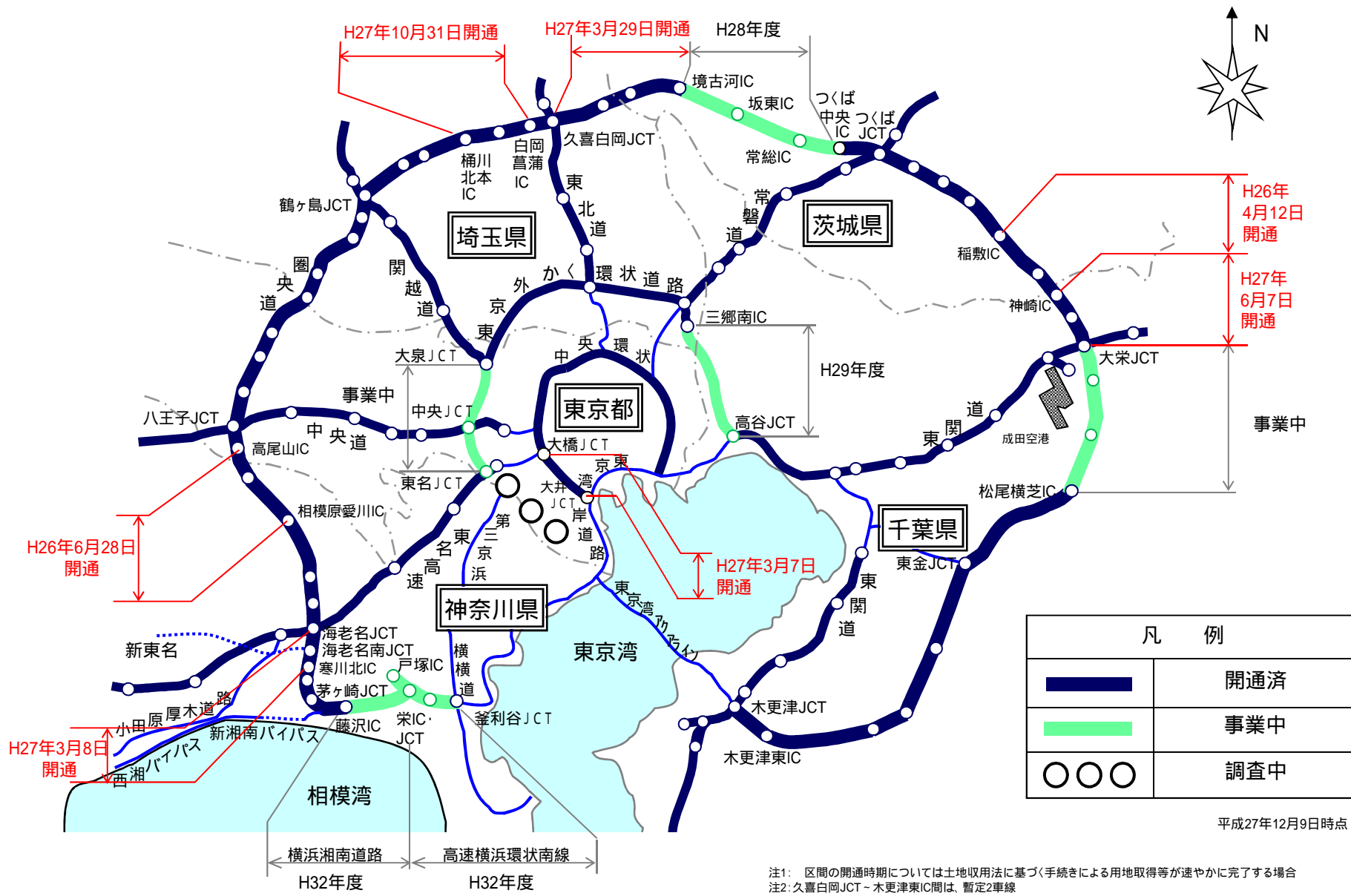


(報告事項) 最近の取組について

- 1 . 首都圏の新たな高速道路料金 . . . 1
- 2 . 踏切道改良促進法等の一部改正 . . . 10
- 3 . 生産性革命の取組 . . . 17

首都圏環状道路の整備見通し



凡 例	
	開通済
	事業中
	調査中

平成27年12月9日時点

注1: 区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
 注2: 久喜白岡JCT ~ 木更津東IC間は、暫定2車線
 注3: 圏央道の釜利谷JCT ~ 戸塚IC、栄IC・JCT ~ 藤沢IC、大栄JCT ~ 松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

首都圏の新たな高速道路料金の概要

首都圏料金の賢い3原則

利用度合いに応じた公平な料金体系

管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系

交通流動の最適化のための戦略的な料金体系

平成28年4月からの料金の概要

整備重視の料金

〔整備の経緯の違い等
料金水準や車種区分等に相違〕

圏央道などの整備進展

利用重視の料金

〔料金水準や車種区分を統一〕

料金体系の整理・統一（対象は圏央道の内側）

【料金水準】 現行の高速自動車国道の大都市近郊区間の水準に統一

【車種区分】 5車種区分に統一

< 当面の措置 >

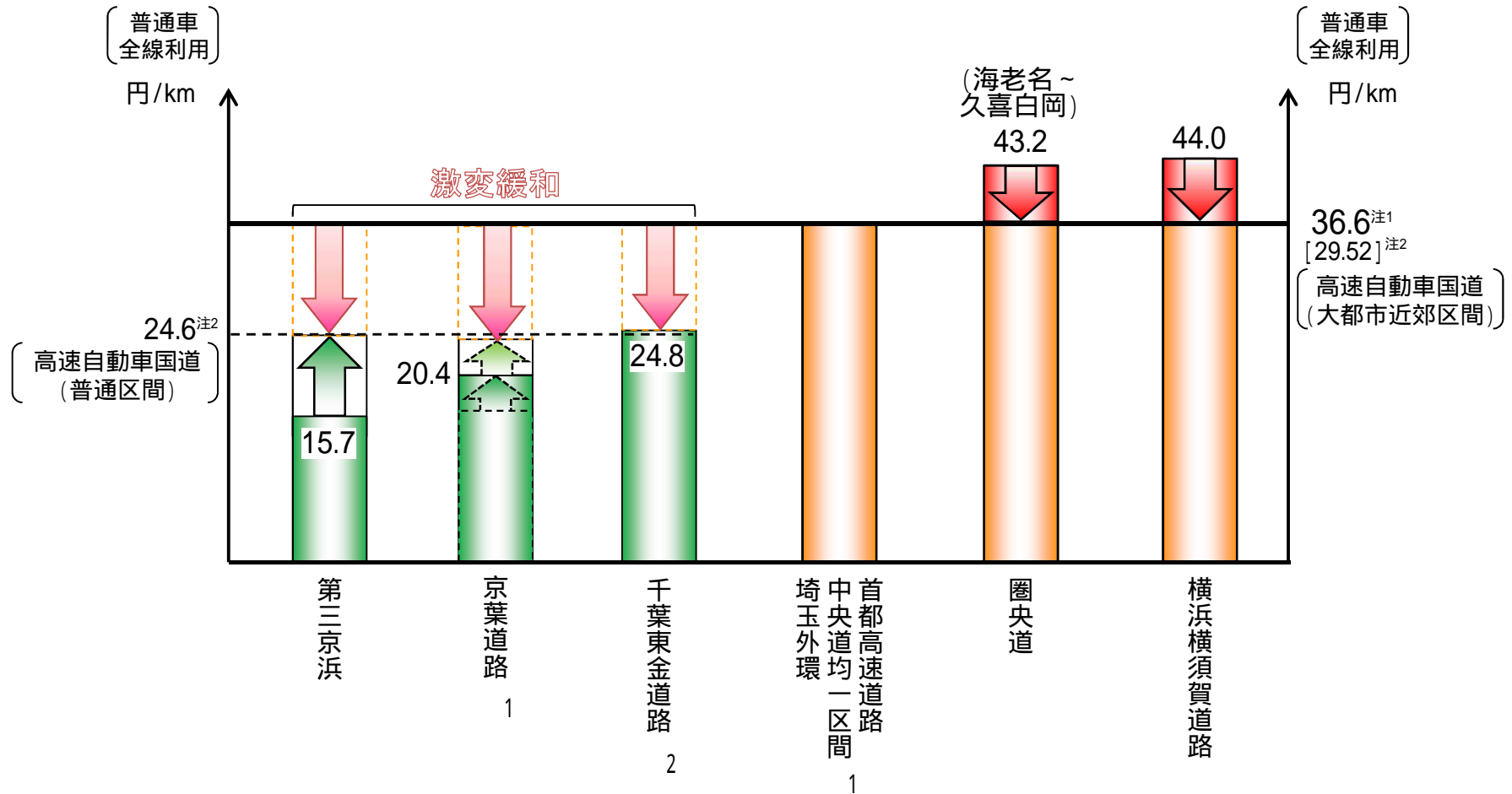
- ・ 首都高速、埼玉外環などについては、物流への影響や非ETC車の負担増などを考慮して、上限料金などを設定
- ・ 第三京浜など、現在の料金水準が低い路線については、高速自動車国道の普通区間を目安に料金水準を設定

起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

起終点間の最短距離を基本に料金を決定

（圏央道経由の料金 > 都心経由の料金の場合）

首都圏内の料金水準の整理・統一



1 物流への影響等を考慮し、上限料金を設定するなど激変緩和措置を実施
(ただし、京葉道路は、地域内料金は据え置き)

2 千葉県内の高速ネットワーク(千葉外環、圏央道(松尾横芝~大栄))の概成後に整理

注1) 高速自動車国道(大都市近郊区間)は、東名高速の例

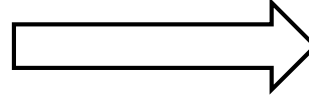
注2) 消費税及びターミナルチャージを除いた場合の料金水準

首都圏内の料金水準

整備重視の料金

整備の経緯の違い等
料金水準や車種区分等に相違

圏央道などの整備進展



利用重視の料金

料金水準や車種区分を統一

< 現状 >



- 高速国道の大都市近郊区間より料率が高い
 - 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
 - 高速国道の大都市近郊区間より料率が低い
 - 利用距離により料率が変化
 - 大都市近郊区間外的高速国道等
- 注) 点線は整備中区間

< 平成28年度 ~ >



- 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ
 - 高速国道の大都市近郊区間と概ね同じ(激変緩和措置)
 - 大都市近郊区間外的高速国道等(普通区間)
- 注) 点線は整備中区間

料金水準を
整理・統一

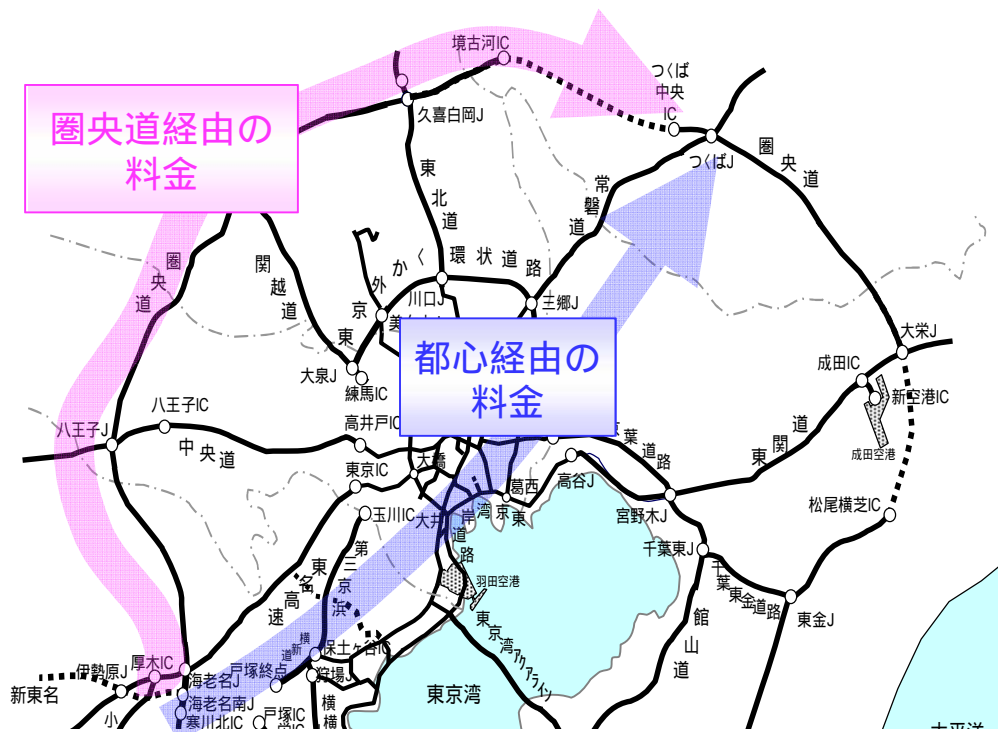
1 上限料金を設定するなどの激変緩和措置を実施

2 埼玉外環については、圏央道の概成(境古河~つくば中央の開通時)に合わせて、新たな料金を導入予定

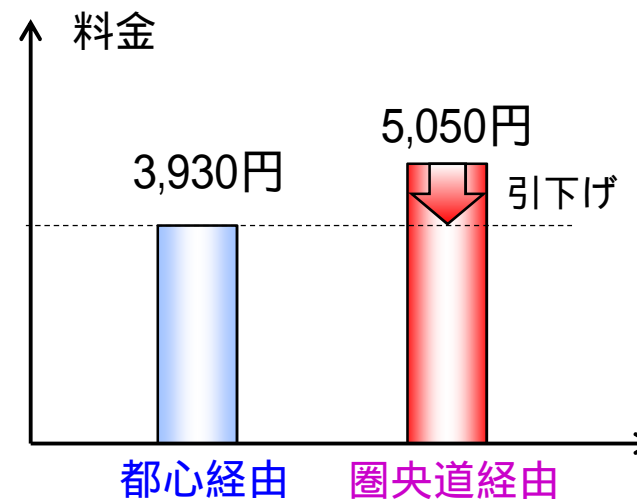
起終点を基本とした継ぎ目のない料金の実現

道路交通や環境等についての都心部の政策的な課題を考慮し、圏央道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定

(圏央道経由の料金 > 都心経由の料金 : 圏央道経由の料金を引下げ)



厚木 桜土浦



首都圏の新たな高速道路料金導入後1ヶ月の効果について

高速道路を「賢く使う」ため、圏央道等のネットワーク整備の進展にあわせ、首都圏の高速道路料金について、整備重視から利用重視の料金体系に移行することで、都心の渋滞等に対し首都圏の交通流動を最適化することを目指した新しい料金を、**本年4月1日より導入**

< 新たな料金の主な効果 >

都心通過から外側の環状道路へ交通が転換し、首都高速の渋滞が緩和

- ・東名 東北道間の都心通過は**約5割減**など都心通過交通が**約1割減**
この結果、首都高速の交通量は**約1%減**
- ・昨年3月の中央環状品川線の開通により首都高速の渋滞損失時間が約4割減となったが、今回の料金導入により、渋滞損失時間は更に**約1割減**

首都高速の短距離利用増加で、一般道が円滑化

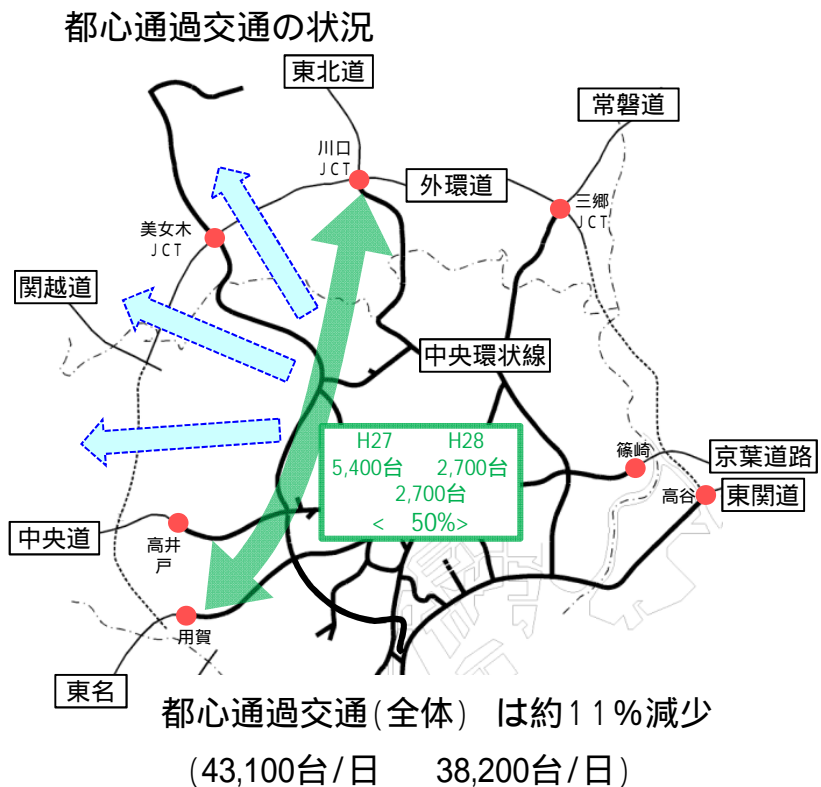
- ・首都高速の短距離利用(24km迄)は、料金引下げに加え、都心通過減少による首都高速の渋滞緩和により、その利用が**約1~4%増**
- ・例えば、港区青山付近において、首都高速(3号渋谷線)の交通量が**約2%増**となる一方、並行する一般道(国道246号)の交通量が**約7%減**となり、渋滞緩和に貢献

ネットワーク整備進展と料金水準引下げで、圏央道利用が促進

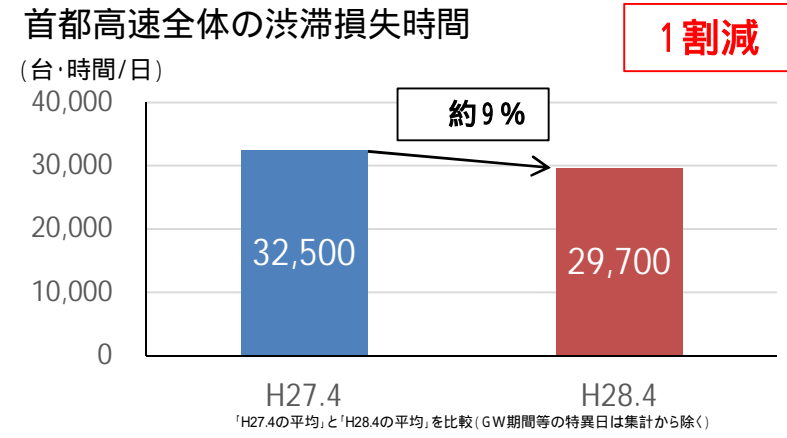
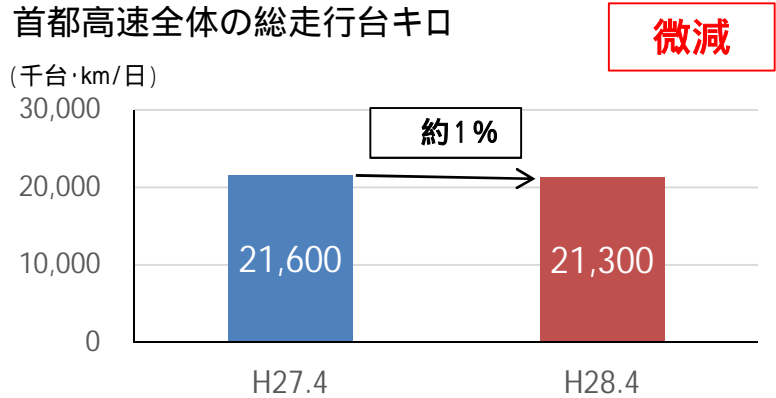
- ・圏央道の交通量が**約3割増**(東北道連絡後との比較でも**約5~8%増**)
- ・圏央道沿線の物流施設の新規立地も**約4.6倍と大幅に増加**(首都圏全体では約2.7倍増)

都心通過から外側の環状道路へ交通が転換し、首都高速の渋滞が緩和

東名 東北道間の都心通過は**約5割減**など都心通過交通が**約1割減**
 この結果、首都高速の交通量は**約1%減**
 昨年3月の中央環状品川線の開通により首都高速の渋滞損失時間が約4割減となったが、
 今回の料金導入により、渋滞損失時間は更に**約1割減**



東名、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道、京葉道路の相互を首都高速経由で利用する交通量
 ETCデータによる集計
 'H27.4の平均'と'H28.4の平均'を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)

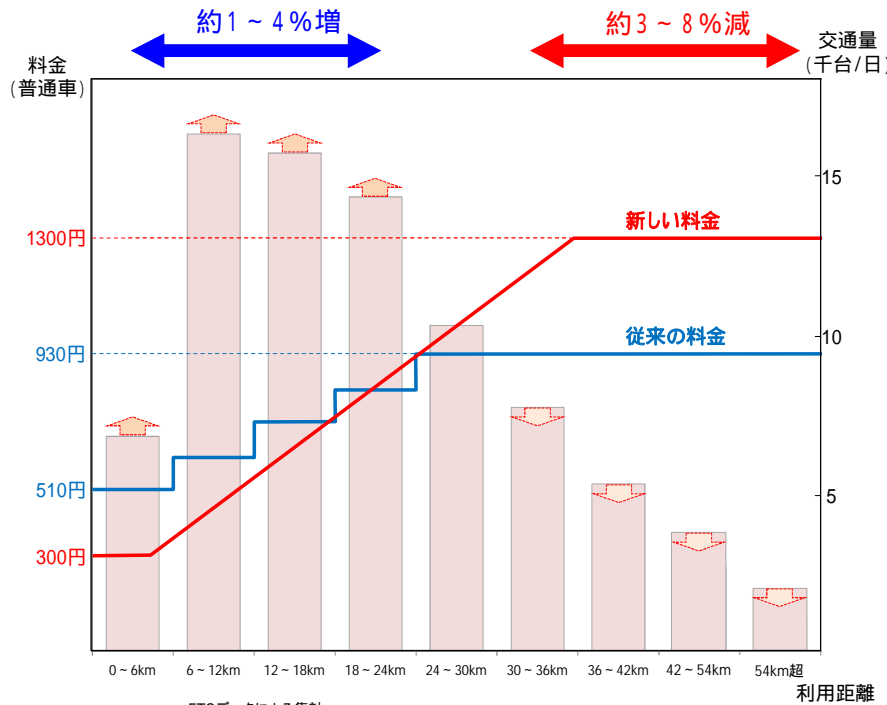


'H27.4の平均'と'H28.4の平均'を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)

首都高速の短距離利用増加で、一般道が円滑化

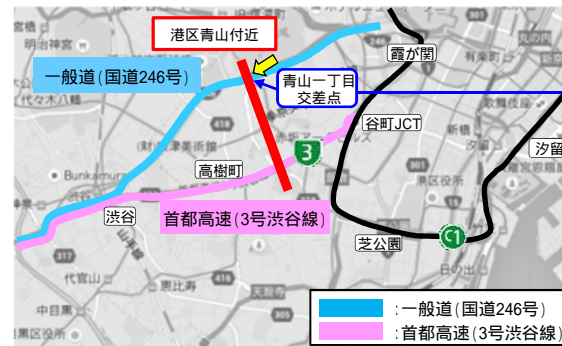
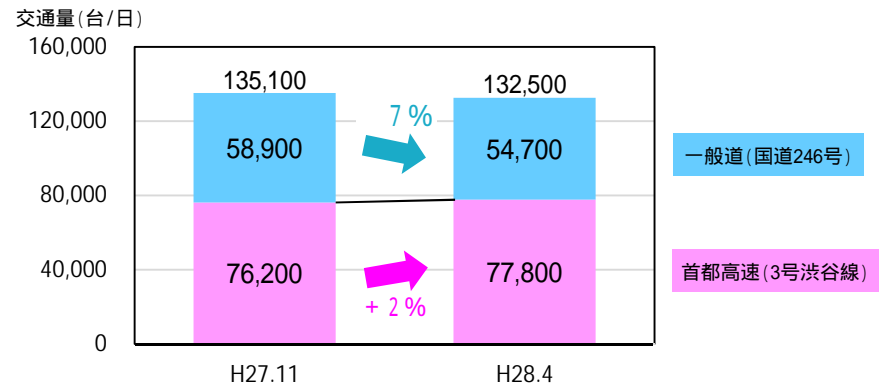
首都高速の短距離利用(24km迄)は、料金引下げに加え、都心通過減少による首都高速の渋滞緩和により、その利用が**約1~4%増**
 例えば、港区青山付近において、首都高速(3号渋谷線)の交通量が**約2%増**となる一方、
 並行する一般道(国道246号)の交通量が**約7%減**となり、渋滞緩和に貢献

首都高速の利用距離帯別の交通量変化



ETCデータによる集計
 'H27.4の平均'と'H28.4の平均'を比較(GW期間等の特異日は集計から除く)

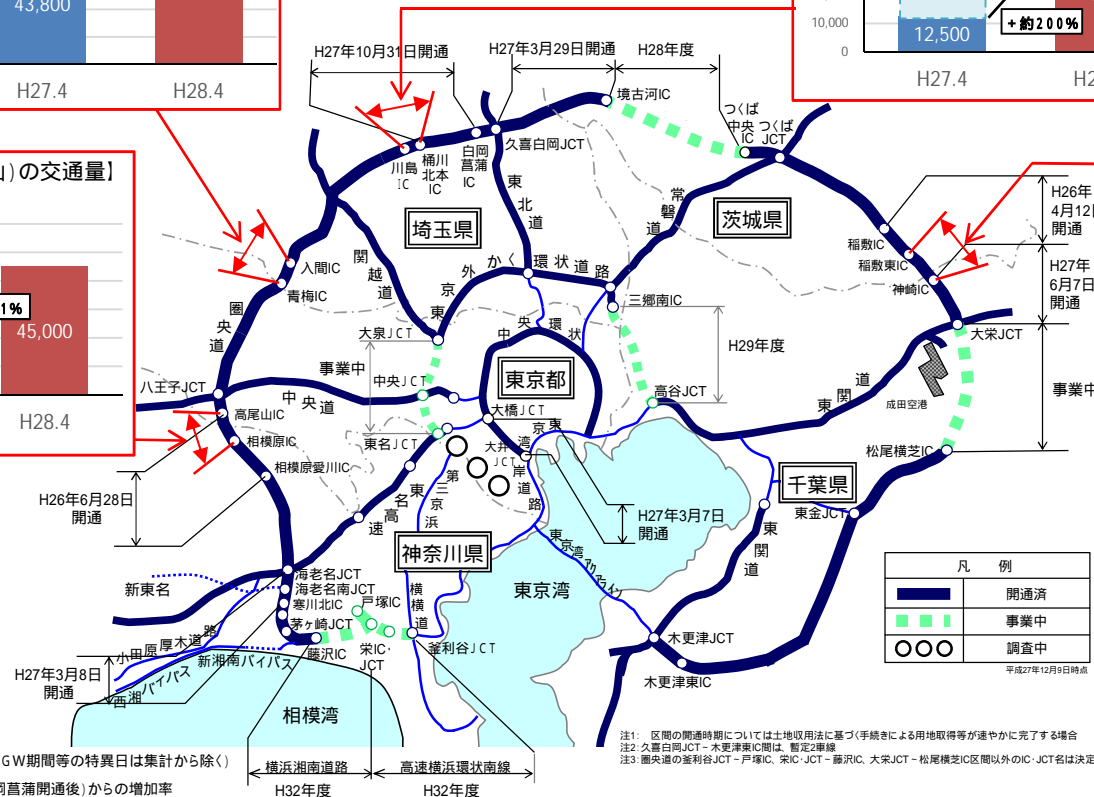
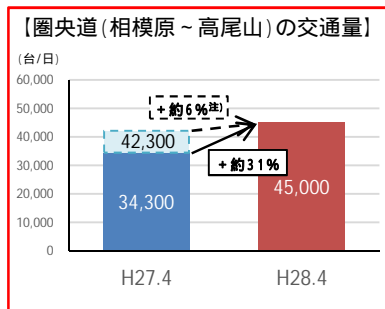
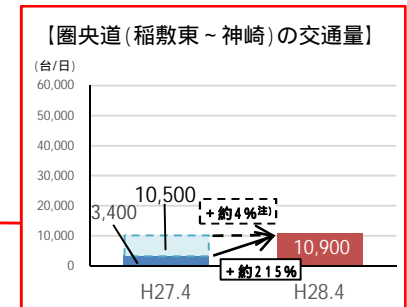
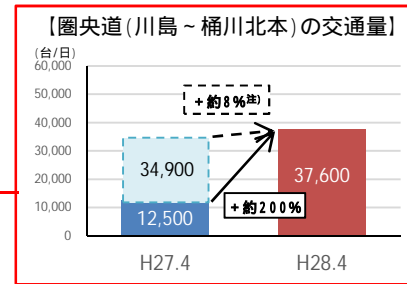
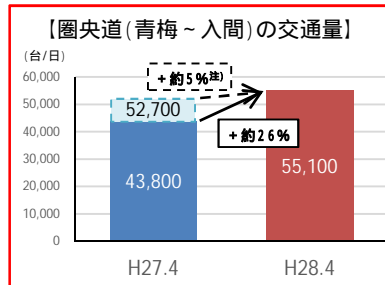
首都高速及び並行一般道の交通量変化(港区青山付近)



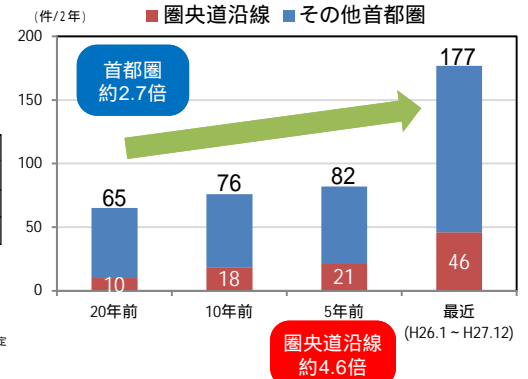
H27.11は、首都高速は11月の平日平均、一般道はH27.10.27、H27.11.4、H27.11.5交通量調査の平均値
 H28.4は交通量調査日(H28.4.19)における首都高速、一般道の断面交通量

ネットワーク整備進展と料金水準引下げで、圏央道利用が促進

圏央道の交通量が約3割増(東北道連絡後との比較でも約5~8%増)
 圏央道沿線の物流施設の新規立地も約4.6倍と大幅に増加(首都圏全体では約2.7倍増)



首都圏(1都4県)における物流施設の年間新規立地件数の推移



注) 破線はH27.11~H28.2(桶川北本~白岡菫浦開通後)からの増加率

踏切道改良促進法等の一部を改正する法律

< 日切れ扱い、予算関連法 >

交通の安全の確保とその円滑化を図るため、踏切道改良促進法の指定期限を5年間延長するほか、地域と連携した幅広い踏切道の対策を促進するとともに、民間による維持管理・利便性向上を促進するための道路協力団体制度の創設、道路上の不法占用物件に係る対策の強化等の所要の措置を講ずる。

踏切道改良促進法の一部改正

依然として多い踏切事故・渋滞

〔 法施行(S36年)後50年で、
• 踏切数半減(約7万 約3.4万)
• 遮断機の無い踏切も約1割まで減少 〕

➤ 踏切事故は約1日に1件、約4日に1人死亡

踏切事故件数248件

死亡者数92人(H26年度)

死亡者に占める歩行者の割合：約8割/
(うち65歳以上の高齢者：約4割)

➤ 開かずの踏切は約600箇所存在する一方、立体交差化等の抜本対策には長期間が必要

開かずの踏切の事故件数は他の踏切の約4倍

➤ 現行法に基づく踏切改良の方法は、

- 立体交差化
- 構造の改良
- 保安設備の整備 等に限定

➤ 鉄道事業者・道路管理者以外の地域の関係者と連携した取組が必要



改正概要

改良すべき踏切道の指定期限を5年間延長

(H28～32年度)

課題のある踏切は、改良の方法が合意されいなくとも指定する仕組みに改正。

踏切道の改良方法の拡充

➡ 従前の対策に加え、当面の対策(カラー舗装等)や踏切周辺対策(駅周辺の駐輪場整備やバリアフリー化等による踏切横断交通量の低減)等を位置づけ、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員

改良方法を検討するための協議会制度の創設

➡ 地域の関係者と連携し、地域の実情に応じた対策を検討

保安設備整備に係る補助制度の拡充により、高齢者等の歩行者事故対策を強化。
また、連続立体交差化を無利子貸付で支援(継続)。

改正法に基づき、課題のある踏切を指定し、H32年度までに下記の達成を目指す。

少なくとも1,000箇所以上を指定。

・踏切事故件数：約1割削減

(H26年度 248件)

H32年度 約220件)

・踏切遮断による損失時間：約5%削減

(H25年度 約123万人・時/日)

H32年度 約117万人・時/日)

道路法の一部改正

道路の安全確保、利便性向上の必要性

➤ 民間団体等の活動と連携して道路の管理の一層の充実を図る必要

➤ 民間団体等によるスムーズな活動環境を整える必要

➤ 看板等による点字ブロックの遮断、強風に煽られたのぼり旗による交通への危険等が存在



改正概要

道路協力団体制度の創設

➡ 清掃や道路の陥没等の異常発見等、民間団体等による道路管理の充実、道路の利便増進等(占用許可等の手続を簡素化)

上：活動例
(シニアカナル施設整備等)



不法占用物件に係る対策の強化

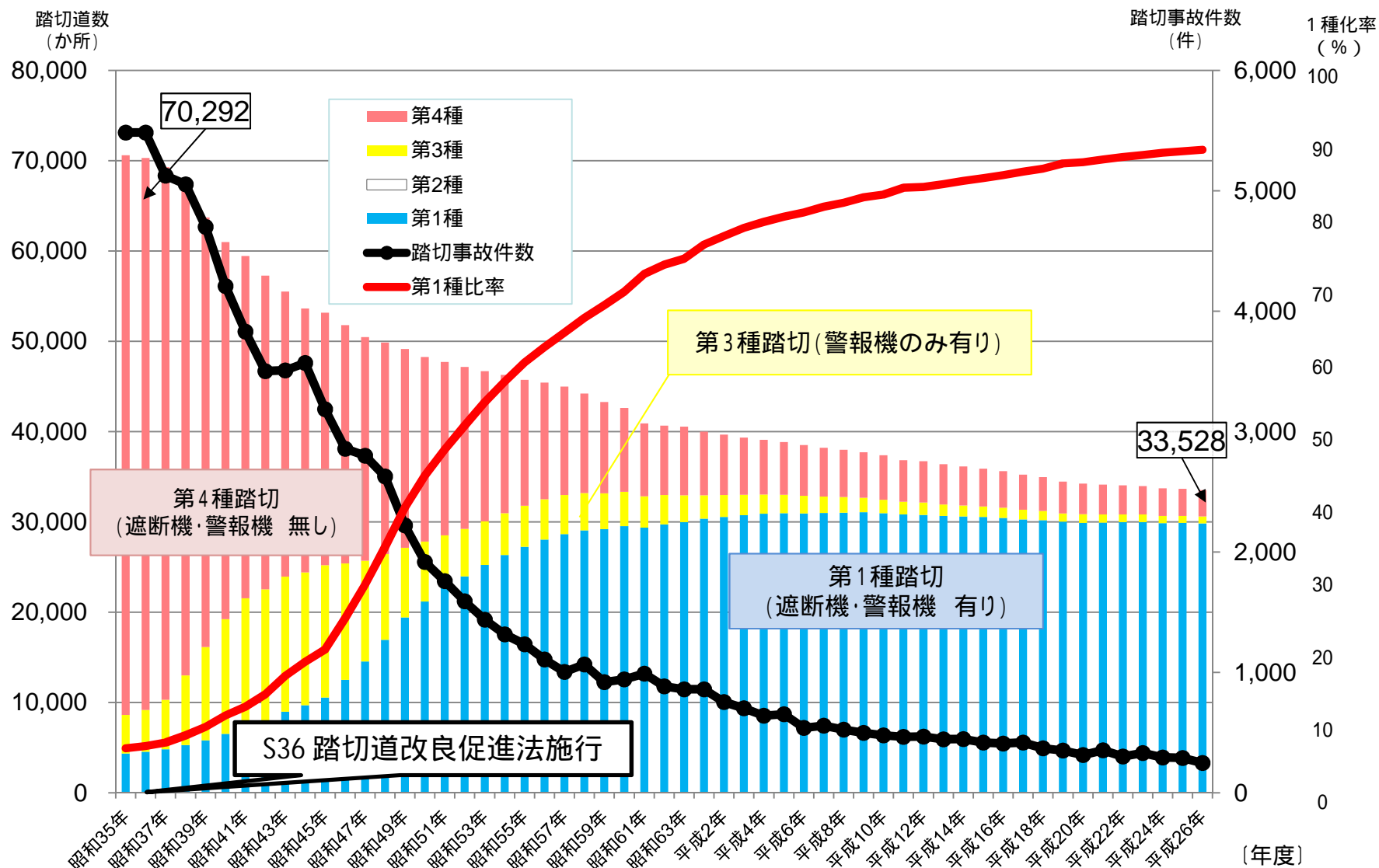
➡ 道路管理者が、車両からの落下物等だけでなく、交通に危険を及ぼす不法に設置された看板等を除去可能に



踏切道、歩道等を含めた道路及び鉄道の安全性の向上、交通の円滑化

踏切道数・踏切事故件数等の推移

踏切道改良促進法施行(S36年)後50年で、踏切数半減、遮断機のない踏切も約1割まで減少。今後は、課題のある踏切の改良を加速化していくことが必要。



踏切道の改良促進スキームの改正

課題 道路管理者と鉄道事業者が改良の方法を合意できなければ指定できないのが実態。 → 改善

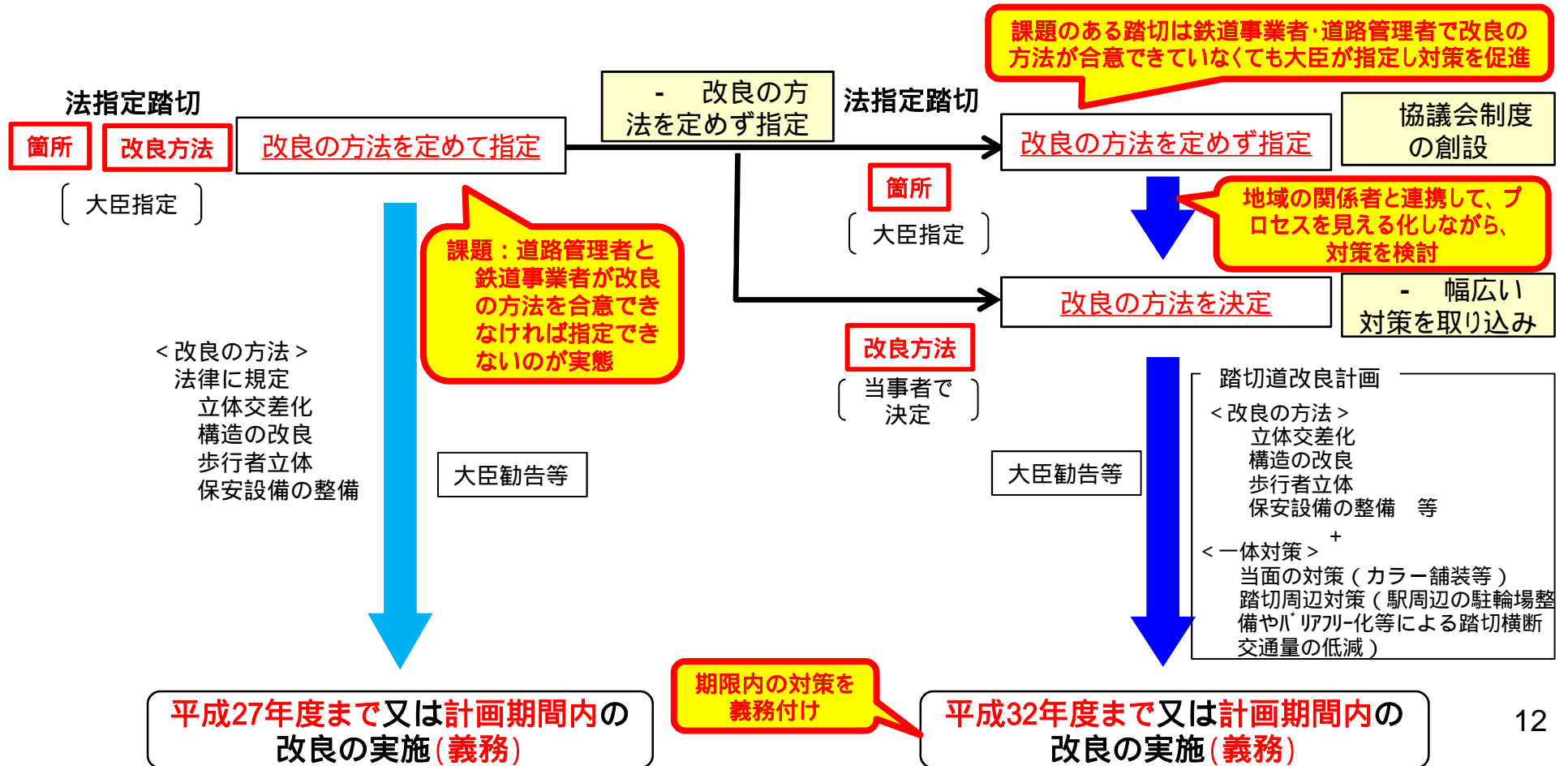
課題のある踏切は鉄道事業者・道路管理者で改良の方法が合意できていなくても大臣が指定し対策を促進。
当面の対策や踏切周辺対策等の関連事業も法律に位置付け、期限を設けて計画的に対策を推進。

課題 改良について地域一体で協議する場がない。 → 改善

地域関係者等との協議会を通じてプロセスの見える化を推進。

旧法スキーム

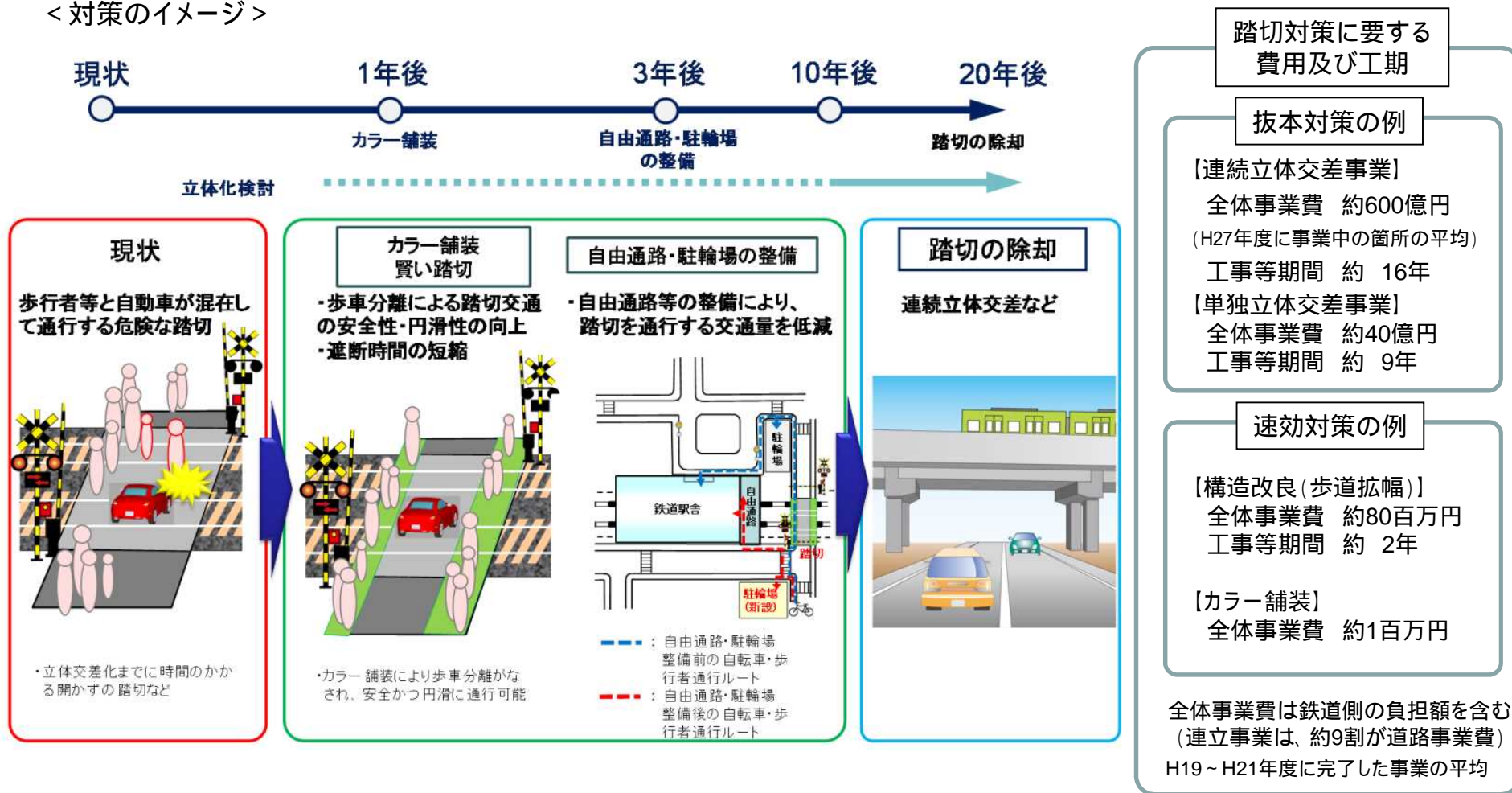
改正法スキーム



時間軸を考慮した計画的な対策の推進

連続立体交差などの抜本対策は、事業完了までに長期の期間を要するため、道路管理者と鉄道事業者が一体となった、段階的な取組による効果的な踏切対策を推進。

< 対策のイメージ >



改正踏切道改良促進法に基づく第一弾の指定

本年4月12日、改正踏切道改良促進法に基づき、改正後第一弾となる改良すべき踏切道として、全国58箇所(17都道府県)の踏切道を指定。

今後、全国の「開かずの踏切」など自動車交通の支障となっている踏切道、歩道が狭隘な踏切道及び保安設備が十分でなく事故防止対策の必要性が高い踏切道等について、引き続き指定を行う。

指定した踏切道の例

ろかこうえん
芦花公園5号踏切(東京都世田谷区)
(京王電鉄京王線と区道との交差)



- ・自動車や歩行者等の交通量が多く、「開かずの踏切」でもあり、著しい渋滞が発生。
- ・自動車と歩行者の接触事故も発生。

むつなり
睦成踏切(秋田県横手市)
(JR東日本奥羽線と市道との交差)



- ・通学路に指定されているが、踏切手前で歩道が切れ、踏切内の安全な歩行が確保されていない。

ながちょう
長丁踏切(長野県中野市)
(上毛電気鉄道上毛線と市道との交差)



- ・歩道が未設置のため、踏切内の安全な歩行空間が確保されていない。

踏切安全通行カルテについて

本年6月17日、鉄道事業者と道路管理者が連携し、踏切道の諸元や対策状況等をまとめた「踏切安全通行カルテ」を公表(全国1,479箇所)。
踏切の現状を「見える化」し、これらの課題のある踏切道を中心に指定を行い、対策を促進。

よみがな	とうじょうほんせんだい114ごう		道路名		市道5203号線		
踏切道名	東上本線第114号		(道路管理者名)		富士見市		
所在地	埼玉県富士見市上沢1-35-1		鉄道路線名		東上本線		
地図 (広域及び狭域)			(鉄道事業者名)		東武鉄道		
	写真 (現況及び対策後)						
諸元・構造等	踏切種別	第1種	幅員(m)	歩道部(起点寄)	車道	歩道部(終点寄)	
	踏切長(m)	9.0	左道路	2.1	6.8	0.0	
	横断本数(本)	2	踏切道	0.0	6.5	0.0	
			右道路	2.7	6.8	0.0	
	交差角(度)	90	迂回路(自動車)		種類		距離(m)
	道路線形	左道路	直線	距離(m)	BF化状況		
		右道路	直線		通学路指定状況		有り
緊急対策踏切の区分及び基準算定データ	開かずの踏切	-	ピーク時遮断時間(分)		通学路要対策踏切		
	自動車が多い踏切	-	踏切自動車交通遮断量(台・時)		事故多発踏切		
	歩行者が多い踏切	-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)		踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和		
	歩道狭路踏切	○	前後道路の車道幅員(m)	前後歩道との幅員差(m)	自動車交通量(台/日)	歩行者交通量(人/日)	
			左道路	6.8	2.1	0.0	6,339
踏切内の事故発生状況(過去5年)	事故別	件数	死者数	事故発生年・事故履歴		地域・利用者からの要望等	
	踏切事故	0	0				
	道路交通事故	0	0				
踏切保安設備設置状況	賢い踏切		踏切支障報知装置(手動)		高規格保安設備		
	設置の必要性	有無	設置年度	障害物検知装置	トビレッド型警報装置	大型遮断装置	
対策実施状況(H17年度以降)	当該踏切を除外する対策		H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 [※]				
	-	除外年度	-	踏切支障報知装置(対策実施)	完了年度	H20	
今後の対策方針 対策推進上の課題	左右道路には歩道が設置されているが、踏切道に歩道がないため歩道設置に向け、道路管理者と鉄道事業者で調整中。						
備考 (協議状況等)	H26.10:道路管理者と鉄道事業者にて、歩道設置の下協議を実施。						

所在地・管理者等

位置図・状況写真

踏切の諸元・構造等

課題に関するデータ

事故発生状況・要望状況等

対策の実施状況等

今後の対応方針等

道路協力団体制度の創設

民間団体等との連携による道路の管理の一層の充実を図るため、道路協力団体制度を創設。道路協力団体が道路の魅力向上のための活動で得た収益により道路管理活動を併せて充実させることも可能。地区単位の道路の使い方や課題の検討・解消に向け、複数の道路管理者等による協議会に参画し、道路の利用者目線での活動を期待。

公的活動

道路空間の修景



(富士宮市)

除草・植栽活動



(富士宮市)

不法占用調査



【道路空間の活用イメージ】



収益活動

オープンカフェ



(名古屋市)

広告マネジメント

(イメージ)



(札幌市)

レンタサイクル



(高崎市)

スムーズな活動環境整備のため、道路工事・占用に係る行政手続を円滑・柔軟化

ねらい

我が国は人口減少時代を迎えているが、これまで成長を支えてきた労働者が減少しても、トラックの積載率が41%に低下する状況や道路移動時間の約4割が渋滞損失である状況の改善など、労働者の減少を上回る生産性を向上させることで、経済成長の実現が可能。そのため、本年を「生産性革命元年」とし、省を挙げて生産性革命に取り組む。

経済成長 = 生産性 + 労働者等

労働者の減少を上回る生産性の上昇が必要

3つの切り口

「**社会のベース**」の生産性を
高めるプロジェクト

「**産業別**」の生産性を
高めるプロジェクト

「**未来型**」投資・新技術で
生産性を高めるプロジェクト

生産性革命プロジェクト13 - 国土交通省生産性革命本部(本部長:石井大臣)決定

「社会のベース」

渋滞をなくすピンポイント対策と賢い料金

クルーズ新時代の港湾

コンパクト・プラス・ネットワーク

土地・不動産の最適活用

「産業別」

建設産業 i-Construction

住生活産業

造船業 i-Shipping

物流産業

トラック輸送

観光産業

「未来型」

科学的な道路交通安全対策

成長循環型の「質の高いインフラ」海外展開

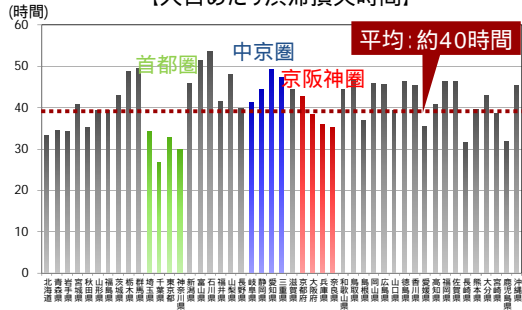
生産性革命に向けたピンポイント渋滞対策

人流・物流はあらゆる生産活動の根幹。
 効率的な渋滞対策により、有効労働時間を増加。トラックやバスの担い手不足にも対応。

【日本を取り巻く状況】

渋滞は都市部だけの問題ではない

〔人口あたり渋滞損失時間〕



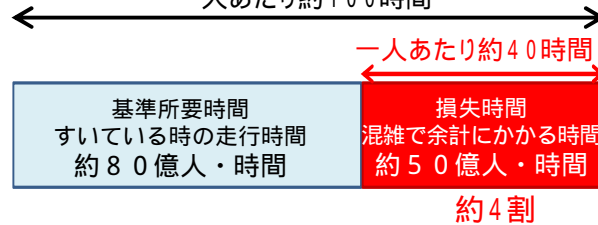
出典) 渋滞損失時間はH24年度プローブデータ
 人口は総務省統計資料 (H24.10)

渋滞損失は移動時間の約4割

年間約50億人時間、約280万人分の労働力に匹敵

〔大型車では約8億人時間、約45万人分の労働力〕

一人あたり約100時間



出典) 渋滞損失時間はH24年度プローブデータ
 人口は総務省統計資料 (H24.10)

欧米の主要都市における渋滞損失は
 移動時間の約2割

高速道路の利用者を中心とした
 渋滞損失の削減

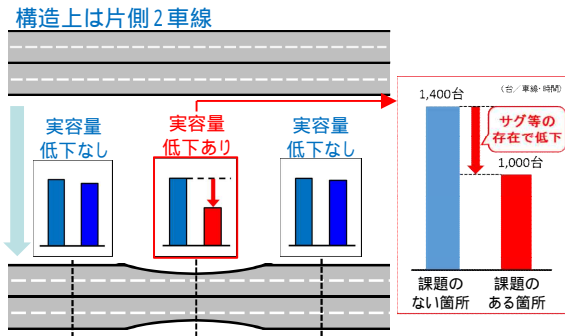
高速道路の渋滞損失の削減
 高速道路の分担率適正化による
 一般道の渋滞損失の削減

これまで把握できなかったデータに基づく
 科学的分析で「見える化」し、効率的な対策を実施
 平成28年度から全国約50箇所対策を検討・実施

< 高速道路 >

実容量の低下箇所をデータにより特定し、
 ピンポイントで是正

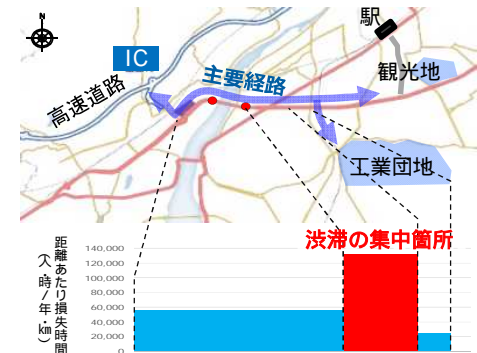
ビッグデータで、各地点・
 各断面の実際に流せる
 最大交通量(実容量)を
 見える化



< 高速道路へのアクセス >

ICと周辺地域との主要経路及び渋滞の集中箇所を
 データにより特定し、ピンポイントで是正

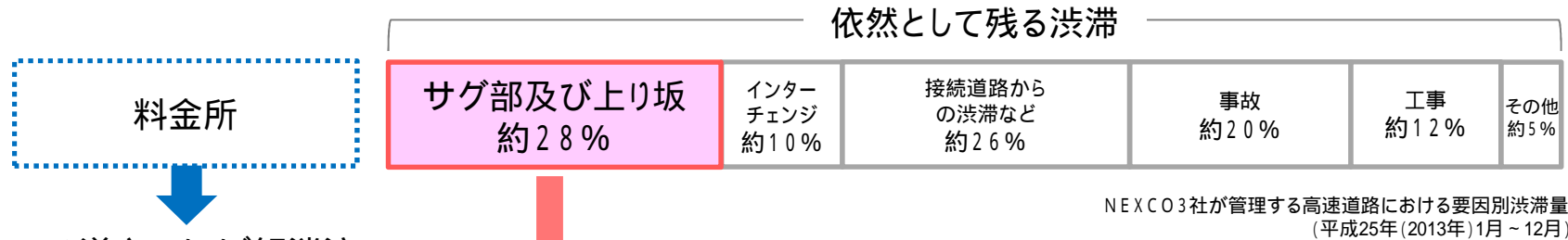
高速道路を利用する
 交通について、ICと
 周辺地域の主要経路
 を分析



高速道路の渋滞のピンポイント対策

高速道路の渋滞と主な発生要因

・高速道路の全2,548区間のうち、**約1割の区間で、高速道路全体の渋滞損失時間の約4割が発生。**



ETC導入でほぼ解消済
(ETC導入前は渋滞の約3割)

データ分析によるピンポイント対策で解消を図る

高速道路の渋滞対策

[ネットワーク整備]

[事例]

中国道 宝塚付近
新名神の整備(H28)
(高槻JCT~神戸JCT)

東名阪 四日市
新名神の整備(H30)
(新四日市JCT~亀山西JCT)

[効果例]

首都高品川線開通
中央環状の全線開通により、
都心の交通量が5%減少、
渋滞が5割減少。

[ピンポイント対策(主な箇所)]

関係機関や地元の合意を得ながら、対策を検討・実施

東名高速 大和トンネル付近
[全国ワースト1位の渋滞損失が発生]

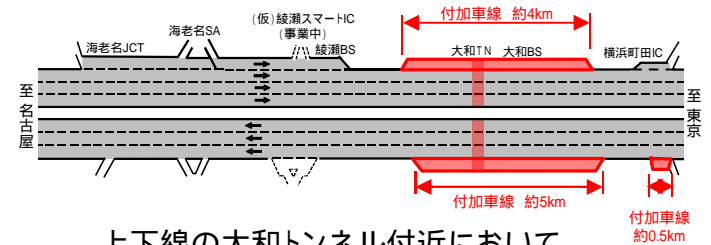
中央道 小仏トンネル付近
[休日、全国ワースト3位の渋滞損失が発生]

首都高速 板橋・熊野町JCT
[朝方の渋滞損失が、
全国の都市高速の中でワースト5位]

阪神高速 阿波座付近
[午前中の渋滞損失が、
全国の都市高速の中でワースト6位]



写真・大和トンネル付近の渋滞状況(上り線)



上下線の大和トンネル付近において、
上り坂・サグ部等の対策を実施。

首都圏の新たな高速道路料金の導入による生産性の向上

首都圏三環状の概成により、交通が分散し、渋滞が大幅に改善するなど、環状道路の効果が顕在化。首都圏の高速道路について、今年4月より、圏央道や外環をより賢く使う利用重視の新しい料金体系を導入。今後、渋滞状況等を踏まえて、料金を段階的に見直し、渋滞緩和による生産性向上を促進。

< ネットワークの進展による渋滞改善 >



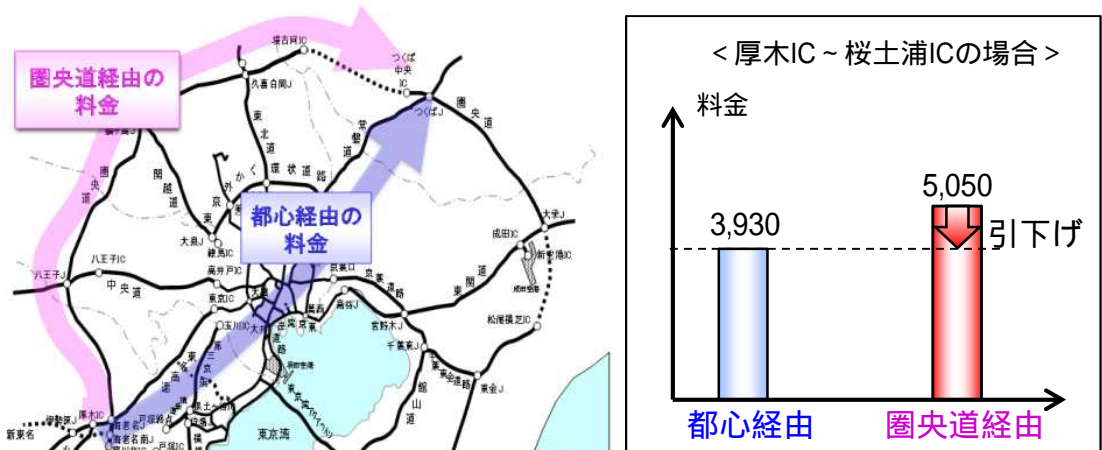
注1: 区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
 注2: 久喜白岡JCT - 木更津東IC間は、暫定2車線
 注3: 圏央道の釜利谷JCT - 戸塚IC、栄IC・JCT - 藤沢IC、大栄JCT - 松尾横芝IC区間以外のIC・JCT名は決定

【効果例】

首都高品川線開通
 中央環状の全線開通により、都心の交通量が5%減少、渋滞が5割減少。

< 新たな料金による生産性向上 >

圏央道の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定(今年4月より導入)



平成28年4月からの新たな料金の影響を検証した上で、混雑状況に応じて変動する機動的な料金などを導入



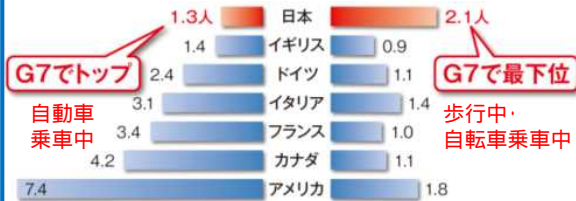
急所を事前に特定する科学的な道路交通安全対策

ビッグデータにより生活道路の安全を確保 ~ 対症療法型から科学的防止型に ~

【交通事故の状況】

自動車乗車中はG7で最も安全
歩行者・自転車乗車中はG7で最下位

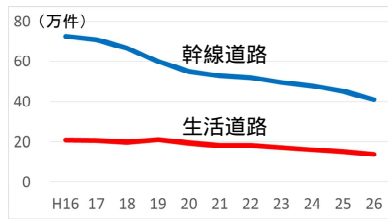
【人口10万人あたり交通事故死者数の比較】



出典) OECD/ITF(2014)Road Safety Annual Report 2014

生活道路の事故件数は、
幹線道路と比較し減少率が小さい

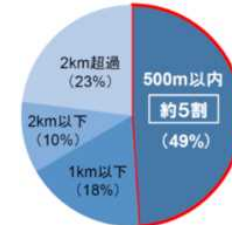
【道路種別の交通事故件数の推移】



出典) 交通事故統計年報

約半数が
自宅から500m以内で発生

【自宅からの距離別死者数 (歩行者・自転車)】



出典) 交通事故データ(ITARDA:平成26年データ)調査不能を除く

衝突速度が30km/hを超えると
致死率が急激に上昇

【生活道路の速度別の致死率】

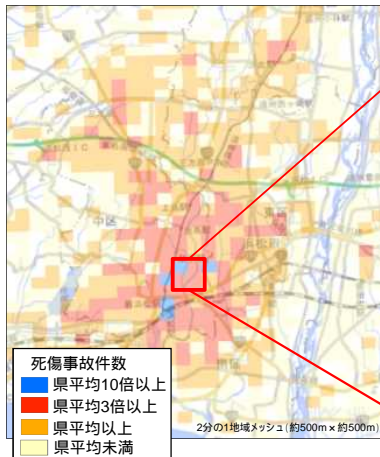


出典) 交通事故データ(ITARDA:平成26年データ)

〔平成28年度から全国約**100**エリアを皮切りに対策を実施〕

< 事故データによる抽出 >

事故データを活用し、
対策候補エリアを抽出

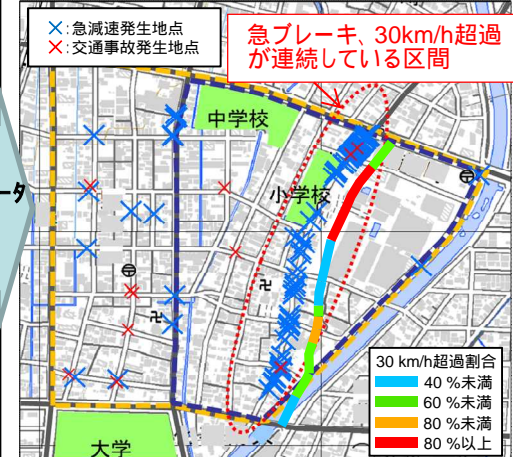


< ビッグデータを活用した生活道路対策 >

〔これまで〕
事故発生箇所に対する
対症療法型対策



〔今後〕
速度超過、急ブレーキ多発、抜け道等の
急所を事前に特定



〔効果的な
速度低減策を実施〕

〔対策例〕



ハンプ



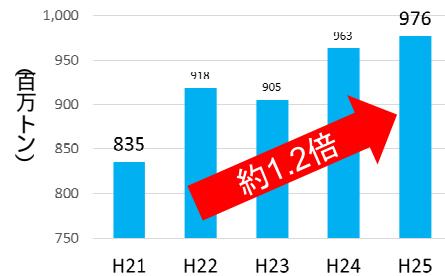
狭さく

トラック輸送の生産性向上に資する道路施策

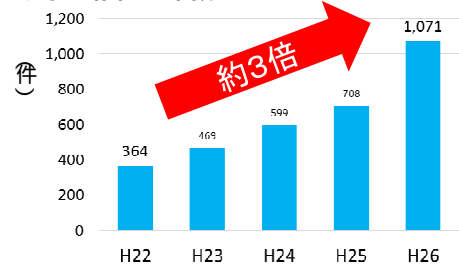
国内貨物輸送の約9割がトラック輸送

課題1: 物流拠点との接続

空港・港湾の国際貨物輸送量が約1.2倍に増加

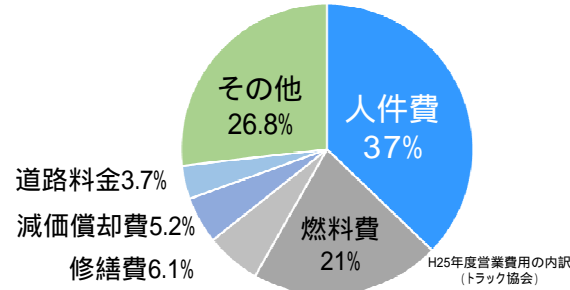


高速IC周辺の工場立地が約3倍に増加 (ICから10km以内)

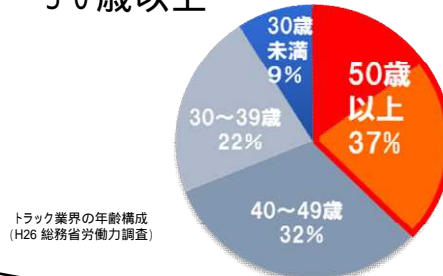


課題2: ドライバー

輸送コストのうち人件費が約4割を占める

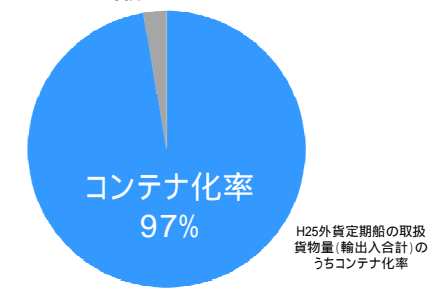


トラックドライバーの約4割が50歳以上



課題3: 車両の大型化

港湾の外貿貨物は約97%がコンテナで輸送



道路の国際海上コンテナ車両の通行が約1.6倍に増加



官民連携した対応
(経済界との政策対話)

道路ネットワークを賢く使う

取組事例

物流モーダルコネクットの強化

ダブル連結トラックによる省人化

特大トラック輸送の機動性強化

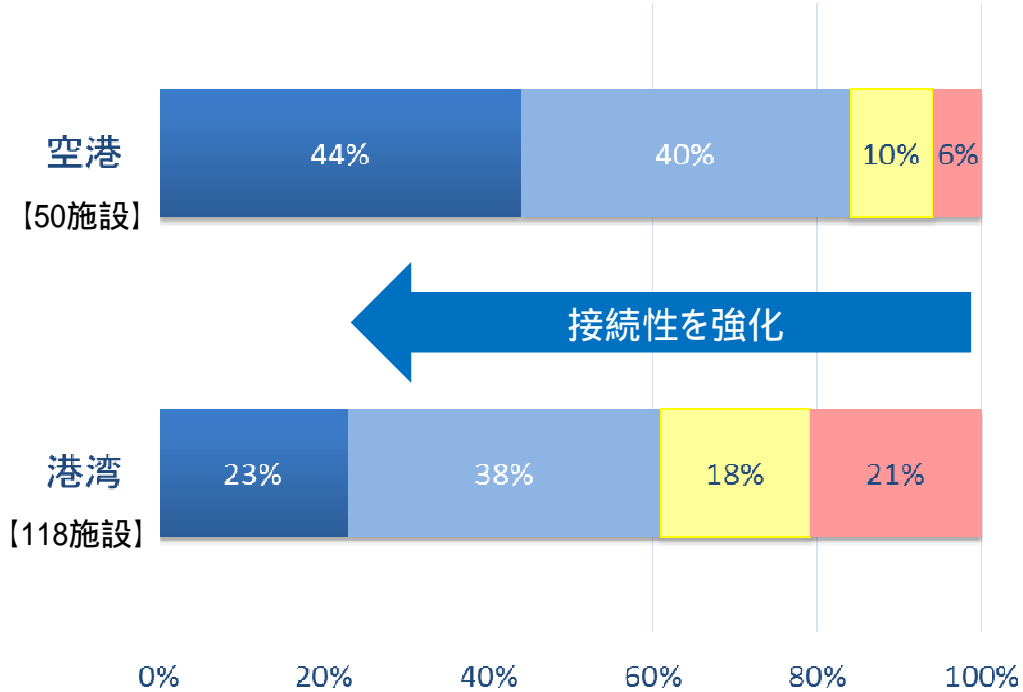
取組1：物流モーダルコネクトの強化

- 生産性の高い物流ネットワークを構築するため、国内貨物輸送量の約9割を占めるトラック輸送と空港・港湾等との輸送モード間の接続(物流モーダルコネクト)を強化する
- 高速IC周辺では、工場立地が約3倍に増加。更なる効率的な物流を実現するため、既存の道路空間も有効活用しつつ、直結を含めた新ルールの整理や、アクセス道路等へ重点支援を実施

高速道路と空港・港湾の接続状況

【ICからの所要時間】

■ 0～10分 ■ 10～20分 ■ 20～30分 ■ 30分～



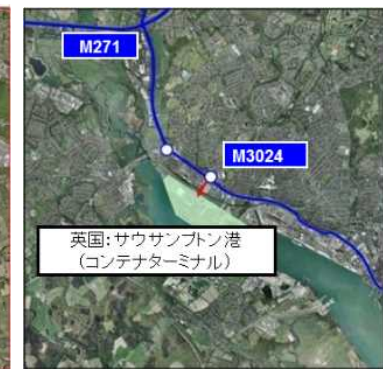
空港：会社管理空港、国管理空港、特定地方管理空港、ジェット空港
 港湾：国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾（離島を除く）

高速道路と物流拠点の直結

【東北自動車道 大衡IC】



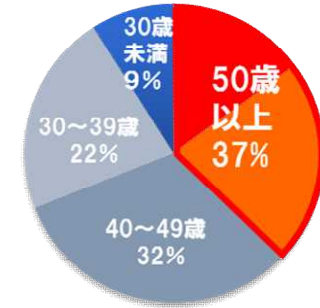
【海外の事例：イギリス】



取組2: ダブル連結トラックによる省人化

現状: トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行(約4割が50歳以上)

民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、1台で通常の大形トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進



現在 通常の大形トラック(10tトラック)



← 約12m →

今後 ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能



← 特車許可基準の車両長を緩和
(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討) →



ドイツアウトバーンでの実験車両
(2012.1~実験中、135台が運行)

今年度より、トラック輸送の主要幹線である「新東名」で実験開始予定

取組3：特大トラック輸送の機動性強化(特車通行許可の迅速化)

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



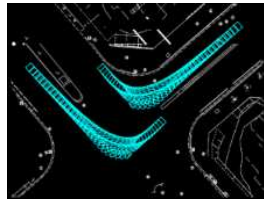
(1) 電子データを活用した自動審査システムの強化

手作業中心の通行審査から、幾何構造や橋梁に関する電子データを活用した自動審査システムの強化を図り、審査を迅速化する。

(現在の電子化率: 約13%)

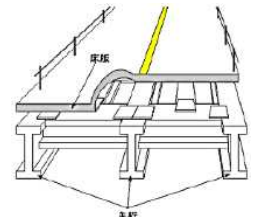
幾何構造

ITを活用した交差点形状等の電子データの収集



橋梁

橋梁点検等で収集した電子データ等の活用



(2) 大型車誘導区間の充実

国が一元的に審査(3日間)する大型車誘導区間について、港湾等の物流拠点へのラスト1マイルを追加指定し充実を行う。

【目標】 2020年までに平均審査日数を、現在の約1ヶ月から10日間程度に短縮を目指す