

令和4年11月28日

自由民主党大阪府支部連合会

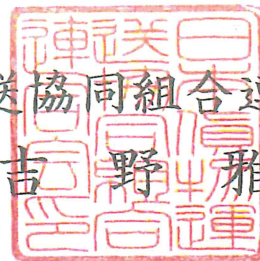
会長 宗清 皇一 殿

令和5年度

高速道路料金割引制度等に関する要望書

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4年11月28日

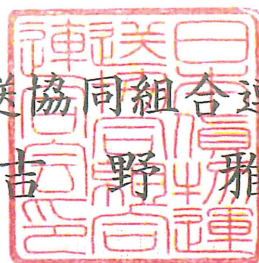
公明党大阪府本部

代表 石川 博崇 殿

令和5年度

高速道路料金割引制度等に関する要望書

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十分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、人手不足のさらなる深刻化が懸念される中、令和6年4月に施行されるドライバーの残業時間等の労働時間規制『働き方改革』への対応に伴い、労働生産性向上を果たさなければなりません。営業用トラックが高速道路を走行することは、ドライバーの労働環境の改善とともに、わが国の産業や国民生活の発展につながるもので、安定的かつ効率的な輸送量を確保するためにも不可欠です。

国交省・国土幹線道路部会にて取り纏められた中間答申にも記載されている通り、高速道路用地代金相当分を控除することによる高速道路料金の基本的水準の大幅な引下げを実施していただきたい。また、その水準の大幅な引下げが実現するまでの間は大口・多頻度割引等各種割引制度の拡充・恒久化による実質最低50%以上の引下げを実施していただき、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、高速道路料金基本的水準の大幅引き下げ

国土交通省・国土幹線道路部会にて取り纏められた中間答申にも記載されている通り、高速道路用地代金相当分（令和3年3月時点 約9兆5千億円）を償還対象から除けば、少なくともその対象部分の料金水準の引き下げは当然可能であると考えられる。

高速道路の料金水準が高くなる主因に、高速道路用地が最終的に国に帰属する仕組み（道路整備特別措置法第52条）になっているにもかかわらず、高速道路用地取得に国が負担してこなかったことがあげられる。高速道路の構造物と土地の債務に分け、構造物の維持、更新に必要なコストのみ利用者負担とされるべきである。

高速道路債務の多くを占める用地取得費用を控除することで、国際的に極めて高い利用者の負担を大幅に減らし、高速道路の有効活用を図りたい。

## 二、大口・多頻度割引の拡充・恒久化等により 実質最低50%以上の引下げの実施

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付けられており、その目的からトラック運送事業者による多くの利用が望まれている。令和2年春からのコロナ禍でトラック輸送を中心とする物流が社会を支えてきたからこそ社会不安が少なく済んでいる事実はその証であり、営業用トラックの一層の利用促進に向けての環境整備には産業界や一般社会の理解は十分得られる。

欧米と比較し高速道路の利用率が半分程度と極めて低く、有効に活用されていない事実がある。世界で最も高い日本の高速道路料金水準を維持し続ける現行制度がこれを妨げている。

高速道路料金の基本的水準の大幅な引下げが実現するまでの間は、大口多頻度割引制度の更なる拡充・恒久化、更に、交通容量に余裕のある他の高速道路への誘導のための料金引下げや、夜間の利用促進の観点からの深夜料金制度の維持、拡充により、高速道路インフラの有効活用のため、実質最低50%以上の引下げを実施されたい。

### 一) 大口・多頻度割引実質最低50%の恒久化

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5年3月末までとなっている。

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%割引となるように国費を投入し、恒久化されたい。

### 二) 契約単位割引の維持

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行われている。そのなかで、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、要件緩和を実施されたい。

### 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超～200kmまで25%割引、200km超～400kmまで30%割引、400km超～500kmまで40%割引、500km超～800kmまで45%割引、800km超～50%割引に拡充されたい。なお、1,000kmまでの料金を上限とし、それ以降を定額制とすべきである。

また、長距離運行では24時間の時間帯のなかで運転時間、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、深夜割引の適用時間帯を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ともに、深夜割引の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の高速道路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との走行距離と合算
- 平日朝夕割引の導入
- 契約単位割引の導入

## 五) 阪神高速道路における上限料金の見直しの凍結

国土交通省・国土幹線道路部会で取り纏められた中間答申の中で、大都市圏料金については、首都高速道路に続いて阪神高速道路においても、物流等へ配慮しつつ、激変緩和措置としての上限料金については順次見直し、完全な対距離料金への移行を進めるべきとされている。

しかしながら、依然として多くの運送事業者が輸送量、運賃ともコロナ前の水準を回復しておらず、また、多くのトラック運送事業者が今般の燃料価格高騰分の価格転嫁ができていない。

トラック運送事業者が現在の経営危機を克服し、今後とも我が国の経済活動に貢献していくためにも、阪神高速道路における上限料金の見直しを一時凍結されたい。

## 六) 混雑状況に応じた高速道路料金格差の設定

山陽自動車道から中国自動車道への利用シフトなど、混雑する道路からより混雑の少ない道路への利用を促すために3割程度の割引制度を導入し、高速道路インフラの有効活用を図るべきである。

なお、混雑防止のための高速道路料金割増の検討の際には、我が国の産業や国民生活を支えるエッセンシャル事業として、事業用トラックに対しては適用を除外されたい。

## 三、各種規制の見直し

### 一) 軸重規制値の引上げ

労働生産性向上のため、単車・セミトレーラーのエアサス車の駆動軸重規制値の引き上げ（現行10トン→11.5トン）を実施されたい。

### 二) 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やコーポレートカード利用に関わる規約等の見直しを行っている。

ついでには、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実施されたい。

- 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）

### 三) 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促進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。

## 四、道路利用環境の整備等

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いる。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が、高速道路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、働き方改革への対応、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更なる整備・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展開するとともに、一時退出時間の延長をお願いしたい。

加えて、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。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。

また、高速道路利用料金の請求にかかわる利用明細データについては、利用者サービスの一環として、データの無料化及びオンラインによる提供を実施されたい。

以上