

重要物流道路制度を契機とした 新たな広域道路交通計画について

重要物流道路について

重要物流道路とは

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として計画路線を含めて指定し、機能強化、重点支援を実施

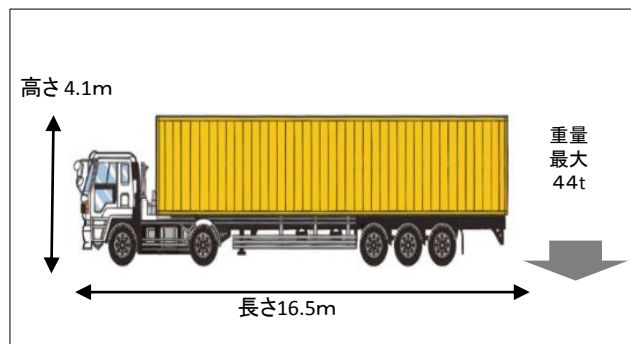
○指定対象となる道路

- ・高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道、空港港湾アクセス道等から指定
- ・2018年度内を目途に、まずは既存道路をベースとして指定

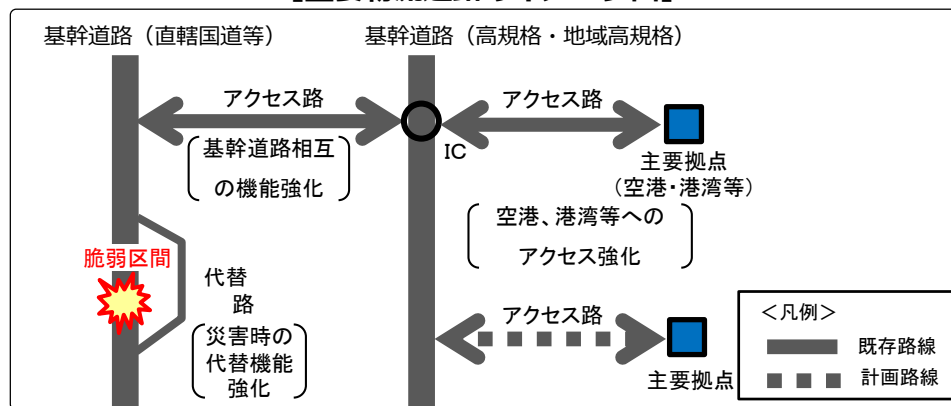
○機能強化・重点支援

- ・国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置を導入
- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行 等

【国際海上コンテナ車（40ft背高）】



【重要物流道路のイメージ図】

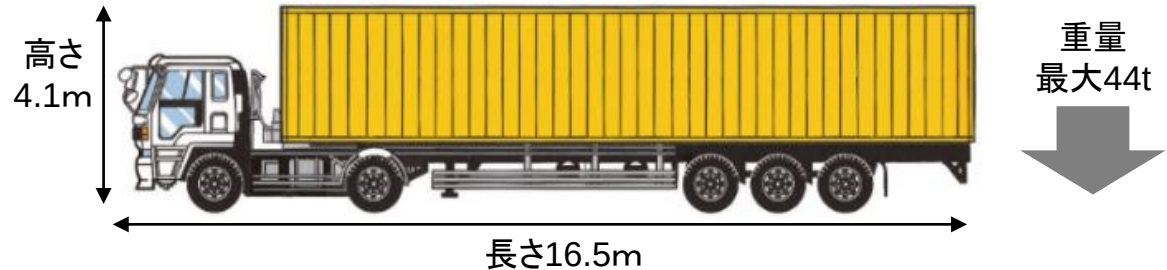


対象車種と一般的制限値の緩和水準

- 特車通行許可が不要となる車種として、国際海上コンテナ車(40ft背高)を設定。
- このため、一般的制限値を、道路構造等の観点から支障のない区間に限定して、国際海上コンテナ車(40ft背高)に対応する水準まで引き上げるとともに、重量や走行経路が遵守されるよう、必要な要件を設定。

<対象車種>

国際海上コンテナ車(40ft背高)



<一般的制限値>

	高速自動車 国道	その他
車幅(m)	2.5	
車高(m)	3.8 高さ指定 4.1※1	3.8 高さ指定 4.1
車長(m)	12	
総重量(t)	20～25※2	20 重さ指定 20～25※2

(構造的に支障のない区間)
重要物流道路

	重要物流道路 (一部区間)
車幅(m)	2.5
車高(m)	4.1
車長(m)	16.5
総重量(t)	44

※1 高速自動車国道は全て高さ指定道路に指定されている。

※2 総重量は車両に条件(最遠軸距等)を付すことにより一般的制限値を緩和

※3 特例5車種について、車長に係る一般的制限値は高速自動車国道16.5m、その他12m、総重量に係る一般的制限値は、最遠軸距に応じて高速自動車国道25～36t、その他24～27t

<要件>

- ① 国際海上コンテナであることを証明する書類の携行(→重量の確認)
- ② ETC2.0の装着及び登録(→走行経路の確認)

重要物流道路と新たな広域道路ネットワーク

○重要物流道路制度の創設や新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を踏まえ、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的な重要物流道路を指定する必要。

重要物流道路制度の創設

● 新たな社会・経済の要請への対応

- ・新たな国土構造の形成
- ・グローバル化
- ・国土強靱化

● 総合交通体系の基盤としての道路の役割強化

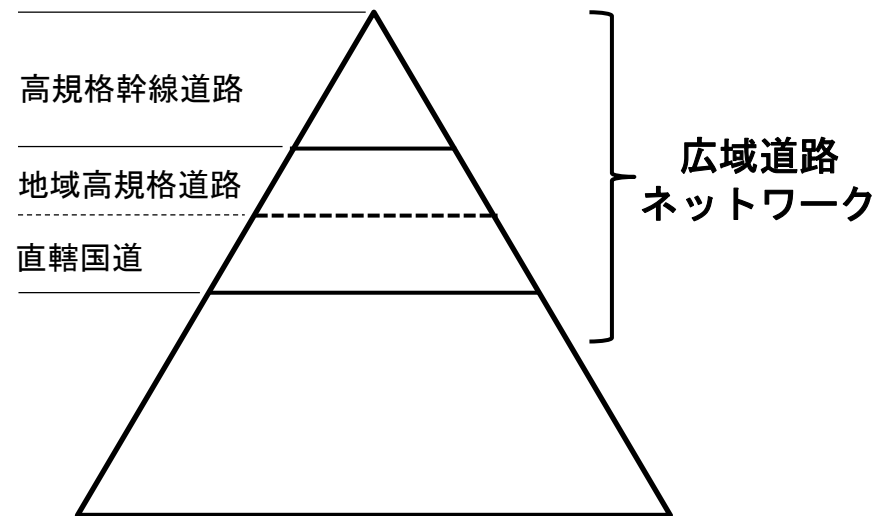
- ・各交通機関との連携強化

● ICT・自動運転等の技術の進展

- ・ICT活用、自動運転社会への対応

新たな広域道路ネットワークの検討

< 平常時・災害時  物流・人流 >



重要物流道路の指定 等

重要物流道路を契機とした「新たな広域道路交通計画」の策定について

I 今後の道路計画の主な課題（現計画※はH6策定、H10以降未改定）※広域道路整備基本計画

- 新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画が必要。

新たな国土構造の形成

- ・ スーパーメガリージョンの実現
- ・ 中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成 等

グローバル化

- ・ インバウンドへの対応
- ・ 国際物流の増加への対応 等

国土強靱化

- ・ 災害リスク増大への対応
- ・ 代替機能の強化の必要性 等

各交通機関との連携強化

ICT活用・自動運転社会への対応

II 新たな広域道路交通計画の策定

- 各地域において中長期的な観点からビジョン、計画を策定（定期的に見直し）

「**平常時・災害時**」を問わない「**物流・人流**」の確保・活性化

(1)

広域道路ネットワーク
計 画



(2)

交通・防災拠点
計 画



(3)

ICT交通マネジメント
計 画

重要物流道路の指定・地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編 等

新たな計画の策定主体・検討体制

＜策定主体＞

＜検討体制＞

国土交通省

- 今後の広域的な道路交通のあり方
- 重要物流道路の指定(国交大臣)
- 代替路・補完路の指定(国交大臣)
- 地域高規格道路等の再編・指定(国交大臣) 等



全国的な視点からの調整

地方ブロック

各地方整備局長が策定(各地方整備局単位)

ビジョン(ブロック)



計画(ブロック)



都道府県間や地方ブロック間の調整

都道府県

都道府県知事・政令市長が策定(各都道府県単位)

ビジョン(都道府県)



計画(都道府県)

- 社整審道路分科会基本政策部会、物流小委員会等の意見を伺いながら検討

- 各地方ブロック幹線道路協議会※¹で、有識者等の意見※²を伺いながら検討

※¹ 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社等で構成

※² 社整審地方小委員会、地域道路経済戦略研究会地方研究会の活用

- 各都道府県幹線道路協議会で、有識者等の意見※を伺いながら検討

※ 地域の大学等との連携

- 代替路・補完路は、緊急輸送道路ネットワーク協議会※と連携して検討

※ 地方整備局、都道府県、政令市、高速会社、警察、自衛隊等で構成

広域道路交通ビジョンの主な構成

1. 地域の将来像

- 地域の社会・経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき姿について整理
(既存の地域における総合的なビジョン等をベースに検討)

2. 広域的な交通の課題と取組

- 地域における鉄道、海上、航空を含めた広域的な交通の課題や取組について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から総合的に整理
- ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組についても整理

3. 広域的な道路交通の基本方針

- 地域における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの基本方針を整理

(1) 広域道路ネットワーク

高規格幹線道路を補完する広域道路ネットワークを中心に、

- ・ 地域や拠点間連絡の方向性
(必要な計画路線、路線再編含む)
- ・ 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性 等

(2) 交通・防災拠点

- ・ 地域の主要な交通拠点に関する、道路と各交通機関の連携強化の方向性
- ・ 災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化等の方向性 等

(3) ICT交通マネジメント

- ・ ICT等を活用した道路の情報収集や活用の方向性
- ・ 他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性
- ・ 主要都市部等における面的なマネジメントの方向性 等

広域道路ネットワーク計画の主な検討の視点

基本的な考え方

- 地域ビジョンに基づき、高規格幹線道路や、これを補完する広域的な道路ネットワーク(地域高規格、直轄国道等)を中心とした必要な路線の強化や絞り込み等を行いながら、平常時・災害時及び物流・人流の観点を踏まえた具体のネットワーク計画を策定。

<平常時>

① 都市間ネットワーク(物流・人流共通)

- ・ 広域的な主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市との間の連携・交流機能の強化

② 物流ネットワーク

- ・ 主要な物流拠点(空港、港湾、鉄道貨物駅等)と高規格幹線道路等のアクセス強化
- ・ 都市圏における生産性向上のための環状機能の確保
- ・ 国際物流を支えるためのラストマイルも含めた国際海上コンテナ車等の円滑な通行の確保

③ 観光・交流(人流)ネットワーク

- ・ 主要観光地等と高規格幹線道路、主要空港・鉄道駅、国際クルーズ港湾等のアクセス強化

④ その他

- ・ 地域の課題(渋滞、事故等)の解消 等

<災害時>

① 広域的なネットワークの多重性・代替性

- ・ ネットワークの防災機能評価を踏まえた、主要都市や中心都市間等の多重性の強化
- ・ 高規格幹線道路と並行する直轄国道など、基幹道路同士の代替機能の強化
- ・ 基幹道路に対する地方管理道路による広域的な代替路の確保(基幹道路同士が近接しない場合)

② 局所的なネットワークの代替性

- ・ 基幹道路の局所的な脆弱箇所(事前通行規制区間等)に対する代替路の確保
- ・ 基幹道路から防災拠点(自衛隊基地、病院等)への補完路の確保

③ その他

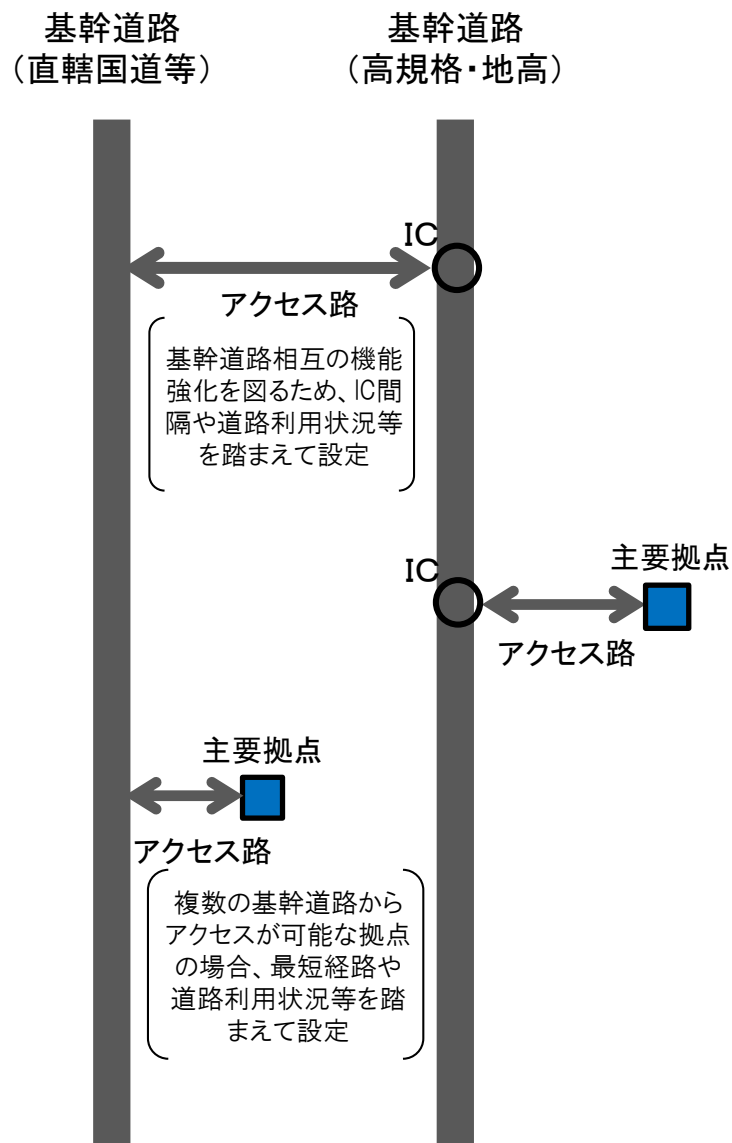
- ・ 地域の防災を強化する上で必要な路線の代替・補完路の確保

主要な拠点設定の基本的な考え方

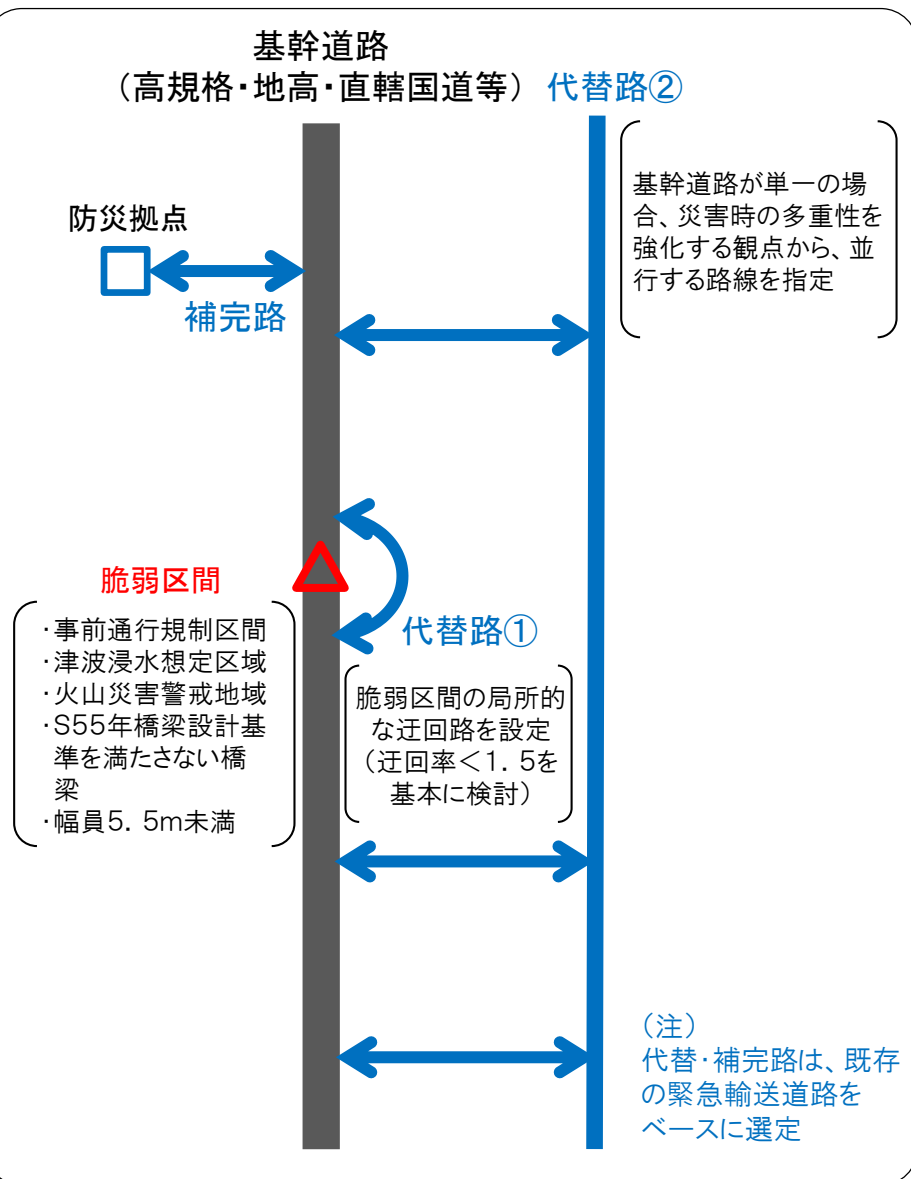
拠点			広域道路ネットワーク(主な検討の視点)		
			平常時		災害時
			物流	交流・観光 (人流)	
都市	地方中核都市(役場) ※県庁所在地、人口概ね30万人以上 (三大都市や地方中枢都市を含む)		●	●	
	地方中心都市(役場) ※人口概ね10万人以上				
	地方生活圏中心都市(役場) ※2次生活圏含む				
	主要鉄道駅 ※中核市以上の代表駅			●	
	その他市区町村(役場)				●
物流 拠点	空港	拠点空港、その他のジェット化空港	●	●	
	港湾	国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾	●	●※	
	鉄道貨物駅	コンテナ取扱駅(→トップリフター駅に絞り込み)	●		
	物流拠点	トラックターミナル、卸売市場、工業団地、 特定流通業務施設、流通業務地区、保税地区 特に地域で必要な拠点 →貨物車の発生集中交通量や 40ft背高海上コンテナ車の 交通量等により、絞り込み	●		
交流・観光拠点		主要観光地(国際観光上重要な地等) 特に地域で重要な拠点		●	
防災拠点		自衛隊基地・駐屯地 広域防災拠点(備蓄基地) 災害医療拠点(総合病院等) 道の駅(→防災機能を有する道の駅) 災害時民間物資集積拠点、製油所、油槽所 特に地域で重要な拠点			●

※乗降人員やクルーズ船等の寄港が多い港湾

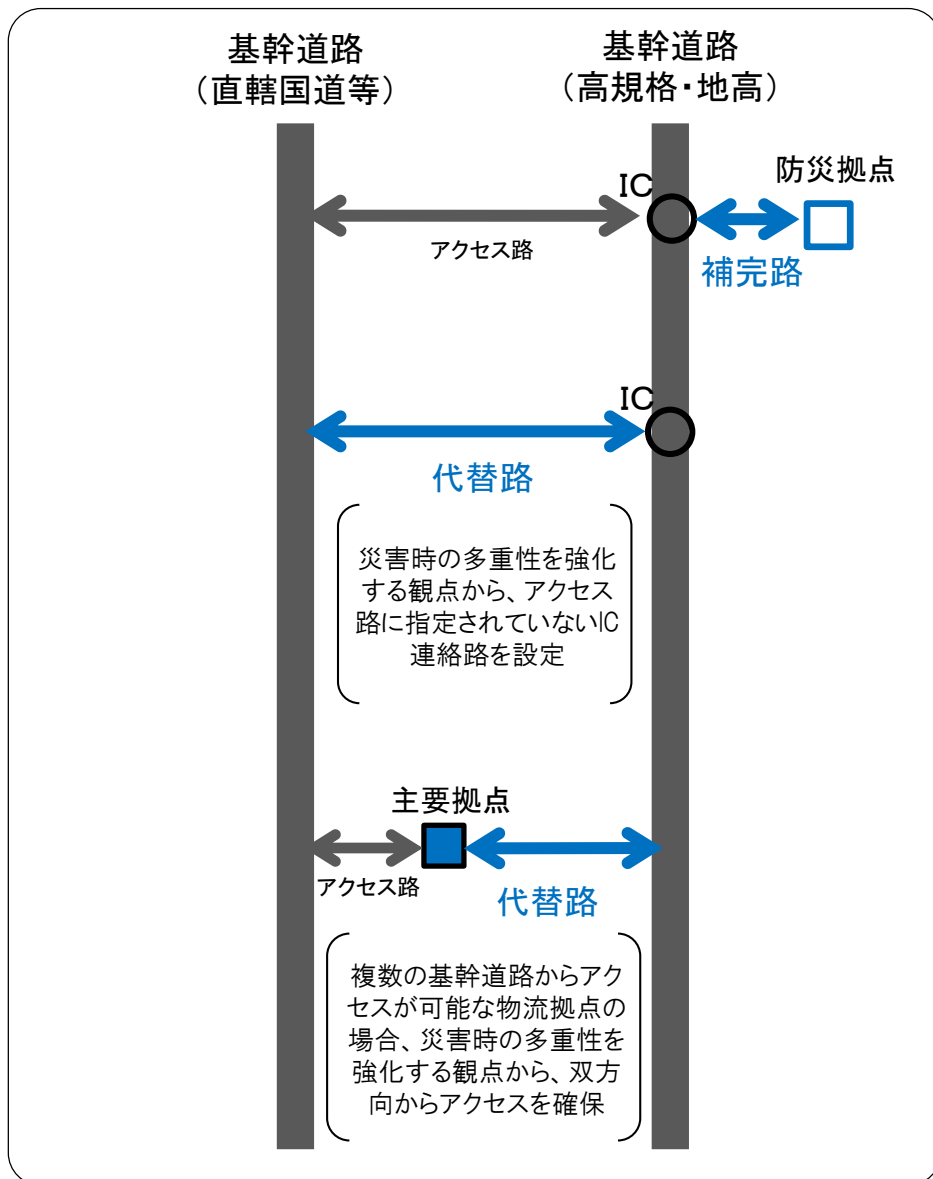
(2) 基幹道路が並行する場合



(1) 基幹道路が単一の場合



(2) 基幹道路が並行する場合



<交通・防災拠点計画>

- 地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点について、利用者の利便性の向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含め、官民連携によるモーダルコネクト(多様な交通モード間の接続)の強化策に関わる計画を策定。
- 災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる道の駅や都市部の交通拠点等について、災害情報の集約・発信、防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策に関わる計画を策定。



<ICT交通マネジメント計画>

- ICT等(ETC2.0含む)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。
 - ・ 広域的な道路ネットワークを中心とした、平常時や災害時を含めたデータ収集や利活用の強化
 - ・ 他の交通機関とのデータ連携によるモビリティサービスの強化
 - ・ 主要な都市部等における面的な交通マネジメントの強化
 - ・ ICT等の活用に向けた産学官連携による推進体制の強化 等
- 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。

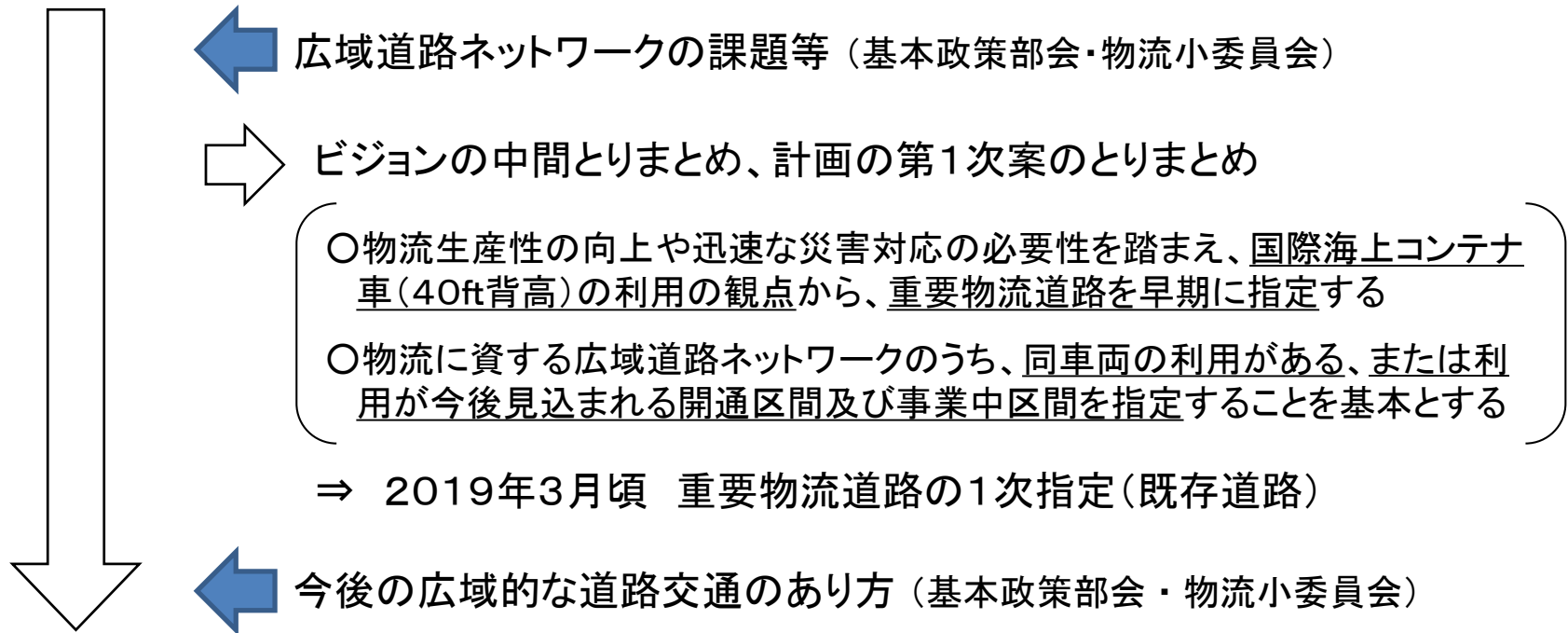


今後の検討の流れ

2018年3月 道路法等の一部を改正する法律成立

2018年6月 新たな広域道路交通ビジョン・計画について、各地域における検討開始

※各地方ブロック及び都道府県毎に検討



2019年夏以降 順次、新たな広域道路交通ビジョン・計画の策定

- 重要物流道路の指定（計画路線）
- 地域高規格道路等の再編・指定 等