

## 【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

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ある。

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、公共交通事業者や交通関係協会等にも参加いただきながら、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たい。

また、平成 28 年 4 月 1 日以降の改正踏切法では課題のある駅については改良の方向の合意がついていなくても、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の一体化ができるようにし、状況に応じた対策を推進してまいりたい。

### 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】 道路局環境安全課

平成 28 年の交通事故による死傷者数は約 62 万人で 12 年連続の減少となっており、また交通事故死者数は 3904 人となりまして昭和 24 年以来、67 年ぶりに 4000 人を下回ったところですが、しかしながら、交通事故情勢は依然として厳しいものがある。そのため、幹線道路においては、事故の発生割合の高い区間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区間、このようなものを「事故ゼロプラン」を策定しまして計画的に施策を推進してまいりたい。

また、生活道路については、同じくビッグデータの分析結果等から、急所を事前に特定しまして、PPA等と連携して通過交通の進入抑制とか、速度低減を図る対策として凸部や狭窄等を効果的に設置する取り組みを推進し、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を引き続き図ってまいりたい。

### 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、事故や故障車、低速走行車等による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に期待できることから、全区間に早期に設置されたい。

#### 【回答】 道路局国道・防災課、高速道路課

高速道路の暫定二車線区間については、運転者の安心や快適性、走行性を高める観点から、機動的な対応を行っていくことが必要であると認識している。このため、有識者や地域の意見も聞きながら、交通量の増加等に対応した四車線化及び国土計画等に対応した付加車線の設置検証を実施している。

一方、暫定二車線となっている状態が長期化する場合、対面区間で事故が発生しやすく安全性に課題があるということは認識しており、このため、命を守る緊急性に鑑み、正面衝突事故等の防止対策としてワイヤロープの効果や課題の検証を全国12路線・約100キロメートルの区間で行っている。

この検証結果を踏まえ、暫定二車線区間における安全対策の検討を実施してまいりたい。

### 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

災害発生時において、ほかの道路の損壊、またはほかの道路付近における火災その他、異常な事態の発生により、ほかの道路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おいて、道路交通を確保するため、高速道路の代替措置を実施している。通過交通については、従前どおりの料金を徴収している。災害発生時における高速道路の料金施策については、被災地の物流や交通の復旧状況を見極めた上で、過去の大規模災害時の取扱いとのバランスを踏まえた上で検討する必要があると考えている。

**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。

**【回答】** 道路局国道・防災課、高速道路課

冬期の交通確保のため、除雪、雪崩や地吹雪を防ぐための様々な施設の整備や消雪施設の整備など事故防止や走行環境の整備に必要な措置を計画的に実施してきている。なお、凍結防止剤については、凍結防止効果の信頼性が高い塩化物系の凍結防止剤を使用している場合が多いという状況である。

このうち、高速道路においては、従来から冬期の安全かつ確実な交通の確保を図るため、警察等関係機関とも協力しつつ、気象情報に基づいて必要な体制を構築し、道路巡回、除雪作業及び情報提供等を迅速に実施しているところです。

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、高速道路会社に伝えてまいりたい。

また、降雪時に本線の除雪作業を優先して実施する場合など、一時的に休憩施設の駐車スペースの除雪が遅れる場合があり、本線の安全な交通の確保は、早期に解決するよう、会社に働きかけてまいりたい。

国の管理する国道においても、高速道路と同様に適切な安全対策により安全な公共交通の確保に努めてまいりたい。また、地方公共団体が実施します安全な冬期道路交通の確保に対しては、社会資本整備総合交付金等により支援を実施してまいりたい。

例年、降雪の初めの時期に、凍結や降雪などによって冬タイヤ車による登坂不能や走行不能などの交通障害が近年発生しており、交通不能によって市民生活や地域経済に多大な影響を与えている状況もふまえ、各道路管理者においては、冬用タイヤの早期装着やチェーンの携行また装着の推進等に積極的に取り組んでいる。

より一層、冬期の安全な交通を確保するため、冬用タイヤの早期装着、またチェーンの携行・装着にご協力をお願いしたい。

## 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し、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】 道路局国道・防災課、高速道路課

高速道路等の休憩施設は過労運転による事故の防止や利用者のサービス向上の観点から重要な施設であると考えている。高速道路会社や国土交通省では、これまでも計画的に整備を進めるとともに、交通量の変化に応じて駐車スペースの確保に努めている。

一方で、駐車スペースの増設にあたっては、費用面の制約や、閑散時間帯に使用されないスペースが生じるといった課題があり、ほかの休憩施設と連携をして分散利用を促すとか、利用者側も含めた総合的な計画が必要であると考えており、引き続き実態を確認しつつ、検討してまいりたい。

- (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、大型車両の空き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、システム整備に取り組まれたい。

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】 道路局高速道路課

交通量が多く、休憩施設の混雑の起こる可能性がある区間においては、走行中に未然に混雑状況をお知らせする「休憩施設混雑情報板」等に質の高いサービスを提

供するための施設整備を進めている。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の駐車スペースを車種ごとに区分しており、決められた駐車スペースをご利用いただくようお願いしたい。

なお、大型車、小型車で利用時間帯の異なる休憩施設や、必要に応じて大型・小型兼用の駐車スペースを設けている。

- (3) 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について、社会実験を行われる際は広く周知され、早期の実用化を図られたい。また、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。

**【回答】** 道路局高速道路課

E T C 2.0 を対象として高速道路外の休憩施設等で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全国3カ所の「道の駅」で実験することとしたところである。全国3カ所は、群馬県の「玉村宿」、愛知県の「もっくる新城」、山口県の「ソレーネ周南」で実施した。

今後、全国の高速道路で休憩施設の間隔が概ね25キロメートル以上ある約100区間について試行することを目指し、実験状況を踏まえて、対象施設の追加選定を行ってまいりたい。

- (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】** 道路局国道・防災課、高速道路課

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に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どかせる等の対応を図っている。

## 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スタートした。

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ことから、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

E T C 2.0 車両運行管理支援サービスについては、深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送については、リアルタイムな位置情報で正確な到着時間が可能となり、荷待ち時間を短縮することができ、トラック運転の危険箇所をピンポイントで特定し、ドライバーの安全を確保する等の効果が期待されている。このため、平成 28 年 2 月より民間企業 11 組 16 社の実証実験を開始した。

また、平成 28 年 9 月には第二期の実証実験に参加者公募を実施して、新たに民間企業 9 組 15 社を実験参加者として選定して、引き続き実証実験を実施している。

運行管理支援サービスの実用化については、本実証実験の成果を踏まえまして検討してまいりたい。

**8. 過積載などの違法行為に対する取り締まりについて**

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、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】** 道路局道路交通管理課、高速道路課

道路の通行に当たっては、道路の構造の保全あるいは交通の危険防止のために車両の重量や寸法について一定の制限がある。しかしながら、車両の構造や車両に積載する貨物が特殊であるために、やむを得ないと認めるときには道路管理者の許可を受けて通行することができ、駐停車することができる。

重量制限違反など、道路法違反については、道路管理者にいて、所管する警察署とか他の道路管理者と連携を図りながら、道路に隣接する取締り基地での取締りや、あるいは、道路に設置する自動計測装置による取締りを実施しており、違反行為に対する指導を行っている。

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口とか、あるいは本線の料金所に重量計など測定機器を設け、高速道路交通警察隊と連携して過積載の車両などの指導や取締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。

今後も、道路の構造保全や交通の危険防止のために重量制限違反を含め、道路法に違反する通行車両の取締りや指導を進め、違反通行の削減に努めてまいりたい。

- (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。

**【回答】** 自動車局貨物課

海上コンテナ偏荷重の問題、過積載等の違法行為の取締りについて、偏荷重対策等に加え荷主勧告制度というものがある。

荷主元請からの安全運行の確保を阻害する行為が認められた場合、当該荷主に対して是正措置を求める荷主勧告制度を定めているが、過積載等について国内荷主の指示による安全な運行を阻害をするものと認められれば、それも当然、荷主勧告の対象となってくるということから、これらの枠組みを活用して、荷主に対する効果的な是正・指導にしっかりと取り組んでまいりました。

## 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、また、経路情報の提供が可能となる。については、当該車両で発着地が大型車誘導区間上にない場合は、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、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】** 道路局道路交通管理課

特殊車両の通行許可オンライン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に、保守運用とか機能改良に係る予算を要求し、改修作業を実施している。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、課題として認識しており、今後のシステムの改修や道路情報便覧の収録強化の取り組みを進めることを通じて、処理時間の短縮や利便性向上に引き続き努めてまいりたい。

特車ゴールド制度については、制度創設から1年余りということもあり、今後、本制度の有効性や利用者の利便性の調査などを行い、引き続き制度の充実に努めてまいりたい。

特車の通行許可の審査は、個々の車両と通行経路の物理的な関係を確認するものであり、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な関係を確認し、道路の構造を保全し、あるいは交通の危険防止をするために必要な条件を付して通行を許可することとなる。今後も交通の危険防止のために通行違反車両の取締りや指導に努め、その削減に努めるとともに、特車制度の運用改善を進めてまいりたい。

## 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】** 道路局環境安全課参事官

国土交通省では、警察庁と合同で平成28年7月の「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を定め、自転車通行区間を示す自転車ピクトグラム、矢羽根型の路面表示の基本的な考え方について自治体に示している。

また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、今後、関係者の方々と調整を行いながら、自転車活用推進について検討を進めてまいり

たい。

## 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】 道路局国道・防災課

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説明いたします。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、特に災害時の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。

また老朽化対策については平成 25 年度に必要な法改正を行い、平成 26 年 7 月より全国の橋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 年に一度の頻度で近接目視の点検をおこなっている。

点検の結果を踏まえ、老朽化対策を進めているところであるが、今後も引き続き、必要な予算確保に努めてまいりたい。

## 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

国際・国内輸送モードや物流の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ると考えている。また、物流ネットワーク全体の効率化のためには、港湾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認識しており、国際競争力の強化を早期に実現するためにも、引き続き拠点的な港湾や高速道路、アクセス道路の整備や、高速道路の未整備区間の解消によって道路ネットワークの強化に向けて取り組んでまいりたい。

また、高速道路のミッシングリンクの解消については、地域の活性化や物流の効率化等の観点からも重要だと認識している。日本海側の高速道路網を初め、高規格幹線道路の未整備区間を対象に進めてまいりたい。

### 13. 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】** 道路局総務課高速道路経営管理室

架橋対策について、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客航路事業に対する旅客線対策については、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ある。本要望については、本州四国連絡高速道路株式会社にも伝えさせていただく。

### 14. 道の駅について

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ない。

**【回答】** 道路局国道・防災課

道の駅は地域の特産品の販売拠点やインバウンドを含めた観光拠点の役割を担い、地域の観光振興にも寄与している。道の駅は市町村等が設置し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たい。

### 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つうじ、万全の対策を講じられたい。

**【回答】** 道路局企画課

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の交通渋滞対策については、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が中心となり、輸送連絡調整会議において対策を調整されている。国土交通省としても、円滑な大会運営に貢献できるように、輸送連絡調整会議を通じて組織委員会等と協力してま

いりたい。

## 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を短縮や渋滞回避のための対策を講じられたい。

### 【回答】 道路局高速道路課

わが国の高速道路インター間隔は平均約 10 キロで、欧米諸国の高速路における無料の高速道路の 2 倍程度になっている。現在、平地部でのインター間隔を欧米並みの約 5 キロを念頭に、通行可能な車両を ETC 搭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いる。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っているが、地方自治体の検討に対し、国土交通省としても、適切に支援を行ってまいりたい。

## 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。

### 【回答】 道路局高速道路課

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」を踏まえ、平成 26 年 4 月より新たな料金制度を導入している。

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した。また、料金割引については、実施目的を明確にし、生活対策、観光振興、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再編した。

高速道路料金の大口・多頻度割引については、平成 28 年度の補正予算において、最大割引率の拡充措置（40%→50%）を、ETC 2.0 利用者に限って平成 29 年度末まで延長したところで、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るが、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たい。

### 【自動車局 トラック関係 11. 回答】

危険物積載車両の通行規定について、東日本大震災や熊本地震等を踏まえ、災害

時に被災地への迅速なエネルギー輸送を確保するため、昨年8月、石油等を輸送するタンクローリーについて、災害前後に誘導車を配置するなど、通行の安全確保をする場合には、長大トンネル等の通行を可能とするよう、各道路管理者に通知したところである。

現在、長大トンネルごとにトンネルを管轄する都道府県、保安委員会等、通行制限の緩和に向けた協議を行っているところで、必要な手続が整い次第、個々に通行制限が緩和される予定である。

なお、平時については、危険物輸送の調査した上で、最新の車両安全技術の適用など、安全性に十分考慮しつつ、社会実験なども活用しながら検討してまいりたい。

### 【自動車局 ハイタク関係 3. 回答】

タクシー専用レーンの整備・拡充ですが、都市機能の低下においては道路混雑への対策は重要な問題と認識しており、道路交通円滑化を図るためタクシー等の走行空間の改善を目的とした交通安全対策事業等でタクシー等の利用促進を支援しているところです。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、具体的には公共交通事業者や交通関係協会等に参加いただきながら、渋滞対策について議論し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いきます。

### 【自動車局 ハイタク関係 6. 回答】

公共交通における道路使用優先策については、交通環境に合わせてバス・タクシーの利便性を高めていくことが重要であり、そのためにはバス・タクシー走行空間の改善を図るとともに、バス・タクシーとその他交通機関相互の連携を確保・改善し、効率的な交通体系を形成することが重要と認識しています。

公共交通機関等の交通結節点における円滑な乗継ぎや乗換えを確保する等の整備が総合的に行われる交通結節点改善事業を推進していくものです。今後とも道路とバス・タクシーを含めた公共交通機関等と連携し、交通結節点改善事業等を通じて、快適な交通改善の構築に努めてまいります。

## 【質疑・応答】

### 【要望】

ご回答ありがとうございました。2点ほど。1つは、6. 大型トラックの駐車スペースの確保の関係についてです。休憩施設の問題ということで、全国のドライバーから再度、拡充に向けた要請が来ていますので、いろいろ対策はとっていただいて

いると思うのですが、さらなる拡充に向けて対応されたいということが一つ、お願い事項としてあります。

それと8. 過積載の関係について、自動計を含めていろいろ装置をつくってくれている。お願いはしつつも、去年、全日本トラック協会のほうから、車両制限令違反者に対する大口多頻度割引停止措置の見直しということ去年の11月に局長さん宛に出させていただいています。何を言いたいかというと軸重の超過に対する違反の関係について、荷主の関係とか積み方の問題を含めてありますので、事業者のほうから、総重量のオーバーの場合は仕方ないけれども、軸重計のほうまでのカウントはいかなものかなという意見も実は挙がっていますので、ご検討いただければと思います。

### 【質問】

6. トラックの関係の駐車スペースの確保という話がありましたが、私からはバスの関係です。貸切バス、インバウンドがふえまして、ますますふえてくる様相があります。そういう意味で、貸切バスの駐車スペースもなかなかいっぱい止める場所がないという実態があるようです。

また、バスの場合は、乗客を降ろしてそこからトイレまで行ってもらうことになりませんが、トイレに近いところに大型バスを止められるスペースがないという実態がありまして、日本人ならともかく、日本人と外国人を差別する訳ではありませんが、不慣れな外国の方、旅行者を高速道路の道路を突っ切って長距離、歩かせてトイレまで行っていただくという危険もあります。

なおかつ、高速バスであれば、夜間もそういったことになります。眠い中、寝ぼけ眼をこすりながら歩いていくのも運転者から見て危険なところがあるので、十分注意を払って見てはいるのですが、そういうこともありますので、ぜひ十分なスペース、できるだけトイレに近い場所に設置できないのかということを引き続き検討をお願いしたいと思います。

それから6. (3)、去年も少しお聞きしたのですが、ETC2.0を対象とした全国3カ所の「道の駅」での実証実験をされたと今ご紹介いただきましたが、高速乗合いバスの停留所が高速のインターの外にあって、そこで乗り降りしてもらうという状況があります。そういったところで、これと同じように一定時間内に一時退出した料金通算が可能となるようにぜひお願いしたいのですが、そのあたりはどういう検討か。認識していて、バスも同じようにやっていくつもりだよというなら、それはそれでいいんですが、その辺、お聞きしたいと思います。

### 【回答】

駐車スペースのお尋ねですが、課題があるといった項目ではありますが、実際確

認していますので、それを確認しながら廃止とか見直しとかそういうものを適宜やっているとこです。

**【質問】**

今のお答えいただいた内容は、自動車局旅客課のほうからは、そういう声がちゃんと届いているという認識でよろしいでしょうか。一時退出の話も駐車スペースの話も。

**【回答】**

そうですね、いろいろなところからそういう声が挙がっています。

**【質問】**

一時退出の話は一般に拡大されたら、自動的に ETC2.0 を搭載した車両なら何でも通算するということになるのか。それとも一般車とかトラックとかバスとか区別されるのか。

**【回答】**

そのケースはない。

**【質問】**

3点教えていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

まず1つ目は、6.(1)と17.の両方に回答いただいた内容にかかわることです。高速道路料金の割引制度について、先ほど6. に関して駐車スペースについては閑散時の部分も配慮しながらということではいただいておりますが、一方で割引制度、特に深夜割引は0時～4時と限定されていますので、名神の草津のように昼も夜も混んでいるところもあります。一方で深夜割引を適用しようとして集中しているという実態もございまして、そうしますと、深夜割引時間帯に集中してしまうという料金施策をある程度、幅を持たせる、割引率に差をつけるなど、分散するような方策を検討いただけないかということについて教えていただければと思います。

あわせて、料金施策におきまして、17.に関連しまして、高速道路の利用が多い車両を優遇という大口多頻度制度、これは特に私ども管理組合の中では高速道路料金をいただいて、高速道路を走っている会社が多くて、そういうところは大口多頻度を活用できますので非常にありがたいとは思っていますが、昨年、実態調査をしまして、トラック協会のトラックステーションに止まっている車両、主に一般道を走る車なんですけれども、これは荷主によって高速料金をもらえたり、あるいは、急がなければならないときに、高速道路を走って、ほかは一般道を走っているという実態がございまして、そのような事業者に関しましては、大口多頻度割引の恩恵が

一切受けられていないという実態がありまして、実際、数としては走行している車両からしても一般道を走っているトラックが多いという実態から見まして、相当数が大口多頻度の恩恵を得ていない。そうなりますと、ますます、適用できる割引が深夜割引のみになってしまっている現状にありまして、それがなお、12時直前にSAが混雑して止まれなくなってしまうという部分に拍車をかけているという実態がありますので、その辺について何かしら検討の余地があるのかどうかという部分について、教えていただければと思います。これが1点目です。

2点目は、4. 災害発生時の高速道路料金施策という点ですが、具体的に申し上げますと、北海道の占冠から十勝清水が、台風による一般道が崩落、通れなくなってしまう関係でこういう料金施策があるという実態を現地から要請・要望を受けました。通過する車両につきましても、途中、占冠で降りて、また十勝清水で降りれば無料料金が適用される。実際には通過車両ですが、適用を受けるためにわざわざ降りているという実態がある。これは非常に危ない。Uターンしなければならないということです。価格のバランスや従来の災害時の施策のバランスはあるでしょうけれども、実質的には通過している車、通過するという行為自体は一緒ですので、ぜひともそこは考慮いただければ。そこについてもお考えをいただければと思います。

もう1点は、危険物車両に関連して、最新安全技術も考慮してと、ご回答いただきましたが、最新安全技術はASVというイメージでいいのかということと、仮にその場合には、昨年エスコート方式ということで、そういう考えもあるということをお教えいただきましたが、エスコートではなくて、ASV衝突軽減ブレーキを装着している場合はエスコートなくていいということで検討されているのかをお教えいただければと思います。

**【回答】**

危険物車両について大きく2点あるかと思いますが、1点目は最新車両ということですが、結論から申し上げますと、具体的にはこれから検討していくことになろうかと思います。

**【回答】**

災害の発生に伴いまして、一般道の代替をして高速道路を利用することでございますので、それにつきましては、あくまで一般道の代替道路という目的で利用していただければと思いますので、目的に沿った利用をお願いしたいと思っています。

**【質問】**

E T C 2.0 を活用した共同運行管理システムの促進について、トラックの運行管

理にもかかわると思いますが、この運行管理はバスでも有効活用できると思っています。ご承知のことかと思いますが、今すぐ自動運転が進むというより、どちらかというところE T C 2.0 を活用した運行管理システムみたいなものをしっかりと普及させていくことが優先的にやるべきことだと思っていますので、トラックと明記されていますが、バスにも併用して検討を進めていただくようお願いします。

この社会実験として参加企業があるとお聞きしましたが、ここにはバス会社も入っているかどうか教えていただけますか。

#### **【回答】**

トラックということでお話させていただきましたが、トラック以外の事業者さん、バス会社とか、そういう皆様においでいただいているものだと考えています。実際に第二期の社会実験、先ほどご紹介しましたが、こちらに参加した対象の中にはバス会社様2社、ご参加いただきまして検討させていただいているところです。第一期の社会実験を踏まえて幅広く運行管理される事業者の皆様においでいただくことを検討していきたいと考えています。

#### **【要望】**

もう少し国土交通省さんから大手に呼びかけていただいて、我々も働く者の立場で会社のほうに伝えますので、ぜひ一緒にやるという意識を持つようにしたいと思いますので、よろしくお願いします。

#### **【要望】**

今すぐ答弁は多分難しいので、要望として受けとめていただいたらありがたいと思います。さっきも触れていましたが、深夜割引の関係ですが、もともとの深夜割引から今は縮められていますから、極めて使い勝手が悪いといえますか、そのための時間待ちで無用の渋滞を起こしていることも事実ですし、そのための労働超過につながっている側面があるのかと思いますので、この辺の時間帯の設定については再考できるものなら一度お願いしたいというのが一つ。

それと項目がまたがっているので1. なり 12. にかかわると思いますが、それぞれ施設のアクセス道路、結節点の道路の慢性的な渋滞、特に港湾施設の出入りについては、慢性的な渋滞がこれまでも指摘されています。

もう一つ心配なのが観光立国、インバウンドということで、これから空港なりあるいは大型クルーザーの誘致ということで、港湾施設の出入りが多分ふえてくるだろうと思います。特に大型クルーザーの誘致に当たっては港が足りないということで、貨物港まで枠を広げて対応しようとしているように聞いていますから、そういうことになると余計、出入りの施設面も不備があるし、渋滞につながると思います

ので、この辺は急いで即応できることを検討いただきたい。

最後に人手不足なり環境対策ということで、二連結トラックの実験とか車両の大型化、重量化が多分出てくると思っています。したがって、橋梁の老朽化、あるいは道路の老朽化を含めて、新たな検証なり必要な対策をお願いしておきたいと思えますし、あわせてモーダルシフトの促進ということで、大型海コンのJRでの幹線輸送も考えられているようですから、従来そんなところを走ることがなかった重量貨物が走る可能性が出てくるわけですし、従来の規格のままで、対応が可能なのかどうかということも今後の課題として検討いただければありがたいと思えます。