

「令和5年度トラック関係施策に関する要望書」より道路関係を抜粋

1. 高速道路料金等の引下げ

(1) 3つの料金水準の引下げ（NEXCO3社）

平成26年4月より導入された3つの料金水準（※）の期限が令和5年度末とされているが、より一層の利用重視の観点から、料金水準を引き下げられたい。

（※）普通区間	24.6円/km	
大都市近郊区間	29.52円/km	
海峡部等特別区間	108.1円/km	（普通車の場合）

(2) 長距離逓減割引の拡充（NEXCO3社）

高速道路と国道の交互乗継ぎを減らし、一貫した高速道路利用の促進を図るため、高速道路の整備延伸に伴う利用距離の長距離化に対応させ、現行割引（100km～200kmまで25%割引、200km超が30%割引）に加えて300km超の割引率を創設されたい。

また、一定の距離を超えた場合には、上限定額制の導入を図られたい。

(3) 深夜割引の拡充（NEXCO3社）

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～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。

なお、国土幹線道路部会の中間答申（令和3年8月4日）において、深夜割引の見直しの方針が示されたが、同方針によれば長距離運行の負担増が懸念される。特に、地方から大都市圏に輸送する農産品等の価格競争力に直接影響を与えることから、具体的な検討にあたっては、長距離運行の負担増とならないよう措置されたい。

(4) 大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（NEXCO3社）

現在、NEXCO3社の大口・多頻度割引は、車両単位割引の月間利用額30,000円超の部分のみが40%割引（自動車運送事業者のETC2.0搭載車の場合）で、契約単位割引10%と合わせて計50%割引となっている。このため実質割引率の平均は約40%である。

一定額以上利用の場合に、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、割引制度を拡充されたい。

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。

(5) 渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定（NEXCO3社、首都高速、阪神高速）

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。なお、トラックに対する混雑時の料金割増は、荷主への転嫁が困難なことから回避されたい。

(6) 首都高速等における割引制度の拡充

首都高速、阪神高速及び名古屋高速の料金水準や車種区分、車種間比率はNEXCO3社と同水準に整理・統一されたが、割引制度は統一されておらず一貫性に欠けている。NEXCO3社と同一の一貫した割引制度とし、利用しやすい高速道路ネットワークを実現されたい。

①大口・多頻度割引50%枠の設定

②深夜割引30%の導入

③NEXCOの走行距離と合算した長距離逓減割引の導入（伊勢湾岸道路への適用を含む）

④平日朝夕割引の導入

(7) 本四高速における割引制度の拡充

本四高速道路は、N E X C O 3社の高速道路と一体形成される全国道路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。本四高速道路はN E X C O 3社の高速道路と同一の一貫した割引制度とし、利用しやすい全国道路ネットワークの実現のため、更なる料金体系の簡素化を図りたい。

- ①大口・多頻度割引50%枠の設定
- ②深夜割引の導入
- ③N E X C Oの走行距離と合算した長距離逓減割引の導入
- ④平日朝夕割引を中型車以上にも適用
- ⑤平日料金に比べて割高になっている土日祝日の大型車料金の引下げ

(8) 福岡・北九州圏におけるシンプルでシームレスな高速道路料金

福岡及び北九州都市高速道路は、九州自動車道や西九州自動車道と直結している。管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系とするため、福岡・北九州圏の高速道路料金を対距離制・5車種区分に一元化されたい。

(9) 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を改善するため、フェリー等の利用は有効である。また、北海道・本州間のトラック輸送はフェリー等を利用せざるを得ない。フェリー等の航路を確保し、運賃が高速道路利用と見合ったものとなるよう、フェリー等利用に対する補助・助成制度を創設されたい。

(10) その他（定額制料金制度の検討）

現行の距離制料金では、地方と大都市圏との間で荷物を運んだり、人が移動したりするのに高い料金負担が求められる。定額制料金制度は、物流コストの低減や地域間交流の活性化を促進し、地域間格差の是正に寄与するとの意見がある。

については、物流コストの低減に資する定額制料金制度の是非について検討していただきたい。

2. 物流基盤の整備

(1) 高速道路ネットワークの整備・充実

①「重要物流道路」の指定、指定道路への集中投資

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、候補路線380路線、計画区間88区間、事業区間約2,900km、供用中区間約36,000kmの指定がされている。

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、候補路線の計画区間への指定及び計画区間の事業区間への指定を促進されるとともに、事業区間及び供用中区間への集中投資、機能強化を推進されたい。

②暫定2車線区間の4車線化

高速道路供用区間のうち約3割が対面通行の暫定2車線区間となっている。暫定2車線区間における死亡事故率は4車線区間の約2倍となっており、高速性能にも劣る。暫定2車線区間の4車線化をスピードアップされたい。また、暫定2車線供用中の全区間において、正面衝突事故防止の一時的な暫定対策としてワイヤロープを早急に設置されたい。

③ミッシングリンクの解消

都市圏内・都市圏間を問わず、高速道路ネットワークの欠落部が全国に多く取り残されている。これら高速道路のミッシングリンク解消は、災害発生時における防災ネットワークの機能確保、慢性的な渋滞の緩和、物流効率化による経済活動の活性化などにつながることから、欠落部の連絡整備を積極的に推進されたい。

④渋滞対策の推進

高速道路ネットワークがあっても、渋滞の発生で高速道路の機能・効果を大きく損ねている箇所も多い。ETC2.0のビッグデータやトラック運送事業者アンケートの調査結果等の活用等により、道路利用者の視点から渋滞箇所を特定し、6車線化・8車線化拡幅やピンポイント渋滞対策など各箇所適切な手法を用いて渋滞解消を図られたい。

⑤ダブル連結トラックや自動運転などの推進に資する実施環境整備の推進

ドライバー不足に対応し物流効率化や生産性向上に資するダブル連結トラックや自動運転等が円滑に推進されるよう、新東名高速道路や新名神高速道路の全線6車線化など、実施環境の整備を図られたい。

⑥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）、1日あたり運転時間（2日平均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。これらの法令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。しかも改善基準告示や荷主のニーズ等により、休憩・休息場所は特定のSA・PA等に限定せざるを得ない。しかしSA・PA等の休憩・休息スペースが不足しており、特に都市圏周辺のSA・PAで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、ドライバーが満足に休憩・休息することができない状況にある。

「大型車マス」、「トレーラ用特大車マス」を何時でも必要時間利用できるよう、オーバーフローしているSA・PAの駐車容量を拡大されたい。既存SA・PAの敷地内で駐車スペースを高層化し、例えば1階部分をトラック用、2階部分を乗用車用などと運用すれば、迅速に駐車

容量の拡大が実現可能である。駐車スペースの高層化も含む駐車容量の拡大について、オーバーフロー度合いが著しい箇所から直ちに着手されたい。

②シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実

長距離輸送のトラックドライバーが長時間待たずにシャワー施設を利用できるよう、シャワー施設のあるSA・PA、道の駅を増やすとともに、シャワールーム数も男女別に必要数を確保されたい。

また、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、SA・PA、道の駅における感染防止対策を講じられたい。

③中継物流拠点の全国展開による中継輸送の推進

双方向輸送において、中間地点付近の高速道路に附置された中継物流拠点で、トラクタ交換やドライバー交代することで、ドライバーの労働環境改善や法令遵守に大きく寄与することができる。三大都市圏や地方都市圏相互の中間地点において中継物流拠点を整備されたい。

(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

3. その他諸施策の推進

(1) 冬期における交通対策

①冬期における道路交通の確保

トラック運送業界は、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。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。

②大雪時の躊躇ない通行止め

除雪が追い付かないレベルの大雪の場合でも、人命最優先の観点からトラックが大雪で長時間立ち往生することがあってはならない。道路監視カメラも活用して路面状況を丁寧にチェックし、立ち往生が発生する前に躊躇なく通行止めを実施されたい。

また、通行止めを決定した場合は、速やかに運送事業者やドライバーに周知し、円滑な迂回誘導を行われたい。

(2) 自然災害時の高速道路料金

大雪や土砂災害時の自然災害の影響により速度規制が行われるなど、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。

(3) ETC 2.0によるサービスの充実

これまでETC 2.0搭載車に対し、更なる料金割引や道の駅へ一時退出した際の継続扱いが行われ、また、令和4年4月から特殊車両通行確認制度の運用が開始された。

ETC 2.0の機能を活用し、道路利用者のための更なるサービス向上を図られたい。

(4) 道路関係情報のデジタル化の促進

令和4年4月から運用が開始された特殊車両通行確認制度は、道路情報がデジタル化された道路が対象となっている。出発地から目的地まで一貫して特殊車両通行確認制度が利用できるよう、道路関係情報のデジタル化を促進されたい。

(5) 超過度を反映した特車通行許可違反点数制度

累積違反点数に基づいて高速道路料金の割引停止措置を行う際に、現在は違反時の特殊車両の重量・寸法そのもの（絶対値）を点数換算しているが、許可値からの超過度は反映していない。道路交通法の規制速度違反では、超過度に比例した点数に換算して処分を行っている。特車通行許可違反においても、公平・公正な点数制度とすべく違反の悪質性を考慮に加え、許可値の超過度を反映した、きめ細かい違反点数とされたい。