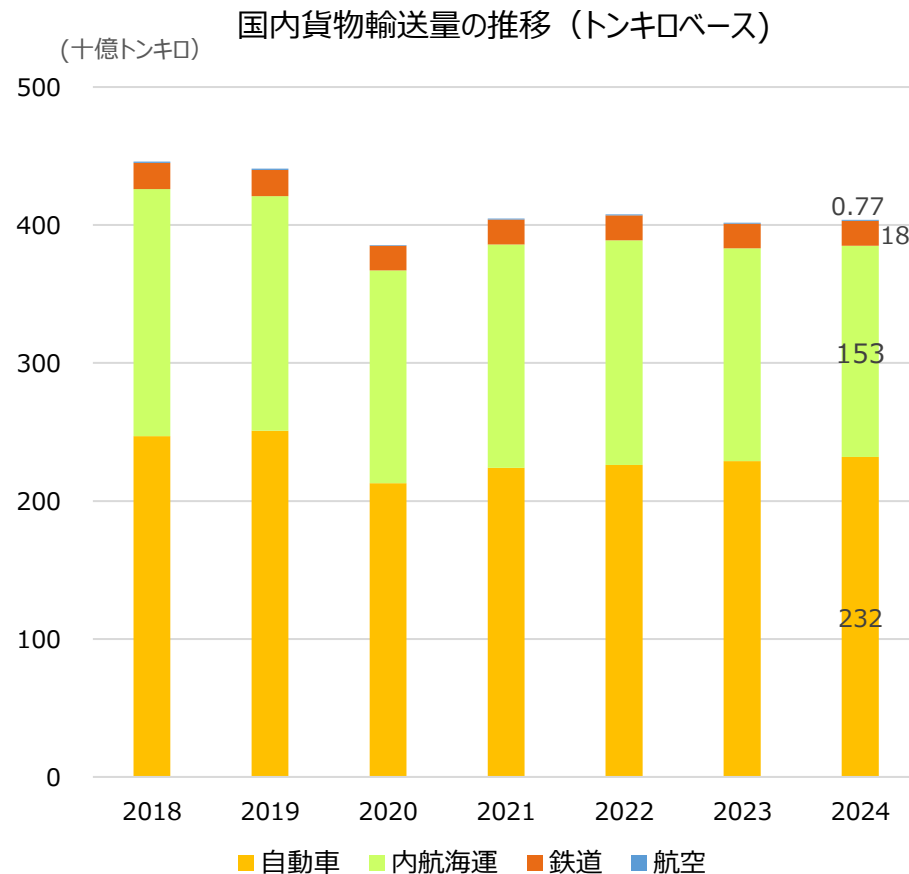
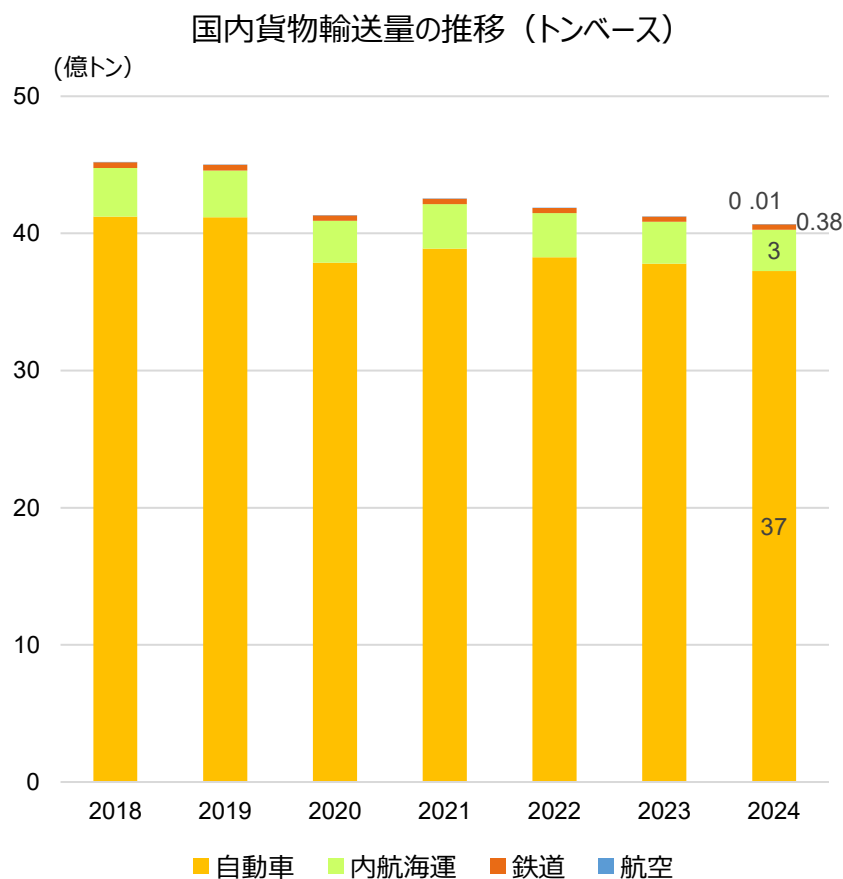


# 物資の流通の効率化に関する法律の 一部改正について(中継輸送)

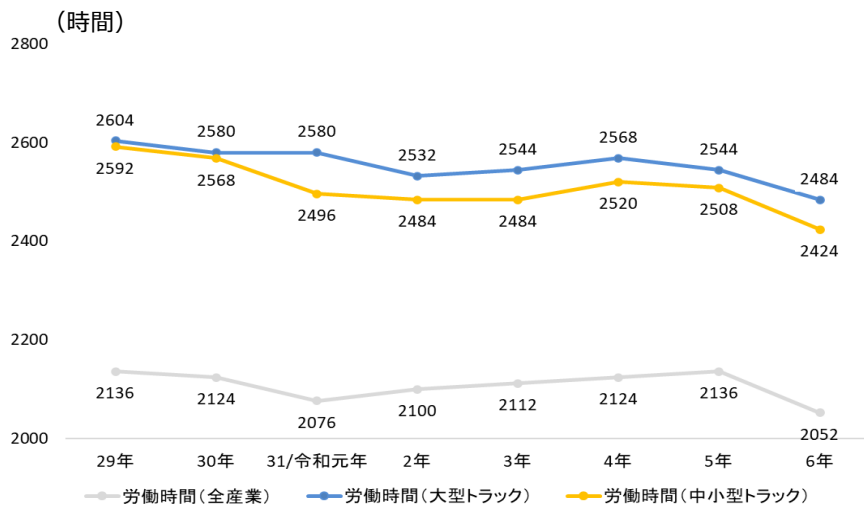
# 物流業界の現状

- 物流は国民生活や我が国経済を支える社会インフラであり、物流業界の営業収入の合計は約29兆円（全産業の2%）、従業員数は約223万人（全就業者数の3%）。
- 国内貨物のモード別輸送量はトンベースで自動車<sup>が9割超</sup>、トンキロベースでは自動車<sup>が約5割</sup>、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。

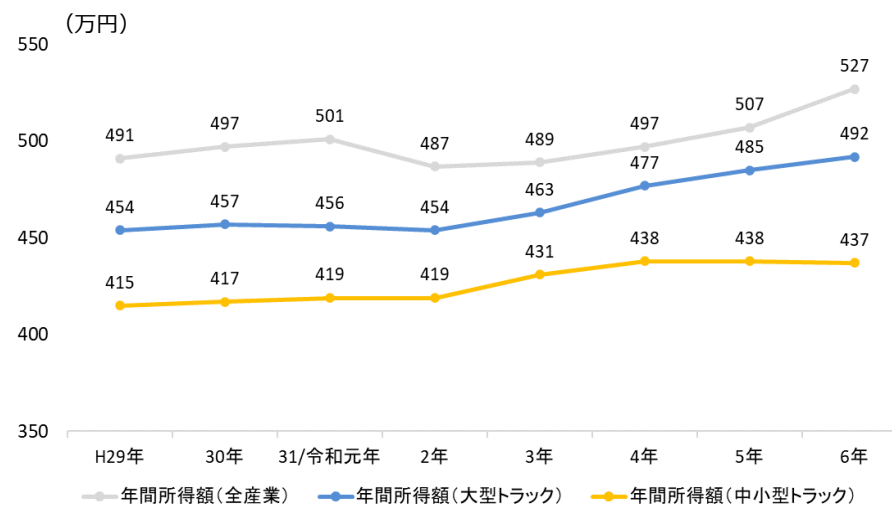


# トラック運送業の現状

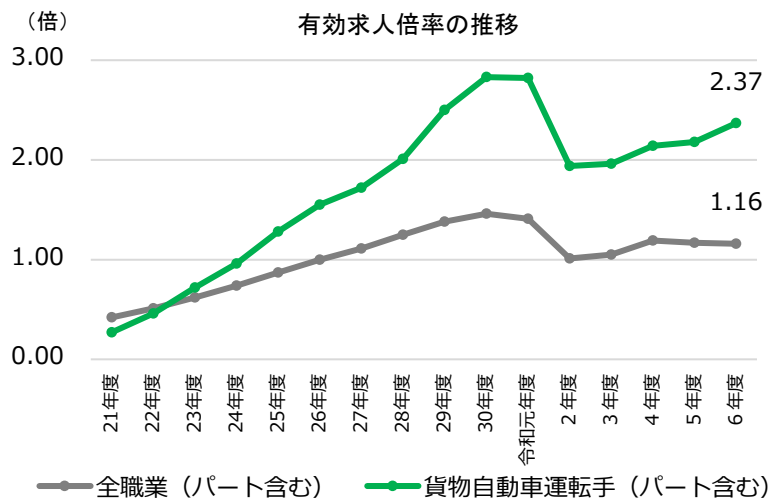
## ①労働時間 全職業平均より約2割長い。



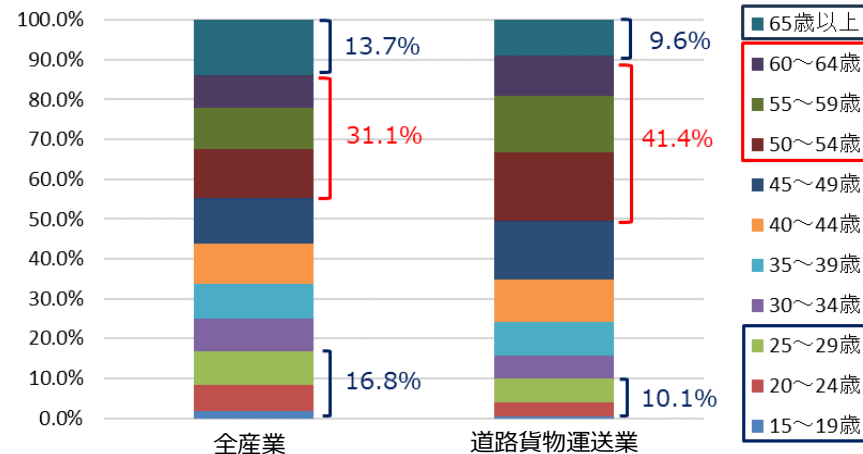
## ②年間賃金 全産業平均より5%~15%低い。



## ③人手不足 全職業平均より約2倍高い。



## ④年齢構成 全産業平均より若年層と高齢層の割合が低い。中年層の割合が高い。

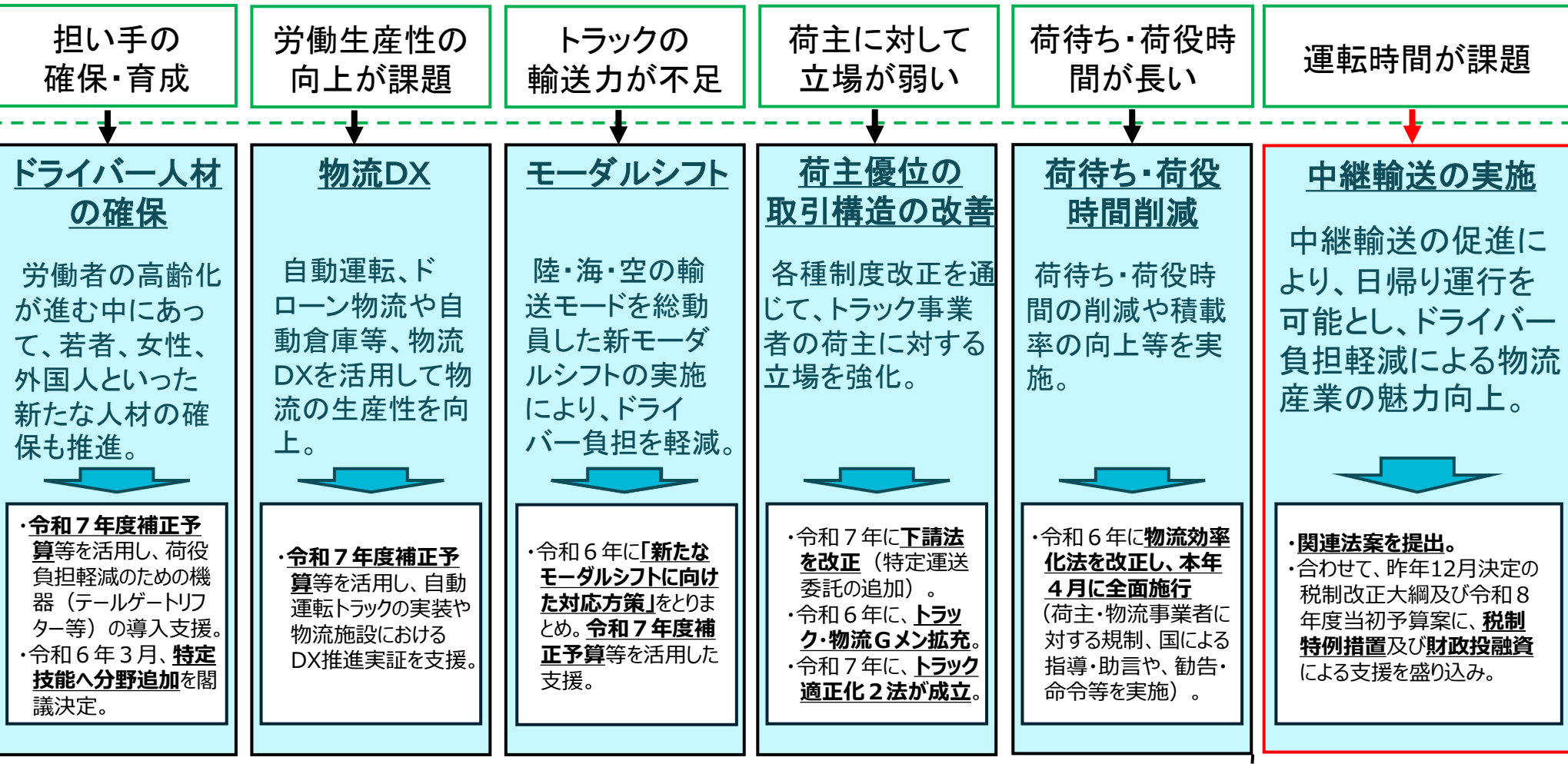


(出典) 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

# トラック事業における労働力不足への対応

○ドライバーの過労運転の防止や人材の定着を図り労働力不足に対応しつつ、必要な物資が必要なときに届くよう安定的な物流サービスを確保していくためには、中継輸送の実施をはじめ、人材確保の推進、物流DXの推進、モーダルシフトの推進、荷待ち・荷役時間の削減など、あらゆる政策・施策を総動員することが急務。

## トラック事業が抱える課題



**これまでの取組**

**今回の取組** 57

# 中継輸送の概要（福岡ー兵庫間の輸送イメージ）

浮 福岡-兵庫間では、16時間以上の拘束時間を要し、**原則として、日帰りでの運行が不可能。**

浮 そこで、広島県の中継輸送施設を使用して、**中継輸送を行うことにより、**運転者一人当たりの拘束時間が**約半分（16.0時間→8.5時間）まで短縮。**

⇒ **日帰り勤務が可能となり、労働環境が改善。**

浮 また、従来の単独輸送においては、**復路が空荷**となることが課題であったが、**中継輸送の実施によって帰り荷を確保。**

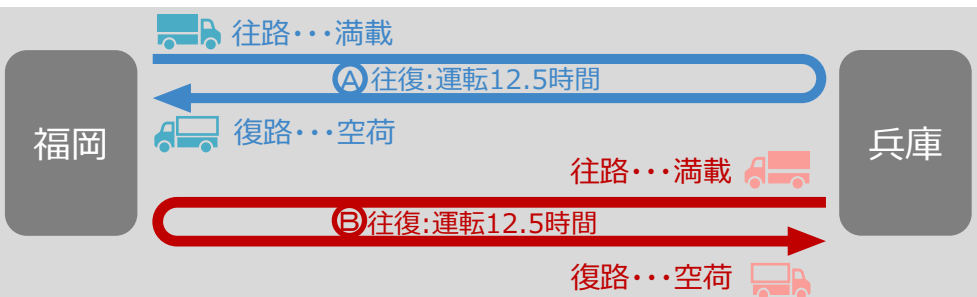
⇒ **運行効率が向上。**



※ 1日あたりの拘束時間【改善基準告示（令和6年4月1日～）】

- ・原則13時間以内、最大15時間以内（14時間超は1週間2回以内）
- ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間

## 従来の単独輸送



	運転者A	運転者B
走行距離	1000km	1000km
拘束時間	<b>16.0時間</b>	<b>16.0時間</b>
運転時間	12.5時間	12.5時間
休憩時間等（休憩・荷役等）	3.5時間※	3.5時間※

※他の事例を参考に仮定

- ✗ 運転者の拘束時間が多大となり、負担に
- ✗ 復路は空荷となり、空車回送分の輸送力のロスが発生

## 中継輸送



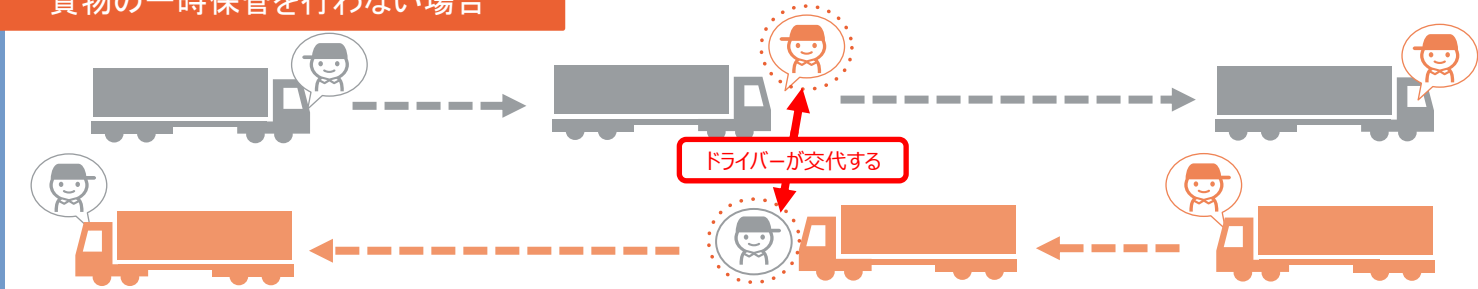
	運転者A	運転者B
走行距離	480km	520km
拘束時間	<b>8.5時間</b>	<b>9.0時間</b>
運転時間	6.0時間	6.5時間
休憩時間等（休憩・荷役等）	2.5時間※	2.5時間※

※他の事例を参考に仮定

- 運転者の拘束時間が短縮され、負担軽減に
- 帰り荷の安定的な確保により、運行効率が向上

# 中継輸送の類型

貨物の一時保管を行わない場合



中間拠点で  
ドライバーが  
車を乗り替えて  
交代する

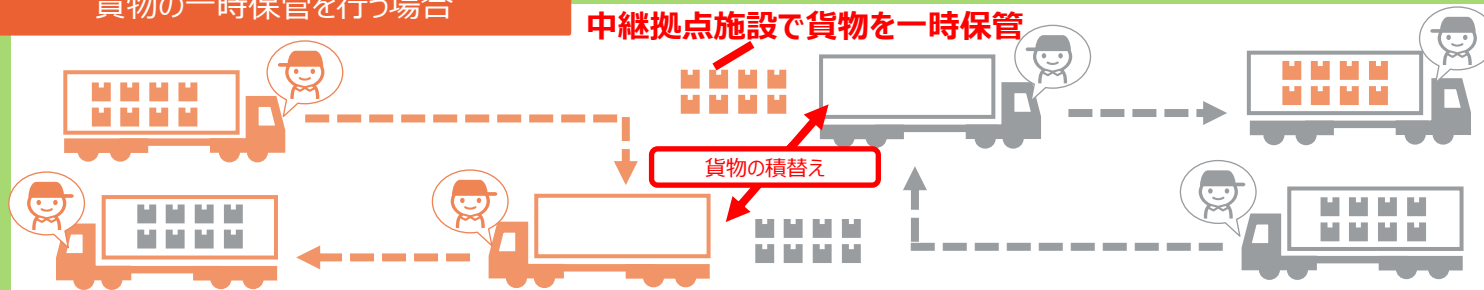


中間拠点で  
トレーラーの  
ヘッド交換をする

➤ 発着時間調整、中継拠点での一定の待機が必要

貨物の一時保管を行う場合

中継拠点施設で貨物を一時保管



中間拠点で  
貨物を  
積み替える

➤ 発着時間調整、中継拠点での一定の待機は不要

➤ 一時保管している貨物も併せて積み込むことで、一層の積載率の向上が可能。

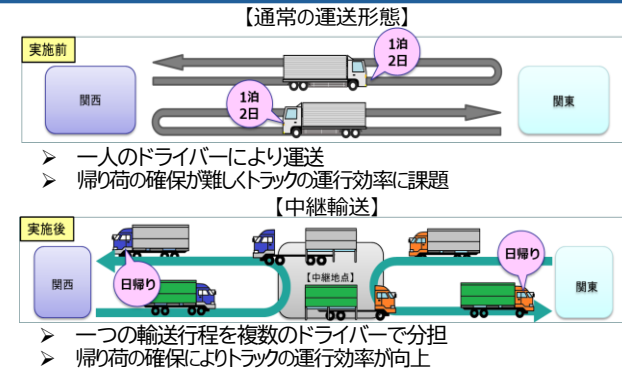
# 物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律（令和8年法律第21号）

## 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送を支えるインフラとしても機能を発揮**。



## 法律の概要

### 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。
- 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。）。

（※）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）。

【特定貨物自動車中継輸送施設のイメージ（全体像）】



出典：三菱地所HP

<京都府城陽市における施設イメージ>

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

# 貨物自動車中継輸送実施計画の認定スキーム

- 国土交通大臣が、貨物自動車中継輸送事業を実施しようとする者が作成する貨物自動車中継輸送実施計画を認定し、認定された計画に基づく取組について各種支援を実施。

## 貨物自動車中継輸送事業とは・・・

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。

※ 高速道路などの近傍に立地し、一時的な保管機能等を有する高機能の中継輸送施設



出典：三菱地所HP  
 <京都府城陽市における施設イメージ>

## 貨物自動車中継輸送実施計画の認定スキーム

国土交通大臣  
 <基本方針を作成>

計画認定の  
 申請



認定

認定要件

基本方針に沿ったものであること等

トラック事業者  
 倉庫業者・トラックターミナル事業者・不動産開発業者 等  
 [ 貨物自動車中継輸送実施計画を作成 ]

【計画記載事項】

- ・目標
- ・実施する区域
- ・事業の内容
- ・必要な資金 等

## 認定者に対する支援措置

- **課税の特例（固定資産税・都市計画税）**
  - ・特定貨物自動車中継輸送施設の整備に係る課税の特例（固定資産税・都市計画税）。
- **資金の出資・貸付け**
  - ・鉄道・運輸機構から、特定貨物自動車中継輸送施設の整備を含む事業の実施に必要な資金の出資・貸付け。
- **事業（運行）に係る経費支援**
  - ・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。
- **都市計画法に基づく開発許可についての配慮**
  - ・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。
- **行政手続の一括化**
  - ・行政手続の一括化のための関係法律の特例（トラック法・自動車ターミナル法・倉庫業法）。

# 物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る特例措置の拡充・延長 【公共性の高い新たな物流拠点に対する税制】（固定資産税・都市計画税）

物流の維持・安定化に資する基幹的な物流拠点の整備等を実施する者の負担を軽減することで、民間投資による公共性の高い拠点整備を図り、もって経済・産業・地域生活を支える社会基盤である物流の効率化・安定化を目指す。

## 施策の背景

- 我が国の経済・産業・地域生活を支える社会基盤である物流拠点については、ドライバー不足を背景としたトラック輸送の変容※、施設の老朽化、人口減少による域内市場の縮小等を背景に整備・更新や集約化・適正配置が求められているものの、その規模の大きさから投資額も大きくなる傾向があり、整備等が進んでいない状況にある。

※ 労働規制の強化を踏まえた中継輸送の拡大等

- 物流拠点の整備等に当たっては、地域における日常的な物流ネットワークの確保に資することや、災害時における生活必需品や復旧・復興のための物資の集積拠点として利用可能なことといった公共性の観点も踏まえつつ、地方公共団体の協力も得ながら整備等を推進する必要性が高まっている。



トラック輸送の変容を踏まえた基幹となる物流拠点のイメージ

## 要望の結果

- 物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した倉庫用建物等の事業用資産に係る特例措置について、その対象を物流拠点※の整備等に当たり新たに取得した家屋又は償却資産とした上で、2年間（令和8年4月1日～令和10年3月31日）延長する。

### ・【固定資産税・都市計画税】

新たに取得した家屋について、取得後5年間にわたり、課税標準を1/2に軽減する

### ・【固定資産税】

新たに取得した償却資産（構築物）について、取得後5年間にわたり、課税標準を3/4に軽減する



地方公共団体が関与した物流拠点整備の取組の例（北海道名寄市における整備イメージ）

※ 対象となる物流拠点は、地方公共団体が関与した公共性を有する、幹線上の中継輸送機能等を持った物流拠点