

社会資本整備審議会道路分科会国土幹線道路部会

第3回中京圏小委員会

全日本トラック協会 説明資料

令和元年7月23日



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association



1. トラック運送業界にとっての高速道路の重要性

・トラック輸送にとって、高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時性の確保等生産性の向上に不可欠なものであり、物流効率化の推進に欠かせないものである。

・2019年4月から働き方改革関連の法律が施行され、ドライバーに対する時間外労働の上限規制(年960時間以内)が2024年4月から適用されることとなっており、行政・荷主・トラック運送事業者など関係者が一体となって、長時間労働の削減に取り組んでいる。その一環として、政府が策定した「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」においても、「運び方改革」と3A(安全・安心・安定)労働の実現に向けた88施策のひとつとして「高速道路の有効活用」が掲げられている。

・国民生活と経済のライフラインとしての機能を果たすため、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。

「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

～「運び方改革」と3 A (安全・安心・安定) 労働の実現に向けた88施策～

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入 (2024年4月予定) に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」
(2017年8月)以降の追加施策

I. 長時間労働是正の環境整備

(1) 労働生産性の向上

① 輸送効率の向上 【警・農・経・国・環】

- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
- ・トラック予約受付システムの導入促進 (荷待ち時間短縮)
- ・機械荷役への転換促進 (荷役時間短縮)
- ・高速道路の有効活用 (走行時間短縮)
- ・宅配ボックスの普及促進 (再配達削減)
- ・ダブル連結トラックの導入促進 (車両の大型化)

② 潜在需要の喚起による収入増加 【国】

- ・インバウンド需要の取り込み★
- ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

③ 運転以外の業務も効率化 【国】

- ・IT点呼の更なる導入拡大★

(2) 多様な人材の確保・育成

① 働きやすい環境の整備 【厚・農・国】

- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
- ・中継輸送の普及促進 (泊まり勤務を日帰り勤務に)
- ・機械荷役への転換促進 (力仕事からの解放) (再掲)

② 運転者の確保 【警・厚・国】

- ・第二種免許制度の在り方についての検討
- ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

(3) 取引環境の適正化

① 荷主・元請等の協力の確保 【厚・農・経・国】

- ・「ホワイト物流」実現国民運動 (仮称) の推進★
- ・輸送分野別の取組の強化★ (再掲)
- ・引越運送における人手不足対策の推進★

② 運賃・料金の適正收受 【国】

- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
- ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

① 「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】
事業者団体による取組を支援

② ホワイト経営の「見える化」【国】
ホワイト経営に取り組む事業者の
認証制度の創設

③ 労働時間管理の適正化の促進【国】
ICTを活用した運行管理の普及方策の
検討・実施★

④ 行政処分の強化【国】
新処分基準による行政処分の実施

2. 中京圏の新たな高速道路料金について

・名古屋高速道路は、均一料金制(※大型車両で名古屋線1,540円、尾北線(小牧・一宮)720円)となっているが、NEXCO管轄の高速道路と比較して、料金水準は割高となっている。また、月間利用額に応じて割引が受けられる「ETCコーポレートカード割引」については、NEXCOの大口・多頻度割引と比較して割引率が低く、契約者単位の割引がない状況となっている。

・首都圏や近畿圏と同様、三大都市圏である中京圏における都市高速の利用促進は、域内の物流生産性向上及び長時間労働是正の要であり、ETC利用を前提とした対距離制へ移行するのであれば、物流を支えるトラック運送事業者の負担が増えないよう、首都高速や阪神高速と同様に一定の上限料金の設定、事業用車両向けの大口・多頻度割引に準ずる制度の創設を検討いただきたい。

・伊勢湾岸道路は、東名・名神のバイパス機能を持ち、東海環状自動車道の補完的役割を果たすことで、名古屋市中心部における渋滞を緩和する機能を有している。また、企業間物流においては、名古屋港や四日市港へのアクセスを担う国際物流道路であり、セントレア(中部国際空港)と中部圏の主要都市をつなぐ重要な役割を果たしている。

・当初は、全国プール制ではない独立採算としていたことから、通常の高速道路に比較して高額となっており、特に一般国道自動車専用道路となっている東海IC～飛島IC(名港トリトン)においては、料金水準が普通車108.1円/kmとなっており、平成26年度の料金見直し時も海峡部等特別区間の基準料金として据え置きのみである。

・については、利用促進を図るため、海峡部等特別区間の料金水準の低減、大口・多頻度割引の適用や大型車250円、特大車350円となっている「連続利用割引」の拡充等により負担を軽減していただきたい。

・将来的には中京圏全体について、東名や名神と同様の割引制度を導入するなど、高速道路料金の均一性を図っていただきたい。

3. 中京圏の道路ネットワーク整備について

- ・**中京圏**では、名神・新名神・東名・新東名・伊勢湾岸道路・名二環が名古屋高速道路を中心に相互に連動し、東海環状自動車道の内側を経由する複雑なネットワークを構成している。
- ・圏内では約6割が自動車による移動であり、首都圏、近畿圏と比較して多く、主要都市の通勤・通学圏域は30～50km圏に及ぶことから、高速道路を使用した通勤利用者も多い。この結果、通過交通よりも東海環状自動車道圏内の移動が多くを占めている。
- ・一方、東海環状自動車道は「愛知：豊田東JCT - 関広見IC」「岐阜：大垣西IC - 養老IC」「三重：大安IC - 新四日市JCT」と3県各々で断続的な整備に留まっており、環状道として有効なネットワークが整備されておらず、その結果、南北への交通分散化が進んでいない。

・これにより、通過交通と通勤やレジャーが重なる時間帯・時期によっては、例えば、養老JCT以東では迂回分散ルートがなく、東西交通の要所である名神(岐阜羽島IC～一宮IC)の流入が過多となった場合、東海北陸道との合流地点や名古屋高速道路(一宮、小牧IC)との接続で慢性的な渋滞が発生している。

・渋滞解消による交通事故の減少や環境改善、近い将来発生が予測される南海トラフ地震等の大規模災害時の防災ネットワークの確立、物流効率化による経済活動の活性化につながるものであり、早期の道路整備の実現とミッシングリンクの解消を促進していただきたい。