

検討会の設立趣意書・規約について

国道2号 コネクトパーキング宮島整備事業計画検討会 設立趣意書

トラック運送業界は、国民の暮らしと経済を支える国内物流の基幹的役割を担うとともに、大規模な自然災害が発生するとその機動力を発揮して迅速かつ的確に物資輸送にあたるなど、国民のライフラインとしての役割を果たしている。

一方、不規則な就業形態や長時間労働等を背景にドライバー不足が深刻化し、また、2024年4月からは年960時間の時間外労働の上限規制が適用され、労働関係法令を遵守しながら現水準の物流を確保する必要があり、物流の効率化、長時間労働等の改善に向けた働き方改革の取組を速やかに実施する必要がある。

この取り組みの中で、特に中間地点付近でトラクター交換やドライバー交代などを行う「中継輸送」は、ドライバーの労働環境の改善や法令遵守に大きく寄与する取組みとなっている。

上記の背景を踏まえ、関係者とともに専門的・学術的見地から幅広い意見交換を行い、中継輸送機能を確保した物流輸送拠点整備の事業計画をとりまとめるとともに具体的な施設計画や管理運営手法等について検討することを目的として、本検討会を設立するものである

国道2号 コネクトパーキング宮島整備事業計画検討会 規約（案）

（趣旨）

第1条 本規則は、「国道2号 コネクトパーキング宮島整備事業計画検討会」（以下、「検討会」という）の委員、組織、会議、庶務その他検討会の設置等に関して必要な事項を定めるものである。

（目的）

第2条 本検討会は、国道2号の廿日市市佐方における物流輸送拠点の整備に関して事業計画のとりまとめや具体的な施設計画、管理運営手法等について検討することを目的とする。

（検討会の委員及び組織）

第3条 委員は、広島県の交通工学や都市計画・地域計画等の実情に精通した、公平な立場にある有識者およびトラック業界に精通した協会、関係自治体とする。

2 検討会の構成については別紙のとおりとする。

（外部からの意見聴取）

第4条 検討会での検討事項に応じて委員長が必要と判断した場合、外部専門家の意見を聴くことができる。

（検討会の事務局）

第5条 検討会の事務局は広島国道事務所計画課とする。

（委員長）

第6条 検討会には、委員の互選により委員長をおく。

2 委員長は、会務を総理し検討会を代表する。

3 委員長に事故があるときは、委員長が指名する委員がその職務を代行する。

（雑則）

第7条 この規則に定めるものの他、検討会の議事手続き、その他運営に関して必要な事項は委員長が定める。

（附則）

この規約は、令和5年 3月 14日から施行する。

この規約は、令和6年 2月 ●日から施行する。

国道2号 コネクトパーキング宮島整備事業計画検討会
委員名簿（案）

氏名	所属・役職等
ふじわら 藤原 あきまさ 章正	広島大学大学院先進理工系科学研究科・副研究科長 教授
いとう 伊藤 ただし 雅	広島工業大学工学部環境土木工学科 教授
もりい 森井 しげと 茂人	中国トラック協会 専務理事
さかもと 阪本 よしお 良夫	西日本高速道路株式会社中国支社企画調整課 課長
うちだ 内田 つよし 豪士	国土交通省中国地方整備局道路部道路計画課 課長
たみや 田宮 かよこ 佳代子	国土交通省中国地方整備局広島国道事務所 所長
たなか 田中 ゆきひさ 幸久	国土交通省中国運輸局自動車交通部貨物課 課長
みなみ 南 ひろたか 博高	広島県道路企画課 課長
まえだ 前田 かつや 勝也	廿日市市建設部 部長
みはら 三原 たかゆき 隆之	広島県警察本部 交通部 交通規制課 課長

（敬称略）

コネクtpーキング宮島の整備に関する検討会 (第2回)

目次

- 1. 第1回検討会の振り返り . . . 2
- 2. 整備計画（別添） . . . 6
- 3. 審議する事項 . . . 7
 - 1) 施設機能 . . . 9
 - 2) 駐車マス数 . . . 20
- 4. 今後の進め方 . . . 22
- 5. 今後の検討事項 . . . 24
 - 1) 宮島SICとの連携 . . . 26
 - 2) 施設の維持管理・運営 . . . 28

1.第1回検討会の振り返り

第1回検討会について

- 第1回は設立趣意書・規約、コネクトパーキング宮島の整備計画（案）について検討し、委員からの了解を得た。
- 将来技術や周辺環境・施設との連携等について留意しながら整備計画を進めていくこととした。

コネクトパーキング宮島整備事業計画検討会（第1回）

- ・日時：令和5年3月14日（火）
- ・場所：広島国道事務所

議事概要	設立趣意書 規約	<ul style="list-style-type: none">・ 設立趣意・規約（案）について委員の了解を得た。・ 張委員を本検討会の委員長とする。
	整備計画	<ul style="list-style-type: none">・ 整備計画について、委員の了解を得た。・ 事業の実施にあたっては以下の事項に留意しながら進めていく事。<ul style="list-style-type: none">- ダブル連結トラックも各社で普及してきているため、留意していただきたい。- 山陽道からのアクセス等も構造上の確認など含め検討すべきである。- 施設の運用についても周辺施設との連携も視野に入れた方が維持管理運営は検討しやすいと思われる。
	主な意見	<ul style="list-style-type: none">・ 若年層は働き方について日帰りなどができるとを求められているため中継輸送の取り組みは重要である。<ul style="list-style-type: none">・ 宮島SAや他のSA含め、休憩と中継の機能の役割分担ができればよいと考える。・ 今後の検討にあたっては、利用される物流企業の参画も視野に入れたほうがよい。

・物流の担い手であるトラックドライバーの働き方改革を進めるため、国土交通省では「**ホワイト物流推進運動**」を展開。
 ・そのような中、**2024年度からはトラックドライバーに時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制も適用**されることとなり、物流機能の維持のためには、中継輸送の普及が急務。
 ・このため、令和4年3月に、関西―九州の中継地点である**広島県廿日市市（宮島SA）**で**中継輸送の実証実験**を実施。

■検討の背景

■政府計画

・総合物流政策大綱(2021年度～2025年度)

今後取り組むべき施策として、「中継輸送の普及」が位置づけられている。

○労働環境改善に資する幹線輸送の更なる推進
 ドライバーの拘束時間の短縮や日帰り運行を実現する「中継輸送」の普及・実用化に向けて、トラック事業者の中継輸送の取組を促進する。

○新たな労働力の確保に向けた対策
 女性や若者、高齢者等の多様な人材の確保・育成が図られるよう、働き方改革を推進し、多様な人材が活躍できる職場環境を整備する。
 日帰り勤務を可能にする**中継輸送の普及を推進する。**

(出典)総合物流政策大綱(2021年度～2025年度)を抜粋

・ホワイト物流推進運動

ホワイト物流とは、私たちの生活基盤を支える物流業界の深刻な人手不足を受けて、トラック輸送の生産性を向上や物流の効率化を実現し、トラック運転者の負担を減らそうという国土交通省自動車局等が取り組んでいる運動。

- ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ②女性や60代以上の運転者等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現 など



■物流に関する施策や制度

■物流業界を取りまく環境

・物流の担い手であるトラックドライバーの不足は深刻で、その労働条件や労働環境の改善が不可欠。トラックドライバーの**年間労働時間は全産業平均に比べ2割程度長い。**

トラックドライバーの年間労働時間



(出典)全日本トラック協会(2021)「日本のトラック輸送産業現状と課題」

■物流の2024年問題

- ・2024年度から**トラックドライバーに時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制**が適用。
※違反すると企業に対し6カ月以下の懲役又は30万円以下の罰金
- ・荷待ち時間減少などの対策を行わなければ、約14.2% (4.0億トン)の輸送能力が不足するとの試算もある。
※(株)NKK総合研究所 試算

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
時間外労働の上限規制 (年720時間の適用【一般職】)		大企業に適用	中小企業に適用				
時間外労働の上限規制 (年960時間の適用【自動車運転業務】)							適用
年休5日取得義務化		適用					
月60時間超の時間外労働 賃金引き上げ (25%→50%) の中小企業への適用							適用

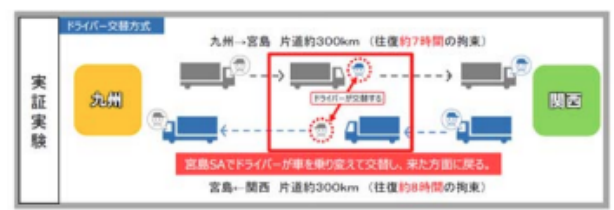
(出典)持続可能な物流の実現に向けた検討会

■実証実験

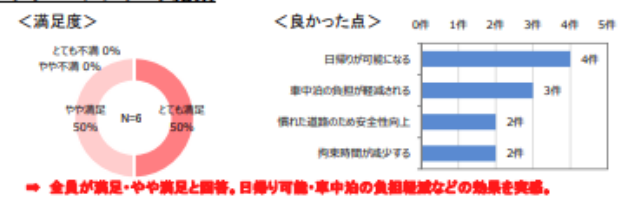
■中継輸送拠点実証実験(宮島SA)

- ・令和4年3月1日～11日に、関西地方と九州地方の中間にあたる山陽自動車道 宮島SA(広島県廿日市市)で中継輸送の実証実験を実施。
- ・参加したドライバーからは「**拘束時間が減少される**」「**日帰り可能のため、車中泊の負担が軽減される**」等の声が寄せられた。

位置図



ドライバーアンケート結果



ドライバーの声

- ・拘束時間が短くなり仕事が楽になる
- ・毎日自宅に帰りたい人により、慣れた道路のため安全性向上
- ・導入を待ってます
- ・とても良かったです

- ・物流業界の「2024年問題」に対応するため、働き方改革に向けた取組みを速やかに実施する必要がある。
- ・令和4年3月の実験結果を踏まえ、本格的な中継拠点となる「コネクトパーキング宮島」を整備することで、ドライバーの労働環境の改善を推進する。

■コネクトパーキング宮島整備計画の概要

1. 事業概要

- ・整備箇所
: 広島県廿日市市佐方
- ・延長: 約1.0km



図1 広域位置図



図2 周辺位置図

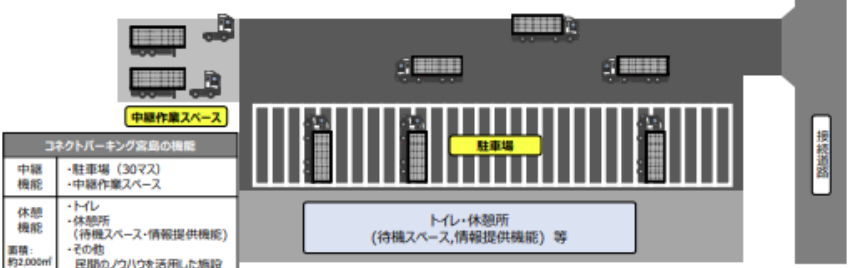


図3 整備イメージ

- ・管理運営方法は、PFI・コンセッション(公共施設等運営権)制度等の活用も念頭に入れ、効率的・効果的な管理・運営を検討予定。(図4、5)



図4 PFI方式のイメージ

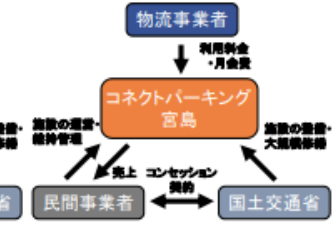


図5 コンセッション方式のイメージ



図6 施設イメージ

2. 課題

①働き方改革・2024年問題※への対応

- ・労働時間の上限規制を遵守しながら現在と同水準の物流を確保するための施策として、一つの行程を複数人で分担する「中継輸送」が期待されている。(図7)

※2024年問題とは、働き方改革関連法によって2024年4月1日以降自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されることによって発生する問題の総称のこと

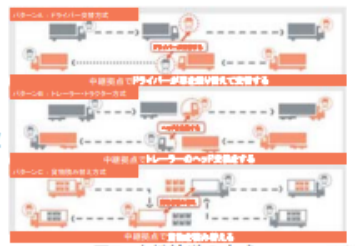


図7 中継輸送の方式

②中継輸送拠点の不足

- ・現在、国内で幅広い主体が利用可能な中継輸送拠点は静岡県のコネクトエリア浜松のみ。(図8)
- ・中継輸送の普及には、更なる拠点の整備が必要。



図8 全国の中継拠点整備状況(浜松のみ)

③高まる中継輸送のニーズ

- ・現在、泊つきの長距離運行は関東～九州などのルートで多く、そのうち中継地がある場合は約4割が広島を中継地している。(図9、10)



図9 現在の泊つき運行の代表的区間



図10 現在の中継状況・中継位置

3. 整備効果

効果1 トラックドライバーの労働環境の改善

- ・中継輸送の活用によって、運行時間の短縮や、日帰りができる乗務が増加することで、労働環境の改善や新たな人手の確保が期待される。

効果2 中継輸送ニーズへの対応

- ・ニーズの高い広島県内かつ高速道路直近である当該箇所に中継拠点を整備することで、九州～関東や九州～関西の輸送で中継輸送が実施しやすくなる。



図11 九州～関西の中継イメージ

2.整備計画【別添】

3.審議する事項

1)施設機能

2)駐車マス数

第2回検討会の審議事項

- 第2回検討会の審議事項は、1) 施設機能、2) 駐車マス数である。

項目	内容
1) 施設機能	<ul style="list-style-type: none">・コネクトパーキング宮島に必要な施設機能の検討<ul style="list-style-type: none">-物流施設に関する他事例の整理-コネクトパーキング宮島の周辺施設とその機能-アンケート結果（令和4年12月実施）
2) 駐車マス数	<ul style="list-style-type: none">・駐車マス数の検討方針<ul style="list-style-type: none">-コネクトエリア浜松の駐車マス数と利用状況

3.審議する事項

1) 施設機能の検討

施設機能検討の概要

- 施設機能について、物流施設に関する他事例の整理、コネクトパーキング宮島の周辺施設とその機能の整理、アンケート結果（令和4年12月実施）の整理を基にコネクトパーキング宮島に必要な施設機能の検討を行う。

①物流施設に関する他事例の整理

- ・ 全国の物流施設を対象に施設機能を整理

-対象(1) トラックステーション、一般トラックターミナル、(2) コネクトエリア浜松

②コネクトパーキング宮島の周辺施設とその機能

- ・ 廿日市市新機能都市開発事業、宮島SA、佐方SAの施設機能を整理

③アンケート結果（令和4年12月実施）

- ・ 事業者、ドライバーからのニーズが高い施設機能を整理

【コネクトパーキング宮島に必要な施設機能の検討】

- ・ 上記内容を基に、コネクトパーキング宮島に必要な施設機能を整理。

①施設機能の整理

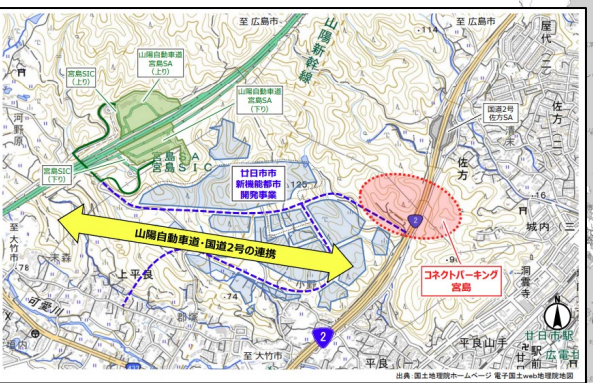
● コネクトパーキング宮島における施設機能および施設配置の検討を行うため、トラックが利用している全国の施設を対象に施設機能を整理した。

● **コネクトエリア浜松**、● **浜松SA（下り）**
コネクトエリア浜松は関東～関西の中間地点に位置する中継輸送拠点
・浜松SA（下り）に隣接し、徒歩で移動可能

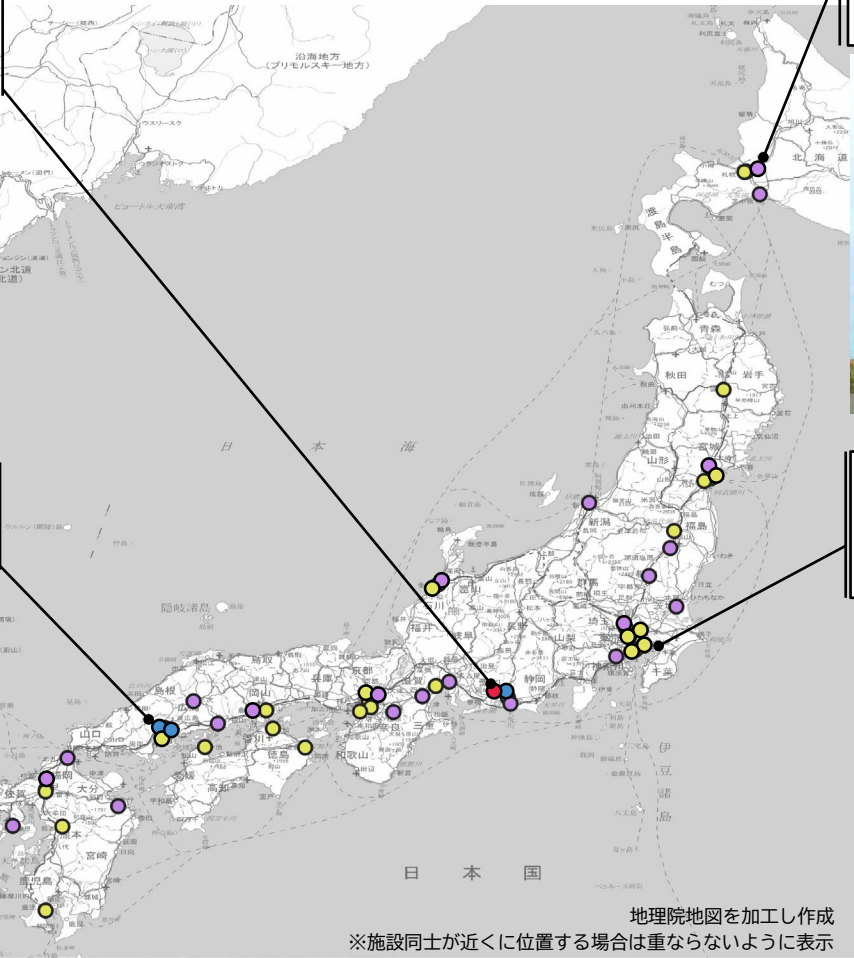


出典：コネクトエリア浜松HP

● **宮島SA（上り下り）**、● **佐方SA（上り下り）**
コネクトパーキング宮島予定地の周辺施設
・廿日市市新機能都市開発事業推進中



出典：国道2号コネクトパーキング宮島 整備計画



地理院地図を加工し作成
※施設同士が近くに位置する場合は重ならないように表示

● **トラックステーション**
主に全日本トラック協会 会員事業者の運転者が優先的に利用できる休憩等のための施設
・全国に23か所存在



出典：北海道トラック協会HP

● **一般トラックターミナル**
契約した事業者が大型・中型・小型間の貨物積み換えを行う施設
・全国に22か所存在



出典：日本自動車ターミナルHP

(1) 全国のトラックステーション・一般トラックターミナルが有する施設機能

- TSは休憩、食堂、自販機、トイレ、宿泊を伴わない入浴/シャワー、コインランドリー、情報提供、事務室等の機能を有する傾向。
- TTは中継作業スペース、洗車場、事務室、仮眠、トイレ等の施設機能を有する傾向。
- TSは主に休憩、TTは主に中継作業に必要な機能を有しており、目的に応じた施設機能が設置されている。

■トラックステーション (TS)

-全日本トラック協会が建設・管理・運営を行い、会員が優先的に利用できる休憩等のための施設。

- ・23か所のうち5割以上が下記の施設機能を有する
 - 休憩、食堂、自販機、トイレ、コインランドリー、宿泊を伴わない入浴/シャワー、情報提供、事務室

※その他、自転車無料貸出、女性用休憩施設あり。
 ※貨物の積み込み、積降ろし、コンテナの取外しは行えない。

出典：公益社団法人 全日本トラック協会HP

■一般トラックターミナル (TT)

-設置には国土交通大臣の許可が必要。契約した事業者が大型-中型・小型間の貨物積み換えを行う施設。

- ・22か所のうち5割以上が下記の施設機能を有する
 - 中継作業スペース、洗車場、仮眠、事務室、トイレ

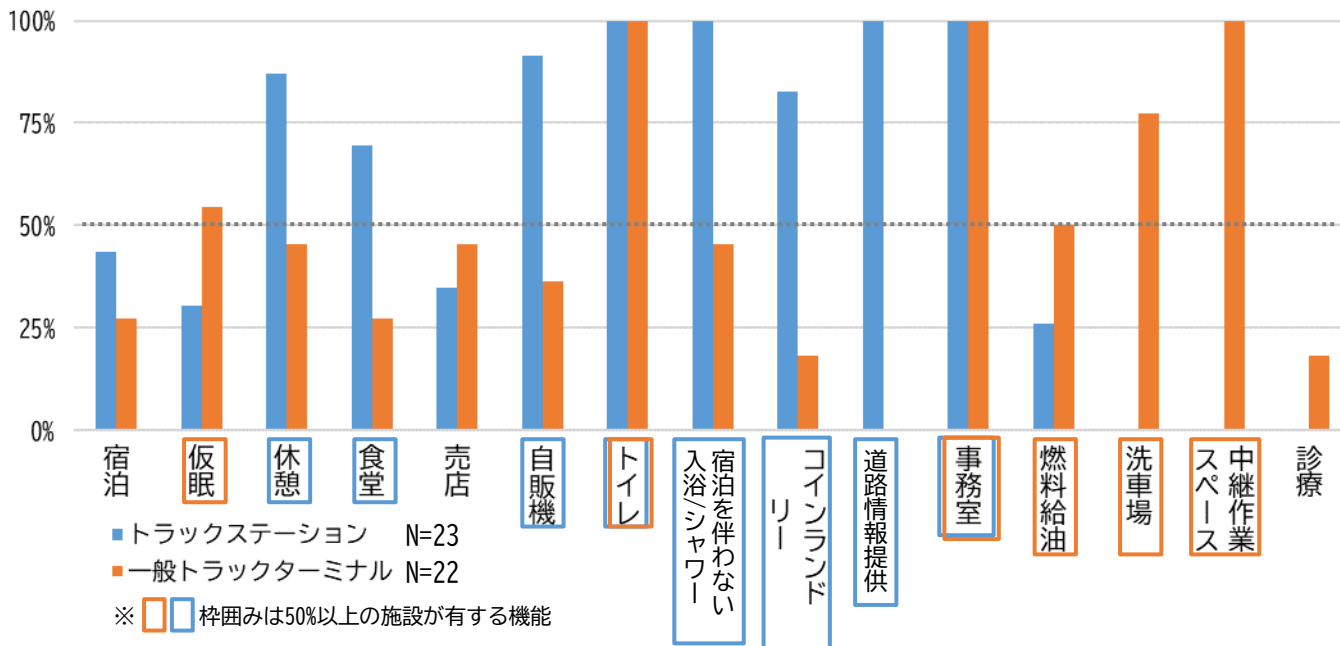
※足立、板橋、京浜、東大阪TTに診療機能あり
 ※他 整備工場、寝具リネンサービス、理容室、薬局等

出典：国土交通省 トラックターミナルについて
 出典：公益社団法人 全国トラックターミナル協会HP

▼機能を有する施設数

機能	機能を有する施設数	
	TS (23か所)	TT (22か所)
宿泊	10	6
仮眠	7	12
休憩	20	10
食堂	16	6
売店	8	10
自販機	21	8
トイレ	23	22
宿泊を伴わない入浴/シャワー	23	10
コインランドリー	19	4
道路情報提供	23	0
事務室	23	22
燃料給油	6	11
洗車場	0	17
中継作業スペース	0	22
診療	0	4

▼機能を有する施設の割合



【参考】トラックステーションと一般トラックターミナル

■トラックステーション (TS)

【設立背景】

自動車運転者の労働時間改善が極めて重要であり、労働者の福祉向上や過労運転による交通事故の防止が必要であるという課題が存在した。1979年に労働省から労働時間改善基準が発表され、その中でトラック運転者の休憩施設の整備が必要であると考えられていた背景から、トラック業界では運輸事業振興助成交付金を活用し、トラックステーションの整備が進められてきた。

参考：国土交通省 トラックステーションの整備

項目	内容
設置者	公益社団法人全日本トラック協会 施設事業部が建設・管理・運営
管理者	
利用者	・全日本トラック協会会員事業者の運転者が優先的に利用可能 ・会員：402会員

参考：全日本トラック協会HP

■一般トラックターミナル (TT)

【設立背景】

1961年に都市部の交通渋滞への対策として大型車の都市部進入を制限する車両制限令が施行され、これに対応するため民間事業者は中継所として大型車から小型車に貨物の積み替えを行うトラックターミナルの建設を開始。1962年に株式会社仙台トラックターミナルが自動車ターミナル法の免許（第1号）を受けて仙台に一般トラックターミナルを開設。1965年に政府、東京都、民間自動車運送業者が共同出資し、日本自動車ターミナル株式会社を設立し、1968年に京浜トラックターミナルを開設。同年に大阪府都市開発公社が東大阪トラックターミナルを開設。その後全国に展開された。

参考：日本自動車ターミナル株式会社HP

参考：ヤマトホールディングスHP ヤマトグループ100年史 第5章長距離路線の拡張と総合運送体制の構築について

項目	内容
設置者	・民間事業者 ただし自動車ターミナル法 第二章 第三条 第一項 第二号 に基づく国土交通大臣の許可が必要
管理者	
利用者	・管理者と契約した事業者

(2) コネクトエリア浜松における施設機能

- コネクトエリア浜松の施設機能は中継作業スペース、一時待機所、自動販売機がある。
- 隣接する浜松SAではシャワー、食堂、売店、トイレ等の施設機能があり、コネクトエリア浜松からは徒歩での移動が可能である。
- コネクトエリア浜松では隣接する浜松SA（下り）と連携をすることで施設機能を補っている。

■施設について

2. 施設概要

【中継物流拠点整備のポイント】

- ✓ 専用の予約システムや非接触ICカードによる自動開閉入退場システムにより、入退出時の操作を簡便化（ICカード所持により自動で開閉バーが作動）
- ✓ 施設内の待機所の利用のほか、隣接する浜松SA内の施設（シャワー等）の活用も考慮。
- ✓ 会社敷地の未利用地を活用

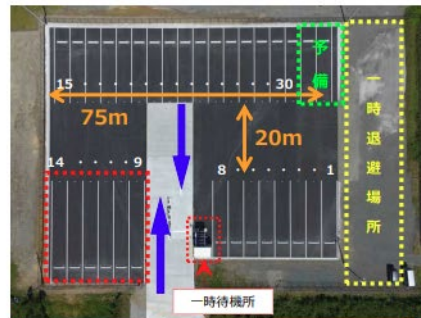


駐車場全景



自動開閉入退場システム

非接触ICカードをカードリーダ（赤枠部にアンテナ内蔵）に向けてゲートが開閉（車両内に置くだけで感知可能）



バスNo.9~14
全長：26m

バスNo.1~8,15~30
全長：20m



一時待機所
一時待機所と自動販売機

一時待機所内観 2

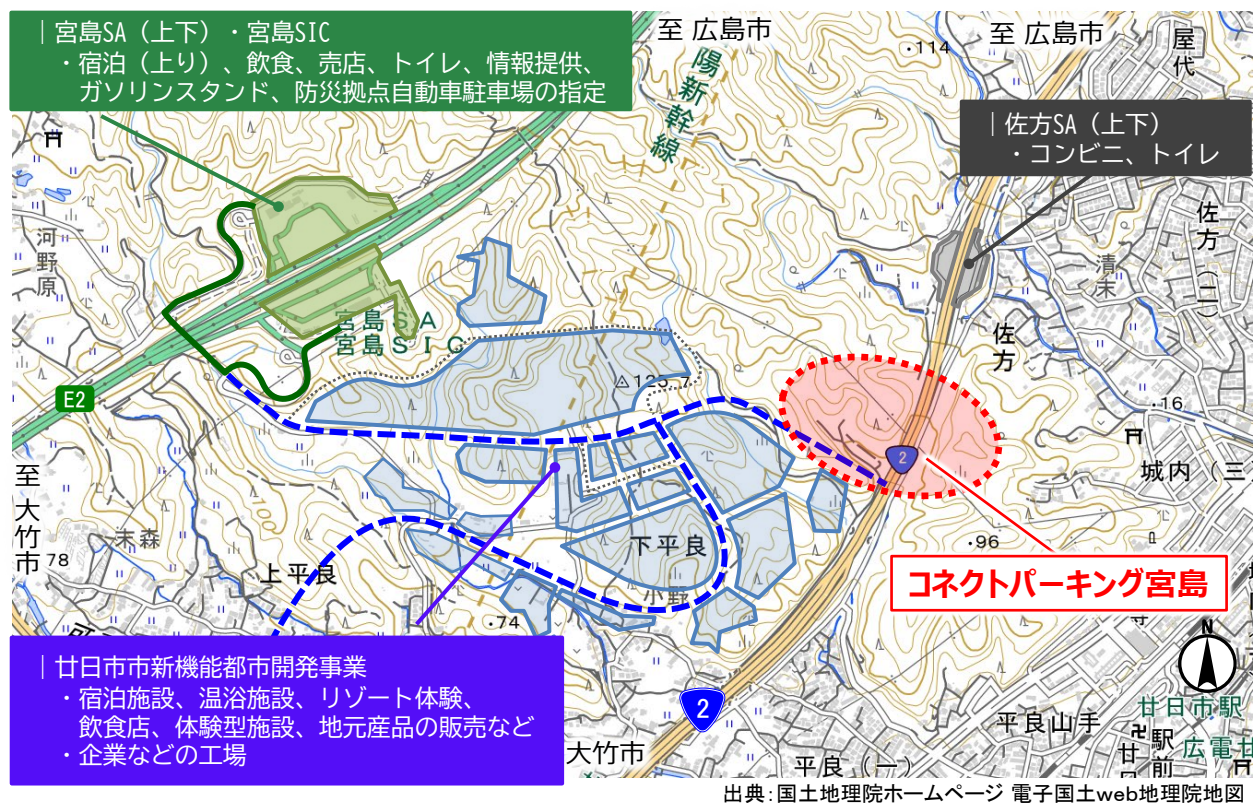
■施設機能の整理

機能	コネクトエリア浜松	浜松SA（下り）
宿泊		
仮眠		
休憩	●	●
食堂		●
売店		●
自販機	●	●
トイレ		●
宿泊を伴わない入浴/シャワー		●
コインランドリー		●
道路情報提供		●
事務室		
燃料給油		● (EV含)
洗車場		
中継作業スペース	●	
診療		

②コネクトパーキング宮島の周辺施設とその施設機能

- 整備予定地の周辺には廿日市市新機能都市開発事業、宮島SA、宮島SIC、佐方SAが存在する。
- 廿日市市新機能都市開発事業における観光交流施設には宿泊施設、温浴施設、飲食店、体験型施設、地元産品の販売などを予定。
- 宮島SAは宿泊（上りのみ）、飲食、売店、トイレ、情報提供、ガソリンスタンド、防災拠点自動車駐車場の指定。
- 佐方SAはコンビニ、トイレの機能がある。

■周辺状況



■機能の整理

機能	廿日市市事業	宮島SA (上り)	宮島SA (下り)	佐方SA (上り)	佐方SA (下り)
宿泊	●	●			
仮眠					
休憩		●	●		
食堂	●	●	●		
売店		●	●	●	●
自販機		●	●		
トイレ	●	●	●	●	●
宿泊を伴わない入浴/シャワー					
コインランドリー					
道路情報提供		●	●	● (ポスター掲示)	● (ポスター掲示)
事務室					
燃料給油		● (EV含)	● (EV含)		
洗車場					
中継作業スペース					
診療					

<廿日市市新機能都市開発事業> 参考：廿日市市HP 新機能都市開発事業の概要

観光・交流施設、工業施設用地、多目的エリアを整備予定。
 加えて国道2号西広島バイパスと山陽自動車道 宮島SA・S-I-C を連絡するアクセス路が整備される計画

③物流事業者・トラックドライバーアンケート(令和4年12月実施)

- 広島国道事務所・広島大学の共同研究において、中継輸送拠点の必要性や施設の規模・機能について検討を行うため、令和4年12月にアンケート調査を実施した。

■調査概要

項目	内容
実施主体	広島大学、広島国道事務所
実施時期	令和4年12月、令和5年2月8日-18日(トラックドライバーのみ追加調査)
実施方法	・WEBアンケート調査:トラック協会HP掲載 追加調査:広島県内のSA/PA/トラックステーション/道の駅にてWEBアンケートのQRコードを配布
対象	全国の運送・物流事業者およびトラックドライバー
回答数	事業者:55社、ドライバー:43名
調査目的	中継輸送拠点の必要性や、施設の規模、機能について検討を行うため

▼運送・物流事業者への調査内容

区分	設問項目
基礎情報	事業所所在地・連絡先
トラック保有台数	車種ごとの保有台数
事業の状況	ドライバー数、荷主の業種、年間取引量等
広島県を経由する配送の概要と中継の意向	発着地、車種ごとの台数等 広島県内での中継意向・想定台数・利用時間帯
必要な機能	ロッカー、トイレ、シャワー等の必要機能
有料	有料の際の利用意向、許容できる金額
中継形態	望ましい中継方法 他社との中継輸送
自由意見	事業活動における課題や道路行政に望むこと 中継輸送に期待する効果・実施に向けた課題等

▼トラックドライバーへの調査内容

区分	設問項目
輸送状況	広島県の経由頻度、発着地、発着時刻、業種、車種
休憩	広島県内での休憩有無、休憩時間帯、満足度、満足度の理由
中継拠点	望ましい中継方法、 中継拠点の利用意向、 中継拠点に必要な機能
滞在時間	①：中継拠点のみ ②：①+トイレ・自販機 ③：②+待機・事務・食堂 ④：③+物販・シャワー・仮眠
属性	性別、年齢、ドライバー歴、契約形態
自由意見	道路行政や運送事業者に望むこと

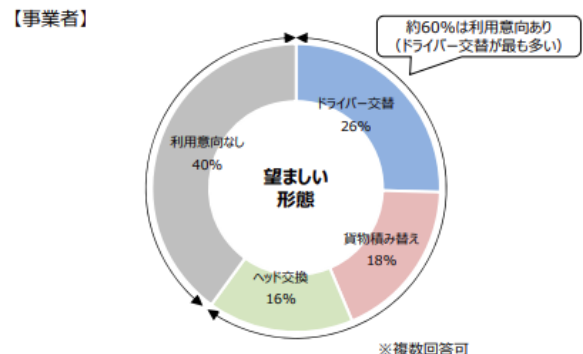
物流事業者・ドライバーの意見

- 物流事業者からのニーズが高い機能はトイレ・中継作業スペース・待機スペース・仮眠ベッド・シャワー・自販機・食堂・物販施設である。
- ドライバーからのニーズが高い機能は待機スペース、シャワー、トイレ、自販機である。
- 物流事業者・ドライバーともにニーズが高い機能は、待機スペース、シャワー、トイレ、自販機、食堂である。

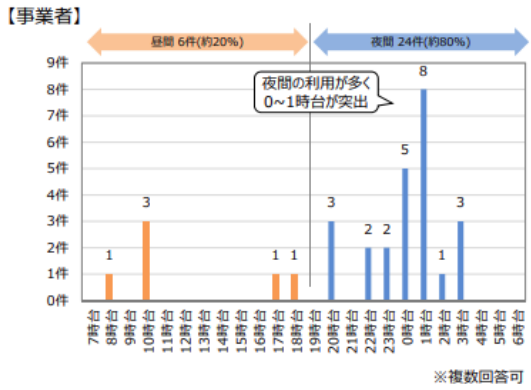
＜参考＞ 物流事業者・ドライバーの意見 21

- 広島大学において、トラック協会を通じて物流事業者、ドライバーに対しアンケート調査を実施。
- 事業者の約60%から広島県内における中継輸送の利用意向があり、利用したい時間は夜間、特に0～1時頃が多い。
- 必要な機能として、待機スペース・シャワー・トイレ・自販機・食堂等のニーズが高い。

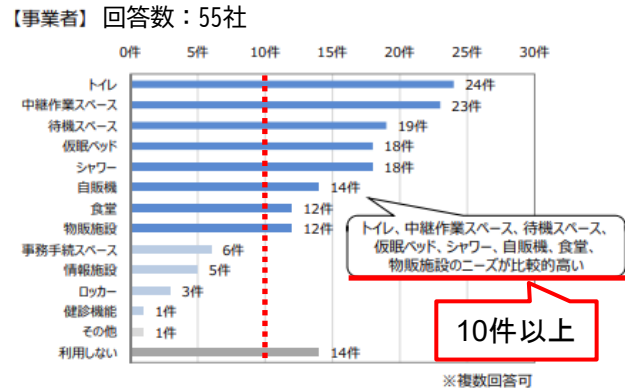
中継輸送を行う場合に望ましい形態



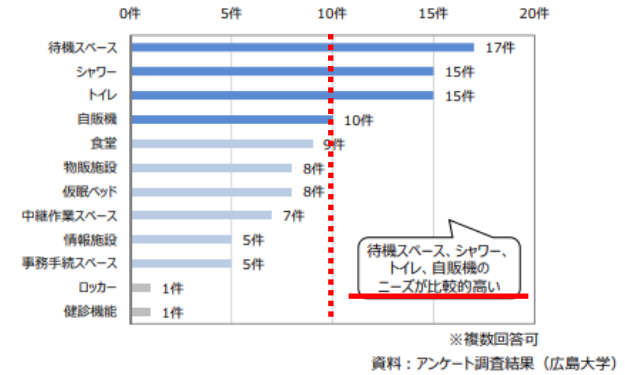
利用したい時間帯



中継拠点に必要な機能



【ドライバー】 回答数：19人



▼施設機能の整理（アンケート内に掲載機能）
※10件以上の機能に●を記載

機能	物流事業者	ドライバー
仮眠	●	
休憩	●	●
食堂	●	
売店	●	
自販機	●	●
トイレ	●	●
宿泊を伴わない入浴/シャワー	●	●
道路情報提供		
事務室		
中継作業スペース	●	
診療機能		

施設機能に対して想定される滞在時間

- 中継作業スペースのみの場合、想定滞在時間は30分以下が約6割を占める。
- 加えて、トイレ・自販機、待機・事務・食堂がある場合、想定滞在時間は60分以下が約8割、30分以下が2割を占める。
- 更に、物販・シャワー・仮眠が加わる場合は、想定滞在時間は60分以下が約7割、90分以上が約3割を占める。
- 施設機能に応じて想定滞在時間が異なっており、ドライバーの滞在時間に応じた施設機能の検討が必要となる。

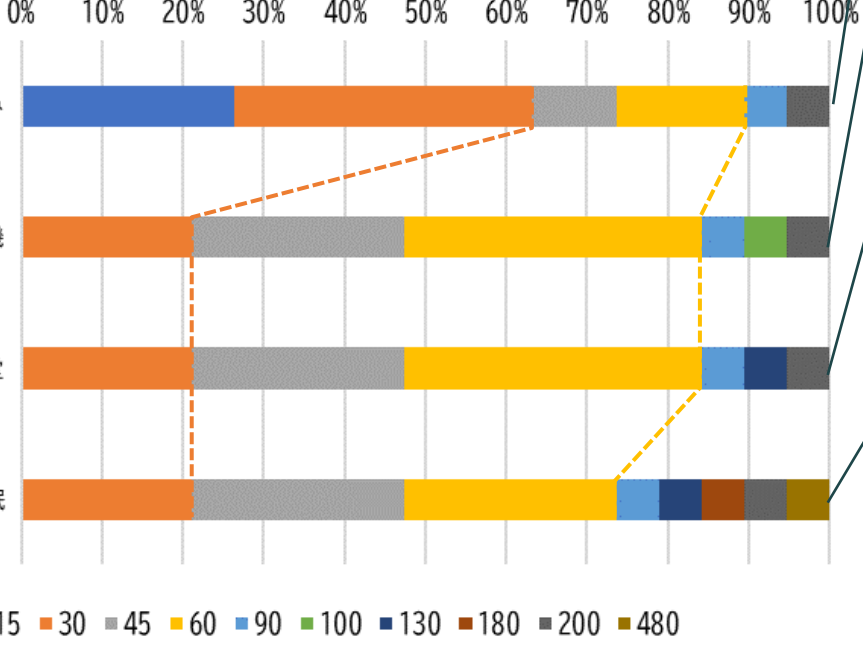
■ドライバーへのアンケート（令和4年12月実施）

【利用意向のあるドライバーへの設問】

問5 上記の問4の各施設が中継拠点に整備されている場合、中継拠点への滞在はどのくらいの時間になりますか。※想定でかまいません。中継相手の到着待ち時間はほぼないと仮定します。

- | | |
|---------------------------|------------|
| 1. 中継作業スペースのみ | 約 _____ 時間 |
| 2. 加えて、トイレ、自販機程度が整備 | 約 _____ 時間 |
| 3. 加えて、待機・事務手続きスペース、食堂が整備 | 約 _____ 時間 |
| 4. 加えて、物販施設、シャワー、仮眠ベッドが整備 | 約 _____ 時間 |
- ※総滞在時間をご回答ください

回答数：19人（中継拠点の利用意向があるドライバー）



中継のみ

- ・ 30分以下の利用意向が約6割を占める。

中継 + トイレ・自販機

- ・ 30分以下の利用意向は約2割。
- ・ 60分以下の利用意向が約8割を占める。

中継 + トイレ・自販機 + 待機・事務・食堂

- ・ 30分以下の利用意向は約2割。
- ・ 60分以下の利用意向が約8割を占める。

中継 + トイレ・自販機 + 待機・事務・食堂 + 物販・シャワー・仮眠

- ・ 30分以下の利用意向は約2割。
- ・ 60分以下の利用意向が約7割を占める。
- ・ 90分以上の利用意向が増え、約3割を占める。

コネクトパーキング宮島に必要な施設機能

- コネクトパーキング宮島において周辺施設との連携を踏まえると、以下の項目が必要機能だと想定される。
 - 休憩[待機スペース]、自販機、トイレ、道路情報提供、中継作業スペース※1
(※1ドライバー交換、トレーラー・トラクター方式、スワップボディコンテナ方式を想定)

■想定される必要な機能

※ - : 選択肢にない機能
◎ : 道路施設、中継輸送施設として必要
○ : 実績(コネクトエリア浜松)を参考
△ : 市場調査で必要性を検討

◎ : 道路施設、中継輸送施設として必要
○ : 実績(コネクトエリア浜松)を参考
△ : 市場調査で必要性を検討

機能	①他事例				②コネクトパーキング宮島 周辺施設					③アンケート (R4.12)		コネクトパーキング宮島	備考
	TS (23か所)	TT (22か所)	コネクトエリア浜松	浜松SA下り	廿日市市事業	宮島SA上り	宮島SA下り	佐方SA上り	佐方SA下り	物流事業者	ドライバー		
宿泊	●	●			●	●				- ※	-		周辺施設と連携
仮眠	●	●								●		△	
休憩	●	●	●	●		●	●			●	●	○	コネクトエリア浜松に設置
食堂	●	●		●	●	●				●			周辺施設と連携
売店	●	●		●		●	●	●	●	●			周辺施設と連携
自販機	●	●	●	●		●	●			●	●	○	コネクトエリア浜松に設置
トイレ	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●	◎	道路施設として設置
宿泊を伴わない入浴/シャワー	●	●		●						●	●	△	
コインランドリー	●	●		●						-	-	△	
道路情報提供	●			●		●	●	(ポスター掲示)	(ポスター掲示)			◎	道路施設として設置
事務室	●	●										△	
燃料給油	●	●		● (EV含)		● (EV含)	● (EV含)			-	-		周辺施設と連携
洗車場		●								-	-	△	
中継作業スペース		●	●							●		◎	中継輸送施設として設置
診療		●											周辺施設と連携

事業者・ドライバーからの要望があった機能の必要性については
周辺施設との役割分担などを踏まえて検討

※○、△については、今後管理運営の公募要件も踏まえた検討が必要。

※R4.12に実施したアンケート調査の追加ニーズ調査を実施予定。

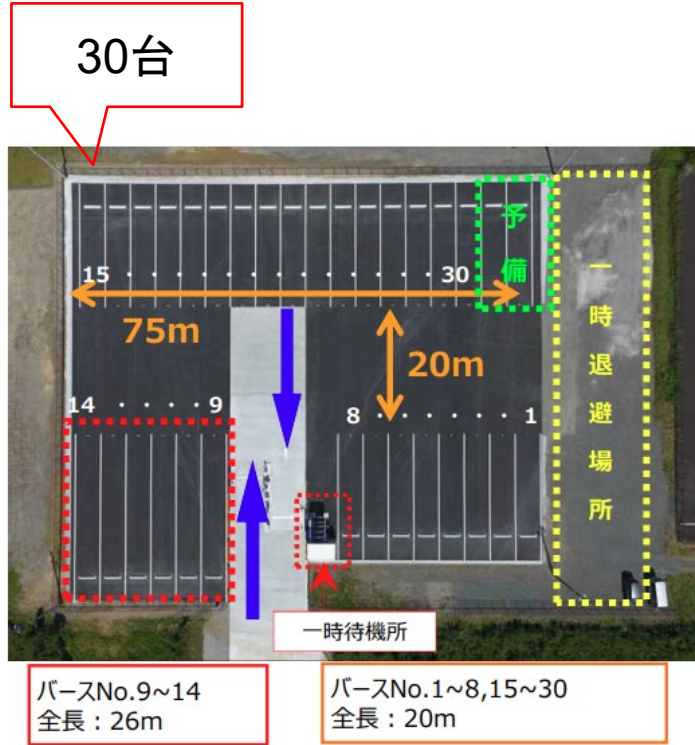
3.審議する事項

2) 駐車マス数

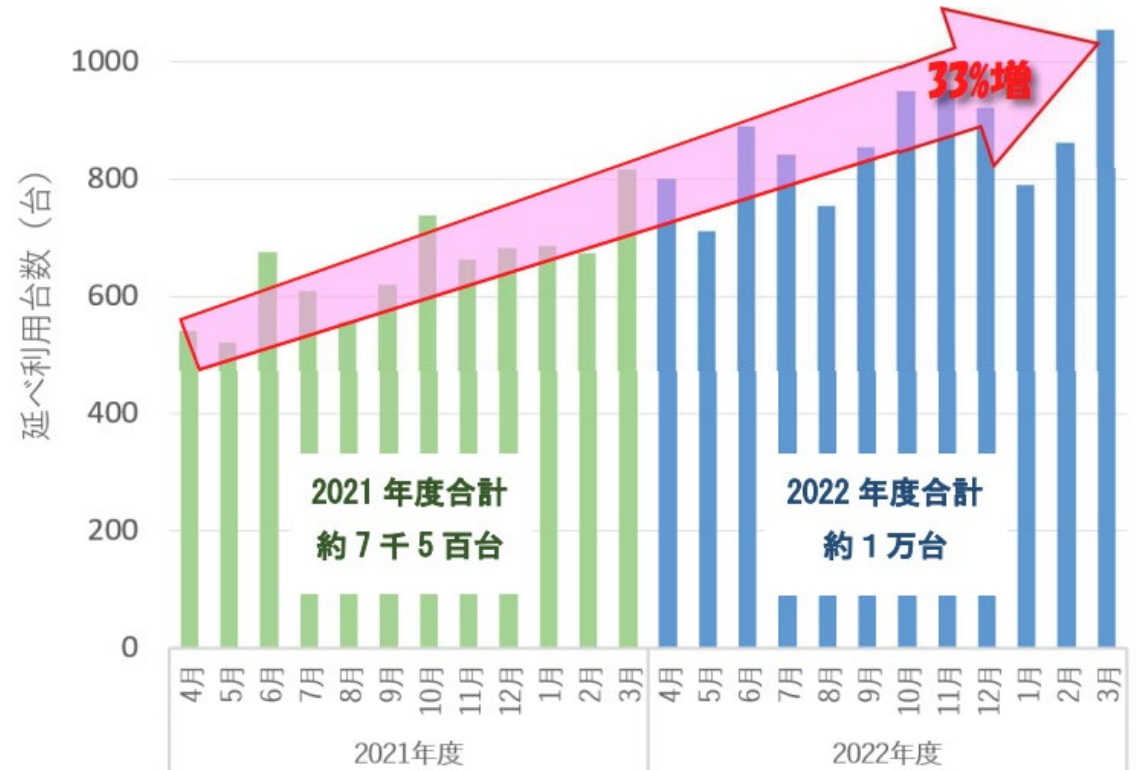
コネクトエリア浜松の駐車マス数と利用台数

- コネクトエリア浜松の駐車マス数は30台。
- 2022年度の延べ利用台数は1万台を超え、前年度比 33%増で利用台数は年々増加している。

■ 駐車マス数



■ 延べ利用台数の推移



出典：中日本高速道路株式会社 コネクトエリア浜松の取り組みについて

出典：中日本高速道路株式会社 定例会見資料6 2023年5月31日
中継輸送拠点『コネクトエリア浜松』の利用台数増加中 ～2022年度の利用状況～

コネクトパーキング宮島の駐車マス数は整備計画で示した30台とし、利用形態等のニーズ調査を今後実施する。

※駐車マスレイアウトにおいて、中継輸送機能としての利用形態について追加ニーズ調査を実施予定

4.今後の進め方

今後の進め方について

山陽自動車道・宮島SAにおける中継輸送実証実験の実施



第1回 コネクトパーキング宮島の整備に関する検討会



(審議事項) ○規約、検討事項、スケジュール 等
○コネクトパーキング宮島の整備方針(案)

整備計画策定



第2回 コネクトパーキング宮島の整備に関する検討会



(審議事項) ○マス数の検討
○施設機能の検討

市場調査・ニーズ調査 (アンケート)



(調査内容(案)) ○施設の維持管理・運営手法
○参画しやすい公募条件
○施設機能・中継輸送のニーズ 等

コネクトパーキング宮島の整備に関する検討会

(審議事項(案)) ○整備位置、施設機能の精査
○周辺道路からのアクセス検討
○施設の維持管理・運営

5.今後の検討事項

1)宮島SICとの連携

2)施設の維持管理・運営

第2回検討会以降の検討事項

- 第2回検討会以降の検討事項は、1) 宮島SICとの連携、2) 施設の維持管理・運営である。

項目	内容
1) 宮島SICとの連携	・ 宮島SICの通行車両
2) 施設の維持管理・運営	・ 物流施設の維持管理・運営に関する事例整理

5.今後の検討事項

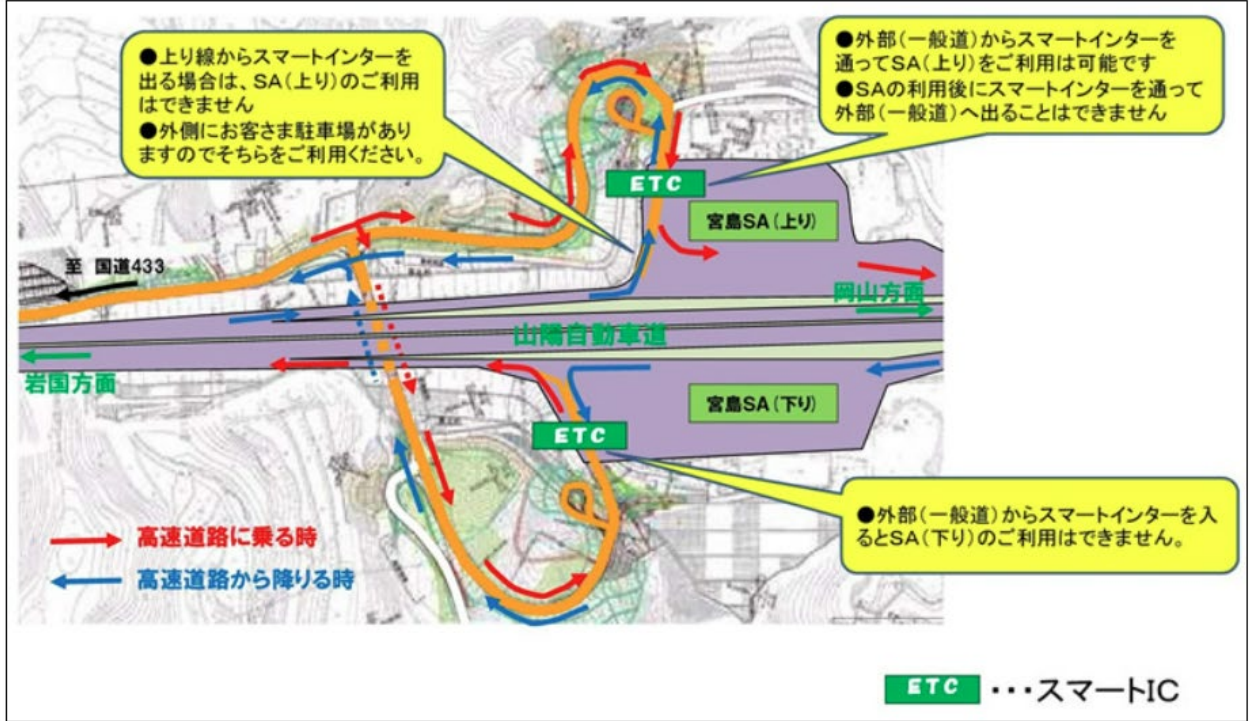
1)宮島SICとの連携

宮島SICの通行車両

- 宮島SICでは、車長12メートル以上の車両や特殊車両の通行ができない。
- 当該車両がコネクトパーキング宮島を利用する場合、廿日市IC等を経由する必要がある。

■宮島SICの利用方法

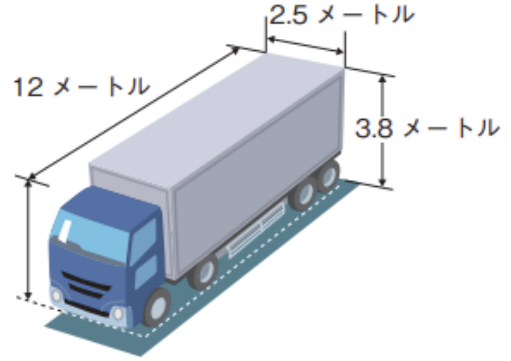
- ETC専用のインターチェンジです。ETC車載器を搭載していない車両は通行できません。
- 車長12メートル以上の車両、特殊車両は利用できません。
- ETC以外の支払い（現金、クレジットカードなど）は利用できません。ETCカードを挿入して通行してください。
- 利用証明書の発行はできません。
- ノンストップ走行はできません。ETCゲートの前で必ず「一旦停止」してください。
- 通信エラー、ETCカード未挿入などにより、通信できず開閉バーが開かなかった場合、インターホンで係員に連絡してください。
- 道路管理上、必要な場合は予告なく車線を閉鎖することがあります。
この場合、当該スマートインターチェンジでの流入出はできなくなりますので注意してください。



廿日市市役所HP 宮島スマートインターチェンジの利用方法

・12m以下の車両

一般的制限値の車両
(道路法第47条第1項、車両制限令第3条)



※その他、最小回転半径、総重量等の制限値あり
出典：特殊車両通行ハンドブック2022

・12m以上、特殊車両

| バン型セミトレーラ



| コンテナ用セミトレーラ



出典：国土交通省関東地方整備局 特殊な車両とは

5.今後の検討事項

2)施設の維持管理・運営

施設の維持管理・運営について

- コンセッション（公共施設等運営権）制度等の活用も念頭に入れ、市場調査を通じて効率的・効果的な管理運営を検討予定。

