

課題解決に向けた新たな対策（案）について

～ 将来の社会的要請への対応 ～

令和4年12月20日

高速道路SA・PAにおける利便性向上に関する検討会 事務局

# 将来の社会的要請への対応（高速トラック輸送の効率化）

■ 物流拠点や中継拠点の整備や自動運転、隊列走行への対応には、物流事業者のニーズに沿った立地や設備、運営事業者、整備スキームのあり方について整理が必要。

## <現状>

2022年2月に宇治田原IC（仮称）民間事業者がIC直結の基幹物流施設の計画を発表

中継拠点では物流事業者（遠州トラック株）と高速道路事業者が協業により2018年9月にコネクティア浜松の運営を開始

## <課題>

- ・拠点に必要な設備や運営は物流事業者のニーズの把握が必要。
- ・拠点に適したエリアは周辺の開発が進んでおり、大規模な敷地の確保が困難
- ・拠点に適したエリア周辺の休憩施設は夜間に大型車駐車マスが不足している傾向
- ・中継拠点が路外施設の場合、退出により料金が高くなるのが利用促進の障害
- ・最新の物流設備や将来の自動運転、隊列走行にも対応した施設の構築

## <対応方針>

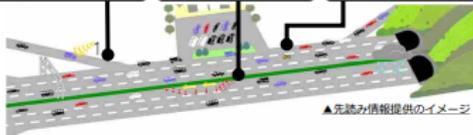
- ・物流事業者のニーズにあった拠点整備箇所の選定
- ・敷地の確保が困難なエリアでは、民間事業者等が保有する土地の借地や協業を視野に事業化
- ・物流拠点又は中継拠点と大型車の駐車マス拡充を併せた新たな拠点整備
- ・適用条件を整理した上で、一時退出を検討
- ・ノウハウを保有する民間事業者との協業を検討

# 将来の社会的要請への対応（自動車の技術革新）

■ 高速道路での安全で円滑な自動運転の実施に向けて自動車の課題を踏まえた道路のあり方の検討や実証実験の実施等を踏まえ、自動運転支援（路車間協調システム等）に必要な道路環境の整備が必要

## ＜現状＞

・国土交通省では、「自動運転の普及・促進に向けた道路側からの支援」が盛り込まれ、区画線等のあり方や先読み情報の提供手法等について官民連携による共同研究を推進

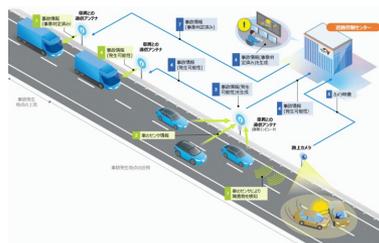
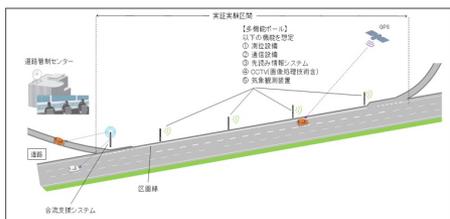


出展：R4.8国土交通省概算要求資料

・高速道路会社では自動運転時代に向けた路車間通信協調実証実験等を実施

【次世代高速道路の実現に向けた実証実験区間イメージ】  
(R4.4.27NEXCO東日本公表)

【路車間通信技術を用いた高度化イメージ】  
(R4.10.5NEXCO中日本公表)



## ＜課題＞

- ・自動車と高速道路などの道路インフラの役割分担の検討、整理、明確化が必要
- ・路車間通信に関する統一された仕様の検討、調整が必要
- ・自動車メーカーや関係機関との協力、調整等

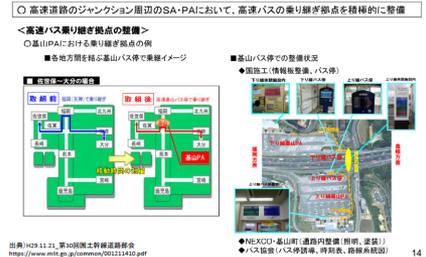
## ＜対応方針＞

- ・「自動運転の普及・促進に向けた道路側からの支援」に関する官民連携による共同研究等の推進
- ・高速道路会社間、関係機関と情報共有、連携を取りながら、次世代高速道路の実現に向けた実証実験や自動運転時代に向けた路車間通信協調実証実験等を確実に実施し、自動運転支援に向けた道路環境整備に向けた検討を進める

■ 交通結節・地域連携等による移動の利便性、地域社会の発展・暮らしの向上に向けたモビリティ・ハブ等の検討、実証実験等を進めていく。

<現状>

・現在、高速道路ではジャンクション周辺のSA・PAにおける高速バスの乗継拠点の整備、高速道路のSA・PAから鉄道への乗り換えなどを実施



【基山PAでの高速バス乗継】  
出展：第30回国土幹線道路部会

・NEXCO東日本は「次世代高速道路」実現に向けた論点の一つとして「MaaSの普及に伴う交通モード間のシームレスな移動の需要増、モビリティ・ハブの整備の必要性」を掲げ、31の重点プロジェクトとして“イノベーティブなモビリティサービス”や“物流MaaS”等を打ち出している。



【重点プロジェクトイメージ】

<課題>

- ・自治体、交通事業者のニーズの把握が必要
- ・MaaSの実現に必要な設備・施設や敷地等の確保、運営スキームの検討が必要
- ・モビリティ・ハブ（高速バスの乗継拠点）の整備には、高速道路利用者の利便性向上のため、ロータリー等の整備が必要

<対応方針>

- ・MaaSに関する地域のニーズを把握しながら、地域社会の発展・暮らしの向上にむけたMaaSの可能性を検討
- ・モビリティ・ハブ整備等に向け、自治体、交通事業者などの関係機関との調整、実証実験の実施などの検討を進めていく
- ・モビリティ・ハブの実証実験において、敷地的な制約等がある場合は、ロータリー等の設置を高速道路側で支援することも検討