

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会第12回物流小委員会

平成28年3月9日

【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12回物流小委員会を開催させていただきます。委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

最初に、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は、議事次第の次の配付資料一覧に列挙しているところでございますが、まずは座席図、そして委員名簿、そして資料1といたしまして今後の進め方、資料2といたしまして日本梱包さんからの資料、そして資料3といたしましてトヨタ輸送さんからの資料、そして資料4といたしまして車両の大型化による効率化・省人化に関する資料、資料5といたしまして都市中心部への流入を抑制するためのマネジメントになっております。過不足等ございましたら、事務局のほうによろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

続きまして、今回より3名の方が委員に選任されておりますのでご紹介させていただきます。まず、上村多恵子委員でございます。

【上村委員】 上村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【道路計画調整官】 続きまして、苦瀬博仁委員です。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。よろしくお願いいたします。

【道路計画調整官】 あともう1名、高岡美佳委員につきましては、本日は所用によりご欠席と伺っております。また、朝倉委員、羽藤委員も所用によりご欠席と伺っております。また、道路局長の森におきましては、公務により本日は欠席とさせていただきます。ご了承ください。

それでは、開会に当たりまして、道路局次長の青木よりご挨拶を申し上げます。

【道路局次長】 おはようございます。本日はお忙しいところ、根本委員長はじめ委員の皆様方には、ご出席いただきましてありがとうございます。また、本日、ヒアリングをさせていただくということで日本梱包運輸倉庫様と、それからトヨタ輸送様にもお越しをいただいております。御礼申し上げたいと思います。

この物流小委員会におきましては、昨年12月に「今後の物流政策の基本的な方向性等について」ということで、答申を取りまとめていただきました。大変精力的なご議論をい

いただいたことに対しまして、改めて御礼を申し上げたいと思います。私どもといたしましては、物流の中でも道路というものが貨物輸送の約9割を担うということで、大変大きな役割を果たしているということを踏まえまして、この答申で言われましたことというのにつきましては、早期実現に向けまして、また、ご相談もさせていただきたいと思っておりますけれども、実施に努めていきたいと考えております。

一方で、若干報道もされたんですが、国交省で、7日、おとといになりますけれども、石井大臣を本部長、トップといたしまして、生産性革命本部という組織を立ち上げました。石井大臣が就任されて、今年を生産性革命元年にしようということを申し上げていたんですが、そのためのエンジンとなる機関を省内に立ち上げたということでもあります。この生産性というものを考えたときに、私ども国交省としては、3つの切り口があるだろうということをおととい議論したわけでありまして、一般的には、どちらかというと個別の企業さんとかの生産性みたいなことというのがよく議論されるんですけども、例えばインフラの関係でいけば渋滞が起きている、そのことによる不効率をどうするのかという社会基盤全体で見たときの生産性がまず1つ目ですね。それから2つ目が、物流もその1つだと思うんですけども、いろいろな産業それぞれ、建設業もあるでしょう、製造業もあるでしょう、いろいろな業界それぞれの生産性を上げていくという側面、これは2つ目ですね。3つ目は、いろいろな新しい技術を生産性の向上のためにどう開発していくかという技術面から見た、この3つの切り口で検討していこうじゃないかということが申し合わされたところなんですけれども、考えてみますと、ご議論いただく物流というのはこの3つの側面それぞれに、いずれも深く関係するということは、もうおわかりのとおりだと思います。ぜひそういった観点から、私どもといたしましても、いろいろなご指導を賜りたいと思っているわけでありまして。

本日は物流の効率化・省人化ということで、車両の大型化の議論ですとか、それから都市中心部への流入を抑制するためのマネジメント、こういった施策についてまずご議論を頂戴できればと思います。先ほど司会のほうからもご案内がございましたように、上村委員、苦瀬委員、それから高岡委員にも今回お加わりいただくということでございますので、ぜひさまざまな視点からご指導賜ればと思っておりますので、ぜひご活発な議論をお願いしたいと思います。

冒頭のご挨拶をさせていただきましたので、今日はよろしく願いいたします。

【道路計画調整官】 続きまして、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。本委員会については昨年、「今後の物流政策の基本的な方向性等について」答申をまとめたわけですけれども、まとめる過程で多くの民間事業者からヒアリングを行うことができました。そのヒアリングの過程で印象的だったのは、やはりドライバー不足が深刻化しているということでありまして、そして答申の中でも生産性を向上していかなければならないというようなことが繰り返し強調されていたかなと思うわけでありまして。まさに本日から、この答申に合った、提案されたような施策をどうやっていけば実現できるのかという、そのためのフォローアップと理解しておりますけれども、できることから実現していくということではないかと思っております。実装を前提に議論を進めるということで、私自身もこの委員会の議論、楽しみにしているわけでありまして、委員の皆様におかれましては、今後とも忌憚のないご議論を何とぞよろしくお願いいたします。

【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、ご協力をお願いいたします。

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、議事を進めさせていただきたいと思っております。議事1として、物流小委員会の今後の進め方について、ご説明よろしくお願いいたします。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室の山本でございます。資料の1に基づきまして、物流小委員会の今後の進め方、これまでの復習も若干兼ねまして、ご説明をさせていただきます。

表紙をおめくりいただきまして、1ページでございます。この物流政策の答申を昨年12月にいただいたわけでございますけれども、この当道路分科会基本政策部会のもとの物流小委員会と、それから交通政策審議会のものに立ち上がりました物流部会、このもとにある小委員会と、これまで合同で、昨年4月から検討を進めてまいりまして、12月に「今後の物流政策の基本的な方向性等について」ということで答申をいただいたところでございます。この答申にはさまざまな施策が書かれておるわけでございますが、これを具体的にこれから実験したり、あるいは実装させていただくというようなことを検討するに当たりまして、今回、特に道路関係ですね、トラック輸送のさらなる効率化といったような部分に焦点を絞りまして、フォローアップをまずさせていただけたらと考えている

ところでございます。トラック輸送のさらなる効率化の中には、下のほうに書かれております、道路を賢く使う取り組みの確実な推進から始まりまして、さまざまな施策が書かれております。後ほど簡単にご紹介したいと思いますけれども、こういったものにつきまして、順次検討の進んでいるものから、こういった場でご紹介をさせていただきながら、ご意見等いただければ大変ありがたいなと思っております。この中では、実際書かれている施策を社会実験したり、あるいは実装を目指して検討していくわけですが、いろいろな社会情勢の変化等もございますので、さらに追加的にこんな施策を検討したらいいんじゃないかといったようなものについても、この中でご審議をいただければと考えているところでございます。

ページをおめくりいただきまして、いただきました答申でございますけれども、トラック輸送のさらなる効率化といった部分について、簡単に復習をさせていただければと思っております。特に道路を賢く使う取り組みの確実な推進ということで、輸送時間を短縮したりとか、時間信頼性を向上するという観点でトラック輸送効率化していくためには、賢く使う取り組みを確実に推進していくということが重要であるといったようなことをいただいているということでございます。

その中で、E T C 2.0の活用ということで、本格的な導入が開始されたE T C 2.0を物流事業者におけるトラックの運行管理、あるいは共同輸送のマッチング等に活用するというようなことを提言いただいているというところでございます。このうちトラックの運行管理につきましては、この2月から実験を開始しておりますので、後ろのほうの資料で簡単にご説明をさせていただけたらと思っております。

それから次のページ、3ページでございますけれども、適正通行へのインセンティブということで、重量超過車両というものが道路に与える影響というのは非常に大きいということで、適正に通行を促進する取り組みをしっかりとやっていくべきだということで、その中で適正に利用する者に対しては、例えばE T C 2.0装着車への特車通行許可の簡素化等を行うとともに、手続の期間が大幅に短縮されるような大型車誘導区間の改善を進めるといったような取り組みを進めていくべきだということでございます。この特車通行許可の簡素化についても後ろのほうに資料をつけておりますので、ご紹介を後ほどしたいと思います。

それから次の車両の大型化による効率化・省人化ということで、これは本日ご議論いただきたい部分でございますけれども、先ほど委員長からご紹介があったとおり、ドライバ

一不足が進行するという中にあって、さらなるフルトレーラー車両長の緩和とか、車両の大型化について検討する必要があるということでご提言をいただいているということでございます。

それから過積載車等の違反者への厳罰化ということで、先ほどの適正通行へのインセンティブと逆になりますけれども、違反者に対してはWeigh-in-motionによる自動取り締まりについてといったような取り組みの強化でありますとか、あと違反車両のさまざまな措置の統一化といったようなこと、こういったようなことをしっかりと許可をしていくべきだというようなことでご提言をいただいているというところでございます。さらには、違反に係る荷主とか運送元に関する情報もしっかりとりながら、幅広い取り組みを検討していくべきといったようなことについてもご提言をいただいているところでございます。

続きまして4ページでございます。都市中心部等への流入を抑制するためのマネジメントということで、これも本日も議論いただきたい部分でございますけれども、都心中心部へ大型車の流入を抑制するためということで、規制的手法でありますとか、あるいは関係者協調による手法などがあるということで、諸外国の例を参考に取り組んでいく必要があるということをお願いしております。

それから今後の維持修繕・更新のための財源の確保ということで、一般道路における大型車対距離課金の導入など、将来の維持管理費の負担のあり方などについて広く意見を聞きながら、これまで以上の課題認識を持って検討すべきというご提言もいただいております。

最後に、先進的・先端的な取り組みということで、E T C 2 . 0 を活用した取り組みだとか、効果的なデータプラットフォームの構築を推進するというようなこと、それからトータル路車間システムとしての海外展開を図っていくための戦略、こういったことについても検討した上で、先進的・先端的な取り組みに挑戦すべきといったようなご提言をいただいているところでございます。

今ご紹介させていただいたものが答申の中身でございますけれども、先ほど触れさせていただいた2点について、既に取り組みを始めておりますので、それについて簡単にご紹介をしたいと思います。

まず5ページでございますけれども、特車通行許可の簡素化ということで、E T C 2 . 0 特車ゴールド制度といったようなものを既に始めているところでございます。これまで、左上にありますとおり、特殊車両というのは出発地と目的地があつて、個別の経路ごとに

申請を行って許可を与えているといったような形になってございました。右上のグラフをごらんいただければわかりますとおり、その申請に当たっては1経路のみ申請するわけじゃなくて、複数経路申請している方が8割を占めているということでもございまして、これらの申請手続を簡素化するというようなことが必要ではないかということでもございます。左下にございますとおり、E T C 2.0を装着した車でありまして、いわゆる経路がわかるというようなことで、大型車誘導区間を走行する場合には、その経路を自由に選択可能とするといったような制度を始めさせていただいたところでもございます。右下にございますとおり、実際そのE T C 2.0を使いますと、こういったような経路を使っているのかということをチェックできるということでもございまして、違反がなければ、その申請について、次回更新するときにはクリックで簡単に更新できますし、一方、何らかの違反があった場合には、それらのチェックを行った上で、警告・是正指導等を行って自動更新が不可になるといったような制度でもございます。これにつきましては、昨年11月からパブコメを1月ほどさせていただいて、ご意見をいただいた後、1月25日から既に制度として導入を進めているというものでございます。

最後のページになります。E T C 2.0車両運行の管理支援サービスということでもございます。E T C 2.0のそれらのデータを物流事業者等にフィードバックすることによって、これを運行管理に活用していただくという取り組みでもございます。実際その左側の絵にありますとおり、E T C 2.0のデータを使いますと、トラックの位置情報でありますとか、あるいは急ブレーキとか急ハンドルといった情報が把握できるということで、その運行管理にかかる荷待ち時間を短縮するといったようなことに使っていただいたり、あるいはドライバーの安全確保といったような観点にも活用いただけるということでもございます。

右下に実験スキームということでも書かせていただいておりますけれども、これらのプローブ情報を抽出して、実験の参加者にデータをお渡しした上で、これらを有効に活用していただくといったような社会実験を始めさせていただいているということでもございます。昨年11月から実験参加者を公募いたしまして、既に実際参加する方を決めまして、この2月5日から実験の開始を行っているということでもございます。今回、実験に参加される方は、運行管理事業者12社、それからそれらのデータのサービスを提供する方5社ということで、これらの組み合わせの方々に実験に参加をしていただいているということでもございます。今回まず実験を今年度から既に始めさせていただいておりますけれども、来年度につきましても、引き続きの追加の参加者等を募集いたしまして、さらに実験を進め

ていきたいと考えているということでございます。

こうした2点の取り組みについて、既に開始をさせていただいているところでございますが、最初にご説明させていただいたような答申の中身について、本日ご議論いただいたり、さらに今後、この物流小委員会の場で引き続きご検討いただきたいと考えているところでございます。説明、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、ただいまの説明について、ご意見、ご質問がございましたらよろしくお願ひします。

【大串委員】 1点、確認だけお願いします。特車ゴールド制度ですけれども、周知の方法ですが、いろいろな業者の方がいらっしゃると思いますが、確実に皆さんがわかるようなやり方での周知というのをなさっている状態でしょうかという確認です。

【道路経済調査室長】 周知についてでございますが、実際は特車の申請をするときに、その申請のシステムがございまして、そのシステムの中で、いわゆるこういったような特車ゴールドという制度があるということが、そのシステムを申請していく中でわかるようになっておりますので、そういった点で周知をさせていただくということを考えております。

【大串委員】 わかりました。ありがとうございます。

【根本委員長】 どうぞ。

【上村委員】 上村でございます。今回、12回ですが、私は初めて小委員会のほうに参加しますので、ちょっともしかしたら、私の認識が違っていたら教えてほしいんですけども、この道路分科会の中の、道路がこういった物流ということに本格的に取り組まれて、それはほんとうに今まで以上に期待を大いにするところなんですけど、ちょっとその進め方の中で、わりあい具体的な車両通行というようなところに今回のこの観点を当てられているんですけど、私は道路で物流を考える場合に、ぜひマルチモーダルな、いわゆる物流のつなぎとしての道路、どういうことかといいますと、まだまだ道路の中で、港ですとか、あるいは空港ですとかのアクセスがまだつながっていないところがたくさんあります。物流を考えるときには、道路だけで物流が成り立っているわけではなくて、いろいろな交通手段を用いて、そして最後のドア・ツー・ドアが一番道路が多い、道路を使ってドア・ツー・ドアに行くところが多いんですけど、その間はJR貨物の鉄道であったり、船であったり、空港であったりするわけなのです。ただ、まだまだつながっていないんですよ。

私は関西ですから、関西であれば神戸港、あるいは大阪港につなぐ道路が、やっとな今度、六甲アイランドだとか、ポートアイランドをつなぐ西伸部ができそうです。事業評価会の中でも上がってくる、着工のめどがついたみたいですが、ああいうのはものすごく物流にとっては大事な幹線でありまして、そういう、マルチモーダルな物流の中で道路がどうあるべきかという問題は、この委員会ではテーマとならないのでしょうか。わりあい今の説明をお聞きしていますと、どちらかといえば車両の非常に具体的なところにまで踏み込んで、これはこれで非常に大事な、具体的に道路運行の中では非常に大きな問題だと思いますけれども、何かもう少しネットワーク、道路マルチモーダル物流ネットワークというようなのは、この小委員会のテーマにはならないのかどうかを、逆にお聞きしたいんですけれども。

【企画課長】 上村委員がおっしゃるように、まさに道路っていろいろなモードのつながりになると思っていて、また物流だけじゃなくて、人の流れなんかも、そういうことで今後1つの施策の柱で、モーダルコネクトという呼び方をしているんですけれども、結節機能も重視しようとおっしゃるようにまさに物流についても、上村委員がおっしゃった港や空港と今まではアクセス道路でというぐらいまでのことを、ネットワークを一生懸命考えていましたけれども、さらにそこ、もっとつなぐ機能でいろいろあるんじゃないかということは考えていて、ぜひこの委員会でも、そういう観点からいろいろご示唆をいただければと思いますので、そういうのも対象に検討していければと思います。

【上村委員】 はい、よろしくをお願いします。

【根本委員長】 どうぞ。

【苦瀬委員】 資料1の1ページ目のこれからの今後のところで、ちょっと確認だけしたいんですけれども、私もこれに関して少し勉強していたんで、その点からお話ししたいんですが、都市中心部等への流入を抑制するためのマネジメントというのは、これ、この部会で多分、資料を拝見いたしますと、大型車両の都心部への流入抑制であるとか、それから通過交通の流入抑制という趣旨だと思います。ですから、それに関しては私は全く賛成で、よろしいと思っているんですが、ただ、これだけを書くと、例えばこの都心部には配送車も入れないぞみたいに読めないかどうかということでもあります。ご存じのように、こういう役所のビルも、それからオフィスビルでも、何十台、何百台と日常生活を支える車が来ているわけですから、都市中心部への流入を抑制するというだけを書いてしまうと、ちょっと誤解されると心配だなと。もちろんご趣旨は、大型車の抑制だとか、通過交通を

排除するということは、よく私は理解しているつもりなんです、そこだけちょっと気になったということでございます。以上です。

【道路経済調査室長】 誤解を招かないような表現ぶりにしたいと思います。

【根本委員長】 いかがですか。よろしいですかね。

1 ページにある、この進め方については、基本的にご了解いただいたということでもよろしいでしょうか。

私はこの「実験・実装」の中の実装という言葉は非常に気に入っています。単なる実験で終わらないぞ、という意味が込められているのかなということでも期待しております。

それでは、次の議題に移りたいと思います。議題2であります。車両の大型化による効率化・省人化であります。これについては関係者からのヒアリング、それから事務局からの説明をいただきたいと思います。その後、委員の皆様からご意見、ご質問をいただく形で進めていきたいと思っております。

最初に関係者からのヒアリングを行いますけれども、本日は21メートルフルトレーラーの運行など、車両の大型化に関する取り組みについて、日本梱包運輸倉庫様、トヨタ輸送様からご説明いただきたいと思っております。

説明をいただく順番に、ご説明者をご紹介します。日本梱包運輸倉庫株式会社執行役員第五営業部部長兼梱包営業部部長、大岡様でいらっしゃいます。

【日本梱包運輸倉庫（大岡）】 大岡と申します。よろしくお願いいいたします。

【根本委員長】 トヨタ輸送株式会社業務部部長、新美様。

【トヨタ輸送（新美）】 新美でございます。本日はよろしくお願いいいたします。

【根本委員長】 それぞれ大変短くて申しわけないのですが、15分程度、お話をいただきたいと思います。初めに大岡様、よろしくお願いいいたします。

【日本梱包運輸倉庫（大岡）】 それでは、日本梱包、大岡ですけれども、改めまして、次世代トレーラーですね、21メートルの導入背景、弊社での導入背景と今後の展開ということでご報告をさせていただきます。

まず、当社は毎年、年初に定めています環境方針、各種方針があるんですけれども、その中の1つに環境方針がございます。その中で、車両の長大化、モーダルシフトの推進によるCO₂の低減、これを指標としてうたっております。

導入の背景につきましては、物流業界におけるトラックドライバーの減少傾向という問題がございます。先ほど来、お話が出ていますけれども、平成25年、これは資料抜粋で

すが、国土交通省様がまとめた資料でも、27年度には需要に対して約14万人が不足するという予測が提示されておりました。もう一方、その背景としまして、平成25年11月に国土交通省様より発表されたフルトレーラー連結車の長さの上限値の緩和施策がございます。

これに基づきまして、当社を含めた陸上運送事業者によるCO₂削減には、ここに記載しているような4つの主な施策がございます。1つは、先ほど来お話が出ているモーダルシフト、あと上段の右側では幹線輸送の集約化、あとは左下で積載率の向上、あとは車両自体の低公害車への導入とございますけれども、特に当社としては、長大トレーラーの導入により幹線輸送の集約、貨物の集約、トレーラー・トラックの集約を行い、CO₂の削減を図ってまいりました。

今回導入させていただきました次世代環境型21メートルフルトレーラーの目的につきましては、大きく2つございます。1つは環境に配慮したCO₂削減効果です。もう一つは、積載容量拡大に伴う輸送効率の向上と、先ほど申し上げました省人化でございます。単純に大型2車分をフルトレーラー1車で積載可能ということは、乗務員も2名が1名で足りるということにもなります。これらは、下に出ていますけれども、さまざまな新聞等でも発行・発表をされた内容、その抜粋となっております。それに基づいた対応ということで平成26年、進めてまいりました。

導入しました次世代環境型21メートルフルトレーラーの基本スペックになります。ごらんのとおり全長は20.95、約21メートルですね。最大積載量は2万4,000キロ、24トン、大型の増トン車2台分の積載重量が積めるスペックとなっております。参考に、容積、これにつきましても、ここには記載がありませんけれども、116.2立米と、これも大型車両の2車分の容積を賄えるスペックとなっております。また、運行に際しては、細小旋回半径が約10メートルとなっております。これは既存、走られています海上コンテナ、40フィートですね、これが旋回できるところとほぼ同じ仕様で旋回できるスペックとなっているのが私どものこのトレーラーの実態でございます。

これは、次に、導入前に一般的な大型の車両とCO₂の削減量を試算させていただいたものですけれども、当社は従来、大型車両と19メートルのフルトレーラー、これも使用しておりました。その比較では、大型比29%CO₂が削減されるという試算値を出していたんですけれども、今回新たに導入しました21メートルのフルトレーラー、これによって比較値ではおおむね36%CO₂が大型比で削減される効果が見込める試算というこ

とが出て、導入に至った次第でございます。

具体的に当社の取り組み事例をご紹介します。メインが自動車部品ということもあるんですけども、定期ルートに21メーターを導入させていただいた事例になります。埼玉県の狭山市の私どもの営業所から三重県の鈴鹿市の営業所まで、定期往復ルートによる2車両を導入し、中間地点である静岡県焼津市の当社の営業所を乗り継ぎ地点として運行を開始してまいりました。ここでのポイントは、狭山、鈴鹿出発の各乗務員が、中継を利用することで日帰り運行が行えるということになります。片側とも200キロ圏内での往復ですから、13時間の拘束時間内で往復運行ができる、これが大きな特色になります。昨今言われていますドライバー不足というのはやっぱり環境の負荷というのもございます。それに呼応して乗務員、特にその辺で自分の自宅で休息がとれる、仕事が終わって家に帰れる、これはサラリーマンでは当たり前のことなんですけれども、とにかくその運行している乗務員というのはなかなか今までできなかったものですから、1つやっぱりその辺が労働力不足の解消にもつながるということで、当社のコンセプトとしては日帰りでちゃんと夜を家族とともにできるということをポイントとしてうたった運行形態となっております。これが現在も運行中であります。

もう1例でございます。これも長野県千曲市の営業所から埼玉県小川町の営業所までの定期運行をご紹介します。この運行では1ラウンドを326キロ、これを1人の乗務員で運行します。おおむね運行時間は往復で6時間程度、積みおろし時間を合わせて拘束時間は11時間程度におさまります。この運行でもやっぱり改善基準を重視した遵法運行、この運行でポイントは、1ラウンド目、1運行目では自動車部品での往復です。2ラウンド目は乗務員を交代して清涼飲料水を往復運航いたします。それぞれの拠点で異なったお客様、これの対応をして、効率・回転を、回転率向上ですね、これの施策を挙げております。これらの運行も、全く先ほどと同じです。最終的には1運行で乗務員が必ず自宅に帰って8時間以上の休息がとれる運行というのを着眼に置いて対応したものになります。これによって車両はフル稼働で対応しているという事例になってございます。

これが、次がデータはちょっと古くなるんですけども、平成26年、当社が導入して2年目かな、大々的にしてから12月まで、ちょっと半端なんですけど9カ月間の実績データになります。フルトレーラーの運行実績からCO₂の削減量をあらわしたものです。左上が大型車での成り行き値ということでございます。そこに対しまして、大型車両換算で延べ2,362台、従来は稼働をしておりました。この部分に、中長距離ということで、

ここの部分を重点的に当社はフルトレーラーを導入させていただきまして、その結果により車両数を約半減、2,362台が実績値で1,181台に抑えることができまして、CO₂削減量は586.7トンCO₂となりました。これは、当社、今時点でも実績値をとられておりますけれども、このような形で削減率も先ほどの試算の36に対して36.4ということで、若干ではありますけれども、目論見値以上の過達でのCO₂を達成したということにもなっております。

もう一方、この大型化に対して運転技能が伴います。先ほど40フィートの海上コンテナとほぼ同等の旋回半径と申し上げたんですけれども、まだまだそれでも長大化というのは課題になります。そういったことで導入時点から安全運転特別教育を乗車予定の乗務員に対して実施しているのが現状でございます。特に実技に重点を置いて、その内容はバック走行・内輪差、特に巻き込み等の注意、あとは限界旋回角度の認知等、実際に乗務させて、どのぐらいの旋回角度があるか、これを実地で指導します。また、リアのオーバーハングの研修（2メートル超過分）、これを実践体験させる。接続・切り離しの実技訓練等を行います。これらを本年の2月まで、特別教育と称して回数を重ね、13回を迎えまして、受講者も今76名に達しました。ちなみに当社、現時点でのこの21メートルフルトレーラーの配属台数は、61台全国で配属させていただいております。

今後のありたい姿ということで、やはり大きな意味で、CO₂という意味ではモーダルシフト、さまざまございます。そうはいつでも6万社からあるトラック業者、まだまだ地上を走るというのが多うございます。そういった中で、21メートルの当社での今後の展開としましては、主に自社設備を乗り継ぎ地点として、北は岩手県の北上から、南は宮崎県都城市まで、およそ1,800キロを乗り継ぎを利用した運行でつなぐ環境と、先ほど来申し上げました乗務員に負荷のかからない運行を目指しております。

最後になります。長大トレーラーに対する運行の現状と課題でございます。当社としましては、上段になりますけれども、環境と乗務員に対し配慮した運行を行ってまいっております。特にドライバーについては、採用については社内について、大型・牽引などの免許取得費用の負担軽減、あとは改善基準告知に基づく拘束時間を基本に自宅へ戻れる日帰り運行の推進、あとは安全運転研修センターの新設等をやっております。

その中で、意見具申というわけではないんですけれども、3つほど掲げさせていただいております。1番目、休憩・乗り継ぎ地の確保という課題に対しまして、主に高速道路利用ということを計画しておりますけれども、運行形態の中、21メートルフルトレーラー

が停車できるサービスエリア、パーキングエリアが現状限られているのが実態となっているかと思われます。新東名など新しい高速道路、サービスエリアはトレーラーパーキングゾーンがありますけれども、各サービスエリア、パーキングエリアとも3台程度しか実態としてないと認識しております。高速道路上でのパーキングエリア、サービスエリアのトレーラーゾーンの整備拡大、この辺をぜひ、この場で拡大されることを期待させていただきたいと思います。

2番目です。ちょっとこれ、限定的になるんですけども、京葉地区から東海地区に抜けるルートについてということで具申させていただきます。東関東自動車道から首都高速湾岸線となりまして、千葉地区から東名に乗り入れるのが許認可上、現状難しい状態となっております。また、東京湾アクアラインも、長寸の特殊車両は現在20メートルまでということになっておりまして、21メートルについては現在許可がされていないという実態がございます。こういったところもぜひ今後の拡大の中での緩和措置のほう、ご検討いただければと思います。

最後に、特車申請許可につきまして、現在、電子申請等も利用はさせていただいているんですけども、許可がおきるまでに二、三カ月やっぱり期間が、時間がかかっているのが実態となっております。この辺の迅速化というのも1つ意見として出させていただきます。また、工業団地入り口などにもかかわらず、工業団地、こういったトレーラーが利用される場所が工業団地が多いんですけども、深夜帯のみの許可しか受けられないなど、地域によって温度差がございます。現在は各地区ごと、国道事務所、県、市にそれぞれにご説明とお願いをその都度しているというのが実態となっておりますので、この辺もぜひ、こういった場で緩和拡大の意見、またご提示がなされれば、さらにこういったことも拡大し、より環境によく、乗務員に安全なフルトレーラーの長大化の拡大が図れるのではないかと思います。

すみません、最後です。さらなる車両長の緩和について、5つのメリットがあると思います。こういったことをさらに拡大することによってということで、ちょっと当社で検討した内容を5つほど掲げさせていただいております。

1番としましては、積載量が増加することにより、車当たりのCO₂の削減効果と省人化、先ほどご報告しましたように2名の乗務員が1名で足りるという効果がございます。こういったことがさらに見込めるということです。

2番目、定時定点の運行が基本となり、高速道路の利用が主体であるため、運行管理面

からも事故防止に有効的であると思います。先ほど来、首都圏内に車両の乗り入れ云々というのもございましたけれども、ほとんど走るルートが決まってきますから、そういったことでは大きく事故防止ということにも貢献できるのではないかと思います。

3点目、現在、電子申請のベースにあるのが19メートルフルトレーラーのデータが基礎になってございます。今回さらなる車両長の緩和が進むことによって、21メートルフルトレーラーのデータが基礎ベースになっていき、特車申請許可が取りやすくなれば、もっとこれも拡大すると思われまます。

4番目、社会資本整備がますます拡充される要因の1つになると思われまます。こういったことはですね。

5番目、波及効果として、物流施設またはさまざまなインフラ整備が整うことによって、さらなる物流業界全体の作業効率の向上が見込めると思われまます。今、大型化した物流施設というのかなり拡充されてきていますけれども、それに追従した満載で品物を運ぶというところで、無駄な運行が減っていくことにもつながるのではないかと思います。

こういったことを目指して対応してまいりますので、ぜひご審議の中において、この辺をご一考いただければということで報告させていただきます。

本日は、貴重な時間をいただきまして、まことにありがとうございました。以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

続きまして、新美様、よろしく願いいたします。

【トヨタ輸送（新美）】 新美でございます。よろしく願いいたします。

私ども弊社は、車載車、キャリアカーと呼ばれる21メートルフルトレーラー、こちらの今までの取り組みと今後に向けてということで報告させていただきます。

まず本日の報告の内容でございますが、まず簡単に少し弊社の会社概要を説明させていただきます。その後、21メートルフルトレーラー導入への取り組み4点、それから今後のご提案ということで3点ご報告申し上げたいと思われまます。

まず弊社の会社概要でございます。弊社はトヨタ自動車の物流子会社でございます、トヨタ自動車殿の生産する車両を国内の販売店あるいは輸出積み港まで自動車のほうを輸送しております。また、自動車部品の工場から持ち込まれた生産部品を東北地区あるいは九州地区の遠隔工場へ輸送する事業も行っております。従業員は1,000人弱で、出資会社といたしましては国内外10社、ご覧のとおりでございます。

続いて、こちらが弊社の国内拠点でございます。先ほど申し上げた自動車の輸送、ある

いは部品輸送、こちら、全部で77拠点ございますが、こういった拠点を使いまして、各地区への輸送、物流業務を行っております。

また、日常のこの輸送業務、物流事業でございますが、陸上、海上とも多くのビジネスパートナーとの協力体制のもと、事業のほうを展開してございます。パートナーの数や人員、それから輸送機能、数は資料のとおりでございます。この中でも完成車、自社車両133両のうち6両が21メートルフルトレーラーということでございます。

次のページ、5ページでございます。自社能力並びにビジネスパートナーの輸送能力での物流事業になりますので、今ご覧の表の中にあります貨物自動車運送事業並びに貨物利用運送業、国土交通省様からこれらの丸印のある事業許可を得て運送事業のほうを行っております。

6ページになります。ここからは21メートルフルトレーラー導入へのこれまでの取り組みになります。この取り組みは物流の効率化を目的に検討のほうを着手いたしました。弊社は従来、17メートルのセミトレーラーを主力に物流のほうを実施しておりましたが、積み台数アップによる物流の効率化を目指し、21メートルフルトレーラーの規制緩和を申請することといたしました。想定される効果といたしましては、物流の効率化、これ、コスト低減、人、機器、それから変動費、こういったものがコスト低減できるというそのほかに、CO₂排出の低減を見込んだ環境対応や、交通渋滞の緩和等を想定いたしまして、この規制緩和に向けた取り組みを開始いたしました。

続いて、21メートルフルトレーラーに関するこれまでの取り組みについて、時系列に沿って振り返りたいと思います。2010年3月にキャリアカー製造メーカーである浜名ワークス殿と共同で内閣府に対しまして自動車運搬用フルトレーラー連結車の規制緩和、19メートルから20メートルということで提案・申請をいたしました。その結果、東北、それから中部、九州の3地区において、特区制度による特例措置として特区の認定を受けました。それが同年12月のことでございます。特区申請から認定を受ける間の同年11月から車両設計や通行許可手続の準備を始め、許可取得まで約1年を要したということでございます。こうして特区内での運行が可能になったわけでございますが、あくまで特区内に限り認められた運行でございますので、その限定を解除していただき、全国に展開されることを目指し、1年間トライ運行を実施させていただきました。内閣府様や国土交通省様から認めていただくためには、21メートルフルトレーラーが安全であること、そして有効であることを証明しなければいけません。弊社はトライ運行の結果を検証し、報告

をさせていただきました。その結果、特段弊害が生じないことが確認されると、2013年11月の通達の変更で全国展開されることとなりました。これらの一連の経過からも、我々弊社は物流の効率化に寄与できたのではないかと考えております。

続いて、9ページでございます。ここからは特区認定を受けた全国3地区のトライの結果でございます。まず、こちらが東北地区でございます。岩手県と宮城県に自動車の製造工場がありまして、ここで出荷された自動車を仙台の船積み港、こちらまでの輸送に21メートルフルトレーラーを使用いたしました。従来、17メートルのセミトレーラーで6台積むところを、21メートルフルトレーラーではプラス2台の8台積みが可能となり、輸送効率は33%アップということでございます。そのほか、効果といたしましては、CO₂で申し上げますと、排出量は15%の低減、輸送コストは15%低減、運行回数も25%の低減という結果でありました。

続いて、中部地区でございます。愛知県豊田市や、それから静岡県にある工場で出荷された自動車の船積み港への輸送、これは愛知の名古屋港等でございますが、こちらの輸送に21メートルフルトレーラーを用いております。積み台数は東北地区同様、従来の6台積みから8台積みが可能となり、輸送効率は同じく33%アップ、CO₂排出量は3%の減、輸送コストは16%の減、それから運行回数は26%減という結果でありました。

続いて、九州地区でございます。福岡県にある工場で出荷された自動車の船積み港への輸送、これも同じく北九州市にございます港でございますが、こちらの輸送に21メートルフルトレーラーを用いております。九州地区は運ぶ商品車が大型自動車ということもございまして、従来の17メートルセミトレーラーでは5台積みでございます。これが21メートルフルトレーラー使用により、プラス3台の8台積みということで、輸送効率といたしましては、この3地区の中では最大の60%アップということでございます。そのほかCO₂排出量では28%の減、輸送コストは同じく28%の減、運行回数は38%減という結果でございました。

以上のように、3地区とも21メートルフルトレーラーの有効性が実証され、安全面も事故もなく、安全性も確認することができました。長さ規制緩和につきまして、さらなる物流の効率化につながるものと認識しております。

こちらは21メートルフルトレーラーの車両の特徴でございます。最大の特徴はやはり長さ、従来のセミトレーラーと比較しましてプラス4メートルということで、実際の積み荷でございますが、上下段に1台ずつ多く積む、プラス合計で2台多く積むことが可能で

ございます。もちろん生産工場によって生産される自動車の大きさに違いがございますので、積み込みする自動車によっては基本の積台数が変化はするというところでございます。中央にある表は21メートルフルトレーラーの情報と、セミトレーラーの比較値をあらわしてございますので、ご確認いただければと思います。

続いて、車両の特徴の②ということでございますが、こちらでは21メートルフルトレーラーの作業面、それから走行面の安全対策及び環境対策ということで、こちらは従来の17メートルセミトレーラーと同レベルの仕様となっております。安全面では前照灯の光度アップといった視認性向上のものや車間距離警報装置など、事故防止抑制対策など、環境面ではエコタイヤ、エコ塗装といったものを使用しております。これらの対策により、安全性、環境保全を確保しているのではと思っております。

続いて、これは今後のご提案ということでございます。

1つ目は、輸送機器における規制緩和についてでございます。課題として認識しているのは、まず上段の表にございますように、車両諸元による制限や、法の目的に応じまして、それぞれの法律が独立して運用されております。長さに関して言えば、各法令で制限値に格差があり、許可を申請する事業者にとって少しわかりづらいものと感じております。上段の車両法では、1台ごとの長さ、12メートルの規制であり、連結した長さの規制ではありません。下段の道交法では、1台でも2台でも3台でも連結を含めての全長25メートルの規制となっております。それぞれ1台の長さ、12メートル、連結全長25メートルを超えるものは特別の許可が必要になっております。一方、中段の道路法で申しますと、1台でも、2台連結でも、一律に長さは12メートルということで、オーバーするものは全て特殊車両の扱い、道路管理者に起点から終点までの走行経路を申請し、通行許可を受けなければならない特車両通行許可制度があります。今般、車両輸送では連結車両が一般化しておりますので、これがかなりの量の特認申請が発生しております。当然ながら申請件数が膨れ上がりますと、許可をいただくまでに大変な時間を要し、このことが効率化の妨げになる要因の1つではないかと感じております。せっかくこういったキャリアカーを車検に合格、登録して、車検証を交付しても、特認の許可取得まで数カ月、この期間、車両というのは運行させることができません。車両の長大化推進のためには、この現状の改善が必要ではと考えております。これに対する提案といたしましては、各法令間での長さ規制値の統一、例えば道交法で認められている全長25メートル、公道を走行する際の長さの規制に統一するという、ほんの1つの例でございますが、こういった特認の対象とな

る車両が減少することで手続の簡素化・効率化が図れるとともに、完成したキャリアカーをタイムリーに現場投入できる、物流効率化の促進が図られるのではと考えております。

続きまして、2つ目が高速道路の料金体系についてでございます。ごらんのとおり大型車と特大車の料金格差が課題だと認識しております。積み台数による輸送効率は1.3倍でございますが、料金の比較で言いますと、それを上回る1.6倍ということでございます。先ほども申し上げたように、工場によっては生産車種の違いにより、積み台数が例えば6台から7台、こういったケースもございます。こういったケースですとコストメリットが減るということで、拡大展開の妨げになるのではと感じております。このことに対する提案でございますが、高速道路の料金格差の是正に向けた新たな料金体系を創設するというのが提案でございます。コストのメリットがより感じられれば、今後の効率輸送の拡大展開も進むと考えております。

最後は、インフラの整備ということでございます。現状、利用者側の使い方に問題もあるかと思いますが、サービスエリア、パーキングエリアの駐車スペース不足に少し頭を悩ませているということで、こういった状況の中、長さ規制緩和により長大なトレーラーが増えれば、さらに駐車スペースが不足することになる。ごらんのとおり、こういった、この表でございますが、このことがドライバーにとって苛酷な労働環境の要因にもつながっているのではと感じております。ここでの提案は、こういったサービスエリア、パーキングエリアにおける駐車スペースの整備拡充にご理解をいただければということでございます。スペースが十分確保されることで、計画どおりの運行ができ、無理・無駄のない安定した運行管理・労務管理・労働環境の確保につながると考えております。記憶に新しい例もあるように、公道での重大事故が繰り返し惹起するのは、この3つが不十分であることが大きな要因であると感じております。安定した労働環境が整備・確保されれば、この物流業界も魅力あるものとして大いにアピールできると考えております。

報告は以上でございます。本日は、このような報告を与えていただいたということで感謝申し上げますとともに、報告を終了させていただきたいと思っております。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。

それでは、引き続いて事務局から、諸外国等における状況について、ご説明よろしくお願いたします。

【有料道路調整室長】 高速道路課有料道路調整室長の垣下でございます。

それでは、資料4に基づきまして、諸外国の状況と、この車両の大型化に関する動向について、ご説明申し上げたいと存じます。

まず1ページをごらんくださいませ。こちら、現在の日本の長大トラック、連結トラックに関係します現在の長さに関する規定値を整理したものでございます。まず、いわゆる一般的な制限値、特段の特車許可等を要しない一般的な制限値は、一番上のところがございますように、車両制限令によって12メートルになってございますが、これを超えるものは特車許可を取っていただくことで通行可能となっているところでございます。これを超えるものにつきましては、先ほどもご説明がありましたとおり、ご提案等受けて、現在21メートルまでのものを通達で特車申請の対象といたしまして通行をさせていただいているところでございます。こちらは平成25年11月以降、全国で展開しているところでございます。真ん中に、今のご説明にもございましたとおり、こうした形態のトラックについて、現在、通行をさせていただいているところでございますが、現在のところ、中段の右側の表にございますとおり、21メートルを超えるものにつきましては、現在は許可の対象としてはございませんが、21メートルまでのものにつきましては、許可を取っていただく必要がありますものの、通行の対象ということにしているところでございます。21メートルを超えるものをどうするかということにつきましては、現在は通達で、このところをコントロールしてございますので、この通達を変更することによりまして、この21メートルという数字を変更することが可能となってくるところでございます。なお、道路交通法では、ここにありますとおり、最大25メートルという規定があるところでございます。これが現在の日本の状況でございます。

次に、2ページをごらんくださいませ。こちらが主要な海外の諸国におきます現在の一般的な制限値、特段の特車許可を取っていただかなくとも通行ができる車両の条件値でございます。中ほど右側の列のところフルトレーラーという列があるのでごらんいただけたかと思いますが、ここがまさに今回ご議論していただくところの関係する数字であろうと存じます。日本につきましては、一番下段にあるとおり12メートル、高速自動車国道につきましては18メートルで切ってございますが、こういう数字になっているものでございます。ごらんいただいてわかりますように、北欧、北ヨーロッパ諸国を中心に、25.25メートルまで、これら認められている国が幾つかございます。また、中部ヨーロッパでも18.75メートルという数字が採用されているところが何か国かございますが、答申にもご指摘いただいたように、ドイツにおきまして、一般値は18.75メートルとなって

いるものでございますが、これを拡大する実験をこの国で現在行っているところでございますので、次のページから、この実験の状況についてご説明をさせていただきたいと存じます。

3 ページでございます。ドイツのこの運輸関係の担当省庁でございます連邦交通・デジタルインフラ省というところがございまして、2012年より、この一般的制限値を超える長大トラックの実験を実施しているところでございます。実験といたしましては、法令の規定を一部除外する一種の政府の命令を輩出いたしまして、これに基づきまして、現在135台の長大トラックが指定されたアウトバーンの区間というものを走行するという形で実験が行われてございます。2012年の1月から5年間の予定で実施されているものでございまして、主に環境への影響、輸送の効率性や安全性、それからインフラ施設への影響等と、こうしたものとの確認を行うということを目的として実験が進められているものでございます。対象となるアウトバーンの延長は約1万150キロ、昨年夏時点でございますが、こちらで現在、51社、135台の車両がこの実験に参加しているという状況でございます。右側のこの図が、二重線がアウトバーン、赤線が一般道で、この実験の対象となっている路線でございます。全国全てではございませんが、国土の南北にわたり、かなりのネットワークがこの実験の対象となっているということがごらんいただけるかと存じます。

4 ページをごらんくださいませ。では、この実験として、どこまでの車両の拡大がここでは許容されているかということでございますが、この図でごらんいただけますように、トラックのタイプによりまして、それぞれ延長の違いはございますが、最大で25.25メートルまで、こうした長大なトレーラーにつきまして、実験の対象として使用されているという状況でございます。国内にはないタイプの車両もあろうかと存じますが、主として25.25というのが最大の実験の対象の数値というところになっているところでございます。

5 ページをごらんくださいませ。実験のスキームでございます。スキームを簡単に模式図にまとめたものがこちらのページでございますけれども、まず一番右下にありますトラック事業者さんからそれぞれ州政府に対しまして、通行する区間を申請していただいて、州政府のほうで認定をした区間、こちらがこの実験の対象となるということで、中央政府、連邦政府のほうに通知されて、対象区間として取りまとめられているところでございます。このトラックそのものにつきましては、長さということに加えて、例えばこの実験に

当たりましては、アウトバーン上では追い越しを原則禁止したり、運転者あるいは車両に一定の条件を課したり、あるいはこの実験の目的たる幾つかの諸状況についての調査、モニタリングへの参加ということを条件として進められているものでございます。具体的な制限といたしまして、この下側に幾つか書いているものでございいただければと存じますが、例えば運転者ということであれば、こうした連結車両の免許の保有歴が5年以上であったり、運輸業への従事期間が5年を超えるような運転者の方が運転することが条件であったり、あるいは車両の技術的要件といたしましては、例えばOBWシステムですとか、デジタルタコグラフ、あるいは逸脱警報装置ですか、こうした車両制御、モニターする関係の装置を搭載するということを条件としているようでございます。また、運行記録はドイツ政府の研究所であります、左下にございます連邦道路交通研究所というところに運行記録の提出が求められておりまして、燃料の消費やCO₂、積載量、あるいは道路施設への影響ですとか、車両の挙動ですとか、こうしたものをモニタリング評価というふうに行っている、こうした調査を行っている。こうしたスキームで、予定では今年の12月までということになっているようでございますが、こうして5年間の期間を設けて、現在、実験がなされているという状況でございます。

海外の、並びにドイツの実験の状況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、3件のご報告がありましたけれども、委員の皆様からご意見、ご質問を受けたいと思います。よろしく願いいたします。

どうぞ。

【大串委員】 できたら今、事務局のほうで、ご提案の内容で、どこまでできそうなのかということをお聞きしたいというのがあるんですけども、どうでしょうか。

【根本委員長】 どうぞ。最初から、直球が飛んできましたね。

【有料道路調整室長】 非常に幾つか提案、いろいろな提案を頂戴いたしました。まさにこれ、我々自身も幾つか、問題として認識していたりしているところがございます。もちろん、そう簡単にはいかないところもあるんだろうなというのはご想像いただけたところもあるんだろうと思いますが、まず我々もこうした問題の認識というものが、事業者をなさっている皆さん方にあるということは私ども認識しておりまして、当然ながら可能な項目につきましては、この大型化ということを進める検討の中で検討していきたいと考えているところでございます。例えばサービスエリアのパーキングの話等があったところで

ございますけれども、例えばこれ、さらに車両を大型化しようとしたときに、現在のサービスエリアでは、そうしたサイズのパーキングロットというのがないのが当然でございますので、こうしたものをどうするのかということも、当然ながら逃げられない検討課題でございますので、こうしたことがこの検討をする中で、実際の実験・実装というものに向けて検討項目としてしっかり捉えていきたいと考えているところでございます。例えば料金ですとか、そうした問題も当然、大型化に当たっては重要な検討項目だと事務局でも認識はしてございますが、まだ全体的な項目の整理というのはこれからのところでございます。

【根本委員長】 どうぞ。

【高速道路課長】 いろいろいただいた課題はあると思うんですけども、できれば同じような実験をできないかって前向きに考えて取り組みたいと思っております。隊列走行とかそういう話もあるわけですし、それができるかどうかは課題整理にもなりますし、ちょっと料金の問題はどこまでできるかはありますけれども、こういうものが走れるような実験、ドイツみたいですね、ぜひ前向きに、取り組む方向で検討したいと思っております。

【根本委員長】 どうぞ。

【上村委員】 今回、車両の大型化はフルトレーラーがテーマの1つとして取り上げられたわけですが、ぜひ、これからのトラック運送の大型化という場合には、やっぱりコンテナですね。特に日本で今まだ不可能な45フィートのコンテナ、許可が全然取れませんし、いわゆる港から上がってくる、一番いいのはコンテナのまま目的地に行って、そこでデバニングをやるのが一番いいんですけども、今、日本ではそれができないから積みかえをしたり、もう少し小口にトラックに分けて運んでいるわけなので、もし大型化というところで取り上げるならば、ぜひいわゆるコンテナですね、コンテナのコンテナ輸送、そのまま、今回ドイツの実験ですけども、アメリカでしたらもう45フィート、州の中をずっと走っているわけですから、そこまで日本がいけるのかどうかということですが、要はコンテナ輸送も同時に考えていただきたいということが1つと。

それから、今回長さだけが1つ大きく取り上げられていますけれども、高さというものもあるんですね。日本の、特に一般道を走る場合には、やはりトンネルが多いですから、長さプラス高さで走れないから迂回しなくちゃいけないというところが非常にたくさんあるわけです。ぜひ高さというものも、もうちょっとチェックし直していく必要がありますね。

通れないところ。実際、例えばトヨタ輸送さんのなんかの場合で、日本梱包さんの場合は、ずっと高さが一定ですから問題ないと思うんですけども、車の場合に、多少背の高い車両の何かで高さでお困りになったということがもしあれば、ちょっとお聞かせいただきたいなと思います。

【根本委員長】 それでは、最初に、トヨタさんのほうから。

【トヨタ輸送（新美）】 これまでも高さというところでは規制緩和をしていただいて、今はその範疇でいろいろ対応しているんですけども、やはり今後ということで申し上げますと、今、先ほど長さの話が当然出たんですが、我々、運ぶ荷物というのは自動車。この自動車も、やっぱりいろいろな車種がございまして、コンパクトカーもあれば大型のセダン系、ワンボックス系、これは生産される車種が、数年に、自動車のほうがマイナーチェンジ、モデルチェンジ、それからもう生産される車種が変わる、これによってフルトレーラーも、我々もほんとうは実はもっと広げていきたいという思いはあるんですけども、こういったモデルチェンジ等を繰り返すときに、今つくったものが、やはり車の積み荷の長さが長くなることによって、そうすると今、8台積みできているものができなくなる。長さもそうですし、高さも同じように、今より背の高い車が出荷された瞬間に、この8台積みというのが成立しなくなる。つまり、先ほど委員の方からもあったように、長さに加えて高さもセットで今後考えていかないと、今、足元ではいいんですけども、先行きを考えたときには、やはり長さプラス高さというところでいろいろ規制緩和のほうもご検討いただきたいというのは、まさにそのとおりでございます。

【根本委員長】 長さ、高さ、重さ、いろいろな要素があるわけですけども、今回、特に長さに着目した規制緩和ということでした。海上コンテナの自由な輸送というようなことを将来にらんで、検討がどういうふうに進むのか、ちょっとご説明いただければ。

【高速道路課長】 コンテナは、道路の問題だけじゃなくて、そのまま積みかえないで運べるかとか、他局の問題もあるので、そこはちょっと自動車等含めて積極的に。もともと日韓とかでもそういうことをやり出していますので、そのまま運べるようにしていくことを、入管の問題もあるんですけども、やっていきたいと思っています。

それから確かに高さ、長さ、それから実は重さとかもいろいろあるんですけども、まずはどれからやるかということで、まず長さからやろうかなと思っているということです。高さの話は多分、一般の道路とかいろいろなところにも関係するので、まずやるのは高速道路のあたりから、輸送の多いところとされていて、できるだけ大きなものを通すよ

うに、外国に合わせてやるようにも努力しなきゃいけないと。他方、ただ、老朽化の問題もあって、構造物に与える影響とかもあるので、その辺も見極めながら、まずやっていかなくちゃいけないということですけども、一番、今、ドライバーが少ないということに効くのはやっぱり長さで、2台のところを1台で済むようなところにまず手をつけたらいいのかなということも思って、ほかのこともやらないわけじゃないですが、まずそこに今日は手をつけたいなという話をさせていただいたということで、必ずしもほかのところはやらないというわけではないということでご理解をいただいて、まずこれを第一歩にしたいと。

【根本委員長】 順番にやっていくと。

【高速道路課長】 ご理解いただければと。たくさん、重さ、それから高さのご要望もあるのでしょうかけれども、そこからやっていきたいなということでございます。

【根本委員長】 容積勝ちの荷物がだんだん多くなっていく中で、やっぱり長さというのは結構重要な要素になっているのかなという気がします。

ほか、いかがでしょうか。

【大串委員】 今お答えいただいた、例えばパーキングだったり、料金だったりというのは相手があることですので、違う主体が運営しているということもありますし、例えば2人、今までの同量を1人のドライバーで運ぶことによる、違うコストが削減されているはずですので、ただ単に容積とか、その比率だけでははかれないところがあるかなとは思いますが、今、事務局がすぐできそうなことということで考えてみると、例えばどうして電子申請なのに二、三カ月かかっちゃうのかということと、例えば同じ車両で、それこそ車検もパスしましたとなったときに、どうしてすぐ走れないのかということが、対外的にきちんと説明できるのかということがやっぱり一番大きいのかなと思います。二、三カ月ロスがあってしまうということは、非常に大きな不便を強いているわけですから、それに見合うだけの何か理由がないと、やはりそれは難しいことだと思いますので、そのあたりはわりと至急検討できるでしょうし、梱包さんのほうで説明されている国道事務所、県と市と、それぞれわざわざ行かないといけないというのもおかしい話で、通常、もう道路を指定しておいて、例えば国道事務所と県レベルはもうそこで済ませていただいて、市町村の非常にスペック的にどうかなということに関しては個別申請で対応していただくというような、わりと業者の方に負荷をかけないようなやり方で明示をしておく、皆さん、ここは使えるんだな、じゃあ使ってみようかという取り組みが促されると思いま

すし、要はやっぱり今規制の中で、あまりにも安全性とかいろいろなのでオーバースペックに監視・管理をされているところを、まず外せるところはどこかということが、まず一義的に協議をしていただいて、その後、パーキングとかサービスエリアとかですね、少しお金をかけてやらなきゃいけない、相手との交渉も必要なところなのかなとちょっと今回は感じました。以上です。

【根本委員長】 これはどなたに。

【道路交通管理課長】 道路交通管理課長でございます。特車申請の許可がおりのまでに時間がかかってしまうと。これは我々もそういった声を聞いていまして、大変申しわけなく思っています。2カ月、3カ月、あるいはもう少しかかってしまう事例もあると。いろいろ背景、少し我々も調べているんですけども、聞いているところでは、例えば最近、いろいろな意味で許可申請が増えているというのがデータとしてもあります。なかなか我々審査側のマンパワーも限られていますので、申請が増えている中で、どうやって審査していくのかという問題が1点と。

あと、2点目におっしゃいましたけれども、複数の道路管理者間の道路を通るとというのが普通だと思います。国道だけじゃなくて地方道、市町村まで含めてですね。その場合、先ほどそれぞれのところに複数出向くという話がありましたけれども、今はワンストップで、例えば国道事務所に来ていただければ、地方道、市町村道の通行経路分も含めて、これは結局、当該市町村に協議をして、通行できるということを確認の上、国が一元的に許可をしているという制度になっています。ですから申請される方から言えば、国道事務所に来て、あるいは今、電子申請ですので、電子申請を1本していただければ、複数の道路管理者にまたがる通行許可であっても、手続は1回で済むという形になっています。ただ、そこでまた1つ問題があって、国道だけであれば、ある程度我々のデータベース化が進んでいますので、審査は容易なんですけれども、ラストワンマイルとかですね、市町村道末端まで行くと、なかなかそういった道路のいろいろな基礎情報がデータベース化されていなくて、1回1回当該市町村の担当者にファクスか何かで送って、1回1回協議してと。そこで結構、時間的なロスがかかってしまっているというのもありまして、今進めていますのは、そういったデータベース化を、情報便覧という言い方をしていますけれども、それを今、我々、一生懸命、市町村さんなりにお願いして、情報を我々が一括で管理しているデータベースに入れてくださいと。そうすれば一定のシステムでもって、比較的早い時間で審査・許可までできるという形になりますので、一応そういった取り組みも一生懸命

してはおるんですけども、最初申し上げた、件数が増えてきているとかいろいろなことがあって、現時点でちょっと今、時間がかかってしまう事例もあるというのは承知しておりますので、引き続き我々も問題意識を持って、迅速化できるように頑張っていきたいとは思っております。

【大串委員】 すみません、ルートで指定とかできないんですかね。例えば会社にもう許可を与えて、その会社が何か違反したときには、次から長時間かけて審査しますよとかですね、何かそういったふうに合理的にしていかないと、審査するほうも同じ審査を同じレベルでやるということやっぱり過重な要求になります。人数が増えない場合はですね。増えていくわけですから、申請台数が。何か工夫をして一括管理のような形で、ルート指定なり何なりですね、していかないと、今の体制でどんどん効率化しようというのは、ちょっと違う話なのかなと思います。

【根本委員長】 それでは、先ほど説明された特車ゴールドの話を追加説明をお願いします。

【道路経済調査室長】 そうですね。先ほど冒頭でご説明しました大型車誘導区間を指定させていただいていますけれども、ここを通る場合には、先ほどの特車の許可申請を簡素化して、3日以内にやりますということで、手続をできるだけ早く進めようということに取り組んでいます。ただ、大型車誘導区間といっても、まだ最後のラストワンマイルまで指定できているわけではないので、ここをどういうふうにさらに充実していくのかという話と、それは連動してやっていかないといけないだろうなと思っていまして、大型車誘導区間の充実と、その特車手続の早期の認可みたいなところをしっかりと取り組んでいきたいなと思っている。

【大串委員】 ありがとうございます。

【根本委員長】 市町村の方は21メートルの特車申請になれていないでしょうから、こういう実験を進めるときに、やっぱり少しサポートしてあげて、仕組みづくりというんですかね、どういうふうに許可を出すのかという。許可を出すノウハウもちょっと伝授しながら、スムーズにやれるようにしていくということは大事じゃないでしょうかね。

【苦瀬委員】 いいですか。

【根本委員長】 はい。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。質問というよりもお願いなんですけど、梱包運輸さんの話の中で、焼津で乗り継ぎで戻ってくるという。運転手さんは日帰り運行で、車はずっ

と行くという。これで思い出したんですが、新東名ができる前に、NEXCOさんのところでいろいろ議論したときに、どこかのパーキングエリアとかサービスエリアで渡り線、とか人だけ渡れるようにして、それでぐるっと戻れると大分いいよねという話はしたんですけれども、多分、当時は、ニーズの問題とか、制度の問題とか、いろいろなことがあって実現には至っていないのかもしれないんですが、それで思い出したわけですが、やはりこれからの人手不足とか効率的な、何ていうかな、労務管理とかいうことを考えたときに、パーキングエリアとかサービスエリア、もちろん大型車のための広いものをつくらなきゃいけないと同時に、労務管理をやりやすくとか効率的にやるように、そんなような工夫をどっかいろいろなところで、実験なり何かを検討していただくとうれしいなと感じました。以上、お願いでございます。

【根本委員長】 どうぞ。

【高速道路課長】 そういう勉強はしていきたいと思えますし、直接ターミナルにつながるようにやりたいというご要望もあるようですので、そういう勉強もちゃんとしていきたいと。そこで乗りかえるんですかね。そういうことも勉強していきたいと思っております。

【根本委員長】 どうぞ。

【兵藤委員】 じゃあ2つほど。1つずつなんですけど、梱包運輸さんなんですけれども、さっき大串委員からも話がありましたが、11ページのこのCO₂の削減効果と、それから車両数の削減効果と。それから、もしできたら、あとは労働環境ですね。トータルのドライバーの労働時間はどのぐらい効率化されて減ったか。それが直接的な生産効率性につながるの、そういったPRをしていただくといいかなという気がいたしました。もし可能であればということです。

それからトヨタ輸送さんに関しては、これちょっとわからなかったんですが、似たような6台積みか8台積みになったという比較が9ページと10ページで、9ページが東北地区、それから10ページが中部地区。輸送コストと運行回数は似たような削減コストなんですけど、CO₂の排出量が片一方は15%で片一方は3%という、この違いが何に依存しているのかなってちょっとわからなかった。もしわかればということです。

それから最後ですが、もう一つ、さっきも料金の話、なかなか難しいねということがあったんですが、15ページですね。特大車1.65なのに、積み台数は1.33、ここにギャップがありますということで、これはぜひトータルのコストに占める大型車、特大車の

この1.65の差分ですね。1.33との差分ですから0.32に過ぎないんですが、これをぜひ計算してPRしていただいて、それでやっぱりここが1つの大きな障害になっているということ、国交省側かNEXCO側か知りませんが、出していただきたい。というのはやっぱり、大型車に関しては道路もかなりできてきたんで、特に維持管理のことを考えると、料金による経路誘導というのは非常に重要だと思っていますね。ですから多少迂回してもらってでも、わかりませんが、ETC2.0と割引を組み合わせるかよくわかりませんが、そういう道路側の将来を見据えたような、そういう経路誘導みたいなことを、そういうのを考えるときにはやっぱり、運送事業者側にとってそのコストというのはどのぐらい、高速道路料金ですね、それはどのぐらいの負担になっているかというのは1つの大きな指標になると思いますので、ぜひ、そんな情報提供を今後していただければと思います。

以上です。

【根本委員長】 今日段階で何かお答えできることがあればお願いします。何か宿題をお願いしたような形になっていますが、ご協力いただければありがたいです。

ほか、いかがでしょうか。

私、ちょっと1点教えてほしいんですけども、フルトレーラーのときにヘッドが外れるのと外れないのと2つのパターンがあると思いますが、外れないタイプを選んでいきますよね。外れたほうが運転手さんは、「後の荷役はよろしく」といって帰ったりとかできるので、外れたほうが人手不足対応にはいいんじゃないかと、僕は思っていました。車を選ぶ理由というのはどういうことなんでしょうか。ちょっとテクニカルな話で恐縮ですが。

【日本梱包運輸倉庫】 セミトレーラーで21メートルということを検討されてはということでしょうか。

【根本委員長】 いや、そちらが利用されているフルトレーラー、単車に後ろにもう1台つける形ですね。

【日本梱包運輸倉庫】 そうです。

【根本委員長】 これ、外れる形もあると思うんですけども、外れるのと外れないのというのはどういう使い勝手の違いがあるのかなと思って。

【日本梱包運輸倉庫】 1車両が12メートルという制限がありましたので、そうしますと頭つてしますと後ろ1つというわけにいかなくて3連結という形になってしまいますので、今回こういう形にさせていただいたということですね。

【根本委員長】 3連結。例えばこの国交省のほうの資料で、4ページに、このヘッドの外れるタイプのもので、そうではないフルトレーラーと、いろいろなタイプがあるような図になっているので尋ねました。

【日本梱包運輸倉庫】 先ほどトヨタ輸送様のところで、ご説明があったと思うんですけども、法律のところで、道路運送車両法のところで1台が12メートルまでという制限がありますので、これでいきますと、このような形にしますと、効率よくちょっとうまくできなかったものですから。

というのとあと、トレーラー型にしますと、頭のこの第5輪荷重といいますか、ここのところの部分の積載が、高さがとれなくなりまして、積載効率が少し落ちてしまうというところも考えまして、通常大型の後ろにくっつけたと。あと、また大型車として離して、狭いところだとまた外して持っていけるといって、大型としても単独でも使えるということも狙っております。

【根本委員長】 なるほど。外して前だけ使えと。「荷物が多いときと少ないときといういろいろ使い分けしながら」という意味では、そちらのほうが便利だということもあるんですね。ありがとうございます。

それでは、ここまでのところを簡単に総括しますと、「長大化は重要な試みで、民間事業者さんも取り組んでおられる」ということが確認できました。そして委員から、いろいろな意見がありましたが、私としても国交省のほうで速やかに検討を進めて、実験のほうに進んでいただきたいと思っております。

それでは、最後の案件、今度は都市中心部への流入を抑制するためのマネジメントですか、こちらのほうのご説明をよろしく願いいたします。

【道路経済調査室長】 資料の5に基づきまして、ご説明をさせていただきます。表紙をおめくりいただきまして、最近の大型化の状況でございますけれども、下にグラフがございまして、左側が、東京都市圏の物資流動調査のデータでございますが、2003年と2013年を比較いたしまして、事務所の搬出入時に利用されたトラック台数の重量別の構成比でございますが、10トン以上のところを囲っておりますけれども、やはり重い車両が増えてきているといったようなデータがございまして。また、右側は、これは自動車検査登録協会の自動車保有車両数でございますが、これもここ3年ぐらいを見ていくと、20トン超の車が毎年1万台ずつぐらい増えているといったような状況になっているということで、大型化が進んでいるのではないかと。そういった観点でいくと、やはり大型車を

適正な経路にしっかりと誘導していく必要があるのではないかと考えているところでございます。

2ページをごらんいただきまして、一方で、今のいろいろなデータを使いますと、そういった大型車がどういったところを通っているのかということが把握できるようになってきているということで、ここにお示しをさせていただいておりますのは、これはちょうど博多駅が真ん中右側でございますが、博多駅周辺の大型車がどんなところを通っているのかということで、これは26年10月の事業者のデジタコのデータをベースにプロットしたものでございますが、大型車、それから中型車がこういったようなところを通っているといったようなことが、データが把握できるようになってきているということでございまして、デジタコだけではなくて、今後、ETC2.0のデータも使いながら、こういったところを把握しながら検討が進められるのではないかと考えているところでございます。

それで、3ページでございますが、その大型車を都市内に流入させないといったような海外の取り組みを3つほどご紹介させていただきたいと思っております。まず3ページが、ドイツのブレーメンでございますけれども、1997年から取り組んでいる取り組みということでございまして、交通量が非常に増大してきて、幹線道路から住宅地内へ流入するトラックが大分増加してきたという背景があって、これを減少させて、生活環境の改善等に資するために、貨物車の推奨ルートといったようなものを設定しているということでございます。この下に絵がありますのが、右側が地図の表紙でございますが、その中に、この図面に書かれているような形で貨物車が推奨するルートといったようなものは、アウトバーンとかそれ以外のルートも含めて、こういったところですよということで示しているものということでございます。97年から始めていって、その後、状況に応じて2006年、2014年ということで変更されているということでございます。これについては、取り締まり等の強制的にこのルートを通れといったような措置はされていないということでございますけれども、効果としては、当初に比べて貨物車の交通量が11%減少したといったような効果があったというデータがあるということでございます。

次の4ページでございますが、これはイギリスのダービーというところで、Freight Quality Partnershipということで、運送事業者とか、あるいは荷主、それから警察自治体、地域住民、こういった利害関係者がパートナーシップをとって、協力しながら貨物輸送問題に取り組んでいる事例ということでございます。2000年にこのダービーのFQPというものが設立をされたということでございまして、もともとは持続可能な貨物輸送戦略

といったようなものを策定するときに設立をしたということでございますけれども、この戦略をつくりながら、その戦略の主要項目の1つといたしまして、大気とか騒音とか景観の悪化に対処するために、不適切な道路の走行を減少させるといったようなことをこの策定の中で書かれておりまして、これは実際取り組んでいるものということでございます。ここも先ほどの事例と同じように、2005年とありますけれども、右下にありますようなトラックの推奨ルートマップといったようなものを作成いたしまして、個々のFQPのメンバーで事業者等にマップを配りながら、協力しながら取り組んでいる事例ということでございます。これも特別規制だとか、あるいは罰則等は設定をされていないということでございます。

続きまして5ページでございます。これはロンドンの事例ということでございまして、物流フォーラムと書かせていただいておりますけれども、ロンドンオリンピック・パラリンピックのときに、ロンドン物流フォーラムというものを開催して、その中で、この大型車と物流の車両が、オリンピック期間中であっても停滞しないようにということで取り組まれた事例ということでございます。左側にオリンピックに向けてと書かれておりますけれども、ロンドンの交通局が2010年に設置をして、年に2回ほど会合を開催しているということでございます。メンバーはそこに書かれているような方々が入っているということでございます。オリンピックの期間中に、こういったような形で配送の時間だとか、経路だとか、あるいは配送回数をどうしたらいいのかということで検討を加えまして、左下に、ちょっと小さいですけども、こういったような通路をつくりまして、ホームページ等で公開をしながら、発着地と時間を入力すると、どこを通ったらいいのかといったようなものが出力されるようなシステムをつくって、配送時間とか経路の変更だとか回数の削減等に取り組んできたということでございます。これがオリンピック後もさらに活かされておまして、このときの知見をもって、さらに取り組みを深めているということでございます。現在、120から150の団体が参加をしていて、実験に取り組んでいるということでございます。右下に実施例ということで、通りの雑貨店への集配送について、午前6時から午前4時に変更するような取り組みをして、これをモニタリングしたところ、周辺から苦情は寄せられていないといったような結果も出てきているということでございまして、こういった取り組みを現在も引き続き続けているということになっております。

こういったような事例を少し参考にさせていただきながら、これから我々はどうかということでございますが、6ページでございます。現在、先ほども少しご紹介をいたし

ましたが、いわゆる20トンを超えるような特殊車両につきましては、特車の通行許可の制度のもとで、大型車誘導区間というのを設定して、できるだけ大型車をその経路に誘導していこうという取り組みをしているところでございますが、一方で、10トンを超えるような、要するに特車の対象外の大型車というのかなりあって、これについては今のところ特別こういったような取り組みがなされていないということでございます。先ほど御紹介したように、今、いろいろなビッグデータを使うことによって、大型車等がどこを通っているのかといったようなことが把握できてくるということになりますので、こういったデータも使いながら、都市中心部だとか、住宅地への大型車の流入といったようなものを抑止する方法を考えていく必要があるのではないかと考えております。そのときに、いきなり規制的なものというよりは、先ほど海外でご紹介したような、関係者が協調しながら取り組んでいくといったような手法があるのではないかと考えておまして、こういった取り組みについて、少し社会実験的に検討を深めていきたいと思っているというところでございます。

その場の1つといたしまして、次の7ページでございますけれども、これは中部地方整備局で行っている事例でございますが、大型車の通行適正化に向けた地域協議会というものを27年に1月に設立をいたしまして、メンバーとしては経済団体、それからトラック協会、警察、それから道路管理者等が入りまして、協議会をつくりながら、今のところ現状の課題でありますとか、あるいはいろいろな広報を実施したりとか、あるいは合同で取り締まりをしたりといったような取り組みも進めておりますけれども、こういった場を使いながら、先ほどの協議会というんですかね、関係者との協調の場としながら、少し実験を始めてみたらどうか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す。

それでは、ただいまの説明に関しまして、ご意見、どうぞ。

【苦瀬委員】 苦瀬でございます。先ほど申し上げましたように、通過交通を排除しつつ、円滑な端末交通を確保するという意味で、両者の調整をはかりつつ、うまく表現していただくありがたいなというふうにはまず1つ、繰り返してございますがお願いしたいと思います。

2つ目は、例えば、何ていうんですか、大型車の通行の推奨ルートというのをいずれ、これは交通管理者との議論もあるのかもしれませんが、ロンドンのレッドルートみ

たいに、こんなふうなのがいいよねと。もちろん重さ、高さ、指定道路と同じようになるんだと思うんですが、そんなことをやっていくといいなと私は思っているんですね。もちろんその場合でも、ロンドンのレッドルートでも、乗用車はとめさせないが、荷さばきとか車椅子の方はとめるというのがよくある例なので、その辺を加味しながら、そんなことを進めていくとありがたいというのが2つ目、これもお願いします。

それから3つ目は、5ページのオリンピックの関連なんですけど、これ、配送時間を混雑時間外にシフトすることによって配送時間の短縮コストの削減と、これはすごくよくわかるんですけども、これはこれでいいんですが、私が気にしているのは、大会期間中の関連施設への物資の搬入なんですね。それをやるためには、それ以外の通常の配送を少し遠慮していただかなきゃいけないんじゃないかと。確かにロンドンでも七、八%ぐらいはピークを減らしていたと思うんですけども、そういうことが要るんじゃないか。ということなので、もしオリンピックに向けてということであれば、通常の議論と同時に、オリンピック関連施設への配送というかそういう問題を考えていく必要があるんじゃないかと思っています。ちなみに、私がちょっと試算したことがあるんですけども、オフィスビルだと、100人来ると1台ぐらいのトラックなんですね。例えば丸ビルが6万人、1日出入りしますから、それで650台から700台来ているわけですね。デパートは、お客さんが50人ぐらい来ると大体1台来るという感覚なんですね。例えば非常にラフな計算ですけども、新国立競技場は8万人だとすると、オフィス並みであって800台と、食事を2回食べると1,600台と、それを夜中の8時間に1,600台処理すると、そうすると1時間に200台ぐらい処理するのかと、こういうような計算になる。だからそういうような処理と、それから通常の処理、通常の普通の配送とか普通の生活面、それをうまくバランスを組み合わせさせていって、ピークをちょっと減らすということを考えないといけないのかなと思っているので、その辺もあわせて考えていただければありがたいと思います。以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

何かコメントありますか。

【道路経済調査室長】 最初の通過交通のところは誤解のないようにということで表現したいと思います。

それからロンドンのレッドルート等のお話がありました。今回、まずは関係者で協議しながら、何とか通過交通を排除できないかといったような取り組みから、進めていくの

かなと思っておりますが、そんな中で、おそらくいろいろな課題が出てくると思っていますので、そんなところを踏まえながら検討を進めていきたいなと思っておりますのでございます。

あと、おっしゃるとおり通常の場合と、それからオリンピックのケースというのとはかなり状況が異なるんだろうと思っております。今回こういったエリア、あるいはこういった期間を対象にするのかというのは、これから少しくわいた協議会の中でも議論を進めていきたいなと思っております。オリンピックの場合ですと、多分、当然、物流の関係というのは非常に重要だと思いますが、それだけではないとは思っていますので、検討の中で、ひとつそういったことを意識しながらやっていきたいなと思っております。

以上でございます。

【根本委員長】　オリンピック・パラリンピック対応ということに関しては、人流とかもいろいろ問題あるでしょうし、何かそういうことを検討する場というのはまたあるのでしょうか。

【道路局次長】　オリパラは、もう既に関係機関で輸送を協議する協議会というのが立ち上がってしまっていて、例えば大会期間中に専用レーンみたいなのをどうするかとか、そういう具体的な議論が始まっています。一方で、いろいろな心配がやっぱりあって、ロンドンオリンピックとかは、大会期間中もさることながら、大会準備期間中ですね、そのときのロジスティクスをどうするというのが非常に大きい課題になって、我が国に比べると相当、新しい町をつくるぐらいの勢いの建設量だったということがあるので、ちょっと一概に同一に論じられないんですけれども、特定の物資をいつ、どういう搬入するかというのを全部許可制にするとか、そういったかなり思い切った、ドラスチックなコントロールセンターをつくってやったっていうことを、レポートで承知をしています。それで一応、東京都と、そのあたりの問題意識については、物流業者さんとかそのあたりで、いろいろどうするかというような議論は進んでいるというふうには承知をしています。いずれにしても先ほど言いました輸送委員会のようなああいう全体の協議会の枠の中でしっかり議論していくということになると思います。

【根本委員長】　この場でどういうふうな議論をしていくのか。あと、他の場での議論とかみ合わせていくか、検討する必要があります。いずれにしても苦瀬先生の持たれている知見もぜひ、生かしていただければいいかなと思います。

ほか、いかがでしょうか。

【兵藤委員】 いいですか。

どうぞ。

【兵藤委員】 1点だけなんですけど、さっき1ページで第5回の東京都市圏の物資流動調査の結果も紹介されましたので、関連して申し上げますと、その中でやっぱり大型車の走行すべき道路というのは何なんだという、そんな分析をしましてね。それで、そのときに道路だけ見るんじゃなくてやっぱり土地利用ですね。土地利用で。その場合は1キロメートルのメッシュデータでしたけれども、それを見て、やっぱり住宅系の土地利用用途地域が多いところはなるべくコンフリクトが起きやすいですから大型車は外すような、そういう土地利用とそれからネットワークの経路誘導みたいな話を、これをぜひ、やっているのかもしれませんが、心がけていただきたいと思います。これはコメントでございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

【上村委員】 はい。

どうぞ。

【上村委員】 すみません、上村です。このロンドンのレッドルート、それからこのブレイメンの推奨ルートの中で、このルートだけが最終的に出てきたのか、今、土地利用のお話がありましたけれども、ルートを推奨するというだけでは、この物流問題って片づかないのでございまして、やっぱり街中に配送センターがあったり、工場があったり、そういうものがある以上は、どうしても通らざるをえないのです。通過交通ではなしに通らざるを得ないという形になってくるんですが、何かこういうものの結果としてルート以外のもう少し、こういうふう新しい土地利用なり、また土地利用の変換なり、あるいは転換なり、引っ越しなりというようなものに誘導していくような、そういうような結果とかが出ていないんですかね。ルートだけのことで終わったのかどうか。

【道路経済調査室長】 ちょっと詳細なところまでは、そこまでよく調べ切れていませんので、引き続きフォローしたいと思いますが、例えば4ページで、これ、ダービーの事例で地図がございましてけれども、この中で市街地がどうかみたいな表現もあつたりとか、あと特別に産業の集積地区がプロットされていて、そういったところについては結ぶんだよみたいなどの図示にはなっておりますので、その辺ある程度意識しながらというふうには思っておりますが、ちょっと詳細については少しフォローさせていただければと思

います。

【企画課長】　　ちょっと今、正確に場所を記憶していないんですけども、もともと大型車から、例えば街中に端末がある場合に、小型とかに積みかえるようなトラックターミナルを計画的に配置したような例は幾つかあったと思いますので、委員おっしゃるように、端末というか目的地が真ん中にあっただけではどうしても何らかの手法で持っていかなきゃいけない。大型じゃなくても小型、中型化とか、そういうのも含めて、ここだけで済む議論かどうかは別として、そういうのも念頭に置きながらいろいろ議論できればと思います。

【上村委員】　　日本でやる場合も、ぜひその辺も加味しながら。

【根本委員長】　　そうですね。道路は大型車誘導区間というツールを持っていますけれども、その大型車誘導区間と土地利用がどういうふうな形で整合していけばいいのか、検討を引き続きお願いしたいと思います。

大体予定した時間になってしまいました。この問題、十分に議論できませんでしたけれども、また具体的にどういうふうな、実験をしていくのかというようなことを検討する機会があると思います。そこで議論できると思います。

それから今日、幾つか質問とか追加的なご疑問なんか提示されました。例えば、「フルトレーラーとセミトレーラーはどこが違うのか」とかですね、かなり初歩的な質問もさせていただきました。これ、ほとんどの方はご存じなのかもしれません。またそういうことを勉強、確認しながら、次回につなげていきたいと思います。

本日はお忙しいところ、どうも説明ありがとうございました。

それでは、事務局のほうにお返しします。

【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置いていければ、追って郵送させていただきます。

それでは、以上を持ちまして、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 —