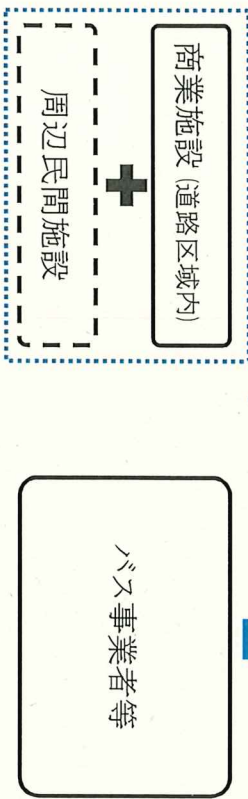
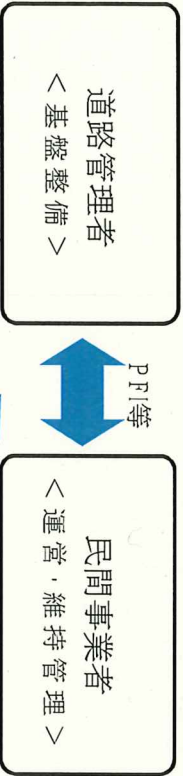


今後の展開に向けた検討について(案)

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

他の交通、拠点、新技術との連携強化



- 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PIF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



- 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次交通とのデジタ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
- 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



公益機能の強化
防災機能の強化、パリアフリーの強化、訪日外国人対応の強化 等

バス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

地域の实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。

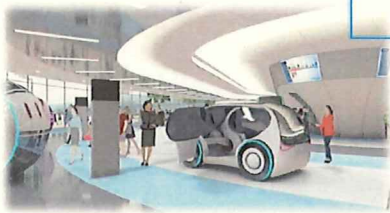
国道15号・品川駅西口駅前広場の将来の姿

国道15号・品川駅西口駅前広場
事業計画（概要）

品川駅周辺地域は、新たな国際交流拠点の形成に向けて、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」を目指します

◆次世代型交通ターミナル◆

- 最先端のモビリティ（自動運転等）の乗降場を集約した次世代モビリティターミナルを配置



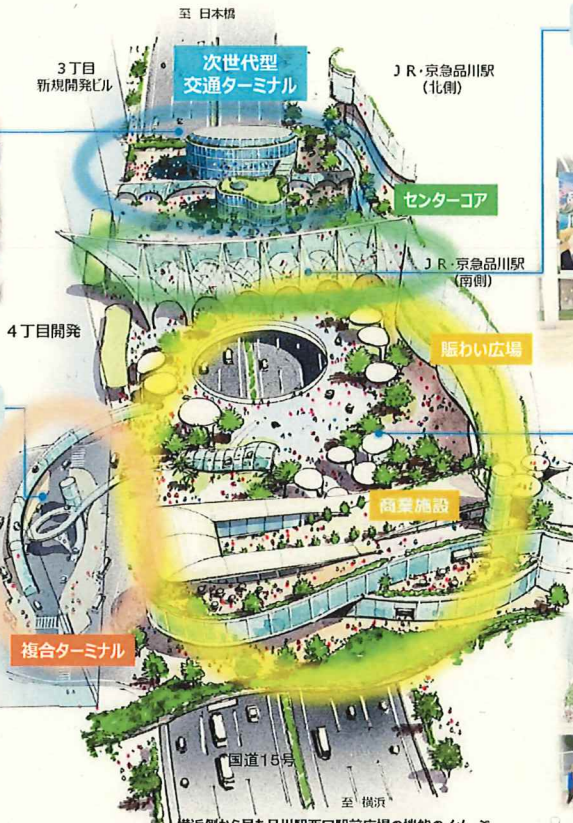
次世代型交通ターミナルのイメージ

◆開発計画と連携した複合（交通・防災）ターミナル◆

- 民間の開発計画と連携し、交通と防災を融合させた複合ターミナルを配置
- タクシー、ツアー系高速バス、次世代モビリティ等の乗り換えを可能に



バスター新館



至 日本橋

次世代型
交通ターミナル

センターコア

賑わい広場

複合ターミナル

横濱側から見た品川駅西口駅前広場の機能のイメージ
※将来の駅となる機能イメージしたものであり、詳細内容は決定したものではありません。

◆シンボリックなセンターコア◆

- 利用者動線の交差部には連携の拠点となるセンターコアを配置
- 交通結節の各空間を結ぶシンボリックな空間を形成



センターコアのイメージ

◆人々が集う賑わい広場◆

- センターコアの南側には、人々が集い、憩う賑わい広場空間を配置
- 有事の際には、防災拠点としても活用



賑わい広場のイメージ

国道2号等 神戸三宮駅前空間の将来の姿

国道2号等 神戸三宮駅前空間整備
事業計画（概要）

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

4つの基本コンセプト

人の交流の拠点となる象徴的な空間に

交通とモノが行き交う新しい交通結節点に

進取の気風あふれる環境に

神戸が培ってきた経験や知恵を活かした空間に

5つの整備方針

①魅力的な駅前空間の整備及びまちの回遊性向上

②中・長距離バスターミナル整備によるモーダルコネクットの強化

③まちの防災拠点

④未来志向の移動支援導入

⑤国道2号周辺の交通円滑化

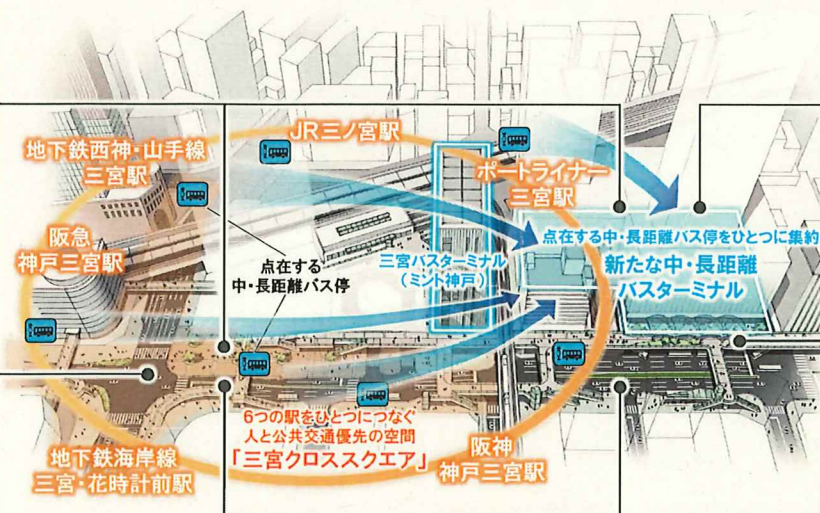
～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～

防災都市・神戸の駅前防災拠点

三宮クロススクエアで災害情報や公共交通機関の運行情報等を提供
再開発ビルを一時滞在施設等として活用するとともに、新バスターミナルに鉄道の代替輸送機能等を整備

魅力的な駅前空間を創出する三宮クロススクエア

道路を人と公共交通優先の空間に転換する「三宮クロススクエア」により、“ひと”中心の空間を地上に整備



※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。

集約型公共交通ターミナル

中・長距離バスや新たなモビリティなど、多様なモードを利用しやすい新たな交通結節点を整備

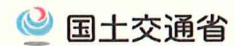
人の賑わいと回遊性を創出するデッキ

三宮クロススクエアと再開発ビルが一体となった賑わい空間の創出や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上するためのデッキを整備

回遊性を向上させるモビリティネットワーク

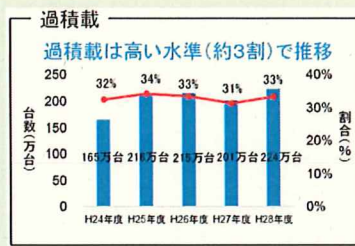
道路や神戸三宮駅前空間の回遊性を向上させる新たなモビリティネットワークを構築

違反取締や違反者への指導等の強化



1) 違法に通行する大型車両の取締りの徹底

通行する特殊車両の約3割が過積載車両となっており、これらの走行は、橋梁や舗装の寿命を縮めるなど、道路に悪影響を及ぼす他、時には重大な事故を引き起こし、社会経済活動に多大な影響を与えている。

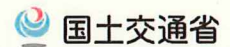


出典：国土交通省_第65回基本政策部会資料

違反車両の指導取締り体制の強化が必要

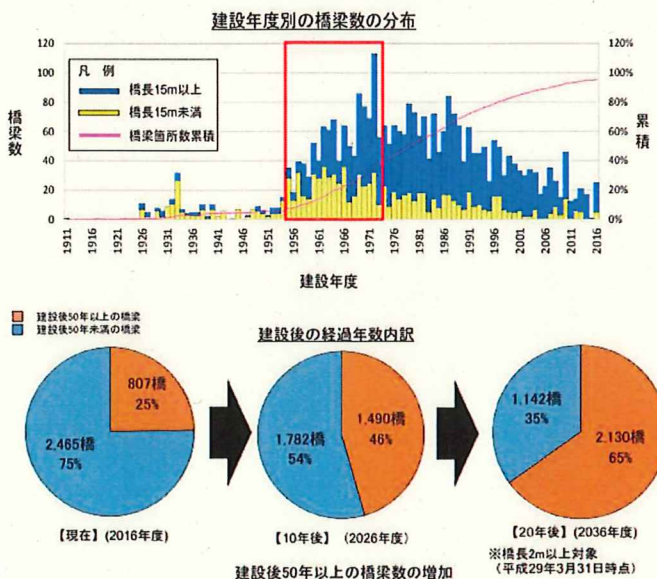
現地取締り及び車両重量自動計測装置の整備を活用した指導取締りの強化により、事業者への法令遵守の意識の向上を促すとともに道路構造の保全及び交通の危険防止を図っている。

道路構造物の現状



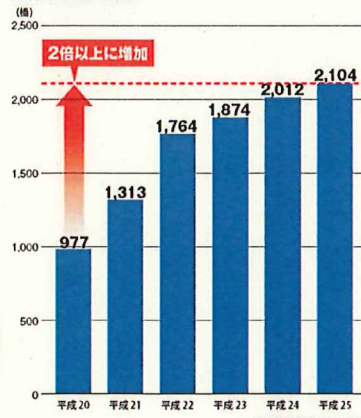
関東地方整備局管内の橋梁のうち建設後50年を超える橋梁は、2016年度現在で 25%、10年後は46%、20年後には65%まで急増する見込み。

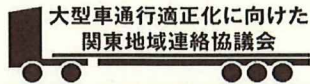
建設後50年以上の橋⇒20年後(2036年)は6割以上に



地方公共団体管理橋梁では最近5年間で通行規制等が2倍以上に増加

地方公共団体管理橋梁(2m以上)の通行規制等の推移





平成30年11月9日(金)

首都圏大規模同時合同取締を実施しました

～全18箇所、違反車両30台に指導実施～

大型車通行適正化に向けた関東地域連絡協議会（以下、「連絡協議会」という。）は、構成する道路管理者が中心となり、1都3県の警察及び関東運輸局の大型車両の走行に関係する3者の連携を深め、首都圏大規模同時合同取締を実施しましたので、お知らせします。

連絡協議会では、道路の適正かつ安全な利用を促進するために、特に道路構造物を劣化させる主要因である違法な重量超過車両への取組みを強化しており、今回新たに連携の輪を広げて東京都及び関東運輸局（埼玉運輸支局）が参画した同時合同取締を実施しました。今後も道路インフラを守るため『重量守り、道路を守ろう』を合言葉に大型車両の通行適正化を推進してまいります。

- 記
- 日 時:平成30年11月9日(金)10:00～11:30
 - 場 所:別添実施箇所図参照
 - 取締結果:道路法による取締結果は下表のとおり



【道路が損傷した例】



【取締風景の一例】

機関名・会社名	計測台数	違反台数 (道路法違反)	(内 訳)	
			措置命令台数	指導警告台数
国土交通省関東地方整備局	17	7	0	7
東京都	4	4	0	4
埼玉県	2	2	0	2
首都高速道路株式会社	22	5	5	0
東日本高速道路株式会社	30	8	6	2
中日本高速道路株式会社	14	4	1	3
計 <small>括弧内の数値は平成29年度の取締結果</small>	89(117)	30(48)	12(25)	18(23)

※この他、道路運送車両法に基づく不正改造の取締りを同時実施し、違反車両2台に対し整備命令を発令しました。
 ※本合同取締は、一昨年度から連絡協議会の取組みとして、当会を構成する1都3県の道路管理者が中心となり、関係警察と連携しながら、下記問合せ先のメンバーで実施しました。

発表記者クラブ

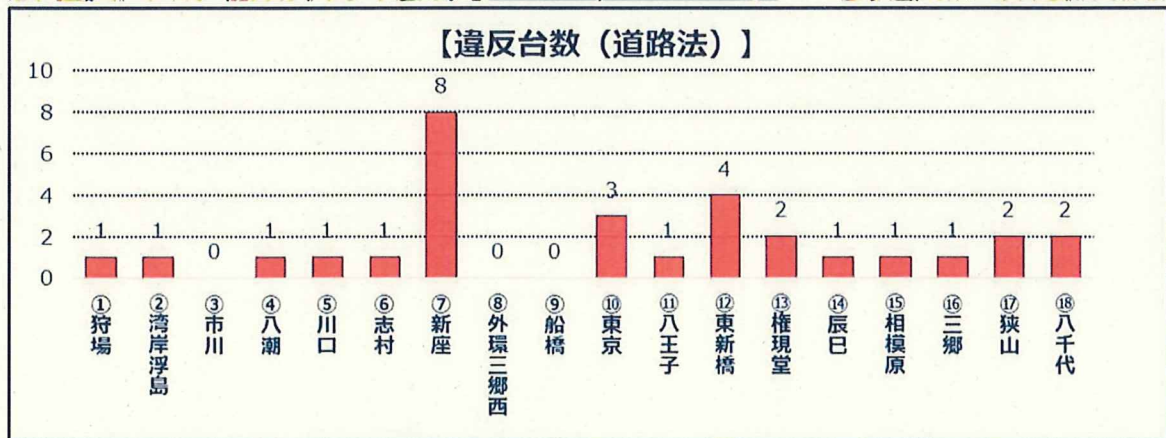
国土交通記者会、国土交通省建設専門紙記者会、国土交通省交通運輸記者会、竹芝記者クラブ、都庁記者クラブ、神奈川建設記者会、神奈川県政記者クラブ、千葉県政記者会、埼玉県政記者クラブ

お問い合わせ先

- ◎ 国土交通省関東地方整備局 道路部 交通対策課（連絡協議会事務局）
建設専門官 長島 一光（ながしま かずみつ） TEL 048-600-1346
- ◎ 国土交通省関東運輸局 自動車技術安全部 技術課
専門官 河村 茂雄（かわむら しげお） TEL 045-211-7255
- ◎ 東京都建設局 道路管理部 監察指導課 課長 平林 俊実（ひらばやし としみ） TEL 03-5320-5285
- ◎ 埼玉県 県土整備部 道路環境課 主査 花輪 憲司（はなわ けんじ） TEL 048-830-5101
- ◎ 首都高速道路株式会社 経営企画部 広報課
保全・交通部 防災・交通管理室 交通管理課 TEL 03-3539-9257
- ◎ 東日本高速道路株式会社 関東支社 広報課 TEL 048-631-0222
- ◎ 中日本高速道路株式会社 東京支社 広報・CSチーム
八王子支社 広報・CSチーム TEL 03-5776-5257
TEL 042-691-1172



別添 首都圏大規模同時合同取締箇所別の道路法違反台数



後続車有人隊列（導入型及び発展型）のメリット

1. 連結走行による長距離運行時の後続追従運転者の疲労軽減により、集中力低下による追突事故回避等の**安全性向上**
2. 後続運転者の緊張緩和による**運転負荷軽減（導入型<発展型）**
3. 安定走行による**輸送品質の向上**
4. 協調連結走行による登降坂時等の**ザグ渋滞の緩和**
5. 安定した連結走行に伴う後続車の**燃費改善**
（車間20～30m時で2%程度「エネルギーITS推進事業」結果より）。
6. 連結及び解除が、**高速道路本線上で随時可能**
7. 基本的に**連結台数に制限が無い**
8. 特別な運転者**技能の習得が不要**
9. 現行制度及び高速道路環境下での運用が可能

ドライバーの高齢化対策→雇用の延長

8

後続車無人隊列走行／自動運転車（レベル4）のメリットと課題

メリット

1. 後続車無人連結走行によるドライバー不足対応
2. 安定走行による**輸送品質の向上**
3. 協調連結走行による登降坂時等の**ザグ渋滞の緩和**
4. 安定した連結走行に伴う後続車の**燃費改善**（車間10m時で10%程度「エネルギーITS推進事業」結果より）。

課題

1. 連結、解除及び休憩、退避のための**専用エリア**が必要
2. 混在交通下での安全性確保のための**走行車線の有り方と専用・優先レーンの設置可否検討**
3. **連結台数**は先頭車ドライバーの視認性に依存（3台が限界）
4. **先頭車運転者技能習得の有り方**
5. **関係制度整備及び安全確保支援のための分合流時等のインフラ整備の必要性**
6. **無人隊列走行運行管理システム**の確立と供用
7. **先頭車運転者の責任範囲と運行供用者責任の明確化**

15



磁気スーカシステムの設置

2020年5月8日

衆議院国土交通委員会
日本共産党 高橋千鶴子 提出資料

⑦

少なくともトンネル及び上部ネット区間等において走行線中央部に埋設された「RFIDタグ付き磁気スーカシ」による高精度な位置情報を用いた車線維持制御の確立が必要。

1. GPSとの位置情報のズレを補正するため、当該区間の前後200m程度の区間も含む。
2. 埋設に当たっては、道路舗装の表層から2～3層下層面への埋設をすることでオーバーレイ等での再埋設を不要とすることも可能。
3. 埋設は110km/h対応のため、2mピッチで埋設。

1. GPSが遮蔽される環境での走行

21

認知

自己位置推定技術
GPS 磁気スーカシ

障害物認識
ミリ波レーダー LIDAR
Deep Learning

RTK-GPSは、衛星電波の補正情報を利用して、位置推定精度を高めたGPSシステム
RTK-GPSは、衛星電波の問題無く受信できる環境では有用
一方、空港制限区域においては、ボーディングブリッジや車寄せの屋根（お客様送迎）など、遮蔽物が多い

⇒ 磁気スーカシシステムの活用



磁気センサーシステム : 愛知製鋼 (株)
磁気スーカシ (RF-ID付) : 愛知製鋼 (株)
磁気スーカシ工 : (株) NIPPO

300×20mm

⇒ GPSの受信できない環境の他、積雪地や降雨へも有効な策

- メリット
- GPSを受信しにくい屋内や地下、カメラやLidarが認識を苦手とする雨、積雪や霧などの環境でも位置を特定できる
 - 正確なポジショニングが可能
- デメリット
- 施工に時間がかかる
 - 施工された場所ではか機能しない

愛知製鋼が開発した従来技術から大幅なコストダウンを実現した磁気スーカシシステムにより、GPSが遮断される環境においても自己位置推定を可能とする

出典：愛知製鋼

出典：国土省道路局「第2回自動運転に対応した道路空間に関する検討会（2019.8.28）」自工会 提出資料

過労死等の請求件数の多い職種

(2018年度)

	職種	請求件数	支給決定件数
1	自動車運転	170	85
2	一般事務	48	4
3	商品販売	47	8
4	法人・団体管理職員	44	16
5	建設従事者 (建設躯体工事従事者を除く)	43	—
6	飲食物調理	40	20
6	保安職業	40	10
8	営業	39	7
9	運搬	35	13
10	製品製造・加工処理 (金属製品を除く)	33	5

※建設従事者の支給決定件数は、出典に掲載なく不明である

出典：厚生労働省「平成30年度 過労死等の労災補償状況」をもとに高橋千鶴子事務所作成