

1. 高速道路料金徴収期限の延長を踏まえた利便性向上策の推進

道路整備特別措置法及び独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法の一部を改正する法律により、料金徴収期限が最長で令和9年9月30日となるが、料金徴収期限を延長するにあたっては、料金の引下げや休憩・休息施設の充実など、高速道路の利便性向上策をあわせて推進されたい。

2. 高速道路料金等の引下げ

(1) 料金水準の引下げ（NEXCO3社）

国土幹線道路部会の中間答申（令和3年8月）において、土地の価値は経年的に減少しないことから、土地に関する債務は構造物に関する債務と分離して、償還に係る取扱いを検討する必要があるとされている。

平成26年4月より導入された3つの料金水準（※）の期限が令和5年度末とされているが、より一層の利用重視の観点から、土地に関する債務を償還対象から除くことにより、諸外国（※※）より高い料金水準を引き下げられたい。

また、一定の距離を超えた場合には、上限定額制の導入を図られたい。

| | |
|----------------|---------------------|
| （※） 普通区間 | 24.6円/km |
| 大都市近郊区間 | 29.52円/km |
| 海峡部等特別区間 | 108.1円/km（普通車の場合） |
| （※※） フランス（普通車） | 12.09円/km |
| イタリア（普通車） | 9.23円/km（平野部） |
| ドイツ（重量貨物車） | 10.27円/km～33.80円/km |

（公財）高速道路調査会「欧米の高速道路政策 2022年版」

(2) 大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（NEXCO3社）

現在、NEXCO3社の大口・多頻度割引は、月間利用額の30,000円を超える部分に対して50%の割引率が適用されるが、

30,000円以下の部分に対しては40%又は30%の割引率が適用されるため、平均割引率は約40%となっている。このため、一定額以上利用の場合に、30,000円以下の部分も含め、割引額が割引対象額の50%となるよう、割引制度を拡充されたい。

また、コーポレートカード利用の平日朝夕割引について、深夜割引と同様、大口・多頻度割引の対象とされたい。

(3) 渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定（NEXCO3社、首都高速、阪神高速）

①道路を賢く利用し渋滞対策に資するため、ETC2.0の機能やビッグデータを活用して、通行量の少ない高速道路の料金を割り引くことにより、一般道や混雑する高速道路からの転換促進を図るなど、交通流動の最適化を目指す料金・割引制度を設けられたい。なお、トラックに対する混雑時の料金割増は、荷主への転嫁が困難なことから回避されたい。

②九州－関西間のトラック輸送において、山陽自動車道の利用の偏りを中国自動車道に分散し、交通流動の最適化を図るため、中国自動車道におけるトラックの料金割引を設けられたい。

また、中国自動車道を利用する長距離トラックドライバーの労働環境改善のため、SA・PAにおけるシャワーブース、コインランドリー、コンビニエンスストアなど施設の充実を図られたい。

(4) 首都高速等における割引制度の拡充

首都高速、阪神高速及び名古屋高速の料金水準や車種区分、車種間比率はNEXCO3社と同水準に整理・統一されたが、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。

①大口・多頻度割引50%枠の設定

②深夜割引30%の導入

③NEXCOの走行距離と合算した長距離逡減割引の導入（伊勢湾岸道路への適用を含む）

④平日朝夕割引の導入

(5) 本四高速における割引制度の拡充

本四高速道路は、N E X C O 3社の高速道路と一体形成される全国道路ネットワークとして、同一の収支予算（債務返済計画）にて管理運営されている。本四高速道路はN E X C O 3社の高速道路と同一の一貫した割引制度とし、利用しやすい全国道路ネットワークの実現のため、更なる料金体系の簡素化を図りたい。

- ①大口・多頻度割引50%枠の設定
- ②深夜割引の導入
- ③N E X C Oの走行距離と合算した長距離逓減割引の導入
- ④平日朝夕割引を中型車以上にも適用
- ⑤平日料金に比べて割高になっている土日祝日の大型車料金の引下げ

(6) 福岡・北九州圏におけるシンプルでシームレスな高速道路料金の実現

福岡及び北九州都市高速道路は、九州自動車道や西九州自動車道と直結している。管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系とするため、福岡・北九州圏の高速道路料金を対距離制・5車種区分に一元化されたい。

(7) フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設

長時間労働を抑制し労働環境を改善するため、フェリー等の利用は有効である。また、北海道・本州間のトラック輸送はフェリー等を利用せざるを得ない。フェリー等の航路を確保し、運賃が高速道路利用と見合ったものとなるよう、フェリー等利用に対する補助・助成制度を創設されたい。

(8) その他（定額制料金制度の検討）

現行の距離制料金では、地方と大都市圏との間で荷物を運んだり、人が移動したりするのに高い料金負担が求められる。定額制料金制度は、物流コストの低減や地域間交流の活性化を促進し、地域間格差の是正に寄与するとの意見がある。

については、物流コストの低減に資する定額制料金制度の是非について検討していただきたい。

3. 物流基盤の整備

(1) 高速道路ネットワークの整備・充実

① 「重要物流道路」の指定、指定道路への集中投資

国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路」は、候補路線380路線、計画区間89区間、事業区間約2,800km、供用中区間約36,000kmの指定がされている。

トラック輸送ニーズに対応し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、候補路線の計画区間への指定及び計画区間の事業区間への指定を促進されるとともに、事業区間及び供用中区間への集中投資、機能強化を図られたい。

② 暫定2車線区間の4車線化

高速道路供用区間のうち約3割が対面通行の暫定2車線区間となっている。暫定2車線区間における死亡事故率は4車線区間の約2倍となっており、高速性能にも劣る。暫定2車線区間の4車線化をスピードアップされたい。

③ ミッシングリンクの解消

都市圏内・都市圏間を問わず、高速道路ネットワークの欠落部が全国に多く取り残されている。これら高速道路のミッシングリンク解消は、災害発生時における防災ネットワークの機能確保、慢性的な渋滞の緩和、物流効率化による経済活動の活性化などにつながることから、欠落部の連絡整備を図られたい。

④ 渋滞対策の推進

高速道路ネットワークがあっても、渋滞の発生で高速道路の機能・効果を大きく損ねている箇所も多い。ETC2.0のビッグデータやトラック運送事業者アンケートの調査結果等の活用等により、道路利用者の視点から渋滞箇所を特定し、6車線化・8車線化拡幅やピンポイント渋滞対策など各箇所適切な手法を用いて渋滞解消を図られたい。

⑤ダブル連結トラックや自動運転などの推進に資する実施環境整備の推進

ドライバー不足に対応し物流効率化や生産性向上に資するダブル連結トラックや自動運転等が円滑に推進されるよう、新東名高速道路や新名神高速道路の全線6車線化など、実施環境の整備を図られたい。

⑥下関北九州道路の早期実現

関門地域は本州と九州の結節点として交通の要衝であり、現在本州と九州を結ぶ道路として関門トンネル（昭和33年開通）と関門橋（昭和48年開通）があるが、いずれも老朽化が進み、補修工事等による渋滞や通行止めが度々発生している。また、関門橋においては、車両総重量44t超、車両長21m超の特殊車両通行許可が得られない状況になっている。

このような状況を改善し関門地域における円滑な物流を確保するとともに、大規模災害時における代替機能を確保するため、重要物流道路（計画区間）に指定された下関北九州道路を早期に実現されたい。

(2) 休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充

①高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの整備・拡充

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（4時間以内、その後休憩30分以上）、1日あたり運転時間（2日平均9時間以内）、休息期間（長距離トラックドライバーは継続8時間以上）が義務付けられている。これらの法令を遵守するためには、SA・PA、道の駅で休憩・休息する必要があるが、夕方から夜間にかけて大型車の駐車スペースは満車状態で、ドライバーが休憩・休息することが困難な状況にある。

「大型車マス」、「トレーラ用特大車マス」を何時でも必要時間利用できるよう、オーバーフローしているSA・PAの駐車容量を拡大されたい。

また、大都市圏周辺のSA・PAでは、立体構造化による駐車容量の拡大について、オーバーフロー度合いが著しい箇所から直ちに着手されたい。

②シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実

長距離輸送のトラックドライバーの労働環境改善のためS A・P A、道の駅におけるシャワーブース、コインランドリー、コンビニエンスストアなどの施設の充実を図りたい。

③中継物流拠点の全国展開による中継輸送の推進

双方向輸送において、中間地点付近の高速道路に附置された中継物流拠点で、トラクター交換やドライバー交代することで、ドライバーの労働環境改善や法令遵守に大きく寄与することができる。長距離都市間輸送の中間地点において中継物流拠点を整備されたい。

(例) 首都圏⇔東北圏、首都圏⇔近畿圏、近畿圏⇔福岡圏

4. その他諸施策の推進

(1) 冬期における道路交通対策

トラック運送業界は、チェーン等の装備を徹底し冬道を走行する際の備えを万全にすることとしている。冬期における道路交通が安全に確保されるよう、除雪体制の強化、通行止め時の車両待機スペースの確保、降雪や通行状況等の迅速な情報提供等を図りたい。

短期間の集中的な大雪時は、人命最優先の観点から大規模な立往生が発生する前に躊躇なく通行止めを実施し、集中除雪により早期に物流等の途絶を回避されたい。また、短期間の集中的な大雪などの異常気象時であっても、荷主が平時と同様の運送を指示する実態が依然としてあるため、荷主に対する警告など行動変容を促すための要請を強化されたい。

(2) 自然災害時の高速道路料金

大雪や土砂災害時の自然災害の影響により速度規制が行われるなど、輸送時間の短縮、定時性の確保など高速道路利用の効果が十分に得られない場合には、これらの事情を勘案した料金制度とされたい。

(3) ETC 2.0によるサービスの充実

これまでETC 2.0搭載車に対し、更なる料金割引や道の駅へ一時退出した際の継続扱いが行われ、また、令和4年4月から特殊車両通行確認制度の運用が開始された。

ETC 2.0の機能を活用し、道路利用者のための更なるサービス向上を図られたい。

(4) 超過度を反映した特車通行許可違反点数制度

累積違反点数に基づいて高速道路料金の割引停止措置を行う際に、現在は違反時の特殊車両の重量・寸法そのもの（絶対値）を点数換算しているが、許可値からの超過度は反映していない。道路交通法の規制速度違反では、超過度に比例した点数に換算して処分を行っている。特車通行許可違反においても、公平・公正な点数制度とすべく違反の悪質性を考慮に加え、許可値の超過度を反映した、きめ細かい違反点数とされたい。