

「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等に関する命令案及び物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく連鎖化事業者に係る届出等に関する省令案についての意見・情報の募集」の結果について

令和7年8月29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

「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等に関する命令案」及び「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく連鎖化事業者に係る届出等に関する省令案」について、令和7年5月30日から令和7年6月28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。意見総数は約150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、荷主に係る届出等に関する命令及び連鎖化事業者に係る届出等に関する省令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。

「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等に関する命令」及び「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく連鎖化事業者に係る届出等に関する省令」については、ご意見を踏まえ、また、技術的修正を行い、別紙のとおり定めることとしました。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
全般	
<p>物流効率化をめざした改正法である趣旨は理解するが、努力義務であることに鑑み、「本命令の制定は、貨物流通の効率化をめざすことを目的とし、中長期的な計画や定期的報告の作成、提出にあたり、特定荷主に負担がないように配慮する」旨を明文化していただきたい。</p>	<p>前年度の貨物の合計の重量が基準重量以上である特定荷主においては、物流の効率化に向けた取組に関する中長期計画の作成や定期報告が努力義務ではなく、義務として措置されることとなります。こうした中長期計画や定期報告の提出に当たっては、電子システムを通じた手法の検討や一定の要件を満たす場合における荷待ち時間等の報告の省略等を通じて、可能な限り特定荷主の負担の軽減に配慮しております。</p>
<p>「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。よって、『「物流の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等」の記載において、業界団体等が策定した自主行動計画に即した取組と明示されている場合には、これを考慮する』旨、本命令案に明記いただけるとありがたい。</p>	<p>ご意見は、今後作成する特定荷主に関する手順の手引きの参考といたします。</p>
<p>届出・報告等や身分証明書のデジタル化を検討すべき。</p>	<p>ご意見のとおり、特定荷主に係る中長期計画等の届出・提出等については、電子システムを用いたデジタル形式での実施を検討しております。</p>
<p>Gマーク、グリーン経営、IT 点呼など既提出データを API 連携で自動取り込み可能にしていきたい。重複入力は特に中小事業者に過大な負担を与える。</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>物流の適正化・生産性向上を目的とする改正物流効率化法と、エネルギー起点での温室効果ガス排出削減を目的とする省エネ法（荷主）の双方において、荷主企業には実効性のある取組が求められている。両制度は目的や主管省庁が異なるものの、実務面では対象事業者、データ、改善領域が大きく重複している。このため、二重対応による事務負担や非効率な施策運用が生じないように、行政機関間の連携による制度運用の整合化を強く要望する。</p> <p>（１）データ取得・報告の統合化 物流効率化法と省エネ法では、CO2 排出量、積載率、トンキロ、エネルギー使用量など、類似または同一のデータを異なる様式で提出・管理する必要があるが、共通フォーマットの導入や統合的な提出ポータルの整備を通じて、事業者の作業負担を軽減すべき。</p> <p>（２）制度目的の統合的な運用 両制度が個別に運用されることで、現場では対応の優先順位や判断軸に混乱が生じている。制度間連携を目的とした「官庁横断のタスクフォース」の設置を提言する。</p> <p>（３）KPI・指標の整合 省エネ法では各社が設定している原単位（GJ/トンキロ）や（原油換算KL/トンキロ）、物流効率化法では積載率・CO2 削減率が主指標となっており、場合によっては相反する最適化行動が発生する可能性がある。両制度間での指標の整合性や調整係数の導入等、現実的な指針整備をお願いしたい。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考といたします。</p>
<p>指定荷主が KPI を 2 期連続で未達の場合、行政指導→社名公表→改善命令へと段階的に移行する規定を追加していただきたい。荷待ち削減を運送事業者だけで是正することは困難であり、荷主側インセンティブが必要。</p>	<p>特定荷主の取組が荷主の判断の基準となるべき事項に照らして著しく不十分であると認める時は、当該特定荷主に対し、その判断の根拠を示して、当該措置をとるべき旨の勧告をすることができるとしております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>加えて、勧告を受けた特定荷主がその勧告に従わなかったときは、その旨を公表することができることとしております。</p> <p>さらに、勧告を受けた特定荷主が正当な理由がなくてその勧告に係る措置をとらなかったときは、政令で定める審議会等の意見を聴いて、当該特定荷主に対し、当該措置をとるべきことを命ずることができることとしております。</p>
<p>定期報告書による荷主事業者の評価は、企業の社会的評価に大きな影響を与えるものである。各業界・企業のこれまでの物流効率化の取組、あるいは貨物・業界特性を踏まえて、妥当かつ公平に評価が行われることが必須と考える。評価制度の検討にあたっては、荷主業界とも協議した上で、慎重な検討をお願いしたい。</p> <p>➤先行して物流効率化を推進した結果、更なる改善余地が相対的に少ない業界・企業と、これから物流効率化を進める業界・企業との間で、評価の公平性が担保されることが大前提である。</p> <p>➤貨物・業界特性が不利な評価につながらないよう、貨物・業界特性※を踏まえた妥当性のある評価制度が大前提である。</p> <p>※：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</p>	<p>ご指摘の「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、特定事業者に係る定期報告等の届出・提出等の内容も踏まえながら、今後、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。）において議論するなど、引き続き検討を進めてまいります。</p>
<p>重量算定</p>	
<p>特定荷主等の指定に係る貨物の重量の算定方法として「単位数量当たりの重量に当該対象貨物の数量を乗ずる方法」が示されているが、実効性を踏まえ、「標準重量」に当該対象貨物の数量を乗ずる方法も含まれるという運用でお願いしたい。</p>	<p>単位数量当たりの重量については、単位数量当たりの標準的な重量も含まれます。</p>
<p>特定第一種荷主の指定に係る貨物の重量の算定方法について、「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当該対象貨物の容積を当該対象貨物の重量に換算する方法」とあるが、当該対象</p>	<p>対象貨物の種類に応じた標準的な重量原単位を用いて算定することも可能です。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>貨物の容積=280 キログラムのことなのか、共通または標準的な重量原単位を用いて良いのか不明確なため明確にしていきたい。</p>	
<p>下記の2点につき、参照する資料を含めて明示していただきたい。 ●「平均積載量」の定義。「平均積載量」とは何に対する平均なのか分かりにくい。 ●混載便など積載率不明の場合、トラックの最大積載量に対してみなし平均積載率を乗じた重量計算の有無。省エネ法にて容認されているため、当該法令でも同様に容認されるのか確認したい。</p>	<p>「平均積載量」とは、当該荷主がトラック1台に通常積載している平均的な積載量を指します。ご指摘のような計算方法については、「平均積載量」を算出しているものと扱うことが可能です。</p>
<p>「単位重量当たりの額」につき、算出する基準、参照する資料を含めて明示していただきたい。換算係数として、例えば、全国貨物純流動調査（物流センサス）付属資料の出荷原単位を利用すること等、解説書には記載があるが本命令案には記載がないので確認したい。</p>	<p>重量の算定については、事業者の負担軽減の観点から、POSデータ、商品マスターデータ等の活用による換算などを認めていますが、各事業者の責任において、実態に即して合理的な算定方法となるよう設定いただく必要があります。この際、換算係数として物流センサスの出荷原単位が考えられること等について、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の解説書（以下「判断基準の解説書」という。）に記載しております。</p>
<p>他社である第一種荷主が算定した重量（委託貨物重量）を当該第二種荷主の受渡し重量とみなすことができると解釈するが、より明確化するべく、その旨（重量算定荷主が異なる旨）を明記して頂きたい。同一荷主では、委託貨物重量＝受渡し貨物重量と算定することはできないが、現行記載では別荷主であることの明記がなく、混乱を招くおそれがあるため。</p>	<p>第1条（1）カ及び第5条（1）イは他者である第一種荷主からの貨物重量の推計ではなく、例えば、卸売業者などでは仕入品をほぼ加工せず出荷する場合は、自社が仕入れた貨物の重量（受渡し貨物重量）と自社が発送する貨物の重量（委託貨物重量）が概ね一致することが想定されるため、受渡し貨物重量を委託貨物重量とみなすものです。</p>
<p>第1条「ア～カに掲げる方法により対象貨物により対象貨物の重量を算定することが困難であると認められる場合にあつては」及び第5条「ア・イに掲げる方法により受渡し貨物重量を算定することが困難であると認められる場合にあつては」を削除し、荷主が自主的に（恣意性なく）適切と判断する手法を採用できる記述として頂きたい。</p>	<p>対象貨物の重量算定に当たって荷主の恣意性を抑制する観点から、命令案第1条（1）ア～カ及び第5条（1）ア・イにおいて掲げる方法により算定することが困難であると認められる場合にあつては、当該対象貨物の重量を適確に算定できる他の方法を選択できることとしております。この「困難であると認められ</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>現状の記載では、荷主が算定方法としてより適切且つ合理的に算定できる方法が第1条ア～カ又は第5条ア・イの手法以外にあると判断する場合でも、第1条ア～カ又は第5条ア・イの手法での算定が困難でない場合はこれらを優先して適用する必要があると解釈される。</p>	<p>る場合」については、それぞれの荷主において、実際の業務負担等を踏まえて検討することも可能です。</p>
<p>重量算定方法について、各方法の複合も可能とし、事業ごとに採用した算定結果の積上げ（足し上げ）も容認する旨の記載を追加していただきたい。方法ク）がそれに当たるのであれば、よりクリアな表現に変更いただきたい。同一法人内でも様々な事業形態があり、事業内容により適切な算定方法が存在するため。</p>	<p>技術的修正によりクは削除することとなりましたが、ご指摘の算定方法は可能であり、この旨、今後作成する特定荷主に関する手続の手引きに記載する予定です。</p>
<p>特定荷主等の指定に係る貨物の重量の算定方法に関する規定は、算出方法を柔軟にしすぎており、算出方法によっては結果が変わってしまい特定荷主になるか否かが変わってくる（調整ができてしまう）。推奨の算出方法を提示すべきではないか。または、採用する算出方法により結果が変わってしまう場合、どう判断すべきかなど、ガイドを示す必要があるのではないか。</p>	<p>算定方法については、事業者ごとに実態に近いと考える方法を選択いただくこととしておりますが、ご意見は、今後の運用の検討の参考といたします。</p>
<p>前年度の貨物の重量を適確に算定するためには多大な業務量・時間を要するおそれがあるため、下記の2点につき、容認いただきたい。一方で、特定荷主への指定を免れることがないよう、②については、算定結果が基準重量を超える場合のみ容認いただきたい。</p> <p>① 自社規模から閾値を明らかに超えている場合は重量計測することなく自ら特定荷主として届け出る。</p> <p>② 下記にて算定した貨物の重量が基準重量を超える場合は、当該重量を前年度の貨物の重量とみなす。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 前年度の一定期間（例えば半年間）の貨物の重量を法令に基づく方法で算定し、その重量を1年間分に換算する。 ● 前々年度の貨物の重量を法令に基づく方法で算定する。 	<p>特定荷主の届出の提出に当たっては、貨物の運送の委託・受渡しの状況について9万トン以上かどうか記入した上で、具体的な重量の数値の記載は任意としております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>物流会社側からすると、今後は今まで以上に重量の把握が必要になり、それには荷主（クライアント）の協力が必須になる。情報、または作業に対する費用、どちらかをいただけるような周知を政府からもお願いしたい。</p>	<p>前年度の貨物重量は荷主が把握するものであり、本法において貨物自動車運送事業者等が把握する必要はございません。</p>
<p>様式第1関係</p>	
<p>重量の算定期間は、荷主が定める会計年度に合わせることを可能にしたい（例えば1～12月）。算定に多大な労力がかかる為、年一括でシステムからデータをダウンロードできるようにするなど、極力単純化させたいため。</p>	<p>重量の算定期間は、原則として4月から3月までの期間としていますが、ご意見は、今後の運用の検討の参考といたします。</p>
<p>様式第1及び第2の「2. 作成担当者の連絡先」の記入欄が1つとなっている。特定第一種と特定第二種の社内担当者が異なるため作成担当者を2名選出することを想定しているが、分けて記入して提出することによいか。</p>	<p>作成担当者連絡先については、どちらか1名の担当者情報を記載するとともに、問合せ等があった際は相互の連携をお願いします。</p>
<p>1. 事業者に関する事項において、「貨物の運送の委託」と「貨物の受渡し」の重量記入に関して、それぞれどのように解釈して記入すればよいのか。（「受渡し」は自らの事業に関する貨物を委託のない運転手との間で受渡しすることを指すものか。）解釈を確認したい。 貨物の運送の委託＝第一種荷主としての荷量、貨物の引き渡し＝第二種荷主としての荷量であれば、そのような記載にしてはどうか。</p>	<p>法第45条第2項において、「第一種荷主は（中略）、主務省令で定めるところにより、貨物の運送の委託の状況に関し、主務省令で定める事項を荷主事業所管大臣に届け出なければならない」と規定されており、同条第6項において、「第二種荷主は、（中略）、貨物の受渡しの状況に関し、主務省令で定める事項を荷主事業所管大臣に届け出なければならない。」と規定されているため、それぞれ「貨物の運送の委託の状況」「貨物の受渡しの状況」と記載しております。ご指摘の解釈については、ご理解のとおりであり、今後作成する特定荷主に関する手続の手引きで補足する予定です。</p>
<p>1. 事業者に関する事項において、「委託」「受渡し」の両方がある場合は両方記入するのか。</p>	<p>両方において基準重量を超えている場合は、両方記載いただく必要があります。片方のみ基準重量を超えている場合は、超えている区分の重量の状況を記載してください。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>1. 事業者に関する事項において、貨物のトン数は社内拠点間転送と得意先配送は合算で記入するのか。</p>	<p>社内拠点間転送や得意先配送において第一種荷主、第二種荷主等に該当するかどうかについては、パターン図などを参照して把握した上で、様式第1の「貨物の運送の委託の状況」には第一種荷主としての取扱貨物重量の合計、「貨物の受渡しの状況」には第二種荷主としての取扱貨物重量の合計をそれぞれ合算して記入してください。</p>
<p>様式第1「貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書」については、備考3、4に記載されている通り、「貨物の運送委託の状況」の欄にチェックを記入することのみでも許容いただける内容とされているが、「チェックを記入することのみで許容する」旨をしっかりと明記いただき、重量の算定根拠等の提示は不要であることを明示いただきたい。</p>	<p>ご意見は、今後作成する特定荷主に関する手続の手引きの参考といたします。</p>
<p>次年度以降において、貨物の運送の委託の状況が令第6条第3項の数値以上にならないことが明らかである場合又は、貨物の受渡しの状況が令第7条第3項で定める数値以上にならないことが明らかである場合は、前年度の荷量が規定を超えていても特定事業者には該当しないという判断が下るという理解でよいか。そうであればその旨法令に明記いただきたい。</p>	<p>ご指摘のケースでは、法第45条第3項又は同条第7項に基づき翌年度以降の指定を取り消す運用を想定しております。</p>
<p>様式第3関係</p>	
<p>様式第3「1 中長期計画書の代表者の役職名・氏名」の記載は代表取締役社長以外の者(例 担当役員、部門長等)でも構わないか。</p>	<p>当該欄には主に代表取締役社長の役職名・氏名を記載いただくことを想定しておりますが、委任状等がある場合は、それ以外の役職の方での提出を拒むものではありません。</p>
<p>様式第3に「特定荷主番号」を記載する欄があるが、この番号は、いつ、どのような形で連絡を受けることになるのかを教えてください。</p>	<p>事業者による様式第1の届出の後、国から当該事業者に対して特定荷主の指定を通知する際に当該番号も連絡する予定です。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
様式第3について、特定第一種と特定第二種の社内担当者が異なるため作成担当者を2名選出することを想定しているが、分けて記入して提出することでよいか。	作成担当者連絡先には、問合せ先としてどちらか1名の担当者情報を記載するとともに、問合せ等があった際は相互の連携をお願いします。
様式第3に「計画期間(年度)」を記入する欄がある。条文に「計画を最後に提出した日から起算して5年を超えない範囲内で特定荷主が定める期間」とあるが、自社の中期計画を3年単位(2026~2028年)で作成しているため、3年で提出することで問題ないか。この場合、2029年以降の中期計画は2028年12月までの提出で問題ないか。	計画期間については、「計画を最後に提出した日から起算して5年を超えない範囲内で特定荷主が定める期間」であれば、3年でも構いませんが、「終期の属する年度の翌年度7月末日まで」に提出いただく必要があることから、ご指摘のケースでは2029年7月末日までに提出いただくこととなります。
<p>様式第3の計画内容(実施措置、計画内容、実施時期)や参考情報の記入欄について、どの程度の範囲・内容を記入するかが不明瞭であり、記載内容の事例があると分かりやすいので明示していただきたい。</p> <p>①効率化に関する施策は、過去、現在、未来の各ステータスはどのように記載するのか。</p> <p>②ドライバー1人あたりではなく、拠点ごとのエリア単位ではダメか。</p> <p>③待機は、ピークとオフピークで対策が異なるが、どのように記載していくか。</p> <p>④実績はどの程度の粒度で必要か。実績が取れない自社拠点はどうすればいいか。</p>	ご指摘については、今後作成する特定荷主に関する手順の手引きにおいて、具体的な記載例をお示しすることを検討しております。事業に応じて、エリア・時期・品目等ごとに取組予定を記載いただくこと、定性目標・定量目標を設定すること、予定と併せてこれまでの取組等を記載いただくことは構いません。
様式第3の計画期間について、条文から5年程度を想定するが、左記の認識でよいか確認したい。	計画期間については、最長5年間です。
様式第3の計画内容：実施措置はどの程度の粒度で記載が必要なのか。5行全てを埋める必要があるのか確認したい。	入力項目は「実施措置」、「計画内容(具体的な措置の内容、目標等)」、「実施時期」の3つですが、あくまでも様式であることから、記載分量を5行とするものではありません。なお、特定荷主に係る中長期計画等の届出・提出等については、電子システムを用いたデジタル形式での実施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
<p>中長期計画が変更された場合に報告が必要となる変更定義（変更範囲）をご教示いただきたい。実施措置・実施時期など対象問わずなんらかの計画変更は想定されるが、どのような場合に計画変更を提出すべきか。</p>	<p>中長期計画については毎年の提出を基本としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に一度提出いただくこととしております。実施措置や実施時期、代表者や表紙に記載する物流統括管理者の記載を含め、提出済みの計画に変更があった場合は、変更があった年度の翌年度7月末日までに提出いただくことを想定しております。</p>
<p>様式第3の「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、平均で大型車単位となっている場合は記載は不要か。また、共配業者に委託している場合は記載は不要か。</p>	<p>いずれの場合も、判断基準に基づき「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」に関する中長期計画を記載してください。他の貨物との積み合わせに必要なリードタイムの確保や貨物の平準化を十分に行っており、他に中長期的に取り組むべき事項がなければ、その旨と取組を継続する旨を記載いただければ構いません。</p>
<p>貨物重量の増加に関する計画とあるが、積載量の向上を指しているのか、効率を求めるための手段の計画なのか。積載率・実車率の両方についての計画を指しているのか。</p>	<p>「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関する計画」は、積載効率の向上等のための取組に関する計画であり、積載率の向上、実車率の向上、車両の大型化等に資する荷主側の取組について記載してください。判断基準の解説書「2-1 判断基準の解説：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」も参照してください。</p>
<p>様式第3のIVは荷役と荷待ち時間をあわせた荷待等時間の短縮としてあわせての記載でもよいのか。あくまで、荷役時間に限定した計画を立案する必要があるのか。</p>	<p>「荷待ち時間の短縮」と「荷役等時間の短縮」については、取り組むべき内容が異なっていることから、それぞれについて計画を立案してください。</p>
<p>様式第3のII「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関する計画」について、1回の運送重量増加は、積載率の向上をはじめ、リードタイムの見直しや貨物量の平準化等、配送効率化全般にわたると考えられ、それら各種の取組が記載できるようタイトルの見直し、例示の追記を検討していただきたい。</p>	<p>様式の項目のタイトルは条文に即したものとしていますが、ご意見は、今後作成する特定荷主に関する手続の手引き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>様式第3のⅡ「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関する計画」について、通常の運送においてトラックの積載量の上限近くまで積載している場合には、「実施済み」のチェックボックスを設けて確認するか、実施済みである旨を参考情報に簡潔に記述することにより、計画内容の記載を省略可能としてはいかがか。</p>	<p>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、すでに可能な限り達成できている場合は、その旨とその状態の継続に努める旨を計画として記載いただければ構いません。この旨、今後作成する特定荷主に関する手続の手引きに記載する予定です。</p>
<p>様式第3のⅢ「運転者の荷待ち時間の短縮に関する計画」について、通常の運送で荷待ち時間が発生していない場合は、「実施済み」のチェックボックスを設けて確認するか、荷待ち時間が発生していない旨を参考情報に簡潔に記述することにより、計画内容の記載を省略可能としてはいかがか。</p>	<p>荷待ち時間が発生していない場合は、その旨及びその状態の継続に努める旨を計画として記載いただければ構いません。この旨、今後作成する特定荷主に関する手続の手引きに記載する予定です。</p>
<p>様式第3のⅣ「運転者の荷役等時間の短縮に関する計画」について、安全上の理由等から運転者の荷役等時間が短縮できない場合は、その旨を参考情報に簡潔に記述することにより、計画内容の記載を省略可能としてはいかがか。</p>	<p>ご指摘のケースでは、安全上の理由等から運転者の荷役等時間を短縮できない旨に加えて、その中で可能な効率化には努めており、それを継続する旨のみを計画として記載いただければ構いません。この旨、今後作成する特定荷主に関する手続の手引きに記載する予定です。</p>
<p>様式第3及び第5関係</p>	
<p>法律や基本方針に「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の増加を図るための措置を講ずる」とあるが、定期報告や中長期計画の作成にあたっては「重量」に限ることなく、「重量等」とするなど、「容積」やその他基準による記載ができるようにしていただきたい。比重の小さな貨物では貨物自動車への積載において容積の点で積載が制限される貨物運搬もある。またトラック一台の効率性を高める「軽重混載」による共同物流の拡大も重要と認識している。</p>	<p>「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の増加を図るための措置」については、法の条文に即してこの記載としておりますが、判断基準の解説書において「積載効率＝(積載重量/最大積載重量)×実車率だが、例えば比重の小さい貨物については容積ベースで考えるなど、各荷主において実情に応じて把握いただくことが可能。」としており、容積その他の基準による記載が可能です。詳細は、判断基準の解説書「1-2 制度の概要及び本解説書の位置づけ」をご覧ください。</p>
<p>「特定第二種荷主」の「中長期的な計画」と「定期の報告」に関して、「運転者の荷役等時間の短縮に関する計画」「フォークリフトを適切に配置すること」「荷役等の人員を適切に配置すること」の項目がある</p>	<p>法第42条第5項において、第二種荷主の努力義務の対象範囲として、以下のように規定されているため、ご指摘のような状況において納品場所に生じる荷役等時間の短縮の努力義務は納品先</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>が、以下を明記あるいは整理しない限り、運転者の作業として継続する可能性が非常に高く、物流効率化は進まないと考える。</p> <p>第二種荷主は第一種荷主から見ると納品先であり、顧客（買い手）であることが多い。また、納品場所に配置しているフォークリフトは納品先（第二種荷主）の持ち物であることが一般的である。運転者は「運転するだけ」の考えに則れば、納品先におけるフォークリフト作業はフォークリフト所有者である納品先（第二種荷主）の作業とするのが適当である。しかし加工食品業界ではこれまでこの作業をドライバーが担って来たことから納品先は発荷主である食品メーカーに対して「納品先（着荷主）がフォークリフト作業行う場合は有償にて対応する」と言い出す企業も出てきた。他方、発荷主が納品先に金銭を払って荷下ろし作業を依頼することはフードサプライチェーンの商慣習をゆがめる。</p> <p>このような経緯から納品先での荷下ろし作業は着荷主（特定第二種荷主）の業務であるとの明文化が必要である。そのようでないで、命令案にある「荷役等の人員を適切に配置」は、第二種荷主の一方的主張や解釈による配置に留まり、流通の効率化やドライバーの負荷軽減には至らない。</p>	<p>に生じることとなります。この旨は、判断基準の解説書にも記載しております。</p> <p>（荷主の努力義務）</p> <p>第四十二条（略）</p> <p>2 前項の規定により第一種荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷役等時間にあつては次に掲げる施設におけるものに限られるものとする。</p> <p>一 当該第二種荷主が管理する施設</p> <p>二 当該第二種荷主との間で当該貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設</p> <p>3～5（略）</p>
<p>届先にて中味に問題を与えない程度の容器の軽微な傷や凹み、ケース物でも内装容器に影響のない破れ等でも受け取り拒否となり、持ち戻り・交換ロスが発生している。海外からいわゆる“ジャパニーズ・クオリティ”と揶揄されている過剰品質問題であり、潤滑油など商品は容器でなく中味であり、容器は中味を守るためにあるという意識変革を着荷主に求めていきたい。</p>	<p>判断基準の解説書「2-4 判断基準の解説：運転者の荷役等時間の短縮（2）検品の効率化②」や事例集において、「検品水準の見直し」について記載していることから、中長期計画・定期報告に記載いただける取組となります。発着荷主の協議においてもご活用ください。</p>
<p>EDI/API等の標準インターフェース実装計画と、関連システム費用の荷主・委託先負担割合を記載必須項目としていただきたい。データ連携コストが運送側に偏れば投資余力がなくなり、効率化が進まない。</p>	<p>関連システムの導入は義務ではなく、取引実態に応じて各事業者間で適切に検討していただく必要があり、記載の必須項目にすることは適切ではないと考えております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>LPガスの荷主事業者は多角的に複数事業を営む企業が少なくない。現在の定期報告様式は、単一の事業であれば比較的記載しやすいが、LPガスや石油製品、ミネラルウォーターや飲食事業、製氷事業、米穀事業、練豆炭事業など他にも多岐に亘り事業を営んでいる場合、物流のボトルネックとなる過程がかなり異なる。例えば、メイン事業がLPガスの場合は高圧ガス保安法や液化石油ガス法に準拠した管理が必要になり、それに伴った運送が必要となる。また、LPガス容器を小口にご家庭に配送する場合は、顧客の要望により容器の設置場所が入口の裏手に置かれているケースが多々あり、顧客所有の自動車や植木など配送員にとっての障害が散見され、30年以上前から顧客を説得する等、改善のための努力をしているが、顧客からの理解がなかなか得られないなど、進展が僅少である。また、LPガス容器を各家庭に配送、設置をするのに容器を火気から2メートル以上の離隔をすることが液化石油ガス法で定められているところ、経済産業省ガス安全室の示す火気に該当する要件に当てはまらない(例えばインバーターエアコンの室外機など)機器も、各監督部や都道府県によって見解や解釈が異なり独自の解釈で火気とみなされ、特に都道府県をまたぐ配送で物流事業者にかなりの支障が発生している。このような例は行政からも見直し、解釈をあわせていただきたい。</p>	<p>中長期計画や定期報告の自由記載欄については、事業ごとに記載いただくことが可能ですが、ご意見は、今後の物流政策の参考といたします。</p>
<p>様式第3「中長期計画書」、様式第5「定期報告書」において、「特定第一種荷主（特定第二種荷主）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」を対象とする取組については、寄託契約を締結した者が同業他社の貨物を扱っており、荷主事業者として主体的な取組は難しく、あくまで当該施設の管理者と連携し対応した内容を報告することが限度である実態・構造を理解いただき、その前提で計画・報告されることが許可されることを明示いただけるとありがたい。</p>	<p>ご意見のような状況を踏まえ、定期報告においては、一部の項目について寄託先に係る回答を求めない取扱いとするなど、寄託先の取扱いをその他の施設とは異なる形にしております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>様式第3「中長期計画書」、様式第5「定期報告書」に関しては、実態を踏まえた上で可能な限り柔軟性及び自由度を持った記載を許容いただきたい。また、具体的な記載方法について、解説書等において別途フォローいただきたい。</p>	<p>ご意見は、今後作成する特定荷主に関する手続の手引きの参考といたします。</p>
<p>様式第4 関係</p>	
<p>様式第4の2. 物流統括管理者の氏名等の選任・解任の年月日は和暦と西暦のいずれで記入するのか。</p>	<p>西暦での記入を想定しております。</p>
<p>様式第4の備考欄に記入する内容は何を記入するのが不明瞭であるため記載例を明示していただきたい。</p>	<p>「備考欄」については、記載が必須の欄ではありません。なお、今後作成する特定荷主に関する手続の手引きにおいて、具体的な記載例をお示しすることを検討しております。</p>
<p>物流統括管理者の選任は物流課題改善に対する権限を有する立場であれば、役員等の役職は伴わなくてもよいか。</p>	<p>物流統括管理者は、単なる物流部門の長というものではなく、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充てることと法第47条第2項に規定されております。</p>
<p>様式第5 関係</p>	
<p>本制度の趣旨である「サプライチェーン全体の効率化」と「ドライバー労働環境の改善」を実効性あるものとするためには、荷待ち時間・積載率など定量KPIの明確化と是正措置の設定が不可欠。 定期報告について、荷待ち時間、荷役作業時間、平均実車積載率の数値報告を必須項目とし、未達成の場合は改善計画書の追加提出を義務付けてはいかか。制度効果を検証するためには、時間と積載効率に直結する指標の定量把握が不可欠。</p>	<p>努力義務に規定する措置の適確な実施を確保するために必要があると認めるときは、荷主の判断の基準となるべき事項を勘案して、必要な指導・助言をすることとしています。 加えて、特定荷主の取組が荷主の判断の基準となるべき事項に照らして著しく不十分であると認めるときは、当該特定荷主に対し、その判断の根拠を示して、当該措置をとるべき旨の勧告をすることができることとしています。</p>
<p>定期報告の判断基準の実施状況について、回答項目が、「ほぼ全てで実施/大半で実施」と、「90%以上で実施/50%以上 90%未満で実施」の2種類が存在している。回答項目の表記（基準）が異なる背景をご教示いただきたい。またどちらかに統一するのはいかか。</p>	<p>ご指摘の点については、取組を行っている施設の数などで把握することが可能であるなど、定量的に把握できる内容かどうかで記載内容を変えております。</p>
<p>様式第5のIIについて、特定第一種荷主、特定第二種荷主の様式それぞれに、「(特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者</p>	<p>荷待ち時間等の短縮の努力義務の範囲は自ら管理する施設及び寄託先であるところ、荷主が所有又は賃借する施設については、</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>が管理する施設を除く。)(特定第二種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を除く。)」との注があるが、小売がD C並びにT Cの運営を3 P Lへ施設管理も含めて運営委託している場合、措置の報告者は小売ではなく3 P Lが行うことでよいと解釈してよいか。</p>	<p>管理を委託している場合であっても「自ら管理する施設」に該当し、荷主側の定期報告の対象となります。</p>
<p>様式第5のIIについて、業界特性上、構造的に取り組むことのできない措置が含まれているため、「実施状況の詳細」の選択肢に「回答対象ではない」の選択肢を追加していただきたい(「実施していない理由」を記載できる欄はあるものの、より明示的に選択肢として規定頂きたい)(例えば鋼材物流でフォークリフトは使用しないが「フォークリフトを適切に配置すること」が求められてしまっている)</p>	<p>ご意見を踏まえ、一部の措置の選択肢に「該当なし」を追加しました。</p>
<p>様式第5のII 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準の遵守状況について、予め記入欄が設定されている以外の顕在化した課題は、「実施していない理由」欄へ記入することでよいか。</p>	<p>「実施していない理由」欄は、判断基準として取り組むべきとされる内容について「実施していない」場合にその理由を記載していただく欄となります。ご指摘の「あらかじめ記入欄が設定されている以外の顕在化した課題」については、IIIの「IIの他に実施した措置」に記載していただくことが可能です。</p>
<p>様式第5のIIの「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の必要な時間を把握する」とあるが、帰路の帰り荷の有無は確定が困難な場合が多いため遵守状況とすることは妥当ではないのではないか。</p>	<p>ご指摘の荷主の遵守状況は、帰り荷の有無で判断されるのではなく、物流事業者が「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」などを行うために必要な時間を、荷主が把握することなどにより、「必要な時間を確保しているか」どうかで判断されるものです。</p>
<p>様式第5のIIの「貨物の量の平準化」の「平準化」や「貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯の集約を図ること」の「集約」とはどのような内容かが分かり難い。具体的な内容の例示もしくは補足解説等を分かりやすく示していただきたい。</p>	<p>判断基準の解説書「2-2 判断基準の解説: 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(2) 貨物の出荷量及び入荷量の適正化」をご覧ください。</p>
<p>様式第5のIIの「貨物の出荷量及びに入荷量の適正化を図ること」について、「適正化」とは何をもって、どのような状態を示しているのか、</p>	<p>ご意見は、今後の解説書等の更新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>基準が分かり難い。例えば、入出荷能力を上回らないように調整する等、表現を具体的にすべきではないか。</p>	
<p>様式第5のⅡの「貨物の量の平準化を図ること」について、「発注に対して主体的な立場にある場合、貨物の量の平準化を図ること。」としたい。平準化は発注する主体によるところが大きい。この権限を持たない、第一種荷主の立場からの改善は不可能であるため、上記の修正を加えたい。</p>	<p>発注に対し主体的な立場にある者のニーズが変わらず繁閑差の平準化が困難な場合においては、可能な範囲で納入単位（例：トラック単位、パレット単位等）・回数の集約等に取り組むようにお願いします。</p>
<p>様式第5のⅡについて、特定第二種荷主の順守状況にも「貨物の量の平準化を図ること」のくだりが記載されるべきではないか。平準化には発注する主体によるところが大きい。この権限を持たない、第一種荷主の立場からの改善は不可能であるため、上記の修正を加えたい。</p>	<p>貨物の量について、貨物自動車運送事業者と運送契約を結び、直接的に貨物自動車運送事業者に指示するのは第一種荷主であるため、その平準化は第一種荷主の努力義務とした上で、第二種荷主にも第一種荷主から協力を求められた場合に応じる努力義務を課しています。</p>
<p>様式第5のⅡ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」は荷主の対応としてそこまで求められる、必要とされるものなのか。物流事業者の職掌の範囲になるのではないか。</p>	<p>情報処理システムの導入は手段であり、システムの導入を行わずとも配車計画又は運行経路の最適化を行うことが可能である場合はシステムの導入自体が求められるものではありません。荷主側でも貨物量に応じたトラックの手配や積合せ配送ができるような運行経路の設定など可能な取組をお願いします。判断基準の解説書「2-2 判断基準の解説：運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加（3）配車計画や運行経路の最適化」もご覧ください。</p>
<p>「情報処理システム」に関し、具体的事例で補足いただきたい。</p>	<p>ご指摘の「情報処理システム」は配車管理システム等を想定しており、詳細については、判断基準の解説書「2-2 判断基準の解説：運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加（3）配車計画や運行経路の最適化」もご覧ください。</p>
<p>様式第5のⅡの「貨物の受渡を行う日及び時刻又は時間帯を分散させること」における分散を実施しているか否かの基準を確認したい。</p>	<p>ご指摘については、事業者の業態や業界特性によって実施しているかどうかの判断は異なってくるものであり、一律の基準を定めることはいたしません。判断基準の解説書「2-3 判断基</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>準の解説：運転者の荷待ち時間の短縮（1）貨物の入出荷の日時の分散」もご覧ください。</p>
<p>様式第5のⅡの「特定第一種荷主が管理する施設において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」の「到着時刻表示装置」とは何を差すのか。「到着時刻表示装置」はそのような装置を設置することが前提となるのか。設置しなくては行けないのか。</p>	<p>備考4及び判断基準の解説書に記載のように、トラック予約受付システムのことを指しております。到着時刻表示装置の導入・活用は取組の例示であり、「その他の措置」によっても構いませんが取り組むべき内容は「貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整」することです。</p>
<p>様式第5のⅡに「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又は時間帯を分散させること」とある。</p> <p>小売センターからの店舗向け配送を特定第一種荷主として荷待ち時間を報告する場合、基本的に1運行目の車両がセンターに帰着し、2運行目の定時出発時間までセンター内で待機となるが、それを荷待ち時間として改善対象とする場合、短縮に関する措置を実行するのが難しいとの意見がある。どのようなケースを想定しているかわかりやすく説明していただきたい。実行困難なものについては対象外とする等見直していただきたい。</p> <p>また、業務委託する運送事業者とは1日のコース設計の中で運行計画が合意されており、センターでの待機時間を利用して休憩時間としている場合、その時間を考慮して報告することは可能と解釈してよいか。</p>	<p>ご指摘の項目は「貨物の受渡しを行う日時を分散」させているかどうかを報告いただくものであり、実態に応じて可能な取組に努めていただき、必要に応じて「その他の措置」や「実施していない理由」も利用して実施状況を記載してください。</p> <p>なお、運行計画が合意されており、センター内で待機している時間について、休憩時間としている場合については、「荷主等の都合により待機した時間」に該当しないため、荷待ち時間から除外することが可能です。</p>
<p>様式第5のⅡの「荷役等の効率化を図ること。①-4フォークリフトを適切に配置すること。①-5荷役等を行う人員を適切に配置するこ</p>	<p>①-4と1-⑤を統合する場合、例えばフォークリフトの活用が業界特性上難しい荷主においては、回答の基準が不明瞭になることが想定されるため、分けた項目とした上で「①-4のフォー</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>と。」について、①-4と①-5の項目に区別をせず、両者を合わせた措置の表現とした方がよい。</p> <p>フォークリフトそのものではなく、着荷主としてフォークリフト人員を準備し、乗務員に荷下ろしをさせないことが重要であり、項目を独立させたフォークリフトの配置だけでは、運転手の荷役時間の削減には役立たない。</p>	<p>クリフトを適切に配置すること」の回答選択肢に「該当なし」を追記することとしました。</p>
<p>様式第5のⅡの「検査を効率的に実施するための機械を導入すること」について、具体的にどのような内容であるかももう少し具体的な内容を補足説明する等が必要ではないか。</p>	<p>判断基準の解説書「2-4 判断基準の解説：運転者の荷役等時間の短縮（2）検品の効率化」をご覧ください。</p>
<p>様式第5のⅡの「運転者の荷役を省力化することの貨物の荷造りを行うこと」の「貨物の荷造り」の内容が分かり難い。例示を示す等して理解できる内容としてきたい。</p>	<p>判断基準の解説書「2-4 判断基準の解説：運転者の荷役等時間の短縮（1）荷役等の効率化③」をご覧ください。</p>
<p>働きかけをすすめていることで減少はしてきているが、まだまだドライバーによる棚入れが先方フォークリフト運転、手作業を問わず残っているのが実情。他業界の方も指摘しているように運転とそれ以外の作業の分離の原則に則って、着荷主側がすべき作業をドライバーに行わせないよう、根絶を求める。着荷主での棚入れ作業がなくなれば、拘束時間の削減にもつながる。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考といたします。</p>
<p>様式第5のⅡの「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」について、停留場所の面積なのか場所の数なのか図りかねるため、記述の意図と貨物量の関係がわかるよう文言修正いただきたい。もし数である場合は貨物の量に応じては適切ではないと認識している。なぜならば、停留場所の数を貨物の量に応じて確保すべきという内容の場合、パレット化等の打ち手を打っても荷量の削減にはならず、停留場所を増やすことが必須となってしまうため。</p>	<p>ご指摘の記載は、本年4月1日に施行した「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」の第4条第2項第3号で規定されている内容です。</p> <p>具体的な内容については、判断基準の解説書「2-4 判断基準の解説：運転者の荷役等時間の短縮（3）荷役等の環境整備」に記載しております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>様式第5のⅡ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」は、「効率化のための取組に関する責任者の選任」で選任された責任者が行うのか、選任された責任者以外の者が行ってもよいのか。</p>	<p>研修等を実施する者は、効率化のための取組に関する責任者に限られるものではありません。</p>
<p>様式第5のⅡの「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」について、特定第二種荷主側では、基本的に入荷車両ごとの積載情報は把握できないとの意見（特に共同配送便、路線便、宅急便等）がある。どのようなケースを想定しているか分かりやすく説明していただきたい。実行困難なものについては対象外とする等見直していただきたい。</p> <p>なお、納品重量（換算値含む）を納品車両数で割った値で把握することは可能だが、納品カテゴリー量の変化や店舗売上（売上ダウンの場合は低積載車両の増加）に影響を受ける。また、預かり在庫（DC）については、メーカーへの発注者が前工程（第一種荷主）になるため、直接コントロールできない（不稼働等の在庫情報共有、間接的な要望伝達のみ）。さらに、低積載車両を減らし混載車両（共同配送便）が増えると、荷役時間（検品時間増加）に影響して、車両は減るが車両あたりの検品時間の増加＝効率化のトレードオフが発生するとの意見がある。実態を踏まえて適切な内容に見直していただきたい。</p>	<p>第二種荷主における「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」に関する努力義務は、第一種荷主が積載効率の向上等の取組のために協議したい旨を申し出た場合は、必要な協力を行うことと規定されています。積載効率の状況については、第一種荷主に協力すべきことがあるか確認する中での状況把握や、第一種荷主への協力及び部門間の連携の促進の効果の把握に努めていただくことが必要であると考えています。</p>
<p>様式第5のⅡの「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こと」について具体的にどのような内容であるかが分かり難いため、もう少し具体的な内容を補足説明する等が必要ではないか。</p>	<p>判断基準の解説書「2-5 判断基準の解説：実効性の確保（4）物流データ標準化等を通じた物資の流通に関する多様な主体との連携の円滑化」をご覧ください。</p>
<p>様式第5のⅡ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</p>	<p>判断基準の解説書「2-5 判断基準の解説：実効性の確保（5）物流サービスに応じた価格の把握」をご覧ください。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>を把握することができるようにすること」について具体的にどのような内容であるかが分かり難いため、もう少し具体的な内容を補足説明する等が必要ではないか。</p>	
<p>様式第5のⅡ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」について、「特定第二種荷主が契約主体にある場合、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」とすべき。発荷主が運送契約を締結している以上、運送役務内容に応じた価格設定は発荷主と物流事業者間にあるのではないか。着荷主側が荷役負担を軽減したとしてもメニュープライシング的な提示はできない。</p>	<p>ご指摘の記載の対象は運送役務の価格に限っておらず、第二種荷主においても、例えば、混雑時の荷受けに対するオプション料金やバース予約時の割引、システム導入や共同配送など物流効率化の取組にかかる追加費用を互いに可視化し分担を交渉すること等が考えられます。</p>
<p>定期報告の中に記載されている「価格の設定」に関しては、取引される商品の価格を指しているということで良いか明示していただきたい。例えば、注文日2日後配達なら1個1,000円、翌日配達なら1個1,500円などを示すことが運送役務の内容その他の事情に応じた「価格の設定」ということを示しているのか確認したい。</p>	<p>ご理解のとおり、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの工程に応じて物流コスト分を上下させるメニュープライシングを念頭に規定しております。</p>
<p>様式第5のⅢの「Ⅱの他に実施した措置」の欄は、どこまで具体的な内容を記述すべきなのが不明瞭・曖昧であるため記載例を明示する等していただきたい。</p>	<p>今後作成する特定荷主に関する手続きの手引きにおいて、具体的な記載例をお示しすることを検討しております。</p>
<p>様式第5のⅢの「Ⅱの他に実施した措置」の欄は、Ⅱの「具体的な措置の内容」欄の記載をもって替えることができるため不要ではないか。</p>	<p>「Ⅲ Ⅱの他に実施した措置」には、「Ⅱ 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準の遵守状況」に記載されている取組以外の物流の効率化に資する実施事項を記載いただくことを想定しております。</p>
<p>様式第5のⅣの1-1「荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について」の備考に記載されている「対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間</p>	<p>ご指摘の箇所は、荷待ち時間等を計測する施設についてサンプリングを行う場合の最低値を示したものです。施設のサンプリングを行う場合は、年間において取扱貨物の重量が大きい施設</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設」とあるが「取り扱う貨物重量の半分程度」の内容が曖昧で分かり難い。全施設の中で扱いの大きい順に 50%を選択して他の記載は不要という解釈でよいのか。</p>	<p>又は実態を把握すべき施設を選択し、選択した施設の取扱貨物重量の合計が、第一種荷主又は第二種荷主としての取扱貨物重量全体の 50%程度を超えるようにしてください。なお、寄託先及び複数の荷主で共同利用する施設は、サンプリングの対象から外して取扱貨物重量全体からも当該施設での取扱貨物重量を差し引くことが可能です。</p>
<p>様式第 5 の IV 「1-2 計測対象施設の一覧：対象施設」の選定基準を明確にしていきたい。事業者側で任意で選定した際にその「理由」を明確にする必要があるのか確認したい。</p>	<p>施設についてサンプリングを行う場合は、「IV 荷待ち時間等の状況等」の「1-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について」の備考に記載しているとおり、「対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設」を最低値として、各事業者で選定していただきます。</p> <p>サンプリングを行った場合は、選定の考え方について「1-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について」の欄に記載いただきます。</p> <p>これらの詳細については、今後作成する特定荷主に関する手続きの手引きにおいて補足する予定です。</p>
<p>荷待ち時間等の測定について、年 4 回は負担が大きく、年 2 回への効率化を検討していきたい。</p> <p>また荷待ち時間等が 1 時間以内の場合提出省略可とされているが、1 回提出し 1 時間以内であることを報告すれば次年度からは報告省略でよいことを明確にしていきたい。</p>	<p>ご指摘の点については、事業者における「取組の実効性の担保」と「業務負担の軽減」を両立する観点からの合同会議での議論を踏まえ、通年での計測から季節変動を踏まえた四半期での計測へと負担を軽減しております。</p> <p>荷待ち時間等が 1 時間以内である場合、定期報告中の「IV 荷待ち時間等の状況等」は報告の省略が可能となりますが、継続的に 1 時間以内であるか否かは毎年確認いただく必要があり、計測ではなく聞き取りや日報に基づくものでも構いませんが、1 時</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	間以内であることを確認した場合に限り負担軽減のために荷待ち時間等の報告の省略を認めるものです。
郵便物等について考慮しない部分は重量算定のみであるが、荷待ち/荷役時間についても考慮しない旨を明記いただきたい。	ご意見は、今後作成する特定荷主に関する手続の手引きの参考といたします。
<p>様式第5の荷待ち時間の計測について、小売の物流センターにおいて納品先よりの納品車両と店舗への配送車両については、荷待ち時間計測の開始点が異なる場合がある（配送車両の契約内容）との意見がある。その場合は各事業者で荷受時と配送時の荷待ちの計測開始点を別途設定しても良いのか。</p> <p>（例；1日8時間で3運行する契約の場合、1運行目より帰着後、2運行目出発まで1時間あるような場合。8：00、11：00、14：00 出発で8：00 配送での帰着が10：00 の場合、11：00 までの1時間は荷待ちとなるのか。上記の契約であれば、1運行目帰着後、構内で待機を開始した時間を起点とするのではなく、センターが指定したバース接岸時点を起点とする等の解釈で良いのか。）</p>	<p>本法律における荷待ち時間の定義については、国土交通省関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則第5条において以下のように規定されており、当該規定に則った考え方をすることとしています。</p> <p>その上で、ご指摘のケースの10時～11時においては、センターが指示した時刻から荷待ち時間とすることが適切であると考えられます。</p> <p>（荷待ち時間） 第五条 （略） 2 法第三十条第四号の国土交通省で定めるところにより算定される時間は、運転者（同条第二号に規定する運転者をいう。以下同じ。）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（以下この項において「集貨場所等」という。）に到着した時刻（次の各号に掲げる場合にあつては、当該各号に掲げる時刻）から荷役等（同条第五号に規定する荷役等をいう。次条第二項において同じ。）を開始した時刻までの時間（荷主（法第三十条第七号に規定する荷主をいう。）、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者（次条第一項において「荷主等」という。）の都合により待機した時間に限る。）とする。</p> <p>一 決定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 これらの時刻</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>貨物によっては、荷役作業等の手順が定型化されている等の特性により、全送行を計測しなくても送行全体の「荷待ち時間等」状況を推計できる貨物がある（燃料油等）。また、特に特定第二種荷主の場合、契約関係にないトラック事業者からデータの提供を受けることが難しいケースがあることから、推計することができる貨物については、推計値を用いて報告することも認めていただきたい。</p> <p>▶燃料油の荷積みに関する「荷待ち時間等」の計測手法の一つとして、タンクローリーの車載端末による計測が挙げられる。</p> <p>▶しかし、タンクローリーの車載端末による計測については、以下のように、運送会社との契約等の事情で計測データの入手が難しいケース、または運送会社に大きな負担がかかるケースが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・非専属契約ローリー（スポット傭車）については、車載端末の有無や運送会社からのデータ提供の可否等が事前には分からない。また、専属契約ローリーについても、車載端末の設置状況は送 会社により異なるため、現状では車載端末が設置されていない車両が存在する。 ・取引先が運送会社を手配するバーター取引・倉取り分については、出荷基地の荷主事業者と契約関係にない運送会社からデータ提供を受けることになり、現実的に計測データの入手が難しい。 ・時間計測対象となる製油所等では1日数百件の荷積みが行われており、全ての車載端末データを取りまとめるには、運送会社に相当な負担がかかる。 <p>▶一方で、燃料油に関しては、各出荷基地における荷積み作業の手順が定型化されているという貨物の特性がある。専属/非専属ローリー、車載端末設置/非設置ローリー、あるいは自社持届け分の荷積み（第一</p>	<p>二 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（前号に掲げる場合を除く。） 当該行為を行った時刻</p> <p>ご意見は、今後作成する特定荷主に関する手続の手引き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>種荷主分) /バーター取引・倉取り分の荷積み (第二種荷主分)、で実態上の荷積み作業の手順に差はない。</p> <p>この貨物特性により、「車載端末が設置された専属契約ローリー」による「自社持ち届け分 (第一種荷主分) の送行」について、「全体状況の推定が可能なレベルで送行を選定して」時間計測・集計することでも、十分に送行全体の「荷待ち時間等」を推計することが可能である。</p> <p>➤三省「合同会議取りまとめ」にも「((時間計測のサンプリングについては) 各業界の特性や業務負荷等にも留意」と記載があるが、こうした推計が可能な貨物については、合理的な手法を用いることにより、貨物特性を活かして事業者の業務負荷を減じた時間計測が可能となる。</p>	
<p>様式第5のIVの3参考情報について、特定荷主が委託している施設の増減に関する報告は不要か。</p>	<p>特定荷主自らが管理する施設数に増減があった場合以外の記載は任意です。</p>
<p>様式第5のIVの4「貨物に係る寄託契約等を締結した者が管理する施設における寄託契約の締結先との連携状況等について」は、備考に「取引規模 (寄託量又は委託料) の上位5社の倉庫業者 (法人単位) + 書面で倉庫業者から改善提案・要望があった場合にはその倉庫との連携状況を記載」と追記いただきたい。</p>	<p>ご意見は、今後作成する特定荷主に関する手順の手引き等の参考といたします。</p>
<p>定期報告における具体的措置、実施内容、寄託先との連携状況等について、主要な貨物・寄託先についての記載とすることを容認していただきたい。</p> <p>商社は取り扱う商品が多種多様にわたり、業界も多く業界に關与しているため、多種多様な業界・業態の取引があり、寄託先も膨大な件数となるので、全社の具体的措置について網羅的に記載することは困難である。商社業界の業界特性に鑑みて、実施措置等については規模感や改善効果に応じて濃淡をつけて報告することを容認いただきたい。</p>	<p>ご指摘については、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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の1%に満たない場合は、これらの貨物に関しては特定荷主の指定のための重量の算定や、定期報告の荷待ち時間等の報告等の対象外とすること、 ・自由記載欄は貨物の種類を分けて記載することが可能であり、寄託先との連携状況については取扱貨物重量上位5者及び書面にて物流の効率化の提案があった寄託先について記載いただくこと

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>などについて、今後作成する特定荷主に関する手順の手引きにおいてお示しすることを検討しております。</p>
<p>様式第5のIVの4「貨物に係る寄託契約等を締結した者が管理する施設における寄託契約の締結先との連携状況等について」は、年単位では業務委託について、複数件数の増減がある状況。できれば不要としたい。</p>	<p>本欄に記載いただく寄託先については、全ての寄託契約先を記載することが業務負担との観点から合理的では無いことが想定されます。そのため、記載が難しい場合は、寄託契約を締結したうちの主要な契約先上位5者及び書面にて物流の効率化に関する提案があった寄託先について記載してください。この旨、今後作成する特定荷主に関する手順の手引きに記載する予定です。</p>