

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第23回物流小委員会

令和5年7月20日

【糸野道路経済調査室企画専門官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第23回物流小委員会を開催させていただきます。

委員の皆様方には大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。進行を務めさせていただきます国土交通省道路局企画課道路経済調査室の糸野でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、机上にタブレットを用意しております。社会資本整備審議会道路分科会においてはペーパーレス化を図ることとしており、本日の資料につきましても、タブレット端末で参照いただければと存じます。

操作方法については、お手元に説明用紙を御用意しておりますので、御参照いただけますと幸いです。事務局タブレットと連動はしておりませんので、適宜切り替えて御利用いただければと存じます。

また、御発言の際は、お手元のマイクのトークボタンを押し、ランプが赤く点灯してから御発言をお願いいたします。御発言終了後は再度トークボタン押し、ランプを消灯させてください。

タブレット及びマイクの不具合等がございましたら、事務局職員にお声がけください。

本日の資料は、議事次第の次の配付資料一覧に列挙しているとおりでございます。上から配席図、委員名簿、資料1として「物流の2024年問題について」、資料2として「ダブル連結トラックの導入状況及び利用促進策について」、資料3として「中継輸送の拠点整備について」、資料4として「特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上について」、資料5-1として「自動運転について」、資料5-2として「新技術を活用した物流について」、資料6として「SA・PAの大型車駐車マスの拡充について」、資料7として「重要物流道路について」、資料8として「広域道路ネットワークの在り方について」でございます。

本日は、羽藤委員におかれましては所用により御欠席、兵藤委員におかれましては所用により途中退席と伺っております。また、道路局長は所用により遅れての出席となります。

それでは、初めに道路局次長の佐々木より御挨拶申し上げます。

【佐々木道路局次長】 どうも皆さん、今日は。本日は非常に暑い中、また、お忙しい中、

根本委員長はじめ委員の皆様には、当委員会に御出席いただきまして本当にありがとうございます。

さて、御案内のとおり、今日の議事にもございますけれども、物流の関係につきまして目下最大の課題といたしますのは、この2024年問題というものだと考えております。政府におきましては、この課題に取り組むために関係閣僚会議を立ち上げまして、6月には物流革新に向けた政策パッケージを取りまとめたところがございます。道路分野におきましても、物流ネットワークの強化、それからドライバーの休憩期間の確保という観点からの大型駐車マスの確保ですとか、それから特車制度の見直しとか、その利便性の向上性、あるいはダブル連結トラックの導入促進といった、ハードやソフト面双方から対策に取り組んでいるという、そんな状況でございます。

本日の委員会におきましては、これらの道路分野のこれまでの様々な物流施策を紹介させていただきますとともに、今後の取組の方向性や検討事項につきまして御説明させていただき、委員の皆様から御意見をいただき、今後の施策に反映させていただきたいと思っております。どうか忌憚のない御意見を頂戴できればと考えておりますので、よろしく願いいたします。

【糸野道路経済調査室企画専門官】 次に、根本委員長に御挨拶をいただきたいと思いません。

【根本委員長】 根本でございます。ただいま次長から御紹介のあったように、「物流の2024年問題」は世間の注目を浴びておりますし、政府としても政策パッケージで取組を進めていくということになっています。私は道路行政に結構大きな期待があって、貢献が求められているのではないかと考えております。

本日は道路局より、これまでの道路分野の物流政策、それから今後実施する物流施策の方向性について御報告いただきます。委員の皆様におかれましては、活発な議論をよろしくお願いいたします。

【糸野道路経済調査室企画専門官】 ありがとうございます。それでは、以後の進行を根本委員長にお願いしたいと思います。

【根本委員長】 かしこまりました。それでは、議事を進めさせていただきます。本日は多くの資料がありますので、事務局から各項目についてまとめて説明をいただいた後、委員の皆様から御意見、御質問をいただく形で進めたいと思っております。

それでは、事務局より説明をお願いいたします。

【四童子道路経済調査室長】 道路経済調査室長の四童子でございます。よろしくお願いたします。資料1でございますけれども、物流の2024年問題についてでございます。

1ページでございます。グラフでございますように、物流の中で自動車というのは非常にシェアが大きいということでございまして、トンベースでは9割超、トンキロベースでも5割ということでございます。

次のページでございますように、一方で、このトラックが社会を支えていただいているわけですが、ドライバーの環境というところでございますけれども、グラフ、オレンジがトラック、緑が全体という比較でございまして、労働時間で見ましても2割長く、また真ん中の所得で見ますと1割低く、そして右側の求人倍率という点でも約2倍ということで、人が集まりにくいと、人手不足という状況がございます。

こういう厳しい状況の中ですけれども、次のページでございますように、2024年から、表の右側に赤い字で書いてございますけれども、年間960時間というドライバーさんの時間外労働の規制が見直されるということでもって、一番下にございますけれども、このまま具体的な対策を行わなかった場合には、今運べている荷物がかなり運べなくなってしまうということで、2024年問題がクローズアップされているという状況でございます。

次のページでございますけれども、今でも960時間以上超過されている方が3割程度いらっしゃいます。長距離ではもっといらっしゃるという中で、こういうオーバーされている分が働けなくなってしまうという課題でございます。

具体的に次のページ、ヤマトさんの例でございますけれども、例えば東京から大阪までこれまで運んでいたところが、1日1人のドライバーで時間的制約から運べなくなるという影響が指摘をされておりましたり、次のページに、こちらはもう少しリアルな全農さんのシミュレーションでございますけれども、鹿児島から関東まで運ぶというときに、2日かけて運ぶ場合の一つのケースでございますけれども、初めスタートして、積み込んで走ってお休みされてという実際の動きを基にしたシミュレーションでございますけれども、こういった形で運ぼうとすると、左下の赤枠にございますけれども、様々な面で新たなルールに違反をしてくる、具体的には休憩時間がなかなか十分にとれなかったり、あるいは2日連続合計の運転時間というものが平均で10時間という形になってきてしまったりという形で、こういったルール違反になってくる可能性があるということでございます。

このような中で、先ほど先生からもございましたけれども、政府といたしましても、3月以降、総理の指示もございまして、関係閣僚会議のもとで、こういった支援が考えられるか

という政策パッケージの検討を進めまして、6月に決定をしているところでございます。左下に道路関係のものを抜粋してございますけれども、本日御紹介させていただきます取組が多々盛り込まれておりますし、あるいはネットワークの強化ですとか、そういった部分も盛り込まれているという状況でございます。

資料1の関係は以上でございます。

続きまして、資料2でございます。個別の政策でございます。

ダブル連結トラックに関する状況の御説明でございまして、1ページの写真にありますように、1台で2台分運べると。ダブル連結トラックということで、平成31年から本格的に導入をしてきてございます。

2ページ、これまでの流れでございます。実験を重ねまして、必要なルールを整備し、31年からスタートし、そしてルートを順次拡充してきてございます。昨年、かなり拡充をしてございます。

背景にございますのは、次のページですけれども、ドライバーさんは5割削減できますし、CO2の面でも4割ということで、非常に効果が大きく、注目をされるという中でございまして、次のページにありますような走行可能区間のルートの拡充というものを昨年行ってきてございます。具体的には、これまで赤いルートを走れたところを、黄色いところも追加拡充をしたということで、合計5,000キロ余りということでございます。

また、併せて次のページでございましてけれども、途中で休めるような大きい駐車マスがないといけないものですから、こういった整備も併せて進めてきてございます。左の棒グラフにありますように、現在までに269マスということで整備を進めてきてございます。

こういう環境整備に相まって、実際の動きでございましてけれども、次のページ、福山通運さんの例でございましてけれども、新しく追加をされた中央道のルートを実際に運行されておりましたり、少し書いてございましてけれども、伺いますと、これからも9月以降、150台のトラックを増やしていくということで伺っているところでございます。

また、次のページは大王製紙さんの例でございましてけれども、こちら6月に新たに追加をされた愛媛までのルートにつきまして実証実験をされたということで伺っております。

こういう流れの中で、実際、トラックの台数も、次のページにお示ししておりますけれども、かなり増えてきているところでございまして、企業数で15、台数、許可ベースで270台ということまで増えてきているというところでございます。

次のページに、少しお伺いしたいろいろな工夫の例をお示ししております。ダブル連結ト

ラック 2 台で幹線道路に行くわけですが、一つの例としましては、例えば中段にございますように、一つで三重県から愛知県まで行って、愛知県から初の荷物を後ろにくっつけて埼玉まで行きまして、1 個おろして栃木まで 1 台で行くこととか、あるいは一番下にございますように、途中までの荷物をくっつけて、途中で降ろして交換して、またその先まで行くというような、いろいろな使い方が発想されているというお話を伺っております。

また、別の例でございますけれども、共同輸送の取組、工夫も考えられているというところでございます。各社が合わせて連携をして、組み合わせてやっていく効率化というの也被えられるというところでございます。

最後、いろいろな声も頂戴しておりまして、例えば駐車マスの確保が必要で、有料でもいいからもっと増やしてほしいという声でしたり、あるいは区間を拡充してほしいですとか、あるいは手続を簡素にしてほしいですとか、いろいろな声をいただいておりますので、さらに使いやすくできるように、こうした声を踏まえまして、利用促進策を検討してまいりたいと考えているところでございます。

資料 2 は以上でございます、続きまして資料 3 でございます。

中継輸送の拠点整備についてでございますけれども、1 ページ、中継輸送、ニーズが高まっております、こちら、ロングトリップを途中で中継をしまして半分で折り返して、協力をして日帰りができるようにするというところでございまして、中継のパターン、下に幾つかございますけれども、例えばトレーラーのトラクターのヘッドを交換するというものでしたり、あるいは貨物を積み替えたり、あるいはドライバーさんが乗換えたりとか、いろいろなケースがございますけれども、こちらかなりニーズが高まってきていると承知しております。

具体的な例、次のページでございますけれども、既に浜松のコネクタエリアにつきましては営業をしておるところでございます。東京と名古屋の間でございます、中継にも程よいというところでございます。

それから、実証実験としまして、これまで広島宮島あるいは北海道の道の駅を使って、昨年度までに様々実験を行ってきておりまして、有効だということで、次のページでございますけれども、広島宮島 S A のいろいろなヒアリング、ニーズの結果を踏まえて、今年度から実際に、こちらの宮島の箇所にコネクタパーキングというところで事業を始めているというところでございます。

また、次の北海道の道の駅の例でございますけれども、こちらは中継輸送の活用と併せて、

共同輸送の実験もしたところの概要でございます。具体的には名寄でございます、真ん中の下の左側でございますけれども、名寄周りのいろいろな物流がございます。例えば札幌からパンを名寄に持って行って、稚内まで持って行ってとか、小さくイラストがございますけれども、あるいは札幌から空っぽで美深までカボチャを取りに行って、帰りはカボチャを積んで帰るとか、こういういろいろなニーズがあるわけですが、それぞれでやってきているものですから、半分空荷というケースもございます。これを少しニーズを突き合わせまして、共同でやってみたとところの実験でございます。

右側にありますように、少しリレーをしましたり、協力することで空荷を減らして効率化ということで、なかなか効果が出てございまして、次のページでございますけれども、左側の下に、少し字が小そうございますけれども、ドライバーはもちろん時間もコストも節約・効率化できるということでございまして、CO₂も4割、5割という形で削減ができてきているという効果が確認をされてございます。

こういった取組を進めてまいりたいと考えているところでございまして、もう一つ、北海道の例、次のページでございますけれども、こちらは倶知安、ニセコの辺りの後志地域でございますけれども、こちらは物流の中継拠点が倶知安にしかない。ある程度広いエリアですけれども、左下のイラストですけれども、千歳から大きいトラックで倶知安に全部持ってきて、倶知安から分けて運ぶということをやっておったものですから、少しこの拠点が複数化できるとさらに効率化できるということで、右側のイラストのような形の取組を今、これから実験をしているということでございます。

具体的には除雪ステーションという除雪の機械と広めの駐車場を構えている施設があるものですから、これを少し活用しまして、荷物を積み替えたりですとか、そういった拠点にさせていただくことでやってみているという実験をしているということでございます。

少しこういった経験も踏まえまして、次のページ以降でございますけれども、試算でございますけれども、中継というのがどのぐらいの距離でやるとメリットが出てくるかということ、一つ、日帰りがぎりぎりできる距離というのが、逆算をしますと280キロぐらいですと日帰りできそうだということだとすると、これまで300キロから600キロぐらいを運んでいるものを真ん中で分けてあげると一番メリットが出てくるという考え方ができるかと思っております、少し次のページ以降、分析でございますけれども、今、荷物がどう動いているかというところの分析でございまして、ランキングでございます。300キロ以上の輸送をしているペアのランキングを少し、大阪・埼玉でしたり、愛媛・大阪でしたり、

兵庫・広島というところを図示したほうが、次の9ページ、10ページでございます。

具体的には首都圏と大阪、九州の数字ではあるんですけども、例えば東京、首都圏と宮城、福島辺りですとか、あるいは東京と新潟でありましたりとか、そういうペアもなかなか流動が大きいということが分かってございます。

また、もう少しロングなトリップも見ますと、次のページ以降、500キロ以上でまとめておりまして、これも13ページが分かりよくしているものですが、こちらを見ますと、新潟から関西ですとか、あるいは愛媛から愛知といった、そういう流動もございまして、こういうニーズも踏まえて、今後どのように進めていくかというのを考えてまいりたいと思っております。

次のページでございますけれども、具体的に大手の企業さんですと自社で拠点を構えるということもあるんですけども、なかなか中小の企業さんですと難しかったりするものですから、そういったところも含めて、道の駅等を活用してどういったサポートができるのかというのを考えてまいりたいと思っておりますし、論点の2つ目等もございますけれども、どういう機能を持たせていくかということも、様々な関係の方に御意見を伺いながら検討を進めてまいりまして、次のページ、最後でございますけれども、必要なサービスを見極めた上で、効果的な整備等につなげていきたいと考えているところでございます。

資料3につきましては以上でございます。

続きまして、資料4をお願いします。

【大井道路交通管理課長】 続きまして、資料4、道路交通管理課から御説明を申し上げます。

1ページでございます。今年の6月2日に「物流革新に向けた政策パッケージ」というものが関係閣僚会議で決定されております。その中で、特殊車両の通行制度については、制度の見直しと利便性向上について位置づけられておりまして、右側に四角で囲っておりますけれども、具体的には、ドライバー不足の解消や働き方改革の実現のため、通行時間帯条件の緩和等を行うとともに、手続期間の短縮を図るため、道路情報の電子化の推進等による利便性向上を図るという位置づけがされております。それぞれについて御説明いたします。

2ページをお願いいたします。夜間通行条件についてですけれども、これは従来の状況でございます。特殊車両が通行する際に、耐荷力の低い橋梁ですとか狭隘な交差点などを重量・寸法の大きい特殊車両が通行する際は、道路の構造との関係を審査し、真ん中にございます条件の内容、通行条件CですとかDとかございますけれども、徐行するとともに、後方

に誘導車を配置するといったことが条件として付加されているとともに、夜間21時から6時の通行を義務づけられるということが措置されているところでございます。

これについて、より緩和できないかということで検討しているものが3ページにございます。実地検証などを行ったうえで令和6年の4月から限定的な条件で緩和の試行を予定しておりますけれども、重量に関しては、今申し上げた9時から6時を前後1時間延ばしまして、8時台から6時台でも通行許可できるような緩和を考えております。また、寸法に関してはまた寸法C条件かつ幅3m超のものについては、最新の車両旋回性能を判定に反映し、寸法C条件が付されるケースを一定程度少なくしていきたいと考えております。

4ページ目をお願いいたします。特殊車両手続の審査日数・件数についての状況でございますけれども、ドライバー不足などで車両が大型化しているという状況にありまして、許可件数が大幅に増加している状況でございます。また、審査日数につきましても、様々な努力により多少短くしておりますけれども、どうしても20日前後かかるという状況がございます。これを迅速に審査できるような対応をするべきだということで、制度の抜本の見直しを実施いたしました。

5ページの、左側が、これまでの許可制度でございます。申請して審査をして許可をするということに20日間かかっているということで、右側にございます確認制度という制度を令和4年4月1日から運用開始しております。これは車両をあらかじめ登録いたしまして、その車両が出発地から目的地まで行きたいということをウェブで検索いたしますと、通行可能な経路が複数即時に確認でき、通行可能となるもので、運用を開始してから1年強が経過しているところでございます。

確認制度の現状でございますけれども、6ページを御覧ください。この確認制度ですけれども、道路情報が電子化されているということが条件でございます。実際に現状は、道路情報の電子化が済んでいる延長が少なく利用可能な経路が少ないということ、また確認制度の手数料が許可制度と比較して割高感があるということで、実際の利用が低迷しているという状況でございます。左側に許可制度の申請実績の内訳とありますけれども、左側の赤枠で電子化済みの協議なしというところが新確認制度の利用可能な経路となっております。今後、電子化されていない経路について、増やしていかなければいけないという状況でございます。

7ページ、利用促進に向けた課題ということで、様々な関係者の方に御意見・御要望を聞いたものをまとめたものでございます。電子化されていない道路が多く、この制度だけでは

完結しないという御意見、また手数料が許可制度より割高であるということ、また利用できない車両があったり、システムの操作に慣れていないという御意見が聞かれております。

これに対して、8ページでございます。対応していかなければいけないこととして、まず、道路情報の電子化、①でございます。また、確認制度の手数料が割高ということにつきましては、使い勝手をまず向上してメリットを感じていただくということを対応していきたいと考えております。また、③の物流事業者などの意見を踏まえて、システムの改良にも順次対応していきたいと考えております。

9ページに今後の方針とまとめておりますけれども、審査期間の短縮、行政事務の効率化、経路確認による通行適正化などのため、確認制度の利用を今後とも促進していきたいと考えております。この課題を解決するため、さらなる道路情報の電子化の促進、利便性向上のためのシステム改修等を順次実施していくということで、引き続き物流事業者へのヒアリングなども実施しながら、利用促進策の具体化を検討していきたいと考えております。

資料4の御説明は以上になります。

【和賀高度道路交通システム推進室長】 それでは、資料5-1、自動運転について、道路交通管理課ITS推進室長の和賀から御説明をさせていただきます。

1ページ目を御覧ください。まず、政府の目標でございます。このうち物流サービスにつきましては、高速道路において、2025年度頃にレベル4トラックの実現、そして、2026年度以降にレベル4自動運転トラックの社会実装という目標になっております。

次のページをお願いいたします。自動運転トラックの開発アプローチということでございます。トラックの自動運転を実現するためには、路車協調の取組が不可欠であります。物流ニーズと自動運転技術の開発動向が合致した走行環境条件(ODD)を設定して、それを段階的に実現して拡大していく、そういったアプローチが必要と考えてございます。

自動運転トラックが車両単独で困難なリスクということでございます。自動運転トラックの実現に向けて、経産省及び自動車局と連携して、車両単独では対応困難なリスクを明確化して、路車連携による課題解決の可能性を検討しているところでございます。これまでのところ、車線変更や急ブレーキなど、制御が必要となる自動運転車の合流、一般車の合流、車線規制、落下物への対応が主な課題と聞いてございます。現在実施している官民共同研究の成果を活用して支援していくことで調整をしているところでございます。

次のページをお願いいたします。高速道路における合流や道路前方の落下物の情報など、先読み情報の提供につきまして、車両開発と連携して、路車協調システムを整備・検証する

予定でございます。2024年度には、新東名高速道路におきまして、深夜の時間帯に自動運転専用レーンを設定しまして、自動運転トラックの運行を支援します。

最後、5ページ目をお願いいたします。高速道路における無人自動運転トラックにつきましては、中継拠点間の運行が想定されますことから、自動運転車両にドライバーが乗り込む等、自動運転と手動運転を切り替えるための拠点が必要となります。先般成立しました道路整備特別措置法等の一部を改正する法律では、このような自動運転車両の拠点施設の設置など、SA・PA機能高度化を推進するための制度が創設されたところでございます。

自動運転の関係の説明につきましては、以上でございます。

【四童子道路経済調査室長】 続きまして、資料5-2でございます。新技術を活用した物流についてございまして、1ページでございます。

世界的にも物流が逼迫する中で、新しいシステムが様々提案されてきているところの御紹介でございます。スイスの例でございますけれども、スイスで地下のトンネルを活用した物流システムというのが構想されてございます。具体的には、延長500キロのトンネルを造りまして、右の断面にございますように、直径6メートルのトンネルということで、この中を自動運転の物流の車を流すということでございます。

次のページに具体化しているところの流れがございまして、既に必要な法律等の措置がなされてございまして、2026年から建設を開始する予定で、第1期として31年にできるということで伺っております。まずはヘルキングゲンからチューリッヒ間、70キロということでございまして、その先45年までに全体を完成していくと承知しております。全体5兆円のプロジェクというところでございまして、民間資金で実施をするというように承知をしております。

また、別の例でございますけれども、次のページでございます。イギリスの例でございますけれども、こちらは右の下にありますような、もう少し小さい1メートルぐらいのパイプの中を、もう少し小さなコンテナが動くという形式のものでございまして、右上の写真にございますように、これは鉄道の路線敷というか、敷地内に活用して専用線を設置するという構想でございます。マグウェイというシステムと聞いております。

こうした様々な発想としまして、次のページ、日本でも少し前に検討されておるものの御紹介ですけれども、東京港中央防波堤のところから地下のトンネルで、こちら、直径は5メートル程度のもので、青梅までインランドデポということで結びまして、約50キロの地下トンネルということでございまして、ここに国際海上コンテナを流すと。専用鉄道、専用軌

道ということですが、そのようなプロジェクトの研究がなされておりましたり、次のページでございますけれども、もう少し前の発想でございますけれども、右のイラストにございますけれども、都市間は専用の車線をトラックが自動運転をしまして、都市内に入ると右下にございますように地下に潜って配送するという構想もあったというところの御紹介でございます。

また、次のページに、実際の今の埼玉の和光市付近の外環道の高速道路でございますけれども、右下にありますように、路肩の部分を少し活用して、ベルトコンベアが6キロほど造られてございます。具体的にはこれの中に外環道のトンネルの掘削の土砂を通しまして、和光の仮置場まで持っていっているという活用の工夫の例でございます。

こうした様々な構想等ございますけれども、最後の次のページ、表にまとめてございますけれども、様々な論点ございまして、どういう空間を使うのか、地上か地下か、あるいは道路空間の一部を使うですとか、それに対して、もちろん、今の例えば中央帯ですとか路肩にはそれぞれの安全面での機能等ございますので、そういったところをどう考えるかということでしたり、あるいは地下でありましても、トンネルとか橋梁等との干渉、実際にやろうと思うといういろいろな課題が出てくるというところを整理していく必要があるかと思っております。

また、どういったところにニーズがあり受け入れられるかというのがポイントかとも思っています、都市間なのか都市内なのか、もう少し具体的な物流と港湾の周辺であったりするのかといった論点、それから、何がというところでいうと、トラックが動くのか、コンテナが動くのか、いろいろな形があらうかと思えます。また、事業スキームにつきましても、民間主導なのか、あるいは公共で少し支援をするような形態があり得るのかといったところ、これからも勉強を深めてまいりたいと思っております。

以上でございます。

【小林高速道路課長】 それでは、資料6について御説明申し上げます。SA・PAの大型車駐車マスの拡充について御説明いたします。

大型車駐車マスにつきましては、長時間駐車によりまして、平日深夜帯を中心に不足しているところでございます。一例を挙げますと、右下にありますグラフのように、これは東名高速の海老名SAでございますけれども、深夜時間帯に大型駐車マスの数を超える車両がSA内に存在していることが分かります。こういったことに対応するために、既存駐車エリアのレイアウト変更によりまして、大型車駐車マスを拡充しているところでございます。具

体的には2018年から2022年までに約3,000台分を拡充しまして、今年度2023年度につきましても、左下の表にありますように、約600台分を拡充する予定でございます。

具体的には2ページ目を見ていただきますと、左の図の赤枠で囲ったところでございますけれども、これらが大型車駐車スペースになりますけれども、右にありますように、そもそも大型車の駐車スペースを拡充するといったことに加えまして、右下の図の吹き出しにある写真のように、駐車マス自体の小型車と大型車の兼用化を進めているところでございます。

恐縮ですけれども1ページ目に戻っていただきまして、また、駐車マスの拡充のほか、3ポツ目にありますように、駐車マスの適正利用などの方策が考えられまして、これらについては、高速道路会社あるいは高速道路機構等が行っていますSA・PAの利便性向上に関する検討委員会において検討しているところでございます。この検討会につきましては、根本委員長、また兵藤委員にも御参画していただいているところでございます。

以上でございます。

【四童子道路経済調査室長】　　続きまして、資料7でございます。重要物流道路の関係でございますけれども、1ページ目でございます。

平成30年に重要物流道路制度ができてございまして、物流上重要な道路を指定するというところで進めてきてございます。右下に数字がございまして、これまでに3万6,000キロが既に指定をされてきているというところでございまして、具体的には左のイラストにありますような国際海上コンテナ車、40フィート背高が、構造上支障のない区間につきましては特車許可不要とするサービスとして、一つ既に実施をされているというところでございます。また、次の資料のネットワークの検討等も併せてでございますけれども、ここにどういうサービスを持たせていくかというのを今後しっかりと検討を進めてまいりたいと考えております。

御参考でございます。次のページでございますけれども、物流が大事だということが焦点になる中で、一つの試算でございますけれども、魚ですとか野菜ですとか、農水産品がどこを通過しているかというのを少しシミュレーションをしたところでございまして、図の中の線が太いほどたくさん流れていまして、青が高速道路、赤が一般道というところでございまして、濃い色と薄い色に分けてございまして、濃いところが交通量が1万台もない、交通量が少ないところを濃くしてございます。全体をずっと見ていただいたときに、濃いところ、

北海道ですとか、あるいは東北の北のほうとかございますけれども、こういったところは物流が非常に流れているんだけれども、普通の交通量で見るとあまり多くないということになっているという分析でございます。

こういった例も含めて検討を深めてまいりたいと思っております、続きまして資料8でございますけれども、広域道路ネットワークの在り方の状況の御報告でございます。国土幹線道路部会の資料の抜粋でございますけれども、1ページ目でございます。

今年、夏に国土形成計画を策定するタイミングになってきて、もう国土審議会で御議論が進んでいて、案ができていうところでございます。この国土形成計画の方向性を受けまして、道路としてもどのように考えていくかというのを並行してネットワークの在り方として議論をしていただいているところの途中の、これまでの方向性を示したペーパーがこちらでございます。

少し字が小さくて恐縮ですけれども、具体的には、上のほうに、様々、国土形成計画で重視されている論点を掲載しております。具体的には人口減少ですとか災害リスクですとか、大変リスクが高まっているというところがかかり強調されてきております。また、安全保障の面でも、エネルギーや食料も含めて非常にリスクがあるというところが前提として強調されてきてございます。

その中で、従前全総と言っていた頃から、国土形成計画は、一つテーマというか、スローガンのようなものを設定するというところで、国土の目指す姿として、「新時代に地域力をつなぐ国土」であり、それに必要な国土の基本構想として、「シームレスな拠点連結型国土」でやっていくということで議論をされているところでございます。

こうした方向性を踏まえたときに、今、主立った様々いただいている御意見を下側にまとめてございます。具体的には様々なリスクに対応したネットワークをつくっていくべきだという中で、特に物流につきましても非常に重要だということで、物流危機ということ踏まえていく必要があるという御意見を頂戴しておりますし、ネットワーク全体、シームレスなサービスレベルをしっかりと確保していくということでしたり、あるいはその次にございますように、交通量に比例しない道路の機能が重要だということで、先ほどの試算等ございますけれども、ああいった観点も重視をしていくということで議論がされてございます。

また、下から3つ目でございますけれども、高規格道路のネットワーク、様々な機能を複合的に考えていく必要があるのではないかという御指摘、検討も行われてございまして、先ほどの新物流のような観点等も含めてどう考えていくかというところはあろうかと思っ

ございます。また、全体を通じて、カーボンニュートラルに向かってどういう貢献ができるネットワークにしていくかというところも、複数御意見を頂戴しているという状況でございます。

こういったところをさらに検討を深めまして、これまでのネットワークを、次のページ以降でございます。これまでもともと高規格幹線道路と地域高規格道路が従前ございましたけれども、これが見直されてこない中で、次のページにありますように、現在のニーズに合わせて、高規格幹線道路と地域高規格道路を含めまして高規格道路という形で再整理をして位置づけてまいりたいと考えているというところでございます。

併せてこれまでのプロセスも、次のページにございますように、透明性を高めてしっかりと整理をしていくということも併せて考えておりまして、最後でございますようなスケジュール感でもって、夏頃には取りまとめをいただきたいということで、御議論いただいているところでございます。

資料につきましては以上でございます。

【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、自由に御意見、御質問をお願いしたいと思います。

兵藤委員は途中退席しなければいけないということなので、最初に御発言をお願いいたします。

【兵藤委員】 ありがとうございます。簡単な話も含めて3つほどありまして、最初は資料3の中継輸送です。大変詳細な分析もされて、これから先の展開を楽しみにしています。とはいっても、中継輸送というのは、これまでも民間の運送会社は自前でやっていた話で、それとこれから先は何が違うんだろうかと考えます。というのは、一つは高速道路との関連性、接続性というのかな、それを期待したいところで、例えば、ダブル連結に限っていますが、浜松いなさ路外駐車場の一時退出型の中継輸送などは、民間の企業からは期待されていて、それはぜひ検討していただきたいのと、これが一つですね。そのときに、民間の会社でも今、話を聞くと、もう自社だけでは持たないので、ほかの会社とセットで、そして共同配送を行うなど、そういう相乗り型の中継拠点の整備ということも視野に入っているようです。そう考えると、もっと一步踏み込んだ中継輸送の拠点の在り方というのが何かありそうで、実はそれが資料5の自動運転のところに出てきた中継拠点という、これはまだ先ですけれども、そういうこととかなり関連性が高い話なので、将来、自動運転の連結とか解除、そのための中継拠点ということも併せて視野に入れて考えていただきたいなというの

が、これが一つでございます。

2つ目は簡単な話で、資料6で、SA・PAの整備ということで、これは根本先生も入っていらっしゃるし、私も入っているんですが、別の検討会で非常に詳細な分析を昨年度行いました。それで大体分かってきたのは、これを幾ら造っても、造れば造るほど長時間駐車が増えてしまって、たちごっこにどうもなりそうだと。というのは、ここでは休憩という言葉しか入っていないんですが、休憩、8時間ですよ。これが今度、2024年で8時から9時間になると。それだけで1割長くとめなきゃいけない。その休憩をどうやってコントロールするかということがキーポイントです。ということは、例えば有料化するとか、ないしはさっきお話をした一時退出ですよ、それで外に出てもらおうとか、何かそういったソフトのコントロール策も、これも併せて考えないと、造るだけというのは非常にコストがかかりますので、そういうTDM策も併せて検討していただきたいというのが、この資料6です。

それから、資料7、これは簡単ですが、重要物流道路で農水産品のネットワークが出ていましたけれども、今、これも2024年問題で運送会社がいろいろ考えているのは、何とかフェリーと、それからRORO船ですよ。これらと組み合わせてドライバーの拘束時間を減らしたいということで、農産物のネットワークですけれども、これぜひ、実は所々に重要なフェリー、それからRORO船の航路、例えば苫小牧と八戸というのは、北海道とそれから本州のトラック輸送の大変重要な航路です。そういったものがもうちょっと何か入ると、イメージが変わるという印象を持ちました。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。ただいま中継輸送、それから高速道路のSA・PAに対する自動運転対応の拠点、それから最後はフェリー路線などとのつながりを意識した資料の作り方ということでコメントをいただきました。多分、今日御出席の委員の方、同じような問題意識を持っている方が多いんじゃないかと思います。兵藤委員のコメントに関連して御意見があれば一緒にお伺いして、それでお答えいただこうと思います。

それじゃ、お願いします。

【高岡委員】 立教大学の高岡でございます。御説明ありがとうございました。私も今の兵藤先生のSA・PAの拠点の拡充の整備のところについて、これはコメントというより質問があります。検討会に出られている先生か事情に詳しい事務局で御説明いただけるなら説明いただけると助かります。ハード面で、先ほど御説明いただいた資料では、無利子貸付

けをするだとか、ハード的な整備をするのは高速道路会社という話があったと思うんですが、これは多分、最終的にはソフト面が結構重要になるんじゃないかと思っています。例えば、ドライバーのニーズにいかに応えるか、すなわち、休息时间・休憩時間やそれ以外のためにどのような設備を提供して、それを有料化するのか、しないのかといった先ほど兵藤先生がおっしゃっていたことなどです。それ以外にもビジネスとしてのニーズや社会のニーズがあって、EV充電をどうするのか、環境負荷をどうするのか、防災性をどうするのかといった側面があると思うんです。その辺を含めて民間の会社に委託して最後はやっていただくことになる場合、その辺りについて、高速道路会社が行っている検討会に任せるのか、あるいは国交省で、ある程度指針・ガイドラインみたいなものをつくっていただくようなお考えがあるのかということをお伺いしたい。

もう一点、SA・PAのハードの整備で、資金面については資料に書き込んであったんですけども、今後連結トラックが増えていくと、今のSA・PAの面積では足りなくなってくる可能性もありますので、SA・PAの拡充・拡大に関して何か最新の情報があったら教えていただきたいです。ありがとうございます。

【根本委員長】 分かりました。

SA・PA関係ですね。どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。SA・PAに関してもう一つお伺いしたいのは、例えば8時間、9時間、今度お休みをされることが要求されるということになると、トラックの中でお休みしてもらうよりも、何らかの宿泊休憩施設などを利用してもらうと、そのほうが体的には圧倒的にいいわけですし、例えばそういうところを利用されると余分な料金は取らないけれども、単にSA・PAを長時間利用するようなお休み方をされていると、入りと出で時間が分かりますから、長時間どこかに駐車していた可能性があるならば料金は付加的にしますよとか、様々料金的なものをいじることによって、ドライバーの方は、より、道路上といいましょうか、お仕事の中で休憩をとる仕組みを促していただけるような施策に持っていかないと、なかなか今、就業者が増えないという中において、いろいろな試みをなさっていただいているわけですけども、今度また9時間トラックの中で寝ていなきゃいけないとか、そんなことになってしまうと、非常に体の負担は大変なものになると思いますので、何かいろいろな料金と宿泊設備の整備とか、いろいろなものと絡めて、ちゃんと休んでいただくような仕組みもぜひつくっていただきたいですし、一時退出をしていただくということは地元の経済にとっては非常に喜びでありますので、そういったこともぜひひ

ろいろなところで拡充していただくと、地域も運転士の方にとってもいい仕組みというのをぜひつくり出してほしいなと思いました。

以上です。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。

どうぞ。

【苦瀬委員】 SA・PAについて、これからも大変なことだと思いますが、ぜひ取り組んでいただきたいと思います。駐車という考え方からすると、空間的に分離するという方法と時間的に分離するという方法があると思います。ですから、空間的にスペースを広めるが、乗用車の来ないときは、そのエリアも貨物車用に使う方法もあると思います。いずれ技術が進めば、そういう流動的な使い方ができるのではないかと。これに予約システムを組み入れていくと、DXにも合うだろうと思いました。

意見でございます。以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【上村委員】 兵藤先生もおっしゃったんですけども、自動運転というのは、これは本当に道路インフラも大革命が必要だと思います。ですから、今日のお話、ずっと盛りだくさんにいろいろな新技術を含めお聞かせいただいたんですが、自動運転の将来というものを、何年度ぐらいに完成させていくのかということの一つの目標みたいなもの、27年度ではレベル4というのはありますけれども、そういうことではなくて、要は将来にわたる道路インフラ、SA・PAも含め、道路も含めこれに対して どう考えていくのか、今、直近の2024年問題をどう片づけようかというのがごっちゃになっていますので、当面の直近の課題と分けて考える必要があります。それから例えば自動運転でも、自動運転の未来を考えると、レベル4を2027年度100%以上というのは一つの政府目標であるんでしょうけれども、多分、入り交じる期間がありますよね。自動運転車が10%、20%、50%、100%。100%全部自動運転、物流者も含めてなるというものを考える、時間軸のプロセスのところでどうハードをやっていくのかということと、それから直近の、物流というのは動いているわけですから、それをどう今、取りあえず解決していくということと分けて考えていかなければなりません。せっかく整備したんですけども、将来は自動運転できたら、何かまたこれでは、「無用の長物」とは言いませんけれども、中途半端だなというものもあるでしょう。いやいや、自動運転のときでも十分にこれが機能するんだということも当然

あるでしょう。ですから、直近の問題でいうとするならば、それは後で言いますね、直近の問題点というのが幾つかあるんですけども、それはもう少し一旦置いて、自動運転の未来というもの、それから、それにどのようにプロセス的に考えていこうとしているのかというのを、兵藤先生の御質問と併せて、まずお聞きしてみたいところでございます。

【根本委員長】 今日は何回か発言いただけるチャンスがあると思うので、取りあえず中継輸送とインターモーダル、フェリー・RORO船は後でまた議論するとして、SA・PA絡みでいろいろ質問がありました。短期的にどのように整備していくのか、ソフトはどうするのか、ドライバーのニーズなんかを確認する必要はないのか、ハードの拡充も必要になってくるのではないかと、様々な御意見がありました。あと、プラスアルファでSA・PAが自動運転に対応するという御説明があったもので、上村委員から自動運転に関し、どのような段階を考えて道路行政として対応していくのかということに関して御質問がありましたので、御対応いただければと思います。いかがでしょうか。

【小林高速道路課長】 高速道路課長の小林です。特にSA・PAの大型車駐車マスに関して少しコメントいたしますと、SAに入ってくる車、それから出て行く車なんかの調査以外に、根本先生が入られている検討会では、いろいろなアンケート調査の結果なんかも示されていて、それを見てみると、長時間駐車の原因として、法定労働時間を守るための、先ほど兵藤先生も言われましたけれども、休憩ではなくて休息をしているケースですとか、あるいは、出発する側と到着する側の荷主がありますが、到着する時間を調整するために、そこで休んでいるというかとまっている。一方で、ほかのアンケート結果から見ると、短時間で5分か10分ぐらいで出ていってしまう大型車もいるということが確認されています。10分に出て、本当に今、トイレだけを利用して出ていっている大型車もいるかとは思いますが、恐らくSAにとまりに来て、ところがとめるところがないので、そのまま通過して、また次のSA・PAを目指していくといったアンケート結果も出ていて、そういうことからすると、絶対的な駐車マスが足りない部分もありますが、先ほども少し申しましたように、適正利用というものを考えていく必要があります、いろいろな手段があると思います。短時間利用をちゃんと促すような仕組みをつくったりですとか、あるいは一時退出なんかも検討していく必要がありますが、様々なニーズがありますので、特に輸送関係のニーズというものを捉えていきたいなと思っております。

まずは以上です。

【根本委員長】 SA・PAにドライバーが宿泊できる施設に対するニーズはあるのだから

うか、あるいはEV充電とか、そういうものもSA・PAの中に造っていくことになるのかなど、そのような御意見もありました。ドライバーのニーズは確認されていますか。

【小林高速道路課長】 その中で個別に利用者団体とかに確認しているところもありますし、またEVの充電施設なんかに関しては、高速道路会社とどうして進めていくのかと、スペースが限られていますので、そういう議論はしています。

【根本委員長】 いかがですか。取りあえずよろしいですか。

【大串委員】 運転士不足というのは、もちろん低賃金というのものもあるんでしょうけれども、コミュニケーション的にあまり得意じゃない人たちは、逆に運転手がいいんじゃないか、でも体力的にどうかとか、自分たちの輸送環境において、トラックで何日もとまってしまふような状況というのがあるのであれば、体力的にきついんじゃないかというのはいろいろ言われておりますので、運転手さんの福利厚生観点から考えても、何か資するようなものをきちんと方策として、道路上もしくは高速道路上で何か対応していただけることがあると、もう少し求人も埋まるかなと思っておりますので、よろしくをお願いします。

【根本委員長】 そういうニーズ調査とか、また必要かもしれませんね。

あと、自動運転に関して、どう対応していくかという難しい質問がありましたけれども。

【和賀高度道路交通システム推進室長】 非常に難しい質問だと思っております、自動運転車両の技術レベルが低ければ低いほどインフラに求められる支援というのは大きくなる一方で、インフラの整備には時間がかかるということから、できたときにはそういったものがなくなるといことも考え得るわけでございますので、そこは車両の技術開発と歩調を合わせていくということが必要だと思っております。

一方で、冒頭にお示ししました政府の目標以上の将来像というところがなかなか示されていないという状況がある中で、当面、この政府目標に向けて実証実験をやっているということで議論をして調整をしているというところでございます。またそこら辺の将来的な部分も含めて意見を聞きつつ、必要な対応というものを検討していければと考えてございます。

あまり明確な答えではなくて恐縮でございますが、以上でございます。

【上村委員】 ぜひおっしゃるように、自動運転レベルがまだ低かったり、車両が少なかったりするほど、道路で本当に工夫しないと安全性というのが確保できないと思われまふ。しかし本当に100%完成した未来社会、それが2050年なのか、もう少し2100年ぐらいになるのか分かりませんが、それができたら、今度は本当にまたそういった重装

備が要らなくなるという、そういう非常に難しいプロセスを踏んでいかなくちやいけないという大革命を、ぜひ頭の後ろに意識しながらという、そのようなことを申し上げたかったのでございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

朝倉先生、お願いいたします。

【朝倉委員】 兵藤先生の話の始まりが中継輸送だったので、中継輸送のところをコメントしようと思ったんですけども、よろしいですか。

【根本委員長】 結構です。どうぞ。

【朝倉委員】 資料の中で、中継輸送の拠点に求められる機能というのはどうすべきかという論点が紹介されてあって、このことは大変重要だと思って話を聞いておりました。というのも、中継輸送点を、現在のSA・PAもしくはただの広い場所のようなところでそれをするならば、中継点では基本的なデポはしないですよ。そこで荷物や車両を入れ替えるというのはデポ機能なしで中継するということだと思っただけですけども、今後、中継点にデポの機能を持たせるかどうかということが結構大きな分かれ目だと思います。

というのも、中継点で荷物やドライバーやあるいは車両をデポすると、中継する車両やドライバーをマッチングをさせることは容易ですけども、デポのコストがかかります。その一方で、中継拠点でそういうものを一切デポしない、つまり広場があるだけとすると、中継する相手を探す、あるいは相手を待つ待ち時間が発生しまして、極めて非効率になる。なので、そういったことを考慮しつつ、どういう種類の中継点にどういう機能を持たせるかということはずごく大事です。現状想定されている中継点にどういう機能を持たせるかということについて、これは今後どのように考えるかということであって、現在まだ想定していないということかもしれません。しかし、中継点には一定のデポ機能が整備される必要があり、単なる広場を置いておけばいいというわけにいかないと思うので、すごく重要だと思います。一方で、それをやり過ぎると、そのコストを誰が負担するのかとかいう問題も発生してくるので、こここのところの議論が極めて重要じゃないかなと話を伺っておりました。

あと幾つか意見ありますけれども、あまり離れちゃうといけないので、ひとまずこのポイントだけにします。ありがとうございました。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、中継拠点に関して何かもしあれば、お伺いしますけれども。

【上村委員】 ここからはもう少し直近の具体的なことで、中継点のお話が出ました。一

番物流で理想で言えば、中継点までそれぞれ大型ではない小型車で持ってきて、そこで大型の重量のところに積み替えて、そして行けるような施設があればと思います。本当に大きな高速道路の連結のそういうものがあれば、SA・PAの横でもそういうのがあれば本当は一番いいんですけども、なかなか今の東名とか名神とか見ても、そういうことを具体的にできる場所、土地の確保がなかなかできにくいというのがどうも現実みたいです。大体、どこにつくるといっても土地がないというケースが多いですよ。ですから、どうしてもそれを実現しようと思ったら、やや引き込んで、そしてもう少し高速道路から離れたところにどこか広い土地を求めてとならざるを得ないだろうと思いますけれども、それはそこにいろいろな企業、乗り合いの大型貨物乗り換え基地というのを、今、少しそれもできて、拠点のどこでしたか、京都とそれから名古屋の一部と横浜でできますね。車両自体の連結はできるかもしれませんが、荷物も含めてそれが積替えができるようなものができるという中継点になると、よりいいなとは思いますが。しかし、土地をどこに持っていくかというのはまた別の問題としてあると思います。

【根本委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。私も同じような感じを持ちました。よく建物側から見ると、民間企業の人たちは物流拠点という言い方をしますが、その場合にはDC（流通センター）だとかTC（トランスファーセンター）だとかSC（ストックセンター）だとかPC（プロセッシングセンター）だとか、タイプに分けているわけですね。積替え拠点だということであるならば、TC（トランスファーセンター）とかトラックターミナルとかということになるので、大きな施設が要するという話になってしまう。いや、そうではなく、運転者が乗り換えるだけであれば、そのスペースがあればいい。その辺の、ここで今後議論されていくときに、拠点とか施設というものを、少し区分けをしておいたほうが、話がうまく進むと思いましたが、それが1つ目です。

もう一つは、中継のところの資料で私、非常に心強く思ったのです。6枚目の辺りに倶知安の例がありました。今まで拠点は集中してまとめて、共同輸送をするという議論が多くあったと思います。しかし、今回は事例として、良い例と理解しました。要するに、共同化でも、こういうケースには集中したほうがいい、こういうケースには多少分散してもうまくいきそうだというケースがあるのではないかと思うのです。

ですから、そういう意味では、この例と10ページで書いてある例は、新たな方向を示唆

をしているような感じがあって、そういう意味での非常にバランスがよくとれている感じがしました。ですから、この先は、先ほど申し上げましたように、拠点の性格とか役割とか、そんなようなことをまた考えていただくとうれしいと思います。以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。中継輸送、なかなか面白い取組ですけれども、道路行政としてお手伝いできるのは、運転手が交替するとか、あるいはヘッドを交換するというのは非常に分かりやすい。たくさんそういう例も出てきているので、それを奨励するということが第一段階かなという気がしました。

ただ、特積みとか路線業者というのは自分でターミナルを高速道路の外に持っていて、そこに一度寄って荷物を少し降ろして、また荷物を積んでとかということをやっているわけです。それは物流業の一環として自分で物流センターを造ってやっていますから、荷物の積替えを伴うようなところに関して、それを公がどこまで関与するのかというのは難しい問題も出てくるかなと思いました。

【四童子道路経済調査室長】 ありがとうございます。中継輸送でございまして、多々御意見いただきまして、特に兵藤先生から高速道路との近接性が大事だということ、あと上村先生からも、そういった適地があるかどうか、高速道路の近傍にあったほうが便利だということもいただきましたので、一つ、中継輸送のこれからの、どういったところにとという観点に、しっかり高速道路との関連という部分も踏まえて進めていきたいと感じました。

あと、朝倉先生からもいただきましたし、苦瀬先生からもございましたけれども、拠点の種類をしっかりと意識して、根本先生から言われたように、まさに今、北海道でやろうとしているのは、できるところから非常に追加的なコストがなるべくないような形でニーズをどこにあるのかを探るというアプローチでやってございまして、その意味で、まず一つは、大きめの道の駅で実験をしてみたらどうだろうかということとか、あと、わが社がいろいろな土地を持っている場合がございます、それは一つは除雪ステーションを使おうということでございますし、あるいは地域によってはチェーン脱着場みたいなものとか、いろいろな形で既存ストックというか、試せるようなものもあるものですから、そういったところと、あと、それもやたらに使ってみてもということなので、少し論理的なサウンディング、ニーズがありそうなところと使い方と機能と試してみようということ、なかなかたくさんのお金をいきなり公が使ってやっていくというのもまた難しいと思いますので、しっかりと拠点の種類というか、位置づけも踏まえて、それとセットで機能というように考えていきたいと思っております。

【根本委員長】 よろしいですかね。

あと、兵藤先生が問題提起した中で、農産物が運ばれているルートで自動車交通量が少ないという図を彼が見て、その図にフェリーとかRORO船との関係性、そういうものも表現したほうがいいんじゃないかという御意見ありました。これはどちらかというコメントですけれども、そういう他モードとの連携に関連して御意見ございますか。

どうぞ。

【上村委員】 この間、新聞に出ていましたのは、JR貨物の実験ですよ。JR貨物が港湾の、今までは積替えがなかったら使えなかったんだけど、港湾の海上コンテナをそのまま連結させて、トンネルや何かを低くしたりしながら、そのまま、走れる実験を始めました。日本の場合には海上コンテナがとにかく鉄道を走れないというのが今までの物流の一つの問題だったんですけれども、何かそれをクリアにしていこうという実験が始まっていますので、ぜひほかのものも、フェリー、RORO以外のところがあれば、港湾の海上輸送ということも含めて、こういった道路とどのように将来一つ考えていこうかというお考えがあれば、併せてお聞きしたいと思います。

【根本委員長】 長距離輸送の部分で運転手が足りないというのが特に顕著なので、長距離輸送部分をフェリー、RORO船あるいは鉄道にシフトしようという動きがあるわけです。しかし、当然両端末は自動車が担わなきゃいけないので、その辺のことを考慮して何らかの施策を展開してほしいというのは当然あるのかなと思います。

【四童子道路経済調査室長】 ありがとうございます。実は国土幹線道路部会の議論でも非常に重要だということで御指摘いただいております。特にシームレスな総合交通体系みたいなことを国土形成でも言われてございますし、また、2つあって、1つはカーボンの関係でモードミックスを考えていくということと、もう1つは労働時間の関係もあって、フェリーの中でのドライバーさんが休息扱いになるということで、ある程度乗って運転して、フェリーで休まれてという意味で、また意味合いが大分変わってきているということがございますので、こちらのネットワークの検討でも、今のような御指摘も踏まえて進めてまいりたいと思っております。ありがとうございました。

【根本委員長】 それでは、新しい論点で構わないんですけれども、ご意見ありますか。

【大串委員】 ありがとうございます。資料4につきまして、お話ししていきたいと思えます。6ページ、許可制度と確認制度において、確認制度の利用率が非常に低迷しているということを説明いただいたかと思うんですけれども、これを自分に置き換えて考えてみま

すと、従来手慣れたやり方で安いのであれば、そちらを使うでしょうと思うんです。そうすると、確認制度に移行してもらうためには、車両を登録するというのに一定程度の金額がかかるというのは仕方がないとしても、1回1回の手数料が非常に割高になっていると。ここは確認するために公務員の時間が非常に使われているということがあるでしょうから、そういう観点で、公務員の働き方改革を促すためにも、できるだけシステムを利用させていただきたい。それを考えると、普段の手数料、確認制度を非常に安くしていただいて、許可制度を高くしていただいて、できるだけ確認制度を使っただけのような、そちらにすぐインセンティブがあるような仕組みにさせていただいて、1回使うと慣れてきたりとか、こちらのほうが便利だねということで蓄積されていって、どこかで転換点に来て飛ぶんだと思うんですけれども、そこまで辛抱強く料金体系を実際2年間ぐらいして、もう1年ぐらい運用されて実績がたまってきましたら、電子化を急がれるとともに、もちろんユーザーインターフェースの改良というのも大事ですけれども、一つこちらのほうが絶対的に安くて早くて便利で、かなりの路線をカバーしていますよということのキャンペーンを打っていただいて、その期間だけでもかなり確認制度のほうを低くしていただいて、公務員全体の無駄などいまいしょうか、労働力を少なくしてもらって、もっとやりがいのある方向に集中してもらうような、そういった方向で進めていますので、こちらのほうがシステム代かかっていますけれども割安にちゃんとしていますよという方向で行っていただければなと思いました。

【根本委員長】 ありがとうございます。関連して何か御意見ありますか。

どうぞお願いします。

【朝倉委員】 特殊車両の制度については、いろいろ関係者が苦勞されていると思うんですけれども、最大の驚きは、道路情報の電子化が滞っているので利用がされていないという説明です。一体どうして道路情報の電子化にこんなに手間取るのかということです。元のデータは多分DRMか何かだと思うんですけれども、それはもともとDRMに本来電子化すべき情報が載っていないからなのか、あるいはDRMにそれは載っているけれども、それからネットワークをつくるのに手間がかかっているのか、どちらかだと思うんです。もし後者であれば、幾ら何でも電子化が鈍くさ過ぎると思うので、一体何が電子化を妨げているのかということの説明が欲しいと思います。

もし僕にやれと言われたら、特殊車両は個々の車両がGPSを積んでいるはずなので、使っている道路区間のデータが日々上がってきているはずだから、それを基に、実際の利用実

態をもとに認可すべきネットワークをつくれば、すぐできると思うんですね。どうしてそうやらないのか、その辺の仕組みが分からないので、若干テクニカルな内容ですけども、なぜ電子化が進んでいないのかということの説明してください。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。私も許可制度と確認制度の値段の違いを見てびっくりしたんですけども、道路行政としてこのような方向にしていきたいということを決めたならば、そのシステムの開発にかかる費用は、これは受益者負担ではなくて、むしろ国のお金で整備して、安く使ってもらえるようにするのが望ましいと思います。それぞれについてかかったコストを計算してみたら、片一方が320円で片一方が600円だったということかもしれないけれども、道路行政としてどうしたいんだと、どのように持っていきたいんだということがあれば、当然この値段というのは変えてしかるべきかなと思います。

それでは、お答えいただいてよろしいですか。すいません。

【大井道路交通管理課長】 ありがとうございます。確認制度と許可制度、それぞれ手数料が決まっております。委員長からも御指摘ありましたけれども、それぞれ人件費などの実費を積算して設定しているということで、結果的に確認制度が600円ということで、かなり差があるように見えるということでございます。

ただ御指摘のように、本当に確認制度をどんどん使ってもらえるためには、インセンティブが必要だという御指摘はごもっともだと思っております。政策的にどのような対応ができるのかというのを考えていければと思っておりますし、また、実際に今の許可制度の手数料、それを設定したのが平成17年ということで、少し時間が経っておりますので、本当に適切な手数料をどのように考えるべきかということも含めて勉強させていただきたいと思っております。

それとあと、道路情報がまだまだ電子化されていないという御指摘、ありがとうございます。令和8年度までには経路をしっかりと概成して、確認制度を使っていただく事業者の方にも使いやすいような状況を、できるだけ早くつくっていきたいと思っております。電子情報がなぜこんなに手間取るのかということにつきましては、私、今、手元に情報を持ち合わせておりませんが、様々な道路事業者、物流事業者から、今回の確認制度をなかなか実際に経験してもらえてないということがあると思います。5,000円の登録料が少し高いということもありますし、登録をまずしていただいて、使っていただいて、実際もうちょっと使い勝手がよければという、使っている方からのニーズ、御意見もしっかり耳を傾けな

がら、対応できることを地道にはありますけれども対応していきたいと思っております。

電子化は、高速国道と直轄の国道については100%済んでおります。ラストワンマイルといいますか、市町村道ですね。県道も若干残っていますが、主に市町村道の電子化がまだ進んでいないということなので、そこを地方公共団体とも一緒に進めていかなければと思っております。御指摘、誠にありがとうございます。

【朝倉委員】 朝倉です。今の電子化というのは、一体何をどうすることを電子化と呼んでいるんですか。つまり、ネットワーク上で経路探索をできるようにするためだけであれば、簡単にできますよね。なので、それにそんな時間、令和8年までかかるわけがないと思えます。何か特殊なことを手作業でやっていると思うんですけれども、もしそうであれば、その効率化というか、システム化というか、そこをもうちょっと具体的に説明してください。我々に何とか知恵を出せと言うんだったら幾らでも出したいと思えますけれども、どうでしょうか。

【沓掛企画課長】 企画課長の沓掛でございます。電子化というのは、本当にその寸法の車が転回できるかどうかとか、細かいデータ、3次元のデータとかも含めながら取っているのですが、直轄とかは大体できていますけれども、荷物を目的地からODで動かすときに、最後に市町村道などが入ると、どうしてもデータがまだ不足していて、結局そこがネックになるというのが実態としては数多くあります。

なので、全部の経路がないというより、ほとんどの経路はあるんですけれども、本当に最後のところ、ちょこっとしたところが、いろいろなサイズ的車、あるいは重量、そういったものが通行できる、そういうのを確認するためのデータがまだそろっていないという状態であります。

【朝倉委員】 分かりました。そうすると、例えば道路状況や交差点などの画像データとか、それから実際に車が通行したGPS軌跡データだとか、そういったものをもうちょっとうまく使ってシステムティックにやる方法を考えると、もっと早く電子化できるんじゃないかなと思いました。意見です。ありがとうございました。

【沓掛企画課長】 御指摘のとおり、実際車が通行をしているという実績があれば、それを基に通行できるという見方もできますので、そういうのも御指摘のことも踏まえながら、できるだけ早く整備をしていきたいと思っております。

【大串委員】 私も朝倉先生と同じで、今までそのサイズの車が通ったことがあるということが記録されているはずですので、すぐ参照できるんじゃないかという朝倉先生の意見

は、もう今のDXのこの世において我々が実感していることだと思いますので、国交省は1台1台厳密にというところがあられるのかもしれないですけども、その辺りは、過去にこのサイズの、日本でそんなにたくさん大きいサイズが通っているというわけじゃないので、もう最大限のものが通っていれば、それより小さな車は必ず通れるはずだという仮定のもとで出すというのも大事なかなと思いますので、そういった地図上のプローブデータをとっていただいて、許可をとにかく早く出していくと。でも、できれば確認制度に移行していただくというところでお願いできたらと思います。

以上です。ありがとうございます。

【根本委員長】 コメントということで、これはぜひお願いいたします。

ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【上村委員】 私も分かっていないところがあるんですけども、広域道路ネットワークのところまでございまして、2万4,000キロというのを聞きまして、非常に高い目標でもあるなと思いながら聞いていたんですが、これは今の市町村、地域高規格道路というのは2車線が多いと思うんですけども、結構逆走とかいろいろな問題もあって、それを広げたりということもあったりします。それから、今も4車線ではあるけれども、さらに道路の距離を延ばしたりということとかが一緒になって、地域高速道路の高規格化というのがあるのか、これからまだ、料金の問題から手続から、いろいろ市町村からの手続の問題、それをどのように認可していくかとか、どこが主体となってやるかとかというのはまだこれからみたいですけども、非常に2万4,000キロという大きな目標が掲げられているので、もう少し中身についてお聞かせいただければと思います。

【根本委員長】 それじゃ、お願いいたします。

【四童子道路経済調査室長】 ありがとうございます。こちらの図でございまして、三角形の先ほどのやつがありまして、お手元のタブレットで見ていただければと思いますけれども、これまでの高規格幹線道路と地域高規格道路が、1万4,000キロと1万キロ、これまであったというところがございます。2つありまして、1つは、これはずっと20年以上見直されてこなかったものですから、特に地域高規格道路の中にもうできたものもあれば、計画だけでも少し必要性が薄れたものもありまして、一つは、これまでの地域高規格道路が必要性がどうかというのを確認した上で、それと新たに、新しい時代の要請ということで必要性が高まったものもございまして、一つは、今の時代に合ったネットワークとしてどこが大事かというのを各地域ごとに再整理をするというのがございます。今、2万4,

000キロの計画というのは、これは1万4,000と1万を足して2万4,000という形で表現しておりまして、これを今の目線でスクラップ・アンド・ビルドなどして、今の時代でどこのネットワークが大事かというのを、これから高規格道路という形でネットワークとして決めていきたいというのが1つでございます。

高規格道路にどのようなサービスを付与すべきかというのは、また別の観点としてございまして、大事なネットワークを今見たときに、非常にサービスが高いところもあれば、低いところもあれば、自動車専用道路になっているものもあれば、暫定2車線のところもあったり、いろいろな課題がございまして、もう1つは、高規格道路の中の今の時代に大事だとされるネットワークをサービスレベルとして、4車線が大事だという御意見も多々いただいておりますし、そういうサービスレベルを確保できるように、これから中長期的に進めていきたいという、この2段階でございまして、これまでの今の地域高規格道路の中にも先生おっしゃったように2車線のものがある、そこが課題が大きいようであれば、このタイミングで4車線にすべきだということで、今の時点で必要性をセットしていきたいと、このような議論でございます。

【上村委員】 まだこれからの議論かもしれないんですけども、その場合の所有権は地域から保有機構に変わるかどうかですか？又、マネジメントも含め、料金はNEXCOが扱うことになるわけですか？それと、その前に、例えば今、地域高速規格道路から高速高規格に変わる、例えばこの道路とまず具体的に何かイメージがあれば教えてほしいんです。それと、その保有機構と運営をどう切り分けるのかは、まだこれからですか？もう大体イメージとしてはできていて、保有機構とNEXCOが高規格を管理・運営していくという、そういうことになるんでしょうか？

【四童子道路経済調査室長】 ありがとうございます。今の高規格幹線道路のうち、大方の1万キロぐらいは今、NEXCOが有料道路として管理をし、保有という意味では機構がやって、有料道路事業としてやっている部分がございます。その外側にはいろいろな事業手法がございまして、直轄が無料の高速道路として整備しているものもあれば、都道府県が立派な自専道として造っているものもあれば、様々形態がございます。基本的には、これまでの高規格幹線道路は全てNEXCOの部分というのはネットワークとしては変わってございまして、高規格道路の全体の中に含まれるということになるんですが、その外側の部分については、基本的にはそれ以外の、これまで道路管理者が国でやったり、あるいは県でやったり、あるいは県が公社でやったりとか、いろいろなケースがございますので、先生おっ

しゃるようなNEXCOの部分がどんどん拡大するとかそういうことではなくて、これまでの地域高規格道路として進められてきたものを基本的には尊重しながら、事業化の段階で適切な事業主体が決まっていくということになると思っております。基本的には無料の高速道路が多いんだと思っております。

【上村委員】 最後입니다。ということは、地域高規格道路を高規格道路に変えていく費用は、どこが持つことになるのでしょうか？あくまで、その地域が持つのでしょうか？今やっというらっしゃる運営のところを持つのか、あくまで認可していくということだけなのか、それとも、高規格道路として費用をきちっと出していくということなのか、プール制との関係とか、そういうのはどうでしょうか。

【四童子道路経済調査室長】 ありがとうございます。まさに今、議論中の中でも様々御意見いただいているところでありまして、正確にお答えすると、まだ決まっていますということではあるんですけれども、その中でも、適切に有料事業を活用すべきだということですか、あるいは財源をしっかりと別途確保すべきだとか、いろいろな御意見を頂戴しているところでございますので、まだ決まっていますけれども、そういう議論の中で、そういう税金なのか料金なのか、ほかの手段があるのかも含めて、考えていきたいということでございます。

【上村委員】 分かりました。

【根本委員長】 NEXCOが管理する高速道路、有料のまま2115年までやっというのことは決まったんですけれども、それ以外に、都道府県が管理する道路の有料制をどうするんだとか、新直轄も古くなっていく段階で有料化みたいなものも検討しなきゃいけないんじゃないかとか、そういう議論をしているところだと思います。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。3つほどコメントさせてください。

1つ目はSA・PAの高度化ということで、さっきの話題とは違って、自動運転に関連してですが、自動運転そのものに関してではなくて、そのスライド5番目に、SA・PAの高度化とか、機能高度化施設とか、先ほども何か切替えの施設とか、幾つかあったような気がしたので、それに関してコメントさせてください。もちろんこういうものを自動運転を契機に整備していただきたいと、私もそう思っているのですが、ぜひよろしくお願いいたします。と同時に、スマートインターみたいなものを利用した物流団地との直結みたいなものがで

きないかいつも思っております。もちろん皆さん方、御検討されているんじゃないかと思
いますけれども、約20年ぐらい前に、ソウルの近郊の軍浦というところを見学しましたが、
料金所の横に専用のルートを造って、隣接する大きな流通団地に引き入れているんですよ
ね。つい最近、グーグルマップで見たらまだありましたけれども、そうすると自動運転にう
まく適合するのではないかと思います。これは結構長期の話だと思いますし、今すぐやって
くださいというわけではありませんが、そんな例もあるということでお話しさせていただきました
きました。これが1つ目です。

2つ目は、新物流システムや、新技術に関してということでございます。スイスのことを
私よく分かりませんが、頑張ってるんだな、本当にできるのかなみたいに思っている
ところです。日本でも何回かこういう話題が、定期的に出てきますよね。だから、なぜ過去
にどんな問題によって実現できなかったのかということ調べたらいいのではないかと思
います。要するに、やりたいこととできることは違うので、実現しなかった壁は何だったか
ということ調べるのが必要なのではないかと思います。

7ページにあった図面で、道路で、地下もありますが、路肩とか中央分離帯とかあります。
私なんかは中央分離帯で小さなベルコンでも使ってもいいんじゃないかないつも思っ
ているんですけども、この辺のことは長期の話でしょうけれども、精査していただきながら
お願いをしたいと思います。これが2つ目です。

3つ目のお願いは、物流の問題を広報するときのことです。広報宣伝のですね。例えばダ
ブル連結で2台が1台になるから運転手は1人になるよというのは、それは確かですが、1
000台走っているうちの100台が全部ダブル連結になって500台になるのかどうかとい
う議論になると、これはまた難しい話だと思います。そうすると、多分、どういうタイムス
パンで見ていくのか分かりませんが、例えば特積みとか、紙だとか重たいものがいけ
そうだとか、それを公表すべきかどうかは別として、皆さん方で心積もりというか胸算用と
いうか、何かそういうのをしておいたらいいのではないかと思います。

それと同時に、これはオリンピックで経験したのですけれども、私なんかは、物流は止め
ないほうがいいのだと言っていたときに、他の方々から、物流を止めないと言わずに「経済
を止めない」と言ったわけですね。物流を止めないと言ったら、それは運送事業者さんに任
せておいたらみたいな感覚になるけれども、「経済を止めない」と言うと結構インパクトが
ある。それがさらに「生活を止めない」となると、いろいろな人がドキッとすると思うので
す。ですから、今後そういう意味でのインパクトあるキャッチフレーズを考えていただけ

ばありがたいと思います。

以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。今のコメントに関連して何かございますか。どうぞ。

【上村委員】 今おっしゃった新技術のところですけども、新技術で、私はこれ知らなかったんですけども、何か首都圏大深度物流トンネル構想があったと聞いて、これは平成19年から21年度に可能性の調査検討が行われたけれども、なさらなかったわけですが、当時何が原因でこれはやめておこうとなったのかというのはぜひお聞きしたいなということと、それから、今、スイスでやろうとしていることよりもまだ早い段階でこういう計画があるんですが、ぜひ先ほどの地域高速道路のときにも、こういうものの可能性というのも一緒になって探って、ラストワンマイルのところ、ラストワンマイルでもないかな、海上コンテナが走るんだから、かなり大きなものになると思いますけれども、こういうことに向くような地形もあれば、向かないような地形もあったり、難工事になるから無理だとか、いろいろなことがあるんでしょうけれども、こういうことを具体的にも何か一緒に進めていくような高規格な道路であってほしいなと思います。未来の自動運転社会をにらみながらやっていただきたいなと思うんです。まずはこれが何で駄目だったのかお聞きしたいなと思います。

【根本委員長】 ほか、いかがですか。どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。苦瀬先生が広報宣伝の話をされたので、少しお話ししたいかなと思ったんですけども、今回物流がすごくハイライトされているのは、ドライバー不足とか、ドライバーの就業時間の制限がもうタイムリミットですよということから、様々な試みが民間で行われるようになってきたというところで、そこでDXが絡んできたりとか、他モードでの連携ということが絡んできたり、もしくは企業間連携、サプライチェーンがさらに強靱化するような方策が打たれたりということがあるのかなと思います。

ですので、皆さんたちがこのように物流をキーとして、しかも運転手さんの労働時間をいかに削減していくかというような、非常に制約条件のところをドーンと打ち出してくれたおかげで、いろいろな物事が動き出しているのかなと思いますので、そういう見方を含めて、今まで制約条件と思っていたものを克服しようとする、こんなイノベーションが生まれましたよという明るい話題として発信していただけたら非常にいいかなと思います。

た。制約条件のおかげで自動運転が進んだとか、いろいろな発信の仕方があると思うんですけども、割と少子高齢化とかが非常に負の側面ばかりが強調されていますので、明るい未来を含めて、イノベティブな活動に国交省が寄与しているんですよ、物流が最たるものですよということを、一つまたキーとして発信していただくと、いろいろな柔軟なやり方含めて、朝倉先生がおっしゃったように、今あるデータをいかに効率化して施策に生かしていくんだということも含めて発信していただくと、変わってきたな、道路とか、変わってきたな、国交省ということでのPRに一番今近いかなと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【苦瀬委員】 大串委員が現業ということだったので、私の知っている範囲でお話しします。物流では、輸送が極めて大事ですけども、引っ越しと同じで、積んだり降ろしたりという荷役も大変です。ですから、私が過去にお手伝いしたときの新しい物流システムの開発では、積むときと降ろすときはどうするのという議論が最後になって出てきます。それから、自動でやるときは、運転手さんがどこで乗って、どこで降りるのか、というような議論がありました。

それから、これは昔の話ですけども、1900年ぐらいに、ベルリンでたしか郵便のエアシューターが、65キロぐらいのネットワークがあったと読んだことがあります。ニューヨークは45キロじゃなかったかと思います。そして調べていくと、最後に、メンテナンスが大変だから、地上で車で運ぶ方が面倒ではない、みたいな議論になったようでした。考えるべきことは多いと思った次第です。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。苦瀬先生の3つ目のコメントで、ダブル連結に関し、どのような貨物が適しているのかみたいなことも考えたらどうかという話がありました。現状で誰がダブル連結を使っているかということ、特積みと自動車部品なんかでしょうか。なぜそういうところで使い勝手がいいかということ、両方とも、荷役が楽だからです。ヤマトではロールボックスパレットを出したり入れたり、簡単にできる。あるいは自動車部品も、組立てメーカーが荷姿を決めて、それをフォークリフトで上げ下げできるものだから、そういう大きなダブル連結トラックも、荷役に時間がかからない。

同じ特積みでも、2か所載せ・2か所降ろしみたいにやっている特積み業者が結構多いんだけど、パレット化されていない貨物が多いから、結局大きなトラックが使い切れないわけです。ただ荷役を機械化しなきゃいけないというのは、今回の物流の検討会の中でも強調されています。できるだけパレット化して自動化しなきゃいけないんだということになってきていますので、ダブル連結トラックにも、今までよりは使ってもらえるようになるのではないのでしょうか。

さて、以上のところで何かレスポンスがあれば、お願いします。

朝倉先生、ありますか。

【朝倉委員】 一つコメントさせてください。

新技術というか、スイスの事例が紹介されたところですけども、プランを拝見すると、500キロメートルで5兆円ということなので、1キロメートル当たりの単価は100億円ですよ。安いという印象ですが、なんでこんなに安いのかと思ったら、直径が6メートルで、速度も30キロですよ。直径6メートルのトンネルで、一体何がどれぐらい運べるのか。速度30キロで500キロの間を運ぶわけで、何を運ぶことを想定しているのか、そういう辺りも分析というか、検討も必要だろうなと思いました。

もし直径6メートルのトンネルであれば、我が国で造っても、そんなに高くないんじゃないかなと思うんです。今の高速道路の建設コストに比べると、相当安くできる可能性がある。そうすると、うまく中を移動するものを調整すると、結構有効になるかもしれない。つまり、トンネルの中を今の車両と同じサイズの車を走らせようとする、とても直径6メートルでは入らないかもしれない。しかし、コンテナだけを何かに乗せて動かしていくのであれば、多分スイスもこんなイメージだと思いますけれども、直径6メートルでも十分運べる可能性があるかもしれない。そうすると、イメージとしては、今の非常に進んだ技術を持っておられる物流会社が倉庫で物を動かしているのと同じなので、実は新技術というほどのものがなくてもできるんじゃないかなと感じました。一方、我が国で検討された53キロメートル2,600億というのは、1キロメートル当たり50億で、絶対こんなに安くはできないはずだから、これはよくよく考えないといけないなと思いました。

こういうものをスイスのケースのように民間資本でやるとすると、当然有料になるでしょう。そうすると、我が国の高速道路の利用料金の1キロメートル当たり1台当たり25円に相当するような料金体系の下で、一定の数、例えば台数でいうと数万台/日ぐらいが動けば、建設費の100億円/kmはそれで償還できるはずです。そういう視点も併せてセッ

トで議論していただくと、すごく面白い検討になるんじゃないかなと思いました。ターゲットはあくまで都市内じゃなくて都市間で、しかも車輪がないもの、その両端もしくは途中のピックアップするところは、ほとんどもう物流の倉庫がそこにくっついていて、オートマテック化されているという、そんなイメージで検討されるとすごく面白いかなと思って聞いていました。

以上です。ありがとうございました。

【根本委員長】 ありがとうございます。朝倉先生、いろいろ分析していただいてすばらしいなと思いましたけれども、レスポンスをお願いいたします。

【四童子道路経済調査室長】 ありがとうございます。こちら、実際の首都圏の事例でございます。こちらはフィージビリティースタディーのような形で左下に少しございますけれども、その当時の料金より2割引きぐらいでやった場合に、どのぐらいの貨物が載って、B/Cとしてどれぐらいかみたいなことですとか、あるいは政策的に、この圏央道の内側は最大限コンテナをこれに流すという前提であれば、もっとB/Cという意味では成立するということも含めて、検討ベースでやられたものだという事のごようでございます。

何でこれができなかったかという、いろいろな課題がございまして、苦瀬先生から大変貴重なコメントというか、積み降ろしですとか、ドライバーですとか、あるいはメンテナンスですとか、そういったことも多々あると思いますし、あと、我々が少し最後に表をつけた、やろうかなと考えたときに、いろいろな課題が出てくるなど。最後、朝倉先生からもありましたけれども、ビジネスになるのかどうかということと、事業主体が今存在しているのかどうかということも含めて、なかなかプロジェクト化までつなげられていないと。アイデアとしては出ても、なかなかそこまでプロジェクト自体を持っていく枠組みになっていないというのが一番大きいのかと思っております。

個別には、先生おっしゃるように、積替えですとか、地下であれば地上とどのようにつなげるのかとか、いろいろな課題があるというのが実際でございますので、そこも含めて、朝倉先生から中身をどういふものを運ぶのかという御指摘もありましたので、情報収集をさらに進めまして、実施につなげられるような芽があるかどうか研究してまいりたいと思っております。

あと、ダブル連結の中身でございますけれども、こちら実際、大王製紙がやられたりとか、いろいろな例が積み重なってきておりますので、そこをもう少し勉強させていただきたいと思っております。ありがとうございました。

【根本委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【大串委員】 資料5の道路空間を利用した物流の例で、和光のところですか、防護パネル内にベルトコンベアを設置して土砂を搬出しているという例があったと思うんですけども、これはトンネルの掘削が終わって土の搬出が終わったら、何かその後、転用されることとか考えておられるんですか。

【四童子道路経済調査室長】 これは今の段階では、仮設で撤去するのが今のプロジェクトとなつてはございます。

【大串委員】 何か使ってくださいよというのを。こことどこかをつなげないといけないと思うんですけども、せっかく造ったんでしたら、この空間を何か利用して実験していただくとか、隗より始めていただければいいかなと思いました。

以上です。ありがとうございます。

【根本委員長】 コメントということで、ありがとうございます。

ほか、いかがですか。よろしいですか。

今日はたくさんの意見をいただきまして、よかったと思います。2024年、あと半年ちょっとですけども、道路行政としてどのように貢献していくんだということをまた問われるチャンスがあると思いますので、ぜひ、今日いろいろ指摘を受けたことも含めて、また御検討いただければと思います。

さて、本日の議事は以上でございます。最後に事務局から連絡事項があるようなので、よろしく願いいたします。

【糸野道路経済調査室企画専門官】 長時間にわたる御議論、ありがとうございます。事務局から2点連絡事項がございます。

本日の議事録につきましては、後日、各委員の皆様へ送付させていただき、御了解をいただいた上で公開する予定でございます。また、本日の会議資料も、追ってホームページ上に掲載をさせていただきます。

それでは、以上をもちまして、本日の小委員会は全て終了となります。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —