

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第22回物流小委員会

令和4年9月15日

【柴田道路経済調査室企画専門官】 皆様、おはようございます。定刻となりましたので、ただいまから第22回物流小委員会を開催させていただきます。委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところを御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の進行を務めさせていただきます国土交通省道路局企画課道路経済調査室の柴田でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日、会場では、机上にタブレットを用意してございます。社会資本整備審議会道路分科会におきましては、ペーパーレス化を図ることとしており、本日の資料につきましてもタブレット端末で御参照いただければと存じます。操作方法につきましては、お手元に説明用紙を御用意しておりますので、御確認ください。事務局タブレットとは連動してございませんので、適宜切り替えて御利用いただければと存じます。タブレットの不具合等がございましたら、事務局職員にお声がけください。

本日の資料でございますが、議事次第の次の配付資料一覧に列挙しているとおりでございます。上から配席図、委員名簿、資料1から6でございます。資料3につきましては枝番号で3-1、3-2がございます。

本日御参加いただいている委員でございますが、配席表のとおりでございますけれども、高岡委員におかれましては、ウェブ方式による参加でございます。また、上村委員、羽藤委員、兵藤委員におかれましては、所用により御欠席と伺っておりますが、このうち兵藤委員におかれましては、御都合がつけば途中からウェブ方式で参加いただけると伺っております。

それでは初めに、道路局長の丹羽より御挨拶申し上げます。

【丹羽道路局長】 いつもお世話になっております。道路局長の丹羽でございます。本日は、御多忙のところを御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

このダブル連結トラックでございますけれども、物流小委員会の議論を経まして、平成31年から本格導入して、令和元年に主な通行経路を東北から九州まで拡充したところでございます。この許可台数は年々増加しておりまして、物流業界の方々からもさらなる路線拡充についての御要望を頂いているところでございます。本日は、御要望等を踏まえた、ダブ

ル連結トラックのさらなる路線拡充について、御議論いただきたいと思います。

また、物流政策全体につきましても、令和3年に総合物流政策大綱が閣議決定されまして、関係する各種施策が進められているところでございます。道路関係といたしましては、重要物流道路の計画中区間、また事業中区間の追加指定等がございました。本日はそれらについても御報告をさせていただきたいと思っております。

委員の皆様方には、忌憚のない御意見を賜りますよう、本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【柴田道路経済調査室企画専門官】 次に、根本委員長に御挨拶を頂きたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【根本委員長】 根本でございます。本日もよろしくお願いいたします。

本日は、局長から御説明がありましたように、ダブル連結トラックの路線拡充について議論いただきます。ダブル連結トラックは、普通の大型トラックの倍の貨物を運べるということで、これはドライバー1人当たりの物的労働生産性が倍になるというわけですけれども、倍になるからといって運賃が2倍収受できるとは限りません。それは、今のトラック市場の中で、力関係では荷主がトラック事業者より強いということもあるからです。しかし、2024年にトラックドライバーの労働時間の規制が強化されます。これまでのように多くの時間を運転できなくなる。また、高齢ドライバーも退職していくということになりますから、トラック市場の中での荷主とトラック事業者の関係も大分変わってくると思います。結果的に、物的労働生産性が付加価値労働生産性に直結していく、運賃が適正に収受できるということになってくるので、そういうことを見越して、特積み事業者などもダブル連結トラックの台数を増やしているところではないかと理解しております。

そういう意味で、ダブル連結トラックの路線拡充は重要なテーマだと思っておりますので、本日も活発な議論をよろしくお願いいたします。

【柴田道路経済調査室企画専門官】 ありがとうございます。

それでは、以後の進行を根本委員長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【根本委員長】 それでは、議事を進めていきます。

まず、議事の(1)ダブル連結トラックについてです。関係者及び事務局からの説明をお伺いした後、委員の皆様から御意見、御質問を頂く形で進めたいと思っております。

最初に、ダブル連結トラックを運行されている事業者の方々から御説明いただきたいと思います。

思います。

お一人目の説明者を御紹介申し上げます。福山通運株式会社取締役専務執行役員 2024 改革推進本部長、長原様です。よろしくお願いいたします。

【福山通運（長原）】 御紹介いただきました福山通運の長原でございます。

3年前にこの小委員会にも参加させていただきましたが、その後、3年の間に、我が社においてもこの運用方法が変わりつつございます。その進捗状況と、それに伴って今後お願いさせていただきたいことについて述べさせていただきたいと思います。

3 ページ目をお願いできますか。今、ダブル連結の入れる私どもの店を列挙させていただいております。現在こういったところでの運用をさせていただいております。

その次の4 ページ目が走っているコース、現在24両のダブル連結で12コースを定期的に走っておるとい状況でございますけれども、その後、いろいろ個別審査等をしていただいて、現在走ってはいないのですけれども、ダブル連結の入れる店が拡大されてきているという状況でございます。

5 ページ目が、現在走っているほかに、去年の秋だったと思いますけれども、トラック協会を通じて、我が社の、今後こういったコースが走れないだろうかというところを個別審査していただく、協議していただくという形をお願いしたところが、九州自動車道のえびのまでの延長であるとか、あるいは関東から関越自動車道、それから瀬戸中央自動車道、この3つのところを検討していただきたいというお願いしているところでございます。

それから、6 ページ目には、今後のお願いというところを列記しております。これもいろいろ私どもの勝手なところも十分ありますので、こういった問題を抱えておるのだなというところを御理解いただきたいところでございます。まず、各道路管理者様による審査について、個別審査のお願いに上がったわけでございますが、この運行区間の許可申請書、要するに特認をお願いしたいというところで、許可を頂いている最寄りの高速道路のインターチェンジから営業所まで、国道、県道、府道、いろいろ道路がございます。この行きたいところまでの運行経路における各道路管理者様との事前協議を行う際に、この25メートルという超寸法の車両であることだけで、まずそういった前例がないということでC条件にされる場合がありますが、細かくこの軌跡図等を持って、説明をして条件緩和をしていただける場合がある一方、規制があるから、前例がないからというところにつきましては、国土交通省様のほうからの具体的なそういった指示が出ていないというところも話にもございました。こういうところの国交省様から県道、市道の道路管理者様、そういったところへの

細かいところをどのように縦に流していただけるかというところがございました。地方の道路管理局等の担当者の方のこの規則の変更、緩和を国からの通達等が出れば協議に応じますよということが経験でございました。

この2024年問題、我々にとっては本当にドライバー不足という中で、もうこの2024年からのドライバーの拘束時間をはじめとしてのこの働き方を改革していかななくてはならない、これは重要な問題でございまして、現状どおりは行けなくなるとか、週3回行っていたところが2回しか行かれないという、いろいろなことを想定しながら、我々の社においても、25メートルをはじめとしてこの11トン車をトレーラ化したり、普通のボディを低床化して容積を大きくするとか、そういったところの対応を考えて車両の導入も図っているという現状でございます。

それと、これは担当者レベルの細かい話になろうかと思えますけれども、特殊車両通行許可申請につきましては、国道、県道、市道について、道路条件をデータベースに収録していただく業務が非常に簡素化されるというところで、スピード化を図ることが本当にありがたいというところもありますし、また、トレーラ、後ろの箱のほうでございましてけれども、同一の形式であれば、追記として認めていただきたい。当然追記するわけでございますが、車両によっては、10キロ、20キロの積載の重量が変わってくるというところもあります。そのレベルの単位でこの追記を認めていただけるとなると、また新たに一からの申請でなく非常に作業もやりやすくなるというところで、数字が違うのであれば、これは当然仕方がないことではございますけれども、ただ、同一形式というところでお願いをできるものであればということでございます。

この今後の課題のお願い、7ページ目でございますけれども、我々のこの各営業所を見ますと、東京・名古屋・大阪にメインが集中しております。要するにお客さんがそこにたくさんいらっしゃるというところでございます。特に関東で言えば首都高速であるとか、大阪で言えば阪神高速、名古屋とか九州、それぞれ都市高速があるわけで、そういったところの道路幅、大きさによりまして、今後緩和の方向で行けるのであれば、一般道の通る距離も短くなるし、非常に今後の物流を考えると、効果も大きくなると思えます。首都湾岸線とか阪神の湾岸線、こういった道路については、ダブル連結トラックの通行の影響が比較的少ないと思われるようなところで、段階的に緩和をしていただきたく、お願いしたいと思っております。

それから次に、ずっと前回からもお話がありましたように、問題の駐車場でございます。4時間に30分、こういった法令に基づく休憩時間、ここも非常に今困っておるところでござ

ざいまして、ドライバーの事故防止のためにも、トイレ休憩のためにも、ぜひともこの駐車場の確保をお願いさせていただきたい。インターチェンジから私どもの店に寄って休憩も、道路の許可がありませんので降りられないという現状でございます。

最後に、今後の展望について、全日本トラック協会を通じて提出をさせていただいた先ほどのコースでございますけれども、個別審査の進捗状況を、その後、これは高速道路の絡みでございますので、個別審査は出しておりませんが、教えていただきたいと思います、思っております。

これは、今後25メートルトレーラ導入の1つの重大な資料となるわけでございます。私どもとしましては、先ほど申しました再来年からの労働時間問題の中の一環として、こういった取組を計画させていただきたいと、考えております。

このダブル連結の魅力としましては、誰が考えられても一緒だと思いますが、箱の切り離し、あるいは切り離れたところでまた箱をつなぐという非常に利便性もあるわけございまして、そういったところが特認の緩和を期待するところでございます。

それから、この車両につきましても、今メーカーさんもいろいろ研究をしております、この安全装置などがつきまして、例えば、後ろの箱のサイドミラーが運転席から見えるとか、あるいは、既にいろいろなトラックについておりますが、車線の逸脱により警報が鳴るとか、車両自体も工夫を重ねて改良されているのが現状と思います。

最後に、8ページになりますが、ドライバーの声を一部入れさせていただきましたけれども、このパーキングの連結トラックの駐車場に一般の大型車両が止められておることが多数ある、休憩できないことがあると。有料であってもいいですから専用の車を止められるところが確保できたらという意見であります。

次に、高速道路が通行止めになった場合、次のインターチェンジで降りるように指示がありますが、許可以外のインターチェンジで降りた後、一般道が走行できませんので、本線もしくは駐車場、パーキング等で待機させてもらうという、緊急の場合の措置を今後考えていただきたいということと、同じようなことでありますけれども、工事などで東名、新東名が通行できないという期間は、迂回ルートとして、その期間だけでもいいから、例えば東名がダメであれば中央道は走れないだろうとか、山陽道が通行止めになるのであれば中国縦貫を迂回できないだろうとか、そういったところを要望として列記させていただきました。

現在の我々の運行状況と将来に向けての計画というものを発表させていただきましたけ

れども、今トラック協会を通じてお願いしております新しい路線が拡大されるのであれば、我々もこの導入計画に対して大いに期待が持てるのではないかと考えております。私どもは、来年の1月から6月にかけてあと20両の増車の導入を図っております。それに伴いまして、さらなるこの緩和をしていただければ、また新たに増車のことも考えていくという現状でございます。今の事故の状況を見ましても、いろいろ車両事故はお恥ずかしながらありますが、車が大きくなればなるほど事故の件数は少ないと。セミトレーラ、それから25メートル、車両が大きくなるとドライバーの気持ちも少しは変化するのではないかなど、緊張感を持っているかなという勝手な想像ではございますけれども、今のところ重大な車両事故も発生してないという状況でございますので、この導入計画をする上で、国土交通省様の緩和というところは、大いに期待するところでございます。

以上、私の説明とさせていただきます。ありがとうございました。

【根本委員長】      ありがとうございました。

続きまして、ヤマト運輸株式会社様から御説明いただきたいと思っております。

説明者を御紹介いたします。ヤマト運輸株式会社輸送ネットワーク設計部アシスタントマネージャー、木村様です。よろしくお願ひいたします。

【ヤマト運輸（木村）】      改めまして、よろしくお願ひいたします。着席しながら発表させていただきます。失礼します。

ただいま御紹介にあずかりましたヤマト運輸の木村と申します。これまで本委員会に参加させていただいておりました前任者で加地という者がおりました。私はその後任として最近引継ぎが行われた次第でございます。まだまだ十分な知見を正直有していないという自覚がございます。ただ、このダブル連結トラックにおいては、私も前任地、そこが発着拠点である厚木ゲートウェイベースの施設を担当しておりました関係で、非常にこのダブル連結トラックに関しては御縁を感じている次第でございます。まだまだつたないことがたくさんあると思っておりますけれども、何とぞよろしくお願ひいたします。

それでは、早速ですけれども、本日お伝えしたいこととして、大きくは2点になります。

まず1点目は、ダブル連結トラックの運行実績と、またこの3年間における運用の課題感、ここについて御説明させていただきたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

それでは、次のページを御確認ください。こちらの項番では、本日発表させていただく内容の詳細となっております。過去2回にわたりまして、前任者の加地のほうから多くの要望を伝えさせて頂き、委員の皆様、国交省の皆様の御尽力により、数々の課題を乗り越えて、

現在のダブル連結トラックの運用が現在に至ります。御協力をありがとうございます。

次のページを御覧ください。項番1になります。こちらの項番では、ダブル連結トラックの稼働実績、それと導入初期と現在、これの比較、効果をお伝えしたいと思います。

まず表の左上、これが導入初期の認可区間。先ほど根本委員長のほうからもお話があったとおり、東京・名古屋・大阪でつないでいたところが、現在は、東北、そこから九州と認可区間が延長されました。結果的に、共業という形で他社さんと連結輸送を行ない、東京・名古屋・大阪、3台が毎日交差し、6台。これが現在延長したことによって、自社の稼働も踏まえると、コンスタントに平均で16台。当初より現在は10稼働増えているという状況で運用をさせていただいております。

また、表の下に、過去3期の実績を載せております。稼働数はもちろん増えております。ドライバーさんの稼働時間は2分の1になりますので、必然的にその分が削減。あとは、トラックが走る回数、これが減っておりますので、CO2の排出量も大きく削減ができています。結果的に、今ではこのダブル連結トラックは、なくてはならないという主力線便にまでなっております。

次のページを御覧ください。こちらの項番では、現状の市場環境についてお伝えしたいと思います。この資料は、前回一部発表のときに使わせていただいた資料を引用している形になっております。また、この直近3年では、新型コロナウイルスの影響で、巣籠もり需要という形でEコマースの伸びが非常に顕著でございました。結果的に、関東・東京に局所的な物流大型拠点が増えているというのは、過去にもお伝えしたことです。これが今現在もさらに加速をしているという状況でございます。

少し小さな枠で赤く囲ってあるのですけれども、過去、東京・関東から北海道との比較という形で、77%、23%という積荷の動き、偏在を御紹介しました。同じく関東・東京、九州との比較では62%、38%と、これが直近ではどうかというところですが、おたがいさらに開いていると。関東・東京から北海道に向けては80%、逆に北海道から関東・東京に戻ってくるのが20%ぐらいの比率しかございません。それは九州も一緒ですが、66%に対して九州からは34%と、ますます格差が広がっているという状況でございます。少し見にくいのですけれども、右下についております表が首都圏内の物流倉庫需要となっておりこの5年前から3倍ということで、需要度が非常に上がっているというのが現在の調査結果になっております。

次のページを御覧ください。こちらの項番では、この片荷の偏在をどう埋めていくかとい

う弊社の対応となっております。これも以前お伝えをしたとおり、モーダルシフト化を推奨しワンウエーで走れる輸送をはめて、ダブル連結を使い、その他を使い、これでバランスを整えていますという状況でございます。

ただ、先ほどもお話があったとおり2024年の問題がございます。また、ここで弊社としては、次の一手としてフレイターの就航を今現在計画しているという状況でございます。結果、どんどん広がっていくこの偏在、これは、この先の環境変化は変わらないと思っております。どのようにバランスを保つか、これについては今後も検討課題として挙げられています。

次のページを御覧ください。こちらから課題感の共有となります。先ほどお話を頂いた福山通運様と多分課題はほぼ似ていると思われれます。改めてお伝えをさせていただきます。

まず1点目、駐車場問題です。休憩スペースの問題。これについては、本当に委員の皆様、国交省の皆様、各関係の皆様にご協力いただいた上で、今現在は当初と比べると大きく改善傾向と見ていいと思っております。現場の声としても、この休憩について、今は課題感が大分低くなったのかなど、そのように体感している次第です。

ただ、私も住まいが神奈川県の方でして、時折東名なんかを走っていると、特殊な大型車両を非常に目にしております。私も職業柄というものもあるのですが、走っているとほかの車が結構気になって見ているのですけれども、特殊な大型車両が大分増えてきたなというのが体感でございます。結果、これが他社さん、もしくは他業種さん、こういうところで特殊車両が増えることによって、休憩のスペース、マス目というのは、今後も継続的な課題があると認識をしております。継続的なマス目増設、これがダブル連結トラックの投入につながっていくと思っておりますので、ここは引き続き御支援いただきたいと思う点でございます。

次のページを御覧ください。こちらは福山通運様もおっしゃってございましたけれども、ダブル連結トラックの迂回路というものがこの先必要になるのではないかと改めて実感しているところでございます。先ほども似たような資料をおつけしましたけれども、中段枠に直近3期の稼働数、あとは計画、その計画差と比率ということで載せております。2019年、始まった当初、稼働数は1,068稼働となっております。計画自体がまだ手探りで計画を組んでいたということもあって、精度は低いです。結果、計画1,500に対して432の未稼働が発生し計画比71%という状況でございました。

運用を続ける中でこういうときはああなるよね、ああなるときはこうなるよねと、アップ

データを続けて、稼働数も増え、結果2021年度はどうだったかという話ですけれども、稼働数は全体で1,407稼働、ただ、先ほどお伝えしたとおり、現在は導入初期より10稼働増えています。ただ、実績としては400稼働弱しか増えていないという状況でございます。この計画が1,474稼働ということで、導入当初の計画は1,500、もちろんこれは精度が低いのですけれども、アップデートされた中で、稼働数が増えながらも計画自体が1,474という形で抑えている状態でございます。計画差で67台の稼働が足りませんでした。計画で95%という状況でございます。

この主な理由というのは、先ほどもお伝えのとおりです。前で事故もしくは緊急の工事が発生したときに、どうしても迂回ができないために手前のパーキングで待機せざるを得ません。結果、この状況がひどければ、最悪そのドライバーさんは、日の改善基準違反をその日その場所で迎えてしまうぐらい待機を余儀なくされてしまうことがあるという状況でございます。特殊な大型車両ゆえに難しさはあると思うのですけれども、ぜひそこら辺は、柔軟な許可区間を設定していただきたいと思います。

次のページを御覧ください。このページが最後になります。ここでお伝えしたいことは、許認可の汎用性という言葉でお伝えをさせていただきたいと思います。先ほどお伝えのとおり、首都圏ではEコマースを中心とした、物流の大型拠点が増設されているという状況です。また、荷物の流動も時間で区切り目がない、24時間で常に出荷を繰り返されるという状況で、非常にこの作業の環境も変化が今起きております。結果的に、ダブル連結トラックに置き換えますと、拠点間をつなぐ輸送力は2倍になりますので、非常に大きな力があるのですけれども、限られた拠点しか動けないゆえに、約3倍に今現在膨れ上がっている物流大型拠点、これを賄い切るためには、ある程度の認可の汎用性、これが必要ではないかということをお伝えさせていただきたいと思います。

以上の発表となります。御清聴、ありがとうございました。

**【根本委員長】**      ありがとうございました。

続いて、事務局からの説明に移ります。初めに、ダブル連結トラックの路線拡充について、説明をお願いいたします。

**【四童子道路経済調査室長】**      道路経済調査室の四童子でございます。資料3-1を御覧いただきたいと思います。

ダブル連結トラックの路線拡充についてという資料でございます、1ページですけれども、トラックドライバー不足の状況を上に書いてございますけれども、特に約4割が50

歳以上というような状況がある中で、これまで1台で2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの導入を進めてきておるといところでございます。

その中で平成31年から新東名を中心に導入をしてきた経緯が次の2ページに簡単にお示しをしております。平成28年度、29年度と実験を重ねまして、平成31年から本格導入、そしてルート拡充をしました。今年度にさらなる拡充をとということで申し上げてきたところでございます。

次の3ページに効果でございますけれども、2台分運べるということで、省人化はドライバーで言えば約5割削減、そしてCO2の削減効果につきましても約4割削減ということで、大きな効果が見込まれるといところでございまして、次のページに現在までの運行の状況でございますけれども、赤いラインでお示ししておるところ、そして、台数につきましても順次205台まで増加をしてきているところでございます。

この中で、今回路線の拡充を検討しました考え方を次の5ページにお示しをしております。ダブル連結トラックの運行について、事業者さんからのニーズがあるといところ、そして、高速道路の本線について、4車線以上で構造上の支障がない区間という考え方で整理をさせていただきます、次のページに今回の通行区間の拡充についての図をお示ししております。6ページでございます。赤いラインがこれまでの区間でございまして、オレンジ色の区間が今回の追加区間の案ということでございます。北は秋田まで延びましたり、あるいは北陸をカバーしている関越道、あるいは常磐道辺りが塗られているところ、そして中央道も塗られておまして、さらに四国までずっと高知、松山までカバーをするといところでございます。さらに九州のほうも鹿児島、宮崎に至る区間を追加する案になってございまして、小さい字で延長でございますけれども、現在の2,050キロから5,140キロといところでお示しをしておるところでございます。

拡大をしました東京の周辺が次のページにございますけれども、関越道でございますと所沢インターまでですとか、あるいは、東京の外環道の右側の辺りから館山道の辺りといところが追加の案になっておるところでございます。

そして、大阪の周辺がその次のページにございまして、阪和道の辺りですとか、あるいは四国に行くルートといった辺りが追加となっておるところでございます。

具体的に今後のスケジュールでございますけれども、本日の御議論、御審議を経まして、その結果を受けまして、具体の通達の改正に着手をするといところでございます。おおむね1か月ほどと予定をしておりますけれども、その後、順次休憩箇所の整備等を経て実際の

運用になっていくということを考えておるところでございます。

こちらの資料は以上でございます。

【根本委員長】 続けてお願いいたします。

【安谷有料道路調整室長】 高速道路課有料道路調整室の安谷でございます。資料3-2を用いまして、ダブル連結トラックの駐車マス等の整備状況について御説明いたします。

表紙をめくっていただいて1ページ目でございます。まず、駐車マスの現状の整備状況でございます。下の地図にありますとおり、現在の運行区間沿いに、旗揚げされたところにSA・PAがございますけれども、こちらが現在連結トラックの駐車マスがあるSA・PAでございます。資料の上のところに数字がございますけれども、全体で今約2,050キロのところ、上り線に45か所、下りに49か所、それから路外に1か所ということで合計95か所にダブル連結トラックの駐車マスを整備したところがございます。

基本は、路面標示や案内をしています優先マスというのが整備されておりますけれども、一部におきまして、下にありますけれども、35台ほど実証実験ということで、あらかじめ予約をして止められる予約駐車マスというものを一部整備している状況でございます。

続きまして、2ページ目でございます。先ほど御説明いたしました運行の拡充路線の案のところの整備についての資料でございます。下のオレンジの区間がその拡充の案になりますけれども、その区間沿いに旗揚げをしている箇所が今回の拡充に伴って駐車マスの整備を考えている箇所でございます。箇所としましては全部で26か所の休憩施設の整備を今準備しているところがございます。こちらについては、今回の拡充路線の走行が想定される時期、来年の4月頃、具体的なところを想定して、それまでにこのSA・PAで整備を行うということで準備をしているところがございます。

その考え方としましては、厚生労働省の改善基準告示、4時間に1度、30分の休憩が取れるよう、特にこの図で言いますと北陸道の富山から滋賀県間とか、あるいは九州のほう、かなり延長の長い区間もございますので、こういった区間などにきちんと休憩が取れるような形でまず整備をするということで、この26か所を選定しております。

また今後、4月以降も物流事業者のニーズや、あるいはダブル連結トラックの優先駐車マスの利用状況を踏まえて、順次整備を行う予定でございます。

資料については、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、ここで一区切りとしたいと思います。これまでの説明を受けて、自由に御意見、

御質問をお願いしたいと思います。

どなたからでも結構です。いかがでしょうか。大串委員、どうぞ。

**【大串委員】** ありがとうございます。まず、企業の方々に2つ質問をさせてください。

1つは、福山通運さんのほうに例がありました。走っているときに周囲のドライバーに対してどういう告知があるのかと。福山さんのほうは、マグネットみたいなものを何かぼんと割と分かる感じで貼ってあるような感じではあるのですが、何かあれで走っておられる方が追い越そうとしたらびっくりみたいな、そういう小競り合いなどが起こっていないかを含めてお聞きできたらと思います。要するに十分な周知になっているかということです。

もう1点は、許認可で生産性を上げたいということで、もちろんそれが必要なことは承知しておりますけれども、言わば運転手さんにとっては労働強化にもなるはずですので、それだけの生産性を上げた分の対価としてのことはきちんと図られているのかと。それはある程度のものでいいと思いますけれども、少しそういうこともお話ししていただかないと、企業さんにとってとても都合のいい規制改革だとは思いますが、今後の自動運転化を含めて、運転手さんはいろいろ不安を抱えておられると思いますから、その辺のことを少しお聞きできたらありがたいです。というのは企業さんに対してです。

当局に対しては、路線の拡充は結構だと思うのですが、例えば少し小競り合いなどの事故とかが起きてなくもないと思います。そういったことも踏まえた拡充になっているのかということの確認です。

あともう1点は、近々の検討だと思うのですが、今年の冬ももしかして雪で高速道路の緊急な使用中止などのような事態があると思います。そういったときに、どういった対応を取ろうと思っているのかということ、早く業界のほうとすり合わせていただいて、ドライバーさんの不安を高めないようにといたしましょうか、少し雪があつて、もしかしてなるかもしれないし、ならないかもしれないけれども、この路線はここでこういう対応ができてから安心ですよということの情報共有を早く進めていただかないと、時期的に11月に降雪が開始されるところもありますので、ぜひよろしくをお願いしたいと思います。

以上です。

**【根本委員長】** ありがとうございました。

一問一答をやっていると時間がかかってしまうと思うので、皆さんから質問を受け付けて、回答はあとでまとめてお答えいただくことにしたいと思います。

他はいかがでしょうか。それでは、朝倉先生、お願いいたします。

【朝倉委員】 朝倉です。非常に貴重な御意見を頂戴して、ありがとうございました。

私は、この拡充案というのはいいことだと思うのですが、この拡充案がきちっと機能するためには、幹線部分だけではなくて端末部分、フィーダーのところがどういうふうな指定状況になっているのかというところが明らかにならないと、なかなか使いづらいかもしいないと思います。といいますのも、拠点とおっしゃっている場所が、高速道路のインターにほとんど直結しているようなようなところであれば、高速道路を使って拠点と拠点を結ぶ移動が確保されればそれでオーケーです。でも拠点とおっしゃっている場所が、高速道路のインターから結構離れて一般道を走らないといけないところにあるとか、あるいは、個別の施設まで持っていくとかという、そういう輸送を想定されているのであれば、一般道のネットワークを緻密に路線指定しないと機能しないですね。逆に、その拠点と言っている場所または施設、つまり荷物の発着地ですけれども、これを高速ネットワークに近いところに設置することができるのであればうまく機能するということでもある。施設配置、つまりターミナルの配置、あるいは拠点の配置、拠点の想定と言ってもいいのですが、施設配置と併せてこのネットワークを考えるとうまく使えるのではないかなと思います。つまり、施設がうまく配置されておれば、拠点までの一般道のフィーダーを無理に指定しなくても構わない。ただし、その場合は、最終的な荷物の発着場所まで連結トラックを単車に分解して運ばないといけないので、そこをどうするのという問題が発生します。その折り合いをどうつけるのかというところをさらに議論をすればうまく機能するかなと感じます。

以上です。ありがとうございました。

【根本委員長】 ありがとうございました。苦瀬先生、どうぞ。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。

1つ目として、私も拡充することは非常に重要だと思いますし、ぜひ進めてもらいたいと思います。

2つ目として、予約の話ですけれども、これは結構ソフトウェアを工夫すればうまくいくと思います。ただし、何時間単位で予約できるのか、予約時間に遅れたときどうするかなど、駐車場の通常の予約のシステムを見ても結構大変なようなので、高速道路のPA・SAでも同じような課題があると思います。それらの対応を、よろしくお願いします。

次に質問であります。朝倉先生とほとんど同じですけれども、私もフィーダーというか、端末が大変だなと思います。物流施設の周辺の道路の状況を思い起こすと、大型貨物車の通

行が可能か否かが気になります。そういう意味では、どこかでダブル連結とはいうものの、どこまでの範囲だったら通行できるのか調べておくべきでしょう。多分支店、営業所、その近隣の道路状況によって異なるのではないかなというのが私の心配でございます。

そういう意味で質問なのですが、仮に東名大でも、どこかで区切ってでも構いませんけれども、将来拡充されていったときに、営業所や支店の立地条件とかを考えた場合に、東京・名古屋・大阪であればここまでならばダブル連結でも走行可能とか、マックスここまでは可能だよというようなデータが分かると、将来対応しやすいと思います。そして、ざっくりでもいいので、どの辺まで行けそうかなというのが分かっていたとしたら、教えていただければありがたいと思います。よろしくをお願いします。

【根本委員長】 ウェブで御参加の高岡先生、何かございますか。

【高岡委員】 ありがとうございます。いえ、今回は大丈夫でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

そうしましたら、ヤマト運輸さんに質問がなかったもので、私から質問を1つさせていただきます。

このダブル連結と直接関係ないので恐縮ですけれども、勉強のために教えてください。片荷問題というのが、EC貨物が増えて大変だというお話があり、そのためJRも活用していると理解しました。ただ、JRを使っても31フィートは空コンで戻さなければいけませんし、本質的な解決にならないような気がしました。

結局、首都圏に集中しているECの物流センターの配置を適正化することも考える必要があるのではないのでしょうか。運賃が上り、下り、一緒だからこういうことが起きていると思うのですよね。運賃を上り下りで変えれば、地方部に物流センターを誘導できるのではないのでしょうか。別の例ですが、航空機を使って翌々日配達九州とか北海道に翌日配達ができるようになるわけですけれども、高い運賃を収受できる貨物を取り込んで、それによって付加価値を生み出すということでしょうけれども、何かこの片荷問題は、運賃である程度解決できるというような気もしていて、その辺をどう思っているかということをお教えいただきたいと思いました。

それでは、これからお答えをお願いしたいと思いますけれども、できるだけお答えは簡潔にお願いしたいと思います。

まず、福山通運さん、よろしいですか。先ほどの質問に対して。

【福山通運（長原）】 たくさんの質問を頂いたので、なかなか全てお答えできないと思

いますけれども、この25メートルの車両の走行につきまして、後続車からは、後ろに全長25メートルというダブル連結の表示をしておりますので、後続車は、それは長い車であるということについては意識できていると解釈しております。

【大串委員】 夜間は反射するのですか。夜間も視認性が高いと考えていいですか。

【福山通運（長原）】 夜は反射板で見えるようになっております。蛍光板といたしますかね。逆にこの25メートルのトレーラは、追越しはもう絶対にしてはいけない行為でございますので、その辺のところは厳しくやっておるつもりでございます。

それから、異常気象で、例えば雪が降りそうだという天気予報であれば、あらかじめ後ろの箱のほうは外してヘッドだけで運行するような状況を取っております。

それから、拠点につきましては、現在も新しい拠点等を踏まえて、いろいろ物件もあるわけでございますけれども、特にこの3年前からは、ダブル連結が入れる位置に、新しい拠点の選択をやっておるところでございます。

それと、先ほどから少し説明させていただきました、東京・名古屋・大阪の拠点については、現在町の中にあるというところで、国道、県道、府道、こういったところをインターチェンジから走行しなくては私どもの拠点にたどり着かないというところで個別の審査を受けておるわけでございますけれども、我々も道路幅をある程度気にしながらの個別審査を申請しておるわけでございますので、できるだけ国道、県道、市道を通らないような、例えば市内にある高速道路の通行許可があれば、一般道の使用も少なく済むのではないかなというところがございます。

たくさん質問を頂きましたので、全てか分からないですが、ほかに。

【根本委員長】 あと、ドライバーの賃金に反映していただけるかと。

【福山通運（長原）】 ドライバー、このダブル連結の乗務員ということですか。

【根本委員長】 はい。

【福山通運（長原）】 このドライバーは、それだけの、私どもは普通の11トン車とトレーラと比較すると、それだけいろいろな形で負担も増えてくるというところもありまして、それなりの手当という状況ですから、一般のトラックのドライバーよりは割増した給料というところで今乗ってもらっております。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは次に、道路局のほうからお願いいたします。うまく分担いただけるとありがたいです。

【浪越車両通行対策室長】 道路交通管理課車両通行対策室長の浪越でございます。御質問、2問、お答え申し上げます。

大串先生から御質問を賜りました、ダブル連結トラックのその安全性の確認、小競り合いが起きていないのかという御質問でございますけれども、運用開始から3年半程度たっておりますけれども、今のところダブル連結トラックの事故の報告は受けておりません。そもそも許可をする際に、車両にいろいろな装備をお願いもしているということもありまして、今のところ事故は生じてございません。

もう一つ、朝倉先生、苦瀬先生から御質問を賜りました、高速道路から物流拠点への通行に当たって、ダブル連結トラックがきちんと通行できるのかという御質問でございますけれども、今回、ダブル連結トラックの路線拡充の御要望を頂いたものの中で、具体的な一般道の通行を含めて御要望を頂いた一般道については、全て通行可能であるということを確認しております。

通行が可能であることを確認している一般道以外、御要望を頂いていない一般道の通行については、今後個別に通行可能かどうか、各道路管理者に協議をかけて、安全であれば通行していただくということになります。

以上でございます。

【根本委員長】 よろしいですかね。

それでは、ヤマト運輸さん。

【ヤマト運輸（高橋）】 ヤマト運輸の高橋と申します。

質問は根本先生からの1問だったのですが、前段に2つほどあると思いますので、まとめて回答をさせていただきます。

ヤマト運輸としましても、この労働強化に当たるのではないかとこのところに対しての手当では拡充させておりまして、車型、または積荷本数は2倍になりますので、ここを勘案したインセンティブ制度を設けておりますので、もちろん時間を守りながらですけれども、そういう賃金のところの手当というのは、実施させていただいているところでございます。

また、もう1点、東京・名古屋・大阪の拠点の配置というところにつきましては、今も今後に向けて見直しをかけているところではございますが、当社としては、このダブル連結の特性を生かして、連結したまま市街地に入っていくという運用はやめようと思っております。今ですと、関東圏ですと厚木というゲートウェイのところとどめておりますが、そこで連結を解除しまして都内に10トン車のヘッドで走っていくと。このような運用をしますと、

今の特車の認可というところを拡充することなく、増車または増便がかけられるというような試算をしておりますので、高速道路間をしっかりとダブル連結で走って、その後解除して市街地に入る、このような運用をやっていこうと思っています。

この3年間は、大きくは厚木ゲートウェイでダブル連結のまま積荷を集めて高速間を走っておりましたが、切離したほうがいいよというところに今度チャレンジをしていこうと考えています。

3点目、片荷の問題については頭が痛い問題ではございますが、おっしゃるとおりで、JR貨物さんの利用であるとか、あとは飛行機も今の旅客のお腹も使わせていただきながら、何とか片便のものを増やしている状況ではございますが、それでは追いつかないというような状況でございます。

もっとも、今、弊社のロールボックスパレットと呼ばれる籠車に入れて荷物を輸送しておりますので、それを打ち返してくる車両の必要性もあるにはあるのですけれども、その運用も仕分数によって本数が変わってきますので、例えば、九州に向けては仕訳数を減らして積載効率を上げて送る。逆に九州から関東に行きますと約20ベース、関東圏にはございますので、逆にもう九州側で20仕分をして、あえて本数を増やして積載を詰めてやるというような運用も考えながら均衡を図っていこうと、このような考えでございます。

運賃差につきましては、おっしゃるとおりでございますので、今後の検討課題かという認識をしております。

以上でございます。

**【根本委員長】** ありがとうございます。

どうぞ。

**【安谷有料道路調整室長】** 有料道路調整室長の安谷です。

大串先生からお話がありました雪のとき、特に大雪のときにこういったダブル連結トラックがどこでどうすべきかという対応については、雪全般に言いますと、大雪に関しては、最近、通行止めの可能性があるときに、早めに世の中に周知するという事は、会社のほうでも努力をしているところでございます。ただ、そういうことをしても突然降ったりですとか、そういった事象が想定されますので、会社を含めて、どういう措置をすべきか、一般の車両の安全を確保しながらどうすべきかというところをよく検討してまいりたいと思っております。

苦瀬先生から予約システムの話がありまして、これも実証実験をしておりますので、どれぐ

らい予約に対して使われているか、その辺を含めてよく研究をさせていただいて、勉強するようにいたします。

以上です。

【苦瀬委員】 よろしく願いいたします。

【根本委員長】 集中工事時とか災害時に、臨機応変に迂回するというのはなかなか難しいですね、これは。そういう話で何かあります。

【安谷有料道路調整室長】 場所によるかと思うんですけども、今回も大分拡充することによって、例えばさっきありました東名に対して中央道があるとか、できてはいるのですが、一般道との関係になると、なかなかすぐ代替路があるかどうかというのは場所によるので、そこは少しそういう問題意識を持ちながら対応についても検討してまいります。

【根本委員長】 特車の許可が即時で下りるような計画がありますよね。ネットワークが拡充して行って迂回路があるということもあるでしょうし、即時で特車の許可を得るとか、そういうことも目指していただきたいと思いました。

よろしいですか、何か追加、あるいは加えて。

【大串委員】 1点だけ。

【根本委員長】 どうぞ。

【大串委員】 すみません、それは会社の方というよりも高速道路課のほうかなと思うのですが、高速道路上でこれからいろいろなタイプの車が走るようになりますね。無人運転の車とか、いろいろ考えられると思うのですが、そういったときにドライバーの方に周知されるように、例えばSA・PAでそういった映像を流してもらうとか、ポスターを優先的に貼ってもらって周知をしてもらうということが、今後の道路への期待にもなりますし、注意喚起にもなりますし、そういったPRも同時に考えていただけると、非常に世の中に円滑にこういった試みが受け入れられていくのかなと思いますので、よろしく願いしたいと思います。

以上です。

【根本委員長】 どうぞ。

【朝倉委員】 私の質問に答えていただいて、ありがとうございました。

私も大きな車や大きな車列が車列のまま町の中に入っていくというのはあまりよくないと思います。そうならないようにこの道路ネットワークの指定を考えてほしい。逆にそのネットワークを使う運輸業界の側も、町の中まで車列が入らなくて済むようにうまく施設を

運用する。そのこのところの考え方をある程度統一してやっていただくといいと思います。

つまり、指定した幹線ネットワークはきちっと機能するように維持するけれども、果てしなくフィーダーを指定するようなことはやめるべきという考え方で進めるというのは、国交省としてのポリシーとして分かりやすいことかなと理解します。

ありがとうございました。

**【根本委員長】** 私も朝倉先生の意見に賛成です。自動運転トラックというのはレベル4で、高速道路上だけ許可するという形で進んでいくわけですが、そうなってくると、高速道路に直結するようなターミナルから高速道路に入ってもらふことになります。ダブル連結トラックもインターを出て一般道を延々と走っていくというよりも、物流センターの配置などもインターの周辺に集めて、そこからすぐ高速道路に入ってもらふのが理想です。道路行政と土地利用を一体的に考えるような、そういう仕組みがあったほうがいいかもしれませんね。ありがとうございました。

それでは、もう一つ議題がありますので、そちらのほうに移っていききたいと思います。

2番目、その他報告事項をよろしくお願ひいたします。ここも事務局から各項目についてまとめて説明いただいた後、御意見、御質問を頂きたいと思ひます。

**【四童子道路経済調査室長】** それでは、資料4から御説明をさせていただきます。重要物流道路の指定についてというところでございまして、2018年の道路法の改正で重要物流道路制度を設けまして、物流の観点で重要な道路を指定しまして、機能強化を推進するという取組を順次行ってきているところでございます。

右側の下側にこの4月の指定の状況がございましてけれども、現在、候補路線380路線、計画区間として88区間、事業区間として2,900キロ、そして供用中の区間で3万6,000キロを指定しているところでございます。また、この供用中の区間につきましては、左側の国際海上コンテナ車の絵がございましてけれども、こちらの40フィート背高の構造上支障のない区間につきましては、特車許可を不要にするという措置を講じておるところでございまして、これまでに3万1,300キロを指定しているというのが現在の状況でございます。

こちらの資料につきましては、以上でございます。

**【浪越車両通行対策室長】** 続きまして、資料5に基づきまして、新たな特殊車両通行確認制度の導入状況について御説明申し上げます。1ページをお願いいたします。

左側が既存の特殊車両通行許可制度でございまして、申請のたびに、1経路ごとに車両情報

や発着地、経路、重量などを御申請いただいて、国道事務所等で審査を行いまして、道路情報が電子化されていない道路がございましたら、その部分については、当該道路管理者、地方公共団体に協議をかけて許可を行うという流れになっておりまして、申請から許可まで、令和3年度は平均22日を要してございます。

近年その申請件数が非常に増加をしているということがございまして、この処理日数が増えておったところですが、いろいろ取組を行いまして、22日まで減らしてはいるのですが、より一層早く、即時に許可手続を行いたいという御要望を踏まえまして、令和2年に道路法を改正し、右側の特殊車両通行確認制度という新制度を始めました。道路情報が電子化された道路には限られますけれども、車両登録は1回のみでございまして、経路検索いただくと即時に通行可能な経路を回答し、その回答書をもって通行いただくことが可能という流れでございます。令和4年4月1日から運用を開始しております。

続いて、2ページをお願いいたします。この新たな制度の手数料でございまして、登録は車両1台、トラクター単位ですけれども、車両1台につき5,000円、5年間有効でございまして。経路の確認につきましては、1件当たり600円でございまして。後ほど御覧いただきますけれども、経路確認の手法は2つございまして、都道府県単位で通行可能な主要道路全てを検索するという場合には、確認1件につき1都道府県当たり400円の手数料を設定してございます。

3ページをお願いいたします。この既存の制度、現行制度と新たな確認制度との違いでございまして。右側、新たな確認制度は、オンラインシステムで即時に確認できますので早いです。システムが自動的に経路を検索し、車両登録も初めの1回だけで済むという意味で簡単であると。双方向に複数経路確認できるという意味で便利でございまして。ただ、対象は道路情報が電子化された道路で、ETC2.0搭載の車両に限定させていただいております。

4ページが検索手法の1つである2地点双方向2経路検索の実際の通行可能経路の検索結果でございまして。千葉県内を出発地、目的地に仮に設定した場合でございまして、主経路がオレンジの線、代替経路が緑の線、その2本をつなぐ渡り線が表示をされるという形になっております。

続いて、5ページが都道府県検索でございまして、先ほどと同様に千葉県内を出発地、目的地に設定した場合の千葉県内の通行可能な主要道路をこの絵のように網羅的に示すというものでございます。

続きまして、6ページをお願いいたします。4月1日からこの新制度のシステムの運用を

開始したところでございますけれども、大変恐縮ですけれども、5月20日、7月1日と不具合の発生が判明いたしまして、記者発表をしたところでございます。これを受けて、判明した2つの不具合に限らず、ほかの不具合がないかプログラム全体の照査を行いました。具体的には、詳細設計書にきちんと法令等が漏れなく反映できているかという確認や、テストデータを既存システムと新確認システムの両方に入れて結果が整合するのか、プログラムコードがきちんと書かれているのか、改めて再検証を行いました、不具合が複数見つかりましたけれども、全て改修して運用しております。

今後の対応といたしましては、網羅的にプログラム照査を行ったところですが、今後も予期せぬ不具合が発見される場合に備えまして、今年度末までの期間を集中改善期間と位置づけて、システムの運用を行いながら、不具合が発見された場合には必要な改修を進めてまいります。

続いて7ページが、運用開始後、利用者様にアンケート調査を行いました。その結果、利用者の約9割はこの確認制度を認知いただいておりますが、利用したという方は、約2割と低調でございました。利用していない方々に理由を聞いたところ、主な理由として、希望する経路検索ができない、要するに道路情報が電子化されていない部分があるということだと思っておりますけれども、ほかにシステムの操作性がまだ理解できていないというような御意見を頂いたところでございます。

これを受けまして、8ページとして、対策でございますけれども、まずは道路情報の電子化を進めていくということが重要でございまして、下段の道路情報の電子化の率を御覧いただきますと、高速道路や一般国道は100%、都道府県道は71%でございますけれども、市町村道についてはまだ3%にとどまっております。もちろん市町村道全てを特殊車両が通るわけではございませんが、低い値にとどまっているということから、道路情報の電子化を推進するために、道路情報の電子化の多頻度化、年1回から4回に高め、自治体に代わって国が道路情報の電子化の代行を行うというようなことを実施してまいります。また、システム操作が分かりにくいという声を受けまして、システム利用マニュアルの作成や、運送事業者を対象とした講習会の開催などを行っておるところでございます。

続いて、9ページを御覧いただきたいと思っております。この道路情報の電子化を補う仕組みといたしまして、許可実績を利用した自動算定機能の開発を今後行ってまいります。現在でございますと、道路情報が電子化された道路で完結していれば自動審査を行うことができ、そうでない場合には自動審査不可になりますけれども、今後、許可実績を蓄積していったら、1

度許可した車両の車両寸法や重量と同等かそれ以上の車両であれば、その許可実績を参考に自動算定を行うという機能の開発を今後進めてまいります。

説明は以上でございます。

【四童子道路経済調査室長】　　続きまして、資料6でございますが、中継輸送の関係の取組でございます。

こちら、1ページでございますけれども、概念図がございまして、中継輸送、1つの輸送工程を複数のドライバーで分担、手分けをして輸送するという形でございます。これまで片道で、例えば上でございますのは、600キロを1人のドライバーさんが行って帰るということではなくて、真ん中で中継をいたしまして、それぞれ手分けをして日帰り運航を可能にするような考え方のものでございまして、パターンとして下側に3つございますけれども、例えば、トレーラのトラクターのヘッドの部分だけを真ん中で交換をして荷物を入れ替えるというようなやり方ですとか、貨物積み替える方式。それから、ドライバーさんが交代する方式が考えられているところでございまして、下側でございますように、先ほど先生からもお話がありました、2024年のドライバーさんの時間外労働規制の強化というところを見据えて、こういった取組を進めているところを御紹介するものでございます。

次のページでございますけれども、コネクタエリア浜松につきましては、これはもう既に静岡の浜松、ちょうど東京と名古屋の間ぐらいにあるものですから、東京と大阪の間ぐらいなものですから、NEXCOと民間事業者が共同で整備をしているものでございまして、既に利用をされているものでございます。

それから、下側にある取組につきましては、山陽道の宮島SAにおきましては、こちらは実験的に近畿と九州のちょうど真ん中に当たります宮島のサービスエリアにおきまして、今年の2月、3月にかけて中継輸送の実験をしたものでございますし、右側でございます道の駅の取組は、北海道の道の駅におきまして、札幌とこの枝幸町のちょうど間ということで、こちらでヘッドを交換するような取組を行ったというものでございます。

詳細は次のページでございます。こちらは道の駅での実験のイメージでございますけれども、道の駅におきましてトレーラのヘッドの交換をするということを実際にやってみたところでございます。

それから、次の4ページには、宮島SAにおける中継輸送の実験の概要でございまして、こちらはドライバーさんが入れ替わるということで行っておりまして、最後のページに、それぞれの参加いただきました企業さん、あるいはドライバーさんの声を書いてございます

けれども、中継輸送は必要だという声ですとか、重要だという声もありましたし、少し課題としましては、例えば、トレーラのヘッドを交換するのにかなりスペースが必要で、一般車両とどう分離するかという課題があるということですとか、あとは、右側の宮島SAのほうでは、中継待ち合わせ時間のロスが課題であるという声も聞き取られているところがございます。

こちらの資料につきましては、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、ただいまの説明を受けて、自由に御意見、御質問があればお願いいたします。いかがでしょうか。朝倉先生、どうぞ。

**【朝倉委員】** ありがとうございます。

後ろから2番目に説明いただいた、特殊車両の案件ですけれども、僕が質問するのも変なのですが、これは、道路ネットワークデータをどういうふうに整備するかというところが一番大事で、今おっしゃっているように、道路情報便覧をDRMのリンクにひもづけするといい、そういう作業のことを指しておられると理解していいですか、難しいのは。

**【浪越車両通行対策室長】** おっしゃるとおりでございます。道路情報便覧のリンクに具体的な道路情報を入力していくというものでございます。

**【朝倉委員】** 分かりました。そうすると、DRMのほうのデータも毎年変わりますよね、バージョンが違くと。そういうことはやめないといけなくて、つまり、リンク番号が毎年変わると、同じ道路なのに変わっていくということがこれまであったわけなので、そうするとせっかくその便覧で番号付けしても、どの年のバージョン使っているかによって全然使い物にならないということが起こってはいけないんですね。ですから、そこをどういうふうにきちっと管理するかということが極めて重要だと思いますので、こんなことを言わなくてもやっているよということだと思いますけれども、DRMのほうのバージョン管理をきちっとやっていただいて、もちろん最新のDRMに更新することが大事なだけけれども、そのこととそのマッチングするものとの番号がずれてしまうと何も使えないので、そこはきちっとやる必要があるということが1つです。

次は、そうやってこのDRMにうまくマッチングされて、このシステムで検索したとしても、その結果をユーザーさんがどこかにダウンロードして使うときに、うまくそれが使えるようになっているのかどうかです。紙だったら分かりますという話ですけれども、それを、電子化されたものをネットワークデータにしる何にしるダウンロードして、自分ところの

システムに乗っけたいわけですよね。ところがそれがうまく乗っからないということが起こると、結局は使えないことになってしまうので、それをどういうふうに設計するかというところが極めて大事かなと思います。何か今進んでいる状況をお知らせいただいてもよろしいですか。

【根本委員長】 考えておいてください。難しい質問です。

【浪越車両通行対策室長】 すみません。

【根本委員長】 どうぞ。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。私は質問というよりお願いが2つあります。

1つ目は、先ほどの、コネクタエリア浜松でしょうか。思い出したのですが、だいぶ昔に新東名の夢ロードで議論していたとき、そういう施設ができたらいいいねという議論がありました。それを今実現していただいて、誠にありがたいなと思っております。

先々週、四国の運送会社の社長さんとも話していたのですけれども、四国と東北とでリレー輸送をやっている。それも途中の2か所ぐらいでリレーしていると言うのです。いろいろな場所で、リレーするところを探しているとも言っていました。その方の発言から考えると、いずれリレー輸送が普及していけば、運転手さんが交代する多くの場所が必要になるのではないかと思います。ぜひ前向きにいろいろな施策を考えていただくとありがたいというのが1つ目のお願いでございます。

2つ目は、資料5の8枚目ですか、ラストマイル便覧の収録ということです。これは細かいことなのですが、出発地などに物流施設と書いてありますけれども、ラストマイルでは、工業団地や工場なども結構多いと思います。そこで物流施設だけでなく工業団地や工場も含めて考えていただくと、うまくいくかなと思います。言葉尻だけを捉まえて申し訳ないのですが、物流施設以外の産業施設なども検討していただければありがたいと思いますので、よろしくお願いでございます。

以上です。

【根本委員長】 ほかはいかがでしょうか。取りあえずよろしいですか。

そうしたら、ここまでのところでお答えをよろしくお願いいたします。

【浪越車両通行対策室長】 道路交通管理課車両通行対策室でございます。

朝倉先生から御質問を頂きました、DRMの更新のたびにリンク番号が変更されるのではないかと御質問でございますけれども、おっしゃるとおりでございます。DRMの更新のたびにリンク番号は変わりますけれども、きちんとバージョン管理してござい

して、道路情報が引き継がれるようにしてございます。

また、そもそもDRMの更新に当たってもリンク番号が固定化されたままにするという検討も現在行っております。

以上でございます。

**【根本委員長】** あと、苦瀬先生のほうはコメントということで、お答えはよろしいですか。

**【苦瀬委員】** 結構です。

**【根本委員長】** ほかはよろしいですか。

私、一言感想をお話ししたいのですが、特車の制度の導入状況ということで、ここに「即時に許可を出す」という、「即時」という言葉が出ていますよね。この即時というのは本当に重要なことだと思うのです。福山通運さんが、最初の説明の中で、「高速道路が通行止めになりました、次のインターチェンジで下りてください」という指示があったけれども、許可を持ってないから一般道に降りられなくて、高速道路で待機せざるを得ませんでしたと紹介されました。なるほど、そういうこともあるかなと思いました。しかし、ドライバーが事務所に電話して、「今通行止めになった」と伝え、事務所のほうで許可が出るかどうかを検索して、試してみたら「並行している国道が通れそうだ」ということを確認し、即時で許可を得て、ドライバーに「待機しないで一般道に出て走ってください」と指示を出すことが考えられます。この「即時」というのは、まだいろいろハードルはあると思いますけれども、ぜひお願いしたいと思いました。

以上です。

本日、一応予定した議題はここまでということでよろしいでしょうか。よろしいですかね。

**【福山通運（長原）】** 最後に質問を1つよろしいでしょうか。

**【根本委員長】** どうぞ。

**【福山通運（長原）】** すみません。ダブル連結トラックの運行区間の拡充についてで、今走っておる線は赤で太く掲示されているのですが、今後期待のできるオレンジ色のライン、この太いラインと細いラインがオレンジ色はあるのですが、これが実現するとしたらどのように解釈したらいいのでしょうか。いつ頃とか、いろいろなことを想定しながら質問をしているんですけども。

**【四童子道路経済調査室長】** ありがとうございます。

太いのと細いのが、御要望のたくさんあったところが太く表示をしております、細いの

は1社の御要望があったということで、同じような扱いで御要望の今回の案の路線となっております。今回、本日これで御審議いただきましたので、今後の流れとしましては、これから通達を具体的に1か月ほどで改正をしまして、そこから後はもう許可申請の受付が始まるということになりまして、その許可の申請が出ましたら走行ができるというような形になっております。

【福山通運（長原）】 どうもありがとうございます。

【根本委員長】 よろしいですか。

せっかくの機会ですから、ヤマト運輸さん、何かありますか。いいですか。

【ヤマト運輸（木村）】 大丈夫です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

それでは、ちょうど予定した時間です。御協力のほど、ありがとうございました。

最後に、事務局から連絡事項がございます。よろしく願いいたします。

【柴田道路経済調査室企画専門官】 皆様、長時間にわたる御議論をありがとうございます。した。

事務局から2点、連絡がございます。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、御了解を頂いた上で公開する予定としてございます。また、本日の会議資料につきましては、追ってホームページ上に掲載をさせていただきます。

それでは、以上をもちまして、本日の小委員会は終了とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —