

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第18回物流小委員会

平成31年2月6日

【四童子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18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をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

最初に、お手元の資料の確認を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でございますけれども、資料1が「ダブル連結トラックの本格導入について」、資料2が「特車通行許可制度の改善」、資料3が「新たな広域道路交通ビジョンの中間とりまとめと重要物流道路の1次指定」ということございまして、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、上村委員、高岡委員、羽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、道路局長の池田よりご挨拶を申し上げます。お願いします。

【池田道路局長】 おはようございます。朝早くからお集まりいただきまして、ほんとうにありがとうございます。

せっかくの機会ですので、最近の情勢と今日のお願したい点をかいつまんでお話をしたいと思います。

今週から国会のほうでも補正予算の審議が進んでいまして、今週にも成立の見込みになっております。その後、来年度予算の審議ということであります。昨年の災害を受けたインフラの緊急点検なりを踏まえて、3カ年で緊急に対策をしようということでもまとめておりまして、それに対応する予算が補正予算、来年度予算でも確保される見込みになっております。結果として当初予算についても20年ぶりに公共事業予算が大幅に増額するようなことになりました。また、この補正予算も10%を超える補正率で、今、計上してございまして、インフラの防災上の対策、のり面対策ですとかそういったものを中心に緊急的に進めるということで、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

それから、今日の委員会でございますけれども、3つほど願いたいと思っております。

1つは、この委員会でもいろいろ御意見を頂戴してまとめてまいりましたダブル連結ト

トラックについて、実験の結果を踏まえた本格導入が1月29日にスタートいたしました。いろいろご意見をいただきまして、このようなスタートが切れたことについてお礼を申し上げます。今、新東名を中心とした路線に限定したスタートになっておりますけれども、さらに対象区間を増やすことについて今後考えておりますので、そういったことについて今日もご説明させていただいて、ご意見を頂戴したいと思っております。

それから、2つ目は特殊車両通行許可制度の関係ですけれども、非常に物流の車両の増加もありまして、ここのところ、非常によくはないことなんです、その許可までの期間が延びてきておりました。非常に物流の迅速化と相反する部分もありますので、昨年末よりも審査の体制を大幅に増強して、ようやく増加する前の段階までは戻ってまいりましたけれども、今後の物流状況や生産性の向上を図るという意味でも、もっと大幅に短縮することを進めたいと思っております。今日は、そのことについて方針をご説明させていただきますので、これについてもご意見をいただければと思います。

それから3つ目は、昨年の通常国会で重要物流道路制度というのを導入して、高速国道や直轄の国道あるいは空港や港湾への連結するラストワンマイルと言われるそういったものについて、重要物流道路指定を行って災害のときの国の支援の強化ができる制度でありますとか、先ほどの特殊車両通行許可制度についても大幅な緩和措置を盛り込んだ、そういう道路としての指定の準備を進めております。これについても指定の観点ですとかスケジュール感について後ほどご説明させていただきますので、ご意見を頂戴できたらと思っております。

限られた時間ですけれども、ぜひ建設的な意見をいただけますようお願い申し上げます、挨拶にしたいと思います。今日は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】 次に、根本委員長にご挨拶をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【根本委員長】 委員長の根本でございます。よろしく願いいたします。

さて、本委員会は物流小委員会でございますが、そのほかに、「新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用に関する検討会」というのが並行して設置されております。そこでは隊列走行などに対する道路支援策が検討されているわけですけれども、道路行政として物流が大きく取り上げられるようになったと感じております。物流の研究者としては非常にうれしく思っております。

さて、本日は、ただいま道路局長からご説明ありましたように、ダブル連結トラックの

本格導入に関する報告、それから特車許可の時間短縮に向けての改善施策、それから重要物流道路を含む広域道路交通ビジョンの中間とりまとめについてご報告を受け、議論したいと思っております。委員の皆様におかれましては、さまざまな観点から活発な議論を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いてはご遠慮いただきますので、ご協力お願いいたします。

なお、道路局長の池田におきましては、公務によりここでご退席いただきますので、ご了承いただきますようお願いいたします。

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。よろしく申し上げます。

根本委員長】 はい。それでは、議事（１）としまして、ダブル連結トラックの本格導入について、事務局より説明をお願いいたします。

【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１を使いまして説明をさせていただきます。

今回、本格導入をしたところでございますが、１ページ目、まずおさらいでございますけど、ダブル連結トラックの概要でございます。深刻なドライバーの不足、４割の方が５０歳以上と、そういう状況もありまして、１台で２台分の大型トラックの輸送が可能なダブル連結トラックの導入を図ると、そういった観点で実験をしてみました。結果としまして、１月２９日に新東名を中心に本格導入する運びになったということでございます。

２ページ目は、本格導入に先立ちましてパブリックコメントを実施しまして、その結果の概要でございます。パブコメは平成３０年１２月１４日から３１年の１月１３日まで行いまして、３０の者から意見を頂戴しております。肯定的な意見が２３者、否定的な意見が４者、その他３者という状況でございます。肯定的な意見としましては、「導入に賛成」、これが１１件でございます。「対象路線を拡大してほしい」というのが９件、「休憩施設等のインフラ面の整備を要望」するものが９件、「車両購入補助を要望」するものが４件、「重量の上限値の緩和を要望」するものが４件ございました。否定的な意見としましては、「現在でも神経を使って運転しており、運転手目線での安全・利便性がないがしろにされている」という意見がございました。

次、今後、どうしていくかという話でございますが、今後は、先ほど局長の挨拶でもあ

りましたように、路線の拡充、また、高速道路のSA・PAでの優先駐車マスの整備などを進めてまいりたいと考えております。まず、路線の拡充でございますが、具体的な方針の作成を夏ごろをめどに行いたいと考えております。次に、パブコメでも要望もありましたSA・PAでの優先駐車マスの整備でございますが、既の実証実験で整備した駐車マスや、今後取り組もうと思っております駐車場予約システムを活用したものは進めるところでございますが、そのほかにも大型車駐車マスの増設、そういったものも検討してまいりたいと思っております。事業環境の整備でございますが、合流部における安全性の確保、また、ダブル連結トラックの増加を見据えた走行空間の再編などについても検討してまいりたいと考えております。車両導入支援でございますが、こちらは環境省と連携しまして車両の導入経費の補助を実施しています。次に、運送事業者等と連携したフォローアップでございますが、許可を受けて通行する運送事業者、ドライバーへのヒアリング、また、ETC 2.0のデータによる分析などにより、走行の安全性等を適宜検証したいと考えております。

次、4ページを見ていただきたいんですが、今回の本格導入に合わせまして、これはダブル連結トラックと直接関係する話ではないんですが、自動車運搬用のセミトレーラの連結車の基準についても緩和をしております。下に具体の緩和項目が書いてございますが、右側の枠のところに「新設」とございますが、新たに自動車運搬用車両の規定を設けたということでございます。車両長は18メートルで、リアのオーバーハング、こちらのところで自動車運搬用車両の規定を新たに設けまして、2.4メートル以上3.8メートル未満は最大18メートル、1.9メートル以上2.4メートル未満は最大17.5メートルと、そういう規定を設けております。ただし、はみ出しの長さは1.0メートル以下という規定を新たに設けたといったところでございます。

また、次の5ページを見ていただきたいんですが、パブリックコメントをあわせて実施しておりまして、こちらは10名の者から意見をいただいております。肯定的な意見が8者、否定的な意見が2者でございます。肯定的意見は、まず、「導入に賛成」が3件。「対象車両等を拡大してほしい」、これが4件、自動車運搬用セミトレーラだけでなく、スタンション型とかあおり型のトレーラでも同様に認めてほしいという話でございます。そのほか1件ございまして、否定的な意見としましては、「リアのオーバーハングのような状態が発生することは望ましくない」というのが2者ございました。

最後、6ページは、これはダブル連結トラックの許可基準の改正の概要でございまして、

前回の委員会でもご説明しておりますので、説明は割愛させていただきます。

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、ただいまの説明を受けて、ご意見、ご質問があればお願いいたします。

【兵藤委員】 2つほどありまして、ダブル連結の話なので、2ページ目に幾つかコメントが掲載されていまして、1つは、これは私も賛成なんですけど、「対象路線の拡大」ということで、東北、それから中国・九州エリアまで実証実験で拡大してほしいということで、これはぜひ進めていただきたいんですが、それとともに、このダブル連結トラック、一体どういう限界状態まで走行可能なんだと、そういう検討もぜひ必要だと思っています。今、一番安全な新東名で全く問題なく運行しているんですけども、それは一体どういう、例えば勾配だったり、曲率半径だったり、それから雪だったり、雨だったり、そういったことに対する限界性能を見きわめるといって、別途そういう検討は必要だなという印象を持っています。それが1つです。

それからもう一つは、その下に否定的意見で、これは私、質問なんですけど、「運転手目線での安全・利便性がないがしろにされている」という、これがダブル連結トラックの運転手の意見なのか、ダブル連結トラックを目にした周りのトラックの運転手の意見なのか、それによって全くこの捉え方は変わってきますので、それがもしわかれば教えていただきたいというのが質問でございます。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

【朝倉委員】 私も、ダブル連結トラックの対象路線が拡大することについては悪くないことだと思っているんですけども、このダブル連結トラックで起点から終点まで全部を走り切るというのは難しいですよ。どこかで連結する、もしくは指定されている高速道路に直結したような物流ターミナルがあるとか、そういう状況が求められているんじゃないかなと思うんですけども、現在、現時点でのダブル連結トラックはどこで編成を組んで、どこでそれを解くのか、あるいは、一般の道路を走るときも何らかの対応が許されているのか、その辺の実運用上のことについてお伺いしたいと思います。

【根本委員長】 ほか、いかがでしょうか。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。私も路線拡大に賛成でございますが、そのとき、先

ほどの兵藤先生のご意見と似ています。道路構造の問題ももちろん考えていただきたいのです。自動運転とまでは言わなくてもいろいろな安全を担保する技術が進んでいるので、こういう技術を組み合わせるとこういうふううまくいきそうだなみたいなことも検討していただくとありがたいなと思いました。お願いでございます。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、ここまでのところ、ご回答よろしく願いいたします。

【淡中有料道路調整室長】 まず、兵藤先生のほうからいただきました路線の拡大の検討ではありますが、こちらのほうは、物流事業者の要望等を踏まえながら、実際、要望があるところに走らせることができるかどうかというのを1個1個検証しながら、拡大については取り組んでいきたいと思っております。

2番目のどういう限界状態が考えられ得るのかというのは、先生からお話がありましたように、勾配とか車線とかもちろんあるとは思いますが、確かに天候の状況ですね、今、冬なので積雪があって、今年はそれほど大きな立ち往生ということはないんですけど、やはり雪になりますとどうしても大型車というのは弱いところがありますので、そういう天候等の条件というのは1つ考えていかないといけない項目としてはあるかなとは思っています。

あと、パブコメの中で否定的な意見、神経を使っている者ということですが、実験に参加された方からはそのような意見は特段なかったと認識しております。

次に、朝倉先生からご質問いただきました実際の運行ですね、高速道路の下の一般道路も含めての話なのかというところでございますが、実際、実験の段階においても、全てが直結した物流施設同士でやっているわけじゃありませんので、やはり一般道も走って物流拠点までダブル連結トラックで走っています。もちろん、一般道についても特殊車両通行許可をとっていただいて、安全に通行できるかどうかは確認してやっています。その物流拠点まで運んで、そこで荷物をおろして、トラックを積みかえて終点まで、目的地まで運んでいる、それが実験の方法ですので、ここを拡大していくのも、基本は高速道路のインターに近いところになると思います。

あと、苦瀬先生から新しい技術も活用してというお話がありましたが、実証実験の中でも、特車の許可の中で16の技術的項目というものを課しております、例えば車線逸脱防止装置とか、あと後部カメラをつけるとか、通常的大型トラックに加えて必要とされる

安全装置というのもつけて行っておりますので、それで一応の安全は確保されていると我々は判断しておりますが、今後さらに本格運用する中で、必要なものとか新しいデバイスが開発されてさらに安全性が高まるとか、そういうことは出てくるかもしれませんので、そういうことは1個1個確認しながら今後とも取り組んでいきたいと思っております。

以上です。

【根本委員長】 いかがでしょうか。何か追加的にご質問ありませんでしょうか。

【根本委員長】 運転について否定的な意見がありましたが、むしろ運転した方の意見がどうだったのかというのをいろいろな場で広報していくということが大事なんじゃないでしょうか。実験時にいろいろ検証されていましてよね。どんなことになっていましたか。

【兵藤委員】 非常に熟練したドライバーが運転していますので、非常に安全に運転されていると。ただ、1つ、私、聞いた話で、困っているのは駐車場所ですよね。指定された場所はいつも埋まっているので、そこ以外のところに停めざるを得ないと。で、心配でトイレにも行けないという、そんな話も聞いたことがありますので、駐車場の問題は重要で、それで、もう一つ追加してコメントしますと、これ、物流事業者のこれから先の動向をぜひ把握しておいていただきたいんですよ。一番最初に25メートルのダブル連結を導入した物流事業者は、そのときにインタビューで200台の導入を目指すっておっしゃっていましたよね。そういう事業者が4社、5社やったら、あっという間に1,000台規模でこのダブル連結が高速道路を走り始めて、あっという間に駐車スペースがなくなるので、どのぐらいの需要を見込まれるのかということ、ぜひ物流事業者さんへヒアリングですとか、そういうマーケットを把握していただきたいというのが追加です。

【根本委員長】 ありがとうございます。そうすると、ベテランの運転手さんにとってみれば、それほど運転が前よりも大変ということはないという感じですか。

【兵藤委員】 そうですね。で、実験中に心拍計で運転手の心拍もとっていて、そのデータからわかることは、高速道路は安定して心拍も低いんですけど、やっぱり一般道に入るとちょっと心拍が高くなりがちだという、一般道ではやっぱりかなり気を使って運転されているんだなという、そういう結果は出ていましたね。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それから、朝倉先生のご質問に関連していますが、現在のところは、同じ会社がダブル連結の前も後ろも使ってターミナルから別のターミナルに運んでいるわけですが、将来的に後ろは別のトラック事業者のものをくっつけてとか、そういう乗り継ぎとか計画されて

いるはずですね。そういう使い方をする可能性も残っていますよね。

【兵藤委員】 一部の大手の事業者はもうそれを目指して、英語で言うと、そういうの、モジュラー化といいますけど、前後違う会社で、拠点じゃなくて、高速道路の例えば今、中日本が整備されていたコネクティア浜松でしたっけ、ああいったところを使って中継地点で切りかえをすとか、そういう可能性は今かなり目前に迫っているという印象ではあります。

【根本委員長】 よろしいでしょうか。

【朝倉委員】 いいですか。

【根本委員長】 はい、どうぞ。

【朝倉委員】 じゃあ、別の点で、兵藤先生がご指摘されていた安全性のこととも関係するんですけども、実験のときに2つトラックが、後ろを引っ張るわけですので、重いものと軽いものの順番ですね。前か軽くて後ろが重いと嫌じゃないですか。もしかしたら逆が嫌なのかもしれないけれども、そういったことについても実験のときにある程度確かめられて、そのリコメンデーションはこういう形がベターであるとか、こういうことはやめたほうがいいよとか、何かそういう知見は得られているのでしょうか。

【根本委員長】 誰か答える準備ありますか。そういうデータとってましたっけ。

【兵藤委員】 私もデータをいただいて解析しているところなんですけど、大変いいデータをとってまして、前のトラクター部分と、それから後ろのトレーラ部分と、両方に加速度センサーをつけて、それでとっています。宅配系の、要は軽い荷物を運んでいると、やっぱり後ろのトレーラ部分がわりと振れるんですよ。で、重い荷物の自動車製品を運んでいるような、そういうダブル連結はわりとトラクターとトレーラが安定した、そういう計測結果が得られているという、そこまでちょっと踏み込んでデータ提供していただくとおもしろいかなと思いますけど。今年の卒業論文でそこまでは大体わかってきた。

【根本委員長】 今、荷主が一緒だから、前が宅配で、後ろが自動車部品というのはないわけですね。将来的にはそういうのも出てくるかもしれません。ありがとうございました。

どうぞ。

【水野評価室長】 済みません、先ほどご質問ありました、前の車と後ろの車が違う業者で運ぶという話なんですけれども、事業者から聞いた話だと、おおむね年度内を目途に4社でそういった形態をとっていくというので、今、準備を進めていると聞いております。

今おっしゃられた今後の車両のデータとか含めて、事業者と連携して、モジュール化みたいなそういったものもどういう効果があるのかといったところも含めて、今後、フォローアップしていきたいと思っています。

【根本委員長】 ありがとうございます。そうですね。今後ともデータをちゃんととってそういうことを確認していきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、次の議題に進んでいきたいと思います。特車通行許可制度の改善について、ご説明を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】 資料2をご覧ください。道路交通管理課の馬渡と申します。よろしくお願いいたします。

1 ページ開いていただきまして、特殊車両の通行許可につきましては、先ほど道路局長からも話がありましたとおり、ドライバー不足等に伴う車両の大型化の進展に伴いまして、申請件数の増加に審査が追いついておらず、物流生産性の向上の観点からも許可期間の迅速化が求められております。これまでもいろいろな取り組みもやってきておりまして、左側がその内容でございます。自動審査のための電子データの整備による国による一括審査ということ、それから、審査内容の簡素化、あるいは自治体やトラック協会さんへの働きかけといったものを講じてきたところでございます。また、過積載の対策につきましては、荷主にも責任を求めるような対策を試行してきているところでございます。

右側の上に行きますけれども、このような取り組みに加えまして、本日は、さらなる取り組みをしていきたいと思っております。許可期間の延長、それから電子データ収集の加速、荷主対策の本格実施、これらにつきまして説明をさせていただきます。

なお、さらに今後の中期的な方向性としましては、右下に掲げているようなイメージでございまして、この内容は昨年2月の基本政策部会でもお示ししたイメージでございますけれども、事前の審査（入り口重視）からICTを活用した走行確認を重視する枠組みに転換をしていきたいと考えております。具体的には、事前の審査については、地方の道路も含めまして道路構造のデータ化を行い、国による一元審査（自動審査）を行うと。一方で、トラック事業者には、ETC2.0や重量計測装置の装着を求めまして、迅速な審査がオンラインでできるようにするといったようなこと。一方で、事後的なチェックということで、こういったデータをモニタリングして違反者の取り締まりを行うと。あるいは、交通状況に応じた経路変更を可能とするといったような方向性を今模索しているということでございます。

次、2ページ目をお願いいたします。審査日数につきましては、審査件数、許可件数の増加に伴いましてこれまで増大をしてきたところでございます。昨年1月には審査日数最大約56日を要したところでございますけれども、先ほど説明しましたような取り組みなどを進めることによりまして、それ以降、短縮してきている状況で、現在は34日というところでございますが、まだ高い水準にあると思っております。

次のページをお願いいたします。これまでに進めてきました取り組みについて簡単にご説明したいと思います。1つ目が、自動審査が可能となる道路の構造のデータの収集ということでございまして、右のグラフにありますように、高速道路や一般国道につきましては100%データ化をされておりますけれども、都道府県道や市町村道などはまだ7割にとどまっているという状況でございます。このため、地方自治体が整備するデータ化につきましても国が代行して整備するということによりまして、特に申請件数が多い区間から優先的に集中的な整備を行っているということでございます。それから、2つ目が審査内容の簡素化ということで、昨年1月から自動審査に最低限必要な項目に絞りまして、記載内容と許可基準との整合性を確認し、その他の項目につきましては記載があるかないかを確認するのみにして簡素化を図っているということでございます。さらに、3つ目ですけれども、関係機関への働きかけとしまして、今年度より整備局ごとにプロジェクトチームを設置しまして、地方自治体における審査や電子データの整備を支援する取り組みを行っているということでございます。

次のページ、4ページ目をお願いいたします。審査日数につきましては、2020年に10日程度にするという目標を掲げておりますので、さらなる短縮の取り組みが必要であると思っております。具体的な内容ですけれども、まず1つ目に審査件数の削減ということで、許可期間の延長ということでございます。これは後ほど詳しく説明をいたします。さらに、重複申請の防止ということで、業者さんによっては一度に複数の申請をして、早いところから許可を受けるといったようなことを行っていることが推察されておりますので、この防止を改めて業界団体に要請してまいります。それから、大きな2つ目の審査日数の短縮というところですが、先ほど電子データの整備と申し上げましたが、センシング技術という新しい技術を用いましてデータの収集を加速させていきたいということです。これも後ほど説明いたします。さらに、許可のオンラインシステムにつきまして、自動でチェックするシステムを追加する、あるいは自治体との協議のオンライン化など、迅速化につながるシステムの改修も進めていきたいということでございます。

5 ページをお願いします。このうち、許可期間の延長（案）についてご説明をいたします。現在、許可につきましては最大2年ということになってはいますが、優良な業者さんに限りましてこれを最大4年に延長したいと思っております。その際の条件ということで3つ掲げております。1つ目は、過去2年間で特車通行許可違反に係る警告等を受けていないということ。2つ目に、ETC 2.0の車載器の装着をし、登録をしていただくということ。3つ目に、Gマークということで、運送事業者さんの安全性を評価する安全性優良事業所の認定を受けているということ。この3つ全てを満たすということを中心として考えております。この許可期間の延長によりまして、事業者の事務負担の軽減に加え、申請件数の減少により、許可事務の迅速化に資するものと考えております。なお、現時点で既に許可を受けている者につきましても、このような条件を満たせば最大2年を追加するという措置も考えているところでございます。

次の6 ページ目をお願いいたします。6 ページ目は電子データの整備ということで、その計画をお示ししたいと思います。先ほど申し上げましたように、来年度までに申請件数10件を超える地方道を集散的に整備しておりますけれども、この迅速化の取り組みをさらに進めるため、センシング技術といった技術を活用しましてその対象をさらに拡大して、申請件数5件を超える地方道につきましても予定を前倒しして来年度までにデータ化をしたいと思っております。その距離は約1万キロ分というふうに思っています。このセンシング装置といいますのは、右側の図に掲げていますように、カメラやレーザーを用いまして3次元で道路の形状を取得するものでございます。これを車の上に載せて効率的に計測をするということでございます。

次の7 ページに少し具体的な手順を書いております。このような車載型のセンシング装置を各地方整備局に1台ずつ、今、購入を既にしておりまして、官用車などに積みまして道路を走行し、3次元データの収集を行ってまいります。その3次元データから特車通行審査に必要な幅員ですとか高さ、こういった情報を抽出して、電子道路データのデータベースに登録するということが自動審査につなげていくといったような収集の仕組みでございます。

続きまして、8 ページ目をお願いいたします。最後に過積載の対策になります。過積載につきましても、約3割が過積載をしているといったようなデータもございまして、依然高い水準で推移をしてございます。このうち約15%のトラックの事業者さんが荷主から過積載を求められたといったこともアンケートでわかっておりまして、これまで小委員会

でもご報告してきたところです。このため、トラック事業者さんだけではなくて、荷主にも適切に役割を分担していただくということから取り組みを進めているところでございます。8ページ目はその具体的な内容でございますけれども、荷主の情報を道路管理者が適切に聞き取りをして、それを自動車部局に伝え、荷主に改善を求めていくといったような仕組みでございます。道路管理者の荷主の情報の把握のやり方については2通りございまして、左上の①ですけれども、基地の取り締まりにおいて違反があった場合に聴取するという場合と、それから、左下のあらかじめ特車許可申請時に荷主の記載を求める、この2通りがございまして、昨年度より試行しているところでございます。その情報をもとにしまして自動車部局のほうに伝えまして、自動車部局においても、トラック協会等を通じてトラック事業者さんへのヒアリングをしていただいて、荷主情報を特定し、それをもとに過労運転等がある場合について協力要請を行うといったような仕組みでございます。

9ページをお願いいたします。この2つの聴取方法につきまして昨年より試行しております。左側、基地の取り締まりにおける聴取につきましては一昨年の12月より、それから特車申請における記載につきましては昨年1月より、昨年10月には全整備局に拡大をして実施してございます。今回はその結果をご報告するものでございます。

10ページ目をお願いいたします。まず、基地取り締まりの荷主情報の聴取ですけれども、約9カ月間の640台の違反がありましたけれども、その中で荷主の情報を聴取できたのは28台、4.4%ということでございました。また、この違反情報を活用しまして、トラック協会によるトラック事業者さんの特別巡回といったものにつながったものが3件、それから、荷主を特定して荷主への協力要請に行ったところはゼロという結果になっています。いずれもまだ十分な効果が得られたと思っておりますけれども、その理由としましては、まず、取り締まりでの荷主情報の聴取ですけれども、そもそも運転手さんが荷主の名前を知らないですとか、あるいは守秘義務がある、あるいは会社に確認する必要があるといったような理由が挙げられております。また、違反情報の活用につきましては、この過積載だけではなくて、過労運転等悪質な違反があった場合に限って、あわせて荷主に対応していくというような仕組みでございますので、なかなか荷主まで行かないと。あるいは、そもそもトラック事業者さんが荷主の特定が困難といったような問題があると聞いております。このため、対応策としまして、違反情報の聴取につきましては、荷主の団体さんですとか運送事業者の団体さん、双方に改めてこの仕組みや趣旨を周知していきたいと思っております。また、過積載の多い業者の業種とか積み荷についてはまだ十分

なサンプルが収集できておりませんので、今後も継続的にフォローを行って、適切な団体周知をしていきたいと思っています。また、過労運転等の違反に限定をしておりますけれども、これを限定せずに荷主に伝わるようにしていきたいということと、それから、今、トラック協会のほうで聴取をしていただいておりますけれども、運輸局さんのほうでも直接的に聴取を行っていただいで、荷主の特定ですとか荷主への協力要請につながるよう運用改善を図ってまいりたいと思っております。これらの運用改善を通じまして、今後、本格導入をしていきたいと考えております。

それから、右側ですけれども、許可申請書への荷主名の記載ということにつきましては、試行期間中、約9万4,000件の申請件数のうち、荷主名を記載していただいたのが61件ということでございました。なお、このうち違反件数はゼロということでございました。61件と記載が少ないという要因としましては、特車許可の申請時に荷主がまだ特定していないといったようなこと、それから、インセンティブとして優先審査ということを掲げていたわけですけれども、そのメリットがなかなかないといったような意見がございました。要因の一つでございます申請段階で荷主が固定していないということにつきましては、もう少し実態を把握して対策を検討する必要があると思ひまして、こちらのほうは引き続き試行を続けたいと思っております。

以上で特車制度の改善につきましての説明は終わらせていただきます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご意見、ご質問がございましたらよろしくお願ひいたします。

【朝倉委員】 よろしいでしょうか。

【根本委員長】 はい、どうぞ。

【朝倉委員】 少し技術的な質問なんですけれども、将来的につくろうとされているオンライン申請受付システム、具体的には13ページに絵柄がありますが、これを見ると、特車通行許可で許可している内容は、ルート、OD間のルート（経路）と、それからもしかすると時間帯も許可の対象になっているのかなと思うんですけれども、これをやろうとすると、要するにネットワークを張って、通行不可リンク、通行できないリンクを張って、条件付きの経路探索をすると、基本そういうアイデアだと思うんですけれども、そのこと自身は技術的には極めて簡単だと思うんですね。ところが、ベースになる地図データ、あるいはその地図データにくっつける情報、ここをどうつくるかが最大難しいポイントで、

その大もとの地図データも多分DRMじゃないかと思うんですけども、DRMはもしかすると年度をまたぐと若干使い勝手が変わるということもあるやに聞いているので、実はその辺の基盤をかなり検討していかないと、上に載付けるところは実はそんなに難しくな
いと思うんですね。なので、その辺の検討もあわせて進めていただかないと、上の
このお道具をつくるだけでは、要するにアプリをつくるだけではなかなかうまくいかない
可能性があるんで、あわせて検討していただくとことを希望いたします。

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。はい、どうぞ。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。5ページの許可期間の延長についてなんですけれど
も、対象となる事業者の案として3つあります。これはこれで私はいいと思うんですが、
もう一方で、例えば昨年11月でしたか、12月でしたか、貨物自動車運送事業法が改正
されて、少し厳しくなったと思います。特車の通行の違反をしてないんだけど、そっち
側の法律で違反している事業者が、対象となってしまうとちょっとまずいかなと思った
のです。もちろん特車通行許可違反に係る警告がないということも条件ですけど、それ以
外に何か関連する法令の違反とか何かがあったときも許可できないよということを組みあ
わせておくといいかなと思ったので、そういうことも検討していただければありがたいと
いうのが希望でございます。

【根本委員長】 ほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【大串委員】 2点教えていただければと思います。

今のご説明の5ページのところで、ETC2.0車載器の装着・登録をこれからやってい
ただくと2年延長もという話になっているかと思えますけれども、このデータはどこが管
理をするということになるんでしょうかね。今、国土交通省が管理されているのか、どう
いう活用をされているのか、あとはデータ利用に対する許可を相手側からとるような仕組
みになっているのかということの確認になります。速道路の出口・入り口のところで重量
測定を行うときに車両特定の精度が高くなりますので、いつも過積載もしくは過積載の傾
向が強いという車両が特定できるということになりますので、そういった形での活用もぜ
ひご検討いただけないかということがまず1点目です。

2点目が、6ページ目のセンシング装置による計測という箇所です。これもとりあえず
1回測定して自動的に特車申請をさばけるようにしていくことは重要ですが、どんどんま

ちの様態というのは変わっていておりますので、更新の頻度等をどう考えられておられるのかという、2点お願いします。また、センシング装置による計測はほかにもいろいろ使えるかなと思うんですね。路面状態を見ることによって、特殊車両を許可してどれぐらいの車両数が通っていると、以前よりもリペアといいましようか、直しのコストがこれぐらい上がったとか、そういったデータとかも提供してくれると思います。せっかくとるわけですから、使い尽くす、使い倒すぐらいのイメージでデータを活用していただく案もこれからお聞かせ願えればなというところです。

以上です。

【根本委員長】 ほか、いかがでしょう。はい、どうぞ。

【兵藤委員】 4ページの真ん中の重要物流道路で国際海上コンテナ（40フィート背高）の特車通行許可を不要とするということなんですが、さっき話が出たダブル連結トラックも、今の25メートルのダブル連結トラックというのは、この40フィート背高の海上コンテナよりも走行条件いいんですね。ですから、当然、ダブル連結もこの中に入れていただければなというのが1つです。

それからあと、6ページの、大串先生と全く同じ意見なんですが、このセンシング装置、これ、私、初めて見たんですけれども、高いスペックのようで、地方道の電子化促進のみならず、ありとあらゆる道路の3次元データ化という、そういったことにつながる技術だと思いますので、ぜひ幅広く活用していただきたいと。私も最近知ったんですけれども、この中にGNSSが入ってまして、今、100万円出せばもう誤差10センチのセンチメートル級の測位ができる、そういう装置がありますので、そこまで高精度のデータを追求して、さっき大串先生もお話がありました路面状態を計測する。今、市販のものはスマホで路面状態を計測して、どこの路面がいいとか悪いとかという、そういったことを計測する装置というのはありますけれども、それと同様のことはこれでもできるなという気がしますので、ぜひ期待しております。

以上です。

【根本委員長】 私のほうからもちょっと1つお伺いというか、お願いしたいことがあります。10ページのところで、過労運転等に関しては荷主に勧告とか注意とかいろいろな手を打てるわけですが、過積載だけだと何か、手が打ちにくい。過積載のほうが労働時間違反よりも罪が軽いのかよくわかりませんが、いずれにしても、最近の法改正で、ちゃんと運賃を払いなさい、料金のところは別立てにして払いなさい、いろんな形での荷主の

責任というのが強調されてきているわけですね。それで、荷主名記載の義務づけはやっぱり難しいのかなという気もしますが、例えば危険物みたいなものなんかを運ぶケースもあるかもしれません。そのときに運転手の中身を知らない、荷主を知らない、何かトラブルがあったときに本当に大丈夫なのかと思うわけです。荷主のこと、あるいは荷物のことをもうちょっとわかるような形で、見える化して、そのかわり許可をしていく、インセンティブをつけていくというようなことをやっぱりしていけないと、いけないと思います。

ということで、すこし回答が難しい問題がいろいろ出されましたけれども、お答えのほう、よろしく願いいたします。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】 ありがとうございます。

まず、朝倉先生のご質問ですけれども、この13ページのシステムですが、この資料自体は今現行でのシステムでございまして、今後また改めて検討していくわけですけれども、ご指摘のとおり、この基盤となる地図情報は非常に重要になってくると思います。今、活用している地図データは、おっしゃるとおりDRMを少し簡素化したものでございまして、そのDRMの機能をより高めていって、高度な検索ができるような仕組みにしていきたいと思っていますので、しっかり地図データも整備をしていきたいと思っています。

それから、苦瀬先生のほうでございまして、ほかの法令違反というところでもございまして、いろんな法令違反の中でもどういうところが重要かということもあるかと思いますが、一定程度、このGマークのほうでカバーできているんじゃないかと思っております。このGマークとの連動で、この中で違反すれば許可を取り消すといったようなこともあり得るのかもしれないので、このあたりと連動して、うまくそういった違反を考慮できる仕組みをしっかりとつくってきたいと思っています。

それから、大串先生のご質問、1つ目のETC2.0のデータでございまして、これ、ETC2.0の装着と登録をしていただくことにしております、IDを特定していくというふうに思っています。データ自体は国のほうで保有して管理をしております。また、重量計測情報とマッチングということでございました。将来的な方向性としても、そういった経路データと重量データと車両のデータといったことをうまくマッチングして、モニタリングする仕組みを考えていきますので、そういった中で今ご指摘のような重量計測装置とのマッチングですね、車重計だけでなくそういった路側の重量計等もあわせてモニタリングしていくような仕組みをつくらせたいと思っています。

【大串委員】 済みません、1点いいですか。一時、E T C 2. 0で物流業者の方たちの動きを捕捉するという話ですが、国策としての利用については許可をとっているということでもよろしいでしょうかね。帰属の問題がすごく心配で。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】 E T C 2. 0は、一般的には登録制度はありませんので、どの車かというのはわからないわけですがけれども、こういった政策に使う、あるいは仮にインセンティブをつけるようなものについては登録をさせていただいておきまして、国のほうでモニタリングできるような制度はつくってございまして、それはお互い双方納得してやっているということでございますので、そういった仕組みも踏まえて今後もモニタリングできるような仕組みにしていきたいと思っています。

それから、2つ目のセンシングの更新頻度ですけれども、ご指摘のとおり道路の状況は変わりますので、どれぐらいの頻度でやるかって非常に重要な問題だと思っています。今、整備局に1台しかありませんので、そのあたり、数を増やして、できるだけ頻繁にとっていきたいと思っています。

で、データを使い倒すというふうにおっしゃっております。まさにそのとおりでございまして、道路管理の面の使い方ですとか、あるいは自動運転への地図の提供といったようなこと、いろんな用途があると思いますので、しっかりとそのあたりは検討して使っていきたいと思います。

【大串委員】 地整でとられたデータであっても、例えば市道・県道など地方自治体が管理しているようなところもデータと可能性もあると思います。そういうデータをぜひ地方と共有させていただいて、逆に地方自治体も同じような装備・データ形式でとっていただいいて、お互いにブラッシュアップをして重複がないようにしていく、道路の状態を維持管理していくコストを安くしていくという方向でぜひこの投資を考えていただきたい。多分そう考えるとそんなに高い投資ではなくなるんだと思います。今せっかく敷設されている道路を高品質のまま安く保っていただくいろんな工夫の一助としてこういうシステムを利用していただけたらと思いますので、どうぞ自治体等含めてよろしくをお願いします。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】 まず、自治体のほうからデータをとっていくということがありますので、データの活用はよく考えていきたいと思っています。

それから、兵藤先生のご指摘で、重要物流道路の関連でダブル連結トラックもこの延長にという理解でよろしかったでしょうか。

【田村道路経済調査室長】 まず、重要物流道路、後ほど資料3でご説明しますけれど

も、今、国際海上コンテナの許可が年間大体30万台ぐらいということで非常に多くなっていますので、まずそこから特車通行許可を不要とする措置の導入を始めていきたいと思っています。ダブル連結トラックについては、普及の状況なども勘案しながら今後検討していきたいと思っています。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】 それから、2点目のセンシングデータの活用につきましては先ほど申し上げたとおりでございますので、いろいろ活用していきたいと思っております。

それから最後、根本先生のほうから荷主対策というところでございますが、やはり今、十分に荷主の情報が我々も把握できておりませんし、事業者さんも把握をしていないというような実態が改めて明らかになりましたので、うまくインセンティブをつけつつ、そういった荷主情報をきちんと把握できるようにしていきたいと思っています。もともと過労運転と連動していた経緯は、トラック協会さんにいろいろとヒアリングをしていただくということで、一気にその数が増えるとなかなか体制的にも厳しいということもあって少し限定的にしていたようではございますけれども、そういった限定をなくして、極力こういった重量についても荷主に責任を求めていくような仕組みに変えていきたいと思っております。

【苦瀬委員】 ちょっと確認いいですか。

【根本委員長】 はい、どうぞ。

【苦瀬委員】 確認なんですけど、Gマークは、改善基準告知を受けたら取れないというふうになっているんですか。

【佐々木自動車局貨物課トラック事業適正化対策室長】 自動車局貨物課の佐々木といいます。

Gマークについては大きく3つの項目がございます、今の資料の一番最後のところで、評価項目というのが3つございます。安全性に対する法令の遵守状況、2つ目として事故や違反の状況、3つ目に安全性に対する取り組みの積極性。例えば行政処分とかなった場合については、2番目の事故や違反の状況で、配点の中で、要するに処分があれば例えば減点1点とか、そういったことで基準点をクリアできなくなるとGマークは認定取り消しという形にもなりますので、例えば改善基準告示を対象にした違反がもしあれば、そういったことで審査の配点の中から減点されるという形にはなっております。

【苦瀬委員】 ということは、減点はされるけど、Gマークは取れてしまう可能性があるということですか。

【佐々木自動車局貨物課トラック事業適正化対策室長】 その可能性はあると認識しておりますが。

【苦瀬委員】 いや、そこが何か気になっています。いろいろな法令があつて、あつちは違反しているんだけど、ここだけ違反しなきゃ大丈夫だよというのが、何かちょっと腑に落ちないなと思ったのです。ちょっとその辺、検討していただければありがたいなと思ったんです。

以上です。

【根本委員長】 朝倉さん、最初の地図の件はよろしいですか。

【朝倉委員】 ええ、さっきちょっと説明いただいたので。

【根本委員長】 いいですか。

【朝倉委員】 はい、結構です。

【根本委員長】 はい。

それでは、よろしいですかね。今回、前向きな取り組みをいろいろとしていただいたと思います。ただ、今日、プラスアルファで、センシング装置をもっと有効活用してほしいとか、あるいは路側ではかった重さのデータとETC2.0をリンクしてほしいとか、将来に向かっていろいろなアイデアも出されましたので、またそれに関しては今後検討していただいて、またこの小委員会にご報告いただければと思います。どうもありがとうございました。

さて、それでは、3番目の新たな広域道路交通ビジョンの中間とりまとめと重要物流道路の1次指定についてご説明をよろしくお願いいたします。

【田村道路経済調査室長】 道路経済調査室長の田村です。それでは、資料3に基づきまして説明をします。

お手元1ページ目めくっていただきまして、広域道路ネットワークの課題ということで、昨年11月の本委員会でお示したものでございます。①としまして拠点間連絡の速達性ということで、渋滞や速度低下の話。②としまして走行の安全性ということで、生活道路への混入や線形不良の話。③としまして災害時の信頼性ということで、悪天候・災害の通行どめの話。④としまして使いやすさということで、最短距離の迂回感やインターチェンジの間隔、ジャンクション機能の不足といったような課題。そして⑤物流の基軸ということで、災害のリスクを抱える基軸。最後は、物流拠点へのアクセスということでラストワンマイルといったような課題があるということをお示しさせていただきました。各地域に

おきまして、特に今回は物流の課題を中心に、新たな広域道路交通ビジョンの中間とりまとめというものがなされましたので、本日、それをまずご紹介したいと思います。今後は、新たな広域道路交通ビジョン・計画策定というのを進めていくこととなりますが、まずは中間とりまとめについてご紹介したいと思います。

2ページでございます。この新たな課題をご説明した際に各委員からいただいた意見を簡単にまとめていますので、それもあわせてご紹介しておきたいと思っております。

拠点の設定ということで、拠点を浮かび上がらせたりとか、多様な拠点も入れたネットワークの多層的な評価をお願いしたいといったような話。さらには、広域道路のネットワークには、道の駅といったノードの機能も付与というようなご意見もいただきました。

また、ネットワークの強化ということで、広域ネットワークでは4車線は必須。もしくは6車線化も含めたワングレード・ツוגレード上の広域ネットワークが必要というような話。さらには、ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保ですとか、マルチモーダルにミッシングリンクをどのようになくしていくのかといった、速達性を確保していくのかといったような話。最後に、災害対応、物の交通の増加といった視点も含めて検討していくべきと。

さらには、自動運転への対応ですとか、土地利用との連携ということで、その中では、接道した施設の設置について、周辺の土地利用規制とあわせて議論をしていくべきと。

さらには、最後、指定に当たっては、各自治体が迷いなく検討できるようにすべきですとか、早く効果が発揮できるようにといったようなご意見をいただいたところでございます。

3ページをお願いします。簡単に今のビジョンの中間とりまとめについて、重複ができるだけないように各ブロックの特徴をご紹介していきたいと思っております。中部ブロックということで、「物流首都」、「物流の基軸」の強化ということでございます。写真にもありますとおり、名古屋港をはじめとしたものづくりの集積ということで、国土の東西幹線物流が集中する「物流首都」というべき中枢に位置しているということで、トラックの隊列走行など新たな取り組みが行われる一方で、渋滞・混雑が発生していて、円滑な物流を阻害しているということで、生産性向上を図っていくために、AI・ICTを活用したイノベーションの実現や、右の図にありますとおり、名古屋港や伊勢湾をつなぐ「物流の基軸」や広域アクセスの強化を図るというような方向性が示されております。

4ページ、近畿ブロックでございます。近畿ブロックにつきましては、左下にあります

阪神港にコンテナの貨物の搬入・搬出が集中するという一方で、交通集中に伴う渋滞が発生している状況でございます。それらを踏まえまして、京阪神間の環状・放射道路ですとか、日本海側や太平洋側との連携ですとか、他圏域との連携を強化する広域道路など、これらの右下の軸にありますようなものを中心にネットワークの強化を図っていくような方向性が示されております。

5ページでございます。関東でございます。左下の図にありますとおり、関東の道路については3環状9放射という形でネットワーク整備を進めてきておりまして、圏央道の沿線には物流施設の立地が進展する一方で、いまだにまだ渋滞が東京圏や地方部に残っているということで、沿道環境にも配慮しながら、既存のネットワークの向上、例えば2車線区間を4車線化というものですとか、さらには、環状方向、放射方向のネットワークの形成、さらには交通結節機能ですとか、周辺の土地利用等による渋滞対策を含む面的な交通マネジメントの実現を示すといったような方向性が示されています。

続きまして、北陸でございます。これは今と少しまた毛色が変わりまして、港湾等の物流拠点間の連携ということでございます。北陸地域の特徴としまして、アジア諸国・極東ロシアの玄関口ということですので、日本海側各地域間や三大都市圏の連携強化が求められていますが、2車線道路の交通容量の不足ということで、ネットワークの脆弱性に課題があります。上の図にありますとおり、国道8号についてはまだ2車線区間が残っているということで、物流拠点（港湾等）へのアクセス強化や多車線化ということで、高速道路、直轄国道にも並行していますので、これらを含めてネットワークの代替機能の強化を図るといったような方向性が示されております。

続きまして、物流拠点のアクセス強化ということの方向性で四国ブロックでございます。こちら、緑にあります本州ルートと比較しまして、四国ルートということで九州と京阪神を結ぶルートでございますけれども、200キロほど短くなっているという状況でございます。真ん中、三崎港から九州についてはフェリーになりますけれども、フェリーの所要時間はドライバーが休憩できるということもございまして、この四国ルートの利用が増加をしてきているということでございます。具体的には、八幡浜港や三崎港を「地域の重要な拠点」に設定した上で、こういったような九州・四国・京阪神を結ぶ「新たな軸」を活用するような方向性が示されております。

8ページでございます。北海道でございます。こちらは農水産物の輸出拡大を支援する物流拠点へのアクセス強化ということで、北海道につきましては、やはり農水産物の価値

の向上と輸出競争力の強化の促進ということで、輸出拠点港湾、右下でいきますと例えば苫小牧港になりますけれども、へのアクセス強化を実施していくということで、こういった拠点の港湾へのアクセスの向上を図っていくような方向性が示されております。

9ページでございます。沖縄でございます。沖縄県、海に囲まれておりますが、那覇港や那覇空港へコンテナで輸送された貨物が、周辺施設で荷をおろしまして、島内や離島へ陸上等で輸送されるということでございます。ここで言いますと、例えば本部港ですね、特定地域振興重要港湾に指定されていて、今後の計画もあると。機能拡充計画もあるということの中で、これら各港湾をアクセスするような道路ネットワーク、ハシゴ道路と言っていますけれども、そういった部分の機能強化をしていくという方向性が示されております。

続いて、次から3つ、災害の事例でございます。中国地方につきましては、去年の西日本豪雨のときにネットワークが寸断したということで、高規格幹線道路をはじめ基幹道路に対する代替性の強化ということで、広域的な道路ネットワークを構築するために、まずは暫定2車線の区間の機能強化を図るとともに、並行する路線の広域的な代替路を設定していく方針が示されております。

11ページでございます。東北ブロックでございます。こちらにつきましては、東日本大震災というときに太平洋沿岸と日本海側をつなぐネットワークの重要性が明らかとなったということを踏まえまして、太平洋沿岸と内陸部を結ぶ基幹道路を補完する広域的なネットワークを補完路という形で構築していくというような方向性ですとか、さらには、豪雪地帯でもございまして、冬期に登坂不能車によって通行障害が発生するといったような状況も踏まえまして、この区間をハザードとして設定し、ネットワークを代替路として構築していくような方向性が示されております。

12ページでございます。こちらは九州の熊本地震ということで、災害時の代替性の話でございます。熊本地震の際には幹線道路が通行どめになって、広域的な代替機能の強化が必要というような事象になった次第でございます。災害時にも機能する広域道路ネットワークとして、緊急輸送道路の中から九州縦貫道や東西方向の幹線道路に対する広域的な代替路を設定していくような方向性が示されているというような状況でございます。

13ページをお願いします。今ご紹介しましたものが、この13ページでいきます点線で囲まれております新広域道路交通ビジョンの中間とりまとめの一部をご紹介させていただいたところでございます。これから重要物流道路を指定していくという流れでござい

ますけれども、まずはこのビジョン案の検討を各地域でなされていった中で、主要な拠点や利用状況などの報告を今いただいております、左の赤い四角、これからご説明しますが、都市や空港・港湾などのまず拠点を選び、拠点間を結ぶ基幹道路や拠点へのアクセス路を設定し、国際海上コンテナの利用状況等を確認しまして、年度末3月を目標に重要物流道路の1次指定ということで、供用中区間をまず先行的に指定すると。これによりまして、左下にもございますけれども、先ほどもありました国際海上コンテナの特車通行許可を不要とする措置を導入することが可能となりますし、また、災害時に道路啓開・災害復旧を地方の管理道路であっても国が代行できるといったような措置が可能となるという効果がありますので、これらの効果を早期に発現するために1次指定を行うものであります。

また、右側の流れでございますけれども、引き続き各地域ブロックにおきまして、新広域道路交通ビジョン、先ほどもご説明した地域の将来像や道路交通の方向性を示すものですとか、その後、新広域道路交通計画として具体的なネットワーク計画を策定しつつ、夏以降に重要物流道路の計画路線も含めた2次指定を行っていきたいということで、2次指定につきましてはどちらかという地域高規格道路等の広域道路ネットワークの再編といったようなものも視野に入れながら検討を進めていきたいと考えております。

14ページをお願いします。まずは、1次指定に向けては国際海上コンテナ車の利用の状況がベースとなるということで、こちらは、基幹的な道路の国際海上コンテナの申請件数といったものと拠点港湾・重要港湾を図示したものでございます。これらを加味しながら、次にご説明するような検討を進めていくような形になります。

15ページをお願いします。まず、重要物流道路の設定に当たりましては、左側のネットワークの設定のイメージということで、まず基幹道路のネットワークを1回設定するというので、拠点間を連絡する基幹道路、ここで言っている直轄国道ですとか高規格幹線道路、地域高規格道路の縦軸のネットワークを設定するとともに、さらには、アクセス路ということで基幹道路相互の機能を強化するという観点でのアクセス路ですとか、右真ん中の主要拠点という青い拠点に対する空港・港湾等へのアクセス強化といったようなアクセス路を設定するといったようなことを今やっております。あわせて、災害時の対応ということで、基幹道路に脆弱区間があった場合に代替路ということで災害時の代替機能強化を図るネットワークを設定したりですとか、災害時の拠点というのは通常時の拠点と違いますので、そこに行く災害拠点へのアクセスということで補完路といったようなものを設定するといったような行為を今やっております。

右側の図でございます。重要物流道路、ここの中では基幹道路やアクセス路が該当しますけれども、その中で、今後、道路管理者のほうにおいて国際海上コンテナの通行が多く、支障のない区間から特車許可不要区間を設定していくということで、重要物流道路の一部が特車通行許可不要となるというような形に今後なっていくと思います。

16ページでございます。今の具体的な拠点やネットワークの設定のイメージということでご説明をしたいと思います。まずは平常時ということで、左側に拠点の選定ということで、都市の拠点、主要な港湾の拠点、主要な空港の拠点、鉄道貨物駅の選定、さらには物流拠点の選定といったような形で、まず各地方ブロックのほうでこういった拠点を選定しながら、右側の真ん中の列になります、重要物流道路ということで基幹道路を設定しております。これは、都市の拠点、港湾、空港を連絡する基幹的ネットワークを設定しまして、高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道といったようなものが該当するのではないかと。この中で沿道環境に配慮が必要な区間は除外をしていくというようなことを行っております。あわせて、先ほどのアクセス路ということで、左側で選定した拠点へのアクセス路ですとか基幹道路間のアクセス路を設定した上で、下側にありますとおり、国際海上コンテナの利用状況ということで、複数の利用実績もしくは今後の利用が見込まれる区間を確認した上で、重要物流道路の1次指定を考えていくという流れでございます。特車許可不要区間につきましては、この重要物流道路を分母としまして、国際海上コンテナの通行に当たりまして、幅、長さ、重量につきましてはA条件、B条件とありますけれども、※の条件ですね、高さにつきましてはA条件を満たす区間を特定し、ネットワークということで港湾に接続する区間もしくは接続しないまでもニーズがあるような区間については設定をしていくというような形で、今、作業をしております。

17ページでございます。災害時につきましては対応を行うということで、代替路、補完路もあわせて、今回、年度末に向けて指定をしていきたいと考えておりますので、災害時につきましても拠点の選定を行うということで、都市の拠点に加えて防災拠点ですね、自衛隊の基地、広域防災拠点、災害医療拠点と、さらには道の駅ということで防災設備が完了している駅、さらには主要な物資の集積拠点、地域意見による拠点といったものを加味しまして、右側のネットワークの設定ということで、先ほどのイメージ図でも説明しましたけれども、重要物流道路上の脆弱箇所を把握した上で、脆弱区間に対する代替路を設定したり、補完路としましては災害拠点への補完路を設定していくといったような形で、今、作業をしております、まずは、13ページに戻りますけれども、今年度、2019

年3月を目標に1次指定を行いまして、あわせて特車通行許可の不要ですとか災害時の対応に向けて準備を進めていきたいというものでございます。

本日は、今の検討状況をご紹介させていただきましたので、お気づきの点等ございましたらご意見をいただければと思います。

説明は以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に対しまして、ご意見、ご質問があればよろしくお願いたします。はい、どうぞ。

【兵藤委員】 今回、中間とりまとめということで、各地整のアウトプットが出てきて、その地域性が極めて特徴的に出て、興味深く拝見いたしました。それはそれでいいんですけども、やっぱりかなり方向性にギャップというのか、違い、相違があるなど。一言で言うと、例えば災害を織り込んだ地整もあれば、ほとんどそれに触れてない地整もある。それからあとは、地整と地整の間の連携なんですよ。これも、たしか北陸のこの絵柄が新潟県でとまって、秋田県、それから山形県、こっちの東北地整になると北陸地整のシナリオとは全く整合とれてないとか、四国も矢印が九州に延びているんだけど、九州地整ではそれを全く受けとめることがないとか、今この段階だからしょうがないんですけど、そこら辺の境界の問題も整合性をとれるようにぜひ進めていただきたいと思います。

【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。はい、どうぞ。

【朝倉委員】 今の兵藤先生の意見とほとんど同じ意見なんですけれども、各地方整備局ごとに広域道路交通ビジョンを検討して策定することは、これは大変価値があって、大事なことだと思うんです。また、各整備局ごとのいろんなアイデアがあるので、それも反映する、活用する、これも大変大事なことだと思うんですけれども、その上で、日本全体の広域道路交通ビジョンを一体どういうふうにつくるのかということのシナリオ、ストーリーがちょっとこの資料の段階では読みづらい形になっていまして、もしかすると、日本全体の広域道路交通ビジョンというのは考えないというのも一つの考え方であって、もしそうであれば、それでそういうことなのかなど。いかがなものかというのはありますけれども、そうだし、もし日本全体の広域道路交通ビジョンを各地方整備局から出てきたアイデアをもとにつくるんだということであれば、どういう形でその議論を進めていくのかということも、進め方もあわせて考えないといけない。そのときに、兵藤先生がさっきお

つしゃった各地方整備局のビジョンの整合性をどういうふうにその中で考えていくのかということにもなるんじゃないかなと思うんですね。というのも、もともこの広域道路交通ビジョンを議論するもとは、ちょっと僕が間違っているかもしれませんが、かなり大昔につくられた高規格幹線道路網計画1万4,000キロというものをアップデートしていくのであるというのが、もともとの意気込みというか、視点だったはずなんですね。なので、そこがもし日本全国の高規格幹線道路網計画の更新、見直しであるとするならば、そこにこの話をどうつなげるのかというシナリオがやっぱりどうしても必要で、それはもちろんあるんだろうと思うんだけど、ちょっと今日の資料を見る限りはクリアに見えなかったんで、しかるべきところで議論していただきたいと思います。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。16ページの主要な物流拠点の選定のところです。確認なんですけど、ここはトラックターミナルとか卸売市場とか工業団地とか書いてありますけれども、その下に矢印で、上記以外の地区の主要物流拠点のほか、地域における重要な拠点を選定ということですが、これをどういうふうに進めるのかなとちょっと思いました。私の希望としては、流通業務団地みたいな地区とともに、それ以外に自然発生的に、例えば具体的に言うと江東区の砂町なんてそうだと思うんですけど、団地ではないんですけど、外から見れば団地以上の団地になっているみたいなどころはあるわけです。そういうところを拾っていただけたらと思うんですけど、それをうまく拾ってくださいというのが1つ目のお願いです。

2つ目が、その次のページで、災害に向けたときの主要な物資集積拠点の選定の災害時民間物資集積拠点をどういうふうを選ぶかということについてです。これもその前のページの5に連動しているんだろうかと、こういうふうに勝手に読みました。読んだので、多分そういうふうなものを16ページで選んでいただいて、さらに、災害に対してここは災害で重要だよなって選んでくれるんだろうと思ったんですが、そういうふうに理解してよろしいでしょうかということで、確認です。

以上です。

【根本委員長】 はい、よろしいですか。それじゃ、とりあえずここまでのところをお願いいたします。

【田村道路経済調査室長】 まず、兵藤先生から、今日ご紹介した部分が災害があったりなかったりということなんですけれども、今日、各ブロックのビジョン、実は結構大部になっておりまして、各ブロックはそれなりに網羅的に入っております。ただ、それを全部ご紹介しても時間の限りもありますので、重複がないように、今回は各ブロックのビジョンの特徴的なものを少し今日この場でご紹介させていただいたということでございます。あとは、今、中間とりまとめで、ご指摘のように各ブロック間の連携とかというのは、今後、よく調整をしながら取りまとめに向けて検討を進めていきたいと考えております。

2点目、朝倉先生のほうから、まさに日本全体の広域道路交通ビジョンというのがあるのか、ないのかということでございますけれども、もともとこの広域道路交通計画をつくっていかうという議論のきっかけは、ちょうど20年前に各県レベルで広域道路計画というのをつくっております、それをもとに地域高規格道路というものを設定してきている。各県もしくは各ブロックのそういったどちらかという地域的な道路、ブロックレベルでの幹線道路の議論を行いたいということもありまして、こういったブロックを中心に議論を進めた上で考えていきたいというふうに考えているものなので、今、こういった立てつけになっております。もちろん、高規格幹線道路全体の話というものは我々も十分課題等があるということは認識をしておりますので、それはそれで、もちろん国土形成計画ですとかそういった全体の全国のビジョンとかを検討する場とも連携をしながら、しっかりそっちでは検討を進めていきたいと考えております。

あと、苦瀬先生から拠点の話をしていただいております。16ページの地域における重要な拠点を選定ということで、まさに全国一律である程度全国レベルでの拠点というのはリスト化されるんですけども、各地域の実情に応じて特徴のある拠点がございますので、それは各地域のほうでも、全てという形にはなりませんけれども、特徴のある拠点については出していただきながら、今回選んでいくというような状況でございます。

【四童子道路経済調査室企画専門官】 災害時の民間物資集積拠点については、1つは、国交省の災害時の物流の構築の協議会でリストにしたものがあります。ただ、それが全部地域の実情に合うかどうかというところ、少し地域でチェックというか、もんでいただいて、そこを合うものを設定するという考え方でやっているということでございます。

【根本委員長】 はい、どうぞ。

【苦瀬委員】 どうもありがとうございました。先ほどちょっと言い忘れたので1つだけ、これはコメントです。地域防災計画をベースに、ある県でそういう災害のときの拠点

とか道路がどこが大事かというようなことを、二、三年勉強したことがあります。その県で議論していたことをご披露しますと、あまり大きな災害でなければ、その県の中でそこがやられたから県のこの部分でバックアップしようとかお手伝いしようということはできるんですけど、大きな災害になればなるほど、その県が全体がやられちゃうと、その県を救うのは実は別の県だということがありますよね。そういう意味で、先ほど兵藤先生や朝倉先生もお話しになっていましたけれども、災害の面でも道路を通じて互いにうまく助け合う仕組みというのをぜひ考えていただければありがたいというのがお願いでございます。

以上です。

【根本委員長】 朝倉先生、よろしいですか。

【朝倉委員】 これは僕の意見にすぎないんですけども、そうすると、30年ほど前に策定されて今も使っている高規格幹線道路網計画1万4,000キロ構想というものを、必ずしも新たな広域道路交通ビジョンというのはアップデートするものではないという理解に先ほどのお答えではなりますが、そういうことでよろしいですか。

【田村道路経済調査室長】 多分、地域において議論をしていくと、例えばこれから検討すべき路線の位置づけとして、高規格幹線道路にすべきなのか、地域高規格道路みたいなものにすべきなのかというのは課題として残ってくるんだと思いますので、このビジョンの策定、各ブロックでの議論も踏まえながら、我々のほう、全国レベルの議論でも、高規格幹線道路網を今後どのようにしていったらいいのかというのは少し考えていかないといけないとは思っております。ただ、今、何かこういうものがありますというふうにお示しできるようなものはないというような状況でございます。

【朝倉委員】 はい、現時点で何かお示しく下さいと、そんなことはもちろん申し上げてなくて、いや、私が学生相手に日本全体の交通ネットワーク計画の整備について、大化の改新のころからはこうだった、江戸時代はこうだった、明治から戦前に至る構想はこうだったと、こう話していくんですね。一番最新のは1987年ですよと、こういうふうに言うんです。「そこから先ないんですか」と言われるんですね、学生に。「30年間どうしていたんですか。これからどうするんですか」ということを聞かれて、うって僕は口ごもるようなことになるんです。それはちょっといかなものかと思っていまして、なので、ぜひともこういったことを議論する中で日本全国の道路網計画はどういうふうを考えていくのかということもやっぱり議論して、それはこの場じゃないといえはこの場じゃないか

もしれないけど、どこかで議論しておいていただかないとちょっと恥ずかしいんじゃないなと思った次第です。

以上です。

【根本委員長】 すばらしい前向きのご提案だったと思います。

私も、朝倉先生の質問された「広域道路交通ビジョンの国レベルの計画はあるんですか」というふうな問いに対して、やっぱり「ある」というのが答えではないかと思いました。ただ、そうだとすると、ご説明にあったように、何も物流だけで決まっていく話じゃなくて、それ以外の観光だって、通勤だってあるかもしれないし、それから、国土形成計画みたいな上位計画も考慮しなければいけないはずなんです。結構、我々、ややこしい問題に直面していて、たまたま物流という観点から重要物流道路を指定して、それが広域道路交通ビジョンの中に位置づけられることになっています。非常に立ち位置がわかりにくくなっていくことは確かだと思うんですね。

ですから、ちょっと全体像が分かる何かやっぱりポンチ絵みたいなものを作ってもらって、これから、1次指定はとりあえずこういうことで進んできていきますけれども、2次指定に向けて、この広域道路交通ビジョンに対して一体どういうふうなインプット、上位計画みたいなものがあり、それから、国と地方の調整あるいは地方同士の調整みたいなものが2次指定に向けてどんな形でされそうなのか。それから、最終的にこの広域道路交通ビジョンというところからどんなアウトプットが期待されるのか。多分、高規格道路の見直しみたいなものもアウトプットの一つになっていくんじゃないかと思うんですね、結果的に。だから、そういうふうな全体像が分かるものをつくっていただきたいと思います。

それは多分この物流小委員会の仕事じゃなく、基本政策部会とかそういうところでやっていただいたほうがいいと思うんですけども、我々物流小委員会の立場でも、そういう全体像が示されると我々がどういうふうに議論したらいいかがわかりやすくなるので、また次回以降、検討して示していただければと思います。

ほか、よろしいでしょうか。私、事務局から言われていた今日の進行予定表で1つ大事なことを忘れていまして、(2)番の特車通行許可制度の改善についての議論が終わった後で事務局に振ってくださいということになっていました。事務局のほうから今後の2番の特車通行許可制度の改善を実際どう進めていくかのご説明をお伺いしたいと思います。済みませんでした。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】 ありがとうございます。先ほどご説明いたしまし

た特車通行許可の見直しの中の許可期間の延長につきましては、本日のご意見も踏まえまして通達の改正案を策定してまいります。それからパブリックコメントなどの手続を進めまして、来年度から運用を開始できるよう取り組んでいきたいと思っております。

また、そのほかの迅速化に向けた取り組みですとか荷主への対策につきましても、本日のご意見を踏まえまして、通達の発出など必要な対応をとってまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございました。

その他ということになっていますけど、何か事務局のほうからございますか。よろしいですか。

委員の皆様から何かございますか。よろしいですか。

それでは、今日予定した議事は全てこれで終了いたしました。

事務局のほうに進行をお返しいたします。

【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。

事務局からでございますけれども、本日の議事録につきましては、後日、各委員の皆様にお送りさせていただきます。ご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。

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 —