

# 今後の検討の方向性

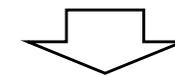
---

# 高速道路のこれまでの深化と新たな取組

## 【高速道路ネットワークの構築】

昭和38年 名神高速道路（栗東～尼崎）開通（日本で最初の高速道路の開通）

昭和62年 高規格幹線道路網計画全体規模14,000kmを策定（第4次全国総合開発計画）



## <高速化：速度規制の引上げ>

昭和38年～ 100km/h（軽自動車を除く普通乗用自動車）  
80km/h（上記以外）

昭和40年～ 大型乗用自動車、普通貨物自動車の速度引上げ

平成12年～ 軽自動車、自動二輪車の速度引上げ

令和2年～ 新東名、常磐道、東北道等の一部について、  
速度規制を引上げ（100km/h→120km/h）

令和6年4月～ 大型貨物自動車の速度引上げ（予定）  
（80km/h →90km/h）

## <大量化：車両大型化への対応>

平成5年 重さ指定道路制度創設  
（車両総重量の一般的制限値を最大25tに  
引上げ）

平成16年 高さ指定道路制度創設  
（高さの一般的制限値を4.1メートルに引上げ）

平成30年 重要物流道路制度創設  
（特車フリー区間について国際海上コンテナ車  
（40ft背高）の特殊車両通行許可を不要(H31～)）

平成31年 ダブル連結トラックの本格走行開始

## <省人化に向けた取り組み>

平成30年～ 隊列走行の新東名高速道路での実証実験

令和6年度～ 自動運転トラック実装に向けデジタル情報配信道の設定

} 実証実験の段階

**DX・GX、技術創造による進化 ～多機能空間への進化で、自動化、環境など新たな価値を創造～**

## 高規格道路ネットワークのあり方

（R5.10国土幹線道路部会中間とりまとめ）

構造的な物流危機への対応、温室効果ガス排出削減の切り札として、道路空間をフル活用したクリーンエネルギーによる自動物流道路の構築に向けた検討を進めていく必要がある

## ～海外で進む検討～

○スイス  
主要都市を結ぶ物流専用の地下トンネルを建設し、自動輸送カートを走行させる物流システムの構築を計画



# 自動物流道路(オートフロー・ロード)の検討のポイント

## ▶ 検討の背景

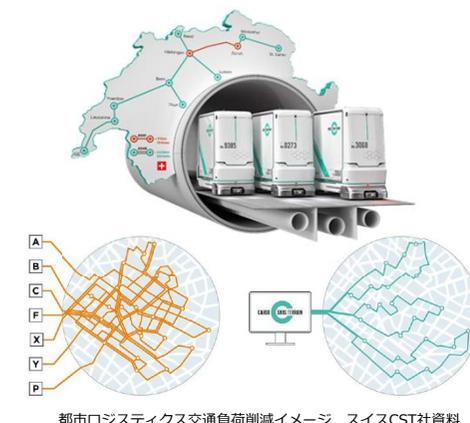
<WISENET2050>  
技術創造による  
道路空間の多機能化

### <重点課題>

カーボンニュートラル・持続可能な道路交通  
人口減少下での経済成長・国際競争力強化  
大規模災害等リスクへの国土安全保障

### <物流の課題>

ドライバー不足・高齢化  
深夜労働等、ドライバー負荷  
小口・多頻度化  
交通負荷（渋滞・事故）・環境負荷



都市ロジスティクス交通負荷削減イメージ スイスCST社資料

## ▶ 自動物流道路（オートフロー・ロード）の構築のポイント

- ・道路空間をフル活用した新しい物流形態を早期実現  
<10年での実現を目指し、バックキャストで検討>
- ・必要なブレイクスルーの実現を前提に議論

技術開発 官民連携  
法制度整備 協調領域の拡大  
デジタル化 商慣習  
インフラ整備

- 増える物流、高齢化・不足するドライバーに対応し、トラック輸送をサポート
- クリーンエネルギーで環境に優しい持続可能な物流を実現
- 思い切ったパラダイム転換により、既存システムとの調和を図りつつ、ロジスティクス改革に貢献

### <ロジスティクス改革の方向性>

モーダルシフトの推進 IOTによる自動化・ネットワーク化 戦略的な物流ハブ拠点配置  
エネルギーのグリーン化 共同輸配送・パレット等の標準化

## <検討の進め方のイメージ>



- ① **急速に変化する社会・経済情勢の中、30年後・50年後の物流は、どのような姿を目指していくべきか**
- ② **自動物流道路がどのように社会やロジスティクスを変革させていくことができるか**
  - どのような社会課題・物流課題にアプローチすべきか
  - ターゲットとする課題をどのように設定するか
  - 自動物流道路が拠点配置を含むトータルの物流サービスにどのように影響を与えるか
- ③ **使いやすく、役に立つ自動物流道路に必要なことは何か**
  - どこで、どのような輸送を担うのか
  - 備えるべき／備えるとよい機能は何か
- ④ **産・学・官でどのように連携をはかっていくか**
  - 競争から協調へ、有機的な連携のあり方とは
  - 参加プレイヤーが強みを活かすには