

**「交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会
流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ(案)」
に対する日本貿易会意見**

2024年10月24日
一般社団法人日本貿易会
物流委員会

2024年9月27日、物流の2024年問題に関連する改正物流効率化法の荷主・物流事業者等に対する規制措置の施行に向けた検討を行う国土交通省、経済産業省、農林水産省による三省合同審議会の「交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議 取りまとめ(案)」について、意見募集が開始された。物流委員会は、具体的な制度運用について記述された上記の取りまとめ(案)に対し、商社業界の特性を踏まえ、以下の通り意見を取り纏め、10月24日に国土交通省 物流・自動車局 物流政策課に提出した。

	ご意見の該当箇所 (どの部分についての意見か、該当箇所頁数と 行数が分かるように明記して下さい。)		意見の具体的内容	意見の理由
	頁数/行数	該当文章		
1	13頁/27行	標準的な契約書を荷主の業界団体ごとに作成すること	業界特性により、標準的な契約書の雛型の作成は不可能である。	商社は多数の業界に跨って事業を行っているため、標準的な契約書の雛型の作成は不可能である。
2	14頁/1-23行	3. 荷主等の取組状況に関する調査・公表について	荷主等の取組状況の評価と結果の公表について記載があるが、まずは本制度の「荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備」という本来の趣旨に則り、点数化するのではなく、サブライチベーションとしての評価を関係者がお互いに実施する Good Practicesの横展開につき検討頂きたい。 その上で、荷主等の取組状況の評価と結果の公表を行う場合は、業界によっても取り得る施策や施策の効果の度合い等は異なり、一律に評価・公表されることにより誤った印象を与えてしまう懸念があるため、下記をお願いしたい。 ① 評価及び公表の方法や項目等(社名、具体的なポイント差等)については慎重な議論をお願いしたい。 ② 評価及び公表の方法や項目等の詳細については、案が作成された時点で公表して頂きたい。	本来の制度趣旨に則り、荷主・物流事業者それぞれが単独で行うものではなく、協業の上で物流の環境整備は初めてなされるものと思料する。 また、荷主等の取組状況の評価と結果の公表については、商社は自社で出荷・入荷施設を持たない場合が多く、荷待ち時間・荷役時間短縮に関しては自ら打てる有効手段が限定的であり、その効果も限定的であると考えられる。そのため、一律に評価が行われ、公表されることは、誤った印象・認識を持たれることに繋がるのではないかと懸念する。
3	15頁/1行-16頁/2行	4. 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法	輸出入コンテナ貨物の輸送については、ドライバーが荷役を行わないことが基本でもあり、本制度の対象外であることを明記頂きたい。	経済産業省 物流企画室と日本貿易会との意見交換(本年8月13日)において、経済産業省から輸出入コンテナ貨物の輸送は本制度の対象外、また、倉庫業者が荷役を行っている場合は対象外、との言及があった。しかし、取り纏め案では輸出入コンテナ貨物の輸送が対象外であることが不明確であるため。
4	17頁/8-12行	港湾管理者、空港管理者、卸売市場、ショッピングセンター等の施設管理者や、商社やECモール等の運営事業者、プラットフォーマーなど、運送契約や貨物の受け渡しに直接関わりを持たないものの商取引に影響がある者については、取り組みべき事項が明らかとなっていないため、これらの者に係る取組方針や事例等を示すことについて検討を行う必要がある。	第一種荷主にも第二種荷主にも該当せず、商取引に影響がある「商社」とは、どのような業態・ケースを想定しているの明確にして頂きたい。	取りまとめ案に於ける「商社」の定義と立ち位置が曖昧である。「商社」という業態に対し、荷主としての義務を負いながら、「商社」固有の義務が別途課されることを懸念する。業種・業態の括りではなく、まずは影響を与える関係形態について事例を以て示すことが適切であると考えられる。
5	18頁/12-14行目	①指定基準値 取扱貨物の重量9万トン以上とする。ここで、取扱貨物の重量は、事業者としての全体の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主又は連鎖化事業者それぞれの立場での重量を指す。	① 9万トンの基準につき、実態に応じて基準見直しも考えることを明記して頂きたい。 ② 算定方法の例として「Net重量でも可」と明記して頂きたい。 ③ 合算すべき貨物は、運送時において自社名義の貨物が対象と認識するが、その点の明文化をお願いしたい。 ④ 容積勝ち貨物を主に扱い、且つトラック積載率の低い荷主に対する施策はあるか。	① 仮に実荷主からの報告重量が前提と異なっていた場合(上位3,200社に満たない、或いは多すぎる)、その見直しの可能性があるのであれば、明記頂きたい。 ② 一般的に輸送を貨物運送事業者に委託している商社では売買契約上のNet重量の把握は比較的可能であるものの、梱包後の重量は梱包業者から入手せざるを得ないため、多大な負荷が掛かる。 ③ 倉庫で名義変更する貨物等があるため。 ④ 容積ベースでの積載率向上は軽量貨物がターゲットとなるが、容積勝ちの軽量貨物が主である荷主は特定事業者から外れる可能性がある。
6	18頁/16行-19頁3行	②指標の算定方法	① 営業規模から考えて明らかに基準重量を超えると自らが認識している企業は、算定をスキップして申し出により最初から特定荷主となる運用として頂きたい。 ② また、年度初頭から重量の計測を開始して年度途中の段階で基準重量を超えることが明らかになった場合においても、それ以降は計測不要とする運用もご検討頂きたい。 ③ 第二種荷主の重量把握は難しいので、第一種荷主の重量だけで基準値を超える場合、第二種荷主の重量報告は省略可能として頂きたい。 ④ 第二種荷主の重量報告を必須とする場合、年度中の一定期間について計測し、一年間の概算重量を算出することも一つの算定方法として可能にして頂きたい。 ⑤ 「各年度において算定」とあるが、省エネ法と同様に、一度測って特定荷主になった場合、その後基準重量を割るような商取引の変化がない限り毎年算定することは免除して頂きたい。(経産省と確認済み事項)	
7	20頁24行	(2)定期報告について	定期報告の項目、フォーマットは前広に(2024年内に)公表して頂きたい。	準備に時間を要するため。
8	21頁/26行-22頁/2行	(iv)計測対象施設等について 【対象施設について】	(イ)荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結したものが管理する施設について、荷待ち時間の計測対象とせず、当該業者と連携しながら改善に向けて取り組むとする整理に賛同する。 その一方で、「寄託契約を締結した者が管理する施設」の範囲を寄託契約先(会社単位)とし、寄託契約先が管理する施設を記載することは不要として頂きたい。また、定期報告に記載する寄託契約先は、年間支払い保管料の上位10社とする等、限定頂きたい。	商社は自社が管理する施設(7)を持たず、倉庫会社へ寄託する場合(イ)が多いため、荷待ち時間の把握等に関しては寄託先の協力が不可欠であり、寄託先の対応可否に大きく依存する。そのため、(イ)を計測対象とせず、当該寄託先と連携しながら改善に向けて取り組むことは商社業界にとって負荷軽減に繋がる。 一方、商社業界の中には、寄託に関する基本契約を締結している物流事業者が数社あり、実際に貨物を寄託している施設数はその数倍に及ぶ企業もあり、各施設の名称を定期報告に記載することは、商社だけではなく物流事業者にとっても非常に負荷が掛かり現実的ではない。
9	22頁/38-39行	対象期間:四半期ごとに任意の連続した5営業日以上(前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外)	荷量変動の少ない荷主に対しては、調査の頻度・期間を緩和出来るような措置をお願いしたい。	① 四半期・連続5営業日は負荷が高すぎると思われるため。 ② 荷量の変動等が少ない荷主においては、四半期・または曜日によって大きく変動しないと考えられるため。
10	23頁/1行	(※2)報告の省略を可能とする場合は、以下の場合としてはどうか。	初回の調査報告や、その後の改善活動で荷待ち時間等の短縮・最適化が図られている運送・施設については、次年度以降の定期報告の省略や報告頻度の緩和等の措置をお願いしたい。	① 法令の主旨に照らし、最適化が図られている運送・施設に対しては、省略・緩和しても支障は出ないと思われるため。 ② 無理に継続することにより、逆に調査・報告のための負荷を増大させてしまう恐れもあるため。
11	24頁/7-10行目	事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者として、自社における物資の流通全体を統括管理することが求められる。また、その立場としては、基本として、重要な経営判断を行う役員等の経営幹部から選任されることが必要である。	重要な経営判断を行う役員「等」については、以下も容認頂きたい。 ① 1社複数名の選出 ② 役員以外の者の選出	商社は、幅広い業界に亘って事業を行っていることから、カンパニー制を採用している企業をはじめとして、業界・業態毎にセグメントを分割した経営体制となっており、それぞれのグループが相当程度の裁量を持ち、戦略を立て、事業を推進している。 グループが異なるなど業界特性・商品特性・輸送方法・輸送頻度等は大きく異なり、また、調達・販売、取引先との調整等もグループ内で完結していることから、各グループごとに物流統括管理者を設置することが、物流統括管理者に求められる責務の遂行に適していると考えられる。そのため、複数の物流統括管理者設置や、役員以外の社員の選任も可能とすることも含め、柔軟な運用の検討をお願いしたい。

12	24頁29行	(vi)リードタイムの確保に資する調達・生産・販売を含めた在庫管理計画の作成	(vi)の調達・生産・販売を含めた在庫管理計画は作成は困難である。	商社は、幅広い業界に亘ってセグメント毎に事業を行っていることから、物流統括管理者が、全社的な責任を持って対応することは不可能であるため。
13	25頁/2-5行目	「荷主企業、物流事業者による物流改善の取組や実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力が消費者や市場からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みとあわせて具体化する必要がある。」	荷主等の取組み状況の評価と結果の公表について記載があるが、 まずは本制度の「荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備」という本来の趣旨に則り、点数化するのではなく、サブライチョンとしての評価を関係者がお互いに実施する Good Practicesの横展開につき検討頂きたい。 その上で、荷主等の取組み状況の評価と結果の公表を行う場合は、業界によっても取り得る施策や施策の効果の度合い等は異なり、一律に評価・公表されることにより誤った印象を与えてしまう懸念があるため、下記をお願いしたい。 ① 評価及び公表の方法や項目等(社名、具体的なポイント差等)については慎重な議論をお願いしたい。 ② 評価及び公表の方法や項目等の詳細については、案が作成された時点で公表して頂きたい。	本来の制度趣旨に則り、荷主・物流事業者それぞれが単独で行うものではなく、協業の上で物流の環境整備は初めてなされるものと思料する。 また、荷主等の取組み状況の評価と結果の公表については、商社は自社で出荷・入荷施設を持たない場合が多く、荷待ち時間・荷役時間短縮に関しては自ら打てる有効手段が限定的であり、その効果も限定的であると考え、そのため、一律に評価が行われ、公表されることは、誤った印象・認識を持たれることに繋がるのではないかと懸念する。
14	4頁/32-34行	国は、トラックドライバーの運転、荷役等の効率化に資する設備投資、デジタル化、物流標準化に取り組む事業者を支援するため、調査・助言等の必要な措置を講ずるよう努めるとともに、これらの措置に関する十分な情報の提供を行うこと。	調査、助言、情報提供だけではなく、資金面での援助や税制面での優遇措置なども検討頂きたい。	設備投資やデジタル化には大きな資金が必要となる。本件は国としての取組みであり、国からの資金的支援があれば、設備投資やデジタル化の加速に繋がると考える。
15	5頁/34行 8頁/10-12行 10頁/34-35行	・「標準的運賃」の活用 ・「標準的運賃」の更なる浸透や適切な見直しを図る ・発荷主・着荷主間・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること	「標準的運賃」や「物流コストの可視化を通じた価格設定の仕組み」は適正化の方法の一つであって、その仕組み導入は義務化ではなく、推奨或いは方法の例示とする等を検討してもらいたい。	運賃の構成要素は、トラックの積卸状況、燃料コスト、貨物の量・継続性、複荷の有無等様々であり、また、トラック事業者の営業戦略・競争戦略として運賃が設定されることもあるため、コスト構造が必ずしも可視化出来るわけではない。 物流コストの可視化が出来た場合でも、その開示は、物流業者の利益がガラス張りとなることと同義であり、物流会社としてコスト開示を好まない、或いは開示が困難な状況も十分に想定される。 また、運送も物流サービスの一つであり、可視化されたコストに基づき運賃を設定する仕組みを導入する場合には標準的運賃とのギャップが生じ得る。物流事業者にとつての適切な価格は状況によって異なるものであり、一律の方法を義務付けるのではなく、物流事業者・荷主協力に基づき適切な価格設定を促すことが妥当と考える。
16	7頁/32-33行	発荷主及び着荷主は、トラックドライバーの拘束時間を削減するため、有料道路利用料に適切な負担のもと、トラックドライバーに高速道路の利用を促すこと。	荷主からトラックドライバーに高速道路の利用を促すのではなく、荷主はドライバーの高速利用を妨げず、高速料金の適切な負担を行うとの規定が現実的であり、実効性があると考える。	必ずしも高速道路利用が最善ルートになるとは限らない(運送事業者が最善ルートを判断)。そのため、荷主側から高速道路利用を促すのではなく、運送事業者にて高速道路利用が必要であると考える場合、荷主はその利用を容認し費用負担を行うとの表現にすべきである(同頁34-35の文章で充足されていると認識)。
17	8頁/19行	行き過ぎた多重下請構造の是正	”行き過ぎた”の部分の判定基準を明確化して頂きたい。	どの程度の下請けが行き過ぎなのかの判断は、その時々状況や当事者の意向によって異なる。また、トラック事業者毎の営業体制、保有台数、得意な営業地域に個性があり、トラック事業者間ネットワークにおける相互補完の結果としての下請け及びその連鎖としての多重下請けもある中で、例えば違法運送の起用を不可とする等、”行き過ぎ”を明確に定義しないと、結果だけをもって”行き過ぎ”と判断されることを懸念する。また、その懸念が、トラック事業者間の連携に支障をもたらすことで、国内輸送にも支障が生じる。同業からの下請けを生業としている零細トラック事業者の事業存続に悪影響を及ぼすことも考えられる。
18	15頁/20-21行	ただし、トラックドライバーの都合で指示時間等を過ぎたことにより生じた待機時間については、荷待ち時間として計測しない。	1台のトラック遅延は全体の荷受スケジュールに影響を及ぼす為、指示時間を過ぎて到着した該当トラックの取扱いについての定めと認識して、その影響を受ける他のトラックの荷待ち時間計測方法の運用ルールも明確にして頂きたい。	多数のトラックが荷受・荷渡に来る営業倉庫のような物流拠点などにおいて、到着遅延トラックの発生により、該当拠点の荷受・荷渡のスケジュール全体が狂うケースが想定される。そのような場合、到着遅延したトラック以外の車両の荷待ち時間に対する扱いも規定しておかないと、遅延したトラックの受入が最後まで劣後することが懸念される。
19	その他	-	国として、トラックドライバー増加に直接的に繋がるような諸施策を講じてもらいたい。	取りまとめ案に記載されているような物流効率化への取組みが重要であることは理解するが、ドライバー単一手増加には繋がらない。国民への周知でもあるこの機会に、規制の措置や義務感だけを伝えるのではなく、トラック事業の魅力等、未来志向のメッセージも重要である。その場合も魅力は、具体的な施策や検討を伴っている方が説得力があり、各業界及び企業による物流効率化策とともに、ドライバー増加に繋がる施策を国として検討し、発信して頂きたい。