

**社会資本整備審議会 道路分科会**  
**第59回 国土幹線道路部会 説明資料**

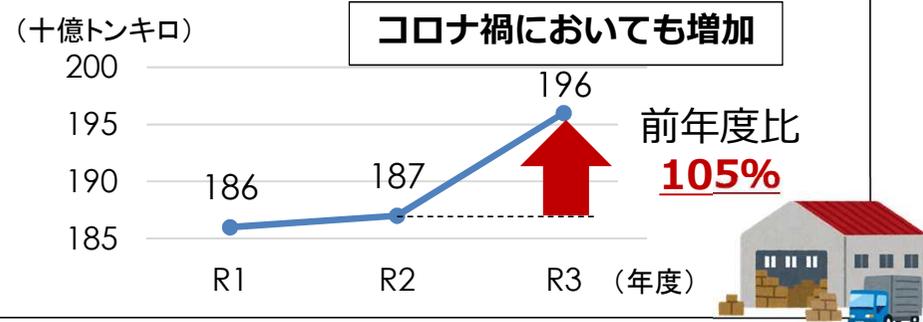
**令和5年10月24日（火）**

**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**

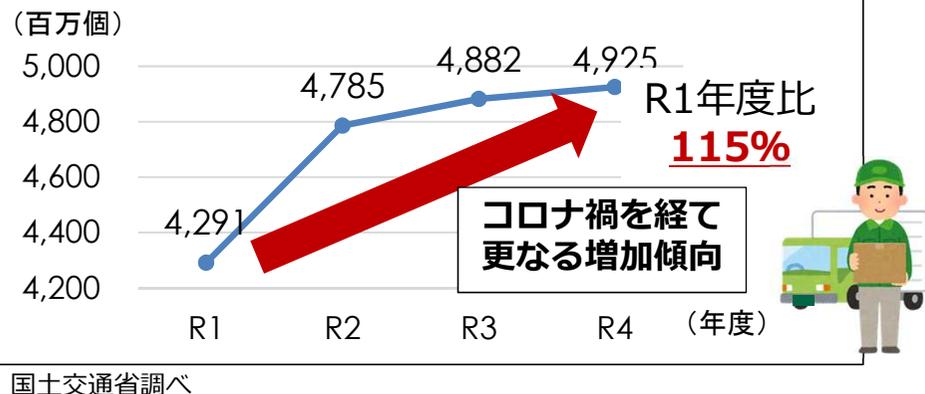
- トラック運送業界は、国民生活や産業活動を支える公共的物流サービスの担い手。コロナ禍においてもエッセンシャル事業として社会経済活動に貢献。（図1、2）
- 高速道路における大型車の走行は**+7.3%増加**、**高速道路の活用は増えている**。（図3）
- 高速道路の活用は、ドライバーの拘束時間短縮等労務負担の軽減、輸送時間の短縮及び定時制の確保等**生産性の向上の実現や、物流効率化の推進に欠かせない**。（図4）

## トラックの輸送状況

<図1> 【営業用トラックの輸送トンキロ】



<図2> 【トラックの宅配便取扱個数】



## トラック運送の高速道路の活用状況

<図3> 【トラック運送の高速道路の活用状況】

(千台キロ)

車種	H27	R3	増減率
大型車	102,213	109,646	<b>+ 7.3%</b>
小型車	207,466	187,770	△ 9.5%

大型車：大型貨物車、バス 小型車：乗用車、小型貨物車  
国土交通省「道路交通センサス」

<図4> 【トラック運送の高速道路の活用による効果】

### <社会的効果>

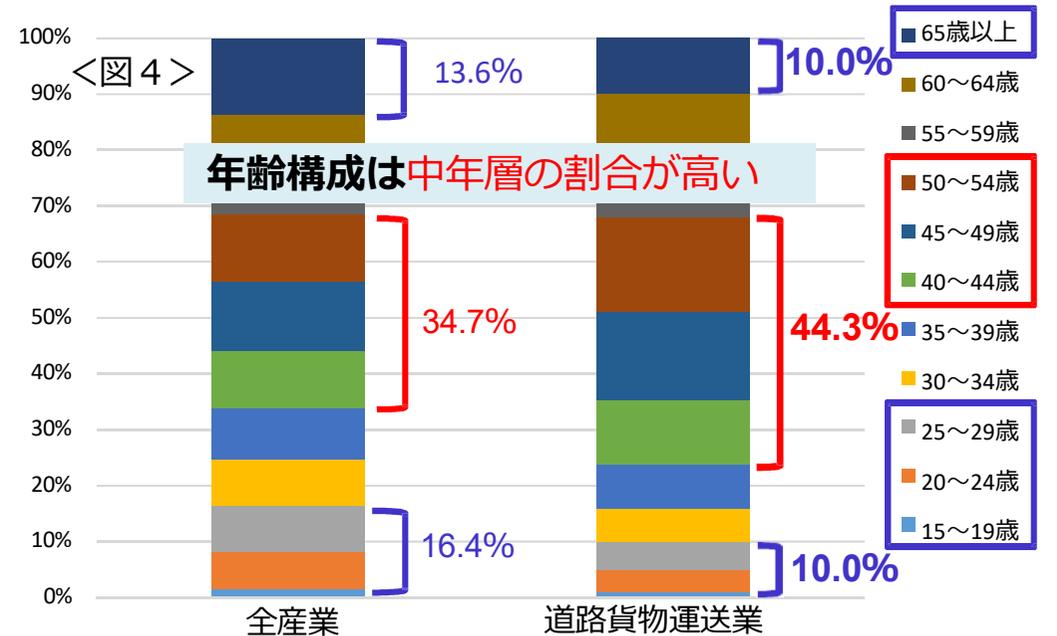
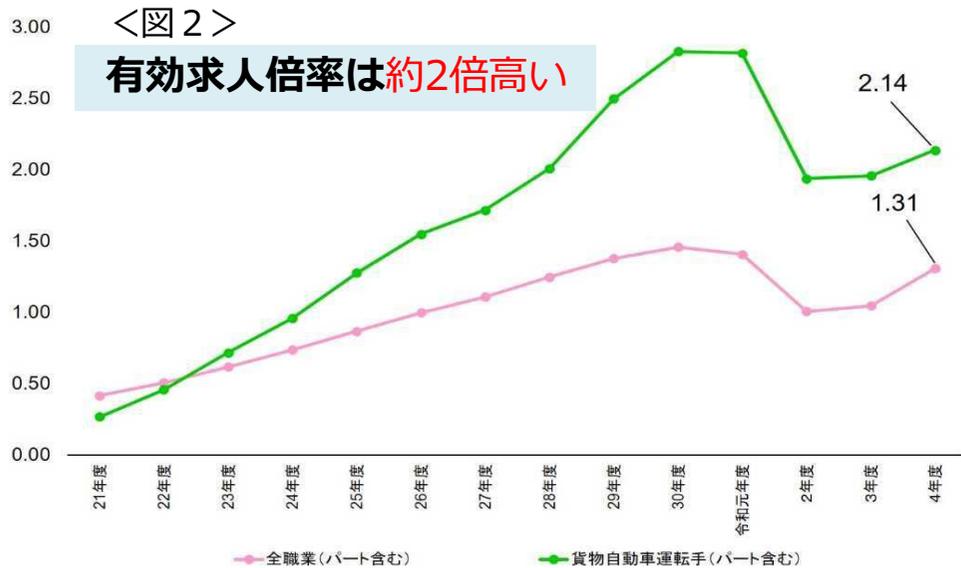
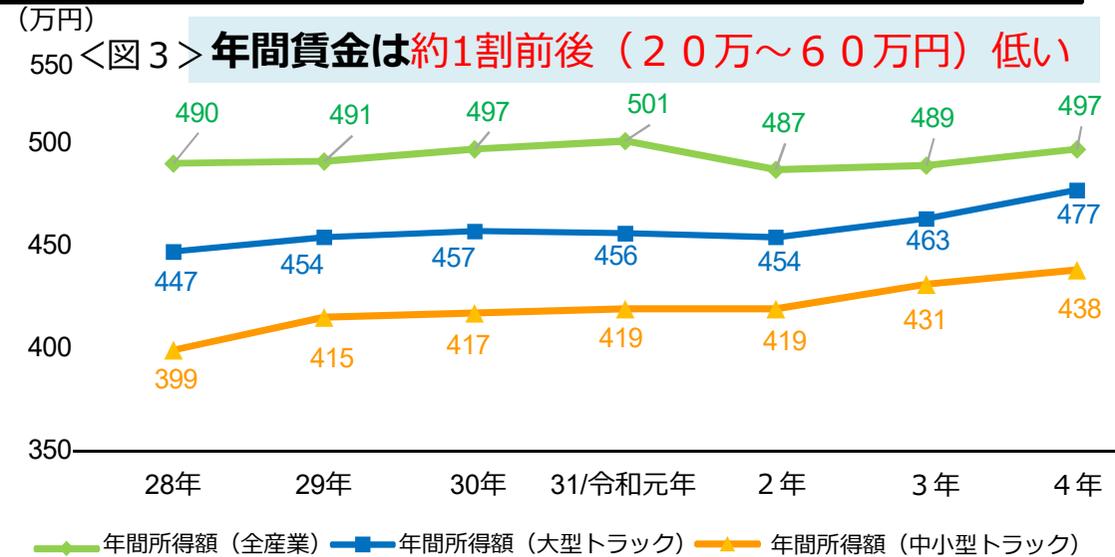
- 生産性向上…速達性や定時制の確保
- 交通安全…交通事故の減少
- 環境対策…カーボンニュートラルの実現
- 災害時…救援物資、復旧・復興物資等の迅速な輸送

### <業界的効果>

- 働き方改革…ドライバーの拘束時間短縮等

# トラックドライバーの現状

- 全産業に較べて、**労働時間は2割長く、年間賃金は1割低い** (図1、2)
- 有効求人倍率は2倍**とドライバー不足の状況、**中年層の割合が高く**将来的にも不足が懸念 (図3、4)

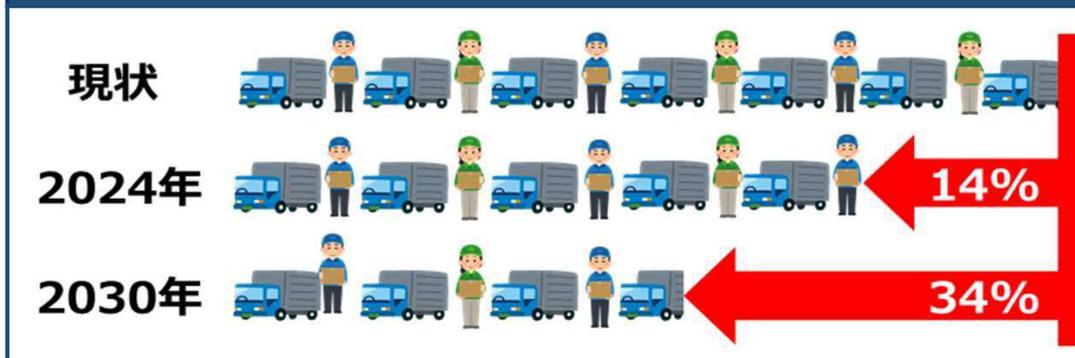


- 令和6年4月から、ドライバーの**時間外労働年960時間の上限規制**と**拘束時間規制の強化**が適用される（図1）
- これにより、**ドライバー不足が更に深刻**となり、**対策を講じない場合、2024年には14%、2030年には34%の輸送力が不足**するとの見通し（図2）

## <図1> 【主な改正内容】

	現 行	改 正（令和6年4月～）
時間外労働規制 （労働基準法）	なし	960時間 （原則、720時間）
拘束時間 （労働時間+休憩時間） （改善基準告示）	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内 ・長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3,300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

## <図2> 輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



- トラック事業者は荷主に対して、適正な運賃・料金と高速道路料金など実費の收受に向けた価格交渉に取り組んできたが、高速道路料金は**約6割の事業者が十分な收受ができていない**。（図1、2）
- このような状況を踏まえ、国土交通省等関係省庁と連携し、適正な運賃・料金と高速道路料金の価格転嫁に向け、荷主との交渉に積極的に取り組んでいくこととしている。

## <図1> 高速道路料金は実費として收受

### <①標準貨物自動車運送約款>

平成29年11月4日よりトラック運送における  
**運賃・料金の收受ルールが変わりました。**

#### 標準貨物自動車運送約款等の改正概要

##### ①「運賃」と「料金」の区別を明確化しました

運賃が運送の対価であることを明確化します。



#### 標準貨物自動車運送約款とは？

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形です。



### <②標準的な運賃>

#### (8) 実費

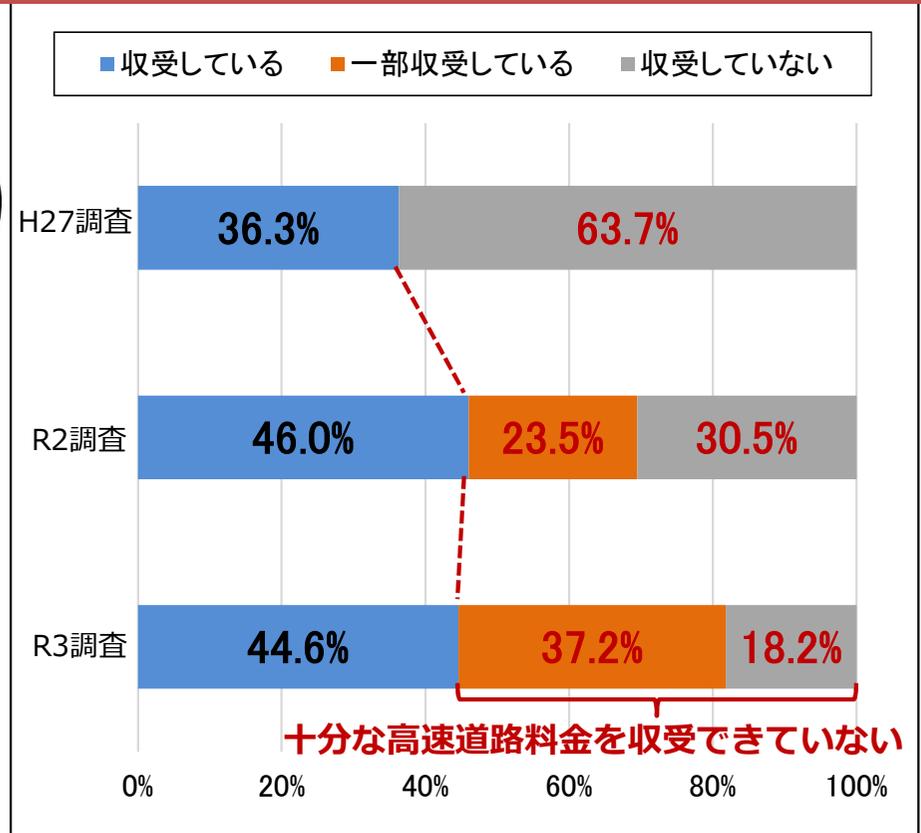
**有料道路利用料、フェリー利用料等については、運賃とは別に実費として收受することとしている。**

国土交通省自動車局貨物課長 通達「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について」（令和2年4月24日付け国自貨第14号）別紙より抜粋

平成29年11月4日より  
**運賃・料金とは別に、  
有料道路利用料を收受  
することを明確化**

実態は…

## <図2> 荷主からの高速道路料金の收受の有無



国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」（H27、R2、R3）

○本年6月2日、我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議において、我が国の物流を支えるための環境整備に向け、抜本的・総合的な対策として「**物流革新に向けた政策パッケージ**」が決定された。

## 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント抜粋（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）

### 1. 具体的な施策（1）商慣行の見直し

- ⑤担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等
- ⑥トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底
- ④トラックGメンの設置等

高速道路料金の確実な転嫁・収受

### 1. 具体的な施策（2）物流の効率化

#### ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現

トラックドライバーの労働生産性の向上のため、大口・多頻度割引の拡充措置を継続し、利用しやすい高速道路料金を実現する。

利用しやすい高速道路料金の実現

#### ⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

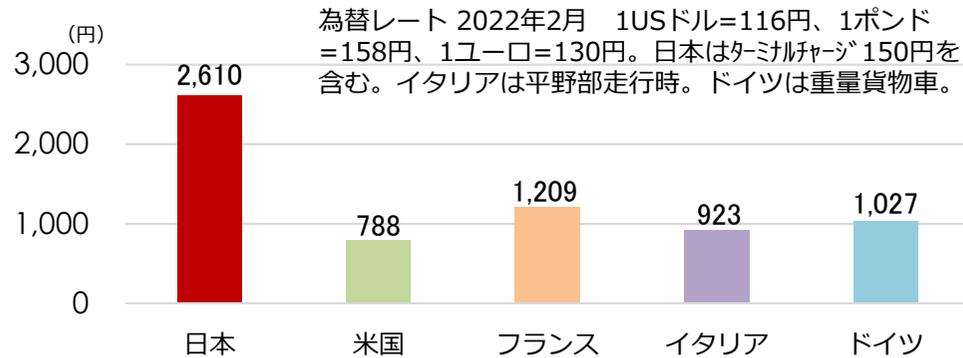
（物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備）  
トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAや道の駅における大型車駐車マスの拡充や、これと関連したSA・PAにおける有料による駐車マス予約制度の導入、SA・PAにおけるPPP手法等による休憩施設や仮眠施設の拡充など、さらに大型車が確実に休憩できるような取組みを推進するとともに、物流の効率化等を促進するため、地域における必要性を検討し、スマートICの整備を推進する。

SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充、休憩施設の拡充

- 日本の高速道路は諸外国と比較して料金水準が2倍以上。(図1)
- 日本の高速道路は諸外国と比較して交通量分担率が2分の1以下。(図2)
- トラック運送は車種間比率により高速道路料金の負担が大きい。(図3)

<図1> 日米欧の高速道路の料金水準

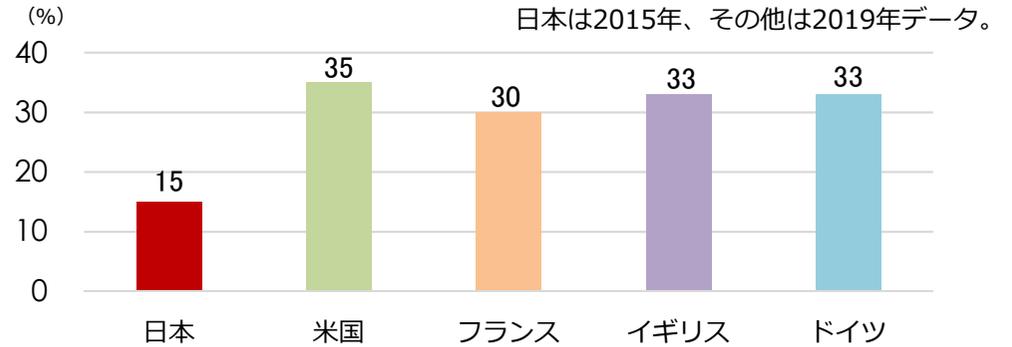
<高速道路の料金の国際比較 (普通車100km走行時・円換算)>



出典：(公財)高速道路調査会「欧米の高速道路政策 2022年版」を基にグラフ加工

<図2> 日米欧の高速道路の交通量分担率

<高速道路の交通量分担率の国際比較>



出典：(公社)土木学会「日本インフラの体力診断 道路WG(高規格道路)」(2021年9月)より抜粋

<図3> 高速道路料金の車種間比率

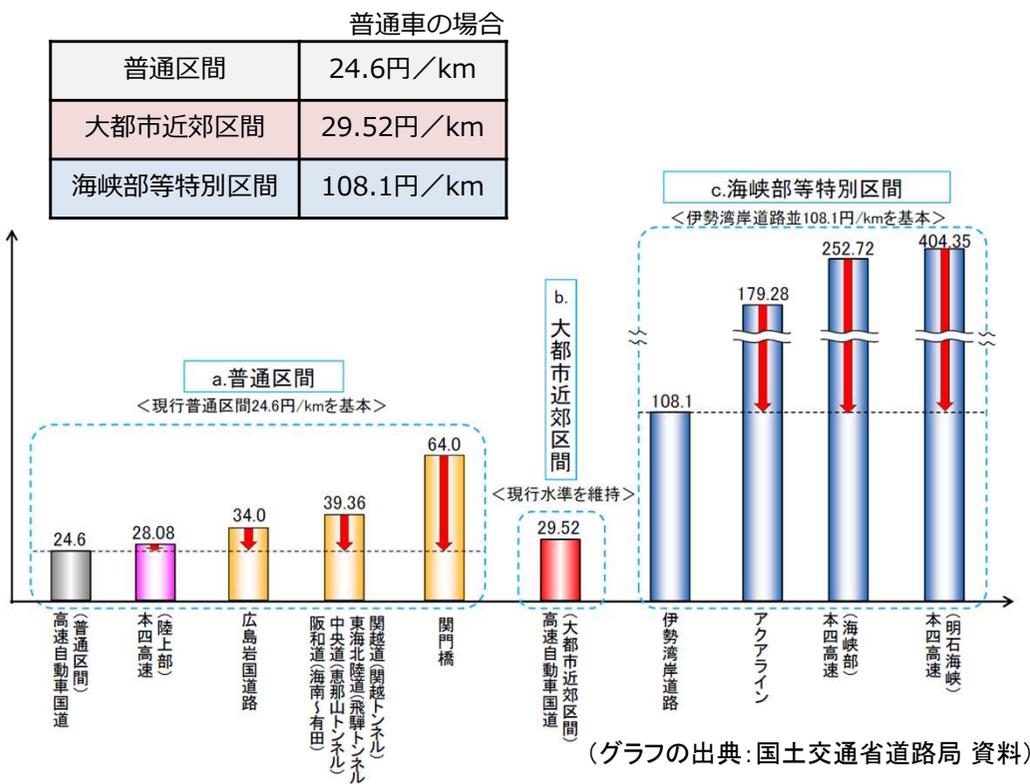
車種区分	比率
軽自動車等	0.8
普通車	1.0
中型車	1.2
大型車	1.65
特大車	2.75

トラック運送の該当区分

# 1. 高速道路料金の引下げ

- 道路整備特別措置法等の改正で料金徴収期限が延長されたこと、また、土地に関する債務を償還対象から除くことにより、**料金水準を引下げ**ていただきたい。
- 特に、**本四高速など海峡部等特別区間**は、有効活用の観点から**料金水準を引下げ**ていただきたい。
- 利用しやすい全国道路ネットワークの実現のため、本四高速道路の割引制度は、大口多頻度割引や長距離逓減の適用など、**NEXCO3社と同一の一貫した割引制度**としていただきたい。

## 3つの料金水準



## NEXCO3社と本四高速における主な割引制度の比較

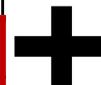
項目	NEXCO3社	本四高速道路
大口・多頻度割引	最大50%	最大13.8%
深夜割引(0~4時)	30%	無し
長距離逓減	高速自動車国道に対して ○100~200km : 25% ○200kmを超える部分 : 30%	無し

## 2. 大口・多頻度割引の実質50%割引への拡充・恒久化

○利用額のうち「**30,000円超の部分**」のみ**50%割引**。月間利用額40,000円の場合、**実質割引率は37.5%**。

○大口・多頻度割引を継続し、**利用額が一定額以上の場合には、30,000円以下の部分を含め割引額が割引対象額の50%**となるよう、大口・多頻度割引の**拡充と恒久化**を図られたい。

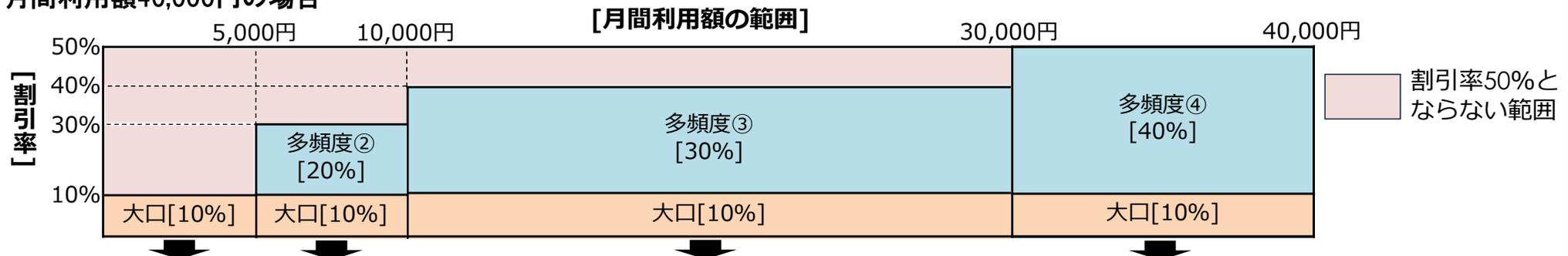
多頻度割引（車両単位割引）	
1台ごとの月間利用額	割引率
① 5,000円以下の部分	0%
② 5,000円超～10,000円以下の部分	<b>20%</b> (10%)
③ 10,000円超～30,000円以下の部分	<b>30%</b> (20%)
④ 30,000円超の部分	<b>40%</b> (30%)



大口割引（契約単位割引）	
条件	割引率
次の①、②のいずれも満たす場合	<b>10%</b>
① 契約者の1か月の高速道路の利用額合計が500万円超 ② 契約者の自動車1台あたりの1か月平均の利用額が3万円超	

自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした割引率。（令和6年3月末まで）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



大口・多頻度割引後の金額 4,500円 + 3,500円 + 12,000円 + 5,000円 = 25,000円 実質37.5%割引

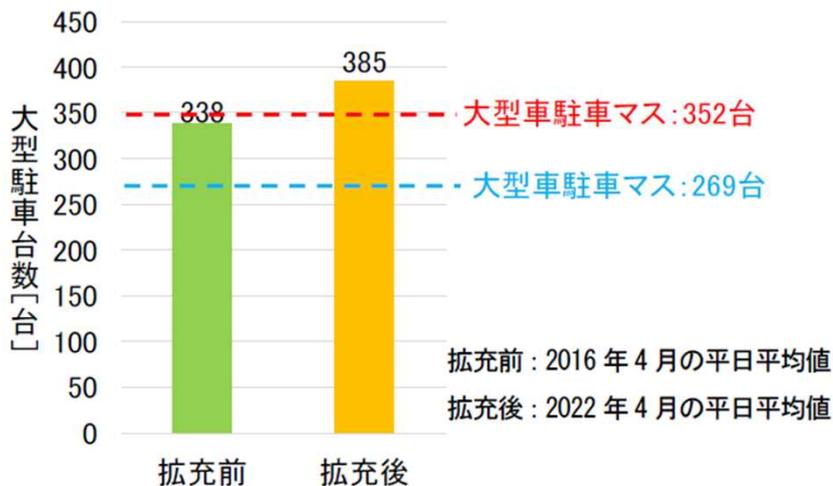
(5,000円×10%割引) (5,000円×30%割引) (20,000円×40%割引) (10,000円×50%割引)

### 3. SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充等

○NEXCOや全ト協の調査では、**大型車駐車マスは、まだまだ不足しているとの結果。**（図1、2）

- 大都市圏周辺のSA・PAは、**立体構造化により、オーバーフロー度合いが著しい箇所から直ちに着手していただきたい。**
- SA・PAの大型車駐車マス不足を補完するため、道の駅を対象とした**「高速道路の休憩施設の不足解消に向けた社会実験」**に、**トラックステーション（TS）**を加えていただきたい。（図3）
- 大型車駐車マスの幅は3.25mが多く、**隣の車両にサイドミラーやドアが接触する等の問題**が生じていることから、**幅3.5m**にしていただきたい。

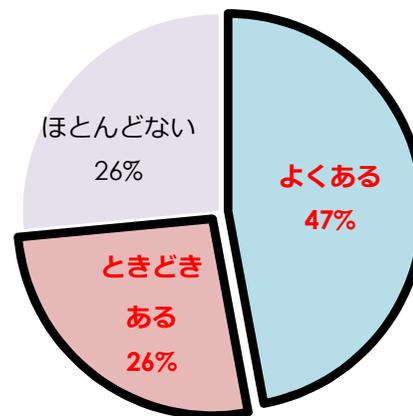
<図1> 東名 足柄SA（上り）駐車マス拡充前後の駐車台数



出典：NEXCO3社発表資料

<図2> 駐車マス不足で困ったことがあるか？

- ・約7割のドライバーが駐車マス不足で困っている。
- ・「ほとんどない」と回答したのは深夜時間帯にSAを利用しない運転者。



(R5年3月山陽道 吉備SAヒアリング調査結果)

<図3> 全ト協運営のトラックステーション

TS名	駐車台数			
	トレーラ	大型	普通	計
1 札幌	39	17		56
2 苫小牧	30	50	11	91
3 仙台	8	31	15	54
4 白河の関	15	30	73	118
5 茨城	30	10		40
6 矢板	10	36	—	46
7 大宮	4	37	14	55
8 東神	21	76	22	119
9 新潟	6	46	28	80
10 金沢	9	47	10	66
11 浜松	13	103	14	130
12 名古屋	39	58	21	118
13 亀山	38	44	48	130
14 彦根	7	38	29	74
15 大阪	—	80	22	102
16 奈良・針	—	60	25	85
17 岡山	2	33	20	55
18 尾道	6	31	13	50
19 三次	—	30	19	49
20 北九州	—	70	37	107
21 鳥栖	—	48	32	80
22 諫早	40(トレーラ・大型車) 5(中型車)	29		74
23 大分	17	26	29	72
合計	<b>1,354</b>	538		1,851

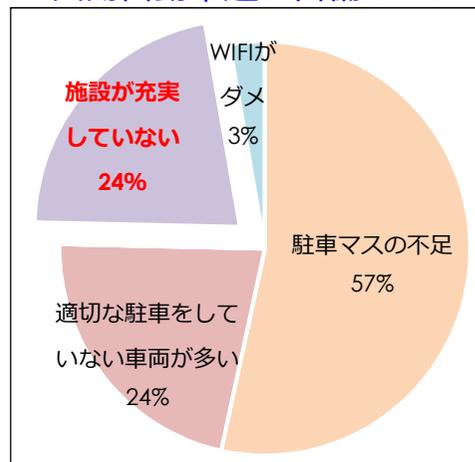
# 4. SA・PAにおける休憩施設の拡充

○全ト協の調査では、シャワー、コインランドリー、コンビニエンスストアの設置を望むドライバーが多いという結果。(図1、2)

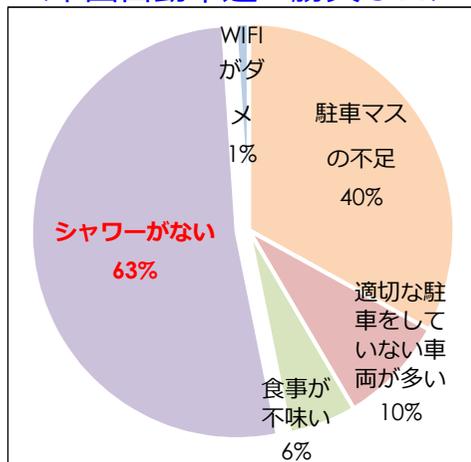
○シャワー、コインランドリー、コンビニエンスストア等ドライバー施設を充実していただきたい。

<図1> SA・PAの利用で困ったこと

<山陽自動車道・吉備SA>



<中国自動車道・勝央SA>



SA・PAのシャワー施設設置数 (出典：国土交通省道路局資料)

	施設数	室数	令和5年4月1日現在
東日本	10	46	(男：153室、女：61室、兼用：4室)
中日本	19	133	
西日本	9	39	
計	38	218	

<図2> SA・PA施設の課題 (ヒアリング)

- 車中泊するドライバーは、**シャワー、コインランドリー、コンビニエンスストアの設置**など、施設充実を望む声が多かった。
- SAは観光客向けの商品、価格帯が多く、ドライバーにとっては、利用しづらい。**もっとドライバーに目を向けた施設の充実**を切に望む。
- 中国自動車道のSAはレストラン、コンビニエンスストアなど施設整備が十分でないため、**大変不便**を感じる。

