

持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ（案）に対する
意見公募手続の結果について

令和5年8月31日

経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室
国土交通省 総合政策局 物流政策課
国土交通省 自動車局 貨物課
農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ（案）」について、令和5年7月3日から同年8月3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。

なお、意見総数は27件（団体・企業：6件、個人：21件）です。また、行政手続法第四十三条2項に基づき、提出意見は整理又は要約しています。

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>(案3 ページ 19 行目) 「審議会等の整理合理化に関する基本的計画」（平成11年4月27日閣議決定）別紙1「懇談会等行政運営上の会合の開催に関する指針」においては、「懇談会等に関するいかなる文書においても、当該懇談会等を『設置する』等の恒常的な組織であるとの誤解を招く表現を用いないものとする。」とされているところ、本とりまとめ（案）P3において「検討会」を「設置した」旨が記載されているのは、不適當である。</p>	<p>案の3 ページ 29～31 行目に記載の通り、「物流の担い手不足やカーボンニュートラルへの対応などを踏まえると、物流の持続可能性の実現に向けて、2024 年で対策が終わりということではなく「始まり」であり、これから提示した政策について、新技術を活用し、取組を発展させながら継続的に取り組む必要がある。」と考えています。そのため、持続可能な物流の実現に向けた検討会の枠組みにおいて今後も議論を継続することも想定されることから、本検討会に関しては「設置」という文言を使用しております。</p>
<p>(案3 ページ 29～31 行目) 「その上で、・・・継続的に取り組む必要がある。」のくだりは全くその通りである。今回の最終取りまとめを発表して終わりではなく、今後もフォローアップを継続し、定期的に公表されたい。また、別々に参照するのは面倒なので、本件最終取りまとめの末尾に別紙として中間とりまとめを添付されることを希望する。</p>	<p>前段に関して、案の13 ページの15～17 行目で記載の通り、施策の具体化について提言のあった項目については、取組の進捗状況を確認すべき旨を記載しています。 後段に関して、最終取りまとめは、中間取りまとめを踏まえて取りまとめたものであり、内容の多くが重複していることから、添付は不要と考えています。 中間とりまとめについては、下記リンクからご参照ください。 https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/index.html</p>
<p>(案4 ページ 14～16 行目) トラックドライバーの拘束時間について、「貨物を発送する、あるいは受け取る関係者それぞれに起因する非効率性」との記載があるが、いたずらに効率と非効率の二項対立を際立たせるのではな</p>	<p>荷主側の個別業界の状況に関しては一律で詳細には記載しておりませんので、案の修正は行ないませんが、いただいたご意見は今後の施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>く、商品の品質や安全性の確保、廃棄・食品ロスの削減、あるいは地域住民への影響や生活者の事情等にも十分に配慮した上での効率性であることをしっかりと明記していただきたい。</p>	
<p>(案5 ページ 20 行目) 5 ページの図 2 の時間の単位は何か？</p>	<p>(時間：分) の形式で記載しています。</p>
<p>(案5 ページ 23 行目) 5 ページの図 3 の和暦は西暦にしたほうがよい。他の箇所例と同様に。</p>	<p>ご指摘を踏まえ修正いたします。</p>
<p>(案6 ページ 1～8 行目) 本文の「消費者や市場からの評価につながる」との記載から、評価結果の公表を前提としていることが伺えるが、「目標設定・報告及びその手続き」においても意見として触れられているとおおり、評価の仕組みを公正なものとするためには、先行して取り組みを行ってきた事業者のこれまでの成果を正当に評価し、業界業種の特性等についても十分に考慮していただきたい。</p>	<p>案の6 ページ 5 行目に「業界固有の特性等を反映できるようにすることが必要である」旨の記載がある通り、ご指摘いただいたような「業界業種の特性等についても十分に考慮」すべきである趣旨については既に記載の内容に含まれていると考えています。 一方で、「先行して取り組みを行ってきた事業者のこれまでの成果を正当に評価」すべき旨のご意見については、案の6 ページ 6～8 行目に続く形で、いただいた趣旨のご意見があった旨修正いたします。</p>
<p>(案6 ページ 1～8 行目) 「荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設」の趣旨には賛同する。加工食品物流では特に長時間の荷待ちや手積み・手卸しによる荷役作業、非効率な検品作業等の課題が山積しており、特段の改善の取り組み推進をお願いしたい。</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(案6 ページ 2～4 行目) 物流に係る事業者の取組内容を評価する仕組みや税制面での優遇措置等のインセンティブ付与は、より実効性のある取組に向けた意欲醸成につながることを期待できる。ただし、物流効率化の取組の評価については、従前から積極的に取り組んできた企業もあるため、2024 年問題を契機とした取組だけでなく、従前からの取組成果も含めた評価にすることが必要である。</p>	<p>前段のご意見について、賛同意見として承ります。 後段のご意見について承知いたしました。案の P. 6 の 6 行目～8 行目に続く形で、いただいた趣旨のご意見があった旨修正いたします。</p>
<p>(案6 ページ 3 行目) 「物流改善におけるランク評価」にはとても期待しています。ただ、どのような軸で評価するか難しいですね。ただ、物流業務の受託側としては、改善には単独でできることはかなり限られ、基本的には荷主企業からの協力が必須になりますが、その提案をすることで契約打ち切りになることが、最大の懸念点です。自由競争の視点を当然加味した上で、その防止策の盛り込みをぜひお願いします。例えば「物流改善の実施まで至らずも、提案を受けたこと自体が荷主側にプラス評価される」「物流会社との委託年数が半年未満などあまりに短いとマイナス評価される」などはいかがでしょうか。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。 なお、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」においては、発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項として、「取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じる」旨を記載し、呼び掛けているところです。</p>
<p>(案6 ページ 13～16 行目) 物流効率化の取組は、物流担当者のみで解決でき</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>ないとの意見が多く、多くの企業から聞かれる。役員クラスの物流管理責任者を任命することにより、社内的には営業・調達・生産部門等部署横断で、また取引先等の社外的にも、物流改善の促進が期待される。</p>	
<p>(案6 ページ 17～18 行目) 物流担当者が設置されていない事業者もあり、とりわけ荷主事業者における物流に対する重要度の認識は高くないとの声がある。このような現状を鑑みた取組の支援ならびに高度物流人材の育成に向けて必要なスキルセットや将来像の明確化が重要である。</p>	<p>いただいたご意見は、高度物流人材の育成支援に関する賛同意見として承ります。</p>
<p>(案6 ページ 27～30 行目) すでに産業、官公庁では本文書に記載、また本文書外でも様々な施策が実施されている。しかしながら高度物流人材を養成する入口のところ、つまり学である学校、ここはワークショップ提言やシラバス調査以降、なんら動きがみられないし、本文書でも記載が見られない。学が弱いままでは問題根本解消は出来ないのではないか。再考頂きたい。</p>	<p>高度物流人材育成・確保に係る産官学での連携の重要性を踏まえ、最終取りまとめ案においても、「…サプライチェーンの全体最適化の視座から物流を捉えることができる高度物流人材を育成・確保することが必要であり、そのために産学官で連携した取組を支援すること」と記載しているところであり、修正は行いません。</p>
<p>(案6 ページ 28 行目) 他省庁ではリ・スキリングとしているがどちらが正しいのか。正しいほうに合わせるべきである。</p>	<p>他省庁における表記を網羅的に把握してはおりませんが、例えば「女性活躍・男女共同参画の重点方針 2023」(令和5年6月13日 すべての女性が輝く社会づくり本部、男女共同参画推進本部)においては「リスキリング」という表記が用いられているものと承知しており、修正は行いません。</p>
<p>(案6 ページ 37～7 ページ 18 行目) 「消費者の行動変容を促す方策」について、再配達などの消費者が直接荷物を受け取る状況についての言及があるが、食品においては消費者がスーパーなどの店頭で、少しでも新鮮な物(残り賞味期限の長い物)を求める、欠品を許さない、といった要求が強いがために1/3ルールによる返品やリードタイムの短縮化が進められてきたと認識している。間接的ではあるものの消費者の行動変容によって物流課題の解決に重要な点について、取組みを進めていただきたい。</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(案6 ページ 38～39 行目、7 ページ 1～2 行目) 物流の効率化に対する消費者の意識はまだ不十分であり、効果的な施策が必要である。左記事項は消費者の意識改革、行動変容に向けて試験的に取り組まれ、一定の成果を上げているものであり、BtoC 物流における再配達の削減にも効果的と考える。加えて、消費者の物流に対する理解醸成に向けては、物流サービスは無料と誤認を与えるような表記(「送料無料」などの表示等)の見直し、適正な表記の推奨などが必要である。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考とするとともに、関係省庁と共有いたします。</p>
<p>(案6 ページ 38 行目) 消費者の行動変容を促す方策の実施として、置き配の推進等が盛り込まれているが、消費者の行動変容を促すのみでは不十分であり、荷物の配達先</p>	<p>いただいたご意見は今後の施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>である「住宅」の変化も促すべきである。特に、一定規模以上の集合住宅については、郵便受箱と同じように宅配ボックスの設置を義務付けることを検討すべきだ。郵便法43条では高層建築物に係る郵便受箱の設置を義務付けている一方で、貨物運送に関する諸法令にはそのような規定はない。このため、タワーマンションといわれる規模の集合住宅でも宅配ボックスがないこともあり、ドライバーの負担が大きくなっている。</p>	
<p>(案7 ページ 21～24 行目) 物流の危機的状況に対する広報の強化は重要であり、政府による分かり易い情報発信（課題と対策等や、各業界団体を通じた啓もう活動（セミナーの開催等の経営者層の教育も含む）等を推進されたい。</p>	<p>いただいたご意見は、物流に係る広報の強化に関する賛同意見として承ります。</p>
<p>(案7 ページ 3～5 行目、11 ページ 12～15 行目) 当然事業者側の努力も必要で、再配達における着荷人への運賃徴収、配達日数や曜日でのメニュープライシングの導入も必要だと思います。なお、メニュープライシングの際、例えば差の目安も提示しないと、結局は形骸化してしまうと思うので、ぜひお願いしたいと思います。</p>	<p>メニュープライシングの設計に際しては様々な論点があることを承知しています。 いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案7 ページ 3～5 行目、11 ページ 12～15 行目) メニュープライシングについて、マンパワーや価格決定権の兼ね合いから、最初は大手企業から導入すべきでしょう（将来的なロードマップに中小企業への導入時期目安も記載した上で）。なので、大手企業がこれを正しく運用しているかのチェックを是非ともお願いしたいです（現状は社会インフラにも関わらず、運送会社の価格、サービス内容の決定プロセスについて、あまりに不明瞭だと強く感じています）。 大手から始める際の懸念点として、結局は下請けにしわ寄せが来ないように、下請けいじめ的なチェックの継続もお願いします（トラックGメンがそれに該当するのでしょうか）。</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(案8 ページ 1～6 行目、案10 ページ 1～4 行目) 過去からの商慣習も含め現状の物流課題を改善し、製・配・販が連携して持続可能な物流の仕組みを作り上げていくためには、メーカーやそれぞれの立場からだけの申し入れでは改善が難しく、関連される省庁が強いリーダーシップのもと、全体を俯瞰して偏った改善にならないよう、また部分最適判断により改善取り組み全体に支障をきたさないように、場の設定や仕切りを継続的にお願いしたい。</p>	<p>最終取りまとめへの修正意見ではないと思いますので、修正は行いませんが、いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。 なお、加工食品分野については、本年7月に、農林水産省が事務局となり、「加工食品分野の物流の適正化・生産性向上に向けた取組の情報連絡会」を設置し、製・配・販の連携の場を設けております。</p>
<p>(案8 ページ 2～3 行目) 発荷主側と着荷主側の責任領域（例えば車上渡しまでを荷主側責任、そこから先は着荷主側責任とする等）を明確にし、法制度やガイドラインとセットで契約基盤の整備を進めていただきたい。基</p>	<p>発荷主と着荷主の責任領域や契約内容については、個別の商取引・物流取引によって態様が様々であり、国としての指針を示すことが可能かどうか、丁寧な検討が必要と考えております。そのた</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>本車上渡しとし、物流事業者にフォークリフト作業、積替え、棚入れ等が発生しないようルール化してもらいたい。加えて、付帯作業の料金負担も着荷主側となるようルール化してもらいたい。納品時の発荷主と着荷主の責任領域についても考え方が明確になっておらず、契約内容およびその実行においても不透明な部分がある。国としての指針を示していただき、契約内容もそれに合わせて明確にすることで、付帯作業や長時間待機の発生要因や課題も明確になり、課題改善への対応につながっていくと考えられる。</p>	<p>め、案の修正は行いませんが、いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案8 ページ 2~3 行目、9 ページ 11~15 行目) 「荷主企業の定義」については、「発荷主企業」「着荷主企業」「仲介事業者」、その他商流・物流に関与する関係者の定義及びそれぞれの役割と責務について明確化頂きたい。商取引においては、商流・物流に関与する仲介事業者が介在するケースなど、商取引・物流取引における関与形態は多様であるため、契約形態及び物流条件の決定に関わる実態等に基づき、全ての関係者の責任関係を明確化する必要がある。</p>	<p>ご指摘いただいたように、様々な物流の態様があることを承知しています。 いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案8 ページ 15~10 ページ 4 行目) 「労働時間削減」の趣旨に賛同する。加工食品では過度で非効率な検品作業や契約に無い荷役作業によって待機時間や荷役時間が長くなる実態があるため、特段の改善を進めていただきたい。その中でも、待機時間の削減については、現在一部の納品先にて在庫予約システムを導入しているが、予約した納品以外にたくさんの配送を抱えていると、不測の事態により予約した時間に間に合わない、などといった事例が起きている。待機時間を削減するには、配送曜日を集約するなど納品頻度の集約が、納品先における在庫作業を効率化する必要があるという観点からも必須であると考え</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(案8 ページ 17~20 行目) まずは現状把握をすることが必要であり、荷主事業者において待機時間・荷役時間等を計測し、改善につなげる取組の実施が求められる。政府においては、荷主事業者が物流の2024年問題に対応するため、待機時間・荷役時間を計測、削減する上で有効な設備投資に対して重点的に支援していくことが必要である。さらに、待機時間・荷役時間等の状況の把握、改善への取組について、違反行為の防止、適正な企業間連携の推進に向けた監視(トラックGメン等)も必要と考える。</p>	<p>(設備投資支援について) 本文中で、荷主企業のシステム導入、自動化・機械化の推進、荷主企業等の拠点における設備投資の必要性について言及しているところです。 また、「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、物流改善のために「即効性のある設備投資の促進」に向けて取組を行うことが記載されており、ご意見を踏まえつつ、検討を進めます。 (「さらに、」以降について) いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(案8 ページ 21~27 行目) 「判断基準」として、一定規模以上の貨物を取り扱う物流事業者に対して、中長期計画の策定及び定期報告を行うことを義務付ける、とあるが、一定量(または一定台数)を取り扱う利用運送事業者(いわゆる水屋)や物流子会社など車両を保有</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>しない者に対しても何らかの規制的措置が必要ではないか。</p>	
<p>(案8 ページ 21～27 行目) 法的措置の導入には賛同する。ただ、「一定規模以上」のハードルを高くしすぎると該当事業者数が少なく有名無実化するおそれがあるので、この点ご留意願う。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案8 ページ 21～27 行目) 中長期計画の作成においては、ひな形や記載見本を設け、記載要領を明示し、事業者が記載すべき内容が明確に分かるなど、事業者にとって過度な負担とならないことが必要である。 とりわけ、中長期計画の作成の対象とならない下請け等の中小・小規模事業者においてデータ収集等の業務負担がかかることのないようなものが望まれる。 また、対象となる企業が早期に物流改善に向けた取組を計画・実行できるよう、対象企業の定義を早急かつ明確に示すことが求められる。</p>	<p>案の9 ページの36～37 行目に記載の通り、実施状況の報告手続き含む一連の法的措置上発生する手続きについて、負担を軽減するよう配慮する必要があるとのご意見があることについて承知しております。</p> <p>また、対象企業となる企業規模に関しても、ご意見承知いたしました。</p>
<p>(案8 ページ 21～27 行目) 一定規模以上の貨物を取り扱う物流事業者に対し、法的措置として勧告・措置命令等を行うとの記載があるが、取引等の規模にかかわらず関係する全ての事業者が直前する課題であるため、一部の事業者にだけ偏ることのない公平な措置としていただきたい。なお、「待機時間、荷役時間の削減等を通じて労働時間を削減」するためには、拠点の多い事業者ほど新たに投入する人員や設備が必要となる。よって、物流の効率化について、2024年問題の時間軸の中で高い成果を上げていくため、事業者の負担等が偏らないよう、政府には必要とする全ての事業者を対象に支援していただきたい。</p>	<p>輸送規模等が一定規模以上の事業者は、小規模の事業者と比べ、その取組による物流全体への効果がより高くなることを見込まれると認識していますが、その一方で、案の9 ページの18～21 行目に記載の通り、「中小企業を含めて改善を促す対策が必要」であることも理解しているところです。</p>
<p>(案8 ページ 21～27 行目) 一定規模以上の荷主企業や物流事業者に対して、中長期計画の作成と定期報告を行うことを義務付けるとあるが、物流の効率化については取引等の規模にかかわらず関係する全ての事業者が直面する課題であり、大規模な事業者であっても掛かる負担は過重となるため、定期報告の義務付けについては削除していただきたい。</p>	<p>案の9 ページの36～38 行目に記載の通り、報告は簡潔なものとするべき等の意見も挙がっているように、負荷軽減の必要性は認識しているところです。他方で、法的措置を実効的なものとするためには、事業者の取組状況について一定の周期で把握する必要があると考えています。</p>
<p>(案9 ページ 7～9 行目) 長距離輸送を担う車両においては、クラウド型のデジタコ導入が必須であり、この導入を進めるために大きなインセンティブを提示してもよいほど、その後の効果は大きいと考えます。 改善基準告示、残業時間上限規制を遵守していくためには、データで運行管理を行うことが必須であり、そのためには正しいデータの把握・蓄積が不可欠です。アナタコ搭載車両もありますが、その状態で運行状況を分析するにはデータの入力から行わねばならず、まず不可能です。デジタコの</p>	<p>最終とりまとめ(案)に記載された施策を実現するべく、頂いたご意見は今後の施策の検討において参考にいたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>導入をしていなければ、「データを使った運行管理をしている」とは言えません。改竄防止という理由だけでなく、より積極的にデータを活用した経営を進めるためにもデジタコである必要があると考えます。</p> <p>また、導入効果をより大きくするためには、他のシステムとのデータ連携が容易であることも重要であり、このためにはデジタコはクラウド型であることが必要です。デジタコで把握できるデータを運行管理や顧客サービスに活用するためには、リアルタイムにデータが把握でき、社内の他のシステムと連携できるかどうかで、その活用状況や導入効果は大きく変わってくるからです。</p> <p>2024年4月以降、とくに正確な運行管理が必要になるのは長距離輸送を担うトラックです。長距離輸送を行っているものの、コストの問題でデジタコの搭載に踏み切れていない事業者に対し、ハードルを越えてもらうため、大きなインセンティブを与えてもよいと考えます。たとえば、クラウド型のデジタコ搭載車両について、時限的に高速道路利用料金の無償化を提供してはいかがでしょうか。ドライバーの拘束時間短縮にもつながり、一石二鳥といえます。新規導入車両のみでなく、既に導入済みの車両についても、デジタコを活用することのメリットを享受し、より大きな改善に向けて努力してもらうため、インセンティブの対象にしてよいと考えます。デジタコデータにより、自分の働きぶりがデータでわかることで、ドライバーも納得感のある業務が遂行でき、定着にもつながると考えられ、長距離輸送の持続可能性を高める施策になると考えます。</p>	
<p>(案9 ページ 11～15 行目)</p> <p>本検討会では、国土交通省、農林水産省、経済産業省の三省で方策を検討されたことおよび、「荷主」について、特に着荷主にも焦点を当て議論を進められたことは評価している。一方、発・着荷主に本検討会の主旨を理解いただき取り組まれたとしても、「実際に貨物の受け渡しを行っている事業者の他に物流の条件を決定している主体」(以下、当該主体)にも何らかの義務を課さなければ、改善が停滞する懸念がある。当該主体がいる場合については、発・着荷主に代わって中長期計画の作成及び定期報告を行うことを義務付けるべきであると考えます。</p> <p>実際に、当該主体の影響により、発・着荷主間では問題解決に至らない事例も見受けられるため。事例として、「パレット化」について発着荷主が合意し、袋物(コンテナバラ積み)の輸入商品を国内輸送用にパレット化したところ、偶然、荷崩れ等による破袋事故が発生し、当該主体に該当する「商社」から「輸送方法を元のバラ積みにした方が安全なのではないか?」といった指摘を受け、</p>	<p>案の9ページの11～15行目の記載と同趣旨のご意見と理解いたしました。いただいたご意見は今後の施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>元のバラ積みに戻したケースがあったとのことである。一般的にはパレット化した方が1袋ごとの積卸し回数が減るため安全であると思われる。</p>	
<p>(案9 ページ 11～15 行目) この意見については否定的である。当該「他の事業者」が専門的見地から意見やアドバイスをすることはあろうが、決定権はあくまで荷主にあるはずであり、フリーハンドを渡すとは考えにくい。荷主が責任逃れをする口実に使われる懸念があるので、制度設計は慎重にされたい。</p>	<p>我が国においては、業種等により、様々な物流の態様があり、「実際に貨物の受け渡しを行っている事業者の他に物流の条件を決定している主体」が存在するケースもあると認識しています。</p>
<p>(案9 ページ 21～24 行目) この意見が想定する事態の予防策として、荷主企業サイドが物流事業者から輸送データを入手するにあたり、物流事業者に不当な負担をかけることを規制する規定を新法に盛り込んでどうか。またこの場合、保護される対象たる物流事業者は中小に限る必要は無いと考える。そもそも荷主が発注者としての立場に甘えて不当な負担をかけなければいけないことである。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案9 ページ 27 行目) 「あたり」は「当たり」のほうがよい。同18行の例と同様に。</p>	<p>ご指摘を踏まえ「当たり」に修正いたします。</p>
<p>(案9 ページ 34～35 行目、17 ページ 8～18 ページ 2 行目) 業界特性への配慮について記載されているが、ガイドライン項目に対する具体的対応のみならず、企業及び業界団体としての目標設定等の全般的対応において、業容や会員企業構成その他の業界特性に配慮頂きたい。特に我々の属する業界は、企業単位で幅広い「業界」に亘って多種多様な業態で事業を展開している事から、具体的対応に関して統一的な共通計画を設定することは、業界特性上、困難である。本政策の実施に当たっては、斯かる業界特性にも十分ご配慮頂きたい。</p>	<p>ご指摘の点に関しては、P.9の34行目～35行目に「業界固有の特性が異なっており、同業種においても品種により事情が異なる中で、判断基準の設定についてはこうした面にも配慮が必要であるとの意見」に記載の通り、認識しているところです。いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案9 ページ 34～35 行目) 「業界固有の特性」に注意が必要である。一定の配慮が必要なケースがありうるとしても、業界団体の自主規制に全面的に委ねてしまうと、荷主側のお手盛りで骨抜きにされるおそれがある。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案9 ページ 36～38 行目) この指摘はその通りである。「簡潔」「二重規制回避」のほか、「デジタル化」も必須と考える。</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。なお、案のP.9の36行目～38行目に記載の通り、報告のデジタル化を含め「簡潔なものとするべき」とのご意見があることについて承知しています。</p>
<p>(案10 ページ 2～4 行目) パートナーシップ構築宣言やホワイト物流の活用をはじめ、事業者間の連携促進に向けたより実効的な施策（例えば、納品リードタイムの適切な確保など商慣習の是正に資する施策等）が必要である。また、企業間の問題にとどまらず、業界全体の改革に向けて、業界団体が主導した物流改善に資するプロジェクト（事業者全体の取組指針や行動計画の作成など）の実施を促進されたい。</p>	<p>案のP.10の1行目～4行目に「発荷主企業、着荷主企業、物流事業者が連携して実施すべき事項もあり、相手方が協議を求めた際に協議に応じるような連携促進の仕組みを検討すべきなど、企業間の連携を促す仕組みの重要性について意見があった。」と記載の通り、事業者間の連携の重要性については承知しています。なお、経済産業省・農林水産省・国土交通省は、</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
	「物流対策自主行動計画」の作成を各所管の業界団体等に向けて呼び掛けているところです。
<p>(案 10 ページ 12～25 行目)</p> <p>「運送体制台帳」それ自体は有効な取り組みと考えるが、制度設計に留意されたい。特に、管轄官庁（国土交通省？）において、運送体制台帳の統一的な書式を直ちに策定し、周知徹底することが必須である。そうしなければ、荷主ごとにその都合に応じて部分最適化された書式での運送体制台帳作成・報告が物流事業者に押し付けられ、物流事業者の事務負担ばかりが増える、という事態がありうる。</p>	<p>いただいたご意見は、運送体制台帳の書式など制度の詳細の検討にあたっての参考にいたします。</p>
<p>(案 10 ページ 21～25 行目)</p> <p>台帳の項目に「社会保険等の加入状況」は必要ないのではないか。貨物運送事業の許可を受けようとする法人は、社会保険等の加入が義務付けられていると思われる。許可番号の記載があれば十分ではないか。</p>	<p>いただいたご意見は、運送体制台帳への記載事項など制度の詳細の検討にあたっての参考にいたします。</p>
<p>(案 11 ページ 1 行目)</p> <p>11 ページの円グラフ内の文字が小さくて見にくい。</p>	<p>ご意見を踏まえ、修正します。</p>
<p>(案 11 ページ 7～12 ページ 2 行目)</p> <p>すでに平成 29 年の標準貨物自動車運送約款等の改正により、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金（積込料、取卸料、待機時間料、附帯業務料等）」の明確化が図られている。その上で、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」や「ダイナミックプライシング」の取組等を推進するとの記載が見られるが、様々な与件によって変わる運送費に応じて都度に原価を変える手法に一足飛びに改めるのではなく、意見にもあるとおり厳密なサービス料の換算が難しい面がある中、現行の運送約款の運用状況を十分に確認し、課題等を検証した上、価格設定については慎重に対応を進めていただきたい。なお、物流負荷軽減により享受する利益については、掛かった負担やコスト等に応じて合理的に配分されるべきであり、事業者の創意工夫と自由な競争が担保される公正な取引環境を維持していただきたい。</p>	<p>「メニュープライシング」、「ダイナミックプライシング」に関しては、ご指摘いただいた点を含め様々な議論があるものと承知しています。いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案 11 ページ 8～12 ページ 5 行目)</p> <p>「物流コスト可視化の検討」の趣旨に賛同する。食品関連では発荷主（主に食品メーカー）が着荷主（主に流通・小売業）の物流施設使用に伴って支払っている「物流センターフィー」がある。この物流センターフィーについては、不合理な金額や不透明な算出根拠など問題があると認識している。十分な協議を必須とするなど、合理的に決定するプロセスの導入を推進していただきたい。また、荷主によっては、大ロットでの納品が多いいわゆる一次店と、個人商店のような二次店を同じ料金で配送するような契約になっているが、実際</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>には二次店においては配送できるトラックが限定される、納品のための駐車場が十分に整備されていないなど、プラスのコストが掛かっていることがある。配送に負荷がかかっている。コストの可視化という観点では、納品先の分類に併せて料金体系をすみわけ、販売価格に転嫁させる必要がある一方で、規模の小さい二次店が実際のコストで取引を継続できるかについて懸念事項として伝えさせていただく。</p>	
<p>(案 11 ページ 11～15 行目) 「パレチゼーション」 「インセンティブ」 「メニュープライシング」 「ダイナミックプライシング」 なぜカタカナ語を多用するのか？</p>	<p>ご指摘の各表記は、物流業界において広く使用される用語であると認識しており、適切な表記であると考えています。</p>
<p>(案 11 ページ 13～15 行目、12 ページ 15～17 行目) 物流サービスに応じた価格設定をすることにより、当日・翌日配送についての特急料金や、附帯作業などの追加的なサービス提供に対する料金を区別することができ、発注の大口化や納品リードタイムの延長などの取組を行うインセンティブが働くと考え。標準的な運賃について、延長にとどまらず、見直しやその他の費用についての価格転嫁について言及したことで、サービスの実態に沿った適切な料金収受が期待される。</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(案 11 ページ 13～15 行目) BtoB 商取引における「メニュープライシング」等による物流コストの可視化については慎重な施策実行を求めたい。一般的に様々な業界において、商品代金での利益確保が困難な事により、物流コストで利益を確保している企業も多く存在するものと認識する。物流コストを可視化することにより、当該商取引における物流コスト負担力を更に低下させ、同時にこれ等企業の利益確保機会を奪う可能性も想定されるため、配慮が必要と考える。</p>	<p>「メニュープライシング」、「ダイナミックプライシング」に関しては、ご指摘いただいた点を含め様々な議論があるものと承知しています。いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案 12 ページ 7～17 行目) 「標準的な運賃」の周知・浸透を助ける施策として、運賃の計算根拠数字について、わかりやすい形でデータ開示をお願いします。「標準的な運賃」の計算根拠については、原価計算に基づいて設定した「1kmあたり変動費」と「1時間あたり固定費」に走行距離、運行所要時間を掛け合わせ、これに適正利潤をのせて計算するという計算手順は開示されていますが、実際の計算に用いられた1kmあたり燃料費や修繕費等の値、間接費、運行所要時間等の値は、例示はあっても詳細データはみることがないと認識しています。</p> <p>(意見理由) 私は物流関係の実務家向けの物流コストに係る講</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。なお、「標準的な運賃」の詳細データの開示については、「標準的な運賃」制度の所要の見直しと合わせて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>座などで、標準的な運賃の計算手順の解説を講義項目に入れています。運送事業者にとっての有効性はむしろのこと、荷主にも知ってもらうことが標準的な運賃に対する納得性を高めると考えています。</p> <p>その際に（多くは受講後ですが）、受講者から以下のような質問をもらいます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・燃費、オイル費、修繕費など車両サイズ別の標準値はないか。 ・自社の人件費を1時間あたりにする際に、何時間で割れば標準的な運賃で使われる「全産業平均」と比較できる値になるか。 ・間接費は標準的な運賃では1時間あたりいくらの設定なのか。 ・タリフのマス目ごとの運行所要時間は、標準的な運賃では何時間で計算しているのか。 <p>実際に自社の値で計算してみようとチャレンジしてみた受講者の疑問としては、もっともな疑問だと思います。これらの数字には、開示されているものもあると思いますが、今は、探し出すのが容易ではありません。標準的な運賃については、「ガイドライン（運送事業者が取り組むべき項目）」でも、「自社の人件費、燃料費、車両償却費等のコストを計算の上、自社運賃を算出し、荷主事業者と積極的に交渉する。」という使い方が推奨されています。これを実際に進めるうえでも、また、荷主の理解を進めるうえでも、開示可能な根拠数字については、web上でアクセスしやすい形で確認できるようにしていただければありがたく、よろしくお願いいたします。</p>	
<p>(案12 ページ 15 行目)</p> <p>「トラックGメンを設置」も意味が分からない。トラック FBI 捜査官という意味なのだが分かっているのか？</p> <p>人は「設置」と言うのか？</p>	<p>「トラックGメン」の名称については、「トラック荷主特別対策室」の通称として、トラック事業者へのプッシュ型の情報収集の強化と、それに基づくトラック法の「働きかけ」等の法的措置の執行力の強化を総合的に行うこととするため、他省庁の用例（公取委「優越Gメン」、中企庁「下請Gメン」、厚労省「労働Gメン」等）も参考にしつつ、わかりやすさの観点から設定しているものであるため、修正は行いません。</p>
<p>(案12 ページ 19～13 ページ 10 行目)</p> <p>「トラックドライバーの賃金水準向上に向けた環境整備の検討」の趣旨に賛同する。実際に食品関連の物流企業の労働者から実質的な所得低下の懸念の声がある。物流関連企業の賃金は比較的低位にあり、労働者の確保のためには継続的な賃上げが必要となる。「貨物自動車運送事業法に基づく荷主への働きかけ等及び標準的な運賃の制度の継続的な運用等」も踏まえ、公正な取引のうえでの適正な運賃収受は不可欠であり、厳格な制度運用を推進していただきたい。また、物流コストを占める人件費の割合は実際に大きく、利益確保のためには1運行あたりの売り上げを上げ、一度に多く</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>の荷物を運ぶことが必要になる。小ロットの配送では積載率以上に拘束時間の観点で非効率であり、配送ロットを集約させ、積載率の向上やより大型の車両での納品ができるようにする必要があり、その観点での支援を推進していただきたい。</p>	
<p>(案 12 ページ 22～23 行目)</p> <p>賃金における固定給比率を高める必要がある。具体的には、厚生労働省の「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部改正等について（基発 1223 第 3 号 令和 4 年 12 月 23 日）」では、「歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の 6 割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めるものとする。」と定めているが、これを法制化するなど、強制的な措置を検討いただきたい。また、「標準的な運賃」に包含されている人件費は、「ドライバーの労働条件改善のため、全産業平均の時間当たりの単価を基準」とされており、「標準的な『賃金』」とも考えられることから、これを、特定最低賃金として導入することなども検討いただきたい。</p> <p>トラックドライバーの長時間労働の要因として、走行距離や運送重量などによる歩合給の比率が高い状況がある。特定最低賃金の導入により賃金水準を引き上げることが、ひいては運賃水準の確保にも繋がり、事業の公正競争確保の役割を果たすものであると考える。</p>	<p>いただいたご意見は関係省庁と共有いたします。</p>
<p>(案 12 ページ 26～27 行目)</p> <p>小規模な物流事業者では高齢の経営者兼ドライバーも多く、事業承継は喫緊の課題である。小規模な物流事業者が事業承継を円滑に進めるための支援は重要であり、検討を進められたい。</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(案 13 ページ 3～6 行目)</p> <p>運送事業者→物流事業者</p> <p>当該文において、他の 2 箇所は「物流事業者」となっており、統一すべきである。</p>	<p>ご指摘を踏まえ修正いたします。</p>
<p>(案 13 ページ 4～6 行目)</p> <p>「働き方改革や輸送の安全性の向上等に取り組む物流事業者」を評価する制度として、「働きやすい職場認証制度」や「G マーク制度」があるが、8 ページ 25 行目の「中長期計画」の必須項目とすることについて検討いただきたい。</p> <p>トラック事業者からは、「働きやすい職場認証制度」や「G マーク制度」に対し、インセンティブの充実を求める意見が出されている。両制度を荷主から選択される要件とすることで、両制度の認証取得を目指すトラック事業者が増え、働き方改革や輸送の安全性の向上等がより進展することが期待される。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案 13 ページ 19～14 ページ 6 行目)</p> <p>物流 DX 化推進においては、システム基盤の整備や強化に加えて適切な活用は不可欠だが、現時点で</p>	<p>いただいたご意見は、物流 DX 化推進に関する賛同意見として承ります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>は様々な物流 IT サービス企業の異なるシステムが乱立しており、将来に向けたプラットフォーム化推進という点では十分でないところも多い。プラットフォーム化の推進、横串で活用できるシステム基盤構築、もしくはこうした取組みを推進する中で将来も見据えた信頼性の高いシステム情報の提供など、業界や個社だけではやりきれない枠組みの整備を推進していただきたい。</p>	
<p>(案 13 ページ 19～37 行目) 「デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等の検討」の趣旨に賛同する。食品物流においても手書き伝票などが根強く残っており、デジタル化推進の支援をお願いしたい。また、着荷主にて段ボール等の外装の汚破損が発見されると検品や受け取り可否判断に時間を要し、このことが荷役時間や待ち時間の長時間化に繋がっている。外装汚破損の受け取りを合理的かつ客観的に判断できるシステム開発などにも支援をお願いしたい。</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(案 13 ページ 19～37 行目) デジタル化の取り組みは重要である。ただし、これらの取り組みを進める過程で優越的地位濫用が発生しないよう、補足を加えるべきではないか。つまり、荷主側主導でデジタル化のためのシステムを導入し、自社との取引を開始・継続するためと称して、物流事業者に対して当該システムの導入や利用のための費用負担を実質的に強制する事態が発生しうる。このような事態が野放しにされれば本末転倒である。</p>	<p>いただいたご意見は関係省庁と共有いたします。</p>
<p>(案 13 ページ 20～22 行目) デジタル技術を活用した共同輸配送や帰り荷のマッチング、受発注情報の事業者間の共有・連携を加速化していくためには、独占禁止法上の考え方を明確にしていく必要があります。公正取引委員会が公表している平成 30 年度相談事例「競合する運送事業者による共同輸送」も共同輸送参加事業者の合計シェアの低さを考慮したものであり、大手・中堅運送事業者も参加した共同輸送でも同様の判断がなされるか不透明です。このため、「持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策」に独占禁止法に関する検討も加えるとともに、共同輸送だけではなく共同経営にも踏み込んでいけるよう、乗り合いバスと同様に独占禁止法特例法の制定も視野に入れるべきです。</p>	<p>いただいたご意見は関係省庁と共有いたします。</p>
<p>(案 13 ページ 29～37 行目) 現在、バース予約システムや事前出荷明細情報システム (ASN) は、業界内の一部企業で使用を始めているが、統一のプラットフォーム (データレイアウトやデータフォーマット) になるものがないため効果は限定的であり、早晚限界に直面することになる (運送会社の対応負荷が高い)。国におかれては、各企業の導入初期段階の内に、共通となるプラットフォーム化やシステムの統一、または横</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>串で活用できるシステム基盤構築を急ぎ進めていただきたい。将来的に取扱数量が拡大した場合、予約自体が作業負荷となるため、できるだけ予約作業を簡素化したシステムにしていきたい。予約内容の変更禁止や、配送実態にあわせた予約確定締とする（D2 配送は本来納品日前々日配車が確定するがシステム予約の確定が納品日前日夕方となるため再配車や車両の再確保の必要性が出てくる等）の不具合が発生するため、運用ルールも作っていただきたい。加えて、着荷主側の設備やシステム基盤の整備や底上げを支援していただきたい。</p>	
<p>（案 13 ページ 29～37 行目） システム導入後の効果についての検証が必要であることも記載すべきと考える。すでに導入している事例において、次の問題点が指摘されているため。 ①予約時間に到着したが、1～2 時間の荷待ちがあった。 ②予約時間を 16 時とされたが、運送事業者側の配車計画とかみ合わず、結果的に配車計画にないトラックを用意することとなった。</p>	<p>一般的には、トラック予約受付システム（バース予約システム）の導入は荷待ち時間の改善に効果的であると考えられること及びバース予約システムを導入している荷主事業者は約 7%とのデータもあること*を踏まえて、まずはシステム導入の必要性を強調すべきと考えられることから、案の修正は行いませんが、いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p> <p>*第 9 回 持続可能な物流の実現に向けた検討会 参考資料 4</p>
<p>（案 14 ページ 1 行目） 14 ページの掛け時計の 2 時は午前 2 時から午後 2 時のどちらか？ 掛け時計のイラストが使われている意味合いが分からない。</p>	<p>ご指摘のイラストは、株式会社 traevo の発表資料を引用したものです。掛け時計の示す時間が何時であるかは内容と無関係であるため、回答は差し控えます。</p>
<p>（案 15 ページ 2～4 行目） パレットの種類は業界・事業者によって多種多様であり、工場等の事業所に合わせた規格を導入している企業もある。また、パレットの使用に際しては、所有者に返却されないケースがある等、課題も指摘されている。標準化にあたっては標準パレット及び関連資材の導入に向けた支援策や、パレットの共同利用、共同回収の運用などの循環利用の体制強化が必要である。</p>	<p>いただいたご意見は、パレット等の標準化に関する賛同意見として承ります。</p>
<p>（案 15 ページ 2～11 行目） パレットがプラスチックであれば違うプラスチックのパレットを納品した枚数分もらい、納品するような所などもあります。結局はその倉庫の指定のパレットでないと駄目という独自のルールなどにより、バラ積み。相手の倉庫のパレットへバラで組み付け卸しを余儀なくされたりします。 私、個人の意見では JPR（ピンク色）のパレットを日本全国統一化。バラ積みというような作業をなくし、全ての物流がパレットで動いて行く方が大型車の速度制限緩和をするより効率的ではないかと思えます。そして、パレット化、トレーラーやフルトレーラー、スワップ車での配送をメインにして今までの運転手のバラ積みバラ卸しでの作業時間とその待ち時間の改善。パレット化が不可能</p>	<p>いただいたご意見は今後の施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>な細かい混載であればヤマトや郵便みたいにカゴ化など。運転時間以外で作業の効率化によっても運転手の拘束時間を減らせれると思います。</p>	
<p>(案 15 ページ 2～4 行目) 「パレットや大型コンテナの標準化等について推進方策を検討」する趣旨に賛同する。食品の運搬に欠かせないパレットは各社や業種毎にサイズや形状が異なっており、その標準化は物流の効率化に繋がると考える。一方で、段ボールのサイズや積み付け方法も当然に製品毎に異なっており、パレットサイズを変更するとこれまで以上にオーバーハングやアンダーハングが発生する可能性もあり、輸送中の荷崩れや破損に繋がるため、合わせて対策を検討するようお願いしたい。</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(案 15 ページ 13～20 行目) 「物流拠点ネットワークの形成等に対する支援の検討」の趣旨に賛同する。加えて、貨物の棚卸しや集配のために貨物自動車が増車することが必要不可欠と認められる道路の部分については、荷捌き需要の多い時間について駐車禁止規制の対象から除く措置を検討することや、荷捌き場の設置を進めるなど、物流を考慮したまちづくりの推進もお願いしたい。</p>	<p>駐車規制の見直しについては、継続的に取り組むよう、警察庁から都道府県警察に対して通達が発出されております。国土交通省としましても、各都道府県警察から、貨物自動車運送事業者等による駐車規制の見直しの要望に関する情報提供を受けるとともに、講ずる対策について相談があった場合には、当該道路の交通状況等を十分に踏まえた上で、連携して取り組むこととしております。引き続き、警察庁及び各都道府県警察等と連携し、地域住民の意思を尊重しつつ、適切な対応を図ってまいります。</p>
<p>(案 15 ページ 21～31 行目) モーダルシフトの更なる推進具現化に向け、輸送船舶や鉄道網の強化・拡充を早急に進めていただきたい。モーダルシフト推進は、現行インフラにおいての自助努力としては限界に来ており、更なるニーズを満たしうる船舶や鉄道網の拡充等を合わせて整備いただく必要がある。</p>	<p>いただいたご意見は、モーダルシフト推進に関する賛同意見として承ります。</p>
<p>(案 15 ページ 22～27 行目) 鉄道輸送の能力を如何に増強するかが重要であるが、民営化された JR および JR 貨物の赤字路線解消のため、主な幹線以外の地方ではどんどん輸送量の低下が進められていくことについて、補助金等の施策で国としての対応をご検討いただきたい。 理由：人口密度の低い地方にて、これまで貨物駅や便数の減少が進められて来ているため。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考といたします。</p>
<p>(案 15 ページ 22～31 行目) モーダルシフトの推進のための環境整備の検討事項としてドローン配送も加えるべきではないか。現在、過疎の山間地域にトラックで運んでいる小口荷物について、ドローン配送に転換すれば、ドライバー不足に対応できる可能性がある。特に、医薬品のような小さく・軽い荷物はトラック運送よりもドローン配送が効率的だが、規制でがんじがらめになっており、今年ようやくインスリン等の劇薬も運べるようになった。更なる規制緩和に</p>	<p>モーダルシフトによる対象輸送貨物は、トラックから鉄道や船舶などの大ロット貨物であり、少量輸送に限定されるドローン物流は対象ではないことから修正は行いません。他方で、医薬品配送のような軽量の配送についてはドローンが有効であり、ドローン物流の推進は重要と考えていることから、いただいたご意見は今後の施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>取り組み、ドローン配送を推進すれば、持続可能な物流の実現に資する。</p>	
<p>(案 15 ページ 33～37 行目) EV 化ではなく、天然ガス使用化、あるいはナタネに軽油を混ぜた E10 でいいと思う。発電の非化石化を回すことで、貴金属を掘らなくて済むし、安全にも使用できる。</p> <p>(案 15 ページ 33～37 行目、16 ページ 22～31 行目) 軽トラックはエタノールで走るのではないか。専用車であれば、エタノールでも走るため、EV 化は必要ない。エタノール専用車かフレックス車にすればいい。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案 15 ページ 34～35 行目) EV にしたところで、どうせ石炭燃やす・温暖化の原因になる・有毒ガスが発生するため、天然ガスがいいと思う。フレックス車でまかなえないところは大型など。</p> <p>理由：EV 化による温暖化の影響により、暑い・海面上昇・南極の氷が溶けるなど大変である。そのため、他の身の周りの非化石化などを先に行うべきである。蓄電部分に貴金属を掘らないと環境破壊に繋がる。ソーラー発電水素に回す。発電の化石率を下げ、モビリティに使うと少し厄介である。事故の時の感電などが指摘されている。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案 15 ページ 37 行目) 検討すべき。→検討すべきである。 他の箇所は「検討すべきである。」としているが、上記箇所のみ体言止めになっている。</p>	<p>ご指摘を踏まえ修正いたします。</p>
<p>(案 16 ページ 1 行目) 「ドライバー不足の解消」であるなら「ドライバー」という言葉は使わないべきである。 「運転手」ではなく「ドライバー」を使う理由は？</p>	<p>「ドライバー」は広く一般的に使われ、既に定着しているものと考えているため、修正は行いません。</p>
<p>(案 16 ページ 1～3 行目) 「ドライバー不足解消や働き方改革を実現するための特殊車両通行制度の緩和」については賛同する。加えて、若年層、高齢者、女性等が安全を確保したうえでドライバーとなれるよう、人材活用の仕組みの構築および免許取得の容易化等の施策を講じることもお願いしたい。一方で、ドライバーの多様性が増しても、フードチェーン全体での「食の安全・安心」が保たれるよう、品質管理教育や法改正の周知・指導等管理体制の強化も合わせてお願いしたい。</p>	<p>いただいたご意見は、今後の施策検討の参考にいたします。</p>
<p>(案 16 ページ 5～42 行目) 「その他生産性向上を図るための措置の検討」として、大規模小売店舗立地法の緩和についても対象に加えていただきたい。店舗への商品等の搬入について、道路の混雑を避けた時間帯に分散する</p>	<p>大規模小売店舗立地法においては、周辺の地域の生活環境の保持のために必要な措置を求めているところです。店舗への搬入等においても、周辺の地域の生活環境の保持しつつ、物流の効率化を図ることが重要と考えます。また、必要な手続きを</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>ことができれば、物流事業者のコスト及びトラックドライバーの負担等も軽減されるが、現状、法律や条例の規制によりその対応は容易ではない。店舗運営において顧客でもある地域住民の理解は当然に必要なものではあるものの、喫緊の課題である物流問題への対処として、例えば事前の調査や計測等の手続き、あるいは整備すべき設備の面等から、柔軟な対応について多面的に検討し、あわせて地域住民の理解と協力を得るための広報活動にも一層の強化を図っていただきたい。</p>	<p>行うことで、周辺の地域の生活環境の保持が実現されると考えます。 なお、広報活動に関しては、「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、「物流に係る広報の推進」が明記されているところです。</p>
<p>(案 16 ページ 17 行目) 16 ページの「スキーム」と 17 ページの「パッケージ」は意味合いが同じではないのか？</p>	<p>17 ページの「パッケージ」は、2023 年 6 月 2 日の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において策定された、「物流革新に向けた政策パッケージ」を指します。 この「パッケージ」は、物流全体を網羅する政策集である一方、16 ページの「スキーム」は、自動運転技術等の新技術を導入促進するスキームを指し、意味合いは異なります。</p>
<p>(案 16 ページ 22～31 行目) 軽トラックの輸送の安全の確保や適正な競争条件の確保について言及されているが、自家用トラック（白ナンバー）の話が触れられていない。営業用トラック（緑ナンバー）は、国からの許可を受け白ナンバーよりも多くの規制の中、有償で荷物を運んでいる。昨今、白ナンバーでも自社以外の荷物を運ぶようなケースが出てきており、このような行為を行う者を貨物自動車運送事業法違反として行政が厳しく対応すべきである。行政としても、白ナンバーから輸送効率が 10 倍良い緑ナンバーへ変えるいわゆる「自営転換」を行うべきことを明確に示すべきではないか。</p>	<p>国土交通省では、従前より、貨物自動車運送事業法第 3 条に違反する行為（いわゆる白トラ行為）については、車両の使用制限を科すなどの行政処分を行ってきており、今後も関係省庁と緊密に連携し、厳格に対処してまいります。いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(案 16 ページ 23～24 行目) 安全対策の強化に当たっては、軽トラック事業者が遵守すべき輸送の安全や労働時間に係る法令等の違反に対する罰則規定を設けることについて検討いただきたい。 軽トラックの個人事業主は、一般貨物自動車運送事業の運行管理と比べ、チェック機能が弱いと推察されるため。</p>	<p>貨物軽自動車運送事業者に対する安全対策については、本年 1 月に協議会を立ち上げ、対策の検討に着手しております。いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。 軽トラック事業（貨物軽自動車運送事業）に対する行政処分及び罰則規定については、貨物自動車運送事業法に規定されているところですが、引き続き本規定に基づき、適切な運用を行ってまいります。</p>
<p>(案 16 ページ 28～31 行目) 個人事業主の物流事業者は資金や車両が乏しいところ、売上確保・拡大が期待できる制度であり、検討を進められたい。</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(案 16 ページ 33～35 行目) ドライバーについては、年間所得額は全産業平均と比較して、1 割（大型）～2 割（中小型）低く、年齢は 50 代以上が 67 と高齢化している。設備投資や能力開発によるドライバーの生産性向上が必要であり、検討を進めることが重要である。また、設備を活用した体力面で無理のない業務は</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>女性や障がい者の活躍促進といったダイバーシティ推進にもつながるものと考えてる。</p> <p>(案 16 ページ 36～38 行目)</p> <p>「(3) 物流標準化・効率化 (省力化・省エネ化・脱炭素化) の推進に向けた環境整備 6 その他生産性向上を図るための措置の検討 6)」の大型貨物自動車の最高速度の引き上げは、きわめて慎重に検討すべきである。運送事業者の経営における最優先課題は安全であり、国交省も長年にわたり安全対策を推進してきたはずである。その結果、事故は減少しつつあるが、まだまだ痛ましい事故が絶えない。今回、こうした流れに矛盾、逆行するアイデアは、仮に自動運転が可能となったとしても、きわめて慎重に検討すべきである。理由は、大型貨物自動車が大きく重いという物理的な要因である。軽自動車も走り、速度も高い高速道路では、大型貨物自動車は少しでも低速がで走ることが、重大事故削減に向けた策の一つであるはず。仮に最高速度を 10km/h 上げたところで、東京？大阪の 500km を 30 分しか縮めることができない。安全と引き換えにするには、速度アップはあまりに効果が少ない。</p> <p>なお、多くの大型貨物自動車が速度抑制装置の上限で走行している状況であり、すでに危険な状況である。</p>	<p>いただいたご意見は関係省庁と共有いたします。</p>
<p>(案 16 ページ 36～40 行目)</p> <p>高速道路の最高速度の引き上げは、物流事業者からの要望もあり、安全装備を装着した車両の増加など最新技術の普及状況や交通事故の発生状況等により安全性を確認した上で、実施すべきである。また、高速道路料金の割引措置の継続については、必要に応じたより効果的な割引条件への見直しを検討されたい。</p>	<p>高速道路の最高速度の引き上げについては、関係省庁と共用いたします。</p> <p>大口・多頻度割引については、令和 4 年度の補正予算を活用して、令和 5 年度末まで、ETC2.0 を利用する自動車運送事業者を対象に最大割引率を拡充する措置を実施しています。</p> <p>この措置を継続する場合は、割引条件の見直しも含めて検討してまいります。</p>
<p>(案 16 ページ 36～38 行目)</p> <p>80 キロメートル毎時でよい。</p>	<p>いただいたご意見は、関係省庁と共用いたします。</p>
<p>(案 16 ページ 36～38 行目)</p> <p>トラックの最高速度を 100Km/h とすることに关してです。</p> <p>今は、高速道路をトラックが 100Km/h 出せるように動かれているようですが、この 100Km/h 出せるようになったトラックは下道では何キロまで出せるようになるのでしょうか?100Km/h~最高速度まで出せるようになるのではないのでしょうか?</p> <p>私は、新潟県で主に下道で長距離を移動しています。郊外では、信号のない一本道もあり流れる区間もあります。メーターで 70Km/h 位 (実速 60Km/h 超位) で走行をしているとトラックにあおられることがあります。飛ばしている車を見ていると体感 80~90Km/h 位は出しています。これが、100Km/h 超であおられたりすることになります。</p> <p>高速道路を走れるトラックは、トラックの一部で</p>	<p>いただいたご意見は関係省庁と共有いたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>す。高速代を節約するために下道を走るトラックも多いです。飛ばしているトラックのナンバーを見ると県外ナンバーが多いです。つまり、高速に乗ると赤字だから乗らないけど時間が無いので飛ばすトラックもいるということです。こういったトラックは、速度が出せれば出せるだけで走ってしまうので、今までは制限速度(60~70Km/h)からトラックの最高速度差がない状況から、非常に速度差がある状況になります。(制限速度をなるべく守りたいという一般ドライバーから見ると)非常に危険な存在になります。</p> <p>昔の東名を走っていると、右側の車線を大型トラックが120Km/hで前車にぴったりくっついてあおっているのを日常的に見てきました。追突事故(子供とかがなくなった)とかがあり、80Km/h規制が始まったと思いますが、これが元に戻るようになるのでしょうか?</p> <p>高速を走るトラックのためだけに、車を100Km/h超だせるようにしただけで、2024年問題は解決するのでしょうか?根本的な原因を解決せずに安易な考えで、やっている感を出しているだけに思えます。</p> <p>100Km/hは決まっているも同然のような話も聞きますので、その場合は、下道ではどうするのかの検討もしてください。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ETCを使っているときだけ100Km/hをだせる ・GPSと連動して ・その他、新しい技術とか? <p>今は、80Km/hなので、秩序が割と保たれていると思いますが、変えるようでしたら下道での影響も含めて考えていただければと思います。</p> <p>よろしく願いいたします。</p>	
<p>(案16 ページ 36~38 行目)</p> <p>「100km/hへ緩和」については、運輸労連が毎年行っているアンケート調査において賛否ともに4割ずつ回答があるため否定はしないが、安全優先の観点から、例えば、衝突被害軽減ブレーキのほか、車線逸脱防止、自動運転レベル3~4などヒューマンエラー防止に向けた安全装備の普及を前提に検討すべきである。</p> <p>運輸労連が毎年行っているアンケート調査において「トラックなどの大型貨物自動車等の速度規制を緩和する場合、衝突被害軽減ブレーキ装着を要件とすべき」との回答が約7割を占めている。また、「現行80km/hでよい」とするドライバーについては、「事故の被害を想像すると100km/hは怖い」「長距離運行においては走行する距離が延びるだけで時短にはならない」などの意見があるため。</p>	<p>いただいたご意見は関係省庁と共有いたします。</p>
<p>(案16 ページ 36~38 行目)</p> <p>物流の効率向上のためには最高速度の引上げは必要と考える。一方で、最高速度の引上げを前提と</p>	<p>いただいたご意見は、関係省庁と共有いたします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>せず、ドライバーの安全が保たれることが大前提に慎重な検討をお願いしたい。</p>	
<p>(案 16 ページ 39～40 行目) 「(3) 物流標準化・効率化 (省力化・省エネ化・脱炭素化) の推進に向けた環境整備 6 その他生産性向上を図るための措置の検討 7)」で高速道路料金の大口多頻度割引の件が記載されているが、なぜ特定時間、しかも夜間だけ割引なのかを考えていただきたい。なぜ、トラックドライバーは夜間に走らねばならないのか。上記の最高速度の件もそうだが、あまりにトラックドライバーの命、健康、生活を軽視している。夜間に走ることを当たり前としないでいただきたい。トラックドライバーだって、夜は家に帰り、家族だんらんを楽しめるよう、長距離トラック＝夜間運行という既成概念を転換し、全時間帯で割引制度を検討してほしい。</p> <p>統計データがあるのか否かもわからないが、日本の運送の多くが売り手がトラックを手配するケースが多い。買い手が物量をコントロールできるよう、すなわち着地で荷待ちが発生しないよう、買い手や着荷主が運送を手配するように推奨するのはどうか。売り手からの発送ではなく買い手の引取りを推奨する。</p>	<p>(前段について) 高速道路料金などの物流コストについては、適切に運賃・料金に反映される必要があると考えており、取引環境の適正化を強力に推進してまいります。 高速道路料金の大口・多頻度割引は、高速道路を多頻度で利用される事業者等を対象として、月々の利用額に応じ、時間帯によらずに最大 40%引きするものです。この割引については令和 4 年度の補正予算も活用して、ETC2.0 を利用する自動車運送事業者を対象に、令和 5 年度末まで最大割引率を 50%まで拡充しているところです。 なお、深夜割引については、深夜の一般道路の沿道環境の改善のために導入している割引です。この割引については、割引の適用を受けようとする車両が本線料金所等で滞留するといった課題が見られたことから、令和 6 年度中を目処に見直すこととしています。</p> <p>(後段について) ご意見いただいた点に関して、個別の対応案であるため本文の修正は行いませんが、効率的な輸送の実現に当たっては発荷主企業、物流事業者、着荷主企業の現場における分業の実態を踏まえ改善を図る必要性について言及しています。 なお、「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」において、着荷主事業者としての取組事項として、「納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する (引取り物流) 等により、物流負荷の軽減に取り組む。」旨を記載し、呼び掛けているところです。</p>
<p>(案 17 ページ 2～18 ページ 2 行目) 『『規制措置』』について、次期通常国会での法制化を含めた枠組みを整備する」とあるが、取り組む方向性はガイドラインで示されたものの、具体的な対策については業界または個社ごとに異なるため、画一的な基準に縛られることなく、これまでの事業者の取組の経緯や業種業態に応じて対策を講じることができるようにしていただきたい。</p>	<p>案の 9 ページの 27～31 行目及び 34～35 行目の記載と同趣旨のご意見と理解いたしました。</p>
<p>(案 17 ページ 11～20 行目) 数値目標、効果について詳しく説明頂きたい。妥当性や根拠が解り難い。</p>	<p>施策の効果について、「物流革新に向けた政策パッケージ」12～13 ページに記載しております。</p>
<p>(案 17 ページ 11～20 行目) 「施策なし 3 時間 → 施策あり 2 時間×達成率」との記載があるが、荷主から 2 時間までなら荷待ちや荷役作業が可能であると誤認されることのないよう、補足等を追記いただくよう検討されたい。</p>	<p>該当の記載は、2024 年度に不足する輸送力を補うため各指標の目標を試算したものであり、具体的な取組内容を示した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>(案 17 ページ 注記) 「経済産業省 HP」のリンクが切れている。htm ではなく html である。</p>	<p>ご意見を踏まえ、修正します。</p>
<p>(「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」について) 荷待ち・荷役作業等にかかる時間の把握に取組むことが重要であり、具体的な数値目標が分かりやすく示されたことを評価したい。物流の 2024 年問題に向けては、荷待ち・荷役時間の測定、短縮のために必要な設備投資を促進することが必要である。また、当該時間を 2 時間以内で遂行できない事業者においては、改善計画や自主行動計画のもと、計画に沿った実施状況を判断して、時間の猶予を認めるなど、柔軟に対応されたい。</p>	<p>「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」は本意見公募手続の対象では無いため回答は差し控えますが、いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。 なお、「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、物流改善のために「即効性のある設備投資の促進」に向けて取組を行うことが記載されており、ご意見を踏まえつつ、検討を進めます。</p>
<p>(「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」について) 事業者間の連携強化・物流効率化に向けては、すべての当事者が改善提案でき、真摯に協議するとともに、協議の結果、効率化して得られた成果等については、連携事業者間で適正に分配されることが重要である。</p>	<p>「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」は本意見公募手続の対象では無いため回答は差し控えますが、いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」について) 発荷主事業者からはリードタイムに係る商慣習の是正を求める声が多く、一方、着荷主事業者からは 適正な在庫量と倉庫の確保等課題が指摘されている。物流生産性向上と持続可能な物流の実現に向けて計画的な納品は重要であり、AI による発注予測や IOT を活用した在庫管理等の設備投資を支援されたい。</p>	<p>本文中で、荷主企業のシステム導入、自動化・機械化の推進、荷主企業等の拠点における設備投資の必要性について言及しているところです。 また、「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、物流改善のために「即効性のある設備投資の促進」に向けて取組を行うことが記載されており、ご意見を踏まえつつ、検討を進めます。</p>
<p>(「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」について) ガイドラインに明記されている荷待ちや荷役作業等時間の 2 時間ルール順守に際しては、発荷主や物流事業者だけではコントロールできないため、発着荷主双方が協働で改善取組みを進めていくように後押しをお願いしたい。</p>	<p>「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」は本意見公募手続の対象では無いため回答は差し控えますが、いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。 なお、案の 10 ページの 1~4 行目に発荷主企業、着荷主企業、物流事業者等の企業間の連携を促す仕組みの重要性について記載しております。</p>
<p>(全般) 運送業が経営に行き詰まる一番の原因は、多段階に及ぶ下請け構造により多くの中抜きがされ、実際に運送を行っている零細事業者のところに、新規設備投資を行う余力や、十分な賃金体系を設定する余力がなくなっているところにある。 零細事業者で構成される組合等に、価格交渉等を理由とした価格協定を行うことを不正競争防止法の例外として認め、適正な運賃の実現と、零細企</p>	<p>トラック運送業の取引環境の適正化を図るためには、実運送事業者が適正な運賃を収受できることが重要であると考えています。いただいたご意見は、適正な運賃収受を実現するための実効性のある方策の検討にあたっての参考とします。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>業に新規設備投資を行うことのできる適正な利益確保を実現できる下地を作っていただきたい。</p>	
<p>(全般) 物流は社会インフラであり、電気や水道などと同じように、基本的には自由競争だけでは成り立たない分野だと思っています。 当該事業者である物流会社としては、今まで自由競争で行っており、当然これからも自由競争をベースに考えていきたいですが、ある程度は国が管理して法的強制力を持たないと、物流という社会インフラの維持、引いては国全体の消費の維持、ができなくなると感じています。 例えば、運賃タリフ。トラック会社は中小企業も多く、独自の価格交渉には限度があります。運送は業務が遂行されたかどうかの線引きも比較的明確なので、少なくとも最低価格は決めても良いのではないのでしょうか。(トラックGメンのチェックとも合わせて)</p>	<p>運賃については、契約の種類も多様で、運送事業者に応じてかかるコストも変わってくるので、最低価格を法制化して強制するよう定めるのは難しいと考えています。また、仮に最低価格を決めた場合、荷主から最低価格での運送を強要され、運送事業者の個々の事情に基づく運賃の値上げが難しくなると考えています。そのため、修正は行いませんが、いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(全般) 例えば、大手資本対策。物流倉庫や小規模運送会社は、資金力の面で競争に負け、大きく統廃合されてしまいます。賃貸も含めた倉庫用地の取得について、規制を掛けた方が良いのではないのでしょうか。</p>	<p>個々の事案の話となるため修正は行いませんが、いただいたご意見も踏まえ、今後の施策を検討してまいります。</p>
<p>(全般) 現在の物流サービスレベルは、必要となる労働力との兼ね合いでは、かなり上がってしまっていると思います。ドライバーの業務負担軽減のためにも、ある程度は抑制する必要があると思いますが、生活レベルを落とすことになるので、国主導でPRしないと進みません。当日着などの短納期を選ばない、箱破損は不良品ではない、運賃無料という認識の是正など。</p>	<p>いただいたご意見は、リードタイムの延長等、物流の合理化を図る措置の検討に関する賛同意見として承ります。</p>
<p>(全般) 2024年におこりうる物流クライシスの防止策として、まずは現状をしっかりと把握することが重要であり、特に荷主事業者が荷待ち時間、荷役作業等にかかる時間を測定、把握するためのシステム等の導入促進が必要である。加えて、納品バース予約システム、求貨・求車サービス等のデジタル化やパレットの導入、荷役設備（フォークリフトの導入等）、倉庫設備など、事業者が2024年4月までに導入、活用できる設備投資への重点的な支援が求められる。</p>	<p>荷主事業者の設備投資に関し、本文中で、荷主企業のシステム導入、自動化・機械化の推進、荷主企業等の拠点における設備投資の必要性について言及しているところです。 また、「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、物流改善のために「即効性のある設備投資の促進」に向けて取組を行うことが記載されており、ご意見を踏まえつつ、検討を進めます。 また、国土交通省では、同「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、営業倉庫等の物流施設が「物流の2024年問題」等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、物流施設の整備・機能強化を推進してまいります。</p>
<p>(全般) 物流事業者のさらなる生産性向上に向けては以下のような現状の制度を見直しドライバー業務の効率化・スピードアップを促進されたい。 ・高速道路のトラックの最高速度について、現状80キロメートル毎時とされている速度規制を、先</p>	<p>駐車規制の見直しについて、各都道府県警察から、貨物自動車運送事業者等による駐車規制の見直しの要望に関する情報提供を受けるとともに、講ずる対策について相談があった場合には、当該道路の交通状況等を十分に踏まえた上で、連携して取組むこととしております。引き続き、警察庁</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>進安全装備の普及状況や交通事故の発生状況等を鑑みて引き上げることが必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> 警察庁が「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しに向けた継続的な取組の推進について」として駐車規制の見直しを全国の警察に通達したように、交通の安全と円滑な集荷・配送のための交通実態に応じた駐車規制の見直しに沿った取組の推進を求めたい。 2024年に予定されている高速道路の深夜割引制度の改定について、施行後にその効果、課題を検証し、必要に応じより効果的な割引条件への見直しを検討されたい。 	<p>及び各都道府県警察等と連携し、地域住民の意思を尊重しつつ、適切な対応を図ってまいります。</p> <p>高速道路の深夜割引の改定については、改定後の交通データ等を収集し、定期的に評価、見直しを実施してまいります。</p>
<p>(全般)</p> <p>原材料費の高騰等に対応する価格転嫁や納品リードタイムの確保を含む、荷主・物流事業者の相互協力と連携強化に向けたパートナーシップ構築宣言やホワイト物流推進運動促進、各企業の取組の見える化及び共存共栄関係の構築が求められる。また、登録企業を対象とした物流生産性向上に資する設備投資等の助成加点措置等を設けるなど、実効性向上を推進されたい。</p>	<p>原材料費の高騰等を踏まえた価格転嫁等の重要性は承知しているところであり、「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、適切な価格転嫁の実現を図るために取組を行うことが記載されています。</p> <p>なお、「パートナーシップ構築宣言」を宣言・公表した企業について、一部の補助金の加点措置が受けられる等の優遇措置を設けています。</p> <p>また、「ホワイト物流推進運動」の促進や賛同事業者等への優遇制度に関し、いただいたご意見は賛同意見として承ります。</p>
<p>(全般)</p> <p>都市部においては、交通渋滞や配送車両の駐車問題等が深刻である。円滑な物流動線の実現等に向けて大規模商業施設、商店街等での共同荷さばき集配事業の導入や荷捌きスペースの確保のための共同荷捌き駐車場の整備の促進が必要である。用地確保の難しい都市部においては、資金面はもとより調査、交渉、近隣地域への説明等への行政による積極的な関与が重要と考える。また、トラックドライバーの労働時間の削減に資する中継輸送の拠点や、重要物流道路などのインフラ整備を推進すべきである。</p>	<p>駐車規制の見直しについては、継続的に取り組むよう、警察庁から都道府県警察に対して通達が発出されております。国土交通省としましても、各都道府県警察から、貨物自動車運送事業者等による駐車規制の見直しの要望に関する情報提供を受けるとともに、講ずる対策について相談があった場合には、当該道路の交通状況等を十分に踏まえた上で、連携して取組むこととしております。引き続き、警察庁及び各都道府県警察と連携し、地域住民の意思を尊重しつつ、適切な対応を図ってまいります。</p> <p>中継輸送の拠点整備について、実証実験や拠点の整備等により実用化・普及を推進してまいります。また、物流のさらなる円滑化等を図るため、物流の観点から重要な道路を重要物流道路として指定し、機能強化を図ってまいります。</p>
<p>(全般)</p> <p>持続可能な物流の実現に向けては、業務の自動化をはじめとした物流DXの推進が求められる。政府は、フィジカルインターネットを2040年までに実現することを目標とし、実現に向けたロードマップを策定している。持続的な物流の実現に向けて極めて重要な取組であり、着実に推進していくことが必要である。高速道路におけるトラックの後続車無人隊列走行、ドローンの活用など配送における自動化について、関連する法案の整備も含めた行政主導の推進が求められる。さらに、配車管理のデジタル化、物流サービス事業者とのマッチ</p>	<p>いただいたご意見は、物流DXの推進に関する賛同意見として承ります。</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>ング等、受発注を含む運送に係る手続きの電子化については、業界の垣根を超えたデータ連携、オープンプラットフォームの活用の普及促進と拡大を図り、好事例などの積極的な情報発信も期待されている。民間で取組が進む量子コンピュータの活用による混載等積載率の向上や配送ルート最適化といった新技術の普及も重要である。</p>	
<p>(全般) トラック運転手は外国人では代わりがきかないからこそ大切にしなければいけないと思います。今の配達日数についても、今日出せば明日届くというような常識が異常であったんだと認識してもしようがない社会になってきていると思います。そのようなニーズに対してサービスを提供するには技術革新、1人で後ろ2台の無人トラックを引き連れる走行や自動運転がどこまで行くのかは楽しみです。</p>	<p>いただいたご意見は、賛同意見として承ります。</p>
<p>(全般) 高速料金の時限無料化です。人が足りない、原油高、コロナ、たくさんの運送会社が倒産していけば元も子もないです。ましてや、時間制の割引き22時から5時までの時間帯に走った分だけの割引きなどは絶対反対です。例えばヤマトなど自社トラックでその時間走れる運行にして備車などにはその割引きが見つからない時間帯などを走らすなど、なんとでもでき結局は大企業の一人勝ちです。そして、22時から5時に高速道路にトラックが集中して、大渋滞が起こり物流遅延、事故多発が起こりうると思います。現在の0時から4時の深夜割りをなくし、どの時間帯でも距離に応じて割引き、四国の橋通行料トラック無料化、もしくは極端な例で高速道路トラック無料化、運賃の最低基準の罰則化などを示し、運転手の給料が上がれば、必然と他業種から運送業へ人が流入してくると思います。</p>	<p>高速道路料金などの物流コストについては、適切に運賃・料金に反映される必要があると考えており、取引環境の適正化を強力に推進してまいります。 物流事業者のような、高速道路を多頻度で利用される事業者等を対象として、月々の利用額に応じ、時間帯によらずに最大40%引きする大口・多頻度割引を導入しています。この割引については令和4年度の補正予算も活用して、ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象に、令和5年度末まで最大割引率を50%まで拡充しているところです。 なお、ご提案のトラック無料化等については、料金引き下げのための新たな財源が必要になることや、鉄道やフェリー等の他の交通機関に影響が生じる恐れがあるため、慎重に検討する必要があると考えています。</p>
<p>(全般) 利用運送は絶対悪とは思いませんが、この、ご時世にもっと荷主と運送会社の上手なマッチングのやり方はないかとも思います。前にも述べましたが、運賃が大切であり、荷物の1次受け(直受け)、2次受け、3次受けまではわかりますが、私の体験から6人程の電話番号へ電話してたら一回しにされた経験があります。電話をすると、次この人に電話してというようなことで、1人あたりいくらか抜いているのか思いながら電話をかけ最後に積み住所を聞き積みに行きました。このような経験から、例えば利用運送3社までの制限をかけるとか、備車3社目までなどの、中抜きをさせないような方法など。もしくは荷主と運送会社が引き合わせられようなサイトなど。やり方があるのではないかと思います。</p>	<p>トラック運送業の取引環境の適正化を図るためには、実運送事業者が適正な運賃を収受できることが重要であると考えています。いただいたご意見は、適正な運賃収受を実現するための実効性のある方策の検討にあたって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>(全般)</p> <p>リードタイムの延長とそれに伴う発注締時間の設定についても、今後のトラックの集車の難しさや配車調整の時間を考慮して、サプライチェーン全体のリードタイム延長を前提に、製造者、配送事業者、販売流通側にとってそれぞれ適切で実現可能な設定となるよう指導していただきたい。特に流通側からの、D1 配送の維持、発注締時間延長や緊急の配送依頼は物理的に不可能ということを知・指導頂き、適切なリードタイムを確保していただきたい。加えて、流通側からのムリな発注締時間（発注当日納品）や発注締後のムリなオーダー（追加や変更）や配送依頼は不可とするルールを設定していただきたい。</p> <p>長時間待機の削減や付帯作業時間の改善をはじめ、リードタイムや発注締時間見直しは、製・配・販各工程のリードタイムを確保して全体を俯瞰した上で、物流事業者の負荷軽減を進めることが必要である。そのため、一気通貫での調整が大切であるが、夫々の立場で優先順位や考え方も異なることから部分最適に陥ったり、交渉が平行線になることが多い。現状の負荷やコストを踏まえて、国が関与し、それぞれが実現可能な設定や運用となるよう指導していただくことが不可欠である。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p> <p>なお、待機時間、荷役時間の削減やリードタイムの延長に向けた措置に関しては、案の 8 ページの 15～27 行目に、企業間の連携を促す仕組みの重要性に関しては案の 10 ページの 1～4 行目に記載しており、ご意見を踏まえつつ、検討を進めます。</p>
<p>(全般)</p> <p>納入時の賞味期限については、「1/2 ルール」への移行が少しずつ進んでいるものの、食品業界や卸業によってバラつきがあるのが実情であり、1/3 ルールを撤廃し、早期に「1/2 ルール」に完全統一してもらいたい。賞味期限が半年～1 年以上あるような商品については、消費者にも理解を深めていただき、「賞味期限が 2 分の 1 以上ある商品を納品をすること」を前提に、ロットバック納品の許容もルール化してもらいたい。納入期限 1/2 ルールの実現や持ち戻り、返品回避は、食ロス削減の観点からも強い推進が必要と言える。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p> <p>なお、「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、3 分の 1 ルールなどの納品期限の見直しについて記載されており、ご意見を踏まえつつ、検討を進めます。</p>
<p>(全般)</p> <p>商品自体の品質に直接影響のない外装カートの軽微な汚破損（凹みや損傷）による荷受け拒否や持ち戻り、流通側起因による返品を回避することも強く推進していただきたい。車上渡し以降の作業における製品汚破損等は着荷主責任としていただきたい。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p> <p>案の P. 8 の 15 行目以降に物流の合理化を図る措置の検討について記載しており、ご意見を踏まえつつ、検討を進めます。</p>
<p>(全般)</p> <p>欠品時に流通側からメーカーへ支払いを求められる「欠品ペナルティ」については、過度な欠品ペナルティをメーカーが恐れて、余計に製造し廃棄が発生している。欠品ペナルティに対して取り締まりをお願いしたい。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p> <p>案の 8 ページの 15 行目以降に物流の合理化を図る措置の検討について記載しており、ご意見を踏まえつつ、検討を進めます。</p>
<p>(全般)</p> <p>既に本年 6 月に「物流の適正化・生産性向上に向</p>	<p>命令等に該当しない事項について意見公募手続を行うかは各行政機関の判断に委ねられているとこ</p>

ご意見の概要	ご意見に対する考え方
<p>けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」が制定され、当会にも会員企業への周知を求められた。近い将来、このガイドラインは法的拘束力を有することになると理解しているが、本ガイドラインにつき事前にパブコメ募集を行うことなく、「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ（案）」につき広く意見募集を行う目的、主旨をご教示頂きたい。</p> <p>ガイドラインでは、荷主企業や物流事業者の責務が具体的に提示されているが、このガイドラインの策定に当たって踏まえるべき留意点等が取りまとめ（案）に記載されていると考える（P.9 11 行目「荷主企業の定義」等）。本来であれば、検討会での種々指摘事項等を踏まえた上でガイドライン案が作成され、それに対してパブコメの募集を行うべきではないかと考える。</p>	<p>ろ、物流に係る諸課題の解決に向け実効性を確保するために取り組むべき政策やその際の留意点等をまとめた最終取りまとめについて、今後の施策検討の参考とするため意見公募を行うこととしました。</p> <p>なお、ご指摘の「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」は、「物流革新に向けた政策パッケージ」における取組の一環として、2024年4月の「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」の施行が迫る中、事業者の自主的な取組を早急に促す観点から、持続可能な物流の実現に向けた検討会の委員等の意見も踏まえ、作成・公表したものです。</p>
<p>（全般）</p> <p>取りまとめ（案）では言及がないため、「大規模災害時における緊急輸送ネットワークに必要な整備を推進し、食料品等を迅速かつ確実に供給できる体制の構築する」といった主旨の記載を求める。</p> <p>（理由）：食料安全保障の観点から、東日本大震災や熊本県を中心とする九州地震、およびコロナ禍等の経験を踏まえ、想定される大規模災害時における、緊急輸送ネットワークの整備を推進し、食料品等を迅速かつ確実に供給できる体制づくりが必要である。</p>	<p>本取りまとめは持続可能な物流の実現に向けた政策を取りまとめたものであり、いただいたご意見は大規模災害時における食料安全保障に関するもののため、案の修正は行いませんが、今後の施策の参考とさせていただきます。</p> <p>なお、農林水産省においては、緊急事態食料安全保障指針の策定や、食品産業事業者等の事業継続計画（BCP）の推進を行っております。</p>
<p>（全般）</p> <p>現在、下請法や独占禁止法の運用上、親子会社や同一企業グループ内での取引については法執行の対象外として運用されているものと認識している。しかし、今般の取組み、中でも新法ではそのような適用除外はあるべきではない。適用除外によって、大規模メーカーや商社の物流子会社がしわ寄せを受けている現状がある。</p> <p>想像されたい。それら物流子会社は多くの場合、親会社やグループ会社が主要顧客となる。この場合において、当該物流子会社が第三者に物流に関する業務を再委託するとき、当該物流子会社は下請法の親事業者として同法の義務を履行しなければならないが、そもそも取引条件の実質的な決定権は自社にはなく、発荷主である親会社やグループ会社が（しばしば着荷主である納入先の威を借りて）握りしめ、決して手離さないのである。にもかかわらず、適用除外をいいことに他人事のように法令遵守の空念仏を唱えて厄介事はすべて物流子会社に押し付けているのである。このような不公平を野放しにしたままであれば、物流革新も持続可能な物流も絵に描いた餅でしかない。</p>	<p>いただいたご意見は関係省庁と共有いたします。</p>
<p>（全般）</p> <p>全体的に言及が無かったのであるが、たとえば発送から10日程度等の長期の時間を内国運輸の到着</p>	<p>いただいたご意見は今後の施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>目安時間とするような「遅くても良い便」のようなものを多くの会社において作ると良いのではないかと思われた。2日程度の間でまとめられそうな荷物があるならまとめたの運輸を行なうようにする、速度が求められる荷物よりも遅れての運輸を行なう事を可能にする、等の事を行なう事を明示した運輸を、通常運輸より廉価に、あるいは通常運とほぼ同価格で利用者の好意に甘える形で作ると（それでもそれなりに多くの人が使用するのではないかと思われる。）、幾分かの状況改善があるかもしれないと思われた。</p>	
<p>(全般) モーダルシフトや2024年問題等をはじめとし、日増しに増加する国内物流に対する抜本対策、モーダルシフト促進策として「ROROシャトルによる新航路開設」を提案いたします。モーダルシフトは「持続可能な物流の実現に向け有効である」と認識されているにも関わらず、現状では500~1000kmの長距離ルートが主体で、物流の大動脈である東名高速道路においては、トラックによる輸送手段がほぼ100%となっており、2024年問題でも差し迫った状況となっています。そこで、上記の新航路をリレー輸送手段として利用することで関東圏~中京/近畿圏の輸送ルートにおいて、物流業者のモーダルシフトの選択肢が増えることになり、この間のモーダルシフトの促進につながるものと考えます。さらに、北海道から九州までの日本列島の物流大動脈が一通貫されれば、列島全体のモーダルシフトの促進策となることが可能と考えます。また、現在国交省港湾局の一部所において「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」を実施中ですが、RORO船の更なる大型化も今後は必須と考え、「先進RORO船」として最終ページの要目のように提案いたします。(就航中の同サイズのRORO船に対し、約1.5倍の車両台数を搭載)その理由として、先日実施された「物流予測アンケートの結果」のモーダルシフト量(長期)の予測の中で、荷主・フォワーダーの4割増の予測に対し、内航フェリー・RORO船社の1.7割増の予測については、近い将来の船腹量(車両搭載台数)が不足する兆しと考えます。</p>	<p>モーダルシフトの推進に向けた施策に関するご提案については、地域の実情や、輸送力逼迫の見通しを踏まえつつ、有効性について検討する必要があります。修正は行いませんが、いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p> <p>船舶の大型化に関する指標のご提案については、取りまとめ案22ページの「③ モーダルシフト(海上・鉄道輸送量)を1億トン増加(4億トン→5億トン)が必要」に包含されていることから、修正は行いません。</p>
<p>(全般) 私は現役トラック運転手です。長距離の大型運転手をしています。 自分の経験からこの20年を簡単に言うと、自由競争から運賃が安くたかかれ人もトラックも多かった時代から人もトラックも少なく、運賃だけが据え置かれた状態であると思います。ここ最近では標準運賃などを国が示してくれ、運ぶ会社も少なくなり需要と供給のバランスが崩れ、運賃アップに期待していましたが、標準運賃などは全然参考にもされないほど、あつてないようなものです。</p>	<p>ドライバーの賃金の上昇につながるよう、標準的な運賃について、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発生する際の手数料等を含めて、荷主等に適正に転嫁できるよう、所要の見直しを図ってまいります。また、トラックGメンを国交省に設置したところですので、貨物自動車運送事業法に基づき、標準的な運賃の周知・浸透、適正な取引を阻害する疑いのある荷主等に対する働きかけを行う等、標準的な運賃の制度の実効性が確保されるよう引き続き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>一例でいうと、四国から関西で片道 50,000 円から 80,000 円の運賃。四国から関東で 100,000 円から 130,000 円の運賃が一般の荷物の相場ではないでしょうか?! 企業により高速代別、含む。バラ積みパレット積みよりけりです。運賃＝運転手の給料といっても過言ではないので、一度運送業の賃金の上昇率そして運賃の単価を調べて欲しいです。2024 年問題でおそらく 1 回運行が減ると思います。それまでに運賃、賃金をあげるのが先であったと思いますしそれができない運送会社は人が辞め、また免許制度改正で、若い人材を入れようとしても待遇面で運送業界から人が減る可能性もあります。</p>	<p>す。そのため、修正は行いませんが、いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>
<p>(全般) 働き方改革でも取り上げられている、荷待ち問題。企業が少しでも多く運ぼうと隙間なくケースを 1000 ケースや 2000 ケースバラ積み。倉庫に収納スペースがあっても、そこでトラックをつけて積むスペースもないリフトマンも足りない、朝から順番待ちの長蛇の列。そんな積み場所は山ほどあります。積み時間指定にしようが結局は 1 台に 1 時間から 2 時間はかかるので、とてつもなく大きい倉庫で大勢の人間（倉庫、リフトマン）がいなくては無理であり、結局は人口減少の観点からみてもパレット積みもしくはスワップ車、トレーラー切り離しでの荷役別（積み卸しが別の人）のほうが効率よく、何度も運べると思います。外国では運転手は運転するだけ。など聞いたことがあり、日本でも一部倉庫などでは積みは運転手がしますが卸しは別でした。倉庫に着くと卸しのバース指定され、後ろの観音扉を開けてバースに接車したら「運転手は運転席から出ないで下さい、倉庫の人間がハンドリフトで卸すので横のパトランプがまわれば卸し終わりの合図ですので、前に出て後ろを閉めて帰って下さい。」というようなことを言われました。</p>	<p>トラックドライバーに対し、契約外の附帯業務を発生させるような行為は、明確な違反原因行為の一つと認識しており、国土交通省では、そうした行為を強要する疑いのある荷主に対しては、貨物自動車運送事業法附則に基づく「働きかけ」や「要請」等の実施により、早急の改善を促してまいります。いただいたご意見は今後の施策の参考にいたします。</p>