

社会資本整備審議会道路分科会 第3回国土幹線道路部会 説明資料  
高速道路の料金制度のあり方について

平成25年1月28日



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



# トラック運送業界の現状

## 国内貨物輸送量

平成21年度実績

トラック輸送はわが国の国内物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送のトンベースで9割以上、トンキロベースで6割以上を占める。

## トラック運送事業者の規模

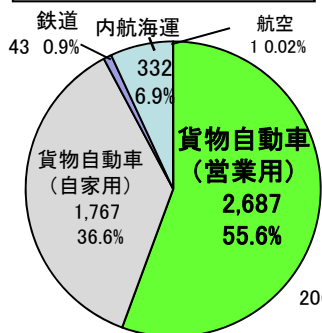
平成23年度実績

事業者の99%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な業界体質。

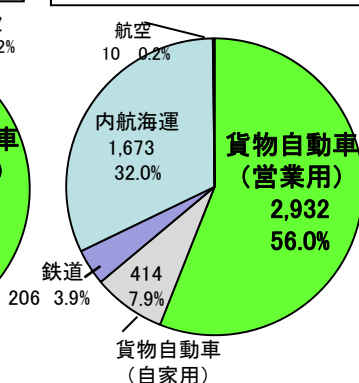
## 営業利益率の推移

トラック運送業は、本来の事業活動では平成19年度以降赤字傾向となっており、苦しい状況が続いている。

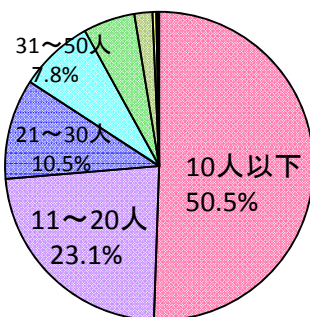
トンベース(単位:百万トン)



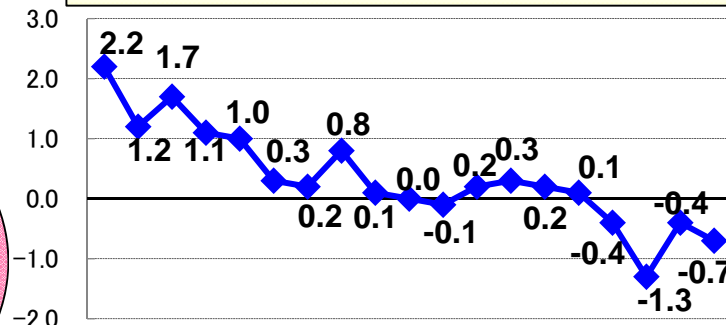
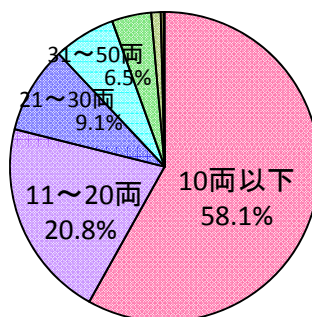
トンキロベース(単位:億トンキロ)



従業員数別

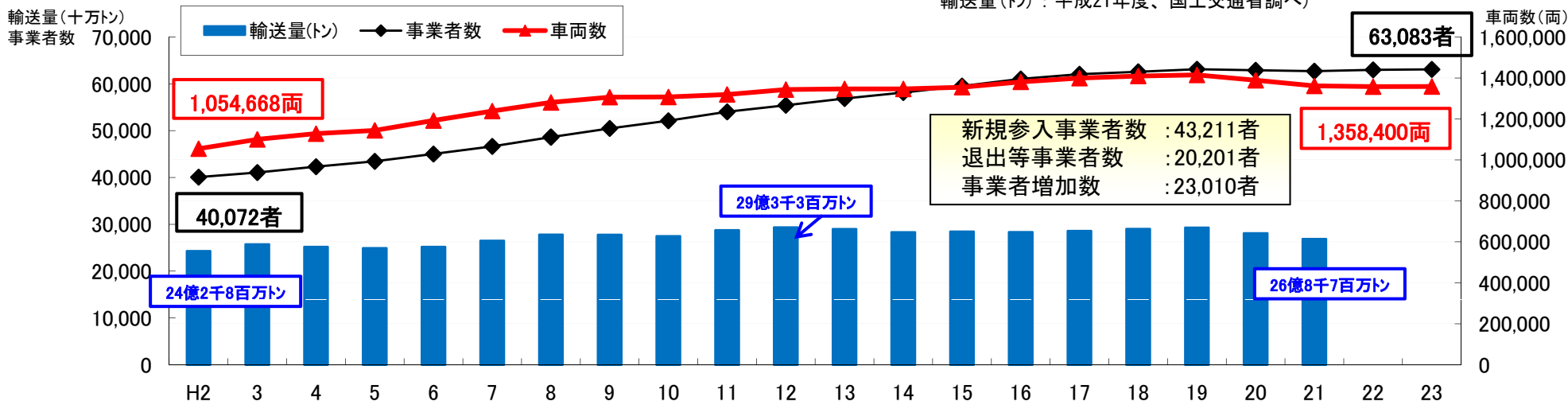


車両数別



資料:全日本トラック協会「経営分析報告書」

## 事業者数・輸送量・車両数の推移



(事業者数・車両数:平成23年度、売上高・総従業員数:平成22年度、輸送量(ト):平成21年度、国土交通省調べ)

新規参入事業者数 : 43,211者  
 退出等事業者数 : 20,201者  
 事業者増加数 : 23,010者

※平成22年度の輸送トン数は、統計手法の変更等があり、連続性が担保されないため記載していない。

## トラック運送業界にとっての高速道路の必要性

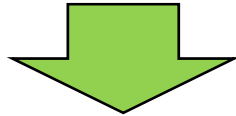
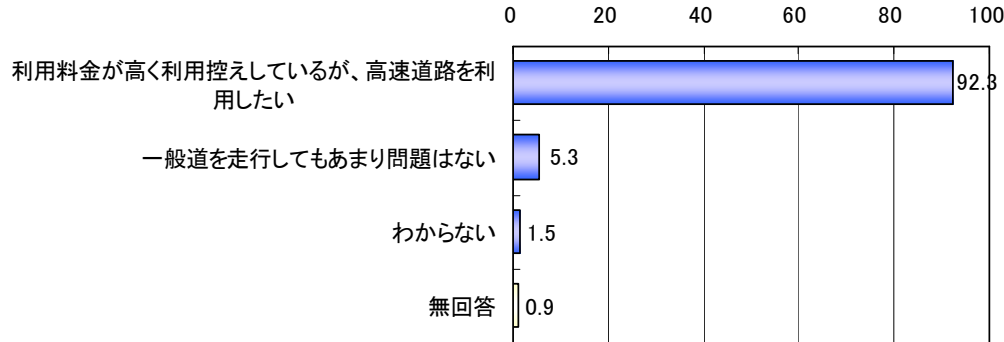
- 貴重な国民資産である高速道路は、重要な社会資本であり、トラック運送業界にとっても円滑な整備、運営を望んでいるところである。
- とくに、全国のミッシングリンクの解消は物流の効率化に不可欠であり、高速道路ネットワークを早急に完結させることを望んでいる。
- トラック運送業界としては、荷主にとっての輸送サービスの効率化やドライバーの負担軽減のみならず、一般道における交通事故減少、CO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>・PM削減等の社会的効果が大きい高速道路ネットワークを最大限活用したいと考えている。
- しかし、現在の高速道路料金の水準では、利用したくても利用できない状況であり、営業用貨物車(中型車、大型車、特大車)の利用率(高速自動車国道)は4分の1程度(※)と低迷している。
- 今後とも高速道路の社会的有益性に鑑み、トラック運送業界挙げて「高速道路利用促進キャンペーン」を展開し、運行計画の見直し等あらゆる施策を通じて、高速道路の利用をさらに促進し、最大限活用したいと考えている。

※平成22年道路交通センサスより推計

# トラック運送事業者の高速道路の利用希望

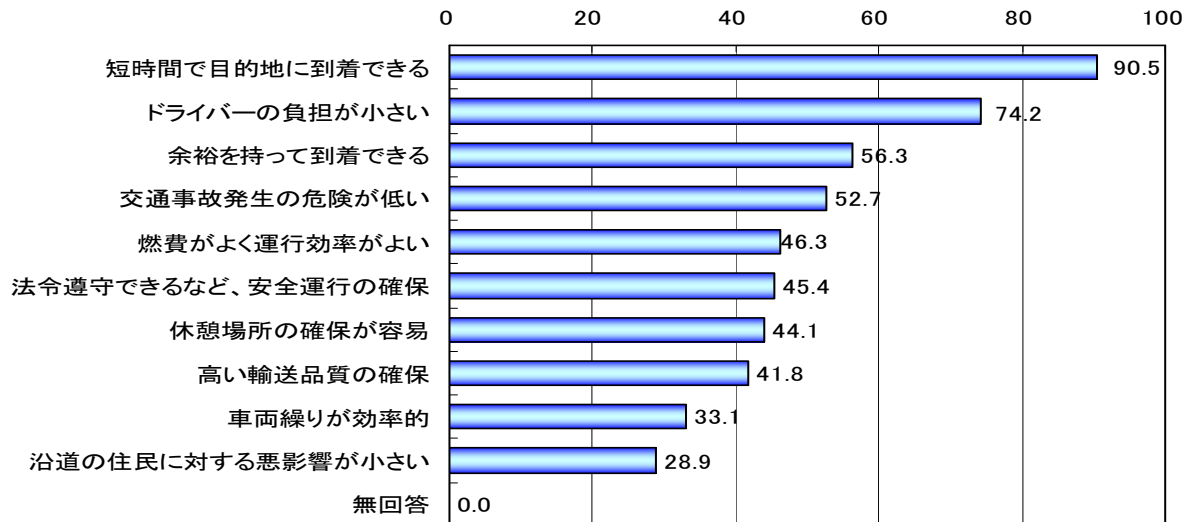
## 高速道路利用希望

(単位: %、回答数=1,100)



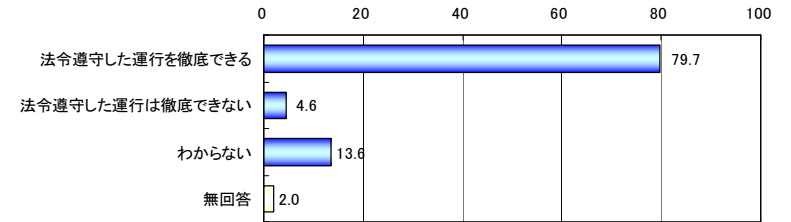
## 高速道路を利用した場合のメリット

(単位: %、複数回答、回答数=1,100)



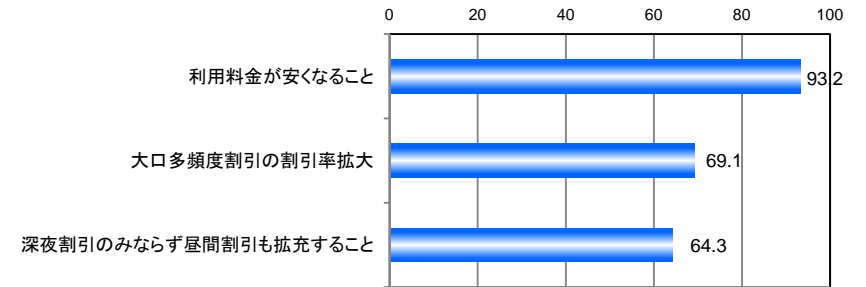
## 高速道路料金引下げにより利用が拡大することによる「労働関係法令遵守の徹底」

(単位: %、回答数=1,100)



## 高速道路を利用するための改善希望

(複数回答、単位%、回答数=1,100)



# 高速道路料金制度に関するトラック運送業界からの要望事項

## 1. 利用料金の割引率 拡充

～現行の実質割引率(50%)を拡充し70%の割引へ～

終日基本料金の半額化及び大口多頻度割引の拡充をされたい。

## 2. 受益者負担の原則の維持

高速道路の維持・管理に係る費用については、高速道路を恒久的に有料化し、利用料金から負担することとされたい。

## 3. 本州四国連絡高速道路の料金体系の見直し

本州四国連絡高速道路は、地域間格差を是正するためNEXCOと一体的な料金体系とされたい。

## 4. 利用料金の算出方法の見直し

長距離利用による料率の逡減効果が活かされるよう、NEXCO以外の首都高速、阪神高速等を経由した場合のNEXCO部分の利用料金について、距離を通算して算出するよう見直しされたい。

～トラック運送事業者の現行の割引制度に対する意見～ ※全日本トラック協会「道路特定財源の見直しに係る政策提案に向けた検討業務報告書」(平成19年7月)より

○昼間を主とする運行を行う事業者では時間帯割引率が低く、経営努力に基づかない格差が生じている。

○時間帯によって割引率が異なることで、長時間にわたるSA・PAや路肩での時間待ちを誘発するなど、物流の効率化や施設の効率的な利用を阻害している。

○営業用トラックの高速道路利用を促進するためには、大口多頻度割引の拡大が不可欠である。

## 1. 国費投入による財源確保

平成20年度の利便増進事業と同様に、高速道路の有効活用・機能強化を図るため、国費により財源を確保する。

## 2. 自動車重量税による財源確保

自動車重量税による税収を、道路の維持管理・更新だけでなく、高速道路割引財源としても活用することで、料金割引の財源を確保する。

## 3. 償還期間の延長・借入金利との金利差の活用

償還期間の延長や借入金利との金利差を活用することにより、料金割引の財源を確保する。

## 4. 高速道路用地費を国保有とすることによる債務削減

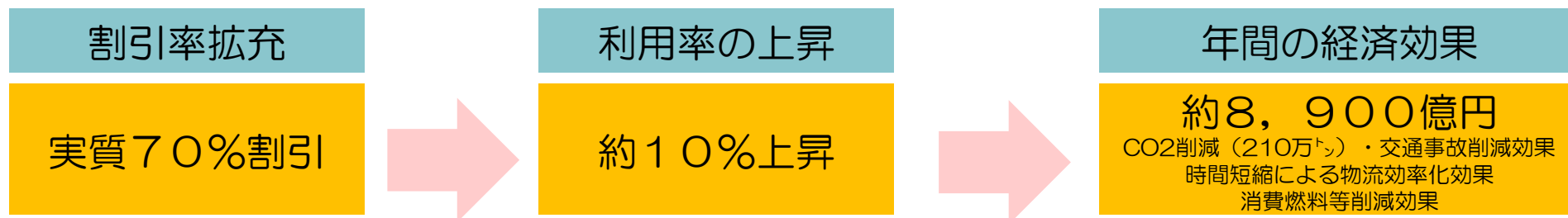
高速道路の「用地」(8.5兆円)を保有機構から国に移管し、当該債務削減分を料金割引の原資に充当する。

# トラック運送業界の要望事項を踏まえた割引率拡充による経済効果の試算

現行の営業用トラックに対する実質割引率は約50%



実質割引率を70%水準にすると、年間経済効果は8,900億円



割引率が20%拡充され70%割引になることに伴う道路会社の収入の増減を試算すると、約2,000億円減収になるが(※利用率の10%上昇分も考慮)、この減収分を大きく上回る約8,900億円もの経済効果が見込まれる。

## トラック運送事業者の料金割引拡充に対する意向

<p>＜秋田県 トラック運送事業者A＞ 保有車両台数:大型 60台 主な輸送品目:巻取紙、合板、飲料水 主な仕向け地:関東 現在の高速道路利用率 <b>40%</b> ↓ 割引率70%となった場合の利用率 <b>80%</b></p>	<p>＜山形県 トラック運送事業者B＞ 保有車両台数:小型 12台 大型 23台 主な輸送品目:自動車部品、印刷物 主な仕向け地:北関東 現在の高速道路利用率 <b>20%</b> ↓ 割引率70%となった場合の利用率 <b>35%</b></p>	<p>＜福岡県 トラック運送事業者C＞ 保有車両台数:小型 12台 大型 22台 主な輸送品目:自動車部品、食品、雑貨 主な仕向け地:中部 現在の高速道路利用率 <b>50%</b> ↓ 割引率70%となった場合の利用率 <b>85%</b></p>
<p>＜熊本県 トラック運送事業者D＞ 保有車両台数:小型 2台 大型 78台 主な輸送品目:青果物、鉄筋鋼材、一般機械、食品他 主な仕向け地:九州内、中国、近畿、中部、関東、東北 現在の高速道路利用率 <b>37%</b> ↓ 割引率70%となった場合の利用率 <b>60%</b></p>	<p>＜大分県 トラック運送事業者E＞ 保有車両台数:小型 47台 大型 65台 主な輸送品目:飼料、肥料、農産物 主な仕向け地:九州内 現在の高速道路利用率 <b>25%</b> ↓ 割引率70%となった場合の利用率 <b>35%</b></p>	<p>＜鹿児島県 トラック運送事業者F＞ 保有車両台数:小型 8台 大型 71台 主な輸送品目:食料品、雑貨 主な仕向け地:九州内、関西、中部、関東 現在の高速道路利用率 <b>70%</b> ↓ 割引率70%となった場合の利用率 <b>90%</b></p>