

平成28年6月1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13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、お手元の資料の確認をさせていただきます。まずは、議事次第、配付資料のリスト、座席図、委員名簿、資料1といたしまして生産性革命プロジェクト、参考資料1といたしまして同じく生産性革命プロジェクト、資料2といたしましてダブル連結トラック実験方針(案)、参考資料2といたしましてトラックの参考資料、資料3といたしまして長大トンネル等におけるタンクローリーのエスコート通行方式(案)、資料4といたしましてオープン型宅配ロッカーを活用した取り組みについて、資料5といたしまして道の駅を活用した再配達削減社会実験方針(案)でございます。過不足はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

本日は、朝倉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、根本委員長にご挨拶をいただ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】 委員長の根本でございます。本委員会は、昨年12月に取りまとめた答申に盛り込まれた施策を実現するために設置された委員会であります。各施策について、できるだけ早く実験、実装をして、可能なものはすぐに導入していこうという趣旨で進めております。本日は、車両の大型化、危険物車両の通行、再配達の削減について議論させていただきます。車両の大型化や再配達の削減については、これまでも議論してきておりますけれども、大きなニーズがあるものと認識しております。また、危険物車両の通行についても、地震災害が多発している中、今後の災害に備え、災害時の迅速なエネルギー輸送をいかに確保するかという点で、重要なテーマと考えております。いずれにしましても、重要な施策でございますので、委員の皆様におかれましては、ぜひとも活発なご議論をいただければと思います。

【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、よろしくお願いたします。

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

【根本委員長】 それでは、議事次第に従いまして、進めていきたいと思ひます。まず、議事1、生産性革命プロジェクト、トラック輸送の生産性向上に資する道路施策について、ご説明よろしくお願いたします。

【道路局長】 それでは、私のほうからご説明をさせていただきたいと思ひます。お手元にお配りさせていただいております資料1、参考資料1というのがございます。今日は、資料1を用いながらご説明をさせていただければと思ひますが、国土交通省全体としまして、昨今の少子高齢化、そして地域構造をさらに効率的に広めていこうということを考えていく際、国土交通省として生産性革命に、あるいは生産性向上に寄与する分野が多々あるであろうと、その分野に関して、さまざまなプロジェクトを推進していこうということで、大臣のもと、各局が一致して議論をさせていただいているところでございます。

資料1の表紙をめくっていただきますと、国土交通省生産性革命プロジェクトの推進ということで、書かせていただいておりますが、今、私がお話をさせていただいたことが、ねらいというところに書かれているところでございます。特に、人口減少時代、あるいは労働力不足といったような議論の中で、一方でトラックの積載率が41%に低下しているとか、あるいは道路上での移動時間で、渋滞で4割が無駄な時間を費やしているといったようなことを鑑みたときに、さらにこの将来の経済成長を目指すためには、生産性の向上というようなことを、ぜひとも私どもとしても支えねばならないということで、考えていこうということでございます。

特に、3つの切り口ということで、1ページ目の下半分でございます。「社会のベース」の生産性を高めるプロジェクト。「産業別」という意味では、私どものほうの建設、あるいは運輸といった分野での生産性を高めるプロジェクト。そして、「未来型」ということで、将来の投資、あるいは新技術を誘導することで生産性を高めるプロジェクトという、この3つの切り口で、私ども、今、議論をしてきているところでございます。

2ページ目をおめくりいただきますと、今の3つの切り口に対しまして、ここに掲げているような、それぞれの分野での生産性革命という提案をさせていただいているところではございますが。特に、道路関係で申しますと、「社会のベース」で書かれておりますこの1行目、渋滞をなくすための対策、そして首都圏を中心にやっております賢い料金制度と

いったような仕組みを入れさせていただいているというところ。あるいは「産業別」の分野においても、後ほどご紹介をするトラック輸送の分野、そして「未来型」ということに関しましても、いろいろなITデータを使いながらということでの生産性革命プロジェクトの提案をさせていただいているというところでございます。

さらに、3ページ目、特に今日は、トラック輸送に関する生産性向上に資する道路施策ということで紹介をさせていただきますが、3ページ目の上でございますように、もともと国内の貨物の輸送は9割がトラック輸送ということで、特に課題の1、2、3で書かれておりますように、物流拠点との接続が、もともと道路に対するニーズが高まっていますよということ。そして、特に課題の2というふうに書いております、ドライバーにしましての輸送コストに人件費がやはり結構かかっていますよ。そういうことに加えまして、トラックドライバーの高齢化がどんどん進んでいますよ。課題の3でございますように、とは言いながら、やはり自動車の輸送ということに関しましては、コンテナ化が進む中、そしてまた道路の国際海上コンテナ車両の通行がどんどん増えているということに対して、しっかりと対応ができていくかどうかということについても問題意識でございます。

その取組事例として、下に3つございます。物流のモーダルコネクト、物流の結節の強化。そして2つ目。これは、今日、ご審議いただきます、ダブル連結のトラックによります省人化をしていく。そして、3つ目の、特大トラック輸送を機動的に使えるようにするという、こういう3つの切り口で、私どもとして、新しい施策の提案をさせていただいたものであります。

4ページ目が、1つ目、物流モーダルコネクトの強化ということで、物流の結節強化ということでのお話でございます。これはもう、もともと、言わずもがなでございますけれども、空港・港湾に参ります物流の部分をフィーダーとして全国展開をしていく。その際には、当然、①、左側の棒グラフでございますように、空港あるいは港湾といったところと、接続性をいかにしっかりと図っていくかということが重要でございます。特に高速道路と空港・港湾の接続といったものが、しっかりと図られているかどうかというのを見たものでございます。空港でございますと、50施設に対しまして、約半分は10分以内でのインターチェンジアクセスということが可能であるわけでありましたが、いまだにそれを超えるものが半分以上あるということ。そしてまた、下の港湾というところを見ただけでございますと、どうしても海沿いにある施設ということで、都市部を通過するという関係もあるのだろうと思われませんが、アクセス性が非常に悪いということが言えると思

います。これは、諸外国との比較を見ても、全くの、極めて劣っている状況であることは、もう皆様方もご存じであろうと思いますが、こういったものに対して、しっかりと対応していくということ。そして、右側にございますように、物流拠点と高速道路のインターチェンジへの結節といったようなものについても、しっかりと手当てをしていくということが、多分大事なのだろうなということをございます。

次の5ページ目をめくっていただきますと、これはダブル連結トラックによる省人化ということでございまして、これは先ほど来出ております省人化を図るためのダブル連結ということでございまして、後ほど、その実験内容についてはご紹介をさせていただきますので、ここでは説明は省略をさせていただきます。

6ページ目でございます。さらに加えて、特大トラックを輸送すること。これはもう先ほど来出ておりますように、海上コンテナ等々が主流になってきていること、そして、それに伴って、海上コンテナ車両自身が増えてきているということが、その発端でございますけれども、それを受けて、この6ページの上にございます申請件数。特大トラックは、道路を走る際には、事前の通行許可が必要でございます。その申請件数が、やはりどんどん右肩上がりが増えてきている。それに伴いまして、これは私どものほうの課題でもあるわけでございます。申請許可を出す日数がどんどん増えているというのが、見てとれるところでございます。この実際の申請許可に当たって、審査日数が増えているというのは、人が足りないということもあるわけでございます。加えて、ネットワークとして許可をおろすということがございますので、例えば1つ、一筆書きで、国道だけを走るという、実際、トラックはないわけでございまして、高速道路、国道、そして県道、市町村道といったような、それぞれの道路を通るその管理者に対して、全て審査、合議をしないといけないということで、その結果として、審査日数が非常に増えてくるということが、実際の課題として、あるいは原因として挙げられているところでございます。これらをもう少し簡便化し、さらにまた短縮するということをするために、その下にございますように、今現在いろいろなところにございます電子データを活用して、自動審査をどんどん増やしていこう、あるいは強化していこうということを図っていったらどうだろうということで、例えば、幾何構造、交差点がしっかりと曲がれるかどうかということに対してのデータを、簡単に審査をしてあげる。また、橋梁のデータといったものもうまく活用しながら、この審査をスピードアップしていこうということ。そして、(2)、下にございますけれども、大型車誘導区間というものを決めまして、その区間内であれば、例えば、国が一元的に管

理をしてあげることで、県、あるいは市町村への合議をせずに、一元的に審査をして、すぐに対応してあげるということで、3日間を目標にということでの審査の短縮化というようにすることも図っていけないか。目標としては、2020年までに、今の1ヶ月を10日間程度に短縮するということを目指しているわけですが、そのためにも、下にありますようなさまざまなデータをしっかりと確保すること。そして、(2)にございますように、ラスト1マイルといったようなところも含めましての追加のデータを強化して、それによって審査期間を大幅に短縮させるということを目指し、それによって生産性向上に図って、つなげていきたいということを考えているところでございます。

私のほうからは、とりあえず資料1の説明は、以上でございますが、お手元に参考資料1というのがございまして、それ以外のものも含めまして、国土交通省全体の資料という形で整理をさせていただいたものを、今日は参考として添付をさせていただいておりますが、後ほどの議論に資するところということで、今、少しばかりご紹介をさせていただきました。

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、ご意見、ご質問があればよろしくお願いたします。いかがでしょうか。

どうぞ。

【大串委員】 ご説明ありがとうございました。一番最後のページの、電子データを活用した自動審査システムの強化で、現在の電子化率13%ということですが、これはどのぐらいのペースでキャッチアップしていくようなイメージでおられるかということだけ、確認させてください。

【道路局長】 この電子化率13%、何年計画というのは、まだ正直言って持ち合わせておりません。この13%というのは、多分、全体のネットワークに占める割合ということだろうと思っておりますので、例えば、高速道路でございますと、ほぼ100%の電子化データを持ち合わせております。あと、私どもが管理しております国道であれば、大体、3割から4割程度の電子データを、今、持ち合わせております。ですので、この(2)にございますように、大型車誘導区間というのをあらかじめ定めることによりまして、今、データをたくさん持っているところを、できるだけ走っていただくようにする。それによって審査の時間を短くするというような形に持っていけないかと思っております。

ただ、どうしてもラスト1マイルというのが残ってまいりますので、そこが、ちょっとでも残ると、またその合議をしないといけないと。審査をIT化することができないということになりますので、そこは、今までいただいている申請の箇所、多い箇所とか、そこはどのような形でやれば効率的にできるかということも、今、研究をしているところではございます。そういうところを中心に、電子化を中心に図らせていただいて、2020年までに平均審査日数を大幅に減らすためには、その部分はどうしてもクリアしていかないといけないと思っておりますので。先ほど来、出ておりますように、高速道路は100%、国道もできればそれぐらいまでには100%に持っていきたい。そしてラスト1マイルのところも、できるだけ積み重ねをすることによって、IT化をかなり完璧な形のものにできればというふうに思っているところでございます。

【大串委員】 ありがとうございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

それでは、どうぞ。

【羽藤委員】 4ページ目の、物流モーダルコネクットの強化についての質問であります。先般、マースクという運送会社が、ちょうど神戸の航路から撤退するというようなことの発表がございまして、港湾側の容量というか、活性度と、それから道路の側の受けのパワーと申しますか、パフォーマンス、これのミスマッチみたいなものをどういうふうにお考えかということなのですけれども。何か、直感的には、現状では、むしろ港湾よりも道路がダイレクトに、港湾のほうに結びついていないというようなところのミスマッチのほうが多いなという気もする反面、先般のようなそういうニュースをお聞きますと、港湾側の物流の量そのものをさばくところの投資も、あまりちょっと進んでいないからこういうことが起きるのかなと思ってみたりもして。道路の側からの物流施策として、港湾のところのモーダルコネクットの、海側と陸側のところで、どのようなミスマッチがあって、それをそう解決しようとしているのかといったあたりについて、少しお考えがあればお聞かせいただけますでしょうか。

【道路局長】 私どものほうとしても、非常に残念な事象だというふうに思っております。これから物流大国を目指していくときに、一番大手さんがいなくなるというのは非常に厳しいところだと思うのですが。

私どもの印象としては、やはり港湾とのミスマッチのポイントとしては、やはり、荷さばきというのでしょうか、コンテナヤードへの周辺の渋滞というのが、まず1点挙げられ

ます。あと2点目は、やはり、コンテナヤードのさばきの24時間化というようなものが、また一方で言われ、また加えて、コンテナのさばきと言うのでしょうか、さばきIT化と言うのでしょうか、というものも求められている。ただ、神戸港なんかに関して言えば、かなりそういう意味での先進的な取り組みが行われてきたところだというふうに思っておりますので、そういう意味では、申しわけないですが、私たちの道路側としての接続がしっかりしていなかったということは、やはり神戸港に関して言えば否めないところなのかなということだろうと思います。

全国的に見たときにも、やはり、先ほど見ていただいたパーセンテージから言っても、港湾との接続に関しては、やはり極めて低い。やはり地勢的な問題として、先ほど申したように都市の、向こう側にインターがあつて、都市があつて、そして海側に港があるということでの地勢的な問題もあるとは思いますが、やはり、今後のことを考えれば、その接続をできるだけしっかりと確保していくということが必要であろうと思いますので、こういう物流等との連携のネットワークは、特に都市部を中心に、どこのかしこの港湾もということにはならないかもしれませんが、国際コンテナ、あるいはバルク等々、経済活動の中核を支える港湾に関しては、その接続に関して、私たちとしても一段の配慮をしていかないといけないのではないかというふうに思う次第でございます。

【羽藤委員】 ありがとうございます。

【根本委員長】 私もちょっと一言、関連してコメントしたいと思います。中国との相対的な関係で、日本が、大きな船が来なくなるということはあったとしても、日本全体でコンテナ化率が高くなり、コンテナの取り扱い本数は増えているし、それからやはり、前と違って、コンテナをそのまま内陸部に直接持っていく。イケアさんみたいなのが代表的ですけれども、40フィートを自分の店の裏に突っ込むみたいな、そういうふうな動きというのは、これからどんどん強くなっていくというふうに思いますから。やはり、その意味では、道路がきちんとつながっているということは、これからも重要な課題だというふうに、僕は認識しています。

【道路局長】 そういう意味では、先ほどの、大型の車両の通行許可の迅速化というのも、並行してやっていかないといけないのだろうと。船で来ますので、リアルタイムで許可をおろすというところまで行かなくても、少なくとも、船が向こうの港を出港した瞬間に、既にもう許可がおりているというぐらいのことは、当然やっていくことが、基本的に、

日本としては、受け入れ側として当たり前の世界なのだろうなということでの10日、あるいは、可能であれば3日、4日というようなぐらいのところを目指したいなというふうに思う次第でございます。

また、これで、ネットワークとしてやはり、ラスト1マイルのところ、先ほども申しましたけれども、一部のところが、やはり大型車が通行できないと、結局、全ルート大型車を通行させないというのが、今の基本になっているものですから。その、ラスト1マイルの部分に関して、これは、国道ではない場合が多いのですけれども、県道だとか市町村道だとかといった場合に関して、その部分に関して大型車が通れるように、しっかりと橋梁の補強とかに対しては、国として支援をしてあげたいというふうに思う次第でございます。

【根本委員長】 よろしいでしょうか。

はい、それでは。

【苦瀬委員】 関連してお願いですけれども。昔、もう十何年も前に、船が出港して、どこかの国で出港したら、もう日本では、検疫も通関も通行許可も、ぱっととれてしまうぐらいの時代になるのではないかということ、冗談ながら言っていたわけですが、そういう時代がもう来たのだろうと思いますので、今のようなお話を積極的に進めていただきたいとお願いするところでございます。

【根本委員長】 どうぞ。

【上村委員】 今の話に関連してなのですけれども。ぜひ、港との関連でしたら、この中でも、2ページに、クルーズ新時代の港湾というのがあるのですが、1台の大型クルーズ船が着きますと、大体、3,000人から、4,000人、5,000人ぐらいの人がおりて、そして観光バスが100台とか150台とか、港に待っていて、そして、オプションツアーに出かけていくわけなのです。もう、大変、大混乱、渋滞と、それから道路。通行はもう大渋滞しております。クルーズは、そう1年に何回も来るわけではないと、今まで思っていたのですけれども、今は、福岡なんかでは、年に350回とか400回とかやってくる。もうそういう時代です。それから、ほかの地方の港も、年にやはり、今まで7、8台ぐらいしか船が来なかったのが、もう20台、30台というふうになってきて。ぜひ、日本に来られた方が、観光バスでオプションツアーに行かれるときのアクセスというのは、ぜひお願いしたいことと思います。

先ほど、局長のほうから、バルクの、港に対する対策というのがありましたけれども、

これは非常に大事で。今まで、どうしても港という、コンテナ港湾を中心に考えてきています。先程のマスクでも、多分、コンテナのお話で、バルクはまたマスクも別だと思えるのですけれども。これからは、ばら積み貨物が多くなります。バルク船。これは、確実に、日本は、やはりTPP締結をされてきますと、確実に増えてきますので、輸入をさらに増やしていくという施策になっていくと思います。そうすると、また、今まであまりバルクの港と道路というのは、そんなにも注目されていなかったかもしれませんが、輸入の量がもう圧倒的に多くなってまいりますし。ぜひ、バルク港と道路とのアクセスというの、この中に入れていただきたいと思うのです。この生産性革命プロジェクトを、省を挙げてやるということで、ほんとうに、あらゆる角度から期待しております。

最後に、各地域で、国際物流戦略チームというのをつくっていて、道路、港湾、空港、そういったものをネットワークしながら、いろいろな課題を抽出していますので、ぜひこの生産性プロジェクトの中でも、地域の国際物流戦略チームからのいろいろな課題も取り上げていただきたいと思います。

以上です。

【道路局長】 国際物流戦略チームのお話、しっかりと承っておきます。地域で、対応はしっかりとさせていただければと思っております。

クルーズの話で申しますと、私どものほうとしても、参考資料のほうの5ページを見ていただければ、そのクルーズの対応ということで書かせていただいております。港湾事業の関係ではございますが、いろいろなところで、既存ストックを使いながら、大型クルーズを受け入れられるようにしようというのが、とりあえずの私どものプロジェクトでございませけれども、その後、ネットワークがいかにつながっているかどうかというのが、日帰りで立ち寄られたクルーズのお客さんを、日帰りで行って、どこかで楽しませて戻ってくるという、その1日の行動圏が広いところに、お客さんが、やはりクルーズ船が立ち寄るきらいが多いという、そういうことも言われておりますので、そういう意味での、私どもとしても、インバウンドをできるだけたくさん受け入れて、経済活力の向上につなげられるように努力していきたいというふうに思う次第でございます。

以上でございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。物流施策の関連で、最初に「生産性」ということを言い出したと思うのですけれども。これが全省的な動きになったということ、私としても誇らしく思います。

さあ、それでは、次の議題に移りたいと思います。議題2、ダブル連結トラック実験方針について、事務局より説明をお願いいたします。

【有料道路調整室長】 4月より有料道路調整室長を拝命しております真田と申します。よろしくをお願いいたします。

それでは、お手元の資料2と、その下にございます参考資料2を使いまして、説明をさせていただきます。こちらの、ダブル連結トラックにつきましては、先ほど、局長から説明がございましたように、トラック輸送分野での生産性革命プロジェクトのメニューの1つでございます。これから実験の方針を説明させていただきます。なお、前回のこの小委員会の場で、事業者様からのヒアリングと、それとドイツでの同様な実験の概要を説明させていただいております。ドイツでの実験なども参考にしまして、この実験方針を組み立ててございます。

それでは、資料2の1ページ目をごらんください。実験の概要でございます。トラック輸送の省人化を促進するために、車両長を、現在21メートルまでなのですが、それを最大25メートルまで緩和する実験をしようということでございます。これによりまして、1台、1人のドライバーで、大型トラック2台分の輸送ができるというような省人化の効果、それから安全性などを検証しようと考えてございます。下に、トラックの絵がございますけれども、25メートルまで車両の長さを緩和しますと、このような形で、長いトラックで、積載量も大きくなるということでございます。実験の概要としまして、後ほど詳しく説明いたしますけれども、新東名を中心とした区間で、実際に走っていただいて、この右の主な検証項目のところにありますような、省人化の効果以外にも、交通量への影響、つまり、一般車両の流れとの関係などについても検証をしまして、将来の隊列走行の検討にも、この検証結果を活用していきたいというふうに考えてございます。

続きまして、スライドの2枚目をごらんください。実験の実施体制というところでございます。この2枚目のスライドの左下に、青囲みで、ダブル連結トラック実験協議会というところがございます。新東名を主な区間として実験を行いますので、この当該地域を担当します中部地方整備局、それから、新東名を管理しますNEXCO中日本などが、この協議会のメンバーとなりまして、参加者の募集ですとか、それから参加した事業者からのデータ提供を受けまして、検証などを、この協議会のほうで行ってほしいというふうに考えてございます。

続きまして、スライドの3枚目をごらんください。実験のスケジュールでございます。

全体としては、来年度末、平成29年度の末まで、約1年半ほど実験をしようというふう
に考えてございます。なお、今年度中に、一度、中間取りまとめというふうに括弧して書
いてございますけれども、今年度中に、一旦、中間取りまとめを一度行うこととしており
ます。なお、実験の内容につきましては、実験の参加事業者様からのニーズを踏まえまし
て、実験内容につきましては、拡充をすることも考えてございます。

次、4ページ目をごらんください。車両長を緩和する車両のタイプということで、実験
の対象とする車両タイプについて、説明をしているスライドでございます。このスライド
の中に示す、この表の中で、車両タイプ、大きく①、②、③の3つがございますけれども、
このうち、今回の実験では、①のフルトレーラ連結車、それから②のダブルス連結車につ
きまして、車両長を25メートルに緩和すると。つまり、実験に参加できる車両のタイプ
というふうに考えてございます。ちなみに、この3番目の、③のセミトレーラ連結車につ
きましては、回転半径が大きくなってしまうということで、実験の対象から外そうという
ふうに考えております。

続きまして、5ページ目、実験対象区間のスライドをごらんください。これは、実験で
走行していただく区間についてでございます。この区間の選定の考え方でございますけれ
ども、今回の実験の目的は、ドライバー、トラック輸送の省人化ということで、ドライバ
ーの数が多いたるところと。つまり、物流の主要幹線であるというところ。それから、25メ
ートルというふうに、長い車両に走行していただくということで、道路線形がよいところ。
そういったことから、新東名を主な区間とするルートで実験を行いたいというふうに考え
てございます。

この枠の下の数直線のような図をごらんください。新東名を除く出発地側、それから到
着地側につきましては、高速道路と一般道路を合わせまして100キロ以内というふうに
考えてございまして、新東名と合わせて、大体約500キロ、最大500キロ程度の区間
を、延長を考えてございます。

ちなみに、参考資料2の4ページ目をごらんください。参考資料2の4ページ目に、2
1メートルフルトレーラの通行実績というグラフがございます。こちら、21メートルで
運行しているトレーラの通行実績でございまして、表の一番右側の列に、経路延長という
欄がございますが、大体、今、400キロ程度を走行しておられますので、これらも参考
にしまして、この500キロ程度ということを考えております。

また、資料2のほうに戻っていただきまして、6ページ目。高速道路上での連結・分離

の扱いのスライドでございます。このスライドは、実験の内容に関することでございますが、高速道路上の空間を活用、つまり、サービスエリアですとか、パーキングエリアなどのスペースを活用しまして、連結や分離を行うような実験内容も、現在、考えてございまして、実験に参加する事業者様からの提案なども踏まえて、検討していきたいと考えております。

なお、この連結・分離ということなのですが、この下のポンチ絵をごらんください。高速道路上では、1台に連結して走行しまして、それで、出発地や到着地の最寄りのパーキングエリアですとかサービスエリアで車を分けると。それで、サービスエリア、パーキングエリアと、出発地、到着地との間は、主に一般道になると思いますけれども、そこは、ばらばらにして、短い車両長で走行をしようというものが、この連結・分離というものでございます。実験参加者のニーズがあれば、こういったことも実験をしてまいりたいというふうに考えてございます。

続きまして、スライドの7ページ目。車両安全技術の要件ということで、これからスライド2枚にわたりまして、実験に参加する車両に求める安全技術につきまして、説明をさせていただきますと思います。基本的に、この実験に参加する車両に求める要件としては、ドイツでの実験で求めております技術要件をベースとしてございます。

この表の②から④、個別の実験要件、少し説明させていただきますが、表の②、③、④につきましては、表の一番右側にある備考欄にございますように、今後、装着が義務化されるものでございますけれども、今回の実験におきましては、前倒しで装着をお願いしようというふうに考えております。

それから、表の一番下、⑦車載型自動軸重計測装置でございますけれども、こちらのほうは、備考欄にありますとおり、③のシステムを装着することで、軸重を計測できるものでございます。なお、この⑦の自動軸重計測装置につきましては、平成27年12月の物流の答申で、過積載の取り締まりのために導入を検討すべきとされている装置でございます。

①から⑦の各要件の概要につきましては、先ほどごらんいただいた参考資料2の5ページ以降で、技術の概要につきまして説明をさせていただいておりますので、参考にしていただければと思います。

それでは、次の資料2の本体のほうの8ページ目。次のスライド。安全技術の要件の続きでございます。⑧から⑯の要件につきましても、今回、装着をお願いしようと考えてい

るものでございます。このうち、⑨、ブレーキの関係を、少し補足で説明をさせていただきますが、ドイツの実験では、ディスクブレーキを要件としてございますけれども、今回、私どもで行う実験につきましては、ディスク式のブレーキ、もしくはドラム式のブレーキ、いずれでも可というふうにしたいと考えてございます。ドイツのほうでは、このディスクブレーキが主流である一方で、日本国内ではドラムブレーキが主流という状況がございます。また、資料が飛んで参考資料のほう、10ページをごらんください。ちなみに、参考資料の9ページ目に、ディスクブレーキとドラムブレーキの概要をお示しさせていただいております。その9ページ目の次の、参考資料の10ページ目に、こちらは、ディスクブレーキとドラムブレーキの違いにつきまして、国内のメーカーさんのほうへヒアリングをさせていただいたものを取りまとめたものでございます。ディスクブレーキとドラムブレーキの性能の違いについてでございますけれども、現在、国内では、トラックの最高速度が90キロに抑えられて、90キロというふうにされております。そういった状況の中であれば、このディスクブレーキ、ドラムブレーキ、いずれについても、性能上、変わりはないというようなことを伺っておりますので、そういったことから、今回の実験では、ディスクブレーキ、ドラムブレーキ、どちらでも可とするように考えております。なお、この実験の中でも、このブレーキの方式につきましては、しっかり確認をしてみたいというふうに考えております。

以上が、車両に求める技術の要件の説明でございました。

次に、9ページ目をごらんください。運転技術の要件でございます。こちらは、実験に参加をするドライバーにお願いする要件でございます。車両長の長い車を運転するということで、下の表にございますように、免許ですとか、免許の取得年数、それから業務の経験、それから安全教育を参加の要件としてございます。参考までに、この9ページ目のスライドの右下のほうに、21メートル車両の安全教育状況という枠囲みがございますが、こちらは、前回の小委員会の場でヒアリングをいたしました日本梱包様のほうで、実際、ドライバーさんのほうに対してなさっている研修内容を参考までにお示しさせていただいております。

続きまして、次の10枚目のスライドをごらんください。このほか、実験参加の要件として、積荷、追い越し、調査の協力などにつきまして、要件を設定させていただいております。まず、積荷につきましては、このポツ3つのようなことを要件として設定をしております。例えば2番目、液体、動物など、荷物が車の中で動くようなものは禁止をしよ

うというふうに考えております。それから、調査の協力ということになりますと、運行記録などですとか、それから、省人化への効果ですとか、今、先ほど私が説明いたしました、課しているさまざまな要件の適切さなども聞いてまいりたいと考えておまして、こういった調査への協力も参加の要件にさせていただこうというふうに考えてございます。

次、資料の11枚目をごらんください。実験対象車両と、参加していただく皆様へのインセンティブということで、まず、1つ目の黒い四角のところでございますが、実験対象車両につきましては、今、車両長25メートルに緩和した車両をということで説明をいたしましたけれども、データをより多く収集するために、19メートルから21メートルの長さの車両につきましても、実験の対象としていきたいというふうに考えてございます。また、参加することに、インセンティブのところでございますけれども、2つ目の黒四角でございますように、インセンティブとしまして、参加していただく車両につきましては、高速料金の引き下げを、車両の長さに応じて引き下げようということを検討しているところでございます。

それでは、次に12ページ目をごらんください。以上が実験の内容でございますが、この12ページ目に書かせていただいておりますSA・PAを活用した中継輸送実験、こちらにつきましても、実験に参加して下さる方からの提案があれば、実施をしたいと考えてございます。こちらにつきましては、特に長距離トラックにつきましては、ドライバーさんの不規則な就業形態ですとか、長時間労働、こういったことがございますので、そういったところの改善を狙った実験でございます。具体的に、この中継輸送実験、どんなものかというのを、下のポンチ絵を使いまして説明をさせていただきます。

通常、例えば物流施設Aから、ドライバーがオレンジ色の車を使って、物流施設Bまで物を運んで、またその帰り、物流施設BからAまで、オレンジ色の運転手の方が、往復で1人で担当されると。こうしますと、なかなか長距離でありますと、毎日家に帰るということは困難になります。そこで、オレンジ色のドライバーは物流施設Aから、途中のSA・PAまで、まずオレンジ色のトラックを運転していくと。このSA・PAで、今度は緑色の車に乗りかえて、オレンジ色のドライバーが緑の車に乗って、物流施設Aまで戻って帰ると。これが、中継輸送実験の内容でございます。こうすることによりまして、例えば、ドライバーが毎日おうちに帰ることが、日帰りの仕事ができるようになるのではないかと。そうすると、労働条件の、就業形態の改善につながるのではないかとということで、こういったSA・PAを使って乗りかえるというような実験もやっていきたいというふうに考え

ております。

なお、このような中継輸送の実績につきましては、前回、この小委員会の場でも、事業者様から、SA・PAではなくて、自社の輸送拠点でこういった乗りかえをやっておられるというお話は何ったところでございます。

次に、13枚目をごらんください。今、12ページ目で説明いたしました、SA・PAでトラックを乗りかえるといったことになると、大体、今回実験を想定している新東名の区間でまいりますと、大体、静岡県内が中間地点になります。そこで、この静岡県内のSA・PA、新東名のSA・PAを幾つかピックアップしたものが、こちらのスライドでございます。いずれのSA・PAにつきましても、上り線と下り線の間が、大体1キロから2キロ程度離れておりますので、車を乗りかえる場合には、何らかの形で移動しなければならないということで、今回の実験におきましては、移動手段として自転車を用意させていただこうというふうに考えてございます。

以上が、今後行うダブル連結トラックの実験の方針の説明でございました。ご審議よろしくお願いいたします。

【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、ご質問があればよろしく願いいたします。いかがでしょうか。

どうぞ。

【兵藤委員】 大変、何といいますか、斬新といいますか、未来に向けた実験内容を期待しております。2つほどなのですが。

これは、連結バスのかの話で、そんなにこちらに直接関連する話かよくわからないのですが。特に、高速道路はいいのですが、2車線道路を連結バスが走るときって、後ろから追い越す車が、こんなに長い車ではないとっていて、追い越しが、追い越し時にひやりとするという。もちろん、さっきの資料を見ると、後ろに、長い車両だという、そういう看板はつけるという、そういうことではあったのですが。くれぐれも、だから、非常に長い車両だということを強調するようなことを、後ろのドライバーに知らせるような仕組みを考えていただきたいというのと。

それから、そういうことを考えると、そういうデータはとれるのかどうか。さっき、自動の、距離を測定する。②で、自動車間距離、この車間距離というのが、わからないけれども、この連結バスの前の車との車間距離なのか。だとは思うのですけれども。後ろの車

両との車間距離もとれるのかどうかと。後ろの車の挙動というのも、もしかすると、注視する必要があるのかもしれませんが。これが1つと。

それから、あとは、ドライバーが、こういうトラックというのは、何かドライバーにとっては負担にならないのかどうかというのが、ちょっと気になりまして。高速道路はいいと思うのですけれども、例えば、交差点付近で曲がり切れずに、何かひやりとしたとか。ないしは、全体的に、普通のトラックと比べて、疲労度が高いだとか。これも、全ての車両にというわけではないのですけれども、もし可能であれば、幾つかの車両に、今、そういったドライバーの疲労度をはかるような、生体データをはかるセンサーみたいなのがいっぱいありますので。そういったものも、もしかしたらつけ加えて、ドライバーから見たときの安全性をチェックするという、そんな試みを、もしも可能であればご検討いただきたいと思います。

以上です。

【根本委員長】 今日範囲で答えられるところで、もしあれば。

【有料道路調整室長】 まず、長い車両だということを後続の車にお知らせするとか、後続の車の挙動を捉えられるかどうかというところ。これも、実験の中で、さまざま、これから検証しなければなりませんので、できるだけデータをとれるように、少し検討をしてみたいと考えております。

それから、2点目の、ドライバーの疲労度をはかるというところにつきまして。確かに、車が長いと、例えばバックも難しいというようなことも聞いておりますので、例えば、ドライバーにアンケートをするとか、そういった方法もあると思いますので、聞いていきたいというふうに考えております。

【兵藤委員】 ありがとうございます。

【道路計画調整官】 少し補足させていただきますと。ドイツの実験におきまして、今、先生からお話があったような、心理学的にどうなのかといったようなところを、さまざまな装置をつけて計測しているところでございます。その結果も踏まえるとともに、今、ご意見をいただいているところでございますので、そういったようなデータも合わせて集めていきたいというふうに思っています。

【兵藤委員】 ありがとうございます。

【根本委員長】 はい。関連して。

【苦瀬委員】 関連してですけれども。先ほど、物流施設から物流施設、一般道も通っ

てということなのですが、今の話に関連して、一般道を通ったときに、どういうところに障害があるとか、どういう施設の要件でなければ、これはもう無理だよねとか、そういうことがきつと出てくるのだらうと思うので。そこも、合わせて調べていただければありがたいということと。

それから、もう1つは、長さは緩和するけれども重量は緩和しないというような状態と、それから、先ほどの施設の要件ですね。発地、着地、ラスト1マイルのところを考えると、必然的に何となく、積む貨物が見えてくるのかどうかと。それは、ある程度、特定しておいたほうがいいのかどうかということを検討していただければありがたいと思います。多分、野菜は運ばないだらうとか、部品は運ぶかなとか、宅配ものは運ぶかなとか、多分いろいろ、それによって、発地、着地との関係も違ってくるのかなと思ったので、そんなふうに申し上げました。

以上です。

【道路計画調整官】 お答えさせていただきます。一般道の部分につきましては、これは通常の特車の申請と一緒にですので、全ての経路を事前に申請していただいて、しっかりと交差点が曲がり切れるかどうかといったところを審査した上で、通ってもいいよという形にいたしますので、そういった申請をしてきたルートも、こういったものが上がってくるのかといったもののデータも、いろいろ集めながら、今後、こういったニーズがあるのかということも含めて調べていきたいというふうに思っております。

また、運ぶ荷物につきましても、当然、実験に協力していただくということの中で、どういう品目のものを運んでいるのかといったこともデータを収集しようというふうに思っておりますので、その中でまとめていきたいと思っておりますし、今、21メートルのトラックについては、主に、軽くてかさばるものについて運んでいるというふうに聞いております。そういったものが主流になってくるかと思っておりますけれども、今後のニーズを踏まえながら整理していきたいというふうに思っています。

【根本委員長】 はい。いかがでしょうか。どうぞ。

【大串委員】 関連して2点なのですけれども。

やはり、BRTのところ、交通事故が起こったときに、相手方のほうが、こんなにゆっくり曲がるとは知らなくて、追い越しをかけたところに当たってしまったとか、やはりそういうのがありますので、相手方教育といいたいでしょうか、やはり注意喚起というのは、もちろんドライバーの方にもしていただかなければいけないと思いますけれども、周辺の

方にも気をつけていただくような、何かの仕掛けというのは、少し要るのかなと。

やはり、私も、もう1つ、労働強化といいたいでしょうか、アンケートもすごく大事だと思うのですが、やはり、客観的に、センサーなど導入していただいて、本人の感じている疲労度を、きちんと測定していただくと。そこで、事故の起こりやすさとの関連等で、もしかしたら、大型車両を6時間以上運転したらいけないとか、いろいろな、もしかしたら、また違う側面で必要になると思いますので、もし、とることができるのであれば、アンケートだけではなくて、そういった生体データをとっていただければ非常にありがたいと思います。

ありがとうございます。お答えはいいです。

【根本委員長】 では、今のは要望ということですね。

【大串委員】 はい。

【根本委員長】 ほかに。どうぞ。

【上村委員】 ちょっと、最初に質問を幾つかと、ちょっと意見と、なのですけれども。

まず、今回の実験の協議会ですが、これはやはり中部地方整備局を中心に、NEXCO中日本なりで、協議会ができたということは、やはりこれは、この地域に、ニーズが多いということの理解でいいのか。やはり、こういった申請の件数が多いから。あるいは、むしろ、高速道路においてどうなのかというところが見たかったということが中心なのか。なぜ、この地域で実験が始まったのかなという背景を、ちょっと教えていただきたいと思っています。

それから、最後のほうでちょっとおっしゃった、ドライバーを交代するのに、何か、自転車というのがあったのですけれども、ちょっと、そのところが、自転車でも渡れるのかどうか、私にはちょっとわからないので。この、下り上りの交代をどういうふうにするのかというのは、それは運送会社がそれぞれに考えるとは思いますが。ご説明の中で、自転車がどうなのというのは、ちょっと聞き漏らしましたので、もう一度教えていただきたいと思っています。

それに絡めて、要は、下りと上りが連結していないということの中で、どういうふうの中継輸送を、これからやっていけるのか。ブリッジがあつて、乗用車なり、こういったトラックでも、通れると一番いいのですが、そうはいかないようにはなっていると思いますので。こういう、インターチェンジでの、どういうふうにするのかというのは、大きな課題だと思います。特に、500キロぐらいを1つの実験にしてらっしゃるから、50

0キロという、やはりなかなか1人のドライバーでは、少ししんどいところがございませぬ。

それから、この実験は、ほんとうに、トラックの生産性を上げるために、ぜひ実現したいことなのですけれども。やはり、先ほどもお話が出ましたように、高速道路だけではなくて、一般道における事故が、1つでもあつたりすると、やはりこれは危険だとかという声が上がってきそうな気がしますので。やはり、ぜひ、一般道で、特に、内輪差・外輪差の中で曲がれないというのは、一番、巻き込まれる、自転車が巻き込まれるとかで危ないです。それこそ小さい子供が巻き込まれるだとか、そういう、やはり危険性というのが、結構起りやすい事故だと思いますので。一般道の曲がり切れるかどうかの拡幅問題と、それから、やはり安全技術教育です。これ、一応、一種免許でいいんですか。特殊免許がいるんでしょうかね。それも、どういう免許、今の一般の一種免許でいいのか、さらにダブル連結トラックの場合のドライバーの資格がいるのかということも含めて、どれぐらい安全教育をやれば、一応お墨つきを出すのかというようなことも、ちょっと考えておいておけばいいのではないかと思います。

【根本委員長】 ありがとうございます。それでは、お答えできるところを。

【道路計画調整官】 まず、初めのご質問の、中部地方整備局を中心にやっていただくということについては、新東名を中心に行うということで、現場が中部地方整備局とNEXCO中日本になりますので、そこにイニシアチブを握っていただいて、やっていただくかなという、単純な思いでございます。もちろん、新東名の前後100キロメートルというところも対象にしますので、NEXCO東日本だとか、あるいは関東地方整備局といったところも関係してきますので、この協議会には、関係する道路管理者の方々には、なるべく入っていただくというふうに考えているところでございます。

それと、中継輸送でございます。中継輸送につきましては、12ページ目でご説明したかというふうに認識しておりますけれども、初めての実験でございまして、これまでは、やはり、前回の日本梱包さんのプレゼンにもございましたが、高速から物流施設のほうに一旦出て、乗りかえてというようなところでございましたが、これをSA・PAでやっていきたいと。やった例がございません。これまで、SA・PAについて、上り線・下り線を乗りかえるために、管理用通路というものがあつまして、それを一般の方々に使わせていなかったところがありますので、そのところを使つていただくかなというふうに思つております。これまでは、上り線・下り線を自由に行き来できると、ETCの前は、券

をいろいろ入れかえてしまうというような事件もあったので、そういうことはやっていなかったのですが、最近ETCになりましたので、そういったこともなくなりますので、そういった上り線・下り線をうまく使っていくといったことも、いいのかなというふうに思っています。

それとあと、自転車というのは、例でございまして、実際にこの中継輸送を行う事業者さんのご意見を踏まえて、どういう乗りかえの仕方がいいのかというところを考えていきたいというふうに思っております。おおむね1キロから2キロ、乗りかえにかかりますので、歩いていくのがいいのか、あるいは自転車がいいのか、あるいはそれ以外がいいのかといったところは、しっかりと意見を聞いてまいりたいというふうに思っております。

【根本委員長】 では、お願いします。

【羽藤委員】 私のほうはコメントですけれども、賢く使うということで、道路局さん、さまざまなデータをとられて、道路の安全性等も把握されようとしていることですから、このダブル連結トラックの実験に際しては、ぜひ、ここがかなり危ないのではないかというシーンを、あらかじめ考えていただいて、おそらく下りるインターチェンジですとか、それから乗るところ。それから、交通量は非常に多いところであるとか、あるいはサグのような、流量がちょっと、速度が変化するようなところ。それから薄暮であるとか、それから雨が降っているとき。こういったシーンのところにつきましては、ぜひ、ビデオとか、CCD等も使って、どれぐらい周囲の車がフリクションを起こしそうなのかというところを、ある、統計的日程のサンプルとまでは申しませんが、ぜひおとりいただいて。これからおそらく、自動運転とか、さまざまな新しい技術が入ってきたときにも、こういった実験はどんどん増えてくると思いますので。そういったデータをある一定量とって、その中で、安全、どれぐらいの確率で大丈夫そうかとか、あるいは異常事象が起きていないかどうか、こういったことも統計的に検討いただいて、それが今後の、さまざまな知見につながるような形で考えていただければと思います。これはコメントです。

【根本委員長】 ありがとうございます。

はい。

【苦瀬委員】 私も1つだけコメントで。中継輸送実験という言葉なのですけれども、ちょっと不勉強なので確信を持っておりませんが、輸送業界で中継輸送という言葉を使っていたとしたときに、こういうものを中継輸送と言うか、それとも、昔から言う差し込みとかそういうような話を中継と言ったりするか。いろいろ、言葉があるのだと思

うので、その辺、ちょっとチェックして、誤解の生まれないようにしたほうがいいかなと思いました。以上、コメントです。

【根本委員長】 はい。では、お願いします。

【高岡委員】 まず、このダブル連結トラック実験、非常に素晴らしいというふうに思いますし、ぜひよい成果を出して、実用化に向けて頑張ってくださいと思うのですが。この3ページに書いてある実験スケジュールで、実験参加者をこの夏に公募をかけて、中間取りまとめを年度内にやってというスケジュールになっていますが。通常、こういった社会実験って、なるべく参加者が多いほうがデータが正確にとれていいと。ただ、今回のような場合、万が一、1台でも、先ほどもどなたか委員がおっしゃっていましたが、大きな事故を起こしたりすると、そこで世論と申しますか、ネガティブな世論が出てしまうような可能性もあるということで。要は、この参加実験、参加される事業者さんの質とか、あるいはドライバーさんの質だとか、あるいは参加車両の台数だとかを、わりと、多ければいいというのではなく、コントロールをある程度しないといけない実験なのかなというふうに感じるのですね。そのあたりについては、どのようにお考えかというのを、ちょっとお聞かせいただければ。

【根本委員長】 いかがでしょうか。何かお考えありますか。

【道路計画調整官】 まず、ドイツで同様の実験を行っておりますが、5年間実験を続けておまして、現在までに135台がアウトバーンを走っているという状況になっていて、かなり、予想よりも、手を挙げてくる方々が少なかったといったようなことを聞いているところでございます。今回の実験につきましても、実験を始めますよと言って、すぐ生産できるわけではなくて、ある程度タイムラグが生じてくると、あと、トラック事業者さんにご負担が生じるといったところもありますので、そう何百台も来るようなことにはならないなというふうには思っておりますが、もし、ご指摘のように、あまりにも数が増えてしまうといったときには、また違う問題が生じてくると思いますので、そこは、ご意見を、ご指摘を踏まえて検討してまいりたいというふうに思います。

【根本委員長】 私も、一言だけコメントをしたいと思います。車両安全技術の要件というところで、かなりテクニカルな、車両そのものにいろいろな装置、どういうふうにつければいいのかということが説明されました。これは、その筋の専門家の方が、また委員会とかに入って、いろいろデータを見ていただけるのでしょうか。私がちょっと気になるのは、こういう仕組みというのは、諸外国で、義務化するというふうな動きですか。そうい

うのもあって、なるべく大型車両の挙動はデータで捉えるのだけれども、それと一緒に、こういう規制緩和とかもセットでやっていくという、大きな流れがあると思うのですよね。ですから、その制度化の流れをやはりある程度押さえておいて、そっちのほうもちゃんとウオッチしていただければというふうに思います。以上です。

さて、それでは、時間の関係もありますので、次の議題に移りたいと思います。次は3番、長大トンネルなどにおけるエスコート通行方式です。ご説明よろしくお願ひいたします。

【道路交通管理課長】 道路交通管理課長の上野でございます。資料3をお願いします。これは、災害時におきまして、危険物車両の通行規制を緩和できないかということの検討の話でございます。

資料1 ページ目でございますけれども、これは、現行の通行規制の、現状の説明でございます。長大トンネル、長さ5,000メートル以上の長大トンネル、あるいは水底／水際トンネルにおきましては、現在、道路法の規制によりまして、道路の、トンネルの構造保全、あるいは交通の危険防止というため、危険物積載車両の通行を禁止、制限しているという制度になってございます。対象車両、左に書いてございますけれども、火薬類とか劇物。災害の関係で申しますと、石油を積んだタンクローリーということでございますけれども、こういった車両は、今、もう通れないということでございます。右下に対象区間ということでございます。関越トンネルの例を書いてございますけれども、全国で33カ所。

次の2ページに、その全国の、33トンネルの位置図がございますけれども、5,000メートル以上の長大トンネルで申しますと、恵那山トンネルをはじめ、12トンネル。あと、水底トンネルであり、かつ長大トンネルということで、東京湾アクアトンネル、首都高の山手トンネル。あと、水底、あるいは水際トンネルということでいきますと、関門トンネルから、最近開通しました東京港トンネルということで、全国33のトンネルが対象となっているということでございまして。

次の3ページ目でございますように、災害時におきまして、特に石油の供給確保といった観点で、タンクローリーの通行規制を緩和してもらえないかというふうな要望が出されてございます。ご承知のとおり、東日本大震災のときに、石油の確保といったものが大きな課題となったわけございまして、それを契機に、例えば、経団連でございましてとか、下にございますけれども、自民党の関係の議連、あるいはここにありませんけれども、石油連盟さんなどからも、緩和の要望が出されているという状況でございます。

4 ページ目、海外の状況を少し調べたものでございまして、諸外国、エスコート方式というやり方で通行させているというふうな事例がございます。例として、スイスの例を書いてございますけれども、このゴッタルド道路トンネルということでございますけれども。これも、2012年6月、落石事故によって、並行する鉄道が不通になったといったことを契機に、それまで禁止していた規制を、一定の条件のもと、通行規制を解除というか、特別に許可したということで、下に書いてございますけれども、要はエスコート方式ということで、前後にエスコートする車両を配置して、その間を、隊列を組んで危険車両が通行するといったやり方で、通行を認めたというふうな事例があるといったことですか。

あと、次の5ページ、日本ではどうかということでございまして、これはちょっと昔の話でございますけれども、関門トンネルの例がございました。昭和35年。昭和33年に関門トンネルが開通したということでございますけれども、開通以前は危険物は船で輸送していたということなのですけれども、関門トンネルができたときにその船が廃止されたということで、いろいろな要望を受けたということを書いてございますけれども、昭和35年から、これもやはりエスコート方式、誘導による危険物の車両の通行を認めたという時代がございます。これは、関門橋ができたりということで、需要が減る中で、昭和60年にこのやり方は廃止してございます。そのエスコートの概要、下に書いてございますけれども、これも先ほどと同じでございまして、誘導車を配置して、一定の車両間隔をとりながら、タンクローリーの通行を認めていくといった、そういうことでございます。

6 ページでございまして、こういった海外の事例、あるいは過去の我が国の事例なんかも参考にしながら、我々としても、災害時、少なくとも災害時においては、迅速なエネルギー輸送の確保を図るといった大きな目的がありますので、一定の安全性を確保した中で、この規制を解除していくという方向について、検討をしているということでございまして、6 ページが、その検討の状況の資料でございまして。結論から言いますと、先ほど申しましたエスコート方式、前後に誘導車を配置するといったことを基本として、危険物車両の通行を可能とする方向で、認めていいのではないかとということで、関係省庁とも、既にこういったことの、大きな方向の調整は、ほぼほぼとれているような状況でございまして。せんだって、熊本地震のときも、実は発災当初、こういったことができないかといった議論も、実は、最初の中ではあったのですけれども、ただ、熊本の場合は、幸い、エネルギーの問題は、無事確保されたので、大事には至りませんでしたけれども、ただ今後災害が起きたときに、迅速に対応する必要があるであろうということで、こういっ

た形での通行規制の緩和をしていきたいということで、今、考えているところでございます。

通行のイメージということで、下のポンチ絵でございます。これも、繰り返しのポンチ絵でございますけれども、前後に誘導車を配置して。当然、追突事故なんかのリスク低減ということになりますので、こういった形で、事故防止を図ると。安全確保をしっかりと図るといった措置をとりながら、認めていくと。ただ、その場合に、例えば誘導車の要件等について、なかなか今、具体的な要件というものがございませんので、この辺の要件をどうするかといったところは、もうちょっと細部の詰めが要るのかなと思ってございますけれども、その辺の要件を詰めた上で、災害がいつ起こるかわからないといったこともありますので、この辺の検討準備が整った段階で、通行規制の緩和といった形の措置をとっていきたいということで、今、検討しているということでございます。

その関連でございますけれども、7ページ、8ページでございます、これは長大トンネルの迂回状況という資料になってございます。たまたま、これ、九州道の肥後トンネルと加久藤トンネルという2つの長大トンネルの例を書いてございまして。ここに書いてございますけれども、要は迂回路の線形が非常に悪いというふうなトンネルが幾つかあるわけでございます、その迂回路を通行するときに、急減速の発生箇所とか、発生頻度ということで言うと、トンネルを通る場合よりも、極めて発生頻度が高いといった状況もございます。

そういった状況もあるといったことなんかも踏まえてということでございますけれども、最後、8ページでございます、今後の検討の方向性ということで、最後に書いてございますけれども。せんだっていただいた答申の中にも少し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といったことも言っていただいております。こういったことも踏まえまして、矢印で書いてございますけれども、災害時におきまして、まずは、先ほど申しましたように、エスコート方式でもって認めていくといったことを、まず第1段階でやりたいと思っております。その次のステップとして、今言ったエスコート方式の導入に加えまして、例えばETC2.0ですとか、あと、さっきも少しありましたけれども、最新の車両側の安全技術、自動ブレーキと言うのですか、そういった車両側の安全技術もございますので、そういった装着などを条件に、さらなる運用の効率化。発災、災害時には、なかなか現場で混乱している状況でございますので、そこは、効率的な、少し柔軟なやり方があっていいのではない

かといった問題意識が左側でございます。

あと、右側でございますけれども、災害時以外、平常時においてもということでございまして、さっき、ヨーロッパの事例、少しございましたけれども、アルプス越えの山岳トンネルとかでは、平常時においても同じようなエスコート方式でもって、これは代替路がないというふうな状況の中でなのですけれども、通行を認めているといった、海外、ヨーロッパの事例なんかもあるようでございます。そういったところなども、我々ももう少し勉強しながら、先ほど言いましたように、エスコート方式に加えて。これは、当然、安全の確保といったものが大前提になるわけでございますので、そのために必要な、先ほどのETC 2.0ですとか、車両側の安全技術といったものの、いろいろな安全措置を講じた上で、平常時においても通行を可能とするということも合わせて検討すると。これ、近隣に迂回路がないとか、ごく限られたトンネルということになるかと思っておりますけれども、そういった場合に、例えば、事業者側のこういった通行のニーズがあるのかどうかといったこともあろうかと思っております。そういったニーズも踏まえながら、検討するといったこともあるのではないかとということで。

一番下を書いてございますけれども、今、申しましたような2つの点につきまして、これも今年度、社会実験を行いまして、安全性をしっかりと確認しながら、その実現の可能性についても、検討をしていくということで考えてみてはどうかということで、今、中で検討しているということでございます。

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、ご質問があればお願いいたします。どうぞ。

【羽藤委員】 ありがとうございます。非常に重要な施策だと思うので、これはどんどん進めていただきたいなと思ったのですが。現段階で、今、想定されているのは、数台程度の小規模で、エスコートの概要というのは、関門トンネルであればそういうことだったということなのですけれども、これは一体、どれぐらいの需要がありそうかですとか、それはわからないにしても、何となく想像するのは、例えば、パーキングとかそういうところで少し集合して、時刻表でやるということで行くと、今のパーキングで、そういうスペースがきちんと十分にとれるのかとか。何か、周辺部のところで十分に設備がほんとうに、これをやるための、整っているのかなという気もするのですが、そのあたりについて、

もし見通しがあればお聞かせいただけますでしょうか。

【道路交通管理課長】 当面、まずは、災害時に、これは石油供給、災害地で、被災地で、石油の供給確保がなかなか難しいといった場合に、今、政府の非常災害対策本部なりから要請が来て、周辺地域から、これだけの石油をこの時間に運ばなければいけないといった、そういったスキームが、一方でもう、東日本を踏まえてできていますので。どのくらいのタンクローリーの台数かとかというのは、それはおそらく、災害が起こってみて、その辺の石油の供給状況いかんによって、いろいろな場合があるのだと思います。そこはちょっと、なかなかあらかじめ想定できないのですけれども。ただ、いずれにしても、これのオペレーションをやる時には、おっしゃっていただいたとおり、トンネル前後のパーキングとかサービスエリアで集合して、誘導車も一緒に隊列を組んで入っていくというオペレーションになると思いますので、その物理的な、サービスエリアとかの。そこは、おそらく、災害時に、そのサービスエリアをどう使うかという、ある意味、緊急時の対応という中で、おそらく一般車両を、そういった緊急性の高いオペレーションということで、多少排除しながらということも、多分、含めてだと思えるのですけれども。そういった中で、検討していくことになるのかなと。

一方で、もし今後、平常時に、何か時刻表を決めて、関門トンネル的にやるということについては、ここはまた次のステップなのですから、ここは、おっしゃっていただいたように、パーキングエリアのキャパシティとか、そこはいろいろな課題をクリアしなければいけないと思っていますので、そこはちょっと今後の課題として検討していきたいなと思っています。

【羽藤委員】 わかりました。ありがとうございます。

【根本委員長】 これ、社会実験ということになっているのですけれども、災害はいつ起こるか分からないから、災害に合わせて社会実験というのも変な言い方だと思うのですけれども。やはり、シミュレーションというか、災害が起きたときにどんなことになるだろうかなみたいな、やはり過去のいろいろなデータから想定しながら、ある状況をつくり上げて、それに基づいて事業者とか関係者にアンケート調査をする、ニーズ調査をするみたいな、何かそういうイメージの調査になるような気もしました。社会実験というのは、どんな意味でしょうか。

【道路交通管理課長】 すみません。ちょっと説明があまりうまくなかったかもしれません。災害時に、エスコート方式で通行を認めるという、ここはもう、社会実験ではなく

て、細部の詰めは残っていますけれども、そこができれば、なるべく早く緩和したいと思っています。

社会実験と申しているのは、災害時であれば、エスコート方式以外の、安全確保のやり方が、どういうのがあるのかどうか。あるいは、災害時以外の平常時にどうなのかという、2ステップで考えてございまして。災害時に、エスコート。今、いろいろなところからご要望もありまして、我々も必要性、極めて高いと思っておりますので、そこについては、エスコート方式、誘導車の具体的な条件なんかの詰めを早急に行いまして、そこは早い段階で規制緩和をやっていききたい。

ただ、そのときに、具体的にオペレーションをどうするかとか、その辺は、確かに、地震が起きたときに、無用に混乱するというのも避けなければいけないと思いますので、そこは、いろいろなシミュレーションというか。例えば、これは私のあれですけども、防災訓練というか、何かそういった中でちょっとやってみるとか、そこはいろいろ、事前の訓練的なところというのは、考えてもいいのかなとは思ってございましてけれども。

社会実験と、私が説明、ここで書いてございますのは、2ステップ目のものでございませぬ。

【根本委員長】 はい。ほかはいかがでしょうか。

【道路計画調整官】 少し補足させていただいてよろしいでしょうか。社会実験、実地で行うことも考えております。やはり、交通量の大小によって、誘導車つきでしっかりと通行できるのかどうなのかと。その感覚を、どのような形で技術でカバーしていくのかとか、できるのかといったようなことを、実地でやっていくことが重要だというふうにも思っております。当然、その際に、タンクローリーに石油を入れるかどうかというところは、問題があって、多分、かなりあると思うのですけれども。そういった実地でデータを集めながらやっていきたいというふうに思っています。

【根本委員長】 なるほど。そうですね。どうぞ。

【苦瀬委員】 ぜひ、これ、進めてもらいたいと思うのですが。特に災害のときなのですけれども、8ページによりますと、ETC 2.0、安全技術の装着条件と書いてありますが、もちろんそれもそれでいいのですが、多分、災害時のときには、他の車両の通行規制というようなことは、多分やっているのだらうと思うので、そういうレベルに合わせて、厳しい通行規制が起きている段階ではこれでも大丈夫だよとか、そういうレベル差があるのではないかということ、ご検討いただければありがたいというのが1つ目です。

そうだとすると、そういうことをどこかで、僕なんかはシグナルとよく言っていますが、シグナル2が鳴ったらここまで行けるよとか、シグナル3だったらここまでだよというよな、ある基準ができていとうれしいなというふうに思います。

もっとさらに欲張った話をさせていただくならば、石油の輸送というのが、もちろん、道路だけではなく、フェリーを使うという議論もあるかもしれませんし、3.11のときは、フェリーにタンクローリーが載るの、載らないのという議論が随分あったような気がするわけです。ですから、石油輸送といった場合には、それが省内では、道路ではこれなのだけれども、この基準が同じようにフェリーでもさっと規制緩和ができていて、うまくバランスがとれているというふうになるとうれしいなというふうに思っておりますので、そんなことも考えていただければありがたいと思います。

コメントでございます。ありがとうございます。

【根本委員長】 ほか。どうぞ。

【大串委員】 ありがとうございます。私、関越トンネルをよく使うので、あの長いトンネルでもし何か起こったら怖いとか、今、考えながら聞いておりました。なので、できましたら、もちろん地震の度合いとか、被害の度合いとかにもよるのでしょうけれども、こういう状態、レベル1、先ほど、苦瀬先生がおっしゃったように、やはりシミュレーション的に、レベル1だったら、ここはもう、ETC 2.0とほかの付随のもので通れるとか、ここはもう絶対エスコートじゃないとだめとか、やはりあるのだと思うのですよね。そのあたりを1つ目安につくり出すというような社会実験にさせていただいて。それこそ、明日、東京で何か起こってもおかしくないときに、そういった指定があって、迅速にリカバリーに向けて動けるといのは大事だと思いますので。ぜひ、使いやすく使えて、皆さんのわかりやすく指標になっているような、そういう新たなものをつくっていただければなと思います。以上です。

【根本委員長】 ありがとうございます。

よろしいですかね。これも、意義深い取り組みだと思うので、ぜひ、おもしろい実験というか、役に立つ実験を、実施していただきたいなというふうに思います。

それでは、時間の関係もありますので、続きまして、議事の4、道の駅を活用した再配達削減実験方針について、ご説明よろしく申し上げます。

ここに関しては、最初に、宅配便の再配達削減の取り組みについて、ヤマト運輸株式会社から、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

株式会社営業推進部プロジェクトマネージャーの成保様でいらっしゃいます。それでは、よろしく願いいたします。

【ヤマト運輸】 今ほどご紹介いただきました、ヤマト運輸の成保と申します。本日は、どうぞよろしく願いいたします。本日、私のほうで説明をさせていただき内容につきましては、お手元の資料4にございますが、オープン型宅配ロッカーを活用した取り組みについてということで、ご説明をさせていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

ではまず、1ページ目の資料をごらんください。先日、5月11日に、オープン型宅配ロッカーの設置に関するプレスリリースというのを、弊社のほうで出させていただきました。こちらの取り組みにつきましては、やはりeコマース市場が拡大している中で、その反面、共働きの家族が増えていたり、ライフスタイルが多様化していたりといったところから、宅配便の営業時間内にお受け取りができない方が増えているという現状を踏まえて、何か策を打たなければいけないという思いを、弊社の中でも持っておりました。かといって、今ご紹介している宅配ロッカーというのを、どこにでも、各社が乱立して置くのが、決していいことではない。限られた有効スペースを、有効に使わなければいけないという思いの中で、弊社の中では、複数の事業者が共同で利用できるオープン型の宅配ロッカーというのをつくってみてはどうだろうかという議論がございまして、この5月に、その内容をリリースさせていただきました。記載のとおり、いろいろなところから取り上げていただきまして、今後、この取り組みについて、少し進めていければなというふうに考えてございます。

次の、2ページ目になりますけれども、そもそも非対面のニーズ、ロッカーを活用したいという意向というのはどういうものなのかということで、昨年12月に、弊社のクロネコメンバーズという会員組織がございまして、こちらに対して、約7,500名にアンケートを行いました。ロッカーの利用意向というところでいいますと、やはり指定可能の時間に在宅をしていないという方が半数以上いらっしゃいました。自宅で配達を待つのが、やはり時間の無駄、もったいないんだよねというところまで含めると、約8割強の方が、ロッカーの利用ということについては、前向きなご意見が聞けました。

では、その下のほうに行きますけれども、利用意向となるロッカーまでの距離ということで、やはり、自分の住んでいる自宅から500メートルとか、750メートルというところまでが、約8割5分の方がいらっしゃいまして、徒歩で10分圏内ぐらいであれば、

自宅外で受け取ってもいいよねというようなご意見が聞かれました。

右のほうに行きまして、ロッカー受け取りへの利用意向というところで、利用したいが半数以上で、持ち運びが、荷物が不便なのというところを加味して、それでも、それがなければ使ってみたいというところまで入れますと、約7割5分の方が、ロッカー受け取りでの意向というのを示していただきました。

では、受け取る場所としてどういう所がいいのでしょうかというところは、顕著に数字が出ておまして、6割以降の方が、鉄道だとかバスターミナルと、自分の生活の中で拠点となる、足となる所で受け取れるといいよねというようなご意向が聞けました。

これが、会員向けに行ったアンケートの実態調査でございます。

次の、3ページ目に移りまして、ではその意向も踏まえまして、宅配ロッカーの実証実験というのを、今年の11月から、東京メトロの有楽町線に5駅、ロッカーを設置させていただきまして、実証の実験をさせていただきました。右の円グラフにありますけれども、先ほど、受け取りで500メートル、750メートルという声がありましたけれども、利用者の分布、これは小竹向原駅の分布になりますが、やはり500メートル以内の中に、受け取っている方がいらっしゃるということになっております。

下の円グラフで、では利用の時間帯はどうかということでございますと、先ほど、配達が終わってしまってから受け取りということでございますと、21時から0時という間が、4割強受け取っていただいているという実態がございました。引き取りのリードタイムとしましては、やはり当日のうちにお受け取りをいただくという方が7割5分ぐらいいらっしゃいましたということ。

繰り返しになりますが、利用から見えてきたことというところでは、通販の利用というのがやはり非常に多くて、その活発な世代であります20代から40代の利用の方が9割以上ということがございました。それから、翌日までの間に90%以上の荷物が受け取られていると。60%以上が21時以降、24時の間で利用がされています。一度利用された方の3割はリピーターとなっていていまして、利用個数の約半数を今、占めております。4番に、受け取りに要する時間としては、宅配ロッカーを操作する時間が、非常に少ない、短い時間で済んでいますので、簡単に受け取れますというようなお声が聞こえております。

この実証実験から、好きな時間に、確実に、手間なく受け取れるというニーズが、応えられるツールと、ロッカーはなり得るのではないかというようなことを、少し感じたところ

ろがございます。

次のページになりますが、4番に、オープンロッカーと先ほども申しましたけれども、このオープンロッカーの考え方ということにつきましては、弊社だけが荷物を受け取れる場所として用意するのではなくて、そのロッカーでは、他社さんのお荷物であったり、当然、通販のお荷物であったり、ほかにもちょっと今後、使い方を考えていかなければいけないなと思っている点もありまして、地域の小売業さんが、店頭で引き渡せなかったお荷物を、時間外にロッカーに入れていただけるとお受け取りができるとか、サービス業における店頭の受け渡しサービスみたいなものについても、一緒できる場所があれば、弊社のこのロッカーを使っていただけるような形で、オープンに、1台でいろいろな機能がついているロッカーという形になっていけると、より効率のよい、いい箱になるのではないかなというふうに考えています。

最後のページに、参考として、その設置ロッカーの仕様を記載させていただきました。弊社の中では、このロッカーの名称をプドーステーションというふうに呼んでございます。意味は、お客様が荷物を受け取るPick Up、持ち込んで荷物を出すDrop Offの頭文字をとりまして、PUDOというふうに設置をしております。もう1つ意味がありまして、ドライバーが荷物を集荷、配達という形の部分についてもPick Upをする、両方の側面で、荷物を受け取る、持ち込む、集荷する、配達するというところをもじって、プドーステーションというふうに、名前をつけさせていただきました。屋内型、屋外型がございまして、実寸はこの記載のとおりでございますが、先ほど申しました、1台で複数の企業が使えるような形でいうと、こういう列、1列ごとに使う会社が決まっていって、A社さんの荷物も受取れれば、C社さんの荷物もここで受け取れるという、1台で運用ができるような仕組みを、今後さらに深めて考えていければなというふうに考えてございます。

簡単ですけれども、弊社のオープン型宅配ロッカーを活用した取り組みについては、ご説明、以上になります。

【根本委員長】 成保様、ありがとうございました。

それでは、②道の駅を活用した再配達削減実験方針について、ご説明よろしく願います。①、②、通じて、後ほどご質問を受けたいと思います。

【道路経済調査室長】 道路経済調査室の山本でございます。私のほうから、資料5を用いまして、実験の方針についてご説明をしたいと思います。

表紙をおめくりいただきまして、宅配の再配達の現状、もう既に十分ご案内かと思いま

すけれども、左側の取り扱い実績を見ていただきますと、ずっと伸びている状況にあって、ここ5年間でも15%ほど増加しているという現状。一方、再配達の発生状況ということで、右側、円グラフございますけれども、約8割は1回で配達が終わっておりますが、残りの2割は再配達をしているということでございます。上の枠囲いの中で、これは答申の中でも記載をしていただきましたけれども、トラックドライバーが不足する中で、このドライバーの約1割に相当する労働力が、再配達に消費されているといったような状況にあるということでございます。こんなことで、実験をしたいというふうに思っております。

2ページでございますが、先ほど、ヤマト運輸さんのほうから、鉄道駅で実験しているという話ございましたが、都心部の鉄道駅とかコンビニというものがございますが、一方で地方部、主に自動車で生活しているような地域においても、この再配達という問題はやはり生じておりますので、そういった地方部で、この再配達削減の実験をしたいということで、地域の拠点となっている道の駅といったようなものを活用していったらどうかというように考えているものでございます。

下に、実験の内容を書かせていただいておりますが、道の駅に宅配のロッカーを設置をして、実験ですので、実験参加者を募集をさせていただいた上で、宅配事業者さんが、実験の参加者の荷物を、一度届けて、不在であれば道の駅の宅配ロッカーに持って行っていただく、あるいは直接持って行っていただくということもあるかと思いますが、そんなようなことで、宅配ロッカーの運用をしながら、この再配達削減の可能性について検証していったらどうかというように思っております。

主な検証項目ということで、上の枠囲いの下段に書いてございますけれども、実際、再配達削減できるのかどうか。それが、配達回数だとか、配達時間といったような、労働時間の削減につながるのかどうか。あと、実験する地域ですね。道の駅といっても、全国で1,000以上ございまして、それぞれ地域特性だとか、利用されている方、いろいろ違いますので、どういった道の駅に有効なのかどうかといったようなことについても検証していきたいというように考えているところでございます。

次のページをごらんいただきますと、再配達を削減する方策として、幾つかのパターンが考えられるのではないかとこのように思っております。左側のパターン①でございますが、登録していただいた方へ配達する荷物は、直接、道の駅に配達をして、そこに取りに来ていただくというのがパターン①。パターン②は、一度ご自宅に届けるのですが、不在の場合には、そのまま道の駅に荷物を持って行ってもらって、そちらに取りに来てい

ただくというパターン②。それから、パターンの③ですが、これが通常の場合だと思うのですけれども、一度、自宅に配達していただいて、不在であれば持ち帰ってもらって、意向、希望を聞いた上で、道の駅にということであれば、道の駅に配達して、そこに取りに来てもらうといったような、こんなような3パターンがあつて。おそらく、再配達削減という意味では、左側のパターン①のほうが効果的ではありますが、一方で、右側のパターン③が、利用者にとってみては非常に自由度が高いということになりますので、利用者の意向を確認しながら、こういったパターンで実験をしていくのかということ、それぞれの意向を確認しながら実施していくのかなというように思っています。その際、できれば、パターン①とか②をすることが、再配達削減効果は高いと思うのですが、利用者にとって何もインセンティブがないと、なかなか選択されない可能性もあるので、インセンティブをつけるのかつけないのか、つけるとすればどんなことがあるのかといったようなことも検討していけたらというように考えているところでございます。

最後、4ページでございますが、この実験につきましては、宅配事業者さんにご協力をいただきつつ、実験の協議会といったようなものを立ち上げさせていただこうと思っております。宅配の事業者さん、それから道の駅等々、関係する方々等と協議会を設置させていただいて、その後、実際に実験にご参加していただく方を募集をするというような形で考えております。夏ごろ、こういったことを進めていきたいと思っております。その後、秋ぐらいからになると思いますが、まず、道の駅どこか1カ所選定をさせていただいて、そこで宅配ロッカーの運用をしながら、年度内に1度、どのような状況か、中間的に取りまとめをさせていただいて、引き続き来年度に向けて、場合によっては実験箇所を拡大しつつ、結果を取りまとめしていきたいというように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。

どうぞ。

【大串委員】 非常におもしろい取り組みで、注目しているのですけれども。まず1つが、ヤマト運輸さんにお聞きしたいのですが、自前のロッカーを用意してということですが、実際、大型の駅というのは、通常のロッカーがあると思うのですよね。そういう意味では、自前じゃないといけない理由といたしまししょうか、鉄道業者さんと連携をして、

一部を利用して、優先的に利用させてもらうとか、いろいろなやり方で初期投資を抑えられるとか、システムの開発費用を、一緒にどういうふうに分担していくのか、ほかの業者さんを入れてやるとしたら。その辺がちよっと見えてこないのが、今のところ、このロッカーで自前といいたいでしょうか、このブドーさんでやっていくというだけの方針なのか、いろいろな広がりを持つような展開の中で考えられているのかという。すみません。これはちよっと興味の範囲内で、聞かせていただければありがたいと思います。

もう1つは、山本さんのほうにお聞きしたいのは、イメージ的に、都心の道の駅をお使いの、都心に近い道の駅をお使いの方は、例えば、解錠を、例えば二次元バーコードでいただいて、スマホをかざしてとか、できるかもしれないのですけれども、何か、私が知っているような道の駅だと、レジ委託で、レジの方をお願いをして、朝の大体、早い時間から、6時ぐらいまであいていますので、そこでやっていただくというほうが、実際は便利で、よく使われるのではないかなと。わざわざ初期投資みたいなものをどーんと置いて、解錠作業というよりも、まずはそういった、設備投資を伴わないような、レジ委託よりもやはり時間延長として、長く使えるロッカーじゃないとだめなんですよというふうな話に持っていけないと、何だか無駄なことをやってしまって、終わってしまったねというふうになるのではないかと思いますので、できれば最初は、レジで宅配便を出せたりもしますよね。そういった意味でのやりとりとして、預かりをお願いして、そこで100円委託料をそこに、道の駅の人に、にっこり笑顔で渡していただけると、100円。そこでインセンティブをつけていただけるのを、道の駅への集客への一歩かなとか、それをちよっと思いましたので。これは意見です。失礼しました。

【根本委員長】 では、お願いいたします。

【ヤマト運輸】 今ほどのご質問の話で言いますと。使い方という意味では、宅配物だけではなくて、やはり、いろいろなものがその場所で受け取れるというものを実現したいという思いは、やはりあるのですね。現状は、当然ですけれども、宅配の不在、再配達というものに対してのフォーカスがされているのですけれども、これからやはりいろいろな業者さんと、使い方をやはり検討していきながら、いろいろなものが受け取れる場所になりたいという思いがあるのですけれども。

ご指摘の、駅の例えばコインロッカーというのも、決して使わないというふうに表明したわけではなくて、使うこともあるのかもしれないのですけれども。1つ、やはりちよっと気になっているのは、宅配物の入る・入らないという話で言うと、やはりちよっとセキ

セキュリティの問題が気になっておりました。弊社の置くブドーステーションについては、基本的にはいつも閉まっているもので、解除のパスワードを持った人間だけが開けられるというところで、防犯みたいな部分も担保をしているところがありまして。そこもちょっと、今後、そういうものが解消されるとか、ほかに代替策があるということであれば、決して、今設置されている有効なものをないがしろにして、ただ、超えていく施策を打つというつもりはないのですけれども。現段階では、まずそういうところからスタートしてみようかという判断をしたような次第でございます。

【大串委員】 ありがとうございます。

【道路経済調査室長】 2点目の件でございますが。確かに、レジでこう、ご苦労さまとか言っていて、やりとりしたほうが、そういうインセンティブもあるだろうなというふうには思います。ご意見を踏まえて、ちょっと検討はしてみたいと思いますが。

先ほど、ヤマト運輸さんの資料にあったとおり、宅配のニーズというのですかね。いつロッカーを利用するのかという意味でいくと、5時以降とか、もっと夜遅い時間というものが非常に多いと。一方で、道の駅で営業している時間というのが、道の駅によって違いますけれども、夕方5時、6時までとか、もうちょっと長いところもあるかもしれませんが、そういう時間帯になっているということであれば、例えば、主に自動車で通勤している人が帰りに受け取るということになれば、それよりもっと遅い時間になってしまうという意味でいくと、時間外の利用といったようなニーズが非常に高いのではないかというようなことも考えておりました。そういった意味で、ロッカーみたいなものを置いて、時間外にとっていただくといったようなことも、重要な要因かなというように考えているところでございます。

【根本委員長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【苦瀬委員】 ぜひ、こういう再配達をなくすための宅配ロッカーというのをやってもらいたいと思っています。それで、実は、昨年3月まで3年間、環境省で、福岡で実験をやっていたと思うのですね。私もお手伝いしていたのですが。それをちょっと思いだしながらコメントをお話ししたいと思うのですけれども。その社会実験で、新幹線の博多駅とか、天神のダイエーとか、それから西鉄の駅で、全部で二十何カ所やったと思うのですけれども。思ったより件数が伸びなかったというのがあったのと、それから、リピーターはすごく多かったぞということ覚えております。

それで、そのときのことから思い出しますと、一番最後に問題になったのは、やはり費用の話。先ほど、大串先生もおっしゃっていましたが、お金を取るのか取らないのかという議論だろうと思うのですよね。0円でやったわけですね。社会実験ですから。実験として0円でやると。しかし、隣にあるコインロッカーは、1日400円かかっている、こっち側で半日以上置いておいて、0円で果たしていいのだろうか。そして、再配達防止とは言いながら、一旦、家まで行って、戻ってまた持ってくるわけですから、結局、2回運んでいることは変わらないじゃないかと。それなのに、何でただなのだろうか。それから、あと、約款上の問題で、指定できるのかどうかという、そのクリアもちょっと難しかった。できないことはないみたいなのですが。

そういうことを含めたときに、ぜひ、価格を取るのか取らないのかということを考えて、ちょっと、実験をうまくやってほしいと思うのですよね。マンションだったら、宅配ボックスというのは、もう当然マンション側がつけるのだというふうに思っているわけですから。例えば、駅とか道の駅は、当然、そんなものはあって当たり前設備ではないかというふうに思う可能性もあるわけですよね。いや、そうではないと。あえて、お客さんに、より高度なサービスを提供するのだから、ああ、お客さんに提供するけれども、我々もうまく効率的になるから、ただでいいのだという議論もあるかもしれない。私としては、お金を取ったほうがいいのではないかと。高度なサービスには、お金を取るべきだと。それは、生産性の向上だと。単に効率を追求するだけではなくて、効率化と高度化というのは、やはりパラレルで並んでいくので。こういう高度なサービスは、お金を取っていかないと、なかなか定着しないのではないかなというのが、私の感じなのですが。ぜひ、その辺も含めて、実験に取り組んでいただいて、ぜひ導入し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】 何かお答えになりますか。はい。

【道路経済調査室長】 その辺の、お金をどうするのかという話は、なかなか悩ましいなと思っているところではあります。今、考えているのは、宅配事業者さんのご協力で、ロッカーを置くということになりますので、そういった意味では、事業者さんに負担をしていただいて。特別な料金を取るかという、今のところ、そこまでは考えていないのですが。むしろ、さっき申し上げたとおり、例えば、再配達の回数を減らすために、その希望者に対しては、もう自宅には配達しないと。もう道の駅に配達するのだといったような

ことで、減らす。さっき言ったパターンの①みたいな、そんなようなこともできればいいかなと。

そうすると、逆に、自宅に届けない分、配達回数が減るので、そういう効果はあるのですが、とりにいかないといけないという、その利用者側の負担もあるので、逆のインセンティブみたいなものを与える必要がないのかなというふうなふうに思っています。それが、コストなのですかね。価格を上乘せではなくて、逆に安くできるのか。まあ、なかなかそこは難しいと思うので。例えば、今回、道の駅を使いますので、道の駅のクーポン券みたいな、割引券みたいなものを、合わせて与えると、宅配利用者のインセンティブになりますし。もしかしたら、場合によっては、道の駅にお客が増えるという。道の駅側にもメリットがあるのかもしれないみたいな、そんなこともあるので、ちょっとそんなような、まだ、これから具体的には検討していかないといけないと思うのですが、そんなようなこともあるかなと。そんな中で、今、苦瀬委員のおっしゃったような、少し、価格に対してどんな影響があるのかということについても、検討してみたいと思います。

【根本委員長】 はい。いかがでしょうか。

どうぞ。

【上村委員】 これはほんとうに早く、便利なものができる、私はいいなと思っております。いつも再配達でご迷惑をかけている人間としては、そう思っております。私の住んでいるところのマンションにも、このロッカーがあるので、大体、使い方はわかっているのですけれども。何遍も何遍も来てもらっても、なかなか、私のように、結構出張が続いて、とりに行かないという人もいますので。そうすると、かなり大型のものを置いてもらわないと、何日もとりに行かないというようなことになったときには、どのぐらいのキャパシティが必要なのかなと思ひ、ちょっと心配しながら聞いていたところなのです。

ぜひ、これは次の段階でもいいのですけれども、受け取りだけではなく、できれば送るときにも、これが使えるようになるといいなと思っています。やはり、送る、こちら側、いろいろなものを送るときも、やはりとりに来てもらうまで、家で待ってはいけないというのが、今、かなり不便しておりますので。送るときにもぜひ使えるようなボックスになればいいなと思います。

それから、ヤマトさんにお聞きしたいのですが。いわゆる他の運送会社と共同利用する場合には、やはり、その場合に、責任の所在みたいなのが、どういうふうになるのかをお聞かせください。保管責任みたいなものが。保管責任というか、配送責任を、最初、その

場合に、何かもし紛失その他トラブルがあったときに、どういうふうに約款上決めておくのかなというようなところを、指示しないとイケないのだろうということを、感想として思いました。

それから、道の駅の、これもぜひ、道の駅で、なるべく都会型のところがいいと思うのですけれども、やっていただきたいと思います。それで、このパターンの①、②、③とある中で、これは、利用者の側の利便性と、業者の利便性とでは、ちょっと変わってくるとは思いますけれども。やはり宅配というぐらいだから、一旦は、やはり自宅に、③のパターンで。だめだったときのというふうに、したいことはしたいのですけれども。でも、通販の利用なんかの場合でしたら、あらかじめもう、自分がとりに行けないというようなことがわかっている場合は、パターン①でいいと思うのですけれども。何か、よそからお中元だとかお歳暮だとかで、不意にもらうものは、それができませんので。全部が全部、通販という利用ではないと思いますので。よそからいただき物だとかという場合には、やはりパターン③でなかったらだめでしょうし。それは、どちらの側に立って考えるかという利便性だと思います。一応、基本は宅配という、家に宅配していただけるというあたりは、この宅配サービスの、やはり、商品としての一番の目的なのです。その場合の、だめなとき。あらかじめわかっているときは直接というような、何かそういう形で①、②、③を使い分けて、利用されればいいのではないかと思います。

以上です。

【根本委員長】 では、お答えできるところ、よろしくをお願いします。

【ヤマト運輸】 はい。1つ目の、送るほうの話というのは、まさに、同じですね。お待ちする時間というのは同じだと思いますので。弊社の中でも、やはりこれは考えていかなければいけないことという認識は持っておりますので。できるだけ早いタイミングで実現できるようにしたいと思っています。

それから、保管の責任というところにつきましては、まさに、送り届けてしまえば、我々は知らないとなってしまうと、通常の宅配よりも、非常に危険な送り先ということになってしまいますので。やはり、各社の約款に基づいて、当然運用はするのですけれども、入れたから終わりではなくて、やはり受け取る方が受け取っていただいて、問題がなかったというところまでは、通常の宅急便と同様に、補償についても考えた上で、運営をしておりますので、そうならないように、鋭意努めております。

【根本委員長】 発送というのは、いろいろな実験では、まだ実施はされてはいないの

ですか。

【ヤマト運輸】 はい。まだちょっと、現実的にあそこから出すということについては、できておりませんというのが、お答えになるのですが。やはり、ニーズという意味で言うと、その場で、朝、駅に、鉄道に乗る前に荷物を出したいというようなお声というのも、当然、聞こえておりますので。ここは、出せる仕組みというところは、考えていかなければいけないと思っています。

【根本委員長】 それ、世界的にも、まだそこまで踏み切れているところはないという認識でいいですか。

【ヤマト運輸】 実際に、事例としてはあるというふうに認識しているのですけれども。公共の場の、このオープンのロッカーの中で、それができているという点では、まだまだちょっと、弊社の中では、できていない部分というふうに認識しています。

【根本委員長】 はい。ありがとうございます。

どうぞ。

【企画課長】 すみません。お答えとかというより、感じたことと、それからちょっと道の駅の話の話をさせていただきたいのですけれども。

自分が単身赴任のときの経験で言うと、ほんとうにもう、絶対に受け取れないので。もうどこかで、システム的に受け取れるところが、通勤経路とかにあるとすごくいいというのは常に思って。郵便局とかですと、24時間局に行けばとれるのですけれども。ただ、そのときに、物の種類によっても違うなど。小さい物ならいいのですけれども、重い物だったら、やはり、無理してでも、家にいるときに送ってほしいとか。ですから、何かそういう、物の大きさとか品物の種類とかで、受け取り方をあらかじめ登録しておいて、みたいなことができればいいなというのが、使った側からの、得た実感でした。

道の駅を使うというときに、今、多分、コンビニで受け取れる仕組みとか、先ほどのように、駅にいろいろロッカーを置くという仕組みが出てくるとしたときに、では道の駅はどのようなケースが成り立ち得るのかなど。そうすると、多分、周りに住んでいる方がそれなりの距離にいて、しかも、多分、徒歩ではなくて、短くて自転車とか、車だろうなど。そうすると、そういう位置にある道の駅って、そう多くない可能性があつて。では、そういうときに、ある程度、類型化して選んでいくと、絞れていったり。そこにどんなインフラを追加すればさらに使いやすいかとか。

一方では、道の駅でやる場合のメリットは、多分車が多いので、そうすると、さっきの

物の種類によらずに、わりと受け取れるのではないかなというのは、すごく感じていて。なので、1点、もし選定がある程度進んでいけば、こういうエリア、こういう条件だったら成り立ち得るみたいな、もしご意見があれば、それが伺いたいなということです。

【ヤマト運輸】 そうですね。具体的にここというのが、まだ、できているかというところ、やはり都市部から、鉄道駅からという形を、今、進め始めたというところですので。かといって、郡部でない、不在がないということではありませんので。まさに今、ご指摘のあった、どういう荷物がですとか、サイズはどんなものかというの、場所によってちょっと変わってくる部分がありますので。よくそこを、社内の中でも見極めた中で、どこが実際にいいのかということも、ご参加させていただけるようであれば、ご一考させていただければというふうに考えていますので。今後、ちょっとよく検討させていただければと思います。

【道路経済調査室長】 先ほど、上村委員から都市部というような話もあったりとか、今の課長の話もありましたが。まず1カ所、道の駅を今、調整させていただいているところなのですが。あまり地方部だと、利用客も少ないので、まず、近郊というのですか。周辺に住宅がそれなりにあって。おそらく、鉄道よりも、例えば自動車を使っている方が多いようなところを選定して、まずは始めようかなというふうに思っているということでございます。そのときに、パターン、幾つかありますけれども、しっかり利用者の意向を確認しながら実施していきたい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。

ほか、いかがですか。

いいですか。では、どうぞ。

【兵藤委員】 この道の駅のほうなのですが。ぜひ、利用者と、それから宅配利用者の、お互いのウイン・ウインとなるような、そういう政策が実現すればいいなと思うのですが。ただ1つだけ、ちょっと気になるのはやはり、公的なプロジェクトとして行う限りは、やはり、公的な意味合いが、何かこのプロジェクトであるのだということを、それがやはり、注意深くチェックをする必要があると思うのですよね。これをやったら、例えば、全体の台キロが倍になってしまったとか、そういうことのないようなチェックは、必ず必要だと思いますので、ぜひ、よろしく願います。これはコメントだけです。

【根本委員長】 はい。よろしいでしょうか。

大体、終了の時間が近づいてきましたけれども、よろしいですか。はい。

本日の議事は以上でございます。最後に事務局から連絡事項がありますので、よろしく
お願いいたします。

【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、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
そのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。

それでは、以上をもちまして、本日の小委員会は全て終了となります。本日はまことに
ありがとうございました。

— 了 —