

「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（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8月27日（木）から9月27日（日）までの期間において、「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（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。

○「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（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 16 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	特定貨物自動車中継輸送施設の利用を計画の認定を受けた者に限らないのであれば、計画の認定に 2 以上の貨物自動車運送事業者の参加を必須とする必要は、ないのではないか。	貨物自動車中継輸送事業の定義において、2 以上の貨物自動車運送事業者等による事業であることとしております。
2	貨物自動車相互間の中継輸送の基本方針案について。中継輸送自体は日帰り化の選択肢として賛成するが、本案は意義・目標の数値がなく、特定貨物自動車中継輸送施設に入浴設備や情報処理システム等の高規格を寄せ、認定・税制・補助で誘導する設計になっている。既存の同一事業者中継や相互使用通達による中継を妨げないと明記し、施設必須要件は過労防止と受渡しに必要最小限とし、SA/PA・営業所・倉庫の活用を認められたい。目標は認定件数ではなく拘束時間・実車率・中小参入・国費効率とすべきである。中継で増える荷役・待機費用の負担を取引明確化の項で定め、特定のマッチングシステムを標準にしないこと。認定申請は電子完結、審査項目に上限を設けること。拠点のゲート・カメラ・貨物データの供給源と国内管理を認定の前提に書くこと。努力義務を監査や荷主評価の減点に使わないこと。本文が 5 項目の見出し中心では意見公募として不十分であり、施設基準と認定審査基準を一体で開示すべきである。	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。
3	貨物積替え方式ではドライバーが手作業で	いただいたご意見につきましては、今後

	貨物を積替えることを禁止し、パレット等による積替に限定するべき。やむを得ずドライバーの手作業で積替をする時は相応の対価を支払うようにするべきではないか。	の施策の推進に当たって、参考にさせていただきます。
4	既存の実施状況報告、統計、総合物流施策大綱に係る評価その他の情報を用いて本基本方針の進捗状況を確認するのであれば、本基本方針に掲げる目標の確認に、どの種類の既存情報を用いるのかという対応関係、又はその取扱いを確認できる正式な参照先を、公表資料から識別できるようにしてください。 また、具体的な確認方法を制度施行後に確定する必要がある場合にも、現時点で最終的な指標又は算定方法を確定することまでは求めません。その場合は、本基本方針に掲げる目標と進捗確認に用いる情報との対応関係を定める正式な処理又は公表資料を識別できるようにしてください。	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。
5	案文の 7 ページ、8 行目と 9 行目に「貨物自動者中継輸送」との記載があり、正しくは「貨物自動車中継輸送」と思いますが、ご確認をお願いいたします。 また、公文書は縦書きが原則とは思いますが、パソコン等では大変読みづらく、案文レベルであれば横書きで公開いただいた方がよいのではと思います。	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	今回の「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（案）」について、中継輸送は物流の効率化、ドライバーの労働環境改善、輸送力不足の解消など、国民生活に直結する極めて重要な政策であるにもかかわらず、成果目標や KPI が一切示されていません。政策効果を客観的に検証するためには、KPI の設定が必須であると考えます。	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	5km 基準について、基本方針案第二の 1 (7) ①では、特定貨物自動車中継輸送施設の立	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。

	地場所について、高速道路等のインターチェンジ等の半径 5km 以内に立地する必要があるとされています。 5km 以内を原則とすることは理解できますが、既存の物流施設の有効活用を阻害しないよう、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、周辺交通への影響等を踏まえ、同等以上のアクセス性及び中継機能が確保される場合には、5km を超える施設についても対象とすることができる旨を明記していただきたい。 申請手続の案内について、貨物自動車中継輸送実施計画の認定と、貨物自動車運送事業法、自動車ターミナル法及び倉庫業法に基づく許認可等の特例を一体的に利用する場合について、申請者が手続全体を横断的に把握できる統一的な手引き、チェックリスト及び相談窓口を整備することを、国の取組としてより具体的に示していただきたい。	いただきます。
8	1. 中継輸送の経済的合理性について 中継輸送は、運転者の拘束時間の短縮および運行効率の向上の効果があるとしているが、物流全体の効率という視点で経済的合理性はあるのであろうか等の論考が必要であり、有識者に諮問することも考えられるが、そのような手順を踏まないで基本方針を決定するのは妥当とは思われない。 2. 貨物積替え方式の運賃体系 中継輸送では通常の運賃体系とは別の運賃体系が設定されるべきではないか。そのように考えたときに、通しの運賃よりも中継輸送運賃の方が高くなるため、現状の長距離低減方式の運賃体系を改め、中継輸送運賃が不利にならないようにする必要がある	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。

	と考える。 3. 中継輸送施設の使用料金 基本方針には、「中継輸送の実施に伴い発生する輸送コスト」というように極めてあいまいな記載となっている。政策として中継輸送を促進しようとするのであれば、中継輸送の実施に伴う料金は、公共性を帯びていると考えられ、適正料金の例示や料金の届出といった措置が必要ではないだろうか。 4. 中継輸送施設の立地 基本方針では「高速道路等のインターチェンジ等の半径五 km 以内に立地する必要がある」としている。一方省令案では「高速自動車国道のインターチェンジ等の周辺五キロメートルの区域内に立地するものである」となっている。細かい点であるが、こういうところは統一するべきではないか。 5. 入浴設備 入浴設備の設置が基準とされている。これは、現状のトラックステーションの多くが入浴施設としてコインシャワーを備えていることからであろうが、シャワーによる疲労回復については、科学的に証明されているものなのであるか。マッサージチェアの方が設置も簡単だし、よほど疲労回復には効果があると思われる。従って、「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「利用可能な運転者が疲労を回復することができる設備（入浴設備（シャワー）等）」とした方がよいのではないか。	
9	中継輸送の基本方針を定めること自体には賛成する。ただし、特定貨物自動車中継輸送施設の整備と計画認定が先行し、相手方	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。

	事業者の確保、責任分界、待機時間の扱いが抽象的だと、自社拠点を持ってない中小事業者は利用できず、運転者の拘束時間がかえって延びる。基本方針に、開放型のマッチング、協定で定めるべき責任事項、待機・荷役の計測と荷主協力を具体的に書くべきである。 よって、次を基本方針に明記することを求める。 (1) 特定貨物自動車中継輸送施設は、認定計画の当事者以外の一般貨物自動車運送事業者も、合理的な利用条件で駐車、一時保管及びマッチングを利用できる開放性を原則とすること。 (2) 運転者交代及び貨物受渡しのいずれについても、点呼・運行管理の主体、貨物の責任分界時点、遅延及び滅失損傷の負担、事故時の連絡体制を協定の必要的記載事項とすること。 (3) 施設は予約枠と実績の到着・出発時刻を記録し、待機時間を定期的に公表すること。待機の主因が荷主又は出庫側にある場合の協力を、荷主及び倉庫業者の配慮事項に書くこと。 (4) 目標は施設件数だけでなく、中小事業者の利用件数、平均拘束時間の短縮、空車回送の減少を指標に含めること。	
10	(1) 情報通信技術による荷待ち・荷役時間の可視化 依然として長時間の荷待ち・荷役を強いられている貨物自動車運送事業者もいることから、商慣行を改善するための一つの手法として、情報通信技術を活用し、中継輸送施設へ入場してからの荷待ち・荷役時間を可視化できる仕組みとすることが望ましい。可視化した上で、改善のための根拠として、荷待ち・荷役時間の削減に向けた取	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。

	り組みにつなげられる方針とされたい。 加えて、中継輸送施設には貨物自動車運送事業者だけでなく、中継輸送に係る関係者が混在していることから、情報通信技術の活用による円滑な連携や取引内容の明確化を含め、運転者の負担軽減となる仕組みとする方針とされたい。 (2) 休憩時間の確実な確保 トラックドライバーにとって、休憩時間の確保は疲労回復等、労働環境改善のために重要なことである。中継輸送施設の整備により、施設内での休憩を視野に入れた運行計画が予測されることから、適切な休憩時間を確実に確保するため、整備する際の初期段階から、中継輸送施設の敷地内で休憩を可能とする十分な場所の確保等を盛り込んだ方針とされたい。 加えて、複合的な中継輸送施設を整備するにあたり、地域住民などの一般客も同施設を利用する場合、駐車スペースが不足し、結果として貨物自動車が駐車できなくなるという、高速道路のSA・PA駐車問題と同様の事態が起こりうることが想定される。地域活性化も本目的の一つであることは十分承知しているが、本方針は貨物自動車運送事業者の輸送能力向上やトラックドライバーの労働環境改善や負担軽減を意義としていることから、物流事業に携わる者にとって確実かつ適切な休憩が可能とするための仕組みとしたうえで、複合的な施設を整備する方針とされたい。	
11	第四の1「取引の相手方の理解と協力」について、中継輸送に伴って輸送リードタイムや到着時刻等の輸送条件に変更が生じる場合には、運送契約を締結する荷主だけでなく、着荷主その他の川下を含むサプライチェーン上の関係者についても、その必要性	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。

	を理解し、納品リードタイム等の見直しに協力する旨を追記いただきたい。	
12	第四の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」について、中継輸送の実施に伴う追加的な輸送コストのみならず、中継輸送によって生じるコスト削減効果及び運行効率向上効果についても、荷主と貨物自動車運送事業者との協議及び取引条件に適切に反映する旨を追記いただきたい。	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。
13	(1) 従来型倉庫が広く本制度の対象となり得るよう、基本方針案から『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』に関する記載は削除し、『貨物積替え方式により運転者同士の待ち合わせが不要となる』旨の記述にとどめられたい。その上で、倉庫が本制度の対象施設となる場合の要件としては、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(P13、1. 基本的な考え方(7)マル5)等により、倉庫施設の一部を利用して帰り荷が受け渡しできる環境を整備する程度にとどめることを求める。 (2) 法律第29条の3の2に「地方公共団体は、基本理念の実現に資するため、貨物自動車相互間の中継輸送を行う者に対し、その実施に関し、必要な助言及び協力を行うよう、努めるものとする。」とあるが、ここに記載の協力について具体的に明示していただきたい。 (3) 「貨物自動車運送事業者以外の者」とは、不特定多数の貨物自動車運送事業者を指すのか、地域住民のことを指すのか。またはその両方を指すのか。 (4) ③から⑤の内容については、全て必	(3) につきましては、貨物自動車運送事業者等を想定しております。 (4) につきましては、第二の1(7)③から⑤に列記する機能等の「③から⑤」は例示となります。 その他、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。

	要か、その中のいずれかの項目が必要なのかは、各自治体によって異なるという解釈で良いか。 （５）コストの適正化は事業に関する全ての事業者の共通課題であり、貨物自動車運送事業者だけに限定されるものではないと考える。ついては、「当該事業に関する全ての事業者が適正な料金を確保することが重要である」等の書きぶりに変更してもらいたい。 （６）貨物積替え方式は、中継輸送制度の主要な類型であり、運送事業者、施設管理者及び荷主が関与する以上、※寄託契約関係にない荷主と施設管理者が貨物積替え方式で中継輸送を行う場合は、保管責任、荷役責任および貨物事故発生時の責任の所在等の法的関係の整理が不可欠であることから、他の方式と同様に独立して記載すべきだと思われる。	
--	---	--