

パブリックコメントの結果を踏まえた 合同会議取りまとめ案の修正等

これまでの経緯等

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月28日 第1回合同会議を開催し、規制的措置の施行に向けた検討を開始
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換
(荷主関係55団体、物流事業者関係9団体 等)
- 2024年8月26日 第2回合同会議を開催し、取りまとめ素案の提示や業界団体からのヒアリング等を実施
- 2024年9月26日 第3回合同会議を書面開催し、取りまとめ案について審議
- 2024年9月27日～10月26日 取りまとめ案についてパブリックコメントを実施 (意見提出件数 合計875件)
- 2024年11月11日 (本日) 第4回合同会議を開催し、パブリックコメントの結果を踏まえ、取りまとめ案について審議



- 2025年4月 (想定)

法律の施行①

- 基本方針
- 荷主・物流事業者の努力義務・判断基準
- 判断基準に関する調査・公表 等

- 2026年4月 (想定)

法律の施行②

- 特定事業者の指定
- 中長期計画の提出・定期報告
- 物流統括管理者 (CLO) の選任 等

パブリックコメントでいただいたご意見に対する対応方針について

意見提出件数 合計875件

```
graph TD; A[意見提出件数 合計875件] --> B[合同会議取りまとめ案の  
記載内容に関するご意見]; A --> C[新物効法の解釈・運用等に  
関するご意見]; B --> D[主なご意見について、  
本日の合同会議で議論]; C --> E[事務局で内容を精査の上、  
必要に応じ、今後作成する  
解説書等の内容に反映];
```

合同会議取りまとめ案の
記載内容に関するご意見



主なご意見について、
本日の合同会議で議論

※ ご意見の趣旨がすでに取りまとめ案
に盛り込まれていると考えられるもの等
は対象外

新物効法の解釈・運用等に
関するご意見



事務局で内容を精査の上、
必要に応じ、今後作成する
解説書等の内容に反映

※ 意見に対する考え方についても
別途公表

基本方針に関する主なご意見①

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
①トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業等にかかる時間の削減目標については、発荷主・着荷主双方に改善努力が必要であることを明記すべき。	ご意見を踏まえ、「荷主（発荷主・着荷主）」に修正。
②物流に関わる多様な主体の連携について、「サプライチェーン全体」という観点を明示すべき。	ご意見のとおり修正。
③荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の増加の目標について、数値の達成だけが評価され、作業員の安全が疎かにならないように工夫すべき。	ご意見を踏まえ、これらの目標は「安全性の確保」を前提としている旨を追記。
④荷待ち・荷役等時間に関する1運行当たり計2時間以内の削減目標について、国内平均の目標であることを明記すべき。	ご意見を踏まえ、当該目標について、「全国平均」で計2時間以内となるよう荷待ち・荷役等時間を削減する必要がある旨を追記。
⑤積載効率の増加の目標について、容積ベースで把握している事業者も多く、車両も大型化が求められている時流も考慮し、容積ベースも重要な指標であることを強調するため、「容積ベースでも改善を図ること」としてはどうか。	新物効法上、努力義務が「貨物の重量の増加」であることを踏まえ、重量ベースでの改善を第一に記載しているところであるが、ご意見のとおり容積ベースでの改善も考えられることから、「望ましい」と記載しているもの。
⑥フィジカルインターネット構想との関連性など、国の目指す将来像との関連性を分かりやすく示すべき。	ご意見を踏まえ、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の目標の達成に向けた取組を通じて、「フィジカルインターネットの実現を図る」旨を追記。

基本方針に関する主なご意見②

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
⑦モーダルシフトに関する国の施策について、調査・助言に留まらず、鉄道・船舶の輸送ルート of 拡充や輸送品質の確保等の機能強化も推進すべき。	ご意見を踏まえ、「鉄道・海運等の輸送経路の拡充や輸送品質の向上等に向けた調査・助言その他の援助」に修正。
⑧「物流情報標準ガイドラインへの準拠」など物流データの標準化とフィジカルインターネット構想との関連性を分かりやすく示してほしい。	ご意見を踏まえ、「フィジカルインターネットの実現に向けて」物流標準化を推進する旨を追記。
⑨新物効法を国民に周知する際には、規制的措施や義務感だけを伝えるのではなく、トラックドライバーの担い手確保につながる施策を国として発信すべき。	ご意見を踏まえ、「多様な人材にとって快適で働きやすい職場環境を整備するとともに、その意義や魅力等について積極的な発信を行う」旨を追記。
⑩荷主企業が加盟している協会・業界団体への「ホワイト物流」推進運動の参加の徹底等により、荷主企業が物流コストの転嫁や標準的な配送条件を販売先などに提示しやすい環境を整備すべき。	ご意見を踏まえ、「『ホワイト物流』推進運動等の広報活動を通じて、荷主等に対して物流コストの転嫁や標準的な配送条件を販売先などに提示しやすい環境を整備する」旨を追記。
⑪自社の実情に合わせて今後の取組を柔軟に進めることができるよう、判断基準の趣旨・性格を基本方針に明示すべき。	ご意見を踏まえ、基本方針に、判断基準の趣旨・性格として「業界特性等の事業者の実情に合わせて取り組むことを前提」とした具体的な取組方法である旨を追記。

基本方針に関する主なご意見③

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
⑫非効率な物流を是正する観点から、以下の事項を明記すべき。 ・欠品時のペナルティを恐れ、リードタイムが短い納品等が生じて物流に負荷がかかっているため、小売事業者による過度な欠品ペナルティを是正すること ・商品自体の品質に直接影響のない外装の軽微な汚破損（凹み、損傷等）による荷受け拒否や持ち戻り、返品を回避すること ・B to Bの食品物流において、賞味期限の1/3納品期限ルールを1/2ルールに緩和して統一すること ・納品ロットの逆転不可ルール（納品期限内製品であっても、一度納品した日付より前のものは納品できない）を見直すこと ・卸事業者側の都合による返品削減に向けた卸事業者の理解と実践が必要であること ・流通・小売業の着荷主側に起因する返品回避や最終購買者である消費者の理解を促進すること	ご意見を踏まえ、「欠品時におけるペナルティの見直し、納品期限の緩和、外装等の汚破損基準の見直し等による返品削減等に向けた関係事業者の理解と実践が必要であり、そのためにも最終購買者である消費者の理解の増進が必要であること」に修正。
⑬物流事業者の負担となる短いリードタイムの是正のための取組を行う主体については、小売店等だけでなく、卸売業者やメーカーも含めた販売事業者としてほしい。	ご意見を踏まえ、「メーカー、卸売業者、小売店等の製造・販売事業者」に修正。
⑭タワーマンション等の大規模施設の設計・管理に当たっては、トラック車両の動線や駐車スペースの確保等が輸送や集配作業の効率化に重要な役割を果たすため、その趣旨を明記すべき。	ご意見を踏まえ、経済界全体での物流に係る主体として「タワーマンション、オフィスビル、商業施設等を開発・運営するデベロッパー」を追記。

基本方針に関する主なご意見④

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
⑮「プラットフォーマー」という語は、読み手により想定する定義が異なることから、想定される具体的な事業者が誤解なく分かる呼称に変更するか、補足説明を付すべき。例えば、荷主と運送事業者のマッチングサービス事業者を指すのであれば、「マッチングサービス提供者」といった具体的な呼称とすべき。	ご意見を踏まえ、「物流マッチングサービス提供事業者」に修正。
⑯物流の「2024年問題」の解決に向けては、荷主側に対して規制的措施を設けるだけでなく、商社等の発注者側に対する理解促進の取組も講じるべき。	ご意見を踏まえ、「経済界全体で、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保の重要性に関する理解を深める」旨を追記。
⑰高速道路の利用促進について、高速道路の使用可否を判断するのはトラックドライバーではなくトラック事業者であるため、それを踏まえた書きぶりに修正すべき。	ご意見を踏まえ、トラックドライバーではなく「トラック事業者に高速道路の利用を促すこと」に修正。
⑱元請トラック事業者と貨物利用運送事業者は、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための取組について、発荷主だけでなく、着荷主や連鎖化事業者、運送依頼先の下請トラック事業者・実運送事業者、貨物自動車関連事業者から協力を求められたときも、その求めに応ずるべき。	ご指摘を踏まえ、第一種荷主に加え、「第二種荷主や連鎖化事業者、運送依頼先のトラック事業者、実運送事業者等から協力を求められたときも、その求めに応ずることが望ましい」旨を追記。

基本方針に関する主なご意見⑤

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
①9 11型パレット以外の多種多様なパレットを製造する動きが見られることから、11型パレットの標準化に向けて、これまで以上の徹底や、早期実現のための更なる働きかけを行うべき。また、パレットの事業者間の共同運用は一部の事業者に限定されているため、パレット業界全体での共同利用や共同回収の仕組みの構築をより一層推進すべき。	ご意見を踏まえ、レンタルパレット事業者において、「『標準仕様パレット』の利用拡大に向けた発信の継続や取組の充実、共同利用・共同回収の促進を図る」旨を追記。
②0 パレットを不正に使用している荷主・トラック事業者や、発荷主が貸し出したパレットを管理しない着荷主などが多く存在しており、パレットが紛失していることから、パレットの運用・管理の健全化についても明記してほしい。	ご意見を踏まえ、「レンタルパレットを利用する事業者は、当該パレットを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」旨を追記。
②1 国及び地方公共団体が自ら荷主となる場合は、荷主と同様に、「標準的運賃」を適用することを明記すべき。	ご意見を踏まえ、「標準的運賃」について、「国や地方公共団体等が荷主となる場合の活用の徹底を図る」旨を追記。
②2 「標準的運賃」を元にした支払いに応じても、トラックドライバーにその分の給与増として反映されているか不透明であるため、賃上げを理由に価格交渉を行う場合にトラックドライバーに給与の支払いが行われることを促進すべき。	ご意見を踏まえ、官民一体となって賃上げ原資となる適正運賃を収受できる環境整備を進めるとともに、「トラック事業者はトラックドライバーの賃上げを促進する」旨を追記。
②3 トラックドライバーが標準的運賃を踏まえた適正運賃を収受できる環境整備を進めるためには、多重下請構造の可視化が重要であり、改正貨物自動車運送事業法で規定された実運送体制管理簿を積極的に活用すべきことを明記すべき。	ご指摘を踏まえ、国は、行きすぎた多重下請構造の是正や「そのための実運送体制管理簿の積極的な活用」を図る旨を追記。

荷主・物流事業者等の判断基準等に関する主なご意見①

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
①荷主の判断基準は、令和5年6月に策定された「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」や新物効法の定義と同様に、「第一種荷主」と「第二種荷主」とで分けて記述すべきではないか。	「第一種荷主」と「第二種荷主」が物流効率化のために取り組むべき措置の多くは共通しているため、本合同会議取りまとめ案の判断基準の記載上は、これらを分けずに記載している。 なお、今後省令で定める判断基準においては、「第一種荷主」と「第二種荷主」を分けて規定することを検討している。
②「カゴ車」の表記について、JIS規格に基づく正式名称である「ロールボックスパレット」であることが分かるようにすべき。	ご意見を踏まえ、「ロールボックスパレット(カゴ車)」に修正。
③納入量・納入期間については、着荷主からの発注に起因する面が大きいため、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化に当たっては社内の関係部門だけでなく、発荷主・着荷主間の連携の促進も明記すべき。	ご意見を踏まえ、荷主の判断基準に「発荷主・着荷主間において連携を図ること」、連鎖化事業者の判断基準に「発荷主・連鎖化事業者間において連携を図ること」を追記。
④荷役作業時の安全対策を適切に実施するため、「荷主はトラック事業者や倉庫業者と協議の上、荷役作業の安全な実施を確保するための作業環境の整備、安全な作業手順と責任分担の明確化を行うこと」を追記すべき。	ご意見を踏まえ、「荷役等を行わせる際の作業安全の確保」を追記。

荷主・物流事業者等の判断基準等に関する主なご意見②

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
⑤「標準的運賃」はトラック事業者の経営安定化に資する重要指標であると認識しているが、事務処理等の負担増から物流事業者が料金分離を躊躇するケースや輸送実態として料金分離等が馴染まないものもあるため、物流実態を踏まえた真摯な協議により双方合意に努めることを記載すべき。	ご意見を踏まえ、運送契約の締結の「協議の際」に「標準的運賃」を活用する旨を追記。
⑥3PL事業者に委託しているケースでも物流課題を解決する責任は荷主側にあるため、「荷主ごとに諸々の物流課題が顕在化した際の相談・協議の窓口を明確にし、その内容の検討に誠実に対応すること」を追記すべき。	ご意見を踏まえ、「物流現場の課題に関する相談や協議の窓口」を設ける旨を具体例として追記。
⑦トラック事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、標準貨物自動車運送約款に基づき契約関係にある発荷主が適切に負担し、その追加的コストは、発荷主と着荷主との間の契約関係（売買契約、請負契約など）において適切に処理すべきものであるため、荷主の判断基準の実効性確保に関する事項として追記すべき。	ご意見を踏まえ、荷主の判断基準の実効性確保に関する事項のうち、取組や費用負担等について必要に応じて行う「契約内容の見直し」の具体例として、「運送事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、発荷主と着荷主との契約において適切に整理することが必要である」旨を追記。
⑧解説書等に記載すべきとの意見があった「運賃、荷役、高速道路料金等をどのように負担するか記載した標準的な契約書を荷主の業界団体ごとに作成すること」について、「契約書」の当事者は誰になるのか。物流事業者との運送契約なのか、荷主側の製品の売買契約なのか、どのような契約をイメージしているのか明らかにすべき。	ご意見を踏まえ、「荷主の業界団体と連携しながら、業界・分野別に、運賃、荷役、高速道路料金等をどのように負担するか記載した標準的な運送契約書のひな形」を作成する旨を明記。

特定事業者の指定基準等に関する主なご意見①

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
①指定基準値は、状況に応じて見直されるべき。	ご意見を踏まえ、指定基準値について「特定事業者に係る制度の施行後の事業者への浸透状況や今後の状況変化等を踏まえ、必要に応じて見直すことも考えられる」旨を追記。
②特定荷主の指定基準は「取扱貨物の重量」を指標としているが、物流負荷を軽減する観点から、トンキロなどの輸送量を測定できる単位を指標とすべき。	取扱貨物の合計の重量が大きいほど輸送回数が多くなり、積載効率の向上等や荷待ち時間等の短縮に向けた取組の効果が大きくなると考えられるため、「取扱貨物の重量」を特定荷主の指定基準値の算定指標としたところ。
③零細企業においては、中長期計画と定期報告を行う業務負担が過重となる可能性があることから、特定荷主の指定について重量だけではなく、会社規模や実際の取扱貨物の重量を考慮した指定とすべき。	取扱貨物の合計の重量が大きいほど輸送回数が多くなり、積載効率の向上等や荷待ち時間等の短縮に向けた取組の効果が大きくなると考えられるため、「取扱貨物の重量」を特定荷主の指定基準値の算定指標としたところ。
④特定倉庫事業者の指定基準は「貨物の保管量」を指標としているが、倉庫業の規模を示す「届出面積」を指標とすべき。	「貨物の保管量（入庫量）」が多いほど、トラックドライバーへの負荷が大きくなり、荷待ち時間等の短縮に向けた取組の効果が大きくなると考えられるため、「貨物の保管量（入庫量）」を特定倉庫事業者の指定基準値の算定指標としたところ。

特定事業者の指定基準等に関する主なご意見②

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
⑤特定貨物自動車運送事業者等の指定基準は「保有車両台数」ではなく、「車両の積載量の合計トン数」を指標とすべき。	「保有車両台数」が多いほど、多くの運送を行っており、積載効率の向上等の取組の効果が大きくなると考えられるため、「保有車両台数」を特定貨物自動車運送事業者等の指定基準値の算定指標としたところ。
⑥特定貨物自動車運送事業者等の指定基準について、荷主等は「取扱貨物の重量」を指標としているのに対して、貨物自動車運送事業者等だけ車両種別を問わずに「保有車両台数」を指標としているのは不適當。また、多重下請構造や「保有車両台数」は少ないものの影響力を有する水屋の存在もあり、一期一会の荷主を相手に日銭を稼いでいる状況であり、「保有車両台数」を大幅に引き上げる（300台以上）か、年間の輸送トンキロを指標とすべき。	荷主・倉庫業者等と同様に、全体の50%をカバーする観点から、特定貨物自動車運送事業者等の指定基準値を「保有車両台数150台以上」としたところ。

中長期計画と定期報告の記載内容に関する主なご意見①

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
①中長期計画については、「中長期的に輸送距離の短縮に寄与する施策」や、トラック輸送から鉄道・船舶への「モーダルシフトの計画」も記載すべき。	ご意見のあった施策・計画については、物流統括管理者の業務である「トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備」の一環として実施することとなる。
②定期報告については、遵守状況をチェックリストのような「0/1」型にすると遵守状況に関する「程度」を測ることが難しくなるため、定量的な報告によって把握する必要があるのではないか。	事業者の判断基準の遵守状況については、特定事業者の業務負荷を軽減する観点から、基本的には「チェックリスト形式」での報告を想定しているが、荷待ち時間等については定量的な数値の報告を求めることとしている。
③定期報告について、「荷待ち時間」と「荷役等時間」を別々に把握することは困難であり、また、現場への負荷も大きいとため、記載内容は「運転者の荷待ち・荷役等時間の短縮」とすべき。	「荷待ち時間」と「荷役等時間」の原因や改善策は異なるため、原則として、「荷待ち時間」と「荷役等時間」を分けてそれぞれ計測することとしている。なお、実態として切り分けられない場合等は分けずに計測することも可能としている。
④ 1つの事業所内に施設が複数箇所ある場合は、各施設における計測が可能とされているが、トラック側からすると1運行であるため、別々に計測することは適切でないのではないか。	各施設における計測を可能としない場合、事業所内を走行する時間が「荷待ち時間等」に含まれ、「荷待ち時間等」を過大に評価してしまう可能性があることから、別々の計測を可能としている。

中長期計画と定期報告の記載内容に関する主なご意見②

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
⑤ 定期報告について寄託倉庫における改善の取組は当然荷主として実施すべき内容であるが、名称の報告については、寄託先が多数である場合は負荷が大きいことから削除すべき。	荷主が寄託先と連携して改善に取り組むためには、寄託先の施設を把握する必要があり、その名称を定期報告に記載することとしている。
⑥ 定期報告のうち「寄託先と連携しながら具体的にどのような取組を行っているか記載すること」について、取組の実施には双方の合意が必要であるため、合意が成立し実際に実施できた案件だけを対象とするのではなく、荷主と寄託先それぞれの立場における連携の要請や受諾状況も記載すべき。	ご意見を踏まえ、寄託先と連携しながら実際に行った取組に限定しない書きぶりに修正。
⑦ 定期報告について物流の契約構造に鑑みると時間計測が非現実的なケースも存在するため、「抽出の最低数値」を「抽出の標準値」に、「最低値」を「標準値」等にそれぞれ修正すべき。	今回の合同会議取りまとめ案におけるサンプリングの手法は、今後の検討の方向性として示しているものである。その上で、ご意見も踏まえ、今後詳細を検討することとし、「全ての運行」については「原則として対象施設で計測した全ての運行」としつつ、「詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ」制度施行までの間に引き続き検討をしていく旨を追記。
⑧ 定期報告について荷量の変動等が少ない荷主は四半期又は曜日によって時間の変動が大きいと考えられることから、計測の頻度・期間を緩和できるような措置を追加すべき。	
⑨ 初回の定期報告やその後の取組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追記すべき。	

中長期計画と定期報告の記載内容に関する主なご意見③

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
⑩定期報告について、「荷待ち時間等」のサンプリングでは、「取り扱う貨物重量の半分程度」の施設を対象としているが、小売事業者は重量把握が難しいため、仮に店舗の半分の計測すると業務負担が多大となる。このため、売上上位の1割～3割（200店舗を保有する企業だと20店舗～60店舗）の店舗数に限って計測するなど、計測店舗数の軽減について追記すべき。	今回の合同会議取りまとめ案におけるサンプリングの手法は、今後の検討の方向性として示しているものである。その上で、ご意見も踏まえ、今後詳細を検討することとし、「全ての運行」については「原則として対象施設で計測した全ての運行」としつつ、「詳細については、各業界の特性や業務負担等にも留意しつつ」制度施行までの間に引き続き検討をしていく旨を追記。
⑪定期報告について、「荷待ち時間等」のサンプリングの対象施設は、ロケーションとして流動的な建築現場ではなく安定的な計測・集計が可能となる倉庫等の固定施設とすべき。	
⑫定期報告について、「荷待ち時間等」が特に長い施設であっても、物量が少ないために漏れるケース等が考えられることから、1度でも「荷待ち時間等」が1時間を超えた施設は報告対象とするといった制約が必要ではないか。	
⑬定期報告について「荷待ち時間等」のサンプリングの対象期間である四半期ごとにデータを把握するためにはシステム導入が前提となるが、そもそも「荷待ち時間等」が2時間を超えない事業者にシステムを導入するのは現実的ではなく、また、手作業は業務負担が高いため、半期に1回程度にすべき。	

中長期計画と定期報告の記載内容に関する主なご意見④

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
⑭定期報告について「荷待ち時間等」のサンプリングの対象期間である「任意の連続した5営業日」は、特定荷主に期待する最低水準としては低すぎるのではないかと。短すぎる場合、期間の選択における恣意性を排除できないおそれがあるため、対象期間を延長すべきではないかと。	今回の合同会議取りまとめ案におけるサンプリングの手法は、今後の検討の方向性として示しているものである。その上で、ご意見も踏まえ、今後詳細を検討することとし、「全ての運行」については「原則として対象施設で計測した全ての運行」としつつ、「詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ」制度施行までの間に引き続き検討をしていく旨を追記。
⑮定期報告について「荷待ち時間等」のサンプリングでは全ての運行を計測対象としているが、事業者の業務負荷の軽減のため、5t車以内の車両は計測対象外とすることや、宅配便・軽貨物自動車のような配送された荷物を受領するケースでは「荷待ち時間等」がほぼ発生しないことから、計測対象外とすべきであり、取扱貨物の大宗を占める主要製品に限定すべき。また、店舗内のテナントについても、計測対象外とすべき。このほか、免除が難しい場合、時間そのものの計測ではなく、着荷主・発荷主が連携して行う取組（納入時刻の分散、小口発送の回避等）を報告することで時間計測の報告に代えることを認めてほしい。	
⑯定期報告の省略については、「荷待ち時間等が1時間以内である場合」とあるが、業務特性上1時間以内は厳しい業界もあるため、業界に合わせた基準とすべき。また、「1時間以内」は月平均か、年間平均か、基準を明確にすべき。	
⑰定期報告の省略が可能となる一定時間以内にあることを証明する例を示すべき。そうしないと、証明のために明らかに問題ない施設も、一旦は負荷を掛け計測する必要があるのではないかと。	

中長期計画と定期報告の記載内容に関する主なご意見⑤

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
⑮ 定期報告の省略について、荷役等の業務を短縮することが難しい事例として、 ・「食品のバルクローリー車のように食品安全の観点から積卸し時間の短縮が難しい場合」 ・「精密機器の配送で、安全や品質保証の観点から積載率向上や荷卸しの時間短縮が難しい場合」 ・「特殊車両であるタンクローリー輸送の場合」 等を追記すべき。	今回の合同会議取りまとめ案におけるサンプリングの手法は、今後の検討の方向性として示しているものである。その上で、ご意見も踏まえ、今後詳細を検討することとし、「全ての運行」については「原則として対象施設で計測した全ての運行」としつつ、「詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ」制度施行までの間に引き続き検討をしていく旨を追記。

物流統括管理者に関する主なご意見①

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
①「物流統括管理者(CLO)」と表現されているが、CLOと物流統括管理者はイコールではないという議論もあるため、「CLO」という記載はしないほうがよいのではないか。	新物効法に基づく「物流統括管理者」については、運送（輸送）、荷役といった物流の各機能を改善するだけでなく、調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、物資の流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携の推進などが求められるCLO（Chief Logistics Officer）としての役割を果たすことを期待している。このため、ご意見を踏まえ、こうした期待される役割を記載するとともに、「社内の関係部門間の連携体制の構築」の具体例として、「リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための」を追記。
②新物効法はCLOの設置を義務付ける貴重な機会である一方で、現在の物流統括管理者の業務内容はCLOの役割を網羅したものではなく、CIOやCFOと比べて業務レベルのギャップが大きく、物流が軽視される可能性があるため、本来CLOが担うべき役割も追記して整理すべき。	
③CLOと物流統括管理者は役割の異なる存在であり、次元の異なる両者を理由の説明なしに等置することは不適切。少なくとも、「サプライチェーン全体の最適化」・「需給の適正化」・「社会課題の解決」に向けた具体的な任務をその役割に追記すべき。	
④物流統括管理者の業務内容のうち、「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」については、在庫管理計画の作成に限定せず、例えば、改善計画の策定など、もう少し活動を広く捉える表現に見直すべき。	

物流統括管理者に関する主なご意見②

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
⑤在庫管理計画の作成は、事業形態や各会社固有の事情によってその手法や意思決定プロセスが異なるため、在庫管理計画の役割を物流統括管理者に求めることは結果として各社の経営の裁量を狭めることにつながるのではないかと懸念されている。また、多くの企業において調達・生産・販売は個別の経営幹部（役員等）が統括しており実施が困難であり、類似の業務内容で「社内の関係部門（開発・調達・生産・物流・販売等）間の連携体制の構築」も示されているため、本項目は削除すべき。	新物効法に基づく「物流統括管理者」については、運送（輸送）、荷役といった物流の各機能を改善するだけでなく、調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、物資の流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携の推進などが求められるCLO（Chief Logistics Officer）としての役割を果たすことを期待している。このため、ご意見を踏まえ、こうした期待される役割を記載するとともに、「社内の関係部門間の連携体制の構築」の具体例として、「リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための」を追記。
⑥物流統括管理者の業務内容として、令和5年6月に策定された「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に記載されている発注・発送量の適正化も明記すべき。発注・発送量の適正化により、積載効率の向上のみならず輸送量の平準化が実現されれば、スポット車両の低減につながり多重下請構造の解消にも資するものと思料。	
⑦物流統括管理者の業務内容について、トラックドライバーへの契約にない作業の押し付け、トラックドライバーへの不当要求、トラックドライバーに対するハラスメント防止などの取組を追記すべき。	「社内研修等の実施」の対象として、「トラックドライバーへの契約にない作業の押し付けや不当要求、ハラスメント防止の取組」が含まれていることから、今後解説書等で明記する予定。

その他（調査・公表、評価制度等）の主なご意見

各ご意見の概要	ご意見に対する対応方針（案）
①調査・公表については、物流事業者だけに対するアンケート結果によって荷主等の取組が点数化されるのは客観性に疑問がある。また、点数の低い者が公表された場合は、企業間の公平な競争を阻害するおそれがあることから、点数が「低いものを含め」公表することは見直すべき。	判断基準に関する調査・公表については、すべての事業者を対象として物流効率化の取組を促すものであるため、点数の低い者を公表の対象から除外するのは適切ではない。 なお、点数の低い荷主等の公表の検討に当たっては、当該荷主等が実際に行っている物流効率化に向けた取組状況をヒアリングするなど適切に実態を把握することとしている。
②評価制度については、新物効法の本来の趣旨である「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」という趣旨に則り、サプライチェーン全体でのGood Practiceの横展開を検討してほしい。	ご意見を踏まえ、調査・公表の具体的な方法については、「優良な取組状況の把握や物流改善の促進を目的とした」定期的なアンケートを実施する旨を、評価に際しての留意事項については、「荷主・物流事業者等の物流改善の優良事例について、他の事業者に横展開できるような方策とすること」を追記。
③制度の周知については、説明会（質疑応答含む）の実施が効果的であると考えられるため、「業種別・団体別の説明会の開催等を含めて検討」とすべき。	ご意見を踏まえ、制度の周知・浸透に向けて、「説明会の開催等も含め」検討する必要がある旨を追記。
④附帯業務については、「トラック事業に附帯する業務」ではなく「運転業務に附帯する業務」と修正すべきではないか。	ご意見のとおり修正。