

令和 7 年 月

殿

令和8年度トラック関係施策に関する要望書

公益社団法人

会 長

全日本トラック協会

寺



は　じ　め　に

平素は、トラック運送業界に対しまして格別なるご指導、ご鞭撻を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、私どもトラック運送業界は、国民生活と産業活動を支える公共的物流サービスの担い手として、社会との共生を図るため、積極的に事故防止対策や環境対策に取り組むとともに、災害時には緊急物資輸送の中心的な役割を担うなど、エッセンシャル事業として、国民や荷主のニーズに応え、わが国の経済活動に貢献をしているところです。

一方で、軽油価格の高止まり、車両価格等の高騰にあって価格転嫁が進まない状況等から、事業存続の危機に直面しています。

そうした中、民間のシンクタンクの試算では、何も対策をしなければ、2030年には34%の輸送力が不足するとされています。政府では、これを解消するため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定するとともに、令和7年4月には、荷主・物流事業者に対する規制的措施が盛り込まれた改正物流法が施行されております。

また、令和7年5月には、構造的な価格転嫁の実現を図るため、協議を行わない代金額の決定の禁止や発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引の追加など、下請法が改正されました。

更に、令和7年6月には、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、①許可の更新制度の導入、②「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限、③委託次数の制限、④違法な「白トラ」に係る荷主等の取締りを内容とする改正貨物自動車運送事業法とそれを担保するための新法が成立しました。

今後は、政府の中長期計画や上記法改正に基づき、国土交通省等関係省庁と連携して適正運賃・料金の収受、適切な価格転嫁、荷待ち・荷役等時間の削減、労働生産性の向上や人材確保、多重下請構造の是正等に積極的に取り組んでまいります。

トラック運送業界が、安定した輸送サービスを提供し、ひいては国民や荷主のニーズに応えた我が国の経済活動を支える社会インフラであり続けるために、令和8年度トラック関係施策に関し、以下のとおり要望いたします。何卒格別のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

令和8年度トラック関係施策に関する要望事項

●税制改正関係要望事項

1. 自動車関係諸税の簡素化・軽減等

- (1) 軽油引取税の暫定税率廃止
- (2) 自動車関係諸税の簡素化・軽減等
- (3) 走行距離課税の導入反対
- (4) 運輸事業振興助成交付金制度の継続
- (5) 自動車重量税のエコカー減税の延長
- (6) 自動車重量税のA S V（先進安全自動車）特例措置の延長・拡充
- (7) 自動車税環境性能割特例措置の延長
- (8) 自動車税種別割のグリーン化特例の延長
- (9) 自動車関係諸税における営自格差の拡充

2. 特例措置の延長

- (1) 少額資産即時償却の延長
- (2) 地方拠点強化税制の延長

3. その他税制に係る要望

- (1) トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等に係る固定資産税の軽減措置の適用
- (2) 自動車重量税の道路特定財源化
- (3) 物流拠点の特例措置の適用

●道路関係要望事項

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

2. 高速道路料金の引下げ

- (1) 料金水準の引下げ（N E X C O 3 社）

- (2) 車種区分の検討におけるトラック輸送への十分な配慮
- (3) 大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（NEXCO3社）
- (4) 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）
- (5) 首都高速等における割引制度の拡充
- (6) 本四高速における割引制度の拡充
- (7) 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
- (8) フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設
- (9) その他（定額制料金制度の検討）

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
 - ②暫定2車線区間の4車線化
 - ③ミッシングリンクの解消
 - ④渋滞対策の推進
 - 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
 - ⑥下関北九州道路の早期実現
- (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
 - ②大型車駐車マスの幅の拡大
 - ③高速道路の一時退出を可能とする措置の拡充（NEXCO3社）
 - ④シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実
 - ⑤中継物流拠点の全国展開による中継輸送の推進

4. 特殊車両通行許可に係る諸課題の改善

- (1) 車両制限令違反点数制度の改善
- (2) 重要物流道路の特殊車両通行許可手続きを不要とする措置の拡大
- (3) 申請負担の軽減

5. その他施策の推進

- (1) 高速道路料金等の運賃料金の確実な収受に向けた支援
- (2) 冬期における道路交通対策
- (3) 自然災害時の高速道路料金
- (4) ETC 2.0 によるサービスの充実
- (5) ETC コーポレートカードに係る保証額の減額
- (6) ETC コーポレートカードの走行明細データ提供手数料無料化

●予算・施策関係要望事項

1. 「2030年度に向けた政府の中長期計画」への対応にかかる支援

- (1) 商慣行の見直しに向けた支援
 - ①適正運賃収受・価格転嫁に向けた支援
 - ②改正物流法の周知及び荷主等における違反原因行為撲滅に向けた働きかけ等の推進
 - ③改正下請法にかかる周知及び取引環境の健全化に対する支援
- (2) 物流の効率化に向けた支援
 - ①労働生産性の向上や労働環境改善に向けた支援
 - ②人材確保・人材育成に対する支援

2. 燃料価格高騰への支援

3. 環境・交通安全対策に係る支援

- (1) 環境対策及び省エネ対策のための支援
 - ①カーボンニュートラル実現に向けた支援
 - ②石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」に係る補助の継続
 - ③電気自動車等の普及に係る補助の継続
- (2) 交通安全対策のための支援
 - ①ASV（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助の継続
 - ②デジタル式運行記録計、ドライブレコーダ等運行管理支援機器の導入に対する補助の継続
- (3) 車両の電動化等に伴う車両総重量等の規制緩和

4. 施策要望

- (1) 市街化調整区域に係る法制度の見直し
- (2) 被けん引自動車の自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）保険料の見直し
- (3) 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- (4) 特定技能制度等による倉庫内作業員の外国人材の活用
- (5) 能登半島地震の復興に係る支援

税制改正関係要望事項

1. 自動車関係諸税の簡素化・軽減等

(1) 軽油引取税の暫定税率廃止

急速な円安進行の影響等によりかつてない軽油価格の高止まりが続く中、トラック運送業界は、荷主等への価格転嫁も進まず、事業存続の危機に直面している。また、トラックの燃料である軽油にかかる軽油引取税については、暫定税率（17円10銭）の累次の引き上げにより、本則税率（15円）よりも高くなるなど、過大な税負担となっている。現在暫定税率につきましては、各政党間で廃止に向けた議論がされていることを踏まえ、燃料費負担の軽減を図り、物流の持続性を維持するため、軽油引取税の暫定税率を廃止されたい。

（参考資料1・P29）

(2) 自動車関係諸税の簡素化・軽減等

トラックにおいては、取得段階（自動車税環境性能割、消費税）、保有段階（自動車税種別割、自動車重量税）及び走行段階（軽油引取税、ガソリン税、消費税）において多くの税金が課せられ、中小事業者が大半を占めるトラック運送業界にとって大きな負担となっている。これらの自動車関係諸税を簡素化・軽減されるよう抜本的な見直しをされたい。（参考資料1・P29）

(3) 走行距離課税の導入反対

自動車関係諸税の見直しにおける検討にあたっては、令和7年度与党税制改正大綱において、利用に応じた負担の適正化に向けた課税の枠組みについて、「使途、執行・関係技術等を踏まえ検討し、課税の枠組みについて、令和8年度税制改正において結論を得る」旨が示されたが、走行距離課税の導入など営業用トラックにおける新たな税負担について断固反対である。

（４）運輸事業振興助成交付金制度の継続

運輸事業振興助成交付金は、営業用トラックの公共性に配慮し、輸送力の確保、輸送コストの抑制等を図るための施策を講ずることを目的に創設されたものであり、これまで、災害時の緊急輸送対策、安全対策、適正化事業対策、環境対策、輸送効率化対策等に活用され、国民生活の安定向上、経済社会の発展に寄与してきた。

今後もこれらの対策を実施し、トラック運送事業が公共輸送機関としての役割を果たすとともに、トラックドライバーの労働環境の適正な整備と適切な処遇を確保するためには、本交付金は必要不可欠であることから、本交付金の継続を図られたい。（参考資料２・P30）

（５）自動車重量税のエコカー減税の延長

エコカー減税は、環境性能の高いトラックについて自動車重量税が減免される措置であるが、令和８年４月末で適用期限を迎えることから、今後も環境性能の高いトラックの導入を推進するため、延長されたい。

（６）自動車重量税のＡＳＶ（先進安全自動車）特例措置の延長・拡充

自動車重量税のＡＳＶ（先進安全自動車）特例措置は、衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）を備える車両総重量３．５トン超のトラックに対する軽減措置であるが、今後も安全性能の高いトラックの導入を推進するため、令和８年４月末の適用期限を延長されたい。

また、自動式前照灯照射方向調節装置を備える車両総重量３．５トン超のトラックを特例措置の対象に追加されたい。

（７）自動車税環境性能割特例措置の延長

自動車税環境性能割の特例措置は、環境に影響する燃費性能によって課税率が変動する措置であるが、令和８年３月末で適用期限を迎えることから、今後も環境性能の高いトラックの導入を推進するため、適用税率及び課税対象区分について、従前どおりに延長されたい。

また、被けん引自動車（トレーラ）については、けん引自動車（トラックタ）に連結していなければ走行できない車両であり、トレーラ単体では燃料を消費しないことから、課税対象から除外されたい。

(8) 自動車税種別割のグリーン化特例の延長

自動車税種別割のグリーン化特例は、電気自動車や天然ガス車など環境性能の高いトラックについて、自動車税が軽減される措置であるが、令和8年3月末で適用期限を迎えることから、今後も環境性能の高いトラックの導入を推進するため、延長されたい。

(9) 自動車関係諸税における営自格差の拡充

営業用トラックは、国民生活と経済のライフラインとして災害時等における緊急物資輸送など公共輸送機関としての役割を果たすとともに、自家用と比較して約10倍もの高い輸送効率をあげている。自営転換を促進し、環境負荷低減や、積載率向上など更なる輸送効率化を進めるため、自動車関係諸税の営自格差について拡充されたい。

(参考資料3・P31)

2. 特例措置の延長

(1) 少額資産即時償却の延長

少額資産即時償却は、30万円未満の減価償却資産（貸付け（主要な事業として行われるものを除く）の用に供した資産を除く）を取得した場合に、全額損金算入（即時償却）できる措置（損金算入額の上限は年間300万円）であるが、令和8年3月末で適用期限を迎えることから、今後もトラック運送事業者の負担を軽減するため、延長されたい。

(2) 地方拠点強化税制の延長

地方拠点強化税制は、都道府県知事から地方活力向上地域特定業務施設整備計画の認定を受け、地方における本社機能の拡充を行う場合などに、以下の特例措置が受けられるが、令和8年3月末で適用期限を迎えることから、今後もトラック運送事業者の負担を軽減するため、延長されたい。

- ・ オフィス減税・・・建物等の取得価額に対し、最大25%の特別償却又は最大7%の税額控除
- ・ 雇用促進税制・・・特定業務施設における雇用者増加数の1人あたり最大40万円の税額控除（3年間継続）

3. その他税制に係る要望

(1) トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等に係る固定資産税の軽減措置の適用

都道府県トラック協会は、営業用トラックによる緊急時の円滑な輸送を行うため、災害対策基本法における地方指定機関の指定を受けるとともに、各地方自治体と救援物資の輸送に係る協定を締結している。

また、緊急時の円滑な輸送を行うため、地方自治体との合意の下、運輸事業振興助成交付金を活用し、防災・災害対策関連施設等の設置・運営を行っており、トラック協会が運営する防災・災害対策関連施設、設備については、その公共的な役割に鑑み、固定資産税の軽減措置を適用されたい。

(2) 自動車重量税の道路特定財源化

自動車重量税については、令和5年度与党税制改正大綱において、「今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、見直しを行うに当たっては、政策インセンティブ機能の強化、実質的な収支中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえる」とされており、自動車重量税について道路特定財源としての位置づけを明確にし、「重要物流道路」に対する支援・投資、道路ネットワークの整備、ミッシングリンクの解消、S A・P A及び道の駅における駐車スペースの整備・拡充、渋滞対策等に充てられたい。

(3) 物流拠点の特例措置の適用

物流総合効率化法認定事業者が計画に基づき一定の要件を満たす特定流通業務施設または附属機械設備を取得した場合に、法人税の割増償却や固定資産税等の軽減措置を受けられる特例措置について、令和8年3月末で適用期限を迎えるが、今後も物流の効率化を促進するため、国土交通省「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」のとりまとめを踏まえ、適切な支援措置をお願いしたい。

道路關係要望事項

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日となったことから、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推進されたい。

2. 高速道路料金の引下げ

(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。

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。

（※）日本（普通車の場合）

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
フランス（普通車）	14.88 円/km
イタリア（普通車）	13.1 円/km（平野部）
ドイツ（重量貨物車）	28.48 円/km～82.56 円/km
（公財）高速道路調査会「欧米の高速道路政策2024年版」	

(2) 車種区分の検討におけるトラック輸送への十分な配慮

現在、高速道路料金の車種区分について検討されているが、トラック輸送は国民生活と産業活動を支える公共的物流サービスの担い手であることを踏まえ、トラック輸送へ十分に配慮した見直しとなるように検討されたい。（参考資料4・P32）

(3) 大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（NEXCO3社）

- ①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37.3%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。

（参考資料5・P33）

- ②NEXCO3社が管理する一般有料道路は、一部を除き大口・多頻度割引の対象となっていない。利用しやすい高速道路ネットワークの実現のため、全ての一般有料道路を大口・多頻度割引の対象とするとともに、契約単位割引の割引率5%を高速自動車国道と同率の10%とし、月額利用額の要件を高速自動車国道の利用額との合計額とされたい。なお、併せて、長距離通減割引の対象についても、高速自動車国道の走行距離に一般有料道路の走行距離を合算されたい。

（参考資料6・P34）

- ③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。

- ④法令を遵守しない事業者が割引の対象とならないよう、割引制度を厳格に運用されたい。特に、料金割引を受けることを主目的とした団体には、割引を適用しないでいただきたい。

(4) 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、S A ・ P A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。

(5) 首都高速等における割引制度の拡充

首都高速道路の大口・多頻度割引の拡充措置は、令和8年3月末までとなっているが、これを延長されたい。

また、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N E X C O 3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。N E X C O 3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。

(参考資料7・P35)

- ①大口・多頻度割引50%枠の設定
- ②深夜割引30%の導入と適用時間帯の拡大
- 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（伊勢湾岸道路への適用を含む）
- ④平日朝夕割引の導入

(6) 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。本四高速道路は大口・多頻度割引などN E X C O 3社の割引率と比べ著しく低く、利用者が十分な恩恵を受けていないことから、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られたい。（参考資料7・P35）

- 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

(7) 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。(参考資料7・P35)

(8) 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。

(9) 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。

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381路線、計画区間93区間、事業区間約2,700km、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２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大型車駐車マスの幅の拡大

ＳＡ・ＰＡ、道の駅における大型車駐車マスの幅については、３．２５ｍが多く、駐車する際やドアの開閉時に、隣の車両にサイドミラーやドアが接触する等の問題が生じている。

については、大型車駐車マスの幅は３．５ｍとしていただきたい。

③高速道路の一時退出を可能とする措置の拡充（NEXCO3社）

高速道路の休憩施設等の不足を解消し、良好な運転環境を実現するため、全国29ヶ所の道の駅で実施されている、高速道路を降りずに利用した料金のままとする措置（ターミナルチャージを再徴収せず、長距離通減等も継続）の社会実験にトラックステーションや中継物流拠点を利用する場合も加えていただきたい。

④シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実

長距離トラックドライバーの労働時間改善のため、SA・PA、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施設の充実を図られたい。

⑤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. 特殊車両通行許可に係る諸課題の改善

（1）車両制限令違反点数制度の改善

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、車両制限令に違反した場合、特殊車両通行許可の有無にかかわらず、一般的制限値からの超過度により同一の違反点数が課され不合理である。

ついては、特殊車両通行許可を取得している場合は、許可値からの超過度により違反点数を課すよう改善されたい。

（2）重要物流道路の特殊車両通行許可手続きを不要とする措置の拡大

重要物流道路の特殊車両通行許可手続きを不要とする措置は、国際海上コンテナ運搬用のセミトレーラ連結車（40ft背高）に限定されている。

については、これと同等の特例８車種などの車両についても一般的制限値引き上げ措置の対象とし、特殊車両通行許可を不要としていただきたい。

(3) 申請負担の軽減

特殊車両の通行申請を行う際、トラクタ及びトレーラの登録番号により申請を行う事になっているが、トラクタ及びトレーラの連結による組み合わせは多岐にわたるため、申請件数が膨大になり負担が大きい。

については、現行の自動車登録番号による申請から車両型式による申請に変更するなど申請負担を軽減されたい。

5. その他施策の推進

(1) 高速道路料金等の運賃料金の確実な収受に向けた支援

高速道路料金は、本来荷主が負担するものであるが、別途の料金収受について理解いただけない状況である。この状況を受け、新たな標準的運賃に「有料道路利用料」が個別に明記されるとともに改正された標準貨物自動車運送約款に基づく運送申込書・運送引受書の雛形に明記された。

については、高速道路料金の確実な収受に向けて、荷主団体や荷主企業に対して更なる働きかけを行っていただくなど支援いただきたい。

(2) 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。大雪時は、人命最優先の観点から大規模な立ち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、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ドライバーへの音声による情報提供を図られたい。

(3) 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。

(4) 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。

(5) ETC コーポレートカードに係る保証額の減額

ETC コーポレートカードを利用した場合の料金支払い条件は、利用月の月末締め、翌月請求、請求月の月末支払いとなっており、支払いまでに発生する高速道路利用料の売掛金は最大2ヶ月分となる。

ついては、更新の場合の保証額（※）について、3ヶ月から2ヶ月とし、最終的には1ヶ月となるよう減額されたい。

（※）窓口会社が特に指定する場合

後納料金の支払い見込み額の3倍に相当する額

（ETC コーポレートカードの支払い保証期間（通常2年間）を1度以上更新している場合）

(6) ETC コーポレートカードの走行明細データ提供手数料無料化

ETC コーポレートカードの後納料金請求に係る走行明細データ提供サービスの提供手数料が大幅に引き下げられたが、走行明細データは、NEXCO等から契約者である組合等に対し一括で請求される料金を、利用組合員毎の請求書を作成するための必須のデータである。

ついては、提供手数料について無料とされたい。

預算・施策関係要望事項

1. 「2030年度に向けた政府の中長期計画」への対応にかかる支援

(1) 商慣行の見直しに向けた支援

①適正運賃収受・価格転嫁に向けた支援

トラック運送事業は、中小企業庁の調査において、価格転嫁率が他業種の中でも最下位圏となるなど、運送原価等のコスト上昇分やドライバーの賃上げの原資となる運賃を十分に転嫁出来ていない状況である。

トラックドライバーの賃上げの実現に向けて、標準的運賃をはじめ、利用運送手数料、積込・取卸料、待機時間料や燃料サーチャージ等の料金について、確実な収受並びに価格転嫁に向けて、荷主団体や荷主企業に対し、更なる働きかけを行っていただくなど、ご支援をお願いしたい。

また、国・地方公共団体等が荷主となり発注を行う場合に当たっては、標準的運賃を適用されたい。

②改正物流法の周知及び荷主等における違反原因行為撲滅に向けた働きかけ等の推進

令和7年4月に施行された改正物流効率化法及び改正貨物自動車運送事業法による規制措置をはじめとした改正内容や時間外労働の上限規制・改正改善基準告示について、荷主団体・荷主企業に対し周知徹底を図るとともに、積載効率の向上や荷待ち時間・荷役等時間の削減、荷主・物流事業者間における商慣行の見直しが図られるよう、ご支援をお願いしたい。

また、荷主等の都合による長時間の荷待ち、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼、過積載運行の指示・容認等、荷主や元請事業者による違反原因行為の撲滅に向け、トラック・物流Gメンが違反原因行為の情報収集・調査・分析を強力に進め、得た成果をもって悪質な荷主や元請事業者に対し積極的に働きかけ・要請を行っていただくことに加え、この違反原因行為を広く未然に防ぐための荷主や元請事業者に対する周知啓発等の取組

を推進されたい。併せて、悪質なトラック事業者の処分の厳格化を図るなど、競争環境の健全化に向けた取組をお願いしたい。

③改正下請法にかかる周知及び取引環境の健全化に対する支援

サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる構造的な価格転嫁の実現を図るため、協議を行わない代金額の決定の禁止や発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引の追加などが行われた改正下請法について、荷主団体・荷主企業に対し周知徹底を図るとともに、公正取引委員会や中小企業庁をはじめ農林水産省、経済産業省、国土交通省等関係行政機関が連携し、発荷主とトラック運送事業者間の取引環境の健全化に向けて、ご支援をお願いしたい。

(2) 物流の効率化に向けた支援

トラックドライバーの長時間労働の是正が促進されるとともに、物流の効率化が図られるよう、労働生産性の向上や労働環境改善、並びに多様な人材の確保・育成等が図られるよう、以下のご支援をお願いしたい。（参考資料8・P36）

①労働生産性の向上や労働環境改善に向けた支援

- ・中小事業者における省人化を進める労務管理システムや、価格転嫁交渉に資する原価計算システム等の導入等、物流DX推進に係る支援
- ・荷役省力化に資する機器や点呼支援機器等IT機器の導入をはじめとした労働生産性の向上に対する支援
- ・ダブル連結トラック、スワップボディコンテナ車両等、輸送の効率化に資する車両の導入
- ・自動運転トラック等、次世代新技術を活用した物流の効率化に対する支援
- ・農産物輸送など手荷役が伴う輸送のパレット化・一貫パレチゼーションの推進
- ・中小事業者が共同で利用できる中継輸送拠点の整備やマッチング

システムの構築

- ・女性が働きやすい労働環境の整備
- ・荷主庭先やその周辺において、ドライバーが安心して休憩や休息を取ることが可能な駐車スペースの確保

②人材確保・人材育成に対する支援

- ・中小事業者が特定技能制度を活用した外国人ドライバーを受け入れるために必要な人材採用、安全教育、日本語研修等に係る支援
- ・若年層や他産業からの人材採用と、人材の定着に向けた教育の支援
- ・大型、中型、準中型、けん引免許、フォークリフト運転講習等、免許取得及び職業訓練に係る支援
- ・ドライバーの賃上げに係る業務改善助成金等各種助成金の継続

2. 燃料価格高騰への支援

トラックが主に使用する軽油価格をはじめ燃料価格は依然高値水準になっており、長期化の様相を呈している。

政府においては、燃料油価格定額引下げ措置を実施し、中小事業者に対する各種支援策を講じていただいているところであるが、荷主等への転嫁が難しい中小事業者における燃料費の負担軽減を図るため、引き続き重点支援地方交付金に類する地方自治体によるご支援をお願いしたい。

3. 環境・交通安全対策に係る支援

(1) 環境対策及び省エネ対策のための支援

①カーボンニュートラル実現に向けた支援

温室効果ガス排出を2050年までにゼロにするカーボンニュートラルの実現に向け、電気自動車等次世代自動車について技術開発が進められているが、ディーゼル車と同等の積載量や航続距離の確保、車両価格の低減等が図られるよう、カーボンニュートラルに資

する石油代替燃料（合成燃料（e－f u e l）、バイオ燃料）の早期の利活用拡大を含め、トラック運送事業者への普及に向けたご支援をお願いしたい。

②石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」に係る補助の継続

トラック運送事業者が省エネルギー・低炭素化の推進を図るため、石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」を活用した環境対応車、大型天然ガストラック、電動化対応トラック、車両動態管理システムの補助を内容とする事業を継続されたい。なお、補助事業の実施にあたっては、中小事業者が広く活用できるよう事務負担を軽減した制度とされたい。（参考資料9・P37）

③電気自動車等の普及に係る補助の継続

トラックの電気自動車（E V）や燃料電池自動車（F C V）の導入の加速化を図るため、補助事業の継続及び拡充をお願いしたい。併せて、電気自動車等の普及を図るため、充電設備等インフラの整備を進めていただくとともに、ランニングコストの低廉化が図られる支援策を講じていただきたい。

また、天然ガスなどを石油代替燃料とするトラックや、環境にやさしいハイブリッドトラックなどの普及を図るための補助事業について継続をお願いしたい。（参考資料9・P37）

（2）交通安全対策のための支援

①A S V（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助の継続

国土交通省が推進する「事業用自動車総合安全プラン2025」における事故削減のための全体目標及びトラックの個別目標として定められた追突事故件数の目標値を達成するためには、衝突被害軽減ブレーキをはじめとしたA S V（先進安全自動車）関連機器の積極的な普及・拡大は不可欠であり、これらA S V関連機器の導入に対する補助について継続及び拡充されたい。（参考資料9・P37）

また、車両周辺及び後方の間接視界の改善に資する安全運転支援装置の導入補助の拡充をお願いしたい。

②デジタル式運行記録計、ドライブレコーダ等運行管理支援機器の導入に対する補助の継続

デジタル式運行記録計やドライブレコーダは、トラック運送事業者における効率的な労働時間管理及び運行管理を支援するとともに、事故防止対策としても非常に有効であるため、これらの運行管理支援機器の導入に対する補助について継続及び拡充されたい。

(参考資料 9・P37)

(3) 車両の電動化等に伴う車両総重量等の規制緩和

電動化によるバッテリーの重量や水素タンクの設置スペースなどにより、事業者や荷主にとって積載量のマイナスにならないよう、輸送効率化の観点から車両総重量や車両の長さの規制緩和を検討いただきたい。

4. 施策要望

(1) 市街化調整区域に係る法制度の見直し

トラック運送事業者においては、自然災害対策や事業継続に向けた営業所や物流施設等の移転・新設、または共同化や事業集約における施設整備等に必要な用地確保が難しくなっている。市街化調整区域における物流施設の開発について、特別積合せ貨物運送以外の一般貨物自動車運送事業についても国民生活を支える公共性の高い事業であることから、現在認められている特別積合せ貨物運送と同様に開発許可を不要とする等、市街化調整区域に係る法制度の見直しをされたい。

(参考資料10・P38)

(2) 被けん引自動車の自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）保険料の見直し

被けん引自動車は、原動機を持たず自走することがなく、単独で事故を起こすことがほとんどないことから、自賠責保険保険料を減額するよう見直しをされたい。（参考資料11・P40）

(3) 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

路外の駐車スペースが少ない場所を中心に、荷下ろし等のためのトラックの駐車場所の確保や駐車規制の緩和について、引き続き交通実態等に応じたきめ細かな取組を推進されたい。

(4) 特定技能制度等による倉庫内作業員の外国人材の活用

近年、トラック運送に必要な倉庫や配送センターにおける作業員の担い手不足が深刻となっており、生産性向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況となっている。ついては、トラック運送業において、倉庫内作業員の外国人材の受入れが可能となる特定技能制度及び育成就労制度が活用できるよう措置していただきたい。

(5) 能登半島地震の復興に係る支援

能登半島地震に関し、被災地域においては未だ復興途上にあることから、引き続き政府一丸となって復興支援を行っていただくとともに、被災したトラック運送事業者の雇用維持や事業継続等に向けて、ご支援をお願いしたい。

参 考 資 料

< 参考資料 1 >

自動車関係諸税と高速道路料金の負担額

(単位：億円)

		科 目	納税額	トラック業界納税額
自動車関係諸税	取得段階	環境性能割 (自動車税・軽自動車税)	1,889	149
	保有段階	自動車重量税	7,153	567
		自動車税 (種別割)	14,899	543
		軽自動車税 (種別割)	3,135	-
	走行段階	軽油引取税	8,997	5,587 本則税率(15円)分 2,609 旧暫定税率(17.1円)分 2,978
		揮発油税	19,760	24
		地方揮発油税	2,114	2
		石油ガス税	80	-
	自動車関係諸税合計 (※消費税を除く)		58,027	6,872

※上記に加えて、取得段階で消費税(車体課税分)、走行段階で消費税(燃料課税分)を負担している。

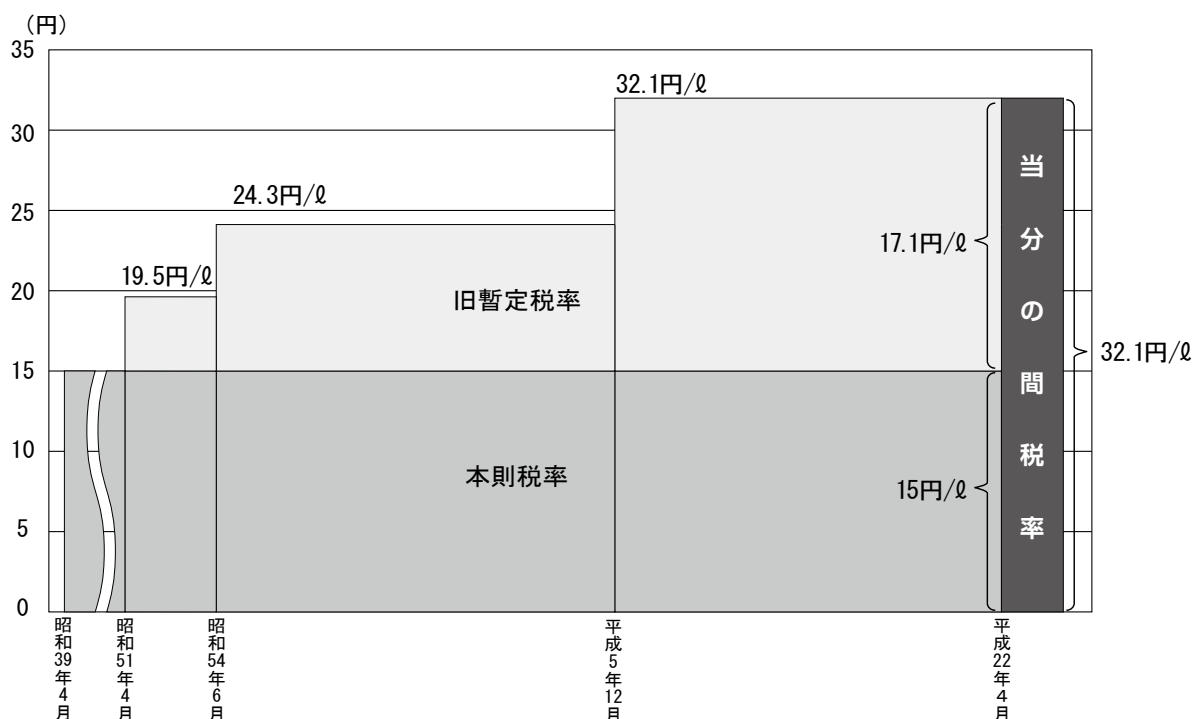
高速道路料金支払額 (※道路会社6社)	7,548
税負担 + 高速道路料金負担額 合計 (※消費税を除く)	14,420

注) ①納税額は「令和7年度租税及び印紙収入予算額」および「令和7年度地方税及び地方譲与税収入見込額」による。

②トラック業界納税額、高速道路料金支払額は(公社)全日本トラック協会推計。

③道路会社6社は、NEXCO東日本・中日本・西日本、首都高、阪高、本四。

軽油引取税の税率の推移



＜参考資料２＞

運輸事業振興助成交付金制度の概要

1. 根 拠

運輸事業の振興の助成に関する法律（平成２３年法律第１０１号）

2. 趣 旨

運輸事業振興助成交付金は、軽油引取税の税率について特例が設けられていることが軽油を燃料とする自動車を用いて行われる運輸事業に与える影響に鑑み、当該事業の費用の上昇の抑制及び輸送力の確保に資し、以て国民の生活の利便の向上及び地球温暖化対策の推進に寄与するため、当分の間の措置として、当該事業の振興を助成するための措置として交付される（法律第１条）。

3. 交付先

都道府県から各都道府県トラック協会及びバス協会等に交付される（都道府県の努力義務）（法律第２条第１項）。

4. 使 途

法律第３条第１項の規定に基づき定められた政令（平成２３年政令第３００号）による以下の事業。

- ①輸送の安全の確保に関する事業
- ②サービスの改善及び向上に関する事業
- ③環境の保全に関する事業
- ④適正化に関する事業
- ⑤共同利用に供する施設の設置又は運営に関する事業
- ⑥震災その他の災害に際し必要な物資を運送するための体制整備に関する事業
- ⑦経営の安定化に寄与する事業
- ⑧全国を単位とする一般社団法人の行う①～⑦の事業に要する資金の出捐を行う事業
- ⑨国土交通大臣が総務大臣に協議して定めるもの

< 参考資料 3 >

現行の営自格差

① 自動車重量税

車両総重量により下記税額が課税

	営業用トラック	自家用トラック
エコカー減税対象車 (※)	1トンまたは端数につき 2,500円	1トンまたは端数につき 2,500円
車齢13年未満	1トンまたは端数につき 2,600円	1トンまで 3,300円 2トンまで 6,600円 2.5トンまで 9,900円 3トンまで 12,300円 以降1トンまたは端数につき 4,100円
車齢13年超	1トンまたは端数につき 2,700円	1トンまで 4,100円 2トンまで 8,200円 2.5トンまで 12,300円 3トンまで 17,100円 以降1トンまたは端数につき 5,700円
車齢18年超	1トンまたは端数につき 2,800円	1トンまで 4,400円 2トンまで 8,800円 2.5トンまで 13,200円 3トンまで 18,900円 以降1トンまたは端数につき 6,300円

※エコカー減税対象車は燃費基準等に応じて本則税率から減免される。

② 自動車税環境性能割（車両総重量3.5t超）

	令和7年度燃費基準			電気自動車等
	95%	達成	105%	
営業用トラック	1%	0.5%	非課税	
自家用トラック	2%	1%	非課税	

※上記はいずれも平成28年排ガス規制適合または平成21年排ガス規制NO_x・PM+10%低減車の税率

※【令和7年度燃費基準への読み替え】

令和7年度燃費基準	95%	達成	105%
平成27年度燃費基準	105%	110%	115%

③ 自動車税種別割（最大積載量14t超～15tの場合）

営業用トラック 62,400円
自家用トラック 84,600円

< 参考資料 4 >

高速道路料金の車種区分の変遷

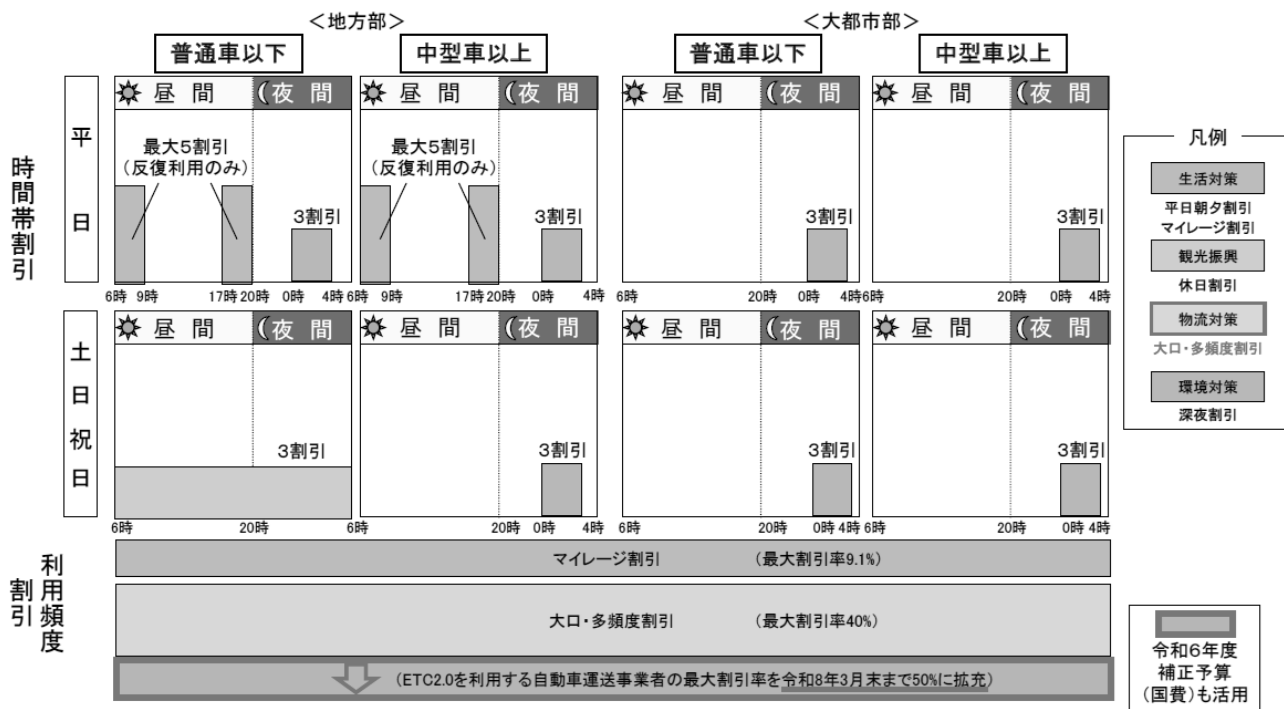
昭和43年 5車種		昭和47年 3車種		平成元年 5車種※	
小型自動車 軽自動車	1.0	普通車	1.0	軽自動車等	0.8
普通乗用自動車	1.3			普通車	1.0
普通貨物自動車 (2車軸)等	1.5	大型車	1.5	中型車	1.2
路線バス、 普通貨物自動車(3車軸)等	2.1			大型車	1.65
その他バス等	3.0	特大車	2.75	特大車	2.75

※ 平成8年度までは暫定比率

< 参考資料 5 >

高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長

- 平常時、災害時問わず物流機能を担う運送事業者に対し、高速道路の利用促進による労働生産性向上のため、ETC2.0を利用する自動車運送事業者の高速道路料金の大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置を延長(令和8年3月末まで)。



高速道路料金における大口・多頻度割引の概要

(令和7年4月1日時点)

○高速国道

車両単位割引		契約単位割引	
月間利用額 (車両単位)	割引率	月間利用額 (契約者単位)	割引率
5,000円超～10,000円以下の部分	20% (10%)	500万円を超え、かつ契約者の自動車1台あたりの1カ月平均の利用額が3万円を超える場合	10%
10,000円超～30,000円以下の部分	30% (20%)		
30,000円超の部分	40% (30%)		

※自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした令和8年3月末までの割引率。
それ以外については、()内の割引率。

<参考資料 6>

ETCコーポレートカードが利用可能な道路一覧

・三会社が指定する道路（令和7年4月1日時点）

道 路 名				
高速自動車 国 道	E5 道央自動車道	C3 東京外環自動車道	E23 東名阪自動車道	E73 岡山自動車道
	E5A 札幌自動車道	E51 東関東自動車道	C2 名古屋第二環状自動車道	E74 浜田自動車道
	E5A 後志自動車道	E65 新空港自動車道	E23 伊勢自動車道	E74 広島自動車道
	E38 道東自動車道	E14 館山自動車道	E42 紀勢自動車道	E54 松江自動車道
	E4 東北自動車道	E1 東名高速道路	E1A 新名神高速道路	E11 高松自動車道
	E4A 八戸自動車道	E1A 新東名高速道路	E25 西名阪自動車道	E11・E56 松山自動車道
	E4A 青森自動車道	E1 名神高速道路	E26 近畿自動車道	E32・E56 高知自動車道
	E7・E46 秋田自動車道	E19・E20・E52・E68 中央自動車道	E26・E42 阪和自動車道	E11・E32徳島自動車道
	E48 山形自動車道	E19 長野自動車道	E71 関西空港自動車道	E2A 関門自動車道
	E46 釜石自動車道	E17 関越自動車道	E2A 中国自動車道	E3 九州自動車道
	E7 日本海東北自動車道	E18 上信越自動車道	E2 山陽自動車道	E10 宮崎自動車道
	E13東北中央自動車道	E52 中部横断自動車道	E27 舞鶴若狭自動車道	E34 長崎自動車道
	E49 磐越自動車道	E8 北陸自動車道	E29 播磨自動車道	E34 大分自動車道
	E6 常磐自動車道	E41 東海北陸自動車道	E73 米子自動車道	E10・E78東九州自動車道
	E50 北関東自動車道	E1A 伊勢湾岸自動車道	E9 山陰自動車道	E58 沖縄自動車道
	E55 徳島南部自動車道			
一 般 有料道路	E62 深川留萌自動車道	E14 京葉道路	E67 安房峠道路	E76 今治小松自動車道
	E63 日高自動車道	E82 千葉東金道路	E9 京都縦貫自動車道	関門トンネル
	E4A 百石道路	CA 東京湾アクアライン連絡 道	E88 京滋バイパス	E7 秋田自動車道（琴丘能代 道路）
	CA 東京湾アクアライン	E24 京奈和自動車道（京奈 道路）	E10 椎田道路	E7 秋田自動車道（秋田外環 状道路）
	E14 富津館山道路	E89 第二京阪道路	E35 西九州自動車道（武雄 佐世保道路）	E13 湯沢横手道路
	E83 第三京浜道路	E91 南阪奈道路	E35 西九州自動車道（佐世 保道路）	E13 東北中央自動車道（米 沢南陽道路）
	E16・E83 横浜新道	E71 関西国際空港連絡橋	E96 長崎バイパス	E6 仙台北部道路
	E16 横浜横須賀道路	E42 湯浅御坊道路	E10 宇佐別府道路	E6 仙台東部道路
	E85 小田原厚木道路	E93・94 第二神明道路（北 線）	E97 日出バイパス	E48 仙台南部道路
	E84 新湘南バイパス（E T C 2. 0のみ）	E2 広島岩国道路	E10 延岡南道路	E6・E45 三陸自動車道（仙 塩道路）
	E84 西湘バイパス	E9 江津道路	E78 隼人道路	E50 東水戸道路
	E68 東富士五湖道路	E9 安来道路	E3A 南九州自動車道（八代 日奈久道路）	C4 圏央道 （E T C 2. 0のみ）
	E1A 伊勢湾岸自動車道（東 海 J C T～飛島 J C T） （E T C 2. 0のみ）	E31 広島呉道路	E3A 南九州自動車道（鹿児 島道路）	C3 東海環状自動車道
	E90 堺泉北道路	E92 第二阪奈道路	一般国道 201 号 八木山バイパス	

網掛けされている道路が、大口・多頻度割引の割引対象道路

ただし、圏央道、新湘南バイパス、伊勢湾岸自動車道(東海JCT～飛島JCT)は、ETC2. 0車に限る。

※ETCコーポレートカード利用案内書より

< 参考資料 7 >

営業用貨物車に対する高速道路の料金割引状況

令和7年4月1日時点

		NEXCO (東・中・西)	本四高速	都市高速			
				首都高速	名古屋高速	阪神高速	福岡北九州高速
料金体系		対距離制	対距離制	対距離制	対距離制	対距離制	均一料金制
車種区分		5車種区分 [軽・普・中・大・特]	5車種区分 [軽・普・中・大・特]	5車種区分 [軽・普・中・大・特]	5車種区分 [軽・普・中・大・特]	5車種区分 [軽・普・中・大・特]	2車種区分 [普・大]
大口・多頻度割引	契約単位割引	10%	—	10% (→拡充措置の期限は、令和8年3月末まで)	—	10% (→拡充措置の期限は、令和14年3月末まで)	—
		[月間利用額] ①契約者あたり500万円超 ②1台あたり30,000円超		[月間利用額] ①契約者あたり100万円超 ②1台あたり5,000円超		[月間利用額] ①契約者あたり100万円超 ②1台あたり5,000円超	
	車両単位割引	最大40% (→拡充措置の期限は、令和8年3月末まで)	最大13.8%	最大35% (→拡充措置の期限は、令和8年3月末まで)	最大18%	最大35% (→拡充措置の期限は、令和14年3月末まで)	最大18%
		[月間利用額] 5,001-10,000円部分：10% 10,001-30,000円部分：20% 30,001円～部分：30% ※ETC2.0装着の事業用車両は+10%	[月間利用額] 10,001-50,000円部分：6.9% 50,001円～部分：13.8%	[月間利用額] 5,001-10,000円部分：10% 10,001-30,000円部分：20% 30,001円～部分：25% ※中央環状線の内側を通行しない利用分の10,001円～部分は+10%	[月間利用額] 5,001-10,000円部分：4% 10,001-20,000円部分：7% 20,001-30,000円部分：12% 30,001円～部分：18%	[月間利用額] 5,001-10,000円部分：10% 10,001-30,000円部分：20% 30,001円～部分：25% ※特定範囲内のみ利用の10,000円超は+10%	[月間利用額] 5,001-10,000円部分：3% 10,001-20,000円部分：6% 20,001-30,000円部分：12% 30,001円～部分：18%
時間帯割引		30%	—	20%	10%／20%	20%	約10%
		<深夜割引> 0:00-4:00 入口または出口料金所の通過時刻で判定		<深夜割引> 0:00-4:00 入口料金所の通過時刻で判定	<夜間割引> 22:00-24:00：10% 0:00-6:00：20% 入口料金所の通過時刻で判定	<深夜割引> 0:00-4:00 入口料金所の通過時刻で判定	<夜間早朝割引> 22:00-7:00 大型車1,260円→1,130円 料金所の通過時刻で判定
その他主な割引				<環境ロードプライシング割引> 横羽線から湾岸線へ転換する大型・特大は10～20%割引		<環境ロードプライシング割引> 3号神戸線から5号湾岸線へ転換する一部中型・大型・特大は原則30%割引	<土曜割引>約5% 大型車1,260円→1,190円 <日祝日割引>約10% 大型車1,260円→1,130円
備考		軽自動車等・普通車には地方部の休日割引あり	料金設定が平日と土休日で異なる。(平日と比較して土休日は料金が割高となる。)				夜間早朝割引、土曜割引、日祝日割引は均一料金のため、いずれかの最安額を適用

< 参考資料 8 >

労働生産性の向上や労働環境改善に係る補助・助成の概要

	所管官庁	事業名	補助率
車両動態管理システム、予約受付システム、配車計画システム等の導入に係る支援	経済産業省 国土交通省	運輸部門エネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金 (トラック輸送省エネ化推進事業)	導入費用の 1/2
ダブル連結トラック、スワップボディコンテナ車両の導入に係る支援			
女性が働きやすい労働環境整備への支援	厚生労働省	両立支援等助成金 (育児休業等支援コース)	[育休取得時・職場復帰時の場合] A 育休取得時 30 万円 B 職場復帰時 30 万円
大型免許取得等に係る職業訓練に係る支援	厚生労働省	人材開発支援助成金 (訓練関係)	[人材育成支援コースの場合] 賃金助成 1 時間あたり 800 円 (※ 400 円) (※ 中小企業以外の助成額)
人材確保及び時間外労働等改善に向けた支援	厚生労働省	働き方改革推進支援助成金 (労働時間短縮・年休促進支援コース)	成果目標の達成状況に応じて以下のいずれか低い額 Ⅰ 成果目標①～③の上限額及び加算額の合計額 (最大 720 万円) Ⅱ 対象経費の合計額×補助率 3/4
事業場内最低賃金の引上げに係る支援	厚生労働省	業務改善助成金	1 人あたり最大 90 万円 助成率 (最低賃金別) 【1,000 円未満】 4/5 【1,000 円以上】 3/4
生産性向上に向けた I T 機器導入に係る支援	経済産業省	サービス等生産性向上 I T 導入支援事業費補助金	[通常枠の場合] 導入費用の上限 1/2 (補助額上限最大 450 万円)
人手不足解消に向けた省力化投資に係る支援	経済産業省 中小企業庁	中小企業省力化投資補助金 (カタログ注文型)	補助率 1/2 以下 補助上限額 【従業員数 5 名以下】 200 万円 (※ 300 万円) 【従業員数 6 ～ 20 名】 500 万円 (※ 750 万円) 【従業員数 21 名以上】 1,000 万円 (※ 1,500 万円) (※ 賃上げ要件を達成した場合、括弧の値に補助上限額を引き上げ)

< 参考資料 9 >

環境・交通安全対策に係る補助・助成の概要

	所管官庁	事業名	補助率
石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」に係る補助	環境省 経済産業省 国土交通省	①低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業 ②環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 ③トラック輸送の省エネ化推進事業	①標準的燃費水準車両との差額の1/2又は1/3 ②標準的燃費水準車両との差額の1/2等 ③導入費用の1/2
電気自動車等の普及に係る補助	環境省 経済産業省 国土交通省	商用車の電動化促進事業	標準的燃費水準車両との差額の2/3等
A S V（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助	国土交通省	被害者保護増進等事業費補助金（事故防止対策支援推進事業）	A S V 装置購入に係る導入費用の1/2
デジタル式運行記録計、ドライブレコーダ等運行管理支援機器の導入に対する補助	国土交通省	被害者保護増進等事業費補助金（事故防止対策支援推進事業）	機器導入費用の1/2、1/3

<参考資料 10>

市街化調整区域における特別積合せ貨物運送にかかる物流施設の開発行為

市街化調整区域は、市街化区域のように土地利用の用途区分が定められておらず、主として農地、山林、緑地などが中心となっていることから、市街化調整区域における開発行為については、都市計画法等関係法令や地方自治体の条例等により厳しい制限が設けられている。

特別積合せ貨物運送の用に供する施設については、下記のとおり都市計画法及び同法施行令の規定により、開発許可なく開発行為が認められている。

○都市計画法（抄）（昭和43年法律第100号） （開発行為の許可）

第29条 都市計画区域又は準都市計画区域内において開発行為をしようとする者は、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事（地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項の指定都市又は同法第252条の22第1項の中核市（以下「指定都市等」という。）の区域内にあつては、当該指定都市等の長。以下この節において同じ。）の許可を受けなければならない。ただし、次に掲げる開発行為については、この限りでない。

1～2 （略）

3 駅舎その他の鉄道の施設、図書館、公民館、変電所その他これらに類する公益上必要な建築物のうち開発区域及びその周辺の地域における適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がないものとして政令で定める建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為

4～11 （略）

○都市計画法施行令（抄）（昭和44年政令第158号）

（適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がない公益上必要な建築物）

第21条 法第29条第1項第3号の政令で定める建築物は、次に掲げるものとする。

1～5 （略）

6 道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業（路線

を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客の運送を行うものに限る。) 若しくは貨物自動車運送事業法第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送事業(同条第6項に規定する特別積合せ貨物運送をするものに限る。)の用に供する施設である建築物又は自動車ターミナル法(昭和34年法律第136号)第2条第5項に規定する一般自動車ターミナルを構成する建築物

7～31 (略)

<参考資料 1 1>

自動車損害賠償責任保険（自賠責保険）の基準料率

- ・ 離島以外の地域（沖縄県を除く。）に適用する基準料率

車 種			12か月 契約
普通貨物自動車及び けん引普通貨物自動車	営業用	最大積載量が 2トンを超えるもの	24,100円
		最大積載量が 2トン以下のもの	17,790円
被けん引普通貨物自動車			5,320円

資料：国土交通省