

令和3年度トラック関係予算・税制等について

平素よりトラック輸送の振興につきまして、ご理解とご支援を賜り、ありがとうございます。

今般、トラック関係の令和2年度補正予算及び令和3年度当初予算並びに令和3年度税制改正がまとまりましたので、ご報告いたします。

令和2年度補正予算に関しては、高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長に係る予算や、荷役作業の効率化に資するテールゲートリフター等の導入補助に係る予算、非接触・非対面型輸配送モデル創出実証に係る予算が確保できました。

また、令和3年度当初予算に関しては、トラックの環境対策・省エネ対策としての環境性能の優れたトラックの導入補助等に係る予算や、労働時間の短縮や人材育成などの働き方改革の実現に資する助成金に係る予算が確保できました。

さらに、令和3年度税制改正に関しては、中小企業投資促進税制をはじめ、エコカー減税、グリーン化特例などの特例措置の延長等を実現することができました。

今後とも、経済や国民生活を支えるトラック運送事業者が健全に事業運営をできるよう、しっかりとした対策を実施して参ります。

引き続きのご指導、ご鞭撻をよろしくお願い申し上げます。

令和2年12月21日

自由民主党　トラック輸送振興議員連盟
会　長　細田　博之
幹事長　赤澤　亮正
事務局長　橘　慶一郎

トラック関係の主な予算・税制

R2 補正予算

- ・大口・多頻度割引の拡充措置の延長：78 億円
- ・テールゲートリフター等の導入補助：1.4 億円
- ・非接触・非対面型輸配送モデル創出実証：0.6 億円

R3 当初予算

【トラックの環境対策・省エネ対策】

R2 年度と同額の約 80 億円を計上。

- ・低炭素型ディーゼルトラックの導入補助：30 億円
- ・電気トラック等の導入補助：10 億円
- ・車両動態管理システム等の導入補助等：42 億円
(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)

その他に、物流生産性向上推進事業についても予算を確保

【働き方改革の実現に資する助成金】

- ・働き方改革推進支援助成金：65 億円
- ・人材開発支援助成金：322 億円の内数
- ・就職氷河期世代の方に向けた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
- ・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 億円

R3 税制改正

【中小企業投資促進税制の延長】（法人税等）

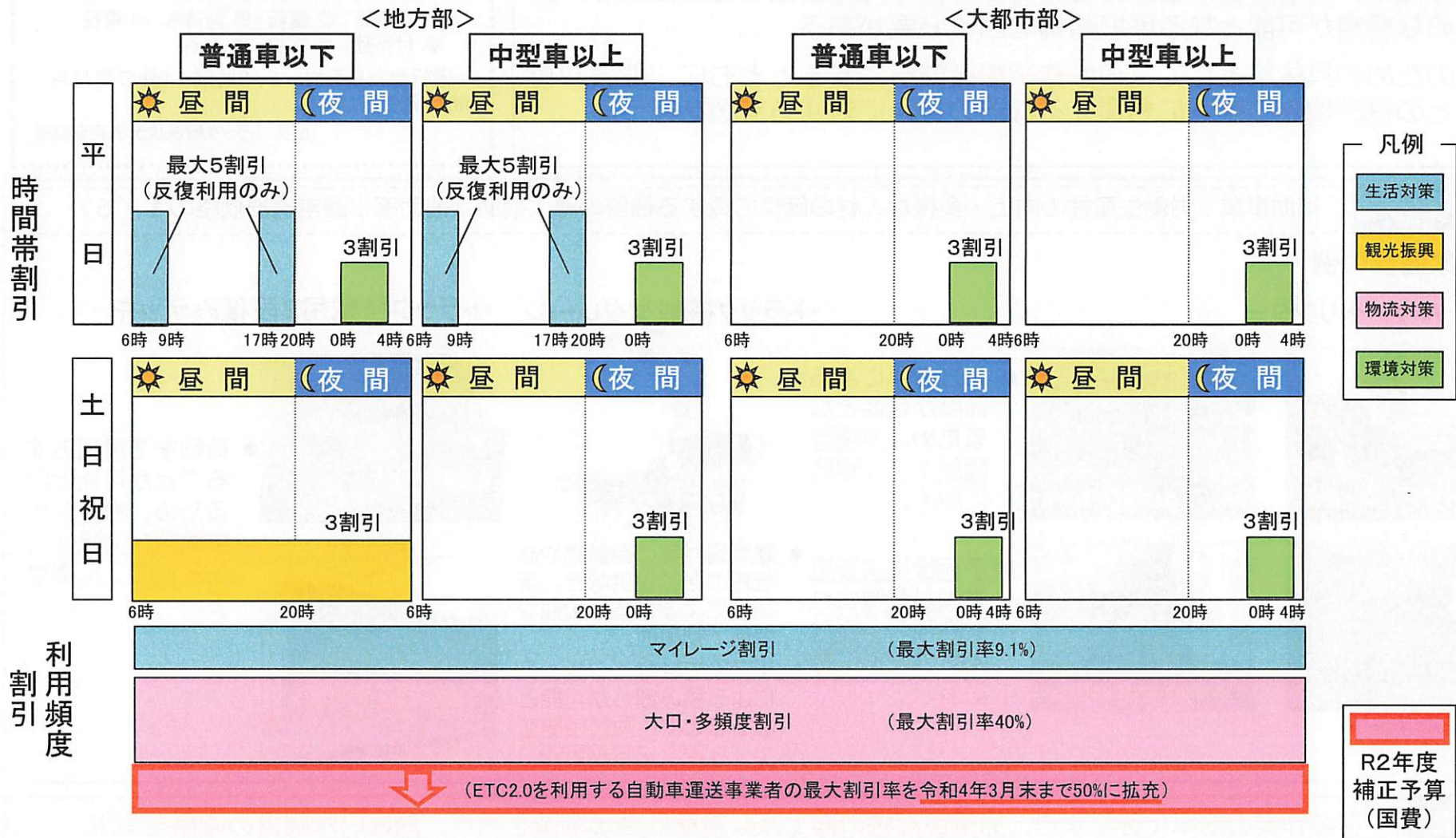
- ・現行の措置を 2 年間延長

【車体課税の見直し】（自動車重量税、自動車税）

- ・エコカー減税等については、営業用トラックを税率で優遇する「営自格差」を堅持した上で、現行の減免対象割合を維持する見直しを行い 2 年間延長。
- ・先進安全技術を搭載したトラックに対する「先進安全自動車（ASV）特例」について、適用対象となる装置の拡充（側方衝突警報装置）を行った上で延長*。
※自動車重量税：3 年間、自動車税（環境性能割）：2 年間

自動車運送事業者の高速道路料金割引の臨時措置

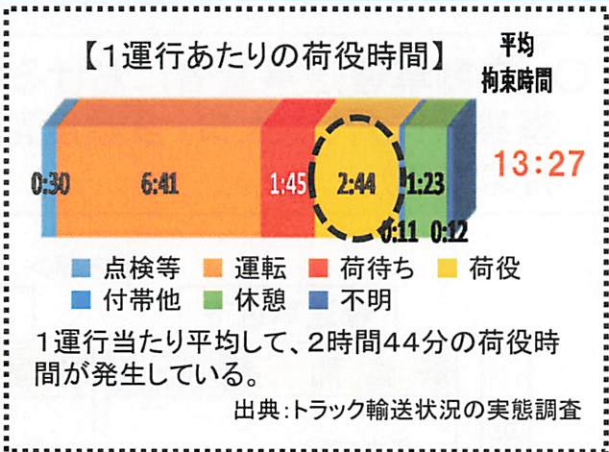
○ 自動車運送事業者におけるETC2.0の普及促進等を図るため、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置を実施(令和4年3月末まで)。
 【令和2年度補正予算額: 77.62億円】



中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けた テールゲートリフター等導入支援事業

令和2年度第3次補正予算案: 1.4億円

- 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、**荷役作業等を効率化**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)

○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**。

・トラック搭載型クレーン



- 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、生産性向上に繋がる**。



効果

荷役作業の効率化等により、**労働生産性の向上**及び**接触機会の削減**を図り、**持続的な経営の確保**を実現。

非接触・非対面型輸配送モデル創出実証事業

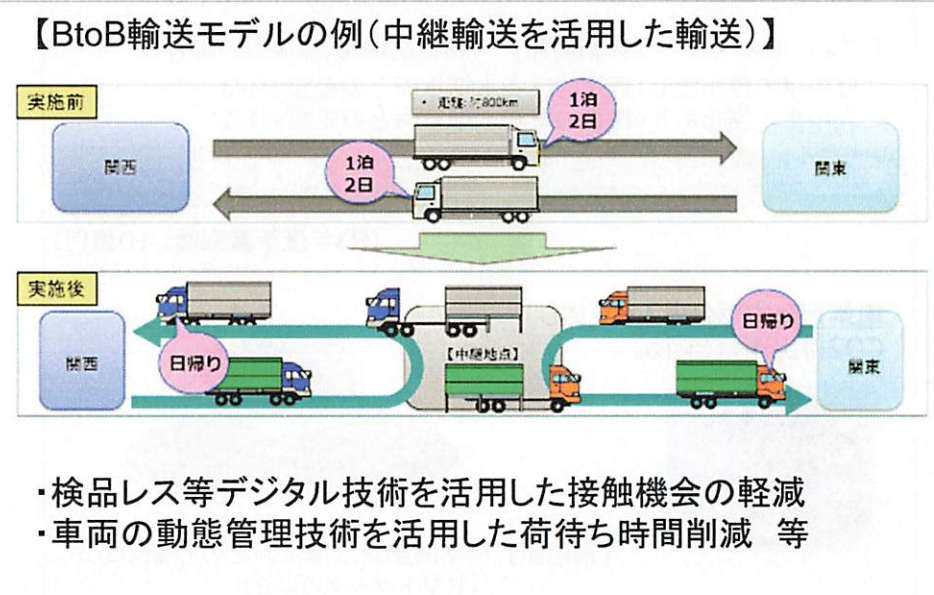
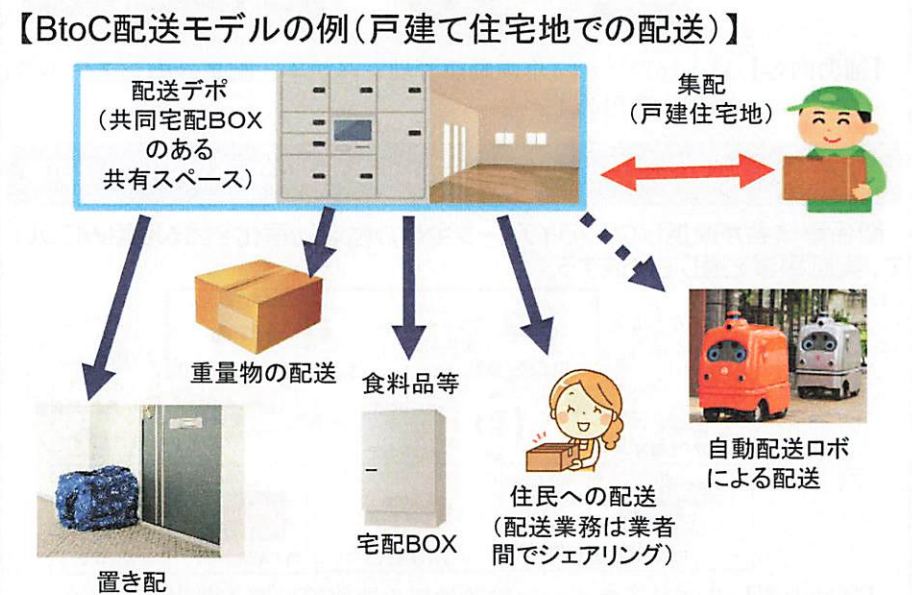
令和2年度第3次補正予算額 0.6億円
(新規)

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

- 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」に適應した「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。
- 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。



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

新規 低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業

(R3年度予算案額: 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			



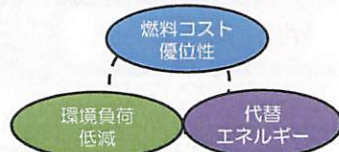
最先端の低炭素型ディーゼルトラック

【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

新規 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業

(R3年度予算案額: 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。



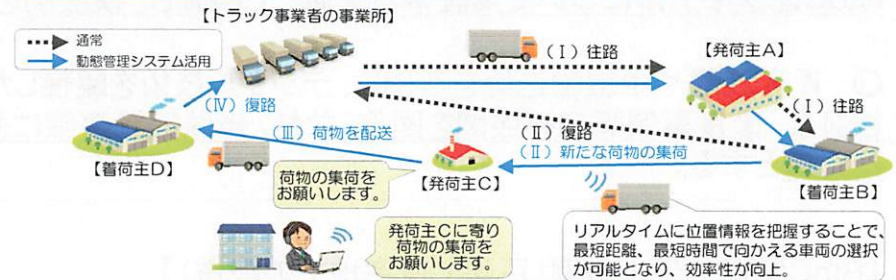
【補助額】 標準的燃費水準車両との差額の2/3 (EVトラックの場合)

経済産業省連携事業

(R3年度予算案額: 41.5億円)

新規 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

新規 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。

- 1) 連携計画策定
- 2) 物流全体効率化システム導入
- 3) AI・IoT等活用新技術導入



【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

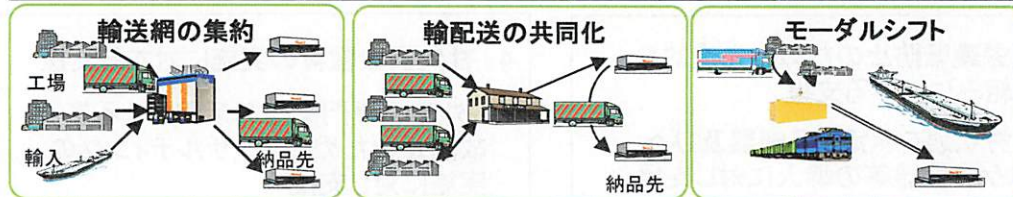
物流分野の労働力不足に対応するとともに、温室効果ガスの排出量を削減するため、物流総合効率化法の枠組みの下、トラック輸送から、よりCO₂排出量の少ない大量輸送機関である鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)の支援等を実施。

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 *1	対象 *2
トラック輸送の効率化	幹線輸送の集約化		対象外
	共同配送		
	その他のCO ₂ 排出量の削減に資する取組み		



〔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、さらに省人化・自動化に資する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。

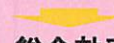
*2の経費支援に該当する運行に当たり、さらに省人化・自動化に資する機器を用いて運行した場合、その取組に対して、支援を行う。

～ 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 **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



ピッキングロボット



無人搬送車



無人フォークリフト

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年度予算案額: 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(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

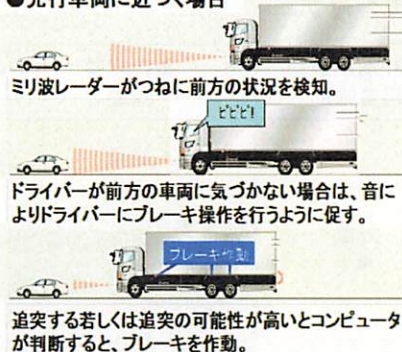
事故防止対策支援推進事業

令和3年度予算案額: 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

●先行車両に近づく場合



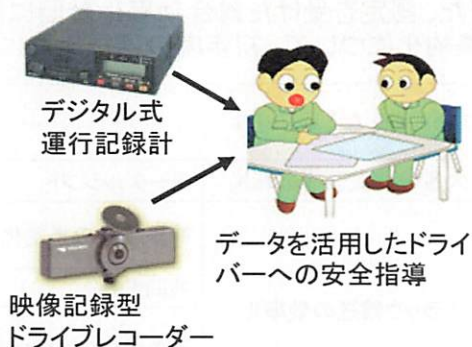
3. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

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



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



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



トラック運送事業の危機時等に備えた体制強化及び 新たなサービスの構築

令和3年度予算案額 32百万円

- 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。

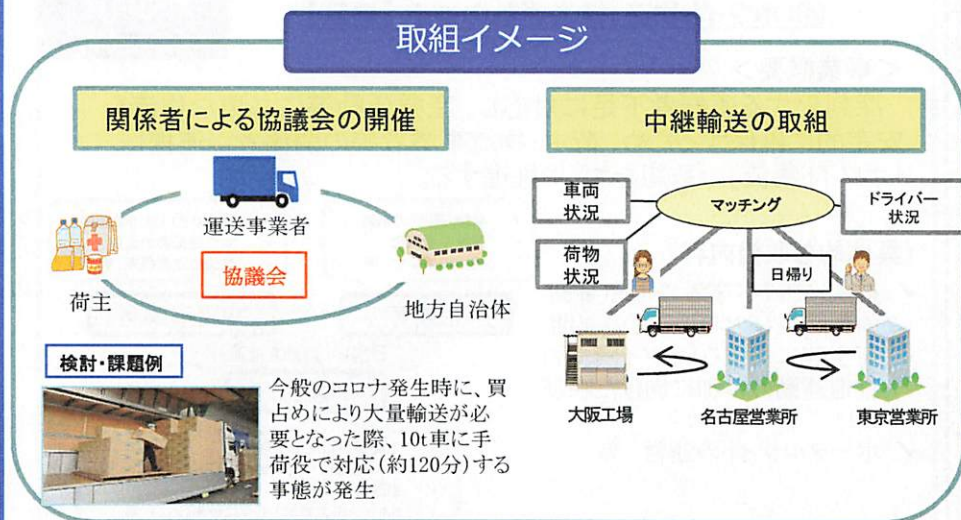
I 危機時等におけるトラック運送業の「強靱性の確保」

<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



II 安定的かつ持続的な貨物輸送を目指したポストコロナ時代の「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。

I o Tを活用した配車管理イメージ



管理者がオフィス等にいながらPC上で車両の動向をリアルタイムで把握し、必要に応じて指示が可能

トラック事業における働き方改革の推進

令和3年度予算案額 85百万円

概要

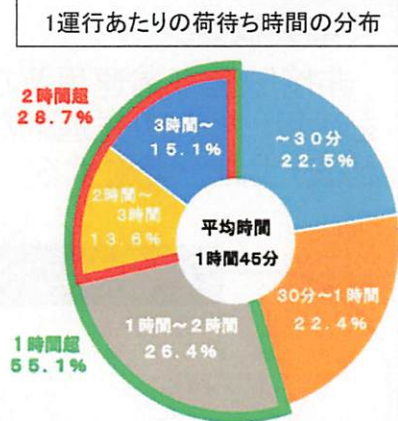
- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

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。

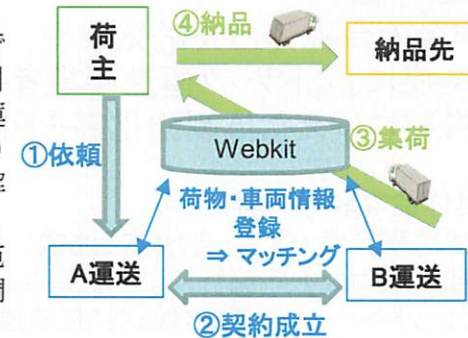


②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

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)の收受状況改善、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。



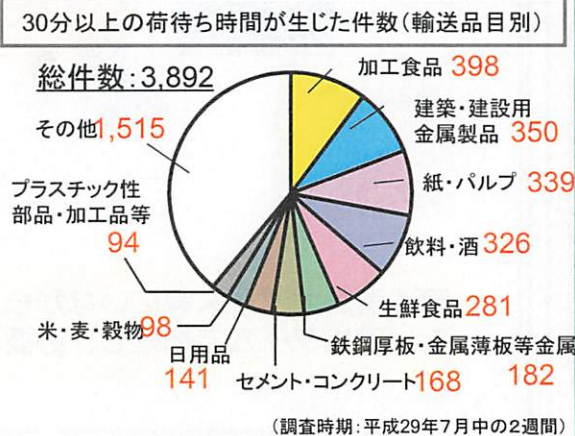
※ 自社ネットワークを持たない中小事業者を中心に、荷物の積合せや帰り荷の確保等、荷物とその引受け事業者のマッチングを可能とするシステム(社団法人が運営)。

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。



④「ホワイト物流」推進運動の推進【継続】

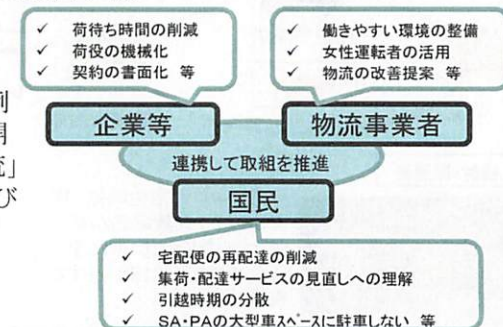
取組項目：
(2)、(3)

<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



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年度予定額 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年度予定額 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年度予定額 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年度予定額 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年度予定額 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

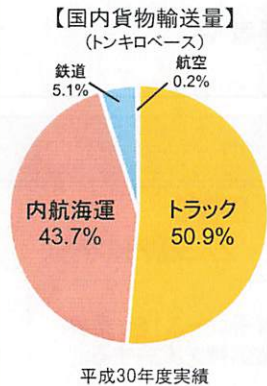
トラック、内航貨物船、機械装置等に係る中小企業投資促進税制の延長

(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。



	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) ※対象資産から匿名組合契約等の目的である事業の用に供するものを除く

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。

トラックにおけるエコカー減税等の延長・見直し

○トラックのエコカー減税、環境性能割、グリーン化特例は、
現行の減免対象割合を維持。

現行

エコカー減税・環境性能割(自動車重量税・自動車税環境性能割)

	平成27年度燃費基準					電気自動車等 (※1)
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税 (エコカー減税)	対象外	対象外	▲50%	▲75%	免税	免税(※2)
自動車税 (環境性能割)	2%	1%	0.5%	非課税		

(営業用トラックの場合)

グリーン化特例(自動車税種別割)

対象車	軽減率
電気自動車等(※1)	▲75%

見直し(令和3年度・4年度)

エコカー減税・環境性能割(自動車重量税・自動車税環境性能割)

	平成27年度燃費基準					電気自動車等 (※1)
	未達成	達成	+5%	+10%	+15%	
自動車重量税 (エコカー減税)	対象外	対象外	▲50%	▲75%	免税	免税(※2)
自動車税 (環境性能割)	2%	1%	0.5%	非課税		

(営業用トラックの場合)

グリーン化特例(自動車税種別割)

対象車	軽減率
電気自動車等(※1)	▲75%

※1 電気自動車等とは、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。

※2 新車新規検査時に免税の車両については、初回継続検査時も免税。

先進安全技術を搭載したトラック・バス車両に係る特例措置の拡充・延長

(自動車重量税・自動車税)

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載したトラック・バスについて、自動車重量税及び自動車税(環境性能割)の特例措置を延長するとともに、特例措置の対象に側方衝突警報装置を追加する。

施策の背景

- 「第10次交通安全基本計画」(平成28年3月)において令和2年までに死者数を2,500人以下とする政府目標が掲げられている中、令和元年の交通事故死者数は3,215人となっており、更なる取組みの強化が必要。特に閑越自動車道における高速ツアーバス事故(平成24年4月)、軽井沢スキーバス事故(平成28年1月)に見られるように、大型車両は事故発生時の被害が大きくなりやすい。
- ドライバーの安全運転を支援する先進安全技術には、高い事故防止・被害軽減効果が期待されるため、トラック・バスにおける基準化・義務化を進めているが、装置価格が高く事業者の負担が大きいため、義務化までの間、税制特例を講じることにより、装置の早期普及を促進する必要がある。

①衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)

前方の障害物との衝突を予測して警報するとともに、ブレーキを制御。

	死亡事故	負傷事故
全事故件数	4,863件	894,281件
事故低減効果	350件 (7.2%)	51,241件 (5.7%)



※平成22年の全車種区分の事故件数より試算

②車両安定性制御装置(EVSC)

車両の横滑りの状況に応じて、ブレーキやアクセルを制御し、横滑りや転覆を防止。



●横転

※平成22～28年の全車種区分の事故件数より試算

③車線逸脱警報装置(LDWS)

車のカメラが車線の位置を認識して、自動車が車線からはみ出しそうになった場合や、はみ出した場合に、音や警告灯等でドライバーに注意を促す。

	死亡事故	負傷事故
全事故件数	4,773件	731,915件
事故低減効果	165件 (3.5%)	4,838件 (0.7%)



※平成21年の全車種区分の事故件数より試算

要望の結果

結果

- 義務化が決定した装置について、義務化までの間、特例措置の対象とする。具体的には以下のとおり。
 - ・現行の措置を7ヶ月間(令和3年4月1日～令和3年10月31日)延長する。
 - ・対象装置に新たに義務化が決定した側方衝突警報装置(BSIS)を追加する。

特例措置の内容

対象車両	対象装置	重量税額からの軽減額	取得価格からの控除額	
車両総重量20t超 22t以下のトラック	③LDWS ※令和2年10月31日 まで	25%軽減	175万円 控除	
8t超20t以下の トラック	3装置 装着	50%軽減	350万円 控除	
3.5t超8t以下の トラック				①AEBS
5t超12t以下の バス				②EVSC
5t以下のバス	③LDWS			

《令和3年4月1日～令和3年10月31日》

対象車両	対象装置	重量税額からの軽減額	取得価格からの控除額
22t超のトラック 8t超のトラック 20t超22t以下の トラック	④BSIS	25%軽減	175万円控除
8t超20t以下の トラック	3装置 装着	50%軽減	350万円控 除
3.5t超8t以下の トラック			
5トン超12トン以 下のバス	3装置 装着	50%軽減	350万円控除
5t以下のバス			
	③LDWS		

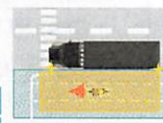
《令和3年11月1日～令和6年4月30日※》

対象車両	対象装置	重量税額からの軽減額	取得価格からの控除額
22t超のトラック 8t超のトラック 20t超22t以下の トラック 8t超20t以下のト ラック	④BSIS	25%軽減	175万円 控除

※自動車税(環境性能割)については、～令和5年3月31日

④側方衝突警報装置(BSIS)

自転車等を左側方に検知した場合、視覚及び音によりドライバーに警報し、左折巻き込み事故を予



	死亡事故	負傷事故
全事故件数	1,926件	73,094件
事故低減効果	137件 (7.1%)	1,063件 (1.5%)

※平成20～29年の8t超のトラックの事故件数より試算

※20t超22t以下のトラックは令和2年11月1日よりLDWSの全車装着義務化。※3.5t超20t以下のトラック、12トン以下のバスは令和3年11月1日より3装置の全車装着義務化(5t以下のバスはAEBS、LDWS)

※ は現行措置からの変更点。