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

担い手の確保・育成	労働生産性の向上が課題	トラックの輸送力が不足	荷主に対して立場が弱い	荷待ち・荷役時間が長い	運転時間が課題
ドライバー人材の確保 労働者の高齢化が進む中にあって、若者、女性、外国人といった新たな人材の確保も推進。	**物流DX** 自動運転、ドローン物流や自動倉庫等、物流DXを活用して物流の生産性を向上。	**モーダルシフト** 陸・海・空の輸送モードを総動員した新モーダルシフトの実施により、ドライバー負担を軽減。	**荷主優位の取引構造の改善** 各種制度改正を通じて、トラック事業者の荷主に対する立場を強化。	**荷待ち・荷役時間削減** 荷待ち・荷役時間の削減や積載率の向上等を実施。	**中継輸送の実施** 中継輸送の促進により、日帰り運行を可能とし、ドライバー負担軽減による物流産業の魅力向上。
・**令和７年度補正予算**等を活用し、荷役負担軽減のための機器（テールゲートリフター等）の導入支援。 ・令和６年３月、**特定技能へ分野追加**を閣議決定。	・**令和７年度補正予算**等を活用し、自動運転トラックの実装や物流施設におけるDX推進実証を支援。	・令和６年に**「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」**をとりまとめ。**令和７年度補正予算**等を活用した支援。	・令和７年に**下請法を改正**（特定運送委託の追加）。 ・令和６年に、**トラック・物流Ｇメン拡充**。 ・令和７年に、**トラック適正化２法が成立**。	・令和６年に**物流効率化法を改正し、本年４月に全面施行**（荷主・物流事業者に対する規制、国による指導・助言や、勧告・命令等を実施）。	・**関連法案を提出。** ・合わせて、昨年12月決定の税制改正大綱及び令和８年度当初予算案に、**税制特例措置**及び**財政投融資**による支援を盛り込み。

これまでの取組　　**今回の取組**

中継輸送の概要（福岡ー兵庫間の輸送イメージ）

国土交通省

○ 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**。

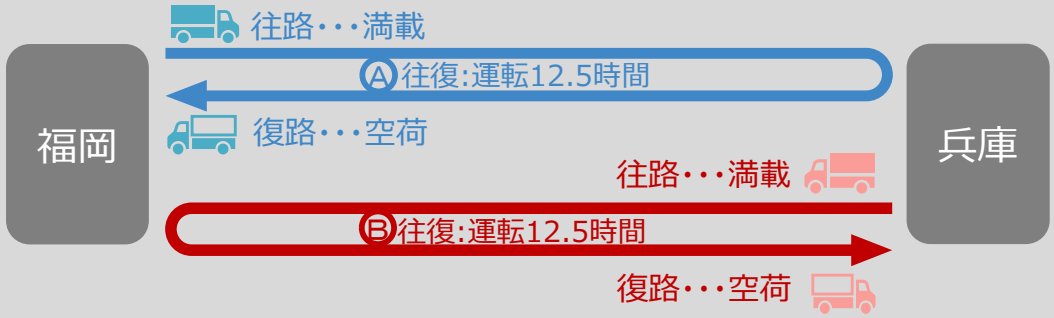
○ そこで、広島県の中継輸送施設を使用して、**中継輸送を行うことにより**、運転者一人当たりの拘束時間が**約半分**（16.0時間→8.5時間）**まで短縮**。
⇒**日帰り勤務が可能となり、労働環境が改善**。

○ 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	**16.0時間**	**16.0時間**
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

中継輸送



	運転者A	運転者B
走行距離	480km	520km
拘束時間	**8.5時間**	**9.0時間**
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**

○
- **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**

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）

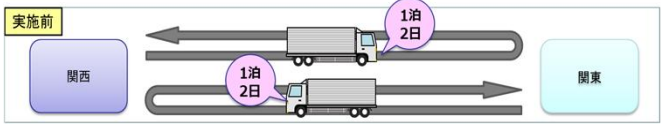
背景・必要性

○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）】



＜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】 11月１日施行

貨物自動車中継輸送実施計画の認定スキーム

国土交通省

○　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



＜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）。

貨物自動車中継輸送実施計画における申請書記載事項

国土交通省

○　国土交通省関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則の一部を改正し、貨物自動車中継輸送実施計画の記載事項及び特定貨物自動車中継輸送施設の基準等を規定。

＜貨物自動車中継輸送実施計画への記載事項＞

・氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
・貨物自動車中継輸送事業の目標※
・貨物自動車中継輸送事業を実施する区域※
・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の用に供する特定貨物自動車中継輸送施設の立地、規模、構造及び設備並びに管理主体※
・貨物自動車中継輸送事業の実施時期※
・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の短縮その他の貨物自動車中継輸送事業の実施により見込まれる効果※
・貨物自動車中継輸送事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法※
・特定貨物自動車中継輸送施設が貨物自動車運送事業法第２条第１項に規定する貨物自動車運送事業の用に供する営業所及び自動車車庫（以下「営業所等」という。）を有する場合にあっては、営業所等を設置する者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名、営業所の名称及び位置、営業所に配置する事業用自動車の数、自動車車庫の位置及び収容能力、営業所等において行う業務の内容

＜特定貨物自動車中継輸送施設の整備のみを行う者に関する記載事項＞

・当該特定貨物自動車中継輸送施設の整備の内容及びその実施主体※
・当該特定貨物自動車中継輸送施設の用に供する土地の所在及び面積※
・特定貨物自動車中継輸送施設の整備の実施時期

※法律規定事項

貨物自動車中継輸送実施計画における添付書類

国土交通省

○　国土交通省関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則の一部を改正し、貨物自動車中継輸送実施計画の記載事項及び特定貨物自動車中継輸送施設の基準等を規定。

＜添付書類＞

・既存の法人にあっては、次に掲げる書類

✓定款又は寄附行為及び登記事項証明書

✓最近の事業年度における財産目録、貸借対照表及び損益計算書

・法人を設立しようとする者にあっては、次に掲げる書類

✓定款又は寄附行為の謄本

✓株式の引受け、出資又は財産の寄附の状況又は見込みを記載した書類

・個人にあっては、次に掲げる書類

✓戸籍抄本

✓資産調書

・特定貨物自動車中継輸送施設の平面図、立面図及び断面図、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との位置関係を明らかにする図面並びに特定貨物自動車中継輸送施設が有する設備の能力を説明する書類

特定貨物自動車中継輸送施設の基準

国土交通省

○　国土交通省関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則の一部を改正し、貨物自動車中継輸送実施計画の記載事項及び特定貨物自動車中継輸送施設の基準等を規定。

＜特定貨物自動車中継輸送施設の基準（省令事項）＞

	貯蔵槽倉庫又は冷蔵倉庫 以外の倉庫（普通倉庫）	冷蔵倉庫 貯蔵槽倉庫（サイロ）
立地要件	高速自動車国道等のＩＣの周辺５km以内に立地	
規模要件	床面積※2,000㎡以上 ※貨物自動車中継輸送事業に使用する荷さばき場及び保管スペース	容積※４,000㎥以上 ※貨物自動車中継輸送事業に使用する荷さばき場及び保管スペース
構造要件	主要構造部である柱及びはりが、鉄骨造、鉄筋コンクリート造又は鉄骨鉄筋コンクリート造	
設備要件	一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者の疲労を回復するための施設（シャワー設備等）	
	到着時刻表示装置（トラック予約受付システム）	
	データ交換システム	
	非常用データ保存システム	
	貨物保管場所管理システム（WMS）	
	大型車対応荷さばき・転回場(貨物搬出入場所の前面15m以上の空き地)	
	高規格バース(奥行５m以上の荷さばき用空間)	
	エレベーター又はランプウェイ構造（多階建に限る）	

基本方針の策定について

国土交通省

○　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を策定。

＜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＞

①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

➢物流業界の現状を踏まえた、中継輸送の必要性及び目標等に関する内容を規定。

②貨物自動車中継輸送事業の実施に関する基本的な事項

➢貨物自動車中継輸送事業の実施主体や特定貨物自動車中継輸送施設における機能等に関する内容を規定。

③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

➢貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっての国及び地方公共団体の役割や交通量の集中等による影響への配慮等に関する内容を規定。

④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

➢貨物自動車相互間の中継輸送の実施における関係者間の理解及び取引内容の明確化に関する内容を規定。

⑤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

➢貨物自動車相互間の中継輸送の実施における先進的技術の導入や専門的な知識を有した人材育成に関する内容を規定。