

平成29年 月

殿

# 平成30年度税制改正・予算に関する要望書

公益社団法人 全日本トラック協会  
会長 坂本 寛



## 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事業者は、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、その重要な使命を果たすべく日夜懸命に努力しております。トラック運送事業者は、社会との共生を図るため、積極的に環境性能の高いトラックの導入やエコドライブの推進など自助努力を行っており、また、東日本大震災や熊本地震などにおける緊急支援物資輸送においては、トラック運送業界の総力を挙げて全力で取り組んでまいりました。

しかしながら、平成2年の規制緩和以降、事業者数の増加に伴う過当競争により、原価に見合った運賃収受が困難な状況であり、また昨今、労働力不足が顕著となっており、トラック運送事業は他産業に比べて「長時間労働・低賃金」の状況にあります。

このような状況の中、政府においては、「働き方改革実行計画」や「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」において、取引条件改善など業種ごとの取組の推進として、商慣習の見直しや適正取引の推進などが取りまとめられており、大いに期待をしているところであります。トラック運送業界としては引き続き、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の向上に向けて取り組み、国民生活と経済のライフラインとしての機能を維持したいと考えております。

今後も公共的なトラック輸送サービスの維持確保を図るため、平成30年度税制改正・予算に関し、以下のとおり要望いたしますので、何卒格別のご高配を賜りますようお願い申し上げます。

## 平成30年度税制改正・予算に関する要望項目

### ●税制改正関連要望項目

#### 1. 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

- (1) 一般財源化により課税根拠を失った軽油引取税の旧暫定税率廃止
- (2) 自動車税の引下げ
- (3) 自動車税における営自格差見直し反対
- (4) 自動車重量税の道路特定財源化

#### 2. 特例措置の延長・拡充

- (1) A S V（先進安全自動車）特例措置の延長・拡充
- (2) 自動車取得税における免税制度（取得価格50万円以下）の延長
- (3) 雇用促進税制の延長
- (4) 所得拡大促進税制の延長
- (5) 少額資産即時償却の延長
- (6) 物流総合効率化法に基づく特例措置の延長

#### 3. 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

## ●予算関連要望項目

1. 高速道路料金の更なる引下げ
  - (1) 大口・多頻度割引最大50%の継続
  - (2) 長距離逓減制の割引の拡充
  - (3) 営業車用料金体系等の創設
  - (4) 深夜割引の拡充
  - (5) コーポレートカード利用の平日朝夕割引における大口・多頻度割引への適用
  - (6) 本四高速における割引制度の拡充
  - (7) 道路事情を勘案した料金の設定
2. ETC2.0によるサービス及び料金割引等の拡充
3. 高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの活用及び整備・拡充
4. 高速道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現
  - (1) 安全対策の推進
  - (2) 渋滞対策の推進
  - (3) ダブル連結トラックの導入推進、自動運転、隊列走行等の技術開発の促進
  - (4) スマートIC事業の活用及びSA・PA等を活用した中継輸送の実施
5. 下関北九州道路の早期実現
6. 環境対策及び省エネ対策のための補助
  - (1) 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
  - (2) 天然ガストラックの普及に係る補助
    - ① 天然ガス供給施設の設置に対する補助の創設
    - ② 天然ガストラックに対する補助の継続
7. 交通安全対策のための補助
  - (1) ASV（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助の拡充
  - (2) 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及び増額
8. 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の創設・拡充
9. フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設



# 税制改正関連要望事項

## 1. 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

### (1) 一般財源化により課税根拠を失った軽油引取税の旧暫定税率廃止

軽油引取税は、一般財源化により、道路整備目的という課税根拠が失われており、本来国民が公平に負担すべきであるにもかかわらず、「当分の間税率」と名前を変えて自動車ユーザーだけが負担を強いられている。一方、農業用、船舶用等の軽油については課税が免除されており、「税負担の公平」の原則に著しく反していることから、少なくとも軽油引取税の旧暫定税率相当分を廃止されたい。

### (2) 自動車税の引下げ

平成29年度税制改正大綱において、「平成31年度税制改正までに、安定的な財源を確保し、地方財政に影響を与えないよう配慮しつつ、自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討を行い、必要な措置を講ずる」とされたことから、自動車税について引き下げられたい。

### (3) 自動車税における営自格差見直し反対

営業用トラックは自家用に比して約10倍もの高い輸送効率をあげており、東日本大震災や熊本地震発生時にも緊急物資の大部分を輸送するなど、公共的な役割を大いに発揮している。この中で、自動車税の営自格差を見直し営業用トラックの負担を増大することは、国民生活と経済のライフラインとしての機能を損ないかねないものであり、断固反対である。

### (4) 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、平成29年度税制改正大綱において、「今後、（エコカー減税の）適用期限の到来にあわせ、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、実質的な税収中立の

確保、原因者負担・受益者負担としての性格、応益課税の原則、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されたい。

## 2. 特例措置の延長・拡充

### (1) A S V（先進安全自動車）特例措置の延長・拡充

衝突被害軽減ブレーキなど A S V（先進安全自動車）装置を備えるトラックについて、自動車重量税が軽減される A S V 特例措置が平成 30 年 4 月末で適用期限を迎えることから、今後も安全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。

また、A S V 装置の 1 つである車線逸脱警報装置を装着したトラックについても、自動車重量税・自動車取得税が軽減される特例措置を拡充されたい。

### (2) 自動車取得税における免税制度（取得価格 50 万円以下）の延長

自動車の取得価格が 50 万円以下の場合に自動車取得税が免税となる措置について、平成 30 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。

### (3) 雇用促進税制の延長

雇用促進税制は、従業員を一定の人数以上増加するなどした場合に、雇用者増加数 1 人当たり 40 万円の税額控除を受けられる措置であるが、平成 30 年 3 月末で適用期限を迎えることから、今後も雇用の増加を促進するため、延長されたい。

### (4) 所得拡大促進税制の延長

所得拡大促進税制は、基準年度と比較して一定割合以上給与等支給額を増加した場合に、支給増加額の 10% の税額控除を受けられる措置であるが、平成 30 年 3 月末で適用期限を迎えることから、今後も



賃上げを促進するため、延長されたい。

#### (5) 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を取得した場合に、全額損金算入（即時償却）できる措置であるが、平成30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。

#### (6) 物流総合効率化法に基づく特例措置の延長

物流総合効率化法認定事業者が計画に基づき償却資産を取得した場合に、特定倉庫に係る固定資産税及び都市計画税の課税標準を最初の5年間2分の1、また特定倉庫の附属機械設備に係る固定資産税の課税標準を最初の5年間4分の3に軽減する措置について、平成30年3月末で適用期限を迎えることから、今後も物流の効率化を促進するため、延長されたい。

### 3. 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

- ・ 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、都道府県トラック協会はその円滑な実施のため、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・運営を行っている。
- ・ ついては、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、固定資産税の軽減を図られたい。



# 予算関連要望事項

## 1. 高速道路料金の更なる引下げ

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等生産性の向上やドライバーの拘束時間短縮等労務負担の軽減、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ため、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、また地方創生を推進する観点からも地方と大都市圏とを効率的につないでいる高速道路の利用は不可欠であることから、以下の措置を講じられたい。

なお、財源確保の考え方としては、①国費の投入、②日本高速道路保有・債務返済機構及びN E X C Oによる費用負担、③自動車重量税による財源確保、④償還期間の延長、⑤借入金利との金利差の活用、⑥高速道路用地費を国保有とすることによる債務削減等により対応されたい。

### (1) 大口・多頻度割引最大50%の継続

大口・多頻度割引の最大割引率50%の措置は、E T C 2. 0搭載車を対象として平成30年3月末までとなっているが、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将来的にも維持し続けるため、この最大割引率を継続されたい。

### (2) 長距離逓減制の割引の拡充

長距離輸送の効率化を図るため、長距離逓減制の割引（現在100km～200kmまで25%割引、200km超が30%割引）について、拡充されたい。

### (3) 営業車用料金体系等の創設

営業車の輸送効率、交通安全・環境面についての維持、増進のため、一般車とは異なる営業車用の料金体系（終日基本料金の引下げ、上限定額制等）や割引制度を創設されたい。

#### (4) 深夜割引の拡充

交通量に余裕のある時間帯にトラックの利用の促進を図り、高速道走行による輸送効率の改善及び一般道の交通安全・環境面の維持、増進を図るため、深夜割引については、現在3割の割引率を5割に拡大するとともに、現在0時～4時の適用時間帯を拡大されたい。

#### (5) コーポレートカード利用の平日朝夕割引における大口・多頻度割引への適用

コーポレートカード利用の平日朝夕割引については、深夜割引と同様、大口・多頻度割引の割引対象とされたい。

#### (6) 本四高速における割引制度の拡充

本四高速において、NEXCOと同様の割引制度を講じられたい。

- ①大口・多頻度割引の最大割引率を50%に拡大。
- ②深夜割引の導入。
- ③NEXCOの走行距離と合算した長距離逓減制の割引を導入。
- ④平日朝夕割引を中型車以上にも適用。

#### (7) 道路事情を勘案した料金の設定

日本の高速道路の約3割を占める暫定二車線区間では、冬期において、大雪等の影響により速度規制が行われるなど通行に支障をきたしている。特に、北海道の高速道路では、冬期に約3千回もの速度規制が行われている。このように、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。

## 2. ETC2.0によるサービス及び料金割引等の拡充

- ・ ETC2.0車載器を搭載して行われている車両運行管理支援サービスの実証実験結果等に基づき、ETC2.0により得られるビッグデータを活用した渋滞緩和の推進や運行管理支援のさらなる充実を図られたい。
- ・ また、通行量の少ない高速道路の料金を割り引いて、一般道や混雑する高速道路から通行量の少ない高速道路への転換を促進するなど、魅力的なサービスや料金割引を実施されたい。

## 3. 高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの活用及び整備・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、連続運転時間や休息期間等が義務付けられており、これを遵守するためには高速道路及び一般道において休憩する必要があるが、休憩スペースが不足していることから、その確保が重要な課題となっている。
- ・ 特に、高速道路のSA・PAの駐車場は、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、ドライバーが十分休憩することができない状況にある。
- ・ ついては、法令遵守及びドライバーの労働環境改善のため、SA・PAや道の駅における駐車スペースの活用及び整備・拡充を早急に実施されたい。
- ・ また、本年度全国3ヵ所の道の駅で実施されることとなっている高速道路からの一時退出を可能とする措置についても、より多くの場所で、長時間の退出を可能とされたい。

## 4. 高速道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現

### (1) 安全対策の推進

暫定2車線区間の死亡事故率は4車線区間の2倍となっていることから、安全性を確保するため、さらなる4車線化を推進されたい。また、暫定2車線区間における正面衝突事故防止対策として、本年度から実施されるワイヤロープの設置を積極的に推進されたい。

### (2) 渋滞対策の推進

さらなる生産性向上のため、ETC2.0のビッグデータの活用等によるピンポイント渋滞対策や道路ネットワークの整備を推進されたい。また、トラック運送事業者との連携を図り、渋滞対策を推進されたい。

### (3) ダブル連結トラックの導入推進、自動運転、隊列走行等の技術開発の促進

ドライバー不足に対応し、生産性向上に資するため、ダブル連結トラックの導入推進や自動運転、隊列走行等の技術開発の促進を図られたい。

### (4) スマートIC事業の活用及びSA・PA等を活用した中継輸送の実施

生産性向上及び労働環境の改善に資するため、物流施設等との直結を含めたスマートIC事業の活用及びSA・PAやETC2.0による一時退出サービスを活用した中継輸送の実施を図られたい。

## 5. 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41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、下関北九州道路を早期に実現されたい。

## 6. 環境対策及び省エネ対策のための補助

### (1) 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

- ・ 平成24年度税制改正において、石油石炭税に「地球温暖化対策のための課税の特例」が設けられ、石油石炭税の税率は2円4銭から段階的に引き上げられ、平成28年度に2円80銭となったことに伴い、環境対応車、大型天然ガストラック等の導入補助として約80億円が措置され、平成29年度も同額となった。
- ・ 今後も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、環境対応車、大型天然ガストラック、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、中小企業が大部分を占めるトラック運送事業者が広く活用できるよう負担を軽減した、極力活用しやすい制度とされたい。

### (2) 天然ガストラックの普及に係る補助

#### ①天然ガス供給施設の設置に対する補助の創設

天然ガスを供給するスタンドは平成20年度の344か所をピーク



に減少傾向にあり、天然ガストラックの普及の大きな妨げになっている。さらに、平成24年度に政府はクリーンエネルギー自動車等導入促進対策費補助金制度を廃止したことから、費用負担の大きい天然ガススタンドへの投資を行う事業者が減少している。天然ガススタンドがほとんどない地域の解消を図り、天然ガストラックの安定的な利用と更なる普及拡大に不可欠な、天然ガス供給設備設置及びスタンド運営費に対する補助・助成を創設されたい。

## ②天然ガストラックに対する補助の継続

トラックなど中・重量車における石油代替燃料として唯一期待されている天然ガスを燃料とするトラックの導入を促進するため、低公害車普及促進対策費補助金について継続されたい。

## 7. 交通安全対策のための補助

### (1) A S V（先進安全自動車）関連機器の導入に対する補助の拡充

国土交通省が推進する「事業用自動車総合安全プラン2009」の人身事故件数及び死者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増額されたい。

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に対する補助を実施されたい。

### (2) 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及び増額

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増額されたい。

## 8. 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の創設・拡充

- ・平成27年度から行政、荷主、トラック運送事業者、学識経験者などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置し、トラック運送事業者と荷主が荷待ち時間の削減などに取り組むパイロット事業を実施するなど、取引環境の改善と長労働時間の抑制に向け、関係者が一体となって取り組みを推進している。
- ・本年3月には、「働き方改革実行計画」が取りまとめられ、自動車運送業務の時間外労働について、年720時間以内とする一般則が適用される5年後に、年960時間以内とする上限規制が適用されることとなり、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進することとされたことから、働き方改革に対応し、長時間労働抑制がさらに促進されるよう、中小企業に対する労働時間の短縮を支援する助成金の創設・拡充等、諸対策に係る補助・助成の充実を図りたい。

## 9. 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、労働環境の改善のため、フェリー等利用が促進されるよう、フェリー等利用に対する補助・助成制度を創設されたい。
- ・特に、北海道から本州へのトラック輸送は、フェリー等を利用せざるを得ないが、フェリー料金及び燃料油価格変動調整金については、荷主に対して十分に転嫁できず、トラック運送事業者の経営の負担となっている。本州のトラック運送事業者は、高速道路料金の各種割引等を受けていることから、高速道路料金の引下げに相当する補助・助成制度を創設されたい。



# 参 考 资 料

<参考資料 1 >

自動車関係諸税と高速道路料金の負担額

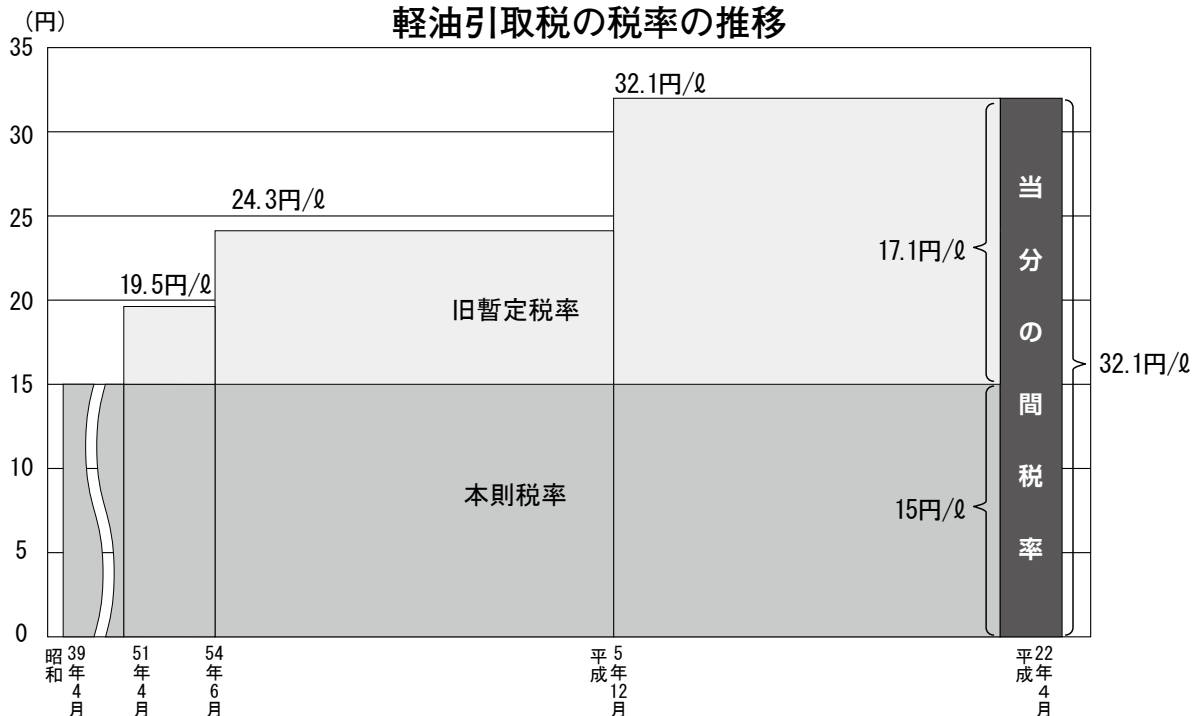
(単位：億円)

		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	自動車取得税	地方税	1,319	148	
		消費税 (車体課税分)	国 税	13,949	596	
	保有段階	自動車重量税	国 税	6,239	533	
		自動車税	地方税	15,174	521	
		軽自動車税	地方税	2,506		
	走行段階	軽油引取税	地方税	9,310	5,586 本則税率(15円)分 2,610 旧暫定税率(17.1円)分 2,976	
		揮発油税	国 税	23,940	24	
		地方揮発油税	国 税	2,562	2	
		石油ガス税	国 税	160		
		消費税 (燃料課税分)	国 税	7,177	404	
	自動車関係諸税合計				82,236	7,683
	高速道路料金支払額 (※道路会社6社)					6,781
	税負担+高速道路料金負担額 合計					14,464

- 注) ① 税収額は平成29年度予算(案)および平成29年度地方財政計画(案)による。  
 ② 自動車関係諸税の消費税収は(一社)日本自動車工業会推定。  
 ③ 租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。  
 ④ 消費税収には地方消費税を含む。資料：財務省、総務省、(一社)日本自動車工業会。  
 ⑤ 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。  
 ⑥ 道路会社6社は、NEXCO東日本・中日本・西日本、本四、首都高、阪高。

<参考資料 2 >

軽油引取税の税率の推移



< 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
新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

※新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 自動車取得税  
営業用トラック 2%  
自家用トラック 3%
- ③ 自動車税 (最大積載量14トン超～15トンの場合)  
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 >

高速道路料金における大口・多頻度割引の概要

車両単位割引		+	契約単位割引	
1台ごとの月間利用額	割引率		契約者の1か月の高速道路の利用額合計が500万円を超え、かつ契約者の自動車1台あたりの1か月平均の利用額が3万円を超える場合	10%
5,000円超～10,000円以下の部分	20% (10%)			
10,000円超～30,000円以下の部分	30% (20%)			
30,000円超の部分	40% (30%)			

※1 ETC2.0搭載車を対象とした平成29年度(平成30年3月)末までの割引率である。

※2 従来のETC搭載車については、( )内の割引率となる。

< 参考資料 5 >

働き方改革実行計画（抄）

（平成29年3月28日）

（取引条件改善など業種ごとの取組の推進）

取引関係の弱い中小企業等は、発注企業からの短納期要請や、顧客からの要求などに応えようとして長時間労働になりがちである。商慣習の見直しや取引条件の適正化を、一層強力に推進する。

自動車運送事業については、関係省庁横断的な検討の場を設け、ITの活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。特にトラック運送事業においては、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定するとともに、関係省庁と連携して、①下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等生産性向上に向けた措置や③荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。

## <参考資料6>

### 総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）（抄）

#### II. 現状と課題

##### (3) 商慣習改革と働きやすい環境づくり

(略) 今後、物流がその役割を継続的に果たす上で、重要な役割を担うトラック輸送について、労働条件を改善し、その担い手を確保することは重要な課題となる。そのためには、荷主や消費者の理解を得ながら、①着荷主を含む関係者が一体となって長時間労働等の改善に向けた取組を促進すること、②運送とそれ以外のサービスとの区分を明確化し、それぞれのサービスに見合った対価の収受を契約時に書面により確認すること、③下請多層構造の改善、関係府省等と連携した適正取引の一層の促進、荷待ち時間の短縮等の取組を図ることも必要となる。

また、女性や若者など幅広い人材の確保に向けて、運行形態の見直しや荷役の分離等のドライバーの負担を軽減するための方策を講じ、働きやすい環境づくりを推進する必要がある。

#### III. 今後の物流施策の方向性と取組

##### 2. 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現（＝見える）

##### (1) サービスと対価との関係の明確化を図る

(略) 運送に対する対価（運賃）と運送以外の部分（荷待ち、積込み・取卸し、附帯業務等）に対する対価（料金）を区分して収受する取組を推進する。

##### (2) 透明性を高めるための環境整備を進める

契約書面化（電磁的方法を含む。）の推進や多重下請構造の是正を通じて、物流サービスに関する取引の透明性を高めることで、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律や下請代金支払遅延等防止法等の法令を遵守した適正な取引が徹底されるよう、環境整備を進める。

##### (3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換

##### ①荷待ち時間や荷役時間の短縮による稼働率向上

(略) トラック予約受付システムやE T C 2. 0等を活用した運行管理システムの導入、輸送業務と荷役業務との分離の促進や荷役の迅速化等を通じた荷待ち時間・荷役時間の短縮を促進する。

##### ③女性や若者をはじめ、誰もが活躍できる労働環境の整備

(略) 荷役の機械化等を通じた労働負荷の軽減、非熟練者の作業の容易化、長時間労働の抑制、幹線輸送における中継輸送方式の導入による日帰り勤務の実現等の働きやすい環境整備を図る。



3. ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現（＝支える）  
～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化

① 道路輸送の機能強化

(略) ETC 2. 0に加え、多様なセンサーやAI等をフルに活用することにより、効果的なピンポイント渋滞対策を強化するとともに、混雑状況に応じた戦略的な料金体系を検討する等道路を賢く使う取組を確実に推進する。

三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備や暫定2車線区間の4車線化等を推進する。

(略) 基幹となるネットワークについては、災害時の代替路の啓開・復旧や大型車の通行許可の迅速化を図るとともに、人流・物流拠点へのラストマイルのアクセスや沿道利用のコントロール、トラックの大型化に対応した道路構造等の機能強化を図る。

省人化に資するよう1台で大型トラック2台分の輸送が可能なダブル連結トラックの早期導入及び幹線物流での普及を促進するとともに、SA・PAを活用した中継輸送や物流施設の直結など高速道路の幹線物流プラットフォームとしての機能を強化する。

また、特車許可基準の見直しや審査を迅速化し、輸送の機動性の強化を図る。

(3) 物流施設の機能強化

(略) 物流総合効率化法の枠組みも活用し、高速自動車国道のインターチェンジ周辺等、物流の結節点として効果的な立地への物流施設の誘導を促進するとともに、トラック予約受付システムの導入やトラック営業所の併設等の物流事業者間の連携を促進することにより、物流の円滑化を図る。

5. 新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”（＝革命的に変化する）

(2) 隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化

(略) ドライバー不足の解消が期待される後続車無人の隊列走行の商業化を目指して、高速道路での後続無人での隊列走行を実現させる。

(略) 高速道路の料金施策など利用者がETC 2. 0のメリットを実感できる施策を推進