

＜背景＞

- 平成19年、「中型免許」が追加、普通免許で運転できる範囲が縮小。
- 域内輸送を担う小型車のうち、車両総重量が5トンを超えるものが増加。
- 普通免許しか取得できない高卒直後のドライバーの勤務や採用に制約。

＜普通免許で運転できない2tトラックの例＞



車両重量: 3,220kg
 最大積載量: 2,000kg
車両総重量: 5,385kg
 (ハイブリッドトラック)



車両重量: 2,900kg
 最大積載量: 2,000kg
車両総重量: 5,010kg
 (CNGトラック)

＜警察庁における対応＞

- 「貨物自動車に係る現在の貨物自動車に係る運転免許制度のあり方に関する有識者検討会」(平成25年9月～26年7月)において、より安全で、かつ、我が国国内で運転されている自動車の実態に即した運転免許制度の在り方について検討を行い、報告書を策定。
- 報告書の内容を踏まえ、**車両総重量3.5t～7.5tの車両を18歳から運転することが可能となる「準中型自動車免許」の創設**を含む改正道路交通法が**平成27年6月11日に成立**。
- 都道府県警の免許システムの改修、教習内容・時間の検討、教習所における準備等を行った上で、**平成29年3月12日に施行予定**。

準中型免許制度について(免許制度の概要)

中型免許制度導入前

＜車両総重量＞



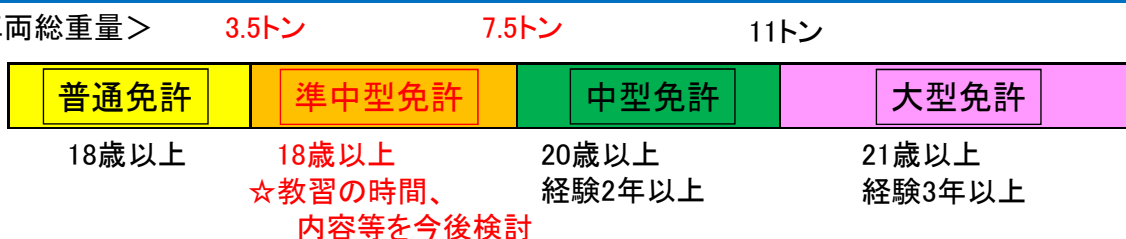
現行(平成19年6月2日施行)

＜車両総重量＞



改正道路交通法(平成27年6月11日成立、2年以内に施行)

＜車両総重量＞



人口減少が見込まれ**労働力不足**が顕在化しつつある中、我が国産業の持続的成長と豊かな国民生活を支えていくことが、物流に強く求められている。

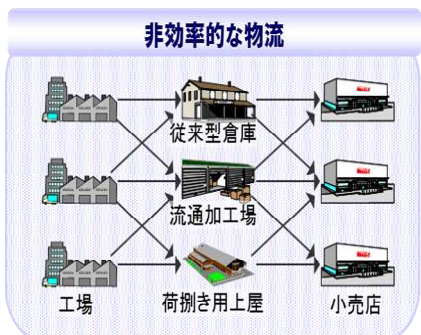
多様な関係者の**連携**により物流ネットワーク全体の**省力化・効率化**をさらに進める**枠組み**が必要

主務大臣による基本方針策定と「総合効率化計画」の認定

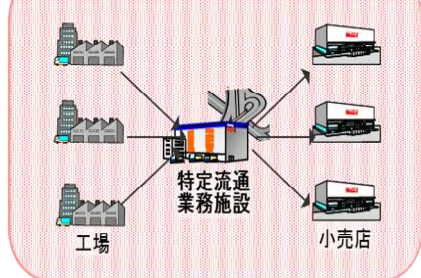
総合効率化計画の作成(事業者)

現行

大規模で高機能な**倉庫**が必須



効率的な物流



対象を**拡充・再編**

改正案

二以上の者の**連携**を前提に、輸送の効率化や共同化、輸送と保管の連携など、**様々な取組み**を対象にできるよう、**枠組みを柔軟化**

【例えば】

モーダルシフト
大量輸送が可能で
環境負荷の少ない
鉄道・船舶も活用
した輸送

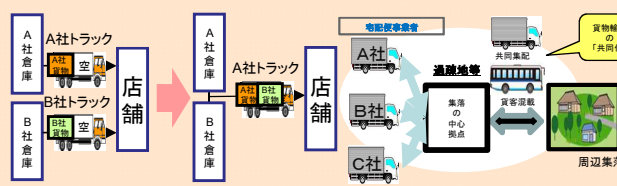
異業種の複数荷主が連携して必要な貨物量を確認し、貨物列車を運行



フェリーでトラック輸送をする際、ドライバーを乗船させず、トラックのみを輸送する(無人航走)

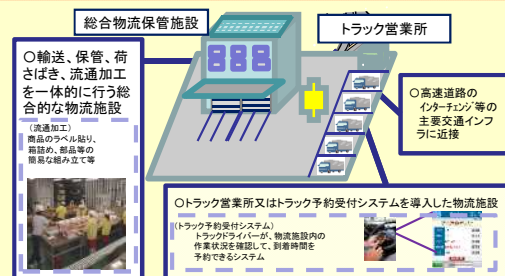


地域内配送共同化
他社との混載や運行頻度の改善等、各社それぞれで行っていた輸送の共同化により、過疎地域内のムダのない配送を実現



輸送機能と保管機能の連携

総合物流保管施設に
トラック営業所併設、
予約システム導入等
の輸送円滑化措置を
講じ、待機時間のない
トラック輸送を実現



支援措置

1. H28予算
【一般会計：(38百万円)】
○モーダルシフト等推進事業
・計画策定経費補助
・モーダルシフト等運行経費補助
【エネルギー対策特別会計(37億円)】
○物流分野におけるCO2削減対策促進事業
・シャーシ・コンテナ、共同輸配送用車両等の購入補助

2. 税制上の特例
※税制大綱において、物流総合効率化法の改正を前提に次の措置を講じることとされている。
① 輸送連携型倉庫の建物整備
(所得・法人税 5年間 割増償却10%)
(固定資産・都市計画税 5年間 倉庫:1/2 付属設備:3/4)
② 旅客鉄道による貨物輸送
貨物用車両、貨物搬送装置
(固定資産税 5年間 2/3 等)

3. 立地規制に関する配慮
・市街化調整区域の開発許可の配慮等

4. 中小企業者に対する支援
・中小企業信用保証協会による債務保証の上限の引き上げ等

5. 食品生産業者等に対する支援
・食品流通構造改善促進機構による債務保証等

6. 事業開始における手続簡素化
・新規路線での貨物鉄道の運行、カーフェリーの航路新設の許可みなし
・自社貨物に加えて、他社の貨物の輸送も請け負う場合のトラック事業の許可みなし
・過疎地等の地域内配送の共同化のための軽トラック事業の届出みなし
・自家用倉庫を輸送連携型倉庫に改修して他業者に供用する際の倉庫業の登録みなし等