

# 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

公布日：平成30年3月31日  
施行日：公布後6ヶ月以内（\*は平成30年4月1日）

## 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 ○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
- 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 ○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**損失補償を新設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、**占用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

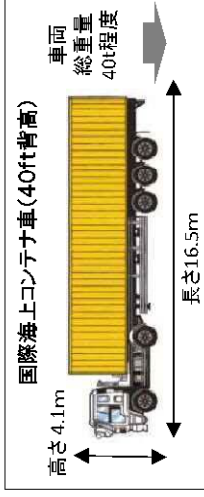
平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、**国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を実施** ※高規格幹線道路、地域高規格道路、巨額国道、空港港湾アクセス道等から指定

○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



## 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



## 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箇所で行止めが発生
- 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

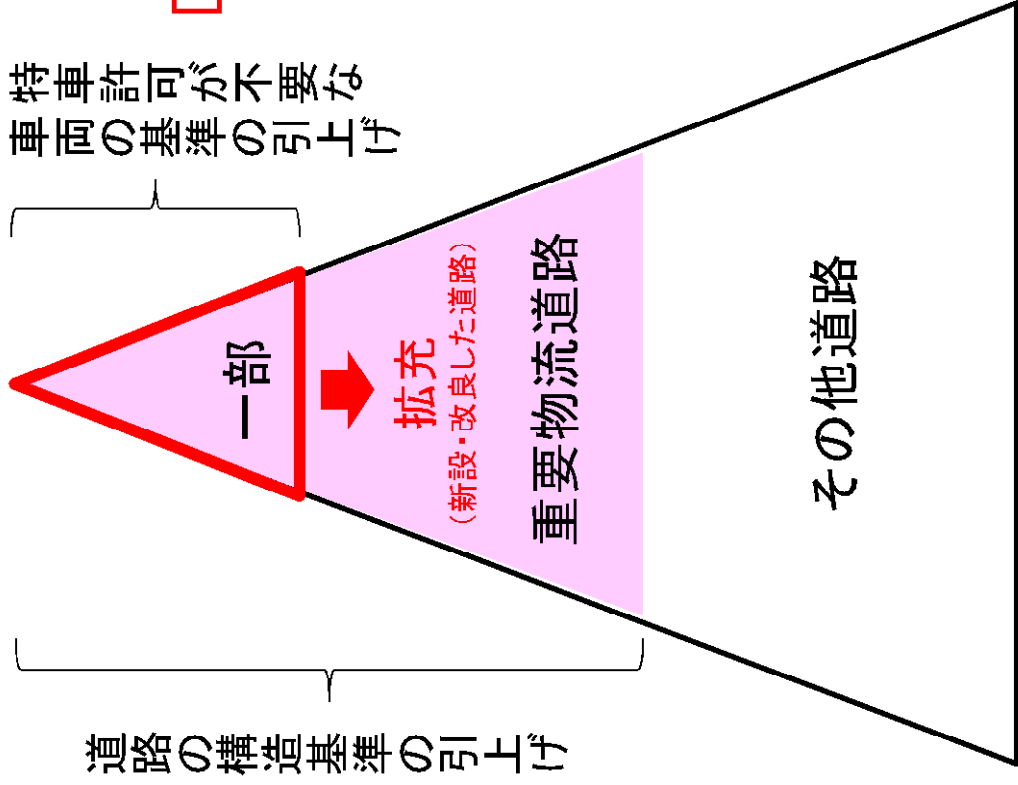


## 機能強化・重点支援

- ・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

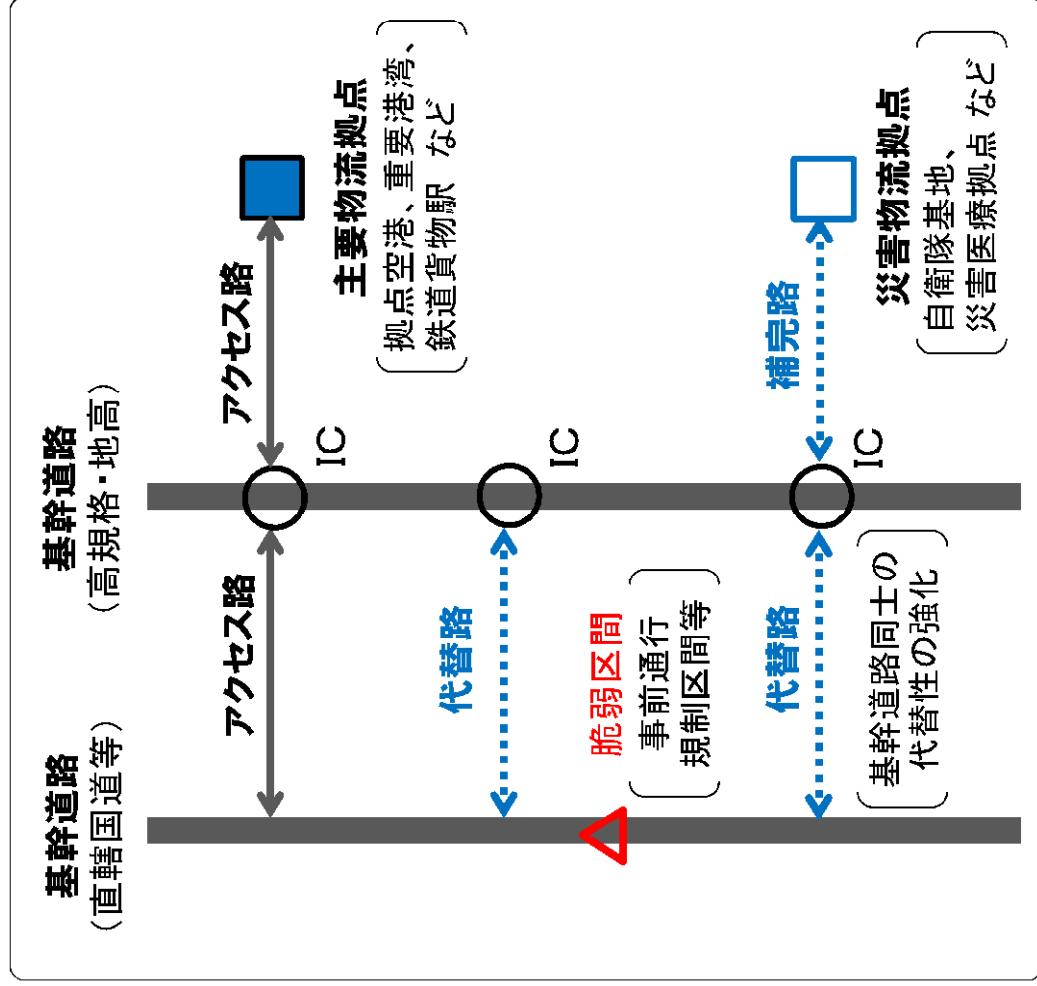
## 【国土交通大臣による地方管理道路の災害復旧等代行制度】

		発生直後(道路啓開)		災害復旧	
補助国道	大 (被災規模) 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>補助国道における災害復旧</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) 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>			

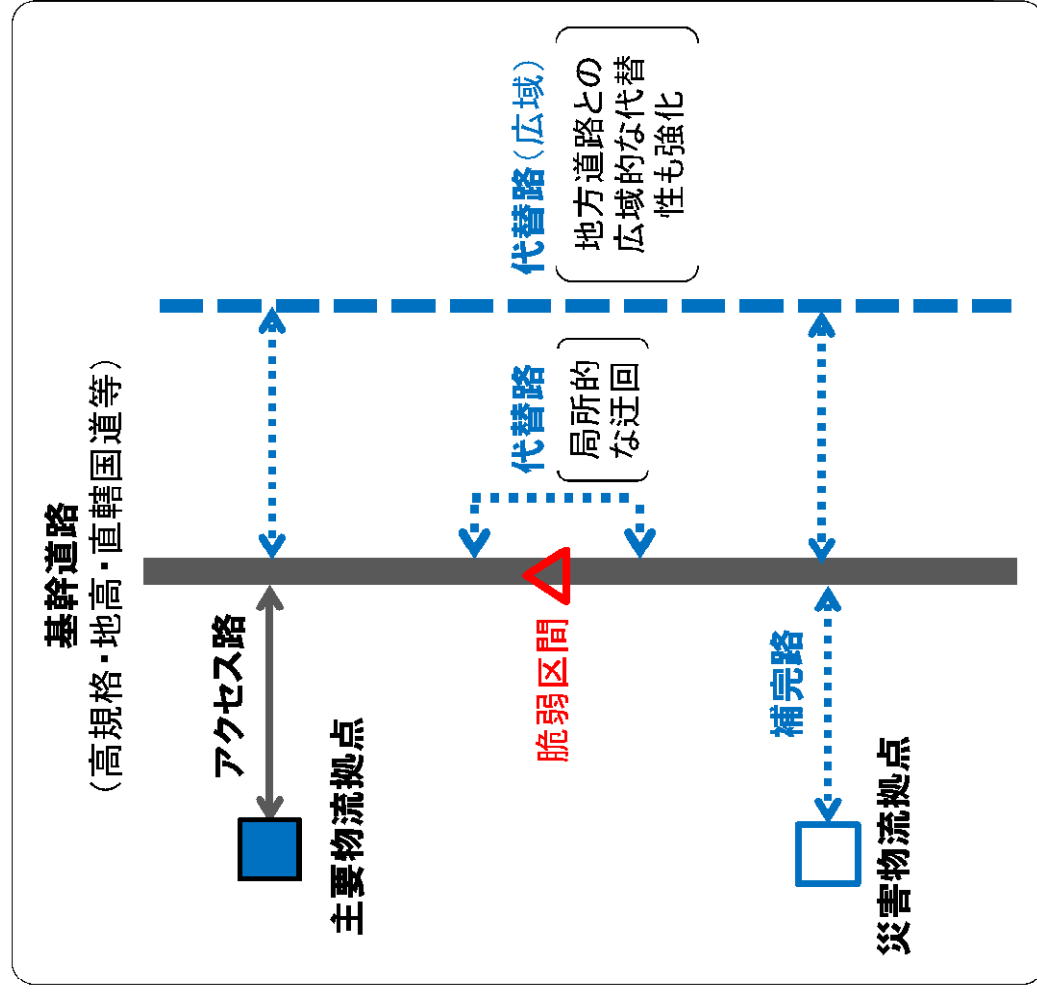
# 重要物流道路及び代替・補完路のネットワーク設定のイメージ

- 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、拠点にシムプルに接続する(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



資料 2 - 2

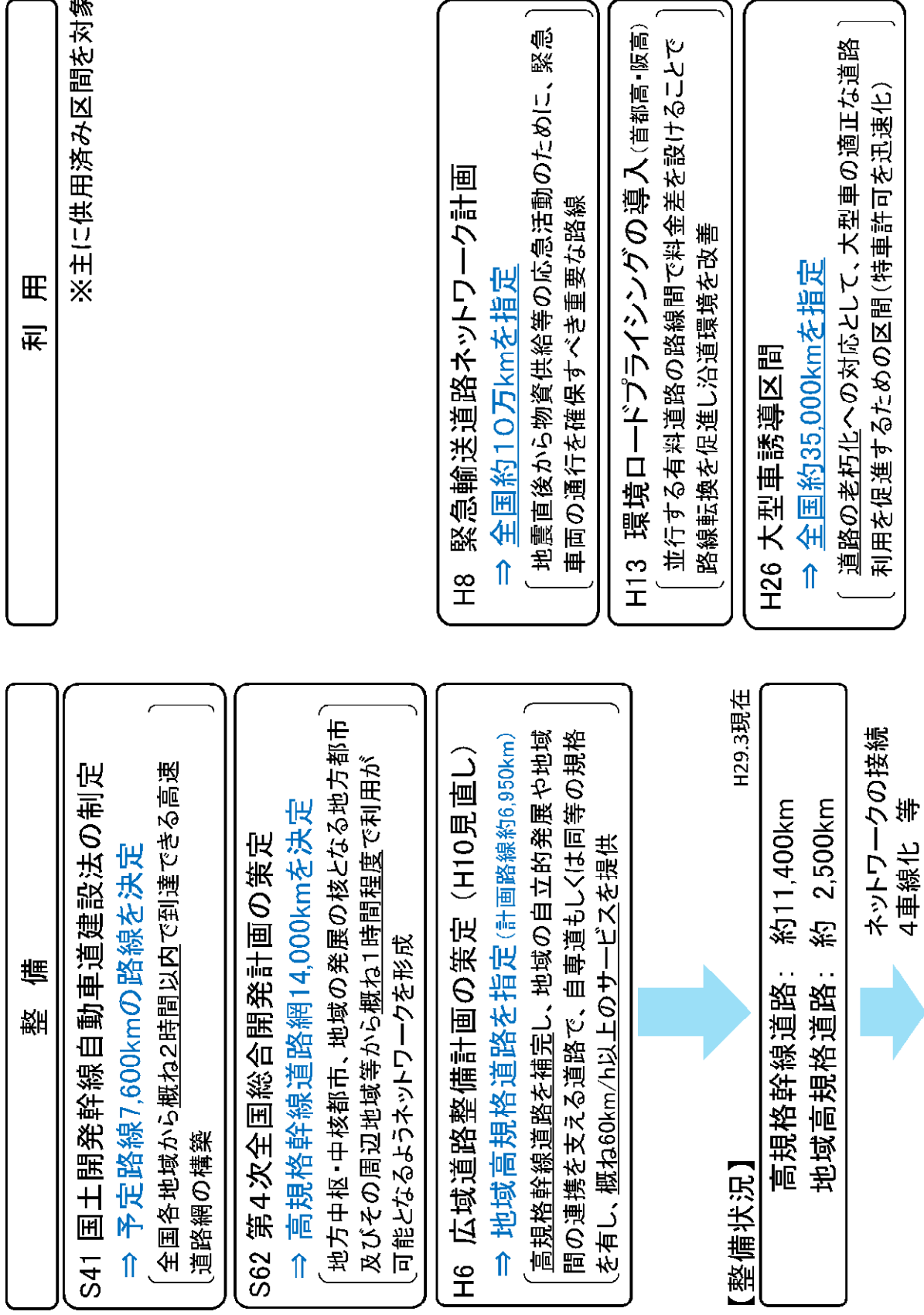
# 重要物流道路制度を契機とした 新たな広域道路交通計画について

平成30年5月  
国土交通省 道路局



国土交通省  
*Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism*

# 幹線道路ネットワークの主な経緯

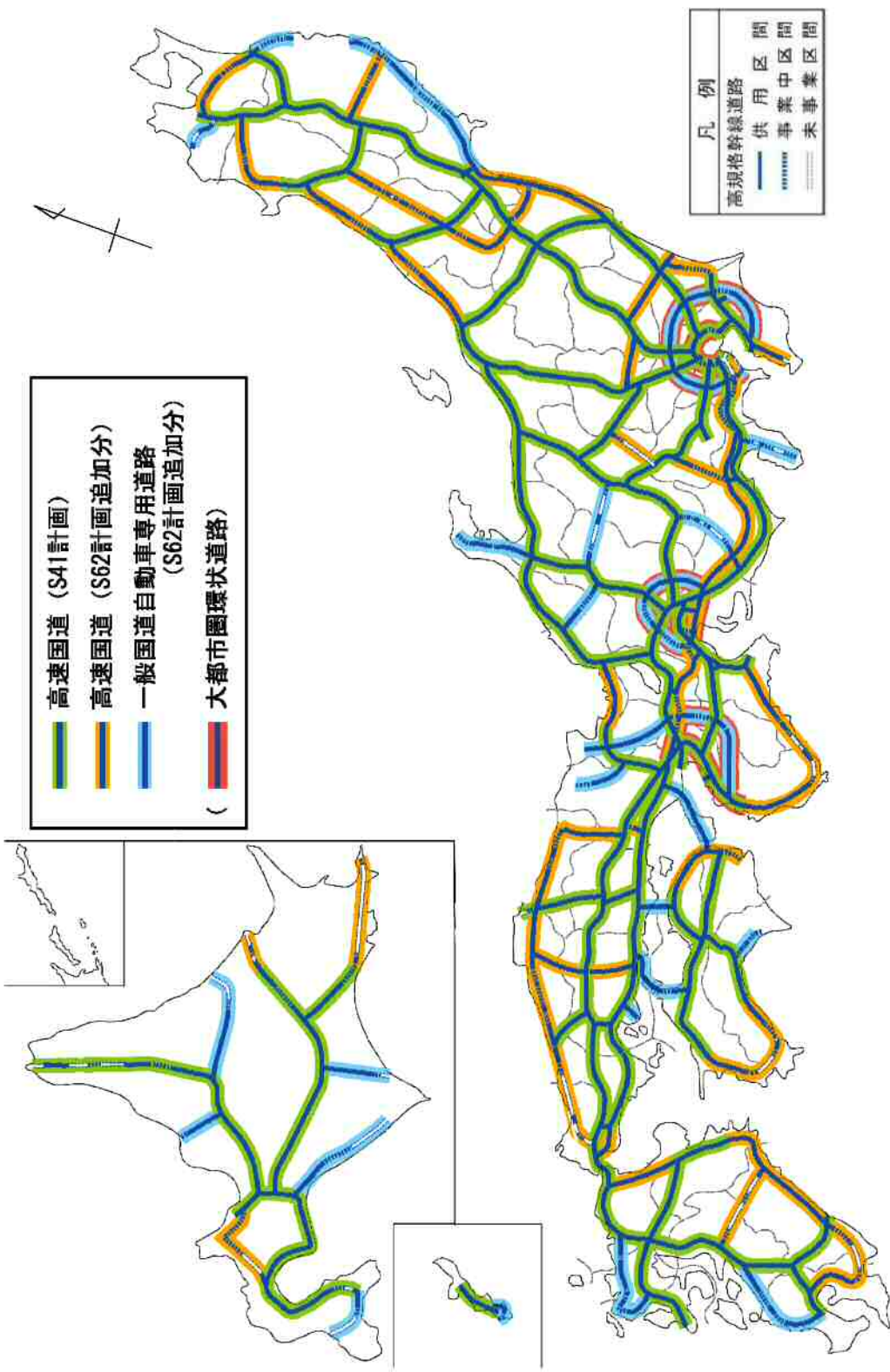




## 高規格幹線道路について

○ 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



## 広域道路整備計画について

- 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):  
本線のトランプ機能確保のため、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

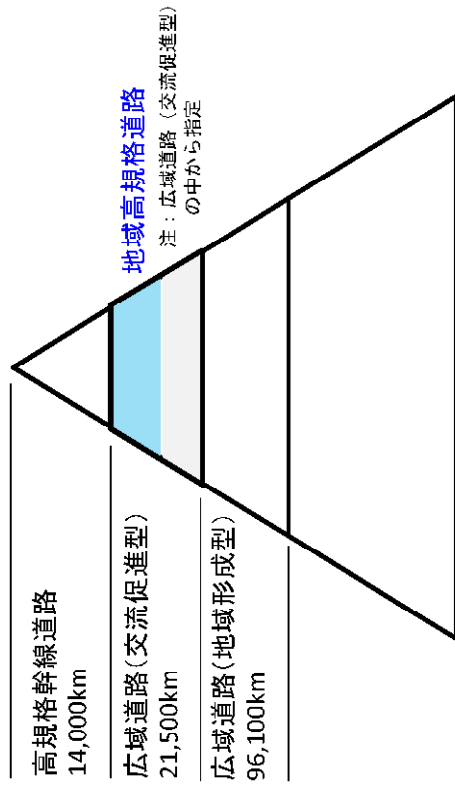
高規格幹線道路と一体的に機能する一般国道、主要な都道府県道等(道路種別未定含む)

### ■ 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、広く一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。



## (参考)広域道路整備の基本方針(熊本県の事例)

### 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、定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

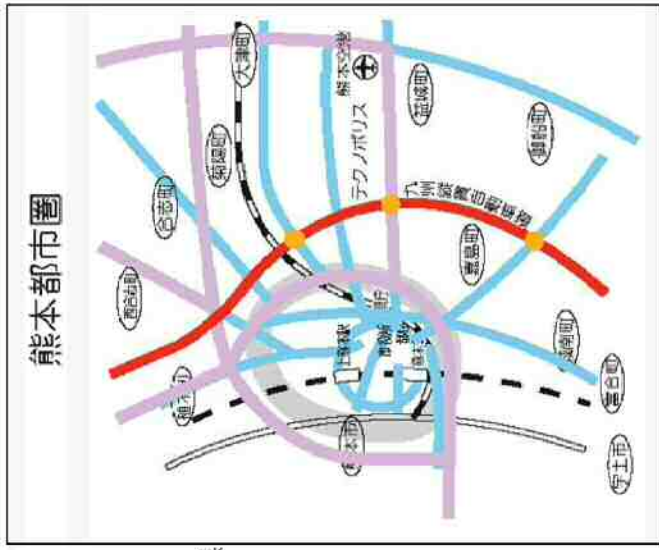
以下を課題と捉え、各圏域の発展方向と道路整備の将来像を念頭に選定

- ・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

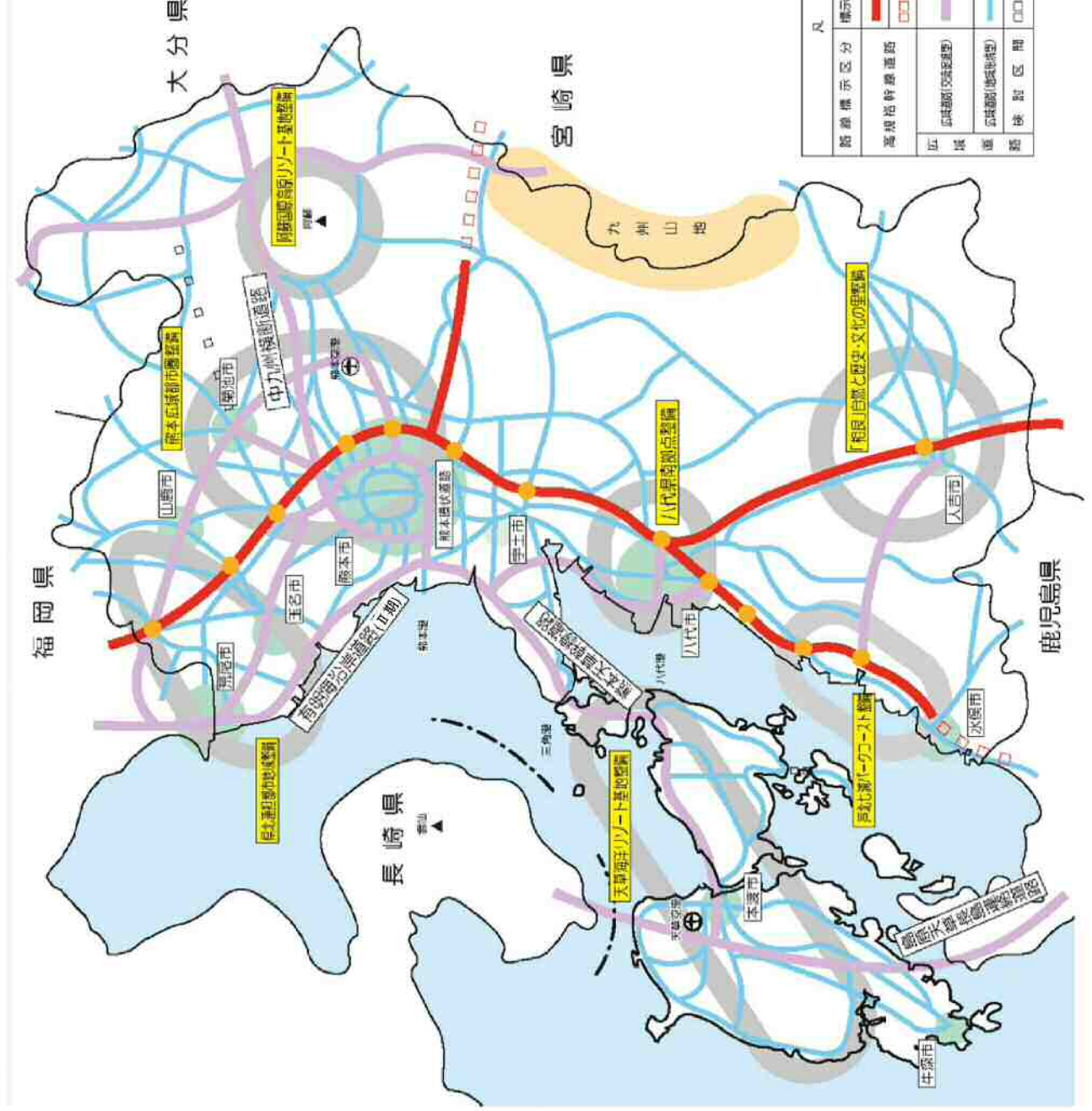
#### (3) 広域道路(交流促進型)選定の基本的考え方

- ・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

(参考) 広域道路網マスタープラン (熊本県の事例)



今後の道路整備のマスタープランであり、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。



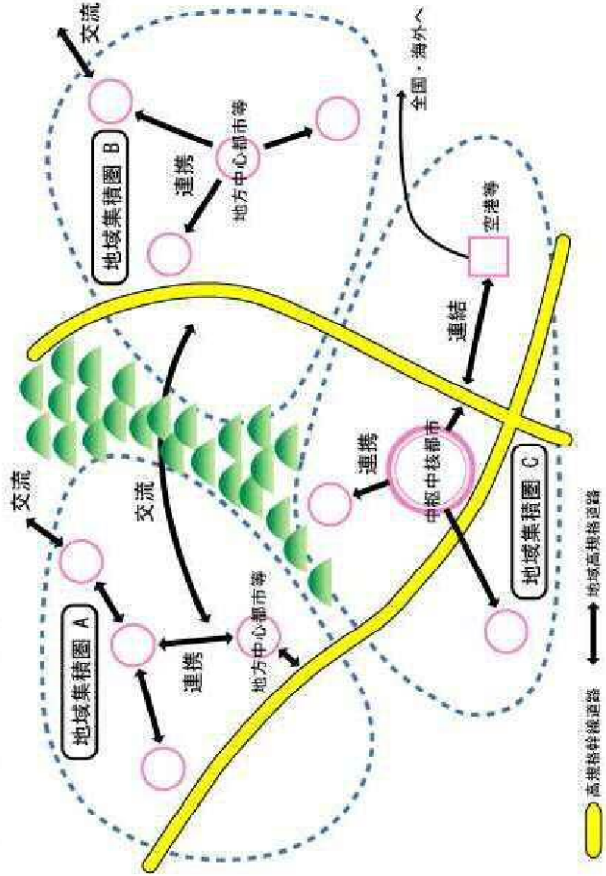
凡	例	備	考
路線構分区	構示道路	県道及び整備計画区間	
	高等幹線道路	基本計画区及び予定路線区間	
区	広域圏(交通圏型)	本県のトランザック機能確保のために、整備の目標として特に構造上の強化を図らうとする道路	
域	広域圏(地域圏型)	知事からのアクセス性に配慮した道路	
道	接続区間	路線構造について今後検討する区間	

## 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の提供できる道路。

- 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
108路線	189路線	約 6,960km	3,752km
			うち供用中 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がある。

### 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

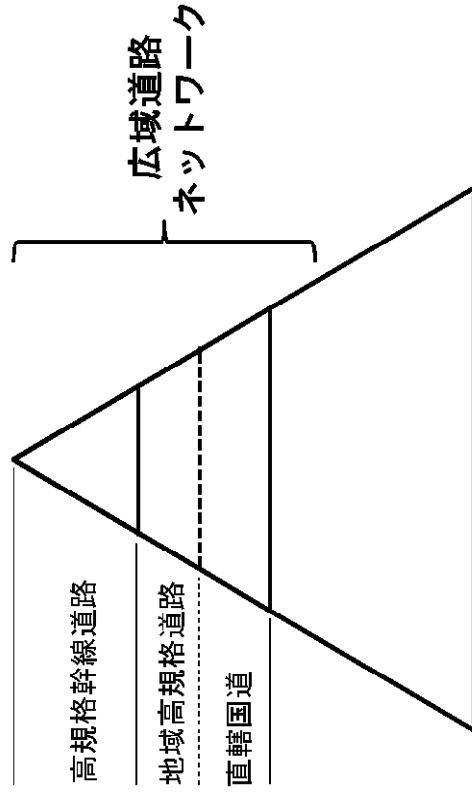
- ・各交通機関との連携強化

#### ● 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 中 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

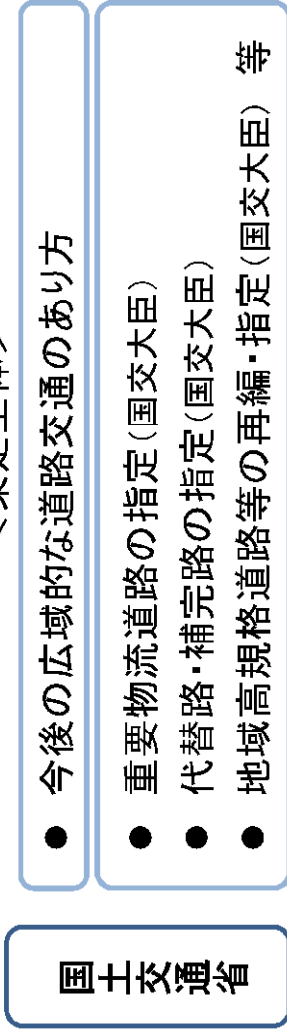
(2)  
**交通・防災拠点**  
計画

(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）

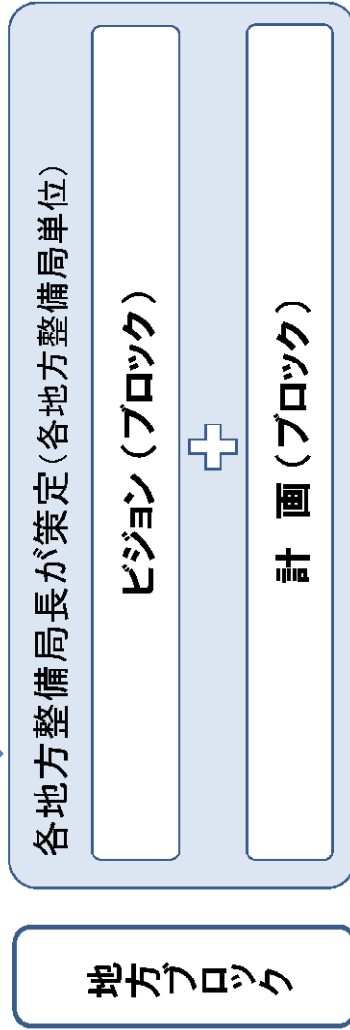
## ＜策定主体＞



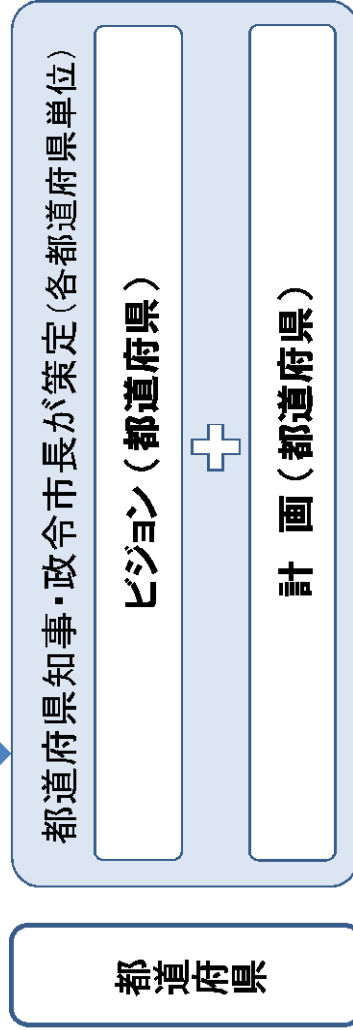
## ＜検討体制＞

- 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

## 地方ブロック



## 都道府県





## 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ーコネクト(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等の活用にもつれ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。





## 新広域道路交通ビジョンの策定 通達の構成(H30.6.26付け)

	道路局長→ 都道府県知事、政令指定市長、整備 局等局長宛	道路局企画課長→ 都道府県土木担当部長、政令指定 市道路担当局長、整備局等道路部 長宛	道路局企画課経済調査室課長補佐→ 都道府県道路課長、政令指定市道路 課長、整備局等担当課長宛
依頼内容	整備局長宛：策定及び報告依頼 知事等宛：策定に努めて頂くよう依頼	策定にあたっての留意事項	具体的検討にあたっての留意事項
ビジョンの 性格等	○広域道路交通・ネットワークの定義 ○ビジョンの位置づけ	○ビジョン策定の着眼点 ・新たな社会・経済の要請 ・他モードの連携強化 ・技術の進展	○概ね20～30年間の中長期的な視 点で検討
ビジョンの 内容	○ビジョンの構成項目（柱立て） ・地域の将来像 ・課題と取組 ・基本方針	○ビジョンの構成項目 （具体的な記載内容） ※特に、交通データに基づく分析を实 施すること等を明記	○ビジョンの構成項目 （更に具体的な記載内容） ※特に、交通データに基づく分析を实 施すること等を明記
策定手順 等	○道路管理者等が共同で検討し、 ブロックは整備局長が、都道府県 は知事及び政令市長が策定  ○策定後も、定期的に見直し	○検討体制（ブロック） 幹線協＋地方小委 地域道路研究会等 ○検討体制（都道府県） 幹線協＋有識者等 ※ブロック間や都道府県間の調整 を実施  ○策定期期 H30年内に中間とりまとめ、 概ね1年程度を日処に策定  ○見直しを行った場合は報告する	○検討体制（ブロック） 地方小委等とは別に、ヒアリングを行 うことや、新たに有識者委員会を設 置することも可 ○検討体制（都道府県） 地域の大学との連携の他、関係機関 団体等の意見を聴取することも検討  ○当面のスケジュール H30.12頃 ビジョン中間とりまとめ H31.1頃 計画(1次案) 策定 その中から重要物流道路 (案)等を選定
その他	○計画について別途依頼	－	－



平成 30 年 6 月 26 日  
国道経第 36 号

北海道開発局長  
沖縄総合事務局長  
各地方整備局長  
各都道府県知事  
各政令指定市の長

殿

国土交通省道路局長

### 新広域道路交通ビジョンの策定について

平成 30 年 3 月 30 日に成立、同月 31 日に公布された「道路法等の一部を改正する法律」(平成 30 年法律第 6 号)により、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指定する「重要物流道路制度」が創設されたところです。

重要物流道路(及び代替・補完路)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、効果的に指定する必要があります。

このため、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会物流小委員会の議を経て、重要物流道路制度を契機とした「新広域道路交通計画」を各地域において中長期的な観点から策定することとし、これに先立ち、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」(以下「ビジョン」という。)を今般策定することとしました。

つきましては、各地方整備局、北海道開発局及び沖縄総合事務局(以下「地方整備局等」という。)におかれては、各地方ブロック単位のビジョンを策定し、報告をお願いします。

各都道府県及び政令市におかれては、各地域の実情を踏まえ、各都道府県単位のビジョンの策定に努めるようお願いいたします。また、各都道府県単位のビジョンを策定した際には、当該都道府県を含む地方ブロック単位のビジョンを策定する地方整備局等に報告をお願いします。

## 記

### 1. ビジョンの性格等

- (1) ビジョンの対象となる広域道路ネットワークは、主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市間を往来する広域的な都市間交通や、主要な物流拠点(空港、港湾、鉄道駅等)・観光地等へアクセスする交通等について、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保・活性化するため、高規格幹線道路や地域高規格道路、一般国道(指定区間)をベースとして、それ以外の道路も含めた総合交通体系の基盤となるネットワーク(計画路線を含む。)とします。

- (2) 新広域道路交通計画は、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、ビジョンはその計画の方向性を定めるものです。

## 2. ビジョンの内容

- (1) 地域の将来像
- (2) 広域的な交通の課題と取組
- (3) 広域的な道路交通の基本方針

## 3. ビジョンの策定手順等

ビジョンの策定にあたっては、各地域の将来構想等を踏まえ、関係する道路管理者等が相互に十分調整を図りつつ共同で検討を行い、地方ブロック単位では地方整備局長等が、都道府県単位では都道府県知事及び政令市長が策定するものとします。また、ビジョン策定後も定期的に見直しを行うものとします。

## 4. その他

ビジョンを踏まえて策定することになる新広域道路交通計画についても、別途、依頼する予定です。

(以上)



平成30年6月26日

国道経第37号

北海道開発局	建設部長	}	殿
沖縄総合事務局	開発建設部長		
各地方整備局	道路部長		
各都道府県	土木担当部長		
各政令指定市	道路担当局長		

国土交通省道路局企画課長

## 新広域道路交通ビジョンの策定について

標記については、平成30年6月26日付け国道経第36号にて依頼済みのところですが、「新広域道路交通ビジョン」(以下「ビジョン」という。)の策定にあたっては、下記にご留意下さい。

### 記

#### 1. ビジョンの性格等

ビジョンについては、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化などの新たな社会・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て策定する。

#### 2. ビジョンの内容

##### (1) 地域の将来像

既存の地域における総合的なビジョンなどをベースとして、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記載する。

##### (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するとともに、ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取り組みについても記載する。

##### (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、①広域道路ネットワークや②交通・防災拠点、③ICT交通マネジメントの3つの基本方針を記載する。

#### 3. ビジョンの策定手順等

##### (1) 策定主体・検討体制(地方ブロック単位)

関係する道路管理者等(地方整備局等、都道府県、政令指定市、高速道路会社等)で構成する各地方ブロック幹線道路協議会において、有識者等の意見を伺うとともに、都道府県間や地方ブロック間の調整を行いながら、地方整備局長等が策定する。

なお、有識者等の意見を伺う際には、社会資本整備審議会道路分科会地方小委員会や地域道路経済戦略研究会地方研究会等を活用する。

**(2) 策定主体・検討体制(都道府県単位)**

関係する道路管理者等で構成する各都道府県幹線道路協議会において、地域の大学等と連携して有識者等の意見を伺うとともに、都道府県間や地方ブロックとの調整を行いながら、都道府県知事及び政令市長が策定する。

なお、災害時の観点からの検討にあたっては、緊急輸送道路ネットワーク協議会とも連携する。

**(3) 策定期期**

物流生産性の向上や迅速な災害対応の観点から、重要物流道路を早期に指定するため、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流について重点的に検討し、平成30年内にビジョン（案）の中間とりまとめを行う。その後、さらに検討を重ね、概ね一年程度を日処に策定する。

**(4) ビジョンの見直し**

ビジョンの策定後も、定期的に見直しを行うこととし、見直しを行った場合には、遅滞なく報告する。

(以上)

事務連絡  
平成30年6月26日

北海道開発局 道路計画課長補佐  
沖縄総合事務局 道路建設課長  
各地方整備局 道路計画第一課長  
各都道府県 道路課長  
各政令指定市 道路課長

〓 殿

国土交通省 道路局 企画課  
道路経済調査室 課長補佐

### 新広域道路交通ビジョンの策定について

標記については、平成30年6月26日付け国道経第37号にて依頼済みのところですが、「新広域道路交通ビジョン」(以下「ビジョン」という。)の具体的な検討にあたっては、下記にご留意ください。

#### 記

#### 1. ビジョンの性格等

ビジョンについては、概ね20～30年間の中長期的な視点で検討を行うものとする。

その際、スーパーメガリージョンの実現や中枢・中核都市等を中心とする地域の自立圏の形成等の新たな国土構造の形成や、インバウンドや国際物流の増加への対応等のグローバル化、災害リスク増大への対応や代替機能の強化等の国土強靱化といった新たな社会・経済の要請に応えられるよう検討を行う。

また、道路は鉄道、海上、航空の各交通機関を連絡するとともに、全てのトリップの末端交通を分担するなど、様々な交通機関を支え、総合的な交通体系の基盤としての役割を担っている。今後、多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人と物の流れや地域の活性化等をより一層推進するため、各交通機関との連携強化が図られるよう検討を行う。

さらには、ICTの活用や自動運転社会への対応等を見据えた検討を行う。

#### 2. ビジョンの内容

##### (1) 地域の将来像

既存の地域における総合的なビジョンなどをベースとして、人口、産業、土地利用、生活圏域、拠点開発プロジェクト等の地域の社会・経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき将来像について、特に交通分野に関連のある内容について整理する。

## (2) 広域的な交通の課題と取組

地域の将来像を実現する上で、鉄道、海上、航空を含めた広域的な交通について、平常時における物流(国際海上コンテナや貨物の流動等)や人流(インバウンド、交流人口、周遊性等)に加え、災害時のネットワークの脆弱性や緊急物資等の輸送状況など、交通データ等を活用しながら課題について分析・整理するとともに、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する。

## (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する。

### 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

### ③ICT 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
- ・主要都市等における面的なマネジメントの方向性 等

## 3. ビジョン策定手順等

### (1) 検討体制(地方ブロック単位)

有識者等の意見を伺う際には、社会資本整備審議会道路分科会地方小委員会や地域道路経済戦略研究会地方研究会等を活用することとし、各地域の事情に応じ、その他の学識経験者や関係機関・団体等(地域計画、社会・経済、道路計画、交通計画、物流、防災、観光等)の意見を聴取することや、有識者等の意見を伺う体制を新たに構築することも考えられる。

### (2) 検討体制(都道府県単位)

有識者等の意見を伺う際には、地域の大学等と連携することとし、学識経験者や関係機関・団体等(地域計画、社会・経済、道路計画、交通計画、物流、防災、観光等)の意見を聴取することが考えられる。

### (3) 当面のスケジュール

平成30年6月

ビジョンの策定依頼

平成30年6月～

地方ブロック及び都道府県における幹線道路協議会の開催

平成30年7月頃

新広域道路交通計画の策定依頼

平成30年12月頃

ビジョン(案)の中間とりまとめ(地方ブロック・都道府県単位)

平成31年1月頃

新広域道路交通計画(1次案)の策定

その中で、既存道路(開通区間及び事業中区間)をベースとした重要物流道路(案)及び代替・補完路(案)の選定

なお、ビジョンについては、概ね一年程度を目処に策定する。

注：スケジュールはあくまでも予定であり、今後変更することがある。

#### 4. 問い合わせ先

道路局企画課道路経済調査室 川村、三上

(以上)



## 新広域道路交通計画の策定 通達の構成(H30.7.18付け)

	<p>道路局長→ 都道府県知事、政令指定 市長、整備局等局長宛</p>	<p>道路局企画課長→ 都道府県土木担当部長、政 令指定市道路担当局長、整 備局等道路部長宛</p>	<p>道路局企画課経済調査室課長補佐→ 都道府県道路課長、政令指定市道路課長、整備局等担 当課長宛</p>
依頼 内容	<p>局長宛：策定・報告 知事宛：策定に努める</p>	<p>策定の留意事項</p>	<p>具体的検討の留意事項</p>
計画の 性格等	<p>○広域道路交通の定義 ○計画の位置づけ</p>	<p>○計画策定の着眼点</p>	<p>○ビジョンに基づき、概ね20～30年間の中長期的な視点 で検討</p>
計画の 内容	<p>○計画の構成項目 ・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</p>	<p>○計画の構成項目 左記の概要</p>	<p>○検討の視点、報告内容等 (ネットワーク)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な検討の視点</li> <li>・拠点設定の基本的考え方(拠点一覧)</li> <li>・ネットワーク設定の基本的考え方(イメージ図)</li> <li>・主な報告内容 ※様式等は別途連絡</li> <li>・その他 <ul style="list-style-type: none"> <li>-計画路線の取扱</li> <li>-重要物流道路の選定 ※特車不要区間等は別途連絡</li> <li>-緊急輸送道路との関係 ※別途連絡</li> <li>-関係機関との連携(警察・港湾等)</li> </ul> </li> </ul> <p>(拠点)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主な検討の視点</li> <li>・主な報告内容 (マネジメント)</li> <li>・主な検討の視点</li> <li>・主な報告内容</li> </ul>
策定 手順等	<p>○策定主体 ビジョンと同様</p> <p>○策定後、定期的に見直し</p>	<p>○検討体制 ビジョンと同様 ブロック間・県間調整の実施</p> <p>○策定期等 H31.1頃 1次案とりまとめ 概ね1年日処に策定</p>	<p>○当面のスケジュール H30.12頃 ビジョン中間とりまとめ H31.1頃 計画(1次案)策定 その中から重要物流道路(案)等を選定</p>





平成 30 年 7 月 18 日  
国道経第 38 号

北海道開発局長  
沖縄総合事務局長  
各地方整備局長  
各都道府県知事  
各政令指定市の長

あて

国土交通省道路局長

### 新広域道路交通計画の策定について

重要物流道路制度の創設を契機とした新たな広域道路ネットワーク等の検討のうち、「新広域道路交通ビジョン」（以下「ビジョン」という。）の策定については、平成 30 年 6 月 26 日付け国道経第 36 号にて依頼済みのところですが、ビジョンを踏まえて策定する「新広域道路交通計画」（以下「計画」という。）について、各地方整備局、北海道開発局及び沖縄総合事務局（以下「地方整備局等」という。）におかれては、各地方ブロック単位の計画を策定し、報告をお願いします。

また、各都道府県単位のビジョンを策定する各都道府県及び政令市におかれては、各地域の実情を踏まえ、各都道府県単位の計画の策定に努めるようお願いします。また、各都道府県単位の計画を策定した際には、当該都道府県を含む地方ブロック単位の計画を策定する地方整備局等に報告をお願いします。

#### 記

#### 1. 計画の性格等

- (1) 計画の対象となる広域道路ネットワークは、主要都市間、及び主要都市と地域の中心都市間を往来する広域的な都市間交通や、主要な物流拠点（空港、港湾、鉄道駅等）・観光地等へアクセスする交通等について、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保・活性化するため、高規格幹線道路や地域高規格道路、一般国道（指定区間）をベースとして、それ以外の道路も含めた総合交通体系の基盤となるネットワーク（計画路線を含む。）のうち、ビジョンにおいて定める広域道路ネットワークの基本方針に合致するネットワークとします。
- (2) 計画は、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す。

#### 2. 計画の内容

- (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

#### 3. 計画の策定手順等

計画の策定にあたっては、ビジョンを踏まえ、関係する道路管理者等が相互に十分調整を図りつつ共同で検討を行い、地方ブロック単位では地方整備局長等が、都道府県単位では都道府県知事及び政令市長が策定するものとします。また、計画策定後も定期的に見直しを行うものとします。

(以上)



平成 30 年 7 月 18 日  
国道経第 39 号  
国都街第 44 号

北海道開発局	建設部長
沖縄総合事務局	開発建設部長
各地方整備局	道路部長 建政部長
各都道府県	土木部長 都市計画担当部長
各政令指定市	道路担当局長 都市計画担当局長

あて

国土交通省 道路局 企画課 長  
都市局 街路交通施設課長

### 新広域道路交通計画の策定について

標記については、平成 30 年 7 月 18 日付け国道経第 38 号にて依頼済みのところですが、「新広域道路交通計画」(以下「計画」という。)の策定にあたっては、下記にご留意下さい。

#### 記

#### 1. 計画の性格等

計画については、「新広域道路交通ビジョン」(以下「ビジョン」という。)を踏まえ、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化などの新たな社会・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て、策定する。

#### 2. 計画の内容

##### (1) 広域道路ネットワーク計画

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(地域高規格道路、一般国道(指定区間)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する。

##### (2) 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、利用者の利便性向上や周辺道路の交通課題の解消を図るため、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する。

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、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する。

### (3) 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する計画を策定する。

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する。

## 3. 計画の策定手順等

### (1) 策定主体・検討体制

ビジョンと同じ策定主体・検討体制とする。

また、ビジョンと同様、ブロック間や都道府県間の調整をおこなった上で策定する。

### (2) 策定期期等

物流生産性の向上や迅速な災害対応の観点から、重要物流道路を早期に指定するため、平常時・災害時を問わない安全かつ円滑な物流について重点的に検討し、平成31年1月頃に1次案をとりまとめる。その後、さらに検討を重ね、概ね一年程度を目処に策定する。

### (3) 計画の見直し

計画の策定後も、定期的に見直しを行うこととし、計画の見直しを行った場合には、遅滞なく報告する。

(以上)

事務連絡  
平成30年7月18日

北海道開発局 道路計画課長補佐  
開発調整課開発専門官  
沖縄総合事務局 道路建設課長  
建設行政課長補佐  
各地方整備局 道路計画第一課長  
都市調査担当課長  
各都道府県 道路課長  
都市計画担当課長  
各政令指定市 道路課長  
都市計画担当課長

あて

国土交通省 道路局 企画課 道路経済調査室 課長補佐  
国道・技術課 企画専門官  
環境安全・防災課 企画専門官  
道路防災対策室 課長補佐  
高速道路課 課長補佐  
道路交通管理課 企画専門官  
都市局 街路交通施設課 課長補佐

## 新広域道路交通計画の策定について

標記については、平成30年7月18日付け国道経第39号にて依頼済みのところですが、「新広域道路交通計画」（以下「計画」という。）の具体的な検討にあたっては、下記にご留意下さい。

### 記

#### 1. 計画の性格等

計画については、ビジョンに基づき、概ね20～30年間の中長期的な視点で検討を行うものとする。

#### 2. 計画の内容

##### (1) 広域道路ネットワーク計画

##### ① 主な検討の視点

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（地域高規格道路、一般国道（指定区間）（以下「直轄国道」という。）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・人流の視点を踏まえた具体のネットワーク計画を策定する。

## ア) 平常時

### a. 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

### b. 物流ネットワーク

- ・主要な物流拠点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国際海上コンテナ車等の円滑な通行の確保

### c. 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・港湾等のアクセス強化

### d. その他

- ・地域の課題（渋滞、事故等）の解消 等

## イ) 災害時

### a. 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等を踏まえた、主要都市及び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）

### b. 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区間（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への補完路を確保

### c. 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

## ②拠点設定の基本的考え方

主要な拠点については、別紙1を基本として検討する。

## ③ネットワーク設定の基本的考え方

### ア) 平常時

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（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する。（設定イメージは別紙2のとおり）

なお、物流ネットワークについては、都市中心部など沿道環境に配慮すべき区間を考慮したネットワークを設定する。

## イ) 災害時

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。また、基幹道路から防災拠点へのアクセスについては、補完路を設定する。

なお、脆弱区間については、事前通行規制区間、津波浸水想定区域、火山災害警戒地域、S55年橋梁設計基準を満たさない橋梁、幅員5.5m未満の区間を基本とする。(設定イメージは別紙2のとおり)

## ④主な報告内容

ネットワーク計画については、ネットワークの概ねの位置や主要な拠点の位置等を示したネットワーク図を計画路線も含めて作成し、報告する。

その際、既に道路種別や構造、車線数等が決定している路線については、その内容についても記載する。

なお、具体の報告様式等については、後日、別途連絡する。

## ⑤その他

### ア) ネットワークを構成する計画路線の取扱について

高規格幹線道路は法令等で決定している計画(約14,000km)で位置付けられた路線とする。

高規格幹線道路を補完する広域的な道路ネットワークのうち、自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を有し、概ね60km/h以上の走行サービスを提供する道路については、既存の地域高規格道路として指定されている路線をベースとして、絞り込みや必要な路線の強化等を行いながら検討する。なお、選定した路線については、新たな手続き等を整理した上で、別途指定を行う予定である。

直轄国道については、地域での検討会の実施や計画段階評価の着手など、個別路線の調査を実施しているものをベースとする。

### イ) 重要物流道路の選定について

重要物流道路については、広域道路ネットワークのうち、物流に資するネットワークから選定する。早期に重要物流道路として指定するため、既存道路(開通区間及び事業中区間)を先行して検討し、あわせて重要物流道路に対する代替・補完路を選定する。

また、重要物流道路のうち、40ft国際海上コンテナ車の特車通行許可を不要とする区間については、当該車両の通行状況や、道路構造、老朽化等を踏まえて選定することとし、詳細な選定方法や新たな構造基準の適用時期等については、後日、別途連絡する。

### ウ) 緊急輸送道路との関係について

災害時のネットワークにおける代替・補完路と緊急輸送道路の関係については、後日、別途連絡する。

## (2) 交通・防災拠点計画

### ①主な検討の視点

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た、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ダルコネクットの強化策に関わる計画を検討する。

その際、以下の先進事例を参考とする。

- ・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として官民連携の道路事業で整備・管理している「バスタ新宿」
- ・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都市基盤整備について計画段階から官民連携で検討を進めている「品川駅西口駅前広場」
- ・大規模トランジットモールと集約型高速バスターミナルを一体的に整備する「神戸・三宮周辺地区の再整備」 など

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。

### ②主な報告内容

交通・防災拠点計画については、対象とする拠点における利便性や交通状況、災害時の対応等に関する現状と課題を整理するとともに、これまでの検討の熟度等を踏まえた強化策の内容を整理し報告する。

## (3) ICT交通マネジメント計画

### ①主な検討の視点

ICT等（ETC 2.0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。

- ・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等の活用にもつれた産学官連携による推進体制の強化

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する。

### ②報告する内容

ICT交通マネジメント計画については、各種施策を講じる路線やエリアにおける現状と課題を整理するとともに、これまでの検討の熟度等を踏まえた施策の内容について整理し報告する。また、今後の推進体制等について、産学官の役割分担等を明らかにしつつ整理し報告する。



### 3. 計画策定手順等

#### (1) 関係機関等との連携について

計画の具体的な検討にあたっては、都道府県公安委員会が指定する緊急交通路の予定路線や臨港道路との整合等にも十分留意し、警察や港湾管理者等の関係機関とも調整を図りながら検討する。

また、都市計画決定された道路が含まれる場合、住民合意を経て都市計画決定している観点、及び、事業を円滑に施行する観点から、適切な時期に都市計画担当部局に情報提供するとともに、必要に応じて適切な対応を行うことが望ましい。

#### (2) 当面のスケジュール

当面のスケジュールは、以下のとおりとする。

**平成30年7月**

計画の策定依頼

**平成30年7月～**

地方ブロック及び都道府県における幹線道路協議会の開催

**平成30年12月頃**

ビジョン(案)の中間とりまとめ(地方ブロック・都道府県単位)

**平成31年1月頃**

新広域道路交通計画(1次案)の策定

その中で、既存道路(開通区間及び事業中区間)をベースとした重要物流道路(案)、代替・補完路(案)、40ft国際海上コンテナ車の特車通行許可を不要とする区間(案)の選定

なお、ビジョン及び計画については、概ね一年程度を目処に策定する。

注:スケジュールはあくまでも予定であり、今後変更することがある。

### 4. 提出様式等

提出様式については、追って連絡する。

### 5. 問い合わせ・提出先

道路局企画課道路経済調査室 川村、三上

(以上)

## 主要な拠点設定の基本的考え方

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 (三大都市や地方中核都市を含む)	●	●		
	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(→トッパリアター駅(こ絞込み))	●		
	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	●		
保税地域		●			
	特に地域で重要な拠点	●			
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

