

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の施行に伴う関係省令・告示の制定等
に関する意見募集の結果について

令和7年2月18日
農 林 水 産 省
経 済 産 業 省
国 土 交 通 省

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の施行に伴う関係省令・告示の制定等について、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146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、本件と直接の関係がないため掲載しなかったご意見が4件ございました。

また、

- ・貨物自動車運送事業者等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省令（以下「貨物自動車運送事業者等の判断基準」という。）
- ・貨物自動車関連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省令（以下「貨物自動車関連事業者の判断基準」という。）
- ・国土交通省関係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及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令の一部を改正する省令（以下「施行規則等一部改正省令」という。）
- ・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. 貨物自動車運送事業者等の判断基準案に関するご意見

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
全般	
<p>「取り組むべき措置」については、事業者がそれぞれの業種・業態等の特性を踏まえて合理的に取り組むことができる例を整理したものと承知している。そのような趣旨を明示することなく、列挙したあり方は誤解を与え、かえって事業者の取組を委縮させることになりかねない。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等していただきたい。</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ており、第2条各号に規定する具体的な措置についてはいずれも例示です。</p> <p>また、「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、貨物自動車運送事業者等の判断基準に規定する取組によらないことが努力義務の達成に当たって有効である場合は、当該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>「三省合同会議の取りまとめにおいて記載があるものの、本省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。</p>	<p>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、本省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」とは、具体的にどの箇所か。また内容はパブリックコメントの意見を取り上げるのか。</p>	<p>具体的には、合同会議取りまとめ2.（3）②のうち以下の記載等を予定しております。また、解説書等の作成に当たっては、パブリックコメントに提出された意見も参考にいたします。</p> <ul style="list-style-type: none"> トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間や取組の効果を適切に把握すること。また、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

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物の受渡しに当たっては、寄託者や貨物に関する詳細な情報を適切に把握すること。 ・ 関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること。 ・ 荷主、連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく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しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
<p>積載率について重量で算出する場合、現行の車両制限令では総重量が 20t を超えると「特殊車両通行許可申請」が必要になる。そのため、新規格車(大型車)で約 8 t 以上積載する場合は基本的に申請が必要となってしまう。積載重量の増加を目指すにあたって、条件の緩和などの対策が必要と考える。</p>	<p>道路は一定の規格の車両が安全・円滑に通行できるよう設計されており、その規格を超える車両（総重量は 20 t）は、原則通行することができませんが、道路管理者は道路構造の保全又は交通の危険防止の観点から、必要な条件を付して通行を許可等することとされており、道路構造の保全等のため必要な手続きであると考えております。</p> <p>なお、新規格車は、高速自動車国道や道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないとして指定した重さ指定道路においては、許可手続きは不要（最大で総重量 25 t まで）としております。また、令和 4 年 4 月より特殊車両通行確認制度の運用を開始していますが、即時に通行可能経路を確認できる手続きとなっており、手続きの利便性向上にも取り組んでいるところです。</p>
<p>第一条関係</p>	
<p>2（1）に「その運送する貨物の特性」とあるが、「業界特性等に基づく運送する貨物の特性」等と修正すべきではないか。</p>	<p>「その運送する貨物の特性」については、業界特性の趣旨も含まれるものです。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>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。</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。）第34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いるため、貨物自動車運送事業者等の判断基準については、重量の増加に関して取り組むべき事項を規定しております。なお、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」と規定しているところであり、基本方針に定められた目標においては、積載効率の向上や容積ベースでの改善にも言及しております。</p>
<p>「一回の運送ごとの貨物の重量の増加のための」となっているが、重量物と軽量物を詰め合わせ、重量のみならず容積の増加を図るような取組を拡大することで、運転者一人当たりの輸送力を拡大し、生産性向上を図ることが可能となるため、容積の増加についても記載すべきではないか。</p>	<p>当該記載については、法第34条において「運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加」が努力義務と規定されていることを踏まえて規定しているものですが、容積の増加によっても、重量の増加は達成されるものと考えております。</p>
<p>第二条関係</p>	
<p>複数の荷主の貨物を積み合わせて運送すること等の輸送網集約と共有のためのガイドラインの整備やシステム構築事例等を公開してもらえないか。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>「配車、運行等に関する情報システムの導入その他の措置」とあるが、当該システムは必ず導入しなければならないのか。</p>	<p>第2条第4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>第三条関係</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
2 (3) ①について、システム投資に対する補助をお願いしたい。	ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
2 (3) ①について、合同会議取りまとめに記載のあるとおり、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・情報提供することや、運転者の荷待ち・荷役等時間の把握に当たって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を盛り込むべき。	貨物自動車運送事業者等の判断基準は、法第 34 条にお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増加が努力義務とされたことを踏まえ、この努力義務に関して規定する必要があることから、荷待ち時間等の短縮に関し情報提供を行うことは規定していません。 なお、貨物自動車運送事業者からの荷待ち時間等の提供の協力については、今後作成する解説書等に記載することを検討しております。
実効性を検証する名目で、荷主が運送事業者に荷待ち時間等の報告や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かえって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。	効率化の実施のためには現状を把握することが効果的との観点から、荷主の判断基準において状況を把握することを規定しており、可能な範囲で荷主の状況把握にご協力をお願いします。
2 (3) ②に記載のあるパレットの使用について、メーカーの自社パレットの使用やバラ積みでの納品では納品時にセンターでの標準パレットへの積替え作業が発生し、荷役等時間が発生している。「標準パレットその他」と改め、発荷主の標準仕様パレット利用が前提となるよう利用拡大を促進すべき。	貨物自動車運送事業者等から荷主等への提案は、まずは広く輸送効率に資する機材を導入することが重要であることから、単に「パレット」と規定しております。 「標準仕様パレット」の利用促進に向けては、別途、判断基準の解説書において「標準仕様パレット」について紹介することを検討しております。
2 (3) ③のデータの標準化について、サプライチェーンのプレイヤー間、同業他社間におけるデータの連携といった関係性を明示すべきではないか。	第 3 条第 3 号において「…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、ご指摘の「サプライチェーンのプレイヤー間、同業他社間」における連携の趣旨も盛り込まれております。
2 (3) ③のデータの標準化について、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及びデータの共有といった具体的な内容を盛り込むべきではないか。	ご指摘の内容については、今後作成する解説書等に記載することを検討しております。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
テールゲートリフターについて、運送事業者が導入するためには負担が発生するため、補助をお願いしたい。	テールゲートリフター等の荷役作業の機械化のための設備に対する支援として、令和6年度補正予算において、中小物流事業者の労働生産性向上事業を実施予定です。
テールゲートリフターは有能な設備であるものの、「運転者の負荷の低減」という表現には疑問が残る。本来「車上渡し」の契約であるのかかわらず、運転者に負担を強いることにもつながるのではないか。	テールゲートリフターは、運転者が荷役を行う場合の負荷の低減につながると思われることから、積載効率の向上等により増加する運転者の負荷の低減に配慮した取組の例示として規定しております。
テールゲートリフターの導入について、「他の一般貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する場合も含め」という記載があってもよいのではないか。	法第34条において、「自らの事業に伴うその雇用する運転者への負荷の低減に資するよう」取り組むものと規定されていることを踏まえ、ご指摘の箇所においては、自社の取組に関して規定しております。
2(3)⑤について、「負荷の低減に配慮する」は「負荷の低減を図る」に修正すべき。	ご指摘の「配慮する」については、他法令における規定の仕方等を踏まえて規定しているものです。

2. 貨物自動車関連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>「三省合同会議の取りまとめにおいて記載があるものの、本省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、物流効率化の取り組み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。</p>	<p>省令、解説書等の内容は、合同会議において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月に策定した合同会議取りまとめを反映することとしております。</p>
<p>今後策定予定とされている解説書について、その内容を何らかの形で事前に明らかにするとともに、その記載内容については、解説書に加え改正法の施行通知等に明記していただきたい。</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。</p>
<p>コンテナターミナルゲート前の待機時間に関しては、港湾運送事業者が荷役時間を短縮することだけで解決できるものではないため改正物効法や省令案の努力義務の範囲に含まれない旨を明記していただきたい。</p>	<p>法第41条第2項において、港湾運送事業者を含む貨物自動車関連輸送事業者の努力義務としては、荷役等時間の短縮を図ることが明記されているほか、貨物自動車関連事業者の判断基準第1条第2項においても同様の旨を明記しております。</p>
<p>港運事業者として、努力義務を課せられるのは社会的情勢や本改正の背景を鑑みるとやむを得ないと思料するが、コンテナターミナルに併設されているコンテナフレートステーションにおいては、港運事業者が施設の借受者でないケースもあり、そのような場合、「荷役に関する停留場所の拡張や貨物量に応じた停留場所の適正な確保など荷役の円滑な実施のための環境設備」といった対策を、港運事業者単独で実施するのは難しい事情も考慮いただきたい。</p>	<p>第2条及び第3条において、「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おり、貨物自動車関連事業者の判断基準に規定する取組によらないことが努力義務の達成に当たって有効である場合は、当該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。なお、ご指摘の「環境整備」については、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いただく想定です。</p>
<p>今回、コンテナターミナルゲート前の待機時間に関しては、改正物効法や省令案の努力義務の範囲に含まれないという事に落胆し</p>	<p>港湾運送事業者の努力義務には荷待ち時間の短縮が含まれておりませんが、コンテナターミナルゲートにおける長時間待機を容認</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>ている。大型コンテナ船が入港した場合、本船荷役に時間や人員を要することは当然で、適切な人員を配置しコンテナ蔵置のスペースも事前に確保をしておくべきであり、いつトラックがコンテナを搬出入するために来場するかわからないというが、混んでいる時間帯はいつも同じタイミングである。努力義務の範囲外とターミナル側が認識した事によりゲート前の待機は一向に解決されることなく容認され、輸送業者にしわ寄せが来るだけであることを理解してもらいたい。</p>	<p>しているものではありません。合同会議取りまとめにおいては、港湾管理者を含む物流に係る事業者等の責務について、「荷役等時間の短縮の努力義務の対象である港湾運送事業者…の取組に加え、これらの施設等において現に生じているトラックドライバーの待機に影響を与えている者に対しても、必要な取組方針等を示す」ことを記載しており、コンテナターミナルゲートの待機時間の解消に向けては、引き続き、関係機関と連携して必要な取組方針等を検討してまいります。</p>
<p>前提として、倉庫業者が荷待ちを発生させている事例はあるのか。荷待ちをさせているのは、倉庫業者ではなく、量販店のセンターや、納品先の工場といった倉庫業者以外の引取先、届け先ではないか。</p>	<p>トラック・物流Gメンによる「違反原因行為の実態調査」において、倉庫業者が荷待ちを発生させている事例を確認しております。</p>
第一条関係	
<p>「その取り扱う貨物の特性」を「業界特性等に基づき取り扱う貨物の特性」と修正すべきではないか。サプライチェーンの複雑性、顧客ニーズ及び規制対応や安全の確保等、物流は業界単位での特性やニーズに応じて最適化される必要があり、単なる貨物や事業単位ではなく、業界全体の視点で考えるべきとの文脈で業界別の自主行動計画が求められるため、合同会議取りまとめにおいても業界特性という文言が使用されていたものと思料する。</p>	<p>「その取り扱う貨物の特性」については、業界特性の趣旨も含まれるものです。</p>
第二条関係	
<p>倉庫における入出庫日時の決定権は荷主にあるため、2(2)(i)①の「場所に到着しないよう配慮すること。」を「場所に到着しないよう第一種荷主等に協力を求めること。」に改めるべき。</p>	<p>ご指摘の箇所は、法第41条第1項第1号及び第2号において、倉庫業者の努力義務として「…荷主から寄託を受けた貨物の受渡しを行う日及び時刻を運転者に伝達するに当たっては、…荷主が決定した貨物の受渡しを行うべき時間帯における当該施設の状況を考慮して、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>配達を行うべき場所に到着しないようにすること。」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。荷主が決定した時間帯等の中で具体的な時刻を伝達する際に貨物自動車が集まらないよう日時を分散することを想定しております。</p>
<p>「配慮すること」について、これでは措置の内容が具体的になっておらず、修正すべきではないか。</p>	<p>ご意見を踏まえ、「停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻を分散させること。」とし、具体的な措置として「状況を把握すること」や「日及び時刻を分散させること」を規定するよう修正しました。</p>
<p>到着時刻表示装置について、システムの構築・運用に多額の経費を要することが想定され、受益者負担を求めることが妥当であるため、装置の設置運用に関する費用負担については入出庫料に加算される旨を明記していただきたい。</p>	<p>第2条第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、到着時刻表示装置（トラック予約受付システム）の導入は実態に応じて行っていただくものであるという趣旨や、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旨については、今後作成する解説書等において記載することを検討してまいります。</p>
<p>着荷主側のバース予約システムは配送元視点では時間帯指定となり、配送効率や積載効率が悪くなる場合があり、バースが多く選択可能時間帯が多い場所を除きマイナス面も多いと感じる。</p>	<p>第2条第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。到着時刻表示装置（トラック予約受付システム）の導入は実態に応じて行っていただくものであるという趣旨について</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	は、今後作成する解説書等において記載することを検討してまいります。
トラック予約受付システム（到着時刻表示装置）の導入はあくまで例示であり、これによる予約時間の調整が荷待ち時間の短縮につながることを前提であるとの主旨で合同会議取りまとめがなされたと認識している。省令案には「ただし、以下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。」との記載はあるものの、誤解のないよう、解説書において合同会議取りまとめの主旨を適切に説明するなどの配慮をしていただきたい。	同上
新たな設備投資が必要になる、導入までに時間を要する事等、当座の実現には障壁があるため、「到着時刻表示装置の導入を行い、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着時刻を調整すること」とあるが、この到着時刻表示装置については努力義務であればそのような表記をお願いしたい。	同上
到着時刻表示装置は入荷予約システムや動態把握システムをイメージしているが、「到着時刻表示装置の導入を行い、貨物自動車の到着時刻を調整する」とあるところ、どのように到着時刻を調整することを意味しているのか。	「到着時刻表示装置」は、トラック予約受付システムを想定しているものですが、これを導入すること等により、一時に多数のトラックが施設に到着しないように時間の予約による分散をすることを想定しています。
倉庫業者が調整した時間が必ずしも運送事業者側の効率性につながらないこともあり得るため、2（2）（i）②については、「到着時刻表示装置（中略）の導入を行い（中略）貨物自動車の到着時刻を調整すること」に、「貨物自動車運送事業者等の車両運用の効率性にも配慮しつつ」という文言を加えてもよいのではないか。	当該規定は、荷待ち時間の短縮に取り組むべき事項の例として、時刻の調整の観点から規定しているものですが、ご意見は、今後作成する解説書等の参考にいたします。
「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	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

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>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、規則案の中では「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>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（2）（i）と（ii）を統合してはどうか。</p>	<p>ご意見及び法技術的観点を踏まえ、統合しました。</p>
<p>（2）の文中「法第 41 条第 1 項第 1 号」、「法第 41 条第 1 項第 2 号」、（3）の文中「法第 41 条第 1 号第 3 号」は、法第 42 条ではないか。</p>	<p>ご意見のあった箇所については、法第 41 条を指すことを意図して規定しております。</p>
<p>第三条関係</p>	
<p>2（3）①について、「荷役等に係る停留場所を拡張すること又は貨物の量に応じて適正に確保すること」とされているが、合同会議取りまとめでは施設の物理的な「拡張」は過大な負担となることから「貨物の物量に応じて適正に確保」することにとどめられたと認識している。省令案には、「ただし、以下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。」との記載はあるものの、誤解のないよう、解説書において合同会議取りまとめの趣旨を適切に説明いただきたい。</p>	<p>第 3 条第 1 号において「荷役等に係る停留場所を拡張すること又は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、「適正な確保」についても規定しております。 なお、「停留場所を拡張すること『又は』…適正に確保すること」としているとおおり、拡張を必須の取組としているものではなく、実態に応じて拡張か適正な確保かのいずれかに取り組んでいただくことを想定しているものです。 この趣旨は、今後作成する解説書等において記載することを検討してまいります。</p>
<p>2（3）①について、「荷役等に係る荷役等の円滑な実施ができる」とあるが、荷役等時間の短縮は安全確保が前提であるため、「荷役の円滑『かつ安全な』」と規定してもよいのではないか。</p>	<p>第 1 条各号において「その取り扱う貨物の特性及び従業者の安全その他の必要な事情に配慮」することを規定しております。</p>
<p>2（3）③について、「発送先の荷主ごとに貨物を仕分けた状態で引き渡すこと」や「荷主から一貫パレチゼーション（中略）の実現のためにパレットを使用したい旨の申し出があった場合には、</p>	<p>ご意見を踏まえ、第 3 条第 3 号において「発送先の荷主ごとに『有償で』貨物を仕分けして運転者に引き渡すこと」、「荷主から一貫パレチゼーション…の実現のためにパレットを使用したい旨</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>パレットの使用に協力することその他の措置により、荷役等の効率化を図ること。」が規定されているが、合同会議取りまとめにおいてはその費用について、「適正な価格転嫁が確認」できることが条件とされたところであり、条件付きであることを省令において明記すべき。</p>	<p>の申出があった場合において『有償で』これに協力すること」とし、「有償」を明記するよう修正いたしました。 適正な費用負担の観点については、今後作成する解説書等において記載することを検討してまいります。</p>
<p>2（3）③について、多品種少量品の物流効率化の観点でパレットに限らず、効率化に資する搬送什器（ロールボックスパレットなど）も項目に盛り込むべきではないか。</p>	<p>ご指摘の箇所については、荷主に対する協力に関して規定しているものであるため一貫パレチゼーションの実現の観点からパレットに限定した規定としておりますが、輸送用器具を導入する主体となる荷主の判断基準においては、パレットに限定せず、「パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具を導入すること」を規定しております。</p>
<p>2（3）③の記載には、パレットのコスト経費負担やパレットの管理経費負担等のコストを原則的に荷主負担とすること、倉庫会社に不当なコスト負担等の皺寄せが来ないようにしなくてはならない点が明記されていないので、解説書で記載いただきたい。また、公正取引委員会と連携して、下請法のリーフレット等にパレット経費の倉庫会社への負担強要が同法に違反する行為であり慎むべきである点、また、保管料にパレットに係る経費を反映させる料金交渉に荷主が取り組むべきであることを明記してもらいたい。</p>	<p>第3条第3号において「荷主から一貫パレチゼーション…の実現のためにパレットを使用したい旨の申出があった場合において『有償』でこれに協力すること」とし、「有償」を明記するよう修正いたしました。適正な費用負担の観点については、今後作成する解説書等において記載することを検討してまいります。 また、これらを含む今回制定する省令の内容については、関係省庁とも連携し、積極的な周知を図ってまいります。</p>
<p>2（3）③について、「荷主から一貫パレチゼーション（輸送、荷役又は保管の各段階において同一のパレットを使用することをいう。）の実現のためにパレットを使用したい旨の申し出があった場合には、パレットの使用に協力することその他措置により」とあるが、着荷主のなかにはパレットの数量管理や返却のための保全の一切を拒否しながらも、自身がパレット荷卸しを認めていることだけを根拠に「パレットの使用に協力」していると主張する事</p>	<p>貨物自動車関連事業者の判断基準は、貨物自動車関連事業者（倉庫業者等）の取組を定めるものであるため、着荷主の取組を規定するものではありませんが、パレットの効果的な活用に向けては、着荷主を含む関係者の連携協力が重要と認識しており、引き続き、関係者間における契約締結の促進等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
<p>業者もおり、「パレットの使用に協力」だけではその度合いが着荷主の主観によって左右されるため、「パレットでの荷卸し、荷主へパレットを返却するための保全と引渡しに協力」等、具体的に記載すべきではないか。</p>	
<p>2(3)③について、「荷主から一貫パレチゼーション（輸送、荷役又は保管の各段階において同一のパレットを使用することをいう。）の実現のために…」とあるが、「一貫パレチゼーション」という表現に関して、「一貫」の対象範囲が曖昧で、様々な認識が混在していることが「一貫パレチゼーション」を阻害していると考えられるため、我が国の商慣習（小売業の個別店舗までパレット単位で配送されることはない点）等に鑑み、注釈として対象範囲を「製造者（メーカー）工場から販売者保管場所（小売業倉庫）まで」と明記すべきではないか。</p>	<p>貨物自動車関連事業者の判断基準において一貫パレチゼーションの範囲を限定することは必ずしも実態になじまないと考えておりますが、「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、「特に一貫パレチゼーションを目指す対象範囲としては、製造業の工場や生産者等の施設から卸売業・卸売市場の物流施設等までが中心」としつつ、「卸売業・卸売市場の物流施設から小売業の物流施設や店舗までの区間についても今後の推進が期待される」旨を記載しており、これらの内容について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。</p>
<p>2(3)③の「フォークリフト又は荷役等を行う人員」について、貨物自動車関連事業者は、その人員を確保するにあたり、受発注者相互の合意のもと、適切な資格、力量を持つ実運送事業者が適正な対価を得たうえで、この実運送事業者から支援を受けることができることを前提に加えられたい。</p>	<p>実運送事業者に附帯業務を委託する場合は適切な対価を支払うことが必要であり、また、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）において、運送契約締結時の書面交付が義務付けられ、附帯業務の対価については運送役務の対価とは別建てして書面に記載することとされています。</p>
<p>2(3)①～④に加えて、運転者に荷役等を行わせる場合の対価（荷役料）の取り決めを行うことを追記してもよいのではないか。</p>	<p>改正法による改正後の貨物自動車運送事業法において、運送契約締結時の書面交付が義務付けられ、附帯業務の対価については運送役務の対価とは別建てして書面に記載することとされています。</p>
<p>2(3)③について、「発送先の荷主ごと」は「納品先単位」に、「パレットを使用したい旨の申し出があった場合」は「パレットでの納品について提案された際」と、合同会議取りまとめの記載どおりとするべきではないか。</p>	<p>ご指摘の箇所は、合同会議取りまとめの記載から変更しているものではありませんが、貨物自動車関連事業者の判断基準においては、法技術的観点から異なる表現で規定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>2（3）④の「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」は合同会議取りまとめのとおりに「検品」に改めるべき。</p>	<p>同上</p>
<p>第四条関係</p>	
<p>2（4）⑤について、「効率化のための取組を効果的に行うため、国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図ること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること」とあるが、合同会議取りまとめでは「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」となっていることから、省令にその旨追記されるか解説書においてその必要性を説明されるよう要望する。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて記載があるものの、貨物自動車関連事業者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（4）②について、合同会議取りまとめにおいて「貨物自動車関連事業者等の判断基準等」における「実効性確保に関する事項」の一番目の事項として、「トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間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。また、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。」と記載されているにも関わらず、（4）では「運転者の荷待ち時間等（貨物自動車関連輸送事業者にあつては、運転者の荷役等時間）及び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。」との記載にとどまっている。貨物自動車関連事業者は「自ら管理する施設又はその周辺における運転者の荷待ち時間及び当該施設における運転者の荷役等時間の短縮」のみが法の努力義務であるとはいえ、合同会議取りまとめに記載された内容を踏まえ、「運転者の荷待ち時間等（貨物自動車関連輸送事業者にあつては、運転者の荷役等時間）及び効率化のために実施した取組及びその効果を適切</p>	<p>ご指摘の「貨物自動車関連事業者からの荷待ち時間等の提供の協力」については、今後作成する解説書等に記載することを検討しております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>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。また、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。」について規定すべき。荷主が寄託倉庫における荷待ち・荷役等時間を把握することは著しく困難であり、倉庫業者の協力・情報提供が必要不可欠であるとの声を聞いている。</p>	
<p>2（4）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可能性がある。そのようなことはしないよう規制をかける必要があると思う。</p>	<p>効率化の実施のためには現状を把握することが効果的との観点から、荷主の判断基準において状況を把握することを規定しており、可能な範囲で荷主の状況把握にご協力をお願いします。</p>
<p>2（4）③のデータの標準化について、サプライチェーンのプレイヤー間、同業他社間におけるデータの連携といった関係性を明示すべきではないか。</p>	<p>第3条第3号において「…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、ご指摘の「サプライチェーンのプレイヤー間、同業他社間」における連携の趣旨も盛り込まれております。</p>
<p>2（4）③のデータの標準化について、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的な内容を盛り込むべきではないか。</p>	<p>ご指摘の内容については、今後作成する解説書等に記載することを検討しております。</p>
<p>2（4）④に物資の流通に係るデータの標準化と記載があるが、各社によりデータは様々であり、これは実現可能なのか。</p>	<p>「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>2（4）⑤「無人搬送車を導入すること…作業の自動化を図る」点は理解できるが、無人搬送車等の導入に際しては多額の投資が必要なため、国として補助金等の支援・対象範囲拡大を記載いただきたい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>無人搬送車の導入に当たっての何らかの補助が必要である。</p>	<p>同上</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>2（4）⑤について、無人搬送車の運用に関しては導入のコストに加え、現状ではスピード面に課題があり生産性が落ちることもある。無人搬送車を導入することとあるが、導入にあたり規模に応じ運用すべき台数など詳細な規定はあるか。</p>	<p>無人搬送車の導入は「作業の自動化を図ること」の例示として規定しているものであり、荷待ち時間等の短縮の実効性を確保するため、事業者の実情に応じて取り組んでいただく想定です。</p>
<p>2（4）⑤について、「効率化のための取組を効果的に行うため、国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図ること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること」とあるが、合同会議取りまとめでは「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」となっていることから、省令にその旨追記されるか解説書においてその必要性を説明されるよう要望する。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて記載があるものの、貨物自動車関連事業者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（4）①～⑥に加えて⑦として「貨物の積卸しのための施設の整備」を追記してはどうか。 貨物自動車運送事業者等の判断基準において「テールゲートリフターの導入、貨物の積卸しのための施設の整備」が規定されていますが、施設の整備であればむしろ貨物自動車関連事業者にこそ求められるのではないかと。</p>	<p>第3条第1号において、「荷役等に係る停留場所を拡張すること又は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。」として施設の整備について規定しております。</p>

3. 施行規則等一部改正省令案に関するご意見

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
全般	
<p>算定方法について、荷待ち時間や荷役作業が発生した際の請求書に使用する証憑が無いと、発荷主では精算できないのに加えて、発着荷主間での交渉や請求、精算にも使えない。</p> <p>国交省の乗務記録のフォーマットをもとに DX 等で解決できる可能性はあるが時間が足りない（荷卸し業務負担についての見解もない）。</p>	<p>規則における荷待ち時間等の算定方法については、法における荷主等が短縮すべき対象となる時間の算定方法を定めるものです。</p> <p>なお、貨物自動車運送事業者は、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条の業務記録として、荷待ち時間・荷役作業等の記録をすることとされております。</p>
<p>荷待ち時間及び荷役等時間の算定について、運転手が荷役を行わない国際海上輸出入コンテナ貨物の輸送については対象外であるということを解説書等において明記してほしい。</p>	<p>規則における荷待ち時間等の算定方法については、法における荷主等が短縮すべき対象となる時間の算定方法を定めるものです。</p> <p>ご指摘の国際海上輸出入コンテナ貨物についても、法の努力義務の対象となる場合、規則の算定方法が適用されます。</p>
国土交通省関係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年国土交通省令第100号。以下「規則」という。）第5条（新設）関係	
<p>「ただし、決定された…運転者が…開始時刻よりも前に集荷場所等に到着した場合にあっては、これらの時刻又は時間帯の開始時刻から荷役等を開始した時刻までの時間とする」とあるが、指示等された開始時刻より前に到着した時間はカウント外と理解しているが、指示等された開始時刻から荷役等を開始した時刻までの時間でカウントする認識でよいか。</p>	<p>算定方法については、ご理解のとおりです。</p> <p>なお、ご指摘の箇所については、パブリックコメントを行った案から、規定の方法について法技術上の修正を行っておりますが、その内容に変更はありません。</p>
<p>① 「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（以下「集貨場所等」という。）に到着した時刻（到着後速やかに受付その他これに類する行為を行った場合にあっては、その時刻）から荷役等を開始した時刻までの時間（荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者の都合以外の事情により待機</p>	<p>①について、ご指摘の箇所は、到着後速やかに受付を行った場合は、受付時間が算定の起点となることを規定したものであり、「到着した時刻」が原則として「受付した時刻」となる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>した時間を除く。)とする。」とあるが、原則として「到着した時刻」が「受付した時刻」であるという認識でよいか。</p> <p>② 「集荷若しくは配達を行うべき場所」だけでなく、その周辺の場所に到着した場合も到着から荷待ち時間の計測が始まるように規定されているが、この場合は受付行為をどのように認識すればよいか。</p> <p>③ また、「荷役等を開始した時刻」は何をもって開始とするのか。係争時に「証拠」として効力を持つものという前提で、双方がその開始を証明するために、何をすれば公式に認められるのか。</p>	<p>②について、指示時刻等よりも後に到着し、かつ、到着後速やかに受付を行っていない場合は、「周辺の場所」に到着した時刻が起点となります。</p> <p>③について、「荷役等を開始した時刻」は、実際に荷役等が開始した時刻が起点となります。なお、規則における荷待ち時間等の算定方法については、法における荷主等が短縮すべき対象となる時間の算定方法を定めるものであり、証拠や証明を求めるものではありません。</p>
<p>「ただし、決定された貨物の受渡しを行う時刻若しくは時間帯又は運転者が指示若しくは伝達された貨物の受渡しを行う時刻若しくは時間帯の開始時刻よりも前に集貨場所等に到着した場合にあっては、これらの時刻又は時間帯の開始時刻から荷役等を開始した時刻までの時間（荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者の都合以外の事情により待機した時間を除く。）とする。」とあるが、「時刻若しくは時間帯」に関して、運転者の承諾（承認）は必要とされるのか。必要とされる場合、その意思確認を証明する方法として、どのような行為が必要とされるのか。</p>	<p>貨物の受渡しを行う時刻等については、荷主等と運転者の間で意思疎通が図られるものと承知しています。規則における荷待ち時間等の算定方法については、法における荷主等が短縮すべき対象となる時間の算定方法を定めるものであり、証拠や証明を求めるものではありません。</p>
<p>待機時間を計測する車両の基準を明確にしてほしい。1日8時間の費用を支払っている時間貸切車両は対象外等の基準はあるのか。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて、特定荷主等の定期報告における荷待ち時間等の状況の報告について、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を許容することとされています。その上で、対象運行については、「原則として対象施設で計測した全ての運行」とされているところですが、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>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「決定された貨物の受渡しを行う時刻若しくは時間帯又は運転者が指示若しくは伝達された貨物の受渡しを行う時刻若しくは時間帯の開始時刻よりも前に集貨場所等に到着した場合にあっては、これらの時刻又は時間帯の開始時刻から荷役等を開始した時刻まで」とあるが、「荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者の都合以外の事情により待機した時間を除く」に該当する場合、運転者の意思で前もって到着した時は、荷主や集荷場所等の管理者の都合以外の事情ともみなせ、矛盾するのではないか。</p>	<p>ご指摘の箇所は、運転者が指示時刻等よりも前に到着した場合は、指示時刻等から算定することを明記したものです。なお、当該箇所については、パブリックコメントを行った案から、規定の方法について法技術上の修正を行っておりますが、その内容に変更はありません。</p>
<p>受渡しの指示時刻よりも前に到着した場合にその時間を含むのかどうかわかりにくく、合同会議取りまとめにあるような表現にすべき。</p>	<p>運転者が指示時刻等よりも前に到着した場合は、指示時刻等から算定することについては、合同会議取りまとめの記載から変更しているものではありませんが、規則においては、法技術的観点から異なる表現で規定することとしております。</p>
<p>「荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者の都合以外の事情により待機した時間を除く」とあるが、「荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者の都合以外の事情により待機した時間、あるいは業務から完全に離れることができる時間を除く」と修正すべき。</p>	<p>荷待ち時間については、法第30条第4号において「運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち…貨物の受渡しのために待機した時間」と規定されており、業務から完全に離れることができている時間については、荷待ち時間に該当しないものと考えております。</p> <p>なお、ご指摘の箇所については、パブリックコメントを行った案から、規定の方法について法技術上の修正を行っておりますが、その内容に変更はありません。</p>
<p>合同会議取りまとめにおいては、「また、荷待ち時間等（荷待ち時間＋荷役等時間）については、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した後速やかに受付等を行わずに業務上の指示等により休憩する時間は除外するが、迅速に車両を動かせるような状態での待機や荷役作業中の立ち会いが要求されているなど、業務から完全に離れることができず、実質的に休憩がとれていない時間は、これらの計算から除外しないことを</p>	<p>同上</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>明確化して運用する。」と明記されているにもかかわらず、規則案では「荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者の都合以外の事情により待機した時間を除く」との記載にとどまっており、到着時刻・時間帯の指示がない中でトラックドライバーに休憩いただく場合も荷待ち時間とされてしまうこととなるのではないか。</p>	
<p>「荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者の都合以外の事情により待機した時間を除く」とあるが、どのような場合が「荷主…の都合」に該当するのか例示が必要ではないか。例えば、トラック予約受付システムのない納品先で、順番取りのために早期に到着して待機するケースがあるが、この場合、運送会社の都合で早くに到着したように見えるが、劣悪な対応で運転者を待たせているのであるから、荷主の都合と判断される、といったことを示していただきたい。</p>	<p>ご指摘の箇所については、パブリックコメントを行った案から、規定の方法について法技術上の修正を行い、「荷主…、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者…の都合により待機した時間に限る」としておりますが、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>「ただし、決定された貨物の受け渡しを行う時刻」とあるが、「ただし、荷主により決定された…」と修正すべき。</p>	<p>当該規定においては、決定されている時刻を指し示せば足りるため、「荷主により」という文言は不要と考えております。</p>
<p>規則第6条（新設）関係</p>	
<p>附帯業務の規定について、合同会議取りまとめでは「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、代金の取り立て・立て替えなど」と記載されているため、条文についてもこれに合わせるべき。</p>	<p>附帯業務の内容については、合同会議取りまとめの記載から変更しているものではありませんが、規則においては、法技術的観点から異なる表現で規定することとしております。</p>
<p>「改正法による改正後の法第30条第5号に規定する「荷役等」に含まれる荷役以外の業務については、「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、貨物の荷造り、入庫、出庫、保管、仕分又は陳列、ラベルの貼付け、代金の取立て又は立替え、立会いその他の通常貨物自動車の運転の業務に附帯する業務」とし、同号の「荷役等時間」の算定方法については、「運転者が荷役等を開始した時刻から終了した時刻まで</p>	<p>ご指摘の「運転者が荷役等を開始した時刻から終了した時刻までの時間（荷役等に従事していない時間を除く。）」とする」については、荷役等が開始した時間から終了する時間の間に、荷役等に従事していない時間（中断時間等）があった場合に、その時間を除くということの規定しているものであり、契約の有無にかかわらず運転者が荷役等の業務に従事している時間は荷役等時間の対象となります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>の時間（荷役等に從事していない時間を除く。）とする」とあるが、荷主と貨物自動車運送事業者との契約において、荷役以外の業務を運転手に依頼する場合、「荷役等時間」の中から、契約対象となる業務の時間を控除する措置が必要になるという理解でよいか。</p>	
<p>「荷役等時間」の算定方法の取卸し作業の解釈について、現行締結している運送契約が「運賃は取卸し作業を含む（軒先渡し）」としているケースでは、それ以外の附帯業務作業については別建ての料金設定が前提として、取卸しに関しては「運賃と別建ての料金設定」の対象から外すべきではないか。荷物が数個の場合はドライバーが取卸しする方が時短で安全性もある（着荷主が荷台に入って荷物を探して取り出すのは危険である）。</p>	<p>規則は、法における荷主等が短縮すべき荷役等時間の算定方法を定めるものであり、運転者の荷役等について、運賃と別立ての料金設定について義務付けているものではありません。 なお、運転と別建ての料金設定とし、価格を認識することはドライバーの負荷の低減に効果的であると考えられるので、実態に応じて取り組んでいただきたいと思いますと考えております。</p>
<p>「荷役等時間」について、この条文では、トラックドライバーによる検品業務を当然のこととして認めるように読めるが、検品業務は本来着荷主が担うべき業務であり、この条文ではトラックドライバーが附帯業務を行うことの抑制にならないのではないか。 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の最終とりまとめでは「これに関連して、検討会においては、「物流サービスが異なっても価格が同じ」という状態から、物流サービスに応じた商取引における販売価格変動を行うことで、着荷主企業が契約にない附帯作業をトラックドライバーに依頼している場合に、標準化されたサービス以外の追加的なサービスには追加料金を徴求することや」という記載があるが、トラックドライバーが検品作業を担うのは当然でその対価は運賃に含まれるものである、と荷主が認識しないような条文の記載が必要と思われる。</p>	<p>法第 30 条第 5 号において、「荷役等」は「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」と規定されているため、規則では、運転者が検品等を行うことがある実態を踏まえ、「荷役等」に該当する運転以外の業務の内容として検品業務を規定しております。 なお、「標準的運賃」において、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>「標準的な運賃」について、荷役作業料 30 分につき 2,160 円との目安が示されているが、例えば 5 分の作業でも 30 分換算とするの</p>	<p>「標準的な運賃」においては、荷役作業が発生する場合、30 分までごとに所定の積込料・取卸料を収受することとしており、これ</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
か月間の累計時間とするのか等、解釈が曖昧である。具体的かつ現実的に計測と実行が可能な指針を出していただきたい。	は5分の荷役作業でも同様です。なお、国土交通省のホームページにおいて「標準的運賃」Q&A集を公表しております。

4. 基本方針案に関するご意見

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
第一関係	
<p>貨物自動車運送事業における基本は「車上受け車上渡し」が運送におけるルール」であることが理解されておらず運送事業者に多くのしわ寄せが生じていると感じているため、基本方針の冒頭でこの基本を明示すべき。</p> <p>多くの場合、荷待ち時間に対しての待機時間料や荷役作業での対価について貨物自動車運送事業者は適正に収受できていない実態にある。これらの多くは、発荷主側の運送契約の内容を着荷主が知らないにもかかわらず、これらの料金が含まれているとの一方的な認識に基づいている。個別の契約内容を着荷主が把握をした上で荷受けを行うべきであるが、個々の契約を把握することは難しいため、まずは基本が、「車上受け車上渡し」が運送におけるルール」であり、荷待ち時間や荷役等の附帯作業には全て別途の料金が発生することを業界の常識とすべき。</p>	<p>貨物自動車運送事業者が荷役等を行うかどうかについては、個々の契約によりますが、輸送能力を確保する観点からは、運送以外の業務である荷役等を運転者に行わせるべきかについて検討を行うことは重要であると考えております。</p>
<p>「サプライチェーン全体の関係者が連携を図り、その取組の効果を一層高める必要がある。」とあるが、その実効性のある具体的な施策を講ずるようお願いしたい。</p> <p>例えば、貨物自動車運送事業者は、発・着荷主ごとに異なるトラック予約受付システムに対応する必要があり、負担となっているほか、予約時間指定自体が運転者に大きなプレッシャーとなっているため、発荷主が着荷主側での荷待ち時間・荷役等時間にも責任を持つスタンスがないと解決しない。</p> <p>さらに、モーダルシフトにおいても、フェリー各社のトラック予約システムの導入が推進されており、FAXの送付予約だったものが</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
<p>フェリー輸送会社ごとのシステムへの入力に切り替わっており、運行管理者の負担の増加が深刻な状況となっている。</p> <p>このため、サプライチェーン全体での連携が求められていると考える。</p>	
<p>「これらの事業者のうち、一定規模以上のものを特定事業者として指定し、…」とあるが、一定規模以上の算定の基準等について速やかに明確にしていきたい。</p>	<p>合同会議取りまとめにおいて、特定事業者への指定基準値の案を示しておりますが、具体的な指定基準値については、今後、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行令（平成 17 年政令第 298 号）で規定する予定です。</p>
<p>「これらの事業者のうち、一定規模以上のものを特定事業者として指定し、当該措置に関する中長期的な計画の作成等を義務付けることとしている。」とあるが、中長期計画の共通フォーマット等は提示されるのか、それとも各社が自由に作成することになるのか。また、提出後のフィードバック・見直しの要請はあるのか？</p>	<p>中長期計画の様式等については、今後省令で定める予定です。また、中長期計画の受理後の具体的な運用については、今後検討いたします。</p>
<p>「物資の流通に関する事業を行う者、その事業を利用する事業者及び物資の流通に関する施設を管理する者（以下「施設管理者等」という。）については、その事業の実施や施設の管理に伴う運転者への負荷の低減その他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措置を講ずる責務を明確化している。」とあるが、「物資の流通に関する施設を管理する者」の解釈について、例えば、製造委託先（パッカー）は、対象外となるのか？</p>	<p>「物資の流通に関する施設を管理する者（施設管理者）」については、荷主に該当しないものの物流に関する施設を管理する者である港湾、空港、卸売市場、ショッピングセンターの管理者等を現時点では想定しておりますが、ご指摘の「製造委託先事業者」がこれに該当しない場合は、「施設管理者」には該当しません。</p>
<p>運転者の運送及び荷役等の負荷の低減の取組に協力する事業者として、製造業やその上流の調達物流に関連する事業体も含む形とし、効率化や負荷低減に資するための情報・データの標準化や共有に関して、事業者の枠組みを超えて取り組むことを明示的にうたうべきではないか。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「その取組を行うに当たっては、物流が物資の生産や製造の過程、消費と密接に関連しており、かつ、物流には、物流事業者（貨物自動車運送事業者、倉庫業者、鉄道事業者、内航及び外航海運事業者、港湾運送事業者、航空運送事業者、貨物利用運送事業者等の物流業務を行う事業者をいう。以下同じ。）、荷主、施設管理者、消費者等の多様な主体が関わっていることを踏まえ、これらのサプライチェーン全体の関係者が連携</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	を図り、その取組の効果を一層高める必要がある。」として盛り込んでおります。
<p>「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。」とあるが、ローリー輸送のような荷役作業だけで20トン車当たり1時間は通常かかる運行について、実情を踏まえどこまで基準遵守の厳格性を求められているのか。また、「業界特性その他の事情によりやむを得ない場合」には、どのような目標設定をすればよいのか。</p>	<p>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>「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」とあるが、荷待ち時間の起点となる「指定日時」の有無については、どのような対応をすれば確実に指定時間ありと判断されるのか。予約システムみたいなものを使わないといけないのか、定義を明確にしてほしい。</p>	<p>ご指摘の「荷待ち時間等」については、規則第5条において、原則として、指示時刻等がない場合は到着した時刻、指示時刻等がある場合はその指示時刻等から算定することとしています。また、ご指摘の「指定日時」の有無については、予約システムの導入は必須ではなく、実際に指示等を行っているかどうかに応じて判断されます。</p>
<p>「荷待ち及び荷役等にかかる時間が合計約三時間と推計されていることを踏まえ、この一運行当たりの荷待ち時間等が合計二時間以内となるよう荷待ち時間等を削減する必要がある」とあるが、荷役時間も含むことに違和感がある。荷待ちは何も生産性がない時間なので一律に短縮すべきと痛感するが、荷役自体は運送業者にとっての商売（提供サービス）でもあるため、目指すべきは一律な時間短縮ではなく、「労働に対する適正な対価をもらうこと」なのではないか。仮に運転者が荷役を行わなくなった場合、倉庫業者が荷役を行うこととなるが、もともと運送会社が無償で行っていた場合、倉庫業者から荷主への荷役料金の請求交渉がうまくいくとは思えない。</p>	<p>法においては、人手不足の中で、トラックドライバーが本来の業務である運送業務に注力できるよう、運送業務以外の拘束時間を減らすことを目的として、荷待ち時間だけでなく荷役等時間の短縮についても努力義務を課す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>もちろん現状のままで良いとは思わないが、上記基本方針の目標であると、解決方法が適切ではないのではないか。もし荷役時間をターゲットにする場合、「無償提供している荷役の時間」という形としてはどうか。</p>	
<p>運転者の荷待ち時間等の短縮の目標について、「業界の特性その他の事情によりやむを得ない場合」を除くとされており、これに該当するケースの例示が必要と考えるが、解説書に明記されるのか。</p>	<p>ご指摘の「業界特性その他の事情によりやむを得ない場合」については、解説書等において例示する方向で検討しておりますが、当該目標については、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>第二関係</p>	
<p>「国及び地方公共団体」が主語となる記述は、全て末尾が「努めるものとする」となっているが、民間事業者が主語となる「第三」の項目の記述の末尾「図ること」に合わせ、国及び地方自治体の支援（特に費用的な支援）を具体的に明記してもらいたい。</p> <p>「第二」と「第三」の規定の仕方の違いにより、民間に厳しい表現であると受け取られかねず、各事業者を追い込むだけで、効率化が進みにくくなると思われる。</p>	<p>第二については、物流の効率化の推進に関する施策の方向性を定めるものであることから、どういった方向に努めていくのかを「努めるものとする」と規定しているものです。</p> <p>第三については、法で規定されている努力義務の具体的内容として講ずべき措置を規定するものであることから「図ること」等と規定しているものですが、法において努力義務とされているものであるため、基本方針における表現のみをもって過度に厳しい措置を定めているものではありません。</p>
<p>国の支援範囲として、輸配送のみならず、庫内物流や物流事業の事務作業に関する領域まで範囲を広げるものとし、産業全体が効率化・高品質化するよう、情報提供や援助だけでなく、許認可関連を含めた規制緩和にいたるまで、事業者の取組が阻害されないように最大限努めるものとするを明記すべきではないか。</p>	<p>法は、「貨物の運送の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」をその目的としているため、基本方針においてもこれに関する事項を定めております。</p> <p>また、ご指摘の規制緩和については、その規制の目的・趣旨に鑑み、緩和が妥当であるかどうかを関係行政機関と議論する必要があることから、基本方針における規定にかかわらず、様々な関係者の意見を聴きながら、必要に応じて実施してまいります。</p>
<p>国が実施すべき内容として、課題解決を行うための各事業者に対する規制緩和を積極的に行うものとし、取組がより率先して行われるように必要な情報提供や援助を含めて効果的になるように努める旨を明示すべきではないか。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「国は（中略）事業者を支援するため、調査、助言その他の必要な援助を講ずるとともに、これらの援助に関する十分な情報の提供を行うよう努めるもの」とあるが、設備投資等に対する支援の重要性に鑑み、これに関する資金的な支援・助成を講じる旨を明記すべきではないか。</p>	<p>政府としては、令和6年度補正予算及び令和7年度当初予算案において、荷主・物流事業者の設備投資等を支援するための必要な予算を計上しており、これらの予算が効果的に活用されるよう、基本方針に基づき十分な情報提供を行ってまいります。</p>
<p>モーダルシフト等に対する支援に関して、貨物船の新造など過去数年にわたり政府の協力があるが、現実には当初の貨物船の長所が「低コストで大量輸送」であったにもかかわらず、「低コスト」が消えてしまっており、モーダルシフトに取り組むメリットが薄まっている。</p> <p>ただでさえ、モーダルシフトは積込みから幹線輸送、ラストマイル配送の過程で積替え等が発生し、効率が悪くなる可能性がある手法である。モーダルシフトを積極的に拡大するためのメリット含めた情報開示をお願いしたい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、モーダルシフトの取組主体となる荷主・物流事業者等の理解の促進や機運の醸成に資するよう、輸送力不足や環境負荷低減への貢献についてのメリット等を積極的に発信してまいります。</p>
<p>物流標準化に対する支援として、パレット等の標準化について規定されており、パレット化・標準化は正しい考え方であると思われる一方で、ビール・飲料業界ではすでに9割の水準で9型パレットが導入・運用されており、これを崩す合理性が環境面等からもないため、9型から11型パレットへの移行は現実的に困難。</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、「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>
第三関係	
<p>「その輸送する貨物、取り扱う貨物又は事業の特性」を「その輸送する貨物、取り扱う貨物又は業界特性等の事業の特性」と修正すべきではないか。</p>	<p>「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。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>荷主の講ずべき措置について、ある製品のサプライチェーン全体において、「第一種荷主」又は「第二種荷主」に該当する事業者は複数存在すると思われるが、「荷主が講ずべき措置」の内容によっては、その措置を主として行わなければならない「荷主」の特定が必要となるのではないか。</p> <p>例えば、荷物の所有権を有し、その荷物の価値により利潤を得る荷主と荷物の運搬や流通加工のみを担当する荷主は、その責任が大きく違ってくるはずである。前者の荷物の所有権を有する荷主を「真荷主」と特定し、「荷主が講ずべき措置」についての責任（金銭的な負担を含む。）のうち、特定の項目の対応を義務として行うこととするなど、具体的な対応を設定すべきではないか。</p>	<p>法では、「第一種荷主」又は「第二種荷主」に該当する全ての事業者に積載効率の向上等や荷待ち時間等の短縮のための努力義務が課されており、基本方針に規定する「講ずべき措置」は、これらの努力義務を果たすための基本的な事項を定めたものです。</p> <p>なお、一定規模以上の荷主は、特定荷主として指定され、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>荷主が講ずべき措置として、(1)、(2)、(3)の優先順位を考慮して(2)、(3)、(1)の順番とすべき。</p> <p>積載効率の向上等については、効率化には貢献する一方で、混載や復荷の荷積み等により積卸しの回数が増えることとなり、運転手の労働や拘束時間が増える可能性が高くなるため、本来の労働時間の短縮のためには、荷待ち時間等の短縮が前提である。</p>	<p>ご指摘の箇所については、法第 37 条第 1 項各号に対応する順番で規定しているものです。</p>
<p>荷主が講ずべき措置の(1)の復荷の確保に関して、復荷の推進については、貨物自動車運送事業者だけでなく往荷、復荷の双方の荷主間の連携・協力が必要となるため、これらについても言及すべき。特に、往路での着荷主の指定時間が遅くなるような場合には、復路での運行に大きな影響が発生し、往路の発荷主側の協力を得て着荷主への働きかけが必要。</p>	<p>当該規定は、貨物自動車運送事業者等が復荷の確保を行えるよう、荷主が適切なリードタイムを確保することについて規定しているものであり、ご意見の趣旨は盛り込まれております。</p>
<p>荷主の講ずべき措置について、「適切な貨物の出荷又は入荷日時の設定、トラック予約受付システムの導入等により、運転者の荷待ち時間を短縮すること」とあるが、トラック予約受付システムに</p>	<p>トラック予約受付システムの導入によって荷待ち時間が短縮した事例は複数あると認識しておりますが、その効果的な活用を実現するためには、個々の実情に応じた適切な運用を行う必要があると承知しております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>よる荷待ち時間の短縮の実効性は、あらゆる運用の場面において証明されているのか。</p>	<p>このため、「トラック予約受付システムの導入」は例示として規定し、荷主が取り組むべき事項は「荷待ち時間を短縮すること」としているところであり、実情に応じて有効な取組を行ってください。</p>
<p>「トラック予約受付システムの導入」について、トラック予約受付システムにおけるアンサーバック方式（即時に予約獲得ができず、予約確定時間が予約締切後に通知される予約方式）に関して荷主勧告制度の違反行為の類型として規制すべき。</p> <p>積載効率の向上等を貨物自動車運送事業者が実践するためには、配車や経路の決定時に各発着荷主の日時が確定している必要があるが、アンサーバック方式の運用によっては、予約時間の確定が前日の午後となる場合があり、再配車や経路の変更、場合によっては便の追加等で対応をする必要があり、非効率な運行や別便手配での積載効率の大幅な低下につながっている。今回の法制化により更にトラック予約受付システムが普及することが想定されることから早期の対応が必要と考える。</p>	<p>トラック予約受付システムにおけるアンサーバック方式を採用することが直ちに貨物自動車運送事業法違反となるわけではございませんが、ご意見は、今後の物流政策の参考といたします。</p>
<p>(1)の積載効率の向上等と(2)荷待ち時間の短縮の両立を実現するためには、発荷主（主に第一種荷主）が着荷主側（主に第二種荷主）の入荷時間の設定やトラック予約システムの予約に関して関与すべき。</p> <p>(1)の複数荷主の貨物の積合せ等を実施することで、複数箇所での積卸しが発生することとなり、それぞれの到着時間の調整が必要となるが、現状では、元請貨物自動車運送事業者ごとに独立したトラック予約システムでの予約を実施しており、配車や経路の都合が考慮されていない。また、貨物自動車運送事業者は、着荷主との間での契約がないため、時間変更の交渉をすることが難しい。このため、効率的に(1)を実現するためには、発荷主側が着</p>	<p>ご指摘のとおり、積載効率の向上等や荷待ち時間の短縮等に向けては、発・着荷主間の連携が重要であると考えており、(4)において、(1)から(3)までの実効性の確保のために「関係事業者との連携及び協力等を行うこと」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>荷主と連携して時間を確定する必要や複数箇所での荷卸しの場合には、荷卸し順を想定した荷積みを発荷主主体で行う必要がある。復荷の確保についても往路の荷卸し時間と復路の荷積み時間等との調整が必要となることから、荷主間の積極的な協力が必要となる。</p>	
<p>荷主の講ずべき措置について、「バース等の荷捌き場所の確保等により、運転者の荷役等時間を短縮すること」とあるが、立地や建屋の構造上、物理的に対応が不可能な場合が生じる。このような場合、この規定に対する免除規定は用意されるのか。</p>	<p>ご指摘の「バース等の荷捌き場所の確保」については、例示として規定しており、荷主が取り組むべき事項は「荷役等時間を短縮すること」としているところであり、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>荷主が講ずべき措置について、「関係事業者との連携及び協力等を行うこと」とあるが、「関係事業者との連携及び協力等を行うとともに、適切な料金を支払うこと」に改めるべき。 貨物自動車運送事業者に対する「標準的な運賃」の活用を規定している一方で、その他関係者に対しては「連携及び協力」のみの記載ではバランスを欠いているのではないか。</p>	<p>ご指摘の「関係事業者との連携及び協力等を行うこと」に基づく荷主の判断基準に「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」を規定し、関係事業者間で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も想定していることから、ご意見の趣旨は盛り込まれているものと考えております。</p>
<p>貨物自動車運送事業者にとっては、現状の運賃が「標準的な運賃」の5～6割程度と言われている中で、復荷を取った場合には値引くとの商慣行があり、復荷の運送を行う場合には運賃が大幅に減り、かつ、復荷により運転者の労働時間が増加している。 法制化の本来の目的である「運転者の適正な労働時間と適正な賃金の両立」実現のためには、まずは、「標準的な運賃」の収受が前提となり、その上で複数荷主の貨物の積合せ、配送の共同化、復荷の確保という優先順序なのではないか。適正な運賃収受のためには、標準的な運賃の徹底と改善が必要。</p>	<p>ご指摘のとおり、貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に向けては「標準的な運賃」の活用が重要であると認識しており、荷主の講ずべき措置の(4)において、「標準的な運賃の活用」を規定しております。</p>
<p>第四条関係</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「国及び地方公共団体は、それぞれの立場から、路上を含む貨物集配中の車両を駐車できるスペースの確保等に取り組み」とあるが、市街地における駐車スペースやコインパーキングが少なく、やむを得ず駐車禁止エリアに駐車したことで駐車違反とされた場合、トラックドライバーへのしわ寄せとなるため、市街地等の駐車禁止スペースについて、貨物の集配中の車両は免除する等の規制緩和をお願いしたい。</p>	<p>荷待ち時間の短縮に向けて荷主等の講ずべき措置として「適切な貨物の出荷又は入荷日時の設定、トラック予約受付システムの導入等により、運転者の荷待ち時間を短縮すること。」を規定しており、関係施策を推進してまいります。</p> <p>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。</p>
<p>「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」とあるが、「必要であり」ではなく、「理解と実践を図り」として、国及び地方公共団体が責任をもってこの施策を進めるという姿勢を明記すべき。</p>	<p>法第31条第2項において、国の責務として「広報活動その他の活動を通じて、集貨又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する施策に関して国民の理解を深めるとともに、その施策の実施に関する国民の協力を求めるよう努めなければならない」と規定されており、ご意見を踏まえ、必要に応じて地方公共団体とも連携しながら、基本方針に関する国民の理解促進を図ってまいります。</p>
<p>「納品期限の緩和や賞味期限の大括り化、外装等の意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」とあるが、卸売事業者や小売事業者からの過度な要請が実態としてあり、メーカーがこれらの事業者から理解と実践を求めても、現実的には見直しにつながりにくいため、関係事業者の理解と実践が実現できるよう、公正取引の観点等から、国からの指導・後押しをお願いしたい。</p>	<p>同上</p>
<p>配達日時指定に関連して、各事業者が届け先に対して動態管理等の技術を活用し、集配日時をリアルタイムで情報連携できるような仕組みも必要であるため、それらの取組に関する検討を進めること、国としてそれらの取組に関する援助・情報提供を積極的に行うことを明記すべきではないか。</p>	<p>第二の3において「国は、運転者の運送及び荷役等の効率化に資する設備投資、デジタル化（中略）に取り組む事業者を支援するため、調査、助言その他の必要な援助を講ずるとともに、これらの援助に関する十分な情報の提供を行うよう努めるものとする。」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>配送リソースの効率化の観点で、国は、各事業体による共同配送やその実現に必要な取組に関する投資を奨励するとともに、その投資に関する援助・支援・情報提供を努めていく旨を明記すべきではないか。</p>	<p>同上</p>
<p>第五条関係</p>	
<p>「荷主は、運転者の拘束時間を削減するため、有料道路利用料の適切な負担のもと、貨物自動車運送事業者に高速道路の利用を促す必要がある」とあり、この趣旨自体は理解できるが、荷主と貨物自動車運送事業者と間の適切な費用負担を検討しても、高速道路の利用促進を図るのは難しいため、国として、高速道路の利用促進に向けた補助をお願いしたい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>「荷主は、運転者の拘束時間を削減するため、有料道路利用料の適切な負担のもと、貨物自動車運送事業者に高速道路の利用を促す必要がある。」とあるが、「高速道路の利用を促す」に値する方法やその行為に対する第三者からの評価方法については、どのように考えているのか。</p>	<p>当該規定は、運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の効果を一層高めるための多様な主体の役割の一つとして規定しているものであり、努力義務を課している事項と異なり、特段の評価制度等を設けることは現時点では想定しておりません。</p>
<p>「レンタルパレット事業者は、荷役の効率化に資する「標準仕様パレット」の利用（官民物流標準化懇談会パレット標準化推進文化会最終とりまとめ（令和6年6月）で、定められた規格と運用に基づき、標準規格のパレット（11型等）を、標準化された方法で運用することをいう。）・・・」とあるが「等」の範囲がわかりづらく、9型での運用を既に行っている業界もあることから、9型も明記するようにして欲しい。</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>「レンタルパレット事業者は、・・・契約への必要事項の明記に係る働きかけを含め、パレットの紛失防止策を適切に実施する必要がある。また、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</p>	<p>当該規定の「レンタルパレットを利用する事業者」には、11型以外の規格のパレットをレンタルしている者も含まれており、レンタルパレット事業者との契約に定める範囲でパレットを適切に使用</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>する必要がある」とあるが、パレット事業者の中に9型パレットを使用する業界も含めて欲しい。</p> <p>9型パレットを共通化し、使用する酒類・飲料業界においても、パレット回収率は98%程度であり、毎年50万枚弱の流出が確認されている。その損害額は20億円強にのぼり、その損失額は巨額である。物流の効率化に資する取組みを行っている以上、9型パレット使用業界にも配慮をお願いしたい。</p>	<p>用するとともに、パレットの紛失防止策の適切な実施が求められます。</p>
<p>第五の1(6)において、「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」で示された下記の文言を追加していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レンタルパレットの利用料に関しては、享受する利益に応じて、利用料を各主体（発荷主・倉庫業者・着荷主等）が適切に負担するよう当事者間で協議すること。 ・パレットの借主が適切な利用に留意することを前提としつつ、破損・紛失の際の費用負担についても定めておく。 ・倉庫業者が新たに負担する利用料については、適切に価格転嫁される環境を同時に整備することが不可欠である。 	<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>「レンタル製造事業者は、標準規格のパレットの製造、販売及びレンタルパレット市場への投入を拡大する」とあるが、酒類・飲料業界では、すでに相当数の9型パレットを導入しており、それに配慮すべく、標準規格以外の9型パレットの記載もお願いしたい。</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>パレットの利用を進めているが、大手フリマサイト等での不正転売や本来の用途とは異なる利用によって資産（パレット）の流出が多々発生しているため、パレットの不正利用（フリマサイトでの転売や、物流以外への利用）に対する規制を検討いただきたい。</p>	<p>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。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「消費者である国民一人一人は、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に…結果として、商品売り場での品揃えや納品時期に影響が及ぶ場合があることについて理解を深める必要がある」とあるが、どのように実効性を確保していくのか。</p>	<p>法第 31 条第 2 項において、国の責務として「広報活動その他の活動を通じて、集貨又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する施策に関して国民の理解を深めるとともに、その施策の実施に関する国民の協力を求めるよう努めなければならない」と規定されており、広報活動等を通じて、基本方針に関する国民の理解促進を図ってまいります。</p>
<p>「消費者である国民一人一人は、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に製造業者、卸売業者、小売店等の製造から販売までの関係事業者が行った取組の結果として、商品売場での品揃えや納品時期に影響が及ぶ場合があることについて理解を深める必要がある」とあるが、本規定の実効性を高める観点から、「理解を深める」ための具体的な施策を例示していただきたい。また、各対象事業者の「理解」に対する評価方法、「理解しない」事業者に対するペナルティの設定などについてもどのように考えているか。</p>	<p>当該規定は、運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の効果を一層高めるための多様な主体の役割の一つとして、消費者である国民の役割を明記しているものです。</p>
<p>消費者が発注者となる住宅などの小規模な「請負」の建築工事においては、発注者、元請事業者、下請事業者、建材メーカー等が多く事業者が関わるうえ、天候や建設現場に起因する様々な要素から工程計画の調整に多くの労力が必要であるが、この実態は発注者である消費者には実感しにくく、関係者全員が合理化に努める中で、事業者側だけに影響が集中することを避ける必要があるため、第五の 1 (8)において、「請負」の場面での消費者の関りについても明記すべき。</p>	<p>当該規定は、請負の場合も含め、「関係事業者が行った取組の結果として、(…) 納品時期に影響が及ぶ場合があることについて理解を深める必要がある」ことを規定しているものであり、ご意見の趣旨は盛り込まれております。</p>
<p>「運転者の運送及び荷役等の効率化を行うに当たっては、国、地方公共団体及び民間事業者は、次に掲げる事項を実施し、運転者の運送及び荷役等の効率化の前提となる環境を整えることで、運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の効果を一層高めることが</p>	<p>法第 30 条第 5 号において、荷役等は「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」として定義されており、荷卸しを含む荷役については、運転以外の業務として位置付けております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>重要である。」とあるが、路線便の場合の荷卸しは運転者の通常業務に含まれると考えられるのではないか。それとも、これも附帯業務に該当することとなるのか。附帯業務について、チャーター便と異なり、路線便の場合の荷卸しは、どの荷主のものかを特定する必要があるため、運転者が通常業務として実施するのが自然なのではないか。</p>	
<p>「運転者の労働環境の改善に向けて、国、地方公共団体及び関係事業者は、それぞれの立場から…を推進する必要がある。」とあるが、「それぞれの立場」という表現は具体性に欠け、各主体の具体的な役割や責任が明示されていないと思われる。このため、「国は政策策定、地方公共団体は地域ごとの施策実施、関係事業者は技術導入やインフラ整備を担当する」と具体化して規定すべき。</p>	<p>運転者の労働環境の改善に向けた中継輸送拠点等については、個々の実情に応じて、国、地方公共団体及び関係事業者が適切に役割分担しながら整備を進めていることから、当該規定においても、「国、地方公共団体及び関係事業者が、それぞれの立場から、(…) 推進する」と規定しているものです。</p>
<p>「運転者の労働環境の改善に向けて、国、地方公共団体及び関係事業者は、それぞれの立場から…を推進する必要がある。」とあり、「推進する必要がある」と結論付けているが、具体的な課題やデータに基づく裏付けがないため、説得力に欠けている。このため、「過去の調査データに基づき」や「近年の事故率や健康問題の増加を踏まえ」など、客観的な背景を付け加えてはどうか。</p>	<p>当該規定は、運転者の労働環境の改善に向けて行っていく必要がある施策について規定しているものです。</p>
<p>「国は、貨物自動車運送事業者等の法令違反の原因となるおそれのある行為をしている悪質な荷主、元請貨物自動車運送事業者、貨物利用運送事業者等に対して、トラック・物流 G メンによる是正指導等を徹底する」とあるが、現状の働きかけや要請の内容では具体的改善が取れない。現状では、トラック G メンからは、対象拠点が明示されるのみで指摘内容の具体がないことから、的確な改善対応につなげづらい。現状では、製品物流か調達物流かも判別できないため、該当する問題部分のおおよその検討がつく程度に具体的な内容にしてほしい。</p>	<p>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。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「国は、貨物自動車運送事業者等の法令違反の・・・悪質な荷主、貨物自動車運送事業者、貨物利用運送事業者等に対する処分の厳格化を図る必要がある」とあるが、荷主側に抗弁の機会は確保されているのか。「悪質な荷主」として荷主が評価される場面においては、荷主代表も入れた第三者機関の設置と協議内容の公開を要望する。</p>	<p>不利益処分に該当する行政処分を実施する際には、行政手続法（平成5年法律第88号）に基づき、意見陳述の手続等の適正な手続を実施いたします。</p>
<p>第五において、国は、物流ネットワークや物流リソース・物流事業の最適化に資する情報収集・調査・分析・最適化のためのDX投資やコンサルティングなどの有識者支援、研究開発や人材育成に関連する取り組みについて、必要とされる情報提供や支援を積極的に努める旨を明記すべきではないか。</p>	<p>第二の3において「国は、運転者の運送及び荷役等の効率化に資する設備投資、デジタル化、物流標準化等に取り組む事業者を支援するため、調査、助言その他の必要な援助を講ずるとともに、これらの援助に関する十分な情報の提供を行うよう努めるものとする」と規定しております。</p>

5. その他のご意見（法に関するご意見、全般に関するご意見等）

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>省令・告示についてともに「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、合同会議において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月に策定した合同会議取りまとめを反映することとしております。</p>
<p>今後発出される解説書についてもパブリックコメントを実施していただきたい。</p>	<p>解説書については、パブリックコメントの実施対象とすることは想定しておりませんが、その更新に当たっては、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>物流効率化のために取り組むべき措置については努力義務とされたが、意見募集の対象となっている省令・告示においてそのような趣旨を理解することができる記述とはなっていない。法令の趣旨を正しく履行するため、全体について努力義務である旨を明記するか、文尾をすべて「するよう努めることとする」と改めていただきたい。</p>	<p>法第34条や法第41条において規定されている内容は努力義務であり、貨物自動車運送事業者等の判断基準、貨物自動車関連事業者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。また、基本方針については、法第33条第1項に基づき定める効率化の推進に関する基本的な方針です。 なお、特定事業者として指定された場合は、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>下記事項について「解説書」に反映していただきたい。 ① 物流統括管理者は複数者選任でき、また役員に限定されないこと。 ② 国際海上輸出入コンテナの輸送は本制度の対象外であること。 ③ 自らが運送契約主体（＝第一種荷主）ではなく、自らの拠点あるいは寄託倉庫で運転者と貨物の受け取り/引き渡しを行う（＝第二種荷主）こともない取引は本制度の対象外であること。</p>	<p>①について、物流統括管理者は1事業者に1人であり、基本として、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ことが必要であると考えております。 ②について、国際海上輸出入コンテナの輸送を一律に本制度の対象外とすることは適切ではありませんが、実態として荷待ち時間等がすでに相当程度短いといった事情がある場合には、その継続等に努めてください。 ③について、ご指摘のケースは荷主に該当しないと考えられますが、その場合も法第32条において「物資の流通に関する事業を行う者、その事業を利用する事業者及び物資の流通に関する施設を</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>管理する者は、その事業の実施又はその施設の管理に関し、これらに伴う運転者への負荷の低減その他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措置を講ずるよう努めなければならない」とされています。</p>
<p>本法令では港湾運送事業者は「貨物の運送の事業」として実施するため荷主に該当しないと理解しているが、本法令と同時に改正された貨物自動車運送事業法での「荷主」、「真荷主」と本法令での荷主は定義が異なり、本法令の荷主に該当しないが改正貨物自動車運送事業法での「荷主」等に該当する場合があります。また、業界紙報道によって取り扱いが異なっており、混乱を防ぐために明確化が必要。</p> <p>コンテナターミナル事業者や海貨事業者等の港湾運送事業者は、荷主の要件である貨物自動車運送事業者等に貨物の運送を行わせる場合や、貨物を運転者から受渡等する場合がありますが、通常の業務では「貨物の運送の事業」として実施するため荷主に該当しないと理解しているので通達又は解説書で明確に周知してほしい。</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>倉庫業を除く貨物自動車関連事業者は法第 41 条第 1 項第 3 号の「運転者に荷役等を行わせる場合」に努力義務が発生するため、本法令における荷役等に該当する作業範囲の明確化が必要。港湾のコンテナターミナルにおいて、運転者は指定の位置まで移動後、ターミナル側の荷役機械によりコンテナを積み下ろし等実施する。この場合、港湾運送事業者の「運転者に荷役等を行わせる場合」について、コンテナ受渡の準備となるコンテナターミナル内外での一連の運転者の作業は荷役等を行わせる場合とならないと理解している。省令等では明瞭ではなく誤解を招いているので、通達又は解説書で明確に周知してほしい。</p>	<p>規則第 6 条第 1 項において、「荷役等」に含まれる業務として荷主等が行う荷役への立会いが規定されていることから、「立会い」を行わせている場合には、荷役等を行わせていることに該当します。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>運送及び荷役等の効率化に具体的に取り組むべき倉庫業者は、効率化に取り組む余地のある事業者とするべきであり、港湾に立地するサイロ事業者のうちその取扱量の大半をコンベアにて出庫している事業者もある。そのため対象となる事業者について「合同会議とりまとめ」Ⅲの 1. の (2) に規定する特定倉庫業者の基準となる保管量については、トラックで輸送した数量で判断することが妥当である。</p>	<p>サイロ事業者においても、出庫等において貨物自動車を使用している場合があれば、運転者の荷待ち時間等の短縮に寄与すべき事業者であると考えております。なお、ベルトコンベアーの活用は、中長期計画等において荷待ち時間削減や荷役効率化に資する取組の1つとして記載していただくことを可能とする方向で検討しております。</p>
<p>2024 年問題の解決のために積載効率の向上や待ち時間の大幅短縮などの音頭を取るのもいいが、そもそも、働き方改革と称して、人手不足に追い打ちをかけるような労働時間制限を設けたことが2024 年問題の根幹であり、まずは、この「無理な働き方改革」を改善すべきと考えられる。</p>	<p>平成 30 年 6 月に成立した「働き方改革関連法」では、人手不足の中で、物流産業を魅力ある職場とするために、法施行の 5 年後（令和 6 年 4 月）から、トラックドライバーに時間外労働の上限規制を適用することとしたものです。</p>