

【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）

道路渋滞解消に向けた総合的対策事業の推進について、ご要請をいただいております。

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3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ところでございます。

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、公共交通利用者、あるいは交通関係協会等にも参画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ます。

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、改良の方法が合意され、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まいります。

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】（環境安全防災課道路交通安全対策）

事故危険箇所対策事業の促進についてということで、ご要請をいただいているところでございます。

現在の交通事故の状況で申しますと、29年の交通事故の死者数は約58万人となっております。13年連続減少しているということでございます。また、交通事

故の死者数は、3,694人と昭和23年の統計以降最小となっておりますけれども、交通事故行政の依然として厳しいところでございます。

このため、幹線道路においては、交通事故の発生割合の高い箇所や、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、以後危険があるとして重点的に対策を実施すると共に、事故ゼロ期間の推進等、市民との共同のもと、道路業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きたいと思っております。

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）

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というご要請について、私のほうから回答させていただきます。

高速道路の暫定二車線区間につきましては、対面交通の安全性等の課題から、長期間継続することは望ましくないと考えております。運転手の安心や快適性、走行性を高める観点からも機動的な対応を行っていくことが必要です。このため、こうした暫定二車線区間につきましては、交通状況等を踏まえ四車線化や付加車線の設置を実施、検討しているところでございます。

さらに、現在、暫定二車線の対面交通の安全性を確保するために、昨年度から検証を進めているところでございます。高速道路へのワイヤロープの設置について、技術的に実用化が可能との検証結果が技術検討委員会において示されたところでございます。

今後、専門家のご意見もいただきながら、引続き四車線化、付加車線の設置及び正面衝突事故防止対策の検討について、着実に進めてまいり所存でございます。

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）

災害発生時におきましては、他の道路の損壊、または他の道路も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、当該他の部分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、高速道路の代替措置を結集しているところをごさいます。ご要請いただいております通過交通につきましては、従前どおりの料金を徴収させていただいているところをごさいます。

災害発生時におきます高速道路の料金施策につきましては、被災地の現状や交通の復旧状況を見極めさせていただきました上で、過去の大規模災害時の取扱いとのバランス等を踏まえ、考えているところをごさいます。

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。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）

大雪に対する交通確保への障害を減らすために、具体的な方策など、今後取り組むべき課題を検討することを目的として、冬季道路交通確保検討委員会において、大雪時の道路交通対策において提言、中間とりまとめについて取りまとめられたところです。

国土交通省としましては、提言を踏まえてハード対策、ソフト対策、両面から、冬季道路交通確保に向けた対策を推進してまいりたいと思っています。

事業者の皆様には、大雪時も含めて、冬季の運転に必要な準備であったり、あとは予防的通行規制を実施等の協力をお願いしたいと思っております。

このうち高速道路におきましては、従来から冬季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、情報提供等を迅速に実施しているところであります。

今後とも、冬季の適切な交通安全対策と利用者に対する的確な情報提供を努めるよう、高速道路会社に働きかけてまいります。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、一時的休憩施設の駐車スペースの除雪が遅れる場合もあります。

本線の安全な交通の確保後は、早期に排雪するように、会社に働きかけてまいります。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、安全な交通の確保に努めてまいります。

また、地方公共団体の実施する安全な冬季道路交通確保に対しましては、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などにより、路面の凹凸状況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、不都合場所を早急に補修できるよう体制を整えており、これらにより利用者の安全な通行を確保しています。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。

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。

また、人手不足の対策の一環としてトレーラー車両の導入が進むと考えられることから、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。

【回答】

高速道路の休憩・休息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の観点から重要な施設であると考えております。

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、交通量の変化によって駐車マス確保に努めているところです。駐車スペースの増設にあたっては、他の休憩施設と連携など利用者側を含めた総合的な対策が必要であると考えております。

(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】

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、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す。

また、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を車種ごとに区分することにして、決められた駐車スペースをご利用いただくようお願いいたします。なお、大型、小型で利用時間帯が異なる休憩施設では、大型、小型専用の駐車スペースというものを設けております。

(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。

S A / P A 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、S A / P A 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 キロメートル以上ある区間を対象に、E T C 2.0 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道路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、昨年度より全国 20 か所の道の駅で開始しております。

今後、実験結果の検証を踏まえて、新たな箇所を追加や施策の改善等に向けて検討を行ってまいります。

(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きましては、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、巡回時に違反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、また放置駐車につきましては、所有者を確認できれば当該者にどかせる等の対応を行っているところですので、円滑な交通確保にご協力をお願いいたします。

7. E T C 2.0 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、E T C 2.0 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実施されている。

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、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】（道路局道路交通管理課 I T S 推進室）

E T C 2.0 を活用した共同運行管理システムの導入促進についてということで、要請をいただいておりますけれども、この E T C 2.0 車両運行管理支援サービスにつきましては、深刻なドライバー不足が進行するトラック運輸産業などにおきまして、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、待ち時間を短縮すること。また、トラック運転の危険箇所を特定することで、ドライバーの安全確保等の効果が期待されております。

実際に、平成 28 年 2 月から民間企業 11 組、16 社と実験を開始しまして、また平成 28 年 9 月には、第 2 期の実験参加者を公募しまして新たに民間企業 9 組、15 社を実験参加者として選定し、社会実験を実施しているところでございます。

この運行管理支援サービスにつきましては、今後本年夏ごろより、本格導入を予定しております。

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、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。
- (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。
- (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。
- (7) 荷主による申告重量と実重量の差は、とりわけ特積では累積し大きなものとなることから、運行車のターミナル出発時に検閲を実施することが過積載運行の防止に有効である。については、事業者のトラックスケール（台貫）導入に対する費用を助成されたい。（部会で必要性の可否をご検討いただきたい項目）
- (8) 高速道路ICにおける重量測定において、通過速度並びにブレーキの踏み具合等によって過度に軸重量が計測される場合がある。従って、高速道路ICにおける重量測定において、軸重違反が指摘された場合には、常設されている重量計測所において再度、軸重量等を計測して軸重量違反の摘発を行っていただきたい。

【回答】

道路交通管理課の犬養と申します。座らせて回答させていただきます。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というご要請をいただきました。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、一定の制限がございます。

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、やむを得ないと認められるときは、道路管理者の許可を受けて通行することが可能となります。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締り施設での取り締まりや、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ところでございます。

また、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り口や本線料金所に重量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り締ま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ございます。

今後も道路の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確保のため適切な対応をお願いいたします。

【(7)(8)については、自動車局で回答】

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、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。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】

特殊車両通行許可制度の運用改善について、ご要請いただきました。特殊車両通行許可に関しては、特殊車両通行許可オンライン申請システムがございまして、この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申請者さんの利便向上のため、保守運用や機能改良に係る予算を要求して、改修作業を実施しているところでございます。

また、道路情報便覧に収録されている区間における申請については、今後のシステムの改修や道路情報便覧の収録の評価等を進めており、審査の短縮や利便性の向上について、努めてまいりたいと考えております。

特車ゴールド制度については、今後、本制度の有効性や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と思っております。特殊車両通行許可の審査は、個々の車両と通行計量の物理的関係を確認するものであって、国際海上コンテナの積載車両を通行させる場合は、個々の車両と通行計量の物理的関係を確認し、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。

今後とも、道路構造の保全及び交通の危険の防止のために、重量制限違反を含め道路法違反して通行する車両の取り締まり及び指導により、その削減に努めてまいるとともに、特車制度の運用改善に努めてまいりたいと思っております。

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】（道路局管理官室）

国土交通省では、警察署と共同で平成 28 年 7 月、安全で快適な自転車利用環境創設ガイドラインを改訂いたしまして、自転車通行空間を示す、自転車のピクトグラ

ムや道路標示の基本的な考えについて、自治体に周知しているところであります。

また、昨年の平成 29 年 5 月 1 日には、自転車活用推進法が施行されたところでありまして、現在、関係省庁及び関係者の方々と調整を行いながら自転車活用推進計画の閣議決定に向けまして作業を進めている状況でございます。

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、筐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】（国土技術課道路メンテナンス企画室）

道路においては、大規模災害の備えとして、防災対策を推進しており、特に災害時に機能することを目的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ります。

また、老朽化対策については、平成 26 年 7 月より全国の市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 年に一度の目視の点検を行ってきているところであります。現在平成 28 年度までに橋梁は 54%、トンネルは 47%、横断歩道橋や門立て標識などについては、57%で点検を完了しているところであります。定期点検結果を踏まえて、保全を前提とした戦略的、効率的な老朽化対策を引き続き推進してまいります。

道路局長要請の 11. にセメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の確保ということがございまして、こちらについても併せて私から回答いたします。

営業用トラックに関しては、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かんがみまして、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ところであります。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、デジタルタコグラフ、先進安全自動車、ASV 導入などについて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換える場合の補助等を実施しているところであります。

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

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】（道路局企画課）

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要請いただいております。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ついて、道路ネットワークの推移は重要であり、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、そこに通ずる道路のアクセス強化が特に重要と考えております。

国際競争力の強化を早期に実現するため、引続き拠点的な港湾と高速道路等を結ぶアクセス道路の整備や高速道路の未整備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ます。また、高速道路のミッシングリンクの解消といたしましては、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ございます。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、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ます。

13. 架橋対策について

国が進める道路政策の影響により、本四架橋建設に伴い離職を余儀なくされた船員や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】（道路局高速道路経営管理室）

架橋対策についてということで、ご要請いただいております。本要望につきましては、本州四国連絡高速道路株式会社のほうにも伝えさせていただきます。

14. 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各地の道の駅に通達されたい。

【回答】（国土技術課）

道の駅は、地域の特産品の販売拠点や一般道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ところです。道の駅は、市町村等が設置し、各自治体が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ます。

15. 交通渋滞対策について

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】（道路局企画課）

交通渋滞対策につきましては、東京オリンピックの開催に向けてご要望いただいております。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きましては、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で検討されており、国土交通省としましても、円滑な大会運営に貢献できるよう、予想連絡調整会議を通じて組織委員会等に協力してまいります。

16. 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】

我が国の高速道路のインター間隔は、平均約 10 キロでございまして、平地部における無料の高速道路の 2 倍程度となっております。

現在、平地部でのインター間隔は欧米並みの約 5 キロを念頭に、通行可能な車両を ETC 登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おります。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、適切な支援を行ってまいります。

17. 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。

18. 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】(17. 18. まとめて回答)(高速道路課)

高速道路の料金につきましては、国土幹線道路部会審議会の中間答申などを踏まえ、様々な観点から検討を進めまして、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を行いました結果を踏まえまして、平成26年4月より新たな料金を導入しているところでございます。

この中で料金水準については、建設費による区間内の料金差、こちらを是正しまして整備重視の料金から、利用重視の料金に転換して、三つの料金水準に整理したところでございます。

また、料金割引については、実施目的を明確にして、生活対策や観光対策、観光振興、あとは物流対策などの観点から高速道路の利用機会が多い車に配慮するように再編したところでございます。高速道路料金の大口多頻度割引につきましては、平成29年度の補正予算において最大割引率の拡充措置40%から50%にする措置ですが、こちらをETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、平成30度末まで延長したところでございます。

高速道路の料金割引の実施につきましては、財源確保という課題がございますけれども、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に続けてまいります。

【質疑・応答】

【要望】高速道路上におけるSA/PAの駐車マスの拡大につきましては、道路局さんご協力をいただいて、中日本なり西日本さんの増設というお話を聞いております。

実は、ご存じのとおり、今人手不足ということと、あとダブル連結トラック、さら

にはトレーラーの輸送による効率化ということを進めていきますと、正直言ってそれで追いつくのかどうかというのが、ちょっと不安だということと、現状、そういった運転手の現場からの意見としましては、非常に足りないという意見もいただいております。どこの対応なのか、含めて、どこを基軸にするかと今難しい問題があるだろうと理解はするのですけれども、今の増設の動きを継続し続けていただきたいというご要請を申し上げさせていただきます。

【質問】 物流の面でいきますと、労働力不足から、貨物が従来以上に大きくなったり、重くなったり、長くなったりということで、輸送手段の新たな形態というものが、社会実験を通じて検討されているのですが、今言った休憩所 SA/PA 含めた問題ですけれども、結局一般道路に今のインターチェンジで下りきれない場合ですとか、一般道路を走れないというような課題も新たに出てくると思いますので、とりわけ幹線輸送、高速上のインフラ整備、駐車場に限らず、これから検討されている新しい輸送モード、輸送手段というんですか、そういったものに対応できるようなことを総合的に、検討いただくようにしておきませんか、社会実験終わっていざ活用といっても、全体的なインフラが間に合いませんと、それもまた活用できないというようなことになってきておりますので、よろしくお願いをしたい。これは要望でございますが。

また、日本の高速道路も一般道路もそうなのでしょうが、戦後につくられた道路、あるいは橋梁など老朽化が大変多いということで、なかなか今言ったように、貨物が重くなってきますと、これまた耐久性や重量的にどうなのかですとか、いろいろな問題があると思っていますので、5年に一度ということで定期的に点検されていることは重々承知をしているのですが、事故が起こってからでは遅いものですから、よろしくお願いをしたいなと思っていますところ です。

それともう一つ、アクセス道路の関係ですが、空港のアクセス道路のいずれについても、道路の数が少ないというのが致命的ですので、そこがボトルネックになって、交通渋滞を起こしてしまうというのが、これまでの例であります。

これから積むほうの情報化の促進等々で手待ちを少なくするということは可能だとは思いますが、道路の構造上の問題というのは、しばらく残ってくるのだろうなと思っていますので、柔軟に新たな道路の設置を含めて、検討いただたい。

とりわけ、港湾の関係は今、インバウンドの増加に伴って、貨物のみならず、人流の関係についても大型クルーズの着岸ですとか、様々な問題がこれから出てきますので、港湾結節道路の渋滞など大変な不便を生ずる可能性が出てきていますので、そういった観点からもお願いをしておきたいなと思っていますところでございます。

【回答】

アクセス道路について、様々な課題等がございますので、よく交通状況を分析気にながら、適切な対応を図ってまいりたいと思いますので、またよろしく願いいたします。

【質問】 自転車対策で少し挙っていましたが、これは従来の日本人向けの多分対策の一環で、延長線上で進められるのだらうと思っておりますが、これもまたインバウンドの増加ということで、大変外国人旅行者が、日本人以上に自転車を利用されるという傾向が強いように思いますし、そういった意味では、なかなか国交省サイドだけでは難しい課題だらうと思っておりますけれども、地方自治体等とも連携しながら、特に観光名所周辺を含めて、駐輪場はもとよりですが、通行上の危険箇所等々も洗い直していただくなり、整備を進めていただければありがたいかなと思っておりますので、よろしく願いをします。

【回答】（参事官室）

現在、閣議決定に向けて準備しております自転車活用の推進計画の中で、パブリックコメントをした際に、案のほうを公表しておりますが、インバウンドに対応した観光の観点からということで、訪日外国人対策について、明記する予定でございます。もちろん、外国人にわかりやすい自転車通行空間の整備、案内等につきまして、今後検討を進めていくことを記載して対応していこうと考えております。