

# 拠点施策の更なる推進に向けた取組

---

## (説明内容)

### 1 背景

- ・拠点施策の方向性（令和3年12月 基本政策部会）
- ・各ブロックの拠点に関する計画（新たな広域道路交通計画）
- ・新たな国土形成計画の検討状況

### 2 拠点施策の推進にあたっての主な論点

### 3 主な論点に対応した取組

### 4 拠点施策の推進に向けた今後の取組方針(案)

## (参考資料)

- ・参考1 各ブロックの交通・防災拠点の基本方針(ビジョン)
- ・参考2 背景・基礎データ

# 拠点施策の方向性（令和3年12月 基本政策部会）

○令和3年12月の基本政策部会にて、拠点施策の方向性として、「“新たな価値創造”拠点へ」を提示。  
 ○この方向性を踏まえつつ、これまでの各地域の拠点に関する計画や、国土形成の観点から、拠点施策の推進に向けた取組方針を検討。

第76回基本政策部会  
 資料5-1(令和3年12月24日)より作成

「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
  - モーダルコネクト
    - バスタ
  - 物流
    - コネクトエリア
    - 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

### 『ノード+』



(例)

①大都市圏間を結ぶ幹線物流の中継拠点



中継物流拠点（コネクトエリア浜松）

②高速道路の力を地域・まちに伝播させる拠点



道のSA（上り）

外部駐車場

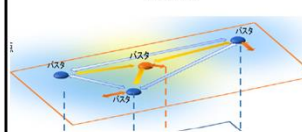


地域交流の拠点

③地域・まちの賑わいの中心となる拠点



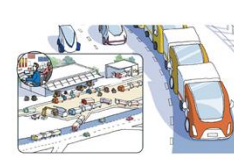
④平常時・災害時の機能を相互支援する拠点



⑤都市部を中心に新しいモビリティを提供する拠点



⑥自動運転と非自動運転を接続する拠点



# 各ブロックの拠点に関する計画(新たな広域道路交通計画)

- 重要物流道路を契機として、各ブロックにおいて中長期的な視点から、令和3年度に新たな広域道路交通計画を策定。
- その中で、交通・防災拠点計画を位置付け。

## 重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について

第66回基本政策部会  
資料3(平成30年8月6日)  
より作成

### I 今後の道路計画の主な課題 (現計画※はH6策定、H10以降未改定) ※広域道路整備基本計画

- 新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画が必要。

#### 新たな国土構造の形成

- ・ スーパーメガリージョンの実現
- ・ 中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成 等

#### グローバル化

- ・ インバウンドへの対応
- ・ 国際物流の増加への対応 等

#### 国土強靱化

- ・ 災害リスク増大への対応
- ・ 代替機能の強化の必要性 等

各交通機関との連携強化

ICT活用・自動運転社会への対応

### II 新たな広域道路交通計画の策定

- 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定(定期的に見直し)

「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化

(1)

広域道路ネットワーク  
計画



(2)

交通・防災拠点  
計画



(3)

ICT交通マネジメント  
計画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

# 【参考】各ブロックの交通・防災拠点計画の概要

ブロック	国土・地域構造上の位置づけ	交通	交通結節 地域 物流	防災	備考
北海道	北海道型地域構造の保持・形成 生産空間、地方部の市街地、圏域中心都市の 三層の機能分担と連携	札幌駅を中心としたモーダルコネクットの強化 「食料供給基地」であり続けるため、貨客混載バスの活用も含めた拠点整備		広域的な観点から復旧・復興活動の拠点となり得る道の駅を活用するなど、必要な防災機能の強化	北海道新幹線札幌延伸(2030年度末)
東北	格子状ネットワーク 日本海・太平洋の二面活用	乗り換え円滑化など利便性向上の為の機能強化 交通結節機能の付加、強化の取組を推進		道の駅の防災拠点への位置づけ及び非常用電源、防災倉庫などの防災機能強化	
関東	日本、世界の成長を支える関東一極集中リスクの軽減 日本海・太平洋の二面活用	リニア新駅や主要鉄道駅等の交通拠点における立体道路制度を活用した空間の再編や総合交通ターミナルの整備 SA・PA・道の駅等を活用した高速バス乗り継ぎ拠点の整備 交通結節機能の強化において官民連携の下、まちづくりと連携		首都直下地震など災害時の拠点となる「道の駅」等において、ソフト・ハード両面から防災機能の強化	リニア中央新幹線 品川や中間駅(相模原市、甲府市、飯田市)の整備
北陸	新日本海連携軸の形成・強化 三大都市圏や隣県との連携・交流強化 アジア諸国や極東ロシア等とのつながり	総合交通拠点整備などモーダルコネクット強化 過疎地域では、道の駅などに拠点機能を集約 貨物輸送の円滑化と小型無人機を利用した物資輸送、貨客混載の実用化などを推進		過疎地域においては道の駅が救急救命医療としても活用できるよう拠点整備	
中部	スーパーメガリージョンのセントラルハブ 日本海・太平洋の二面活用	交流の「セントラルハブ」機能を発揮するため、交通結節機能を重視したリニア駅および駅周辺整備 地域の核となる交通結節点として既存新幹線駅の機能強化		陸・海・空の交通ネットワーク強化や防災拠点へのアクセス強化および防災拠点の機能強化	リニア中央新幹線 名古屋や中間駅(中津川市)の整備
近畿	日本海、西日本、太平洋国土軸による交流・連携 日本海・太平洋の二面活用	モーダルコネクットの強化に向けた道路空間の再編や集約型の公共交通ターミナルの整備を促進 L4自動運転トラック走行の実現のため、高速道路沿線で拠点が整備されるようスマートIC・民間直結スマートIC等を促進		ハード・ソフト対策を強化した広域的な防災機能強化を図る「道の駅」の整備	リニア中央新幹線東京・名古屋～大阪間及び北陸新幹線東京・北陸～大阪間の発着駅(新大阪や中間駅)の整備
中国	分散型地域構造 西日本国土軸、日本海国土軸による交流・連携 山陰と山陽の対流を促進する格子状ネットワーク	交通ターミナルの戦略的整備や交通モード間の接続(モーダルコネクット)などの機能強化 SA・PAを活用した高速バス間の乗継ぎ拠点強化 中山間地域等における生活サービス確保のための「小さな拠点」の形成		安心・安全の確保、産業活動維持に寄与する防災・減災対策の推進 南海トラフ地震等により、被災隣接地域のバックアップ時にも機能する交通・物流・防災拠点の形成	
四国	九州と京阪神を結ぶ第二国土軸の形成 日本海・太平洋の二面活用	鉄道駅等の交通結節点の整備及びアクセスの強化 カーシェアリング、デマンド型タクシー、自動運転など、新しい交通モードの普及動向を踏まえた交通結節点整備を検討		防災拠点機能を有した道の駅の整備推進・機能強化 防災拠点間の必要な路線の代替・補完路を確保し、円滑な物資輸送環境を整備	
九州	アジアの成長力を引き込むゲートウェイ	鉄道駅等の交通拠点のモーダルコネクットの強化 バス等の乗り継ぎ拠点や受け入れ環境整備 中継輸送によって、ドライバー不足解消や働き方改革を支援 地方創生の主要拠点として「道の駅」の更なる活用		広域的な「防災拠点」として活用するため、「道の駅」におけるソフト・ハードを含めた防災機能を強化	
沖縄	人流・物流の経路地である那覇空港・那覇港と 県内拠点の連絡	シームレスな移動を実現する交通結節点の整備		道の駅の防災拠点としての機能強化に向けた整備について検討	

# 新たな国土形成計画の検討状況

○今後概ね10年間の長期計画となる国土形成計画の令和5年夏頃の策定に向け、国土構造の基本構想として「広域的な機能の分散と連結強化」、「生活圏の再構築」が示されている。

## 新たな国土形成計画(全国計画)の基本構成(案)

国土審議会第16回計画部会資料  
(令和5年2月3日)より作成

### 新たな国土の将来ビジョン

計画期間：2050年さらにその先の長期を見据えつつ、今後概ね10年間

#### 時代の重大な岐路に立つ国土 《我が国国土が直面するリスクと構造的な変化》

- 地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり**
  - ・未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機
  - ・巨大災害リスクの切迫(巨大地震の切迫、水災害の激甚化・頻発化)
  - ・気候危機の深刻化(2050年カーボンニュートラル)や生物多様性の損失
- コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化**
  - ・テレワークの進展による転職なき移住等の場所にとられない暮らし方・働き方
  - ・新たな地方・田園回帰の動き、地方での暮らしの魅力
- 激動する世界の中での日本の立ち位置の変化**
  - ・DX、GXなど激化する国際競争の中での国際競争力の低下
  - ・エネルギー・食料の海外依存リスクの高まり

豊かな自然や文化を有する多彩な地方からなる国土を次世代に引き継ぐための**未来に希望を持てる国土の将来ビジョン**が必要

### 目指す国土の姿「キーコンセプト」

- デジタルとリアル融合による活力ある国土づくり**
- 巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する安全・安心な国土づくり**
- 世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む個性豊かな国土づくり**

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最適化 ④縦割りの打破(分野の垣根を越える横断の発想)

### 国土構造の基本構想「キーコンセプト」

- ※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成
  - 〈広域的な機能の分散と連結強化〉**
    - ◆ 中枢中核都市を核とした広域圏の自立的発展と広域圏間の交流・連携の強化
    - ◆ 三大都市圏が一体化した新たな交流圏域の形成による地方活性化、国際競争力強化
  - 〈生活圏の再構築〉**
    - ◆ 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
    - ◆ 地方の中心都市を核とした市町村界にとられない新たな発想からの地域生活圏の形成
- デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換
- 東京一極集中の是正
  - 国土の多様性(ダイバーシティ)、持続性(サステナビリティ)、強靱性(レジリエンス)の向上

#### デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
- 地域の生活・経済の実態に応じた市町村界にとられない地域間の連携・補完(規模の目安:1時間圏内10万人程度以上)
- 「共」の視点からの地域経営(サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
  - ✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- デジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上
  - ✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、
  - ✓ ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
  - ✓ 地域交通の再構築、ウォーカーフレンドなまちづくり、デジ活中山間地域、転職なき移住・二地域居住など、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

#### 持続可能な産業への構造転換

- DX、GX、経済安保等を踏まえた成長産業の全国的分散立地等
- 既存コンビナート等の水素・アンモニア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- スタートアップの促進、働きがいある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

#### グリーン国土の創造

- カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再生エネ導入、ハイブリッドダム等)
- 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30by30の実現、グリーンインフラの推進等を通じたネットワーク化) 等

#### 人口減少下の国土利用・管理

- 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、災害リスクを踏まえた住まい方
- 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

#### 地域の安全・安心、暮らしや経済を支える

- 国土基盤の高質化**
  - 計画的な整備、維持管理更新、効果的活用を通じた戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化
  - ✓ DX、GX、リダンダンシー、安全保障、自然資本との統合等の観点からの機能高度化
  - ✓ 賢く使う観点からの縦割り排除による多機能化
  - ✓ 地域インフラ群再生戦略マネジメント等の戦略的メンテナンスによる持続的な機能発揮
- 防災・減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の下支え(機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化)

#### 地域を支える人材の確保・育成

- 多様な主体の参加と連携
- 関係人口の拡大・深化 女性活躍

### 分野別施策の基本的方向

- 地域の整備(コンパクトネットワーク、農山漁村、条件の厳しい地域への対応等)
- 文化及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
- 防災・減災、国土強靱化
- 国土資源及び海域の利用と保全(農地、森林、健全な水循環、海洋・海域等)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ
- 環境保全及び景観形成

### 計画の効果的推進

- 広域地方計画の策定・推進**
- 地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進 4

国土構造の基本構想として

- ・ **広域的な機能の分散と連結強化**
- ・ **生活圏の再構築**が示されている

重点テーマとして

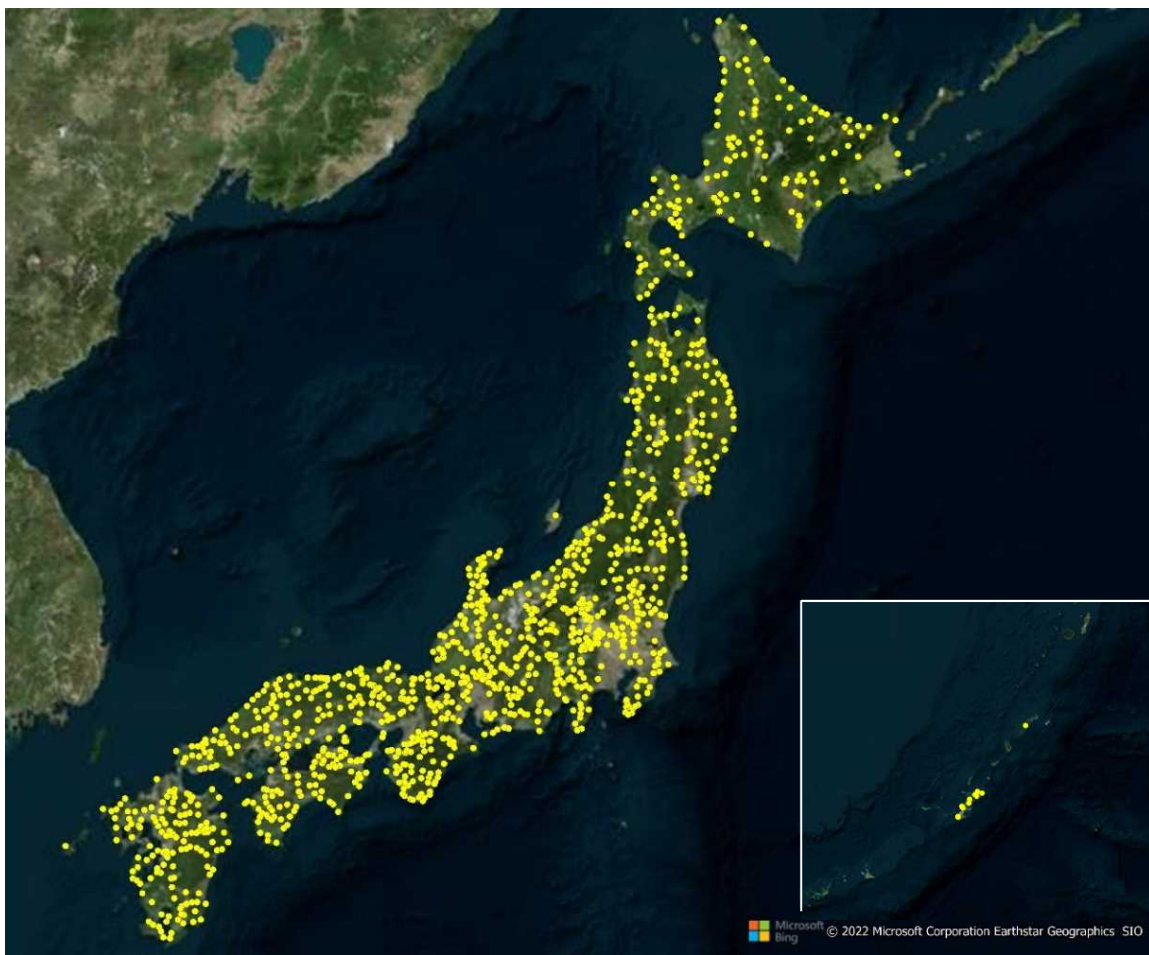
- ・ **地域生活圏の形成**(規模の目安:1時間圏内10万人程度以上)が示されている

新しい資本主義 デジタル田園都市国家構想の実現

# 地域生活圏の拠点となる道の駅

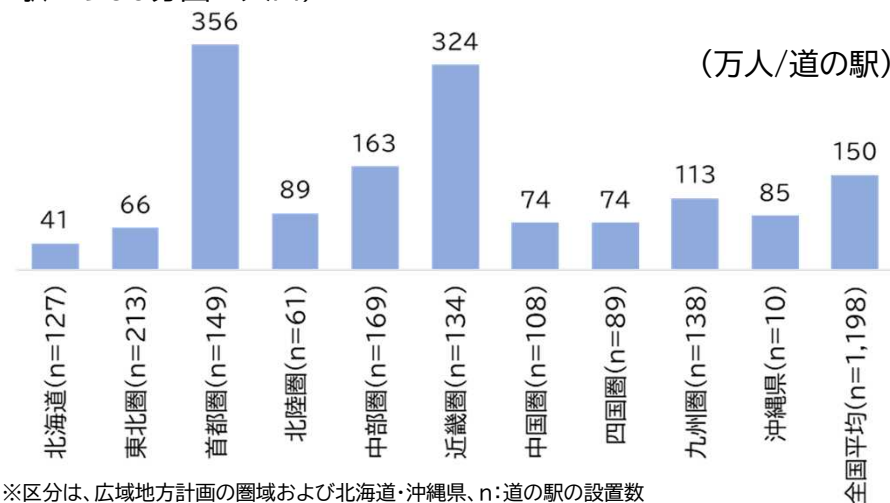
- 全ての都道府県で、約1,200の道の駅が登録。
- 道の駅の60分圏カバー人口は最も少ない北海道でも平均40万人以上。90%以上の道の駅が10万人以上のカバー人口となっており、地域生活圏※の拠点となるポテンシャルを有する。

※規模の目安：1時間圏内10万人程度以上



## 道の駅の平均カバー人口

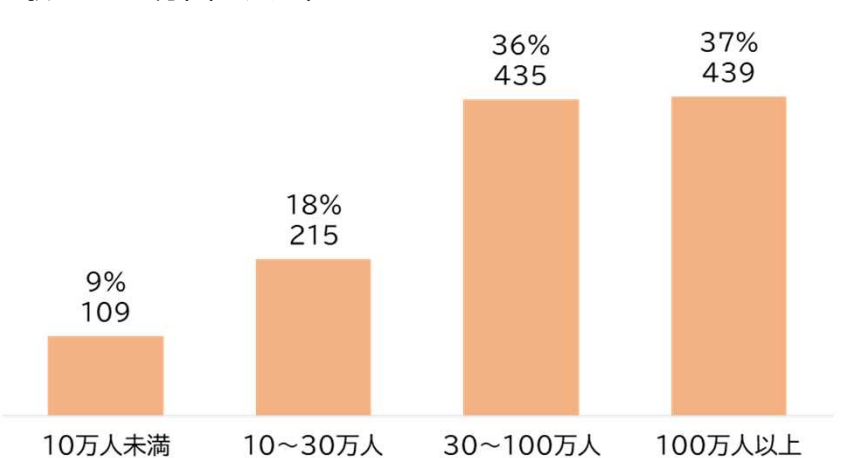
(道の駅から60分圏の人口)



※区分は、広域地方計画の圏域および北海道・沖縄県、n:道の駅の設置数

## 道の駅のカバー人口分布

(道の駅から60分圏の人口)

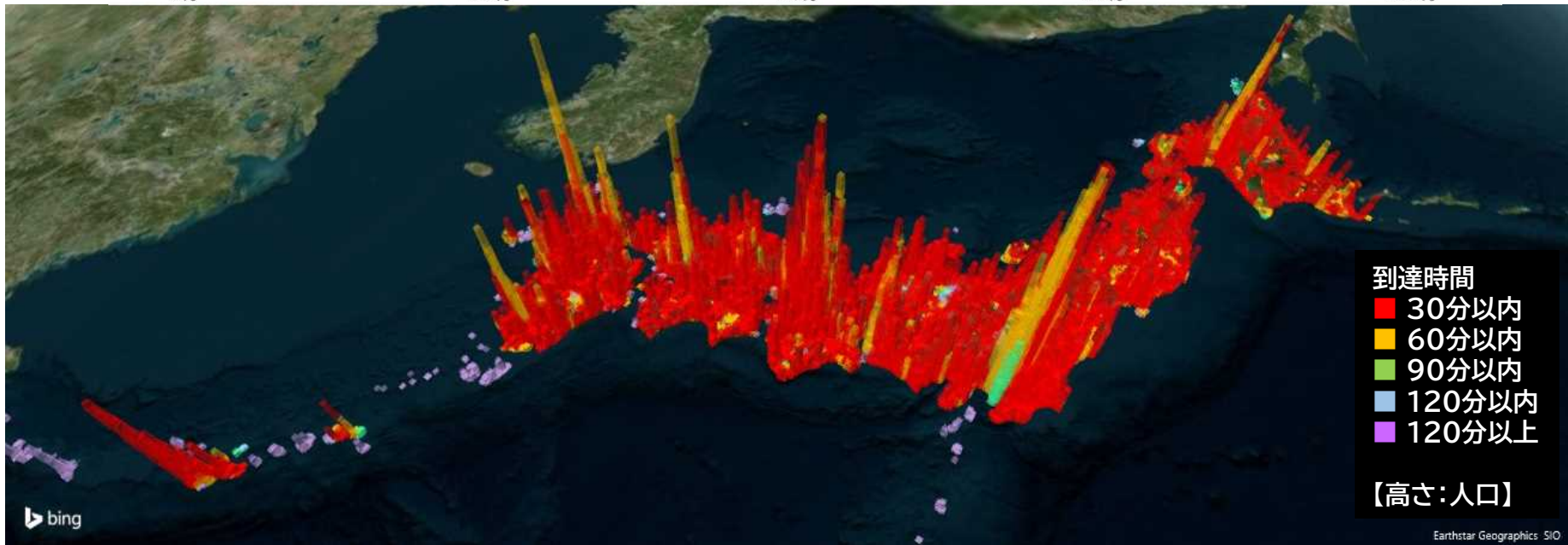
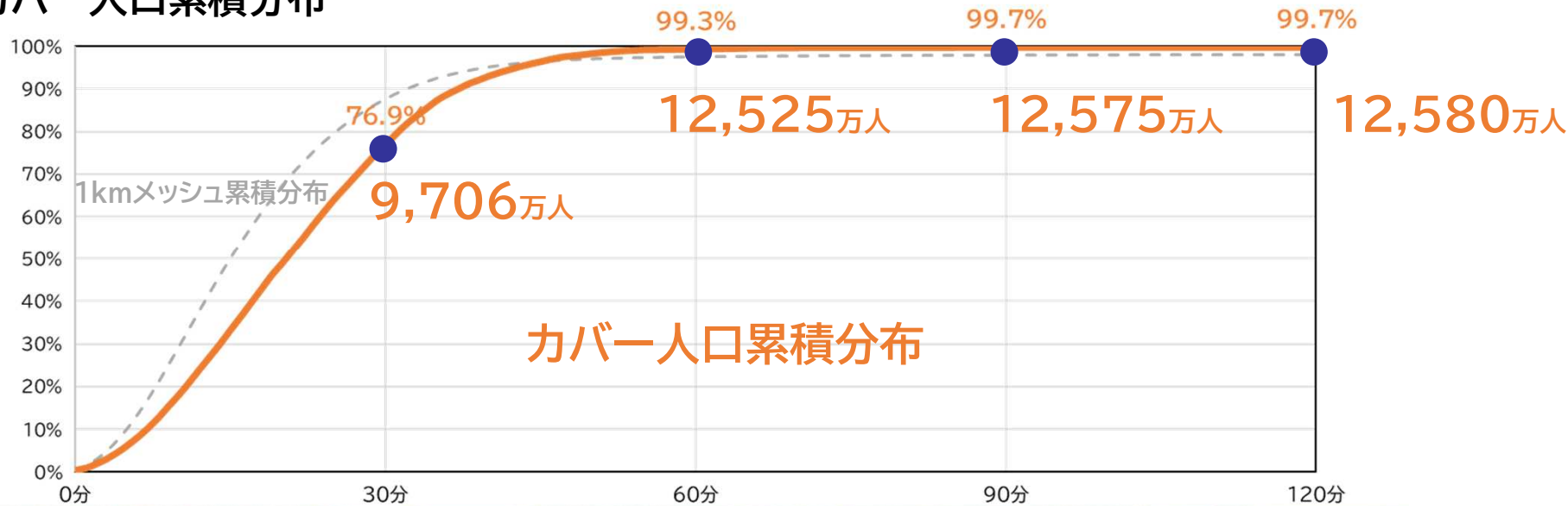


- ・ 道の駅は、R4.12時点。ただし、未供用の「いわて北三陸」「常総」「まえばし赤城」「越前たけふ」の4施設も含む。
- ・ 人口は、「R2国勢調査」より作成。面積は「全国都道府県市区町村別面積調」より作成。
- ・ 人口は2020年国勢調査における1kmメッシュ人口。
- ・ 道の駅からの到達時間は、5.5m以上の道路ネットワークをもとに、ETC2.0プローブ情報における2021年の小型車の平均昼間12時間旅行速度による最短時間経路による所要時間。
- ・ カバー人口は、道の駅からの到達時間が60分以内の1kmメッシュ人口を集計した値。

# 地域生活圏の拠点となる道の駅

○道の駅へ30分以内で到達できる人口は全国の約77%の9,706万人であり、60分では99.3%にあたる1.25億人となっている。  
 ⇒ほとんどの地域生活圏内に道の駅が存在する

## 到達時間別カバー人口累積分布

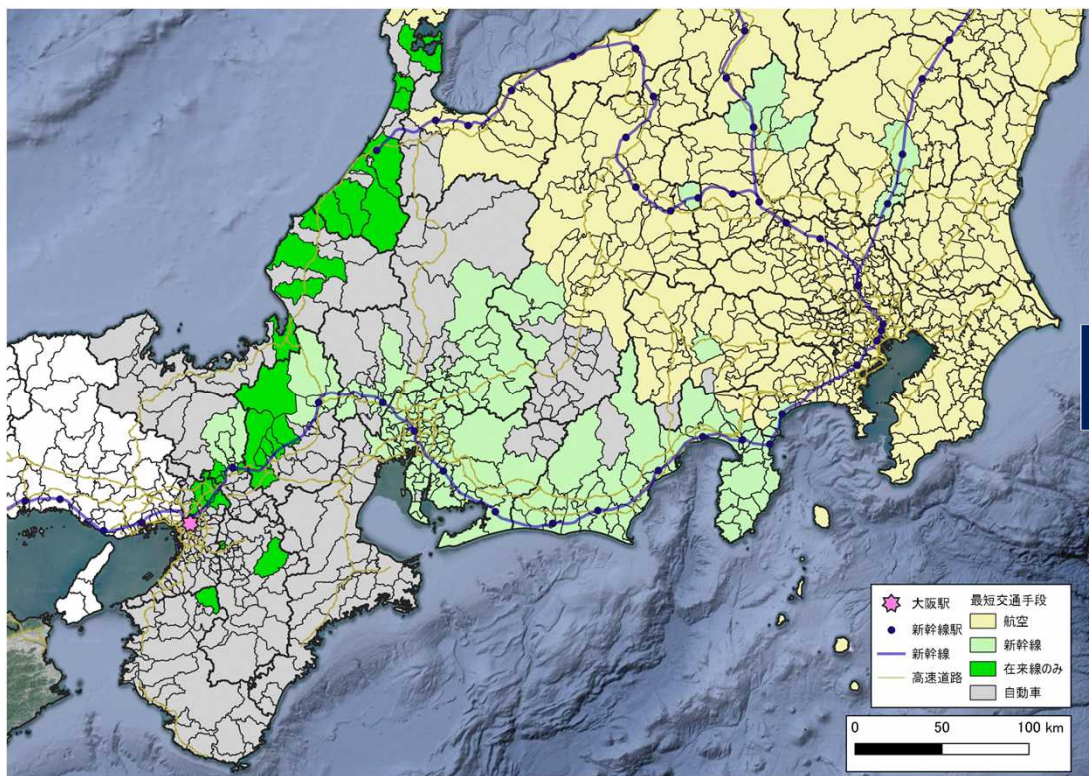




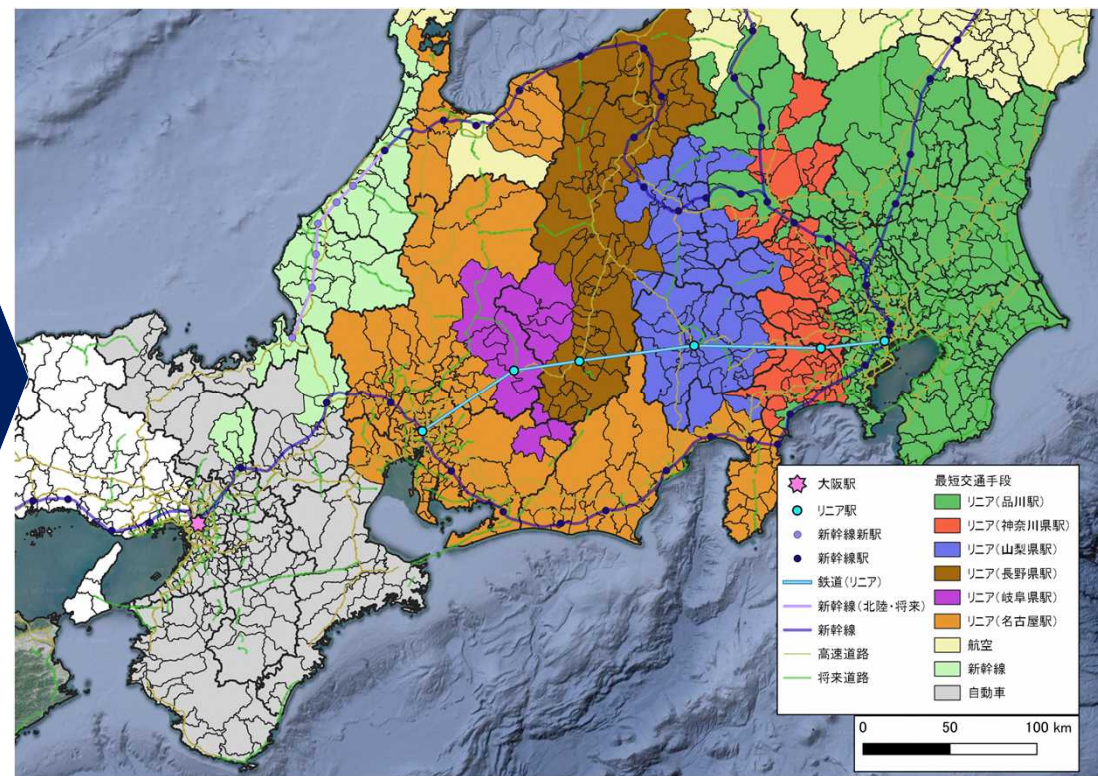
# 圏域の拡大を支える交通拠点の例(リニア中央新幹線)

○リニア開業により日本列島の東西移動時間が大幅に短縮し、更に中間駅を介して道路交通NWと結びつくことで、新たな交流圏域の形成が期待される。

従来の大阪※以西から中間駅周辺までの最短交通手段



リニア開業後の大阪※以西から中間駅周辺までの最短交通手段



総合交通分析システム(NITAS)データより作成

※大阪駅

# 国土形成の観点を踏まえた論点の整理

○新たな価値を創造する拠点施策の取組方針の検討にあたって、国土形成の観点を踏まえた上で、道路の拠点にはどのような機能が求められるか論点を整理

## 各ブロックの新広域道路交通計画による拠点施策の方向性

交通	結節	<p>鉄道、高速バス等のシームレスな広域交通を担う交通拠点の結節強化,都市開発プロジェクト等のまちづくりとの連携</p> <p>道路空間の再編や集約型の公共交通ターミナルの整備促進による公共交通ネットワークの再構築</p> <p>官民連携によるモーダルコネクト（交通モード間連携）の強化</p> <p>カーシェアリング、シェアサイクル、デマンド型タクシー、マイクロモビリティ、自動運転車両など、新しい交通モードの普及動向を踏まえた交通結節点整備・改善・道路空間再編を検討</p>
	地域	<p>中山間地、道の駅などに拠点機能を集約し、小さな拠点を形成（公共交通機関の接続、ドローン物流、貨客混載など含む）</p> <p>道の駅や地域の重要な公共施設等を中心とした交通モード間の接続等により、地域間における相互交通の連携を推進</p>
	物流	<p>高速道路沿線に自動運転トラック実現に資する拠点整備を可能とするスマート IC・民間直結スマート IC 等を促進</p> <p>物流拠点を介した中継輸送によって、ドライバー不足の解消やドライバーの働き方改革を支援</p>
防災	<p>災害時の物資輸送や避難等の拠点となる「道の駅」や交通拠点等におけるソフト・ハード両面から防災機能の強化</p> <p>啓開計画を踏まえた広域進出拠点や広域物資輸送拠点等との連携</p> <p>一時滞在や交通拠点機能を活かした帰宅困難者輸送、救命救急医療などへのヘリポート活用</p>	

### 国土形成計画・国土の将来ビジョン(検討中の項目)

#### <広域的な機能の分散と連結強化>

- ◆ 広域ブロックの自立的発展と広域ブロック間の交流・連携の強化
- ◆ 新たな交流圏域の形成による地方活性化、国際競争力強化

#### <生活圏の再構築>

- ◆ 市町村界にとらわれない新たな地域生活圏の形成
- ◆ 生活に身近な地域コミュニティの再生

(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)

取組方針の検討にあたり、国土形成の観点を踏まえ、道路の拠点にはどのような機能が求められるか論点を整理

# 拠点施策の推進にあたっての主な論点

- 交通結節**
- ① 将来の国土形成（分散と連結強化・地域生活圏形成）に向け、道路の拠点に求められる機能は何か。
    - 1) 国土、広域ブロック、地域生活圏等、重層的に拠点の機能や配置を考えるべきか。
    - 2) 都市計画やまちづくりにおいて道路の拠点はどのような役割を果たすべきか。
    - 3) リニアによるスーパーメガリージョン形成の利点を活かすため、中間駅拠点をどのように考えるか。
  - ② 高速交通網との接続から地方まで、全ての人の移動手段の確保のために必要な取組は何か。
  - ③ 自動運転、シェアサイクル、電動キックボード、配送ロボット等、新たな交通に対し、どのように対応すべきか。

- 地域活性**
- ④ 地域生活圏の形成に向け、道路の拠点で強化すべき取組は何か。  
（各拠点の連携、モビリティの接続、リニューアル、関係人口の創出等）
  - ⑤ 地域公共交通の再構築にあたり、道路の拠点はどのような役割を果たすべきか。  
・道路管理者としてどのように取り組むべきか。

- 物流**
- ⑥ 自動運転を見据えたSA・PAやIC周辺等、道路を中心とした地域計画論を考えるべきではないか。
  - ⑦ ドライバー不足に対応した中継輸送実現のため、中継拠点の整備を促進すべきではないか。  
・中継拠点に求められる機能、道路管理者と地域や民間との連携をどのように考えるべきか。
  - ⑧ 輸送の効率化等を目的に行われている貨客混載に対し、どのように対応すべきか。

- 防災**
- ⑨ 広域防災の見地を含めて道路の拠点に求められる役割は何か。必要な機能向上をどのように実現するか。
  - ⑩ 啓開計画を踏まえた広域進出拠点や広域物資輸送拠点等との連携をどのように推進するか。

- 全般**
- ⑪ DX、GX等の観点から、拠点においてどのような取り組みを強化すべきか。
  - ⑫ 道路の拠点に対するニーズの拡大や施設の老朽化に対し、どのように対応すべきか。

- 鉄道駅や道の駅、SAPA、IC近傍に併設した拠点、バスの乗り継ぎ等を目的として独立して設置された拠点など、多様な交通モードをつなぐ様々な規模・タイプの交通拠点が存在
- 将来の国土形成を見据え、地域の実情に応じて、交通拠点の機能強化、連結強化を図る必要

## 鉄道駅を中心とした交通拠点

○ 鉄道駅を中心に高速/路線バス、タクシー、LRT等と接続  
 バスタ新宿（新宿区）



富山駅前バスターミナル（富山市）



出典：富山市

## 道の駅等の交通拠点

○ 道の駅等と一体となった交通拠点や路線バスの乗り継ぎ拠点

道の駅さんさん南三陸（南三陸町）



出典：南三陸町商工

田名バスターミナル（相模原市）

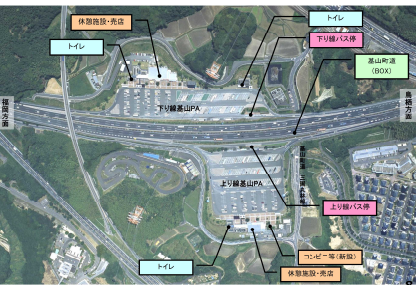


※バスの乗継等を目的として独立して設置された交通拠点

## 高速道路内及び近傍の交通拠点

○ 高速道路内及びその近傍の高速バス乗換拠点

高速基山バス停（基山町）



※SAPA併設型の拠点  
出典：第1回モーダルコネク特検討会

道の駅舞ロードIC千代田（北広島町）



※IC近傍の交通拠点  
出典：第1回モーダルコネク特検討会

## 新たなモビリティと連携した交通拠点

○ シェアサイクルやカーシェアのシェアリングモビリティや自動運転バス等と連携するバスターミナル

境町高速バスターミナル（境町）



高速バス、路線バス、カーシェア、シェアサイクル、自動運転バスと接続

さいたま新都心バスターミナル（さいたま市）



高速バス、カーシェア、シェアサイクル、シェアスクータと接続

- バス路線の再編や、BRTの導入、交通拠点の整備により各地域との連結を強化
- 高速交通網との接続からラストワンマイルの移動まで様々なタイプの交通拠点を展開

## 公共交通の再編に伴う結節機能強化

○市中心部へのバス路線再編、BRT導入に伴い、BRT・路線バスの乗換拠点の結節機能を強化



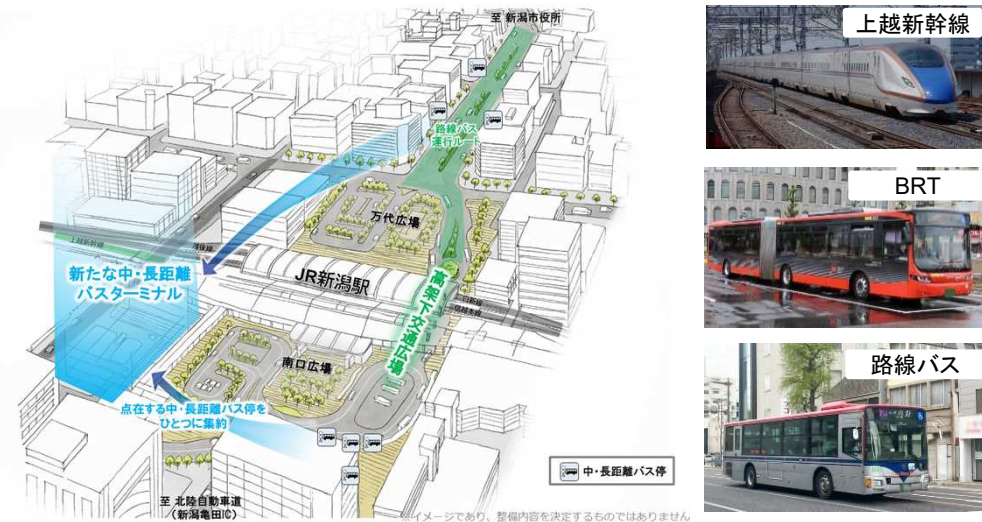
○BRTや路線バスの乗換拠点に、屋根や待合室を設置し、利便性を強化



出典:新潟市

## 高速交通網と接続し結節機能強化

○JR新潟駅において、新幹線などの高速交通網と接続し、広域的な結節機能を強化(バスタ新潟R2年度事業化)



## ラストワンマイルの移動性向上

○バス停や駅周辺にシェアサイクルポートを設置



- 高速基山バス停は九州縦貫自動車道と九州横断自動車道が交差する鳥栖JCTに近接しており、高速道路ネットワークにおける立地優位性を活かして、高速バスの乗換拠点として整備
- 複数のバス会社共同で九州バスネットワークポータルサイトを構築するなど利用者の利便性を向上

## 高速基山PAにおける乗換拠点の整備

○基山バス停での乗換を行うことで移動時間を短縮

**取組前：福岡(天神)にて乗換**

計4時間40分程度

**現在：基山PAにて乗換**

計3時間20分程度

移動時間の短縮

※所要時間はR5.2 平日7時台の定刻

**基山PA (上・下) の高速バス停を行き来するための連絡通路を整備**

パークアンドライド駐車場を整備し自家用車からの乗り換え利便性を向上

■基山バス停停車便数  
477便 → 560便※  
(取組前) (取組後)  
※2023年2月時点

**基山PA (上・下) の高速バス停を行き来するための連絡通路を整備**

バス停間の連絡通路は基山町が整備

P&R駐車場

## バス事業者のデータ連携の取組

○バス情報ポータルサイトの構築

九州の高速バス事業者が共同でバス情報のポータルサイト「@バスで」を運用  
※参加バス会社：16社（2023年2月時点）

出典：@バスでHP

○九州バスロケーションシステムで高速バスの運行情報を提供

九州における主要な高速バスの運行情報等を提供するバスロケーションシステム「Qバスサーチ」で、「高速バス運行情報」をWEBで提供

現地には運行情報を確認できるデジタルサイネージを設置

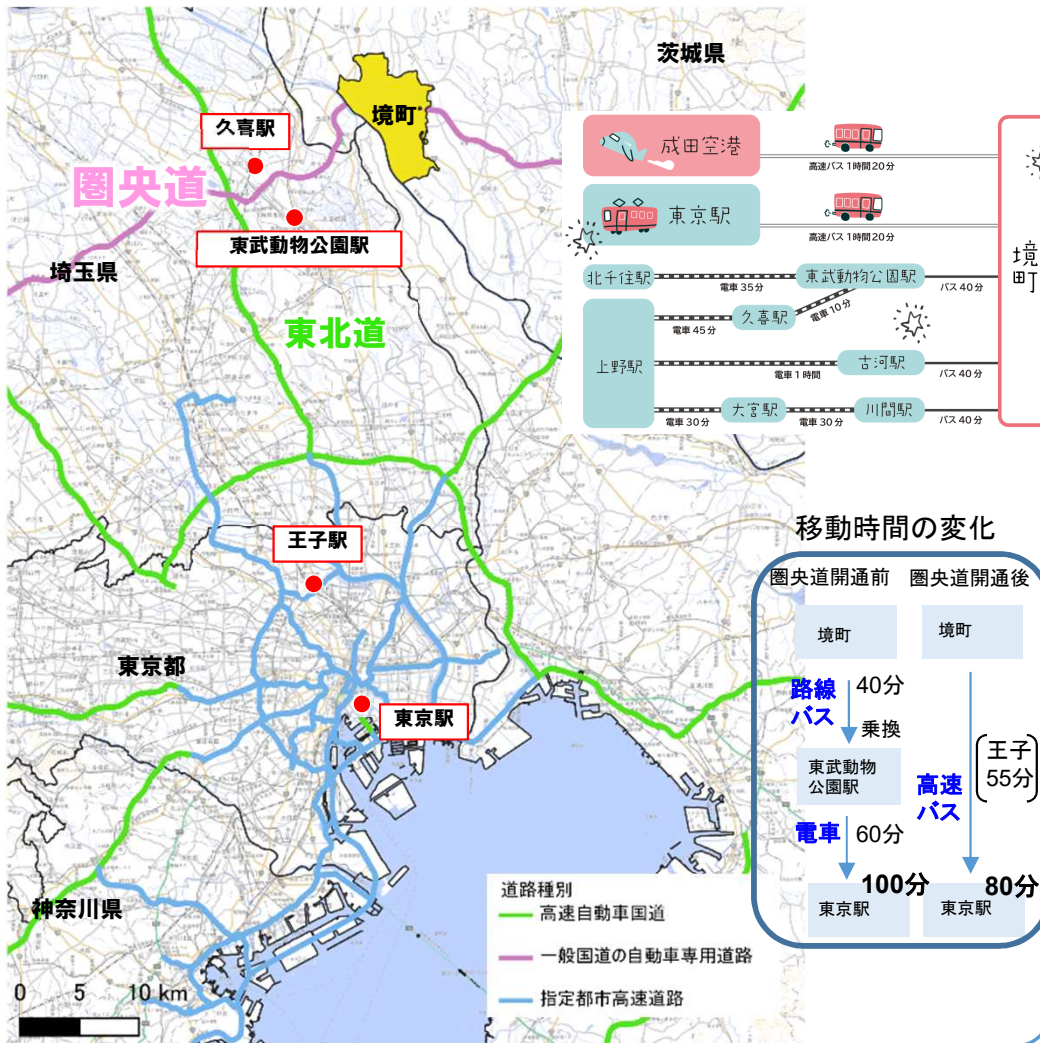
方向別に路線を集約して案内

# 地方と都市部の連結強化(茨城県境町)

- 圏央道の開通に伴い高速IC直近に高速バスターミナルを設置。都心と乗り換えなしで直結するバスを運行
- 高速バスターミナルには、地域のモビリティ(道の駅等の拠点を接続する自動運転バス、路線バス、カーシェア、シェアサイクル、タクシー)との接続拠点を整備し、地域内の移動を活性化

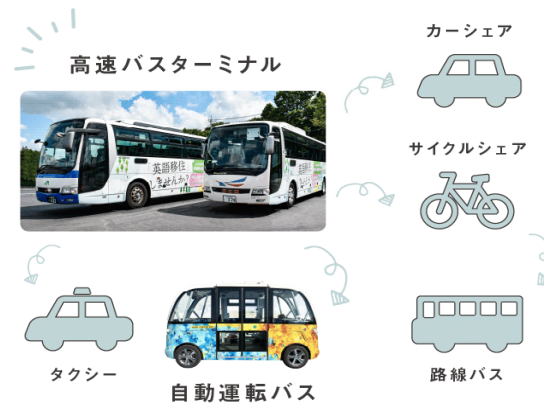
## 境町高速バスターミナルの概要

○圏央道の開通に合わせ高速バスターミナルを整備し東京へのアクセスが向上



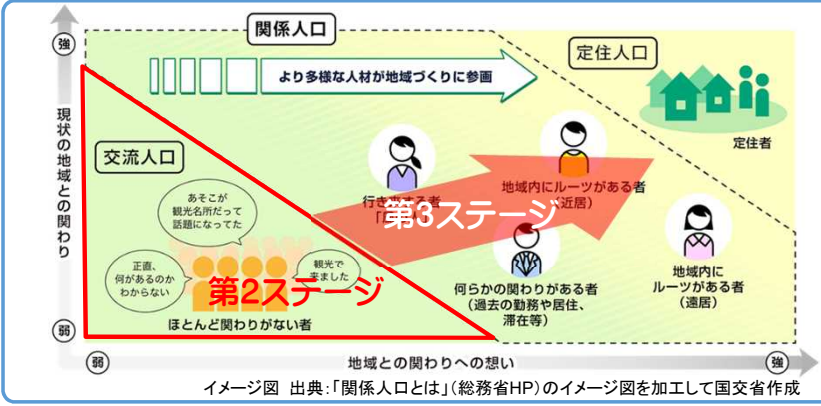
## バスターミナルを地域のモビリティ拠点として活用

○境町高速バスターミナルでは、様々なモビリティに乘換可能



# 地域生活圏の形成に向けた関係人口の創出

- 地域生活圏の形成には、地域外の関係人口を含めた多様な主体との連携が重要
- 地域内外の人が集う道の駅を生かし、利用実態のデータ分析や地域との意見交換を行いながら、きめ細かい情報発信による地域への関わりの深化や、地域活性化の実現を目指すモデルプロジェクトを開始



## 【モデルプロジェクトの取組(R4.8～)】

地方創生・観光を加速する拠点を目指す「道の駅」第3ステージの取組として、利用実態のデータ分析や地域との意見交換を行いながら、新規事業や情報発信を強化し、関係人口の創出や地域活性化を推進

### 実施箇所

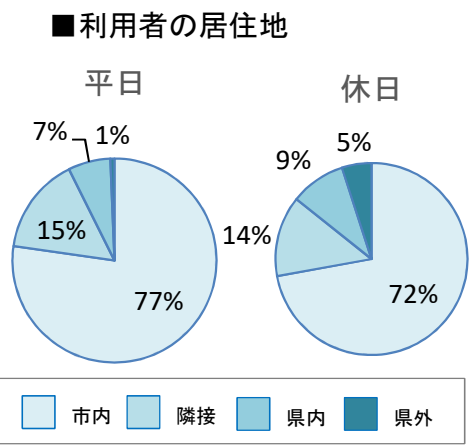


## 【利用実態のデータ分析(一例)】

※データ分析や地域との意見交換を継続し、情報発信や新たな取組に着手

### 「とみうら」(千葉県南房総市)

※南房総市は、市内に8つの道の駅あり



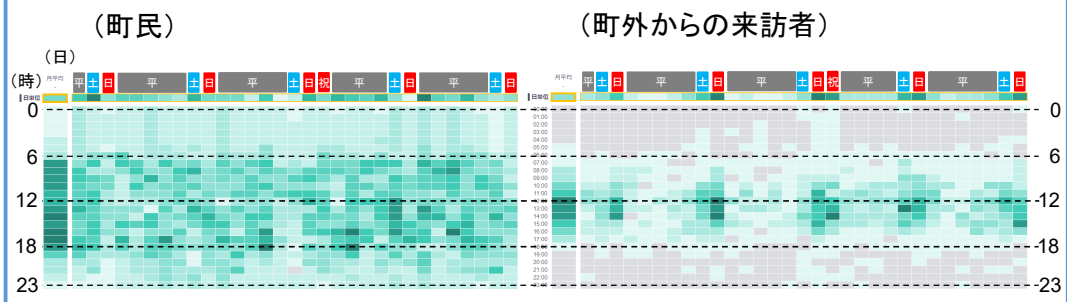
平日は市内及び隣接自治体からの来訪者が9割以上を占めるが、休日は県外(東京)からの来訪が増加

観光名所や宿泊施設、県内外からの旅行を示唆する検索が多い

休暇を楽しむ近隣のレジャー層への取組強化が有効な可能性

### 「もてぎ」(栃木県茂木町)

#### ■道の駅の利用日・時間帯の傾向



道の駅を中心とする250mメッシュ内に立ち寄った推計来訪者数をカウント(2022年7月)  
※着色が濃いほど来訪者が多い。「町民」と「町外からの来訪者」の閾値は同一ではない

出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

町民は、平日・休日に関わらず朝・夕方の利用が多く、町外からの来訪者は、休日の昼前後の利用が多い。

曜日や時間帯に応じて提供するサービスの工夫が有効な可能性

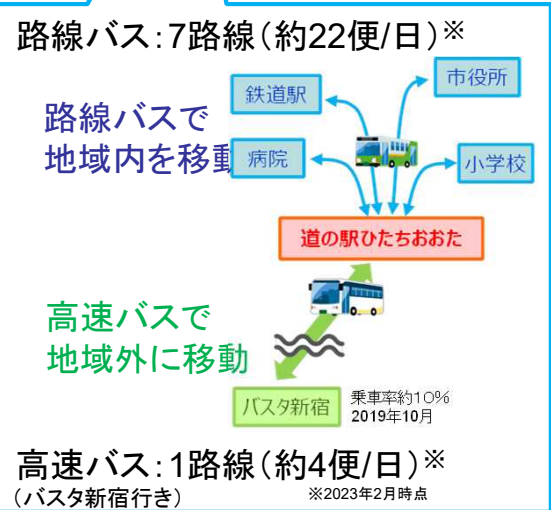
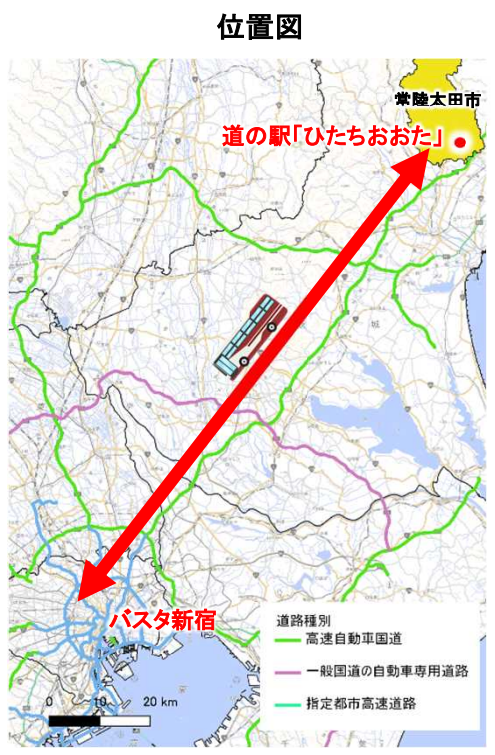


# 道の駅と高速バスを活用した「貨客混載」の取組の事例

- 道の駅「ひたちおおた」には、高速バスと路線バスが乗入れており広域ブロックと地域生活圏が連結
- 常陸太田市では高速バスと連携し、地元の朝どれ新鮮野菜を道の駅「ひたちおおた」から「バスタ新宿」まで貨客混載サービスにより輸送し販売する実証実験を実施。貨客混載によりバス事業者にとっては収入増が見込まれるとともに、貨物輸送から貨客混載バスへのモーダルシフトにより物流の効率化を図っている。

## 道の駅における路線バス・高速バスの結節

○茨城県常陸太田市の道の駅「ひたちおおた」には、高速バス(バスタ新宿行)と市内の路線バス7路線が乗り入れ  
⇒1日約4便の高速バスがバスタ新宿へ

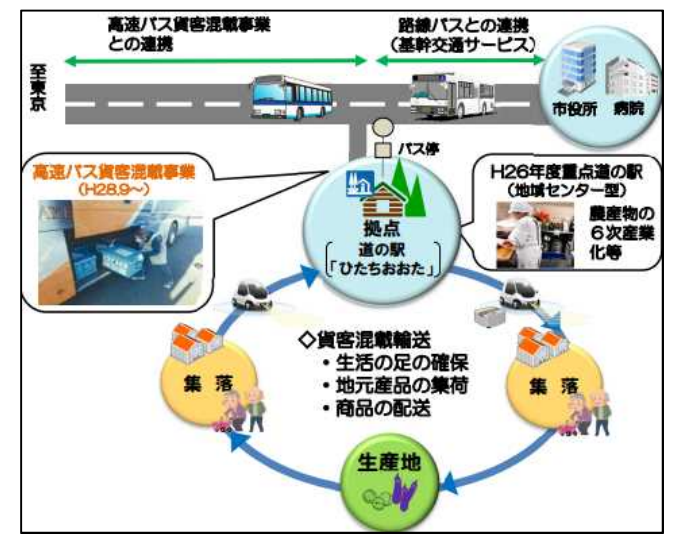


## 高速バスを活用した貨客混載 (道の駅ひたちおおた)

○高速バスを活用し、地元の朝どれ新鮮野菜を東京へ運搬



(資料: 常陸太田市)



資料: 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転ビジネスモデル検討会

- 岩手県北自動車(株)とヤマト運輸(株)は、バス路線の生産性向上による路線網の維持と物流の効率化による物流網の維持を主な目的として、平成27年6月3日より、路線バスで宅急便を輸送する「貨客混載」を開始
- 「貨客混載」を開始する路線バスは、岩手県盛岡市と宮古市を結ぶ「都市間路線バス」および、宮古市内から同市重茂半島を結ぶ一般路線バスで導入し、貨物運送のドライバー不足に対応

## 「貨客混載」の取組みの概要

### ○導入前

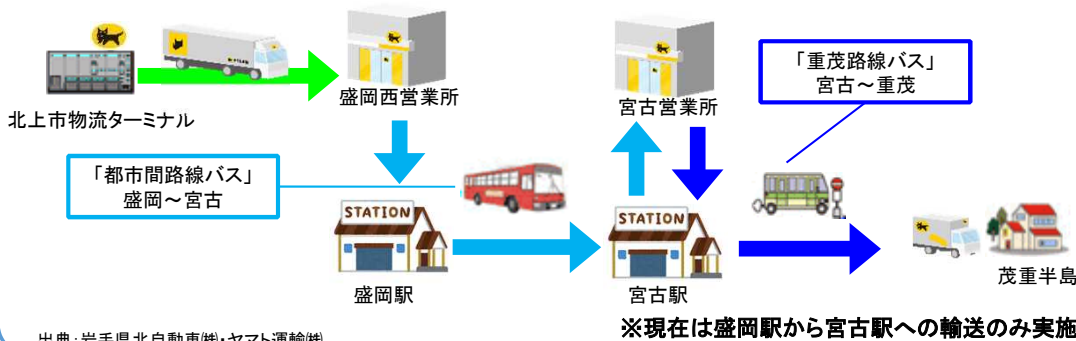
ヤマト運輸は岩手県北上市の物流ターミナルから宮古営業所へ、大型トラックによって幹線輸送を行い、さらに宮古営業所から約18キロある重茂半島まで集配車両で輸送。



### ○導入後

盛岡西営業所で主に重茂半島行きの宅急便を「都市間路線バス」に積み替え、宮古営業所まで輸送。

宮古営業所から重茂半島までを「重茂路線バス」で輸送し、岩手県北バスの重茂車庫でヤマト運輸のセールスドライバーに宅急便を受け渡し。



出典：岩手県北自動車(株)・ヤマト運輸(株)

## 「貨客混載バス」の運行ルート



## 「貨客混載」によるメリット

### (1) バス路線の生産性向上

路線バスの空きスペースで荷物を輸送することにより、バス路線の収入増が見込まれ、バス路線網の維持につながる。

### (2) 物流の効率化

宅急便の一部を路線バスで輸送することにより、物流の効率化が実現。

- トラックドライバーの担い手不足や荷物の小口化に伴う物流への需要の増加に加え、時間外労働時間の上限規制強化等に伴う「物流の2024年問題」等の人材不足も予測  
⇒トラック輸送分野での労働環境の改善・物流の効率化が喫緊の課題
- これに対し、総合物流施策大綱において今後取り組むべき施策として「中継輸送の普及」を位置付け

## 中継輸送とは

- 1つの輸送行程を複数のドライバーで分担し、貨物を輸送する輸送形態
- ドライバーの拘束時間削減のほか、車中泊の解消による負担軽減等が可能となる



## 中継拠点の整備事例

「コネクティア浜松」(静岡県浜松市)

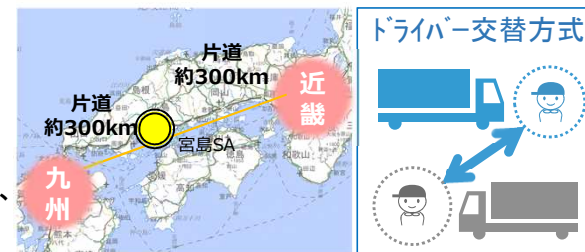


- スマートICが設置された新東名・浜松SAに隣接する中継物流拠点をNEXCO 中日本と民間事業者が共同で整備。(H30.9~事業開始)
- ドライバー交替・トレーラー交換・スワップボディ交換等により、荷物の引継ぎが可能な拠点として活用されている。
- 東京、大阪から約3時間の距離にあり、双方から日帰り運行が可能。

## 実証実験の事例

### 山陽自動車道 宮島SA(広島県)

- 関西-九州間の中間に位置する宮島SAを拠点として引継ぎを行う実証実験を実施。(R4年2月~3月)
- ⇒往復約15時間運行で日帰り不可のところ、それぞれ7~9時間となり日帰りが可能に。



### 道の駅もち米の里☆なよろ(北海道)

- 札幌・枝幸間で幹線道路(国道40号)沿いに立地し、大型の駐車スペースや休憩機能等を有する「道の駅」を拠点として引継ぎを行う実証実験を実施。(R3年11月)
- ⇒往復約13.5時間運行で日帰りが不可のところ、それぞれ7.5~8.5時間となり日帰りが可能に



## ドライバー・事業者の受け止め

### 【労働環境】

- ・日帰りが可能となり、車中泊の負担が軽減された。(ドライバー)
- ・ドライバーの労働環境を改善し、安定的なサービスを提供するため、道の駅を活用した輸送方法は、今後きわめて重要になると思う。(運送事業者)
- ・改善基準告示を踏まえると、起終点から4時間弱の位置で休憩できるとよい。(運送事業者)

### 【中継拠点の立地】

- ・道の駅は幹線道路沿いに立地し、数も多いことから中継拠点に適切。

### 【必要な機能】

- ・事故防止の観点から、一般車両との分離された専用のスペースや、荷台交換のための動線の確保が必要。
- ・特に夜間では駐車マスが不足しており、中継輸送のために確実に利用できるスペースがあるかわからない点が懸念としてある。

# 防災拠点としての道の駅

● 多くの道の駅が、都道府県や市町村の地域防災計画に、広域防災又は地域防災の拠点として位置付けられており、災害時の防災拠点としての役割を担っている。

## 地域防災の活用事例 「クロス10十日町」(新潟県十日町市)

新潟県中越地震時に、被災者の受入や物資支援拠点として機能



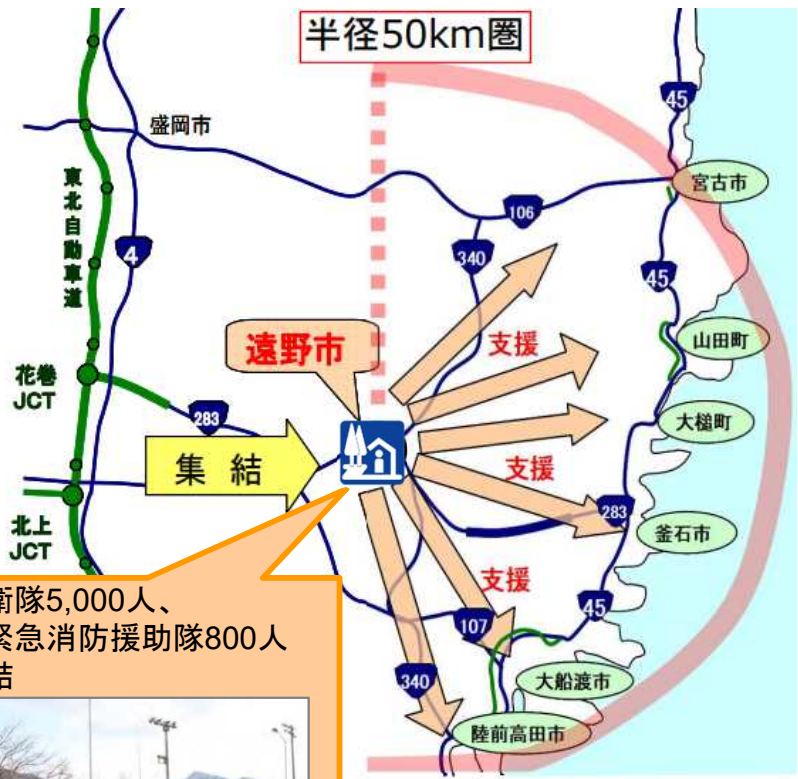
▲ 駐車場に建設された仮設住宅



▲ 給水基地として活用

## 広域防災の活用事例 「遠野風の丘」(岩手県遠野市)

東日本大震災時に、自衛隊・救急隊の支援拠点として機能



陸上自衛隊5,000人、  
大阪市緊急消防援助隊800人  
等が集結

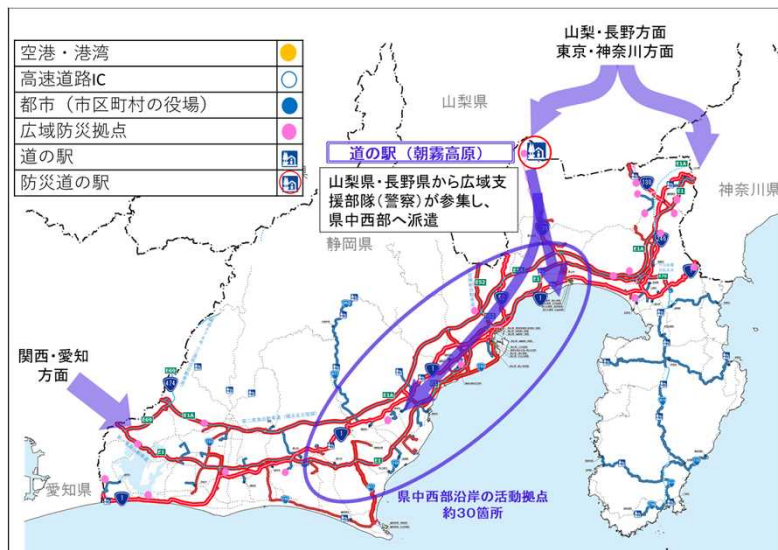


震災時の中継拠点として活用

# 広域防災拠点の機能強化事例

- 「朝霧高原」は、南海トラフ地震における進出拠点や物資輸送拠点に位置付けられており、電力・通信・水の確保等のためのハード整備を行うとともに、BCPを策定し、関係機関が連携した訓練を実施
- 「猪苗代」は、防災道の駅への選定を契機に、猪苗代町が協議会を設置し、防災・交通・地域活性化に向けた取組みを官民で検討。可動式コンテナの設置について、民間団体が猪苗代町とともに検討中

## 道の駅「朝霧高原」(静岡県富士宮市)



▲広域支援のイメージ



## 道の駅「猪苗代」(福島県猪苗代町)



(参考)道の駅「猪苗代」  
地域創生推進協議会  
(R3.11設置)

会長 猪苗代町(副町長)

委員 福島県  
国土交通省東北地方整備局  
国土交通省郡山国道事務所  
猪苗代町商工会  
猪苗代町観光協会  
道の駅「猪苗代」  
オブザーバー  
医療・防災産業創生協議会

平常時に休憩や地域振興等のサービス提供を行うとともに、災害時に被災地へ運搬して広域的に活用することが可能な、可動式コンテナの活用などを検討

※災害時の活用イメージ:トイレ、避難者・救済者の宿泊・休憩、避難所、シャワー、炊き出し 等



▲可動式コンテナの事例(左:トイレ、右:カプセルベッド)

写真提供:コトキシーティング株式会社

# 道路の拠点におけるDXの推進事例

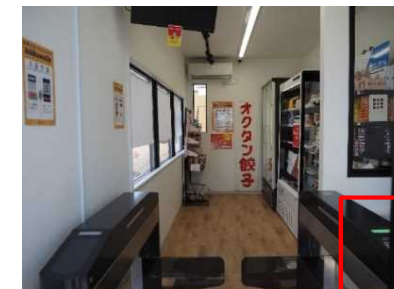
- 人口減少下でも地域の様々な機能を維持していくため、多くの道の駅で、デジタル化に向けた先進的な取組が行われている。

## 自動運転「赤来高原」(鳥根県飯南町)



▲道の駅を発着場とし、市街地を回る周遊ルート ▲道の駅を出発する自動運転車両 (グリーンスローモビリティ)

## スマート決済「いちかわ」(千葉県市川市)



▲入店から商品選択、決済までスマホ1台で完結する24時間無人店舗の設置



## 物流(ドローン、自動配送ロボ)

・「南アルプスむら長谷」  
(長野県伊那市)



▲道の駅を離発着場として活用し、中山間地域の買い物困難者へ商品を配送

・「グランテラス筑西」  
(茨城県筑西市)



出典:筑西市

▲道の駅を拠点に、農作物の集荷や商品の配送をする実証実験

## 観光窓口「かさま」(茨城県笠間市)



▲遠隔地から複数拠点のサイネージへ、アバターを介して観光案内を実施

イメージ図(右) 出典:NTT東日本

- 多くの道路の拠点で、EV充電施設や水素ステーションの設置、再生可能エネルギーの活用、低炭素な交通手段の利用環境向上が実施されている。

## EV充電施設等の利用環境向上

### ■EV充電施設の整備状況

道の駅 862箇所(全体の72%)  
※R4.4時点  
SA/PA 397箇所(全体の45%)  
※R4.4時点



出典:京セラコミュニケーションシステム株式会社

- ▲太陽光発電システムと蓄電システムを導入し、災害時も活用できるEV充電施設  
「道の駅 くみはまSANKAIKAN」(京都府京丹後市)



▲EV充電施設の案内サイン



▲水素ステーション(イメージ)

## 再生可能エネルギーの活用

### ■太陽光発電施設の整備状況

道の駅 211駅 (全体の約2割)※R2.7時点  
SA/PA 89箇所 (全体の約1割)※R3.3時点



出典:環境省HP

- ▲令和元年台風15号の停電時も電力を確保し、避難所として活用  
「うまかつの里」(千葉県木更津市)



出典:浪江町

- ▲外部から移送される水素を燃料電池に貯蔵し、利用 「なみえ」(福島県浪江町)

## 低炭素な交通手段の利用環境向上

- バスが2路線以上乗り入れている道の駅 433駅(全体の36%) ※R4.4時点



- ▲路線バスとコミュニティバスの発車時刻の時間調整を実施 「吉野路 黒滝」(奈良県黒滝村)

- レンタサイクルを行う道の駅 242駅(全体の20%) ※R4.4時点



出典:リベルタスクラブ事務局

- ▲レンタサイクルやサイクルステーションを設置し、サイクリストの受入環境整備 「とみやま」(千葉県南房総市)

# 拠点整備の工夫事例

- 各拠点到求められる機能を効率的に整備するため、PPP・PFIの活用やリニューアルに合わせた機能強化を推進

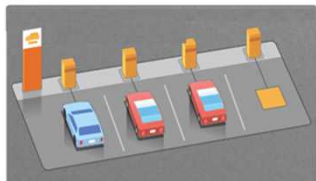
## SA・PAのPFI活用

- ・ 高速道路のSA・PAについては、高速道路と直結しているという立地特性から、EV充電や自動運転車両の拠点施設等の休憩機能以外の新たなニーズが高まっている。
- ・ 新たなニーズに合わせ、SAPA駐車場施設を民間事業者が自ら資金を調達して建設管理するPFI事業を導入することで、民間資金を活用して整備することも検討



## 新たなニーズの例

○EV充電施設



○自動運転車両の拠点施設



## リニューアルに合わせた拠点機能強化

- ・ 道の駅「たのはた」(岩手県田野畑村、平成8年4月開業)は、移転リニューアル(令和3年4月)に際して、東日本大震災で被害を受けた沿岸部の農林漁業の販売・加工施設の機能集約等の機能強化



▲地域特産品を活用し提供する食堂  
写真出典：田野畑村



▲地域振興施設と一体の建物に情報提供コーナーを整備し、利便性を向上

- ・ 道の駅「やちよ」(千葉県八千代市)は、「防災道の駅」に選定されたことを受け、拠点機能強化を計画、リニューアルに合わせて拠点機能強化を実施



▲現在の道の駅「やちよ」



▲災害時の活用イメージ

写真・イメージ図出典：防災道の駅やちよ整備コンセプト(八千代市)



		課題・論点	今後の取組方針(案)
交通	結節	高速道路・リニア等の高速交通網と連携した国土全体の移動の円滑化 高齢者、子供、障がい者を含む全ての人の移動手段の確保	○鉄道や道路ネットワーク、バスターミナルや道の駅などの拠点との関係性についてデータ分析を行い、機能・連結強化が必要な道路拠点の抽出 ○バスターミナル、道の駅等を活用したマイクロモビリティによるラストワンマイルの接続や各拠点の連携の強化 ○多様な交通モードをつなぐ様々な規模・タイプの交通拠点の整備や機能強化に対する計画段階からの支援の充実
	地域活性	地域交通機能等の地域の暮らし・活動に必要な機能の維持	○道の駅の休憩機能や情報発信機能の充実、道の駅における関係人口の創出や地域活性化を推進 (データ活用や内外の連携による機能強化)
	物流	深刻なトラックドライバー不足、配送量の増大	○幹線道路沿道等におけるニーズを踏まえ、中継物流拠点の形成 ○貨客混載、自動配送ロボ、ドローンなどの拠点の形成に向けた支援
防災		災害の激甚化や切迫する巨大災害	○広域防災拠点としての役割が求められる「防災道の駅」について、都道府県や市町村等の積極的な関与の下、施設整備や運用体制の構築による機能強化 ○地域防災計画で定められた避難所や物資拠点等として、災害時の運用体制の構築を含めた道の駅の機能強化(BCP作成、訓練を踏まえた改善)
全般		施設の老朽化 更なる役割拡大ニーズ サービスの担い手不足	○道路拠点の機能強化のための計画手法・事業手法の充実(官民が連携したSA・PAの機能高度化、道の駅のリニューアル対応 等) ○デジタルを活用した道路拠点の機能高度化・省人化 ○道路拠点におけるカーボンニュートラルの取組強化

**【参考1】**  
**各ブロックの交通・防災拠点の**  
**基本方針(ビジョン)**

## 交通・防災拠点の基本方針(ビジョン)

### 1. 札幌都心部から北海道全域へ新たな人流を創出するための交通・防災拠点の整備

札幌駅においては、2030年度末に予定されている北海道新幹線札幌延伸を見据え、札幌駅前交流拠点等のまちづくりとも連携したモーダルコネクト強化を推進

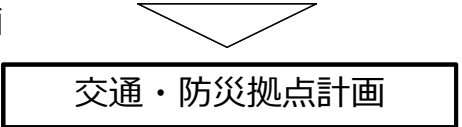
### 2. 「生産空間」等における交通・防災拠点の整備

生産空間において、地方部の市街地や圏域中心都市への移動に不可欠なバスやコミュニティ交通の結節点、住民サービス等の日常生活の利便性向上のため、道の駅等の拠点の活用を推進

### 3. 「食料供給基地」であり続けるための輸送体系の構築

広域分散型社会である北海道において、ドライバー不足に対応し、物流の効率化を図るために、隊列走行に必要なトラックの分離・結合を行うための拠点の整備を推進

新広域道路交通計画



## 計画概要

### 1. 交通拠点計画

#### <交通拠点計画における考え方>

- 北海道新幹線札幌延伸効果の全道波及、札幌駅周辺の交通拠点の機能強化
- 都市から生産空間を有機的に接続する階層的な交通拠点を配置

#### <交通拠点の機能強化の概要>

- 各圏域中心都市や地方部の要所に交通拠点を配置し、階層的に交通結節点機能を強化
- 札幌駅交通ターミナル(計画中)において、観光・防災・多様なモビリティとの連携、北海道新幹線と連携したゲートウェイ化
- 高速道路等のネットワークと連携して拠点配置を検討
- 道の駅等を活用し、地方への配送拠点を構築
- 物流効率化のため、地域の輸送拠点等についても効果的な配置を検討

### 2. 防災拠点計画

#### <防災拠点計画における考え方>

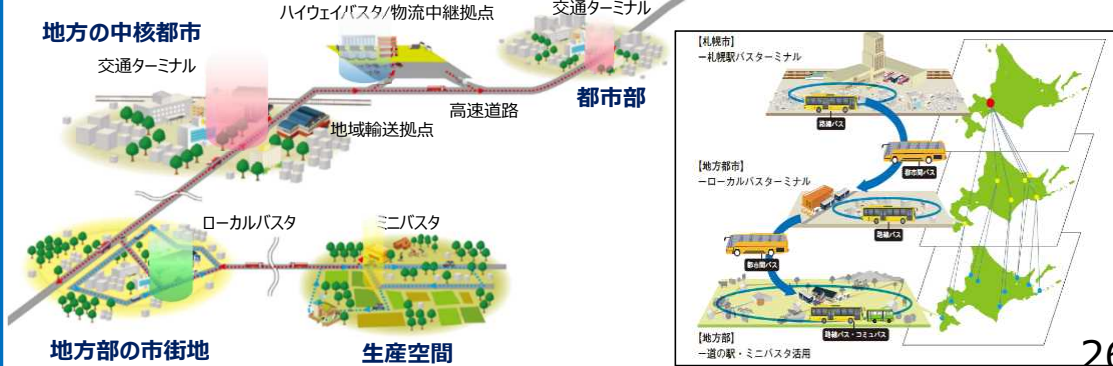
- 地域の防災計画に即し、災害時の支援動線に沿った防災拠点を配置

#### <防災拠点の機能強化の概要>

- 大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動の拠点となる道の駅の配置検討



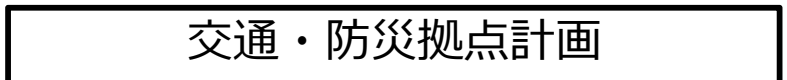
### 【階層的な交通拠点の配置イメージ】



## 交通・防災拠点の基本方針 (ビジョン)

- ターミナル性の高い交通結節点の支援と拡充や地域モビリティサービスの検討
- 防災道の駅等の拡充

新広域道路交通計画



## 計画概要

### ①交通結節点機能の強化

#### ターミナル性の高い交通結節点の支援と拡充や地域モビリティサービスの検討

人口減少・高齢化が進む中、都市間相互の交流連携、物流、観光の活性化等に向けて多様なモードの交通機関の連携が必要。  
 ⇒主要な交通結節点において、**乗り換えの円滑化などの利便性向上の為に機能強化**を推進する。  
 ⇒「道の駅」などの拠点施設において、地域づくり、まちづくり、地域モビリティ確保の観点も踏まえて、**交通結節機能の付加、強化の取組**を推進し、**SA、PA、スマートICとの連携についても積極的に検討**する。

### ②防災拠点機能の強化

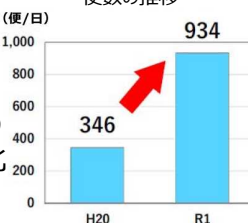
#### 防災道の駅等の拡充

激甚化、頻発化する災害に備え、広域的な救助、救援、復旧活動の拠点となる施設の効率的な配置、機能拡充、強化が必要。  
 ⇒自治体の広域防災計画等と連携し、**道の駅の防災拠点への位置づけ及び非常用電源、防災倉庫などの防災機能強化**を引き続き推進する。  
 ⇒スマートIC周辺など**新たに拠点形成が期待される地域やSA、PAなどが新設、リニューアルされる場合**においても、**防災拠点としての活用、機能付加について積極的に検討**する。

## □仙台駅周辺の交通結節機能強化

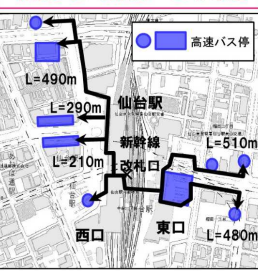
仙台駅周辺に分散している高速バス停留所を集約し、乗り継ぎ利便性や定時性向上を図るため、仙台駅周辺における広域交通拠点としてのポテンシャルや課題を調査し、交通結節機能強化(バスタプロジェクト)に向けた検討を進めている。

仙台駅発着の高速バス便数の推移



出典:東北運輸局資料  
 R1はバス会社時刻表より集計

仙台駅周辺の高速バス停留所は9箇所に分散して乗継サービスに課題



出典:東北地方整備局資料

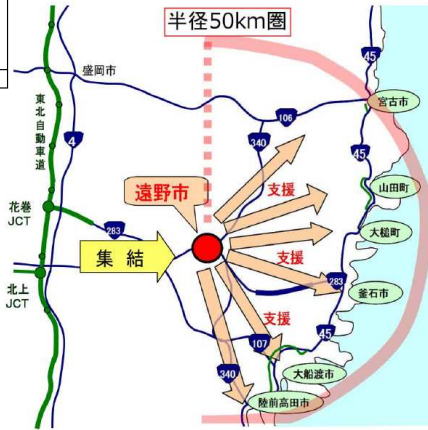
## □東北ブロックの広域的な防災機能強化を図る「道の駅」(構想等含む)及びR3.6.11選定防災道の駅



道名	防災道の駅(候補)
青森県	しものへ(七戸町) よこほま(横浜町)
岩手県	くずまき高原(藤巻町) 遠野風の丘(遠野市)
秋田県	ふたつ井(雄物町) 十文字(横手市) 塩田(大仙市)
山形県	(仮)蔵王(山形市)【R5 新設予定】 おあえ(大江町)【R6 再整備予定】 むらやま(村山市)【移設予定】 尾花沢(尾花沢市) (仮)さらんぼ東根(東根市)【構想】 (仮)農上中央(新庄市)【構想】 米沢(米沢市) 白い森おに(小国町) いんじく(飯豊町) 鳥海(遊佐町)【R8 移設予定】 あつみ(鶴岡市)【移設予定】
福島県	猪苗代(猪苗代町)

※赤文字は、「防災道の駅」(R3.6.11選定)

【事例】道の駅「遠野風の丘」  
 東日本大震災時に、津波による甚大な被害を受けた沿岸各市町への後方支援拠点(扇の要)として活用され、支援物資の沿岸被災地への搬送等が実施された。



復旧や救援に向かう自衛隊・消防隊やボランティアの後方支援拠点として機能

交通・防災拠点の基本方針(ビジョン)

## スーパーメガリージョンの形成や利用者の利便性向上等に資する交通結節機能の強化

- ・みち・えき・まちが一体となった新たな空間を官民連携により創出して、道路ネットワークの機能を最大限発現し、地域の活性化や災害対応の強化生産性の向上の実現を図る。
- ・交通拠点における立体道路制度を活用した空間の再編や総合交通ターミナルの整備等により、交通結節機能の強化を図る。
- ・圏央道等の近年整備が進んだ交通ネットワークを活用し、SAPA及び道の駅などによる高速バス乗り継ぎの実現等、高速道路の交通結節機能の強化を図る。
- ・交通結節機能の強化にあたっては、都市の抜本的リニューアルを進める中でヒト・モノ・情報の集結・交流機能をより高めるため、官民連携の下、まちづくりと連携しつつ進める。

## 巨大災害にも対応できる強靱な関東ブロックの構築に資する

### 「道の駅」等の防災機能強化

- ・災害時の物資輸送や避難等の拠点となる「道の駅」や交通拠点等においてソフト（災害情報の収集・発信等）・ハード（防災施設の整備等）両面から防災機能の強化を図る。

## 交通拠点計画

- ・交通拠点を取り巻く多様な主体との連携により、交通特性・地域特性等を踏まえた各交通拠点で必要となる機能を整備・強化する。
- ・高速バスに必要な機能に加え、交通結節機能、防災機能、地域の拠点・賑わい機能等の機能強化に重点的に取り組む。

**交通結節機能：**歩行者の交通モードの間の乗継、交通モード間の接続

**防災機能：**災害時の交通マネジメント、代替輸送の確保、災害時の情報提供、ライフラインの確保、帰宅困難者の一時滞在

**地域の拠点・賑わい機能：**まちづくりとの連携、賑わいの創出

## 防災拠点計画

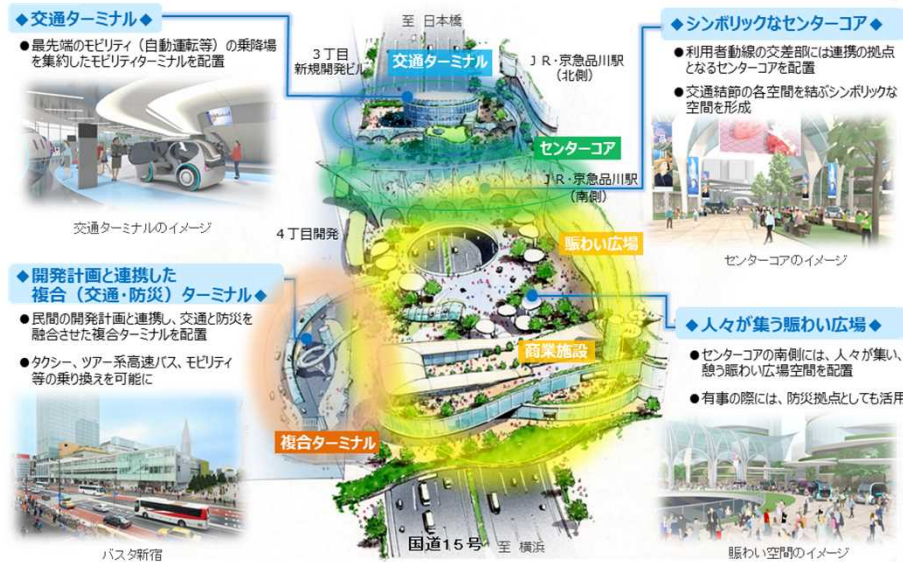
- ・地域の防災計画に位置づけられた「道の駅」においては、地域住民・道路利用者等の一時避難所、災害復旧時の資機材拠点等としての役割を担うため、災害時に必要な施設やBCP策定・防災訓練などの体制を整備する。
- ・広域的な防災拠点として位置づけられた「道の駅」においては、大規模災害等の広域的な復旧・復興活動の拠点として、自衛隊、消防、警察、テックフォース等の集結・活動拠点や緊急物資等の輸送機能を強化する。

新広域道路交通計画

## 計画事例

### ○国道15号品川駅西口駅前広場（交通拠点）

品川駅周辺では、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」を目指す。



### ○道の駅「富士川」（防災拠点）

道の駅「富士川」は、自衛隊や消防等の広域支援部隊の集結拠点であり、峡南地域への進出拠点や各防災活動拠点の指令拠点である。大規模水害時には、道の駅と隣接する河川防災ステーションと一体とした水防・復旧活動拠点となる。



## ■ 交通・防災拠点の基本方針 (ビジョン)

- 都市部における多様な交通モードの集約となる更なる利便性向上
- 都市と中山間地・半島との交通ネットワークの充実による地域活性化
- 冬期の豪雪や災害発生時に強く柔軟に機能する信頼性の高い防災拠点の拡大・強化

新広域道路交通計画

交通・防災拠点計画

## ■ 計画概要

### ① 交通拠点計画

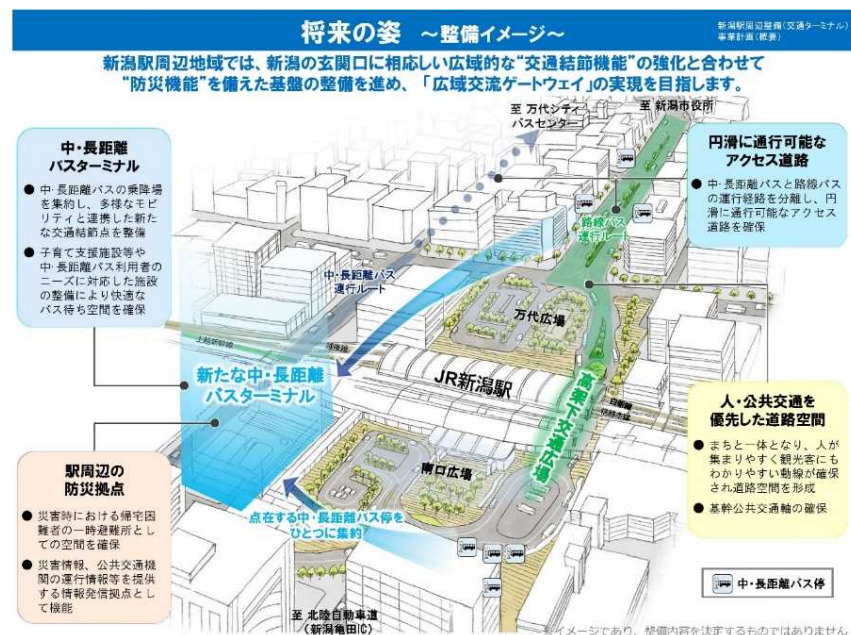
#### (駅周辺整備・モーダルコネク機能の強化)

- にぎわいと魅力あふれる地域の発展に向けて、公共交通利用者の利便性向上や周辺道路の混雑等の課題解消を図るため、**官民連携によるモーダルコネクの強化**を推進

### ② 防災拠点計画 (防災道の駅)

- 過疎地域においては、**道の駅などに拠点機能を集約**するなどし、地域間連携を図るとともに、首都直下地震等により想定される太平洋側での甚大な被害の軽減に向けて、隣接圏とも連携し、太平洋側と相互補完できる**リダンダンシー機能を発揮する優れた広域交通の総合的な拠点の整備・充実**を一層推進

## 交通拠点 (新潟駅交通ターミナル整備事業 整備イメージ)



## 防災拠点 (「道の駅あらい」防災機能整備状況)



## ■ 交通・防災拠点の基本方針 (ビジョン)

- 地域の主要な交通拠点に関する道路と各交通機関の連携強化の方向性
- 災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化の方向性等

新広域道路交通計画

交通・防災拠点計画

## ■ 計画概要

### ① 交通拠点計画

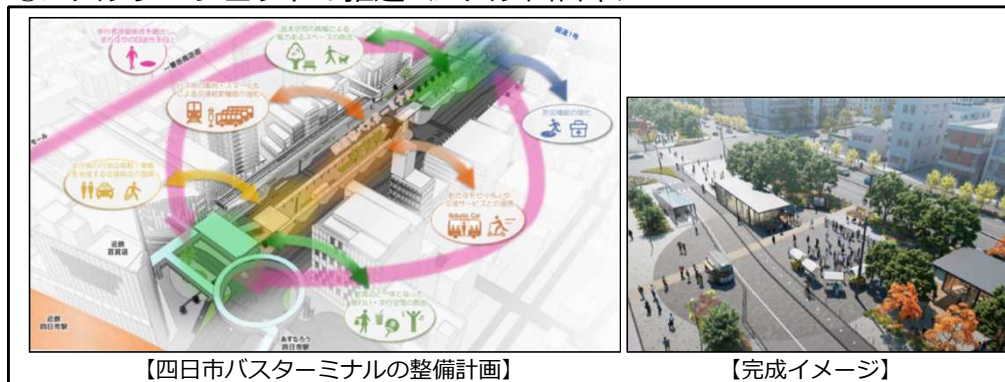
- 重層的な道路ネットワークの拡充だけでなく、鉄道・高速バス等の広域的な交通を担う交通拠点の結節強化の推進。
- リニア効果を広域的に波及させ、「セントラルハブ」機能を発揮するため、リニア駅および駅周辺整備の推進。
- 「ひかり・こだま」の運行頻度増加を見据え、既存新幹線駅の機能強化の推進。
- SA/PA・「道の駅」等へのバス間の乗り継ぎ拠点の設置。

### ② 防災拠点計画

- ハードとソフトを組み合わせた一体的な災害対策の構築。
- 復旧・復興活動拠点となる「道の駅」や高速道路SA/PA等の防災機能を強化し、最大限活用。
- グローバルに適応した防災機能の強化。

## ■ 主な施策 (事例)

### ○ バスタプロジェクトの推進<バスタ四日市>



【四日市バスターミナルの整備計画】

【完成イメージ】

### ○ リニア中央新幹線駅周辺の整備<岐阜県駅(仮称)>



### ○ 「道の駅」の防災機能強化



【防災備蓄倉庫の整備<ハード対策> (「道の駅」とよはし)】

【「道の駅」での防災訓練実施<ソフト対策> (「道の駅」月ヶ瀬)】

## 交通・防災拠点の基本方針 (ビジョン)

- 道路を利用するモビリティが変化しつつあり、また、人口減少や高齢化、インバウンドなど社会情勢や人の流れが大きく変化している状況を鑑みると、**道路ネットワーク単体でその効果の最大化を図ることは難しい**
- 道路ネットワークの機能強化を図るためには、リンクとしての従来の道路網の整備に加え、ノードとしての交通拠点や防災拠点等の整備**を行い、さらに、それらを利用するモビリティを含む全体を平常時・災害時それぞれにおいてマネジメントすることが不可欠である

➔道路ネットワークの機能強化を図るため、**モーダルコネク、防災、物流、交流・観光、休憩の各機能に関する交通・防災拠点の整備を推進**

新広域道路交通計画

交通・防災拠点計画

## 計画概要

### ①交通拠点におけるモーダルコネクの強化

- 利便性向上や交通課題の解消を図るため、モーダルコネク（交通モード間連携）の強化に向けた道路空間の再編や**集約型の公共交通ターミナルの整備を促進**
- バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化、MaaSなどにより、乗り継ぎの円滑化を図るとともに、安全・安心で快適な歩行空間を創出

### ②道の駅など既存施設の防災機能の強化

- 災害時の物資輸送や避難、災害情報の集約・発信等の主要な拠点となる「道の駅」等の既存施設について、ハード・ソフトを含めた防災機能を強化
- 特に「道の駅」については、防災拠点化、市町村との役割分担、防災設備・防災機能の付加等を推進し、**地域の復旧・復興の拠点として、広域的な防災機能強化を図る「道の駅」を整備**

### ③物流拠点の促進

- レベル4自動運転トラック走行の実現のため、**スマートIC・民間直結スマートIC等を促進**

## 交通拠点におけるモーダルコネクの強化 (神戸三宮駅交通ターミナル整備)

○官民が連携し、質の高い公共空間を創出するとともに、バスやトラック、鉄軌道、空港、港湾の交通機関と道路ネットワークの連携強化を図る

～6つの駅と点在する中・長距離バス停をひとつに～

再開発ビル

新たな中・長距離バスターミナル

待合空間のイメージ(2階・3階の取付け)

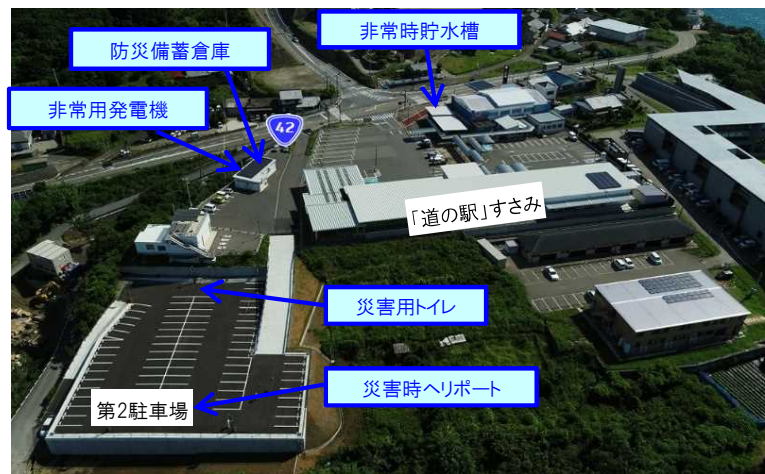
バス乗降空間のイメージ(1階)

防災拠点

災害時に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及び多量団に対応した情報発信機能等を整備し、安全・安心な空間を創出 ※三宮クロススクエアとも連携

## 道の駅など既存施設の防災機能の強化 (道の駅「すさみ」)

○災害時の物資輸送や避難、災害情報の集約・発信等の主要な拠点となる「道の駅」やS・A・P・A等の既存施設や都市部の交通拠点等について、ハード・ソフトを含めた防災機能の強化を図り、防災拠点として最大限活用する





## 交通・防災拠点の基本方針 (ビジョン)

分散型の地域構造である中国地方において、今後対流促進型圏域づくりに資する重層的な広域ネットワークを形成するためには、拠点都市間あるいは地域内を結ぶ道路ネットワーク機能の強化を図るとともに、鉄道や高速バス等の広域交通を担う交通拠点の結節機能強化が必要である。

そのため、交通拠点となる空港、港湾、鉄道駅へのアクセスを強化し、人やモノの流れの効率化を図る。

また、鉄道駅におけるバスターミナルの整備など、多様な交通モード間の接続を強化し、利便性向上を図る。

さらに、平常時には地域の拠点として憩いや賑わい空間の創出、災害時には災害支援の活動拠点としても活用できるよう、防災機能の強化を図る。

新広域道路交通計画

### 交通・防災拠点計画

## 計画概要

### ① 多様な交通モード間の接続強化

■ 主要鉄道駅等の交通拠点において集約交通ターミナルの戦略的整備や交通モード間の接続（モーダルコネク）などの機能強化を支援する。

### ② 国際物流及び国際交流を支える空港・港湾の機能強化

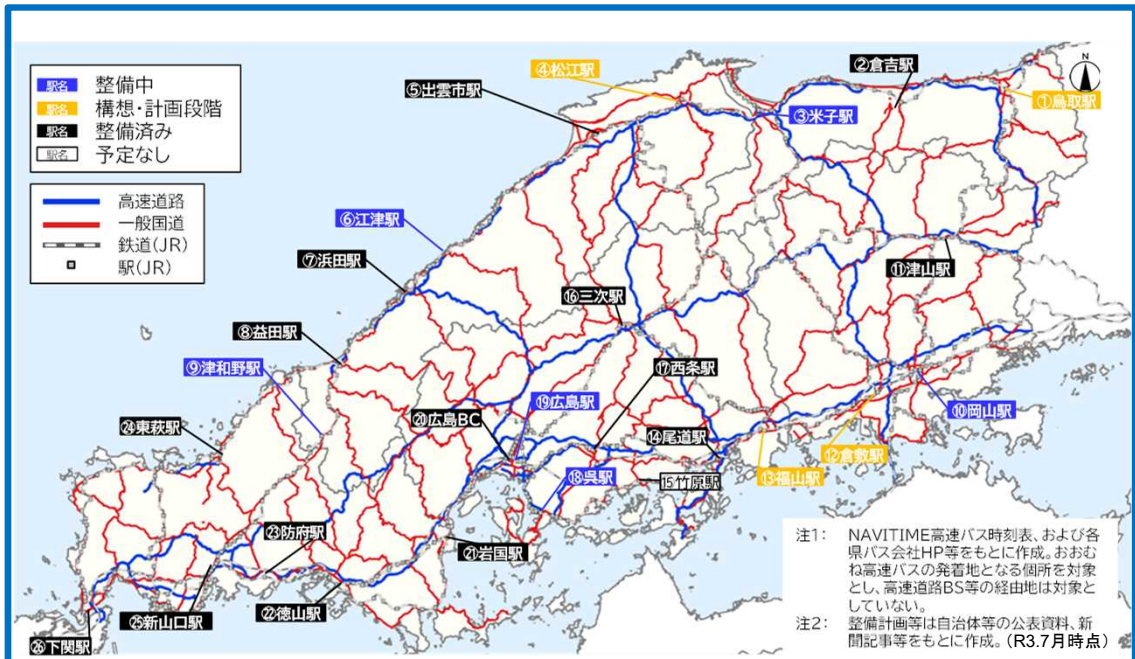
■ 中国地方におけるグローバル&ローカルゲートウェイとして、**拠点空港の機能充実に合わせて、アクセス強化**を図る。  
 ■ 道の駅（SA・PA併設型など）や高速バスストップの**多様な交通との乗り継ぎを含めた有効活用**等も推進する。

### ③ 中山間地域等における生活サービス確保のための「小さな拠点」の形成

■ 道の駅や公共施設などの「小さな拠点」の形成を支援する。  
 ■ 道の駅や公共施設などを拠点とした交通モード間の連携強化を支援する。

### ④ 住民の安全・安心に寄与する防災拠点の形成

■ 南海トラフ地震等により、**甚大な被害が発生する隣接地域のバックアップ**時にも機能する交通・物流・防災拠点の形成に合わせて、**アクセス強化**を図る。  
 ■ 道の駅の**防災機能の強化**を支援する。



△中国地方のバスターミナル、駅前広場の整備状況

## ～道・港・駅・まちが一体となる次世代型総合交通拠点の実現～

△中国地方の主な取り組み (⑬呉駅交通ターミナル整備事業)

## ■ 交通・防災拠点の基本方針 (ビジョン)

### (1) 都市と郊外との交通結節点の充実

- ・都市機能の中核となる**鉄道駅等の交通結節点の整備及びアクセスの強化**を図り、地方においても生活サービスを容易に享受できる社会の実現。(高速バスターミナルの設置や機能強化、鉄道駅の再整備事業・連続立体交差事業等と強調した交通結節点の整備)
- ・既存の交通モード間の連携のみならず、**カーシェアリングやレンタサイクル、デマンド型タクシー、将来的には自動運転車両**など、地域特性や生活スタイルに応じた新しい交通モードの普及動向を踏まえた交通結節点整備・改善についても検討を実施等。

### (2) 災害時における防災機能の強化

- ・四国においても災害発生時の実情や各地域の地域防災計画も踏まえ、**防災拠点機能を有した道の駅の整備推進・機能強化**を推進。
- ・災害時に、これら**防災拠点間の必要な路線の代替・補完路を確保し、円滑な物資輸送環境を整備**。
- ・今後もこれら防災拠点の整備状況を踏まえて、必要な路線の代替・補完路の見直しを行い、災害時の物資輸送環境の充実を推進等。

#### 【道の駅の防災拠点化事例】

- ・平成30年7月豪雨においては、愛媛県南予地方の道の駅が、復旧工事車両の駐車場提供、生活水の給水・仮設トイレの設置等、地域の防災拠点として機能し、復旧を後押ししました。



新広域道路交通計画

## 交通・防災拠点計画

## ■ 計画概要

### 交通拠点計画

#### ① モーダルコネク

- JR松山駅周辺整備 (路面電車停留所移設など交通結節点機能強化 等)
- 道の駅の交通拠点化 (虹の森公園まつの)

#### ③ 物流拠点

- スマートICの整備、SA・PAの大型車駐車マスの拡充

#### ④ 交流・観光拠点

- SA・PAを活用した地域との連携 等

#### ⑤ 休憩拠点

- 高速道路からの一時退出 (道の駅「霧の森」、「みまの里」) 等

#### 【道の駅の交通拠点化事例】

- ・民間バス事業者との連携により、路線バスの終点を「道の駅」まで延伸するとともに、路線バスとコミュニティバス相互の運行状況に合わせた時間調整を行い、利便性向上を図っています。

- ◆ 路線バスとコミュニティバスが連携した乗り継ぎダイヤの調整やバス停以外のフリー乗降を実施
- ◆ 乗り継ぎ時間を利用して道の駅での買い物が可能に



### 防災拠点計画

#### ② 防災拠点

- 道の駅の防災拠点化 (いたの、滝宮、たからだの里さいた、天空の郷さんさん、あぐり窪川 等)
- SA・PAの防災拠点化 (鳴門西PA (上り)、津田の松原SA (上り・下り)、来島海峡SA (下り)、南国SA (上り・下り) 等)
- 津波一時避難所の整備 (徳島自動車道、宇和島道路、高知東部自動車道 等)

#### 【津波一時避難場所

#### の整備事例】

- ・浸水想定より高い高速道路の休憩施設、料金所や本線の盛土部等を活用して一時避難場所の整備を行っています。



## ■ 交通・防災拠点の基本方針 (ビジョン)

交通・防災拠点の機能強化では、九州地方の主要な交通拠点に関する道路と各交通機関の連携強化、災害時の物資輸送や避難などの主要な防災拠点の機能強化を目指す。

- 地域活性化に向けた交通ターミナルの実現
- 九州の産業競争力の強化に向けた生産性向上を図る物流の実現
- 地方創生、防災拠点としての「道の駅」の活用

新広域道路交通計画

### 交通・防災拠点計画

## ■ 計画概要

### (1) 地域活性化に向けた交通・交流拠点整備

#### 【交通拠点整備】

- 鉄道駅等における交通ターミナル整備 (バスタプロジェクト)
- 道の駅やSA・PAにおけるバス等の乗り継ぎ拠点整備
- 鉄道駅等における乗り継ぎ駐車場・駐輪場整備

#### 【交流・観光拠点整備】

- 「道の駅」への観光施設等の併設による交流・観光拠点化
- IC近傍「道の駅」の高速道路一時退出利用
- SA・PAと公園・休憩施設との連結の検討・整備
- 「道の駅」やSA・PAにおけるEV急速充電設備の増設

### (2) 産業競争力の強化を図る物流拠点整備

- スマートICによる工業団地等の物流施設と高速道路の直結
- 「道の駅」における農作物の集荷拠点環境の整備
- SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充

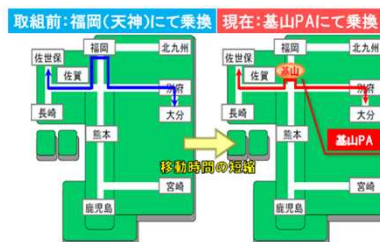
### (3) 「道の駅」等での防災拠点化整備

- 「道の駅」の広域的な「防災拠点」としての防災機能強化
- 交通ターミナルにおける防災機能強化
- SA・PAにおけるNEXCOと関係自治体間での防災協定締結

## ■ 交通拠点整備事例 (高速バスの乗り継ぎ拠点)

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、定時制の向上等を実現(約400便/日,R3.3時点)。さらに、周辺にP&R用駐車場を整備し、乗継利便性を向上。

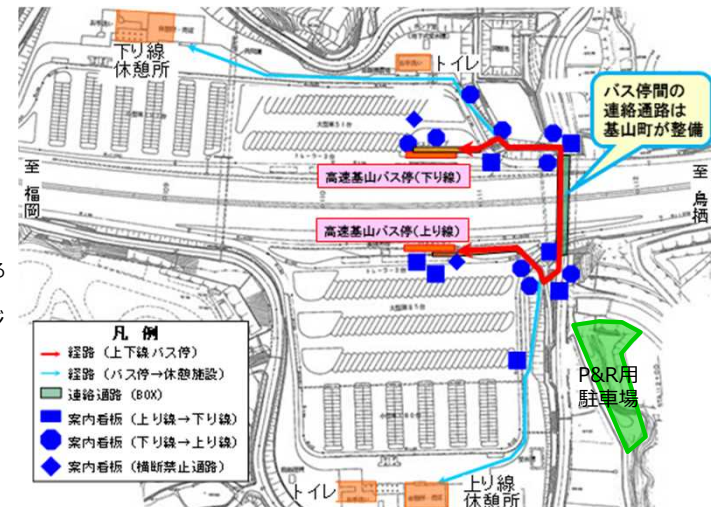


出典：国土交通省道路局「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」(令和3年4月)

図 高速基山バスストップでの乗継利用のイメージ

路線	目的地	時刻
長崎駅前	九州自動車道	20:10
白田	長崎自動車道	20:12
熊本交通センター	熊本自動車道	20:20
日田	大分自動車道	20:22
JR久留米駅(橋下)	大分自動車道	20:25
大分	大分自動車道	20:34

運行情報表示画面(下り)



出典：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省道路局)(令和3年4月)に加筆  
図 上下線間の乗継経路と案内設備

## ■ 防災拠点としての「道の駅」の取組事例(道の駅「うきは」)

防災機能を強化するため、防災倉庫、非常用発電装置等の防災施設を整備。



『コンテナトイレ』  
イメージ(R5設置予定)  
※被災地へ運搬し、防災機能強化を図る。

## 交通・防災拠点の基本方針 (ビジョン)

広域道路ネットワークの性能を最大限に引き出し、国際競争力の強化や利用者の利便性向上、周辺道路の交通課題解消、観光振興による地域の活性化を図るため、県内の要所に交通拠点を設置し、交通結節機能の強化を行う。

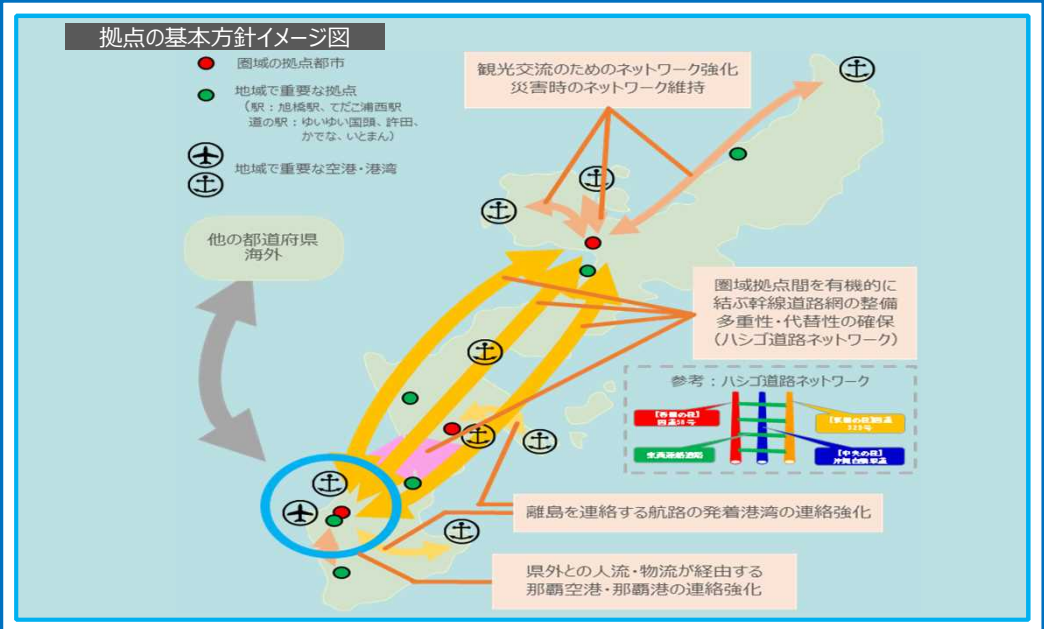
これに加え災害時の物資輸送や避難等の拠点となる「道の駅」等の防災機能の強化を図る。

新広域道路交通計画

交通・防災拠点計画

## 計画概要

- ① 複合的な交通結節点
  - てだこ浦西駅に隣接する沖縄自動車道幸地IC（仮称）を整備し、都市モノレール駅からLRT・BRTやフィーダーバスサービス・レンタカーライド駐車場等との連携。
- ② 基幹バス沿線の交通結節点
  - 都市モノレール旭橋駅、那覇バスターミナルを中心に、基幹バス終点となる沖縄市（コザ・呉屋交差点付近）をはじめ、沿線の交通結節点を整備し、シームレスな乗継や沿道の高度利用（リアルタイム情報・Wi-fiなど）、歩行空間の整備などにより、交通結節点機能を充実。
- ③ 道の駅の防災拠点化
  - 重点道の駅に指定されている道の駅「許田」は、周辺観光地への交通結節点に加え、災害時の防災拠点として、緊急避難場所や緊急物資の集配基地、災害復旧の中継地などに活用できる防災機能の強化を図る。
  - その他道の駅も防災機能の強化を推進。



基幹バス沿線の交通結節点

凡例

- バスレーン保存区画
- バスレーン延長
- バスレーン延長 今後検討
- バスレーン延長 (H33～以降予定)
- 交差点

基幹バスルート

宇地泊

伊佐

ライカム

那覇バスターミナル

胡屋～コザ間 (リニューアル)

緊急避難場所に活用

道の駅「許田」の防災拠点化

トイレ・道路情報ターミナルのリニューアル

駐車台数の拡張 (160→250台)

# 【参考2】 背景・基礎データ

# 時代の重大な岐路に立つ国土(直面するリスクと構造的な変化) 主なポイント

## 地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり

- ◆ 未曾有の人口減少、少子高齢化がもたらす地方の危機(人口減少・流出と利便性低下の悪循環の進行)
  - ✓ 中位推計を大きく下回るスピードでの総人口の減少の加速化(直近でも年64万人減少、50年には約1億人まで減少見込み)
  - ✓ コロナ禍の影響等による出生数の急減(22年には統計開始以来初の80万人割れ見込み、直近10年間で24万人減少)
  - ✓ 人口減少の荒波が中山間地域・小規模都市から地域の中心となる中規模都市(5~30万都市)へと拡大
  - ✓ 地域公共交通や地域医療、老朽化するインフラなど、暮らしに不可欠なサービス基盤の崩壊の危機
  - ✓ 国土の管理水準の低下がもたらす悪影響の拡大(空き家や所有者不明土地の増加、農地・森林の荒廃等)
- ◆ 巨大災害リスクの切迫、気候危機の深刻化、生物多様性の損失
  - ✓ 南海トラフ地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震など、切迫する巨大地震による広域にわたる甚大な人的・経済的被害が国難となるおそれ
  - ✓ 気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化による地域の暮らしや経済の安全・安心に対する脅威の拡大
  - ✓ 地球温暖化の進行による影響の深刻化、社会経済活動の基盤である自然資本がもたらす生態系サービスの脆弱化(2050年カーボンニュートラルやネイチャーポジティブ(生物多様性の保全)に向けた30by30といった国際公約の実現は不可避の課題)

## コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化

- ◆ 場所にとらわれない暮らし方・働き方
  - ✓ 良質なテレワークの進展による転職なき移住の実現可能性
- ◆ 新たな地方・田園回帰の動き、地方での暮らしの魅力
  - ✓ 若者世代を含めた地方への移住希望者の増加
  - ✓ 関係人口の拡大ポテンシャルの高まり
  - ✓ 地方における経済的豊かさの優位性

## 激動する世界の中での日本の立ち位置の変化

- ◆ 激化する国際競争(ヒト・モノ・カネの吸引力低下)
  - ✓ 我が国の国際競争力の相対的低下
  - ✓ 国際的なDX、GXの潮流と競争の激化
- ◆ 緊迫化する国際情勢
  - ✓ ロシアによるウクライナ侵攻等によるエネルギー・食料の海外依存リスクの高まり(一次エネルギー自給率12%、食料自給率(カロリーベース)38%)
  - ✓ 東アジア情勢など安全保障上の脅威の拡大

現在及び将来にわたって直面する様々な危機に対する切迫感を国民全体で共有し、この難局を乗り越え、社会経済の構造的な変化を未来の成長につなげるチャンスとして捉え、諸課題の解決に果敢にチャレンジしていくことが不可避。課題解決先進国として国際社会に貢献していく覚悟と気概を持ち、その具体策を講じていくことが、将来世代に対する重大な責務。

未曾有の人口減少、少子高齢化の加速化、災害リスクの高まり、気候危機など、我が国国土が直面するリスクの高まりや、コロナ禍を経たデジタル化の進展等による暮らし方・働き方の変化、緊迫化する国際情勢など、国土をめぐる社会経済状況は、時代の転換点ともいえる重大な岐路に立っている。

## 地域の持続性、安全・安心を脅かすリスクの高まり

- 地方の危機(人口減少・流出と利便性低下の悪循環の進行)
  - ◆ 全国的な人口減少、少子高齢化の進行
    - ・総人口：00年 1.27億人→20年 1.26億人→50年 1億人→65年 88百万人
    - ・生産年齢人口：00年 86百万人→20年 75百万人→50年 53百万人→65年 45百万人
    - ・高齢化率：00年 17%→20年 29%→50年 38%→65年 38%
    - ・出生数：21年 81万人、22年 80万人を下回る見込み(ピーク時1949年 270万人)
  - ◆ 地方都市の人口減少の加速化(小規模都市から中規模都市へ)
    - ・人口5万人未満都市：00年→20年 14%減 20年→40年 10%減
    - ・人口5~30万都市：00年→20年 3%減 20年→40年 12%減
  - ◆ 人口の地域的偏在化
    - ・無居住化地域の拡大：50年には居住地域の約2割が無居住化
    - ・若者、特に女性の東京圏集中：転入超過数(22年) 女性5.4万人、男性4.1万人
  - ◆ 世帯構造の変化(単身世帯割合が約4割で最大世帯類型に)
    - ・高齢者単身世帯割合の増加：00年 6%→20年 12%→40年 18%
  - ◆ 生活サービスの利便性低下、国土管理水準の低下
    - ・地域公共交通の維持困難(赤字事業者割合：乗合バス99.6%、鉄道98%)、買物弱者
    - ・都市のスポンジ化、空き家・所有者不明土地等の増加、インフラ老朽化
    - ・生活サービスの担い手不足(交通・物流、医療・福祉、インフラ維持管理等)
- 巨大災害リスクの切迫
  - ◆ 切迫する巨大災害による甚大な被害
    - ・首都直下：95兆円、南海トラフ：214兆円、日本海溝・千島海溝周辺：31兆円
  - ◆ 気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化
    - ・短時間強雨や大雨の発生の増加、氾濫危険水位超過河川数の増加傾向
  - ◆ 災害リスクエリアにおける人口集中
    - ・災害リスクエリア内人口割合：15年 68%(86百万人)→50年 71%(72百万人)
- 気候危機の深刻化、生物多様性の損失
  - ◆ 地球温暖化の進行と影響の拡大、生態系サービスの脆弱化
    - ・世界・日本の気温上昇
    - ・自然災害、海面上昇、農林水産業、生態系、都市生活、経済活動等への影響

## コロナ禍を経た暮らし方・働き方の変化

- デジタル化の進展と課題
  - ◆ デジタル利用の増加
    - ・インターネットトラフィックの急増、定額通信サービスの普及
    - ・電子的商取引の増加
  - ◆ デジタル人材の不足、デジタル基盤整備の遅れ
    - ・企業でのデジタル化の課題：人材不足 68%、知識不足 45%
    - ・中小企業におけるIT装備率の低さ、5G基地局の地域格差
- 場所にとられない暮らし方・働き方
  - ・テレワーク実施率：約3割(22年6月、コロナ禍前の3倍)
  - ・良質なテレワークによる新しい働き方(転職なき移住)
- 新たな地方・田園回帰の動き、地方での暮らしの魅力
  - ・東京圏からの転出増加の動き(30~50代は転出超過へ)
  - ・地方への移住希望者の増加(20代の地方移住への関心の高まり)
  - ・地方における経済的豊かさの優位性(東京における高い基礎支出)

## 激動する世界の中での日本の立ち位置の変化

- 激化する国際競争(ヒト・モノ・カネの吸引力低下)
  - ・一人あたりGDPの相対的低下
  - ・世界の都市間競争の激化：IMD世界競争力 92年 1位→22年 34位
  - ・外資系企業数の減少傾向、グローバル人材の不足
  - ・対内直接投資残高対GDP比：21年 約8%(OECD平均 約56%)
  - ・国際的なDX、GXの潮流と競争の激化、ゲームチェンジ
  - ・港湾における周辺国との競争激化、国際航空需要の増加見込み
- 緊迫化する国際情勢の中でのエネルギー、食料の海外依存リスクの高まり、安全保障上の脅威の拡大
  - ・一次エネルギー自給率：12%(OECD36カ国中35位)
  - ・食料自給率：カロリーベース(21年) 38%、生産額ベース(21年) 63%
- アジア等の持続的発展との共存共栄
  - ・アジアの成長力の拡大、アジアとの貿易割合の増加

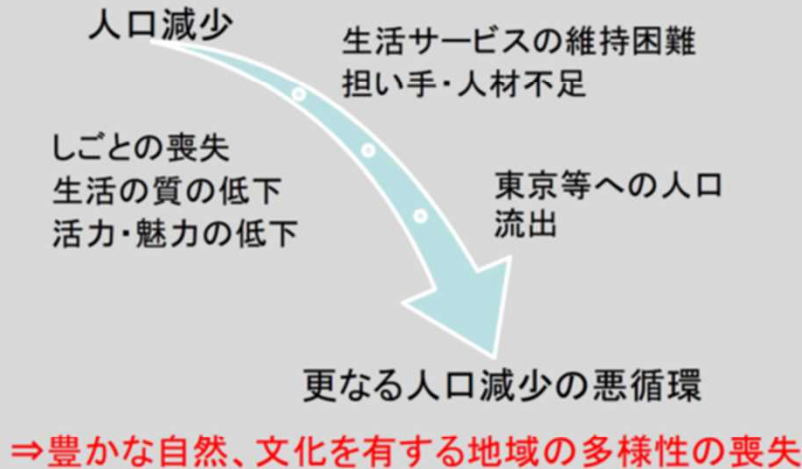
# デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成(基本的考え方)

人口減少が加速する地方において、人々が安心して暮らし続けていけるよう、地域の文化的・自然的一体性を踏まえつつ、生活・経済の実態に即し、市町村界に捉われず、官民のパートナーシップにより、デジタルを徹底活用しながら、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏を形成し、地域の魅力向上と地域課題の解決を図る。

## 地方の危機

### 人口減少・流出と地域の利便性低下の悪循環

- ✓ 人口減少の大波が、これまでの小規模都市から地方の中心的な都市へと拡大
- ✓ 地域の暮らしを支える中心的な生活サービス提供機能が低下・喪失するおそれ
- ✓ 縦割りの分野、自治体での対応だけでは限界



## 新たな発想からの地域生活圏の形成 ～人口減少下でも持続可能で活力ある地域づくり～

### 「共」の視点からの地域経営

- (サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
- ✓ 地域を共につくる発想から、主体、事業、地域の境界を越えた連携・協調の仕組みをボトムアップで構築
    - ・主体の連携(官民パートナーシップ、関係人口の拡大・深化)
    - ・事業の連携(分野の垣根を越える、シェアリング)
    - ・地域の連携(市町村界に捉われない、機能・役割の分担・連携)

### デジタルの徹底活用によるリアル空間の質的向上 (地方創生×デジタル)

- ✓ デジタル技術を活用した生活サービス提供の効率化・自動化等により、リアル空間の生活の質の維持・向上を図るとともに、担い手・人材不足をカバー
- ✓ 生活者目線でサービスの利便性を向上させる技術実装
  - ・ハード・ソフト両面でのデジタルインフラ、データ連携基盤、デジタル社会実装基盤等の強化
  - ・地域交通の再構築、自動運転、ドローン物流、遠隔医療、遠隔・オンライン教育など、先端技術サービスの社会実装等

## 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合

(地域特有の文化や自然を活かした魅力の向上 + 地域課題の解決)

個人と地域全体の  
Well-beingの向上

多様性に富む活力ある  
地方の創生

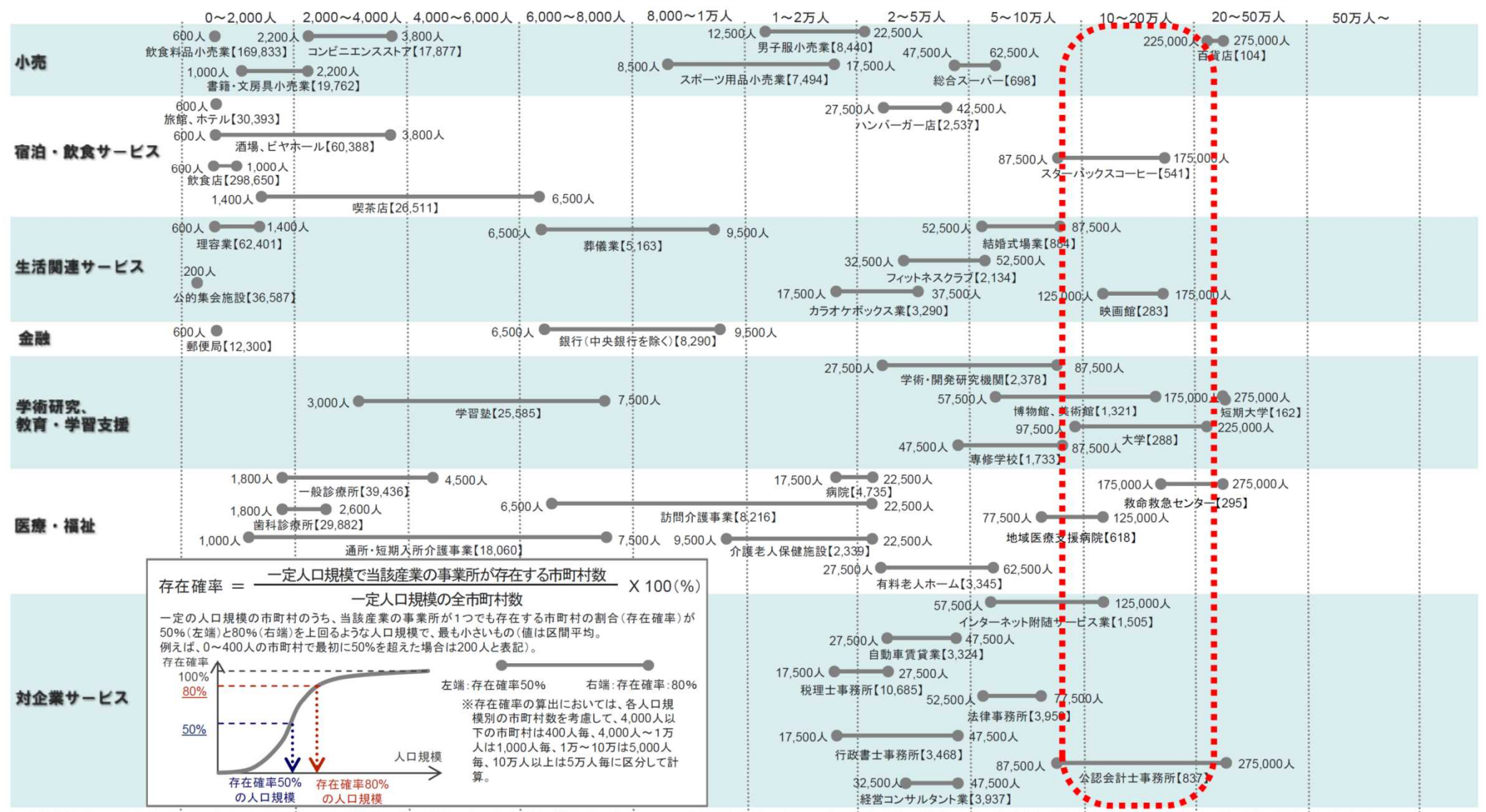
地方への人の流れの創出  
東京一極集中の是正

- ◆地方における新しい資本主義の実現
- ◆デジタル田園都市国家構想の実現



# 市町村人口規模別の施設の立地確率

- 市町村別に人口規模と生活サービス産業等の立地状況に基づき、産業の存在確率が一定以上になる市町村の人口規模を整理すると、下図のとおり。
- 多くの市町村が、人口減少に伴い現状では立地確率が低くなっている人口規模に移行していくことが想定され、そういった地域では産業の撤退等により、これまで通りの生活サービスの維持が困難になっていくことが懸念される。



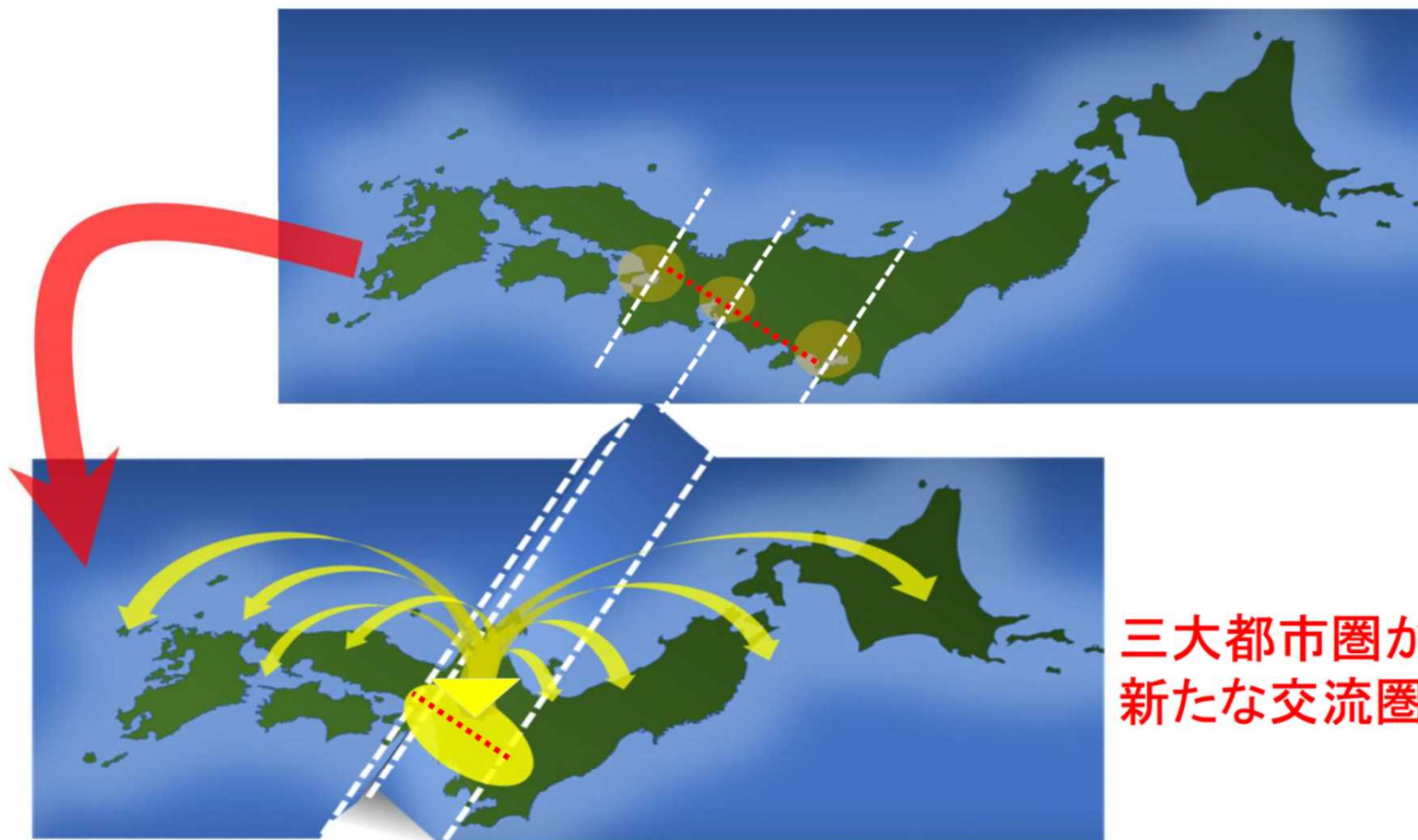
(参考) 2015年と2050年における人口規模別の市町村数(三大都市圏※を除く) ※三大都市圏 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県

市区町村数	上: 2015年	75	108	107	83	71	224	303	156	75	40	13
	下: 2050年	208	173	101	84	69	194	238	101	47	30	10

(注1) 2050年の市町村別人口は、国土交通省国土政策局推計値  
(注2) 人口規模別の市町村数は、平成27(2015)年10月1日現在の三大都市圏を除く1,255市町村を基準に分類  
(出典) 総務省「平成26年経済センサス-基礎調査」、経済産業省「平成26年商業統計」、「全国学校総覧2016」、「国土数値情報」、「スターバックスホームページ」もとに数値を算出のうえ、国土交通省国土政策局作成

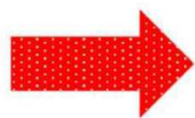
# 三大都市圏が一体化した新たな交流圏域の形成

○リニア中央新幹線の開業により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、世界からヒト・モノ・カネ・情報を引き付け、世界を先導する新たな交流圏域を形成することで、地方の活性化、国際競争力強化を図る。



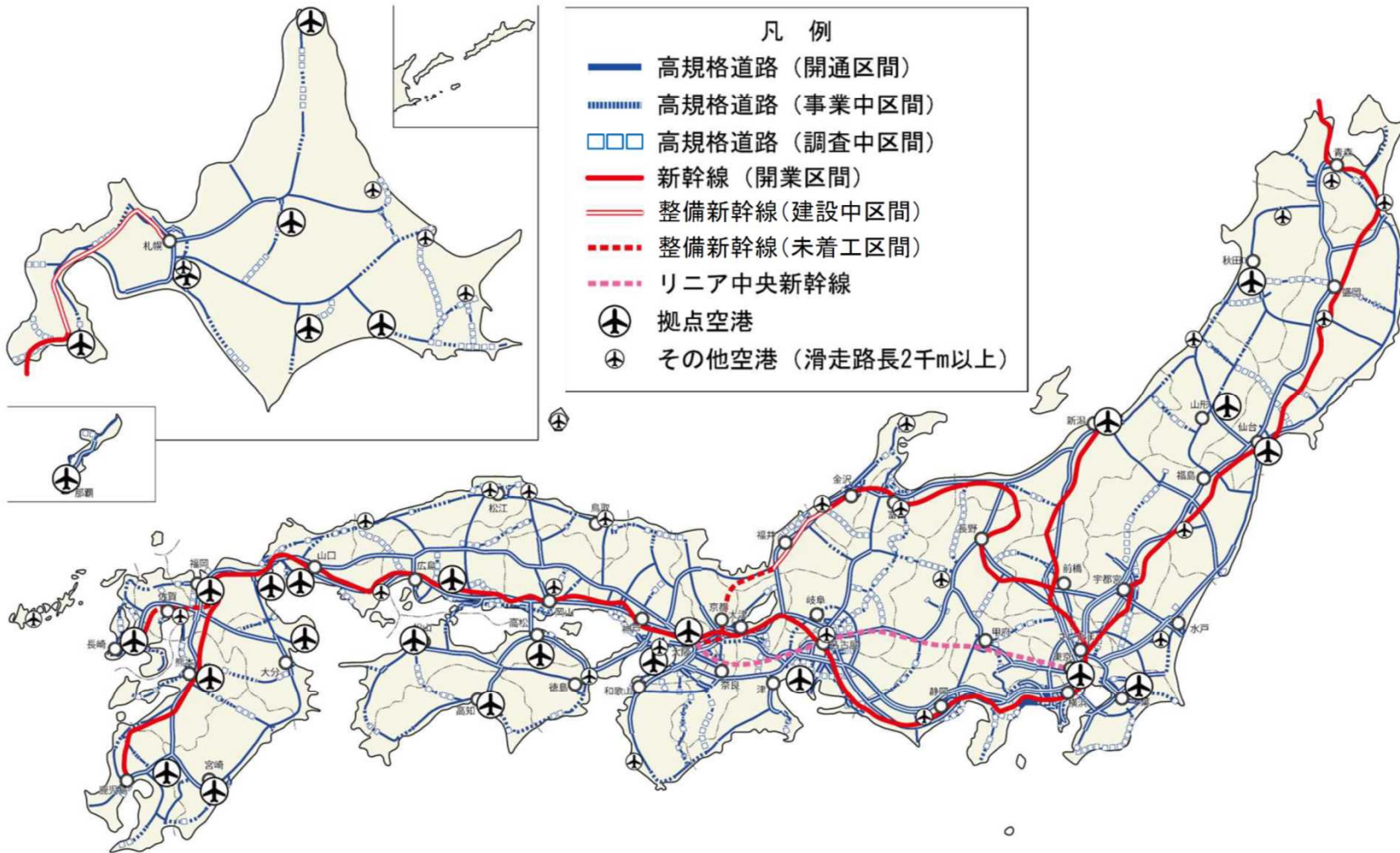
三大都市圏が一体化した  
新たな交流圏域の形成

東京～大阪間が約 1 時間



- ①三大都市圏が一体化：三大都市圏の移動が都市内移動へ
- ②日本列島の東西時間距離が大幅に短縮

○リニア駅を交通結節の核とした新幹線・高規格道路ネットワークの形成に加えて、5Gの整備や高速道路における自動運転等の実現により、広域的な人流・物流の効率化やリダンダンシーの強化を図る。



※地図上に記載している空港以外に、その他空港（滑走路2km以上）として奄美空港、徳之島空港、久米島空港、宮古空港、下地島空港、新石垣空港、与那国空港がある。  
 ※高規格道路ネットワーク図については2022.4.1時点の情報。また、首都圏、中部圏、近畿圏、札幌、仙台、広島、北九州、福岡都市圏については、一部の路線を图示していない。  
 ※本地図は我が国の領土を網羅的に記したものではない。