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。

(2)　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。