

重要物流道路制度の創設及び 新たな広域道路交通計画について

平成30年5月
国土交通省 道路局

●道路法等の一部を改正する法律

背景・必要性

① 道路財特法※に基づく財政上の特別措置の期限切れへの対応 ※道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律

- 今年度末に期限が切れる国費率のかさ上げ措置が延長されない場合、自治体の負担が増大

② 道路利用の安全性の更なる向上

- 老朽化が進む道路の修繕が急務 ※市町村管理を含む全橋梁73万橋の54%で点検が完了、うち61%で措置が必要(H28年度末時点)
- 道路区域外からの落石や土砂崩れ等により、交通事故等が発生
- 災害時に重要な輸送路の啓開・復旧を被災自治体が迅速に行うのは困難
- 下水道の管路等の占用物件の損壊により、道路陥没等が発生
- 幅員が狭い歩道の電柱等が、歩行者や車いすの安全・円滑な通行を阻害

③ 物流生産性の向上

- 国際海上コンテナ車等が増加する中、道路構造上の制約による通行の支障が物流生産性の向上を阻害



落石による死傷事故



災害により通行できなくなった道路



下水道の老朽化による道路陥没



電柱により通学児童が車道にはみ出す

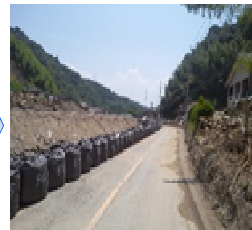
法案の概要

1. 道路整備に関する財政上の特別措置の継続

- 道路の改築に対する**国費率のかさ上げ措置を平成39年度末まで延長**＊【道路財特法】

2. 道路利用の安全性の更なる向上

- 道路の老朽化に対応し修繕を重点的に支援するため、**補助国道の修繕に係る国費率のかさ上げ措置を新設**＊【道路財特法】 ※補助国道の修繕に係る現行の国費率 5/10
- 道路区域外からの落石等を防ぐため、現行制度を拡充し、沿道区域内の土地管理者への**損失補償を前提とした措置命令権限**を規定【道路法】
- 重要物流道路（後掲）及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】
- 占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、**占有者による物件の維持管理義務、当該義務違反者への措置命令権限**を規定【道路法】
- 歩行者や車いすの安全・円滑な通行を確保するため、**占用制限の対象に「幅員が著しく狭い歩道で特に必要な場合」**を追加【道路法】 ※現行では「災害時の被害拡大防止」「車両の能率的な運行確保」のため特に必要な場合に占用制限が可能



災害時の道路啓開

3. 「重要物流道路制度」（新設）による物流生産性の向上

- 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」※として指定し、機能強化、重点支援を実施** ※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
- 国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い**特別の構造基準**を設定【道路法】
※当該基準を満たした道路については国際海上コンテナ車等の通行に係る許可を不要とする【車両制限令】
- 高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る**無利子貸付制度**を新設【道路財特法】
- 重要物流道路及びその代替・補完路について、災害時の**道路啓開・災害復旧を国が代行**【道路法】（再掲）



【目標・効果】 平常時・災害時を問わず、安定的かつ安全・円滑に利用可能な道路網を確保

（KPI）①：豪雨による被災通行規制回数・時間の削減 143件/年・2,823時間/年（過去5年間平均） → 10年後には概ね半減

②：国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可必要台数の削減 約30万台（H28年度） → 10年後には概ね半減

重要物流道路制度の概要

平常時のネットワーク

主な課題

- トラックドライバーの高齢化が進行し、人口減少・少子高齢化に伴い深刻なドライバー不足が顕在化
- 国際海上コンテナ車(40ft背高)*の台数が5年間で約1.5倍に増加
(H24:約20万台→H28:約30万台) 等

※ 道路の通行には特車通行許可が必要

災害時のネットワーク

主な課題

- 熊本地震では、熊本県内の緊急輸送道路約2千kmのうち50箇所で行き止まりが発生
- 災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上で前回より増加(H24:50.6%→H28:53.8%、内閣府) 等

重要物流道路

<<平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保>>

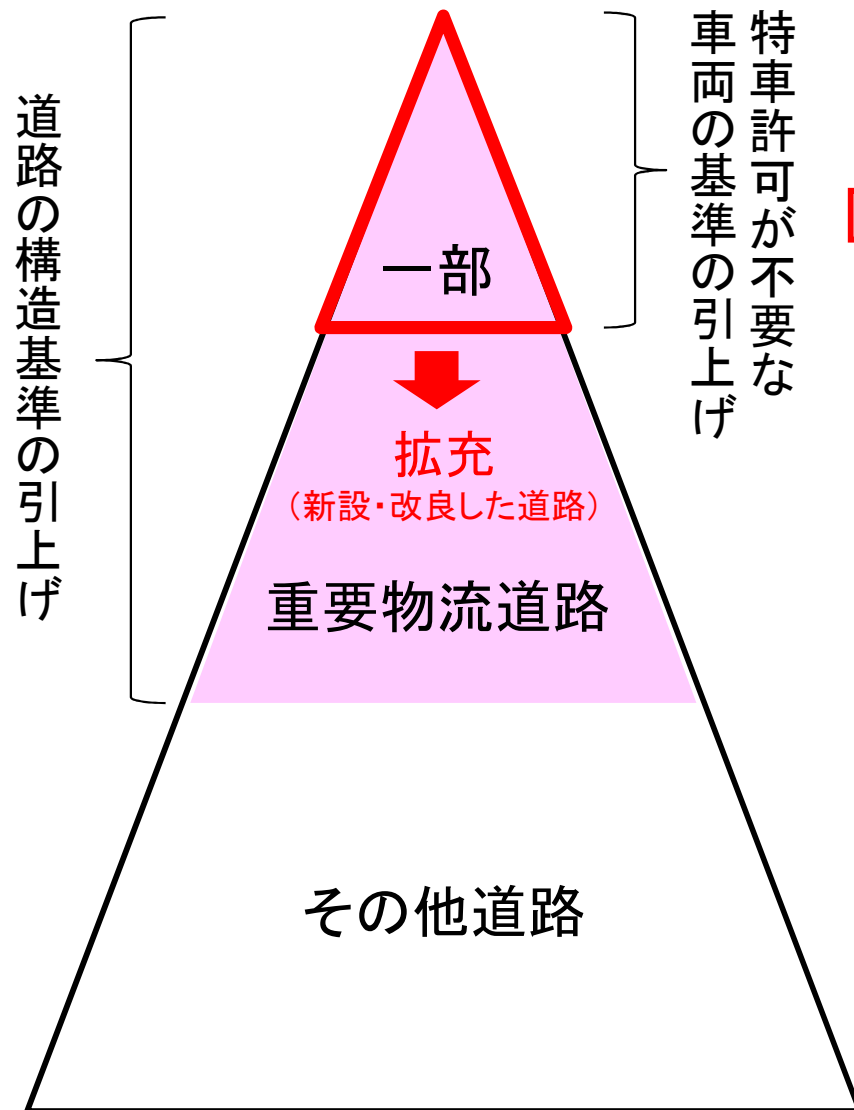
広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

機能強化・重点支援

- ・トラックの大型化に対応した道路構造の強化
- ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化(地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設)
- ・民間直結スマートICに係る無利子貸付制度の創設 等

トラックの大型化に対応した道路構造の強化

国際海上コンテナ車(40ft背高)
に対応する水準まで引上げ



- ① 国際海上コンテナ車(40ft背高)の走行が多く、構造的に支障のない区間を指定。
- ② 国際海上コンテナ車(40ft背高)の区間内の走行は特車許可手続きは不要。



国際海上コンテナ車(40ft背高)

災害時の道路の啓開・復旧の迅速化

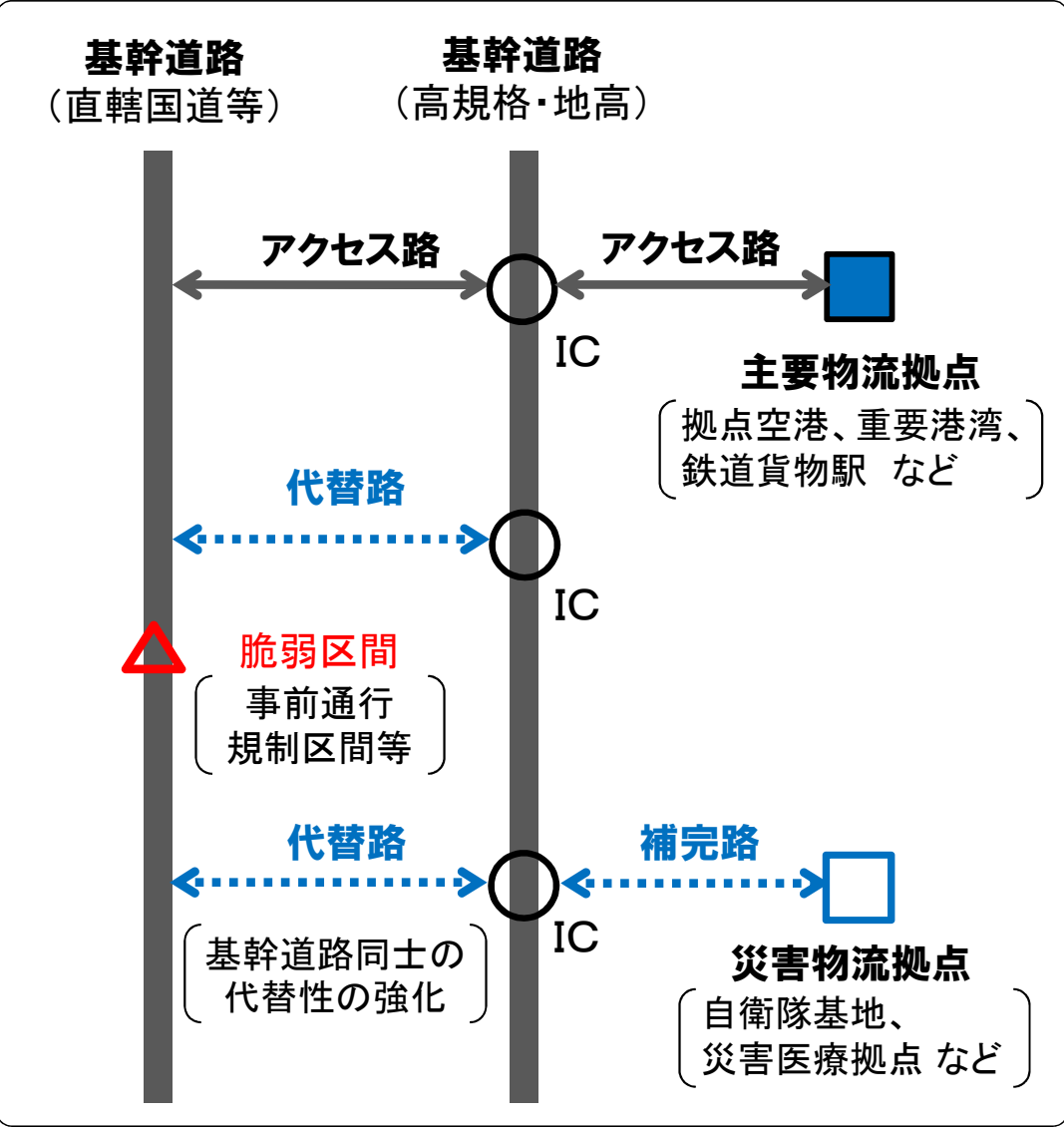
【 国土交通大臣による地方管理道路の災害復旧等代行制度 】

		発生直後(道路啓開)	災害復旧
補助国道	大 (被災規模)	行政機能が壊滅的に失われた災害に限定	補助国道における 災害復旧
	小	対象範囲の拡大 重要物流道路(代替・補完路含む) における道路啓開	
地方道	大 (被災規模)	行政機能が壊滅的に失われた災害に限定	著しく異常かつ激甚な非常災害に限定 (例：熊本地震)
	小	対象範囲の拡大 重要物流道路(代替・補完路含む) における道路啓開	対象範囲の拡大 重要物流道路(代替・補完路含む) における災害復旧

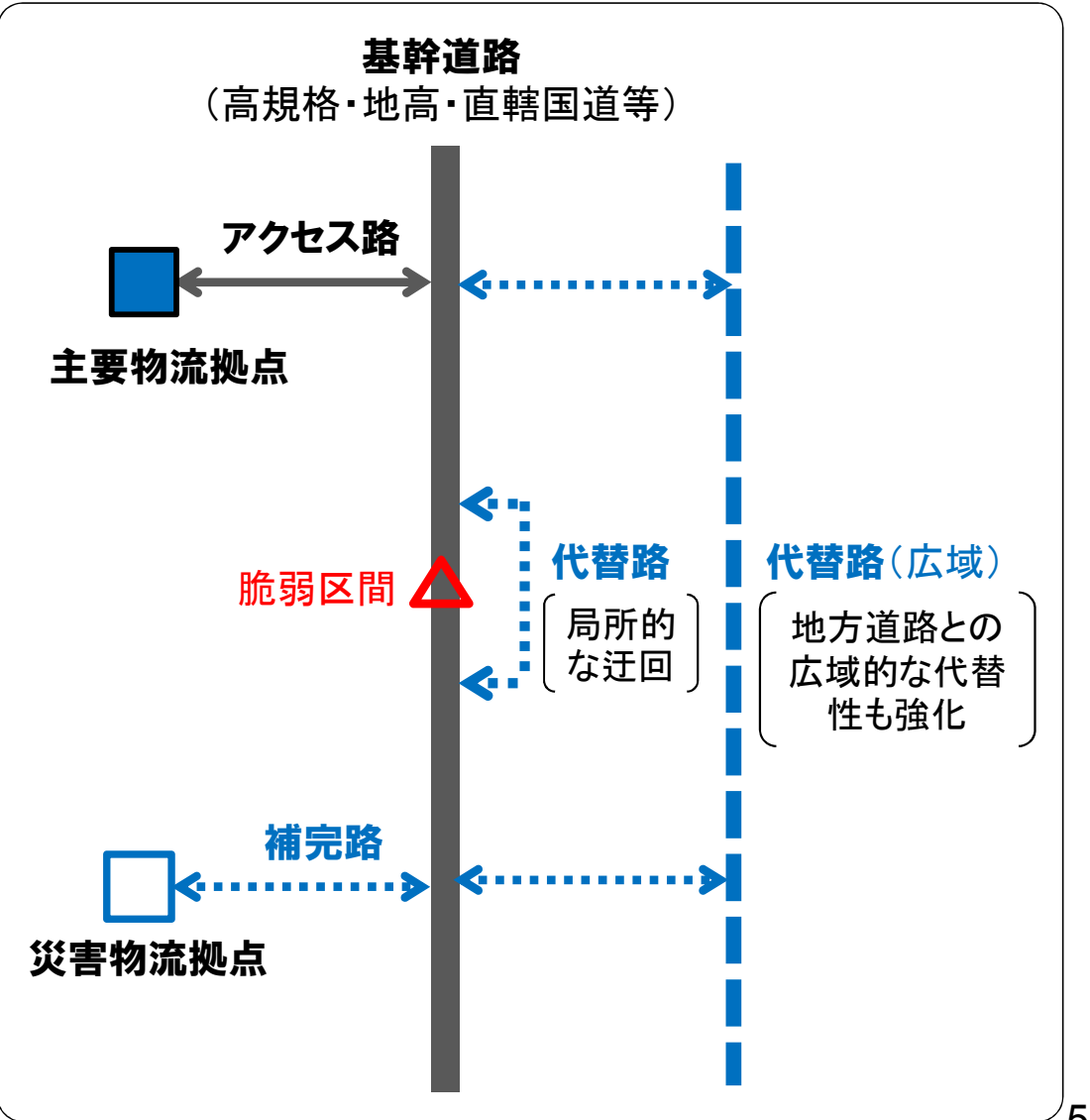
重要物流道路及び代替・補完路のネットワーク設定のイメージ

- 高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道等を軸にして、拠点にシンプルに接続する(計画路線を含む)
- 重要物流道路の脆弱区間に対する代替路や災害時の物流拠点への補完路を設定

(1) 基幹道路同士が近接する場合



(2) 基幹道路同士が近接しない場合



幹線道路ネットワークの主な経緯

整備

S41 国土開発幹線自動車道建設法の制定

⇒ 予定路線7,600kmの路線を決定

〔全国各地域から概ね2時間以内で到達できる高速道路網の構築〕

S62 第4次全国総合開発計画の策定

⇒ 高規格幹線道路網14,000kmを決定

〔地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等から概ね1時間程度で利用が可能となるようネットワークを形成〕

H6 広域道路整備計画の策定（H10見直し）

⇒ 地域高規格道路を指定（計画路線約6,950km）

〔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る道路で、自専道もしくは同等の規格を有し、概ね60km/h以上のサービスを提供〕

【整備状況】

H29.3現在

高規格幹線道路： 約11,400km

地域高規格道路： 約 2,500km

ネットワークの接続
4車線化 等

利用

※主に供用済み区間を対象

H8 緊急輸送道路ネットワーク計画

⇒ 全国約10万kmを指定

〔地震直後から物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線〕

H13 環境ロードプライシングの導入（首都高・阪高）

〔並行する有料道路の路線間で料金差を設けることで路線転換を促進し沿道環境を改善〕

H26 大型車誘導区間

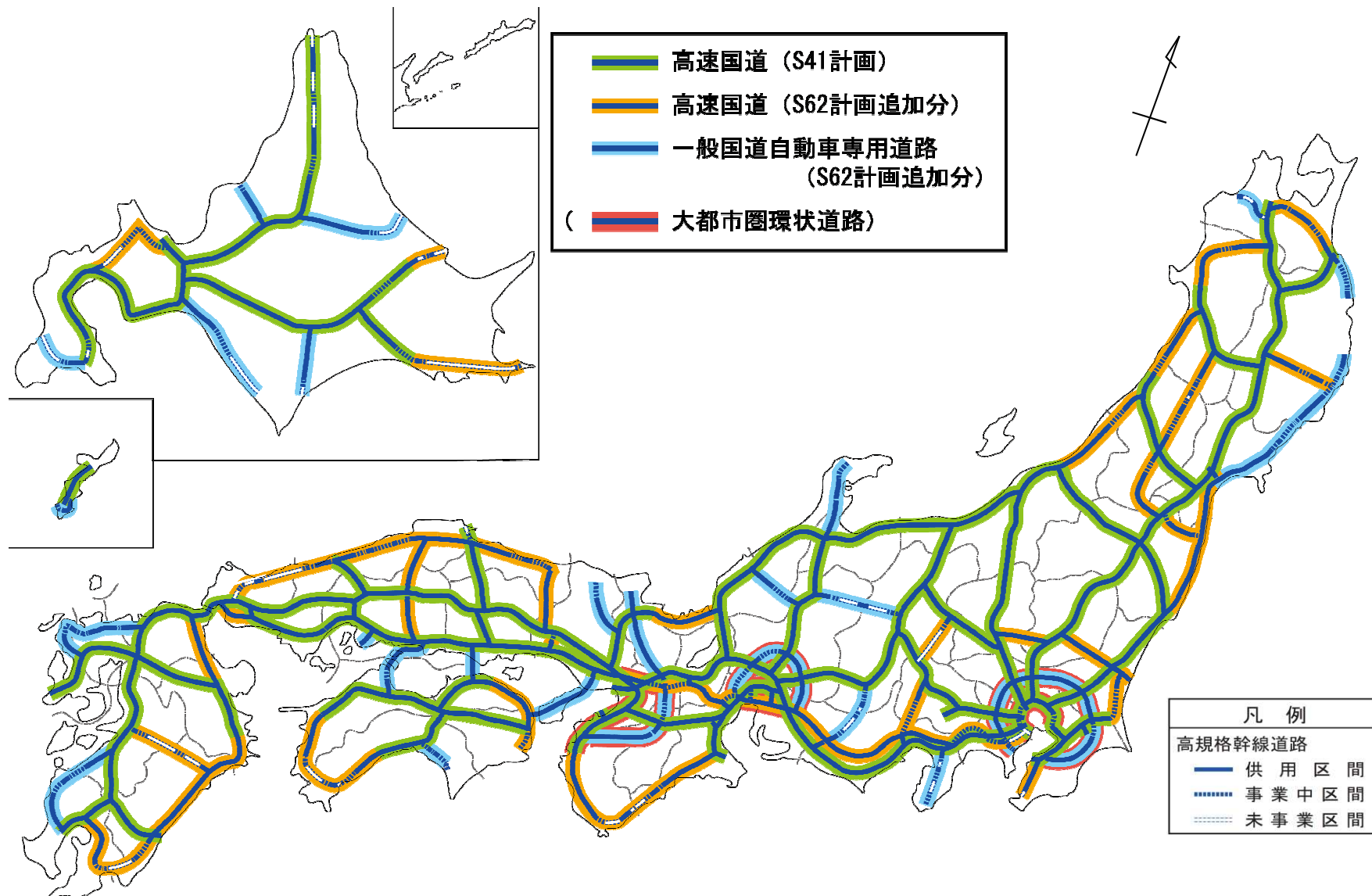
⇒ 全国約35,000kmを指定

〔道路の老朽化への対応として、大型車の適正な道路利用を促進するための区間（特車許可を迅速化）〕

高規格幹線道路について

- 現行の高速道路網計画は、昭和62年に策定の第4次全国総合開発において、昭和41年に定められた高速自動車国道網計画(7,600km)に高速国道:3,920km 一般国道自動車専用道路:2,480kmを追加し、高規格幹線道路網14,000kmとして決定
(昭和62年計画の考え方) 全国から概ね1時間程度で利用が可能となるようなネットワークを形成

■ 昭和41年及び昭和62年に決定された高速道路網



- 国土・地域全体の社会交流を支え、地域の連携を促すネットワークとして、高規格幹線道路の整備とあわせ、地域高規格道路網やこれらと一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めるため、地域拠点をはじめ、国土・土地利用等と整合のとれた幹線道路網計画を策定

■広域道路整備基本計画に示される内容

①広域道路整備の基本方針

背景となる地域整備の基本方針について記述するとともに、これらを踏まえた道路整備の目標の基本的考え方について定める

②広域道路網のマスタープラン

- ・都道府県の区域を越えた広域的な圏域について調整を図った上で、都道府県毎に広域道路としてネットワークを定める
- ・広域道路は、有する機能から2つに分類
 - ア) 広域道路(交流促進型):
本線のトラフィック機能確保のため、特に構造上の強化を図ろうとする道路
 - イ) 広域道路(地域形成型):
沿道からのアクセス性にも配慮した道路

■対象となる広域道路

高規格幹線道路と一体的に機能する一般国道、主要な都道府県道等(道路種別未定含む)

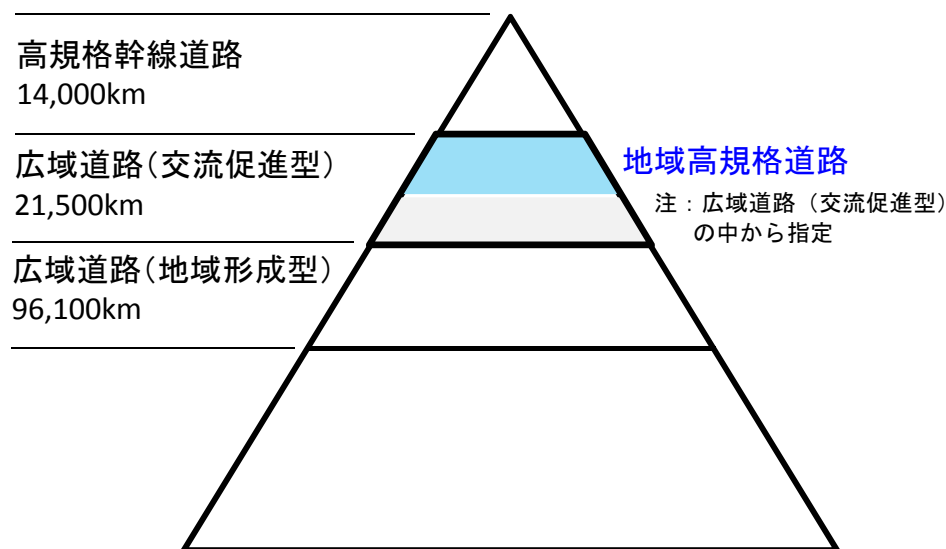
■策定手法

関係する道路管理者等が協議・調整し、都道府県知事及び政令指定市長が策定

※有識者等による協議会等を設置するなど、広く各般の意見も踏まえる

■策定期期

都道府県等において平成4年より調査検討を行い、平成6年に計画を策定、平成10年に見直しを実施。



I 地域整備の基本方針

(1) 地域の現状と将来像

- ・九州のほぼ中央に位置
- ・可住地面積は全体の約4割
- ・人口は186万人(H7国勢調査)
- ・全国で12番目、九州で3番目の高齡化県
- ・人口の4割以上が熊本市及びその周辺に集中
- ・94市町村のうち54市町村が過疎地域(H10年時点)
- ・各地域が持つ固有の特性を生かした各地域の活性化
- ・各都市と周辺地域の一体的整備

(2) 地域整備の課題と取り組み

- ・県内に7つの広域的生活圏を形成
- ・各圏域の持つポテンシャルに着目
 - ー 地理的な特性
 - ー 豊かな自然環境
 - ー 力強い地域産業
 - ー 魅力ある地域文化 等
- ・各圏域の発展方向を明らかにし、それを具体化するよう取り組み

II 道路整備の目標

(1) 道路整備の基本的目標

- ① 熊本と九州各県を結ぶ道づくり
(・熊本都市圏と九州各県主要都市を150分で結ぶ日帰り交通圏の確立)
- ② 各地域の交流・連携を図る道づくり
(・熊本空港及び熊本都市圏と県内主要都市を90分で結ぶ県内幹線道路の整備)
(・各圏域間の交流・連携を図る広域高速交通拠点へのアクセス道路の整備)
- ③ 交通渋滞を緩和する道づくり (・定時制、走行性の高い道路整備)
- ④ 安全で便利な道づくり
- ⑤ 人や都市環境・自然環境に優しい道づくり

(2) 広域道路選定の基本的考え方

以下を課題と捉え、各圏域の発展方向と道路整備の将来像を念頭に選定

- ・広域幹線道路ネットワークの整備・拡充
- ・県内幹線道路ネットワーク整備
- ・都市部での交通問題の解消
- ・自然災害等に対する信頼性の向上
- ・快適な運転を可能とする道路整備
- ・人や自然に優しい道路整備・空間の形成

(3) 広域道路(交流促進型)選定の基本的考え方

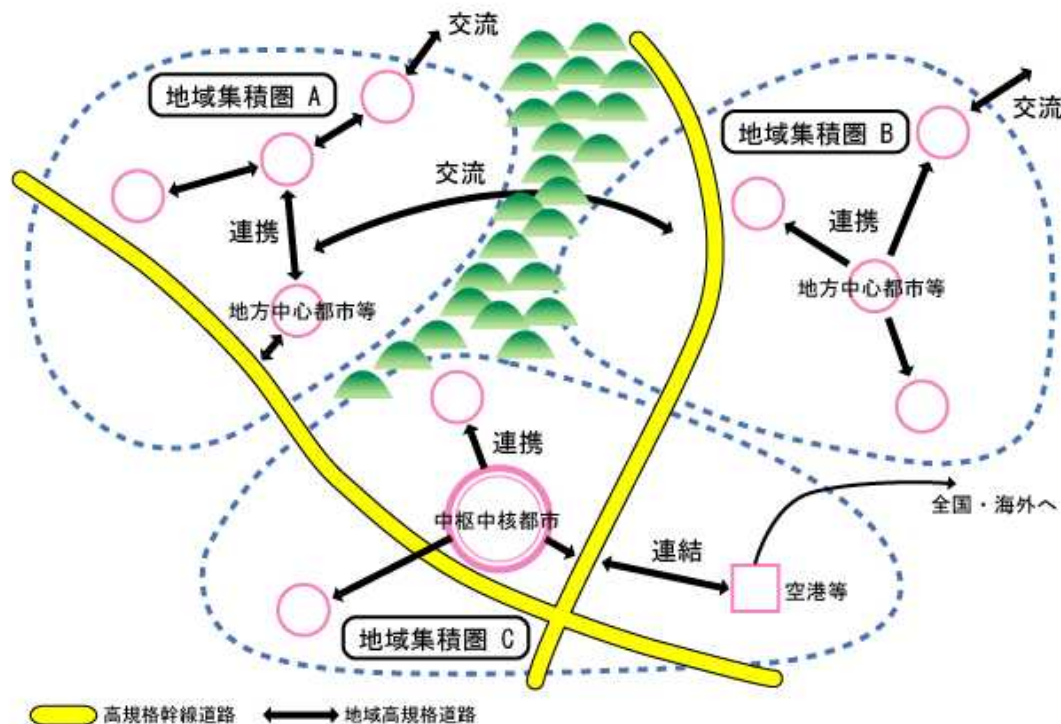
- ・熊本都市圏と九州各県主要都市間を結ぶ長トリップの交通特性を持ち、高速性が要求される区間
- ・熊本空港、高速道路、港湾等広域高速交通拠点へのアクセス道路区間
- ・都市内の渋滞解消のため、通過交通と域内交通の分離を図ることが必要な区間、都市の環状道路
- ・特に必要な地域振興プロジェクト拠点との連絡道路
- ・主要都市間の交流・連携を支援する道路
- ・その他、地域の状況に照らし広域道路(交流促進型)として必要な道路

地域高規格道路について

- 地域高規格道路は、地域の発展を促すため、核となる都市を中心にした広域的な経済・文化ブロックである「地域集積圏の形成」のため、高規格幹線道路と一体となって地域構造を強化する道路。
- 具体的には、3つの機能のいずれかを有する道路で自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を有し、概ね60km/h以上の走行サービスを提供できる道路。

- ①連携機能 通勤圏域の拡大や都市と農山村地域との連携の強化等による地域集積圏の拡大を図る環状・放射道路
- ②交流機能 高規格幹線道路を補完し、物資の流通、人の交流の活発化を促し地域集積圏間の交流を図る道路
- ③連結機能 空港・港湾等の広域交通拠点や地域開発拠点等と都市を連絡する道路

地域高規格道路の機能イメージ



【地域高規格道路の路線・区間の指定状況】

(平成30年4月1日現在)

候補路線	計画路線			
	路線数	路線指定 延 長	整備区間 延 長	うち 供用中
108路線	189路線	約 6,960km	3,752km	2,603km

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

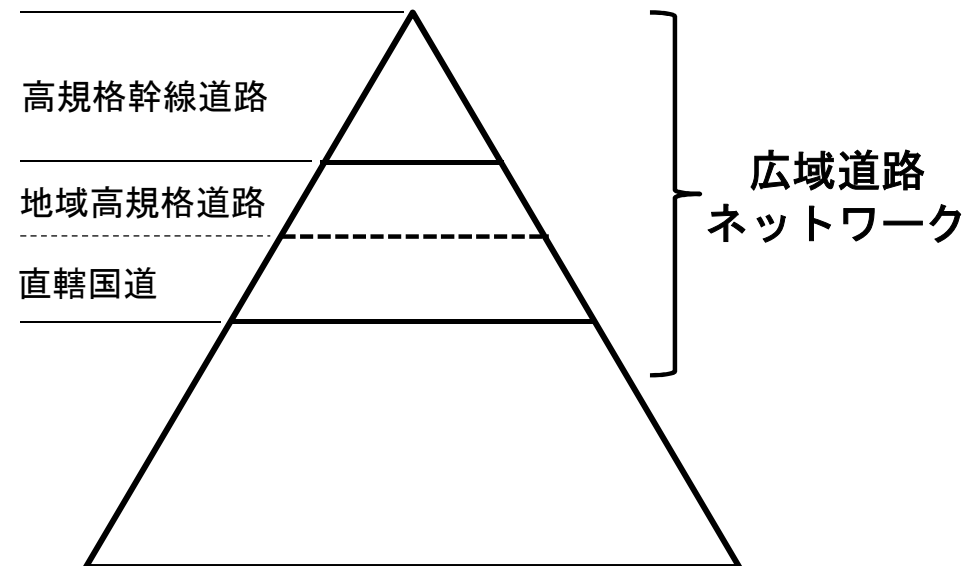
- ・各交通機関との連携強化

● 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(案)

I 今後の道路計画の主な課題 (現計画※は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(案)

＜策定主体＞

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)

＜検討体制＞

- 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(案)

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(案)

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、貨物鉄道駅等)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

交通・防災拠点 / ICT交通マネジメント計画の主な検討の視点(案)

<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タルコネクト(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等の活用にもつけた産学官連携による推進体制の強化
- 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。

