

【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予算措置を引き続き講じられたい。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はかるため、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ところです。

また、加えて、大型車両の通行に必要な耐荷力や空間を確保するため、橋梁補強や現道拡幅等の交通阻害箇所の解消を通じた道路交通全体の円滑化、走行空間の改善等を図ってきたところです。

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参ります。

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。引き続き、効果的かつ効率的な事業の促進を図るための予算措置を講じられたい。

(回答)

平成25年の交通事故による死者数は4,373人で、13年連続の減少となりました。また、発生件数及び負傷者数も9年連続して減少しました。しかしながら、交通事故死者数の前年比減少数はわずかであり、高齢者(65歳以上)の死者数が平成13年以来12年ぶりに増加しました。

交通事故の死傷者数は約79万人を超え、未だ多くの方々が交通事故の犠牲者になっており、交通事故情勢は依然として厳しいことから、引き続き、安全・安心な道路行政を推進するため、道路交通安全に取り組んでいきます。

平成24年8月31日に閣議決定された社会資本整備重点計画において、幹線道路対策として道路交通による事故危険箇所の死傷事故率を平成28年度末に約3割抑止することとしており、事故ゼロプランの推進等、市民参加・市民との協働のもと効果的・効率的に事故対策を推進し、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施

して参ります。

また、生活道路対策としては、車道幅員縮小による路側帯拡幅、物理的デバイス設置等の車両の速度抑制方策を効果的に組み合わせ、市街地や住宅地において人優先のエリアを形成して参ります。

3. 事業用車両の高速道路料金の施策について

(1) 社会資本整備審議会道路分科会の国土幹線道路部会の中間答申を受けて、2014年4月から高速道路料金の割引制度が見直されました。大口・多頻度割引は最大割引率40%として継続され、あわせて、2015年3月までは、激変緩和措置として、最大割引率が50%に拡充されることとなった。交通流動の最適化を図るには、公共的な性格を持つ事業用車両が高速道路を利用するよう誘導する施策が重要である。

したがって、適正な高速道路料金制度の確立にむけて事業用自動車に対する大口・多頻度割引など既存の割引制度の拡充や新たな割引制度の拡充に向けた予算措置を講じられたい。

(回答)

高速道路の料金については、国土幹線道路部会の中間答申などを踏まえ、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を踏まえ、4月より新たな料金を導入しているところです。

この中で、料金水準について、建設費による区間毎の料金差を是正し、「整備重視の料金」から「利用重視の料金」へ転換し、3つの料金水準に整理いたしました。

また、料金割引については、観光振興、物流対策などの観点を重視し実施目的を明確にし、高速道路利用の多い車に配慮するよう再編いたしました。

具体的には、大口・多頻度割引の最大割引率を30%から40%に拡充し、さらに激変緩和措置として平成27年3月末まで50%に拡充しています。

高速道路の料金割引の実施には、財源確保という課題もありますが、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ます。

(2) 東日本大震災からの復興・再生に向けて、物流サービスを安定的に提供するため、東北地方を通行する事業用自動車の高速道路料金を無料化されたい。

(回答)

東北地方の高速道路の無料措置については、東日本大震災に対処する緊急措置として、平成23年6月以降実施しましたが、被災者支援や観光振興等を目的とした無料措置については、平成24年3月末で終了したところです。

平成24年4月以降は、原発事故による避難者を支援するため、避難者の生活再建

に向けた一時帰宅を対象とした無料措置と、母子避難者等を対象とした無料措置を実施しているところです。

- (3) 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を図るための予算措置をされたい。

(回答)

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の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が果たす役割が再認識されました。

道路ネットワークは、つながって初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ます。

- (4) 水底あるいは長大トンネル等は、法令により危険物積載車両が通行できないことから、迂回走行する場合における前後の区間の通行料金については、通行止めによる乗り継ぎと同様の料金調整が図られるよう、予算措置されたい。

(回答)

今後の料金制度のあり方については、国土幹線道路部会で議論され、昨年6月25日に中間答申がとりまとめられたところです。

中間答申では、「一般道路を介して再び高速道路を利用する場合など、高速道路の柔軟な利用の観点からの料金のあり方についても検討を進めるべき」とされており、引き続き、検討を進めてまいります。

4. 集配車の荷捌きスペースの確保と駐車への配慮について

交通政策基本法では、交通政策基本計画を策定することとしている。また、法案に対する附帯決議には物資の円滑な流通等の需要を十分に汲み取られたものとなるよう最大限配慮することが盛り込まれている。したがって、街づくりその他の観点を踏まえた施策の推進にあたっては、物資の円滑な流通を確保する施策の実現が重要である。

一方で、現状を見ると大都市の商業・業務集積地域では、集配車の荷捌きスペース不足等により、今なお路上駐車せざるを得ない実態にある。また、宅配業務は現代の社会生活に不可欠なサービスであるが、とりわけ住宅地において駐車スペースは絶対的に不足している。

したがって、警察・荷主等とも連携しながら、地域や道路の一定間隔ごとにトラックベイや荷捌き専用のパーキングエリアの設置による道路上の駐車スペースの確保に向けた予算措置を講じられたい。

(回答)

平成18年6月から施行された改正道路交通法による駐車取締り強化以降、都市内における物流事業者の輸配送の際の荷捌き駐車スペース等の確保など都市内物流の効率化については、大きな課題として認識しているところです。

都市内における荷捌き駐車スペース等の確保については、関係者間でコンセンサスを形成して対策を検討するプロセスが重要であると考えており、従来から地方公共団体、荷主、物流事業者、場合によっては交通規制を所掌する警察などと共に地域の多様な関係者が連携しながら、荷捌き用の駐車スペースを設置するなどの駐車対策や社会実験などの取組を推進しているところです。

都市内物流の効率化に向けて、今後とも、路外駐車場の整備が十分でない地域においては、道路管理者が関係機関と連携を図りながら、路上を活用することも含め、荷捌き駐車スペースの確保を推進して参ります。

5. 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/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、それらに必要な予算措置を講じられたい。

(回答)

高速自動車国道の休憩施設は、過労運転による事故防止及び利用者へのサービス向上の観点から重要な施設であり、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す。

特に、大都市近郊の休憩施設においては、利用交通や駐車時間が当初想定した状況から変化してきており、駐車マスの増設に努めているところです。

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。今月4月にも、新たに16駅を新規登録し、現在、全国1,030駅となっており、大型車の駐車スペースは9,201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まいります。

(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、システムの整備のための予算措置を講じられたい。

(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す。

(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するための予算措置を図られたい。

(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す。

大型車スペースの充実、長時間の違法駐車に関しては、「道の駅」の設置者及び管理者が市町村等の自治体となっているため、国土交通省としては全国「道の駅」連絡会や関係自治体などを通じて、ご要望の内容を伝えて参ります。

6. 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一層促進するため、必要な予算措置を図られたい。また、高規格道路の「豪雪地帯特別基準」制定のための研究についても、予算措置を講じられたい。

(回答)

冬期の交通確保のために必要なスノーシェルター、防雪柵、視線誘導、融雪装置、雪氷用監視カメラ等の施設については、これまでも、現地調査による路線の気象特性の把握や交通パトロール等からの情報を基に危険の把握をし、各々の箇所に対して必要な措置を計画的に実施してきているところです。

なお、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使用している場合が多い状況です。

また、冬期の高速自動車国道においては、従来から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、気象情報に基づき所要体制を組織し、道路巡回、除雪作業及び情報提供等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期の交通確保は我が国の経済・社会活動を支える観点か

らも重要な課題と認識しており、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ます。

さらに国の管理する国道においても、高速自動車国道と同様に、冬期における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るとともに、地方公共団体が管理する道路について、事故防止対策や走行環境整備の要望があれば、社会資本整備総合交付金等による支援を検討して参ります。

7. 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図られたい。

- (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向けて予算措置されたい。
- (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、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るための予算措置を図られたい。

(回答)

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あります。しかしながら、車両の構造又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になります。

重量制限違反など道路法の違法行為については、道路管理者において道路に隣接する取締基地での取締りや道路に設置している自動計測装置による取締りを実施し、違法行為に対する指導を実施しています。

高速自動車国道においては、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・取締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す。

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締り及び指導に努め、その削減に努めて参ります。

8. 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、早期の実用化に向けて予算措置されたい。

(回答)

本実証実験は、九州地方の高速道路上に設置されたITSスポットから物流事業者の実験車両のプローブ情報を収集し、物流事業者側では到着時刻予測を納品先に事前に知らせることによる配送荷物の効率化の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た交通分析への活用について検討するものです。

実証実験は平成23年度から平成25年度まで行われ、その有効性を検証しました。

現在物流支援サービスの早期実用化に向け、官民の役割分担や特定車両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。

9. 特殊車両通行許可制度の運用改善について

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引き続き予算を確保されたい。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予算措置されたい。

(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おります。

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参りたいと考えます。

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た予算措置されたい。

(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す。

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ます。

引き続き、ガイドラインの周知を図って参ります。

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、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るよう予算措置を図られたい。

(回答)

道路においては、大規模災害への備えとして、斜面盛土の防災対策や橋梁の耐震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強化を推進しているところです。

今後、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、老朽化対策等にしっかり取り組む必要があります。

そのため、道路施設の計画的な修繕に必要な財源確に努めるとともに、点検を適正に実施している市町村対して交付金の重点配分を行うなど、予算・体制・技面の支援を実施して参ります。

12. 港湾アクセス道路およ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、さらに促進するための予算措置を図られたい。

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のための予算措置を図られたい。

(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参りたいと考えています。