令和3年度税制改正に関する要望と税制改正大綱の内容

要望事項	令和3年度税制改正大綱の内容 ※()内は大綱の該当ページ		
1. 新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置の延長	・新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置の延長については言及されなかった。		
2. 自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現			
(1)自動車関係諸税の簡素化・軽減	・自動車関係諸税の簡素化・軽減については、言及されなかった。		
(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は堅持された。		
(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。		
3. 中小企業投資促進税制の延長	・適用期限が2年間延長された。(P46,47)		
4. 特例措置の延長			
(1)自動車重量税のエコカー減税の延長	・適用期限が2年間延長された。(P61~63)		
(2) 自動車税環境性能割特例措置の延長	・適用要件および措置内容を見直した上で、適用期限が2年間延長された。(P63~68)		
(3)ASV(先進安全自動車)特例措置の延長	・適用要件および措置内容を見直した上で、適用期限が延長された。また対象装置として、側方衝突警報装置 追加された。(P72,73)		
(4)自動車税のグリーン化特例の延長	・適用期限が2年間延長された。(P68,69)		
(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年間延長された。(P46)		
(6) 所得拡大促進税制の延長	・適用要件を見直した上で、適用期限が2年間延長された。(P50,51)		
(7) 中小企業経営強化税制の延長	・適用要件を見直した上で、適用期限が2年間延長された。(P47)		
(8) 商業・サービス業・農林水産業活性化税制の延長	・対象業種を中小企業投資促進税制に統合した上で、適用期限の到来をもって廃止されることとなった。(P47)		
5. 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、要望については、言及されなかった。		

トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長

(所得税・法人税・法人住民税・事業税)

中小企業者がトラック、内航貨物船、機械装置等を取得した場合における特例措置を延長する。

施策の背景

- ○トラック事業者、内航海運事業者等は、国内貨物輸送の大半を担うなど、 我が国の国民生活及び産業活動において重要な役割を果たしている。
- ○一方で、その大半を投資余力の小さい中小企業者が占めており、 その経営基盤の強化や生産性の向上を図るため、設備投資の促進を図ることが重要。

【国内貨物輸送量】 (トンキロベース) 鉄道 5.1% 内航海運 43.7% 中成30年度実績

	トラック事業	内航海運事業
事業者数	62,461事業者 (国土交通省調べ)	2,904事業者 (国土交通省調べ)
従業員数	193万人 (総務省「労働力調査」)	6.5万人 (国土交通省調べ)
中小企業の割合	97.2% (国土交通省調べ)	99.7% (国土交通省調べ)
営業利益率(平均) (営業利益/売上高) 参考:全産業平均は3.7%	▲0.1% (全日本トラック協会 「経営分析報告書」)	0.7% (国土交通省調べ)

※データは平成30年度又は平成30暦年の数値

政策の目標

経営基盤が脆弱な中小のトラック事業者、 内航海運事業者等の設備投資を促進







- ・国民生活及び産業活動を支えるサービスの安定的な供給 の確保や、そのコスト削減及び生産性向上に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて、日本経済の 活性化に寄与

要望の結果

特例措置の内容

【所得税・法人税】 取得価額(内航船舶は取得価格の75%)の30%の特別償却又は7%の税額控除 (対象設備:トラック車両、内航貨物船、機械装置等) ※対象資産から匿名網合契約等の目的である事業の用に供するものを除外

結 果

現行の特例措置を2年間(令和3年4月1日~令和5年3月31日)延長する。

【別紙1】 自動車税環境性能割について

〇自動車税環境性能割について、<u>車両総重量2.5t超~3.5t以下の貨物自動車(中量車)</u>において、適用要件および措置内容を見直したうえで、2年間延長された。

〇車両総重量3.5t超の貨物自動車(重量車) (※1)

令和3年4月1日~			平成27年原	度燃費基準			電気自動車等	備考
令和5年3月31日	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	+20%	(※2)	
営業用	2%	1%	0.5%	非課税			従前どおり	
(参考)自家用	3%	2%	1%	非課税			従前どおり	

- ※1 自動車の取得価額を課税標準とし、上記の税率により課税される。
 - (ただし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%低減車における税率)
- ※2 「電気自動車等」は、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す。
- 〇車両総重量2.5t超~3.5t以下の貨物自動車(中量車)(※1)

令和3年4月1日~			平成27年原	度燃費基準			電気自動車等	備考
令和5年3月31日	未達成	達成	十5%	+10%	+15%	+20%	(※2)	1佣 石
営業用	2%	2% (1%)	1% (0.5%)	0.5% (非課税)		非課	税	今回見直し ()は令和2年度 までの措置
(参考)自家用	3%	3% (2%)	2% (1%)	1% (0.5%)	非課税		今回見直し ()は令和2年度 までの措置	

- ※1 自動車の取得価額を課税標準とし、上記の税率により課税される。
 - (ただし上記はいずれも平成30年排ガス規制適合または平成21年排ガス規制NOx・PM10%低減車における税率)
- ※2「電気自動車等」は、電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車を指す。

【別紙2】ASV減税について

OASV減税について、適用期限が自動車重量税は6ヶ月間、自動車税環境性能割は7か月間延長された。 また、<u>側方衝突警報装置(BSIS)が対象装置として追加</u>され、BSISにかかる特例措置が自動車重量税 は<u>令和6年4月末</u>まで、自動車税環境性能割は<u>令和5年3月末</u>まで措置されることとなった。

OASV減税(車両総重量3.5t超の貨物自動車)

◆ 令和3年10月31日までの措置内容

車両総重量	装着装置	令和3年5月1日~令和3年10月31日 (自動車重量税)	令和3年4月1日~令和3年10月31日 (自動車税環境性能割)
3. 5t超8t以下のトラック	①AEBS ②EVSC の3装置装着 ③LDWS	50%軽減	取得価額から350万円控除
	①AEBS ②EVSC の3装置装着 ③LDWS	50%軽減	取得価額から350万円控除
8t超20t以下のトラック	①AEBS ②EVSC ③LDWS ④BSIS	75%軽減	取得価額から525万円控除
	④BSIS のみ装着	25%軽減	取得価額から175万円控除
8t超のトラクタ			
20t超22t以下のトラック	④BSIS のみ装着	25%軽減	取得価額から175万円控除
22t超のトラック			

[※]対象装置は①衝突被害軽減制動制御装置(AEBS)、②車両安定性制御装置(EVSC)、③車線逸脱警報装置(LDWS)、④側方衝突警報装置(BSIS)※今回追加

◆ 令和3年11月1日以降の措置内容

車両総重量	装着装置	令和3年11月1日~令和6年4月30日 (自動車重量税)	令和3年11月1日~令和5年3月31日 (自動車税環境性能割)
8t超20t以下のトラック			
8t超のトラクタ	DCIC の壮美		取得 体質 かきょうこ 下田 物 吟
20t超22t以下のトラック	BSIS の装着	25%軽減	取得価額から175万円控除
22t超のトラック			

令和3年度予算に関する要望と令和2年度第3次補正予算・令和3年度予算の主な内容

740千尺了并15月	TMO千尺」が昇に因する女主とTM2千尺分の久間エプチ。TMO千尺 アチツエなど行				
要望事項	令和2年度第3次補正予算・令和3年度予算の主な内容				
I. 新型コロナウイルス感染症関係 要望	1. 令和2年度第3次補正予算 令和2年度第3次補正予算については、令和3年1月28日に成立した。				
Ⅱ.道路関係要望	(1)令和2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、今和3年度末(令和4年3月末)まで継続するための予算として、77.62億円が措置された。 (2)トラック運送業における労働生産性の向上や持続的な経営の確保を図るため、荷役作業の効率化に資する機器 (テールゲートリフター、ユニック車、フォールドデッキ)の導入支援のための予算として、1.4億円が措置された。				
1. 高速道路料金等の引下げ	(3)ポストコロナ時代に対応した 非接触・非対面型のBtoC配送モデルについて実証事業 の予算として、 <u>0.6億円が措置された。</u> (4)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。(補正予算2,058,16億円)				
2. 道路の積極的な活用に向けた 諸施策の実現	※財政投融資を活用した暫定2車線区間の4車線化については、後述道路関係①に掲載。 (5)道路インフラの局所的な防災・減災対策を実施。(<u>補正予算774.54億円</u>)				
Ⅲ.働き方改革関係要望	2. 令和3年度予算 令和3年度予算については、令和3年3月26日に成立した。 (Oトラック運送事業関係)				
IV. 環境・交通安全関係要望	①危機時等に備えた体制強化及び新たなサービスの構築(トラック運送業の強靭性確保等)(0.32億円) ②働き方改革の推進(トラック運送業の実態把握、ホワイト物流推進運動の推進等)(0.85億円) ③次世代自動車(CNGトラック、ハイブリッドトラック)普及促進(4.7億円の内数) ④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(8.5億円の内数)				
1. 環境対策及び省エネ対策のた めの補助	⑤健康起因事故防止対策の促進(スクリーニング検査普及に向けたモデル事業等)(0.55億円) ⑥自動配送ロボット制度の整備(0.2億円) ⑦物流生産性の向上(モーダルシフト支援事業、非接触・非対面輸送配送モデル実証事業)(0.55億円) ⑧最先端の低炭素型ディーゼルトラック導入補助、電気トラック導入補助(39.65億円)<環境省連携事業>				
	⑨車両動態管理システム、予約受付システム等導入支援(41.5億円) <経済産業省連携事業>				

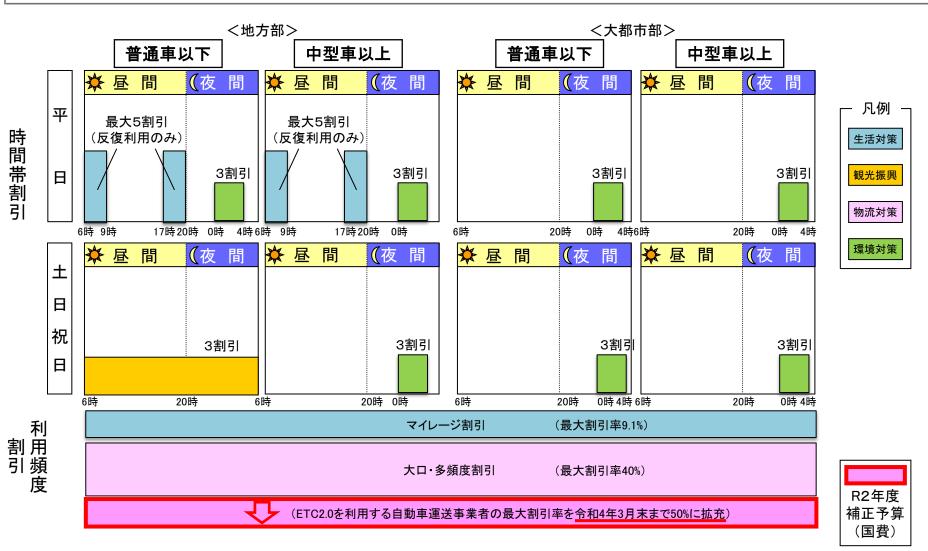
2. 交通安全対策のための補助

令和3年度予算に関する要望と令和2年度第3次補正予算・令和3年度予算の主な内容

要望事項	令和2年度第3次補正予算・令和3年度予算の主な内容
I. 新型コロナウイルス感染症関係 要望	(〇道路関係) ①財政投融資を活用した暫定2車線区間の4車線化 (財政投融資金 計1.0兆円)
Ⅱ.道路関係要望	※令和2年度第3次補正5,000億円、令和3年度当初予算5,000億円 ②災害時における人流・物流の確保(7,259億円の内数) ※うち令和2年度第3次補正予算2,944 億円 ・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 ③交通安全対策の推進(1,930億円の内数)
1. 高速道路料金等の引下げ	・高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進、SA・PA駐車マス不足解消 等 ④効率的な物流ネットワークの強化(4,442億円の内数) ※うち令和2年度第3次補正予算252 億円 ・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、
2. 道路の積極的な活用に向けた 諸施策の実現	特車通行許可の効率化、ICや空港、港湾等へのアクセス道路の整備 等 ⑤地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備等(4,858億円の内数) ※うち令和2年度第3次補正予算2,058 億円・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
Ⅲ.働き方改革関係要望	(〇厚生労働省関係) ①働き方改革推進支援助成金(65.4億円)
IV. 環境・交通安全関係要望	②人材開発支援助成金(訓練関係)(322億円の内数) ③短期間で取得でき安定就労に有効な資格等の習得支援(27.5億円の内数) ④両立支援等助成金(育児休業等支援コース、女性活躍加速化コース)(42.2億円) ⑤自動車運転者の取引環境改善などの環境整備(1.5億円)
1. 環境対策及び省エネ対策のた めの補助	◎口划平进刊 可以找到球党以后仍是以球党正确(I.J版I]/
2. 交通安全対策のための補助	

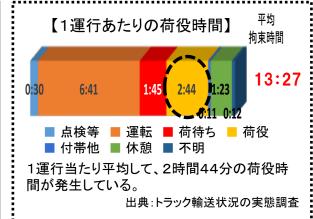
自動車運送事業者の高速道路料金割引の臨時措置

〇 自動車運送事業者におけるETC2. 0の普及促進等を図るため、ETC2. 0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置を実施(令和4年3月末まで)。 【令和2年度補正予算額: 77. 62億円】



テールゲートリフター等道入支援事業

- トラック運送事業者の約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、 新規投資の余力がなく、経営環境が厳しい状況。また、トラック運送業 は、**感染症が拡大する等の危機時**においても、**事業の継続**が求められる。
- このため、働き方改革を進めて労働生産性の向上を図ることにより、持 **続的な経営**が可能となる環境整備を図る必要がある。
- このための具体策として、<mark>荷役作業等を効率化</mark>するとともに、他者や荷 物との接触機会の削減にも資する機器の導入に対する支援を行う。



事業概要

└ 補助事業:労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助(補助率:通常機器価格の1/6)

〇対象機器の例

・テールゲートリフター





カゴ台車による 荷役が可能とな るため、荷役時 間が1/3程度 に短縮。



手荷役による重 ● 労働が軽減され、 女性等の多様な 人材の確保に繋。 がる。



- 建築資材等の重量物や高 低差のある現場など、手 荷役による作業が困難な 場面で効果的。
- 手荷役ではなくクレーン による積み卸しが可能と なることで、荷役時間を 1/3程度に短縮可能。

・トラック搭載型クレーン・トラック搭載用2段積みデッキ



● 荷物を2段積みす ることが可能とな るため、約2倍の 積載量が実現され 牛産性向上に繋が る。



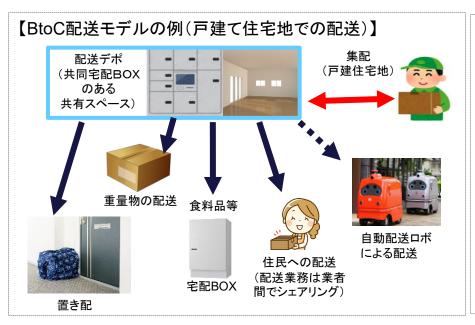
令和2年度第3次補正予算額 O. 6億円 (新規)

事業の目的

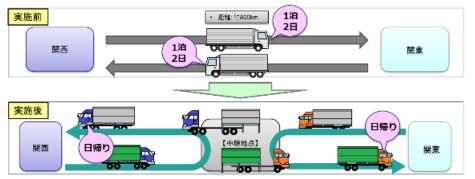
ポストコロナ時代に対応した非接触・非対面型の物流システム(BtoB輸送モデル、BtoC配送モデル)を構築しサプライチェーンの 強靱化を図るため、デジタル技術などを用いた新たな輸配送方法等の調査・実証を行う。

事業の概要

- 〇 地域内のラストワンマイル物流の持続可能性を高めるとともに、「新しい生活様式」に適応した「新たな配送形態」を構築するため、地域コミュニティや配送事業者との連携により、AI・IoT等の先端技術やシェアリングを駆使しながら、非接触・非対面型のBtoC配送モデルについて実証事業を通じて検証し、横展開を図る。
- 〇 貨客混載や中継輸送等を活用し、デジタル技術を駆使した非接触・非対面型の幹線輸送モデルについて、実証事業を通じて 検証し、優良事例等の横展開を図る。なお、当該実証事業においては、手荷役作業が多く接触機会も多い食品流通を重点的な支援対象とする。



【BtoB輸送モデルの例(中継輸送を活用した輸送)】



- ・検品レス等デジタル技術を活用した接触機会の軽減
- ・車両の動態管理技術を活用した荷待ち時間削減 等

新たなサービスの構築

■ 物流を支える重要な社会基盤であるトラック運送事業について、自然災害発生時や感染症流 行の非常時においても事業継続を可能とするための体制強化を図るための事業を実施する。

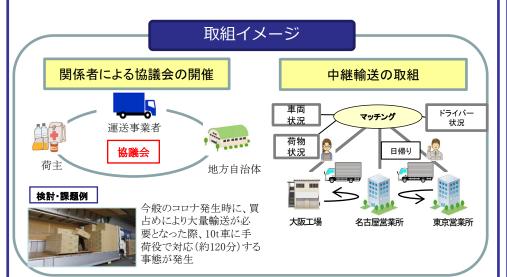
I 危機時等におけるトラック運送業の「強靱性の確保」

<事業概要>

昨今の台風等の異常気象や、今般の新型コロナウイルス 感染症によるトラック運送事業者へ影響を踏まえ、そのような 危機時に備えた体制強化等を図るための取組を推進する。

(具体的な取組内容)

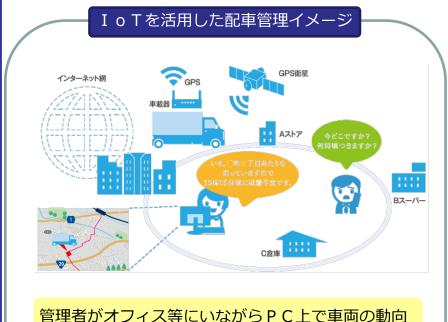
- ▶運送事業者・荷主・自治体と連携した、防災・減災の取組に係る課題整理やコロナの流行により特に品不足が生じた品目(食料、マスク、トイレットペーパー等)の輸送に係る課題等の調査
- ▶緊急時における人材の確保・育成に係る調査
- ▶中継輸送の取組推進 等



<u>□ 安定的かつ持続的な貨物輸送を目指したポストコロ</u> ナ時代の「輸送力の強化」

<事業概要>

非接触型事業運用及び業務効率化に向け、IoT等を活用した、より先進的な輸送効率化の取組について調査・実証を実施する。



をリアルタイムで把握し、必要に応じて指示が可能

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。
- 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。

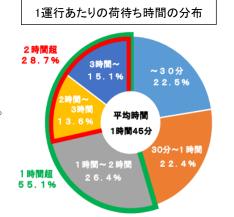
①トラック運送事業の実態把握等【新規】

取組項目: (2)、(3)

<事業概要>

平成30年改正後の貨物自動車 運送事業法の目的である取引環 境適正化の実現に向け、標準的 な運賃を令和2年4月に告示した ところ、この浸透状況を含む労働 実態等について調査・検討を行う。 また、長時間の荷待ちをさせて いる荷主等の通報制度のさらなる

活用方策について検討を行う。

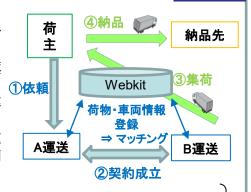


②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

取組項目: (3)

<事業概要>

いわゆる求貨求車システムであるWebkit (※)等の民間取引ツールの運用改善を促し、運賃・料金(燃料サーチャージ等)の収受状況改善、多層構造解消等の取引適正化を図るため、民間が持つデータ等の国の施策への活用方策について調査・検討を行う。



※ 自社ネットワークを持たない中小事業者を中心に、荷物の積合せや帰り荷の確保等、荷物とその引受け事業者のマッチングを可能とするシステム(社団法人が運営)。

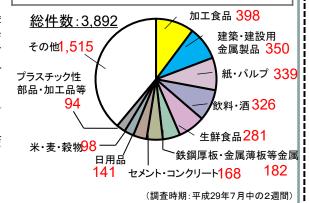
③労働条件改善に向けた取組の浸透【新規】

取組項目: (1)、(3)

<事業概要>

輸送品目別の労働条件改善に関する懇談会や地方協議会において検討してきた課題に対する改善策等について、地域特有の課題に応じた深掘りを行った上で、セミナー等を通じて浸透を図る。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



④「ホワイト物流」推進運動の推進【継続】

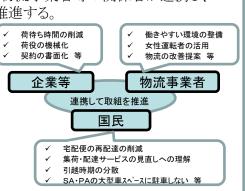
取組項目: (2)、(3)

<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を 安定的に確保するため、荷主・物流事業者等の関係者が連携し、 「ホワイト物流」の取組をさらに推進する。

(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 等



令和3年度 トラック関係の主な補助事業

継続

地域交通のグリーン化に向けた 次世代自動車の普及促進

令和3年度予算額:4.7億円の内数

補助対象: CNGトラック、HVトラック 補助率: 通常車両価格との差額の1/3 ※新規導入は単年度に3台以上導入が条件(ゲリーン 経営認証等を取得している場合を除く)



CNGトラック



HVトラック

継続

事故防止対策支援推進事業

令和3年度予算額:8.5億円の内数

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、車線逸脱 警報装置、車両安定性制御装置等 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へ ルスケア機器等の導入に対し支援





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



令和3年度予算額:55百万円

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)の支援等を実施。

持続可能な物流体系構築支援事業(補助事業)

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、改正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に対して支援を行う。

また、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について、初年度の運行経費に対する支援を行う。

支援対象となる取り組み		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		対象
トラック輸送の効率化	幹線輸送の集約化		*2
	共同配送	対象 ※1	
ドクック制区の効率化	その他のCO2排出量の 削減に資する取り組み	. '	対象外







[上記に加え非接触・非対面型物流への転換・促進を支援]

*1の経費補助に該当する計画の策定に当たり、<u>さらに省人化・自動化に資する</u>機器の導入等を計画した場合、その取組に対して、支援を行う。

*2の経費支援に該当する運行に当たり、<u>さらに省人化・自動化に資する機器を</u>用いて運行した場合、その取組に対して、支援を行う。

~ 取り組み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

計画策定経費補助

- -関係者の参集
- ・個々の貨物の輸送条件(ロット、荷姿、リードタイム等)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

₹

- 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

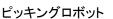


5 運行開始

運行経費補助

自動化機器の例







無人搬送車



無人フォークリフト

令和3年度予算の概要(環境省・経済産業省連携事業)

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

低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業

(R3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	5年度燃費基	準			
	+5% +5~10% 以上 達成以下 達成車 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

環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業

(R3年度予算額: 10億円)

電気トラック等の導入を支援し、CO2排出削減を図る。





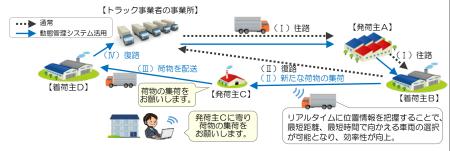
【補助額】標準的燃費水準車両との差額の2/3 (EVトラックの場合)

経済産業省連携事業

(R3年度予算額: 41.5億円)

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

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みについて、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

自動車運送事業支援対策パッケージ(厚生労働省関係)

働き方改革実行計画(平成29年3月28日働き方改革実現会議決定)

(現行の適用除外等の取扱)

○自動車の運転業務についても一般則の施行期日の5年後に 年960時間以内の規制を適用

(原則:月45時間、年360時間、特例:年960時間)

(取引条件改善など業種ごとの取組の推進)

- ○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整備のための関連制度の見直しや支援措置を実施
- ○トラック運送事業においては、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

時間外労働の上限規制への対応

働き方改革推進支援助成金【一部新規】 令和3年度 65.4億円

(概要)中小企業・小規模事業者が生産性を高めながら労働時間の短縮等に取り組む場合において、中小企業・小規模事業者や、 傘下企業を支援する事業主団体に対する助成を行う。

人材確保策の実施

人材開発支援助成金(訓練関係) 【継続】

令和3年度 322億円の内数

(概要)自動車運送事業における運転者の確保・育成を図るため、第二種運転 免許、大型免許、フォークリフト資格の取得等のための職業訓練に対する助成 金の利用促進を図る。

短期間で取得でき安定就労に有効な資格等の習得支援 【継続】 令和3年度 27.5億円の内数

(概要)就職氷河期世代の方向けに創設した「短期資格等習得コース」を、業界団体等へ委託し、正社員就職を支援する出口一体型の職業訓練を実施する。

女性が働きやすい職場環境整備への支援策の利用促進

両立支援等助成金(育児休業等支援コース、女性活躍加速化コース) 【継続】 令和3年度 42.2億円

(概要)仕事と子育ての両立や女性が働きやすい環境整備に係る支援策の利用促進を図る。

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

自動車運転者の取引条件改善などの環境整備 【一部新規】 令和3年度 1.5億円

(概要)・トラック運転者の労働時間短縮に向けた荷主間の協力による取組についての周知用コンテンツ作成等を行う。

・トラック運転者の長時間労働改善に向けたコンテンツをまとめたポータルサイトの運営を行う。

等