

高速道路の深夜割引料金見直しに関する実態調査 第二弾

アンケート調査結果

令和5年4月21日

公益社団法人秋田県トラック協会

1. 調査の目的・経緯

高速道路における深夜割引適用待ちの車両滞留の解消やトラック運転者等の負担軽減を目的として、国土交通省は令和5年1月20日に「高速道路の深夜割引の見直しについて」の中で、令和6年度中を目途に下記のとおり深夜割引を見直すと発表した。

今般の見直しについて、当協会の長距離輸送部会で影響についてアンケートを実施したところ、少なからず影響があるとの結果となった。ⁱ⁾

そのため、秋田県としての影響度合いを調査するため、全会員事業者へ同様のアンケートを実施することとした。

項目	現行	見直し案
深夜割引	・ 0時～4時の間に高速道路を通行する車両の料金を3割引き	・ 深夜割引の適用時間帯を22時～5時に拡大 ・ 適用時間帯に走行した分のみ3割引き
長距離通減	・ 100km超～200km以下を25%引き ・ 200km超を30%引き	左記に加え ・ 400km超～600km以下を40%引き ・ 600km超～800km以下を45%引き ・ 800km超を50%引き

2. 調査実施期間

令和5年4月6日～4月17日

3. 調査対象・実施方法

【対 象】(公社)秋田県トラック協会の全会員事業者
(長距離輸送部会員、霊柩部会員を除く)

【実施方法】FAX

4. 回収率

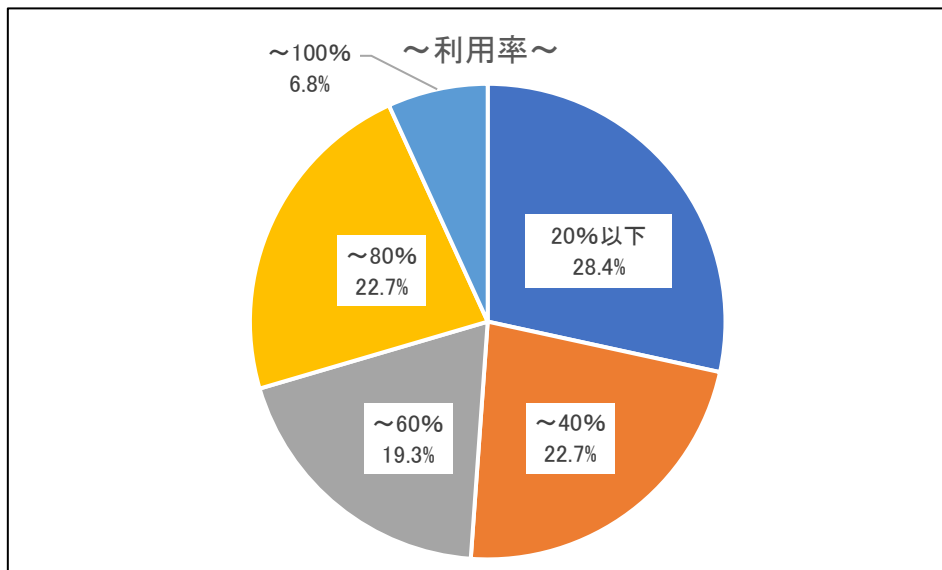
調査票送付数	回答数	回答率
334社	88	26.3%

ⁱ⁾ 公益社団法人秋田県トラック協会

「高速道路の深夜割引料金見直しに関する実態調査 アンケート調査結果」令和5年3月24日
http://www.ata.or.jp/pkobo_news/upload/1024-0link_file.pdf

5. 調査内容・結果

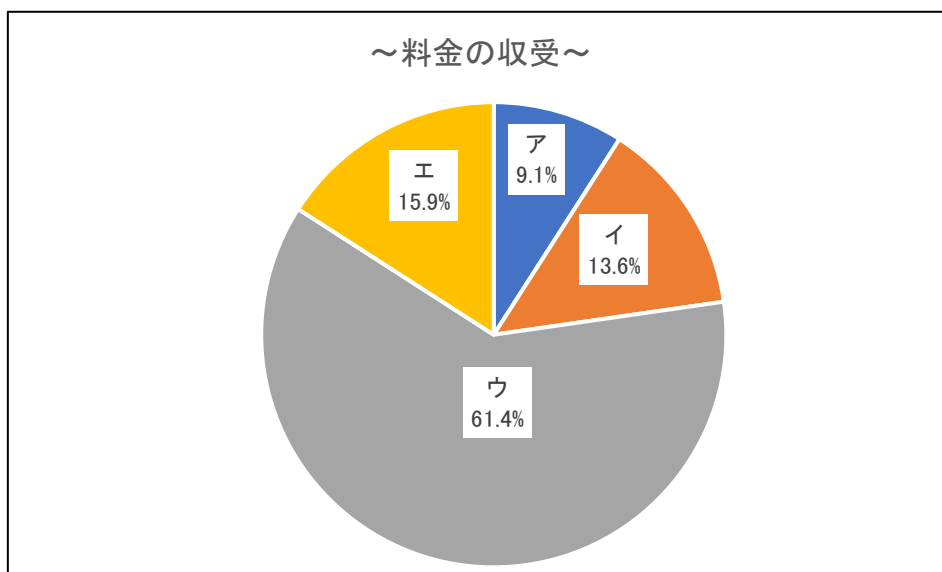
1. 現在、貴社においての高速道路の利用率（パーセンテージ）はどれ位ですか？



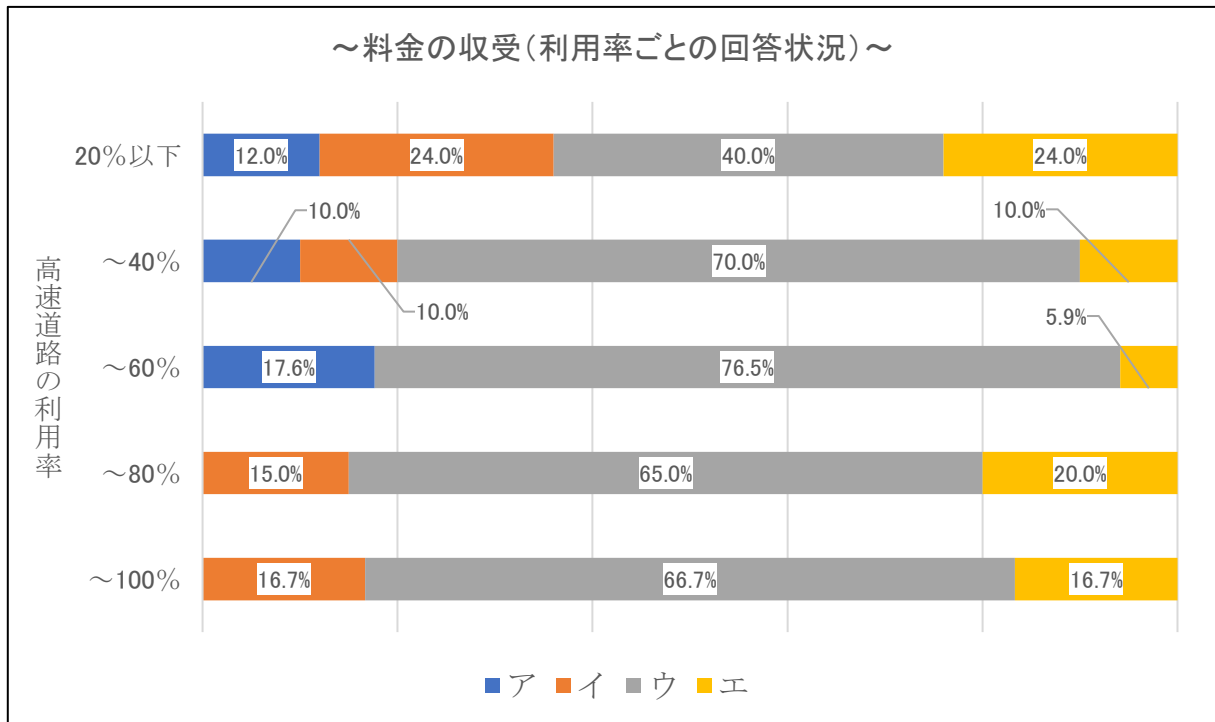
2. 1の内、荷主からもらえている高速道路料金はどれ位ですか？

以下の該当する項目から1つ選んでください。

- ア：全額もらえている イ：概ねもらえている
ウ：ごく一部もらえている エ：全くもらえていない



【参考】

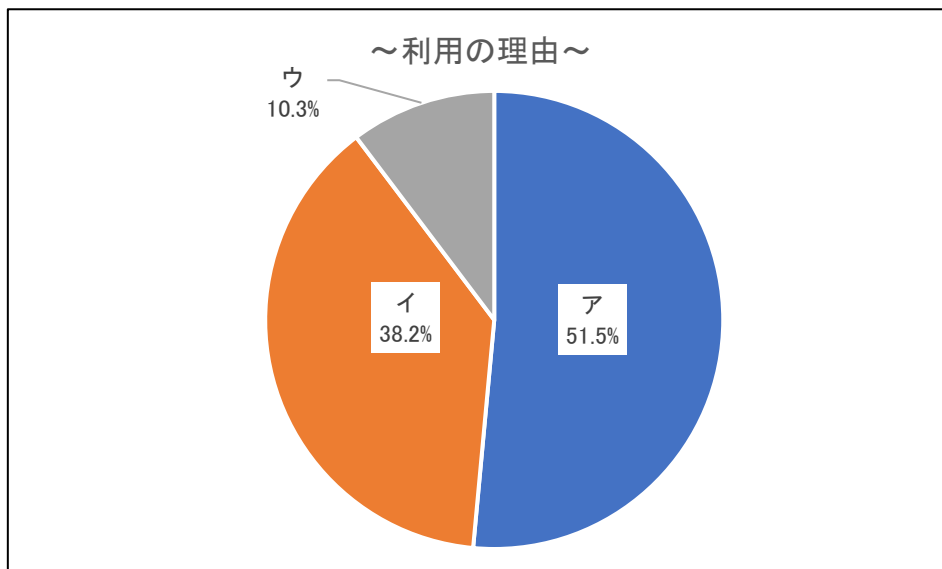


3. 2で「ウ：ごく一部もらえている」、「エ：全くもらえていない」と答えた方にお伺いします。荷主から満足な高速道路料金もらえていない中でも、高速道路を利用する理由は何ですか？以下の該当する項目から1つ選んでください。

ア：改善基準告示に違反しないため

イ：自社都合(経営方針・安全面・ドライバー負担軽減等)のため

ウ：その他

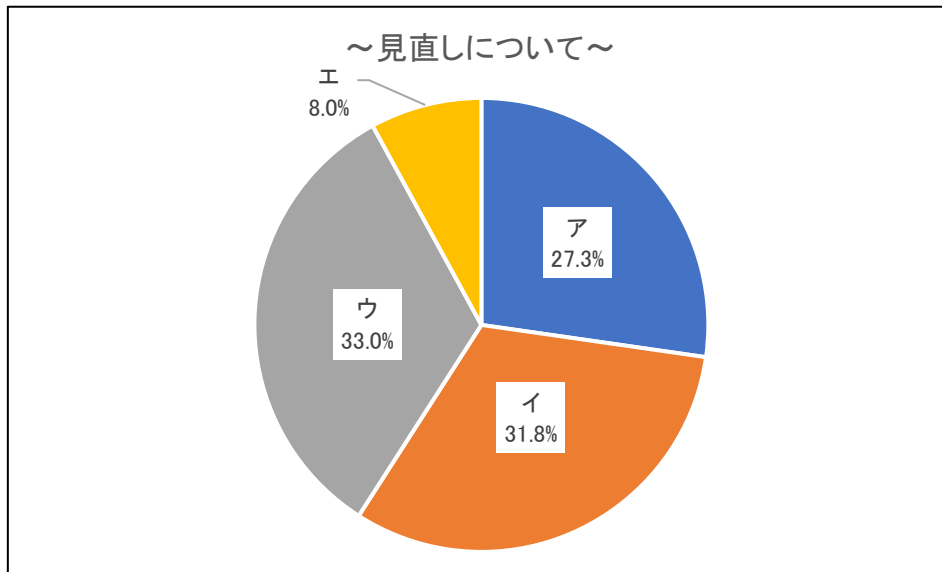


「ウ：その他」回答

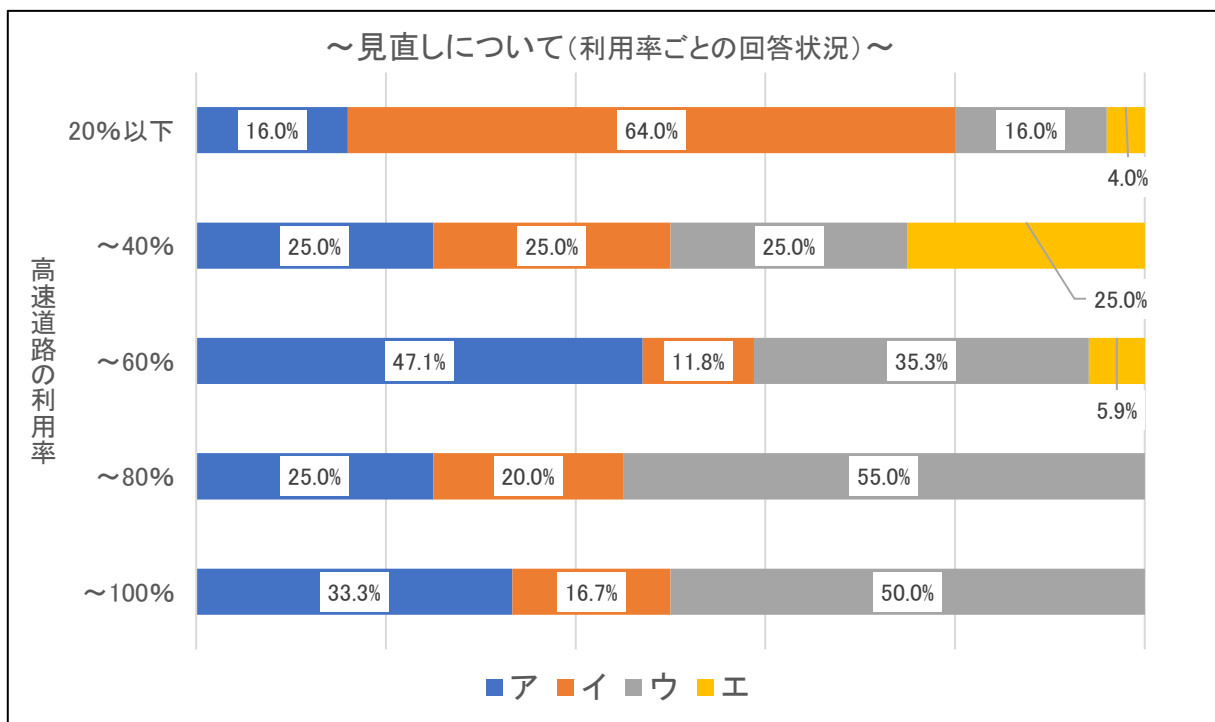
【 ・高速料金込みの運賃契約のため ・時間指定があるため ・運行ダイヤに遅れないため等 】

4. 今般の高速道路の深夜割引料金見直しについて、貴社ではどのようにお考えですか？
以下の該当する項目から1つ選んでください。

- ア：メリットがある イ：特に影響なし
ウ：デメリットがある エ：分からない



【参考】

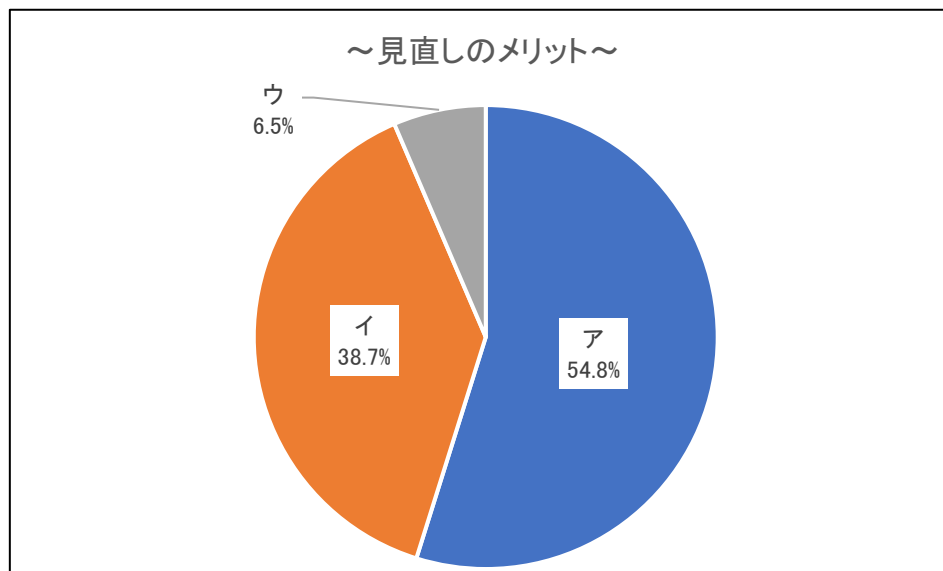


5. 4で「ア：メリットがある」と答えた方にお伺いします。具体的にどういったメリットがありますか？以下の該当する項目から全て選んでください。

ア：長距離逓減率がプラスされ、全体的に料金負担低下が見込める

イ：0時待ちのトラックが減り、SA・PAを利用しやすくなる

ウ：その他



「ウ：その他」回答

【 ・見直し後の前日22時～5時の方が現行よりも良い ・走行時間帯が4時過ぎになるため 】

6. 4で「ウ：デメリットがある」と答えた方にお伺いします。具体的にどういったデメリットがありますか？以下の該当する項目から3つ以内で選んでください。

ア：深夜割引が適用にならず、長距離逓減があっても全体的に料金負担が増加する

イ：下道(一般道)を利用する回数が増え、ドライバーの労働時間が増加する

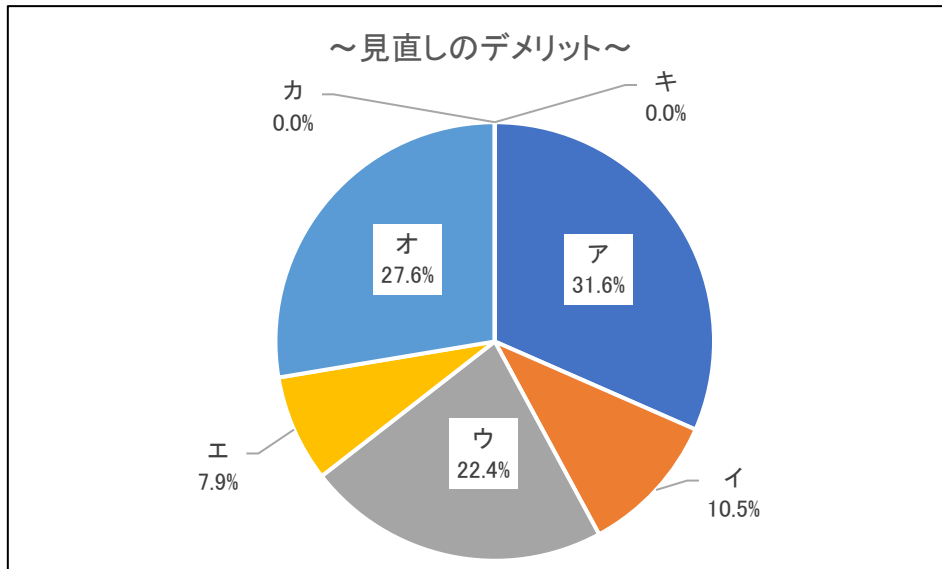
ウ：深夜割引時間を走行する回数が増え、ドライバーの深夜勤務時間が増加する

エ：連続作業(深夜走行→朝→入庫→荷降ろし)によるドライバー負担が増加する

オ：ドライバーへの負担(時間・健康等)が増加する

カ：運行回数が減り、売上・ドライバー賃金が低下する

キ：その他



7. 今般の高速道路の深夜割引料金見直しにより、負担が増加した場合は荷主への交渉が必要となります。もし、荷主から満足のいく回答が無く見直しを開始された場合、貴社ではどのような対策をとりますか？以下の該当する項目から1つ選んでください。

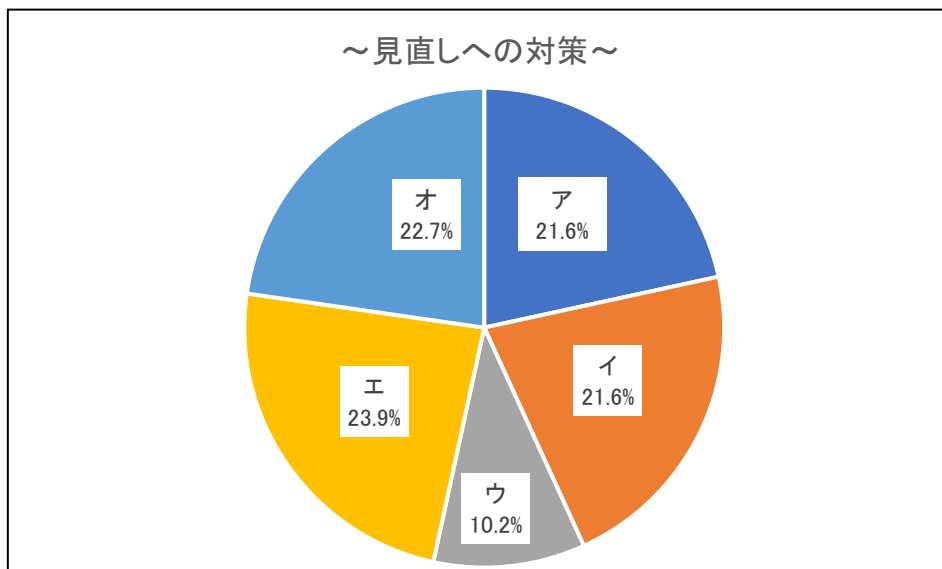
ア：深夜割引適用の22時～5時を出来るだけ走行する運行に切り替える

イ：出来るだけ下道(一般道)を利用する

ウ：中継輸送や共同化などの輸送効率を向上させる方法を模索する

エ：長距離運行を減らす(辞める)

オ：その他



「オ:その他」回答

- ・労働時間内に納める利用をする
- ・実際にやってみないとわからない
- ・増加分を交渉する
- ・対策はとれない。時間指定があるため、現状運行しなければならない
- ・深夜割の時間帯に走行させても深夜手当が増加するので、どちらとも言えない
- ・影響はない

8. 7で「ア：深夜割引の22時～5時を出来るだけ走行する運行に切り替える」と答えた方にお伺いします。この場合、貴社ではどのような影響が発生すると考えますか？

【運行】

- ・指定時間への対応ができなくなる
- ・出発・到着時間や休息場所変更のため、荷主との交渉が必要になる
- ・休息の取り方の見直し
- ・納品先への到着時間の不安
- ・1日の運行時間が長くないように開始時間を遅くするための運行計画
- ・休息時間の確実な取得

【労働環境】

- ・深夜の利用車両がますます増加して、首都圏のSA・PAの駐車が難しくなる
- ・0時通過で現着できたものを、先に22時まで休息し現地へ向かうことになる。
- ・休息をとる時間帯が手前になり、その後深夜時間の走行になる。運転者の負担が増える
- ・ドライバー負担増加(深夜勤務時間・連続作業時間)
- ・ドライバーの健康面の負担増加
- ・改善基準告示の遵守に少なからず影響が生じるものと思います。
- ・ドライバーの睡眠時間に影響する

【経営】

- ・運行ダイヤとずれが発生した場合は割引額が減ってしまう
- ・既存業務の継続が困難と予想される
- ・深夜手当、割増賃金の増加等

【その他】

- ・ドライバーの運転時間の短縮
- ・高速道路上での休息の確保がしやすくなる

9. 最後に今般の高速道路の深夜料金見直しに対し、どのような意見をお持ちですか？

○設問4で【メリットがある】と回答

- ・ 関東運行がメインなので 400～600km 以下 40%引になると大いに助かります
- ・ 深夜利用が増えることも考えられるので現状の人員体制で良いか不安にはなりません。
- ・ 深夜以外の日中も料金見直ししてほしい。車両が大きいとその分料金も高いため。
- ・ 深夜料金となっているが、24 時間内でご検討をお願いしたい
- ・ 昼間・夜間問わず、低額で一律の料金にしてもらえれば SA・PA の混雑や渋滞緩和になると思う
- ・ 改善基準告示を守るために高速利用料金を 24 時間半額にしてください。そうすれば運行回数が増加し、売り上げやドライバー賃金が増加する
- ・ 深夜料金を止め、逓減率適用の距離を短くして充実してもらいたい
- ・ 深夜割引は助かるが、営業ナンバー車はオールタイム割引にしてほしい。時間に縛られることが少しでもなくなってほしい
- ・ 昼夜問わず料金見直しをお願いしたい
- ・ 安全輸送、ドライバーの負担軽減、経費削減のため、深夜割引 50%を希望する

○設問4で【特に影響なし】と回答

- ・ 自社製品の配達のため、深夜料金の影響はありません
- ・ 10tダンプ等で利用する機会がなく身近に感じられない
- ・ 特に影響はないが長距離輸送メインの会社では影響が大きいと感じる
- ・ 令和 6 年よりもっと早く改善してほしい
- ・ 現行から大分緩和され運送業界にとってはプラスと考えられる。後は荷主にどれだけ理解が進み、柔軟な対応が出来るかが求められると思う。
- ・ 近・中距離が多いのであまり恩恵は無い。だ今後長距離をかける機会があれば大いに活用したい
- ・ 高速道路利用料金を無料にしてほしい
- ・ 深夜料金に限らず、日中も含めた見直しも必要
- ・ 割引になる時間帯をフル走行してもこれまでの割引に届かなくなる可能性がある。ドライバーの不規則な労働に繋がり事故が増加する
- ・ 働き方改革に反する見直しである

○設問4で【デメリットがある】と回答

- ・ 改善基準告示が改正された中で、さらに時間制限されることにより、移動距離が減ることになる。見直しの仕方の検討が必要と思う。
- ・ 最低でも現行よりメリットのある見直しにしてほしい。時間制限があると SA・PA での待機が増える、交通量が増える等デメリットしか感じない
- ・ 走行した分のみが割引となると、夜間は休息をなるべく取れるようにしているのに、それが難しくなってしまう、ドライバーの負担がさらに増えてしまう。ドライバーの事を主体に考えると会社の負担が増える。何一つ良いことはない

- ・ 現状の業務形態ではデメリットしかないように思います。秋田は荷主も限られるため、現行のままであれば良いと考えます。
- ・ 時間の延長は良かったと思うが、距離での割引率が違うとなれば料金がプラスになる運行も出てくるので全く理解が出来ない
- ・ ドライバーはロボットや携帯電話ではない。充電(休息)すれば回復はそれぞれ(深夜割適用時間内)。そもそも 24 時間で労働時間の軽減を求めるのであれば割引適用時間を拡充し限定的な PA の混雑を避けるべき。ドライバー 1 人 1 人に休息時間のスタンスがある
- ・ 出入口の渋滞勧奨に特化した見直しのように思われる
- ・ 深夜走行が増え、ドライバーへの負担が大きい
- ・ 全面的に反対です。高速料金の負担の増加と深夜勤務時間が増加するだけでまったくメリットがない
- ・ ドライバーは深夜の休憩を最小限にしてできるだけ走行距離を稼ぐようになり、労働環境悪化につながるかと思います。
- ・ 今まで以上に運行時間管理・設定が難しくなる
- ・ 0 時待ちのトラックが減少しても、今度は 22 時待ちのトラックが増加するのではないのでしょうか
- ・ 秋田県内、特に県北地区においては 2024 年度の改善基準告示を遵守するためには、現状でも全線高速使用(関東地区)しなくてはならず、深夜割引見直した場合、経費削減するとすると運行自体、日昼夜逆転の運行をしなければならぬことが発生してくると思う。もっと現場の現状を理解して頂きたい
- ・ 新制度は割引待ちの滞留解消を目的としているが、その負担を地方の運送会社やドライバーが請け負うことになっている。トラックドライバーの働き方改革をすすめているということを念頭に置き、働きやすい環境になるよう今一度検討していただきたい
- ・ 誰のため、何のための見直しなのかさっぱりわからない
- ・ 割引率は以前そのまま適用時間を拡大(21:00~6:00)してほしい
- ・ 深夜とか早朝ではなく全体的に料金を下げればいい事
- ・ 今の日本で 400km 以上高速を使用する業者が多いとは思えない
- ・ 緑ナンバー車だけ高速料金を割引にしてほしい。時間の縛りがなくなるようにしてほしい
- ・ 緑ナンバーへの優遇
- ・ 深夜ばかり走行する輸送が少ない。トラック業界全体的に働きやすい見直し案がほしい
- ・ 時間の制限をなくした距離制の割引にしてほしい。割引率の拡充

設問4で【分からない】と回答

- ・ 割引時間帯を設定していることにより、結局その時間を利用する車が増加する為、渋滞緩和や休息期間の確保が難しくなると思う
- ・ 緑ナンバーへの優遇措置を検討してほしい
- ・ そもそも一般車を値上げして大型車を全体的に値下げすべき