

- 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 物流関係者からの情報提供
「求車・求荷システムとヒューマンネットについて」
日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会様
- ⑥ 参考資料

Q. 特定荷主の指定に係る取扱貨物重量について

Q. 当社はメーカーですが、工場設備の補修や改修のために多くの資材が搬入されます。荷主のパターン集より、施工業者が資材等を手配する場合は当社は荷主に該当しないものと理解しております。まずはこの理解が正しいかどうかご回答いただけますと幸いです。

一方で、仮に当社が資材等を手配する場合は荷主に該当するものと理解しておりますが、荷主判断基準の解説書におけるQ&A（Q3）で、「単発・突発ではないもの」との記載があり、上記のように設備の補修・改修のための資材搬入は取扱重量のカウン트의対象外となりますか？

A. 施工業者がトラック事業者と運送契約を締結して貴社工場へ貨物を運送させた場合は、当該施工業者が第一種荷主となります。貴社が「自らの事業に関して継続して」その貨物を運転者（他者が雇用する者）から受け取る場合、貴社は第二種荷主に該当します。

（次ページに続く）₂

(前ページから)

荷主としての取扱貨物重量は、「自らの事業に関して継続して」 運送・受渡しする貨物であれば、原則として全ての商品と事業に必要な資材、事務用品等を含みます。(「軽量の資材や事務用品」等、一部例外あり。)

「荷主判断基準の解説書」Q&A (Q3) には以下の記載があり、「事業に関して通常必要と見込まれ、単発・突発ではないもの」に該当するかは具体的な事情を踏まえた個別判断となりますが、例えば、メーカーとしての工場設備の補修や改修が継続的に必要であるような場合は、「事業に関して通常必要と見込まれ、単発・突発ではないもの」に該当する可能性が高いのではと思われます。
(次ページに続く)

「荷主判断基準の解説書(ver.1.3)」P44

Q3. 荷主の定義にある「自らの事業に関して継続して」の詳細について教えてほしい。

→ 自らの事業に関して運送・受渡しする貨物には、全ての取扱商品のほか、事務用品等も含まれます。

継続して運送・受渡しするとは、回数や頻度で判断されるものではなく、事業に関して通常必要と見込まれ、単発・突発ではないものをいいます。 具体的には、事務所の引っ越しや製品を生産するための設備の導入の際に発生する輸送、不定期に開催する社内外イベント等の実施のための資材等の輸送等は除かれます。



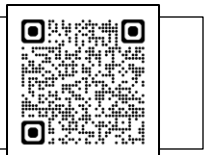
(前ページから)

なお、自らの事業に関して継続して運送・受渡しする貨物であっても、以下の重量については、取扱貨物重量の算定にあたって考慮しないことができることとなっています。

- (i) **郵便物**
- (ii) **信書便物** (民間事業者による信書の送達に関する法律 (平成14年法律第99号) 第 2 条第 3 項に規定する信書便物をいう。)
- (iii) **特別宅配貨物** (特別積合せ貨物運送又はこれに準じる運送であって、一の運送契約により一個の貨物を運送する方法により運送される、1 個当たりの重量が30kg以内の貨物をいい、当該貨物と同時に受渡しが行われる他の貨物との合計の重量が150kg未満のものに限る。)
- (iv) **軽量な資材や事務用品**
 ※資材、事務用品等は、当該事業者の対象貨物の重量の合計の 1 %程度までであれば算定対象から除くことができるものとする。

「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P5～P6 算定の対象となる重量

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.pdf



Q. 海上輸送に使用するコンテナ輸送は取扱貨物重量の9万トンに含めるのか？

A. 荷主としての取扱貨物重量の算定対象となるのは、トラック事業者に運送を行わせた貨物（第一種荷主）やトラック運転者との間で受渡しを行った貨物の重量（第二種荷主）です。

トラック事業者以外への運送委託やトラック運転者以外との貨物の受渡しは取扱貨物重量の算定対象には含まれず、また荷待ち時間等短縮の努力義務の対象ともなりません。

ただし、その前後のトラック輸送に係る部分については、荷主としての取扱貨物重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（ver.1.2）」1-6. トラック以外の輸送を含む場合

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-mindset-logistics-pattern_ver.1.2.pdf



Q. 廃棄物輸送についても取り組み範囲と理解していますが、発生した廃棄物を工場内に仮置きし、処理業者に運送する場合は、2回の輸送で取扱量は、2倍で計算すべきでしょうか？

A. ある貨物を中継しながら輸送する場合、貨物自動車を手配することに取扱貨物の重量に計上してください。

例えば、mトンの貨物を「自社工場→自社施設→自社物流センター」というフローで貨物自動車に運送させている場合は、mトンの貨物を2回運送させているため、当該フロー全体における「取扱貨物の重量」は2 mトンとなります。

ただし、自社工場や自社施設等の施設が同一拠点内にある場合、同一拠点の施設間の運送は計測対象に含めないこととしています。同一拠点となるかは輸送の宛先や施設的环境、その他状況等を総合的に勘案して判断するものとしています。廃棄物の発生地点と仮置き地点の位置関係や輸送の態様によっては、当該地点間の運送は計測対象に含まれない場合もあります。

Q. トラック輸送の過程で内航船（フェリー等）を利用（ドライバーごと乗船、トラック、シャーシのみ乗船し現地で他のドライバーが受ける等々）して輸送の効率化（トラックの走行距離を短くする）を図る場合の荷量の考えについての質問です。

中継地の説明と同等に、トラックから内航船への荷の積み下ろしがある場合はその度に荷量を加算し、荷を積み下ろしせずに荷を載せたトラック、シャーシのみにして送る場合はその全行程で 1 荷量でカウントするとの理解で宜しいでしょうか？

A. 基本的な考え方としては、ある貨物を中継しながら輸送する場合、貨物自動車を手配することに取扱貨物の重量に計上することになります。

出発地の港で内航船に積み込むまで運送するトラック事業者と目的地の港で内航船から積み下ろし着荷主の元まで運送するトラック事業者を別々に手配する場合はその度に計上することになりますが、同じ貨物運送事業者に一つの運送契約に基づき目的地まで一貫して運送を委託する場合は、途中で内航船を利用していたとしても 1 回の運送手配として計上することとなります。

Q. 荷主としての積載効率向上の努力義務について

Q. 弊社は第一種荷主に当たりますが、客先の受け入れ指定が週1回3台納入ということで、配車の平準化が難しい所もあります。第二種荷主である客先に対しても配車平準化への協力義務等あるのでしょうか？

A. 積載効率の向上にあたっては、繁閑差の平準化のほか、貨物の受渡し日時の集約等により、貨物の出荷量や在庫量を積載効率の向上の観点で適正な水準に保つ取組も考えられます。

繁閑差の平準化に取り組むことは顧客のニーズが変わらない限り困難であることが想定されますが、そのような場合は、可能な範囲で納入単位・回数の集約等に取り組むことが考えられます。

第一種荷主としては、積載効率を向上させるためにはどのような運送方法がより有効か、個別の事情を踏まえた上で検討してください。

第二種荷主については、第一種荷主が積載効率の向上のため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したい旨を申し出た場合にあってはこれに応じて必要な協力を行うことが、努力義務として定められています。

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. 荷待ち時間の定義、起算点について

Q. 待機時間のスタートの基準をケース別に教えていただきたいです。例えば、開門前に並んでいる（もしくは待っている）場合は、待機時間になるのでしょうか？

A. 荷待ち時間とは、トラックドライバーが運転業務に従事した時間のうち、集貨・配達を行う場所やその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者等の都合により貨物の受渡しのために待機した時間をいいます。

荷待ち時間のスタートがどの時点になるかは、まず、荷主や当該場所の管理者等から到着時刻・時間帯の指示があったかどうかに分かれ目になります。

到着時刻・時間帯の指示がない場合はトラックドライバーが集貨場所等に到着した時刻が荷待ち時間の起算点となりますが、到着時刻・時間帯の指示があった場合は、指示時刻よりも前に到着した場合でも、到着時刻ではなく指示時刻が荷待ち時間の起算点となります。

（次ページに続く）

(前ページから)

ここでいう指示時刻とは、荷主や当該場所の管理者等が指示をして、トラック事業者と合意された時刻を指します。例えば、受付時間がトラック事業者に対して明示的に指示されており、特にトラック事業者から反対の意思表示がない場合は、到着時刻・時間帯の指示があったものと考えられますが、トラック事業者が指示時刻の改善を求めているにもかかわらず荷主等による改善が図られない場合などは、実質的に指示がないものと考えられ、到着時刻が荷待ち時間の起算点となる可能性があります。

詳細は、「物流効率化法」理解促進ポータルサイトや判断基準解説書をご参照ください。

(参考) 荷待ち時間の算定方法について

条件	荷待ち時間の算定方法	
到着時刻・時間帯の指示がない場合	トラックドライバーが集貨場所等に到着した時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで	
到着時刻・時間帯の指示があった場合	トラックドライバーが集貨場所等に、指示された到着時刻・時間帯よりも前に到着した場合	指示時刻等から荷役等の開始時刻まで
	トラックドライバーが集貨場所等に、指示された到着時刻・時間帯内に到着した場合	当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで
	トラックドライバーが集貨場所等に、指示時刻・時間帯よりも後に到着した場合	当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで



(参考) 荷役等時間の算定方法について

「荷役等」に含まれる業務	荷役等時間の算定方法
トラックドライバーが行う荷役（荷積み及び荷卸し）、検品、荷造り、搬出・搬入（入庫や棚入れ・棚出し）、保管、仕分、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替え、荷主等が行う荷役への立会いその他の通常運転業務に附帯する業務	トラックドライバーが荷役等を開始した時刻から終了した時刻までの時間（荷役等に從事していない時間を除く）



「物流効率化法」理解促進ポータルサイト 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/method/>



「荷主判断基準の解説書(ver.1.3)」P12～ 1－5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.3.pdf

「貨物自動車運送事業者等判断基準の解説書(ver.1.0)」P9～ 1－5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/lorry-judgment-criteria-book.pdf>



「貨物自動車関連事業者判断基準の解説書(ver.1.0)」P9～ 1－5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/lorry-relation-judgment-criteria-book.pdf>

※なお、「荷待ち時間」と「荷役等時間」を合わせて「荷待ち時間等」と言います。

Q. 待機時間の定義について荷主と運送事業者（利用運送事業者含む）で認識が異なることがある。どちらの意見が優先されるのか。

荷主（発・着荷主）：

→受付（入場）から離床（荷物を降ろし終える）まで。

運送事業者：

→指定時間または受付時間から荷卸し開始まで。

荷主は荷待ち・荷役作業等時間の2時間ルールを意識しており、運送事業者はドライバーがそれ以外何もできない時間を待機時間ととらえるため。

特に荷主が発荷主・着荷主両方に該当する場合に議論となる。

（次ページに続く）

(前ページから)

A. 「荷待ち時間」の定義は前述のとおりで、起算点はまず「到着時刻・時間帯の指示」の有無が分かれ目となりますが、ここでいう指示時刻とは「荷主や当該場所の管理者等が指示をして、トラック事業者と合意された時刻」を指すので、この「合意」がなされているかどうか重要なポイントとなります。

荷主と運送事業者のどちらか一方の意見が優先されるというものではありませんが、到着時刻・時間帯の指示については、そもそも合意がなされているか、その内容が適切かどうかといった点も含め、発荷主・物流事業者・着荷主とで連携の上、適切な到着時刻の調整に努めてください。

なお、トラックドライバーが到着した後であっても、業務上の指示等により休憩する時間など、業務から完全に離れることができる時間は、荷待ち時間に含まれません。もっとも、指示があった際に迅速に車両を動かせる状態を求められているなど、実質的に一定の拘束があるような場合は、業務から完全に離れることができているとは言えません。

Q. 荷主としての荷待ち時間等の把握方法について

Q. 着荷主の積卸場所での荷待ち時間の把握は着荷主の義務であるが、トラックの運送効率を上げるためには、トラックと契約を結んでいる発荷主から着荷主に対する荷待ち時間削減や附帯業務の要求防止の働きかけを行う必要があります、物流会社にデータ提供を依頼することが必要になります。

これに併せて、物流会社にデジタコデータ等、着荷主部分についても荷待ち・荷役作業時間のデータ提供を依頼することは許容されますか？

それとも荷主が、主体的にデータを収集することが、要求されているのでしょうか？

A. 判断基準解説書に以下の記載がありますので、必要に応じて荷主から物流事業者へ協力を求めてください。

もっとも、物流事業者は荷主への情報提供に協力するよう促されていますが、情報提供が義務づけられているわけではないという点にはご注意ください。

(次ページに続く)¹⁹

(前ページから)

「荷主判断基準の解説書(ver.1.3)」P35

なお、「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「2-3 判断基準の解説:実効性の確保等 (2) 荷主への提案」において、トラック事業者等は、荷主から荷待ち時間及び荷役等時間の情報提供を求められた場合には、情報提供に協力するよう促されています。必要に応じて協力を求めています。

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.3.pdf



「貨物自動車運送事業者等判断基準の解説書(ver.1.0)」P20

なお、法においては、荷主に対してトラックドライバーの荷待ち時間及び荷役等時間を短縮する努力義務が課されており、荷待ち時間・荷役等時間の現状を把握するよう努めることとされています。しかしながら、荷主においてこれらの時間を把握することが難しい場合があることが考えられることから、荷主から情報提供を求められた場合には、情報提供に協力するよう努めてください。

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/lorry-judgment-criteria-book.pdf>



Q. 荷待ち時間等の短縮の目標について

Q. 交通政策審議会の令和6年11月27日付け「合同会議取りまとめ」によれば、一事業所内に複数の荷積み（荷卸し）場所がある場合で、その複数箇所を回って荷積みする場合、それぞれの積み箇所ですら2時間以内となるようにすることと記載されていますが、トラック会社としては仮に3か所で積む場合にそれぞれで1時間55分ずつ荷待ち＋荷役等時間がかかるとその日に配送に使える手持ち時間が少なくなります。一事業所で2時間以内なのではないのですか？ご教示お願い致します。

（次ページに続く）

(前ページから)

A. 合同会議取りまとめを踏まえて告示された基本方針には、「荷主等は、一回の受渡しごとの荷待ち時間等について、原則として目標時間を一時間以内と設定しつつ、業界の特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、二時間を超えないよう荷待ち時間等を短縮するものとする。」と記載されています。

1つの事業所内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合は、原則（切り分けが可能な場合）、各施設における荷待ち時間等を把握することとしています。

もっとも、物効法の規制的措置は特性の異なる様々な事業者が対象になる制度であり、基本方針に記載されている目標は全ての事業者に一律の数値目標を課すものではなく、業界特性その他の事情を考慮した上での、あくまで全体としての目標という位置づけです。

物効法における考え方は上記のとおりですが、一運行の中で複数回の受渡しが生じる場合等、運転者の労働時間についてはこれとは別途、適切に管理してください。

Q. 特定倉庫業者や
特定貨物自動車運送事業者等の
対応について

Q. 特定荷主については関係省庁でも懇切丁寧な説明を頂いていますが、特定倉庫業者や特定貨物運送事業者についてはあまり説明を聞く機会がないように思います。是非、近々説明会での解説をお願いします。重量の考え方も特定荷主と同じでしょうか？

A. 特定倉庫業者や特定貨物自動車運送事業者等の対応手引きは現在作成中となっております。お待たせしており大変申し訳ございません。関係資料の公表や説明会の実施についても、資料が準備でき次第、できる限り早く実施できればと考えております。

また、特定事業者の指定基準については、特定荷主は「取扱貨物の重量」ですが、特定倉庫業者は「貨物の保管量（在庫量）」、特定貨物自動車運送事業者等は「（年度末時点の）保有車両台数」となっております。これらの点についても、追って具体的にご案内させていただければと考えております。

Q. 特定荷主以外の手倉庫会社、運送会社は荷役短縮計画提出対象になりますか？

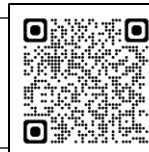
A. 特定事業者には「特定荷主」「特定連鎖化事業者」のほか、「特定貨物自動車運送事業者等」「特定倉庫業者」の類型もあり、いずれかの類型に該当する場合は、特定事業者の種別に応じた「中長期計画書」や「定期報告書」の提出が義務づけられます。

中長期計画書や定期報告書には、事業者の種別に応じて課されている努力義務に関する計画や実施状況を記載いただく必要があります。特定貨物自動車運送事業者等の場合は「積載効率の向上等」、特定倉庫業者の場合は「荷待ち時間の短縮」と「荷役等時間の短縮」、特定荷主の場合はこれら3つ全ての努力義務に関する内容を記載が必要です。

それぞれの特定事業者の指定基準は、「物流効率化法」理解促進ポータルサイトをご参照ください。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト 特定事業者の指定

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/method/>



トラック事業者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

トラック事業者	①	複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等による、輸送網の集約
	②	荷主や他のトラック事業者等との協議実施による、配送の共同化
	③	求貨求車システム等を活用した復荷の確保による、実車率の向上
	④	配車システムの導入等による、配車・運行計画の最適化
	⑤	輸送量に応じた大型車両の導入等による、積載することが可能な貨物の総量増加

トラック事業者の判断基準等について(省令記載事項)

(2) 取組の実効性を確保するため行うべきこと

□はすべての関係者に共通する事項

- | | |
|---|---|
| ① | 「積載効率の状況」、「トラックドライバーの運送・荷役等の効率化」のために実施した取組及びその効果の適切な把握 |
| ② | 荷主に対する「複数の荷主の貨物を積み合わせて運送すること等に必要な運賃の設定」、「パレットその他の輸送用器具の利用等物流効率化の提案」 |
| ③ | 「物資の流通に係るデータの標準化の実施」等、物資の輸送に関する多様な主体との連携を通じた効率化の為の取組実施の円滑化 |
| ④ | 「国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携」を図るよう配慮
必要な場合における取引先に対する協力要請 |
| ⑤ | 「テールゲートリフターの導入」、「貨物の積卸しのための施設の整備」等の取組実施により増加するトラックドライバーの負荷低減への配慮 |
| ⑥ | 関係法令遵守、過積載による運送等輸送の安全を阻害する行為の防止 |

(1) 荷待ち時間の短縮に向けて行うべきこと

貨物自動車関連事業者(倉庫)	①	物流センター等の処理能力を超えた車の集中がないよう状況を把握し、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散。
	②	バース予約システム等の導入を行うとともに、これを適切に活用すること等により、貨物自動車の到着時刻を調整。

(2) 荷役等時間の短縮に向けて行うべきこと

貨物自動車関連事業者(倉庫・港湾運送・航空・鉄道)

- | | |
|---|--|
| ① | 「 バース、荷捌き所の適正なスペース確保 」等による、荷役等を円滑に実施できる環境の整備 |
| ② | 「 荷役等に先行する貨物の搬出 」又は「 荷役等に後続する貨物の搬入 」の手順に係るマニュアルの整備、周知等による搬出・搬入の迅速な実施 |
| ③ | 「 フォークリフト又は荷役等を行う人員の適切配置 」、「 発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償) 」、「 荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償) 」等による荷役等の効率化 |
| ④ | 「 検品を効率化するための機械導入 」等による検品の効率化 |

(3) 取組の実効性を確保するため行うべきこと

□はすべての関係者に共通する事項

貨物自動車関連事業者(倉庫・港湾運送・航空・鉄道)

①	「物流効率化の責任者選任等必要な体制整備」、「従業者に対する物流効率化に向けた研修実施」等
②	「荷待ち時間等」、「荷役等時間(貨物自動車輸送事業者のみ)」、「効率化」のために実施した取組及びその効果の適切な把握
③	「荷主・トラック事業者に対する物流効率化・荷待ち時間等の短縮に関する提案」、「荷主・トラック事業者から提案を受けた場合の必要な措置」
④	「物資の流通に係るデータの標準化の実施」等、物資の輸送に関する多様な主体との連携を通じた効率化の為の取組実施の円滑化
⑤	無人搬送車の導入等、倉庫業者等の管理する施設における作業の自動化
⑥	国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮 必要な場合における取引先に対する協力要請

Q. 事業者に対する判断基準の指導・助言について

Q. 荷主に対して国が判断基準に基づく指導・助言を行う場合、指導・助言が行われた事実が公表されますでしょうか。また、指導・助言が行われる前にワンクッション通知等が行われるのでしょうか。

A. 特定事業者以外の事業者を含むすべての事業者について、努力義務として課された措置の適確な実施を確保するため必要がある場合は、事業所管省庁が判断基準を勘案して指導・助言を行う場合がありますが、この指導・助言は罰則を伴うものではなく、公表を前提とするものでもありません。

一方、特定事業者については、努力義務として課された措置の実施状況が判断基準に照らして著しく不十分である場合、事業所管省庁が当該措置を取るべき旨を勧告する場合があります。勧告に従わなかったときはその旨を公表し、さらに、正当な理由なく措置をとらなかったときは、当該措置を取るべきことを命令することがあります。

⑥指導・助言、報告徴収・立入検査、勧告・公表・命令

こちらは荷主向けの資料ですが、倉庫業者、トラック事業者も同様の制度となっています。

荷主事業所管大臣は、法律の規定に基づき、荷主に対して以下の対応を行うことができます。

○指導・助言

- 運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の適確な実施を確保するために、荷主に対して、判断基準を勧告して必要な**指導・助言**を行うことができる。（法第44条）

○報告徴収・立入検査

- 特定荷主への指定や取消しを行うために、荷主に対して、貨物の運送の委託又は受渡しの状況に関して**報告をさせる**ことができ、また荷主の事務所等への**立入検査**を行うことができる。（法第50条第1項）
- 勧告又は命令を行うために、特定荷主に対して、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施の状況に関して**報告をさせる**ことができ、また荷主の事務所等への**立入検査**を行うことができる。（法第50条第2項）

○勧告・公表・命令

勧告

特定荷主の運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施に関する状況が、**判断基準に照らして著しく不十分である場合**は、特定荷主に対して**勧告**を行うことができる。（法第49条第1項）

公表・命令

勧告に従わない特定荷主に対して、その旨を公表することができる。（法第49条第2項）
勧告を受けた特定荷主が正当な理由がなくその勧告に係る措置をとらなかった場合に、当該措置を行う命令を行うことができる。（法第49条第3項）

Q. 罰則の適用について

Q. 罰則について、判断基準を守れなかった際には必ず適用されるのでしょうか。

A. 罰則が適用されるのは以下に該当する場合です。

■ 100万円以下の罰金

- 特定事業者の取組が不十分であるときに当該措置を実施すべき旨の命令に違反した場合
- 特定荷主や特定連鎖化事業者が物流統括管理者を選任しない場合

■ 50万円以下の罰金

- 特定事業者の指定基準値を上回る事業者が、特定事業者の指定に係る届出を行わない又は虚偽の届出をした場合
- 特定事業者が中長期計画を提出しない場合
- 特定事業者が定期報告を行わない又は虚偽の届出をした場合
- 報告徴収の際に報告をしない又は虚偽の報告をした場合
- 立入検査を拒み、妨げ、又は忌避した場合

■ 20万円以下の過料

- 特定荷主や特定連鎖化事業者が物流統括管理者の選任・解任の届出を行わない又は虚偽の届出をした場合

Q. 荷主等の取組状況に関する
調査・公表等について

Q. 調査による公表は、どのような内容が公表されますか。その評価方法はどのようなものでしょうか。

A. 全てのトラック・倉庫業者等に対して、物流効率化法に基づく努力義務への自らの対応状況、及び荷主事業者の積載効率の向上等及び荷待ち・荷役等時間の短縮に関する取組状況等について何うアンケートを実施し、その回答に基づいて抽出した主要な荷主等の取組状況について把握するとともに、回答を点数化（回答者を匿名化）し、点数の高い者・低い者も含め公表します。

点数の低い荷主等の公表の検討に当たっては、当該荷主等の取組状況をヒアリングするなど適切に実態を把握し、必要に応じて点数を見直します。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト 荷主等の取組状況に関する調査・公表等について

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/result/>



Q. パレット標準化について

Q. パレットの標準化は、コンビニでは進んでいると思いますが、将来はどこまで適用範囲を拡大していくのでしょうか？また、その強制力は、如何でしょうか？

A. 「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」によって令和6年6月28日に公表された「パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ」では、2030年度におけるKPI（重要業績評価指標）として、以下のとおり設定しています。

パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状		2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26%	倍増	50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76%	9pt増	85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚	倍増	5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所	約10倍増	400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間 16%減 一人当たり年間315時間以下		

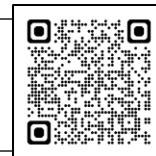
（次ページに続く）

(前ページから)

パレット標準化に向けて、発荷主・着荷主、運送事業者・倉庫事業者、レンタルパレット事業者、パレット製造事業者、そして国としても取組を進めていくこととしていますが、形状や大きさ、取扱上の特性によってパレット化に適さない荷物も多く存在し、また製品や業界の特性によって標準仕様パレットの導入が困難な場合も想定されることから、全ての事業者に対してパレットの標準化を一律に強制するものではなく、合理的な範囲でのパレット化を前提に取組を進めることとしています。

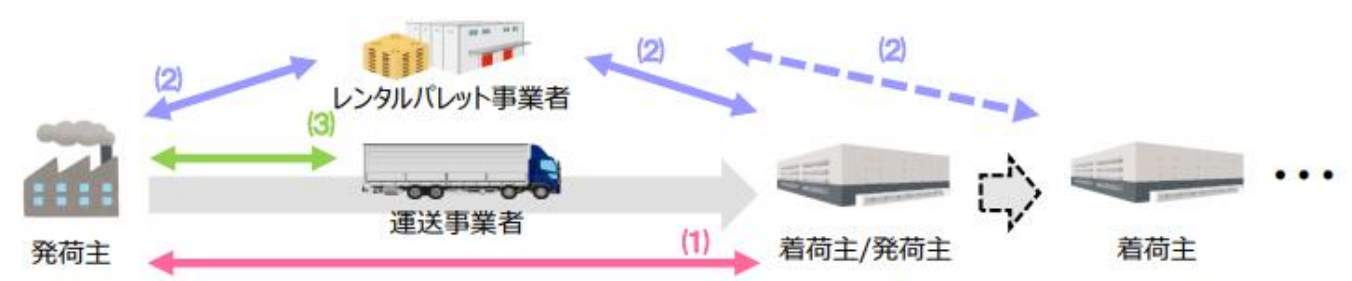
国土交通省ホームページ 物流・自動車 > 物流 > 物流標準化

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000200.html



空パレットの仕分け・回収に関しては、現状、運送事業者が運送契約外の作業として行っているケースがあることや、一部の着荷主側においてレンタル契約外の二次使用が発生していることが課題となっている。そのため、パレットの仕分け・回収の主体等に関しても各契約（売買契約、レンタル契約、運送契約等）に明記することにより、ステークホルダー間での認識共有を促すとともに、パレット管理に関して着荷主も責任を負うことを明確化することが求められる。こうしたことを徹底するために、仕分け・回収については、契約に基づく作業負担を「①必ず推進していくべき内容」とし、各契約において主体等を明記することとした。

各種契約の全体像
(イメージ)

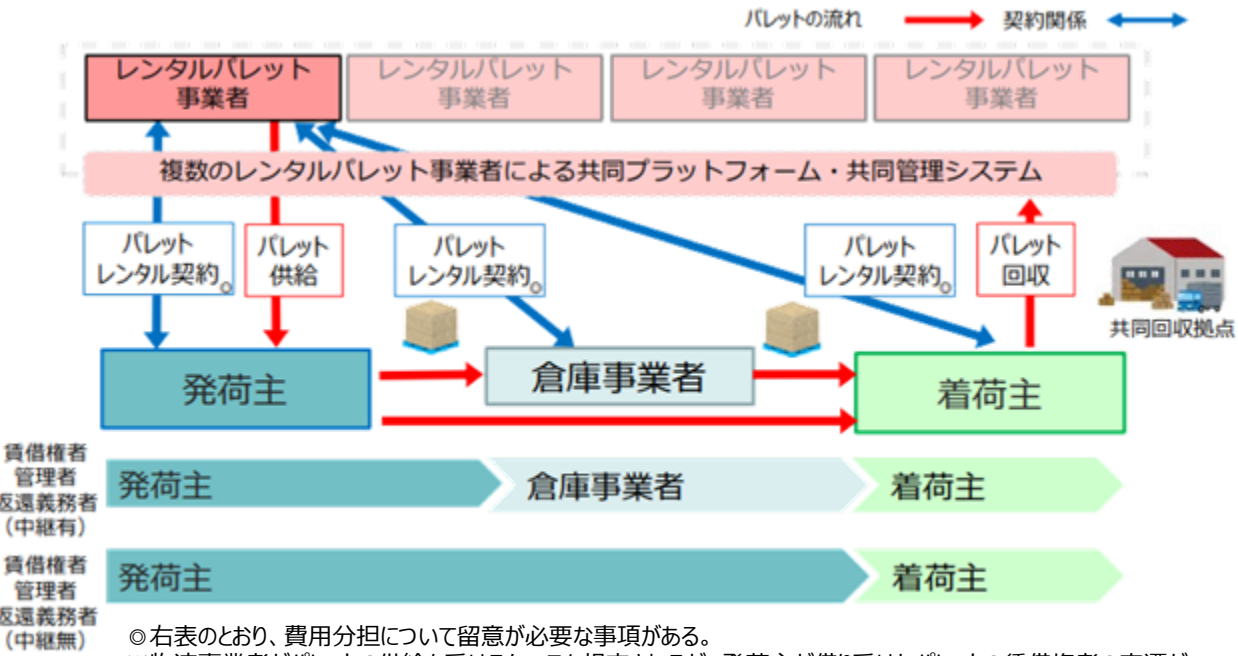


	(1) 売買契約	(2) レンタル契約	(3) 運送契約
契約主体	売主-買主	発荷主-レンタルパレット事業者 着荷主-レンタルパレット事業者	発荷主-運送事業者 レンタルパレット事業者-運送事業者
契約の主な目的	● 仕分けと回収の主体を発着荷主間で取り決める	● レンタルパレット事業者と着荷主間でも契約を結ぶことで、レンタルパレットに関して 着荷主も責任を負うことを明確化 し、契約外の使用等を防ぐ	● 運送事業者（レンタルパレット事業者が手配する場合を含む）に対して、売主と買主間の売買契約等で決められたパレットの仕分け・回収の主体が共有されること ※元請事業者と実運送事業者が異なる場合においても、契約内容が実運送事業者にも正確に共有されること
契約の記載例	● パレットの返却は車上渡しにて引き渡すものとする ● 発地・着地におけるレンタルパレット事業者との取り決めに基づき、商品の輸配送に使用したパレットの紛失や流出が起きないよう、適切に取り扱う 等	● 返却の際にはパレットの仕分けを行ったうえで引取車輛に引き渡すものとする ● 借主はレンタルパレットの返却が完了するまで、善良なる管理者の注意を以て、その保管・使用をなす義務を負う	● 回収先で、パレットは車上渡しとし、ドライバーは附帯作業は行わない

レンタルパレットの利用料に関しては、レンタルパレットの利用により利用者は手荷役解消等の利益を享受することとなることから、享受する利益に応じて利用料を各主体（発荷主・倉庫事業者・着荷主等）が適切に負担するよう当事者間で協議すべきである。ただし、現状では発荷主のみがレンタルパレット事業者と契約し利用料を負担している場合が多く、利用日数等に応じた負担については各主体の理解の醸成に一定の時間を要することが見込まれる。また、パレットの利用日数の管理方法が確立されていないこと等から、このように賃借権者が賃借期間に応じた負担する方式については、「②可能な限り推進していくべき内容」とした。

関係者間での適切な費用分担のイメージ

- パレットの規格・運用の標準化の目的は、パレットを関係者間で共同利用し、適切に循環させることにより、物流現場の負担軽減と物流効率化を実現すること。
- とりわけ、バラ積み・バラ卸しや積み替えを解消し、契約に定めのないパレット回収時の仕分けなどの荷役作業・附帯作業の費用負担を適正化するとともに、パレットの流出・紛失を回避することが喫緊の課題。
- このため、パレットの効率的な利用により利益を受ける関係者間で、生じるコストを適切かつ公平に分担することが必要。



	費用分担において留意が必要な事項
①契約に基づく費用負担	● 仕分け・回収、紛失の場合の取り扱いを含め、費用負担の在り方を明記しておく。
②賃借権者が賃借期間に応じた負担する方式	● レンタルパレットの利用料に関しては、享受する利益に応じて、利用料を各主体（発荷主・倉庫事業者・着荷主等）が適切に負担するよう当事者間で協議すること ● パレットの借主が適切な利用に留意することを前提としつつ、破損・紛失の際の費用負担についても定めておく ● 倉庫事業者が新たに負担する利用料については、適切に価格転嫁される環境を同時に整備することが不可欠である

● 右表のとおり、費用分担について留意が必要な事項がある。
※物流事業者がパレットの供給を受けるケースも想定されるが、発荷主が借り受けたパレットの賃借権者の変遷が論点であるためここでは記載していない。
※具体的な債権債務関係は、契約により定められる。

パレット標準化は物流機能の維持のために必要不可欠である。
各事業者の社会的責任として、すべての担い手の持続可能な労働環境の構築に向けた取組が求められる現在、社会インフラたる物流の機能を損なうことなく、物流現場にかかる過度な負担を軽減し、産業競争力を維持し続けることが必要である。
そこで、本分科会においては、**各関係者に求める事項を以下のとおりまとめた**。各関係者においては、パレット標準化の実現を通じた物流の持続的成長に向けて、それぞれの責務を認識し、適切に取組を進めていただくことを期待する。

(1) 発荷主・着荷主に求める取組

1. 標準仕様パレットの活用推進（標準仕様パレットの導入が困難な場合を除く）	標準仕様パレットの導入を進める。発荷主にあつては、着荷主に対して標準仕様パレットの活用を前提とした情報提供・営業を行う。着荷主にあつては、標準仕様パレットによる物流を考慮した発注を行う。なお、「標準仕様パレットの導入が当分の間困難な場合」であっても、将来的な設備改修等の段階で、標準仕様パレットへの切り替えを検討する。
2. 標準仕様パレットの活用の提案への真摯な協議応諾・積極的な活用の検討、自ら提案	他の事業者から標準仕様パレットの導入に関する提案があつた場合には、真摯に協議に応じるとともに、その効果的な活用方法を検討する。また、物流事業者、倉庫事業者等の関係者に対して、標準仕様パレットの活用を積極的に提案する。
3. 契約に基づいたパレットの仕分け・回収作業の主体の明確化	運送事業者が契約外の作業としてパレットの仕分け・回収を行っているケースが一部発生していることを踏まえ、各種契約等に基づいて、 パレットの仕分け・回収作業の主体を明確化 し認識共有を図る。
4. 本来の契約範囲外の不使用、使用後の所有者等への適切な返却	パレットは物流機能を支える「資産」であるため、レンタルパレット事業者との契約に定める範囲で適切に使用するとともに、 使用後は遅滞なく所有者等へ返却 する。また、 レンタルパレット事業者との間で紛失時の対応を明確化 するとともに、費用負担のあり方を契約に明記する。
5. フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置	標準仕様パレットの導入に伴い、フォークリフトやハンドリフター等の荷役機器やそれを扱う作業員の効果的な配置が必要となる。このため、荷役において最大限の省力化を図れるよう、 必要な機材・人員の適切な配置 を検討する。
6. 標準仕様パレットへの製品積付効率、トラックへの積載率を向上させるための受発注ロットサイズの検討	積載の効率化を最大限に高められるよう、発荷主事業者は、既存の製品の標準仕様パレットに適した積み付けパターンを検討する。また、 着荷主事業者はパレット単位発注を目指し、リードタイムの延長等の発注単位を高める工夫 を検討する。
7. 入出荷業務の効率化のための自動化・機械化等	入出荷業務の効率化のために 標準規格のパレットを前提とした荷役作業やパレタイズの自動化・機械化 を検討する。
8. 外装サイズの検討	積載率、保管効率の向上を図るために、発荷主には、標準規格のパレットの平面サイズに即した製品の外装サイズの検討が期待されることから、 標準仕様パレットに積み付ける製品の積付効率が向上するよう外装サイズ を検討する。着荷主にあつては、発荷主が製品の外装サイズの変更を行う場合に積極的に協力する。

パレット標準化の実現に向けて関係者に求める取組

(2) 運送事業者・倉庫事業者に求める取組

9. 標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案	運送事業者や倉庫事業者で管理する倉庫等において、標準仕様パレットの導入を進めるとともに、 関係する荷主に対しても標準仕様パレットの導入を働きかける。
-----------------------------	---

(2-1) 倉庫事業者に求める取組

10. フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置	標準仕様パレットの導入に伴い、フォークリフトやハンドリフター等の荷役機器やそれを扱う作業員の効果的な配置が必要となることから、荷役において最大限の省力化を図るよう必要な機材・人員の適切な配置を検討する。
11. 標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化の推進	標準仕様パレットの普及に伴い、入出荷業務の効率化のために荷役作業やパレタイズの自動化・機械化を検討する。

(3) レンタルパレット事業者・パレット製造事業者に求める取組

12. 標準仕様パレットの周知協力	標準仕様パレットの利用拡大に向けた発信を継続するとともに、レンタルパレットの導入を検討している事業者に対し、標準仕様パレットの特徴や物流標準化の意義を積極的に周知する。
-------------------	--

(3-1) レンタルパレット事業者に求める取組

13. パレット紛失防止策の適切な実施	各関係者に求める取組を踏まえつつ、契約への必要事項の明記に係る働きかけを含め、パレット紛失防止策を適切に実施する。
14. レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」に向けた検討	<p>「共同プラットフォーム」の実現に向けて、一部で行われているパレットの共同回収・仕分けの取組等を加速させる。なお、「共同プラットフォーム」の設置に当たっては、以下の点を目指す。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 小ロット返却時の不経済を最小化し、また、レンタルパレットの回転数を上げて全体における必要枚数の削減を図ること ② 仕分けを共同で行うことにより、着荷主におけるパレット保管スペースの集約を図ること ③ 小ロット調達時の不経済を最小化し、レンタルパレット新規導入のハードルを下げ、普及促進を図ること ④ システムの乱立による着荷主の負荷軽減を図ること <p>また、将来的な「共同プラットフォーム」実現に向けて、各レンタルパレット事業者において、想定される課題やその解決方策について検討する。</p>

Q. 特定事業者の中長期計画の記載方法について

Q. 入構から、納品受渡し、受領書受取り、退出まで、概ね 1 時間以内の場合、中長期計画の中で、改善点のアドバイス等ありますでしょうか？

A. 既に十分に効率化が図られている場合は今後もその状態の継続に努める、事業の特性によりこれ以上の効率化が困難な場合等には今後も必要な対策を継続するといった目標を記載してください。

改正トラック法質疑応答

Q. 運送契約の書面化について

運送契約の書面化について

Q. 貨物自動車運送事業法の運送契約の書面化義務付けは、トラック事業者に対する法令、トラック事業者が行うべきことでしょうか？荷主にも義務が掛かっているのでしょうか？

A. トラック事業者、荷主両者にかかる義務になります。

注：下記は現行条文

(本年6月の法改正に伴い今後変更有り【※令和8年4月1日施行】)

(書面の交付)

第十二条 **真荷主**（自らの事業に関して貨物自動車運送事業者【※又は貨物利用運送】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以外のものをいう。第二十四条の五において同じ。）
及び一般貨物自動車運送事業者は、運送契約を締結するときは、国土交通省令で定める場合を除き、次に掲げる事項を書面に記載して相互に交付しなければならない。

Q. 適正原価制度の創設について
(トラック適正化二法関係)

適正原価制度の創設について（トラック適正化二法関係）

Q. 標準運賃の知識が荷主企業にはあまり浸透していないように感じていますが、今後予定されている適正原価の導入に関して荷主は知る機会があるのでしょうか。また、適正原価はいつ頃公表されるかの情報などありますか。

A. 適正原価は、標準的運賃と同様に、運輸審議会の審議を経ることとされています。その過程でマスコミにも注目され、記事に取り上げられるなど、着荷主の皆さんにも認知いただけたと考えています。この**適正原価制度**については、本年6月4日に成立の**改正トラック法公布（R7.6.11）後、3年以内に施行される予定**となっています。

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律

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

概要

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者へ運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「白トラ」）の利用を禁止（罰則付）
荷主等に対しては是正指導も実施

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

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

(2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置

推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

担保

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ①

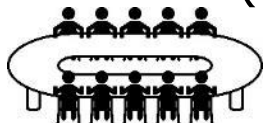
- 国土交通大臣は、トラック運送事業に係る運賃及び料金について、燃料費、全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費、減価償却費、輸送の安全確保のために必要な経費、委託手数料、事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資、公租公課等の、適正な事業運営の確保のために通常必要と認められる費用を的確に反映した積算を行うことにより、「適正原価」を定め、告示することができる。



(1) これに伴い、「標準的運賃」は廃止する。

(2) 適正原価は、一般貨物運送事業者だけでなく、軽貨物運送事業者、特定貨物運送事業者についても設定することができる。

(3) 適正原価の設定にあたっては、運輸審議会への諮問が必要。



2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ②

- **トラック運送事業者**は、白らが引き受ける貨物の運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。 **受注者の義務**
- **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、その利用する運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。 **発注者の義務**

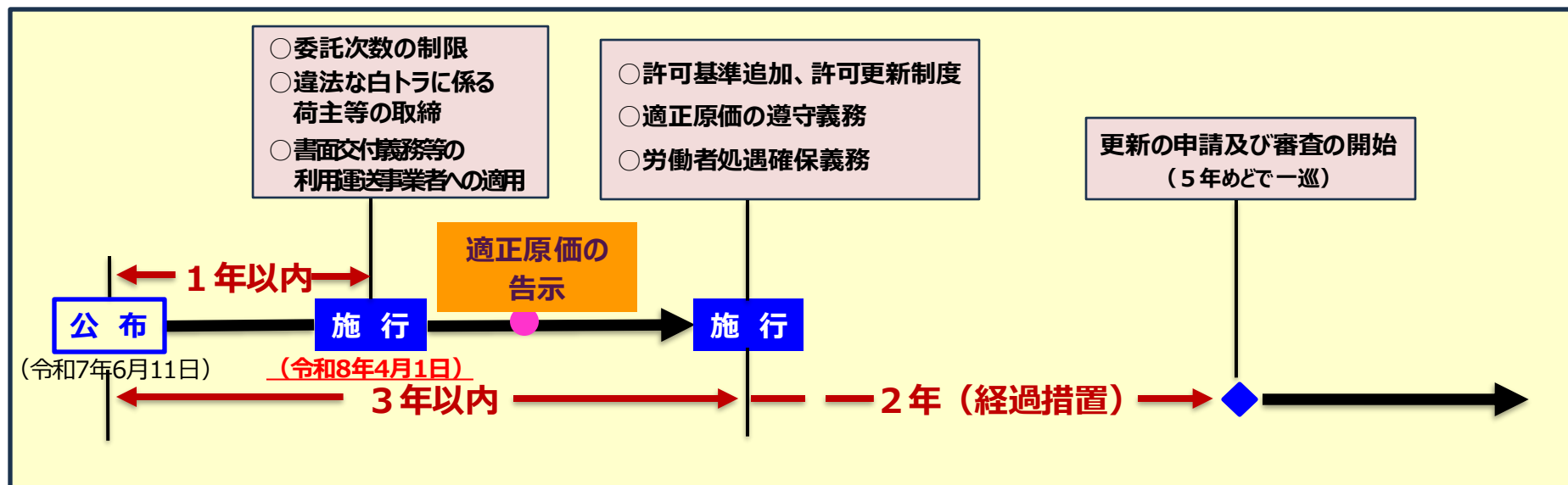


- (1) 一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。
- (2) 事業許可の有効期間である5年間を通じた総運行距離、総労働時間等を勘案し、出来る限り簡便かつ客観的に判断しうる判定基準を設定することを想定。

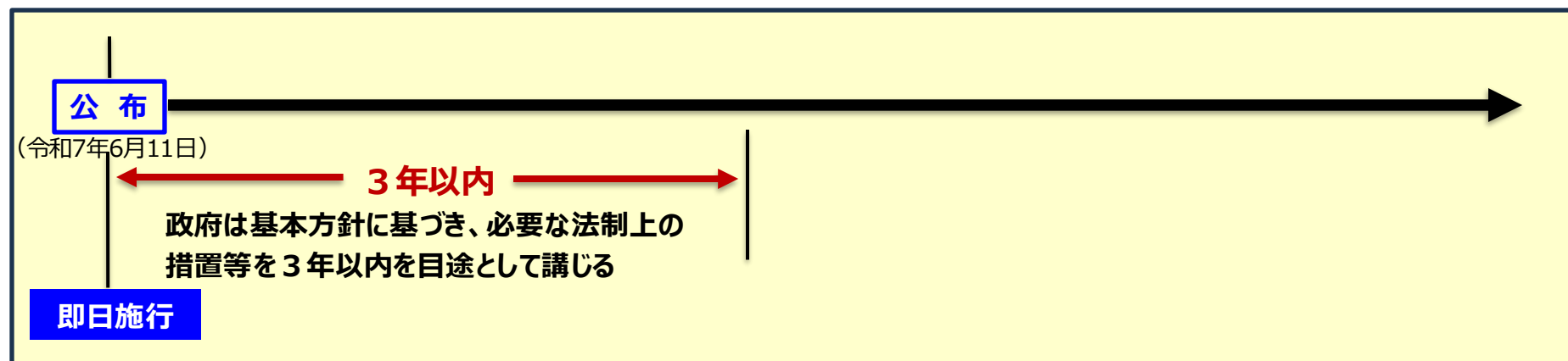


1. トラック適正化二法の施行時期

【貨物自動車運送事業法】



【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】



Q. 利用運送事業者に係る義務について
(トラック適正化二法関係)

利用運送事業者について（トラック適正化二法関係）

Q. 今回の法改正で、利用運送事業者が「元請」の立場になり書面交付義務、利用運送健全化措置、実運送体制管理簿作成の義務を負うとのことですが、第二種利用運送事業者の扱いを確認させてください。また、これらの運用は「法律の施行後3年以内」という理解でよろしいでしょうか。

A. 本年6月4日に成立した改正トラック法（R7.6.11公布）第37条の2に同様の記載があるため、第二種利用運送事業者も同様の義務を負います。本規定は、令和8年4月1日から施行されることとなっております。

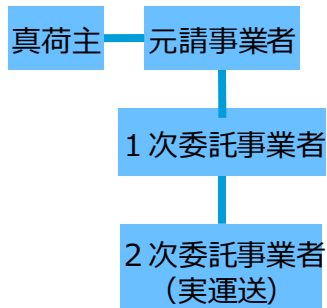
3. 委託次数の制限

- **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、真荷主から引き受けた貨物の運送について、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、**委託段階を2次までに制限するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。**



- (1) 元請け事業者は、自らを「ゼロ次」とした場合、**「2次請け」= 再々委託までに制限**するルールを設けること等が必要となる。
- (2) 一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。
- (3) その他、**運送契約書面の交付義務**、**実運送体制管理簿の作成義務**等が、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**に対しても適用されることとなる。

<今後の取引構造>



書面交付の義務付けについて (R7.6.11公布新トラック法施行後の姿)

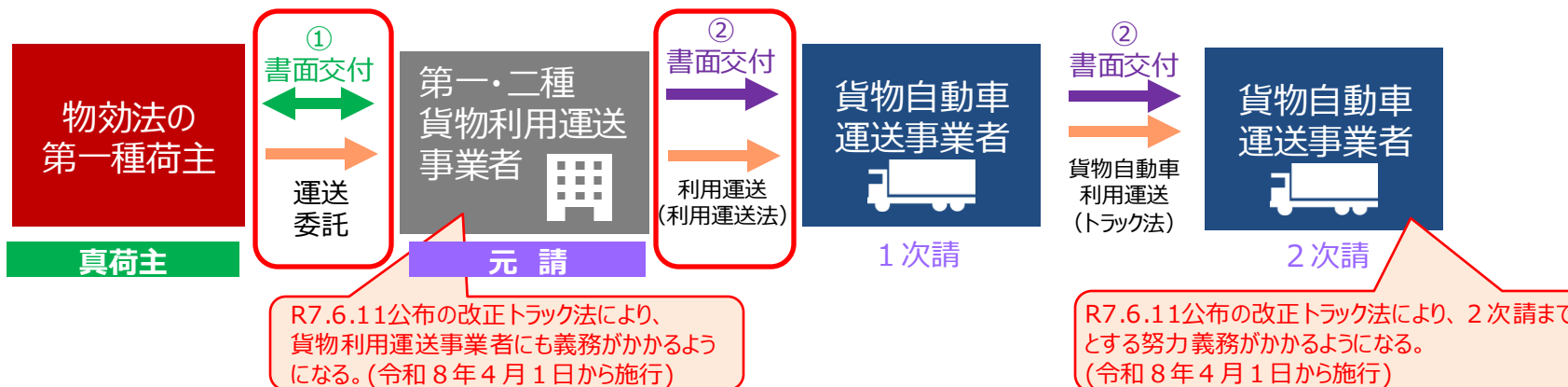
※赤字・赤枠が変更点

- ① : 第12条の規定に基づく書面交付 (真荷主⇔トラック事業者・利用運送事業者)
- ② : 第24条の規定に基づく書面交付 (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：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：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>



 : 管理簿の作成主体

<パターン1：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：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>

