

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 参加者の問題意識共有
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法質疑応答紹介**
- ⑤ 物流効率化事例紹介
- ⑥ 参考資料

Q. 荷主の定義

Q. 第一種荷主、第二種荷主とは何？

A. 第一種荷主は、トラック事業者と契約を結ぶ者とされています。

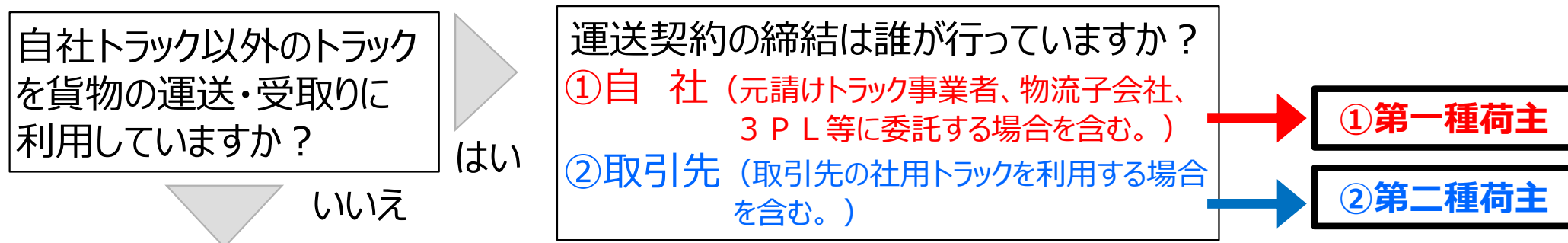
(荷物の運送を委託する発荷主、荷物の引き取り運送を委託する着荷主が該当する。)

第二種荷主は、以下に該当する者とされています。

- ・トラックドライバーから貨物を受け取る(倉庫事業者などに受け取らせる)者。
- ・トラックドライバーに貨物を引き渡す(倉庫事業者などに引き渡させる)者。

(荷物を受け取る着荷主、引き取り運送で荷物を引き渡す発荷主が該当する。)

荷主の区分の考え方



新物効法上の荷主には該当しない

※物流に関わる事業者には物流効率化法第32条の責務規定がかかります。

荷主

第一種荷主

トラック事業者と運送委託契約を結ぶもの
(主に発荷主)

第二種荷主

貨物を受け取り、受け取らせるもの又は預け、預けさせるもの(主に着荷主)



発荷主が運送手配(契約)を行う場合

第一種荷主 = 発荷主 第二種荷主 = 着荷主

着荷主が運送手配(契約)を行う場合

第一種荷主 = 着荷主 第二種荷主 = 発荷主

連鎖化事業者

いわゆるフランチャイズチェーンの「本部」



※フランチャイズビジネスにおいて、フランチャイズチェーンの「本部」が、加盟店(連鎖対象者)と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合(フランチャイズチェーンの本部が加盟店を通じて、実質的に加盟店と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合も含む。)

事業者

貨物自動車運送事業者等



一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者、特定二種貨物利用運送事業者

貨物自動車関連事業者



倉庫業者、港湾運送事業者、航空貨物運送事業者、鉄道貨物運送事業者で、トラックドライバー(運転者)との間で、貨物の受渡しを行う者

物流の各主体の努力義務と主な取組内容

荷主・物流事業者は、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮や運転者一人当たりの積載効率を高めるよう努力する義務があります

努力義務	各主体の努力義務対象						取組内容（抜粋）
	第一種荷主 （主に発荷主）	第二種荷主 （主に着荷主）	連鎖化事業者 〔フランチャイズ チェーン本部〕	貨物自動車 運送事業者 等	倉庫業者	左記以外 〔港湾運送 航空運送 鉄道〕	
1.積載効率の向上 1回の運送でトラックに積載する貨物量を増加する	○	○	○	○			●複数荷主の貨物の積み合わせ ●繁閑差の平準化、納品日の集約 ●物流・販売・調達等関連部門の連携
2.荷待ち時間の短縮 ドライバーが到着した時間から荷役等の開始時間までの待ち時間を短縮する	○	○	○		○		●トラック予約受付システムの導入 ●混雑日時を回避した日時設定
3.荷役等時間の短縮 荷役（荷積み・荷卸し）等の開始から終了までの時間を短縮する	○	○			○	○	●輸送用器具導入による荷役等の効率化 ●パレット標準化 ●タグ導入等による検品の効率化 ●事前出荷情報の活用
4.実効性の確保	○	○	○	○	○	○	●責任者の選任、社内教育体制 ●取組の実施状況・効果の把握 ●物流データの標準化の取組 ●関係事業者間での連携推進

Q. 真荷主って何？ 第一種荷主、第二種荷主とは何が違うの？

A. 真荷主とは、自らの事業に関して貨物自動車運送事業者（及び貨物利用運送事業者）との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者（及び貨物利用運送事業者）以外のものをいいます。

※()は改正トラック法施行(公布より1年後)

「真荷主」はトラック事業者(貨物利用運送事業者)から見た運送委託者を表す概念。物効法の第一種荷主はすなわちトラック法の真荷主になる。

物流子会社が運送委託を受ける場合、トラック事業の許可、貨物利用運送事業者の認可・登録が必要なため、物流子会社は元請になる。

トラック事業の許可、貨物利用運送事業者の認可・登録がない物流子会社が、自らの貨物の運送をトラック事業者（貨物利用運送事業者）に委託する場合は、当該物流子会社が第一種荷主であり、真荷主になる。

運送契約(運送依頼)に関する書面交付義務

① : 第12条の規定に基づく運送契約の書面交付義務
(真荷主⇔トラック事業者)

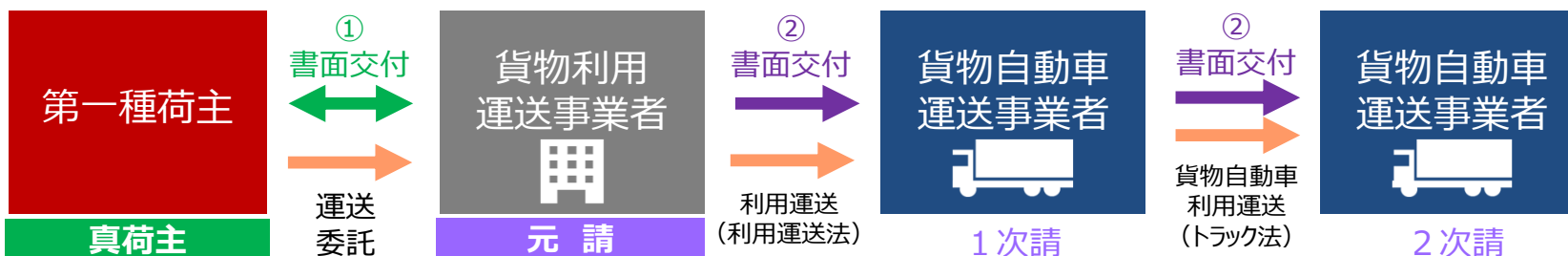
② : 第24条の規定に基づく運送利用の書面交付義務
(トラック事業者・利用運送事業者⇒トラック事業者・利用運送事業者)

パターン1 : 第一種荷主から貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース



パターン2 : 第一種荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース

R7.6.11公布 改正トラック法施行後(公布より1年以内)の姿

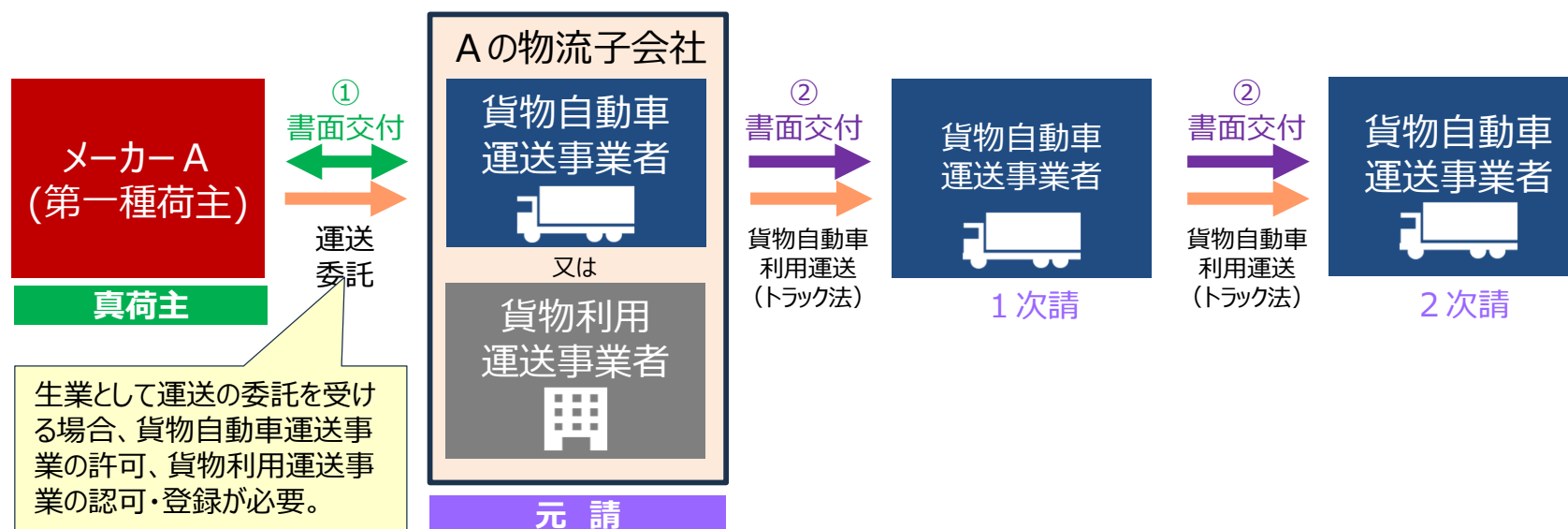


物流子会社が介在する場合

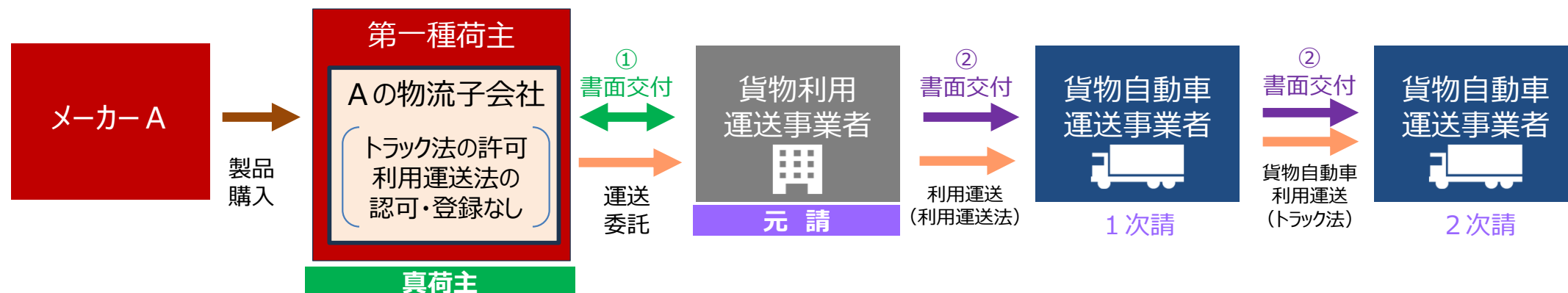
① : 第12条の規定に基づく運送契約の書面交付義務
(真荷主⇔トラック事業者)

② : 第24条の規定に基づく運送利用の書面交付義務
(トラック事業者・利用運送事業者→トラック事業者・利用運送事業者)

パターン1 : 物流子会社が第一種荷主から運送の委託を受けるケース



パターン2 : 物流子会社が第一種荷主から貨物を購入し、自らの貨物として運送委託するケース



無許可／無届の者（いわゆる白トラ）への運送委託禁止

- 無許可トラック事業者
- 無届軽トラック事業者



附則第一条の二の二を加え、貨物自動車運送事業者以外の者による貨物自動車運送事業の経営の原因となるおそれのある行為(**無許可経営等原因行為**)を是正指導の対象に追加。

トラック・物流Gメンによる悪質な荷主等への是正指導

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※白トラ行為をした者は、最高で3年以下の懲役または300万円以下の罰金を科せられる可能性あり。

※ R 7 . 6 . 4 成立改正トラック法公布後 1 年以内に施行 90

トラック・物流Gメンによる荷主等の監視・指導

長時間の荷待ち



契約にない附帯作業



運賃・料金等の不当な据置き



このような行為の疑いがあれば、
事実を確認し、是正を指導します。



是正指導は、最終的に、荷主等への
勧告・社名公表まで行います。



無理な運送依頼

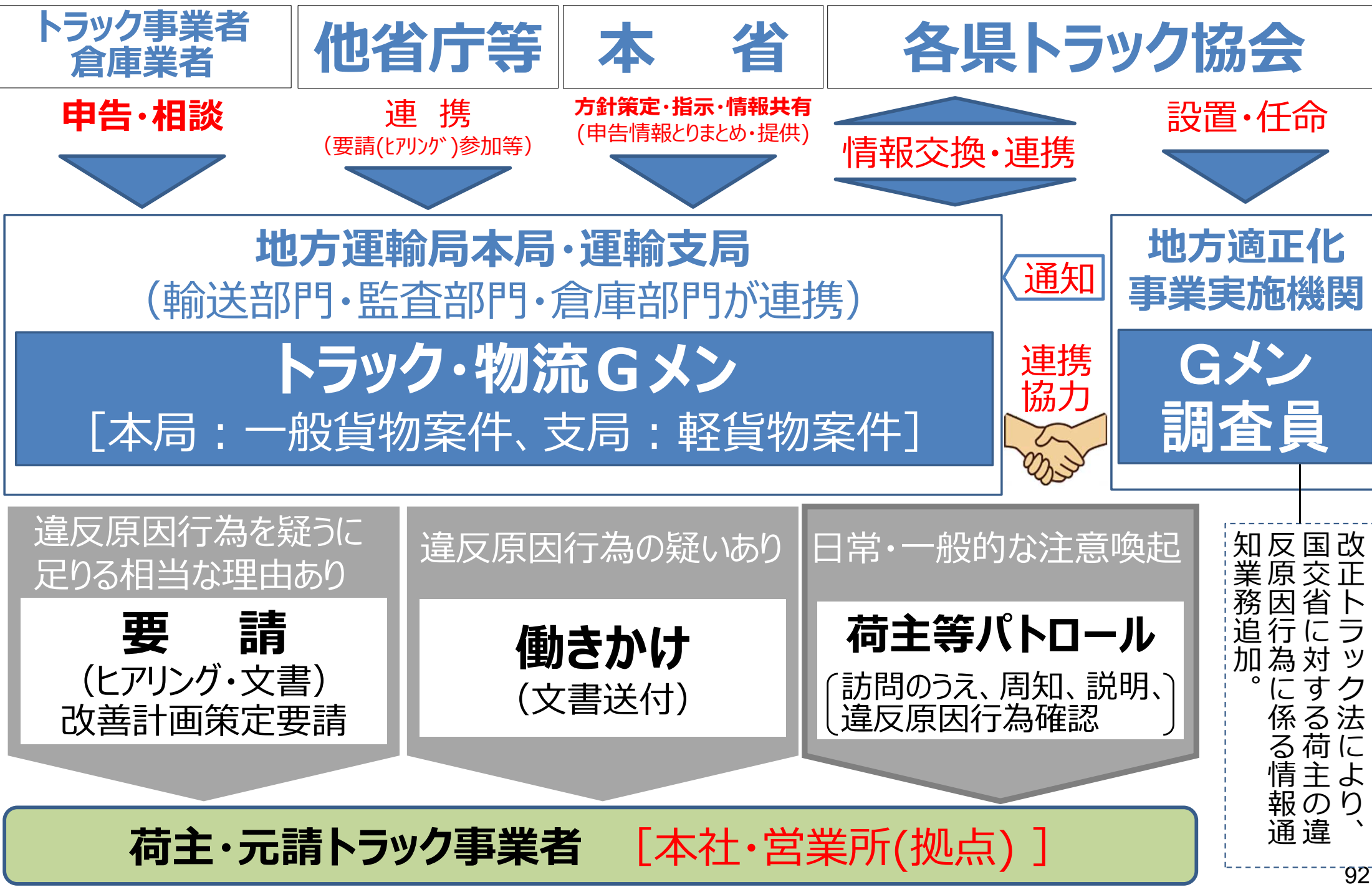


異常気象時の運送依頼



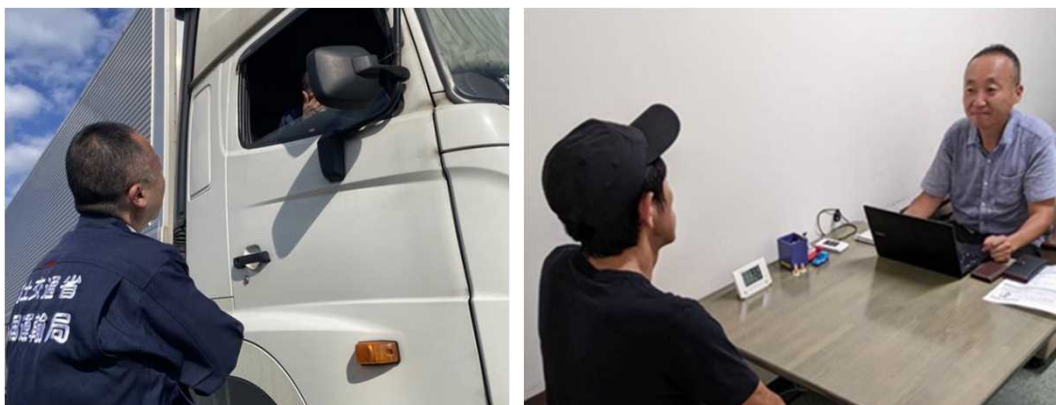
過積載運送の指示・容認

運輸局による「要請」・「働きかけ」等実施の形態



荷主等パトロールの内容

トラックドライバーへのヒアリング



高速道路SA,PA。道の駅、コンビニ、自動車事故対策機構(NASVA)などで運転者の話を聞き、情報提供を呼びかけ。

荷主等へのアポなし訪問・説明



荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、トラック物流問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

荷待ち、附帯作業等の現状確認・指導



荷主等へのアポ無し訪問の際、現場にて、荷待ち、契約にない附帯業務等の有無や程度を確認し、荷主に対して指導。

荷主への指摘、要請対象のフォローアップ



違反原因行為の疑いが現認された場合は、認識を確認の上指摘。また要請を受けた荷主の現場で改善状況の確認も行う。

荷主等パトロールの全国展開

中国運輸局の手法を他運輸局が採用し全国的な動きに。

全国各地で各運輸局がパトロールを実施



パトロール先拠点数約**4,400**か所

各地方運輸局において様々な手法により実施。
(R5.7.21～R7.3.31全国の実績)

(実施例)

- 荷主事業者の事務所・物流拠点等を訪問し、以下を実施
- ・ 違反原因行為の防止を呼びかけ
- ・ 荷待ち状況の実態確認
- ・ 運賃交渉への誠意を持った対応を要請
- ・ 要請を受けた荷主等の改善状況を確認
- ・ オンライン説明会への参加を呼びかけ

パトロール
動画



西日本を中心に、Gメンの広域連携（合同パトロール）も実施中

関東



近畿



中部



九州



建設会社に対するアポ無し訪問・ヒアリング
(関東・中国Gメン、東京Gメン調査員)

運賃・料金の不当な据置きがあった飲料メーカーに対するアポ無し訪問・ヒアリング
(近畿・四国・九州・中国Gメン)

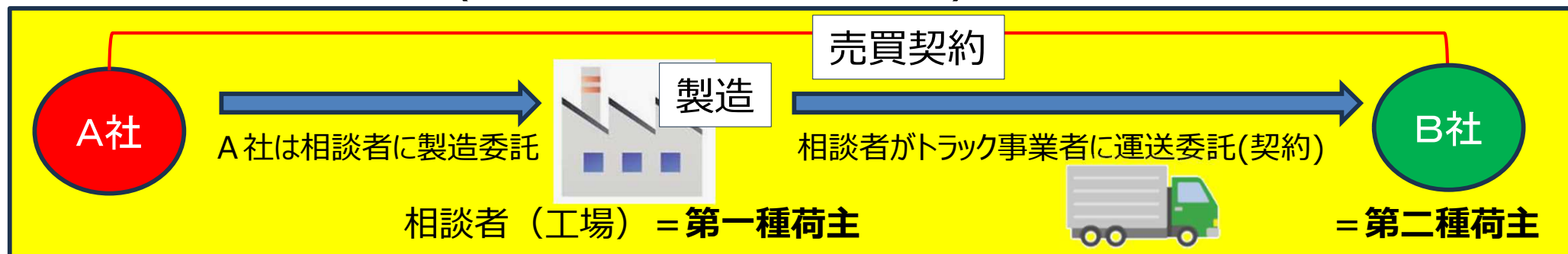
過積載の申告があった卸企業に対するアポ無し訪問・ヒアリング（中部・近畿・九州・中国Gメン、名古屋Gメン調査員）

配送センターの荷積み状況確認
(中国・九州Gメン)

改正物流法質疑応答

Q. A社から製造受託した製品を当社工場で製造し、製造された製品はA社とその取引先B社との間での商取引に基づいて輸送されます。このケースにおいては、当社は第一種荷主にも第二種荷主にも該当しないという理解で正しいでしょうか？

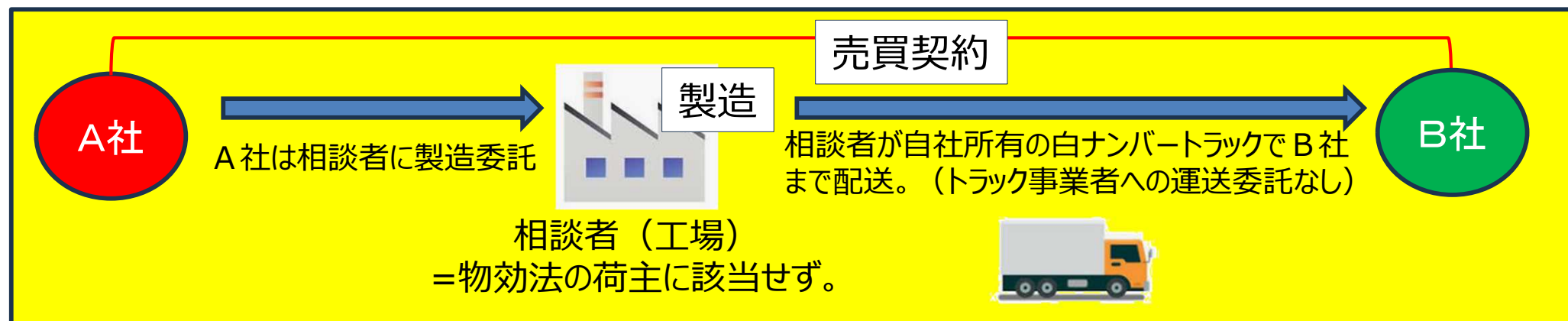
A ①. 製造した製品について、相談者（工場）が、トラックと契約してB社まで運んでもらっている場合は第一種荷主(トラック事業者と契約する者)に該当します。



A ②. 製造した製品は、A社or B社が契約したトラック若しくはB社自身が所有するトラックが引き取りに来る場合は第二種荷主(トラック事業者に貨物を受け渡す者)に該当します。



A③. 製造した製品を相談者（工場）が、自社の配送用車両（白ナンバーのバンもしくはトラック）にてB社まで運ぶ場合はどちらにも該当しません。



Q. 当社は100%出資の製造子会社が複数社あります。

物流2法改正にて一定規模以上の事業者は特定事業者として中長期計画の策定、定期報告が義務付けられますが、特定事業者の指定基準として、年間取扱貨物が9万t以上とあります。こちらは製造子会社の取扱貨物を含めて集計すればよいでしょうか？それとも個社別に取扱貨物量を集計し、個社ごとに指定基準と照らし合わせればよいでしょうか？

また、中長期計画や定期報告は製造子会社含めて親会社が報告すればよいですか、それとも個社別に中長期計画や定期報告を作成する必要がありますか？

**A. 特定事業者は会社毎に指定するため、親子関係にあっても会社が別の場合はそれぞれに貨物量を測定のうち、基準を超えた場合は届出が必要です。
また中長期計画、定期報告、物流統括管理者の選任についても考え方は同じです。**

Q. 取り扱い貨物重量の算定について

Q. 特定荷主の指定基準（取り扱い貨物重量 9 万トン）は どうやって計測する？

A. 荷主区分ごとに以下の算定を行うこととされています。

特定第一種荷主：各年度において、**貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の合計の重量を算定**

特定第二種荷主：各年度において、以下の貨物の合計の重量を算定

- （i）自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物
- （ii）自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物
- （iii）自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物
- （iv）自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物

※当該第二種荷主が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該第二種荷主が貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができないものを除く。

連鎖化事業者：各年度において、以下の貨物の合計の重量を算定

- （i）当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物
- （ii）当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物

※当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない貨物を除く。

改正物流法質疑応答

Q. 運送を行わせた「貨物の合計の重量」とは？

A. 運送フロー（貨物の発地から最終到着地まで）全体の重量になります。

（例）自社拠点間の運送においてmトンの貨物を

「自社工場 → 自社物流センター → 卸会社倉庫」というフローで運送する場合。



上記の場合、**mトン**の貨物を**2回**運送させているため、フロー全体における「取扱貨物の重量」は**2 mトン**となる。

※トラックの輸送実績算定方法に合わせたもの。よって、自社工場や自社施設等の施設が同一拠点内になる場合、同一拠点内の施設間の運送は計測対象に含めない。

Q. 取り扱い貨物重量の算定が困難な場合はどうすれば良い？

A. 軽い重量の貨物を取り扱う発荷主となる業種や、卸売業、小売業などの着荷主となるケースが多い特殊性を有する業種においては、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定されるため、重量の算定に当たっては、例えば、下記の算定方法を用いることも可能です。

取り扱い貨物重量の算定が困難な場合の算定方法（例）

- ・ 商品マスタ等において重量のデータを集計することが可能な場合にあっては、当該システムに登録されている重量を元に換算する
- ・ 容積を把握している場合においては、1立方メートルあたり280kgとして換算する
- ・ 輸送するトラックの最大積載量を貨物の重量として換算する
- ・ 売上金額や仕入金額を元に貨物の重量を換算する 等

Q. 特定事業者（9万トン以上）の算定をする場合で、前回ご説明があったサンプリングの方法について、いくつか具体的に示して頂きたい。もしくは、予定するサンプリング手法が妥当であるかなど、検証いただく問合せ窓口を設置頂きたい。弊社のグループ会社は車格を単純合計すると9万トンを超えるだろう状況ですが、実際の積載量は低く、しかしながら20を超える拠点数と、中間流通会社であるが故にシステムの荷量データを取得することも難しく、ある程度許容いただくサンプリング手法でなければ現実的ではない状況です。

A. サンプリングは定期報告に記載するあたっての荷待ち・荷役等時間の計測算出にあたり許容される方法です。

特定事業者に関する貨物量の算定が困難な場合の算定方法は数例示していますが、具体的な算定方法について省令に規定する予定であるのもう少々お待ちください。

Q. 荷待ちについて

短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

【法】第三十条（定義）

四 荷待ち時間 運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

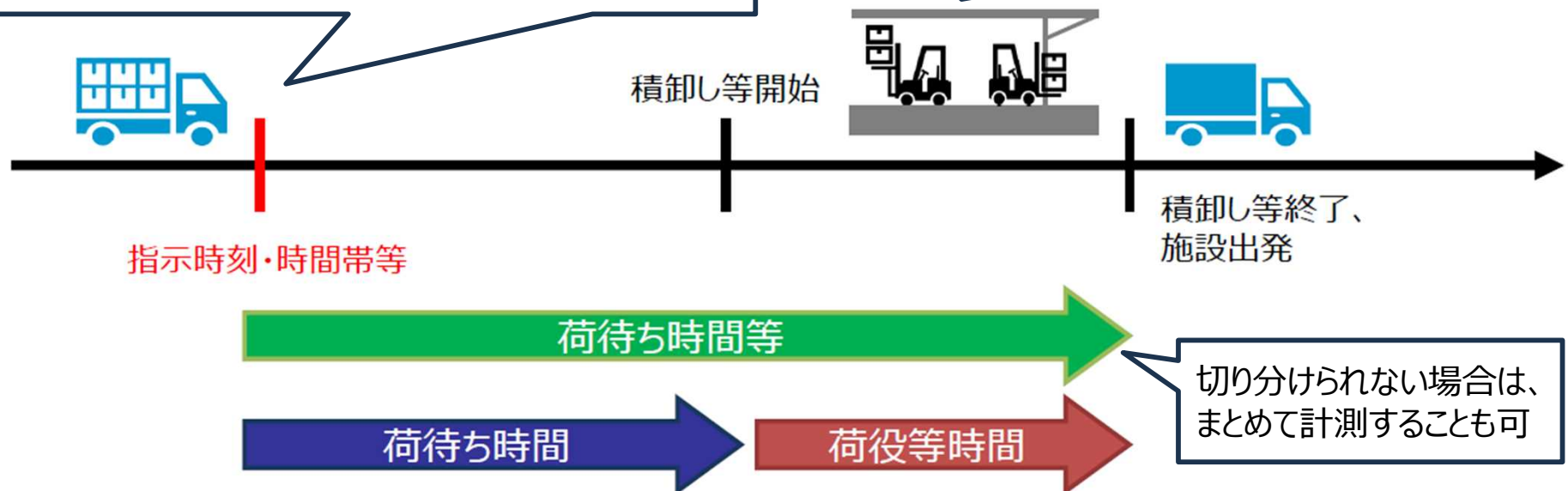
五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務（以下「荷役等」という。）に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

（荷待ち時間の起点）

- 到着時刻・時間帯の指示等がない場合：到着時刻から
- 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：
 - ① 指示時刻等より早く到着 指示時刻等から
 - ② 指示時刻等に到着 到着時刻から
 - ③ 指示時刻等より遅く到着 到着時刻から
- ※ 到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻
- ※ 休憩時間は除外

（荷役その他の内容）

- 貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査（検品）
- 荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
- 代金の取立て又は立替え
- 荷主等が行う荷役への立会い
- その他の通常運転の業務に付帯する業務



Q. 目的の荷下ろし場所が山奥の場合、乗務員が道に迷わないよう、受け荷主が麓で待ち合わせ場所と時間を指定し、複数の車両をまとめて荷下ろし場所まで誘導することがあります。この場合、荷待ち時間の起点は

- 1. 待ち合わせ場所に集合した時間（または集合指定時間）**
- 2. 目的の荷下ろし場所に到着し、実際に荷下ろしを開始した時間**

のどちらでしょうか。

A. 「2. 目的の荷下ろし場所に到着…」からが荷待ち時間となります。

（荷下ろし場に到着してから荷下ろしまでに待機が生じた場合は、荷下ろし場到着時間から起算します。）

途中の待ち合わせはドライバーが荷下ろし場に着く過程で迷わないよう案内するものなので、荷待ちからは除外します。

ただし、待ち合わせ場所に複数のトラックが集合する場合で、全員がバラバラに集まることで、先についたトラックが許容できない程度に待たされ、そこで案内を貰って移動すれば荷下ろしができるのに待たされるという状況が常態化している場合は集合時点からが荷待ちと指摘される可能性があるのでご注意ください。

Q. 「貨物自動車運送事業者等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」の2－4（3）に「荷主、連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること」とあります。

「必要以上に早く到着しないように」という記載がある一方、「遅延する場合は状況を報告」とだけあり、「遅延しないよう」に努力義務を設けていないのはなぜでしょうか。

改正物流法質疑応答

A. トラックドライバーが卸地到着に遅延した場合、商慣行として荷物の受け取り拒否等の厳しいペナルティーを受ける場合が多く、それを恐れつつ、改善基準告示を遵守しながら、又は違反のリスクを冒しながら、「**指定時間に遅延しない**」ことを前提で配送を行うため、**遅延よりも理由なく必要以上に早く到着する場合の方が多く認められることによります。**

また、遅延する場合は、ドライバーの怠慢というより、事故、工事、異常気象によりやむを得ない事情があることが多いため、そこに遅延しない義務を課せば、ドライバーの労働環境、道路の安全を脅かす危険も考えられるためです。

なお、**荷主の判断基準解説書**には荷主が取り組むことが望ましい例として「**やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないよう配慮すること**」が記載されていることに留意していただきたいと思います。