

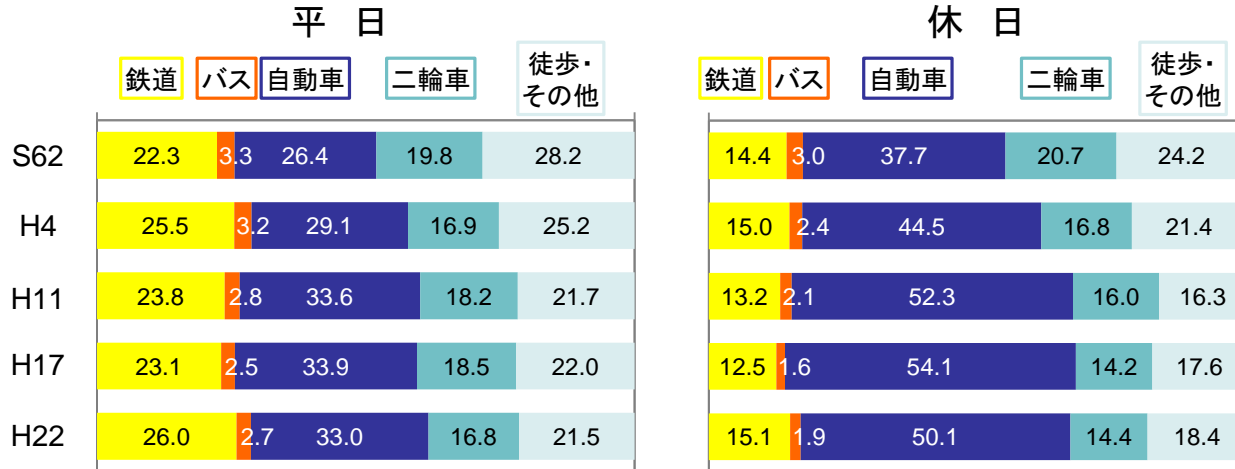
# モーダルコネクトの現状と課題

---

# 交通モードの分担状況

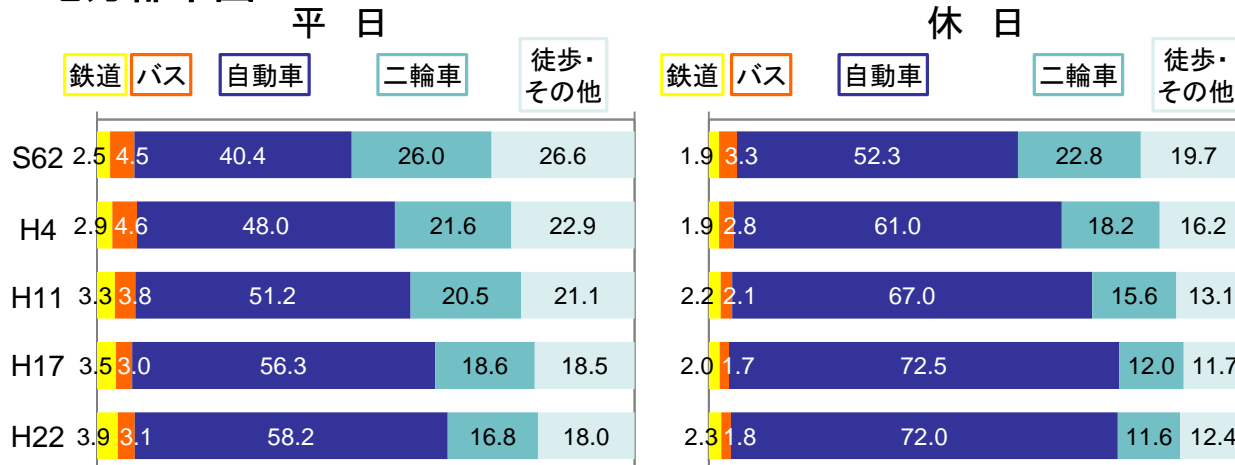
- 三大都市圏では、公共交通分担率が平成17年から増加し、自動車分担率は微減。
- 地方都市圏では、平日の自動車分担率は増加傾向、休日は微減。

## 三大都市圏



➤ 都市中心部の交通円滑化のため、更なる公共交通の利用を促進する取組が必要ではないか。

## 地方都市圏



➤ 高齢化が急速に進む中、地域における生活交通を維持するための取組が必要ではないか。

# (参考)交通モード間の乗換状況(H22)

## ■三大都市圏

	鉄道 (モノレール・路面電車含む)	バス	自動車 二輪車 (タクシー含む)	飛行機
鉄道 (モノレール・路面電車含む)	鉄道駅 4.9% <sup>※1</sup>	バスターミナル 65.1%	駅前広場 P&R 26.6%	鉄道駅 0.5%
バス		—	P&R 0.8%	空港ターミナル 0.1%
自動車 二輪車 (タクシー含む)			駐車場 1.8% <sup>※2</sup>	空港駐車場 0.2%
飛行機				—

## ■地方都市圏

	鉄道 (モノレール・路面電車含む)	バス	自動車 二輪車 (タクシー含む)	飛行機
鉄道 (モノレール・路面電車含む)	4.4% <sup>※1</sup>	34.2%	43.8%	2.0%
バス		—	4.9%	0.5%
自動車 二輪車 (タクシー含む)			7.5% <sup>※2</sup>	2.7%
飛行機				—

※1:〔鉄道・地下鉄〕、〔モノレール・新交通〕、〔路面電車〕間の乗換を計上

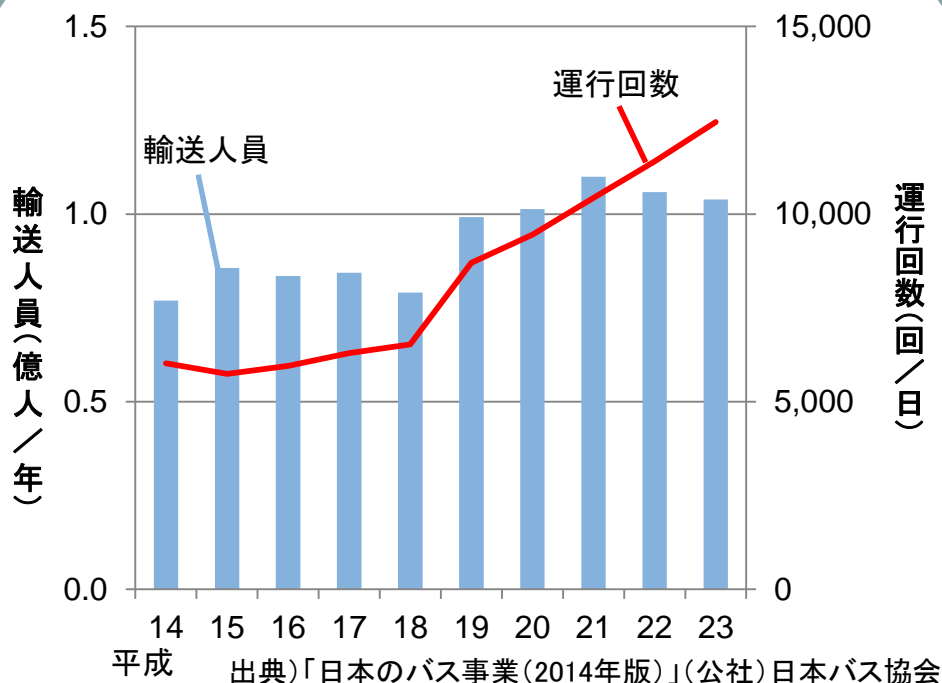
※2:〔乗用車〕、〔自動二輪車〕、〔タクシー・ハイヤー〕等間の乗換を計上

# 1. 高速バスネットワークの強化について

# 高速バスの現況

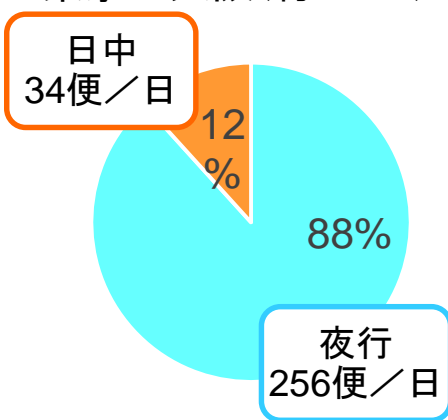
- 高速道路ネットワークの進展に伴い、高速バスの利用も増加。
- 鉄道運行のない夜間の中長距離移動について、高速バスが重要な役割を担っている。

## 高速バスの運行状況

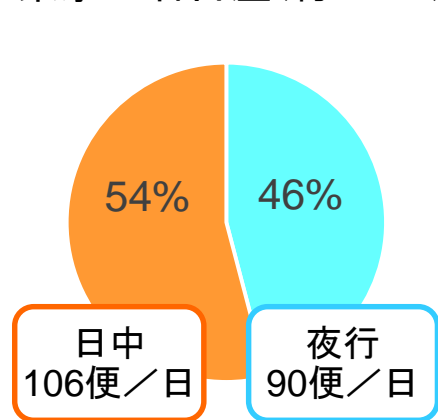


## 高速バスの運行例

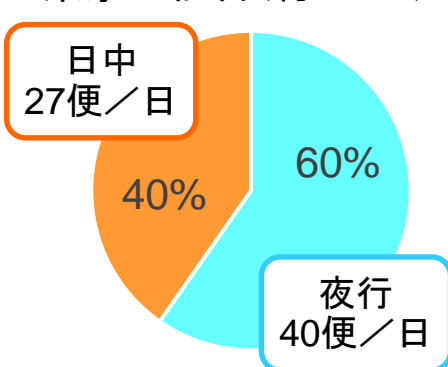
東京⇄大阪(約550km)



東京⇄名古屋(約350km)



東京⇄仙台(約350km)

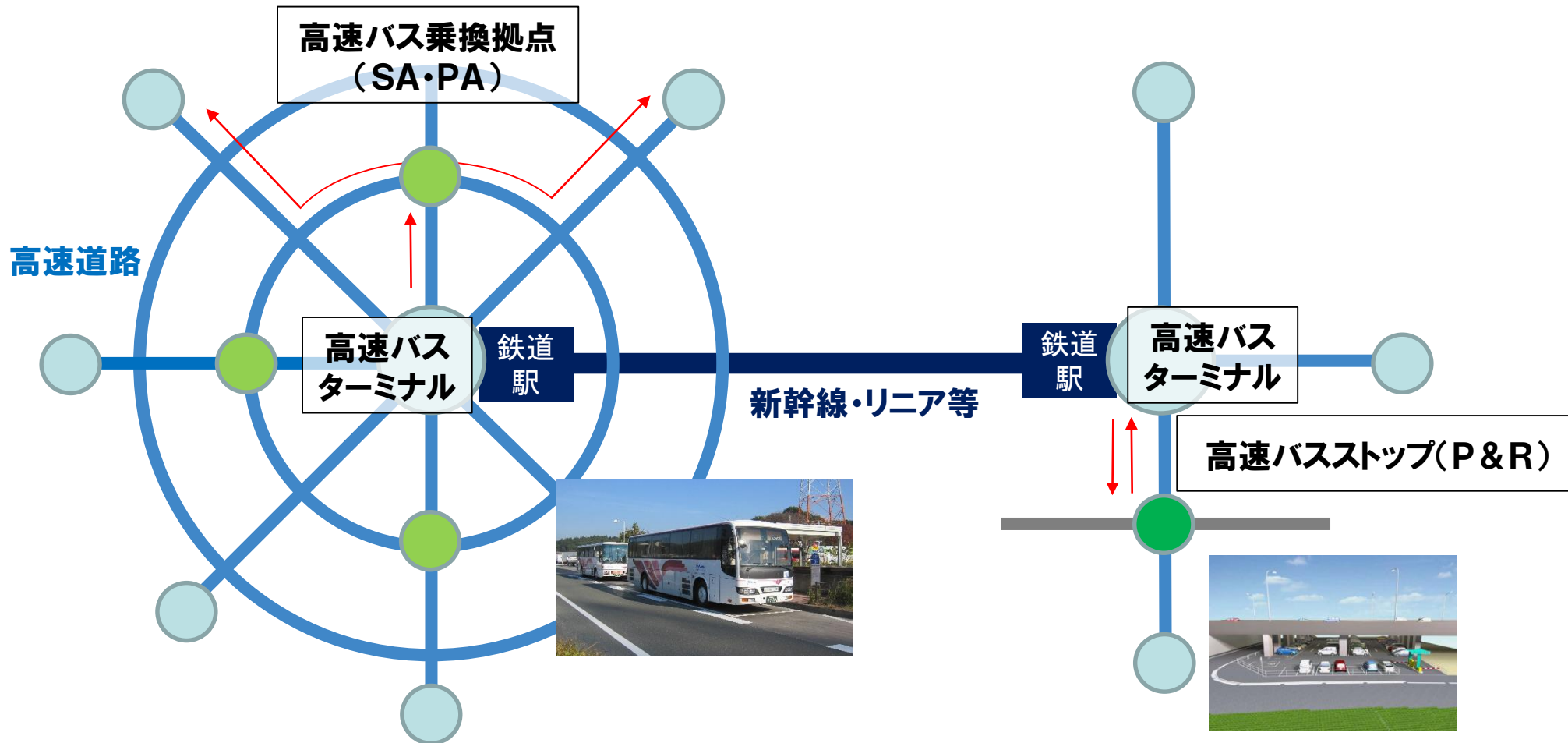


※対象は都内主要駅を発着するバス  
 ※片道で1便と計上  
 ※夜行:午前1時~4時に走行

出典)「高速バス時刻表 2015夏・秋号」交通新聞社 等より作成

# 高速バスネットワークの強化

- 高速道路ネットワークや高速鉄道の整備進展を踏まえ、利用者の安全・安心の確保や鉄道との役割分担を行いながら、高速バスの機動性等を活かした高速バスネットワークの強化を進めるべきではないか。

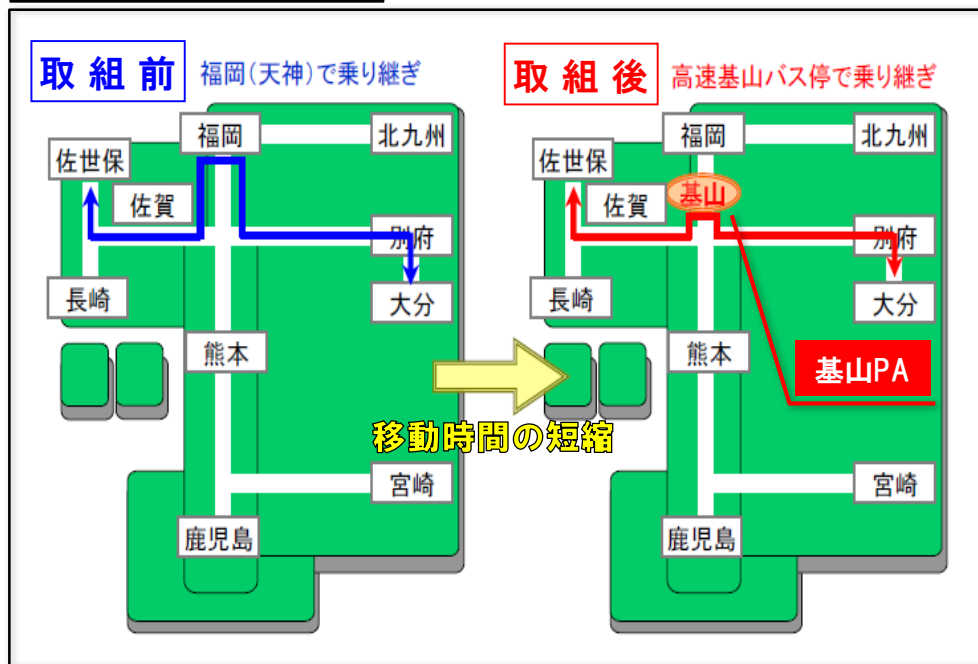


# 高速バス乗継拠点(高速基山バス停(佐賀県基山町))

- 九州自動車道基山PAに高速バス乗継拠点を整備し、高速バスネットワークを再編(H19.7~)。
- これまで福岡経由による各地方間的高速バス移動が、基山バス停での乗継とすることにより高速バスの利便性向上と時間短縮が可能となった。

## ■各地方間を結ぶ基山バス停で乗継イメージ

### ■ 佐世保～大分の場合



## ■基山バス停での整備状況

### ◆国施工(情報板整備、バス停)

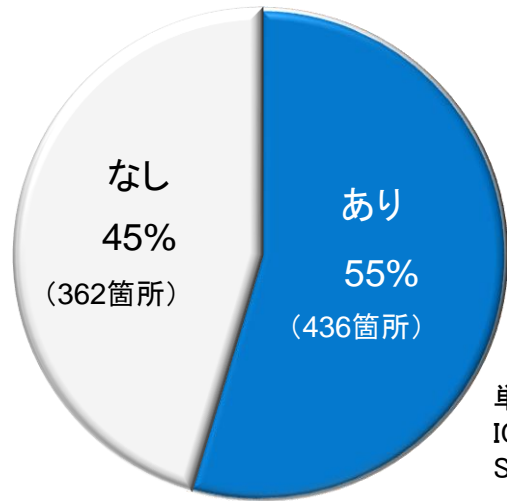


- ◆NEXCO・基山町(通路内整備(照明、塗装))
- ◆バス協会(バス停誘導、時刻表、路線系統図)

# 高速バスストップの利用状況

高速  
B  
S

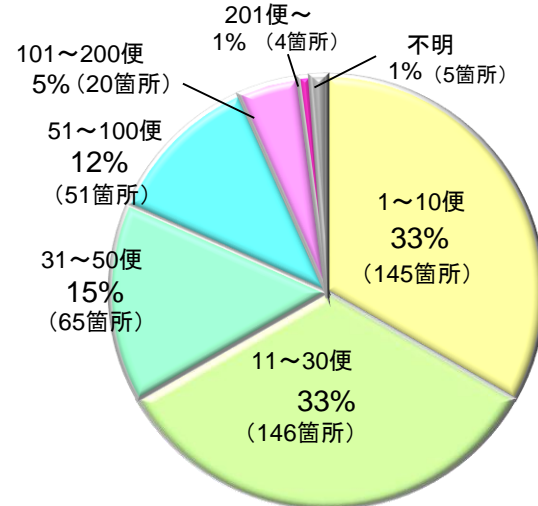
高速バス利用の有無



単独型42%  
IC型41%  
SA・PA型16%

(H28年1月現在)

利用便数

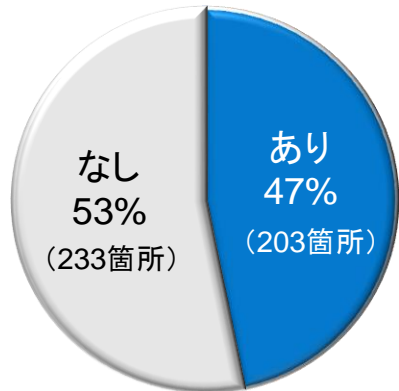


①九州道基山: 417便、②九州道筑紫野: 272便、  
③道央道輪厚: 247便、④道央道恵庭247便 (H28年1月現在)

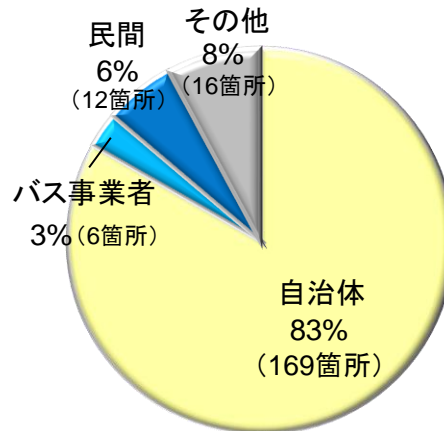
※利用されているBSを対象

P  
&  
R  
駐  
車  
場

駐車場設置の有無

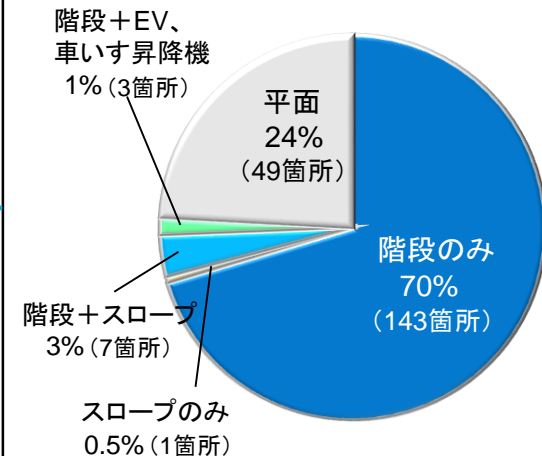


設置主体



(H28年1月現在)

連絡路



(H28年1月現在)



# 高速バスストップの連絡通路の状況



中央自動車道 日野バス停  
(東京都日野市)



秋田自動車道 角間川バス停  
(秋田県市大仙市)



九州自動車道 宮の陣バス停  
(福岡県久留米市)

# 高速バスと鉄道の乗換えの強化事例(バスタ新宿)

日本最大級のバスターミナルが**4月4日(月)オープン**

19箇所に点在する高速バス停を「バスタ新宿」に集約



新宿から39都府県300都市をつなぐ

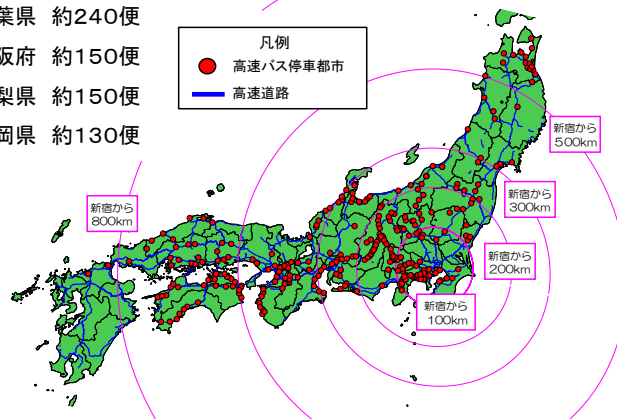
高速バスの発着便数 1,625便/日

高速バスの停車場数 15バース

高速バスの運行会社数 118社

高速バス発着便 都府県別ランキング

- 1位 長野県 約260便
- 2位 千葉県 約240便
- 3位 大阪府 約150便
- 3位 山梨県 約150便
- 5位 静岡県 約130便





# 高速バスと鉄道の乗換えの強化事例(バスタ新宿)

高速バス、タクシー、鉄道が直結。乗り換えがスムーズに



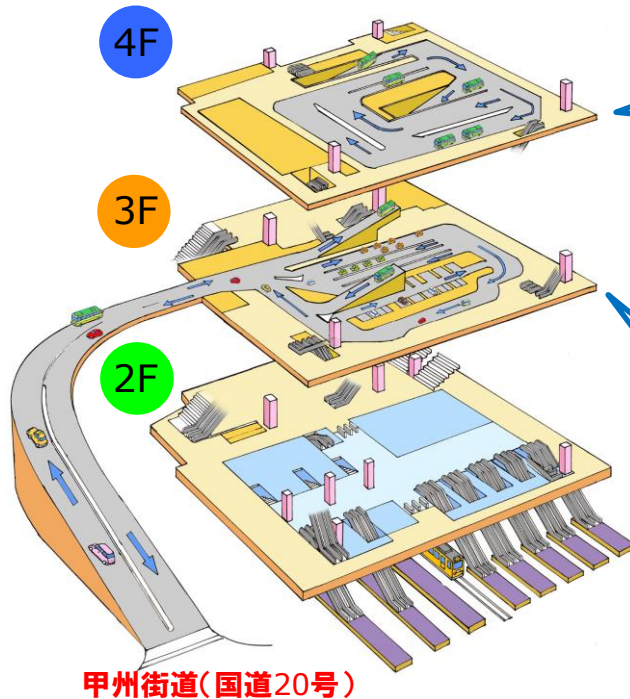
高速路線バス関連施設



タクシー乗降場等



駅施設



観光サービスの充実

○インフォメーションカウンターを設置(ターミナル4階)



インフォメーションカウンターを設置し、  
利用者にきめ細かく丁寧に対応

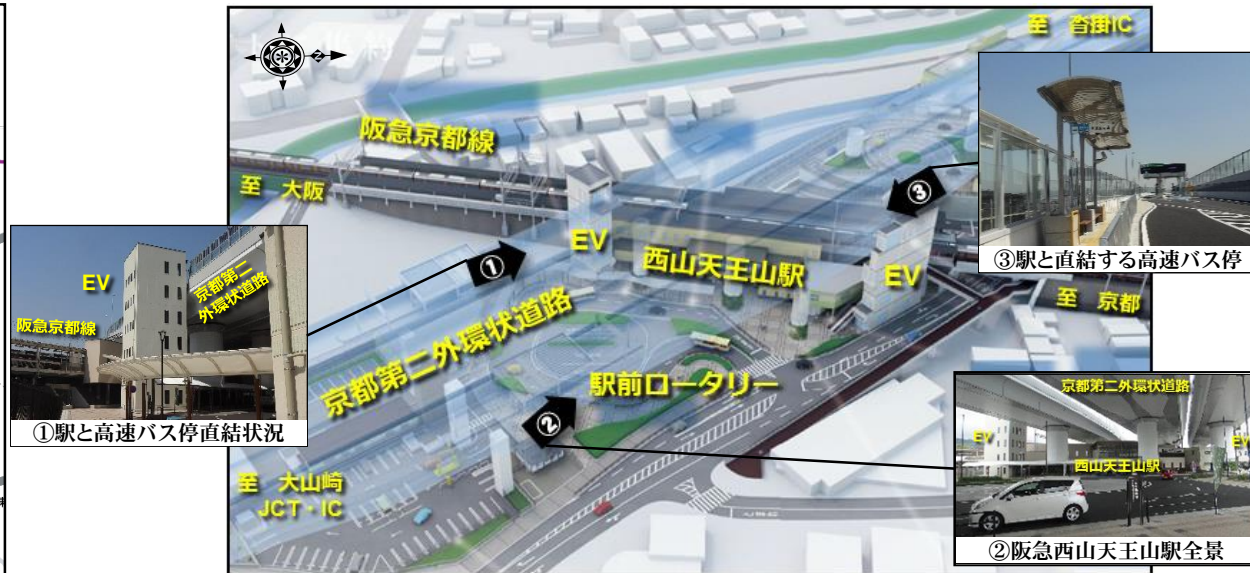
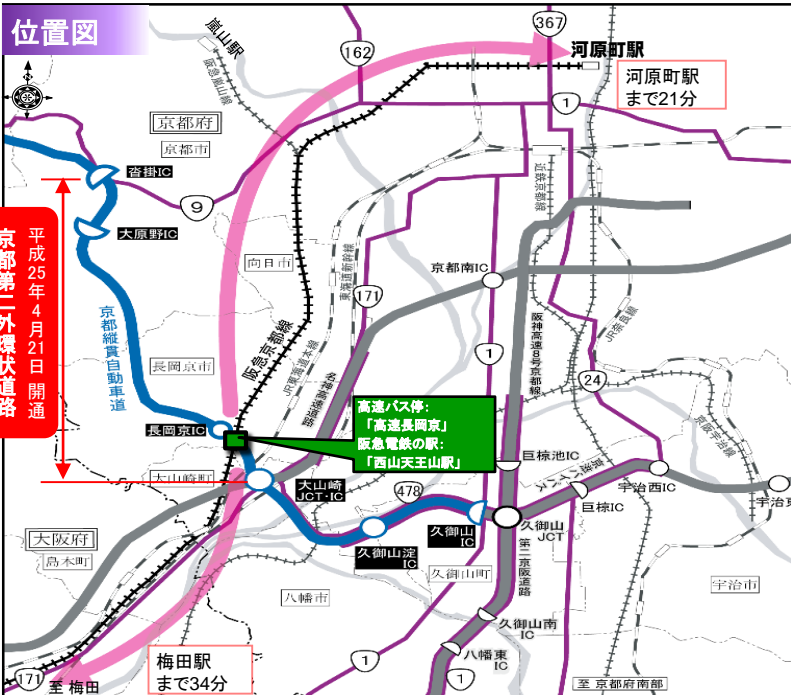
○東京観光情報センターを設置(ターミナル3階)



国内外から東京を訪れる旅行者の方々へ全国の  
観光情報を提供(多言語案内(日・英・中・韓))

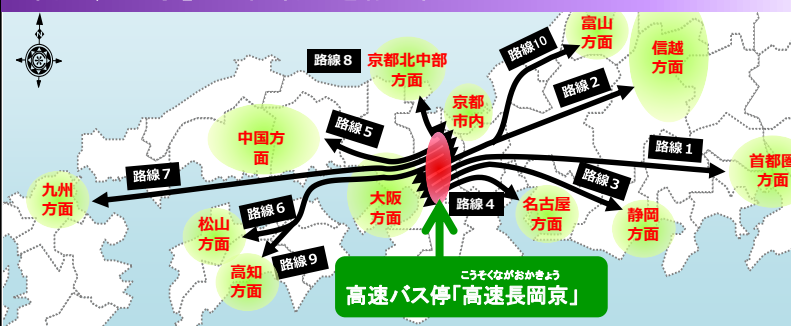
# 高速バスと鉄道の直結事例(高速長岡京バスストップ)

○ 京都第二外環状道路において、高速バス停「高速長岡京」と、直結する阪急電鉄京都線の新駅「西山天王山」駅が平成25年12月に同時開業



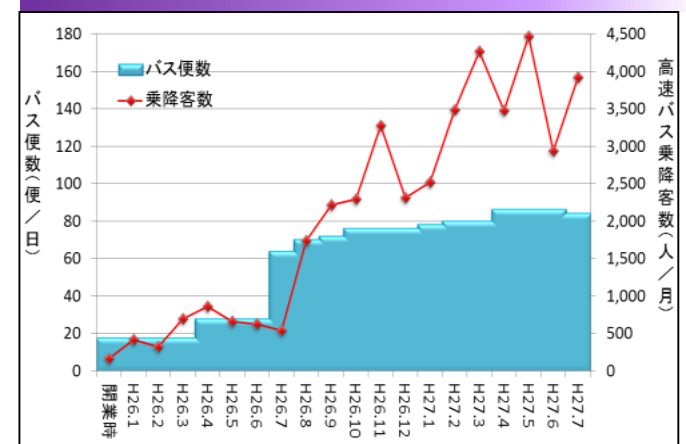
情報提供: 長岡京市

## 「高速長岡京」と全国各地を結ぶ高速バスネットワーク



	開業 H25.12.21	H27.10現在
	計 18便	計 86便
路線 1	8便	32便
路線 2	8便	8便
路線 3	0便	2便
路線 4	0便	15便
路線 5	0便	11便
路線 6	0便	2便
路線 7	0便	2便
路線 8	2便	8便
路線 9	0便	4便
路線 10	0便	2便

## 高速バス運行便数と乗降者数



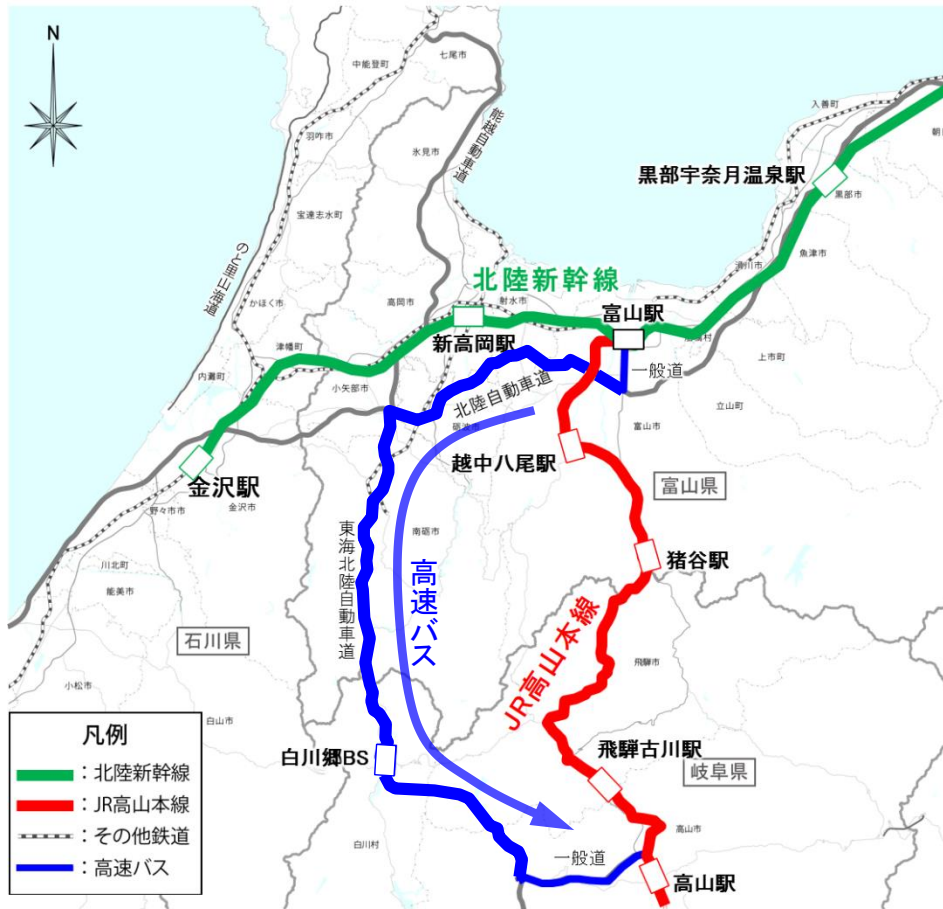
出典) 長岡京市調べ



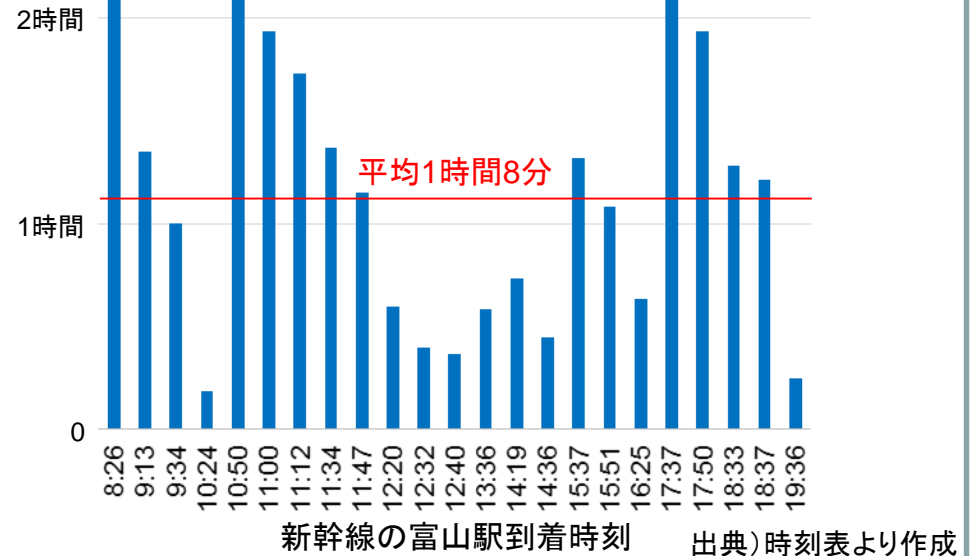
# 鉄道の乗り継ぎ課題への対応例(富山駅～高山駅間)

- 北陸新幹線の開業により、東京から富山間の所要時間は大幅に短縮(3時間→2時間)されたが、更に高山に向かう場合、乗継に要する待ち時間は最大で2時間以上(平均約1時間)。
- この様な地方部における乗継の課題を解消していくため、鉄道と高速バスなどモード間の連携を高めていく取組が必要ではないか。

富山・高山間の移動



高山駅までの乗継待ち時間



## 富山～高山間の移動の所要時間

鉄道と高速バスの移動にかかる時間は同程度

高山本線：平均2時間11分

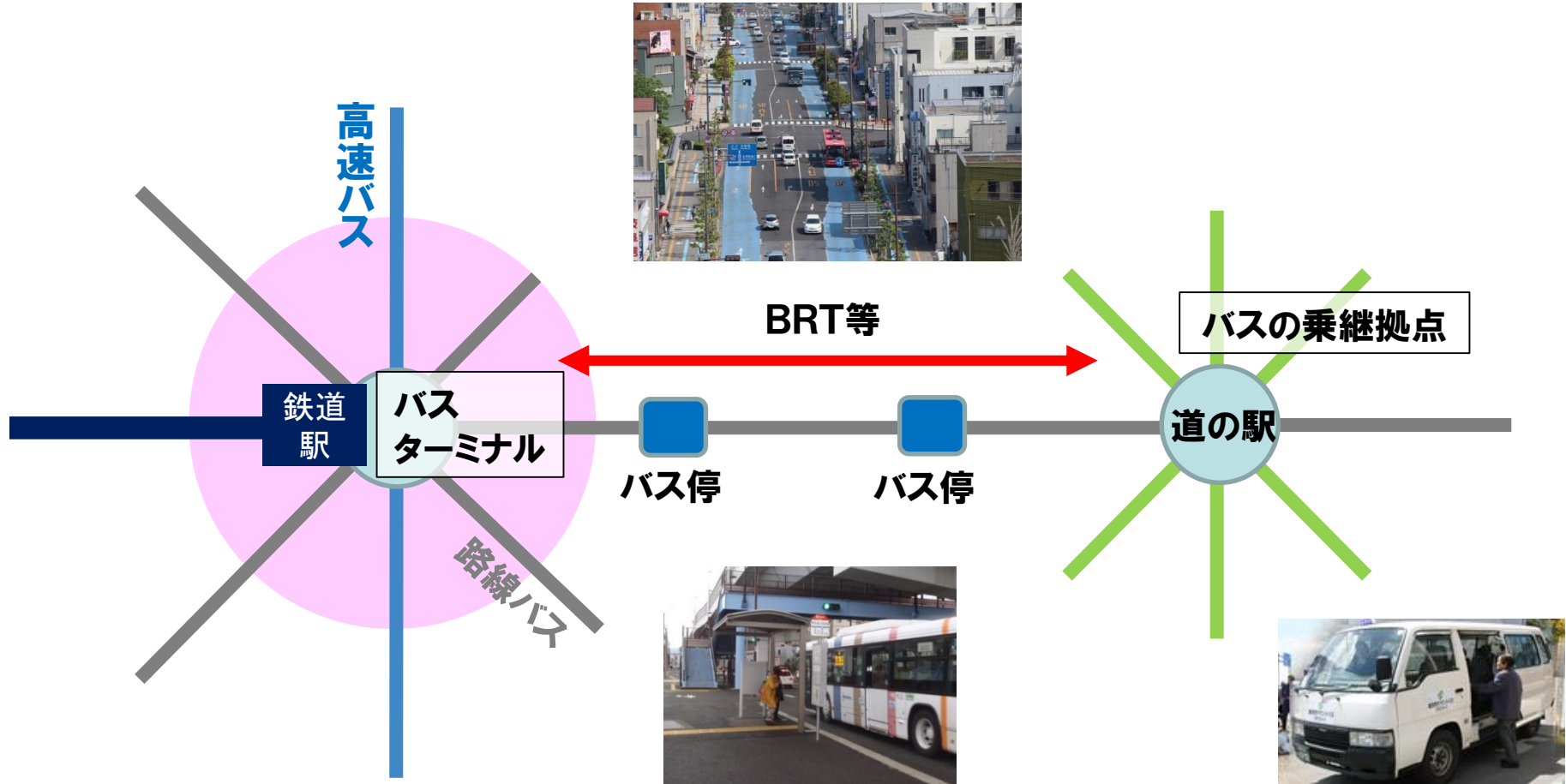
高速バス：約2時間30分(白川郷経由)※H27.12～運行開始

⇒ 高速バスの活用が有効

## 2. 地域のバス利用環境の向上について

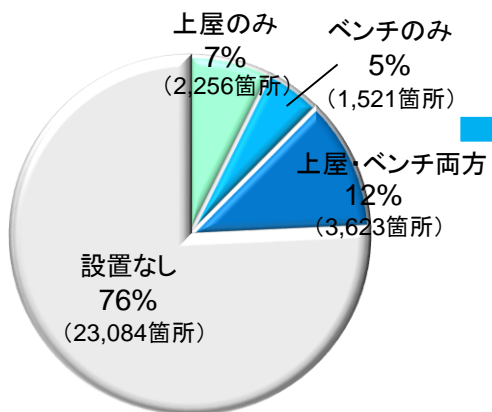
# 地域のバス利用環境の向上について

- 地域においては、都市中心部の交通円滑化、地方部における生活交通の維持のための取組を強化すべきではないか。



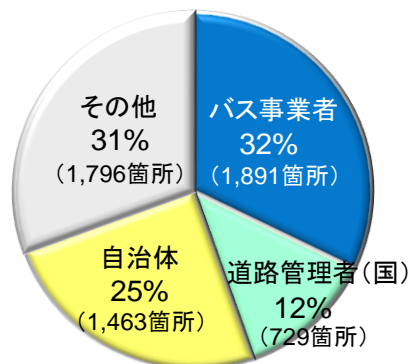
# 路線バスのバス待ち環境(直轄国道)

## バス停上屋・ベンチの設置状況

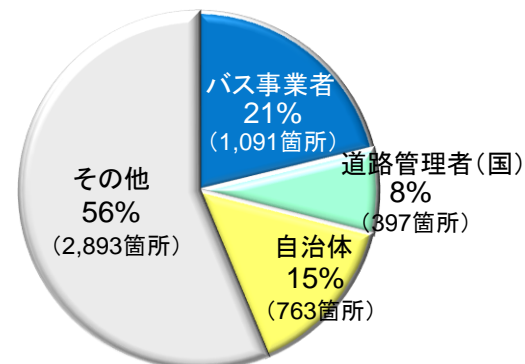


(H28年1月現在)

## 上屋設置主体

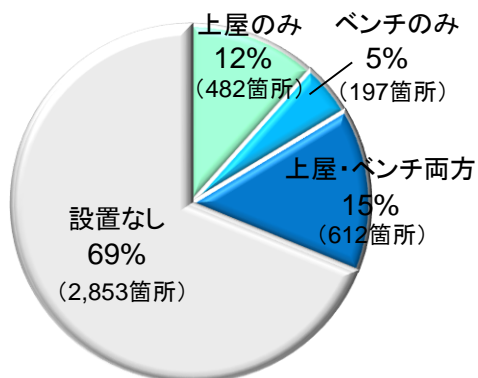


## ベンチ設置主体

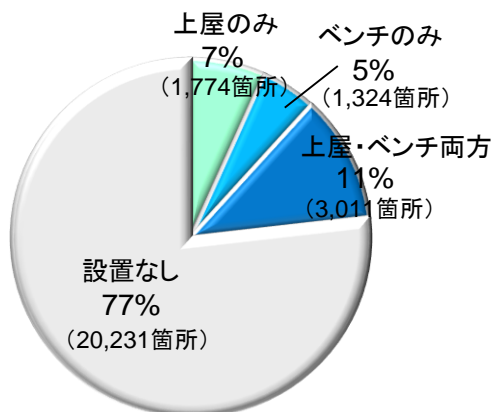


(H28年1月現在)

## 政令市

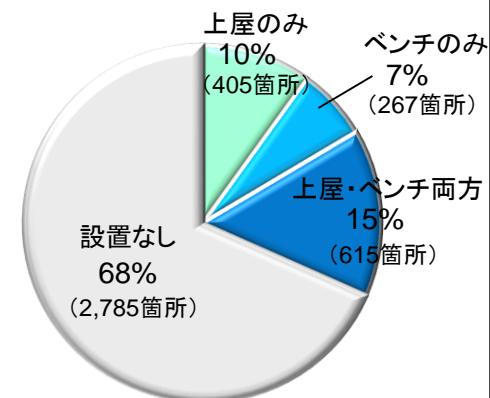


## 政令市以外



(H28年1月現在)

## 学校・病院の周辺



(H28年1月現在)



# (参考)市町村のバス停上屋・ベンチの設置状況

	人口(万人)	バス停数	上屋のみ	ベンチのみ	上屋+ベンチ
A	27	1,025	3%	9%	10%
B	35	1,359	1%	0%	0%
C	18	612	0%	0%	5%
D	17	739	1%	0%	2%
E	2	130	0%	0%	3%
F	0.9	115	0%	1%	19%
G	0.3	59	14%	3%	0%
H	2	115	0%	0%	10%
I	0.4	36	0%	0%	0%
J	5	191	0%	0%	0%
K	26	594	14%	0%	0%
L	6	376	0%	0%	27%
M	19	1,055	20%	0%	9%
N	6	480	12%	5%	14%
O	6	208	1%	2%	8%
P	47	856	2%	5%	8%
Q	26	758	2%	12%	15%
R	1	20	10%	5%	5%
S	3	34	0%	0%	0%
T	2	310	5%	0%	9%
U	2	109	0%	14%	6%
V	2	63	0%	5%	6%
W	32	414	10%	2%	9%
X	10	61	2%	2%	2%
Y	6	196	8%	1%	2%
計	302	9,915	5%	3%	7%

# 路線バスのバス待ち環境





# PPP手法によるバス停上屋等の維持管理

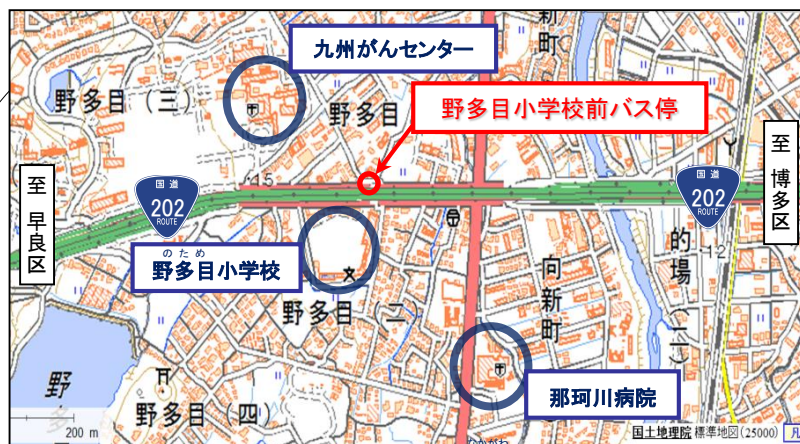
- これまでバス停上屋の整備が進まなかった郊外部のバス停において、児童や高齢者等が安全・安心にバスを利用できるよう、道路管理者(国)が病院や学校周辺のバス停上屋を整備。
- バス停上屋の維持管理はPPP手法により、民間事業者が広告収入で実施。

## ■位置図

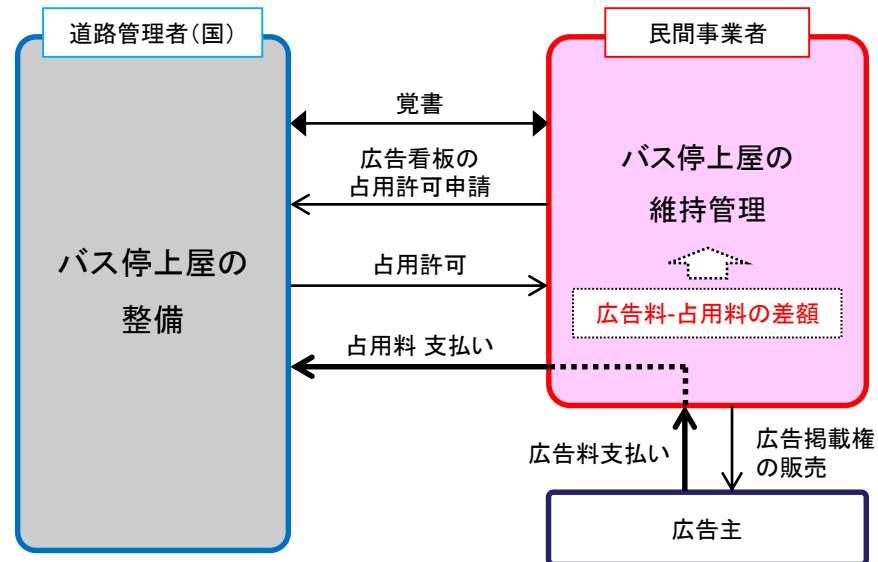


## ■位置図(詳細)

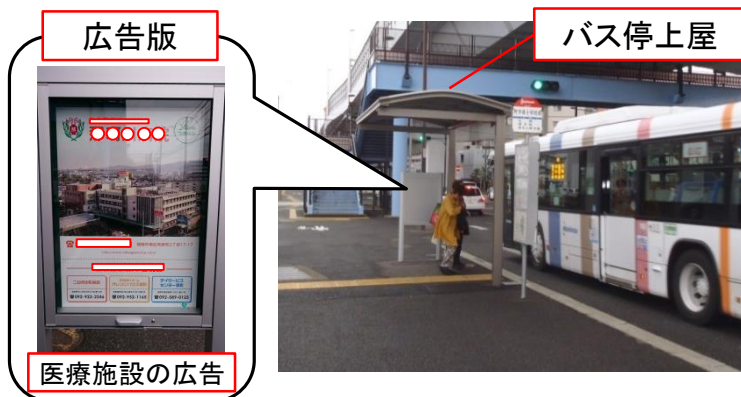
沿線に病院や学校が多い、国道202号福岡外環状道路に整備



## ■施工及び管理分担



## ■バス停整備状況(野多目小学校前バス停)



## バス停の平均利用人員

野多目小学校前バス停	利用者数(人)
平日	46
土日	23

※H25年7月

## ■バス停上屋の維持管理PPPのスキーム

	整備	維持管理
今回	道路管理者(国)	民間事業者
これまで	民間事業者	民間事業者

# (参考) 道路協力団体について

- 民間団体等との連携による道路の管理の一層の充実を図るため、道路協力団体制度を創設。
- 道路協力団体が道路の魅力向上のための活動で得た収益により道路管理活動を併せて充実させることも可能。
- 地区単位の道路の使い方や課題の検討・解消に向け、複数の道路管理者等による協議会に参画し、道路の利用者目線での活動を期待。
- 上記について、所要の法改正を、第190回通常国会に提出、審議中。

## 公的活動

### 道路空間の修景



(富士宮市)

### 除草・植栽活動

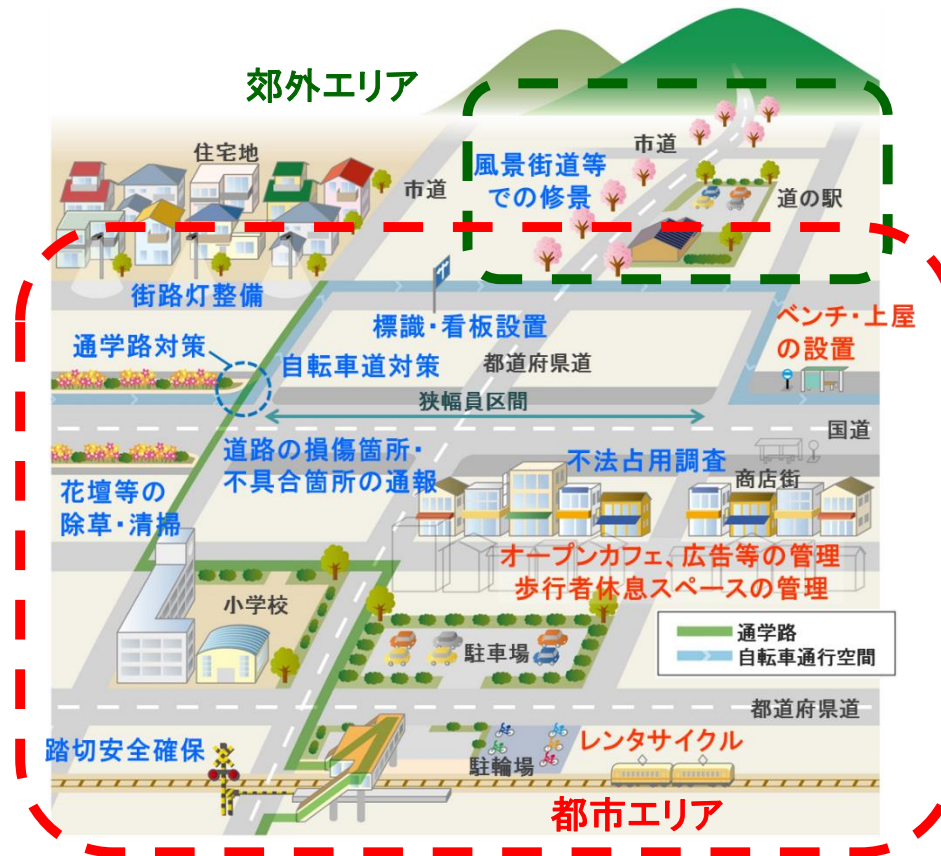


(富士宮市)

### 不法占用調査



## 【道路空間の活用イメージ】



※スムーズな活動環境整備のため、道路工事・占用に係る行政手続を簡素化

## 収益活動

### オープンカフェ



(名古屋市)

### 広告マネジメント



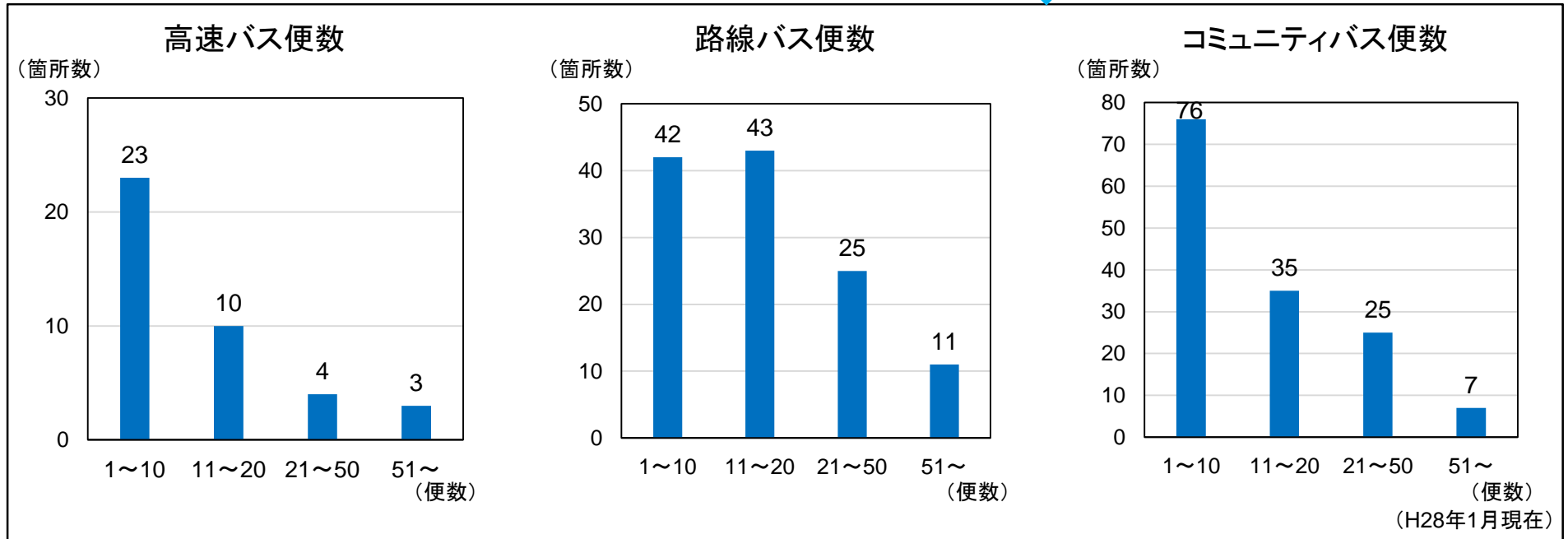
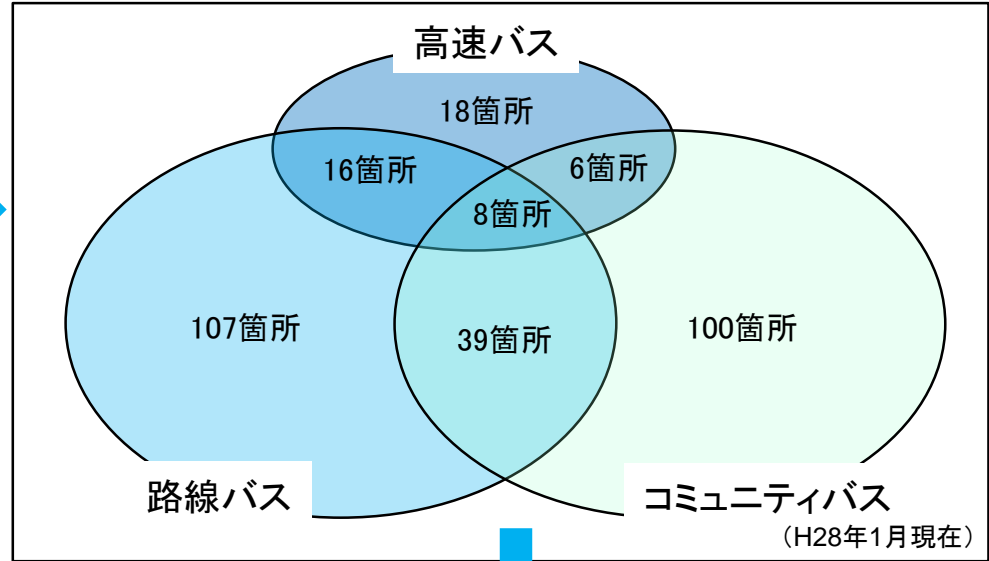
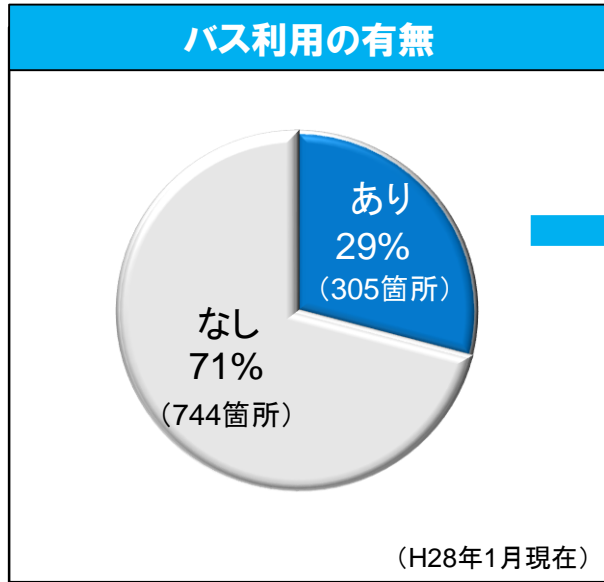
(札幌市)

### レンタサイクル



(高崎市)

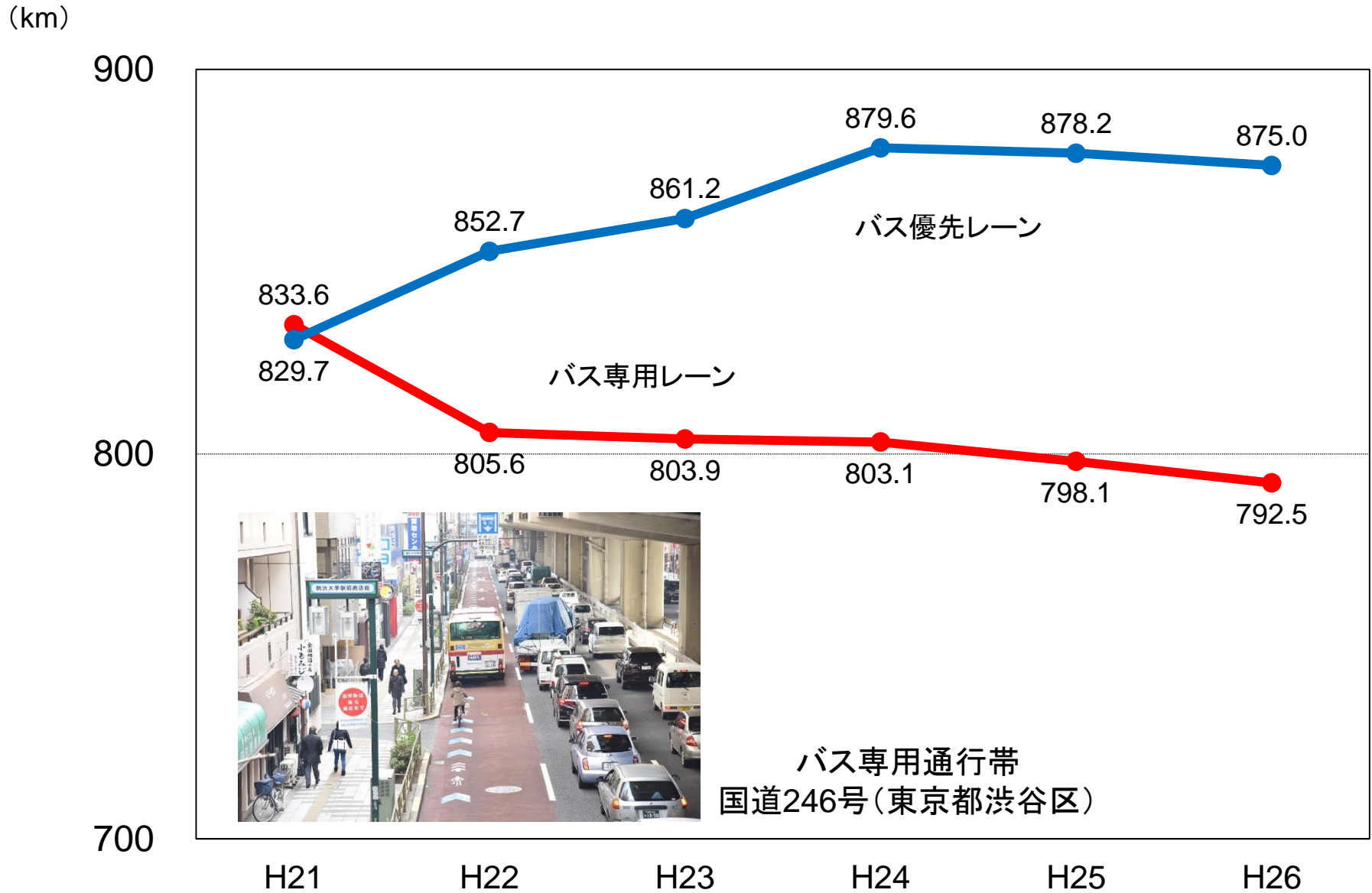
# 道の駅のバス利用状況







# バス専用・優先レーンの延長の推移



出典)交通規制・交通安全施設関係統計(警察庁)より作成