

令和6年度トラック税制改正関連要望事項と税制改正大綱の主な内容

要望事項	令和6年度税制改正大綱(令和5年12月22日閣議決定版)の内容
●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	<p>・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。(与党税制大綱 P119-120)</p>
(2) 自動車関係諸税における営自格差の拡充	<p>・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。</p>
(3) 自動車重量税の道路特定財源化	<p>・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。</p>
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	<p>・適用要件を見直した上で、適用期限が2年延長された。(P30)</p>
(2) 少額資産即時償却の延長	<p>・適用要件を見直した上で、適用期限が2年延長された。(P62)</p>
(3) 地方拠点強化税制の延長	<p>・適用要件を見直した上で、適用期限が2年延長された。(P56-57)</p>
(4) 中小企業向け賃上げ促進税制の延長	<p>・適用期限が3年延長された。 ・措置内容を見直し、最大控除率が現行の40%から45%に引き上げられた。 ・新たに繰越控除制度を創設し、控除限度上限額を5年間繰越できることとされた。(P40-42)</p>
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	<p>・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。</p>

(1-3) 賃上げ促進税制の拡充及び延長 (所得税・法人税・法人住民税・事業税)

拡充・延長

- 30年ぶりの高い水準の賃上げ率を一過性のものとせず、**構造的・持続的な賃上げを実現**することを目指す。

改正後【措置期間：3年間】

改正前【措置期間：2年間】

大企業 ※1	継続雇用者※4 給与等支給額 (前年度比)	税額 控除率 ※6	教育 訓練費※7 (前年度比)	税額 控除率	両立支援 女性活躍	税額 控除率	最大 控除率	中堅企業 ※2	継続雇用者 給与等支給額 (前年度比)	税額 控除率	教育 訓練費 (前年度比)	税額 控除率	両立支援 女性活躍	税額 控除率	最大 控除率	中小企業 ※3	全雇用者※5 給与等支給額 (前年度比)	税額 控除率	教育 訓練費 (前年度比)	税額 控除率	両立支援 女性活躍	税額 控除率	最大 控除率
		+3% +4% +5% +7%	10% 15% 20% 25%	+10%	5% 上乗せ	プラチナくるみ or プラチナえるぼし	5% 上乗せ		35%		+3% +4% - -	15% 25% - -	+20%	5% 上乗せ	プラチナくるみ or えるぼし三段階目以上		5% 上乗せ	35%		+1.5% +2.5%	15% 30%	+10%	10% 上乗せ

中小企業は、賃上げを実施した年度に控除しきれなかった金額の**5年間の繰越しが可能**※8。

- ※1 「資本金10億円以上かつ従業員数1,000人以上」又は「従業員数2,000人超」のいずれかに当てはまる企業は、**マルチステークホルダー方針の公表及びその旨の届出**を行うことが適用の条件。それ以外の企業は不要。
- ※2 従業員数2,000人以下の企業（その法人及びその法人との間にその法人による支配関係がある法人の従業員数の合計が1万人を超えるものを除く。）が適用可能。ただし、資本金10億円以上かつ従業員数1,000人以上の企業は、**マルチステークホルダー方針の公表及びその旨の届出**が必要。
- ※3 中小企業者等（資本金1億円以下の法人、農業協同組合等）又は従業員数1,000人以下の個人事業主が適用可能。
- ※4 継続雇用者とは、適用事業年度及び前事業年度の全月分の給与等の支給を受けた国内雇用者（雇用保険の一般被保険者に限る）。
- ※5 全雇用者とは、雇用保険の一般被保険者に限られない全ての国内雇用者。
- ※6 税額控除額の計算は、全雇用者の前事業年度から適用事業年度の給与等支給増加額に税額控除率を乗じて計算。ただし、控除上限額は法人税額等の20%。
- ※7 教育訓練費の上乗せ要件は、適用事業年度の教育訓練費の額が適用事業年度の前年度全雇用者に対する給与等支給額の0.05%以上である場合に限り、適用可能。
- ※8 繰越税額控除をする事業年度において、全雇用者の給与等支給額が前年度より増加している場合に限り、適用可能。

令和6年度トラック関係施策に関する要望と令和5年度補正予算の内容

要望事項	令和5年度補正予算の主な内容
<p>●道路関係要望事項</p> <p>1. 高速道路料金徴収期限の延長を踏まえた利便性向上策の推進</p> <p>2. 高速道路料金等の引下げ</p> <p>3. 物流基盤の整備</p> <p>4. その他諸施策の推進</p>	<p>令和5年度補正予算 [P4～P11]</p> <p>○令和5年度補正予算については、下記の通り、令和5年11月29日に成立した。</p> <p>物流革新緊急パッケージ関係として、総額で一般331億円、エネ特409億円、財政投融资200億円が措置された。</p> <p>①物流革新緊急パッケージ関係予算(物流・自動車局)(159億円)</p> <p>②物流効率化に向けた先進的な実証事業(55億円)＜経産省事業＞</p> <p>③物流2024年問題への対応のうち物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策(25億円)＜農水省事業＞</p> <p>④港湾の生産性向上に資する技術開発の推進(1.9億円)</p> <p>⑤商用車の電動化促進事業(409億円)＜環境省・経産省連携事業＞</p> <p>⑥サステナブル倉庫モデル促進事業(61億円の内数)＜環境省連携事業＞</p> <p>⑦高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長(78億円)</p>
<p>●予算・施策関係要望事項</p> <p>1. 「物流の2024年問題」解決に向けた支援</p> <p>2. 燃料価格高騰への支援</p> <p>3. 環境・交通安全対策に係る支援</p> <p>4. 施策要望</p>	

令和5年度補正予算案（物流革新緊急パッケージ関係）

総額【一般331億円、エネ特409億円、財政融資200億円 他】

1. 物流の効率化

【一般284億円、エネ特409億、財政融資200億円 他】

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進 ③④【80億円 他】
 - ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進 ④⑤（70億円+1000億の内数）
 - ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等④（10億円+924億円の内数）
 - ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等 ④（65億円の内数）
 - モーダルシフトの推進 ④【58億円+6億の内数】
 - トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進 ④【15億円】
 - 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援 ③④【34億円 他】
 - ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進） ③（29億円+52億円の内数）
 - ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進 ④（3億円）
 - ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進 ④（2億円+（再掲）924億円の内数）
 - ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備による物流ネットワークの強化 ④（2,800億円の内数）
 - 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進 ④【4億円】
 - 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等） ④⑤【16億+（再掲）924億円の内数+409億円+62億円の内数】
 - 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続 ④【78億円】
 - 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上 ④【90億円の内数】
- ※エネ特は、にて記載

2. 荷主・消費者の行動変容

【一般45億円】

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組 等

3. 商慣行の見直し

【一般2億円】

- トラックGMNによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- 我が国の物流は国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、**物流2024年問題**への対応が喫緊の課題
- 本年10月に取りまとめられた「**物流革新緊急パッケージ**」に基づき、①**物流の効率化**、②**荷主・消費者の行動変容**、③**商慣行の見直し**を柱とする緊急的に取り組むべき対策を実施

① 物流の効率化

物流の停滞を回避するため、物流DXや標準化等により生産性向上を図るとともに、モーダルシフト等を含む脱炭素化や人材の活用・育成を推進

【物流DXの推進】15億円

・物流施設の自動化・機械化機器の導入を支援



自動倉庫



無人フォークリフト

【モーダルシフトの推進】58億円

・大型トラックからのモーダルシフトを促進するため、大型コンテナや荷役機器等の導入を支援

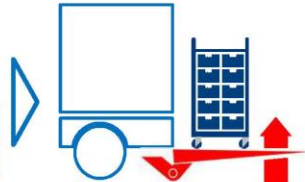


(大型トラックと互換性のある規格)

(海上コンテナの規格)

【トラックドライバーの生産性向上・担い手の多様化の推進】15.1億円

・荷役作業の負担軽減や生産性向上に資する機器・システムの導入等を支援



テールゲートリフター

【物流拠点の機能強化】3億円

・サプライチェーン上で重要な物流施設における非常用電源設備・EVトラック等への充電設備の導入を支援

【物流標準化の促進】4億円

・荷役時間の作業の効率化等を図るため、標準仕様のパレット導入支援や物流データの標準化・連携を促進



パレット

【物流GXの推進】16.2億円

・物流施設における再エネ関連施設等の一体的導入を支援
・物流総合効率化法に基づく輸送の合理化等の取組を支援

② 荷主・消費者の行動変容

再配達半減の取組や広報を通じ、荷主・消費者の意識改革・行動変容を促進

【宅配の再配達率を半減する緊急的な取組】44.5億円

・消費者が柔軟な受取方法等を自ら選択できるシステムを構築し、ポイント還元を実施すること等により、社会全体で物流負荷低減に取り組む仕組みを創出



【物流広報事業】0.4億円

③ 商慣行の見直し

荷主・物流事業者において、非効率な商慣行の見直しを実施

【トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化】1.5億円

・荷主等による違反原因行為への調査を踏まえた「要請」等の集中実施等



【物流革新に向けた調査事業】0.9億円

物流効率化に向けた先進的な実証事業

令和5年度補正予算案額 55億円

事業の内容

事業目的

我が国の国民生活・経済を支える社会インフラである物流には、「物流の2024年問題」のみならず、構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の危機が迫る。物流の2024年問題を乗り越え、社会インフラである物流を維持するためには、荷主企業の行動変容が重要。『即効性のある設備投資の促進』を加速化させるために先進的な実証事業を行うことで、物流の投資効果を明らかにし、荷主企業の投資意欲を喚起するとともに、本実証の成果の積極的な横展開を行う。また、ラストワンマイル配送の省力化に向けた先進的な実証も行う。

事業概要

(1) 荷主企業における物流効率化に向けた先進的な実証事業

荷主企業の物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入等に係る費用を補助することを通じて、荷主企業の省力化や物流効率化の投資効果を明らかにする実証を行う。

(2) 自動配送ロボット導入促進実証事業

公道を走行する自動配送ロボットの採算性を確保したサービスモデルを創出し、市場の確立を図るため、複数拠点・多数台運行による大規模なサービス実証を行う。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



- (1) 補助率：中堅企業1/2、中小企業2/3
- (2) 補助率：大企業・中堅企業1/3、中小企業2/3

成果目標

本実証事業を通じ、『即効性のある設備投資の促進』を加速化させ、「物流の2024年問題」及び構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の解消に寄与する。

<対策のポイント>

喫緊の課題である「物流2024年問題」に対処し、物流革新を実現するため、産地、卸売市場、食品流通業者等による①物流の標準化、デジタル化、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、②物流改善や食品アクセスの確保等に必要な設備・機器等の導入、③中継共同物流拠点の整備を総合的に支援し、生鮮食料品等のサプライチェーンを緊急的に強化します。

<事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大

<事業の内容>

<事業イメージ>

1. 物流生産性向上推進事業

800百万円

① 物流生産性向上実装事業

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（納品伝票の電子化、トラック予約システムの導入等）、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組を支援します。

② 物流生産性向上設備・機器導入事業

物流の効率化やコールドチェーンの確保等に必要な設備・機器の導入を支援します。

③ 推進事業

関係事業者に対し、本事業を活用した物流改善の提案を行い、関係者による協議会の設置や事業実施に当たっての指導・助言を行うとともに、優良事例の発信を支援します。

2. 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

1,700百万円

農産品等の流通網を強化するため、中継輸送、モーダルシフト、共同輸配送に必要な中継共同物流拠点の整備を支援します。

地域の流通関係者による協議会

産地

卸売業者

小売業者

物流事業者

ITベンダー

等

補助事業を活用した実装、設備・機器導入、施設整備

<①実装支援>



<②設備・機器の導入支援>



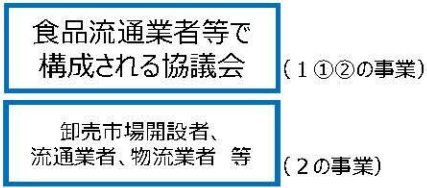
<③中継共同物流拠点の整備>



物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーンの強化



<事業の流れ>



【お問い合わせ先】

(1の事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課
(2の事業) 食品流通課卸売市場室

(03-3502-5741
(03-6744-2059

次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に必要な経費

- 2024年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により労働力不足の問題が顕在化する中、モーダルシフトの受け皿となる内航フェリー・RORO船のターミナル機能強化が急務。
- モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、情報通信技術により荷役効率化等を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進する。

フェリー・ROROターミナルの課題

- ターミナル内のシャーシ・コンテナの位置管理が十分なされておらず、ドライバーが引き取りにきた牽引用シャーシ・コンテナの探索に時間を要している(※)。
- また、ターミナルの入退場管理をターミナル作業員が目視で行っており、一定の時間を要している状況。

(※)探索時間は、ターミナルによって違いはあるが、最大60分程度を要している
(「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」構成員へのヒアリング結果)



シャーシを探索するヘッドの様子



ターミナルの入退受付の様子

シャーシ・コンテナ位置管理等のシステムに関する技術検証

荷役効率化に向けた情報通信技術等の導入に向けて、汎用性のある技術とその有効性の検証を国が実施



事業効果

- 内航フェリー・ROROターミナルへのシャーシ・コンテナの位置管理等のシステムの導入を促進。
- システムの導入によりターミナル作業員の省人化・生産性の向上、トラックドライバーの受付時間(荷待ち時間)や探索時間(荷役時間)が短縮するほか、モーダルシフトが促進され、トラックによる長距離輸送等の削減に寄与。



【令和5年度補正予算（案） 40,900百万円】

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・バスの電動化を支援します。

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等）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・バス）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・バス）の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のための車両及び充電設備の導入に対して補助を行うことにより、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：新車販売の電動車割合20～30%、8トン超：電動車累積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、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、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、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※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（補助率：2/3、1/4等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和5年度

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/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

【バス】 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バス FCVバス

【充電設備】 補助率：1/2 等

補助対象
設備の例



充電設備

※本事業において、上述の車両と一体的に導入するものに限る

(3) サステナブル倉庫モデル促進事業 (国土交通省連携事業)



【令和5年度補正予算(案) 6,171百万円の内数】

物流施設における省CO2型省人化機器等及び再生可能エネルギー設備の同時導入を支援します。

1. 事業目的

- 補助事業実施による省CO2化・省人化機器等及び再生可能エネルギー設備の同時導入事例を創出・横展開することでサステナブル倉庫モデルの普及を図り、業界全体におけるCO2排出削減と担い手不足への対応を同時に実現する。
- 自動化機器・システム等及び再生可能エネルギー設備を同時導入することで、CO2排出削減や担い手不足対策だけでなく、災害時におけるサプライチェーンの維持等、地域課題の解決にも貢献する。

2. 事業内容

2050年のカーボンニュートラルに向けて、社会全体におけるCO2排出削減が求められている中で、ストックとして長期にわたりCO2排出に影響する物流施設においてCO2排出を削減することは、物流業界全体におけるCO2排出削減に大きく貢献する。

また、ドライバーの時間外労働時間の上限規制による輸送能力の不足等のいわゆる2024年問題の解決に向けて、サプライチェーンの結節点である物流施設においても、保管作業の省人化のみならず、荷役作業を含めた物流施設全体の省人化を促進する必要がある。

こうした中で、①省CO2化・省人化機器等の導入によるエネルギー消費削減、②保管作業や荷役作業の省人化に伴う照明・空調のエネルギー消費削減、③再エネ設備の導入によるエネルギー供給を同時に行う事業について、その高額な初期コストを補助することにより、サステナブル倉庫モデルを構築・展開し、業界全体におけるCO2排出削減と担い手不足への対応を同時に実現する。

○補助対象：物流施設における省CO2化・省人化機器等及び再生可能エネルギー設備の同時導入を行う事業

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業 (1/2) (上限1億円)
- 補助対象 地方公共団体、民間事業者・団体等
- 実施期間 令和5年度

4. 事業イメージ

● 補助対象事業のイメージ



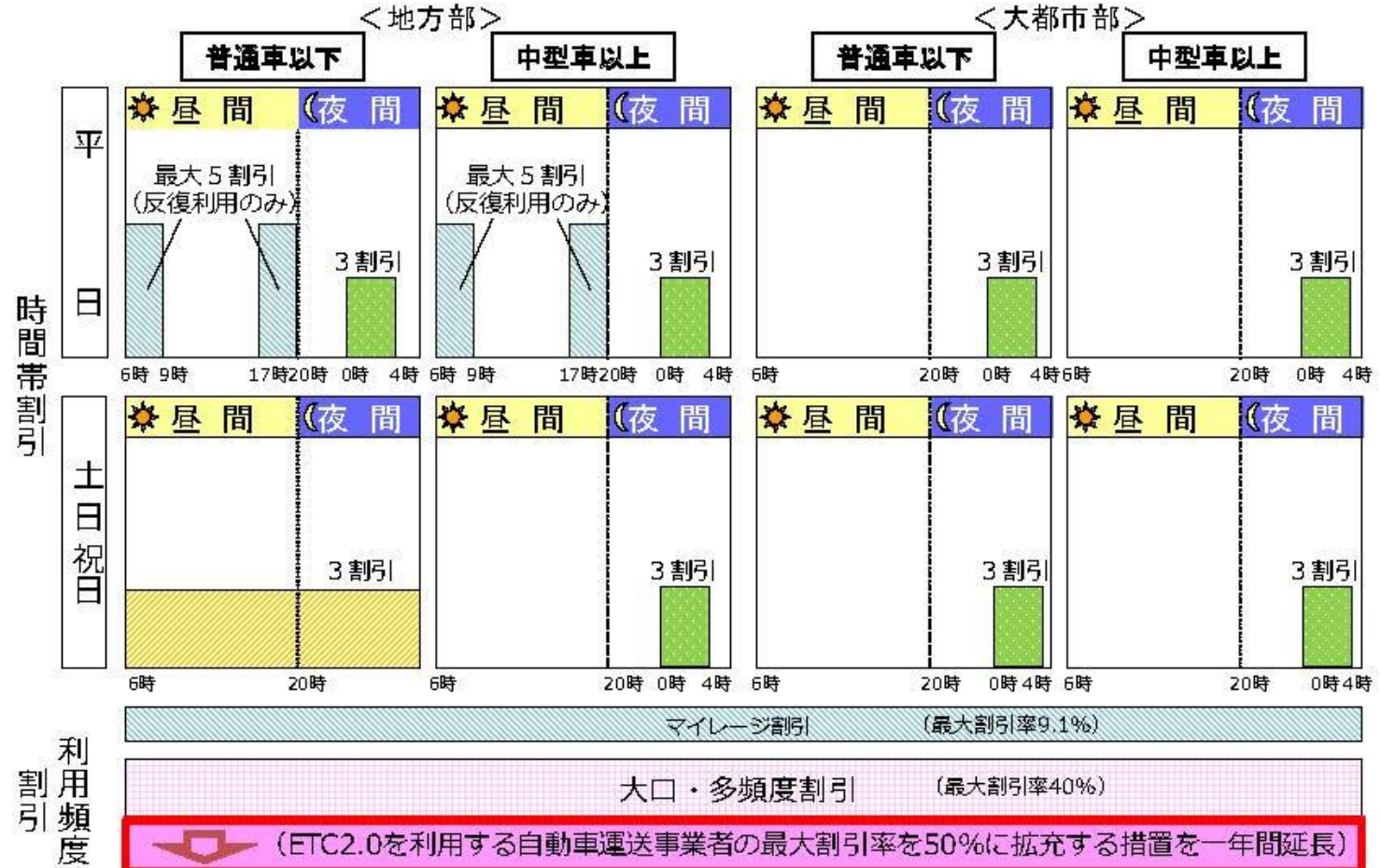
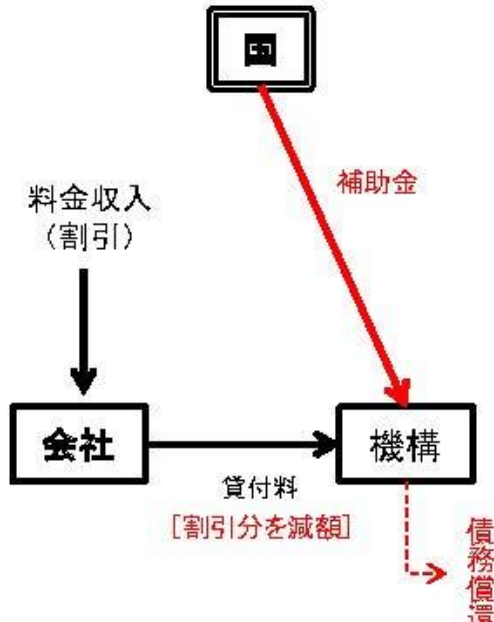
● 省CO2化・省人化機器等の例



※導入により省CO2化されるものに限る

○平常時、災害時問わず物流機能を担う運送業者に対し、自動車運送事業者の高速道路の利用促進による労働生産性向上のため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長(令和7年3月末まで)を実施する。

料金割引のスキーム(機構への補助金)



予算補助として機構へ補助し、債務償還へ充当。貸付料を減じることにより、会社は料金割引を実施。

令和6年度トラック関係施策に関する要望と令和6年度予算の内容

要望事項	令和6年度予算の主な内容
<p>●道路関係要望事項</p>	<p>令和6年度予算（物流・自動車関係） [P13～P30]</p> <p>○令和6年度予算については、下記の通り、令和6年3月28日に成立した。</p> <p>(○トラック運送事業関係) [P13～P19]</p> <ul style="list-style-type: none"> ①荷主対策の深度化に係るフォローアップ(0.3億円) ②トラック運送業における働き方改革の推進(0.78億円) ③自動車運送事業の安全総合対策事業(13.29億円) ④モーダルシフト等推進事業(0.41億円) ⑤災害時等におけるサプライチェーンの確保等による物流施設の災害対応能力の強化(0.11億円) 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> ⑦環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業(3.37億円) <環境省・経産省連携事業> ⑧トラック輸送における更なる省エネルギー化に向けた推進事業/新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業(62億円の内数) <経産省事業>
<p>1. 高速道路料金徴収期限の延長を踏まえた利便性向上策の推進</p>	
<p>2. 高速道路料金等の引下げ</p>	
<p>3. 物流基盤の整備</p>	
<p>4. その他諸施策の推進</p>	
<p>●予算・施策関係要望事項</p>	
<p>1. 「物流の2024年問題」解決に向けた支援</p>	
<p>2. 燃料価格高騰への支援</p>	
<p>3. 環境・交通安全対策に係る支援</p>	
<p>4. 施策要望</p>	

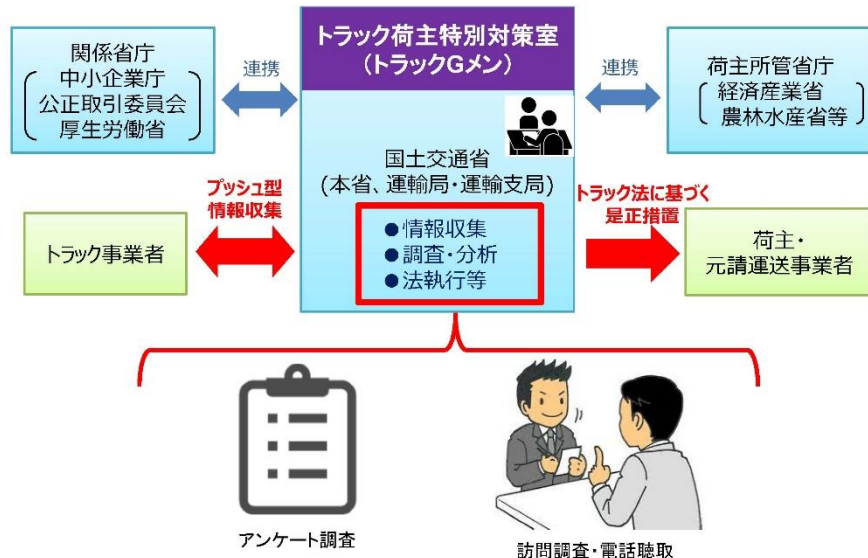
背景・必要性・概要

- これまで、物流の2024問題への対策として、貨物自動車運送事業法に基づき、荷主による違反原因行為(恒常的な長時間の荷待ちや運賃・料金の不当な据置き等)の疑いがある場合、当該荷主に対し、改善を促すための「働きかけ」等を実施。
- 適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請運送事業者の監視を強化するために新たに設置された「トラック荷主特別対策室(トラックGメン)」が実施するトラック事業者へのプッシュ型情報収集や、貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への要請等の是正措置の実効性を強化することで、荷主・物流事業者間の商慣行の是正を図る。

①トラックGメンによる違反原因行為調査

<事業概要>

- 「働きかけ」等を行った荷主について、規模別・業種別・地域別等の観点から、違反原因行為が行われる背景や要因等を分析。
- トラックGメンの機動性を活かし、全国のトラック事業者を対象に、違反原因行為に関する調査・ヒアリングなどのプッシュ型情報収集を行う。



②トラックGメン・荷主対策の広報活動強化

<事業概要>

- トラック事業者に対してトラックGメンによる荷主への監視体制の強化についての周知、広報を行い、制度の趣旨の理解を図ることで、トラックGメンの調査・ヒアリングなどのプッシュ型情報集への協力を促す。
- 荷主、一般消費者に対して、トラック事業者の長時間労働等の状況、及びそれらの解消には荷主企業、消費者の理解と協力が必要であること、またトラックGメンの活動について周知・広報を行い、物流問題への意識変容を促す。



トラック事業者

- 荷主対策の制度について理解・認識
- トラックGメンの調査協力意識促進



消費者



荷主

- 荷主対策の制度について理解・認識
- 物流問題への意識変容促進

背景・概要

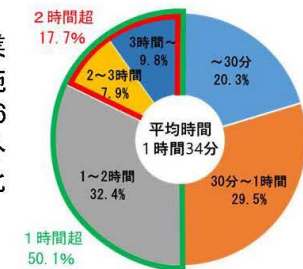
- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 特に、令和6年度に自動車運転業務に適用される時間外労働規制に対応するため、働き方改革は喫緊の課題。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

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。

1運行あたりの荷待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査(R2)

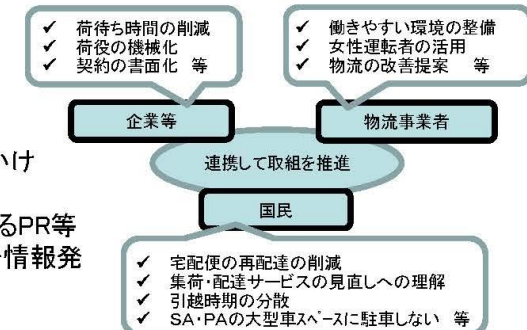
③ 「ホワイト物流」推進運動【継続】

<事業概要>

深刻化する運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とした「ホワイト物流」推進運動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
- ✓ 賛同企業自らが取組んだ内容を情報発信できる場の提供
- ✓ 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【新規】

<事業概要>

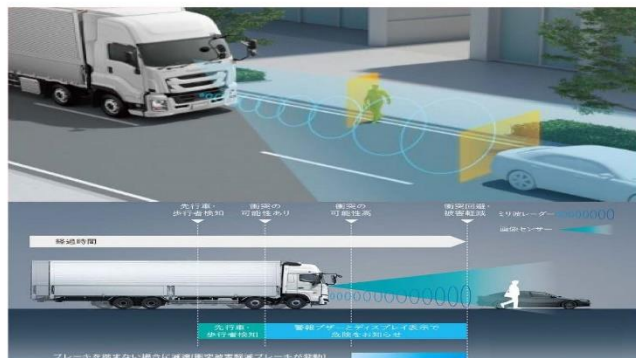
ドライバー不足に対応し、物流の機能を維持するためには、長時間労働の是正や限られた輸送資源(トラック、ドライバー)を有効活用する取組が重要であり、その実効性を高めるためには、複数の荷主やトラック運送事業者の連携による輸配送の共同化が不可欠。については、AI・IoT技術を活用し、複数事業者が連携する取組を調査・検証し、その効果等をまとめて横展開をすることにより、トラック運送事業者と荷主の双方にメリットのあるDXの普及・促進を図る。

イメージ



自動車運送事業の安全総合対策事業

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、ドライブレコーダー、通信機能付 デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー一体型の導入に対し支援



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 運転者の運転時間や体調を把握し、過労運転による事故の防止を図る



遠隔地における点呼機器



自動点呼機器

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



モーダルシフト等推進事業

令和6年度当初予算案(新規)
41百万円

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（**物流GX**）。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。

物流の革新に向けた政策パッケージにおいて物流GXや物流効率化を強力に促進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、過疎地域のラストワンマイル配送の効率化の初年度の運行経費」に対して支援を行うとともに、省人化・自動化に資する機器の導入に対して支援を行う。

実施に向けた主な流れ

- 協議会の立上げ
・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
- 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
- 総合効率化計画の策定
・協議会の検討結果に基づき、物流総合効率化法に規定する「総合効率化計画」の策定
- 総合効率化計画の認定・実施準備
- 運行開始

補助上限・補助率

上限総額 500万円	省人化・自動化機器導入 上限300万円 (補助率: 1/2以内)
	計画策定経費補助 上限200万円 (補助率: 定額)
上限総額 1,000万円	省人化・自動化機器導入 上限500万円 (補助率: 2/3以内)
	運行経費補助 上限500万円 (補助率: 1/2以内)

省人化・自動化への転換・促進を支援

計画策定経費補助・運行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、**補助額上限の引上げ等**を行う。

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



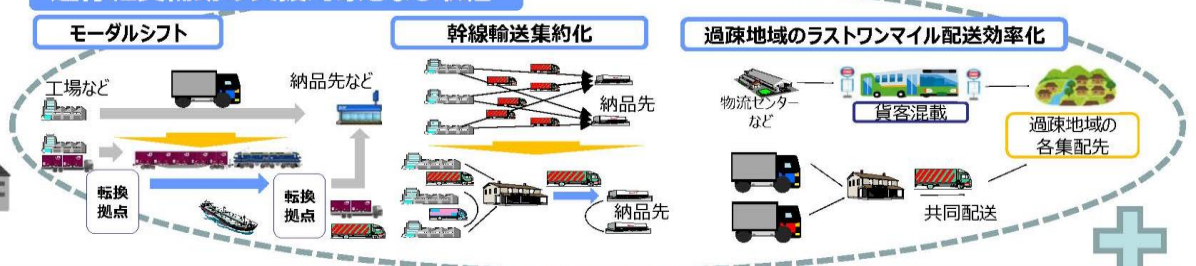
無人フォークリフト

計画策定経費補助の支援対象となる取組

「総合効率化計画」の策定のための調査に要する費用が対象
一例



運行経費補助の支援対象となる取組



【中継輸送の取組の促進(拡充)】

令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用され、長距離幹線輸送を中心に、長時間労働の解決策として、一つの工程を複数人で分担する中継輸送が期待されているところ。一方、複数事業者間における中継輸送においては、交代・交換場所の確保や収益配分、運行管理等の調整に時間を要するため、促進には一層のインセンティブが必要。そのため、**中継輸送による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、物流効率化の更なる推進を図る。

中継輸送の例



低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業（国土交通省連携事業）



【令和6年度予算（案） 2,965百万円（2,965百万円）】

ディーゼルトラックの低炭素化や事業所全体でのCO2削減を図ります。

1. 事業目的

- 資力の乏しい中小トラック運送業者に対してよりCO2削減効果の高いトラックへの買い替え等へと誘導し、低炭素化を推進し、かつ、より低炭素なトラックの開発を促進する。
- 事業者に対してエコドライブ等を促し、事業所全体での低炭素化を進める。

2. 事業内容

低炭素型ディーゼルトラック導入支援

2030年目標達成に向け、運輸部門のCO2排出量の4割を占めるトラックについては、性能面やコスト面の課題から、特に資力の乏しい中小トラック運送業者においては、より低炭素なトラックへの買い替えが困難と考えられる。そのため、一定の燃費性能を満たすディーゼルトラックの導入を補助する。

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（1/2～1/4）
- 補助対象 民間事業者（中小トラック運送業者に限る）
- 実施期間 令和2年度～令和6年度

4. 事業対象

補助額：標準的燃費水準車両との差額の1/2（買い替え※）
又は1/3（新規購入※）

※大型トラックの+5%燃費改善にあっては、買い替えを1/3、新規購入を1/4とする。

※2025年燃費基準達成車には+5万円とする。

補助要件：小型・中型のディーゼル：燃費基準+10%以上
大型のディーゼル：燃費基準+5%以上

	現行燃費基準			
	達成	+5%	+10%	+15%
小型	×	×	○	○
中型	×	×	○	○
大型	×	△	○	○

+ 事業所全体でのエコドライブの実施等



低炭素型ディーゼルトラック



【令和6年度予算（案） 337百万円（500百万円）】

HVトラック/バス・天然ガストラック/バスの導入を支援します。

1. 事業目的

- ① 現状で高コストのHVトラック・バスへ補助を行い、普及初期の導入加速を支援。
- ② 将来カーボンニュートラル化の期待される天然ガス自動車への導入支援を実施し、トラック・バスの省CO2化を支援。

2. 事業内容

①HVトラック・バス導入支援事業

一定の燃費性能を満たすHV（ハイブリッド自動車）トラック・バス等の購入に対して支援を行う。

②天然ガストラック・バス導入支援事業

将来カーボンニュートラルな燃料への代替が期待されるNGV（天然ガス自動車）トラック・バスの購入に対して支援を行う。

3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率 1/2）
- 委託先及び補助対象 地方公共団体、民間事業者等（所有事業者に限る）
- 実施期間 令和元年度～令和6年度

4. 事業イメージ

補助率：標準的燃費水準車両との差額の1/2 等



HVトラック



NGVトラック



HVバス・NGVバス

運輸部門におけるエネルギー使用合理化・非化石エネルギー転換推進事業費補助金

令和6年度予算案額 62億円（新規）

資源エネルギー庁省エネルギー・
新エネルギー部省エネルギー課

事業の内容

事業目的

最終エネルギー消費量の約2割を占める運輸部門において、2030年省エネ目標や2050年CNを実現するためには、省エネの更なる深掘に加えて非化石エネルギーへの転換を図ることが重要。このため、サプライチェーン全体の輸送効率化や、トラック輸送や内航海運を対象に更なる省エネや非化石転換に向けた実証を行い、その成果を展開することで、効果的な取組みを普及させることを目的とする。

事業概要

（1）新技術活用によるサプライチェーン全体輸送効率化・非化石エネルギー転換推進事業

高度なデジタル技術を活用したサプライチェーン全体の効率化や輸送計画と連携したEVトラック等の充電インフラ使用枠の割当最適化等の実証を支援。

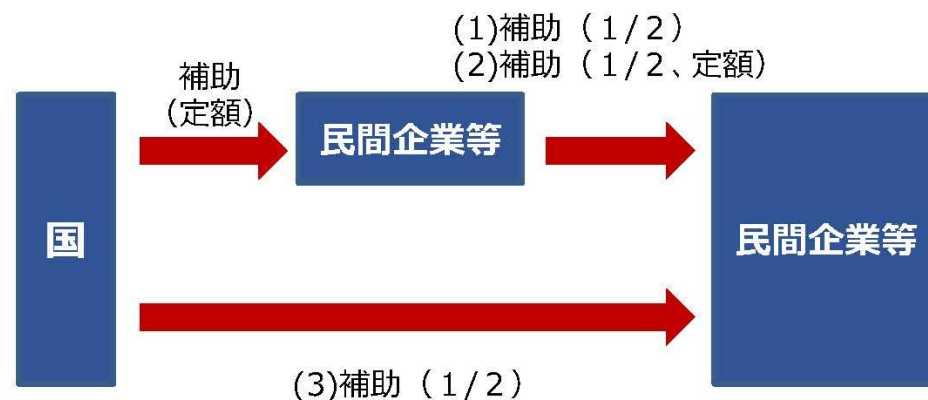
（2）トラック輸送における更なる省エネルギー化に向けた推進事業

配車計画・予約受付と連携した高度な車両管理や輸送機器の活用等を通じた輸送効率化による省エネルギー効果の実証を支援。

（3）内航船革新的運航効率化・非化石エネルギー転換推進事業

革新的省エネルギー技術の導入による省エネ効果の実証に加え、非化石のエネルギーを使用する船舶の導入に向けた実証を支援。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）



成果目標

令和6年度から令和8年までの3年間の事業であり、令和12年度（2030年度）までに、本事業及びその波及効果によって運輸部門におけるエネルギー消費量を原油換算で年間約625.2万kl削減すること等を目指します。

令和6年度トラック関係施策に関する要望と令和6年度予算の内容

要望事項	令和6年度予算の主な内容
<p>●道路関係要望事項</p> <p>1. 高速道路料金徴収期限の延長を踏まえた利便性向上策の推進</p> <p>2. 高速道路料金等の引下げ</p> <p>3. 物流基盤の整備</p> <p>4. その他諸施策の推進</p>	<p>(○道路関係) [P21~P23]</p> <p>①災害時における物流・人流の確保(6,670億円の内数) ※令和5年度補正予算2,551億円を含む ・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</p> <p>②通学路等の交通安全対策の推進(2,722億円の内数) ※令和5年度補正予算210億円を含む ・高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進 等</p> <p>③効率的な物流ネットワークの早期整備・活用(4,228億円の内数) ※令和5年度補正予算426億円を含む ・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</p> <p>④地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(5,799億円の内数) ※令和5年度補正予算2,076億円を含む ・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</p>
<p>●予算・施策関係要望事項</p> <p>1. 「物流の2024年問題」解決に向けた支援</p> <p>2. 燃料価格高騰への支援</p> <p>3. 環境・交通安全対策に係る支援</p> <p>4. 施策要望</p>	

(e) 災害時における物流・人流の確保 [4,119 億円 (0.99)]

※上記の他、令和5年度補正予算2,551億円。合計6,670億円(1.60)

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
- ・ 気候変動等を考慮した港湾・臨海部の強靱化の推進
- ・ 空港における護岸かさ上げ等による浸水対策の推進

【コラム5】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援しています(例:国道220号(宮崎県日南市～宮崎市)と東九州自動車道のダブルネットワークによる交通確保(令和5年7月)、大分自動車道の4車線区間を活用した交通確保(令和5年7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220号と東九州自動車道のダブルネットワーク】
国道220号(宮崎県日南市～宮崎市)では雨量規制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東九州自動車道を活用し、交通機能を確保



被災状況

崩落土の撤去

【大分自動車道における4車線区間の早期開放】
大分自動車道(朝倉IC～日田IC)では道路区域外からの土砂流入で全面通行止めとなったが、上り線(2車線)を活用した対面通行規制により、約5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 [2,512 億円 (1.00)]

※上記の他、令和5年度補正予算 210 億円。合計 2,722 億円 (1.08)

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周辺の迂回路整備やバリアフリー化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 [3,802 億円 (1.02)]

※上記の他、令和5年度補正予算 426 億円。合計 4,228 億円 (1.14)

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 [3,724 億円 (0.99)]

※上記の他、令和5年度補正予算 2,076 億円。合計 5,799 億円 (1.54)

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
- ・ 防災拠点化やモデルプロジェクトの取組等「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6年度トラック関係施策に関する要望と令和6年度予算の内容

要望事項	令和6年度予算の主な内容
●道路関係要望事項	
1. 高速道路料金徴収期限の延長を踏まえた利便性向上策の推進	
2. 高速道路料金等の引下げ	
3. 物流基盤の整備	
4. その他諸施策の推進	
●予算・施策関係要望事項	
1. 「物流の2024年問題」解決に向けた支援	
2. 燃料価格高騰への支援	
3. 環境・交通安全対策に係る支援	
4. 施策要望	

(○厚生労働省関係) [P25~P30]

- ①働き方改革推進支援助成金(71億円)
- ②業務改善助成金(8.2億円)
- ③人材開発支援助成金(訓練関係)(645億円の内数)
- ④民間企業における女性活躍促進事業(1.9億円)
- ⑤両立支援等助成金(育児休業等支援コース)(40.2億円)
- 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(1.7億円)

働き方改革推進支援助成金

令和6年度当初予算案 **71億円（68億円）** ※（）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

○実施主体：都道府県労働局 ○令和4年度支給件数 5,789件 支給額 54億円

- 生産性向上に向けた設備投資等の取組に係る費用を助成し、労働時間の削減等の導入に向けた環境整備に取り組む中小企業事業主を支援。
○令和6年4月から時間外労働の上限規制が適用される業種等については、他の業種と比べ労働時間が長い実態があることも踏まえ、引き続き支援を実施。

2 事業の概要・スキーム

コース名	成果目標	助成上限額※1（補助率原則3/4（団体推進コースは定額））
業種別課題対応コース （長時間労働等の課題を抱える業種等を支援するため、労働時間の削減等に向けた環境整備に取組む中小企業事業主に助成）	建設事業	以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②所定休日の増加 成果目標の達成状況に基づき、①～②の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下： 250万円 ※2 ②4週4休→4週8休： 100万円 合計 350万円
	自動車運転の業務	以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②新規に10時間以上の勤務間インターバル制度を導入 成果目標の達成状況に基づき、①～②の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下： 250万円 ※2 ②11H以上： 170万円 ※3 合計 420万円
	医業に従事する医師	以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入 ③医師の働き方改革の推進 成果目標の達成状況に基づき、①～③の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下： 250万円 ※2 ②11H以上： 170万円 ※4 ③ 50万円 合計 470万円
	砂糖製造業 （鹿児島県・沖縄県に限る）	36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 月80H超→月60H以下： 250万円 ※2
労働時間短縮・年休促進支援コース （労働時間の削減や、年次有給休暇の取得促進に向けた環境整備に取組む中小企業事業主に助成）	以下の何れかを1つ以上実施 ①36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減 ②年休の計画的付与制度の整備 ③時間単位の年休の整備及び特別休暇の整備 成果目標の達成状況に基づき、①～③の助成上限額を算出 ①月80H超→月60H以下： 200万円 ※5 ② 25万円 ③ 25万円 合計 250万円	
勤務間インターバル導入コース （勤務間インターバルを導入する中小企業事業主に対し助成）	新規に9時間以上の勤務間インターバル制度を導入すること 導入した勤務間インターバルの時間数に応じて、以下の助成上限額となる ・9～11H： 100万円 ・11H以上： 120万円	
団体推進コース （傘下企業の生産性の向上に向けた取組を行う事業主団体に対し助成）	事業主団体が、傘下企業のうち1/2以上の企業について、その取組又は取組結果を活用すること 上限額： 500万円 複数地域で構成する事業主団体（傘下企業数が10社以上）の場合 上限額： 1,000万円	

- 助成対象となる取組（生産性向上等に向けた取組）：
①就業規則の作成・変更、②労務管理担当者・労働者への研修（業務研修を含む）、
③外部専門家によるコンサルティング、④労務管理用機器等の導入・更新、
⑤労働能率の増進に資する設備・機器の導入・更新、⑥人材確保に向けた取組

（団体推進コースは、①市場調査、②新ビジネスモデルの開発、実験、③好事例の周知、普及啓発、④セミナーの開催、⑤巡回指導、相談窓口の設置 等）

※1 賞上げ加算制度あり（団体推進コースを除く）：賞金を3%以上引き上げた場合、その労働者数に応じて助成金の上限額を更に15万円～最大150万円加算（5%以上の場合は、24万円～最大240万円加算）。（常時使用する労働者数が30人以下の場合は加算額が倍になる。）
※2 36協定の月の時間外・休日労働時間数の削減幅によって以下の助成上限額となること。（※5においても同様）
月80H超→月60～80H：150万円/月60～80H→月60H以下：200万円

※3 10H～11Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額150万円
※4 9H～10Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額120万円、
10～11Hの勤務間インターバルを導入した場合は、助成上限額150万円
※5 月80H超→月60～80H：100万円/月60～80H→60H以下：150万円

- 最低賃金・賃金の引上げに向けた中小・小規模企業等支援、非正規雇用労働者の正規化促進、雇用形態に関わらない公正な待遇の確保
- 全国加重平均で1,004円となった最低賃金の引上げに向けた環境整備を図るための、事業場内最低賃金の引上げを図る中小企業・小規模事業者の生産性向上に向けた支援

労働基準局賃金課（内線5348）

業務改善助成金

令和6年度当初予算案 **8.2億円（9.9億円）** ※（）内は前年度当初予算額

※令和5年度補正予算額 180億円

1 事業の目的

最低賃金の引上げに向けた環境整備を図るため、事業場内最低賃金（事業場内で最も低い時間給）の引上げを図る中小企業・小規模事業者の生産性向上に向けた取組を支援する。

2 事業の概要・スキーム等

【事業概要】

生産性向上に資する設備投資などを実施し業務改善を行うとともに、事業場内最低賃金を一定額以上引き上げる中小企業・小規模事業者に対し、その業務改善に要した経費の一部を助成する。



【対象事業場】

事業場内最低賃金と地域別最低賃金の差額が50円以内であること

【助成率】

900円未満	900円以上950円未満	950円以上
9/10	4/5(9/10)	3/4(4/5)

※（）内は生産性要件を満たした事業者の場合

【助成上限額】

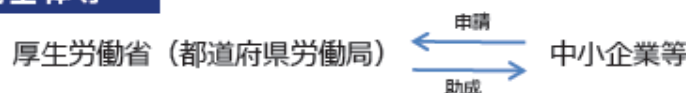
（単位：万円）

引き上げる労働者数	引上げ額※2			
	30円	45円	60円	90円
1人	30(60)	45(80)	60(110)	90(170)
2～3人	50(90)	70(110)	90(160)	150(240)
4～6人	70(100)	100(140)	150(190)	270(290)
7人以上	100(120)	150(160)	230	450
10人以上※1	120(130)	180	300	600

※1 引上げ労働者数10人以上の上限額は一定の要件を満たした場合に適用

※2 「引上げ額」欄の（）は事業場規模30人未満

3 実施主体等



4 事業実績

- ◆ 交付決定件数：5,672件
- ◆ 執行額：45.8億円 ※ 令和4年度実績

拡充 人材開発支援助成金

人材開発統括官付企業内人材開発支援室（内線5189、5251）

令和6年度当初予算案 **645億円（658億円）** ※（ ）内は前年度当初予算額

うち、人への投資促進コース及び事業展開等リスキリング支援コース 573億円（505億円）

労働保険特別会計			一般 会計
労災	雇用	徴収	
	○		

1 事業の目的

職業能力開発促進法（昭和44年法律第64号）（以下「能開法」という。）第12条に規定する職業能力開発推進者を選任し、かつ、能開法第11条に規定する事業内職業能力開発計画及び当該計画に基づく職業訓練実施計画等に基づき、職業訓練又は教育訓練の実施その他職業能力開発に係る支援を行う事業主等に対して助成を行うことにより、労働者の職業生活設計の全期間を通じて段階的かつ体系的な職業能力開発を促進し、もって企業内における労働者のキャリア形成の効果的な促進に資することを目的とする。

2 事業の概要・スキーム・実施主体等

雇用する労働者に対して、職務に関連した専門的な知識及び技能を習得させるための職業訓練等を計画に沿って実施した場合等に、訓練経費や訓練期間中の賃金の一部等を助成。【令和4年度実績：26,943件（支給決定件数）】

長期教育訓練休暇制度の拡充

○ 中小企業の賃金助成額の引き上げ及び柔軟化

- ① 現行：6,000円/日・人（企業規模問わず）
⇒改正後：**中小企業 8,000円/日・人程度***
大企業 6,000円/日・人程度*

- ② 労働者が柔軟に休暇を取得できるよう、**時間単位の休暇を対象**とする。

* 960（760）円/時・人×8時間＝約8,000（6,000）円

○ 中小企業における賃金助成支給上限日数の引き上げ

- 現行：150日/人（企業規模問わず）
⇒改正後：**中小企業 200日/人程度***、大企業 150日/人程度*

* 200（150）日×8時間＝1,600（1,200）時間/人

【参考】三位一体の労働市場改革の指針（抄）

7. 多様性の尊重と格差の是正

(2) 中小・小規模企業等の質上げに向けた環境整備等

- 中小・小規模企業が従業員をリ・スキリングに送り出す場合、個人の主体的なリ・スキリングであっても、賃金助成などの支援策の拡充を検討する。

スキーム



コース名	対象訓練・助成内容	助成率・助成額 注（ ）内は中小企業事業主以外			
		OFF-JT		OJT	
		経費助成	賃金助成	実施助成	
人材育成支援コース	OFF-JT訓練（人材育成訓練）	正規雇用:45(30)% 非正規雇用:60% 正社員化した場合:70%	760(380)円/時・人	-	
	OFF-JTとOJTの組み合わせ訓練 企業の中核人材を育てるための訓練（認定実習併用職業訓練）	45(30)%	760(380)円/時・人	最低6か月 20(11)万円/人	
	非正規の正社員化を目指して実施する訓練（有期実習型訓練）	60% 正社員化した場合:70%	760(380)円/時・人	最低2か月 10(9)万円/人	
教育訓練休暇等付与コース	有給教育訓練休暇制度（3年間で5日以上）を導入し、労働者が当該休暇を取得して訓練を受けた場合	30万円 ※制度導入助成	-	-	
人への投資促進コース	高度デジタル人材訓練 ／成長分野等人材訓練	デジタル	75(60)%	960(480)円/時・人	-
		成長分野	75%	960円/時・人 ※国内大学院	-
	情報技術分野認定実習併用職業訓練（OFF-JTとOJTの組み合わせ訓練）	60(45)%	760(380)円/時・人	最低6か月 20(11)万円/人	
	定額制訓練	60(45)%	-	-	
	自立的職業能力開発訓練	45%	-	-	
	長期教育訓練休暇制度 ／教育訓練短時間勤務制度及び所定外労働免除制度	長期休暇	20万円 ※制度導入助成	960(760)円/時・人 ※有給時	-
		短時間勤務等	20万円 ※制度導入助成	-	-
事業展開等リスキリング支援コース	事業展開等に併い新たな分野で必要となる知識や技能を習得させるための訓練	75(60)%	960(480)円/時・人	-	

※ 各訓練において、訓練受講の成果を評価し、制度として資格手当を支払う場合などに経費助成率を15%加算。

拡
充

民間企業における女性活躍促進事業

令和6年度当初予算案 1.9億円（2.3億円）※（）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

事業主、特に中小企業を対象として、女性の活躍推進に関する自社の課題を踏まえた取組内容のあり方、男女の賃金の差異の要因分析、定められた目標の達成に向けた手順等について、個別企業の雇用管理状況に応じたコンサルティング等を実施し、我が国における女性活躍の一層の推進を図る。

また、次元の異なる少子化対策のうち、特に女性の正規雇用におけるL字カーブの解消のための施策として、学生等を対象としたキャリア開発に関する啓発事業およびアンコンシャス・バイアス解消啓発事業に取り組む。

2 事業の概要・スキーム、実施主体等

女性活躍推進センターによる事業運営（実施主体：民間団体等による委託事業）

事業実績

コンサルティング件数：778社（令和4年度）

個別訪問・オンラインによるコンサルティング

女性活躍推進アドバイザーを委嘱し、女性の活躍推進に関する自社の課題を踏まえた取組内容のあり方、男女の賃金の差異の要因分析、定められた目標の達成に向けた手順等について、個別企業の雇用管理状況に応じたコンサルティング等を実施。

L字カーブ解消のための啓発事業

① 学生等を対象としたキャリア開発に関する啓発事業 ※拡充内容

大学生等を対象として、女性が働くことの意義（個人としての経済的自立、家族にとっての経済効果等）についての啓発、女性が正社員として就職・勤続・活躍できる企業の探し方（女性活躍推進企業データベースの活用方法）に関するガイダンスを行う。また、大学等のキャリアセンター等の要請を受け、出前講座として実施する。さらに、各種SNSの活用、インフルエンサーとのコラボ等を活用し、学生へ直接働きかけを行う。



② アンコンシャス・バイアス解消啓発事業 ※拡充内容

人材育成・管理職登用において「長時間労働を人事評価において肯定的に評価する」というアンコンシャス・バイアスがあれば、女性の活躍は十分に進まない。この点に関連して「時短管理職」の事例も紹介しながら、女性労働者自身、管理職を含む男性労働者、また、企業の経営者や人事労務担当者に対するセミナーとして実施する。



○仕事と育児・介護の両立支援

➢仕事と育児・介護の両立支援のため、業務代替整備・柔軟な働き方の導入等も含めた支援の拡充

拡充

両立支援等助成金

雇用環境・均等局職業生活両立課
(内線7929)

令和6年度当初予算案 181億円 (100億円)

※()内は前年度当初予算額
※令和5年度補正予算額 制度要求

令和4年度支給実績：出生時両立支援コース 7,886件
育児休業等支援コース 10,642件
介護離職防止支援コース 988件

労働保険特別会計	一般
労災	雇用
徴収	
○	

1 事業の目的

働き続けながら子育てや介護を行う労働者の雇用の継続を図るための就業環境整備に取り組む事業主に対して両立支援等助成金を支給することにより、仕事と育児・介護の両立支援に関する事業主の取組を促進し、労働者の雇用の安定を図る。

2 事業の概要・スキーム

※中小企業事業主のみ対象。国（都道府県労働局）で支給事務を実施
※支給額・加算措置の赤字・下線が新規・拡充箇所
※このほか、新規受付停止中の事業所内保育施設コースに3.0億円（4.2億円）を計上

コース名/コース内容	支給額 (休業取得/制度利用者1人当たり)	加算措置/加算額
育児休業 出生時両立支援コース 41.5億円 (55.4億円) 男性労働者が育児休業を取得しやすい雇用環境整備・業務体制整備を行い、子の出生後8週以内に育休開始	①第1種 (男性の育児休業取得) 1人目 20万円 対象労働者が子の出生後8週以内に育休開始 2~3人目 10万円 ②第2種 (男性育休取得率の上昇等) 1年以内達成: 60万円 第1種受給年度と比較し男性育休取得率 (%) が30ポイント以上上昇した場合等 2年以内達成: 40万円 3年以内達成: 20万円	<出生時両立支援コース> ①第1種 1人目で雇用環境整備措置を4つ全て実施した場合 10万円加算 ②第2種 第1種受給時にプラチナくるみん認定事業主であった場合 15万円加算 <育休中等業務代替支援コース> プラチナくるみん認定事業主は、①③を以下の通り割増。 ①育児休業中の手当支給 業務代替手当の支給額を4/5に割増 ③育児休業中の新規雇用 代替期間に応じた支給額を割増 最大82.5万円 ・最短: 7日以上: 11万円 ・最長: 6か月以上: 82.5万円 育休取得者/制度利用者が有期雇用労働者の場合 ①~③に10万円加算 (1か月以上の場合のみ)
育児休業等支援コース 40.2億円 (38.7億円) 育児休業の円滑な取得・復帰支援の取組を行い、「育休復帰支援プラン」に基づき3か月以上の育休取得・復帰	①育休取得時 30万円 プランに基づき3か月以上の休業取得 ※無期雇用者、 ②職場復帰時 30万円 有期雇用労働者各1人限り 育休から復帰後、継続雇用	<各コース共通> 育児休業等に関する情報公表加算 申請前の直近年度に係る下記①~③の情報を「両立支援のひろば」サイト上で公表した場合、2万円加算 対象の情報: ①男性の育児休業等取得率、②女性の育児休業取得率、③男女別の平均育休取得日数 ※出生時両立支援コース (第2種) 以外が対象。各コースごと1回限り。
育休中等業務代替支援コース (仮称) 87.8億円 (新規) 育児休業や育児短時間勤務期間中の業務体制整備のため、業務を代替する周囲の労働者への手当支給や、代替要員の新規雇用 (派遣受入含む) を実施	①育児休業中の手当支給 ・業務体制整備経費: 5万円 (育休1月未満: 2万円) 最大125万円 ・業務代替手当: 支給額の3/4 ※上限10万円/月、12か月まで ②育短勤務中の手当支給 ・業務体制整備経費: 2万円 最大110万円 ・業務代替手当: 支給額の3/4 ※上限3万円/月、子が3歳に達するまで ③育児休業中の新規雇用 代替期間に応じた以下の額を支給 ・最短: 7日以上: 9万円 ・最長: 6か月以上: 67.5万円 ※①~③合計で1年度10人まで、初回から5年間	①~③に10万円加算 (1か月以上の場合のみ)
選べる働き方 選べる働き方制度支援コース (仮称) 3.7億円 (新規) 育児期の柔軟な働き方に関する制度等を導入した上で、「育児に係る柔軟な働き方支援プラン (仮称)」により制度利用者を支援	制度2つ導入し、対象者が制度利用 20万円 制度3つ以上導入し、対象者が制度利用 25万円 ※1年度5人まで	
介護の両立 介護離職防止支援コース 5.1億円 (2.9億円) 「介護支援プラン」に基づき円滑な介護休業の取得・復帰や介護のための柔軟な就労形態の制度利用を支援	介護休業 ①休業取得時 30万円 ②職場復帰時 30万円 介護両立支援制度 30万円 ※休業、両立支援制度それぞれで1年度5人まで	個別周知・環境整備加算 休業①/両立支援制度に15万円加算 対象労働者への個別周知・雇用環境整備の実施 業務代替支援加算 休業②に新規雇用20万円加算 休業取得者の業務代替体制の整備 手当支給等5万円加算

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

労働基準局労働条件政策課（内線5389）
労働基準局監督課（内線5542）

令和6年度当初予算案 1.7億円（2.6億円）※（）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された。
⇒引き続き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

- 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
- 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

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4年度)：自動車ポータルサイトアクセス数
396,777人

(2) 周知・広報

