

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一部の施行に伴う関係政令の整備に関する政令案に関する意見募集の結果について

令和7年8月8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一部の施行に伴う関係政令の整備に関する政令案について、令和7年5月21日から令和7年6月20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34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、標記政令案と直接の関係がないため掲載しなかったご意見が9件ございました。

また、標記政令案は、「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の一部の施行に伴う関係政令の整備に関する政令（令和7年政令第292号、以下「整備政令」という。）として公布されましたので、お知らせします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも物流行政に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>全般</p> <p>特定事業者における各種指定基準の数字の根拠が不明。何らかの平均値を可視化したものと思われるが、時期・地域などを考慮したものであるのか。</p> <p>また、それぞれの大臣の権限が羅列されているが、特に財務大臣についてはそれに係る費用の補助金を検討しているのか。今回の趣旨は流通業務の総合化及び効率化であるが、そのイニシアチブは自治体なのか国なのか。また、何を以て総合化というのか不明。</p> <p>人手不足が逼迫している中で、取組状況、中長期的な計画の作成、定期報告物、物流統括管理者の選任など業務や責任の負担が増す事が危惧され、一層の人手不足を招くのではないか。効率化の為の努力義務を謳いつつ計画の作成や物流統括管理者の選任を義務付けることは矛盾しているようにも思える。</p> <p>具体的な動きについては事業者・責任者・担当者を縛る政令ではなく、シンプルに簡潔に各事業者が儲かるような仕組みとしてほしい。</p>	<p>貨物自動車運送事業者等、荷主及び倉庫業者の指定基準値は、それぞれ政府の統計を用いて算出しており、基準値の考え方としては、荷主については取扱貨物の重量、倉庫業者については保管量、貨物自動車運送事業者等については輸送能力がそれぞれ多い順に対象とし、全体の半分程度をカバーする基準値を算出した結果です。</p> <p>物資の流通の効率化に関する法律施行令第14条第5項の財務大臣の権限委任に関する規定については、財務大臣の権限のうち、国税庁の所掌に係る部分について荷主の主たる事務所の所在地を管轄する国税局長等に委任する旨を定めるものです。</p> <p>本法の制度検討及び執行については、主に物流事業者を所管する国土交通省及び荷主事業を所管する各省庁が担当しております。なお、流通業務の総合化とは、「輸送、荷役、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行う」ことを指します。</p> <p>本法においては、特定事業者に対し、中長期計画等の作成を義務付けることで、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ための取組の進捗状況等を確認し、取組を促進することを目的としています。</p>
<p>現在の法文と各種解説書に基づき、荷主企業として特定荷主を規定する9万トンの計算や膨大な物流取引の第一種・第二種仕分けを進めているが、計算方法やデータ収集方法が煩雑過ぎること、第一種・第二種荷主の分類方法が複雑で解釈方法もばらつくことから、多岐にわたる物流取引を精緻に分類することは実務上困難</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考といたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>である。結果としてデータは概算値で、分類はある程度ざっくりと、という形での台帳管理にならざるを得ない。</p> <p>そのためこの台帳をもって次年度以降、適切なデータ把握と改善の努力義務を精緻に遂行することには運用上無理がある。</p> <p>出来る限り実務・実運用に即し改善自体が効率よく進められていくことが重要であると認識するため、微細事項は排除しながら問題の大きいところから優先順位を決めて改善に取り組めるように進めていくべきであり、国のガイドラインもそういう視点で整備してほしい。</p>	
<p>解説書だけでは複雑な運用における様々な実務判断に困るケースがあるため、問い合わせ窓口を明確にしてほしい。</p>	<p>解説書において問合せ窓口を明記しております。</p>
<p>政令案（概要）2.（1）⑧に関連して、業界特性に起因する個々の事柄は、誰が認定するのか。</p>	<p>業界特性に関するご相談等については、荷主の事業を所管する省庁において対応いたします。</p>
<p>特定荷主の指定、監督等に係る荷主事業所管大臣の権限の委任にあたっては、指導・助言等の水準・基準に所在地等による差異が生まれまいよう、一貫性を持った形にして頂きたい。</p> <p>また、「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」において、「国は地方支分部局と連携しながら、貨物自動車運送事業者等、荷主、貨物自動車関連事業者及び連鎖化事業者に対する規制措置の執行に万全を期す必要がある。また、規制措置の執行にあたっては、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、業界団体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必要がある」と規定されていることを踏まえ、業界特性や業界団体が策定した自主行動計画を踏まえて指導・助言等に関する判断をしていただきたい。</p>	<p>ご意見は、荷主等に対する指導・助言等の運用の参考といたします。</p>
<p>第五条関係</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>1) 物資の流通の効率化に関する法律施行令の一部改正 1 特定貨物自動車運送事業者等の指定に係る輸送能力 特定貨物自動車運送事業者等・・・ 法第 37 条第 1 項の政令で定める輸送能力は、150 台とする。 のところで「150 台」は原動機付台数のみで被牽引車は関係ないのではないか。</p>	<p>整備政令第 5 条に定める輸送能力は、改正物効法第 30 条第 1 項に規定する貨物自動車（道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 2 条第 2 項の自動車であって、貨物の運送の用に供するもの）の数を合算して得た数とすることとなっております。 同項に規定する自動車には被けん引車も含まれることとなっておりますので、輸送能力としての車両台数にも含めていただく必要がございます。</p>
<p>物効法第 37 条第 1 項で、「輸送能力」が政令で定める「輸送能力」以上であるものを、その雇用する運転者一人当たりの 1 回の運送ごとの貨物の重量を特に増加させる必要がある者として指定すると規定されているところ、今回の政令改正案の中では「輸送能力」という場合と「保有する貨物自動車」という場合がある。 これまでの説明で「特定貨物運送事業者等」の指定基準は「保有台数 150 台」と記載されていた。しかし、今回「輸送能力 150 台」としているのは、「実運送できる自動車・運転者が運行する自動車」として、運転者が輸送する自動車の台数と解釈してよいか。 貨物自動車運送事業法において、運送事業者の自動車の届出登録台数は、届出登録車両の増減車等での届出の車種区分の「普通、小型、牽引、被牽引」の合計とされている。この届出登録台数のうち、「輸送能力」すなわち「実輸送する自動車運転者が乗務して輸送する自動車」は、「車種区分」から、被牽引を除いた台数となる。なぜなら、被牽引(シャーシ)は、牽引(ヘッド)と連結して「1 台として一人の乗務員が運行」するからである。 法第 37 条第 1 項で「その雇用する運転者一人当たりの 1 回の運送ごとに～とある、「輸送能力」としての車両台数は、「普通、小</p>	<p>整備政令第 5 条に定める輸送能力は、改正物効法第 30 条第 1 項に規定する貨物自動車（道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 2 条第 2 項の自動車であって、貨物の運送の用に供するもの）の数を合算して得た数とすることとなっております。 同項に規定する自動車には被けん引車も含まれることとなっておりますので、輸送能力としての車両台数にも含めていただく必要がございます。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>型、牽引、被牽引」の車種区分の自動車から「被牽引台数」を除いた「普通、小型、牽引」の台数を基準としてよいか。</p>	
<p>第六条・第七条関係</p>	
<p>「(1) 物資の流通の効率化に関する法律施行令の一部改正」の「特定第一種荷主の指定に係る重量」の「法第 45 条第 1 項の政令で定める重量」及び、「特定第二種荷主の指定に係る重量」の「法第 45 条第 5 項の政令で定める重量」について、取扱貨物量が多い大手グループ会社において、グループ内の法人単位での年度の貨物の合計の重量が分散されることで本規制が回避されるケースが散見される。そのため、一定の条件のもとに、例えば親子等のグループ会社の場合は取扱貨物の重量を合算するといった基準を設けてはどうか。</p>	<p>法第 45 条第 1 項及び第 5 項において、第一種荷主又は第二種荷主のうち、貨物の取扱重量が政令で定める重量以上であるものを特定荷主として指定することと規定しているため、法人ごとに重量を算定する必要がありますが、ご意見は、今後の物流政策の参考といたします。</p>
<p>当社の物流量は年間 9 万トンという基準に対して微妙な範囲に位置しており、より正確に物流量を把握する必要が生じている。そのため、物流量の測定に時間とリソースを費やしており、初年度における柔軟な運用と、測定結果に基づく段階的な義務化の検討をお願いしたい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考といたします。</p>
<p>(ii) (i) の「対象貨物」とは、当該年度の前年度において当該第一種荷主（法第 30 条第 8 号に規定する第一種荷主をいう。）が貨物自動車運送事業者（貨物自動車運送事業法第 39 条第 1 号に規定する貨物自動車運送事業者をいう。以下同じ。）又は貨物利用運送事業者（法第 30 条第 8 号に規定する貨物利用運送事業者をいう。以下同じ。）に運送（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。）を委託した貨物をいう。</p> <p>上記について、類似調査となる省エネ法での計測対象との差異を解説書等で示していただきたい。</p>	<p>ご意見は、今後作成する解説書等の参考といたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>(iii) 法第 45 条第 1 項の政令で定める重量は、9 万トンとする。</p> <p>(iii) 法第 45 条第 5 項の政令で定める重量は、9 万トンとする。</p> <p>整備政令で定める基準重量について、実態に応じて見直しが行われる可能性があるのであれば、予め見直しのプロセス等について明示していただきたい。</p> <p>頻繁な見直しが行われることは想定していないが、特定荷主の割合推移に応じて見直しが行われる場合は、改めて政省令の改正が行われるのか等につき把握しておきたい。</p>	<p>基準重量は、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今後の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ます。基準重量は政令で定めることとなっているため、変更する場合は政令改正を伴います。</p>
<p>特定荷主の指定のための年間貨物総重量の算定方法について、具体的な方針や算出根拠となる資料を明示していただきたい。現行案では「輸送するトラックの最大積載量を貨物重量として換算する」とあるが、全てのトラックが常に最大積載状態ではないことから、「最大積載量×標準積載率（一般的な積載率の平均）」などの現実的な係数での算定が望ましいと考える。</p>	<p>具体的な重量の算定方法については、今後、省令で定める予定です。</p>
<p>特に生鮮品等を扱うスーパーマーケット等においては、取扱貨物の重量や容積の把握が難しく、また市況により変動も大きい。重量算定が困難な事業者に対しては、年間売上高などの別指標による特定荷主の判断を可能とする制度設計を検討いただきたい。</p>	<p>具体的な重量の算定方法については、今後、省令で定める予定です。</p>
<p>貨物の重量算定の方法について、「主務省令で定める方法により重量を算定」とされているが、現時点でその方法が明確ではなく、恣意的な解釈や企業間で大きな差が生じる懸念がある。小売業態においては、業種別の年間売上高を指標とする方が、一定の公平性・実務性が担保されると考える。</p>	<p>具体的な重量の算出方法については、今後、省令で定める予定です。</p>
<p>(ii) (i) の「対象貨物」とは、当該年度の前年度において当該第二種荷主（法第 30 条第 9 号に規定する第二種荷主をいう。以下この項において同じ。）が自らの事業（貨物の運送及び保管の事業を除く。）に関して運転者（法第 30 条第 2 号に規定する運転者を</p>	<p>「運転者」とは、法第 30 条第 2 号において「貨物自動車の運転手」と定義されているため、航空機又は船舶で輸送する貨物は、荷主の取扱貨物重量に算入いただく必要はありません。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>いう。以下同じ。) から受け取り、若しくは他の者をして運転者から受け取らせ、又は運転者に引き渡し、若しくは他の者をして運転者に引き渡させた貨物(次に掲げるものを除く。)をいう。</p> <p>上記に関して、「他の者をして」にはコンテナヤード管理者、船長、機長は含まず、そのような貨物は、重量算定対象から外すことを明確にしていきたい。</p> <p>コンテナターミナル及びインランドコンテナデポ等については、所有者(施設を管理する者)は、港湾事業者若しくは自治体であり、直接発着荷主がコントロール出来ないため、商社が荷役/荷待ち時間を把握する必要はないと認識。同様に、コンテナヤードへの搬入や船積みをしたタイミングで貨物の荷主になる場合は、発着荷主がコントロール出来ないため、実態に則した対応をお願いしたい。</p>	<p>他方、コンテナヤードから「運転者」によって輸送される貨物について、荷主自身又は当該荷主が寄託契約を締結する者が受け取った場合は、第二種荷主として取扱貨物重量として算定いただくことが必要です。</p> <p>なお、コンテナヤードにおける荷待ち時間等については、コンテナヤードの所有者が把握することとなりますが、荷主事業者がコンテナヤードまでの輸送について貨物事業者運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の輸送を行わせることを内容とする契約を締結した場合は、第一種荷主に該当するため、特定第一種荷主の指定の貨物の重量として計上することが必要です。</p>
<p>「政令で定める重量は、9万トンとする」ことについて、「荷待ち時間等」の計測対象とするのは、荷主事業者(石油販売業者)の取扱貨物の大宗を占める燃料油(ガソリン、灯油、軽油、重油等)として、燃料油以外の貨物(例えば、燃料油以外にガソリンスタンドで販売するタイヤやバッテリー、オイル等)は「荷待ち時間等」の計測対象から除外していただきたい。</p> <p>計測に係る費用や作業負担等の観点での合理性を確保していくとともに、「荷待ち時間等」の計測の実効性を担保するには、ガソリンスタンドの主要製品である燃料油に絞るべきと考える。</p> <p>また、燃料油以外の貨物(例えば、燃料油以外にガソリンスタンドで販売するタイヤやバッテリー、オイル等)は、多種・不定期の取扱いであるほか、事業者ごと、ガソリンスタンドごとに、取扱品目や取扱量も大きく異なるため、取扱品目や取扱量が多い事業者、ガソリンスタンドほど、計測に係る作業負担が重く、業界</p>	<p>荷待ち時間等の計測は、主たる商品以外の貨物も対象です。</p> <p>なお、資材や事務用品等の重量の合計が自社が取り扱う貨物重量と比して1%に満たない場合は、これらの貨物について、荷待ち時間等の算定及び取扱貨物の重量の算定の対象外と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>内の不公平感を助長することが危惧される。免除が難しい場合には、時間そのものの計測ではなく、着荷主（石油販売業界の場合、石油販売業者）・発荷主（各製品・商品のメーカー及び卸業者、サプライヤー等）が連携する納入時刻の分散化や小口配送の回避といった合理化の取組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いただきたい。</p>	
<p>第九条関係</p>	
<p>2. (1) ⑤特定倉庫業者の指定に係る保管量</p> <p>(i) 法第 55 条第 1 項の政令で定めるところにより算定した年度の貨物の保管量は、対象貨物ごとに、実測、当該対象貨物の容積に当該対象貨物の比重を乗ずる方法その他の国土交通省令で定める方法により重量を算定し、当該重量を合算して得た重量とする。この場合において、当該対象貨物に係る寄託契約において重量が定められているときは、当該重量を当該国土交通省令で定める方法により算定した重量とすることができる。</p> <p>上記の保管量計算に際して、1.133 m³を1トン（1.133 m³当たりの重量が1トンを超える場合には重量）としているが、これを「当該対象貨物に係る寄託契約において重量が定められているとき」と解して差し支えないか。</p> <p>実測した容積に比重を乗ずるとあるが、容積と重量が解って初めて比重が計算されるのであり、最初から比重がわかるというのは、現実的でない。保管量計算とベースを合わせれば、手間も省けるのではないか。</p>	<p>差し支えありませんが、具体的な算出方法については、今後、省令で定める予定です。</p>
<p>「特定倉庫業者の指定に係る保管量」の「当該年度の前年度において当該倉庫業者がその倉庫業の用に供する倉庫において新たに</p>	<p>前年度において寄託を受けた貨物について、入庫した量の合計の重量を指します。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>寄託を受けた貨物」とは、「入庫総数」ということなのか、「最大保管数」なのか、「特定時点の保管数」のいずれか。</p>	<p>その際、寄託者との間で寄託契約は締結したものの、自社の倉庫を経由せず他の倉庫に直接再寄託され、当該倉庫に搬入された貨物の重量は、加算されません。</p>
<p>今後、商品の「重量計測」を倉庫事業者側で行うことが増えると推察。その際の作業代（手間代）の周知・PR を政府から行っていただきたい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考といたします。</p>
<p>今回の整備政令で「特定倉庫業者」の保管量の算定方法及び基準について、「新たに寄託を受けた貨物」として「保管量で、70万トンを基準」とするとある。この保管量70万トンについて、一般倉庫や物流センター等の有形(包装)貨物と異なる「液体貨物」を保管する「貯蔵槽倉庫(液体タンク)を除く」ことはできないか。</p> <p>貯蔵槽倉庫は、液体化学品等を保管するタンク施設だが、この「貯蔵槽倉庫」(液体タンク)への液体化学品の入庫は、大型タンカーで海側から受入れする。</p> <p>また、貯蔵槽倉庫(液体タンク)に保管している液体化学品の出庫は、同じように海側の大型タンカーへの積込出庫又は陸側へのタンクローリーでの出庫を行う。</p> <p>このように「貯蔵槽倉庫(液体タンク)」の入出庫や保管は、「液体化学品」を取扱っており、一般倉庫や物流センター等の「有形(包装)貨物」の入出庫保管とは、異なる物流業態を持つことから、今回の特定倉庫業の算定基準の入庫(保管)数量について、海側からの入庫出庫を主とする「液体化学品」を取り扱う「貯蔵槽倉庫(液体タンク)を除く」という基準にできないか。</p>	<p>法第55条第1項において、「国土交通大臣は、倉庫業者のうち、政令で定めるところにより算定した年度の貨物の保管量が政令で定める保管量以上であるものを、運転者の荷待ち時間等の短縮に特に寄与する必要がある者として指定するものとする」とされているところ、貨物自動車に該当するタンクローリーを利用するのであれば、「運転者の荷待ち時間等の短縮に…寄与する必要がある者」と考えられます。</p>
<p>製粉会社が営むサイロ事業については、特定倉庫業者の基準に該当する場合でも、トラックの取扱はごく限定的である。従って改善に取り組むべき事項はなく、社員の時間計測に係る作業のみが</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考といたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>増大して不効率である。このような場合、特定倉庫業者の指定を免除すべきである。</p>	
<p>第十四条関係</p>	
<p>権限の委任にあたっては、地方支分部局（経産局等）及びその担当官が、荷待ち時間等の短縮に影響する貨物特性（危険物、劇物等の取扱）や業界特性（例：石油輸送は、業界全体で出荷基地と配送先を最短ルートで設定する協力体制を構築しており、復路での荷積は発生しない等）を十分に理解した上で職務（監督・指導・助言等）に当たるよう、国が責任をもって地方支分部局を指導いただきたい。</p> <p>荷主事業所管大臣（経産大臣等）より地方支分部局長（経産局長等）に委任される権限は、改正物効法第 44 条（指導及び助言）、第 46 条（中長期計画の提出）、第 48 条（定期報告の提出）、第 49 条第 1 項及び第 2 項（勧告及び命令）等、いずれも荷主事業者を直接規制する強力な権限である。</p> <p>これらの権限に基づく職務が、貨物特性や業界特性について十分な理解をした上で行われるよう、国が責任をもって地方支分部局及びその担当官を指導することが権限委任を行うに当たっての重要な前提と考える。</p> <p>特に判断基準の評価に関係する重要な特性について十分な理解がないまま、地方支分部局の担当官により荷主事業者への指導・助言等が行われる場合、指導内容のバラつきを生むだけでなく、公平かつ妥当性のある荷主事業者の評価が行われないことを危惧する。</p> <p>（重要な特性：例えば、燃料油の場合、「消防法における危険物としての取扱いの特徴」「帰路の貨物積載ができない」「液体バルク</p>	<p>ご意見は、荷主等に対する指導・助言等の運用の参考といたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
品であり、パレットやフォークリフトを使用しない「自然災害時の安定供給対応」等)	