

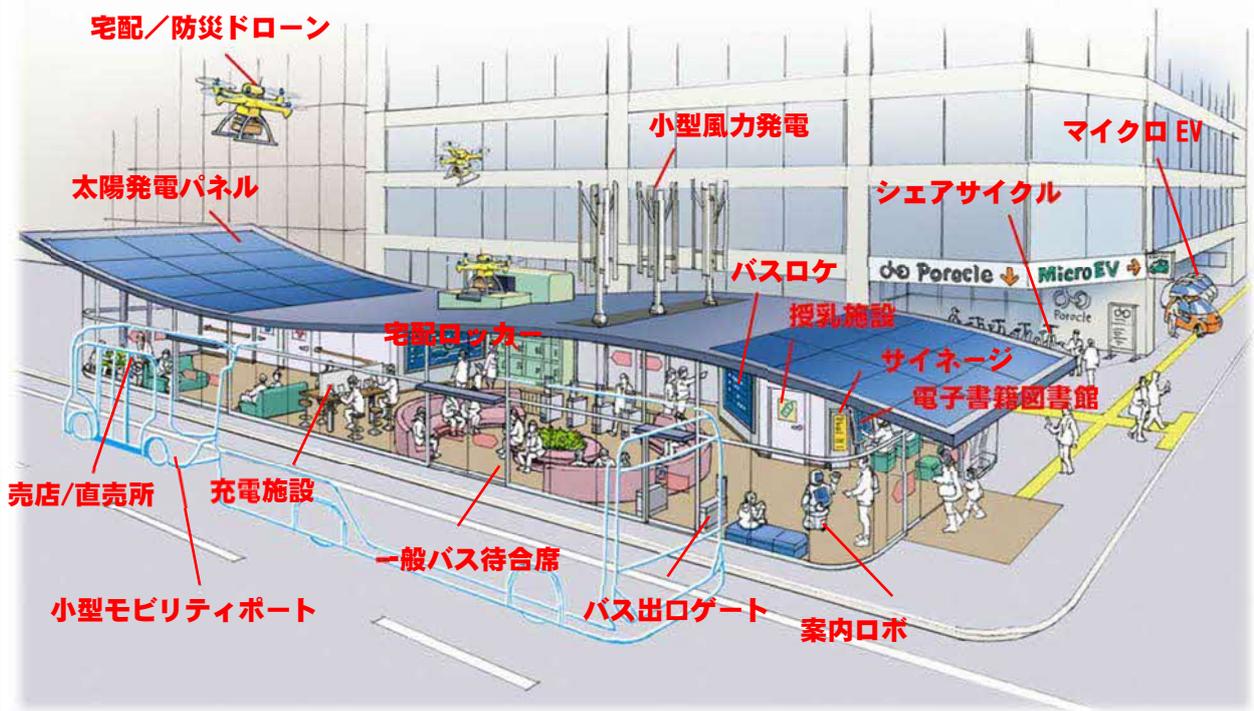
■階層的な交通拠点の配置イメージ



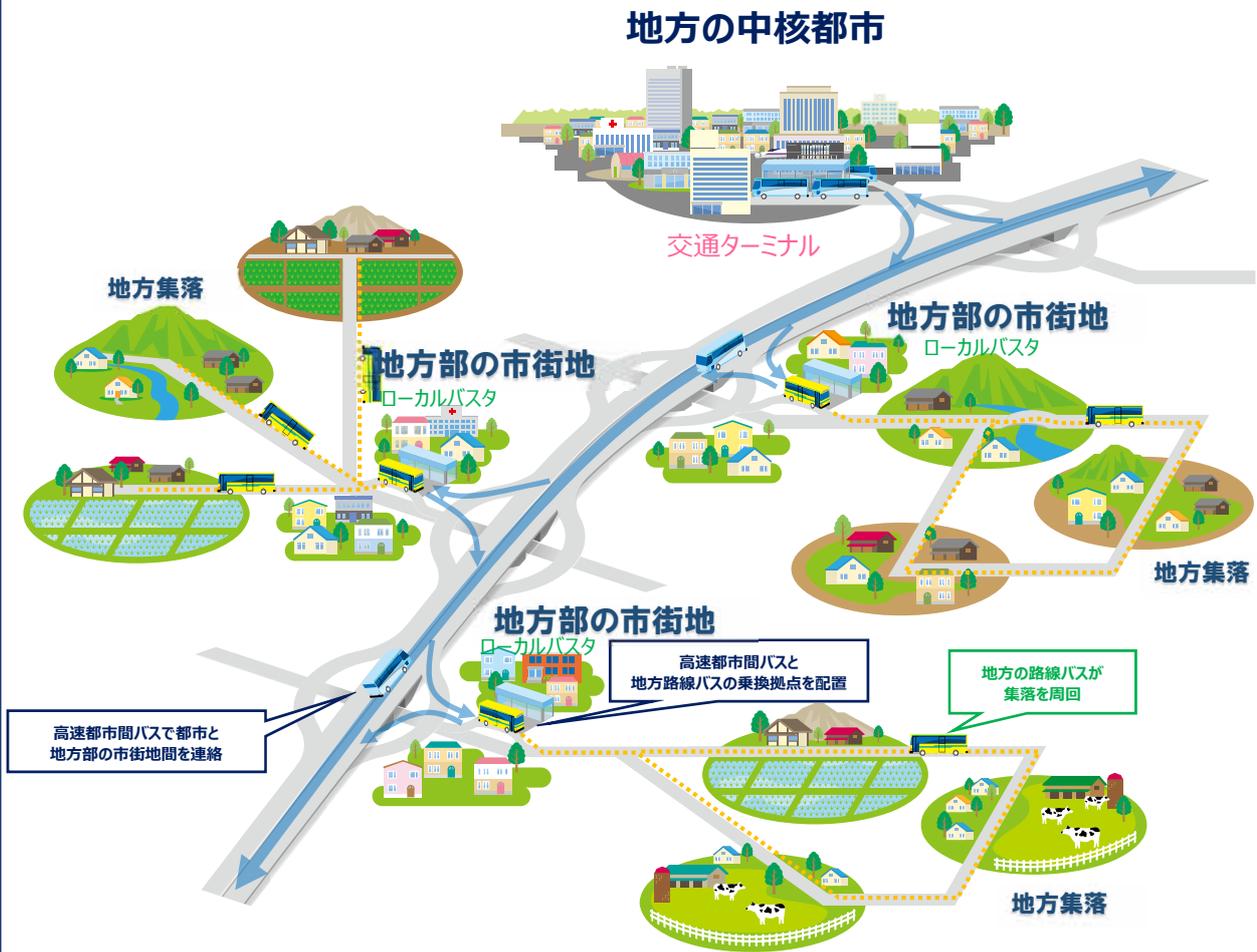
・道内の主な交通拠点の一覧

種別	施設	備考
空港	新千歳	一括委託
	旭川	
	函館	
	帯広	
	釧路	
	稚内	
新幹線	札幌	事業中
	新小樽	
	倶知安	
	長万部	
	新八雲	供用済
	新函館北斗	
木古内		
バスターミナル	札幌駅	計画中
	自夕法（専用）	供用済 18施設
	自夕法（一般）	供用済 5施設
	その他	供用済 38施設

■次世代型交通拠点のイメージ



■高速都市間バスと地方の路線バスとの乗換拠点の配置イメージ

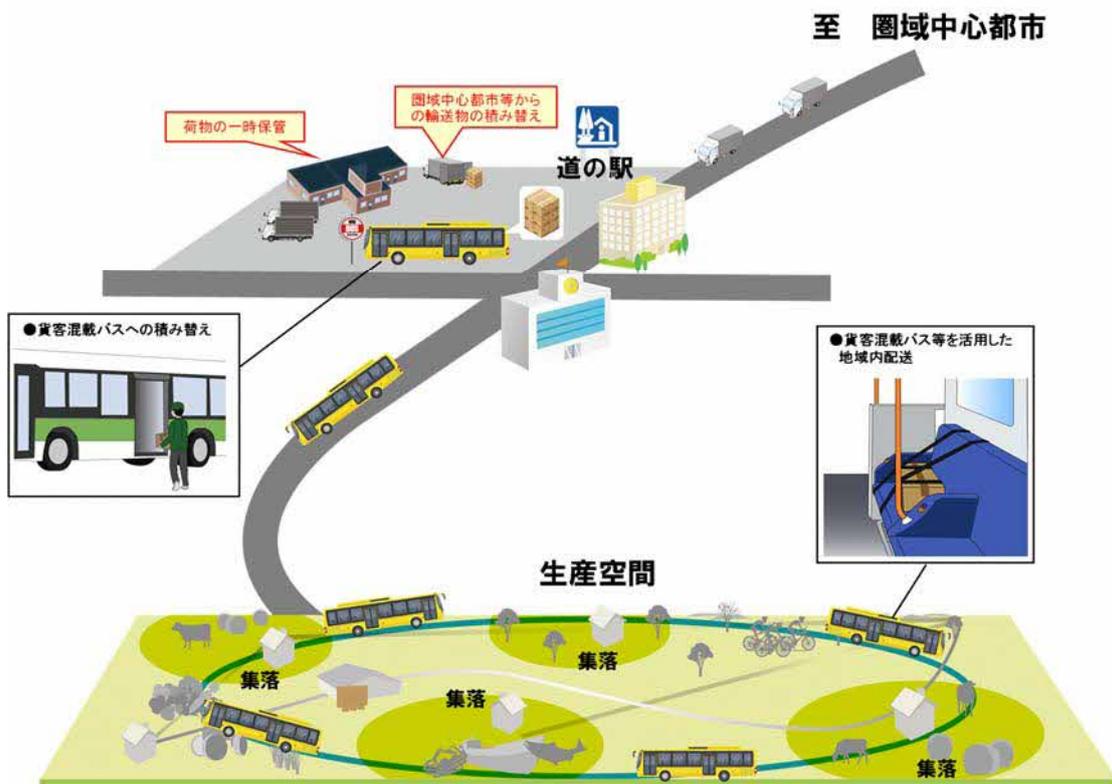


➤ **基本方針②:周遊観光の促進や物流の効率化を図るため、道の駅等を活用した輸送拠点を構築**

- 近年、宅配便の取扱個数の増加や小口配送化が進行する一方で、運送業従事者の高齢化や人員不足が深刻な課題となっている。
- こうした課題の解決に向け、物流の効率化を図るため、道の駅等を活用した地域の輸送拠点の構築を目指す。
- また、輸送拠点へのEV充電スタンドや水素ステーション等の整備により、次世代自動車の普及促進を支援するなど、環境負荷の低減に資する取組を推進する。

②-1:道の駅等を活用した地域の輸送拠点の構築

■道の駅を活用した輸送拠点のイメージ



■周遊観光の促進にむけた機能強化のイメージ

●デジタルサイネージによる観光情報の提供



●シェアサイクル等の多様なモビリティ



■周遊観光の促進に資する交通拠点の配置イメージ

新幹線駅等のゲートウェイ

空港等のゲートウェイ



➤ **基本方針③：広域的な復旧・復興活動の拠点として、道の駅の防災機能を強化**

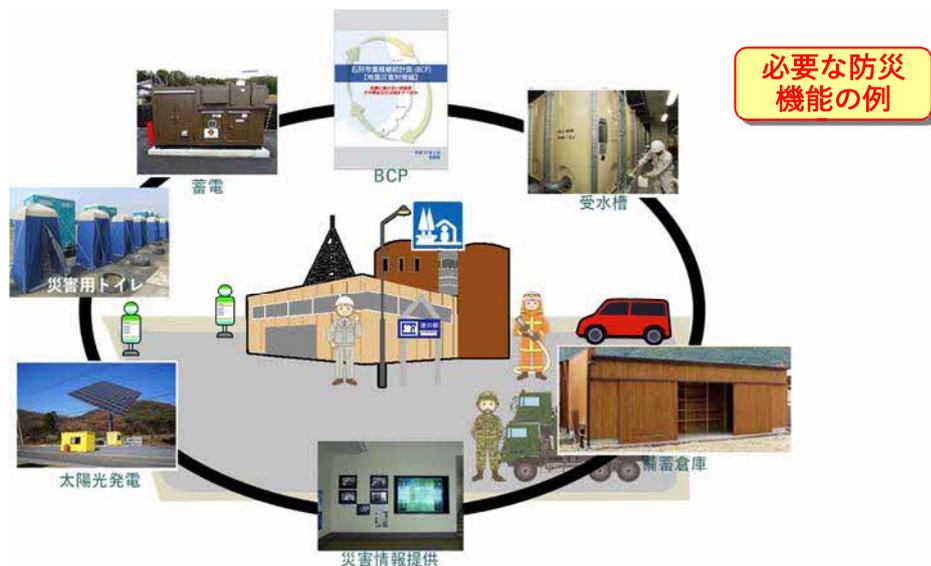
- 道の駅は、多様な機能を持った地域の拠点として、防災面でも着目されており、近年の激甚化・頻発化する自然災害に備え、地域の人々の安全な暮らしを守るための機能確保や、広域的な復旧・復興活動の拠点整備が求められている。
- こうしたことから、地域の防災力向上に資する拠点の整備や機能向上を図る。

③-1：地域の防災力向上のための拠点整備や機能向上

■ 広域的な防災拠点のイメージ



■ 拠点が持つ主な防災機能



➤ **広域的な防災機能を担う道の駅の選定**

国土交通省において、2020年からを『道の駅』第3ステージ」と位置づけており、その取組の一つに「防災機能の強化」が掲げられている。ここでは、大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動の拠点となり得る道内の道の駅の配置を検討する。

➤ **広域的な防災機能を担う道の駅の主な役割**

- 自衛隊、警察等による救援活動や啓開活動の拠点
- 緊急物資等の集積基地
- 復旧・復興活動の拠点等

➤ **広域的な防災機能を担う道の駅を選定する際の留意点**

令和2年6月11日に開催された、「第2回『道の駅』第3ステージ推進委員会」の資料を参考に、以下のとおり留意点を整理した。

- 耐災害性
 - ・災害ハザード区域の有無を考慮すること
- 立地性
 - ・道内6圏域の中心都市から離れているなど、防災上の空白地域を補完できること
- 広域道路ネットワーク上の位置づけ
 - ・重要物流道路や代替路・補完路、緊急輸送道路との接続を確認する
- IC・輸送拠点へのアクセス性
 - ・高規格幹線道路や空港・港湾の付近に立地していること
- 必要な施設の確保状況
 - ・建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設であること
 - ・災害時の支援活動に必要なスペースとして、2,500㎡以上の駐車場を備えていること

➤ 広域的な防災機能を担う道の駅選定の考え方

北海道内の全道の駅【128駅】

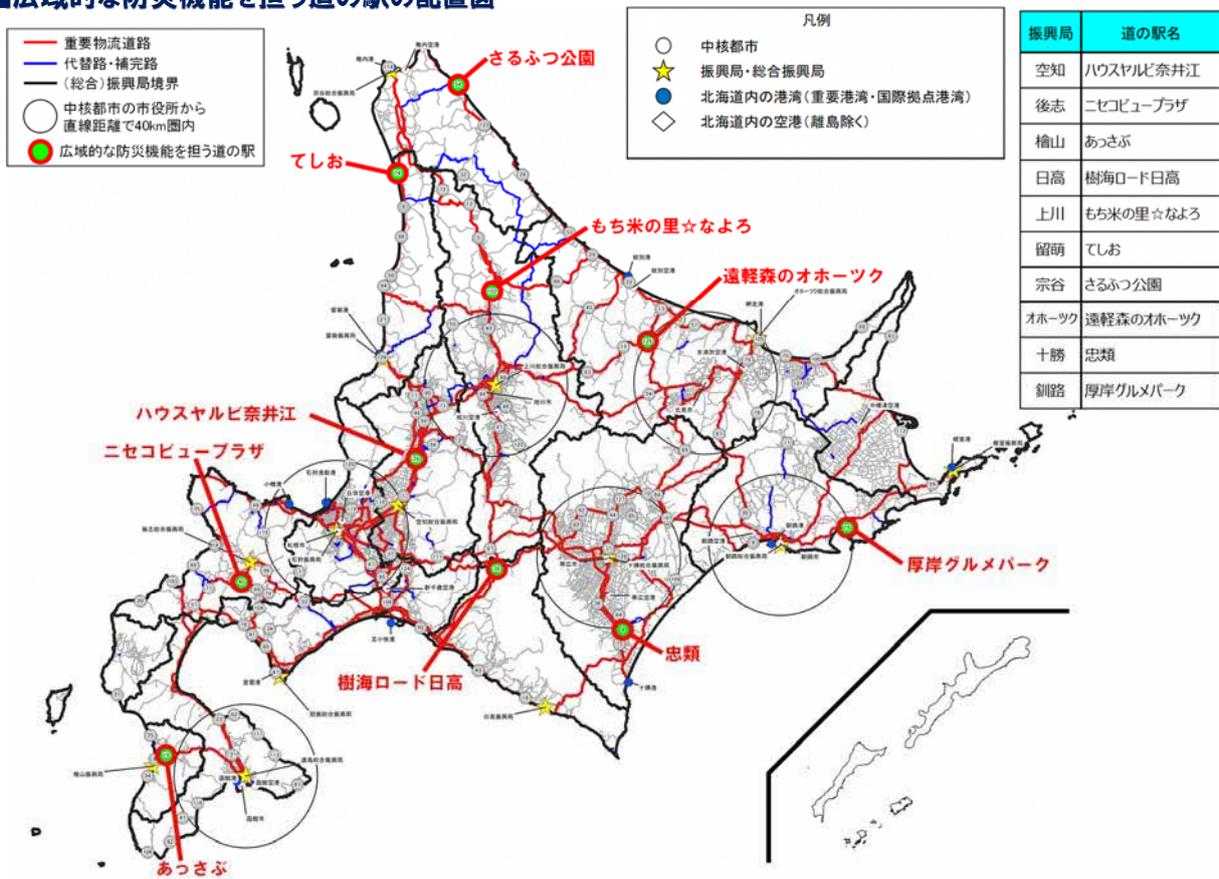
- 【STEP1】
・ハザードの影響範囲外に立地していること
(対象ハザード：津波、洪水、火山、土砂災害)
- 【STEP2】
・道内6圏域連携地域の中核都市から離れており、緊急的に人員、資機材の集積が必要な地域に立地していること
(中核都市から直線距離で概ね40km以上の圏外)
- 【STEP3】
・ネットワーク上の重要道路の沿線に立地していること(対象道路：緊急輸送道路及び重要物流道路(代替・補完路含む))
- 【STEP4】
・広域支援に資する高規格幹線道路および輸送拠点(港湾・空港)付近に立地していること
- 【STEP5】
・地域バランス(各振興局から1駅程度)
・地元調整

広域的な防災機能を担う道の駅

➤ 広域的な防災機能を担う道の駅の配置

広域的な防災機能を担う道の駅選定の考え方に基づき、道内の128箇所から選定した道の駅を以下に示す。

■広域的な防災機能を担う道の駅の配置図



3. ICT交通マネジメント計画

ICT等の革新的な技術を積極的に活用した交通マネジメントの強化に関わる計画を策定する。また、今後の自動運転社会を見据えた、地域における新たな道路施策を検討するための推進体制や実験計画等について整理する。

(1) ICT交通マネジメントの推進施策

前章の北海道新広域道路交通ビジョンにて整理した「ICT交通マネジメントの基本方針」を踏まえ、今後の北海道のICT交通マネジメントの推進施策を整理する。

➤ **基本方針①：多様なデータの蓄積・活用による道路交通に関連する課題の解消に向けた取組を高度化**

- 近年、デジタル化の更なる進展や移動通信ネットワークの高度化により、スマートフォン等を通じた位置情報や行動履歴、消費行動等に関する情報など膨大なデータを効率的に収集・蓄積できる環境が実現されつつある。
- こうした状況を踏まえ、道路の整備や維持管理、道路交通に関連する人流・物流、各種の行政手続き等により得られるデータを収集し、融合することにより、インフラの欠損、災害リスク、渋滞、事故など社会経済活動の停滞に結びつくさまざまな課題を顕在化させ、解消に向けた取組を高度化するため、サイバー空間とフィジカル空間の一体的なマネジメントに向けた取組を推進する。

①-1:サイバー空間とフィジカル空間の一体的なマネジメント

■サイバー空間とフィジカル空間の一体的なマネジメントのイメージ

