

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

令和2年8月3日

公益社団法人 全日本トラック協会  
副会長（税制委員長） 浅井 隆



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

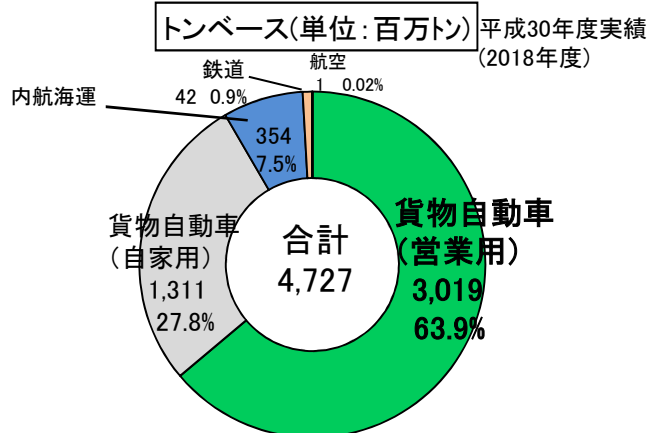


- トラック輸送にとって、高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時性の確保、大量一括輸送等による生産性の向上と物流効率化の推進に必要不可欠。
- 更には高速道路を利用することによって、社会全体の交通事故減少や環境負荷の低減に資することができ、我々トラック運送業界において高速道路を利用することは、まさに社会貢献。
- 今回の新型コロナウイルスに係る緊急事態宣言下においても、日本経済を支えるエッセンシャル事業として、その重要な使命を果たすべく日夜懸命に努力。
- 今後も日本の経済や生活を支える公共的なトラック輸送サービスを維持する所存。

# 1. トラック運送業界の現状

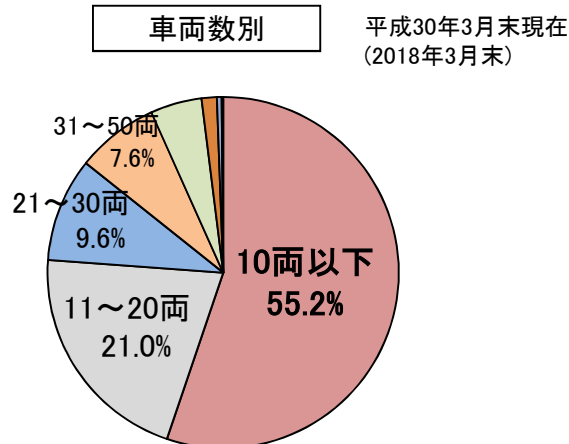
## 国内貨物輸送量

トラックの輸送量は約44億トンで、国内貨物輸送の9割以上を占める。



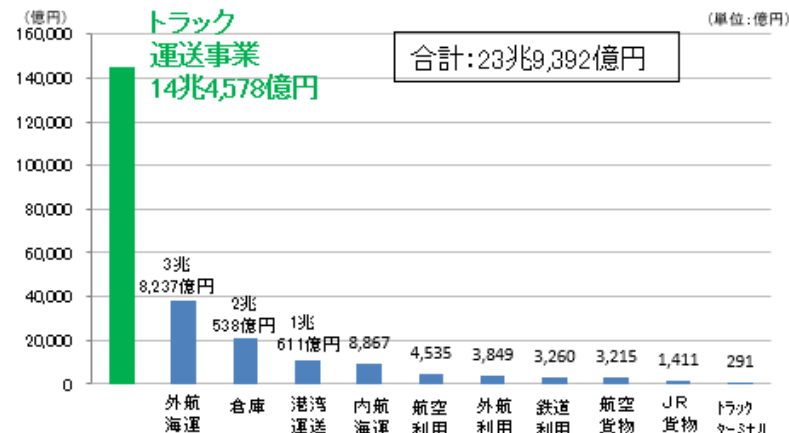
## トラック運送事業者の規模

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。



## 物流業の事業分野別営業収入(平成29年度)

物流業全体の市場規模は約23兆9千億円で、このうちトラック運送事業は約14兆5千億円と6割を占める。

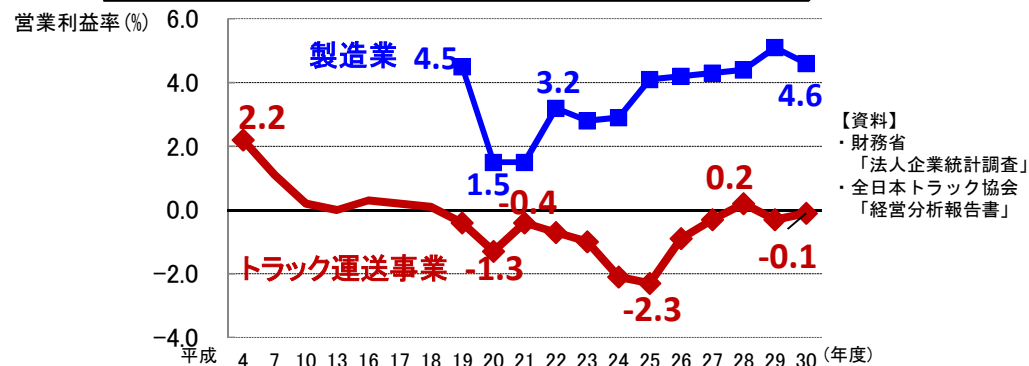


※トラック運送事業は平成28年度の値

資料:国土交通省、日本物流団体連合会

## 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、ほとんどの年で赤字となっている。



※トラック運送事業の営業利益率は各年度の回答のあった事業者について、営業利益の総和を営業収益の総和で除し、100を掛けたもの

## 2. 広域道路ネットワークの整備促進

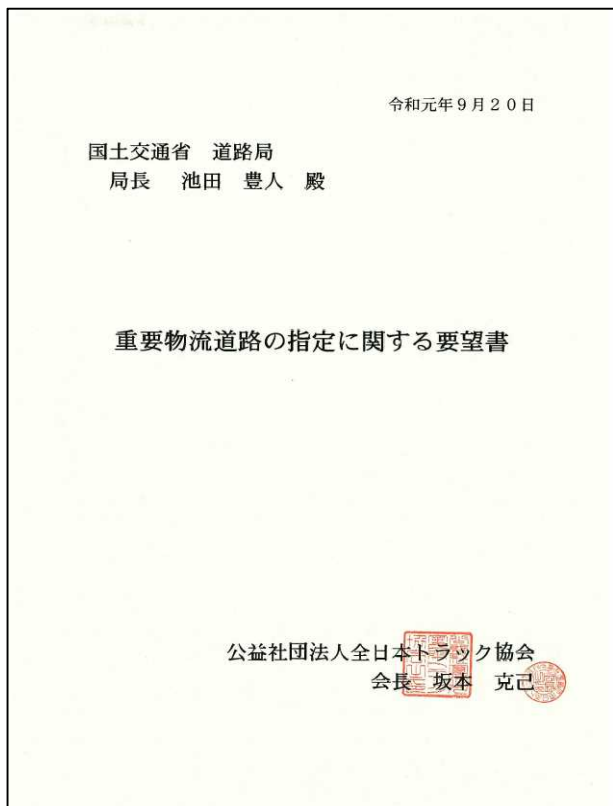
### (1) 「重要物流道路」等の整備促進

#### ① 「重要物流道路」の未供用路線を含めた追加指定、早期整備

※令和元年9月、道路局長に要望書を提出

※計画中、整備中の路線は未指定

#### ② 日常的に渋滞が発生している渋滞ポイントにおける渋滞対策の推進



#### 【参考】渋滞解消希望箇所（上位5箇所）

高速道路	
1	東名 厚木IC → 横浜町田IC
2	名神 一宮JCT → 一宮IC
3	九州 鳥栖IC → 太宰府IC
4	山陽 広島IC → 志和IC
5	名神 一宮IC → 一宮JCT 九州 筑紫野IC → 太宰府IC
一般道	
1	国道16号 呼塚（よばつか）交差点（千葉県）
2	国道23号 十一屋（じゅういちや）交差点（愛知県）
3	国道2号 印内（いんない）交差点（山口県）
3	国道122号 加倉（かくら）（南）交差点（埼玉県）
5	国道23号 午起（うまおこし）交差点（三重県）

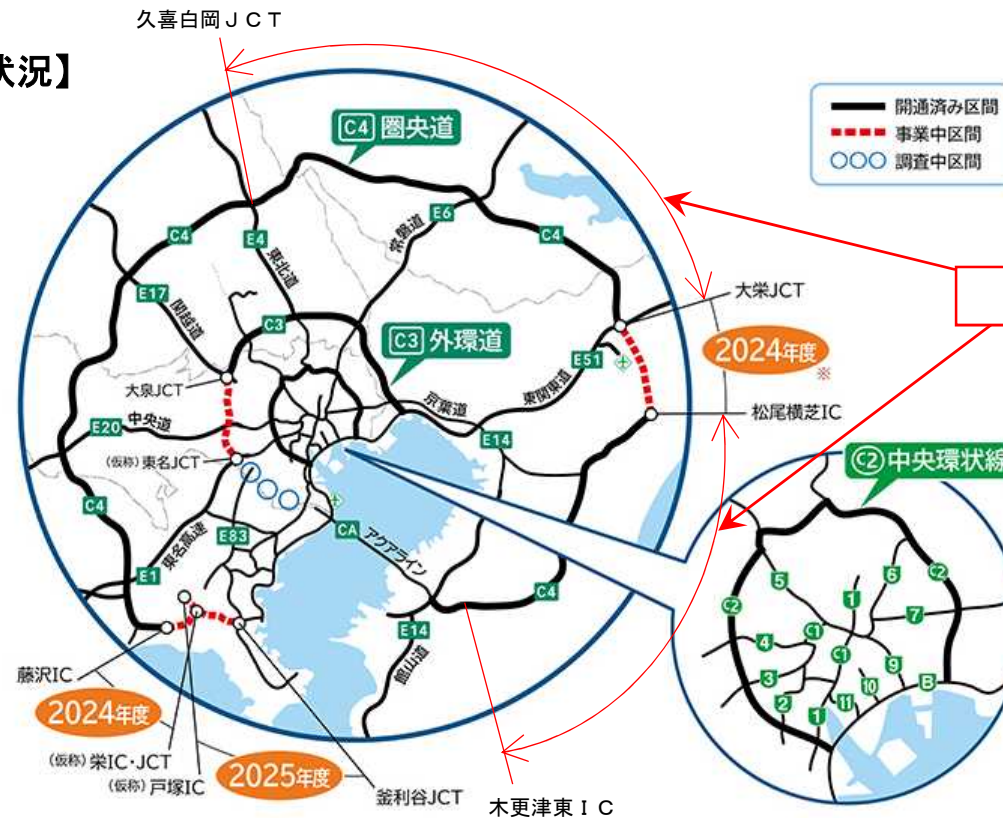
（出典：全日本トラック協会「渋滞箇所及び駐車スペース等に関するアンケート調査（令和2年4月実施）」）

### ③ ミッシングリンクの解消

### ④ 高速道路の4車線化の推進

※高速道路の供用延長 11,960km、うち暫定2車線 4,432km (約4割) 令和元年度末時点

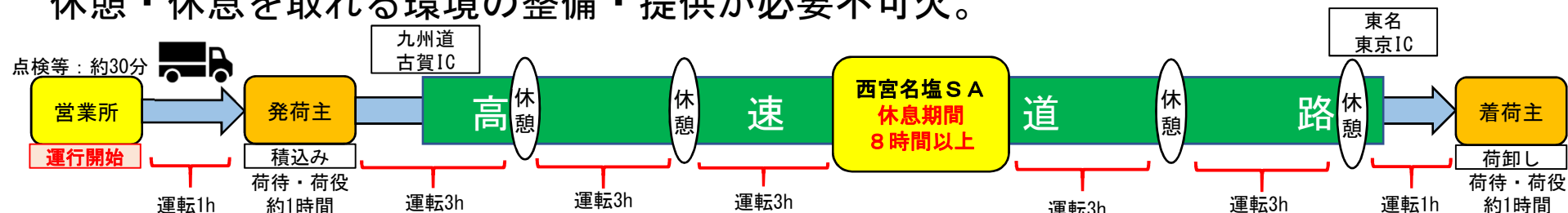
#### 【首都圏3環状道路の開通状況】



(国土交通省関東地方整備局HP掲載資料を基に全ト協にて一部追記)

## (2) 休憩施設の大型車マス、トレーラ用特大車マス等の増設

○働き方改革の推進や改善基準告示などの法令遵守のために、ドライバーが十分に休憩・休息を取れる環境の整備・提供が必要不可欠。



### 【モデル例】

走行距離：片道1,115km（内、高速道路1052km（古賀IC～西宮名塩SA間560km、西宮名塩SA～東京IC間492km））

荷待・荷役時間：各約1時間×2カ所＝約2時間

運転時間：2日平均で1日あたり9時間（一般道20km/h、高速道路70km/hで試算）（改善基準告示）

休憩時間：1回30分×4回＝2時間（改善基準告示：連続運転時間は4時間以内）

拘束時間：1日目約12時間30分、2日目9時間（改善基準告示：1日原則13時間以内）

休息期間：8時間以上（改善基準告示）

○SA・PAや道の駅における「大型車マス」、「トレーラ用特大車マス」の増設を早急に実施。

【参考】大型車用駐車マスの増設希望が多いSA・PAや道の駅（上位5箇所）

SA・PA		道の駅	
1	東名 海老名SA（上り）	1	国道4号 道の駅「庄和」（埼玉県春日部市）
1	名神 草津PA（下り）	2	国道4号 道の駅「ごか」（茨城県猿島郡五霞町）
3	東名 中井PA（上り）	3	国道16号 道の駅「やちよ」（千葉県八千代市）
4	名神 桂川PA（下り）	4	国道1号 道の駅「掛川」（静岡県掛川市）
5	東名 足柄SA（上り）	5	国道298号 道の駅「川口・あんぎょう」（埼玉県川口市） 国道23号 道の駅「にしお岡ノ山」（愛知県西尾市）

出典：全日本トラック協会「渋滞箇所及び駐車スペース等に関するアンケート調査（令和2年4月実施）」

○SA・PAや道の駅におけるシャワー施設の設置箇所拡大及び増設。

### (3) 中継物流拠点（コネクタエリア）の全国展開

- ドライバーの長時間労働を抑制し、労働者不足を解消する手段の一つとして、中継輸送がある。長距離輸送の際の高速道路内で、トラックが交代できることが必要。
- 平成30年9月に中継物流拠点「コネクタエリア浜松」が開業したが、このような中継物流拠点（コネクタエリア）が、大都市圏・中核都市圏間の中間地点にそれぞれ必要。

#### ■ 中継物流拠点における運用イメージ

##### トレーラー・トラック交換方式の場合



#### 【位置図】



#### 【車両の稼働イメージと拘束時間】

① 関西⇄関東間の往復運行の場合(従来の運行) ※1往復:3日間の行程の場合



② コネクタエリア浜松利用の場合(新しい運行) ※定型・日帰り運行の場合



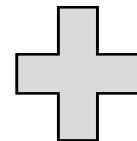
### 3. トラックが使いやすい高速道路の実現

#### (1) 高速道路料金の引き下げ

- 新型コロナウイルス感染症の影響による経済の落ち込みで、BtoBの一部業種関連の物流が減少している。その結果、高速道路料金の大口・多頻度割引の適用率が下がる。
- 新型コロナ禍を克服し、日本経済が正常に回復するまでの間、高速道路料金の大口・多頻度割引（契約単位割引・車両単位割引）の実質50%以上の割引が適用されるような措置が必要。

#### 【参考】 令和2年度の高速道路料金における大口・多頻度割引の概要

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	20%（10%）
10,000円超～30,000円以下の部分	30%（20%）
30,000円超の部分	40%（30%）



契約単位割引	
契約者の1か月の高速道路の利用額合計が500万円を超え、かつ契約者の自動車1台あたりの1か月平均の利用額が3万円を超える場合	10%

※ 自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした令和2年度末(令和3年3月末)までの割引率である。  
それ以外については( )内の割引率となる。

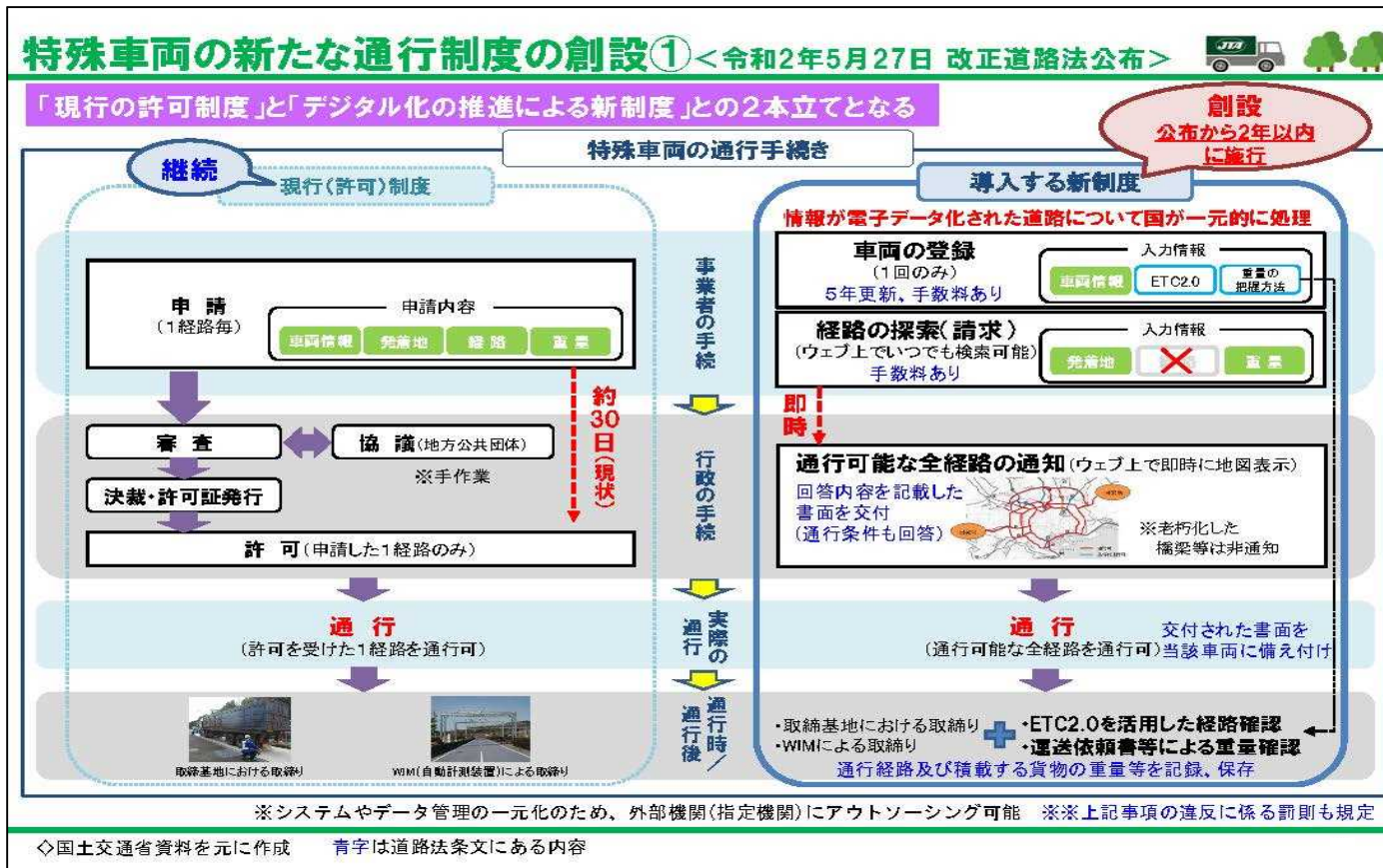


## (2) 特車通行制度の改善

### ① 新たな特車通行制度の早期実施

新制度への移行・利用増大のカギは、

- ・ 利用可能な道路範囲を十分に確保（道路関連データのデジタル化）
- ・ 事業者にとって手間等の負担感の小さい、使い勝手のよいシステム
- ・ 事業者が利用しやすい手数料水準



## ②旧制度における許可期間短縮

- ・ 許可期間短縮のため、**道路関連データの早期デジタル化**が必要。

※特車通行許可の内、約6割が人手審査（令和元年度）

※全国の事業者からデジタル化要望区間（約770区間）を集め、道路局へ提出（令和2年6月）

## ③高速道路各社の特車通行許可基準の統一

- ・ 高速道路会社間等の**許可基準統一**が必要。（道路の能力を最大限に活用）

### 車両幅員の特車基準例 **[高速道路 ↔ 高速道路]**

		高速国道等		一般有料	
		4車線	2車線	4車線	2車線
東 日 本 高 速	北海道支社	3.3m		3.3m	
	東北支社	3.3m	3.0m	3.5m	3.25m
	関東支社	3.0m		3.0～3.5m	3.0m
	新潟支社	3.3m	3.0m	—	—
中日本・西日本		3.0m		2.5～3.5m	3.0～3.25m

平成27年11月5日開催「社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会 第11回物流小委員会」資料より

## 4. トラックドライバーへの応援メッセージ

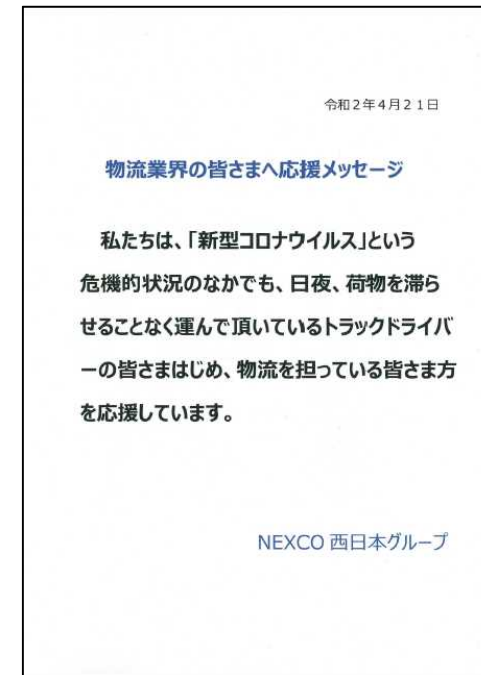
メッセージを見たトラックドライバーの多くが社会を支える使命感を再認識

- ①福島県、高知県、三重県、宮崎県などが、  
物流を支えるトラックドライバーに感謝  
を伝える応援メッセージを道路情報板に  
表示。

【例】高知県内で表示されたメッセージ



- ②ネクスコ西日本では、同社管轄のパーキングエリアのうち、約半数で応援メッセージを掲示。



【主な掲示場所】

- ・ スナックコーナーの提供カウンター横
- ・ 売店内の柱
- ・ 商品ワゴンなどの脇 等

## 5. コロナ禍における高速道路の方向性

### (1) 新型コロナウイルス対策のための高速道路の整備

- 感染を防止するためには、いわゆる「3密（密閉、密集、密接）」を避けることが重要。
- ドライバーが輸送途中に立ち寄る、食事やトイレ等での3密を減少させ、感染リスクを減少させるため、短時間で目的地に到着できる高速道路の整備が必然。

### (2) 新型コロナウイルス対策のため、高速道路の中継物流施設（コネクトエリア）やSA/PAの整備

- コロナ感染地への輸送を減らし、また働き方改革の推進のため、中継物流施設（コネクトエリア）の設置箇所拡大。
- 休憩のみならず休息（法令上8時間以上）できるよう高速道路のSA/PAの大型車マス、特大車マスを増設。
- 食事やトイレ等を利用した場合の感染リスクを減少させるため、高速道路のSA/PAそのものが3密とならないよう施設を改善。
- SA/PAや道の駅におけるシャワー施設の設置箇所拡大及び増設。

### (3) 新型コロナウイルス対策のため、高速道路料金の引き下げ

○日本経済が正常に回復するまでの間、高速道路料金の大口・多頻度割引（契約単位割引・車両単位割引）の実質50%以上の割引が適用されるような措置。



国費投入

高速道路利用が必要不可欠

高速道路対策は、ドライバー不足対応や働き方改革の実現のための基軸。