

規制の事前評価書（簡素化 A）

法令案の名称：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案

規制の名称：貨物自動車中継輸送事業を実施しようとする者に対する特例措置（物資の流通の効率化に関する法律第29条の2第2号（新設）、第29条の6第1項から第5項まで（新設）、第29条の8（新設）、第29条の9（新設）、第29条の10（新設））

規制の区分：☐新設 ☐拡充 ☒緩和 ☐廃止

担当部局：国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課貨物流通経営戦略室

評価実施時期：令和8年3月5日

- ★ 本様式を利用するに当たり、下記表に掲げる i 又は ii のいずれの要件に該当するか、番号を記載してください。また、当該要件を満たしていると判断される理由を記載してください。

（該当要件）

ii

（該当理由）

- 本規制緩和は、今般新たに創設する「貨物自動車中継輸送事業」を実施するための実施計画（貨物自動車中継輸送実施計画）に基づき、当該事業を実施しようとする者に対する許認可等について特例措置を講ずるものである。
- 行政費用として、本規制緩和により増加する実施計画の認定に係る国土交通省職員の審査事務負担が想定されるが、想定される申請件数や個々の申請に係る想定事務負担量を踏まえると、これらの費用は軽微であり、また、本規制の緩和による遵守費用は発生しないことから、年間10億円以上となることは想定されない。

表：規制の事前評価書（簡素化）の適用要件

NO	該当要件
i	規制の新設・拡充措置であって、負担の合計が年間10億円未満、かつ、個々の規制対象者の遵守費用が1回当たり1万円未満と推計※されるもの（様式2—①） ※ 設備投資に関しては、一定の設備投資を伴う規制の場合は、初年度を中心とした設備投資額の総額を対象とする。また、初期の設備投資を必要としない規制の場合は、10年間程度の設備の維持管理費用の総額を目安とする。
ii	規制の緩和・廃止措置であって、負担の合計が年間10億円未満と推計されるもの（様式2—①）

1 規制の必要性・有効性

【緩和・廃止】

<法令案の要旨>

- ・ 最近における物資の流通をめぐる経済的社会的な事情の変化を踏まえ、貨物自動車相互間の中継輸送を促進するため、貨物自動車中継輸送事業について、その計画の認定及びその実施に必要な関係法律の規定による許認可等の特例等の措置を講ずることとする。

<規制を緩和・廃止する背景、発生している課題とその原因>

- ・ 一人の運転者が長距離運送を行う従来の輸送形態は、日帰り運行が困難であって、宿泊を伴うため、運転者にとって負担となっており、担い手不足の一つの要因となっている。
- ・ この点、中継輸送は、運転者の日帰り運行を可能とし、担い手確保に向けた物流産業の魅力を向上させるとともに、貨物自動車の運行効率の向上により輸送能力の増加にも資するものである。
- ・ しかし、中継輸送の実施に必要な中継輸送施設の不足が原因となって中継輸送が進んでいないという実情もあることから、何ら対策を講じない場合、中継輸送が普及しない恐れがある。
- ・ 以上を踏まえ、物流を維持するための輸送力の確保に向けて、中継輸送施設の整備を含め、中継輸送を推進するための制度的な枠組みを整備することが急務となっている。

<必要となる規制緩和・廃止の内容>

- ・ 今般、二以上のトラック事業者が、特定貨物自動車中継輸送施設において、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事業（貨物自動車中継輸送事業）を創設することとしている。
- ・ 当該事業の実施にあたっては、当該事業を実施しようとする者が、貨物自動車中継輸送実施計画（以下「実施計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができることとし、実施計画が国土交通大臣の認定を受けた場合、認定に係る当該事業が円滑・迅速に開始できるよう、当該事業を実施しようとする者に対する貨物自動車運送事業法、自動車ターミナル法又は倉庫業法の許認可等を受けたものとみなす特例を講ずることとする。

2 効果（課題の解消・予防）の把握

【緩和・廃止】

- ・ 今般の特例措置を講じることにより貨物自動車中継輸送事業の円滑・迅速な開始が可能となるとともに、当該事業を実施しようとする者の事業開始時における負担が軽減されることとなる。
- ・ その効果については、事業の規模等によって異なるため、本規制緩和の効果を定量的に把握することは困難であるが、事後評価までに、貨物自動車中継輸送事業の国土交通大臣による認定件数を調査することにより、本規制緩和の効果を把握することとする。

3 負担の把握

【緩和・廃止】

<規制緩和・廃止により顕在化する負担>

- ・ 今般の措置は、貨物自動車中継輸送事業の実施において、実施計画が国土交通大臣の認定を受けた場合、必要となる貨物自動車運送事業法、自動車ターミナル法又は倉庫業法の許認可等を受けたものとみなす旨の特例を設けるものであるところ、実施計画の認定の審査の段階で、貨物自動車運送事業法、自動車ターミナル法又は倉庫業法の許認可等と同等の審査が行われることから、貨物自動車運送事業法、自動車ターミナル法又は倉庫業法における許認可等の基準は適切に担保されるところであり、本規制緩和に伴い顕在化する負担は発生しない。

<行政費用>

- ・ 国土交通大臣は、貨物自動車中継輸送事業を実施しようとする者から申請された実施計画に、貨物自動車運送事業法、自動車ターミナル法又は倉庫業法の許認可等の特例を必要とする旨の記載がある場合には、貨物自動車運送事業法、自動車ターミナル法又は倉庫業法の許認可等を与える基準を満たすかどうかの審査を行う必要があるため、本規制緩和の導入により、当該審査に係る行政費用が発生することとなる。
- ・ 本規制緩和により発生する行政費用の推計について、審査を行うべき内容は、事業規模や必要とする特例の内容によって異なるため、その費用を一律に定量化することは困難であるが、例えば、審査を行うのに必要な人員を担当者2名（係長級）とし、実施計画1件あたり、2か月（このうち、1日あたり1時間程度を当該審査に要することとし、営業日を20日とする）の審査時間を要すると仮定した場合、当該申請に関する審査に要する費用は157,680円と想定される。
- ・ 国家公務員平均給与月額÷月間労働時間＝（担当者の時給） $305,509 \div 155 \div 1,971$ 円
- ・ 担当者の時給（円）×担当者の人数（人）×審査に要する時間（時間）×審査に要する日数（日）
＝当該審査1件当たりの行政費用 $1,971 \times 2 \times 1 \times 40 = 157,680$ （円）

※給与額及び労働時間の出典は次のとおり。

国家公務員平均給与月額：国家公務員給与等実態調査（人事院、令和7年）

月間総労働時間：一般職の職員の勤務時間、休暇等に関する法律（昭和25年法律第95号）

4 利害関係者からの意見聴取

【新設・拡充、緩和・廃止】

☒意見聴取した ☐意見聴取しなかった

（意見聴取しなかった理由）

- ☐ 具体の規制内容は下位法令に委任するため、意見聴取する中身がない
- ☐ 遵守費用が発生せず、意見聴取する理由がない
- ☐ 参加者の抽出又は参集が困難なため、別途、アンケート調査を行っている
- ☐ 他の府省で、別途、関連する意見聴取を行っており、それを参考になっている
- ☐ その他
（具体の理由： ）

<主な意見内容と今後調整を要する論点>

- ・ 貨物自動車中継輸送事業の対象となるトラック事業者、倉庫業者、トラックターミナル事業者等の事業者が多く加盟していると考えられる事業者団体として、全日本トラック協会、日本倉庫協会、日本冷蔵倉庫協会、全国トラックターミナル協会等への事前説明を実施したが特段の意見はなかった。

<関連する会合の名称、開催日>

—

<関連する会合の議事録の公表>

—

5 事後評価の実施時期

【新設・拡充、緩和・廃止】

<見直し条項がある法令案>

- ・ 見直し条項（期限5年）を踏まえた事後評価の実施時期は令和13年であり、それまでに事後評価を実施予定。