(8)　特定貨物自動車中継輸送施設の整備に当たっての留意点

特定貨物自動車中継輸送施設の整備に当たっては、国土形成計画（国土形成計画法（昭和二十五年法律第二百五号）第二条第一項に規定する国土形成計画をいう。）、社会資本整備重点計画（社会資本整備重点計画法（平成十五年法律第二十号）第二条第一項に規定する社会資本整備重点計画をいう。）、交通政策基本計画（交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）第十五条第一項に規定する交通政策基本計画をいう。）、都市計画（都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第四条第一項に規定する都市計画をいう。）や港湾計画（港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第三条の三第一項に規定する港湾計画をいう。）等の土地利用等に関する計画との整合が図られていることが必要である。

また、可能な限り既成市街地の外周の地域であって、交通条件及び地理的条件がともに良好であり、かつ、土地利用上適正な位置に立地することが必要である。

加えて、農地あるいは国有林野である土地に特定貨物自動車中継輸送施設を整備する場合には、用地の確保が確実であること及びその土地の利用に当たって必要な許認可等を取得していること又は取得の見込みがあることが必要である。

さらに、安全かつ円滑な道路交通の確保のため、周辺の道路交通状況に十分配慮する必要がある。特に、貨物自動車の交通量が増えることによる自動車の騒音とそれに伴う生活環境の悪化等、外部不経済を引き起こす可能性もある点も留意する必要がある。

2　貨物自動車中継輸送事業に参加する者の意思統一等

貨物自動車中継輸送実施計画の作成に当たっては、二以上の貨物自動車運送事業者に加えて、特定貨物自動車中継輸送施設を整備・運営する倉庫業者、トラックターミナル事業者や不動産開発事業者等が連携して取り組むことが想定されるが、その一貫性、一体性を確保するためには、当該計画に参加する者の緊密な意思統一を図ることが必要である。

また、貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっては、適切な実施計画の下、貨物自動車中継輸送事業の進め方に関し、当該事業に参加する者の認識を一致させることが必要である。

なお、地方公共団体も含めて地域全体で取り組むことが望ましい取組については、地域の関係者が集まる協議会の開催等を通じて関係者間での合意形成を行うことが望ましい。

3　貨物自動車中継輸送事業の実施に必要な物流事業に関する許可等

貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっては、貨物自動車運送事業法、自動車ターミナル法（昭和三十四年法律第百三十六号）又は倉庫業法（昭和三十一年法律第百二十一号）の許可等が必要となる場合がある。このため、このような許可等が必要な貨物自動車中継輸送事業に係る業務を、当該許可等を有しない者が行うことを内容とする貨物自動車中継輸送実施計画は適切なものとは認められない。なお、これらの許可等については、貨物自動車中継輸送実施計画の認定申請の際に所要の関係書類を併せて提出し、必要な審査を実施することにより、貨物自動車中継輸送実施計画の認定を受けたことをもって許可等を受けたものとみなすこととしているが、貨物自動車運送事業法等の各事業法に基づいて別途許可等を受けた後に貨物自動車中継輸送計画の認定を申請することも可能である。

4　貨物自動車中継輸送事業の実施に必要な資金の確保

貨物自動車中継輸送事業を確実に遂行するため、事業の実施に必要となる資金の額及び調達方法を明らかとすることが必要である。貨物自動車中継輸送事業を円滑に実施するためには、国等の支援施策を活用することも効果的である。具体的には、国や地方公共団体からの補助金及び税制優遇措置、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、株式会社日本政策金融公庫、中小企業投資育成株式会社等からの融資、株式の引受け等による債務保証等の支援施策の活用が考えられる。

5　物流機器等の統一の推奨

パレット、コンテナ等の物流機器を標準化し、ユニットロード化を推進することは、荷役に係る作業の省力化にも資することから、貨物自動車中継輸送事業の実施に当たって推奨される。

6　ＫＰＩ導入の推奨

貨物自動車中継輸送事業において、二以上の者が連携していく上では、物流事業者におけるＫＰＩ（重要業績評価指標）の導入により、物流事業者の収益状況、コスト状況、生産性、最適性等を定量的に明らかとすることも推奨される。これにより例えば荷主と物流事業者が一体となった健全な貨物自動車相互間の中継輸送の促進を図ることができる。

第三　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

1　就業環境の整備等

物流分野における労働力不足に対応するためには、運転者の負担軽減や運行効率向上の取組を促進するのみならず、人材の確保を図ることも必要である。貨物自動車中継輸送事業の主眼は運転者の負担軽減や運行効率向上を進めることにあるが、貨物自動車中継輸送事業の実施により、労働環境が改善され、人材の確保にも資するという効果も期待できるものである。

したがって、貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっては、労働者の待遇改善や、性別・年齢に関わりなく誰もが働きやすい環境整備の観点も考慮の上、取り組むことが望ましい。

また、貨物自動車中継輸送事業の実施による運転者の拘束時間の短縮は、運転者の賃金を下げることにつながることも考えられるが、当該事業の実施により運行効率の向上が図られ、運転者の賃金の原資を確保することが可能であることから、運転者の賃金が下がらないよう、適正な待遇を維持することが必要である。

2　国及び地方公共団体の役割

(1)　国の役割

国は、中継輸送の取組を全国に普及させるため、貨物自動車中継輸送事業のモデル事例を収集し、中継輸送の実施における課題やその対応策等について周知を行うものとする。加えて、地方運輸局においては、管轄する地域ブロックの実情に応じた貨物自動車中継輸送実施計画ができる限り多く策定されるよう、貨物自動車中継輸送事業に取り組む意欲のある者等に対する助言、情報の提供その他必要な支援を行うものとする。

また、国は、法第二十九条の十一第一項第一号に規定する出資及び貸付けや税制特例措置を活用して、事業者が、中継輸送の取組を行う際には、当該取組が適切に進められるよう、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び事業者同士の連携の強化に努めることとする。

その際、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、国及び事業者と連携しつつ、民業補完性や償還確実性の確保等が図られるよう、十分な体制を構築して出資及び貸付けを実施することとする。

(2)　地方公共団体の役割

地域における物流の維持に貢献する貨物自動車中継輸送事業の実施に当たっては、地域の物流サービスのあり方について地域の関係者の意思統一を図った上で実施することが重要であり、その際、地方公共団体は、主導的な役割を果たすなど、貨物自動車中継輸送事業に積極的に参加又は関与することが望ましい。

また、貨物自動車中継輸送事業は、中継輸送を実施する関係者間の連携・協働が重要であることから、地方公共団体は、当該関連事業に係る施策の実施に当たり、貨物自動車中継輸送事業の円滑な実施のため、事業者同士のマッチングの場を設けるなどの積極的に協力することが望ましい。その際、地域公共交通と連携した貨客混載が行われる場合には、地域公共交通に関する施策との調和を十分考慮することが望ましい。