

【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】（担当課：道路局企画課）

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障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】（担当課：道路局環境安全課）

平成 25 年の交通事故による死者数は 4,373 人で 13 年連続の減少となった。また、発生件数及び負傷者数も 9 年連続して減少した。

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 年ぶりに増加した。

また、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たい。

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たい。

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たい。

3. 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」制定のための環境整備を図られたい。

【回答】（担当課：道路局国道・防災課、環境安全課、高速道路課）

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。

4. 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るが、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向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創設に向けて取り組まれたい。

【回答】（担当課：道路局高速道路課）

高速道路料金については、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ました。

社会資本整備審議会道路分科会 国土幹線道路部会の中で、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するとともに、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2015年3月末まで50%に拡充するなど、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。

(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】（担当課：道路局高速道路課）

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。

5. 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

第185回臨時国会で成立した交通政策基本法では、その具現化のために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、まち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を確保、さらには駐車規制の適用除外など、公共的性格を持つ営業用貨物自動車に対する配慮を拡充されたい。

また、より多くの自治体に対し「駐車場附置義務条例」の制定を求めるとともに、条文に一定規模以上の建築物には荷捌き駐車スペースを設置させることを盛り込むなど、施策の充実化を進められたい。

【回答】（担当課：道路局企画課）

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り締まり強化以降、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、社会実験を実施するなどの取り組み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、路外駐車場等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。

【回答】（担当課：都市局街路交通施課）

国土交通省では、平成6年に地方公共団体が駐車場法に基づき定める条例のひな型である標準駐車場条例を改訂し、荷捌き駐車施設の附置に関する条項を追加しています。平成25年3月末現在、附置義務条例の適用のある全国198都市のうち、90都市において荷捌き駐車施設に関する条項が定められています。

国土交通省では引き続き、荷捌き駐車施設の附置が進められるよう、駐車場担当者会議等において、地方公共団体に要請して参ります。

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、大型トラックの駐車スペースが不足しているため、引き続きSA/PAの駐車スペースや主要道路における休憩・休息施設の拡充を図られたい。併せて、高速道路において、混雑時には駐車スペースにトレーラーが停められないことも多く、車道や出口車線に停車しての休憩も常態化していることから、IC付

近のトラック・ステーションなど、高速道路外の駐車施設も活用するために、当該施設利用の際の前後の通行料金を通算する施策を講じられたい。

【回答】（担当課：道路局国道・防災課、高速道路課）

【高速道路】

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】

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約9,200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たい。

（担当課：道路局高速道路課）

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。

(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/P Aのリアルタイムな混雑状況に加えて、大型車両の空きのある箇所に積極的に誘導するような情報を提供するシステムを整備されたい。

【回答】（担当課：道路局高速道路課）

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されたい。

【回答】（担当課：道路局国道・防災課、高速道路課）

【高速道路】

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。

【一般道路】

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。

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

過積載などの違法行為を排除し、安全を確保するため、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を増設されたい。
- (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】（担当課：道路局高速道路課、道路交通管理課）

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ります。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。

道路法に定める重量制限に係る違反行為などについては、道路管理者において道路に隣接する取締基地で警察などと合同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ます。

違反者に対しては、平成25年3月より、繰り返し違反する者を国道事務所等に呼び出し対面で是正指導することとし、さらに、繰り返し是正指導を受けてもなお違反を繰り返す者に関しては、是正指導内容等を公表するなどの取り組みを実施し、取り締まり及び指導を徹底していくこととしました。

また一方で、荷主団体や建設業団体に対して、制度啓発をするとともに、貨物輸送を依頼する者としての理解を得るべく、適正な道路利用について協力を要請いたしました。

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、早期に実用化を図りたい。

【回答】（担当課：道路交通管理課）

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プ情報を収集し、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プ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。今後は、今回の実証実験の結果を踏まえ、物流事業者及び道路管理者双方における有効性を整理するとともに、官民の役割分担や特定車両のプロープ情報を提供する仕組みを検討して参ります。

9. 車両制限の緩和と、特殊車両通行許可制度の運用改善について

(1) 重さ指定道路を除く一般道では、総重量の一般的制限値は20トンである。一方で、近年の大型車は新規格車が主流となっており、また、その運行が重さ指定道路で完結しないものも多くある。この場合には特殊車両の通行許可が必要であるが、とりわけ単車（トラック）において荷主や現場に徹底されていない現状にあり、また、都度の許可申請も現実的に厳しいものがある。一方で、インフラの維持のためには、過去の基準で設計された橋梁における重量制限が必要である。

したがって、特殊車両の通行許可制度の荷主や事業者への周知徹底とあわせて、規制のあり方について、必要な箇所を個別に重量制限した上で、道路法に基づく車両制限の一般的制限値を、単車（トラック）の新規格車に拡大されるよう見直されたい。

【回答】（担当課：道路局道路交通管理課）

平成5年以降、新設・改築された橋梁に関して、設計自動車荷重については車両総重量25トンを想定し、設計されているところですが、それ以前のものに関しては、20トン以下を想定し、設計されていたところ。未だ多くの橋梁が25トンで設計されているものではないため、車両制限令においては車両総重量の一般的制限値を20トンと定めているところ。このことから、現時点においては、車両総重量の一般的制限値を25トンに拡大することは困難であります。

- (2) 特殊車両の効率的な管理システムの早期実現を図りたい。とりわけ、通行許可の申請審査について、道路情報便覧に収録されている区間においては、即時審査・許可するシステムの早期実用化を図りたい。

【回答】（担当課：道路局道路交通管理課）

特殊車両通行許可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の申請審査における即時審査・許可する機能の実用化については、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。

- (3) 国際海上コンテナ 45 フィート通行許可処理に当たり、車両制限令の趣旨に則り、特殊車両通行許可（長さ）C条件を緩和しないこと。

【回答】（担当課：道路局道路交通管理課）

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ます。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ます。

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、45 フィート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を講じられたい。

【回答】（担当課：道路局 環境安全課）

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。

ご指摘の内容については、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雇用維持について

セメント・生コン輸送業界の安定化と労働者の雇用維持、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、公共事業については一律的な事業量の削減を行うのではなく、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推進されるよう適切な措置を講じられたい。

【回答】（担当課：道路局国道・防災課、環境安全課）

災害発生時における被害を軽減し、円滑かつ迅速応急活動を支援するため、緊急輸送道路における橋の耐震補強や道路の防災対策を推進しているところ。

（参考）緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率は79%（平成23年度末時点）

また、今後、老朽化したインフラが急速に増加していくことを踏まえ、「国民の命を守る公共事業」として維持管理・更新、老朽化対策にしっかり取り組む必要があります。そのため、事前の備えとして適切に調査・点検を行い、その結果に基づく計画的な修繕を推進しているところです。

（参考）全国の道路橋のうち、建設後50年を超える橋梁の割合、現在 約16% → 20年後 約65%になる。

12. 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の雇用の受け皿である架橋通行料金收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】（担当課：道路局総務課）

本四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す。

本日、ご要望があったことについては、本州四国連絡高速道路株式会社にも伝えさせていただきます。

13. 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。

【回答】（担当課：道路局企画課）

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いるところです。

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。

【要望】

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、要望します。

駐車する場合に安全が確保されないと、業務遂行ができないことは、理解されているとは思っています。特に、駐車取り締まりの民間への委託以降、各事業者は、ワンマンからツーマン、ツーマンからスリーマンということで莫大な費用の負担をしていますが、ほとんど荷主に転嫁されていません。警視庁にも交渉して、いろんな荷捌きスペースの確保や、駐車マスの確保をしてもらいました。例えば都内では、日々何万台というトラックが集配の業務を行っていますが、絶対数が足りません。そういう意味では非常に厳しい状況の中で人、助手を増やすなどで対応しているのが現状です。今まで以上に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お願いします。

また、特に運輸業界に、人が入ってこない状況もあり厳しい環境にあります。安心して働ける職場づくりに、一層のご協力なりご指導をお願いします。

次に大型トラックの駐車スペースの確保についてです。トラックの従事者から意見が出されています。特に夜停めるところがなく、特にトレーラーはゼロです。トレーラーの駐車スペースは若干ありますが、ほとんど単車が停まっており、2台分使って停めて斜めに停めないと、トレーラーは停まれません。非常に不満が多いということと、あと情報板のあり方について、混雑、空車と同時に駐車マスの空き等をもっと手前で案内してほしいと思います。結果、入って停まってしまうと、そこに追突事故とか接触事故が起こる危険性と、中に入って停まれないと、合流のほうに停まって、そこで休憩をとってしまうなど問題があります。無理な停車をしなければいけない、安全が確保されていないという現状に対して、ものすごく現場から意見が出ています。

最近のSA／PAはテーマパーク化、イベント化しすぎて、例えば関越の寄居などは星の国の王子様ですか、土日はいっぱい乗用車も入れません。トラックなどはとても停められる状況にありません。東名の海老名もそうです。そうすると、都内に入る前に、ちょっと時間的に休憩を取ることが不可能な状況になります。過労運転を防止す

るということに配慮した高速道路、あるいは一般道路について、そのあり方も含め、具体的な対策をお願いしたいと思います。

次に、自転車対策について、今非常に各省庁は自転車による通勤、通学を奨励していますが、トラック、バス・タクシーとの接触事故なり、ヒヤリハットが多いと聞いています。自転車に乗っているマナーの悪い人は、左折の車のミラーをわざと倒してしまうようなマナーの悪い人も結構最近多くなり、自転車、人、車の峻別をどうするのかということが、交通運輸では非常に課題になっています。自転車レーンの設置は、いいと思うけれども荷物を運ぶ、人の乗り降りがあるのに、どうやって止めるのかを含めて、荷捌きスペースなり駐停車場所を確保するのか早急に対応していかないと、非常に大変な問題になると思いますので、3点意見と要望について今後の対応をお願いします。

【要望・質問】

毎年、お願いをしていますが、環境整備ですが、安価、塩化系の凍結防止剤を使用されていますが、凍結防止には非常に有効であるということは重々認識しております。しかしその凍結防止剤、あまりにも非常に強い成分になったのではと感じています。実は、車両の腐食がものすごく激しくなって、10年持つバス、トラックが、5年程度しか持たなくなっています。その車両の補修費に1,000万円くらいかかり、何とかこの塩化系防止剤に代わるものを開発していただきたく要請します。非常に運送業界、バスにしてもトラックにしても、厳しい環境にあり、その補修費を出すことも、非常に厳しい状況になっています。本当に、鉄板を指で押すだけで穴が空くくらいに、非常に薄くなってポロポロになってしまう状況があります。ぜひ塩化系の防止剤に代わるものの開発促進を強く要望します。

過積載不法行為の取り締まりの強化ですが、自動計測装置での取り締まりという回答であったが、これを増設してほしいという要望です。回答では、今あるもので対応していきますということですが、今全国的にどれくらいあるのかもしわかれば数値と、場所を教えてください。以上でございます。

【回答】

道路にセンサーを埋めていて、そこを通過すると、総重量が測れるという、自動計測装置で取り締まりを行っています。

【質問】

車両制限の緩和と、特殊車両通行許可制度の運用改善について、現在一般的制限値は20トンですが、昭和30年とか40年代は、12トンだったと理解しています。12トンから20トンに引き上げられたときの経過、方向等も参考にしながら、できれば原則25トンにして、橋梁等で確認されていない部分、強度が確保できない部分というのはあると

思いますので、限定的に20トン制限というような形でできないのかなというお願いです。というのは、実際に大型車両に則った新規格車に変更しており、やはり本当に危ないところは危ないところで、それは制限するのはわかりますが、ここは通れるということではなくて、ここはだめだという形の制限にできないのかご回答いただければと思います。よろしくお願いします。

【回答】

どうしても道路設計が20トン対応ということで、高速道路とか、一般国道はほぼ対応できていますが、その他の道路についてはまだ整備が進んでいないところもあって、なかなか適正重量の20トンから25トンに引き上げるというのは、橋梁を守る、道路を守るために困難であると考えています。

【質問】

12トンから20トンに引き上げたときというのは、それはどのように対処されたのですか。日本全国津々浦々の全部のところで保全体制が取れたということですか。

【回答】

それは、そういう橋梁の整備をするときに、20トンの対応で設計というか、つくったということだと思います。

【要望】

大型トラックの駐車の関係で女性ドライバーが一時増えたんですが、渋滞やら、駐停車できないことなどから生理的な現象の問題もありますので、高速道路等であってはいけないだろうと思いますので、そういう整備をきちんとお願いいたします。

【要望】

交通事故の死傷者数について、平成25年は4,373人亡くなられたというご報告をいただきましたが、交通事故の事業者の起こす交通事故、そのうちの約半数が事業用自動車だと思っんですが、死亡者数を見てみると、8割以上が事業用の中でトラックが起こしています。やっぱり車両総重量が重いというだけではないと思います。いろいろな原因で、一旦事故を起こすと、死亡させる可能性が高い、これはトラックだと思います。要請では、駐車スペースの改善について要望していますが、高速道路でも当然そうだし、一般道でも駐車するスペースを探しながら集配作業をしたり、トラックを運転しながらなので、非常に危険な状況というのは、トラックを運転していた人ならわかるんですけども、非常に危険なんです。信号が青になった、赤になった、進みますという、そういうところではストレスは覚えませんが、行った先に4トン、10トン、集配車両、それが止められるのかどうなのかを考えながら車を運転するのは非常に危険でありますので、この駐車スペースの確保、荷捌きスペースの確保というのは、その解消だけで

はなくて、それをする事によって、事故の減少にも必ずつながりますので、ぜひ対応のほうをお願いしたいと思っています。事故危険箇所の対策事業では、港湾委員会と連携してやられていると思いますので、道路局におかれましては、ぜひ安全の部分でも事業用安全プラン 2009 年の最終的な達成目標について、ドライバーがやること、事業者がやらなければいけないこと、行政が取り組まなければいけないこと、すべて全力でやっ
ていかないとこの目標は達成できないと思いますので、ぜひご協力よろしくお願
いします。