

- 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 **物流改正法ご質問への回答**
- ⑤ 物流関係者からの事例紹介
デジタルサイネージとカメラを活用したトラック入出場管理
「成田国際空港株式会社」様「株式会社シーイーシー」様
- ⑥ 参考資料

Q. 特定荷主への該当について

Q 1. 当社は多くの場合、自社で運送契約を締結して貨物を運送していますが（＝第一種荷主）、取引先が運送契約を締結した引取物流の発荷主になることもあります（＝第二種荷主）。この場合、当社は年間取扱貨物重量が9万トン以上の場合、第一種荷主、第二種荷主の両方とも、特定荷主としての届出や報告が必要になるでしょうか。

A 1. 多くの事業者にとって、自らが締結した運送契約によって貨物を運送する局面（＝第一種荷主に該当）と、取引先が締結した運送契約に伴って貨物の受渡しを行う局面（＝第二種荷主に該当）の両方があると思われます。この場合、事業者としての全体の取扱貨物の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主それぞれの立場に分けて取扱貨物の重量を把握し、「特定第一種荷主」「特定第二種荷主」に該当するかをそれぞれご判断いただくことになります。

「荷主判断基準の解説書(令和7年8月)」P16「1-6 特定荷主の指定基準について」

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001881006.pdf>

複数の種別の荷主等に該当する場合の扱い

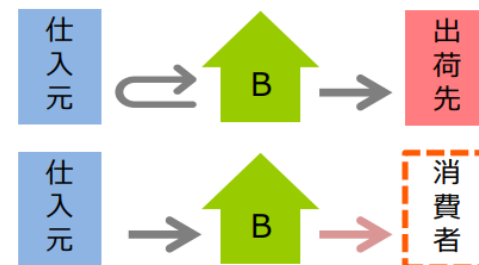
ケースA：第一種荷主かつ第二種荷主

- 製造業、卸売業等において、仕入時は仕入元が、出荷時は自らが運送契約を締結する場合などは、第一種荷主及び第二種荷主に該当する。



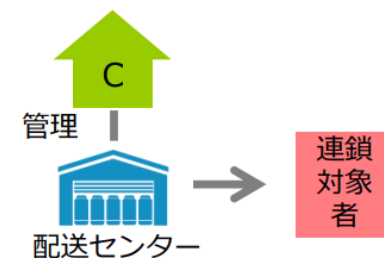
ケースB：第一種荷主のみ又は第二種荷主のみ

- 卸売業等において、仕入（引取物流）も出荷も自らが運送契約を締結する場合などは、第一種荷主のみに該当する。
- 小売業等において、仕入れたものを個人消費者に販売するのみで、自ら運送契約を締結することがない場合などは、第二種荷主のみに該当する。



ケースC：第一種荷主かつ連鎖化事業者

- フランチャイズ店が仕入れる商品の配送センターを当該フランチャイズの本部が管理しており、当該本部が運送契約を締結している場合、当該本部は第一種荷主及び連鎖化事業者に該当する。



ケースD：第一種荷主かつ第二種荷主かつ貨物自動車運送事業者等かつ貨物自動車関連事業者

- 卸売業等において、仕入れ及び出荷を行うほか、トラック業及び倉庫業も営む場合は、第一種荷主・第二種荷主・貨物自動車運送事業者等・貨物自動車関連事業者の全てに該当する。

Q. 効率化努力義務の対象について

Q2. コンテナ入出荷の場合、超過に応じて超過分の費用請求を受ける契約となっているのですが、コンテナ輸送の荷量は、取扱貨物荷量の対象や荷待ち時間等の管理対象となりますか。

A2. 「引取物流の発荷主」(＝第二種荷主)としての「積載効率の向上等」に向けた努力義務という質問だとすれば、第二種荷主には、以下の努力義務が課されています。

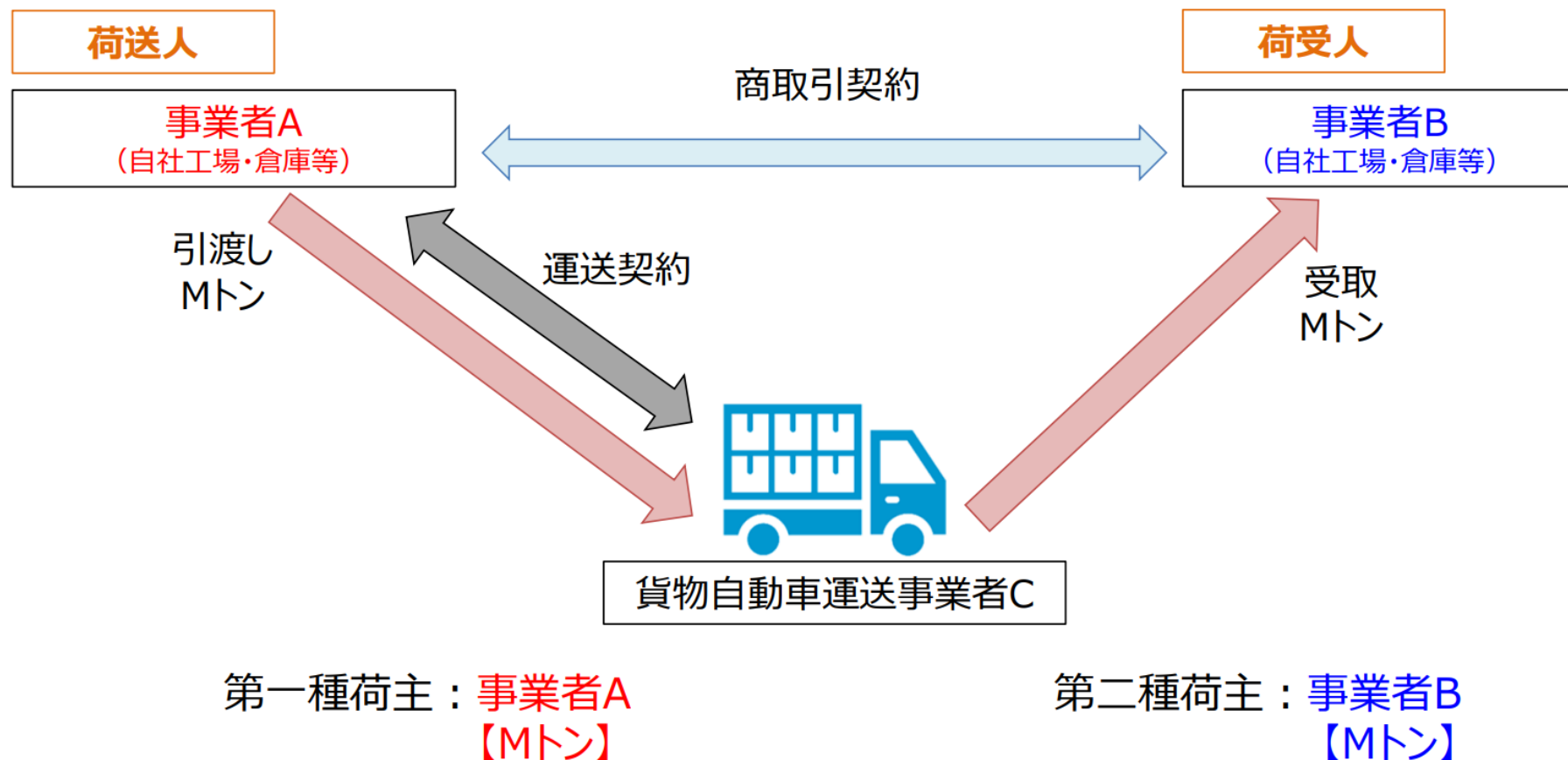
- ・第一種荷主（本件の場合「引取物流の着荷主」）が貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議を申し出た場合の協力。
- ・努力義務を果たす措置が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の受渡しに係る自社各部門間の連携促進。

「物流パターンごとの荷主の考え方（令和7年8月）」1-1.通常物流、4-4.海外への運送

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-mindset-logistics-pattern_ver.1.1.pdf

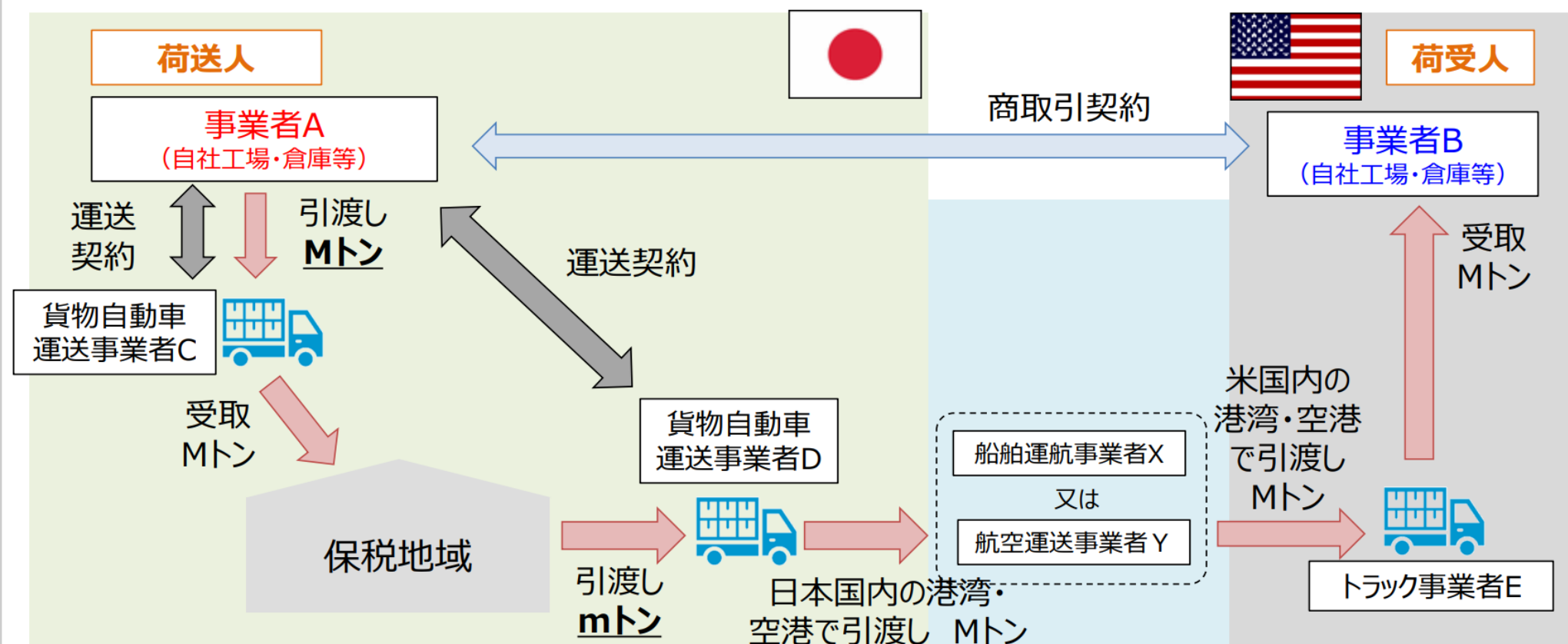
1-1. 通常物流

- 運送契約を締結する者 = 荷送人が第一種荷主。
- 運送契約は締結しないが荷を受け取る者 = 荷受人が第二種荷主。



4-4. 海外への運送

- 海外へ発送するために**国内の港湾・空港**までの運送をトラック事業者に行わせる場合、荷主の努力義務及び特定事業者の指定基準重量への計上の対象となる。



第一種荷主：事業者A【 M トン or $M+m$ トン】

※保稅地域での積替え等により通關前後の輸送を異なる事業者者に依頼する場合は $M+m$ トン、保稅地域での積替えを行わず、通關前後の輸送を同一事業者者に依頼する場合は M トン。

第二種荷主：なし

※本法においては保稅地域も対象範囲内となるが、保稅地域における受渡しは運送又は保管の事業としての受渡しである場合、当該受渡しは第二種荷主にならない

※事業者Bは日本国外での受取であるため第二種荷主にならない 38

Q3. 消費者を対象とした宅配便の集荷／配送について、取扱貨物荷量や荷待ち時間等の管理対象外の認識でよいですか。

A3. 荷主に関する届出省令において、小口の宅配便は重量算定において考慮しないことができるとされており、荷待ち時間等の計測対象からも除外することが可能です。

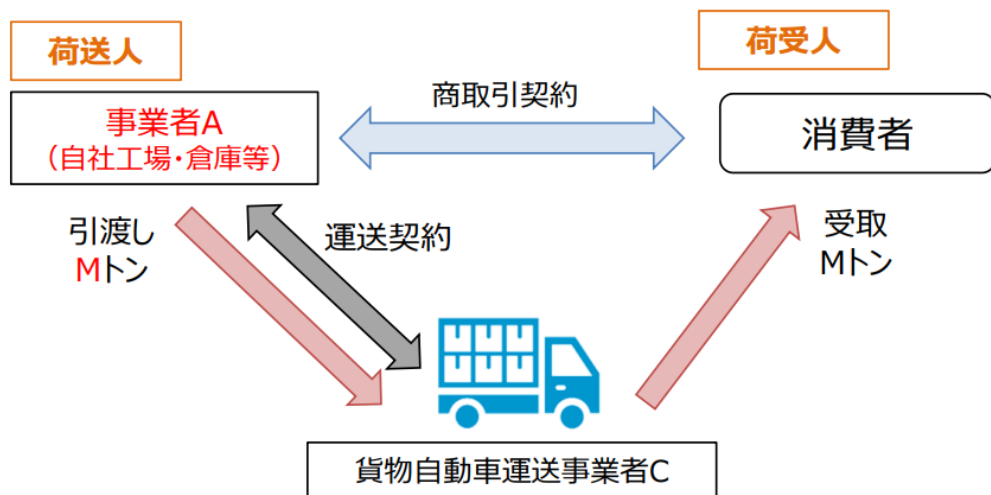
ただし、物効法における荷主とは、「自らの事業に関して」運送契約を結んだりドライバーとの間で貨物の受渡しを行ったりする者を指すため、宅配便など事業者・消費者間の物流の場合、事業者でない個人消費者は荷主に該当しませんが、荷主である事業者は取扱貨物荷量や努力義務の対象となります。

「物流パターンごとの荷主の考え方」4-1. 事業者・消費者間の物流

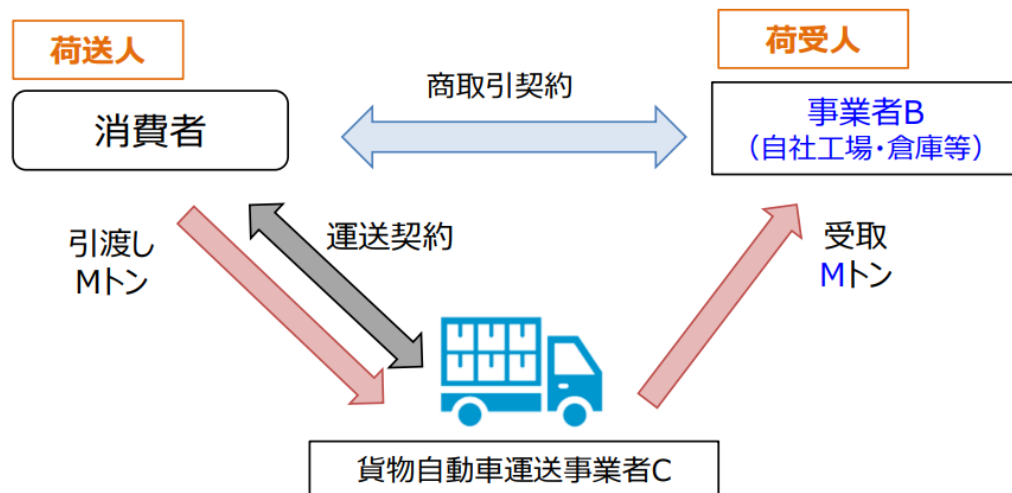
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-mindset-logistics-pattern_ver.1.1.pdf

4-1. 事業者・消費者間の物流

- 荷主は「自らの事業に関し」貨物の運送や受渡しを行う者であり、事業者ではない個人消費者は荷主に該当しない。



第一種荷主：事業者A【Mトン】
第二種荷主：なし



第一種荷主：なし
第二種荷主：事業者B【Mトン】

Q4. 終日（定時）車建契約で貸切運行としている場合、取扱貨物荷量や荷待ち時間等の管理対象外の認識でよいですか。

A4. 終日（定時）車建契約の場合でも取扱貨物荷量や荷待ち時間等の管理対象外とはならず、受渡しが生じるたびに取扱貨物の重量に計上し、荷待ち時間等を管理する必要があります。

Q. 積載効率について

Q5. 積載効率はどうのように計算すればよいですか。重量ベースによる計算だと、軽量で体積が大きな貨物の積載効率の向上には限界があります。

A5. 積載効率の計算は以下のとおりとなります。

$$\text{積載効率} = \text{積載率} \times \text{実車率}$$

[※積載率＝積載重量／最大積載重量、実車率＝輸送距離／総走行距離]

ただし、積載率の部分については、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です。

改正物効法では、荷主等物流関係者に対し、直接積載効率を測定する義務は課していません。

「荷主判断基準の解説書（令和7年8月）」P7

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001881006.pdf>



積載率



実車率

$$\text{積載率} \times \text{実車率} = \text{積載効率}$$

Q6. 荷主にも「積載効率の向上等」の努力義務が課されますが、荷主が直接、積載効率自体を測定することは困難です。荷主は、輸送業者が復荷を確保できる納期設定をする事を努力義務ととらえればよいでしょうか。

A6. 改正物効法では、荷主に対し、直接積載効率を測定する義務は課しておらず、「積載効率の向上等」に資する努力義務が課されています。
(次ページ参照)

ご質問にある「**輸送業者が復荷を確保できる納期設定**」も、荷主に課されている努力義務のうちの一つです。

「荷主判断基準の解説書（令和7年8月）」P19「判断基準の概要」

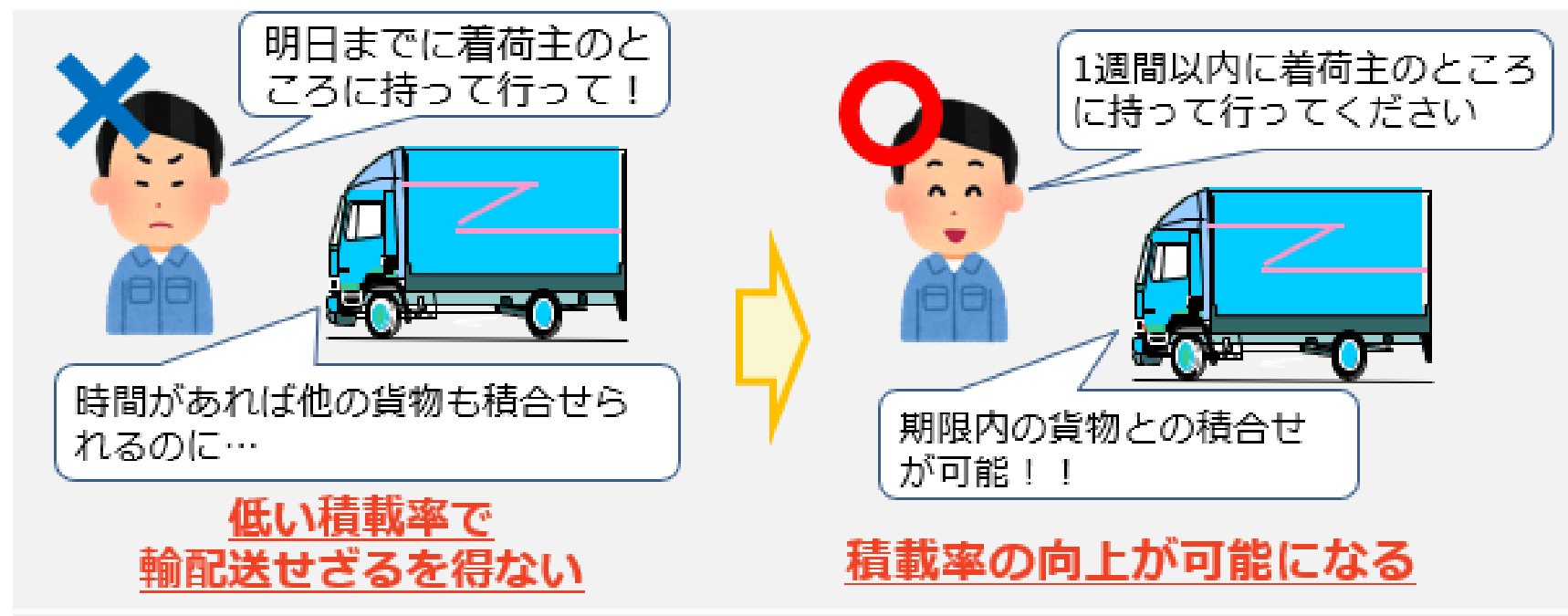
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001881006.pdf>

荷主の判断基準等について(省令記載事項)

(1) 積載効率向上に向けて行うべきこと

第一種荷主	①	トラック事業者が、「 貨物の積合せ 」、「 配送の共同化 」、「 帰り荷の積載 」などを行えるよう、 必要な時間把握 等による、当該 時間の確保 。
	②	「 貨物量の平準化 」、「 受渡日及び時刻又は時間帯の集約 」等貨物の 出荷量及び入荷量の適正化 。
	③	「 配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用 」等による、 配車計画又は運行経路の最適化 。
	④	措置が適正かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る各部門間の連携促進 。
第二種荷主	①	第一種荷主が 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について 協議を申し出た場合の協力 。
	②	措置が適正かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る各部門間の連携を促進 。

第一種荷主 **トラック事業者が、「貨物の積合せ」、「配送の共同化」、「帰り荷の積載」などを行えるよう、必要な時間把握等により、当該時間を確保する。**



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑤

第二種荷主 **第一種荷主が**貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について**協議を申し出た場合の協力。**
連鎖化事業者

【第一種荷主が協議を申し出た場合の協力】

- ・貨物の受渡日
- ・貨物の受渡時刻
- ・貨物の受渡しを行う時間帯
協議したい



第一種荷主

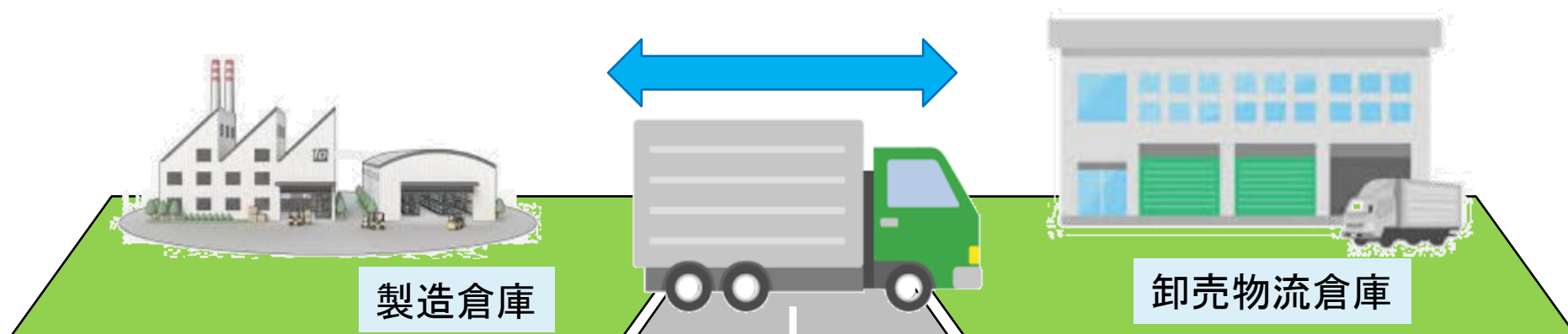
第二種荷主
連鎖化事業者

発荷主の協議申
出に応じるととも
に、必要な協力
を行う義務

Q. 同一拠点間輸送と貨物量について

同一拠点内に輸送先がある場合の取扱貨物重量の計測義務について

Q. 製品移動をほぼ同一拠点内（製造倉庫から公道を挟んだ隣の敷地の卸売物流倉庫）で行っている場合、計測義務はあるのでしょうか？



A. 同一拠点内の輸送と認められます。同一拠点内に輸送先がある場合は、同一拠点の施設間の運送は計測対象に含めないため対象外です。

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。