川駅西口駅前広場>

東西自由通路と西口駅前広場の歩行者動線のレベルを合わせることで、歩行者の移動を円滑化する計画としている。

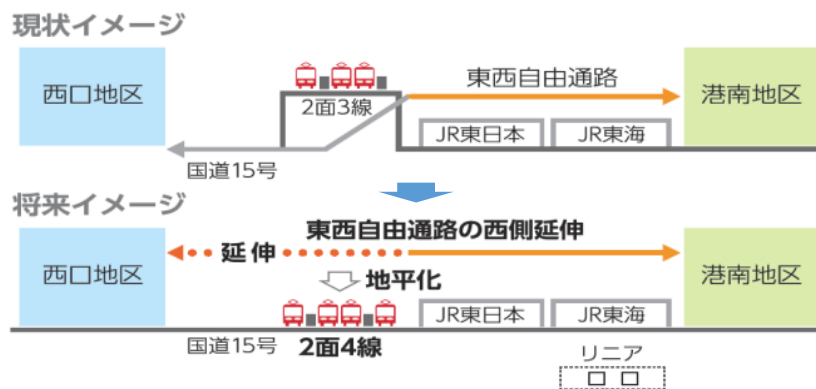


図 1-15 品川駅西口駅前広場の事例⁴

<参考事例 バスタ新宿>

国道に隣接する鉄道の線路上空に公共交通ターミナルを整備し、階層別に鉄道(2階)、タクシー(3階)、高速バス(3・4階)を集約している。

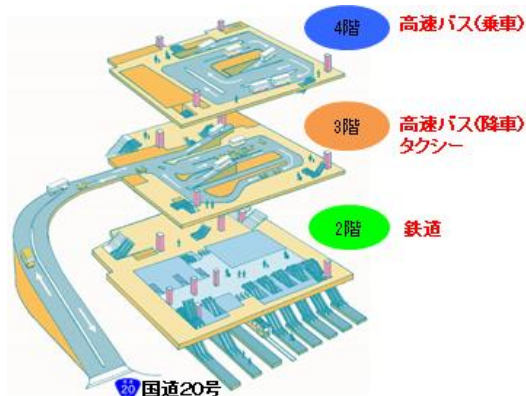


図 1-16 バスタ新宿の事例

⁴ 出典:国道15号・品川駅西口駅前広場事業計画【本編】(国土交通省、平成31年3月27日) https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000743189.pdf

14)災害時における対応(第13条)

道路管理者は、前条に規定する特定車両停留施設について、災害が発生した場合において当該特定車両停留施設及びその周辺の旅客を一時的に滞在させる構造とし、及び当該旅客の移動のための交通手段に関する情報、当該特定車両停留施設の周辺に存する指定避難所（災害対策基本法（昭和36年法律第223号）第49条の7第1項に規定する指定避難所をいう。）の場所に係る情報その他の情報を提供するための設備を設けるように努めなければならない。

(趣旨)

災害が発生した場合、鉄道駅など公共交通ターミナル周辺には、多くの人が滞留し、また、多くの帰宅困難者も発生することが想定される。そのため、災害発生時には、特定車両停留施設においても、旅客を一時的に滞在させつつ、周辺施設と連携しながら、帰宅困難者等への対応を行うことが必要とされるため規定している。

(解説)

具体的には、災害発生時には、当該施設の利用者などを対象に、災害に関する情報や近隣の避難場所の情報、公共交通機関の運行情報等、各種情報を提供することなどについて、十分な検討を行うことが必要である。

<情報提供の例>

大型ビジョンやデジタルサイネージなどを活用して災害情報、各種公共交通機関の運行情報や代替輸送に関する情報、一時退避場所等の情報を提供



図 1-17 大型ビジョンやデジタルサイネージを活用した情報提供⁵

<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例>

大規模地震が発生した際には駅周辺では多くの帰宅困難者による混乱が生じる。また、鉄道が不通となった際には、バスによる代替輸送を実施。



図 1-18 バスによる代替輸送⁶

⁵ 出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【本編】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日)
https://www.kkr.mlit.go.jp/hyogo/kobesannomiya_ekimaekukan/img/200325_torimatome_honpen.pdf

⁶ 出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【本編】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日)
https://www.kkr.mlit.go.jp/hyogo/kobesannomiya_ekimaekukan/img/200325_torimatome_honpen.pdf

15) 道路標識の設置(道路法第48条の34)

道路管理者は、特定車両停留施設の入口その他必要な場所に利用の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設けなければならない。

(趣旨)

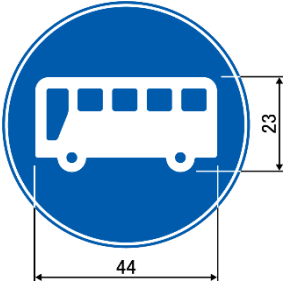
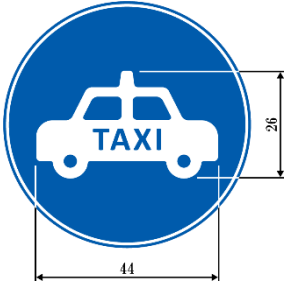
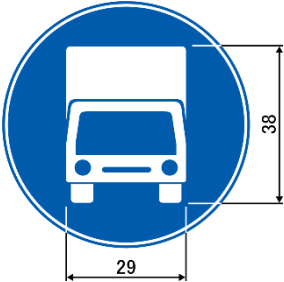
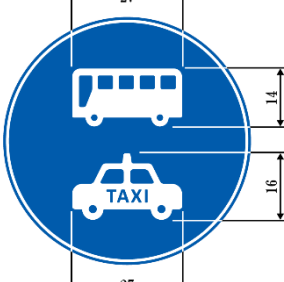
道路交通の円滑化や施設の構造保全等のため、特定停留車両停留施設の入口その他必要な場所に利用の禁止又は制限の対象を明らかにした道路標識を設置することを規定している。

(解説)

特定車両停留施設の出入口には、停留できる車両を示す道路標識を設置する必要がある。

標識の様式については、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」(昭和 35 年総理府・建設省令第 3 号)別表第 2 で規定されている(下図参照)。

表 1-3 道路標識様式

バス (325 の 5-A)	タクシー (325 の 5-B)
	
トラック (325 の 5-C)	組合せ (325 の 6)
	

標識の設置場所については、特定車両停留施設の入口に設置することが原則である。ただし、バス専用の特定車両停留施設とタクシー専用の特定車両停留施設が一般道路からの入口を共用するなど、複雑な構造を有する特定車両停留施設においては、誤進入や交通の錯綜が生じないよう、標識の設置場所およびその標示内容について十分な検討が必要である。

また、道路標識の設置に際しては、誤進入による交通の危険や錯綜等を生じさせないため、「一般車両が進入できないこと」や「標識に示された車種であっても許可車両以外は進入できないこと」など必要な事項が分かりやすくなるよう、補助標識や法定外表示(看板等)を活用することも検討することが望ましい。(下図参照)

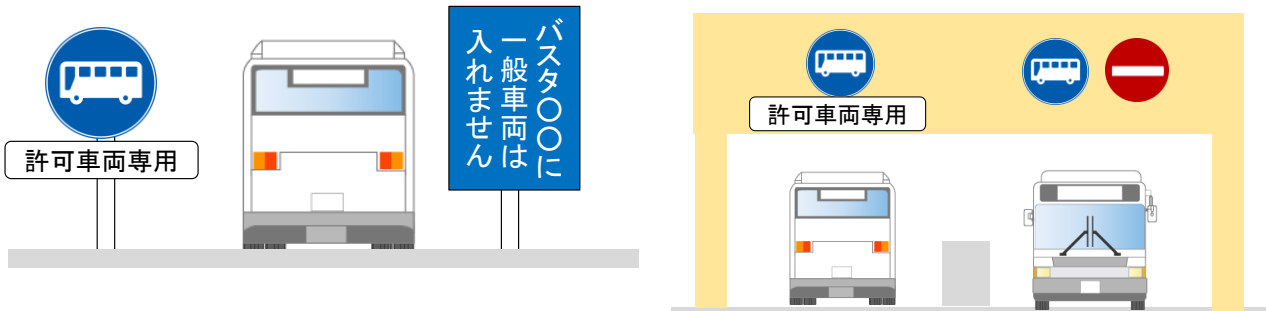


図 1-19 施設出入口での標識の設置イメージ

- 法定外表示の文言例
 - 《施設名》に一般車両は入れません
 - 許可車両以外は入れません
 - 許可を受けたバス・タクシー以外は入れません など

(参考)

法定外表示を設置する場合、地域を管轄する都道府県公安委員会との協議が必要であるが、この競技について、「法定外表示等の設置指針について」(平成 30 年 12 月 14 日付警察庁交通局交通規制課長通達)6 の(1)では以下のように定められている。

各都道府県警察が新たに法定外表示等を考案及び設置しようとする場合及び道路管理者が新たな法定外表示等を設置したい旨の協議を受けた場合には、次の点に留意すること。

ア 歩行者及び車両等の運転者が一見してその意味するところが理解できるものであり、かつ、標識令等に基づく道路標識等の様式と類似の形態(図柄等)としないこと。

(以下略)

16) 特定車両停留施設の許可申請、停留料金

特定車両停留施設の利用にあたっては、道路管理者の許可を受けることが必要である。また、道路管理者は、特定車両停留施設に停留する車両から停留料金を徴収することが可能となっている。以下では、特定車両停留施設の許可申請、停留料金に係る事項について解説する。

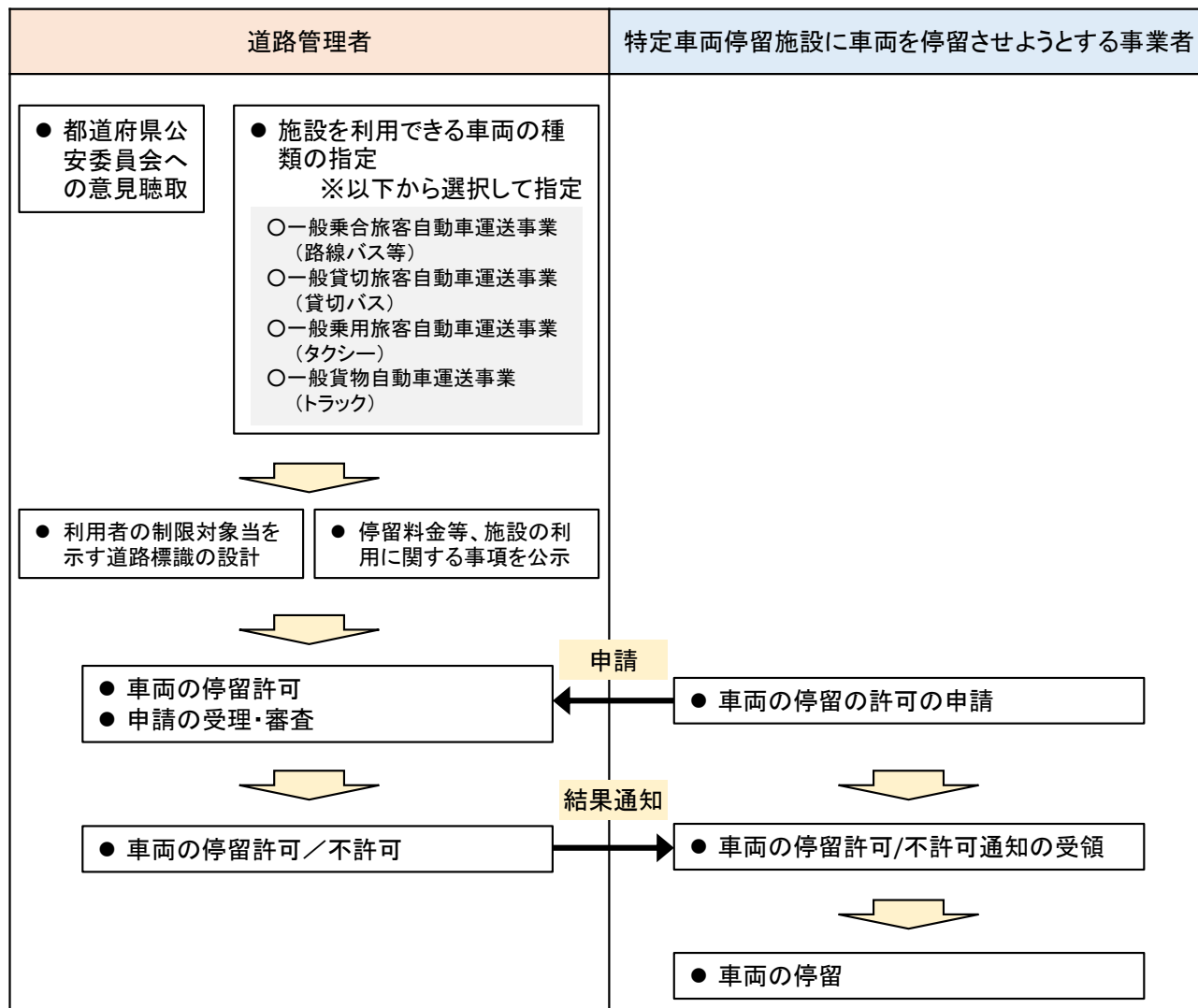


図 1-20 特定車両停留施設の利用の流れ

17) 停留の許可(道路法第48条の32)

特定車両停留施設に車両を停留させようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両については、この限りでない。

2 前項の許可を受けようとする者は、停留させる車両に係る事項、当該車両を停留させる日時その他特定車両停留施設を利用する特定車両の種類ごとに国土交通省令で定める事項を記載した申請書を道路管理者に提出しなければならない。

3 第1項の許可を受けた者は、当該許可の申請に係る前項に規定する事項を変更しようとする場合においては、あらかじめ道路管理者の許可を受けなければならない。

(解説)

特定車両停留施設は、特定車両の停留場所を集約することで道路混雑の緩和を図り、道路における安全かつ円滑な交通を確保することを目的とする施設であるが、現行、道路を通行する車両の限定は、法に特に定めがない限り認められていない。

そこで、上記目的を達するため、道路管理者は、特定車両停留施設を利用できる車両の種類を上記1の(1)~(4)に掲げるもののうちから当該施設の供用の開始前にあらかじめ指定・公示し、また、実際の停留に際しては、当該指定がされた種類の車両の個々について停留の日時を定め、効率的かつ秩序だった利用を確保するため、道路法施行規則(昭和27年建設省令第25号)第4条の16において定める事項を記載した申請書及び必要書類をもって行う申請を受けて、政令で定める基準に従い許可を行うこととした。

なお、緊急時には、緊急自動車等について、許可がなくともその停留を認める必要があるため、以下の車両を許可の対象から除くこととした。

- 道路交通法第39条第1項
緊急自動車(消防用自動車、救急用自動車その他の政令で定める自動車で、当該緊急用務のため、政令で定めるところにより、運転中のもの)
- 道路法施行令第35条の7
道路の改築、修繕又は災害復旧に関する工事、道路の維持その他特別の理由に基づき当該特定車両停留施設に停留することがやむを得ないと認められる車両で、国土交通大臣が定めるもの

(申請に必要な提出物)

申請に必要な提出物は、道路法施行規則第4条の16において以下の通り定められている。

- 停留許可申請書(次ページ図)
 - 添付書類
 - ・ 道路運送法・貨物自動車運送事業法の許可証の写し
 - ・ 旅客自動車運送事業・貨物自動車運送事業の許可申請の際に提出した事業計画・運行計画(車両の種類により、提出書類は異なる)
 - ・ 自動車検査証の写し
 - ・ その他道路管理者が必要と認める書類

図 1-21 特定車両停留許可申請書

様式第五の五（第四条の十九関係）

到達番号	
受付番号	

特定車両停留許可申請書 道路管理者 殿 道路法第48条の32の規定により許可を申請します。		新 規	更 新	変 更	年 月 日		
		申請日 年 月 日					
		住 所 名 称					
		代 表 者					
		連 絡 先 TEL					
		担 当 者					
		連 絡 先 TEL					
1. 停留の場所							
路線名		特定車両停留施設の名称					
2. 車両の種類・運行の態様							
<input type="checkbox"/> ①一般乗合旅客自動車運送事業・路線定期 <input type="checkbox"/> ②一般乗合旅客自動車運送事業・路線不定期 <input type="checkbox"/> ③一般乗合旅客自動車運送事業・区域運行			<input type="checkbox"/> ④一般貸切旅客自動車運送事業 <input type="checkbox"/> ⑤一般乗用旅客自動車運送事業 <input type="checkbox"/> ⑥一般貨物自動車運送事業				
3. 車両諸元 (最大値)		長さ m	幅 m	高さ m	車両総重量 kg		
※ 複数の車両を停留させる場合、車両ごとの諸元は別表1に記載すること							
4. 事務所 営業所 荷扱所		名称	位置	所有者			
5. 車庫		位置		収容能力			
				m ²			
				m ²			
6. 路線 (2. ①・②のみ)		系統 番号	系統名	起点	主たる 経過地	終点	キロ程
7. 営業区域 (2. ③～⑥のみ)							
8. 停留日時 (2. ②～⑥のみ おおむね1年以内)		開始日時			終了日時		
		年 月 日	:	年 月 日	:	年 月 日	:
		年 月 日	:	年 月 日	:	年 月 日	:
※ 2. ①については、停留日時等は別表2に記載すること							

18)特定車両の停留の許可基準(道路法第48条の33)

道路管理者は、前条第一項又は第三項の許可をしようとするときは、次の基準によって、これをしなければならない。

- 1 当該許可の申請に係る車両が特定車両のうち第48条の30第1項の規定により指定した種類のものであること。
- 2 当該許可の申請に係る前条第二項に規定する事項が特定車両停留施設の構造の保全及び適正かつ合理的な利用の確保、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他の観点から政令で定める基準に適合するものであること。

(解説)

特定車両停留施設に停留する特定車両に係る許可の基準として、当該車両の重量や高さ等が当該施設の構造の保全に支障を及ぼすものでないことを規定したものである。

具体的には、道路法施行令第35条の8において、当該申請に係る車両の幅、重量、高さ又は長さ等が、当該特定車両停留施設の構造の保全に支障を及ぼすことがないと認められるものであること等の許可基準を定めることとした。

(許可基準)

道路法ならびに道路法施行令で定められた許可基準は以下の通りである。

表 1-4 特定車両の停留の許可基準

法律・政令	法律・政令基準	内容
道路法 第48条の33 第1項	停留しようとする車両が第48条の30第1項の規定により指定した種類のものであること。	停留しようとする車両が当該特定車両停留施設において、道路管理者が対象として指定した種類の車両であるか。
道路法施行令 第35条の8	停留しようとする車両の規格(幅、重量、高さ、長さ等)が、当該施設の構造の保全上、支障がないこと。	車両の規格が当該施設の設計に用いた基準の範囲内であるか。
	車両を停留しようとする日時、施設周辺の通行経路等について、当該日時に停留している他の車両の種類や台数、施設周辺の道路構造や交通状況等を踏まえて、当該施設の適正かつ合理的な利用の観点から支障がないこと。	車両の停留を希望する日時において施設の容量に余裕があるか。 周辺道路において車両の通行による交通状況への影響がないか。等
	車両を停留させることにより、施設周辺における安全かつ円滑な道路の交通が確保されること。	施設を利用できるようにした場合、施設周辺の道路上での停留を削減させ、混雑の緩和に寄与できるか。

19) 特定車両停留施設の料金及び割増金(道路法第48条の35)

道路管理者は、道路管理者である地方公共団体の条例（指定区間内の国道にあっては、政令）で定めるところにより、特定車両停留施設に特定車両を停留させる者から、停留料金を徴収することができる。ただし、道路交通法第39条第1項に規定する緊急自動車その他政令で定める車両を停留させる場合においては、この限りでない。

(解説)

特定車両停留施設については、同じく特定の車両の停留のため事業者が設けるターミナルとの間での競争の公平性の確保、また、当該施設の利用者の受ける利益という観点から、道路の附属物である自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金と同様、道路管理者による停留料金の徴収権限を規定している。

なお、緊急自動車等については停留料金を徴収しないこととしている。

(停留料金の額の基準)

停留料金の額は、道路法第48条の35第2項の各号に定める基準によらなければならない。

表 1-5 特定車両停留施設の停留料金の額の基準

	基準	内容
道路法 第48条の35 第2項1	特定車両を停留させる特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。	特定の者に対して合理的な理由なく低額の料金又は高額な料金を定めることにより、特定車両停留施設の利用者を不当に差別するような料金の額であってはならない。
道路法 第48条の35 第2項2	特定車両を停留させる者の負担能力に鑑み、その利用を困難にするおそれのないものであること。	特定車両を停留させる者の負担能力からみて極めて高額な料金を設定し、その利用を事実上不可能とするような料金の額であってはならない。
道路法 第48条の35 第2項3	特定車両停留施設を利用することができる特定車両と同一の種類車両を同時に二両以上停留させる付近の施設で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの停留料金に比して著しく均衡を失しないものであること。	周辺の車両を停留させることができる施設の利用料金に比べて著しく低額であることにより、当該施設の業務を圧迫するような停留料金の額であってはならない。

1-2 特定車両停留施設の構造及び設備の基準以外の交通拠点に関する技術基準等

ここでは、特定車両停留施設の構造及び設備の基準以外の交通拠点に関する、他の参照すべき技術基準・ガイドライン等を整理し概要を示す。

(1) 参照すべき技術基準・ガイドライン

交通拠点を整備するにあたって、整備する施設やその内容・状況によって、それぞれに関する技術基準・ガイドライン等を遵守する必要がある。

表 1-6 関係する技術基準・ガイドライン等

対象	施設	整備の箇所・内容		技術基準・ガイドライン等
自動車用施設	特定車両停留施設	旅客用場所のバリアフリー		道路移動等円滑化基準 …旅客特定車両停留施設のバリアフリー基準 (通路幅、エレベーターの大きさ等)
	自動車駐車場	車両の通行・滞留場所		駐車場設計・施工指針 …車路、駐車ますの規格 (建築限界、幅員、勾配等)
				駐車場法施行令 …車路、駐車用の用に供する部分の規格 (建築限界、幅員、勾配等)
	乗合自動車停留所	車両の通行・滞留場所		道路構造令の解説と運用 …車路、バースの規格 (幅員、長さ、設置位置等)
		旅客の通行・待合場所	施設の構造	道路構造令、 道路構造令の解説と運用 …歩道部分の規格 (ベンチ・上屋を設ける場合の幅員、滞留場所の設置等)
バリアフリー	道路移動等円滑化基準、 道路の移動等円滑化整備ガイドライン …旅客の通行・待合場所のバリアフリー基準 (歩道部分の高さ、ベンチの設置等)			
高速道路上のバスストップ	車両の通行・滞留場所、旅客の通行・待合場所		各高速道路会社が定める設計要領 …バスストップの規格 (建築限界、幅員等)	
歩行者用施設	立体横断施設	デッキ・地下通路	構造	立体横断施設技術基準同解説 …デッキ・地下通路の規格 (幅員、建築限界、耐荷重等)
			バリアフリー	道路移動等円滑化基準、 道路の移動等円滑化整備ガイドライン …立体横断施設のバリアフリー基準 (エレベーターの大きさ、傾斜路の幅等)
	歩行者利便増進道路(ほこみち)	歩道・自転車歩行者道	構造・設備	道路構造令 …歩行者利便増進道路の歩道・自転車歩行者道の部分に設ける施設の基準 (歩行者の滞留場所、街灯、ベンチ等)
バリアフリー			道路移動等円滑化基準、 …歩道・自転車歩行者道のバリアフリー基準 (通路幅、勾配等)	
自転車等施設	駐輪場	路外自転車駐車場		道路構造令の解説と運用 …路外自転車駐車場の駐車区画の規格 (長さ、幅員等)
		路上自転車等駐車場		路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針同解説 …路上自転車・自動二輪車の駐車区画の規格 (長さ、幅員等)

表 1-7 関係する技術基準・ガイドライン等

対象	施設	整備の箇所・内容	技術基準・ガイドライン等
歩行者・車両全てに関する施設	建築物	構造・設備	建築基準法、建築基準法施行令、建築基準法施行規則、その他関連通知 …建築物の構造基準 (耐力、耐火、避難施設等)
			消防法、消防法施行令、消防法施行規則、その他関連通知 …消防設備の基準 (消火栓、スプリンクラー等)
			建築物エネルギー消費性能基準 …建築物がもつエネルギー消費性能を確保するための建築物の構造・設備に関する基準 (熱負荷等)
		バリアフリー	建築物移動等円滑化基準 …建築物のバリアフリー基準<義務基準> (通路幅、エレベーターの大きさ等)
			建築物移動等円滑化誘導基準 …建築物のバリアフリー基準<誘導基準> (通路幅、エレベーターの大きさ等)

このほか、駅前広場の整備にあたっては、『駅前広場計画指針⁷』が参考になる。

⁷ 駅前広場計画指針 新しい駅前広場の考え方 (建設省都市局都市交通調査室監修・日本交通計画協会編、平成 10 年)

附属編2 参考事例集

ここでは、供用中又は事業中の交通拠点の中で、参考となる機能強化の取組を実施している事例を収集し、そのポイントを紹介する。特に、交通拠点の機能強化は道路管理者のみならず、自治体、交通事業者等多くの主体と連携して実施する必要があることから、本事例集では整備・管理の主体をポイントごとに整理している。

ページ	事例名称	所在地
2	バスタ新宿	東京都渋谷区
3	神戸三宮駅交通ターミナル	兵庫県神戸市
4	追浜駅交通ターミナル	神奈川県横須賀市
5	呉駅交通ターミナル	広島県呉市
6	高速基山バス停	佐賀県基山町
7	高速長岡京バス停	京都府長岡京市
8	水郷潮来バスターミナル	茨城県潮来市
9	南三陸町道の駅の公共交通ターミナル	宮城県南三陸町
10	田名バスターミナル	神奈川県相模原市

新宿駅西口周辺の 19 箇所に点在していた高速バスや、甲州街道上のタクシーの乗降について、線路上空に整備した交通ターミナルに集約し、100 社以上・1 日約 1500 便の高速バスが乗り入れ

交通ターミナル	事業概要	・乗降場(高速バス、タクシー) ・待合空間 ＊その他の主な施設 ・利便増進施設(コンビニ等) ・観光案内所
	事業主体	国土交通省 新宿高速バスターミナル(株)
	乗り入れる交通モード	高速バス 15 バース ・4 階(乗車):12 バース ・3 階(降車):3 バース タクシー 3 箇所
関連事業	JR 新宿駅 JRミライナタワー(商業・業務ビル)	
交通拠点の概要(現状)	高速バスの運行状況	約 1,500 便/日(R2.2 時点) ・主な行き先:本州、四国、九州
	その他の公共交通機関	<鉄道> ・JR、小田急電鉄、京王電鉄、東京外口、都営地下鉄



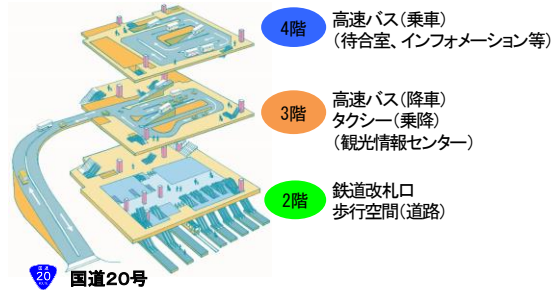
バスタ新宿

事例のポイント

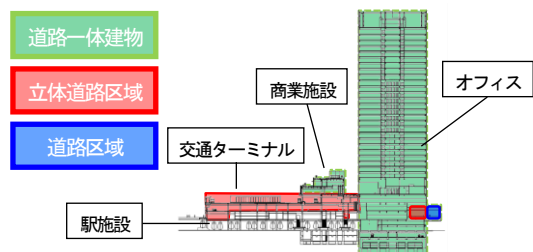
- 甲州街道の新宿跨線橋の架替に伴って線路上に構築した人工地盤の上部に、高速バスやタクシーの交通ターミナルであるバスタ新宿を JR 駅等と一体となって整備
- 新宿駅西口を中心に 19 箇所に点在していた高速バス停を集約するとともに、甲州街道上で行われていたタクシーの乗降を移設し、乗換利便性の向上や道路交通の円滑化を実現
- 4 階に高速バスの乗車場、3 階に高速バスの降車場やタクシーの乗降場を設置し、2 階の JR の改札口からバス・タクシーの乗降場までバリアフリールートを確保
- 交通ターミナル内にはトイレやベンチを完備した待合空間、案内所、公募(占用入札)により入居するコンビニと土産店、東京都の観光センターを設置



新宿駅西口に点在していた高速バス停



バスタ新宿のフロア構成



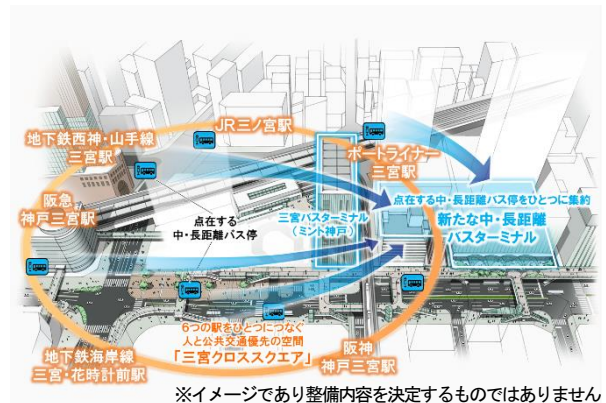
立面図(南側より)

<周辺施設との連携>

- 立体道路制度の活用
 - ・バスタ新宿は道路附属物として整備しており、その際、立体道路制度を活用して道路区域を立体的に設定
 - ・道路一体建物として、バスタ新宿(交通ターミナル)を国が整備するとともに、駅施設(改札等)・JR ミライナタワー(オフィス)・NEWoMan(商業施設)を JR が整備
- 兼用工作物管理協定の活用
 - ・国と新宿高速バスターミナル(株)の間で兼用工作物管理協定を締結し、交通ターミナルの整備・管理運営について官民連携で実施

三宮地区に点在する中長距離バス停を交通ターミナル内に集約し、6つの鉄道駅とまちを接続する新たな交通結節空間を創出するとともに、“ひと”中心の空間を整備

交通ターミナル	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場(中・長距離バス) 待合空間 一般車乗降場、カーシェアポート 国道2号の右折レーン増設、バスの待機スペース
	事業主体	国土交通省
乗入れる交通モード	乗入れる交通モード	高速バス 5バース(I期) ※II期完成時は12バース
	関連事業	<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業 歩行者デッキ 道路空間の再編
交通拠点の概要(現状)	高速バスの運行状況	約800便/日(H31.4時点) ・主な行き先: 四国、淡路島
	その他の公共交通機関	<鉄道> ・JR、阪神電気鉄道、阪急電鉄、神戸市営地下鉄、神戸新交通(ポートライナー)



※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
神戸三宮駅交通ターミナル¹

事例のポイント

- 三宮地区で計画されている再開発ビル(現在I期を進行中)の1階低層部に中・長距離バスやタクシーの乗降場等を整備し、地区内に点在する中・長距離バスのバス停を1箇所に集約
- 歩行者の主動線となる歩行者デッキと接続する再開発ビル内の2階から3階にかけて、吹き抜けを介し立体的で一体感のある待合空間を整備
- 交通ターミナルの管理運営について、コンセッション制度の活用を含む官民連携手法について検討中
- 災害時には、三宮地区で発生する帰宅困難者をバスで代替輸送できるよう、乗車場所を含む空間の活用、情報提供の方法等について、地区内で検討中
- バスターミナルの円滑な運行のための待機バースや交通ターミナル入口の右折レーンの改良について検討



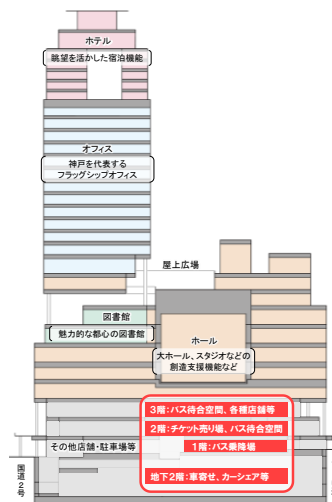
バスの乗降場(イメージ)²



待合空間(イメージ)³

<周辺施設との連携>

- 市街地再開発事業
 - ・市街地再開発事業は、低層部に交通ターミナルを整備するとともに、上層部にはホテルやオフィス、図書館、大規模ホール等、公共施設や文化施設を含む都市機能を集積させることを計画
- 人中心の道路空間
 - ・「三宮クロススクエア」は、三宮交差点を中心に人と公共交通優先の空間を創出することで日常的にぎわいを生み出す計画

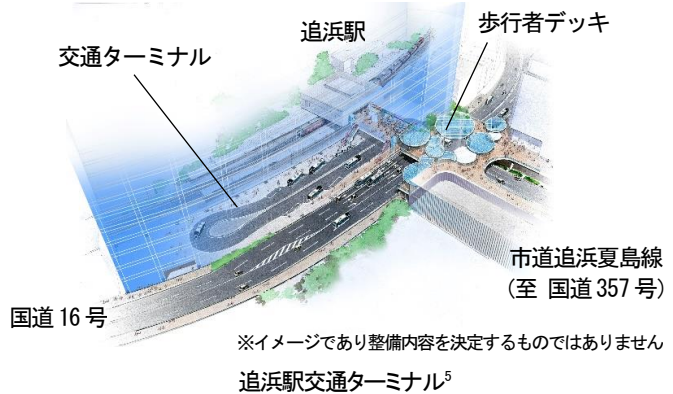


立面図(東側より)⁴

¹ 出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【概要版】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日) https://www.city.kobe.lg.jp/documents/27225/200325_torimatome_gaiyou.pdf
² 出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【概要版】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日) https://www.city.kobe.lg.jp/documents/27225/200325_torimatome_gaiyou.pdf
³ 出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【概要版】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日) https://www.city.kobe.lg.jp/documents/27225/200325_torimatome_gaiyou.pdf
⁴ 出典: 国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画【概要版】(国土交通省・神戸市、令和2年3月25日) https://www.city.kobe.lg.jp/documents/27225/200325_torimatome_gaiyou.pdf

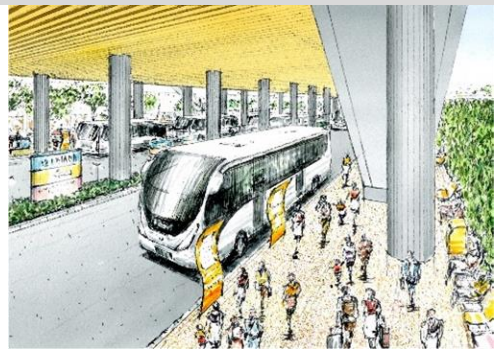
道路ネットワークの結節点に立地する交通拠点にて、バス停等の集約や歩行者デッキの整備等により円滑なモーダルコネク環境を確保し、周辺の民間事業等と分担した機能確保で地域の賑わいや回遊性を向上

交通ターミナル	事業概要	・乗降場(バス、タクシー 等) ・歩行者デッキ 等
	事業主体	国土交通省
	乗り入れる交通モード	バス 6 バース(予定) タクシー 3 箇所(予定)
関連事業		・ターミナル上部の複合施設 ・市街地再開発事業 ・交差点改良、市道整備 等
交通拠点の概要(現状)	一般路線バスの運行状況	約500 便/日(H30.11 時点) ・主な行き先:横須賀市内等 *その他、コミュニティバス、企業バスが運行
	その他の公共交通機関	<鉄道> ・京浜急行電鉄



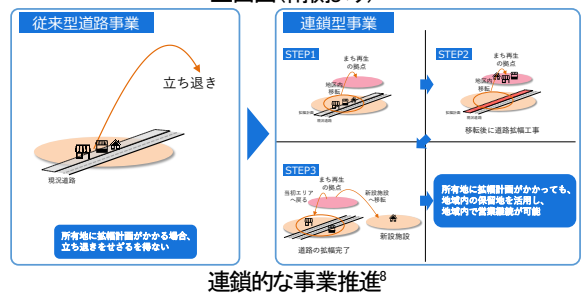
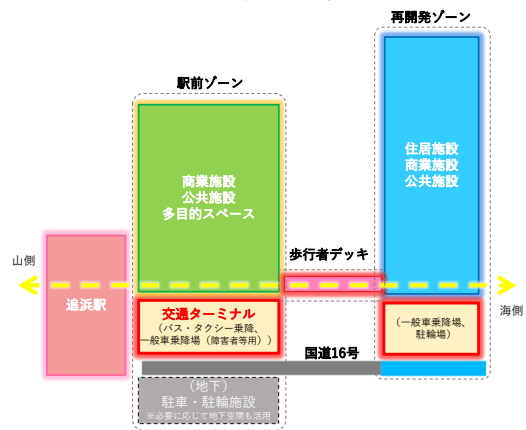
事例のポイント

- 国道16号の追浜駅前交差点は、事業中の国道357号の端末からの交通が国道16号に合流する地点であるが、駅周辺に点在するバス停等が交通を阻害する等、交通流の円滑化が課題
- 現在の駅前空間を拡張し、バスやタクシーの乗降場を整備し、点在する11箇所のバス停等を集約
- 2階に改札のある駅、1階の交通ターミナル、国道16号を挟んだ地区等をつなぎ、また歩行者と車両の錯綜を防ぐため、バリアフリーに配慮した歩行者デッキを整備
- 交通量の増大に対応するため、駅前交差点に右折レーンを設置し、市道の拡幅も検討
- 交通ターミナルの整備・管理運営や災害時マネジメントの検討のための地域主体による連携体制として、えき・まち・みちデザインセンターの設置等を検討中



<周辺施設との連携>

- 交通拠点における地域内の機能分担
 - ・ 限られた駅前空間(駅前ゾーン)にすべての機能を集約するのではなく、国道16号を挟んだ地区(再開発ゾーン)と商業施設や公共施設等の機能を分担し、地域の回遊性も確保
- 連鎖的な事業推進
 - ・ 事業実施の過程で一時移転が必要な場合、まちの再生拠点の活用により、立ち退くことなく駅周辺での事業継続を可能にする連鎖的な事業推進を検討中
- 交通ターミナルの上部空間の活用
 - ・ 交通ターミナルの上部空間を高度利用し、複合施設により必要な機能を確保することを計画



⁵ 出典: 追浜駅交通結節点整備事業計画(概要)(国土交通省・横須賀市、令和3年3月19日) <https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr/content/content/000799457.pdf>
⁶ 出典: 追浜駅交通結節点整備事業計画(概要)(国土交通省・横須賀市、令和3年3月19日) <https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr/content/content/000799457.pdf>
⁷ 出典: 追浜駅交通結節点整備事業計画(概要)(国土交通省・横須賀市、令和3年3月19日) <https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr/content/content/000799457.pdf>
⁸ 出典: 追浜駅交通結節点整備事業計画(概要)(国土交通省・横須賀市、令和3年3月19日) <https://www.ktr.mlit.go.jp/ktr/content/content/000799457.pdf>

複合施設と併せた交通ターミナル整備により、道・港・駅・まちが一体となった交通拠点となり、地域の賑わい拠点や災害時における代替輸送の拠点としても機能

交通ターミナル	事業概要	・乗降場(バス、タクシー) ・待合空間 ・デッキ
	事業主体	国土交通省
	乗り入れる交通モード	バス 11バース タクシー 2箇所
関連事業		・百貨店跡地での複合ビル整備 ・駅の橋上駅化 ・交通ターミナル隣接地での一般車送迎場整備 ・スマートシティの推進
交通拠点の概要(現状)	バスの運行状況	<高速バス> 約200便/日(R1.10時点) ・主な行き先:広島市内、広島空港 <一般路線バス> 約1,100便/日(R1.10時点) ・主な行き先:呉市内、島嶼部等
	その他の公共交通機関	<鉄道> ・JR 呉線

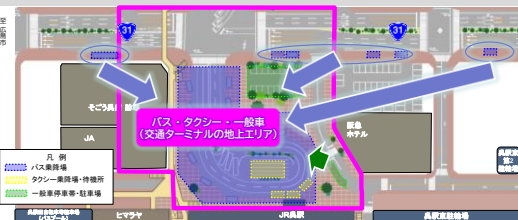


※イメージであり整備内容を決定するものではありません

呉駅交通ターミナル⁹

事例のポイント

- JR 呉駅前に整備される複合施設の一部を活用することで駅前空間を拡張し、国道上に点在していたバス停も集約してバス・タクシー等の乗降場を整備するとともに、複合施設の2階に待合空間を整備
- 1階を交通ターミナル、2階に駅の改札や国道31号を挟んだ地区等をつなぐバリアフリーとしたデッキを整備し、歩行者と車両の錯綜を防ぐとともに、安全な歩行空間の確保及び歩行者動線の最適化を図る
- バスの待機場と乗降場の動線も見直し、国道上での右折による滞留を回避
- 平成30年7月豪雨ではバスが鉄道の代替輸送を担った経験を踏まえ、災害時には代替輸送の拠点として機能し、待合空間等を一時避難施設として活用
- 将来、次世代モビリティを導入する際にはデッキ上で歩行者と共存することを計画



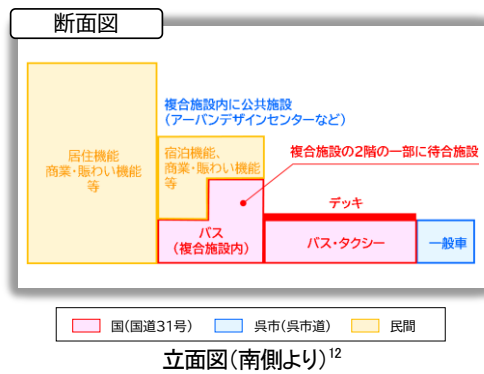
バス乗降場の集約¹⁰



デッキ上における歩行者と次世代モビリティの共存¹¹

<周辺施設との連携>

- 複合施設の整備
 - ・ 民間事業者等を公募し、居住・商業・賑わい等の機能を持つ複合施設を整備、低層の一部を交通ターミナルとする予定
- 橋上駅化する周辺の整備による回遊性向上
 - ・ 橋上駅化(自由通路の整備)や駅南側の歩行者デッキの整備、次世代モビリティ等により、道・港・駅・まちの回遊性向上を計画

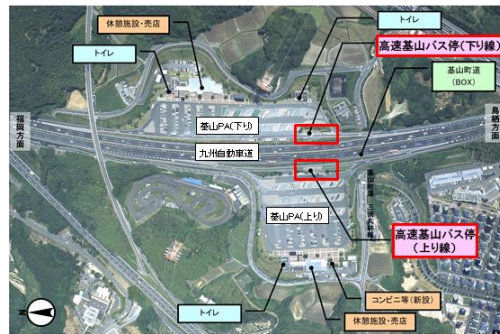


立面図(南側より)¹²

⁹ 出典: 国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画(国土交通省・呉市、令和3年3月19日) <https://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/kurebasuta/pdf/jigyoukeikaku.pdf>
¹⁰ 出典: 国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画(国土交通省・呉市、令和3年3月19日) <https://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/kurebasuta/pdf/jigyoukeikaku.pdf>
¹¹ 出典: 国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画(国土交通省・呉市、令和3年3月19日) <https://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/kurebasuta/pdf/jigyoukeikaku.pdf>
¹² 出典: 国道31号等呉駅交通ターミナル整備事業計画(国土交通省・呉市、令和3年3月19日) <https://www.cgr.mlit.go.jp/hirokoku/kurebasuta/pdf/jigyoukeikaku.pdf>

高速道路のパーキングエリアの高速バス停を乗継拠点として整備することで、九州管内を高速バスで移動する際の所要時間の短縮や乗継利便性の向上、定時性の向上等を実現

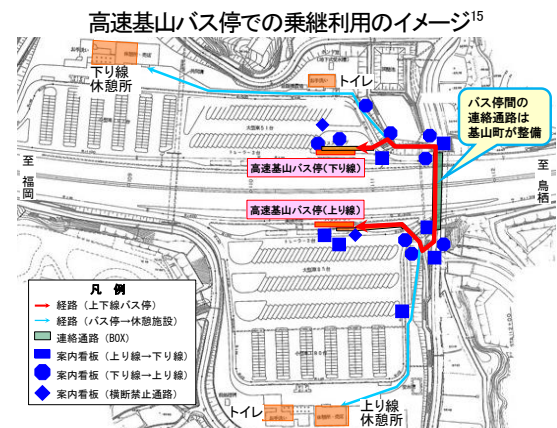
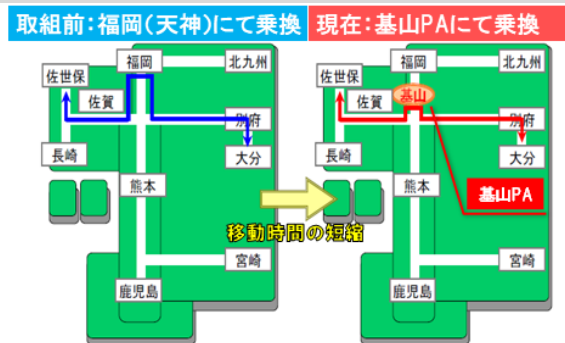
交通ターミナル	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスの乗換のための情報提供設備 上下線バス停間の連絡通路
	事業主体	国土交通省(地方整備局・運輸局) NEXCO 西日本 基山町
	乗り入れる交通モード	高速バス 4 バース ・上り線:2 バース ・下り線:2 バース
交通拠点の概要(現状)	高速バスの運行状況	約 400 便/日(R3.3 時点) ・主な行き先:福岡、長崎、大分、鹿児島



高速基山バス停³

事例のポイント

- 従来、九州管内の高速バスは福岡市をハブとした路線網が構築されており、福岡市以外の都市間(例えば、佐世保市～大分市など)を移動する際には一度福岡市まで移動して乗り継ぐ必要があった
- 九州自動車道と長崎自動車道・大分自動車道が交差する鳥栖ジャンクションに近接する九州自動車道の基山パーキングエリア(上下)内に設置された高速基山バス停を、九州管内の都市間を移動する際の乗継拠点として整備
- 乗継拠点化にあたって、基山パーキングエリア(上下)間を歩行者が移動するための連絡通路を基山町が整備し、連絡通路上に案内看板等をバス事業者が設置、さらに方面別のバスの運行情報を表示するデジタルサイネージ^{*}を九州地方整備局がバス停に設置
(^{*}現在はバス事業者が機器本体を更新し、運行情報を含めて管理)
- 基山パーキングエリアの休憩施設を、高速バスの待合空間としても活用



上下線間の乗継経路と案内設備⁶



高速基山バス停(上り線)¹⁴



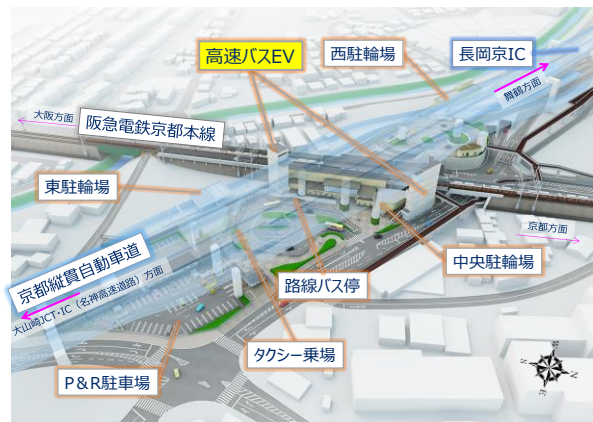
路線	バス	現在の状況
長崎駅前	九州旅行/バス	20:10 通過済
長崎インター	昭和町線由	20:12 通過済
日田	西鉄高速/バス	20:20 通過済
熊本	西鉄高速/バス	20:20 筑紫野(二日)
熊本交通センター	西鉄高速/バス	20:22 筑紫野(二日)
日田	日田バス	20:25 遅れ
JR久留米駅(勝手)	西鉄バス	20:25 遅れ
西鉄久留米・JR久留米駅	西鉄バス	20:34 千鳥橋JCT
大分	大分交通	
スーパーノンストップ	大分交通	

運行情報を表示するデジタルサイネージ(下り線バス停)¹⁷

¹³ 出典:第1回モーダルコネク外検討会資料(平成28年3月17日) https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/pdf01/3.pdf
¹⁴ 提供:基山町
¹⁵ 出典:第1回モーダルコネク外検討会資料(平成28年3月17日) https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/pdf01/3.pdf
¹⁶ 出典:第1回モーダルコネク外検討会資料(平成28年3月17日) https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/modal_connect/pdf01/3.pdf
¹⁷ 提供:基山町

高速道路と鉄道が交差する地点に鉄道駅と高速バス停を設置し、相互に乗継できるよう整備するとともに、駅前交通広場を整備することで、多様な交通モードと接続

交通ターミナル	事業概要	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスのバス停 鉄道駅への昇降施設(エレベーター)
	事業主体 乗り入れる交通モード	NEXCO 西日本・長岡京市 高速バス 2 バース ・上り線:1 バース ・下り線:1 バース
交通拠点の概要(現状)	高速バスの運行状況	約 50 便/日 (R2.10) ・主な行き先: 京都北部、関東、北信越、中部、中国
	その他の公共交通機関	<鉄道> ・阪急電鉄 <一般道部分> ・路線バス、タクシー



高速長岡京バス停¹⁸

事例のポイント

- 京都縦貫自動車道(国道 478 号)と阪急京都線が交差する箇所において、阪急電鉄と長岡京市が西山天王山駅を設置するとともに、NEXCO 西日本が長岡京インターチェンジ出入口に高速バス停を整備し、さらに、鉄道と高速バスの乗継ぎのため、長岡京市がエレベーターを設置
- 併せて、長岡京市が駅前広場等を整備し、路線バス、タクシーの乗降場のほか、一般車送迎場、駐車場及び駐輪場を設置しており、パークアンドライドも可能
- 京都縦貫自動車道上り線の高速バス停へのエレベーター設置箇所の1階部分に、待合室を長岡京市が設置し、高速バス利用者のみならず、鉄道や路線バスの利用者も利用可能



高速道路出口に設置されたバス停²⁰



高速道路・鉄道との位置関係¹⁹



高速道路上のバス停と駅がエレベーターで直結²¹

¹⁸ 提供:長岡京市
¹⁹ 出典:地理院地図(国土地理院)より作成
²⁰ 提供:長岡京市
²¹ 提供:長岡京市

高速道路のインターチェンジに隣接したバスターミナルや駐車場の整備により、高速バスを主体としたパークアンドライド型の交通拠点を実現

交通ターミナル	事業概要	・高速バス、路線バス、タクシーの交通ターミナル ・パーク＆ライド用の駐車場
	事業主体	潮来市
	乗り入れる交通モード	バス 4 バース + 待機場場 2 バース タクシー 1 箇所
交通拠点の概要(現状)	高速バスの運行状況	約 200 便/日 (H30.7 時点) ・主な行き先: 東京駅、羽田空港、成田空港
	一般路線バスの運行状況	約 30 便/日 (R3.3 時点) ・主な行き先: 潮来市内、鹿嶋市、行方市



水郷潮来バスターミナル²²

事例のポイント

- 東関東自動車道の潮来インターチェンジの隣接地に、潮来市がバスターミナルを設置し、待合施設と乗車券販売所を併設しているほか、パークアンドライド用の駐車場(約 240 台)を整備
- 高速道路に隣接する立地を生かし、例えば、東京駅まで 1 時間 20 分で結ぶなど、利便性の高い高速バスへの乗継拠点を実現(H30.7 時点)
- バスターミナルから約 1km の距離にある道の駅「いたこ」と一体で、第三セクターが指定管理者として運営
- 高速道路のインターチェンジに近接する道路ネットワークの拠点としての機能が期待されるバスターミナルと、地域振興や賑わい創出を担う道の駅との間で、人の行き来を可能とすることでさらなる地域活性化を図ることを検討中
- 今後、バスの乗降場や待合施設、駐車場の拡張について潮来市において計画



水郷潮来バスターミナルでのバスの乗降²⁴



道の駅「いたこ」での人の賑わい²³



水郷潮来バスターミナルと道の駅「いたこ」の位置関係²⁵

²² 出典: 地理院地図(国土地理院)より作成
²³ 提供: 潮来市
²⁴ 提供: 潮来市
²⁵ 出典: 地理院地図(国土地理院)より作成

復興祈念公園や商店街と一体となって地域の拠点となる道の駅において、高速バスやBRTと乗継ぎできる公共交通ターミナルを整備

交通ターミナル	事業概要	・高速バス、BRT、タクシーの交通ターミナル (BRT 志津川駅を移設)
	事業主体	南三陸町
交通拠点の概要(現状)	乗り入れる交通モード	バス 2 バース + 待機場場 3 バース
	高速バスの運行状況	約 10 便/日 (R2.11 時点) ・主な行き先: 仙台(上りのみ)
	BRT の運行状況	約 40 便/日 (R3.1 時点)



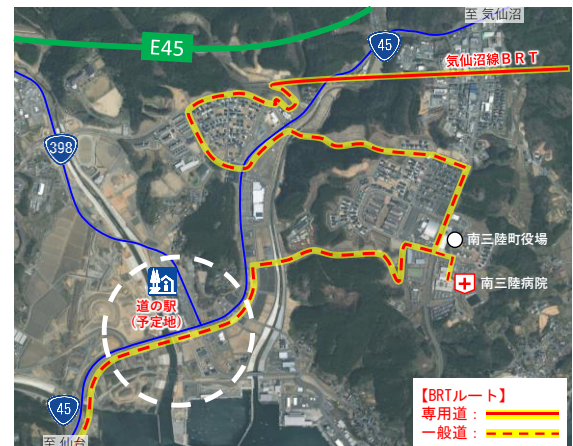
南三陸町道の駅の公共交通ターミナル²⁶

事例のポイント

- 町が整備した南三陸町震災復興祈念公園に隣接し、また、国道 45 号と国道 398 号が交差する地区において、南三陸町が道の駅と、さらに道の駅内に高速バスや JR 気仙沼線 BRT(バス高速輸送システム)が乗り入れる公共交通ターミナルを整備中
- 道の駅では、自動車に加えて高速バスや BRT が利用でき、広域交通と地域内交通を接続
- 道の駅に設置されるトイレや情報提供施設、地域振興施設を、高速バスや BRT 利用者の待合空間として活用
- 道の駅の駐車場と公共交通ターミナルを活用して、送迎やパークアンドライドの利用が可能
- 道の駅からの地域内移動手段として、超小型モビリティ(1人乗り)のシェアリングサービスの導入に関する社会実験を実施するなど、さらなる交通機能の強化について検討中



道の駅と公共交通ターミナルの整備イメージ²⁸



気仙沼線 BRT のルート²⁹



超小型モビリティの社会実験²⁷



南三陸さんさん商店街の賑わい³⁰

²⁶ 出典: 地理院地図(国土地理院)より作成

²⁷ 出典: 地理院地図(国土地理院)より作成

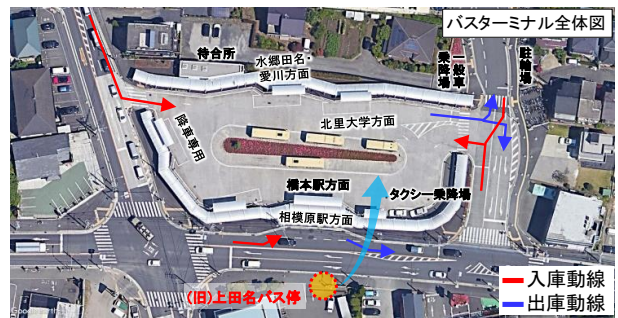
²⁸ 提供: 隈研吾建築都市設計事務所

²⁹ 提供: 南三陸町

³⁰ 提供: 南三陸町

自治体と交通事業者が連携し、バスターミナルの整備【官】と、バス路線の再編【民】を両輪で実施し、バス路線網の効率化と乗継利便性の向上を実現

交通ターミナル	事業概要	・路線バス、タクシーの交通ターミナル
	事業主体	相模原市
交通拠点の概要(現状)	乗り入れる交通モード	バス 6 バース +待機場場 2 バース タクシー 1 箇所
	一般路線バスの運行状況	約 400 便/日 (R3.3 時点) ・主な行き先: 相模原市内の鉄道駅等



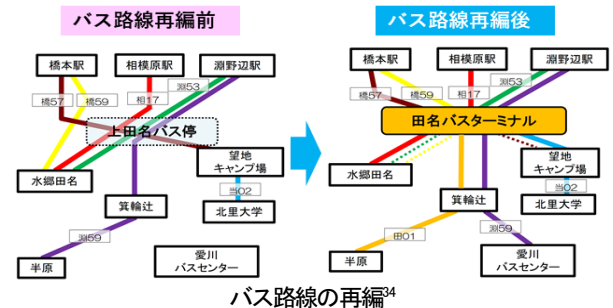
田名バスターミナル³¹

事例のポイント

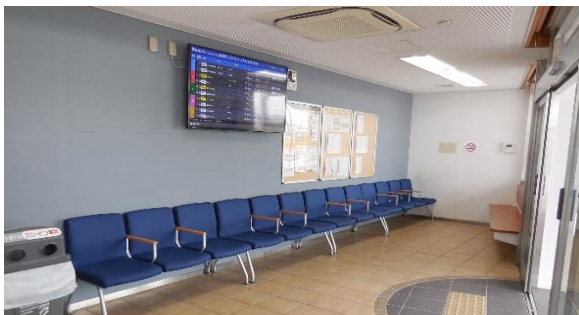
- 効率的で利便性の高いバス路線網を構築するため、相模原市が策定した「バス交通基本計画」に基づき、バス路線の再編と併せて、乗継拠点として相模原市が田名バスターミナルを整備
- 上田名交差点付近の複数のバス停を集約した田名バスターミナルでは、バス・タクシーの乗降場に連続式上屋やベンチを設置するとともに、トイレを併設した待合所の整備により利便性が向上
- バス乗車場は方面別に設置、待合所からバス乗車場までは上屋が整備され、雨の日でも濡れずに移動が可能
- 待合所にはバスの運行状況がリアルタイムで確認できる運行情報提供装置をバス事業者が設置・管理
- 田名バスターミナルの隣接地に一般車乗降場と駐輪場を設置し、乗継を円滑化
- ハード整備と併せて、利用促進の取組の一つとして、バス事業者において、IC カード利用者がバスを乗り継いだ場合の割引制度を導入し、乗継利便性が向上



田名バスターミナルと鉄道駅の位置関係³³



バス路線の再編³⁴



屋内の待合所³²



リアルタイムの運行情報提供装置³⁵

³¹ 出典: Google Earth より作成

³² 田名バスターミナルの整備(相模原市都市建設局、国交省 総合政策局総合交通メールマガジン 平成 31 年 2 月 28 日)

³³ 田名バスターミナルの整備(相模原市都市建設局、国交省 総合政策局総合交通メールマガジン 平成 31 年 2 月 28 日)

³⁴ 田名バスターミナルの整備(相模原市都市建設局、国交省 総合政策局総合交通メールマガジン 平成 31 年 2 月 28 日)

³⁵ 田名バスターミナルの整備(相模原市都市建設局、国交省 総合政策局総合交通メールマガジン 平成 31 年 2 月 28 日)

附属編3 関係法制度

特定車両停留施設の整備・管理運営に関する道路法の規定は第4章と附属編1に示したとおりである。一方、交通拠点の整備・管理運営においては他にも遵守・参照すべき法令が存在する。ここでは、それらの関係法制度について整理する。

(2) 関係法制度

交通拠点を整備するにあたって、関連する各種制度を活用することで整備・管理運営の円滑化や機能性の向上を図ることが可能となる。ここでは、その制度と根拠法令、参照すべきガイドライン等を整理する。

①空間の高度利用

表 3-1 関係する制度・ガイドライン等

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参考となるガイドライン等
立体道路	道路の区域を立体的に設定し、道路の上下空間での建築を可能にする制度	道路法	立体的区域の決定、道路一体建物に関する協定など、立体道路として整備する際の手続	立体道路制度について (国土交通省、平成 31 年 3 月) 【 https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/pdf/3d-road.pdf 】
		都市計画法	重複利用区域を指定する都市計画決定の手続	
		建築基準法	道路内での建築制限、建築物を建築する際の手続・技術基準	
道路空間の立体的な活用	道路法の道路であっても、路外駐車場(バスターミナルの機能を有するものを含む)、路外駐輪場、特定車両停留施設等のうち、一般的な道の機能を有さないものについては、建築基準法での道路と取り扱わないという運用	建築基準法	道路内での建築制限(本運用を活用することで、適用除外になる)	立体道路制度について (国土交通省、平成 31 年 3 月) 【 https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/utilization/pdf/3d-road.pdf 】
市街地再開発事業	細分化された敷地の統合、公共施設の整備等を行うことにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業	都市再開発法	土地・建物に関する権利を置き換える権利交換等に関する手続	市街地再開発事業 (国土交通省、令和 3 年 2 月) 【 https://www.mlit.go.jp/toshi/city/sigaiti/content/shigaichisaikaihaitsu_210201.pptx 】
		都市計画法	市街地再開発事業の実施を都市計画決定する手続	
土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業	土地区画整理法	土地の区画形質の変更や公共施設用地の確保の際の手続	土地区画整理事業 (国土交通省、令和 3 年 2 月) 【 https://www.mlit.go.jp/toshi/city/sigaiti/content/001307258.pptx 】
		都市計画法	土地区画整理事業の実施を都市計画決定する手続	

②道路空間の活用に関連する制度

表 3-2 関係する制度・ガイドライン等

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参考となるガイドライン等
歩行者利便増進道路(ほこみち)	地域を豊かにする歩行者中心の道路の構築のため、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を各道路管理者が指定する制度	道路法	ほこみちに指定する際の手続、指定箇所における道路占用の特例など	歩行者利便増進道路－ほこみち－(国土交通省) 【 https://www.mlit.go.jp/road/hokomichi/index.html 】

③防災に関する制度

表 3-3 関係する制度・ガイドライン等

制度など	制度の概要	関係する法令	規定内容	参考となるガイドライン等
地域防災計画	都道府県または市町村が設置する地方防災会議で策定する、災害に係わる事務又は業務に関して定める計画	災害対策基本法	地域防災計画に規定すべき内容と定める手続	防災基本計画(内閣府) 【 https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/shinsei-todokede/dourosiyoukyoka/permission.html 】
都市再生安全確保計画制度	都市再生緊急整備地域の協議会が、大規模な地震の発生に備え、避難経路の整備・管理や情報提供、備蓄物資の提供等に関する計画を作成できるようにする制度	都市再生特別措置法	計画に策定すべき内容や策定の手続、計画に係る特例措置	都市再生安全確保計画制度(国土交通省) 【 https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000049.html 】