

国道2号 コネクトパーキング岡山・早島整備事業計画検討会 (第2回)

日時：令和7年9月1日（月）10：00～
場所：岡山国道事務所 3階会議室

議 事 次 第

1. 開会

2. 議事

1) 検討会の名簿・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 資料1

2) 国道2号コネクトパーキング岡山・早島

整備事業計画検討会（第2回）・・・ 資料2

1. 第1回検討会の振り返りと対応案

2. 審議する事項

1) 配置計画（マス数）・施設規模について

2) アクセスルートについて

3. 今後の進め方について

4. 今後の検討事項

3. 閉会

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岡山・早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岡山・早島整備事業計画検討会 規約

(趣旨)

第1条 本規則は、「国道2号 コネクトパーキング岡山・早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号の岡山市南区箕島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、岡山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 検討会の事務局は岡山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6年 3月14日から施行する。

国道２号コネクトパーキング岡山・早島整備事業計画検討会
委員名簿

氏 名	所属・役職等
はしもと せいじ 橋本 成仁	岡山大学学術研究院 環境生命自然科学学域 教授
うじはら たけひと 氏原 岳人	岡山大学学術研究院 環境生命自然科学学域 准教授
みやなが ゆうさく 宮長 勇作	一般社団法人岡山トラック協会 専務理事
おか としゆき 岡 敏之	岡山県総合流通センター 岡山運輸団地協同組合 事務局長
たむら こうたろう 田村 幸太郎	西日本高速道路株式会社中国支社総務企画部企画調整課 課長
たむら ただし 田村 正	本州四国連絡高速道路株式会社坂出管理センター 所長
ひぐち こういちろう 樋口 恒一郎	国土交通省中国地方整備局岡山国道事務所 事務所長
どい きよし 土井 清志	国土交通省中国運輸局岡山運輸支局 局長
これとも しゅうじ 是友 修二	岡山市都市整備局道路部 部長
せきぐち ゆ き 関口 有紀	早島町企画総務部企画課 課長

(敬称略)

国道2号 コネクトパーキング岡山・早島 整備事業計画検討会(第2回)

■ 1. 第1回検討会の振り返りと対応案	… 2
■ 2. 審議する事項	… 9
1)配置計画(マス数)・施設規模について	… 9
2)アクセスルートについて	… 15
■ 3. 今後の進め方について	… 17
■ 4.今後の検討事項	… 19

1. 第1回検討会の振り返りと対応案

第1回検討会について

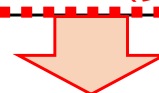
- 第1回検討会では設立趣意書や規約、コネクトパーキング岡山・早島の整備計画(案)について、了解を得た。
- 事業の実施に当たり留意すべき事項等について意見をいただいた。

国道2号コネクトパーキング岡山・早島整備事業計画検討会(第1回)

・日時:令和6年3月14日(木)13:30~14:30

・場所:岡山国道事務所

議事 概要	設立 趣意 ・ 規約	・ 設立趣意・規約(案)について委員の了解を得た。 ・ 橋本委員を本検討会の委員長とする。
	整備 計画	・ 整備計画(案)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こと。
	(案) 意見	① 物流の効率性を高めるには貨物の積み替えによる混載についても検討すべきである。 ② 様々な大きさの車両の利用を想定したマスの設計を行うべきである。 ③ 地盤状況や液状化の可能性などの観点も踏まえ、災害に強い施設となるよう検討すべきである。 ④ 施設整備においては清潔性やユーザー(女性や高齢者など)に配慮した設計とすべきである。



意見への対応(案)

- ① 混載等に関する需要や課題についてヒアリング。
- ② 長距離輸送の車両のうち最大となるダブル連結トラックを対象に設計を進める。
- ③ 事業予定地は浸水想定区域外である、それ以外の災害にも耐えうる施設となるよう検討を進める。
- ④ 施設整備においてはトラックドライバーの多様化に応じた施設デザインとなるような設計や公募条件とする。

第1回検討会で決定した整備計画

一般国道2号 コネクトパーキング岡山・早島 整備計画(概要)

- ・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。
- ・物流事業者からの中継地としてのニーズが高い岡山県内に、中継拠点となる「コネクトパーキング岡山・早島」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。

1. 事業概要

- ・整備箇所
岡山県岡山市南区箕島
- ・延長: 約0.5km



図1 広域位置図



図2 周辺位置図

コネクトパーキング岡山・早島の機能	
中継機能	・駐車場 (40マス) ・中継作業スペース
休憩機能	・トイレ ・休憩所 (待機スペース)
面積: 約2,700㎡	・その他 ・民間のノウハウを活用した施設

※今後、協議等により変更となる場合がある。



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)

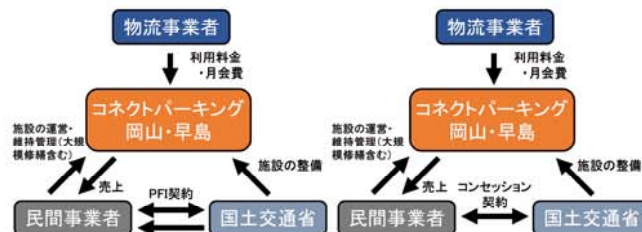


図4 PFI方式のイメージ

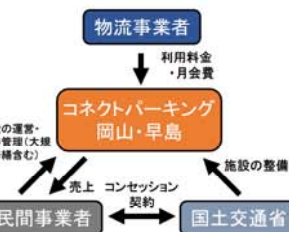


図5 コンセッション方式のイメージ



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

②中継輸送拠点の不足

- ・現在、国内の中継輸送拠点は静岡県のコネクトエリア浜松のみ整備済。令和5年度に広島県のコネクトパーキング宮島が事業化(図8)。
- ・中継輸送の普及には、更なる拠点の整備が必要。

③高まる中継輸送のニーズ

- ・岡山県を通過する貨物輸送を行う企業※のうち約7割が中継拠点を利用したいと回答。
- ・日帰り運行による業務効率化・健康維持等が期待されている。(図9、10)

※岡山県に隣接する福山市発着の企業は対象外

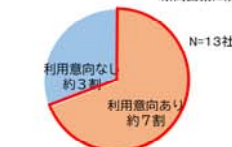


図9 岡山県内での中継拠点の利用意向

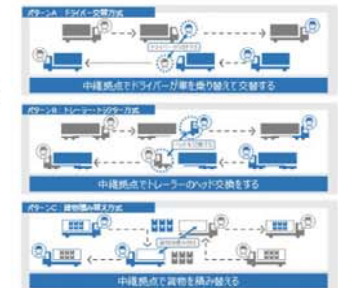


図7 中継輸送の方式



図8 全国の中継拠点整備状況



- ・積載率の向上やドライバー拘束時間の削減につながる
- ・日帰り運行可能となり、余剰車両を別業務に当てる事が可能
- ・長距離運転減少による健康維持が期待できる
- ・自社以外の協力会社の確保が課題

図10 中継輸送に関する物流企業の主な意見

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

- ・ニーズの高い岡山県内かつ高速道路直近に整備することで、中国圏・四国圏・近畿圏で中継輸送が実施しやすくなる。

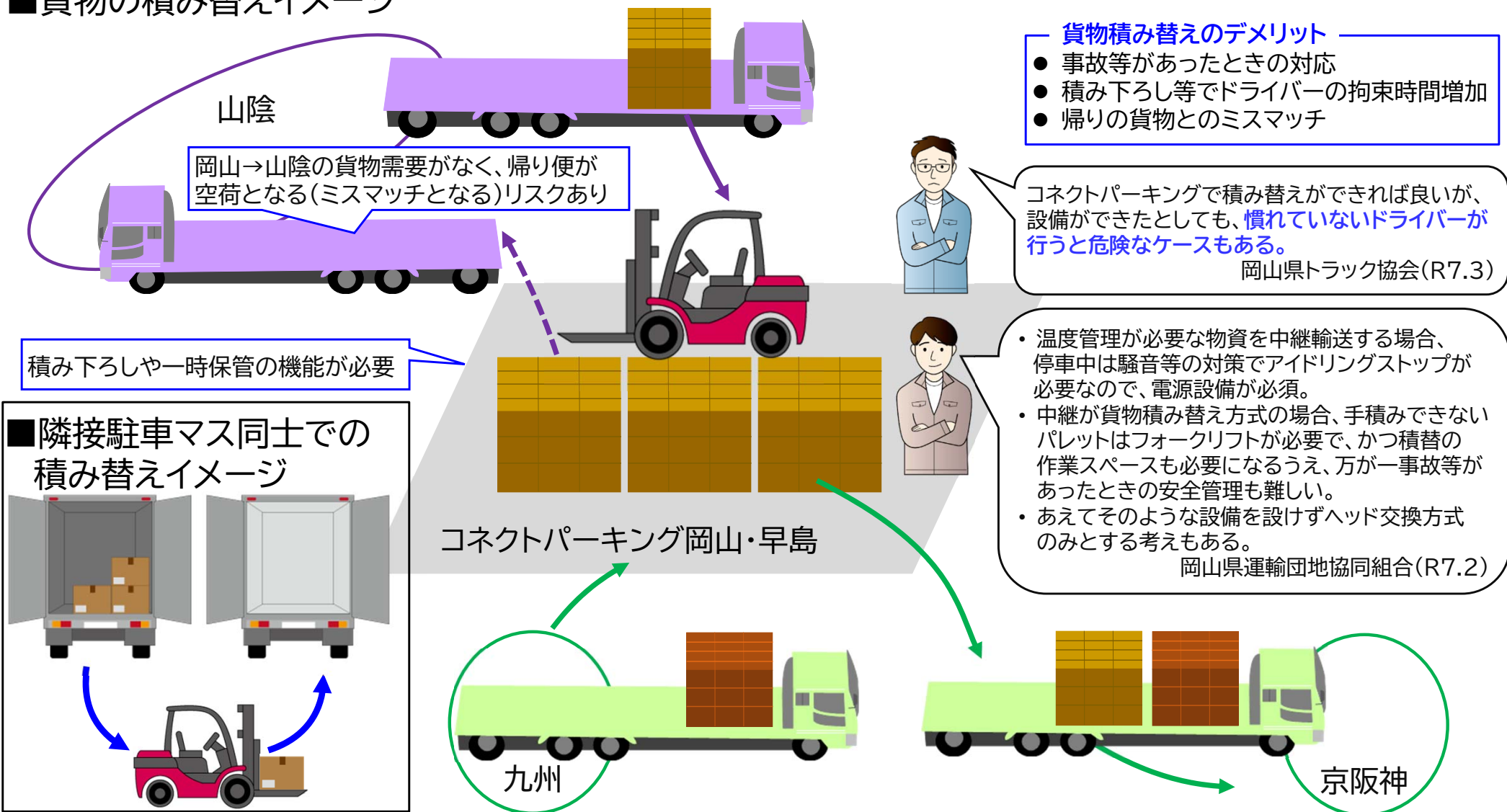


図11 中国～関西の中継イメージ

①貨物の積み替えによる混載

①物流の効率性を高めるには**貨物の積み替えによる混載**についても検討すべきである。
⇒長距離輸送の効率化のため、ヘッド交換方式、ドライバー交替方式及び、積み替え方式を検討する。

■貨物の積み替えイメージ

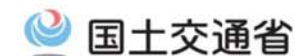


②様々な大きさの車両の利用を想定したマス数の設計

②様々な大きさの車両の利用を想定したマスの設計を行うべきである。

- 「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」では、ダブル連結トラックの活用推進が必要と整理されている。
⇒整備においては、全ての駐車マスをダブル連結トラック対応とする計画と設計を進める。

物流拠点の今後のあり方に関する検討会報告書(概要①)



物流拠点が直面している課題

(1) 全体最適を見据えた政策的な物流拠点の配置

現在は、物流拠点の整備や配置等が各社ごとの判断に委ねられており、また、同地域内の物流拠点の配置状況等が正しく把握されていない状態で整備されている可能性があることから、**物流拠点に係る需給の把握や全体最適を見据えた政策的な配置が必要**。

(2) トラック輸送の変容への対応

トラックドライバーの時間外労働の上限規制（年960時間）等の適用により、従前より輸送距離及び運転時間が減少。そのため以下の必要性が高まっている。

- ・関東圏～関西圏等の幹線輸送の中間に、トレーラー交換やトラックドライバーの乗り代わり場所・休憩施設等の機能を有する**中継輸送拠点の整備**
- ・鉄道輸送・海上輸送へのモード転換に加え、**ダブル連結トラックや自動運転トラックの活用**も含めた新モーダルシフトの推進

(3) 物流拠点の老朽化

営業倉庫、トラックターミナル等の**物流拠点の老朽化が進展**。**整備資金の確保**や、ビルド&スクラップするための**土地の確保が困難**であるほか、現行の支援は、倉庫業者が整備する営業倉庫に対する税制支援（倉庫税制）に留まる。また、施設が立地する土地の高度利用や多機能化、高度化、異なる業種間での協業が必要。

(4) 沿岸部の物流拠点における供給量不足

都市部の沿岸部において、倉庫の庫腹占有率が高止まりしており、食料品をはじめとした輸出入貨物を取扱う食料安全保障の観点からも、**庫腹量を増加させる必要**。

(5) 地域との合意形成

物流拠点は、地域の産業振興や賑わい創出、備蓄や物資の搬出入などの防災拠点としての貢献等、**地域戦略上のポテンシャルを有するが**、物流拠点の整備について**地方公共団体が参画するスキームがない**。



③災害に強い施設の検討

③地盤状況や液状化の可能性などの観点も踏まえ、**災害に強い施設となるよう検討**すべきである。

● 文献調査より事業予定地は液状化や浸水、土砂災害のリスクがないであることを確認した。

⇒今後、現地調査を実施予定。

■液状化の危険性



※PL値:その地点での液状化の危険度を表す値

液状化危険度

- 液状化危険度は極めて高い(15<PL)
- 液状化危険度は高い(5<PL≤15)
- 液状化危険度は低い(0<PL≤5)
- 液状化危険度はかなり低い(PL=0)

■浸水想定・土砂災害の危険性



④清潔性やユーザー(女性や高齢者など)に配慮した設計

④施設整備においては**清潔性やユーザー(女性や高齢者など)に配慮した設計**とすべきである。
⇒施設整備においてはトラックドライバーの多様化に応じた施設デザインとなるような設計や公募条件とする。

<機能イメージ>

第1回検討会資料再掲

コネクトパーキング岡山・早島の機能

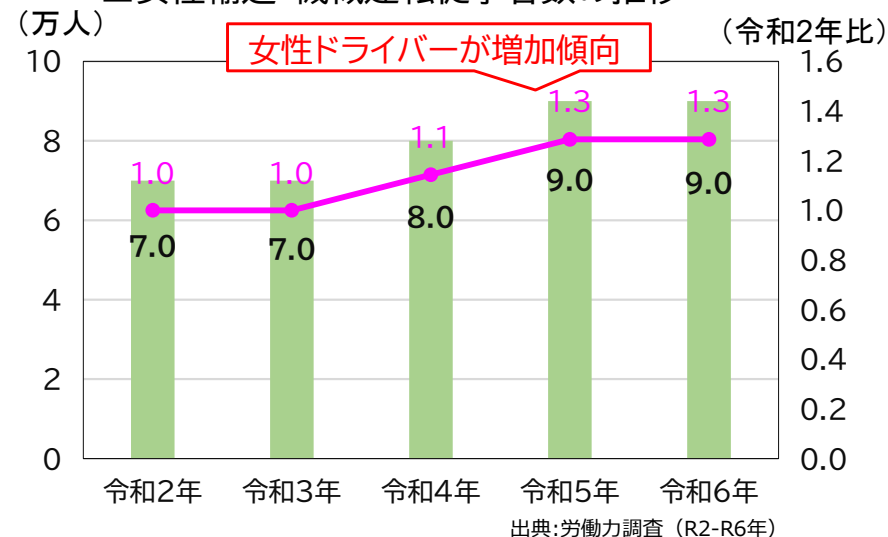
トイレ

休憩所
(待機スペース・情報提供機能)

その他 民間のノウハウを活用した施設(食堂、シャワー、物販)

※今後、上記機能について協議等により変更となる場合があります。

■女性輸送・機械運転従事者数の推移



トイレ・パウダールーム



出典:道の駅越前おおの荒島の郷



参考:道の駅くめなん



出典:トラガール推進プロジェクト(国土交通省)

2. 審議する事項

1)配置計画(マス数)・施設規模について

駐車方式

- 駐車方式は前進駐車・前進発車とすることで安全性・利便性向上を図る計画とした。
 - ① コネクトパーキング岡山・早島が特定車両停留施設に位置づけられる
 - ② 道路構造令の解説と運用においても大型車は後退を避けることが望ましいとされている
 - ③ トラック協会へのヒアリング結果では、前進のみで回れた方がよいとの意見があった

■①特定車両停留施設内の通行に関する基準

①後退運転によらない通行(第1項)

特定車両停留施設には、特定車両が後退運転によらないで出口及び入口を通行できるように誘導車路又は操車場所を設けなければならない。

(趣旨)

前面道路において自動車が方向転換することは、前面道路の円滑と安全を阻害する恐れがあり、ひいては自動車の安全かつ円滑な通行を阻害する可能性がある。そのため、出入りする自動車が常に前進で出入口を通行できるよう規定している。

出典:交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン 附属編R3.4 P1-14

■③広島市西部トラック協会へのヒアリング結果※

- マスの配置は問題ないと思うが、場内で転回できる余裕を持たせた方が良い。例えばセミトレーラーやダブル連結トラックを想定される場合、前進だけで回れた方が良い。
- 間違えて入庫した際に、駐車マスがなかった場合、バックで戻らないといけなくなる。その場合を含めて転回できるようにしておいた方が使いやすい。

出典:広島市西部TT駐車マスヒアリング 議事録 R6.10.15

操作性がよく、駐車所要面積が少ない
60°駐車で駐車マス配置を実施

■②道路構造令の解説と運用における”駐車の方法”

(3) 駐車の方法

大型車では、駐車、発車のいずれの場合でも後退を避け、前進駐車・前進発車(図9-8(c))とするのが望ましいが、用地の制約等がある場合は後退駐車を考えるのもやむを得ないものとする。

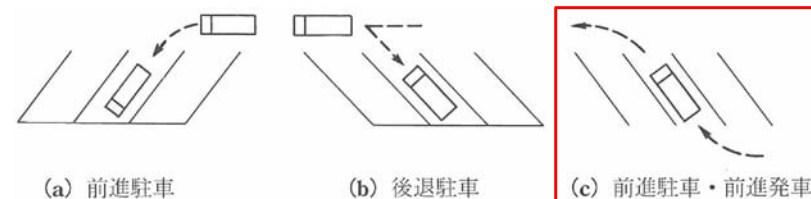


図9-8 駐車の方法

(4) 駐車ますの設置

駐車ますの設置方法は大きく分けて、平行駐車と角度駐車に分けられる。前者は車路の延長方向に並行して片側あるいは両側に駐車するものであり、後者は車路の延長方向と角度をなして並列に駐車するものをいう。いずれの場合においても車路の幅員は想定した駐車方式と駐車ますの配置に応じた幅員を有していなければならない。

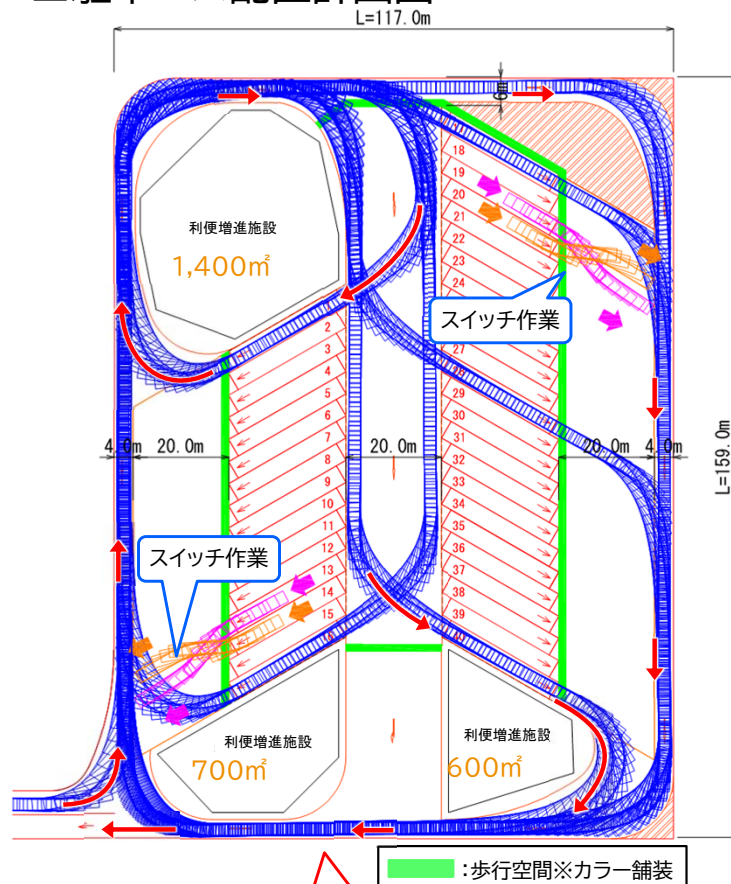
表9-1 駐車方式の評価

角度と方式	評価
30° (前進駐車)	前進駐車のみ。車路幅は小さいが、車路方向延長に長い駐車幅を要し、1台当たりの駐車所要面積は最大。出車の際後方の視界はかなり狭められる。
45° (前進駐車 後退駐車 交差式駐車)	前進、後退ともに利用できるが、前進駐車の方が駐車しやすいといわれている。交差式にすれば1台当たりの駐車所要面積は少なくなるが、A型(図9-7(c))では、整然として駐車が行われないかぎり有効性を著しくおとすおそれがある。
60° (前進駐車 後退駐車)	前進、後退ともに利用でき、操作性は最もよい。車路幅は大きくする必要があるが、1台当たりの駐車所要面積は少ない。
90°	前進、後退ともに利用できるが、後退駐車が一般的で安全。所要面積は最も少なくすむが乗り降りの便を考慮すれば、駐車ますの幅員を0.25 m程度増加しておくことが望ましい。

マス数と施設の配置

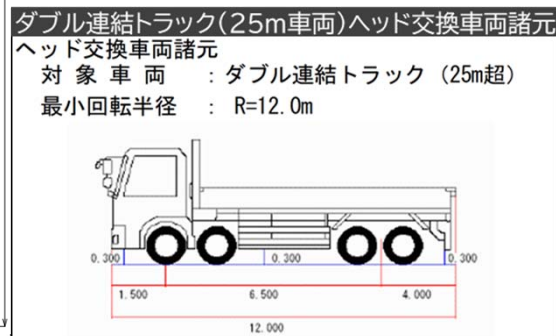
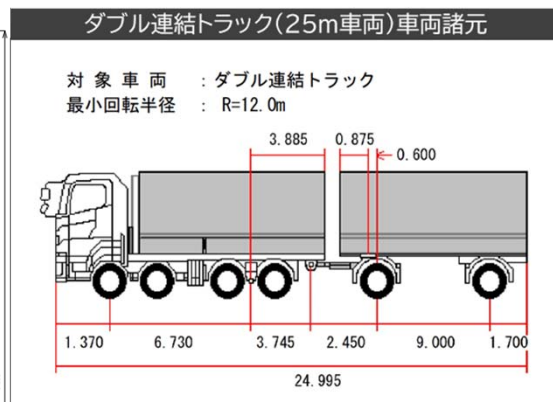
- 駐車マス数は40マスとした。
- 全駐車マスをダブル連結トラック対応とし、駐車角度を60°でヘッド交換可能なレイアウトとした。
- 誘導車路、操作場所、停留場所とならないスペースにおいて利便増進施設も配置可能とした。

■ 駐車マス配置計画図



駐車マス : 40マス
利便増進施設 : 2,700㎡

【車両諸元】



【歩行空間の幅員】

1-6-4 自転車および歩行者

自転車の構造の標準的な寸法は図1-20のとおりである。自転車は左右に揺れ

1. 自転車道の設計に用いる自転車の諸元は次の表のとおりとする。

占有幅 (m)	高さ (m) (走行時)	長さ (m)	ペダル高 (m)
1.00	2.25	1.90	0.05

2. 歩行者の占有幅は0.75mを標準とする。
3. 車いすの占有幅は1.00mを標準とする。

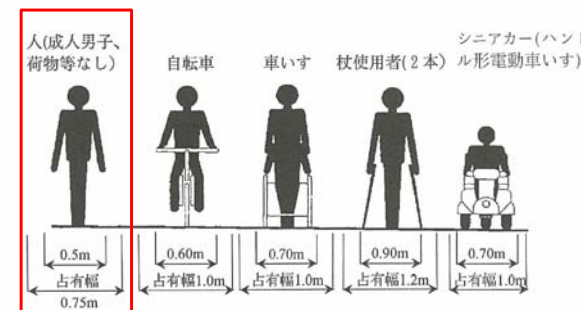


図1-24 道路利用者の基本的な寸法

出典:道路構造令の解説と運用 令和3年3月 日本道路協会 P187,189

■ 類似施設におけるスイッチ※作業の様子 ※ヘッド交換方式を”スイッチ”と呼称する



施設規模の精査

- 施設の面積は、NEXCO設計要領等におけるSA・PA内の施設面積の目安を用いて、2,700㎡としていたため精査が必要。
- 精査としては事業予定地周辺との機能を整理し必要な大きさを求める。

■施設の規模(面積)の検討【駐車マス数:40マス】

施設	設定方法	㎡
トイレ	NEXCO要領・PA（駐車マス数45台以下）	60
休憩施設 （道路情報提供、 自販機を兼ねる）	NEXCO要領・SA（駐車マス数100台以下）	140
仮眠施設	待機スペースと同等と仮定	140
シャワー	トイレと同等と仮定	60
コインランドリー	トイレと同等と仮定	60
食堂	NEXCO要領・SA（駐車マス数100台以下）	400
中継作業スペース	軌跡作図結果より	600
給油所	NEXCO要領・SA（駐車マス数100台以下）	550
売店	NEXCO要領・SA（駐車マス数100台以下）	150
附帯施設 （電気室、受水槽等）	NEXCO要領・SA（駐車マス数100台以下）	500
合計		2,660

※中継作業スペースは荷物の積み替えを行うスペースであり、今後の市場調査(MS:マーケットサウンディング)にて必要性や使い方を精査する。中継作業スペースは、2,700㎡2以外のエリアで確保。
※全体の面積について、今後のMS調査で変更となる可能性はあるが、これ以上広がることはないと想定

約2,700㎡

【NEXCO設計要領】 駐車マス数に応じた施設別面積

(PA)

(単位: ㎡)

片側駐車マス数	公衆便所	売店	附帯施設	計
101台以上	230	150	270	650
71~100	170	150	270	590
46~70	110	150	270	530
45台以下	60	150	250	460

注) 上記は建築物の面積を表わす。

上記面積は浄化槽、電気室を設置する例のエリアである。

(SA)

(単位: ㎡)

片側駐車マス数	公衆便所	食堂	無料休憩所	売店	給油所	附帯施設	計
251台以上	350	950	250	255	550	550	2,905
250~201	290	800	210	230	550	550	2,630
200~151	240	650	210	200	550	550	2,400
150~101	180	500	170	170	550	500	2,070
100台以下	120	400	140	160	550	500	1,870

※出典:NEXCO設計要領

施設規模の精査

- 事業予定地の周辺には、岡山県TS・岡山TT※、岡山県総合流通センター、複数のSA、PAが立地している状況。
- 施設規模の2,700㎡分のスペースは、周辺施設との機能を踏まえても過不足ない規模と想定。
- 今後、周辺施設との機能を踏まえ市場調査(MS:マーケットサウンディング)を行い、当該事業に必要な機能について精査を進める。

■周辺状況



■休憩施設・給油所の配置間隔の目安

休憩施設・給油所の配置の目安は、トイレ・休憩所:15～35km、給油所:50～150kmとなっている。

(7) 休憩施設の配置間隔を検討するにあたっては、既往の調査研究成果から、利用者が疲労および生理的要求を感じた際に利用する施設（トイレ、休憩所）を概ね15～35km 毎を目安に配置すると良い。また、車両の燃料切れ予防のための施設（ガステーション）の配置間隔は、地域の状況・交通実態にもよるが概ね50～150km 毎を目安とする。

■機能の整理

※ TS:トラックステーション、TT:トラックターミナル

機能	岡山県TS	【参考】岡山県TT	総合流通センター	吉備SA	道口PA	粒江PA	2km以内	コネクトパーキング岡山・早島	備考
宿泊	●	●						—	整備不要
仮眠施設	●							—	整備不要
休憩施設	●		●	●	●	●		○	CA浜松に実績あり
食堂	●		●	●	●			△	周辺に施設ありMS調査で確認
売店				●	●		●	△	周辺に施設ありMS調査で確認
自販機	●	●	●	●	●	●		○	CA浜松に実績あり
トイレ	●		●	●	●	●		◎	道路施設として整備を想定
宿泊を伴わない入浴/シャワー	●							△	周辺に施設ありMS調査で確認
コインランドリー	●							△	周辺に施設ありMS調査で確認
道路情報提供	(運行情報)			●	●			◎	道路施設として整備を想定
事務室		●	●					△	管理運営事業者が常駐する場合に必要
洗車場		●						△	周辺に施設ありMS調査で確認
給油所	●		●	●			●	△	周辺に施設ありMS調査で確認

◎:道路施設、中継作業スペースとして必要 ○:実績(コネクトエリア浜松)を参考←MS調査で必要性を検討、△:MS調査で必要性を検討 —:中継拠点として馴染まないため、不要

(参考) 貨物積み替え時の大型車の走行軌跡(中継作業スペース)

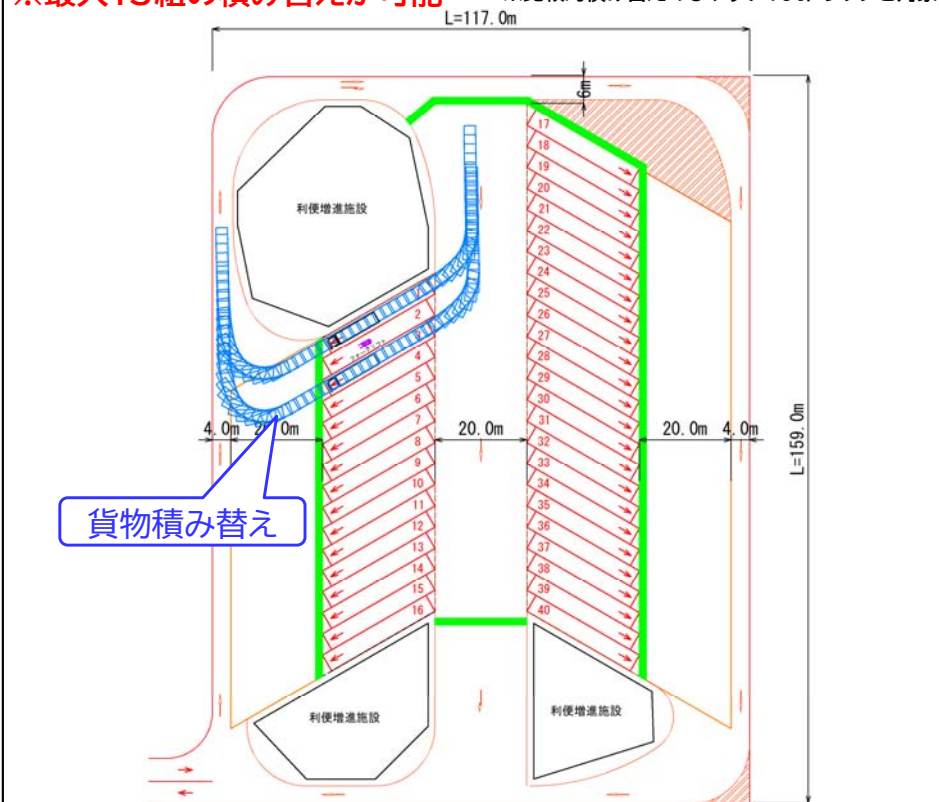
- 貨物積み替え時の大型車の走行軌跡を作図したところ、対応可能であることを確認した。

■ 貨物積み替え時の大型車の走行軌跡図

【ウイング車同士の貨物積み替え】

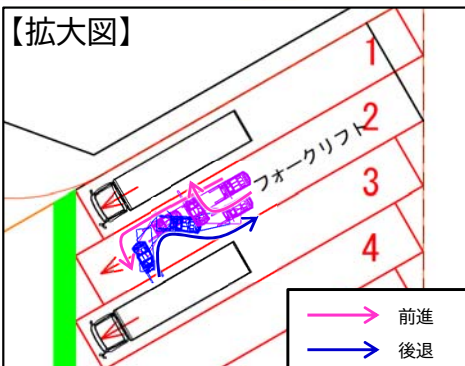
※最大13組の積み替えが可能

※比較的積み替えのしやすい10tトラックを対象



出典:物流を取り巻く現状について
H30.10.11(国土交通省 物流政策課)

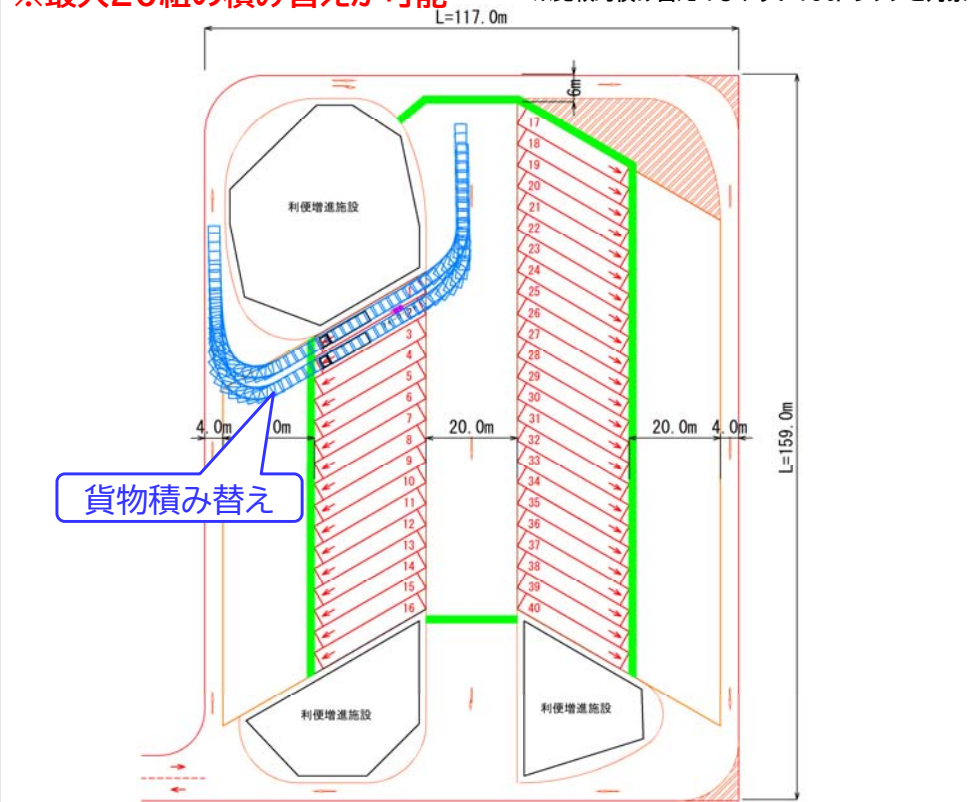
【拡大図】



【リヤドア同士の貨物積み替え】

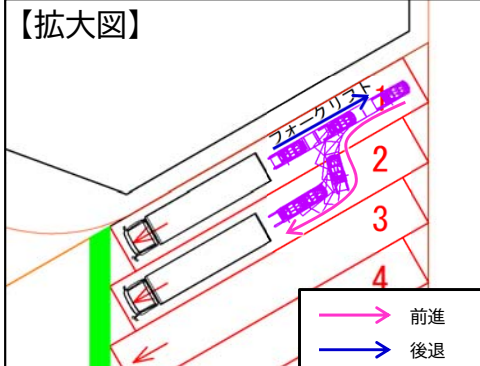
※最大20組の積み替えが可能

※比較的積み替えのしやすい10tトラックを対象



出典:Geminiで生成

【拡大図】

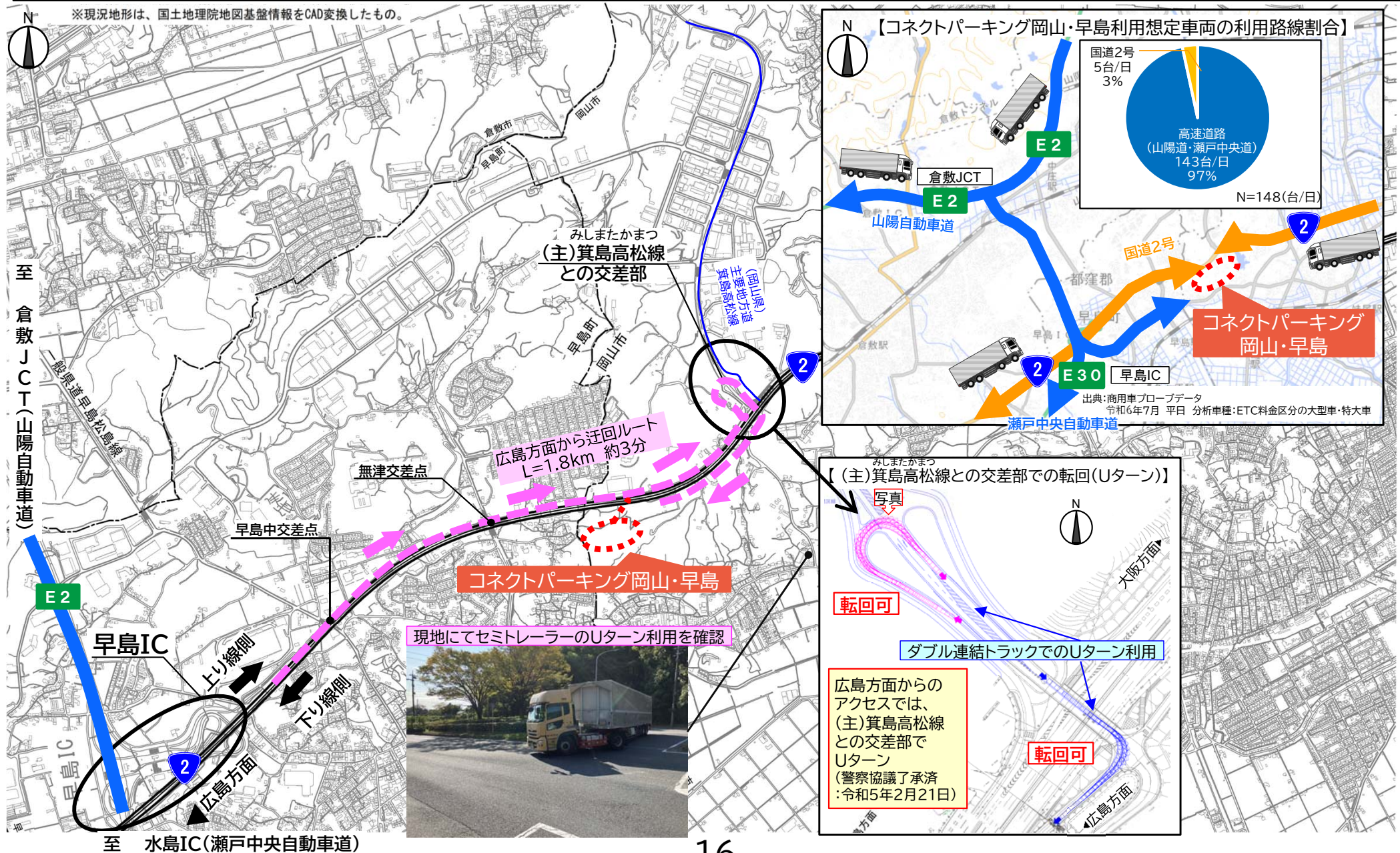


2. 審議する事項

2)アクセスルートについて

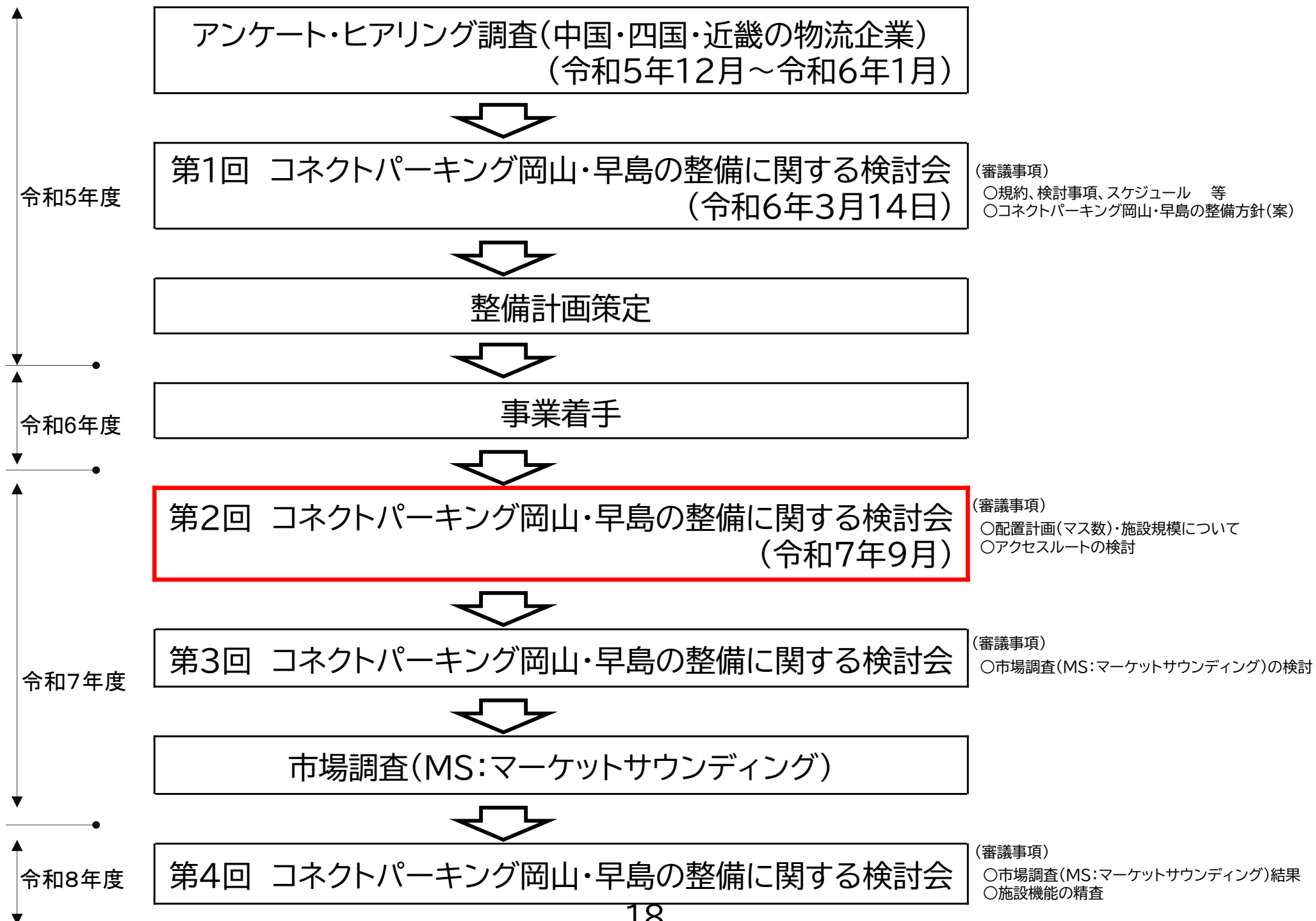
上り線利用車 アクセスルート

- 利用車両は、山陽道・瀬戸中央道からの利用が多く見込まれ、早島ICが最寄りとなる。
- 早島ICからは、(主)箕島高松線との交差点を経由してコネクtparking岡山・早島にアクセス可能である。



3. 今後の進め方について

今後の進め方について



4. 今後の検討事項

市場調査（MS:マーケットサウンディング）について

コネクトパーキング岡山・早島の市場調査(MS:マーケットサウンディング)実施概要(案)

● 市場調査(MS:マーケットサウンディング)の実施概要は下記の通りである。

1.調査目的

実施概要(案)

- コネクトパーキング岡山・早島では、効果的かつ効率的な設計・建設及び維持管理・運営について、民間事業者が参画しやすい公募条件の検討を進めています。
- 必要な事業範囲・内容や想定される収益性の高い機能の導入、付帯事業の可能性についての意見をいただくため市場調査を行います。

2.調査対象

場所	岡山県岡山市南区箕島
対象施設	中継輸送拠点
対象者	- 本事業に関心があり、主体的な事業実施が可能な民間事業者、団体等の法人。 1者単体又は複数者から構成されるグループによる提出も可能。

3.募集内容

項目	設問
基本情報	業種、実績の有無
	各企業の参加意欲、参加形態、役割
本事業の利便性、収益性を向上するための提案	中継輸送拠点の基本機能・規模
	収益性向上に必要なサービス・機能・規模
	対象施設、周辺施設、類似施設との付帯事業の展開可能性
民間事業者が参画しやすい事業条件	事業方式に対する意見※建設費のPFI事業者負担パターンの可能性も確認
	事業範囲に対する意見
	事業期間に対する意見
	費用負担に対する意見
	利用料金に対する意見
	その他の事項に対する意見
その他	中継輸送拠点の防災機能
	中国地方における中継輸送拠点適地・立地条件
	国への要望、事業者公募時の情報開示の要望

4.募集の手続き等

- 実施要項、別紙、各種様式は岡山国道事務所ホームページに掲載。
- 参加を希望する民間事業者向けに説明会を開催(出席は任意)。
- 説明会の現地参加人数は1者(グループの場合は1グループ)につき3名以内。
- 提出された意見・提案書に対し、個別対話(原則オンライン形式)を実施。
- 意見の結果(概要)は、提出者の確認・同意を得たうえで、岡山国道事務所ホームページに公表。

5.調査の流れ

年月	内容
令和7年9月下旬	市場調査(MS:マーケットサウンディング)の実施要項等の公表
令和7年9月下旬	説明会参加申込期限
令和7年10月上旬	説明会の開催【開催場所:岡山国道事務所】 (Teamsによるオンライン参加可)
令和7年10月中旬	調査参加申込・資料提供申込書提出期限
令和7年10月上旬～ 令和7年11月上旬	意見・提案書募集期間
令和7年11月中旬	個別対話の実施
令和7年11月下旬	市場調査(MS:マーケットサウンディング)結果概要の公表

6.提出先

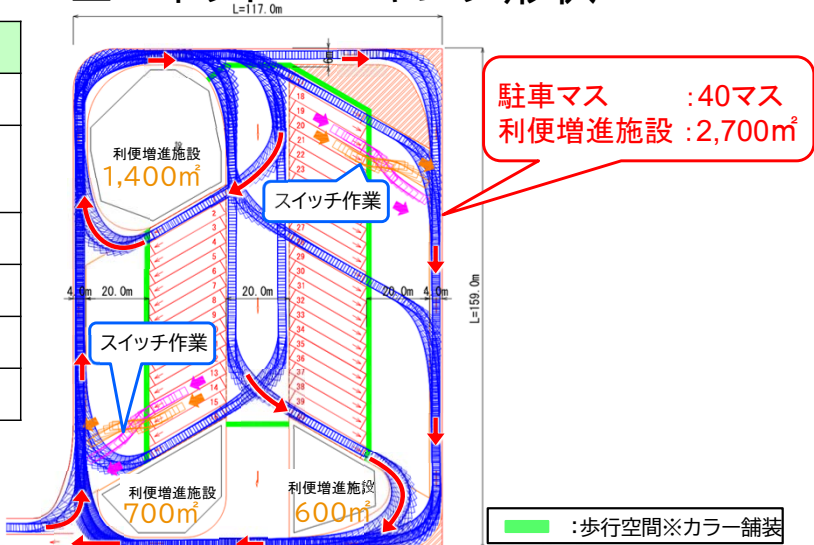
国土交通省 中国地方整備局 岡山国道事務所 計画課
電話番号:086-214-2310
メールアドレス:okakoku@cgr.mlit.go.jp
郵送先:〒700-8539 岡山市北区富町二丁目19-12
ホームページ:<https://www.cgr.mlit.go.jp/okakoku/>

コネクトパーキング岡山・早島市場調査(MS:マーケットサウンディング)実施概要(案)

事業条件

項目	内容	備考
施設面積	2,700㎡	第1回検討会 (R6.3.14)
中継輸送機能	ドライバー交換、 ヘッド交換、混載	第1回検討会 (R6.3.14)
マス数	40マス	第1回検討会 (R6.3.14)
施設規模	※次頁参照	第2回検討会 (R7.9.1)
コネクトパーキング形状	※右図参照	第2回検討会 (R7.9.1)
アクセスルート	※下図参照	第2回検討会 (R7.9.1)

コネクトパーキング形状



アクセスルート



コネクトパーキング岡山・早島市場調査(MS:マーケットサウンディング)実施概要(案)

■整備施設区分

◎:道路施設、中継作業スペースとして必要
 ○:実績(コネクトエリア浜松)を参考←MS調査で必要性を検討、
 △:MS調査で必要性を検討
 ー:中継拠点として馴染まないため、不要)

機能	必要性	備考
宿泊	ー	中継拠点として宿泊施設の利用を想定していないため整備不要。
仮眠施設	ー	中継拠点として仮眠施設の利用を想定していないため整備不要。
休憩施設	○	先行事例(コネクトエリア浜松)にて実績あり。
食堂	△	周辺施設との連携を想定。MS調査で必要性を検討。また、ヒアリング意見で需要あり。
売店	△	周辺施設との連携を想定。MS調査で必要性を検討。また、ヒアリング意見で需要あり。
自販機	○	先行事例(コネクトエリア浜松)にて実績あり。
トイレ	◎	道路施設として整備を想定。
宿泊を伴わない 入浴/シャワー	△	周辺施設との連携を想定。MS調査で必要性を検討。また、ヒアリング意見で需要あり。
コインランドリー	△	周辺施設との連携を想定。MS調査で必要性を検討。
道路情報提供	◎	道路施設として整備を想定。
事務室	△	管理運営事業者が常駐する場合に必要。
洗車場	△	周辺施設との連携を想定。MS調査で必要性を検討。
給油所	△	周辺施設との連携を想定。MS調査で必要性を検討。また、ヒアリング意見で需要あり。