



交運労協ニュース No. 25

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年7月9日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

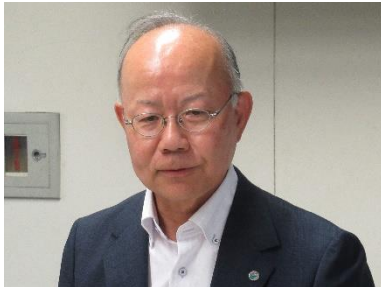
発行人 慶島 讓治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

【2024年政策・制度要求】

道路局から回答を受け、意見交換を行う！

交運労協は、6月27日10時30分より、合同庁舎3号館会議室において「2024年政策・制度要求」について国土交通省（道路局）から回答を受けた。交運労協から11名が出席するとともに、政策推進議員懇談会会長の近藤昭一衆議院議員にも同席いただいた。



冒頭、慶島事務局長が「道路行政については労使関係の範疇ではなかなか解決できない事案も多い。まさに道路を生業にして働いていて、このコロナ禍で散々傷んできた中で今必至にV字回復に向けて、トラック、バス、タクシーが取り組んでいるが、ぜひ行政の皆さんに力をいただきながら、安全安心な道路環境の整備に努めていきたい。また道路局の所管外であるが、道路交通法も改正され、かねて我々は自転車の危険走行について非常に問題意識を持って取り組んできたところだが、今回の改正で、自転車の危険走行に対して一定の抑止力を果たすことができるのではと考えている。短時間ではあるが、意見交換させていただき、我々の産業の発展のためにご尽力いただければと思う」と挨拶した。続いて近藤会長より、「道路局の皆さんにはご多用の中、ご奮闘いただいていると感謝申し上げたい。現場でご苦労いただいている皆さんの経験を活かしていただき、連携、連携して頑張ってまいりたい」とご挨拶をいただいた。

これに対して、道路局の永山総務課長より、「道路というのは物流をしっかりと支えるという意味では、関係も深く、色々な影響を与えるものであり、現在道路行政ができるということ言えば、3環状ネットワークや今ある道路をしっかりと整備し管理するという事に尽きる。SA・PAの駐車マスの拡充であるとか、少しずつではあるが道路局としても物流の危機的状況の中で、皆さんの声に耳を傾けていきたい」とご挨拶をいただいた。

以降、要求項目について回答を受けた後、各構成組織よりそれぞれ質問および要請

を行い、意見交換を終了した。なお、主な発言内容は以下のとおりである。

【事故危険箇所対策事業の促進について】

(運輸労連・入倉書記次長)

回答の中で生活道路に「デバイスを設置」するとのことだが、デバイスとは何か。

(国土交通省・道路局)

ここでいうデバイスは、速度抑制の標識や、道路を凸型に舗装したハンプ、または狭さくなど「物理的な」デバイスを指すものである。例えば、小学校の付近などで速度が出にくいようにするため、あるいは通行させないようにするなど、これらのデバイスを施すよう工夫し、生活空間を守っている。

【物理的デバイスの設置】



出典：「ゾーン30の概要」（警察庁交通局）

【大型トラックの駐車スペースの確保等について】

(交通労連トラック部会・貫事務局長)

SA・PAや道の駅などを整備していただいているが、夜間帯の一般国道は24時間営業のコンビニエンスストアが減少傾向にあり、休憩やトイレに困っているとドライバーから聞く。主要国道において、24時間対応可能な休憩施設を整備いただきたい。



【ETC2.0車両運行管理支援サービスの導入促進について】

(交通労連トラック部会・貫事務局長)

「ETC2.0車両運行管理支援サービス」については、「平成30年より本格導入し、令和6年5月末時点の利用状況は約20事業者が利用している」と回答があったが、全63,000事業者の内、20事業者しか利用がないのか。またこのサービスの利用が進まな

いのであれば、その課題を示されたい。

(国土交通省・道路局)

ご質問のとおり、現時点で20事業者に留まっている。毎年、事業者数と台数は増えているが、ご指摘のとおり周知が足りないことや、事業者がよりよく利用できる環境整備が必要であると思う。本日、貴会との意見交換などの場を通して連携し、よりよい周知の方法につなげながら、事業者が増えていくことをめざしたいと考えている。

【高速道路について】

(運輸労連・坂井書記次長)

スマートインターチェンジについては、地方公共団体と連携し、地方公共団体等が所有している土地などを活用し、駐車設備、駐車施設も含めた整備を検討いただきたい。大阪の交野市では、実際にこのような取り組みが計画されており、物流施設の近くにトラックの待機場所を作り、納品時に順番で送り出す仕組みが予定されている。

しかしながら、前例がない取り組みであることから、予算措置などの支援を受けられないとのことだ。SA・PAや、道の駅、トラックステーションなどの休憩施設を待機場所として活用できないかと思うし、前例のない取り組みとなり、難しいとは思いますが、ぜひ何か道が開けるようなことを検討いただきたい。

(国土交通省・道路局)

スマートインターチェンジを活用して、地域の活性化を図ることが趣旨となっている。ご指摘の事例に対し、今後どういった支援が可能であるか、ご意見を伺いながら検討したい。



【自転車利用環境の整備促進について】

(全自交労連・本田書記次長)

自転車、歩行者と自動車が、同じ空間で混在している地域がまだ多くある。これまで国土交通省としても、自転車専用レーンの設置など、積極的に道路整備に取り組んでいただいている。しかしながら、レーンの利用状況や利用の仕方によっては、車両の左折時に、専用レーンと交差する点で、かえって危険性が増している所がある。また、自転車専用レーンの作り方によっては、自動車の左折時に死角ができてしまうことがあるとドライバーから聞いている。今後も普及促進を行っていただきたいが、今挙げた事例も検証しながら、レーンの使用の仕方、利用の仕方について、今一度、周知に努めていただきたい。

(国土交通省・道路局)

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を警察庁と連携したうえで、6月25日に新たに発行した。当然、道路整備は道路局で、道路交通法は警察庁が担当し、その両方の視点を踏まえたものとして作成している。この新しく発行したものに対して、ドライバーがどう対応していただくかということもあるが、総合的にきちんと全ての利用者が実質的に安全を守っていただけるように求めている。この度、道路交通法が改正されたが、警察庁も自転車の事故を減少させることに、かなり力を入れているところである。国交省としても、警察と連携しながら、自転車の利用の安全に力を注いでいきたい。

<2024年政策・制度要求（国土交通省・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
2. 事故危険箇所対策事業の促進について
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
4. 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
5. 大型トラックの駐車スペースの確保等について
6. ETC2.0車両通行管理支援サービスの導入促進について
7. 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
8. 特殊車両通行許可制度の運用改善について
9. 停車する車両に配慮した自転車等の走行対策について
10. 高速道路について
11. 自転車利用環境の整備促進について

<2024年政策・制度要求（国土交通省・総合政策局）>

【道路関連】

1. 「交通政策基本法」および「改正地域交通法」を活かした施策について
2. 自然災害・震災対策について
3. 高速道路料金に関する政策について

以上