

令和 年 月 日

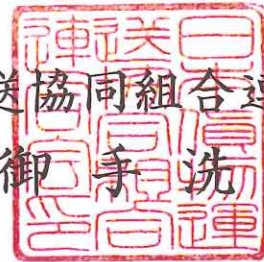
自由民主党大阪府支部連合会

会長代行 松川 るい 殿

令和8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 御 手 洗 安



大阪府貨物運送協同組合連合会  
会長 重 博 文



令和 年 月 日

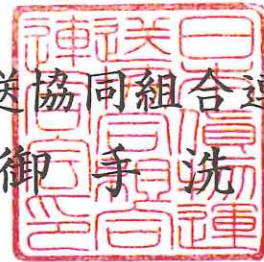
公明党大阪府本部

代表 石川 博 崇 殿

令和8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 御 手 洗 安



大阪府貨物運送協同組合連合会  
会 長 重 博 文



## はじめに

平素は、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、トラック運送業界は、ドライバー不足等により2030年度には輸送能力の約34%が不足すると懸念されており、トラック運送事業の生産性向上が喫緊の課題となっています。令和5年に政府がとりまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、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が明記されており、その真に有効な施策の実行が必要です。

事業用トラックが高速道路を走行することは、働き方改革が迫られる中で労働時間の短縮をはじめ、運転ストレスの軽減やSA・PAを活用した労働環境の改善、大幅な交通事故削減、安定走行による燃費の改善など、さまざまな効果が見込まれます。とりわけ、リードタイムの短縮による物流の効率化をはじめ、一般道路沿道における騒音・振動の削減など、わが国の経済産業活動や国民生活の向上にも大いに寄与するものです。

一方で、近年の運送コストの上昇にあえぐ中小トラック事業者は、高速道路料金の負担が重くのしかかり、厳しい経営を余儀なくされています。永年にわたり道路審議会及び国土幹線道路部会等において検討課題とされている高速道路用地代金相当分を料金算定から除外することについて具体的議論が進んでいません。利用料金の実質永久有料化が決定的となるなかで、本来は料金算定方法の見直しによる利用料金水準を大幅に引下げるべきものです。

今後も安定した輸送サービスを提供し、国民生活を守るライフラインとしての役割を果たしつづけるために、輸送効率化やDXの推進などに積極的に取り組んでまいりますので、高速道路料金引き下げに係る以下、要望の実現に向けて、格段のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

# 要望事項

## 一、高速道路料金の基本的水準の大幅な引下げ

昭和47年の道路審議会の「高速自動車国道の料金制度についての答申」において、「用地費を高速自動車国道の総費用から除くことが適当である」との指摘がされ、爾来半世紀を経て国土交通省・国土幹線道路部会にて取りまとめられた中間答申（令和3年8月）にも記述されている通り、高速道路用地代金相当分（令和5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下げが当然可能であると考えられる。

わが国の高速道路の料金水準が高くなる主因として、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、高速道路用地取得費用を国が負担してこなかったことがあげられる。高速道路の構造物を土地と債務に分け、構造物の維持、更新に必要なコストのみが利用者負担とされるべきである。

このため、高速道路債務の多くを占める用地取得費用を高速料金の算定対象から除外することで、国際的に極めて高い水準にあるわが国の高速道路料金の大幅な引下げを実現されたい。

## 二、大口・多頻度割引の拡充・恒久化等による実質割引最低50%以上となる引下げと道路資源有効活用策の導入

わが国の高速道路の利用率は欧米と比較して半分程度と極めて低く、貴重な道路資源が有効に活用されていない実態がある。

一方、ドライバーの労働環境、一般道路における交通事故、沿道の騒音等を改善するためには、毎日長い距離を走行する事業用トラックの通行を生活道路と使い分け、高速道路の利用を促すことが重要である。ついでには、以下の通り大口・多頻度割引制度の割引拡充と制度恒久化をはじめとする各種料金割引等について見直しを行い、利用しやすい高速道路料金とされたい。

## 一) 大口・多頻度割引実質最低50%と制度恒久化の実現

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8年3月末までとされている。

大口・多頻度割引の実質割引率が最低50%となるように国費の投入とともに制度の恒久化を図りたい。

また、NEXCO3社が管理する一般有料道路は、一部を除き大口・多頻度割引の対象となっていない。利用しやすい高速道路ネットワークの実現のため、全ての一般有料道路を大口・多頻度割引の対象とするとともに、契約単位割引の割引率5%を高速自動車国道と同率の10%とし、月額利用額の要件を高速自動車国道の利用額との合計額とされたい。

## 二) 契約単位割引の拡充・維持

多くの中小トラック事業者は、安定的な物流サービスの確保と事業継続の観点から、協同組合によるコスト削減対策に取り組んでいる。

高速道路利用事業は多くの協同組合の柱として、とりわけ、契約単位割引は、割引基準を満たさない中小零細運送事業者を救済する重要な機能があることから、契約単位割引の維持とともに、以下の要件を緩和されたい。

- 1ヶ月の高速道路利用金額500万円超の基準引下げ
- 自動車1台当たり1ヶ月平均利用額3万円超の基準引下げ

## 三) 車両単位割引の割引率適用方法の見直し

車両単位割引は、車両1台あたりの月間利用金額に対応する割引として、5千円超部分について20%、1万円超部分30%、3万円超部分40%と、各部分を対象とした割引率が定められている。このため、実際の割引率は3万円の利用金額で約23%、平均的な利用額の約6万円でも約32%の割引率に留まっている。

割引率の適用方法を見直し、月間利用料金の段階ごとに、その全額を割引対象額として各割引率を適用されたい。

#### 四) 通算長距離逡減割引の適用について

NEXCO3社の長距離逡減割引は、一般有料道路、都市高速道路等を跨いで走行した場合、NEXCO3社の利用料金が分断されるため、実際の総走行距離に応じた長距離逡減割引が受けられない。一般有料道路等を跨いで走行した場合においても、NEXCO3社の走行距離については一走行として通算した距離を長距離逡減割引の計算対象とされたい。

#### 五) 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、「海峡部特別区間料金」は、NEXCOの料金の約4倍となっており、大口・多頻度割引についても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の利用者は大きな不利益を被っている。NEXCO同様、以下の割引措置を講じられたい。

- 大口・多頻度割引の割引率と同様の実質最低50%の割引
- 深夜割引制度の導入
- 長距離逡減制割引の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
- 海峡部特別区間料金の引下げ
- 平日料金に比べ割高な土日祝日の大型車料金の引き下げ

#### 六) 中国自動車道における料金割引の設定と施設の拡充

九州から関西間のトラック輸送において山陽自動車道と中国自動車道の複数経路があるが、現状山陽自動車道に利用が偏っている。このため、この間のトラックを中国自動車道に誘導し、交通流動の最適化を図るために、新たな料金割引（料金設定）の仕組みを設定されたい。また、偏りの原因の一つとなっている中国自動車道のSA・PAに不足しているシャワー室、コインランドリー、コンビニエンスストアなどの付帯施設の充実を図られたい。

## 七) 首都高速道路等の大口・多頻度割引制度の延長と拡充

首都高速道路における大口・多頻度割引の拡充措置については、令和8年3月までの措置とされているが、これを延長されたい。

また、首都高速道路、阪神高速道路及び名古屋高速道路の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。

- 大口・多頻度割引50%枠の設定
- 深夜割引30%の導入と適用時間帯の拡大
- 長距離遞減制割引のNEXCOとの走行距離と合算
- 平日朝夕割引の導入

## 八) 混雑状況に応じた高速道路料金格差の設定

複数経路の混雑する道路から、より混雑の少ない道路への混雑緩和誘導策として、環境ロードプライシング制度の更なる導入を図られたい。

なお、混雑防止のための通行抑制的な高速道路料金割増の検討については、事業用トラックは専ら荷主都合で運行せざるを得ない事情に加え、計画的かつ効率的な運行体制維持のためにも、この対象から除外されたい。

## 九) 車種区分の見直し議論について

高速道路料金の5つの車種区分については、現在、見直しが検討されているが、料金徴収期限が延長され、また、トラック輸送は産業活動と国民生活を支える公共的物流サービスの担い手であることを踏まえ、負担増となる見直しとならないようにされたい。

## 三、各種規制の見直し

### 一) 軸重規制値の引上げ

特例8車種のトレーラの軸重許可上限値はエアサス駆動軸重で11.5トンと定められているが、単車トラックについては、11.5トンの通行が許可されていない。労働生産性向上の観点からも、道路の通行能力を最大限に発揮させるべきであり、単車のエアサス駆動軸重規制値を現行の10トンから11.5トンに引き上げられたい。

### 二) 組合の連帯責任等に係る利用約款の一部見直し

平成29年4月より実施されているETC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は、組合員に対する研修とともにETCコーポレートカード利用に係る規約等の見直しを実施するなど、自ら適正利用に向けた取り組みを推進している。

このため、トラック運送事業組合によるカード利用について、利用約款を見直し、以下の各項目を実施されたい。

- 事業協同組合への連帯責任の緩和
- ETC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年から1年への短縮）

### 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、大口・多頻度割引制度の創設当初より、高速道路利用事業を中小企業等協同組合法に基づく共同事業の一環として、制度の趣旨に則り適正に実施している。

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、高速道路利用事業による利益確保を目的化し、組合への勧誘活動を活発に展開している例も多く見受けられる。

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、法令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、休憩・休息施設の整備

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ず、また一部には重大事故を惹起するなど危険な状態にある。

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推進等による施設の有効活用により、SA・PA等高速道路上における駐車スペースの更なる整備・拡充を図るとともに大型車駐車マスの幅についてはドア開閉の際の隣の車両への接触防止や雨の日の傘を差しての移動を鑑み3.5m幅を確保されたい。

また、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「賢い料金」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、2時間に短縮された一時退出時間を地域や時間帯に合致した合理的な時間まで延長されたい。

## 五、その他の施策推進

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、高速道路利用料金の請求にかかわる利用明細データ提供サービスはオンライン化され、提供手数料については大幅に引き下げられたものの、組合員毎の請求書を作成するための必須データであり、データ提供手数料については完全無料化とされたい。

以上

