

今後の「バスタプロジェクト」の展開に向けて ～広域的な集約交通ターミナルの効率的な整備・運営～

6. モーダルコネクト(交通モード間連携)の強化

(2) バスタプロジェクトの推進

高速道路ネットワークの進展により、高速バスは広域公共交通として中距離輸送の基幹となるものであり、あり方や仕組みの検討も含めて積極的な取組が必要となる。このため、その利用拠点となる鉄道駅とも直結する集約型の公共交通ターミナルを戦略的に整備する必要がある。その際、官民連携事業により、民間収益等も最大限活用しながら、効率的な整備・運営を実現すべきである。

(H29.8.22 社会資本整備審議会道路分科会建議)

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課題

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

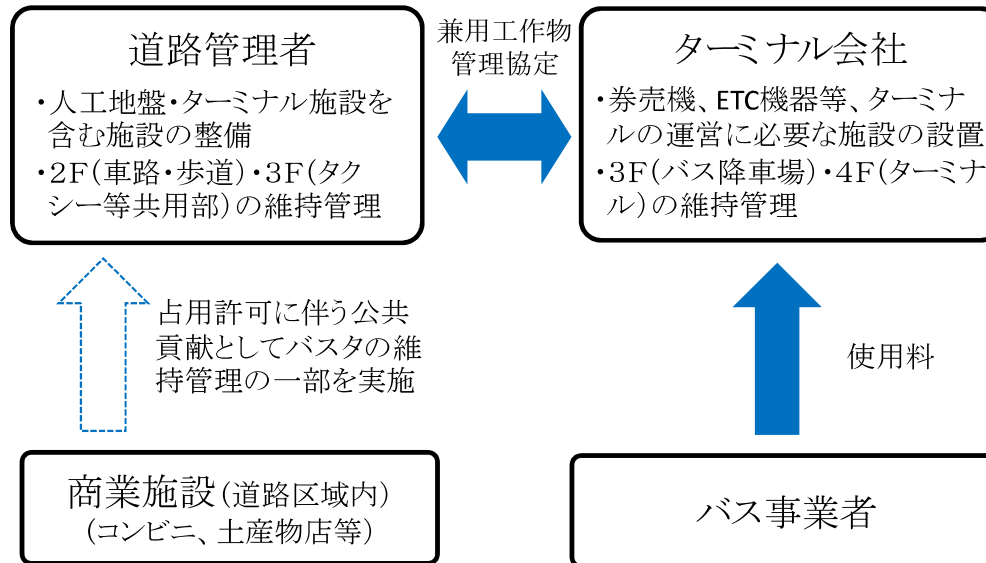


▲トイレの混雑状況

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

事業スキーム

- 現行スキーム



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



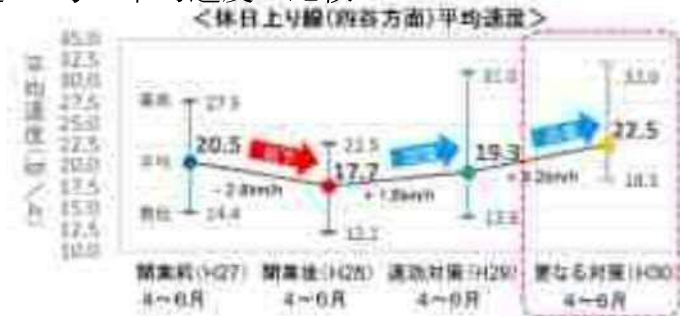
▲新宿4丁目交差点 左折渋滞



▲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



- 主な課題

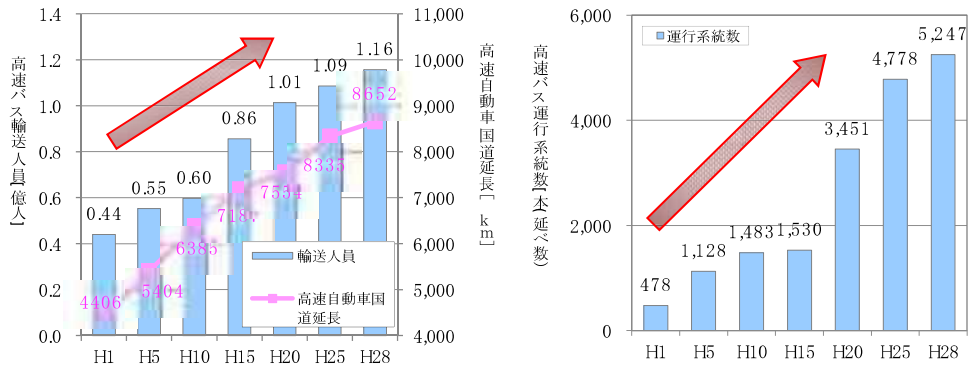
- ① 道路附属物の一般交通の用に供する自動車駐車場として整備されており、バスやタクシー専用のターミナルとしての法的な位置付けにはない。(一般車両は、道路管理者からの要請に基づき利用を控えている)
- ② 道路管理者とターミナル会社は兼用工作物*として協定を締結しているが、より一層の選定過程の透明化や民間のノウハウを生かせる仕組みが必要。
- ③ 道路区域内の待合所における商業施設等の設置の柔軟化や、商業施設等から得られる収益をバスタの維持管理に充てる仕組みが必要。

* 兼用工作物とは、道路と堤防、護岸、ダム、鉄道橋、軌道橋、踏切道、駅前広場等の公共の用に供する工作物又は施設とが、相互に効用を兼ねる場合の、当該道路及び他の工作物をいう。

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

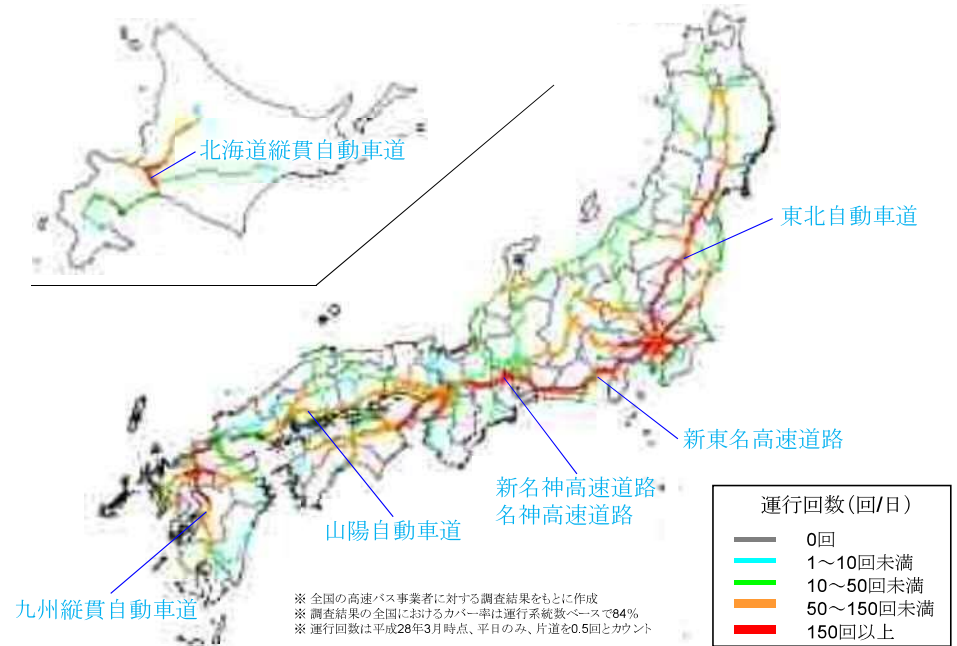
■ 高速道路整備の進展にあわせて高速バス需要が増加



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

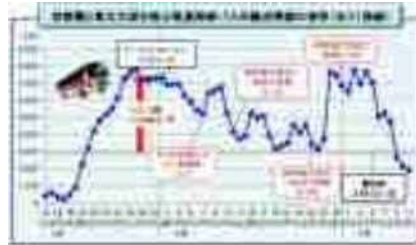
■ 路線は縦貫道に集中、横断道の活用は不十分



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～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。

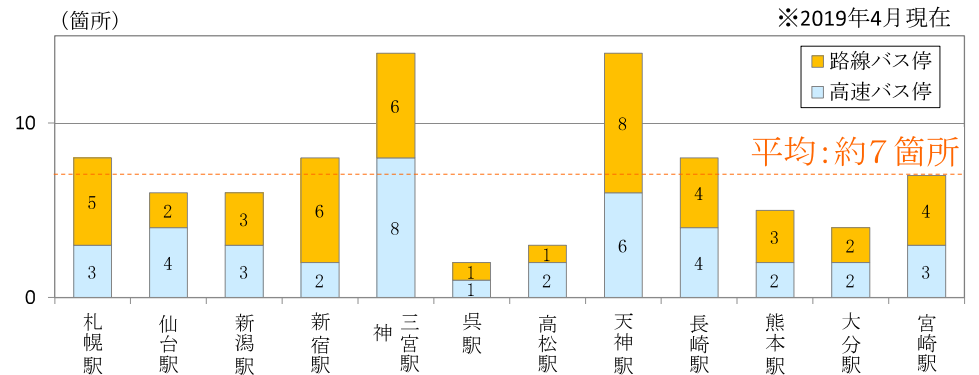
復旧した国道31号に交通が集中する中、緊急車両とバスのみ通行可能とする運用を開始し、災害時BRTの運行を実施。



<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(R1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

■ 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

至 日本橋

次世代型
交通ターミナル

JR・京急品川駅
(北側)

センターコア

◆ラ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



賑わい広場

複合ターミナル

国道15号

至 横浜

※「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

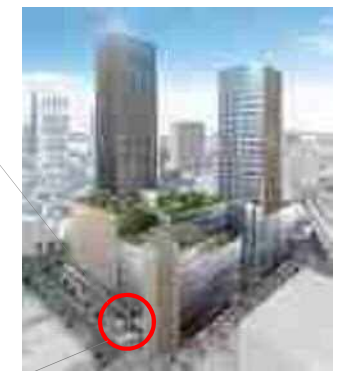


えき≈まち空間

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

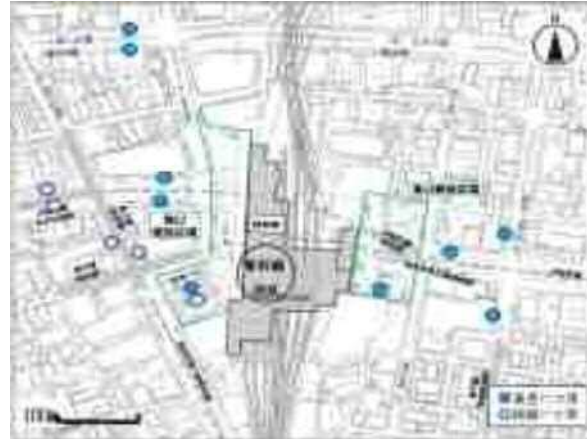
■札幌駅(北海道)

- 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。



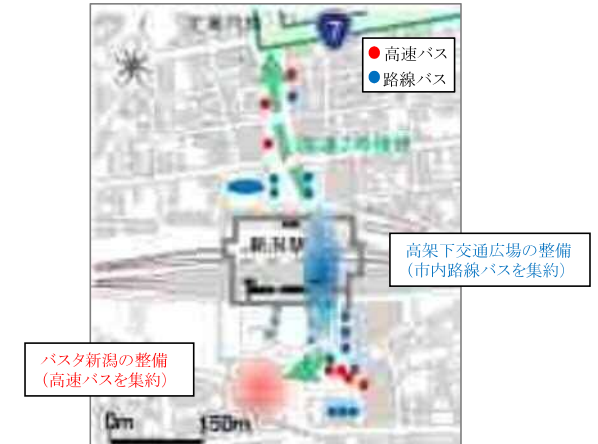
■仙台駅(宮城県)

- 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。



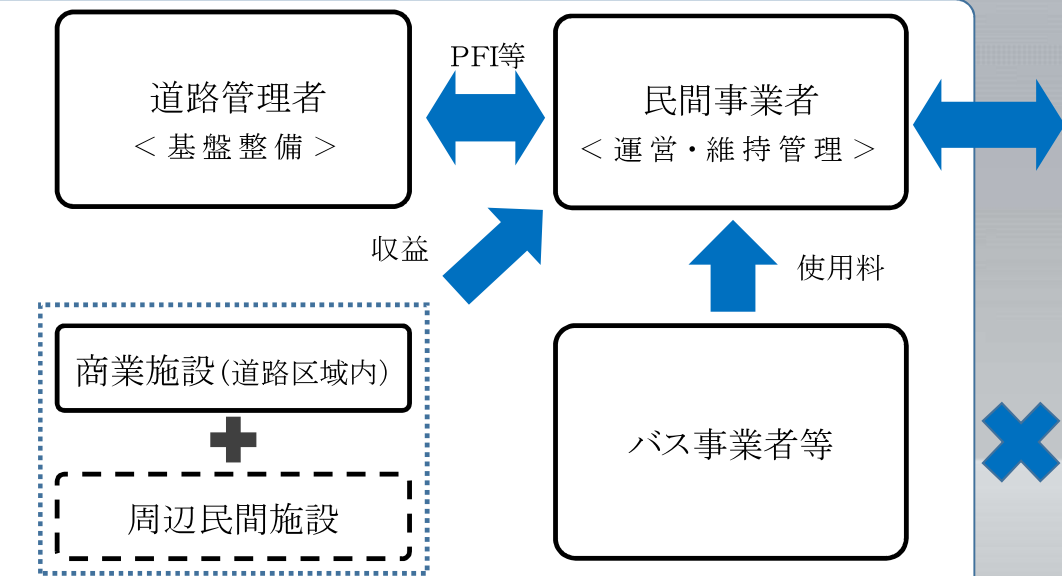
■長崎駅(長崎県)

- 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



▲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)

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。

(参考) 海外における交通ターミナル整備事例

【2014年完成】

■ アナハイム リージョナル トランスポーテーション インターモーダルセンター (アメリカ)

- プラチナトライアングル(エンジェルスタジアム等を含む大規模再開発エリア)による大幅な人口増加、アナハイムリゾート(ディズニーランドを含む観光エリア)における継続的な来訪者の増加が予測
- 鉄道、バス、タクシー等と自動車交通(自家用車)との結節点として、低・未利用の公共用地を利用してシームレスで乗継ぎ可能な交通結節点を整備

■ フロアマップ

カーテンウォール レストラン・小売店 小売店 コンコースブリッジ



■ 外観・内装



■ 各交通モードの配置



周辺広域図



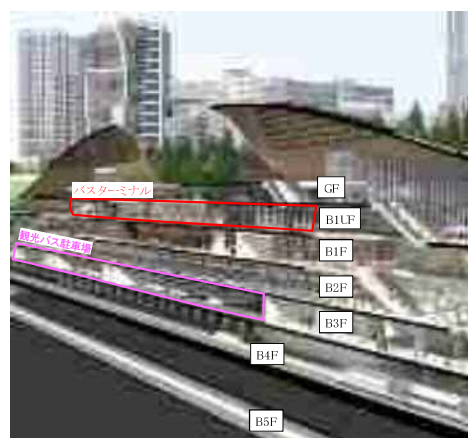
出典:Capital Program Updates (アナハイム市HP)

【2023年完成(2019年末着工予定)】

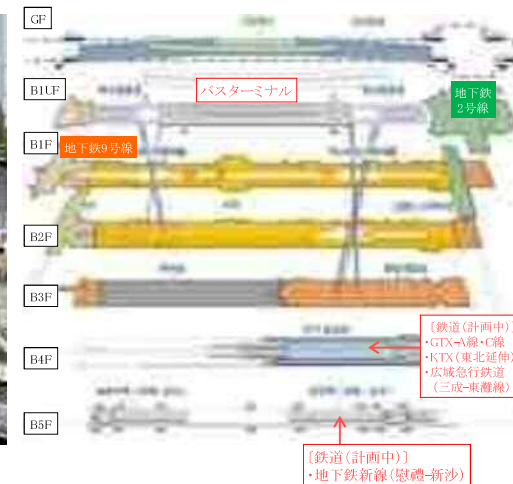
■ 江南インターモーダルトランジットセンター (韓国)

- ソウル市では、南部の江南地区の国際エリアへの玄関口として、交通施設のほか公共・商業施設も入居する大型複合乗換センターを整備予定(既存の地下鉄2路線に加え、50以上のルートがバスが乗入れる大量輸送のハブとして機能)
- 将来は、現在計画中の5つの広域・地域鉄道路線が接続し、広域的な複合化を実現(GTX-A線・C線[韓国首都圏広域急行鉄道]、KTX(東北延伸線)[韓国高速鉄道]、広域急行鉄道(三成-東灘線)、地下鉄新線(慰禮-新沙線))

■ 施設断面図(施設中央断面)

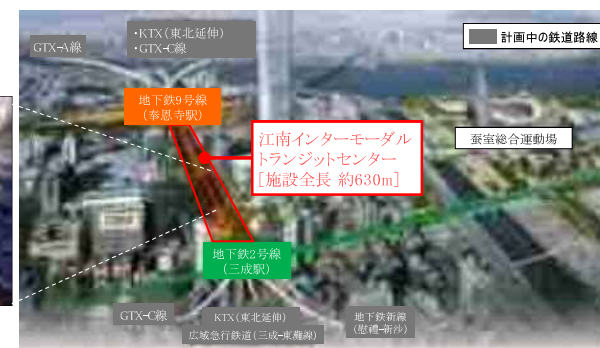


■ フロアマップ



周辺広域図

■ 外観図(整備イメージ)



出典:出典:KPF(建築設計事務所)HP、Beta Architecture HP、中央日報 HP