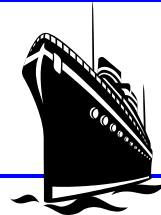


MSI Marine News

トピックス



●海上保険の総合情報サイト **MARINEN@vi** もぜひ、ご覧ください。(http://www.ms-ins.com/marine_navi/)

「重要物流道路」に係る新制度の概要

国土交通省（以下、「国交省」といいます。）は、災害時を含めた安定的な道路物流網の確保を目的とした新たな政策パッケージ「重要物流道路制度」を創設する方針を固めました。平常時や災害時における重要な物流拠点を結ぶ幹線道路やアクセス道路を国交省が「重要物流道路」に指定し、必要な機能強化や支援策を実施するもので、2018年度中の運用開始を目指しています。本稿では、新制度創設の背景とその概要についてご紹介します。

1. 背景

社会インフラとしての物流の機能強化は、2017年7月に閣議決定され「強い物流」を目指す「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」においても重要な施策として位置づけられています。現在、平常時や災害時の道路ネットワークにおいては次のような課題が認識されており、新制度により、平常時・災害時を問わず安全かつ円滑な物流の実現が期待されています。

＜平常時の道路ネットワークの課題＞

- ・トラックドライバーの高齢化が進行する一方、電子商取引等の市場拡大に伴う需要増等によるドライバー不足
- ・渋滞による年間約280万人に匹敵する労働力の消失

＜災害時の道路ネットワークの課題＞

- ・2016年4月の熊本地震では熊本県内の緊急輸送道路^(注1)（約2,000km）が50ヶ所で通行止め
- ・2016年7月の内閣府世論調査でも「災害時の道路について不安がある・やや不安がある」との回答が5割以上

(注1) 地震直後からの緊急輸送を円滑かつ確実に実施することを目的とした道路。全国で約10万kmが指定されている。

2. 新制度の概要

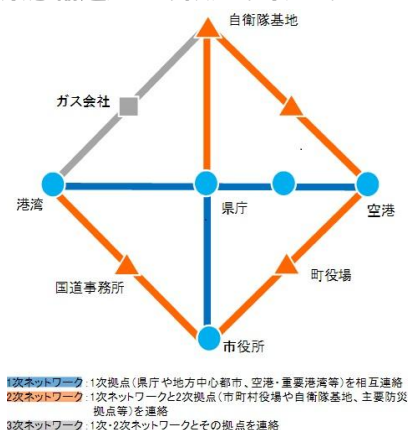
(1) 既存のネットワーク・拠点を絞り込み、基幹となるネットワークを再構築

緊急輸送道路は、都道府県知事等が指定する約40種類におよぶ災害時の拠点（空港・港湾・自治体・公共事業施設等）と、高速自動車国道・一般国道およびこれらを連絡する幹線道路を相互に接続するもので、都道府県の防災会議により指定されています。一般的には第1次から第3次まで区分された広範かつ複雑なネットワークであるため、よりシンプルで機能的なものに再構築することが安全かつ円滑な物流の実現に向けて必要とされています。新制度では、緊急輸送道路のうち高規格幹線道路や地域高規格道路、直轄国道を軸に絞り込みを行い、基幹的な物流ネットワークとして「重要物流道路」を新たに指定します。拠点設定についても、拠点空港^(注2)や重要港湾^(注3)、鉄道貨物駅など主要な物流拠点に限定することで、同じくシンプル化が図られます。

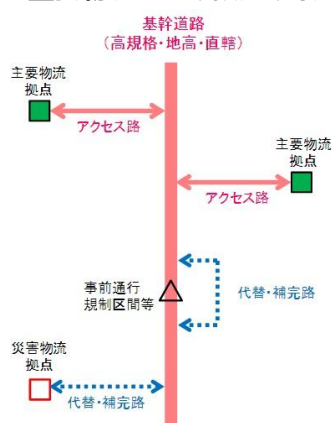
(注2) 空港法により定められた、国際航空輸送網または国内航空輸送網の拠点となる空港をいいます。

(注3) 港湾法により定められた、日本における港湾の一区分をいいます。

緊急輸送道路の設定のイメージ



重要物流道路の設定のイメージ



(出典：国土交通省作成資料より抜粋)

(2) 災害時の啓開・復旧の迅速化

国による地方管理道路の災害復旧代行はこれまで甚大な災害時に限定されていましたが、災害復旧代行制度が創設され、重要物流道路とその代替・補完路の道路啓開、災害復旧を国が代行できる対象範囲が拡大されます。また、土砂災害リスクが高く、地震や異常豪雨時に全面通行止めとなる事前通行規制区間など、脆弱性が懸念される区間については、代替路が災害時の救急救命活動や緊急物資等の輸送を支えることから、あらかじめ代替路を明確にしておくことで、復旧の迅速化が図られます。

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	行政機能が壊滅的に失われた災害に限定 (例：東日本大震災)	補助国道における 災害復旧
	小	対象範囲の拡大 災害・物流ネットワーク における道路啓開	
地方 道	大 被災規模	行政機能が壊滅的に失われた災害に限定 (例：東日本大震災)	激甚な非常災害に限定 (例：熊本地震)
	小	対象範囲の拡大 災害・物流ネットワーク における道路啓開	対象範囲の拡大 災害・物流ネットワーク における災害復旧

(出典：国土交通省作成資料より抜粋)

(3) トラックの大型化に対応した道路構造の強化

国際海上コンテナを積載する大型トラックによる輸送が世界的に増えている状況を踏まえ、国際競争力強化の観点から国際海上コンテナ積載車両の走行の円滑化が図られます。

現行の道路法車両制限令に基づく車両の一般的制限値は高さ3.8m、長さ12m、総重量20tであり、国際海上コンテナの輸送には通常、特殊車両通行許可(特車許可)の取得が必要です。現在、国内を走行する国際海上コンテナ積載車両は年間約30万台、特車許可台数に占める国際海上コンテナ積載車両の割合は約14%に達しており、特車許可の取得手続きは輸送効率の妨げになっているといわれています。

そこで、重要物流道路の一部区間では、走行経路や重量を確認出来れば特車許可を取得しなくても、国際海上コンテナ積載車両が走行できるように、トンネルの高さや交差点の構造といった道路の新築・改築時の構造基準が見直されます。

国際海上コンテナ車(40ft 背高)の車両諸元例



(出典：国交省作成資料より抜粋)

3. まとめ

トラック輸送は国内貨物輸送の約9割(トンベース)を担っており、我が国の経済・社会の大動脈として重要な役割を果たしています。新制度は、経済や生活を持続的に支えるための重点的な支援・投資であると言えます、ヒト・モノの安定的な輸送の実現に向けた施策となることが期待されます。政府が推進する「強い物流」の実現に向けては、これまで以上に官民連携を強め、施策を推進することが重要と考えます。

<参考文献一覧>

- 国土交通省HP：<http://www.mlit.go.jp/>
- 産経新聞朝刊：2018年1月20日