

【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

道路渋滞の解消に向けては、全国の渋滞対策協議会等において対策等の検討がなされ、取り組みが進められているところであるが、ドライバーの労働時間の短縮や環境負荷の低減などの観点から、引き続き、高規格幹線道路などの基幹的なインフラを着実に整備するとともに、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。また、踏切については、踏切道改良促進法に基づき、改良が進められていることは評価するが、ピーク時遮断時間が40分以上の開かずの踏切および遮断時間と交通量がともに多い自動車ボトルネック踏切や歩行者ボトルネック踏切は、いずれも全国で500箇所以上存在していることから、計画を前倒しされたい。

2. 事故危険箇所対策事業の促進について

「事故ゼロプラン」等の事故危険箇所対策事業等による交通事故への抑止効果の向上に伴い、令和3年の交通事故による死傷者数が17年連続、死者数が5年連続で減少していることは評価するが、政府の「第11次交通安全基本計画」では、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すとしていることから、引き続き、効果的かつ効率的な事業の促進を図られたい。

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、円滑な通行の妨げになるばかりでなく、四車線以上の区間と比べて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。令和3年4月に策定された「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の5か年対策プログラム」において、暫定2車線区間の4車線化の推進が掲げられ、優先整備区間（約880km）について順次事業化していることを評価しているが、早急な完了に向けて計画を前倒しするなど、引き続き推進されたい。

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については、長大橋、トンネルを除く区間において2022年度内に実施されることを評価する。長大橋やトンネル区間においては、暫定二車線の高速道路の試行を6箇所（長大橋梁4箇所、トンネル2箇所）で設置完了し、「高速道路の正面衝突事故防止対策に関する技

術検討委員会」において、緊急事態等発生時の懸念事項を含め、引き続き検討が進められているが、課題の検証結果を明らかにするとともに、安全確保を前提に早期にワイヤロープが設置されるよう取り組まれない。

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

- (1) 大雪時の通行止めについて、長時間の立ち往生を回避するため、国道と高速道路の同時通行止めを躊躇なく実施するとの方針が出されたこと、また、降雪地域各地で貴省をはじめ関係各所が連携した訓練等が実施されていることについては評価する。しかし、通行止めの予告が3時間前では、荷主側の出荷止めが間に合わないことから、遅くとも24時間前に予告がなされるよう検討されたい。また、物流を止めないためにも、天候が安定した際の早期復旧に向けた対策を講じられたい。
- (2) 冬季道路の交通確保に当たっては、「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」にある「大雪時の道路交通確保に向けた取り組みの強化」に着実に取り組まれない。特に、スポット対策（リスク箇所における消融雪施設の整備等）および車両待機スペースの確保（チェーン脱着所、通行止め時の待避所等）については、早急に進められたい。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。

5. 大型トラックの駐車スペースの確保等について

- (1) 高速道路、一般道路における大型トラックおよびトレーラーの駐車スペースについては、高速道路各社や「道の駅」において「大型車駐車マス不足への対策」が実施されていることについては大いに評価するが、絶対数が不足しているため、引き続き拡充を図られたい。また、普通車と大型車双方で利用可能な「兼用マス」の整備が進められているが、目的の理解が双方に広まるよう、さらなる利用方法等の周知に取り組まれない。ダブル連結トラックについては、主な通行経路となる区間を現在の2,050kmから5,140kmへ拡充されることとなり、あわせて、拡充予定の通行区間における26ヶ所の休憩施設等でダブル連結トラック優先駐車マスを新たに整備し、改善基準告示（連続運転時間4時間で30分の休憩）を超過する箇所を解消するとしているが、着実に実施されたい。また、予約システム導入について、引き続き、早急に進められたい。
- (2) 高速道路、主要道路における休憩・休息施設は、ドライバーの労働環境改善や安全運行に必要不可欠であり、今回のコロナ禍においてその重要性が再認識された

ところである。トイレやシャワー施設の整備が徐々に進められていることは評価するが、引き続き、施設が不足しているSA/P A、「道の駅」などの利用状況を精査し、これらの拡充に取り組みたい。また、今後、緊急事態宣言発令や同様の事態となった際の対策として、SA/P Aや「道の駅」における24時間営業コンビニエンスストアやキッチンカー、軽食等自動販売機などの設置を進められたい。さらには、飲食店等の通常営業について検討されたい。

加えて、女性ドライバーの活躍促進に向けては、女性が昼夜を問わず安心して利用できる施設が必要であり、防犯対策としての夜間照明や防犯カメラの増設、女性専用シャワー室の増設等に引き続き取り組みたい。

- (3) 2018年度より東名・新東名高速道路で順次運用開始されている車種別満空情報の提供について、徐々に拡大されていることは評価するが、利用状況の検証や利用者の意見などを踏まえ、より利便性の高いものとなるよう改良されるとともに、早期に全国展開されるよう、引き続き取り組みたい。
- (4) 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（一部特例を除き継続11時間以上を基本とし継続9時間を下回らないものとする）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。

6. ETC2.0車両運行管理支援サービスの導入促進について

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。ついては、早期の普及に向けて、引き続き、物流事業者に周知されたい。また、事業者間の共同運行も視野に入れて、今後、新たなサービス事業者を選定する場合でも共通の運行管理を可能とするため、各社のシステムの互換性が確保されるよう指導されたい。

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

過積載について、貴省が2017年12月より取り組んでいる「過積載車両の荷主対策」により、荷主の関与が主要因となる違反が減少していることについては大いに評価するが、貴省等の取り締まりによる違反件数は、一進一退の状況にある。また、2022年11月には、元請運送事業者が下請運送事業者に過積載を強要し、貴省より「要請」を実施する事案も発生した。

ついては、輸送の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) 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ない。
- (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、車両の重量検査のみならず、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) 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。

8. 特殊車両通行許可制度の運用改善について

特殊車両のうちETC2.0を搭載し登録を受けた車両が即時に通行できる制度が、2022年4月から運用開始されたことは大いに評価できる。しかし、特殊車両の通行のため道路関係情報のデジタル化がなされていない区間においては、未だ従来の申請手続きが必要なため、現場からはかえって煩雑になったとの意見もある。事業者における道路関係情報デジタル化の要望を集約し、全日本トラック協会を通じて、順次デジタル化を進めていることは承知しているが、早急に対応されたい。

また、ETC2.0を搭載していない車両については、従来の手続きによる申請から許可までの処理期間の短縮に向けて、オンライン許可システムの改修などに引き続き取り組まれない。

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

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等に基づき、全国の自治体において、歩行者と分離された自転車通行空間の整備が進められているが、その多くは「自転車専用通行帯（レーン）」や「車道混在」となっており、停まることが不可欠なトラック・バス・ハイタクとの交差・混在による事故や駐停車時のトラブルが懸念される。

こうした状況の中、2022年4月に改正道路交通法が成立し、歩行者、自転車、自動車など既存の交通主体に加え、特定自動運行の自動車、特定小型原動機付自転車、遠隔操作型小型車などが同じ交通空間を通行するという新たな状況が生じることとなった。については、同法参議院附帯決議に基づき、各交通主体の安全を確保するため、車道と分離された自転車道、自転車専用通行帯などの交通空間を計画的に整備

されるよう取り組まれない。

あわせて、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バス・ハイタク・トラックベイの整備や荷捌き専用の駐車スペースの設置など、引き続き、人流・物流の公共性に配慮した施設を整備されたい。

10. 港湾アクセス道路等および高速道路ネットワークの整備について

(1) 港湾アクセス道路等の整備については、「令和5年度予算概算要求概要」において、物流の効率化など生産性向上に資する空港・港湾等へのアクセス道路の整備について計画的かつ集中的に支援することを目的として、2019年度より整備への個別の補助金制度が創設されているが、これらの活用を促し、着実に推進されるよう取り組まれない。

また、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。

(2) 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、引き続き図られたい。

11. 道の駅について

(1) 新「道の駅」のあり方検討会など「道の駅」に関する検討の際は、利用者としての交通運輸関係者（関係労働団体を含む）の意見反映の場を設けられたい。

(2) 道の駅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、引き続き、各地の道の駅に通達されたい。あわせて、夜間の施設利用に資する24時間営業のコンビニエンスストアや軽食等自動販売機などの設置を検討されたい。

12. 交通渋滞対策について

通行料金の深夜割引を適用させるためのインターチェンジ付近の車両の滞留の課題については、国土交通省社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会におい

て、運転者労働環境の悪化にもつながるとし、割引適用時間帯の拡大について検討されていることについては評価する。しかし、同時に検討されている、適用時間帯の走行分のみを割引対象とする案については、厚生労働省の監督指導において休息期間および連続運転時間に係る違反が例年 30%程度ある状況からは、不適切な事業者において、走行距離を稼ぐ目的から改善基準告示の連続運転時間や休息期間が守られなくなる懸念があるほか、高速道路外に休憩・休息場所を確保せざるを得なくなるおそれがあるなど、運転者の労働環境はかえって悪化することが危惧される。また、深夜の走行やSA・PAにおける長時間駐車は、荷主との運賃等との兼ね合いに限らず、「ジャストインタイム」「翌日納品」など荷主からの発注内容や、着荷主やその周辺に適切な駐車場所がないことなどに因る事例が多く、根本原因の解消なくして回避は困難である。割引適用時間帯を拡大することにより、割引適用待ち車両の滞留が解消される可能性もあることから、まずは、割引適用時間帯を拡大し、その後の状況により、割引適用対象を再検討されたい。

また、割引適用時間帯の拡大を検討する際、割引の開始時・終了時における料金所周辺等への車両の集中を緩和するため、割引率を段階的に拡大・縮小させるような工夫についても検討すべきとする案については、具体化に向け、検討を進められたい。

13. 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いことから、インターチェンジ周辺道路に恒常的渋滞が生じるほか、通行止めや渋滞時の回避が困難であるなど様々な非効率を招いている。対策の一つとして、スマートインターチェンジの整備に取り組まれていることは評価するが、大型車が通行できない箇所については、フルインター化やアクセス道路の整備に引き続き取り組まれたい。また、新設する際には、大型車が通行可能となるよう考慮されたい。

14. ETC割引制度拡充について

今後もETCの特大型車割引の拡充を関係省庁と連携のうえ、検討されたい。

15. 自転車利用環境の整備促進について

コロナ禍における生活様式の変化などから、飲食料のデリバリー配送や通勤用途の自転車が増加しているが、歩道走行による歩行者との接触事故等、危険性が高まっている。また、電動キックボードをはじめとするパーソナルモビリティ等も含めた走行空間の整備促進について、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

に基づき、以下の進捗（前年度との比較など）について明らかにされたい。

- (1) 自転車道および自転車専用レーンの拡充について
- (2) 歩行者との接触事故の防止について
- (3) 損害賠償責任保険等へ加入促進に向けた広報・啓発について