

令和元年6月27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19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。

本日は、机上にタブレットを用意しておきまして、この分科会におきましてはペーパーレス化ということで、本日の資料につきましても、こちらの端末でご参照いただきたいと思います。

操作方法でございますけれども、現在、タブレットの画面の右下に黄色い耳のマークが出ている状態でございます。この状態ですと、事務局の操作にあわせて画面が、全体が一斉に自動的に切りかわる設定となっております。この耳のマークのところを一度タップしていただきますと、白抜きで人の顔がしゃべっているマークと、白で耳のマークの両方が出る状態になりまして、この状態ですと、ご自身でタブレットを自由に切りかえて、自分だけのタブレットの資料を見るという状態になります。左上にペーパーレス会議という矢印のところがございます。そちらで戻る形にさせていただいて、いろいろな資料のリストが出てきますので、こちらで随時ご確認をいただきたいというところでございます。また全体に戻るときには、耳を押すと、黄色い耳になるということでございます。よろしくお願いいたします。

本日の資料は、資料1として、ヤマト運輸様からの資料、資料2として、福山通運様からの資料、資料3として、ダブル連結トラックの路線拡充について、資料4として、重要物流道路の供用中区間の指定について、資料5として、特車通行許可の審査の現状についてとなっております。

本日は、朝倉委員、上村委員、苦瀬委員、高岡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、道路局長の池田よりご挨拶申し上げます。

【池田道路局長】 いつも大変お世話になっております。道路局長の池田豊人と申します。

きょうは、根本委員長さんをはじめ、物流小委員会の委員の方々には、お忙しいところご

出席いただきまして、ありがとうございます。

また、ヤマト運輸様、福山通運様には、ご説明のためにご出席をいただきましてありがとうございます。

前回の小委員会でダブル連結トラックの本格導入についてのご報告をさせていただきました。その後、実施状況ですけれども、6社14台のダブル連結トラックが現在運行をしております。その上で、このダブル連結トラックの路線の拡充の要請は非常に強くなってきておまして、この委員会では、拡充の検討の方向性についてご議論をいただきたいというふうに思っております。

また、これまでの物流小委員会でも数回にわたりましてご議論いただきました重要物流道路について、本年4月に供用中の道路について、まず第1弾として、国土交通大臣のほうで指定をしたところです。きょうは、その概要についてもご報告をさせていただきたいと思っております。

また、特殊車両の通行許可の現在の許可の状況について、後ほどご説明させていただきますが、経済の状況がよくなっていることにも伴って、非常に許可に時間がかかってご迷惑をおかけしているところがありますけれども、ここ半年間でかなりの改善をしております。まだまだ十分ではありませんけれども、そのようなことについてもご説明をさせていただきたいと思っております。

委員の皆様には、限られた時間ですけれども、忌憚のない建設的なご意見をたくさん頂戴できますようお願い申し上げます。冒頭の挨拶にいたします。どうぞ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】** 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】** 根本でございます。本日もよろしくお願い申し上げます。

さて、1台で大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラック、本格導入されているわけでありましてけれども、私、思いますところ、基本的に民間に高く評価されているというふうに思うわけでありまして。実は、別途検討されております後続無人隊列走行のほうは、先頭車両を含めて3台で今実験をしているところでございますけれども、このダブル連結がうまくいっているのです、3台ではちょっとインパクトが足りないねという評価になっておりますけれども、ダブル連結の刺激を受けて無人隊列走行も4台、5台というものを目指してほしいですし、それから、もちろん自動走行もさらに研究開発を加速させて、

早期の実現をお願いしたいと思っております。

さて、本日は、そのダブル連結の取り組みのご説明のほかに、重要物流道路の指定に関しての考え方、あとは特車通行許可の制度の改善について、現在の取り組みについて報告いただくことになっております。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。

【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、ご協力をお願いいたします。

それでは、以後の進行を根本委員長を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（１）といたしまして、ダブル連結トラックについて、関係者からのご説明と事務局からの説明を一括してお伺いしたいと思います。

最初に、ダブル連結トラックの展開と活用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。ヤマト運輸株式会社ネットワーク統括部マネージャー、加地様です。それでは、加地様、よろしくお願いいたします。

【ヤマト運輸（加地）】 ただいまご紹介にあずかりましたヤマト運輸の加地でございます。本日は、このような場で発言の機会をいただきまして、大変ありがとうございます。

2017年11月の物流小委員会でも発言させていただく場がございまして、それ以降、委員の皆様、国土交通省の皆様のご尽力を賜りまして、今年の1月29日に、このダブル連結の規制が緩和されたということでございます。4月以降、弊社を含めて4社での共同輸送を開始いたしました。まずは4月以降の実績、運行を始めてからの課題、今後の展望という形で本日も説明を差し上げたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

本日は、先ほど申し上げましたけれども、項目を2つに分けさせていただきまして、1つにつきましては、4月、5月の実績と課題、項目2としまして、今後、区間延伸、路線拡充ということですので、弊社の考える考え方についてご説明を差し上げたいと思います。

参考までに、下に、3月28日に4社による共同輸送の出発式典というのを関西ゲートウェイで開催しましたので、その模様を写真で掲載させていただきました。

次のページをお願いいたします。4月1日から共同輸送を開始しまして、3カ月が経過いたしました。ここでは4月、5月の実績についてご説明をいたします。

上の図ですけれども、開始時の共同輸送の組み合わせを示しております。日本通運様、

西濃運輸様、日本郵便様の車両でヤマト運輸のトレーラを牽引しているというのが現在の運行の実施でございます。台数につきましては、厚木から3台、関西から3台、合計6台が日々運行しておりますが、基本的には月曜日から金曜日の平日の運行ということで進めております。

真ん中のボックスになりますけれども、運行ダイヤです。運行ダイヤにつきましては、日本郵便様が日中帯の運行、西濃運輸様、日本通運様が夜間帯の運行ということでございます。

4月、5月の実績につきまして、下の表にまとめております。先ほど委員からもお話ありましたけれども、1台で2台分の輸送を行いますので、運行の台数については、当然半減と、50%の省人化が図れているということでございます。

加えまして、CO<sub>2</sub>の排出なんですけれども、連結によりまして1台当たりの燃費というのは悪化しますので、省人化のように50%まではいかないんですけれども、結果、約37%のCO<sub>2</sub>の排出削減となっております。当初、40%ということで計画はしてございましたけれども、開始当初の不慣れな部分がありますので、若干、燃費が計画より悪化したというふうに捉えております。

ここには表現しておりませんが、安全に関しましても、4月、5月、このダブル連結6台で約9万キロの運行を走行しました。結果、交通事故は当然ゼロ、あと交通クレームに関しましてもゼロ件ということが今の実態でございます。ただ、一方、メリットだけではなくて、課題も見えてきましたので、次の3ページをごらんください。

こういった形の共同輸送につきましては、初めてだったということもございますけれども、実際、運行を開始しましてダイヤが遅れてうまく接続できなかったとか、トレーラの脱着が不なれなもので時間がかかって出社が遅延しました、また、車両のトラブルがあって運休になりましたと、そういった細かなトラブルは、実は起こっていたんですけれども、日々の調整で解決することができましたので、現状は発生しておりません。ただ、今回、資料にあります駐車スペースの問題、これにつきましては、我々、事業者単体ではなかなか解決しづらいということで、今後も引き続き起きていく課題だというふうに認識しております。

ご存じのとおり、改善基準告示というものがございまして、連続運転4時間というのが限界とされております。連続4時間に対して30分の休憩を確保するというように定められております。ただ、実際、指定のSA・PAに優先スペースとしてご用意はいただいて

いるんですけれども、実際に現地に着いたときには他の車がとまっているということがありまして、なかなかとめられない。ただ、連続運転4時間に対して30分の休憩を守るために、SA・PAを転々としながら、とめる場所を探してとまっているというのが状況でございます。

次の4ページをごらんください。4ページと5ページが同じような資料にはなっているんですけれども、ここから、4月、5月の運行におきまして、実際にどこのSA・PAに駐車できて休憩がとれたかということをご各社からのヒアリングをもとにまとめております。表の見方なんですけれども、1が運行時間ということです。右が運行指示休憩場所、会社からどこのSA・PAで休憩をとりなさいという指示の場所でございます。

下にいきまして、2の休憩場所です。ここは、4月、5月の運行回数に対して、どこに何回とまったという実績でございます。

3番の駐車場所です。ここにつきましては、実際にSA・PAに入った後、指定された場所なのか、それ以外にとまったかというところをまとめております。

このページと次のページになって非常に見づらくもしいんですけれども、日本郵便様の実績から読み取れますのは、決して高いとは言えませんが、上下線ともに約半分ぐらいが指定された浜松のサービスエリアで休憩がとれていると。指定スペースにつきましては、100%とは言いませんけれども、下りで言えば2回に1回ぐらい、上りで4回に1回ぐらいとめられていますので、比較的、指示どおりとめられたのかなというふうに私どもは判断をしております。

6ページ目をごらんください。ここにつきましては、日本通運様と西濃運輸様の夜間帯の実績になります。ここは日中帯と変わって、上りに関しましては、次の7ページをよろしいですか。上りなんですけれども、浜松のサービスエリアで休憩できている回数というものが減ってきているのが、日中帯の運行と比べて判断できます。

前の6ページに戻っていただいてよろしいでしょうか。ここは下りなんですけれども、下りに関しては、浜松のSA・PAでとめられたという実績がゼロでございます。

加えまして、下のほうを見ていただきたいんですけれども、その他12回という数字がございます。非常に申し上げにくいところもあるんですけれども、ドライバーの経験から、日々運行している中で、どのSA・PAはとめられて、とめられないかというものは体感的に理解をしていますので、4時間を超えないようにどこでとまる、どこでとまらないといけないということがドライバー判断の中で起こっています。事実、駐車スペースではな

くて、路肩だとか、ゼブラ

ゾーンであったりだとか、実態としてはそこにとまって休憩をしているということが現状でございます。

次の8ページをお願いします。駐車スペースの問題につきましては、今回のダブル連結トラックに限った課題ではないというふうに我々は思っておりますので、幹線輸送を担う全ての大型トラックにかかわりがございます。実際の深夜のSA・PAにつきましては非常に混雑しておりまして、一般のトラックでもなかなか駐車スペースを探すのが困難だということは、ドライバーのほうからヒアリングで聞いております。

この駐車スペースの課題につきまして、我々、各事業者でできることは非常に限られてはいるんですけれども、NEXCO様のほうでもさまざまな取り組みがホームページにもアップされておりましたので、参考までに資料のほうを転記させていただきました。

NEXCO様のほうも、駐車スペースにおいては課題だということを認識されておりますので、駐車スペースの拡大というものを図っていただいているということでございます。

特に、中段のボックスをごらんいただきたいんですけれども、NEXCO中日本様においては、普通車の駐車マスを減らして大型車の駐車マスを増やすということの計画もやっていたらいいように思っています。これについては、普通車2台で大型1台というような共用のますみたいなこともご準備いただいておりますので、こういった形での影響かとは思っております。

また、2019年につきましては、今年度の2倍程度、大型のマスを増やしていただける計画ということですので、これは非常にありがたいことだなというふうに思っております。

次の9ページをごらんください。また、駐車スペースだけではなくて、この表にありますように、コネクタエリア浜松、豊橋パーキングエリアにおきましては、事前の契約だとか予約ということで、必ずとめられるスペースというものの提供も始まっておりますので、ぜひ活用したいというふうには思っておりますけれども、コネクタエリア浜松については、一部、スマートインターの機器の問題で、今回、ダブル連結については現状入れないということでございます。ただ、浜松というのは、我々が使っている関東と関西ということで考えますと、ど真ん中なんですね。立地としては、ぜひこの浜松近郊のこういったエリアを使いたいということで考えております。当然、今の運行ですと、関東から関西までを1人のドライバーで運行しているんですけれども、仮にこの浜松が使えるようになると、こ

ここでドライバーをスイッチしまして、ドライバーさんは家に帰れると、こういった運行にも変えていけるというふうに考えております。

下の豊橋パーキングエリアにつきましては、これは予約制ということで、決められた時間に行けば必ずとめられますよということでございます。ただ、新東名ではなくて東名高速になりまして、現在、ダブル連結が通れるというものは、新東名50%、東名に限ってはイレギュラーがあったときに代替の路線として使えるということですので、ここが少し、改善が必要かなというふうに思っております。

したがって、この駐車問題につきましては、我々、個社だけではなかなか解決しづらいという問題がございますので、国土交通省様、NEXCO様のご協力が必要かなというふうに考えますので、よろしく願いいたします。

ここまでがダブル連結トラックの本格稼働開始からの実績と課題についての説明になります。

10ページをごらんください。ここからが延伸についてのお話になります。先ほどの駐車スペースの課題はあるんですが、ダブル連結トラック自体がトラックドライバー不足に対する解決の手段の1つになるということは、ご理解いただいていると私どもも思っております。このページでは、今後、路線拡大、路線拡充をする場合、どこまで伸ばすべきなのかということについて、弊社の考えを説明させていただきます。

図にありますように、関東、中部、関西、この赤い枠が現在走っている連結の区間でございます。拡充区間につきましては、現行の東名というものを中心にしながら、東は宮城、西は福岡と、このエリアについての延伸をご提案します。なぜこの区間かということにつきましては、次の11ページからご説明をいたします。

このページでは、路線延長を提案する理由というものを少し定量的にご説明したいなというふうに思っています。

まず1点目なんですけれども、貨物流動構成の変化ということが挙げられます。まず、関東圏から地方に行く荷物の流動の格差というものが5年前から拡大の一途をたどっているということと、この傾向は今後も継続されるだろうというふうに予測しております。特に格差が大きいというのは、端々です。関東・東京発、北海道、九州というところになります。ここにある数字は、昨年と5年前のある月の宅急便の流動個数というものを比較しております。表の見方ですけれども、上が北海道、下が九州という形になりますが、例えば過去の流動に関しましては、東京・関東から北海道に行く荷物が全体の69%、北海道

から関東・東京に来るのが31と、こういった流動構成比になります。それが現在、77対23ということで、この格差が広がっている。下の九州の数字について、同様に広がっているということでございます。

何でこういった傾向に変化したかということですが、やはりECの増加、これに尽きるかなというふうに思っております。

下の図にありますように、首都圏の物流施設のマップを載せております。延べ床面積に関しては、8年間で約3倍に広がっているというような数字も出ておりました。例えばA社さんのような大きなECの事業者さんであれば、全国に拠点を置いて、極力短い距離でお客様に届けるというような出店の仕方でもできるんですけども、みんながみんな、そういった企業ではないので、できる限り拠点の数というものを絞って効率を図っていくというふうにやろうと思っております。どこに置くのというと、やはり首都圏に置くということになりますので、首都圏から地方へ出ていく荷物というものが増加していくというのが現状の傾向だというふうに考えております。

12ページをごらんください。トラック台数の変化ということで、このページでは、先ほど申しあげました貨物流動の変化からトラックの台数にどんな影響が出ているかということを表にまとめております。北海道に関しては、航空輸送が非常に多いものがありましたので、九州について例として挙げさせていただきました。本来、荷量が増加していますから、それに比例しまして台数というのは増加していくと思われがちなんですけれども、一転、台数というものは減少傾向にあるということでございます。理由はシンプルで、長距離輸送のトラックというものがなかなか集まりづらい、確保しづらいという状況になってきているということです。これはさきにご説明しましたけれども、流動が変わってきたことにも起因しております。都市間の格差が広がっているということで、通常のトラックだけでやろうとすると片荷がどうしても出てきます。当然、その片荷と台数が増えていくということなんですけれども、現状としては、我々も協力会社さんが約8割を占めますけれども、長距離専便を我先にと手を挙げる企業さんは減ってきているということが現状でございます。理由としましては、ここにも書いておりますけれども、片荷ではなかなか採算がとれないということです。あとは、長距離になると、1回家を出て帰ってくるのが5日後ということになりますので、なかなかそういった仕事のなり手がいないのかなということです。

こういった状況から、弊社でも長距離区間の貨物は増えていくんですけども、トラッ

クが集まらないということの中で、当然、Airだとか船、鉄道ということで、輸送モードを切りかえてやっていくことが1つと、あとは長距離を短距離化するために、例えば関西で切って中距離化していく、こういったことを含めて対応しておりますけれども、ここにもキャパシティがありますので、これから先、さらに格差が広がる、取扱量が増えていくと、こういったことだけではなかなか対応しづらいのかなというふうに思っています。

こういったことの対策の中では、まず輸送の仕方を変えていくということと、ドライバーさんの働き方、労働環境というものを変えながら輸送効率を高めていかないといけないなというふうに考えています。

ちょっと小さいんですけども、右の図としまして、我々が目指す幹線ネットワークということの簡略の図ですけども、出させていただきます。我々が考える幹線ネットワークをポイントで示しますと、大きく3つありまして、1つが近距離化です。2つが車両の大型化による生産性の向上、3つ目が往復での設定という表現にしておりますけれども、片荷運行をなくしましょうということになります。

次、13ページをごらんください。先ほどのポイントの中で、中継輸送につきましては、さっきの日本地図のほうで示してはいたんですけども、関東、中部、関西、中国、広島と刻んで行きましょうということでございます。この中継輸送を除いた輸送スキームというものが、こういった形になるのかというものをイメージでご説明させていただきます。

先ほどもご説明しましたけれども、現状の関東・九州間の貨物構成比が6対4ということになりますので、仮に1台当たりの積載が同等とした場合というのは、左のBeforeの図を見ていただければわかるんですけども、九州から4台出て関東から6台出るというふうな形になります。ステップ1としまして、この区間についてダブル連結トラックを導入することができれば、After①という絵を見ていただきたいんですけども、まずドライバーさんが10人から5人になるよということでございます。ただ、これだけでは関東発の1台の車がそのまま片荷でということなので、ここは敬遠されがちなのかなというふうに思っています。

これに加えまして、After②のほうをごらんいただきたいんですけども、貨物列車などに輸送モード切り変えていくことで、ここをトラックでやらないということになれば、10人が4人になって、片荷運行というものがなくなっていくと。省人化という見せ方がいいのかちょっとわかりませんが、10人が4人ですので、省人化率60%というような表現になるのでしょうか。こういった形にやっていきたいというふうに思っています。

ただ、これは机上の空論ではなくて、これを進めていかないといけないというふうに強く思っています。今後の物流というものが、いつか運べなくなるという危機感を我々は感じておりますので、まず、このエリアに向いての路線拡充というものを検討いただきたいということを申し上げまして、説明を終わらせていただきます。

以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、続きまして、福山通運株式会社輸送統括担当安全統括室長の長原様からご説明をお願いしたいと思います。

【福山通運(長原)】 福山通運の長原でございます。本日はよろしくお願いたします。

私ども、先ほどヤマト運輸さんのご説明にございましたとおり、実際、21メートル、それから25メートルのダブル連結トラックを利用しておりますので、説明の内容についてはほぼ変わらない状況で今運行をさせてもらっております。

新東名の規制がこの春、緩和されまして、我々も新たなるルートというふうなところを模索しながら今やっておる途中でございますけれども、そういった状況の中で、先ほどのご説明とダブってもいけませんので、私どもの現状の実態なりお願いをさせていただきたいと、このように考えます。

資料としましては、ずっと後にいきまして、5ページから始めさせてもらってもいいのではなかろうかと思っておりますけれども、実証実験が終わりました暁には、我々も新たなる運行ルートというふうなことをお願いしたいと思って、きょう説明に上がらせていただきました。特に、今まで走ってこともない山陽道、それから東北道、こういったところにシフトを置かせていただいて、そこで走れないものだろうかというふうなところを検討している状況でございますけれども、現在、ドライバー不足という深刻な問題も抱えております。そういったところで、トラックの大型化というふうなこと、いわゆる低床ボディの採用であるとか、あるいはセミトレーラ、こういったものの切りかえであるとか、さらに連結トラック、そういったものの切りかえを重点に考えております。この連結トラックの一番いいところは、やはり箱の切りかえができるというふうなところでございまして、AからB、BからCに行く場合、AからBで切り離して、Bで積んであるのを一緒にCにまで持っていくというふうな状況で運行しますと非常に効率も上がるわけでございますけれども、現在、一番お願いしたいことは、Bに入る連結トラックについて、特認（※特殊車両通行許可）というふうなところが一番問題になっておるところでございます。そういった特殊車

両の許可がなかなか受けられないというふうなところ、この辺のところクリアできるのであれば、非常に効率のいい輸送ができるのではなかろうか、このように考えております。車両は確かに25メートルございますけれども、トラックのメーカーのほうも、後ろの箱の軸を前のハンドルと同じような形で動かすようにしておりますので、非常に車の切り返しも、小幅で切り返しもできる、右折、左折もセミトレーラと同じようなルートで回っていくというふうな、そういった仕組みにもなっておりますので、そういった面から見ると、現行のセミトレーラ並みの許可をいただけるのであれば、さらなる効率も上がっていくのではなかろうかと、このように考えております。

そういったことで、今度、新たに我々も東北道、あるいは山陽道、こういったところの、これは実証実験でも構いませんけれども、そういったところをやってみろと言っていたきたい、このように思いましてお願いに上がったというふうなところもございます。

話が変わりますけれども、先ほどの休憩場所も非常に困っております。ドライバーも携帯用のトイレを持ちながら運行しておるというふうな話も聞いております。長いわけでございますので、なかなか思うようにとまる駐車場がないというふうなものが現状でございますけれども、ヤマトさんと同様に、現在、中日本道路さんにご提案いただきましたので、予約制の駐車場というふうなところを、豊橋で予約して利用させていただいておるというふうな状況でございますので、これはまだ実用化されていない状況でございますけれども、こういった試験を繰り返しながら、ドライバー休憩時間というふうなものも与えていきたい、このように考えております。

我々といたしましても、こういった将来的な新しいルートができるのであれば、そういったルートをぜひ利用させていただいて、今後のトラックの導入計画にも大きな変更もあろうかと思っております。そういった意味では、各先生方のきょうのお話の中で、こういった状況で展開するんだらうかというふうなところにおきましては、非常に期待しているところでもございますので、ぜひともそういったところの展開を我々も実験をさせていただきたい、このように考えております。

トラックは非常に長いわけでございますので、ドライバーも専属でドライバーに当たっております。幸いなことに、今まで事故も故障も発生させておりませんが、今後も異常が発生しないためにもさらなる車の点検も必要でございますけれども、もし悪くして途中で車両故障が起きた、あるいは車両事故が発生したという、その辺のところも今シミュレーションを考えながら、そういったところの検討も行っておるというふうなことでご

ございます。同じことを繰り返すようでございますけれども、そういった特認の緩和というものがもし図られるのであれば、非常にこれは輸送においても、トラックの切り離し、これは大きなメリットを発揮するのではなかろうかと思っておりますので、説明はヤマトさんとかぶらせもらうことになりましたけれども、そういった思いできょうは説明に来させていたいただきましたので、よろしくお願いいたします。

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、続けて事務局より、ダブル連結トラックの路線拡充について、ご説明をよろしくお願いいたします。

**【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。

資料は3です。ダブル連結トラックの路線拡充でございます。

まず最初に、おさらいであります。ダブル連結トラック、1月29日より新東名を中心に本格導入をしております。

次のページにいきまして、新東名は海老名から豊田東ジャンクションまでの間を中心に路線を設定しております、今回は物流事業者のニーズ等を踏まえ、対象区間の拡充について検討していただくということでございます。

次、お願いいたします。路線拡充の考え方でございますが、3点ありまして、1つは、25メートルのダブル連結トラックを運行している事業者のニーズがある区間でございます。2つ目は、4車線以上、3つ目は、高速道路から物流拠点までの一般道路の構造について、誘導車を配置することなく通行が可能な区間ということでございます。

3社からヒアリングを行っております、ここに書いてある図のとおりでございます。東北道、また東名、名神・新名神、山陽道、九州道の福岡までの区間、こちらについて、現在、路線拡充の要望をいただいているというところでございます。

次のページをお願いいたします。今後、路線拡充について検討していかないといけないわけでありまして、その検討でございますけれども、まず道路構造としましては、高速道路のインター、ジャンクション、またはインターをおりてからの物流拠点までのラストワンマイル、こちらの通行の可否について道路管理者のほうで確認、検討をしていく必要がございます。

また、休憩施設といたしましては、ダブル連結トラック優先ますの設置の箇所をどこにするのかということの検討が必要になります。こちらのほうは、物流事業者さんの経路、

また発着拠点、中継拠点、そういったところを確認しながら検討させていただきたいというふうに思っております。

次、お願いします。今後の進め方でございますが、本日、物流小委員会のほうで審議をいただきまして、先ほど説明いたしました道路構造の確認、休憩箇所の確認をいたしまして、今年の夏ごろ、路線拡充の通達改正というものを考えたいというふうに思っております。その後、休憩所の具体の整備を高速道路会社のほうでしまして、許可という流れでいきたいというふうに考えております。今後も引き続き運行状況や物流事業者のニーズを踏まえまして、さらなる対象路線についても検討していきたいというふうに思っております。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、ただいまヤマト運輸様、それから福山通運様、事務局からご説明がありましたけれども、以上、資料3点について何かご質問、ご意見があればよろしく願います。いかがでしょうか。どうでしょうか。

**【兵藤委員】** それでは、ヤマトさんの発表について、1つ、2つお伺いしたいのですが、このスケジュールで日本郵便が今までになく日中の運行になっていますよね。特に夕方方の18時、19時ぐらいの乗用車のピーク時に重なっているのですが、そういう意味で、今までのご経験で、乗用車による渋滞に巻き込まれたかとか、合流部分が、なかなか合流できなくなるとか、何かそういった不具合はなかったんでしょうかというのが1つでございます。

それから、これもヤマトさんにお伺いしたほうがいいかな。路線を拡大すると、今度は、今までの新東名中心とは違って、例えば勾配がかなりきついところとか、そういったものが登場しますが、今のダブル連結が、トラクター部分のエンジンの馬力が若干足りないのではないかという、そういう話もあって、410、450馬力ぐらいまでは今は想定されているらしいんですが、そういう勾配に差しかかってスピードが、わりと極端に落ちていくとか、そういったことは今までのご経験でなかったでしょうか。それは確認でございます。路線拡大のときにそれが1つ、駐車場の問題もそうなのですが、勾配に対する問題も懸念されるものですから、何か示唆があれば教えていただきたいと思います。

以上です。

**【根本委員長】** それでは、お答えをお願いします。

**【ヤマト運輸（加地）】** 1つ目の日中帯というお話なんですけれども、実際にお昼と夜

に走る、同じ距離感を走るんですけど、運行時間は30分から1時間ぐらい遅いというのが実態です。これは先生おっしゃったように、渋滞だとか、そういうものが大きく起因しているということで、日本郵便様からはお聞きをしております。

2つ目の勾配という話ですけれども、実際、夜、今の状態で運行を新東名でやっていますけれども、御殿場の上り坂ですと、50キロとか60キロみたいなところまで落ちるとドライバーは言っています。今回の延伸で、西に向いてということで、山陽道というお話をさせていただいているんですけども、本来、中国道のほうが、当然、交通量が少なく、駐車問題も普通よりはクリアできるだろうと思ってはいますけれども、中国道は上り下りが非常に激しいので、現状、馬力だとかという仕様でいくと、あまり極端な勾配というものはスピードが落ちることが懸念はされますが、メーカーさんには、こういうことも今後考えられるので、改良のほうは要望しております。

以上です。

**【兵藤委員】**      ありがとうございました。

**【根本委員長】**    馬力を増やすことは、技術的には簡単なんですか。

**【ヤマト運輸(加地)】**    今の仕様が、実はもうある程度、数%の馬力をアップはしております。ここからさらに上げようとする、もしかすると、日本のメーカーさんではこれ以上は難しいのかどうか、私はメーカーではないのでお答えしづらいところもありますけれども、ここからの措置、検討は必要かなというふうに思います。

**【根本委員長】**    ありがとうございます。

それでは、ほかはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

**【羽藤委員】**      どうもご説明いただきましてありがとうございました。

2点あるんですけども、1点目は、輸送事業者様の収益ということを考えますと、当然、人件費と燃料費、高速道路料金というもののバランスで決まってくるわけですけれども、労働環境の問題ですとか、あるいは人件費のことを考えると、このダブル連結トラックは相当可能性がありそうだったときに、休憩スペースのところの問題だということは、場合によっては、駐車ますのところで、例えばですけれども、有料でスペースを確保するというようなことになったときに、それがある収益の範囲内であれば、そうしたことをしてスペースを設けるというようなところに対して、同意し得るのかということ少し気になりました。特に優先ますの取り方の際に、一般車両のところを少しいじめてでも取らないと、なかなか安全確保はできないということですので、トラック事業者さんのこと

を考えると、この場所の確保というのは必須だと思いました。それをやろうとすると、どうしてもそういったこともあり得るのかなというふうに考えたので、そのところについて、どちらからでも結構なんですけれども、もしご意見ありましたらお聞かせいただけないでしょうか。

【根本委員長】 よろしいですか。

【福山通運（長原）】 よろしいでしょうか。

【根本委員長】 はい、どうぞ。

【福山通運（長原）】 各サービスエリア、パーキング、ここでとまっておる車両というのは、休憩場所でなしに仮眠をとるための休憩のような形で、非常に駐車時間が長いというふうなところを見られますけれども、我々、特積みの業者から考えると、あくまでサービスエリア、パーキングエリアというのは休憩をとる場所であって、寝るところではないというふうな認識をしているわけでございまして、ドライバーの休憩の確保というふうなことで有料化するというのは、これはやぶさかではないんですけれども、とにかく我々も4時間に30分、あるいは2時間に15分の休憩を確保するためには、こういったこともして確保していただければ、安心して我々も駐車できるというふうなところでございますけれども、少なくとも休憩時間30分とったら出発するというふうなダイヤを組んでおりますので、そういったことも両方理解していただく必要もあるのではないかなというふうな気がいたします。

【羽藤委員】 ありがとうございます。

【根本委員長】 ヤマトさんのほうから何かありますか。

【ヤマト運輸（加地）】 有料に対してというご質問をいただきましたけれども、現状は中継輸送をしようとするのと、実は高速からおりてくるんです。通し料金ではないので、おりてくると、社内的なコストとしては正直上がるというのが実態です。ただ、有料だとはいえ、高速道路上で休憩ができる、中継ができるというスペースがあるのであれば、それは使います。間違いなく使います。現状のコネクタエリア浜松さん、ちょっと利用状況は、私、わかりませんが、あれも有料です。豊橋パーキングエリアについては、今、実験中ということで、今後有料化されるというふうに聞いていますけれども、有料化されても、とめられるなら使うというのが、我々、今やっている4社の意見です。

【羽藤委員】 ありがとうございます。

【根本委員長】 よろしいですね。

それでは、お願いいたします。

【大串委員】 お願いします。私も、駐車マスの不足に対して、幾らかの料金を支払っていただけるようなご用意があるのかということをお聞きしたいです。例えばそれを少し割り引くとかという際に、共同輸送をしていただいている車には半額とか、どういう仕組みでやるかというのはあると思うんですけれども、共同輸送だとディスカウントがありますよというのは、うれしいことなんではなかろうか。それとも、あまり関係ないでしょうかね。

そのあたり1点と、ダブル連結でいく場合に、2台分つなげていくわけですがけれども、2台分の料金をいただいているのでしょうか。それとも、今は1台分で済むのでしょうか、運転手1人ということで。確認だけお願いします。

【根本委員長】 まず、ディスカウントのほうを。

【ヤマト運輸(加地)】 ぜひお願いしたいということになりますが、高速道路はそもそも公共性のものなので、1つの条件をつけて割り引かれるというものが受け入れられるのであればとは思いますが、先ほど申し上げましたように、1回おりにないで済むのであれば、コストとしては、お金を払ってでも高速道路上でスイッチしたほうが会社としての収益というのは上がるのではないかと。こういうことをここで言うのはあれかもしれませんが、というふうには思っています。ただ、割引制度があれば、ぜひよろしく願いますということをございます。

【大串委員】 ありがとうございます。料金に関しては、課長さん……。

【根本委員長】 そうですね。高速道路料金について教えてください。

【淡中有料道路調整室長】 料金は1台分でいただいているだけです。

【大串委員】 1台分で済むわけですね。

【根本委員長】 特大車ですね。

【水野評価室長】 ちょっと補足させていただきますと、これまでは2台で走っていたので、大型車の料金が2台分かかっていた。それが今回、特大の料金1台分ということで、幾ら安くなるかということは覚えていないですけれども、そういった面で、少しお安くなっているというふうには認識しています。実験中はデータの協力をいただくということで、さらに高速料金は、実験期間中に限りということで引かせていただいたんですけれども、本格導入後は、今、特大の料金をいただいているという状況になっています。

【根本委員長】 よろしいですね。

【大串委員】 ありがとうございます。コスト的に余地があると受けとめさせていた  
できました。ありがとうございます。

【根本委員長】 それでは、私のほうからもちよっと質問させてほしいんですけども、  
ヤマトさんも福山通運さんも全国のネットワークでお仕事されていると思いますけれども、  
全国の荷物を運ぶ中で、ダブル連結を使って運べる荷物みたいなものがどれぐらいの比率  
になりそうか。粗々の感覚的な話でよろしいんですけども、このダブル連結に置きかえ  
られるところは、どういうふうにお感じになられていますか。

【福山通運（長原）】 よろしいですか。

【根本委員長】 はい。

【福山通運（長原）】 はい、すいません。先ほどからも申し上げておるんですけども、  
ずばり申し上げますと、これは特認の関係で、我々の拠点、ヤマトさんも一緒だと思いま  
すけれども、その拠点にセミトレーラ並みで入れるのであれば、かなりの台数が運用され  
ると思いますし、今、一番の問題は、条件的に、A条件、B条件、C条件とか、先導車付  
きとか、いろいろな条件が道路幅によって制限されておりますので、その辺のところの緩  
和といいますか、もしその辺のところがうまくいくのであれば、今の11トンと同じよう  
な利用価値を考えております。とにかくホームへつけて出るとか、また、ホームについて  
あるのを引っかけて出るとか、そういうふうな組み合わせによってメリットもあるし、か  
なりトレーラの免許証を持ったドライバーもおりますので、そういった運用面はかなり拡  
大したいと思っています。

【根本委員長】 ヤマトさん、いかがでしょうか。

【ヤマト運輸（加地）】 弊社も福山さんと一緒に、条件が限られていますので、基本、  
運べるものというのは全て対応できるんですけども、まず、走れる区間、場所が限られ  
るということと、先ほどご説明しました流動の差があるので、その差を調整するためにと  
かいうことで考えますと、あくまでも10%から20%ぐらいは今すぐでもできるだろう  
と、車とあれがそろえばという、全体ですね。ヤマト取扱量も10%から20%ぐらい  
はできるのかなというふうに、今、一応、社内では考えております。

【根本委員長】 そういった中で、ヤマトさんの要望された路線延長区間というのは、  
例えばこれは宮城までしか入っていないわけなんですけれども、どうして青森のほうにダ  
ブル連結は別に必要ないというようなお考えなんでしょうか。

【ヤマト運輸（加地）】 シンプルに、雪ですね。

【根本委員長】 雪？

【ヤマト運輸（加地）】 はい。我々、今、社内でフルトラクターですね、ダブル連結みたいに25メートルではないんですけども、19メートルまでの運行をしているのが、実は宮城までなんです。それは、冬季期間の道路の状況もあるので、積極的に入れていないということだけなんですけれども、実は岩手だとか青森までということは、検討することは可能だというふうに思っていますが、今の現状では、すいません、宮城ということで切らせていただきました。

【根本委員長】 鹿児島はどうして行かなくていいんですか。

【ヤマト運輸（加地）】 九州は、極端な福岡一極集中なんです。福岡と鹿児島だと、圧倒的に福岡から鹿児島に行くほうの荷物が多いので、そこをどういうふうに車を使ってバランスをとろうかというのは、まだ検討段階ということがあったので、一旦、福岡というところまでの形にさせていただきました。

【根本委員長】 ヤマトさんのオペレーションだと、ベースとベースの間は直行便でつなぐのが基本ですよ。ですから、例えば荷物の少ないところは、そこには直接ODは、ダブル連結、使いにくいところもあると思うんですけども、先ほどからのお話の中で、立ち寄って、もう1台そこでつないで持っていくみたいな、そういう柔軟なオペレーションをやっていくようなことになってくれば、結構、荷物の少ないところでも、そこに寄って、それを引っ張って持っていくみたいなことは今後できますよね。

【ヤマト運輸（加地）】 今回、今年入れさせていただいた車については、後ろのトレーラが単体でセミトレーラとして使える仕様にしております。ですから、先生おっしゃるように、前が引く車と後ろのトレーラで、これらのほうが、圧倒的に数が多いよということであれば、もっとオペレーションの幅というのは広がると思っているんですけども、今は、すいません、台数が少ないので。イメージとしては持っているんですけども、そういうことを考えていこうと思っています。

【根本委員長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。どうぞ。

【兵藤委員】 さっき、コネクトエリア浜松が中間地点なので、非常にいいと。私も見に行ったんですけども、確かにあそこをもっと、今の厚木と茨木の輸送に対しては、そこで駐車場所を確保できるような、そういう策を優先して検討していただきたいという気がします。資料によりますと、スマートインターのところは25メートルに対応してい

ない、それを何とか改善して、コネクトエリアまでの道路は、線形は、25メートル、ダブル連結、対応しているという話は聞いています。ところが、あとは、普通の駐車場みたいにゲートが上がって中へ入るんですけども、そのゲートが25メートル通過する前におりちゃうというので、そのゲートを改善してほしいという話は聞きました。それが1つです。

それからあとは、資料3で出てきたダブル連結の区間の延長なんですけど、延長と同時に、今までの新東名と違うところ、さっきも申し上げましたけれども、きちんと運行の状態をモニタリングするような、そういう仕組みをぜひ同時に考えていただきたいと思います。特に後ろのトラクターが左右に触れがちなものですが、それが走行条件として安定しているのかどうかという、これはモニタリングが必要かと思っています。ぜひお願いしたいと思います。

【根本委員長】 お答えできますか。

【水野評価室長】 コネクトエリア浜松につきましては、事前にそういう要望がございましたので、今、中日本高速とETCの機器の改修及び一旦スマートインターの外に出るものですから、その連結許可の手続きがありますので、それについて、至急、中日本のほうで今調整していただいているという状況になっております。

あと、ふらつきの問題でございます。これについても事業者から聞いておりますけれども、詳しくはヤマトさんに聞かれたらいいと思うんですけども、一月ぐらいで大分ふらつきがおさまってきたといったような話も聞いているところでございますけれども、今後、いろいろな路線を拡充するに当たって、そういったようないろいろな課題があると思いますので、事業者の方々からデータをもらってモニタリングをするといったような体制は、国としてもしっかり整えていきたいなというふうに考えています。

【根本委員長】 オペレーション上、あまり今は問題ないと考えてよろしいですか。

【福山通運（長原）】 問題ございません。

【根本委員長】 それじゃ、羽藤さん。

【羽藤委員】 このダブル連結をやった場合に、当然、上りと下りで輸送密度というか、需要が違いますので、その効果の出方というものがおそらく違うように思うわけですが、そうしたときに、申請というか、こうしたところでダブル連結の対応をしていただきたいというところのルートが限られているところで最初にまず出されているわけで、そうしますと、入れたところでは輸送の全体のコストは安くなりますし、入れてないところでは今

のままだということになりますので、輸送費への反映の形というのは、各社さん、どのようにお考えなのかということをお伺いしたいと思った次第です。要するに、路線ごとに価格が反映されてしまいますと、かなり偏った輸送費になるということですので、このダブル連結トラックのネットワーク化の推進という意味では、ユニバーサルに物流のサービスのインフラを提供するという意味では、かなり広い範囲でこういったものを考えていくべきかとも思いますし、ただ、一方で需要がないところでやってもというのはわかる話であります。この後、価格の反映のさせ方についてのお考えをお聞かせいただけますでしょうか。

**【根本委員長】** どうでしょうか。

**【福山通運（長原）】** このフルトレーラは、使い方というふうなところが一番おもしろいんじゃないかと考えております。この1台のトラクターに対して、箱を3つも4つも置いておくというふうな格好で、A点で積んだらB点で切り離して、B点で積んでいるのを引っかけてC点へ行く、C点で積んでおるのを引っかけてというふうな、緊急の場合ですから、こういったチェンジだけで、切り離しだけでそういったトラック1台分の輸送が可能になるというふうなメリット性が出るのではなからうかと考えておりますが、これはずっと先のことでございましょうから、特認と合わせての問題点もあろうかと思えます。

それから、2番目には、大体、私どもとしても、ヤマトさんにしても、長距離というふうなものを前提に置いているような将来の展望を書いておりますけれども、これもいわゆる拠点から拠点までの輸送というふうなところで、今、残念ながら、2台しか、私ども走っていないです。21メートルと25メートル。これの交互をやっておるわけですが、私どもも、この2台というのは、一番おいしいところどりをやっておりまして、往復満載というふうなところをやっておるんですけれども、将来的には、これもまだまだ組み合わせができるわけですので、今、発注計画もやっておりますけれども、これがさらに進化して、箱が3つ、箱が4つできる緊急路の輸送というふうなことも十分考えられますので、そういったことができるのであれば、コストも大分下がってくる、あるいは人不足も少しは解消できるのではないかなというふうなことも考えております。

以上です。

**【根本委員長】** ヤマトさん、いかがですか。コストと運賃との関係というのは。

**【ヤマト運輸（加地）】** 非常に難しいお話でもあるんですけれども、あくまでも社内的に考えた場合は、今のところの運用でいきますと、発着と同じ台数でやっていますので、

どちらかにコストが偏っているということはないんですけれども、当然、拡大していく中ではバランスが崩れてきますし、共同輸送が入ってくると、こういった利益の分配みたいなことも、実際、今の共同輸送の中でもありますけれども、課題としては認識しています。ただ、今、答えがこうですか、今こうやっていますというのは、なかなかお答えづらいこともあるので。ただ、点としての部分最適ではなくて、全体最適としてコストは見ていくので。

【羽藤委員】 会社として。

【ヤマト運輸（加地）】 はい。あまりバランスよりも拡大という認識のほうが強くやっ  
ていきたいなと思っています。

【羽藤委員】 ありがとうございます。

【根本委員長】 大体よろしいですかね。ありがとうございました。

それでは、この議題はとりあえずここまでということで、あと2つございます。

まず議題2ですけれども、重要物流道路の指定について、ご説明をよろしく願います。

【田村道路経済調査室長】 道路経済調査室長の田村です。お手元資料4の重要物流道路の供用中区間の指定についてのご報告でございます。

昨年3月に道路法が改正されまして、平常時、災害時を問わない安定的な輸送確保をするために、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計画路線を含めて、機能強化や重点支援を実施する制度を創設されました。前回、2月のこの物流小委員会でも、拠点の考え方などについてご説明をし、ご意見をいただいたところでございます。

左側のネットワークのイメージというところを見ていただければと思います。赤い色の2つの直轄国道や高規格幹線道路を結ぶような形、さらには主要拠点ということで、空港や港湾などへの拠点へのラストマイルも含めて、赤い部分を重要物流道路として今般指定したものでございます。

右側の丸いところのポンチ絵でございますが、高規格幹線道路や直轄国道、都市高速道路の供用している区間で約3万500キロについて、この4月1日に指定しました。また、ラストマイルとしては、地方管理道路が中心になりますけれども、4,500キロ余りを、合計で約3万5,000キロを今般指定したものでございます。

あわせて、左側のポンチ絵に戻っていただきますと、重要物流道路に脆弱区間、事前通行規制区間とかがある場合に代替路を設定したりですか、補完路ということで、災害時

については、備蓄基地ですとか総合病院など、平時の拠点と変わりますので、その拠点へのラストマイルというものを補完路という形で、代替路・補完路についても、右側の下、②でございますけれども、約1万5,000キロというものを今般指定したものでございます。

指定による効果としましては、重要物流道路の3万5,000キロのうち、道路構造上、支障のない区間約8割については、下のポンチ絵にございます国際海上コンテナの背高の特車通行許可を不要とする措置を導入できるよう、今準備を進めているところでございます。

また、重要物流道路につきましては、構造基準が引き上げられることに伴いまして、それに対応した道路構造としていく予定としております。

また、重要物流道路及び代替・補完路につきましては、災害があった際に道路警戒や災害復旧を国が代行できるような措置を、これはもう発動しておりまして、災害の際に対応していきたいというふうに考えております。

最後になりますが、今年度中には、事業中区間や計画中也含めて追加指定ということで、丸印の下側の緑の点々の中でございます。現在、県レベルもしくは地方ブロック単位で新たな広域道路交通計画の策定に向けて議論を進めております。そういったものも踏まえながら、事業中・計画中を含めて追加指定を実施していきたいということを考えております。

説明は以上となります。

**【根本委員長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に対しまして何かご質問、ご意見があればよろしくお願いたします。とりあえず3万5,000キロを指定したということでございますけれども、いかがですか。どうぞ。

**【羽藤委員】** どうもご説明ありがとうございました。

絵的には、主要拠点に対して拠点へのラストマイルの線が1本引かれていて、災害時拠点に対しては補完路という形で1本引かれているだけですが、当然、主要拠点に向けては代替路があるような形での指定ということではないんですか。それとも、高規格幹線道路から主要拠点までの道というのは1本だけなのかという質問ですけれども。すいません、細かい話で。

**【田村道路経済調査室長】** 具体的には、それぞれの拠点の配置と、この高規格幹線道路の位置関係に応じて、1本ある場合と2本ある場合があるかとは思いますが、基本的に

は、重要物流道路1本、ラストマイル1本で主要拠点にアクセスできるようにするという考え方で引いておりますが、拠点がわりと間隔が密にあった場合は、複数の経路でアクセスできるように見える場合もあるかというふうには思いますので、それぞれ地域の実情に応じて、効率的なネットワークとなるような形で検討を進めて指定をしたものでございます。

【羽藤委員】 はい、わかりました。ありがとうございます。

【根本委員長】 よろしいですか。いかがでしょうか。大体納得していただけましたかね。順次指定していくというご計画ですけれども、この広域道路交通計画の進捗状況はいかがでしょうか。

【田村道路経済調査室長】 まさにこれから事業中・計画中に向けて検討を本格化させるということで、前回、この小委員会でも、ビジョンという形、この計画の親元となる、方向性については、それぞれの地方ブロック単位でもかなり検討が進んでおりますが、具体の計画については、年末ぐらいを目途にそれぞれの地域でしっかり検討を進めていきたいというふうに考えております。

【根本委員長】 ありがとうございます。よろしいですか。

それでは、そういう方向でよろしくご検討を進めていただきたいと思います。

続きまして、もう1件ございます。特車通行許可の審査の現状について、ご報告を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】 道路交通管理課の馬渡と申します。よろしく願いいたします。

資料5をお願いいたします。特車通行許可の審査の現状ということでご説明をさせていただきます。

1ページをごらんください。特殊車両の通行許可につきましては、従来よりご説明させていただいておりますけれども、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、増加する申請件数に審査が追いついていないという状況がございました。物流生産性の向上の観点からも、審査の迅速化が求められているところでございます。このため、審査の自動化や簡素化の取り組みをこれまで進めてきたところでございます。具体的には、自動審査が可能となるよう電子データを整備することでありまして、申請書の自動チェック機能の追加、あるいは簡素化におきましては、審査内容を最低限必要なものに絞り込んで簡素化するといったことですか、変更申請に対する審査を簡素化する。その他としま

して、自治体の支援対策の構築ということで、都道府県等とプロジェクトチームを設置しまして、自治体を個別に支援をしているといった状況でございます。また、許可期間の延長ということでございまして、優良事業者につきまして、当面の間、2年から4年に延長したというところでございます。

次のページをお願いいたします。審査日数の推移ということでございます。これまでの取り組みを進めてきたという結果でございまして、許可件数は増加をしているところですが、審査日数につきましては、最大、これまで56日というところでしたが、先ほどご説明しました取り組みなどによりまして短縮をしてきて、今年の4月において約26日というふうになっているということでございます。この日数は、審査日数が増加を始める5年ほど前の水準に戻ってきているというような状況でございます。

次のページをお願いいたします。全体としては審査日数が短縮しているわけですが、その中身を少し分析したのが3ページ目のグラフでございます。通常、自治体等の協議等がございませ場合は時間を要するわけですが、その赤いグラフで示しておりますのが自治体との協議ありの日数でございます。全体26日の中で、その部分が31日ということで、1カ月を要している状況がございませ。このため、国による一括審査のためのデータ整備を引き続き進めるということと、審査に時間を要している地方自治体を個別に支援して、全体として審査日数の短縮に努めていきたいというふうに思っております。

なお、4ページ目には、参考でつけておりますけれども、これまで取り組んでいる内容ですが、センシング技術を活用した電子データの収集ということで、各地方整備局にセンシング機器、写真にありますようなものですが、これを装備いたしまして、3次元データの収集をし、これによって電子データの収録を加速化するという取り組みをして、自動審査の推進を進め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す。

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

**【羽藤委員】** いいですか。

**【根本委員長】** はい、どうぞ。

**【羽藤委員】** 参考のところ、審査の実態というところに、5ページ目ですが、赤で「人手」「人手」というところが書かれてあるんですけども、このところというの

は、よく総務省なんかは、AIのロボットで自動的に判断して返すというような仕組みで、相当窓口業務のところはコストが減っているというような話があるんですが、このところについて、そういったものを導入するというのは難しいという状況なのか、あるいは既にお考えなのかというところをお聞かせいただけますか。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】      ありがとうございます。説明を少し省略しましたが、この受け付けの自動チェックの仕組みをこの4月から入れておまして、そういう意味で、今は「人手」と書いていますけれども、ここは大分、人手じゃなくて、自動チェックをしている仕組みを導入したばかりでございますので、少しそのあたりの実態も検証して、そういった人手がかからないような受付の仕組みにしていきたいというふうに思っております。

【根本委員長】      よろしいですか。どうぞ。

【大串委員】      こうやって精密な、ある程度最新技術を導入して、電子データを採取されていますよね。そうすると、特車の許可だけにこのデータを使うのはもったいないかなと思うんですけども、ほかのご利用の目的とかが決まっているとか、予定があるのであれば教えていただければと思います。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】      このデータにつきましては、まずは課題の多い特車の審査のためのデータ整備に進めておりますけれども、自動運転への活用ですとか、あるいは道路の管理への活用といったものへの活用を考えておまして、とったデータを有効に使えるように考えていきたいというように思っております。

【根本委員長】      よろしいですか。

私のほうから。56日が26日とかに短くなっているのは非常によかったと思いますけれども、これで主にどの施策がこの短縮に寄与したかということと、それから、この26日を最終的に何日ぐらいにするのか、そのための決め手となっている何か施策が、こういうところだと、何かそういうことがあれば教えてもらっていいですか。

【馬渡道路交通管理課企画専門官】      ありがとうございます。どの施策が効果的だったかというのは、なかなか分析をしておりますけれども、これまで積み重ねてきた電子データ化の蓄積ということで、一括審査というところが大きくきいているのかなと思っております。

あと、強いて言えば、個別に自治体にアプローチをして、自治体のほうも、これまでかかってたということをおあまり認識もしていなかったという面もありますので、こうやっ

て認識をしていただいて、個別に対策をとっていくというところで意識も変わってきました、そのあたりで、全体として下がってきているのではないかというふうに思っています。

また、今後、目標としては2020年に10日程度という高い目標を掲げておりますので、データの収集等をより進めていって、さらに短縮できるように努めていきたいというふうに思っております。

**【大串委員】** 電子道路情報データのアクセス権ですけれども、省内だけなのか、民間の方たちが事前にこれをチェックして、適合できるかどうかというところまで開放されているオープン的なものなのかというのを、1点確認させてください。

**【馬渡道路交通管理課企画専門官】** これは通常、申請をするときに特車のシステムがありますけれども、その中で起終点を入れれば、どういうところが通れるかというところはわかるようになっております。データ自体が見れるわけではないですけれども、そういった通行可否の情報はある程度わかるようになってございます。

**【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。

シナリオにはないんですけれども、せっかくヤマトさんと福山さんが来られていますけれども、何か特車の審査に関してコメントはございませんか。

**【福山通運（長原）】** これは特認でございまして、新車を買って検査証を提出して、それからですから、一日も早く車を稼働させていただきたいというふうなことで、これは26日が10日というふうなことから、期待しております。

**【根本委員長】** ありがとうございます。いかがでしょうか。

**【ヤマト運輸（加地）】** 確かにこのデータにありますように、以前に比べますと、オンライン申請もできましたので、確かに日数は短縮されているというのは、我々現場も実感しています。さらに日数の短縮をお願いしたいと思います。

**【根本委員長】** ありがとうございます。

それでは、きょう予定していた議題は以上で、非常に効率的に進行することができました。ありがとうございました。

2番目、3番目は、どちらかという報告事項でしたけれども、ダブル連結トラックの路線網の拡大に関しては、これは皆さんからいろいろご意見をいただきましたので、事務局ご提案の今後のスケジュールに沿って、また拡充の方法をぜひご検討いただければ思っているところであります。

これで大体よろしいですか。

それでは、事務局にお返しします。

【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。

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して、ご了解の上で公開する予定でございます。

また、本日の会議資料は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 —