

令和3年度 税制改正・予算に関する要望(道路関連予算 抜粋)

2. 道路関係要望

1. 高速道路料金等の引下げ

日本の高速道路の利用率は16%であり、欧米並みの30%となった場合、交通事故死傷者や環境負荷が大きく減少するとされている。

高速道路を利用することによって、社会全体の交通事故減少や環境負荷の低減に資することができ、我々トラック運送業界において高速道路を利用することは、まさに社会貢献である。

トラック輸送にとって、高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時性の確保等生産性の向上の実現に不可欠なものであり、物流効率化の推進に欠かせないものである。

また、厚生労働省・国土交通省が作成した、働き方改革を推進するための「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」においても、長時間労働の改善に向けた対応のひとつとして、さらなる「高速道路の利用」が掲げられ、会員事業者に対して普及・定着を図っているところであり、今後も積極的に高速道路の利用促進を図りたいと考えている。

については、高速道路網が産業発展の不可欠の基盤として形成されてきた背景を考慮し、国民生活と経済のライフラインとしての機能を果たす営業用トラックについて高速道路料金の負担を軽減されるよう、国費を充当すること等により以下の措置を講じられたい。

(1) 営業用トラックに係る割引制度、料金体系の設定

①新型コロナウイルス感染拡大に伴い、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の影響で荷主休業、操業停止などが生じ、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、トラック運送事業者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安定して地域の環境を確保できるよう、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、大口多頻度割引が従来の割引ではなく、実質50%以上の割引が適用されるような措置を講じられたい。

また、コーポレートカード利用の平日朝夕割引について、深夜割引と同様、大口・多頻度割引の対象とされたい。

②首都高速等における割引制度の拡充等

首都高速、阪神高速及び名古屋高速についてNE X C O同様の大口・多頻度割引の導入、伊勢湾岸道路への長距離通減割引の適用など、更なる利用促進のための負担軽減を図られたい。

なお、平成28年に首都圏の料金体系のシームレス化が実施された際に、車種区分が整理・統一され、首都高速道路における車種間比率（普通車1.0）についても中型車が1.0から1.2、特大車が2.0から2.75へ統一されたが、令和3年3月末日までの激変緩和措置として中型車が1.07、特大車が2.14とされている。

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ち込みが顕著である運送事業者も多数あることから、当該激変緩和措置を延長されたい。

③長距離通減制の割引の拡充

長距離輸送の効率化を図るため、長距離通減制の割引（現在100km～200kmまで25%割引、200km超が30%割引）について、拡充されたい。

また、一定の距離を超えた場合には、上限額制の導入を図られたい。

④深夜割引の拡充

労働環境の改善に資するため深夜割引については、現在午前0時～午前4時の適用時間帯を労働基準法に規定されている深夜時間帯の規定に合わせて午後10時から午前5時までに拡大されたい。

また、交通量に余裕のある時間帯にトラックの利用の促進を図り、高速道走行による輸送効率の改善及び一般道の交通安全・環境面の維持、増進を図るため、現在3割の割引率を5割に拡大されたい。

⑤渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定

道路を賢く利用し、渋滞対策に資するため、ETC2.0の機能やビッグデータを活用して、通行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や混雑する高速道路からの転換促進を図るなど、交通流動の最適化を目指す料金・割引制度を設けられたい。

(2) 本四高速における割引制度の拡充

本四高速については、高速道路株式会社法の附則において、「本四高速の経営の安定性の確保が確実にされた時などに、西日本高速との合併に必要な措置を講ずるもの」と

されている。このような状況の中で本四高速は黒字決算が続いており、早期に合併に向けた措置を講じNEXCOと同様の割引制度を実現するとともに、更なる料金体系の簡素化を検討されたい。

- ①大口・多頻度割引50%枠の設定。
- ②深夜割引の導入。
- ③NEXCOの走行距離と合算した長距離逓減制の割引を導入。
- ④平日朝夕割引を中型車以上にも適用。

また、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の料金を引き下げられたい。

(3) フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設

長時間労働を抑制し、労働環境の改善のため、フェリー等利用が促進されるよう、フェリー等利用に対する補助・助成制度を創設されたい。

特に、北海道から本州へのトラック輸送は、フェリー等を利用せざるを得ないが、本州のトラック運送事業者は、高速道路料金の各種割引等を受けていることから、高速道路料金の引き下げに相当する補助・助成制度を創設されたい。

2. 道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現

(1) 「重要物流道路」をはじめとする高速道路等ネットワークの整備推進

① 「重要物流道路」における機能強化の推進及びミッシングリンクの解消

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月に供用中の道路の指定が行われ、令和2年4月に供用中の一部の道路が追加指定された。トラック輸送ニーズに対応し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、指定された「重要物流道路」の機能強化及び重点支援、並びに未供用の道路等の「重要物流道路」への追加指定を推進されたい。

高速道路のミッシングリンクの解消は、慢性的な渋滞の緩和、震災発生時における防災ネットワークの機能確保、物流効率化による経済活動の活性化などにつながるものであることから、高速道路ネットワークを積極的に整備されたい。

② 渋滞対策の推進

渋滞の発生は、輸送時間の短縮等高速道路の機能・効果を大きく損なうことから、ETC2.0のビッグデータの活用等によるピンポイント渋滞対策や主要幹線道路の整備を推進されたい。また、トラック運送事業者など道路利用者の視点で渋滞箇所を特定し、令和2年度において全国47箇所では渋滞対策が実施される予定であるが、引き続き渋滞

対策を推進されたい。

③安全対策の推進

高速道路の暫定2車線区間については、令和2年3月に新たに着手する4車線化候補箇所として15箇所（約110km）が示されたが、暫定2車線区間における死亡事故率は4車線区間の2倍となっていることから、安全性を確保するため、さらなる4車線化を推進されたい。また、暫定2車線区間における正面衝突事故防止対策としてのワイヤロープの設置をより積極的に推進されたい。

④ダブル連結トラックの本格展開、隊列走行・自動運転の推進等物流効率化のための取組推進

ドライバー不足に対応し、物流効率化と生産性向上に資するため、ダブル連結トラックの本格展開や隊列走行・自動運転の推進を円滑に進めていくにあたり、新東名高速道路や新名神高速道路の6車線化を推進するなど、実施環境の整備を図られたい。

⑤下関北九州道路の早期実現

関門地域は本州と九州の結節点として交通の要衝であり、現在本州と九州を結ぶ道路として関門トンネル（昭和33年開通）と関門橋（昭和48年開通）があるが、いずれも老朽化が進み、補修工事等による渋滞や通行止めが度々発生している。また、関門橋においては、車両総重量44t超、車両長21m超の特殊車両通行許可が得られない状況になっている。

このような状況を改善し関門地域における円滑な物流を確保するとともに、大規模災害時における代替機能を確保するため、下関北九州道路を早期に実現されたい。

（2）休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充

①高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの整備・拡充

トラックドライバーは、改善基準告示など法令上の規制において、連続運転時間（4時間以内、その後30分以上の休憩等が必要）、運転時間（2日平均で1日当たり9時間以内）、休息期間（継続8時間以上）等が義務付けられている。これらを遵守するためには高速道路及び一般道において休憩・休息する必要があるが、休憩・休息スペースが不足していることから、その確保が重要な課題となっている。特に、長距離輸送の多い高速道路の都市圏周辺のSA・PAの駐車場は、夕方から夜間にかけて、大型車の駐車スペースは満車状態で、ドライバーが十分休憩・休息することができない状況にある。

法令遵守及びドライバーの労働環境改善のため、「大型車マス」、「トレーラ用特大車

マス」が何時でも利用でき、SA・PAや道の駅が休憩のみならず休息需要にも十分応えられるよう、用地拡張や高層化も含めた実施可能な全ての手段を尽くして、早急に駐車スペースを整備・拡充されたい。また、高速道路外の駐車スペースを整備し、活用を可能とされたい。

②シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実

新型コロナウイルス禍においてドライバーの感染を防止するためには、いわゆる「3密（密閉、密集、密接）」を避けることが重要である。ドライバーが食事やトイレ等でSA・PAや道の駅を利用した場合の感染防止のため、SA・PA、道の駅そのものが3密にならないよう、施設を改善されたい。

また、民間のシャワー施設が閉鎖された場合でも、長時間待たずにシャワー施設が利用できるよう、SA・PA、道の駅のシャワー施設の設置箇所を拡大し、増設されたい。

③高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマートIC制度及び中継物流拠点の設置箇所拡大による中継輸送の推進

生産性向上及び労働環境の改善に資するため、高速道路と物流施設等を直結する民間施設直結スマートIC制度の推進を図られたい。また、平成30年9月に、中継物流拠点「コネクタエリア浜松」が開業したが、このような中継物流拠点の設置箇所拡大による中継輸送の推進を図られたい。

④ETC2.0によるサービスの充実

ETC2.0搭載車を対象に、現在、全国23箇所の道の駅で実施されている高速道路からの一時退出を可能とする措置について、対象の道の駅の拡充を図るとともに、道の駅以外の物流施設等にも本措置が活用できるよう検討されたい。

(3) その他諸施策の推進

①冬期における道路交通の確保、及び自然災害時の道路事情を勘案した料金の設定

トラック運送業界としては、チェーン等の装備を徹底し冬道を走行する際の備えを万全にすることとしているが、冬期における道路交通が安全に確保されるよう、除雪体制の強化、降雪や通行状況等の情報提供の工夫、通行止め時の車両待機スペースの確保等を図られたい。

また、大雪や土砂災害等の自然災害の影響により速度規制が行われるなど通行に支障をきたすことがあるが、このように輸送時間の短縮、定時性の確保など高速道路利用の

効果が十分に得られない場合には、これらの事情を勘案した料金制度とされたい。

②道路関係情報のデジタル化の促進

現在、特殊車両通行許可件数の約7割が人手審査を要し、許可申請後に許可証が発行されるまでに時間を要している。人手審査を無くすとともに、新たな特殊車両通行制度が出発地から目的地まで一貫して利用できるよう、道路関連データのデジタル化を促進されたい。