

「物流の2024年問題関連の政省令(案)」に対する日本貿易会意見

2024年12月26日
 一般社団法人日本貿易会
 物流委員会

2024年12月2日、改正物流効率化法に係る荷待ち時間・荷役等時間の算定方法、トラック及び貨物自動車関連事業者の判断基準などを取り纏めた「物流の2024年問題に関連する政省令(案)」について、意見募集が開始された。
 物流委員会は、上記の政省令(案)に対し、国際海上輸出入コンテナの輸送に係る制度上の取扱いなど、商社業界として重要なポイントである点につき意見を取り纏め、12月26日に国土交通省 物流・自動車局 物流政策課、農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課に提出した。

No.	該当する政省令	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		
＜農林水産省関係＞					
1	荷主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となるべき事項を定める命令案	【1頁33-34行目】 2. 概要 (2)運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加(第2条関係) 他同記述文章	ただし、次に定めるところによらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。	「次に定めるところによることが同号に掲げる措置として有効でない」と認められるときは、この限りではない」という表現に修正していただきたい。	①文章としてより理解し易いものとするため。 ②例えば、トラック満載とすべく配送ルートが計画的に固定されている輸送に対して、配車システムの導入を行わないこと等、敢えて対策を講じていないことが、定めるところによる措置を講じていない=命令に従っていないと認定されることを懸念する。
2	荷主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となるべき事項を定める命令案	【2頁7-8行目】 2. 概要 (2)運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加(第2条関係)(i)③	配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと。	①第一種荷主が取引先、貨物自動車運送事業者、寄託先倉庫会社等の関係者と連携・協力して実施することが分かるように明記していただきたい。 ②「その他の措置」とは情報システムの導入以外の措置を指すのか、または情報システム導入は前提であり、情報システムの運用に関するその他の措置を指すのか、明確にしてください。	① 定義上、第一種荷主に該当する場合であっても、自社管理施設を持たず、取引先や寄託先が貨物の受け渡しを行う場合が多いため、情報システムの導入等の主体となることは現実的ではない場合が多い。そのため、個々の取引において、最適化のために物流事業者や取引先と連携・協力することが適切と考える。 ②システム導入は義務とされているのか、「配車計画又は運行経路の最適化を行うこと」の目的達成のための措置の一例としてシステム導入を挙げているのか確認したい。システム導入を一例として挙げているのであれば、導入「等」との記述が適切ではないか。
3	荷主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となるべき事項を定める命令案	【2頁26-31行目】 2. 概要 (3)運転者の荷待ち時間の短縮(第3条関係)(i)②	当該第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置(施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。(ii)②において同じ。)の導入を行い、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着時刻を調整すること。	「その他の措置」とは到着時刻表示装置の導入以外の措置を指すのか、または到着時刻表示装置導入は前提であり、到着時刻表示装置の適切な活用に関するその他の措置を指すのか、明確にしてください。	到着時刻表示装置導入は義務とされているのか、「貨物の到着時刻を調整すること」の目的達成のための措置の一例として到着時刻表示装置導入を挙げているのか確認したい。到着時刻表示装置導入を一例として挙げているのであれば、導入「等」との記述が適切ではないか。

4	荷主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となるべき事項を定める命令案	【3頁7行目、21行目】 2. 概要 (4)運転者の荷役等時間の短縮(第4条関係) (i)①、(ii)②	フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置すること	特に中小規模の事業者においては、設備投資、人員投資を伴う対応が困難なケースもあるため、国からの資金面での援助や税制面での優遇措置などもお願いしたい。	設備投資や人員投資には多大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、本取組の加速に繋がると考える。(また、特に地方においては、人員の確保自体が難しいケースが見受けられる)。
5	荷主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となるべき事項を定める命令案	【3頁26-27行目】 2. 概要 (5)実効性の確保(第5条関係)	荷主は、(2)、(3)及び(4)の措置の実効性を確保するため、以下に掲げる措置を講ずるものとする。	「以下に掲げる措置等を講ずるものとする。」としていただきたい。	項目によって実行が困難な事項がある可能性があるため(運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の状況把握、流通に係るデータの標準化、等)、措置「等」を講ずるとするのが適切であると考えます。
6	荷主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となるべき事項を定める命令案	【3頁40-43行目】 2. 概要 (5)実効性の確保(第5条関係)④	物資の流通に係るデータの標準化(電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用性を確保することをいう。)を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。	①物流データの標準化は各荷主が出来ることではないため、政府として取り組んでいただきたい。 ②「物資の流通に係るデータの標準化」はどこまでの項目を「標準化」するのか明確にしていきたい。	①標準化を各業界・各企業に一任すると、個々のサプライチェーンや取引レベルでの固有の標準化が乱立することに繋がる。 ②各関係者の持つデータ全てを標準化する場合、莫大な費用と労力を要するため、「連携に必要なデータの標準化」等、標準化の範囲を限定する記述が必要である。

<国土交通省関係>

7	国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令の一部を改正する省令案について	【1頁32-35行目】 2. 概要 (2)「荷待ち時間」の算定方法等(規則第5条(新設)関係)	改正法による改正後の法第30条第4号に規定する「荷待ち時間」については、「…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…」と規定されているが、当該国土交通省令で定める者は、「連鎖化事業者」とする。	荷待ち時間及び荷役等時間の算定について、国際海上輸出入コンテナ貨物の輸送については本制度の対象外であるということ、早い段階で何らかの形(解説書を含む)で明確化いただきたい。	経済産業省 物流企画室と日本貿易会との意見交換(2024年8月13日)において、経済産業省から運転手が荷役を行わない国際海上輸出入コンテナ貨物の輸送は本制度の対象外との言及があった。しかし、合同会議取りまとめや政省令(案)では上記の点が不明確であるため。
		【2頁2-8行目】 2. 概要 (3)「荷役等時間」の算定方法等(規則第6条(新設)関係)	改正法による改正後の法第30条第5号に規定する「荷役等」に含まれる荷役以外の業務については、「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、貨物の荷造り、入庫、出庫、保管、仕分又は陳列、ラベルの貼付け、代金の取立て又は立替え、立会いその他の通常貨物自動車の運転の業務に附帯する業務」とし、同号の「荷役等時間」の算定方法については、「運転者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。)」とする。		

8	その他			<p>当会として継続的に意見してきた下記事項について「解説書」に反映していただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流統括管理者の複数者選任、また、(管理者は)役員に限定されないこと ・国際海上輸出入コンテナの輸送は本制度の対象外であること ・基本的に自らが輸送契約主体(=第一種荷主)ではなく、自らの拠点或いは寄託倉庫で運転者と貨物の受け取り/引き渡しを行う(=第二種荷主)こともない取引(※右記ご参考参照)は本制度の対象外であること 	<p>下記の商社業界の特性を踏まえ、本制度運用開始後に商社業界全体が混乱することを危惧するため、本制度の対象外であることを明示いただきたいもの。</p> <p>①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。グループが異なれば業界特性・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。そのため、一社一名の役員では、統括管理者の業務として規定される物流・流通の効率化のための取引先等の社外事業者等との連携・調整等の職務を果たすことが出来ない。</p> <p>②貿易取引が主で運転手が荷役を行わない国際海上輸出入コンテナ貨物の取扱いが大部分を占める。</p> <p>③仕入先・販売先、或いは物流事業者が輸送や作業の諸条件を決定していることが多く関与形態は取引ごとに多様である。</p> <p>【※ご参考】 例えば、下記のような取引形態。</p> <p>①商社の販売先が商社の仕入先に直接注文を行い、販売先がこれを受注したことで販売先・商社・仕入先、夫々との間で売買契約が成立し、その時点においては商社が受発注に関与せず、また、運送事業者に運送させる/運送事業者から受け取ることも商社は関与しない取引。</p> <p>②商社が販売先から「買主指定場所持ち込み渡し」にて注文を請け、その後、商社が同様に「買主指定場所持ち込み渡し」にて仕入先に注文する取引。</p>
9	その他			<p>今後発出される解説書についてもパブコメを実施していただきたい。</p>	