

## 大型車誘導区間

○道路の老朽化への対応として「大型車誘導区間」を指定

(これまでに高速道路、直轄国道等を指定：約34,200km、走行カバー率約8割)

○大型車誘導区間のみを通行する場合、国が一元的に審査を行うことで、許可までの期間を短縮

通常20日程度  
→ 3日程度



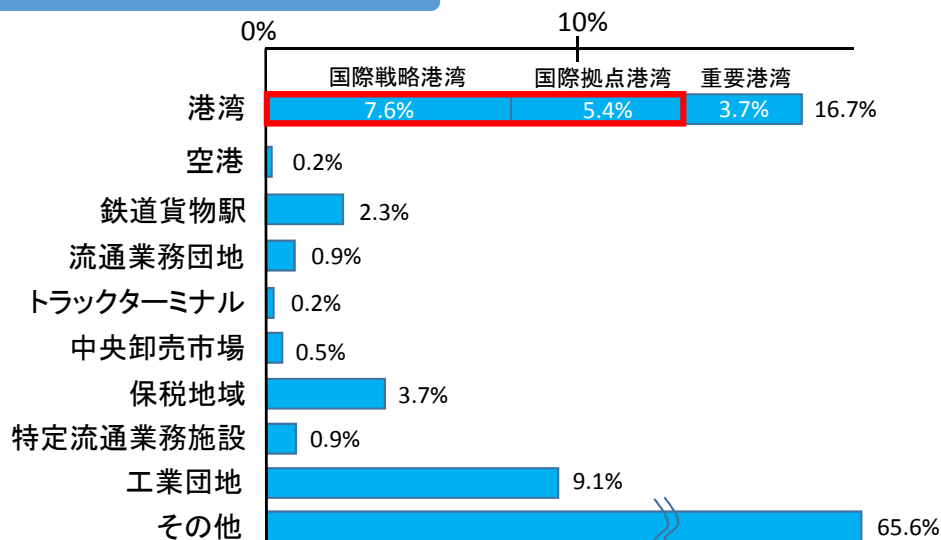
## ラスト1マイルの課題

○誘導区間から物流拠点までのラスト1マイルが繋がっていない。



## ラスト1マイルを追加し、より効率的に大型車を誘導

### (DATA) 発着施設の割合



### 追加施設の方針

①国際競争力強化のため  
国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイルを選定・追加

今回実施(平成28年4月1日より運用開始)

②物流効率化や環境保全等の観点から、更なるラスト1マイルを検討・追加 (重要港湾、工業団地、トラックターミナル等)  
※道路管理者、地方自治体、トラック事業者等からなる協議会等で検討

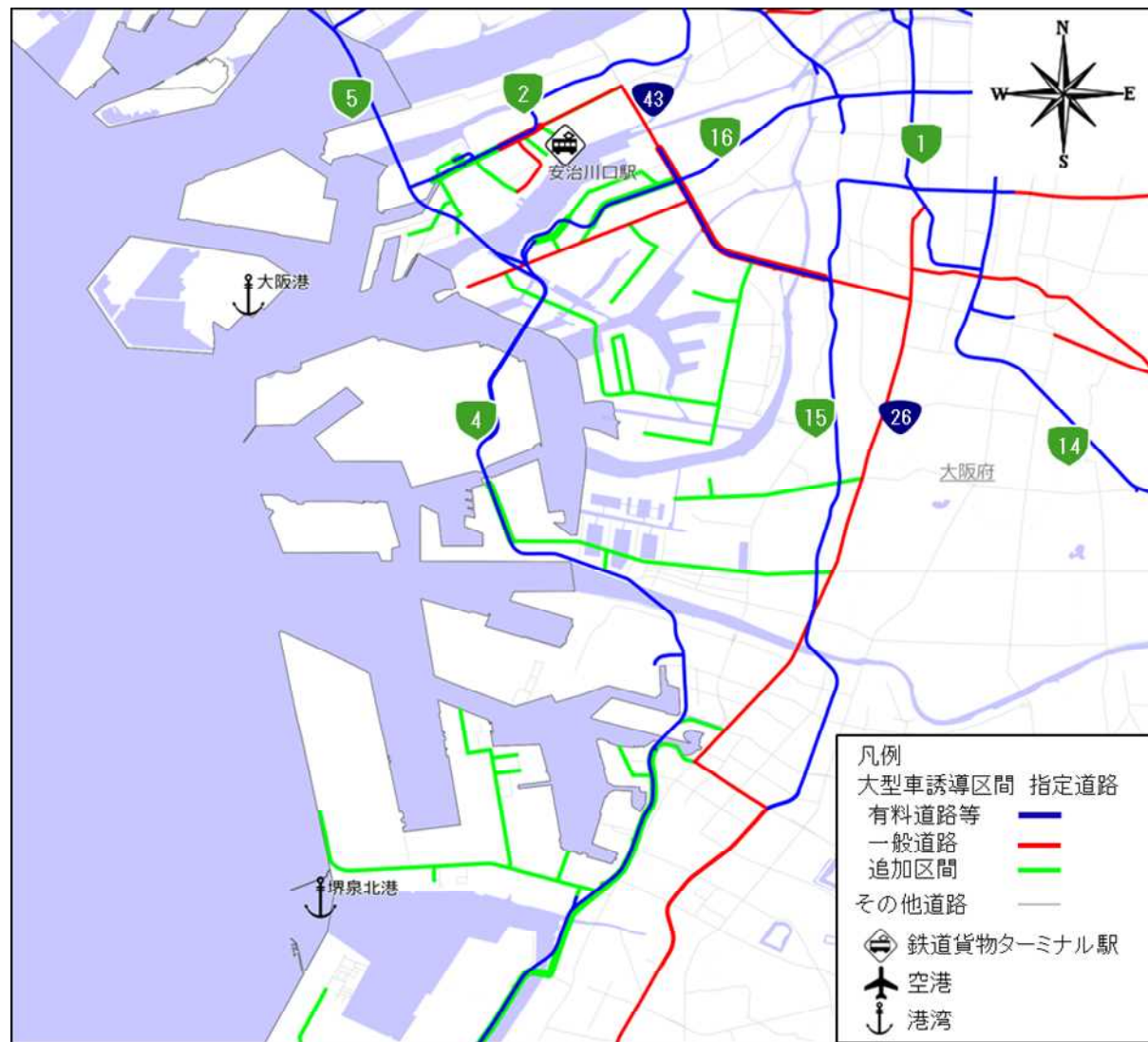
平成28年度から順次追加

# 国際戦略・拠点港湾とのラスト1マイル追加指定

○ 物流の国際競争力強化の観点から、大型車誘導区間の国際戦略・国際拠点港湾との直結を進めるため、今回約370kmのラスト1マイルを追加指定します。

追加指定の例：大阪港

国際戦略 港湾(5)	東京、横浜、川崎、 大阪、神戸
国際拠点 港湾(18)	苫小牧、室蘭、仙台塩釜、 千葉、新潟、伏木富山、 清水、名古屋、四日市、 堺泉北、姫路、 和歌山下津、水島、広島、 徳山下松、下関、北九州、 博多
追加延長	約370km



# 道路の開通状況を踏まえた区間の見直し

## (1) 高速道路、直轄国道の開通による追加 等

新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT)

三陸沿岸道路(吉浜道路) 等

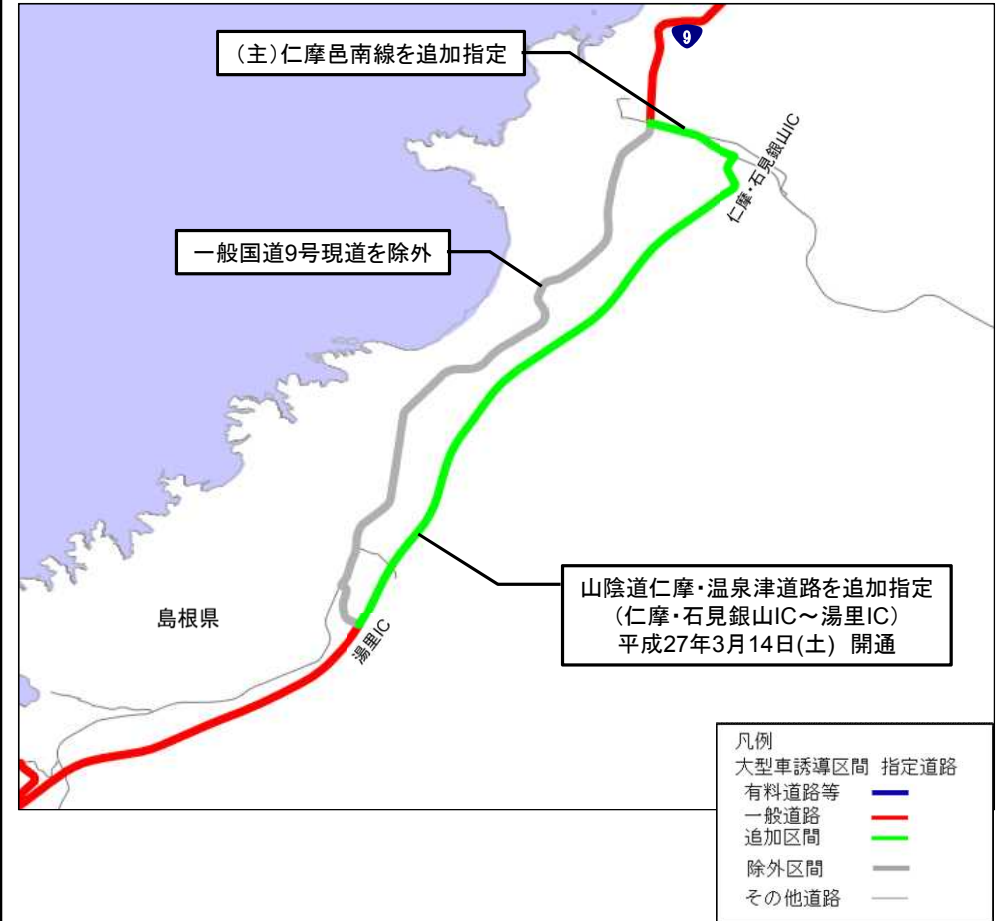
例) 新東名



## (2) 開通したバイパスの追加と従来指定

されていた現道の除外 等

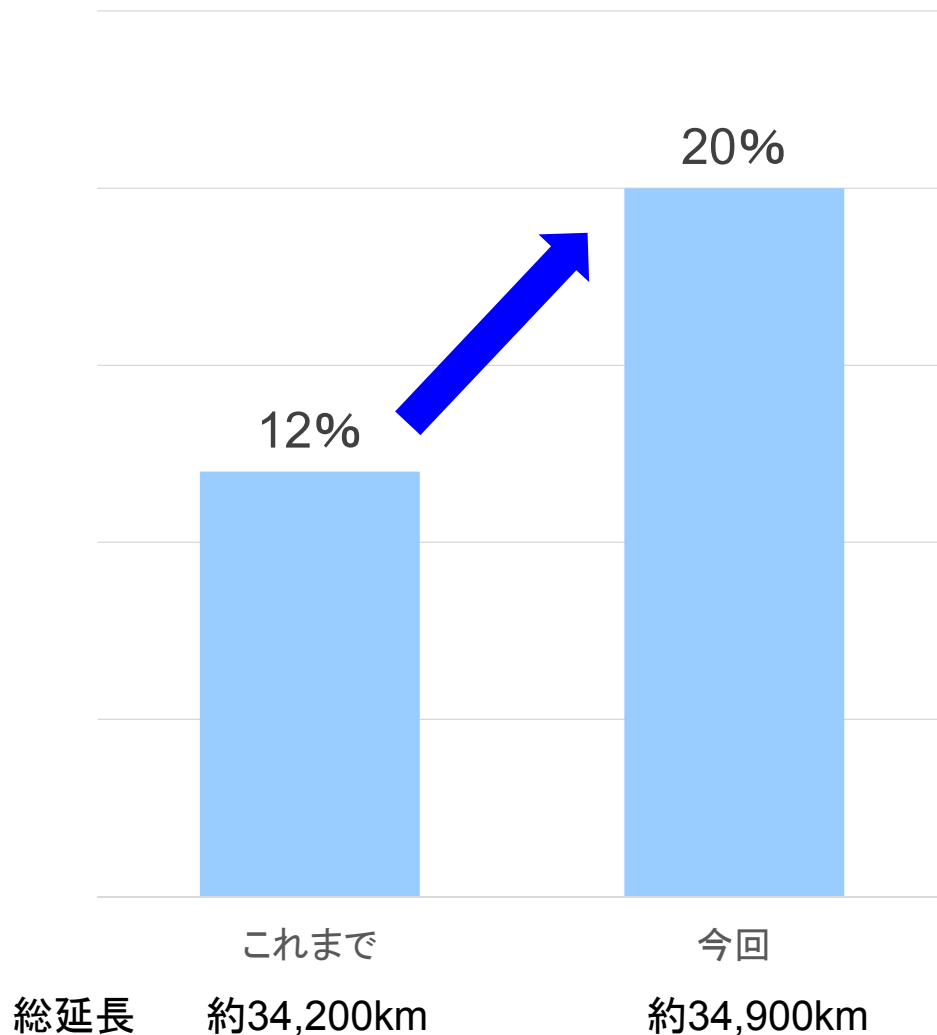
例) 一般国道9号 山陰道仁摩・温泉津道路



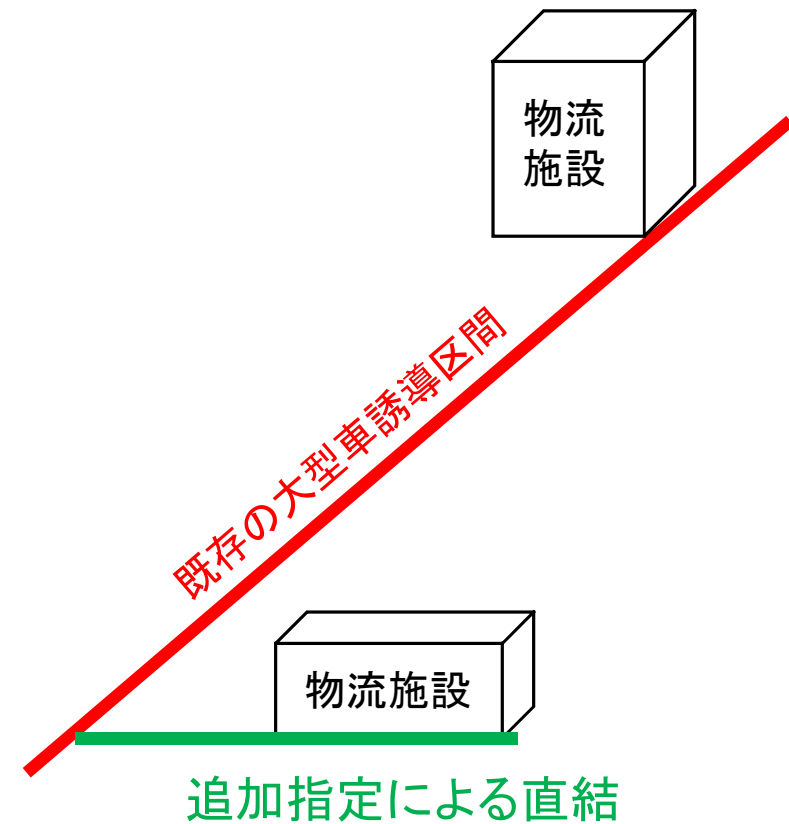
# 今回の追加指定等による物流拠点の直結状況

- 今回のラスト1マイルの追加指定等により、大型車誘導区間と物流拠点が直結する割合は、約20%に増加します。(特車許可申請における輸送経路の発着地が大型車誘導区間上に存在する割合)

## 物流施設との直結状況



## 追加指定等による直結のイメージ







## 運送事業者の声

国際海上コンテナの輸送のため特殊車両通行許可申請を多く行っており、便利だと感じている。許可までの期間が短縮するので、多少迂回しても誘導区間を利用したい。



## デベロッパーの声

今後の物流施設の立地にあたっては、大型車誘導区間も検討条件に含めていく必要があると考えている。



## 流通・小売業者の声

新しい物流拠点、トップリフター配置駅以外の鉄道貨物駅等へのラスト1マイルについても追加指定を検討してほしい。



## 運送事業者の声

大型車が多く利用するところは面的にすべて指定するなどの対応も必要ではないか。

➡ 引き続き、物流効率化や環境保全等の観点から、更なるラスト1マイルの追加指定等を実施し、大型車誘導区間の一層の充実を図ります。