(3)　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。

(4)　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。

(5)　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。

(6)　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。

(7)　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1(7)③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1(7)③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。