

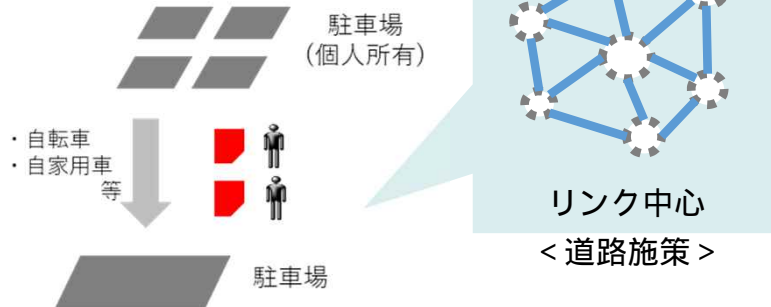
拠点施策の今後の展開

1. 背景 多様化する道路空間へのニーズ

○高速バスの利用増加やシェアモビリティの普及等が進み、また、今後自動運転技術の進展やMaaSの普及等が見込まれるが、これらモビリティの変化に対応する道路施策として、交通拠点(モビリティ・ハブ、交通ターミナル等)が重要。
 社会・経済情勢の変化や国民の価値観・ニーズの多様化に対応するため、道路上にある“拠点”も最大限活用し、道路空間に対する新たなニーズに対応していく。

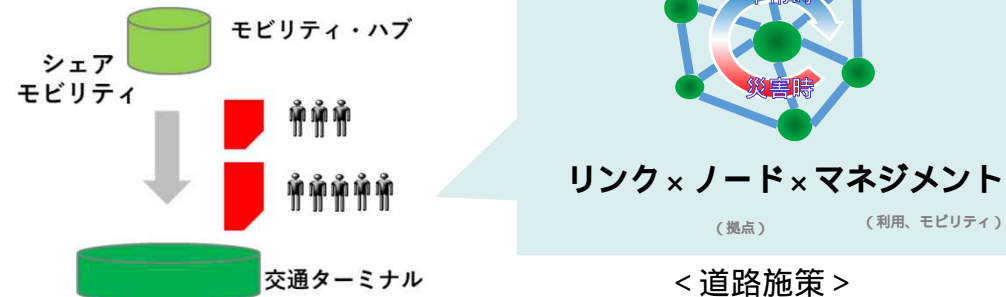
モビリティと道路ネットワークマネジメントの変化

「個人所有」の時代

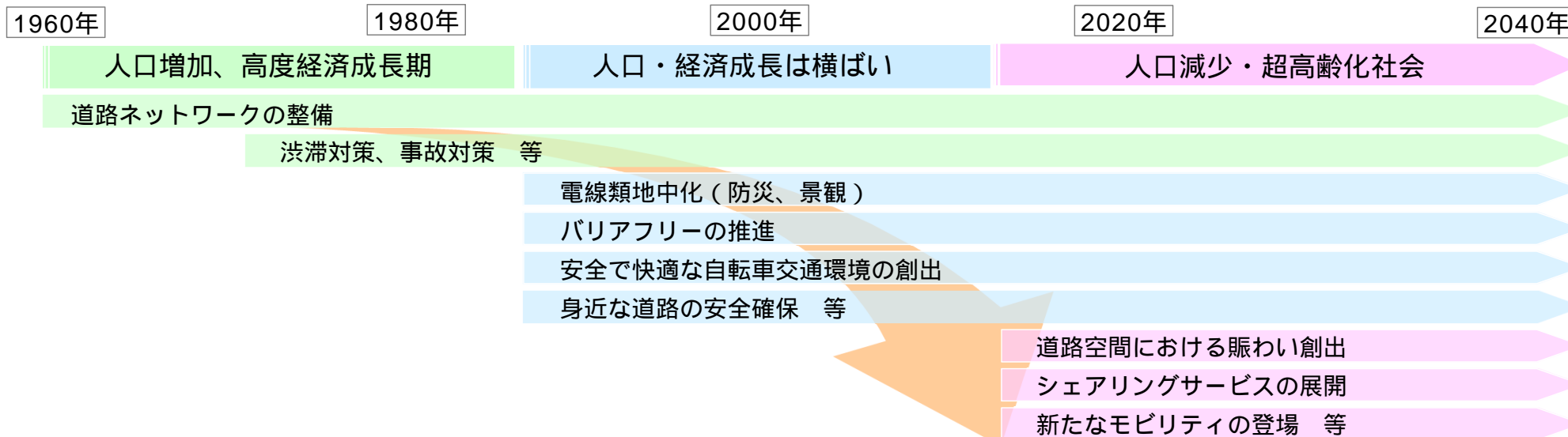


ICT等の普及

「シェアリング(共有)」の時代



時代とともに多様化してきた道路空間へのニーズ



ニーズの増大と多様化

2. 今後の“拠点”施策の方向性

○リンクの整備進展に伴い、ノードの機能は、休憩や交通結節点に加え、観光や防災等に多機能化。
地域の課題・ニーズを踏まえた上で、官民連携を推進することにより、新たな価値を創造する拠点施策を展開する。

「リンク」 “場所と場所”を繋ぐ “早く”繋ぐ 高速道路ネットワークの構築 “強く”繋ぐ ダブルネットワークの推進 引き続き推進

“交通”拠点から“多機能”拠点へ

- 「ノード」
- 休憩**
 - 道の駅
 - SA/PA、ハイウェイオアシス
 - モーダルコネク**
 - バスタ
 - 物流**
 - コネクエリア
 - SA/PA
 - 観光交流**
 - 道の駅
 - 防災**
 - 防災道の駅
 - SA/PA

“新たな価値創造”拠点へ

社会や人々の価値観の変化

『ノード+』



(例)

- 大都市圏間を結ぶ幹線物流の中継拠点**
中継物流拠点（コネクエリア浜松）
P4
- 高速道路の力を地域・まちに伝播させる拠点**
蓮田SA（上り）
外部駐車場
地場産物の販売状況
P5
- 地域・まちの賑わいの中心となる拠点**
P5、資料5-2
- 平常時・災害時の機能を相互支援する拠点**
資料5-2
- 都市部を中心に新しいモビリティを提供する拠点**
次々回基本政策部会
- 自動運転と非自動運転を接続する拠点**

< 実現するための課題 >

- Ⅰ. 計画論**
(例) バスタ
バスタ計画ガイドライン
- Ⅱ. 制度**
特定車両停留施設等
- Ⅲ. 官民連携手法**
PPP/PFI手法の活用（コンセッション等）
民間開発との連携
- Ⅳ. リソース**
地方整備局等における体制
交通拠点に関する研修や会議

“拠点”が創出する新たな価値(海外のコンセプト例)

プレイスメイキングと環境教育

ミネアポリス市(アメリカ)

【コンセプト】

○2050年までに温室効果ガス80%削減の目標達成に向け、モビリティハブを通じた環境教育を実践するとともに、地域のコミュニティ意識の創出を目指す

【取組内容】

○バス停留所に自転車シェアリングや電動キックボード等に加え休憩スペースを併設するモビリティハブを整備(14地区25箇所(2020年時点))



自動車の所有から共有へ

ブレーメン市(ドイツ)

【コンセプト】

○市民が個々の価値観に基づいて選択できる多様な移動手段を提供し、新たなライフスタイルを創出

【取組内容】

○鉄道駅を中心に自転車・カーシェアリングを備えるモビリティハブを整備。住宅地を中心に2~3台程度のカーシェアリングを備える小規模ハブを整備(計45か所(2021年時点))



商業施設とモビリティハブの融合

ウォルマート(アメリカ大手スーパー)

【コンセプト】

○商業施設とモビリティハブが一体となったコミュニティを形成

【取組内容】

○店舗に併設する駐車空間を見直し、来訪者の憩いの場の創出に加え、バス停留所、カーシェアリング、自転車シェアリング、電動キックボード等を備えるモビリティハブを整備(予定)



自動車を所有せずとも移動できる社会

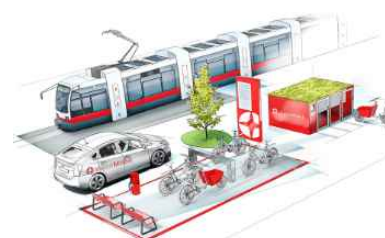
ウィーン市(オーストリア)

【コンセプト】

○環境にも配慮した電動モビリティ含む移動サービスを展開

【取組内容】

○多様な移動サービスを提供するモビリティハブを整備するとともに、公共交通に加え、レンタカー、自転車・カーシェアリング、電動キックボードなど全ての交通手段の利用提供サービスをアプリで一元化



3. 具体的なイメージ(大都市圏間を結ぶ幹線物流の中継拠点)

<概要>

時間外労働規制の適用によるドライバー不足(2024年問題)を見据え、イッセンワーカー支援として、中継輸送に資する拠点の整備を推進。将来的には、官民連携により、更なる付加価値を提供するサービス施設も併設するなど、地域にもメリットが提供される拠点を目指す。

<現状>

【物流中継拠点】

- 新東名・浜松SAに隣接した中継物流拠点(コネクティア浜松)を整備。



中継物流拠点(コネクティア浜松)

(整備概要)

敷地面積 : 約8,000m²、駐車マス30台

事業主体 : NEXCO中日本・遠州トラック(株)

【SA・PAの駐車スペースの充実】

- 大型車の駐車マスの拡充・予約システムの実証実験を実施。



東名高速豊橋PA(下り)

- 大型車駐車マスの拡充を推進。
(計画)R3年度 駐車マス増44箇所 約600台増

【休憩施設の充実】

- 仮眠スペース・シャワー等の物流関係者向けの設備の充実を促進。

(現状)全SA・PA 883箇所中、30箇所にシャワー施設を設置済み。



<今後の展開>

- 大都市圏間を結ぶ幹線物流のための中継拠点を整備

・将来の自動運転トラック輸送の導入等を念頭に置きながら、物流事業者のニーズや中継物流の取組の実態を踏まえつつ、概念実証や社会実験等を進め、官民の役割分担を整理しつつ本格導入を目指す

- 民間事業者と連携して、道の駅を活用した中継輸送の実証実験を実施。
(道の駅「もち米の里 なよろ」)

- 官民連携により、ドライバーの休憩施設だけでなく、例えば地域住民にも開かれた使えるサービス施設等を併設するなど、新たな拠点のモデルを創出

・大阪府交野市では、道路ネットワークの充実と沿線への物流施設の立地を受け、トラック駐車場の整備と、PFIによる飲食・温泉施設の整備について調査中

- 高速道路においては、SA/PAのサービス充実に加え、路外施設も活用したサービス補完(一時退出等)も進め、ドライバーのニーズに対応

官民連携による休憩施設整備の例(大阪府交野市)



出典:国土交通省報道発表資料「令和3年度第2回官民連携基盤整備推進調査費の配分を実施します」
URL: <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001410787.pdf>

3. 具体的なイメージ (高速道路の力を地域・まちに伝播させる拠点)

○高速道路が持つ、物流や人の交流を促進する力を地域・まちに伝播させる取組を強化。
インターチェンジやSA/PA等をフル活用し、新たな拠点として地域への貢献を進める。

高速道路システムの現状

延長	: 約12,000km	SA/PA数 ¹	: 883箇所
IC数 ¹	: 1,601箇所 (内SIC145箇所)	SA/PA売上 ⁴	: 3,516億円/年(税抜)
利用台数 ²	: 443.3万台/日	バス停数 ¹	: 445箇所 (利用中)
平均交通量 ²	: 22.1千台/日	高速バス便数 ⁵	: 21,481便/日 (平日)
高速道路分担率 ³	: 12%/30%		: 20,694便/日 (休日)
(普通/大型)			

1 高速道路会社管理の路線を対象
2 R 2年度高速国道対象
3 H27全国道路街路交通情勢調査
4 令和2年度 NEXCO 3社実績
5 高速道路会社管理の路線を対象 R3.10時点 上下線別

民間

ICの近傍に進む民間施設の立地の例

- ・物流施設 : 圏央道沿線に大型マルチテナント型物流施設が、
34件立地 (2020年) 高度な仕分け・荷捌き等の機能を持つ施設
- ・工業団地 : 工場の約7割がICから10km以内に立地 (2020年)
- ・大型商業施設 : IC近隣のアウトレットモールは全国33店舗 (2021年)

自治体や民間企業との連携

SA/PAをまちの食事・買い物拠点に

取組例：蓮田SA (東北自動車道)

高速道路のSAに青果・精肉・鮮魚で構成する生鮮ゾーン (地場物産品などの販売) を配置
SAには外部駐車場を設置し、地域の方々も一般道側から利用が可能

地場物産品の販売状況

SA/PAを誰でも簡単にアクセスできる拠点へ

取組例：海老名SA (東名高速)

海老名市コミュニティバスにより、自動車を持っていない地域の方が海老名SAに気軽に立ち寄れる環境を整備

- ・本数 1日19本 (上下計)
- ・主なルート 海老名SA・海老名駅、市役所、総合病院等

海老名市コミュニティバス

ICに隣接して賑わい交流拠点を整備

取組例：KADODE Ooigawa (新東名高速道路)

農協、自治体、鉄道会社、高速道路会社が連携して、交流人口の増加による地域活性化の拠点を整備・運営

賑わい交流拠点

【機能】
・複数の交通機関の乗り継ぎ拠点
・マルシェやレストランを整備し、賑わいを創出

BSをモビリティハブとして観光周遊カーシェアサービス提供

取組例：富津浅間山BS (館山自動車道)

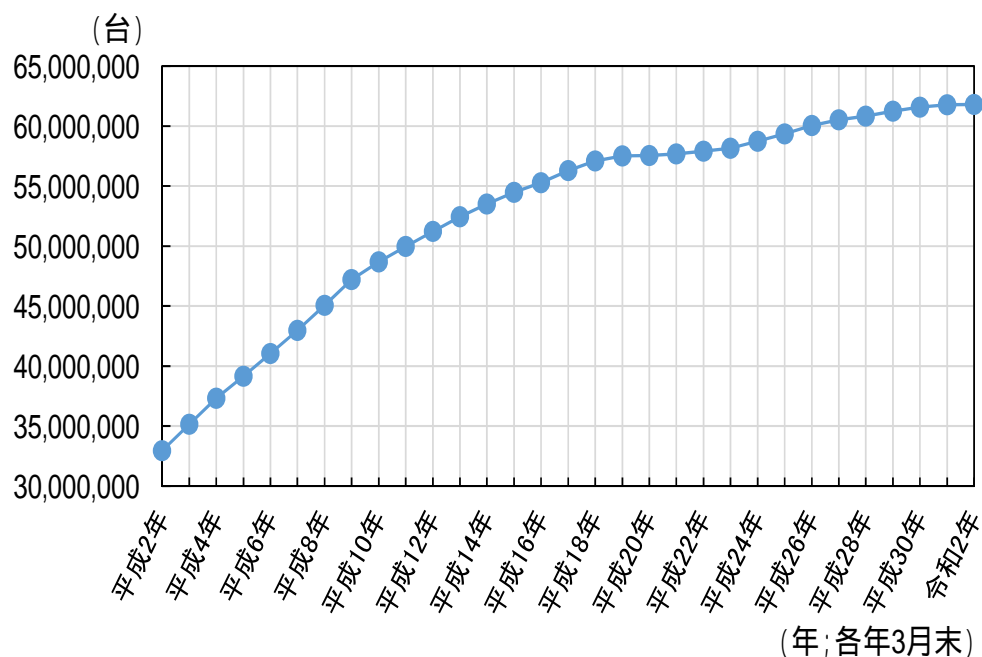
高速バスストップの隣に富津市が専用駐車場を整備し、駐車場内に民間のカーシェアリングサービスを配置することで2次交通アクセスを強化

参考資料

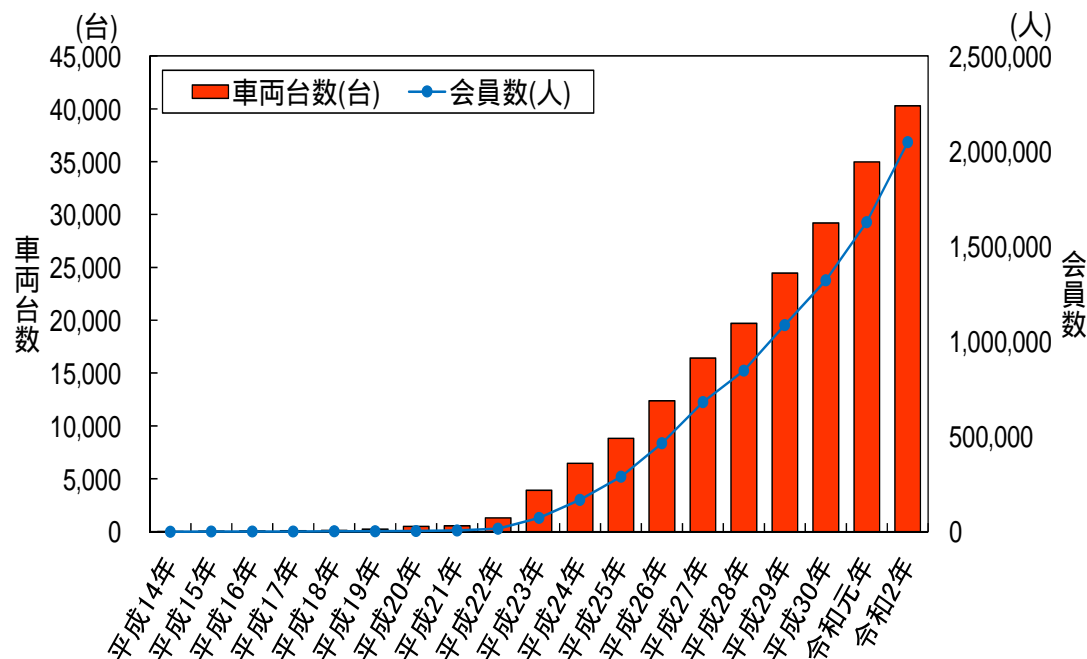
高度経済成長期以後、これまで我が国では乗用車の保有台数は右肩上がりでも上昇していたところ、平成18年頃からは概ね横ばいで推移している。

その一方で、カーシェアリングの車両台数と会員数は、平成14年に21台・50人から始まったサービスが、平成22年以降飛躍的に増加し、令和2年3月には、車両台数が4万台、会員数は200万人を突破するほどにまで成長している。

乗用車の保有台数の推移



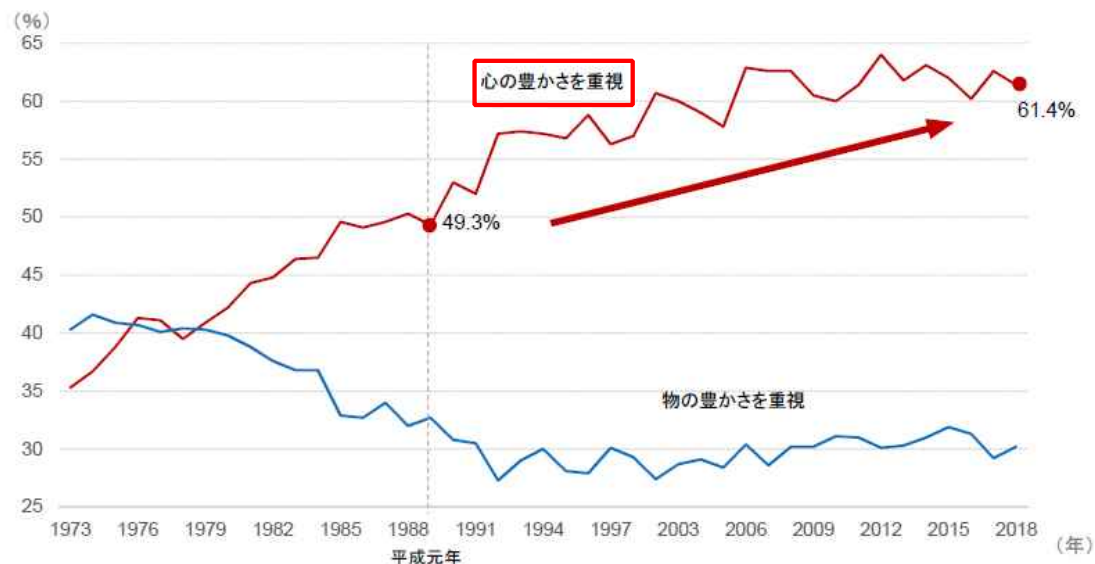
我が国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移



出典: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)

1970年代後半に、「物の豊かさ」と「心の豊かさ」は均衡していたが、以後一貫して「心の豊かさ」を重視した生き方を望む人が多い状況
 新型コロナ危機を受けて、都市空間にはゆとりや賑わいを求める声が多い状況。
 居住地の将来的な不安の要因として、公共交通の減少、買い物場所や病院施設の少なさ、コミュニティ維持に対する不安、頼れる人の少なさが挙げられている。

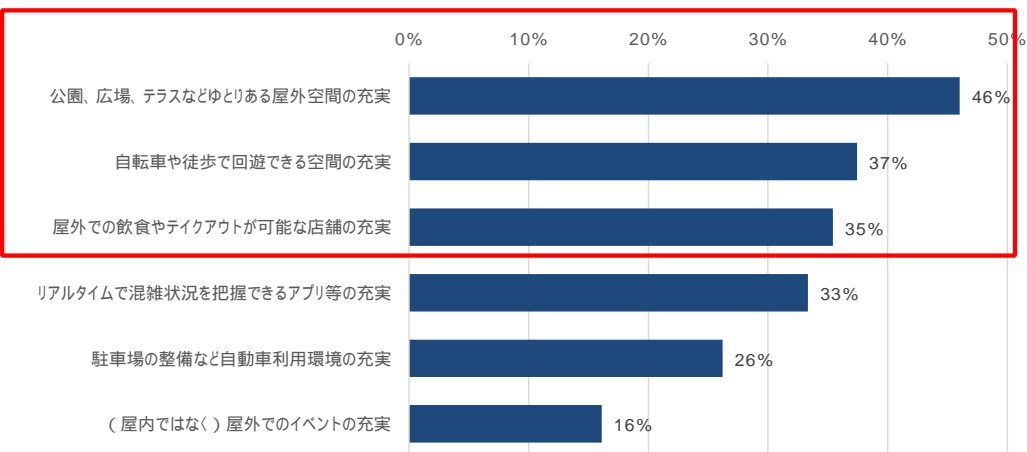
「豊かさ」に関する意識の推移



物の豊かさ
 「まだまだ物質的な面で生活を豊かにすることに重きをおきたい」
心の豊かさ
 「物質的にある程度豊かになったので、これからは心の豊かさやゆとりのある生活をするに重きを置きたい」

出典: 国土交通省「国土の長期展望専門委員会最終とりまとめ 参考資料」(令和3年7月2日)

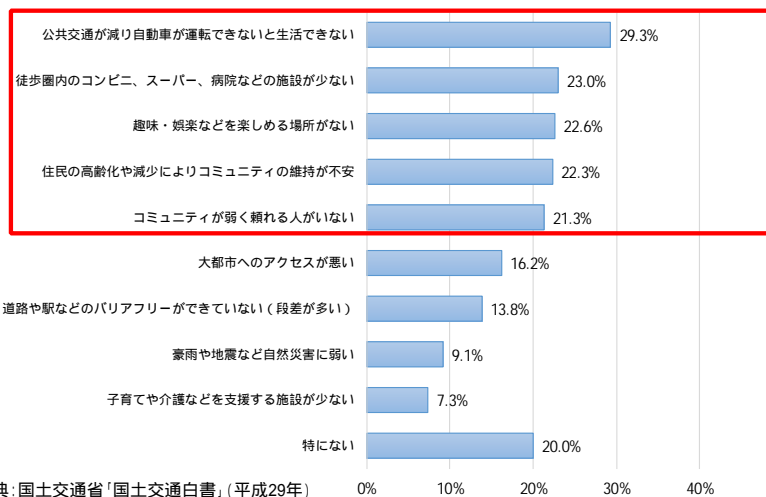
都市空間に対する意識(充実してほしい空間)についてのアンケート



ゆとりや賑わいを重視している

出典: 国土交通省都市局「新型コロナ生活行動調査」(令和2年8月)

居住地の将来的な不安



出典: 国土交通省「国土交通白書」(平成29年)

新東名高速道路・浜松サービスエリアに隣接する中継物流拠点を整備し、物流事業者の中継輸送の促進を図ることにより、トラックドライバーの労働環境改善および働き方改革を支援。

< 事業概要 >

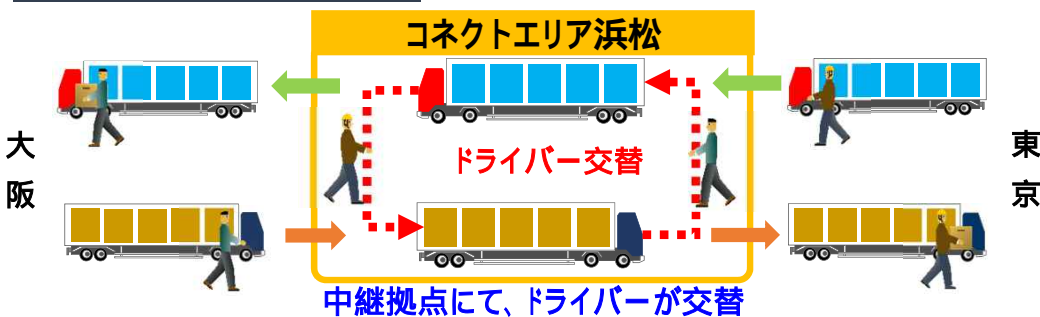
1. 名称 : コネクティア浜松 (CA浜松)
2. 場所 : 新東名・浜松SA(下り)隣接地
3. 営業開始 : 2018年9月12日(水)
4. 整備内容 : 敷地面積約8,000m²、駐車マス30台
5. 事業主体 : NEXCO中日本・遠州トラック(株)

< 運用イメージ >

トレーラー・トラクタ交換方式の場合



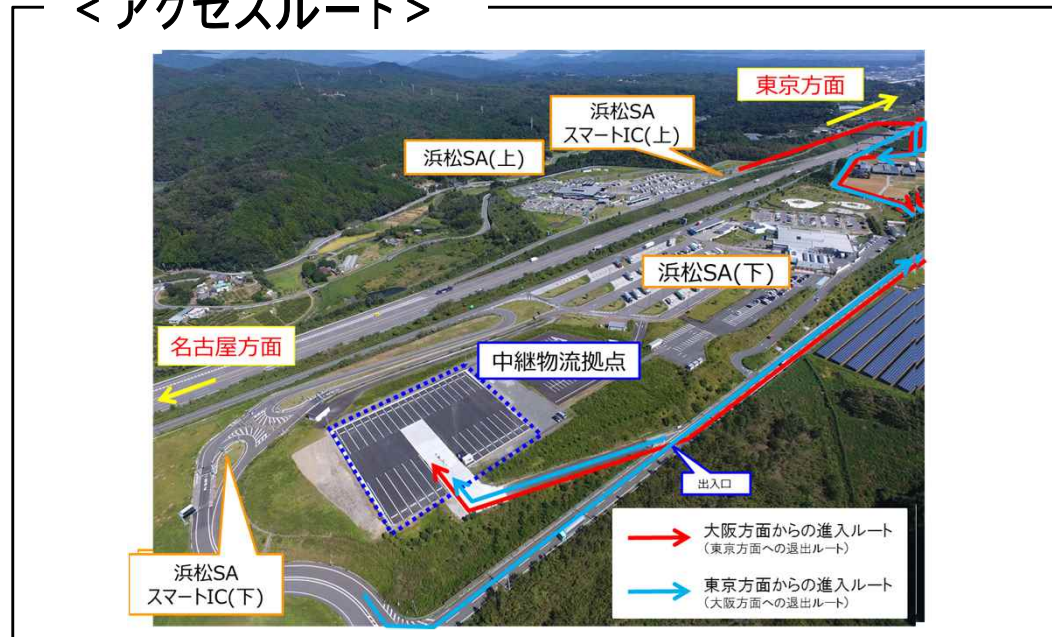
ドライバー交替方式の場合



< 位置図 >



< アクセスルート >

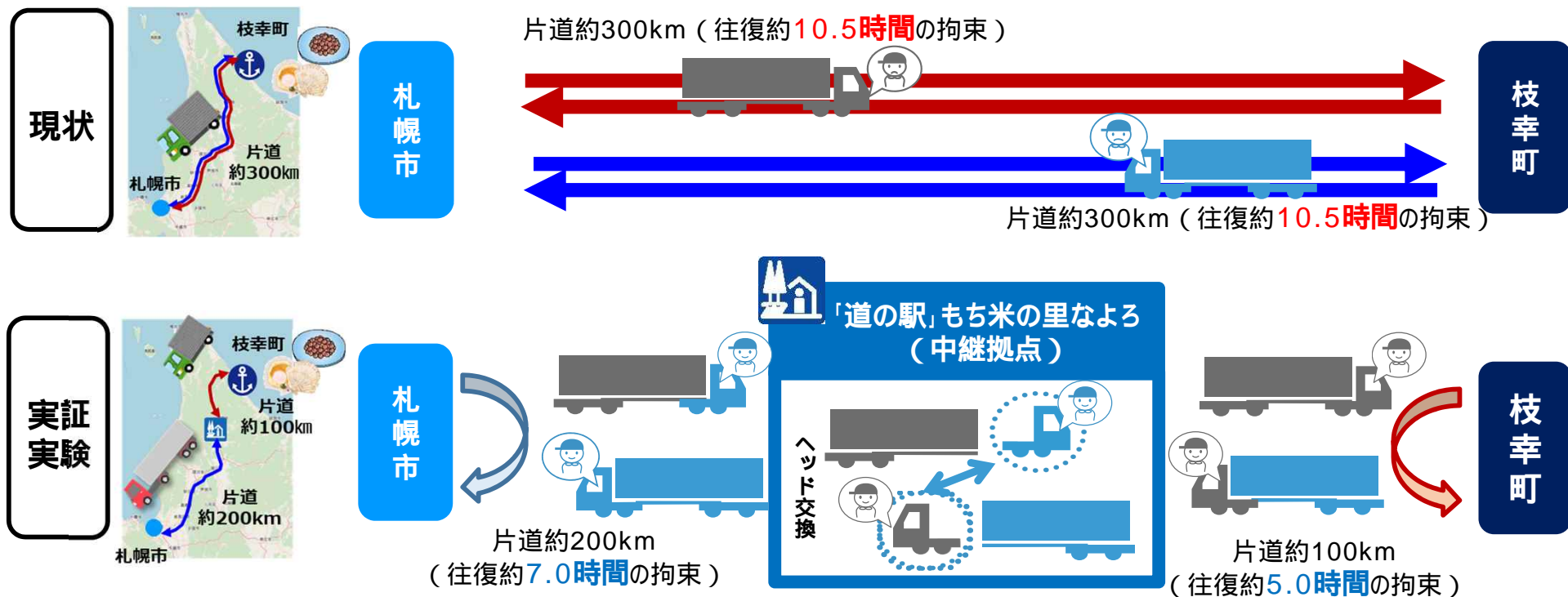


「北海道開発局及びヤマト運輸株式会社の北海道の生産空間の維持・発展に資する連携協力協定」に基づき、北海道地方部の生産空間の暮らしと産業を守るために不可欠な物流を維持するため、道の駅を拠点としたトラック中継拠点の実証実験を実施。幹線道路沿いに立地し、休憩機能等を有する「道の駅」の特性を活かし、物流事業者同士が連携して中継輸送を実施することで、双方のドライバーの拘束時間を短縮し、各物流事業者の強みを活かして生産空間における物流サービスの維持に貢献。

< 実験内容 >

「道の駅」もち米の里 なよろをモデルに、「道の駅」を拠点とした中継輸送の実証実験(令和3年11月～)を行い、そのニーズや効果、必要な駐車スペース等の課題を検証し、道北地域における「道の駅」の中継輸送拠点化の可能性を検討
(道北と道央の間に位置すること、駐車スペースが大きいこと等から選定)

実験イメージ(枝幸町～札幌市間の冷凍ホタテ・冷凍イクラ輸送の場合)



< 民間施設直結スマートIC >

○民間の発意と負担による高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度の活用を推進

○現在、全国2箇所にて開通済み

【多気ヴィソンSIC (R3.4.29開通)、淡路北SIC (R2.3.29開通)】

民間施設直結スマートIC事例(伊勢道 多気ヴィソンスマートIC)



[VISON概要]
 ・R3.4.29 一部開業
 ・R3.7.20 グランドオープン (入居施設)
 薬草温浴施設、宿泊施設、
 レストラン、産直市場等



写真: VISONの様子

< 概要 >
 【開通日】令和3年4月29日
 【事業主体】NEXCO中日本、VISON
 【形式】1/4形式 (名古屋方面出口のみ)
 【運用時間】24時間
 【対応車種】全車種 (ETC車載器搭載)



< SAPA高速バス乗継拠点 >

○九州自動車道と長崎自動車道・大分自動車道が交差する鳥栖JCTに近接する基山PAにおいて、PA内に設置された高速基山バス停を、九州管内の都市間を移動する際の乗継拠点として整備。

九州管内を高速バスで移動する際の所要時間の短縮や乗継利便性の向上、定時性の向上等を実現。

所在地	佐賀県基山町
停車便数	約800 便/日 (H30.1末時点)
乗継者数	約50人/日 (H29年度平均)

