

## 資料 2

### ヒアリング結果

#### 高速道路に対する評価は総じて高い

高速道路に対する企業の評価は、物流関連会社やメーカー、旅行会社など業態を問わず総じて高い。

#### < 企業ヒアリングにおける具体的な意見 >

- ・日本の道路整備は世界的に見ても最新のものであり、これ以上は望まない。日本の高速道路も一般道路もドイツにひけを取らないだろう（外資メーカー）。
- ・大規模店舗として立地できる土地があること、大規模物流（10トントラックを使用）に見合ったアクセスが整っていることも立地条件になる。実際の商品の物流はアウトソーシングしているため、交通インフラとの関わりに関しても直接携わっているわけではないが、道路に関して大きな影響を被ったことはなく、物流のシステムのトラブルもない（電化製品量販店）。
- ・飲料メーカーとしては、高速道路はすでに十分利用しやすいものになっている（飲料メーカー）。
- ・高速道路にあまり不満はない（飲料メーカー）。
- ・高速道路ネットワークの充実によって、今まで考えられなかった圏域（城之崎・白浜・高松・伊勢志摩・高山等）まで行くことが可能となり、日帰り旅行の品揃えが増えた。高速道路に関してはさほど不満は感じていない（旅行会社）。
- ・道路に関しては、行きたいところに最短で行くことが可能な環境があれば良く、現状で不便することはない（旅行会社）。
- ・神戸エリアでは比較的高速道路がよくできて、アクセスが向上しているイメージがあるが、大阪エリアはアクセスが弱いイメージである（運輸）。
- ・商品構成を管理する商品部の担当者や、店舗のマネジメントを管理する担当者は、エリア毎に5～10店の店舗を担当し、自家用車で高速道路を利用して各店舗を回っている。この観点から、現在整備されている高速道路は、無くてはならないものになっている（小売）。

- ・全ての工場（八戸～福岡）で使用する機能部品を三木工場で集約生産している。集中生産して全国へ配送する方が（分散より）コストが低く、品質を安定させることができる。10tトラックで各工場へ1日あたり1～2便の配送がある。必ず高速道路を利用するので、すべての工場は高速ICの近くに立地している。高速道路は安全性の面で信頼があり、不満はとくにない（車両メーカー）

### 高速道路の特定部分での渋滞緩和や、都市間を結ぶ一般道路の渋滞緩和が期待できる高速道路の整備を望む声がある

慢性的に渋滞が生じている路線では、その渋滞緩和を望む声がある。具体的には大阪京都間を結ぶ国道1号の渋滞緩和が期待できる第二京阪道路や淀川左岸線の整備、中国道の宝塚周辺の渋滞緩和などが指摘されている。

#### <企業ヒアリングにおける具体的な意見>

- ・高速道路の整備にあたっては、都市間の主要アクセスが1本しかない国道1号の区間（第二京阪道路）や淀川左岸線など、大都市間のアクセスを高める区間を優先していただきたい（飲料メーカー）。
- ・第二名神計画地の津市、城陽市、八幡市、高槻市などにおいて分断されている箇所の整備計画に関して、現在国の方針では、抜本的に見直されることになっているが（縮小、工事中止も考えられる）、この路線は国の背骨の根幹であり、また近畿全体の発展に必要不可欠である。是非、当初の予定どおり、工事の着実な続行をお願いしたい（運輸）。
- ・改善を望む路線をあえて挙げるとすれば、中国道の宝塚周辺と近畿道の摂津周辺の渋滞路線（旅行会社）。
- ・製薬業は付加価値の高い製品を扱っていることから利便性を最優先し、高速道路の料金などの金額は気にならない。車の利用はMRの営業利用が最も多く、郊外部では広範囲を動き回っている。第二名神の完成によるメリットは非常に大きいく、早期の開通を望んでいる（製薬会社）。
- ・一番の懸案事項は京都から奈良への移動ルート。京奈和道路が途中までしか走っていない点、京都の中心から京奈和道路までが遠い点等、距離のわりに道路が整備されていない（旅行会社）。
- ・東西移動は便利だが、南北移動が不便。観光資源のパッケージングを可能にするようなアクセス整備は欠かせない。とくに関空から白浜まででも時

- 間が短縮できる高速道路の整備をお願いしたい。紀淡道路への期待も高い（旅行会社）。
- ・兵庫の中山間地域へのアクセスが不便だという実感がある（介護用品レンタル）。
  - ・奈良から京都のアクセスを良くしてもらいたい。京奈和は降りてからの渋滞がひどく、利用することはない。京奈和と名神がつながれば便利になるだろう。また名神を降りてから京都駅までも渋滞していて、京都も渋滞で移動時間が読めないのでもなんとかして欲しい。空港線の市内ゆきの渋滞はひどいことから今は利用していない。和歌山から奈良、京都へのアクセスも同様に高めてもらいたい（引越）。
  - ・吹田 - 松原間のJCT付近での渋滞を解消するため、立体交差など検討してもらいたい。柏原から中国地方(広島)や日本海側(島根)に抜ける道（北近畿豊岡自動車道）が整備されたら、高速料金を払ってでも利用したい。時間短縮の効果がコストに見合う場所である。また一般道ではとくに南港から大阪市内までの渋滞も緩和してもらいたい。京都 大阪間の1号の渋滞がひどい。琵琶湖の西側、マキノ周辺の道路整備を望む。京都 福知山間も工事がストップし、常に渋滞している（通販）。
  - ・大阪の東西を結ぶ高速道路があまりなく、東西のアクセスが弱い。淀川左岸線や大和川線など、東西を結ぶ高速道路は大きなインパクトを持つ。川沿いを利用した高速道路は土地取得の観点 = 整備のスピード化からも効率的だと思う。道路の整備主体は効率的な投資がより求められる。運送業界としては、本当に渋滞緩和に資する道路への投資を望む。渋滞が緩和すれば、より効率的な輸送が可能となり、結果として人件費が軽減するなど、大きなコストダウンに繋がる。特に、第二京阪道路の完成によって国道1号などの渋滞緩和に繋がるのではないかという期待が高い。空港線の不便さは関空の使い勝手の悪さに直結しているため、早期の対策が求められる（運輸）。

### 新たな整備より高速道路の利用性を高める投資を求める声が多い

高速道路の新たな整備を求める意見も部分的にあるが、新たな整備より、高速道路そのもの利用性を高める投資を優先して行う必要があるという意見がある。

具体的には、ICから都心部など目的地までの一般道路の整備、料金の徴収方法の改善、トイレや売店などがあるSAの整備などがあげられる。また今後の国際化への対応という観点から、サインなど情報提供のあり方について外国人にも分かりやすい内容とすることが指摘されている。こうした利用性を改善する整備が推進されれば、高速道路のユーザーが増加するという意見もある。

#### < 企業ヒアリングにおける具体的な意見 >

- ・ 中国・四国地方の拠点集約が可能になったのは、インフラ整備（高速道路や橋）によるところが大きい。ただし配送は基本的に夜中で渋滞は関係ないため第二名神のインパクトは感じていない（物流会社）。
- ・ ICから観光地までの下道の整備や、トイレの整備、SAの整備（多様店舗が出店しやすい環境など）などに投資していただけたら、高速利用のインセンティブも上がるのではないかと（旅行会社）。
- ・ 運転手の心理として、遅れては困るのでできるだけ近くまで行っておきたい。仮の駐車場を設けたり、高速道路のサービスエリアで時間まで待機してもらっている。なかなか場所を確保できないのが現状（飲料メーカー）。
- ・ 大山崎ICが開通するが、あまりメリットはなさそうである。地域住民との協定があり、早朝・深夜の通行ができない。工場間の輸送は深夜でも良いので、設備の有効活用するために24時間化を進めたいと考えているが、住民協定があるため限界がある（飲料メーカー）。
- ・ 観光が成熟期に移行するにつれて、レンタカーを使った移動形態になってくる。このような旅行形態が定着してくると、中国語・韓国語対応のカーナビやサインなど外国人旅行者が安心して走ることができる道路づくりが重要となってくる（旅行会社）。
- ・ 日本の道路標識は日本人にしか読めないつくりになっている。英語の道路表示が小さく、海外からの来訪者に優しいとはいえない。路線変更の表示も分かりにくく、現地で車に乗っていない方が決めているとしか思えない（プラントメーカー）
- ・ 道路の耐久トン数の基準が定められており、積載量の制限が非効率を招いている部分もある。走行重量の緩和（あるいは新規の路線は強度を高めること）でコスト削減とともに環境負荷の軽減も望めるだろう（運輸）。

## 都市高速道路の渋滞緩和、利用しやすさの改善が課題

阪神高速など都市高速道路については、「利用しない」、「利用しにくい」、「料金が高い」といった意見が大勢を占める。

その背景には、いつ発生するか予想できない交通渋滞により、顧客等目的地へアクセスする時間が読めないことが指摘されている。さらに都心部内での物流は、都心部の複数の顧客にアクセスすることから一般道路を利用することが“常識”となっていること、営業面では利便性が高く時間的に確実な公共交通機関を利用することから、そもそも都市高速道路を利用するニーズがない。

また、阪神高速の路線の構造が複雑で利用しにくいという意見もある。

都市高速は一般的に「高い料金」を指摘される場合が多いが、都心部での活動を主とする企業にとって、そのニーズに見合ったサービス（確実性、スピード、利用しやすさなど）を提供できていないことが本質的な問題として指摘されている。

### < 企業ヒアリングにおける具体的な意見 >

- ・ 阪神高速は混雑する上に構造的に複雑で利用しにくい（旅行会社）。
- ・ 営業の観点からでは、都心内では公共交通機関を利用し、道路の利用はない。都市近郊では車を利用するが、交通渋滞で遅れるリスクがあるため都市高速は使わず、多少時間がかかっても、所要時間が予測できる一般道を利用する。コストの問題で都市高速を使わないのではない（電器メーカー）。
- ・ 阪神高速の利用率は高い。高速はコストがかかるので、可能な限り使いたくないが、顧客との待ち合わせ時間に間に合わせるために利用することも多い。なお顧客からは高速料金は頂いている（長距離の場合は片道分）。都市高速の利用は、大阪ではケースバイケースであるが、東京都内は高速を使わないと何時になるか分からない。なお東大阪線市内向きの渋滞を解消してもらいたい。東大阪線は普段で2～3キロの渋滞があるが、混むときは9～10キロの渋滞もある。阪奈道路もひどい。（引越）。
- ・ 関西では渋滞のポイントが決まっており、課題は明確なのに何年もの間、改善されて放置されているのが不思議だ（通販）。

## 都心部における一般道路の渋滞緩和とその改善が期待できる都市環状道路の速やかな整備

都心部における一般道路の交通渋滞を改善して欲しいという意見が最も多い。企業はマーケットが集中している都心部での活動を重視する。都心部での交通渋滞は物流コスト増に直結する経営上の問題となっており、これが商品価格に転嫁、消費者への負担という構造で地域経済全体の問題につながっている。

この有効な対応策として都市環状道路の速やかな整備が期待されている。また都心部における都市計画道路の速やかな整備も期待されている。

企業は、既存の交通インフラを前提として物流システムなど経営のあり方を検討しているため、道路のあり方や、道路整備の費用と効果については検討していない。つまり都心部における交通渋滞を緩和するための道路整備の方法論については判断できない立場にあり、都市環状道路や都市計画道路の整備が都心部の交通渋滞緩和に有効であるか否かを理解しているのは、物流を専門とする一部の部署に限られる。どのような道路整備が都心部の交通渋滞を緩和するのかなど、そのストーリーや費用対効果の高さを分かりやすく納得できる説明を求めていることも企業ニーズのひとつである。

### < 企業ヒアリングにおける具体的な意見 >

- ・飲料メーカーとしては、一般道路の整備の方が重要度は高い。特にマーケットが集積している大都市圏における一般道路の交通網整備が望まれる。とくに都市計画道路の早期実現は企業としては期待が大きい。本社のある吹田周辺の都市計画道路がなかなか整備が進まないのは何故か？都心部の交通利便性が上がれば、拠点の集約が進むとともに、物流コストの減少も見込める。また都市高速の整備により、都市内の一般道路において交通流が緩和されるのであれば、都市高速の整備を進めて欲しい（飲料メーカー）。
- ・交通渋滞が深刻なのは首都圏など都心部である。配送は午前中がほとんどで、早い場合は午前7時に先方が指定する時もあり、通勤ラッシュに巻き込まれるときもある。先方が時間を指定するので、配送はなかなかコントロールできない。都市間高速道路も重要であるが、限られた予算のな

- かで何を優先させるかという点、渋滞解消に資するような施策を優先して欲しい。同じトラックで何回転も運行できることが理想である（飲料メーカー）。
- ・ 海外拠点をヒューストンに置いているが、ループ（環状線）が二重にできており、住居と勤務場所が有効につながり、住環境は自然のある場所で、労働場所も賃料が安くて環境のいいところに構えることができる。ロサンゼルス、サンフランシスコなど道路の途中にポツンポツンと大きな会社が建っているが、日本ではありえない。日本でも道路整備にあたってこのような観点は重要視すべきではないか。近畿一円を高速環状線で繋げていけば、生活空間も労働空間も環境のいいところに、より合理的な判断で選ぶことができたろう。同じ資金を投じて道路をつくるのだから、ヘビーユーザーの声を十分に聞きながら、整備していただきたい（プラントメーカー）。
  - ・ 今後重点をおく近畿において新たに展開していくエリアについては、環状線沿いに営業拠点をおき、都心部および郊外へのアクセスをカバーできるようなセンターの配置を考えている。昼間搬送することから、外環道路の渋滞は気になるポイントである。外環道路は近畿よりも関東の方が利便性が高いイメージがある。現在の拠点（奈良）では神戸・姫路方面への配送利便性が低いと、近い将来、阪神間湾岸部などに拠点を設けたい（介護用品レンタル）。
  - ・ 一般道は、とにかく大阪市内の渋滞を解消してもらいたい。渋滞が当然のようになっているがそうでないはず。外環状の八尾方面向きや、夕方の奈良方面から北向きの渋滞はひどい。また大東市から門真市までの一般道はひどい。改善を望む。大和川線、淀川左岸線は必要だろう（引越）。
  - ・ 一般道路は渋滞する場所がほぼ決まっている。高速道路の出入り口付近では、環状道路へアクセスする箇所、空港線と中国自動車道に接続する部分、守口線と近畿道が接続する部分、一般道路では国道1号、43号、171号などが渋滞している。渋滞による時間損失は、かなりのコスト高に繋がっている（運輸）。

## 港湾・空港との連続性の確保

港湾を利用する物流会社やメーカーの場合、近畿では市場の大きな大阪に近い大阪港を重視する声強い。そこで南港と大阪都心部の連続性（ア

クセシビリティ)に留意した整備を望む声がある。その整備内容は道路ネットワークに限らず、港湾における関税手続き時間の短縮などソフトウェアの改善、大型トレーラーが走行できる道路形態の改善(高さのクリアランスなど)を求める声が含まれる。

#### < 企業ヒアリングにおける具体的な意見 >

- ・ 近畿の市場はやはり大阪で、大阪南港に対して神戸港のデメリットは大阪に遠すぎる。南港は1~2時間で大阪市内を攻められる。(物流会社)。
- ・ 先進国の中では港の関税・検疫などの手続き時間が一番長い。国土交通省の規制に対するニーズは大きい。香港・シンガポールなどは24時間365日オペレーションで、手続きも迅速である。日本の手続きは通関最短2日、通常3日かかる。この日本の港の滞留時間はSCMにとって大きな痛手になっている(物流会社)。
- ・ 化学プラントの大型化と、様々な環境規制から、内陸部では搬送が困難になってきている。輸出用は大型化の一途を辿っており、陸送では不可能になりつつある。内陸の現在の立地では事業展開が困難なことなどから臨海部に本社移転を決定した。近畿域内での物流(陸送)は3~4mの商品が限度である。出っ張りものや5~6mといった大きなものになると運送はかなり不便になり、物理的に運べない。りんくうタウンは産業道路をつくりながら歩道橋が「通せんぼ」で本社移転を断念した(プラントメーカー)。
- ・ 夜間の作業が可能になると、作業効率が上がるので、港湾については24時間対応にしてもらいたい(通販)。
- ・ 鉄道車両の国内輸送は、神戸港経由の海運が大半であるが、関西のJRや市営地下鉄、私鉄への納品は陸送となる。道路規制を理由に深夜10時頃に発送し、一般道路を利用して明け方につく。大型トレーラーで年間100台程度の頻度だが、道路上の植栽や構造物など障害物や道路線形の問題でルートは限られており、なんとかやりくりしている(鉄道車両メーカー)。
- ・ 神戸港に輸入で平均して月に3ケースのコンテナが入ってくる。神戸港に対して稼働時間が短いといった問題は感じていない(車両メーカー)。

#### 都心部における一般道路の運用方法の改善

都心部における一般道路については、交通渋滞の緩和にくわえ、道路の駐停車に関する規制緩和など、運用方法の改善に関する声も多い。



具体的に物流においては、道路上に荷さばきのための停車スペースを確保すること、観光においては都心部に大型バスが駐車・待機できる駐車スペースを確保することが求められている。

こうした整備が進めば、交通渋滞緩和の効果があることも期待できる。

#### < 企業ヒアリングにおける具体的な意見 >

- ・パレット輸送の卸物流では高速道路をつかっており、販売物流では一般道路を頻繁に利用する。販売物流では、自販機の詰め替えなど駐停車が必要だが、なかなか横付けが困難な状況にあり、物流面での課題となっている（飲料メーカー）。
- ・配送する場合、酒の問屋におろすが、駐車場や倉庫設備の整ったところばかりではない。路上駐車して荷おろし、道が狭くて配送車が通れないといったところはたくさんある。荷おろしや待機のための駐車スペースを確保するなどなんとか解消できればありがたい。駐停車については決まった時間内なので違法性はないが、現実問題として気にしている。（飲料メーカー）。
- ・観光バスの発着場が大阪市内ではごく限られていて、悩みの種になっている。また、スペースを確保しても、安全に発着できる場所がほとんどない。例えば金沢などは廃校したスペースをバス発着可の駐車場にしている（旅行会社）。
- ・都心部では停車スペースの確保が困難なため、配送単価は高く、配送効率も悪い。各家庭に商品を搬入する際、一人が訪問し、一人が車を周辺で走らせて待機するツーマンが基本となっている。売上げに占める物流コストは2割強で、物流コストはほぼ人件費となっている。地域によっては停車に必要な道路使用許可をもらえるが、全国的には認められておらず、道路交通法などの規制緩和が望まれる。道路使用許可が得られれば、人件費を削減できる（介護用品レンタル）。
- ・一般道は交通マナーを良くしてもらいたい。特に駐車の問題が大きい。家具の搬入の場合、荷捌き場が必要だが、違反駐車が多いため、トラックが止められない状況である（通販）。
- ・違法駐車対策強化も渋滞緩和に資するため、今後も進めて欲しい。法改正による使用者責任や罰金の増額などは効果的だと思う（運輸）。

高速道路および都市高速道路などの料金およびその徴収方法の改善  
高速道路の柔軟な料金体系や料金徴収方法について、その改善を求める声が多い。

料金については、その利便性を考慮すると適当だという声がある一方で、国際的な観点から敢えて指摘すれば、もう少し安くないかという声もある。

なお料金設定そのものの問題よりも、多く指摘されているのは、その体系や徴収方法である。利用時間や利用期間、渋滞状況などにより柔軟に料金を変更するシステムの導入を求める声が多い。また料金徴収については、ETCの導入により利便性の改善という観点で一定の評価はあるが、企業の実情に応じた精算方法の改善など、経費管理という観点からソフトウェアをさらに改善する余地があるという意見がある。

#### < 企業ヒアリングにおける具体的な意見 >

- ・日本の道路整備は世界的に見ても最新のものであり、これ以上は望まない。料金が高すぎることだけが問題である。ただし高速道路は料金が高いが、その分、他国より渋滞が少ないかもしれない（外資メーカー）。
- ・全国のボトラーズを対象にSCMを推進するCCNBCの設立で今後高速道路の利用が大きく増える。高速道路の高い料金はやはり負荷になる。1枚あたりのパレット輸送費は、アメリカがおよそ1,000円だが、日本は5～6,000円かかり、交通利用料が高いことが一因となっている（飲料メーカー）。
- ・配送の契約は、高速道路料金込みになっており、高速道路の使用不使用は運送会社の事情に任せ、関与してないが、大阪から東京へ輸送については、高速料金節約のため名神高速を使っていないようである。ただし東名高速は使わざるを得ないケースが多い。高速料金が少しでも安くなれば、これまで以上に利用することになるかもしれない（飲料メーカー）。
- ・広島から島根の端、大阪から高知に持っていく輸送の場合、通常D+1（受注後1日以内でお届け）は難しいが、高速道路を利用すると可能になる場合もある。地方への輸送は高速道路を利用する確率が高いため、柔軟な料金設定で高速料金を下げていただけたら利用度は増すかもしれ

- ない（飲料メーカー）。
- ・ 輸送する運転手の心理として、引き渡し時間よりも余裕を持って目的地に着きたいものである。とにかく目的地の近くまで早く到着し、近辺で休むのがほとんどの運転手のパターン。すると当然夜間走行の割合が増える。夜間の利用に偏ることになるため、夜間の高速利用料金を下げるなどの措置がとられないか（飲料メーカー）。
  - ・ 高速道路は普段からかなりの頻度で利用している。ドライバーの疲労などを考慮すると、高速道路の利用料金はさほど気にしていない。ドライバーごとにカードを持って通行料の精算をおこなっているが、パソコンなどで一括管理できるようになると業務としても大分効率的になると思う。（介護用品レンタル）。
  - ・ 道路は空路・鉄道等に比べて商品が少ない。渋滞すれば料金が高くなる、1人で乗ると優先レーン使えないなど、道路のソフト面の運用を行うことが求められる。料金設定に弾力性を持たすなど、さまざまな商品が考えられる（旅行会社）。
  - ・ アジアからの旅行者に対して安価な旅行プランを売りにしている。現在は一般道を利用しコスト削減を行っているが、高速道路の価格が下がれば、より安価で充実したプランを作ることができる（旅行会社）。
  - ・ 料金設定の工夫を期待している。旅行商品の価格設定に非常に苦心しているなかで、高速道路の柔軟な料金設定は大きなインセンティブになる。また外国人にやさしい道路施策も一つの観点になってくるであろう。韓国では旅行バスが優先的に高速道路に入れる、バス専用道路で渋滞に対処する、などの工夫が凝らされている（旅行会社）。
  - ・ 日本の高速道路に望むことは料金の精算方法の改善である。高速料金を立て替えるバス会社は少ないので、事前にお金を渡し、後で領収書を回収して精算している。特に日本の高速道路は料金所が多く領収書の処理が大変なので、少しでも精算の手間が省けるシステム（インボイス方式）を導入してもらいたい（旅行会社）。
  - ・ 高速道路の利用は各営業所（独立採算）が判断しているが、労働環境の改善の視点からも、高速道路の夜間割引など、高速道路の利用料金の割引を広げていただきたい。特に高速料金割引はぜひ継続して欲しい（運輸）。
  - ・ 商品である車両の陸送を委託している運送会社とは、定額契約を行っている。陸送費が削減傾向にあることから、安全面では高速道路を利用した方

が良いとは分かっているながらも経費削減のため高速道路の利用を控える傾向にある（車両メーカー）。

## 高速道路の防音壁の問題

日本の高速道路特有の問題として防音壁がある。騒音対策の背景を十分に承知した上で、移動時の景観が重要な観光要素であるにもかかわらず、これが損なわれる要因として指摘されている。

とくに近畿は、全国でも観光資源という観点からポテンシャルがあり、今後の可能性も大きいことがヒアリングを実施した全ての旅行会社から指摘されている。今後の近畿活性化の柱として観光産業が無視できない産業であることを留意すれば、防音壁のあり方についての検討も重要な課題といえる。

### <企業ヒアリングにおける具体的な意見>

- ・防音壁に改良が欲しい。高速道路を利用しても、景色が見えないと旅行が味気ない。ただの移動でしかなくなる（旅行会社）。
- ・海外でも日本と同じように渋滞はあるし、職員の対応の悪いところも多いが、日本と比較すると海外の高速道路は景色の良い道路が多い。日本は騒音問題から、塀がますます高くなっているため、高速道路を利用した移動が楽しめない（旅行会社）。

## その他の問題

環境に配慮した経営方針をとる企業は多く、その一環でモーダルシフトを検討する企業もある。コスト削減も大きな効果として期待している。しかしながら、企業が求めるサービス水準に対して、鉄道側が対応し切れていない。

また一般道路の安全性確保に関する意見もある。とくに都心部での配送を実質的に請け負っている運輸関連企業の問題意識が高い。

### <企業ヒアリングにおける具体的な意見>

- ・モーダルシフトにより、環境への負荷軽減とコストダウンを狙っている。しかしながら、リードタイムの短縮が命であり、鉄道のサービスレベルが追いつかないので難しい（通販）。

- ・国土交通省資料によると、一般道路の危険箇所が406ヶ所と表記されている。会社としても事故防止、安全に努めてはいるが、場合によっては事故に巻き込まれることもあり、このような危険箇所を重点的に改善して欲しい。なお年度末に増加する道路の掘り返し工事は非常に困る（運輸）。