

「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の施行に伴う国土交通省関係省令の整備に関する省令案」に関する意見募集の結果について

令和8年10月21日
国 土 交 通 省

国土交通省では、令和8年9月4日（金）から10月4日（日）までの期間において、「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の施行に伴う国土交通省関係省令の整備に関する省令案」に関する意見募集を行いました。寄せられたご意見の概要とそれに対する考え方を別紙のとおりとりまとめましたので、公表いたします。

皆様のご協力に深く感謝申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

○「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の施行に伴う国土交通省関係省令の整備に関する省令案」に関する意見募集に寄せられたご意見とそれに対する考え方

※合計 12 件のご意見をいただきました。

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※本改正と直接の関係がないため掲載しなかったご意見についても、今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。

番号	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
1	「ドライバーの負担軽減のため」と称しているが、中身はどれも業務を増やす内容であり、逆効果である。 安全・公正な業務のための改定を行うのであれば、雇用条件・労働条件に対しても規制を行い、労働時間・賃金・労働条件など、ドライバーへの齎寄せがいかないよう改定すべきである。	本制度はドライバーの負担軽減と輸送効率の向上の両立を図ろうとするトラック事業者の選択肢を増やすものであり、中継輸送の仕組みが有効に活用されるよう、総合的に対応してまいります。
2	改正後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案第 4 条の 4 の基準は、画一的で細かすぎるのではないか。	貨物自動車中継輸送事業を適切に実施していく上での必要な要件を規定しているものであり、これにより、着実に中継輸送を推進してまいります。
3	計画認定の審査等においては、個別施設のハード要件の適合確認にとどまらず、当該施設に至るアクセス道路や周辺インフラを含めた全体的な駐車・待機キャパシティの整合性を十分に評価・考慮するよう求めます。	いただいたご意見につきましては、今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。
4	本省令案では、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第 4 条の 4 において、特定貨物自動車中継輸送施設の立地、規模、構造及び設備に関する基準を定めることとされています。 そのうち第 6 号では、到着時刻表示装置について、その機能を規定した上で、「国土交通大臣の定める基準に適合するもの」であることが要件とされています。 一方、今回公表されている省令案及び概要からは、この「国土交通大臣の定める基準」	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第四条の四第六号の国土交通大臣の定める基準（令和 8 年国土交通省告示第 1289 号）にて基準を定めております。

	について、どの正式な基準が適用されるのか、また、その基準と今回新設される貨物自動車中継輸送実施計画の認定制度との適用関係を一意に確認することができませんでした。	
5	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に「別表第一」を新設しているが、別表第二以降が存在しないため、単に「別表」とすべきではないか。	いただいたご意見につきましては、今後の制度設計に当たっての参考にさせていただきます。
6	第4条の4第1号の「周辺5キロメートルの区域内に立地するもの」という基準について、5km以内を原則としつつ、インターチェンジ等からの実走行距離・所要時間、接続道路の構造、大型車の通行性その他の事情から、同等以上のアクセス性及び中継機能が確保されると認められる場合には、5kmを超える施設についても基準に適合するものとして取り扱うことができる規定又は代替基準を設けていただきたい。 第4条の4第2号・第3号（規模基準）について、貯蔵槽倉庫・冷蔵倉庫について容積4,000立方メートル以上、これら以外の施設について床面積2,000平方メートル以上とする一律の規模基準については、撤廃又は緩和を検討し、施設の処理能力、車両の受入能力その他の実際の中継輸送機能によって適否を判断できる基準としていただきたい。少なくとも、既存の倉庫、物流施設等について、中継輸送に必要な機能が確保されていると認められる場合には、当該数値基準によらず認定できる例外規定又は代替基準を設けていただきたい。	貨物自動車中継輸送事業を適切に実施していく上での必要な要件を規定しているものであり、これにより、着実な中継輸送の推進に務めてまいります。 いただいたご意見につきましては、今後の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。
7	地球温暖化や異常気象の深刻化を鑑みると、今後の日本のインフラ整備において「CO2排出量を増やさない・削減する」という視点は最優先されるべき絶対の原則です。今回の改正案で示された「特定貨物自	貨物自動車中継輸送事業においては、中継輸送の実施により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を短縮することにより当該運転者の過労運転の防止を図りつつ、必要な

	動車中継輸送施設」の基準（第四条の四）は、立地や規模、DX 設備、運転者の休息施設について詳細に定められていますが、脱炭素に向けた具体的な環境要件が不十分であると感じます。中継拠点の新設・整備が、結果としてトラックの総走行距離やアイドリング、周辺道路の渋滞を招き、CO2 排出量を増加させることになっては本末転倒です。 第四条の四の「特定貨物自動車中継輸送施設の基準」に、以下の環境負荷低減に関する基準を明確に追加することを求めます。 ・再生可能エネルギーの導入義務化新設または認定される大規模な中継施設に対して、屋根への太陽光発電設備の設置や、省エネ基準（ZEB 基準など）の達成を義務付けること。 ・次世代環境車のインフラ整備施設内に、電気トラック（EV）や燃料電池トラック（FCV）のための急速充電・水素充填インフラの設置を必須要件とすること。 ・貨物鉄道との連携・モーダルシフトの優先中継施設の計画において、CO2 排出量が圧倒的に少ない「貨物鉄道（電車）」や船舶とのスムーズな連携（モーダルシフト）を優遇・評価する仕組みを盛り込むこと。 利便性や働き方改革だけでなく、「環境ファースト・CO2 絶対削減」の観点を強く持った省令整備を強く要望します。	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するものとなります。
8	法人にあっては、その代表者の氏名に加え、法人番号の提出を行わせた方が良いと考える。（行政機関（国土交通省以外も含む）においての能率向上と公正性の向上に資すると思われるため。） 「定款又は寄附行為及び登記事項証明書」	いただいたご意見につきましては、今後の施策の参考とさせていただきます。

	とあるが、これは「定款又は寄附行為」と「登記事項証明書」に分けて記した方が良いのではないかと考える。(その方が見て分かりやすいし、登記事項証明書の提出はあった方が良いため。) 代表者の情報についても提出・添付があるべきと考えるのであるが、よって、代表者の住民票の写し（個人番号の記載のあるもの）（や戸籍謄本・戸籍抄本の提出。個人番号の記載のある書類の方が良いと思われるが。）を行わせるようにすべきと考える。 戸籍抄本ではなく、住民票の写し（個人番号の記載のあるもの）の提出にした方が良いのではないかとと思われる（個人番号があれば確実に容易に一意な個人の特定が識別であるので。また、公務所からの書類の取得についてより容易であるような場合が多いと思われるため。）。	
--	---	--