

【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

道路渋滞の解消に向けては、全国の渋滞対策協議会等において対策等の検討がなされ、取り組みが進められているところであるが、ドライバーの労働時間の短縮や環境負荷の低減などの観点から、引き続き、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。

2. 事故危険箇所対策事業の促進について

「事故ゼロプラン」等の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。

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、円滑な通行の妨げになるばかりでなく、四車線以上の区間と比べて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。令和3年4月に策定された「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」において、暫定2車線区間の4車線化の推進が掲げられたことを評価しており、引き続き推進されたい。

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、長大橋、トンネルを除く区間において2022年度内に実施されることを評価する。長大橋やトンネル区間においては、「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技術検討委員会」において検討が進められているが、早期にワイヤロープが設置されるよう取り組まれたい。

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等の施策が実施されていることは評価する。しかし、通過交通

車両が、無料措置を適用するために高速道路から一時退出し再流入する際のUターン等により、無料措置が適用されるICおよびその付近での慢性渋滞が引き起こされ、事故惹起等が懸念される事象が起きている。

したがって、本来の代替路利用に限定した無料措置等となるよう、検討されたい。

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

(1) 大雪時の通行止めについて、長時間の立ち往生を回避するため、国道と高速道路の同時通行止めを躊躇なく実施するとの方針が出されたことについては評価する。しかし、通行止めの予告が3時間前では、荷主側の出荷止めが間に合わないことから、遅くとも24時間前に予告がなされるよう検討されたい。また、物流を止めないためにも、天候が安定した際の早期復旧に向けた対策を講じられたい。

(2) 冬季道路の交通確保に当たっては、「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」にある「大雪時の道路交通確保に向けた取り組みの強化」に着実に取り組まされたい。特に、スポット対策（リスク箇所における消融雪施設の整備等）および車両待機スペースの確保（チェーン脱着所、通行止め時の待避所等）については、早急に進められたい。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。

6. 大型トラックの駐車スペースの確保等について

(1) 高速道路、一般道路における大型トラックおよびトレーラーの駐車スペースについては、高速道路各社や「道の駅」において「大型車駐車マス不足への対策」が実施されていることについては大いに評価するが、絶対数が不足しているため、引き続き拡充を図られたい。また、普通車と大型車双方で利用可能な「兼用マス」の整備が進められているが、目的の理解が双方に広まるよう、さらなる利用方法等の周知に取り組まれたい。また、ダブル連結トラックのSA/PAにおける優先駐車マスの確保や予約システム導入について、引き続き、早急に進められたい。

(2) 高速道路、主要道路における休憩・休息施設の確保については、コロナ禍においてその重要性が高まっている。具体的には、トイレやシャワー施設の不足が課題となったことから、労働環境の改善に資するべく、施設が不足しているSA/PA、「道の駅」などの利用状況を精査し、これらの早急なる拡充に取り組まれたい。また、緊急事態宣言下においては、SA/PAの飲食店等の時短営業により、夜間運行のドライバーの食事等に不便が生じたが、ドライバーはほとんど単独で食

事をとっており、運行中の飲酒もあり得ないことから、今後については、通常営業を基本に検討されたい。

加えて、女性ドライバーの活躍促進に向けては、女性が昼夜を問わず安心して利用できる施設が必要であり、防犯対策としての夜間照明や防犯カメラの増設、女性専用シャワー室の増設等に引き続き取り組まされたい。

- (3) 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は、利用状況の検証や利用者の意見などを踏まえ、より利便性の高いものとなるよう改良されるとともに、早期に全国展開されるよう取り組まされたい。
- (4) 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。

7. ETC2.0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。については、早期の普及に向けて、引き続き、物流事業者に周知されたい。また、事業者間の共同運行も視野に入れて、今後、新たなサービス事業者を選定す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。

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

過積載について、貴省が2017年12月より取り組んでいる「過積載車両の荷主対策」により、荷主の関与が主要因となる違反が減少していることについては大いに評価するが、貴省等の取り締まりによる違反件数は、一進一退の状況にある。

については、輸送の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) 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、車両の重量検査のみならず、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) 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。

9. 特殊車両通行許可制度の運用改善について

特殊車両のうちETC2.0を搭載し登録を受けた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。2022年4月から新たな制度が施行されるが、利用状況を注視し、新たな課題が生じた場合は、その改善などに取り組みたい。また、ETC2.0を搭載していない車両については、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に引き続き取り組みたい。

10. 停車する車両に配慮した自転車対策について

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に基づき、全国の自治体において、歩行者と分離された自転車通行空間の整備が進められているが、その多くは「自転車専用通行帯（レーン）」や「車道混在」となっており、停まることが不可欠なトラック・バス・ハイタクとの交差・混在による事故や駐停車時のトラブルが懸念されるとともに、レーンの設置に伴う規制緩和区間の廃止が発生している。政府の「第11次交通安全基本計画」では、自転車活用推進計画に基づき、交通状況に応じた歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境を創出するとされていることから、引き続き、道路利用者全体の安全性確保に向けた歩道・自転車道・車道の峻別に取り組みたい。

11. 港湾アクセス道路等および高速道路ネットワークの整備について

- (1) 港湾アクセス道路等の整備については、「令和4年度予算概算要求概要」において、物流の効率化など生産性向上に資する空港・港湾等へのアクセス道路の整備について計画的かつ集中的に支援するとしている。ついては、その実現に向け、着実に取り組みたい。

また、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。

- (2) 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、引き続き図られたい。

12. 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。
- (2) 新「道の駅」のあり方検討会など「道の駅」に関する検討の際は、利用者としての交通運輸関係者（関係労働団体を含む）の意見反映の場を設けられたい。
- (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ができるよう、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、引き続き、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。

13. 交通渋滞対策について

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は、国土交通省社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会において、運転者労働環境の悪化にもつながるとし、割引適用時間帯の拡大について検討されていることについては評価する。しかし、同時に検討されている、適用時間帯の走行分のみを割引対象とする案については、不適切な事業者において、走行距離を稼ぐ目的から改善基準告示の連続運転時間や休息期間が守られなくなる懸念があるため、再検討されたい。

また、割引適用時間帯の拡大を検討する際、割引の開始時・終了時における料金所周辺等への車両の集中を緩和するため、割引率を段階的に拡大・縮小させるような工夫についても検討すべきとする案については、具体化に向け、検討を進められたい。

14. 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いことから、インターチェンジ周辺道路に恒常的渋滞が生じるほか、通行止めや渋滞時の回避が困難であるなど様々な非効率を招いている。対策の一つとして、スマートインターチェンジの整備に取り組まれていることは評価するが、大型車が通行できない箇所もあることから、設置

場所について考慮されたい。

15. ETC割引制度拡充について

今後もETCの特大型車割引の拡充を関係省庁と連携のうえ、検討されたい。

16. 観光需要創出のためのETC割引制度拡充について

有料道路料金のETC特大型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。

17. 自転車利用環境の整備促進について

コロナ禍において、飲食料のデリバリー配送や通勤用途の自転車が急増しているが、歩道走行による歩行者との接触事故等、危険性が高まっている。自転車利用環境の整備促進について、「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