

## 国際物流基幹ネットワークについて

### 記者発表資料

- 近年、世界的な傾向にも見られるとおり、日本の国際標準コンテナによる輸出入も大幅に増加しており、港からの陸上輸送にあっては、そのほとんどを海上コンテナ用セミトレーラ（フル積載時：重さ 44 t、高さ 4.1m）によっているなど自動車輸送の役割は非常に重要です。しかしながら、橋梁の強度やトンネルの高さの問題等により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在するため、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するなど、国際競争力強化の観点からも大きな課題となっています。
- このような状況に対応するために、国土交通省国際物流施策推進本部がとりまとめた施策パッケージ（平成 17 年 7 月）及び総合物流施策大綱（2005-2009）（平成 17 年 11 月閣議決定）等を踏まえ、今般、北陸地方における現在供用している区間を対象に、国際標準コンテナ車の通行を可能にすべき、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）を選定しました。（ネットワーク概要は別添 1、選定基準は別添 2、選定箇所は別添 3 参照）。
- このうち、現在橋梁の強度不足等の物理的な支障により、国際標準コンテナ車が通行できない区間（国際コンテナ通行支障区間※）については、橋梁架替やバイパス整備等により緊急的に解消を図ってまいります。
- ※国際コンテナ通行支障区間とは、物理的に支障がある区間
- また、引き続き物流のニーズを踏まえつつ、関係機関と協力して迅速かつ確に国際標準コンテナ車が一定条件のもと通行可能となる道路の拡大に進めて参ります。

国土交通省 北陸地方整備局

#### 同時発表記者クラブ

新潟県政記者クラブ  
新潟県政記者クラブ  
富山県政記者クラブ  
石川県庁記者クラブ  
長岡市政記者会  
上越記者クラブ

#### 【問い合わせ先】

電話：025-280-8880（代）  
道 路 部  
地域道路課長 廣松 新（内線 4611）

# 国際物流基幹ネットワーク総括表（北陸地方）

別添－1

- ◆高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）を約1,587Km選定。
- ◆このうち、物理的な支障により、国際標準コンテナ車が通行できない区間が約15Km（3箇所）
- ◆これらの区間については、橋梁補強やバイパスの整備等により早急に解消。

道路種別	ネットワーク延長 (km)	ボトルネック区間	
		区間数	延長(km)
高速自動車国道	596	－	－
直轄国道	790	1	3
補助国道	49	－	－
主要地方道	125	1	11
都道府県道	20	－	－
市町村道	7	1	1
合 計	1,587	3	15

# 国際物流基幹ネットワーク

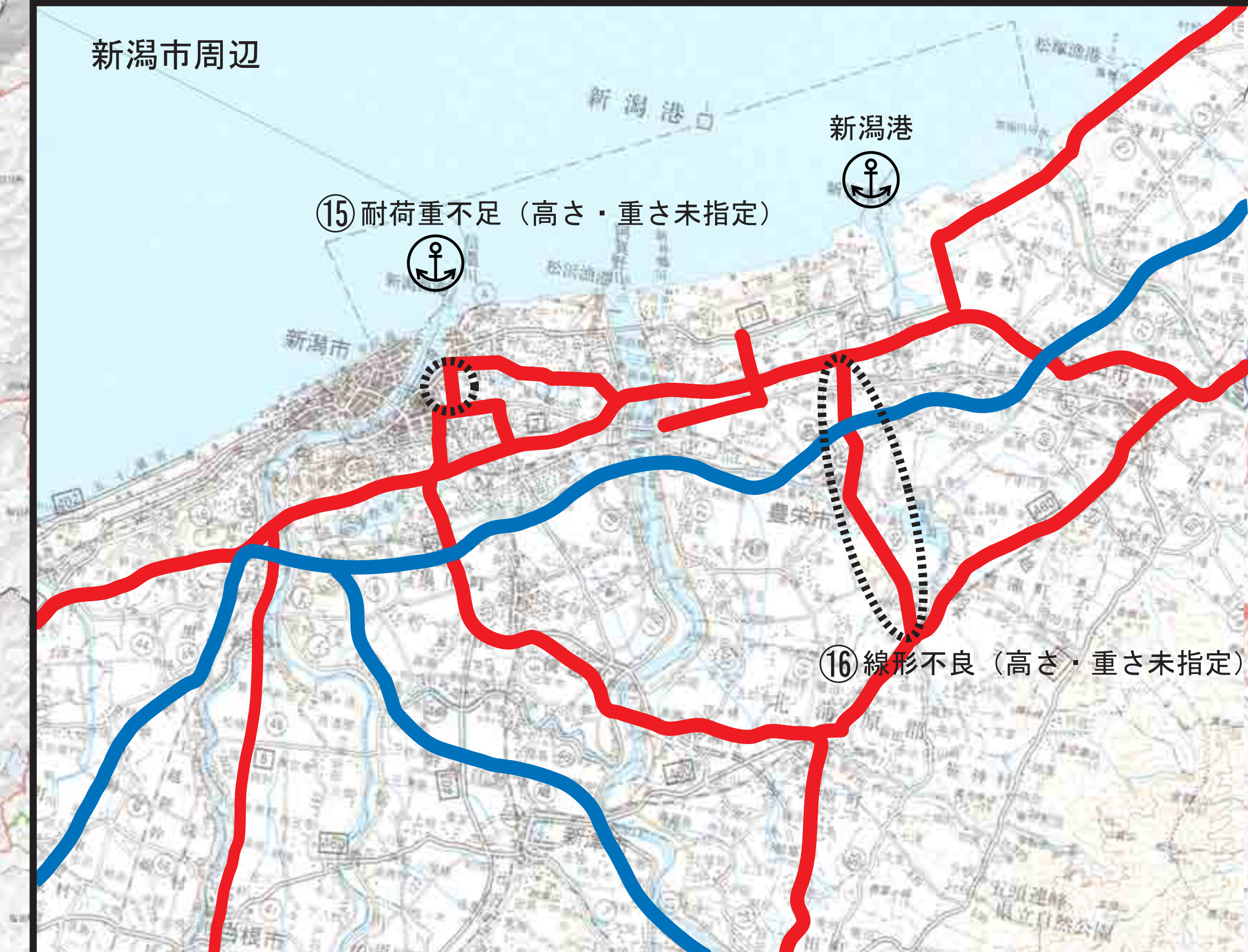
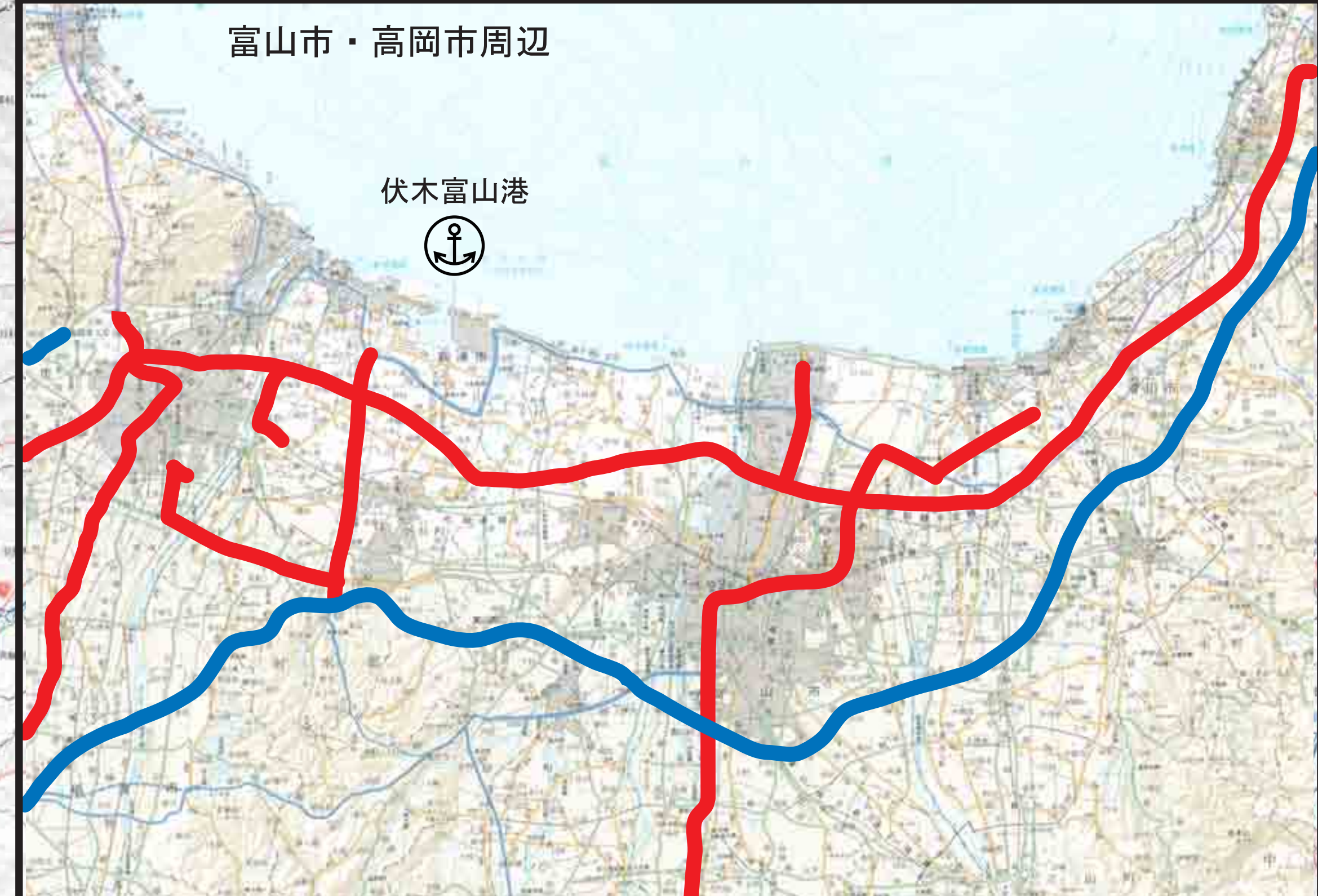
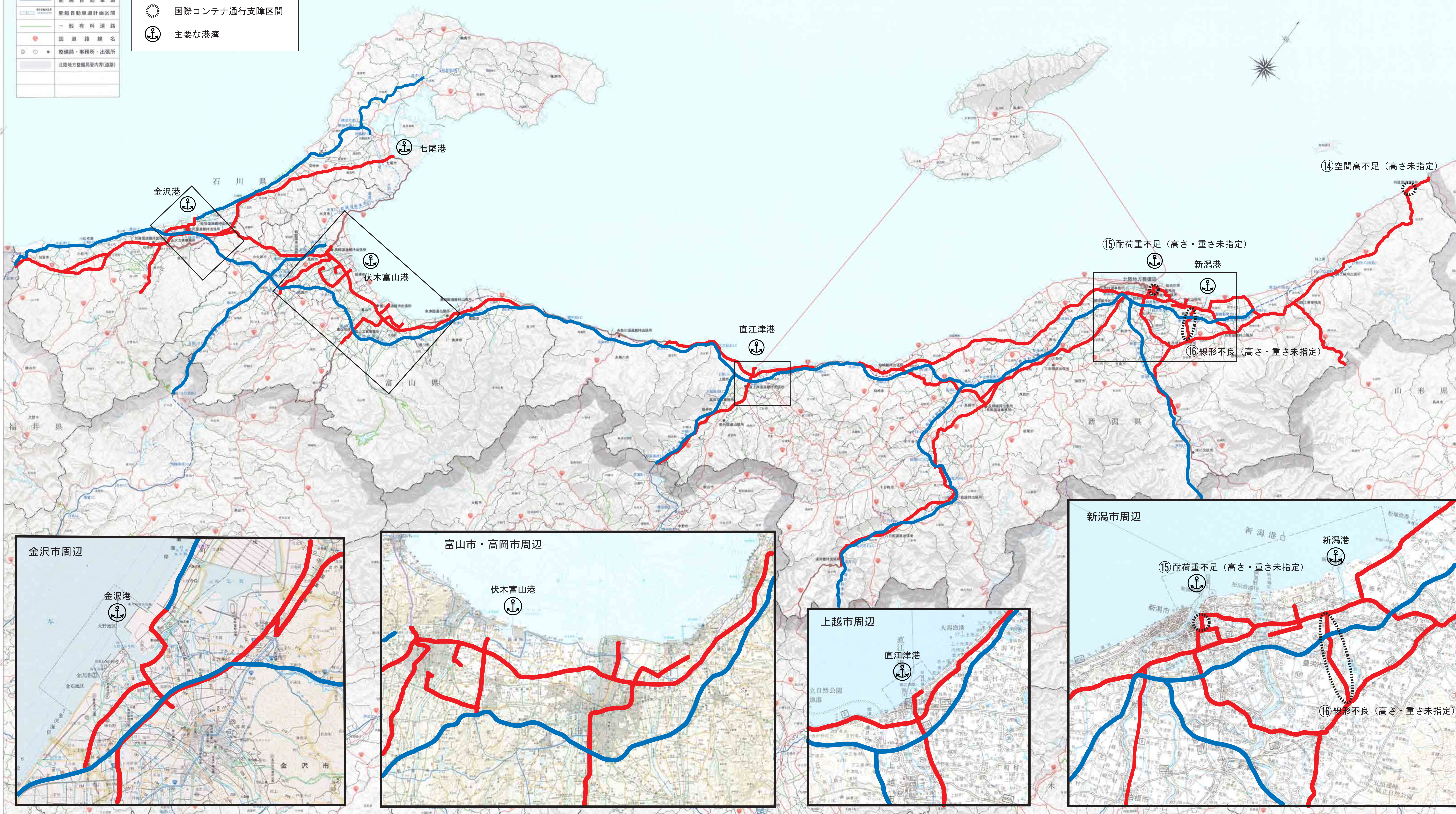
## ネットワーク整備の考え方

- ①高規格幹線道路の全線
  - ②高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成する道路のうち、
    - ・全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である区間
    - ・都道府県庁所在地その他政治上、経済上、文化上特に重要な都市を連絡する区間
    - ・特定重要港湾・重要港湾又は重要な飛行場と前述の区間を連絡する区間但し、以下の区間を除く。
    - ・指定をするためにトンネルの拡幅等大規模な対策が必要な箇所について、現時点で指定の必要性・緊急性等(\*1)が十分でない判断される箇所
      - \*1 必要性・緊急性等の判断基準は、並行する高規格幹線道路の有無及び大型貨物車の通行状況等
  - ③①及び②の道路の他、都市の環状道路や高速道路へのアクセス道路等のうち、道路管理者が国際物流戦略の観点から重要であると考えられる道路
  - ④①、②及び③の道路と物流拠点(\*2)又は港湾・空港(\*3)を結ぶ道路、及び物流拠点と港湾等を相互に結ぶ道路のうち、国際物流に係る輸送ニーズが極めて高いと考えられる道路。
    - \*2 発生集中量の他、国際貨物の取扱や地域における重要な拠点等を考慮し、このうち工業団地・物流団地等公共性が高い拠点
    - \*3 特定重要港湾及び重要港湾のうち、外貨貨物取扱量が年間500万t以上の港湾、国際貨物の発生集中量が多い物流拠点と結ばれている港湾、総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾、及び国際航空貨物を取り扱う第1種空港・第2種空港
- ※ 路線の設定に当たっては、生活環境の観点等にも配慮するものとする。

国際物流基幹ネットワーク（平成17年度末現在）北陸地方整備局  
（現在供用中区間及び国際コンテナ通行支障区間）

凡 例	
	一般国道
	一般国道(バイパス事業中)
	主要地方道
	高速自動車道
	能越自動車道
	能越自動車道計画区間
	一般有料道路
	国道路線名
	整備局・事務所・出張所
	北陸地方整備局管内界(道路)

凡 例	
	物流基幹ネットワーク
	物流基幹ネットワーク (高速道路)
	国際コンテナ通行支障区間
	主要な港湾



※注釈

- ・このネットワーク図は、物流の観点から重要と考えられる中期的なネットワークイメージを示したものであり、現在の高さ・重さ指定道路の指定状況を示したものではありません。
- ・「国際コンテナ通行支障区間」とは、物理的に支障がある区間を示す。

## 【国際コンテナ通行支障区間の状況及び対策】

別添4

		国際コンテナ通行支障区間		要 因	必要な対策	備 考
北 陸  3	14	国道7号	新潟県岩船郡山北町勝木地先（勝木トンネル）	空間高 不足	トンネル撤去 勝木トンネル	重さ：指定済 高さ：未指定
	15	市道榎山ノ下線	新潟県新潟市榎町	耐荷重 不足	橋梁架替 焼島橋	重さ：未指定 高さ：未指定
	16	県道新潟大外環状線	新潟県新潟市前新田	線形不良	バイパス整備 前新田バイパス	重さ：未指定 高さ：未指定

# 国際物流基幹ネットワークの構築

～効率的で環境に優しい国際・国内物流の実現～

参考1

背景・課題

- 国際標準コンテナ車(44t、4.1m)に代表される国際物流に対応した道路ネットワーク不足
  - ・橋梁等のボトルネックが存在するため、迂回や荷物の小分け輸送を強いられる。
  - ・従来は要請ベースで重さ・高さ道路の指定をしてきており、国際物流戦略の観点に欠ける。
- 国際物流に対応した道路が明示されていない
- 大型貨物車が生活道路に流入し、安全や環境面で問題となっている地域も多い。

施策のポイント

- 国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなく走行できる道路ネットワークの構築・明示。(=重さ・高さ指定道路の拡大)
- ボトルネック対象箇所を確定し、18年度以降に対策を実施。
- 特に、スーパー中枢港湾に係るボトルネックについては、5年以内に解消を目指す。

効果

- 国際標準コンテナ車の通行可能道路の拡大(未指定道路は36t、3.8mまで)
- 25t、4.1m以下の車両の許可不要道路の拡大(未指定道路は20t、3.8mまで)



- 国際標準コンテナ車対応道路整備による国際競争力の強化
- 車両の大型化に対応した道路整備による輸送効率化の実現、環境負荷低減
- 効率的な物流拠点の立地促進
- 物流事業者の申請負荷軽減
- 許可不要道路の拡大による大型貨物車の通行のより望ましい道路への誘導

## 国際物流基幹ネットワーク構築イメージ

