

令和3年 月 日

自由民主党大阪府支部連合会

幹事長 多賀谷 俊史 殿

令和4年度

高速道路料金割引制度に関する要望書

日本貨物運送協同組合連合会
会長 吉野 雅山



大阪府貨物運送協同組合連合会
会長 重博 文



令和3年 月 日

公明党大阪府本部

代表 石川 博崇 殿

令和4年度

高速道路料金割引制度に関する要望書

日本貨物運送協同組合連合会
会長 吉 野 雅 山



大阪府貨物運送協同組合連合会
会長 重 博 文



平素は、わが国物流の大宗を占め国民生活や産業界を支える中小トラック運送事業者によって組織されるトラック運送事業協同組合に対し、深いご理解と格別なるご指導、ご鞭撻を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、高速道路は国土開発幹線自動車道建設法により産業用道路として明確に位置づけられており、その目的からトラック運送事業者の多くの利用が望まれ、高速道路有効活用の整備環境の重要性は、産業界や一般社会の理解は得られているところです。

我々トラック運送事業者は今回の新型コロナウイルス感染症に係る経済活動の制約下や、東日本大震災等の自然災害、いかなる場合においても日本経済を支えるエッセンシャル事業としてその重要な使命を果たすべく日夜懸命に努力しております。しかしながら、今回のコロナ禍の影響により、依然として多くの運送事業者においては輸送量・運賃ともコロナ前の水準を回復しておらず、厳しい環境が続いております。

加えて、2018年6月、国会において働き方改革関連法が成立し、トラック運転者の労働時間の短縮、休憩時間の確保等、長時間労働の是正が強く求められており、国民生活や産業界を支えるためにトラック輸送の生産性の向上及び輸送の効率化を進める上で、高速道路の更なる活用が必要不可欠です。

今後、高速道路料金永久有料化の議論の際には土地関連費用を控除するとともに、ダイナミックプライシング導入による料金体系の抜本的見直しもご検討され、欧米諸国と比較し、利用率が約半分にとどまる高速道路利用促進を図るべく、以下の通り要望いたしますので、何卒ご高配を賜りますようお願い申し上げます。

要望事項

一. 大口・多頻度割引実質最低50%の恒久化

一) 大口・多頻度割引の最大割引率50%の措置は、ETC2.0搭載の事業用車両を対象として令和4年3月末までとなっている。

我々トラック運送事業者は今回の新型コロナウイルス感染症に係る経済活動制約下等、いかなる場合においても日本経済を支えるエッセンシャル事業として、その重要な使命をはたすべく日夜懸命に努力をしております。しかしながら、コロナ禍の影響により、依然として多くの運送事業者においては輸送量・運賃ともコロナ前の水準を回復しておらず、厳しい環境が続いております。このコロナ禍を克服し、日本経済が正常に回復するうえで、高速道路料金の最大割引率をさらに上乘せし、大口・多頻度割引の割引率を実質最低50%の割引に国費を投入して、恒久化されたい。

二) また、上記の大口・多頻度割引実質最低50%の恒久化については、深刻な労働力不足により、働き方改革に伴う生産性の向上や労働環境の改善が喫緊の課題となっているトラック輸送産業において早急な実現が強く求められており、今後、トラック輸送が経済活動を支える重要社会基盤である高速道路をより一層活用できるよう、通行料金を引下げなどの環境整備を図られたい。

三) なお、契約単位割引の車両単位割引への移行が議論されているが、特に小規模事業者の厳しい経営状況が続いており、物流の維持と事業継続の観点から小規模事業者の共同化等への取り組みが業界を挙げてスタートする。その中で、契約単位割引は協同組合の高速道路利用事業の柱であり、道路会社の割引基準を満たさない運送事業者を救済する機能があることから、契約単位割引を維持されるとともに、要件緩和を検討されたい。

二. 高速道路料金算定上の土地関連費用の控除・ダイナミックプライシング導入による高速道路料金体系の抜本的見直し

今後の高速道路料金永久有料化の議論の際には、維持管理や更新が必要となる構造物と異なり、その価値が経年的に減少しない土地関連費用の控除を検討されたい。また、高速道路利用促進のためのダイナミックプライシング導入等、高速道路料金体系の抜本的な見直しを検討されたい。

三. 長距離逓減制・深夜割引の拡充

長距離輸送の効率化を図るため、現在100km～200kmまで25%割引、200km超が30%割引である長距離逓減制の割引を100km～300kmまで30%割引、300km超を40%割引に拡充されたい。

また、長距離運行では24時間の時間帯の中で運転時間、休憩時間、休息期間などの運行計画を策定しなければならない。ついては、違法駐車解消や生産性向上を図るためにも、深夜割引適用時間帯を現状の仕組みを維持した上で延伸し、労働基準法や社会通念である午後10時から午前5時程度までの時間帯とされるときも、割引率を改定前の水準の50%に戻していただきたい。

四. 本州四国連絡高速道路通行料金割引の拡充

本州四国連絡高速道路において、例えば大口・多頻度割引についてはNEXCOと比較して著しく割引率が低く、本州四国連絡高速道路利用者は不利益を被っているため、NEXCO同様の割引制度を講じられたい。

- 大口・多頻度割引の割引率の実質最低50%
- 深夜割引の導入
- 長距離逓減制割引のNEXCOの走行距離と合算
- 平日朝夕割引の導入
- 契約単位割引の導入

五. 大都市圏の高速道路料金を5車種区分に整理・統一することに伴う料金水準見直しの激変緩和措置の延長

首都高速・阪神高速の新たな高速道路料金体系を5車種区分に整理・統一することに伴う料金水準見直しの激変緩和措置及び名古屋高速の特大車の利用料金15%還元措置が令和4年3月31日までの措置となっているが、新型コロナウイルス感染症による物流事業者への業績面での影響を考慮して、これを延長していただきたい。

六. 混雑防止のための割増料金の検討の際の事業用トラック適用除外

混雑防止のための高速道路料金の割増の検討に際し、我が国の産業や国民生活の健全な発展を支える役割を担う事業用トラックについては、事故防止、ライフライン維持の観点からも、東京オリンピック・パラリンピック大会時のように適用除外とされたい。

七. 各種規制の見直し

コンプライアンス強化に取り組むトラック運送事業者の行う特殊車両通行許可制度申請について、迅速な審査が実現されるよう図られたい。

- 特殊車両通行許可制度における迅速な審査の実現
- 単車トラック等の軸重規制値の引き上げ（現行10トン→11.5トン）
- 軸重違反に対する荷主証明書提示による処分免除
- 車幅・車長の許可限度値の統一化の推進

八. 車両制限令違反者に対する大口・多頻度割引制度罰則強化(組合の連帯責任等)の一部見直し

平成29年4月より実施されている、大口・多頻度割引制度が適用となるコーポレートカード利用者に対する車両制限令違反者への罰則強化について、トラック運送事業協同組合においても組合員に対する研修の実施やコーポレートカード利用に関わる規約等の見直しを進めている。

については、事業協同組合に課されている連帯責任の緩和、並びに現状、大口・多頻度割引制度を利用する場合の、道路会社への保証金または銀行保証の差し入れ額の減額、組合が違反組合員への指導を行うため、罰則適用の有無に関わらず違反内容の通知を行う等、以下の各項目の見直しについて検討されたい。

- 利用約款の見直し(事業協同組合への連帯責任の緩和：コーポレートカードに係る保証額の3ヶ月から2ヶ月への減額)
- 違反点数累積期間の弾力的運用(2年→1年)
- 罰則適用に違反があった場合、その内容の速やかな通知

九. 異業種協同組合の利用約款違反の撲滅

トラック運送事業者によって組織される我々トラック運送事業協同組合においては、高速道路における大口・多頻度利用者を対象とした割引制度が創設された当初より、中小企業等協同組合法に基づく諸事業の一環として高速道路利用事業を実施している。しかし、業種・業態を限らない異業種の組合員によって構成される協同組合の中には、高速道路利用事業を専ら行い、中には組合への勧誘まで実施している例も見受けられる。このような形態、組織での高速道路利用事業は利用約款に違反するものであり、法律に基づく我々の努力と相まって、高速道路各社においても、不当な高速道路利用を推進する協同組合等による利用約款違反撲滅に努められたい。

十. 道路利用環境の整備

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、連続運転時間や休息期間等が義務付けられており、これを遵守するためには高速道路及び一般道において休憩する必要がある、働き方改革実現のためにもトラック運送業界はドライバーファーストの企業経営に努めている所であるが、高速道路のSA・PAの駐車場は、とりわけ夕方から夜間にかけて、大型車の駐車スペースの多くは満車状態で、ドライバーが十分休憩することができない状況にある。

については、法令遵守及びドライバーの労働環境改善のため、国費等の一層の投入や既存駐車スペースの高層化等の有効活用により、SA・PA等高速道路上における駐車スペースの整備・拡充並びに休憩設備としてシャワー室の整備等を早急に実現されるとともに、ETC2.0搭載車を対象とした高速道路外の道の駅への一時退出を可能とする社会実験については、全国各地への拡大をお願いするとともに、一時退出時間の延長をお願いしたい。

また、高速道路の暫定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、すみやかな4車線化を推進されたい。また、4車線化が困難なところについては、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。

以上