

令和5年度トラック関係施策に関する要望と税制改正大綱の主な内容

要 望 事 項	令和5年度税制改正大綱(令和4年12月23日閣議決定)の内容 ※()内は大綱の該当ページ
●税制改正関連要望事項	
1. 自動車関係諸税の簡素化・軽減等	
(1) 自動車関係諸税の簡素化・軽減	・自動車関係諸税の見直しについては、「日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望を踏まえるとともに、「2050 年カーボンニュートラル」目標の実現に向けた積極的な貢献、モビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、受益と負担の関係も含め、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。また、利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組みについて次のエコカー減税の期限到来時までには検討を進める」とされた。(与党税制改正大綱 P116)
(2) 自動車税における営自格差見直し反対	・自動車税における営自格差の見直しについては、言及されなかった。
(3) 自動車重量税の道路特定財源化	・自動車重量税の道路特定財源化については、言及されなかった。
2. 中小企業投資促進税制の延長	・適用期限が2年延長された。(P42)

令和5年度トラック関係施策に関する要望と税制改正大綱の主な内容

要 望 事 項	令和5年度税制改正大綱(令和4年12月23日閣議決定)の内容 ※()内は大綱の該当ページ
3. 特例措置の延長	
(1) 自動車重量税のエコカー減税の延長	・現行措置を令和5年12月末まで維持することとされた。 ・その上で、令和6年1月からは、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げた上で現行制度を維持する期間を含めて適用期限を合計3年延長するとされた。(P59-63)
(2) 自動車税環境性能割特例措置の延長	・現行措置を令和5年12月末まで維持することとされた。 ・その上で、環境性能割の税率区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げるよう見直すこととされた。その際、税率区分を段階的に引き上げること等を踏まえ次回の見直しは3年後とするとされた。(P64-70)
(3) A S V (先進安全自動車) 特例措置の延長・拡充	・側方衝突警報装置を搭載したトラック等の取得に係る自動車税(環境性能割)の特例措置を令和6年4月末まで延長するとされた。 ・また、特例措置の対象に衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)が追加された。(自動車重量税:3年間、自動車税(環境性能割):2年間)。(P72-74)
(4) 自動車税のグリーン化特例の延長	・適用期限が3年延長された。(P67-69)
(5) 中小企業・協同組合等の法人税率の特例措置の延長	・適用期限が2年延長された。(P42)
(6) 中小企業経営強化税制の延長	・適用期限が2年延長された。(P42)
(7) 中小企業防災・減災投資促進税制の延長 (特定事業継続力強化設備等の特別償却制度)	・適用要件および措置内容を見直した上で、適用期限が2年延長された。(P46)
4. 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ついて固定資産税の軽減措置の適用	・固定資産税の軽減措置の適用については、言及されなかった。

令和5年度トラック関係施策に関する要望と令和4年度補正予算・令和5年度予算の内容

要 望 事 項	令和4年度補正予算の内容
●道路関係要望事項	令和4年度補正予算 ○令和4年度補正予算については、令和4年12月2日に成立した。
1. 高速道路料金等の引下げ	(1)補助額35円、ガソリン基準価格168円で令和4年12月末まで延長されている 燃料油価格激変緩和対策事業 について、 令和5年度前半にかけて存続することとされた 。なお、令和5年1月以降は、補助額を緩やかに調整しつつ実施し、令和5年6月以降は補助を段階的に縮減する一方で、高騰リスクへの備えを強化するとされた。
2. 物流基盤の整備	(2)令和4年度末で期限を迎える、自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした 高速道路料金の大口・多頻度割引50%枠 について、 令和5年度末(令和6年3月末)まで継続するための予算として、78億円が措置された 。
3. その他諸施策の推進	(3)災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を実施するための予算として、 1730億円が措置された 。
●予算・施策関係要望事項	(4)事業用自動車における電動車の集中的導入支援の予算として、 20.5億円が措置された 。
1. 燃料価格高騰への支援	(5)物流GX、災害対策を推進するための予算として、 12.7億円が措置された 。
2. 働き方改革実現に向けた支援	(6)物流DX、標準化を推進するための予算として、 2億円が措置された 。
3. 環境・交通安全対策に係る支援	(7)テールゲートリフター等の導入等支援のための予算として、 2億円が措置された 。
4. 新型コロナウイルス感染症に係る支援	(8)自動車運送事業の各種申請手続きのオンライン化に伴う申請手続きの最適化・効率化のための調査の予算として、 1億円が措置された 。
5. 施策要望	

令和5年度トラック関係施策に関する要望と令和4年度補正予算・令和5年度予算の内容

要 望 事 項	令和5年度予算の主な内容
●道路関係要望事項	令和5年度予算 ○令和5年度予算については、令和5年3月28日に成立した。
1. 高速道路料金等の引下げ	(○トラック運送事業関係)
2. 物流基盤の整備	①働き方改革の推進(トラック運送業の実態把握、DXを通じた調査、ホワイト物流推進運動等)(0.87億円)
3. その他諸施策の推進	②事故防止対策(先進安全自動車、デジタル式運行記録計等の導入等)支援推進事業(13.34億円の内数)
●予算・施策関係要望事項	③自動車運送事業の運行管理の高度化、健康起因事故防止対策の推進(4.39億円の内数)
1. 燃料価格高騰への支援	④モーダルシフト等推進事業(0.82億円の内数) ※令和4年度第2次補正予算0.06億円を含む
2. 働き方改革実現に向けた支援	⑤商用車の電動化促進事業(135.99億円の内数)＜環境省・経済産業省連携事業＞
3. 環境・交通安全対策に係る支援	⑥低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業(29.65億円)＜環境省連携事業＞
4. 新型コロナウイルス感染症に係る支援	⑦環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業(5億円)＜環境省連携事業＞
5. 施策要望	⑧トラック輸送における省エネルギー化推進事業、 新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進事業(41.5億円)＜経済産業省連携事業＞

(次ページへ続く)

令和5年度トラック関係施策に関する要望と令和4年度補正予算・令和5年度予算の内容

要 望 事 項	令和5年度予算の主な内容
●道路関係要望事項	(○道路関係)
1. 高速道路料金等の引下げ	①災害時における人流・物流の確保(6,648億円の内数) ※令和4年度第2次補正予算2,037億円を含む ・ミッシングリンク解消や4車線化等の推進、道路等の防災・減災対策の推進 等
2. 物流基盤の整備	②通学路等の交通安全対策の推進(2,729億円の内数) ※令和4年度第2次補正予算220億円を含む ・高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進 等
3. その他諸施策の推進	③効率的な物流ネットワークの早期整備・活用(3,783億円の内数) ※令和4年度第2次補正予算156億円を含む ・三大都市圏環状道路等の整備推進、安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進、 ダブル連結トラックによる省人化、SA・PA駐車マス不足の解消 等
●予算・施策関係要望事項	④地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(5,928億円の内数) ※令和4年度第2次補正予算1,730億円を含む ・地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築、スマートICの活用 等
1. 燃料価格高騰への支援	(○厚生労働省関係)
2. 働き方改革実現に向けた支援	①働き方改革推進支援助成金(68億円)
3. 環境・交通安全対策に係る支援	②業務改善助成金(10億円)
4. 新型コロナウイルス感染症に係る支援	③人材開発支援助成金(訓練関係)(658億円の内数)
5. 施策要望	④民間企業における女性活躍促進事業(2.3億円)
	⑤両立支援等助成金(育児休業等支援コース)(38.7億円)
	⑥自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業(2.6億円)

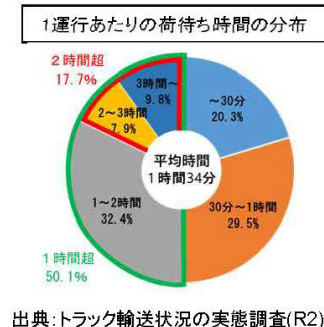
背景・概要

- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 特に、令和6年度に自動車運転業務に適用される時間外労働規制に対応するため、働き方改革は喫緊の課題。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

①トラック運送業の実態把握等【継続】

<事業概要>

平成30年改正後の貨物自動車運送事業法に基づく「標準的な運賃」の導入状況・施策効果、労働実態等を調査・分析し、令和6年度からトラック運送業に適用される時間外労働規制に向けて、今後の取引環境適正化や労働条件改善の施策展開等に活用する。



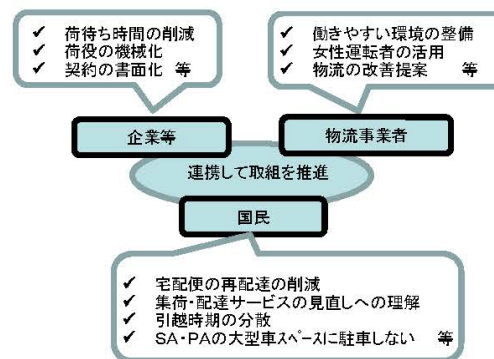
③「ホワイト物流」推進運動【継続】

<事業概要>

深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流の安定的な確保を図るため、令和4年度事業において実施した効果分析の結果も踏まえ、「ホワイト物流」の更なる推進を図る。

(具体的な取組内容)

- ✓ 荷主・物流事業者の取組事例の集約及びセミナー等の展開
- ✓ 荷主等に対する「ホワイト物流」推進運動の参加に向けた呼びかけ
- ✓ ポータルサイトの運営
- ✓ 求職者、消費者、生活者に対するPR等
- ✓ 分析結果の活用等



② DXを通じた働き方改革に関する調査【継続】

<事業概要>

時間外労働規制への対応、ドライバー不足の改善を図るためには長時間労働を是正する取組が重要であり、その実効性を高めるためには発着荷主の理解・協力が不可欠となる。については、AI・IoT技術を活用したドライバーの長時間労働の是正とともに荷主側の課題解決にもつながる革新的な取組を調査・検証し、その効果等をまとめて、運送事業者と荷主側双方にメリットがあるDXの普及・促進を図る。

イメージ

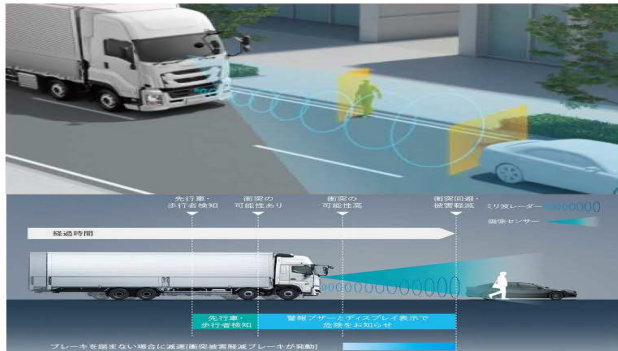
〔現状〕 集荷から幹線輸送まで一気通貫で実施
(1日 15～16時間の労働)



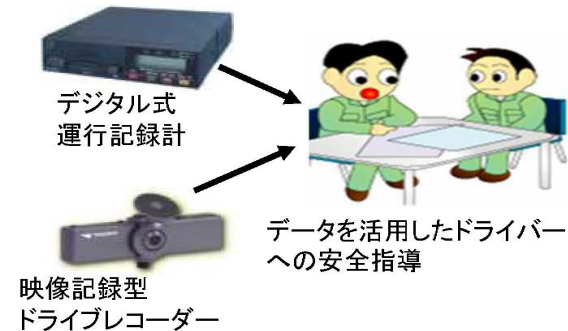
継続 事故防止対策支援推進事業

令和5年度予算額: 13.34億円の内数

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援 衝突被害軽減ブレーキ(歩行者対応)等の導入に対し支援



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援 デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



3. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援 過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援



運転者の睡眠状態を測定する機器



ドライバーの居眠り感知・警報装置

4. 社内安全教育の実施に対する支援 外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



拡充

予算額:439百万円

○自動車運送事業の運行管理の高度化

①遠隔点呼の対象拡大

カメラ・モニターを活用した遠隔での点呼について、実証実験等を通じて、機器の要件等を見直し、対象拡大を図る。



②自動点呼の導入

点呼の自動化に向けて、運行管理者による対面の点呼と同等以上の安全確保が可能なAI等搭載機器の要件等を定める。



③運行指示者の一元化の対象拡大

運行管理者が他営業所の運転者に対しても平時及び運行中の運行指示等が行えるよう、使用する機器等が満たすべき要件等を定める。



④運行管理者講習のデジタル化等

運行管理者講習のオンライン化等を実現するために必要な調査・検討を実施



⑤適性診断のアップデート

電動キックボード等の新モビリティや自動運転車の普及などの道路交通環境を踏まえ、適性診断の内容更新やオンライン化等に係る調査・検討を実施



⑥超高齢社会における車内事故防止対策

現代の超高齢社会においては、乗合バスにおける高齢者の車内事故が引き続き主な事故要因となり得ることから、車内事故防止のために事業者が運転者へ効率的に指導するためのガイドライン作成等に係る調査・検討を実施

○健康起因事故防止対策の推進

①健康起因事故の分析及び事業者による健康管理の促進に向けた調査

- 事故の原因となった疾病の種類や事故発生時の状況等を分析。
- 定期健康診断の結果や、日常の健康状態に関する情報の一元化させ、的確な健康管理を行う手法を検討。
- 健康管理に関する独自の取組の優良事例を調査し、動画やパンフレット、セミナー等を通じて横展開を実施。

②視野障害による事故防止に向けた調査

- 視野障害の早期発見・治療に資する眼科健診について、運転者が受診した際の事業者の対応等を調査。



③飲酒運転の根絶に向けた調査

- 飲酒傾向の強い運転者に自覚を促す方策や、点呼時におけるアルコールチェックの確実性向上策の調査等。



④スクリーニング検査普及に向けた調査

- 脳疾患等の早期発見に資するスクリーニング検査の普及促進に向けた方策を検討。



⑤過労運転防止に向けた事業者に対する周知改善基準告示の周知等

- 運転者の休憩時間等を定める改善基準告示の改正内容について、運送事業者への周知・調査を実施。



○自動車運送事業者に対する監査体制の強化

- 軽井沢スキーバス事故等を踏まえ、事業用自動車に係る重大事故の防止を図るため、自動車運送事業者に対して効率的かつ効果的に監査を実施する。

①覆面調査の実施

民間の調査員が、実際に運行する観光バスに乗車し、営業所における監査では確認できない運行実態を調査

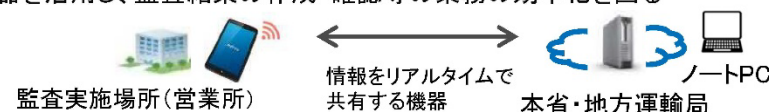


運輸局に報告

※法令違反の可能性が高いと認められる場合、事業者には運輸局が監査等を実施

②ICTの活用

電子機器を活用し、監査結果の作成・確認等の業務の効率化を図る



物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減しカーボンニュートラルを推進するため、物流総合効率化法の枠組みの下、トラック輸送から、よりCO₂排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)等を荷主・物流事業者を中心とする多様・広範な関係者の連携のもとに推進する(**グリーン物流の推進**)。また、省人化・自動化の取組を進めることで、**物流DX**を推進し、さらに物流効率化を加速させることとする。

総合物流施策大綱において、物流DXや物流効率化の更なる推進を図っていくこととしていることも踏まえ、モーダルシフト等の物流効率化を図る取組において、「協議会の開催等、物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の策定のための調査事業に要する経費」や「認定を受けた総合効率化計画に基づき実施するモーダルシフト及び幹線輸送の集約化の初年度の運行経費」に対して支援を行うとともに、継続して省人化・自動化に資する機器の導入や、過疎地域における共同配送・貨客混載の取組に対して支援を行う。

支援対象となる取組		計画策定経費補助	運行経費補助
大量輸送機関への転換	モーダルシフト	補助率:定額 上限200万円 ※1	補助率:1/2以内 上限500万円 ※2
トラック輸送の効率化	幹線輸送の集約化		補助率:1/2以内 上限500万円 ※2 (過疎地域のみ)
	共同配送		
	貨客混載		
	その他のCO ₂ 排出量の削減に資する取組		対象外

過疎地域のラストワンマイル配送の効率化の取組の促進

物流分野における担い手不足が深刻化する中、過疎地域における物流機能の維持はユニバーサルサービスの観点から非常に重要な課題である。このため、**過疎地域において実施される共同配送や貨客混載といった物流効率化の取組についても、運行経費補助の対象**とすることで、過疎地域における物流効率化の取組を促進する。

- ・路線バスや鉄道等を活用した貨客混載
- ・複数の宅配事業者の荷物を拠点で集約し、共同配送

省人化・自動化への転換・促進を支援

上記※1、※2の経費補助に該当する取組のうち、**省人化・自動化**に資する機器の導入等を計画したり、実際に当該機器を用いて運行する場合には、**補助額上限の引き上げ等**を行う。

計画策定経費補助

省人化・自動化に資する機器の導入等を計画した場合

省人化・自動化機器導入 上限300万円 (補助率:1/2以内)	上限総額 500万円
計画策定経費補助 上限200万円 (補助率:定額)	

運行経費補助

省人化・自動化に資する機器を用いて運行した場合

省人化・自動化機器導入 上限500万円 (補助率:2/3以内)	上限総額 1,000万円
運行経費補助 上限500万円 (補助率:1/2以内)	

省人化・自動化機器の導入例

- ・荷物の保管場所から荷さばき場までの無人搬送車での移動
- ・ピッキングロボットや無人フォークリフトを使用したパレット、コンテナ等への荷物の積み付け



無人搬送車



ピッキングロボット



無人フォークリフト

～ 取組実施に向けた主な流れ ～

- 1 協議会の立ち上げ
 - ・物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有

- 2 協議会の開催
 - ・関係者の参集、輸送条件に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整、CO₂排出量削減効果の試算 等

- 3 総合効率化計画の策定
 - ・協議会の検討結果に基づく総合効率化計画の策定

- 4 計画の認定・実施準備

- 5 運行開始

計画策定経費補助

運行経費補助



【令和5年度予算 13,599百万円（新規）】

2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシーの電動化（BEV、PHEV、FCV）を支援。

1. 事業目的

- ・ 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV）は必要不可欠である。
- ・ このため、本事業では商用車（トラック・タクシー）の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

2. 事業内容

本事業では、商用車（トラック・タクシー）の電動化（BEV、PHEV、FCV※）を集中的に支援することにより、今後10年間の国内投資を呼び込み、商用車における2030年目標である8トン以下：新車販売の電動車20～30%、8トン超：累積5000台先行導入を実現し、別途実施される乗用車の導入支援等とあわせ、運輸部門全体の脱炭素化を進める。また、車両の価格低減やイノベーションの加速を図ることにより、価格競争力を高める。

具体的には、改正省エネ法で新たに制度化される「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両の導入費の集中的支援を実施する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（2/3、1/4等）
- 補助対象 民間団体等
- 実施期間 令和5年度より実施

4. 事業イメージ

【トラック】

補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3、等
（補助対象車両の例）



EVトラック



EVバン



FCVトラック

【タクシー】

補助率：車両本体価格の1/4、等
（補助対象車両の例）



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

（参考）

【バス】「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」、「脱炭素社会構築に向けた再エネ等由来水素活用推進事業」等にてバスの電動化を支援。

お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 電話：03-5521-8302

エネルギー対策特別会計予算において、先進的な環境対応車両の導入、車両動態管理システム等を活用した荷主連携による省エネ化への取組みに関する実証などについて支援する。

環境省連携事業

継続 低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

（R5年度予算額：29.65億円）

中小トラック運送業者に対し、燃費性能の高い**最先端の低炭素型ディーゼルトラックの導入**を支援する。

	2015年度燃費基準		
	+5% 達成以下	+5～10% 達成車	+10% 以上 達成車
小型			
中型			
大型			



最先端の低炭素型ディーゼルトラック

【ディーゼルトラックの補助額】（燃費基準10%達成車の場合）

経年車の廃止なし：標準的燃費水準車両との差額の1/3

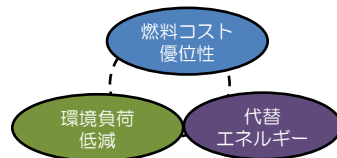
経年車の廃止あり：標準的燃費水準車両との差額の1/2

※2025年燃費基準達成車には+5万円

継続 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業

（R5年度予算額：5億円）

HVトラック等の導入を支援し、CO2排出削減を図る。



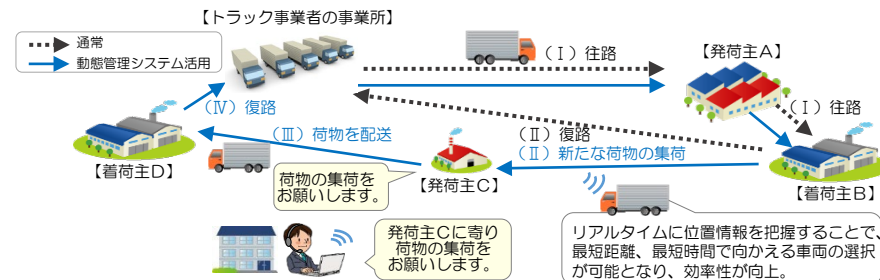
【補助額】標準的燃費水準車両との差額の1/2
（HVトラックの場合）

経済産業省連携事業

（R5年度予算額：41.5億円）

継続 トラック輸送における省エネルギー化推進事業

「車両動態管理システム」や「予約受付システム」等のAI・IoTツールを活用したトラック事業者と荷主等の連携によるトラック輸送の効率化を図る取組について、省エネルギー効果の実証を行う。



【補助内容】AI・IoTツール（車両動態管理システム、配車計画システム等）の導入費用の1/2

継続 新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化推進事業

関係事業者が連携してサプライチェーン全体の輸送効率化を図る取組について、実証事業を通じて推進する。



【補助内容】サプライチェーン輸送効率化機器等の導入費用の1/2

(f) 災害時における物流・人流の確保 [4,610 億円(1.02)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 2,037 億円。合計 6,648 億円 (1.47)

災害発生時であっても輸送ルートが確保されるよう、啓開体制を構築するとともに、地震、豪雨、豪雪等を想定した防災対策を推進する。

- ・ 迅速な復旧・復興のための高規格道路のミッシングリンク解消や4車線化、高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化等による道路ネットワークの機能強化対策の推進
- ・ 大規模災害に備えた道路等の防災・減災対策の推進
- ・ 大雪時の道路交通確保に向けたソフト・ハード両面からの取組の強化
- ・ 豪雪地帯における除雪時の死傷事故防止に向けた安全確保のための体制整備等に対する支援
- ・ 緊急輸送道路等の電柱の占用制限拡大や届出対象区域指定による沿道電柱の制限、低コスト手法による無電柱化の推進
- ・ 駅や橋梁等の鉄道施設の耐震・豪雨・浸水対策の促進
- ・ 港湾の基幹的広域防災拠点における緊急物資や支援要員の受入体制の構築
- ・ サプライチェーンの多元化や関係者連携等を通じた災害時における強靱な物流システムの構築
- ・ 空港における護岸かさ上げ等による浸水対策の推進

高規格道路と直轄国道とのダブルネットワーク化や4車線化による災害時の効果

大雨や地震等の災害時、高規格道路と直轄国道のダブルネットワーク区間や高規格道路の4車線区間は、早期交通確保に効果を発揮し、被災地の復旧活動を支えています(例:国道 274 号(北海道日高町～清水町)と道東自動車道のダブルネットワークによる交通確保(令和4年8月)、東北自動車道の4車線区間における早期交通確保(令和4年8月))。

災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化等を推進します。



【国道 274 号と道東自動車道のダブルネットワーク】
国道 274 号(北海道日高町～清水町)では土砂流入により通行止めとなったが、ダブルネットワークを形成する道東自動車道を活用し、交通機能を確保



【東北道の4車線区間における早期交通確保】
東北自動車道(小坂IC～碓氷IC)では土砂流入で全面通行止めとなったが、下り線(2車線)のうち、1車線を応急復旧等で活用しつつ、残る1車線を開放することで約3日間で一般車両の通行を確保

(b) 通学路等の交通安全対策の推進 [2,509 億円(1.02)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 220 億円。合計 2,729 億円 (1.11)

交通安全確保のため、生活道路対策や踏切対策、無電柱化等の道路交通安全環境の整備等を推進する。

- ・ 通学路における合同点検の結果を踏まえた交通安全対策の推進
- ・ 「ゾーン30プラス」の整備等による生活道路の交通安全対策の推進
- ・ 自転車活用推進計画に基づく安全で快適な自転車利用環境の創出
- ・ 立体交差化等の対策に加えて周辺の迂回路整備等も含めた総合的な踏切対策の推進
- ・ 無電柱化推進計画に基づく通学路等における無電柱化の計画的な推進
- ・ 歩行者の立入対策、逆走対策、暫定2車線区間の4車線化等による高速道路の安全対策の推進

(a) 効率的な物流ネットワークの早期整備・活用 [3, 627 億円(1.01)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 156 億円。合計 3, 783 億円 (1.06)

大都市圏環状道路等の整備やピンポイント渋滞対策等を併せて推進し、交通渋滞の緩和等による迅速・円滑で競争力の高い物流ネットワークの実現を図る。

- ・ 三大都市圏環状道路等の整備の推進
- ・ トラック輸送と空港・港湾等の主要な物流拠点との接続の強化
- ・ 平常時・災害時を問わない安全・円滑な物流等のための道路ネットワーク構築等の推進
- ・ 交通の円滑化や都市の活性化等を図る連続立体交差事業の推進
- ・ ダブル連結トラックによる省人化の推進
- ・ 高速道路の休憩施設（SA・PA）の大型車駐車マス不足解消等のサービス水準の向上

(f) 地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備 [4, 199 億円(1.01)]

※上記の他、令和4年度第2次補正予算 1, 730 億円。合計 5, 928 億円 (1.43)

分散型国づくりへの転換を図るとともに、デジタル実装した社会を支え、人流・物流の円滑化・活性化を図るため、地域・拠点をつなぐ道路ネットワークを整備する。

- ・ 地域・拠点をつなぐ高速道路ネットワークの構築
- ・ IC や空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する安定的な支援
- ・ スマートICの活用による地域の拠点形成や民間施設との直結による産業振興の支援
- ・ 高速道路SA・PAの機能高度化の推進
- ・ 防災拠点化やポストコロナに向けた取組等「道の駅」第3ステージの取組の推進
- ・ バスタプロジェクト（集約型公共交通ターミナル）の推進

令和5年度当初予算案 42億円（－） ※（）内は前年度当初予算額

労働保険特別会計			一般会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

- 令和6年4月には上限規制の猶予事業・業務への適用が予定されているところであるが、これらの業種等については長時間労働の実態が認められるなど更なる支援が必要である。
- 各業種・業務について法規制が異なることから、各々の業種において成果目標を設ける。

2 事業の概要・スキーム

【助成対象となる取組】

就業規則等の作成・変更費用、研修費用（業務研修を含む）、外部専門家によるコンサルティング費用、労務管理用機器等の導入・更新費用、労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新費用、人材確保等のための費用等 労働時間短縮や生産性向上に向けた取組に必要な経費

コース概要（自動車運転の業務部分抜粋）

	自動車運転の業務
成果目標と助成上限額	【36協定の見直し】 ①月80H超→月60H以下：250万円 ②月80H超→月60～80H：150万円 ③月60～80H→月60H以下：200万円
	【インターバル導入】 9H～11H：100万円 11H以上：150万円

※実施主体：都道府県労働局 補助率3/4

事業規模30名以下かつ労働能率の増進に資する設備・機器等の経費が30万円を超える場合は、4/5を助成。

令和5年度当初予算案 2.6億円（2.1億円）※（）内は前年度当初予算額

労働保険特別会計			一般 会計
労災	雇用	徴収	
○			

1 事業の目的

- 自動車運転者は、①他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にある ②業務における過重な負荷による脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっている。 ⇒ 労働条件及び安全衛生の確保・改善が喫緊の課題。
- 長時間労働の背景には、トラック運送業における荷主都合による手待ち時間の発生など、取引上の慣行から労働時間の短縮が進まない等の問題あり。 ⇒ 荷主等の取引先との取引条件改善などの環境整備を強力に推進する必要がある。
- 自動車運転の業務等の時間外労働の上限規制の適用猶予業種は、令和6年度から上限規制の適用が開始。
⇒ 上限規制や見直し後の改善基準告示等の事業者や労働者への集中的周知、企業・国民等の更なる理解のため周知・広報。

2 事業の概要・スキーム・実施主体等

（1）荷主と運送事業者による取引環境改善の促進

- トラック運送事業者と荷主向けの相談センター【新規】
- 荷主と運送事業者向けセミナーの開催【新規】
- 自動車ポータルサイトの継続運営

（2）時間外労働上限規制等の周知・広報

- 適用猶予業種の事業者・労働者向け周知・広報【新規】
- 改善基準告示の事業者・運転者向け周知・広報
- 企業・国民向け周知広報【新規】

取引環境改善への企業の理解・社会の認識が必要

実施主体等

実施主体：民間委託事業者
事業実績（令和3年度）：自動車ポータルサイトユーザー数 91,901人
（同一ユーザーの重複訪問は数値に含まない）

（2）周知・広報



周知・広報

