

事務連絡  
令和2年6月1日

委員(関係者)各位

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会事務局  
国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所計画課  
四日市市都市整備部都市計画課  
四日市市都市整備部市街地整備・公園課

## 第1回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の書面会議の開催について(通知)

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の設置に伴い、第1回会議を書面にて開催します。

つきましては、同封いたしました下記の資料をご確認いただき、回答様式にてFAX若しくはメールにて、令和2年6月2日(火)17時までにご提出くださいますようお願い申し上げます。

### 記

#### 1 議題

- (1) 設置趣旨(案)について
- (2) 規約(案)について
- (3) 名簿(案)について
- (4) 検討範囲(案)について
- (5) 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の進め方について(案)について

#### 2 送付資料

- 資料1: 設置趣旨(案)  
資料2: 規約(案)  
資料3: 名簿(案)  
資料4: 検討範囲(案)  
資料5: 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の進め方について(案)  
資料6: 回答様式  
参考資料: 施策紹介(バスタプロジェクトについて)

#### 【送付先】

四日市市都市整備部市街地整備・公園課 伊藤・後藤  
TEL 059-354-8200 FAX 059-354-8404  
E-mail [chuodori-st@city.yokkaichi.mie.jp](mailto:chuodori-st@city.yokkaichi.mie.jp)

令和 2 年 6 月 1 日  
国土交通省中部地方整備局  
三重河川国道事務所  
四 日 市 市

## 「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」の設置について

### (設置趣旨 (案))

現在、国道 1 号に近接する近鉄四日市駅は、鉄道やバスの乗降客が 1 日で 6 万人を超える県内屈指の交通拠点となっているにもかかわらず駅前広場や交通機能が分散しており、路線バス、高速バス、タクシー、一般送迎車両など各交通モードが混在し、利用者の安全性や利便性、快適性が損なわれている。

そうした中で、基本構想では、3 箇所分散している路線バス・高速バスの乗降場を集約するとともに、憩いの場となる空間等を配置し、交通結節機能の強化を図り、駅周辺を一大交通拠点にすることとしている。

このように、近鉄四日市駅において、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化を促進する交通結節点の整備、機能強化の実現が必要不可欠である。

つきましては、交通利便性を活かした「広域交通ゲートウェイ」の創出のため、全国的に進められているバスタプロジェクトの展開を視野に、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想(2018.12 策定)をふまえ、有識者、交通関係者および行政等が、さまざまな立場や観点から幅広く意見交換を行い、「(仮称)近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」策定に向け、計画の具体化を図ることを目的として、「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」を設置するものとする。

## 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会 規約（案）

（名称）

第1条 本会は、「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」（以下、「部会」という。）と称する。

（目的）

第2条 部会は、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（2018.12 策定）をふまえ、「（仮称）近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」策定に向け、計画の具体化を図ることを目的とする。

（審議事項）

第3条 部会は、第2条の目的を達成するため、以下の事項について検討を行う。

- （1） 整備計画に係る検討
- （2） その他、第2条の目的を達成するために必要な事項

（組織）

第4条 部会は、第2条の目的を達成するため、有識者、交通関係者、各行政機関をもって組織し、構成は別紙のとおりとする。

- 2 有識者、交通関係者、各行政機関の追加・変更は、部会の承認を得るものとする。
- 3 任期は、整備計画の策定が完了するまでとする。
- 4 交通関係者、各行政機関関係者において、やむを得ない事情により部会に出席できないときは、代理者を出席させることができる。

（部会長）

第5条 部会に部会長を置き、有識者である委員がこれを務める。

- 2 部会長に事故等があるときは、あらかじめ部会長が指名する委員がその職務を代理する。
- 3 部会長は、必要があると認めたとき、部会に構成員以外の者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

（部会の運営）

第6条 部会は、第3条に規定する事項を審議するため、必要に応じ、事務局が招集する。

- 2 部会は、運営にあたり必要な資料等を委員に求めることができる。
- 3 部会における検討結果については、「中央通り再編関係者調整会議」に報告する。

（守秘義務）

第7条 各委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

（部会の公開について）

第8条 この部会の審議は非公開で行うものとする。なお、部会資料及び議事要旨については、後日公開するものとする。

（規約の変更）

第9条 本規約の改正等は、出席委員の過半数以上の賛同をもって行うことができるものとする。

（事務局）

第10条 部会の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

2 事務局は、国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所計画課、四日市市都市整備部都市計画課及び市街地整備・公園課に置くものとする。

(補足)

第11条 本規約に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は、部会においてその都度審議して定めるものとする。

附 則

本規約は、令和2年6月〇〇日より適用する。

近鉄四日市駅バスターミナル検討部会  
名簿（案）

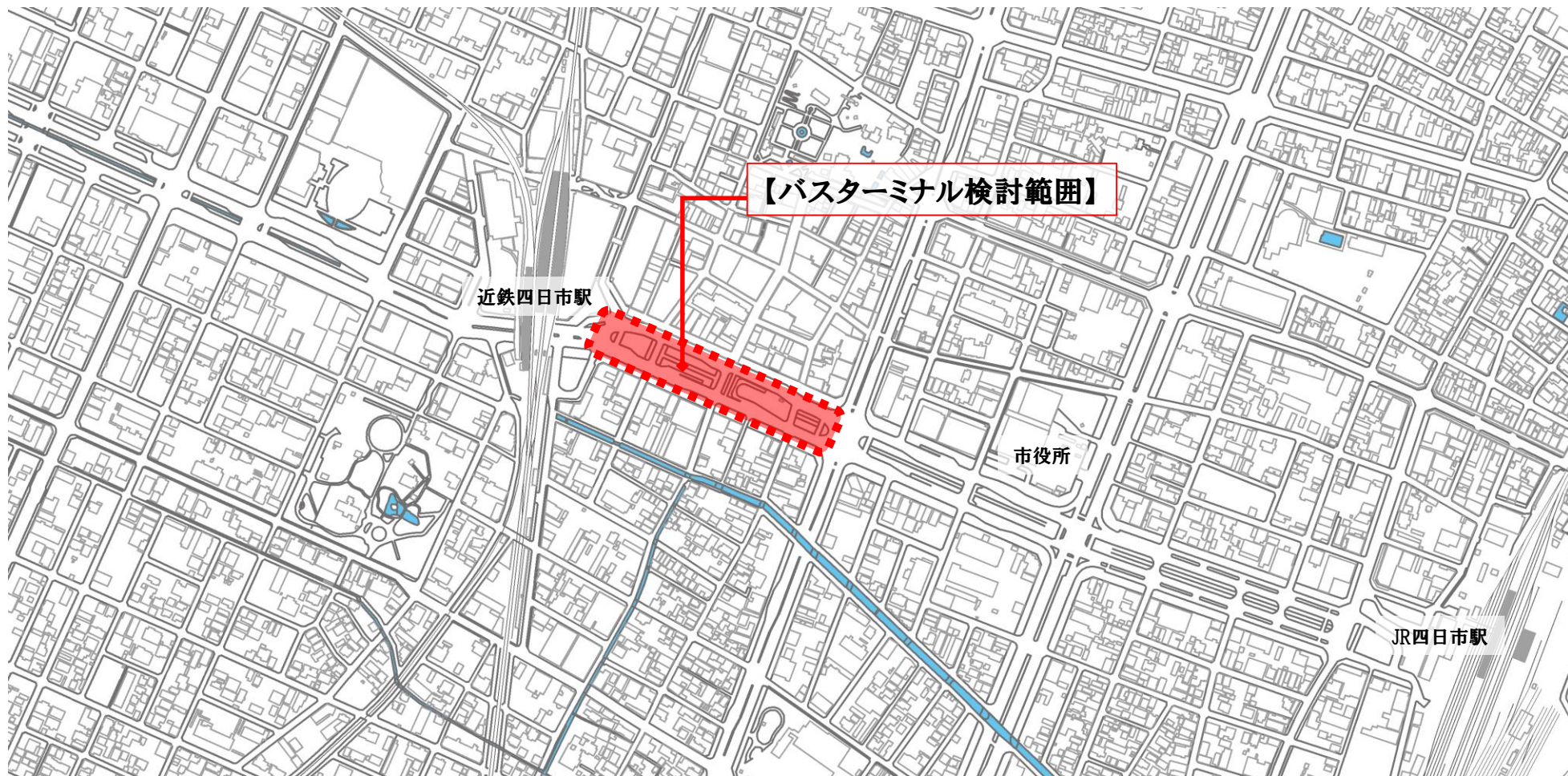
資料3

所 属	
有識者	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授
	早稲田大学 理工学術院 大学院 創造理工学研究科 教授
交通 関係者	近鉄グループホールディングス(株) 総合企画部課長
	近畿日本鉄道(株) 鉄道本部 名古屋統括部 施設部工務課長
	三重交通(株) 四日市営業所 所長
	三岐鉄道(株) 取締役 自動車部長
	三重県タクシー協会 北勢支部長 (株)三交タクシー 代表取締役
	三重県バス協会 専務理事
	(株)ディア四日市 取締役 事業部長
行政	四日市南警察署 署長
	三重県警察本部 交通部参事官(交通規制課長)
	国土交通省 中部地方整備局 建政部 都市整備課長
	国土交通省 中部地方整備局 道路部 道路計画課長
	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所長
	国土交通省 中部運輸局 交通政策部 交通企画課長
	国土交通省 中部運輸局 三重運輸支局長
	三重県 県土整備部 次長(道路整備)
	三重県 県土整備部 次長(都市政策)
	四日市市 副市長

事務局	国土交通省 中部地方整備局 三重河川国道事務所 計画課
	四日市市 都市整備部 都市計画課
	四日市市 都市整備部 市街地整備・公園課

※高速バス事業者は適宜招集

# 検討範囲 (案)



## 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の進め方について(案)

### 第 1 回 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会

- 「近鉄四日市駅バスターミナル検討部会」の設置
- 施策紹介
- 今後の進め方

### 第 2 回以降の検討内容

- 現状・課題を踏まえた交通結節機能・都市機能について
- 施設配置・計画の考え方について
- 整備効果の考え方について
- 管理・運営手法の検討について
- 交通結節点整備計画（案）について
- 交通結節点整備計画の策定

第1回近鉄四日市駅バスターミナル検討部会  
令和2年度 回答様式

委員（関係者）氏名

提出期限：令和2年6月2日（火）

1. 議題（1）設置趣旨（案）について  
ご意見等ございましたら、ご記入願います。


2. 議題（2）規約（案）について  
ご意見等ございましたら、ご記入願います。


3. 議題（3）名簿（案）について  
規約（案）第5条において「部会に部会長を置き、有識者である委員がこれを務める。」と記載させていただいております。議題（2）が承認された場合、名簿（案）のとおりとさせていただきたいと思えます。  
ご意見等ございましたら、ご記入願います。




4. 議題（４）検討範囲（案）について  
ご意見等ございましたら、ご記入願います。


5. 議題（５）近鉄四日市駅バスターミナル検討部会の進め方について（案）について  
ご意見等ございましたら、ご記入願います。


6. その他  
ご意見等ございましたら、記入をお願いします。


連絡先 近鉄四日市駅バスターミナル検討部会事務局  
(四日市市都市整備部市街地整備・公園課内)  
電 話 059-354-8200  
FAX 059-354-8404  
メール [chuodori-st@city.yokkaichi.mie.jp](mailto:chuodori-st@city.yokkaichi.mie.jp)

## 施策紹介（バスタプロジェクトについて）

- 今後の「バスタプロジェクト」の展開に向けて

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(2019.6.18)  
資料〈抜粋〉

## 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(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)

国土交通省 道路局

## 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)

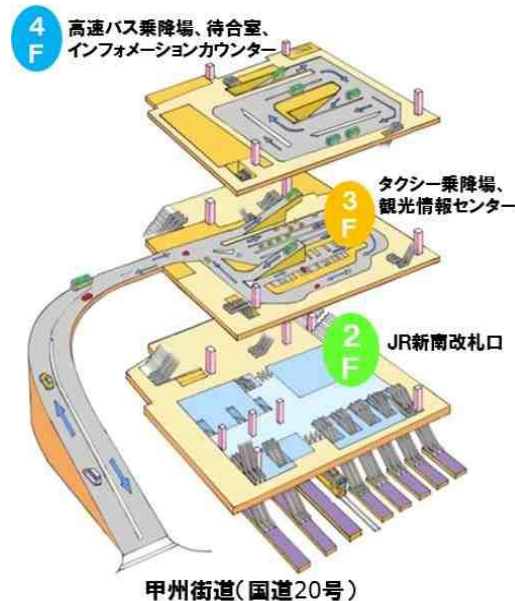
### ○高速バス発着便数

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

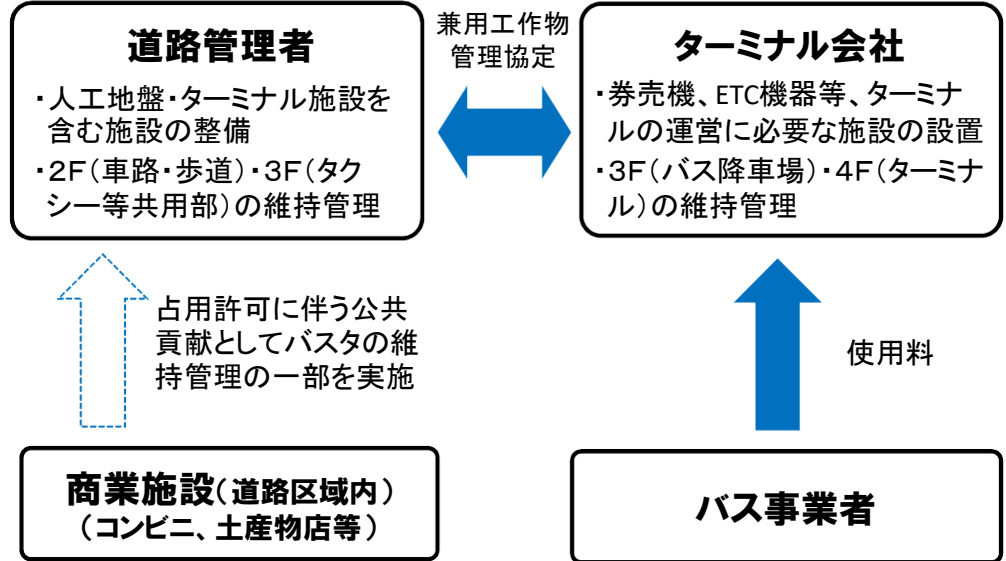


▲トイレの混雑状況

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



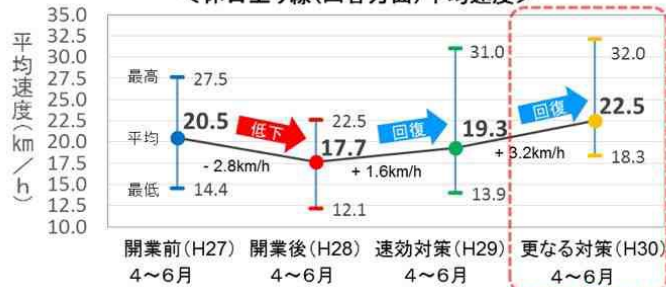
▲バス運行経路の見直し



▲左折レーンの構造見直し

### ■ 国道20号の平均速度の比較

＜休日上り線(四谷方面)平均速度＞



### ■ 主な課題

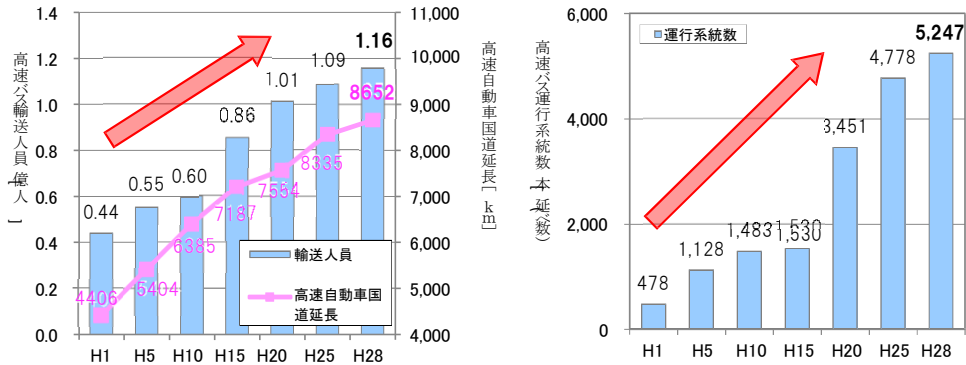
- ① 道路附属物の一般交通の用に供する自動車駐車場として整備されており、バスやタクシー専用のターミナルとしての法的な位置付けにはない。(一般車両は、道路管理者からの要請に基づき利用を控えている)
- ② 道路管理者とターミナル会社は兼用工作物※として協定を締結しているが、より一層の選定過程の透明化や民間のノウハウを生かせる仕組みが必要。
- ③ 道路区域内の待合所における商業施設等の設置の柔軟化や、商業施設等から得られる収益をバスタの維持管理に充てる仕組みが必要。

※ 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

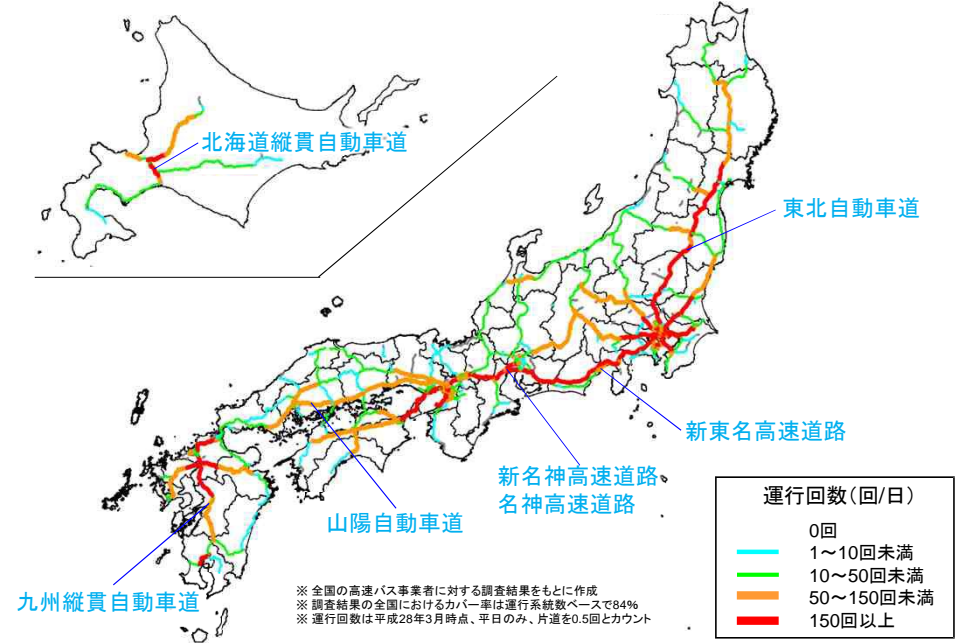
### ■ 高速道路整備の進展にあわせて高速バス需要が増加



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」

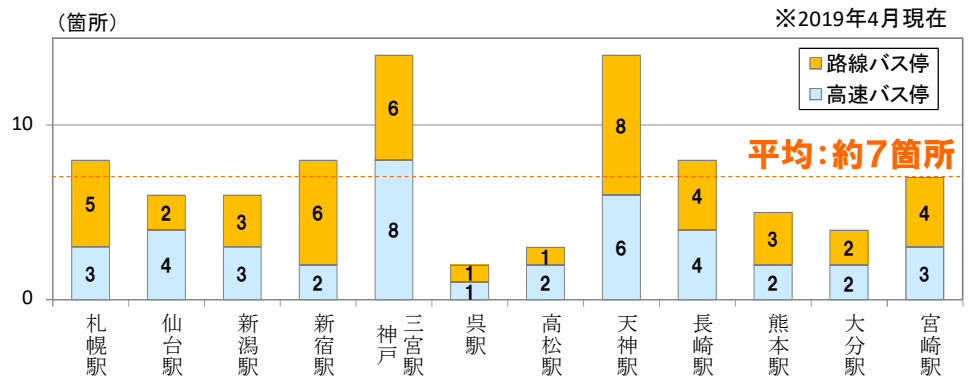
## 高速バスネットワークの現状

### ■ 路線は縦貫道に集中、横断道の活用は不十分



## 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

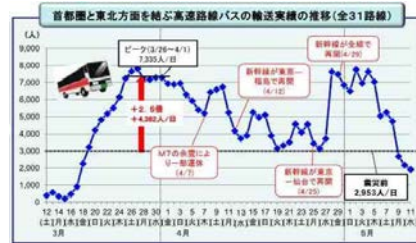


※ 鉄道駅から1km圏内に設置された同一系統において最も鉄道駅に近接している高速バス停(空港連絡バス含む)・路線バス停を対象とし集計  
 ※ 駅前ロータリーのように乗降所が密集・連続している場合は1箇所としてカウント(高速バス停と路線バス停は別カウント)  
 ※ ジョルダン(株)作成データ(R1年4月1日時点)をもとに作成

## 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、首都圏ー東北地方間の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>

## ■ 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

◆シンボルツリーが中心のコア



◆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

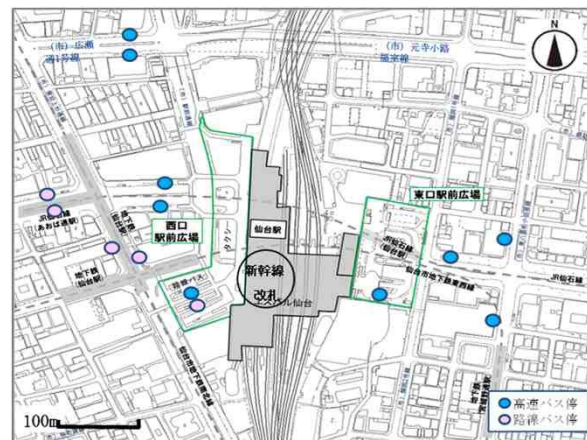
## ■札幌駅(北海道)

- 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。



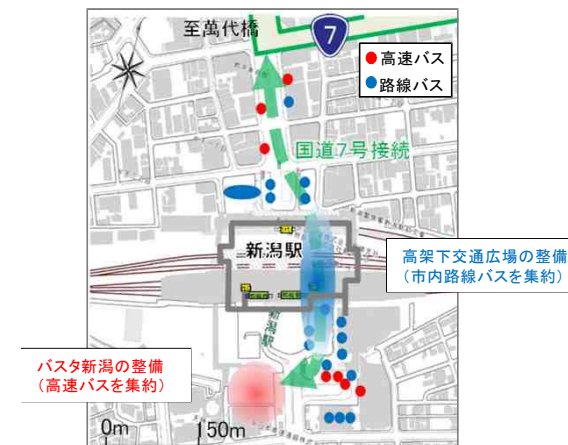
## ■仙台駅(宮城県)

- 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)

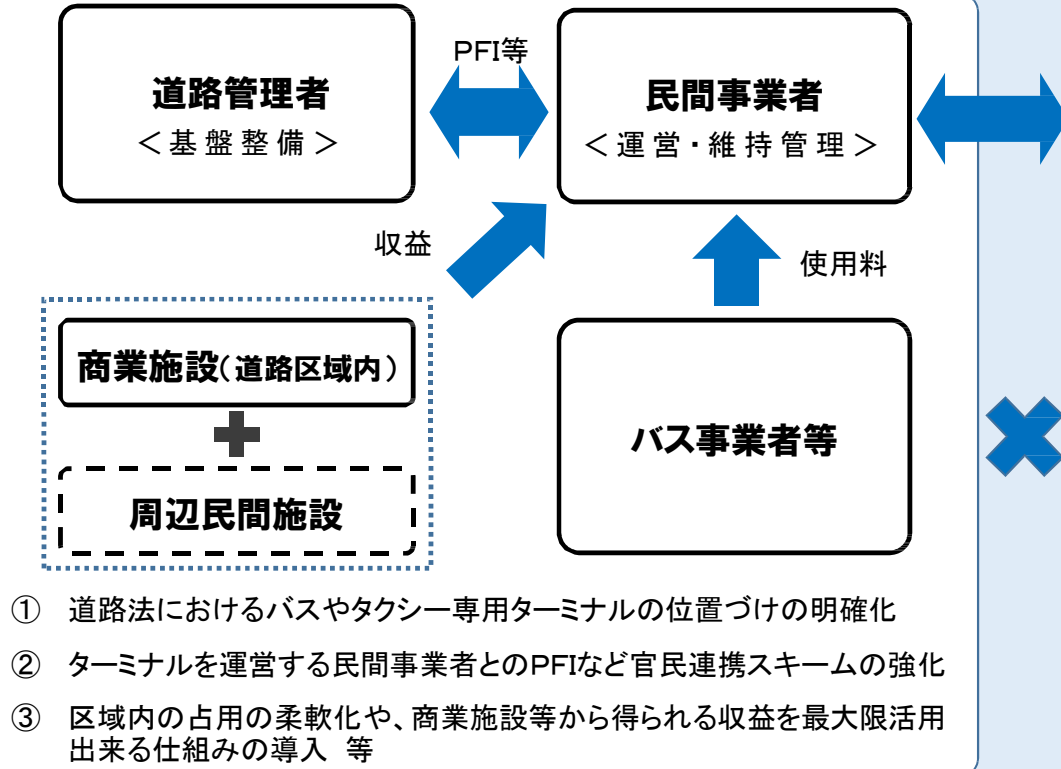
- 駅周辺に路線バスの乗降場が分散し、乗り換えの接続が悪い。
- 新幹線開業に伴う「新長崎駅」の現計画では、新駅が現況より西へ移動するため、路線バスや路面電車の乗降場からの乗り継ぎの利便性が低下。
- 現在、地域連携の下、新計画検討可否について調整中。





# 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



出典: 河北新報震災アーカイブHP  
▲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)

等

## 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。

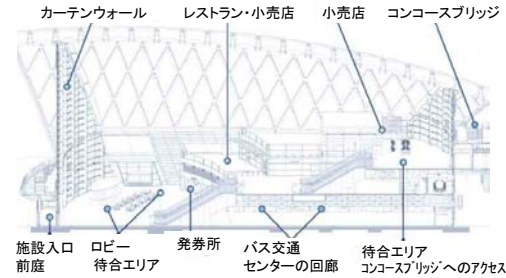
# (参考) 海外における交通ターミナル整備事例

【2014年完成】

## ■ アナハイム リージョナル トランスポートेशन 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



### ■ 外観・内装



### ■ 各交通モードの配置



### ■ 周辺広域図



約2,500万人の訪問者を当該地域とその他の地域に繋ぐ交通結節点として機能

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

【2023年完成(2019年末着工予定)】

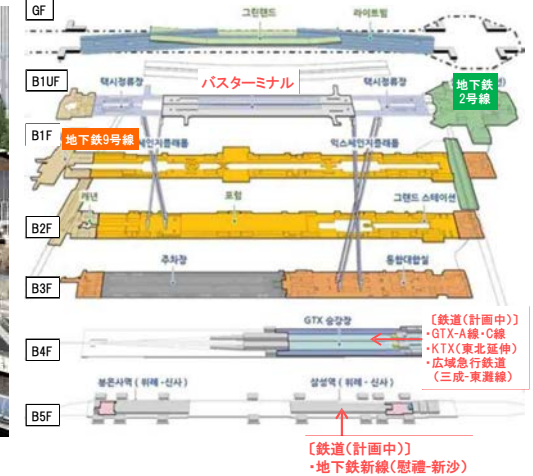
## ■ 江南インターモーダルトランジットセンター (韓国)

- 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、広域的な複合駅を実現(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)



道路上空にステージが併設された公園を整備

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

# 施策紹介（バスタプロジェクトについて）

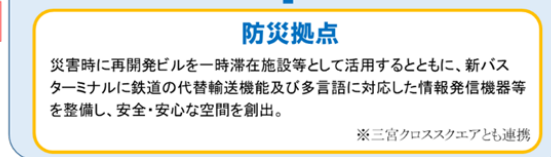
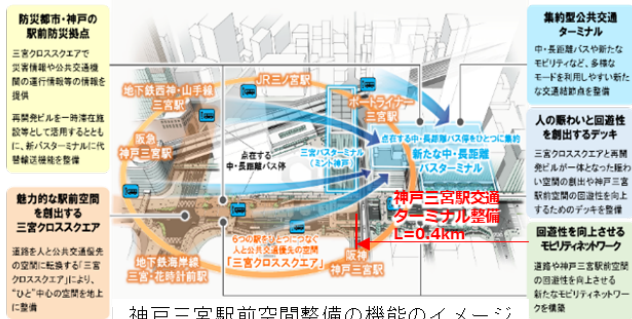
- 「バスタプロジェクト」最新事例紹介

# R2年度新規事業事例

## ■一般国道2号 神戸三宮駅交通ターミナル整備

一般国道2号神戸三宮駅交通ターミナル整備は、再開発ビル(民間事業)と連携し、分散するバス停を集約した新たな中・長距離バスターミナル等の交通結節空間を創出する事業であり、乗換・待合環境の改善、交通の円滑化、防災機能の向上を図ります。

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～



## ■一般国道7号 新潟駅交通ターミナル整備

### 事業の概要

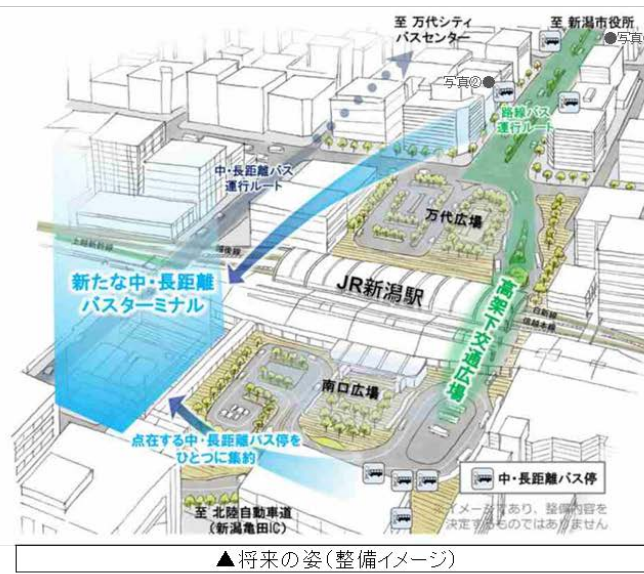
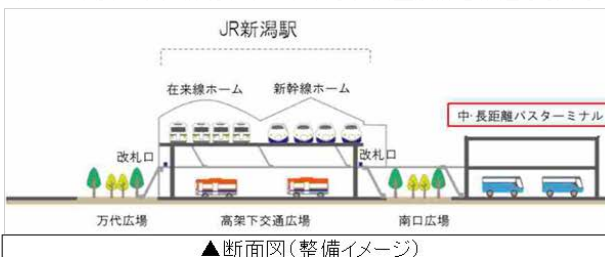
新潟駅交通ターミナル整備事業は、新潟駅における新たな交通結節点として、点在する中・長距離バス停を集約するバスターミナルを整備するとともに、路線バスとの運行経路を分離し、円滑に通行可能なアクセス道路を一体的に整備することで、交通の円滑化を図るとともに、人・公共交通を優先した道路空間の再編による快適なバス待ち空間の確保、駅周辺のにぎわい創出を目的とした事業です。

### 整備効果

- ・中・長距離バス停の集約により、一般国道7号における交通の円滑性を確保
- ・公共交通利用者の乗換等の利便性の向上及びバス待ち環境改善による快適性の向上
- ・広場との連携による、にぎわい空間の創出
- ・災害時の帰宅困難者対策等に活用可能な空間整備による防災機能の向上

### 令和2年度の事業内容

令和2年度より、新規事業に着手し、調査設計を推進します。



▲バスによる車線閉塞の状況



▲冬期のバス待ち状況

# 施策紹介（バスタプロジェクトについて）

- 「バスタプロジェクト」最近の話題

# 改正道路法 ※令和2年5月20日成立

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和2年2月4日  
道路局路政課

## 「道路法等の一部を改正する法律案」を閣議決定

大型車両の通行に係る手続の合理化、特定車両停留施設及び自動運行補助施設の道路の附属物への追加、歩行者利便増進道路の指定制度の創設等の措置を講ずるとともに、頻発化する自然災害への対応を強化するため、地方公共団体が管理する道路の災害復旧等の国土交通大臣による権限代行制度の拡充の措置を講ずる「道路法等の一部を改正する法律案」が、本日、閣議決定されました。

### 1. 背景

近年の大型車両による物流需要の増大に伴い、特殊車両<sup>※</sup>の通行許可手続の長期化など事業者負担が増大しており、通行手続の合理化への対応が課題となっています。また、バスタプロジェクト等新たな交通結節点づくりの推進、地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築、自動運転による移動サービスへの対応などによる道路の効果的な利用を推進する必要があるほか、激甚、頻発化する自然災害時において、道路の迅速な災害復旧等を行い、道路の安全性の向上を図ることが急務となっております。

※車両の重量等が一定限度を超過する車両

### 2. 概要

#### (1) 物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設

特殊車両のうち国土交通大臣による登録を受けたものを通行させようとする者は、国土交通大臣による確認を求め、回答を受けた通行経路に従って通行する場合、許可を受けることなく通行できること等を規定

#### (2) 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進

交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付けること、当該施設の運営についてはコンセッション（公共施設等運営権）制度を活用することができること等を規定

#### (3) 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築

賑わいのある道路空間を構築するための道路を歩行者利便増進道路として指定し、当該道路では、歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間の構築を可能とすること、無電柱化に対する国と地方公共団体による無利子貸付けを可能とすること等を規定

#### (4) 自動運転を補助する施設の道路空間への整備

自動運転車の運行を補助する施設を道路附属物・占用物件として位置付けること、当該施設の整備に対する国と地方公共団体による無利子貸付けを可能とすること等を規定

#### (5) 国による地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度の拡充

災害が発生した場合において、地方公共団体からの要請に基づき、国土交通大臣が道路啓開・災害復旧を代行できる道路の対象を拡大すること等を規定

問い合わせ先 国土交通省代表番号：03-5253-8111

国土交通省 道路局路政課 小宮、岸本、河野、川合、吉開 内線37-333、37-334

直通番号：03-5253-8480 F A X：03-5253-1616

## ● 道路法等の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

### 背景・必要性

- 大型車による物流需要の増大に伴い、特殊車両<sup>※</sup>の通行許可手続の長期化など事業者負担が増大し、生産性が低下（過積載等の法令違反も依然として散見） ※車両の重量等が一定限度を超過する車両
- 主要駅周辺にバス停留所等が分散し、安全かつ円滑な交通の確保に支障
- バイパスの整備等により自動車交通量が減少する道路が生じる一方、コンパクトシティの進展等により歩行者交通量が増加する道路も生じており、歩行者を中心とした道路空間の構築が必要
- 2020年を目途としたレベル3以上の自動運転の実用化に向け、車両だけでなくインフラとしての道路からも積極的に支援する必要
- 災害発生時における道路の迅速な災害復旧等が必要

安全かつ円滑な道路交通の確保と道路の効果的な利用を推進する必要

### 法案の概要

#### 1. 物流生産性の向上のための特殊車両の新たな通行制度の創設 【道路法、道路特措法】

- デジタル化の推進により、登録を受けた特殊車両<sup>※</sup>が即時に通行できる制度を創設 ※車両の重量等が一定限度を超過する車両

- ◆ 事業者は、あらかじめ、**特殊車両を国土交通大臣に登録**
- ◆ 事業者は、発着地・貨物重量を入力して**ウェブ上で通行可能経路を確認**
- ◆ 国土交通大臣は、ETC2.0を通じて**実際に通行した経路等を把握**
- ◆ 国土交通大臣は、登録等の事務を一定の要件を満たす法人に行わせることができる



#### 2. 民間と連携した新たな交通結節点づくりの推進 【道路法、道路特措法】

- 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス、タクシー、トラック等の**事業者専用の停留施設を道路附属物として位置付け**（特定車両停留施設）

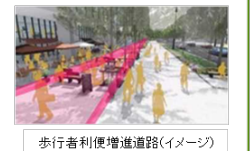
- ◆ 施設の運営については**コンセッション**（公共施設等運営権）制度の活用を可能とする
  - ・ 運営権者（民間事業者）は、**利用料金を收受することが可能**
  - ・ 協議の成立をもって**占用許可とみなす**



#### 3. 地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築 【道路法、財特法】

- 賑わいのある道路空間を構築するための**道路の指定制度を創設**（歩行者利便増進道路）

- ◆ 指定道路では、**歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間を整備**（新たな道路構造基準を適用）
- ◆ 指定道路の特別な区域内では、
  - ・ 購買施設や広告塔等の**占用の基準を緩和**
  - ・ **公募占用制度により最長20年の占用が可能**
- ◆ 無電柱化に対する国と地方公共団体による**無利子貸付け**（※予算関連）



#### 4. 自動運転を補助する施設の道路空間への整備 【道路法、道路特措法、財特法】

- **自動運転車の運行を補助する施設（磁気マーカー等）を道路附属物として位置付け**（民間事業者の場合は占用物件とする）

- ◆ 磁気マーカー等の整備に対する国と地方公共団体による**無利子貸付け**（※予算関連）



#### 5. 国による地方管理道路の災害復旧等を代行できる制度の拡充 【道路法】

- 国土交通大臣が地方管理道路の道路啓開・災害復旧を代行できる制度を拡充

【目標・効果】安全かつ円滑な道路交通の確保と道路の効果的な利用の推進

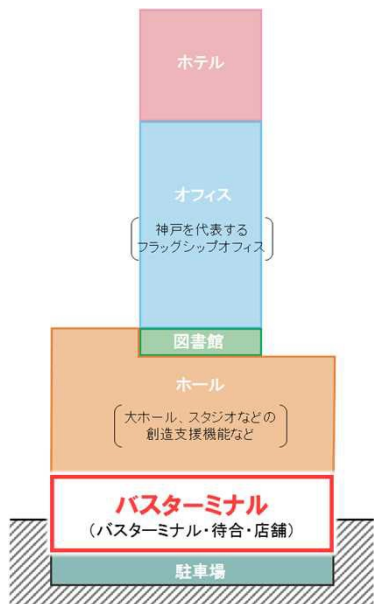
- ①：特殊車両の通行に係る手続の期間 約30日から2021年度末までに約10日（登録車両は即日）に短縮
- ②：特定車両停留施設における高速バス年間利用者数 2030年度に概ね5,000万人
- ③：歩行者利便増進道路の累計指定区間 2025年度末までに概ね50区間
- ④：地域限定型の無人自動運転移動サービスの累計展開地域 2030年末までに100箇所以上

## 特定車両停留施設

- 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として、新たに位置付け
  - 施設運営については、コンセッション（公共施設等運営権）制度の活用を可能とする

### 事業者専用の道路施設の構築

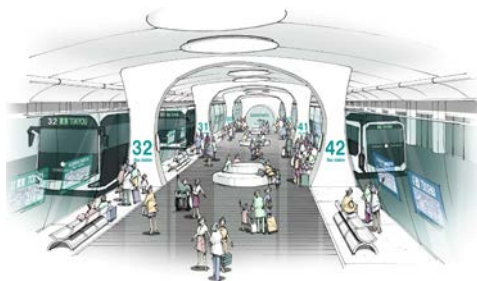
- バス、タクシー、トラック等を停留させるための「**特定車両停留施設**」を、新たに道路附属物として位置付け
  - 道路管理者が停留料金を徴収できることとする 等



[再開発ビル内に設置する場合の構成のイメージ]



[バス待合空間のイメージ]



[バス乗降空間のイメージ]

出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間事業計画「中間とりまとめ」（概要）

<特定車両停留施設のイメージ>

### 維持管理・運営における民間ノウハウの活用

- 特定車両停留施設に「**コンセッション（公共施設等運営権）**制度」の活用を可能とする
  - 運営権者が利用料金を収受できることとする
  - 協議の成立（契約の締結等）により占有許可とみなす 等
- \* 収入の多様化により民間事業者の参入が容易に

<集約公共交通ターミナル(バスタ)における事業スキームイメージ>

