参考資料

交通結節機能に関する参考資料

・高速交通ネットワーク（スーパーメガリージョン構想検討会　最終とりまとめ）

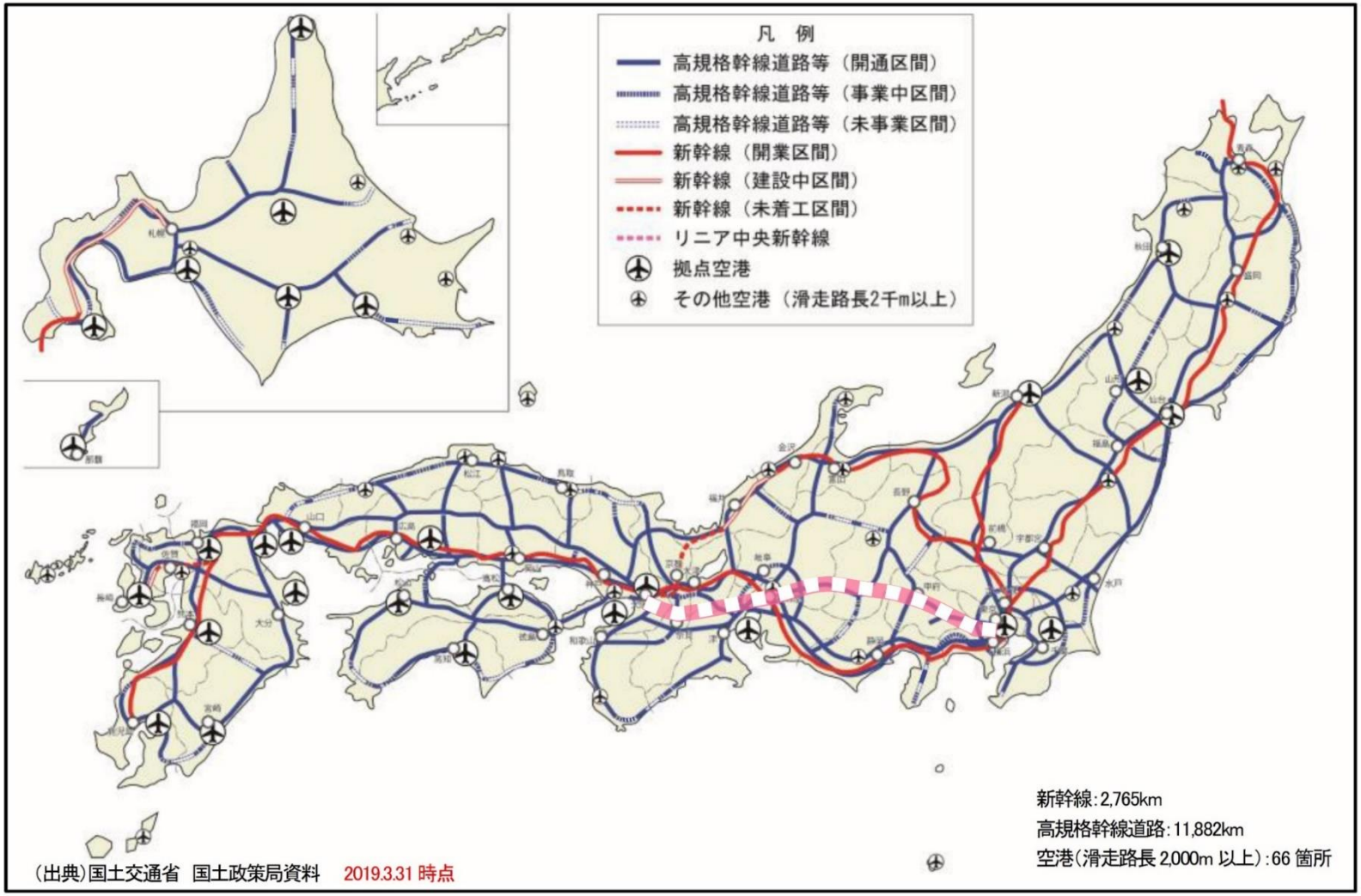
・近畿の道路整備状況

・交通結節機能に関する国の動き

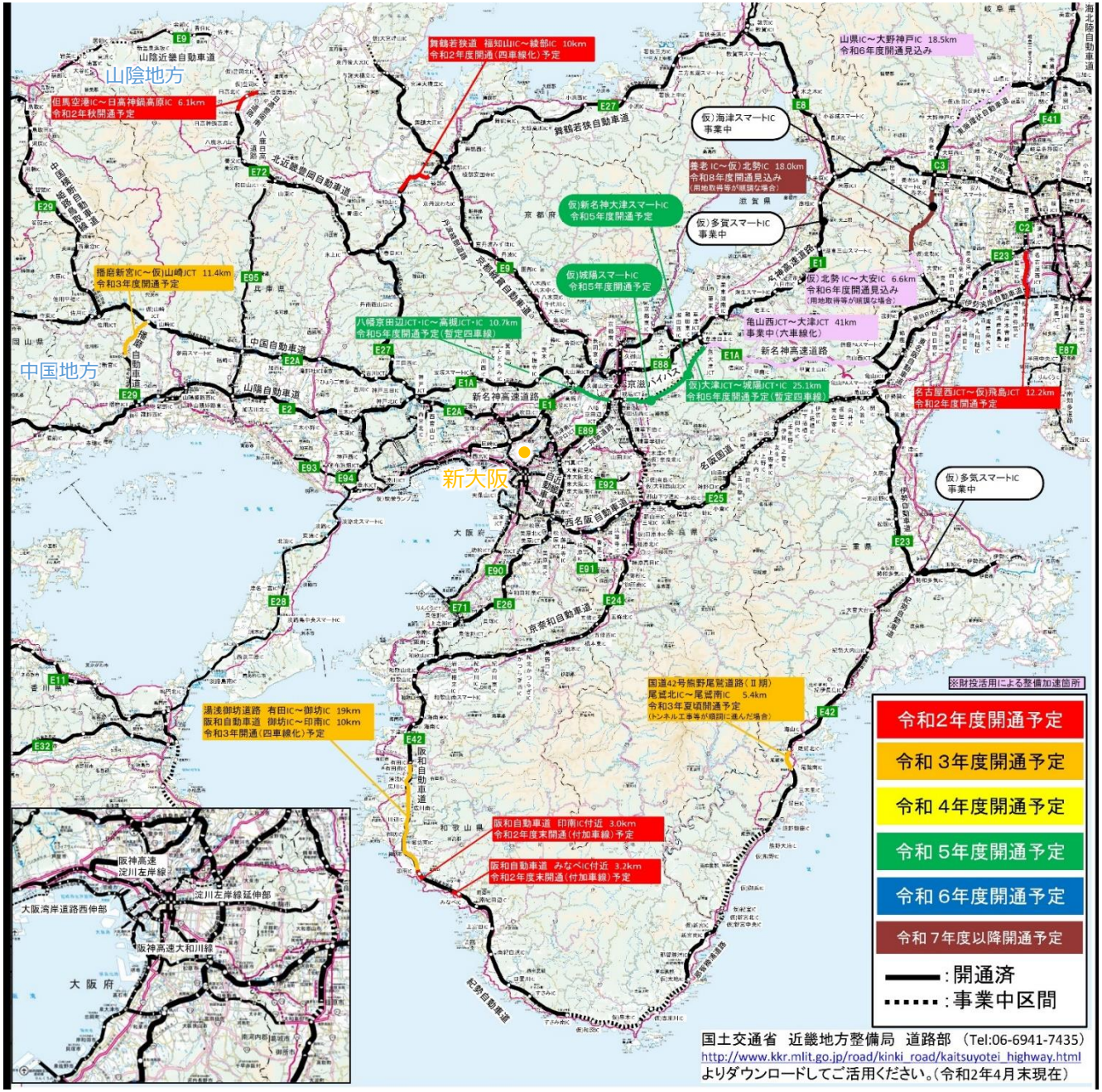
・新大阪関連の交通基盤整備と大阪市内都市拠点ネットワーク（想定）

高速交通ネットワーク
（スーパーメガリージョン構想検討会　最終とりまとめ（R1.5月）より）

全国の新幹線、高速道路、航空などの高速交通ネットワークが発達してきている状況を踏まえ、リニア中央新幹線をはじめとした高速交通ネットワークにより生み出される効果を最大限引き出すための取組をより能動的、積極的に進めていくことが不可欠となっている。



近畿の道路整備状況



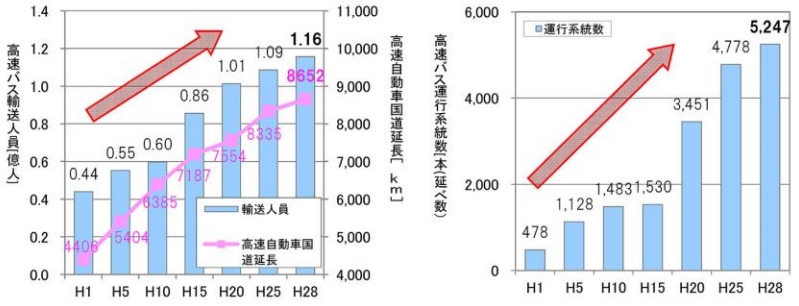
「高速道路の開通予定 人とモノの流れが変わる！」（国土交通省HP）を抜粋し、一部大阪市が加筆

交通結節機能に関する国の動き

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

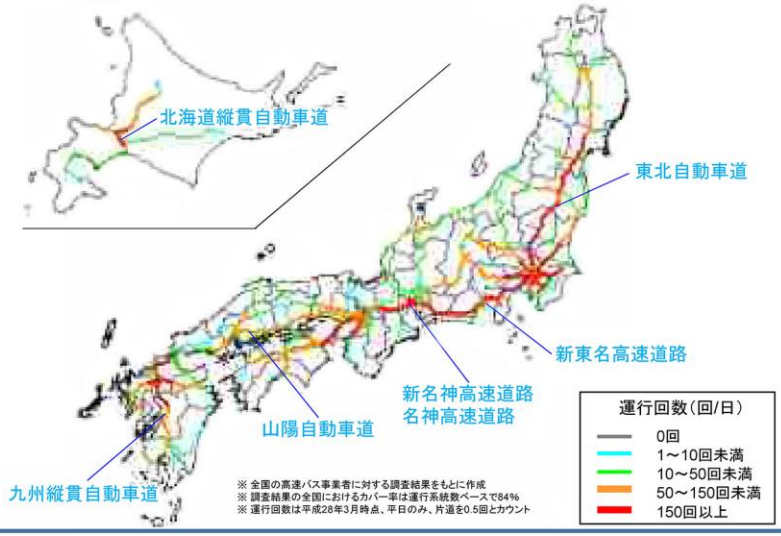
■ 高速道路整備の進展にあわせて高速バス需要が増加



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

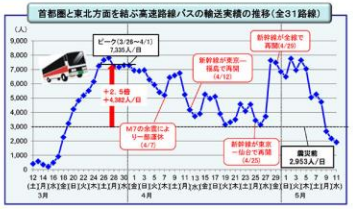


※ 全国の高速バス事業者に対する調査結果をもとに作成
※ 調査結果の全国におけるカバー率は運行系統数ベースで84%
※ 運行回数は平成28年3月時点、平日のみ、片道を0.5回とカウント

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]

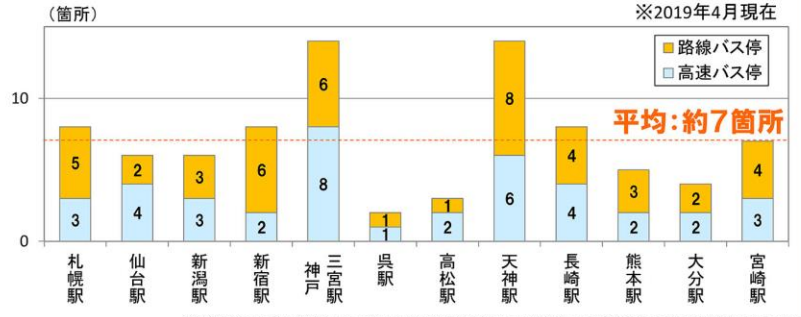
豪雨災害により、広島～呉間を結ぶ鉄道及び高速道路（広島呉道路）が被災し、都市間交通の移動が大幅に制限。

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

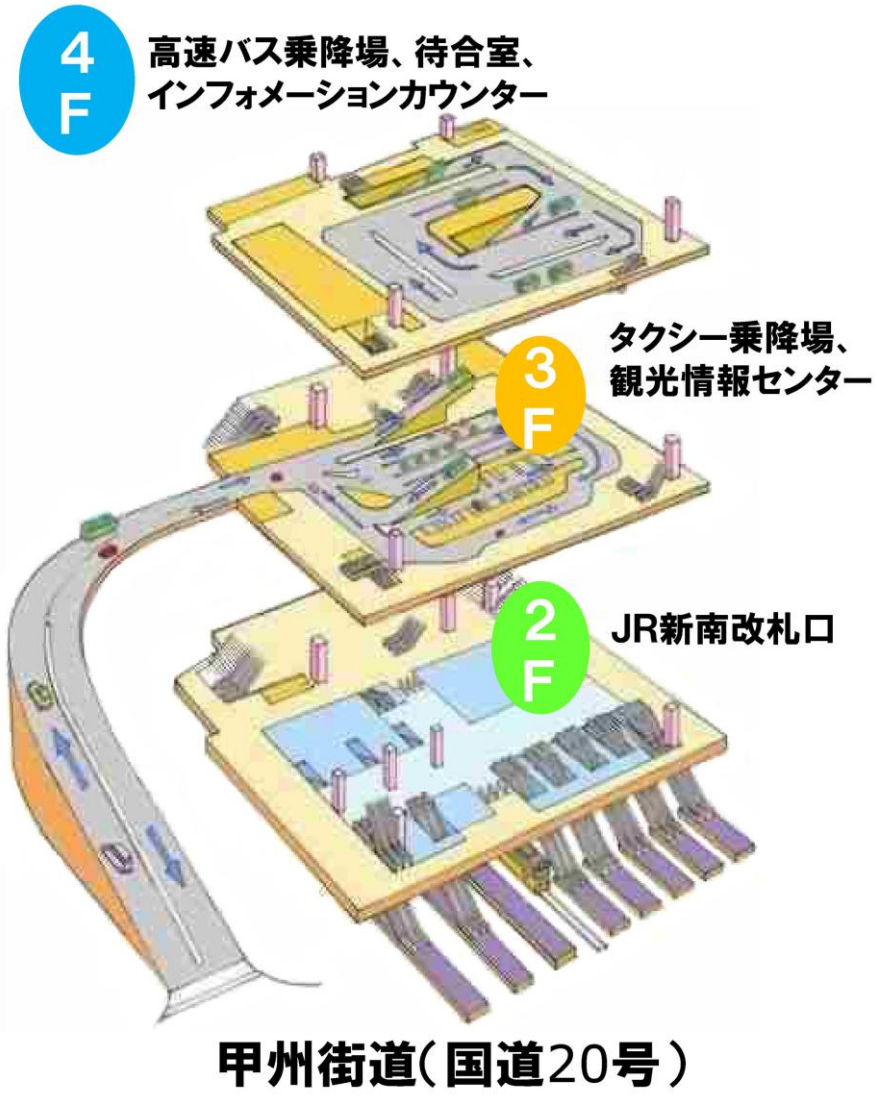
高速道路等をフル活用した、平常時・災害時を問わない公共交通ネットワーク・利用拠点の強化

出典：社会資本整備審議会道路分科会 第67回基本政策部会（国土交通省 R1.6.18）

国内の交通結節機能の事例

▼新宿バスターミナル（新宿区）【平成28年4月供用】

- 道路（国道20号）と民間ターミナルの官民連携で事業実施
- 鉄道と直結し、19箇所に点在していた高速バス停を集約



高速バス発着便数	：	平均　1．489便/日 （最大　1．720便/日）
高速バス利用者数	：	平均　約2．9万人/日 （最大　約4．1万人/日）
高速バス運行会社数	：	117社

※2018年7月現在

出典：第8回　都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会資料（国土交通省）

国内の交通結節機能の事例

■ 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

◆シ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

品川駅西口駅前広場の将来の姿

※「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

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

出典：社会資本整備審議会道路分科会 第67回基本政策部会（国土交通省 R1.6.18）

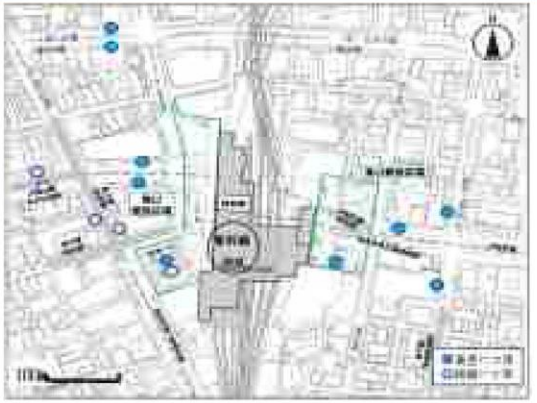
国内の交通結節機能の事例

■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。

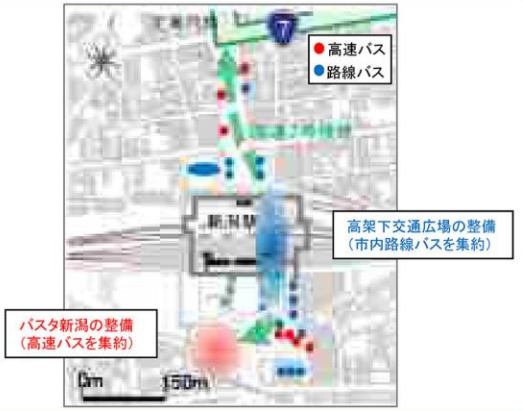
■仙台駅（宮城県）

○ 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。
○ 東北のゲートウエ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きれてない。
○ 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。

出典：社会資本整備審議会道路分科会 第67回基本政策部会（国土交通省 R1.6.18）

交通結節機能に関する国の動き

«（新宿）バスタにおける課題（事業スキーム）»

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頂いている）

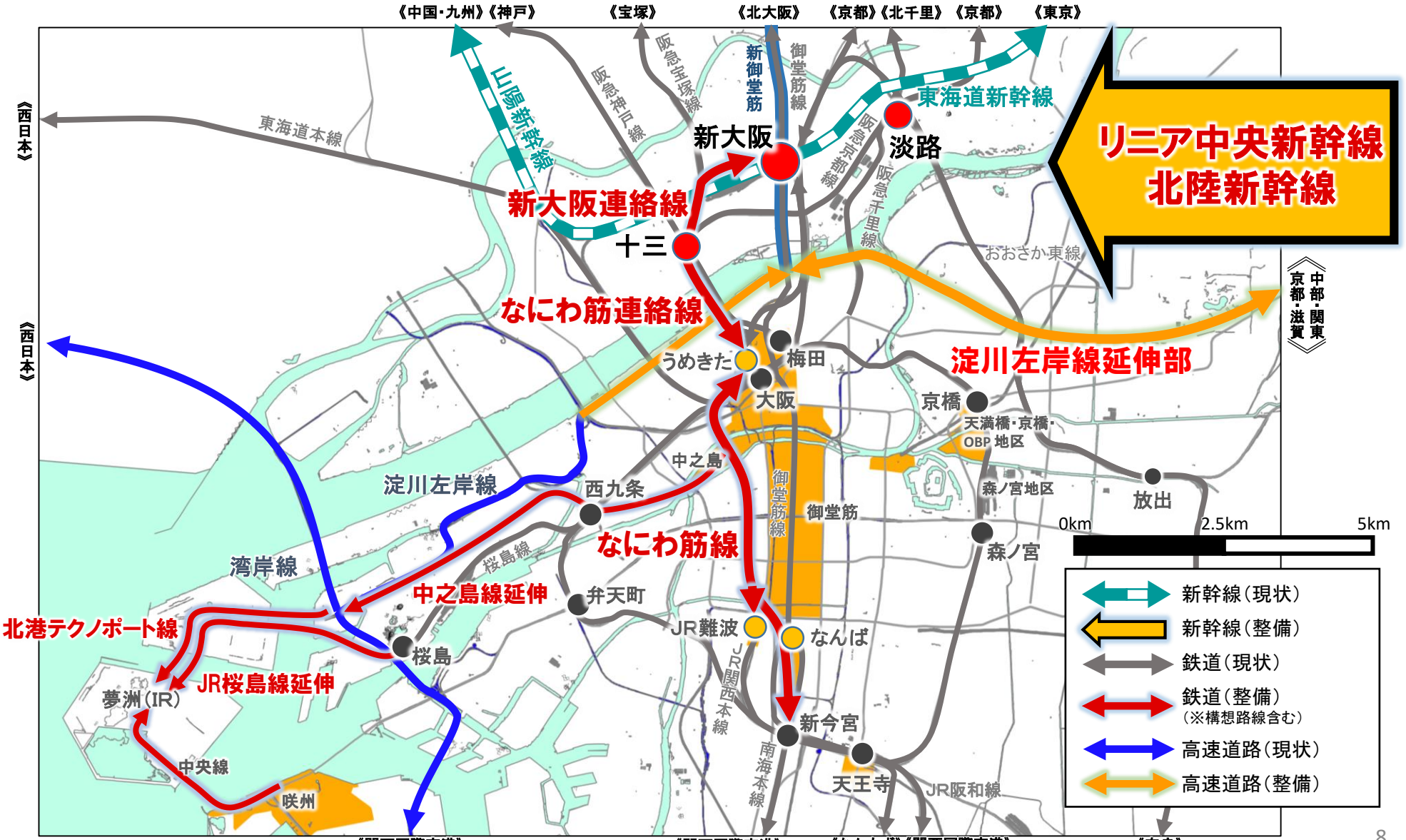
② 道路管理者とターミナル会社は兼用工作物として協定を締結しているが、より一層の選定過程の透明化や民間のノウハウを生かせる仕組みが必要。

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。

第67回基本政策部会（国土交通省） 配付資料より抜粋

R2.道路法改正（道路区域の位置づけ、コンセッションの活用）

出典：社会資本整備審議会道路分科会 第７３回基本政策部会 配付資料（国土交通省）

2030年代　新大阪関連の交通基盤整備と大阪市内都市拠点ネットワーク（想定）

○ 鉄道：リニア・北陸・なにわ筋線等が整備され、関東・北陸・西日本方面や関西国際空港へのアクセス性が強化.
○ 道路：淀川左岸線延伸部が整備され、高速道路を通じて京都・滋賀・中部・関東方面へのアクセス性が強化。