

【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】

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ところである。

現在、全国において渋滞対策協議会等を開催し、道路管理者に加え道路利用者（公共交通事業者、交通関係協会等）にも参加頂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。

また、平成 28 年 4 月 1 日施行の改正踏切法では、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、踏切道の拡幅による対策を含め、現地の状況に応じた対策を推進してまいりたい。

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】

平成 27 年の交通事故による死傷者数は約 67 万人で、11 年連続の減少となったが、交通事故の死者数は 4,117 人で、15 年ぶりに増加に転じるなど交通事故情勢は、依然として厳しい状況である。

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により抽出した潜在的な危険区間である事故危険箇所の対策等、効果的かつ効率的な事業を引き続き推進してまいりたい。

また、生活道路についても、通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、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まいりたい。

3. 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。

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られたい。

【回答】

冬期の交通確保のため、除雪、雪崩や地吹雪を防ぐための様々な施設の整備や消雪施設の整備など事故防止や走行環境の整備に必要な措置を計画的に実施してきているところで、凍結防止剤については凍結防止効果の信頼性が高い塩化物系の凍結防止剤を使用している場合が多い状況である。

このうち、高速道路においては、従来から冬期の安全かつ確実な交通の確保を図るため、警察等関係機関とも協力しつつ、気象情報に基づいて必要な体制を構築し、道路巡回、除雪作業及び情報提供等を迅速に実施しているところで、今後とも、冬期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高速道路会社へ働きかけて参りたい。また、降雪時に、本線部の除雪作業を優先して実施する場合など、一時的に休憩施設の駐車スペースの除雪が遅れる場合がある。本線の安全な交通の確保後は、早期に排雪するよう会社に働きかけてまいりたい。

なお、国の管理する国道においても、高速道路と同様に、適切な雪寒対策により、安全な冬期道路交通の確保に努めてまいりたい。また、地方公共団体が実施する安全な冬期道路交通の確保に対して、社会資本整備総合交付金等による支援を実施してまいりたい。

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】

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、高速道路会社や国土交通省では、これまでも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ところである。

一方で、駐車スペースの増設にあたっては、①土地や費用面からの制約、②閑散時間帯に利用されないスペースが生じるといった課題があるため、他の休憩施設と連携した分散利用など、利用者側も含めた総合的な対策が必要であると考えており、引き続き実態を確認しつつ、検討してまいりたい。

- (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】

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」等により、質の高いサービスを提供するための設備の整備を進めているところである。

- (3) 本年1月27日にとりまとめられた社会資本整備審議会・道路分科会・国土幹線道路部会の「高速道路を中心とした『道路を賢く使う取組』の基本方針」に、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柔軟な料金施策を盛り込まれたことを大いに評価する。その上で、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高速道路外の駐車施設で休息期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】

高速道路の料金については、長距離利用を促進し、高速道路ネットワークの効率的利用を図る観点から、利用距離に応じて料金を逡減する制度（長距離逡減料金制度）としている。

※ 長距離逡減料金制度 100km以上 25%割引 200km以上 30%割引

昨年7月の国土幹線道路部会の中間答申では、高速道路の外にある休憩施設等を利用するため、一定時間内に一時退出した場合であっても、利用者の負担が増え

ないような料金体系を構築すべきとされているところであり、今年度より ETC2.0 の利用者を対象として、一時退出を可能とする実験を開始する予定である。

高速道路の料金施策については、財源確保という課題もあり、広くご意見を聞きながら、必要に応じて見直していくものと考えている。

(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】

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ところである。

5. 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社会実験がスタートした。

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、法令遵守の課題の背景のひとつとなっていることから、企業間の共同運行も視野に、一元的な運行管理支援サービスについて、早期に実用化を図られたい。

【回答】

「ETC2.0 車両運行管理支援サービス」については、深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送について、「リアルタイムな位置情報で正確な到着時間の予測が可能となり荷待ち時間を短縮」「トラック運転の危険箇所をピンポイントで特定し、ドライバーの安全を確保」等の効果が期待されている。

このため、本年2月から民間企業12組17社と実験を開始し、本年度には第Ⅱ期の実証実験参加者公募（追加公募）も予定している。

「運行管理支援サービス」の実用化については、社会実験の成果をふまえて検討してまいりたい。

6. 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である。

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り締まり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。

高速道路においては、車重計等の測定機器を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設置し、過積載車両等の指導・取り締まりを高速道路交通警察隊と連携して実施しているところである。

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、その削減に努めてまいりたい。

7. 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、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 of 捕捉、また、経路情報の提供が可能となる。ついては、当該車両で発着地が大型車誘導区間上にない場合は、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、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、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通行を許可することともに、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】

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係る予算を要求し、改修作業を実施している。

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まいりたいと考えている。

2016年1月より、ETC2.0 装着車への特車通行許可を簡素化する「特車ゴールド」の制度を開始し、ETC2.0 装着車については、大型車誘導区間を走行する場合は輸送経路は自由に選択可能とする許可を行っているところである。今後、本制度の有効性、利用者の利便性の調査等を行い、制度の充実に努めてまいりたい。

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、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通行を許可することになっている。

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、その削減に努めてまいりたい。

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たい。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】

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、自治体に周知を図っているところである。

ガイドラインの中で、バス停部の設計の考え方について記載している他、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需要に対応した駐停車空間を確保することに努めることを記載している。

また、今後、現行の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仕様の標準化について記載する予定である。

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。あわせて、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ある。

また、インフラが急速に老朽化していくことを踏まえ、「命を守る公共事業」として、今後とも道路施設の計画的な修繕に重点化するなど、必要な事業に適切に取り組んでまいりたい。

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。

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】

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だと考えており、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と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。

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、こうした点も踏まえ、日本海側高速道路網をはじめ高規格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。

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】

本州四国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ところである。要望につきましては、本州四国連絡高速道路(株)にも伝えさせていただきま

す。

12. 国際海上コンテナ通行許可について

国際海上コンテナ（45 フィートコンテナ含む）の通行許可処理に当たり、車両制限令の趣旨に則り、適正に発行を行うと同時に現状の通行許可による厳格な運行状況を調査し、特殊車両通行許可取得違反事業者を厳格に指導されたい。

【回答】

道路は一定の規格の車両が安全・円滑に通行できるよう設計されている。このため、道路の構造を保全し、または交通の危険を防止する観点から、その規格を超える車両は原則通行できません。

その規格を超える車両については、申請に基づき、道路の構造を保全し、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通行を許可することとされている。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、または交通の危険を防止するために必要な条件を付

して通行を許可することになる。

13. 道の駅について

道の駅は、「休息機能」「地域情報発信機能」「地域の連携機能」を併せ持つが、当該市町村の運営となっていることから、魅力には差異がある。国内旅行需要活性化、地域活性化の実現に向けて、関係省庁や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】

道の駅は、地域の特産品の販売拠点やインバウンドを含めた観光拠点の役割を担うなど地域の観光振興にも寄与している。

道の駅は、市町村等が設置し管理・運営を行っており、国土交通省としても、要望があれば、社会資本整備総合交付金等により支援してまいりたい。