

「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令案  
及び

「連鎖化事業者の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案  
に関する意見・情報の募集」の結果について

令和7年2月18日  
内閣府  
総務省  
財務省  
文部科学省  
厚生労働省  
農林水産省  
経済産業省  
国土交通省  
環境省

「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令案」及び「連鎖化事業者の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案」について、令和6年12月2日から令和7年1月5日まで意見公募手続を実施しました。

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143件であり、行政手続法第43条第2項に基づき、提出意見は整理又は要約しております。なお、荷主の判断基準及び連鎖化事業者の判断基準と直接の関係がないため掲載しなかったご意見が11件ございました。

「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める命令」（以下「荷主の判断基準」という。）及び「連鎖化事業者の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令」（以下「連鎖化事業者の判断基準」という。）については、別紙のとおり定めることとしました。ご意見に対する考え方中の条項の記載については、別紙をご参照ください。

1. 荷主の判断基準に関するご意見

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
全般	
<p>判断基準の中には、物流事業者への業務委託の範囲であっても荷主に努力義務が課されるかのような記載がある。例えば、工場の出荷業務を物流事業者に委託している場合、工場が発注者として荷主になるという理解で良いか。解説書で定義付けしてほしい。</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（令和6年法律第23号。以下「改正法」という。）による改正後の物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号。以下「法」という。）において、第一種荷主は「自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して運送契約を締結する者」、第二種荷主の定義は「自らの事業（貨物の運送及び保管の事業を除く。）に関して貨物の受渡しを行う者」等と定義しており、荷主の定義から、運送等を行う物流事業者は除外されています。</p> <p>ご指摘の「工場の出荷業務を物流事業者に委託している場合」については、当該物流事業者に運送契約の締結や貨物の受渡しを委託した者が荷主に該当します。当該解釈については、解説書等において記載する予定です。</p>
<p>2（2）（i）に「第一種荷主は、以下に定めるところにより、法第37条第1項第1号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に定めるところによらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。」と記載されているが、①～④で示されたすべての項目を実施するのではなく、各社の実情に応じ選択するという理解でよいか。</p> <p>2（3）（i）、2（4）（i）も同様に理解してよいか。</p>	<p>法第37条第1項第1号<sup>1</sup>の努力義務を講ずるに当たって、荷主の判断基準第2条第1項各号に定める取組によらないことは可能ですが、法第37条第1項第1号の努力義務として有効な取組を行う必要があります。ご指摘の他の箇所も同様です。</p>

<sup>1</sup> 改正法のうち、公布の日から1年以内に施行する部分が施行した後の条番号。以下法の条番号について同じ。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>ここに記載された講ずるべき措置については、特定荷主が自社の計画に盛り込んだもの以外、すべて「努力義務」とする旨の文言を政省令に加えていただきたい。ここにあげられた内容については、それぞれ効果の測定があいまいであり、万一、「法令義務」と読み替えられた場合、実態との乖離が大きいだけでなく、事業継続におけるリスクも大きくなってしまうものと考えているためである。</p>	<p>法第 37 条第 1 項において規定されている内容は努力義務であり、荷主の判断基準は当該努力義務について取り組むべき事項の例を定めるものです。</p> <p>なお、特定荷主として指定された荷主については、中長期計画の作成や定期報告が義務付けられることとなります。</p>
<p>「ただし、次に定めるところによらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。」について、文章としてより理解し易いものとするため、「次に定めるところによることが同号に掲げる措置として有効でない」と認められるときは、この限りではない」という表現に修正していただきたい。敢えて対策を講じていないことが、荷主の判断基準に定めるところによる措置を講じていない、すなわち命令に従っていないと認定されることを懸念する。</p>	<p>ご指摘の「次に定めるところによることが同号に掲げる措置として有効でない」と認められるときは、この限りではない」といった場合でも、法第 37 条第 1 項の努力義務を果たすために有効な取組を講ずる必要があると考えております。</p> <p>なお、荷主の判断基準に規定する取組によらないことが有効である場合は、荷主の判断基準に規定する内容と異なる対応をしていることをもって努力義務を履行していないと判断されるものではありません。</p>
<p>ただし書きにある「有効であると認められる措置」について、解説書等において具体的に例示をしていただきたい。また、例示されないものについても認めてもらいたい場合の相談窓口を明示していただきたい。</p>	<p>荷主の判断基準の具体的な取組事例等については、解説書等において記載する予定です。</p> <p>解説書等で例示されない取組についても、事業の特性等に基づき努力義務を果たす上で有効と考える取組を講じていただければ、個別の取組の内容について承認等を要するものではありません。</p> <p>なお、中長期計画、定期報告等の作成についての相談は、荷主事業所管省庁の窓口等にて受け付ける予定です。</p>
<p>解説書を補完するものとして、各業界が設定する「業界ガイドライン」に基づく運用を承認していただきたい。</p>	<p>同上</p>
<p>第二種荷主にあっては、物流効率化における対応範囲は極めて限定的であることから、「措置」の範囲として「荷主事業者単独で対応可能なこと」などといった、その適用範囲を限定する条項を設定いただきたい。</p>	<p>荷主の判断基準は、努力義務について取り組むべき事項の例を定めるものであり、これを踏まえて各荷主において有効かつ実施可能な取組を行ってください。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>第二種荷主においても、単独で実施できる取組のほか、発荷主と着荷主との連携による物流効率化を促進するため、貨物の受渡しを行う際の荷待ち時間等の状況を第一種荷主に共有し、改善の提案をすること等が望まれます。</p>
<p>解説書は、業界ヒアリングを実施した上で、業界特性を踏まえたものとしていただきたい。運用開始後も、業界実態の変化に応じて適宜、改訂していただきたい。</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。 なお、解説書等の更新については、荷主事業所管省庁の窓口等において随時意見を受け付け、適宜反映していく予定です。</p>
<p>今後策定予定の解説書等についても、パブリックコメント提出の機会をお願いしたい。</p>	<p>解説書等は、制度施行後においても更新を予定していることから、解説書等に対するご意見・ご質問については、パブリックコメントの形式ではなく荷主事業所管省庁の窓口等において随時受け付ける予定です。</p>
<p>判断基準を踏まえて中長期計画や定期報告の様式や運用を定めるに当たっても、貨物や業界の特性を踏まえて、公平性や妥当性のある評価が確保されるように検討をお願いしたい。</p>	<p>ご意見は今後の制度運用の参考にいたします。</p>
<p>命令案・省令案ともに「概要」とあり、具体的な条文においてどのような規定がなされているか、意見募集の時点において事業者は知ることができない。施行に向けて拙速に進めるのではなく、事業者、関係者が合理的に取り組むことができるよう時間を掛けて丁寧に対応していただきたい。</p>	<p>今般の意見募集においてお示した「概要」については、可能な限り具体的な条文の内容に近い内容を記載していたものです。また、省令、解説書等の内容は、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。）において60団体以上と意見交換を行った上で委員等との議論を重ね、パブリックコメントを経て令和6年11月に策定した取りまとめ（以下「合同会議取りまとめ」という。）を反映することとしております。</p>
<p>「三省合同会議の取りまとめにおいて記載があるものの、本命令案で規定することとしていない内容については、今後策定予定の解説書等において記載する予定」とあるが、行政側の議論・判断のみで作成することなく、事業者の意見や実態を十二分に踏まえ、物流効</p>	<p>同上</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
率化の取組に資する内容となるよう慎重に丁寧に作業に当たっていただきたい。	
物流効率化について、既に対策を実行している企業は「法施行後の成果」が測定しづらいことが考えられる。	物流効率化が既に進んでいる事業者においては、継続して取組を行っていただきたいと考えており、そのような事業者の不利とならないよう、評価制度等の検討に当たって留意してまいります。
第一条関係	
2（1）運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則について、「その事業の特性」を「業界特性等に基づく事業の特性」と修正すべきではないか。	「その事業の特性」については、業界特性の趣旨も含まれるものです。
「時間短縮」「重量増加」について、何時間以上が短縮すべき時間であるか、何kg以下が増加すべき重量なのか。基準がなければ行動の取りようがない。	「貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針」（以下「基本方針」という。）においては、「運転者の荷待ち時間等の短縮」及び「運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加」の目標について、「荷主等は、一回の受渡しごとの荷待ち時間等について、原則として目標時間を一時間以内と設定しつつ、業界の特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、二時間を超えないよう荷待ち時間等を短縮するものとする」こと、「全国の貨物自動車による輸送のうち五割の車両で五十パーセントを目指し、全体の車両で四十四パーセントへの増加を実現する」こと等を規定しております。
第二条関係	
KPIとして運送ごとの重量だけでなく、体積の観点を入れる、ロードファクターを組み込む等、配送実態に応じた基準を含む形で記載すべきではないか。	法第37条第1項第1号において努力義務として「重量を増加」することが規定されております。 なお、荷主の判断基準第1条では「基本方針に定められた…目標を達成するため…措置を計画的かつ効率的に実施する」と規定しており、基本方針上の目標においては積載効率の向上や容積ベースでの改善に言及しております。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>2 (2) 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 (i) ①について、三省合同会議取りまとめではより具体的な要件として「適切なリードタイムの確保」に言及しており、その旨省令への追記ないしは解説書での適切な説明が行われるよう要望する。</p>	<p>意見公募時の概要案では「貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、帰路における車両への貨物の積載その他の措置により、その雇用する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を適切に決定すること。」としておりましたが、ご意見も踏まえ、第2条第1項第1号において「貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、運送の帰路における車両への貨物の積載その他の措置を講ずるために必要な時間を把握することその他の措置により、当該時間を確保すること。」として「時間を確保」する観点を明記いたしました。</p>
<p>2 (2) (i) ①に「貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、帰路における車両への貨物の積載その他の措置により、その雇用する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を適切に決定すること。」とあるが、委託する貨物の内容が不明確、一部未定、変更によって配車計画（台数、車格）に影響してしまうおそれがある。 また、積載率向上のために追加・変更を繰り返したことによる運送業務への混乱が生じることが懸念されるので、事前の適切な貨物内容指示と配車に影響を与えない変更を前提とするべき。</p>	<p>第2条第1項第1号は、荷主が積載効率の向上等のために運送依頼の内容を変更することを規定するものではなく、貨物自動車運送事業者等による貨物の積合せ等の調整が可能となるよう、荷主が貨物自動車運送事業者等への運送依頼を前もって行う（リードタイムを確保する）取組を規定するものです。この趣旨が明確となるよう、条文は「貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ…その他の措置を講ずるために必要な時間を把握することその他の措置により、当該時間を確保すること。」と規定しております。</p>
<p>2 (2) (i) ①について、帰路における車両への貨物の積載は、積載効率を向上するためには非常に重要と考えているが、復荷が他の荷主の貨物となる場合も多く、往路の荷卸し時間と帰路の荷積み時間等の調整が必要であり、少なくとも運送事業者との事前の「協</p>	<p>第2条第1項第1号は、荷主が積載効率の向上等のために積合せ等を行うことを規定するものではなく、貨物自動車運送事業者による貨物の積合せ等の調整が可能となるよう、荷主が貨物自動車運送事業者への運送依頼を前もって行う（リードタイムを確保する）取組</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>議」、できれば契約関係のない荷主間を含む「協議」が必要となるため、協議を行うことを明記すべき。他の貨物との積合せ、配送の共同化においても異なる荷主間で調整が必要となり、同様に少なくとも運送事業者との協議が必要となる。</p> <p>なお、貨物自動車運送事業者等の判断基準には、荷主、連鎖化事業者、他の貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者と協議を行うこととされており、同様に第一種荷主も「適切に決定する」ためには協議を前提とすべきと考える。</p>	<p>を規定するものです。なお、貨物自動車運送事業者や契約関係のない荷主間を含む関係事業者との連携については、第5条第6号に規定しております。</p>
<p>2(2)(i)②について、貨物の量の平準化は主として第二種荷主を含めた顧客からのオーダーに基づくため、第一種荷主が主体的には取り組めない内容であり、第二種荷主の役割に変えるべき。</p>	<p>法第37条第1項に規定する努力義務は「運転者一人当たりの一回に運送する貨物の重量の増加」であり、この貨物の重量を直接決定することができるのは、運送契約を締結する第一種荷主であることから、ご指摘の取組は、第一種荷主の取組として規定しております。実際には、第一種荷主が各納品先のリードタイムの範囲内で納品日の集約や貨物の量の平準化を行うためには、第二種荷主もリードタイム、発注量等を調整する必要があると考えられますが、こうした第二種荷主の第一種荷主への協力については、第2条第2項第1号に規定しております。</p>
<p>2(2)(i)③「配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用を行うことその他の措置」とは、情報システムの導入以外の措置を指すのか、又は情報システム導入は前提であり、情報システムの運用に関するその他の措置を指すのか、明確にしていきたい。また、第一種荷主が取引先、貨物自動車運送事業者、寄託先の倉庫業者等の関係者と連携・協力して実施するということが分かるように明記していきたい。</p>	<p>「…その他の措置」は直前に記載された措置が例示であることを意味します。したがって、第2条第1項第3号の「配車計画及び運行計画を作成する機能を有する情報処理システムの導入を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと」は、情報処理システムの導入を例示として、情報処理システムの導入に限らず配車計画又は運行経路の最適化のための措置を行うことを規定しております。</p> <p>また、第5条第6号において、荷主の判断基準に規定する取組の実効性を確保するために「関係事業者との連携を図るよう配慮するこ</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	と。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること」と規定しております。
2 (2) (i) ③について、運行経路の最適化が何を指すのかが読み取れないため、修正を検討してもらえないか。	第2条第1項第3号は「配車計画及び運行計画を作成する機能を有する情報処理システムの導入を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと」と規定しており、運行経路の最適化としては、積載効率の向上等のために貨物の積合せや復荷の確保ができる順路を調整することを想定しております。具体的な取組事例等については、解説書等において記載することを検討いたします。
2 (2) (i) ③について、「配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと。」という内容に賛同する。現在、配車計画の効率化は配車担当者等の特定の現場担当者の技量に依存しているのが実態であり、その責任が運送現場に委ねられて大きな負担となっている。情報システム化の導入・運用を進めることは単に物流の効率化を促進するだけでなく、効率化の責任を現場のみが負う状況を改善し、配車担当者や現場の精神的負担・作業負担軽減となる素晴らしい取組である。	ご意見は賛同意見として承ります。
配車・運行管理システムの課題として、 ・荷主が輸送依頼をかけてから配送完了するまでに求められるリードタイムの短さ ・荷主から運送事業者への電話・FAX等のアナログによる受発注依頼等が挙げられる。 リードタイムの改善に関する内容は既に命令・省令案に盛り込まれているが、配車、運行等に関する情報システムの導入・運用を行う上では、配車や運行管理業務の上流に当たる受発注業務のデジタル	ご指摘の受発注のデジタル化に関しては、第5条第4号において「物資の流通に係るデータの標準化(電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用性を確保することをいう。)を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。」と規定しており、ご意見は賛同意見として承ります。



ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>化も必要不可欠となる。また、受発注のデジタル化は多重下請構造が一般的な業界においてサプライチェーンに関わる全ての物流企業の事務負担を軽減させ、コア業務である輸配送の効率化に経営リソースをより集中できる事業環境を実現するという観点においても重要。</p> <p>中小企業や個人事業主を含む運送事業者が対応できるよう、運送事業者側で編集しやすい形式で荷主から運送事業者へ受発注をデータ化した状態で渡す、あるいは業界の標準化に資する汎用的な IT サービスを活用する取組を荷主企業に強く求めることが物流 DX の実現において必要不可欠と考える。</p>	
<p>2 (2) (i) ③について、「配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと」は運送事業者が行うものではないか。荷主が情報システムを導入し配車、運行を決めることは、「最適化」として無理な運行を強いることが発生するのではないか。</p>	<p>第2条第1項第3号は、合同会議において、配車計画又は運行経路の最適化は荷主が主体となって取り組むことが重要との指摘があったことを踏まえて規定しているものです。</p> <p>なお、第1条において「荷主は…貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の目標を達成するため…従業員の安全その他の必要な事情に配慮した上で、運転者の荷待ち時間等の短縮及び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ための措置を計画的かつ効率的に実施するものとする。」と、第5条第6号において「関係事業者との連携を図るよう配慮すること」と規定しており、これらの趣旨も踏まえた取組が必要となります。</p>
<p>2 (2) (i) ④及び(ii) ②について、何をもって連携が「促進」されたとなるのか。連携の有無をどう判断するのか。</p>	<p>連携については各事業者の物流効率化に向けた取組状況等に応じて様々であると考えられるため、一概にお示しすることは困難ですが、例えば、関係部門間で物流効率化のための協議や調整の機会が設けられたことを確認することが考えられます。</p>
<p>2 (2) 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 (i) ④及び(ii) ②について、とりまとめでは、連携の促進によ</p>	<p>ご指摘の「適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること」は、第2条第1項第1号及び第2号並びに第2項第1号</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>り、「適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。」とある。「適切なリードタイムの確保」は、効率化の取組みの重要な要件の一つであるため、その旨省令への追記ないしは解説書での適切な説明が行われるよう要望する。</p>	<p>に規定されており、第2条第1項第4号及び第2項第2号はこれらの取組が適正かつ円滑に行われるよう関係部門間の連携を促進することを規定しております。</p>
<p>2(2)(i)①の複数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商品の検品・荷降ろし作業が発生し煩雑となるため、荷役作業が2時間以上かかるケースが多くなっている。</p> <p>このような実態を踏まえて、記載された措置は例示であって、事業者がそれぞれ合理的と考える取組を選択して実施すればよい旨を明示するか、上記の例については2時間以上の荷役から除外されるように「他の貨物との積合せ」を削除する等して改めていただきたい。</p>	<p>第2条第1項第1号は「貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、運送の帰路における車両への貨物の積載その他の措置を講ずるために必要な時間を把握することその他の措置により、当該時間を確保すること。」と規定しており、貨物自動車運送事業者等が「他の貨物との積合せ」等を行えるようにする取組を規定したものです。また、「他の貨物との積合せ」については、例示として規定しているものです。</p> <p>第1条において「その事業の特性…その他の必要な事情に配慮した上で…措置を計画的かつ効率的に実施するものとする。」と規定しており、共同輸配送の特性も踏まえて実施可能な取組を行ってください。</p>
<p>第三条関係</p>	
<p>2(3) 運転者の荷待ち時間の短縮について、重量増加を図る際には、運転者の安全性を確保するため、適切な訓練や車両の改良(例:自動リフト搭載車両の導入)を明確に規定すべきではないか。</p>	<p>安全性の確保に関しては、第1条において、運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則として「従業者の安全その他の必要な事情に配慮した上で…措置を計画的かつ効率的に実施する」と規定しております。安全性を確保するための手段は運送ごとに異なると考えられるところ、それぞれにおいて必要な事情に配慮することが必要です。</p>
<p>荷役可能車両数を超えるトラックが到着しないよう配慮が求められる。荷待ち防止には、到着時刻の事前通知や交通データ連携などの具体的な指針が必要である。例として、IoT や AI を活用した予測モデルの推奨を文言に追加してはどうか。</p>	<p>荷主の判断基準には、法第37条第1項の努力義務を果たすための主な取組の例を規定しているものですが、いただいた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>到着時刻表示装置について、運行計画の知識が無い荷主が到着時刻を指定すると、無理な運行スケジュールとなり、かえって貨物運送事業者側の負担となる可能性がある。また、予約ありきの運用も、貨物運送事業者側に大きな負担(数十台の予約をする業務が発生)となる。定期的集荷がある場合には、その到着時間をあらかじめ設定することでも調整できる。以上から、明確な記載を省くか文章の表現を変えるべきと考える。</p>	<p>第3条第1項第2号及び第2項第2号では「到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。」としており、到着時刻表示装置について導入のみならず適切な活用が必要であることを示すとともに、到着時刻表示装置の導入及び活用は貨物自動車の到着時刻を調整する取組の一例として位置付けております。</p>
<p>2(3) 運転者の荷待ち時間の短縮について、(i)(ii)の②に「到着時刻表示装置の導入」とあるが、導入ありきに感じられてしまう。基本的に到着時刻で混みあって納入業者を待たせる事はなく、混み合う事が想定される時期があれば、その時に相手方と調整をするなどして混雑を緩和する対応ができるような場合は、この限りではないという理解で良いか。導入が義務のように捉えられかねないので、「導入を行うなど、到着時刻を必要に応じて適切に管理する」といった表現の方が適切ではないか。また、荷主が積み込み・荷下ろしをしている時間は、荷待ち時間に含まれるという認識で良いか、等、解説書の中でクリアにしてもらいたい。</p>	<p>第3条第1項第2号及び第2項第2号では、「到着時刻表示装置の導入及び活用『その他の措置』」と規定しており、到着時刻表示装置の導入は措置の例示であって、取組の内容としては「貨物自動車の到着の日及び時刻または時間帯を調整すること」を規定しているものです。</p> <p>また、運転者が荷主による荷役等の間、立会いを求められている場合など業務を離れられない状態であれば、当該時間は荷役等時間となりますが、いただいた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>トラック予約受付システムについて、現場の実態を踏まえた効果的な活用の記載をお願いしたい。「トラック予約受付システム」は、トラックドライバーの荷待ち時間の削減や輸送の効率化のための有効な手段であり、本案の該当箇所にも「運転手の荷待ち等時間を短縮すること」とあるが、単に予約システムを導入することで、客先での荷待ち時間は減ることが期待されるが、運行全体の見直しが行われなければ、ドライバーはどこか別の場所で時間調整することになり、拘束時間全体での削減とはならないことや、運行における遅延が発生した場合等も課題となりうる。</p>	<p>第3条第1項第2号及び第2項第2号では「到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。」と規定しており、適切な活用が必要である旨を規定しております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>2 (3) (i) ②「貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステム」としては、「貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針案」の中で言及されている「トラック予約受付システム」が存在するが、本命令案の中では「到着時刻表示装置」という文言を用いている。その相違点について明確にしていきたい。</p>	<p>ご指摘の「システム」については、改正前の法の体系においても、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則(平成17年農林水産省・経済産業省・国土交通省令第1号)では、条文上正確に定義するため「到着時刻表示装置」と規定しており、流通業務総合効率化事業の実施に関する基本的な方針(平成28年農林水産省・経済産業省・国土交通省告示第2号)においては分かりやすさの観点から「トラック予約受付システム」と規定していることと合わせて規定しているものです。</p>
<p>2 (3) (i) ③について、寄託先は通常、複数の荷主と契約しており、荷主としては自社貨物以外の受渡しは把握できない。したがって荷主として貨物の受渡しの日及び時刻又は時間帯を分散させることは不可能であり、削除すべきである。(5) ③に「(3) 及び(4) に規定する措置その他の効率化のための措置に関し、当該者から提案を受けた場合にあっては、当該提案に係る措置に協力すること」と記載されており、実効性は担保されると考えられる。</p>	<p>第3条第1項第3号は、荷主が自社の貨物について寄託契約を締結した者との間でリードタイムを確保することにより、寄託先が入出庫のタイミングを分散できるようにする取組を規定するものです。</p>
<p>2 (3) 運転者の荷待ち時間の短縮に、「(i) 第一種荷主は…③当該第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に受寄物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。」とあるが、全ての第一種荷主が、その権能により、トラックの到着時刻をコントロールすることを要請する条項は、実態と乖離していると思われる。</p>	<p>荷主の判断基準は、荷主が法第37条に規定する努力義務を果たすための取組の例を示すものであり、各荷主において事業の特性等に配慮した上で、実施可能な取組を行ってください。</p>
<p>2 (3) 運転者の荷待ち時間の短縮 (i) ③、(ii) ③について、合同会議取りまとめでは「寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行うこと等により、倉庫業者の適切な作業時間を確保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散させること。」とあって、「倉庫業者の適切な作業時間の確保」が明記されている。省令の記載では十分に</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて記載があるものの、荷主の判断基準に規定していない内容については、解説書等において記載する予定です。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>意図が伝わらない懸念もあるため、その旨省令への追記ないしは解説書での適切な説明が行われるよう要望する。</p>	
<p>第二種荷主が2（3）（ii）①～③の措置を講ずることにより、欠品等が発生する場合、運転者や第一種荷主にペナルティを課すことのないよう明文化、もしくはガイドライン・解説書へ記載すべき。</p>	<p>荷主の判断基準は、積載効率の向上等及び荷待ち時間等の短縮に関する具体的な取組を規定するものであることから、ご指摘の内容は本判断基準に規定することとはしませんが、基本方針においては「集貨・配達に係る運転者への負荷の低減のためには…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」と規定しております。</p>
<p>貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散することは第一種荷主の管理する施設内での荷待ち時間の短縮には寄与するが、必ずしもドライバーの労働時間の短縮にはつながらず、むしろ労働生産性が悪化する可能性がある。倉庫内での事前荷揃えや仕分けスペースの確保等で作業効率を上げる施策を優先すべきと考える。システムありきの記載ではなく、荷待ちにならないように事前の準備を行っておくこと、到着順番・時刻を調整するという意味であればそのように記載してもらいたい。</p>	<p>第3条第1項に「ただし、次に定める取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない」と規定しているとおり、実情に応じて有効な取組を行ってください。</p> <p>なお、第3条第1項第2号及び第2項第2号は「到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。」としており、当該取組には出荷準備にかかる時間も踏まえて貨物自動車の到着時刻を調整することが含まれております。</p> <p>また、第4条第1項第3号及び第2項第3号においても「荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること」と規定しております。</p>
<p>2（3）に「（ii）第二種荷主は、・・・③ 当該第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に受寄物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。」とあるが、第二種荷主は、第一種荷主が委託した運送事業者に対して、自社の拠点等の荷物受入れの状況によって、到着時間の</p>	<p>第二種荷主による貨物の受渡しの日時の分散は、荷待ち時間の短縮の取組として規定されるものであり、到着時間の変更や引受けの拒否が可能であることを規定するものではありません。また、第5条第6号において「関係事業者との連携を図るよう配慮すること」と規定しております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>変更や引受けの拒否を行うことが可能となる、という解釈でよいか。この部分は、政省令をもって、明確に定めていただきたい。</p>	
<p>2(3)(ii)③について、当該第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結するケースが想定できない。</p>	<p>例えば、原料製造事業者が運送契約を締結し、加工事業者に納品する際、当該加工事業者が原料を、寄託契約を締結した者が管理する倉庫に受け取らせ保管しておくケースが想定されます。          なお、法第37条第5項において、第二種荷主は、当該第二種荷主との間で寄託契約を締結した者が管理する施設において荷待ち時間等を短縮すべきであることが規定されております。</p>
<p>第四条関係</p>	
<p>パレットの導入について、合同会議取りまとめに「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、主に第一種荷主に紛失リスク含めた負担を強いる現場運用が多く存在する。一貫パレチゼーションの実現に向け、第二種荷主においても、日本産業規格その他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること、及び第一種荷主からの連携の要請があった場合、同パレットの使用と共に、名義変更等適正な運用について協議・導入検討することを、明文化もしくはガイドライン・解説書へ記載すべき。</p>	<p>ご指摘の連携については、第5条第6号において「関係事業者との連携を図るよう配慮すること」と規定しております。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)」の内容を踏まえ、基本方針において「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、これらに即して解説書等において記載することを検討しております。</p>
<p>2(4)(i)①「パレットその他の荷役効率化…実現のために日本産業規格その他の標準化された規格に適合するパレットを使用する」記載で酒類・飲料業界で導入している9型パレットも含まれると解釈して問題ないか。既に酒類・飲料業界で相当数導入しているため、標準規格の11型へ移行することは現実的ではない。</p>	<p>第4条第1項第1号においては「標準仕様パレット(縦一・一メートル、横一・一メートルのパレットをいう。)その他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること」としており、「その他の標準化された規格」を含めて規定しているところ、具体的には解説書等において記載することを検討しております。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)」において、「既に業種分野内で複数企業が参画し、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【想定される業種分野：酒・飲料等】」と記載しており、酒・飲</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>料業界において9型パレットは相当数の物量で活用されているものと認識していますが、将来的な動向も踏まえて、物流効率化のために必要な取組を実施していただくようお願いします。</p>
<p>2(4)(i)①の「その他の標準化された規格」とは業界内で標準化されているパレットでも基準を満たすとの判断になるのか。そうでない場合、業界内基準でマテハンを構築している関係から即導入が難しくなる。また、業種・扱い商材に対し、適したサイズのパレットを使用している為、業種を超えた規格の統一が積載効率・作業効率低下につながるといった認識もお持ちいただきたい。</p>	<p>第4条第1項第1号においては「標準仕様パレット（縦一・一メートル、横一・一メートルのパレットをいう。）その他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること」としており、「その他の標準化された規格」を含めて規定しているところ、具体的には解説書等において記載することを検討しております。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」において、「製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合」や「既に業種分野内で複数企業が参画し、相当数の物量で効率的な一貫パレチゼーションを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が、将来的な動向も踏まえて、物流効率化のために必要な取組を実施していただくようお願いします。</p>
<p>パレットの使用について2(4)(i)①に記載があるが、一貫して標準パレットを使用しない限り、荷役の効率化に必ずしもつながらないため、「標準パレットその他」とするか、「標準パレットその他の」を削除していただきたい。</p>	<p>パレットの導入により手荷役の解消につながることで、業界等の特性に配慮しながらも業界・分野の垣根を越えた標準化を進める必要があることから、第4条第1項第1号においては「標準仕様パレット（縦一・一メートル、横一・一メートルのパレットをいう。）その他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること」と規定しております。</p>
<p>2(4)運転者の荷役等時間の短縮(i)①について、とりまとめに記載されている、「発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整を行う」「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入」「貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことにより、荷役等の効率化を図ること。」という文言を解説書に明記されたい。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて記載があるものの、荷主の判断基準に規定していない内容については、解説書等において記載する予定です。</p>



ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>寄託者が所有する自家用倉庫であれば、運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造りは寄託者が行うが、営業倉庫においては、倉庫事業者が貨物の荷造りを行うため、発着荷主に対し、パレット化への協力や貨物の発注数や納品数や荷姿に関する事前情報を提供いただかなければ、運転者の荷役等の省力化に寄与できない。</p>	
<p>2(4)(i)①及び(ii)②「フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置すること」について、特に中小規模の事業者においては、設備投資や人員投資を伴う対応が困難なケースもあるため、国からの資金面での援助や税制面での優遇措置などをお願いしたい。</p>	<p>ご意見は今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>2(4)②に「検査…を効率的に実施するための機械を導入すること」とあるが、具体的にどのような機械が導入対象として考えられるのか、事例を挙げてほしい。</p>	<p>携帯式の機器でバーコードの読取りやデータ処理を行い、検品を効率化できるハンディターミナル、バーコードラベルの印刷機等を想定しており、解説書等において例示する予定です。</p>
<p>検査用の機械の導入は、必ずしも検査の合理化につながらない場合もあり、また、多額の投資が必要となる。機械の導入の履行を要請される訳ではなく、「例」であることを明確にする記載としていただきたい。</p>	<p>第4条第1項第2号及び第2項第1号では「検査を効率的に実施するための機械を導入する『その他の措置』」と規定しており、「機械を導入すること」は例示であって、取組の内容としては「検査の効率化を図ること」を規定しているものです。</p>
<p>貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査について、物流の現場ではトラックドライバーが検査作業(=検品)を手伝っているケースがまだ多く存在する。受荷主側も長年の慣習でトラックドライバーが検査作業を手伝うことを当然のように捉えていることもある。「トラックドライバーに検品を手伝わせない」といった記述も必要ではないかと思料する。</p>	<p>法第37条第1項第3号においては「運転者に荷役等を行わせる場合にあつては」と規定されており、トラックドライバーに検査を行わせることが前提となっているものではありません。</p> <p>他方で、ご指摘のとおり、トラックドライバーに検査を行わせることが適切であるか見直すことも重要であり、第5条第5号の「運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること」は、荷主が検査作業を含む荷役等に係る費用を把握することで、トラックドライバーに行わせる荷役等の見直しにつなげることを意図しております。</p>



ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>2(4)(i)③及び(ii)③について、立地や建屋の条件などにより、「環境を整える」ことができない場合、荷主の評価基準としてどのように判断されるのか。「環境を整える」ことができない正当な理由についての基準や「環境を整える」ことができない場合の荷主がとるべき対応例などを示していただきたい。</p>	<p>第4条第1項第3号及び第2項第3号は「停留場所を…確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること」としており、停留場所の確保を例として規定した上で、その他の措置によることも可能としており、立地や建屋の条件制約がある中でも、動線の整理や荷役手順の明確化など可能な環境整備を行ってください。</p> <p>なお、第4条第1項及び第2項に「ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない」と規定しているとおり、実情に応じて有効な取組を行ってください。</p>
<p>第五条関係</p>	
<p>2(5) 実効性の確保について、「以下に掲げる措置を講ずるものとする」の冒頭に、「発荷主・着荷主間での連携を図り、」を追記すべきではないか。</p>	<p>第5条第6号において「関係事業者との連携を図るよう配慮すること」と規定しております。</p>
<p>2(5) 実効性の確保について、実効性を担保する各施策の実施状況をどのように確認するのか（具体的な手段、荷主企業側の責務等について言及する必要性）、具体的な手法を明示してはどうか。</p>	<p>特定荷主については、定期報告において第5条各号に掲げる実効性の確保の措置の実施状況を報告していただく想定です。その他の荷主については、必要に応じて報告徴収や調査により実施状況を確認いたします。</p>
<p>「貨物の入出庫に当たって、トラックドライバーに寄託者、貨物や施設等の詳細に関する情報を適切に伝達すること。」その旨省令への追記ないしは解説書での適切な説明が行われるよう要望する。取りまとめにおいて記載されながら、省令案で記載のない事項のうち特に有用な情報の提供を義務付ける点で重要な事項である。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて記載があるものの、荷主の判断基準に規定していない内容については、解説書等において記載する予定です。</p>
<p>2(5)①「貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化…を図るため、効率化のための取組に関する責任者」とあるが、「効率化のための取組に関する責任者」と「物流統括管理者」は同一のものを指すのか否か。同一であ</p>	<p>「効率化のための取組に関する責任者」は、特定荷主の場合は物流統括管理者を含みますが、必要に応じて現場ごとに責任者を選任することも考えられます。また、特定荷主に指定されていない荷主の場合は物流統括管理者の選任の義務が課されないため、「責任者」</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>れば「物流統括管理者」に統一した方がよいと思われる。同一でない場合、物流統括管理者には役員クラスが求められていたが、本責任者には特に制限がないと考えてよいか。</p>	<p>を選任することとしております。この「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>2(5)①「貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化…を図るため、…その従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。」とあるが、従業者の範囲はどこまでか不明確である。納品条件の交渉を担当する営業部門や出荷や納品の実務を行う現場作業員は含まれるのか。現場作業員が含まれる場合、その作業を請負契約にて従事している者に直接研修を実施することはできない。</p>	<p>「従業者」は「その（荷主の）従業者」と規定しており、荷主の事業に従事する者を指し、物流部門に限らず営業部門その他の部門に従事する者を含みますが、下請先の従業者は含みません。</p>
<p>2(5)①「…効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること」の「研修」について、「教育」とした方が良いのではないか。</p>	<p>第5条第1号は、事業者が自らの事業に関し従業者に対して物流効率化のための取組に関する知識・技能の習得を行わせるものであるため、職務上の能力養成という意味合いを含む「研修」を用いております。</p>
<p>2(5)②「運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること」とあるが、「2 運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組または第二種荷主への要請事項及びその効果を適切に把握すること」への変更を希望する。</p>	<p>「第二種荷主への要請」も「効率化のために実施した取組」に含まれ、定期報告等に記載することが可能です。この点、解説書等において記載する予定です。</p>
<p>食品のバルクローリー車や特殊車両のタンクローリーによる輸送については、荷役等の業務に要する時間の短縮が業界特性により難しい場合に該当し、今後、その事が解説書等で明確化されると理解して良いか。</p>	<p>業界特性については、解説書等において例示する予定です。</p>
<p>・荷待ち時間等の計測について、一度テスト計測して問題がない施設については、最低値に捉われず、荷主側で計測する対象施設や期</p>	<p>定期報告における荷待ち時間等の報告については、合同会議取りまとめ p.25 以降に記載のとおり、1回の受渡しに係る荷待ち時間等</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>間、対象運行（貨物）の選別や選定に自由度を設ける事を明記してもらえないか。</p> <p>・サンプリングとは言え、政府方針では計測・報告に負担がかかるため、経済性（費用対効果）も考慮した制度設計をお願いしたい。すなわち、目標 KPI を設けた上で、一定の KPI を達成した事業者には減免措置（例、報告頻度の緩和）や免除措置（例、報告対象について全件 1 時間以内を 2 四半期連続で達成）を法律施行後に早期検討していただき、「優秀事業者認定」等を制度化していただきたい。</p>	<p>が一定時間以内の場合に報告の省略を可能とする方針です。ご意見は、今後の検討の参考にいたします。</p>
<p>2（5）②について、実行性を検証する名目で荷主が運送事業者に待ち時間の報告、積載量の報告を求められるようになると、運送事業者の負担が増える可能性がある。そのようなことがないよう規制をかける必要があるのではないか。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて、荷待ち時間等の状況の把握は取組の実効性の担保と事業者の業務負荷の軽減の双方に配慮が必要としていることと同様に、現状把握・改善と関係事業者の負荷軽減の双方に配慮が必要であり、事業の特性等に配慮し、必要に応じて物流事業者と連携した上で、実施可能な取組を行ってください。</p>
<p>2（5）②に「運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。」とあるが、運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量について、全数把握は設備面、労力面で現実的ではないため、実測値に加えて容積、底面積などから換算した値を対象としてほしい。</p>	<p>同上</p>
<p>2（5）実効性の確保について、「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況」は荷主で把握できるものではなく、運送事業者でしかわからない。荷主への義務化は不適切である。</p>	<p>同上</p>
<p>2（5）③に「当該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」とあるが、連鎖化事業者等が多く利用する VMI (Vendor Managed Inventory) 方式の倉庫に関して、寄託契約を一納入業者として結ぶ場合もあるが、管理及び寄託契約の主体は連鎖化事業者やメーカー等であり、その施設を連鎖化事業者やメーカ</p>	<p>例えば小売業者が専用センターの物流業務を物流事業者に委託している場合は、小売業者が自らの事業のために当該物流事業者に貨物を受け取らせており、当該小売業者が荷主かつ当該センターを管理する者であると整理できる一方、特定企業専用ではない寄託倉庫</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>一に指定されて寄託契約を結ぶ納入業者の管理の及ぶ範囲でないため、VMI方式に関しては、ガイドライン・解説書等で管理者の主体を明確にすべき。</p>	<p>での受渡しについては、寄託契約を結んだ者が荷主に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>なお、関係事業者の協力が得られず改善が進まない場合に、直ちに指導等の対象となるものではありません。各関係事業者がそれぞれの立場で課題を把握し、自ら実施可能な取組を行っていただくとともに、関係事業者間で必要な提案や協力を進めていただきたいと思いますと考えております。</p>
<p>2(5)③に「当該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」とあるが、消費財メーカーは連鎖化事業者等からの要請や取引条件としてVMI(Vendor Managed Inventory)、預け在庫、寄託在庫といった方式で、荷主(消費財メーカー)名義で連鎖化事業者等の指定する倉庫を寄託先として使用している。これらVMI、預け在庫、寄託在庫の倉庫運用は連鎖化事業者等が決めており、荷主(消費財メーカー)は関与できない場合が多く、三省が想定している基準と前提条件が異なっている。基準化は前提を確認した上で進めるべきである。※VMI倉庫とは寄託契約書や立入条項(監査等)もあるが取引の力関係もあり倉庫への立入が困難なこともある</p>	<p>同上</p>
<p>2(5)③について、合同会議取りまとめでは、倉庫からの提案への協力のほか、「寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、当該倉庫・発荷主・着荷主間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達すること。」とされて事前情報の必要性が明記されており、その旨省令への追記ないしは解説書での適切な説明が行われるよう要望する。省令の記載では、適切な価格転嫁に関する意図が十分に伝わらないと考える。</p>	<p>第4条第1項第2号において「第二種荷主、倉庫業者又は貨物自動車運送事業者等に対して貨物に係る情報を事前に通知すること」と規定しているほか、合同会議取りまとめにおいて記載があるものの、荷主の判断基準に規定していない内容については、解説書等において記載する予定です。</p>
<p>2(5)④「物資の流通に係るデータの標準化(電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用</p>	<p>物流データの標準化については、物流情報標準ガイドラインの活用を推進しており、システム改修等の支援を行っているほか、業界団</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>性を確保することをいう。)を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。」について、物流データの標準化は各荷主ができるのではないため、政府として取り組んでいただきたい。また、「物資の流通に係るデータの標準化」はどこまでの項目を「標準化」するのか明確にしていきたい。</p>	<p>体等での取組もあり、各荷主において事業の特性等に応じて取り組んでいただくことを想定しております。</p>
<p>2(5)について、サプライチェーンのプレイヤー間(上流～下流)、同業他社間におけるデータ連携の関係性の重要性を明示すべきではないか。</p>	<p>第5条第4号において、「物資の流通に係るデータの標準化…を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図る」と規定しております。</p>
<p>2(5)について、商品の荷姿・サイズ・重量・荷扱や、搬送什器に関する具体的な項目のデータ標準化およびデータの共有といった具体内容を盛り込むべきではないか。</p>	<p>具体的な取組内容は解説書等において記載する予定です。</p>
<p>2(5)について、物流効率化のための分析や効率化のための活動を行うにあたり、データのマスタ化が課題になることが多いため、各業界のプレイヤーが率先してデータのオープン化を行い、各事業者が無償で有効活用できるような環境構築に協力・配慮することを明示すべき。</p>	<p>ご意見は今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>受発注のデジタル化の推進に当たっては、運送の受発注情報の特殊性にも配慮が必要と考える。荷主が輸送依頼をかける段階では貨物の荷姿や重量等の物理的な情報、またそれに伴う必要な荷役装置や附役務が完全には判明していないことはよく見られ、受発注の書面化がなかなか普及しない一因でもある。国土交通省より「トラック運送業における書面化推進 ガイドライン」(平成26年1月22日)が公表されているが、ガイドラインにある項目をすべての荷主・運送事業者間で対応することは現状では難しい部分もあるのが実態で、まずは業界に合わせて必須項目・推奨項目を決めて、少しずつ</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>必須項目を増やして最終的に全項目に対応するよう計画する等、業務や貨物特性に合わせた柔軟な運用ができることが必要になる。 また、上記ガイドラインでは書面化のフォーマットが自由でありデジタル化が必須とされていないため、システム導入の際にデジタル化作業を運送事業者側が負担することとなり、システム導入が進みにくい。書面化においてもデジタル化を必須とし、運送事業者側で編集しやすい形式で荷主から受発注はデータ化した状態で渡す取組を推進することが必要と考える。</p>	
<p>2 (5) ⑤に「運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握するよう努めること。」とあるが、価格は荷主と運送会社との間で取り決められるべきものであり、荷主が価格を設定できる旨の記載は不適當である。</p>	<p>運賃については荷主と運送会社との間で取り決められるべきものですが、ご指摘の箇所は、荷主が主体となることができる取組として、商品価格について、発荷主と着荷主との間で、基準となる価格を設定し、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導入を想定し規定しているものです。</p>
<p>2 (5) ⑤について、物流業者及びその協力会社の作業状況を知らずに費用を把握することはできない。そこまで踏み込んだ情報提供を物流会社にしてよいか。</p>	<p>同上</p>
<p>2 (5) ⑤について、とりまとめでは、運送役務に限らず、具体的に「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。」とされたほか、「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、適切な価格転嫁が行われる仕組みの導入に言及されており、その旨省令への追記ないしは解説書での適切な説明が行われるよう要望する。省令の記載では、適切な価格転嫁に関する意図が十分に伝わらない。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて記載があるものの、荷主の判断基準に規定していない内容については、解説書等において記載する予定です。</p>
<p>2 (5) ⑤「貨物の運送に関する費用を把握するよう努めること」について、「確定した貨物の運送に関する業務及び追加の費用を関</p>	<p>第5条第5号において、「運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>係者が把握できる状況の形成に努めること」としてはいかがか。合同会議取りまとめは、標準的運賃の活用や荷役に関する適正な契約行為を前提していると思われるが、実態は生産計画や調達計画に基づく運輸事業者への運行依頼がなされ、運輸事業者の運行計画とともに合意形成がなされていくことが多い。このような商慣習の中で、契約の範囲、契約外の作業や荷待ち、出荷及び着荷に対する寄与のための道路交通料などが非常に見えづらくなっており、本命令案の「効率化の実効性」をより確実なものとするためには、将来に向けた市場ルールとして、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運送契約の発生時点</li> <li>・ 運送契約の内容</li> <li>・ 運送の実施に際して発生した追加の事項</li> <li>・ 運送の完了及び関連する役務が完了し、合意された請求基礎が確定した時点</li> </ul> <p>を荷主（着荷主も含む）と運輸事業者の間で記録し保存していく必要があると考える。</p>	<p>に関する費用を把握することができるようにすること」を規定しておりますが、これは、発荷主と着荷主との間で物流サービスに応じて商品価格を変動させるメニュープライシング等の導入により、関係事業者が附帯業務に対する追加料金等の物流コストを認識することで、物流効率化に資する取組を行うインセンティブを働かせることを目的としているものであり、ご指摘の趣旨が盛り込まれたものです。</p> <p>なお、改正法による改正後の貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）第12条第1項により真荷主及び一般貨物自動車運送事業者は、運送契約を締結するときには、①運送の役務の内容及びその対価、②当該運送契約に運送の役務以外の役務の提供が含まれる場合にあっては、運送の役務以外の役務の内容及びその対価、③その他国土交通省令で定める事項を書面に記載して相互に交付することとされています。</p>
<p>2（5）実効性の確保について、自社では動かせない大企業の方針により改善が難しいときはどこに相談したらよいか。</p>	<p>取引条件は個々の契約当事者間において取り決めていただく想定ですが、状況に応じて事業所管省庁にご連絡ください。</p> <p>なお、荷主等がトラック事業者の法令違反行為の原因となるおそれのある行為に関与している場合は、トラック・物流Gメンの相談窓口にご連絡ください。</p>
<p>2（5）⑥「消費者との連携」は、卸売業においてはどのようなものを意味しているか。国との連携では、国はどのような対応をする想定か。</p>	<p>第5条第6号に規定している各主体との連携については、各荷主において事業の特性等に応じて実施可能な取組を行ってください。</p> <p>国においては、基本方針の第二に規定するように、物流効率化に取り組む事業者を支援するための調査・助言・援助に関する情報提供、技術開発の推進・普及等の施策を行い、事業者と連携する想定です。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>2（5）⑥について、合同会議取りまとめでは、これに加えて「契約内容に関する交渉の場や物流現場の課題に関する相談や協議の窓口を設けるなど」「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。」とされており、その旨省令への追記ないしは解説書での適切な説明が行われるよう要望する。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて記載があるものの、荷主の判断基準に規定していない内容については、解説書等において記載する予定です。</p>



## 2. 連鎖化事業者の判断基準に関するご意見

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
全般	
<p>2（1）運転者の運送の効率化の実施の原則、2（2）運転者の荷待ち時間の短縮について、運転者負担の軽減の観点で、積載方法（パレットや搬送什器の活用など）による積込負荷の低減も観点の一つとして入れ込むべきではないか。</p>	<p>連鎖化事業者の努力義務は「運転者の荷待ち時間の短縮及び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」を図るものであり、当該努力義務の具体的な取組の例を示す連鎖化事業者の判断基準には、荷役等時間の短縮に係る積載方法については規定していません。</p>
第一条関係	
<p>2（1）運転者の運送の効率化の実施の原則には、KPIとして運送ごとの重量だけでなく、体積の観点を入れる、ロードファクターを組み込むなど、配送実態に応じた基準を含む形で記載すべき。</p>	<p>第1条では「基本方針に定められた…目標を達成するため…措置を計画的かつ効率的に実施する」としており、基本方針上の目標においては積載効率の向上等や容積ベースでの改善に言及していません。</p>
第二条関係	
<p>2（2）運転者の荷待ち時間の短縮について、これは多くの連鎖対象者（納品メーカー）が望んでいることで、指定時間帯に納品に行けば荷待ちせずに納品出来るのであれば第一種荷主として、その時間帯に納品できる対策をとることができる。</p>	<p>ご意見は賛同意見として承ります。</p>
第三条関係	
<p>2（3）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③について、システム導入が義務のように感じられる表現となっているため、修正を検討してもらえないか。</p>	<p>第3条第3号では「配車計画及び運行計画を作成する機能を有する情報処理システムの導入を行うこと『その他の措置』」と規定しており、システムの導入は例示であって、取組の内容としては「配車計画又は運行経路の最適化を行うこと」を規定しているものです。</p>
<p>2（3）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について、KPIとして運送ごとの重量だけでなく、体積の観点を入れる、ロードファクターを組み込むなど、配送実態に応じた基準を含む形で記載すべき。</p>	<p>物流効率化の取組の目標については基本方針に定められており、基本方針において積載効率の向上等や容積ベースでの改善に言及していません。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
第四条関係	
<p>2(4)について、実効性を担保する各施策の実施状況をどのように確認するのか。具体的な手段、荷主企業側の責務等について言及すべき。</p>	<p>特定連鎖化事業者については、定期報告において第4条各号に掲げる実効性の確保の措置の実施状況を報告していただく想定です。その他の連鎖化事業者については、必要に応じて指導・助言等を行う想定です。</p>
<p>2(4)について、サプライチェーンのプレイヤー間(上流～下流)、同業他社間におけるデータの連携をいった関係性を明示すべき。</p>	<p>第4条第3号において「物資の流通に係るデータの標準化…を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図る」と規定しております。</p>
<p>2(4)について、商品の荷姿・サイズ・重量・荷扱や、搬送什器に関する具体的な項目のデータ標準化およびデータの共有といった具体内容を盛り込むべき。</p>	<p>具体的な取組内容は解説書等において記載する予定です。</p>
<p>2(4)について、物流効率化のための分析や効率化のための活動を行うにあたり、データのマスタ化が課題になることが多いため、各業界のプレイヤーが率先してデータのオープン化を行い、各事業者が無償で有効活用できるような環境構築に協力・配慮することを明示すべき。</p>	<p>ご意見は今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>2(4)について、実行性を検証する名目で荷主が運送事業者に荷待ち時間の報告、積載量の報告を求めるようになると、運送事業者の負担が増えることになるのでそのようなことはしないよう規制をかける必要があるのではないか。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて、荷待ち時間等の状況の把握は措置の実効性の担保と事業者の業務負担の軽減の双方に配慮が必要としていることと同様に、現状把握・改善と関係事業者の負担軽減の双方に配慮が必要であり、事業の特性等に配慮し、必要に応じて物流事業者と連携した上で、実施可能な取組を行ってください。</p>