

社会資本整備審議会 道路分科会
第47回 国土幹線道路部会
全日本トラック協会 説明資料

令和3年1月20日（水）

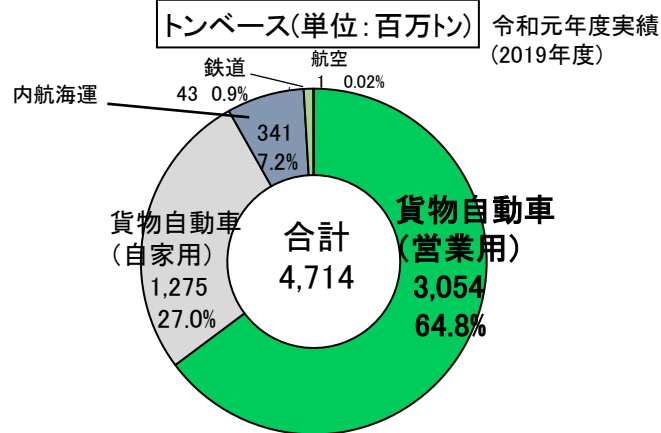
公益社団法人 全日本トラック協会
副会長（道路委員長） 寺岡 洋一



1.トラック運送業界の現状

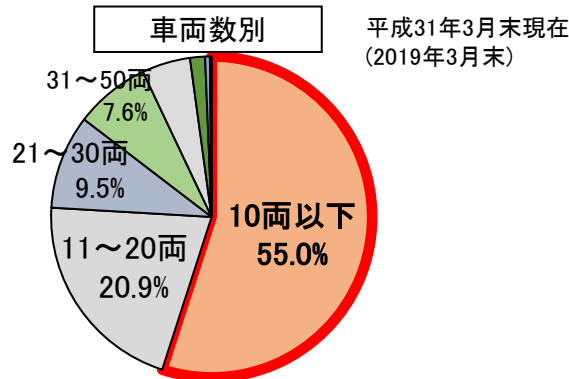
国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約43億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。



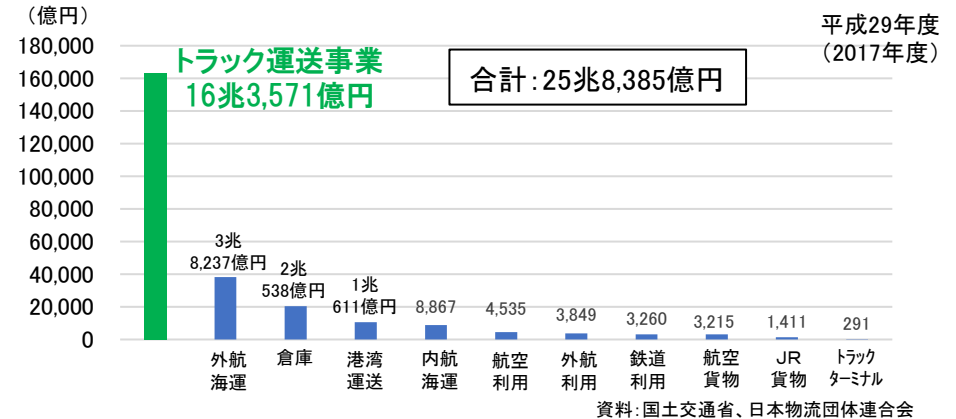
トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割近くを占める。



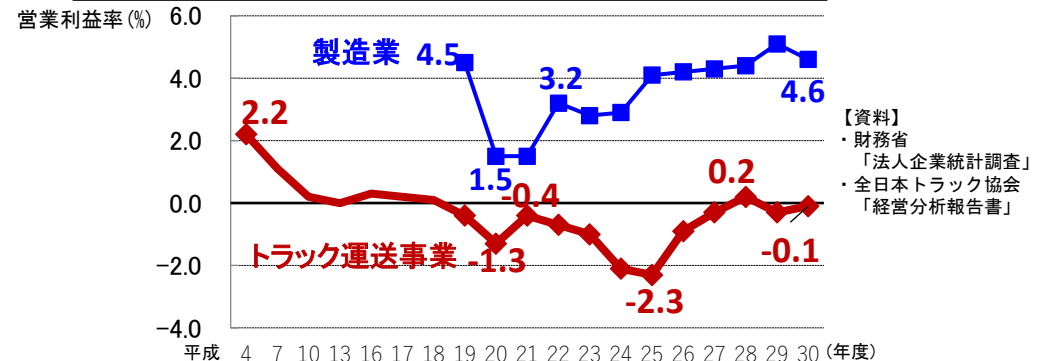
物流業の事業分野別営業収入

物流業全体の市場規模は約25兆8千億円で、このうちトラック運送事業は約16兆4千億円で6割を占める。



営業利益率の推移

製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降、ほとんどの年で赤字となっている。

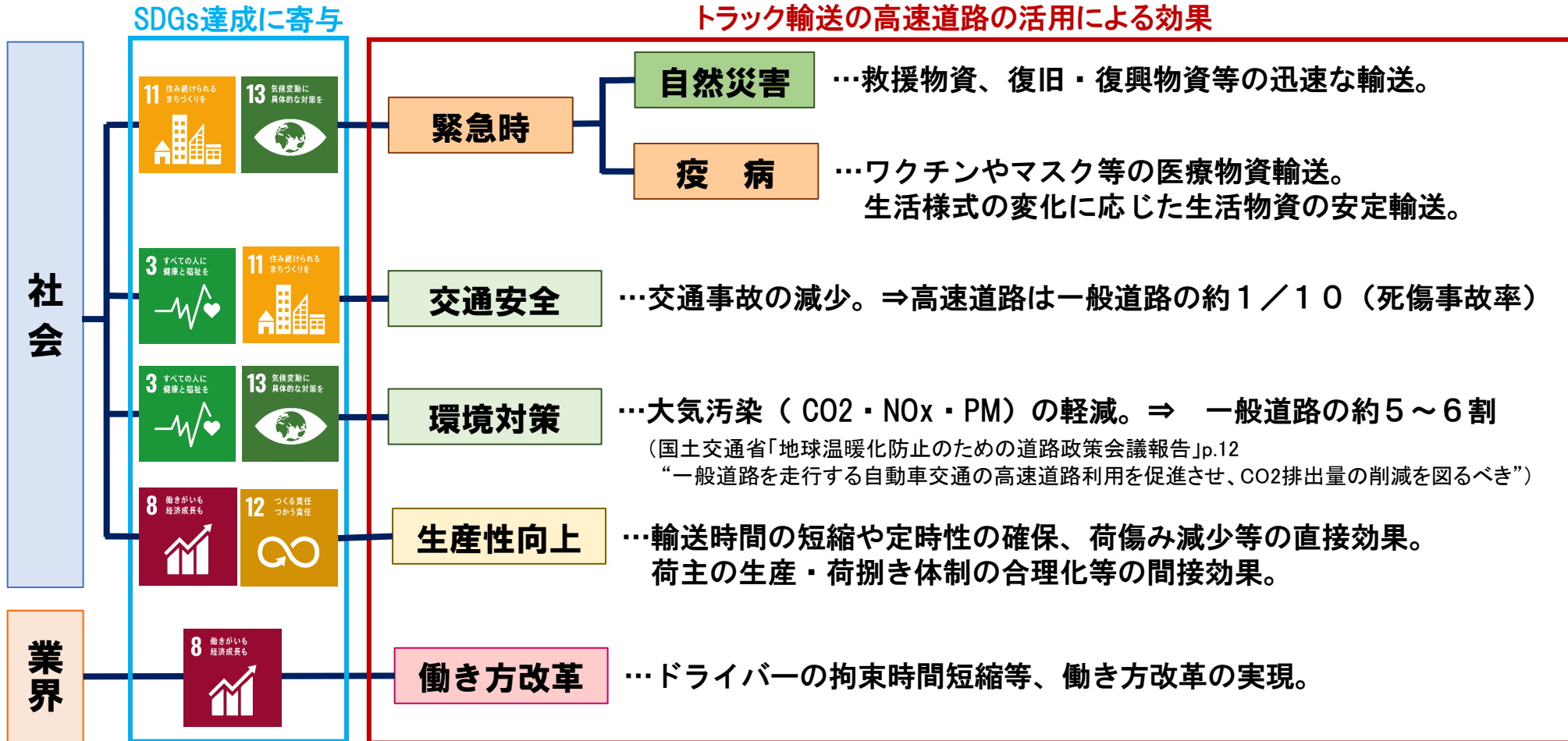


※トラック運送事業の営業利益率は各年度の回答のあった事業者について、営業利益の総和を営業収益の総和で除し、100を掛けたもの

2.トラック輸送と高速道路

■トラック輸送は高速道路の活用なしでは成り立たない

様々な品物を必要とする場所へ適時に輸送するトラック運送の果たす役割は極めて重要。
経済や暮らしを支えるため無くてはならない機能であるが、高速道路の活用なしでは成り立たない。
トラック輸送の高速道路活用は、「SDGs（持続可能な開発目標）達成」や「グリーン社会の実現」に繋がる。



3. 高速道路料金の引き下げ

(1) 新型コロナウイルス禍における料金制度

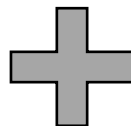
コロナ禍における支援策として **国費投入**

新型コロナウイルスの影響で荷主休業、操業停止などが生じ、物量が減少したため、多くのトラック運送事業者の経営が危機に直面している。かかる現況下において引き続きトラック運送事業が安定した輸送サービス及び運送環境を確保することで、エッセンシャル事業としての責任を果たすことが可能となる。

① 大口・多頻度割引の実質50%以上の割引の適用

新型コロナウイルス禍を克服し、日本経済が正常に回復するまでの間、高速道路の大口・多頻度割引の実質50%以上の割引の適用

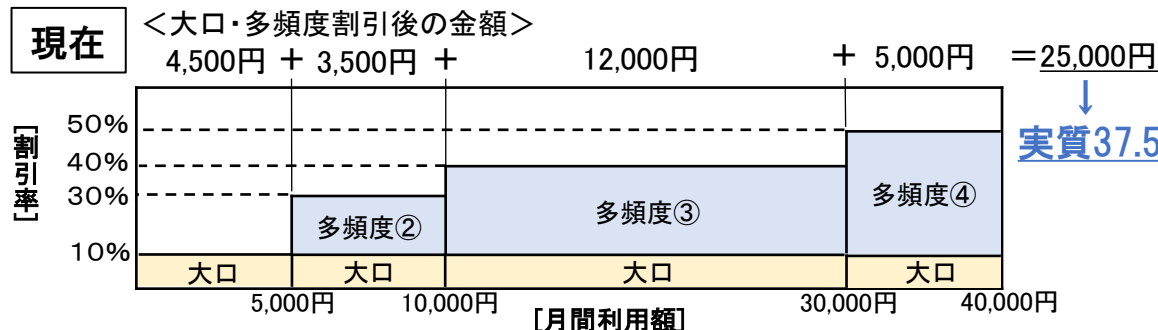
多頻度割引(車両単位割引)		
1台ごとの月間利用額		割引率
①	5,000円以下の部分	0%
②	5,000円超～10,000円以下の部分	20% (10%)
③	10,000円超～30,000円以下の部分	30% (20%)
④	30,000円超の部分	40% (30%)



大口割引(契約単位割引)	
契約者の1か月の高速道路の利用額合計が500万円を超え、かつ契約者の自動車1台あたりの1か月平均の利用額が3万円を超える場合	10%

※自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした令和3年度末(令和3年4月末)までの割引率。それ以外については()内の割引率。

例) 月間利用額40,000円の場合



要望

実質37.5%の割引

実質50%以上の割引

②首都高速道路、阪神高速道路における「車種間比率の激変緩和措置」の延長

首都高速道路、阪神高速道路における車種間比率の激変緩和措置について、新型コロナウイルス感染症の影響により車両の稼働状況の落込みが顕著である運送事業者も多数おり、激変緩和措置を延長。

【首都高速道路における令和3年3月末までの激変緩和措置】

		平成27年度 まで		平成28年度 ～令和2年度末		令和3年度 以降
車種間比率 (普通車1.0)	中型車	1.0	→	1.07	×	1.20
	特大車	2.0	→	2.14	×	2.75

激変緩和措置の延長

【阪神高速道路における令和4年3月末までの激変緩和措置】

		平成28年度 まで		平成29年度 ～令和3年度末		令和4年度 以降
車種間比率 (普通車1.0)	中型車	1.0	→	1.07	×	1.20
	特大車	2.0	→	2.14	×	2.75

激変緩和措置の延長



(2)交通流動の最適化および労働環境改善を図る料金制度

荷主注文で成り立ち下請構造もあるトラック運送業界では、高速道路料金を満額受け取るケースは少なく、困難な実態がある。そのため高速道路の料金割引の形態が、トラック運送業界の労働環境に与える影響は大きい。
労働環境を歪めることのないよう、緑ナンバーのトラック運送形態に配慮した料金割引制度が必要。

③深夜割引の拡充

- ・労働環境改善に資するため、労働基準法の規定に合わせて深夜割引の時間帯拡大（0時～4時⇒22時～5時）
- ・交通量に余裕のある時間帯にトラックの利用促進を図るため、深夜割引の割引率拡大（30%⇒50%）

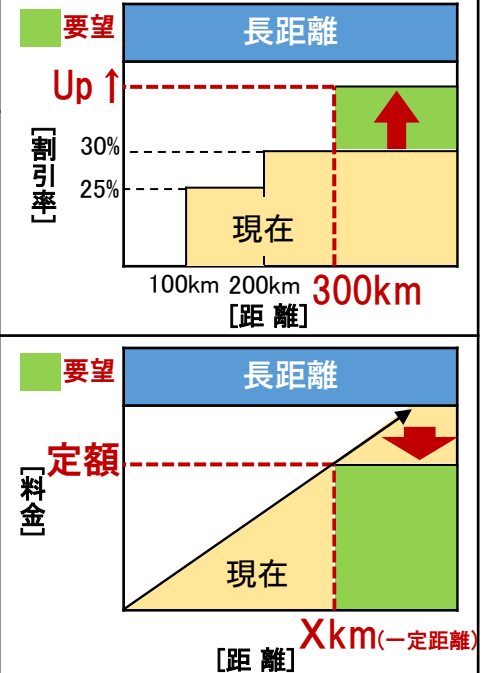
項目	理由	現在	要望
時間帯	労働環境の改善に資する	0時～4時	22時～5時 労働基準法の深夜規定に合わせる
割引率	交通量に余裕のある時間帯に、トラックの利用促進を図る	30%	50%

要望

④長距離通減制の割引の拡充

長距離輸送の効率化に向け、高速道路と国道の乗り継ぎを減らして一貫した高速道路の利用促進を図るため、300km超の割引率を創設。また、一定の距離を超えた場合の上限定額制の導入。

理由	現在	要望
高速道路と国道バイパスの頻繁な乗り換えを避け、一貫した高速道路の利用促進により、長距離輸送の効率化を図る	100km～200kmまで25%割引 200km超は30%割引	300km超の割引率の創設
	—	一定の距離を超えた場合の上限定額制の導入

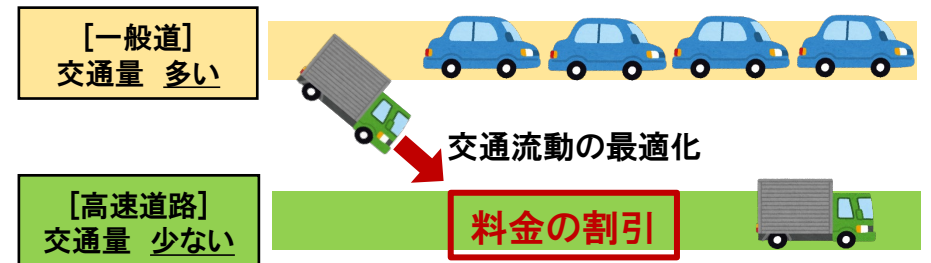


⑤渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定

交通量の少ない高速道路の料金を割り引くことにより、一般道等から高速道路へ転換させ、交通流動の最適化を図る料金割引制度の導入。

○混雑する高速区間の料金割増(案)について
⇒緑ナンバーの場合、時間帯限定の割増料金を荷主から受取ることとは困難。(混雑時間帯通行の必然性説明 等)

例)



(3)全国道路ネットワークに共通した料金割引制度

本四高速道路はNEXCO 3社の高速道路と一体形成される全国ネットワークとして、同一の収支予算（債務返済計画）にて管理運営されている。（全国路線網の法的位置づけ）
本四高速道路はNEXCO 3社の高速道路と同一の割引制度とし、更なる料金体系の簡素化が必要。

⑥本四高速とNEXCO3社の同一の割引制度を実現

【NEXCO 3社と本四高速の割引の違い及び要望内容】

項目	NEXCO3社	本四高速	要 望
大口・多頻度割引	最大50%	○1万円～5万円:6.9% ○5万円を超える部分:13.8%	➡ ①大口・多頻度割引 50%枠の設定
深夜割引 (0～4時)	30%	無し	➡ ②深夜割引の導入
長距離逓減制割引	○100～200km:25% ○200kmを超える部分:30% ○本四高速を挟む前後の NEXCO利用は前後個別の 走行距離算出(合算無し)	無し	➡ ③NEXCOの走行距離と 合算した長距離逓減制の 割引の導入
平日朝夕割引 (朝:6～9時、夕:17時～20時)	(地方部のみ対象) 5～9回:30% 10回～:50%	無し (普通車以下のみ有り)	➡ ④平日朝夕割引を 中型車以上にも適用
大型車の 土日祝日料金		休日は平日の約1.5倍 例)神戸淡路鳴門自動車道(神戸西～鳴門) 大型車料金(ETC車) 平日5,410円 → 休日8,120円	➡ ⑤大型車の料金について 平日の料金に比べて 割高になっている 土日祝日料金の引き下げ

4. 物流の基盤整備

(1) 物流を支え、災害からの速やかな復旧・復興を可能とする高速道路ネットワーク整備・充実

- 国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路」は、平成31年4月に供用中道路の指定が行われて以来（約3.5万km）、未供用道路は未指定（令和3年1月現在）。未供用道路の早期指定を要望している。
- 高速道路の暫定2車線区間は、死亡事故率が4車線区間の約2倍。高速走行性にも劣る。
- ミッシングリンクも全国各地に多数存在。渋滞等の慢性的課題が顕在化し、高速道路のネットワーク機能を発揮できず。

①未供用道路等の「重要物流道路」への追加指定

『平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保』を行えるよう、輸送ニーズに対応した高速道路ネットワークの機能強化を図るため、重要物流道路指定および集中投資、早期供用が必要。

○令和2年11月10日(火) 国土交通省 吉岡道路局長へ「重要物流道路の追加指定に関する要望書」を提出

★未供用49区間＋供用中10区間＝計59区間を要望



種別	類型別	— 既指定道路 ■ ■ / ■■ 追加指定要望区間	要望数
未供用	A. 未供用区間 計画中及び建設中の自動車専用道路や一般道路に対して要望するもの。		49区間
	B. ネットワークを新たに形成 既指定道路ネットワークへの新たな形成を要望するもの。		7区間
供用中	C. 一部未指定区間の補完 一部区間のみ指定された道路への補完を要望するもの。		2区間
	D. 特定場所への往来目的等 特定場所へ往来する目的等のために要望するもの。		1区間

②高速道路の暫定2車線区間の4車線化への推進

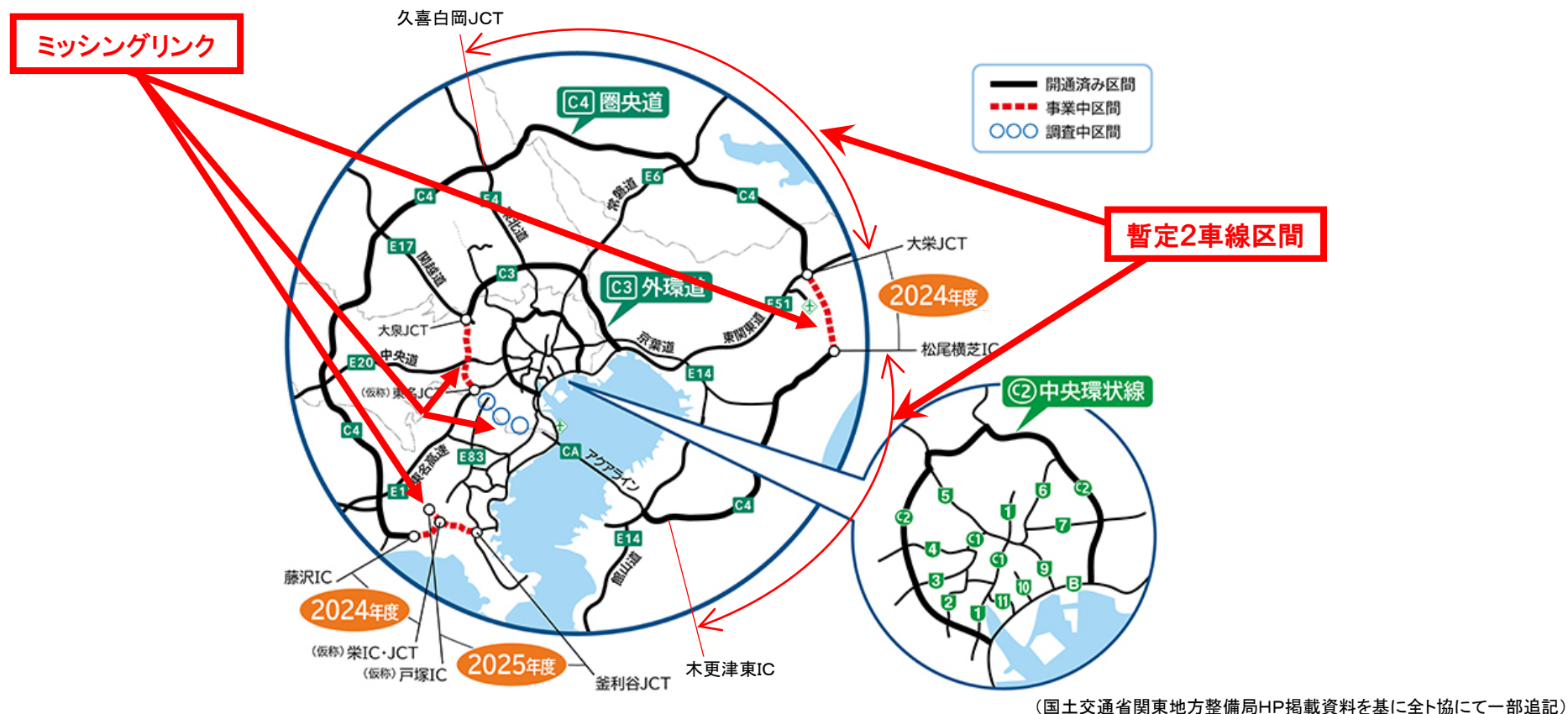
暫定2車線区間を4車線化することにより、安全性が確保され、高速性能が向上される。

※高速道路の供用延長11,960km、うち暫定2車線4,432km（約4割）＜令和元年度末時点＞

③ミッシングリンクの解消

慢性的な渋滞の緩和、災害発生時における機能確保、物流効率化による経済活動の活性化等への効果大。

【事例：首都圏の高速道路の開通状況】



(2)休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充

改善基準基準告示などの法令遵守及びドライバーの労働環境の改善。



【モデル例】
走行距離：片道1,115km(内、高速道路1,052km(古賀IC～西宮名塩SA間560km、西宮名塩SA～東京IC間492km))
荷待・荷役時間：各約1時間×2カ所＝約2時間 一般道20km/h、高速道路70km/hで試算
運転時間：2日平均で1日あたり8.5時間(改善基準告示：2日平均で1日あたり9時間以内)
休憩時間：1回30分×4回＝2時間(改善基準告示：連続運転時間は4時間以内)
拘束時間：1日目約12時間30分、2日目9時間(改善基準告示：1日原則13時間以内)
休息期間：(改善基準告示：8時間以上)

①高速道路のSA・PA、道の駅における大型車、特大車用駐車スペースの整備・拡充

休憩だけでなく休息の需要にも十分にえられるよう、用地拡張や高層化も含めて、実施可能な全ての手段を尽くし、早急に駐車スペースの整備・拡充（容量拡大）をお願いします。

- 長時間駐車への課金について
⇒改善基準告示に基づく休憩・休息時間等の確保のため、トラック運送にとって運送中の長時間駐車は必要不可欠なものです。SA・PAの長時間駐車に対し課金すると、事業者が負担に耐えられず休息を取らない等の労働環境悪化や、荷主近傍での長時間路上駐車等が懸念されます。走行だけでなく休憩・休息等も含めた物流環境の整備・提供のあり方について、労働環境改善や発着荷主の対応等も含め、多面的な御検討をお願いします。
- 駐車マスの予約制度について
⇒駐車ニーズ(場所、時刻等)に応える駐車マスの容量が確保されない限り、予約を取れない事業者が発生し、休憩・休息を取らずに改善基準告示に抵触するトラックの発生が懸念されます。また改善基準告示の内容や荷主のニーズにより、駐車場所は特定のSA・PAに限定されるのが実態です。オーバーフローしているSA・PAの大幅な容量拡大は避けて通れないものと考えています。
- 高速道路外の駐車スペースについて
⇒アイデアの一つであると考えます。労働時間や燃費等の問題があり、トラックは走行距離や時間を極力削減します。ICの至近距離での立地・整備の御検討をお願いします。

②シャワー施設等、休憩・休息施設の充実

○シャワー施設のあるSA・PA数を増大し、待たずにシャワー施設が利用できるよう男女別に必要室数を増設。
 (現在、NEXCO 3社でシャワー施設14エリア(うち片方向のみ5エリア)、入浴施設4エリア。 出展：ドラぷら)

○コロナ禍においてドライバーへの感染を防止するため、SA・PAの施設が「3密」にならないよう改善。

③中継物流拠点(コネクタエリア)の設置箇所拡大

中継物流拠点の設置箇所拡大による中継輸送の推進。

平成30年9月に中継物流拠点「コネクタエリア浜松」が開業した。このような中継物流拠点(コネクタエリア)が、大都市圏・中核都市圏間の中間地点にそれぞれ必要。(例：東京圏⇔仙台圏、福岡圏⇔広島圏⇔大阪圏、大阪圏⇔北陸圏⇔東京圏)

■中継物流拠点における運用イメージ

トレーラー・トラクタ交換方式の場合



【車両の稼働イメージと拘束時間】

①関西⇔関東間の往復運行の場合(従来の運行) ※1往復:3日間の行程の場合



②コネクタエリア浜松利用の場合(新しい運行) ※定型・日帰り運行の場合



【位置図】

