

平成30年2月5日

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第65回基本政策部会を開催させていただきます。本日は、ご多忙の中ご参集いただきまして、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交省道路局総務課長の山本でございます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、1件、ご連絡でございます。道路局長の石川におきましては、明日の国会の対応の関係により、途中退室させていただきますことをご了承いただければと存じます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の石川よりご挨拶申し上げます。

【道路局長】 道路局長の石川でございます。本日は、部会長の石田先生をはじめ、基本政策部会の委員の先生方には、お忙しいところご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、日ごろより道路行政各分野にご指導いただいておりますことを改めて御礼申し上げます。

基本政策部会、前回は7月13日でございます。この場で道路分科会建議の取りまとめの議論をお願いいたしまして、その取りまとめを8月22日の道路分科会建議として最終的にはおまとめいただいたわけでございます。それを受けまして、現在、道路法等の改正の進捗を進めているところでございます。道路整備に関わる国の負担率の特例措置というのが今年度末で切れるわけですけれども、それについての継続をお願いするとともに、建議でいただきました安全性の向上であるとか生産性の向上に関する点について、若干改正をさせていただくということが念頭にございます。先週金曜日の2月2日に閣議決定がなされたところでございますので、本日はそのご報告を申し上げたいと考えております。

また、ホットな話題といたしまして、先般の大雪の際における首都高等での対応であるとか、高速道路をめぐる最近の安全性の向上の施策、また、首都圏・近畿圏での料金の見直しに伴う効果等についてご報告をさせていただきます。また、昨年9月より、高齢化の進展の著しい中山間地域におきまして、人・物の移動の確保のために道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を始めているところでございますが、それにつきましても状況をご報告させていただきます。

今日は、審議事項として、特車通行許可制度の改善についてご審議を賜りたいと思っ

おります。これは物流の生産性向上にとっては非常に重要な課題でございます、その課題や今後の方向性についてご説明をさせていただきます、先生方のご議論をいただければと考えております。

本日も盛りだくさんの内容で、限られた時間ではございますが、忌憚のないご意見をいただければと考えているところでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 どうもありがとうございました。

それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。上から、配席図、議事次第、資料1としまして「1月の大雪における対応について」、資料2としまして「道路法等の改正について」、資料3として「高速道路をめぐる最近の動きについて」、資料4としまして「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験の状況について」、資料5としまして「特車通行許可制度の改善について」及び参考資料がございます。また、昨年8月22日の道路分科会における建議及び説明資料を冊子にしたものをお配りしております。漏れている資料がございましたら、よろしくお願いいたします。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開といたしております。

本日は、朝倉委員、勝間委員、草野委員、久保田委員、屋井委員におかれましては所用によりご欠席との連絡をいただいております。大串委員は、今、若干遅れているようでございます。また、羽藤委員は所用により遅れてご出席予定と伺っております。本日ご出席いただきます委員の方は、委員総数11名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、これからの議事の進行を石田部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 はい。よろしくお願いいたします。先ほど局長のご挨拶にもありましたように、昨年の7月13日以来の基本政策部会でございまして、報告事項が多いのですが、いづれも大事なトピックでございますので、またいつものように熱い議論をいただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

まず最初の報告事項でございますけれども、1月の大雪における対応についてご説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 高速道路課長の伊勢田です。

資料1をお願いします。1月に2回の大雪がありまして、高速道路で長時間の通行止めが発生いたしましたので、ご報告申し上げます。

まず、北陸道でございます。1ページ目をお願いいたします。1月10日から北陸地方独特のいわゆるどか雪がありまして、石川と富山の県境の北陸道で、右側にありますように460台が最長17時間滞留いたしまして、また、通行止めは36時間に及びました。

2ページ目をお願いします。上段のグラフが降雪と積雪の状況でございます。時間降雪量が4センチを超える強降雪となりまして、累積の降雪量が40センチを超えたあたりで上下線とも立ち往生車が発生し、その後方に滞留車両が出たところでございます。立ち往生車が発生する以前で予防的な通行止めをして集中除雪をするという対応ができませんでした。NEXCO中日本でその経過を現在検証し、再発防止を図っているところでございます。

4ページ目をお願いします。1ページ飛びまして4ページ目でございます。4ページ目は、1月22日の首都圏における大雪で、首都高で4日間の通行止めと大規模な滞留が発生いたしました。右のグラフのとおり、千代田区では9時間で23センチの積雪となったところであります。

5ページ目をお願いします。東京は4年前にも大雪がありました。それが右の青いグラフでございます。今回の大雪が左側の赤いグラフでございます。棒グラフが降雪、折れ線は気温の時間ごとの変化であります。ご覧のように、右側のグラフの4年前は17時間で27センチの降雪、今回は9時間で23センチの降雪ということで、今回、短期集中型の降雪に見舞われたわけでありまして、また、気温、折れ線グラフでございますけれども、連続して今回氷点下に見舞われまして、この極寒の状態が続いたということで、短期集中型の降雪、そして連続した極寒ということで悪条件が重なったわけでございます。

6ページ目をお願いします。その結果、左の路線図の着色部分が今回通行止めとなった区間でありまして、首都高の総延長320キロのうち、その7割（230キロ）が通行止めとなりました。首都高は路面上の雪を全て運び出さねば通行再開ができないということもありまして、全線が通行再開することができたのは4日間を要したわけでありまして、地図を見ていただきますと、23日に緑色の75キロ、順次、青色、黄色、赤色と通行を再開していきましてけれども、最後の赤色、大宮線が開通するのは4日目となったわけでありまして、また、中央環状線の3カ所、地図の中でも矢印で示しておりますけれども、3カ所で立ち往生車両等が発生いたしまして、いずれも10時間を上回る大規模な滞留となり

ました。

7ページをお願いします。このうち、テレビ等でも大きく報道されました山手トンネルでの滞留でございます。左側の図面を見ていただきますように、この立ち往生車両がまず発生したのは、この山手トンネルから左側の4号新宿線にわたるジャンクションのランプの部分でございます。左下の写真のとおり、トンネルから出まして明かり部、つまり空が見える明かり部における積雪によりまして、写真にあるようなトレーラー2台が、チェーンを履いていたにもかかわらず立ち往生いたしました。勾配が8%という急勾配の上り坂における積雪が原因だというふうに考えられます。その結果、後続の車両のほとんどがこのランプを経由して4号新宿線への希望をしたため、待ち行列でこのトンネルの中で大規模な滞留が発生をしたわけでありまして、当日は東名高速が既に通行止めになっておりまして、東京から名古屋・大阪に向かう高速道路は中央道だけが生きておりまして、多くの物流車両がこの中央道に向けて4号線経由で行きたいということで、ここで待ち行列ができたわけですが、なかなかこのランプでの積雪を解除できず、結局は通行止めになって、待ち行列の滞留車両を排除するのに、直進していただくのに時間がかかったというような状況でございます。

1ページ飛びまして、9ページ目をお願いいたします。今回の首都高の大雪対応の課題といたしまして、左側にある2点を捉えております。まず1点目は、長時間の車両の滞留であります。首都高速道路では、こういう立ち往生車両が発生するリスクがある箇所でのカメラと監視員での監視を強化し、早期通行止めをして、滞留車両が発生した場合にはSNS等での情報収集と発信、また、飲食料や誘導などのケア対応の強化を既にすることとしております。また、2点目でございますけれども、早期の通行再開につきましては、体制の増強と他機関からの支援強化を既に措置しているところでございます。なお、一番右側にありますように、国土交通省では全国の高速道路でも同様の措置を要請しております。一番下のところでございますけれども、最近、こういう少雪地域での長時間通行止め、また大規模滞留の事故が連続しております。このため、こういう対策を検討する有識者会議を道路局に設置し、予防的な通行規制のあり方等について対策を検討することといたしております。

説明は以上でございます。

【石田部会長】 はい、ありがとうございました。

ただいまの説明について、何かご質問とかございますか。いいですか。大変だったです

ねという……。

【根本委員】 はい、結構です。

【石田部会長】 ことなんですけれど、少雪地帯で、首都高も4年前に一度と今回ですね、次いつあるかわからないんですけれど、除雪の重機の寿命って10年ぐらいというのは聞いたことがあるんですけれども、2回ぐらい使っただけでというふうになると、無駄遣いというふうなことも言われかねませんので、その辺、やっぱり効率的・効果的な検討をこの有識者委員会でぜひお願いしたいと思っておりますけれども。

はい、どうぞ。

【太田委員】 有識者委員会でしっかり検討していただきたいのですが、そのときに、予防的通行規制を強化する方向で議論されると思います。その一方で、以前に、高速道路が先に止まってしまって一般道路が滞留するから、なるべく高速道路は除雪を頑張るようにして通行止めを避けるべきだという議論もありました。どちらがいいのかというのはなかなか判断の難しいところでもありますので、しっかり検討していただきたいと思っております。また、頑張った結果として問題が起こった場合には、それは仕方がないという部分もあると思うので、なかなか難しいことだと思いますけれども、しっかり検討していただければと思います。

【石田部会長】 ほかによろしいですかね。はい、どうもありがとうございました。

それでは次に、道路法等の改正についてでございます。事務局より説明をお願いいたします。

【路政課長】 路政課長の楠田でございます。冒頭、局長からお話がありましたとおり、昨年の8月にいただいた建議を踏まえて、道路法等の一部改正法案について内容の検討を進め、先週の金曜日、2月2日に閣議決定をさせていただきましたので、そのご報告をさせていただきますと思います。

資料2をご覧くださいと思います。

まず、A3縦長の資料、道路法等の一部を改正する法律案の概要をご覧ください。改正内容は大きく3点ございます。1つ目は道路財特法に基づく特別措置の期限切れ対応、2つ目は道路利用の安全性の向上、3つ目は物流生産性の向上でございます。

まず、道路財特法の特別措置の継続についてでございますが、先生方ご案内のとおり、現行道路法上、自治体が道路を改築する場合には、基本的に国費が2分の1入ることになっておりますが、道路財特法によって、10分の5.5から10分の7まで国費率のかさ上

げができることになっております。ただ、これが10年間の時限措置でございます、この3月末で期限が切れるものですから、10年間延長しようというものでございます。

次に、大きな項目の2つ目、安全性のさらなる向上についてでございます。

まず、1つ目ですが、道路の老朽化対応が大変重要な課題となっております、国としても修繕を重点的に支援していく必要がある中で、現在は、補助国道の修繕についてはかさ上げがなされていないことから、かさ上げの対象に加えたいということでございます。

2つ目は、沿道区域の対策についてでございます。補足資料の2ページをご覧くださいればと思います。現在、道路法の中で沿道区域制度が既にございまして、ご案内のとおり、道路区域の沿道20メートル以内について、地権者に対して損害・危険予防措置を命令することができることになっております。しかしながら、実際には、右下にありますような防護ネットの設置や岩自体の除去といった対策については大変大きな費用がかかり、地権者にそこまでの負担を負わせるような損害・危険予防措置を命ずることはできない状況でございます。したがって、この制度をフル活用するために、損失補償とセットで措置命令ができるように制度の拡充を図ろうというものでございます。

続きまして3つ目、災害復旧等の代行制度の拡充についてでございます。補足資料の3ページをご覧くださいと思います。左が道路啓開、右が災害復旧でございますが、現在、災害時の道路啓開につきましては、補助国道、地方道いずれにおいても、自治体の行政機能が壊滅的に失われるような大変大きな災害の場合は、災害対策基本法に基づき、国が啓開を代行できることになっておりますが、それを拡充いたしまして、後ほどご説明いたしますけれども、新たに創設する重要物流道路、あるいはその代替・補完路については、災害の規模に関わらず、国が自治体の要請に基づいて道路啓開を代行できるようにしようということでございます。それから右の欄ですけれども、災害復旧につきましても、現在、補助国道については、道路法上災害復旧の代行が可能になっておりますが、地方道については、大規模災害復興法で規定されている著しく異常かつ激甚な非常災害に該当する場合のみ代行できることになっておりますので、こちらについても重要物流道路及びその代替・補完路である地方道の災害復旧については代行できるようにしようということでございます。

それから、安全対策の4つ目です。補足資料の4ページの左側をご覧くださいればと思います。占用物件の維持管理の適正化ということですが、ご案内のとおり、現在、下水道等の老朽化により、下水道管が損傷し、水が漏れると、土砂が流出し、空洞が生じて道路

が陥没するという事故が、地方管理道路を中心に年間2,900件程度起きておりまして、この対策として、まず占用物件の維持管理義務を法律上明確に規定しようということがございます。また、その上で、占有者が必要な点検等を行っていないような場合については措置命令を行えるようにするということもございます。なお、※で記載しておりますが、現行法では措置命令がないため、維持管理に問題があれば、監督処分ということで許可の取り消しに行くしかないわけですが、ライフライン物件についていきなり許可を取り消しますと、国民生活・経済活動上も支障が大きいので、その手前の措置として措置命令というものを設けまして、許可を取り消さずに改善を求められるようにしたいということもございます。

それから資料の右側ですが、安全性向上の5つ目、占用制限制度の拡充についてでございます。ご案内のとおり、現在、電柱等については義務占用物件ということで、基本的には占用を認めなければいけない仕組みになっておりますが、現行法では、義務占用物件であっても、占用制限ができるケースとして、災害時の被害の拡大防止、車両の能率的な運行確保の2つの場合が認められております。ただ、それには該当しなくても、歩道の幅員が狭く、その中に電柱などが立っていて十分な歩行幅が確保できないような場合には、絵で示しておりますように、歩行者等が車道にはみ出したり、児童が通学途中に車道に出ていくような危ないケースがありますので、このような歩道につきましても、占用制限ができるようにしたいということもございます。

それから最後に、大きな項目の3つ目、物流生産性の向上についてでございます。A3の縦長の概要資料に戻っていただきたいと思っております。「重要物流道路制度」の新設についてでございます。現在、こちらの絵にありますような国際海上コンテナ車が国際基準になってきておりますが、その国際海上コンテナ車につきましては、高さが4.1メートル、長さが16.5メートルということで、許可なく道路を通行できる規格を超えておりまして、特車の許可の手續に時間がかかるなど、円滑な輸送を確保する上で課題となっております。それを踏まえまして、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」として指定をし、機能強化等を図っていきたいと考えております。こちらの道路につきましては、高規格道路、地域高規格道路、空港港湾アクセス道路など、国管理の道路だけでなく自治体管理道路も含めて指定をし、空港港湾から物流拠点まで一気通貫で物流の根幹を担う道路ネットワークにしていきたいということもございます。そのために、丸の1つ目にありますように、通常よりも規格の高い特別の構造基準を設定するとともに、その基準を満た

した道路については、特車の許可を不要にするような政令改正もあわせて行いたいと考えてございます。

以上が平常時でございますが、これに加えて、災害時は先ほど申し上げましたとおり、国が道路啓開等を代行できる仕組みを設けることで、基幹となる輸送網について、平常時は円滑に、そして災害時も迅速に機能を確保できるようなネットワークにしたいということでございます。

それから最後に、補足資料の7ページをご覧くださいと思います。重要物流道路制度にかかわる制度として、重要物流道路である高速道路につきまして、民間施設に直結する道路を民間施設の設置者が整備する場合、その整備費等について無利子貸付を行う制度を設けたいということでございます。こちらについては、税制上も、登録免許税の非課税措置を創設させていただいておりまして、税の非課税措置、それから無利子貸付制度によりまして、このような取組みを支援していきたいということでございます。

説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

【石田部会長】 はい、ありがとうございました。

これも、ご質問とかご意見ありましたらお願いしたいと思えます。

【根本委員】 よろしいですか。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【根本委員】 最後にご説明いただいた重要物流道路ですね、これ、考え方としてすばらしいですし、ぜひこういう施策を推し進めていただきたいなと思えます。ただ、物流のほうの委員会でもちょっと申し上げましたが、重さ指定、高さ指定、それから大型車誘導区間とか、道路ネットワークの指定でいろいろなものが出てきていますので、一般の方にもわかりやすいように整理するということが大事かなと思えます。

それから、現状で通れるか、通れないかということを超えて、将来的に整備、更新に合わせてより強い構造にしていく、構造基準を別途定めてそういうネットワークにしていく。首都高なんて50年前にできたところはやっぱり非常に弱いわけですから、内環状は大型車誘導区間にも含まれてないわけですが、こういうものを指定して、海上コンテナ車が通れるような形にしていくことが必要です。そのときに、じゃあどれぐらいの強さの道路にするんだということを考えなければならないわけですが、その際に、現状でどういうふうなトラックが走っているんだと。軸重分布とか、それから総重量の分布がどういうふうな形になっているのか、調べるのが重要です。その上で、将来的にどの辺ま

でのトラックを通せるようにするのか。どういう荷重に耐えられるようなものにしていくのかということをやっぱり示していくことが今後必要だと思うので、ぜひその辺のデータの整備ですね、よろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【太田委員】 冒頭の財特法の期限切れへの対応として10年間のかさ上げということで、これは必要なことで、やっていただきたいと思います。もちろん、財特法で当分の間と書けたら良いとは思いますが、それは無理だとしてあきらめるとして、それより、ここで気を付けておきたいことが1点ございます。今回の措置が延長されないと自治体の負担が増大することは当然の帰結です。けれども、自治体の負担が増えるか、国の負担が重いかという話よりは、問題は、自治体の負担が増える結果、本来やるべき改築とか修繕がされないかどうかというのが政策上の論点だと思います。そういう意味では、2分の1を55%にすることで本当に十分なのか。あるいは地方一が、補助国道が中心なのですけれども、改築・修繕を老朽化の進展に対応して十分やっていけるだけのしっかりした財源のシステムを持つことが重要だと思いますので、今回、10年間延びたことによって、本来あるべき補助率を議論する時間ができたと言えます。今後10年間、その点をしっかりと検討しなければならないと思いました。

【石田部会長】 ありますか。

【兵藤委員】 いいですか。

【石田部会長】 はい、お願いします。

【兵藤委員】 先ほど根本先生からもお話がありましたが、最後の重要物流道路ですか、大変結構な話だと思うんですが、この手の話をすると必ず、地元の住民が「そんな大型車を我々の家の前へ通すのか」という問題が起きやすいことがありますので、その点については十分留意していただきたいということが1つです。

それからあとは、最後の7ページ、質問なのですが、これは民間直結スマートインター、この青の直結部というのは、この民間施設にとっての専用道になるんですか。この民間施設以外の車はここを通れないのかどうか、どのような設定なのか、確認させてください。

それからあとは、SA・PAや、スマートインターから出入り可能なほうが、作り方としては早く建設できますので、SA・PA直結式のスマートインターもその絵の中に入れていただければと思います。

以上です。

【石田部会長】 私からもちょっと意見ですけれど、2点ございまして、改正の必要性というのは非常に納得できましたし、大事なことですので、成立することを強く期待しております。

占用の制限で狭い歩道で歩行者の安全を確保するって、これ、極めて大事なことだと思うのですが、それと同時に、やっぱり制限された電柱等の行き先ですよ、無電柱化も同時に頑張っていたいただければなと思いました。それが1つです。

それと、重要物流道路のKPIなんですけれど、これ、今、40フィートの背高コンテナを半減するって書いてありますけれども、10年先を考えたときに、ひょっとすると45フィートのコンテナというのが一般的になっているかもしれないし、今実験で始まったダブル連結みたいなものも相当進展することを期待するもので、その辺、KPIの柔軟性というんですかね、ちょっとお考えいただければなと思います。40フィートの背高の特車通行許可必要台数は半減したかもわからないけれども、それ以上に何かほかのやつが増えちゃったみたいなことが想像し得るので、究極の目的ですよ、やっぱりサービスをよくするということですので、この辺もあわせてお考えいただければなと思いました。

何かレスポンスありましたらお願いしたいと思います。

【路政課長】 ご意見ありがとうございます。

まず、重要物流道路も含めていろんな指定制度があるのでわかりやすく整理をというお話につきましては、ご指摘のとおりだと思っております、引き続きそういう意識をしっかり持って、制度の創設、運用に努めていきたいと思っております。

次に、様々なトラックの状況を考慮した対応をというご指摘につきましては、これから政令改正を検討してまいりますので、その点も十分に踏まえて対応してまいりたいと思っております。

次に、財特法の関係で、国費率のかさ上げが十分なのか、しっかり検証していくべきとお話につきましては、ご指摘のとおり、今後10年間、事業を進めていく中でしっかりと効果等を検証してまいりたいと思っております。

次に、大型車が通るということで住民から反発が出かねないとお話につきましては、ご指摘のとおりだと思いますけれども、重要物流道路というのは大型車が通りやすいことはもちろんですが、ほかの車も当然円滑に通れるようになるわけございまして、その辺のこともご説明をしながらご理解を得てまいりたいと思っております。

次に、民間施設直結スマートインターにつきましては、こちらの絵にありますオレンジ色の部分に接続路という記載がございますが、そちらのほうから民間施設を利用しない方についてもアクセスができることになっておりまして、それによって地域の利便性の向上につなげていきたいと考えてございます。

次に、占用制限につきましては、ご指摘のとおりでございまして、無電柱化については、低コスト化、補助制度の拡充、地域の合意形成など、色々な形で支援をしていきたいと考えております。今回の制度拡充を機にさらに無電柱化を推進してまいりたいと思います。

最後に、指標についてのご指摘でございますが、特車の許可をできるだけ取らなくてもいいような環境を整備していきたいという趣旨のものでございまして、ご指摘も踏まえて引き続きしっかりと取り組んでまいりたいと思います。

【石田部会長】 はい、ありがとうございます。よろしゅうございますかね。どうもありがとうございます。

次の3番目の報告事項でございますけれども、高速道路をめぐる最近の動きについてです。ね、お願いいたします。

【高速道路課長】 資料3でございます。国土幹線道路部会の基本方針と、首都圏・近畿圏の新料金について報告申し上げます。

2枚めくって、A3のポイント図をご覧ください。このA3の図は、国幹部会で5月から5回の審議を経て取りまとめられました基本方針のポイントを一覧にしたものでございます。テーマは、高速道路の安全性、信頼性です。

全体で4章立てとなっております。第1章で、左上でございまして、高速道路を取り巻く環境として、(1) ネットワークの進展、(2) 安全上の課題の顕在化、(3) 激甚化する災害時における高速道路ネットワークへの期待、(4) 生産性向上に対する社会的要請を挙げております。

その下、第2章で、高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する具体の取組で、(1) 目指す方向性として、安全性の高い高速道路、回復力の高い高速道路、快適で安心な高速道路とし、その際の留意すべき視点として、利用者の視点、他分野の施策との連携、最新技術の活用を挙げております。右側の具体的提案をご覧ください。具体的な提案として、まず、利用者の安全性では、暫定2車線区間の対策として、4車線化、付加車線の設置、ワイヤロープを標準設置、逆走事故ゼロを目標とした取組の加速、誤進入者の対策、新東名での6車線運用、落下物の早期発見・回収などを挙げております。次の信頼性の高

いネットワークの構築では、一般道路との連携、平常時・災害時を問わない安定輸送、道路区域外からの災害対策の強化、また、工事規制の影響の最小化、雪氷対策を挙げております。3番目の快適な利用環境では、休憩施設の改善、高速バスの利便性向上、トラック輸送の効率化支援、訪日外国人旅行者への対応、地域とのアクセスの強化を挙げております。

下半分のところでございますが、第3章として施策の進め方については、無料区間を含め、「安全・安心計画」として中期的な整備方針を取りまとめること。また、その負担のあり方としては、有料区間は優先度を明確にした上で利用者負担で早期整備をする。右側、無料区間では、新直轄区間でのワイヤロープ設置等に係る制度を設け、整備するとともに、4車線化は、有料事業（利用者負担）による整備を導入することとなっております。

第4章では、今後の検討課題として、維持管理・更新に係る負担のあり方、利用者重視の料金体系の推進、交通流を最適化する料金・課金施策の導入、完全ETC化及びETC 2.0の普及促進・活用・オープン化等を挙げております。

以上が国土幹線道路部会の基本方針のポイントでございます。

次に、資料3-2、その後ろは基本方針の本文でございますので、その後ろに別ホチキスがあります。資料3-2をご覧ください。一昨年4月の首都圏の新料金及び昨年6月の近畿圏の新料金導入後の交通状況について報告申し上げます。

1 ページ目をお開きください。平成28年4月より、起終点を基本とした継ぎ目のない料金など新たな高速道路料金を首都圏に導入いたしました。

左下の図とグラフでございますが、都心通過の状況です。都心通過の状況では、約1割、1日に4万2,000台の都心通過交通が3万9,000台に約1割減少し、特に大型車の減少率が高く、都心の交通環境の改善に寄与しております。

右側の図をご覧ください。特に圏央道の交通状況では、東名ー東北道間は約8割以上が圏央道の利用を選択しております。一方、東名から常磐道の間の交通では、距離と時間が圏央道経由で大幅にかかるということから、圏央道利用は2割となっております。円の角度でいいますと、円の角度の120度は環状道路側に転換しておりますけれども、180度までになりますとどうしても直径方向に直進しているというような状況でございます。

2 ページ目、お願いします。こちらは昨年6月から料金体系の整理・統一、あわせて、近畿圏特有ですが、ネットワーク整備及び管理主体の統一ということで、近畿圏に新たな高速道路料金を導入したところでございます。

左上のグラフが阪神高速でございますが、阪神高速では料金の上乗せがあったことから、利用台数は横ばい、走行台キロは2%の減少となっております。

左下の地図とグラフですが、特に渋滞が問題となっております阪神高速東大阪線では、交通量が約1%減少し、渋滞損失時間は約2割の減少と効果が出ております。

右側の図をご覧ください。料金水準の見直しをいたしました第二京阪道路の利用は約6%増加しております。

さらに、右下の図であります。第二京阪から大阪都心への流入につきまして、経路によらない同一料金を導入いたしましたところ、一定の効果を上げており、第二京阪から都心への経路分担率では、守口線の分担率が約2%増加して、先ほど申し上げましたように、東大阪線の渋滞緩和に貢献しているものと考えております。

説明は以上でございます。

【石田部会長】 はい、ありがとうございました。

これについても、ご質問とかご意見ありましたらお願いいたします。

【羽藤委員】 じゃあ、いいですか。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【羽藤委員】 基本方針の本編の13ページ目で、今後の検討課題というところで、料金体系とか料金・課金施策の中に、交通流を最適化する料金ということを書かれているわけですが、その中で特にオリンピック・パラリンピックが契機となるという書き方をされています。高速道路ということと料金を課金するということは、我々、イコールのように考えがちですが、高速道路の課金技術が進歩してきている以上、欧米等でやっているような一般道の課金や流入制御に関しても、高速道路という枠組みの中の技術を展開していくことで、混雑が予想されることが、既にIOCの輸送の委員会とかからも発表されていますことから、技術転用と申しますか、臨海部の——おそらく一般道も逼迫することになると思いますので、ここに書かれてあるとおりですが、高速道路の技術の一般道への展開ということも含めて、積極的に展開していただけたらなということを思いました。

コメントめいていますけれども、報告ということなので、以上です。

【石田部会長】 はい、ありがとうございます。

ほかにいかがですかね。よろしいですか。

【兵藤委員】 じゃ、ちょっと1つだけ。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【兵藤委員】 このA3の基本方針のポイントの中に、自動運転の話はどこだったかな。

1) 利用者の安全確保の④ですよね、自動運転の実現に向けた取組。ここで言っている自動運転というのは、これ、よく見ると隊列走行のことなんですよ。隊列走行と自動運転というのは必ずしも100%マッチするわけではないので、これは隊列走行が優先であるという理解でよろしいのでしょうか。

【高速道路課長】 隊列走行は、後方自動走行するのを、政府全体では2020年に新東名で行うという目標が掲げられておりまして、それを実現しようとする、新東名で今、6車線あるところを暫定4車線で運用しているような区間が多くございますので、その区間の6車線運用をとということが特に直近の課題としてはあるのではないかとということで、まさに2020年の新東名でのトラック隊列自動走行というのを特出しして、今回ご提案いただいたというような状況でございます。

【石田部会長】 いかがですかね。私も幹線道路部会のメンバーなので、そのときに言うべきだったのかもわかりませんが、今後の検討課題の(4)に完全ETC化及びETC2.0の普及促進ということに関してかなりボリュームをとってあって、大事だなという認識を示しているわけですが、特にETC2.0ですよ。大型ユーザーは順調に普及が進んでいるんだけど、個人への普及はなかなか進んでいかないという課題があるのかなと思っておりまして、これ、かなり大変なことなんですけれども、やっぱり個人のユーザードライバーの方に直接にダイレクトに返ってくるような、そういうメリットとか、あるいはおもしろさですかね、ファンを演出するようなことを考えないといかんだと思うんですね。例えば今、ETC2.0で急ハンドルとか急ブレーキのデータを取れますけれども、それを各個人が蓄積をして、サードパーティーにお願いしてもいいんですが、それで保険会社との交渉ができるかですね。今もう保険会社さんは、そういう特約を付けると車載器貸してくれますよね。それでそういうのでやっているんだけど、そっちのほうに先を越されてしまいそうなので、任せておいてもいいのかもわかりませんが、そういうこともあわせて考えないといかんだので、ちょっと大規模なシステムの改修というのが必要のかなと思いますので、検討をお願いできればなと思いました。

どうぞ。

【企画課長】 ETC2.0については、確かに乗用車のところについてどういうふうに普及していくかという課題もありますし、それから、おっしゃるように、集ってきたデータをどういうふうに活用するかというところで、そういう保険の話も含めいろんなこと

を勉強して、かなりオープンにしていきながらやっていかなきゃいけないということはおっしゃるとおりですし、さらに進化したものをまた考えなきゃいけないんじゃないかというのもおっしゃるとおりだと思います。

それから、羽藤先生がおっしゃられている一般道の話も、今、鎌倉とか京都でも勉強はしていくんですけど、やはり高速の技術が大事だと思うので、そういうのも使いながら、ただ、違う新しい技術もないのかなということも模索しながら勉強していくのかなということでもあります。

自動運転のお話は、確かに乗用車はかなり高速の部分では確立されつつあるので、そのトラックのところをどうするのかという争点で少し議論されたということであって、必ずしも乗用車のことを忘れていないと思うんですけど、そういう物流に特化した形で少し議論が出されたということではないかなと思っております。

【石田部会長】 ありがとうございました。

何か付け加えてありますか。特にないですか。それでは、自動運転の話になっておりましたけれども、4番目の報告事項でございます。中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験の状況についてでございます。お願いいたします。

【高度道路交通システム推進室長】 それでは、資料4につきまして説明をさせていただきます。

資料をおめくりいただきまして、中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの状況についてでございます。この絵にございますとおり、中山間地域におきましては高齢化が相当進行しておりまして、運転免許を手放される方々もたくさんいらっしゃるということで、移動の足がどんどんなくなりつつある。また、物流のドライバーのほうもどんどん減ってきているということで、そういった人と物の移動をどういうふうに確保していくのか、これが非常に課題になっておるという状況でございます。そういった状況の中、全国の道の駅がたくさんございますので、この道の駅を拠点としまして、自動運転の車を巡回して移動サービスとして活用してはどうかということで、今年度、全国13カ所で順次実験を始めているところでございます。

おめくりいただきまして2枚目でございますけれども、この実験に使っております車両でございます。公募いたしまして、手を挙げていただきました車両は4車種でございます。左側がバスタイプ、右側が乗用車タイプになっておりまして、左側の上からいきますと、この車はGPSを使いながら、それからIMU（慣性計測装置）、こういったものを使いな

がら、地図を使いながら走行するというふうな自律型のバスでございます。それから下の②でございますけれども、これはバスでございますが、こちらは路車連携型の仕組みとなつてございまして、GPSのほか磁気マーカーなども使いながら自動運転をしていくというタイプでございます。それから、右上の車両が、ゴルフカートのようなものでございすけれども、こちらも路車連携型となつてございまして、埋設されました電磁誘導線からの磁力を感知しながらルートをめぐるって走るというふうなタイプでございます。右下は乗用車タイプでございます、事前に撮影しました高精度3次元地図を使いながら、レーダー、LiDARを使いながら走るというふうなタイプでございます。

この4つの車種を使いながら実験を進めてまいりわけでございますけれども、おめくりいただきまして、実験の段取りでございます。大きく下向きの矢印を2つ描いてございすけれども、一番左側、地域指定型と書いてございます。主に技術的な検証を速やかに実施する地域ということで5カ所を選定しております。それから真ん中の矢印でございますけれども、公募型とございます。こちらは主にビジネスモデルの検討に資する地域ということで、全国26地域から応募いただきまして、その中から8カ所を選定いたしまして実験を進めているというふうな段取りでございます。この合計13カ所の実験に対しまして、右側でございますが、実験に終わらせないように、今後、事業化に進めていくためにということで、ビジネスモデル検討会を7月から発足しまして検討を進め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、これは全国13地域の実験箇所を示したものでございます。二重丸で示しておりますのが地域指定型の5カ所、それから赤丸で示しておりますのが公募型の8カ所でございます。このほか、点線の丸で描いておりますけれども、FS箇所、フィービリティースタディーということで、ビジネスモデルのさらなる具体化に向けたフィービリティースタディー、机上検討を行う箇所ということで5カ所も指定しておるところでございます。合計13カ所のうち、現在9カ所まで実験を終えておりました、残り4カ所につきましてこの2月、3月で実施していくという段取りでございます。

次のページ以降、具体箇所について資料を用意させていただいております。車両を4車種使っておりますので4カ所分の資料と、それから、ちょうど積雪の実験の状況もございましたので、合計5カ所の資料を付けさせていただいております。これにつきましては、動画の映像を用意させていただいておりますので、この資料をご覧いただきながら、映像も並行してご覧いただいで見ていただければと思います。映像のほう、よろしくお願ひい

たします。

(映像上映)

【高度道路交通システム推進室長】 動画は以上でございます。

残り4カ所、今年度内に実験を終了しまして、実験の取りまとめを今年の夏までには中間的な取りまとめをしたいと思っております。また、来年度につきましては、さらに事業性をきちんと検証するという観点でより長期の実験を進めていくような段取りで進めていきたいと思っております。長期的には、政府目標でも2020年までにはこういった移動サービスの実現というのを掲げておりますので、これに向けて進めていきたいと思っております。

ご説明は以上でございます。

【石田部会長】 はい、ありがとうございました。

それではまた、ご質問、ご意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【兵藤委員】 この自動運転ですか、大変技術的にも、それから実験も順調に進んで、大変楽しみにしています。1点、教えていただきたいんですが、この資料の8ページの島根県の例ですね、この資料を見る限り、この例だけが唯一、信号が2カ所入ってまして、これは信号をちゃんと読み取った形での自動運転になっていたのかという、それだけお聞きしたいと思います。よろしく願いいたします。

【高度道路交通システム推進室長】 信号の読み取りはまだできませんので、ここでは、信号のところでは一時停止をしまして、ドライバーが操作する形にしております。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

【羽藤委員】 最終的なフィージビリティとして、道の駅に物を出しておられる方々からすると、こういう自動運転で物を出していく、そこに相乗りしていくというのは可能性があることだと思うんですが、企業側からしたとき、今回、4つの車両で試しているということですが、最終的には規模でフィージビリティが決まってくると思います。例えば道の駅全体として同一の企業と契約してしまっただけでネットワークングして、遠隔操作センターみたいなものも、規模が出てくれば、ネットワークデータを整備するとかそういうこともあるかもしれない、効率化するかもしれません。反面、それぞれ別々でやってしまうとコストが逆に上がってしまう。今後の進め方、まだ技術的なことのチェックだとは思いますが、道の駅はネットワーク的インフラですので、早いタイミングで検討しておいたほ

うがいいのかなと思うんですが、そのあたりについて検討されているようでしたらお聞かせください。

【高度道路交通システム推進室長】 はい、ありがとうございます。これにつきまして、おそらくなんですけれども、各地域、地域によって使い方は随分違ってくる可能性が高いだろうと思っております。もちろん、基本的なサービスとして、採れた農作物を集荷していくというパターンもございますし、それから、道の駅で売っている商品を1軒1軒に配達するというサービスもございますし、あるいは宅配なども全部ひっくるめてあり得るかもしれません。また、高齢者の移動ということに関して言いますと、例えば地域のコミュニティバスのようなサービス、あるいは自治体でタクシー券を配るようなことも地域によってはやっているところもございますので、そういったものと全部組み合わせでやっていくパターンがあるだろうなと思っております。さらに組み合わせると、観光の移動なども組み合わせることは可能性としてはあり得るのかなという感じがしておりますけれども、いずれにしても、各地域、地域によってどういったサービスを使うのかということを考えていくと、車の形も変わってきますし、そこに埋める例えば道路側の対応であったりですとか、どういう車を使うかによって、そういったインフラ、車、それぞれ変わってくるんだらうなと思っております。また、サービスを考えたときにどれだけの人で採算が取れそうなのかみたいところを積み重ねていく、いろんなニーズを積み上げていくところが、多分、事業化の一番最初のスペックとして必要ならうなと思っております。一方で、車のほうのコストあるいは道路側のコストはどれだけかかりそうなのかというのは、こちらのほうがどちらかというコスト側の要因でかかってきますので、そのあたりをうまくトータルで採算を取るというところが必要にならうかと思っておりますので、両側の視点でつなぎ合わせていきながら、地域に応じたサービスを積み上げていくというような段取りが必要なのかなという感じがしております。

いずれにしても、まだ今年1年目で、1カ所1カ所、確かにサービス、ニーズはあるねということまでしかきておりませんので、来年度、うまく事業化につなげていけるような実験を進めていきたいなと思っております。

【石田部会長】 ほかに。はい、どうぞ。

【太田委員】 羽藤委員とは意見が逆になるかもしれませんが、道の駅というのを強調するのがいいのかどうかというのが疑問です。道路局がやっているのでも道の駅というのが中心になってもいいとは思いますが、中の内容を見ると、ほとんど役所とか行き来

しているようなところがあるので、国土交通省としてこういうプロジェクトをする場合に、道の駅ではなく、もう少し広い視点でPRするべきと思います。

もう1点は、人を運ぶという話を中心なのですが、これは羽藤先生もおっしゃっていましたが、物を運ぶという発想からの提案が出てきたら、それに対して対応するべきと考えます。私の想像ですが、もしかしたら荷物を載せた車椅子のようなもので勝手に宅配してくれるという自動運転の活用もあると思います。人を運ぶよりも物を運ぶほうが重要かもしれない、特に中山間地では、とっておりますので、そのようなアイデアが出てきたら、それも酌み取って実験をしていただきたいと思います。

【石田部会長】 今年度たくさんやられて、いずれもそれなりに歓迎されてよかったと思うんですけども、何か動いてよかったねという、正直言ってそういうレベルにまだとどまっていると言わざるを得ないと思うんですね。来年度、より長期にビジネス化を目指してということなんですけれども、やっぱりその先のサービスをどう考えていくかということが極めて大事ですので、来年度もしっかり取り組んでいただければなと思いました。

それが1点と、2点目なんですけれども、2ページ目のタイプで、車両自律型と路車連携型って書いてあるんですが、路車連携型の電磁誘導線にしる、磁気マーカーにしる、これ全部、占用物件扱いですよ。広い意味では車両型ですよ。走らせるほうでちゃんと面倒見てよって、そういう観点から、道路として本当に何をどこまですべきかという検討をもうちょっと真面目にしたほうがいいのかなと思っておりまして、そういう意味でいくと、みちびき（準天頂衛星）も使うって書いてあるんですけども、世に言われている数センチ単位というのは、あれ、連続受信が大前提になっていて、ちょっとしたもので電波途切れますので、そういう意味でのインフラのあり方とか、あるいはダイナミックマップが本当にこれから必要になると思うんですが、国交省としては地理院もある中でそのマップづくりというのも非常に大事なインフラだと思いますので、その辺もあわせてご検討いただければなと思います。意見です。

はい、どうぞ。

【根本委員】 石田先生の「ビジネスを考えていってください」という話でちょっと私も思い出したことがあります。最近、自家用有償輸送という、田舎のほうでやっている仕組みがあるじゃないですか。そのビジネスモデルをいろいろ教えてもらっている中で、やっぱり運転手自身が保険に入らなきゃいけない。それから、組織として保険に入らなきゃいけない。それから、朝、点呼しなきゃいけないとか、結構、需要の多寡だけではなく、

管理的なものをどうするかも問題となります。さらに、地元のタクシー会社はその地域からまちへ行くときはいいんだけど、帰りは絶対乗ってはいけないみたいな、それもそういう仕切りというのはどこでもあるようです。なかなか、うまくいきそうでいかないというか、大変なんですね。

ですから、物流あるいは旅客で実際に運賃をどうやって取ってビジネスとして成り立つのか考えることが必要です。需要だけじゃなくて規制の話とか、ほかの関係者との調整とか、そういうところまで思いめぐらすと、これ、結構このビジネスモデルを成立するようにつくるというのは大変だと思うので、その辺を含めてよろしくをお願いします。

【石田部会長】 何かありますか。

【高度道路交通システム推進室長】 ありがとうございます。確かに事業化に向けてはたくさんの課題があろうかなと思っております。先ほど自家用有償の話もございましたとおり、旅客運送事業、事業法の絡みが相当出てこようかなと思っておりますので、引き続き連携して進めていきたいと思っております。

また、事業化に向けて道の駅だけでなくという話もございましたけれども、今回の実験の中でも道の駅ではない別の場所を拠点にしてということもございまして、幅広くいろんな形でと考えておりますし、車椅子のところかどの程度できるかわかりませんが、いろんなビジネスがあろうかと思っておりますので、幅広く視野を広げて検討を進めていきたいと思っております。いずれにしても、事業化がうまく進むように、来年度も熱を入れてきっちり進めていきたいと思っております。引き続きご指導方よろしくお願ひしたいと思ひます。

【石田部会長】 はい、ありがとうございます。

この事項はこれぐらいにさせていただきます、本日、唯一の審議事項でございます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。

【道路交通管理課長】 道路交通管理課長の土井です。

資料5をご覧ください。物流を担っておりますトラックの通行と、インフラ側であります道路、これらを結び付ける制度として特車通行許可制度というものがございまして、本日はこの制度の改善についてご審議いただきたいと考えてございます。

1枚めくっていただきまして、1ページをご覧ください。この制度の概要でございます。一定の重量・寸法を超える車両、これを特殊車両と申しておりますが、これが道路を通行する場合、道路管理者に通行許可を受ける必要がございます。その目的といたしましては、

道路の構造を保全する、また、交通の危険を防止するというような目的で、こういう許可制度を設けているところでございます。

下の左側の図をご覧ください。一般的制限値というものを設けておきまして、寸法でいきますと高さですとか長さ、重量でいきますと軸重ですとか総重量、こういうそれぞれの項目につきまして一般的制限値というものを設けておきまして、これらを1つでも超える車両につきましては、道路管理者の通行許可が必要というものでございます。

特殊車両の範囲のイメージなんですけど、右側の図をご覧ください。ただいま申しました縦軸が重量、横軸が寸法ですが、それぞれの一般制限値内につきましては当然のことながら許可不要で自由に走行できるんですけど、これを超えて、寸法、重量につきましてそれぞれ特車の許可の基準という上限値を設けております。その範囲内の車両を特殊車両ということで許可を出しているということでございます。これにつきましては、走らせようという申請者側の車両と、それから走ろうという経路、それらを見まして走行が可能なのか、走行するのであればどういう条件を付すのかというものを許可の制度の中で運用しているところございまして、実際に走行する前の入り口の段階でこういう厳格な対応をしているというものでございます。

2ページをご覧いただきたいと思っております。こういう形で制度のほうを運用してございますが、昨今の車両の大型化の進展もございまして、様々な課題がございまして、そもそもこの許可の件数というものがこの5年間で1.4倍に大幅に増加しております。こういうことも踏まえまして、いろいろな課題が顕在化してございます。1点目といたしましては、申請件数も増えまして、平均の審査日数というものが2倍に増加しております、1カ月以上を要しているというようなところで、急な輸送需要に対応できないというような課題。それから、諸外国と比較しても基準が厳しくて硬直化して、新しい車両ですとか新技術の活用がなかなか進まないというような課題。それから、許可をする経路が限定されているために柔軟な輸送ができない。こういったような課題が出てきてございます。また一方で、道路管理者としては、過積載対策というのは重要な施策でございまして、人手中心に取り締まりを行っているという実態もございまして、過積載が今のところ高い水準ということで、特殊車両のうち約3割ぐらいが過積載車両といった状況で推移しているという、こういった課題がございまして。昨今、ICTが進展していく中で、今後の方向性ということなんですけれども、先ほど申しましたように、事前の審査の入り口の部分を重視するところから、許可をして、こういうICTの技術を活用して走行の確認を重視するという枠組

みに転換していったらどうかというものでございます。

3 ページをご覧いただきたいと思います。先ほどの背景のところがありましたように、許可件数が5年で1.4倍に増加している。審査日数もそれに準じて5年で約2倍に増加している。また、過積載については高い水準で推移しているというようなデータでございます。

4 ページをご覧いただきたいと思います。こちらが今後の特車の通行許可制度の将来的なイメージを示したものでございます。左側が事前に審査して許可する流れ、右側が許可後、走行時をモニタリングする流れでございます。左側の上のところ、道路管理者のほうとしては、地方道も含めてしっかりと道路基盤のデータというものを保有した上で、一方、トラック事業者のほうは、車両に経路・重量計測装置というものを装着していただいて、申請があれば、その審査については自動化したり簡素化し、あるいは走行可能なネットワークというものを明確にして、よりオンラインで許可取得が速やかにできるようなことをしていこうというものでございます。一方の走行時でございますけれど、先ほど言ったような機器を装着して、トラック事業者のほうも交通状況に応じて経路が変更可能な仕組みにいたしまして、その経路・重量のデータについては常時計測するような形にして、実際に許可データとこの経路・重量のデータとを突き合わせて、違反がないかどうかというものを見ていこうというもので、そういったモニタリングシステムというものを国で一元的に実施していこうというものです。なお、この経路や重量のデータについては一部オープンにいたしまして、トラック事業者等が運行管理に使えるような形にしていこうと。こういった将来像をイメージしているところでございます。

5 ページをご覧いただきたいと思います。先ほど図の右側にありましたようなモニタリングの関係で一部実施しているような事例で、これはオーストラリアの事例でございます。道路管理者が、下の図の①にありますように、モニタリングサービスを提供する民間サービスの提供事業者を外部機関を通じて認証しておりまして、これにつきましては、運送事業者が本来の制限値が20トンの軸重合計値に対して22.5ということで大き目の車を走らせたいと。こういう重量緩和したいといったようなときに、サービス事業者のほうと契約いたしまして、運送事業者のほうは車載型の重量計ですとかGPSの車載計を付けて、常時、サービス事業者にデータを提供し、サービス事業者のほうはモニタリングをして、違反があればその情報を道路管理者に渡して、管理者のほうはその情報をもとに指導取り締まりというものをするというようなものでございます。

6 ページをご覧いただきたいと思います。それから、重量をはかるシステムといたしましては、車載型荷重計測システムというものがございます。上の図にありますように、それぞれの車軸にセンサーを付けて、車軸のひずみを計測して重量を算出すると、こういう機器でございます。EUでは、加盟国に対してこういう過積載車両の検知体制を導入するような要請を行ったこともございまして、新車（トラクター）の半数はこういったOBWを装着してございます。一方、我が国のほうでは、まだ十分なこういったものの普及が進んでおらず、また、サスペンション形式も諸外国とは異なるので、新たな形でのOBWが必要になってきているという状況でございます。

以上が将来に向けたイメージでございますが、7 ページをご覧いただきたいと思います。そういった将来の姿を見せつつ、顕在化している課題に喫緊に対応している取組についてご紹介していきたいと思っております。主な課題といたしましては、先ほどお示しましたように、①審査日数の大幅な増加、②基準が厳しく硬直化、③許可経路が限定、それから④過積載というような課題がございまして、それぞれ真ん中にありますような取組というものを鋭意進めているところでございます。

次の8 ページをご覧いただきたいと思います。7 ページのところに示しました中でも、審査の簡素化といったようなところにつきましては重点的に実施していくというものでございますが、そもそも審査がどういう形で行われているかという流れを8 ページに示してございます。トラック事業者からオンラインで申請して、その申請を受け付けて、一旦、申請書を印刷して、人手で不備がないかといったようなものを確認して、よければ受理という形にして、それから自動審査システムのほうに移行していくと。こちらでは、道路情報データというものを道路情報便覧と申しておりますが、それぞれの道路のデータを申請車両・経路と突き合わせて通行の可否を判定するわけなんですけれど、このデータの収録がされていない自治体の道路というものが、地方の道路というものがございまして、そちらには個別に協議をしているという状況で、こちらでも自治体側は人手で審査して、このリンクで囲っている部分に非常に時間を要しているという状況でございます。

9 ページをご覧いただきたいと思います。これは、ある一定期間の審査の状況でございます。これは自治体審査があった場合の状況でございまして、平成24年のときの状況に比べまして、申請書の確認に大幅に時間が増えている。また、自治体の審査にも時間がかかっているというような状況でございまして、これらの対策といたしまして、一番下にありますように、まず、自治体の審査を短くしていくためには、より自治体のデータという

ものを道路情報便覧の中に収録していこうというものでございます。それから、申請書の確認につきましては、できるだけ申請者からの書類の不備というものを自動で確認するような機能を自動審査システムの中で備えていくということで、そういう強化を図っていこうとしているところでございます。

10ページをご覧いただきたいと思います。先ほど申しました道路の基盤データであります道路情報便覧につきましては、それぞれ障害箇所がございまして、交差点部ですとか橋梁ですとか、こういったところに表にありますような項目を便覧の中に収録しているところですが、右側の図にありますように、主要地方道以上については100%収録が進んでおりますが、都道府県道、市町村道ではまだ収録ができてないところもありまして、収録してないところでの協議に時間を要しているという原因にもなっております。

この部分につきましては重点的に収録を進めていこうということで、11ページをご覧いただきたいと思います。上側は、申請件数が年間10件以上あるような比較的トラックが通るような路線が約8,000キロ、地方道でございまして、これにつきましては3カ年かけて集中的に国のほうで整備していこうと考えてございます。申請件数が10件以下、下側のところにつきましては、過去に特車の許可をおろしているようなところであれば、それ以下の重量・寸法のものの審査については技術的な審査を省略する。あるいは、一番下、③にありますように、車両に搭載したレーザーとかこういったセンシングの技術を活用して電子データを取得していくというような取組というものも、平成30年度からそういう技術的な課題等ないか検証していこうというふうに行っているところでございます。

12ページをお願いいたします。そういう形で審査のシステムというものを強化していくのに並行いたしまして、それまでの間、人手による審査という部分をできるだけ簡素化していこうと考えてございます。申請書類に対して、この表にあるような非常に多くの申請項目がございまして、これらを網羅的にチェックするのではなくて、黒い部分については記載があるか、ないかのチェックで、赤の部分というのは、実際に申請された経路を申請された車両が通れるかどうか、まさに構造物に影響がないか、安全に通れるかという部分でございまして、そういったところは許可基準との整合性をしっかり確認するというような形で、メリハリを付けた審査をしていこうと考えてございます。それから、一番下にありますように、許可期間の延長ということで、現在、2年を基本に許可をしておりますが、それを削減するというので、基本は3年として、より優良な事業者については4年といったことも検討して、30年度内に導入していこうと考えているところでございます。

13ページは、こういう審査の日数が長期化していることを踏まえまして、本省、それから地方整備局、担当事務所のほうで対策のチーム・会議等を開催して、より審査日数の削減に取り組んでいこうというような体制を整えたというものでございます。

以上が審査の日数の大幅な増加への対応でございます。

14ページからは2つ目の課題でございまして、基準が厳しくて硬直化しているということで、基準の緩和の一つの取組といたしまして、ダブル連結トラックの実験というものを進めているところでございます。これは最後にビデオのほうで見ていただこうと思っておりますが、写真にありますように、1台で通常大型トラックの2台分の輸送が可能なトラックを導入するというもので、現行21メートルが許可上限値になってございますが、最大で25メートルへの緩和を検討しているところでございまして、新東名を中心にフィールド実験のほうを進めていて、30年度に本格導入しようというものでございます。

15ページは飛ばしていただきまして、16ページをお願いいたします。こちらは課題の3つ目で、許可経路が限定されているということに対しての、できるだけ自由度の向上を図ろうという取組で、特車ゴールド制度というものを始めてございます。左側の図にありますように、現在の許可は一つ一つの経路ごとに許可をしているところではございますけれど、ETC2.0の車載器を装着した車両につきましては、右側にありますように赤色の大型車誘導区間というものを指定してございまして、ここを走行する場合は輸送経路は自由に選択できるということで、1つの許可で複数の経路が通行可能になるというような取組というものを平成28年の1月から始めているところでございます。

17ページをご覧くださいと思います。この特車のゴールド制度受け付け後、許可台数は約20万台に達してございます。その4分の3が海上コンテナセミトレーラーあるいは一般のバン型のセミトレーラーが多くを占めているという状況でございます。

18ページをお願いいたします。この特車ゴールド制度も28年の1月から始めてございますが、1つのトラクターごとに申請するというような形になっておりまして、なかなか包括申請が今のところはできていないですとか、多くの経路を通るので、その経路ごとの許可証が必要ということで、紙面での携行が非常に不便であるというようなことなどの様々な課題がございまして、これにつきましては30年を目途に包括申請できるように、また、電子媒体での携行を可能にするような取組をしていこうと考えてございます。

19ページを見ていただきたいと思います。また、経路の自由度の向上の取組といたしまして、車両運行管理支援サービスというものも社会実験でしてございます。これは、荷

待ちの状況が1時間以上というような現状もございまして、E T C 2.0を装着いたしまして、物流事業者のほうにデータを提供して、物流事業者のほうで荷待ちの時間を確認したり、あるいはドライバーが急ブレーキを発生させたような箇所がどこかというようなものをピンポイントで特定して、ドライバーの安全確保を図っていこうという取組でございます。

20ページをご覧いただきたいと思います。これにつきましては、社会実験から平成30年度には本格導入しようということを考えてございまして、これまで国土交通省のほうでサービス事業者をプローブのデータの抽出・配信というものを基本に進めてきたわけですが、間に配信事業者というものをかませ、そちらのほうでそのデータを事業者ごとに仕分け・配信するというようなサービスをしていこうと考えてございまして、その事業者を公募する手続等を進めていくところでございます。なお、この特定プローブデータについては、その取り扱いを定めて、使用目的を限定していこうと考えているところでございます。

21ページをお願いいたします。課題の4つ目の過積載の対策でございます。過積載対策につきましては、これまでも自動の取り締まりの装置を配備したり、あるいは悪質な違反者については即時告発など、いろいろ対応のほうを進めているところでございますけれども、不十分なところといたしまして、トラックの事業者側のほうが荷主から過積載を強要されているというような、こういうケースもあるというふうに聞きます。

22ページをご覧いただきたいと思います。そういう荷主にもしっかりと過積載がないような協力要請をしていこうということで、基地取り締まり時あるいは特車の申請時に荷主の情報というものを収集いたしまして、違反が認められた情報につきましては、自動車部局を介しまして適正化事業実施機関——これは各県のトラック協会が各トラック業者に巡回をしているわけなんですけれども、そこでそういう荷主の情報に対して任意に聴取いたしまして荷主情報を得て、自動車部局のほうに返し、荷主を特定し、運輸局側から協力要請書というものを発出していこうというような取組でございます。

これにつきましては23ページをご覧いただきたいと思います。29年度は試行ということで開始しておりまして、30年度に本格実施をする予定でございます。

最後、24ページをご覧いただきたいと思います。喫緊の課題もございしますが、今後の主な課題として6点ほど並べてございます。1点目が、さらなる制度の効率化でございます。できるだけ審査やモニタリングに当たりましてアウトソーシングというものも検討し

ていこうということで、官民の役割分担等も踏まえてビジネスモデルというものを考えていきたいと思っております。また、ICTによるモニタリング技術の開発ということで、ETC 2.0とOBWの接続というものがまだ技術的にも開発しておりませんので、そういったものの取組もしていきたいと思えます。2点目が、災害時・異常時に安定的な輸送を確保するというので、冒頭、1点目にありましたように、大雪のときに通行制限をかけてスタックを防止するというような条件を付加するとか、そういった取組もしていく必要があるかなと考えてございます。それから、自動運転への対応として、トラック隊列走行、この許可制度の中でどう取り扱うかの検討も必要ですし、また、過積載車両の撲滅といたしまして、WIMですとかOBWといったような機器を活用した取り締まりの基準、きめ細やかな基準の検討をしていく必要があるかなと考えてございます。それから、国際競争力の強化ということで、こういった許可制度の国際化の相互認証の検討というものもしていきたいと思っております。それから、モニタリングしたデータにつきましては、交通調査等への活用あるいはオープン化といったようなものの検討をしていこうと考えているところでございます。

資料の説明は以上でございまして、最後に、ダブル連結トラックの映像のほうを見ていただきたいと思えます。

ダブル連結トラックは、先ほどの写真でもございましたように、大型トラックに同等の長さの車両を連結した、いわゆるフルトレーラーの車両でございまして。車両の幅ですとか高さは通常のトラックと同じで、長さが2倍になるということで、2台分の輸送が可能になるような車両でございまして。

実験といたしましては、ヤマト運輸さんのほうで、現在、2台を用いまして毎日往復1台ずつ走行しているところでございます。高速道路上のルートとしては、圏央道の厚木インターから新東名、名神を経由して茨木インターまでを走行しているものでございます。

それから、福山通運さんも同じように1台を2日間で往復させております。高速道路上のルートは、裾野インターから東名、それから新東名を経て一宮・小牧インターまでを走行しているというものでございます。

説明のほうは以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ご質問、ご意見、またお願いしたいと思えます。はい、どうぞ。

【根本委員】 過積載の取り締まりについて一言申し上げたいんですけども、これま

では許可に時間がかかっていたけれども、これからは許可も早く出して、むしろ路上での走行状態をITを使ってうまく賢くモニターして取り締まりしていきたいということというふうに理解しました。となればやっぱり、どれぐらい路上の検査をしていくのかという、そういう数値的な目標とか、それで、最終的に過積載をこれぐらいの比率に減らしていくんだというふうなことをぜひ計画目標として示してほしいと思います。私は、過積載の取り締まり頻度が高くなっていくことによって、あるいはそのペナルティを強化することによって、あるいはそのペナルティを荷主に対しても課していくことによって、過積載は減ると思います。さらに、データをアップロードしてくれる優良事業者にインセンティブを付与するというのもいいと思いますけれども、基本的な考え方を改めることが必要ではないかと思っています。すなわち、これまでのように性善説に立って、行政がちゃんとどういうトラックが通れるか教えてあげれば事業者は守るはずだということじゃなくて、やっぱり性悪説ですよ。許可を申請しない人は一定割合いるし、申請してもそれよりも重く積む人はいると。やっぱり現場で取り締まらない限りは最終的には過積載は減らないと思います。事務所で許可事務に携わっている人員を外に配置換えして、路上での取り締まりを強化するような意味で組織なんかも変えなきゃいけないんじゃないかなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【羽藤委員】 2点あります。

1点目ですけれども、最終的にはOBWとETC2.0の組み合わせだと思いますが、当然、OBWは普及がまだですので、Weigh-In-Motion(WIM)とかと組み合わせて、ネットワーク上でどう計っていくのかというところのセンサーのネットワークデザイン、どこでモニタリングしていけばいいかの計画が要ると思います。それによって、100%でなくても、ある程度こう配置しているのでということの認知が進めば、正直表明になったり、全体としても効率的になります。そのあたりのメカニズムデザインの今後の展開をちょっとお聞きしたいというのが1点。

2点目は、これ、最終的には経路・重量データを常時計測ということになりますので、ETC2.0の通信プロトコルで上げていくのか、別なのかというのがわからなかったんですけれども、そういった際、当然、コンテナの内部のIoTと申しますか、センサーがコンテナの内部に付いていて、それをBluetooth等で車内の通信インフラを使っ

てE T C 2.0につなげて上げていくなど、いろんな通信の仕組みのやり方が考えられます。国際標準もあろうかと思しますので、どういった戦略が考えられるのか、細かい話かなという気もしますが、展望等あればお聞かせいただければと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ほかにどうですか。はい、どうぞ。

【兵藤委員】 今回の羽藤先生の最後のご意見でふと思い出したんですが、そういえばJ R貨物はもうコンテナにタグを付けて、それで情報管理していますので、そのトラック版みたいなものがあるのかなと思いました。

それは別として、この特車申請ですね、今こんなに時間かかっているとは知らなかったんですが、私、実はこの特車申請の電子データを10年ぐらい前に解析したことあるんですけど、そのときの記憶なのですが、これは、専らコンテナ輸送を前提にシナリオが描かれていて、実際には確か建設系の重機だとかそういったものの申請も結構多かったような記憶があります。そうすると、コンテナの申請と、それから建設資材だとか機材、そういったものとニーズがちょっと違うような気がするので、それはこの電子申請のデータ、これももはやビッグデータの一つですから、過去のデータをうまく生かすということを心がけていただきたいし、それから、電子申請するときに過去の実績が電子申請の画面に何か出てくるとか、そういった機能を使えば、我々の今のこの車両だったら、みんなここを通っているんだとか、そういったリコメンデーションみたいなことができるので、過去のデータの利活用ということを考えていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【太田委員】 2点あります。

1点目は、4ページ目のところで、今、羽藤先生のほうからありましたが、E T C 2.0とOBW、これに関しては、例えば5年後とか10年後に義務付けるということを考えるのか、あるいは、今日、我々としてはなるべく早く義務付けるべきだと提言するべきか。そもそも大型車なのだから、かなり台数も少ないでしょうから、新車のときに付けるのを義務付けるということをここですべきであると思います。

もう1点は、22ページ目のほうで、過積載への取り組みの仕組みです。これ見て改めて思うのですけれど、警察が全然関係しない仕組みになっています。いま議論している仕組みは、道路法車両制限令に基づくものですか。過積載は法律的に何の違反なのかというのを確認させてください。私の理解では、道路交通法であれば刑法の一形態だから、警察がかかわっているというような話だと思います。もちろん、その法体系自体をいじりたい

と思っているわけではありません。その一方で、この特車の制度がわりと効率的に運用されるようになって、違反の数が今、3割も違反しているということがそもそも問題なので、それは本当に1%などというレベルに下がってくると、現在とは違った枠組みで警察のほうにも刑法の枠組みでやるということもあり得ると思います。何れにしても、なるべく早く効率的なシステムをつくっていただいて、守るほうがよいという仕組みにしていくのが行政の役割であると思います。

【石田部会長】 最後になりますけど、私からも少しお願いがあるんですけど、このETC2.0とOBWあるいはWeight-In-Motionのシステムを組み合わせで重量をちゃんと計測するシステムをつくらうというのは、特車管理だけではなくて、メンテナンスを考えたときの累積の重量キロを推計できるので、ものすごく強力な武器になると思いますので、ぜひ強力に推進していただければなと思います。

そのときにちょっとお願いしたいんですけども、ETC2.0と組み合わせるとしての話ですが、今、ITSスポットが付いているのは高速道路と直轄と道の駅の一部ですよね。地方道、補助国には付いていませんので、収集システムとしてそういうところにもITS、ETCのアンテナを付けるということ、結構大事なかなというふうに思いましたので、あわせて検討をお願いしますということが1つと、あと、8ページの、これだけ時間かかっていますよということで、私もびっくりして、最前線ですごい大変な目に遭っておられると思うんですけど、やっぱりもうちょっとこのところの業務フローのデジタル化みたいなものをさらに推し進めないと、とつてもやっていけない状況になるのは目に見えていますので、ぜひそういう観点から、業務の改善とかそこへのデジタル化という観点を強くお願いしたいと思います。例えばで言うと、道路基盤データって書いてあって、これは本当の静的なデータでもなかなか苦労しているんですけども、これからこういう特車とかがなると、規制とか工事とかという準静的データも多分結構な頻度でリバイズしていかんとだめになると思うんですね。そういうことをどう取り組んでいくかとかというふうなことが本当に大事になってきますので、今の業務フローですね、これでも明らかになったんですけども、さらにどうなっているのかということをお願いしたい。例えば、今、工事完了報告の電子化がされて10年ぐらいは優にたっていると思うんですけども、そのことがまだちゃんと活用し切れてないようにも思いますし、そういうデータがあればDRMなんてすぐ出てくるはずなのに、どこへ行っちゃったのかという、そんなことの積み重ねって結構大事なかなと思いますので、あわせてよろしくお願いたします。

はい、どうぞ。たくさんありましたけれども。

【道路交通管理課長】 根本先生から、羽藤先生からも同様の趣旨がございましたけれど、どれだけどう計画的に装置を配備してデータを取っていくのかということについては、まさにこれから検討していきたいと思います。予算も人手も限られておりますので、より効果的にデータが収集できて、そういうモニタリングができるような形にしていければなと思っております。

それから、E T C 2. 0とOBW、W e i g h - I n - M o t i o nを技術的にどう結び付けていくのかということについては、まだその検討にまで至っておりませんが、早急にそういう検討のほうを進めていきたいと思っております。J R貨物のほうでもどういうふうな対応をしているのかということをしっかり勉強していきたいなと思っております。

それから、過去のデータを使ったらというようなご指摘もございました。おっしゃるとおりでございます、今、こういう許可のデータというものは我々にとっても活用する大きなストックでありますので、そういったものも効率的に使っていけるようにしていきたいなと思っております。

それから、OBWとかの義務付けにつきましては、力強いご意見をいただきました。なかなかまだ価格のほうも実は非常に高いものでありますし、途中の資料にもありましたように、諸外国のものがそのまま使えないと。個別に開発していかなければいけないというような状況でありますので、そういったニーズ、それから我々行政側の取り組む方向性を示しながら普及のほうを進めていきたいなと思っております。

また、石田先生のほうからも、メンテナンスにそういったデータは非常に活用できるということもございましたが、道路情報便覧のデータというものはその道路の状態をあらわす上でも非常に貴重なものでございますが、なかなか新しい情報というものが入り切れていないというようなところもありますので、より有効なデータの活用を図って、そういう便覧の充実とかというものもしっかり取り組んでいきたいなと思っております。

【石田部会長】 はい、ありがとうございます。これ、審議事項なのであれですかね、いっぱいご意見いただきましたので、そのご意見を参考にしつつ、今日ご提案の方向で力強く前進してくださいということだと思っておりますが、そういうことでよろしいですね。はい、ありがとうございました。

本日予定された議事は以上でございますが、何かほかにごございますか。よろしいですかね。それでは、進行を事務局にお返しいたします。

【総務課長】 長時間にわたるご議論、ありがとうございました。本日の基本政策部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意をいただいた上で公開したいと存じます。また、近日中に速報版としまして簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたしたいと考えております。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日の資料は、そのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —