

# 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

国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室

## 1 はじめに

2018年3月に道路法等の一部が改正され、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輸送網を「重要物流道路」として指定する制度が創設されたところである。

本稿では、重要物流道路制度の概要について紹介するとともに、本制度を契機とした新たな広域道路交通計画の策定について述べる。

## 2 重要物流道路制度の背景

わが国においては、電子商取引の拡大等により物流需要が増加する一方で、深刻なドライバー不足が進行するなど、物流の危機的な状況が顕在化しており、車両の大型化への対応など、物流の生産性を高めるための取組を強化していく必要がある。

特に、国際海上コンテナ（40ft 背高）については、世界の海上コンテナの半数以上を占めており、諸外国では、これを輸送する国際海上コンテナ車（40ft 背高）の特殊車両通行許可の手続きを不要としている国が多い状況である（図-1）。一方、わが国では、当該コンテナの利用が5年間で約1.5倍（H24：約20万台→H28：約30万台）に大きく増加しているにも関わらず、これを輸送する車両は特殊車両通行許可が必要となっており、国際競争力を強化する観点からも、機動的に輸送できる環境を創出する必要がある。

また、近年、災害の頻発化や激甚化が進んでおり、例えば熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2,000km（全国では約10万km指定）のうち50カ所で通行止めが発生するなど、災害発生時における救助・救援活動の支援や緊急支援物資などの安定的な輸送を速やかに確保することが求められている。

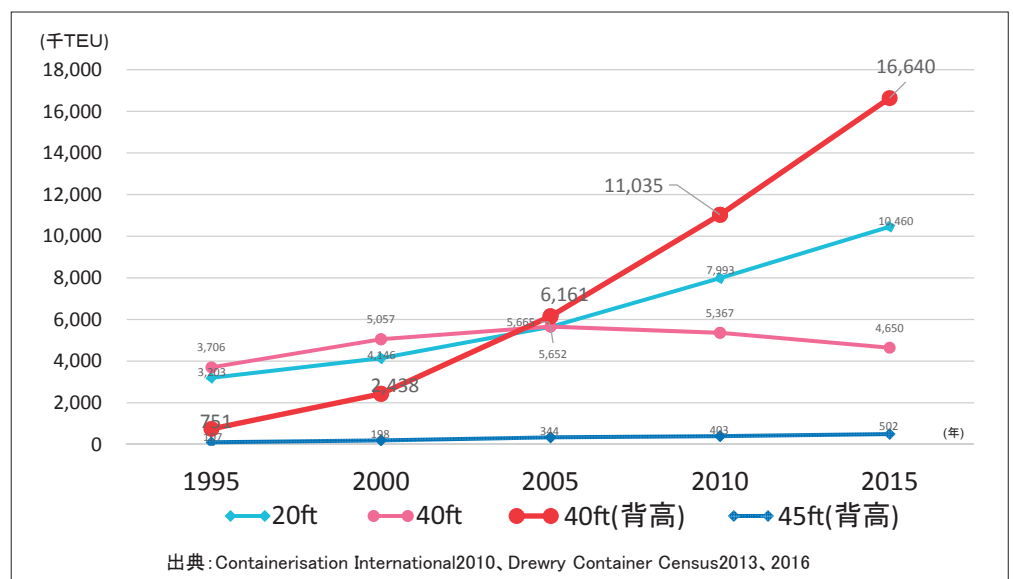


図-1 世界の海上コンテナ保有個数の推移

### 3 重要物流道路制度の概要

これらを踏まえ、重要物流道路については、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、以下の機能強化や重点支援を実施することとしている。

#### ① 国際海上コンテナ車（40ft 背高）の特殊車両通行許可を不要とする措置

車両の諸元が一定である国際海上コンテナ車（40ft 背高）に対応した特別の構造基準を設定するとともに、構造的に支障のない区間については、一般的制限値を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、当該車両の特殊車両通行許可を不要とする措置を導入する（図-2、図-3、図-4）。また、これにあわせて、通行する車両については、重量を確認できるようにするために国際海上コンテナであることを証明する書類を携行することや、走行経路を確認するためにETC2.0を装着・登録している車両に限定するなど、重量や走行経路が遵守されるよう、必要な要件を設定する。

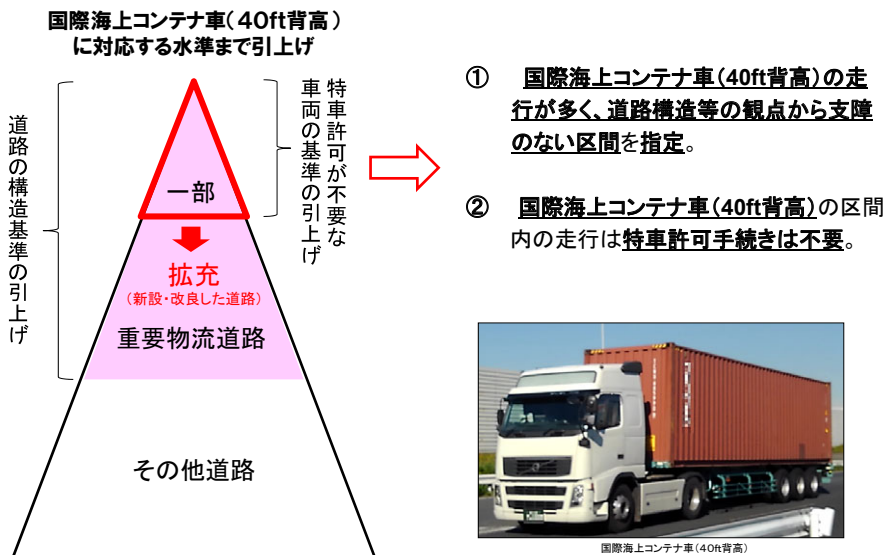


図-2 特殊車両通行許可手続きを不要とする措置

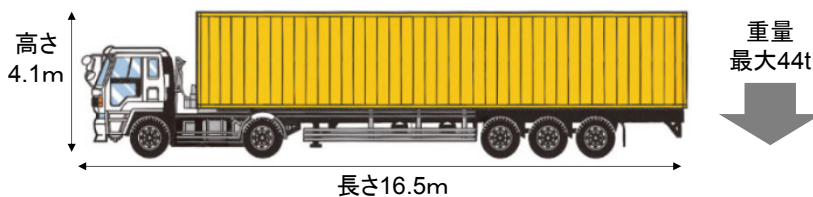


図-3 国際海上コンテナ車（40ft 背高）の諸元

	高速自動車国道	その他		重要物流道路（一部区間）
車幅 (m)	2.5		<b>（構造的に支障のない区間）</b> <b>重要物流道路</b>	2.5
車高 (m)	3.8 高さ指定 4.1※1	3.8 高さ指定 4.1		4.1
車長 (m)	12			16.5
総重量 (t)	20~25※2	20 重さ指定 20~25※2		44

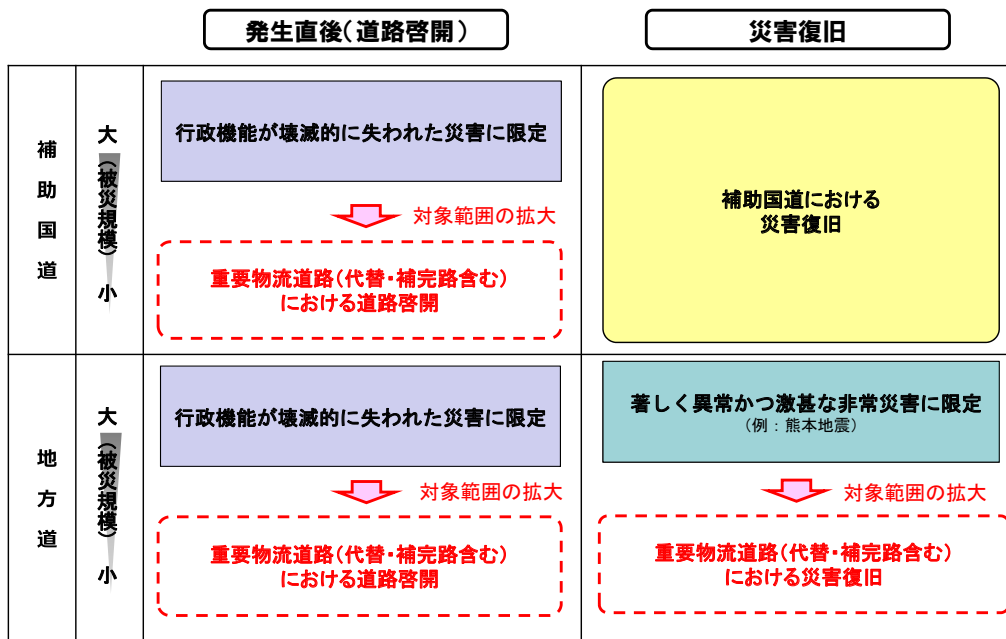
※1 高速自動車国道は全て高さ指定道路に指定されている。  
 ※2 総重量は車両に条件（最遠軸距等）を付すことにより一般的制限値を緩和  
 ※3 特例5車種について、車長に係る一般的制限値は高速自動車国道16.5m、その他12m、総重量に係る一般的制限値は、最遠軸距に応じて高速自動車国道25~36t、その他24~27t

図-4 一般的制限値の引上げ

#### ② 災害時における道路の啓開・復旧の迅速化

現在、大規模災害等に限定されている地方管理道路の国による災害復旧等の代行について、全ての災害に対して、地方からの要請に応じ、国が代行できるよう拡充する。具体的には、重要物流道路の事前通行規制区間等の脆弱な区間に対する代替路や防災拠点への補完路をあらかじめ設定し、災害時には地

方公共団体からの要請に基づき、重要物流道路や代替・補完路について国が啓開や復旧を代行し、災害時における道路の啓開・復旧を迅速化するものである（図－5）。



図－5 国による地方管理道路の災害復旧等代行制度

### ③ 民間施設直結スマートインターチェンジの整備に係る無利子貸付制度の創設

重要物流道路となる高速道路の混雑緩和や物流施設等へのアクセス向上のため、民間企業の発意と負担により、高速道路における民間施設直結スマートインターチェンジの整備を行う民間事業者に対し、整備費用の一部を無利子貸付する制度を創設する。

## 4 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の策定

重要物流道路については、物流において基幹的な役割を担っている高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道をベースとして、主要な物流拠点を連絡するネットワークについて、計画路線を含めて検討することとしている。

わが国における広域道路ネットワークに関する計画については、まず昭和62年に第4次全国総合開発計画において、高規格幹線道路網（14,000km）が決定された。また、高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支え、概ね60km/h以上のサービスを提供するため、各都道府県・政令市単位で「広域道路整備基本計画」を策定した上で、地域高規格道路が平成6年に指定（平成10年に見直し）されたが、その後、大きな見直し等は行われてきていない。

そのため、重要物流道路の指定にあたっては、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・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、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的なネットワークとなるように重要物流道路を指定する必要がある。

これらを踏まえ、各地域においては、地方整備局や都道府県等から構成される「幹線道路協議会」を中心に、有識者等の意見を伺いながら、平常時・災害時を問わない物流・人流の確保・活性化の観点から、ネットワーク・拠点・マネジメントに関する新たな広域道路交通ビジョン・計画を策定することとしている（図－6）。

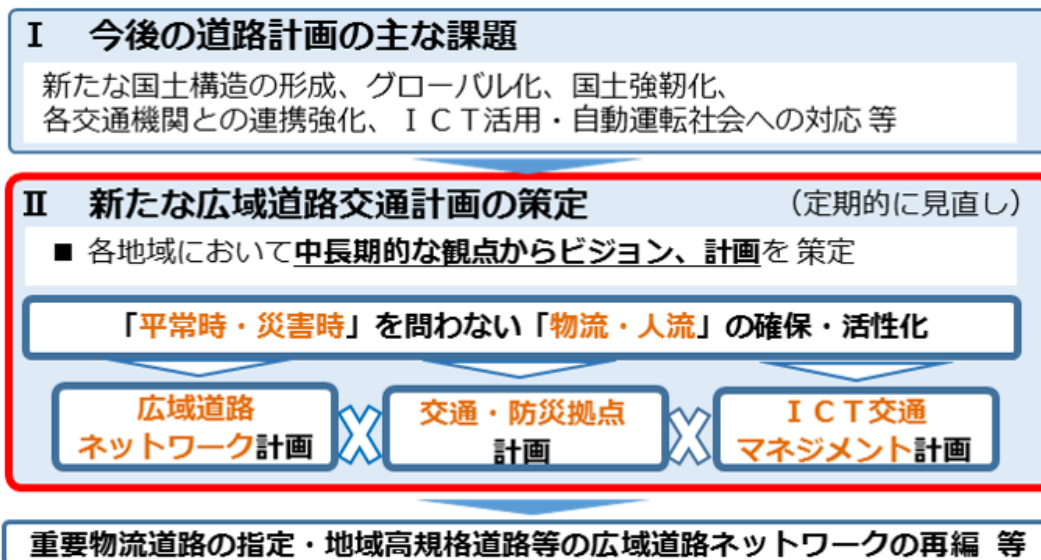


図-6 新たな広域道路交通計画の策定

具体的には、各地方ブロックおよび都道府県単位で検討が進められており、広域道路交通ビジョンについては、鉄道、海上、航空を含めた交通について、地域の将来像や広域的な交通の課題と取組について整理するとともに、広域的な道路交通に関する今後の方向性について、概ね20～30年間の中長期的な視点で検討を行っている。

また広域道路交通計画については、社会資本整備重点計画をはじめ今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本となるものであり、広域道路ネットワーク計画、交通防災拠点計画、ICT交通マネジメント計画の3つの計画内容について検討を行っているところである。

### ① 広域道路ネットワーク計画

広域道路ネットワークについては、基幹となるネットワークの整備や機能強化を行うとともに、主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能を強化していく必要がある。

具体的には、平常時・災害時および物流・人流の視点を踏まえ、高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道等の基幹道路を軸として、主要な拠点に地方管理道路を含めて接続することとしている（計画路線を含む）。

また、基幹道路同士が並行する場合には、これらの基幹道路相互の機能強化を図るため、IC間隔や道路利用状況等を踏まえてアクセス路を設定していく。

さらに、災害時における多重性を確保するため、並行する地方管理道路を含めて広域的な代替路を確保するとともに、基幹道路の脆弱区間に対する局所的な代替路を設定することとし、基幹道路から防災拠点へのアクセスについては、補完路を設定していく（図-7）。

なお、脆弱区間については、事前通行規制区間や津波浸水想定区域、昭和55年橋梁設計基準を満たさない橋梁等の区間を基本として検討することとしている。

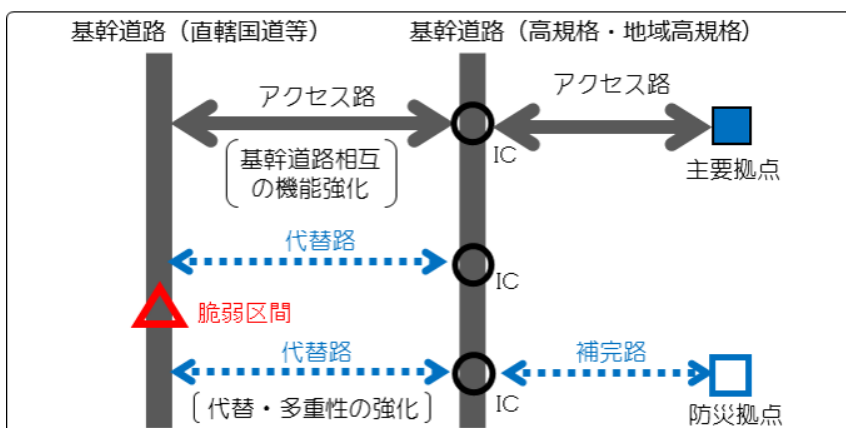


図-7 広域道路ネットワークの設定イメージ

また主要な拠点については、主要都市や地域の中心都市に加え、主要な空港・港湾・鉄道貨物駅やトラックターミナル等の物流拠点、主要観光地などの観光・交流拠点、自衛隊基地や総合病院、道の駅などの防災拠点を基本として検討していく。

## ② 交通・防災拠点計画

交通・防災拠点計画については、立体道路制度を活用して道・駅・街が一体となった効果の高い空間再編や、鉄道駅と直結するとともに点在する高速バス停を集約した総合交通ターミナルの官民連携による整備等も含め、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のモータルコネクトの強化策に関わる計画を検討していく。

また、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、各交通機関の被災状況や通行可能路線などの災害情報の集約・発信に加え、非常電源や貯水槽、備蓄設備、仮設トイレなどの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検討することとしている。

## ③ ICT 交通マネジメント計画

ICT 交通マネジメント計画については、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する。

具体的には、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や、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に加え、ICT 等の活用に向けた産学官連携による推進体制の強化を図っていく。

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していく。

# 5 重要物流道路の指定

これまで述べてきた新たな広域道路交通ビジョン・計画については、2019 年度に順次策定していくこととしているが、物流生産性の向上や迅速な災害対応の観点から、2019 年 4 月に、まずは、供用中の道路（重要物流道路 約 3 万 5 千 km、代替・補完路 約 1 万 5 千 km）を指定したところである。今後は、各地域において策定された新たな広域道路交通ビジョン・計画を踏まえ、2019 年度に、事業中・計画中含めて重要物流道路の指定を行う予定である。なお、国際海上コンテナ車（40ft 背高）の特殊車両通行許可を不要とする措置については、各道路管理者において道路構造等の観点から支障のない区間を確認、指定の後、運用開始を予定している。

# 6 おわりに

物流の生産性の向上や、近年頻発化・激甚化する災害の状況を踏まえ、重要物流制度が創設されたところであるが、今後、各地域においては、新たな広域道路交通ビジョン・計画を幅広く検討した上で、効果的なネットワークとなるように重要物流道路を指定する必要がある。また、基幹となるネットワークの整備や機能強化を行うとともに、主要な拠点へのアクセスや災害時のネットワークの代替機能を強化していくことが重要である。