

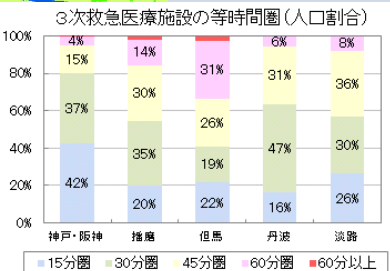
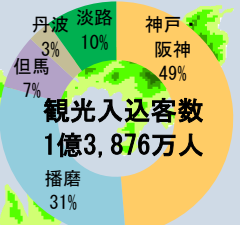
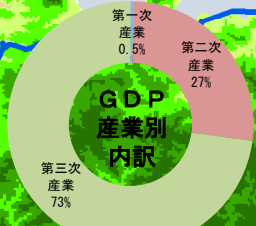
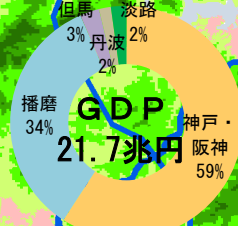
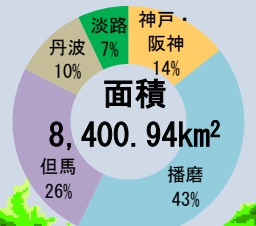
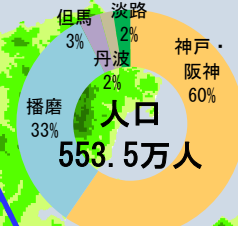
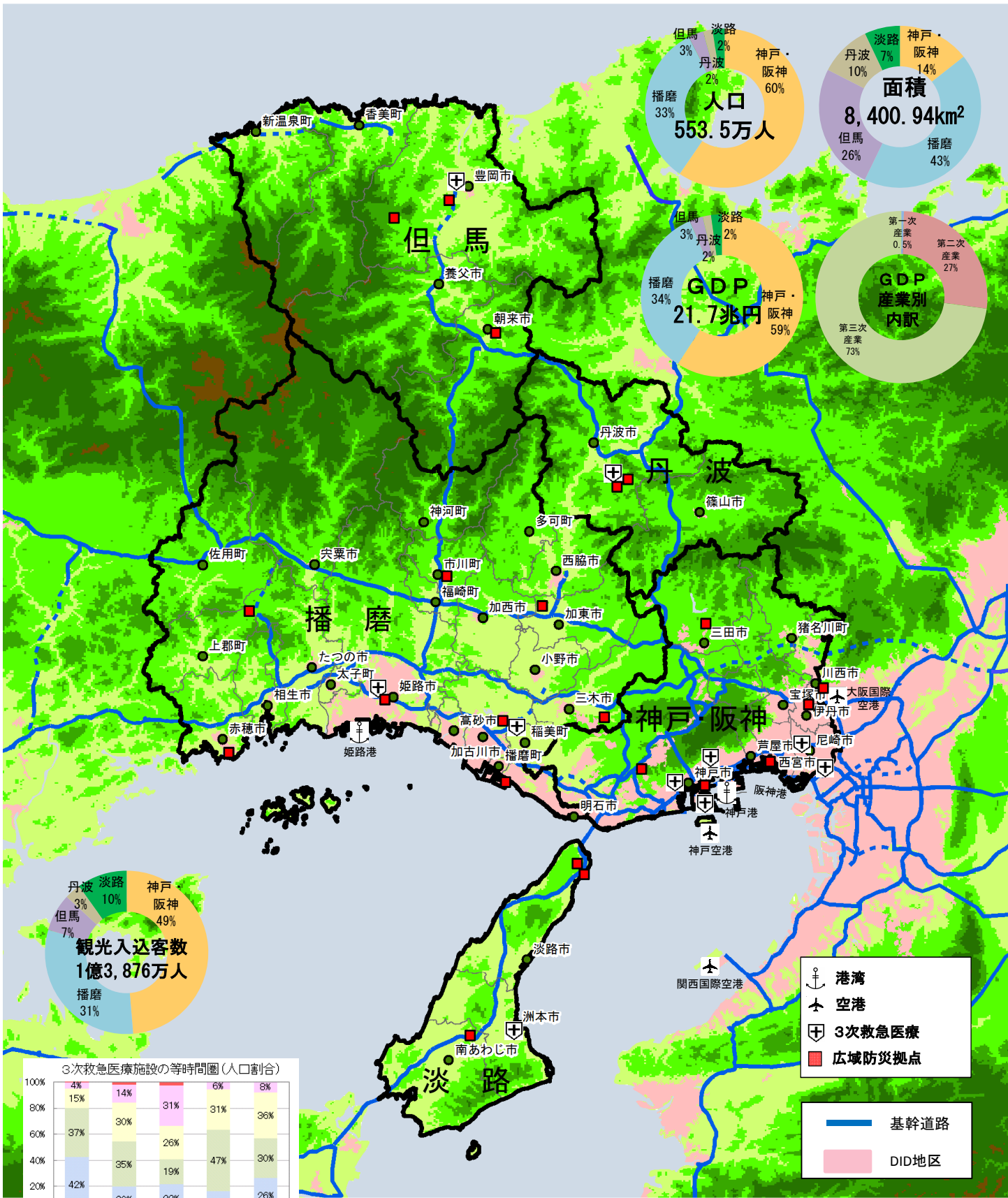
兵庫県各地域の将来ビジョン

- ・兵庫県の大都市から多自然地域まで、多様な地域に多彩な地域特性が凝縮され、「日本の縮図」と言われる。また、歴史的な県の成り立ちから兵庫五国とも言われる。
- ・ものづくり産業の集積、世界有数の科学技術基盤、気候風土に恵まれた多彩な食材と食文化、国際性豊かな地域社会、新たな未来を開拓する進取の県民性などの強みがある。



兵庫県現状

参考資料 2



- 港湾
- 空港
- 3次救急医療
- 広域防災拠点

- 基幹道路
- DID地区

既存の基幹道路を「賢く使う」 ための方策に関する資料

(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

- ・「整備」の観点だけでなく、道路ネットワークの安定的な活用や道路の機能の最大限発揮といった「利用」の観点も重要。既存の基幹道路の有効活用（賢い使い方）の方策とは？



今回、事務局案と参考資料を提示

既存の道路ネットワークの活用については、次の観点から、道路の機能を最大限に発揮させる「賢い使い方」を進めて行くべき。

- ①スマートICを活用した高速道路と地域のアクセス強化等による
「地域の活性化」
- ②逆走対策や暫定2車線道路の安全対策等による
「安全・安心の確保」
- ③公共交通ターミナルとの連携などモーダルコネクトの強化による
「利便性の向上」
- ④自動運転の実装など新技術の導入による
「道路利用の効率化」

(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

① スマートIC等を活用した高速道路と地域のアクセス強化

【参考】

高速道路と「道の駅」の連携

高速道路の休憩施設

- 休憩施設の空白地帯では、IC近傍の「道の駅」を高速道路から案内し、休憩施設として活用
- ETC2.0搭載車を対象として、一時退出しても料金をそのままとする実験を全国3箇所で開催。全国で休憩施設の間隔が概ね25km以上ある約100区間について、今後、半減することを目指す →全国17箇所を追加実施決定 (H29.9)

■一時退出のイメージ



■道の駅における高速道路利用者向けの提供サービス



周辺の高速道路を含めた道路情報の提供 (道の駅 ソレーネ高岡)



赤ちゃんの授乳やおむつ替えに使用出来るスペース (道の駅 玉村宿)



運転の疲れを癒やす足湯 (道の駅 もっくる新城)

スマートIC

- スマートICの設置により、高速道路と地域とのアクセス性の向上を図り、地域の活性化に寄与

■小布施スマートICの例(長野県小布施町:平成18年10月供用)

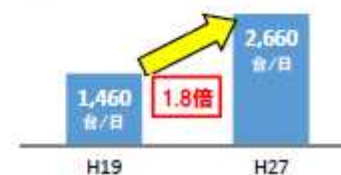
- 高速道路から市街地への所要時間が短縮
 - 東京方面から10分短縮 (15分→5分)
 - 上越方面から5分短縮 (10分→5分)
- 町は、来訪者のゲートウェイであるスマートICに近接する「道の駅」を拠点として周遊シャトルバスを運航し、観光振興を推進



■道の駅「オアシスおぶせ」入込客数



■小布施スマートIC利用台数



出典:長野県小布施町提供データより作成 4

(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

②逆走対策や暫定2車線道路の安全対策

高速道路の暫定二車線における課題

○暫定二車線区間では渋滞の発生や非常時の対応のほか、死亡率の高い事故が発生するなど交通安全面で大きな課題を有する

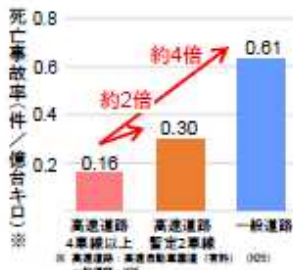
①対面通行の走行性

- 四車線以上の区間と比較して、規制速度が低い
- 追越が出来ないため、低速車両があると、全体として速度低下



②対面通行の安全性・信頼性

- 暫定二車線区間では、一度事故が発生すると重大事故となる



③大規模災害時の対応

- 災害発生時、暫定二車線では走行速度が低下するとともに復旧工事時に通行止又は片側交互通行が必要

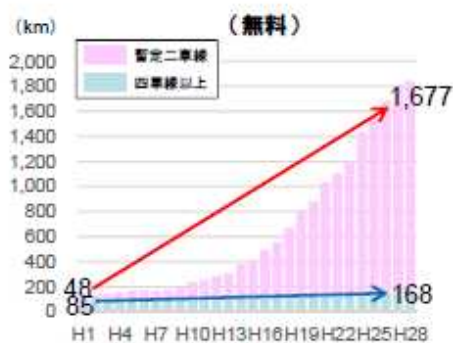
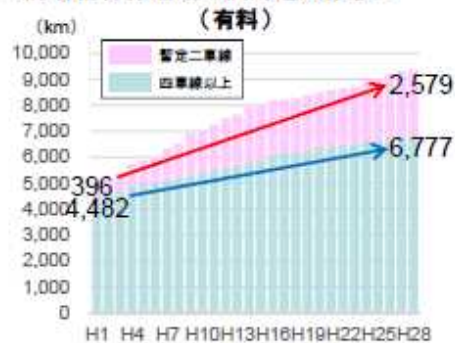


④大雪への対応

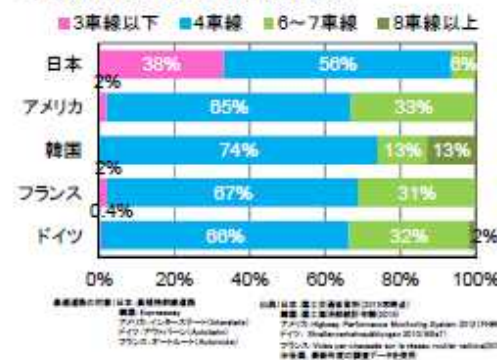
- 大雪時には、狭隘な道路空間になるとともに、路肩排雪のために通行止が必要



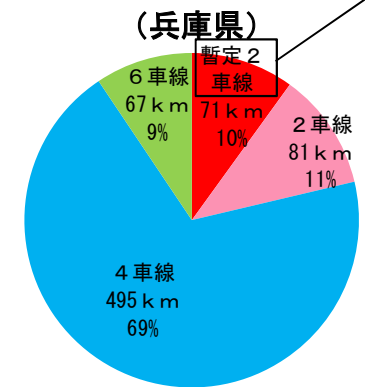
<高規格幹線道路の供用延長推移>



<車線別延長割合の国際比較>



<車線別延長割合>



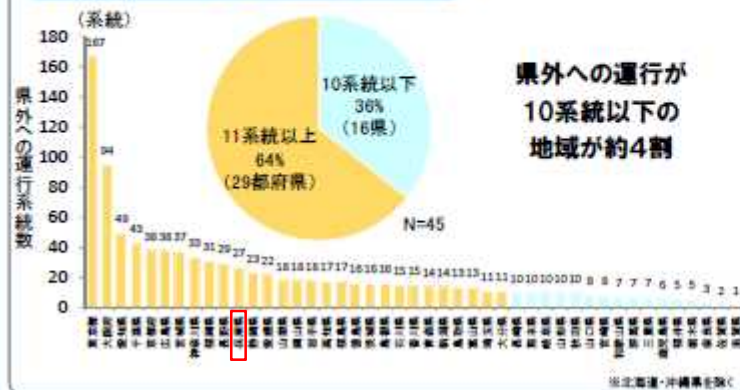
(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

③公共交通ターミナルとの連携などモーダルコネクトの強化

バスタプロジェクト②

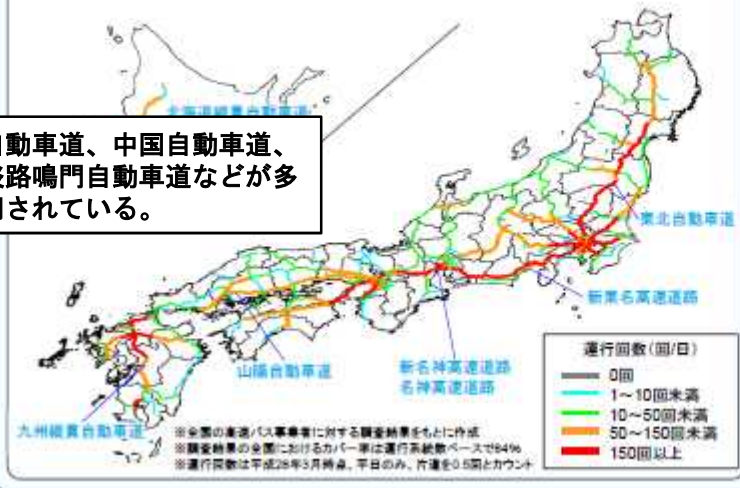
SA・PAを活用したバス乗換え拠点の整備

(1) 地域別的高速バス運行状況



(2) 高速バスネットワークの現状

路線は縦貫道に集中、横断道の活用は不十分



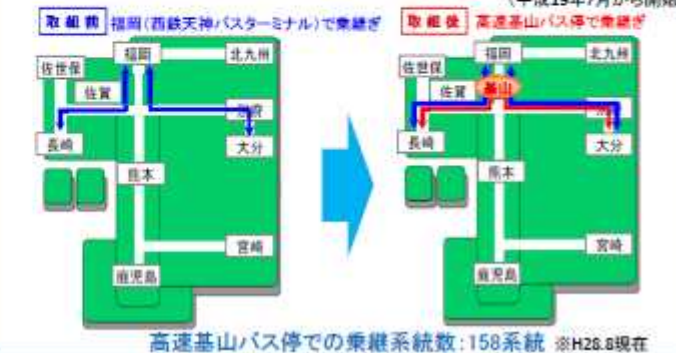
(3) ハイウェイバスタでの高速バス乗継ぎ

- 高速バスの潜在的な利用ニーズを多様なデータで事前に見極めながら、高速道路のJCT周辺のSA・PAを活用し、高速道路上で高速バス間の乗継ぎを可能とする拠点を整備。
- SA・PAの商業施設等との連携、運行情報の高度化、乗継保証など、バス会社と高速道路会社等が連携して、利便性の高い乗継環境を創出。



九州道 基山PAでの高速バス乗継例:長崎⇄大分

(平成19年7月から開始)



(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

③公共交通ターミナルとの連携などモーダルコネクトの強化

4. 使いやすい高速道路に向けた更なる取組み

③高速バスネットワーク強化《高速バス停の有効活用》

◆高速道路ネットワークの整備により、高速バスの有効性が高まってきていることから、より一層の利便性向上をはかるため、交通結節点機能から考えた高速バス停の充実等について、バス事業者等の関係機関と一体となり、検討を進める

高速バスの交通結節点機能

① バス&バス型【B&B型】	高速バス⇔高速バス	高速道路上の高速バスの乗り換え強化
② パーク&ライド型【P&R型】	高速バス⇔乗用車等	高速バスストップの有効活用
③ レール&ライド型【R&R型】	高速バス⇔鉄道	鉄道等との乗り継ぎの強化
④ バス&ライド型【B&R型】	高速バス⇔路線バス	

②パーク&ライド型の事例 中央道 伊那BS



高速バス利用者のための駐車場が整備されている。

市のHPでもパークアンドバスライドの利用を積極的に推奨。

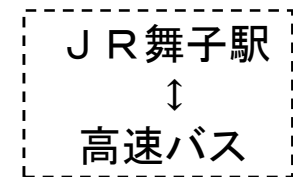
③レール&ライド型の事例 京都縦貫道 長岡京BS



鉄道駅(駅前広場)と高速バス停が直結。

【兵庫県の事例】

③R & R型 高速バス⇔鉄道



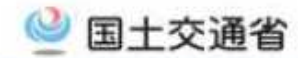
○行き先
5県12方面
(洲本、鳴門、高松、高知、松山など)

○便数(平日)
約540便/日

(1) 既存の基幹道路を「賢く使う」ための方策

④自動運転の実装など新技術の導入

19. クルマのICT革命 ～ 自動運転 × 社会実装 ～



プロジェクトの概要

自動運転が実用化されることにより、安全性の向上、運送効率の向上、新たな交通サービスの創出等が図られ、大幅な生産性向上に資することから、自動運転の実用化に向けた取組みとして、ルールの整備やシステムの実証等を進める。

政策課題

交通事故の96%は運転者に起因



法令違反別死亡事故発生件数（平成27年）

不適切な車間距離や加減速により、渋滞が発生

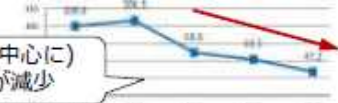


トラックドライバーの約4割が50歳以上



出典：総務省「労働力調査」（平成27年）

(地方部を中心に) 移動手段が減少



路線バスの1日あたり運行回数（1970年を100とした指数）

自動運転の実用化に向けた取組み

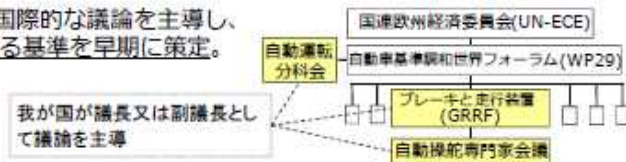
【①ルールの整備等】

- G7交通大臣会合（イタリア・カリアリ）において、より高度な自動運転の実用化に向けて、国連の場における国際的なレベルでの協力を旨とする事で合意。



G7交通大臣会合

- 国連における国際的な議論を主導し、自動運転に関する基準を早期に策定。



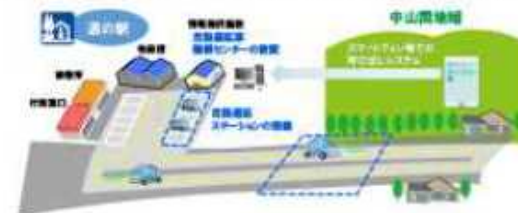
- 自動運転車が人に損害を与えた場合の責任のあり方について検討するため、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」を設置し、平成29年4月に論点整理。今後も議論を進めていく。
- 自動ブレーキ等を備えた「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議を開催し、中間取りまとめ（平成29年3月）

【②システムの実証】

- トラックの隊列走行等の実現に向け、技術開発・実証実験等を行う。
- 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの現地実証実験を9月より順次、全国13箇所にて行う。（5箇所にてフィジビリティスタディを実施）
- ニュータウンにおける多様な自動運転サービス、ガイドウェイバスを活用した基幹的なバスにおける自動運転サービスの検討を行う。



平成29年度より有人での実証開始予定



プロジェクトの推進

「国土交通省自動運転戦略本部」中間とりまとめ（平成29年6月）を踏まえ、自動運転の早期実現に向けた国際基準等のルール整備や社会実験・システムの実証等の取組みを着実に進める。