

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第20回物流小委員会

令和元年10月29日

【四童子道路経済調査室企画専門官】 それでは、済みません、前の会議の関係で幹部のほう少しおくれておりますけれども、定刻となりましたので、ただいまから第20回物流小委員会を開催させていただきたいと思います。委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

本日は机上にタブレットを用意してございます。道路分科会では、ペーパーレス化ということで、タブレットを導入ということでやってございます。

操作方法についてご説明をさせていただきます。現在、タブレットの画面の右下に黄色い耳のマークが出ている状態でございます。この状態ですと、しゃべっている人が全体をコントロールする状態になっております。この耳のマークを一度タップしていただきますとマークが白くなりまして、この状態ですと、ご自身でタブレットを自由に操作できるという状態になります。何かご不明な点ございましたら事務局のほうにお尋ねいただければと思います。

それでは、本日の資料でございますけれども、まず議事次第、それから配席図と委員名簿が格納されております。配席図と委員名簿がございまして、資料1といたしまして、特車通行許可制度の改善、資料2として、重要物流道路における特殊車両通行許可不要区間の指定等についてということでございます。

本日は、上村委員、大串委員、苦瀬委員、羽藤委員、兵藤委員におかれましては、所用によりご欠席と伺ってございます。

それでは、恐縮でございますけれども、根本委員長からご挨拶をお願いしたいと思います。

【根本委員長】 委員長の根本です。よろしくお願いいたします。

先週、シンガポールでITS世界会議がありまして、池田局長も開会式で挨拶されて、「よかったですよ」と言おうとしたら、おりませんから、ちょっとここは拍子抜けなんですけれども、いずれにしても、今日話題の大型車ですけれども、特車の許可を、どちらかというと容易に出すけれども、現場でITSを使って厳しく取り締まるという、そういう大きな方向性が今日は示されるということで期待しているわけです。この様な施策は物流の生産性向上に非常に大きく寄与すると思っていますので、よろしくご議論のほどお願いいたします。

以上です。

【四童子道路経済調査室企画専門官】 ありがとうございます。

事前にお知らせしておりますとおり、これより先はカメラ撮影についてご遠慮いただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、以後の進行を根本委員長をお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

【根本委員長】 それでは、議事を進めていきたいと思います。

まず1番目の議題、特車通行許可制度の改善について、事務局より説明をお願いいたします。

【中見車両通行対策室長】 車両通行対策室長の中見でございます。よろしく申し上げます。ちょっとお聞き苦しい声で大変恐縮なんです、ご説明させていただきたいと思います。

特車通行許可制度の改善ということでございまして、今回、現状を整理した上で、今後の方向性についてご議論いただきたいというふうに考えてございます。

まず1ページ目でございますが、特殊車両の通行許可制度、これは道路の保全と交通の安全という目的で、一定の寸法ですとか重量を超えるような車両が道路を通行する際に許可を申請していただいて、許可を取っていただいて通行していただくというような制度になってございます。

まず現状でございますけれども、こちらグラフで見させていただきますとおり、近年、車両の大型化とかいった背景があると思われるんですが、許可の件数が大幅に増加してございまして、この5年間で1.6倍というような件数になってございます。平成30年度におきましては、国で受け付けた許可の件数の総数が約45万件と、膨大な数になってございます。これに伴いまして、なかなか体制のほうも追いついていないということもございまして、審査に要する日数のほうが長期化しているというのが大きな社会問題化しているような現状でございます。

これはグラフを3本並べてございます。真ん中が全体の平均の審査日数でございまして、現在28.5日ということになってはいますが、特に赤のグラフの部分です。自動審査で完結しないもの、主として地方道が含まれていて、地方公共団体へ協議をかけた上で許可するというような、そういった申請になりますけれども、これについては35.7日と。自動審査システムで完結するものについては、国で、実質的には一括で見えておりますので、これについては8.5日というようなことで、一時期、平成29年の秋から冬にかけて、50日です

とか60日ですとか、そういった非常に長い時間を要していたころと比べると若干落ちつきつつはあるんですけども、やはり1カ月程度ということで、これ自体が物流にとっては1つのハードルといたしますか、問題というようなことになっていると認識してございます。

こうした審査日数の長期化に関しまして、ごらんいただいていますような、これまで取り組みを進めてまいりました①から③のような制度面での取り組みはもちろんのこと、最近では、④地方公共団体への支援ということで、一部の地方公共団体では申請の協議を受け付けても塩漬けになってしまって、その公共団体のほうで審査に2カ月とか3カ月とかかかってしまうというようなケースも散見されておるところでございますけれども、そこもきめ細やかに国のほうで審査についてサポートしていくというような取り組みも、制度的な取り組みとあわせて進めてきているところでございます。

一方でといたしますか、加えまして、こちらがむしろより大きな話なのでございますが、先ほど見ていただきましたとおり、自動審査であれば現状でも1週間から10日程度で許可できているというような現状がございます。ですので、なるべくその自動審査の割合を増やしていくということが重要かと思っております。現状、先ほどの黒と赤のグラフで申しますと、自動審査は申請を受け付けた中で大体3割ぐらいで、自動審査ではなくて、赤のグラフのほうになるものが7割ぐらいというような割合になってございますので、そういった割合を逆転していくということが重要になってまいります。

そうした観点から取り組みを進めていまして、今年度につきましては、過去の実績で年間の申請件数が5件以上あるような地方道については、国で代行して、そういう電子データ化を進めるという取り組みをやっておりまして、加えまして、新しい技術として車載型のセンシング技術や何かも活用しながら、効率的にそういう収録をやっていこうということで進めてきているところでございます。今年度、力を入れてやっておりますので、終了時点で、そういった過去に許可実績のある道路のうち83%ぐらいはデータとして収録できるのではないかとというようなことでやってございます。

こういった現状を踏まえまして、今後ですけれども、そもそも審査日数に関しては、国土交通省としても2020年までに平均の審査日数10日程度というような目標を掲げてございました。そういった意味では、まだ目標は現時点において達成できていないような状況でございますけれども、こちらの大きな要因としては、やはり申請件数が大幅に増加し続けているというような背景がございます。特に、先ほど申し上げましたことの繰り返しになりますが、デジタル化で自動審査が完結する部分については10日を達成できている

ような現状でございますけれども、自動審査システムでは完結しない部分というのは、なかなか10日に到達できていないというような現状がございます。こうしたことから、デジタル化をさらに進めていくということとともに、一朝一夕にといいいますか、全ての道路をデジタル化するというのはなかなか無理な部分がありますので、さらにデジタル化を進めるとともに、国による一元的な手続ですとか、手続を簡素化するですとか、そういったことで対応していく必要があるのではないかというような現状認識でございます。

今後どういったことをやっていくかということでございますけれども、将来的な方向性としましては、入り口重視からICTによる走行確認重視への枠組みの転換というようなことを将来的な方向性として掲げて、考えていきたいというふうに考えてございます。具体的には、その下に3つございますけれども、デジタル化ですとか手続の簡素化・一元化によって、実質的な手続の日数を全体として平均で10日程度というのを達成したい。もう一つは、ICTを活用した、そういった走行確認重視の枠組みに向けて、ETC2.0ですとかOBW、これは車両に搭載する形の重量計でございますが、そういう車両での重量確認というようなものを活用する環境整備を進めていきたい。3点目は、これらの取り組みにあわせて、こういったことを下支えするために、一部の業務を専門性のある外部機関にアウトソーシングすることで、より効率的な執行体制を構築してまいりたいというようなことを考えてございます。

この後、具体的にはということでございますが、それぞれ先ほどの項目に対応しまして、具体的にこんなことをやっていきたいということを整理させていただいております。

まず自動審査の拡大・機能向上という点でございますけれども、これまでも進めております電子データ化を進めるということ、さらに一層進めていきたいということで、先ほど申し上げましたとおり、センシングなどを活用しながら、また国での代行や何かを行いながらやっていきたいと。加えまして、こちらは2020年度運用開始に向けて、今まさに整備を進めているところでございますけれども、新しい申請・審査システムを導入していきたいというようなことを考えてございます。これによりましてシステム処理能力自体が向上することになりますし、また機能として、これまで1件の申請に対する1件の許可というのが基本になってございましたけれども、一覧性のある形で、この車両でしたらこの経路は通行可能ですよとか、こういった条件で通行可能ですよとかいうようなことを表示できるような、そういった機能を持たせていきたいというふうに考えてございます。

最後に、加えまして、過去の許可実績のデータベース化ですとか、また橋梁の構造ですと

か車両の構造に関する処理を、より精緻な形で、かつ迅速にやっていくことで、今までちょっと大きくくりになっていたのが損してきた部分を、実質的に通行可能な経路が広がるというような形で、若干、そういう規制緩和につなげていきたいというようなことを考えてございます。

大きく2点目でございますが、新たな制度の創設による手続の簡素化・国への一元化ということでございます。自動審査の拡大に加えまして、手続の簡素化・一元化を図るために、従来、許可制度という形をとっておりましたけれども、これのほかにといいますか、併存させる形で、加えまして新しい制度の創設を、法改正も視野に検討していきたいというふうに考えてございます。

以下は今の段階でのイメージにすぎないわけでございますけれども、まず車両ごとに登録を受けていただくということで、そういった登録を受けた車両については、個々の車両の重量ですとかサイズに応じて国が提示した通行可能経路を、許可という手続を受けることなく通行していただくというような制度を構築していきたいと考えてございます。

もうちょっと細かいところで、参考資料のほうに1回移らせていただきまして、10ページでございます。今申し上げたとおりですが、従来、現行の制度ですと、通行の申請があって、必要に応じて地方公共団体の協議など経て、許可を得て通行していただくというようなことで、平均30日ぐらいかかっていたというような現状でございます。一方で、新しく考えております制度につきましては、まず車両として登録をしていただくということで、実際に通行する際には、これはパソコン上といいますか、ウェブサイト上で検索のような形で、重量ですとか発着地を入力していただいて、それに応じて通行可能な経路ですとか通行条件が、ネットワークといいますか、幾つかぱっと表示される形にしたいと。それを確認しまして通行していただくというような、そういった仕組みを考えていきたいというふうに考えてございます。また、そういった業務につきましては一部外部機関のほうにも担っていただく形で、より効率的に業務をやってきたいというようなことで考えてございます。

7ページに戻らせていただきまして、米印のところ、登録の要件ということで、ETC 2.0の搭載ですとかOBWによる重量報告等を要件として、こういった、よりスムーズな、緩和された制度の適用対象にしたいと考えてございますが、この点につきましては後ほどまた改めてご説明させていただきます。

新しい制度の概要の2つ目ですが、電子データの情報を国のほうで一元的に集約することで、地方道についても、先ほどの段取りに従いまして一元的に通行可能経路を提示して、

通行していただくということで、手続を一元化していくというようなことが大きな2点目になります。

大きな3点目は、登録を受けた車両については、表示された経路の中で、どの経路をとっても、自由に選んでいただいて通行していただくというようなことで、事業者の方の利便性の向上を図りたいと。当然、そうしたことのシステムの維持管理ですとか、費用がかかりますので、その点につきましては、従来、許可の手数料としていただいていた部分を、先ほどの段階でいいますと、登録ですとかそういった段階で、必要な経費の手数料としていただくというような全体の仕組みを考えてございます。

次に進ませていただきまして、今申し上げましたのが手続の簡素化ですとか一元化といった話でございますけれども、一方で、道路の老朽化が進展していく中で過積載が横行しているというのは、この制度における大きな問題だというふうに考えてございまして、これにも対応していかなければいけないというふうなことを考えてございます。③に挙げてございますのは事業者による重量確認の取り組み等の後押しということで、先ほどご説明申し上げました手続の簡素化や何かとあわせまして、新たに通行ですとか重量を管理する仕組みのほうへ誘導して、事業者における運行管理や重量確認を後押ししていきたいというふうな考えでございます。

1つ目のかぎ括弧のところでございますが、先ほどの制度とセットで、登録を受けた車両については効率的・効果的に通行の管理、重量の管理をしていきたいということで、まず国で、登録の際にETC2.0を登録していただく形で考えてございますので、それを活用しながら、事後的に、実際に通行した際の記録のモニタリングをさせていただくと。重量に関しては、これも先ほどの登録の際に、どういった形で重量確認をするかみたいなことを事前に報告といいますか、提出していただいた上で、OBWですとか重量計による重量計測の記録ですとか、あと荷主との間で取り交わされる文書等、重量が記載されているものや何かを国のほうで確認させていただいて管理していくというような仕組みを考えてございます。並行しまして、将来的にはやはり車載、車サイドのほうで重量がきちんと管理できるというのは重要かと思っておりますので、OBWの技術開発ですとか普及の促進についてもさらに取り組みを進めてまいりたいというふうに考えてございます。

最後、4点目でございますが、取り締まりの強化等による過積載の抑止ということで、これは従来からの取り組みの強化ということでございますけれども、先ほどの登録の制度に伴う重量管理ですとかOBWの普及促進というのは、それ自体、まだまだ時間がかかる部分

もでございますし、これだけで過積載を十分に抑止することはできないと考えてございますので、それにあわせて従来の取り組みをしっかりとやっていく必要があるかというふうに考えてございます。

まず1つは過積載の履歴の共有ということで、共有することで、それぞれ処分ですとか取り締まりの情報を使いやすくするといったことを考えてございますし、また、自動取り締まり機ですとか現地の取り締まりについても増やしていきたいというふうに考えてございます。また、警告の発出ですとか違反者の公表ですとか、そういったものについてもより多くやっていく形で、なるべく未然に過積載にならないような形の仕組みづくりをしていきたいというふうに思っております。

以上が当面の取り組みでございますけれども、最後に、もう少し将来のイメージを示したものでございます。左上にある「2021年度より」という部分が今回対応する部分で、こちらは審査の自動化ですとか手続の簡素化によって迅速化していくというような話でございまして、これによって、真ん中でございますが、オンラインで即時に手続が終了できたり、先ほどの提示された経路に従いまして自由に経路を選択できたりとか、そういったことで今回、事業者の方にとってはより使いやすい制度になるのではないかとこのように考えてございます。

一方で、車両ごとに重量の確認をしたりですとか、国側としてICTを使いながらモニタリングを強化していったりというようなことは、まだ環境整備の段階にとどまっていますので、今後その方向に、より取り組みを進めていく必要があると考えてございます。将来的には、そういう経路ですとか重量のデータを収集しながら、リアルタイムで違反している車両に対して警告ですとか、そういったことを伝達するような仕組み。一方で、電子データ化をさらに推し進めることによりまして、ほぼ全ての道路で、ほぼ全ての車両が自由に通行できるような制度、そういったものを中長期的には目指してまいりたいというふうに考えてございます。

事務局からのご説明につきましては以上になります。ありがとうございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの説明を受けて、ご質問、ご意見があれば、よろしくお願ひいたします。

【朝倉委員】 ありがとうございます。いい試みなので、ぜひともやっていただきたいと思いますが、私は、通行可能なネットワークを定義するのに、どうしてそんなに時間がかかっているのか全く理解できません。つまり、道路のリンクに付けるラベルとしては、最終

的には可か否かどっちかですね。このラベルを全ての道路リンク、つまり道路区間に付ける。現在は可がついたリンクと、未定というラベルがついているリンクとがあるわけです。未定のリンクについては、過去に可としたリンク、それから道路属性とか交通属性から明らかに可であるリンク、これは可にすればいいですね。それから今は未定のリンクでも、否のラベルを付けるリンクは、例えば道路幅員がものすごく狭いとか、高さ方向が足りなくて通れないとか、そういうところに否のラベルを張ります。その残りが未定ということなんですけど、未定がそんなに多いのかということなんです。

下側の否のリンクの基準を上げてあげれば、その基準をクリアできないリンクが多くなるので、否がどんどん増えて、未定がどんどん減るはずなんです。逆に可のほうの基準を緩めてあげれば、可がどんどん増えて、未定が減るはずなんです。なので、そこはもうちょっとシステムチックにできるので、そんなに時間はかからないはず、というのが私の直感的な発想です。

一旦それが決まってしまうと、わざわざ誰かが経路を探索してあげなくても、事業者さんが利用可能なネットワークの中で経路を決めればいいだけのことです。自分のところの会社はできるだけ距離が短い経路を行きたいという会社もあれば、お金はあまり払いたくないという経路を通るかもしれないし、また別の理由で経路を選んでいるかもしれない、そこは各社が各社の判断で決めればよくて、いずれにしても利用可能な経路であることには変わりがない。そうしてあげれば、面倒くさい処理が必要とは到底思えません。面倒くさくしているのは一体何が理由なのかというところがよくわからないんです。これは質問です。

過積載に関しては、特車がほんとうに過積載の問題の根源なのかというところが実はちょっと気になるところです。確かに特車は大きな重量のものを運んでいるので、それが道路に与えるダメージは大きいから、過積載による道路の負荷はかかるんですけども、安全ということに関して言うと、特殊車両よりもっと小さなサイズの車が過積載の状態でも高速で走っているほうが、車の性能から見てよっぽど危険だということがあります。そういう車が実は結構走り回っているんじゃないですかね。そちらのほうは知りませんよという話にするのかどうかということも、過積載については結構議論の分かれ目ではないかという気がいたします。

以上です。

【根本委員長】 では、2つ質問ありましたけれども、いかがでしょうか。

【中見車両通行対策室長】 1点目のご指摘の点に関しましてですが、まさに委員ご指摘のとおりでございまして、今未定になってしまっているところが多いと。我々は個別審査と

言っていますけれども、電子データとしては道路の情報は入っているんですけども、いざ審査してみると未定というか、個別審査みたいなところが出てきてしまうというような問題がございまして、今回新しいシステムを入れることで、そこのある意味割り切りで、可のほうに寄せるのか否のほうに寄せるのか。正確に言いますとあと通行条件のところなんかいろいろあるわけですけども、何らかの形に寄せて、とりあえず自動審査してしまうというような形で、なるべく未定と出る部分を減らしていきたいと。そのために、やり方としては過去の許可履歴をデータベース化してきちんと活用していくですとか、これまで電子データの中で若干情報の不足みたいなものがあつたところを、きちんとシステムで補完できるような形で計算していくですとか、そういったことも考えてございまして、そこを今回新しいシステムで主に解決していきたいというふうなことを考えてございます。

2点目に関しましては、我々としてはまずは特殊車両の通行許可制度の中で見ているということで、その実態の部分まで十分に把握し切れているわけではございませんけれども、おっしゃるとおり、交通の安全という観点からすると特殊車両に限らず、過積載の問題というのはより広い問題だと思っておりますので、そこら辺、自動車局のほうとも、トータルとしてどういう捉え方をしていくのかみたいなことを考えていく必要があるなというふうに考えてございます。

【朝倉委員】 ありがとうございます。前半のところについては、せっかく道路交通センサ等々で道路の属性や交通の属性を調べていただいているので、それはフルに使うことができますよね。センサに入っていないような区間を走らないといけない可能性もあるので、そこをどうするかはちょっと考えなければいけないけど、少なくともセンサで調べているところについては可否のラベルが全部ついているというぐらいのことは、まずやれるんじゃないかなと思います。もし私が思うほど簡単でないなら、その理由を知りたいですね。

可のルールが明確になっておれば、そのルールを適用すればできるはずですが。微妙なところの判断がご担当の方のご苦勞にあるということは理解できなくもないんですけど、そうなると、担当者の判断でどっちに転ぶかわからないというケースが発生して難しくなってしまう。なので、あまりそういうのはなしにして、どういうロジックで可にしているのか否にしているかというところを明確にさせていただくほうが、議論が先に進んでいいのではないかなというふうに思う次第です。

以上です。ありがとうございました。

【根本委員長】 関連して、道路情報が電子データ化して、自動審査すれば早くできるということですが、自動審査は現在、8.5日かかっていますよね。コンピューターで通れる、通れないを判断するとしたら、即日でできませんか。何でこれは8日もかかるんですか。

【中見車両通行対策室長】 1つの要因としては、申請が多過ぎて、棚に積み上がっている部分があるというのが1つと、あとは手続面です。決裁ですとかそういったことで、最低限何日かはかかるというようなことかと思っております。

【根本委員長】 今たまっているのが全部はければ、じゃあ1日でできますね。

【中見車両通行対策室長】 1日かどうかということとはともかくとして、1日に近くなってくるかとは思いますが。

【根本委員長】 期待しています。

【高岡委員】 ご説明ありがとうございました。ドライバーを抱えている、ドライバー不足に困っている物流会社からすれば、どうしても車両を大型化せざるを得ない状況のもとで、こういう審査の迅速化は非常にありがたいと思いますので、サプライチェーン側や物流の立場からも、ぜひ迅速にこの制度改革をしていただきますようお願い申し上げます。

私からも何点か質問させていただきます。今、通行可能経路の検索は外部に委託する可能性があるとおっしゃっていましたが、委託先の業者でどの頻度でデータを更新する予定でしょうか。データの更新が滞ったりすると、例えばJRの踏切工事が開始されたのに実際にシステムに反映されないなど、事故の可能性が高まる場合もあります。どの程度の更新頻度で、どういった基準で外部委託をされるのかという点が一つめの質問です。もう1点ございます。2020年までに平均審査日数10日というのは、難しそうに感じますが、今回制度変更することによって、何年までにどのKPIを用いて達成目標を目指されるのか教えてください。

3点目としては、これは感想になりますが、将来は、今後の方向性を示した図表の右側に1日でも早く行っていただきたいですね。ここまで到達すれば、次は、災害時の物流システムにも当然使えるようになります。どのような荷を持った人が現時点で日本のどの場所にいるという情報。車両通行制限についてだけではなくて、荷の中身とも関連させるシステムが国で一元的に管理できると、国民は安心できるのではないかなと思います。これは感想です。

【根本委員長】 では、お願いいたします。

【中見車両通行対策室長】 まず情報の更新の話でございますけれども、現状、1年に1回か、多くて2回ぐらいの頻度でしか更新できていなくて、そのところを新しいシステムを入れていくことで、より頻繁に更新できるようにしていきたいと。プラス、そういう災害時や何かで急遽、通行止めなんかが出てきた場合については、そこに情報を何らかの形で付加するようなことも将来的には考えていきたいというふうに考えてございます。

あと外部機関につきましては、まだ検討中ございまして、具体的にどういった範囲の業務を外にアウトソーシングしていくのかという点も含めて、今後具体的な検討を進めていきたいというふうに考えてございます。

2点目の審査日数の話でございますが、現実的になかなか厳しい状況になっていくというのは我々も認識してございまして、そういった意味で、新しい制度を入れて、2021年度以降、なるべく早い時期に目標を達成できるようにやっていきたいというふうに考えてございます。

3点目、災害時の話でございますが、ちょっと先生おっしゃられたこととずれるかもしれませんが、確かに災害時において特車の急な通行需要なんか、復旧ですとか、あと物流機能の回復みたいな点で生じて、それで急いで処理しなければいけないというのは、問題といたしますか、そういった対応を迫られているケースが頻発しておりまして、そういったことも先ほどの、なるべく情報の更新の頻度を上げていくことで、速やかに対応できるようにすることがまず1つありますし、あと、この新しい制度においては、代替路も含めてあらかじめ、もう全部通行できるようになりますので、従来通っていた経路とはまた別の経路を、迂回して通っていただくというようなことが登録を受けた車両については可能になるというようなこともイメージしてございますし、あとは、地方の被災した自治体のほうでなかなか対応できないということに関しても、この登録した車両については国のほうで処理できますので、そういった意味で、災害時の支援といたしますか、復興の支援という意味では少しステップが上がるのではないかとこのように思っております。

【根本委員長】 よろしいですか。

【高岡委員】 ありがとうございます。では、1点目のデータの更新の頻度はまだ決まっていなくて、これから詰めていく感じなのですね。

【中見車両通行対策室長】 そうです。

【高岡委員】 ぜひ頻繁に更新していただけるとありがたいなと思います。

【根本委員長】 ありがとうございます。

私のほうからも質問したいんですが、過積載の取り締まりの中で、過積載の履歴情報の共有という言葉があります。この過積載の履歴情報というのはどういうふうにして集めるのかというのと、それから、この共有をした後、それをどういうふうに生かすのかというのを教えてもらっていいですか。

【中見車両通行対策室長】 国での取り組みに関しましては、高速道路会社ですとか地方公共団体からの、自動取り締まり機での違反の履歴ですとか、あとは現地での取り締まりでの違反の履歴や何かを、国での警告書の発出ですとか違反者の公表の基準の累積の中に含めて、そういったものもカウントした上で違反者の名前を公表したりですとか、そういった対応をしていきたいというふうに考えてございます。基本的に道路管理者それぞれの取り組みになりますけれども、国で把握している情報についても、なるべくそういう道路管理者間で共有することで、それぞれの取り組みをサポートするような形を考えてございます。

【根本委員長】 データとしてはWIMのデータを、ナンバープレートでひもづけしたものをブラックリストとして蓄積していくというイメージですか。

【中見車両通行対策室長】 どの程度まで共有するかというところは今後詰めていきますが、違反をきちんと把握した上で、これは自動取り締まり機の記録も含めて、違反したもののについては共有していくというようなことを考えてございます。

【根本委員長】 その自動取り締まりのデータというのは、どういうフォームになっているんですか。実際に共有するシートというのは、どういう情報が入っているんですか。

【中見車両通行対策室長】 ナンバープレートの。

【根本委員長】 ナンバープレートが入っているわけね。

【中見車両通行対策室長】 はい。

【根本委員長】 そうすると、そういうブラックリストみたいなものがあって、この人はWIM上では相当過積載をやっている可能性が高いというようなことがわかってきたら、そのデータに基づいて、それで、「いいかげんにして欲しい」という手紙を出すということですか。

【中見車両通行対策室長】 まずは、国としてはそういう取り組みを考えてございます。国のほうではそういったことをやりたいと思っております。

【根本委員長】 これからですな。

【中見車両通行対策室長】 はい、これから。

【根本委員長】 やはり仕組みをきちんとつくっていくことが大事だと思います。前にも、

高速道路会社がそれぞれごとにデータベースをつくっているんだけど、ほかの道路会社共有していないということがありました。さらに、共有化して、それをどう使うんだという話ですけども、例えばカメラでナンバープレートも撮っているというようなことだとすれば、そのWIMの測定箇所で、「過積載していませんか」という表示を道路上に出して警告するのも効果的だと思います。さらに、そういうデータが蓄積していった中で、レターを出して警告する。それで常習犯に対しては、実際に事務所に立ち入りして、出発するのを待って、つかまえるみたいなほうがいいんじゃないかと思うんです。情報を共有したら何か仕事したような感じになってしまうというのはやはりまずいと思うので、ここをしっかりとやるのが大事です。

事前の許可をすばやく出すのは改善ですが、その許可をもらった人が実際に走らせるときに過積載していたのでは全然意味ないわけだから、です。やはり、ここで書いてあるように、入り口ではなくて現場でITS使って取り締まるということがやはり重要だし、そうすると、小さな車の過積載もその中でつかまえることができるのではないかと思うんです。それはぜひお願いしたいと思います。

【朝倉委員】 済みません、1点だけ。ちょっと確認していいですか。この過積載の取り締まりというのは、どなたがおやりになる話なんですか。つまり警察がおやりになる話なのか、国土交通省がおやりになる話なのか、それによって随分と違うインパクトを車の持ち主に与えますよね。速度違反は瞬時に捕まるけど、過積載はしばらくたっても捕まりませんという、それはちょっとどうなんだろうというふうに思うんですけど、その仕組みはどうなっているんですか。

【中見車両通行対策室長】 特殊車両の通行許可制度の違反に関しては、道路管理者が責任を持って、警察の協力もいただきながら現場での取り締まりはしております。あと、自動取り締まり機は道路管理者のほうで設置して、管理しておりますが、先ほど指摘ありましたとおり、過積載といっても特殊車両に限らない部分ございますので、そちらに関しては一義的には警察の話なのかなと思っております。

【朝倉委員】 そうですね、わかりました。ありがとうございました。

【根本委員長】 よろしいですか。ご説明いただいた取り組みは、どれもすばらしい取り組みだと思いますので、着実に今後とも進めていっていただきたいと思います。

では、よろしいですか。今日は委員3人なので、この辺にしておきます。

では、次のテーマに行きましょう。重要物流道路における特殊車両通行許可不要区間の指

定等について、ご説明よろしくお願いたします。

【田村道路経済調査室長】 道路経済調査室の田村です。それでは、資料2に基づきまして説明します。

まず最初、重要物流道路でございます。前回6月のこの物流小委員会の場でも重要物流道路の供用中区間の指定についてはご報告をさせていただきました。平常時、災害時を問わない安定的な輸送を確保するために、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を重要物流道路として指定し、機能強化や重点支援を実施するものでございます。ネットワークのイメージは、左側にありますとおり、赤い直轄国道や高規格幹線道路と、拠点へのラストマイルも含めて指定をすること、さらには直轄国道の脆弱区間を迂回するような代替路ですとか、災害時に変わる拠点、備蓄基地などへの補完路なども今回あわせて指定するというところでございまして、右側の丸印にございますとおり、高規格幹線道路、直轄国道、都市高速道路の供用中区間約3万500キロに加えて、拠点へのラストマイル4,500キロを加え、全体として3万5,000キロを、この4月1日に指定したところでございます。また、②にございますとおり、代替・補完路につきましては、あわせて1万5,000キロを指定したところでございます。事業中・計画中区間の指定につきましては今年度検討していく予定としております。本日は、その効果に当たる部分についてご説明したいと思っております。

まず1つ目、平常時の輸送の確保ということでございます。概要の2つ目の丸にございますとおり、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間に限定して、右側の中段にございます道路を通行する車両の制限値、総重量ですとか車高、車長について引き上げることによりまして、一定の要件を満たす、その下側にございます①、②でございしますが、国際海上コンテナを運搬するものであることを証明する書類の携行ですとか、ETC2.0車載器の搭載及び登録などの要件を満たす国際海上コンテナにつきまして特殊車両通行許可を不要とする措置を、今年7月31日より運用開始したところでございます。実際の指定延長は、左側の中段にございますとおり、全体で3万キロ、重要物流道路の約8割強という形になっております。

効果としましては、先ほどご審議いただきました許可までの30日程度というものが、この重要物流道路のみを通行する車両に当たりましては許可が不要となるということで、物流の生産性向上に寄与、貢献をしていきたいというものでございます。

続きまして、災害関係の物流の確保ということでございます。この10月に発生しました台風19号によりまして、地図のところでございます宮城県が管理する国道349号が、の

り面崩壊及び路肩崩壊などで被災を受けております。国は宮城県からの要請を受けまして、この当該区間、重要物流道路の代替・補完路である国道349号につきまして道路啓開を実施しました。実際は10月13日に発災しましたが、10月14日に道路啓開に着手し、10月18日までに道路上の堆積物の除去を完了しているということでございます。当該区間につきましては、本日記者発表しましたが、災害復旧についても国が直轄権限代行で行うということとしているものでございます。

以上が重要物流道路でありまして、もう一つ、新しい取り組みについてご報告をしたいと思います。重要物流道路における道路交通アセスメントの取り組みでございます。

左側の円グラフにございますとおり、全国の主要渋滞箇所約1割が大規模小売店舗などの商業施設の沿道立地による渋滞となっているということでございます。重要物流道路につきましては、より一層円滑な交通の確保が求められるということで、右側にございますが、道路交通アセスメント、具体的には、立地に先立ちまして周辺交通に与える影響を予測し、適切な対策を事前に実施することで、既存の道路交通に支障を与えることなく施設を立地させるとともに、立地後に交通状況が悪化した場合の追加対策についても検討する取り組みのことをいっておりますけれども、これらを確実に実施するということが、冒頭の丸にありますとおり、自治体の大規模小売店舗立地担当部局などの関係機関と連携を強化しつつ、特に立地計画の初期段階から立地者が道路管理者と円滑な協議・調整ができる仕組みに実効性を持たせるためのガイドラインというものを策定し、この8月に通達をいたしました。運用開始は来年1月を予定しているものでございます。

そのガイドラインが次のページにございます。左側に交通アセスメントの流れということで、立地者、道路管理者、さらには警察、都道府県等関係者がございます。通常であります。立地者が都市計画法などに基づいてしっかりと、道路管理者も含めた協議を早い段階で行うと。その正式な法定協議の前にも、事前によく連携をしながら、必要な交通影響を予測したりですとか渋滞対策をあらかじめ検討することによって、その後、円滑な手続を進めるといったような形で策定をしているものでございます。

この件につきましては別の検討会の場で、有識者のご意見もいただきながら、8月にこのガイドラインと技術的な運用マニュアルというものを策定したところでございます。これはとりもなおさず現場への広報、周知が大事であるというふうに考えておりますので、11月から全国4カ所で、自治体の開発部局ですとか道路管理者、立地予定者などを対象に説明会を実施することとして、周知を図っていきたいというふうに考えております。

最後の説明になりますけれども、対象の施設ということで、当面の間は重要物流道路の中でも直轄国道を対象に、右側の（１）から（４）の要件に該当する施設は、立地する場合にはこういったものを導入していきたいというふうに考えているものでございます。

説明は以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの説明に関しまして、ご意見、ご質問があればよろしくお願いたします。いかがでしょうか。

どうぞ。

【朝倉委員】 ２つあります。前半の、重要物流道路の指定を上手に活用していろいろな事前の申請等を不要にするというのは大変よい試みだと思います。基本的には、資料にあったように、幹線ネットワークと、それからラストマイルのところの端末の部分と、そういった構成でネットワークができ上がっているものと思います。幹線ネットワークの部分は明らかに連結網で、その中では、迂回さえすれば必ず目的地に到達できるというネットワークが幹線ネットワークですよね。それにプラス端末部分、ラストマイルでくっついているという、そういうネットワークのイメージです。

そうすると、端末部分ということは、そこにトリップの起終点がぶら下がっていると考えるのが一番自然で、港湾がぶら下がっているとか空港がぶら下がっているとか、そういうふうにぶら下がっているはずなんです。そうすると、現在そこにぶら下がっていない、そういった交通の起終点があるのかどうかというのがチェックのポイントだと思うんですね。

そういうところが交通の起終点であるにもかかわらず、ネットワークから漏れてしまっている可能性があるのも、そういう起終点がないかどうかということをチェックしていただく。もし漏れていたらそれを追加していただくということによって全体のネットワークが完成する、そういう仕掛けになっているのではないかなというふうに思います。そういうふうにやってくざるとよく理解できるし、いい試みだと思います。

それから、後半に説明いただいた道路交通アセスメント、これも非常に大事なことなので、やっていただいたらいいと思うんですけども、ちょっと気になる点があります。私は昔、田舎のまちに住んでいるときに、大店法の委員会に出席して、そこでアセスメントのことを議論したことがあります。そのアセスメントと、この道路交通アセスメント、非常によく似ているので、ちょっとかぶるところがあるんじゃないかなと思うんです。ところが大店法は、僕の理解ですけど、どっちかという立地促進が狙いなので、アセスメントはやるけど、じゃあやめろということにはならないんですね。ところが、こっちの道路交通アセスメントは、

大店法のアセスより厳しいのではないかと思うんです。

大店法でもアセスメントをやり、道路アセスもやりということは、事業者にとっては二重にやらないといけないので、道路アセスのほうが厳しいのなら、その場合は大店法のアセスはやらなくていいと、そういう仕組みになっていないといけないのではないかなと思うんですが、そのような理解でよろしいですか。

【田村道路経済調査室長】 1点目につきましては、今回、ラストマイルの拠点を整理しましたけれども、今後さまざまな状況の中で、地域の意見とか利用者団体の意見も含めて、拠点については、必要があれば、チェックをしながら追加することもやっていきたいというふうに考えております。

2点目は大店法との関係でございますけれども、もともとこの手続は、新しく上乘せしたもののいうよりも、大店法の中でも決められている手続を早目に、警察や道路管理者が関与することによって、実質的に大店法で定められている交通の影響予測とか、そういった必要な対策を早目に検討して、早目にやっていこうというようなことをまず今回主眼として、ガイドラインというのは策定しております。どれだけこれが効果を生むかというのは、少し運用してみないとわからないところでありますけれども、二重にならないように、現場レベルではよく連携をしながら対応を進めていきたいというふうに考えております。

【朝倉委員】 わかりました。僕の誤解かもしれないけど、大店法は基本的には立地の規制ではなくて、どっちかという促進のほうが狙いにあるはずなので、そういう理念のもとにアセスをかけているはずなんですね。ところが、こっちは逆じゃないですか。なので、その理念が違う2つのものを1つの中に入れてしまうと、事業者にとっては何をしているのかわけわからなくなってしまうので、どういう仕切りでその制度設計をするかということは結構大事なのではないかなと思います。ちょっと余計なことかもしれませんが、そういう発言をさせていただきました。ありがとうございました。

【根本委員長】 よろしいですか。

【高岡委員】 これは単純な質問なのですが、アセスメントはこれから建てる施設のみ対象とするのですよね。私は商業や流通が専門ですが、今後の日本では、ららぽーとなどの大規模施設はなかなか建てるマーケットがないかと。私は立教大学なので池袋付近を見ていると、日曜日に西武百貨店の前の明治通りが1車線潰されて大渋滞になるのが何十年も続いています。既存の建物は、もうこのガイドラインでは網かけできないのですよね。できないですよという確認です。

【田村道路経済調査室長】　今回は、今後、直轄の重要物流道路に立地を予定している者に対してガイドラインを定めたものでありまして、現在さまざまな商業施設が渋滞を引き起こしているものについては、関係機関と連携しながら現場で、やれることはかなり限られているんですけど、対策をしていきたいというふうに思っております。

【高岡委員】　わかりました。ありがとうございます。

【根本委員長】　どうぞ。

【朝倉委員】　今ちょっとたまたまこちらの5ページ目を見ていて、どういう施設がその対象になるのかというのを見たのですが、これは大店法と同じだと思うんですけど、小売業は店舗面積1,000平米を超えるものと書いてありますよね。1,000平米ってコンビニ2つ分ですね。ものすごく小さいんですよ。そのような規模の施設にまでかなり厳しい制度が適用されるんですかね。大きなほうはわかります、1万平米とかという大規模な施設について厳しくするのは理解できる。でも、ほんとうに1,000平米という小規模の施設についてまで、この制度がどれくらい厳しいものになるかにもよると思うんですけど、厳しい基準を要求するのかどうかというのは、ちょっと議論がいろいろあるんじゃないかなと感じますけど。

【根本委員長】　これは大店法の数字ですね。

【朝倉委員】　そうですね。

【田村道路経済調査室長】　大店法でも1,000平米ということが定められていますが、例えばこの交通影響予測の中で動的な予測をするものは1,000平米ではなくて1万平米以上とか、1,000平米を一律に運用するのではなく、より大きなものについてしっかりと、影響が大きいことから予測、評価並びに対策を考えていただくことを考えております。

【朝倉委員】　わかりました。

【根本委員長】　ありがとうございました。それでは、この案件は一応報告事項ということで承ったわけですが、委員から指摘のあった点を配慮しながら、また進めていっていただきたいというふうに思います。

それでは、今日用意した議事は以上ということですが。どうぞ。

【池田道路局長】　ありがとうございました。最後に参りまして申しわけありません。

今日も、台風19号に関して、重要物流道路の道路啓開の報告もさせていただいたと思います。今回相次いで起きております災害についても、やはり幹線道路が非常に重要だということが改めて認識されてきていると思います。今回は非常に被災も限定的だったもので

すから、大きな復旧のいろいろな活動の妨げにあまりならず、むしろやはり道路が早く復旧してよかったというような評価を受けておりますけれども、特に重要物流道路など、そういった幹線道路は、これまで以上に斜面の崩落とか、のり・路肩崩落とか、そういったところでとまっている路線が多いんですけど、そういうことができるだけ起きないように、さらに強化を、アクセルを吹かさないといけないかなというふうに思います。

いずれにしても、昨年になりますか、重要物流道路ということを道路法の中で位置づけた関係で、いろいろ物流に対して、これまで道路側の取り組み、必ずしも十分でなかったところがありますけれども、今日の特車の関係もそうですし、物流に関係する路線の整備促進もそうですし、今の災害もそうですし、いろいろなものがまた動き始めたのではないかと思いますので、引き続き、根本委員長、また委員の皆様には、物流の観点での道路政策、不足している点、改善すべき点についてご指導いただければと思います。

今日はどうもありがとうございました。

【四童子道路経済調査室企画専門官】 長時間にわたるご議論、ありがとうございました。本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様にお送りさせていただきまして、ご了解の上で公開する予定でございます。

以上をもちまして本日の委員会は終了となります。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —