

令和元年 月

殿

令和2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、積極的に事故防止対策や環境性能の高いトラックの導入などに取り組んでおり、また、東日本大震災など大規模災害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、適正運賃の収受が困難な状況にあり、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、平成31年4月から働き方改革関連の法律が施行され、政府では「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」に基づき、荷主との協力による取引環境の改善や長時間労働の抑制等に係る諸対策が講じられており、それを踏まえ、トラック運送業界では、昨年度策定した「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」の普及に努め、労働生産性の向上や多様な人材の確保・育成などに積極的に取り組んでおります。引き続き、行政、荷主など関係者が一体となり、国民生活と経済のライフラインとしての機能を果たしていき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、令和2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。

令和2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) 自動車税における営自格差見直し反対
 - (3) 自動車重量税の道路特定財源化

2. 特例措置の延長
 - (1) 物流総合効率化法に基づく特例措置の延長
 - (2) 少額資産即時償却の延長
 - (3) 地方拠点強化税制の延長

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) 営業用トラックに係る割引制度、料金体系の設定
 - (2) 本四高速等における割引制度の拡充
2. 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充
3. 道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現
 - (1) 「重要物流道路」における機能強化の推進、高速道路ネットワークの整備推進及びミッシングリンクの解消
 - (2) 安全対策の推進
 - (3) 高速道路のS A・P A、道の駅における駐車スペースの活用及び整備・拡充
 - (4) 渋滞対策の推進
 - (5) E T C 2. 0によるサービスの充実
 - (6) ダブル連結トラックの本格展開、隊列走行・自動運転の推進等物流効率化のための取組推進
 - (7) 高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマート I C 制度及び中継拠点の設置やS A・P Aの活用による中継輸送の推進
 - (8) 冬期における道路交通の確保及び道路事情を勘案した料金の設定
4. 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
5. 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
 - (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及び拡充
6. フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設
7. 下関北九州道路の早期実現

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。

○また、中東情勢の緊迫化などによる原油価格高騰に伴い軽油価格が高止まりの状況にあることから、燃料価格高騰時の軽油引取税の課税停止措置（トリガー条項）の凍結を解除されたい。

(2) 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と比較して約9倍もの高い輸送効率をあげており、また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大いに発揮している中で、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。

(3) 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31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、SA・PA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。

2. 特例措置の延長

(1) 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、以下の特例措置を受けられるが、令和2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。

- ・ 営業倉庫用建物等・・・法人税について5年間10%の割増償却
- ・ 営業倉庫・・・・・・・・固定資産税・都市計画税について5年間2分の1に軽減
- ・ 附属機械設備・・・・・・・・固定資産税について5年間4分の3に軽減

(2) 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（損金算入額の上限は年間300万円）であるが、令和2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) 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、設備投資減税、雇用促進税制等の優遇措置が受けられる措置であるが、令和2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. 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。

○については、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、固定資産税の軽減措置の適用を促進されたい。

予算関連要望事項

1. 高速道路料金の更なる引下げ

日本の高速道路の利用率は16%であり、欧米並みの30%となった場合、死傷者や渋滞、消費燃料が大きく減少するとされている。

トラック輸送にとって、高速道路の利用は、ドライバーの拘束時間短縮等働き方改革の実現、輸送時間の短縮及び定時性の確保等生産性の向上の実現に不可欠なものであり、物流効率化の推進に欠かせないものである。また、厚生労働省・国土交通省が作成した、働き方改革を推進するための「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」においても、長時間労働の改善に向けた対応のひとつとして、さらなる「高速道路の利用」が掲げられ、会員事業者に対して普及・定着を図っているところであり、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いる。

については、高速道路網が産業発展の不可欠の基盤として形成されてきた背景を考慮し、国民生活と経済のライフラインとしての機能を果たす営業用トラックについて高速道路料金の負担を軽減されるよう、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NEXCOによる費用負担、③借入金利との金利差の活用、④償還期間の延長、⑤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) 営業用トラックに係る割引制度、料金体系の設定

①大口・多頻度割引50%枠の堅持及び更なる割引の拡充

現行の大口・多頻度割引制度については、営業車である自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象として令和2年3月末まで車両単位割引が10%上乘せされているが、今後もこれを堅持し、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将来的にも維持するとともに働き方改革を推進するため、実質50%割引となるような更なる割引の拡充を図られたい。

また、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。

②長距離逡減制の割引の拡充

長距離輸送の効率化を図るため、長距離逡減制の割引（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。

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。

③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、労働環境の改善に資するため、現在午前0時～午前4時の適用時間帯について、労働基準法に規定されている深夜時間帯の規定に合わせて午後10時から午前5時までに拡大されたい。

④渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定

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。

(2) 本四高速等における割引制度の拡充

○本四高速については、高速道路株式会社法の附則において、「本四高速の経営の安定性の確保が確実になった時などに、西日本高速との合併に必要な措置を講ずるもの」とされている。このような状況の中で本四高速は黒字決算が続いており、早期に合併に向けた措置を講じて、NEXCOと同様の割引制度を実現されたい。

①大口・多頻度割引50%枠の設定。

②深夜割引の導入。

③NEXCOの走行距離と合算した長距離逡減制の割引を導入。

④平日朝夕割引を中型車以上にも適用。

また、大型車の料金について、平日の料金に比べて割高になっている土日祝日の料金を引き下げられたい。

○なお、首都高速、阪神高速及び名古屋高速・伊勢湾岸道路等の料金について、更なる利用促進を図るため、NEXCOと同様の大口・多頻度割引を導入するなど、負担を軽減するとともに高速道路料金の均一性を図られたい。

2. 働き方改革実現のための諸対策に係る補助・助成の拡充

○政府は「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」を設置し、「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」を策定の上、88の施策を実施するなど、長時間労働の是正や生産性の向上に向けた環境整備を強力に推進しており、当協会においても「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定し、自動車運転業務の時間外労働に係る上限規制（年960時間以内）の適用に向けて、諸対策を講じている。

○働き方改革が実現し、さらに長時間労働の是正が促進されるよう、労働生産性の向上や多様な人材の確保・育成等が図られる以下のような諸対策に係る補助・助成の拡充を図られたい。

- ・トラック予約受付システム
- ・農産品輸送のパレット化
- ・オープン型宅配ボックスの導入
- ・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
- ・女性が働きやすい環境整備に係る支援
- ・大型免許取得等に係る職業訓練
- ・職場定着支援及び時間外労働等改善

等

3. 道路の積極的な活用に向けた諸施策の実現

(1) 「重要物流道路」における機能強化の推進、高速道路ネットワークの整備推進及びミッシングリンクの解消

○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」について、平成31年4月に供用中の道路の指定が行われた。

「重要物流道路」については、道路構造上支障のない区間における国際海上コンテナ車（40ft背高）の特車通行許可不要、構造基準（高さ）の引き上げ等の効果があるが、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、引き続き機能強化及び重点支援を推進されたい。

○高速道路のミッシングリンクの解消は、慢性的な渋滞の緩和、震災発生時における防災ネットワークの機能、物流効率化による経済活動の活性化などにつながるものであることから、高速道路ネットワークを積極的に整備されたい。

（2）安全対策の推進

高速道路の暫定2車線区間については、平成31年度から財政投融资を活用して4車線化等を実施することとされており、平成31年3月に16の候補箇所（85km）が示されたが、暫定2車線区間における死亡事故率は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のワイヤロープの設置をより積極的に推進されたい。

（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。

○東名高速道路の旧豊橋本線料金所跡地が豊橋PAとして駐車場が新設されるとともに、トラック運送事業者向けの駐車場予約システムの社会実験が行われているほか、大型車の駐車スペースについて、平成

31年度において34箇所のSA・PA及び38箇所の道の駅で増設されることとなっているが、法令遵守及びドライバーの労働環境改善のため、このような取り組みをはじめとしたSA・PAや道の駅における駐車スペースの活用及び整備・拡充について、料金所跡地や廃道箇所のさらなる活用も含め、早急に実施されたい。

(4) 渋滞対策の推進

渋滞の発生は、輸送時間の短縮等高速道路の機能・効果を大きく損なうことから、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主要幹線道路の整備を推進されたい。また、トラック運送事業者など道路利用者の視点で渋滞箇所を特定し、平成31年度において全国47箇所で渋滞対策が実施される予定であるが、引き続き渋滞対策を推進されたい。

(5) ETC2.0によるサービスの充実

ETC2.0搭載車を対象に、現在、全国20箇所の道の駅で実施され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、対象の道の駅の拡充や現在1時間までとなっている退出時間の拡大を図られたい。また、将来的に道の駅以外の物流施設等にも本措置が活用できるよう検討されたい。このほか、平成30年8月に本格導入された車両運行管理支援サービスのさらなる充実を図られたい。

(6) ダブル連結トラックの本格展開、隊列走行・自動運転の推進等物流効率化のための取組推進

ドライバー不足に対応し、物流効率化と生産性向上に資するため、ダブル連結トラックの本格展開や令和2年（2020年）に新東名高速道路での実現を目指す隊列走行・自動運転の推進を円滑に進めていくにあたり、新東名高速道路や新名神高速道路の6車線化を推進するなど、実施環境の整備を図られたい。

(7) 高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマート I C 制度及び中継拠点の設置や S A ・ P A の活用による中継輸送の推進

生産性向上及び労働環境の改善に資するため、高速道路と物流施設等を直結する民間施設直結スマート I C 制度の推進を図りたい。また、平成 30 年 9 月に、中継物流拠点「コネクタエリア浜松」が開業したが、このような中継拠点の設置や S A ・ P A の活用による中継輸送の推進を図りたい。

(8) 冬期における道路交通の確保及び道路事情を勘案した料金の設定

平成 30 年 5 月に、国土交通省の冬期道路交通確保対策検討委員会において「大雪時の道路交通確保対策中間とりまとめ」がまとめられ、その後チェーン規制等が導入された。トラック運送業界としても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が、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、降雪や通行状況等の情報提供の工夫、通行止め時の車両待機スペースの確保等を図りたい。

また、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すことがあるが、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。

4. 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～31 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に負担を軽減した、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。

②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。

5. 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2020」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) 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及び拡充

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。

6. 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、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。

7. 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、下関北九州道路を早期に実現されたい。

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	870	80	
	保有段階	自動車重量税	国税	6,510	549	
		自動車税	地方税	15,902	560	
		軽自動車税	地方税	2,699		
	走行段階	軽油引取税	地方税	9,537	5,751 本則税率(15円)分 2,687 旧暫定税率(17.1円)分 3,064	
		揮発油税	国税	23,030	24	
		地方揮発油税	国税	2,464	2	
		石油ガス税	国税	140		
			自動車関係諸税合計 (※消費税を除く)		61,152	6,966

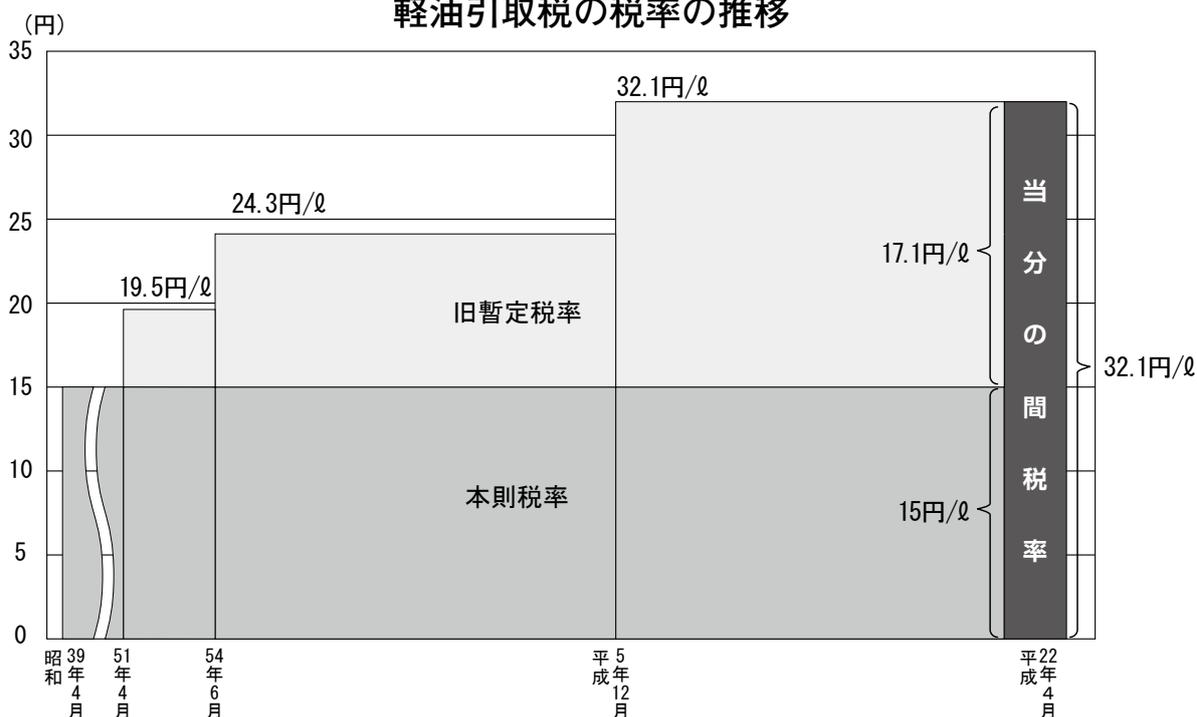
※上記に加えて、取得段階で消費税(車体課税分)、走行段階で消費税(燃料課税分)を負担している。

高速道路料金支払額 (※道路会社6社)	7,589
税負担 + 高速道路料金負担額 合計 (※消費税を除く)	14,555

- 注) ①納税額は「平成31年度租税及び印紙収入予算額」および「平成31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。

<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 (※令和元年10月の消費税増税に合わせて廃止)
営業用トラック 2%
自家用トラック 3%

- ③ 自動車税環境性能割 (車両総重量3.5t超) (※令和元年10月～)

	平成27年度燃費基準				電気自動車等
	未達成	達成	+5%	+10%	
営業用トラック	2%	1%	0.5%		非課税
自家用トラック	3%	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NOx・PM10%低減車の税率

- ④ 自動車税 (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%)			

※自動車運送事業者のETC2.0搭載車を対象とした令和元年度（令和2年3月）末までの割引率である。それ以外については、（ ）内の割引率となる。

<参考資料5>

「経済財政運営と改革の基本方針2019」（骨太の方針）（抄）
（令和元年6月21日閣議決定）

第2章 Society5.0時代にふさわしい仕組みづくり

2. 人づくり革命、働き方改革、所得向上策の推進

(2) 働き方改革の推進

（略）引き続き、時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務については、その業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境整備を着実に進める。

（※脚注に記載）

自動車運送事業については、生産性の向上や働きやすい労働環境の実現を目指した「ホワイト物流」推進運動の展開など、働き方改革の実現に向けた政府行動計画を着実に実施する。

5. 重要課題への取組

(2) 科学技術・イノベーションと投資の推進

②成長力を強化し支える公的投資の推進

成長力を強化し支える社会資本整備を戦略的に重点化し、安定的・持続的な公共投資を推進する。国際競争力強化等の基盤となる、大都市圏環状道路、国際戦略港湾、国際拠点空港等を整備する。その際、現下の低金利状況も活用する。産業のサプライチェーンが途切れることのないよう災害に強い強靱なインフラの整備を行う。AI・IoTの活用によるコンテナターミナルの機能強化などの物流の効率性・安全性の向上や効率的な渋滞対策を進める。データ、自動運転などの新技術を活用し、生産性向上等の取組を進める。