

「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）（案）」に関する意見募集の結果について

令和8年3月

農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部
経済産業省 商務・サービスグループ
国土交通省 物流・自動車局物流政策課
道路局企画課道路経済調査室

令和8年3月4日から令和8年3月18日までの期間、「総合物流施策大綱（2026年度～2030年度）（案）」に関する意見募集を実施し、広く国民の皆様からのご意見の募集を行った結果、本件に関して44件のご意見が寄せられました。

お寄せいただいたご意見の概要とそれに対する考え方を別紙のとおりまとめましたので、公表いたします。

皆様のご協力を深く御礼申し上げるとともに、今後とも物流政策の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

- ①募集期間：令和8年3月4日（水）～3月18日（水）
- ②周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- ③意見提出方法：電子メール

2. 意見数

提出意見数 44件

3. 問合せ先

国土交通省物流・自動車局物流政策課 意見募集担当

電子メールアドレス hqt-hqt-taikou2026@gxb.mlit.go.jp

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>モーダルシフトが普及しない理由は何か。実現できたとして陸送モード全体では雀の涙程度の割合ではないのか。モーダルシフトを進める利点が欠点を超えて見えない。むしろ赤字路線の復興というほうが説得力がある。</p>	<p>モーダルシフトを進める際の課題について、荷主や物流事業者からは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・トラック輸送と比較してリードタイムが長いことや、運送コストが増加する場合があること ・鉄道や船舶の利用を新たに検討する場合、希望するタイミングで、希望する枠・時間帯を利用することが困難な場合があること ・鉄道については、近年、自然災害による輸送障害が頻繁に発生し、荷主からの信頼が低下していること <p>などの声があるところです。</p> <p>こうした声も踏まえ、本大綱の期間においては、物流の停滞を招かないよう、輸送モードごとの役割分担等にも留意しながら、鉄道・海運の輸送力増強等に向けた取組を引き続き推進する必要があると考えております。</p>
<p>大型 10t トラックの容積とマッチする鉄道コンテナがなく、31 コンテナも高さの制約を受けるルートが多い。「新モーダルシフト」の推進には、民間のみならず、行政主導の各モーダルの共通仕様化推進が必要。</p>	<p>10t トラックと鉄道の 31ft コンテナは同等の容積となっており、国としても 31ft コンテナの取扱い拡大のための貨物駅の施設整備等について支援を行っているところです。</p>
<p>ダブル連結トラックを推奨することは良いが、複数荷主間の利用は逆に不効率になるおそれがあり、有効的な利用方法を追記すべき。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>老朽化した倉庫建物の問題解決を提示してほしい。この5年は倉庫業のテコ入れに注力してほしい。コメ問題は何も明るみにしていないが、定温倉庫がひっ迫していると聞いている。備蓄米流通が滞った原因解明と予防策を示してほしい。不動産要件が厳しいと今後数を揃えられないのではないかと。要件緩和は考えているか。</p>	<p>本年3月6日に閣議決定された物流効率化法改正法案や税制特例を通じて、老朽化対策も含め、保管機能を有する倉庫等の中継輸送施設の整備を促進してまいります。</p> <p>備蓄米物流に関しては、農林水産省において、今般の備蓄米の売渡しにおける課題も踏まえ、今後の備蓄運営のあり方について検討することとされています。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	倉庫業法に基づく登録に係る要件の緩和は現時点で検討しておりませんが、上記税制特例等を通じ、倉庫の整備促進を図ってまいります。
「農林水産物・食品等の流通合理化」において、「積載効率の向上等に資する改正物流法を踏まえた取組」よりも、食品システム特有の商習慣（商慣行・品揃え等）が物流効率化の阻害要因となっている点を主たる課題として記載すべき。	商慣行や品揃え等は食品等の物流効率化の主要な課題であり、ご意見の趣旨については、本大綱の「Ⅲ. 1 : (2) ③農林水産物・食品等の流通合理化」及び「Ⅲ. 2 : (1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化」に記載するとともに、「商慣行の見直しや品揃え等」のフレーズも明記しております。
食品業界特有の「逆転賞味ロットの受け入れ基準緩和」も明記してほしい。賞味期限の大括り化についても効果は有ると思うが、トレサビリティの観点から細やかな内部管理は継続する必要があるため、業界習慣である先入先出ルールの行動・意識変革を推進することも効果があると考えます。	商慣行の見直しは食品等の物流効率化に必要不可欠であり、本大綱の「Ⅲ. 1 : (2) ③農林水産物・食品等の流通合理化」と「Ⅲ. 2 : (1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化」に記載しております。 食品等の取引における商慣行の見直しについては、食料システム法により必要な検討・協力の努力義務が課されており、いただいたご意見は、今後の施策実施に当たっての参考とさせていただきます。
食品は返品があることが特徴で、物流システム共有化/標準化の障壁である。1/4ルールに関して、撤廃すべき商慣習として記載すべき。	商慣行の見直しは食品等の物流効率化に必要不可欠であり、本大綱の「Ⅲ. 1 : (2) ③農林水産物・食品等の流通合理化」に記載するとともに、「Ⅲ. 2 : (1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化」で「納品期限の緩和」を明記しております。
置き配を標準化しようとしていることは知っているが、営業所やコンビニ受取りを標準化し、戸別配送をオプションとするほうが効率的ではない。置き配のトラブルを見越したうえでのルール策定をお願いしたい。とくに希望した受渡しの無視（買ってな置き配やそのクレーム先）や宅配事業者間の置き配ボックス占有など。ポイント制は事業者負担が大きく、そこは事業者に選択をさせるべき。	ご意見の趣旨については、「消費者の理解増進と荷受人、宅配事業者、EC事業者等の関係者間の適切なりリスク分担を図る観点から、指定場所への配達を行う際の荷物の盗難や破損などのトラブルの防止や保険も含めたトラブル発生時の適切な対応、責任分担の明確化を行うために必要な措置に関するガイドラインを定める方向で検討を進める。」として、本大綱のⅢ. 1 : (3) ①に盛り込まれており、引き続き検討を進めてまいります。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>KPI 欄の注記又は本文中に、宅配ロッカー以外の受取拠点である「無人かつオープン型の宅配荷物の置き配スポット」の整備数や面的カバレッジに関するサブ指標の設定を検討すべき。</p>	<p>本大綱の KPI は、既存の統計が存在する等、現時点で継続的な把握が可能である指標を設定したところですが、いただいたご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>ドローンポートの整備も記載してほしい。ドローンポートは、国立大学及び各都道府県庁や市区町村や道の駅の屋上でも構わない。災害時には、物品や医薬品の運搬を行う拠点が必要となる。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「ドローンの活用のための配送拠点等の整備を支援する」として、本大綱のⅢ. 1 : (3) ③に盛り込まれております。</p>
<p>物流効率化の議論において、輸送力不足が強調されているが、現場の実態を見る限り、その多くは輸送力の絶対量不足ではなく、「物流の時間設計の失敗」によって生じている可能性が高い。</p> <p>物流政策はこれまで、輸送手段の拡充や設備投資など供給側の対策に重点が置かれてきた。しかし物流ネットワークの効率化を図る上で最も重要なのは、輸送能力の拡大ではなく「物流オペレーションの時間設計の再構築」である。</p> <p>具体的には、以下の観点が必要と考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 納品時間帯の分散化を促進する政策 ・ 午後・夜間配送を含めた柔軟な物流時間設計の推進 ・ 自動化設備の導入による時間帯に依存しない出荷体制の整備 ・ 大規模荷主に対する納品時間分散の取組の促進 <p>物流の効率化は輸送手段の拡大だけでは達成できない。時間帯の集中を是正し、物流ネットワークの時間自由度を高めることで、既存輸送力の活用度は大きく向上する可能性がある。</p> <p>今後の物流政策においては、輸送力不足という結果への対応だけでなく、その背景にある「物流の時間設計の問題」に踏み込んだ政策検討が必要である。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「令和7年4月に施行された改正物流法による改正後の物流効率化法に基づく積載効率の向上等や荷待ち・荷役等時間の短縮に向けた努力義務について、関係省庁が連携して荷主・物流事業者に対する積極的な周知・浸透を図り、取引先・倉庫等への受発注の前倒し等による適切なリードタイムの確保、貨物の入出荷日時の分散等を通じたトラックの混雑回避、『標準仕様パレット』等を活用した荷役作業等の効率化を促し、物流業界全体での生産性の向上と持続可能性の確保を実現するための新たな商慣行として定着させる。」として、本大綱のⅢ. 2 : (1) ①に盛り込まれております。</p>
<p>発注者によるパレタイズを意識した注文がなされていない。発注者の中で物流効率を鑑みた発注単位を意識して実行する事業者は非常に少なく、週の需要が 10 パレット以上ある場合でも、1 個単位</p>	<p>ご意見の趣旨については、「令和7年4月に施行された改正物流法による改正後の物流効率化法に基づく積載効率の向上等や荷待ち・荷役等時間の短縮に向けた努力義務について、関係省庁が連携して</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>で発注している例が多いのが実情。需要に応じた適切な発注単位があるにもかかわらず、それに基づいた注文がなされていないため、倉庫内では一つずつピッキングされ、バラ納品となり、輸送効率の悪いバラ積み状態で出荷されていく。</p> <p>受注者側と 3PL の契約の問題として、多くの卸し/生産者は、物流のオペレーションを 3PL に委託している。卸しと 3PL の契約内容を 1 ユニット単位から 1 タッチで契約が変わると、物流のパレタイズ化が大きく変わっていく。</p> <p>物流改善に貢献できる割合は発注形態によるもの大きい。発注単位を大きくすること、配送先をまとめること、配送時間を調整することなど、注文者と卸し、生産者による注文書の内容で、多くの輸送効率や倉庫内作業の効率が決まっている。トラックのドライバー不足よりも労働力が不足しているのは入出荷の庫内作業者。この影響でトラックヤードの荷物を捌ききれずに、荷待ちが解消しにくくなっている。こういった問題を解決するためにも、パレタイズ化は最も効果のある施策であることは疑いようがない。パレタイズ化を進めるための施策として、物流効率を加味した発注単位設定と 3PL と荷主の契約を 1units から 2touch 単価に変更することを提言する。</p>	<p>荷主・物流事業者に対する積極的な周知・浸透を図り、取引先・倉庫等への受発注の前倒し等による適切なリードタイムの確保、貨物の入出荷日時の分散等を通じたトラックの混雑回避、『標準仕様パレット』等を活用した荷役作業等の効率化を促し、物流業界全体での生産性の向上と持続可能性の確保を実現するための新たな商慣行として定着させる。」として、本大綱のⅢ. 2 : (1) ①に盛り込まれております。</p>
<p>改正物流新法に基づく特定荷主の指定や規制拡大を検討する際には、貨物量だけではなく、「長時間待機」や「不合理な商習慣」といった物流改革の方向性を阻害する実態が認められるか否かを主たる判断基準とすべき。現場のデジタル化を推進し、上記のような阻害要因がない事業者に対しては、過度な事務負担増を避ける「柔軟な基準設定」とすることを求める。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「令和 8 年 4 月に施行される大手の荷主・物流事業者を対象とした中長期計画の作成や定期報告等の義務付けについても、実効性の確保と業務負荷の軽減を両立した制度運用を行う。」として、本大綱のⅢ. 2 : (1) ①に盛り込まれております。</p>
<p>「国民的な行動変容」の加速に向けては、運賃適正化による消費者への価格転嫁にのみ頼るのではなく、「ゆとりある配送（ゆっくり</p>	<p>ご意見の趣旨については、「BtoC と BtoB を問わずにサプライチェーン全体の物流負荷を低減するためには、急いで受け取る必要のな</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>配送)」や「多様な受取方法（ロッカー・置き配等）」を選択した消費者に対するポイント還元施策や、それらの施策を推進する事業者への支援などにより、物流事業者の持続可能性と消費者の利便性の向上を同時並行で両立させる施策の推進をお願いしたい。</p>	<p>い荷物についてゆとりをもった配送日時を指定したり、再配達を避けて多様な受取方法を活用したりするなど、配送サービスを日常的に利用する消費者や発着荷主の理解と実践が不可欠であり、物流に配慮した多様・柔軟な受取・注文方法の普及・浸透を進める。」として、本大綱のⅢ．２：（１）②に盛り込まれております。</p>
<p>「附帯作業」の禁止について、「サービス（無料）」扱いとなっている棚入れ、検品待ち、仕分け等を明確に禁止事項として記載すべき。特にフォークリフトによる荷卸し作業については、着荷主作業であることを明記し、発荷主作業とする場合には安全面を踏まえ、契約（料金発生）が必要であることを明確にすべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「改正物流法とトラック適正化２法による改正後のトラック法により義務付けられた運送契約の書面交付や委託次数を２次以内とする努力義務等の更なる徹底・遵守を促し、事業者間における契約の範囲や運賃・料金の明確化、多重取引構造の是正等を図る。」として、本大綱のⅢ．２：（２）①に盛り込まれております。</p>
<p>「物流に配慮した多様な取組」は、実行されるための具体的施策（例：法制化等）が必要。また、関係事業者が理解・実践すべき具体例が列挙されているが、現場の負担軽減に直結する「受益者負担の原則に基づく、着荷主側での納品時荷役（フォークリフト等）作業の実施」についても言及すべき。</p>	
<p>商慣習の見直しを事業者や消費者の自主性に委ねるのではなく、トラックドライバーによる荷役（荷卸し作業を含む）は原則禁止とすべき。</p>	
<p>近年、荷役作業や待機時間等の附帯業務については、契約上明確化し対価を収受する取組が進められているところであるが、こうした取組の進展により、一部ではドライバーによる荷役作業を前提とした運用が継続・固定化される懸念もある。</p> <p>また、ドライバー不足が進む中で、輸送能力の確保のためには、運転業務と荷役業務の分離、荷役作業の適切な役割分担を進め、ドライバーリソースをより効率的に活用することが重要と考えられる。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>こうした点は、「物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換」とも整合する内容であるため、現状の課題として明示的に記載することが望ましい。</p>	
<p>「トラックドライバーが契約にない荷役作業や附帯作業を指示されたり、長時間の荷待ち等を強いられたりするケース」といった物流に関する商慣行の課題は、契約関係の不明確さに起因する問題であると同時に、ドライバー不足が深刻化する中で、運転業務以外の作業によってドライバーの時間が拘束されることにより、輸送能力の低下につながるという側面も有している。</p> <p>このため、商慣行の見直しを通じて、ドライバーが本来担うべき運転業務にリソースを集中できる環境を整備することは、物流の生産性向上とともに、輸送力確保の観点からも重要である。</p> <p>こうした観点を明確にするため、限られたドライバーリソースの有効活用という趣旨を補足することが望ましいと考える。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「改正物流法とトラック適正化2法による改正後のトラック法により義務付けられた運送契約の書面交付や委託次数を2次以内とする努力義務等の更なる徹底・遵守を促し、事業者間における契約の範囲や運賃・料金の明確化、多重取引構造の是正等を図る。」として、本大綱のⅢ. 2 : (2) ①に盛り込まれております。</p>
<p>以下の下線部のように修正することを提案する。</p> <p>「<u>「企業取引研究会報告書」</u>において示された着荷主による長時間の荷待ちや契約にない附帯作業の要請等の課題に対応し、取引環境を整備する観点から、発着荷主間の契約の不明確さ等から生じる、取引の適正化の観点から問題となる方策を検討するとともに、<u>着荷主が自らの管理する施設等においてドライバーに附帯作業を求め</u><u>る場合には、その作業に係る対価の収受が適切になされているか確認</u>することを含め、問題となる方策を検討するとともに、」</p> <p>〈理由〉</p> <p>「企業取引研究会報告書」においては、着荷主による長時間の荷待ちや契約にない附帯作業の要請など、着荷主や発荷主と下請運送事業者との間の取引関係において、ドライバーに過度な負担が生じ得る商慣行の課題が指摘されている。</p>	<p>ご意見は、今後の政策の参考にいたします。</p> <p>なお、独占禁止法（昭和22年法律第54号）上の優越的地位の濫用に該当するか否かは個別具体的な事情により判断されますが、一般論として、着荷主と実運送事業者との間取引関係がない場合、優越的地位の濫用には該当せず、また、着荷主が実運送事業者の運送契約の内容を把握することは困難であると考えられます。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>物流取引の実務においては、発荷主と運送事業者との契約関係とは別に、着荷主の施設運用や納品オペレーションに起因して、ドライバーが荷役その他の附帯作業を行う場合がある。このような作業については、発荷主がその実施状況や料金の取扱いを把握し難い場合もあり、契約関係の不明確さが課題として指摘されている。</p> <p>このため、着荷主が自らの管理する施設等においてドライバーに附帯作業を求める場合には、その作業に係る対価の収受が適切になされているか確認することを促すことは、契約関係の不明確さから生じる課題の解消や、物流取引の適正化に資するものと考えられる。本大綱案において示されている物流に関する商慣行の見直しやサプライチェーン全体での取引環境の整備という方向性とも整合する観点から、当該趣旨を明示することが望ましい。</p>	
<p>荷主側の適正原価商品価格も実現するべき。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>物流事業者が出す見積書に作業別の単価記載も推奨すべき。</p>	
<p>本大綱案では、トラック運送事業の許可に係る更新制度の導入について記載されているが、制度の実施主体及び制度設計の基本的枠組みが明らかにされていない。令和8年成立の「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」においては、トラック運送事業の許可更新事務の一部及び事業適正化支援業務について、独立行政法人に行わせることを含めた体制整備を行う旨が定められている。</p> <p>しかしながら、本大綱案では、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・許可更新制度の実施主体 ・独立行政法人を活用する場合の当該法人の位置付け ・国土交通省との役割分担 ・更新審査の基本的枠組み <p>といった制度の根幹に関わる事項が示されていない。</p>	<p>貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（令和7年法律第61号）により新たに導入されることとなったトラック運送事業の許可更新制度については、公布から3年以内に施行されることとなっており、ご指摘の点も含め、現在検討を進めております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>許可更新制度は、更新の可否により事業者の事業継続に直接影響を及ぼす制度であり、その審査は実質的に行政処分に直結する性質を有するものである。したがって、当該審査をどの主体が担うのか、また独立行政法人が関与する場合の権限及び責任の範囲については、制度の透明性及び行政責任の観点から明確にされる必要がある。</p> <p>特に、更新審査の過程において独立行政法人が関与する場合、行政処分の基礎となる事実認定又は評価に関与することとなる可能性があるため、行政処分権限を有する行政庁との権限関係及び責任の所在について、制度設計上の整理が不可欠である。</p> <p>しかしながら、本大綱案ではこれらの点について何ら言及がなく、制度の実施主体及び責任関係が不明確なまま政策方針のみが示されている。このような状況は、制度の透明性及び行政責任の観点から適切とは言い難く、また事業者の予見可能性を著しく低下させるおそれがある。</p> <p>したがって、総合物流施策大綱において、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 許可更新制度の実施主体 ・ 独立行政法人を活用する場合の基本的な役割及び位置付け ・ 更新審査の基本的枠組み <p>について明記すべきである。</p> <p>仮に本大綱の性格上、制度の詳細を記載することが困難である場合には、少なくとも本パブリックコメントの回答において、制度の実施主体、更新審査の体制及び想定される事務手続の概要を明らかにされたい。</p>	
<p>中小のトラック運送事業者には、コロナ時における貨物量の激減や、燃料費労務費の高騰により、財務状態が悪化しているケースが</p>	<p>貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（令和7年法律第61号）により新たに導入されるこ</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>多くあり、そのような事業者は、今次の更新制の導入により事業継続に対して不安を感じている。</p> <p>これらの中小事業者は実運送を支えており、これらが廃業することによる我が国の輸送力の低下が懸念される。そのような中、以下の4点を提言したい。</p> <p>①更新の条件として想定される「財務状況」については、一定の基準を設けるととも、中小企業活性化協議会等の活用による「立ち直り」の機会を与えること</p> <p>②全日本トラック協会や日本中小企業診断士協会連合会等との連携により、経営者に対する財務に関する教育や指導を行うこと</p> <p>③日本政策金融公庫、保証協会等によるトラック運送事業者向けの金融支援の充実を図ること</p> <p>④安全を軽視し、安全投資を行わない事業者に対しては、毅然とした態度で臨み、退場を促すこと</p>	<p>ととなったトラック運送事業の許可更新制度については、公布から3年以内に施行されることとなっており、ご指摘の点も含め、現在検討を進めております。</p>
<p>トラック・倉庫業界等における「適正な価格転嫁」と「取引の適正化」の全体的な方向性に異論はないが、急激な料金改定は荷主にとって大きな負担となり、消費者への安定供給にも影響を及ぼす懸念がある。適正原価制度を導入するにあたっては、段階的な料金改定を荷主に求める等の激変緩和措置を求める。</p>	<p>貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（令和7年法律第61号）により新たに導入されることとなった適正原価制度については、公布から3年以内に施行されることとなっており、ご指摘の点も含め、現在検討を進めております。</p>
<p>適正原価制度の導入にあたっては、段階的な料金改定を荷主に求めるなど、激変緩和措置を講じるべき。</p>	
<p>トラック事業者の収受義務ということと早めの水準の提示をしてほしい。法定料金と認識しているふしがあるが荷主に支払い義務がないこともトラック事業者に周知し、運賃交渉を促してほしい。また、ダンピングの取締強化を周知してほしい。運賃交渉に乗り気でない事業者が多い。</p>	<p>貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（令和7年法律第61号）に基づき、荷主などへの価格転嫁に資する適正原価制度について、令和10年までの導入に向けた準備を進めております。なお、荷主等が適正原価に基づく運賃</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>委託次数の制限に関する記述は、制度趣旨（多重下請構造の是正・適正取引）に沿って一定の必要があることは理解できる一方で、現場では「委託次数＝一律禁止」と受け止められ、荷主による過剰要求（例：2次以降は例外なく不可、グループ内委託も不可等）を誘発しており、物流の安定運行や輸送能力の合理的な活用、BCP対応を阻害し得る。「委託次数を2次以内とする努力義務のさらなる徹底・遵守」が盛り込まれているが、上記の実情を踏まえ、委託次数制限については実務的影響を踏まえた対応を行う趣旨に見直していただきたい。</p> <p>具体的には、委託次数制限の運用を</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 形式面だけではなく実質も踏まえて判断すること、 (b) 荷主による再委託の一律禁止要求を助長しないよう留意点を示すこと、 (c) 合理的例外（繁忙期・災害・グループ内委託等）を許容し得ること、 <p>を、本文または補足資料（Q&A、手引き等）で明確化することを要望する。</p>	<p>交渉等に応じず不当に料金を据え置く等した場合は、トラック・物流Gメンによる是正指導の対象となりえます。</p> <p>貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（令和7年法律第61号）に基づき、再委託の回数を二回以内に制限する努力義務が令和8年4月1日から課されることとなりますが、まずは本制度の円滑な施行に向けた対応を進めるとともに、施行後の状況についても注視してまいります。</p>
<p>特に個人の白トラ規制対策として、荷主に対する勧告以上のペナルティの周知を徹底してほしい。名義貸し等に逃げる可能性もあり、同様に名義貸しの取締も一層強化するべき。</p> <p>日本郵便の例もあるため、巡回指導やGマーク認証をもっと厳しくしてもよい。一方で、中小規模事業者が成長できるような施策もほしい。事業者協同組合のメリットを教えてほしい。</p> <p>軽貨物の荷主等（特に委託事業者）の違反行為を取扱ってほしい。違法なペナルティ、偽装請負、高額な手数料などがあり、軽貨物も</p>	<p>貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（令和7年法律第61号）に基づき、令和8年4月1日から違法な白トラへの運送委託が禁止されることとなりますが、まずは本制度の円滑な施行に向けた対応を進めるとともに、施行後の状況についても注視してまいります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>利用運送事業の対象とするべきでいつまでも個人事業主扱いすべきでない。むしろ法人化を進め事業体強化を図るべき。またフリーランス法違反事例を周知させるべき。</p> <p>道路交通法上仕方がないが、道路交通法の違反は全面的に運転者が危険負担を強いられている。望まない違反をせざるを得ないのか、やはり運転者の問題なのかデータを公表してほしい。職務上の行動だから罰金については事業者が負担を負うべきではないか？</p>	
<p>物流を効率化させるためには、物流現場に携わる人材のボトムアップの方が先。DX化を推進したくても、現状、物流業界に携わる人間のITリテラシーでは、結局のところ効率化しきることができないのではないかと。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「エッセンシャルワーカーとして物流の中核を担うトラックドライバー等の物流人材の社会的重要性に係る認知度をより一層高めるとともに、団体等検定制度の活用を含め、物流分野におけるスキル等に応じたキャリアアップの道筋の可視化や職業自体の高付加価値化を図ることで、必要かつ有望な人材の獲得を目指していく。」として、本大綱のⅢ. 3 : ①に盛り込まれております。</p>
<p>輸送の安全性を向上しつつ、物流業界に携わる人材の高度化を図るためには、貨物運送事業者が、適正に安全性やサービス力で競争できる土台を整えることが急務。荷主主体、消費者主体では結局のところ変わらない。航空や鉄道のように、利用者が貨物運送事業者に合わせる基本となるようにしていく必要がある。また、中型・大型バスと同様に、貨物運送事業者以外では運用できないようにすべき。</p>	
<p>人手不足を踏まえたトラック・倉庫分野における特定技能外国人等の定着・活躍の促進活動を支持する。一方で、海運・港湾・鉄道分野等においても人材不足が深刻化している状況のため、特定技能外国人等の起用について検討してほしい。</p>	<p>特定技能外国人の活用にあたっては、制度上、外国人の受入れについて業界内の合意形成が必要であるところです。その上で、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海運分野（船員）については、現時点でそのような状況にないものと認識しております。 ・港湾運送業については、まずは業界内で議論の上、業界としての意見や要望を取りまとめでいただく必要があるものと認識しております。 ・鉄道分野については、特定技能外国人等の活用が可能となっております。
<p>海運・港湾・鉄道分野等においても、特定技能外国人等の起用について検討すべき。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>若者に限らず、運送業へ就職を考慮するにあたり、その時点での免許の有無は要素として大きい。免許取得環境を大きく変える必要がある。大型を取扱わない教習所問題（取扱う所は待ちが発生している）、取得必要額が高額であり若者向けではない。また個人事業主は雇用保険に入っておらず、教育給付金を活用できない。取得サポート案を示してほしい。</p> <p>運行管理者に対する運行管理実務の教育の機会を設けてほしい。一般講習ではコンプライアンス知識しか習得できない。Gマーク認証の加点項目として斡旋してほしい。</p> <p>地元ではGマーク取得営業所は全国展開している事業者が大半を占めている。小規模事業者の取得率目標を定めるべき。また遠隔点呼・自動点呼がGマーク事業者でも出来てしまうため、認証メリットが薄れている。特典を増やすべき。</p>	<p>Gマーク制度については、安全性に対する法令の遵守状況等を評価項目としているものであり、運転者の教育などの取組についても、当該項目に含まれています。</p>
<p>トラックドライバーの平均労働時間の削減は、営業範囲を再定義すれば実現できるのではないかと。幹線輸送専、片道300km範囲、など営業区分けをすることにより事業者間ワークシェアリングを進めるのはどうか。長時間働きたいという運転者の声は大きいですが、数ほどの程度か示してほしい。彼らに対して長時間労働ではなく稼げるモデルを提示してほしい。</p>	<p>いただいたご意見も参考にしながら、本大綱に盛り込まれた平均労働時間の削減に資する取組を進めてまいります。</p>
<p>休憩、休息場所の確保に難儀している。運送事業者用のETC規格を創設し、自家用車とは別の割引や高速道を短時間おりても24時間の通算で料金が決まるなど別口の仕様にするべきではないか。割引時間を平準化すれば夜間に動く必要がなくなる。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>デジタコの装着義務化以上にアルコールインターロックの義務化を進めてほしい。飲酒運転は機械的に撲滅するべき。飲酒運転の事業停止処分日数が短いのではないかと。</p>	<p>アルコールインターロック装置の全車両への義務化については、なりすまし防止策や、大半を占める飲酒運転を行わない車両所有者へのコスト負担増等の課題があることから、慎重な検討が必要と考え</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	<p>ていますが、引き続きアルコールインターロックの普及促進を図ってまいります。</p> <p>さらに、飲酒運転の事業停止処分日数については、国土交通省では、令和6年9月に自動車運送事業者における酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化を行ったところ、引き続き、飲酒運転ゼロにするという強い意志のもと、業界を取り巻く社会情勢等を適切に見極めた上で、更に必要となる措置を検討してまいります。</p>
<p>各社パレット利用拡大を検討する中、サイズ変更の場合、関連業者にも大きな影響が出ることやパレットへの積載に関して商品の段ボールサイズや、その強度、商品最小単位の包装サイズ等々、多くの見直しが必要となるため、膨大な費用が発生し、負担しきれないことが現状の課題。</p> <p>また、パレット輸送は積載効率が下がるので、高く積むための設備投資を検討するも、費用が高く、取組が困難。加えて、積載効率低下により、トラック台数、ドライバーはさらに必要となり、人手不足悪化へとつながるおそれがある。については、取組の拡大のため、補助拡大等が必要。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「個社や業種分野を超えた共同化や物流施設の自動化・機械化等に向けたユニットロード化、一貫パレチゼーション等を実現するための「標準仕様パレット」の導入を強力に促進する。」として、本大綱のⅢ. 4 : (1) ①に盛り込まれております。</p>
<p>パレットの費用分担については、「受益者負担の考え方に基づき、パレット納品された荷物に対する着荷主の相応の費用負担」を明確に記載すべき。</p> <p>卸倉庫へ納品後もレンタルパレットの名義がメーカーから卸へ変更されず、現状、利用者 (=メーカー) 費用負担が多くなっている。加えて、共配では負担先を明確にすることができないため、パレット輸送が困難な状況にある。検討の加速を望む。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「関係事業者間でのパレットの仕分け・回収、紛失時の取扱いや費用分担等の明確化に向けた官民一体となった検討を進める。」として、本大綱のⅢ. 4 : (1) ①に盛り込まれております。</p>
<p>11 型パレットは軽量物の輸送においては極めて効率が悪いため、一貫パレチゼーションに関する指標については、重量物の輸送に限った KPI と明記すべき。</p>	<p>ご指摘の一貫パレチゼーションに関する指標については、現時点で継続的な把握が可能であるものを設定しております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	この結果、本指標では、重量物と軽量物を区別しておりませんが、いただいたご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。
<p>一貫パレチゼーション等を実現するための「標準仕様パレット」導入を推進するために、「発着荷主が連携」とあり、着荷主側も導入が必須。ただし、改正物流法の「荷主判断基準解説書」において、取り組むべき措置の「パレット等の荷役効率化に資する輸送器具を導入すること、一貫パレチゼーション実現のために標準仕様パレット等を使用すること」が第一種荷主の項目にしかなく、第二種荷主に対しても明文化をお願いしたい。</p>	<p>物流効率化法第30条第8号に規定する第一種荷主（主に発荷主）はトラック事業者と運送契約を締結し、パレット等の利用の要否を含めた貨物の荷姿を決定する立場にあるため、荷主等の努力義務の達成に向けた取組の例を示した判断基準で「標準仕様パレット」の導入等を明記しているところです。</p> <p>また、同条第9号に規定する第二種荷主（主に着荷主）についても、当該運送契約に則った荷役等の効率化に取り組む立場であることから、荷主等の判断基準の解説書において、判断基準の1つである関係事業者との連携の例として、レンタルパレットを使用する場合の適切な取扱い等について言及しております。</p>
<p>リードタイムの確保・延長について、メンバー各社でも卸へ適切な案内を実施のうえ進めている。しかし、一部の地方大手卸や、小売一卸間においては、円滑に進まない事案もある。</p> <p>（流通効率化は、コールドチェーン全体が協力すべき問題であることについて、卸や小売に改めて強く要請（特に卸）をお願いしたい）</p>	<p>ご意見の趣旨については、「調達・生産・在庫・輸配送計画等の連携を通じて、関係者全体で適切なリードタイムの確保や積載効率の向上、発注量・納入量の平準化に取り組む。」として、本大綱のⅢ. 4：（1）②に盛り込まれております。</p>
<p>トラック予約受付システムについて、万能論に陥らないよう、メリット・デメリットを整理するとともに、運用方法に関するガイドラインを作成し、発着双方の効率化につながる施策を求める。</p> <p>トラック予約受付システムに関して、主に以下の点が原因でシステムの利用により、従来以上にドライバーや予約受付システムに携わる従業員の労働時間が増加している。その改善方向について、政府としても検討してほしい。</p> <p>①予約システム導入前は午前納品ができていたので、それが継続できる体制構築のために倉庫・事業者への協力を要請するか、システム設計上の問題であれば、開発業者へ改善要請をお願いしたい</p>	<p>ご意見の趣旨については、「トラック予約受付システムや車両動態管理システム等について、発着荷主や倉庫事業者ごとに異なるベンダーがシステムを提供しており、これらを利用するトラック運送事業者等の負担となっている、いわゆる「多画面問題」についても、物流データの標準化を通じたシステム間の連携を促し、中小・零細事業者などの業務負担の軽減を図る。」として、本大綱のⅢ. 4：（1）②に盛り込まれており、引き続き、検討を進めてまいります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>②予約者が深夜・土日祝を除く所定労働時間内に作業ができるシステム運用への働きかけを希望する</p> <p>③予約システムを導入したことで、納品可能枠が減少したため、午後入庫が増加して帰りの荷積みが難しい状況が多く、早朝納品枠の優遇等の制度を検討いただきたい</p> <p>④リアルタイムの予約確定がなされるよう事業者には指導いただきたい。システム設計上の問題であれば、開発業者に改善要請をお願いしたい</p> <p>⑤複数倉庫に納品する際、倉庫の数によって待ち時間の上限を設定する等、全体最適の基準を設けることを検討してほしい</p>	
<p>「多画面問題」以外にも、休日のシステム入力対応や希望する時間帯に予約をするために人員を配置し負担増となっているケースもある。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>フィジカルインターネットの実現を見据えた物流標準化・デジタル化の推進について、標準化されたコード体系の活用推進を謳っているものの、有識者検討会の構成名簿に鑑みると物流分野に偏りすぎていると指摘したい。コード体系の整備を誤るとまたしても使いにくいものになってしまうため、そうした知見を持つ有識者の数を増やすべきである。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>物流 DX の前提には FAX レス化やペーパーレス化が必要だが、食品製造業では、物流やサプライチェーンの入口に当たる「受発注」で未だに FAX 受注が残っている。この傾向は BtoC よりも BtoB(特に業務用)により多く残っている。</p> <p>また、食品製造業は自社の受注(販売物流)ではオンラインを顧客に依頼しているが、自社工場からの発注(調達物流)では FAX 発注や個別メール発注等になっておりオンライン化が進んでいない。背景には販売物流は業界が纏まっているため業界標準が形成しやすいこ</p>	<p>デジタル化は BtoB や調達物流を含めた食品等の物流効率化に必要不可欠であり、本大綱の「Ⅲ. 1 : (2) ③農林水産物・食品等の流通合理化」で「デジタル化・データ連携等の取組の促進」について記載しております。</p> <p>いただいたご意見は、今後の施策実施に当たっての参考とさせていただきます。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>とに対し、調達物流は業界を跨ぐため業界標準が形成しにくいことにある。BtoB や調達物流での FAX レスやペーパーレスにより国全体の生産性にも寄与できる。これらにも焦点を当ててほしい。</p>	
<p>相変わらず「カーボンニュートラル」を掲げているが、やらなければいけないのは「地球温暖化の抑止」。</p> <p>いくら電化しても、その電源が化石燃料や原子力、海外輸入燃料に頼っていては全く意味がない。</p> <p>「カーボンニュートラル」ではなく、より上位の「温暖化抑止」に文言を改めるべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「持続可能な地球環境」として、本大綱のⅢ. 4 : (2) に盛り込まれております。</p>
<p>物流分野の CO2 排出量算定について、トンキロ法に加え、燃料消費量や車両運行データ等の実データに基づく排出量算定手法の活用を推進すべき。</p> <p>また、GX 排出量取引制度の導入が進む中で、物流分野における排出量算定方法についても、制度間の整合性を踏まえた検討を進めることが重要。</p> <p>物流 DX の進展により、車両データや燃料データ等の取得が可能となっていることから、データを活用した排出量算定の高度化や標準化を進めることで、物流 GX の実効性向上につながる。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「発着荷主とトラック運送事業者間における配車計画・予約受付と連携した高度な車両管理システムやダブル連結トラック・スワップボディコンテナ車両などの高輸送効率車両の活用等を推進し、トラック輸送等の省エネ化を促す。」や「サステナビリティ情報の開示義務化の動向等を踏まえ、輸送事業者の排出削減やモーダルシフトの取組がサプライチェーンの中で適切に評価される仕組みや運輸部門におけるカーボンクレジットの創出・活用など、環境価値を経済活動に活用するための環境づくりを検討する。として、本大綱のⅢ. 4 : (2) ①に盛り込まれております。</p>
<p>持続可能性を目指すなら、環境対策より先に、第 17 項で掲げられる不正・汚職・賄賂の禁止、戦争への加担の禁止など、企業体質から作るべきだ。</p> <p>現政権で度々見られるような、公正な競争を阻む任意指名で事業が決まるようでは、環境対策への準拠も進まないだろう。</p> <p>参入業者には政治献金の禁止、兵器輸送の禁止など、国民に信頼される企業となるべく条件を求めるべきだ。</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>欧米は脱炭素について見直しが進んでいる。日本でも脱炭素推進を見直すべき。</p>	<p>ご意見は、今後の物流政策の参考にいたします。</p>
<p>KS/RA 制度は、国際標準などに基づいてセキュリティレベルを維持したうえで、物流の円滑化を図るため、荷主から貨物機搭載まで一貫して航空貨物を保護する制度。適切な保安措置が実施できるフォワーダーを国土交通省が「特定航空貨物利用運送事業者等」として認定する。その上で、特定荷主の確定に関して、荷主が国の定めるガイドラインに合意することを、民間事業者である「特定航空貨物利用運送事業者等」として認定されたフォワーダーが確認する制度であり、民間事業者が一定の保安責任を負うこととなっている。</p> <p>「特定航空貨物利用運送事業者等」は荷主獲得の競争市場に置かれているため、他の「特定航空貨物利用運送事業者等」との差別化や荷主の負担軽減を目的として、保安措置の要求レベルにばらつきが生じる事態が発生している。結果として制度全体の保安レベルの維持が困難になる懸念がある。</p> <p>旅客における保安検査については、2022 年に施行された航空法の改正により、国は保安検査の厳格化と旅客利便性の向上を両立させるため、検討会での議論などを踏まえ、2025 年度以降、検査の実施主体を現在の航空会社から空港管理者に移行する方向性で検討を進めている。航空貨物においても国際的なテロ行為は国家を標的としており、安全確保の観点においては、いうまでもなく、国際基準や国際的な責任の観点からも、航空貨物においても国が主体となって航空保安全体をマネジメントすることが本来あるべき姿。</p> <p>「KS (Known Shipper) /RA (Regulated Agent) 制度」と「危害行為防止基本方針」等の改定により、国が特定荷主を認定する制度に改定すべき。</p>	<p>RA (Regulated Agent) が特定荷主を確定する現行制度について、国が直接特定荷主を認定する制度改正を検討しており、荷主やフォワーダー等の関係者とも調整の上、早期に実現できるよう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>KS/RA 制度で定められている爆発物検査は、2026 年 2 月から貨物の安全確認が強化され、フォワーダー各社では X 線装置の活用を進めているが、装置の納入や実際のオペレーション、従業員への教育訓練なども考えると万全な体制確保に向けて留意が必要。</p> <p>現在、荷主が安全確認を行うことを条件に「当面の間」、従来の検査を認める経過措置が設けられているが、新たな検査体制が落ち着くまでの間、職場の状況を注視する必要がある。</p> <p>経過措置が講じられている移行期間の中で、現行制度の作業と合わせて、新制度への対応を現場では求められることになるため、引き続き事業者の現場の状況を注視し、制度の定着とスムーズな移行ができるよう、国としての継続した支援が必要。</p>	<p>昨今の国際的な情勢を踏まえ、令和 6 年 12 月に ETD 検査方法の見直し（厳格化）を実施しました。</p> <p>国土交通省航空局では、航空貨物に係る X 線検査装置の補助制度を引き続き用意しており、今後も事業者の現場の状況を注視し、制度の定着とスムーズな移行ができるよう、国としての継続した支援をまいります。</p>
<p>次期「物流大綱」の KPI としている「我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力」の京浜港と阪神港の数値について、寄港しているコンテナ船のサイズの合計なのか、日本向けの積載にアロケーションされているスペースの合計なのかを明確化してほしい。</p> <p>また、上記が「寄港しているコンテナ船のサイズの合計」である場合、日本港湾の国際競争力強化の観点から、船舶サイズの大型化を考慮した、より高い数値を掲げてほしい。</p>	<p>我が国に寄港する国際基幹航路の輸送力については、国際コンテナ戦略港湾に寄港する国際基幹航路に投入されている船舶の平均船腹量（TEU）に、1 週間あたりの寄港回数をかけたものと定義しています。</p> <p>この KPI は、国際基幹航路の維持・拡大を政策目標に掲げている「国際コンテナ戦略港湾政策」の KPI に基づいており、考え方としては、KPI を設定した令和元年度の数値を維持・拡大することとしています。本 KPI は例年の政策チェックアップの業績指標としているほか、社会資本整備重点計画等の現行計画にも掲載しており、本大綱においても同様の KPI を設定しています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の施策検討等の参考にさせていただきます。</p>
<p>次期「物流大綱」では、「サイバーポート（港湾物流）へ接続可能な法人数」が KPI 項目例として掲げられている。この指標は、接続基盤の整備状況や普及可能性を把握する上での意義のあるものだが、今後の政策評価においては、接続先の広がりだけでなく、港湾物流</p>	<p>この KPI は、交通政策基本計画等における KPI と同様、施策全体の進捗を把握するための代表的な指標として設定しているものであり、本大綱においても引き続き用い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>手続がどの程度実際に電子化され、現場で継続的に利用されているかという利用の深まりもあわせて把握していくことが重要ではないか。今後は、接続先の拡大に加え、実利用の広がりや業務変革の進捗も把握できる KPI 体系へ充実させていくことが適当。</p>	<p>一方で、ご指摘の実利用の広がりや業務変革の進捗を把握する観点も重要であると認識しており、今後の施策のフォローアップや評価のあり方を検討していく上での参考とさせていただきます。</p>
<p>港湾労働者の人手不足の解消に繋げるべく、港湾ターミナル内のオペレーションの自動化、自動倉庫設備の拡充など港湾/倉庫分野における DX 化/自動化の更なる推進、本業界を次世代に魅力ある業種とするための待遇改善を含む政府の支援等をお願いしたい。</p>	<p>我が国の港湾の労働者不足に対応するため、国土交通省では、「ヒトを支援する AI ターミナル」政策として、ゲート前混雑緩和を目的としたシステム「CONPAS」の利用促進や、荷役機械の遠隔操作化に対する支援、新たな技術開発等の取組を推進しています。また、創貨にも資する取組として、港湾倉庫を含む物流施設への自動倉庫等機器・システムの導入による自動化・機械化・デジタル化の取組を支援することにより、港湾背後のロジスティクス機能の高度化についても取組を進めてまいります。</p> <p>さらに、労働環境の改善等のための適正な価格転嫁に向け、取引環境の改善が必要であることから、本年 2 月に「港湾運送事業における適正取引推進のためのガイドライン」を策定したところ、積極的な周知と活用促進に取り組んでまいります。</p>
<p>次期「物流大綱」にコンテナドレイジ事業者を明示的に位置付け、牽引免許取得支援並びに待機料・運賃の適正収受に関する施策を盛り込むべき。</p>	<p>ご指摘のけん引免許の取得費用支援や取引環境の適正化については、本大綱の「Ⅲ. 1：サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化」と「Ⅲ. 2：物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換」に関連施策を盛り込んでおります。</p> <p>また、適正な運賃の収受についても、荷主などへの価格転嫁に資する適正原価制度を本大綱に明記したところであり、令和 10 年までの導入に向けた準備を進めてまいります。</p>
<p>改正物流効率化法の制度運用において、コンテナターミナルのゲート前待機を港湾物流上の重要課題として明示し、その削減に向けた荷主・ターミナル・物流事業者の改善協議の対象事項として位置づ</p>	<p>トラックドライバーのコンテナターミナルのゲート前待機は、港湾に関わる国、施設管理者、物流事業者、荷主等の関係主体が相互に連携して取り組むべき課題であると認識しております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>けるべき。また、物効法の評価指標又は関連する政策指標として、「港湾ターミナルにおけるコンテナ滞留時間」を把握・公表することを検討すべき。</p>	<p>このため、物流効率化法第 32 条に規定する事業者等の責務として、これらの関係主体が相互に連携し、ゲート前混雑解消やターミナル滞在時間の短縮などに取り組むべき旨を示す方向で検討を進めているところです。</p>
<p>港湾混雑等、利用者に帰責できない事由によるデマレッジ・ディテンション課金について、課金の合理性や透明性を確保する観点から、関係省庁が連携し、我が国におけるガイドライン整備を検討すること。</p>	<p>デマレッジ・ディテンション課金の合理性や透明性を確保する観点のご意見について、今後の施策検討等の参考とさせていただきます。</p>
<p>近年、越境 EC（電子商取引）の急拡大により、小口貨物等が急増し、通関業務は従来にない複雑性と迅速性を同時に求められている。多様な商品カテゴリーがあることから、関税分類（HS）、他法令適用、原産地規則、知的財産権保護など、高度な専門判断が不可欠である。他方で、わが国の通関行政は長年、低廉な料金を前提とした制度運用を続けてきた結果、通関料金の「上限金額」が実務上徹底され、価格が抑え込まれる構造が固定化された。この構造は、業界の適正対価の確保を困難にし、人材育成や品質確保に不可欠な投資を阻害してきた。</p> <p>留意すべきは、通関業者が長年、国の貿易推進・物流効率化に一貫して貢献してきたという歴史的事実である。輸出入の円滑化、税関との連携強化、サプライチェーンのデジタル化・標準化の実務を担い、国際競争力の底支え役を果たしてきたにもかかわらず、その貢献に見合う対価や制度的裏付けは十分とは言えない。</p> <p>こうした構造的ゆがみを是正し、公共性に見合う品質を持続可能に担保するためには、国が標準料金を制度として設定し、適正対価を確保する仕組みへ転換することが不可欠である。</p> <p>越境 EC という新環境の下で、公共性と持続可能性を両立する制度への転換は待ったなしである。</p>	<p>通関業務料金の設定のあり方としては、労務費等のコストの通関業務料金への適切な転嫁という観点も踏まえ、個々の事業者の付加価値向上に向けた創意工夫を促すため、提供するサービスの内容などに応じて自由に設定できることが重要と考えており、2017 年に通関業務料金の最高額の定めを廃止しました。</p> <p>いただいたご意見は、今後の施策実施の参考とさせていただきます。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>国が標準料金を設定し、適正対価と品質を制度的に担保する改革こそ、国益（税収・安全保障・行政効率）と利用者利益（透明性・安定性）を最大化する現実的解である。</p>	
<p>通関立替払い慣行の是正を荷主・物流事業者間の取引適正化に関する課題として次期「物流大綱」に明記すること。特に、立替払いの強要、無償での負担要求、過度に長い精算サイト等について、問題となり得る行為として整理し、必要なガイドライン整備を進めること。</p> <p>国土交通省、財務省及び公正取引委員会が連携し、通関立替払いの実態把握を行うとともに、その結果を踏まえて是正に向けた制度運用の見直し及び必要な措置を講じること。</p> <p>輸入者による関税・消費税の直接納付を基本とする方向を次期「物流大綱」に位置付け、リアルタイム口座やNACCS等を通じた直接納付の利用促進と環境整備を進めること。あわせて、通関業者による立替払いが例外的取扱いとなるよう、必要な運用改善を図ること。</p>	<p>立替払いは通関業者と輸入者との間の民間の契約に基づくものですが、納期限延長制度やマルチペイメントネットワーク（インターネットバンキング等）、リアルタイム・オンライン口座振替方式といった納税環境の整備を行っており、立替払いをできるだけ少なくしたいという通関業者の要請の解決にも繋がるものと考えことから、今後もその利用促進を図ります。</p> <p>なお、公正取引委員会からは、輸入者が優越的地位を利用して不当に通関業者に立替払いを行わせることは独占禁止法上の不公正な取引につながるおそれがあると指摘されており、貿易関係者に対して周知を行っております。</p> <p>いただいたご意見は、今後の施策実施の参考とさせていただきます。</p>
<p>サイバー攻撃による物流管理システムダウンの対策に力を入れるべき。もしくは、リスク対策としてワンパッケージ化より分散化すべきかもしれない。</p>	<p>ご意見は、今後の施策検討等の参考とさせていただきます。</p>
<p>本大綱における「今後の物流政策の方向性」をより明確に示すためにも、2030年度に想定される輸送力不足に対する実効性のある取組を行うために、「トラック輸送の需給ギャップ」も記載すべき。</p>	<p>ご意見の趣旨については、「2030年度に想定された約34%の輸送力不足のうち、約14%は、物流の「2024年問題」に対応するための官民の取組の成果等により概ね克服することができた。一方で、一部では輸送の制限が見られるなど、依然として輸送力が逼迫している状況に変わりはなく、2030年度に想定される物流の停滞を回避するためには、残りの輸送力不足の克服に向けて、引き続き取組を進めていく必要がある。」として、本大綱のIV.（3）に盛り込まれております。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「2024年問題」と表記されている箇所については、「物流の2024年問題」と表記したほうが良いのではないかと。</p>	<p>ご指摘の記載内容については、令和8年3月3日にとりまとめられた「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」の提言に盛り込まれた表現を用いているところです。</p>
<p>「厳しい取引環境や雇用環境といった課題」という表記があるが、取引環境や雇用環境の何が課題か明確ではないため、「厳しい取引環境や雇用環境への対応といった課題」としてはどうか。 →国土交通省物流・自動車局（物流政策課）</p>	
<p>「物流サービス」という言葉は使用せず、「物流の提供価値」という表現に修正すべき。</p>	
<p>「Well-being」とあるが、海外と国内では少し認識が異なり、言葉の意図を正しく伝える必要があるため、かっこ書き又は注釈で説明を加えてはどうか。</p>	
<p>「積載効率」「(輸送トンキロ/能力トンキロ(空車時のデータを含む。))」とあるが、日本産業規格(JIS)と異なる意味で使っていることを明示すべき。もしくは、「輸送効率」という表現に置き換えるべき。</p>	
<p>「CLOを支える」とあるが、物流統括管理者とCLOは役割が同じでないこと、同義とすることで法令上の役割とできれば設置してほしい幅広い役割のCLOを世間一般に同義だと間違えて理解するおそれがあるため、「物流統括管理者(CLO)」としたほうが良いのではないかと。</p>	
<p>「宅配ロッカー」に加え、ロッカーよりも設置・実装が低コストであることから、駅や公共施設といった人流が見込めるエリア以外にも多展開が可能な「無人かつオープン型の宅配荷物の置き配スポット」を明記すべき。</p>	<p>ご指摘の記載内容については、令和8年3月3日にとりまとめられた「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」の提言に盛り込まれた表現を用いているところです。</p>
<p>地域の物流サービスの持続可能な提供に向けた環境整備について、「公共施設の活用」に加え、民間事業者が設置・運営する無人かつオープン型の物流スポットの整備支援について明記すべき。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>「指定場所」の選択肢にまちなかの「無人かつオープン型の宅配荷物の置き配スポット」が含まれることを明記すべき。</p>	<p>ご指摘の記載内容については、令和8年3月3日にとりまとめられた「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」の提言に盛り込まれた表現を用いているところです。</p>
<p>概要資料も含めて、「連鎖化事業者」という言葉が無い。</p>	
<p>概要資料のうち、物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや行動変容、産業構造の転換について、発着荷主と消費者の間において、購買力の大きな連鎖化事業者の影響は大きく、改正物効法と同様に、大綱に関しても連鎖化事業者について記載してほしい。</p>	
<p>「外装等の汚破損基準の見直し等による返品削減」について、ドラッグストア店頭返品や卸滞留在庫のメーカー返品といった商習慣を明記し、最優先で取り組むべき課題として位置付けるべき。</p>	
<p>標準仕様パレットについては、T11 (T12) ビールパレットを明記すべき。</p>	
<p>「関係者全体で適切なリードタイムの確保や積載効率の向上、発注量・納入量の平準化に取り組む。」に続けて、「これらの物理的な業務プロセスが平準化・見直されることで、物流DX（デジタル化・自動化）が初めて効果を発揮しやすくなる」旨を追記すべき。</p>	
<p>トラック予約受付システムに関する「多画面問題」について、「物流データの標準化を通じたシステム間の連携を促し」とあるが、これに「トラック予約受付システムの導入と運用（適正利用）に向けて、政府主導でガイドラインを定める」との記載を追加すべき。</p>	
<p>「無人搬送機（AGV）」との表記を「無人搬送車（AGV）」に修正すべき。</p>	
<p>「2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指し、さらに、50%の高みに向けて挑戦を続けていくことが宣言された」とあるが、単に2050年に達成年度を延期しただけで、まるで削減計画に届いていなかったのではないかと懸念される。</p>	

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>また、EV 車両のエネルギー確保に「水素製造設備、ペロブスカイト太陽電池を含む太陽光パネルの設置を促すとともに」とあるが、既に既存火力・原発を凌ぐ電力量を稼げる風力発電が抜けているのはなぜか。風力発電こそ、世界で普及していて、太陽光パネルの様な処分時の問題も無い電源のはず。きちんと明記すべき。</p>	