

新広域道路交通ビジョン・計画 の策定依頼通知について



平成 30 年 6 月 26 日
国道経第 36 号

宮城県知事 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

宮城県 土木担当部長 殿

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) 策定期間

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年以内にビジョン(案)の中間とりまとめを行う。その後、さらに検討を重ね、概ね一年程度を目処に策定する。

(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、全てのトリップの端末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)

平成 30 年 7 月 18 日
国道経第 38 号

宮城県知事 殿

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。





平成 30 年 7 月 18 日
国道経第 39 号
国都街第 44 号

宮城県 土木担当部長 殿

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タ(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わる計画を策定する。

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) 策定期間等

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)

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いについて

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ー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等の活用に向け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 (三大都市や地方中枢都市を含む)	●	●			
	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 (→トップリカー駅に絞込み)	●			
	物流拠点	トラックターミナル	●			
		卸売市場	●			
		工業団地	→貨物車の発生集中交通量や 40ft背高海上コンテナ車の 交通量等により、絞り込み	●		
		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	→貨物車の発生集中 交通量等により、 絞り込み			●	
	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

