

# 令和5年度トラック関係予算等について

---

国土交通省自動車局

# 1. 令和5年度トラック関係予算

---

# 令和5年度トラック関係予算

## 働き方改革の推進等

- ・**テールゲートリフター等の導入等補助** 【R4二次補正:2億円】
- ・トラック運送業における働き方改革の推進 【R5当初:0.87億円】
- ・事故防止対策支援推進事業 【R5当初:13.34億円の内数】
- ・物流DXや標準化の推進 【R4二次補正:2億円】
- ・自動車運送事業の各種申請手続のオンライン化に伴う申請手続の最適化・効率化のための調査 【R4二次補正:1億円】

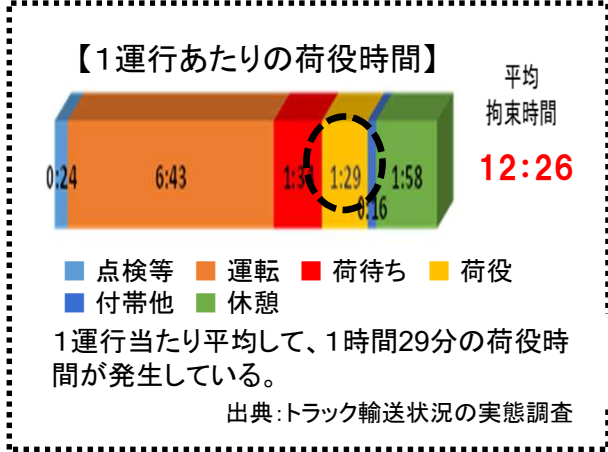
## 環境対策・省エネ対策等

- ・**商用車の電動化促進事業** 【R5当初:135.99億円の内数】
- ・低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業 【R5当初:29.65億円】
- ・環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 【R5当初:5億円】
- ・トラック輸送における省エネルギー化推進事業、新技術を用いたサプライチェーン全体の輸送効率化事業 【R5当初:41.5億円の内数】
- ・電気トラック等の導入補助 【R4二次補正:20.5億円】
- ・物流GX、災害対策の推進 【R4二次補正:12.7億円】
- ・トラック輸送の脱炭素化・効率化に向けた取組の推進 【R4二次補正:0.7億円】

# 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等支援事業

令和4年度補正予算：200百万円

- トラック運送事業者は約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力が乏しいことに加え、コロナ禍や燃油価格高騰の影響により、**厳しい経営環境に置かれている**。
- さらに、他産業と比較して**長時間労働・低賃金**の傾向にある中で、**ドライバー不足が深刻化**していることから、トラック運送業における**長時間労働の是正等の労働環境改善や事業環境の適正化が喫緊の課題**。
- このため、荷役作業の効率化や荷待ち時間の削減等に資する機器やシステムの導入等に係る費用を支援することにより、中小トラック運送業における**働き方改革や業務効率化・経営力強化の取組、人材の確保・育成を推進**し、トラック運送事業者の**労働生産性向上を図る**。



## 事業概要

### ○補助内容

- ・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）
- ・業務効率化・経営力強化に資するシステムの導入、人材確保・育成支援（補助率：使用料等の1/2等）

### ○支援対象の例

#### ・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**。

#### ・予約受付システム



- 事前予約によって**荷待ち時間を大幅に短縮可能**。

#### ・免許等取得支援



- ドライバーのスキルアップ支援として、けん引免許、フォークリフト免許等の取得費用を支援することにより、**労働生産性の向上を促進**。

#### ・原価管理システム



- 燃料費等の変化を反映した**適正な原価の算定及び運賃・料金交渉に活用可能**。

新規

等

## 効果

荷役作業の効率化、荷待ち時間の削減等により、長時間労働の是正等の労働環境の改善や労働生産性の向上を図る。

# 商用車の電動化促進事業（経済産業省、国土交通省連携事業）



【令和5年度予算額 13,599百万円（新規）】

## 2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシーの電動化（BEV、PHEV、FCV）を支援。

### 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）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）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）の電動化（BEV、PHEV、FCV※）を集中的に支援することにより、今後10年間で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20～30%、8トン超：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、改正省エネ法で新たに制度化される「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画作成義務化に伴い、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、車両の導入費の集中的支援を実施する。

※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（2/3、1/4等） |
| ■ 補助対象 | 民間団体等            |
| ■ 実施期間 | 令和5年度より実施        |

### 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

EV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

「環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業」、  
「脱炭素社会構築に向けた再エネ等由来水素活用推進事業」等にてバスの電動化を支援。

お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 電話：03-5521-8302

## 2. 荷主対策と標準的な運賃等

---

改正の目的

- トラック運送業の健全な発達を図るため、**規制を適正化**
- 時間外労働規制の適用(令和6年4月)を見据え、**緊急に運転者の労働条件を改善**

改正の概要

1. 規制の適正化

参入要件を厳格化(欠格期間の2年から5年への延長や、資金力確保の厳格化等)

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

定期的な車両の点検・整備の実施や社会保険料の納付等の義務づけ

3. 荷主対策の深度化

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

「働きかけ」等を実施した荷主数

トラック事業者の法令遵守に係る**荷主の配慮義務**や、**国土交通大臣による荷主への働きかけ**の規定を新設

違反原因行為を荷主がしている  
疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていること  
を疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善  
されない場合

働きかけ



要 請



勧告・公表

対応内容	荷主数	内訳
要 請	2	荷主: 1 (R4.8実施) 元請: 1 (R4.11実施)
働きかけ	73 (R4実施: 28件)	荷主: 46 (R4実施: 16件) 元請: 27 (R4実施: 12件)

※令和4年12月末現在

4. 標準的な運賃

【時間外労働規制が適用されるまで(令和6年3月)の時限措置】

運転者の労働条件を改善し、**持続的に事業を運営**するための参考指標として「**標準的な運賃**」の制度を導入(令和2年4月告示)

⇒セミナーや各種協議会による周知・浸透

## I 物価高騰・賃上げへの取組

・・・燃料油価格の高騰に対しては、本来200円程度に上昇するガソリン価格を170円程度に抑制してきたが、来年度前半にかけて引き続き激変緩和措置を講ずる。具体的には、来年1月以降も、補助上限を緩やかに調整しつつ実施し、その後、来年6月以降、補助を段階的に縮減する一方、高騰リスクへの備えを強化する。

脚注：具体的には、補助額25円以下の部分への補助率を引き下げていく一方、補助額25円超の部分に対する補助額を引き上げていく。

(中略)

・トラック運送事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した適正な運賃・料金収受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等の実施



## 概要

- 政府として、価格転嫁に向けた様々な取組を進めている中、道路貨物運送業については、「価格交渉促進月間」のフォローアップ結果において、価格転嫁状況が調査した27業種中最下位となるなど、業界内における価格転嫁が進んでいない実態が明らかになっている。荷主と元請の適正取引の確保とともに、運送業界の元請・下請・孫請等の構造の中での適正取引の確保が強く求められている状況を踏まえて、主要な元請運送事業者に対して理解と協力を呼びかけるため、標記の会議を開催。
- 会議では、国土交通省、公正取引委員会、中小企業庁から適正取引の確保のための法執行の強化等の施策、厚生労働省から改善基準告示の改正内容等の説明の後、全日本トラック協会及び元請事業者5社（下記の下線部）から、適正取引確保のための取組の説明があった。

## 出席者

### <事業者>

- ・全日本トラック協会 ・松岡満運輸 ・第一貨物 ・N Xトランスポート ・ヤマト運輸
- ・中越運送 ・新潟運輸 ・信越定期自動車 ・トナミ運輸 ・西濃運輸
- ・エスラインギフ ・近物レックス ・名鉄運輸 ・佐川急便 ・センコー
- ・岡山県貨物運送 ・福山通運 ・宇和島自動車運送 ・博運社 ・日本通運
- ・日本郵便 ・日本郵便輸送

### <行政>

- ・国土交通省 ・公正取引委員会 ・中小企業庁 ・厚生労働省

## 国土交通省

### 【持続可能な物流の実現に向けた検討会(令和4年9月～)】

- ・着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとするため、経産省や農水省と共同で、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を開催

### 【トラック運送業に係る適正取引推進会議(令和4年12月16日)】

- ・荷主と元請との適正取引の確保とともに、運送業界の元請・下請・孫請等の構造の中での適正取引の確保が強く求められている状況を踏まえて、主要な元請運送業者に対して理解と協力を呼びかけるため、「トラック運送業に係る適正取引推進会議」を開催



## 働き方改革

### 厚生労働省

#### 【労働基準監督署による荷主への要請】

- ・改善基準告示の見直しに際し、労働基準監督署から荷主に対し配慮を要請する制度を新設(令和5年1月～)

#### 【トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター】

- ・トラック運転者の労働時間削減に向けた労務管理・取引環境改善のため、荷主や運送事業者からの相談に特化した相談窓口を設置(令和4年8月～)



## 賃上げ・価格転嫁対策

### 公正取引委員会

#### 【価格転嫁対策の重点対応】

- ・転嫁拒否が疑われる事案に対する緊急調査等の結果を踏まえ、転嫁拒否行為を行っている事業者に関して、多数の取引の相手方に対して行っている事案等について、独占禁止法に基づき企業名(トラック運送事業者を含む)を公表(令和4年12月27日)

### 中小企業庁

#### 【価格交渉促進月間の実施と改善のサイクル強化】

- ・価格交渉月間の積極周知・広報
- ・フォローアップ調査の充実
- ・下請振興法に基づく指導・助言の対象企業(トラック運送事業者を含む)を拡大

## 参考

---

## 背景・概要

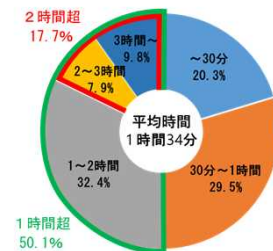
- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 特に、令和6年度に自動車運転業務に適用される時間外労働規制に対応するため、働き方改革は喫緊の課題。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

### 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)

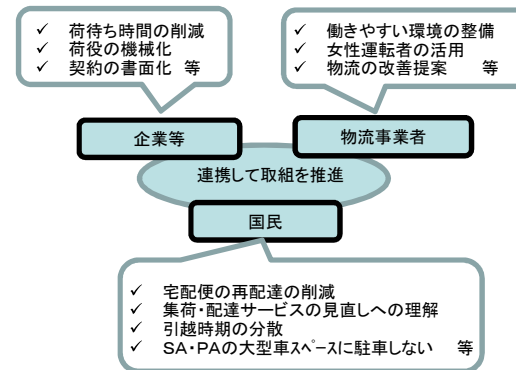
### ③「ホワイト物流」推進運動【継続】

#### <事業概要>

深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流の安定的な確保を図るため、令和4年度事業において実施した効果分析の結果も踏まえ、「ホワイト物流」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
- ✓ 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【継続】

#### <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り、その実効性を高めるためには発着荷主の理解・協力が不可欠となる。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の是正とともに荷主側の課題解決にもつながる革新的な取組を調査・検証し、その効果等をまとめて、運送事業者と荷主側双方にメリットがあるDXの普及・促進を図る。

#### イメージ

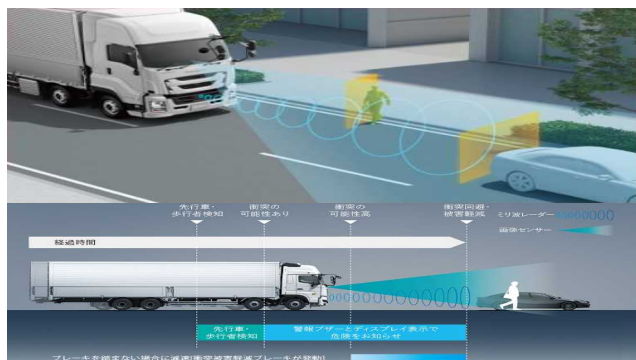
〔現状〕集荷から幹線輸送まで一気通貫で実施  
(1日15～16時間の労働)



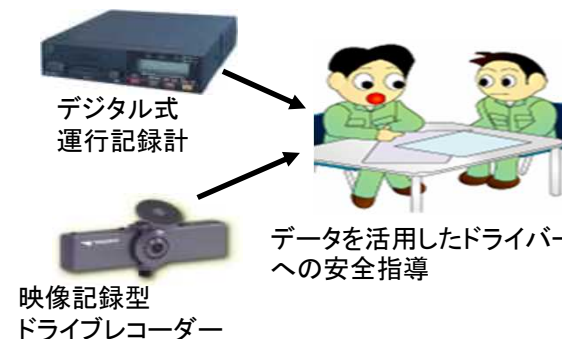
**継続** 事故防止対策支援推進事業

令和5年度予算額: 13.34億円の内数

**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



運転者の睡眠状態を測定する機器



ドライバーの居眠り感知・警報装置

**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





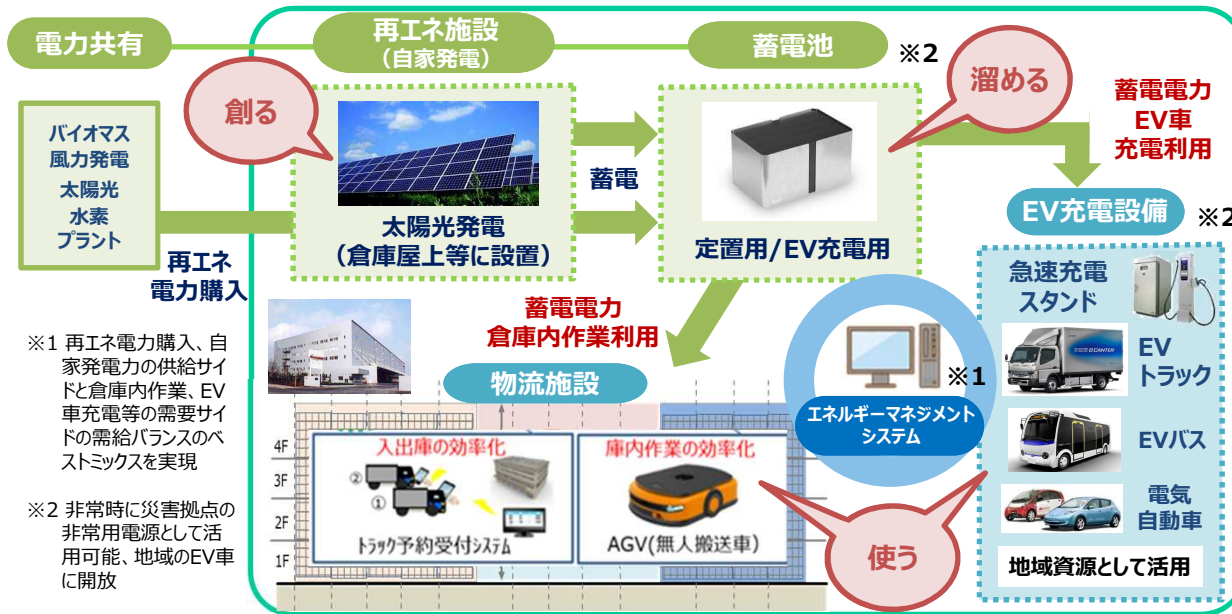
# 物流関係

令和4年度補正予算：  
1,470百万円

- 2024年問題等の担い手不足、カーボンニュートラルへの対応、災害の激甚化・頻発化等物流が直面する課題は先鋭化・鮮明化。
- 物流GX、物流DX、災害対策を推進するため、総合政策局の物流対策予算を計上。

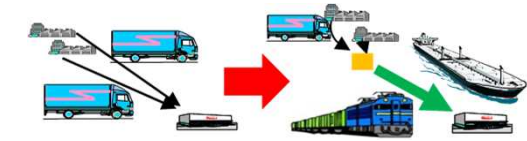
## ○物流GX、災害対策の推進 12.7億円

➤ 流通業務の脱炭素化の促進 物流施設への再エネ施設・設備等の一体的導入を支援



➤ モーダルシフト等物流効率化の推進

◆ モーダルシフト等の導入支援



◆ コンテナ専用トラック(緊締車)の導入支援



◆ 物流効率化に向けた実態調査

➤ 非常用電源設備の導入促進 (新規)

## ○物流DXや標準化の推進 2億円

➤ ドローン物流の社会実装の推進

※3  
レベル4 飛行に対応したドローン物流に関する調査・実証



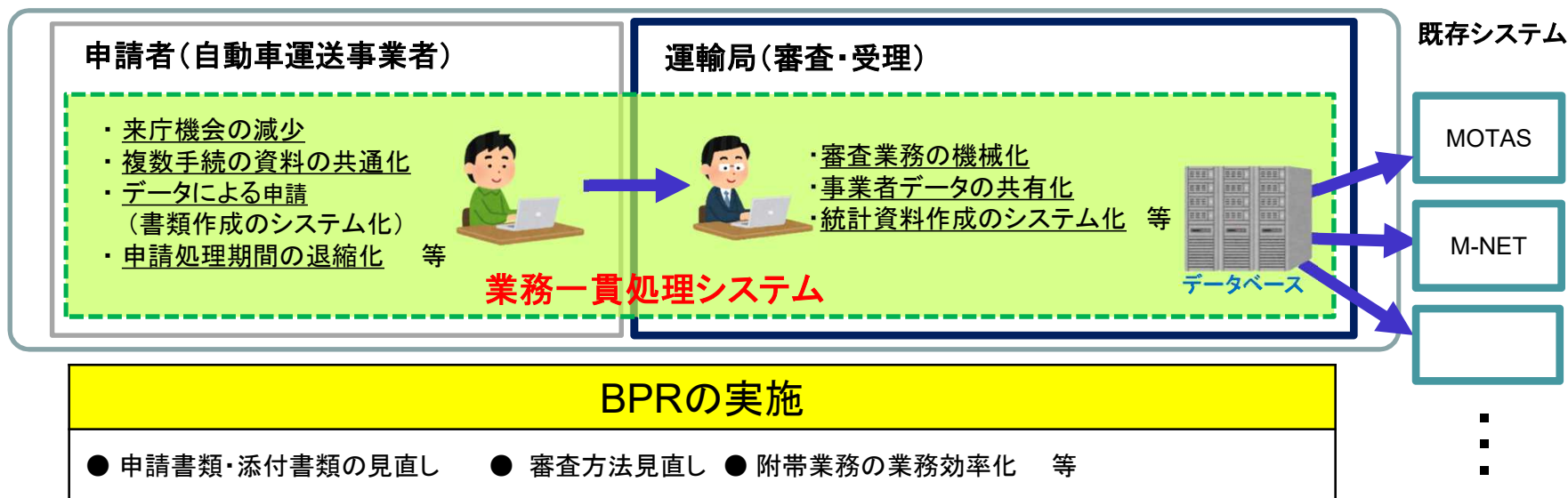
➤ 物流の標準化・デジタル化の推進

◆ パレット共同回収システムの構築に向けた調査・実証

◆ 物流事業者間のデジタル化の推進に向けた調査・実証

## 概要

- 政府全体の申請手続等のオンライン化の動向に合わせて、自動車運送事業分野において喫緊の課題となっているデジタルトランスフォーメーション(DX)・デジタルガバメントに取り組み、運送事業者における生産性の向上・経営効率化を推進する。
- オンラインでの具体的な申請形式・方法等について、地方運輸局や日本バス協会等の関係者と協議し、仕様を早急に検討する。



令和7年までに実施される国土交通省に係る行政手続のオンライン化に向け、具体的な申請形式・方法等を検討する。その際には、地方運輸局や日本バス協会等の関係者と協議を行う。

※BPR: Business Process Reengineering (ビジネス・プロセス・リエンジニアリング)

既存の業務プロセスを詳細に分析して課題を把握し、ゼロベースで全体的な解決策を導き出すことにより、国民・事業者及び職員の双方の負担を軽減するとともに、業務処理の迅速化・正確性の向上を通じた利便性の向上を図る

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事業

（R5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			



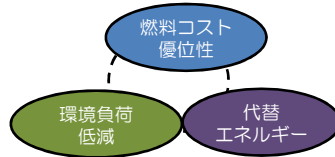
最先端の低炭素型ディーゼルトラック

【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

（R5年度予算額：5億円）

**HVトラック等の導入**を支援し、CO2排出削減を図る。



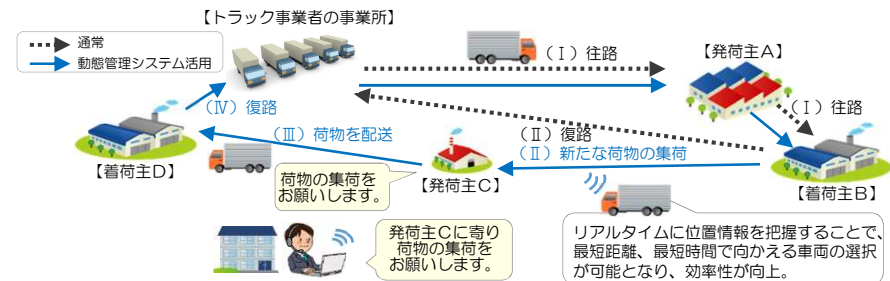
【補助額】標準的燃費水準車両との差額の1/2（HVトラックの場合）

## 経済産業省連携事業

（R5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



- 製品のラインナップが揃い、普及段階にある事業用の電動車(HV、EV、FCV)について普及段階と車両価格に応じ、購入補助を行うことにより導入を集中的に支援する。

・運輸部門のCO2排出量の9割を占める自動車の中でも、走行距離が長く1台当たりの排出量が多いバス、トラック、タクシーの事業用自動車について、電動化を推進することが重要。

	市場導入の初期段階で 価格が高く積極的な支援が必要な車種	車種ラインナップが充実し 通常車両との価格差が低減している 車種	通常車両との価格差がさらに低減し 本格的普及の初期段階にある車種
対象 車種	 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">EVバス (路線)</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">EVバス (小型)</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">FCV トラック</div> </div>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">EV 軽トラック</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">EV 小型トラック</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">EV タクシー</div> </div>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">HV トラック</div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">HVバス (路線)</div> </div>
<p>補助率:HVは、通常車両との差額の1/3                      EVは、車両価格の1/3 (バス)、1/4(トラック・タクシー)、急速充電器は1/2(充電装置のみの場合1/4)                      FCVは、車両価格の2/3</p>			

事業用自動車における電動車の集中導入を促進するとともに、  
自動車メーカーによる開発を促進

運送事業者において、電動車の集中導入が促進されるとともに、併せて充電設備の  
設置が進むことにより電動車の導入環境が整備され、事業用の電動車の市場が創  
出されるとともに、自動車運送事業におけるCO2削減が進む。

# トラック輸送の脱炭素化・効率化に向けた取組の推進

## 概要

- 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、CO2排出量の削減等カーボンニュートラルに資する取組を強化するための事業を実施する。

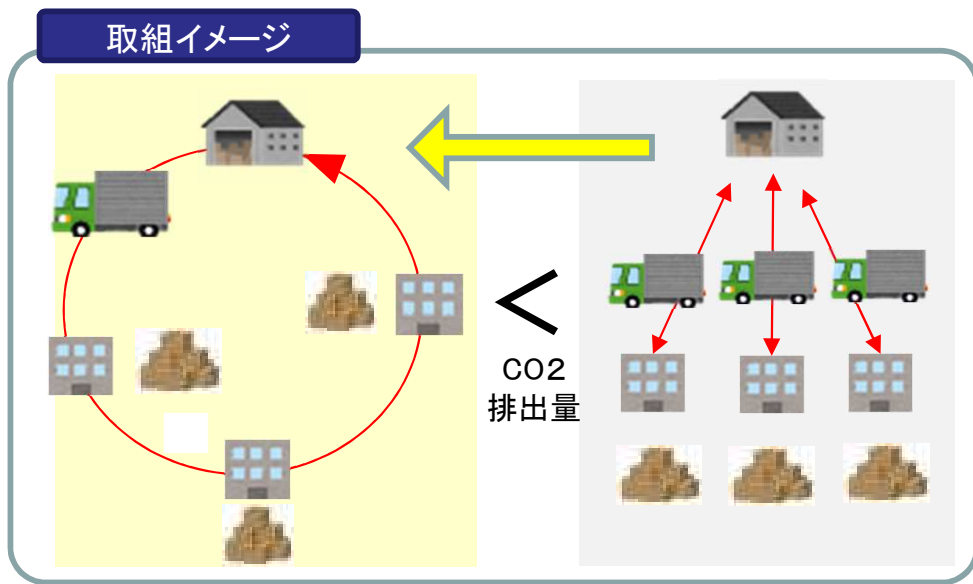
### I トラック輸送におけるCO2排出量削減効果の見える化【新規】

#### <事業概要>

トラック輸送効率化によるCO2排出量削減効果を定量的に示し、トラック運送事業者や荷主に対して周知することにより、CO2排出量削減に資する効率的な輸送形態への転換を促進する。

#### (具体的な取組内容)

- トラック輸送効率化に先行して取り組んでいる4つの品目別分野(①紙・パルプ(洋紙・板紙)、②紙・パルプ(家庭紙)、③建設資材、④加工食品、飲料・酒))を対象として、CO2排出削減量の算定・削減効果等の事例集を作成し、トラック運送業界及び荷主に展開することにより、カーボンニュートラルの実現に資する輸送形態への移行を促進する。



### II カーボンニュートラルに向けた輸送形態の構築【継続】

#### <事業概要>

トラック輸送効率化及びCO2排出量削減に資する輸送形態について実証実験等を行い、より効果的・効率的な輸送形態を構築することにより、トラック輸送におけるカーボンニュートラルを推進する。

#### (具体的な取組内容)

- 令和4年度事業における机上検証結果を踏まえ、複数事業者間での中継輸送に係る実証実験を行い、中継輸送の実施による効果(CO2排出量の削減、引き渡し時間の短縮等)を検証するとともに、最も効率的な中継輸送のあり方(適切な中継地等の設定、積載物の引き渡し方法、物流DXに資するシステムの導入、事業者のマッチング方法等)を検証する。

