

令和4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4年度税制改正大綱（令和3年12月24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. 新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置	・新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置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・軽減等	
(1) 自動車関係諸税の簡素化・軽減	・自動車関係諸税については、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものとするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や機能強化の必要性等を踏まえつつ、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、その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、こととされた。 ※与党税制改正大綱 P97に記載
(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. 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	・割増償却率を8%（現行10%）に引き下げるなど、一部要件の変更等を行った上で、適用期限を2年延長する、とされた。(P28, P50)
(2) 少額資産即時償却の延長	・対象資産から取得価額が10万円未満の減額償却資産のうち、貸付け（主要な事業として行われるものを除く。）の用に供した資産を除外した上、適用期限を2年延長する、とされた。(P44, P50)
(3) 地方拠点強化税制の延長	・特定建物等を取得した場合の特別償却又は税額控除制度について、一部要件の変更等を行った上で、適用期限を2年延長する、とされた。(P35) ・雇用者数が増加した場合の税額控除制度について、一部要件の変更等を行った上で、適用期限を2年延長された。(P35)
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。

物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の延長 (所得税・法人税・固定資産税・都市計画税)

物流分野において、深刻化する労働力不足に対応するため、デジタルトランスフォーメーション(DX)を通じた働き方改革を実現する必要があることから、物流総合効率化法に基づく認定計画により取得した事業用資産に係る特例措置について、新たな総合物流施策大綱を踏まえた所要の要件等の見直しを行った上で、2年間延長する。

施策の背景 労働力不足の深刻化、感染症流行の影響等により、物流を取り巻く環境がこれまでになく厳しいものとなるなか、物流総合効率化法により、引き続き、流通業務の一体的な実施と輸送の合理化事業を促進するとともに、更に物流DX関連機器の導入によるデジタル化の加速を図ることにより、環境負荷の低減に加え、より一層の流通業務の省力化を図る。

物流業における低炭素化の促進



倉庫におけるDX化の加速・働き方改革

サプライチェーンの結節点・倉庫における自動化・機械化機器の導入、庫内作業プロセスのデジタル化

(物流DX関連機器の例)



事業の効果

- ◆ 物流DX関連機器の導入による倉庫内業務の省力化
- ◆ トラックの走行距離・時間の削減
- ◆ ドライバーの荷待ち時間の削減

倉庫作業員の働き方改革の実現
CO2排出削減
トラックドライバー不足対策

安定的かつ持続的なサプライチェーンの確保による国民生活や産業経済活動の安定化

要望の結果

以下の措置を講じた上で、現行の措置を2年間(令和4年4月1日～令和6年3月31日)延長する。

- ・ 倉庫用建物等に係る割増償却率の見直し(10% → 8%)。
- ・ 新たな総合物流施策大綱を踏まえ、特定流通業務施設の設備要件に物流DX関連機器を追加する見直し。

特例措置の内容

輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進

【所得税・法人税】倉庫用建物等について、5年間8%の割増償却。

【固定資産税・都市計画税】倉庫について、課税標準を5年間1/2とする。

【固定資産税】附属機械設備について、課税標準を5年間3/4とする。

令和4年度トラック関係施策に関する要望と令和3年度補正予算・令和4年度予算の主な内容

要望事項	令和3年度補正予算・令和4年度予算の主な内容
●道路関係要望事項	1. 令和3年度補正予算 ○令和3年度補正予算については、令和3年12月20日に成立した。
1. 高速道路料金等の引下げ	(1) 令和3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 <u>高速道路料金の大口・多頻度割引50%枠</u> について、 <u>令和4年度末(令和5年3月末)まで継続</u> するための予算として、 <u>77.6億円</u> が措置された。
2. 物流基盤の整備	(2) <u>災害に強い国土幹線道路ネットワークの機能を確保</u> するため、高規格道路のミッシングリンクの解消及び財政投融資を活用した暫定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の実施のための予算として、 <u>1,657億円・財政投融資 3,000億円</u> が措置された。
3. その他諸施策の推進	(3) 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、 <u>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</u> のための予算として、 <u>1.4億円</u> が措置された。
●予算・施策関係要望事項	2. 令和4年度予算 令和4年度予算については、令和4年3月22日に成立した。
1. 新型コロナウイルス感染症予算要望	(○トラック運送事業関係) 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)(0.92億円) ②危機時等におけるトラック運送業の「強靱性の確保」(0.17億円) ③カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築(0.22億円) ④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(3.9億円の内数) ⑤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(8.8億円の内数) ⑥健康起因事故防止対策の推進(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) ⑦物流生産性の向上(持続可能な物流体系構築支援事業、物流生産性向上促進調査事業)(0.50億円) ⑧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等の導入補助等(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を含む)(41.5億円)〈経済産業省連携事業〉
2. 働き方改革予算要望	
3. 環境・交通安全予算要望	
4. 施策要望	

(次ページへ続く)

令和4年度トラック関係施策に関する要望と令和3年度補正予算・令和4年度予算の主な内容

要望事項	令和4年度予算の主な内容
<p>●道路関係要望事項</p> <p>1. 高速道路料金等の引下げ</p> <p>2. 物流基盤の整備</p> <p>3. その他諸施策の推進</p>	<p>(○道路関係)</p> <p>①財政投融資を活用した暫定2車線区間の4車線化（財政投融資資金 計5,000億円） ※令和3年度補正3,000億円、令和4年度当初予算2,000億円</p> <p>②災害時における人流・物流の確保(6,869億円の内数) ※令和3年度補正2,187億円を含む ・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>③交通安全対策の推進(2,831億円の内数) ※令和3年度補正予算500億円を含む ・高速道路の暫定2車線区間の4車線化等の推進、SA・PA駐車マス不足解消 等</p> <p>④効率的な物流ネットワークの強化(4,225億円の内数) ※令和3年度補正予算640億円を含む ・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 等</p> <p>⑤地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備(4,298億円の内数) ・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. 新型コロナウイルス感染症予算要望</p> <p>2. 働き方改革予算要望</p> <p>3. 環境・交通安全予算要望</p> <p>4. 施策要望</p>	<p>(○厚生労働省関係)</p> <p>①働き方改革推進支援助成金(66.0億円)</p> <p>②業務改善助成金(11.9億円)</p> <p>③人材開発支援助成金(訓練関係)(698億円の内数)</p> <p>④短期間で取得でき安定就労に有効な資格等の習得支援(26億円の内数)</p> <p>⑤民間企業における女性活躍促進事業(1.7億円)</p> <p>⑥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)(38.2億円)</p> <p>⑦自動車運転者の取引環境改善などの環境整備(2.1億円)</p>

背景・必要性・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。

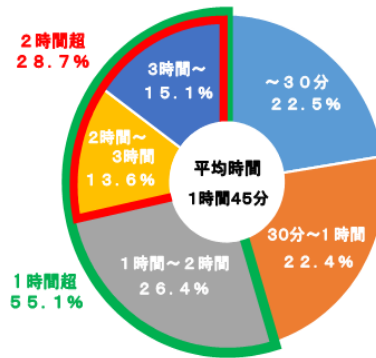
①トラック運送業の実態把握等【継続】

<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、浸透状況、経営状況、労働実態等への影響について調査・分析を行う。

調査・分析結果については、荷主等の通報制度の効果的な実施等取引環境の適正化、物流効率化の促進などに活用する。

1運行あたりの荷待ち時間の分布



② DXを通じた働き方改革に関する調査【新規】

<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を是正する革新的な取組を調査・検証し、その効果等をまとめて、運送事業者のDXを促すための普及を図る。

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)

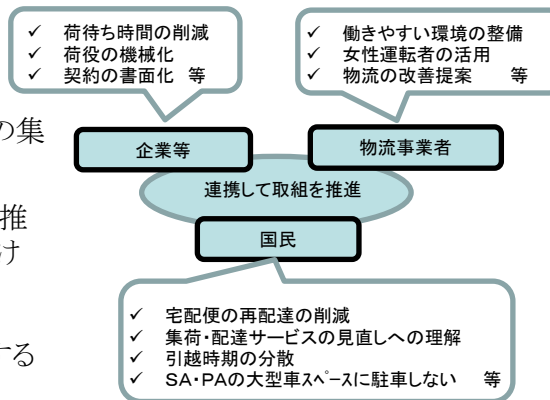
③「ホワイト物流」推進運動【継続】

<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
- ✓ 求職者、消費者、生活者に対するPR等



事業概要

■ 物流を支える重要な社会基盤である貨物運送事業について、自然災害発生時や感染症流行の危機時においても事業継続を可能とするための体制強化及び事業構造の強化を図るための事業を実施する。

具体的な取組内容

- 令和3年度は、災害時における輸送に係る運送事業者・荷主・自治体との連携状況の把握と課題抽出のため、一部地域において災害時緊急物資輸送協定(災害協定)の締結状況、災害発生時における効果等について分析を行っているところ。
- 令和4年度については、災害協定に係る調査を全国に広げるとともに、抽出された課題・対応策を整理し、効果的な協定モデルを検討する。
- また、効果的な協定モデルについては、自治体等の災害協定の新たな締結・改善に生かせるよう、地方協議会等における普及を促進し、ラストワンマイルの災害輸送の整備等を図る。



事業概要

- 今夏のグリーン成長戦略改訂によって、商用車の電動化普及目標が設けられたところ、カーボンニュートラル(CN)実現に向けた運送事業者の取組を推進することが求められる。しかし、輸送においてCN実現に最も効果的なゼロエミッション車(ZEV)は、運送事業に導入できる車両開発の課題が多く、現行の運送形態を前提に車両が開発されることを期待するのは将来に向けた大きなリスクである。
- ついては、ZEVに関する現在の技術的制約を踏まえ、制約下でもCN実現に資する輸送形態を検討する。
- 具体的には、航続距離・積載量・充電時間などの制約がある現行ZEVで可能となる輸送形態につき、適切な中継地等の設定、積載量の改善状況、CO₂削減量、費用対効果等を調査・検証する。

商用車(トラック)の電動化に向けた主な課題

- 走行距離の制約
- バッテリー搭載に伴う積載量の制約
- 充電時間を要することによる稼働時間の制約 等

電動化に向けた現時点の技術的な制約を踏まえた輸送の調査・検討

【参考】



フィジカルインターネット

インターネットの仕組みを物流に応用し、物流ネットワークをオープン化して各事業者間でシェアリングし、標準化されたコンテナによる荷姿の統一によって、効率性と冗長性を両立させた物流ネットワークを構築しようとする新しい物流体制。



フィジカルインターネットを参考に輸送経路を切り分け、電動車両による輸送形態を検証する。

※参考

グリーン成長戦略で、中間目標としてトラックなど8トン未満の小型商用車は30年時点で新車の20～30%を電気自動車(EV)やハイブリッド車(HV)、燃料電池車(FCV)といった電動車に切り替え、8トン以上の大型商用車については今後の技術の向上を踏まえ、20年代に電動車5000台の先行導入をめざすと共に、30年までに40年時点の目標を設定するという目標が掲げられた。

令和4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4年度予算額:3.9億円の内数

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(グリーン
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

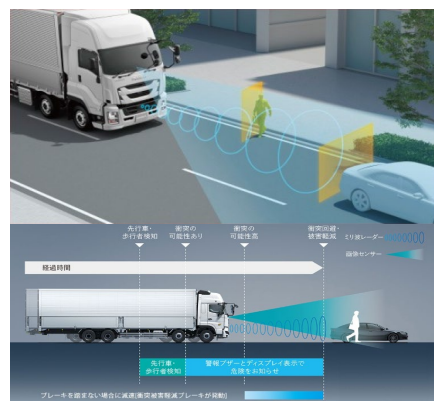
継続

事故防止対策支援推進事業

令和4年度予算額:8.8億円の内数

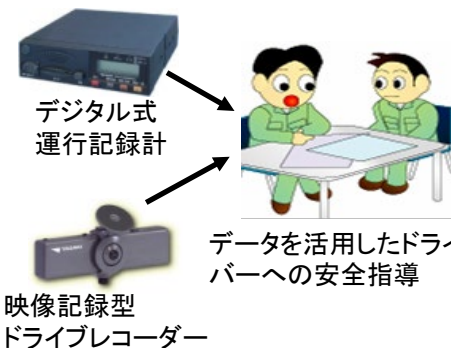
1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

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



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



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。

1. 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、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。
また、省人化・自動化に資する機器の導入等に対し継続して支援を行うとともに、新たに**過疎地域における共同配送・貨客混載の取組についても運行経費補助の対象**とする。

支援対象となる取組み		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	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		新たに補助対象化 (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み			

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

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

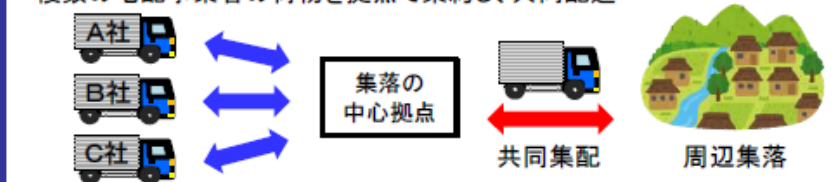
物流分野における担い手不足が深刻化する中、過疎地域における物流機能の維持はユニバーサルサービスの観点から非常に重要な課題である。
このため、**過疎地域において実施される共同配送や貨客混載といった物流効率化の取組についても、運行経費補助の対象**とすることで、過疎地域における物流効率化の取組を促進する。

【過疎地域における共同配送や貨客混載の取組例】

- ・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



～ 取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
 - ・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

運行経費補助

2. 物流生産性向上促進調査事業

現状・背景

- 物流標準化を含めて物流DXを推進するためには、幅広い視野に立って経営戦略を構築することのできる**高度物流人材**が必要不可欠。一方、物流分野では中長期的な高度人材育成環境が整っていないばかりか、真に求められる人材像の明確化や共有も図られていない状況。

高度物流人材育成の現状と課題

		
大学等における物流・サプライチェーン専門のプログラム数	約7校	約50校
・経営幹部役職名に「物流」「サプライチェーン」のいずれかを含む企業数	約100社	約200社

※国土交通政策研究所「物流分野における高度人材の育成・確保に関する調査研究(中間報告)」より作成。

IoT等の新技術を活用し、サプライチェーンの最適化を図ることが企業戦略上の最重要点となる中で、物流分野においても経営全体の視点から効率化と高付加価値を図るための企画・提案ができる人材の確保・育成が求められている



欧米では企業における物流部門の重要度が理解され、大学等でも専門的な教育が充実している中で、我が国においては、企業に求められる人材像の明確化およびその教育体制とも十分とは言えない状況となっている

今後求められる人材像の明確化と、官民の連携による高度物流人材育成のための取組成果の集約・発信が必要不可欠

事業の概要

- ✓ 体系的な高度物流人材育成の環境を構築するため、国内外の状況や各企業におけるニーズ等を踏まえ、求められる様々な人材像を類型化・整理して発信する。
- ✓ 現在各所で散発的に行われている、大学等における先端的な教育や、企業・団体等におけるリカレント教育の知見を集約し、各類型ごとの高度物流人材育成のために効果的な教育方策をとりまとめ、横展開する。
- ✓ 更に、産学連携による実践的なインターンシップ・プログラムを研究・開発し、大学・企業等における物流人材育成機能の抜本的強化を図る。



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

(R4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			



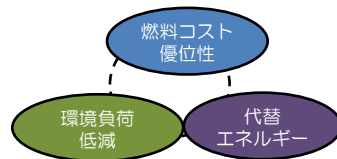
最先端の低炭素型ディーゼルトラック

【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

継続 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業

(R4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。



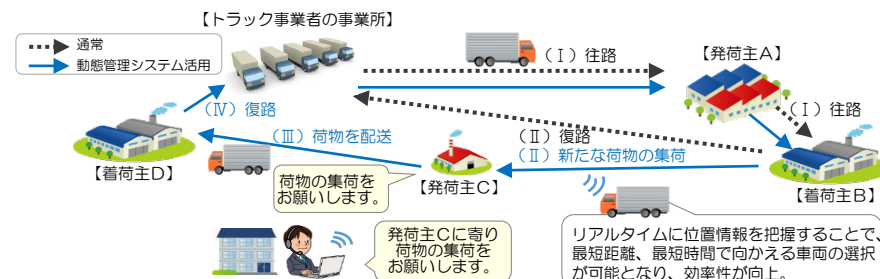
【補助額】 標準的燃費水準車両との差額の2/3 (EVトラックの場合)

経済産業省連携事業

(R4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