

令和3年度 第1回 滋賀県渋滞対策協議会

その他

令和3年8月3日(火)

概要

野洲栗東バイパスは、平成29年度より地域のみなさまにご理解、ご協力をいただき工事を推進しているところです。

この度、栗東市大橋～手原地先においても工事を実施するはこびとなりました。

この区間は、国道8号、国道1号、名神高速道路栗東第二インターチェンジ及び市道手原大橋線が交差する複雑な道路形状のために令和3年4月より交通規制を行いながら工事を進めています。



野洲栗東バイパスとは

滋賀県野洲市小篠原地先から栗東市手原地先までの国道8号は、近年の交通量の増加により交通混雑が慢性化しており地域の皆様のご日常生活に支障をきたしています。

国土交通省滋賀国道事務所では、このような状況を改善するため「野洲栗東バイパス(延長約4.7km)」事業を推進しています。



道路情報・交通情報

電話のお掛け間違いにご注意下さい。

道路の異状を発見したら

道路緊急
ダイヤル **#9910**

全国共通 24時間受付無料



※道路交通法により運転中の通話は禁止されております。
安全な場所に停車しておかけください。

道路交通情報

日本道路交通情報センター
電話番号:050-3369-6666
(全国共通ダイヤル)

野洲栗東バイパス工事に関するお問い合わせ

(通話料有料)
国土交通省 近畿地方整備局 滋賀国道事務所
■工事に関するお問い合わせ(工務課) TEL 077-523-1795
■計画に関するお問い合わせ(計画課) TEL 077-523-1804



国道8号
野洲栗東バイパス
規制予告

バイパス整備に伴い、国道8号・名神高速道路栗東第二ICを含む周辺地域で交通規制を行います。

令和3年7月19日～
栗東第二ICから国道8号方面への
通行経路が変わります



栗東第二IC周辺交通規制情報等のウェブサイトはこちら⇒



国土交通省

栗東第二インターチェンジ付近で通行経路が変わります

工事範囲

工事の実施範囲は、下図に示す名神高速道路栗東第二インターチェンジの一部を含む国道8号（済生会滋賀県病院付近から国道1号接続付近）です。

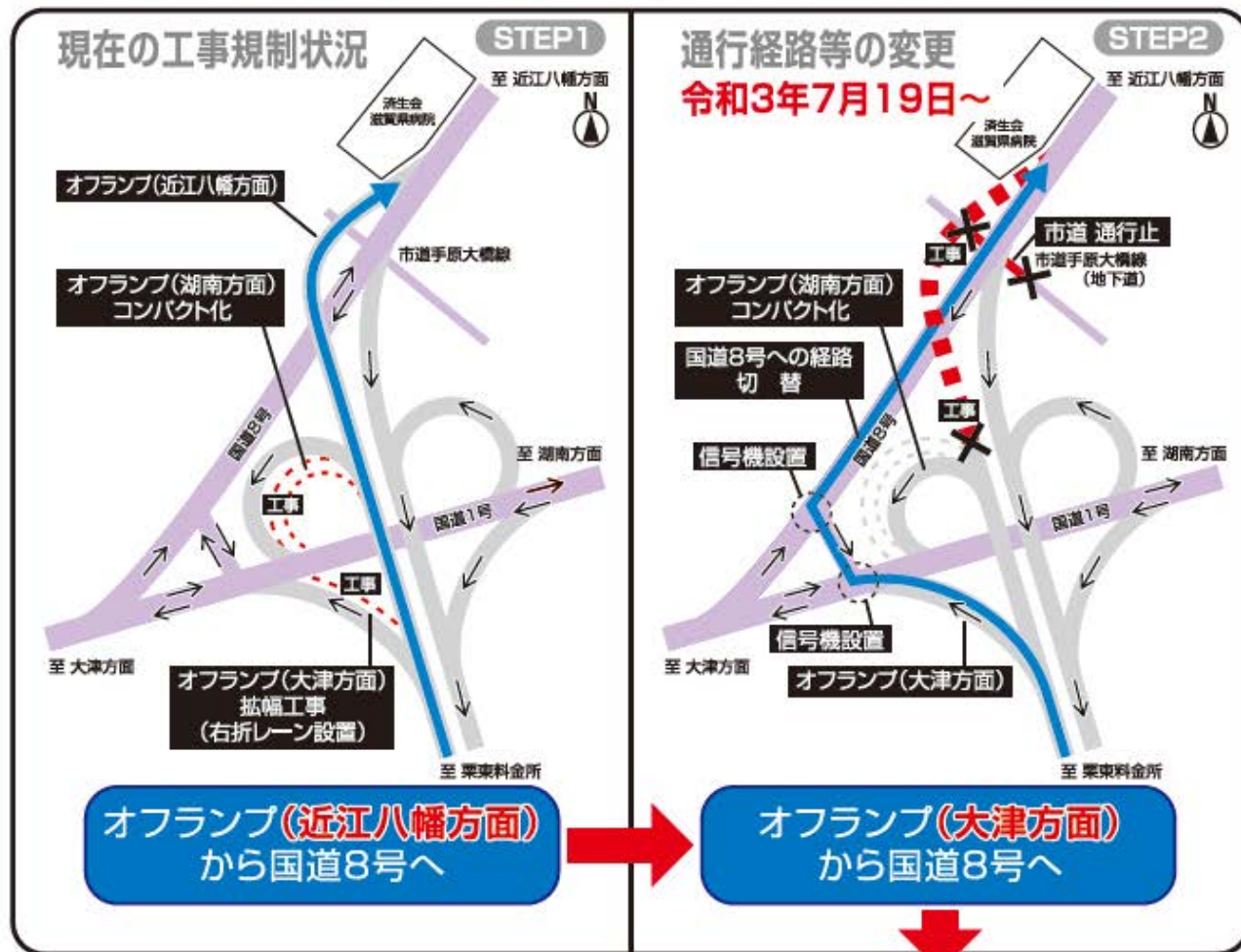
工事期間中、名神高速道路栗東第二インターチェンジと国道8号を接続するオン・オフランプ、市道手原大橋線については、通行できず迂回していただく期間が生じます。



案内標識等にご注意ください

工事範囲内の道路の利用方法が順次変わりますので、現地に設置された案内標識等にご注意、ご通行いただきますようよろしくお願いいたします。

- ・名神高速道路から国道8号への通行経路が変わります。
- ・オフランプ（湖南方面）が小さくなります。
- ・市道手原大橋線（地下道）が通行止めとなります。



工事の進捗に伴い規制箇所(通行経路)が変わります。詳細は、随時お知らせします。

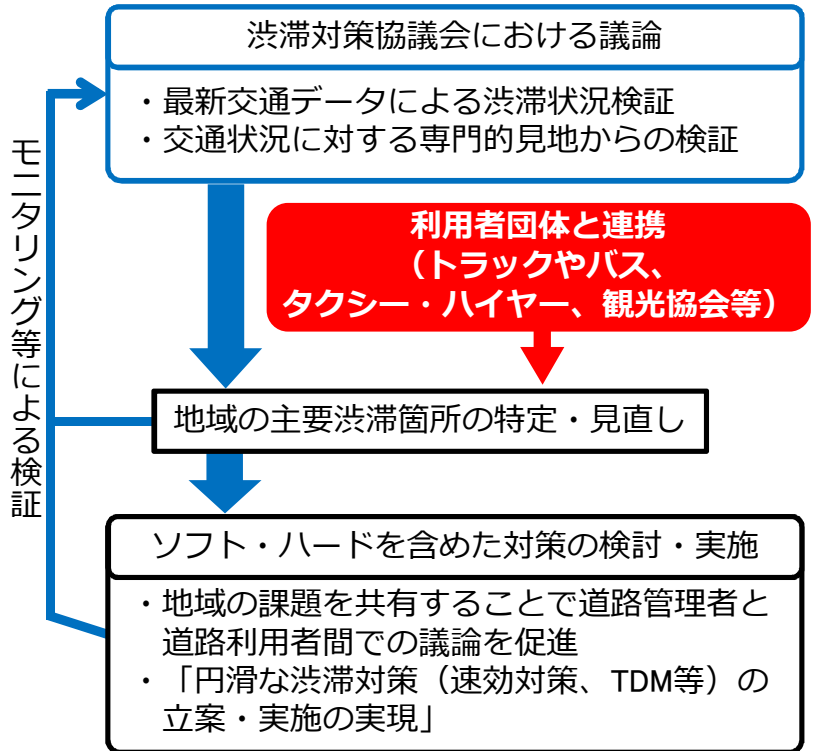
1) 効率的な物流ネットワークの強化

■ 渋滞対策

トラック・バス等、道路利用者の視点での渋滞箇所の特定制、渋滞の原因者である大規模施設の立地者が対策を講じるなど、官民連携による渋滞対策を推進します。

【渋滞対策の進め方】

- 各府県単位で道路管理者、警察等が地域の主要渋滞箇所を特定し、ソフト・ハードを含めた対策を検討・実施するため、渋滞対策協議会を設置しています。
- 最新の交通データ等を基に近畿管内の渋滞対策協議会において特定した主要渋滞箇所は、約1,000箇所。(令和3年3月時点)
- 渋滞対策協議会とトラックやバス、タクシー・ハイヤー等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で対策箇所を特定した上で、速効性のある渋滞対策を実施します。
- 重要物流道路において円滑な交通を確保するため、沿道の施設立地者に対して、道路交通アセスメントの実施を求める運用を継続し、立地後は渋滞対策協議会等を活用したモニタリングを推進



【主な事業箇所・事業内容】

こつかやま
国道2号 小東山6交差点(兵庫県神戸市)



<<右折レーンの設置を予定>>

くずもとちよう
国道24号 葛本町交差点(奈良県橿原市)



<<右折レーンの延伸を予定>>

はざき
他、国道8号羽崎交差点(福井県坂井市)、国道1号逢坂一丁目交差点(滋賀県大津市)、
やわたほらがとうげ
国道1号八幡洞ヶ峠交差点(京都府八幡市)、国道1号BP キサベにし
きさべにし
国道42号 水軒口交差点 などで交差点対策を実施。

令和3年4月8日
道路局企画課

交通拠点に係るガイドラインを策定し、バスタプロジェクトを全国に展開

～みち・えき・まちが一体となった未来空間の創出に向けて～

国土交通省では、バスタプロジェクトの推進に向けて、「バスタプロジェクト推進検討会」（座長：羽藤英二東京大学大学院教授）を設置し、交通拠点の機能強化に関する計画を検討する際の留意点等について「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」として取りまとめました。

また、今年度から新たに3箇所事業を開始するなど取組の拡大を進めており、今後、本ガイドラインを活用し、バスタプロジェクトの全国展開を一層推進します。

高速バス等のターミナルとして「バスタ新宿」を平成28年4月4日に開業し、開業から5年目を迎えました。また、平成29年8月22日社会資本整備審議会道路分科会建議において「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」とされていること等を踏まえ、国土交通省では、集約型公共交通ターミナルの整備等により交通拠点の機能強化を図る「バスタプロジェクト」を推進しています。

バスタプロジェクトの全国展開に向けて、「バスタプロジェクト推進検討会」（座長：羽藤英二東京大学大学院教授（構成員は別紙1を参照））を令和2年9月に設置して検討を進めていますが、このたび、交通拠点の機能強化に関する取組を進める際に参照できるよう「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」を取りまとめました（概要は別紙2を参照）。

また、バスタプロジェクトでは、品川駅西口、新潟駅、神戸三宮駅において事業を進めていますが、今年度には新たに追浜駅、近鉄四日市駅、呉駅で事業を立ち上げます。また、調査中の箇所も新たに追加し、取組を拡大しています（プロジェクトを推進中の箇所は別紙3を参照）。

今後、本ガイドラインを活用し、バスタプロジェクトを一層推進し、道路ネットワークにおける交通拠点の機能強化を進めてまいります。

<「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」（令和3年4月）>

<https://www.mlit.go.jp/road/busterminal/index.html#4>

<問い合わせ先>

国土交通省 道路局 企画課評価室 原田、藤田

TEL：03-5253-8111（内線 37682、37684）、03-5253-8593（課直通）

FAX：03-5253-1618

- バスタプロジェクト**は、次世代モビリティも見据えた**集約型公共交通ターミナル**を官民連携により整備し、モビリティネットワークのトータルマネジメントを行うものであり、国土強靱化や地方創生などの観点を加えつつ交通拠点を中心とした未来志向のまちづくりを目指す取組。
- バスタプロジェクトを全国展開するにあたり、その主体となる**道路管理者にとって、交通拠点整備の計画を立案する際に共通して把握しておくべき知識・ノウハウを整理してガイドラインとして取りまとめたもの。**
- 第1部：計画編では、交通拠点の意義や求められる機能等の考え方について整理。第2部：実務編では検討段階ごとに実施事項や留意点等を整理。

第1部 計画編

構成

第1章 道路ネットワークにおける交通拠点の意義

概要

- * 交通拠点の意義やバスタプロジェクトの経緯等を解説
- 1-1 モビリティの変化と交通拠点（ノード）の役割**
高速バス利用の広がりやシェアリングモビリティの普及に伴い、ノード（交通拠点）の重要性が拡大。
- 1-2 リンク中心からリンク×ノード×マネジメントへ**
これまでの道路整備はリンク中心だったが、今後はリンク×ノード×マネジメントにより道路ネットワークの機能強化が不可欠。
- 1-3 バスタプロジェクトに関するこれまでの経緯**
バスタ新宿の開業以降、道路分科会建議等を踏まえ、バスタプロジェクトを推進。広域道路交通計画で拠点を位置づけ、また、道路法改正により特定車両停留施設を創設し、プロジェクトを本格展開。
- 1-4 バスタプロジェクトが目指す取組**
次世代モビリティを先取りしつつ、リンクやノード、モビリティをトータルマネジメントし、道路交通ネットワークを機能強化。

第2章 バスタプロジェクトの概要

- * プロジェクトのコンセプト、交通拠点の類型について解説
- 2-1 交通拠点とバスタプロジェクト**
交通拠点における機能の連携、空間の共有により、みち・えき・まちが一体となった新たな未来空間を創出し、バスタプロジェクトのコンセプトを体現。
- 2-2 バスタプロジェクトにおける交通拠点の類型**
道路交通ネットワーク上の立地特性に応じて、マルチモードバスタ、ハイウェイバスタ、地域のバスタに区分し、特徴や事例を整理。

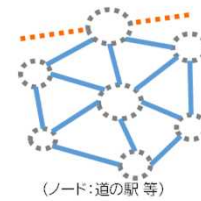
第3章 交通拠点に求められる機能

- * 交通拠点の機能の概要、ICT交通マネジメントについて解説
- 3-1 交通拠点に求められる機能の全体像**
交通拠点に求められる交通・防災・交流等の3つの機能について、それぞれ詳細化し、機能の全体像を整理。
- 3-2 交通拠点の具体的な機能**
詳細化した交通拠点の各機能について、バスタプロジェクトで重点的に取り組む交通結節機能、防災機能、地域の賑わい・拠点機能を含め、機能の内容や留意点、関連する施設・設備等を整理。
- 3-3 交通拠点における交通マネジメント**
交通拠点におけるICT等による交通マネジメントの高度化のイメージや参考事例（鉄道・空港等でICTを活用した取組）等について整理。

リンク中心からリンク×ノード×マネジメントへ

「個人所有」の時代

リンク中心

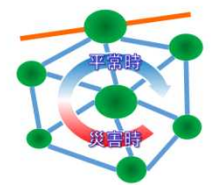


(ノード:道の駅等)

「シェアリング(共有)」の時代

リンク×ノード×マネジメント

(拠点) (利用、モビリティ)



交通拠点の類型化

マルチモードバスタ

既存の鉄道駅を中心とした総合的な交通拠点

- ・広域的な交通拠点
- ・地域の交通拠点



ハイウェイバスタ

高速道路内及び近傍で高速バスと結節する交通拠点

- ・SA・PA併設型
- ・高速バス停型
- ・IC直結型



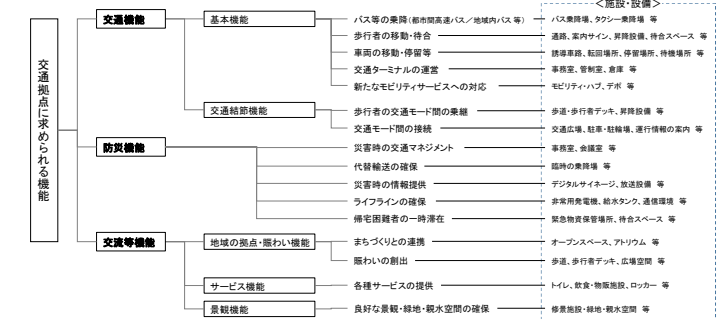
地域のバスタ

地域の拠点施設と一体、または、バスを中心として構成された交通拠点

- ・地域の拠点型
- ・独立ターミナル型
- ・地域のバス停型



交通拠点に求められる機能の全体像



第4章 交通拠点の機能強化の進め方

構成

- i. 構想段階
- ii. 計画段階
- iii. 事業化段階
- iv. 管理運営段階

概要

* 交通拠点の機能強化を進める際の検討から事業実施までの流れを4段階に分けて上で、品川や三宮等のこれまでの事例に基づき、各段階における実施事項や留意点を実務の手順に沿って解説。(一般化した流れであり、途中からの開始や上流側への立ち返りも想定される)

4-1 構想段階 (整備方針の策定)

・まちづくりや交通等の関連計画との整合を図りつつ、地域のポテンシャルや課題等を踏まえ、交通拠点の機能強化に向けた整備の方針、整備イメージについて、関係者と調整の上まとめる。

4-2 計画段階 (事業計画の策定)

・交通拠点における現状・課題等を踏まえて、将来像の実現に向けて実施する事業を具体化する。
 ・交通拠点として備えるべき機能や空間活用の考え方、動線ネットワーク等を決めた上で、施設内容や規模・配置、事業区分、管理運営の考え方を定め、さらに、スケジュール、整備効果等を整理する。
 ・計画をまとめる際には、歩行者動線の最適化・バリアフリー化、災害時の交通機能の確保、ICT等による交通マネジメント、次世代モビリティへの対応、地域の賑わい確保、景観形成等に留意する。
 ・収益性の高い施設・事業については民間資金の活用も検討しつつ、官民連携による管理運営の可能性を検討する。

4-3 事業化段階 (設計・施工)

・交通拠点の機能強化に係る設計・施工を行い、事業を進める。
 ・まちづくりの一環として施設整備を行い、民間事業者による提案を積極的に採用し、質の高い空間づくりを行う。

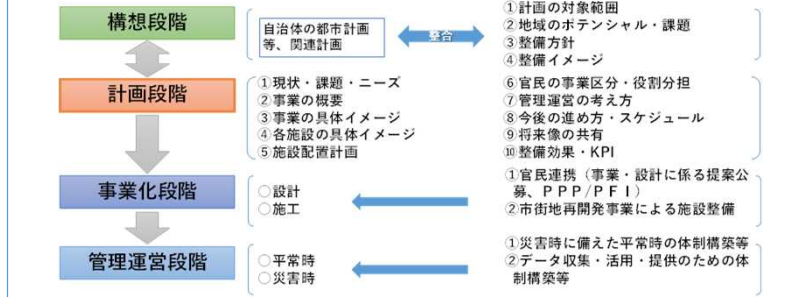
4-4 管理運営段階 (管理・運営)

・想定した機能を発現するよう、適切に交通拠点の管理運営を行い、継続的にKPIのモニタリングを行う。
 ・データ等を活用しつつ災害時に的確に対応できるよう、平常時から情報提供の高度化や訓練等、交通マネジメントの取組を行う。

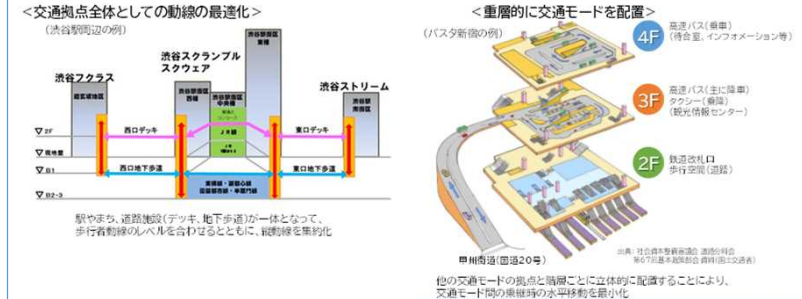
- ・技術基準 (特定車両停留施設等)
- ・参考事例集 (交通拠点関係)
- ・関連法制度

附属編 参考資料集

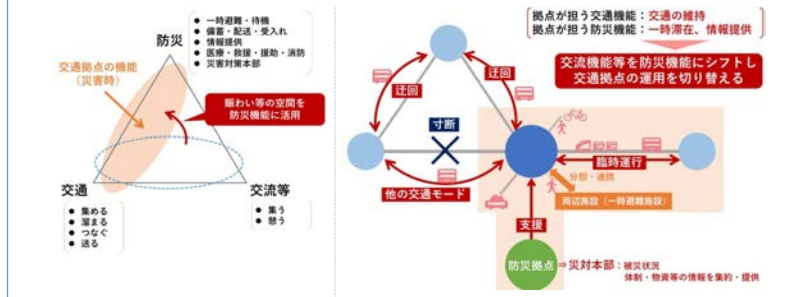
交通拠点の機能強化の進め方



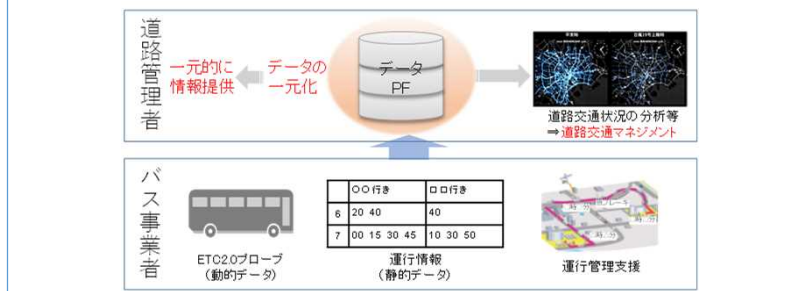
歩行者動線の最適化・道路空間の立体活用



災害時における交通拠点の機能・役割



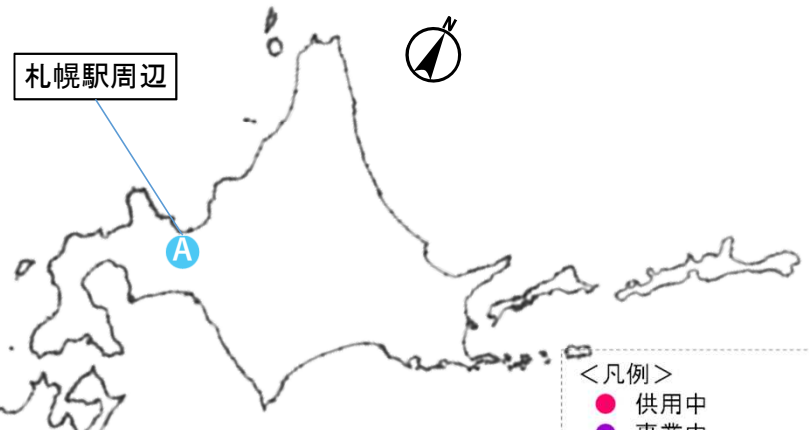
データ収集・活用・提供の例



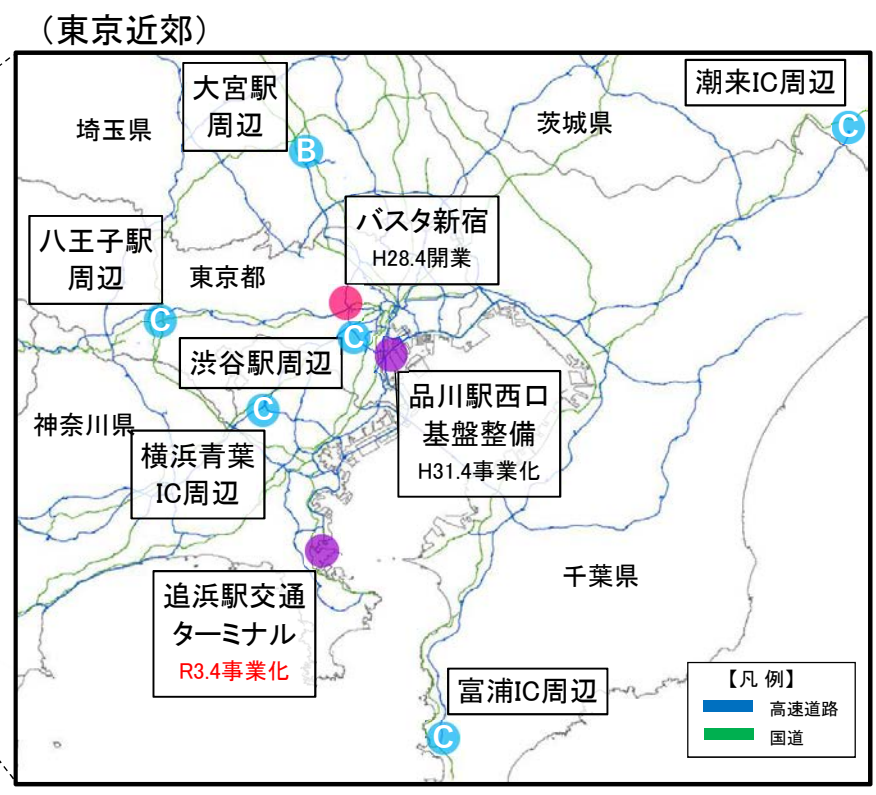
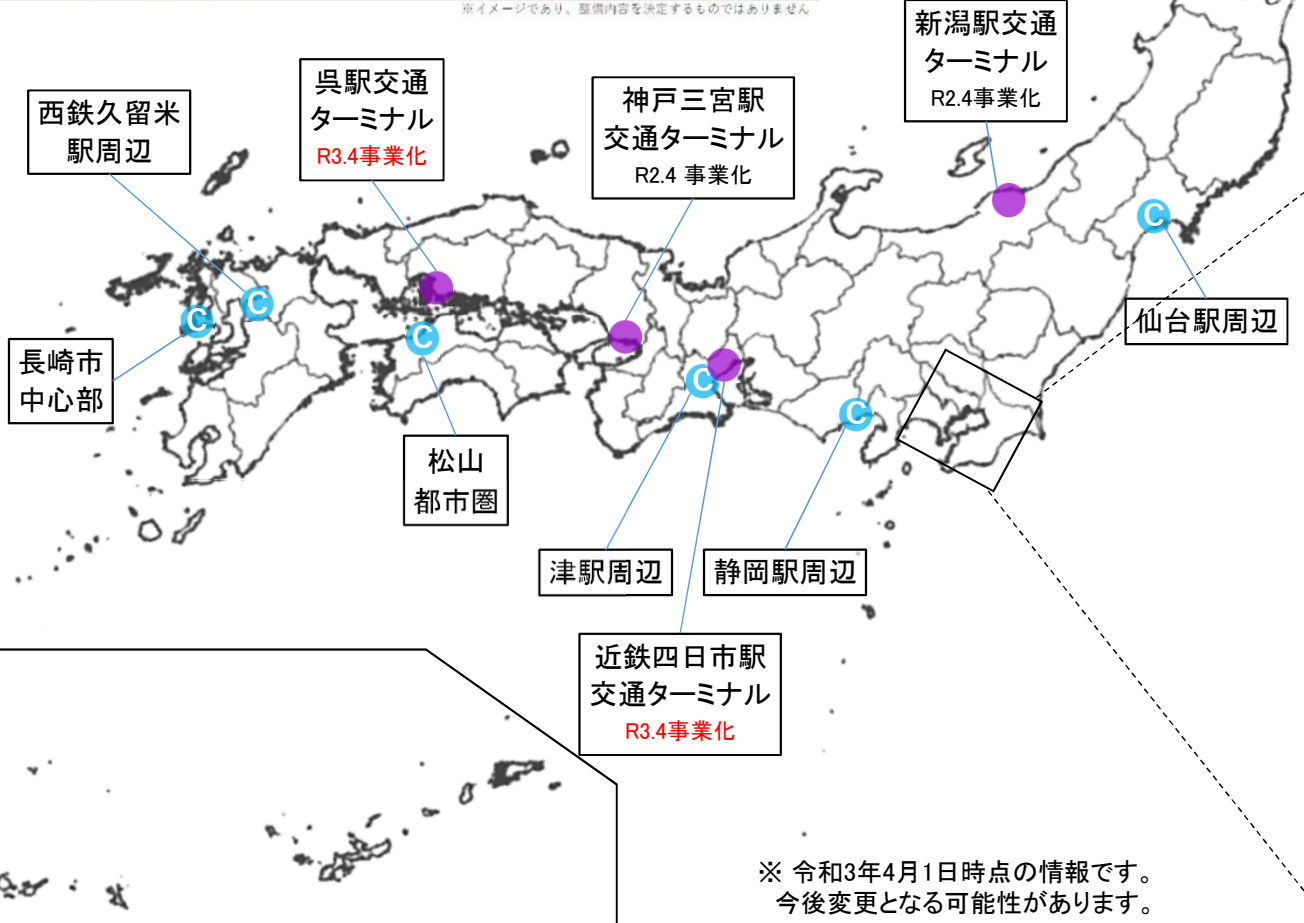
バスタプロジェクトマップ



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません



- <凡例>
- 供用中
 - 事業中
 - Ⓐ 調査中(事業計画の検討)
 - Ⓑ 調査中(整備方針の検討)
 - Ⓒ 調査中(機能強化の必要性等の調査)



- 【凡例】
- 高速道路
 - 国道

※ 令和3年4月1日時点の情報です。今後変更となる可能性があります。

令和3年4月23日
道路局
環境安全・防災課

多様なニーズに応える道路のガイドラインについて議論します！

～第4回「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会～

社会・経済情勢の変化に応じてますます多様化する道路空間へのニーズへ応えるため、国土交通省では令和2年2月に「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会」を設置したところです。

第4回検討会では、多様なニーズに応える道路のガイドライン案について議論します。

<第4回検討会について>

日時：令和3年4月27日（火） 10:00～12:00

議題： 1. 多様なニーズに応える道路 ガイドライン（案）

2. ケーススタディ地区での検討

3. 検討会の今後の進め方

委員：別紙参照

その他：

- ・本検討会は、前半部分（事務局からの資料説明）までを公開にて行いますが、新型コロナウイルス感染症の拡大防止の観点から、報道関係者に限りWEB上での傍聴のみとさせていただきます。

- ・報道関係者でWEB傍聴を希望される方は、4月26日（月）15:00までに以下のおりメールにてご連絡ください。期日までにご連絡いただいた方にWEB会議のURLを送付いたします。

件名：【WEB傍聴希望】「多様なニーズに応える道路空間」のあり方に関する検討会

本文：氏名（ふりがな）、所属、連絡先

送付先：diverse@rirs.or.jp

- ・資料については、会議後、国土交通省ホームページにて公開します。

https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/diverse_needs/index.html

<問い合わせ先>

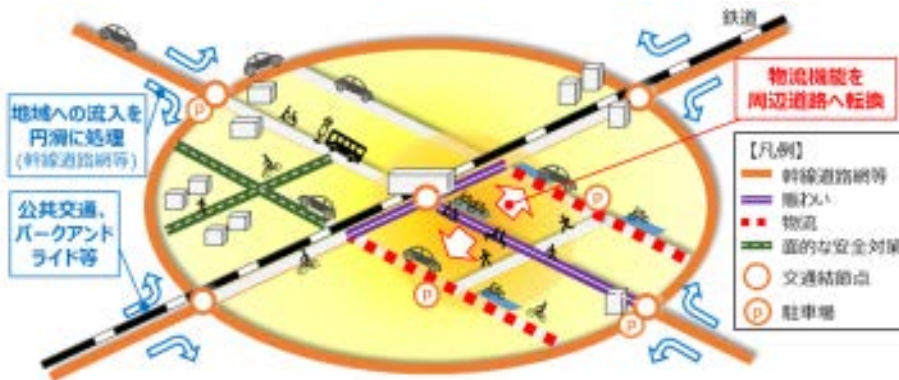
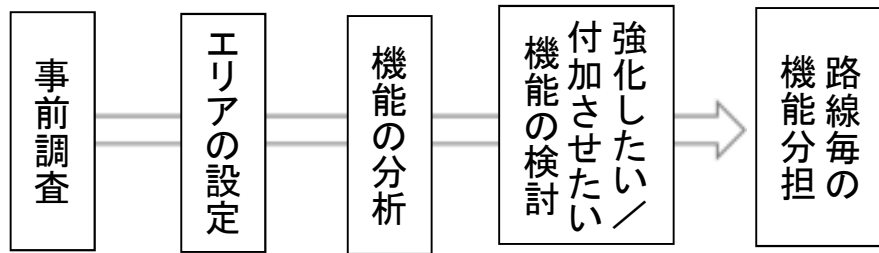
国土交通省 道路局 環境安全・防災課 沿道環境専門官 柴田 芳雄
課長補佐 山本 浩之

TEL：03-5253-8111（内線 38212、38232）、03-5253-8495（課直通）

FAX：03-5253-1622

ガイドラインのポイント

多様なニーズを踏まえた地域での機能分担の考え方



道路の柔軟な使い分け手法の提示

幅員構成の見直しによる使い分け

- 一定の連続区間において、幅員内に機能ごと等にスペースを割り当てる方法

■対応イメージ



■ニーズ(例)

- 人中心の賑わい空間
- 安全で快適な自転車通行空間
- 新たなモビリティの通行空間 等

ピンポイントでの工夫による使い分け

- 一定の連続区間で幅員を確保できない場合や確保する必要がない場合等において、ピンポイントの箇所で道路の機能を果たすスペースを割り当てる方法

■対応イメージ



■ニーズ(例)

- 荷捌きスペース
- 公共交通の乗降スペース
- 駐車スペース 等

時間的な使い分け

- 同一空間で複数のニーズへの対応、沿道特性により時間帯ごとに利用方法が変化する場合への対応などのため、時間帯に応じて道路機能を変化させる方法

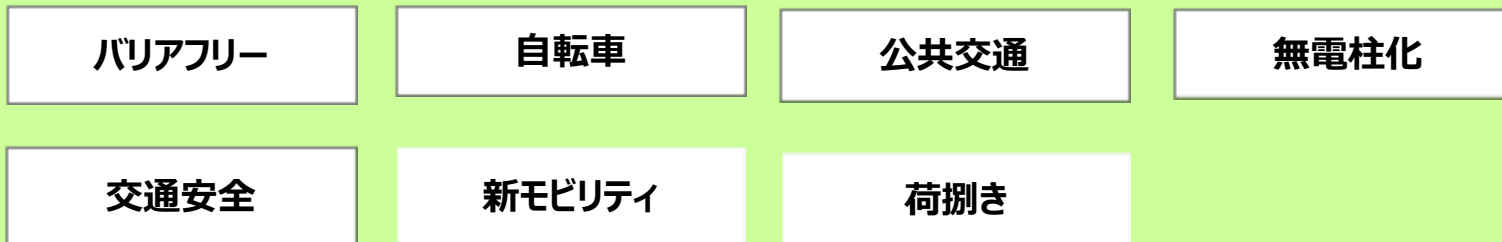
■対応イメージ



■ニーズ(例)

- 乗降スペースと駐車スペースの重複
- 歩行者空間と荷捌きスペースの重複 等

多様な道路施策の活用を推進



ガイドライン目次案

1. はじめに
 - (1) ガイドラインの背景
 - (2) ガイドラインの目的
 - (3) ガイドラインの構成
2. 検討の事前準備
 - (1) 検討の流れ
 - (2) 事前調査による現況・課題の把握
3. 多様なニーズを踏まえた地域での機能分担
 - (1) 検討エリアの設定
 - (2) 検討エリアで道路が果たしている機能の分析
 - (3) 検討エリア内の道路で強化したい／付加させたい機能の検討、路線ごとの機能分担の検討
4. 道路の柔軟な使い分け
 - (1) 道路を柔軟に使い分ける方法
 - 1) 幅員構成の見直しによる使い分け
 - 2) ピンポイントでの工夫による使い分け
 - 3) 時間的な使い分け
 - (2) 全ての方法にあてはまる工夫
 - 1) 路肩の活用
 - 2) 沿道民地等との連携
 - (3) 道路の柔軟な使い分けを検討する際の留意点
 - (4) 道路整備における留意点

5. 多様なニーズに応えるために有用な個別施策
 - (1) ほこみち（歩行者利便増進道路）
 - (2) パークレット
 - (3) 歩車共存道路等
 - (4) 多様なモビリティの通行空間
 - (5) その他の施策
6. 検討の進め方
 - (1) 事業の構想・計画
 - (2) 事業化
 - (3) 事業実施後のマネジメント
 - (4) 事業効果の把握