

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会

第16回物流小委員会

日時：平成30年5月28日（月） 13:00～15:00

場所：中央合同庁舎2号館1階 共用会議室3A・3B

○議事次第

1. 開会

2. 議事

(1) 重要物流道路制度の創設について（報告）

(2) 国際海上コンテナ車による輸送の実態について

(3) 重要物流道路制度における国際海上コンテナ車の運用
について

(4) 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

(5) その他

3. 閉会

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 委員名簿

(50音順、敬称略)

◎委員長 ○委員長代理

あさくら やすお
朝倉 康夫 東京工業大学大学院教授

うえむら た え こ
上村 多恵子 京南倉庫（株）代表取締役社長

おおぐし ようこ
大串 葉子 椙山女学園大学教授

く せ ひろひと
苦瀬 博仁 流通経済大学流通情報学部教授

たかおか み か
高岡 美佳 立教大学経営学部教授

◎ねもと としゆり
◎根本 敏則 敬愛大学経済学部教授

はとう えいじ
羽藤 英二 東京大学大学院教授

◎ひょうどう てつろう
◎兵藤 哲朗 東京海洋大学教授

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

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
- 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のは困難
- 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
- 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

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**損失補償を前提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、**占有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、直轄国道、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

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>>

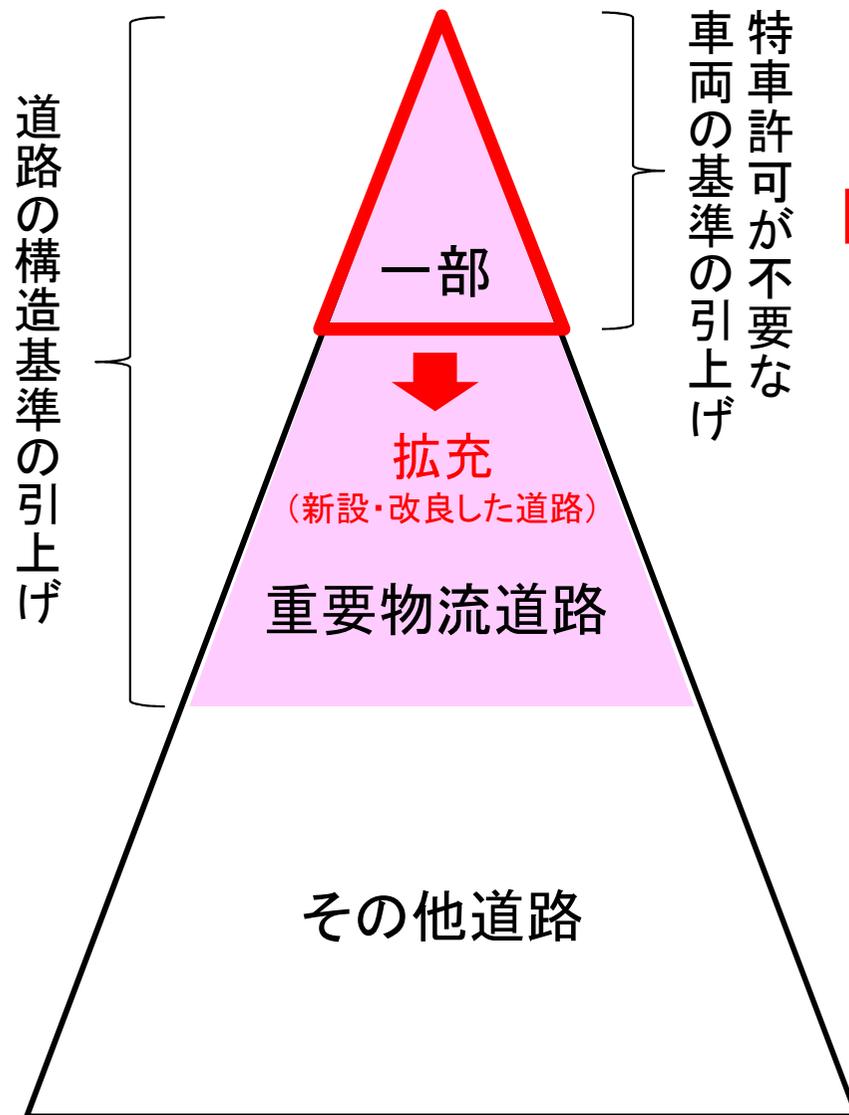
広範で複雑な現在のネットワークや拠点の絞り込みを行い、基幹となるネットワークを計画路線も含め構築

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

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)

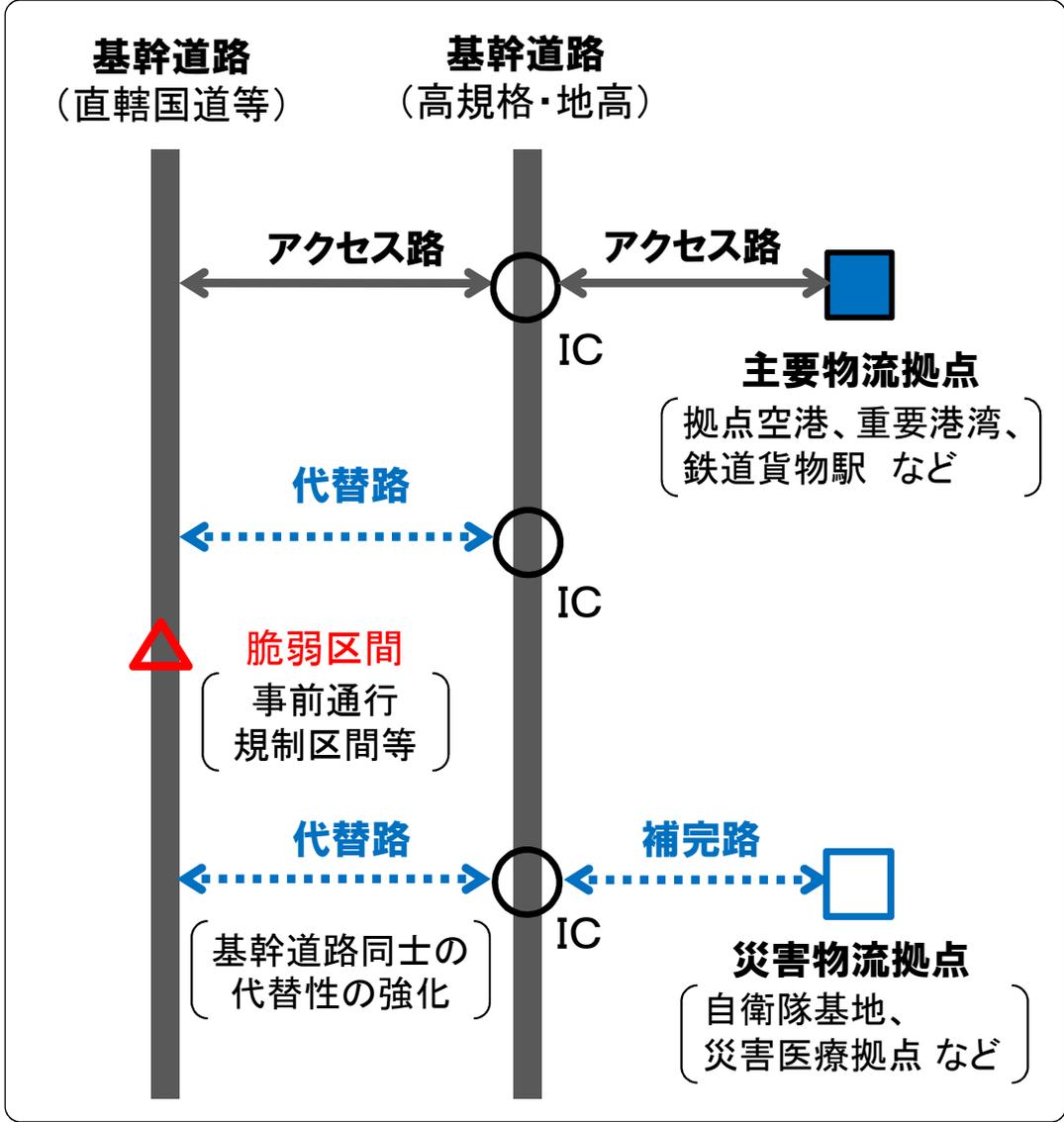
災害復旧

補助国道	大 (被災規模)	<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>
	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>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)	<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>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>
	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>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>

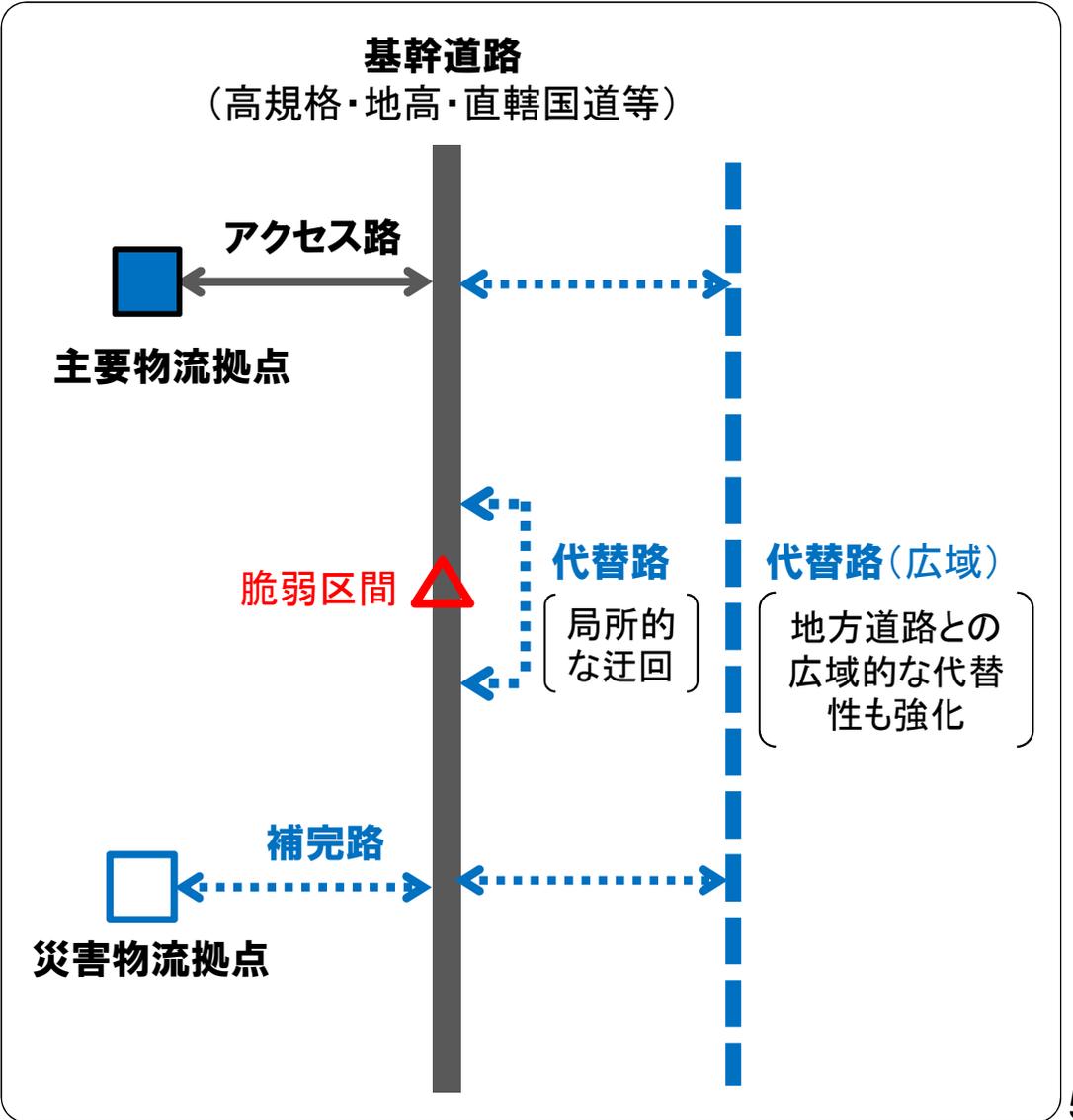
重要物流道路及び代替・補完路のネットワーク設定のイメージ

- 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、拠点にシンプルに接続する(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



国際海上コンテナ輸送における 現状と課題

平成30年5月28日

(公社)全日本トラック協会 海上コンテナ部会

主な国際海上コンテナ車両



40ft 背高3軸トレーラ
最大積載30.48t(コンテナ自重込)
連結車両総重量 最大44t



40ft背高 2軸トレーラ
最大積載24t(コンテナ自重込)
連結車両総重量 最大36t

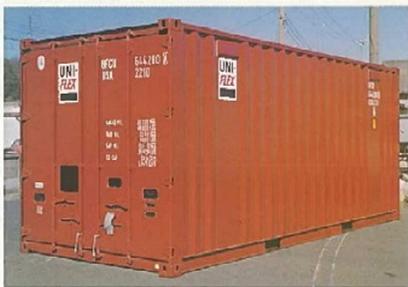


20ft カウンターウエイト付3軸トレーラ
最大積載24t(コンテナ自重込)
連結車両総重量 最大37.5t



20ft 2軸トレーラ
最大積載20.32t(コンテナ自重込)
連結車両総重量 最大33.5t

主なコンテナの種類と標準的なサイズ



20ftドライコンテナ	
長さ	6.058m
幅	2.438m
高さ	2.591m(8.6ft)



20ftリーファコンテナ	
長さ	6.058m
幅	2.438m
高さ	2.591m(8.6ft)



40ft背高ドライコンテナ	
長さ	12.192m
幅	2.438m
高さ	2.869m(9.6ft)

40ftドライコンテナ	
長さ	12.192m
幅	2.438m
高さ	2.591m(8.6ft)

現在、船社が新しく作る40ftコンテナは、ほとんど背高(9.6ft)となっている。

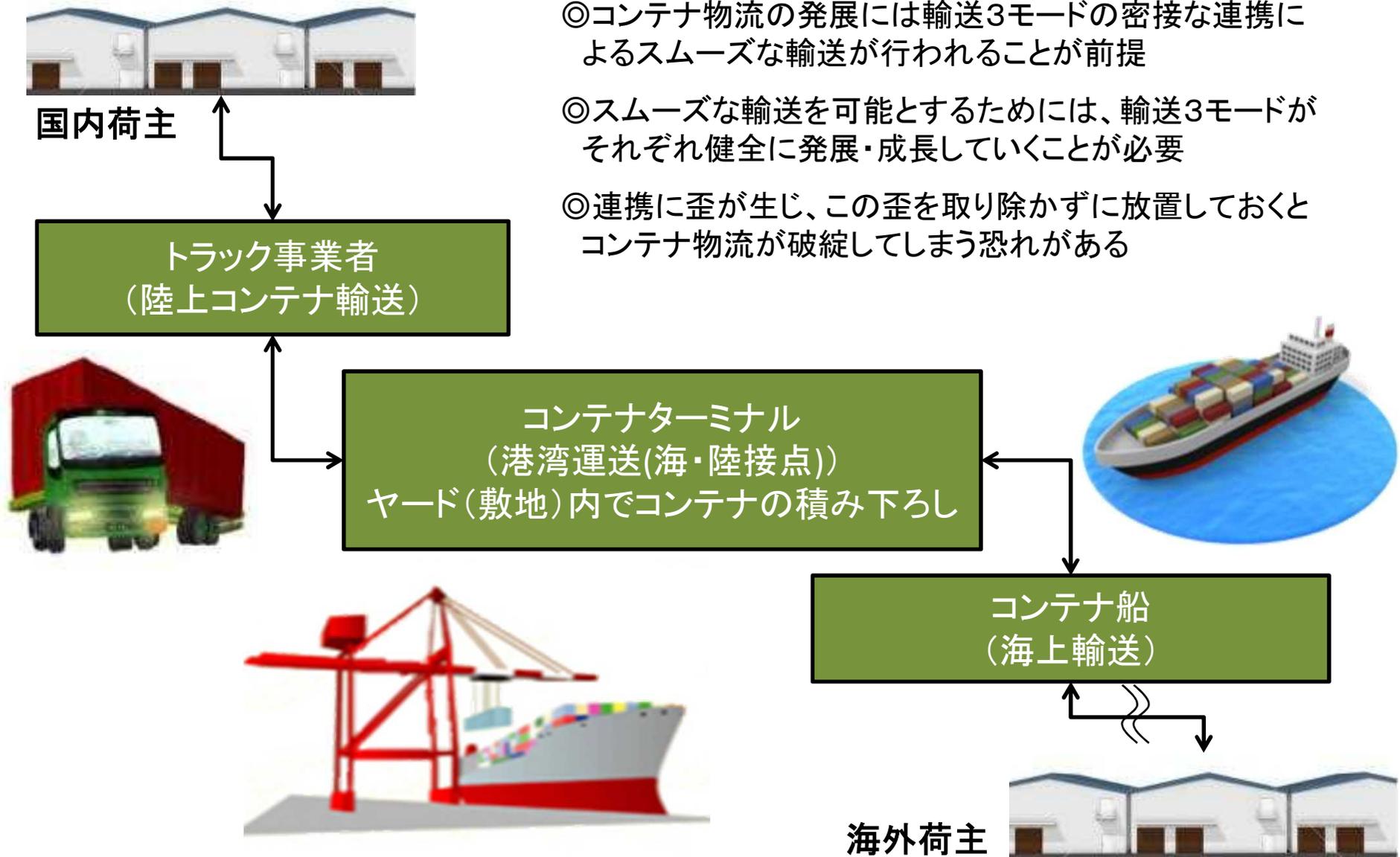
※8.6ftコンテナと9.6ftコンテナの海上運賃が同一であるため、詰める容量が増える9.6ftコンテナへの移行が促進されている。



45ft背高ドライコンテナ	
長さ	13.72m
幅	2.438m
高さ	2.869m(9.6ft)

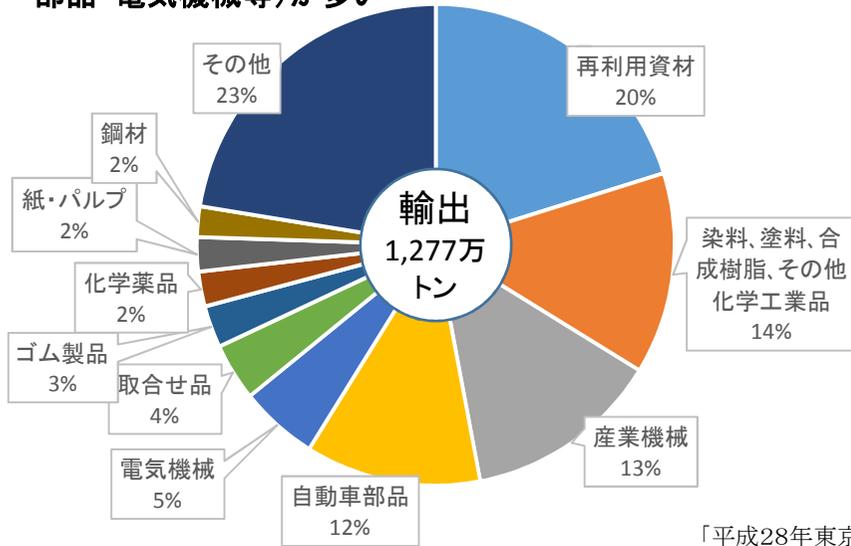
写真出典: 東急車輛製造株式会社カタログ他。45ftは東北運輸局HP

基本的認識 ～海上コンテナ物流を構成する輸送3モード～



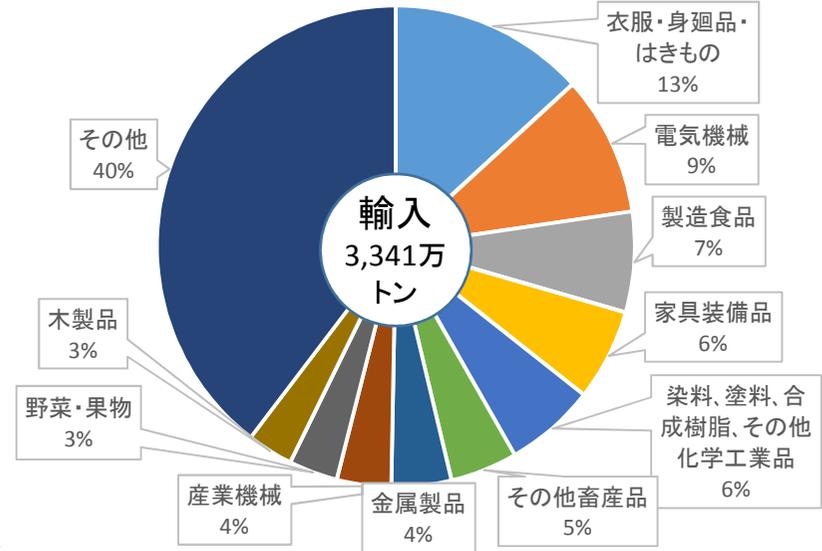
国際海上コンテナで輸送される貨物（東京港）

- 輸出貨物は、再利用資材と産業用品目（産業機械・自動車部品・電気機械等）が多い

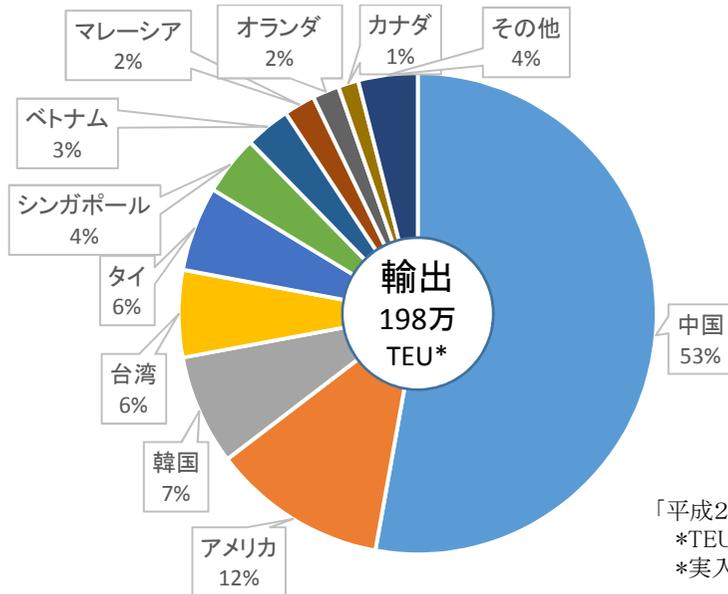


「平成28年東京港港勢」より作成

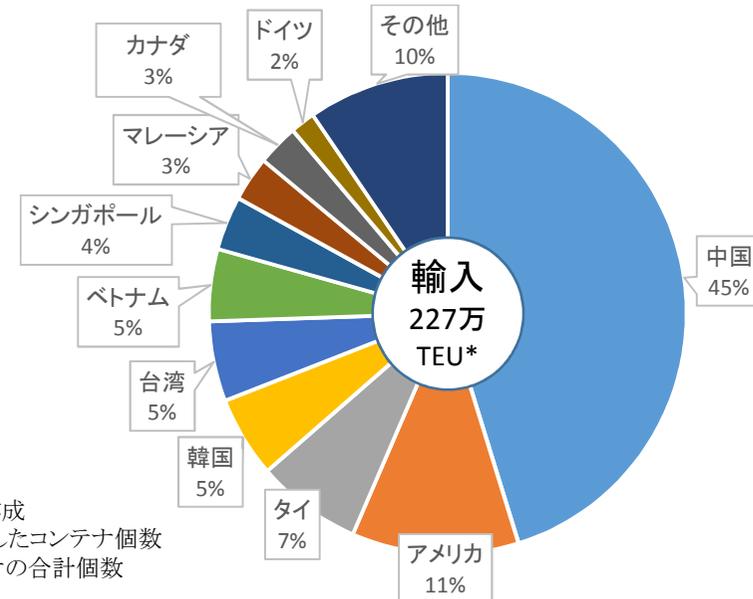
- 輸入貨物は、生活関連品目（衣類、食品、家具装備品等）が多い



国際海上コンテナによる貿易の相手国（東京港）



「平成28年東京港港勢」より作成
 *TEU: 20ftコンテナで換算したコンテナ個数
 *実入りコンテナと空コンテナの合計個数

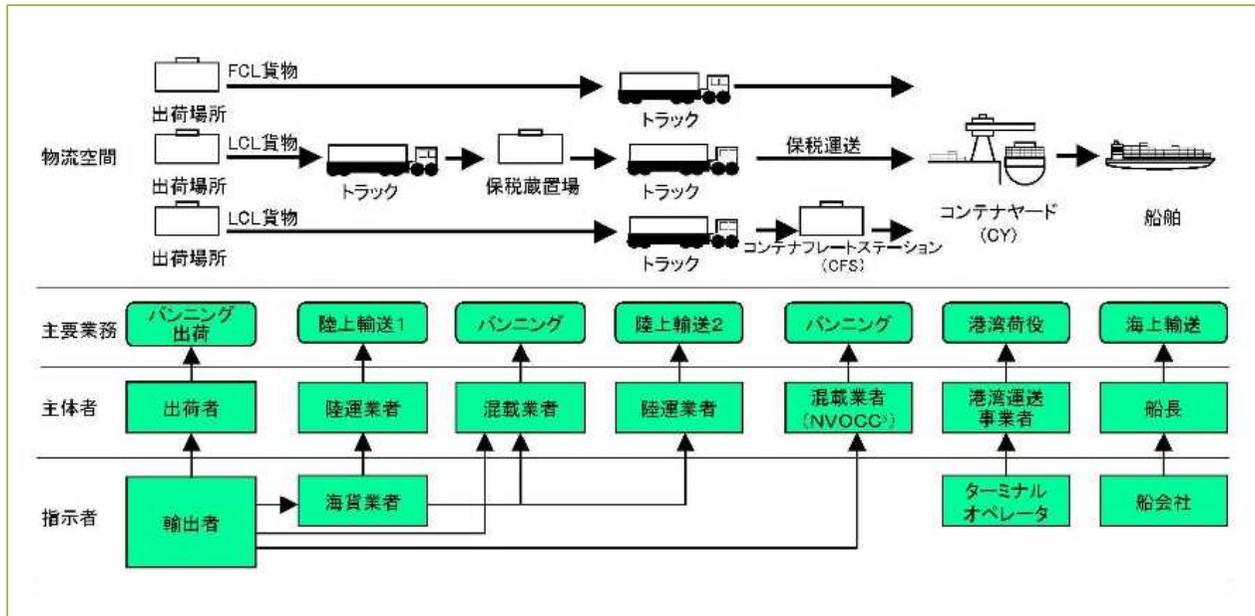


SOLAS条約による輸出コンテナ総重量の確定

1. 荷送人は、貨物ユニットの総重量を含む貨物情報を船長(又は代理人)に提供
2. 荷送人は、船積み前に貨物ユニットの総重量が船積書類に記載されているものと一致することを確認
3. 荷送人は、コンテナ貨物については、以下の2通りの方法のいずれかにより総重量を確定
 - 方法1:適切に点検された装置を用い、実入りコンテナの総重量を計測
 - 方法2:バン詰めした国が承認した方法を用い、コンテナの自重・貨物・パレット等の重量を個別に計測して足し合わせ
4. 荷送人は、上記方法で計測されたコンテナ総重量の船積書類への記載を確認
5. 荷送人からコンテナ総重量の情報提供がなく、船長(その代理人)及びターミナル代表者がコンテナ総重量の情報を入手していない場合は、当該コンテナの船積禁止

国際海上コンテナ輸送の流れ

輸出

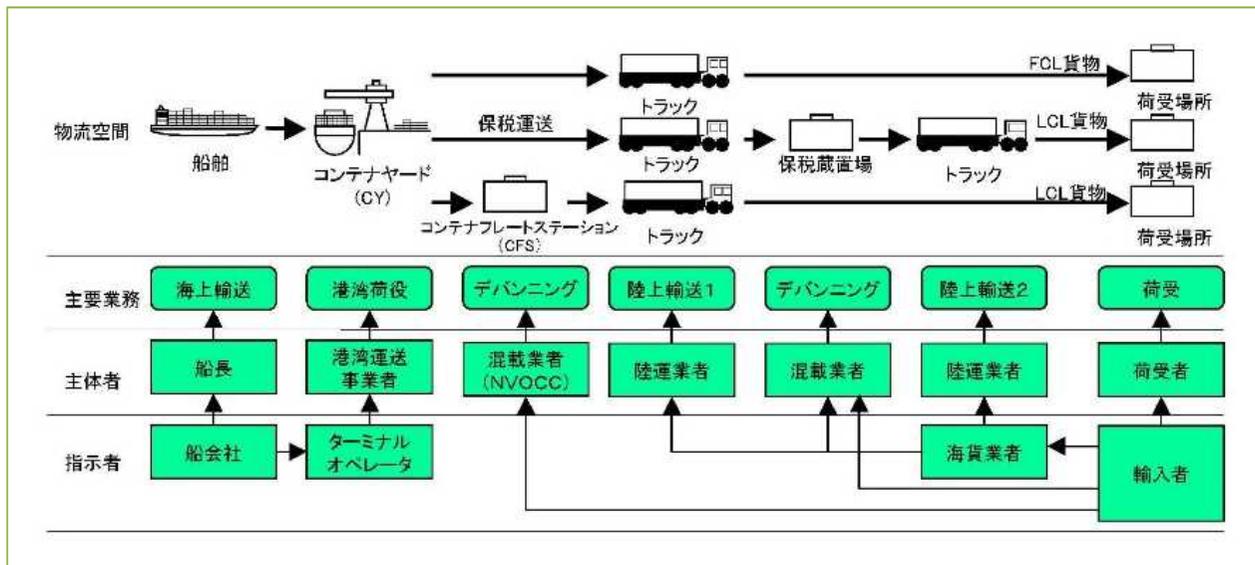


FCL(Full Container Load)
:一荷主がコンテナを占有して輸送
する方法

LCL(Less than Container Load)
:一つのコンテナに複数の荷主の荷物を
詰めて送る輸送方法(混載輸送)

CFS(Container Freight Station)
:混載貨物専用倉庫

輸入



コンテナシール
(封印)

国際海上コンテナ輸送における問題点

<特殊車両通行許可制度に係わる課題>

- ・ 特車審査に時間を要しているため、新たな輸送先や連結登録車以外の車両で輸送する必要がある場合は、荷主に長期間、待って頂いている状況。（荷主が運送依頼そのものを断ってくる場合もある。）
- ・ 特に緊急を要する場合には、海上コンテナから特車許可が不要となる単車へ積み替えて輸送しなければならず非効率。

<コンテナターミナルでの長時間待機の慢性化>

- ・ 東京港等では、コンテナターミナルでの長時間待機が慢性化しており、運転手の長時間労働、コンテナ陸送の生産性低下（コンテナ回転率の低下）、運転手の低賃金、待遇悪化による運転手の減少等の問題が深刻化している。

重要物流道路制度における国際海上コンテナ車の運用について

平成30年5月
国土交通省 道路局

(目次)

1. 基本的な考え方

- トラックの大型化に対応した道路ネットワークの構築
- 国際海上コンテナ車の運用

2. 特別な構造基準の設定

3. 特車許可を不要とする仕組み

- 対象車種と一般的制限値の緩和水準
- 総重量の確認
- 走行経路の確認

トラックの大型化に対応した道路ネットワークの構築

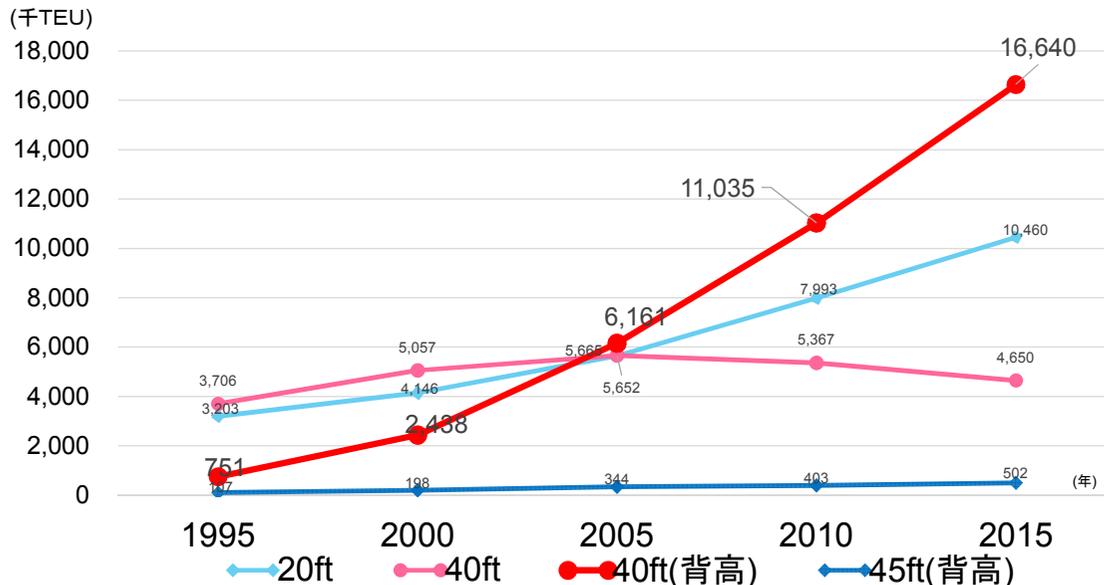
- 近年、世界的に増加している国際海上コンテナ(40ft背高)を、特車許可なく効率的に輸送し、生産性向上、国際競争力強化に資する道路ネットワークを構築する。

国際海上コンテナ車(40ft背高)の車両諸元例

※()は特車許可不要の一般的制限値

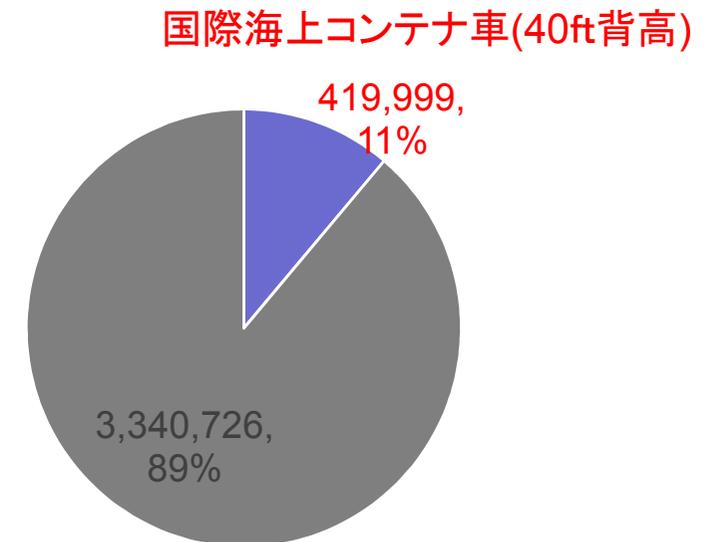


世界の海上コンテナ保有個数の推移



出典: Containerisation International2010、Drewry Container Census2013、2016

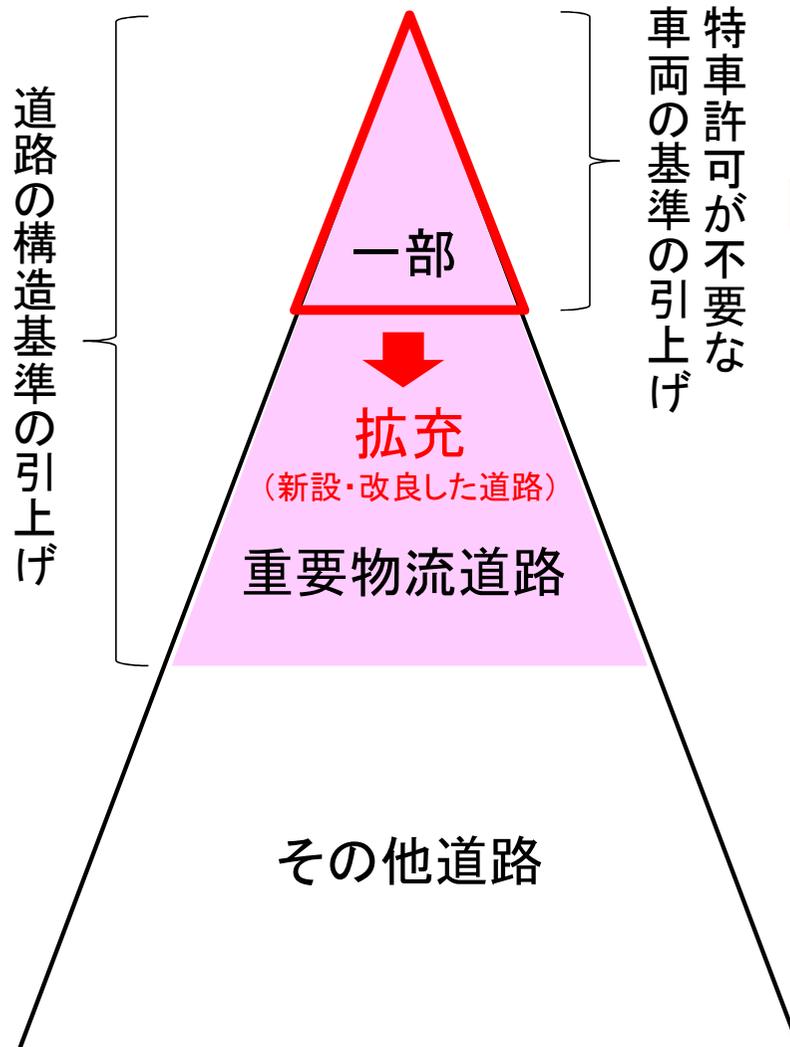
特車許可台数に占める割合(2017)



出典: 2017年度特殊車両通行許可データ(国土交通省)

国際海上コンテナ車の運用

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、道路構造等の観点から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)

(参考)特車許可が不要な車両の基準の国際比較

■セミトレーラ連結車の場合

諸元	日本	イギリス	ドイツ	フランス
幅(m)	2.5m	2.55m	2.55m	2.55m
高さ(m)	3.8m (高さ指定道路 4.1m)	規定なし	4.0m	規定なし
長さ(m)	12m (高速道路 16.5m)	16.5m	16.5m	16.5m
車両総重量(t)	20t 重さ指定道路 25t (特例5車種※1は27t) 高速道路 25t (特例5車種は36t)	<u>44t</u> ※2	<u>44t</u> ※3	<u>44t</u>

※1 特例5車種とは、バン型、タンク型、幌枠型、コンテナ用及び自動車運搬用のトレーラ連結車であり、海上コンテナセミトレーラ連結車(国際海上コンテナ車)は含まれない。

※2 道路への負荷が小さいエアサスペンション、ダブルタイヤ、低公害エンジンを装着した車両は44t

※3 複合一貫交通で40フィートISOコンテナを運搬する車両は44t

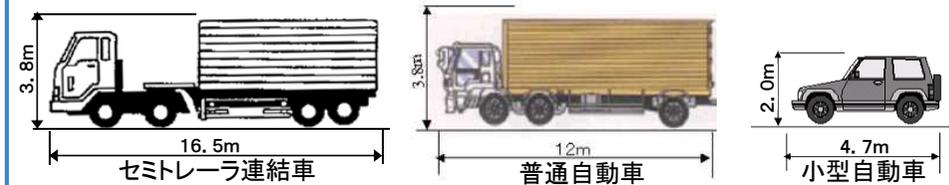
道路構造令の概要

■ 道路構造令は、道路を新設し、又は改築する場合の一般的技術的基準である。

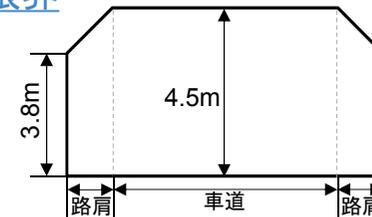
道路構造令

- 1 通行する自動車の種類に関する事項(設計車両)
- 2 幅員
- 3 建築限界
- 4 線形
- 5 視距
- 6 勾配
- 7 路面
- 8 排水施設
- 9 交差又は接続
- 10 待避所
- 11 横断歩道橋、さくその他安全な交通を確保するための施設
- 12 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度
- 13 前各号に掲げるもののほか、高速自動車国道及び国道の構造について必要な事項

1 通行する自動車の種類に関する事項(設計車両)



3 建築限界



12 橋その他政令で定める主要な工作物の自動車の荷重に対し必要な強度

- 普通道路の設計荷重: 245KN
- 小型道路の設計荷重: 30KN

重要物流道路の特別な構造基準

- 重要物流道路の新設・改築に適用する道路構造の基準について、国際海上コンテナ車(40ft背高)が特車許可なく通行可能となる水準まで引き上げる。

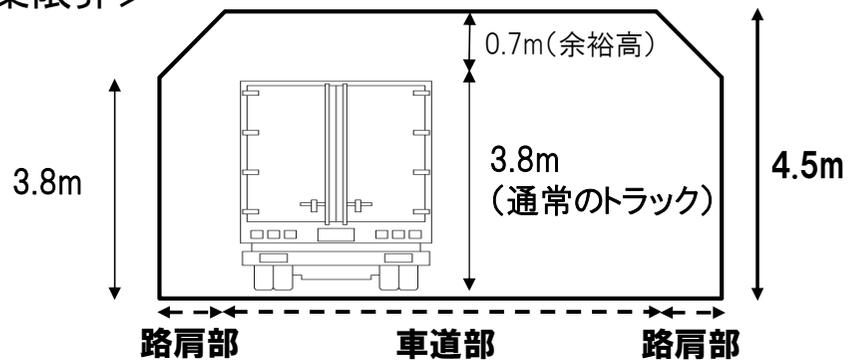
<設計車両>

		高速国道・自専道等 1種、2種 3種1級、4種1級	その他の道路
		設計車両 セミトレーラ連結車	普通自動車
諸 元	長さ	16.5m	12m
	幅	2.5m	2.5m
	高さ	3.8m	3.8m
	前端 オーバハング	1.3m	1.5m
	軸距	前軸距 4m 後軸距 9m	6.5m
	後端 オーバハング	2.2m	4m
	最小回転半径	12m	12m

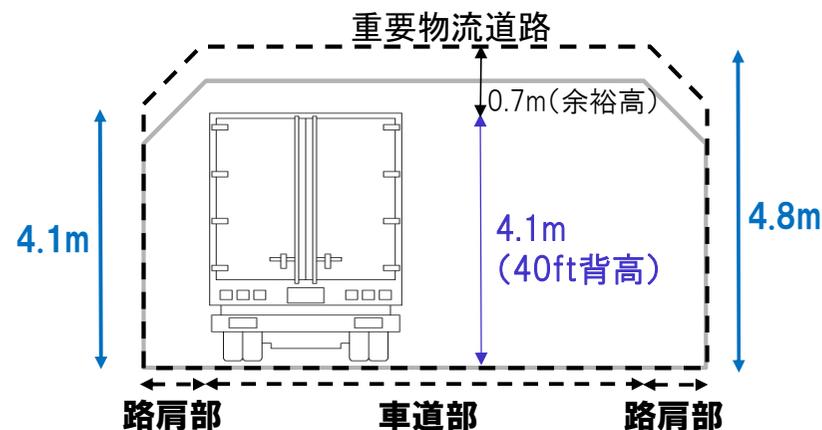
重要物流道路に指定

		重要物流道路	
		高速国道・自専道等	その他の道路
設計車両		国際海上コンテナ車(40ft背高)	
諸 元	車長	16.5m	16.5m
	幅	2.5m	2.5m
	高さ	4.1m	4.1m
	前端 オーバハング	1.3m	1.3m
	軸距	前軸距 4m 後軸距 9m	前軸距 4m 後軸距 9m
	後端 オーバハング	2.2m	2.2m
	最小回転半径	12m	12m

<建築限界>



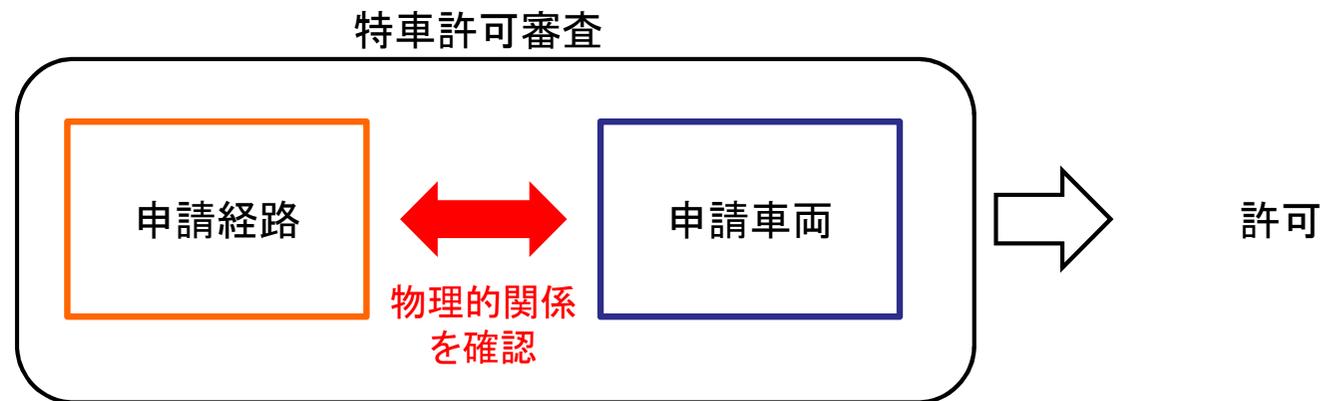
重要物流道路に指定



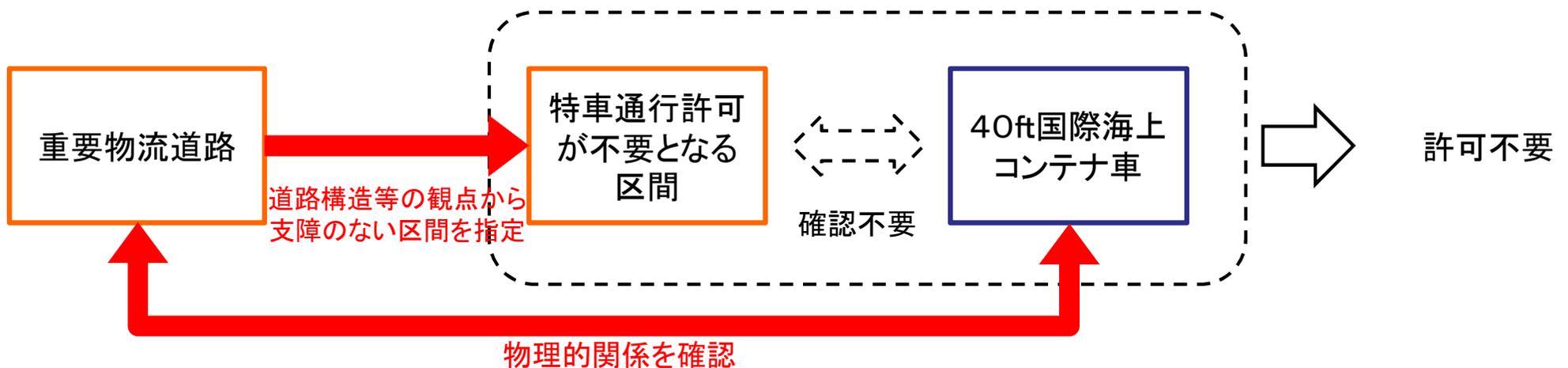
重さに係る構造基準について

- 国際海上コンテナ車(40ft背高)の諸元(総重量は最大44t)に基づき、重要物流道路上の橋梁について、特車通行許可審査と同様の方法で通行可否を確認し、道路構造等の観点から支障のない区間を特車通行許可が不要となる区間として指定。
- 重量の観点からは、構造基準を引き上げずに、当該車両が特車許可なく走行できるネットワークを構築。

<特車審査(個別に確認)>



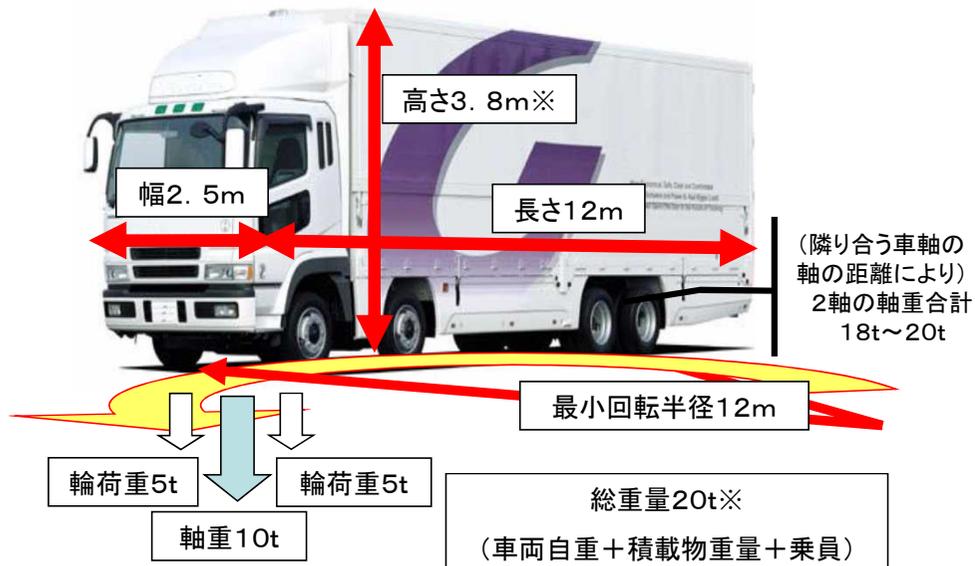
<重要物流道路>



特車通行許可制度の概要

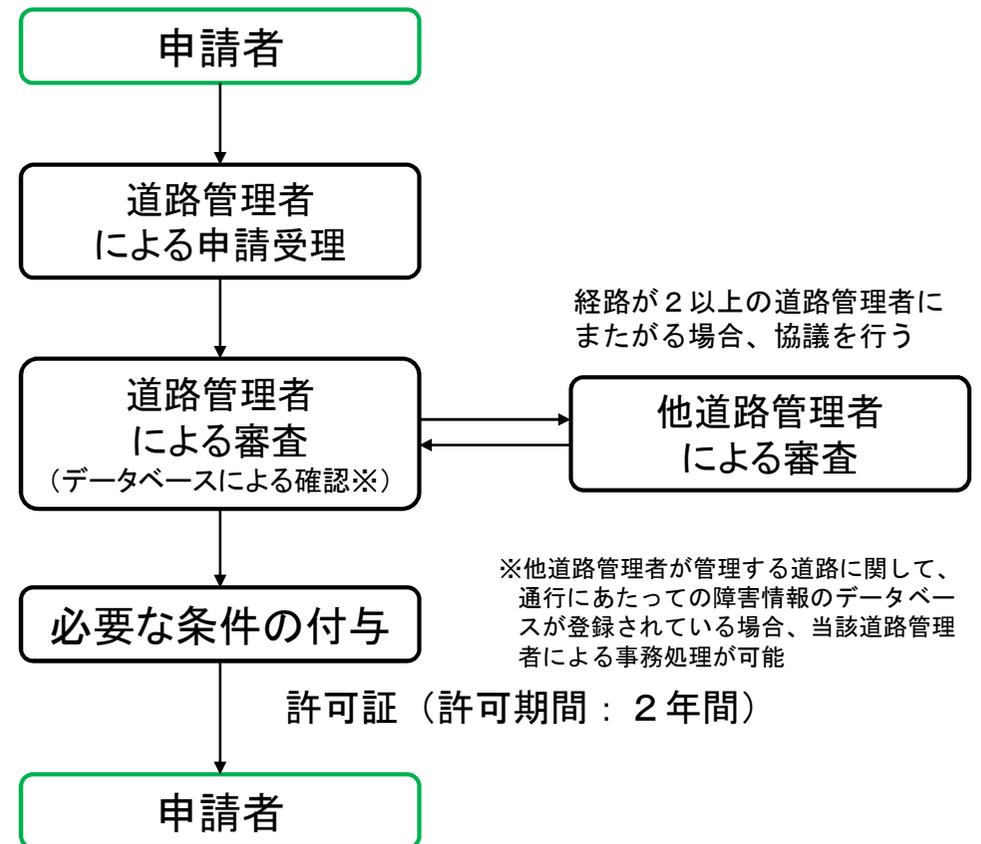
- 一般的制限値を超える車両は原則通行できない。
- 車両の構造や車両に積載する貨物が特殊である場合に限り、道路の構造を保全し、又は交通の危険の防止に必要な条件を附して通行を許可。

車両制限令に基づく車両の一般的制限値



※ 高さについて、高さ指定道路では、4.1m
総重量について、重さ指定道路では、最大25t

特殊車両通行許可の手順



対象車種と一般的制限値の緩和水準

- 特車通行許可が不要となる車種として、国際海上コンテナ車(40ft背高)を設定。
- このため、一般的制限値を、道路構造等の観点から支障のない区間に限定して、国際海上コンテナ車(40ft背高)に対応する水準まで引き上げるとともに、重量や走行経路が遵守されるよう、必要な要件を設定。

<対象車種>

国際海上コンテナ車(40ft背高)



<一般的制限値>

	高速自動車 国道	その他
車幅(m)	2.5	
車高(m)	3.8 高さ指定 4.1※1	3.8 高さ指定 4.1
車長(m)	12	
総重量(t)	20~25※2	20 重さ指定 20~25※2

(構造的に支障のない区間)
重要物流道路

	重要物流道路 (一部区間)
車幅(m)	2.5
車高(m)	4.1
車長(m)	16.5
総重量(t)	44

※1 高速自動車国道は全て高さ指定道路に指定されている。

※2 総重量は車両に条件(最遠軸距等)を付すことにより一般的制限値を緩和

※3 特例5車種について、車長に係る一般的制限値は高速自動車国道16.5m、その他12m、総重量に係る一般的制限値は、最遠軸距に応じて高速自動車国道25~36t、その他24~27t

<要件>

- ① 国際海上コンテナであることを証明する書類の携行(→重量の確認)
- ② ETC2.0の装着及び登録(→走行経路の確認)

対象とするコンテナサイズ

- 生産性向上の観点から、**最も輸送効率の高い40ft背高コンテナを対象**とし、その他のコンテナについては、今後の輸送動向を踏まえ、有識者に意見を伺いながら検討

今回対象

コンテナサイズ	40ft背高	40ft	30ft・31ft	20ft
諸元				
用途等	<ul style="list-style-type: none"> ○国際海上コンテナでの活用が主 ○40ftコンテナに比べ、容量上有利となるため、利用実績が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ○国際海上コンテナでの活用が主 	<ul style="list-style-type: none"> ○特車許可台数は少ない ○31ftコンテナは、JRで使用されるが数は僅か（鉄道用の基本は12ft） 	<ul style="list-style-type: none"> ○多くが、特車許可が必要な12m以上の車両により運搬
国際海上コンテナ特車許可台数(H28)	303,202(56%)	88,695(16%)	27(0%)	152,207(28%)
世界のコンテナシェア※	16.6百万(51.6%)	4.7百万(14.4%)	—	10.5百万(32.4%)

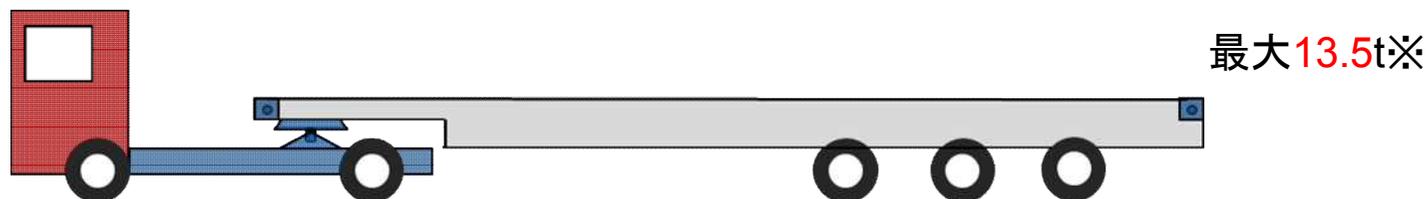
国際海上コンテナ車の総重量

- 国際海上輸送で使用するコンテナについては、ISO(国際標準化機構)により、**最大重量が規定(30.48t)**
- これまでの特車許可の申請実績から40ft背高コンテナを輸送する際に使用する車両の最大重量が13.5tであることから、**国際海上コンテナを輸送する車両の総重量は44t以内**となる。

<ISO(国際標準化機構)によるサイズ別コンテナの寸法等>



<40ftコンテナを輸送する車両の重量>



※40ftコンテナを輸送する車両の99.9%が13.5t以下



※ 40ftコンテナを輸送する
トラクター・トレーラー

⇒国際海上コンテナ車の最大総重量 **44t**(=13.5t+30.48t)

国際海上コンテナ車の総重量の確認

- SOLAS条約において、国際海上コンテナは、荷送人による**重量の測定・証明などが義務付けられており、ISOで規定される最大重量(30.48t)以下であることが担保**
- このため、国際海上コンテナであることが確認できる**書類の携行を、特車許可を不要とする要件として設定**

<SOLAS条約による国際海上コンテナ総重量の証明等>

- ① **荷送人**は、定められた方法で**コンテナ総重量を証明**
 - ② コンテナ総重量の船積書類への記載と船長への報告
- ⇒ISOで規定される**最大重量(30.48t)以内であることを担保**

<国際海上コンテナであることが確認できる書類(例)>

EIR(機器受渡証)

作成者	船会社等のコンテナ所有者(運送事業者(ドライバー)が携行)
作成目的	コンテナを貸与する際にコンテナの状態を記録するための書類
主な記載内容	・搬出又は搬入者・場所・日時 ・コンテナ番号・サイズ ・返却予定場所・日時 ・船積予定地・仕向地

【参考】SOLAS条約について

- ・ 海上における人命の安全のための国際条約であり、163国が加盟(2018年現在)
- ・ わが国では、条約の内容について、船舶安全法体系の省令等により担保



SOLAS条約で定める重量計測(イメージ)

走行経路の確認

- **ETC2.0では、車両に搭載されたETC2.0車載器に関する情報の提供を受けることにより走行経路の確認が可能**
- このため、**ETC2.0の装着及び登録を、特車許可を不要とする要件として設定**

ETC2.0の概要



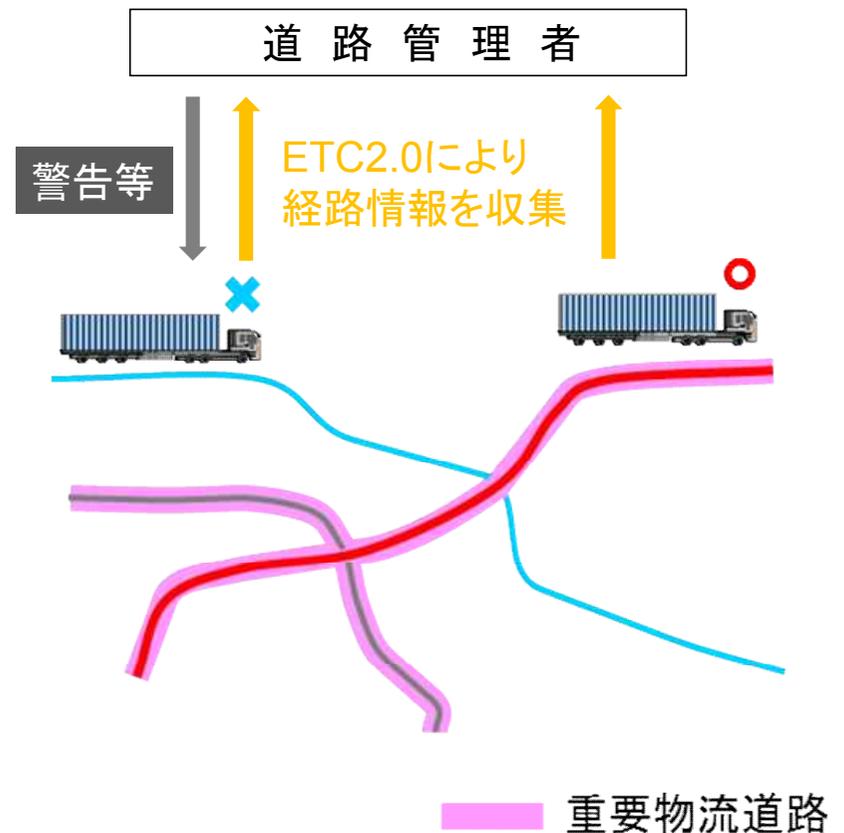
路側機

高速道路約1,700カ所
直轄国道約1,900カ所

車載器(H30.4時点)

約270万台

走行経路の確認



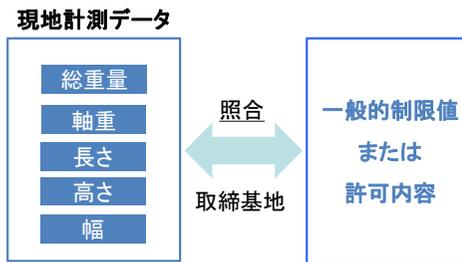
取締りの実施と罰則の強化

- **国際海上コンテナ車(40ft背高)についても、他の特車通行許可を受けている車両と同様に取締りの対象**であり、重量や経路などの**違反が確認された場合、道路管理者が警告等を行う。**
- また、複数回違反が確認された場合などに特車許可を必要とするなど、**指導や罰則の強化を検討**

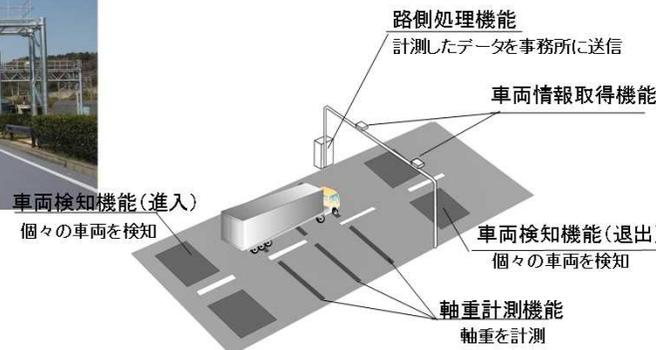
取締基地等での取締り

国際海上コンテナ車(40ft背高)も取締りの対象

○取締基地における取締り



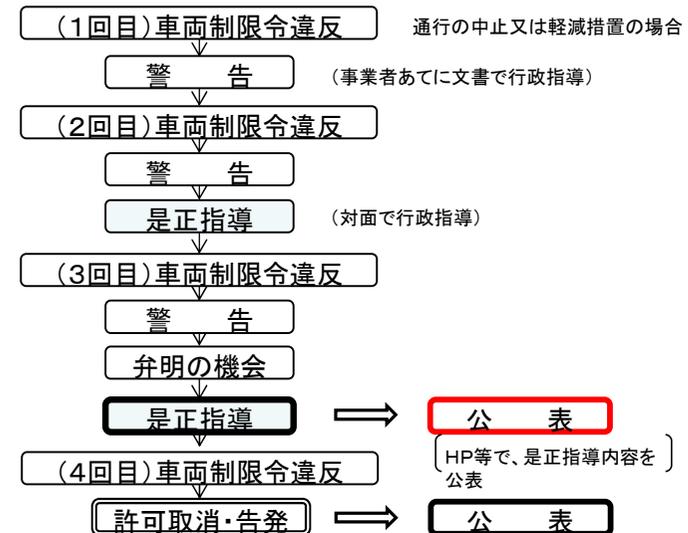
○自動重量計測装置による取締り



指導や罰則の強化

- 違反が確認された場合、特車許可車両と同様に、警告や是正指導、告発の措置を講じる
- あわせて、一定期間に複数回違反が確認された場合などに特車許可を必要とするなど、指導や罰則の強化を検討

【参考】 現行の特車制度における行政指導等の流れ
(直轄国道での取締基地の例)



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

幹線道路ネットワークの主な経緯

整備

S41 国土開発幹線自動車道建設法の制定

⇒ 予定路線7,600kmの路線を決定

〔全国各地域から概ね2時間以内で到達できる高速道路網の構築〕

S62 第4次全国総合開発計画の策定

⇒ 高規格幹線道路網14,000kmを決定

〔地方中枢・中核都市、地域の発展の核となる地方都市及びその周辺地域等から概ね1時間程度で利用が可能となるようネットワークを形成〕

H6 広域道路整備計画の策定（H10見直し）

⇒ 地域高規格道路を指定（計画路線約6,950km）

〔高規格幹線道路を補完し、地域の自立的発展や地域間の連携を支える道路で、自専道もしくは同等の規格を有し、概ね60km/h以上のサービスを提供〕

【整備状況】

H29.3現在

高規格幹線道路： 約11,400km

地域高規格道路： 約 2,500km

ネットワークの接続
4車線化 等

利用

※主に供用済み区間を対象

H8 緊急輸送道路ネットワーク計画

⇒ 全国約10万kmを指定

〔地震直後から物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線〕

H13 環境ロードプライシングの導入（首都高・阪高）

〔並行する有料道路の路線間で料金差を設けることで路線転換を促進し沿道環境を改善〕

H26 大型車誘導区間

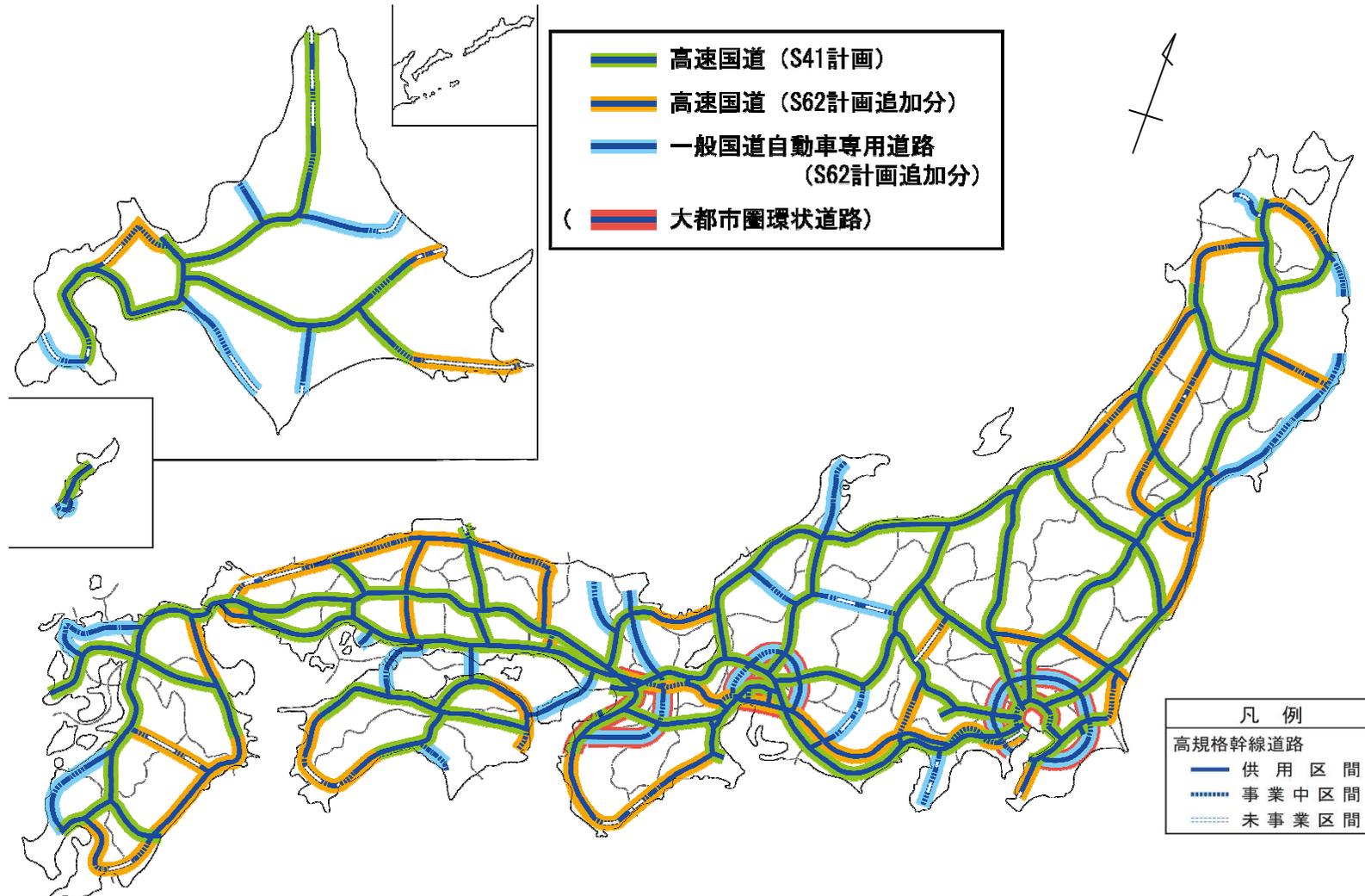
⇒ 全国約35,000kmを指定

〔道路の老朽化への対応として、大型車の適正な道路利用を促進するための区間（特車許可を迅速化）〕

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):
本線のトラフィック機能確保のため、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)

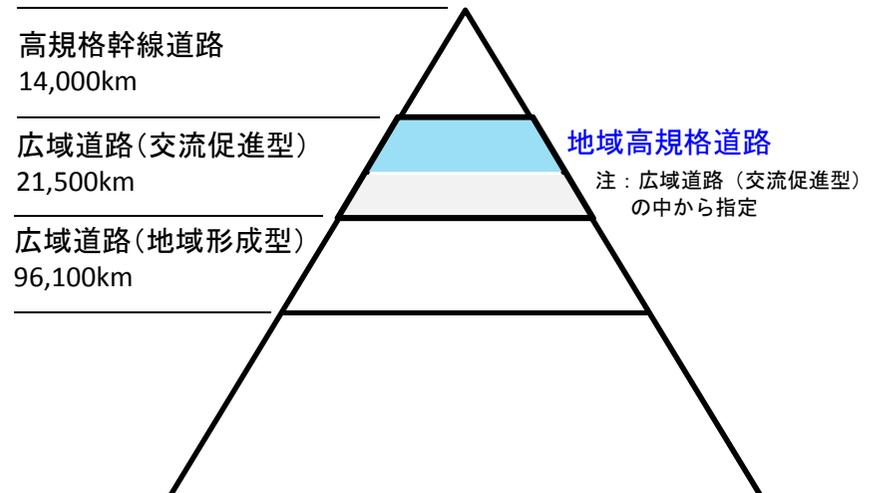
■ 策定手法

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、広く各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**高齢化県**
- ・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
 - － 地理的な特性
 - － 豊かな自然環境
 - － 力強い地域産業
 - － 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、走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

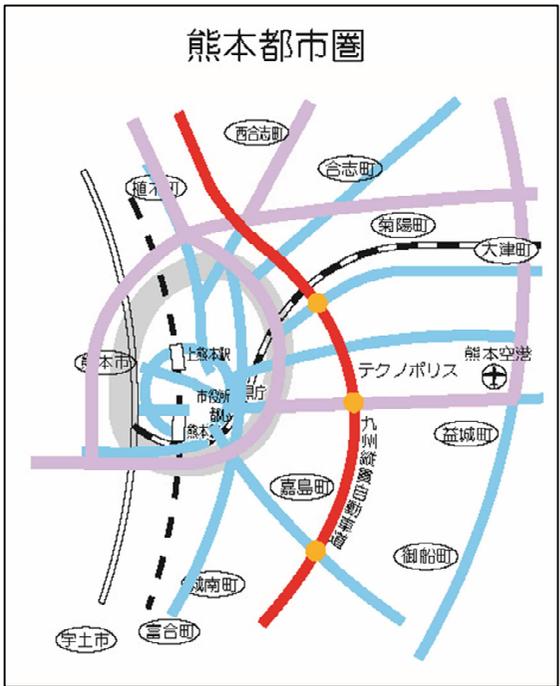
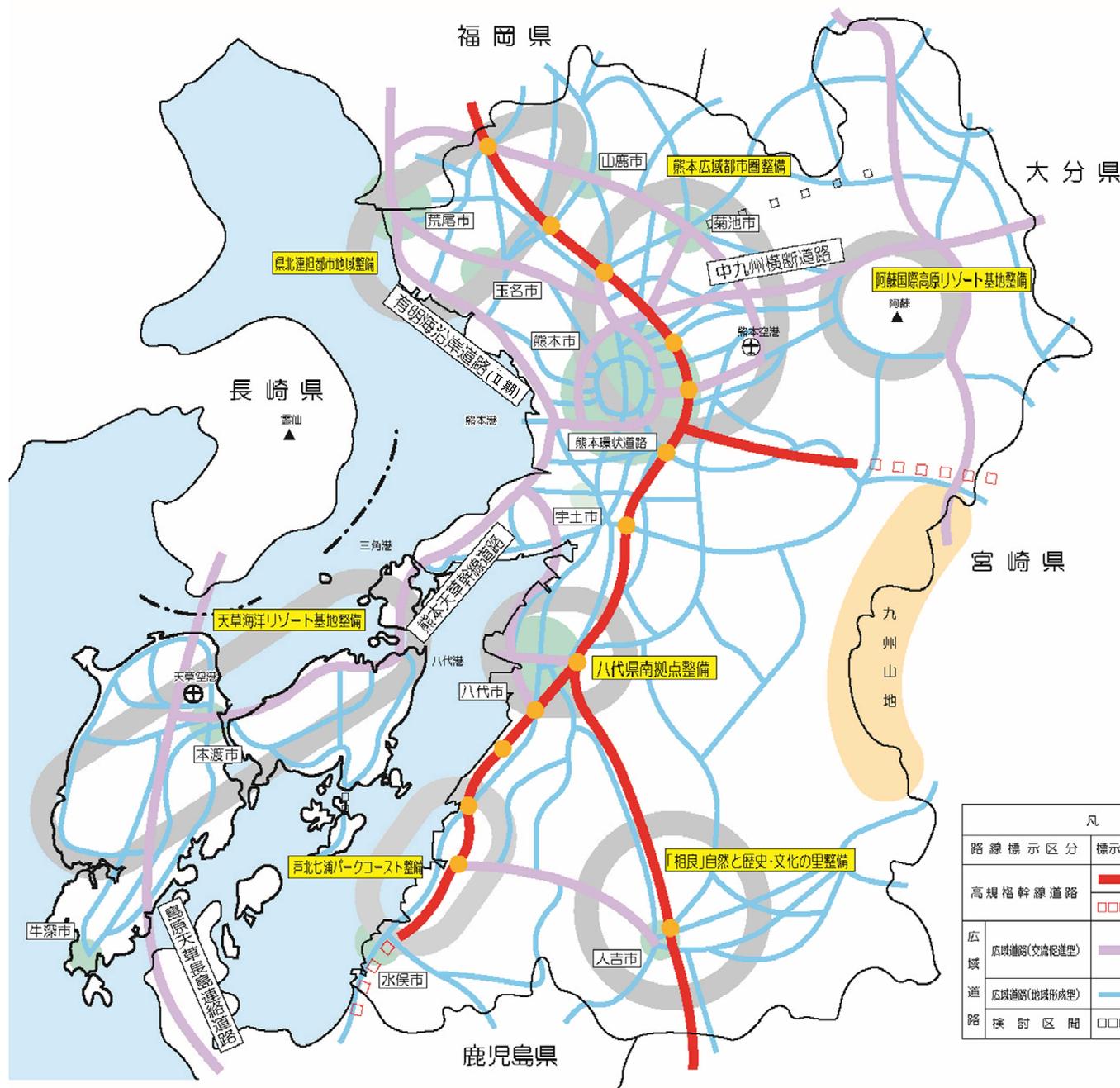
以下を課題と捉え、**各圏域の発展方向と道路整備の将来像**を念頭に選定

- ・**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。

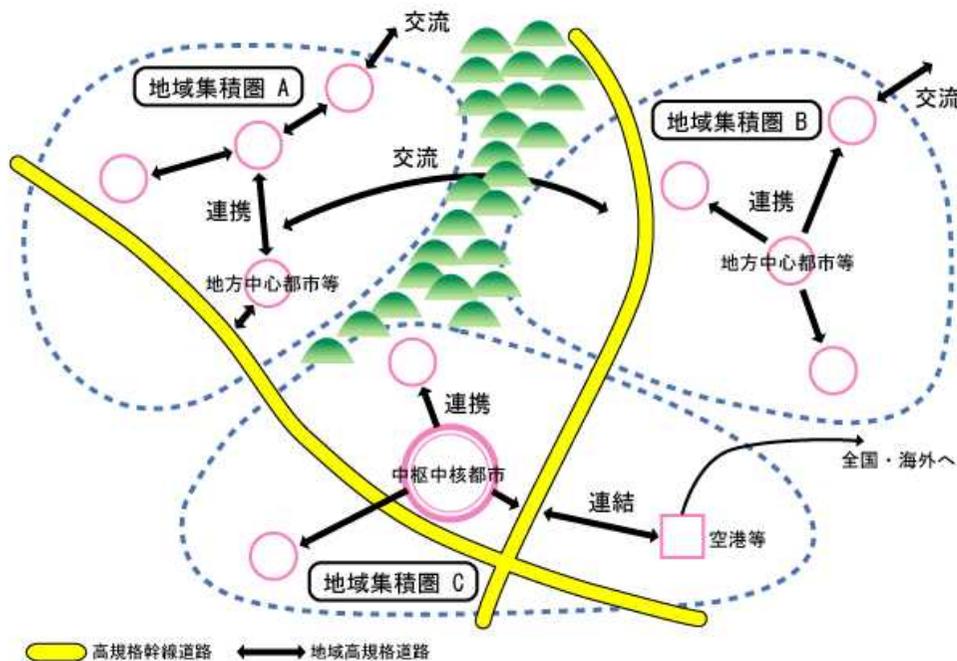
凡		例	
路線標示区分	標示道路	備 考	
高規格幹線道路	—	供用及び整備計画区間	
	□□□□	基本計画及び予定路線区間	
広域道路	—	本線のトラフィック機能確保のため、整備の目標として特に構造上の強化を図ろうとする道路	
	—	沿道からのアクセス性に配慮した道路	
道 路 検 討 区 間	□□□□	路線構造について今後検討する区間	

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を提供できる道路。

- 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	う ち 供用中
108路線	189路線	約 6,960km	3,752km	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。

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

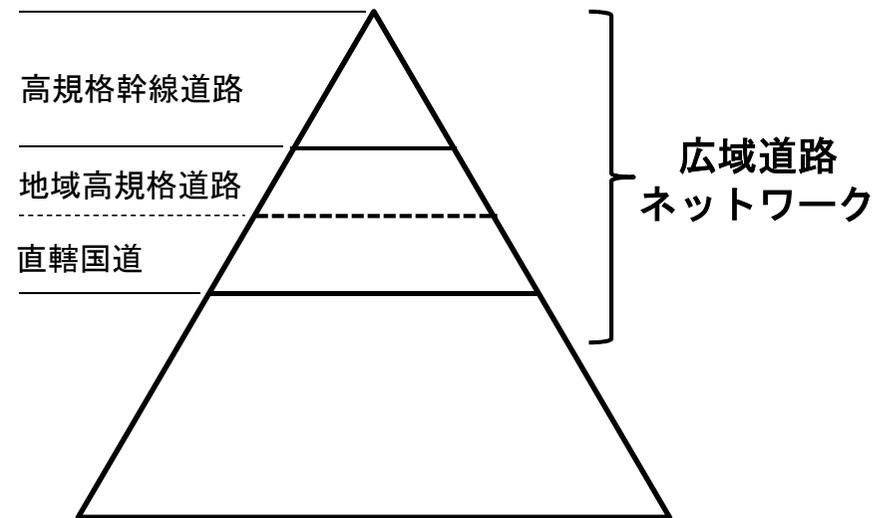
- ・各交通機関との連携強化

● 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 + 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>

国土交通省

- 今後の広域的な道路交通のあり方
- 重要物流道路の指定(国交大臣)
- 代替路・補完路の指定(国交大臣)
- 地域高規格道路等の再編・指定(国交大臣) 等

↑ ↓ 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)



計画(ブロック)

↑ ↓ 都道府県間や地方ブロック間の調整

都道府県

都道府県知事・政令市長が策定(各都道府県単位)

ビジョン(都道府県)



計画(都道府県)

<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

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等の方向性 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ルコネク(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等の活用に向け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。



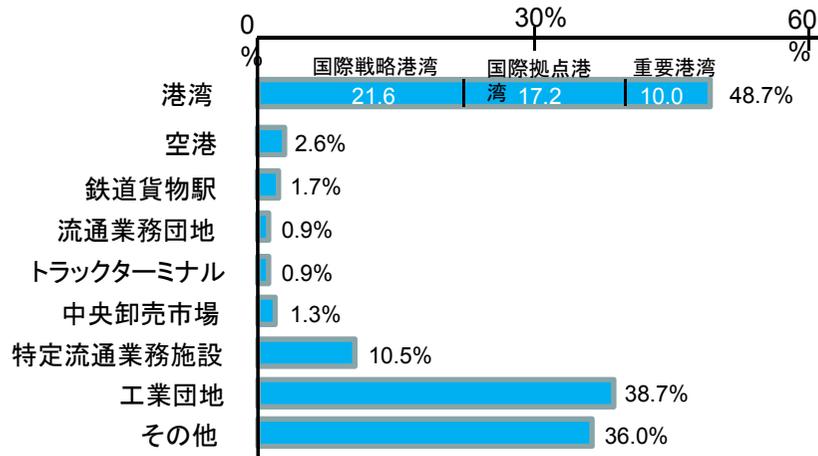
重要物流道路制度における国際海上コンテナ車の運用について

参考資料

国際海上コンテナ車の輸送状況

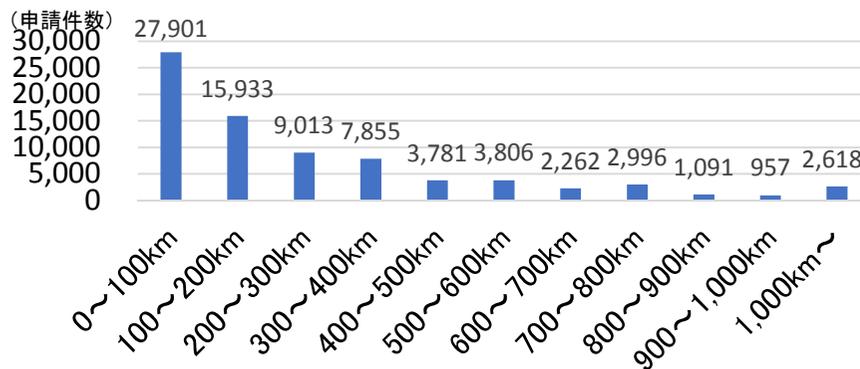
■ 国際海上コンテナ車は全国を広範に通行している。また、港湾や工業団地を発着地とする輸送が多く、100km以内の通行が約4割と近距離の輸送が多い。

■ 国際海上コンテナ車(40ft背高)の発着施設の割合



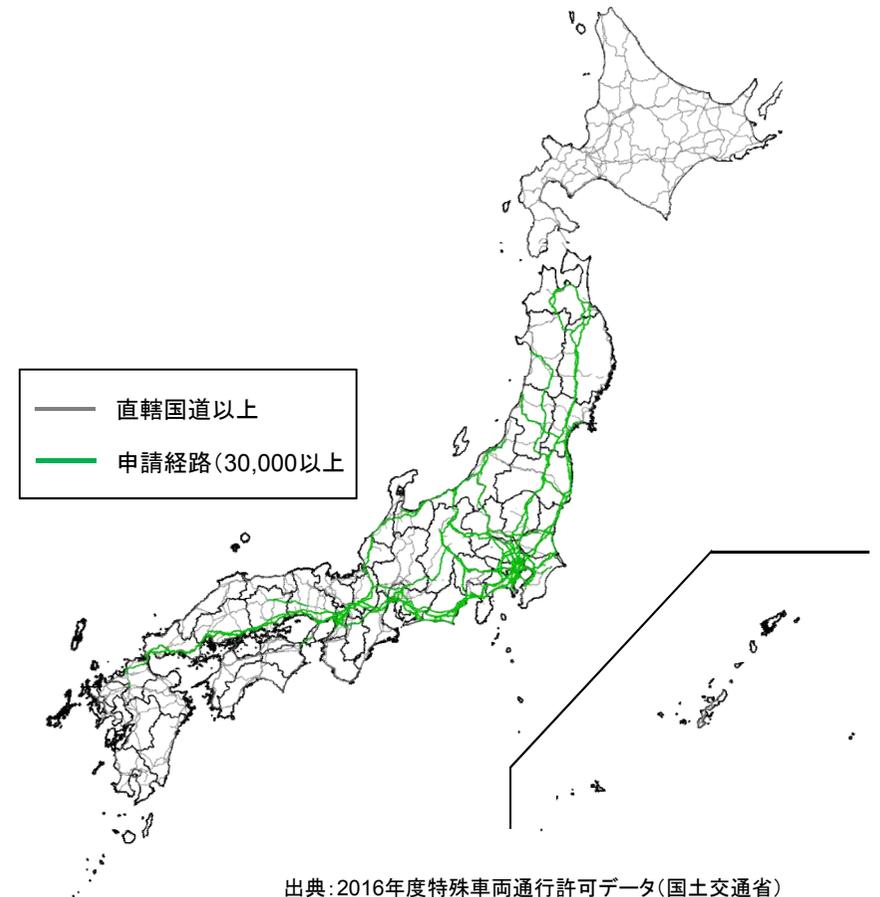
※特車申請データをデータ上の発着地に近接する拠点類型に計上。
発着地に近接する拠点が複数ある場合は重複して計上。
出典: 2016年度特殊車両通行許可データ(国土交通省)

■ 国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行距離



出典: 2016年度特殊車両通行許可データ(国土交通省)

■ 国際海上コンテナ車(40ft背高)の通行経路



出典: 2016年度特殊車両通行許可データ(国土交通省)

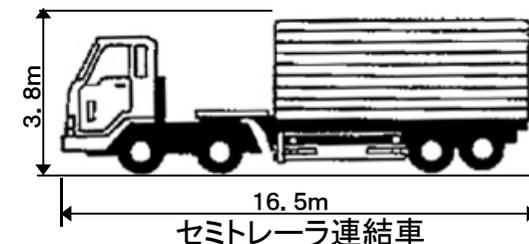
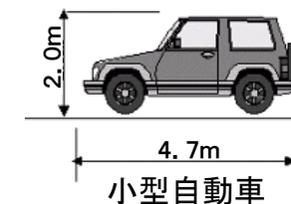
構造基準の具体的内容(設計車両)

- 車両の大きさは、道路の幅員構成、曲線部の拡幅、交差点の設計、視距等といった構造要件を決める際の基礎的条件となるため、設計車両の緒元を定めている。
- セミトレーラ連結車については、幾何条件の制約が大きいことから全ての道路を通行可能とすることは、合理的ではないため、規格の高い道路のみ適用の対象としている。

＜道路構造令第4条＞

- ・ 第1種、第2種、第3種第1級、第4種第1級の道路：
小型自動車、セミトレーラ連結車
- ・ その他の道路：小型自動車、普通自動車

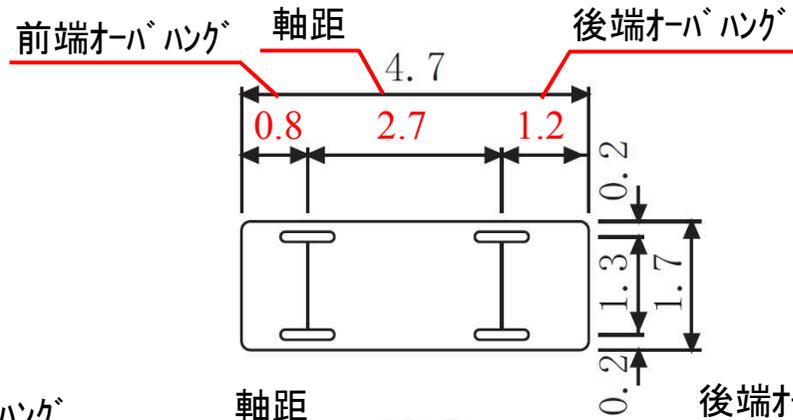
設計車両 諸元	小型 自動車	普通 自動車	セミトレーラ 連結車
長さ	4.7m	12m	16.5m
幅	1.7m	2.5m	2.5m
高さ	2m	3.8m	3.8m
前端オーバーハング	0.8m	1.5m	1.3m
軸距	2.7m	6.5m	前軸距4m 後軸距9m
後端オーバーハング	1.2m	4m	2.2m
最小回転半径	6m	12m	12m



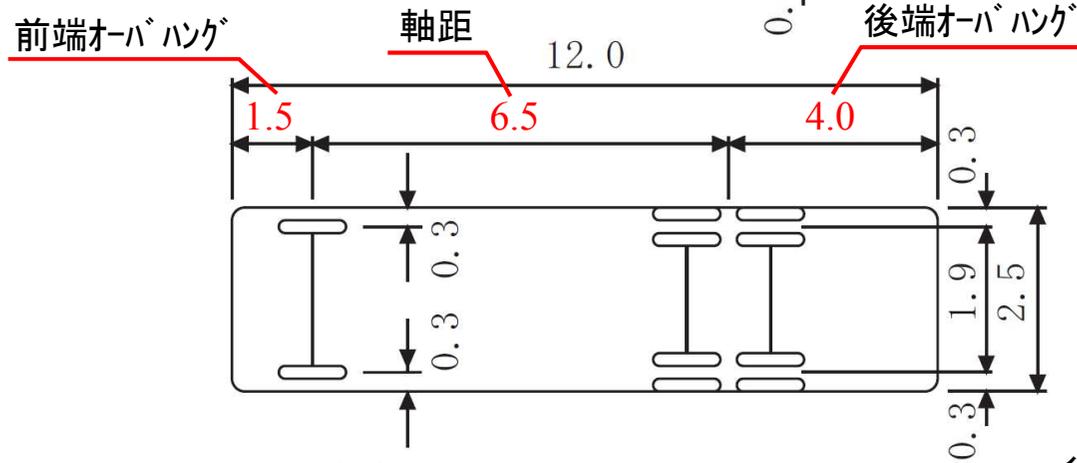
※自動車とは道路法第2条第3項の規定で道路運送車両法によるものとしており、道路構造令においてもこの規定に準じている。

設計車両に関する諸元について

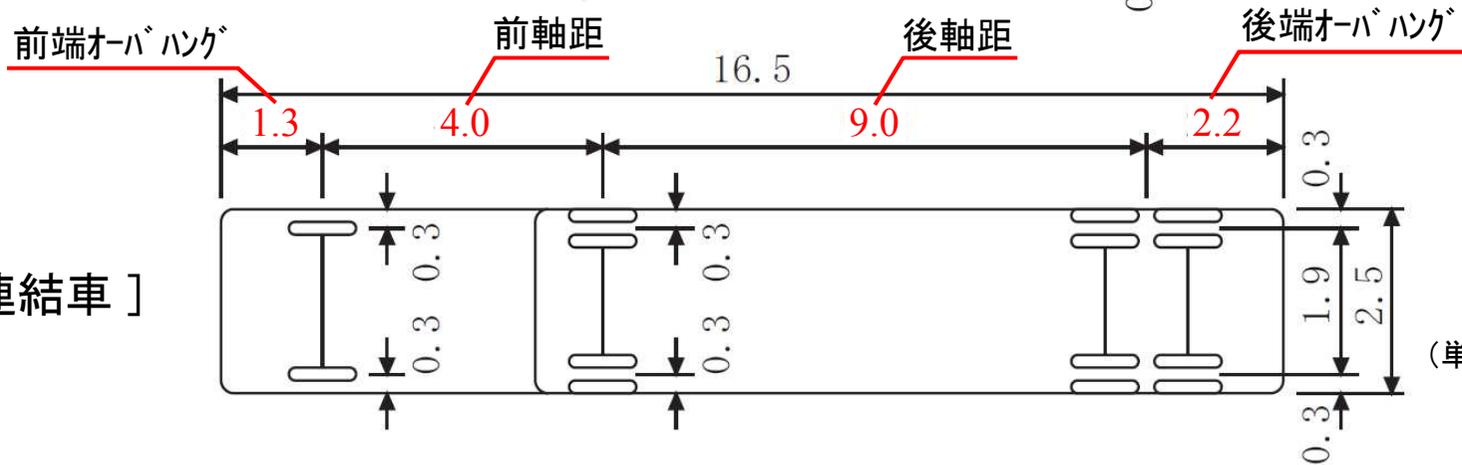
[小型自動車]



[普通自動車]



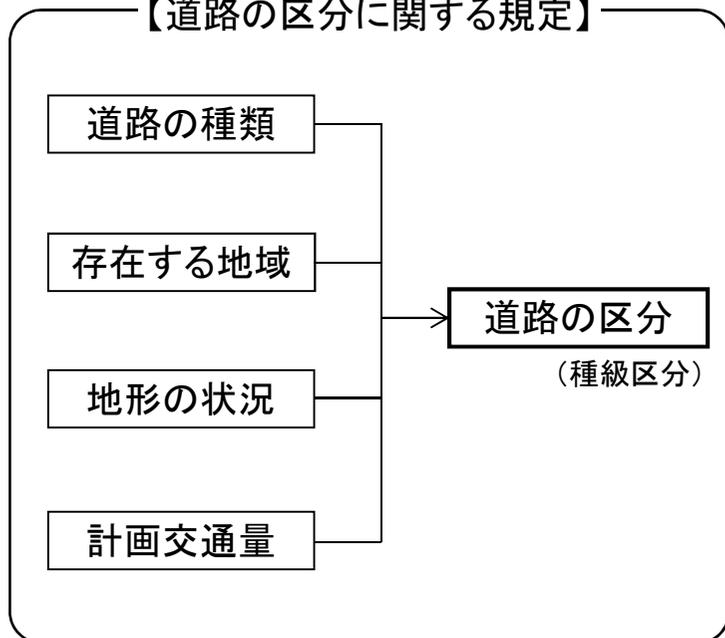
[セミトレーラ連結車]



(単位 : m)

種級区分の概要

【道路の区分に関する規定】



<種別>

道路の存する地域		
高速自動車国道 及び自動車専用道路 又はその他の道路の別	地方部	都市部
高速自動車国道及び 自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

<級別>

第1種

道路の種類	計画交通量 (単位1日につき台) 道路の存する 地域の地形	30,000以上	20,000以上 30,000未満	10,000以上 20,000未満	10,000未満
		高速自動車国道	平地部 第1級	第2級	
	山地部	第2級	第3級		第4級
高速自動車国道 以外の道路	平地部	第2級		第3級	
	山地部	第3級		第4級	

第2種

道路の種類	道路の存する地区	大都市の都心部以外の地区	大都市の都心部
高速自動車国道	第1級		
高速自動車国道以外の道路	第1級		第2級

第3種

道路の種類	計画交通量 (単位1日につき台) 道路の存する 地域の地形	20,000以上	4,000以上 20,000未満	1,500以上 4,000未満	500以上 1,500未満	500未満
		一般国道	平地部 第1級	第2級	第3級	
	山地部	第2級	第3級	第4級		
都道府県道	平地部	第2級		第3級		
	山地部	第3級		第4級		
市町村道	平地部	第2級	第3級	第4級	第5級	
	山地部	第3級	第4級		第5級	

第4種

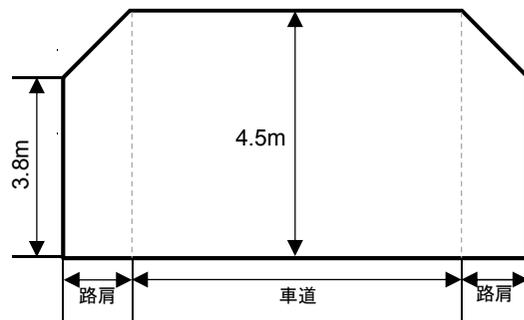
道路の種類	計画交通量 (単位1日につき台)	10,000以上	4,000以上 10,000未満	500以上 4,000未満	500未満
一般国道	第1級			第2級	
都道府県道	第1級	第2級	第3級		
市町村道	第1級	第2級	第3級	第4級	

構造基準の具体的内容(建築限界)

- 道路において、構造物等により車両や歩行者の交通の安全性・円滑性に支障をきたすことを防ぐため、構造物を配置してはならない一定の幅、一定の高さの範囲を、建築限界として定めている。
- 設計車両の規定における「普通自動車」「セミトレーラー連結車」の高さ3.8mに、車両の揺動等に対応する余裕高さを考慮し、4.5mの高さを規定している。
- 路肩に車両が進入するときは、低速もしくは停車していることが基本であるため、路端においては、余裕高さは考慮せず3.8mまで高さを減ずることを認めている。

<道路構造令第12条>

○車道に接続して路肩を設ける道路の車道の場合



新名神高速道路(土山SA附近)

構造基準の具体的内容(設計自動車荷重)

- 橋、高架の道路等は、崩壊・損傷等が起きると、自動車の交通の安全性・円滑性に大きな影響を与えるため、構造については、鋼構造、コンクリート構造といった耐久性のある材料を規定している。
- 自動車の交通の連続性の観点から、設計自動車荷重を規定している。

＜道路構造令第35条＞

- 橋、高架の道路等は、鋼構造、コンクリート構造又はこれらに準ずる構造とする。
- 普通道路の設計自動車荷重は、245kNとする。



鋼構造(一般国道45号 岩手県下閉伊郡田野畑村)

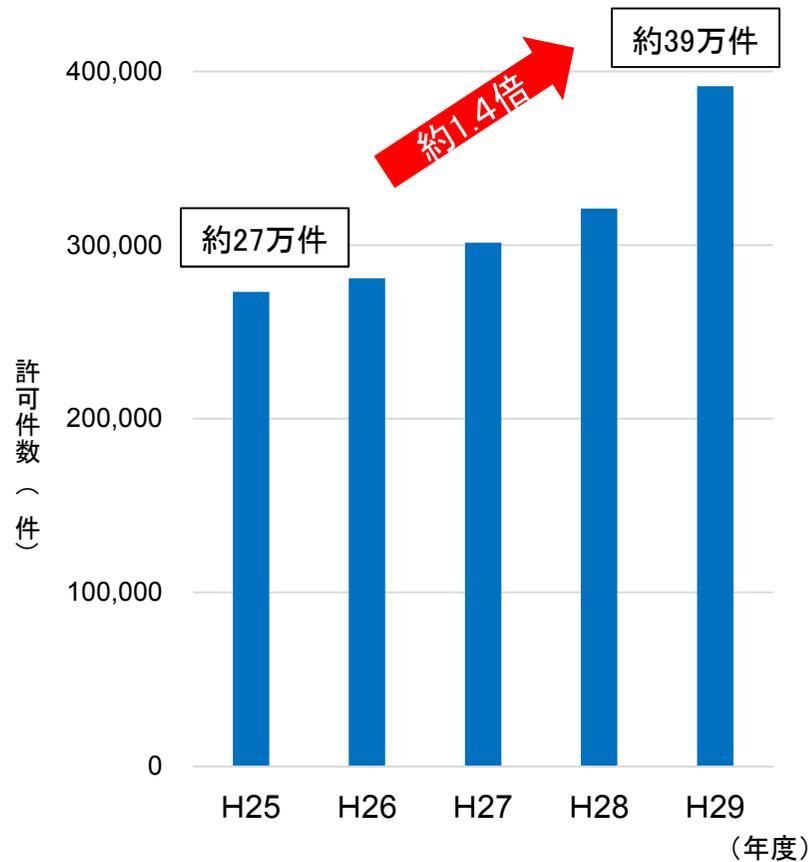


コンクリート構造(一般国道7号 秋田県大館市)

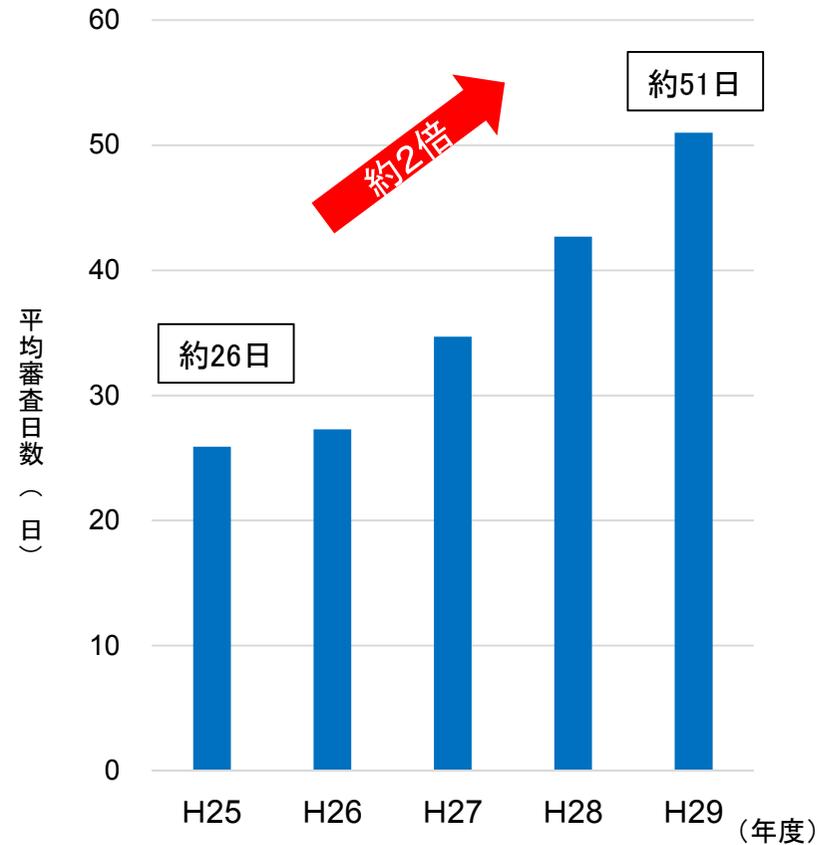
特車通行許可の現状と課題

- 特大トラックは、事前に道路管理者から特車通行許可を受ける必要
- 最近の車両の大型化により、トラック事業者からの申請件数が増加し、許可までの審査日数も増加
- 事業者からは、機動的な輸送計画が立てられないため、審査の迅速化に対して強い要望

■ 許可件数の推移



■ 平均審査日数の推移



現行の一般的制限値

< 単車 >

	原則	高速自動車国道	重さ指定道路	高さ指定道路
車高(m)	3.8	4.1※1	3.8	4.1※1
車長(m)	12	12	12	12
総重量(t)	20	20～25※2	20～25※2	20

< 連結車 >

		原則	高速自動車国道	重さ指定道路	高さ指定道路
車高(m)		3.8	4.1※1	3.8	4.1※1
車長(m)	特例5車種 (セミトレ)	12	16.5	12	12
	特例5車種 (フルトレ)	12	18	12	12
	その他	12	12	12	12
総重量(t)	特例5車種	20～27※2	20～36※2	20～27※2	20～27※2
	その他	20	20～25※2	20～25※2	20

※1 予め上空障害がないことの確認、路肩等の通行禁止等の条件のもと、4.1mまで引き上げ。

※2 総重量は車両の条件(最遠軸距等)に応じて一般的制限値を引き上げ。

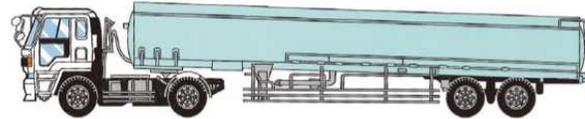
セミトレーラ連結車の車種

■ 特例5車種

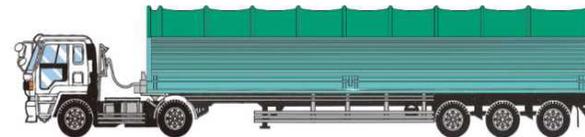
・バン型セミトレーラ



・タンク型セミトレーラ



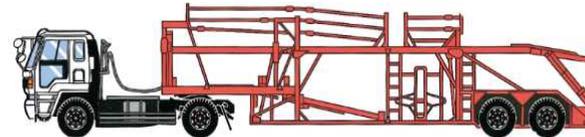
・幌枠型セミトレーラ



・コンテナ用セミトレーラ



・自動車運搬用セミトレーラ



■ 特例5車種の特例

(重さの特例)

道路種別	一般的制限値
高速自動車国道	25t～36t
その他の道路	24t～27t

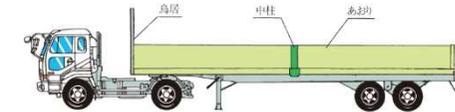
※車両の最遠軸距に応じて一般的制限値が異なる。

■ その他の車種

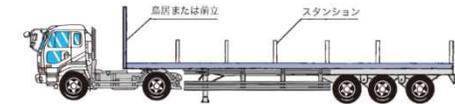
・海上コンテナ用セミトレーラ



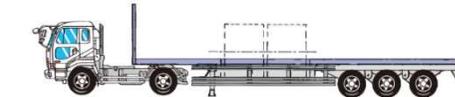
・あおり型セミトレーラ



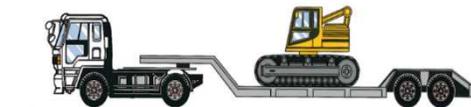
・スタンション型セミトレーラ



・船底型セミトレーラ



・重量物運搬用セミトレーラ



・ポールトレーラ

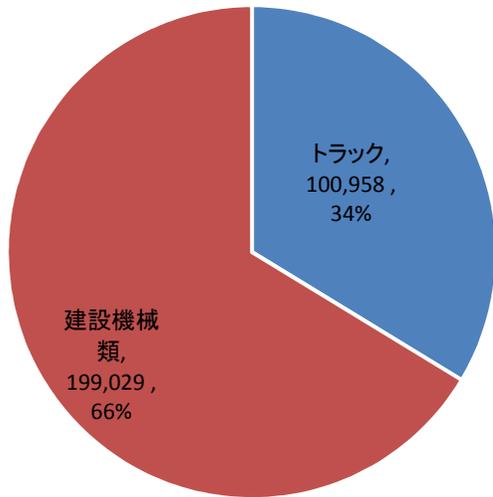


(長さの特例)

道路種別	一般的制限値
高速自動車国道	16.5m

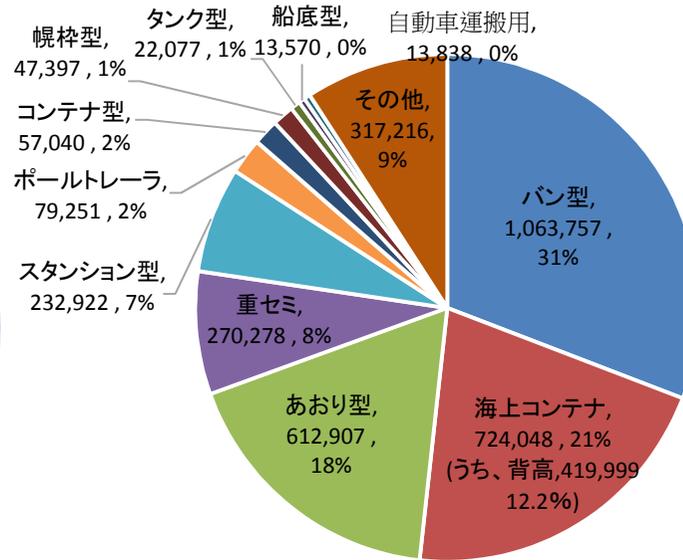
車種別特車通行許可台数

■ 単車



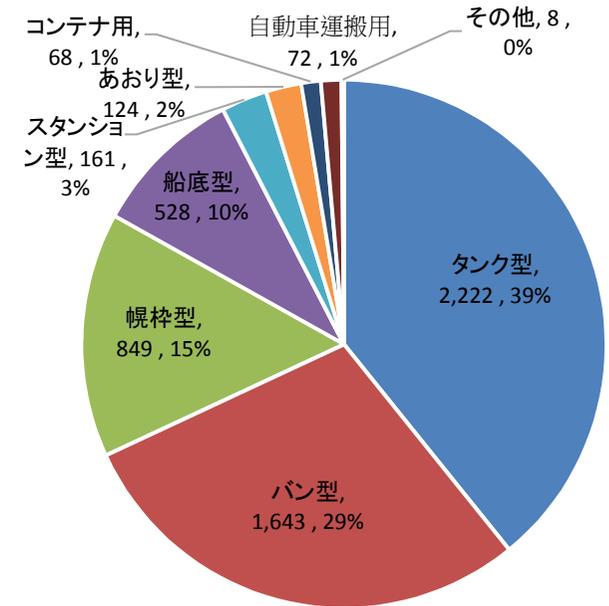
(単位:台)

■ セミトレーラ



(単位:台)

■ フルトレーラ



(単位:台)

東北地方幹線道路協議会規約

(名 称)

第一条 本会は、「東北地方幹線道路協議会」（以下「協議会」という。）と称する。

(目 的)

第二条 協議会は、東北地方における幹線道路に関する必要な事項について、関係機関相互の連絡・調整を図ることを目的とする。

(構 成)

第三条 協議会は、国土交通省東北地方整備局、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、仙台市、東日本高速道路株式会社東北支社、その他会長が必要と認める機関の職員により構成する。

(組 織)

第四条 協議会の会長は国土交通省東北地方整備局道路部長が当る。

2. 会長は協議会を統括する。
3. 協議会は委員会と専門部会から構成される。

(事 業)

第五条 協議会は第二条の目的を達成するため次の事業を行う。

- 1) 東北地方における道路網計画の策定に関する調査・研究及びこれに関連する連絡調整。
- 2) 東北地方における交通安全、渋滞・駐車等に関する調査・研究、総合的な整備計画策定及びこれに関連する連絡調整。
- 3) 東北地方における道路管理に関する調査・研究・整備計画の策定及びこれに関連する連絡調整。
- 4) 東北地方における有料道路事業の整備・管理に係る連絡調整。
- 5) 東北地方における「道の駅」整備のあり方に関する調査・研究や、「道の駅」の選定・推薦及びこれに係る連絡調整。
- 6) その他目的を達成するために必要な事項。

(委員会)

第六条 委員会の委員長は協議会の会長である国土交通省東北地方整備局道路部長が当る。

2. 委員会の委員長は委員会を統括し委員会を招集する。

3. 委員会の座長は委員長が当る。

但し、委員長に事故があるときには、委員長があらかじめ指名した者がその職務を代行する。

4. 委員会の構成は別表－１のとおりとし、委員長はこの中から審議内容により指名招集する。

但し、必要に応じ委員長が指名する臨時委員を参加させることができる。

5. 専門部会の構成は別表－２のとおりとする。

但し、必要に応じ専門部会長が指名するものを参加させることができる。

(事務局)

第七条 協議会の運営に係る事務を行うため事務局を東北地方整備局道路部道路計画第二課におく。

但し、議題に応じ道路部関係課も協議会の運営に係る事務を行う。

附 則

この規約は平成 4年12月15日から施行する。

(平成 5年 3月10日一部改正)

(平成14年 6月26日一部改正)

(平成21年 6月 2日一部改正)

(別表－ 1)

東北地方幹線道路協議会委員会

委員長	東北地方整備局	道路部長		
委員	〃	道路調査官		
	〃	道路情報管理官		
	〃	企画課長		
	〃	広域計画課長		
	〃	路政課長		
	〃	道路計画第一課長		
	〃	道路計画第二課長		
	〃	地域道路課長		
	〃	道路管理課長		
	〃	交通対策課長		
	〃	道路関係事務所長		
	各	県	道路(建設・整備・計画)課長	
	〃	〃	道路(維持・管理・環境)課長	
	〃	〃	高規格道路・津軽ダム対策課長	
	〃	〃	都市計画課長	
	〃	〃	まちづくり推進課長	
	仙	台	市	道路部長
	〃	〃	〃	総合交通政策部長
	〃	東日本高速道路(株)	企画調整課長	
	〃	東北支社	〃	管理事業部調査役

(別表－２)

1. 計画部会構成メンバー

部会長	東北地方整備局	道路調査官
	〃	企画課長
	〃	広域計画課長
	〃	道路計画第一課長
	〃	道路計画第二課長
	〃	地域道路課長
	〃	道路関係事務所副所長
	各 県	道路(建設・整備・計画)課長
	〃	高規格道路・津軽ダム対策課長
	〃	高速道路室長
	〃	高速道路整備推進室長
	〃	都市計画課長
	〃	まちづくり推進課長
	仙 台 市	道路部長
	〃	総合交通政策部長
	東日本高速道路(株) 東 北 支 社	企画調整課長

2. 交通対策部会構成メンバー

部会長	東北地方整備局	道路情報管理官
	〃	地域道路課長
	〃	道路管理課長
	〃	交通対策課長
	〃	道路関係事務所副所長
	各 県	道路(維持・管理・環境)課長
	仙台市	道路部長
	東日本高速道路(株) 東北支社	交通技術課長

3. 管理部会構成メンバー

部会長	東北地方整備局	道路情報管理官
	〃	路政課長
	〃	地域道路課長
	〃	道路管理課長
	〃	交通対策課長
	〃	道路関係事務所副所長
	各 県	道路(維持・管理・環境)課長
	仙 台 市	道路部長
	東日本高速道路(株) 東 北 支 社	管理事業部調査役

4. 有料道路部会構成メンバー

部会長	東北地方整備局	道路調査官
	〃	企画課長
	〃	広域計画課長
	〃	道路計画第一課長
	〃	道路計画第二課長
	〃	地域道路課長
	〃	道路関係事務所副所長
	各 県	道路(建設・整備・計画)課長
	〃	高規格道路・津軽ダム対策課長
	〃	高速道路整備推進室長
	〃	高速道路室長
	〃	県道路公社等
	仙 台 市	道路部長
	〃	総合交通政策部長
	東日本高速道路㈱ 東 北 支 社	企画調整課長

(注) 県道路公社等

青森県	事務局次長
岩手県	岩手県 道路建設課長
宮城県	建設部長
秋田県	秋田県 企画業務課長
山形県	理事
福島県	工務部長

5. 道の駅部会構成メンバー

部会長	東北地方整備局	道路調査官
	〃	企画課長
	〃	道路計画第一課長
	〃	道路計画第二課長
	〃	地域道路課長
	〃	道路管理課長
	〃	交通対策課長
	〃	(県庁所在地) 河川国道事務所副所長
	各 県	道路(維持・管理・環境)課長
	仙 台 市	道路部長
 (作業部会)		
部会長	東北地方整備局	道路計画第一課長
	〃	道路計画第一課 建設専門官
	〃	道路計画第二課長補佐
	〃	地域道路課長補佐
	〃	道路管理課長補佐
	〃	交通対策課長補佐
	〃	(県庁所在地) 工事事務所 調査第二課長
	各 県	道路(維持・管理・環境)課長補佐
事務局	東北地方整備局	道路計画第一課

専門部会組織及び事業内容

専門部会名	事業内容	既協議会等
計画部会	<p>目的 東北地方における道路網計画の策定に関する調査・研究及びこれに関連する連絡・調整を行う</p> <p>事業</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 東北地方における総合的な交通体系に関する必要な事項 2. 道路整備の長期計画に関する必要な事項 3. 幹線道路網整備計画に関する必要な事項 4. 道路地下空間に関する広域ネットワーク計画及び地区地下利用計画に関する必要な事項 5. その他目的を達成するために必要な事項 	<ul style="list-style-type: none"> ・東北地方道路網検討会 ・道路地下空間利用連絡協議会
交通対策部会	<p>目的 東北地方における交通安全、渋滞・駐車等に関する調査・研究、総合的な整備計画策定及びこれに関連する連絡・調整を行う</p> <p>事業</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 交通安全に関する必要な事項 2. 渋滞対策に関する必要な事項 3. 道路案内標識に関する必要な事項 4. その他目的を達成するために必要な事項 	<ul style="list-style-type: none"> ・東北地方交通安全対策検討委員会 ・東北地方渋滞対策連絡協議会 ・東北地方駐車対策連絡協議会 ・東北ブロック道路標識適正化委員会
管理部会	<p>目的 東北地方における道路管理に関する調査・研究・整備計画の策定及びこれに関する連絡・調整を行う。</p> <p>事業</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 道路管理に関する必要な事項 2. 除雪に関する必要な事項 3. 共同溝の整備や電線類の地中化に関する必要な事項 4. その他目的を達成するために必要な事項 	<ul style="list-style-type: none"> ・雪みち計画連絡会議 ・東北地方道路空間整備連絡協議会
有料道路部会	<p>目的 東北地方における有料道路事業の整備・管理に係る連絡・調整等の充実を図る。</p> <p>事業</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地域の道路整備計画と有料道路事業活用方針に係る連絡・調整 2. 有料道路の事業実施に係る連絡・調整 (一般道路事業との事業調整を含む) 3. 有料道路の管理に係る連絡・調整 4. その他目的を達成するために必要な事項 	<ul style="list-style-type: none"> ・新規
道の駅部会	<p>目的 東北地方における「道の駅」に関する調査・研究、及びこれに関する連絡・調整を行う。</p> <p>事業</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「道の駅」登録のための道路管理者の推薦及び連絡調整 2. 「道の駅」の整備に関する必要な事項 3. 「道の駅」の運用に関する必要な事項 4. その他目的を達成するために必要な事項 	<ul style="list-style-type: none"> ・新規
その他	必要に応じて上記以外の部会を開催する	

