

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>>

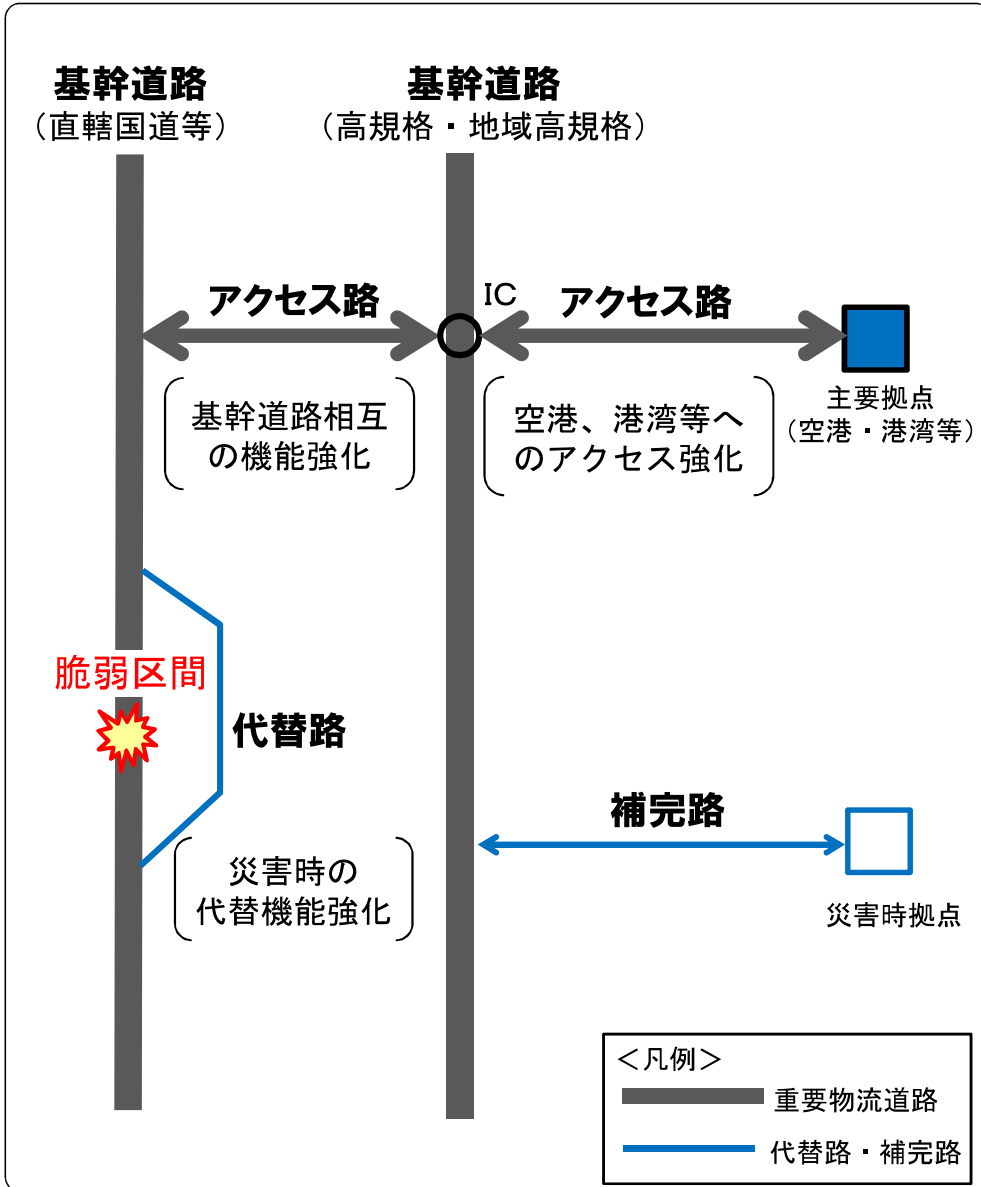
広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

機能強化・重点支援

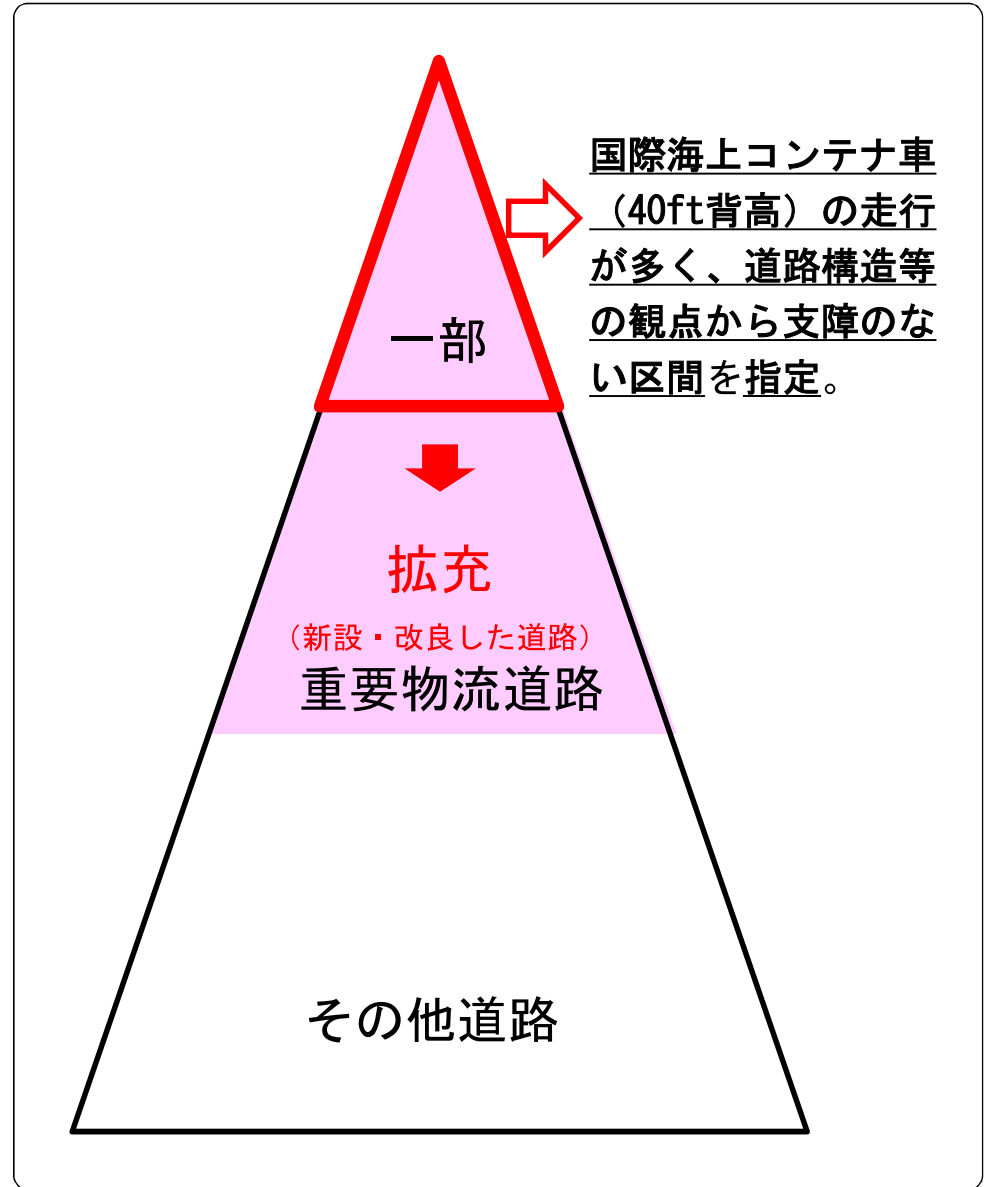
- ・トラックの大型化に対応した道路構造の強化
- ・災害時の道路の啓開・復旧の迅速化(地方管理道路の災害復旧等代行制度の創設)
- ・民間直結スマートICに係る無利子貸付制度の創設 等

重要物流道路の1次指定のイメージ

<ネットワーク設定のイメージ>



<特車許可不要区間のイメージ>



重要物流道路の指定の流れ

- 重要物流道路については、主要な拠点を選定し、拠点間を結ぶ基幹道路や拠点へのアクセス路を設定した上で、これらの利用状況等を踏まえ、3月を目途に供用中区間を指定予定。
- 今後は、地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編に向けて、新広域道路交通ビジョン・計画を策定し、夏以降に計画路線を含めて指定予定。

2019.1 新広域道路交通ビジョン案中間とりまとめ

※主要な物流拠点や
利用状況等の報告

都市や空港・港湾等の拠点を選定

拠点間を結ぶ基幹道路や拠点へのアクセス路の設定

国際海上コンテナ車(40ft背高)の利用状況等の確認

<地方ブロック>

新広域道路交通ビジョン

〔地域の将来像や
道路交通の方向性等〕

<地方ブロック>

新広域道路交通計画

〔具体のネットワーク計画等〕

※各都道府県のビジョン・
計画とも調整

2019.3(予定)

重要物流道路の1次指定

供用中区間※を先行的に指定

- ・特車通行許可を不要とする措置の導入
- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行

供用中中心

2019夏以降

重要物流道路の2次指定

計画中心

新広域道路交通計画の中から、
計画路線を含めた重要物流道路を指定

⇒新広域道路交通計画の見直しに併せて、順次指定

※一部、事業中区間を含む