

平成30年5月28日

【水野道路計画調整官】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから第16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をさせていただきます。まず初めに議事次第がございまして、その次に配席図、委員名簿、資料1といたしまして、重要物流道路制度の創設について、資料2といたしまして、海上コンテナ輸送における現状と課題、資料3といたしまして、国際海上コンテナ車の運用について、資料4といたしまして、重要物流道路制度を契機とした新たな広域道路交通計画について、参考資料といたしまして、海上コンテナ車の運用について。以上でございます。過不足ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

本日は、苦瀬委員、羽藤委員におかれましては、所用によりご欠席と伺っております。

それでは、初めに道路局長の石川よりご挨拶申し上げます。

【石川道路局長】 道路局長の石川でございます。第16回の物流小委員会の開催に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。

本日は、委員長の本根先生はじめ、委員の先生方お忙しい中、ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。ちょっと部屋がこういう窓のない部屋になってしまいました。まことに申しわけございませんでした。

前回の小委員会で災害・物流ネットワークのあり方についてご議論をいただいたところでございますけれども、去る3月30日にその考えを盛り込んだ道路法等の一部改正をする法律、これが成立をいたしまして、委員の先生方には精力的なご議論をいただきましたこと、改めて御礼を申し上げます。

本日は、まず道路法の改正の内容につきまして重要物流制度、これを今回の法律改正に盛り込んだわけですが、これを中心にご報告をさせていただきたいと考えております。

続きまして、この重要物流制度におきましては、物流の生産性向上の観点から、まずニーズが大きい、規格が一定であります40フィートの背高国際海上コンテナ車の円滑な通行を図るために、道路側で特別な構造基準を設定しまして、当該車両が特殊車両の通行許

可を不要とするような措置、こういうものを講ずることといたしております。この具体的な内容についてご議論を賜りたいと考えております。

さらには、この重要物流道路制度を契機としまして、新たな社会経済のニーズなどに応えるためにも、広域的な道路交通についての検討が必要になっているのではないかと考えておまして、この考え方についてもあわせてご議論を賜りたいと考えております。

委員の先生方には、忌憚のないご意見を頂戴できればと考えております。どうぞよろしくお願いたします。

【水野道路計画調整官】 続きまして、根本委員長にご挨拶いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

【根本委員長】 本委員会の委員長の根本でございます。一言ご挨拶申し上げます。

重要物流道路は、今ご説明ありましたように、40フィート背高海上コンテナが走行する道路でありまして、そのほかに災害時に物資を輸送することでも期待されている道路であります。

さて、この40フィート背高海上コンテナに関しては、国際的に許可を不要として走行させるという流れができつつあります。我が国もそういう方向にかじを切ったわけですが、そういう大きめの車が自由走行できるネットワークが広がっていくことを、物流生産性向上の面から期待しているところであります。

本日は、トラック協会から40フィート背高海上コンテナの輸送の実態をお伺いした後で、当該車両の通行を円滑化するための具体的な措置、さらに、重要物流道路制度を契機とした新たな広域道路計画についてご議論いただきたいと思います。今後の物流政策の根幹をなす重要な政策だと思いますので、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たします。

【水野道路計画調整官】 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、ご協力をよろしくお願いたします。

それでは、以降の進行を根本委員長にお願いしたいと思っております。よろしくお願いたします。

【根本委員長】 それでは議事を進めさせていただきたいと思います。

まず、議事1として、重要物流道路制度の創設について、事務局より説明をお願いいたします。

【沓掛道路経済調査室長】 それでは、お手元の資料1をごらんください。重要物流道路制度の創設について、ご説明させていただきたいと思います。私、道路経済調査室長をしております沓掛でございます。どうぞよろしくお願いたします。

最初に、A3判の紙を広げていただきたいと思います。こちらに、先ほど冒頭道路局長の挨拶にもありました、この3月に成立しました道路法等の一部を改正する法律の全体像を示してございます。

本法案の概要でございますが、中ほど、赤い枠で囲ってございます法案の概要でありまして、大きく3点から成ってございました。1点目は①と書いてあるところでございますが、道路財特法に基づく特別措置に対する期限切れ対応ということで、国費率のかさ上げ、これが平成29年度末で切れるのを、10年間延長したというものであります。2点目は、道路利用の安全性の更なる向上ということで、下に白丸で幾つか書いてございますが、安全性の向上について国として支援、あるいは制度の拡充を図っていくというものでございます。そして、3点目が本日の議題でもあります重要物流道路制度の新設でございます。こちらは、右側のほうにコンテナ車の図が書いてございますが、根本先生の冒頭のご挨拶にもあったとおり、この国際海上コンテナ車、40フィート背高コンテナ、これが今国際基準になってきてございます。長さでいいますと、そこに書いてあるとおり16.5メートル、高さ4.1メートルでございますが、このサイズ、現状でいいますと、日本では許可なく道路を通行できる規格を超えているというような状況でございます。したがって、特車の許可が必要なんです、その手続に時間がかかるなど、円滑な輸送を確保する上で課題になっているということで、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し、機能強化などを実施していくと。この道路は、米印で書いてございますが、高規格幹線道路、あるいは地域高規格、直轄、空港港湾アクセス道など、国の管理する道路のみならず、自治体が管理する道路も含めて空港港湾といった拠点から物流拠点までを一気通貫で、物流の根幹を担うようなネットワークにしていこうというものでございます。

具体的にどうということをしていくのかというのは、次の2ページ目をごらんください。重要物流道路制度の概要として書いてございます。この資料は、以前この委員会でもお示しさせていただきましたが、平常時における課題としては、トラックドライバーが高齢化している、あるいは人数が不足しているというような状況、その中で、背高コンテナの台数が非常に増えているという実態がございまして。また、災害時の課題としては、熊本地震

のとき、緊急輸送道路が50カ所で通行止めになったというようなことがございました。そこで、この重要物流道路として平常時、災害時を問わない安全かつ円滑な物流の確保を図るということで、広範で複雑な現在のネットワークあるいは拠点の絞り込みを行って、基幹となるネットワークを計画路線も含めて構築していこうというのがこの重要物流道路でございます。

これに対してさまざまな機能強化であったり重点支援をしていくということで、下に黒ポツで3点書いてございます。まず、トラックの大型化に対応した道路構造の強化でございますが、次のページ、3ページ目をごらんください。このトラックの大型化に対応した道路構造の強化は、この後また別途詳しい資料でまた説明がありますので、簡単に説明させていただきますと、左側ピラミッドの図があると思いますが、重要物流道路はピンクになってございます。ここの部分の道路の構造基準の引き上げを行うということと、上のほうが赤く三角で囲ってあります。一部と書いてありますが、既に構造上40フィート背高のコンテナ車が構造的に支障なく走れる区間があります。ここからまず車両の基準の引き上げを行って、特車許可手続を不要にしていくことで円滑な輸送を確保していこうというものであります。また、今後、図にもあるとおり、この部分は新設改良した道路などをどんどん対象部分を拡充をしていこうというものでございます。これがまず大型化に対応した道路構造の強化。

それから2点目が、災害時の道路の啓開・復旧の迅速化でございます。4ページ目をごらんください。左側に災害等の発生直後の道路啓開、右側に災害復旧というふうに分けて書いてございます。まず、左側の道路啓開でございますが、現在補助国道にしても地方道にしても、行政機能が壊滅的な被害を受けたときに限定して、災害対策基本法に基づきまして、国が道路啓開の代行を行っていただけるんですが、今後、重要物流道路につきましては、被災規模の大小にかかわらず、道路の啓開を自治体の要請に基づいて国が代行できるという形にするというものであります。また、災害復旧のほうにつきましては、右側ですが、補助国道につきましては現在道路法上災害復旧の代行はできるとなっておりますが、地方道につきまし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限定されているというものでございますが、これにつきましても、重要物流道路における災害復旧に対して拡大をしていくというものでございます。

それから、この重要物流道路の代替・補完路のネットワーク設定のイメージでございますが、5ページ目でございます。基本的には、高規格幹線道路あるいは地域高規格、直轄

国道を軸にして、拠点にシンプルに接続していくような形をとっていきたいと思っております。一つは、左側の図にあるとおり、基幹道路同士が近接するような場合、真ん中に高規格であったり地高などの基幹道路があります。並行して例えば1桁国道のような直轄国道があるというような場合には、物流拠点はシンプルにアクセス路で結ぶというのとあわせて、直轄等で事前通行規制などの脆弱区間があれば、基幹道路間を代替路で結ぶことによって、機能の代替性を強化する。あるいは、災害物流拠点などは補完路で結ぶというような形をイメージしてございます。また、基幹道路同士が近接していない場合は、広域的な代替路として地方道等の広域的な代替性も強化しつつ、例えば基幹道路、直轄などで先ほど申し上げたような事前通行規制などの脆弱な区間などについては、局所的な迂回を代替路と指定することによって機能の強化を図っていきたいと考えているところでございます。

最後、2ページ目に戻っていただきまして、機能強化重点支援の最後の3点目でございますが、民間の直結スマートインター等云々と書いてございます。これは重要物流道路の高速道路につきまして、民間の拠点と直結するスマートインターを民間が整備する際に、整備費等の無利子貸付制度の創設をあわせて行っているというものでございます。こういうことを図ることで、重要物流道路の機能強化・重点支援をしていきたいというのが今回の重要物流道路制度の創設についてということでございます。

私の説明は以上になります。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの報告に関し、ご質問があればよろしく願いいたします。

どうぞ。

【上村委員】 上村でございます。トラックの大型化、重要物流道路制度の創設も大変に時代の要請で一日も早くやらないといけないと思います。港湾、空港、鉄道を結ぶ道路のミッシングリンクもつながなければなりませんし、また、この大型化によって道路そのもののハードの見直し、これは後で出てくるのでしょうか。

【根本委員長】 そうですね。

【上村委員】 そうですね。そのときにハードの見直しをどんなふうにやっていくかというのは、後の議題のところでもまたご説明を聞きたいと思っておりますけれども、ぜひこれはおそらく内輪差・外輪差の交差点の問題もありますでしょうし、それから道路空間を構成する要素であります雨水の溝ぶただとかそういうものの強度のところまでぜひハードの見直

しのところも入れてほしいなと思います。

これ、3番目の議論ですか、4番目に上がってくるんですか。

【根本委員長】 はい。3番目、4番目でですね。

【上村委員】 が、その具体的なハードの。

【根本委員長】 はい、具体的な説明があります。またそのときに議論をしたいと思えます。

【上村委員】 そうですね。そのときにハードのお話をさせていただきたいと思えます。

最後に、ぜひいろいろな貨物がやはり大型化、そしてかつ集中化しておりますので、一日も早くこういう形で創設し、実行していただきたいと思えます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

いかがですか。

お願いいたします。

【兵藤委員】 資料の3ページ目なんですけど、トラックの大型化に対応した道路構造の強化ということで、その①で、これは確認なんですけれども、40フィート背高の走行が多く、構造的に支障のない区間を指定とありますね。これは、実際にどういう手順でどこを指定していくのかについて確認したいんですが、多分、今現在よく走っているところというのは優先的に指定の候補に挙がると思うんですが、それは特車の電子申請の結果はもう残っているので、それを使って確認するのかなという気がするんですけど、それが確認です。

その話と、それからもう一つの、5ページですが、災害のことを考えたときのこの指定と2通り何か方向性があるということですよ。後者については、これはどうやるのかな。何とか定量的な決め方というのがあるのかどうかという。そこら辺の何かアイデアがあれば教えていただきたいと思えます。

【根本委員長】 重要なポイントを2つ指摘いただいたんですけども、多分それは後で資料3と4で説明として触れようとしたところにかかわっているので、今の発言はメモをとっていただけましたかね。そういうことにも触れながらご説明よろしくお願ひしたいと思えます。

それでは、後ほど、「この制度はそもそも何だ」という基本的なところに戻っても構わないので、とりあえず先に進めさせていただきます。

さて、次の議題は、議事2、国際海上コンテナ車による輸送の実態であります。全日本

トラック協会様からご説明いただけることになっております。ご説明いただくのは、全日本トラック協会海上コンテナ部会業務分科会委員、村岡様でいらっしゃいます。

それでは、村岡様、よろしく願いいたします。

【全日本トラック協会（村岡）】 ご紹介いただきありがとうございます。私、全日本トラック協会に所属しております村岡と申します。

この資料、国際海上コンテナ輸送における現状と課題ということで、今現在どういう形で海上コンテナを動かしているのか、輸出・輸入、これらの根本的なところを資料を見ながらご説明させていただこうと思いますので、よろしく願いいたしたいと思います。

まず、国際海上コンテナ輸送における現状と課題というやつの1ページ目をあけていただきたいんですけども、私ども今現行国際海上コンテナ車両といたしまして、一応表に乗っかっています、今回対象になります40フィートのハイキューブ（9フィート6インチ）のコンテナ及び20フィートと、大きく分けますと、長さの面からいきますとこの2種類を今主流で動かしております。あと、高さなんですけれども、今回ハイキューブ（9フィート6インチ）なんですけど、あともう一つ8フィート6インチ、約30センチ低いコンテナというのもあったんですけども、今現在海上運賃にほとんど変わりありませんので、各船会社さん、これは海外を含めてなんですけど、この9フィート6インチが主流です。でも、国際物流においては8フィート6インチのコンテナはもうほとんどもう製造されておりません。当然30センチのかさが増えることによって容積が増えますので、お客様方としましてはそちらのコンテナを使うほうが非常に輸送的にコストセーブにもなりますので、それが今主流で動いております。ですから、私どもが動かしているコンテナは40フィートのハイキューブ（9フィート6インチ）のものが主流となっております。一応、写真のほうで見ていただいて、あとは下のほうで主なコンテナの種類と標準的なサイズを載せておりますので、ご参照いただければと思います。

次に、基本的認識～海上物流コンテナを構成する輸送3モード～というところをご説明いたします。これは、輸出入ともなんですけれども、私どもトラック事業者の範囲、あとはコンテナターミナル、あとはコンテナ船、海上輸送なんですけれども、要はこの3モードで今現在は動かしております。海外から海上コンテナのコンテナ船が日本のターミナルにやってくる。そこで輸入コンテナをおろす。また輸出でコンテナを積んでいく。私どもの役割というのは、そのコンテナターミナルにコンテナを輸出の場合は搬入をする、輸入の場合はそこからお客様、荷主様のご要請により、これは当然直接荷主さんからは行かな

いんですけれども、通関業者、あとはフォワーダーを通しまして、私どものほうに依頼が来まして、このコンテナターミナルからコンテナを搬出していくと。国内のご指摘の荷主様の倉庫、もしくは工場などですけれども、それに持ち込むと。こういうなりわいを今現在やっております。

次に、国際海上コンテナで輸送される貨物、これも参考に資料としておつけいたしました。これは、細かいところはちょっと今回省きますけれども、東京港においては一目瞭然で輸入の取り扱いが非常に多い状況です。そうなるとうなるかという、例えば先ほどお話ししましたけれども、1つのコンテナ船がターミナルに入ってくると、当然輸出するコンテナが少なくして輸入するコンテナが多いと。そうすると、ターミナルのヤードにコンテナが滞留してしまう。本船が入るたびにその現象がどんどん多くなっていくという状況が今東京港では繰り広げられております。

次のページです。そもそもの話なんですけれども、私ども海上コンテナの輸送業者としましては、まず輸出のほうの話から入りたいと思うんですけれども、SOLAS条約による輸出コンテナ総重量の確定ということで、グロスウエート、要はコンテナのテアウエート、自重ですね。プラス貨物の重さ、ネットウエート。プラス、あとはラッシング材、それが入った上で、全てのグロスウエートとして見ておるんですけれども、基本的な流れというのは荷送人、荷を送る人が貨物ユニットの総重量を含む貨物情報を、これは船会社、本船の船長に提供。荷送人は船積み前に貨物ユニットの総重量が船積書類に記載されているものと一致することを確認。3. 荷送人はコンテナ貨物については、以下の2通りの方法のいずれかにより総重量を確定。方法1、適切に点検された装置を用い、実入りコンテナの総重量を計測。方法2、バン詰めした国が承認した方法を用い、コンテナの自重・貨物・パレット等の重量を個別に計測して足し合わせ。これはちょうど私が事前にお話ししたんですけれども、日本においては一応そういう形で実施されています。そういう形でグロスウエートを決めると。

荷送人は、上記方法で計測されたコンテナ総重量の船積書類への記載を確認。これは私どもで言いますところの輸出の際ターミナルからお渡しされますEIR、Equipment Receiptという形で機器受け渡し証、それはコンテナなんですけれども、あくまでもこれは私どもが借りるわけではなくて船会社さんとお客様ですね、荷主さんの間で一応コンテナをお貸しする。私どもはそのオーダーによって動いていると。そのときにEIR、先ほど言いました搬入票というのが存在するんですけれども、それはblankフォーム、あと船

会社によってはフォームはまちまちなんですけれども、載っかっている情報としましては、グロスウエートが載っかる形、あともう一つは、これはちょっと皆さん方にお渡ししますけれども、私どもシールと呼んでいるんですが、私どもの言葉で言うとロックシールという形でコンテナをバンニングし終わった後、封印ですね。要は、その数を全部件数、もしくは指定の業者さんが確認をして全て書類と合っているということを確認した上で、最終的にドアにこのロックシールをつけます。これが船荷証券のほうにも全て記載されて到着地まで、これは海外のほうにも当然行ったときに着地でこのシールナンバーがそのままついているということで、それは全て荷抜きはなかった、過不足はなかったという証明になる。僕たちで言うところの3点セット、E I R、搬入票、あとはシールですね。これを一応日本の場合には輸出の際にはどこの船会社さんも実施してやっております。

それによって、ドライバーについては、必ず自分もその時点で確認もしくは書類がございしますので、必ずその者がオーバーウエートしていないというのを確認した上で輸送をするという形です。ただ、輸入のほうもS O L A S条約に加盟している国、それ以外の国もあるんですけれども、その場合でも船会社さんのほうでグロスで30.48を必ず確認しますんで、それ以前の問題として30.48を超えるコンテナ、グロスウエートで日本において来るものはないという認識で私どもはやっております。

ただし、悩ましいのが、当然コンテナがおりてくるんですけれども、最終的にはシャーシと呼ばれているところにコンテナを乗っけていただくんですが、その際に一番ドライバーからヒアリングして怖いのは、どのような積み付けでなされているかがわからない。重さはわかるんですけれども、積み付けですね、要は左右、あとは上下ですね。これによってドライバーの中ではちょっと怖い思いをしたことがあると。あと、当然ターミナル側としまして、テナー、もしくはガントリークレーンでコンテナをつかんだ際に、偏荷重があった場合は当然わかるんですけれども、あとは微妙なバランスですね、それについてシャーシに乗った状態でドライバーさんがちょっと引っ張ると。それによってバランスがとれているかどうかを確認した上で一応走っていると。輸入の場合はそういうのが現状であります。

次に、国際海上コンテナ輸送の流れのほうで、輸出・輸入の流れをこういうふうに記載しておりますんで、私ちょっと今重複した形でお話ししておりますけれども、その中でも流れは一緒です。ただ、右側のほうにF C L、L C Lという形態があるんですけれども、流れ的にはF C L、これは1荷主さんが1つのコンテナを自分の貨物だけを占有して輸送

する方法。LCLに関しては、同じ向け地ですね、例えばロサンゼルスならロサンゼルスに行く他のお客様の貨物をどこかの倉庫で集約した上で、それをバンニングをして、ヤードのほうに持ち込むという流れで、一応形態的な流れとしては同じ形になります。輸入のほうは先ほどお話ししたような形で、一応シールとかそういう形でやらせていただいております。

最後なんですけれども、今回特車の免除というお話がございまして、国際海上コンテナ輸送における問題点といたしまして、特殊車両通行許可制度に係る課題、これについては特車審査に時間を要しているということがあるんですけれども、これは何が原因かというところ、これは私論になるんですが、当然幹線道路だけなら早いんですね。ただ、お客様は幹線道路に拠点を設けていらっしゃるお客様もいらっしゃるんですけれども、昨今の特定輸出者、特定輸入者の制度によって、かなり保税においては正直意味がなくなってきましたんで、かなり遠方の場所、幹線から外れた場所に皆様方倉庫とかをどんどん新しく建てております。あと、今までは港湾地区に倉庫を設けて、こういう大型コンテナの場合は近くでコンテナから貨物を出して、そこから4トン車とか10トン車のトラックで輸送するという2段輸送になっていたんですけれども、今お客様のほうはやはりコストセーブ、あとはリードタイムを短くするというところで、ターミナルから直接自分のところの倉庫に持って行ってくださいというオーダーがほとんど主流をなしております。そうしますと、やはり施設その他が追いつかない場合もありますし、今度は、先ほどの話に戻りますけれども、幹線道路は早いんですけれども、そこから国から県、県から市、市から町と、このつながりつながりによってやはり時間を要しているということで、私どもの現状としましては、今大体平均して申請を出して3カ月ぐらいの時間を要しております。

じゃあ、そんなことってお客様が納得していただけるんでしょうかという話も出てくると思うんですけれども、一応お客様にはこれは国の制度、もしくはこういう特車申請の事情を説明して、どうしてもお客様が急ぎの場合は、先ほど私がお話ししたように近場の港湾倉庫で貨物を出してトラックで持って行く。あとは、例えば3カ月間を待ついただけるお客様がいらっしゃるのであれば、一応申請をします。ちょっと余談になりますけれども、私ども必ず申請を出す際に、要は画面上、ルート上の問題点についてはルートのチェックをやります。必ず申請者、あとは責任者がついて、自分の発地点から着地点まで、コンテナ、例えば背高40フィートが回り切れるかどうかということですね。その辺も全てチェックして、なおかつ申請を出すというやり方をやっております。

あと、最後になりますけれども、コンテナのための長時間待機の慢性化ということで、先ほどちょっと輸入の件をお話しましたけれども、やはり物理的には輸入が多くなっていますと、限られたスペースにコンテナが滞留すると。そうすると、どんどんコンテナが滞留してしまうと、抜き出すためには当然テナーレーンで4段積みでやっていますと、当然荷繰りというか該当のコンテナがトップにある場合は一番ありがたいんですけども、中にはやはり一番下段にある場合には3段をどこかに回さなきゃいけないということですね。あとは、延長とかターミナルのほうでやっていただいておりますけれども、そういうのもやはりどうしてもこれはターミナルのほうで頑張ってもらっているんですけども、なかなか解消には至らないということになっております。

最後なんですけれども、確かに私ども業界としましては、今回の特車の免除は非常にありがたい形なんですけれども、やはり先ほどお話したように、これにつきましては私どもやはりコンプライアンス、法令順守のもとで、やはりお客様の貨物を預かっている以上安全性を確保した上でやりますんで、免除になったから先ほどお話したようにルートでのモニタリングとか何もしないとかなんかそういうのではなくて、あくまでも今までの経験値、及び新規ができた場合には同じような形でルート検索を実施して、必ず安全性を確保した上で運用したいなという気持ちではおります。

ちょっと長くなりましたけれども、以上になります。

【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、何かご質問があればよろしくお願ひします。どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。

今まで県とか市町村長が管理するところの道路の特車通行がなかなか出ないということで、その解消をいかに迅速にしていくかということは大きな課題だったので、非常に喜ばしいと思うんですけども、やはりかなり大きいものですので、例えば我々がよく道路とか使うときに路肩で待機をしているような、高規格道路の上とか、橋の上とかこういった大型のものが待機できる十分な場所もちゃんと確保できるのか、現在何か問題点が生じてないのかという疑問が一つあります。

もう一点が、港とかで今輸出のほうよりも輸入のほうが多くて荷物の待ちが生じているということなんですけれども、やはり同じ待機の問題で、特車が駐車オーケーの場所でもやはり待機しなければいけないような状況が非常にあると伺っています。だから女性ドラ

イバーがなかなか港に行ってくれないというお話もよくお聞きするんですけども、それに関して今回の変更で、行き来する車両が大型化していくことによって、地元としてみれば大型車はかなり多く走行していくという意味で不安とかやっぱり出てくるんだと思うんですね。そういう意味でトラック側、道路側ができることについて何か、もしご提案がありましたらそれもお聞かせ願えればありがたいです。

【全日本トラック協会（村岡）】 ありがとうございます。まず、待機場所についての問題なんですけれども、これについては私ども非常に悩ましい。これだけの大型貨物を、要は路肩でとめることというのはなかなかできません。ですから、私どもが今やっておりますのは、これは私の会社、同業者さんも全部同じ意見なんですけれども、必ずそういうオーダーがあった場合には時間をある程度決めていただく。あともう一つは、その時間帯でそのレーンですね、例えば倉庫のレーンで私どもが使えるレーンが幾つあるのか。つまり、外に待機というのは、これはもう社会悪なんです。それをまず解消するためには時間帯で、なかなか厳しいんですけども、時間帯によって私ども、例えば2本持ってきてくださいというのであればその2本を持って倉庫の中に入るという形。あとは、ちょっと非常に非効率なんですけれども、近い場所ではなくて大型車でもとめられる場所をある程度ルート検索をして確保した上でやっております。やはり大型車というのは、これはちょっと話がそれるんですけども、普通に走っていても一般車両に関して威圧感ってものすごいんですね。例えば音、エアブレーキだとか、それだけでも普通に走っていても威圧感がありますので、それについては非常に私何かでも運行管理マニュアルにはそういう話を必ずします。必ず無謀な運転はしないこととかをやっております。

ですから、先ほどこちょっと2点のご質問の中では、路肩に関してはそれは私どもはとめられない。もちろん不慮の事故が発生したとか、故障があったとかいう場合は、私どもが今やっていますのは所轄の警察に速やかに電話をして、こういうことになっているのでちょっと来ていただけないかというような形でやって、なるべく住民にご迷惑をかけないやり方というのはやっております。

あと、もう一つ、先ほどの話に戻るんですけども、待機が、例えば外側の倉庫の塀際であるなどというのは、今現在もなるべくそれは避けてやっています。やはり周囲の住民のクレームとかも非常に多い、あとは排気ガスの問題もございますので、それについては既に実施をしております。これは私ども全日本トラック協会に入っていますのでそういうご指導自体もありますし、中には、やはり私どもコンプライアンスをした上で、法令順守

の上でやはり業務を実施しているというのは、これは同業者も含めてやっておるところでございまして。ただ、それによって私ども弊害もあります。何かというのは、時間指定でやられておりますので、昨今のターミナルの混雑状況でいくと、今日当日に時間指定のコンテナを持っていけないですね。とてもじゃないけどできません。そんな不確かなことはできないんで、何をしているかといったら、前日にご指定のコンテナをとって、一応仮で置いて、次の日の時間指定に合わせた上で私どもの基地からコンテナをリアルタイムに持っていくと。2段作業ですね。ただ、それをやらないと、要は無理なんですね、今の状況で行くと。これは今の状況としましては、運用的にはそういう形で実施しております。

【大串委員】 ありがとうございます。IoTを国交省もどんどん進めておられると思いますので、待機場所を含めて現時点でどこだちょっと休憩できるのか、やはり心身の疲労とかもございましてしょうから、道の駅を含めてどういったところがこの幹線ルートの中でちょっと退避ができるような場所候補としてありますかということも一緒に共有していただければと思います。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。

【朝倉委員】 以前説明があったかもしれないですが、特車審査に3カ月の時間を要するという事だったと思います。これは新しくルートをつくるときに3カ月ということですか。それとも実績があるにもかかわらず3カ月同じようにかかってしまうということなんでしょうか。

【全日本トラック協会（村岡）】 新規です。新規ルートです。

【朝倉委員】 では、既に走行実績があるところについては極めて短い時間で認可というか、またはもう特に認可は要らないということなんでしょうか。

【全日本トラック協会（村岡）】 そうですね、更新とかありますんで、それは時間はあまりかかっておりません。ただ、海上コンテナの場合は点と点なんですね。あくまでも私どもの拠点場所からお客様の場所まで、要はワンウエーなんですね。お客様の場所に行った後でまたどこかに行くということはないんですね。必ず行ったら戻ってくるという形の業務内容ですから。だから、新規ルートに関しましては、やはり3カ月ぐらいは要しております。

【朝倉委員】 そうすると、もし実績があるところでは、審査に時間を要しないという

のであれば、この重要物流道路制度は実績のあるところというふうに言っているのですが、実績のあるところばかりを連ねていくようなルートであれば、それは特車申請が要らないことになる。そういった意味で効率化ということなのか。もし実際使っているところが特車制度に引っかからないのなら、わざわざ重要物流道路制度で認可してあげてもほとんど時間が変わりませんということにもなりかねない。そこの理屈はどうなっているのでしょうか。

【根本委員長】 それは3、4でご説明いただきたいと思います。

【朝倉委員】 後のほうですね、済みません。

【根本委員長】 ちゃんと中身を説明いただけるとと思いますので、そのときにということでもいいですか。

【朝倉委員】 はい。

【水野道路計画調整官】 少しだけ補足させていただきますと、3カ月新規で要するって控え目に言っていたんですけども、平均で言いますと今海コンだけに限らず50日以上審査にかかっているところがございます。新規ですね。更新にしても特車の期間って2年間限定の許可を与えていますので、更新の手続というのもまた必要になってまいります。それも控え目にすぐって言っていただきましたけれども、半分くらいは時間がかかっているといったような状況で、それもどんどん伸びているといった状況がありますので、そういった実績があるところも含めて、この手続自体を何とかしていかないとなかなか生産性向上にはつながらないのかなと思って、今回の制度についてつくらせていただいたところでございます。

【全日本トラック協会(村岡)】 済みません、ちょっと言葉が足りなかったんですけども、通常の今まで更新した場合短くなると言ったんですが、先ほどの私のは点と点ですから、例えば5キロずれたとしてもまたそれは新規になっちゃいますし、あと更新の場合も、先ほどお話ししたように時間を要するのは事実なんで、そういうところは申しわけございません。口が足りなかったんで、恐縮です。

【根本委員長】 いえいえ、大丈夫です。

上村さん、いかがでしょうか。

【上村委員】 主に輸入の場合の海上コンテナの話になると思うんですけども、港湾地区に近い背後のところでの開梱をするというケースと、コンテナのまま配送センターに行く場合、そういう場合が道路を通っていくわけなので、問題になっているわけです。東

京港の場合には特に輸入貨物が多いございますし、ターミナルが狭いということもあるんですが、先ほど直にコンテナのまま行くのが主流になりつつとおっしゃいましたが、東京港の場合そうなんでしょうけれども、これはざくっとで結構なんです、全国的に見たときにはどれぐらいの割合に何となくなっているのか。又どういうふうにお感じになっているのかというのが一つと、港のほうは港のほうでやはりある程度集中してというような方策も出ているところもあります。背後で全部やっしまおうという、むしろ港から、直に港で開梱してそして港から分けて小口で行こうという動きがある港もありますし、全国的にどうなのかなというところのお考えをお聞きしたいのと、もう一つは、今スマートゲートの実験も始まっていますよね。道路とかと直接関係があるところとないところがあるわけですが、リードタイムそのものには関係すると思います。コンテナのRFIDの普及だとかそういうことに対してもう少しスピードが短縮できるだとか、何かお考えがあればお聞かせいただきたいなと思います。

【全日本トラック協会（種田）】　トラック協会の種田と申します。今ご質問の内容なんですが、さっき村岡の説明があったんですけども、全国的に基本的には今ほとんどコンテナでお客様のところに運ぶ、東京港に限らずですね。一部江東地区に近いところの分はもちろんコンテナで運びますし、ただ、お客様の倉庫の状況ですとかそれによってデバンしてコンテナから出してトラックで運ぶという事例もある。ただ、基本的に私が知る範囲では、全国的にほとんどコンテナ配送というのが主流。輸出もそうなんですけれども、工場でバンニングされてそのままポート地区へ持ってくる。

【上村委員】　輸出の場合は特にね。

【全日本トラック協会（種田）】　ええ。で、輸入も、さっき言った混載の場合は別ですけども、基本的にはFCLの場合は、一本のコンテナに全てが入っているお客様についてはそのままお客様の要望する場所まで運ぶという事例がほとんどのケースと考えていますんで、なかなかコンテナから出すということ自体がやっぱりコストがかかる部分になりますんで、1つ余計な作業が入りますから、お客様からするとその分省きたいんで直接コンテナ持ってきてくれというお客様が多い。

【上村委員】　混載以外はということですね。

【全日本トラック協会（種田）】　そうです。基本的にはそういう今流れかというふうに感じております。

あと、スマートゲートの関係も、高速道路なんかの利用を含めて、現状海コンに直結す

るかというとなかなか今我々のほうでそこまではないのかなという感じを持っていますけれども。

【上村委員】 やや短くなっていますね。

【全日本トラック協会（種田）】 そうですね、多少……があればですね、ありますけれども、基本的には難しいかな。

ちょっと一つ、先ほど港利用の長時間の話があったんですけども、我々どうしてもそちらの部分が今お客さんのほうに迷惑をかけるという部分で、皆さんご存じないかもしれないんですけども、先週あたり7時間、8時間ターミナルで待つというような実態があるんですね。これだけは本当我々どうしようもない。ちょっと今回のこの場でのお話では申しわけない、直結するお話ではないんですけども。そういう部分で、特車の緩和等の出れば、その分については非常に我々にとって有利になりますので、ぜひ進めていただければと考えております。

【根本委員長】 よろしいですか。私、1つだけちょっと確認したいんですけども。

先ほど「荷送人がコンテナ総重量を書類に記載することになっているんです」という説明がありましたけれども、道路管理者の立場で言えば、それぞれのナンバープレートのトラックがちゃんと法を守って何トン以下で走っているということがデータでもらえると多分ありがたいというか安心できると思うんです。そのデータは輸出入関係の方はもちろん電子データで共有するんでしょうけれども、そういうものを道路管理者がその部分だけうまくもらえるような仕組みというのは簡単につくれますよね。

【全日本トラック協会（村岡）】 数字自体はもう走る前に必ずわかります。ただ、システムを構築するのであるならば、今現在例えばNACCS、これは通関のほうなんですけれども、それについてはデータというのは入るんですが、あくまでも貨物のウエートしか入りませんので、あとは結びつけなくちゃいけないんですね。データはもう存在しております。先ほどお話ししたように、動く前にデータを認識した上で走らせますんで、それはやりますけれども、あとはシステム構築の問題だと思います。逆に今度輸入もそうなんです。輸入も船会社さんのほうは、先ほど私冒頭お話ししたんですけども、ウエートをご存じなんです。グロスウエート。輸入はグロスウエートをご存じなんです。けれども、私ども運送業者にはデータが来ないんですね。私たちは今何をやっているかといったら、要は通関業者さん、フォワーダーさんから依頼のときにB/Lとかをもらって、そのデータを見ながらやっています。一番悩ましいのが、1 B/L・5 コンテナとかってなっ

ちやうとグロスでしか載ってないんですよ。5本のグロスしか載ってないんで、割ることの5とやるしかやりようがないんです。とても危うい。

【根本委員長】 それは手計算しているわけですか。

【全日本トラック協会（村岡）】 しています。

【根本委員長】 そうなんですか。なかなか大変ですね。

【全日本トラック協会（種田）】 1 B/L単位で来てますから。

【全日本トラック協会（村岡）】 それによって正直言って2軸、3軸を使い分けているんですね。そういうやり方です。

【根本委員長】 わかりました。ありがとうございます。

よろしいですかね。

それでは、どうもありがとうございました。

ほかにまだ本題のほうがありまして、3番目、4番目とあるんですけども、時間の関係もありますので、3番目のご説明、4番目のご説明、一度にお伺いして、それで質疑応答させてもらいたいと思います。

それでは、重要物流道路における国際海上コンテナ車の運用について、それから重要物流道路制度を契機とした新たな広域道路交通計画について、ご説明よろしくお願いたします。

【馬渡 I T S 推進室企画専門官】 道路交通管理課の馬渡と申します。よろしくお願いたします。

それでは、資料3を用いまして、重要物流道路制度におきます国際海上コンテナ車の運用につきまして、説明をいたします。

1ページをお願いいたします。まず、今回の説明内容でございますが、最初に、少し繰り返しになりますけれども、大型化に対応しました道路ネットワークの構築と国際海上コンテナの運用につきましの基本的な考え方をご説明いたします。次に、そのために必要となります特別な構造基準の設定と、それから特車許可を不要とする仕組み、制限値の緩和という2つの基準の見直しについて説明をまいります。

2ページ目、お願いいたします。これまでもご議論いただいておりますけれども、左下のグラフの赤い線で示しておりますとおり、近年40フィート背高の国際海上コンテナの取り扱いが世界的に増加をしております。一方で、この40フィート背高コンテナを車両で運搬するとなりますと、高さ4.1メートル、それから長さ16.5メートル、最大重

量が44トンとなりまして、道路管理者による特車通行許可を必要としているところでございます。この許可につきましては、先ほど来ご議論ありますように、審査日数の長期化という課題があるわけでございますけれども、機動的な輸送による生産性の向上ですとか国際競争力の強化のために、この40フィート背高海上コンテナにつきまして、特車許可なく効率的に輸送できる道路ネットワークを構築していきたいと考えてございます。

次のページをお願いいたします。先ほどのご説明と少し重複しますが、トラックの大型化に対応いたしました道路構造の強化というところでございます。まず、重要物流道路につきましては、三角形のピンクのところでございますけれども、今後の道路の新設あるいは改築を行う際の設計の基準となります構造基準を引き上げたいと思っております。さらに、この重要物流道路のうち、40フィート背高国際海上コンテナの走行が多く、実績面とそれから実際に道路構造との観点から走行に支障のない区間につきましては、特車の許可の手続を不要というふうに考えてございます。

次のページをお願いいたします。4ページですけれども、ご参考までにこの特車許可が不要な車両の基準の国際比較を示してございます。幅につきましては大きな差はないのでございますが、高さにつきましては我が国の3.8メートルに対しまして、イギリス、フランスは規定がないという状況でございます。また、長さにつきましては、我が国の一般道路につきましては12メートルでございますけれども、いずれの国も16.5メートルということでございます。さらに、総重量につきましても、我が国が20トンないしは25トンといったところに対しまして、44トンといったような状況になってございます。このように、これらの国におきましては、40フィート背高コンテナ車が許可なく走行できるような状況にございまして、我が国もその対応が必要となっているということでございます。

次のページをお願いいたします。次に、特別な構造基準の設定につきましてご説明をいたします。道路を新設または改築する際の一般的な技術基準につきましては、道路構造令というものに記載をされております。この道路構造令につきましては、ごらんのような内容が記載されておまして、例えば設計の前提となります車両のサイズですとか道路の幅員、それから建築限界、線形や設計に用いる自動車の加重などが規定をされているものでございます。このうち、今回の構造基準の引き上げに関係する項目といたしまして、設計車両、建築限界、設計に用いる荷重について説明をいたします。

次のページ、6ページ目をお願いいたします。このうち、設計車両の諸元と、それから

建築限界につきましては、重要物流道路につきましては40フィート背高国際海上コンテナが通行可能となる水準まで引き上げをしたいと思っております。まず、設計車両です。左側が現在の数値になってございます。現在、高速自動車国道や自動車専用道路といった特に規格の高い道路につきましては、トレーラー連結車が通行できるように、長さは16.5メートルとなっているところでございますが、高さは3.8ということになっております。このため、重要物流道路に指定された道路につきましては、4.1メートルに引き上げをしたいと思っております。また、その他の道路につきましては、長さ12メートル、それから高さ3.8メートルなどとなってございまして、重要物流道路につきましては同様の基準となりますよう、長さを16.5メートル、それから高さを4.1メートルなどに引き上げを行いたいと考えております。

また、建築限界でございます。建築限界は、車両や歩行者が安全に通行できるよう、構造物を配置してはならないとしている一定の幅、高さの範囲のことでございます。現在の建築限界は、車両の高さ3.8メートルに対しまして、余裕高70センチを考慮しまして、4.5メートルとしております。今回、重要物流道路につきましては、車両の高さを4.1メートルに引き上げますので、70センチの余裕高さを加えまして、建築限界の高さを4.8メートルに引き上げたいと思っております。

なお、先ほど上村委員のほうから雨水の溝ぶたの話がございましたけれども、道路構造令にはこのうち排水施設という中で道路の排水をきちんと適切にやるという規定がございしますが、基本的な考え方を示しているところでございまして、数値的な基準はないという状況でございます。いずれにしましても、通行する車両に対しましてきちんと構造物がもつようという解説はされておりますので、その中で適切に対応されていくものと考えてございます。

次、7ページをお願いいたします。次に、重さに係る構造基準でございます。重さにつきましては、特に橋梁が問題になるわけでございますけれども、通常の特車審査では、申請された大型車の諸元と申請経路の道路構造の物理的な関係から個別に許可をしているというところでございます。今回、重要物流道路上の橋梁につきまして、現在行っている特車通行許可の審査と同じ方法で、最大重量が44トンとなる国際海上コンテナ車の通行の可否を確認をいたしまして、道路構造の観点から支障のない区間を特車許可不要となる区間として指定をしております。これにより、重さに関する構造の基準は引き上げませんが、個別に物理的な関係を確認することなく40フィート背高国際海上コンテナ車が

特車許可なく走行できるネットワークを構築をしていきたいと考えております。

次に、8ページをお願いいたします。次に、特車通行許可についての制限値の見直しでございます。特車許可が必要となる車両のサイズを一般的制限値と呼んでおりますけれども、下の図にありますように高さ3.8メートル、長さ12メートル、総重量20トンなどとなっております。これを超える車両につきましては原則通行ができず、通行する場合は右図にありますように道路管理者が個別に通行の許可の審査をしているところですが、今回40フィート背高国際海上コンテナ車を特車許可を不要とするということですので、この一般的制限値の値を見直す必要がございます。

次のページをお願いします。具体的な一般的制限値の見直しの内容についてでございます。左側の表が現在の値でございますけれども、40フィート背高国際海上コンテナが通行しましても構造的に支障のない区間につきましては、高さの一般的制限値を3.8メートルから4.1メートルに、長さにつきましては、12メートルから16.5メートル、それから総重量につきましては、現在の20トン、25トンから最大重量の44トンにそれぞれ引き上げを行いまして、国際競争力の観点からも同等の水準としたいと考えております。

あわせて、従来特車許可を不要としているわけですので、最大重量が44トンであることや、重要物流道路を適切に走行しているということをきちんと確認する必要がございますので、そのための2つの要件を設定いたしております。1つ目は、重量の確認のための国際海上コンテナであることを証明する書類の携行でございまして、2つ目は経路の確認のためのETC2.0の装着、この2つを要件としたいと思っておりますけれども、後ほど具体的に説明をまいります。

10ページをお願いいたします。先ほどよりご説明しておりますように、今回は特車許可を不要とするコンテナのサイズにつきましては、40フィート背高コンテナでございます。コンテナにつきましては、これ以外にごらんの種類があるわけでございますけれども、中でも40フィート背高コンテナにつきましては許可数の半数以上を占めておりまして、先ほどトラック協会様のご説明にもありましたように、世界的にも増加しており主流となっているということでございます。それから、輸送効率が最も高いということでございますので、今回はこの40フィート背高コンテナ車を特車許可不要の対象といたしまして、その他のコンテナにつきましては、今後の輸送動向などを踏まえながら、有識者のご意見も伺いながら検討してまいりたいと考えております。

11ページをお願いします。次に、一般的制限値を引き上げる際に求める要件のうちの

1つ目の重量の確認でございます。国際海上輸送で使用するコンテナにつきましては、ISOにより最大重量が規定されてございます。40フィート背高コンテナにつきましては、30.48トンになります。これまでの実績によりまして、これを運搬する車両の重量は最大で13.5トンであるということから、車両の総重量はこの合計の44トン以内ということになります。

次の12ページをお願いいたします。これとあわせて、先ほどトラック協会さんの話にもありましたけれども、国際海上輸送の安全についての条約でございますSOLAS条約におきまして、荷物を送る荷送人に重量の測定や証明が義務づけをされております。このため、国際海上コンテナであれば総重量が確定をしていると、ISOで規定されている最大重量30.48トン以内であることが確定をしていることになりまして、先ほどの車両重量と合わせて、総重量44トン以下が担保されるということになります。このことから、国際海上コンテナであることを証明できる書類の携行をこの特車許可不要とする要件にしたいと考えてございます。例えばですが、先ほど話にもありましたが、EIRというコンテナ機器の受渡証がございまして、船会社等のコンテナの所有者が発行され、ドライバーが携行するものでございますが、このあたりを携行を要件にしたいと思っております。

13ページをお願いします。2つ目の要件としまして、重要物流道路を適切に走行しているかどうか、走行経路の確認方法でございます。現在、全国に展開しておりますETC2.0のシステムは、車両に搭載しておりますETC2.0の車載器に関する情報の提供を受けることによりまして、各車両の走行経路の把握が可能でございます。このため、ETC2.0車載器の装着と道路管理者への登録を要件にしたいと考えてございまして、重要物流道路以外の道路を走行する場合につきましては、道路管理者からの警告など通常の行政指導を行ってまいりたいと考えております。

最後に、取り締まりの実施と罰則の強化というところでございます。これまで40フィート背高国際海上コンテナ車の特車許可を不要とするための対応につきまして説明してまいりましたが、この40フィート背高国際海上コンテナにつきましても、他の大型車両と同様取り締まりの対象となります。取り締まりにつきましては、車両を現地の基地に引き込んでの現地の取り締まりと、自動計測による取り締まりがございまして、この取り締まりにおきまして、重量の超過ですとか重要物流道路以外を走行していることが確認された場合につきましては、先ほどのETC2.0による軽量違反の場合も含めて、道路管理

者による警告などの対象となるということでございます。

あわせて、この違反が複数回確認された場合などにつきましては、不要としている許可を必要とするなど指導の強化についても検討していきたいと考えているところでございます。

説明は以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございました。

そうしました、続けてお願いします。

【沓掛道路経済調査室長】 続けて、資料4、重要物流道路制度を契機とした新たな広域道路交通計画についてを説明させていただきたいと思っております。

先ほど、兵藤委員のほうから重要物流道路をどういうふう指定していくかというご質問をいただきましたが、私ども重要物流道路の指定に当たっては、単に物流の観点だけではなくて少しネットワークというもの全体を俯瞰しながら、新たな広域的な交通計画を検討した上で指定していきたいと考えておりますので、ここで広域道路交通計画の策定について説明させていただきたいと思っております。

1枚おめくりいただきまして、まず、これまでの経緯とそれから現状の説明を少し何枚かにわたってさせていただきたいと思っております。左側に整備とございますが、大きな流れとしてまず昭和62年の4全総で高規格幹線道路網1万4,000キロを決定して、その後、平成6年には広域道路整備計画というのを策定しまして、この中から地域高規格道路を指定しているという状況でございます。整備の状況として、下に書いてあるとおり、高規格、それから地域高規格、それぞれごらんのような延長が整備されているというのが現状でございます。

一方、右側、利用のほうでございますが、災害対応などの観点から、平成8年には緊急輸送道路が、環境の観点から平成13年には環境ロードプライシングが、そして道路の老朽化の観点から平成26年には大型車誘導区間がそれぞれ指定等されているという形でございます。

まず、次のページに高規格幹線道路1万4,000キロのネットワーク図、これを図に落とすとこのようになっているというものでございます。それから、次の広域道路整備計画についてですが、3ページ目をごらんください。こちらにつきましては、前のページの高規格幹線道路などと一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めるという観点で、平成6年に策定されたものでございます。左下のボックスにありますとおり、広

域道路整備基本計画に示される内容は大きく2つありまして、1つ目が基本方針、いわゆる目標などのいろいろなビジョンが書かれています。2点目が、マスタープラン、いわゆるネットワークを定めたものがございます。ネットワークとしては、下にア)、イ)とありますが、地域の交流を促進するもの、あるいは地域を形成するもの等々がなっておるというものでございます。これらを少し体系的に見ますと、右図の下のピラミッドのような形になってございまして、高規格幹線道路1万4,000キロの部分がございます、それを支えるような形で広域道路というのが交流促進あるいは地域形成というのがありまして、この中から地域高規格道路というのが指定されているという構図になってございます。策定手法としては、ピラミッドの上を書いてございまして、都道府県知事及び政令指定市長が策定すると。策定期間は平成6年に策定し、10年に見直しがされているというものでございます。

ちょっとこれだけだとわかりづらいので、少し具体的に見たいということで次のページ、熊本県の事例を載せてございます。4ページでございます。まずこれは広域道路整備の基本方針の部分でございますが、左側に地域整備の基本方針としまして、将来像であったり課題であったりというのがありまして、右側に道路整備の目標というのを掲げているという、こういった構成になっております。

さらに、マスタープランはどうなっているかといいますと、次の5ページでございますが、ネットワークの図がこのようになってございまして、赤い線が高規格幹線道路、そしてちょっと見づらいかもしれませんが、紫と薄い青の線、これらが広域道路でございます。この広域道路の中から地域高規格が指定されているというものでございます。

具体的に地域高規格道路というのはどういうものかというのが次の6ページに書いてございます。地域高規格道路についてということで、2つ目の白丸でございますが、3つの機能——3つの機能というのは、下に①、②、③とありますが、地域を連携する、あるいは交流を促進する、あるいは連結するといった機能を有する道路で、基本的には高速道路と直轄の国道のサービスレベルに差がありますので、その間を埋めるような、おおむね60キロ程度の走行サービスが提供できるような道路ということで地域高規格道路というのが指定されているというのが現在の体系でございます。

これにつきまして、7ページでございますが、重要物流道路と新たな広域道路ネットワークということで、まず今回法案が通りまして、重要物流道路制度というのが創設されました。今しがたご説明したとおり、広域道路整備計画というのは、平成10年に改訂され

てからもう20年ほどたっているということで、その後新たないろいろな社会経済の要請があります。また、総合交通体系といったような道路の役割の強化であったり、ICTといった技術の進展があります。こういったことを踏まえながら、新たな広域道路ネットワークというのを幅広く検討した上で指定していきたいと。あのイメージの図で書きますと、右下のまたピラミッドが出てございますが、平常時・災害時、それから物流・人流を考えまして、高規格幹線道路、地域高規格、それから直轄国道、こういったものを軸としまして、広域道路というのを広く定めて検討しまして、その中から各地域間の接続あるいはそういった整合性などの観点から重要物流道路を指定していきたいと考えているものでございます。

次の8ページ目に「新たな広域道路交通計画」の策定についてというのが書いてございます。少し今のページと説明が重複するところがございますが、1番としまして、今後の道路計画の主な課題として、現在の広域道路整備基本計画というのは20年間改定されていないと。その後、四角で書いてあるような国土構造の形成やグローバル化、あるいは国土強靱化といったいろいろな要請があります。また、さらには時代の変化を踏まえた総合交通、各交通機関との連携強化、あるいはICTといった技術への対応、そういったものを踏まえまして、下の赤枠で囲ってございます新たな広域道路交通計画というものを策定していこうと。これは各地域において中長期的な観点からビジョンと計画を策定していくと。

「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化として、ネットワークのみならずその使われ方も考慮しながら、広域道路のネットワークと、加えて、例えばバスタ新宿や道の駅などの交通・防災の拠点となる計画、さらにはICTなどを踏まえた交通マネジメントの計画、こういったものを定めると。このプロセスを経た上で、一番下でございますが、重要物流道路を指定していこうというものでございます。

どのような検討体制でそれを定めていくかというのを、9ページ目に示してございます。新たな計画の策定主体・検討体制として書いてございます。大きく左側は国土交通省本省、それから地方ブロック、都道府県というふうに書いてございます。まず、一番上の国土交通省でございますが、今後の広域的な道路構造のあり方と書かれてございます。まさに本日の物流小委員会での意見、あるいは今後予定しております基本政策部会などでこういった今後の広域的な道路交通のあり方を議論していただいた上で、実際の策定としましては、一番下の都道府県でございますが、都道府県知事、政令市長がビジョンとそれから計画というものを策定する。この検討体制としては、右側に書いてありますが、既存で各都道府

県にあります幹線道路協議会であったり、あるいは災害等の代替路・補完路の関係においては緊急輸送道路ネットワークの協議会、そういったものと連携しながら検討していくと。これを踏まえまして、都道府県間や地方ブロック間の調整として、地方ブロックで今度は各地方整備局長がこのビジョンと計画というのを策定していくと。検討体制としては、同じように地方ブロックの幹線道路協議会、あるいは地方ブロックごとに設定されています社整審の地方小委員会であったり、地域道路経済戦略研究会地方研究会などの活用、そういったものをしながら、意見を伺いながら検討していくと。これを地方ブロックごとでできたものを全国的な視点から調整しまして、最終的には重要物流道路の指定等を国土交通大臣が行うという体制を考えているものでございます。

では、実際にビジョンの計画をつくっていくわけですが、ビジョンにつきまして、次の10ページ目をごらんください。広域道路交通ビジョンの主な構成としまして、まず地域の将来像というのが一番上にあるかと思えます。これにつきましては、各地域において既に既存の地域における将来像というのがあると思えます。そういったものをベースに検討しながら、地域の目指すべき姿について整理した。これは交通に限らず全体的な目指すべき姿を議論して整理していただきたいと思っています。次に、道路だけではなくて、広域的な交通の課題と取り組みということで、地域において鉄道であったり、あるいは航空であったり、こういった広域的な交通の課題や取り組み、これを平常時・災害時、及び物流・人流の観点から、いろいろとデータなどを整理していただくと。また、ICTあるいは自動運転の技術革新を踏まえた地域の取り組みについても整理していきたいと考えています。この1、2を踏まえまして、3番ですが、広域的な道路交通の基本方針としまして、ネットワーク、それから拠点、マネジメント、3つの基本方針を整理しましてビジョンを取りまとめていただくということを考えてございます。ネットワーク、拠点、それから交通マネジメントについては、一番下に書いてあるような四角のものでございますが、少しこのような形で整理していただきたいと考えてございます。

次に、11ページでございますが、そのビジョンを踏まえまして、広域道路のネットワーク計画というのを検討していく。その基本的な考え方でございますが、地域ビジョンに基づきまして高規格幹線道路であったり地域高規格、あるいは直轄国道を中心とした必要な路線の強化あるいは絞り込みなどを行いながら、平常時・災害時、それから物流・人流の観点を踏まえて具体のネットワーク計画を策定していただこうと考えています。まず、平常時につきましては、左側の下でございますが、都心間のネットワークというのはもと

より、②にありますような物流のネットワーク、さまざまな物流の拠点、それから交通、高規格幹線道路等のアクセスを強化する。あるいは先ほど来話題になっています国際海上コンテナ車の円滑な通行を確保していく。さらには、3番としまして、現在インバウンドが増えておりますが、観光・交流ということで、観光地へのアクセス強化、あるいは最後その他としまして、従来から地域が抱えている課題、そういったものの解消、そういったものについて計画を立てている。また、災害時につきましては、1番としまして、広域的なネットワークの多重性や代替性。今年も冬、雪で大分議論が行われましたが、主要都市とか中心都市を結ぶ路線の多重性の強化、あるいは基幹道路同士の代替機能の強化などを図っていく。また、2番としまして、局所的なネットワークの代替性として、例えば事前通行規制、そういった区間の代替路の確保を図っていく。そういった具体的な計画を策定していただきたいと考えてございます。

また、12ページでございますが、交通・防災拠点計画。これにつきましては、例えば主要な鉄道駅等、そういった交通拠点につきまして、バスタ新宿でもありましたが、立体道路制度を活用しながら官民連携してモーダルコネクトを強化していく、そういったものの計画を策定していく。あるいは、災害時、道の駅が避難道等の拠点にもなりました。そういった道の駅などの防災機能の強化をしていく上で、それをネットワークにどう組み込んでいくかなどを検討していただくということなどを考えております。また、最後、ICT交通マネジメントの計画でございますが、現在ETC2.0のデータがかなりございます。また、国際海上コンテナ車の通行実績などのデータもございます。そういったものの収集や利活用の強化、あるいは他の交通機関、例えば鉄道などのデータの連携、そして官民の連携の強化、そういったものを図っていくという計画を策定する。あるいは、一番下でございますが、今後の自動運転の社会を見据えまして、まちづくりと道路計画とどのように連携させるかなど、推進体制や実験計画なども含め検討することによって、道路の役割を充実させる幅の広い計画、そういったものを取りまとめていただきたいというふうに考えている次第であります。

新たな広域道路交通計画についての説明は以上になります。

【根本委員長】 ありがとうございました。

それでは、最初に兵藤先生のほうから全体の道路計画論というのと、それからこの重要物流道路の関係がどうなっているんだろうか、という質問がありましたが、もう一遍質問を繰り返してもらってもいいですか。

【兵藤委員】 はい。今の資料4ですね。大変意欲的な内容で、まず関係する質問として幾つかあるんですが、これはどうも見る限り――、多分9ページですかね。9ページを見ると、この策定主体、検討体制、これを見る限りはおそらくは地方ブロックである地方整備局に随分と汗をかいてもらわないといけないのかなという気がするというのが1つ。これは確認なんですけれども。

それと、次の10ページが先ほどの質問に絡んでくるんですが、ここで広域的な道路交通網の基本方針とあります。ところが、ここに来るとさっきの重要物流道路という言葉は出てこないんですよ。

【根本委員長】 次のページのこの辺には物流の言葉が出てきますね。

【兵藤委員】 重要物流道路とは出てない。

【根本委員長】 ということは出てないね。海上コンテナです。

【兵藤委員】 そうですね。それで、11ページに私の最初の質問に対する答えがここに書いてあったなという気がしたんですが、ただ、固有名詞である重要物流道路制度は出てこないねという話と、それからあとはこういう課題を投げられたときに、多分かなり戸惑うような気がして。どこから手をつけていいんだろうかという。そういう意味では、何らかの、特に災害時の多重性・代替性なんていうのはどういう評価の仕方があるのか。グラフ理論か何かいろいろなことを使うのかとか、それからあとは前半の平常時の場合でも、さっき申し上げた電子申請のデータだとか、ないしは民間のプロブデータを使うとかいろいろなことが考えられるんですが、そのあたり定量的な分析に基づいた議論がなされるべきで、ぜひそういう形で進めていただきたいということと、最後にはこの広域道路ネットワーク計画、大体どのぐらいの時間をかけてつくることを想定されているのかということも教えていただきたいと思います。

【根本委員長】 じゃあ、とりあえずそこまで。

【沓掛道路経済調査室長】 まず、9ページ目のところでございますが、こういう検討体制が書いてございます。ご指摘のとおり、まず都道府県単位で、この中で地方整備局の各事務所があります。そこがいろいろと中心といいますか、なりながら有識者の方の意見も聞きながらつくっていくということで、確かにかなり汗をかく必要があると思います。そういったものも含めまして、さらにその上で地方整備局である程度それを集約するということで、そういう二段構えでいろいろと汗をかきながらつくっていきたいと思っております。

いろいろこのままだと途方に暮れてしまうというか、どこから作業していいかわからないという話でございますが、一番上にもありますとおり、まずは今後の広域的な道路構造のあり方というものを、資料としましては本日の資料も含めてこういうのがベースになると思うんですが、ある程度示してはいきたいと思っています。ただ、あまり事細かに示すと、今度は逆にいろいろな地方の発想が画一的になってしまいますので、その辺は少しもろ刃の剣のところもありますので、一定程度示しつつ、あとはいろいろ事情、タイミングに応じて相談に応じながらそういうのをつくってってもらいたいなと考えているところでもあります。

それから、重要物流道路という、済みません、言葉がところどころない部分もありますが、8ページ目のところでごらんいただきますと、今日広域道路計画の策定についてということでご説明させていただきましたので、8ページの赤い枠のところを中心に説明させていただいております。これをプロセスを経た上で最後この重要物流道路の指定をしていくということをございまして、この指定に当たりましては、各出てきました計画の地域間の接続ですとか整合性、そういったものを本省のほうで全体的に全国を見ながら指定をしていきたいなと考えている次第であります。

【根本委員長】 朝倉先生、先ほど、特車で通れるか通れないかっていうボトムアップ的な道路指定と、こういうトップダウン的なあるべき論としての道路ネットワークの関係性について質問をされたでしょうか？

【朝倉委員】 はい。ちょっと先ほど質問したことと重なるかもしれないんですけども、基本的には今日ここに資料4でお示しいただいたような広域道路交通計画について、今回の重要物流道路制度を契機としてということなので、それを議論することに僕は大変価値があると思います。そのときに、当然各整備局での議論も重要なんですけども、ぜひとも整備局をまたぐ全国的なネットワークのあり方についての議論をしっかりしていく必要があるなというふうに感じた次第です。これが1点です。

それから、もう一つは重要物流道路の指定と絡む件なんですけれども、既に国際海上コンテナ車が走行している実績のある区間があるわけですね。そこは、要するに4.1メートルがクリアできればいいので、70センチのクリアランスを使って4.1メートルが走っているわけですね。走行実績のある区間を中心に指定するという事なんですけど、それ以外にも実は構造上問題は少ないけれども走行実績がない区間というのがあって、そこをどういうふうに考えていくか。それから、構造上若干問題があるので、本来そこが使える

とすごくいいんだけど、実際走行していなくて実績がないので指定していないという区間もあります。同じ重要物流道路を指定するといっても、既に実績が十分にあるところと、それから実績のないところがある。実績がない理由が、何かの構造上の問題があるためにないところもある。なので、道路ネットワーク全体をスキャンして、どういうところを本当に指定すべきかという議論が実は大変重要なのかなと思った次第です。

もし走行実績はないけれども使うべきところを含めて指定すると、そのことによってネットワークの何%ぐらいがカバーできるのかとか、あるいはこれまでの許可対象路線のうち、例えば総走行台キロで見るとこれぐらいは指定でカバーできるんだとか、ある種の、それは目標値かもしれないけれども、そういった指標を見ながら指定していくということになるのかなというふうに思いました。これが2つ目です。

最後なんですけれども、広域道路網を議論するときに、重要物流から一旦外れて災害時の話の中に、代替路とか補完路というのがありました。これらが指定されるときは直轄を中心に脆弱区間、例えば雨に対して弱い区間とかいうのがあるとして、そういったところが切れたとしたらどこが迂回路として重要かという視点から考えていくんだと思うんですね。ところが、そういう災害に対して脆弱な区間よりも切れたことのインパクトが大きい区間もあります。そこは必ずしも雨が降ったから切れるとは限らないけれども、いろいろな理由で切れ得る可能性があって、そこが切れたときのインパクトが大きいところから見ていくという見方もあると思うんですね。なので、どういう考え方で代替路・補完路の指定をしていくかということは、単にそこが脆弱であるからという理由でやるんじゃないで、そこが切れたことのインパクトが大きいところを見ていくことをあわせて見ていく必要がある。災害に対して脆弱な区間について調べるだけでは、迂回路を考えなくていいんじゃない？というところを指定することにもなりかねないので、そういう視点が大事かなと思いました。以上です。

【根本委員長】 お答えいいですか。

その前に、兵藤先生の「スケジュール、いつごろまで」という質問には、答えていただけなかったですね。

【杓掛道路経済調査室長】 スケジュールですね。結論から言いますとおおむね1年ぐらをかけてつくっていきたいと思っております。重要物流道路は、平常時もありますが、災害時もあるということなので、やはりできるだけ早く計画をつくっていくということも大事だと思っております。

それから、今朝倉先生からご指摘がありました点でございますが、重要物流道路を指定することによってネットワーク全体のどれぐらいの規模感ですとか、確かに総走行台キロで何割を占めるとか、最終的にはそういったのを見ながら、結果になってくるのかもしれませんが、そういったのを整理をしていきたいと思ひますし、また、代替路補完のところでも事前通行規制区間だけではなくインパクトがあるところというのは、まさにそういう視点が大事だと思ひますので、そういうのを踏まえた上で計画づくりをしていきたいと思ひています。

あと、構造上問題があるところ、ないところ……。実績があるけれども……。

【根本委員長】 重要物流道路（計画）というのと、重要物流道路（現在走れる）みたいな、そういうやっぱり計画論としての重要物流道路と実際に許可をおろす物流道路と区別しますよということなんですよ。

【水野道路計画調整官】 ご指摘のとおりでございます、計画論としての重要物流道路と、あとは実績として走らせる、構造上クリアしている、もしくは直せばできるといったところを優先的に最初は通行させていくのかなと思ひております。やや複雑ではございますけれども、全体として早く指定するというのも重要だと思ひるので、優先順位をつけながら、計画論と実体論と両方見ながら、実体論を先行させながら指定はしていきたいなと思ひています。もちろん、通れないところについてもニーズがあるところについては、今日もご出席いただいておりますけれども、物流事業者さんのニーズも聞きながら、どこを直せばいいのかといったことも考えながらやっていきたいと思ひています。

【根本委員長】 よろしいですか。

どうぞ。

【吉岡企画課長】 やっぱり平成6年に広域道路基本計画をつくってから約20年強見直していないので、どういう作業をしていいかどうかというのも若干わからなくなっているところもあります。作業は多分そういうところをベースにもう一度検討してみるんで、前回は1年ぐらいを目指してやって結局2年ぐらいかかっているんで、今回は1年で頑張りたいというのがまず期間としてはあると思ひます。国レベルで考えることも多々あって、単なるつくるというよりは、例えば広域的な物流で考えたときに、東名、新東名あるわけですし、あるいは常磐道と東北道をどう使い分けていくのかとか、そういうことも多分国レベルでは考えて、自動運転とかあるわけですから、そういうことも考えなきゃいけないし、BRTとかバスとかの関係とかそういうことも考えて、朝倉先生おっしゃったように

どう使っていただけるのか、新しい使い方を探すのか、有効に使っていくのかということも考えながら、あとやっぱりクルーズ船とかいろいろなことが来ているので、足りなくなっているところがあるのでそこは補完しながらとかそういう観点を入れて、地点差へとかそういうところも含めて国で見直すところも当然ありますし、やっぱり県ごとに考え方が違うところがあるので、そこは整備局にも頑張ってもらわなければいけないと。あるいは、町の中に入ったらシェアの話だとかシェアリングとかそういう話もあるので、そういう要素も入れて物事をどう考えていくのかということをやっぱり考えていかなきゃいけないのかなど。

あと、災害時の視点は、やっぱり東日本、それから熊本を経験して、熊本も確かに57号でしたっけ、ああいうふうな形になったときにどうするのかとか、そういう視点も考えていかなきゃいけないんで。だからといってたくさん代替路を指定してもどうしようもないし、国会で議論する前にも、じゃあ弱いところが完全にわかるのかという議論もたくさんあって、そういうところもいろいろ勉強し、データも求めながら、何が一番最適なのかということ、一生懸命考えることもまず大事なので、兵藤さんがおっしゃるようにすぐ1年でできるのかと首を傾げられたんで、そんな簡単ではないことはわかっているんですけども、今日的にどういう使われ方を、動きをネットを考えてというふうにちゃんと考えてみようということをしてみたいということでございます。ぜひ前向きにこういうことも考えなさいといただければ幸いです。

【根本委員長】 はい。

それでは。

【上村委員】 改めてこのことによる構造的な問題、ハードの問題についてお聞きをしたいと思います。資料3の5ページ、6ページのところで、道路構造令の一般的技術的基準をもう一度見直すことが1番から13番まであるんですけども、これの本当の数値基準を、考えなくてはなりません。やはり大型車が今まで以上にもどんどん走るといって、数も多くなってきましたでしょうし、傷み方がもう全然違うと思うんですね。ハードの基準をもう一度見直すのは、どこがどういう形で。やっぱりこれは国の中でもう一度この基準づくり、次の6ページにあるような幅とか高さとか、それからやっぱり荷重が大きいんですね。この5ページのところで12番、橋その他のところの荷重の問題も挙げておられますけれども、まさに先ほど排水汚水の問題も申し上げましたが、いろいろなところで今までとは全然違う傷み方をするという中で考え直さねばなりません。道路のアスファルトのや

り方そのものも含め、幅の問題、それから歩道との関連、柵の問題、全部のハードの基準というのをどういう形で重要物流道路に指定していくのに、どういう道路構造基準でもって、今までと同じようなやり方ではない道路の基準を上げていく、特に荷重ですよ、上げていく。そういうのをどこがやるのかという、どこがどんなふうに基準づくりをするのかというのを改めてお聞きしたいと思います、もちろん交通マネジメントの運用のところでもいろいろ話し合われるというのはいいんですけれども、やっぱりこのハードのところは非常に気になるところでございます。

もう一点は、ぜひ港湾計画との整合性といいますか、連携とか、そういうものをもっと考えたほうがいいと思います。今、港からでしたらこのトラック、コンテナだけではなくクルーズ船でオプションツアーでバスが200台ぐらいいるような港もたくさんございまして、そうなってきますと港から道路に入る大型バスというのもこの大型車の中に入ってくると思いますし、ぜひ港湾計画との整合性というのももう少しもっと強く連携をとりながらやっていただきたいと思います。

私が最初に言いました構造令のところの基準については、ぜひお尋ねしたいと思います。

【根本委員長】 これはどなたがよろしいでしょうか。

【馬渡 I T S 推進室企画専門官】 上村委員ご指摘のとおり、車両が大型化をしております。すごく台数が増えているというところでもございまして、そのために円滑に走れるネットワークを構築するというところで、重要物流道路の整備を検討しているところでもございますけれども、ひとまずはこの車両が円滑に走るように、基準としましては車両の寸法とそれから建築限界というところを今回見直すということにさせていただきました。当然、構造物の老朽化といったような問題もありますので、そのあたりはきちんと5年に1度点検をするということを義務づけをしたわけでもございますけれども、その点検をしっかりとしていきつつ、そういった大型車の増加に対する対応につきまして、並行して考えていく必要があるのかなと思っております。

【根本委員長】 道路が大丈夫かなというご心配をされているだと思います。例えば舗装だとか、それから私も素人でわかりませんが、橋脚とかそういうやつをなるべく丈夫につくって、そこに重点的にトラックに走ってもらおうという考え方でいいんですかね。ここには、舗装がどうしたというところまでは書いてないですけども、多分重要物流道路だとそういうものもちゃんと準備してというようなことになっていくんですかね。

【水野道路計画調整官】 おっしゃるとおりで、指定する際に構造を満たしているかと

いう観点と、あと今メンテナンスで点検をしていますので、その結果も十分踏まえて規制はしていきたいと思っていますし、結果として、先ほどの議論に戻ってしまいますけれども、必要な、通すべきだといった道路についてはさらに補強もする、構造を変更するといった対応をしながら進めていきたいと思っています。

【根本委員長】 それから、港湾との調整は今後よろしくお願ひしたいということで、コメントとして受け取っておきたいと思います。

どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。私、3点ありまして、2点はお願いになります。今そこに起こっている不経済ですので、特車に関してはできるだけ速やかに指定をするとともに、改善に血眼で、頑張ってくださいと思います。地整さんと国交省、地整間の関係、また、県、市町村関係ですね、すり合わせというのは必要だと思いますけれども、今災害もいろいろなところで起こっていることもありますので、ふだんから緊密な連携というのは必要なわけで、それにかぶせてまた物流という改良の面もあるわけですから、スピードを上げてやっていただきたいというのが一つお願いです。

2点目が、規制を緩めて橋梁とかで特車を通したことによってメンテにどのぐらい差異が生じてきているのかという、コストパフォーマンスのところもしっかり検証していただきたいと思います。思ったより傷み過ぎてて、ここを指定するのは得策じゃないんじゃないか、ちょっと回り道してもらってなるだけ橋を通らないような通路に誘導したほうがいいんじゃないかとか、そういった知見をぜひ得ていただきたいと思います。業者の方としてはやっぱり一番最短のところに行くんだと思うんですね。でもそれは懐に痛いような、メンテに非常に過大な負担を強いるようでしたらマクロの生産性が上がりませんので、違うところに支障が出てきますので、そこをちゃんと検証していただきたいというところが1点です。

そういう意味では、早くここが指定道路ですよということを指定いただいて、そこに業者の人たちを誘導して倉庫等をつくってもらおうという、そうした連携も必要なんじゃないかと思います。圏央道では圏央道の付近に物流施設が集積をして非常にいい効果も出ているという話もありますけれども、同じような形で地方にとってもこのあたりは指定されるから倉庫をつくるところかという、お互いにウイン・ウインの関係を築けるような情報の出し方をぜひ工夫していただきたいというのが2点目です。それはお願いベースです。

3点目なんですけれども、これは資料3の12ページで、重量の関係の資料が担保され

るので、国際コンテナに限りますよという話があったと思います。これはトラック協会の人に聞きたいんですが、これ、海上コンテナ以外にももし許されるのであればこれから国内外の物流もどんどん大型化していく中で、早晚内一内の物流に関しても要るんじゃないかなと思うんですけれども、この点はどうか。

【全日本トラック協会(種田)】 海上コンテナに限らず、特例8車種というのがあって、その部分について、重トレなんかそうなんですけど、同じようにやっぱり緩和されれば、これは非常に我々にとって有利に働くと考えますけれども。

【大串委員】 ありがとうございます。そういう意味では、最初の導入段階では書類がそろっているところからというのはありだと思えますけれども、早晚、重量の証明を荷主から出すようにしていただいたところに関しては、同じように内一内でも通れますよという見通しも立てておいてあげると非常にわかりやすいと思いました。以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

じゃあ、お答えをお願いします。

【水野道路計画調整官】 1点目のご質問につきましては、やはり生産性と防災といった観点から、計画づくりはやってまいりますけれども、優先順位をつけながら段階的に進めていくのかなと思っていますので、ご意見を踏まえて進めていきたいと思っていますところでございます。

それと、あと傷みの状況だとかそういったコストパフォーマンスを踏まえた経路設定というのは貴重なご意見だと思っていますので、そういった観点からもやっていきたいと思っております。

あとは、国際海上コンテナ以外の特殊車両についても、こういった手続の簡素化といったことについては非常に多くのご要望をいただいているところでございます。今回まずは一番効率の高い国際海上コンテナの40フィートの背高というところで始めさせていただきまして、その指定後の状況だとかを踏まえて、さらにトラック業界様からの要望だとか先生方からのご意見を伺いながら対象車両の拡大については検討していくのかなと考えているところでございます。

ただし、一方で老朽化という問題もありますので、全部が全部緩和すればいいという問題ではないと思いますので、その辺も気をつけながら考えていきたいと思っております。

【大串委員】 ありがとうございます。

【根本委員長】 よろしいですか。

【大串委員】 はい。

【根本委員長】 ほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

【朝倉委員】 資料4にあります話ですけれども、広域道路交通計画を策定していく中で3つのビジョンが提案されており、それが検討の視点という形でさらにブレークダウンされていて、このこと自身は私も非常に賛成するところです。この計画を評価する計画評価という視点に立つと、このビジョンや視点に沿った評価の指標もやっぱり同時につくってあげないといけないと思います。計画を評価するときに最終的には渋滞緩和による時間節約がいくらで投入するコストがこれだけだからということで評価しないといけないとなると、これはどれも難しいですね。せつかくここで幾つかの基本方針やビジョンが出てくるからには、これに見合って、このことを評価するのに適切な指標、あるいはそれを使って計画をどう評価していくのかという、そちらの話も同時に進めていかないといけない。幾ら立派なビジョンや計画ができて、評価するときに現行の費用便益分析に戻ってしまうと、ちょっと厳しいものがあるのかなと。僕は決して今の費用便益分析はだめだとかやめたほうがいいのか言っているのではなくて、費用便益分析はやるべきものだと思うけれども、ここにあるような新しいビジョンや視点が出るのなら、それに見合う評価の方法も合わせて議論していく必要があるんじゃないかなと思いました。

【根本委員長】 ありがとうございます。今のはコメントですかね。

【朝倉委員】 そのとおりです、はい。

【根本委員長】 これから進めていくときにぜひ考えていただきたいという。

どうぞ。

【沓掛道路経済調査室長】 大変貴重なご指摘だと思っております。今回、いろいろな新しい時代の要請ですとか、新しいいろいろな技術とかそういうのを踏まえた上で計画をつくっていくということなので、それに見合った指標なり評価なりというのは必要になってくると思いますので、そういうのも先生にもいろいろご相談させていただきながらまた考えていきたいと思っております。

【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。どうですか、よろしいですかね。

私のほうから一つちょっとお願いしたいんですけれども。海上コンテナの荷物の重さの情報を書類として携行してほしいという、それが条件ですということだったんですけれど

も、せっかくウエイ・イン・モーションという走っているトラックの重さが計測できるという仕組みがあって精度もかなりよくなってきています。もうそれで切符を切る国も出てきているというぐらい精度が高くなっています。その重さとカメラで撮ったナンバープレートにひもづけできるわけですから、何も荷主に教えてもらわなくても、道路サイドで重さがちゃんとわかるわけです。ということになってくると、それこそ国内で走っている12フィート、2本積み、3本積みのトラックだって同じように管理して許可不要にしてもいいかもしれません。今、特車申請しているのが、件数が増えてとても処理できないといっているわけですから、それをできるだけ件数を減らすというのが一つのこの施策の目標であるし、申請してから許可が出るまでの期間を短くするというのが目標でもあるわけですから、そういうのに沿って、ぜひできるだけカバーする車両を増やせるといいですね。そのためにはやっぱり僕はウエイ・イン・モーションのデータをトラックのナンバープレートにひもづけする仕組みですね、これは過積載の取り締まりにも絶対に使えますから、ぜひお願いしたいと思います。

さて、いかがでしょうか。よろしいですか。

本日は重要な施策で興味深い、何ていうか、物流小委員会としても非常に関心の高いテーマだったと思います。最後の資料4は、これはどちらかというとか基本政策部会マターみたいな感じもありましたが、そちらの部会にも多分上がってくるんでしょから、またそのときに我々は物流の立場からコメントさせていただきたいと思います。

今日はいろいろな勉強ができたと思います。どうもありがとうございました。

【水野道路計画調整官】 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2点連絡事項がございます。本日の議事録につきましては、後日各委員の皆様へ送付させていただきます、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、そのまま机の上に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 —