

## 【道路局】

### 1. 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とは  
いうものの、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ため、引き  
続き、効果的かつ効率的な事業の促進を図りたい。

#### 【回答】（環境安全課）

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  
振りに 70 万件を下回った昨年よりさらに減少した。

しかしながら、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、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等について重点的に  
対策を実施したい。

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たい。

### 2. 営業用車両に対する無料化等の高速道路料金施策について

営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対策のための環  
境改善に大きな社会的効果をもたらす。

現行割引制度のうち、利便増進事業は 2013 年度末で割引財源がなくなるために、  
見直しの検討が行われているが、交通流動の最適化を図るには、公共的な性格を持  
つ営業用車両が高速道路を利用するよう誘導する政策が重要である。

したがって、国民への安心・安全な輸送サービスを提供するためにも、営業用車  
両の高速道路料金の無料化を含めた適正な料金制度を確立するとともに、それまで  
の間は以下の施策を図りたい。

- (1) 事業用自動車に対する大口・多頻度割引制度など、既存の割引制度の拡充や新  
たな割引制度を創設されたい。

#### 【回答】（高速道路課）

高速道路について現在行われている、平日3割引などの割引は、平成25年度末に財源がなくなるため、仮に現在の割引を継続する場合には、何らかの手当てが必要となる。

このため、これらを含めた今後の高速道路料金制度のあり方等については、現在、国土幹線道路部会において、検討を進めている。

(2) とりわけ、東日本大震災の復興に向けて、物流サービスを安定的に提供するため、東北地方の高速料金を無料化されたい。

(3) 水底あるいは長大トンネル等で、危険物積載車両が通行出来ないため迂回走行する場合における前後の区間の通行料金は、通行止めによる乗り継ぎと同様の料金調整を行われたい。

**【回答】**（高速道路課）

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. 集配車の荷捌きスペースの確保について

2006年6月の改正道交法の施行により、民間監視員の導入や、確認商標の取り付けをもって違反とするなど、取り締まりが大幅に強化されたことで、自家用自動車を中心に違法駐車車両は大幅に減少したが、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・荷主等とも連携しながら、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の設置による道路上の駐車スペースを確保、さらには駐車規制の適用除外など、公共的性格を持つ営業用貨物自動車に対する配慮を拡充されたい。また、より多くの自治体に対し「駐車場附置義務条例」の制定を求めるとともに、条文に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を盛り込むなど、施策の充実化を進められたい。

**【回答】**（企画課）

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り締まり強化により、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、これまでも大きな課題として認識している。

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などとともに、地域の多様な関係者が連携しながら、荷捌き用の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り組みを推進している。

より良好な駐車秩序の確立など、都市内物流の効率化に向けて、平成21年7月には「総合物流施策大綱（2009-2013）」が閣議決定されたが、今後とも、荷捌き用の附置義務駐車場や路外駐車場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たい。

**【回答】**（都市局街路交通施設課）

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型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た。

平成24年3月末現在、附置義務条例の適用のある全国197都市のうち、88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。現在、地方公共団体へ働きかけながら、荷捌き駐車施設の確保を進めている。

また、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て、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。

#### 4. 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/PAの駐車スペースについて、引き続き拡充を図るとともに、大都市周辺部の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されたい。とりわけ、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、必要な措置を講じられたい。

**【回答】**（国道・防災課、高速道路課）

高速道路の休憩施設は、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。特に、大都市近郊の休憩施設においては、利用交通量や駐車時間が当初想定した状況から変化してきており、駐車マスの増設に努めている。

一般道路における大型車の駐車スペースとしては、道の駅が考えられるが、現在「道の駅」として登録されている全国1,004駅の駐車場において、大型車の駐車スペースは約8,800（8,824）台分ある。昨年同時期では、全国987駅の駐車場において、大型車用の駐車スペースは約8,600（8,580）台であり、道の駅は17駅、大型車の駐車スペースは、約200（244）台増加している。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

していきたい。

- (2) 多くの長距離トラックが通行する高速道路の沿道に、情報の提供や駐車場を含む、安全運行をサポートする公的施設を計画的に整備されたい。

**【回答】**（高速道路課）

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知らせる「休憩施設混雑情報板」を設置している。

なお、高速道路の休憩施設については、引き続き計画的に整備を進めるとともに、より質の高いサービスを提供するため、仮眠施設やシャワールーム、お風呂、コインランドリー等の整備を逐次進めている。

- (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されたい。

**【回答】**（国道・防災課、高速道路課）

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、注意を行う等の対応を行っており、また、放置駐車については所有者を確認できれば当該者に引き取らせる等の対応を図っている。

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、ご要望の内容を伝えたい。

## 5. 路上検査所の導入促進と指導取り締まりの連携強化について

過積載などの違法行為を排除し、安全を確保するため、以下の施策を講じられたい。

- (1) 道路管理者と連携をとり、高速道路の主要な入り口や主要国道に、常設の車両重量計を増設されたい。
- (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されたい。あわせて、交通事故防止・車両の安全性維持の観点から、路上での抜き打ち検査の実施を強化して、安全点検対策を促進されたい。
- (3) 検問の実施にあたっては、警察や運輸局、労働基準監督署等との合同検問を強化して、取り締まりの実効をあげられたい。また、単独での検問の際に過積載を現認した場合は、警察に通報されたい。
- (4) 各種検査に違反した場合、運転者だけでなく、事業者ならびに荷主など、背後責任者も処罰されたい。

**【回答】**（道路交通管理課、高速道路課）

道路の通行にあたっては、道路構造の保全また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。しかしながら、車両の構造また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り締まりや道路に設置している自動計測装置による取り締まりを実施し、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月より、繰り返し違反する者を国道事務所等に呼び出し対面で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り組みを実施し、取り締まり及び指導を徹底していくこととした。

一方、荷主団体、建設業団体に対しては、制度啓発をするとともに、貨物輸送依頼者としての理解を得るべく、配送依頼をする際の協力を要請した。

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り締まり及び指導に努め、その削減に努めたい。

## 6. 道路施設の点検強化について

中央道・笹子トンネルの天井落下事故により、経年劣化したインフラの危険性があらためて浮き彫りとなった。人流はもとより、日本の物流を支えるトラック運輸は安心・安全な道路網なくして成り立たない。したがって、道路施設の点検や原因究明を徹底し、再発防止に向けて全力を挙げられたい。

**【回答】**（国道・防災課、高速道路課）

今後、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る。例えば、建設後50年を超える橋梁の割合が、現在の約16%から20年後には約65%に増加するとされている。そのため、事前の備えとして適切に調査・点検を行い、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と考えている。

笹子トンネル天井板落下の原因究明については、事故発生直後より、調査・検討委員会において、天井板落下原因の把握と再発防止策について、幅広い観点から技術的知見に基づき、鋭意議論をしている。国土交通省としては、委員会の取りまとめをできるだけ早急に行い、二度とこのような事故は起こさないよう、原因究明、再発防止に力を注いでまいりたい。

## 7. 車両制限の緩和と、特殊車両の通行許可申請システムの改善について

(1) 近年の大型車は、新規格車に適合した車両が主流となっており、道路の技術基準も25トンの大型トラックを基本に定められていることから、道路法に基づく車両制限について、単車(トラック)は一般的制限値を新規格車まで拡大されたい。

**【回答】** (道路交通管理課)

平成5年以降、新設・改築された橋梁に関して、設計自動車荷重については車両総重量25トン进行想定し、設計されている。それ以前のものに関しては、20トン以下を想定し、設計されている。未だ多くの橋梁が25トンで設計されているものではないため、車両制限令においては車両総重量の一般的制限値を20トンと定めている。

このことから、現時点においては、新規格車に限らず、車両総重量の一般的制限値を25トンに拡大することは困難である。

(2) 特殊車両の通行許可申請について、重さ指定道路の充実化にともない、地方自治体が管理する道路のみの申請となるケースが増加しているが、この場合にはインターネット申請が出来ない。したがって、国道を含まない場合でも国による申請受付を認めるか、あるいは、インターネット申請システムを国・地方での共同運用とするなど、運用改善を図られたい。

**【回答】** (道路交通管理課)

道路の管理は各道路管理者の固有の事務であり、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になっている。地方自治体の行う道路管理の事務は自治事務であり、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のでご理解いただきたい。

国は、国が管理する道路を含む経路の申請を受け付けており、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にしたたい。

## 8. 架橋対策について

架橋・高速道路通行料金引き下げや高速道路無料化に向けた社会実験など、国が進める道路偏重政策の影響とJ B本四高速の業務委託制度の見直しにより、本四架橋建設に伴い離職を余儀なくされた船員の雇用の受け皿である架橋通行料金収受業務の安定的な存続を脅かしている。離職船員の雇用と生活の安定がはかれる施策

を講じられたい。

**【回答】**（総務課）

本四連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に対する旅客船対策については、いわゆる「本四特措法」の趣旨を踏まえて対応を実施してきた。本日の要望については、本州四国連絡高速道路(株)にも伝えたい。

## 9. 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、さらに促進されたい。

**【回答】**（企画課）

人口減少、少子高齢化、厳しい財政状況という我が国の現状を踏まえれば、公共事業については、国民にとって本当に必要なものかどうかを見極めることが必要である。

そのような中、物流の効率化や広域的な連携による地域活性化、災害時の物資輸送などに資する道路ネットワークの整備は重要であり、港湾のターミナルの機能強化などを図るのみならず、高速道路ネットワークの強化や、高速道路から港湾に通じる道路のアクセス強化は喫緊の課題であると思っている。

このため、港湾等との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みたい。