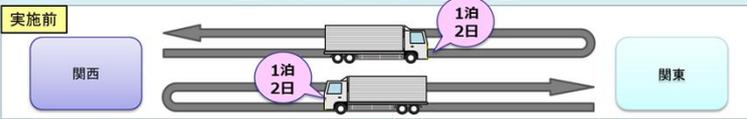


背景・必要性

- ドライバーの高齢化や人手不足が進む中、物流を維持するための輸送力の確保が喫緊の課題。
- 長距離運転に係る従来の運送形態は、日帰り運行が困難。宿泊を伴うため、ドライバーにとって負担。
 - ⇒ **「中継輸送」が有効**
 - ・ドライバーの負担軽減による物流産業の魅力向上・担い手確保。
 - ・トラックの運行効率の向上による輸送能力の増加。
- 中継輸送の推進のためには、多くのトラック事業者が利用できる中継輸送施設の整備促進が必要。
 - ⇒ **中継輸送施設は、今後、自動運転トラックによる運送を支えるインフラとしても機能を発揮。**

【通常の運送形態】



- 一人のドライバーにより運送
- 帰り荷の確保が難しくトラックの運行効率に課題

【中継輸送】



- 一つの輸送行程を複数のドライバーで分担
- 帰り荷の確保によりトラックの運行効率が向上

法案の概要

1. 中継輸送の実施に関する関係者の連携及び協働の促進

- 関係者の連携・協働を促進するため、中継輸送の実施に関する基本方針を国土交通大臣が策定。
- 国、地方公共団体、事業者(トラック事業者・荷主・倉庫業者等)に対して、中継輸送の促進に必要な助言・協力等の責務(努力義務)を規定。

2. 中継輸送を促進するための計画認定制度の創設

<貨物自動車中継輸送実施計画認定制度の創設>

- 貨物自動車中継輸送事業を実施しようとする者は、共同して、当該事業についての計画を策定し、国土交通大臣の認定を受けることを可能に。

【貨物自動車中継輸送事業】

- 特定貨物自動車中継輸送施設(※)において、2以上のトラック間で運転者の交代又は貨物の受渡しを行う事業(特定貨物自動車中継輸送施設の整備を含む)。



出典：三菱地所HP

<京都市城陽市における施設イメージ>

※高速道路等の近傍に立地し、一時的な保管機能等を有する高機能の中継輸送施設

<認定事業に対する支援メニュー>

- (1) 特定貨物自動車中継輸送施設に係る課税の特例(固定資産税・都市計画税)。
- (2) 鉄道・運輸機構から事業の実施に必要な資金の出資・貸付け。〈予算〉
- (3) 特定貨物自動車中継輸送施設を使用して中継輸送(運行)を行う事業に係る計画策定経費、認定事業の初年度の運行経費の支援。〈予算〉
- (4) 特定貨物自動車中継輸送施設の整備に係る都市計画法に基づく開発許可についての配慮。
- (5) 行政手続の一括化のための関係法律の特例(トラック法等)。

中継輸送施設の整備促進及び中継輸送の普及により、**輸送力の持続的な確保**

【施行期日】 公布の日から6月以内施行