

平成28年12月12日

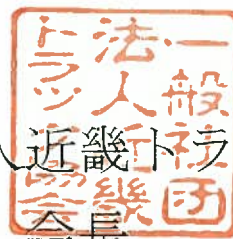
国土交通省 道路局  
局長 石川 雄一 殿

## 近畿圏の高速道路料金に関する要望書

公益社団法人全日本トラック協会  
会長 星野 良三



一般社団法人近畿トラック協会  
会長 辻 卓史



平素は、当業界に対しまして格別のご指導、ご鞭撻を賜り厚く御礼申し上げます。

トラック輸送にとって、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、交通事故の削減や環境改善に大きな効果をもたらすことから、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おります。

トラック運送業界においては、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、取引環境の改善と長時間労働の抑制及び生産性向上に向けた取り組みを積極的に推進しておりますが、無駄をなくした効率的な輸送が求められる中で、高速道路の活用が不可欠な状況であります。

現在、平成29年度以降の近畿圏の高速道路料金について検討が進められており、本年4月に開催された「社会資本整備審議会道路分科会第22回国土幹線道路部会」において、トラック運送業界からの要望・意見を発表させていただく機会をいただきましたが、今後も高速道路を活用し、トラック輸送が国民生活と経済のライフラインとしての機能を維持し続けるため、新たな近畿圏の高速道路料金に関しまして、あらためて下記のとおり要望いたしますので、何卒宜しくお願い申し上げます。

## 【要望事項】

### 1. 道路ネットワークの早期整備について

近畿圏には関西国際空港や阪神港をはじめ物流拠点や産業拠点多く立地されているが、大阪湾岸道路西伸部や淀川左岸線延伸部など未整備路線があり、道路ネットワークの整備が不十分な状態となっている。

このような状況の中で、これらの道路の完成が、渋滞の解消、交通事故の減少、環境の改善、防災ネットワークの機能強化や物流効率化による経済活動の活性化につながることから、道路ネットワークを早期に整備していただきたい。

### 2. シンプルで継ぎ目のない料金体系（料金水準・車種区分等）について

近畿圏、とりわけ阪神都市圏の高速道路は、複数の運営主体と料金体系が混在し、利用者にとって分かりにくく、使いにくい状況となっていることから、シンプルで継ぎ目のない料金体系を実現していただきたい。

- (1) 阪神高速道路や均一料金路線等における対距離制の導入に際しては、長距離利用者などが急激な負担増とならないよう、上限料金等の激変緩和措置を講じていただきたい。その際、阪神高速道路の上限料金・下限料金については、物流への影響や一般道の負荷軽減等を考慮して、首都高速道路の水準も参考に、適切に設定していただきたい。
- (2) 車種区分について、首都圏と同様に5車種区分へ整理・統一する場合には、物流を支えるトラックの負担が増加しないよう、首都高速道路における中型車及び特大車に関する軽減措置と同様に、激変緩和措置を講じていただきたい。

### 3. 大口・多頻度割引の継続・拡充について

大口・多頻度割引について、首都高速道路においては、平成38年3月末まで最大割引率30%が継続され、一部最大35%まで拡充されることとなったが、引き続き物流を支えるトラックの負担を軽減するため、阪神高速道路においても首都高速道路と同様に、最大割引率30%を継続し、最大35%まで拡充していただきたい。

### 4. 環境ロードプライシングの継続・拡充について

国道43号線、阪神高速3号神戸線沿道の環境改善を目的に実施されている環境ロードプライシングについては、今後も環境改善を促進するため、継続・拡充を図っていただきたい。