

【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整備するとともに、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対策を講じられたい。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】（道路局企画課）

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図るため、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を進めているところです。

また、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にも参加頂きながら、渋滞対策について検討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ます。

一方、踏切のボトルネックについては、平成 28 年 4 月 1 日施行の改正踏切法に基づき、課題のある踏切については改良の方法が合意できていなくても国土交通大臣が指定を行い、鉄道事業者と道路管理者のみならず地域の関係者も含めて地域が一体となって協議し、現地の状況に応じた対策を推進して参ります。

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ため、引き続き、効果的かつ効率的な事業の促進を図られたい。

【回答】（道路局環境安全・防災課）

令和元年の交通事故による死傷者数は、約 46 万人で、15 年連続の減少。また、交通事故の死者数は 3,215 人となり、3 年連続で戦後最少を更新しましたが、交通事故情勢は依然として厳しいところです。

そのため、幹線道路のうち、交通事故の発生割合の高い箇所やビックデータの活用により明らかになった潜在的な危険箇所について、事故危険箇所として重点的に対策を実施するとともに、事故ゼロプランの推進等、市民参加・市民との協働のもと、道路利用者団体とも連携を図りながら効果的・効率的に事故対策を推進します。

さらに、生活道路においては、ビックデータの分析結果等から急所を事前に特定し、PTA等と連携して通過交通の侵入抑制と速度低減を図る対策として

ハンブや狭さく等を効果的に設置する取り組みを推進し、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図って参ります。

3. 暫定二車線区間の四車線化と当面の安全対策の推進について

暫定二車線区間は、事故や故障車、低速走行車等、渋滞の発生による走行性能の制約はもとより、四車線以上の区間と比べて死傷事故率は同水準ながら死亡事故の発生率は2倍となっており、事故発生時に重大事故となる危険性が高い。

したがって、高速道路が本来の目的を果たすためにも暫定二車線区間の四車線化を加速されたい。

なお、緊急対策としての暫定二車線区間におけるワイヤロープの設置について高速道路会社で管理する区間の土工部において2020年度内に実施されることを評価する。引き続き、橋梁区間などにおいても早期にワイヤロープを設置されたい。

【回答】(道路局高速道路課)

暫定2車線区間については、速度低下の他、対面通行による交通安全の懸念、大規模災害時の迅速な復旧等に課題があり、早期に4車線化をすすめることが重要と認識しているところです。このため、昨年9月に、時間信頼性の確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の3つの観点において、課題の大きい区間を優先整備区間(約880km)として選定しました。令和2年度には、災害、事故、渋滞発生箇所などを総合的に勘案し、このうち15箇所(約110km)を事業化しております。今後、コロナによる減収も含め、財源の確保状況等を踏まえ、順次事業化してまいります。

暫定2車線区間の安全対策については、反対車線への飛び出し事故の防止対策として、土工区間及び中小橋において、令和4年度までに、ワイヤロープの概成を目指してまいります。また、長大橋及びトンネル区間においては、引き続き技術的な検証を進め、本格設置に向けて進めてまいります。

4. 災害発生時における高速道路の料金施策について

災害発生時には、その復旧・復興や当該地域への不通区間対策のため、高速道路通行料金の無料措置など料金施策が実施されている。しかし、その施策により、目的外走行や、適用されるICの限定による当該IC及びその付近での慢性渋滞が引き起こされ、さらには無料施策を適用するための高速道路からの一時流出・再流入のためのUターン等による事故の惹起等が懸念される。

したがって、当該区間を挟む走行に対して、無料区間のみを利用する場合と中立的な料金割引・無料化施策を実施されたい。

【回答】（道路局高速道路課）

災害発生時において、他の道路の損壊又は他の道路若しくはその付近における火災その他異常な事態の発生により当該他の道路の通行が危険となり、当該道路の通行を余儀なくされる場合に、道路交通を確保するため、高速道路の代替路措置を実施しているところであり、通過交通については、従前どおりの料金を徴収しております。

高速道路の代替路措置には、多額の予算が必要となることから、被災地の物流や交通の復旧状況も見極めた上で、過去の大規模災害時の取扱いとのバランス等を踏まえる必要があると考えております。

5. 寒冷・豪雪地域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図りたい。

あわせて、除雪の際に、雪が積み上げられるなどにより駐車スペースが利用できない実態も報告されていることから、駐車帯や路外の休憩施設への進入に支障がないよう配慮されたい。

また、高規格道路の「豪雪地帯特別基準」制定のための環境整備を図りたい。特に、冬期間に除雪のために散布された融雪剤等の影響や除雪作業等による道路の損傷が激しい箇所が多く見受けられ、高速道路における路面の凹凸や橋の繋ぎ目の段差等が、安全走行に支障を来している。したがって、ドライバーの円滑な業務の遂行ならびに安全運行に徹するためにも、路面の凹凸状況や橋の繋ぎ目の段差などをチェックする道路パトロールを強化し、損傷箇所については早急に補修工事を実施して頂きたい。

【回答】（道路局環境安全・防災課、高速道路課）

国土交通省では、有識者委員会の「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」を踏まえ、ハード対策・ソフト対策の両面から冬期道路交通の確保に向けた対策を推進してまいります。運送事業者の皆様には、大雪時も含め冬期に運転する際の必要な準備や、予防的な通行規制を実施するにあたっては、広域迂回の協力等をお願いいたします。

高速道路会社においては、交通量に応じ定期的実施するパトロールにより、路面の凹凸の状況や橋梁の繋ぎ目の段差など道路構造物の点検を実施しているほか、不具合箇所を早急に補修できる体制を整えております。

引き続き、巡回点検や迅速な補修対応により、利用者が安全に通行できるよう、高速道路会社に働きかけてまいります。なお、補修工事の際は、通行止めや車線規制を行う場合がありますが、運送事業者の皆様にはご理解ご協力をお願いいたします。

6. 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、大型トラック及びトレーラー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、主要道路における休憩・休息施設の確保、特にシャワー施設の拡充など労働環境の改善を促進するとともに、施設が不足しているSA/PA、トラックステーションなどの利用状況を精査し、それらに必要な措置を講じられたい。あわせて、夜間のトイレの照明が暗いなど、とりわけ女性ドライバーのアクセスが困難な状況にあるため、改善を図られたい。

また、人手不足の対策の一環として、ダブル連結トラックをはじめとするフルトレーラー連結車の車両長の限度が昨年1月に25メートルへ緩和されたが、主たる経路である新東名区間SA/PAの優先駐車マスにおいても他の車両が駐車しており、休憩のための駐車が困難な状況にある。については、ダブル連結トラックをはじめとするトレーラー車両の駐車スペースの拡充に向けた対策を早急に講じられたい。

- (2) 2018年度より東名・新東名高速道路で順次運用開始されている車種別満空情報の提供について、駐車箇所利用平準化に資するものと期待する。については、プローブ情報等によるビッグデータも活用しながら、積極的に大型車両を誘導出来るような情報提供を行えるシステムを整備して、全国に展開されたい。

また、平日夜間の時間帯に普通自動車の空き駐車スペースを大型車駐車スペースとして活用するなど、駐車スペースの有効活用について検討されたい。

- (3) ETC2.0 車載器搭載車両を対象とした、高速道路の外にある休憩施設等利用のために一定時間内に一時退出した場合の料金通算化の施策における一定時間の設定に際しては、長距離運行車のドライバーが路外駐車施設で休息期間（継続8時間）を取得可能な時間の設定、または、当該施設内での滞在時間を除外されたい。

【回答】（道路局高速道路課）（1）～（3）について

高速道路等の休憩施設は、過労運転による事故の防止や、利用者へのサービス向上の観点から、重要な施設であると考えております。

このため、NEXCO3社において、利用状況や混雑状況等を踏まえ、駐車マスを2019年度には43箇所の休憩施設で約1,350台拡充し、今年度には53箇

所で約 810 台拡充する予定としております。

今後も、休憩施設の駐車マス数の拡充に加え、普通車・大型車双方で利用可能な兼用マスの設定、高速道路外の休憩施設への一時退出を可能とするサービスや、駐車場予約システムの導入、駐車箇所の利用平準化の推進など、休憩施設の不足解消や使いやすさ改善に向けた取り組みを実施してまいります。

ダブル連結トラックについては、平成 31 年 1 月より、新東名・新名神等で本格導入され、物流業者等のニーズを踏まえ、令和元年 8 月より、東北道から九州道まで拡充されています。

これらの路線拡充にあわせ、高速道路のサービスエリア等において、ダブル連結トラック優先駐車マスの整備を進めております。

一方、優先駐車マスの整備箇所等が、必ずしも事業者の運行計画と合致していないミスマッチの問題や、優先駐車マスにダブル連結トラック以外の車両が駐車してしまうなどのマナーの問題により、運行計画で休憩を予定していた S A ・ P A に駐車できない事象が発生し、輸送効率の低下や交通安全上の課題が生じています。

こうした課題の解決を図るため、ダブル連結トラックの確実な休憩機会を確保するため、令和 2 年度末から、ダブル連結トラックを対象に駐車予約システムの実証実験を予定しています。

具体的には、事業者のニーズを踏まえて、駐車需要が逼迫している新東名・新名神周辺の

- ・ 路外駐車場 1 箇所（浜松いなさ I C）
- ・ S A ・ P A 5 箇所（足柄 S A ㊤、静岡 S A ㊤㊦、土山 S A ㊤㊦）

において、ダブル連結トラックを対象に、E T C 2.0 を活用した駐車予約システムを導入します。

引き続き、ダブル連結トラックの普及促進のため、必要な改善に努め、物流の安全性・効率性の向上を支援して参ります。

(4) 長時間にわたり占拠する車両に対する点検と管理を強化されたい。

【回答】（回答なし）

7. E T C 2.0 車両運行管理支援サービスの導入促進について

トラック運輸産業は、99.9%が中小企業という産業構造の中で、運行管理のシステム化が遅れていることが、法令順守の課題の背景のひとつとなっている。E T C 2.0 車両運行管理支援サービスは、リアルタイムな位置情報で車両の正確な到着時間を予測するなど、事業者の運行管理に活用できるものと期待できる。ついては、

早期の普及に向けて、物流事業者に周知されたい。あわせて、事業者間の共同運行も視野に入れて、サービス事業者が異なる場合でも共通の運行管理を可能とするため、各社のシステムの互換性が確保されるよう指導されたい。また、情報サービス基盤の構築をはじめとする、スマート物流サービスの実用化を早期に図られたい。

【回答】（道路局道路交通管理課）

トラック等の運行管理の効率化のため、ETC2.0を搭載した車両の走行位置や急ブレーキ等のデータを活用する、「ETC2.0車両運行管理支援サービス」については、広く一般にサービス提供を行うためのデータ配信事業者を決定し、平成30年8月30日より本格導入しました。

本サービスの活用により、トラック等の運行管理の効率化や生産性の向上が図られることを期待しております。

今後とも、利用者の皆様をはじめとした様々なニーズを踏まえながら、周知及び、ETC2.0の特性を活かしたさらなるサービスの拡充に努めてまいります。

8. 過積載などの違法行為に対する実態を踏まえた取り締まりと防止対策について

道路法等の一部改正による基準の2倍以上の過積載に対する即時告発や、荷主対策の強化など、違法行為に対する取り組み強化が図られたことは評価するが、安全を確保するため、引き続き以下の措置を講じられたい。

- (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取り組まされたい。
- (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られたい。
- (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、荷主勧告制度に加えて道交法の規定も積極的に適用しつつ、運転者のみならず事業者や荷主など、背後責任者も処罰されたい。

【回答】（道路局高速道路課）（1）～（4）について

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ります。

重量制限違反など道路法の違反行為については、道路管理者において、所轄警察署や他の道路管理者等と連携しながら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ます。

高速道路においては、主に大型車の出入り交通量の多いインターチェンジ入口や本線料金所に車重計等の測定機器を設置し、高速道路交通警察隊と連携して過積載車両等の指導・取締りを実施しているほか、自動計測装置の設置も進めているところです。

また、トラック事業者のみならず荷主にも責任とコスト等を適切に分担させていくため、

- ・平成 29 年 7 月に、実効性を高めるための運用見直しを行った荷主に対する勧告等を行う制度の活用
- ・道路管理者による基地取締り時の荷主情報の聴取及び荷主への勧告強化等

について、関係機関と連携しながら取り組んでいるところです。

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ます。道路法令違反を抑止し、道路構造物の保全及び安全走行の確保のため、適切な対応をお願いします。

- (5) 海上コンテナは封印されており、ドライバーが荷物の積載に関与していない。については、コンテナターミナルにおいて、港湾当局と連携しながら重量超過車を出さない取り組み、あるいは重量計測されていない現状において、偏荷重による軸重超過をはじめ、重量に関する違反については荷主責任とされたい。また、片荷等を背景とする事故についても荷主責任を問われたい。

【回答】(回答なし)

9. 特殊車両通行許可制度の運用改善について

- (1) 特殊車両のうち登録車両が即時に通行できる制度を創設されたことは大いに評価できる。引き続き、従来の手続きによる申請から許可までの処理期間の短縮に向けて、オンライン許可システムの改修など必要な措置を講じられたい。
- (2) 国際海上コンテナ(45フィート含む)の通行許可処理にあたり、車両制限令の趣旨に則り、道路の構造を保全し又は交通の危険を防止するために必要な条件を付して通行を許可することとともに、違反車両や無許可走行撲滅のため特殊車両の走行実態調査を適宜行われたい。

【回答】(道路局道路交通管理課・高速道路課) (1)、(2)について

令和2年5月27日に改正道路法が公布され、特殊車両の新たな制度が創設されました。具体的には、あらかじめ登録を受けた特殊車両は、道路構造等の情報が電子データ化されている道路のうちから、ウェブ上で通行可能な経路を検索した結果に従って、即時に通行できるようになるものです。

新たな制度の導入後は、現行制度による許可の申請に係る処理の件数が減少するものと見込んでおり、許可までに要する日数も短縮するものと考えていますが、引き続き、道路構造等の情報の電子データ化等を進めることで処理期間の短縮に努めて参ります。

特車通行許可の審査は、個々の車両と通行経路の物理的關係を確認するものであり、国際海上コンテナの積載車両を通行させる場合も、個々の車両と通行経路の物理的關係を確認し、道路の構造を保全し又は交通の危険を防止するために必要な条件を付して通行を許可することになります。

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より、その削減に努めるとともに、特車制度の運用改善に努めて参ります。

10. 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と、一時的な駐停車に対応した駐停車空間の確保に向けて取り組まれない。また、各都道府県において、自転車レーンの表示が異なっているため、道路上の表示の統一を図られたい。

【回答】(道路局参事官)

国土交通省では、警察庁と共同で平成28年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定し、自転車通行空間を示す自転車ピクトグラムや矢羽根型の路面表示の基本的な考え方について、自治体に周知しているところです。

また、平成30年6月8日には「自転車活用推進計画」が閣議決定されたところであり、同計画に基づき、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進してまいります。

11. セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の確保について

セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の確保、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。併せて、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、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社会的インフラや防災など抜本的な見直しと同時に適切な措置を講じられたい。

【回答】（道路局環境安全・防災課、国道・技術課）

道路においては、大規模災害への備えとして、防災対策を推進しており、特に、災害時に機能すべき道路として緊急輸送道路の機能強化を推進しているところです。また、防災・減災対策については、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」として、道路では法面对策等を、集中的に実施しているところです。

老朽化対策につきましては、橋梁等の点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づき実施される道路メンテナンス事業（修繕、更新、撤去等）に対し、計画的かつ集中的な支援のため、個別補助制度として道路メンテナンス事業補助制度を創設しました。

また、道路メンテナンス会議を活用した維持管理に関する情報共有や地方公共団体の技術者向けの研修などの技術的な支援を行っているところです。

国土交通省としましては、地域からの要望を踏まえ、引き続き、支援してまいるとともに、必要な予算の確保に努めてまいります。

12. 港湾アクセス道路及び高速道路ネットワークの整備について

重要物流指定道路制度の創設は、安定な輸送に資するものと期待するが、港湾に通じるアクセス道路の整備など、アクセスの利便性向上に向けて、さらなる取り組みを促進されたい。また、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・活用するために、現在計画されている日本海側高速道路網の早期着工など、分断されている高速道路の整備促進を図られたい。

さらに、国際戦略港湾においても社会問題となっているコンテナターミナル周辺の渋滞問題は、主要港湾のロケーションに起因していることから、専用道路や専用レーンなど緊急課題として対処されたい。

【回答】（担当課：道路局企画課）

重要物流道路については、供用中の道路を平成31年4月1日及び令和2年4月1日に指定したところであり、機能強化や重点支援を実施していきます。

また、高速道路のミッシングリンクの解消により、広域的なネットワークが形成され、企業立地、観光交流が進むほか、リダンダンシーの確保により防災機能

が強化されるといった多様なストック効果が発揮されます。

今後とも、重点化や効率化を図りつつ高速道路のミッシングリンクの解消を進めて参ります。

13. 道の駅について

- (1) 国内旅行需要活性化、地域活性化の実現に向けて、各自治体と連携して全国的な道の駅の観光資源化に取り組まれない。

【回答】（道路局企画課）

「道の駅」は、24時間、無料で利用できる駐車場、トイレ、情報施設を備えた施設として整備を進めております。

「道の駅」を最大限活用し、観光案内をはじめ、地域産品を活かした商品開発、道からの風景の観光資源化などの拠点づくりを観光庁と連携し、推進してまいります。

- (2) 新「道の駅」のあり方検討会において昨年10月に提言が取りまとめられたが、以降の検討の際は、交通運輸関係者（関係労働団体を含む）の意見反映の場を設けられたい。

【回答】（道路局企画課）

昨年、取りまとめた提言を推進することを目的に、「道の駅」第3ステージ推進委員会を新たに設立したところです。

観光や防災、子育て等のテーマ毎に議論を進めており、テーマに合わせて関係者の方からご意見をいただくことも想定しております。

- (3) 道の駅は一般道における休憩施設として設置されるものであるが、最近は休憩よりも物販・料飲施設の機能を重視してきているため、駐車場やトイレの混雑が常態化している施設が多くなってきている。なかには、大型車両の駐車場まで自家用車で埋まっているため、貸切バスは路肩などに一時停車するなどの対応をとらざるを得ないことがある。大型車両の利用者にとっても安心して利用できるよう、車種別の利用多寡にかかわらず一定数の大型車両の駐車スペースは確保いただくよう各地の道の駅に通達されたい。あわせて、夜間の施設利用に資する24時間営業のコンビニエンスストア等の併設を検討されたい。

【回答】（道路局企画課）

「道の駅」は、24時間、無料で利用できる駐車場、トイレ、情報施設を備えた施設として整備を進めております。

一方で、道の駅にある売店や飲食店等につきましては、設置者である自治体等が整備し、運営しております。

そのため、道の駅の利用状況を踏まえ、利用者ニーズに対応した駐車マスの見直し等の検討を進めるとともに、本要望については、全国道の駅連絡会にもお伝えします。

14. 交通渋滞対策について

- (1) 東京オリンピック・パラリンピックの開催に向けた渋滞対策について、バス・タクシー・営業用トラック等公共交通機関優先レーンを設置されたい。また、交通量の抑制の必要性について、開催地である東京をはじめとする首都圏の事業者には一定程度周知されているものの、都市部には全国から車両が流入することから、国政レベルで対応されたい。あわせて、物量の抑制や輸送回数の減のためには荷主の理解・協力が不可欠であることから、事業者への要請とあわせて、荷主に強く協力を求められたい。

【回答】（回答なし）

- (2) 通行料金の深夜割引を適用させるためのインターチェンジ付近の車両の滞留の課題について、インターチェンジ付近の路肩に停車するトラックは論外としても、手前のSA・PAで待機する車両による混雑や入口付近の渋滞について、対策が急務である。また、当該待機により到着が遅れることが、さらなる長時間の拘束をもたらしていることから、働き方改革の観点からも適用開始時間の前倒しや段階的な割引の適用など料金施策を検討し、車両通行の分散化を図られたい。

【回答】（道路局高速道路課）

東名高速の東京本線料金所などにおいて、料金割引が適用されるために時間調整する車両が滞留し、渋滞などの課題が発生していることは認識しております。

引き続き、高速道路の利用を平準化するため、高速道路会社と協力しながら、割引制度の趣旨を様々な手段で利用者の方々に周知してまいりたいと考えております。

15. 高速道路について

高速道路のインターチェンジはその間隔が長く、高速道路へアクセスする場所が限定され、周辺道路に渋滞などが発生し移動に苦慮するケースがある。また、事故による通行止めや渋滞時に回避するための出口もなく、移動時間ロスを招いている。

については高速道路のインターチェンジの設置間隔を見直し、各地へのアクセス時間の短縮や渋滞回避のための対策を講じられたい。

【回答】（道路局高速道路課）

我が国の高速道路の I C 間隔は平均約 10 k m で、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の 2 倍程度となっています。

現在、平地部での I C 間隔を欧米並みの約 5 k m となるよう、通行可能な車両を E T C 搭載車両に限定した、スマートインターチェンジの整備を推進しています。

スマートインターチェンジの整備は、平成 16 年度に社会実験として始まり、平成 18 年度より、全国で本格展開しています。2020 年 6 月末時点で、全国において、137 箇所が開通済みであり、46 箇所が事業中です。

スマートインターチェンジの整備は、地方自治体が主体となり検討を行うものですが、地方自治体の検討に対し、国土交通省としましても、適切に支援を行ってまいります。

16. E T C 割引制度拡充について

今後も E T C の特大車割引の拡充を関係省庁との連携のうえ、検討されたい。

17. 観光需要創出のための E T C 割引制度拡充について

有料道路料金の E T C 特大車割引の拡充を図ることは、貸切観光バス（大型車）を利用した、観光需要の喚起に繋がると考える。貸切バスによる旅行は、自家用車等と比べ、一度に大人数を運ぶことが出来、環境負荷の低減にも繋がることから、取り組みを進められたい。

【回答】（道路局高速道路課） 16. 17. について

高速道路の料金割引の実施には、財源確保という課題もありますが、今後とも、地域の意見を聞きながら幅広く議論を行い、時代に即したものになるよう努めてまいります。

18. 自転車利用環境の整備促進について

近年は訪日外国人旅行者をはじめ観光客によるレンタサイクルが普及している。しかしながら歩道走行による歩行者との接触事故等、危険性も高まっている。自転車利用環境の整備促進については「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、以下の進捗について明らかにされたい。

- ① 自転車専用レーンの拡充について
- ② 歩行者との接触事故の防止について

③ 損害賠償責任保険等へ加入促進に向けた広報・啓発について

【回答】（道路局参事官）

①自転車専用レーンの拡充について

自転車専用通行帯の整備延長は、約 480 k m（平成 31 年 3 月末時点）となっています。なお、平成 31 年 4 月 25 日には、自転車通行帯を新たに規定した道路構造令が施行されたところであります。

②歩行者との接触事故の防止について

歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は、約 2260 k m（平成 31 年 3 月末時点）となっています。「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進してまいります。

③損害賠償責任保険等へ加入促進に向けた広報・啓発について

都道府県等に対して、条例等による自転車損害賠償責任保険等への加入義務づけを要請するとともに、標準条例を作成し、都道府県等に周知しているところです。国としては、地方公共団体や保険会社等と連携して、保険等への加入の必要性の他、保険等の種類や概要等について、国民に情報提供するなどして、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進してまいります。