

# 重要物流道路制度の創設について

---

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

## 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



### 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>>

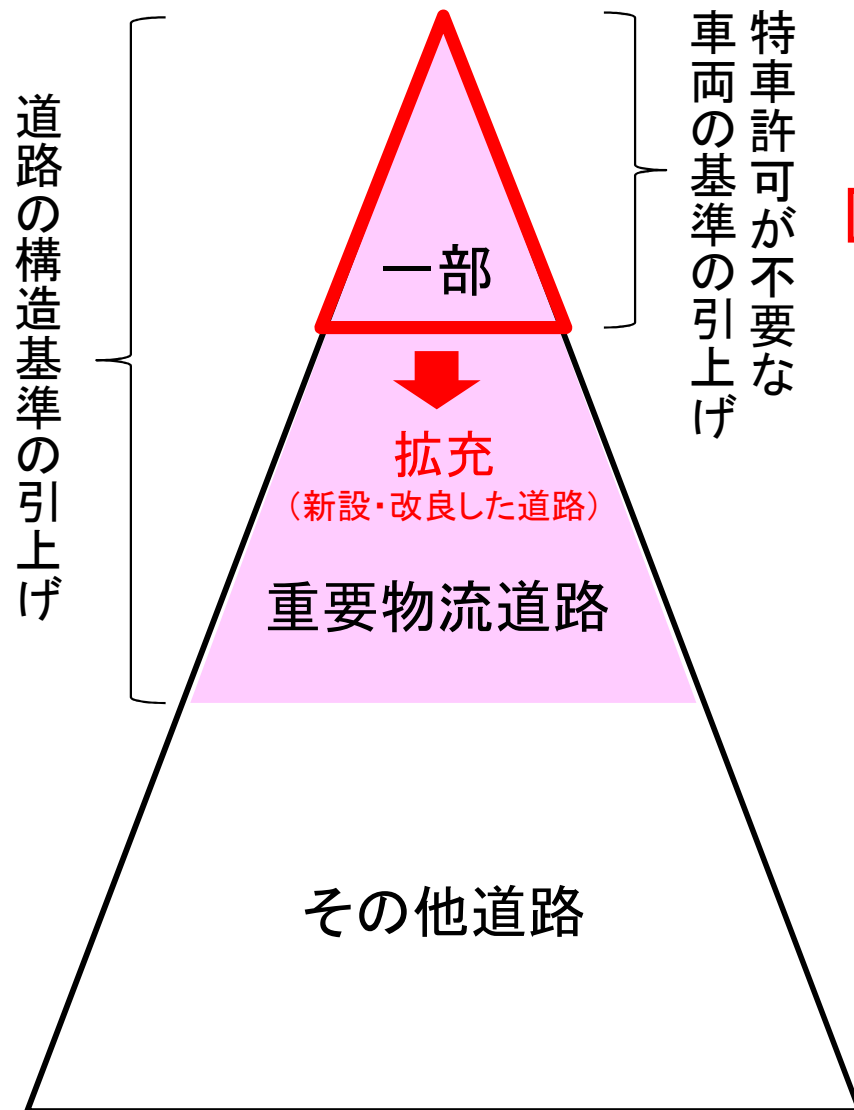
広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

## 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)

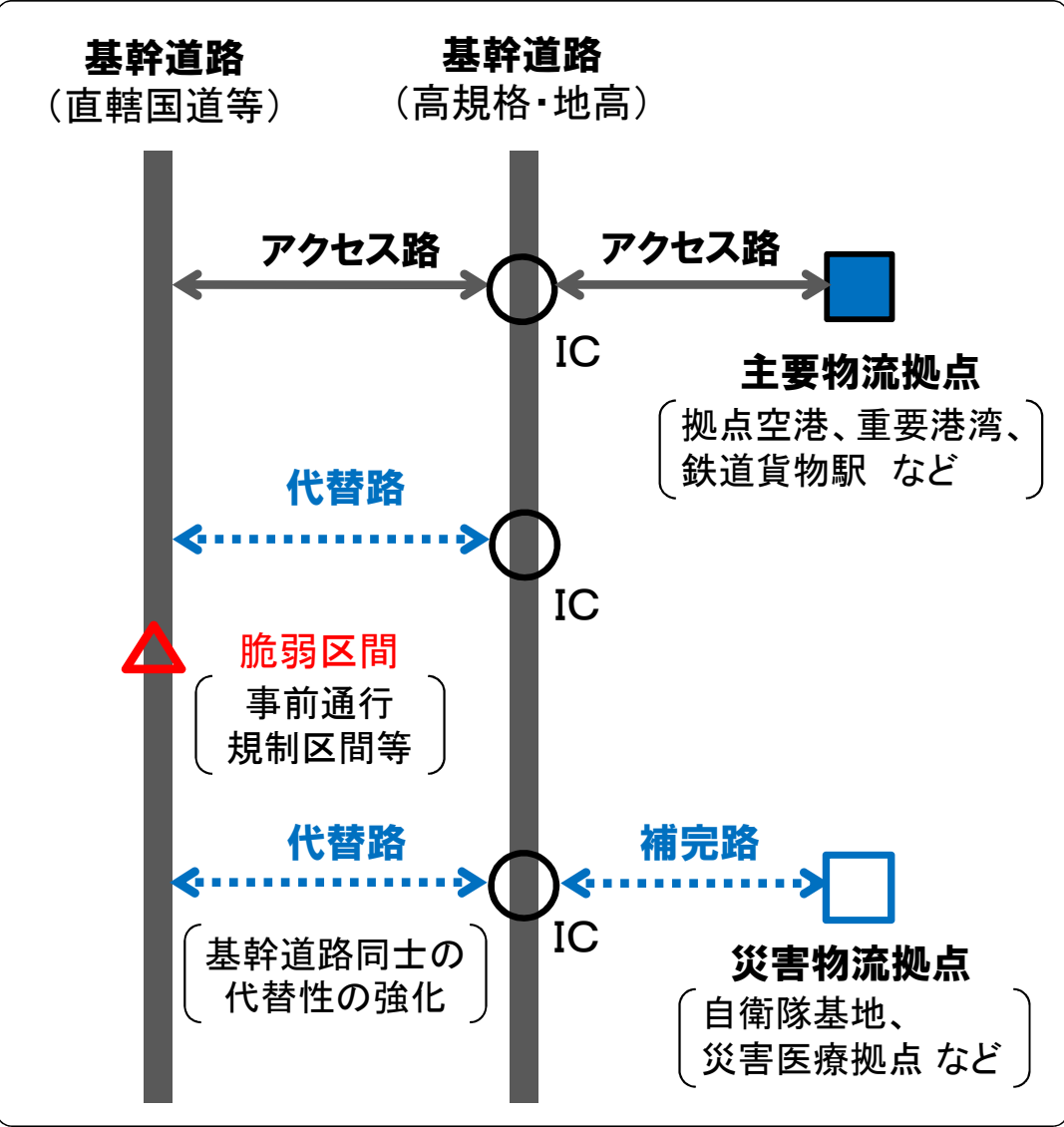
災害復旧

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

# 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

