

令和3年7月

立憲民主党大阪府総支部連合会
代表 辻元清美 殿

令和4年度トラック関係施策に関する要望書

一般社団法人 大阪府トラック協会
会長 中川才助

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、社会との共生を図るため、積極的に事故防止対策や環境対策に取り組むとともに、近年数多く発生している自然災害時における緊急支援物資輸送において、トラック運送業界の総力を挙げて全力で取り組んでおります。

一方で、新型コロナウイルス感染拡大による輸送量の減少により、事業経営に大きな影響を及ぼしており、中小事業者が99%以上を占め、経営基盤がぜい弱ななか、このような状況が長引けば、将来的に安定した輸送力を確保できなくなることも懸念されます。

日本経済を回し国民生活を維持・向上させていく上で、トラック運送事業は必要不可欠でエッセンシャルな産業です。お客様へ荷物を迅速・確実に届けるためには、短時間で確実に目的地へ到着できる高速道路利用があつて初めて実現でき、トラック運送は高速道路の活用なしでは成り立たない実態があります。

トラックが高速道路を活用することは、様々な社会貢献につながります。例えば、自然災害発生時の救援物資や疫病発生時のワクチン等の緊急時輸送は、高速道路を利用することで即日輸送、翌日輸送が可能になり、また、高速道路を利用することによって、社会全体の交通事故減少や環境負荷の低減に資することができます。さらに、輸送時間の短縮や定時性の確保により、荷主の荷捌き体制の合理化など社会全体の生産性向上、経済発展に資することができます。トラック運送における高速道路利用は、まさに社会貢献であり、「SDG

s (持続可能な開発目標) の達成」や「グリーン社会の実現」に繋がる、とい
っても過言ではありません。

勿論トラック運送業界にとって、労働時間短縮による働き方改革の実現、荷
傷み減少、車両整備費の削減等の直接効果があることは言うまでもありませ
ん。

トラック業界を取り巻く状況の中で、働き方改革については、令和6年4月
からの年960時間の時間外労働上限規制適用に向けて積極的に取り組んで
おります。働き方改革を成功させるためには、ドライバーの労働環境改善の原
資となる適正運賃収受が不可欠です。

「標準的な運賃の告示制度」が導入されて以来、国土交通省と関係官庁が連
携して標準的な運賃の普及促進を図っていただき、これまでに、多くの事業者
が標準的な運賃を理解し、届出を行っております。標準的な運賃を荷主の皆様
にご理解いただき、適正運賃の収受を実現することで、今後も安定した輸送力
の確保、ひいては国民や荷主のニーズに応えた我が国の経済活動への貢献が可
能となります。

つきましては、令和4年度トラック関係施策に関し、以下のとおり要望いた
します。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4年度トラック関係施策に関する要望項目

●税制改正関係要望項目

1. 新型コロナウイルス感染症に係る各種軽減措置
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
 - (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
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
 - (2) 少額資産即時償却の延長
 - (3) 地方拠点強化税制の延長
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

●道路関係要望項目

1. 高速道路料金等の引下げ

- (1) 新型コロナウイルス禍における料金割引の拡充
 - ①大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（NEXCO3社）
 - ②車種間比率激変緩和措置の延長（首都高速、阪神高速、名古屋高速）
- (2) 労働環境改善および交通流動最適化を図る料金制度
 - ①長距離逓減割引の拡充（NEXCO3社）
 - ②深夜割引の拡充（NEXCO3社）
 - ③渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定（NEXCO3社、首都高速、阪神高速）
 - ④首都高速等における割引制度の拡充
 - ⑤福岡・北九州圏におけるシンプルでシームレスな高速道路料金
- (3) 本四高速における割引制度の拡充
- (4) フェリー等利用に対する補助・助成制度の創設

2. 物流基盤の整備

- (1) 高速道路ネットワークの整備・充実
 - ①「重要物流道路」の指定、指定道路への集中投資
 - ②暫定2車線区間の4車線化
 - ③ミッシングリンクの解消
 - ④渋滞対策の推進
 - ⑤ダブル連結トラックや隊列走行・自動運転の推進に資する実施環境整備の推進
 - ⑥下関北九州道路の早期実現
- (2) 休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充
 - ①高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの整備・拡充
 - ②シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実
 - ③中継物流拠点の全国展開による中継輸送の推進

3. その他諸施策の推進

- (1) 冬期における交通対策
 - ①冬期における道路交通の確保
 - ②大雪時の躊躇ない通行止め
- (2) 自然災害時の高速道路料金
- (3) ETC2.0によるサービスの充実
- (4) 特殊車両通行に係る手続きの簡素化、短期間化
- (5) 超過度を反映した特車通行許可違反点数制度

● 予算・施策関係要望項目

1. 新型コロナウイルス感染症予算要望

- (1) 事業継続に困窮するトラック事業者への支援
- (2) 雇用調整助成金特例措置の継続
- (3) 雇用の維持に関する各種助成金の継続
- (4) エッセンシャル事業に対する支援

2. 働き方改革予算要望

- (1) 標準的な運賃の普及・浸透に向けた支援
- (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. 環境・交通安全予算要望

- (1) 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次世代自動車等の普及に係る補助の継続・拡充
- (2) 交通安全対策のための補助
 - ①A 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

4. 施策要望

- (1) 市街化調整区域に係る法制度の見直し

税制改正関係要望事項

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が収束し、日本経済が正常に回復するまでの間、トラック運送事業の事業維持、継続のため、以下の負担軽減措置を講じられたい。

- ・ 国税・地方税（法人税、消費税、自動車関係諸税等）の納付猶予の継続
- ・ 中小事業者等に対する固定資産税等の減免措置の継続
- ・ 資本金1億円超10億円以下の企業に対する欠損金の繰戻しによる法人税等の還付制度の継続
- ・ 法人税、自動車関係諸税の減免措置の創設

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

トラックには取得段階（自動車税環境性能割、消費税）、保有段階（自動車税種別割、自動車重量税）及び走行段階（軽油引取税、ガソリン税、消費税）において多くの税金が課せられ、中小事業者が大半を占めるトラック運送業界にとって大きな負担となっている。これらの自動車関係諸税を簡素化するとともに、累次増税されてきた軽油引取税のさらなる負担が軽減されるよう抜本的な見直しをされたい。

(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、令和3年度与党税制改正大綱において、「今後、エコカー減税等の期限到来にあわせ、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、実質的な税収中立の確保、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。

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

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4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4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、以下の特例措置を受けられるが、令和4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。

- ・設備投資減税・・・・・・・・建物の取得価額について最大25%の特別償却又は最大7%の税額控除
- ・雇用促進税制・・・・・・・・雇用者1人あたり30万円の控除や特定業務施設の雇用者増加数の1人あたり40万円の税額控除

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

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・運営を行っているので、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を適用されたい。

道路關係要望事項

1. 高速道路料金等の引下げ

トラック運送事業者の3/4は車両保有台数20両以下と中小零細な経営規模で、ほとんどの年で赤字となっている事業者が多い。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が軽減されるよう、国費を充当すること等により以下の措置を講じられたい。

(1) 新型コロナウイルス禍における料金割引の拡充

新型コロナウイルスの影響で荷主休業・操業停止などが生じ、物量が減少したため、多くのトラック運送事業者の経営が危機に直面している。新型コロナウイルス禍を克服し、日本経済が正常に回復するまでの間、以下の割引拡充措置をお願いする。かかる現況下において引き続きトラック運送事業が安定した輸送サービス及び運送環境を確保することで、エッセンシャル事業としての責任を果たすことが可能となる。

①大口・多頻度割引を実質50%割引に拡充（NEXCO3社）

現在NEXCO3社の大口・多頻度割引は、車両単位割引の月間利用額30,000円超の部分のみが40%割引（自動車運送事業者のETC2.0搭載車の場合）で、契約単位割引10%と合わせて計50%割引となっている。このため実質割引率の平均は約40%である。

一定額以上利用の場合に、割引額が割引対象額の50%となるよう、割引制度を拡充されたい。

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車種間比率激変緩和措置の延長（首都高速、阪神高速、名古屋高速）

首都高速および阪神高速の車種間比率の激変緩和措置（※）が、令和4年3月末日までであるが、当該激変緩和措置を延長されたい。また、名古屋高速（特大車）の車種間比率が首都高速、阪神高速を上回ることはないよう措置されたい。

（※）普通車料金を1.0としたときに、

中型車料金が1.0⇒1.2となることを1.07に激変緩和、

特大車料金が2.0⇒2.75となることを2.14に激変緩和。

(2) 労働環境改善および交通流動最適化を図る料金制度

荷主注文で成り立ち下請構造もあるトラック運送業界では、高速道路料金を荷主に満額転嫁することが困難なケースが少なくない。そのため、高速道路の料金割引形態がトラックの運行形態に影響を与え、業界の労働環境に大きな影響を与える実態がある。

①長距離逓減割引の拡充（NEXCO3社）

高速道路と国道の交互乗継ぎを減らし、一貫した高速道路利用の促進を図るため、高速道路の整備延伸に伴う利用距離の長距離化に対応させ、現行割引（100km～200kmまで25%割引、200km超が30%割引）に加えて300km超の割引率を創設されたい。

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。

②深夜割引の拡充（NEXCO3社）

労働環境の改善に資するため深夜割引については、現在午前0時～午前4時の適用時間帯を、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～午前5時までに拡大されたい。

また、交通量に余裕のある時間帯にトラックの利用促進を図り、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、現在3割の割引率を5割に拡大されたい。

③渋滞対策等に資する料金・割引制度の設定（NEXCO3社、首都高速、阪神高速）

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。なお混雑時の料金割増は、荷主への転嫁が困難なことから回避されたい。

④首都高速等における割引制度の拡充

首都高速、阪神高速及び名古屋高速についてNEXCO3社同様の大口・多頻度割引や深夜割引の導入、伊勢湾岸道路への長距離逓減割引の適用など、更なる利用促進のための負担軽減を図られたい。

⑤福岡・北九州圏におけるシンプルでシームレスな高速道路料金

福岡及び北九州都市高速道路は、九州自動車道や西九州自動車道と直結している。管理主体を超えたシンプルでシームレスな料金体系とするため、福岡・北九州圏の高速道路料金を対距離制・5車種区分に一元化されたい。

(3) 本四高速における割引制度の拡充

本四高速道路は、NEXCO3社の高速道路と一体形成される全国道路ネットワークとして、同一の収支予算（債務返済計画）にて管理運営されている。本四高速道路はNEXCO3社の高速道路と同一の一貫した割引制度とし、利用しやすい全国道路ネットワークの実現のため、更なる料金体系の簡素化を図られたい。

- 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割引の導入。
- ④平日朝夕割引を中型車以上にも適用。
- ⑤平日料金に比べて割高になっている土日祝日の大型車料金の引下げ。

(4) 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を改善するため、フェリー等の利用は有効である。また、北海道・本州間のトラック輸送はフェリー等を利用せざるを得ない。フェリー等の航路を確保し、運賃が高速道路利用と見合ったものとなるよう、フェリー等利用に対する補助・助成制度を創設されたい。

2. 物流基盤の整備

トラック運送事業に人が集まり、業界人が誇りを持って働くことができ、この業界を長く支えていける労働環境を創っていくことが重要である。とりわけ給与と労働時間に配慮の行き届いた業界としていくため、スムーズで効率的な輸送と十分な休憩・休息が確保できる物流基盤の整備は避けて通れない。物流基盤整備の中心をなす道路整備について予算を十分に確保し、以下の措置を講じられたい。

(1) 高速道路ネットワークの整備・充実

物流上の重要なルートであるにもかかわらず貧弱な一般道路のみで高速道路が供用していない区間が全国に多数存在する。また、高速道路が供用していても暫定2車線区間が多く存在し、高速性能に劣るとともに正面衝突等の重大事故も多く発生している。

①「重要物流道路」の指定、指定道路への集中投資

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」は供用中区間約35,000kmの指定がされている。制度開始後3年以上が経過しているが、計画中・整備中の未供用区間の指定は未だ無い。

トラック輸送ニーズに対応し、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、未供用区間等の「重要物流道路」指定、並びに指定された区間への集中投資、機能強化を推進されたい。

②暫定2車線区間の4車線化

高速道路供用延長のうち約4割が3車線以下である。暫定2車線区間における死亡事故率は4車線区間の約2倍となっており、高速性能にも劣る。暫定2車線区間の4車線化をスピードアップされたい。また、暫定2車線供用中の全区間において、正面衝突事故防止の一時的な暫定対策としてワイヤーロープを早急に設置されたい。

③ミッシングリンクの解消

都市圏内・都市圏間を問わず、高速道路ネットワークの欠落部が全国に多く取り残されている。これら高速道路のミッシングリンク解消は、災害発生時における防災ネットワークの機能確保、慢性的な渋滞の緩和、物流効率化による経済活動の活性化などにつながることから、欠落部の連絡整備を積極的に推進されたい。

④渋滞対策の推進

高速道路ネットワークがあっても、渋滞の発生で高速道路の機能・効果を大きく損ねている箇所も多い。ETC 2.0のビッグデータやトラック運送事業者アンケートの調査結果等の活用等により、道路利用者の視点から渋滞箇所を特定し、6車線化・8車線化拡幅やピンポイント渋滞対策など各箇所適切な手法を用いて渋滞解消を図られたい。

⑤ダブル連結トラックや隊列走行・自動運転の推進に資する実施環境整備の推進

ドライバー不足に対応し物流効率化や生産性向上に資するダブル連結トラックや隊列走行・自動運転が円滑に推進されるよう、新東名高速道路や新名神高速道路の全線6車線化など、実施環境の整備を図られたい。

⑥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。

(2) 休憩・休息施設、中継物流拠点の整備・拡充

①高速道路のSA・PA、道の駅における駐車スペースの整備・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（4時間以内、その後30分以上の休憩等が必要）、1日あたり運転時間（2日平均9時間以内）、休息期間（継続8時間以上）等が義務付けられている。これらの法令を遵守するためには高速道路及び一般道において休憩・休息する必要がある。しかも改善基準告示や荷主のニーズ等により、休憩・休息場所は特定のSA・PA等に限定せざるを得ない。しかしSA・PA等の休憩・休息スペースが不足しており、特に都市圏周辺のSA・PAで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、ドライバーが満身に休憩・休息することができない状況にある。

「大型車マス」、「トレーラ用特大車マス」を何時でも必要時間利用できるよう、オーバーフローしているSA・PAの駐車容量を拡大されたい。既存SA・PAの敷地内で駐車スペースを高層化し、例えば1階部分をトラック用、2階部分を乗用車用などと

運用すれば、迅速に駐車容量の拡大が実現可能である。駐車スペースの高層化について、オーバーフロー度合いが著しい箇所から直ちに着手されたい。

②シャワー施設等、休憩・休息建屋内の施設の充実

長距離輸送のトラックドライバーが長時間待たずにシャワー施設を利用できるよう、シャワー施設のあるSA・PA、道の駅を増やすとともに、シャワーブース数も男女別に必要数を確保されたい。

また、新型コロナウイルス禍においてドライバーの感染を防止するため、SA・PA、道の駅における感染防止対策を講じられたい。

③中継物流拠点の全国展開による中継輸送の推進

双方向輸送において、中間地点付近の高速道路に附置された中継物流拠点で、トラクター交換やドライバー交代することで、ドライバーの労働環境改善や法令遵守に大きく寄与することができる。三大都市圏や地方都市圏相互の中間地点において中継物流拠点を整備されたい。

(例) 東京圏⇄仙台圏、福岡圏⇄広島圏⇄大阪圏、
大阪圏⇄北陸圏⇄東京圏

3. その他諸施策の推進

(1) 冬期における交通対策

①冬期における道路交通の確保

トラック運送業界は、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。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られたい。

②大雪時の躊躇ない通行止め

除雪が追い付かないレベルの大雪の場合でも、人命最優先の観点からトラックが大雪で長時間立ち往生することがあってはならない。道路監視カメラを密に整備して路面状況を丁寧にチェックし、立ち往生が発生する前に躊躇なく通行止めを実施されたい。

また通行止めを決定した場合は、速やかに運送事業者やドライバーに周知し、円滑な迂回誘導を行われたい。

(2) 自然災害時の高速道路料金

大雪や土砂災害時の自然災害の影響により速度規制が行われるなど、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。

(3) ETC 2.0によるサービスの充実

これまでETC 2.0搭載車に対し、更なる料金割引や道の駅へ一時退出した際の継続扱いが行われている。今後は特車通行手続きの簡素化も予定されている。

ETC 2.0の機能を活用し、道路利用者のための更なるサービス向上を図られたい。

(4) 特殊車両通行に係る手続きの簡素化、短期間化

現在、特殊車両通行許可件数の約7割が人手審査を要し、許可申請後に許可証が発行されるまでに時間を要している。出発地、目的地、積載重量等をパソコン等に入力すれば即時に通行可能な経路が示される新たな特殊車両通行制度を早期に開始されたい。

また新たな特殊車両通行制度を出発地から目的地まで一貫して利用できるよう、道路関係情報のデジタル化を早急に進められたい。

(5) 超過度を反映した特車通行許可違反点数制度

累積違反点数に基づいて高速道路料金の割引停止措置を行う際に、現在は違反時の特殊車両の重量・寸法そのもの（絶対値）を点数換算しているが、許可値からの超過度は反映していない。道路交通法の規制速度違反では、超過度に比例した点数に換算して処分を行っている。特車通行許可違反においても、公平・公正な点数制度とすべく違反の悪質性を考慮に加え、許可値の超過度を反映した、きめ細かい違反点数とされたい。

預算・施策關係要望事項

1. 新型コロナウイルス感染症予算要望

(1) 事業継続に困窮するトラック事業者への支援

新型コロナウイルス感染症の影響により売上が急減し、事業継続に困窮するトラック事業者に対し、トラック運送事業の事業維持、継続のため、以下の支援措置を講じられたい。

- ・ 政府系金融機関等をはじめ民間金融機関による利子補給を組み合わせた実質無利子、無担保の融資をはじめとした資金繰り対策
- ・ 売上が急減し事業継続に困窮する事業者への給付金等の創設

(2) 雇用調整助成金特例措置の継続

新型コロナウイルス感染症の影響により荷主企業の休業や操業停止に伴う輸送の大幅な減少等が事業経営に大きな影響を及ぼしており、安定した輸送力の確保が困難な状況である。トラックドライバーの雇用の継続のため、新型コロナウイルス禍の事態が収束するまでの間、雇用調整助成金の特例措置について継続されたい。

(3) 雇用の維持に関する各種助成金の継続

働き方改革推進支援助成金、新型コロナウイルス感染症対応休業支援金等、雇用の維持に関連する各種助成金の特例措置について、継続されたい。

(4) エssenシャル事業に対する支援

新型コロナウイルス禍において、エssenシャル事業として荷主や消費者ニーズに応えるため、感染リスクを顧みず物資を輸送するトラックドライバーに対する支援として、危険手当給付制度の創設及び新型コロナウイルス感染症に係るワクチンの優先接種についてご配慮いただきたい。

2. 働き方改革予算要望

(1) 標準的な運賃の普及・浸透に向けた支援

「標準的な運賃」については、国土交通省と関係省庁が連携して、普及促進を図っておりますが、コロナ禍のなか、理解をいただけない荷主企業も多く存在している状況である。今後とも、標準的な運賃の普及・浸透に向けて、荷主団体や荷主企業に対して、更なる働きかけを行っていただくなど、強力なご支援をお願いしたい。

(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

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。

- ・積込先及び配送先におけるトラック予約受付システムの導入
- ・女性が働きやすい環境整備に係る支援
- ・大型免許取得等職業訓練に係る支援
- ・人材確保及び時間外労働等改善に向けた支援
- ・事業場内最低賃金の引上げに係る支援
- ・生産性向上や物流DX推進に資するIT点呼システムやAIロボット等点呼支援機器等IT機器導入に係る支援
- ・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
- ・農産物輸送など手荷役が伴う輸送のパレット化の推進 等

3. 環境・交通安全予算要望

(1) 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

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、石油石炭税の「地球温暖化対策のための課税の特例」を活用した環境対応車、大型天然ガストラック、電動化対応トラック、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、中小事業者が大半を占めるトラック運送事業者が広く活用できるよう負担を軽減した、極力活用しやすい制度とされたい。

② 次世代自動車等の普及に係る補助の継続・拡充

トラックなど中・重量車における石油代替燃料である天然ガスを燃料とするトラックと、環境にやさしいハイブリッドトラック、及びカーボンニュートラルに向けて今後市場に投入される電気自動車等次世代自動車の普及を図るための補助金について継続・拡充されたい。

(2) 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2025」における事故削減のための全体目標及びトラックの個別目標として定められた追突事故件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拡充されたい。

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。

4. 施策要望

(1) 市街化調整区域に係る法制度の見直し

中小事業者では、自然災害対策や事業継続に向けた営業所や物流施設等の移転・新設、共同化や事業集約における施設整備等の適正な用地確保が難しくなっている。

一方で、頻発・激甚化する自然災害等に対応するため、行政では、災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進、立地適正化計画の強化が進められている。

中小事業者の立地適正化に向け、市街化調整区域における物流施設の開発について、現在認められている特別積合せ運送事業と同様に一般貨物自動車運送事業についても開発許可を不要とする等、市街化調整区域に係る法制度の見直しをされたい。