

平成30年11月30日

【四童子道路経済調査室企画専門官】 定刻となりましたので、ただいまから第17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、まことにありがとうございます。

最初に、お手元の資料の確認させていただきます。本日の資料は、議事次第の次の配付資料一覧に列挙してございますけれども、上から配席図、委員名簿、資料1-1としてヤマト運輸株式会社様からの説明資料、資料1-2として「ダブル連結トラックについて」、資料2-1として日本陸送協会様からの説明資料、参考資料として日本陸送協会様からの配付資料、資料2-2として「自動車運搬用車両に関する特車通行許可基準の見直しについて」、資料3-1として「我が国の物流を取り巻く現状」、資料3-2として「広域道路ネットワークの課題(案)」、3-3として課題事例、資料3-4として「新たな広域道路交通計画における物流ネットワークについて」でございます。

配付漏れ等がございましたらお知らせいただきますようお願いいたします。

本日は、朝倉委員、高岡委員、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、初めに、道路局次長の榊よりご挨拶申し上げます。

【榊道路局次長】 おはようございます。道路局次長の榊でございます。

本日は、大変ご多忙中にもかかわらず、委員の皆様方におかれましては、本委員会にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

昨年の11月になりますけれども、この小委員会におきましてダブル連結トラックの新東名での実験状況についてご報告をさせていただきました。現地の実験協議会におきまして最終報告が取りまとめられたところでございますので、本日は、まずそのダブル連結トラック実験の検証結果についてご報告をさせていただきますとともに、本格導入に向けた要件等についてご議論を賜ることができればと考えております。

続きまして、自動車運搬用車両に関する特車通行許可基準の見直しにつきまして、ご説明をさせていただきます。

さらに、本年5月小委員会で、重要物流道路制度の創設を契機として、新しい広域道路

交通計画についてご議論を賜りました。現在、それぞれの地域において検討が進められており、今年度末を目途といたしまして、まずは既存道路をベースとした指定を行いたいと考えております。

本日は、広域道路ネットワークの課題について論点を整理させていただいておりますので、ネットワークの指定に向けて、物流の観点からネットワークの課題等についてご議論をいただければと思っております。

どうぞ忌憚のないご意見を賜ればと考えておりますので、本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【四童子道路経済調査室企画専門官】 次に、根本委員長にご挨拶をいただきたいと思っております。

【根本委員長】 おはようございます。根本でございます。

諸外国に比べて日本国内を走るトラックが小さいのではないかと。もっと大きなトラックが走れるようにすべきではないかということで、トラックの大型化に取り組んできているところでもありますけれども、この1年、道路局が非常にスピード感を持って新しい施策を展開しております、心強く思っているところでもあります。

本日は、次長からご説明がありましたように、ダブル連結トラック、それから、キャリアカーの許可基準についてご議論いただくとともに、重要物流道路の指定に当たって重要となる広域道路交通計画について議論いただきたいと思っております。

いずれも今後の物流生産性向上に向けて非常に大事な施策だと思っておりますので、委員の皆様におかれましては、さまざまな視点から活発なご議論をよろしくお願いいたします。

また、本日の資料、結構多くなっておりますので、会議の進行についてご協力のほどよろしくお願いいたします。

【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きましては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にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【根本委員長】 それでは、議事を進めていきたいと思います。まず議事1として、「ダブル連結トラックについて」です。関係者からのご説明をいただきまして、続けて事務局よりご説明いただき、委員からご意見、ご質問をいただきたいと思っております。

最初に、「ダブル連結トラックの展開と活用について」、ヤマト運輸株式会社様からご説明いただきたいと思います。ご説明者は、ヤマト運輸株式会社ネットワーク事業開発部部长、福田様でいらっしゃいます。よろしくお願いいたします。

【ヤマト運輸（福田）】 ヤマト運輸の福田でございます。本日は、発表の機会をいただきまして、まことにありがとうございます。

昨年の11月9日の物流小委員会におきまして、25メートルのフルトレーラーの開発の経緯並びに導入の状況というところで発表させていただいております。それから1年がたちまして、その経過についてご報告させていただきたいとともに、これからどのような展開をしていきたいのかというところの方向性について、少しご報告のほうをさせていただければと思いますので、ひとつよろしくお願いいたします。

次ページでございます。項番1、これは当たり前のことを書いております。トラック運送業界の現状でございます。平成2年のトラック運送事業の規制緩和に伴って、新規の参入者が急増しまして、20年間で事業者数が1.5倍に増えております。昨今に至るまでは、かつては売り手市場ということで、輸送の能力のほうが必要に勝っていたという状況でございます。事業者間の競争が激化して、運賃競争という形になってきたと。それによって物流の価値というのは低下したということが、平成20年以降の事業者数が鈍化していく原因になっていると思っております。なおかつドライバー数は減少し、最近では輸送のキロ数は増えていると。ドライバーに対する負担が非常に多くなっているというところがございます。

項番2、ドライバーの労働環境の現実について、その課題について触れさせていただいております。価格競争というのはドライバーの労働環境と引きかえに成り立っている状況でございます。ドライバーにかかる負担という部分に関しましては増加してきておりまして、他産業と比較すると、物流業界の時間当たりの単価は非常に低いというところが、下のトラックドライバーの給与水準というところを書いてありますが、給与水準、貨物水準としては1,637円ということで、他産業と比べても非常に低い状態でございます。業界全体として魅力が低下しているということが言えるということでございます。

それと同時に、魅力がない結果、そこに対する労働力不足が進みまして、昨今では40代、50代、60代のドライバーが主力になっておりまして、若年層はほとんど参加してきていないというところが昨今の輸送力不足をあらわすものになっているということがございます。このままでいくと、市場があっても物が運べないという状況に陥ってしまう可

能性がございます、ということでございます。

これから項番の3でございます。物流の危機予測というところです。これはポストコンサルティングさんが書いたものを引用させていただいております。2017年の10月27日に公開された部分でございますが、今現在、83万人のトラックドライバーがいると。それに対して2027年には96万人必要になりますが、実質的な担い手は72万人ということで、24万人のギャップが生まれます。この状況は何をあらわしているかというと、運びたい荷物があるんだけど、全量のうちの25%は運べないと、そういう状況に陥るということをここで書いております。

項番4につきましては、幹線輸送におけるドライバー不足と。これ、弊社の図なので、本当は詳しい数量とか、そういうのを横軸にあらわすところなんですけど、内情が見えてしまいますので、そここのところは割愛させていただいておりますが、このままでいくと、運びたい荷物がどんどん増えていく、青色が増えていくという状態ですね。それに対して、運べる、提供できる台数が、2027年のときには約1,500台ぐらい足りなくなるという状況を今示しているということでございます。

ここでいうと、物流業界の中で、昨今、新聞報道でもありますように、ラストワンマイルが非常に苦境に立たされていると、大変だということなんですけど、そこに弾を送り込む幹線輸送を担う人材も非常に担い手が少なくなっておりまして、昨今では平均50代の年齢、平均年齢になっておりまして、このままいくと10年ぐらいで日本の幹線輸送というのは生き絶える可能性があるということだと考えております。ラストワンマイルにタマが供給できないという状況ですね。

そういうことの中で、5番目でございます。ダブル連結トラックを導入するということを決めて取り組みをさせていただいております。前項までは、ヤマト運輸も含めて、物流業者全体の労働力不足に対する活路というわけじゃないんですけど、解決策の1つとして、1台の車で2番の輸送力を運べるというダブル連結トラックという事業に関して、我々の運送事業については、事業者については、非常に喫緊で迫り来る物流危機の中で、唯一解決策として具体的に動ける施策という中で、一番ここについては最初に力を入れていくべきだろうということで、この試験運用に対して参加をさせていただいていると。実証実験について参加させていただいているという状況でございます。

今現在、ダブル連結トラックは、17年の11月より2台が、弊社の厚木と中部の間、関西と中部の間を往復しているということでございます。

ここに導入の効果が相手ありますが、輸送力が1台で2台分運べますから、1名の省人化ができると。トラックのエンジンがついている単体は1車だけですので、CO₂の排出も半分になっているということと同時に、経済効果も2倍になっているところの効果が出ておるところでございます。

ここで、今、喫緊の運行状況について映像をまとめてきましたので、どうぞそちらのほうを見てもらうと、どういうことをやっているのかが見えると思いますので、ひとつごらんになっていただきたいと思います。

(映像上映)

【ヤマト運輸（福田）】 これは後ろのドーリー部分の切り離しをしているところです。非常に簡単に切り離しができますし、長いトレーラーですので、これをバックづけをするというのは非常に危険なので、これは必ず分けて扱いをしているところで、別のフォークリフトを使ってこういうバースに接車するというようにしております。

これはうちのゲートウェイから出向したところの様子でございます。後で交差点を曲がる絵が出てくるかと思いますが、今回のこのトレーラーは、一番トレーラーに引っ張られる後ろの一番最後の軸ですね、タイヤがステアするようになっていまして、切れるようになっていまして、内輪差がほぼないです。これだけ大きいのかかわらず、同じ道をトレースしていくので、膨らむことはほとんどありません。大型の1台の単車と同じ道を動いていくという状況でございますので、見ていただくと、前に進む限りにおいては危険度は少ないかなと思っています。

ここが一番よくわかるかなと思うんですね。後輪の一番後ろが本当は一番膨らんで、外に向いているという状態なんですけれども、ここも、一番最後の後尾のタイヤが右側に、外側にむき出しているという状態で、同じ位置をトレースしていつているという状況でございます。

これは夜間の運行状況ですね。追い越し車線じゃない側をずっとキープしながらずっと進めていつております。今現在、車の性能も大分変わってきていますので、さほど重量に対する減速とか、そういうことというのはほぼないと考えております。

以上でございます。

今の中で一番苦心したところというのは、ヨーロッパの市場なんかを見ますと、後輪ステアというのが主流になってきておまして、日本で初めて後輪ステアというものを入れたんですが、それをすることによって、前進している限り、トレースする位置があまり膨

らまないで、内輪差が少なくて済むというところが非常にポイントでありまして、これによって操舵の安全性を確保していきましょうということでございます。

それで、8ページの項番6のほうになります。SF25の共同利用を考える会というものを進めておりまして、その中では、社団法人の全国物流ネットワーク協会が中心になって、大手11社が参加しながら共同輸送のオペレーションを今現在検討しております、というところでございます。

先ほどのダブル連結の横に書いてあったとおり、コネクトと書いてあったんですが、やっぱり我々だけの荷物をつなぐだけじゃなくて、今後は、物流業界全体の共同利用と、そういうつながり方も含めてつないでいきたいということで、その車を利用しながら、全流協さんの11社を含めて、ヤマト運輸も参加した中で、この車を利用して、共同利用して、労働力の平準化だとか、迫り来る郵配送の拡大に充てたいということでございます。

7番目が車両のことについて書かさせていただいております。特徴は、先ほどの部分ですね。ここの中で、後ろの部分なんです。1番で脱着式ドーリーと書いてあるんですが、今まではここが一体型でございました。そのところが分解できることに、分割できることによって、後輪の後ろの引くバン型ボディという部分があるんですが、そのところを別のセミトレーラーのヘッドで引けるようになりまして、車の使い勝手が2倍になるというような仕様にしております、というところですね。

それから、次のページ、10ページになります。ダブル連結トラックを活用した共同輸送オペレーションというところなんです。先ほどの車を2分割した状態で、A社、B社から荷物が別々なものが上がってきたものを、ゲートウェイと書いてありますけれども、連結できる拠点ですね、そこに集めて、そこで結合させた上で幹線を運行していく。だから、A社、B社と、別々の箱を後ろに引きながら走っていくということを、今後オペレーションをしていきたいということを考えておりまして、来年の3月にはできれば実施をしていきたいと考えております。

項番9でございます。これによって何が変わるのかというところでございます。引くほうの側は、1回の労働行為で2倍の荷物を引くわけですから、そこでの収入、賃金が上がるということですね。それから、引かれるほうの会社は、その車を引いて、大阪とか、そういうところに行かなくていいわけですから、そこでの労働力、労働時間が削減できると。お互いにメリットがそこで出てきますので、お互いの事業者にとってもWin-Winかになる可能性が非常に高いというところでございます。

最後、10番目でございます。じゃあ、なぜ1社ずつ交換というところなんです、このところ一番のポイントは、日本の物流業界の中で非常に問題があるのは、遍在でございます。地域ごとに荷物の供給と発送のバランスが大きく崩れてきておりまして、それは個社ごとの、ヤマト運輸だったらヤマト運輸の中でそれをセーブするという事は非常に負担が重たくなってきております。それを別の業界の方、あるいは別の個社と連動することによって、お互いの強みを補完し合うという形でこの遍在をなくしていきたい。今現在、個社ごとにみんな対応しているんですが、ロードファクターと書きましたけれども、40%台ですね。残り60%部分が空白で運んでいるという輸送になっているというのが今の現実でございます。この遍在を解消していくための手段としてやっていきたいということでございます。

最後に13ページ、項番11でございます。実現に向けた国土交通大臣への提言の実施ということで、去る10月19日に石井国土交通大臣に向けて下記の提言をさせていただきました。

提言1としては、ダブル連結トラックの早期本格導入をぜひお願いしたいということでございます。

第2に、ダブル連結トラックに対応したインフラの整備をお願いしたい。

第3に、ダブル連結トラックの普及への支援をお願いしたいということで、この3点を全国物流ネットワーク協会として提言をさせていただいたという状況でございます。

本日は貴重な時間をいただきましてありがとうございます。

【根本委員長】 福田様、ありがとうございます。続きまして、新東名での実験状況、本格導入時の要件について事務局よりご説明よろしくお願ひいたします。

【淡中有料道路調整室長】 有料道路調整室長の淡中でございます。資料は1-2と1-3を使って説明をさせていただきます。

まず実験の概要でございます。右下にページ番号打ってありますが、2ページを見ていただけますでしょうか。実験の概要でございます。目的は、ドライバー不足、その状況を踏まえてダブル連結トラックを導入し、トラック輸送の省人化を促進するということでございます。

内容としましては、特車通行許可基準の特例通達を出しまして、21メートルを超えるダブル連結トラックの通行を許可しまして、データを収集し、その安全性を検証するということでございます。

実験の区間は、新東名を中心とする最大500キロ。実験期間は平成28年11月22日から。実験要件は、技術要件16項目、積荷の要件4項目、運転者の要件3項目、通行要件2項目で行っております。

3ページをお願いいたします。ダブル連結トラック、これは先ほどヤマトさんから説明があったとおりでございます、通常12メートルのものを2つつなげまして、最大25メートルのもので実験を行っているということでございます。

次、4ページ、お願いいたします。実験のスケジュールでございます。28年度10月19日に特例通達を出しまして、翌11月22日に21メートル車両による走行実験を開始しております。29年10月16日に25メートルの車両の走行実験を開始しております、本年度、本格導入に向けた必要な条件の整理を行いまして、本格導入という予定をしております。

5ページをお願いいたします。実験に求める技術的要件でございます。左側にありますのが車両に求める技術的要件でございます、全部で16項目でございます。

右側が積荷の要件でございます、危険物貨物の積載禁止等を求めています。

運転者の要件についても、大型自動車免許及び牽引免許を5年以上保有等の条件を付しております。

通行の条件としましては、一番左側の車両通行帯通行、追い越し禁止等を課しております。

6ページでございます。実験走行ルートでございますが、21メートル車両でございますが、3社9台を用いまして実験を行っております。最も長い区間は群馬県太田市から三重県鈴鹿市の489キロで行っております。

次をお願いいたします。21メートルを超える車両でございますが、4社6台で実験を行っておりまして、最も長いものは神奈川県愛川町から大阪府茨木市、447キロで実験を行っております。

8ページでございますが、今回の実験に当たりまして、東京海洋大学の兵藤先生、名古屋大学の金森先生のほうからご指導をいただきながらこのメンバーで実験を行っております。

9ページ以降、結果でございます。10ページをごらんになってください。まず、省人化、環境負荷の低減効果でございます。先ほどヤマト運輸さんからのご説明にありましたように、ドライバーの数は半分になりますので、省人化の観点からは約5割削減でございます。

ます。CO₂に関しましても、引っ張るほうが1台になりますので、4割削減という効果を確認しております。

次お願いいたします。走行安全性でございます。今、実験検証項目、説明しておりますが、資料1-3の表の星印のところを順番に説明しておりますので、両方対比しながら見ていただければと思います。

走行安全性でございます。カーブの区間でございますが、特に急ブレーキの発生とか、左右加速度でデータをとっておりますが、横揺れとかふらつきの発生は確認されませんでした。

次お願いいたします。雨天時・トンネル坑口部の車両安定性でございます。カーブの区間、登坂部で雨のときどうかということでありましたが、特段影響等は見られませんでした。トンネルの坑口付近で強い横風が吹く場合があるわけなんです、そういう場合においても特に影響は見られませんでした。

次お願いいたします。回転性能でございます。車両制限令で最小回転半径は12メートル以内と定められておりましたが、今回のダブル連結トラック、12メートル以内におさまっておりますので、特段問題ございませんでした。

14ページ、後端の視認性でございます。車両の後端にモニターを設置しまして、モニターのほうから5~6メートルの視認性というものを確保できる状態で実験を行いました。ドライバーのほうにご意見いただきましたが、これらの必要性は高いというご意見ございました。

15ページ、重量把握でございます。それぞれのトラックのほうに車載型自動軸重計測装置、こういったものを取りつけて、車両の総重量、軸重について計測・管理を行いました。結果としましては、軸重、総重量とも制限値以内ということで特段の問題は発生しておりません。

16ページからは交通流への影響でございます。最初にインター等での本線との合流部分のところでございますが、こちらについてはマイクロシミュレーションを用いて検証をしております。検証した結果、1台で走っているときは特段の問題はなかったわけなんです、2台連行して走らせた場合、車間距離が短くなる割合が増加する等によりまして、急ブレーキの発生確率の増加の可能性があるとこの結果が出ております。

17ページ、車線変更時の検証でございます。実験の条件としては一番左側の車線を走ることになっているところでございますが、工事等によりまして車線を変更する場合がございます。

してもございますので、検証を行っております。

検証の結果としましては、交通量が比較的少ない夜間ということもありましたので、余裕のある車線変更ということは可能でありました。ほかの交通流等への影響というのは特に大きいものはないということでした。

18ページ、交差点でございます。一般道の交差点で、ほかの大型トラックに比べてどうなのかというところでございますが、左折、右折の通過時間は大型トラックに比べてほぼ同等ということでした。

ほかの車両からダブル連結トラックが識別できるかという話でございまして、今回の実験では、長大大型トラックのプレートというものをつけております。「全長25m 追越注意」という写真が出ておりますが、こういったものが必要かどうかというところをウェブでアンケートしましたところ、ほとんどの方がこういったプレートが必要というふうに回答をしております。

20ページからは道路構造への影響でございます。最初に休憩施設の話でございます。上り方向、下り方向で、それぞれこのPA、SAを使っているかというところでございますが、上り方向では、甲南、浜松、遠州森町、静岡、清水を主に利用されているということでございます。下り方向では、甲南、上郷、浜松、遠州森町、清水、こちらのほうを使っているということでございます。

次の21ページが利用の状況でございます。利用の状況なんですけど、専用駐車マスを設けて実験を行ったところなんですけど、残念ながら1割程度しか利用できなかったということでございます。理由としましては、ほかのトラックが専用マスにとめてしまっていて、利用できないと、そういう問題がございました。

22ページ、23ページは、駐車マスの今後の対応なんですけど、1つは、ほかのトラックにはとめていただかないようにちゃんと呼びかけるというか、そういうことが必要だということでございます。実験中も、右側にあります黄色い看板を設置して対応していたところでございますが、本格運用に向けまして、周知の看板を整備するとともに、路面表示をはっきりするようにさせるとか、そういった対策に取り組みたいと考えております。

23ページ、これは駐車場予約システムの活用でございます。旧豊橋本線料金所跡地のほうで計画をしておりますが、駐車場予約システムの活用、そういうものについても検討してまいりたいと考えております。

24ページ、非常駐車帯の話でございます。非常駐車帯、新東名と東名で長さが違うと

いうところがございます、新東名の非常駐車帯のほうには、その駐車帯の中におさまるのでありますが、東名の非常駐車帯に駐車した場合は、1メートル25センチほど後部が車線側に出てしまうと、そういうことがございます。ただ、東名高速において路肩幅員が車両の幅より狭いところというのは全体としては1割程度というところがございます。

次お願いいたします。これは中継輸送の実験の結果の話でございます。中継輸送につきましては、21メートル車両では平成28年11月22日から平成29年9月30日まで、新東名高速の清水パーキングエリアで実施しております。平成30年2月9日からは23メートル車両と21メートル車両で中継輸送を実施しております。

その結果でございます。26ページお願いいたします。直行便と比べましてどうなのかというところがございますが、ドライバーの方の自宅での休憩時間が約4割増加しております。また、高速道路上で乗り継ぎを行うということがありまして、営業所への往復に要する輸送時間は約30分短縮しております。

次お願いいたします。実際に担当された方にお聞きしたところでございますが、約7割の方が、毎日自宅に帰られ、精神的によい、乗務の疲労も少ないと、中継輸送が増えるといいというふうに肯定的な意見をいただいております。改善意見としては、中継場所の整備をもっと増やしてほしいと、そういう意見がございました。

以上が実験結果でございます、本格導入の要件の案についてご説明させていただきたいと思っております。29ページが要件の案でございます。2つ大きな項目がございます、車両の長さの上限値の緩和、通行に当たっての条件というところがございます。

まず車両の長さの上限値の緩和でございますが、21メートルを25メートルにしたいというところがございます。

次のページ見ていただきたいのですが、対象の区間、ですが、関東中部の流動量が多いというところもありますが、関東～近畿の流動量も多いというところがございます、実際実験の中でも近畿圏の輸送を行っておりまして、特段の支障は確認されておられません。

こうしたこともありまして、近畿圏との物流に当該車両がさらに活用されるよう、海老名ジャンクションから豊田東ジャンクション、ここから先の延長規制というものを除外しまして、新東名区間の海老名から豊田東がおおむね50%とすると、そういう条件をつけた形で今回緩和をしたいと考えております。

次に通行に当たっての条件でございますが、31ページ、車両の安全装備でございます。実験では16項目の技術要件を車両のほうに課していたわけなんです、そのうちの1つ

の車載型自動軸重計測装置、こちらについては、実験において軸重超過等は確認されなかったということもあります。また、装着のコストがそれなりにかかるということがございますので、発着地で計測して、その計量値をドライバーが携行すると。そういうことで代替することも可能にした。

32ページ、運転手の要件でございます。こちらについては、実験時と同等の要件に加えまして、大型自動車運転業務に直近3年以上従事、大型免許3年以上保有、かつ牽引免許1年以上保有、最低12時間の実技訓練、直近3年、無事故・無違反。この要件を追加として加えたいと考えております。これは人材確保の観点とか、あと、優良ドライバーをできるだけ確保したいと、そういう観点でございます。

なお、この要件の選定に際しましては、牽引免許を取得する教習時間、運輸部局で実施している優良ドライバーの表彰対象、運転経験年数が3年以上の場合人身事故率が減少すると、そうしたところを参考としまして、要件を追加したいと考えております。

33ページは、実際に実技訓練を行うに当たってどういう項目を今考えているかということでございます。スラローム走行等を行って車両の特性、車両間隔を習得するとか、あと、そのほか、右、左曲がるときの車両の挙動とか、そういったところを実技の中で訓練をしていただきたいと考えております。

次は先ほど実験の中で話をしましたが、合流時に連行しますと急ブレーキ等が増えるという話がありましたので、連行禁止は要件として定めたいと考えております。

次お願いいたします。35ページ、故障時の停止表示でございます。先ほど東名の非常駐車帯のところの後部が少し出るといところの話がありました、ここについては、停止表示機材、板状もしくは灯火式、どちらかを使えばいいというのが通常でございますが、これを両方使用するということが安全性を確保したいと考えております。

最後、その他でございます。こちらのほうですが、ダブル連結トラックやトラック隊列走行の実現を見据えた環境整備でございます。下の写真を見ていただければと思いますが、4車線の区間と6車線の区間、こちらのほうで大型車（低速車）と普通車（高速車）、こちらがどれくらい混在しているかというのが一目でわかるような形で写真が比較できると思います。見てわかりますように、4車線ではどうしても混在してしまうと。低速車と高速車が混在してしまうところでございますが、6車線のほうはその混在が少ないという状況が見てとれると思います。

こうしたことも踏まえまして、高速道路インフラを活用した事業環境について今後検討

をしていきたいと考えております。

38ページは、新東名の6車化の状況でございまして、浜松いなさから御殿場、こちらの間は平成30年8月から、6車化、事業認可を受けて、整備をこれから進めることとしております。

最後39ページ、これは今回の実験と直接は関係ないのでありますが、今回の特殊車両通行許可の緩和に合わせて改正したいという事項でございます。非分離と分離で片側1車線の許可条件がA条件とC条件で違うというところがございます。中央分離帯があるかないかでそこが分かれてしまっているというところがございますので、同等の条件で通行できるように、今回合わせて改正したいと考えております。

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、ここまでの説明に対しまして、自由にご意見、ご質問、お願いいたします。いかがでしょうか。

【大串委員】 ご説明ありがとうございます。ダブル連結トラックは走らざるを得ない状況だと思いますので、できるだけ安全に導入してほしいというのが一番のお願いなんですけれども、まず、ほかの運転者への周知をしっかりとさせていただきたい。新潟で連結バスを運転したときに、そのバスの長さから追い越しがどれだけ難しいかということわからなかった方が事故を起こすということが発生しております。一般ドライバーと一緒に走りますので、いろんな機会を設けて、例えばNEXCOさん、これから連結トラックが走るようになりますのでこういう注意が必要ですよということを、サービスエリア、パーキングエリアの媒体で流していただくとか、警察、特に連結トラックが走るエリアの県警の方に免許更新の際に喚起の情報を入れていただくとか、そういった一般ドライバーへの周知をしっかりといただくことがまた連結トラック・バスを運転される方たちへの負担軽減にもなりますので、しっかりお願いしたいというのが1点目です。

2点目が、トラック協会とヤマトさんに特にお願いしたいんですけれども、空コントラック、空のコンテナを運ぶトラックが非常に多いということなんです、埼玉県が非常にお金のかからないような空コンのマッチングシステムをやっておられていまして、「あす、どこからどこまで走ります。トラック、空です。いかがですか。詳細は連絡ください」というような、非常に簡単なものなんですけれども、試験的に導入して効果を上げていってほしいということをお聞きしましたので、ぜひ開放型のマッチングシステムの運用を早くやっていただきたいというのが2点目です。

3点目なんですけれども、これは当局にお聞きしたいんですけれども、運転手の要件なんですけど、これは個人への許可ではなくて、会社がこういう要件を持ったドライバーだとオーケーですよというような要件なんですか。例えばルールが守れなかった場合には、どういう、反作用があるといいたいでしょうか、そういうのも併せて提示されるということですか。

【上村委員】 ダブル連結トラックに対応したインフラ整備のところでお聞きをしたいんですけれども、ゲートウェイのイメージですね。さっきの映像ですと、さっきの映像は高速道路の中ではなくて外だったような気がしますけれども、これからはできれば高速道路のSA・PAの駐車スペースをとということなんですけど、駐車スペース以外にもっとしっかりとしたゲートウェイの物流のこういう連結が可能なセンターといいたいでしょうか、ゲートウェイが専門にいるんじゃないかと思うんですね。

というのは、雨の日もありまして、そのときに着脱式ドーリーですか、それを接着しなくちゃいけないというようなことですから、単に範囲を、今はまだ実験中ですから範囲を決めてやっていると思うんですけれども、本格導入していくためには、もう少ししっかりとしたセンターが、ゲートウェイが必要なのではないかと思います。どういうゲートウェイというのがいいのかイメージをお持ちであればお聞きしたいなと思っています。

それから、もう一つ、さっきの着脱式ドーリーなんですけれども、これ、1つで連結しているんですけれども、これの安全性はどうなんだろう。もし1つが何かの都合で利かなくなったときに、何か安全装置というのが別に働くのか、それとも2つに分けたほうが安全なのかというようなことをちょっと考えていたんです。着脱式ドーリーを2時間のドライバーの講習でしっかりとした形で装着できるのか、これ自体の安全性がどの辺まであるのかなというのをお聞きしたいと思います。

それから、もう一つ、先ほどの映像で見えていますと、交差点でも、なかなか内輪、外輪差がなくスムーズに運行していましたが、インターチェンジ、結構ぐるぐる回るところが多いんですよね。インターチェンジに入る、割と狭い場所で、土地の広いところではないところで料金所に入るのに、結構割合ぐるぐる回るところが多いんですけれども、そういうぐるぐる回るといようなところにもしっかりとらみ出さずにできるのかなというふうなこともお聞きできたらなと思います。

【根本委員長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。これから物流の需要が増えて、かつ、供給量が追いつかないという状況が出てくるのだということは皆さんご承知だと思います。そのためには、平準化とか、積載率の向上もありますけれども、今回のような大型化とか、そういうことは非常に重要だと私は思っていますので、ぜひ進めていただきたいというのが意見でございます。

ということで、お聞きしたいのは2つございます。第1点は、サービスエリアの休憩場所とか、そういう場所がなかなかうまく使えないねという議論はあるわけですが、今後、こういう車両がどんどん増えていくと、ますますそういう場所が必要になってくる可能性があるということで、6車線化というのも賛成でございますし、ぜひ進めていただきたいわけでございますけれども、と同時に、そういうサービスエリアとか、その辺のハードな施設も一緒に考えていただければありがたいなど。

かつて新東名のときにも幾つか議論があったと思いますけれども、そういう場所に直結型の流通センターみたいなものをつくったらどうかとかというアイデアがあったと思うんですが、そういうのも含めて、もちろん車線の拡幅というか、車線増加ということも大事ですけれども、それと同時に、うまくその辺も一緒に考えていただくありがたいというのが1つのお願いでございます。

もう一つは、ヤマトさんにできたらお聞きしたいんですが、私、中部の現場にしかお邪魔したことないので、ほかはちょっとよくわかっていないんですけれども、今後こういう車両が増えたときに、スペースとして容量は十分あるのかどうか、また、そういう場合に、容量がもし足りなくなっていくような状態のときには、どういう手当てとか、公共的な施設が必要かとか、そういうお考えがありましたら教えていただきたいということでございます。

以上です。

【根本委員長】 羽藤先生、ありますか。

【羽藤委員】 羽藤でございます。ご説明いただきまして本当にありがとうございます。実験、積み重ねられていて、非常にいろんなことがわかってきていると感じました。質問としては、企業の方々に相当いろんな研究開発も行っているということですが、やはり需給、方向によるミスマッチとか、そういうことを改善しようとする、各社間でのODのマッチングとか、あるいは、ドライブアシストの自動運転サポートのようなもののイノベーションの技術開発であるとか、あるいは、荷役施設の立地が大きく変わってくるといっ

たようなことも考えられるのかなと思うんですが、そのあたりの技術開発というのが、環境が整っているかというか、そういったところ、技術開発の状況なんかを少しお聞かせいただきたいと思います。

2点目ですけれども、結局、じゃあ、このシステムを導入しようとしたときに、2台ばらばらよりも、むしろ交通容量は時間差がないわけですから、容量は、交通流率は高くなるんじゃないかなと思った反面、やっぱりいろいろ調べてみると、他車のブレーキは増えているとか、大型トラックよりは速度差が発生しているとか、非常に複雑なんだなということで、やはり安全性と、それから流率ですね、車線にどれぐらいの交通が流れているのかということの関係の評価はある意味ちゃんとしていかなきゃいけないのか。今回シミュレーションでいろんな事例を示されていますので、これを使うことで、こういった車両がどういう基準で、どのルートに入れられるのかということが評価できるのかなと思いましたし、それから、今回のところに限らず、山陽道と中国道とかであれば、中国道のほうで交通量がちょっと落ちていたりとかいうこともありますので、ああいうところだと、片側、2車だけど、ひょっとしたら入れられる可能性があるのかなと。もう少し広げていくような可能性も考えているのか、これは道路局さんだと思うんですが、考えていないのかということ、これが2点目の質問であります。

最後ですけれども、これは苦瀬先生が言われたような、SA・PAが今のままでいいのかということでございます。道路の設備投資がこういうものが入ってくると新たに必要かなと思いますし、SA・PAが何キロに1つあるという基準が、全く休憩のとり方とか、あるいは生産性が向上するということにかけて考えると、今の配置から再配置の計画が必要ではないかなと思いますので、インフラの再投資、ノードの再投資ということが必要不可欠かなと思いますので、そのあたりで中長期的な計画づくりをぜひ道路局さんのほうにお考えいただきたいというのが、きょう聞いていた、これが感想であります。

【根本委員長】 ありがとうございます。委員の皆様の高関心の問題で、たくさん質問が出ました。それぞれの質問に対して手短にお答えいただければ幸いです。

【ヤマト運輸(福田)】 それでは、大串委員からありましたマッチングシステムの部分ですね。周知のほうは、多分うちだけの問題じゃないと思うんです。マッチングのほうは、我々もこれから標準化して、オープン化していくときに、これって必要なものだと思っていますので、この開放型マッチング、埼玉とやっているというのは認識していますので、それを今現在研究をさせていただきながら、検討をしている段階でございますので、全然

関係なくやっているということではなくて、これをオープンにしてやっていく場合に、本当に各社が取り入れてもらえるようにするかどうかというのを、議論は進めている最中でございます。

それから、上村委員のゲートウェイのイメージということでございますが、ゲートウェイというのは、高速道路のSA・PAとは別に、我が社のほうでは東名大を中心に、インフラとして整備、ちゃんと今しております、インターからおりて5キロ圏内ぐらいでちゃんとしたそういう接続だとか、そういう作業は、個社の中でも、他社も入れてでも十分できる施設を厚木と中部の豊田のところと大阪の茨木というところで3つつくっております、そこでは十分に車を入れかえたり、接続したりという設備を十分備えておりますので、まずはそこのところで展開するイメージをこの図の中には書かせていただいたというところでございます。

それから、ドーリーの安全性につきましては、私はちょっとメーカーではないのであれなんですけれども、今現在の安全性は、一番最大限に、標準のモデル、標準というか、そういうものをちゃんと入れていると思っておりますので、そこのところについては問題がないのかなと思っておりますので、そこはメーカーではないので、はっきりとした答えは出ておりません。

それから、インターチェンジだとか、そういうところのぐるぐる回る部分については、道路規格の問題になると思いますので、ちょっと私のほうから答えるところではないかなと思っております。

それから、苦瀬委員のほうからありました施設の部分は、ゲートウェイで容量が足りるのかという話なんです、正直、我々の輸送というのは、ボックスパレット輸送なので、車の回転が非常に速いので、1回で荷下ろしするのに10分ぐらいで大型車もおろせるので、十分とり回しができるスペースは保有しているというところで、もしできるのであれば、厚木、大阪、羽田もありますので、そこをごらんになっていただければ非常にありがたいと思っております。

それから、羽藤委員の中の部分ですね。施設の立地とか、そういう部分なんです、今の話と同じ状況でございまして、ボックス輸送で十分にできる状況ですね。それから、各社マッチングの部分というのは検討させていただいているというところだと思っております。

それから、拡大をするのかという話がありましたけれども、まずは新しい技術含めての

導入ですので、我々としては東名阪の中でしっかりと運用をこなした上で、その後の中の展開で広げるということであれば進めていきたいと考えておりますので、そういうふうに進めていかせてもらいますと。

【根本委員長】 ありがとうございます。それでは、お願いいたします。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】 大串先生から運転手の要件についてのご質問がございました。これにつきましては、特車許可申請をする際に、一般的には事業者さんから申請を出してもらうわけですけれども、そのときにこういった運転手さんの証明を、書類を出していただくということで確認をするということになります。

違反という話がありましたけれども、例えば路上の取り締まりでもし仮に違反が見つかった場合は、通常の許可違反と同様の対応ということになりますので、警告書を発出したり、行政指導ということで手続が進むということになります。最終的には、繰り返しますと、許可の取り消しというところにはなっていくと。ここは通常の特車許可違反の手続と同じということになります。

【淡中有料道路調整室長】 上村先生のほうからいただきましたインターでぐるぐる回るとい話であります、最小半径12メートルというところで、道路構造についてもそれを基準にした設計にしておりますので、そのところは特段問題はないということでございます。

あと、苦瀬先生と羽藤先生からいただきました休憩場所の話でございますが、実際の実験の結果の中でも、とめることができないとか、そういう問題がありまして、今後、予約システムを検討するとか、実際のトラックの使用の仕方、ほかのトラックも含めた使用の仕方の実態を踏まえながら、高速道路会社とも一緒に検討していきたいと思っております。

あと、ほかのルートにも広げるかという話であります、そこは、今やるところをきちんと押さえるということも大事だと思っておりますし、ニーズがどれぐらいあるとか、そういうところもいろいろ調べながら検討していく話かなと思っております。

以上です。

【根本委員長】 どうですかね。大体お答えいただきましたね。大串さん、何かございますか。

【大串委員】 さっきの資格要件の話なんですけど、私、個人の方に、あなたは優良ドライバーだから、この連結トラックを運転できますよということの、登録か認可かわかりませんが、そういうふうにしたほうがいいのかと思ったんですね。こういう要件の人

は会社が選別して連結トラックを走らせることができますよというよりも、個人対象で、あなたは本当に優良だから、連結トラック、オーケー運転手ですよというような証明書の出し方のほうが、本人にも優良運転手としてやりがいと誇りをもって安全運転に努めていたたけるし、他の方にも連結トラック運転手が一つの目指すべき姿として映るのではないのでしょうか。以上です。

【根本委員長】 今のは、ご意見ということでお伺いしておきます。

【大串委員】 はい。

【根本委員長】 ご説明を聞いて、また質問されたいという気持ちになっているとは思いますが、時間の関係もありますので、先に進めさせてもらいます。次の議題は、キャリアカーです。「自動車運搬用車両に関する特車通行許可基準の見直しについて」でございます。最初に自動車陸送事業の現状についてご説明いただきたいと思います。ご説明者をご紹介申し上げます。日本陸送協会会長、永井様、よろしく願いいたします。

【日本陸送協会(永井)】 日本陸送協会の永井と申します。本日は貴重なお時間と機会をちょうだいしましたこと、厚く御礼を申し上げます。

時間も限られておりますので、お手元にお配りをしましたA3の資料があると思います。それを広げていただきまして、1枚で記載した内容の要点をかいつまんでお話をさせていただきます。少々文字が小さくて見づらいですけれども、あらかじめおわびを申し上げます。

まず資料の中央上段をごらんください。一般社団法人日本陸送協会は、会員企業の経営の安定化と自動車業界における地位向上を基本方針と定め、昭和40年に設立をされまして、ことしで53年の歴史を持ちます。現在協会会員は、北海道から九州まで全国9支部に706会員、積載車両数では5,805台、ドライバー数では1万6,839名を数える規模を持ち、活動を続けております。

次に資料左上の環境認識に移ります。自動車業界全体としては、成長市場である中国やアジアの販売増加に伴い、グローバルでの販売規模は1億台に近づきつつありますが、成熟市場である欧米、日本といった先進国はほぼ横ばい、うち、日本国内四輪市場はピークの777万台から昨年度は520万台へと縮小均衡であることは皆様ご承知のとおりでございます。この点が先ほどのダブル連結による物流輸送能力の向上への取り組みとは大きく我々は異なるところであります。

そういった環境下でメーカーの連結の業績はおおむね好調ではありますが、日本単独事

業はやや苦戦、また車両自体も、顧客嗜好の変化に加えて、安全、環境性能、衝突性能、電動化などへの移行から、全長、車高、あるいは重量において車両が大型化傾向となってきました。

物流業界の喫緊の課題を一言で言えば、労働力、輸送能力不足の深刻化となります。慢性的な長時間労働、決算月前後の大きな繁閑差のギャップ、燃料・資材の高騰、人件費負担の増加、健康や安全環境に関するコスト負担の増加など、自動車陸送業も他の物流業と同じく極めて厳しい経営環境にさらされております。

次に資料右上の業界の実態について説明をさせていただきます。表示をしていますのは約2年前のデータで、やや古いですが、左上にグラフにありますように、陸送事業にかかわる35歳のドライバーさんの平均的な年収は、赤いバーグラフで示しております431万円で、右隣のブルーのトラック協会さんの平均438万円とほぼ同等。一方、自動車産業においては、右端のグリーンのバーグラフのメーカーの567万円を100とすると、陸送業界はおおむね76の位置づけです。

また、隣のグラフに示しますドライバーさんの平均年齢はおおむね50歳に近づきつつあり、昨今発生いたしましたような大型車両重大事故の発生未然防止のために、会員企業様にはドライバーの皆様への脳ドック、あるいは無呼吸症候群のSASスクリーニングテストの受診をお願いしております。

一段下がりました、年間の稼働日数及び時間についてです。自動車総連調べで、右端のグリーンのバーグラフのメーカー基準稼働244日に対して、赤の陸送事業が265日で、時間換算いたしますと年間で労働時間がプラス23%ほど多い状況です。生産性・効率向上による時短が大きな課題と捉えております。

その右の円グラフは、全国オールメーカー1万6,274販売拠点あるうちの路上での作業実態を一昨年自動車総連と調査をした結果です。全体の約3割に当たる5,164拠点が路上作業を行っており、主な理由は、店舗スペースの小ささからトレーラーが進入できない。進入できても敷地内で旋回ができない、荷下ろしができないなど、改善はメーカーや販売店と一緒に地道に行ってはおりますけれども、現在ドライバーさんに安全・安心な作業環境を提供できていないのが現状です。

3段目の折れ線グラフは時系列での自動車の月々の販売台数とドライバーの残業時間の関連性を示したもので、細かくて見づらく恐縮ではございますが、決算月である青と赤の棒グラフで示す3月、9月においては、残業時間がスパイクし、特に毎年3月には残業時

間が80時間を平均的に超え、翌4月は仕事量が半減するなど、繁閑差の変動が大きいのが特徴です。これは自動車陸送事業のみではなくて、自動車産業全体の商習慣から来る産業横断的な課題と捉えております。

最後に、その隣に示しております陸送事業経営者が現在及び将来をどう見ているのかをご説明いたします。まず荷主様からいただく運賃についての認識ですが、適正ではないと回答された方が全体の55%に当たります。その下のグラフは将来の事業の継続性についてお尋ねをしたものでありますが、おおよそ半数が廃業もしくは未回答といった、かなり深刻かつネガティブな状況にあります。

以上述べましたとおり、取り巻く環境、業界の実態を踏まえ、資料の中ほどに協会の重点施策を記載しております。公道を職場とする我々陸送事業者は、何よりも安全の確立、輸送秩序の確立を最優先としながら、傍らで陸送事業者の経営環境の改善に日々取り組んでおります。

また、昨今、時代及び社会の要請としての労働環境の改善や労働力確保に向けた取り組みを強化する一方、協会として規制改革活動の推進による生産性の向上施策にも積極的に取り組んでおります。

自動車産業における生産と販売を結ぶ重要な役割を担う私たち自動車陸送業が疲弊、破綻をし、経済全体に大きな影響を及ぼすようなことは何としてでも回避しなければなりません。今後、少子高齢化、自動車市場の縮小均衡傾向、経営環境の厳しさ、また、時代の要請である働き方改革による労働時間の削減、生産性・効率の向上を実現しようとした場合、まず私たちが最初に考えなければならないことは、現有リソース、経営資源の最大活用です。すなわち、若手人材の確保をしたいという前に、現在の陸送従事者人材の留保、新たな車両投資の前に現有車両の最大活用などがそれに当たります。

先ほども申し上げましたように、特にここ数年、軽自動車も含め、車自体が全高、全長、重量において大型化してまいりました。これによって私どもの自動車運搬用セミトレーラーの積載効率が低下をし、あわせて車両制限令の適用厳格化などの環境下、陸送協会としては、独自編集したコンプライアンスガイドブックを全会員に配付するとともに、協会ホームページ等を通じて法令遵守を最優先させ、交通の危険防止、社会資本である道路の保全を担保するよう、徹底周知を促しております。

一方協会としては、現在の市場の縮小、コストダウン要請環境にあっては、競争よりも共存ということで、会員企業間における共同輸送や中継地輸送等、協業での生産効率の向

上を呼びかける一方、車両自体の積載効率を上げられないか、検討を続けてまいりました。

資料の右下をごらんいただきたいのですが、自動車運搬用セミトレーラーは、連結全長で約17メートルございます。また、積載重量が8トン未満のため、トレーラー側の後輪軸数が1軸で、車両後端部との長さであるオーバーハング値が1メートル～2.5メートルと短いのが特徴です。逆に言いますと、前後輪のホイールベースがやや長いという車両構造を持っています。

一方、資料左下の部分ですが、近年の特殊車両通行許可基準の見直しでは、海上コンテナトレーラーが挙げられます。コンテナの国際基準が40フィーターから45フィーターに移行する中、平成16年には一部の道路において車高規制が従来の3.8メートルから4.1メートルへ緩和され、平成27年にはトレーラーの全長規制が従来の17メートルから18メートルに緩和され、単純計算で積載効率は約13%向上いたしました。

私どもの自動車運搬用セミトレーラーの諸元は先ほど申し上げたとおりですが、海上コンテナトレーラーなどの他の特殊車両との違いは資料中ほどの下の部分にまとめてございます。もう少し具体的に言葉で補足をさせていただきますと、積載重量、コンテナトレーラー20トンに対して、私どもの貨物は8トンと大きく異なるため、後輪車軸が異なり、タイヤ外径も小さいです。後輪車軸から車両後端までの長さ、すなわちリアオーバーハング値が短いという特徴がございます。このため、同じ最遠軸距であっても回転半径は小さくなります。コンテナなど箱車とは異なり、車両の積みあわせ次第では、貨物である車両が後端部からはみ出すことがあり、はみ出す長さはその都度異なります。

参考に、添付をしております資料1にて、登録車の積載状況、同じく資料2にて、届出車の積載状況を画像で示しておりますが、画像下段のマックス積載画像をご参照くださいませ。トヨタ、日産、ホンダ、ダイハツの4社の国内生産工場の積載実態調査をいたしました。平均のはみ出し値は40センチから最大87センチで、普通車平均で現状5台積み込みが6台、届出車平均で現状6台が7台まで積載可能であり、分母が小さいため、パーセント換算をいたしますと、17%から20%の積載効率が向上することになります。

今申し上げました4メーカーの国内生産工場における積載実態を調査しました結果についてのスプレッドシートは、添付資料3をご参照ください。連結車両の全長約17メートルにはみ出す長さを加えても18メートル未満となることを見込めます。しかしながら、現状は、この40センチから87センチのはみ出しをコンプライアンス遵守で指導しているため、結果として時間対応、すなわち、残業で運び直すという実態がございます。現在

のドライバーさんの1日の平均労働時間をおおむね10時間と捉えますと、積載能力不足である20%、すなわち約2時間、この時間をかけて能力をつくり出しているのが実態です。

現在特殊車両においては、積載全長18メートルが認められてはおりますが、海上コンテナトレーラーが認可のベースとなっておりまして、車両構造の異なる自動車運搬用セミトレーラーではリアオーバーハング値の違いから認可申請が受理されないという状況がわかってまいりました。

陸送協会としましても、自動車運搬用セミトレーラーにおいて、特に一般道における右左折、旋回時の安全性が本当に確保できるのかという観点から、協会独自で実証実験を行いました。隣接車線、停止線への接触、道路構造物への障害は認められませんでした。

この結果のサマリーにつきましては、添付資料3をごらんください。当方にて行いました実証実験に関する結果とデータ、あるいは動画の画像を道路局様にご説明、お渡しをして、検証を行っていただけるようお願いをいたしました。

以上、一般社団法人日本陸送協会としまして、自動車運搬用セミトレーラーの構造実態に合わせた、海上コンテナ同様、貨物積載状態18メートルでの運用許可をご承認いただけますよう、何とぞよろしくお願い申し上げます。

最後になりますが、交通の危険防止、道路保全の確保、物流の効率化、生産性の向上及び労働時間の短縮を両立をさせるテーマとして当案件を推進してきておりますことをご説明させていただきました。

長時間にわたりお聞きいただきましてまことに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した。それでは、続きまして、「自動車運搬用車両に関する特車通行許可基準の見直しについて」、ご説明よろしくお願いいたします。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】 それでは、資料2-2をごらんください。1ページ目でございますが、先ほど陸送協会様からも話がありましたとおり、現在、セミトレーラー車の長さの規定につきましては、基本的に17メートルなんですけれども、リアオーバーハングの長さによりまして、18メートルまで最大認めているというような状況でございます。

今般、生産性の向上ですとか働き方改革に資するように、これまでコンテナ車の車両を想定した基準に加えまして、新たに自動車運搬車両を対象とする基準を設定したいと思っております。

右側の新設というところでございます。具体的には、貨物が積載されない車両の長さは17メートルとしつつ、はみ出し長さを1メートルまで許可するという一方で、はみ出し長さを含めた車両の長さは18メートルまでというふうにしたいと思っております。

このタイプの車両が安全に走行できるように、基準の検討並びに現地での確認を行っております。

参考までに、次の2ページ、3ページにつけておりますけれども、これはつくばにあります研究所のほうの試験路で実際に走行させていただきまして、確認をしたものでございます。確認ポイントは右の図に示すようなところでございまして、車両の後部の隣接車線へのはみ出しですとか、外側線への接触、それから対向車線の停止線への接触と、このあたりを確認しまして、きちんと曲がれるということも確認をしております。

今後、このあたりはパブリックコメント等を経て見直しを進めていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。それでは、ここまでのご説明に対しまして、自由にご意見、ご質問をお願いいたします。いかがでしょうか。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。基本的には生産性向上につながるということで進めるべき施策だというふうに聞いていて思ったわけですが、現実には安全性の観点から、やはりはみ出し長さが伸びるわけですので、ドライバーによっても個人差がある程度はあろうかと思えます。ですので、協会さんとしても、健康起因事故の撲滅だとか、そういったところで徹底してやられているということですが、そういう走行上の注意喚起であるとか、そういう啓発というんですかね、そういったことがかなり重要になってくるなということですが、そのあたりの強化をぜひお願いしたいなと思えました。

【根本委員長】 ありがとうございます。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。ご説明ありがとうございました。私は2つほど質問させていただきたいと思えます。1つは、資料2-1の右のほうの路上積み下ろしと構内作業と路上作業という比率なんですけど、これ、構内作業、車を運び出すときに自動車メーカーさんの倉庫やそういうところでは構内作業があるけれども、販売店に届けるときは路上作業と読んでいいのか、それとも、販売店のところでも構内作業をやっているのが68%あると読んでいいのか、ちょっとわからなかったんで、それを教えていただきたいと思

ます。

なぜそういうことを聞くかという、もちろん走行上の安全性というのも重要なんだと思うんですが、陸災防のデータとかを見ると、事故もさることながら、荷役時が非常に多いというデータがあると思います。それから、こういう会社をやっておられる社長さんに聞いても、路上が一番危ないんだとよくおっしゃっております。そういう意味で、このデータがどういう趣旨なのかということをお聞きしたい。

と同時に、2つ目の質問は、もしも今回のこういう緩和というか、そういうのを行われたときに、路上作業については従前どおりの安全性の担保が行われるのかどうかという、そこですね。緩和したら安全じゃなくなっちゃったよと言われると大変困るわけでございますので、そこだけは確認したいということでございます。

以上2点でございます。

【根本委員長】 どうぞ。

【上村委員】 コンテナに比べますと、長さは同じ、はみ出し部分18メートルなんですけれども、何となく見ていたところ、揺れますので、運搬車両車というのは何となくぐらぐら揺れている感じが、コンテナと違って、同じように道を走っていると、何となくしっくりとまっているのかなというようなことをドライバーとしては感じると思います。ぜひ安全性というところを確保いただきたいと思ひますし、一般道路に入ってくるわけなので、余計にいろんな安全面では気をつけていただきたいと思ひますが、必要なことだと思います。

私は質問としまして、ちょっと意外でしたのは、適正運賃の認識の中で、適正ではないというのが55%なのが変わりと不思議な感じがしまして、というのは、車というのは非常に商品力体力のあるものだと思うんですね、物流費に対しまして。普通、繊維だと紙、パルクだとか、もっとかさばり値段の安いものを運ぶとどうしても物流費削られやすいんですけれども、こういう車という高価なものは、従価率としては高いですから、これは適正運賃認識に関しては、タリフ、今、タリフというのはなくなったのかもしれないんですけれども、要は、標準料金自体が安いということなのか、規定の、それとも、個別の荷主とのお話の中で低いと思ひていらっしゃるのかということを知りたいなど。むしろ、日本を牽引する重要な自動車産業の車両ですから、大事なので、また負担力も十分あると思ひますので、その辺は、これからの交渉次第というところもあるのかなと思ひました。

【根本委員長】 はい。

【大串委員】 ありがとうございます。これは多分当局にお聞きしたほうがいいのかなと思うんですけども、後ろから運転していると、横枠を意識していますので、突起物の視認性のところを検証されているのかを確認させてください。後方のドライバーの方がちゃんと車両のはみ出しがあるということがわかるような実験をなさっているのかどうか、後方が大丈夫でも、周辺ドライバーに対する注意喚起が十分なのかということに関する何かデータを持っておられるのかというのが1点と、あと、新設の規定で、どうして貨物が積載されない車両の長さを17メートルのままなのかなということをお教えください。以上、2点、お願いいたします。

【根本委員長】 ありがとうございます。それでは、お答えのほう、よろしく申し上げます。

【日本陸送協会（永井）】 ご質問にお答えさせていただきます。まず羽藤委員のご質問でありますけれども、当然生産性の向上は進めていかなくちやいけない傍ら、私どもとしては、現在あるいろんな法律、コンプライアンス、これの遵守、これが最優先ということをお協会には徹底しております。ただ、こういった規制緩和がなされるときに、実車を扱う場面で、そういった教育、訓練みたいなどころに関しては、まだ認可されていませんので、PRはしておりませんが、認可された暁にはそういった啓発活動を徹底するように今度は展開を変えていこうと考えております。

それから、次に苦瀬委員のご質問でありました路上の積み下ろしの関係でありますけれども、一般的には、メーカーのいわゆる直営店、大型店になりますけれども、ここはほぼ路上作業はありません。どちらかというと、地方のプロパーさんで、資本力が少し弱い販売店さんがございます。そこがやはりスペースが確保し切れないといったことで、なかなかトレーラーが構内に進入できないという現実がございます。ただ、間口を広げるとか、レイアウトを変えるとか、バスストップ方式のとめるスペースをつくるとか、いろんな改善事例を今つくってありまして、これは私ども陸送業界もそうですけれども、メーカーさん、あるいは自販連さん、自工会さん、あるいは販売店さん、一体となって、好事例を参考にしながら改善をしているといったことでありまして、直接今回の長さの規制緩和と先生がおっしゃられたテーマとは一致はしない部分が多いんですけども、これは我々としてみても、ドライバーさんの安全の確保といった観点では非常に重いテーマだと捉えておりますので、これは別テーマとして強力で推進していくつもりでございます。

それから、上村委員のご質問にありました適正運賃はちゃんととられているんじゃない

かということですが、実は思われているほど体力はありませんで、適正運賃の認識というのはいろいろあるとは思いますが、昨今でありますと、安全デバイス、それから環境対応のデバイス、そういったものを車載しなくちゃいけない。それから、人が流出をする、あるいは人材の確保といった観点で、人件費を上げていかないと人が留保、確保できないという場面もございます。

それから、ここしばらくは燃料代が落ちついておりましたけれども、また昨今上昇傾向にあるといったことで、こういった部分のコスト負担、これは荷主さんと例えばクォーターリーで見直すとか、いろんなルールを各社、個々に持ってやっておりますけれども、そういった部分で、現状としては、売上げの台数が落ちる中でそういったコスト負担増といった場面に今瀕しておりますので、先ほど申しあげましたように、半分ぐらいの皆様がなかなか適正な運賃収受がまだまだ実現できていないというご認識なんだと思います。

【根本委員長】 それでは、後ろの車両から見た問題についてお願いします。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】 大串先生のご質問、はみ出しの視認性ですけれども、現地では具体的にそこまでの実験はしておりませんで、一方、道交法で積載物の長さも自動車の長さの1.1倍までははみ出してもいいというところもございまして、今回も1メートルということになれば、1.1倍の範囲内と。1.7メートルとした場合ですけれども、1.1倍の範囲内ということもありましたので、特別の何かをつけてほしいとかという。例えば1.1倍を超えると、旗をつけたり、目印をつけたりするのはよくあると思いますけれども、そこまでははみ出しではないので、そこまでは求められていないというところでもございました。

あと、1.7メートルという長さですけれども、基本的には1.7メートルを基本として、曲がれる範囲でということで、1.8メートルまでとしておりますので、そこは基本は1.7メートルと置いているというところもございます。

【大串委員】 わかりました。ありがとうございました。

【根本委員長】 よろしいでしょうか。

さて、それでは、もう一つ議題がありますので、そちらのほうに移っていきたいと思います。議事3、「新たな広域道路交通計画における物流ネットワークについて」、事務局よりご説明よろしく願いいたします。

【田村道路経済調査室長】 時間が押していますので、少し早めに説明したいと思えます。お手元資料3-1をお願いします。1ページめくっていただきまして、まず左側、国

内貨物輸送は近年ほぼ横ばい、右側の国際貨物輸送量は長期的にはおおむね増加傾向です。

2ページをお願いします。国内貨物の輸送分担率でございますが、約5割を紫色の自動車占めております。

3ページをお願いします。国内貨物の距離別輸送量と自動車・内航海運・鉄道の役割分担でございます。100キロ以下の輸送が全体の7割を占めており、そのうち、右側のグラフ、9割を自動車が担っております。自動車貨物は他の輸送機関の端末交通を担っているというものでございます。

4ページをお願いします。国内貨物の輸送機関別品目別輸送量でございます。見ていただきますと、海運が重量物、重いもの、鉄道、右上でございます、セメントや石油等の定常ルート、航空、右下については、半導体の高付加価値のもの、そして、自動車は食料品から機械まで多様な品目の戸口輸送を支えております。

次をお願いします。5ページでございます。次に国際貨物でございます。国際海上コンテナの取扱量は近年増加傾向でございます。

6ページをお願いします。国際海上コンテナで輸送される貨物の中身でございます。多様なものがございまして、左側の輸出貨物につきましては、産業機械、自動車部品、電気機械などと。右側の輸入貨物につきましては、雑工業品、農水産品、生活関連品目などとなっております。

7ページお願いいたします。主要な港湾における外貨貨物主要相手国の状況でございます。円の大きさはそれぞれのトン数をあらわしております、国際貨物取扱量は、京浜、名古屋、阪神港で約3割を占めております。外貨の相手国につきましては、中国、韓国、緑色の部分ですね、アジア諸国が、京浜港の5割をはじめ、大きな割合を占めております。

8ページはそれを輸出で見たものでございます。輸出で見ますと、輸出相手国については、日本海側を中心に緑色のアジアの割合が高くなっているのが見てとれます。

9ページをお願いします。今度は輸入で見た場合でございます。輸入につきましては、アジアというよりも、石油、石炭、鉄鉱石などの資源の輸入ということで、中東やオーストラリアが大きな割合を占められる港湾が見られるというものでございます。

10ページでございます。日本海側の港湾に着目して見たものでございます。日本海側の港湾というのは、地域の産品を韓国や中国に輸出するというので、今回輸出で見えております。金沢港を見ていただきますと、例えばコマツですね、建設用の機械ですとか、博多港を見ていただきますと、ブリヂストンのゴム、タイヤといったようなものが見てと

れます。

次、11ページをお願いします。今度は輸入で見た場合でございます。例えば石狩新港では、製糸業の原材料である木材チップをアフリカから、LNGをロシアから輸入などをしていくということで、さまざまな特色が反映されております。

次、12ページでございます。今度は内貿の貨物でございます。上位5港湾における内海運の上位相手国ということで、内貿の貨物については、国際戦略港湾とか、国際拠点港湾間のみならず、地方港湾との間にも流動が確認をされております。

13ページをお願いします。次は鉄道でございます。鉄道貨物の取り扱いということで、東京から名古屋、大阪、福岡にかけての幹線の輸送に加えて、山梨、長野など内陸輸送、大阪から北陸方面といったようなものでも利用されております。

14ページをお願いします。まず左の図につきましては、京浜港発着の鉄道貨物を見ますと、大阪、福岡の輸送に加えて、栃木、群馬等への内陸輸送にも使われております。

右側の阪神港発着の鉄道貨物についても、東京、福岡への幹線の輸送に加えて、山梨、長野への内陸輸送ですとか、大阪から北陸方面、さらには北海道というような輸送にも使われているという特色があります。

15ページをお願いします。次は自動車の貨物輸送の状況でございます。真ん中のグラフでございますとおり、トリップ数でいきますと、都道府県内完結が約9割以上と、短距離輸送が9割以上ですけれども、トンキロベースで見ますと、都道府県間とか、ブロック間の輸送が7割となっております。

16ページをお願いします。貨物輸送の都道府県間流動ということで、首都圏、中京圏、近畿圏に加えて、札幌広福などのブロック間の都市も流動が見られます。

17ページをお願いします。国際海上コンテナについては、近年5年間で1.5倍になったりとか、さらには港湾を発着地として全国的に広域的にコンテナ輸送がされております。

それが18ページで、輸送圏域で見たものでございます。京浜港、さらには阪神港ということから、内陸のほうまで広がっているというようなのが最近の物流を取り巻く現状でございます。

続きまして資料3-2をお願いします。これらを踏まえまして、広域道路ネットワークの検討を今進めております。資料3-2はその課題の案ということでございます。後ほど事例とともに説明しますので、資料3-2、大きく6点かなと。

1つが拠点間の速達性、2つ目が走行の安全性、3つ目が災害時の信頼性、4つ目が使

いやすき、5つ目で物流の基軸、ラストマイルといったような切り口で少し事例を整理しましたので、ご説明をしたいと思います。

資料3-3をお願いします。1ページめくっていただきまして2ページをお願いします。まず最初の拠点間連絡の速達性でございます。左側の都市間の連絡速度でございますけれども、水色が60キロ～80キロ、だいたい色が40キロ～60キロということでございます。それを少しミッシングリンクのありなしで分析したのが右側でございます。ミッシングリンクがある場合については、サービス速度が低いと。ミッシングリンクがない場合であっても、都市部のサービス速度が少し低下しているのが見てとれます。

次、3ページをお願いします。今度は高速ネットワークを少し分析したものでございます。大都市圏を中心に高速道路ネットワークにおいて渋滞の損失が起きております。全区間の1割において全体の4割の渋滞損失が発生しているということで、サグ、上り坂などの交通容量の超過が原因だと考えております。

次をお願いします。4ページをお願いします。少し事例でございます。ミッシングリンクによる連絡速度の低下ということで、北海道の事例でございます。最短経路である赤い国道5号ルートは、この青いやつですね、道央道へ迂回するルートと、これ、所要時間ほぼ同じでございますけれども、4メートルの高さ制限の箇所がありまして、国際海上コンテナ、スケトウダラを運ぶようなものは道央道を迂回をしております、速達性に課題があるというものでございます。

次、5ページをお願いします。さらには、都市部の連絡速度ということで、川崎港からコンテナのまま内陸部の大手家具店舗への輸送ということで、環状8号線、ミッシングリンクになっていますので、渋滞の発生により速達性が課題になっているというものでございます。

次、6ページをお願いします。今度は兵庫県の臨海部でございます。播磨臨界地域ということで、原材料を輸入しております、そこから製品を今度は神戸港に運ぶときに、国道2号、阪神高速3号が慢性的な渋滞になっているというものでございます。

次、7ページをお願いします。次は2車線道路の交通容量不足による渋滞というものでございます。場所は広島港と東広島市といったような事例でございます。広島港から背後圏における製造業の立地をしているところに対して、国道2号が慢性的な渋滞が発生していて、円滑な物流が阻害をされているものでございます。

続きまして、8ページでございます。今度は大規模商業施設が立地して、沿道立地によ

る渋滞ということで、場所は滋賀県内の彦根市の付近でございます。100キロ圏内に近畿、中京、北陸の重要港湾が隣接しておりまして、それらがここに来る場合に、大規模工場に加えて、沿道施設、大規模ショッピングセンターがあるということで渋滞が発生しているようなものでございます。

続きまして、走行の安全性の事例でございます。まず9ページでございます。大型車貨物の生活道路への混入ということで、滋賀県の事例でございますが、名神と新名神を結ぶ地区から神戸港に運ぶ場合に、左下の写真にありますとおり、生活交通、生活道路に大型貨物車が走行しているような事例でございます。

10ページをお願いします。次、安全性、特に線形不良への積荷への影響というものでございます。山形県内の酒田港から中心部へ運ぶ場合、国道47号を利用していますが、積荷に品質低下が発生しているものでございます。

11ページ、特殊車両の無許可通行による交通事故の発生でございます。許可車両が、右下の図にありますとおり、過積載をし、かつ、許可された経路外を走行した車両によって左下のような重大事故が発生したものでございます。

続きまして、3点目の災害時の信頼性でございます。まずは全体の状況で、高速道路でございますけれども、運用率は99.5%ありますけれども、悪天候、災害等により96万時間・キロの通行どめが発生ということで、暫定2車線のほうが4車線に比べて通行どめの時間は長くなります。

13ページをお願いします。続きまして、直轄国道におきましても、全面通行どめもしくは事前通行規制区間200カ所存在しております。通行どめの回数はこの5年間で約364回ということで、緊急輸送等に支障のある可能性がございます。

14ページをお願いします。災害時の信頼性ということで、事例でございます。三遠南信地域ということで、国道152号、非常に脆弱でございまして、平成22年7月豪雨においては約1,000世帯が孤立をするなど、地域経済に大きな影響を与えたというものでございます。

15ページをお願いします。これは大雪時のスタック車両の冬期の通行どめということで、ことしの2月、国道8号と北陸道が同時に通行どめになり、物流が途絶した事例でございます。

続きまして、4つ目の項目、使いやすさでございます。16ページをお願いします。場所は愛知県内でございますけれども、名古屋と岐阜の圏域ということで、高速道路のルー

トと一般道、緑色のルートですね、約1.5倍の距離の差があって、少し迂回感がございます。高速ルートの利用でも、高速道路一宮ジャンクション付近、渋滞をしておりますので、ドライバーの負担が課題となっております。

17ページをお願いします。今度は首都高の話でございます。高速道路におけるジャンクション機能の不足ということで、ちょうど7号の小松川線と中央環状線が小松川地区で交差をしますが、ジャンクションが整備されていないということで、埼玉方面と千葉方面へ行き来する交通は、混雑している都心部を通るか、一般道を経由するというところで、定時性の確保が課題となっております。

18ページは、先ほど資料1-2でご説明したとおりでございます。

続きまして、5項目目が物流の基軸ということでございます。ご案内のとおり、東名、名神というのは開通延長7%ですけれども、全国の貨物輸送の約半分が利用している重要な役割を担っているものでございます。

20ページをお願いします。東名軸については、災害リスクを抱えた場合に、物流ということで、東名の静岡県区間、高波、地滑りなどによる災害リスクポイントが発生しております。新東名が整備された後も18回通行どめが発生しております。新東名に交通が転換したところ、新東名が今度渋滞をしているという状況になっております。

21ページをお願いします。これは本州、九州断面でございます。北九州港に輸出しているコンテナ、国際海上コンテナの約半数が山口県から来ておまして、まさに関門橋が44トン級のコンテナが通れるものですが、通行どめになると周辺道路に渋滞が発生して、物流が阻害される事例でございます。

22ページ、最後、ラストマイルでございます。これは高規格幹線道路と物流拠点とのアクセス性ということで、北海道の苫小牧の直近にインターがないということで、時間距離が長くなっているようなものの課題でございます。

23ページをお願いします。主要物流拠点ということで、こちらは愛知県の三河港から高速道路ネットワークへのアクセスが課題になっておまして、速達性が著しく低下しているといったような事例になります。

こうした事例を踏まえながら、資料3-4をお願いします。小委員会でもご説明してきましたとおり、資料3-4の1ページでございます。重要物流道路ということで、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を計画路線も含めて指定していくものでございます。指定対象となる道路については、真ん中にありますとおり、高規格幹線道路、地域高規格道

路、直轄国道、空港港湾アクセス道路等から指定をするということでございます。

機能強化・重点支援については、記載のとおりを考えております。

2ページでございます。それにつきまして、先ほどのような地域の課題に加えて、国土構造の変化、グローバル化、強靱化なども踏まえて、今、赤枠で囲んだとおり、平常時・災害時を問わない物流・人流の確保という観点で3つの広域道路ネットワーク計画、拠点の計画、交通マネジメントの計画というものを議論を進めております。

3ページお願いします。策定主体・検討体制ということで、一番下の都道府県レベルで、ビジョン、計画について、各県の幹線道路協議会などでの議論、さらには地方ブロック単位につきましては、地方整備局を中心にブロックの幹線協で議論、さらには、全国レベルということで、本日、ご議論、ご意見をいただければと思います。

4ページ、最後になります。今の検討の流れでございます。ことし6月に各地域での検討を開始をしたところでございます。白い矢印、真ん中ぐらいにビジョンの中間取りまとめ、計画の第1次案の取りまとめということで、物流の生産性の向上とか、災害の迅速な対応という必要性を踏まえまして、国際海上コンテナの利用の観点から早期に重要物流道路を指定したいと考えております。物流に資する広域道路ネットワークのうち、同車両の利用がある、または利用が今後見込まれる開通区間及び事業中区間を指定することを基本としまして、来年の3月ごろに重要物流道路の1次指定を目指して検討を進めてまいりたいと思います。

引き続き広域道路交通のあり方についてもご意見をいただきながら、来年の夏以降に新たな広域道路交通ビジョン・計画を策定しつつ、重要物流道路の計画路線も含めた指定という形で検討を進めていきたいと思っております。

説明は以上になります。

【根本委員長】 来年3月に重要物流道路の1次指定を行っていききたいという、そういうのが一番重要なメッセージなわけですね。ただいまの説明に対して何かご意見、ご質問ございますか。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。これ、この広域道路交通計画というのが、ご説明あったように、物流の動き方の非常に大きな変化の中で、今後の国土のある意味形を決めていくような、非常に大きな新しいネットワークの基盤になるなということ全体をお聞きして感じた次第であります。

ただ、ちょっと幾つかコメントにもなるんですけども、拠点というものを少し浮かび

上がらせることが重要なというのが1点目でして、やはりどうしても国土のレベルで見ますと、都道府県間の交通流動といった形で広域的なネットワーク、考えがちではありませんけれども、現実には、地方の、特にミッシングリンクがあるようなところには生産空間がございまして、こうした生産空間の生産物が全国の中でのシェアが高いであるとか、生産額も高いというようなもので、そういうものが広域的なネットワークを使ってさまざまな消費地と結ばれているということですので、生産空間側の拠点をぜひ、多様なものがあると思いますので、おとりいただいて、ネットワークの評価を多層的なものにしていただきたいという気がいたしました。

2点目ですけれども、ネットワークのリダンダンシーというところは、ご説明の中でも非常に強調されていたわけですが、やはり2車線道路の交通容量不足ということもありますが、災害時のリダンダンシーという観点からは、4車線というのが広域化においては必須ではないかという気がします。あるいは、必須というところを超えていうと、さらにその中で重要なところについては、6車線とか、もう少しレベルを設けていただいて、ワングレードもツーグレードも上の広域のネットワークづくりを進めていただけないかという気がしました。

この前、私、今、呉で復興計画、少しお手伝いさせていただいているんですけれども、広島呉道路のほうも、2車線ということで寸断されて、リダンダンシー利かなかったのに対して、高知では4車線用意していたので、2車線潰れても代替性が確保されたということもございました。

こういうことから考えても、車線数を広域のネットワークの中でとにかく確保するんだというところをやっていただかないと、なかなか次の広域道路ネットワークの標準というものがつくっていけない。それは先ほど前半の話にもあった、トラックの方々がいろいろ技術開発されていることに応える意味でも、車線数の余裕というものが必要ですので、両方の意味からそうしたことをしていただけないかと思いました。

あと、広域道路ネットワークの際、ノードをぜひ整備していただきたいということですが、これは資料3-2のところにはノードという表現はあまりなかったんですけれども、先ほどもサービスエリア・パーキングエリアの配置が変わるんじゃないとか、呉も実は道の駅全然ないんですよ。でも、災害が起これば、やはり休憩施設入って、トイレに入るとか、そういう機能も必要だったりとか、いろいろ必要ですが、そういうところがあまりまとまっていないということで、やはりそういったネットワーク上にノードの機

能をぜひ付与していただいて、それもある種基準づくりをやっていただいて、今まで道の駅とかというと、あちこちつくってくださいということだったんですけど、やっぱりないところにはつくっていくというぐらいの覚悟の中で、この広域道路ネットワークの確度とどうか、性能をぜひ上げていただきたいなという気がいたしました。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。ほかはいかがですか。

【上村委員】 きょうのお話の中に速達性という課題が、テーマがありますけれども、本当に今、日本の産業構造が変わって、直接消費者にB to Cで速達性を求められながら、荷物、我々、自分たちが消費者として物を買う場合でも、とにかく本日言ったら明日着いてほしいとか、もう本日中というぐらいの速達性でもってニーズが出てきております。そういう産業構造の大きな流れの中で、道路だけではなく、いろんな交通手段が物流を取り巻くものを変えていかなければならない中で、この重要物流道路の指定、大事なことだと思います。

きょうも港の輸出入の話もありました。それから、鉄道のお話もありましたし、空港との輸出入の話も出てきておりますけれども、物流というのはいろんな流れの中であるので、道路だけで考えるのではなく、マルチモーダルな流れの中で、そういうところでのミッシングリンクをなくしながら、どう速達性を担保していくのかという観点をぜひ入れていただきたいと思います。

それから、災害のところでいいますと、今羽藤先生もおっしゃいましたように、やっぱり4車線、あるいは6車線必要ですよ。関西空港の連絡橋もタンカーに壊されましたけれども、あれも6車線であったから何とか3車線残っていましたから、3車線で何とか今も対面通行でやっていますよね。

それから、7月の中国地方の大雨で、呉の道路とか、中国縦貫も大分いろいろ災害の箇所ありましたけれども、やっぱり暫定2車線のところはどうすることもないので、呉自動車道なんかは止まったまま、やっと復旧したのかな。

ですから、4車線化、あるいは6車線化というのは、災害のことを考えても必要だなということをつくづくことは災害の中で感じました。また、リダンダンシーの点からも、ダブルネットワークにしておかないと、いざというときに動けない。やはり緊急輸送物資をどういうふうにもまず災害のときに運ぶのかというのは、やっぱり道路を通じていくわけですけども、そこが通れなかったらどうしようもないということをつくづく感じまし

た。

最後に、これ、各ブロック協議会でこれから検討されている途中だということなんですけれども、災害や拠点間のところで、そこは物流のことも含めて、ぜひ将来の、いわゆる自動運転ですとか、AIを使った交通モビリティであるとか、そういうものもぜひ盛り込みながら、マルチモーダルな計画が上がってくるといいなど。そういうところを重要道路指定して行っていただきたいと思っております。

意見です。以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。ありがとうございます。私は、コメントとお願いということになると思います。昔、海外でトラックルートとか、そういうのを調べて回って、いつか日本でもそういうのができたらいいなと思っていて、こういうふうになってきたというのは非常にうれしくて、ぜひ頑張っていたきたいと。産業を支える社会資本としてやっていただきたいと思っているところでございます。

一方で、災害のことです。世界の大地震の4分の1は日本で起きていると、こういう話でございます。都市計画学会では、3.11の後に防災アセスメントやるべきだと言ったぐらいです。災害のことは気を遣うべきだと思っているわけでございます。ですから、そういう意味でもぜひ進めていただきたいと。

そして、さらに、ネット通販とか、いろんなことが普及していくと、買い物交通という人の交通が実は届ける物流とかかわっていくという、そういう時代なんだろうと思うんですね。人の交通が少し減って、物の交通のほうがもっと増えていくという可能性があるわけですから、そういう視点も含めてぜひ頑張っていたきたいというのがコメントでございます。

もう一つ、お願いなんですけど、こういうネットワークをつくるときに、確かに沿道沿いに商業施設が建っている、ちょっと離れたところにどこかのターミナルがあるとか、あつちに工業団地があるというようなことがあって、以前調べてみると、インターチェンジからちょっと離れたところにぼつぼつと建っているというのはよく散見されたわけです。実はそれは非効率であるし、生活道路への進入にもなるわけですね。ただ、その場合は、土地が安かったり、規制が緩かったからそうなったと、こういう議論になるんだろうと思うんです。

ということで、物効法などでは、インターチェンジからの距離などをもとにコントロー

ルをしているんだろうと思います。しかし今後は、できれば、物流道路に接道していないと大型の物流施設や工業施設は認められないんだよとか、そういう物流道路であっても、この区間は沿道利用の促進して使っていいけど、この区間は走行中心の区間でびゅっと走行するほうがいいんだよとか、区別があってもよいと思います。さらには、周辺の土地利用とあわせて国交省内でいろいろな部局、たとえば港湾も空港もあるし、都市もあるでしょうから、そういうところと一緒にご議論いただいて、うまくバランスのとれた物流の道路ができればいいなと期待しておりますので、よろしくをお願いします。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。よろしいですかね。

それでは、ここまでのところ、ご回答お願いいたします。

【田村道路経済調査室長】 羽藤先生からも、拠点の話、災害時の多車線化、さらには農道ということで、それらを踏まえてしっかりと整理していきたいと思います。

上村先生からも、速達性の話ですとか、災害時の多車線化、さらには、将来のモビリティの変化を踏まえたネットワークというようなご意見もいただきましたので、しっかりとそこら辺も含めて検討していきたいと思います。

苦瀬先生からも、災害時の社会資本の話、さらには交通、物流の変化ですね、の話も踏まえて、最新のデータなどをしっかり分析しながら、将来に向けた計画づくりをしていきたいということとともに、接道みたいな部分、なかなかいろんな課題があって、この委員会でも昨年意見をいただいたりしている中で、関係部局と連携しながら、まずできることをしっかり進めていきたいと思っております。ありがとうございます。

【根本委員長】 いかがですか。とりあえずよろしいですか。

私の感想ですけれども、とりあえず来年の3月までに、今、開通しているところ、あるいは事業中のところを中心に指定するというのは非常にいいことだと思います。民間の事業者が、指定されたネットワークの中、40フィートコンテナ、許可なく走れるわけですから。

そういうことはできるだけ早く実現していったほうが良いと思うんですけれども、「重要物流道路って何だ」というようなことをちゃんと説明していかなければならないと思います。

それは将来、隊列走行みたいなものの技術が入ってきたときに重要物流道路はどうなるんだとか、沿道の土地利用との関係でこの重要物流道路はどうなるんだとか、これは難し

い問題がたくさんあるわけですよね。ですから、それはすぐには答えられないわけですが、やっぱりそれは課題として認識し、これぐらいの期間かけてはつきりさせていきたいというふうなことを、そういう計画をつくっておくべきでしょう。

ただ、来年の夏以降に重要物流道路を指定していくということで、今、県の方、あるいはブロックの方にご協力をお願いしているわけですが、そういう方々にも、「重要物流道路って何だ」ということで、地方の方が迷わないで指定できるようなちゃんとしたガイドラインを示していくべきだと思うので、そこら辺、またよろしくお願ひしたいと思います。

途中、会議の進行に関し少し大丈夫かなと思ったんですけど、結果的には予定どおりの時間に終わりました。3つ目の課題に関し、手際よく説明していただいたおかげだと思います。助かりました。どうもありがとうございます。

これまでのいろいろ議論ありましたけれども、何か一言ありますか。上村さん、大丈夫ですか。

【大串委員】 1点いいですか。

【根本委員長】 じゃあ、短めに。

【大串委員】 私、潟県の委員会にも入ることになっているんですが、県の方たちと話をしても、今回の重要物流道路指定の趣旨や指定されたどうなるんだということを含めて、まだわかりにくいというところがありますので、先ほど根本先生がおっしゃったとおり、ほかの道路との関連性含めて、あるべきビジョンとそこに至るプロセスを明らかにしていく必要があると思います。その辺、ぜひよろしくお願ひします。そうでないと地方の作業が苦しまますので。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。励ましのお言葉ということで受け取りたいと思います。

それでは、本日の議事はこれで終了ということにしたいと思います。最後に事務局から連絡事項があるようなので、よろしくお願ひいたします。

【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。事務局から少し補足がございますので、お願ひします。

【水野評価室長】 評価室の水野でございます。ご審議ありがとうございました。本日もご審議いただいたダブル連結トラックと自動車の運搬セミトレーラーにつきましては、本

日のご意見を踏まえて、また委員長とも相談させていただいて、通達案、改正案を作成し、来月にはパブリックコメント、そして、来年1月には本格導入といったところを目指して手続のほうは進めてまいりたいと考えているところでございます。

本格導入後も引き続き、安全性の確認だとか、あるいはどのように路線を拡大していくのかといったところも含めて、しっかりと、私、評価室ですので、評価、事後評価していきたいと思っているところでございます。

そして、2つ目でございます。今回のダブル連結トラック、そして、隊列走行を本当にどうするのかといったような大きな課題があると思っております。新東名の6車化に合わせて、走行空間をどう確保していくのか、あるいは、本日の議論ありましたけれども、分離・連結の拠点はどうしていくのかといったところも含めて、少し未来志向の検討を集中的に今後行っていきたいと思っているところでございます。

また、この検討の結果につきましては、この物流小委員会でも報告したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【四童子道路経済調査室企画専門官】 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、ご了解をいただいた上で公開する予定としてございます。

また、本日の会議資料、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たいと思っております。

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。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —