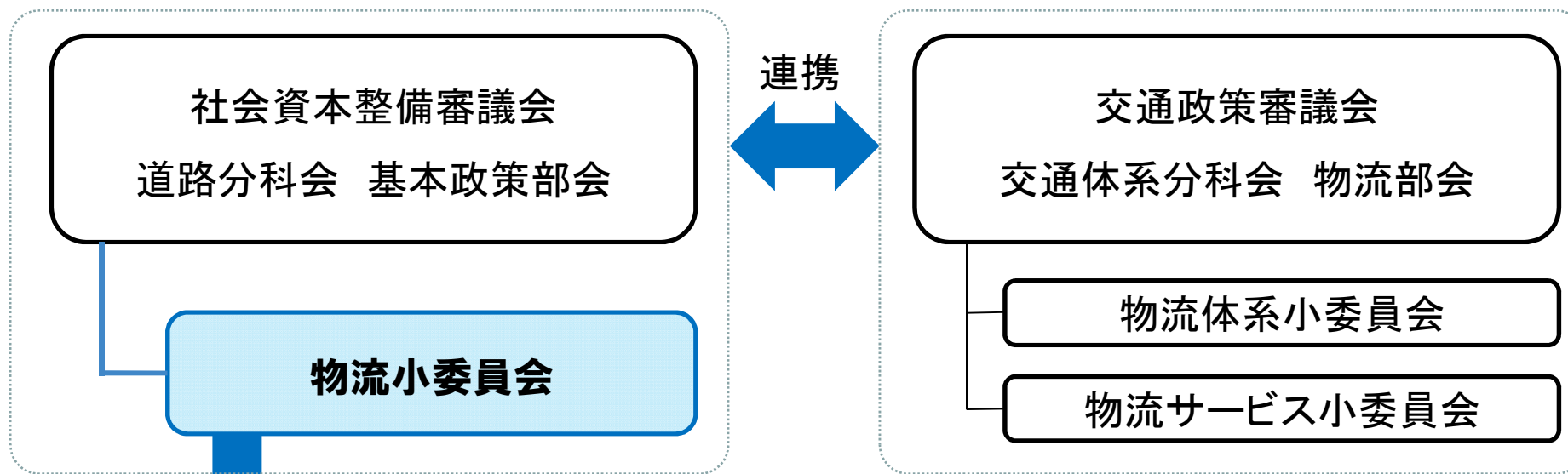


物流小委員会の今後の進め方

「物流小委員会」の今後の進め方について



「今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申)」(H27.12) についてフォローアップ(実験・実装+更なる追加施策の検討)

主なフォローアップ事項:トラック輸送の更なる効率化

- ・ 道路を賢く使う取組の確実な推進
 - ・ ETC2.0の活用
 - ・ 適正通行へのインセンティブ
 - ・ 車両の大型化による効率化・省人化
 - ・ 過積載等の違反者への厳罰化
 - ・ 都市中心部等への流入を抑制するためのマネジメント
 - ・ 今後の維持修繕のための財源の確保
 - ・ 先進的・先端的な取組への挑戦
- 等

今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申) 抜粋

(1) トラック輸送の更なる効率化

② 道路を賢く使う取組の確実な推進

貨物輸送の約9割を担い、我が国の経済・社会の大動脈である道路が、その役割・機能を高めていくためには、トラック輸送が抱えるドライバー不足等の課題への対処という観点も含め、トラック輸送効率化に資する取組を強化していく必要がある。

(道路を賢く使う取組の確実な推進)

現在、道路交通の走行時間の約4割が渋滞により損失している状況にある。輸送時間を短縮、時間信頼性を向上し、トラック輸送を効率化していくためには、道路を賢く使う取組を確実に推進し、高速道路の交通量の分担率を少なくとも欧米並みにする等、適切に引き上げることにより、道路ネットワーク全体の最適利用の実現を図るべきである。

また、高速道路の近傍に位置する大規模な物流拠点や工業団地、商業施設等については、高速道路の利用促進や利便性の向上による地域活性化の観点から、適切な負担の下、スマートIC等を活用した高速道路と施設の直結を進める必要がある。

(ETC2.0の活用)

本格的な導入が開始されたETC2.0を、物流事業者におけるトラックの運行管理(H28.2.5より実験開始)や、事業者間共通のプラットフォームにした共同輸配送のマッチングに活用するなど、情報セキュリティを確保した上で、物流システム全体としての最適化を支援していくことを検討する必要がある。その際、物流事業者からも品目や重量等の貨物データが道路管理者側にフィードバックされるシステムを構築し、社会的に有効に使われるものとする必要もある。

なお、ETC2.0の早期普及を促進するため、ETCが主に民営化時に導入したETC割引によって飛躍的に普及した経緯を踏まえ、利用者にETC2.0による具体的なメリットが実感できる施策を併せて実施することが重要である。

今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申) 抜粋

(適正通行へのインセンティブ)

0.3%の重量超過車両が道路橋に与える影響は全交通の約9割を占め、道路を劣化させる主要因となっている。このため、これまで実施してきた大型車の適正通行を促進する取組に加え、適正利用者に対しては、渋滞や事故を避けた経路選択が可能となるETC2.0装着車への特車通行許可の簡素化(H28.1.25より導入)を行うとともに、手続き期間が大幅に短縮される大型車誘導区間の改善を進めるなど、効率的な輸送に資する取組を進めていく必要がある。

その際、国際競争力強化の観点から、大型車誘導区間の国際戦略・拠点港湾等との直結を進めるとともに、さらには特車通行許可の相互認証についても検討する必要がある。

(車両の大型化による効率化・省人化) ←今回議論

ドライバー不足が進行するトラック輸送の効率化・省人化の観点から、ドイツアウトバーンにおける長大トラック路上社会実験の状況を踏まえた、更なるフルトレーラー車両長の緩和など、車両の大型化について検討する必要がある。

また、ETC2.0などITを活用した危険物車両の通行の効率化についても、安全性の確保に留意して検討する必要がある。将来的には、諸外国の例を参考として重量規制の見直しを検討する必要がある。

(過積載等の違反者への厳罰化)

過積載等の違反者に対しては、動的荷重計測(Weigh-in-motion)による自動取締りについて真に実効性を上げる取組の強化、違反車両への高速道路割引停止措置の統一化などの更なる厳罰化を行い、更なるメリハリの効いた取組を進めていく必要がある。特に、最近では過積載車両が約3割も増加している状況にあり、当面2020年度を目途に違反車両を半減するため、WIMによる警告・是正指導等の区分の見直し、道路管理者間の違反情報の共有化など、過積載撲滅に向けた取組を速やかに強化すべきである。

その際、過積載が荷主からの要求や非効率な商慣習が大きな要因となっている状況を踏まえ、トラック事業者だけではなく荷主にも責任とコスト等を適切に分担させていく取組を併せて実施する必要がある。このため、取締り時の違反者への荷主情報の聴取、荷主も関与した特車通行許可など、違反に係る荷主、運送元(例えば工事現場等)に関する情報を活用した幅広い取組を検討する必要がある。さらに、インフラ側での重量計測だけでなく、車両側での車載型荷重計測システム(On-Board-Weighing)の活用についても、諸外国の例を参考に、輸送効率化や安全性の観点も含めて検討する必要がある。

今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申) 抜粋

(都市中心部等への流入を抑制するためのマネジメント) ←今回議論

大型車の都市中心部や住宅地への流入を抑制するための規制的な手法や関係者協調による手法(Freight Quality Partnership)を活用したエリアマネジメントについても、ETC2.0等の大型車の走行ビッグデータ等を活用しながら、諸外国の例を参考に取り組んでいく必要がある。

なお、導入に当たっては、大型車誘導区間も含め、道路ネットワークにおける物流ルートの考え方について整理し、地域や住民に分かりやすく明確に示していくことが重要である。

(今後の維持修繕・更新のための財源の確保)

なお、本年7月の国土幹線道路部会の中間答申にも示されているが、今後の維持修繕・更新のための財源確保について、一般道路における大型車対距離課金の導入など、幹線道路の将来の維持管理費の負担のあり方などについて、諸外国における事例も参考に、広く意見を聴取しつつ、税金による負担との関係も含め、これまで以上の課題認識をもって検討すべきである。

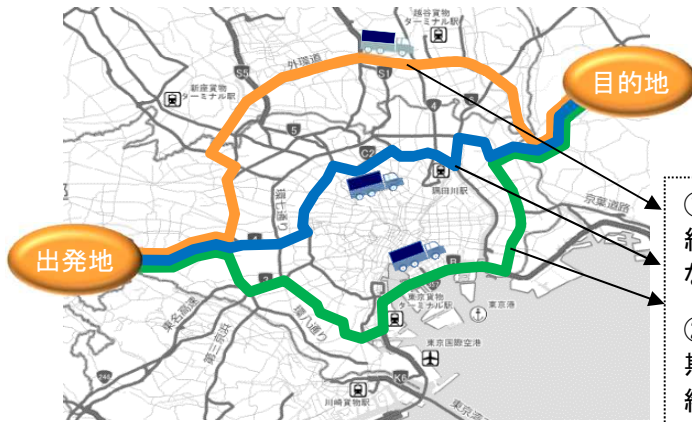
(先進的・先端的な取組への挑戦)

上記のETC2.0を活用した取組や効果的なデータプラットフォームの構築を推進し、高度化されたETC2.0システムを装備したコネクテッド・カーとしてのトラックの普及や、車種に応じた直接的なマネジメントが可能であるというメリットを活かしたトータルな路車間システムとして海外展開を図っていくための戦略について検討することが必要である。

加えて、更なる革新的な技術の積極的な導入を進めることにより、道路が国内外の物流を含め経済・社会システムのイノベーションを創出し、我が国が道路を賢く使う世界のトップランナーとなる、という意気込みを持ち、先進的・先端的な取組に挑戦すべきである。

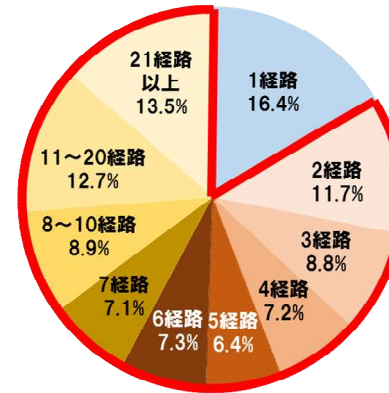
ETC2.0特車ゴールド制度(特車通行許可の簡素化)

現在 申請した個別の輸送経路のみ通行可能



- ① 一本一本の経路毎の大量な申請が必要。
- ② 加えて、定期的に更新手続きが必要。

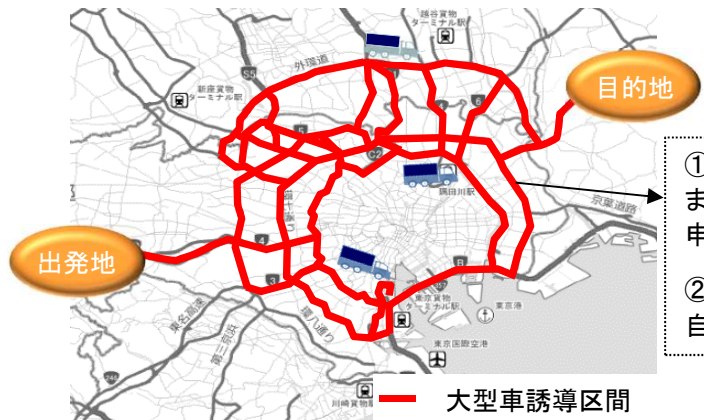
(DATA) 同一発着地点の経路申請状況



8割以上が
複数経路で申請
(平均9経路)

※H25特車許可の実績(セミトレーラ)

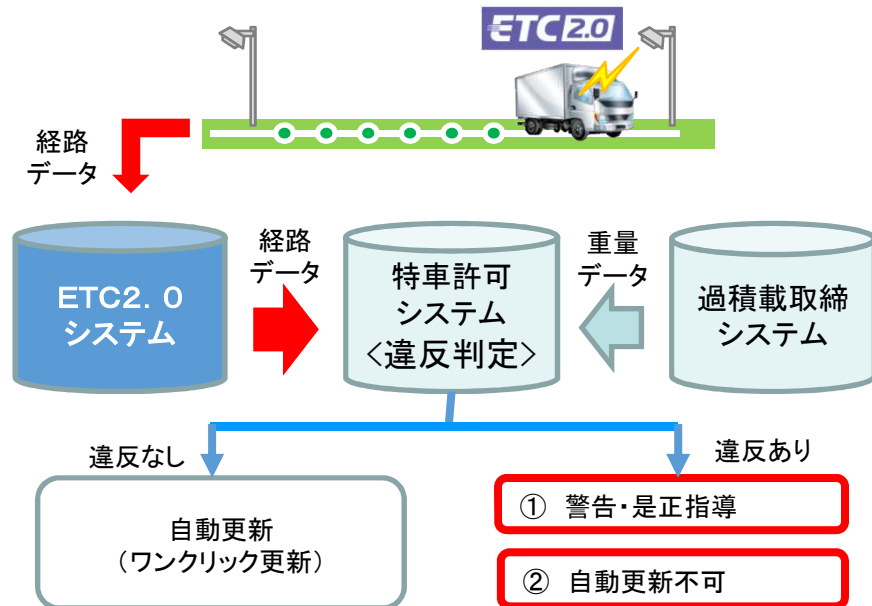
ETC2.0 装着車 国が指定した大型車誘導区間を走行する場合、輸送経路は自由に選択可能
⇒ 渋滞・事故時の迂回ができ、輸送を効率化



- ① 複数経路をまとめて1つの申請に簡素化。
- ② 更新手続きも自動化。

平成28年1月25日より導入

輸送経路の確認



ETC2.0車両運行管理支援サービス

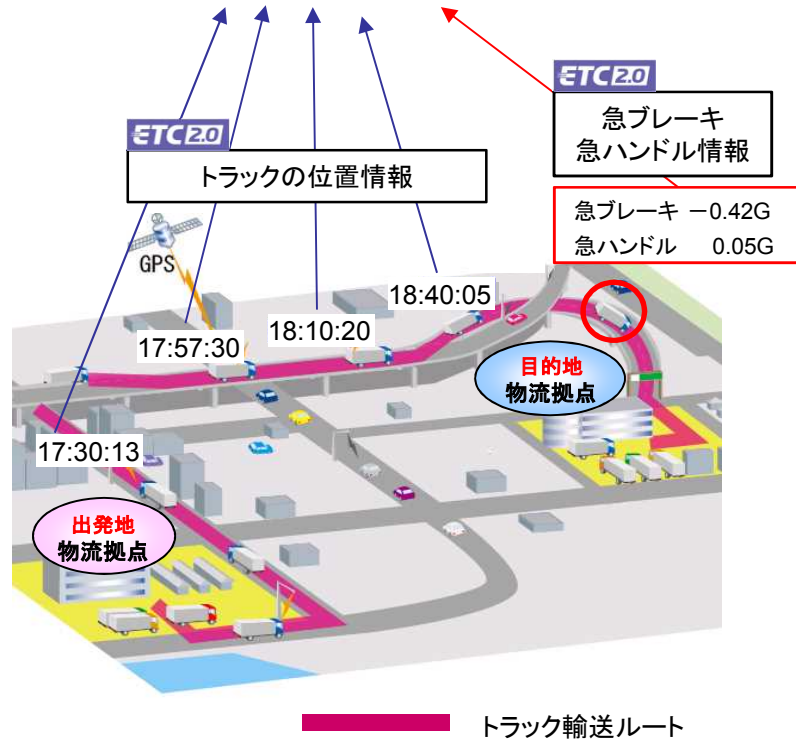
物流事業者



リアルタイムな位置情報で
正確な到着時刻を予測
⇒ 荷待ち時間を短縮



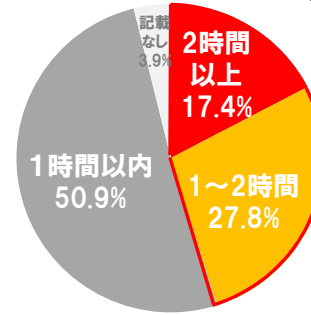
トラック運転の危険箇所
をピンポイントで特定
⇒ ドライバーの安全確保



平成28年2月5日より実験開始

(DATA) 荷待ち時間の現状

※主要産業の配送センターにおける到着から荷役開始までの時間



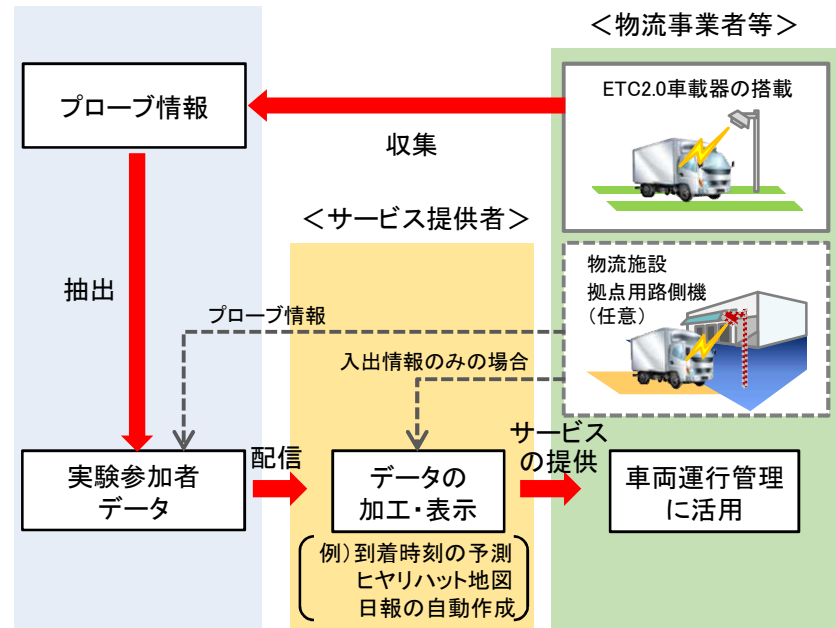
約半数で
1時間以上の
荷待ち時間が発生

荷主庭先実態調査報告(日本路線トラック連盟)より

実験スキーム

国土交通省

実験参加者(公募)



併せて、バスやレンタカーへの適用についても実験予定