

**新広域道路交通ビジョン  
新広域道路交通計画  
(最終案)  
概要**

**山形県**

多核連携型の国づくりや、安定した物流の確保を可能とする、速達性・アクセス性が確保された道路ネットワークを構築するため、新たな広域道路交通計画の策定が必要

## 1 新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画の策定

### I 交通ネットワークに関する現状認識

#### ■交通の現状・課題

- 高速道路・一般道における渋滞の発生
- 高速道路と交通拠点とのアクセス向上
- 増大する災害リスクへの対応
- インフラ老朽化への対応
- トラック大型化への対応
- トラックドライバーの不足

#### ■時代の変化

- インバウンドの増加等のグローバル化
- 企業の地方回帰等、社会の変化の可能性への備え
- 自動運転実用化に向けた実証実験の動きの加速などAI・ICT等の新技術の発展
- 地域の自立圏の形成等の新たな国土構造

交通課題の把握と今後の道路ネットワーク計画の再構築が必要

(計画期間：概ね20~30年)

### II 新広域道路交通ビジョン・新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)

現状の交通課題の解消を図る観点  
渋滞の解消、増大する災害リスクへの対応、ラストマイルを含めた交通拠点へのアクセス向上



新たな国土形成の観点  
社会の変化の可能性への備え

- (1) 広域道路ネットワーク ✕ (2) 交通・防災拠点 ✕ (3) ICT交通マネジメント

## 3 新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画の策定主体・検討体制

### 国土交通本省

・今後の広域的な道路交通のあり方

- ・重要物流道路の指定 (国土交通大臣)
- ・代替・補完路の指定 (国土交通大臣)
- ・広域道路ネットワークの構築 等

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会、物流小委員会等の意見を伺いながら検討

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)

各ブロック幹線道路協議会\*で有識者等の意見を伺いながら検討

+

計画(ブロック)

\*地方整備局、各県、高速会社等で構成

県間や地方ブロック間の調整

### 都道府県

各県知事・政令市長が策定  
(各県単位)

ビジョン(県)

各県幹線道路協議会\*で有識者等の意見を伺いながら検討

+

計画(県)

\*地方整備局、県、高速会社等で構成

原則として以下のいずれかに該当する道路

- ブロック都市圏\*1間を連絡する道路  
\*1：中核中核都市や連携中核都市圏・定住自立圏等
- ブロック都市圏内の拠点連絡\*2や中核都市\*2を環状に連絡する道路  
\*2：都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む
- \*3：三大都市圏や中核中核都市、連携中核都市圏
- 上記道路と重要な空港・港湾\*4を連絡する道路  
\*4：拠点空港、その他ジェット化空港、重要港湾以上の港湾

原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く道路

- 広域交通の拠点となる都市\*1を効率的かつ効果的に連絡する道路  
\*1：中核中核都市、連携中核都市圏・定住自立圏等における中心都市
- 上記圏域内のその他周辺都市(2次生活圏中心都市相当、昼夜車1以上)
- 高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等\*2を連絡する道路  
\*2：拠点空港、その他ジェット化空港、重要港湾以上の港湾、中核中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

## 4 新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画の策定スケジュール

R2.6

新たな広域道路ネットワークに関する検討会中間とりまとめ  
・国交省有識者による検討会

### 東北ブロック

### 山形県

R3.1.25 山形県幹線道路協議会  
・有識者選定等

R3.2.3 県議会2月閉会中建設常任委員会  
・検討概要・策定日程の説明

R3.2.3~ 市町村  
・検討概要・策定日程の説明

R3.2.16~ 有識者  
・素案に対する意見聴取

R3.3.5 山形県幹線道路協議会専門部会  
・素案の審議

R3.3.10 県議会2月定例会建設常任委員会  
・原案を説明

R3.3.15~ 市町村  
・原案の提示

R3.3.29~4.28 パブリックコメント

R3.5.28 山形県幹線道路協議会専門部会  
・パブリックコメント対応等の審議

R3.5~ 有識者  
・最終案に対する意見聴取

R3.6 山形県幹線道路協議会  
・最終案の審議

R3.6 県議会6月定例会建設常任委員会  
・最終案の報告

R3.5.11 東北地方幹線道路協議会  
・有識者選定等

(時期未定)  
東北地方有識者会議

(時期未定)  
東北地方幹線道路協議会

【東北ブロック版】  
新広域道路交通ビジョン・  
新広域道路交通計画の  
策定  
(新たな広域道路ネットワーク)

【山形県版】  
新広域道路交通ビジョン・  
新広域道路交通計画の策定  
(新たな広域道路ネットワーク)

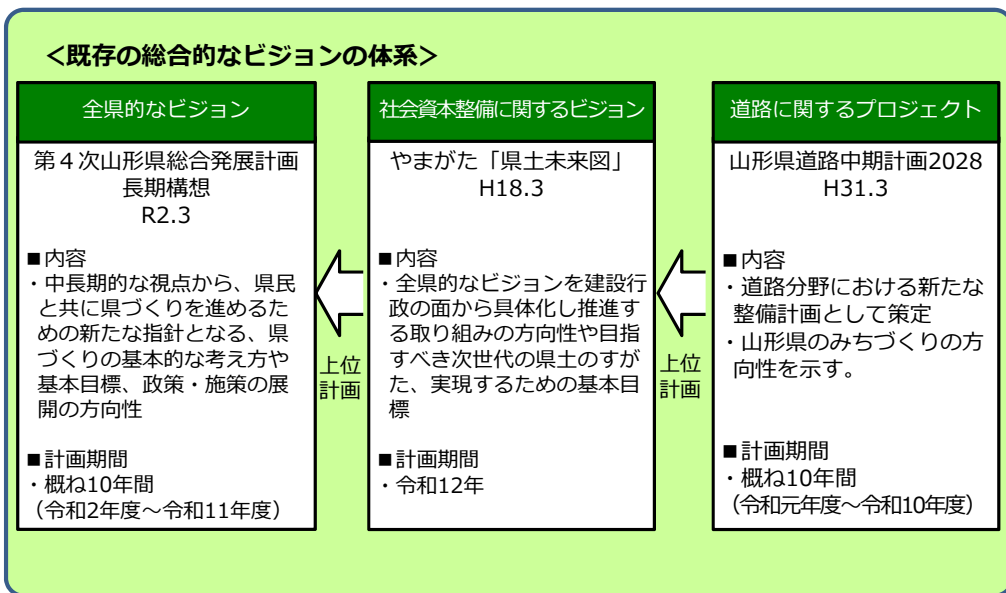
国土交通大臣による重要物流道路の指定  
(事業中・計画路線を含む)

計画の中から、投資の規模を勘案して選定



## 1 山形県の交通分野における将来像

既存の計画との関連性



『やまがた「県土未来図」』において示された将来像を実現するためのプロジェクトである『山形県道路中期計画2028』の基本方針を新広域道路交通ビジョン・計画へ反映

### 山形県道路中期計画2028との対比

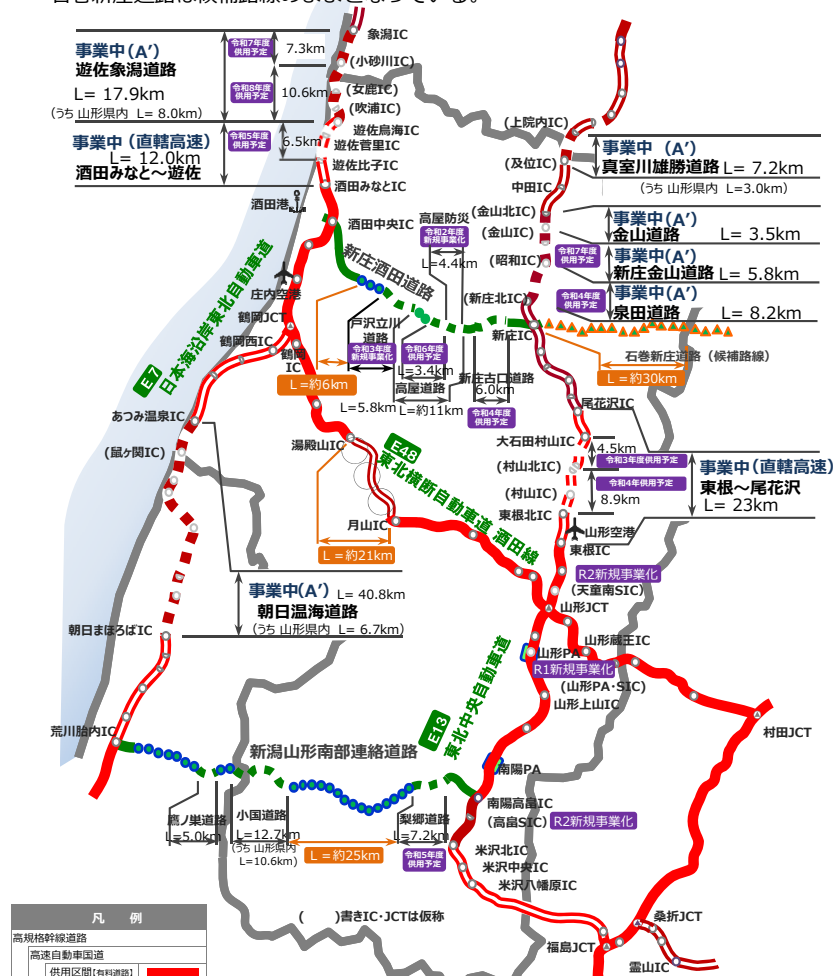
	新広域道路交通ビジョン・計画	山形県道路中期計画2028
計画の対象	<b>山形県内の広域的な道路*</b> *広域的な道路：高規格幹線道路、地域高規格道路、一般国道（国土交通省管理）をベースとした道路	<b>山形県内の道路全体</b> 生活道路から広域的な道路まで
計画期間	概ね <b>20～30年間</b>	概ね <b>10年間</b> （令和元年度～令和10年度）
計画の内容	山形県における <b>広域的な道路交通に関する方向性</b> として以下の基本方針を整理し、 <b>計画</b> としてとりまとめたもの。 ・広域道路ネットワーク（高規格道路、一般広域道路） ・交通・防災拠点 ・ICT交通マネジメント	山形県のみちづくりの <b>方向性、重点的に整備を行う施策・目標、実現のための指標</b> を取りまとめたもの。 ・県内4地域のみちづくりビジョン ・代表的な整備箇所の例示
策定主体等	<b>国土交通省からの通知に基づき山形県が策定</b> ・東北ブロック版と整合 ・山形のみちづくり評議会等の有識者、関係機関から意見を聴取し、山形県幹線道路協議会の場で議論し策定	山形県の上位計画との整合を図りながら道路分野の計画として <b>山形県が独自に策定</b> ・山形のみちづくり評議会での意見を聴取しながら、山形県土整備部で議論し策定

## 2 広域的な交通の課題と取組

### (1) 広域的な道路交通網の拡充

#### ◎高規格幹線道路・地域高規格道路の整備状況

- 縦軸である東北中央自動車道、日本海沿岸東北自動車道の未供用区間は全線で事業化されている。
- 横軸である東北横断自動車道酒田線や新庄酒田道路、新潟山形南部連絡道路に未事業区間が多く、石巻新庄道路は候補路線のままとなっている。



凡例

高規格幹線道路	高速自動車国道	供用区間(有料道路)	供用区間(直轄高速)	整備計画区間(事業中)	有料道路方式	直轄高速方式
基本計画区間	○	○	○	○	○	○
地域高規格道路	計画路線	供用区間	事業中区間	整備区間	調査区間	候補路線
		●	●	●	●	●
		●	●	●	●	●
		●	●	●	●	●
		●	●	●	●	●
		●	●	●	●	●
		●	●	●	●	●
		●	●	●	●	●

高速自動車国道整備の進捗状況\* (R3.4.24現在)

(Km)	全国		東北六県		山形県	
	延長	供用率	延長	供用率	延長	供用率
予定路線延長	11,520		1,882		341	
供用延長	10,124	88%	1,737	92%	264	78%

地域高規格道路整備の進捗状況\*\* (R2.8.31現在)

路線指定延長	全国		山形県	
	延長	供用率	延長	供用率
6,960		100		
供用延長	2,700	39%	29	29%

※刊行高速道路、全国高速道路建設協議会調査より山形県独自集計

※各種資料より山形県独自集計

▲高規格幹線道路・地域高規格道路の整備状況

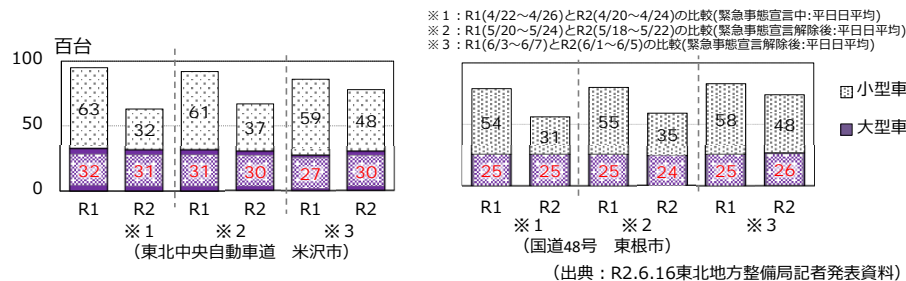


## 2 広域的な交通の課題と取組

### (1) 広域的な道路交通網の拡充

#### ◎ 広域的な道路の利用状況

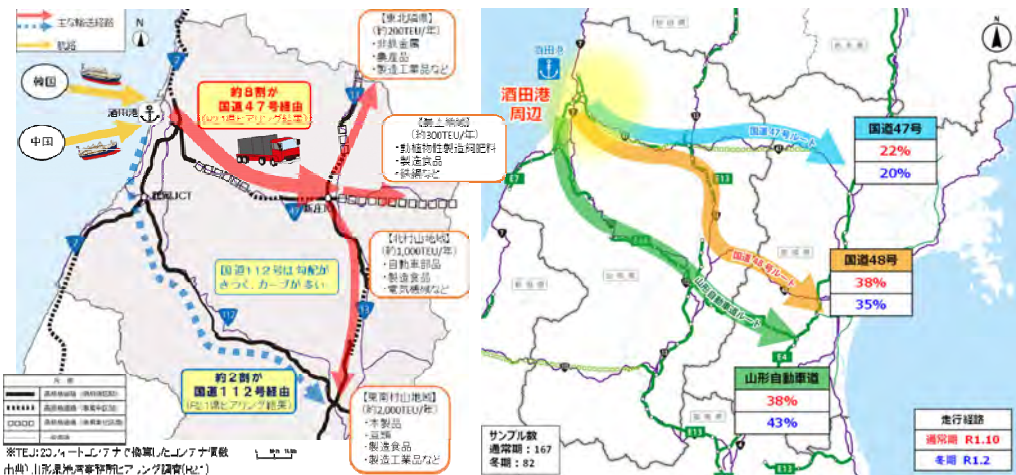
・令和2年4月～5月における新型コロナウイルス感染症拡大防止のために出された緊急事態宣言の下でも、物流を担う大型車は交通量の減少割合が少なく、物流には変わらない需要が存在することが分かった。



▲新型コロナウイルスを巡る広域道路の交通状況

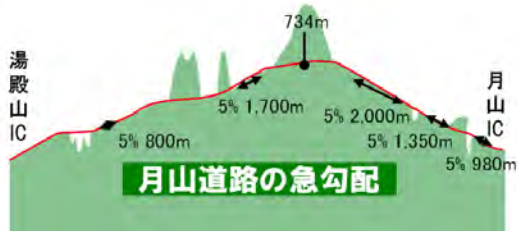
### (2-1) 物流・交流拠点とのネットワークの強化（海上運輸との連携）

・酒田港からの主要なアクセス路を担う国道47号については、地域高規格道路新庄酒田道路に未整備区間が存在し、内陸地方からのアクセス路として問題を抱えている。  
 ・酒田市から宮城県側へ走行する大型車は、国道47号、国道13号、国道48号を利用した走行も約4割存在している。このことは、国道112号山道路や国道47号の新庄以東の区間に勾配や線形の厳しい区間があることも影響していると思われる。



▲リサイクル物流の道路利用状況

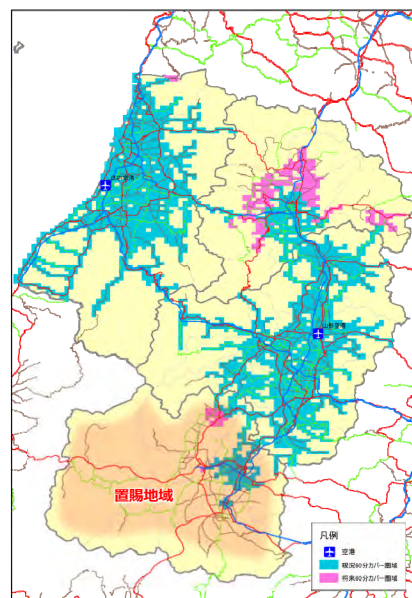
▲酒田港周辺 (酒田市) から宮城県側へ走行する大型車の経路割合



▲勾配の厳しい月山道路

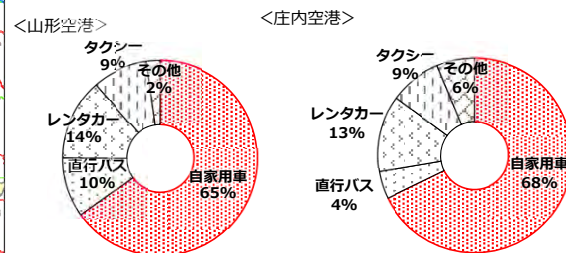
### (2-2) 物流・交流拠点とのネットワークの強化（航空との連携）

・県内空港へのアクセスは大半が自家用車となっている。  
 ・主に置賜地方が県内空港からの60分アクセス圏から外れる。  
 ・仙台空港へのバスやレンタカー割引なども行っており、引き続き仙台空港とのアクセス強化も必要である。



▲空港への60分アクセス圏

(現況：令和元年度末 将来：令和10年度末想定)



▲県内空港へのアクセス手段



▲仙台空港へのアクセス向上に向けた取り組み

### (2-3) 物流・交流拠点とのネットワークの強化（公共交通機関との連携）

・交通結節点となっている「道の駅」もある。  
 ・バスターミナル等と自家用車等との連携を考慮した交通結節点としての機能性及び利便性向上が必要。



▲道の駅「米沢」への高速バスの乗り入れ



▲道の駅「にしかわ」のバス結節機能



▲高速バスの経路変更 (道の駅米沢を經由)

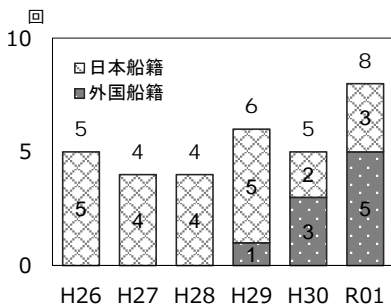
▲道の駅と市街地を接続するワンコインタクシー



## 2 広域的な交通の課題と取組

### (3) 円滑な広域的交流への支援

- ・広域的な交通の強化が求められている。特に、高規格幹線道路、地域高規格道路の整備に伴う酒田港クルーズ船の周遊エリアの拡大が期待されている。



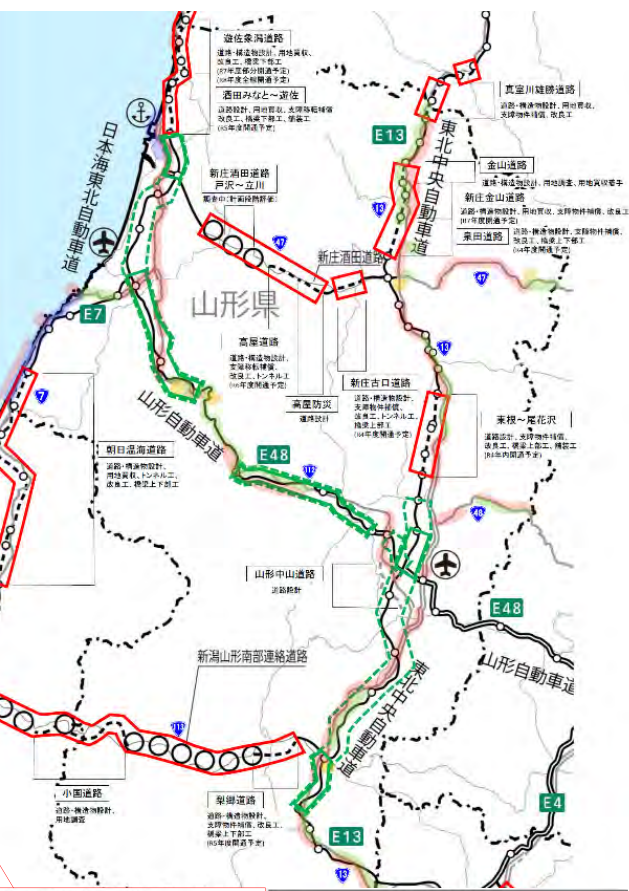
▲高規格幹線道路等の整備による酒田港クルーズ船オプションルートの拡大の例 (H31.4酒田港中長期構想を参考に山形県道路整備課作成)



▲東北中央自動車道から国道13号への誘導 (尾花沢IC R2.7.29)



▲高規格幹線道路と一般国道のダブルネットワークによる効果



課題箇所	対策
ミッシングリンク	整備2車線/有料1車線先整備区間
大雨(浸水、土砂崩れ、橋梁流失等のおそれ)	
豪雪(立ち往生、電線、地吹雪等のおそれ)	
津波・超激(浸水等のおそれ)	
地震(損傷等による長期通行止のおそれ)	

▲防災・減災、国土強靱化に向けた道路ネットワークの点検結果

### (4) 災害時における道路ネットワークの機能維持

- ・広域的な交通を担う直轄国道においても防災上の課題を抱える箇所が多い。
- ・高規格幹線道路、地域高規格道路のミッシングリンクの解消、災害時を考慮した道路のダブルネットワーク化が望まれる。
- ・県管理国道においても、豪雨での法面流出や地すべりなど防災上の課題を抱える箇所が多い。



▲国道47号の路面水 (戸沢村H25.7)



▲国道47号通行止め時の広域迂回



▲国道47号への土砂流入 (最上町H30.8)



▲国道112号月山道路の地すべり (鶴岡市H16.5発生)

### ■県管理国道における近年の災害の状況



▲国道348号の法面崩壊 (白鷹町R2.7)



▲国道287号の法面崩壊 (朝日町 R2.7)



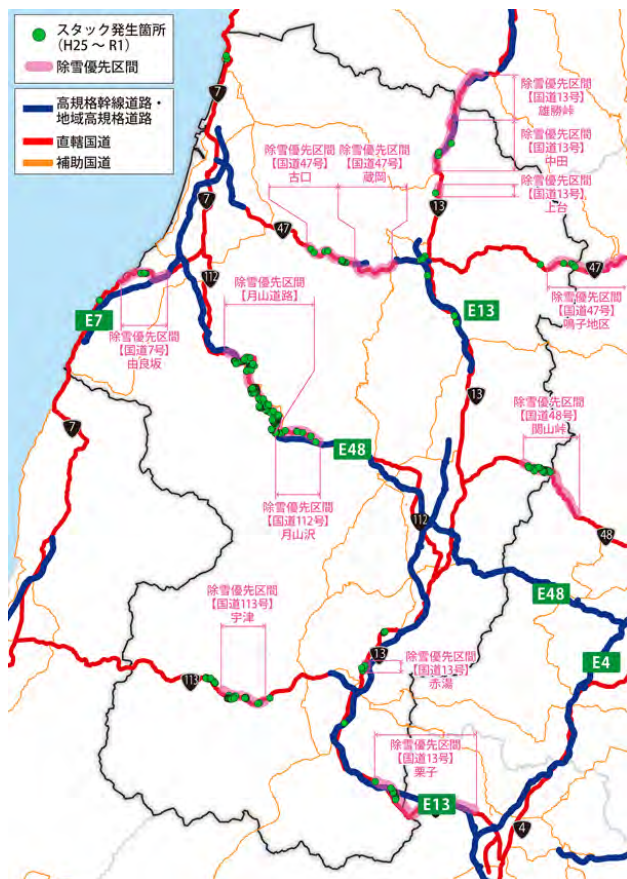
▲国道287号の地すべり対策 (白鷹町 H28.3)



## 2 広域的な交通の課題と取組

### (5) 雪に強い交通基盤の整備

- ・広域的な道路の役目を担う直轄国道であっても、例年50件以上のスタックが発生するなどしており、雪に強く信頼性の高い広域交通網の確保が必要となっている。
- ・中でも、国道112号月山道路は、東北唯一の「チェーン規制区間」となっており、根本的な改善も踏まえた取り組みが必要である。



▲県内の直轄管理区間におけるスタック発生箇所と除雪優先区間  
(出典：東北地方整備局資料)



▲国道112号月山道路におけるチェーン規制区間 (出典：山形河川国道事務所)



▲国道47号における事故発生状況  
(最上町 H29.1)



▲国道48号における冬期スタック発生状況  
(東根市 H28.1)



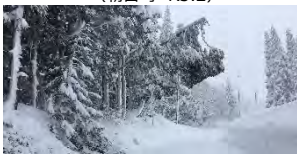
▲国道113号における冬期スタック発生状況  
(小国町 R2.12)

#### ■令和2年度県管理国道における主なスタック車発生状況

- ・国道121号 (米沢市入田沢 R3.1)
- ・国道287号 (朝日町宮宿 R3.2)



▲国道287号におけるスタック発生状況  
(朝日町 R3.2)



▲国道347号における降雪による倒木  
(尾花沢市 H31.1)

### (6) 災害時における機動的な支援・情報収集・発信

- ・東日本大震災などで「道の駅」が防災拠点として活用された。
- ・「道の駅」の防災機能強化を進めている一方、防災機能の不足している「道の駅」もある。
- ・防災機能を備えた「道の駅」に地域間の偏りがある。



▲道の駅「いいで」における防災施設整備



▲東日本大震災時に被災地支援の拠点として利用された道の駅  
(道の駅いいで)

- 高規格幹線道路等 (供用中)
- 高規格幹線道路等 (事業中)
- 地域高規格道路 (供用中)
- 地域高規格道路 (事業中)
- 一般国道 (国土交通省管理)
- 一般国道 (国土交通省事業中)
- 一般国道 (山形県管理)
- 一般国道 (山形県事業中)

- 防災機能を備えた道の駅
  - ・市町村の地域防災計画への位置付有
  - ・非常用電源有
  - ・緊急輸送道路沿いに設置
  - ・道路情報提供装置で通行規制の情報提供有
- 上記以外の道の駅

主な防災拠点(山形県災害時広域受援マニュアル(H29.3)による)

- 消防第一次進出拠点 (5,000m<sup>2</sup>以上で地方自治体管理のもの)
- 消防第二次進出拠点 (5,000m<sup>2</sup>以上で地方自治体管理のもの)
- 警察災害派遣隊 部隊招集地

▲道の駅における防災機能の整備状況  
(山形県調べ)

### (7) 市街地部を中心とした渋滞緩和

- ・市内部を通る広域的な道路における渋滞緩和対策として、山形県渋滞対策促進協議会での議論を踏まえた効果的な対策を実施している (ハード、ソフト)。



▲交差点のピンポイント渋滞対策  
(山形市 国道13号 令和元年度実施)

### (8) 新技術を用いた交通弱者対策

- ・中山間地域の生活の足の確保のため自動運転等の新技術の活用が必要である。
- ・ETC2.0、AIなどの新技術を活用することにより効果的な交通安全対策を実施する。



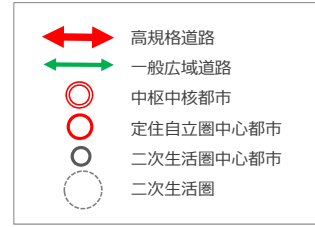
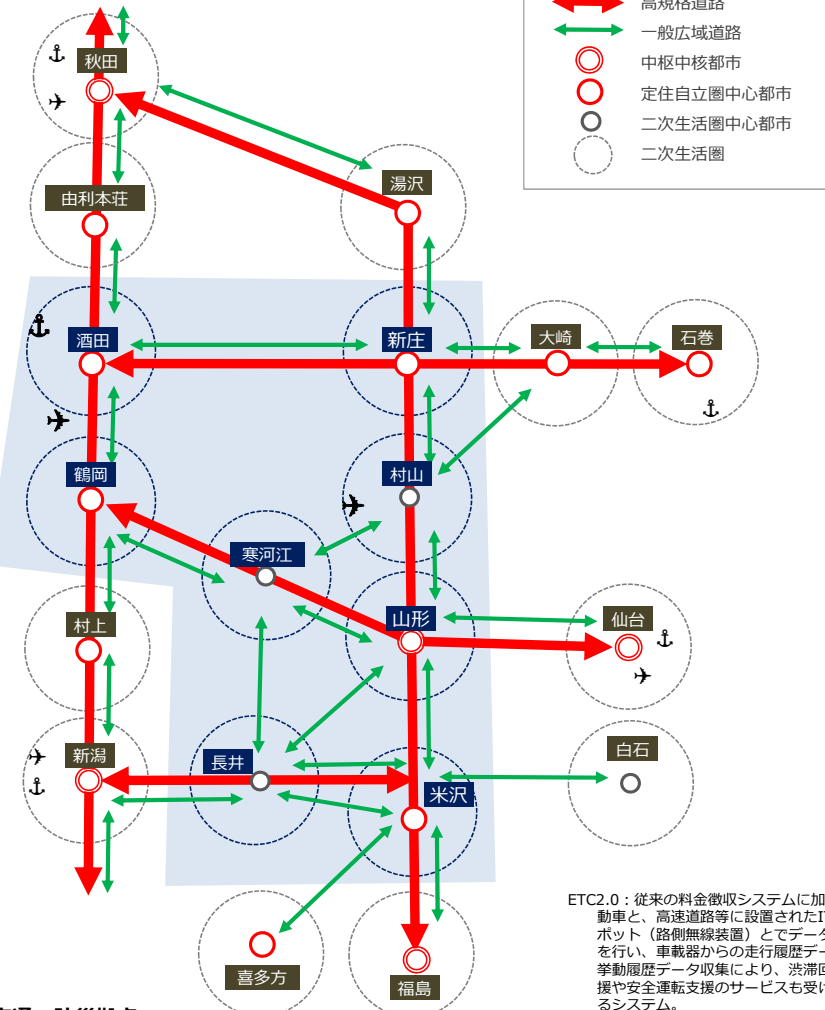
▲道の駅たかたにおける自動運転実証実験  
(高畠町 H30.2~3)

## 3 広域的な道路交通の基本方針

### 広域的な道路交通の基本方針

分野	道路が担う政策	広域的な交通計画上の課題	広域的な道路交通の基本方針
活力創造・ 交流促進	広域的な道路網の拡充	広域的な道路網におけるサービス水準の確保	<b>広域的な道路ネットワーク(物流・交流)</b> 各拠点間を効率的に結ぶネットワーク構築
		高規格幹線道路、地域高規格道路の早期整備、ミッシングリンク解消	
		ICや拠点へのアクセス向上	
	物流・交流拠点とのネットワーク強化	国際物流における日本海側と内陸部の連携強化	<b>広域的な道路ネットワーク(災害代替機能)</b> 基幹道路の多重性確保
		交流人口拡大を促す県内空港へのアクセス強化と仙台空港との連携	
		広域的な交流の結節点における機能性及び利便性向上	
円滑な広域的交流への支援	広域的な観光周遊を可能とする広域的な道路網の構築	<b>交通拠点計画</b> ターミナル性の高い交通結節点の強化支援	
安心・安全・ 協働	災害時における道路ネットワークの機能維持	災害に強く多重性の高い広域的な道路ネットワークが未完成	<b>防災拠点計画</b> 防災道の駅の拡充
	雪に強い交通基盤の整備	雪に強く信頼性の高い広域的な交通網の確保	
	災害時における機動的な支援・情報収集・発信	被災後の活動を支える機動性の高い防災拠点の整備促進	
快適・ 活性化	市街地部を中心とした渋滞緩和	継続的に効率良く交通対策を図る仕組み	<b>ICT交通マネジメント</b> 都市交通及び交通弱者対策へのビッグデータ・AI技術を展開
	新技術を用いた交通弱者対策	交通弱者の生活利便性を確保する移動システムの実現 歩行者の安全を支える対策の実施	

### 広域道路ネットワークの方向性



ETC2.0：従来の料金徴収システムに加え、自動車と、高速道路等に設置されたITSスポット（路側無線装置）とでデータ通信を行い、車載器からの走行履歴データや拳動履歴データ収集により、渋滞回避支援や安全運転支援のサービスも受けられるシステム。

MaaS：ICTを活用して交通をクラウド化し、公共交通が活か、その主体に関わらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな移動の概念。（Mobility as a Service）

#### (1) 広域道路ネットワークの方向性

国土交通省による広域道路の考え方を参考に広域道路ネットワークの方向性を定める。

##### 【拠点の設定】

- ・広域交通の拠点となる都市、施設を拠点として設定
  - 拠点都市 ①広域交通の拠点となる都市（中枢中核都市、連携中枢都市圏・定住自立圏における中心都市）
  - ②主要都市（連携中枢都市圏・定住自立圏内の二次生活圏中心都市等）
- ・港湾、空港等の広域的な施設を拠点として設定
  - 広域交通の拠点 ③重要港湾、拠点空港、ジェット化空港

##### 【ネットワークの設定】

- ・①の都市間を連絡する道路 … 高規格道路
- ・①と②を中心とし、③も含めた二次生活圏を効率的かつ効果的に連絡する直轄国道、補助国道 … 一般広域道路
- ・災害に強いネットワークとするため、「高規格道路」は「一般広域道路」とのダブルネットワーク化
- ・圏域間の交流の実態を踏まえ、隣県や国土交通省と調整

#### (2) 交通・防災拠点

- 1) ターミナル性の高い交通結節点の強化支援
  - ・港湾・空港、鉄道駅、「道の駅」等の主要な交通結節点において、市町村等の計画に基づき他の交通機関への乗り継ぎ等の利便性向上を促進する。
- 2) 防災拠点計画
  - ・市町村等の計画に基づき、防災機能を備えた「道の駅」の整備を促進する。
  - ・広域道路網を踏まえ、「防災道の駅」をバランス良く配置すべく、市町村等による「道の駅」の整備計画と連携しながら、積極的な「防災道の駅」の整備の促進に努める。

#### (3) ICT交通マネジメント

- ①ICT等を活用した道路の情報収集・利活用の強化
  - ・ETC2.0のデータの活用方法の検討
- ②他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性
  - ・MaaSの導入などの促進
- ③ビッグデータやAI技術を用いた交通マネジメントの展開
  - ・ETC2.0などビッグデータを利用した効率的な渋滞対策等を推進
  - ・中山間地域における自動運転等の促進

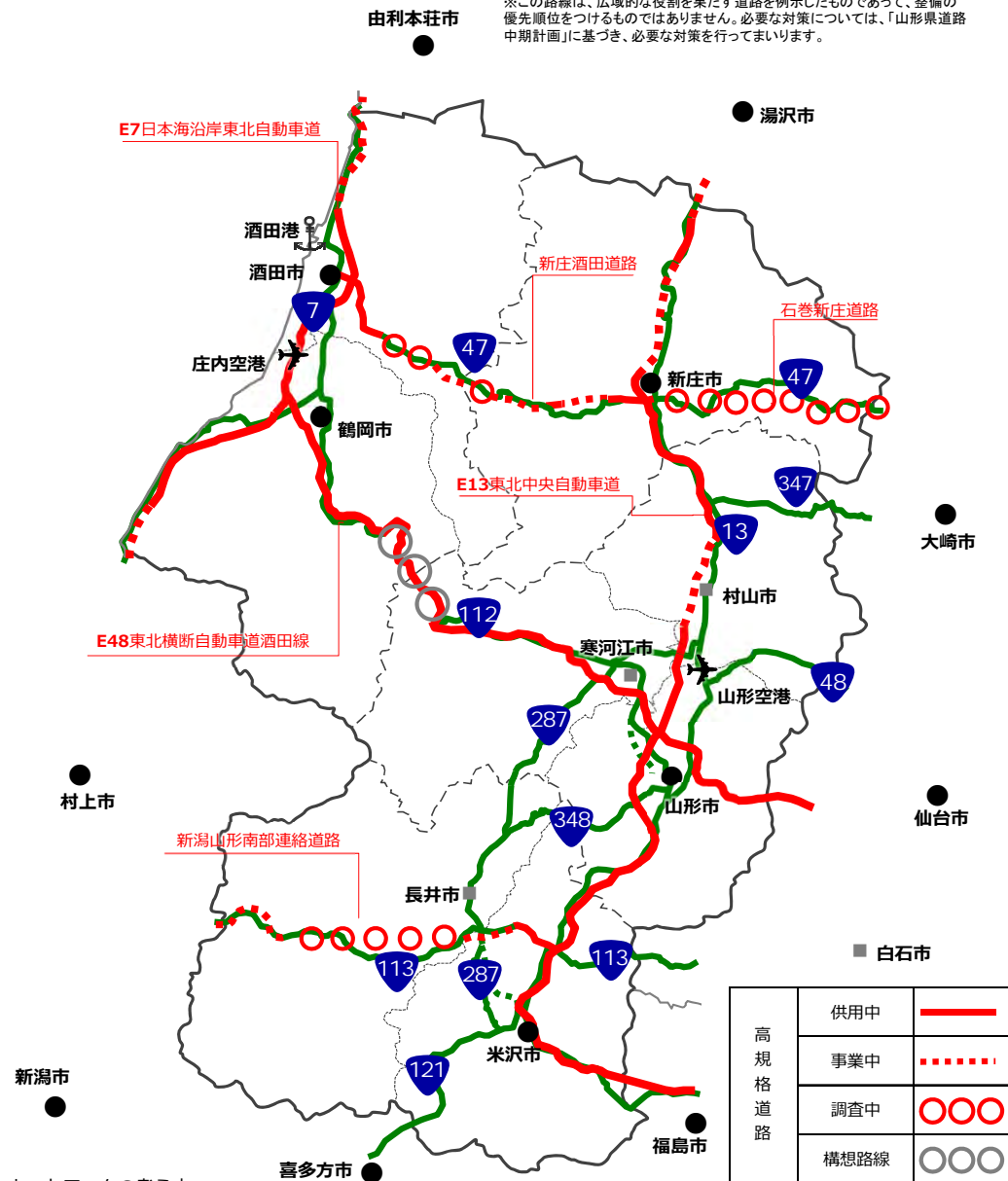
# 山形県新広域道路交通計画（最終案）



## ■広域道路ネットワーク計画図

本計画図は、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。

※この路線は、広域的な役割を果たす道路を例示したものであって、整備の優先順位をつけるものではありません。必要対策については、「山形県道路中期計画」に基づき、必要な対策を行ってまいります。



### ネットワークの考え方

- 国土交通省の通知を参考に以下のように拠点を設定
  - ①中核中核都市・連携中核都市圏・定住自立圏における中心都市
    - 中核中核都市（山形市、秋田市、仙台市、福島市、新潟市）
    - 連携中核都市圏中心都市（山形市、新潟市）
    - 定住自立圏中心都市（米沢市、酒田市、鶴岡市、新庄市、湯沢市、由利本荘市、石巻市、喜多方市、村上市）
  - ②連携中核都市圏・定住自立圏の二次生活圏中心都市等
    - 連携中核都市圏・定住自立圏の二次生活圏中心都市（寒河江市、村山市、長井市）
    - その他の二次生活圏中心都市（白石市）
- 道路網の基本的な考え方
  - ①の都市間を連絡する路線・高規格道路
  - ①と②を中心とし、港湾、空港を含めた二次生活圏間を連絡する直轄国道、補助国道・一般広域道路

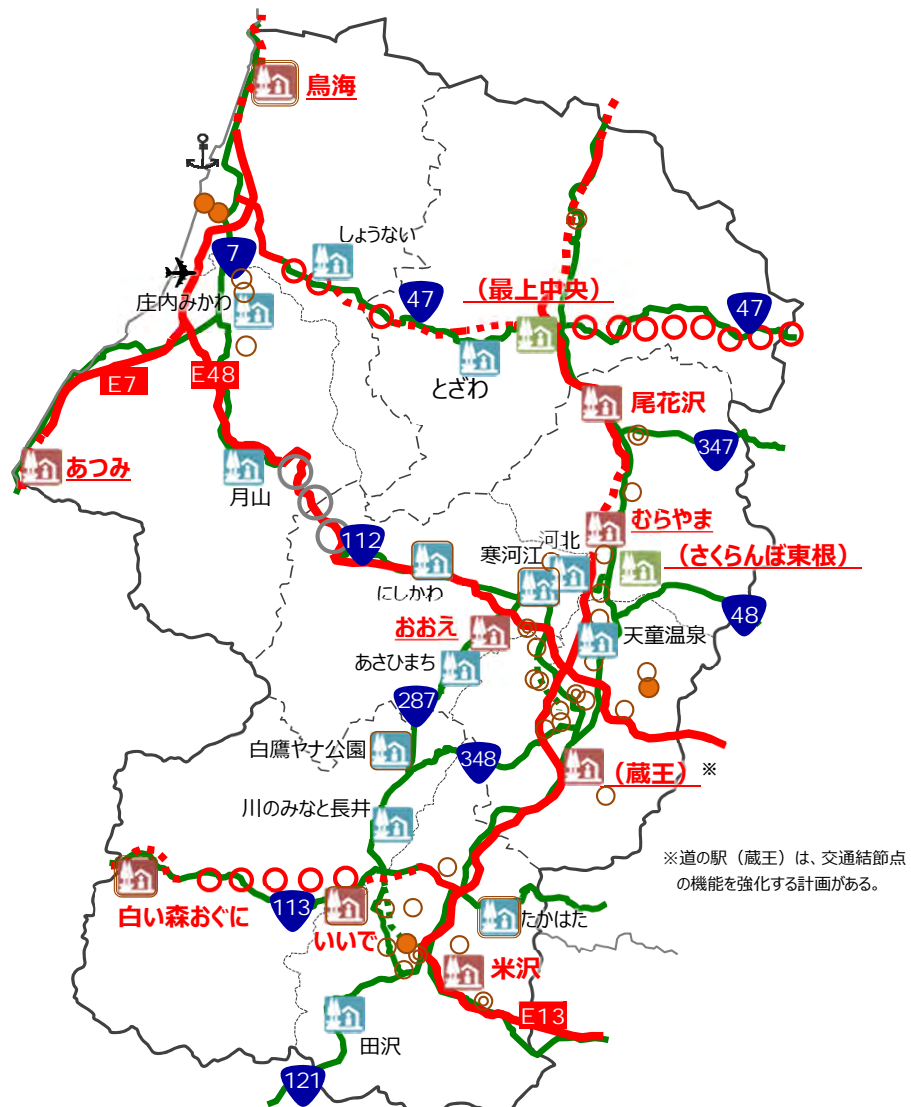
高規格道路	供用中	——
	事業中	.....
	調査中	○○○
	構想路線	○○○
一般広域道路	供用中	——
	事業中	.....

サービス速度が概ね60km/h以上でアクセスコントロールされた道路  
サービス速度が概ね40km/h以上で現道の課題箇所を改良していく道路  
高規格道路としての役割が期待されているものの、技術的課題等多いことから必要な検討を行い課題整理を行う道路

## ■防災道の駅配置計画図

（交通結節点機能強化計画を含む。）

・防災・交通結節点に加え、物流、交流・観光等の拠点になるよう整備を促進



「防災道の駅」整備検討箇所  
——は新設・大規模改修を予定している箇所

「防災道の駅」構想箇所

上記以外の道の駅

主な防災拠点（山形県災害時広域支援マニュアル(H29.3)による）

- 消防第一次進出拠点（5,000㎡以上で地方自治体管理のもの）
- 消防第二次進出拠点（5,000㎡以上で地方自治体管理のもの）
- 警察災害派遣隊 部隊招集地

災害時に広域的な防災拠点になる「防災道の駅」

- ・駐車場が2,500㎡以上
- ・建物の耐震化、無停電化、通信・水が確保されている
- ・市町村と道路管理者でつくるBCP（業務継続計画）の策定
- ・新広域道路交通計画への位置づけ
- ・県の受援計画にて位置づけ



# (参考) 重要物流道路と新広域道路交通ビジョン・新広域道路計画の策定



- ▶ 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を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を実施する「重要物流道路制度」を創設
- ▶ 「重要物流道路」は、物流に資するネットワークとなる高規格道路(高規格幹線道路・地域高規格道路)、直轄国道を軸に、**拠点までのラストマイルまでをシンプルに接続する道路**を選定し、国土交通大臣が指定 (H31.4.1供用中区間を指定)
- ▶ 重要物流道路に対し、**基幹道路の代替性の強化のため(又は脆弱区間を迂回するため)の「代替路」**や、**災害時の物流拠点への「補完路」**も指定 (H31.4.1指定)
- ▶ 新たな社会・経済に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検討  
(**新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画を策定**)し、計画区間を含めた重要物流道路を指定する。

## 重要物流道路制度

(道路法等の一部を改正する法律 平成30年3月31公布)

### i) 制度創設の背景

《平常時の課題》

- ▶ 人口減少・少子高齢化に伴い深刻なトラックドライバー不足が顕在化
- ▶ 道路の通行に特殊車両通行許可が必要な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)



《災害時の課題》

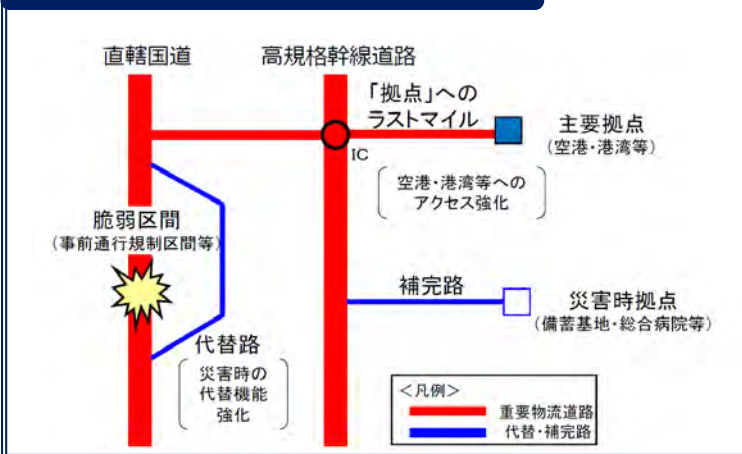
- ▶ 熊本地震では、県内の緊急輸送道路約2千kmのうち50箇所で通行止めが発生
- ▶ 災害時に道路について不安がある・やや不安があると回答した方は5割以上 (H24: 50.6%→H28: 53.8%、内閣府)

### ii) 制度の内容

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を「重要物流道路」として指定し、機能強化、重点支援を実施

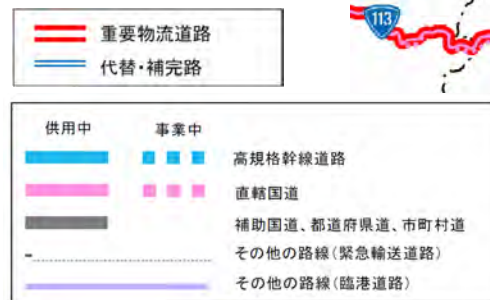
- ▶ 国際海上コンテナ車等の円滑な通行を図るため、通常の道路より水準が高い構造基準を設定  
⇒ 当該基準を満たした道路は国際海上コンテナ車等の通行に係る許可が不要
- ▶ 高速道路から物流施設等に直結する道路の整備に係る無利子貸付制度を新設
- ▶ 重要物流道路及びその代替・補完路について、災害時の道路啓開・災害復旧为国が代行

## 重要物流道路ネットワークのイメージ



## 重要物流道路の今後の予定

- R3.4.1現在、供用中区間のみの指定となっている。
- 現在事業中や計画中区間を含めた指定は、地方ブロック単位で策定する「**新広域道路交通ビジョン**」「**新広域道路交通計画**」\*を踏まえ、投資の規模等を勘案して指定する予定  
\*「新広域道路交通ビジョン」「新広域道路交通計画」は地方ブロック版と県版が作成される。



## 重要物流道路の指定状況

