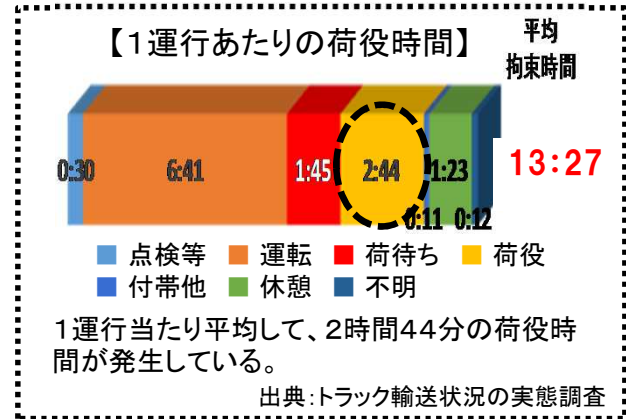


予算について

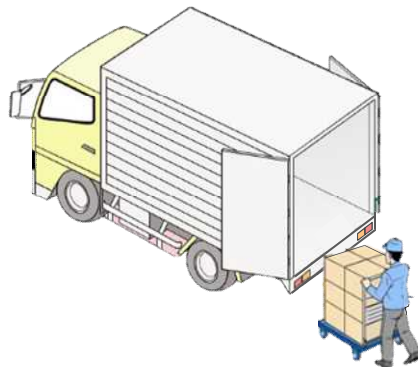
- トラック事業は、我が国の経済や人々の暮らしを支える重要な産業であるが、長時間労働が深刻化しており、働き方改革が喫緊の課題となっている。
- テールゲートリフターを活用した荷役作業の効率化（荷役時間の短縮・荷役負担の軽減）を促進することによって、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進する。



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（テールゲートリフター）の導入補助
（補助率：通常価格の1/6を補助）

手荷役の場合



- 作業時間も長くなるため、長時間労働の要因となっている。
- 手積み・手卸しのため、作業者の負担が大きい。

テールゲートリフターを活用する場合



- 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。

効果

荷役作業の効率化等を図ることによって、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を実現。

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

平成30年度予算額：5.7億円の内数(平成29年度予算額6.4億円の内数)

補助対象	補助率
CNGトラック、ハイブリッドトラック	<ul style="list-style-type: none"> ・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)



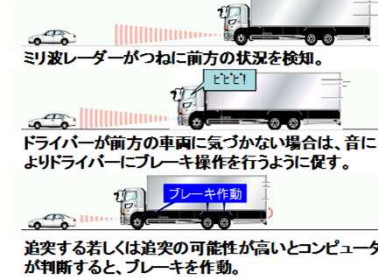
継続 事故防止対策支援推進事業

平成30年度予算額：9.5億円の内数(平成29年度予算額11.4億円の内数)

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

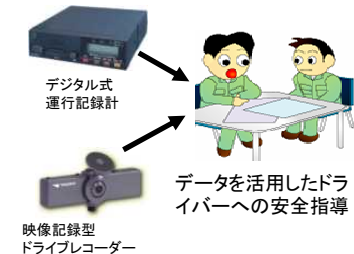
衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援 [補助率] 1/2
(※大企業は1/3)

●先行車両に近づく場合



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 [補助率] 1/3

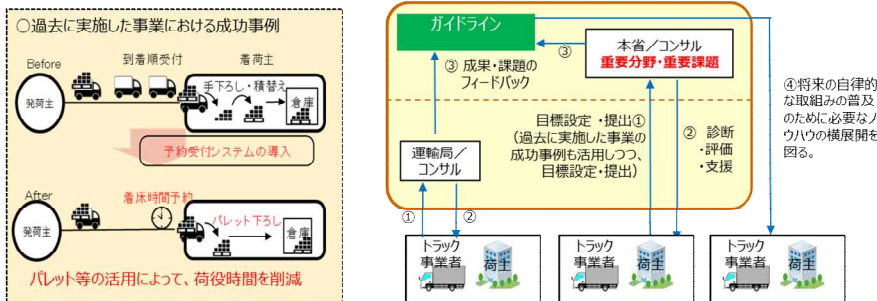


継続 自動車分野の生産性の向上

平成30年度予算額：1.01億円(平成29年度予算額0.43億円)

トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組み

事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



3. 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 [補助率] 1/3



4. 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 [補助率] 1/2



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。

継続

低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業

環境省連携事業 平成30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

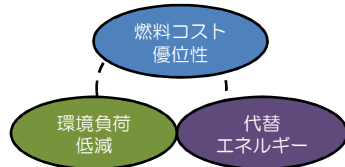
【補助額】 経年車の廃止なし：標準的燃費水準車両との差額の1/3
 経年車の廃止あり：標準的燃費水準車両との差額の1/2

継続

先進環境対応トラック等導入加速事業

環境省連携事業 平成30年度予算額: 10億円

大型CNGトラックの導入等を支援し、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1/2
 (大型CNGトラックの場合)

継続

トラック輸送における省エネ化推進事業

経済産業省連携事業 平成30年度予算額: 41.5億円

車両動態管理システムや予約受付システム等を活用したトラック事業者と荷主等との連携によって省エネ効果を図る。

◆車両動態管理システムの導入支援による実証

【クラウド型】 (補助額: 導入費用の1/2)

クラウド型の車両動態管理システムの導入に必要な経費を支援し、実運行における省エネ効果を実証するとともに、トラック輸送における有効な活用方策を検討・検証する。

リアルタイムでの運行管理が可能



【メモリーカード型】 (補助額: 導入費用の1/3)

メモリーカード型の車両動態管理システムの導入に係る経費を支援し、省エネの観点から、GPS機能の有効な活用方策を検討・検証する。



背景・目的

- CO2排出量の削減のためには、トラック輸送の高効率化が重要である。
- 通常の大型トラック約2台分まで輸送できる連結トラックは、大型化により貨物1トン当たりのCO2排出量を4割程度低減できるとともに、ドライバー1人での輸送が可能となる。
- また、スワップボディコンテナ車両は、車体と荷台を簡易に分離することが可能であることから、①積載率の向上（物流施設において荷物が一杯になるまで荷役可能）、②中継輸送の促進（ドライバー同士で中継地点で荷台を交換することで積載率が倍増）等に効果的である。
- しかし、我が国ではこれらの高効率なトラックに係る高額な初期コストや利便性低下への懸念等が障壁となって導入が進んでいない。

事業概要

- ①連結トラック導入支援事業
＜補助対象＞ 連結トラック（トラクター及びトレーラー）
- ②スワップボディコンテナ車両導入支援事業
＜補助対象＞ スワップボディコンテナ車両

事業スキーム

補助対象：民間事業者等 実施期間：平成30年度～平成32年度
補助割合：①1/3 ②一般的なトラックとの差額の1/2

期待される効果

- トラック輸送のCO2排出量を削減できるとともに、ドライバーの働き方改革にも貢献する。
- 物流業界にその先進的な取組みが広く認知されるとともに、導入台数増加により購入経費も低廉化されることで、自立的に普及が進み、日本全体のCO2排出量の削減及びドライバーの負担軽減による働き方改革を推進する。

事業目的・概要等

①連結トラック導入支援事業

＜東京-大阪間で20tを運ぶ場合のCO2排出量の比較＞

- 大型トラック（最大積載量13tの場合） **995kg-CO2**
 - 連結トラック（最大積載量24tの場合） **627kg-CO2**
- ※改良トンキロ法で算出



- ✓ 本事業で主要な大型幹線輸送（主に東京-大阪間）の一定程度を連結トラックに転換することで、その有用性が物流業界に広く認知される。

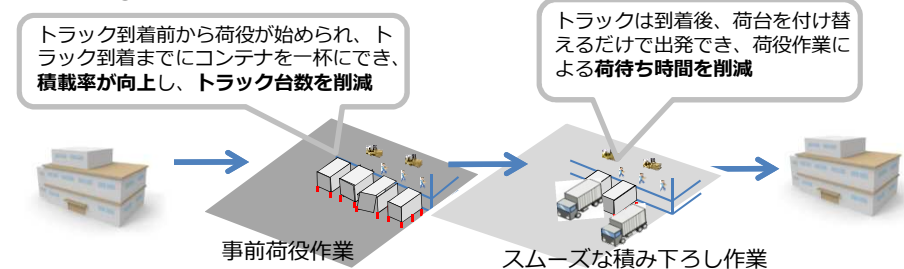
イメージ

②スワップボディコンテナ車両導入支援事業

＜スワップボディコンテナ車両の特長＞

- 車体と荷台を簡易に分離することが可能 → 荷待ち時間削減、積載率向上
- けん引免許が不要 → ドライバー不足を解消

【活用例①：物流施設での活用】



【活用例②：中継輸送での活用】

