

【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】（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の解消等による道路ネットワークの強化を進めてきた。

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、公共交通事業者、交通関係協会等の道路利用者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まいりたい。

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】（環境安全防災課）

平成30年の交通事故による死傷者数は、約53万人で14年連続の減少となり、交通事故の死者数は3,532人となり、昭和23年以降の統計で最小となった前年をさらに下割っている状況です。しかしながら、交通事故情勢は依然として厳しい状況が続いている。

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、ビッグ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は、事故危険箇所として重点的な対策を実施するとともに、事故ゼロプランの推進など、市民参加、市民との共同のもと、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ている。

さらに、生活道路においては、ビッグデータの分析結果などPTAなどと連携し、通過交通の進入抑制と速度低減を図る対策を推進し、子どもや高齢者などが安心して通行できる道路空間の確保を図ってまいりたい。

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、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は、対向車線飛び出し防止による死亡事故の低減が期待できることから、昨年実施された高速道路会社で管理する全国12路線、約100kmの区間で、正面衝突事故の防止効果や、走行性維持管理等の課題の有無について検証をもとに、全区間に早期にワイヤロープを設置されたい。

【回答】（高速道路課）

我が国の高速道路のうち、約4割が暫定二車線区間となっているが、安全性や走行性に加え、大規模災害時の復旧等に課題があるため、早期に四車線化を進めることが必要と考えており、例えば、平成30年7月豪雨において、高知では、上り線の橋梁が流出する大規模な災害が発生したが、被災がなかった下り線を対面通行とさせることにより、早期に通行を再開することができた。このため、防災減災国土強靱化のための3か年緊急対策の一環として、財政投融資を活用して、暫定二車線区間の四車線化等による防災減災対策を進めるため、特にネットワークが寸断する可能性が高い箇所、16か所、80キロメートルについて、事業許可を行った。

なお、残る区間についても、防災上の観点や速度低下等の課題を踏まえ、夏頃を目途に優先的に整備する区間をまとめ、順次整備を進めてまいりたい。また、神戸区間において、四車線化や負荷車線の事業実施箇所を除き、ワイヤロープの設置を進めることとしている。

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】（高速道路課）

災害発生時において、他の道路の損壊、またはほかの道路もしくはその付近における火災、その他のいろいろ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、高速道路代替措置を実施しているところでありまして、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。高速道路の代替措置につきましては、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を見極めた上で、過去の大規模災害時の取り扱いとのバランスを踏まえて考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凸凹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、路面の凸凹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】（環境安全防災課）

国土交通省の有識者委員会の冬季交通確保対策委員会の中間取りまとめを踏まえまして、ハード対策、ソフト対策両面から冬季交通確保に向けた対策を推進してきた。運送事業者の皆さまには、大雪時も含め冬季の運転に必要な準備や法的な通行規制を実施するにあたっては、情報提供を努めている。

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時に路面のでこぼこ状態や、橋梁の継ぎ目の段差など道路構造物の点検を実施しているほか、被害箇所を早急に補修できる体制を整えており、これらにより、利用者の安全な交通を確保しています。引き続き、パトロールによる点検や早急な補修で

きる体制を整えており、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たい。

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るが、運送事業者の皆さまにはご理解とご協力をお願いしたい。

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連結車の車両長の限度が本年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の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講じられたい。

【回答】（高速道路課）

高速道路の休憩施設は、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、高速道路会社ではこれまでも計画的に整備を進めるとともに、物量の変化に応じて、駐車マスの増加に努めている。

大型トラックの駐車スペースの整備・拡充については、駐車マス数の増設に加え、平成31年4月12日、豊橋PA下り線にて、駐車場の予約システムの社会実験を開始した。また、夜間の長時間駐車の抑制や駐車箇所の平準化、高速道路内の休憩施設と連携した分散利用など、業者側も含めた総合的な対策を引き続き実態を確認しつつ、実施してまいりたい。

- (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。

【回答】（高速道路課）

交通量が多く休憩施設の混雑が起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の混雑情報板等による質の高いサービスを提供するための設備の整理を進めている。高速道路の休憩施設では、利用者の安全性確保のため、駐車スペースでは車種ごとに区別駐車しており、決められた駐車スペースをご利用いただくようお願いしたい。なお、大型車は大型車で利用時間帯の異なる休憩施設では、実情に応じて、大型小型兼用の駐車スペースを確保する取り組みを進めている。

- (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。

SA/PAが不足している周辺での実証実験が行われていない。については、SA/PAが不足している周辺での一時退出の実証実験を実施し、ドライバーの休憩・休息場所の確保を図られたい。

また、とりわけ乗用車等の一般ドライバーにおいて、本施策がETC2.0 搭載車両限定であることへの理解不足のため、割引が適用できなかった利用者と道の駅運営事務所との間でトラブルが発生している実態について報告を受けている。したがって、本制度を継続的に実施可能とするためにも、高速道路上の案内を分かりやすくするとともに、周知のあり方について検討されたい。

【回答】（高速道路課）

全国の高速道路において、休憩施設の間隔が概ね 25 km以上を有する区間を対象に、ETC2.0 を対象として、高速道路外の休憩施設等へ一時退出した場合でも、高速を降りずに利用した料金のままとする実験を平成 29 年度より、全国 20 か所の道の駅で開始しています。今後実験結果の検証を踏まえて、新たな箇所の通過や施策の改善等に向けて、検討を行ってまいりたい。

- (4) 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】（高速道路課）

長時間駐車及び不法占拠車両については、一括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いる。また、放置駐車については、所有者を確認できれば、当該者に必要な移動など対応を図っている、運行事業者の皆さまも適切な駐車スペースの利用をお願いしたい。

7. ETC2.0 を活用した共同運行管理システムの導入促進について

「道路を賢く使う取組」における、生産性の高い賢い運行管理の実現を目指す一環として、ETC2.0 装着車を対象にトラック運行管理支援サービスの本格導入が開始された。

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。企業間の共同運行も視野に入れた、国による一元的な運行管理支援サービスなど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】（道路交通管理課）

ETC2.0 車両運行管理新サービスについては、広く一般にサービスを提供するために、昨年度平成30年8月31日より本格導入を実施した。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、生産性の向上を図られることを期待している。

また、スマート物流サービスについては、産官学の関係者が多数参画するオールジャパンのプロジェクトとすべく現在研究開発の経過研究開発計画の見直しを進めている。すみやかに研究開発がスタートできるよう、最大限努力していきたい。

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

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、順次開始される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】（道路交通課車輛通行対策室）

道路の通行にあたっては、道路の公道の保全及び交通の危険の防止のために車輛の重量及び寸法について、一定の制限がある。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、所管警察署や他の道路管理者等と連携しながら、道路に隣接する取り締まり基地での取り締まりや、道路に設置されている自動検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。

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輛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、過積載車輛等の指導取り締まりを実施してのほか、自動計測装置の設置も進めている。

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、自動車局と連携して、平成 29 年 7 月に実効性を高めるための運用の見直しを行った荷主に対する勧告等を行う制度の活用や、道路管理者による基地取り締まり時の荷主情報の聴取及び荷主への勧告強化、特車申請時における荷主名の記載の施行について、関係機関と連携しながら取り組んでいる。今後とも道路公道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、その削減に努めてまいりたい。

道路法違反を抑止し、道路保存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たい。

- (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】

トラック事業者に対して行政処分を行う法令違反行為については、その法令違反行為に荷主の関与があったかどうかを調査し、荷主の主体的な関与が認められた場合には、荷主に対して勧告を行い、荷主名等を公表することとしている。今後とも、関係省庁と連携しつつ、荷主勧告制度の適切かつ実効性のある運用に取り組んでまいりたい。

- (6) 軸重違反に関して、ブレーキが原因で荷物が偏ったり、とりわけ積雪時におけるセミトレーラーの運行の際に、安定走行を目的に駆動軸に負荷をかけるため荷

台の前側に荷物を積み走行するケースもある。については、車両総重量超過とならない範囲内での軸重違反の判定にあたっては、実態に即して運用されたい。

【回答】（回答なし）

9. ETC2.0 を活用した運行管理システムの活用も視野に入れた特殊車両通行許可制度の運用改善について

- (1) 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、引き続き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。
- (2) 特車ゴールド制度の対象となるETC2.0 装着車は、走行ルートの捕捉や経路情報の提供が可能となる。については、当該車両で発着地が大型車誘導区間上にならない場合は、出発地から大型車誘導区間、及び大型車誘導区間から到着地までの間において、道路便覧に掲載されている区間、かつ最大積載量の範囲内で通行条件がB条件以下となる場合は、オンライン申請で即時許可となるようシステム構築されたい。あわせて、走行ルートをドライバーが把握できるよう、適切な音声案内やスマートフォンも活用した情報提供を可能とされたい。
- (3) ETC2.0 装着車に対しては、走行ルートの捕捉による道路法違反の摘発が可能となるが、それ故に普及が阻害されぬよう、「自動更新不可」を超える行政処分の端緒について、当分の間は非装着車と同条件とされたい。
- (4) 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】（道路交通課車輛通行対策室）

ETC2.0 を活用した運行管理システムの活用も視野に入れた特殊車両通行許可制度の運用の改善について、特殊車両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。また、システムの中に入っている道路情報便覧に収録されている区間において、申請の即時審査許可ということの要望もあるが、今後のシステム改修や道路情報便覧の収録強化などにより、処理期間の短縮や利便性の向上に努めてまいりたい。

特車ゴールド制度については、今後、本制度の有効性、利用者の利便性の調査を行い、制度の充実に努めてまいりたい。

特殊車輛通行許可の審査は、個々の車輛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輛を通行させる場合も、個々の車輛と通行経路の物理的關係を確認し、道路の構造を保全及び交通の危険を防止するために必要な条件を付し、通行を許可することになる。今後も道路構造の保全及び交通の危険の防止のため、重量制限違反を含め、道路法に違反して通行する車輛の取締り指導により、その削減を努めるとともに、特車制度の運用改善に努めてまいりたい。

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、自動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】

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て、自転車通行空間を示す自転車ピクトグラムやテバネ型の路面表示の基本的な考えについて、自治体に周知している。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、車輛に配慮した自転車通行空間、また歩行者、自転車、自動車、それぞれ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たい。

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、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】（国土防災課）

営業用トラックに関し、物流を通じて我が国の経済活動及び国民生活を支える役割の重要性に鑑み、予算・税制の両面から経営の安定、安全運行の確保や労働条件の改善のための支援を行っている。具体的には自家用トラックと比べて自動

車諸税の軽減措置を講じているほか、デジタコやASVなどのトラック事業の安全対策に対する補助や、燃費の良いトラックに買い換える場合の補助を実施している。

防災関係について、道路事業においては、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。

また、防災減災対策として、防災減災国土強靱化のための3か年研究対策として、道路ではのり面対策等を集中的に実施している。老朽化対策については、平成26年7月より、全国の橋梁やトンネルなどについて、国が定める統一的な基準により、5年に一度の頻度で近接目視の点検を行ってきた。橋梁については、平成29年度までに約4年間で8割の点検が完了しております。定期点検結果を踏まえ、戦略的統一的な老朽化対策を実施しているところであるが、今後も引き続き必要な予算の確保に努めてまいりたい。

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】（道路局企画課）

国際及び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効率化のためには、港湾のターミナル自体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と考えており、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。

また、高速道路のミッシングリンクの解消については、地域の活性化や物流の効率化等に役立つとともに、災害に強いネットワークの観点からも重要である。今後は、日本海側高速道路網をはじめ、公共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まいりたい。

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】（企画課）

道の駅を最大限活用し、観光案内をはじめ、地域産品を生かした商品開発、道からの風景の観光資源化などの拠点づくりを推進してまいりたい。

- (2) 道の駅と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、最近では休憩よりも物販・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。

【回答】（企画課）

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てまいりたい。

14. 交通渋滞対策について

- (1) 都心などの渋滞緩和に向けた対策の一環として、首都高速中央環状線の全通や圏央道の整備が進んでいるものの、東京オリンピックの開催に向けて大会時の渋滞緩和策として、首都高速道路の通行料金を五輪大会の競技時間帯には 500 円から 3000 円を上乗せして交通量を調整する「ロードプライシング」や、ナンバーによる通行制限、「相乗り」専用レーンの導入に向け、検討を本格化され、「ロードプライシング」は、中央環状線の内側を中心に行われ、物流への影響を考慮して中型以上のトラックなど物流関係の車両は対象から除外する方向で検討するとしているが、さらなる取り組みが必要と考えられる。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の設置や、マイカー乗り入れ規制などの実証実験を通じて、万全の対策を講じられたい。

【回答】（企画課）

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会時の交通渋滞対策については、東京都と東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会が中心となって開催されている輸送連絡調整会議等において、調整がされている。

国土交通省としても、円滑な大会運営に貢献できるよう、この輸送連絡調整会

議等を通じて、東京都や組織委員会等に協力してまいりたい。

- (2) 深夜料金前のインターチェンジ付近の渋滞対策について午前0時の通行料金深夜割引適用前では、インターチェンジ付近に停車するトラックが多く、都市圏周辺では渋滞となっている箇所が多く発生している。料金対策等を検討し、車両通行の分散化を検討されたい。

【回答】（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停留し、渋滞などの課題が発生していることは認識している。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。

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】（高速道路課）

わが国の高速道路のインターチェンジ間隔は平均約10キロで、欧米諸国の平地部における無料の高速道路の2倍程度となっている。現在、平地部でのインターチェンジ間隔を欧米並の約5キロを念頭に、通行可能な車両をETC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る。

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おり、2019年3月末現在、全国において、126カ所が開通済みであり、48カ所が事業中である。

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あるが、地方自治体の検討に対し、国土交通省としても、適切に支援を行ってまいりたい。

16. ETC割引制度拡充について

今後もETC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ETC割引制度拡充について

有料道路料金のETC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】（高速道路課）16. 17. について回答

高速道路料金につきましては、国土幹線道路部会の中間答申などを踏まえまして、様々な観点から検討を進め、新たな高速道路料金に関する基本方針や、パブリックコメントも踏まえ、平成 26 年 4 月より新たな料金を導入している。料金割引については、実施目的を明確にし、生活対策、観光振興、物流対策などの観点から、高速道路利用機会が多い車に配慮するように再編した。高速道路の料金の割引の実施には、財源確保という課題もあるが、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たい。

18. 陸上貨物輸送における危険物に関連する規制について

危険物積載車両については、道路の安全を確保する為に長大トンネル等の通行が禁止されているため、う回路の走行をしなければならない。しかしながら、う回路の道幅が狭かったり、住宅街等の走行を余儀なくされるなど、違う面での危険が潜んだ走行となっている面がある。したがって、安全面に対する一定の条件を課すなどの施策を講じることによって、安全に長大トンネル等を走行することが可能となるように検討して頂きたい。

【回答】（道路交通管理課）

東日本大震災や熊本地震等を踏まえ、災害時に被災地へ迅速なエネルギー輸送を確保するため、平成 28 年 8 月、石油等を輸送するタンクローリーについて、前後に誘導車を廃置するなど、通行の安全を確保する場合には、長大トンネル等の通行を可能とするよう、各道路管理者に対して通知した。

現在、長大トンネル等を管轄する都道府県港湾委員会との協議が終了したトンネルについては、通行規制が緩和されている。また、協議中のところについては、当該協議が終了次第、通行規制が緩和される予定となっている。

19. 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】

①について、自転車専用レーンの拡充について、自転車専用通行帯、いわゆる自転車専用レーンの整備延長については、平成30年3月末時点で約470キロとなっており、今年4月25日には、自転車通行帯を新たに規定した道路法条例が施行された。

②について、自転車と歩行者が分離された自転車通行空間の整備延長については、平成30年3月末時点で、約1,750キロとなっており、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たい。

③について、損害賠償責任保険等への加入促進に向けた広報について、都道府県等に対し、条例等による自転車損害賠償責任保険法等への加入義務付けを要請するとともに、標準条例を作成して、都道府県等に周知した。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ほか、保険等の種類や概要について、また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たい。

【質疑・応答】

【質問】 まず1点、4.につままして、これ具体的には、北海道と聞いておりますけれども、国道が通行止めになったことによりまして、高速道路が無料で開放されたという事例のケースでございまして、実際にこれ、監督官庁というか、道路局さんのほうで、どれほど把握されているかということですが、通過車輛の部分で、やはり当然当該インターを通過する場合、通常料金がかかるために、無料となる区間で一旦おりて、また無料となる区間の終点でおりて乗ってといったような事象が発生したという形を現地では聞いているのですけれども、道路局さんのほうでは、どれぐらいそれを課題という形、あるいはこれは問題ないという形の判断なのかというのを含めて、この辺実態把握という状況について、ご回答いただければと思います。

【回答】

私のほうで把握している資料等がないのですが、いただいた意見を踏まえまして、課内のほうで周知しまして、実態の把握をさせていただければと思います。

【要望】 そうですね。ぜひ、その実態という部分、現地では危険だというふうに申しおりましたので、その辺について、ご検討いただければと思いますので、よろしく

お願いいたします。

次ですけれども、8. の過積載に関して、これはちょっとご回答、直接というよりは、実際に個別の荷主の部分ではございますけれども、いわゆる鉄鋼に関しまして、大手、思いつくところ2社、3社あるかと思っておりますけれども、そのうちの私ども聞いているところは2社において、いわゆる車検証上の最大積載量と当然道路法上の許可の重量というのは異なりまして、当然橋梁の強度によりましては、最大積載量を積めないというケースが多くあるのですけれども、会社のほうでは、本社のレベルでは承知されているというふうには聞いてはいるのですが、現場になればなるほど、もうちょっと、もう一本積みという、協力要請が、要請という形ですけれども、横行しているということをご聞かせておいて、昨年の10月段階ですので、それからもし改善しているということであれば別なのですけれども、相当道路法の違反という部分が荷主側の半分の要請で、言うことをきかなければ、より利便性の高いところを使うという形で誘導されるというようにも聞いておりますので、ぜひとも、そちらの部分については、実態を把握して、で対処していただければと思います。今後の参考ということで活用していただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【要望】 18. につきまして、危険物に関する規制の部分、長大トンネルの規制ということでございますが、先ほどご回答では、災害時の話はお聞きしたとは思いますが、災害時以外のケースで、もちろん法令による部分というのは、現行法令によりこういう形になっているということは承知はしておりますけれども、法律ができたときと比べまして、安全に対する措置、LSV、ETC2.0など相互通信できるようなシステム等々もございますので、例えば修理の車輛に今危険車輛が走っているというようなものの周知をするといったようなことができるような装置があるということをご前提に、今後ご検討いただけないかということでございます。

それにつきまして、どうしてもそれでも迂回しなければいけない場合の料金政策については、過日、総合政策要請ということをごさせていただきましたので、それもあわせまして、今回、とりわけ首都高においては、今までのエリアごとの料金からなったことによりまして、実質的に倍かかるようになったといったような負担増という実態もありますので、その辺も踏まえまして、何かしら、危険物とはいえ、公共のものを運んでいるという部分に対しての配慮をお願いできればと思いますので、もし今の危険物以外に関する動きについて、教えていただければ、教えていただければと思いますし、なければ今後ご検討の俎上にあげていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

【質問】 JRのバス関係の声ということで、何点かお願いしたいと思います。まず、道路局の事故危険箇所対策事業の促進についてということで、お答えいただきましたとおり、ぜひ、各県ごとに、交運労協も私鉄やJRも含めたバス事業者、それぞれ危険な箇所については、要望を上げております。各県ごとにご対応いただいているかと思いますが、ぜひ、それぞれの運輸局に対して、交運労協からの意見について、耳を傾けるように、ぜひ今後も指導をいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

5. の寒冷豪雪地域におけるというところですが、低腐食性の凍結防止剤散布等ということで、これは北海道、特に北海道においては、バスの床面、これは見ていただくとすごくわかるのですが、腐食がかなり進行しております。本来であれば、バスの製造時にそういった特殊な施行をすることによって防止をしていくということが、一義的にはあるのかもしれませんが、ぜひ腐食防止剤、低腐食性というものに関する要望をしているのですが、ご検討などがなされているのかどうかということも含めて、ご回答いただければ幸いです。

【回答】

凍結防止剤につきましては、今現在使っているのは塩化カルシウム。

【質問】 塩化カルシウム、そうですね。

【回答】

それに代るようなものにつきましては、試行的に取り組んでいるところもございますので、そういった取り組みも踏まえながら、汎用性があるのか、おそらく値段なども関係してくると思いますので、そこら辺も見ながら、引き続き検討してまいりたいと思っております。

【質問】 それから、不勉強で、教えていただけたらいいのですが、6番目の大型トラックの駐車スペースの確保ということで、これはバスも同じでございまして、高速バスがたくさん走るようになっております。外国人の利用者も増えてきております。これから、観光立国ということで、高速バスも含めて広く利用されるということもあって、高速バスがなかなか夜間駐車スペースがなくてということも実際起っております。社会実験の実施がなされているというふう聞いておりますが、具体的にシステムとしてどういう形でバス事業者のほうは、それを把握していくようなことにこれからなっていくのかというのを少し将来的なところも含めてお話しいただけたらなと思っております。

【回答】

まず、今の予約システムの概要なんですけれども、主に物流企業の皆さまにご案内をしております、事前に会社としてまず登録をいただき、かつ、各車両の車輛番号であったり、E T C車載器の番号を登録いただいて、その番号をもとにして予約をいただくというシステムにしております。

【質問】今のところは、物流、いわゆるトラック事業者だけを対象にしているというふうな認識なんですか。

【回答】

メインといたしましては、物流業者様にご案内をしているのですけれども、制度の仕組み上として、バスが利用できないものというわけではありません。あくまでE T C2.0 車載器をお持ちなら使えるんですけれども、時間を何時から何時までととっていただいたりする中で、各々の皆さまの利用状況に合わせて、予約という概念が本当にあるのかというところを踏まえて検討いただければ。

【質問】じゃあE T C2.0の対応車であれば、そういう情報がキャッチできるようになるということよろしいんですか。

【回答】

さようです。

【質問】ありがとうございました。それから、この同じところの(2)のところでもご説明があったのですが、大型、小型の兼用駐車スペースなどのお話もいただきました。高速バスが夜間サービスエリアに入って要は駐車スペースが遠いところであって、トイレにお客さまおろしたりするわけですね。夜間で、しかも高速バスで、眠気眼のままフラフラしながら暗い中トイレに歩いて行く。距離があつたりすると、そこで交通事故に遭う可能性も十分あるということで、できるだけ高速バス、夜間のときはトイレに近いところで止めたいというニーズはあるんですね。ただ、なかなかそういう実態にそぐわない場所もあるというふうに聞いております。ぜひ、道路行政のほうでもそういった観点をもって、対応いただけるとありがたいと思います。

【回答】

おっしゃるとおり、現状小型の車のほうが、どちらかというと、商業施設であつたり、トイレの近くになっているところが多いというのが事実です。ただ、今のお声のように、例えばバス優先マスがトイレに近いようなところも少ないですけど、あると聞いています。ですので、今おっしゃったような声を、そういった実態があ

るということをしっかり高速道路会社のほうにはお伝えしておきます。

【質問】 それから、同じ項目の(3) ETC2.0 車載器に関して、道の駅で社会実験が平成29年から行われているということで、高速バスなども、停車場を要は高速道路内に設置している箇所もあれば、多くの停車場を利用したいという、つくりたいということで、道の駅では、高速道路から外に出たところで、道の駅を要は公共交通の結節点として乗り換えをしていただく。要はマイカーからとか、別の交通手段から高速バスに乗り換えていただくというようなことも一応考えていこうということで、ETC2.0 で社会実験なども、一応いくつかはたしか対象で入っていたのではないかなと思うんですけども、このあたりの進捗としては、バスも中に入れていただいて、これから実施の方向性になっていっているという認識でいいのかということ、確認させていただければと思います。

【回答】

車輛に関係なく、ETC2.0 車輛に関しては、道の駅に立ち寄っていただいた場合には。すべて対象となるようにしております。

【質問】 ありがとうございます。最後ですが、話が大きくなってあれかもしれませんが、16番と17番で、ETC割引ということで、高速道路の割引制度ということと同じだと思います。ご回答の中でも新たに財源をしっかり確保して進めていかなければならないというお話もいただきました。

いつも、われわれJRで見れば、高速道路が安くなれば、それだけいい面もあるのですが、公共交通を担う者としては、鉄道においては、若干影響を受けるということが、事実としてこれまでも1,000円高速などのときも影響が出ました。そういった意味では、道路、鉄道を含めた公共交通などのバランスをしっかりとしていただいた割引制度を実現していただけますようお願いしたいと思います。

【回答】

引き続き検討してまいります。

【要望】 先ほどの意見の部分の追加という部分なのですが、6.の大型トラック、大型車輛用のトイレ等つきまして、確かに先ほどバスという部分でおっしゃられていた部分があるのですが、多分おそらくそれはバスに限らず、トラックも含めて少ないという、私どものほうからも聞いておりまして、やはり一般車両用のトイレの数と、大型スペースになってくると、やはりトイレの数が少ないと全般的に聞いておりますので、ぜひ拡充という部分でお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

あわせてここに記載してあるように、トイレの暗さだとか、そういった部分もあ

わせて配慮していただければと思いますが、よろしくお願ひいたします。

【要望】 自転車に対する対策なんですが、10番のところでも、自転車対策、それから最後のところでも自転車利用環境の整備促進とありますが、都市部じゃないところは、比較的整備しやすいという認識であります。交通量も含めてですね。ただ、都市部で、今、自転車の、東京都内でもそうですけれども、自転車の宅配というか、速達便とか結構走っていますよね。それから、ウーバーイーツとかいうのも、バイクだけじゃなくて、自転車で結構ロードレース用の自転車みたいなので走っている人たちもものすごくたくさんいます。リュック背負って。軽快に道路を走行して、結構、事故、バス、運転士などは危険を感じながら、急に飛び出てきたりしますので、一般の市民の方の自転車よりもよりスピードを出して走っているような感じらしいので、ちょっと気にしている面が多いです。

そういう意味では、しっかりと歩行者と車と自転車のすみ分けをきちんとしていただけたということであるんですが、特に都市部において、ウーバーイーツなどの新たな事業者での自転車走行が増えてきておりますので、そういったところの自転車を利用した事業者なども、きちん自転車の走行ルールを守るようにも周知していただきたいですし、それは範疇外からかもしれませんが、道路においても、きちんと分離をしていただけるようなことを進めていただくように、お願ひしたいと思ひます。

【要望】 一応ご回答いただいております部分もあるのですが、それはそれで良としたいと思ひますが、いずれにしても、日本の道路、戦後急速に整備された道路がまだまだ多く残っていますし、そういう面では相当老朽化があるんだろうと思ひますので、先ほどご回答いただきましたが、優先順位をつけていただきながら、そういうものについての改善を図っていただきたい。それはひいていえば、防災減災のほうにもつながるんだろうと思ひます。

加えて、今労働力不足ということで、貨物でいきますと、トラックの大型化、あるいは貨物の重量化、要は一人のドライバーで運べる荷物を多くしようというような動きがだんだん加速しているような状況でありますので、そういう意味でいくと、従来の物差しでは計りきれないような重量超過という部分も出てこようかと思ひますので、その辺も視野に入れた対策を一つよろしくお願ひしておきたいと思ひております。

別の角度で、文科省のほうには言っているのですが、今の自転車問題、なかなか日本の場合、車は車でいろいろあるでしょうが、自転車のマナーが悪すぎるということで、この辺は関係省庁横の連携をとっていただきながら、教育面も含めて学校教育小学校、中学校、含めて、わからないというか、小さいうちに教え込まないと、

なかなか大人になってからでは、教えても無理なようなでありますので、その辺のマナールールを学ぶというようなことも、一つ連携をしていただきながら、やっていただければありがたいのかなと。これは畑違いなものですから、こちらで要請してどうなのかなという思いはあるのですが、そんなことを思ったところでございます。

あとその他のところは、それぞれご回答いただいておりますので、一つ前向きに引き続きご努力いただくように、重ねてお願いしておきたいと思っております。

【質問】 自転車の件なのですが、走行レーンというのは道路局のほうで担当されていると。昨日、たまたま交通政策審議会の各分科会に傍聴に行っておりまして、レンタサイクルなども増えていて、駐輪場の問題があって、そこについての今レンタサイクルなど、それぞれのコンビニとか駐輪場が、それぞれの個人的というか、施設的にあるんですが、観光地あたりで関係ないところはかなり止まっているという問題がありまして、レーンも必要なんですけれども、自転車駐車マスというの、非常に迷惑しているという声が、各分科会でもあがってましたので、その辺について、道路局の所管なのかどうなのか。その辺はどうなっているのか。

【回答】

自転車の駐輪対策につきましては、都市局が所管をしておるところでございます。ただ、道路上の歩道の上に道路管理者が駐輪場を設置できることが、平成17年度、18年度頃からできるようになっておりますので、道路上に道路管理者として交通安全対策として必要なときに設置するというものは、国土交通省道路局の所管でやっております。自転車活用推進につきましては、昨年閣議決定されました計画にも駐輪場対策というのは盛り込みまして、現場にも都市局が入っておりますので、そのあたり連携して対応してまいりたいと思っております。

【質問】 要請にはないのですが、トラックの隊列走行の関係で、高速道路、今実証実験されていて、資料の中では専用レーンみたいな、要するに分離するみたいな計画みたいな図が出ていたんですが、道路局さんとして、例えば隊列走行用の専用レーンを高速道路にというようなことはご検討されているんですか。わからないならいいですけど、自動車局ではトラックの隊列走行という実証実験されている。それ見ていると、資料の中ではインフラ整備をして、もうレーンを分けなければいけないというような、中央分離帯側にトラックが通るようなイメージの図が出ていたので、道路局さんのほうもそういう話がでていたのかなというのがもしわければ教えていただければ。わからなければいいです。そういう計画とかは、そこまでいっていない。

【回答】

そこまでは把握できていません。