

社会資本整備審議会道路分科会
第16回国土幹線道路部会
全日本トラック協会 説明資料

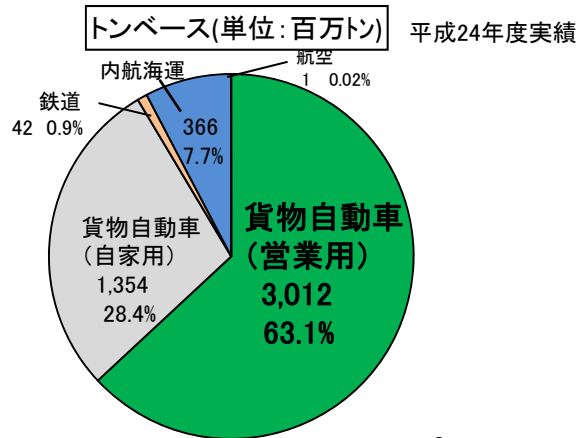
平成26年11月11日



トラック運送業界の現状

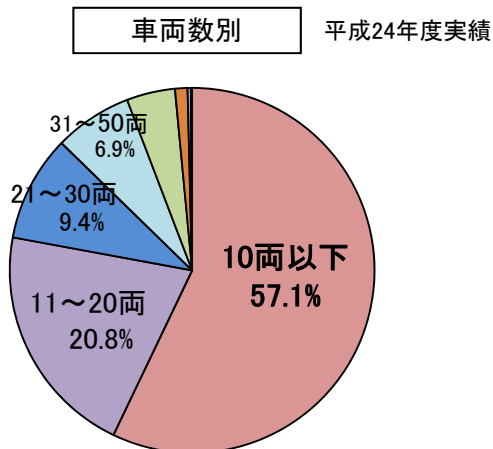
国内貨物輸送量

トラック輸送は国内貨物輸送の9割以上を占める。また、営業用トラックの売上高は12兆2千億円、就業者数は187万人である。



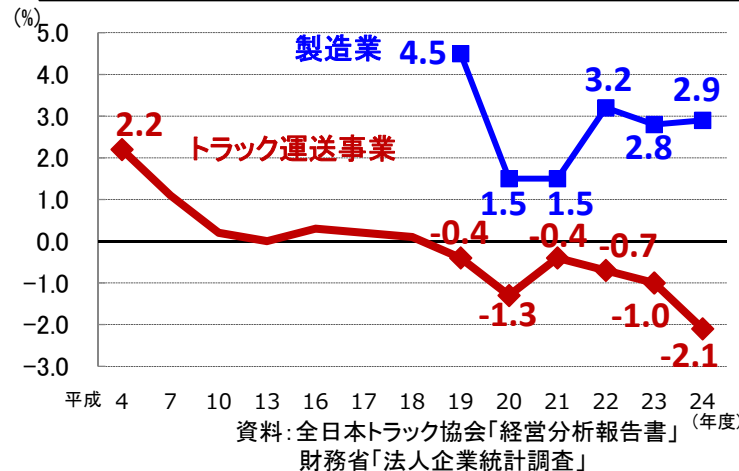
トラック運送事業者の規模

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。

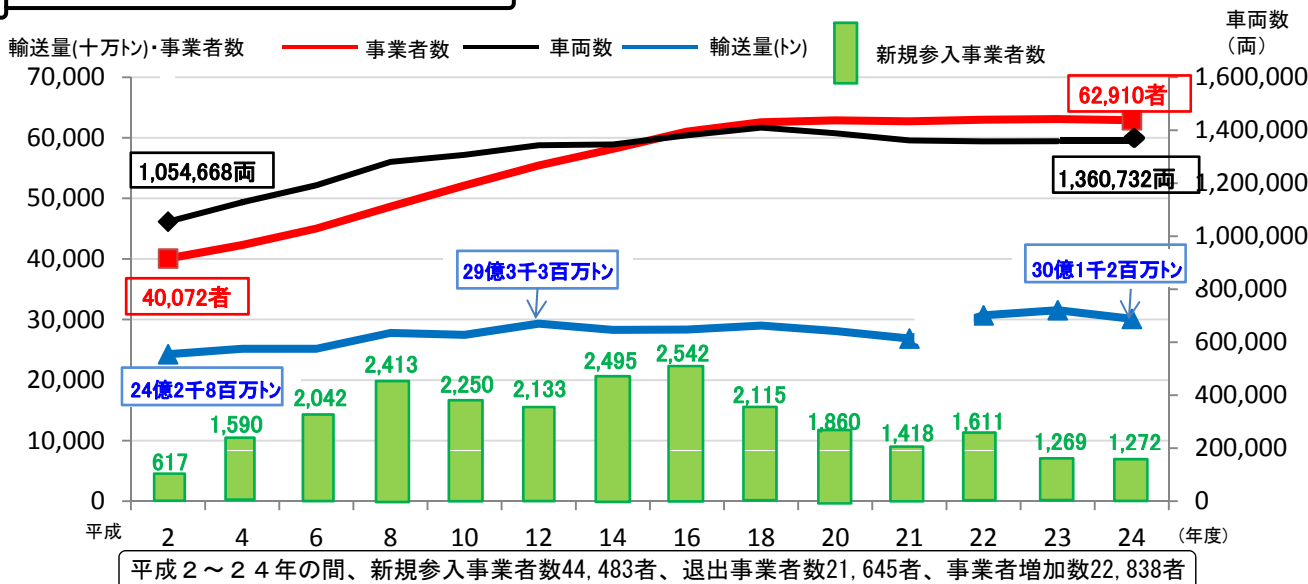


営業利益率の推移

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6年連続して赤字となっている。

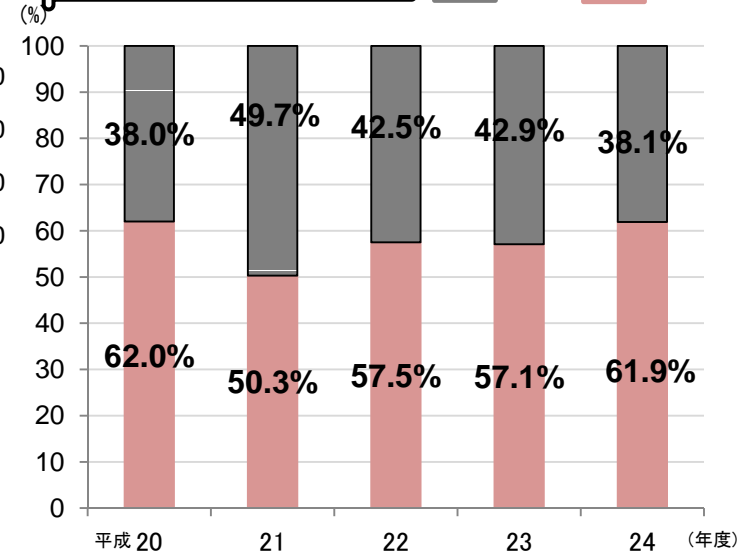


事業者数・車両数・輸送量の推移



※平成22年より調査・集計方法に変更があったため、それまでの数値と連続性が担保されない。資料 国土交通省、総務省

赤字企業割合の推移



資料: 全日本トラック協会「経営分析報告書」

地域社会と国民生活を守るトラック輸送

営業用トラックは、農水産品・食料工業品・日用品といった「消費関連貨物」、木材・砂利・工業用非金属鉱物といった「建設関連貨物」、勤続・機械・石油製品といった「生産関連貨物」をバランスよく運んでおり、生産から消費に至るあらゆる場面において輸送を担っている。

■営業用トラックの品目別輸送トン数の構成比(平成24年度)



資料:国土交通省「自動車輸送統計年報」より

トラック輸送業界では、東日本大震災の際に、被災地の復旧・復興のために、全国から1万両を超えるトラックが緊急輸送車両として出動し、様々な物資を被災地に届け、ライフラインとしての役割を果たした。

全日本トラック協会は、災害対策基本法に基づく指定公共機関に指定されており、災害時には緊急物資輸送等の調整機能を担う。また、全国の都道府県トラック協会では、各自治体と災害時における緊急輸送などの協定を締結し、万全を期している。



トラック運送業界における高速道路の必要性

- 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。
- トラック運送業界にとって、高速道路の利用は、輸送時間の短縮及び定時性の確保、ドライバーの拘束時間等労務負担の軽減、一般道における交通事故の削減や環境改善に大きな効果をもたらす。
- このようなトラック運送業界にとっての高速道路の必要性に鑑み、高速道路ネットワークを最大限活用するため、以下のとおり高速道路の積極的な活用や道路を賢く使う取組に関する考え方を取りまとめた。

1. 高速道路の積極的な活用に向けて

(1) 高速道路網の整備

高速道路の機能をこれまで以上に発揮するために、全国のミッシングリンクの解消が必要であり、またそれは渋滞の解消、交通事故の減少、環境改善、物流の効率化にも不可欠なものであるので、外環道・圏央道などをはじめ道路整備を促進し、高速道路ネットワークを早急に完結されたい。

(2) ボトルネックの解消

高速道路ネットワークの更なる機能向上のために、ボトルネック解消策として、スマートICの設置促進やITSを活用した情報提供の充実に努められたい。

(3) 適切な維持管理・更新

高速道路の機能を発揮するためには、適切な維持管理・更新が不可欠である。特に、老朽化が進んだ橋梁やトンネルなどについて早急な対応が求められる。また、降雪地域では、冬期に通行止めや車線数の減少が見られることから、適切な管理が必要となる。このような維持管理・更新にかかる費用を確保するため、高速道路料金については恒久的に有料とされたい。

(4)料金体系

- 地方の長距離輸送事業者は、地域の特産品等を大都市圏に輸送する役割を担っているが、燃料価格の高止まりや人手不足により、極めて厳しい状況にあることから、物流の更なる効率化を図るためにも、長距離逓減制の割引率を拡充するなど全体的に低廉な料金体系とされたい。
- 高速道路の料金水準については、本年度より普通区間、大都市近郊区間、海峡部等特別区間の3つの水準に整理されたが、首都圏の料金水準は、路線や区間によって異なり、圏央道などNEXCOの大都市近郊区間の水準(29.52円/km)より高い区間もあることから、これを平準化されたい。
- 圏央道など多くの一般有料道路は、大口・多頻度割引の対象とならないため、高速自動車国道と同様に、対象とされたい。

2. 道路を賢く使う取組

(1) 深夜割引の拡大に係る社会実験の検討

○トラック輸送は、翌朝に荷主の庭先に荷物を到着させるため、深夜の輸送が多い実態である。深夜の高速道路は渋滞もなく、交通量に余裕のある状況にある。

○余裕のある高速道路を有効に活用し、深夜における一般道の走行を少しでも多く高速道路に転換させることにより、一般道における交通事故の削減や環境改善、ドライバーの労務負担の軽減等に寄与することができる。

○ついては、さらなる高速道路の利用促進を図るため、一部区間において、営業用トラックを対象とした、期間限定の、需要の拡大と料金割引の拡大を結びつけた社会実験の実施を検討されたい。

○トラック運送業界も高速道路利用促進キャンペーンを掲げ、一般道から高速道路に転換する様々な施策を講じていきたい。

(2) SA・PAにおける駐車スペースの整備・拡充

○労働基準法及び貨物自動車運送事業法上、トラックドライバーの連続運転時間は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となる。

○一方、高速道路のSA・PAの駐車場においては、特に夕方～夜間にかけて、大型車の駐車スペースは満車状態で、ドライバーが十分休憩することができない状況にある。新東名高速道路の静岡～東京間(静岡SA・海老名SA・港北PA等)や名神高速道路の名古屋～京都間(尾張一宮PA・養老SA・草津PA等)のSA・PAにおいて、満車状態となっている。(※1)

○また、東名日本平・新東名静岡～港北の上り区間では、毎日約29,000台ものトラックが走行しているが、駐車スペースは約2,000台であり、駐車スペースの数が絶対的に不足している。(※2)

○高速道路を活用しやすくするとともに、ドライバーの労働環境の改善、法令遵守のためにも、**SA・PAにおける駐車スペースの整備・拡充や旧料金所跡地の活用などを実施されたい。**



満車状態の夜間のSA・PAにおける駐車場



【資料】

※1 全日本運輸産業労働組合連合会映像資料
「このままではトラックの安全が守れない」より

※2 全日本運輸産業労働組合連合会資料より
・国土交通省中部地方整備局資料所載の大型車日平均通行量
・NEXCO中日本ホームページのSA・PA駐車台数より、普通車2マス分を大型車で共用したと仮定して試算。

(3) 女性トラックドライバーの労働環境の整備

- 政府は成長戦略の一環として、「女性が輝く日本へ」と題して、女性の活躍を促進する様々な政策が展開されている。
- 国土交通省では、人材不足に対応するため、「トラガール促進プロジェクトサイト」を立ち上げ、また、同省と当協会で、女性トラックドライバーの採用に関する啓発パンフレットを作成するなど、女性ドライバーの活躍促進に向けた取組を積極的に進めている。
- 女性トラックドライバーの更なる活躍促進のためには、官民連携の下、業界イメージの改善を図るとともに、女性が働きやすい労働環境を構築・整備することが不可欠である。
- このため、高速道路のSA・PAと同様に、道の駅など一般道における女性用トイレの整備をはじめ、高速道路も含め女性に配慮した道路環境の整備を実施されたい。



トラガール(女性トラックドライバーの愛称)が安倍晋三内閣総理大臣を表敬訪問(平成26年9月9日)