

公共交通インフラとしての高速道路—核都市広域幹線道路の意義拡大



徒歩/各種モビリティ⇔公共交通

I. バスタ⇔鉄道駅

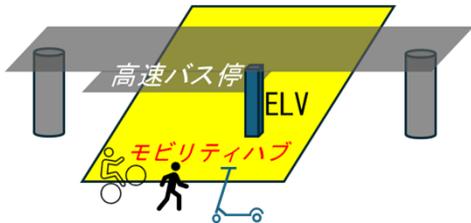
II. 高速バス停⇔モビリティハブ

- 周辺地域から徒歩や各種モビリティでアクセス
- ELVで高速バス停に接続し、自動運転高速バスに乗車⇒高速バス停を「駅」に！

車⇔公共交通
ICからのアクセス道路を確保したうえでP&R駐車場で結節

核都市広域幹線道路と公共交通

- 首都圏郊外主要都市を直接結ぶ唯一の交通インフラ (cf. 外環、武蔵野線)
- 「第2武蔵野線」としての期待



首都圏全体での役割

➤ バスタ等による高速バスと鉄道の結節



出典: 関東ブロック新広域道路交通計画より加工 (令和3年7月、国土交通省関東地方整備局)

ローカルな役割

➤ 渋滞しやすい稠密市街地→鉄道駅までのバスアクセスに課題
⇒近所のモビリティハブから高速バスに乗り換え、迅速かつ確実に鉄道駅に到達



今後の検討課題例

- ① 高速バス停設置可能位置の確認
- ② 自治体の地域公共交通計画への位置づけ→バス停の最適配置
- ③ バス停の最適配置と高速道路ルート選択との関係整理
- ④ 高速バスの需要予測・事業性確認
- ⑤ 「車⇔公共交通」の可能性も要検討
- ⑥ 事業評価のあり方 (公共交通の便益も勘案すべきでは?)



沖縄モノレール だこ浦西駅P&R

沖縄地縄路の自整及動備び車道中アクセ