○国土交通省告示第千二百九十号

貨物自動車相互間の中継輸送の実施に関する基本的な方針

第一　貨物自動車相互間の中継輸送の意義及び目標に関する事項

1　貨物自動車相互間の中継輸送の意義

物流は、我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える重要かつ不可欠な社会インフラである。特に、国内貨物輸送については、トンベースではその大半を、トンキロベースでは全体の半分超を貨物自動車（道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第二項に規定する自動車であって、貨物の運送の用に供するものをいう。以下同じ。）が担っているところである。

一方で、貨物自動車運送事業を担う貨物自動車の運転者（以下「運転者」という。）の置かれている状況は厳しく、労働時間は全産業平均より長いにもかかわらず、年間賃金は低くなっており、他の産業と比較して人手不足が著しく進んでいる。加えて、年齢構成において、貨物自動車運送業は他産業と比較して中年層の割合が大きく、かつ若年層の割合が小さいことから、将来的には、更なる人手不足が懸念されている。

そのような状況において、物流産業を魅力ある職場とするため、令和六年四月から働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成三十年法律第七十一号）による時間外労働の上限規制が運転者に対して適用されるとともに、運転者の拘束時間等を定めた自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第七号。以下「改善基準告示」という。）が改正された。その一方で、前述の運転者の担い手不足の深刻化や時間外労働の上限規制が課されたことにより、何らかの対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる物流の「二〇二四年問題」が社会的に大きな危機となった。

総合物流施策大綱（二〇二六年度～二〇三〇年度）（令和八年三月三十一日閣議決定）によれば、二〇三〇年度に想定されていた約三十四％の輸送力不足のうち、約十四％は、物流の「二〇二四年問題」に対応するための官民の取組の成果等により概ね克服することができた一方で、依然として輸送力がひっ迫している状況に変わりはなく、二〇三〇年度に想定される物流の停滞を回避するためには、残りの輸送力不足の克服に向けて、引き続き取組を進めていく必要がある。このような中、貨物自動車による国内の貨物輸送が将来にわたって継続的に維持され続けるためには、運転者の負担軽減と輸送力の確保

の両立を図ることが喫緊の課題であり、中継輸送の促進はその有効な対応策の一つである。

中継輸送には、ドライバー交替方式、トレーラー・トラクター方式、貨物積替え方式の三つの方式が存在する。ドライバー交替方式及びトレーラー・トラクター方式は、中継輸送地点でそれぞれ運転者又はトレーラーヘッドを交替・交換し、車両やトレーラー自体は引き続き進行方向に運行する方式である。貨物積替え方式は、中継輸送地点において貨物の受渡しを行い、進行方向とは逆に折り返して運行することを可能とする方式である。

いずれの中継輸送の方式についても一つの長距離輸送を分担して行うことで運転者の走行距離や拘束時間を短縮するものであると同時に、帰り荷の確保による運行効率の向上を図るものであることから、中継輸送の促進は、運転者の負担軽減と輸送力の確保の両立の実現に貢献する意義がある。

2　貨物自動車相互間の中継輸送の目標

運転者の労働力不足に対応するため、これまで、労働生産性向上に資する物流ＤＸの推進、貨物自動車輸送を鉄道、海上、航空輸送へとシフトするモーダルシフトの推進、運転者の荷待ち時間等の短縮に資する荷主や物流事業者に対する規制的措置等の導入等に取り組んできた。

加えて、第一の１のとおり、貨物自動車運送事業における時間外労働の上限規制の導入等により、運転者一人当たりの拘束時間が従前より減少していくことが見込まれることから、これまでの貨物自動車輸送のあり方そのものを見直し、ひいては運転者の負担軽減に繋げていく必要がある。

そこで、一つの輸送行程を複数の運転者で分担する中継輸送を促進することで、改善基準告示による一日当たりの拘束時間を遵守しつつ、運転者の負担軽減につながる日帰り運行を可能とするとともに、運転者一人当たりの一回の運送における走行距離の短縮による運転者の過労運転の防止に寄与することができる。

加えて、中継輸送の実施により輸送行程を分担することで、貨物自動車が運行する区間の大部分で貨物が積載されている状態になることから、帰り荷確保の心配が少なく、運行効率の向上にも寄与することができる。

このため、中継輸送による取組の目標としては、運転者一人当たりの一回の運送における走行距離や拘束時間の短縮及び運行効率を向上させることを設定することとする。

なお、国は、必要に応じ、この取組の進捗状況を定期的に確認するものとする。

第二　貨物自動車中継輸送事業の実施に関する基本的な事項

1　基本的な考え方

貨物自動車中継輸送事業は、二以上の一般貨物自動車運送事業者（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）第七条第一項に規定する一般貨物自動車運送事業者をいう。）若しくは特定貨物自動車運送事業者（同法第二十一条に規定する特定貨物自動車運送事業者をいう。）（以下「貨物自動車運送事業者」という。）又は施設管理事業者等が連携して、貨物自動車相互間の中継輸送の促進を図る事業であって、運転者の過労運転の防止を図るとともに、必要な物資が必要なときに確実に運送されるようにすることを目的としている。

第一の1のとおり、中継輸送の方式にはドライバー交替方式及びトレーラー・トラクター方式に加えて、貨物積替え方式があるが、ドライバー交替方式及びトレーラー・トラクター方式は、運転者同士の到着時間の調整が必要であり、運行状況によっては運転者に一定の待ち時間が生じるケースも想定される。

他方、貨物積替え方式は、貨物自動車運送事業者が貨物の一時的な保管機能を有する中継輸送施設を

活用することにより、運転者同士の待ち合わせが不要となるとともに、あらかじめ保管していた荷物を帰り荷として積み込むことにより、更なる運行効率の向上にも期待することができる。

(1)　貨物自動車中継輸送事業の実施主体

貨物自動車中継輸送事業を実施しようとする者として、二以上の貨物自動車運送事業者を必須としつつ、特定貨物自動車中継輸送施設を管理する倉庫業者やトラックターミナル事業者、当該施設を整備する不動産開発事業者及び製造業者等の荷主等、様々な事業者が連携することが想定される。

また、実施主体は必ずしも民間事業者である必要はなく、公的セクターも対象となり得る。例えば、市町村が特定貨物自動車中継輸送施設を整備するための土地を提供したり、当該施設そのものを整備したりするなど、地域物流の維持・確保に向け、市町村をはじめとする地方公共団体が参加することなどが想定される。

なお、二以上の者の連携に当たっては、法人格が別の事業者同士が連携することが必要である。ただし、組合は複数者が参画して共同の事業を行う主体であり、組合が行う事業は二以上の者が連携した事業とみなせることから、組合としては単体であっても、貨物自動車中継輸送事業の実施主体とは

なり得る。

さらに、連携する者の組み合わせは様々なものが考えられるが、貨物自動車中継輸送事業を実施する者が含まれることが必要であることはもちろんのこと、貨物自動車中継輸送実施計画に記載された貨物自動車中継輸送事業の目標及び内容を実現可能とする者が含まれていることが必要である。例えば、特定貨物自動車中継輸送施設において、荷役に係る停留場所への貨物自動車の出入りの円滑な管理に資するシステムを導入する際には、当該システムを運用する者と活用する者が連携することが必須となることから、特定貨物自動車中継輸送施設を管理する者と当該特定貨物自動車中継輸送施設に日常的に物資の搬出入を行う主要な貨物自動車運送事業者が連携することが必要である。

⑵　貨物自動車中継輸送事業の内容

貨物自動車中継輸送事業は、二以上の貨物自動車運送事業者が、一つの長距離輸送の工程を一人の運転者が行う通常の運送形態に代えて、特定貨物自動車中継輸送施設において、貨物自動車相互間で運転者の交代又は貨物の受渡しを行い、複数の運転者が一つの輸送行為を分担することで、運転者の過労運転の防止や長時間労働を抑制しつつ、運転者一人当たりの一回の運送における貨物自動車の走

行距離や拘束時間を短縮させ、帰り荷の確保による運行効率の向上を図る事業である。

なお、特定貨物自動車中継輸送施設を管理する者が当該二以上の貨物自動車運送事業者に当該特定貨物自動車中継輸送施設を利用させる事業も含むものである。

⑶　貨物自動車運送事業者の負担軽減及び運行効率の向上に関する評価

貨物自動車中継輸送事業は、運転者の過労運転の防止や長時間労働を抑制しつつ、運転者一人当たりの一回の運送における貨物自動車の走行距離や拘束時間を短縮させ、帰り荷の確保による運行効率の向上を伴うものである。したがって、貨物自動車中継輸送実施計画においては、従前又は貨物自動車中継輸送実施計画を実施しなかった場合との比較によりどの程度の運転者の走行距離や拘束時間の短縮が見込まれるかなどの運転者の負担軽減に係る効果について定量的に算出することが重要である。

加えて、従前又は貨物自動車中継輸送実施計画を実施しなかった場合と比較してどの程度運行効率が向上したか評価するに当たっては、天候不順等計画的な中継輸送の実施を阻害する要因が発生した場合を除き、貨物自動車中継輸送事業を実施した結果として、概ね運行効率が向上することが見込まれるかを評価することが重要である。

⑷　貨物自動車中継輸送事業の実施期間

貨物自動車中継輸送事業の実施期間は五年以上とする。なお、地方公共団体等との協定等に基づき五年を超える期間の事業を実施する場合は、当該期間を実施期間とすることができる。

また、実施期間中に貨物自動車中継輸送実施計画に変更が生じた場合は、同計画の変更に係る認定を受けることが必要である。

⑸　特定貨物自動車中継輸送施設の整備に関する基本的な事項

特定貨物自動車中継輸送施設は、高速自動車国道その他の物資の流通を結節する機能を有する道路の近傍に立地し、入浴設備を備えた待機所等の運転者の疲労を回復するための施設、荷役に係る停留場所への貨物自動車の出入りの円滑な管理に資する装置並びに貨物の搬入及び搬出の円滑化を図るための情報処理システム等の荷役及び荷さばきの効率化に資する設備を有するものであって、二以上の貨物自動車運送事業者の二以上の貨物自動車相互間で運転者の交代又は貨物の受渡しを行うものである（特定貨物自動車中継輸送施設の基準の詳細は、物資の流通の効率化に関する法律（以下「法」という。）第二十九条の六第五項第三号の国土交通省令で定められる。）。

また、大手の貨物自動車運送事業者が自ら保有する中継輸送施設の整備は一定程度進んでいる一方で、広く一般の中小の貨物自動車運送事業者が利用できる中継輸送施設は不足しており、中小の貨物自動車運送事業者も利用できる中継輸送施設の整備を促進する必要がある。このため、特定貨物自動車中継輸送施設は、貨物自動車中継輸送事業の実施主体となる貨物自動車運送事業者以外の者も中継輸送の実施のために活用できるようにすることが望ましい。

⑹　特定貨物自動車中継輸送施設を整備すべき地域に関する事項

特定貨物自動車中継輸送施設の整備は、大都市間の幹線輸送における地理的な中間地点に整備されるものだけでなく、運転者の労働時間遵守、引受け側の輸送を担う貨物自動車運送事業者の確保、運行効率向上に資する貨物の集積状況等を踏まえて整備されるべきである。

また、特定貨物自動車中継輸送施設は、地域の雇用創出や産業振興、災害対応に係る防災拠点としての役割を担うこともできるため、地域のニーズに沿って整備されるべきである。

⑺　特定貨物自動車中継輸送施設の立地や機能に関する事項

①　物流量や物流インフラの状況を見通した立地

特定貨物自動車中継輸送施設の立地場所は、高速道路等のインターチェンジ等の半径五㎞以内に立地する必要があることとする。加えて、物流量や周辺の自動車の交通量の見通し、道路等の交通施設の整備の見通し等を勘案して立地を決定する必要がある。

② 運転者の労働環境改善に資する機能

貨物自動車中継輸送事業は、運転者の過労運転を防止することを目的としていることから、特定貨物自動車中継輸送施設における一時的な停車時間の間等に利用可能な入浴設備（シャワー）等の運転者が疲労を回復することができる設備を備えることが必要である。

また、当該設備については、貨物自動車中継輸送事業者以外の者の運転者の疲労回復にも利用されることが望ましい。

③ 防災対策に資する機能

特定貨物自動車中継輸送施設は、平時における物流に係る機能のみならず、防災の観点でも重要な機能を果たす潜在能力を持ち合わせている。

この観点から、地方公共団体と連携し、平時から災害時に必要となる食料品やヘルメット等の防

災備蓄品等の保管、発災時においては、地元住民の一時的な避難場所や緊急物資の受入・中継輸送拠点となることなどの機能を備えることが期待される。

④　地域活性化に資する機能

特定貨物自動車中継輸送施設の整備により、当該施設での物流を担う人材の雇用機会の創出をもたらすほか、施設内で交流イベント等を開催することなど、様々な形での地域共生・地域貢献を通じた地域活性化に資する機能を備えることも期待される。

⑤　様々な貨物自動車運送事業者への施設利用機会の確保

貨物自動車中継輸送事業は、認定貨物自動車中継輸送実施計画に係る二以上の貨物自動車運送事業者による事業である一方で、貨物自動車中継輸送事業の実施に係る特定貨物自動車中継輸送施設は必ずしも当該認定を受けた者のみに利用が限定される必要はない。

貨物自動車運送事業者のうち、中継輸送の実施を希望する者は一定程度存在する一方、特に荷主の運送依頼に応じて固定化されていない経路を運行する中小事業者にとっては、運行頻度が低い地域に中継輸送施設を整備することは困難である。

他方で、運転者の拘束時間を短縮する必要がある現状において、貨物自動車運送事業者の多くを中小事業者が占めていることに鑑みれば、一時的な保管による短時間の利用が想定される中継輸送事業においては、貨物自動車中継輸送実施計画の申請者ではない広く一般の貨物自動車運送事業者が利用可能な中継輸送施設が整備されることが望ましい。

その際、中継輸送の実施を希望する事業者同士をマッチングさせるシステムの導入等により事業者の連携を促進させることが望ましい。

⑥　市町村との協定の締結

第二の１⑺③から⑤に列記する機能を持ち合わせた特定貨物自動車中継輸送施設を整備する場合には、特定貨物自動車中継輸送施設が所在する市町村と連携し、当該施設を整備する者又は管理者と当該市町村との間で協定を締結することが考えられる。

協定締結の対象となる特定貨物自動車中継輸送施設は、当該施設が所在する市町村との事前調整が図られた上で整備された施設であり、かつ、貨物自動車中継輸送実施計画に係る貨物自動車運送事業者以外の者に利用機会を開放する施設となるため、通常の特定貨物自動車中継輸送施設と比較

して公共性が高いことから、固定資産税及び都市計画税に係る特例措置（以下「税制特例措置」という。）の対象とすることとする。

税制特例措置の適用を希望する事業者については、貨物自動車中継輸送実施計画に係る認定申請の際に、併せて市町村との協定書等を提出する必要があることとする。

ただし、当該認定申請時点において、市町村との間での具体的な取り決め内容までを定めた協定書等を締結していない場合は、基本的な事項のみを定めた協定書等を提出することとし、税制特例措置の対象である旨を地方運輸局長が証明する際の手続においては、市町村との間で具体的な取り決め内容まで定めた協定書等を確認することとする。

なお、協定書等に盛り込む項目のうち、第二の１⑺③又は④等の地域に資する内容については、市町村ごとに必要となる防災対策や地域活性化の取組内容は異なることから、当該市町村において必要とされる取組内容が記載されていることを確認することとする。

⑻　特定貨物自動車中継輸送施設の整備に当たっての留意点

特定貨物自動車中継輸送施設の整備に当たっては、国土形成計画（国土形成計画法（昭和二十五年

法律第二百五号）第二条第一項に規定する国土形成計画をいう。）、社会資本整備重点計画（社会資本整備重点計画法（平成十五年法律第二十号）第二条第一項に規定する社会資本整備重点計画をいう。）、交通政策基本計画（交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）第十五条第一項に規定する交通政策基本計画をいう。）、都市計画（都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第一項に規定する都市計画をいう。）や港湾計画（港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第三条の三第一項に規定する港湾計画をいう。）等の土地利用等に関する計画との整合が図られていることが必要である。

また、可能な限り既成市街地の外周の地域であって、交通条件及び地理的条件がともに良好であり、かつ、土地利用上適正な位置に立地することが必要である。

加えて、農地あるいは国有林野である土地に特定貨物自動車中継輸送施設を整備する場合には、用地の確保が確実であること及びその土地の利用に当たって必要な許認可等を取得していること又は取得の見込みがあることが必要である。

さらに、安全かつ円滑な道路交通の確保のため、周辺の道路交通状況に十分配慮する必要がある。

特に、貨物自動車の交通量が増えることによる自動車の騒音とそれに伴う生活環境の悪化等、外部不経済を引き起こす可能性もある点も留意する必要がある。

2　貨物自動車中継輸送事業に参加する者の意思統一等

貨物自動車中継輸送実施計画の作成に当たっては、二以上の貨物自動車運送事業者に加えて、特定貨物自動車中継輸送施設を整備・運営する倉庫業者、トラックターミナル事業者や不動産開発事業者等が連携して取り組むことが想定されるが、その一貫性、一体性を確保するためには、当該計画に参加する者の緊密な意思統一を図ることが必要である。

また、貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっては、適切な実施計画の下、貨物自動車中継輸送事業の進め方に関し、当該事業に参加する者の認識を一致させることが必要である。

なお、地方公共団体も含めて地域全体で取り組むことが望ましい取組については、地域の関係者が集まる協議会の開催等を通じて関係者間での合意形成を行うことが望ましい。

3　貨物自動車中継輸送事業の実施に必要な物流事業に関する許可等

貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっては、貨物自動車運送事業法、自動車ターミナル法（昭和三

十四年法律第百三十六号）又は倉庫業法（昭和三十一年法律第百二十一号）の許可等が必要となる場合がある。このため、このような許可等が必要な貨物自動車中継輸送事業に係る業務を、当該許可等を有しない者が行うことを内容とする貨物自動車中継輸送実施計画は適切なものとは認められない。なお、これらの許可等については、貨物自動車中継輸送実施計画の認定申請の際に所要の関係書類を併せて提出し、必要な審査を実施することにより、貨物自動車中継輸送実施計画の認定を受けたことをもって許可等を受けたものとみなすこととしているが、貨物自動車運送事業法等の各事業法に基づいて別途許可等を受けた後に貨物自動車中継輸送計画の認定を申請することも可能である。

4　貨物自動車中継輸送事業の実施に必要な資金の確保

貨物自動車中継輸送事業を確実に遂行するため、事業の実施に必要となる資金の額及び調達方法を明らかとすることが必要である。貨物自動車中継輸送事業を円滑に実施するためには、国等の支援施策を活用することも効果的である。具体的には、国や地方公共団体からの補助金及び税制優遇措置、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、株式会社日本政策金融公庫、中小企業投資育成株式会社等からの融資、株式の引受け等による債務保証等の支援施策の活用が考えられる。

5　物流機器等の統一の推奨

パレット、コンテナ等の物流機器を標準化し、ユニットロード化を推進することは、荷役に係る作業の省力化にも資することから、貨物自動車中継輸送事業の実施に当たって推奨される。

6　ＫＰＩ導入の推奨

貨物自動車中継輸送事業において、二以上の者が連携していく上では、物流事業者におけるＫＰＩ（重要業績評価指標）の導入により、物流事業者の収益状況、コスト状況、生産性、最適性等を定量的に明らかとすることも推奨される。これにより例えば荷主と物流事業者が一体となった健全な貨物自動車相互間の中継輸送の促進を図ることができる。

第三　貨物自動車中継輸送事業の実施に当たって配慮すべき事項

1　就業環境の整備等

物流分野における労働力不足に対応するためには、運転者の負担軽減や運行効率向上の取組を促進するのみならず、人材の確保を図ることも必要である。貨物自動車中継輸送事業の主眼は運転者の負担軽減や運行効率向上を進めることにあるが、貨物自動車中継輸送事業の実施により、労働環境が改善され、

人材の確保にも資するという効果も期待できるものである。

したがって、貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっては、労働者の待遇改善や、性別・年齢に関わりなく誰もが働きやすい環境整備の観点も考慮の上、取り組むことが望ましい。

また、貨物自動車中継輸送事業の実施による運転者の拘束時間の短縮は、運転者の賃金を下げることにつながることも考えられるが、当該事業の実施により運行効率の向上が図られ、運転者の賃金の原資を確保することが可能であることから、運転者の賃金が下がらないよう、適正な待遇を維持することが必要である。

2　国及び地方公共団体の役割

⑴　国の役割

国は、中継輸送の取組を全国に普及させるため、貨物自動車中継輸送事業のモデル事例を収集し、中継輸送の実施における課題やその対応策等について周知を行うものとする。加えて、地方運輸局においては、管轄する地域ブロックの実情に応じた貨物自動車中継輸送実施計画ができる限り多く策定されるよう、貨物自動車中継輸送事業に取り組む意欲のある者等に対する助言、情報の提供その他必

要な支援を行うものとする。

また、国は、法第二十九条の十一第一項第一号に規定する出資及び貸付けや税制特例措置を活用して、事業者が、中継輸送の取組を行う際には、当該取組が適切に進められるよう、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び事業者同士の連携の強化に努めることとする。

その際、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、国及び事業者と連携しつつ、民業補完性や償還確実性の確保等が図られるよう、十分な体制を構築して出資及び貸付けを実施することとする。

⑵　地方公共団体の役割

地域における物流の維持に貢献する貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっては、地域の物流サービスのあり方について地域の関係者の意思統一を図った上で実施することが重要であり、その際、地方公共団体は、主導的な役割を果たすなど、貨物自動車中継輸送事業に積極的に参加又は関与することが望ましい。

また、貨物自動車中継輸送事業は、中継輸送を実施する関係者間の連携・協働が重要であることか

ら、地方公共団体は、当該関連事業に係る施策の実施に当たり、貨物自動車中継輸送事業の円滑な実施のため、事業者同士のマッチングの場を設けるなどの積極的に協力することが望ましい。その際、地域公共交通と連携した貨客混載が行われる場合には、地域公共交通に関する施策との調和を十分考慮することが望ましい。

3　災害対応力の強化

我が国は災害リスクが常に高い状況にあり、貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっては、災害発生時においても、当該事業が継続できるよう、災害への備えを十分に行うよう努めるものとする。その際、ＢＣＰ（事業継続計画）を定めておくことも有効であり、とりわけ、荷主事業者と物流事業者の連携によるＢＣＰ策定に当たっては、令和五年に策定された「多様な災害に対応したＢＣＰ策定ガイドライン～荷主・物流事業者の連携による安全で強靭な物流の実現に向けて～」が参考になる。

また、特定貨物自動車中継輸送施設については、災害の発生によりその機能が維持されないことは、地域の物流に重大な影響を与える可能性があることから、非常用電源を導入するなど災害に対する備えを講じておくことが必要である。

さらに、特定貨物自動車中継輸送事業を活用して平時から防災訓練や物資輸送訓練等を行うことが望ましい。

4　交通量の集中等による影響への配慮

貨物自動車中継輸送事業は、事業実施によって交通量の過度の集中等を招き、著しい渋滞等を引き起こし、ひいては二酸化炭素排出量の増大を招くこととなるようなものであってはならない。

また、貨物自動車中継輸送事業は、交通量の集中等に伴う渋滞、大気汚染、騒音、振動等の周辺環境への影響にも十分配慮されたものでなければならない。例えば、大気環境基準が達成されていない大気測定局周辺等の大気環境の改善が必要な地域に新たに特定貨物自動車中継輸送施設を立地する場合には事前に環境への影響を予測し、必要に応じて、立地の見直しを含めて対策を講ずることが必要である。

5　私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律等の遵守

貨物自動車中継輸送事業は、公正かつ自由な取引環境を損なうようなものであってはならず、貨物自動車中継輸送事業を実施する事業者は私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号。以下「独占禁止法」という。）を遵守しなければならない。

例えば、競争関係にある物流事業者が、共同して荷主に提示する運賃の決定、維持又は引上げを行うこと、共同して契約する荷主の割当てを行うことなどにより、一定の取引分野における競争を実質的に制限する場合は、不当な取引制限として独占禁止法に違反することになる。

また、物流分野全体の取引の適正化を図るために措置されている、独占禁止法に基づく特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法（平成十六年公正取引委員会告示第一号）や製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律（昭和三十一年法律第百二十号）についても遵守しなければならない。

6　その他関係法令の遵守

貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっては、貨物自動車の過積載や過労運転、特殊車両通行制度違反等により輸送の安全が損なわれたり、物流事業者の事業の正常な運営が阻害されたりすることのないよう、関係法令を遵守することが必要である。

また、特定貨物自動車中継輸送施設の立地や貨物自動車の駐車場所の確保等に関し、関係行政機関とも連携の上、道路交通法規を遵守し、安全かつ円滑な道路交通の確保に配慮するものとする。

第四　貨物自動車相互間の中継輸送に係る一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、荷主、倉庫業者等その他の関係者相互間の連携及び協働に関する基本的な事項

1　取引の相手方の理解と協力

貨物自動車相互間の中継輸送を実施する者は、取引の相手方の理解と協力を得るよう努めることが重要である。例えば、荷主に対して、計画的発注や配送頻度、ロットの調整をはじめ貨物自動車相互間の中継輸送の円滑な実施のために必要な協力を得ることなどが挙げられる。

また、法に基づき、貨物自動車運送事業者等、荷主、貨物自動車関連事業者及び連鎖化事業者が連携して、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に努めることも重要である。

加えて、貨物自動車運送事業者間で貨物自動車相互間の中継輸送を実施する際には、貨物自動車運送事業者及び荷主が協働し、当該中継輸送の実施に伴い発生する輸送コストも含め、貨物自動車運送事業者が適正な運賃・料金を確保できるようにすること、特に、両者の協働により、当該中継輸送を実施することに伴い倉庫業者等に発生する人件費等の必要経費を確保することが重要である。

２　物流に係るコスト及び取引条件の明確化等の商慣行の改善

物流に係るコスト及び取引条件の不明確性が物流における公正な取引を阻害し、物流の非効率化の一因となっている。

また、二以上の者が連携した事業である貨物自動車相互間の中継輸送を実施するに当たっては、コスト及び取引条件を明確化し、事業者間での信頼関係を築くことも重要である。よって、貨物自動車相互間の中継輸送の実施に当たっては、物流に係るコスト及び取引契約の書面化等の取引条件の明確化の徹底に努めるものとする。

第五　その他貨物自動車相互間の中継輸送の実施に関する重要事項

１　停留場所への出入りの円滑な管理に資する装置等に情報処理システム及び先進的技術の活用の推奨

貨物自動車相互間の中継輸送の実施に当たっては、情報通信技術（ＩＣＴ）を活用することが効果的である。特に、標準化された情報処理システムが普及することは、特定の貨物自動車相互間の中継輸送における効果のみならず、社会全体の物流の効率化につながることから、大いに推奨されるべきことである。このような情報処理システムの導入の具体例としては商品マスターデータの共有、物流ＥＤＩ標

準や流通ＢＭＳ（流通ビジネスメッセージ標準）等の標準化されたＥＤＩ（電子データ交換）の導入、電子タグの導入等が考えられる。その際、我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化及び多様化への対応という観点からは、可能な限り国際標準が使用されるべきである。

加えて、情報通信技術は近年急速な進化を遂げており、人工知能によるビッグデータの解析や、無人搬送車、ピッキングロボット等の自動化機器、物流情報や商取引情報等を処理するデジタルプラットフォームの活用等、先進的技術を活用することも有用である。

また、貨物自動車相互間の中継輸送の実施に当たっては、ダブル連結トラックや自動運転トラックの活用も有効である。ダブル連結トラックは、一台で通常の大型貨物自動車二台分の輸送が可能となり、自動運転トラックは運転者が不要となることで、労働生産性は向上することから、これらの新技術を活用することにより、より一層の積載率の向上や運転者の負担軽減が期待される。

２　ノウハウの提供を受けること及び人材育成の推奨

貨物自動車相互間の中継輸送においては、物流機器や物流情報システムに関する専門的知見、ノウハウ等が求められる場合も多いため、これらの専門的知見、ノウハウを有する専門家等による支援を事業

計画段階から受けることが推奨される。また、物流に係る専門的な知識を習得した人材を育成するため、各種研修等も積極的に活用することが有用である。

3　その他貨物自動車相互間の中継輸送の実施に当たっての留意点

貨物自動車相互間の中継輸送の実施に当たっては、中継輸送地点への到着時刻の調整が必要となるため、運行情報の共有や配車管理の高度化を図ることが望ましい。また、貨物の受渡しや車両の相互使用を行う事業者間で、貨物自動車のヘッドとシャーシが連結可能であること、待機スペースやヘッド交換をする十分なスペースを確保すること、車両及び貨物の損害賠償等の責任関係等について事前に協定書等で定めることが重要である。加えて、ドライバー交替方式及びトレーラー・トラクター方式の実施に当たっては、貨物の積替えを要しないことから、荷役作業に伴う貨物の損傷や追加的な荷役コストの発生を抑制できる一方、交換用車両の確保等に留意する必要がある。