

重要物流道路における特殊車両通行許可 不要区間の指定等について

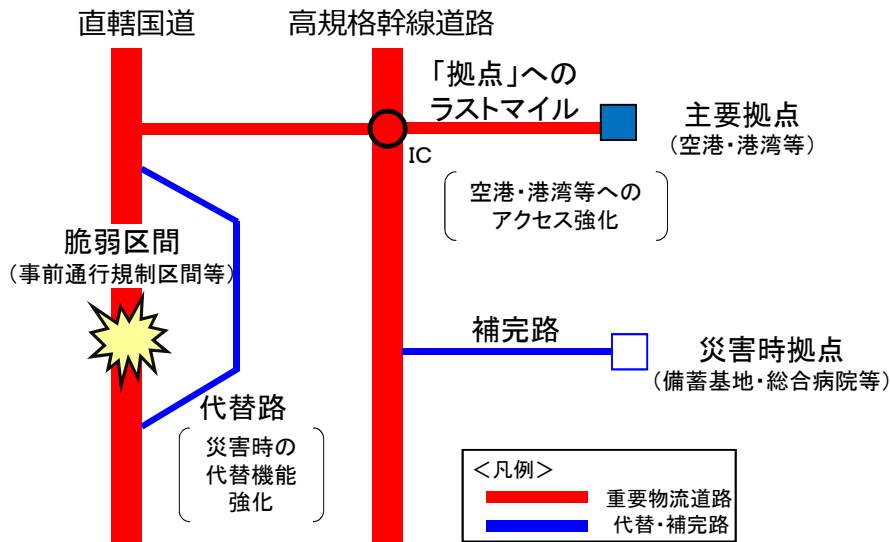
令和元年10月
国土交通省 道路局

重要物流道路の供用中区間の指定について

- 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 計画路線を含めて指定し、機能強化や重点支援を実施。
- まずは、供用中区間を指定※し、2019年度に事業中・計画中を含めて指定予定。

※指定する期日：2019年4月1日

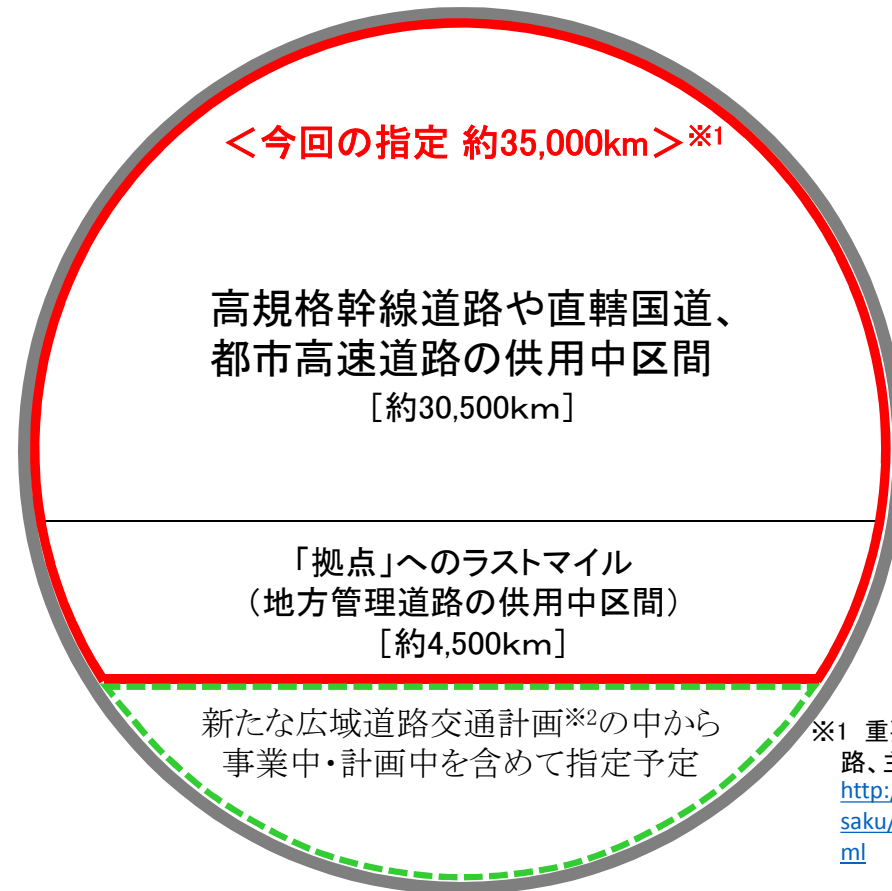
■ ネットワークのイメージ



■ 今回の指定内容

① 重要物流道路

「拠点」間をつなぐ道路ネットワーク



※1 重要物流道路、代替・補完路、主要渋滞箇所の位置図 <http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/butsuryu/maps/index.html>

※2 地方ブロック単位で策定 (各都道府県単位で策定するビジョン・計画とも調整)

■ 指定による効果

- ・重要物流道路のうち、道路構造上支障のない区間(約8割)について、国際海上コンテナ車(40ft背高)の特車通行許可を不要とする措置を導入
- ・重要物流道路は、構造基準(高さ)4.5mから4.8mに引上げ(高さ4.1mの車両に対応) 【重要物流道路】
- ・災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行 【重要物流道路及び代替・補完路】



② 代替・補完路

重要物流道路の脆弱区間の代替路や災害時拠点(備蓄基地・総合病院等)への補完路として、代替・補完路(約15,000km)を指定

国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間について(概要)

概要

- 平成30年3月に「重要物流道路制度」が創設され、重要物流道路に係る特別の構造基準が規定されたことにより、国際海上コンテナを運搬するセミトレーラ連結車が特別の許可なく道路を通行することができる環境が整いつつある。
- このため、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、道路を通行する車両の制限値を引き上げるにより、一定の要件を満たす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。

指定延長(予定)

重要物流道路(約3万5千km)のうち

・高速道路	約12,200km
・直轄国道	約15,000km
・地方管理道路 (拠点へのラストマイル等)	約2,800km
合計	約30,000km

効果

- 当該区間の通行にあたり特車許可は不要



国際海上コンテナ車(40ft背高)が機動的に通行できる道路ネットワークの構築

運用開始日について

- 各道路管理者における指定の後、令和元年7月31日に運用を開始。

<対象車種>

国際海上コンテナ車(40ft背高)



<一般的制限値の引き上げ>

	高速自動車国道 ・その他	(重要物流道路 道路構造等の観点から 支障のない区間)	国際海上コンテナ車(40ft背高) 特殊車両通行許可不要区間
総重量(t)	20 重さ指定道路25 ^{※1}		44^{※2}
車高(m)	3.8 高さ指定道路4.1		4.1^{※3}
車長(m)	12		16.5

※1 車両長及び軸距に応じた制限あり

※2 車両の車軸の数及び軸距に応じた制限あり
このほか、軸重(11.5t)、輪荷重(5.75t)の制限あり

※3 現行の規定(高さ指定道路)により指定

<要件>

- ① 国際海上コンテナを運搬するものであることを証明する書類の携行
- ② ETC2.0車載器の搭載及び登録 等

重要物流道路制度を活用した道路啓開について

- 令和元年10月に発生した台風19号により、宮城県が管理する国道349号は、法面崩壊及び路肩決壊など被災。
- 国は、宮城県からの要請を受け、重要物流道路の代替・補完路である国道349号の道路啓開を実施。（重要物流道路制度創設後、全国で初めての適用）

【概要】

- 日時：令和元年10月13日（日） 未明
いぐぐん まるもりまち おおほりかわはり
- 場所：国道349号 宮城県伊具郡丸森町大張川張地内
- 被災：豪雨による法面崩壊及び阿武隈川の増水による路肩決壊
- 規模：全線にわたり土砂堆積
29箇所で法面崩落・路肩流出等の被災

⇒10月14日に道路啓開に着手し、10月18日迄に道路上の堆積物の除去完了

【位置図】



写真①:啓開前状況(10月13日撮影)



写真②:啓開作業状況(10月16日撮影)



写真③:啓開後状況(10月16日撮影)



重要物流道路における道路交通アセスメントの取組み

- 大規模小売店舗等の商業施設の沿道立地による渋滞は、全国の主要渋滞箇所の1割以上を占めているなど、渋滞の大きな要因。
- 重要物流道路では、より一層の円滑な交通の確保が求められることから、関係機関との連携を強化しつつ、計画立案の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性をもたせるためのガイドライン等を策定し運用(R2. 1~)することで、道路交通アセスメントを確実に実施。

[主要渋滞箇所の要因]

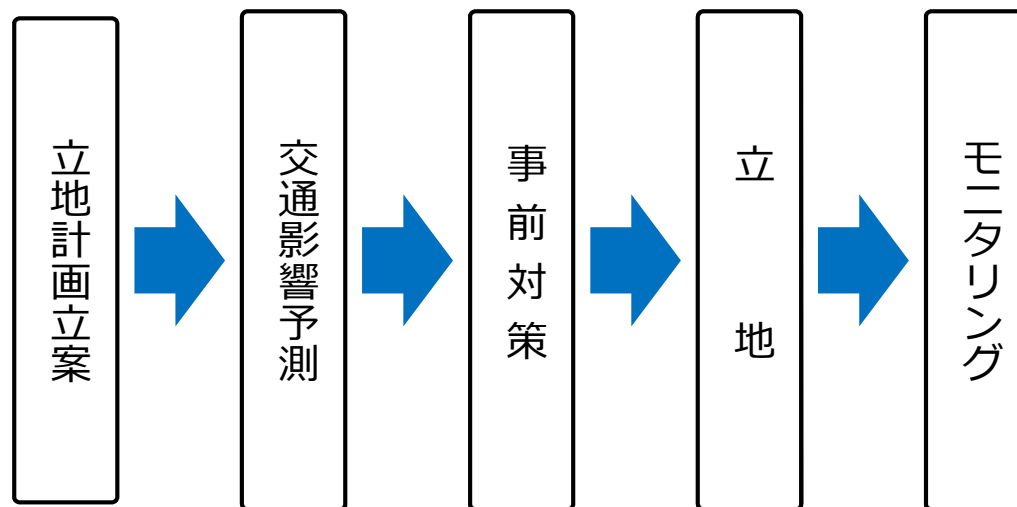


商業施設が
渋滞要因
約1割
(約1,200箇所)

[商業施設周辺の渋滞の様子]



[道路交通アセスメントの流れ]

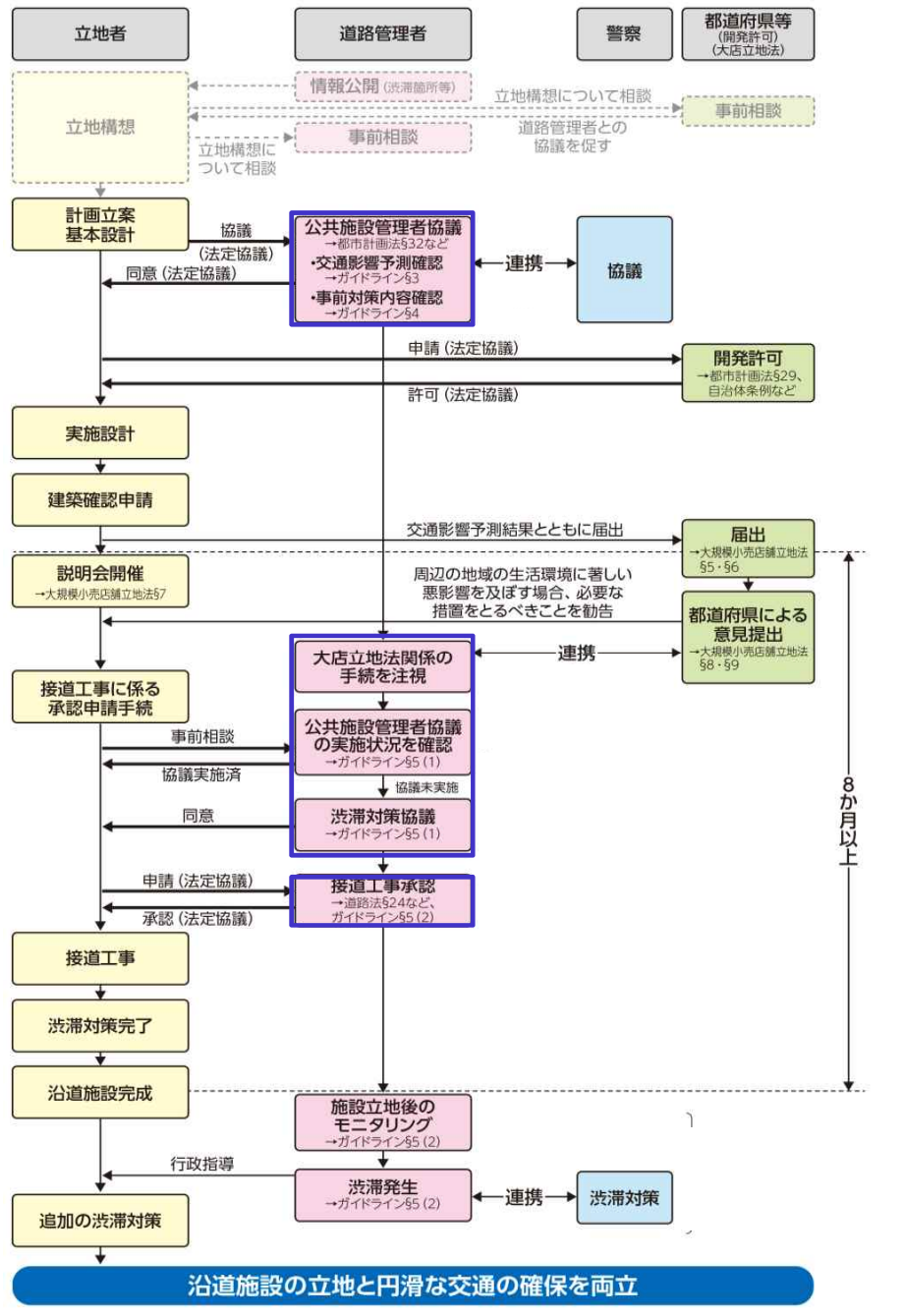


※道路交通アセスメント:

立地に先立って周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することによって、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策について検討する取組み

道路交通アセスメント ガイドラインの概要

交通アセスメントの流れ



ガイドラインの概要

[対象施設]

重要物流道路(直轄)の沿道に立地を予定している施設であって、次の(1)から(4)までに掲げる全ての要件を満たすもの。

- (1) 次のア又はイに掲げる条件のいずれかに該当するもの
 ア 小売業を行うための店舗(店舗面積1,000㎡を超えるもの)
 イ 当該施設の延床面積が20,000㎡以上のもの(集合住宅を除く。)
- (2) 立地に際し、都市計画法第32条、条例等に基づき、道路管理者に対する協議(法定協議)が必要とされていること
- (3) 半径2km以内の重要物流道路上に主要渋滞箇所が存在すること
- (4) 立地に際し、道路法第24条に基づく乗入れ工事の承認申請を予定しているもの

[交通影響予測]

対象施設の法定協議において、施設規模を踏まえて適切な予測手法により交通影響予測を実施し、結果を提出。

[渋滞対策]

交通影響予測の結果、予測範囲内の重要物流道路上の主要渋滞箇所において交通流の悪化が認められる場合や、新たな渋滞箇所の発生が認められた場合は、所要の渋滞対策を実施。

[乗入れ工事の承認申請時]

対象施設に係る乗入れ工事の承認申請時には、法定協議が実施されていること(同意していること)を確認。万一、法定協議を実施していない場合には、協議を実施し、申請者と道路管理が合意したのちに承認

[乗入れ工事の承認時]

承認を行う際、対象施設の立地後に渋滞等が生じた場合には、更なる渋滞対策を講じる必要がある旨を文書で付記。

[対象施設の立地後の対応]

立地後、交通状況の悪化が生じていないか確認し、悪化している場合には、協議の上、所要の渋滞対策を実施。

[関係機関との連携]

計画立案の初期段階から適切に協議が行われるよう、自治体担当部局など関係機関との連携を強化。

[渋滞箇所等の情報公開]

立地者が施設立地箇所の検討段階から渋滞箇所等の情報を参照できるよう情報公開に努める。