

【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）

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に解消等による道路ネットワークの強化を進めてきたというところ です。

現在、全国に渋滞対策協議会等を開催しまして、道路管理者に加えて、公共交通の事業者ですとか、交通関係の協会等の道路利用者の皆様にもご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す。今後とも関係者の間で連携をしながら、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】（道路局環境安全課）

平成 26 年度の交通事故による死者数は 4,113 人で、14 年連続の減少となっており、交通事故の死傷者数は約 71 万人を超えるなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況です。幹線道路については、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的、効果的な交通安全対策の実施を図る事故ゼロプランを推進することで、事故危険箇所の対策等を引き続き推進して参りたい。

また、生活道路につきましても、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策。ハンプ、クランク等、車両速度を抑制する道路構造などによ

り、歩行者や自転車の通行を優先するゾーン対策などを推進して参りたい。

3. 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図りたい。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。

【回答】（道路局国道・防災課、高速道路課）

冬季の交通確保のために必要になりますスノーシェルターで、豪雪柵、視線誘導標、融雪装置、雪氷用監視カメラなどの施設に関しては、これまでも現地調査による路線の気象動静の把握や、交通パトロールなどからの情報をもとに、危険を把握し、各々の箇所に対して必要な措置を計画的に実施しているところです。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多く使用しています。

また、冬季の高速自動車国道におきましては、従来から安全かつ確実な交通の確保を図るために、警察など関係機関とも協力しつつ、気象情報に基づきまして、所要な体制を構築し、道路巡回、除雪作業及び情報提供などの雪氷作業を迅速に実施しているところです。

高速自動車国道における冬季の交通確保は、我が国の経済、社会活動を支える観点からも重要なものであると認識をしており、今後とも冬季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に、高速道路会社へ働きかけて参ります。

現在、国の管理する国道においても、高速道路同様に、冬季における適切な雪寒地対策による安全な冬季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領域につきましては、事故防止対策などの必要な事業について、社会資本整備総合交付金による支援を検討します。

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/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、それらに必要な措置を講じられたい。

【回答】（道路局国道・防災課、高速道路課）

高速道路部分に関しまして、高速道路の休憩施設、サービスエリア、パーキングエリアは、過労運転による事故の防止ですとか、あとは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、高速道路会社では、これまでも計画的に駐車スペースの整理を進めますとともに、交通量の変化に応じて、その駐車スペースの拡充に努めているところです。

一方で、駐車スペースを拡充するにあっては、費用面からの制約、閑散時間帯に利用されないスペースが生じてしまうといったような課題もあるため、他の休憩施設と連携をして分散利用を促すとか、利用者の側も含めた総合的な対策が必要になるのではないかと考えており、引き続き実態を確認しながら、検討して参ります。

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す。昨年10月にも、新たに10駅を新規登録し、平成27年3月末現在で、全国で1,040駅となっており、大型車の駐車スペースについても、約9,300台分あります。今後とも、安全で快適な道路交通環境の提供を目的とした道の駅の設置登録を引き続き進めて参りたい。

- (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/PAのリアルタイムな混雑情報に加えて、大型車両の空駐車スペース箇所の情報提供を行い、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整備に取り組まれない。

【回答】（道路局国道高速道路課）

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お知らせする「休憩施設混雑情報板」といった情報板を整備している。

休憩施設の中にあっても、サービスエリアの中で、この部分、空きスペースだとか、そういったことを大きなサービスエリアなどでは提供している。

引き続き、質の高いサービスを提供するための施設の整備を進めている。

- (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】（道路局国道・防災課、高速道路課）

長時間駐車する車両や放置車両については、円滑な交通の確保に支障を来すことが想定されることから、定期巡回時に、長時間駐車を発見した場合には、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、その所有者が確認できれば、当該者に引き取らせるなどの対策を図っているところです。

5. 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

道路法等の一部改正により、基準の2倍以上の過積載に対する即時告発など、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、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】（道路局道路交通管理課・高速道路課）

道路の通行にあたっては、道路構造の保全上、あるいは交通の危険防止の観点から、車両の重量等に一定の制限があります。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にやむを得ないと認められる場合については、道路管理者の許可を受けて通行することが可能となっています。重量違反など違反行為については、道路管理者において、道路に隣接する取り締まり基地での取り締まり、あるいは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ます。今後とも道路構造の保全、または交通の危険防止のため、違反車両の取り締まり、あるいは指導に努めて、その削減に努めてまいります。

高速自動車国道においては、車重計などの測定機器を主に大型車の出入り交通路が多いインターチェンジの入り口や本線料金所に設置をしており、過積載車両の指導取り締まりを高速道路交通警察隊とも連携をして実施をしているところで荷主に対する直接的な指導というのは、残念ながらできませんで、自動車局の施策ですが、違反があったとき、それを裏付ける証拠が確定したときに荷主に対して勧告制度というものがあり、鑑定機関と連携しながら駆使していきつつ、なおかつ、啓発活動を進めているところです。

6. 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、早期に実用化を図られたい。

【回答】（道路局道路交通管理課）

本実証実験は、九州地方の高速道路上に設置された予測機、ITSスポットから物流事業者の実験車両のプロム情報を収集し、物流事業者では到達時刻予測を納品先に事前に知らせるということを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て、道路の交通分析等に活用について検討するものです。

現在、この物流支援サービスの早期使用化に向け、官民の役割分担や特定車輛のプローブ情報を提供する仕組みなどの課題整理を進めています。

7. 特殊車両通行許可制度の運用改善について

- (1) 大型車両を誘導すべき道路への国による一括審査の実施など、今回の道路法等の一部改正は評価するが、特殊車両のより効率的な管理システムの実現に向けて取り組まれない。とりわけ、申請から許可までの処理期間の短縮に向けて、道路情報便覧に掲載されている区間における新規格車に係る申請や、通行条件がA条件となる申請については、即時審査・許可がなされるよう、オンライン許可システムの改修に向けて必要な措置を講じられたい。

【回答】（道路局道路交通管理課）

特車通行許可オンライン申請システムについては、毎年度システムの利便性の向上のため、保守運用や機能改良にかかる予算を要求し、改修作業を実施しているところです。また、道路情報便覧に収録されている区間における申請の即時審査・許可については、要望として承り、今後のシステムの改修や、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。

- (2) 国際海上コンテナ 45 フィート通行許可処理に当たり、車両制限令の趣旨に則り、特殊車両通行許可（長さ）C条件を緩和しないこと。

【回答】（道路局道路交通管理課）

道路は、一定の規格の車輛が安全かつ円滑に通行できるように設計されており、その規格を超える車輛については、道路構造を保全し、または交通の危険を防止するために必要な条件を付して許可しているところです。

審査は、個々の車輛と通行経路の物理的環境を確認するものであり、45 フィート国際海上コンテナの積載車輛を通行させる場合も同様に、個々の車輛と通行経路の物理的關係を確認し、道路交通の保全、または交通の危険を防止するために必要な条件を付して許可しているところです。

8. 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。

【回答】（道路局環境安全課）

国土交通省で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、自治体等に周知を図っているところです。ガイドラインの中で、バス停の設計の考え方について記載しているほか、路外駐車場が近くになく、かつ駐停車需要の多い路線については、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を努めることも記載しています。引き続きこのガイドラインの周知を図って参ります。

9. 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、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たい。

【回答】（道路局企画課）

国民の命と暮らしを守るため、老朽化する道路施設について、安全性の徹底調査、点検、老朽化対策を重点的に実施するとともに、道路の防災、震災対策や代替性の確保に加えて、企業立地促進や物流効率化にもつながるネットワークの整備などを推進して参ります。（前段部分は自動車局で回答）

10. 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

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。

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。

【回答】（道路局企画課）

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であると考えております。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と交通道路等々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まいりたいと考えています。

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の果たす役割が再認識されました。

道路ネットワークは、つながってはじ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と認識しているところです。

今後は、こうした点を踏まえ、日本海側高速道路網をはじめ、幹線道路の未整備区間の解消による道路ネットワーク強化に取り組んで参ります。

11. 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により、本四架橋建設に伴い離職を余儀なくされた船員及び港湾労働者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。雇用と生活の安定が図れるよう、必要な財政措置を含めた施策を講じられたい。

【回答】（道路局総務課）

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客整備機構の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、対応を実施してきたところです。本日ご要望がありましたことについては、本州四国連絡高速道路株式会社にも伝えさせていただきます。

【質疑・応答】

【質問】 10. の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の部分で、要望としてお聞きいただければと思っております。港湾だとか、港もそうですが、飛行機もそうなんですが、交通結節点でのボトルネックというか渋滞というのがなかなか緩和されてきていないのが現状だと思っております。極端に言うと、これから物流が国内自体の物流は下がっていく中で、この業界が発展していくためには、やっぱりASEANを中心としたアジアの荷物を日本に取り込んでいくということが、非常に重要だということで、港、そして空港、この辺を使って海外に進出して

いる物流会社がたくさん出てきております。そうした中で、この物流結節点でそこが渋滞で荷物が滞ってしまうということになりますと、この産業の発展に非常に弊害になってしまいますので、この辺のアクセスの利便性だとか、渋滞緩和、この辺の対策をお願いしたいと思っております。アクションプランが3月に策定されて、物流の効率化、省力化というものに取り組んでいこうということでされていますので、非常に規定しておりますので、この辺の要望をよろしくお願いいたします。

【質問】 4. 駐車スペースの確保につきましては、(1)(2)についてでございますが、実際にスペース、なかなか閑散地対策ということも実際にはそういう箇所もあるかとは思いますが、とりわけ東名阪、実際みますと名神、具体的な箇所を申しますと、名神の草津サービスエリア、こちらについては状況が問題化している。そしてそれにつきましては、やはりどうしても首都圏なり、あるいは近畿圏という物流の消費に向かうトラックがどうしてもそこで滞留してしまう。時間調整も含めてということもあるのかもしれませんが、そういう事態が発生しているということですので、ぜひとも、これはテラシマ次長さんから、幹線道路部会の中で、かしこい道路の使い方という中で、降りて、上ってという分散化という部分は基本方針の中に盛り込まれていますけれども、こちら早く実現をお願いしたいということと、あとはいずれにしても、どうしても足りないという部分につきましては、例えば東南海、あるいは首都直下地震等が起きたときというのは、物流としての拠点、物の拠点ということでも有効に活用できるという側面を踏まえまして、実際に高速道路から少し離れたところにまだ場所はいくらかでもございますので、そういったようなところに施設というものをぜひ、これは中長期的にはなるかと思いますが、検討いただければというお願いでございます。

そして、同じところの(2)のところにつきまして、確かに首都圏付近、関越含めまして、どこそこのサービスエリアは混んでいるとかという表示はございますが、今度西のほうに行きますと、実はないんですね。名古屋より西に行きますと、実際に入ってみないと、混んでいるかどうかわからないというふうな状況がありまして、事前にどこそこが混んでいるという情報が、私が走ってきた限りにおいてはちょっと見受けられないので、そこをまず調べていただいて整備をしていただければと思います。

次に、6. の次世代ITSの開発促進についてであります。これは先ほどうちのスギヤマからも発言しましたアクションプラン等々で、労働力不足対策が必要だということで、その中で一方で、自動車運転者の休憩等のための基準が、かなり厳格に適用され、今までそういう意味では適用されていなかったものをしっかり本来どおりやろうということになった途端に、今度は地方の事業者のほうから、これで

は今までは法を守らないのが当たり前だったのがどうやって守れるかということが大切でありまして、それに対しましては、中継輸送だとか、共用運行の可能性ということで検討はいただいておりますので、ぜひその実現のための前提となります、特に複数の事業者の中継輸送ということになりますと、ITSスポットを活用した運行管理というのは一番有効であると、トータル的なものでございますので、ぜひそれは自動車局とも連携しながら、早急に実現するようにお願いしたいと、そのようにお願い申し上げます。

三つ目ですが、停車する車両に配慮した自転車対策についてでございますが、とりわけ首都圏、全国的にもそうではありませんけれども、2020年のオリンピックに向けて、早急に自転車の走行区間ということで、自転車レーン、拡充されているような状況はございますけれども、実際に自転車レーンという位置付けがはっきりしているようではっきりしていなくて、例えばバス、トラックが停車しているときに、じゃあ自転車、本来は歩道に乗り上げて、実際にはバスやトラックというのは右を走っていて、特にバス、通勤時間帯ですと、バスと自転車が競争しているような状況もよく見受けられて、非常に危険な状況となっています。

実際自転車先進国、とりわけ自転車王国と呼ばれるオランダ等でも、かつて自転車レーンというものがあつたようですが、やはり安全の問題があつたということで、今は自転車が独立した走行区間、実際には多少の段差がある、あるいは1メートル半ぐらいの区分けをしている。決して広いものではなくても区分けして、そこは自転車の部分だということできちんと分けていると。日本も今これから自転車の新たなルールで整備するというのであれば、その欧州の例なども教訓にしながら、ぜひとも自転車というのは分けるという形でルールづくりを今からでもしていただければなというお願いでございます。

最後四つ目でございますが、これはこちらの中ではなくて、国交大臣宛要請の中で出ささせていただきました危険物車両の通行の部分についてでございますが、こちらにつきましては、実際法令で危険物につきましては変更できないということで、迂回して走行するということが発生しております。これにつきまして、迂回することによってターミナルチャージがもう一度かかってしまうということで、例えば関越道を走れなくて、越えてしまわなければならない料金が発生してしまうということが1点。

もう一点は、首都圏ではありますけれども、今までですと、神奈川線を走って、ちょうど羽田で降りて、羽田トンネル上ってとなりますと、従来の羽田から東京区間という部分の同じ料金で、通常迂回しないので同じ料金であつたのが、距離別料金になったことによりまして、神奈川区間でもってフルの1,800円、東京区間でまたフルにかかるということになっておりまして、これ厳しい状況で全く荷主からい

ただけないという状況にもなっていて、制度の変更でそういったのが増えてしまったというこれらも踏まえつつ、ぜひとも、幹線道路部会でかしこい道路の使い方ということで、ターミナルサービスしないという部分に関しまして、この危険物車両についても検討いただければと思います。以上でございます。

【回答】

いただいたお尋ねのうち、前段の二つ、お答え申し上げます。頂戴しています名草津パーキングエリアを出入りして駐車マスがいつもいっぱいだというようなお話を頂戴しました。同様なところがやはり東名にもあることは事実でございます。東名、名神に関しましては、並行する新東名、新名神、こちらの整備を進めているところでして、東名にあっては、愛知県内部区間の開通をしたいということ。あと、新名神では高槻から神戸に至る、そちらの開通もというところがございまして、そうしたところに新設される新しい休憩施設、そういったところもぜひ使っていただきながら、分散が図れると、そのように考えているところでございます。

おっしゃった国土幹線道路部会が基本方針、これは当然ながら重く受け止めておりまして、高速道路外の施設を活用する、そういったものもいただいている基本方針のもとに今後検討を進めてまいるということでございます。

次に、休憩施設の混雑情報板ですけれども、西にはあまりないというご指摘でした。ちょっと手元でございますのが、ネクスコの3社でも、休憩施設の混雑情報板の整備状況をご紹介できる数字なんですけれども、2年前の平成25年4月時点では97か所ございまして、それがこの2年、今年4月の時点では109か所ということで着実に整備は進めているところでございます。引き続き整備を会社のほうには働きかけてまいりたいと考えております。

物流資本サービスにつきましては、ITSスポットと呼ばれていたサービスを昨年度の10月にサービス名称を変更させていただいておりまして、その中でもしっかり物流支援、商業車のエコ管理という形で位置付けさせていただいておりまして、具体化に向けて準備、整備を進めさせていただいているところでございますので、費用負担とか、あまり高いものであると使いものにならないとか、いろいろ物流事業者の皆様から意見を聞いていますので、そういったところがある程度実現されるようなものを実際には行っていきたいと思っておりますので、順次課題の整備をさせていただきます。

自転車レーンの位置付けが不明確とか、またオランダのような事例とか、独立した空間をとというお話もいただいておりますけれども、平成24年11月にガイドラインを我々出させていただいておりますので、それに基づいて安全で快適な自動車運用環境に努めていきたいと考えていますので、よろしく申し上げます。

