

「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  
国土交通省関係省令の整備等に関する省令案」  
に関する意見募集の結果について

令和7年8月29日  
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国土交通省関係省令の整備等に関する省令案」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9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。

また、標記省令案は、「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国土交通省関係省令の整備等に関する省令（令和7年国土交通省令第88号、以下「整備省令」という。）」として本日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、今後とも国土交通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
全般	
届出・報告等や身分証明書のデジタル化を検討すべき。	ご意見は、今後の物流政策の参考といたします。 なお、特定貨物運送事業者・特定倉庫業者に係る中長期計画等の届出・提出等については、特定荷主同様に、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>様式1～4が貨物自動車運送事業、様式5～8が倉庫事業者とのことですが、このような報告を義務付けても結局は担当者が内容を拵えて報告するようなことになりやすく、報告内容が形骸化してしまう。</p> <p>物流業界の効率化と健全化を進めるのであれば、不正な行為（非効率輸送の放置又は優越的地位濫用）に対して先ずは公正取引委員会にしっかりと摘発していただきたい。</p> <p>「お金を払う側が優越的地位をもつのが当たり前」 ここを是正しなければ、このような小手先の報告では何も解決しない、出来レース的な報告で結局は虚偽の報告から政策をミスリード、という結末が待っている。</p>	<p>ご意見は、貨物自動車運送事業者等及び倉庫業者に対する指導・助言等の参考といたします。</p> <p>なお、荷主が、貨物自動車運送事業者に対して貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）又は同法に基づく命令に違反する原因となるおそれのある行為を行わせた場合は、トラック・物流Gメンによる是正指導の対象になります。</p>
第七条・第十三条関係	
<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。</p> <p>情報、または作業に対する費用、どちらかを頂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、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>①第7条の「特定貨物自動車運送事業者:についての「様式第1」での「輸送能力届出書」の中の項目について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・この輸送能力150台以上について</li> </ul>	<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。）第5条に定める輸送能力は、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</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>貨物自動車運送事業法による貨物自動車運送事業者の自動車の届出登録台数は、貨物運送事業法での登録車両の増減車届出の車種区分「普通、小型、牽引、被牽引」の合計が登録保有台数となる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>この届出登録台数の内、「輸送能力」としての「実輸送する自動車、運転者が乗務して輸送する自動車」は、被牽引を除いた「普通、小型、牽引」の台数が輸送能力台数となる。</li> </ul> <p>なぜなら、被牽引(シャーシ)は、牽引(ヘッド)と連結して「1台の輸送能力車両」として運行する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>このことから、輸送能力としては、「普通、小型、牽引、被牽引」の車種区分の届出登録台数から「被牽引台数」を除いた《普通、小型、牽引》の合計台数分が、「輸送能力」の車両数として、150台以上になるか、150台以下かの判断をして、「輸送能力届出書」の提出の必要性の有無を判断することでよいか。</li> </ul>	<p>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。</p> <p>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>倉庫業者の保管量の算定方法に関する規定(第13条(新設)) 第13条:整備政令第9条第1項の国土交通省令で定める方法は、次に掲げる方法とする。</p> <p>ア)実測 イ)対象貨物(令第9条第2項に規定する「対象貨物」をいう。以下同じ。)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、液体タンクについては除外すべきではないか。</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><b>【意見の対象部分】</b> 倉庫業者の保管量の算定方法に関する規定(第13条(新設)) 第13条:整備政令第9条第1項の国土交通省令で定める方法は、次に掲げる方法とする。</p> <p>ア)実測</p>	<p>ご指摘の「受寄物入出庫高及び保管残高報告書」にご記入いただいている数値については、整備政令第13条各号に規定される算定方法のいずれかを用いて算定している場合であれば、整備政令第9条第1項で定める保管量として用いていただくことが可能です。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>イ) 対象貨物（令第9条第2項に規定する「対象貨物」をいう。以下同じ。）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</p> <p>ウ) 貨物の特性その他の事情によりア・イに掲げる方法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っては、当該対象貨物の重量を適確に算定できると認められる方法</p> <p>エ) 対象貨物に係る寄託契約において定められた重量及びア～ウに掲げる方法により算定した重量を合算する方法</p> <p><b>【意見】</b> 倉庫業法施行規則第二十四条5項に規定のある受寄物入出庫高報告の数量を準用することを可能とする規定を盛り込んでいただきたい。</p> <p><b>【意見の理由】</b> 規定案では、既に報告義務のある数量と算定方法が異なるため、別途算定する必要があり、倉庫業者にとって、制度本来の主旨とは異なる事務負担の増加となるため。</p>	
第十七条・第十八条関係	
<p><b>【意見の対象部分】</b> 様式第7</p> <p><b>【意見】</b> 様式第7への記載内容について、記載例を提示していただきたい。</p> <p><b>【意見の理由】</b> 様式第7は自由記述式となっている一方、定期報告書（様式第8）は判断基準の項目ごとにその実施状況を報告する体裁となっており、計画と報告の関係性が書式の上で不明確である。</p>	<p>ご意見は、今後作成する特定倉庫業者の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><b>【意見の対象部分】</b> 様式第8</p> <p><b>【意見】</b> 「遵守状況」を「実施状況」もしくは「取組状況」に改めていただきたい。 また、実施の有無を記載する各項目はあくまで例示である旨明記いただくとともに、全ての例示項目について回答するのではなく、中長期計画で取り組むこととした項目について、その実施状況を記載する形式にしていきたい。</p> <p><b>【意見の理由】</b> 判断基準の内容は、例示と理解しているが、「遵守状況」とあるとそうではない印象を受ける。貴案でも具体的な取り組みの状況を報告する欄には、「実施状況」との用語が用いられており、統一すべきではないか。 また、例示とされた各項目が細分化されて、その全ての項目について実施状況や実施していない場合の理由を記載することとなっており、全ての項目について実施することが必須であるように受けとられる。結果的に、判断基準の実施そのものが目的化するおそれがある。 定期報告の目的は、荷待ち・荷役時間短縮のための計画・目標の進捗について報告すべきものであるならば、中長期計画で策定した具体的取組についての取組状況及び荷待ち・荷役時間短縮の目標についての達成状況等を報告するようにすべきではないか。</p>	<p>ご意見も踏まえ、今後作成する特定倉庫業者の手続の手引きを検討いたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>【意見の対象部分】 様式第7及び様式第8</p> <p>【意見】 提出者を法人代表者だけではなく、事業所等の責任者も可として頂きたい。</p> <p>【意見の理由】 特定倉庫事業者にかかる中長期計画、定期報告書の提出先については、省令案20条で「提出者の主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局長を経由して提出しなければならない」となっているが、定期報告書（計画書も同様）の提出者は法人の代表者になっているので、複数の地域に事業所を構える大手の倉庫事業者については、本社が一括して、本社所在地の運輸局に報告する形になると思われる。</p> <p>全国各地の施設の状況を本社で把握、取り纏めるためには、各地の事業所が自ら管理する施設の状況を本社に報告する必要があり、倉庫事業者にとっては2度手間になると推測される。</p> <p>については、報告者を事業所の代表者とすることで、倉庫事業者の負担を軽減いただきたい。また、中長期計画書についても同様にしていただきたい。</p>	<p>法第56条及び第57条において、特定倉庫業者は国土交通大臣に中長期計画及び定期報告を提出することとされているため、各地に所在する事業所ごとに提出していただく必要はなく、事業者ごとに提出していただくこととなります。</p>