

社会資本整備審議会道路分科会  
第22回国土幹線道路部会  
全日本トラック協会 説明資料

平成28年4月7日



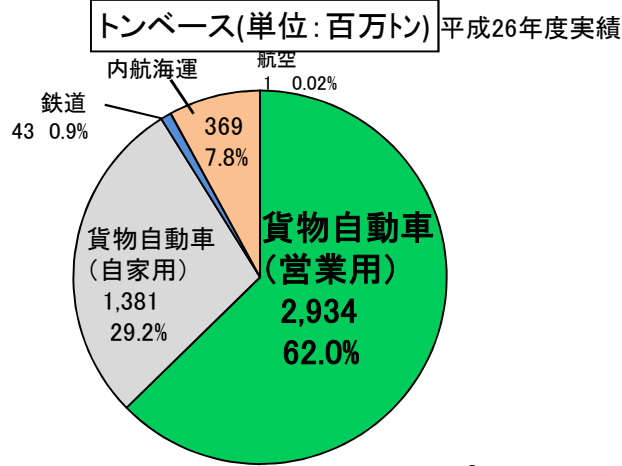
公益社団法人  
全日本トラック協会  
Japan Trucking Association



# 1.トラック運送業界の現状

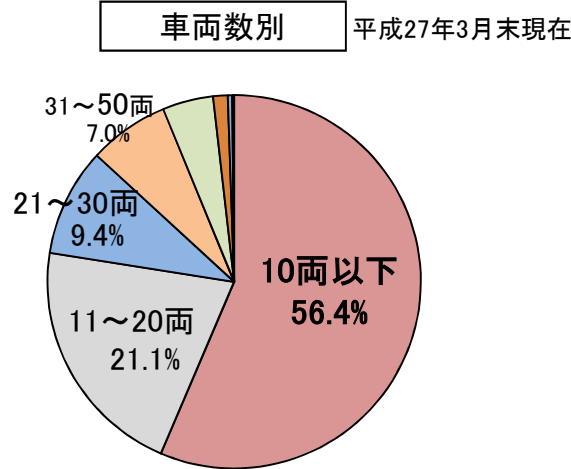
## 国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約43億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。



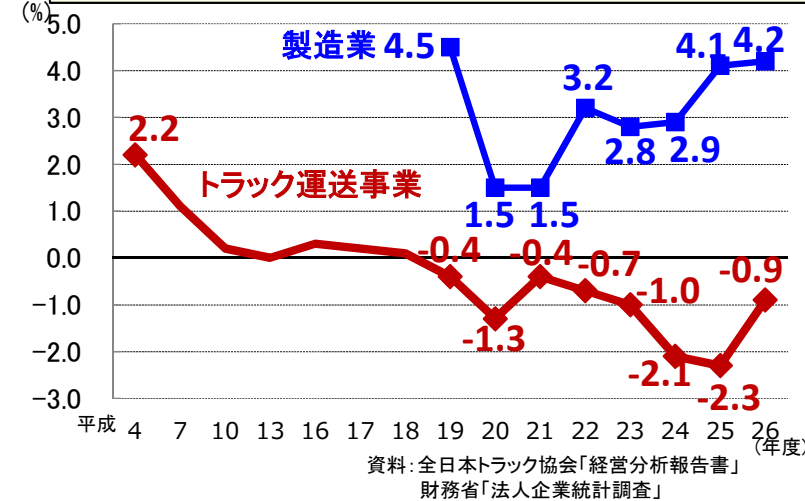
## トラック運送事業者の規模

車両保有台数10両以下の小規模事業者が6割近くを占める。トラック運送事業の就業者数は185万人である。

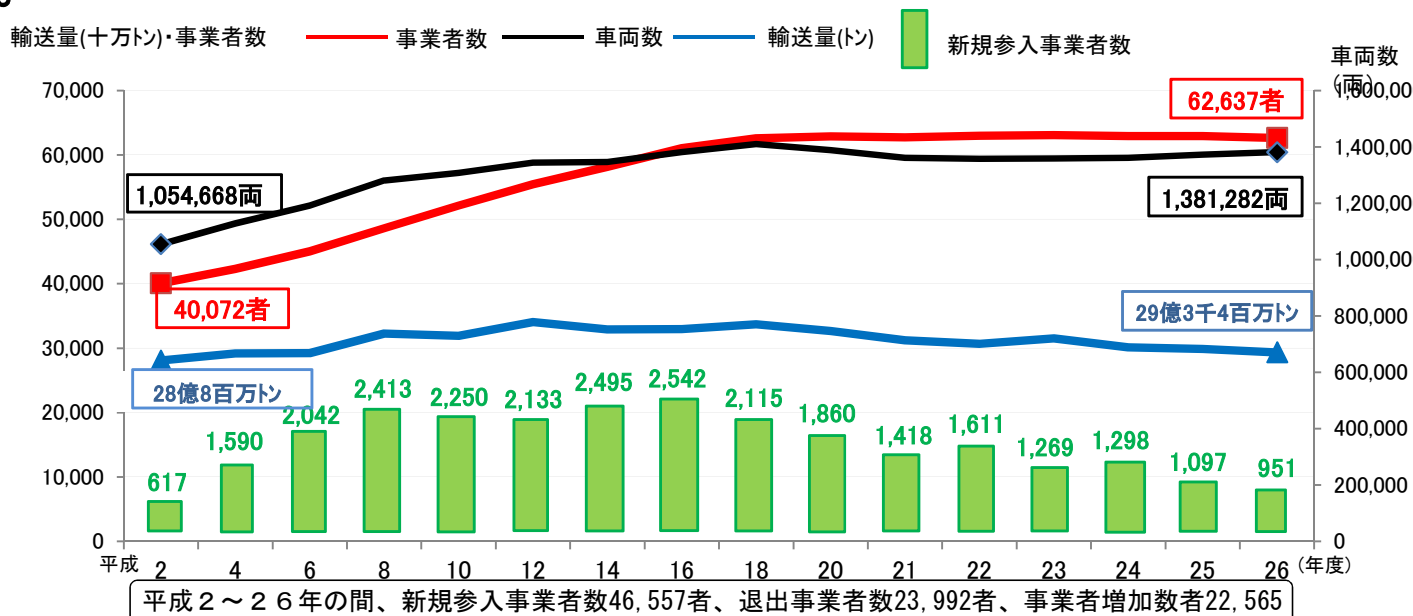


## 営業利益率の推移

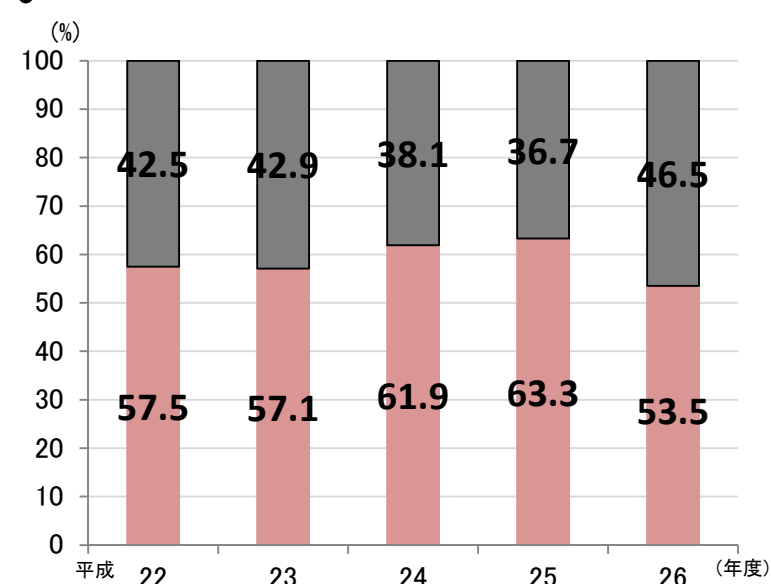
製造業は黒字を保っているが、トラック運送事業は平成19年度以降8年連続して赤字となっている。



## 事業者数・車両数・輸送量の推移



## 赤字企業割合の推移



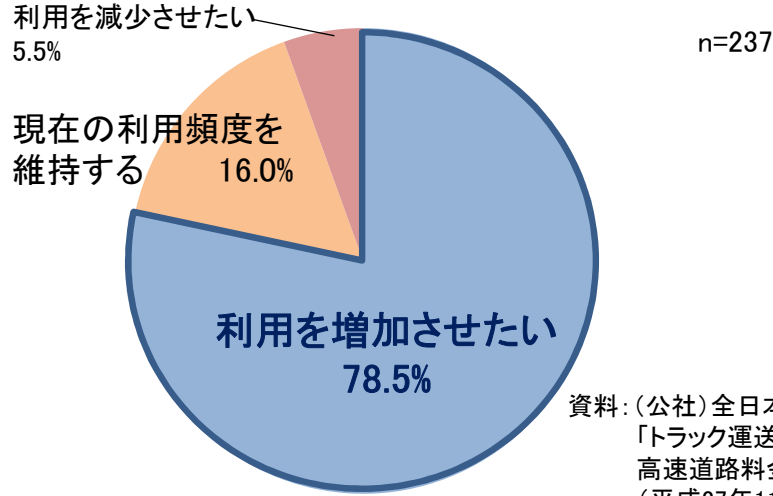
※輸送量は平成22年に調査・集計方法に変更があったことから、数値の連続性を図るため接続係数を設定し算出

資料 国土交通省、総務省

# 2. トラック運送業における高速道路の活用に関する調査結果

## (1) 輸送の効率化に向けた高速道路利用の意向

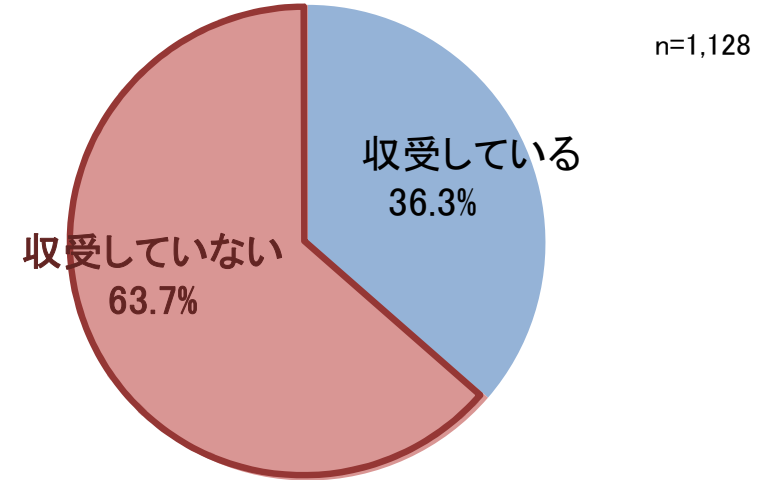
輸送の効率化に向けて、高速道路の利用を現状よりも増加させたい意向がある。



資料: (公社)全日本トラック協会  
「トラック運送事業者における  
高速道路料金の負担に関する調査」  
(平成27年11月)より

## (2) 高速道路料金の収受状況

荷主から高速道路料金を収受できていないトラック運送事業者が6割以上に上っている。



資料: 厚生労働省・国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年9月)より

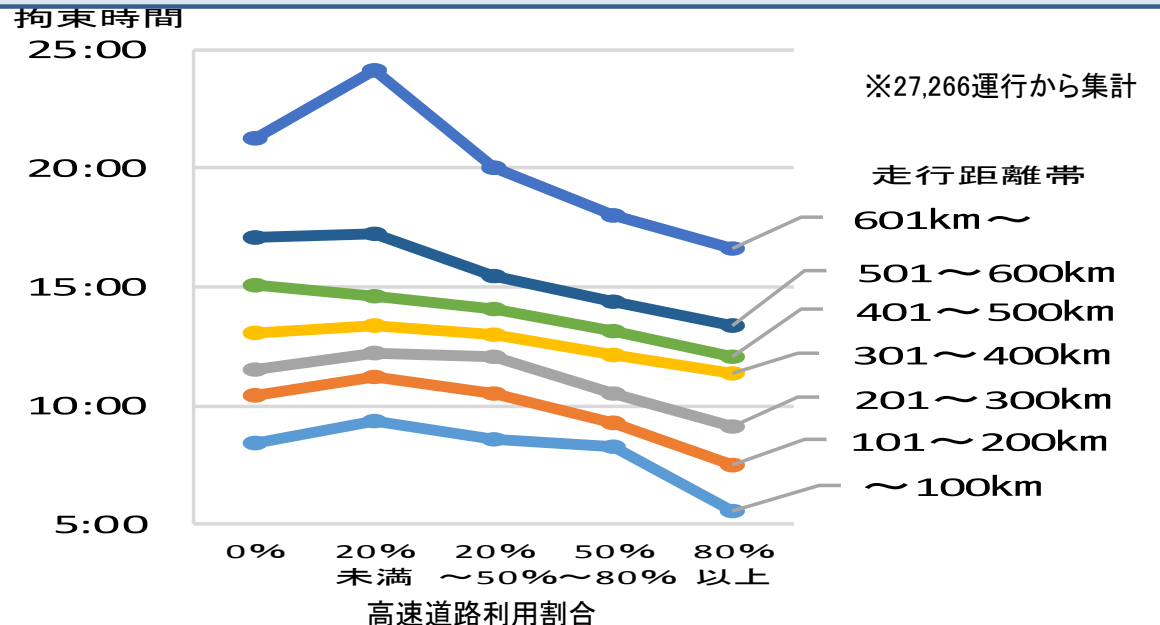
## (3) 高速道路の利用割合とドライバーの拘束時間

高速道路の利用割合が高い運行の方が、トラックドライバーの拘束時間が短い。

### 【トラックドライバーの拘束時間の基準】

1日 原則13時間以内  
最大16時間以内(※15時間超えは1週間2回以内)

◇「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)



資料: 厚生労働省・国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年9月)より

### 3. 高速道路利用の効果

・日本の高速道路の利用率は16%にとどまっておリ、高速道路の利用による効果が十分に発揮されていない状況にあるが、利用率が欧米並みの30%に引き上げられれば、交通事故の死傷者、消費燃料、渋滞が減少すると見込まれている。

・交通事故死者	600人/年 減	・消費燃料	400万kℓ/年 減
平成24年 約4,400人		平成24年約8,000万kℓ	
・交通事故負傷者	20万人/年 減	・渋滞損失	7億時間/年 減
平成24年 約80万人		平成24年約50億時間	(※経済効果だと1.5兆円/年 増)

※日本の場合、高速道路を使う割合は16%(他に幹線道路59%、生活道路25%)であるが、アメリカ33%、ドイツ31%、フランス30%となっている。

資料: 国土交通省

## 4. トラック運送業界にとっての高速道路の重要性

・中小企業への月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率(50%以上)の適用を含む労働基準法の改正案が国会に提出され、長時間労働の実態にあるトラック運送業界にとっては影響が大きいことから、平成27年度より、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置し、行政・荷主・トラック運送事業者などが一体となって、長時間労働の削減等について取り組みを推進している。

・また、トラック運送業は国の骨太の方針及び成長戦略において生産性向上を目指すサービス産業のひとつとして位置付けられており、「トラック運送業の生産性向上協議会」を設置し、生産性向上に向けて取り組んでいる。

・これらの取り組みにおいて、無駄をなくした効率的な輸送が求められる中で、長時間労働の削減及び生産性向上のためには高速道路の活用が不可欠な状況であり、トラック運送事業者は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。

# 労働条件改善・生産性向上に向けた取り組み

## <トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会について>

- 労働基準法の改正案(平成27年4月閣議決定)においては、月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ(25%→50%)について、中小企業への適用猶予を見直し、平成31年4月から適用することとされている。
- トラック運送事業者においては、月60時間超の時間外労働等長時間労働の常態化が課題となっているが、長距離輸送において高速道路の利用が十分ではないことも大きな要因となっており、業界の自主努力のみで改善することは困難。
- このため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、事業者等により構成される協議会を中央及び全都道府県に設置し、関係者が一体となって取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組んでいる。  
(中央協議会、各都道府県別の地方協議会は平成27年度に各3回開催された)

## <サービス業の生産性向上協議会について>

- トラック運送業は「経済財政運営と改革の基本方針2015」(骨太の方針)及び「日本再興戦略 改訂2015」(成長戦略)において生産性向上を目指すサービス産業のひとつとして位置付けられている。
- 平成27年6月、トラック運送業を含む対象5産業(トラック運送業の他小売業、飲食業、宿泊業及び介護業)合同での第1回サービス業の生産性向上協議会を安倍総理出席のもと開催。  
今後、経団連と事業者団体の参加による協議会を各分野ごとに設立。  
(トラック運送業に関しては「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」と合同で開催)



前列左から安倍総理、榊原経団連会長、星野全ト協会長



## 5. ETC2.0の普及促進及び要望について

### (1) ETC2.0の普及促進に向けて

ETC2.0を搭載することにより、車両運行管理支援サービス、特殊車両通行許可の簡素化など、トラック運送業界にとってもメリットが大きいことから、ETC2.0の普及促進を図るため、全日本トラック協会ではETC2.0車載器購入促進助成事業を20億円規模(@4千円×50万台)で実施予定。

これに加え、都道府県トラック協会でも1台1千円以上の助成を実施予定。

### (2) ETC2.0に係る要望

#### ①さらなる高速道路の有効活用



ETC2.0搭載車は通行経路を把握できることから、このビッグデータを活用し、通行量の少ない高速道路の料金を大幅に割り引いて、一般道や混雑する高速道路から通行量の少ない高速道路への転換を促していただきたい。

例えば、大阪ー福岡間を輸送する場合、国道2号及び9号または山陽自動車道を利用しているトラックを、通行量の少ない中国自動車道の利用に転換させるため、中国自動車道の通行料金を割り引くなどの施策を検討していただきたい。

## ②高速道路を一時退出した際の措置の拡大

トラックドライバーの労働時間の基準は、連続運転時間が4時間までと定められており、これを遵守するためには休憩する場所が必要であるが、高速道路のSA・PAでは、特に夕方から夜間にかけて満車状態の所が多く、休憩ができずに大変苦慮している状況であり、SA・PAが満車状態でやむを得ず高速道路を降りた場合などにも一時退出措置を適用していただきたい。

なお、このほか、SA・PAにおいて、トラック運送事業者が事前に駐車スペースを予約できるような仕組みなどについても検討していただきたい。

## ③大口・多頻度割引最大50%の継続

ETC2.0搭載車を対象に、大口・多頻度割引最大50%が平成29年3月末まで継続されているが、業界挙げてETC2.0の普及促進に努めており、最大割引率50%を平成29年4月以降も継続していただきたい。



## 6. 近畿圏の新たな高速道路料金について

近畿圏には管理主体が異なる道路が存在しており、料金体系が異なることから、交通流動の最適化を目指すため、シンプルでシームレスな料金体系を導入していただきたい。

(1) 首都圏では5車種区分に統一され、首都高速の中型車及び特大車は平成32年度まで軽減措置が設けられたが(参考①)、近畿圏においても車種区分を統一する場合には、物流を支えるトラックの負担が増加しないよう、軽減措置を継続していただきたい。

(2) 大口・多頻度割引について、首都高速では、平成38年3月末まで最大割引率30%が継続され、一部最大35%まで拡充されることとなったが、阪神高速においても最大割引率30%を継続し、首都高速と同様最大35%まで拡充する措置を実施していただきたい(参考②)。

さらに、将来的には、近畿圏における割引制度について、深夜割引等が適用されるNEXCOの割引制度に統一した内容としていただきたい。

(3) 物流を支えるトラック輸送は平均利用距離が長く、現在の阪神高速の上限料金となる距離(24km超)を利用する割合が高いことから、仮に上限料金が上がるとトラック運送事業者にとって大きな負担増となるため、物流の効率化を図るためにも、現在の上限料金を維持していただきたい。

【参考①】

首都圏における車種区分の統一

	2車種	3車種	5車種
軽自動車等	1.0	1.0	0.8
普通車			1.0
中型車			1.2
大型車	2.0	1.5	1.65
特大車		3.5(※)	2.75
対象路線	首都高速	京葉道路 千葉東金道路 新湘南バイパス	その他

※新湘南バイパスは3.8

平成28年4月～

5車種
0.8
1.0
1.2
1.65
2.75
全路線

※首都高速については、平成32年度まで中型車1.07、特大車2.14とする

【参考②】

阪神高速道路における大口・多頻度割引

<阪神圏>

車両単位割引	
1台ごとの月間利用額	割引率
5,000円超～10,000円以下の部分	10%
10,000円超～30,000円以下の部分	15%
30,000円超の部分	20%

契約単位割引	
「契約者の月間利用額合計が100万円超」かつ「1台あたり平均月間利用額が5千円超」の場合	割引率
	10%

<京都圏>

車両単位割引	
1台ごとの月間利用額	割引率
5,000円超～10,000円以下の部分	3%
10,000円超～35,000円以下の部分	6%
35,000円超～70,000円以下の部分	8%
70,000円超の部分	13%

契約単位割引	
「契約者の月間利用額合計が100万円超」かつ「1台あたり平均月間利用額が5千円超」の場合	割引率
	5%

## 7. 近畿圏の道路ネットワークの整備について

○近畿圏には、関西国際空港や阪神港といった物流拠点や各種の産業拠点が多く立地されており、これらと背後地の経済圏の連携にあたり、高速道路の果たす役割は非常に重要であり、早期の整備が必要であるが、近畿圏の高速道路網には未だ繋がっていない「ミッシングリンク」が多く存在している。

○具体的には、近畿圏での主な物流ルートである阪神高速道路の深江IC(神戸市内)から第二神明道路にかけては、慢性的な渋滞が発生し広範囲に大きな影響を及ぼしていることから、この解消のため、大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド～名谷JCT)や淀川左岸線延伸部(大阪市北区豊崎～門真市稗島)の早期完成が必要である。

○ミッシングリンクの解消は、①慢性的な渋滞の解消による交通事故の減少や環境改善、②震災発生時における防災ネットワークとしての機能、③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り、トラック運送業界としても高速道路網の早期整備を強く要望する。

○また、P7に記載したとおり、連続運転時間は4時間までと定められていることから、物流を支えるトラックドライバーに配慮し、SA・PAの整備及び道の駅の活用を図っていただきたい。