



交運労協ニュース No. 17

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階
TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行日 2025年5月23日
発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

【2025年政策・制度要求】

国土交通省・道路局から回答を受け、意見交換を行う！

交運労協は、5月16日10時より、合同庁舎3号館1階会議室において「2025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6名が出席した。

冒頭、慶島事務局長は、「毎年、この時期に道路局と意見交換をさせていただいており、本日はまさに道路を生業とするトラック、バスの仲間が集まっている。警察庁とは既に意見交換させていただいたが、事業用自動車及安全で安心して働ける道路環境をつくっていただくためにご尽力いただき、意見交換させていただければ幸甚だ」と挨拶した。これに対し、道路局石和田総務課長は「交運労協の皆様には日頃より道路行政についてご理解、ご協力賜り、改めてお礼申し上げたい。日頃から、大変ご苦労が多いと思うが、日本の産業を支えていただき本当に敬意を表したい。交通運輸産業は日本の経済を支える非常に重要な産業であるということ認識しており、道路において、皆様が安全・安心にお仕事していただけるような環境を整えていくのは、非常に重要なことだと思っており、さまざま取り組んでいるところだ。速達性、アクセスが確保された国土の幹線道路、ネットワークの構築に力を入れて進めている。また、規格道路の整備、機能強化に取り組んでおり、道路と道路以外の交通モードとの連携を強化していきたい。以前からご要望が多い大型車駐車マスの拡充の問題や、ドライバーの皆様が労働環境が大きく変化中、そういったところにも対応できるよう、昨年引き続き取り組んでいるところだ。ぜひ忌憚のない意見交換をさせていただき、本日の会議が実りあるものになるよう祈念する」と応じた。以降、同局から以下の要求項目について、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。



<大雪などの異常気象時における事故防止対策と走行環境整備について>

(運輸労連)

継続的な要請に対して前向きに回答いただいていることに感謝する。大雪などの防止対策、環境整備について早期の予防的通行止めの実施が相当浸透してきたこともあり、トラック運送事業

者の運行計画も、素早く中止を判断する、延期を判断する等、荷主との連携を含めて対応が図られるようになった。やはり早く止めていただくという判断が、事業者にとっても運行の計画を早期に中止するという判断につながる場所があるので、引き続き、よろしくお願いいたします。

(交通労連)

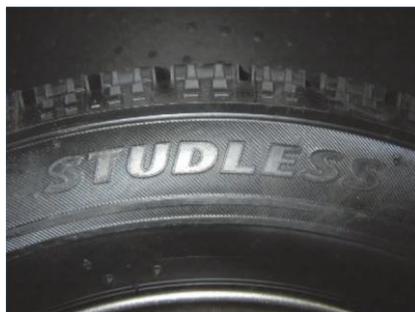
大雪対策として通行止め等の予防的措置を講じることや、周知していただいていることに感謝申し上げたい。タイヤの装着について、よく通行止めの要因となるのがトラックによるスタック。スタックしてしまい坂道を登れなくなったということがままあるが、現場からの声によると、スタッドレスに酷似した「スノータイヤ」と謳ったタイヤがあるとのこと。冬用タイヤと勘違いして、履いている事業者やドライバーもおり、結果としてそういう車がスリップやスタックを起こして停滞する要因になっているとのことだ。スタッドレスタイヤを装着しない限り冬場は厳しいということも、もう少し周知できないものか。また、当該タイヤ自体安価であるため事業者も経費節減のため、そのタイヤを装着しがちであり、「スノーと書いてあるから、冬場も大丈夫だろう」といった判断をしているようなので、当該タイヤの性能の部分や「スノーと書いてあるからといって安心ではない」など注意喚起をしていただければありがたい。

(回答)

道路管理者として、例年11月ころから冬用タイヤやチェーンの装着について関係機関とともに周知している。所管の物流・自動車局で行政指導も含めて、スタックの原因となった車両、どのようなタイヤを装着していたかをチェックする体制を構築しており、物流・自動車局と連携して、行政指導の内容を共有しつつ、対応していく。

【補足】「スノータイヤ」とは？

ミックスタイヤといわれるタイヤ。道路管理者は冬用タイヤとして認めていない。国土交通省は積雪・凍結の際は当該タイヤにチェーンを装着するよう義務付けている。冬用タイヤについては、「スタッドレス表記」(国内表記)または「スノーフレイクマーク」(国際表記)がついているものとしている。



<スタッドレス表記の例>



<スノーフレイクマーク>

<大型トラックの駐車スペースの確保等について>

(運輸労連)

駐車スペースの確保については、これまで継続的に要請させていただいており、道路局にも様々な取り組みをしていただいで、課題解決へ向けて進んでいると認識している。改善基準告示の関係ではいわゆる430休憩の関係で、休みたいときには休めないという意見がまだかなり現場の方から上がってきている。引き続きの要望になるが、駐車スペースの整備、確保についてご尽力いただきたい。

【430休憩】

トラックドライバーが4時間以上連続運転した後に、必ず30分の休憩を取るというルール。トラック運転者の疲労軽減と安全運転を目的としている。

改善基準告示の改正に伴い、2024年4月1日から施行された。

<ETC2.0を活用したサービスの新設と導入促進について>

(交通労連)

運行管理支援サービスは優良なサービスと感じる。一方で導入している事業者や車両の数が少ないとも感じている。なぜ少ないのか、少ない要因は何か、いいサービスなのになぜ活用しないのか、もう少しその辺の深掘りをしていかないと、せっかく作ったシステムが活用されなければ、もったいないので、今後導入拡大を目指していくにあたって対策があればご教示いただきたい。

(回答)

ETC2.0の運行管理支援サービスについては、様々なものに活用できると考えているところだ。実際に利用者の方から意見を定期的に集約、またイベント等での周知など、どのようなニーズがあるのか、ご意見を頂戴することが重要と考えており、加えてそもそも制度自体を知っていただくことも重要と考えている。引き続き対応していく。

【ETC 2.0】

高速道路と自動車が双方向通信することで、高速道路での運転支援情報や災害時の避難支援、料金割引などのサービスを提供するシステム。従来のETCに加え、ITS (Intelligent Transport System) を搭載することで、より高度なサービスが利用可能となる。

ETC2.0の主な機能

① 安全運転支援

事故多発地点や渋滞末尾、急カーブ等の危険箇所を事前に警告することで事故を未然に防ぐ。

② 渋滞回避支援

広域の道路交通情報をリアルタイムに把握し、最適ルートを案内することで渋滞を回避できる。

③ 災害時支援

災害発生時には、災害状況や緊急情報、避難ルートなどを伝達し、安全な避難を支援する。



<自転車等の走行環境の整備・促進について>

(交通労連)

警察庁にも同じ内容を要請したが、デリバリーの自転車など、ルールを守っていない。車と車の間を走り抜ける、信号を無視、横断歩道にも突っ込んでいくといった光景がいまだに散見され、警察庁と連携しているのは十分承知しているが、特定の事業者に対して、「これは交通違反である」

と強力な指導ができないものか。もちろん取り組んでいただいていることは承知しているが、根本的な部分が解決されてないと感じる。自転車に対し巻き込み事故を起こしてしまい、ドライバーが「事故を起こすのが怖い」といって退職してしまったケースもある。また、電動キックボードもルール無視が目立ち、非常に危険な走行が頻繁にみられる。キックボード自体はアプリ経由で借りる手続きを行うが、その際「これは危険行為です」と表示したうえで、同意しないと借りることができないといった設計はできないか。そういった取り組みを強力にさせていただきたいというお願いだ。

(回答)

自転車活用促進という立場から、特定事業者の車両との接触事故は、自動車だけではなく歩行者や自転車への危険性が考えられる。指導や規制となると所管は警察庁になるので、道路局では具体的に何かができるわけではないが、安全・安心な自転車利活用のための整備ガイドラインがある。電動キックボードのマナーが良くないなどの昨今の事象も踏まえ、より安全な自転車利用環境はどうあるべきか、ガイドラインの中でも考えていくべきと考える。指導については、警察庁とも連携することになるが、電動キックボードとアプリの使い方については直接的に道路局が所管しているわけではないが、事業者との意見交換の場があり、ご要望いただいた話については伝える。

<2025年政策・制度要求(国土交通省・道路局)>

(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. 事故危険個所対策事業の促進について
3. 大雪などの異常気象時等における事故防止対策と走行環境整備について
4. 大型トラックの駐車スペースの確保について
5. ETC2.0を活用したサービスの新設と導入促進について
6. 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
7. 特殊車両通行確認制度の利便性向上について
8. 停車する車両に配慮した自転車等の走行対策について
9. 高速道路について
10. 自転車等の走行環境の整備・促進について
11. 乗合バスの高速道路通行料金の負担軽減について

(総合政策局からの割り振り項目)

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. 高速道路料金に関する施策について

以上