

「交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会
流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議
取りまとめ案」に関する意見募集の結果について

令和6年11月27日

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課・貨物流通事業課
経済産業省 商務・サービスグループ 消費・流通政策課 物流企画室
農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会
流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議
(以下「合同会議」という。)での3回にわたる審議を経て作成した合同会議取りま
とめ案について、令和6年9月27日から同年10月26日まで、意見公募手続を実施
しました。

また、意見公募手続で提出されたご意見等に関する第4回合同会議での審議を経て、
令和6年11月27日、合同会議取りまとめを策定・公表しました。

意見公募手続で提出されたご意見とご意見に対する考え方については、以下のとお
りです。

意見総数は875件です。また、行政手続法第43条第2項に準じて、提出意見を整
理又は要約しています。

1. 合同会議取りまとめ案の記載内容に関するご意見

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
全般	
<p>物流改正法の細則ともいえる政省令の公布・施行に向けた合同会議取りまとめ案は、トラックドライバーの労働環境改善と我が国全体の物流の効率化を目的としながら、物流の問題をより上位の視座で解決することを求めた画期的な方針であり、高く評価できる。</p>	<p>ご意見は、賛同意見として承ります。</p>
I はじめに	
<p>「…着荷主を含む荷主企業や消費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し…」とあるが、運送事業や倉庫事業等を担う物流事業者の観点が抜けているのではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「運送事業や倉庫事業等を担う物流事業者」を追記しました。</p>
<p>今回の合同会議取りまとめ案においては「物流改正法による改正後の物資の流通の効率化に関する法律」の略称を「新物効法」としているが、時間軸に頼った新旧の名称ではなく、長期的に使用されるような略称で記載してほしい。</p>	<p>物流改正法による改正後の物資の流通の効率化に関する法律には、荷主・物流事業者等に対する規制措置等が新設されたことから、合同会議取りまとめでは、「新物効法」という略称を置くこととしたところです。</p>
<p>「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」は「物流改正法」と、「物流改正法による改正後の物資の流通の効率化に関する法律」は「新物効法」とされており、当初の「流通業務総合効率化法」との関係が分かりにくいのではないか。</p>	<p>「流通業務総合効率化法」は改正対象の法律（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律）を指していたものであり、合同会議取りまとめにおいては、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」を「物流改正法」と、「物流改正法による改正後の物資の流通の効率化に関する法律」を「新物効法」としているところです。</p>
II 1. 基本方針	
<p>標準貨物自動車運送約款と並びを揃えて、「集荷」ではなく「集貨」としてはどうか。</p>	<p>ご意見のとおり修正しました。</p>
<p>「消費」という表現があるが、サプライチェーンを広く捉える観点から「流通」のほうがよいのではないか。</p>	<p>当該記載がある文章の主語は「物流」であるため、「流通」の要素は既に含まれていると考えております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業等にかかる時間の削減目標については、発荷主・着荷主双方に改善努力が必要であることを明記すべき。	ご意見を踏まえ、「荷主（発荷主・着荷主）」に修正しました。
物流に関わる多様な主体の連携について、「サプライチェーン全体」という観点を明示すべき。	ご意見のとおり修正しました。
荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の増加の目標について、目標数値の根拠を明確にすべき。	<p>「2030年度に向けた政府の中長期計画」（令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）において、2030年度に不足する輸送力34%を補うことを目指し、2030年度までに、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷待ち・荷役等時間について、日本全体のトラック輸送のうち5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間削減することで、トラックドライバー1人当たり年間125時間の削減を実現すること ・積載効率の向上について、日本全体のトラック輸送のうち5割の車両で積載効率50%を目指し、日本全体の車両で積載効率44%への増加を実現すること <p>を掲げていることを踏まえ、ご指摘の荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の増加に関する数値目標を設定したところです。</p>
荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の増加の目標について、数値の達成だけが評価され、作業員の安全が疎かにならないように工夫すべき。	ご意見を踏まえ、これらの目標は「安全性の確保」を前提としている旨を追記しました。
荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標について、国内平均の目標であることを明記すべき。	
荷待ち・荷役作業等に3時間かかっている運行の数はそれほど多くないと考えられるため、「全トラック輸送のうち5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間削減することで」を、「多くのトラック輸送について可能な限り荷待ち・荷役等時間を1時間削減することで」に変更すべき。	ご意見を踏まえ、当該目標について、「全国平均」で計2時間以内となるよう荷待ち・荷役等時間を削減する必要がある旨を追記しました。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>沖縄県にはレンタルパレット回収店が現時点では存在しておらず、コンテナ配送の手積み対応となるため、荷役等時間を1時間以内に短縮する目標の対象外としてほしい。</p>	<p>合同会議取りまとめでは、荷待ち・荷役等時間の削減目標について、「業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、2時間を超えないよう荷待ち・荷役等時間を短縮すること」としているため、実施可能な取組を講じていただくようお願いします。 また、合同会議取りまとめの基本方針（5）において、レンタルパレット事業者は、標準仕様パレットの利用拡大に向けた取組の充実を図ることも盛り込まれております。</p>
<p>荷姿によっては容積ベースでの改善も考慮すべきであることから、重量ベースだけでなく、容積ベースでも改善を図ることについて、賛同する。</p>	<p>ご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>積載効率の増加の目標について、容積ベースで把握している事業者も多く、車両も大型化が求められている時流も考慮し、容積ベースも重要な指標であることを強調するため、「容積ベースでも改善を図ること」としてはどうか。</p>	<p>ご意見のとおり修正しました。</p>
<p>合同会議取りまとめ案では「積載率」と「積載効率」の表記が混在しているが、混乱を避けるために統一してはどうか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「積載率」のみを指す部分以外の記載については、「積載効率」に統一しました。</p>
<p>フィジカルインターネット構想との関連性など、国の目指す将来像との関連性を分かりやすく示すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の目標の達成に向けた取組を通じて、「フィジカルインターネットの実現を図る」旨を追記しました。</p>
<p>静脈物流の観点も追記してはどうか。</p>	<p>静脈物流の観点はフィジカルインターネットの実現に向けた取組に含まれると考えられることから、ご意見も踏まえ、「フィジカルインターネットの実現を図る」旨を追記しました。</p>
<p>将来のCO2排出量の削減に向けて、GX指標など、より踏み込んだ表現としてはどうか。</p>	<p>ご指摘のCO2排出量の削減に向けた指標については、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第8条第1項に基づく地球温暖化対策計画（令和3年10月22日閣議決定）に対策・施策として位置付けられている脱炭素物流の推進のための各種指標として、既に位置付けられていると考えております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
モーダルシフトに関する国の施策について、調査・助言に留まらず、鉄道・船舶の輸送ルート of 拡充や輸送品質の確保等の機能強化も推進すべき。	ご意見を踏まえ、「鉄道・海運等の輸送経路の拡充や輸送品質の向上等に向けた調査・助言その他の援助」に修正しました。
「モーダルシフト」の定義を分かりやすく示すべき。	ご意見を踏まえ、「モーダルシフト」の定義を注釈に追記しました。
「物流情報標準ガイドラインへの準拠」など物流データの標準化とフィジカルインターネット構想との関連性を分かりやすく示してほしい。	ご意見を踏まえ、「フィジカルインターネットの実現に向けて」物流標準化を推進する旨を追記しました。
検品レスや貨物の追跡に活用できるよう、物流における標準コード体系を整備してほしい。	ご意見の趣旨については、「国は、…物流現場の自動化・機械化、デジタル化、省人化等の前提となる物流標準化を推進するため、官民連携により、納品伝票、外装表示、パレット・外装サイズ、商品や事業所等のコード体系・物流用語などの項目の標準化に向けて取り組み、これらの成果の普及等に努めること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。
規格の標準化や同じ仕様でなければ物流改善・効率化につながらないことから、規格を標準化し、物流事業関連業者が誰でも同じ仕様で利用できる環境を整えていく旨を記載してほしい。	
新物効法を国民に周知する際には、規制的措置や義務感だけを伝えるのではなく、トラックドライバーの担い手確保につながる施策を国として発信すべき。	ご意見を踏まえ、「トラック運送サービスの持続的発展に向けて担い手を確保していくため、多様な人材にとって快適で働きやすい職場環境を整備するとともに、その意義や魅力等について積極的な発信を行う」旨を追記しました。
荷主企業が加盟している協会・業界団体への「ホワイト物流」推進運動の参加の徹底等により、荷主企業が物流コストの転嫁や標準的な配送条件を販売先などに提示しやすい環境を整備すべき。	ご意見を踏まえ、『「ホワイト物流」推進運動等の広報活動を通じて、荷主等に対して物流コストの転嫁や標準的な配送条件を販売先などに提示しやすい環境を整備する』旨を追記しました。
今後の物流網を維持していくためには、物流コストの上昇について輸配送を担う荷主だけではなく、メーカーや消費者の認識を深めることも必要。	
自社の実情に合わせて今後の取組を柔軟に進めることができるよう、判断基準の趣旨・性格を基本方針に明示すべき。	ご意見を踏まえ、基本方針（3）に、判断基準の趣旨・性格として「業界特性等の事業者の実情に合わせて取り組むことを前提としつつ、その具体的な取組方法を定める判断基準の方向性を示すもの」である旨を追記しました。
荷主・物流事業者が創意工夫して取り組む機運を醸成していくことを基本方針で分かりやすく明示してほしい。	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>木材市場については、実施可能な取組が限定されていることから、一定の配慮を行ってほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、基本方針（3）に、判断基準の趣旨・性格として「業界特性等の事業者の実情に合わせて取り組むことを前提としつつ、その具体的な取組方法を定める判断基準の方向性を示すもの」である旨を追記しました。</p>
<p>「荷主が講ずべき措置」として、積載効率の向上に大きく関与する「荷物を段積み可能とすること」を盛り込んではどうか。</p>	<p>基本方針（3）の積載効率の向上等に関する「荷主が講ずべき措置」については、新物効法第42条第1号に規定する積載効率の向上等に関する荷主の努力義務を果たすための基本的な事項を記載したのですが、ご指摘の「荷物を段積み可能とすること」についても、積載効率の向上等に有効な取組であると考えております。</p>
<p>「荷主が講ずべき措置」として、トンキロベースの輸送量を減らすための「中長期的に輸送距離の短縮に資する施策を講じること」を盛り込んではどうか。</p>	<p>基本方針（3）の「荷主が講ずべき措置」については、新物効法第42条第1項第1号から第3号まで等に規定する積載効率の向上等や荷待ち時間等の短縮に関する荷主の努力義務を果たすための基本的な事項を記載したものです。</p>
<p>「発送量・納入量の適正化」について、適正か否かの判断は定性的であることから、「発送頻度の削減や1回当たりの発送量・納品量の平準化」に変更してはどうか。</p>	<p>ご指摘の「発送頻度の削減や1回当たりの発送量・納品量の平準化」の観点も含め、「発送量・納入量の適正化」と記載しております。</p>
<p>トラック予約受付システムについて、単なる導入だけでなく適切な運用管理によって初めて効果が出る旨を記載してほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけではなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>荷待ち時間の短縮に向けて、トラック予約受付システムの導入は、あくまでも一例であることを明記すべき。</p>	<p>トラック予約受付システムの導入については、貨物の出荷・納品日時を分散させるための取組の例として記載しているところです。</p>
<p>トラック予約受付システムについては、スムーズな荷役を行う上で必要なものである。</p>	<p>ご意見は、賛同意見として承ります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>フォークリフトがなくドライバーが手卸しをしている現場もあるため、「パレット等の導入」を「パレット・フォークリフトの導入」としてほしい。</p>	<p>新物効法第 33 条第 2 項第 3 号に規定する「トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項」については、物流効率化に向けた荷主・物流事業者等の「判断基準の方向性」を示すものです。</p> <p>その上で、ご指摘の事項については、基本方針に基づき国が省令で定める判断基準やその解説書の内容として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>バスや人員の増加などの適切な荷受け能力の整備も待機時間の削減に必要であることを明記すべき。</p>	
<p>トラックドライバーの自主荷役をなくすために、マテハンを含む「荷受け作業者の確保」を追記すべき。</p>	
<p>ドライバーの荷役等時間の短縮のためには、荷主側の拠点における適切な人員の確保が必要。</p>	
<p>荷主と物流事業者が日頃からコミュニケーションを取るなど、双方の連携を促すことを追記すべき。</p>	
<p>本文で初めて「連鎖化事業者」の記載がある基本方針の部分にも「(フランチャイズチェーンの『本部』)」を付すべき。</p>	<p>ご意見のとおり修正しました。</p>
<p>「輸送網の集約」という表現について、より具体的で分かりやすい表現に変更すべき。</p>	<p>ご指摘の「輸送網の集約」については、物流改正法による改正前の「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」において輻輳するトラック輸送網を合理化するなどの意味で用いてきた用語であることから、物流改正法による改正後の「物資の流通の効率化に関する法律」においても、引き続き当該用語を使用しております。</p>
<p>集貨・配達に係るトラックドライバーの負荷について、「低減」と「軽減」が混在している表記を統一すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「低減」に統一しました。</p>
<p>非効率な物流を是正する観点から、以下の事項を明記すべき。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・欠品時のペナルティを恐れ、リードタイムが短い納品等が生じて物流に負荷がかかっているため、小売事業者による過度な欠品ペナルティを是正すること ・商品自体の品質に直接影響のない外装の軽微な汚破損（凹み、損傷等）による荷受け拒否や持ち戻り、返品を回避すること 	<p>ご意見を踏まえ、基本方針（４）に「納品期限の緩和や賞味期限の大括り化、外装等の汚破損基準の見直し等による返品削減や、欠品に対するペナルティの見直しに向けた関係事業者の理解と実践が必要であり、そのためにも、最終購買者である消費者の理解の増進が必要であること」を追記しました。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・ B to B の食品物流において、賞味期限の 1/3 納品期限ルールを 1/2 ルールに緩和して統一すること ・ 納品ロットの逆転不可ルール（納品期限内製品であっても、一度納品した日付より前のものは納品できない）を見直すこと ・ 卸事業者側の都合による返品への削減に向けた卸事業者の理解と実践が必要であること ・ 流通・小売業の着荷主側に起因する返品への回避や最終購買者である消費者の理解を促進すること 	<p>ご意見を踏まえ、基本方針（４）に「納品期限の緩和や賞味期限の大括り化、外装等の汚破損基準の見直し等による返品への削減や、欠品に対するペナルティの見直しに向けた関係事業者の理解と実践が必要であり、そのためにも、最終購買者である消費者の理解の増進が必要であること」を追記しました。</p>
<p>納品期限や汚破損基準については、着荷主ごとに異なる水準の統一を促すべき。</p>	
<p>販売事業者がメーカーや卸売業者に対して欠品時の罰則を設けているケースが多く、小売店頭での短期間の欠品はイレギュラーではなくペナルティを受けないという消費者マインドを形成するため、国や地方公共団体に広報活動等の努力義務があることを明記してほしい。</p>	
<p>事業者の理解と実践だけでなく、行政主導での流通・小売の商慣行の変革が必要であることを記載してほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「送料無料」表示の見直しについて「国は、消費者や事業者の理解醸成の取組を積極的に進めること。」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>「送料無料」表示の見直しに係る法規制やガイドラインが示されるよう、強力な取組を行うための表現にしてほしい。</p>	
<p>物流事業者の負担となる短いリードタイムの是正のための取組を行う主体については、小売店等だけでなく、卸売業者やメーカーも含めた販売事業者としてほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「メーカー、卸売業者、小売店等の製造・販売事業者」に修正しました。</p>
<p>消費者や国民の理解について、小売店での品揃えへの影響のみに限定しない書きぶりとすべき。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
荷主の判断基準を踏まえた取組や中長期計画・定期報告等の内容については、業界等が策定した自主行動計画に即した取組を考慮し、事業者の主体的・自主的な取組を踏まえた評価が行われるべき。	ご意見の趣旨については、基本方針（５）の「規制的措置の執行に当たっては、業界の特性、災害の発生その他の事情に配慮するとともに、業界等が策定した自主行動計画に即した取組について考慮すること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。
タワーマンション等の大規模施設の設計・管理に当たっては、トラック車両の動線や駐車スペースの確保等が輸送や集配作業の効率化に重要な役割を果たすため、その趣旨を明記すべき。	ご意見を踏まえ、経済界全体での物流に関係する主体として「タワーマンション、オフィスビル、商業施設等を開発・運営するデベロッパー」を追記しました。
「プラットフォーム」という語は、読み手により想定する定義が異なることから、想定される具体的な事業者が誤解なく分かる呼称に変更するか、補足説明を付すべき。例えば、荷主と運送事業者のマッチングサービス事業者を指すのであれば、「マッチングサービス提供者」といった具体的な呼称とすべき。	ご意見を踏まえ、「物流マッチングサービス提供者」に修正しました。
物流の「2024年問題」の解決に向けては、荷主側に対して規制的措置を設けるだけでなく、商社等の発注者側に対する理解促進の取組も講じるべき。	ご意見を踏まえ、「経済界全体で、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保の重要性に関する理解を深める」旨を追記しました。
高速道路の利用促進について、高速道路の使用可否を判断するのはトラックドライバーではなくトラック事業者であるため、それを踏まえた書きぶりに修正すべき。	ご意見を踏まえ、トラックドライバーではなく「トラック事業者に高速道路の利用を促すこと」に修正しました。
荷主が有料道路利用料を負担するのが適切であることを明記してほしい。	ご意見の趣旨については、「有料道路利用料の適切な負担のもと」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。
発荷主と運送事業者間で有料道路利用料の適切な負担を行うことを記載してほしい。	
トラックドライバーに対する高速道路の利用の促進については、「トラックドライバーが必要と判断した場合は、有料道路利用料の適正な負担のもと、トラックドライバーに高速道路を利用させること」とすべき。	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>荷主からトラックドライバーに高速道路の利用を促すのではなく、荷主はトラックドライバーの高速道路の利用を妨げず、高速料金の適切な負担を行うとの規定が現実的かつ実効的ではないか。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「有料道路利用料の適切な負担のもと」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>荷主からトラックドライバーに高速道路の利用を促すことが大半であるため、「高速道路の利用がトラックドライバーの拘束時間の短縮に著しく効果があると判断された場合に」高速道路の利用を促すとの表現にすべき。</p>	
<p>荷主は、トラックドライバーの拘束時間を削減するため、高速道路の利用が適切と考えられる場合は、有料道路利用料の適切な負担を行い、トラックドライバーに対して高速道路の利用を促すとの表現にすべき。</p>	
<p>元請トラック事業者と貨物利用運送事業者は、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための取組について、発荷主から協力を求められたときは、「原則として」応じなければならないとの表現にすべき。</p>	<p>ご指摘の箇所については、新物効法第 60 条において、「第一種荷主からその実施する第四十二条第一項に規定する措置に関し協力を求められたときは、その求めに応ずるよう努めなければならない」と規定されていることを踏まえて記載しているものです。</p>
<p>元請トラック事業者と貨物利用運送事業者は、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための取組について、発荷主だけでなく、着荷主や連鎖化事業者、運送依頼先の下請トラック事業者・実運送事業者、貨物自動車関連事業者から協力を求められたときも、その求めに応ずるべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、第一種荷主に加え、「第二種荷主や連鎖化事業者、運送依頼先のトラック事業者、実運送事業者等から協力を求められたときも、その求めに応ずることが望ましい」旨を追記しました。</p>
<p>11 型パレット以外の多種多様なパレットを製造する動きが見られることから、11 型パレットの標準化に向けて、これまで以上の徹底や、早期実現のための更なる働きかけを行うべき。また、パレットの事業者間の共同運用は一部の事業者に限定されているため、パレット業界全体での共同利用や共同回収の仕組みの構築をより一層推進すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、レンタルパレット事業者において、『標準仕様パレット』の利用拡大に向けた発信の継続や取組の充実、共同利用・共同回収の促進を図る」旨を追記しました。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>パレットを不正に使用している荷主・トラック事業者や、発荷主が貸し出したパレットを管理しない着荷主などが多く存在しており、パレットが紛失していることから、パレットの運用・管理の健全化についても明記してほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「レンタルパレットを利用する事業者は、当該パレットをレンタルパレット事業者との契約に定める範囲で適切に使用する」旨を追記しました。</p>
<p>パレットの紛失防止対策について、着荷主と運送事業者は、契約で認められていない限り、発荷主から預かったパレットを無断で転用してはならないことを追記すべき。</p>	
<p>パレットの標準化については、業界特性に応じた規格に対して配慮してほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「業界特性その他の事情を踏まえて取り組むこととした上で」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>「パレット製造事業者は、標準規格のパレット（11型等）の製造・販売、レンタルパレット市場への投入を拡大するとともに、安定的に供給可能な生産体制整備等を実施することが求められること」との記載を削除してほしい。</p>	<p>ご指摘の箇所については、「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和6年6月）」の内容を踏まえたものです。</p>
<p>「標準規格のパレット（11型等）」のうち「等」の具体的な内容について、ビールパレットも含めて明示してほしい。</p>	<p>ご指摘の「等」については、「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和6年6月）」において整理したパレットの標準的な規格（例えば、高さ144mm～150mm）を指したものであり、11型以外の平面サイズを指したものではありません。詳細は、最終とりまとめの図表3をご覧ください。</p>
<p>大型連休等のSA・PAは車があふれ、トラックの駐車エリアに一般車両が駐車し、トラックドライバーが決められた時間の休息を取れないケースが多くみられることから、トラックドライバーが正しく休める環境整備の支援として「トラック専用」というキーワードを盛り込むべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「国、地方公共団体及び民間事業者は、それぞれの立場から、SA・PAや道の駅等において休憩環境の整備を進める」等として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>国や公共機関が物流関連インフラの設置・運営を行うことを記載してほしい。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
国及び地方公共団体が自ら荷主となる場合は、荷主と同様に、「標準的運賃」を適用することを明記すべき。	ご意見を踏まえ、「標準的運賃」について、「国や地方公共団体等が荷主となる場合の活用の徹底を図る」旨を追記しました。
「標準的運賃」を使用していなくても正当な運賃が支払われているケースもあることから、「標準的運賃を参考とする」程度の記載としてどうか。	荷主においても、「標準的運賃」を協議の場などで活用し、不要な待機時間や附帯業務の削減を図ることは重要であるため、「活用」と記載しているものです。
業界や商品特性によって運行形態が異なることから、「標準的運賃」の更なる浸透や適切な見直しについて、算出根拠や前提条件などの考え方を明記してほしい。	「標準的運賃」の算出根拠等については、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和6年国自貨第844号）」等でお示ししております。
「標準的運賃」の見直しの頻度を明記してほしい。	「標準的運賃」については、その浸透状況等も踏まえ適切な見直しを行うこととしており、その旨は合同会議取りまとめにも盛り込まれております。
「標準的運賃」を元にした支払いに応じて、トラックドライバーにその分の給与増として反映されているか不透明であるため、賃上げを理由に価格交渉を行う場合にトラックドライバーに給与の支払いが行われることを促進すべき。	ご意見を踏まえ、官民一体となって賃上げ原資となる適正運賃を収受できる環境整備を進めるとともに、「トラック事業者はトラックドライバーの賃上げを促進する」旨を追記しました。
トラック事業者は「標準的運賃」を元にトラックドライバーに給与を還元することを促し、トラックドライバー不足を解消する好循環を生み出す旨を追記すべき。	
悪質な荷主・元請トラック事業者等は、トラック事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為を「させている」ため、その趣旨が分かる表現とすべき。	ご指摘の箇所については、貨物自動車運送事業法附則第1条の2第1項に規定する「貨物自動車運送事業者がこの法律又はこの法律に基づく命令に違反する原因となるおそれのある行為」（違反原因行為）を荷主自身が行っていることを指して「している」と記載しているものです。
トラックドライバーが標準的運賃を踏まえた適正運賃を収受できる環境整備を進めるためには、多重下請構造の可視化が重要であり、改正貨物自動車運送事業法で規定された実運送体制管理簿を積極的に活用すべきことを明記すべき。	ご意見を踏まえ、国は、行き過ぎた多重下請構造の是正や「そのための実運送体制管理簿の積極的な活用」を図る旨を追記しました。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>ハラスメント対策は関係者全体の課題であり、トラックドライバーに対するハラスメント等の防止だけでなく、相互のハラスメント等の防止を記載してほしい。</p>	<p>ご指摘の箇所については、物流現場において、トラックドライバーに対するハラスメントが荷主等との力関係により特に生じやすいことを踏まえ、例示として記載したものです。</p>
<p>II 2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について</p>	
<p>荷主の判断基準は、令和5年6月に策定された「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」や新物効法の定義と同様に、「第一種荷主」と「第二種荷主」とで分けて記述すべきではないか。</p>	<p>「第一種荷主」と「第二種荷主」が物流効率化のために取り組むべき措置の多くは共通しているため、合同会議取りまとめの判断基準等の記載上は、これらを分けずに記載しております。 なお、省令で定める判断基準においては、「第一種荷主」と「第二種荷主」を分けて規定することを検討しています。</p>
<p>数多くの店舗を展開し多種多様な商品を取り扱うチェーンストアにおいて、積載効率の向上等や荷待ち・荷役等時間の短縮に関する取組の進捗を全店舗・全品目で定量的に把握することは膨大な事務負担と時間を要し現実的ではないことから、実際の取組に当たっては、実効性向上の観点から、対象となる事業所や項目を重点化する等、事業者の実態や創意工夫に応じた対策が実施できるような柔軟な運用を確保してほしい。</p>	<p>合同会議取りまとめの判断基準等については、「基本方針に定められた目標の達成のため、業界特性その他の事情を踏まえて取り組むこと」としており、事業者の実態や創意工夫に応じた対策が可能です。なお、特定荷主等に該当する場合は、定期報告において荷待ち時間等について定量的な報告が必要となりますが、サンプリングや報告省略を認める方向で検討しております。</p>
<p>「荷待ち・荷役等時間」の2時間以内化に向けて、人材確保や設備投資を検討・実行中であるが、完了までの間、発荷主側においてはどうしても積込作業を急ぐことになってしまいがちであり、安全上のリスクが免れない可能性があることから、規制措置の執行に当たって、「作業員等の安全性の確保」の文言が入れられていることは評価している。</p>	<p>ご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>積載効率の向上等に向けては、「パレット単位」、「車両単位」などのまとまった単位での発注を促進する必要がある。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>トラック予約システムについて、着荷主側の都合による時間外での予約開放・荷受け時間指定などにより残業や車両手配不能を生じているため、国からも適切な利用を指導してほしい。また、予約枠数</p>	<p>ご意見の趣旨については、荷主の判断基準等の「トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>を超過した納入依頼もあり、荷捌き能力の強化も併せて促進すべきである。</p>	<p>向上など、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと」や「バース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>トラック予約受付システムの仕組み・システム化が進んだとしても、業界として多重下請構造が続く限り、実運送のトラックが直前に決定する商習慣が残るため、活用されないと思われる。このため、多重下請構造についても検討が必要。</p>	<p>ご意見の趣旨については、基本方針（5）の「国は…行き過ぎた多重下請構造の是正…図る」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>トラック予約受付システムについては、多頻度で荷物を出荷・入荷している事業者には有効かもしれないが、荷物の出荷・入荷の頻度が比較的少ない事業者には、当該システムを活用しなくても長時間の荷待ちが発生していない事業者も存在することから、その導入は任意とすべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、判断基準等について「業界特性…その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある」として、合同会議取りまとめに盛り込まれており、今後作成する解説書等の参考にもいたします。</p>
<p>配送側の最適な配送ルートと効率的な荷役の実現のためには、時間指定しないことが効率的な場合や特別な事情のない中で朝一、午前必着、午後一番などの指定が横行している実態もあるため、「時間指定をしないこと」、「着荷時間の幅を広げること」（午後であれば何時でもよい等）の追加を検討してほしい。</p>	
<p>液状製品を納品する際の荷役等時間の短縮化のためのローリー車（特殊車両）の接続ネジの標準化（ガスネジや関東ネジ等）も必要であることを追加で記載してほしい。</p>	<p>合同会議取りまとめでは、判断基準等について「業界特性…その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある」としており、ご意見については、業界特性等を踏まえた荷役等時間の短縮に向けた取組に含まれると考えております。</p>
<p>「カゴ車」の表記について、JIS規格に基づく正式名称である「ロールボックスパレット」であることが分かるようにすべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「ロールボックスパレット（カゴ車）」に修正しました。</p>
<p>「発注数や納品数の調整」は、「一貫パレチゼーション実現」とは異なる次元の話ではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、一貫パレチゼーションの実現の記載箇所を変更し、「一貫パレチゼーションの実現に向けて『標準仕様パレット』</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	やこれに適合する梱包資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を行うこと」に修正しました。
<p>「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会の最終とりまとめ」で整理されている通り、標準仕様パレットの導入が当分の間困難なケースが存在する（製品の特性上、標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業界標準となるパレットの規格・運用が存在し、相当数の物量で効率的な一貫パレチゼーションを実現できているケース）ことを念頭に、「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会の最終とりまとめ」と平仄の合った判断基準とすべき。また、流通段階でトラックドライバーの積み替え作業が発生しないよう、製造時パレットでの流通、業界標準パレットでの荷受け許容を推進してほしい。</p>	<p>「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和6年6月）」においては、標準仕様パレットの導入が当分の間困難な場合においては、「設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの導入を期待する」としており、その旨は合同会議取りまとめにも盛り込まれております。また、合同会議取りまとめでは、判断基準について「業界特性…その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある」としており、実施可能な取組を講じていただくようお願いいたします。</p>
<p>パレット以外の輸送器具の使用を取引先等から指定された場合の積み替え時間は自社の責務によるものでなく、荷役等時間の計測の対象外とすべき。また、この場合のコストについては、輸送器具を指定した側が適切に負担する旨を広く呼び掛けてほしい。</p>	<p>荷役等時間の短縮に向けては、パレット以外の輸送器具同士の積み替えに要する時間を適宜把握し、その情報を取引先との連携に活用していくことも重要であると考えております。なお、この場合のコストの負担については、荷主の判断基準等の「関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>チルド製品などの製品の特性によっては、食品の衛生基準上、年月表示にできない製品も多く流通しており対応できない企業が多く存在するため、食品の物流における賞味期限の年月表示化の記載は削除すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「賞味期限の大括り化等」に修正しました。また、判断基準は「業界特性…その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある」としており、製品の特性に合わせて実施可能な取組を講じていただくようお願いいたします。</p>
<p>トラックドライバーが荷役等を行うことが基本とならないような記載にしてほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「フォークリフトや荷役人員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>荷役のキャパシティはバースだけではなく、荷役作業や検品作業を実施する人数、フォークリフト等の設備、荷役可能な時間に大きく影響を受ける。例えば、荷主側の働き方改革の推進により受付開始時間が遅くなる一方で、運送事業者側は渋滞の回避のために早朝に到着する工夫を行う場合には労働時間の短縮ができないため、荷役作業可能時間帯の拡大、早朝時間帯の荷役能力を高める勤務シフトなど、人的・時間的荷役能力の改善に言及してほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「フォークリフトや荷役人員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>荷降ろし場所でのフォークリフト作業は、安全管理面も含めて、荷降ろし場所を管理している着荷主側の作業員が行うように指導すべき。</p>	
<p>荷捌き場については、その広さだけでなく整理整頓等の管理状況により不安全となっている場合があるため、「バース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保するとともに、安全に荷役作業が行える環境を整えること」としてはどうか。</p>	<p>トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に当たっては、合同会議取りまとめの基本方針（１）に記載しているとおり「安全性の確保を前提に」取り組むことが必要であり、ご意見については、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>納入量・納入期間や荷役については、着荷主からの発注に起因する面が大きいため、発荷主・着荷主間の連携の促進を明記すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、荷主の判断基準等に「発荷主・着荷主間において連携を図ること」、連鎖化事業者の判断基準等に「発荷主・連鎖化事業者間において連携を図ること」を追記しました。</p>
<p>適切なリードタイムの確保に向けた取組の実施には発荷主・着荷主双方の合意が必要であるため、合意が成立し実際に実施できた案件だけを対象とするのではなく、それぞれの立場における連携の要請や受託状況を記載すべき。</p>	
<p>繁閑差の平準化については、実需要に対して得意先に在庫を抱えてもらう必要があり、倉庫の狭隘化の問題により実現に至らないことが多いことから、商習慣として引き取りの前倒しや時間指定の緩和を推進する仕組みが必要。</p>	<p>ご意見を踏まえ、荷主の判断基準等に「発荷主・着荷主間において連携を図ること」を追記していますが、今後作成する解説書等の参考にもいたします。</p>
<p>小売側の納入日時・頻度の指定、搬入口の車高制限等が緩和されなければ、上流の荷主企業はそれに応えるほかなく、荷待ち時間等や積載効率の改善が難しい。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>着荷主の発注リードタイムの延長を推進してほしい。また、製造、配送、販売それぞれのプロセスにとって適切かつ実現可能な設定となるよう、特に販売側からの翌日配送の維持、発注締め時間の延長や緊急の配送依頼は物理的に不可能であることを周知・指導した上で、無理な依頼は不可とするルールを設定してほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、荷主の判断基準等に「発荷主・着荷主間において連携を図ること」を追記していますが、今後作成する解説書等の参考にもいたします。</p>
<p>食品卸より製造企業の受注締切時間の後ろ倒しの要請があり、倉庫業者等の適切な作業時間確保に逆行する要請であるため、製造企業側から食品卸に対して貨物納品時間の分散（午後納品等）を求めることも検討する必要がある。</p>	
<p>荷主が時間指定を依頼する場合には、その後の工程・人工の手配を考慮して依頼しており、時間厳守を緩和すると後工程に迷惑・費用が発生するなど、関係者への配慮が必要となるため、緩和に向けて協力するという考え方にしてほしい。</p>	
<p>規模も業種も様々な発荷主と着荷主の間での理解・協力がなければ取組が進まないため、国としても協議・連携を後押ししてほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、荷主の判断基準等に「発荷主・着荷主間において連携を図ること」を追記しており、国としても取組を推進してまいります。</p>
<p>特に決算期など、荷主企業が倉庫や荷役のキャパシティを考慮せずに発注して倉庫現場が混乱するケースがよくあるので、このような事態が起こらないような取組の例を盛り込んでほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、荷主の判断基準等における「入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該倉庫等と必要に応じた協力・連携を行うこと」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>着荷主独自の受入基準による持戻りが発生していることを踏まえ、「検品・返品水準の合理化」は、より具体的に「納品期限や汚破損基準の緩和」等としてほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、基本方針（４）における「納品期限の緩和や賞味期限の大括り化、外装等の汚破損基準の見直し等」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>「責任者の設置や社内教育…」の記載については、「特定の役職の設置や社内教育」ではないか。</p>	<p>ご指摘の「責任者」については、特定の役職等の指定はありませんが、物流の効率化に向けた取組について責任を持って対応可能な者を想定しております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「責任者の設置、社内教育等」とあるが、責任を負う内容が漠然としており、具体的に何をすればよいのか理解しにくいいため、具体的かつ明確に記載してほしい。</p>	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しの必要性を記載してほしい。着荷主側の過度な入門時間遵守制約の緩和に加え、運送事業者が生産停止などのリスク対策で指定時間より早く到着していることへの理解が必要。</p>	<p>ご意見の趣旨については、荷主の判断基準等の「やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないよう配慮すること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>着荷主によっては、予約時間内に遅れると再配達を求められることから、予約時間に遅れた場合も荷受けする旨を記載してほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、基本方針（４）の「再配達の削減」や、荷主の判断基準等の「やむを得ない遅延に対するペナルティの見直し」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>「荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用を努めること」について、「デジタル技術」に特定して記載している意図が分かりにくいいため、「デジタル技術等の活用により、効率的な運用が望まれる」といった記載にすべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること」に修正しました。</p>
<p>荷主と連鎖化事業者の判断基準において、運送事業者からデジタルタコグラフ等を用いて記録した業務記録などの情報提供を受けることができることに言及すべきであり、それを促す動き（ツール、システム等の導入促進等を含む）も盛り込んでほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、貨物自動車運送事業者等の判断基準等の「荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に協力・情報提供すること。なお、トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の把握に当たっては、デジタルタコグラフ等のデジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の把握は、トラックドライバー又は貨物自動車運送事業者が把握することが効率的であると考えられるため、これを優先する旨、記述されたい。</p>	
<p>レンタルパレットの費用負担は、受益者負担が原則である旨を記載頂きたい。</p>	<p>「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和6年6月）」の内容を踏まえ、合同会議取りまとめにおいては、「レンタルパレットを使用する場合は、関係事業者との間で適正な費用分担等を徹底すること」が盛り込まれております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
物流改善に向けた荷主の物流データ標準化に取り組むことについて賛同する。	ご意見は、賛同意見として承ります。
「物流データの標準化に取り組むこと」については、フィジカルインターネット構想との関連性など、国の目指す将来像との関連性を分かりやすく示してほしい。	ご意見の趣旨については、基本方針（２）の「フィジカルインターネットの実現に向けて、…物流標準化を推進する」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。
現在の輸送量を所与とした物流の効率化に向けた施策に取り組むほか、物流への負荷を減らす、すなわち、輸送量（単位はトンキロ）を減らすために「中長期的に輸送距離短縮に寄与する施策に関する事項」を追加する必要があるのではないか。	荷主の判断基準は、新物効法第 42 条第 1 項第 1 号から第 3 号まで等に規定する積載効率の向上等や荷待ち時間等の短縮に関する荷主の努力義務について取り組むべき事項を定めるものであるため、ご指摘の輸送距離短縮に寄与する施策は盛り込んでおりません。なお、ご指摘の施策については、物流統括管理者の業務である「トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針と事業管理体制の整備」の一環として実施することも可能です。
貨物自動車運送事業者の取組としても、鉄道等を利用したモーダルシフトの推進を推奨することが妥当ではないか。	貨物自動車運送事業者等の判断基準については、新物効法第 34 条に規定する積載効率の向上等に関する貨物自動車運送事業者等の努力義務について取り組むべき事項を定めるものであるため、モーダルシフトの推進は盛り込んでおりません。
荷役作業時の安全対策を適切に実施するため、「荷主はトラック事業者や倉庫業者と協議の上、荷役作業の安全な実施を確保するための作業環境の整備、安全な作業手順と責任分担の明確化を行うこと」を追記すべき。	ご意見を踏まえ、「荷役等を行わせる際の作業安全の確保」を追記しました。
「標準的運賃」はトラック事業者の経営安定化に資する重要指標であると認識しているが、事務処理等の負担増から物流事業者が料金分離を躊躇するケースや輸送実態として料金分離等が馴染まないものもあるため、物流実態を踏まえた真摯な協議により双方合意に努めることを記載すべき。	ご意見を踏まえ、運送契約の締結の「協議の際」に「標準的運賃」を活用する旨を追記しました。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「標準的運賃」を使用していなくても正当な運賃が支払われているケースもあることから、「標準的運賃を参考とする」程度の記載としてどうか。</p>	<p>荷主においても、「標準的運賃」を協議の場などで活用し不要な待機時間や附帯業務の削減を図ることは重要であるため、「活用」と記載しているものです。</p>
<p>トラック事業者との運送契約の締結に当たっては、物流効率化にも資する正当な対価の基準である「標準的運賃」を「活用すること」とあるが、「適用すること」とするべきではないか。</p>	
<p>帰り荷の確保は重要だが、水屋やマッチングサイト等に対する規制の議論がある中で、「標準的運賃」を下回る運賃でのマッチングも見られる「求貨求車システム」を明記する必要があるか。例えば、求貨求車システムの利用は促進するものの適正な運賃水準が維持されるよう監視すること等の記載があったほうがよいのではないか。</p>	<p>ご指摘の求貨求車システムに関する事項も含め、合同会議取りまとめの基本方針（5）に記載されている「官民一体となって適正運賃を収受できる環境整備を進める」、「運送責任の不明確化につながる行き過ぎた多重下請構造の是正」等の取組を進めてまいります。</p>
<p>3PL 事業者に委託しているケースでも物流課題を解決する責任は荷主側にあるため、「荷主ごとに諸々の物流課題が顕在化した際の相談・協議の窓口を明確にし、その内容の検討に誠実に対応すること」を追記すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「物流現場の課題に関する相談や協議の窓口」を設ける旨を具体例として追記しました。</p>
<p>荷役時間の削減のためには、発荷主側の努力だけでなく、着荷主側が附帯作業の求めを見直す必要がある。</p>	<p>ご意見の趣旨については、荷主の判断基準等において「関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>パレット導入時に必要な費用分担や運用見直しについて、卸売業、小売業など川下の意識向上が必要。</p>	
<p>トラック事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、標準貨物自動車運送約款に基づき契約関係にある発荷主が適切に負担し、その追加的コストは、発荷主と着荷主との間の契約関係（売買契約、請負契約など）において適切に処理すべきものであるため、荷主の判断基準の実効性確保に関する事項として追記すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、荷主の判断基準等の実効性確保に関する事項のうち、取組や費用負担等について必要に応じて行う「契約内容の見直し」の具体例として、「運送事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、発荷主と着荷主との契約において適切に整理することが必要である」旨を追記しました。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>連鎖化事業者への配送は複数箇所となるのが一般的であり、連鎖化事業者の荷受けの都合が優先されて配送時間を指定すると効率化に逆行するため、「荷受けの混雑時間を事前に配送側に伝達するなど、連鎖化事業者（着受け側）からの情報発信に努め、円滑な荷受けに努めること。また、荷受けに必要な物流機器、器材、システム、陣容等を確保すること」という内容を盛り込むべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、連鎖化事業者の判断基準等に「以下の事項による取組が…有効でない場合は、これによらないことも可能とする」として合同会議取りまとめに盛り込んでおり、日時指定が効果的でない場合は、混雑時間の情報発信等により荷待ち時間の短縮に努めるなど、実施可能な取組を講じてください。 また、荷受けの円滑化は、着荷主の努力義務として取り組むこととなります。</p>
<p>荷主の努力だけでなく、希望予約時間を取れなかった運送会社にも状況を理解してもらう一文が必要。（例：「予約時間の調整は、荷主及び運送会社が相互に状況を理解した上で、待ち時間の短縮につながるよう努力する」など）</p>	<p>ご意見の趣旨については、貨物自動車運送事業者等の判断基準等における「関係事業者間での連携を図る」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>荷役効率化の中心となるのは施設を持って運営している倉庫業者であり、彼らの積極的な姿勢がなければ実現不可能であることから、倉庫業者の判断基準には「荷役等の効率化を図るため、荷主に対しては一貫パレチゼーション実現のためのパレット納品や、パレット費用の適切な価格転嫁を提案すること」を盛り込むべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、貨物自動車関連事業者の判断基準等の「寄託者である荷主に対し物流改善の提案を行うなど、必要に応じた協力・連携を行うこと」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>「無人搬送機」については、総合物流施策大綱やJISにおける記載に合わせて「無人搬送車」に修正してほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「無人搬送車、ピッキングロボット等の導入等により、自動化・機械化を図ること」に修正しました。</p>
<p>「機械化機器」は誤用であり、「自動化・省人化機器」や「無人搬送機、ピッキングロボット等の導入により、自動化・機械化に取り組むこと」等と記載すべきではないか。</p>	
<p>解説書等に記載すべきとの意見があった「運賃、荷役、高速道路料金等をどのように負担するか記載した標準的な契約書を荷主の業界団体ごとに作成すること」について、「契約書」の当事者は誰になるのか。物流事業者との運送契約なのか、荷主側の製品の売買契約なのか、どのような契約をイメージしているのか明らかにすべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「荷主の業界団体と連携しながら、業界・分野別に、運賃、荷役、高速道路料金等をどのように負担するか記載した標準的な運送契約書のひな形」に修正しました。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
II 3. 荷主等の取組状況に関する調査・公表について	
<p>調査・公表については、物流事業者だけに対するアンケート結果によって荷主等の取組が点数化されるのは客観性に疑問がある。また、点数の低い者が公表された場合は、企業間の公平な競争を阻害するおそれがあることから、点数が「低い者を含め」公表することは見直すべき。</p>	<p>判断基準に関する調査・公表については、全ての事業者を対象として物流効率化の取組を促すものであるため、点数の低い者を公表の対象から除外するのは適切ではないと考えております。</p> <p>なお、点数の低い荷主等の公表の検討に当たっては、当該荷主等が実際に行っている物流効率化に向けた取組状況をヒアリングするなど適切に実態を把握することとしております。</p>
<p>調査・公表については、新物効法の本래の趣旨である「荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備」という趣旨に則り、サプライチェーン全体での Good Practice の横展開を検討してほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、調査・公表の具体的な方法について「優良な取組状況の把握や物流改善の促進を目的とした」定期的なアンケートを実施する旨を追記しました。</p>
<p>物流事業者に対するアンケート調査の公表に当たっては、荷主等に対する実態のヒアリング等も踏まえて判断してほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「点数の低い荷主等の公表の検討に当たっては、当該荷主等が実際に行っている物流効率化に向けた取組状況をヒアリングするなど適切に実態を把握し、その実態を踏まえ、必要に応じて点数を見直すこととする。」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>点数の低い荷主等の事業者名を公表する際は、事実確認をしっかりと行った上で、荷主・物流事業者の双方にとって公平・公正となるように運用すべき。</p>	
<p>物流の効率化に伴う不当なしわ寄せを受ける倉庫業者が現れないよう、「物流Gメン」として広く取り締まるべき。</p>	<p>令和6年11月に「トラックGメン」が「トラック・物流Gメン」へ改組・拡充されたことを踏まえ、合同会議取りまとめにおいても関連箇所の記載を修正しております。</p>
II 4. 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について	
<p>トラックドライバーが指示された時刻よりも自主的に早く到着するケースが多いため、そうしたケースを荷待ち時間とせず、あくまでも指示時刻から荷役等の開始時刻までを荷待ち時間とすることについて、実態に即した算出方法であると判断し賛同する。</p>	<p>ご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>基本方針や判断基準においてトラック予約受付システムの導入について記載するのであれば、荷待ち時間の算定方法においても当該システムについて言及すべきであり、トラック予約受付システムを</p>	<p>「荷待ち時間」の算定方法については、到着時刻・時間帯の予約の手段は問わないため、記載しておりません。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
用いて到着時刻・時間帯を予約している場合には、当該時刻・時間帯を指示された時刻・時間帯とするといった注記を加えるべきではないか。	
過度な時間指定は、車両の効率的な運行を阻害する可能性があり、単に時間指定をするだけでなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した時間の調整や現場の実態を踏まえ荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと等を記載すべきではないか。	合同会議取りまとめに記載している「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法については、今後省令で定めることとなる「荷待ち時間」と「荷役等時間」の定義の基本的な考え方を記載したのですが、ご意見の趣旨については、今後作成する解説書等の参考にいたします。
指定された時刻・時間帯に速やかに作業が開始・完了できるよう、着荷主側においてもその対応を行う旨を追記してはどうか。	
「その周辺の場所」の定義が不明確であり、例えば「荷主がトラックドライバーの到着を認識できる場所」等の記載が考えられるのではないか。	ご指摘の箇所については、新物効法第30条第4号に規定する「荷待ち時間」の定義が「集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において…待機した時間」であることを踏まえて記載しているものですが、その詳細な運用については、引き続き検討してまいります。
遅延したトラックは荷役も後回しとなり、荷主事業所到着後の待機時間が長時間となる場合があるため、遅延したトラックについては、荷待ち時間計測の対象外として扱うべき。	ご意見の趣旨については、荷待ち時間の算定方法における「ただし、トラック事業者やトラックドライバーの都合で指示時刻等を過ぎたことにより生じた待機時間については、荷待ち時間として計測しない」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。
附帯業務については、「トラック事業に附帯する業務」ではなく「運転業務に附帯する業務」と修正すべきではないか。	ご意見のとおり修正しました。
「トラックドライバーが行う荷役、検品、荷造り、入庫・出庫、棚入れ・棚出し、仕分け、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替えなど、トラック事業に附帯する作業」とあるが、輸送力確保や人材確保に専念するためにはトラック事業に附帯する作業を削減すべきであり、例えば、「発荷主における荷積み、着荷主における荷卸し」としてはどうか。	新物効法上、「荷役等」に該当する業務について省令で定めることとされており、トラックドライバーがこれらの業務に従事した時間の短縮について荷主等に努力義務が課されることとなることから、ご指摘の業務に限定せず、一般的に想定される業務について記載しているものです。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>1つの敷地内で荷卸しと荷積みをするケースについて、荷主が別々の場合は「荷卸しと荷積みを別々に計測することも許容する」との記載で支障はないと考えられるが、このようなケースは総じて同一の荷主である可能性が高く、その場合の対応を明らかにする必要があるため、例えば「(荷卸し時間+荷積み時間)÷2」等の簡易な計測方法も追記してはどうか。</p>	<p>ご指摘の箇所については、積載効率の向上等に向けて復荷を確保する取組等を阻害しないよう、荷卸しと荷積みを別々に計測することを許容する旨を記載したのですが、その詳細な運用については、引き続き検討してまいります。</p>
<p>II 5. 物流に関する事業者等の責務について</p>	
<p>「プラットフォーム」という語は、読み手により想定する定義が異なることから、想定される具体的な事業者が誤解なく分かる呼称に変更するか、補足説明を付すべき。例えば、荷主と運送事業者のマッチングサービス事業者を指すのであれば、「マッチングサービス提供者」といった具体的な呼称とすべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「物流マッチングサービス提供者」に修正しました。</p>
<p>III 1. 特定事業者の指定基準等について</p>	
<p>指定基準値は、状況に応じて見直されるべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、指定基準値について「特定事業者に係る制度の施行後の事業者への浸透状況や状況変化等を踏まえ、必要に応じて見直すことも考えられる」旨の記載を追記しました。</p>
<p>物流の効率化の改善に資する取組は発荷主・着荷主間における協力が必要であり、特定荷主の該当の有無に関わらず、荷主間の協力を促すための環境づくりを進めてほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、荷主の判断基準等の「発荷主・着荷主間において連携を図ること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>取扱貨物の重量の算定の対象には利用する貨物自動車の台数、積載量も加えるべきではないか。</p>	<p>取扱貨物の合計の重量が大きいほど輸送回数が多くなり、積載効率の向上や荷待ち時間等の短縮に向けた取組の効果が大きくなると考えられるため、「取扱貨物の重量」を特定荷主の指定基準値の算定指標としております。</p>
<p>モーダルシフトを活用している事業者は特定事業者の対象から除外すべきではないか。</p>	<p>取扱貨物の合計の重量が大きいほど輸送回数が多くなり、積載効率の向上や荷待ち時間等の短縮に向けた取組の効果が大きくなると考えられるため、「取扱貨物の重量」を特定荷主の指定基準値の算</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>定指標としており、当該基準値以上の事業者は特定荷主に指定されることとなります。</p> <p>その上で、特定荷主等に選任が義務付けられている物流統括管理者（CLO）は、モーダルシフトなど、輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備に取り組む必要があります。</p>
<p>「貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の合計」だと単純に「販売量（＝製造量）」とはならないのではないか。「工場→配送センター＋配送センター→得意先の合計」＝「運送会社への委託量（＝2区間計）」となるのかどうかを示してほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、特定荷主及び特定連鎖化事業者の指定に係る指標の算定方法の注釈に「例えば、自社物流においてmトンの貨物を「自社工場→自社施設→自社物流センター」というフローで運送している場合は、mトンの貨物を2回運送させているため、当該フロー全体における「取扱貨物の重量」は2mトンとなる（ただし、自社工場や自社施設等の施設が同一拠点内になる場合、同一拠点内の施設間の運送は計測対象に含めない。」旨の記載を追記しました。</p>
<p>取扱貨物の重量の算定が困難な場合は把握を求めないでほしい。</p>	<p>新物効法第45条において、特定荷主として全体への寄与がより高いと認められる大手の事業者を指定する基準として「年度の貨物の合計の重量」が規定されており、取扱貨物の重量が指定基準値を上回るかどうかを把握いただく必要があります。</p>
<p>第二種荷主又は着荷主においては、重量の把握は難しいのではないか。</p>	<p>ご意見の趣旨については、特定荷主及び特定連鎖化事業者の指定に係る指標の算定方法について、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定される場合、</p>
<p>取扱貨物の重量の計測が困難な場合の換算方法を示してほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・商品マスタ等において重量のデータを集計することが可能な場合にあっては、当該システムに登録されている重量を元に換算する ・容積を把握している場合においては、1立方メートルあたり280kgとして換算する ・輸送するトラックの最大積載量を貨物の重量として換算する ・売上金額や仕入金額を元に貨物の重量を換算する
<p>重量を把握している場合においても、容積から換算する方法を選択することも可としてほしい。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>等の算定方法を用いることが可能であるとして、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>特定荷主の指定基準値は国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書」（令和5年3月）を基に算出しているが、当該統計においては、小売業から出荷される貨物は対象外。また、個人向け貨物の多くは重量が小さい上、貨物重量の管理を目的に個人の発注をコントロールすることは困難。このため、特定荷主の基準値の対象貨物には、小売業から出荷される個人向け貨物は含まないことが適当ではないか。</p>	<p>今回の特定荷主の指定基準値の算定については、捕捉できる貨物の対象に一定の制約はあるものの、全国を対象に輸送手段を網羅的に把握する実態調査として、現時点で最もふさわしいと考えられる物流センサス等を用いて推計しており、この推計に基づき、年間取扱貨物量9万トン特定荷主の指定基準値としたところです。</p> <p>その上で、小売業の荷主においても、繁閑差の平準化や、共同配送・リードタイムの調整による配送時の積載率の向上に向けた取組、出荷時の荷役時間の削減など、物流効率化に向けた一定の取組が可能であると認識しており、実施可能な取組を講じていただくようお願いいたします。</p> <p>他方、ご意見も踏まえ、指定基準については「状況変化等を踏まえ、必要に応じて見直すことも考えられる」旨を明記したところであり、増加傾向であっても減少傾向であっても、今後の貨物量のトレンドに応じて指定基準値の見直しを行うことはあり得ると考えております。</p> <p>また、物流センサスの調査対象については、次回から「小売業」も調査対象とすることができないか検討を進めているところです。</p>
<p>荷主に該当しない取引先への協力の方法について示してほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、荷主の判断基準等において「関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>第一種荷主は「自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者が貨物の運送を行わせることを内容とする契約を締結する者をいう。」と定義されているが、「貨物の運送の事業」には貨物利用運送事業者が</p>	<p>ご指摘の「貨物の運送の事業」については、貨物利用運送事業者が行う貨物利用運送事業も含まれております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>貨物自動車運送事業者が貨物自動車を用いた貨物の運送を行わせることが貨物の運送の事業に含まれているのか明示すべき。</p>	
<p>中古車オークション会場を運営する事業者を特定事業者として指定すべき。</p>	<p>ご指摘の「中古車オークション会場を運営する事業者」については、荷主、連鎖化事業者、貨物自動車関連事業者、貨物自動車運送事業者等に該当しない場合は、特定事業者として指定することとはなりません。合同会議取りまとめにおいて、中古車オークション会場等の施設管理者は、運送契約や貨物の受け渡しに直接関わりを持たないものの商取引に影響がある者として、取組方針や事例等を示すことについて検討を行うこととしております。</p>
<p>零細企業においては、中長期計画と定期報告を行う業務負担が過重となる可能性があることから、特定荷主の指定について重量だけではなく、会社規模や実際の取扱貨物の重量を考慮した指定とすべき。</p>	<p>取扱貨物の合計の重量が大きいほど輸送回数が多くなり、積載効率の向上や荷待ち時間等の短縮に向けた取組の効果が大きくなると考えられるため、「取扱貨物の重量」を特定荷主の指定基準値の算定指標としたところです。</p>
<p>特定荷主の指定基準は「取扱貨物の重量」を指標としているが、物流負担を軽減する観点から、トンキロなどの輸送量を測定できる単位を指標とすべき。</p>	
<p>特定倉庫業者の指定基準は「貨物の保管量」を指標としているが、倉庫業の規模を示す「届出面積」を指標とすべき。</p>	<p>「貨物の保管量（入庫量）」が多いほど、トラックドライバーへの負担が大きくなり、荷待ち時間等の短縮に向けた取組の効果が大きくなると考えられるため、「貨物の保管量（入庫量）」を特定倉庫業者の指定基準値の算定指標としたところです。</p>
<p>特定貨物自動車運送事業者等の指定基準は「保有車両台数」ではなく、「車両の積載量の合計トン数」を指標とすべき。</p>	<p>「保有車両台数」が多いほど、多くの運送を行っており、積載効率の向上等の取組の効果が大きくなると考えられるため、「保有車両台数」を特定貨物自動車運送事業者等の指定基準値の算定指標としたところです。</p>
<p>特定貨物自動車運送事業者等の指定基準について、150台と定める根拠が薄い。特定荷主等の指定基準の指標がトンであるに対して、特定貨物自動車運送事業者等だけ保有台数であることに加え、車両の種別を問わずに対象とするのは付与される義務に対して基準の</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
考慮が十分ではないことから、年間の輸送トンキロベースで区別してはどうか。	
特定貨物自動車運送事業者等の指定基準について、荷主等は「取扱貨物の重量」を指標としているのに対して、貨物自動車運送事業者等だけ車両種別を問わずに「保有車両台数」を指標としているのは不適當。また、多重下請構造や「保有車両台数」は少ないものの影響力を有する水屋の存在もあり、一期一会の荷主を相手に日銭を稼いでいる状況であり、「保有車両台数」を大幅に引き上げる（300台以上）か、年間の輸送トンキロを指標とすべき。	荷主・倉庫業者等と同様に、全体の50%をカバーする観点から、特定貨物自動車運送事業者等の指定基準値を「保有車両台数150台以上」としたところです。
「1. 特定事業者の指定基準等について」のうち、(3)において「指定基準値」が漏れている。	ご意見を踏まえ、「指定基準値」を追記しました。
取りまとめ案において、取扱貨物の重量の算定の換算方法について「売上金額や仕入金額を元に貨物の重量を換算」との記載があるが、小売業の実態に即しているため、このまま進めてほしい。	ご意見は、賛同意見として承ります。
Ⅲ 2. 中長期計画・定期報告の記載事項について	
中長期計画について、計画内容に変更が無い限りは、5年に1度の提出とする運用としており、事業者負担の軽減のため、この運用のまま検討を進めてほしい。	ご意見は、賛同意見として承ります。
中長期計画については、「中長期的に輸送距離の短縮に寄与する施策」や、トラック輸送から鉄道・船舶への「モーダルシフトの計画」も記載すべき。	ご意見のあった施策・計画については、物流統括管理者の業務である「トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備」の一環として実施することとなります。
判断基準等は、積載率の向上等の目標達成に対し有効とみられる事項を業界特性等の事情を勘案して運用されることが妥当であり中長期計画についても、原案の3点に関する記載内容への限定は緩和することが必要ではないか。「運転者の荷役等時間の短縮」の後に、「又はその他積載率の向上等の物流効率化」を追記してはどうか。	中長期計画の記載事項のうち、「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」は積載効率の向上等を指しております。また、中長期計画は、例えば、荷主については新物効法第46条等に基づき、同法第42条第1項又は第4項に規定する措置の実施に関して、貨物自動車運送事業者等については新物効法第38条の規

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	定に基づき同法第 34 条に規定する措置の実施に関して作成するものであり、各事業者において、業界特性等の事情も踏まえて作成いただくものです。
定期報告について、原案のまま判断基準の遵守状況はチェックリスト方式での対応として検討を進めてほしい。	ご意見は、賛同意見として承ります。
定期報告について、チェックリストのような「0/1」型とすると、遵守状況に関する「程度」を測ることが難しくなるため、定量的な報告によって把握する必要があるのではないかと。	事業者の判断基準の遵守状況については、特定事業者の業務負荷を軽減する観点から、基本的には「チェックリスト形式」とすることを想定しておりますが、荷待ち時間等については定量的な数値の報告を求めることとしております。
中長期計画や定期報告等の具体的な記載例を追記してほしい。	合同会議取りまとめにおいて、各計画等における個別の記載例等を記載することはなじまないため、今後作成する解説書等に記載することを検討してまいります。
実態として切り分けられない場合などは、「荷待ち時間等」として「荷待ち時間」と「荷役等時間」を分けずに計測することも可能とするとの記載があり、この内容は小売事業者の実態に即しているため、原案のまま進めてほしい欲しい。	ご意見は、賛同意見として承ります。
定期報告について、「荷待ち時間」と「荷役等時間」を別々に把握することは困難であり、また、現場への負担も大きいと、記載内容は「運転者の荷待ち・荷役等時間の短縮」とすべき。	「荷待ち時間」と「荷役等時間」の原因や改善策は異なるため、原則として、「荷待ち時間」と「荷役等時間」を分けてそれぞれ計測することとしております。
定期報告について、荷待ち時間と荷役等時間を別々に把握することは難しく、現場への負担が大きいことから、まとめて計測する運用としてほしい。	なお、実態として切り分けられない場合等は分けずに計測することも可能としており、意見の趣旨については、合同会議取りまとめに盛り込まれております。
入出構時間で荷待ち時間等を計測する場合、入構の都度、トラックドライバーが紙台帳に記帳するなどのアナログ業務のデジタル化を促すべき。	ご意見の趣旨については、荷主の判断基準等の「荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること」として、合同会議取りまとめに盛り込んでおり、デジタル化の推進に取り組んでまいります。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「荷主が管理する事業所（工場等）への入構から出構までの時間を以て荷待ち時間等として計測することも可能とする」ことを追記してほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、定期報告に関する荷待ち時間等の計測方法について、1つの事業所（工場等）内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合に、それぞれの施設の荷待ち時間等を「実態として切り分けられない場合等は、事業所全体を1施設として計測することも可能とする」として、合同会議とりまとめに盛り込まれております。</p>
<p>1つの事業所内において、1回の運送で複数施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合の荷待ち時間等の計測は現実的には難しく、事業所全体を1施設として計測することも可能とすべき。</p>	<p>事業所内を走行する時間が荷待ち時間等に含まれてしまい、荷待ち時間等を過大に評価しないようにする観点からも、合同会議取りまとめでは、定期報告に関する荷待ち時間等の計測方法について「1つの事業所（工場等）内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合は、原則、各施設における荷待ち時間等を計測する」と記載しております。</p>
<p>荷待ち・荷役等時間の算定方法として、2箇所積みをする場合は、「それぞれの施設における荷待ち・荷役作業等時間の合計」で管理し「各施設間の移動時間」は含めないことを明記すべきではないか。</p>	<p>ご意見の趣旨については、貨物自動車運送事業者と貨物自動車関連事業者の判断基準等の「荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に協力・情報提供をすること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>寄託倉庫における荷待ち時間等の計測について、自社の分だけ切り分けて荷待ち時間等を計測することは、荷主事業者単独では不可能であり、荷待ち時間・荷役等時間の短縮のためには寄託倉庫業者、物流事業者の協力が必要となる。</p>	<p>寄託先での倉庫についても荷主は荷待ち時間等の短縮に努めることが必要であり、荷待ち時間等を把握することが望ましい一方で、実態として計測が困難である場合もあると認識しており、そうしたケースの一つとして契約変更等が必要であることを記載しているものです。</p>
<p>寄託倉庫での荷待ち時間等の計測について、契約変更が必要なケースがあるため、計測は不要というロジックであるが、契約変更をしなくても計測が可能な場合もあるのではないかと。当該箇所も含めて計測不要ということであれば、単に計測には困難が伴うという一言で済むのではないかと。</p>	<p>荷主が寄託先と連携して改善に取り組むためには、寄託先の施設を把握する必要があり、その名称を定期報告に記載することとしております。</p>
<p>定期報告について寄託倉庫における改善の取組は当然荷主として実施すべき内容であるが、名称の報告については、寄託先が多数である場合は負荷が大きいことから削除すべき。</p>	<p>荷主が寄託先と連携して改善に取り組むためには、寄託先の施設を把握する必要があり、その名称を定期報告に記載することとしております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>定期報告のうち「寄託先と連携しながら具体的にどのような取組を行っているか記載すること」について、取組の実施には双方の合意が必要であるため、合意が成立し実際に実施できた案件だけを定期報告の記載の対象とするのではなく、荷主と寄託先それぞれの立場における連携の要請や受託状況も記載すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、寄託先と連携しながら実際に行った取組に限定しない記載に修正しました。</p>
<p>「倉庫業者等との寄託契約の変更が必要なケース」とあるが、文脈を踏まえれば「寄託先との」が正しいのではないかと。</p>	<p>ご指摘の箇所については、「寄託先」となり得る「倉庫業者等」を具体的に記載しているものです。</p>
<p>「契約に基づき倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けることができる」については、判断基準と記載ぶりを揃え、「契約に基づき」は不要ではないかと。</p>	<p>ご指摘の箇所については、荷主等との間で貨物に係る寄託契約を締結した倉庫業者等が管理する施設における物流効率化のための取組については、場合によっては寄託契約の変更が必要なケースがあることを踏まえ、「契約に基づき寄託先の倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けることができる場合」と記載しております。</p>
<p>複数の荷主が絡む寄託倉庫の改善要望が分かると様々な不効率が発生する懸念があるため、寄託契約を締結する者が管理する施設の整備等の主体となるのは倉庫業者等であることを記載してほしい。</p>	<p>新物効法上、倉庫業者は自ら管理する施設におけるトラックドライバーの荷役等時間の短縮のための取組を講ずる努力義務が課されており、こうした前提の下、ご指摘の箇所については、荷主が荷待ち時間等を把握すべき施設について記載しております。</p>
<p>荷待ち時間等の計測について、サンプリングを用いた計測手法は、管理する施設が多い小売事業者の業務負荷軽減に配慮した運用方法のため、原案のまま進めてほしい。</p>	<p>ご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>荷待ち時間等の計測について、全数計測はコストが高すぎて現実的には難しい。一部を抜き出して調査することで全体を推定するサンプル調査形式を基本とすべきではないかと。</p>	<p>ご意見の趣旨については、荷待ち時間等の計測について「全施設全運行での荷待ち時間等の計測が難しい特定荷主等においては、取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法を用いて報告することも許容することとする」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>定期報告について、物流の契約構造に鑑みると時間計測が非現実的なケースも存在するため、「抽出の最低数値」を「抽出の標準値」に、「最低値」を「標準値」等にそれぞれ修正すべき。</p>	<p>今回の合同会議取りまとめにおけるサンプリングの手法は、今後の検討の方向性として示しているものです。その上で、ご意見も踏まえ、今後詳細を検討することとし、「全ての運行」については「原則として対象施設で計測した全ての運行」としつつ、「詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ」制度施行までの間に引き続き検討をしていく旨を追記しました。</p>
<p>荷待ち時間の計測対象について、第一種荷主と第二種荷主では契約構造が異なるため、別の手法を設定すべきではないか。</p>	
<p>荷待ち時間等の計測において、サンプリングでの計測や業界特殊性を鑑みた報告免除という制度設計とすることにより、本取りまとめ案が骨抜きになるのではないか。</p>	
<p>定期報告について、「荷待ち時間」のサンプリングでは、「取り扱う貨物重量の半分程度」の施設を対象としているが、小売事業者は重量把握が難しいため、仮に店舗の半分を計測すると業務負荷が多くなる。このため、売上上位の1割～3割（200店舗を保有する企業だと20店舗～60店舗）の店舗数に限って計測するなど、計測店舗数の軽減について追記すべき。</p>	
<p>定期報告について、「荷待ち時間等」のサンプリングの対象施設は、ロケーションとして流動的な建築現場ではなく安定的な計測・集計が可能となる倉庫等の固定施設とすべき。</p>	
<p>定期報告について、「荷待ち時間等」が特に長い施設であっても、物量が少ないために漏れるケース等が考えられることから、一度でも「荷待ち時間等」が1時間を超えた施設は報告対象とするといった制約が必要ではないか。</p>	<p>ご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>荷待ち時間等の計測について、四半期ごとに任意の連続した5営業日以上でも可能とする本内容は、事業者の業務負荷軽減に配慮した運用方法のため、原案のまま進めて欲しい。</p>	
<p>定期報告について「荷待ち時間等」のサンプリングの対象期間である四半期ごとにデータを把握するためにはシステム導入が前提となるが、そもそも「荷待ち時間等」が2時間を超えない事業者にシ</p>	<p>今回の合同会議取りまとめにおけるサンプリングの手法は、今後の検討の方向性として示しているものです。その上で、ご意見も踏まえ、今後詳細を検討することとし、「全ての運行」については「原</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>システムを導入するのは現実的ではなく、また、手作業は業務負荷が高いため、半期に1回程度にすべき。</p>	<p>原則として対象施設で計測した全ての運行」としつつ、「詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ」制度施行までの間に引き続き検討をしていく旨を追記しました。</p>
<p>定期報告について「荷待ち時間等」のサンプリングの対象期間である「任意の連続した5営業日」は、特定荷主に期待する最低水準としては低すぎるのではないかと。短すぎる場合、期間の選択における恣意性を排除できないおそれがあるため、対象期間を延長すべきではないかと。</p>	
<p>荷待ち時間等の計測について、四半期ごとに任意の連続した5営業日以上とあるが、実態が正確に反映されないことも起こり得るのではないかと。</p>	
<p>サンプリングの対象施設として「全ての運行」と記載しているが、「対象施設において計測した全ての運行」と修正すべきではないかと。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「原則として対象施設で計測した全ての運行」に修正しました。</p>
<p>定期報告について荷量の変動等が少ない荷主は四半期又は曜日によって時間の変動が大きくないと考えられることから、計測の頻度・期間を緩和できるような措置を追加すべき。</p>	<p>今回の合同会議取りまとめにおけるサンプリングの手法は、今後の検討の方向性として示しているものです。その上で、ご意見も踏まえ、今後詳細を検討することとし、「全ての運行」については「原則として対象施設で計測した全ての運行」としつつ、「詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ」制度施行までの間に引き続き検討をしていく旨を追記しました。</p>
<p>定期報告について、業界特性等により全運行での計測が難しいと考えており、特定の運行や業界特性上計測が難しい運行等については計測対象から除外してほしい。</p>	
<p>物流合理化のためバーター取引を実施している出荷基地（第二種特定荷主）では、他社手配ローリーへの引き渡し分（バーター取引や倉取）については、計測対象から除外してほしい。</p>	
<p>荷待ち時間等の計測について、サンプリングでは全ての運行を計測対象としているが、事業者の業務負荷の軽減のため、5トン車以内の車両は計測対象外とすることや、宅配便・軽貨物自動車のような配送された荷物を受領するケースでは「荷待ち時間等」がほぼ発生</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>しないことから、計測対象外とすべきであり、取扱貨物の大宗を占める主要製品に限定すべき。</p> <p>また、店舗内のテナントやトランスファーセンターについても、計測対象外とすべき。このほか、免除が難しい場合、時間そのものの計測ではなく、着荷主・発荷主が連携して行う取組（納入時刻の分散、小口発送の回避等）を報告することで時間計測の報告に代えることを認めてほしい。</p>	
<p>荷待ち時間等の計測について、荷主が自社トラックではなく備車を活用している場合、全ての相手方（備車）に、デジタルタコグラフや動態管理システムの活用を依頼することが困難であるため、調査対象は備車を除いた車両数としてほしい。</p>	<p>今回の合同会議取りまとめにおけるサンプリングの手法は、今後の検討の方向性として示しているものです。その上で、ご意見も踏まえ、今後詳細を検討することとし、「全ての運行」については「原則として対象施設で計測した全ての運行」としつつ、「詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ」制度施行までの間に引き続き検討をしていく旨を追記しました。</p> <p>なお、新物効法上、荷主は、貨物自動車運送事業者若しくは貨物利用運送事業者に貨物の運送を委託する場合又は他の者に雇用されている運転者との貨物の受渡し等を行う場合に、荷待ち時間等の短縮の努力義務が課されており、自社トラックについては定期報告において荷待ち時間等の計測を行う必要はありません。</p>
<p>非定常の運行は、計測の対象外であることを明記してほしい。</p>	<p>新物効法上、第一種荷主及び第二種荷主の定義は、自らの事業に関して「継続して」貨物の運送を行わせる者と規定されており、実態として継続的に運送を行わせている場合に荷主に該当することとなるため、突発的な需要に対応するための運行等については対象外となります。</p>
<p>初回の定期報告やその後の取組で荷待ち時間等の短縮・最適化が図られている運送・施設については、次年度以降の定期報告の省略や報告頻度の緩和等の措置を追記すべき。</p>	<p>今回の合同会議取りまとめにおけるサンプリングの手法は、今後の検討の方向性として示しているものです。その上で、ご意見も踏まえ、今後詳細を検討することとし、「全ての運行」については「原則として対象施設で計測した全ての運行」としつつ、「詳細につい</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>定期報告の省略については、「荷待ち時間等が1時間以内である場合」とあるが、業務特性上1時間以内は厳しい業界もあるため、業界に合わせた基準とすべき。また、「1時間以内」は月平均か、年間平均か、基準を明確にすべき。</p>	<p>では、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ」制度施行までの間に引き続き検討をしていく旨を追記しました。</p>
<p>定期報告の省略が可能となる一定時間以内であることを証明する例を示すべき。そうしないと、証明のために明らかに問題ない施設も、一旦は負荷を掛け計測する必要が出てくるのではないか。</p>	
<p>定期報告における荷待ち時間等の報告の省略について、荷待ち時間と荷役時間を分けずに計測することについては、「実態として切り分けられない場合等」とされているが、荷待ち時間と荷役等時間を別々に計測した場合においても、合計（「荷待ち時間＋荷役等時間」）が1時間以内であれば報告の省略ができる旨を明示してほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、報告の省略を可能とする場合である「荷待ち時間等が1時間以内である場合」について、「荷待ち時間と荷役等時間を分けて計測し、その合計が1時間以内である場合を含む」旨を明記しました。</p>
<p>定期報告の省略について、荷役等の業務を短縮することが難しい事例として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「食品のバルクローリー車のように食品安全の観点から積卸し時間の短縮が難しい場合」 ・「精密機器の配送で、安全や品質保証の観点から積載率向上や荷卸しの時間短縮が難しい場合」 ・「特殊車両であるタンクローリー輸送の場合」 <p>等を追記すべき。</p>	<p>今回の合同会議取りまとめにおけるサンプリングの手法は、今後の検討の方向性として示しているものです。その上で、ご意見も踏まえ、今後詳細を検討することとし、「全ての運行」については「原則として対象施設で計測した全ての運行」としつつ、「詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ」制度施行までの間に引き続き検討をしていく旨を追記しました。</p>
<p>建設現場での貨物の受渡しにおいて、元請の住宅メーカーが第二種荷主に該当する場合、施工に使用される建材や資材はいずれも貨物に該当するが、荷卸しから建設現場内での運搬等は安全上の観点から時間短縮が難しいことから、報告省略の対象として認めてほしい。</p>	
<p>報告の省略対象として、「1回の受渡しに係る荷待ち時間等が一定時間以内」とあるが、「一定時間」とは何か。目標である1時間以</p>	<p>合同会議取りまとめにおいては、</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>内など明確にしてほしい。また、「業界特性や環境を踏まえて更なる短縮が難しい場合」も報告省略の対象になっているが、こちらも具体的な事例を挙げて、荷主の判断で短縮が難しいから省略という判断にならないようにしてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・「一定時間」について、(※2)において「荷待ち時間等が1時間以内である場合(荷待ち時間と荷役等時間を分けて計測し、その合計が1時間以内である場合を含む)」と記載 ・「業界特性や環境を踏まえて更なる短縮が難しい場合」について、「特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる」、「危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する」、「重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する」等の場合を例示しているところであり、これらの詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ、制度施行までの間に引き続き検討してまいります。
<p>Ⅲ 3. 物流統括管理者(CLO)の業務内容について</p>	
<p>CLOは、定期報告をするだけの役職ではなく、各事業者内において、物流に過度に負荷をかけないように営業部門や製造部門等、社内で適切に利害調整ができる役職者の選任を推奨すべきではないか。</p>	<p>ご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>「物流統括管理者(CLO)」と表現されているが、CLOと物流統括管理者はイコールではないという議論もあるため、「CLO」という記載はしないほうがよいのではないか。</p>	<p>新物効法に基づく物流統括管理者については、運送(輸送)、荷役といった物流の各機能を改善することだけではなく、調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、物資の流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携を推進することなどが求められ、これらの観点から事業運営上の決定を主導することとなることから、ロジスティクスを司るいわゆるCLO(Chief Logistics Officer)としての経営管理の視点や役割も期待されているため、「物流統括管理者(CLO)」という記載を用いることとしました。</p>
<p>物流統括管理者はCLOではないのではないか。改正法では、物流統括管理者がCLOであるという想定はなかったが、一部のメディアや合同会議のメンバーが、CLOであるとの主張を展開したことから、このような括弧書きで表すこととなったと理解している。本来は、トラックドライバーの荷役等時間の短縮及び積載率の向上を促進するための役職であったところ、結果として法の主旨から逸脱しているのではないか。</p>	
<p>「物流統括管理者」に「CLO」を併記することは、荷主企業における当該管理者の重要性を示すことには寄与すると考えるが、「CLO」は以前から使用されてきた呼称であり、その定義が定まっていないこ</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
とから、併記することにより「物流統括管理者」の解釈において様々な誤解を生じることが懸念されるため、併記すべきではないのではないか。	
物流統括管理者は現下の輸送の持続可能性に関する危機を回避するための役割を担う者であり、「供給活動を市場動向に同期化させて供給活動を最適化する役割」を担う CLO とは異なる存在であるため、併記することは誤解を招くのではないかと。	新物効法に基づく物流統括管理者については、運送（輸送）、荷役といった物流の各機能を改善することだけではなく、調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、物資の流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携を推進することなどが求められ、これらの観点から事業運営上の決定を主導することとなることから、ロジスティクスを司るいわゆる CLO (Chief Logistics Officer) としての経営管理の視点や役割も期待されているため、「物流統括管理者 (CLO)」という記載を用いることとしました。
合同会議において、物流統括管理者と CLO は異なると委員から発言があったが、CLO という呼称も継続使用するのか。	
新物効法は CLO の設置を義務付ける貴重な機会である一方で、現在の物流統括管理者の業務内容は CLO の役割を網羅したものではなく、CIO や CFO と比べて業務レベルのギャップが大きく、物流が軽視される可能性があるため、本来 CLO が担うべき役割も追記して整理すべき。	
CLO と物流統括管理者は役割の異なる存在であり、次元の異なる両者を理由の説明なしに等置することは不適切。少なくとも、「サプライチェーン全体の最適化」・「需給の適正化」・「社会課題の解決」に向けた具体的な任務をその役割に追記すべき。	ご意見を踏まえ、「社内の関係部門間の連携体制の構築」の具体例として、「リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための」を追記しました。
物流統括管理者について、管理的地位にある者だけではなく、各部門の責任者との緊密な連携体制を構築して選任する旨の記述を加えてほしい。	ご意見の趣旨については、「運送（輸送）、荷役といった物流の各機能を改善することだけではなく、調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携を推進する」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。
物流統括管理者の業務について、「リードタイムの確保に資する調達・生産・販売を含めた在庫管理計画の作成」が示されているが、多くの企業において調達・生産・販売は個別の経営幹部が統括していることから実施が困難であり、類似項目として「社内の関係部門(開	ご意見を踏まえ、「リードタイムの確保に資する調達・生産・販売を含めた在庫管理計画の作成」を削除した上で、「社内の関係部門間の連携体制の構築」の具体例として、「リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための」を追記しました。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>発・調達・生産・物流・販売等)間の連携体制の構築」が示されているので、本項目は削除すべきではないか。</p>	
<p>リードタイムと在庫管理計画は無関係であるため、物流統括管理者の役割から「リードタイムの確保に資する調達・生産・販売を含めた在庫管理計画の作成」業務は削除すべき。</p>	
<p>在庫管理計画の作成は、事業形態や各会社固有の事情によってその手法や意思決定プロセスが異なるため、在庫管理計画の役割を物流統括管理者に求めることは結果として各社の経営の裁量を狭めることにつながるのではないかと。また、多くの企業において調達・生産・販売は個別の経営幹部（役員等）が統括しており実施が困難であり、類似の業務内容で「社内の関係部門（開発・調達・生産・物流・販売等）間の連携体制の構築」も示されているため、本項目は削除すべき。</p>	
<p>物流統括管理者の業務内容のうち、「リードタイムの確保に資する調達・生産・販売を含めた在庫管理計画の作成」については、在庫管理計画の作成に限定せず、例えば、改善計画の策定など、もう少し活動を広く捉える表現に見直すべき。</p>	
<p>物流統括管理者の業務内容として、令和5年6月に策定された「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に記載されている発注・発送量の適正化も明記すべき。発注・発送量の適正化により、積載効率の向上のみならず輸送量の平準化が実現されれば、スポット車両の低減につながり多重下請構造の解消にも資するものと思料。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「リードタイムの確保に資する調達・生産・販売を含めた在庫管理計画の作成」を削除した上で、「社内関係部門間の連携体制の構築」の具体例として、「リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための」を追記しました。</p>
<p>物流統括管理者の業務内容について、トラックドライバーへの契約にない作業の押し付け、トラックドライバーへの不当要求、トラックドライバーに対するハラスメント防止などの取組を追記すべき。</p>	<p>「社内研修等の実施」の対象として、「トラックドライバーへの契約にない作業の押し付けや不当要求、ハラスメント防止の取組」が含まれていることから、今後解説書等で明記する予定です。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
Ⅲ 4. 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について	
<p>評価制度については、新物効法の本래の趣旨である「荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備」という趣旨に則り、サプライチェーン全体での Good Practice の横展開を検討してほしい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、評価に際しての留意事項について「荷主・物流事業者等の物流改善の優良事例について、他の事業者に横展開できるような方策とすること」を追記しました。</p>
<p>企業の行動変容が促されるよう、ベストプラクティスを幅広く共有する枠組みで実施されることを期待する。</p>	
<p>合同会議取りまとめ案に記載されているとおり、過去に物流効率化の取組を進めてきたことによりランク評価で不利とならないような制度設計を目指すべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「物流効率化が既に進んでいる事業者の不利とならないような方策とすること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>トラック業界の主張のみを踏まえた評価等をせず、荷主の意見も集めて相互評価を行い、お互いに物流を改善していくようにすべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「関係事業者との連携についても評価すること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>合同会議取りまとめ案では不正行為が発生した際の罰則やペナルティが明記されておらず、不正行為による利益よりも大きな罰則を設けるか、不正行為が外から見えるようにして取り締まりやすくする仕組みも必要ではないか。</p>	<p>ご意見の趣旨については、荷主等の取組状況に関する調査・公表の具体的な方法である「定期的なアンケート調査」を実施した際に、荷主等において悪質な事例を捕捉した場合には、「当該事例の実態やそれに対する荷主等の取組状況について、必要に応じて荷主等からのヒアリング調査等を行い、これらの調査結果については、トラック・物流Gメンや公正取引委員会等による働きかけや要請等につなげていく」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
Ⅲ 5. その他	
<p>合同会議取りまとめ案における重要な単語は、理解しやすいように、冒頭か末尾に定義をまとめて記載すべきではないか（「荷待ち時間等」、「着荷主を含む荷主」、「モーダルシフト等」、「荷主（発荷主・着荷主）」、「連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部）」、「貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）」、「荷主等」、「倉庫業等」、「第一種荷主や第二種荷主」など）。</p>	<p>ご意見を踏まえ、合同会議とりまとめに記載された定義すべき用語については、初出時に定義・解説を追記しました。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>今回の規制的措置について知らない事業者も依然として多く存在するため、政府は、新物効法について国民に広く周知すべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、委員や各種業界団体から提示された意見である「制度の実効性を確保するための効果的な周知・浸透の在り方について、説明会の開催等も含め検討する必要があるのではないか」として、合同会議取りまとめに盛り込まれており、引き続き、新物効法の効果的な周知・浸透について検討を進めてまいります。</p>
<p>グループ企業の中長期計画や定期報告・物流統括管理者（CLO）の選任について、グループの状況により、グループ全体で一本化するのか、グループ企業ごとに設定するのか、荷主側で選択できるようにしてほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、引き続き検討を進めていく事項として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。 なお、新物効法第46条、第47条及び第48条では、特定荷主（事業者）ごとに中長期計画や定期報告の作成及び物流統括管理者の選任を行うこととされています。</p>
<p>定期報告において、希望すれば親会社がグループ会社の報告を一体的に担うことができる仕組みを導入すべき。物流統括管理者（CLO）についても同様の仕組みを検討することを期待する。</p>	
<p>物流統括管理者の業務内容について、販売と製造が別事業者である場合、双方に物流統括管理者を設置することが必要となり、実態に馴染まない上に機能しないのではないかと。</p>	
<p>グループ企業の親会社等が一括して物流統括管理者（CLO）の選任や中長期計画・定期報告の作成などを行うことができるようにすることに賛同する。</p>	
<p>省エネ法には「認定管理統括荷主の認定制度」があり、業務負担や実態等を踏まえても、ホールディングス単位で責任者を選任できるように、新物効法において本制度を取り入れるべきではないかと。</p>	
<p>制度の周知については、説明会（質疑応答含む）の実施が効果的であると考えられるため、「業種別・団体別の説明会の開催等を含めて検討」とすべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、制度の周知・浸透に向けて、「説明会の開催等も含め」検討する必要がある旨を追記しました。</p>
<p>地方の物流についての意見には賛同する。</p>	<p>ご意見は、賛同意見として承ります。</p>

2. 新物効法の解釈・運用等に関するご意見

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
全般	
<p>「物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラ」と定義されているが、まず、「トラック運送」を定義した上で、「トラック運送」の距離や荷扱い、取扱荷物に応じて規制を分類すべき。</p>	<p>新物効法において、「貨物自動車運送事業者等」は、「貨物自動車運送事業者法第39条第1号に規定する貨物自動車運送事業者(以下「貨物自動車運送事業者」という。)及び同法第37条の2第3項に規定する特定第二種貨物利用運送事業者をいう。」と定義されています。新物効法において、荷主には「トラック運送」の種類等にかかわらず①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮の努力義務が課されています。</p>
<p>規制的措置の効力はそこまで強くないので、実効性を高めるために何をしなければならないのかを検討すべき。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>社会全体で物流に対する意識が変わってきており、どのように物流改革を進めていくか重要な段階にある。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>新聞広告は、物流の現状を正確に伝達する重要な機会である。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>印刷業界のサプライチェーンでは、荷主ではない得意先の理解や協力が必須であり、国からも要請してほしい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
II 1. 基本方針について	
<p>基本方針は、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義や大枠の目標を周知する位置付けとすべき。</p>	<p>ご指摘の基本方針は、新物効法第33条第2項において、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項を定めることとされております。</p>
<p>荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の増加の目標について、従量契約をしている荷主の観点からは、「全トラック輸送」や「全体の車両」という目標は分かりにくい。</p>	<p>荷待ち・荷役等時間の削減と積載効率の増加の目標は、全国平均で達成すべき目標を記載したものです。</p>
<p>荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標について、メーカー等の発荷主側では、往復の把握・管理は困難である。</p>	<p>1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間となるよう削減することは、全国平均で達成すべき目標であり、この目標を踏まえ、個々の荷主等においては、1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間を原</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標については、業界・分野ごとに目標を定めるべき。	則として1時間以内（困難な場合は、業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き2時間以内）とすることを目標として取り組んでいただくようお願いします。
荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標については、業種・業態や時間帯、取扱貨物によって様々なケースが想定されることから、その詳細を明示するとともに、取組状況に応じたより実効的な目標数値を検討してほしい。	また、当該目標は、荷主等において荷待ち・荷役等時間の短縮に向けた取組を行う際の達成目標として位置付けておりますが、これが達成されていないことを以て直ちに指導・助言・勧告等を行うものではなく、業界特性等に応じて必要な取組を進めていただくことが重要であると考えております。
荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標については、最終的には業界特性にかかわらず同一の目標を掲げることを目指しながら、その移行期間については特殊事情を考慮してほしい。	なお、合同会議取りまとめにおいては、今後解説書等に記載すべき内容として、「1運行2時間ルールの達成に向けて、重点的に改善する運行例を具体的に明示すること」を盛り込んだところであり、ご意見についても、今後作成する解説書等の参考にいたします。
荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標については、長距離幹線輸送、地域ルート配送といった「運送分類」や「拠点分類」、「業界・品目分類」等の輸送特性を踏まえた具体的な留意事項を解説書に明示してほしい。	
荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標については、荷待ち・荷役等時間を複数の荷主ごとに把握するのは困難であるため、貸切車両や共同配送車両は対象外にしてほしい。	
荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標の「業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除く」場合を具体的に示してほしい。	
荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標の「業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除く」ことは公平性を欠くのではないか。	
荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標の「業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き」という表現については、1時間超がやむを得ない受渡しもあれば、1時間	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>以内でも問題視すべき受渡しもあるなど、運送形態により受け取り方が異なり、曖昧ではないか。</p>	
<p>荷待ち時間等について、安全性や衛生、業界特性等の観点から短縮することが難しいと認められる場合においては、1回の受渡し1時間以内の目標から除外することを明確化してはどうか。</p>	
<p>荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標について、ローリー輸送のように、荷役作業だけで通常1時間以上かかる運行にはどこまで厳格に基準の遵守が求められているのか。また、こうした輸送が「業界特性その他の事情によりやむを得ない場合」に該当する場合は、どのような目標設定をすればよいのか。</p>	
<p>パレット積みの荷卸しだけで荷役時間が短い原料や、ローリー輸送でのタンク受け入れに時間を要する原料があるとして、個々の時間を見るのではなく、それら全てを含めた平均時間が、2時間以内となるように荷待ち・荷役等時間を短縮すべしということか。</p>	<p>1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間となるよう削減することは、全国平均で達成すべき目標であり、この目標を踏まえ、個々の荷主等においては、1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間を原則として1時間以内（困難な場合は、業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き2時間以内）とすることを目標として取り組んでいただくようお願いします。</p>
<p>荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標について、木材のような重量物を取り扱う場合は安全確保が最優先であり、荷役等時間を1時間以内にする事ができない事例も多いことから、業界の特殊性を踏まえ、無理な削減目標を設定しないほしい。</p>	<p>また、当該目標は、荷主等において荷待ち・荷役等時間の短縮に向けた取組を行う際の達成目標として位置付けておりますが、これが達成されていないことを以て直ちに指導・助言・勧告等を行うものではなく、業界特性等に応じて必要な取組を進めていただくことが重要であると考えております。</p>
<p>製紙業界では車両の大型化を実施しているが、危険物を扱う、数量が増える等の観点から、2時間以内で荷役を終了させることが困難な状況であり、これ以上の荷役時間の短縮は、機械の故障や安全面の観点からも支障を来すことが想定される。大型化自体は積載効率の向上を通じて運送事業者の負担を軽減しているわけであり、荷待ち・荷役等時間を計2時間以内とする目標の対象から外すべきではないか。</p>	<p>なお、合同会議取りまとめにおいては、今後解説書等に記載すべき内容として、「1運行2時間ルールの達成に向けて、重点的に改善する運行例を具体的に明示すること」を盛り込んだところであり、ご意見についても、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標について、現状の荷待ち・荷役等時間が計3時間以上となっており、一気に2時間以内への改善が難しい場合は、「現状の時間から30%等の改善とする」といった目標設定も可能とすべき。</p>	<p>1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間となるよう削減することは、全国平均で達成すべき目標であり、この目標を踏まえ、個々の荷主等においては、1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間を原則として1時間以内（困難な場合は、業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き2時間以内）とすることを目標として取り組んでいただくようお願いします。</p> <p>また、当該目標は、荷主等において荷待ち・荷役等時間の短縮に向けた取組を行う際の達成目標として位置付けておりますが、これが達成されていないことを以て直ちに指導・助言・勧告等を行うものではなく、業界特性等に応じて必要な取組を進めていただくことが重要であると考えております。</p> <p>なお、合同会議取りまとめにおいては、今後解説書等に記載すべき内容として、「1運行2時間ルールの達成に向けて、重点的に改善する運行例を具体的に明示すること」を盛り込んだところであり、ご意見についても、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標の「1回の受渡しごと」について、同一事業所内における複数箇所の積卸しの場合は、それぞれの積卸しを指すのか、事業所全体での積卸しを1回とするのか、明確にすべき。</p>	<p>1つの事業所（工場等）でトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、一回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合は、原則、各施設における受渡しごとの荷待ち・荷役等時間を原則として1時間以内とすることを目標として取り組んでいただくこととなりますが、それぞれの施設の荷待ち時間等を実態として切り分けられない場合などについては、事業所全体を1つの施設として捉えることも可能とすることを想定しております。</p>
<p>荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標については、1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間の目標時間が原則として1時間以内と設定されているが、荷卸し後に荷積みがある場合はこの対象外という理解でよいか。</p>	<p>ご指摘のような1つの施設内で荷卸しと荷積みの両方を行う場合は、積載効率の向上等に向けた事業者の取組を阻害しないよう、荷卸しと荷積みを別々に捉えることも可能とすることを想定しております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標については、一回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間の目標時間が「原則として1時間以内」である一方で、「業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、2時間を超えないよう」にするとの記載もあり、どちらを目指すべきか混乱するのではないか。</p>	<p>1運行における荷待ち・荷役等時間を2時間以内とするためには、少なくとも1回の受渡しを2時間以内とする必要があるとともに、1運行で複数回受渡しがある場合は、1回の受渡しを更に短縮する必要があるため、原則として1時間という目標を置いた上で、困難な場合は、業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、2時間以内と設定しているところです。</p> <p>このため、原則としては、1運行における荷待ち・荷役等時間を1時間以内とすることを目指していただくことを想定しています。</p>
<p>荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標について、「一般個人」が荷主となる引越事業の場合は、「業界特性その他の事情によりやむを得ない場合」に該当するのか。</p>	<p>新物効法では、自らの事業を行うに当たって貨物の運送を行わせている荷主等に対して努力義務が課されているものであり、一般個人は荷主に該当しません。</p>
<p>荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標について、計2時間を超えないよう荷待ち・荷役等時間を削減することがトラックGメンによる是正指導等の徹底と連動するようにしてほしい。</p>	<p>ご意見は、今後のトラック・物流Gメンによる是正指導等の運用の参考にいたします。</p>
<p>荷待ち・荷役時間の把握に当たっては、各事業者の負担を軽減するための各種インフラ整備や効率的なシステム導入のための補助金、関係者への協力要請等を検討してほしい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>運送事業者の待機時間等を把握するためにはシステム導入が必須であり、その費用負担が大きいことから、補助金の導入やシステム導入までの経過措置等について考慮してほしい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>待機車両がほとんどない倉庫施設では、荷待ち・荷役等時間を把握するためにシステム導入や人員の割当てなど相当な負担が生じており、補助制度の導入や荷主企業への費用転嫁の促進に資する対策を講じてほしい。</p>	<p>特定事業者である倉庫業者のうち、待機車両がほとんどない倉庫施設の負担軽減については、「全ての施設の全ての運行において、荷待ち時間等を計測することが費用や作業負担等の観点から必ずしも合理的でないケースも想定されることから、…業務負荷の軽減のために荷待ち時間等が一定時間以内である場合等の報告省略を可能とする」として、合同会議とりまとめに盛り込まれております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>また、荷主企業への費用転嫁については、荷主の判断基準等の「関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>積載効率の増加の目標については、具体的にどのような方法で積載効率を把握すればよいのか。</p>	<p>積載効率の増加の目標は、全国平均で達成すべき目標を記載したものであり、その達成状況については、政府として、自動車輸送統計年報を活用して把握することを想定しております。</p> <p>なお、事業者単位での積載効率の把握は、事業者ごとに積載効率の向上に向けた取組を進める上で重要であると考えており、その詳細な把握方法について、引き続き検討してまいります。</p>
<p>積載効率の増加の目標について、複数の荷主による混載や路線出荷の場合は、一荷主当たりの積載率をどのように報告するのか。</p>	
<p>積載効率の増加の目標については、走行距離や車両サイズ等も勘案した目標としてはどうか。</p>	
<p>積載効率の向上について、「積載効率＝積載率×実車率」との管理指標になっているが、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷主側では積載率しか管理できず、空車で回送が発生しているかどうかは分からない ・トラック事業者側では特に車建契約の場合、積載重量と積載容量まで管理していない場合がある <p>といった点が懸念される。</p>	
<p>積載効率の増加の目標設定に当たっては、モニタリングのための体制や人員、システムの整備の投資が必要となることから、そのための補助制度を検討してほしい。</p>	
<p>自動車業界の部品の物流については、荷台に対する容器の積載率や容器内の詰め率などの計算式や考え方の補足があると、積載効率の向上の取組が促されるのではないか。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>様々な契約形態や運び方がある中、積載効率の向上を優先しすぎると荷役等時間が伸びたり、遠回りした混載輸送によって輸送距離が</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
伸びたりする可能性もあるので、全体最適も踏まえて取り組むべきではないか。	
積載効率の向上に向けた車両の大型化を推進するために、特殊車両申請の条件緩和などの環境整備を検討してほしい。	大型車両の通行に関する規制緩和については、道路構造の保全及び交通の危険の防止の観点から、慎重に検討していくべきものと認識しております。まずは、現状で通行可能な車両の範囲で、輸送量に応じた大型車両の導入等により、運送ごとの貨物の総量を増加させることで、輸送効率の向上を図るべきであると考えております。
配合飼料のバルク車での輸送について、積載効率の向上のために、A飼料とB飼料の混載もできるように規制の緩和やルールの整備を進めてほしい。	牛海綿状脳症の発生防止に万全を期するため、A飼料(牛用飼料等)の輸送に当たっては、引き続き、バルク車の専用化とB飼料(豚用飼料、鶏用飼料等)の混入防止をお願いします。
脱炭素物流の推進に当たって、Scope 3の二酸化炭素排出量の計算で用いられている改良トンキロ法でのみなし積載率による計算は、簡便ではあるが荷主・運送事業者の努力が評価されないことから、積極的に積載率の向上を推進していくためにも実積載率での計算を原則とすべき。	経済産業省と国土交通省が共同で作成した「ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法共同ガイドライン」における「改良トンキロ法」によるCO2排出量の算定に当たっては、貨物重量について、実重量を把握するのが望ましいとされていますが、貨物重量の増減がある場合など、輸送過程で実積載率を把握することが困難な場合には、みなし積載率ではなく平均積載率から算出することも可能とされているところです。
国及び地方公共団体が自ら荷主となる場合の「トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資する措置」として、コンテナヤードを24時間オープンにしてはどうか。また、24時間オープンにすることを条件に、船社やターミナルオペレーターに埠頭を貸し出してはどうか。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。 なお、コンテナヤードのゲートオープン時間の延長については、港湾関係者が必要性等に応じて協議を行い、同オープン時間の延長を決めているものと認識しています。
調査、助言、情報提供だけでなく、資金面での援助や税制面での優遇措置等も検討してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
荷主は今回の規制的措置に対応するための設備投資が必要となることから、政府は、補助金や減税等を含めた支援を検討すべき。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
事業者は投資判断や実用化に向けた対応に一定の準備期間が必要となるので、国としてどのような計画や助成制度を設け、周知していく予定なのかをより一層明らかにしてほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
事業者がモーダルシフトを選択しやすくなる環境の整備を今後も検討してほしい。	モーダルシフトの促進に向けて、大型コンテナ・シャーシ等の導入経費や初年度の運行経費等を支援しているところであり、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。
モーダルシフトが進む中、港湾の背後地の拡張も対応してほしい。	モーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO 船ターミナルの機能強化に向けて、船舶大型化等に対応した岸壁等の整備を推進するとともに、シャーシ・コンテナ置場や小口貨物積替施設等の整備を促進しているところであり、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。
事業者の更なる利便性向上に向けて、船舶や鉄道輸送網のインフラの拡充をより一層推進するとともに、JR 貨物について、業務品質の向上や輸送時の微細な振動対策、貨物路線の維持・増強、長期連休時の運行対応等を進めてほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。 なお、JR 貨物については、災害時の代行輸送の拠点となる貨物駅や輸送需要が高まることが見込まれる貨物駅において、コンテナホームの拡幅等の施設整備等に対して支援を行うとともに、積み替えステーションの整備等により、貨物駅の利便性向上に取り組んでいるところです。
トラックの自動運転による幹線輸送を実現するための会社を立ち上げ、実装化に向けて取り組んでいる。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
トラック以外の大型輸送機関による貨物輸送の促進に当たっては、特に鉄道の既存インフラの整備等を望む。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。 なお、JR 貨物については、災害時の代行輸送の拠点となる貨物駅や輸送需要が高まることが見込まれる貨物駅において、コンテナホームの拡幅等の施設整備等に対して支援を行っております。
物流標準化については、まず、標準化を必要としている業界や特定のサプライチェーンでロールモデルを作り上げ、その後、横展開を図ってはどうか。	物流標準化に向けて、加工食品分野等の取組の横展開を図っているところであり、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
国・荷主・物流事業者・販売事業者ごとに「物流標準化」の定義が異なる可能性があるため、認識の統一が必要ではないか。	物流標準化の意義等を発信に当たっては、ご指摘の点にも留意して取り組んでまいります。
事前出荷情報だけで検品レス化すると、梱包ミスや輸送時の破損、納品後の紛失などの瑕疵があった際の責任の所在が不明確となり、対応を検討すべき。	ご指摘の梱包ミスなどの瑕疵があった際の責任の所在については、当事者間での契約時に定めておくべきものであり、一元的に対応をお示しすることは困難であると考えております。
専用車両を用いる二輪車輸送のパレット化と段積みには当たっては、完成検査制度の規定によりミラー・ウィンドシールド等の取り外しが許されず、対応が困難となっているため、規制の緩和を要望する。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
複数の荷主の貨物の積合せについては、着荷主側では到着時に多数の荷主の商品の検品や荷卸し作業が煩雑となり、荷役作業が2時間以上かかるケースが多いため、こうしたケースを具体的に整理し、荷役等時間から除外するものの例示と対策を行ってほしい。	ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。
荷主の立場で複数の荷主の貨物の積合せや配送の共同化に具体的に取り組もうとすると、個社が届け出ている業法の範囲を逸脱するおそれがあるのではないか。	複数の荷主の貨物の積合せや配送の共同化に当たっては、他法令の違反とならない範囲内で効率化に取り組んでいただくことを想定しています。
改善基準告示が帰り荷の確保を阻害する要因の一つになっている。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
配送車両を最大限活用するための適切なリードタイムを確保する観点から、発注締め時間の延長の是正や発注量の曜日間の平準化、車両単位・パレット単位の発注を強く推進してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
住宅生産業界では、施工現場の天候や施工の進捗状況等により数日程度のリードタイムを設定せざるを得ない場合があるが、こうしたケースは「適切なリードタイム」が確保されていると見なしてよいか。	ご指摘の「適切なリードタイム」については、個別の運送形態等に応じて判断されるべきものであり、現時点で一概にお答えすることは困難であると考えております。
トラック予約受付システムについて、先にまとめて予約を押さえ、その後、不要となった枠をキャンセルしている物流事業者が一部で見られるため、こうした行為を自粛・制限するような例示と対策を行ってほしい。	ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>既に多数のトラック予約受付システムが乱立しており、予約作業自体が作業負荷であることから、システムの簡素化や共通システムの構築、システム連携のための基盤システムの整備やこれらの運用ルールを作成が必要。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>トラック予約受付システム等、荷待ち時間等の計測を実施する機器を導入した企業に対し、国が援助を行うことを検討してほしい。</p>	<p>トラック予約受付システムの導入費用については、「中小トラック事業者向けテールゲートリフター等導入等支援事業」等により、中小トラック事業者や、物流効率化等への取組を進める荷主企業等に対する支援を行っており、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。</p>
<p>パレットの標準化については、国が推奨する標準規格（11型）では効率が悪化するケースもあることから、1,100×1,300mm、1,100×1,400mm等も標準規格に追加してほしい。</p>	<p>パレットの平面サイズとして11型を推進することは、「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和6年6月）」を踏まえたものです。</p>
<p>パレットの標準化については、11型に加えて、ビール9型サイズを含めて推進してほしい。</p>	
<p>一貫パレチゼーションの推進のため、着荷主のパレットでの荷受けの実施を後押ししてほしい。</p>	<p>「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和6年6月）」において、着荷主等に求める取組として、「他の事業者から標準仕様パレットの導入に関する提案があった場合には、真摯に協議に応じるとともに、その効果的な活用方法を検討する」旨が盛り込まれており、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。</p>
<p>パレットの受渡し時の所有権の移転など、円滑な運用の妨げとなる事項についても、環境整備や理解促進に取り組んでほしい。</p>	<p>関係者の意見も踏まえながら、引き続き、レンタルパレットの円滑な運用に向けて取り組んでまいります。</p>
<p>パレット等の回収の枠組みも検討すべき。</p>	<p>「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和6年6月）」において、パレットの回収については「契約に基づく作業負担」が「必ず推進していくべき内容」とされた上で、「レンタルパレット事業者間の共同プラットフォーム」を「可能な限り推進していくべき内容」と整理されているところです。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
パレットの規格変更やその導入に伴う施設改修等のコストに対応するための補助金を検討してほしい。	標準仕様パレットの導入に係る設備導入等に対して補助を行っているところであり、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。
取組の実効性を確保するためには、安全かつ安定した運行の実現に向けたドライバー教育や効率化に資する必要な知識の習得が必要。	運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能及び知識等の習得に当たっては、貨物自動車運送事業者が運転者に対して行う指導及び監督について、当該指導等として行うべき内容を貨物自動車運送事業者に対して分かりやすく周知しております。また、物流の効率化に向けた取組の紹介等も行っており、引き続き、しっかりと周知してまいります。
荷待ち・荷役等時間の短縮に向けて中小荷主の行動変容を促すためには、「標準的運賃」に沿った運賃や料金請求、割増料などの費用負担の発生を周知することが重要ではないか。	「標準的運賃」については、リーフレット等を活用し周知を行っているところですが、ご意見も踏まえつつ、引き続き、周知・浸透に努めてまいります。
「標準的運賃」の活用について、荷主・運送事業者間の行動変容の起点となる施策を検討してほしい。	
「標準的運賃」の活用について、発注者・運送事業者間で貨物輸送に関する契約を行う際のガイドライン等を作成してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
港湾や空港、鉄道貨物駅でもトラックドライバーが待たされている状況があるにもかかわらず、港湾運送、航空運送、鉄道事業者に対して「荷待ち時間の短縮」について努力義務が課されていない理由は何か。	港湾運送事業者、航空運送事業者、貨物鉄道事業者は、それぞれの輸送モードにおける出発・到着時間に間に合うように到着することをトラックドライバーに求めることとなりますが、これらの事業者においては、具体的な受渡し日時・時間帯を指示しているわけではなく、トラックドライバーの荷待ちをコントロールする立場にないことから、荷待ち時間の短縮について努力義務の対象としていないところです。
トラックの荷待ち時間が全く発生していない倉庫でトラック予約受付システムの導入や荷捌き場所の確保を行うと無駄なコストになりかねないため、それぞれの倉庫の実情を把握し、それに応じた措置を促すべき。	合同会議取りまとめにおいては、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、基本方針（3）で「業界特性等の事業者の実情に合わせて取り組むことを前提」とする旨を記載しており、トラック予約受付

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	システムの導入や荷捌き場所の確保が有効な場合は、これらの措置に取り組んでいただくことが重要であると考えております。
外装の品質を確保するため、乗務員による養生作業に相応の工数を要しており、工夫が必要。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
汚破損基準について、納品受領後に数日経過してからの破損による返品依頼があるため、「受領」の定義を明確化してほしい。	ご指摘の受領の定義については、各事業者間における契約において定められるものであり、一概に定義することは困難であると考えております。
B to B 物流において、顧客都合による再配達が発生した際の運賃負担を明確化してほしい。	ご指摘の点については、一義的には、当事者間の契約の中で必要に応じて取り決められるものであると考えております。
『送料として商品価格以外の追加負担を求めない』旨の表示をする事業者は、その表示について説明責任を果たすこと」とあるが、具体的な表示内容や説明方法を教えてほしい。	<p>『送料無料』表示の見直し（令和5年12月19日消費者庁公表）において、表示例として以下のように示されているところです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「送料当社負担」等の送料の負担者の表示や「〇〇円（送料込み）」等の送料込みの価格の表示など、送料負担の仕組みを表示していただくこと。 ・また、「送料無料」表示をする場合には、表示者の責任として「無料」と表示する理由、仕組み等を分かりやすく説明していただくこと。 ・さらに、送料表示に併せて、物流における「2024年問題」に関し、物流の持続可能性に対する認識や対応について説明を行うことが望ましい。
消費者や販売者などの行動変容を促すためにも「送料無料」表示の見直しは非常に重要であり、B to B 物流の運賃においても商品と物流価格を分離して示すべき。	商品と物流価格を分離して示して物流コストを可視化することは、物流の効率化に資すると考えており、荷主の判断基準等の「発荷主・着荷主・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
「送料無料」の表現の見直しだけでなく、トラック事業者の時間外労働規制の強化により物流費が高騰し、商品・サービスのコストが上昇することを積極的に国民に発信してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
国民一人一人の災害時の買いだめや人気商品等の大量購入の抑制、欠品の許容により、物流の混乱回避や早期正常化等につながることに對する理解の増進を推進してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
現在の商慣行を維持したままで輸送力不足に対応するのは困難であり、荷主企業のオペレーションのあり方を変えていくことが求められるのではないかと。	今般の物流改正法は、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対策の一つであり、新物効法に基づく取組を着実に実施することで、商慣行の見直しや荷主等の行動変容につながるものと認識しております。
地方公共団体による共同輸配送等の拠点づくり、荷捌き施設や休憩場所の確保等の取組の推進に当たっては、地域ごと荷物などの偏りを踏まえた国のサポートが必要ではないかと。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
トラックの待機スペースが少ない物流センターも多いため、公道での待機を可能とするような支援を国からも行ってほしい。	合同会議取りまとめの貨物自動車関連事業者の判断基準等において、荷待ち時間の短縮に向けて「トラックが一時に集中して到着しないよう、トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により、トラックの到着時間を調整すること」も盛り込まれており、関係施策を推進していくこととしております。また、地域住民の意見・要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施することとしており、物流の必要性にも配慮し、引き続き、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細やかな交通規制を推進してまいります。
現状、地域によっては、トラックが早く到着した場合の待機場所が不足している。また、待機が集中する道路脇ではごみ問題等が生じている。これらの状況に鑑み、市中や工業団地・物流団地、高速道路 IC 付近、港湾地区への進入路の周辺、或いは、フェリートラックターミナル内に、公費による待機場所の設置を検討してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
日々刻々と変動する道路交通の状況や遅刻の不利益から、トラックドライバーはプレッシャーの下で運行しているため、渋滞しない物流専用レーンの設置や一般道での歩車分離の徹底、待機場所の整備など、国・自治体の本気にならなければ実現できない。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
トラックドライバーの拘束時間の削減に向けて、有料道路利用料の値下げや割引時間帯の拡大、国からの補助を行ってほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
国は、トラック事業者を対象とした高速道路の利用無償化等を推進すべき。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
契約への必要事項の明記に係る働きかけとは、具体的に何を指しているのか。	「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和6年6月）」において、レンタルパレット事業者との契約で定めるべきこととされた内容を踏まえ、関係者に対して働きかけを行っていただくことを想定しています。
契約への必要事項の明記に係る働きかけを含めたパレットの紛失防止対策を適切に実施するため、国として標準的な契約書のひな型を準備してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
パレットの紛失防止対策について、国は、悪質な場合に対する処分の厳格化を図るべき。	ご意見も踏まえつつ、引き続き、パレットの適切な取扱いについて周知してまいります。
メーカーの自社パレット使用やバラ積みでの納品は、物流センターにおいて標準仕様パレットへの積み替え作業が発生し、着荷主側で荷役時間がかかっていることから、発荷主側に必要な対策を講じてほしい。	ご意見も踏まえつつ、引き続き、標準仕様パレットの活用推進等に取り組んでまいります。
パレット製造事業者が標準規格のパレットの製造・販売、レンタルパレット市場への投入を拡大するだけでなく、「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」の取組とも連携し、利用者とも認識を統一する必要があるのではないか。	ご意見も踏まえつつ、引き続き、パレット製造事業者を含めた関係者の理解醸成に努めてまいります。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
改善基準告示で4時間ごと30分以上の休憩が義務付けられる中、SA・PAの駐車スペースの確保に苦慮しているトラックドライバーがいるので、道路環境の整備も並行して検討してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
ダブル連結トラックなど、脱炭素化や省人化に対応した新規車両が通行可能な経路の拡充や規制の緩和等を望む。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
中小運送事業者の実際の運賃水準については、依然として「標準的運賃」との乖離が大きいことから、国としてアンケート調査を行うべき。	「標準的運賃」の実態調査については、毎年度実施・公表しているところです。
荷主には様々な業種・企業が存在するため、運賃に関して種類の「標準的運賃」だけで語るのは無理があるのではないかと。	「標準的運賃」は、各運送事業者の適正な運賃収受に資するよう、様々な運送形態等に応じて活用できるようにしております。
「標準的運賃」の基となる車両原価計算を業界全体で誤認しているのではないかと。	「標準的運賃」の算出根拠等については、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について（令和6年国自貨第844号）」等でお示ししております。
トラックドライバーの適正な労働時間と適正な賃金の両立を図るため、「標準的運賃」について法的拘束力がある「公定幅運賃制度」や「下限運賃」等を導入すべき。	ご指摘の仕組みの導入については、トラック運送業においては荷主との相対取引により多種多様な運賃形態が存在することを踏まえ、慎重な検討が必要であると考えております。
ある事業者の運賃改定が同じサービスを提供する全ての事業者の運賃に波及するよう、「同じサービスの価格は同じ価格でなければならない」という一物一価の仕組みを導入してはどうか。	
トラックドライバーの拘束時間の削減と適正な賃金の両立を実現するための具体的な施策を検討してほしい。	実運送事業者が適正な運賃を収受できるよう「標準的運賃」の周知等を行っているところであり、引き続き、トラックドライバーの賃金水準の引上げに向けた取組を進めてまいります。
荷主企業や着荷主が業務を委託している事業者に対して附帯業務の内容を周知することが重要であるため、現場の作業員個人の判断で納品ドライバーに気軽に作業を依頼することを禁止し、その着実な履行を図ることが必要ではないかと。	ご意見も踏まえつつ、引き続き、契約条件の明確化に向けた取組を進めてまいります。 なお、物流改正法による改正後の貨物自動車運送事業法において、運送契約締結時における契約内容を明記した書面の交付等の義務付けを行ったところです。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>物流の現場の法令に基づく改善活動には高いスキルが必要であり、対応できる人材が企業に不足しているため、トラックGメンによる是正指導等については、荷主・トラック事業者の具体的な改善活動を指導する相談窓口としての機能を付加すべき。</p>	<p>トラック・物流Gメンが是正指導等を行う際には、既に改善点についての助言等を行っているところであり、引き続き、違反原因行為等の改善に向けた取組を進めてまいります。</p>
<p>貨物自動車運送事業法第24条の「健全化措置」の実施に当たっては、同条第1項第3号の2次下請の制限について、一定期間の暫定的な措置として、元請事業者が下請事業者に資本参加するなど密接な関係性を持つ場合は、これを同一の元請事業者と見なすのが現実的ではないか。</p>	<p>物流改正法による改正後の貨物自動車運送事業法第24条第1項第3号につきましては、「健全化措置」の例を示しているものであり、下請次数を制限する規定ではございません。</p>
<p>トラックドライバーの賃金水準を高める上で多重下請構造の是正は必須であり、国として是正に向けた政策を検討・実行してほしい。</p>	<p>物流改正法において、実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿の作成等の義務付けを行ったところであり、当該管理簿の活用を含め、引き続き、多重下請構造の是正に向けた取組を進めてまいります。</p>
<p>多重下請構造の是正を厳しくしすぎると荷物を運びきれなくなる可能性があるため、慎重に進めてほしい。</p>	<p>トラック運送業においては、多重下請構造により実運送事業者が適正な運賃を収受できていない場合もあることから、行き過ぎた多重下請構造については是正する必要があると考えております。</p>
<p>運送責任の不明確化につながる「行き過ぎた」多重下請構造の定義明確化してほしい。</p>	<p>例えば、実運送事業者が適正な運賃を収受できてない、運送責任が不明確になっている等の事情が生じている多重下請構造については、是正する必要があると考えております。</p>
<p>荷主として物流事業者の多重下請構造を確認した場合に、具体的にどのような行動を取ればよいか明確にしてほしい。</p>	<p>例えば、元請事業者に対して、下請次数を減らすよう求めること等が考えられます。</p>
<p>トラックドライバーへのハラスメントやトラックドライバーによる荷役が当たり前と認識されているケースが多く残っているため、着荷主の意識改革に向けた施策を強化してほしい。</p>	<p>物流改正法における運送契約締結時の書面交付の義務付けなどによる契約条件の明確化等を行っており、引き続き、着荷主を含め周知を図ってまいります。</p>
<p>トラックドライバーへのハラスメントに対応し、納品現場における具体的なガイドラインを策定するとともに、事業者が逸脱した場合のペナルティ等の厳格化を図るべきではないか。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>納品時の違法駐車防止や安全対策等は着荷主側で対応すべきであり、具体的な取組事例や対応すべき荷主を示してほしい。</p>	<p>ご指摘の事項については、個別具体的な状況によって変化することから、一概に対応すべき者をお示しすることは困難であると考えておりますが、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>II 2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について</p>	
<p>「荷主・物流事業者等の判断基準等について」における「判断基準」と「取組事例」の定義は何か。</p>	<p>「判断基準」は、以下の条文に基づき省令で定められる事項を指しております。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通大臣は、基本方針に基づき、国土交通省令で、前条に規定する措置（貨物自動車運送事業者等の努力義務）に関し、貨物自動車運送事業者等の判断の基準となるべき事項を定めるものとする。（新物効法第35条第1項） ・荷主の行う事業を所管する大臣（以下「荷主事業所管大臣」という。）は、基本方針に基づき、主務省令で、前条第一項及び第四項に規定する措置（荷主の努力義務）に関し、荷主の判断の基準となるべき事項を定めるものとする。（同法第43条第1項） ・国土交通大臣は、基本方針に基づき、国土交通省令で、前条に規定する措置（貨物自動車関連事業者の努力義務）に関し、貨物自動車関連事業者の判断の基準となるべき事項を定めるものとする。（同法第53条第1項） ・連鎖化事業者の行う事業を所管する大臣（以下「連鎖化事業所管大臣」という。）は、基本方針に基づき、主務省令で、前条第一項に規定する措置（連鎖化事業者の努力義務）に関し、連鎖化事業者の判断の基準となるべき事項を定めるものとする。（同法第62条第1項） <p>また、「取組事例」は、判断基準に定められた事項に対応する具体的な取組の例を指しております。</p>
<p>判断基準について、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮、④実効性確保の4項目に整理されているが、①</p>	<p>判断基準は、基本方針に基づき、貨物自動車運送事業者等、荷主、貨物自動車関連事業者、連鎖化事業者ごとの努力義務に関し判断の</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>～③と④をどのように仕分けしているのか。例えば、運送事業者のトラック予約システムの利用は「実効性確保」に記載されているが、これは「荷待ち時間の短縮」の取組ではないか。</p>	<p>基準となるべき事項を定めるものですが、ご指摘の貨物自動車運送事業者等の努力義務は「積載効率の向上等」のみであることから、トラック予約受付システムの利用については、関係事業者の取組の「実効性確保」に関する事項として記載しています。</p>
<p>判断基準については、業界特性によって荷待ち時間と荷役等時間の総時間を2時間以内にできない、積載効率を向上できない、取組の成果の定量的な把握が難しい等の事情が存在することを踏まえてほしい。</p>	<p>ご意見の趣旨については、判断基準等における「業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>様々な物流パターンに応じた発荷主・着荷主の定義について、具体的かつ平易に提示してほしい。</p>	<p>ご指摘の物流パターンに応じた発荷主・着荷主の定義については、今後作成する解説書等で明記する予定です。</p>
<p>物流子会社や3PL事業者については、「荷主」、「連鎖化事業者」、「貨物自動車運送事業者等」、「貨物自動車関連事業者」、「元請」、「下請」など、どの分類になるのか。</p>	<p>新物効法第30条第8号に規定する第一種荷主の定義は、「自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者…に貨物の運送を行わせることを内容とする契約…を締結する者」であり、また、第二種荷主の定義にも同様の除外規定があるため、物流子会社や3PL事業者が自らの「貨物の運送の事業」のために運送契約の締結等を行っている場合は、荷主に該当しません。ただし、貨物自動車運送事業者等（新物効法第30条第6号）又は貨物自動車関連事業者（新物効法第30条第10号）の定義に該当する場合は、これらに該当します。</p>
<p>小売の専用センターを卸が運営している場合、本来であれば着荷主は小売となるべきであるが、卸になってしまうのではないか。物流に関わる全てのメンバーが対象となるようにすべき。</p>	<p>卸売業者が貨物自動車運送事業の許可、貨物利用運送事業や倉庫業の登録を受けて、小売業者の専用センターの運営について運送契約を含む物流業務委託を受けている場合、当該センターでの受渡しに係る荷主は当該卸売業者ではなく、当該小売業者となると現時点では想定しておりますが、引き続き検討してまいります。</p>
<p>「荷主の定義（第一種・第二種）」が重要であり、預託在庫基地等が取りこぼされることがないように留意すべき。</p>	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>なお、新物効法第 42 条第 2 項及び第 5 項において、荷主が荷待ち時間等の短縮に努めるべき対象として「寄託契約を締結した者が管理する施設」等が明示されています。</p>
<p>発荷主の定義について、月度及び日買いのチャーターについては、附帯作業・距離・時間等を勘案して運送会社と契約することとなるため、対象外と認識しているが、正しいか。</p>	<p>第一種荷主は、新物効法第 31 条第 8 号で「自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者…に貨物の運送を行わせることを内容とする契約…を締結する者」と定義されているため、契約方法にかかわらず、実態として自らの事業に関して継続的に運送を行わせている者は該当します。</p>
<p>積載効率の把握については、トラックごとに最大積載量が異なり、荷主単独では正確な積載効率の把握が困難であるという事情も考慮すべき（例えば、同じ 4 トントラックであっても、パワーゲートの有無などで最大積載量が異なる）。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。 なお、積載効率について定期報告等で定量的に報告を求めることは、現時点では想定しておりません。</p>
<p>1 品で 1,000 ケースと 100 品で 1,000 ケースでは異なり、納品回数だけでなく、行数にも着目すべき。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>テールゲートリフターの導入について、カゴ車での荷役を想定していると思われるが、カゴ車やパレットを使用するとかえって積載率が落ちてしまう場合があることにも注意が必要。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>運行効率向上に繋がる納品時間の拡大、納入量の平準化については、発注者・着荷主側の裁量に委ねられていることから、車両手配を行う発荷主側での取組みを試みても改善が進まない状況であり、優良事例や着荷主側のメリット（荷役負荷軽減、人員安定化等）を示し、取組が進む環境整備をお願いしたい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、調査・公表の具体的な方法については、「優良な取組状況の把握や物流改善の促進を目的とした」定期的なアンケートを実施する旨を、評価に際しての留意事項については、「荷主・物流事業者等の物流改善の優良事例について、他の事業者に横展開できるように方策とすること」を追記しました。</p>
<p>着荷主側の運用・構築期間のロードマップを明確にして運用していかなければ、発荷主側は着荷主ごとに複数の運用を継続していくことになり、長期間の業務負荷の増加につながる。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>メーカー側からリードタイムの延長を申し入れたところ、金銭面での見返りを要求された事例があるため、発生するコストについては双方で適切に負担し、相手側に一方的に押し付けることを禁止する旨を広く呼び掛けてほしい。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいては、荷主の判断基準等に「実態に即した適切なリードタイムの確保…に取り組むこと」と記載しており、その際に、ご指摘のような適切な費用負担等が必要であるという点についても「契約内容に関する交渉の場…など、関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと」と記載しております。</p>
<p>適切なリードタイムは地区・距離ごとの基準があったほうがよいと考える。早く届ける競争が先行すると、適切なリードタイムの水準を守る企業が消費者・小売から選ばれなくなる可能性もある。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>「トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化」に取り組むとあるが、消費者の動向に大きく影響を受ける流通業については、納入単位・回数の集約等も含めてコントロールが困難ではないか。</p>	<p>合同会議取りまとめでは、判断基準等について「基本方針に定められた目標の達成のため、業界特性その他の事情を踏まえて取り組む」としており、流通業においても、実施可能な取組を講じていただくようお願いいたします。</p>
<p>「1運送ごとの貨物の重量の増加」については、「年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化」や「納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化」や「納入単位・回数の集約等」等が「実施する措置」になると思われるが、個別交渉ではなかなか進まないと思われ、推進方法を考える必要がある。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>「繁閑差の平準化が容易でない場合」は、飲料水や農産物のようなものだけが対象であり、9月・3月における自動車の集中出荷やリース車両の入替えなど、商習慣を見直せば平準化できるものは平準化が容易でない場合として扱うべきではない。</p>	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>事業者側で消費者由来の繁閑差をコントロールすることは困難であるため、繁閑差の平準化に係る好事例については、政府が積極的に広報してはどうか。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
トラック予約受付システムの利用率向上のためには、「利便性向上」を図る必要がある。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
複数のトラック予約受付システムが存在し、予約側の負担となっているので、これらのシステムを既に導入している企業にも配慮しつつ、標準化・共通化・汎用性の確保を検討してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
トラック予約受付システムについては、1日の運行が2箇所あった場合、1箇所目の予約システムと2箇所目の予約システムとの連動がなければ効率的な運行は望めない。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
運送事業者の都合による待機時間等の把握に当たっては、トラック予約受付システムの導入が必須であるが、その費用負担が大きく、補助金制度の導入やシステム導入までの経過措置等について考慮してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
トラック予約受付システム導入拡大により待機時間の減少が期待される一方で、実質的に納品指定時間が増えて貨物の積み合わせや帰り荷確保が難しくなり、積載効率の向上等が進まないことが懸念されることから、これらを両立するための具体的な対策を取組事例の中で提示してほしい。	ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。
受注の前倒しは推進すべきであるが、発注の前倒しは倉庫の庫腹を膨らませる逆作用があり、必ずしもよい効果ではないため、受注の前倒しと発注の前倒しで得られる作用を明示すべき。	ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。
既に120社以上の酒類・飲料メーカーにおいてビール9型サイズのパレットが4,200万枚規模で導入・共同利用・共同回収されており、発荷主だけでなく着荷主の物流施設等のインフラもその利用を前提とした仕様で運用されているため、標準仕様パレットについては、11型サイズに加えて流通量の多いビール9型サイズを含めた標準化の推進を再検討してほしい。	「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ(令和6年6月)」では、パレットの標準化を、業界・分野の垣根を越えて推進していくことを通じて、物流現場の課題解決と生産性向上を図るという観点から、パレットの平面サイズとして11型を標準規格としています。 また、引き続き、着荷主を含めた関係者の理解促進に努めてまいります。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>また、パレットに関する着荷主の理解もまだ十分ではなく、川下に行けば行くほど有価物であるパレットが作業台や風よけ等として転用されており、結果として回収することができず、新たにパレットを製造せざるを得ない投資悪循環も生じている。</p>	
<p>当業界は、顧客の指定により製品にあったパレット（サイズ・形状）を使用しているため、標準仕様パレットを使用する機会はほとんどない。</p>	<p>ご意見の趣旨については、判断基準等について「基本方針に定められた目標の達成のため、業界特性その他の事情を踏まえて取り組むこと」として、合同会議取りまとめに盛り込まれております。</p>
<p>当業界では標準パレットと制定した 11 サイズでは荷物のサイズがアンマッチであり、大型バラ貨物に対応したパレットの規格の制定を望む。</p>	<p>「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和 6 年 6 月）」では、パレットの標準化を、業界・分野の垣根を越えて推進していくことを通じて、物流現場の課題解決と生産性向上を図るという観点から、パレットの平面サイズとして 11 型を標準規格としています。</p> <p>一方で、「製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合」や「既に複数企業が参画し、相当数の物量で効率的な一貫パレチゼーションが実現できている場合」については、「標準仕様パレットの導入が当分の間困難な場合」として整理しています。</p>
<p>パレット納品の推進・パレットの標準化は、積載率向上や検品効率向上にも資するが、業界を超えた連携や投資が必要であり、十分な実現に至っていない。</p>	<p>「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和 6 年 6 月）」において、パレットの標準的な規格と運用を取りまとめるとともに、標準仕様パレットの導入に係る設備導入等に対して補助を行っているところであり、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。</p>
<p>加工食品業界では、卸売事業者から小売事業者への配送時にカゴ車などパレット以外を使用する場合、パレットを卸売事業者センター内の荷役と保管の用途にのみ使用することから、メーカーから卸売事業者への配送時のパレット納品は浸透せず卸売事業者センター内で使用するパレットに積み替える附帯作業も発生している。一貫</p>	<p>「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和 6 年 6 月）」では、発荷主・着荷主に求める取組として「標準仕様パレットの活用推進」、「標準仕様パレットの活用の提案への真摯な協議応諾・積極的な活用の検討、自ら提案」が挙げられており、情報発信や理解促進に取り組んでまいります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
パレチゼーションの推進のため、着荷主のパレットでの荷受け実施の後押しをお願いしたい。	
取引先からのパレットでの搬入率は3～5割であり、より一層強力に進めるためには行政の力添えが必要と考えているが、今回提示されている内容で十分か。	ご意見も踏まえつつ、引き続き、パレットの活用推進に取り組んでまいります。
積載効率を上げるためには、輸送時に必要とされる様々な条件(例: 温度/臭い/振動/衝撃/湿度等々)の異なる貨物を同送できるようにすることが有効だが、標準パレットの高さを規定することは、そのための工夫、技術検討の余地を狭めることから、フォークリフト等の運用のための桁高さやチップ等の埋め込み位置の規定は必要であるとしても、高さの上限規定は不要ではないか。	パレットの高さの標準化は、使用後のパレットの共同回収等における作業効率化を図る上で有効であると認識しております。
パレットの流出・不正使用は、自社用パレット・レンタルパレット問わず発生しており、コスト面で大きな負担になっているところ。ワンウェイパレット以外は受け荷主側に納品で受けたパレットを紛失することなく全数返却する責任があることから、荷主は納品で受けたパレットを適切に管理・返却するとともに、流出・不正使用撲滅に努めなければならないという旨を周知してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
パレット費用の適正な価格転嫁については、単に利用期間に応じて負担するのではなく、一貫パレチゼーションに当たって倉庫が負担する場合があるパレットへの積替え、パレットの清掃、空パレットの管理、更には11型パレット利用で保管効率・荷役効率が低下し、減少しうる利益についても、適正な価格転嫁を求める。	パレット標準化の実現により、荷受け作業時間の短縮、物流施設のDX促進といった効果が考えられ、その効果は物流に関わる全ての関係者に還元されることとなると認識しています。また、「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ(令和6年6月)」では、「契約に基づく費用負担」を「必ず推進していくべき内容」としており、当事者間での協議や契約における費用負担の明記を促進するとともに、適切に価格転嫁される環境の整備に努めてまいります。
荷主が「一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品」を行うのであれば、そのパレット費用は荷主が負担すべき。倉庫業者	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>が一時的にでもパレット費用を負担し、それを「価格転嫁」するのは商流を複雑化するだけではないか。</p> <p>また、一貫パレチゼーションでの輸送途中や倉庫での入庫作業時にパレタイズされた貨物の内側を検品することはできない。例えば、米などの保管の際にパレタイズの内側に水濡れ、虫害、鼠害の痕跡があってもそのまま入庫せざるを得ない状況となるため、出庫後に品質異常が見つかった場合でも、倉庫事者はその責任を負えるものではない。不当に倉庫業者だけがリスクを負うことがないよう、あらかじめ責任の所在を明確にしておく必要がある。</p>	
<p>「レンタルパレットを使用する場合は、関係事業者との間で適正な費用分担等を徹底すること」とあるが、どのようなことを懸念しているのか。物流の効率化のために荷主の判断でレンタルパレットを使用するのであれば、あくまで荷主負担で使用すべきではないか。</p>	<p>「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和6年6月）」では、「契約に基づく費用負担」を「必ず推進していくべき内容」としているところであり、当事者間での協議や契約における費用負担の明記を促進するとともに、適切に価格転嫁される環境の整備に努めてまいります。</p>
<p>パレットを受け入れられないバースについては、その形状や施設の改修が必要となり、国の補助や援助が不可欠である。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>商品識別タグの導入に当たっては、前提として標準化が重要。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>現在、多くの業種では事前出荷情報が出力されていないため、まず納品伝票の電子化、SIP スマート物流基盤（物流情報標準ガイドライン）を活用した伝票情報のデジタル連携の取組を行い、更に事前出荷情報として利用することを進めている。この取組のきっかけは、「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」での検品時間の短縮のための実証実験であり、社会実装のスピードを上げるためにも業界横断で議論をし、推進する場が必要と考える。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること」は、オーダーの前倒しやリードタイムを延ばすということか。また、検品レス化をすると、破損・数量過不足が発生した時の輸送事業者側と倉庫業者側の責任が不明確にならないか。</p>	<p>事前出荷情報は、EDI (Electronic Data Interchange) によって着荷主が入荷量を事前に把握できる仕組みですが、ご意見については、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>荷捌きのためのスペースや人員の確保には限界があることを理解してほしい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>トラックドライバーの作業負担の軽減に向けた各種自動化機器の開発が進んでおり、事業者が適切に導入できるような支援をお願いしたい。</p>	<p>荷役負担の軽減等に資する機器等の導入費用については、「中小トラック事業者向けテールゲートリフター等導入等支援事業」等により、中小トラック事業者や、物流効率化等への取組を進める荷主企業等に対する支援を行っており、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。</p>
<p>荷主の判断基準・解説書において、業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情の例示を多く記載してほしい。また、例示されないケースの運用方法や相談窓口についても明示してほしい。</p>	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>荷待ち時間と荷役等時間の短縮のため、荷主事業者が直接トラックドライバーとコミュニケーションを行う場合、その行為が偽装請負と認定されるリスクがある。解説書には、偽装請負とならない荷待ち・荷役等時間の短縮のための荷主とトラックドライバーとのコミュニケーション事例を示すべきである。</p>	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>偽装請負について、運送業務を請け負う中で、業務範囲外の事項を契約当事者以外の荷主や倉庫業者がドライバーに指図することを言っているのであれば、運送契約に記載されていない事項あるいは業務の仕様に不足している事項であって、契約外事項あるいは仕様変更について、ドライバーに直接指図するのであるから、偽装請負とは異なるのではないか。 解説書に示すとすれば、コミュニケーションの事例ではなくて、そうしたコミュニケーションの背景すなわち積卸しに関わる業務範</p>	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>困や仕様を例示することにより、荷役等時間の短縮に資するよう すべきである。</p>	
<p>「責任者」とは、倉庫管理主任者など倉庫業法に基づいた責任者か、 あるいは単純に班長やリーダー等のレベルか。</p>	<p>ご指摘の「責任者」については、特定の役職等の指定はありません が、物流の効率化に向けた取組について責任を持って対応可能な者 を想定しております。</p>
<p>やむを得ない遅延とは何か。</p>	<p>異常気象、交通渋滞等に起因して、一般的な遅延防止の備えをして もなお避けられなかった遅延を想定しています。</p>
<p>「その周辺の場所」については、コンビニエンスストア等の駐車場 での待機や路上駐車を含むのか。</p>	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>運送事業者からデジタルタコグラフ等を用いて記録した業務記録 などの情報提供の協力が得られない場合の努力義務の扱いを明確 にしてほしい。</p>	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>現行の物流情報標準ガイドライン準拠をさらに具体化する、製・配・ 販連携をリードする等の国からの働きかけを要望する。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>物流情報標準ガイドラインと標準貨物自動車運送約款、今回の合同 会議取りまとめ案、各省の資料等との間で「トラック予約システム」 や「バース予約システム」など用語が統一されていない。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>効率的な配車・運行の実現のためには、位置情報を含めた IT 技術の サポートが必要。IT 技術の導入・運用については、スタートアップ 企業等に代表されるその領域に特化した第三者の活用も視野に入 れるべき。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>物流データの標準化に向けてフィジカルインターネット実現会議 化学品ワーキンググループとして取り組んでいるが、次年度以降を 含めて多額な費用が必要になると見込まれ、国からの補助金だけ でなく調査研究費などの利用等について、是非とも検討してほしい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>モーダルシフトについては、港湾インフラ未整備、コンテナ不足、鉄道輸送取扱発着駅の限定、鉄道の遅延や営業時間の限定等の阻害要因があり、シフト先の輸送能力向上が重要。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>中距離のモーダルシフトは、経済合理性に課題があり推進が困難。今後の労務費等の環境変化による運賃上昇が考えられるので、段階的に進めていくものの現段階ではコスト的に難しいことから、拡大計画や実行のみを評価せず、既に実施されているモーダルシフトに関しても考慮してほしい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>「異常気象時に無理な配送を行わせない」とあるが、消費者の認知を広げることが必要であることから、業界ごとに異常気象時の対応を明記してもよいのではないか。</p>	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>災害発生時には特殊な運用が必要となるため、平時から災害発生時の運用について検討しておくべき。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>物流事業者の低賃金の理由として多重下請が問題であるため、賃金は標準報酬月額を義務付け、下請を直接契約に変え、費用のコスト管理ができるように変えるべき。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>トラックドライバーに荷役等を行ってもらっているケースは存在する。ただし、トラックドライバーに荷役等をお願いする場合には、正当な対価を支払うことが前提となる。</p>	<p>ご指摘の点について、「標準的運賃」では、荷役など運送以外の役務を行う場合には、当該役務の対価として、運賃とは別に所定の料金を収受することとしております。</p>
<p>標準的運賃と実勢運賃の差を一気に埋めようとするのは荷主の負担が大きいことから、ガイドラインや移行措置の考え方もあるのではないか。</p>	<p>「標準的運賃」については、取引の実態に応じて活用いただくことを想定しておりますが、ご意見については、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>「標準的運賃」を更に浸透させるため、少なくとも、特定荷主等と特定貨物自動車運送事業者の間で締結した運送契約の運賃を地方運輸局に届け出させることを求めたい。これにより「標準的運賃」が関係者間で強く認識され、尊重する意識が高まると考える。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
荷主から低運賃での入札の圧力がかかることから、荷主に対して、「標準的運賃」や適正運賃・料金の収受に向けた適正な取引を促してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
「標準的運賃」は片道運行を前提としたものだが、ラウンド輸送、帰り荷確保への努力を促すため、帰り荷を設定した運行効率を加味した運賃設定も推奨すべき。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
「サービスに応じた価格設定の仕組みを導入」とあるが、「サービス」の定義が必要。例えば、配送時に用いる緩衝材やラップ掛けは物流事業者自身が業務品質の向上により荷主から選ばれる地位を得る競争原理の一環とも捉えることができるのではないか。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
附帯作業や荷待ち時間には追加料金を支払うとして、例えば、これまで運賃1,000円としてきた契約を「運賃900円+取卸し100円」や「取卸し込みで1,000円」とすることは可能か。	ご指摘のようなケースでは、荷主・運送事業者の双方で、「標準的運賃」も活用しつつ適切に運賃交渉を行うことが望ましいと考えております。
取卸し作業は運送と切り離すことは現場としては現実的に困難であり、納品先側で取卸しを行ってもドライバーの拘束時間は減らず、むしろ取卸し渋滞が発生することを危惧する。	ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。
物流コストの可視化とは何か。納品条件によるコストオンメニュー・コストオフメニューの導入推進という理解でよいのか。	
発荷主が着荷主と物流コストの情報を共有することはあり得ない。発荷主と着荷主間は製品価格のやり取りとなっており、この中に物流コストも含まれている。輸送費のみならず保管費用なども含まれており、購買オーダーにより、輸送量ごとに物流コストが変化する。また、中継地を利用したモーダルシフトなどにより輸送・保管スキームを変更するたびに、これらの物流コストも変化するため、これらを発荷主・着荷主間で可視化することは非常に困難である。物流事業者の多重下請構造を改善し実運送会社に適切な物流コストが支払われる仕組みや、実運送会社に対して物流コストとして支払わ	ご指摘の箇所については、基準となる商品価格を設定し、物流サービスに応じて価格を変動させるメニュープライシング等の取組を想定して記載しているものです。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
れていない契約にない附帯作業がなくなるようにできればよいのではないか。	
発荷主・着荷主・物流事業者間の取引における物流コストの可視化、物流サービスに応じた価格設定を進めるとのことだが、公正取引との関係を明らかにしてほしい。	事業者や事業者団体が今後行おうとしている取引等の個別具体的な内容が独占禁止法や下請法等との関係で問題となるかどうかについては、公正取引委員会において相談を受け付けています。
発荷主からの改善依頼は「買い手が強い」状況により難しいため、着荷時の荷待ち、取卸し、各種附帯作業は、着荷主側の責任としてコスト負担と改善の義務の主体を明確にしてほしい。	合同会議取りまとめでは、「運送事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、発荷主と着荷主との契約において適切に整理すること等が必要である」旨を盛り込んでおり、ご指摘のようなケースへの対応についても、引き続き検討してまいります。
着荷主側での荷役効率化を発荷主側で担う事になるため、その場合は着荷主側より適切な対価を支払うようなルールづくりも必要だと思われる。	
2期制とか3期制とか区切る請求システムに問題がある。保管料計算を「期」別ではなく保管日数に応じて請求するシステムにすべき。そうすれば、平準化が実現し、ピークに合わせた過大な資源（人、運搬具等）を用意する必要もなく、入出庫の待ち時間を軽減される。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
「倉庫から着荷主向けの配送車両への荷積みについて、倉庫業者の作業費用の適正な価格転嫁が確認できれば」とあるが、どのような方法で価格転嫁を確認するのか。	荷主との契約の際に、納品先単位に仕分けた状態での貨物の引渡しについて、作業費用を適正に価格転嫁した上で要請された場合などを想定しております。
倉庫業者の作業費用の適正な価格転嫁が確認できなければ、納品先単位に仕分けた状態で貨物をトラックドライバーに引き渡さない、あるいは荷役等の効率化を行わないと読めるが、そのような認識でよいか。	合同会議取りまとめにおいては、貨物自動車関連事業者の判断基準等に「荷主に対し物流改善の提案を行うなど、必要に応じた協力・連携を行うこと」と記載しており、その際に、ご指摘のような契約や費用負担の裏付けが必要であるという点についても「取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと」と記載しております。
倉庫業者の判断基準に「トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場	荷主は、寄託先の営業倉庫についても、荷待ち・荷役等時間の短縮の努力義務が課されており、契約に基づき寄託先の倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けること

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
合に情報提供すること」とあるが、荷主（第一種荷主）は営業倉庫の荷待ち・荷役時間も把握しなければならないのか。	ができる場合には、これらを把握した上で改善につなげていくこととしております。
複数の荷主が貨物を預けている倉庫において、一つの車両で複数の荷主の積込みを行った場合の荷主ごとの積込み時間の測定はどのように行うのか。	倉庫業者が測定する荷役等時間については、基本的には一車単位（一運行単位）となりますが、一つの車両で複数の荷主の貨物の積合せを行っている場合には、荷主ごとに計測することは不要です。
「荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知により、搬出入を迅速に行うこと」とあるが、どのようなマニュアルを意図しているのか不明確であり、具体例を示してほしい。	ご指摘の「荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアル」については、トラックの到着後、迅速に荷役作業に着手できるよう、倉庫がすべき入出荷作業に対する準備を行うことなど、搬出入の効率化に資する庫内作業員向けの作業マニュアルを想定しております。
商社は多数の業界に跨って事業を行っているため、標準的な契約書の雛型の作成は不可能である。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
標準的な契約書を荷主の業界団体ごとに作成することの記載があるが、小売事業者・運送事業者ごとに契約条件等が異なり、また、取引条件も多様化しているため、「標準的な契約書」の雛形を業界団体として作成することは困難かつ必要性を感じない。	
適正な対価支払いについて、個社としては、運賃、荷役、高速道路料金等の適正な負担を考慮するが、荷主の業界団体として、それをどのように負担するか記載した標準的な契約書を作成することは、同業他社と価格協議をしていると見なされるリスクがあり問題があるのではないか。	
業界団体に加盟している企業もそれぞれ多種多様な様式での取引を行っている中、個別民間企業の負担内容などの取引価格に関する内容を国が解説書に記載して指導すべきなのか。	
標準的な契約書を荷主の業界団体ごとに作成することについては、それぞれの実情に応じた費用負担の目安を設ける方向性には賛同するが、実効的な目安とするためには、発注方式、最低発注・配送ロット、リードタイムといった物流サービスの水準を規定する項目	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>を定めるとともに、物流サービスの高低をロット・リードタイムの調整や返品の有無などの項目で明らかにするような考え方を取り入れることが有用である。</p>	
<p>主業、副業、スキマ労働を含む地方での個人事業主型ドライバーを増やしてトラックドライバー不足を補うため、あらゆる運転免許者をドライバー化できるように、個人の運送事業者をマイナンバーを利用した役所届出制とした新しい事業登録制の仕組みを作るべき。</p>	<p>貨物自動車運送事業については、輸送の安全の確保等の観点から、許可・届出制としているところであり、ご指摘の仕組みの導入には慎重な検討が必要であると考えております。</p>
<p>物流データの標準化について、国の予算措置をしてほしい。</p>	<p>ご指摘の「物流データの標準化」に向けては、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」に準拠するためのシステム改修経費等を支援しており、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。</p>
<p>II 3. 荷主等の取組状況に関する調査・公表について</p>	
<p>具体的にどのようなアンケート調査を行うのか。</p>	<p>アンケート調査の具体的な方法については、ご意見も踏まえつつ、引き続き検討してまいります。</p>
<p>アンケート調査の公平性をどのように担保するのか。</p>	
<p>「荷主と物流事業者間の関係性を崩さずに実態を調査すること」により、客観的で公正な評価を行うことは可能なのか。</p>	
<p>定期的なアンケート調査とその結果の公表については、取扱貨物の特性等を踏まえながら、一律に適正な評価をどのように実現しようとしているのか。</p>	
<p>イメージ先行のアンケート調査が安易に点数化につながることを懸念している。</p>	
<p>定期的なアンケート調査に当たっては、都道府県ごとにバラバラにならないような運用や、物流事業者の主観を入れずに根拠を持って判断できるような運用を望む。</p>	
<p>荷主等に対するヒアリング調査では、アンケート調査で何社の物流事業者から指摘があったのかを開示するとともに、その指摘内容に対して意見を述べる場を提供してほしい。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
業界・業態ごとの採点方法や基準を提示するとともに、業界・業態ごとの特性によって有利・不利が発生しないようにフォローアップしてほしい。	アンケート調査の具体的な方法については、ご意見も踏まえつつ、引き続き検討してまいります。
業界特性や実態を踏まえて制度設計が行われるよう、国土交通省・経済産業省・農林水産省の三省と事業者との意見交換の機会を確保してほしい。	
定期的なアンケート調査とその点数化の結果については、繁忙期の状況に引きずられる可能性があるため、年間を通じた発生状況等も考慮すべき。	
今後の物流改善の取組の優先順位付けのための指標として、点数化の基準を解説書等で明記してほしい。	
定期的なアンケート調査を行う際は、回収率の向上に向けて、業界の実情に応じた実施手法の検討や必要な予算措置といった具体的な対策を講じてほしい。	
点数の低い荷主等に対して改善を求める場合は、国や地方公共団体等の各種支援策を検討してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
トラックGメンによる働きかけや要請に当たっては、具体的に何が問題となっているのか分かるような指摘にしてほしい。	トラック・物流Gメンによる是正指導等に当たっては、情報提供者の不利益にならないよう配慮する必要があると考えておりますが、ご意見については、今後の物流政策の参考にいたします。
トラックGメンが事業者を指導する際には、新物効法に関する荷主の所管省庁と連携して業界特性を踏まえた指導を行うべき。	トラック・物流Gメンについては、既に荷主所管省庁と連携して是正指導等を行っているところですが、引き続き、関係省庁と連携して取り組んでまいります。
国が行っているアンケート調査が非常に多く、事業者にとって負担となっている現状に配慮すべき。	アンケート調査の実施に当たっては、事業者の負担に配慮した対応に努めてまいります。
II 4. 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について	
荷主の施設内に運送業者が事務所及び車両を常駐させている場合、荷待ち時間は、どの時点から測ればよいか。ゼロ時間でよいのか、	荷待ち時間は、新物効法第30条第4号において「荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>運送業者が自己の都合でトラックバースにつけた場合からなのか、卸売業者側から「来てください」と声を掛けてからの時間なのか。</p>	<p>しのために待機した時間」と規定されており、基本的には、トラックドライバーがバース等に到着し、荷主等の都合により待機させた時間が荷待ち時間となります。</p>
<p>指示時刻等よりも早く到着したことにより、指示時刻等よりも出門時刻の方が早いケースの場合の荷待ち時間はどのように考えればよいか。</p>	<p>合同会議とりまとめに記載されている算定方法に照らすと、荷待ち時間はゼロとなります。</p>
<p>日本加工食品卸協会の「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みガイドライン」では、待機を「各拠点が設定している開場時間以降で、『受付時間（予約時間）から荷降ろし開始時間まで』を荷待ち時間とする。開場時間（予約時間）前に到着し、待機している時間は対象外とする。」と定義している。</p>	<p>ご指摘の定義については、合同会議とりまとめに記載された荷待ち時間の算定方法と概ね同様であると考えておりますが、今後の運用の参考にいたします。</p>
<p>①荷主側の受付開始時間よりトラックドライバーが早く到着している場合も荷待ち時間として計測されるのか。 ②集貨場所の周辺で待機している場合は休憩時間とはならないのか。 ③昼休憩直前など、荷主側が作業をしていない時間にトラックドライバーが到着し、受付のみ行った後に休憩した場合、荷待ち時間に含めるべきなのか。</p>	<p>①受付開始時間以降の到着を指示している場合は、受付開始時間を指示時刻として算定することとなります。 ②荷待ち時間は、新物効法第30条第4号において、「運転者が…集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間」と規定されており、集貨場所の周辺で待機している時間も荷待ち時間に含まれます。 ③トラック事業者側の運行計画によって昼休憩の時間に到着して休憩を取る場合など、荷主等の都合により待機した時間と言えない場合は、荷待ち時間に含まれません。</p>
<p>発荷主が手配した輸送において、発荷主から特段の時間指定がない場合に、着地周辺の通勤ラッシュ等を避けるために納入先工場の入場開始時間よりも早く現地に到着したケースにおいて、入場門周辺への到着時間から、開門時間までの待ち時間はどのような扱いとなるのか。</p>	<p>ご指摘のようなケースがトラック事業者側の運行計画によって待機した時間であれば、荷待ち時間に含まれません。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・「トラックドライバーの都合」とは、具体的に何を指すのか明確にしてほしい。誰が最終的に判断するのか。 ・トラックドライバーの都合で指示時刻等に間に合わなかった場合は、その日の最後の順番にされても荷待ち時間とはならないのか。 ・トラックドライバーの都合で指定時間後に到着した場合であっても、到着後直ちに計測すべき事例があるのであれば、その事例を明確にすべきではないか。 	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>トラックドライバーの都合とは言えない、交通渋滞、自然災害、前の積卸し場所での作業遅延等による到着の遅れは日常的に発生しており、計測対象から除外すべきではないか。</p>	
<p>トラックドライバーの都合とは言えない遅延により、それ以降に影響を受けたトラックの待機は、計測対象から除外すべきではないか。</p>	
<p>1台のトラックが遅延した場合、全体の荷受スケジュールに影響を及ぼすが、その影響を受ける他のトラックの荷待ち時間の計測方法の運用ルールも明確にしてほしい。</p>	
<p>トラックドライバーの都合で指示時刻等を過ぎた場合は荷待ち時間として計測しないとあるが、「積卸しの順番を後回しにしても問題ない」と解釈される可能性があることから、「積卸しの順番を後回しにする場合」は荷待ち時間として計測する旨を明らかにしてほしい。</p>	
<p>他のトラックドライバーの到着の遅れにより、最終的に遅れが生じたトラックのドライバーに対する対価（待機料）などを荷主が請求された場合、荷主が費用負担について、その原因となったトラックの物流事業者と協議することが可能である旨を明示してほしい。</p>	<p>新物効法における荷待ち時間の算定方法にかかわらず、待機料などの支払いについては、関係事業者と協議して決定することが適当であると考えております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>昼食休憩時は発荷主側の積込作業者が休憩するため、荷待ち時間の対象から除外すべき。</p>	<p>ご指摘のようなケースにおいて、トラックドライバーが業務から完全に離れることができず、実質的に休憩が取れていないような場合には、荷待ち時間等に含まれると考えておりますが、ご意見については、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>荷主側の社員が昼休憩を取っている時間について、トラックドライバーの休憩時間とのずれがある場合、トラックドライバーの荷待ち時間になるのか。</p>	
<p>荷主側が昼休憩などで積込作業等を休止している時間帯は、トラックドライバーの休憩時間として荷待ち時間等に含まないと考えるのか。</p>	
<p>荷待ち時間の計測の開始時間について、トラックドライバーが到着後に意図的に受付をしないケースや、荷主施設内の休息場やコンビニ、食堂等でトラックドライバーの意志による食事休憩を取るケース等の扱いを明確にしてほしい。計測において荷主が不利になることもあるため、自主待機と本来待機の事例を増やし、荷主及び物流事業者の考え方が一致するようにしてほしい。</p>	
<p>原料輸送の途中に船が入る場合は、物流会社に一括して輸送を発注しており、荷待ち時間等の把握・管理が困難である。</p>	
<p>特別積合せ貨物や共同配送の場合における「荷待ち時間」や「荷役等時間」について、荷主としてどのように責任の所在を把握すればよいのか明確にしてほしい。</p>	<p>新物効法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等について、荷主が管理する施設及び荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設におけるもの（荷待ち時間についてはこれらの周辺の場所も含む。）と規定されており、適切な把握・管理に努めていただくようお願いします。</p>
<p>トラック車両が大きいほど積込重量・個数は大きくなり、荷役時間も増えることとなるが、小型トラックを大型に切り替えて集約することで必要台数（トラックドライバーも）を抑制可能であり、全体では荷待ち時間だけでなく輸送時間の抑制となるため、実効果は大きいと考える。このため、荷待ち時間を一律で1時間以内とするのではなく、車両サイズ、車種（平ボディ車両やウイング車両など）、荷役方法（フォークリフトやクレーンを使用する場合など）の違いを踏まえた設定を検討すべきではないか。</p>	<p>基本方針に記載されている1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間を原則として1時間以内とする目標については、これが達成されていないことを以て直ちに指導・助言・勧告等を行うものではなく、ご指摘のような事情等に依じて必要な取組を進めていただくことが重要であると考えております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
荷主や倉庫側が荷役等を行う場合、トラックドライバーが直接作業を行わないが、その場合は荷役等時間に算入されるのか。	トラックドライバーが立会い等を行う場合については、運転業務に附帯する業務に従事している時間として、荷役等時間に算入することを想定しております。
指示時刻等より早く荷役等を開始した場合、荷役等時間のカウントも、指示時刻等から開始すべきではないか。	荷役等時間は、新物効法第 30 条第 5 号において「運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務…に従事した時間」と規定されており、実際に荷役等に従事した時間を算定すべきものと考えております。
<ul style="list-style-type: none"> 荷役等時間について、運送会社側の必要性から行う荷役作業に従事しているものについては算定除外とならないか。 トラックドライバーによる荷物の養生作業、固縛、シート掛け等にかかる時間は、トラックドライバーによって作業時間が異なること、荷主による作業ではなく管理不能であることから、荷役等時間に含めないことが適切ではないか。 	輸送の安全を確保するために運転業務と一体的に行われる養生作業、固縛、シート掛け等については、荷役等に該当せず、荷役等時間に含まれないものであると想定しておりますが、今後作成する解説書等において整理いたします。
“契約にない附帯業務”については、これまでの商習慣により明文化はされていないもののトラックドライバーがフォークリフトを使って荷降ろしをしたり、倉庫の棚入れ作業まで担っているケースがある。この機会に、物流事業者としての業務は車上渡しとするということを明確に示してほしい。	合同会議取りまとめに記載している「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法については、今後省令で定めることとなる「荷待ち時間」と「荷役等時間」の定義の基本的な考え方を記載したのですが、ご意見の趣旨については、今後作成する解説書等の参考にいたします。
「附帯作業」という言葉は、附帯して無償で提供されるサービスとして捉えられる可能性がある。「車上受け車上渡しは運送におけるルール」であるが、基本の運送業務をまず定義すべき。また、現状、トラックドライバーがやらされている過度な附帯作業についての言及が少ない。店舗別の仕分けまでトラックドライバーがやらされているような実態を改善すべき。	
荷待ち時間等の計測対象について、トレーラー、とりわけ海上コンテナ輸送においては時間計測の対象となるものか不明確なので、明示すべき。	新物効法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等について、荷主が管理する施設及び荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設におけるもの（荷待ち時間についてはこれらの周辺の

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>輸出入コンテナ貨物の輸送については、トラックドライバーが荷役を行わないことが基本であり、本制度の対象外であることを明記してほしい。</p>	<p>場所も含む。)と規定されており、適切な把握・管理に努めていただくことを想定しておりますが、ご意見については、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>コンテナヤードの待機時間等は、ヤードの管理者の運営に依存するため発着荷主には管理できない。コンテナヤードはどのような取り扱いとなるのか。</p>	
<p>「荷役等」について、本来車上渡しが原則でありトラックドライバーは発着荷主における荷積み・荷卸し業務を行うべきではない。将来的には標準貨物自動車運送約款等の内容変更を検討してほしい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>引越事業者は、自らの「荷待ち時間」、「荷役等時間」をどのように計測するのか。特に「荷役等」に関しては、一般貨物事業者と異なり、荷造り搬出積込、取崩搬入設置と特殊な業態になるため、解釈を示してほしい。</p>	<p>新物効法上、引越事業者は、貨物自動車運送事業者等に該当すると考えられますが、貨物自動車運送事業者等については、荷待ち時間及び荷役等時間の短縮についての努力義務は課されていないことから、これらの計測を求めるものではありません。 なお、新物効法上の第一種荷主及び第二種荷主の定義は、自らの事業に関して「継続して」貨物の運送を行わせる者と規定されており、引越等の突発的な需要に対応するための運行等については、荷主としての義務の対象外となります。</p>
<p>指示時刻等より早く荷役等を開始する場合、荷役等時間のカウントは、指示時刻等から、荷役等の開始時刻からのどちらから開始するのか。 例：10時に予約しているトラックが8時に入場して、無理をすれば9時から前倒しで荷役等を開始することが可能で、作業終了は11時10分になる場合、荷役等時間は合計130分となる。 予約時間から荷役等を開始して、作業終了が11時30分となる場合は、荷役等時間は合計90分となる。 このように、少しでもトラックドライバーの退場時刻を早め、拘束時間を短縮するためには9時から荷役を開始すべきであるが、荷役</p>	<p>荷役等時間は、新物効法第30条第5号において「運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務…に従事した時間」と規定されており、実際に荷役等に従事した時間を算定すべきものと考えております。 なお、基本方針に記載されている1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間を原則として1時間以内（困難な場合は、業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き2時間以内）とする目標については、これが達成されていないことを以て直ちに指導・助言・勧告等を行うものではありません。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>等の開始時刻から荷役等時間のカウントを開始する場合、2時間以内ルールに抵触するため、予約時刻まで待たせざるを得ない。</p>	
<p>2箇所以上で荷卸し又は荷積みを行うケースは、それぞれ1箇所です荷待ち時間等の算定を行えばよいのか、それとも、2箇所以上での荷卸し又は荷積みの時間を合算して算定を行えばよいのか。また、その場合は2箇所を移動する時間も発生するが、この時間は「荷役等時間」とするのか、「運行時間」とするのか。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて「荷卸しと荷積みを並行して行うケースや帰り荷（復荷）の積込みを行うケース、輸送用機器を持ち帰るケースなど、1つの施設内で荷卸しと荷積みの両方を行う場合は、積載効率の向上等に向けた事業者の取組を阻害しないよう、荷卸しと荷積みを別々に計測することも許容する」としており、移動時間については、荷役等時間を含めないことも可能です。</p>
<p>荷卸しと荷積みを同一場所で行う場合で、これまでは荷卸し完了後に荷積みが行えていたが、バース予約等の導入により別時間帯での荷卸しと荷積みとなると、荷卸し終了から荷積み開始までの新たな荷待ちが発生する。荷卸しと荷積みを別々に計測すると、名目上の荷待ち時間は減る一方で、荷主側の工夫で減らせるはずの実態上の荷待ち時間が減らない。荷主が工夫して改善するモチベーションのためにも合算での計測としてほしい。</p>	<p>ご指摘のようなケースにおいては、トラックドライバーが実質的に拘束されている時間を可能な限り短縮していくことが重要であると考えておりますが、その具体的な方法については、引き続き検討してまいります。</p>
<p>卸売市場での荷卸しは荷主又は運送事業者の積み方に依存しているので、荷卸し側で荷役等時間を管理できない。例えば、大型トラックに手積みで満杯で来た場合、荷卸しに概ね1時間以上かかるが責任は荷卸し側にはないのではないかと。そのような場合でも測定する必要があるのか。</p>	<p>新物効法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等について、荷主が管理する施設及び荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設におけるもの（荷待ち時間についてはこれらの周辺の場所も含む。）と規定されており、適切な把握・管理に努めていただくようお願いいたします。</p>
<p>新物効法において荷主側に義務付けられる荷待ち時間等の計測の基準や計測方法と、トラックドライバーによる荷待ち時間等の計測の義務付け拡大における計測方法や「標準的運賃」における計測方法については、統一してほしい。同じ積み込み場所で計測の仕方が異なり2種類の結果が出てしまうと、どちらが正しいのか等の判断が必要となり混乱が生じる。</p>	<p>新物効法における「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法については、荷主等の努力義務の対象としていかなる時間を短縮すべきかという観点から規定するものですが、これらの算定方法にかかわらず、業務記録や「標準的運賃」における計測においてはそれぞれの趣旨に鑑みて計測を行っていただくことが重要であると考えております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>時間の取得方法について、荷待ち時間と荷役等時間の短縮のため、運賃・料金請求のため、それぞれ違う手段で取得するのが難しいことから、1運行ごとの全ての発荷主・着荷主で発生した時間を一元的に取得できる方法として、デジタルタコグラフ（業務記録機能付きのデジタル式運行記録計）等を利用した業務記録を用いることが適当と考える。また、運行記録計での型式認定を業務記録についても範囲を広げるべきではないか。</p>	<p>運行記録計の型式認定の要件については、自家用車に備えられる運行記録計にも適用されるものであり、それ自体を改正する予定はありませんが、引き続き、荷待ち時間・荷役等時間の可視化等にも有効なデジタル式運行記録計の普及促進を図ってまいります。</p>
<p>荷待ち時間・荷役時間等の記録の義務付けについて範囲の拡大が検討されていることに関し、4トン車、2トン車も対象とすべき。この結果をもとに、トラックGメンによる働きかけに活用してほしい。</p>	<p>荷待ち時間・荷役作業等の記録義務については、全ての車両を対象を拡大することとしており、ご意見も踏まえつつ、引き続きトラック・物流Gメンによる取組を進めてまいります。</p>
<p>発荷主として物流センターから店舗に配送する際の荷待ち時間と荷役等時間について、店舗側で待機・作業時間を管理する手段として動態管理システムを導入し、GPSで店舗への入荷・出発時間をカウントしている。こうした実情を考慮し、このようなシステム利用による計測についても正式な手段としてほしい。</p>	<p>新物効法上は、荷待ち時間と荷役等時間を計測する手段を特段限定していないため、ご指摘のような方法で計測することも可能です。</p>
<p>荷待ち時間の削減のためにトラック予約受付システムが推進されているが、発荷主・着荷主における荷待ち時間の改善になっても、トラックドライバー側にとっては指示時間帯の順守のために周辺場所などで早く待機することになり、そもそもの目的であるトラックドライバーの拘束時間の削減につながらないのではないか。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて「トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけではなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと」としており、ご意見については、今後作成する解説書等の参考にいたします。</p>
<p>業界での一般的な納品時間帯（日中）外での夜間納品が指示されるケースがあり、効率化に繋がらない荷主都合のイレギュラーな時間指定が抑制される環境づくりをお願いしたい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>荷待ち・荷役時間の計測や算定については、荷主や物流事業者にとって過度な負担にならないように配慮してもらいたい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
II 5. 物流に係る事業者等の責務について	
港湾、EC 事業者等にも課題が多いと認識しており、早急に取り組方針を検討してほしい。	ご意見も踏まえつつ、物流に係る事業者等の取組方針や事例等について検討を進めてまいります。
青果卸売市場では従来からの取引ルールによりトラックドライバーが荷卸しをせざるを得ないケースが残っており、卸売市場の協力が不可欠であることから、検討スケジュールや方針等について早期に共有してほしい。	
中古車オークション会場について、出品台数に応じた十分な荷卸し・荷積み場所の確保や搬出期限の延長等に取り組んでほしい。	
ショッピングセンターでは、大店立地法等により納品開始可能時間が制限されており、店舗外での順番待ちや納品スペースの空き待ち等による待機時間が発生しているため、納品許容時間の拡大や変更手続の簡素化等の規制緩和も同時に措置してほしい。	ご意見は、所管省庁に対して情報共有を行うとともに、今後の物流政策の参考にいたします。
国や業界団体は、テレビ CM やメディア等の媒体をフル活用して、持続的に関係者の意識改革を進めるべき。	政府においては、現在、物流産業の魅力向上や改正物流法の効果的な周知のための広報素材の作成を進めているところであり、これらも活用しながら、引き続き、しっかりと取り組んでまいります。
第一種荷主にも第二種荷主にも該当せず、商取引に影響がある「商社」とは、どのような業態・ケースを想定しているのか明確にしてほしい。	商取引に影響がある商社については、仕入先や取引先が運送契約を締結している場合（商社が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者と運送契約を継続して締結していない場合）をはじめとする様々なケースが想定されるところであり、これらの取組方針や事例等を分かりやすくお示しできるよう、引き続き検討してまいります。
物流の「2024 年問題」の解消に向けては、荷主側に対して規制的措置を設けるだけでなく、商社等に対する理解促進等の措置も十分に講じてほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
Ⅲ 1. 特定事業者の指定基準等について	
該当する見込みである 3,200 社を公開又は国から指定してほしい。	該当する見込みの事業者数は、国土交通省「全国貨物純流動調査(物流センサス) 報告書」(令和 5 年 3 月) 及び総務省・経済産業省「令和 3 年経済センサス-活動調査」(令和 5 年 6 月 27 日) を元に試算した推計であるため、実際の重量と一致していない可能性もあることから、事業者ごとに把握いただく必要があるものと認識しております。
取扱貨物の重量の計測期間を示してほしい。	新物効法において、「年度の取扱貨物の重量」と規定しております。
各年度において取扱貨物の重量に変動があり、指定基準を上回る年度と上回らない年度がある場合はどのような扱いになるのか。	新物効法においては、特定荷主について年度の取扱貨物の重量の合計が再び当該基準重量以上となることがないと明らかに認められるときは、荷主事業所管大臣に指定を取り消すべき旨の申出をすることができ、荷主事業所管大臣が認めた場合には指定を取り消すものとされております(第 45 条第 3 項、第 4 項、第 7 項及び第 8 項)。
自社拠点間での輸送の重量も、特定荷主の指定を検討する際の重量の算定に含めるのか。	自社の拠点間での輸送については、自家用トラックで運送を行う場合は、労働基準法を遵守する観点から自社の運転者の運送環境を改善していく責務があることを踏まえ、新物効法上の荷主の定義に含まれておらず、この場合の取扱貨物の重量は算定に含まれませんが、貨物自動車運送事業者や貨物利用運送事業者に運送を委託する場合はその取扱貨物重量は算定に含むこととなります。
貨物自動車にて運送を行わない貨物は取扱貨物の重量の算定の対象となるのか示してほしい。	新物効法第 45 条第 1 項において第一種荷主として重量を算定する貨物については、「貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約によるものを除く」と規定されており、また、同条第 6 項において第二種荷主として重量を算定する貨物については、運転者(貨物自動車の運転者) から受け取る貨物」等と規定されていることから、貨物自動車を使用しない場合は重量の算定の対象外となります。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>事業所内で工事を請負う工事会社が請負工事のために発注して運送事業者から受け取る資材については、当該事業所の取扱貨物の重量の算定の対象にならないことを示してほしい。</p>	<p>ご指摘のケースにおいては、工事会社自体が荷主に該当することが想定されるため、工事が行われる事業所を有する事業者の取扱貨物の重量の算定の対象としないことが適当であると考えられます。</p>
<p>荷主の指定基準について、取扱貨物の重量はネット重量でも可としてほしい。</p>	<p>ご意見は、特定事業者の指定に係る重量の算定方法の検討に当たって参考にいたします。</p>
<p>荷主の指摘基準の対象となる貨物は自社名義の貨物としてほしい。</p>	
<p>取扱貨物の重量の算定は推計も可としてほしい。</p>	
<p>取扱貨物の重量の算定の換算方法について、業界・業種ごとに示してほしい。</p>	
<p>事業形態ごとの算出方法を示してほしい。</p>	
<p>「売上高が×××円以上となると、荷量が9万トンを超える可能性が高い」というようなガイドがあるとよいのではないか。</p>	
<p>着荷主の多くは取扱貨物の重量を把握しておらず、複数の算定方法が示されたことは歓迎するが、それでもなお算定は困難であるため、より具体的な算定方法を示してほしい。</p>	
<p>取扱貨物の重量の算定の対象から、「特定第二種荷主が重量以外の条件で調達を行っているもの」を除外してほしい。</p>	
<p>一時的に発生する貨物の受取りは指定基準値の算定の対象から除外すべきではないか。</p>	
<p>明らかに指定基準値を上回る事業者については、実際の計測や報告等を行わなくとも指定基準値を上回るものとして届出を行うことを認めてほしい。</p>	
<p>取扱貨物の重量の算定について、年度中の一定期間の計測をもって年度の概算重量を算出することも可としてほしい。</p>	
<p>一度特定荷主の指定を受けた事業者は、指定基準値に影響のある特段の変化が無い場合は、毎年の算定を免除も可とほしい。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
特定荷主の指定基準値を重量としている点について、モーダルシフトを進めるモチベーションが低下してしまうのではないか。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
第二種荷主の「自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物」とは何を指すのか示してほしい。	自らが運送を委託している場合以外の引取物流において、運転者に引き渡す貨物を指します。
第二種荷主の「自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物」とは何を指すのか示してほしい。	自らが運送を委託している場合以外の引取物流において、寄託契約を締結した先の倉庫業者等が、運転者に引き渡す貨物を指します。
第一種荷主（発荷主）が、運行事業者に対して指定・指示を行い、第二種荷主は配送日時を運転者に指示することができないものについては、計測の対象から除外してほしい。	新物効法において、第二種荷主に係る年度の取扱貨物の重量については、「貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができないものを除く」と規定されており、これに該当する場合は重量の算定対象から除外されますが、「指示することができないもの」の具体的な内容については、ご意見も踏まえつつ、引き続き検討してまいります。
貨物の受渡しの日時を運転者に指示できない場合は特定荷主の対象外としてほしい。	
同一の事業者が第一種荷主と第二種荷主それぞれで特定事業者の指定を受ける場合、それぞれで分けて定期報告等の必要があるのか、一本化できるのか示してほしい。	第一種荷主、第二種荷主それぞれが特定事業者として指定されるため、個別に提出していただくことを想定しておりますが、ご意見については、今後作成する様式等の参考にいたします。
第二種荷主として貨物の受取り又は受渡しを行う場合、取扱貨物の重量の算定ではいずれかの重量のみを把握の対象としてほしい。	第二種荷主は、新物効法第45条第5項において、年度において以下の①～④に掲げる貨物の合計の重量が指定基準値以上である場合に特定荷主として指定されることとされており、貨物の受取り又は受渡しを行う場合、いずれの重量も把握していただく必要があります。 ①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物 ②自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物 ③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物 ④自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物
特定事業者の指定は自己申告なのか国が指定するのか示してほしい。	新物効法第45条第2項及び第6項においては、事業者が特定事業者の指定基準に該当する旨を荷主事業所管大臣に届け出ることと

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	されており、当該届出を踏まえ、事業所管大臣が指定を行うこととなります。
製造業では多くの場合で発荷主となるため、出荷する物量にほぼ等しい物量を仕入れているはずであり、一つの事業者が発荷主であり着荷主になると思料するが、その理解で問題ないか。	ご理解のとおりです。
荷主に該当するかどうかのケースの例示を示してほしい。	ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。
取扱貨物の重量の算定方法の例示や相談窓口を示してほしい。	
ドライバーの納品時の附帯作業が相当負担であり課題と認識しているが、特定荷主の定期報告にどの程度、報告することが盛り込まれることになるのか。	附帯作業にかかる時間は荷役等時間に含まれるため、特定荷主及び特定倉庫業者においては、附帯作業にかかる時間も含め、計測対象となる運行における荷役等時間について、報告いただくことを想定しております。
年度の途中で指定基準値を上回ることが明らかになった場合は、以降の計測の省略も可とする運用を認めてほしい。	ご意見は、特定事業者に係る制度の今後の運用の参考にいたします。
取扱貨物の重量の算定について、第一種荷主、第二種荷主のうち、一方が指定基準値を上回ることが明らかな場合、もう一方の重量の算定は不要としてほしい。	新物効法上、第一種荷主及び第二種荷主のそれぞれの区分において特定荷主として指定することとされているため、第一種荷主としての取扱貨物重量と第二種荷主としての取扱貨物重量は別々に把握していただくことを想定しております。
同一の事業者で特定荷主、特定貨物自動車関連事業者としての届出を行う必要があるのか示してほしい。	事業者が倉庫業者として貨物の保管の事業を行っている場合であって、特定倉庫業者の指定基準に該当しており、かつ、同時に荷主としての事業において特定荷主の指定基準に該当している場合は、特定倉庫業者及び特定荷主の両方に該当し、その旨の届出を行う必要があります。
特定事業者として定期報告及び中長期計画を一つにまとめて提出することは可能かを示してほしい。	中長期計画及び定期報告は提出時期等が必ずしも一致しないことから、個別の様式を定め、別々に提出していただくことを想定しております。
特定事業者として指定されない事業者はどのような扱いとなるのか。	新物効法では、特定事業者として指定されない場合においても、物流効率化のための取組を講ずる努力義務が課されております。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
着荷主だけでなく卸売業、小売業やその専用センターも物流の効率化に対する取組を行うようにすべき。	新物効法では、卸売業者や小売業者等が第一種荷主や第二種荷主に該当する場合は、特定事業者として指定されない場合においても、物流効率化のための取組を講ずる努力義務が課されております。
荷主の指定基準について、取扱貨物が容積勝ちの軽量貨物である荷主に対する施策を示してほしい。	新物効法では、軽量の貨物を取り扱っており、結果的に特定事業者として指定されない場合においても、全ての荷主・物流事業者等に対して物流効率化のための取組を講ずる努力義務が課されており、これらの事業者の取組の例となる判断基準・解説書を参照いただきますようお願いいたします。
特定事業者指定された場合、中長期計画の作成や定期報告などのほか、物流効率化に関する施策に要するコストが経営を圧迫することが見込まれるため、これらの施策にかかるコストに対して柔軟な補助金・助成金の支援をすべき。	政府においては、令和5年度補正予算等を活用しながら、荷主企業や倉庫業者等に対して、荷待ち時間等の削減につながる物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入等に係る費用を補助する制度を講じていたところであり、引き続き、必要に応じて適切に対応してまいります。
Ⅲ 2. 中長期計画・定期報告の記載事項について	
中長期計画・定期報告等の作成については、業務負担の軽減を考慮してほしい。	中長期計画については、計画内容に変更がない限りは、5年に1度提出することとしており、また、定期報告については、荷待ち時間等の計測にサンプリング等の手法を用いることも可能とする方向で検討しており、引き続き、「取組の実効性の担保」と「業務負担の軽減」を両立できるよう配慮してまいります。
中長期計画における目標や定期報告等におけるサンプリング手法については、契約形態等の実態を勘案できるよう、運用に幅を持たせてほしい。	ご意見は、今度作成する中長期計画や定期報告の様式等の参考にいたします。
中長期計画や定期報告について、毎年の提出を義務付けること等を通じて、計画の策定と履行の確実性を求めることとしてはどうか。	特定事業者指定された事業者は、中長期計画について、計画内容に変更がない限りは、5年に1度提出することを認めることとしていますが、定期報告については、毎年度提出することが必要です。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>なお、物流効率化のための取組の確実な実施を確保する必要があると認めるときは、事業所管大臣が、指導・助言等を実施することとされております。</p>
<p>中長期計画や定期報告の様式を前広に公表してほしい。</p>	<p>中長期計画、定期報告等の様式については、新物効法に基づく省令において規定する想定ですが、可能な限り早期に公布できるよう、検討を進めてまいります。</p>
<p>中長期計画等において、特殊車両については復荷の受入れが不可能であること、往荷で既に積載効率が100%となっていることから、更なる重量の増加は難しいため、積載効率の向上を目指す対象車両からこれらの車両は除くべきではないか。</p>	<p>現時点では、積載効率を1運行ごとに報告いただく等の措置は想定しておりません。 他方、新物効法上、運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図ることが荷主の努力義務として規定されているため、ご指摘の車両についても努力義務の対象から除かれておらず、既に積載率が100%である場合は、その維持に努めてください。</p>
<p>中長期計画の作成等はハードルが高いため、相談窓口の設置や説明会の開催等の対策を講ずることを望む。</p>	<p>ご意見は、新物効法の施行に向けた周知等の参考にいたします。</p>
<p>定期報告については、オンラインでの提出を前提とするなど、報告コストが低くなるように運用すべき。</p>	<p>特定事業者からの中長期計画と定期報告の提出については、現在、オンラインでの提出を可能とするシステムの構築を検討しているところです。</p>
<p>定期報告等の提出にあたっては、オンラインでの提出を可能としてほしい。</p>	
<p>1運行当たりの積載効率を把握することが必要なのか。</p>	<p>1運行当たりの積載効率の向上等に向けては、これらの数値を把握することは重要であると考えておりますが、現時点では、積載効率を1運行ごとに報告いただく等の措置は想定しておりません。</p>
<p>積載効率については、荷主自身が把握することが非常に難しいため、別の指標を示してほしい。</p>	
<p>定期報告について、関連事業者と連携状況の記載に当たっては、発荷主・着荷主のそれぞれの立場における連携の要請と受諾状況を記載すべきではないか。また、この点については、評価に当たっても十分に考慮してほしい。</p>	<p>ご意見は、今後作成する定期報告の様式等の参考にいたします。また、荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表制度については、ご意見も踏まえつつ、引き続き検討してまいります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>定期報告における自由記述について、更なる改善に向けて、記載を必須にしてはどうか。その際、好事例に対しては受益制度を付けることとしてはどうか。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>倉庫業者が寄託元となる荷主に対して、積載効率の具体的な数値を報告する場合、共同配送のケースや路線出荷時における計測はどのように実施するのか。</p>	<p>荷主（又は連鎖化事業者）との間で寄託契約を締結した倉庫業者が自らが管理する施設で貨物を受け取った場合において、当該倉庫業者が荷主等に対してトラックの積載効率を報告することは求めておりません。</p>
<p>「一回の運送ごとの貨物の重量の増加」、「荷待ち時間の短縮」、「荷役等時間の短縮」は、共配の構成が高い業界では把握困難な部分が多いが、どのように計測等を実施すべきか。</p>	<p>「一回の運送ごとの貨物の重量の増加」については、現時点では、数値を報告いただく等の措置は想定しておりません。 「荷待ち時間の短縮」及び「荷役等時間の短縮」については、荷待ち時間等の状況をサンプリング等の手法で計測して報告いただくこととなりますが、その詳細については、各業界の特性や業務負荷等に留意しつつ、制度施行までの間に引き続き検討してまいります。</p>
<p>「特定荷主等自身が荷待ち時間等の現状を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識することができるような記載事項」とあるが、具体的にどのようなことをするのか。</p>	<p>具体的には、荷待ち時間等の現状を把握するため、自らが管理する施設等における荷待ち時間等を計測し、報告することとしています。 その上で、荷待ち時間等の計測に当たっては、サンプリング等の手法を用いることを許容し、計測した荷待ち時間等の平均時間を、施設ごとに報告することを想定しています。</p>
<p>荷待ち時間等について、業界特性により一律のルールを適用することが難しいと考えるが、物流網維持にとって不可欠なものについては、業界団体等で業界特性に合わせた改善目標を設定し、改善に努めることを促す内容としてほしい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>発荷主として発地での荷待ち時間等のみの把握であれば可能だが、着地での情報がなければ1運行当たりの荷待ち時間等を算出できない。荷役時間についても同様と考えるがどうか。</p>	<p>新物効法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等について、荷主が管理する施設及び荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設におけるもの（荷待ち時間についてはこれらの周辺の</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	場所も含む。)と規定されており、発荷主、着荷主それぞれにおいて、上記の場所における荷待ち時間等の適切な把握・管理に努めていただくようお願いします。
「荷卸しと荷積みを同時に行い、それぞれの荷役等時間を別々に計測することが実態上困難な場合には、2分の1ずつにするなど、みなしで時間を算定することも可能とする」ことを追記してほしい。	ご意見は、荷待ち時間等の状況の計測方法に関する今後の検討の参考にいたします。
事業所内に施設A及びBがあり、以下①～⑤のような場合は、入場から退場での時間は2時間20分だが、A施設の荷待ち時間等として1時間40分(施設B分を除外)、B施設の荷待ち時間等として1時間50分(施設A分を除外)としてよいか。 ①10:00に到着(入場)且つ施設Aで荷役等開始、 ②施設Aでの荷役等時間が30分、 ③移動(時間未計測)、 ④施設Bでの荷役等時間が40分、 ⑤12:20に退場	いただいた情報のみから判断すると、ご提示の考え方で問題ないと考えられます。 なお、原則としては、荷待ち時間と荷役等時間を分けて計測していただくこととなります。
荷待ち時間、荷役時間等を切り分けることが難しい実態について、なしくずし的に分けられない方向に行ってしまうおそれがあり、具体的に切り分けることが難しい実態を例示すべきではないか。	特定荷主等自身が荷待ち時間等の現状を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識することが重要であり、まずは、事業者ごとの実態に合わせた方法で把握していただくことが重要であると考えております。
1つの事業所内に施設が複数箇所ある場合は、各施設における計測が可能とされているが、トラック側からすると1運行であるため、別々に計測することは適切ではないのではないか。	1つの事業所全体を1施設として、入構から出構までの時間を「1回の受渡しに係る荷待ち時間等」として計測した場合、事業所内を走行する時間が「荷待ち時間等」に含まれ、「荷待ち時間等」を過大に評価してしまう可能性があることから、別々の計測を可能としております。
定番と特売、食品と酒等で荷卸しが複数になる場合に、トラック側からすると1運行であるため、別計算は適切とは言えない。	
工場周辺で車両待機が難しく、やむを得ず工場始業前や休憩時間に場内に入場していただき、待機いただいている時間については荷待ち時間から除外すべきではないのか。	荷待ち時間は、新物効法第30条第4号において、「運転者が…集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	物の受渡しのために待機した時間」と規定されており、集貨場所の周辺で待機している時間も荷待ち時間に含まれます。
納入場所と附帯して荷受けのためのトラック待機場が少し離隔している場合、判断しにくい場合が想定される。また、建設現場から資材を回収するなどの荷受けと荷卸しが混在する場合も想定されるので、具体的な判断基準や事例などを示してほしい。	ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。 なお、荷待ち時間は、新物効法第 30 条第 4 号において、「運転者が…集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間」と規定されており、集貨場所の周辺で待機している時間も荷待ち時間に含まれます。
軒先降ろし、車上渡し、置き場引き渡し等の形態によって算定方法も異なると考えられるため、これらの取扱いや形態別の計測方法を具体的に例示する等してほしい。	ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。
荷待ち時間の計測方法が各社でバラバラだと不公平が生じるため、記録するのはドライバーなのか、一定のルールに基づく方法を検討してほしい。	特定荷主等自身が荷待ち時間等の現状を把握し、どの程度を改善する必要があるかを認識することが重要であり、その手段は事業者によって様々であると考えられることから、現時点では、荷待ち時間等の状況を計測する手段を限定することは想定しておりません。
定期報告に記載する荷役等時間については、対価を支払っている作業とそれ以外の作業を分けて計測するべきではないか。	新物効法では、荷役等の対価の支払いの有無にかかわらず、トラックドライバーの拘束時間の削減に向けて、荷役等時間の短縮に努めていただく必要があります。
共同配送拠点の倉庫業者における時間計測はどのように考えるべきか、基準を示すこと。	複数の荷主の貨物を一つの車両に積み込む場合、倉庫業者が荷主ごとに荷待ち時間等の状況を計測することは不要であるため、一般的な倉庫における荷待ち時間等の計測と同様の基準になると想定しております。
輸送事業者が持っているデジタルタコグラフの運行データは、荷待ち時間と荷役等時間の計測の 1 つの解決策になるが、当該データの荷主事業者側へのデータ共有の仕組み等を考える必要がある。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
「自らが管理する施設等」の解釈について、例えば、製造委託先は対象外となるのか。	新物効法第 30 条第 8 号において、第一種荷主は「自らの事業…に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者…

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>に貨物の運送を行わせることを内容とする契約…を締結する者をいう」と定義されており、ご指摘のようなケースでは、製造委託先が「自らの事業に関して継続して運送契約を締結している者」に該当する場合があります、その場合には、製造委託先自身が荷主となり、委託元の荷主が管理する施設には該当しないことが考えられます。</p>
<p>「荷主（又は連鎖化事業者）が管理する施設」には、車両の出入りが生じて荷待ちが発生する可能性のある建設現場は含まれるのか。</p>	<p>荷主（又は連鎖化事業者）が管理する施設である場合は含まれます。</p>
<p>定期報告において荷待ち時間等の状況の計測対象となる「施設」の定義を明確化してほしい。当社の場合、1工場（事業所）＝1施設と捉えた場合、その中で何十という、さらに細分化された大小様々な荷受・出荷施設があるが、その全運行を把握するのは困難であることから、工場＝施設ではなく、各荷受・出荷現場を1施設として捉えたい。</p>	<p>ご指摘のようなケースについては、荷待ち時間等の計測に当たって、工場＝施設ではなく、各荷受・出荷現場を1つの施設として捉えることも可能することを想定しております。</p> <p>なお、1つの事業所（工場等）内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合に、それぞれの施設の荷待ち時間等を実態として切り分けられない場合などについては、事業所全体を1つの施設として捉えることも可能とすることを想定しております。</p>
<p>寄託契約を締結した者が管理する施設として、寄託元の荷主が定期報告に名称を記載すべき施設の定義を明確にしてほしい。</p>	<p>ご指摘の特定荷主等が定期報告に記載する施設については、「荷主（又は連鎖化事業者）との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」としております。</p>
<p>寄託先となる倉庫について、大小など規模の定義を定めてほしい。</p>	<p>荷主（又は連鎖化事業者）との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設については、その大小を問わず、当該荷主等として荷待ち時間等の短縮を図るべき施設であると考えております。</p>
<p>寄託先との契約の見直しを実施できない場合、当該荷主は、寄託先が管理する施設における荷待ち時間等を把握しなくてもよいという理解なのか。それとも荷待ち状況を確認して何か取組をすればよいのか。</p>	<p>新物効法では、荷主（又は連鎖化事業者）は、荷主（又は連鎖化事業者）との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設についても荷待ち時間等の短縮の努力義務が課されているため、当該施設における荷待ち時間等の状況を把握した上でその改善に繋げていくことが望ましいですが、ご指摘のように難しいケースもあり、その場合には、荷主（又は連鎖化事業者）は、寄託契約を締結</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>した者が管理する施設の名称を定期報告に記載いただいた上で、荷待ち時間等の短縮に向けて、寄託先と連携しながらどのような取組を行っているか等について、定期報告に記載いただくことを想定しております。</p>
<p>「契約に基づき倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けることができる場合においては、これらを把握した上で改善につなげていくこととする」とあるが、この「契約」とは、改善の提案等に関わることを契約に含んでいる場合と解釈してよいかご教示いただきたい。</p>	<p>ご理解のとおりです。</p>
<p>寄託先には、いわゆる預け在庫倉庫も含まれるが、預け在庫倉庫は利用ユーザーが運用を決めていることから、寄託契約は締結しているものの荷主は改善を進めることが困難であるため、当該施設においては、利用ユーザー等が改善業務の義務を負うべきではないか。</p>	<p>新物効法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等について、荷主が管理する施設及び荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設におけるもの（荷待ち時間についてはこれらの周辺の場所も含む。）と規定されており、ご指摘の「在庫倉庫」についても、荷主に対して努力義務が課されることとなります。その上で、荷主と利用ユーザー側の協力・連携により、物流の効率化に資する取組を進めていくことが期待されます。</p>
<p>倉庫業者も定期報告の対象となっており、荷主からの報告と重複するが、どちらで集計・評価すべきかルールを決めるべきなのではないか。</p>	<p>荷主（又は連鎖化事業者）との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設については、荷主が荷待ち時間等を短縮すべき対象施設としていますが、荷主の定期報告においては寄託先の倉庫における荷待ち時間等の計測を必須としていないため、基本的には、寄託先の倉庫における荷待ち時間等の状況については倉庫業者が報告するものと考えております。</p>
<p>定期報告における寄託倉庫の記載の仕方について、寄託倉庫もサンプリング手法の最低値の考え方に則れば、取扱貨物量の半分程度となるように寄託先が管理している施設を記載すればよいのか。</p>	<p>寄託契約を締結している者が管理する施設の名称については、全てを記載いただくことを想定しております。</p>
<p>共同物流センターも荷主が努力義務を負うべきか。</p>	<p>ご指摘の「共同物流センター」については、その運営元となる事業者の業種等の性質により、努力義務の対象となる主体が異なること</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>が考えられることから、今後、様々な物流パターン等について例示しながらお示しする内容について検討してまいります。</p>
<p>通常荷待ちが発生していない施設においても、「利用するのが特定荷主なので、予約システムを導入するように」といった無駄な負担を強いられることがないよう、施設ごとの実情把握が必要であり、こうした無駄な負担を断ったことを理由に、取引に影響が出るようなことがないよう、下請法の観点からの取り締まる必要があるのではないか。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>荷待ち等時間の計測について、可能な限り業務や費用負担が過大にならないような方法の検討・実施に当たり、国の予算による実証事業の実施や事業者・業界からの意見収集の機会を設けてほしい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>定期報告の方法について「制度施行までの間に引き続き検討」とあるが、周知・体制整備には相当な時間を要するため、サンプリング手法をはじめ検討状況等を適宜周知してほしい。</p>	<p>ご意見は、新物効法の施行に向けた周知等の参考にいたします。</p>
<p>荷待ち時間の計測について、計測結果が評価・公表されることを踏まえれば、企業に悪影響が及ぶおそれがあれば、適正なサンプリング運用が行われないのではないかと。実効性のある運用を行うためには、厳しい見せしめのようなことは行わないほうがよいのではないかと。</p>	<p>現時点では、特定事業者が定期報告として提出した荷待ち時間等の状況の計測結果を公表することは想定しておりませんが、ご意見については、荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表制度の参考にいたします。</p>
<p>サンプリングを許容する対象施設の基準として、事業所の分散等により1箇所「取り扱う貨物重量の半分程度」に届かないケースについては容易に想像されるため、更に踏み込んで明確化すべきではないかと。</p>	<p>ご意見は、サンプリング手法等に関する今後の検討の参考にいたします。</p>
<p>サンプリングでの荷待ち時間等の計測手法について、サンプリング自体は賛同するが、「取組の実効性の担保を前提とした」とは具体的にどのようなことで担保されるのか、具体例を提示してほしい。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>荷待ち時間等を計測することは、費用や作業負担が大幅に増加する。簡易的なサンプル手法や省略が許されるパターンや最低数値を明確に提示してほしい。</p>	<p>ご意見は、サンプリング手法等に関する今後の検討の参考にいたします。</p>
<p>荷待ち時間等の把握のためには、システムの導入が前提となるが、システムの導入を検討していない会社は集計等の作業負担が発生する一方、システムを導入しても、サンプリングの頻度が増えるとデータ集計の作業負担が増大する懸念があることから、データ把握の頻度について考慮してほしい。</p>	
<p>荷待ち時間等を計測する際のサンプリング手法について、どの程度のサンプリングとするかは物流の契約構造の観点もある事に加え、事業者の負担も大きいため、事業者または業界の工夫・裁量に委ね、物流効率化の取組以上に計測に負担が掛かるようなことは避けてほしい。</p>	
<p>荷待ち時間等のサンプリング計測については、サンプル抽出の恣意性を排除するため、業界単位での報告ガイドラインを作成し、当該ガイドラインに準拠した報告を可としてほしい。</p>	
<p>サンプリングの手法については、各業界の実態も確認した上で、事業者負担の軽減を前提として国がガイドライン等で大まかな指針を示すべき。</p>	
<p>サンプリングの手法について、四半期ごとに計測するということは年に計4回のサンプリング期間を設けるという理解でよいか。</p>	<p>ご理解のとおりです。</p>
<p>定期報告について、荷待ち時間等の計測を実施してほとんど問題が無いことを確認しており、今後もその水準を満たすことを確認しているため、既に改善が進んでいる業界等については、業務負担の大きい計測自体を免除してほしい。</p>	<p>特定荷主等自身が荷待ち時間等の現状を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識することで、荷待ち時間等の短縮につなげていくこととしているため、定期的に荷待ち時間等の現状を把握いただくようお願いします。</p>
<p>ショッピングセンター等にテナント出店している荷主については、積載率の向上に関する取組は可能と考えられるが、荷待ち時間等の</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
短縮についてイニシアティブは持てない。運送契約や貨物の受渡しに直接関わりを持たない者の事項が明確にならない限り、計測除外としてほしい。	
報告省略について、荷待ち時間等が1時間以内の場合と記載があるが、1時間以内であることを証明するためには、荷待ち時間と荷役等時間の計測を行う必要があると思料されるが、拠点数が多く対応が困難であるため、報告省略についての検討の際には、現実的な手法を検討してほしい。	ご意見は、サンプリング手法等に関する今後の検討の参考にいたします。
一連の工事で品質確保が必要なケースや雨天時においては、工事進捗によって荷待ち時間の短縮が難しいケースがあることから、荷待ち時間の短縮が難しい場合について、例示を増やすとともに、例示されないケースについての運用方法や相談窓口についても明示してほしい。	
既にシステム等の荷待ち時間等の計測等のために必要な設備を整えている施設であり、かつ、荷待ち時間等も30分以内となっておりほとんど発生していないため、定期報告における荷待ち時間等の計測の対象施設から除外してほしい。	定期報告については、荷待ち時間等の平均時間が1時間以内である場合は、荷待ち時間等の状況の報告を省略することを検討しております。 なお、新物効法上、定期報告は毎年度提出することとされており、上記の場合においても提出いただくことが必要です。
荷待ち時間等の計測を既に実施し、ほとんど問題無いことを確認しており、かつ、今後もその水準を満たすことが想定されるため、既に改善が進んでいる業界等については、定期報告等の提出を免除してほしい。	
荷待ち時間等の報告について、突発的な事象による荷待ち・荷役等時間の超過も容易に考えられることから、例えば1%未満は異常値として算定から除外する、不可抗力の場合は除外する等の措置を講じてほしい。	荷待ち時間等の報告については、計測した月における平均時間を報告いただくことを想定しているため、計測した時間等については平均を算出いただいた上で報告いただくこととしています。
第一種荷主分（自社持ち届け分）と第二種荷主分（他社手配ローリーによる引取分（バーター等））を切り分けて計測することが技術	ご意見は、サンプリング手法等に関する今後の検討の参考にいたします。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
的に困難であることから、第一種荷主分と第二種荷主分を切り分けない全体の平均値を算定して、第一種特定荷主及び第二種特定荷主の平均時間として報告することを可としてほしい。	
荷待ち時間等の計測について、各社で半分程度となる量を設定して、貨物量大きい施設を測定するとしても「1時間以内の荷待ち荷役時間が担保できるところは除外できるといった」運用が可能だと理解した。そうすると、貨物量自体は半分に未達でよいと理解できるがこの認識で問題ないか、ご教示いただきたい。	荷待ち時間等が1時間以内である場合は、報告を省略することを可能とする方向で検討しておりますが、報告を省略する運行を含めて、取り扱う貨物重量の半分程度を把握していただくことが必要となります。
III 3. 物流統括管理者 (CLO) の業務内容について	
物流統括管理者は役員である必要があるか。	物流統括管理者には、いわゆるCLOのような重要な経営判断を行う役員等の経営幹部から選任される必要があると考えております。
物流統括管理者 (CLO) は、指定基準に該当する部門のみ (例えば販売部門が貨物9万トン超) ではなく、物流部門全体 (調達部門 (例えば貨物7万トン) も含めた全部門) に係る中長期計画・定期報告等の業務を行うことになるのか。	新物効法に基づく物流統括管理者については、運送 (輸送)、荷役といった物流の各機能を改善することだけではなく、調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、物資の流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携を推進することなどが求められ、これらの観点から事業運営上の決定を主導するCLO (Chief Logistics Officer) としての経営管理の視点や役割も期待されていることから、部門ごとではなく法人単位で選定し、中長期計画や定期報告の作成等の業務の統括管理を行っていただくこととなります。
物流統括管理者の業務内容について、行政が企業に義務を課すことは理解できるが、企業内の役割を決めることには違和感を覚える。	
物流統括管理者の選任に関し、対象者の役職や兼任でも可能なのか等、詳細について明示してほしい。	物流統括管理者の新物効法上の業務と期待される役割等の整理については、今後、ガイドライン等で分かりやすく示してまいります。
物流の所管範囲は企業によって異なるため、物流統括管理者の所管範囲については、ある程度の柔軟性を持たせることを検討してほしい。	
社内運営規則、社内ルール化等に定めるべきことを具体的に明記してもらいたい。	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>物流統括管理者の業務として、「トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備」とあるが、荷主として実物流を委託している場合、これらについても報告義務の対象とされるのは難しいのではないか。</p>	<p>モーダルシフトなど、輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成等については、新物効法上の物流統括管理者の業務として位置付けられていますが、これらの内容は、中長期計画と定期報告の対象とはなりません。</p>
<p>Ⅲ 4. 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について</p>	
<p>省エネ法とは異なり、物流改善の状況を定量的に可視化してランク分けすることはかなり難しいのではないか。また、顧客サービスの視点からは、環境に関する取組とは異なり、高いランクが必ずしも市場や消費者の評価につながらないのではないか。</p>	<p>荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表制度については、合同会議取りまとめの内容を踏まえつつ、引き続き具体化に向けた検討を進める予定であり、ご指摘の事項についても、今後の検討の参考にいたします。</p>
<p>合同会議取りまとめ案に記載された「物流効率化が既に進んでいる事業者の不利とならないような方策とすること」について、具体的にどのような内容を検討しているのか教えてほしい。</p>	
<p>改善幅に対する評価だけでなく、継続して一定水準以上の定量効果を維持していることも評価してほしい。</p>	
<p>関係事業者との連携について評価する際は、既に行っている案件だけでなく、発荷主・着荷主それぞれの立場における連携の要請と受託状況を十分に考慮してほしい。</p>	
<p>評価については、数値で測ることが難しいのではないか。</p>	
<p>ランク評価のためには何らかの定量的な指標が必要だろうが、そのデータを収集するために荷主から物流事業者に対して過度な負担を強いられることを懸念する。</p>	
<p>取組の成熟度が増していくと、取引のある他業種の商慣習の改善に頼る内容が出てくるのではないか。</p>	
<p>荷主の努力だけでは荷待ち時間、荷役等時間、積載効率の向上等の成果を上げられないケースもあるので、一律の基準で個々の事業者</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>を評価するのではなく、業界の活動を評価するなど、実態に即した取組を評価してほしい。</p>	
<p>負担を課すだけではなく、改善に向けた取組を実施している優良な事業者には表彰等のインセンティブを与える制度を設計すべき。</p>	
<p>新物効法の施行前から事業者に先行的に改善に取り組ませることを目的として、2024年度・2025年度における物流効率化で高い実績を上げた事業者をトップランナーとして表彰し、公表してほしい。</p>	<p>荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表制度については、合同会議取りまとめの内容を踏まえつつ、引き続き具体化に向けた検討を進める予定であり、ご指摘の事項についても、今後の検討の参考にいたします。</p>
<p>評価に当たっては、運輸支局等と協議しながら、各事業者の実態に即した形で目標設定や進捗評価を進められるようにしてほしい。</p>	
<p>評価の公平性をどのように担保するのか。</p>	
<p>予期せぬ風評被害等が発生しないよう、十分な検討を行うべき。</p>	
<p>評価を行うまでもなく、調査・公表だけで十分ではないのか。</p>	<p>「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）に「荷主企業・物流事業者がより自発的・積極的に物流改善の取組を進めることを後押しするため、荷主企業・物流事業者による物流改善の取組みや実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みの創設」が盛り込まれたことを踏まえ、合同会議において、新物効法の枠組みと合わせて検討を行ってきたところです。</p>
<p>Ⅲ 5. その他</p>	
<p>今回の合同会議取りまとめ案が、業界が既に取りまとめている「自主行動計画」にどのように影響するのか知りたい。</p>	<p>合同会議取りまとめに記載されている内容は、業界が既に取りまとめている「自主行動計画」の内容も踏まえて作成しております。</p>
<p>今後も業界団体を通じたヒアリングを行ってほしい。特に、着荷主・発荷主レベルで中小事業者に対する配慮が欠けているのではないのか。</p>	<p>新物効法の円滑な施行に資するよう、今後とも中小事業者を含め、適宜ヒアリング等を実施してまいります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
各事業者間の取組・連携だけでは、部分最適になるおそれがあり、全体最適の実現に向けては、流通・小売等の着荷主も巻き込んだすり合わせが実現できるように、国による場の設定や仕切り等を継続的にお願いしたい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
地方の物流については、都市部と地方のインフラ、担い手、人件費、物量差、工業製品と農産物のモノとしての特徴、重量当たりの価格差などを十分に考慮して検討してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
物流改善に資するデジタル化の推進について賛同する。その上で、宅配便の需要が高まる中、配達先情報などのデータの利活用により輸配送の効率化を促進することが必要である。個人情報保護法上、宅配事業者は個人データの取扱いの委託先に該当し、宅配便の伝票に記載された配達先の情報等を委託の範囲を超えて利用することができない状況にあり、個人情報保護法との関係では法令に基づく例外するなどの対応を要望する。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
企業規模にかかわらず、物流部門のデジタル化のための支援制度の拡充を図ってほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
デジタル技術の導入に当たっての優良事例の横展開や設備投資を促すための支援措置については、デジタル技術だけでなく、省力化等のためのシステム、設備・機器等の導入費用についても支援対象としてほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
物流の「2024年問題」における物流効率化や労働時間短縮に向けては、環境・エネルギー、脱炭素関連の補助金を活用できる可能性もあるので、国や行政において、視野を広げてフォロー策を検討してほしい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
物量の平準化に向けて、国として地方への工場誘致等を推進すべきではないか。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。

(以 上)