

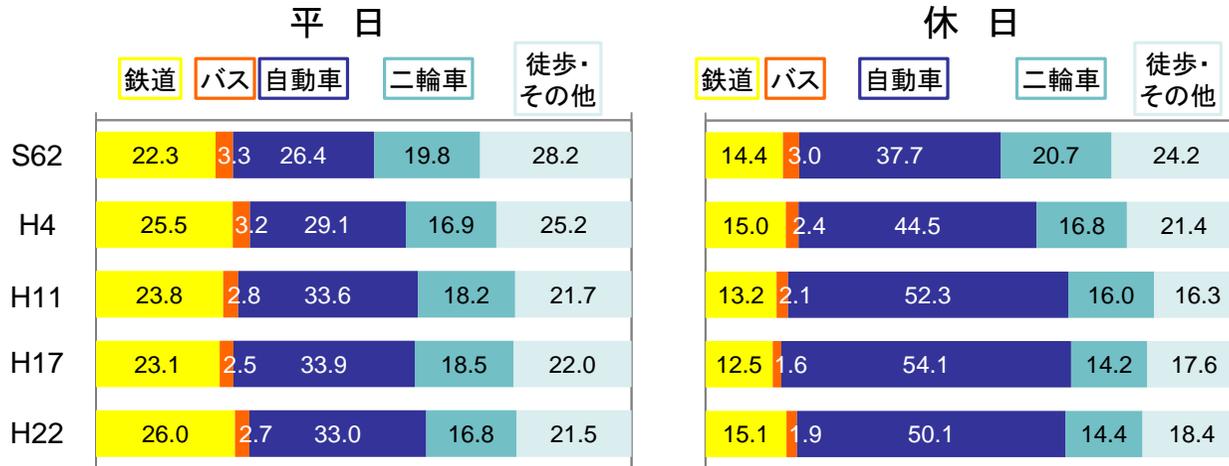
# 交通モード間の接続（モーダルコネクト）

---

# 交通モードの分担状況

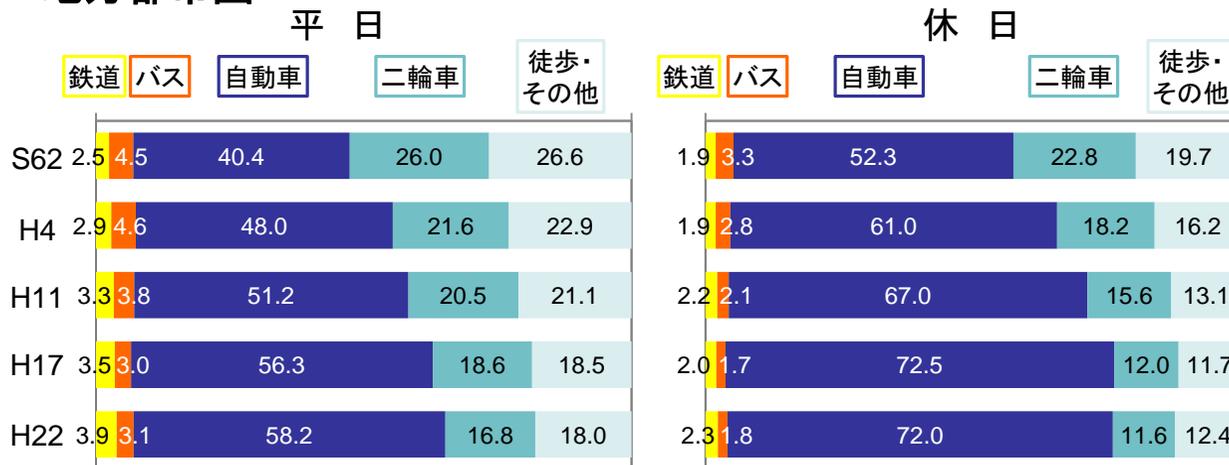
- 三大都市圏では、公共交通分担率が平成17年から増加し、自動車分担率は微減。
- 地方都市圏では、平日の自動車分担率は増加傾向、休日は微減。

## 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				—

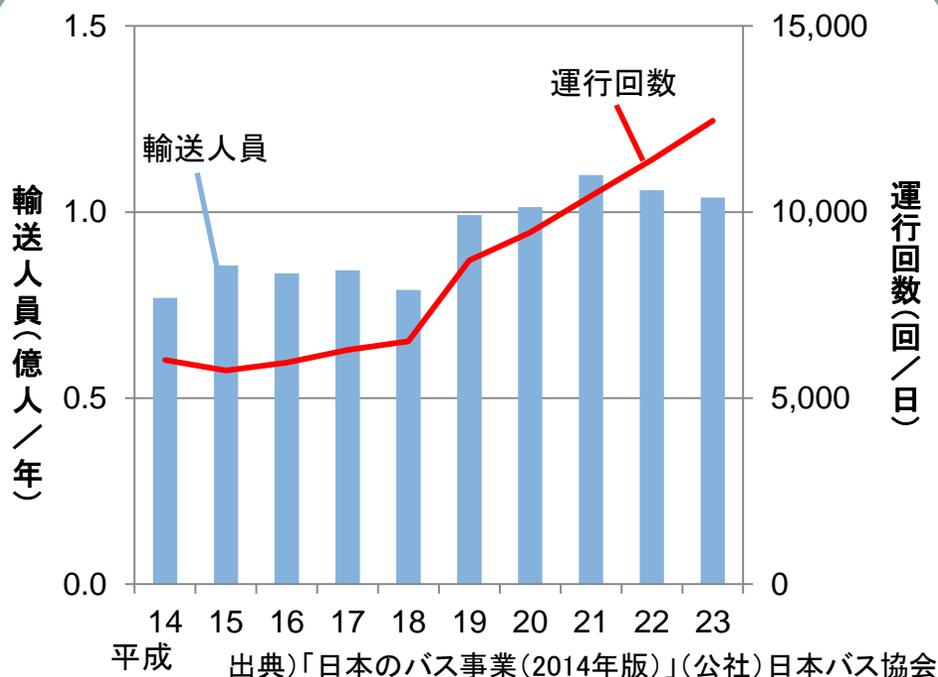
※1:〔鉄道・地下鉄〕、〔モノレール・新交通〕、〔路面電車〕間の乗換を計上

※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

# 高速バスの現況

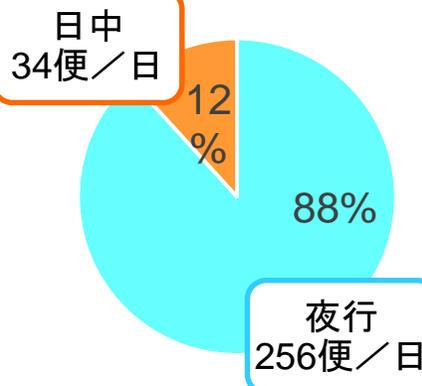
- 高速道路ネットワークの進展に伴い、高速バスの利用も増加。
- 鉄道運行のない夜間の中長距離移動について、高速バスが重要な役割を担っている。

## 高速バスの運行状況

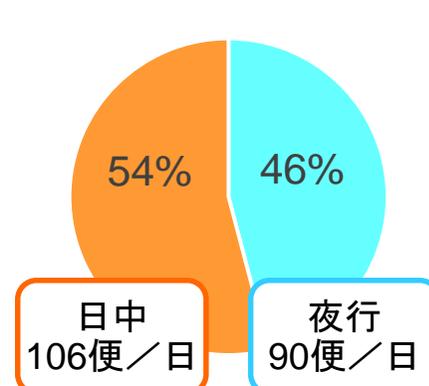


## 高速バスの運行例

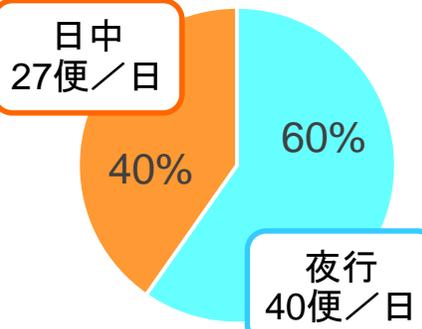
東京⇄大阪(約550km)



東京⇄名古屋(約350km)



東京⇄仙台(約350km)



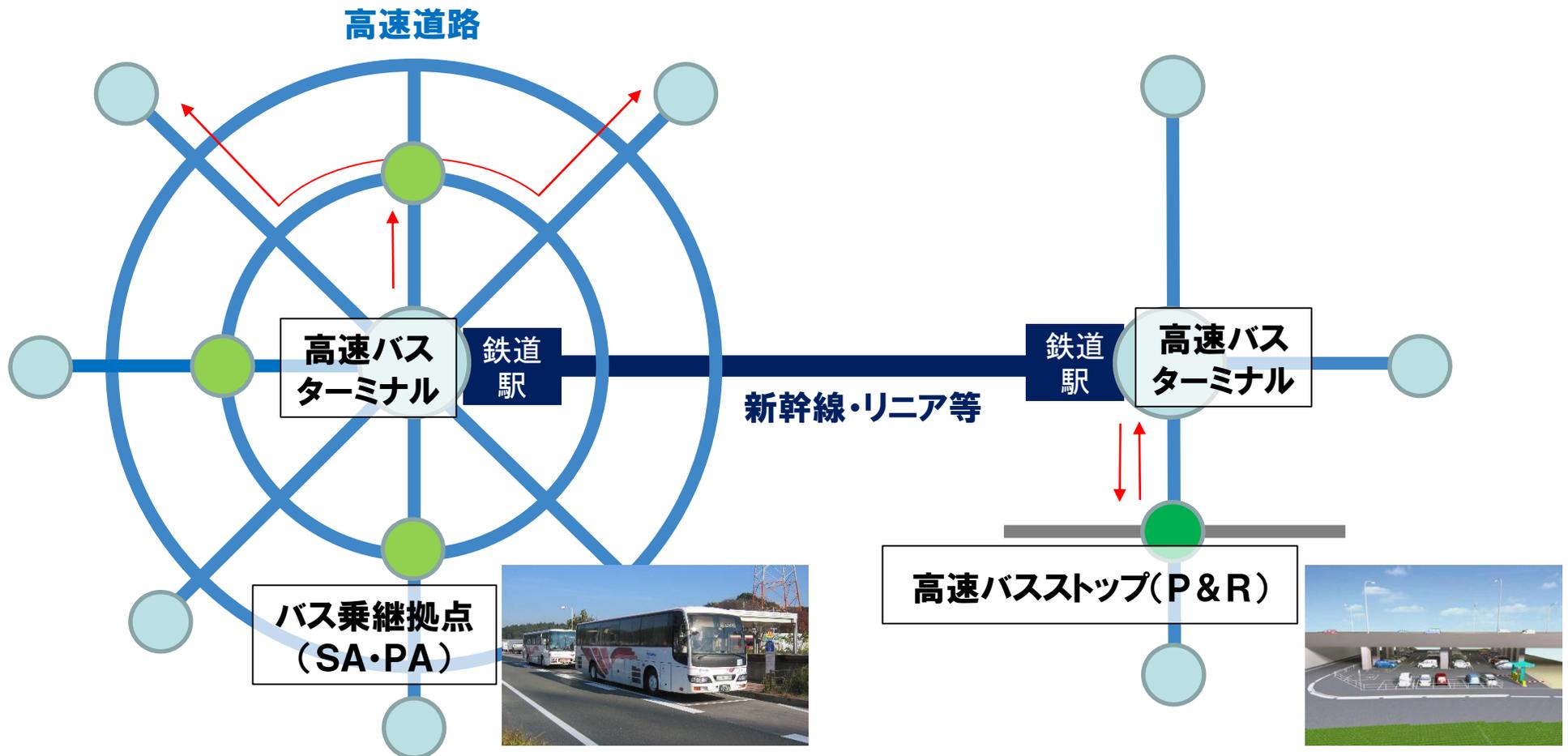
※対象は都内主要駅を発着するバス  
 ※片道で1便と計上  
 ※夜行:午前1時~4時に走行

出典)「高速バス時刻表 2015夏・秋号」交通新聞社 等より作成

# 広域的な高速交通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、高速バスの機動性等を活かした広域的な高速交通ネットワークを強化すべきではないか。

⇒ SA・PAの乗継拠点整備、高速バスストップのP&R、鉄道・高速バスの乗継強化 等

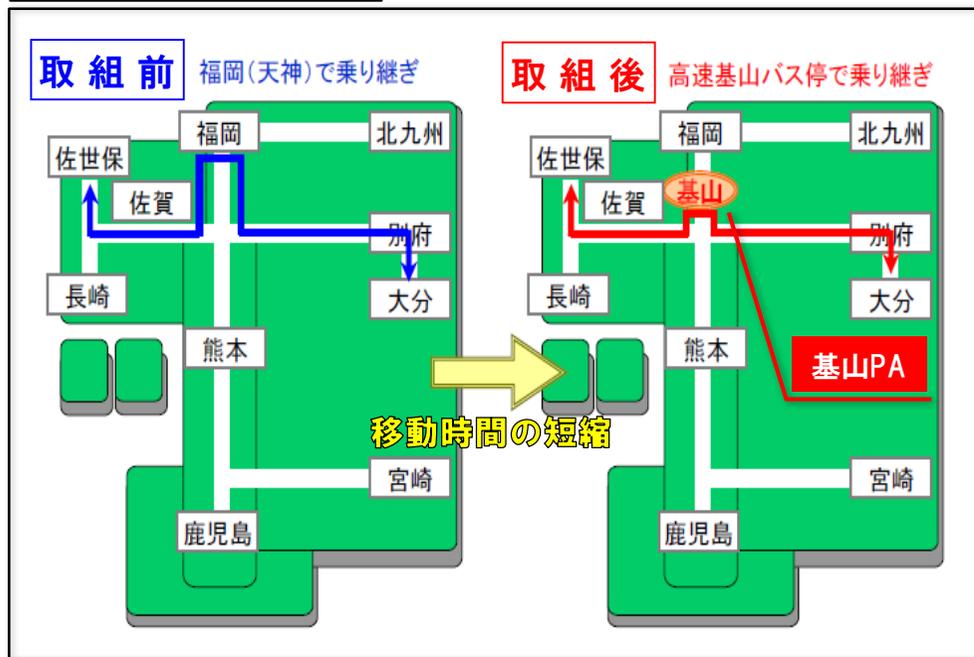


# 高速バス乗継拠点(高速基山バス停(佐賀県基山町))

- 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。

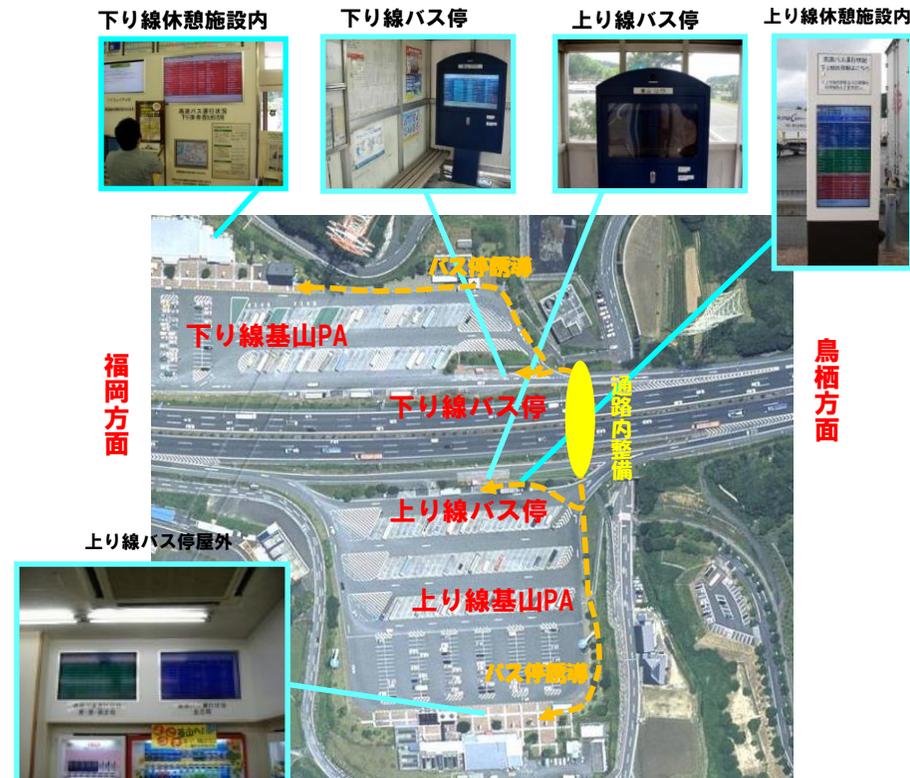
## ■各地方間を結ぶ基山バス停で乗継イメージ

### ■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パーク＆ライド

○ <sup>やめ</sup>八女市と西日本鉄道(株)は、高速バス利用者専用駐車場の設置や定期券、回数券の発行などに関する協定を締結。福岡都市圏への通勤通学の利便性を高めるため、「パーク＆ライド」を実施し、定住促進と地域活性化を図っている。

## ◆西日本鉄道(株)との連携

平成24年3月末に駐車場がオープンし、パークアンドライドを実施

### 八女インターバス停の概要

- ・1日4路線152便の高速バス
- ・駐車場利用者に対して、利用形態毎に割引を実施
- ・パークアンドライド駐車可能台数:57台
- ・利用時間:24時間(年中無休)
- ・駐車場は西日本鉄道(株)により整備及び管理

## ◆パークアンドライド割引内容

### ◇一般利用の割引

駐車料金のご案内	サービス券あり	サービス券なし
入庫から24時間以内	100円	1,000円
入庫から48時間以内	200円	
以後48時間以上24時間ごと	プラス300円	プラス500円

※八女インターバス停にて高速バスを降りる際、高速バス乗務員よりサービス券を受け取り

### ◇定期券購入者の割引

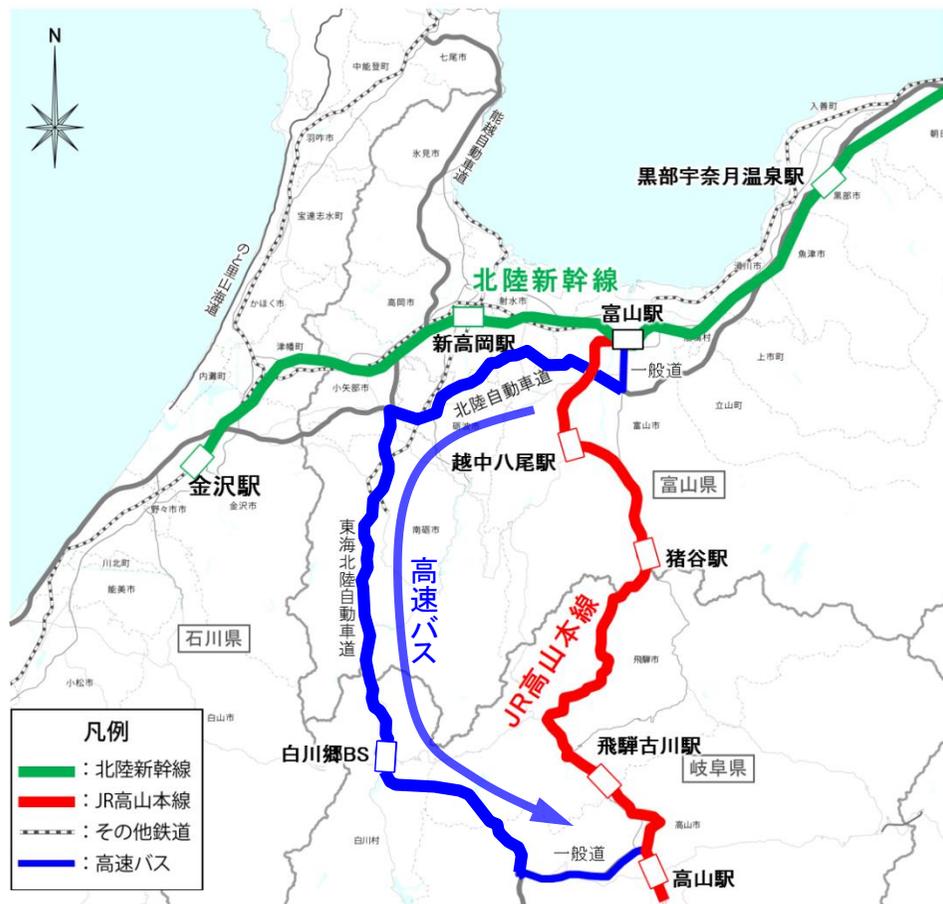
駐車場利用が無料で利用可能



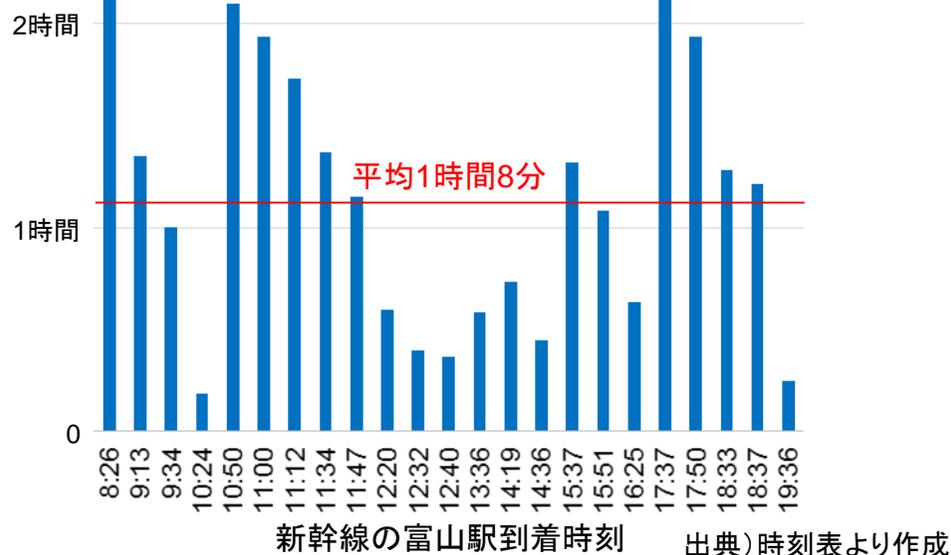
# 鉄道・バスの連携強化

- 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し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

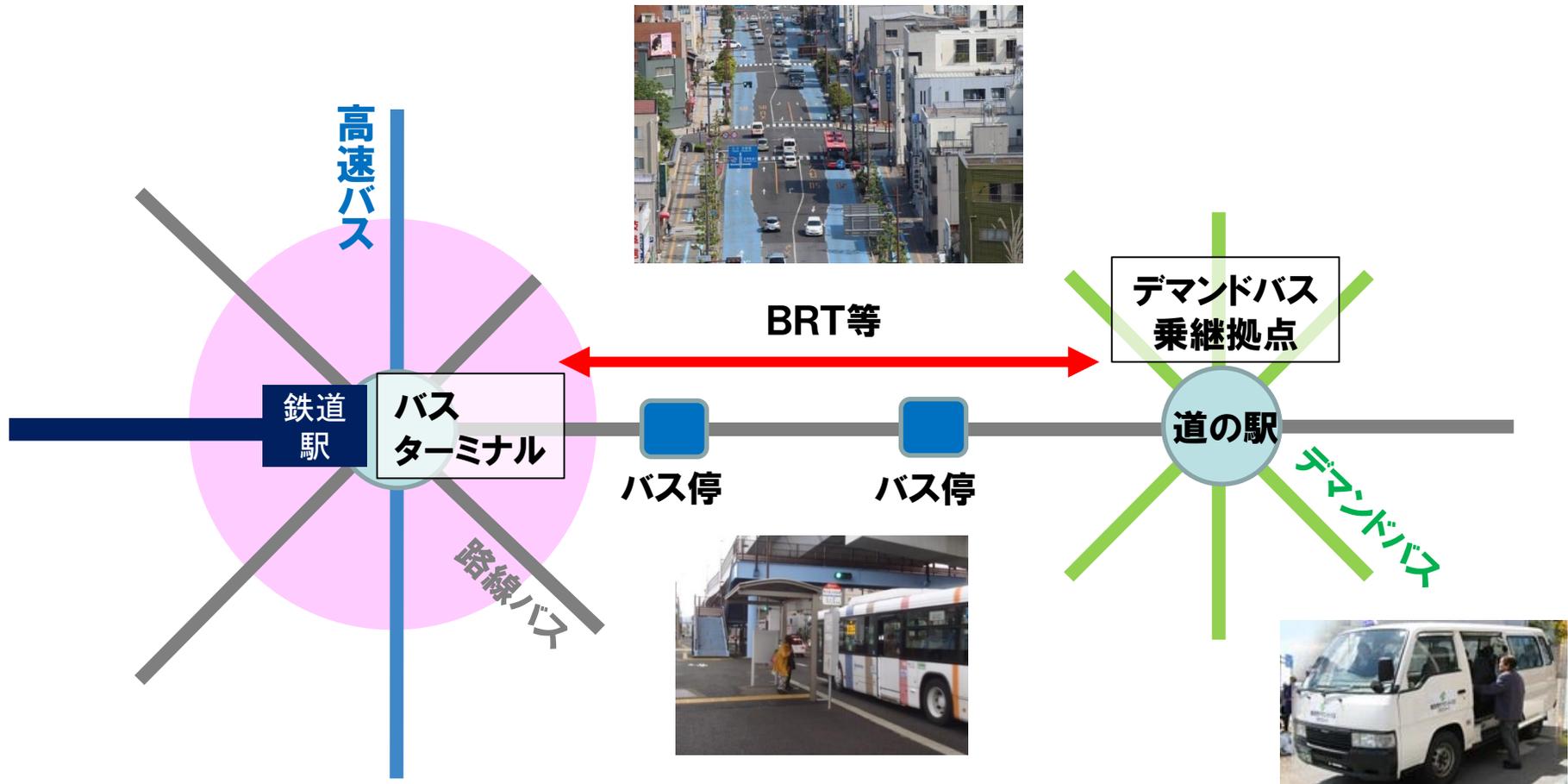
高速バス：約2時間30分(白川郷経由)※H27.12～運行開始

⇒ 高速バスの活用が有効

# 地域交通ネットワークの強化

○ 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。

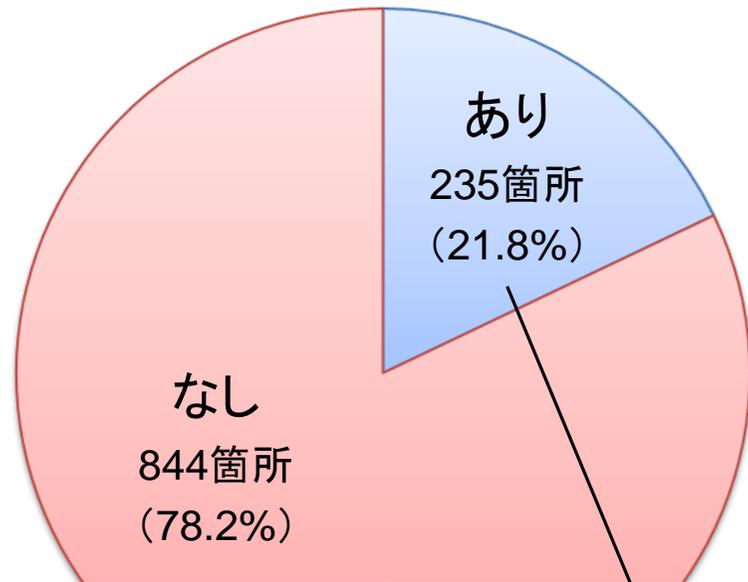
⇒ **タウン・モビリティマネジメント(都市)**、**バス待ち環境の改善(都市・地方)**、**道の駅のデマンドバスの乗継拠点(地方)**、**BRT等による輸送効率化・省人化(都市、地方)** 等



# 道の駅のデマンドバスの乗継拠点

- 全国でバス停がある道の駅は約2割。
- 地域の生活交通を維持するため、道の駅を乗継拠点として活用すべきではないか。

## 道の駅におけるバス停設置状況

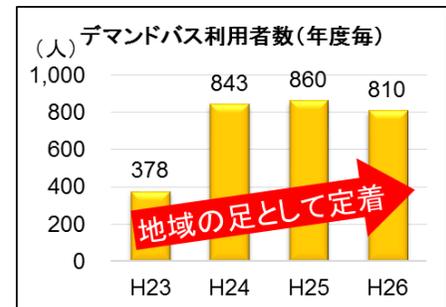
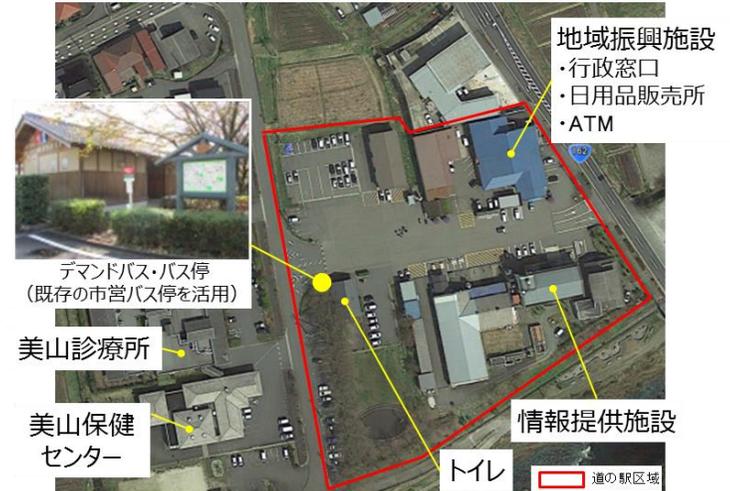


道の駅の総数  
1,079  
(H27.12月現在)

バスの類型	箇所数 (延べ数)
高速バス	38箇所
路線バス	116箇所
コミュニティバス	135箇所
デマンドバス	45箇所

## デマンドバスの拠点となる道の駅の例

道の駅「美山ふれあい広場」(京都府南丹市)は、行政窓口、日用品の販売所、ATMなど生活の拠点、また、路線バスやデマンドバスの拠点として、住民の日常生活を支えている。



# PPP手法によるバス停上屋等の維持管理

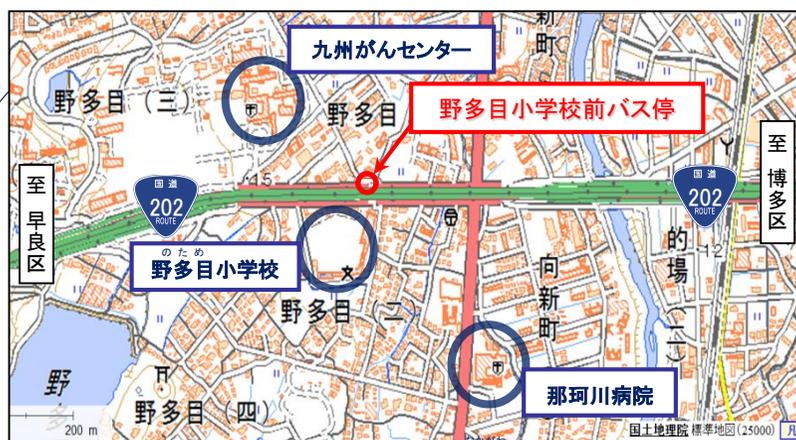
- これまでバス停上屋の整備が進まなかった郊外部のバス停において、児童や高齢者等が安全・安心にバスを利用できるよう、道路管理者(国)が病院や学校周辺のバス停上屋を整備。
- バス停上屋の維持管理はPPP手法により、民間事業者が広告収入で実施。

## ■位置図

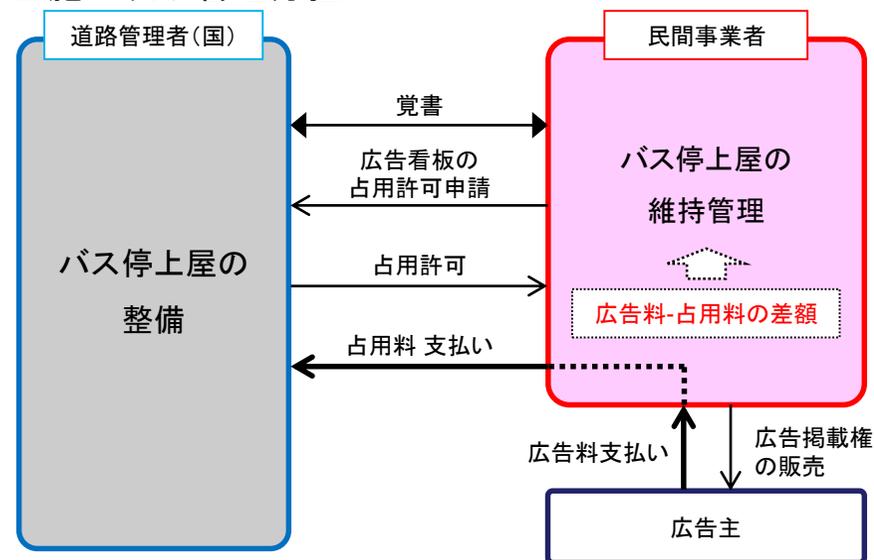


## ■位置図(詳細)

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

# バリアフリー法に基づく道路の取組

- 市区町村はバリアフリー法の基本方針に基づき基本構想を策定。
- 国土交通大臣は重点整備地区内の生活関連経路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われる路線及び区間を「特定道路」として指定。

目的: 高齢者障害者等の移動上の利便性及び安全性の向上

特定道路指定のフロー

## 基本構想

・市区町村が作成

【定める事項】

- 重点整備地区の位置および区域、重点整備地区内の生活関連施設や生活関連経路 等

(286市区町村で策定済み(H27.11末))

## 生活関連経路

・市区町村が作成

【定める事項】

- 生活関連施設※相互間の経路  
※相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校 等

(延長約3,000km(H26.3末))

## 特定道路

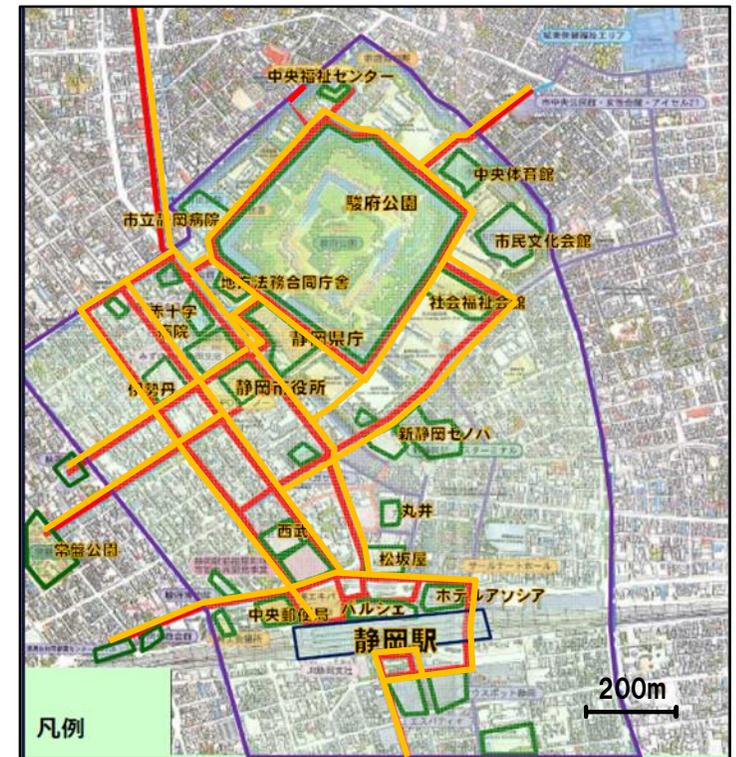
・国土交通大臣が指定

【対象道路】

- 生活関連経路であって、多数の高齢者・障害者等の移動が通常徒歩で行われる路線及び経路、移動等の円滑化を図るべき道路の区間

(1,700km(H27.11末)) ⇒ H32までに100%整備を目標

【静岡駅・新静岡駅周辺地区  
バリアフリー基本構想(静岡市)】



- 重点整備地区
- 生活関連経路
- 生活関連施設
- 特定道路

# 全国の鉄道駅から徒歩圏内のバリアフリー化の状況

- 全国の生活関連施設(約40万)のうち、利用客3千人以上の鉄道駅から徒歩圏内にある旅客施設、病院、福祉施設、学校等は、約3万施設。
- このうち、基本構想(主に利用客3千人以上の鉄道駅等を中心に策定)で位置づけられている生活関連施設は約1万施設。
- 鉄道駅から徒歩圏内の生活関連施設の約6割しかバリアフリー化された経路で結ばれていない。

## 【主要駅のバリアフリー化の状況】

全国の生活関連施設  
約 40万施設



全国駅の生活関連施設  
駅から徒歩圏内500m  
約 3万施設

駅からバリアフリー化された経路で結ばれている施設は約6割※  
(4.7施設/8.6施設)

※乗降客数3千人以上の駅の1割程度を抽出して調査した結果(369駅)

## 【伊勢市駅(三重県伊勢市)周辺のバリアフリー化の状況】

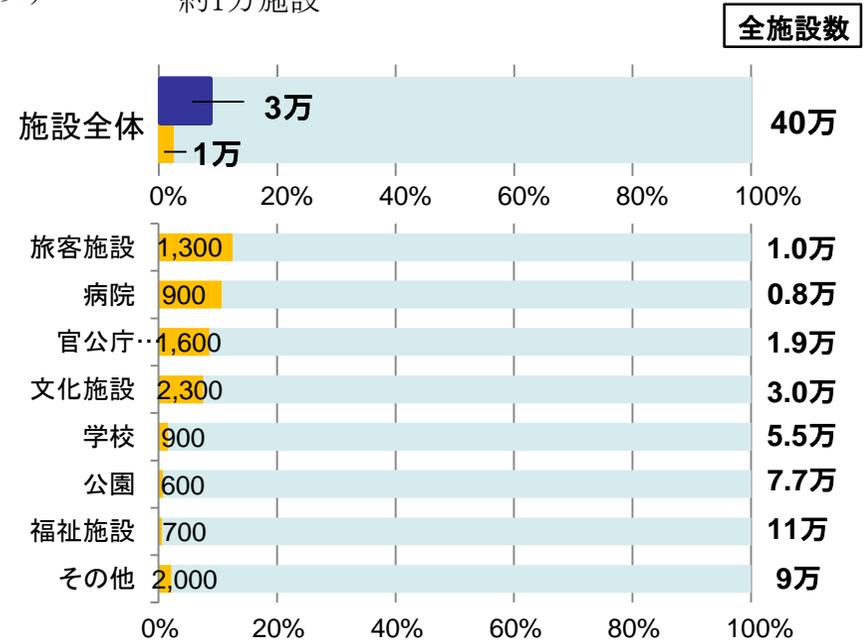
・基本構想が策定されていない伊勢市駅の徒歩圏内では、バリアフリー化された経路で結ばれている施設は、12施設中1施設のみ



■ 生活関連施設 ■ 駅前広場  
 — 緑線 — バリアフリー化済み(歩道有り)  
 - - 緑線 - - バリアフリー化未実施(歩道有り)  
 - - 青線 - - バリアフリー化未実施(歩道無し)

## 【基本構想に位置付けられている生活関連施設数】

・基本構想に位置づけられている生活関連施設は、約1万施設



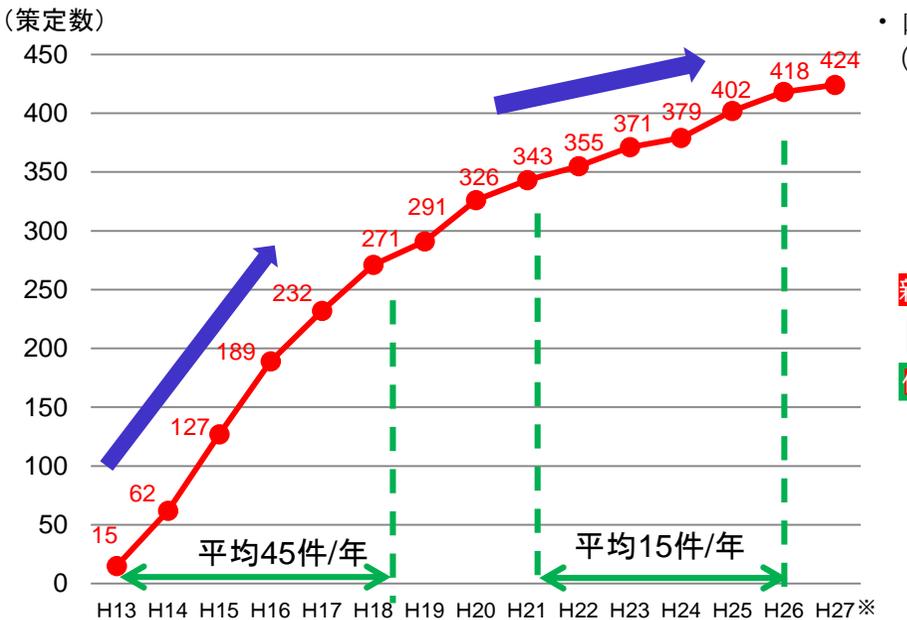
■ 基本構想に位置付けられている生活関連施設  
 ■ 鉄道駅から徒歩圏内の生活関連施設(施設全体のみ表示)  
 ■ その他の生活関連施設

# 鉄道駅周辺における道路のバリアフリー化の状況

- 近年は、基本構想の策定が鈍化傾向（年平均の策定数は、最近の伸びが1/3）。
- 乗降客数3,000人以上の鉄道駅のうち、基本構想が策定されてる割合は約4割。  
⇒ 山手線内の駅でさえ基本構想の策定は半数程度（約55%）。
- 駅を起点としてバリアフリー化された歩行空間により到達可能な施設の割合は、山手線内の駅で6割にすぎない。

## 【基本構想の策定数の推移】

- ・平成15年度をピークに新規策定数は鈍化傾向
- ・直近5年の年間新規策定数ではピーク時の1/3

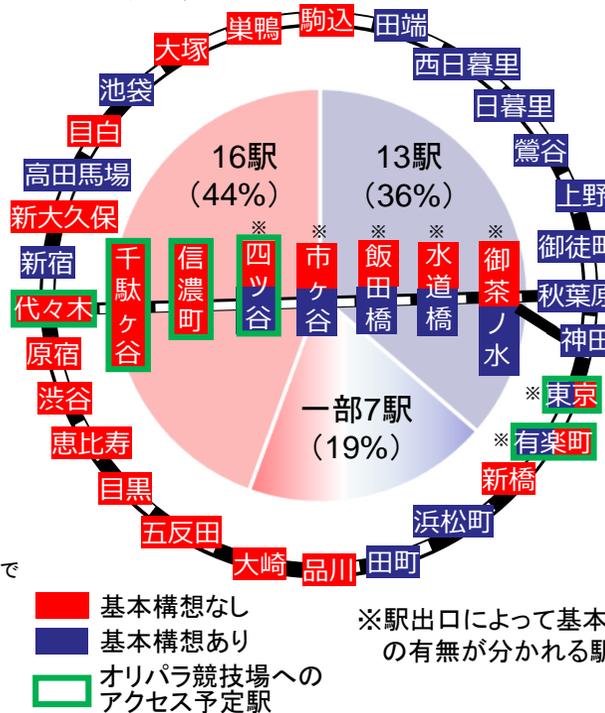


## 【策定が進まない理由】

- ・基本構想作成（検討）のための予算不足
- ・作成ノウハウがない
- ・基本構想に位置づける事業実施のための予算不足

## 【周辺の基本構想の策定状況（山手線内の駅例）】

- ・基本構想が策定されている鉄道駅は1,254駅/3,590駅（4割）
- ・山手線内の駅でさえ半数程度（約55%）（一部の駅を含む）



## 【バリアフリー化の状況（秋葉原駅周辺の例）】

- ・山手線内の駅でバリアフリー化された歩行空間により到達可能な施設は185施設/317施設（6割）
- ・例えば秋葉原駅では5施設（63%）



※H27は11月まで

出典) 国土交通省調べ

- 基本構想なし
- 基本構想あり
- オリパラ競技場へのアクセス予定駅

# バリアフリー化の新たな取組

- オリンピック・パラリンピックを契機に、全国の鉄道駅や観光地周辺のバリアフリー化の状況を公表し、各地方公共団体（道路管理者）の積極的な取組を促すべきではないか。
- 鉄道駅から競技会場へのオリパラアクセシブルルート<sup>※</sup>に加え、周辺道路についても駅と接続する道路は、国が重点整備区間を提示して面的なバリアフリー化を促進するべきではないか。
- さらに、利用しやすい道路空間とするため、競技会場周辺や駅前広場、観光地において、バリアフリー化の新たな要件を追加してはどうか。（例：待ち合わせ空間、雨に濡れない連続的な移動空間、エスコートレーン）

※ アクセシビリティに配慮が必要な観客等の動線として組織委員会が選定

## 【競技会場周辺のバリアフリールート(イメージ)】

・国が2020年までにオリパラ関連でバリアフリー化が必要な重点整備地区を提示(鉄道駅の入口改良等含む)



- ↔ アクセシブルルート(イメージ)
- 重点整備区間(イメージ)
- 会場周辺の鉄道駅
- 改良が必要な会場周辺の鉄道駅(イメージ)

## 【駅前広場のバリアフリー化(金沢駅の例)】



### 鉄道駅と歩行空間の連続的なバリアフリー化

- 駅前広場の整備
- ・段差の解消
- ・上屋の設置
- ・ベンチの設置
- ・案内板の設置
- ・点字ブロック
- ・バス、タクシー乗り場の設置

### 追加要件

- ・待ち合わせ空間
- ・雨に濡れない連続的な移動空間
- ・エスコートレーン など



※ 競技会場周辺のアクセシブルルートについては、今後組織委員会で決定される予定

# (参考) 高速バスターミナルの利便性向上

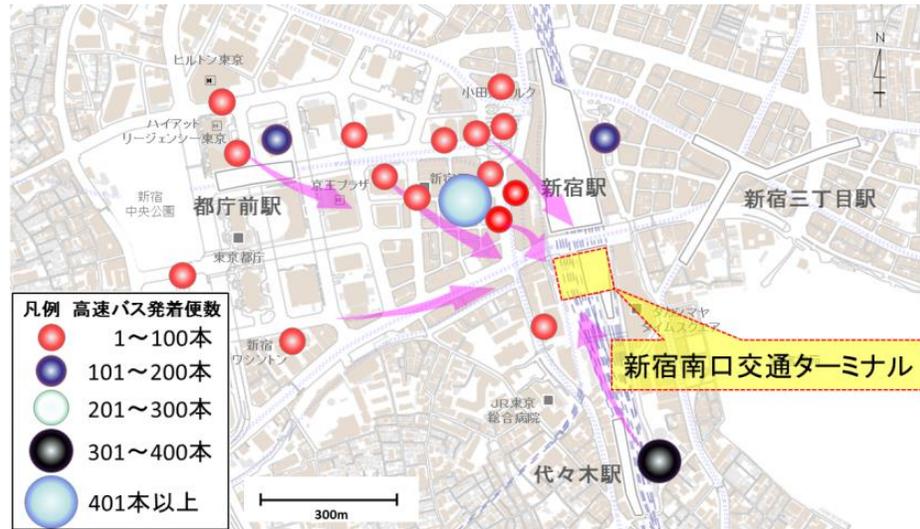
- 都市部において鉄道駅周辺に高速バス停が点在していることにより、乗り場が分かりづらく、また高速バス同士及び、鉄道との乗換が不便である。
- これを解消するため、高速バス停を集約し、鉄道と高速バスの利便性を高めていく取組を強化している。

## 点在する高速バス停(新宿駅周辺)

- ・新宿駅周辺では高速バス停が19箇所点在

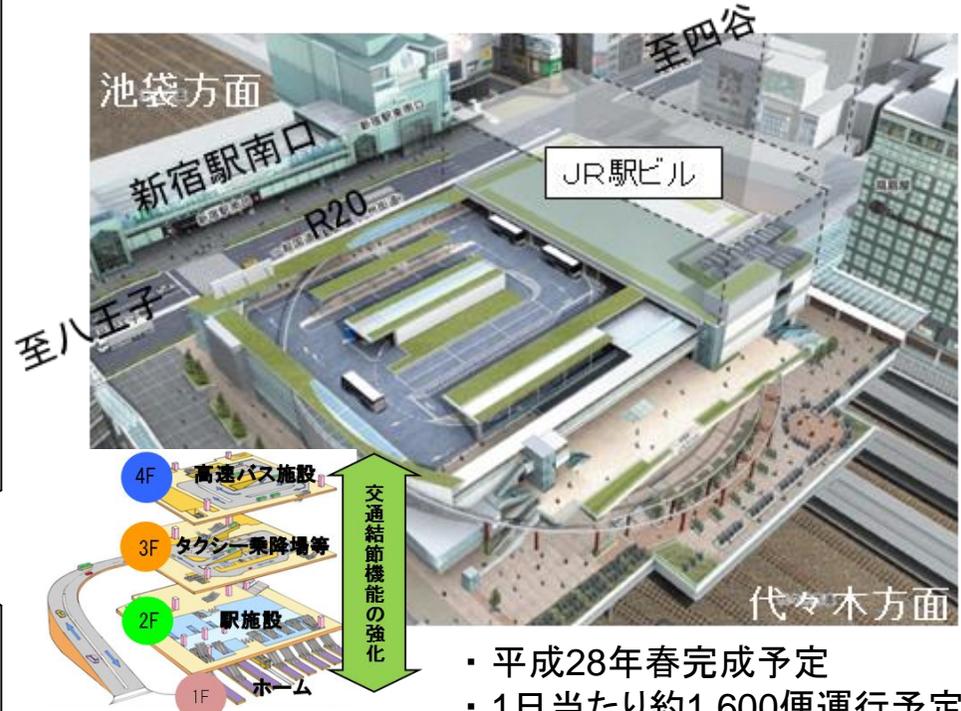
課題①: 高速バスの発着や一般車・タクシーの錯綜による渋滞が発生

課題②: 大型バスが細街路を通行するため、歩行者と交錯



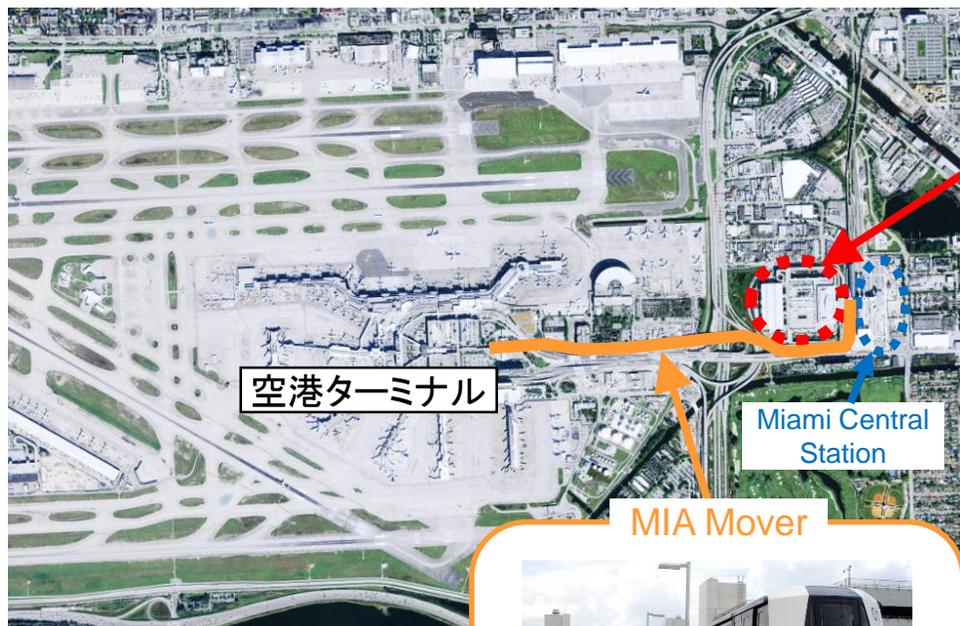
## 新宿南口交通ターミナル

- ・立体道路制度を活用して線路上に整備
- ・うち道路部分はターミナル施設との兼用工作物として整備



# (参考) マイアミ国際空港におけるレンタカーへの乗継

マイアミ国際空港では、空港到着後、アクセス性の高いレンタカーセンター(16のレンタカー会社が集まったビル)において、レンタカーに乗継が可能



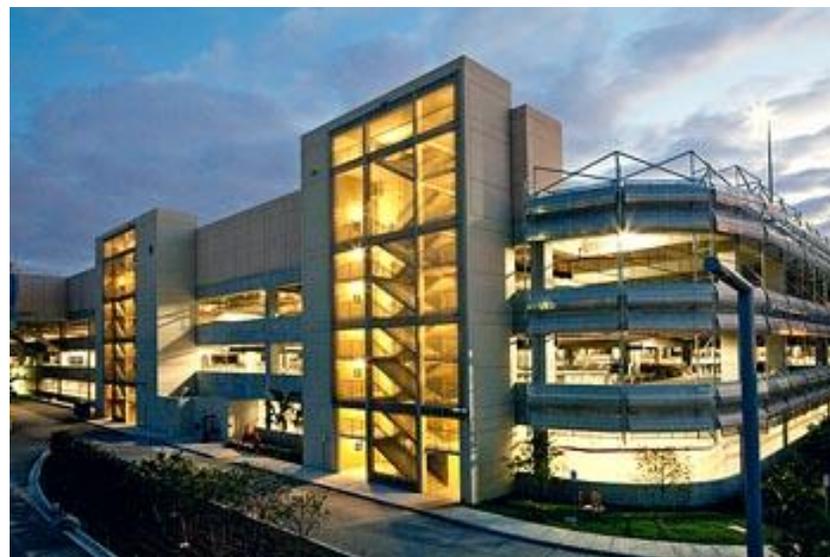
画像) ESRI, USDA FSA, DigitalGlobe, GeoEye, Microsoft, CNES/Airbus DA

出典) マイアミ国際空港HP  
(Photo by Miami-Dade Aviation Department. Miami international airport  
<http://www.miami-airport.com/>)



駅間約2km(所要約4分)、無料

レンタカーセンター



4階建ての建物に6,500台を収容

出典) マイアミ国際空港HP  
(Miami international airport  
<http://www.miami-airport.com/>)