

【道 路 局】

1. 道路渋滞解消に向けた総合的対策事業の推進について

道路渋滞の解消を効果的に進めるため、高規格幹線道路などの基幹的なインフラを着実に実現するとともに、円滑な物流を妨げている交差点、踏切、河川横断橋梁などのボトルネックを解消し、幹線道路の機能強化を促進する予算措置を引き続き講じられたい。特に、都市部の渋滞が激しく、環境に対する負荷が大きい箇所を重点的に改善されたい。

(回答)

これまで、迅速かつ円滑な物流の実現、国際競争力の強化、交通渋滞の緩和等をはかるため、三大都市圏環状道路や空港・港湾等へのアクセス道路、高速道路の未整備区間の解消等による道路ネットワークの強化、交通容量拡大施策を進めてきたところである。加えて、大型車両の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強や現道拡幅等の交通阻害箇所の解消を通じた道路交通全体の円滑化、走行区間の改善等を図ってきたところである。

現在、全国において渋滞対策協議会等を開催し、道路管理者に加え道路利用者（公共交通事業者、交通関係協会等）にも参加いただきながら、渋滞対策について議論を進めているところであり、今後とも関係者間で連携しながら、道路交通の円滑化を図って参りたい。

2. 事故危険箇所対策事業の促進について

事故危険箇所対策事業等により交通事故への抑止効果が上がってきているものの、交通事故による死傷者は依然として高止まりの状態にある。引き続き、効果的かつ効率的な事業の促進を図るための予算措置を講じられたい。

(回答)

平成 24 年の交通事故による死者数は 4,411 人で、12 年連続の減少となった。また、発生件数及び負傷者数も 8 年連続して減少し、発生件数は平成 4 年以来 19 年ぶりに 70 万件を下回った昨年よりさらに減少した。しかし、交通事故の死傷者数は約 82 万人を超え、未だ多くの方々が交通事故の犠牲者になっており、交通事故情勢は依然として厳しいことから、引き続き、安全・安心な道路行政を推進するため、道路交通安全に取り組んでいきたい。

平成 24 年 8 月 31 日に閣議決定された社会資本整備重点計画において、幹線道路対策として道路交通による事故危険箇所の死傷事故率を平成 28 年度末に約 3 割抑止することとしており、事故ゼロプランの推進等、市民参加・市民との協働のもと効果的・効率的に事故対策を推進し、事故の危険性が高い箇所などについて重点的に対策を実施して参りたい。

また、生活道路対策としては、車道幅員縮小による路側帯拡幅、物理的デバイス設置等の車両の速度抑制方策を効果的に組み合わせ、市街地や住宅地において人優先のエリアを形成して参りたい。

3. 事業用車両の高速道路料金の施策について

(1) 事業用車両に対する高速道路の利用促進は、輸送サービスの効率化やドライバーの負担軽減に加えて、一般道における交通事故の減少や地球温暖化のための環境改善に大きな社会的効果をもたらす。

社会資本整備審議会道路分科会の国土幹線道路部会で、高速道路料金の見直しを検討されているが、交通流動の最適化を図るには、公共的な性格を持つ事業用車両が高速道路を利用するよう誘導する施策が重要である。

したがって、事業用車両の高速道路料金の無料化を含めた適正な高速道路料金制度の確立にむけて、予算を確保されたい。また、それまでの間は、事業用自動車に対する大口・多頻度割引など既存の割引制度の拡充や新たな割引制度の創設に向けて予算措置されたい。

(4) 水底あるいは長大トンネル等は、法令により危険物積載車両が通行できないことから、迂回走行する場合における前後の区間の通行料金については、通行止めによる乗り継ぎと同様の料金調整が図られるよう、予算措置されたい。

(回答)

高速道路において行われている平日3割引等の現在の割引は、平成25年度末に財源がなくなるため、民営化時に実施した割引も含め、割引内容全体を見直すことが必要である。割引も含めた今後の料金制度のあり方については、国土幹線道路部会で議論され、6月25日に中間答申がとりまとめられたところである。今後、中間答申を踏まえ、高速道路会社等と調整しつつ、検討を進めて参りたい。

(2) 東日本大震災からの復興・再生に向けて、物流サービスを安定的に提供するため、東北地方の高速道路料金の無料化に向けた予算措置を図られたい。

(回答)

東北地方の高速道路の無料開放については、被災地支援、観光振興のための措置を実施していたが、厳しい財政状況の下、平成23年度末で終了した。現在は、原発事故による避難者を対象とした高速道路の無料措置を実施している。

(3) 今後予想される災害が発生した場合でも、全国的な高速道路ネットワークを維持するために、現在計画されている日本海側高速道路網の早期着工を図るための予算措置をされたい。

(回答)

東日本大震災においては、被災により利用が制限された太平洋側の高速道路の代替として、日本海側の幹線道路網や磐越道等の横断方向の幹線道路網が物資の輸送ルートとして機能するなど、災害時に道路ネットワークが果たす役割が再認識されたところである。道路ネットワークは、つながって初めて機能するものであり、災害時における経路の代替性も確保しなければ、今後想定される大規模災害には対応できないということが、東日本大震災や豪雨災害から得た教訓である。

今後は、こうした点も踏まえ、日本海側高速道路網をはじめ高規格幹線道路の未整備区間の解消による道路ネットワークの強化に取り組んで参りたい。

4. 集配車の荷捌きスペースの確保について

大都市の商業・業務集積地域では、集配車の荷捌きスペース不足等により、今なお路上駐車せざるを得ない実態にある。したがって、警察・荷主とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにトラックベイや荷捌き専用のパーキングエリアを設置すること、一定規模以上の建築物には荷捌き駐車スペースを設置させることなど、早急に所要の施策を講じるための予算措置を図られたい。

(回答)

平成18年6月から施行された改正道路交通法による駐車取締り強化以降、都市内における物流事業者の輸配送の際の荷捌き駐車スペース等の確保など都市内物流の効率化については、大きな課題として認識しているところである。都市内における荷捌き駐車スペース等の確保については、関係者間でコンセンサスを形成して対策を検討するプロセスが重要であると考えており、従来から地方公共団体、荷主、物流事業者、場合によっては交通規制を所掌する警察等とともに地域の多様な関係者が連携しながら、荷捌き駐車スペースを設置するなどの駐車対策や社会実験を実施するなどの取組を推進しているところである。

都市内物流の効率化に向けて、今後とも、路外駐車場等の整備が十分でない地域においては、道路管理者が関係機関と連携を図りながら、路上を活用することも含め、荷捌き駐車スペースの確保を推進して参りたい。

また、国土交通省では、平成6年に地方公共団体が駐車場法に基づき定める条例のひな形である標準駐車場条例を改訂し、荷捌き駐車施設の附置に関する条項を追加している。平成25年3月現在、附置義務条例の適用のある全国198都市のうち、90都市において荷捌き駐車施設に関する条項が定められている。国土交通省では引き続き、荷捌き駐車施設の附置が進められるよう、駐車場担当者会議等において、地方公共団体に要請している。ちなみに、地域の方々が整備する共同荷捌き駐車スペースの設備投資に係る部分への地方公共団体の負担に対し、社会資本整備総合交付金を活用することができることになっている。

5. 大型トラックの駐車スペースの確保について

- (1) 高速道路、一般道路とも、大型トラックの駐車スペースが不足しているため、SA/P Aの駐車スペースについて、引き続き拡充を図るとともに、主要道路における休憩・休息施設の確保など労働環境の改善を促進し、施設が不足しているトラック・ステーションなどの利用状況を精査し、それらに必要な財政措置を講じられたい。

(回答)

高速自動車国道の休憩施設は、過労運転による事故防止及び利用者へのサービス向上の観点から重要な施設であり、計画的に整備を進めるとともに、交通量の変化に応じて駐車マスの確保に努めているところである。現在、全国のサービスエリア・パーキングエリア 808 箇所において、大型車の駐車スペースは約 25,200 台分が整備されている。

一般道路の休憩施設として「道の駅」の整備に取り組んでいるところである。現在、全国 1,004 駅の「道の駅」を登録しており、大型車の駐車スペースは約 8,800 台分ある。引き続き、駐車場の設置については、交通量・立地条件・施設内容等に応じて利用需要を考慮の上、設置して参りたい。

- (2) 多くの長距離トラックが通行する高速道路の本線上に、SA/P Aのリアルタイムな混雑状況に加えて、大型車両の空きのある箇所に積極的に誘導するような情報を提供するシステムの整備のための予算措置を図られたい。

(回答)

交通量が多く休憩施設の混雑が起こる可能性がある区間においては、走行中に事前に混雑状況をお知らせする「休憩施設混雑情報板」を本線上に設置している。また、一部の休憩施設においては、駐車マスの満空情報を提供する情報板を休憩施設の入り口などに設置している。

- (3) 長時間にわたり不法占拠する車両に対する点検と管理を強化するための財政措置を図られたい。

(回答)

高速道路における長時間駐車及び放置車両については、円滑な交通確保に支障を来すことが想定されることから、巡回時に長時間駐車を発見した場合は、注意を行うなどの対応を行っており、また、放置車両については所有者を確認できれば当会者に引き取らせる等の対応を図っている。

一般道路における大型車スペースの充実、長時間の違法駐車に関しては、「道の駅」の設置者及び管理者が市町村等の自治体となっているため、国土交通省としては全国「道の駅」連絡会や関係自治体などを通じて、要望内容を伝えて参りたい。

6. 寒冷・豪雪地域の高速道路等における事故防止対策と走行環境整備について

冬季道路の交通確保に当たっては、シェルター、防護柵、誘導灯などの増設、ロードヒーティング化の促進、低腐食性の凍結防止剤散布等の対策を講じることが重要である。高速道路、一般道路、生活道路における冬季の事故防止対策と走行環境の整備を一層促進するため、必要な予算措置を図られたい。また、高規格道路の「豪雪地帯特別基準」制定のための研究についても、予算措置を講じられたい。

(回答)

冬季の交通確保のために必要なスノーシェルター、防雪柵、視線誘導、融雪装置、雪氷用監視カメラ等の施設については、これまでも、現地調査による路線の気象特性の把握や交通パトロール等からの情報を基に危険の把握をし、各々の箇所に対して必要な措置を計画的に実施してきている。なお、凍結防止剤については、安価で信頼性が高く、凍結防止の効果が高いことから、塩化ナトリウムなどの塩化物系の凍結防止剤を使用している場合が多い。

また、冬期の高速自動車国道においては、従来から安全かつ確実な交通の確保を図るため、警察等関係機関とも協力しつつ、気象情報に基づき所要体制を組織し、道路巡回、除雪作業及び情報提供等の雪氷作業を迅速に実施している。高速自動車国道における冬期の交通確保は我が国の経済・社会活動を支える観点からも重要な課題と認識しており、今後とも、冬期における適切な交通安全対策と利用者に対する的確な道路情報の提供に努めるよう高速道路会社へ働きかけて参りたい。

さらに国の管理する国道においても、高速自動車国道と同様に、冬期における適切な雪寒対策により、安全な冬期道路交通の確保に努めるとともに、地方公共団体が管理する道路について、事故防止対策や走行環境整備を行う場合は、社会資本整備総合交付金等による支援を検討して参りたい。

7. 過積載などの違法行為に対する取り締まりの強化について

過積載などの違法行為を排除し、安全を確保するため、以下の措置を図られたい。

- (1) 道路管理者と連携をとりながら、高速道路の入口や主要国道における、常設の車両重量計や自動計測装置の増設に向けて予算措置されたい。
- (2) トラック・ステーション、トラック・ターミナル、海上コンテナ・ターミナル、主要高速道路のパーキングエリア入口などに「路上検査所」を設置し、車両の重量検査、運転免許や保安基準、車検・定期点検整備状況、排ガス規制などの検査を実施し、安全確保、違法行為排除に向けて抜本対策を講じるための予算措置を図られたい。

(回答)

道路の通行にあたっては、道路構造の保全又は交通の危険防止のために車両の重量及び寸法について一定の制限がある。しかし、車両の構造又は車両に積載する貨

物が特殊であるためやむを得ないと認めるときは、道路管理者の許可を受けて通行することが可能になる。

道路法に定める重量制限に係る違反行為などについては、道路管理者において道路に隣接する取締基地での取締りや道路に設置している自動計測装置による取締りを実施し、違反行為に対する指導を実施している。違反者に対しては、本年3月から、繰り返し違反する者を国道事務所等に呼び出し対面では是正指導することとし、さらに、繰り返し是正指導を受けてもなお違反を繰り返す者に関しては是正指導内容等を公表するなどの取組を実施し、取締り及び指導を徹底していくこととした。なお、取締りの徹底に際しては、貨物輸送の依頼者である荷主団体、建設業団体等に対しても理解を得るため、配送依頼をする際の協力について文書により要請し、制度啓発を行った。

今後も、道路構造の保全及び交通の危険防止のため、重量制限違反を含め道路法に違反して通行する車両の取締り及び指導に努め、その削減に努めて参りたい。

8. アクセス道路について

港湾に通じるアクセス道路の整備など、アクセスの利便性を一層促進するための予算措置を図りたい。

また、高速道路ネットワークの活用のために分断されている高速道路の整備促進のための予算措置を図りたい。

(回答)

国際・国内の輸送モードや物流活動の拠点間の有機的連携に資する道路ネットワークの整備は重要であり、物流ネットワーク全体の効率化のためには、港湾のターミナルの機能強化のみならず、そこに通じる道路のアクセス強化は特に重要だと考えている。国際競争力の強化を早期に実現するため、引き続き、拠点的な港湾等と高速道路等とを結ぶアクセス道路の整備や高速道路の未整備区間の解消等による道路ネットワークの強化に取り組んで参りたい。

9. 次世代ITSの開発促進について

九州地方で2012年2月に実証実験が開始された、ITSスポットを活用した運行管理等の物流支援サービスについて、早期の実用化に向けて予算措置されたい。

(回答)

本実証実験は、九州地方の高速道路上に設置されたITSスポットから物流事業者の実験車両のプローブ情報を収集し、物流事業者側では到着時刻予測を納品先に事前に知らせることによる配送荷物の効率化の可能性などについて検討し、道路管理者側では同じプローブ情報を用いた交通分析への活用について検討することとしている。実証実験の期間は平成23年度から平成25年度としており、当該期間において実証実

験とその有効性を検証するものである。

今後、今回の実証実験の結果を踏まえ、物流事業者及び道路管理者双方における有効性を検証した上で、官民の役割分担など実現に向けた取り組みを進めて参りたい。

10. 特殊車両通行許可システムの運用改善について

特殊車両の効率的な管理システムの早期実現に向けて予算を確保されたい。とりわけ、通行許可の申請審査について、道路情報便覧に収録されている区間においては、即時審査・許可するシステムの実用化に向けて予算措置されたい。

(回答)

通行経路に国道を含まない場合の国による申請受付及びインターネット申請システムを国・地方で共同運用することについては、道路の管理は各道路管理者の固有の責務であり、国と地方の役割分担の下で、国と地方自治体がそれぞれ自らの道路を管理している。地方自治体が管理する道路に係る特殊車両通行許可は、基本的に各道路を管理する地方自治体が行うこととされている。地方自治体の行う道路管理の事務はいわゆる自治事務であり、国と地方の役割分担のもとで、地方自治体が固有の事務として行うものとされている。

したがって、地方自治体が管理する道路のみの申請となる場合は、国で申請を受け付けることはできない。国は国が管理する道路を含む経路の申請を受け付けているが、インターネット申請システムは、このような国に対する申請を効率的に処理するために整備されたものである。地方自治体が管理する道路のみの申請に係る要望に関しては、特殊車両通行許可制度全体の改善を図っていく上での参考とさせていただきたい。また、道路情報便覧に収録されている区間の申請審査における即時審査・許可するシステムの実用化については、要望として承り、今後のシステム改修や道路情報便覧収録強化等により、処理期間の短縮や利便性の向上に努めて参りたい。

11. 停車する車両に配慮した自転車対策について

自転車の安全対策の一環として、自転車レーンの整備が進められているが、バスの停留所やトラック・タクシーベイ、さらには集配車両に配慮した施策を検証するため予算措置されたい。

(回答)

国土交通省は、警察庁と共同で平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を作成し、自転車通行空間の計画・設計、利用ルールの徹底、自転車利用の総合的な取組について整理している。ガイドラインにおいては、自転車通行空間の設計の配慮事項として、バス停部の設計の考え方についても示している。また、自転車利用の総合的な取組として沿道利用の車両や荷捌き車両、タクシー等の一時的な駐停車に対応した駐停車空間を確保することに努めることについても示している。

12. セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の雇用維持について

セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の雇用維持、労働条件の向上のため、関係行政機関と協議・連携して、諸税の軽減措置、協業化の促進、国の助成支援など適切な措置を講じられたい。合せて、公共事業については一律的な事業量の削減を行うのではなく、東日本大震災の復興事業はもとより、今後発生が予想されている大地震などの防災・天災対策や、笹子トンネル天井崩落事故で明らかになったように、過去に整備された社会資本の老朽化対策といった、命を守る公共事業を重点化するなど、社会的インフラや防災など生活基盤強化につながり、経済効果の大きい事業を中心に抜本的な見直しと同時に適切な措置を講じられるよう財政措置を図られたい。

(回答)

災害時における被害を軽減し、円滑かつ迅速な応急活動を支援するため、防災対策や震災対策を進めている。また、社会インフラが急速に老朽化していくことを踏まえ、国民の命を守る公共事業として維持管理・更新、老朽化対策にしっかり取り組む必要があり、そのため、事前の備えとして修繕計画を策定し、適切に点検・診断を行い、その結果に基づいて、計画的に修繕を実施していくことが重要である。

高速道路会社や国が管理する橋梁の修繕については、修繕計画等を策定し、計画的な修繕を実施している。また、地方公共団体においても同様の取組みが図られるよう、総点検実施要領の提供などによる技術的な支援に加え、防災・安全交付金を重点的に配分するなど、財政的な支援を実施しているところである。