

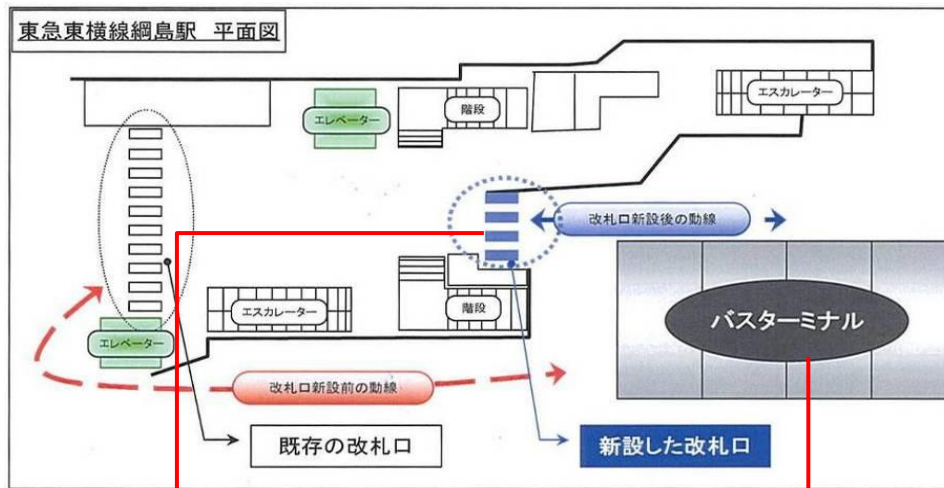
5 乗り継ぎの円滑化その他交通結節 機能の高度化の状況

複数モードの乗り継ぎの利便性の向上①

■ 鉄道とバスの乗継ぎ利便性を高めるハード・ソフト両面からの取組が進展。

鉄道施設の改良によりバスへの乗継ぎ利便を向上 ＜東急東横線 綱島駅＞

- ・平成15年度にバリアフリー工事にあわせて、バスターミナル側に改札口を設置
- ・鉄道とバスとの近接性が向上し、乗継ぎがスムーズに



鉄道到着に合わせたバスの発車時刻の調整 ＜京成電鉄 志津駅＞

- ・19時から最終までの時間、志津駅に電車が到着すると青く点灯、発車すると赤く点灯する信号を設置
- ・運転手は、この信号をもとにバスの発車時刻を調整



列車の到着、発車情報を示す信号機

- 津久見市地域公共交通活性化協議会

人口
20,907 人
(H22.5.)

計画事業の概要(2年目)

○乗合タクシー実証運行

- ①中央病院～津久見駅線
- ②落の浦～大浜線
- ③中西循環線のコミュニティ化検討
- ④新規路線(新市内中心部循環線)の検討

○無垢島航路の増便と乗合タクシーとの連携運航

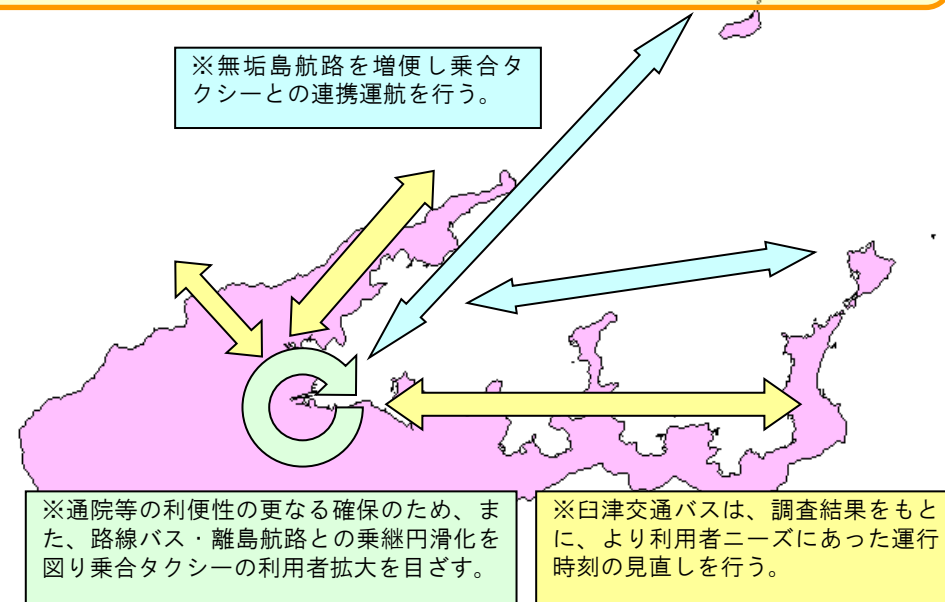
新造船「カメリア★スター」を週1便(木曜日)増便し、乗合タクシー①中央病院～津久見駅線との連携運航を実施する。また、保戸島航路も含めた離島航路との乗継円滑化を図るため、乗合タクシーの運行時刻を一部変更する。これにより、島民の移動の利便性や生活の質的向上を推進していく。加えて、無垢島航路の増便については、実証運航調査をもとに本格運航を目指す。

○利用価値の高い時刻表の作成

昨年度、JR・離島航路・路線バス・乗合タクシーの運行時刻が一覧できる時刻表を作成し、全市民に配布した。それなりの成果はあったと分析しているが、更に利用価値の高い時刻表を作成する。については昨年度の調査結果をもとに、

- ① 路線バスと乗合タクシーの連携及び併用での利用促進。
- ② 離島航路と路線バス及び乗合タクシーとの乗継の周知。
- ③ 高齢者等に対して「見やすさ」の追求。

以上に留意し推進していく。



複数モードの乗り継ぎの利便性の向上③（富山市の事例）

- 富山ライトレール（前出）岩瀬浜駅においては、鉄道のホームの改良と駅前広場の整備を一体的に行うことにより、鉄道とバスの乗り継ぎ円滑化を実施。



1. 事業概要

鉄道のホームの改良と駅前広場の整備等を一体的に行うことにより、鉄道とバスと間の乗継負担の軽減を図る。

2. 事業期間

平成17年度

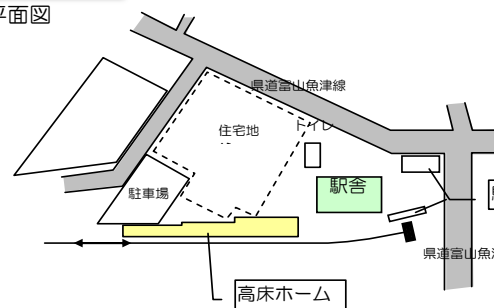
3. 総事業費

101百万円（国費 44.5百万円）

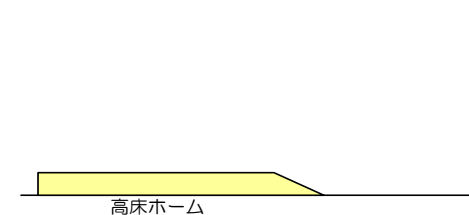


整備前

平面図

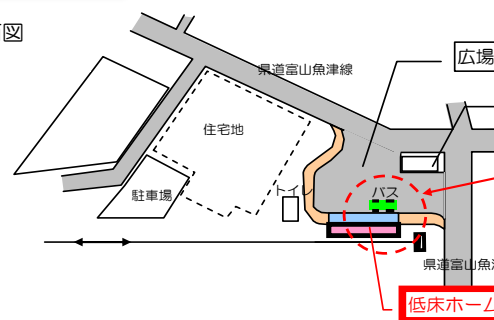


側面図



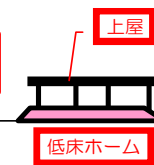
整備後

平面図



側面図

同一レベルでの乗継を実現



複数モードを乗り継ぐ交通結節点におけるバリアフリー化（羽田空港）

- 羽田空港では、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、空港ビルと駅が一体となった先導的なバリアフリー化を実施。

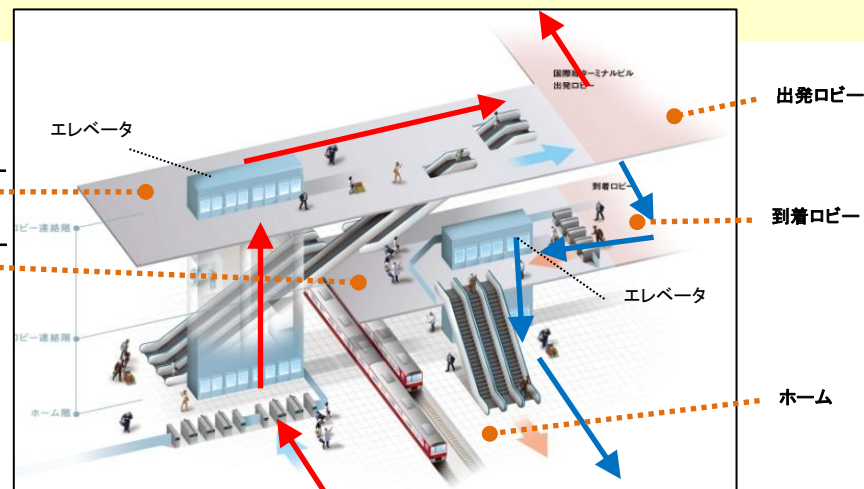


出発ロビーから改札



改札から出発ロビー

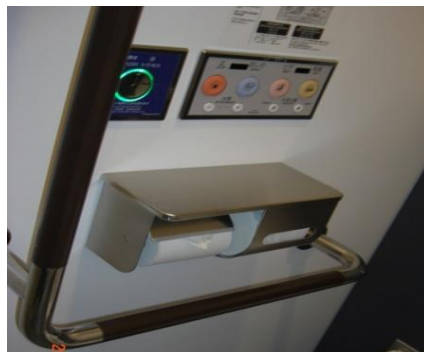
ホームから出発ロビーまでフラットな動線の確保（モノレール）



空港ビルと鉄道駅間でエレベータによる出発・到着ロビーに直結した動線の確保（京急）



色々な利用者を想定した多機能トイレ



トイレの紙巻き機と洗浄ボタンの位置がJISに準拠しており、視覚障害者にも判別しやすい。



ピクトグラム（図記号）を多用した、誰にでも分かり易い案内板



外国人に配慮して4カ国語で表示された案内板

複数モードの連携による定時性の確保（用賀パーキングエリアの事例）

- 高速バスから電車へ乗り継ぐ機会を提供することにより、都心の渋滞を回避し、定時性を確保。平成22年5月からの実証実験を経て、今年10月より本格運行を開始。
- 実証実験期間中のアンケート調査では、約8割が利用機会が高まる可能性があるとは回答。

高速バスから電車への乗り継ぎの流れ

【東京・新宿 方面】

【静岡・山梨 方面】

用賀から霞ヶ関までの移動時間
通常時 約15分
混雑時 約30～60分

①高速バス乗車中に 乗り継ぐかどうかを選択

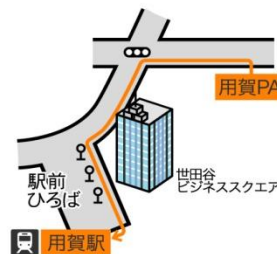
首都高の渋滞状況をバス乗務員から案内。乗り継ぎを希望する場合は、降車ボタンで伝達。

用賀PA

②乗り継ぎ乗車券の発売

降車時にバス乗務員が乗り継ぎ乗車券(用賀～渋谷間有効)を100円で発券。

③用賀PAから用賀駅へ移動 (用賀駅まで約300m)

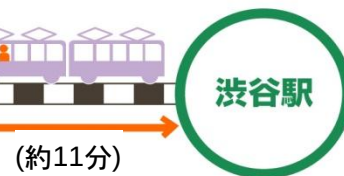


(約5分)

④用賀駅から 東急田園都市線で移動

乗り継ぎ乗車券で自動改札機を通過。渋谷駅よりも遠方で降車する場合は、降車駅で精算。

東急
田園都市線
用賀駅



(約11分)

渋谷駅

(首都高速道路(株)作成パンフレットより作成)

本格運行までの経緯

「用賀パーキングエリアを活用した高速バス&レールライド検討委員会（事務局：首都高速道路株式会社、関東運輸局）※」を設置

平成22年5月21日 実証実験開始

～実証実験中、約16,000人の乗り継ぎ利用～

(アンケート調査の実施、本格運行へ向けた分析・検討)

平成23年10月13日 本格運行開始

※用賀パーキングエリアを活用した高速バス&レールライド検討委員会（構成員）

国土交通省関東運輸局、国土交通省関東地方整備局、東京都、世田谷区、神奈川県、東京急行電鉄（株）、東京バス協会、京王電鉄バス（株）、小田急箱根高速バス（株）、富士急行（株）、ジェイアールバス関東（株）、首都高速道路（株）

実証実験期間中のアンケート調査

■ 渋滞を避けたい ■ 早く着くから ■ 目的地へ行きやすい ■ その他

乗り継ぎ希望理由

70.3% 16.2% 8.1% 5.5%

施策による
高速バスの利用機会

■ 高まる ■ たぶん高まる ■ 変わらない 78.8%
41.4% 37.4% 21.2%

ICカードの普及状況

■ 平成13年にJR東日本のSuicaが導入されて以降、全国で様々なICカード乗車券が導入され、近年では地方中枢都市圏においても導入されるなど全国的に導入が進展。

●全国のICカード乗車券導入事業者数

79/193鉄軌道事業者 (平成23年3月末時点)

* 58/188鉄軌道事業者 (平成20年3月末時点)

●全国のICカード乗車券発行枚数

約 7,000万枚 (平成23年3月末時点)

* 約3,886万枚 (平成20年3月末時点)

※赤字は2008年6月の鉄道部会提言以降に導入されたICカード

中国

スカイレールサービス
「IC定期券」
1998年8月
岡山電気軌道
「Hareca」
2006年10月

広島電鉄
「PASPY」
2008年1月
**広島高速交通
「PASPY」
2009年8月**

近畿

JR西日本「ICOCA」
2003年11月
スルッとKANSAI
「PiTaPa」
2004年8月

北陸信越

北陸鉄道「Ica」
2005年3月
富山ライトレール
「passca」
2006年4月
**富山地鉄「ecomyca」
2010年3月**

北海道

JR北海道「Kitaca」
2008年10月
**札幌市交通局「SAPICA」
2009年1月**

東北

仙台空港鉄道
「Suica」
2007年3月
**仙台市交通局
2013年度導入予定**

関東

JR東日本「Suica」
2001年11月
東京モノレール
「モノレールSuica」
2002年4月
東京急行電鉄
「せたまる」
2002年7月
東京臨海高速鉄道
「りんかいSuica」
2002年12月
パスモ「PASMO」
2007年3月
**伊豆急行電鉄
「Suica」
2010年3月**

中部

遠州鉄道「NicaPass」
2004年8月
静岡鉄道「LuLuCa」
2006年3月
JR東海「TOICA」
2006年11月
**名古屋鉄道・名古屋市
交通局・名古屋臨海・
名古屋ガイドウェイバ
ス・豊橋鉄道
「manaca」
2011年2月**

四国

高松琴平電鉄「Iruca」
2005年2月
伊予鉄道「ICI〜カード」
2005年8月
**土佐電気鉄道「ですか」
2009年1月**
JR四国
2014年度までに導入予定

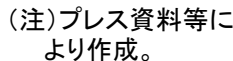
九州

鹿児島市交通局
「Rapica」
2005年4月
**JR九州「SUGOCA」
2009年3月**

長崎電気軌道
「長崎スマートカード」
2008年3月
福岡市交通局
「はやかけん」
2009年3月

西日本鉄道
「nimoca」
2008年5月
松浦鉄道
「長崎スマートカード」
2011年3月

- 凡例
- | | | | |
|---|------------------|---|----------|
|  | 単独システム |  | エリア内相互利用 |
|  | 共通化システム |  | エリア間相互利用 |
|  | 平成25年春から相互利用開始予定 | | |
- ※圏域は主な都市圏域としているが、それ以外のエリアにも拡大している。



複数モード間におけるICカードの共通化（広島市・廿日市市の事例）

■ 広島市・廿日市市においては、電車・アストラムライン・バス・船舶・宮島ロープウェー共通のICカードシステムを整備し、乗降時間や改札時間短縮による速達性や定時性の確保、乗継利便性の向上を目指しているところ。

広島市・廿日市市地域公共交通利用円滑化協議会〔広島市・廿日市市（広島県）〕
～交通系共通ICカード（PASPY）整備による公共交通の利用円滑化に向けた取り組み～



H21年度地域公共交通活性化・再生総合事業の対象事業

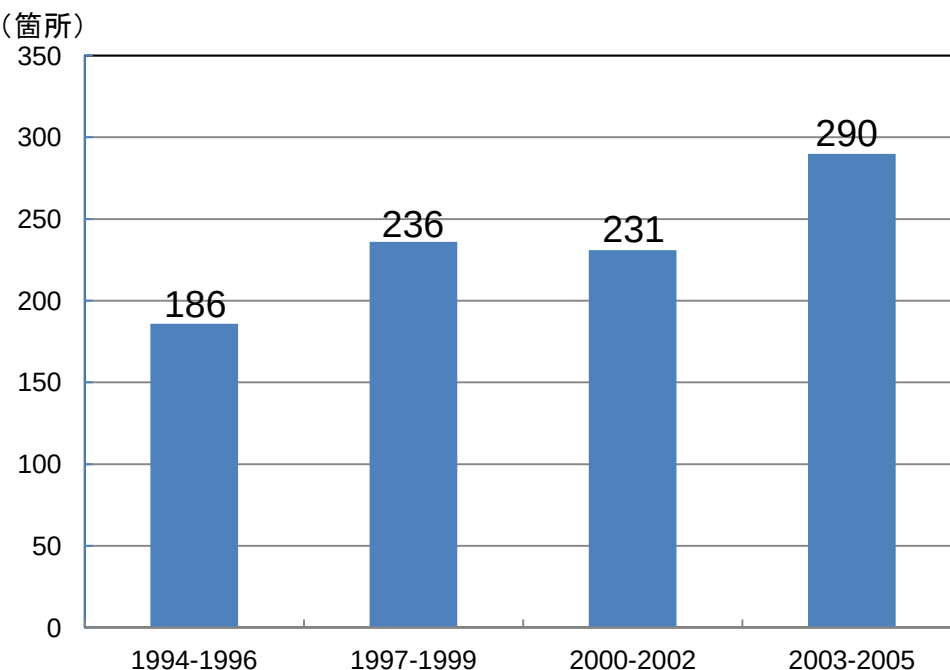
- 〔実施主体〕
広島市・廿日市市地域公共交通利用円滑化協議会
- 〔構成員〕
広島市
廿日市市
広島電鉄(株)
広島高速交通(株)
西日本旅客鉄道(株)
JR西日本宮島フェリー(株)
社団法人 広島県バス協会
瀬戸内海汽船(株)
宮島松大汽船(株)
広島観光開発(株)

項目	概要
名称	PASPY（パスピー） ※PASS(乗車券)+HAPPY(幸せ) SPEEDY(速い)
発売カード	前払い式ICカード
カード規格	サイバネ規格(日本鉄道サイバネティクス協議会で規定された規格)
発売額	初期発売額 2,000円〔うちデポジット(預かり保証金)500円、SF(利用可能額)1,500円〕 SFは最大20,000円まで積み増し可能
利用可能範囲	広島県内の公共交通機関(電車・アストラムライン・バス・船舶・宮島ロープウェー)共通
乗車券機能	PASPY割引(最大10%割引) 乗継割引(バス⇄バス、電車⇄バス) 定期券機能

駅における交通結節機能の高度化の状況（自由通路・駅前広場の整備状況）

- 駅における自由通路と駅前広場の整備のニーズは年々高まっており、2003年から2005年では合わせて290箇所が整備されているところ。
- 放置自転車は、昭和56年の約99万台をピークに平成21年に約24万台に減少。

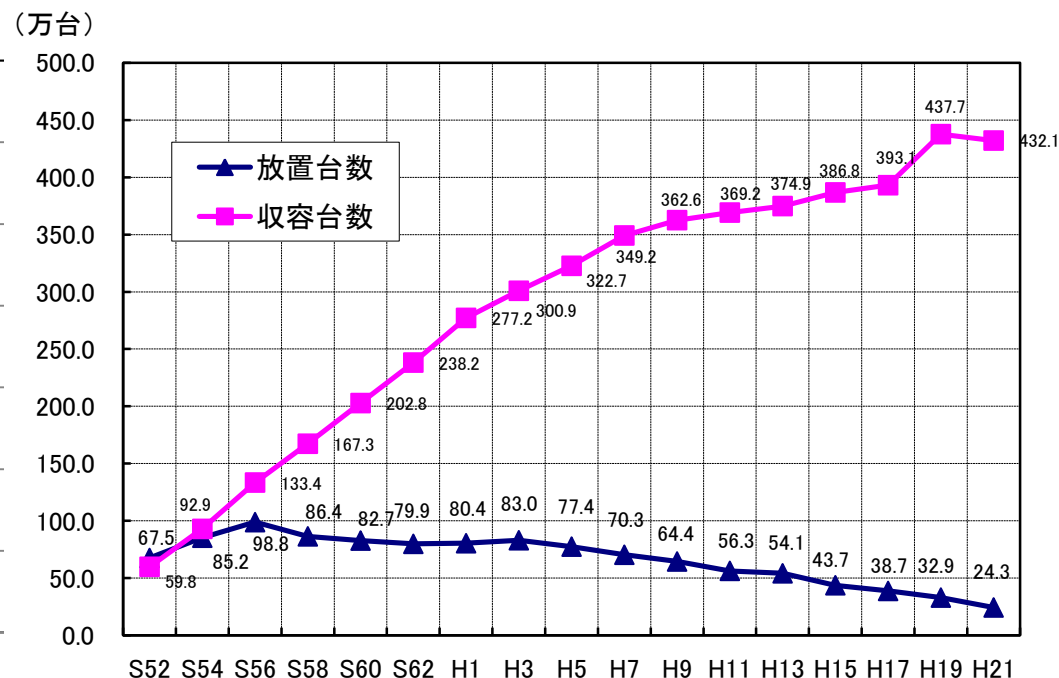
交通結節点の整備状況の推移



（自由通路もしくは駅前広場を整備した数）

出典：平成18年国土交通省都市・地域整備局調査により集計

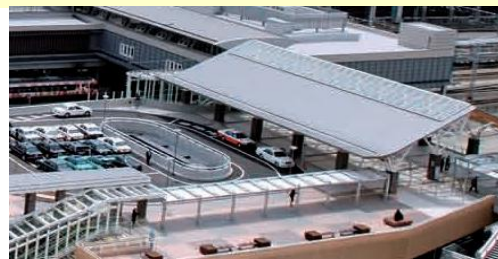
放置自転車台数と収容台数の推移



出典：「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」（内閣府22年3月）
調査対象：各都道府県の市、東京都特別区及び三大都市圏の町村（全886市区町村）

駅における交通結節機能の高度化①（岡山駅の事例）

- 岡山駅においては、東西自由通路、駅前広場等の整備により、鉄道・バス・タクシー・自転車等の乗り継ぎ利便性を向上するとともに、市街地再開発事業地区等駅周辺の回遊性の向上、イベントに利用できる広場整備等中心市街地の賑わいを向上。



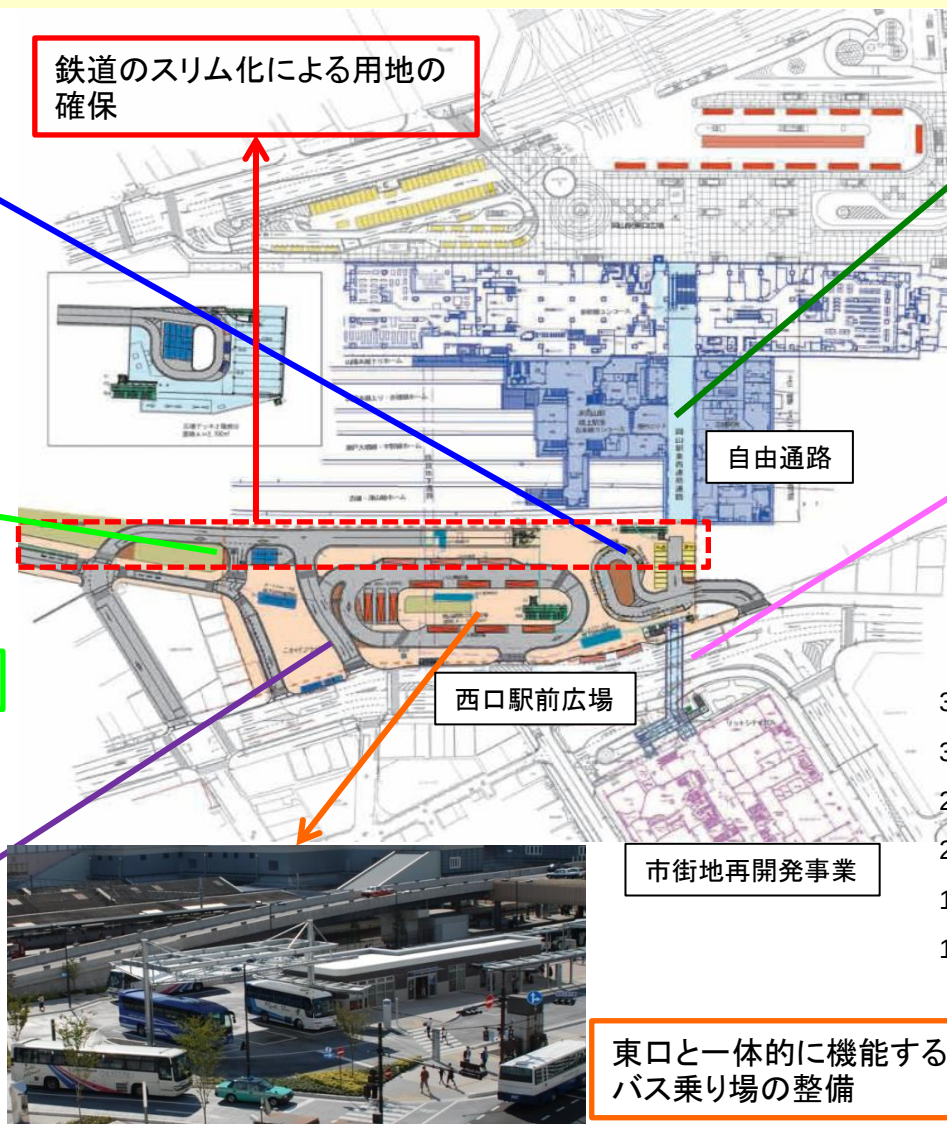
立体利用による利用しやすいタクシー乗り場の整備



景観に配慮した自転車駐輪場整備



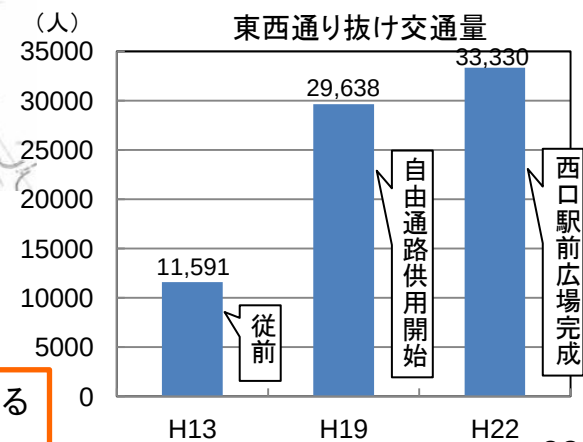
イベントに活用できる広場整備



駅東西を結ぶ自由通路の整備



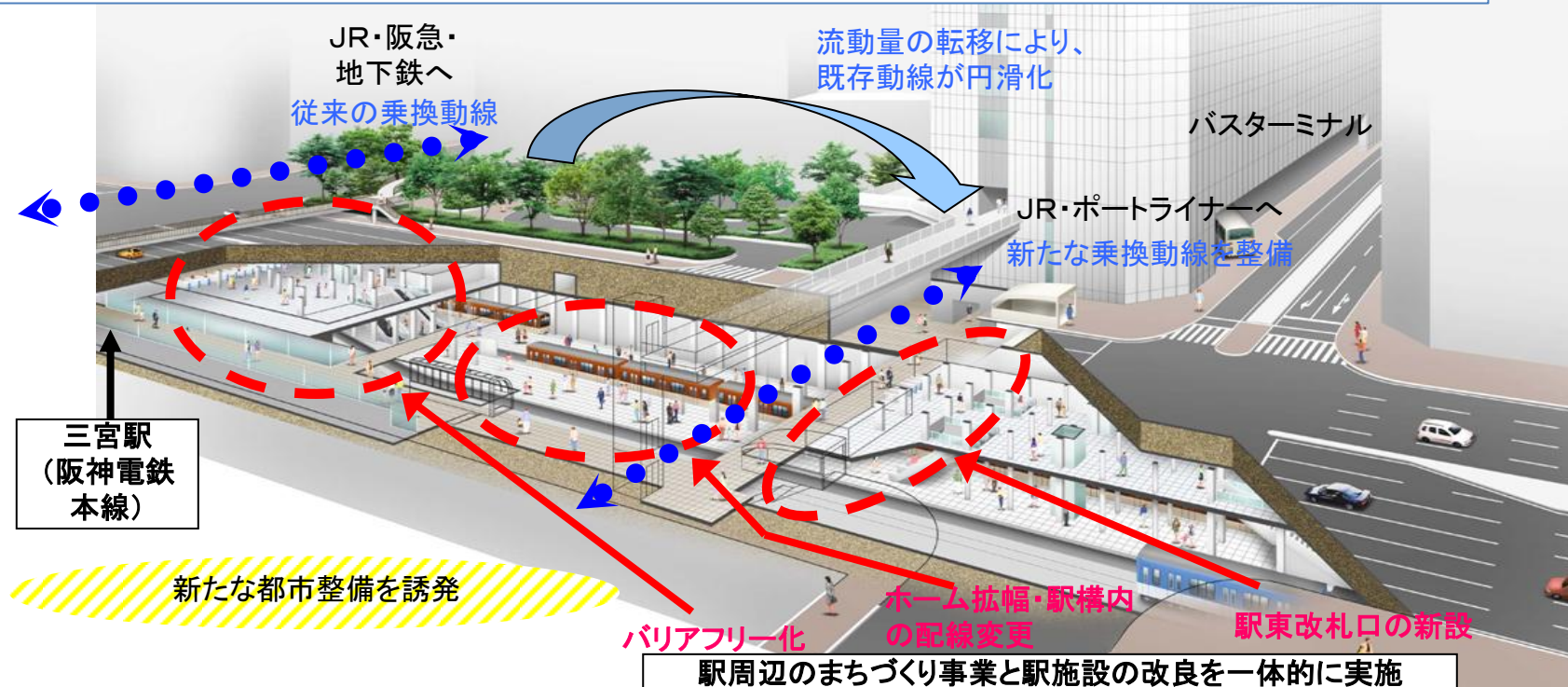
再開発ビルと結ぶデッキ整備



駅における交通結節機能の高度化②（三宮駅の事例）

- 三宮駅においては、都市鉄道等利便増進法に基づき、駅周辺のまちづくり事業と駅施設の改良を一体的に実施。

○「阪神三宮駅交通結節機能高度化協議会」（県、市町村、鉄道事業者、周辺施設整備主体等が参加）が策定した、駅内外の一体的な整備に関する「交通結節機能高度化計画」が、平成18年3月に国土交通大臣認定を受けており、平成24年度の完成に向けて事業を推進中。



1. 事業概要

三宮駅（阪神電鉄本線）において、駅施設の改良（駅東改札口の新設、ホーム拡幅、駅構内の配線変更、バリアフリー化等）と、駅周辺の南北自由通路の整備を一体的に実施し、駅施設の利用円滑化と交通結節機能の高度化を図る。

2. 計画概要（平成18年3月2日 計画認定）

- (1) 整備対象駅 三宮駅（阪神電鉄本線）
- (2) 概算事業費 130億円
- (3) 工事期間 平成17年度～平成24年度

【南北自由通路について】

事業主体：阪神三宮駅交通結節機能高度化協議会
 整備内容：南北自由通路等の整備
 事業費：1,260,000千円、事業期間：平成17年度～

高速道路の整備と新駅の設置による交通結節機能の創出

- 長岡京市においては、高速道路の整備と整合をはかりつつ阪急京都線に新駅と駅前広場を設置し、新たな交通結節点の創出に向けた取り組みを実施。

経緯

京都第二外環状道路 (15.7km)
【大枝IC(仮称)～久御山IC間】

長岡京新駅

1989年度 都市計画決定 (8月)

2003年度 大山崎JCT・IC～久御山IC間開通

2004年度～2005年度
「長岡京市南部地域等における公共交通活性化協議会」開催

2006年度 関係5事業者(国交省京都国道事務所、西日本高速道路(株)、京都府、長岡京市、阪急電鉄)間で新駅計画と都市基盤施設整備計画の協議調整

2008年度 大枝IC(仮称)
～大山崎IC間工事着手

2010年度 事業基本計画変更認可(6月)、
鉄道施設変更認可、工事着手(3月)

2012年度 全線開通予定

新駅開業予定、駅前広場整備予定

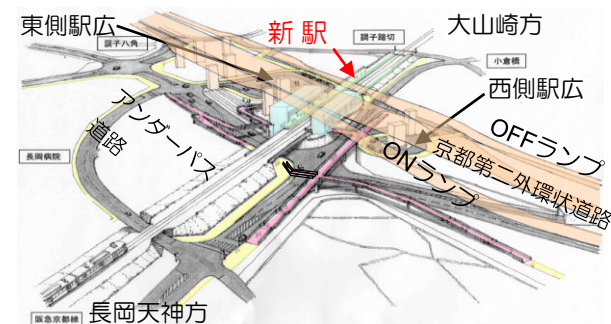
新駅設置による効果

- ①広域交通 (京都第二外環状道路 (京都縦貫自動車道) と交差)
 - ・京都縦貫自動車道との接続→宮津、舞鶴～亀岡方面へのアクセス性向上
 - ・高速バスの乗り入れ
- ②地域交通
 - ・路線バスネットワークの再編→利便性向上、長岡天神駅付近混雑緩和
 - ・桂川対岸へのバス交通確保→京都市(京阪淀)、八幡市、宇治市方面観光地へのアクセス性向上
 - ・P&R駐車場→京都市街地、観光地への自動車交通抑制

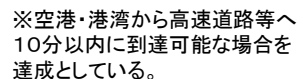
新駅と高速道路の結節 概念図



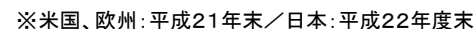
新駅周辺 施設配置イメージ図



- ## 拠点的な空港・港湾への道路アクセスの状況



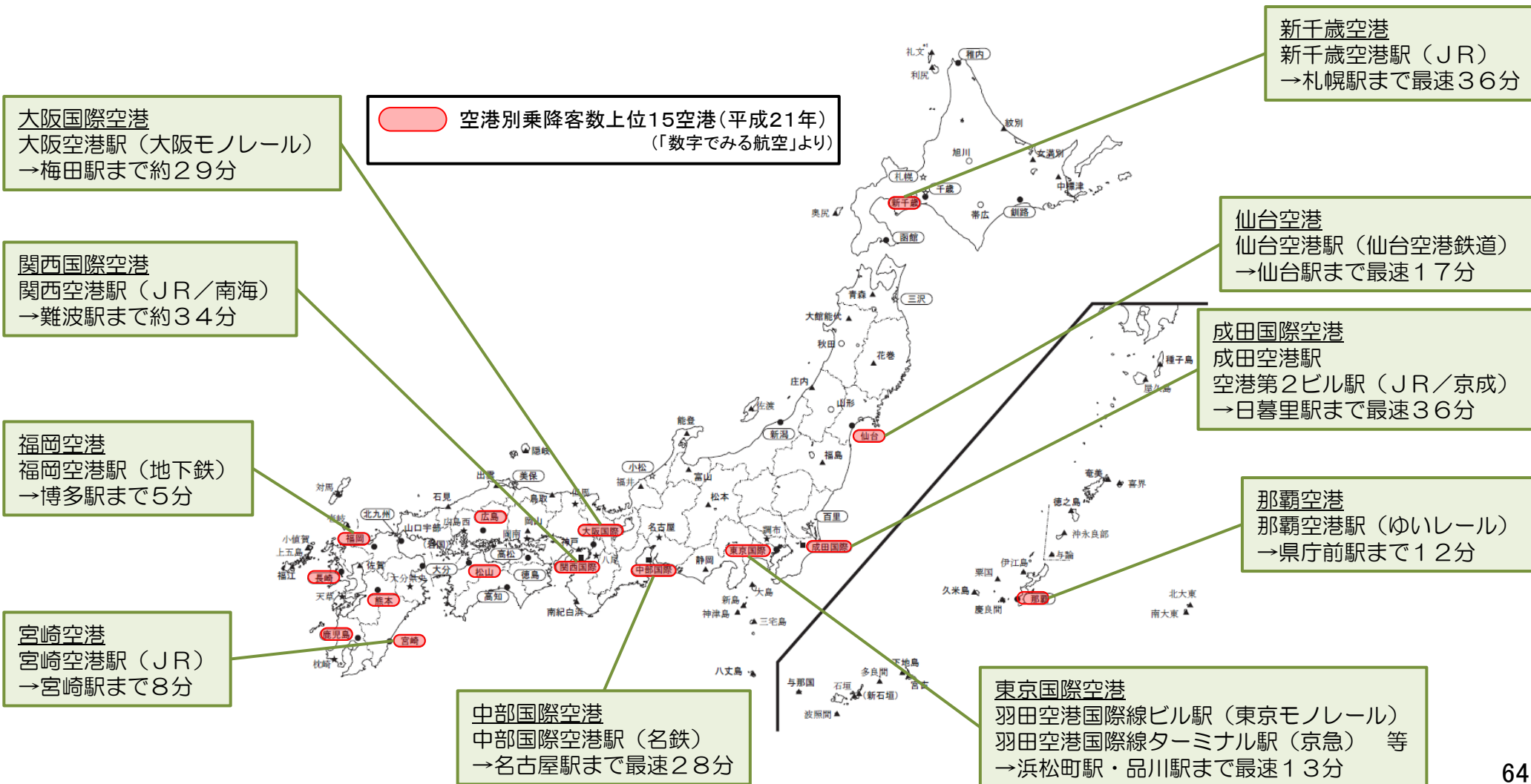
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（国際比較）



道路アクセス率：高速道路等へ10分以内に到達可能な拠点的な空港・港湾の割合

空港アクセスの改善（鉄道）

- 主要な空港の多くは空港連絡鉄道が整備されており、空港別乗降客数上位15空港中10空港については、鉄道によるアクセスが可能。



その他
鉄道整備でアクセスが改善されない地域について、空港直行バスの活用を検討

【参考】 交通事業者の概況（人流関係）

	営業収入（円）	利益率	輸送人員（人）	事業者（者）	従業員（人）	中小企業率※4
乗合バス事業	9, 924億	4. 1 ※1	43億400万	1, 347	10万2, 583	91. 6
貸切バス事業	4, 100億	△0. 4 ※1	3億300万	4, 196	6万4, 490	96. 1
タクシー事業	1兆9, 439億	△0. 6 ※1	20億2400万	57, 055	46万2, 961	98. 9
JR旅客会社	4兆2026億	17. 5	89億8500万	6 ※1	12万2, 000 ※1	0
大手民鉄	1兆6, 336億	18. 1	95億4900万	16 ※1	4万8, 700 ※1	0
地域鉄道	1, 996億	2. 8	14億5200万	112 ※1	1万6, 200 ※1	—
旅客船事業	3, 053億	△6. 9	9900万	969	2万1, 715 ※2	95. 4 ※2
旅客船事業のうち 長距離フェリー	1, 362億	1. 5	258万	9	2, 510 ※2	11. 1 ※2
航空運送事業	3兆4, 950億 ※5	△2. 1 ※5	9066万	13 ※3	3万1, 922 ※3	21. 4
合 計	約12兆	—	約268億	約6万	約87万	—

※（社）日本自動車会議所『数字でみる自動車2010』，（財）運輸政策研究機構『数字でみる鉄道2010』，国土交通省海事局『平成21～23年度 海事レポート』，（社）日本バス協会『2010年度版 日本のバス事業』，航空振興財団『数字でみる航空2011』及び国土交通省統計資料より、国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課作成。
※データは平成20年度のもの（但し、※1：平成19年度 ※2：平成21年度 ※3：平成23年1月1日現在）
※4：資本金1億円以下の企業の割合 ※5：主要11事業者の収支状況を基に算出