

貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案
に関するパブリックコメントの募集結果について

国土交通省では、令和6年10月28日から令和6年11月26日まで、貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案についてパブリックコメントを実施し、広く国民の皆様からのご意見を募集いたしました。

その結果、本件に関して、73件のご意見が寄せられました。

お寄せいただいたご意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりとりましたので公表します。なお、本件に直接関係がなかったご意見についても、今後の施策の推進に当たって参考にさせていただきます。

皆様方のご協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進にご協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1 実施方法

- (1) 募集期間 令和6年10月28日（月）～令和6年11月26日（月）
- (2) 周知方法 電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- (3) 意見提出方法 電子メール及び郵送

2 意見数

提出意見数 73件（22名）

3 問い合わせ先

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課

電話番号 代表：03-5253-8111（内線41323）

直通：03-5253-8575

ご意見の概要及び国土交通省の考え方

ご意見の概要	国土交通省の考え方
<p>実運送体制管理簿の作成主体について、図表等で示していただきたい。</p> <p>また、「真荷主」とは「物流特殊指定」における「特定荷主」と同義なのか。</p>	<p>実運送体制管理簿の作成主体については、国土交通省 HP で公表している「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」において図等を用いてお示ししておりますので、そちらをご確認いただけましたら幸いです。</p> <p>また、貨物自動車運送事業法における「真荷主」とは、「自らの事業に関して貨物自動車運送事業者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」を指し、物流特殊指定における「特定荷主」とは必ずしも同義ではありません。</p>
<p>貨物自動車運送事業法第4条第2号の貨物自動車利用運送は、他の一般貨物自動車運送事業又は特定貨物利用運送事業を営業者の行う運送を利用してする貨物の運送をいうのであるから、「第一種貨物利用運送事業者（下請け構造の中にある場合に限る。）が他の一般貨物利用運送事業者の行う貨物の運送を利用する場合」の書面交付に関する規定は、貨物自動車運送事業法に追加するのではなく、貨物利用運送事業法に追加すべきではないのか。</p>	<p>頂いたご意見については、本省令改正に直接関係するものではないため回答はいたしかねますが、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・利用運送事業者が実運送会社と「運送業務委託契約」を結んだ場合、「利用運送」とみなされるのか。 ・元請け事業者が実運送会社の運送を利用し真荷主の荷物を運ぶことも「利用運送」とみなされるのか。 	<p>貨物自動車運送事業者又は第一種貨物利用運送事業者が他の貨物自動車運送事業者と運送契約を締結して貨物の運送を委託する場合、改正法上の「他の貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する場合」に該当します。</p>

<p>・「前年度におけるその行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が100万トン以上」とあるが、これは全事業所の合計なのか。全事業所の合計である場合、運送利用管理者の設置は各営業所に義務付けられるのか。</p> <p>・また、実運送体制管理簿の作成における基準が「貨物重量1.5t」とあるが、当該重量はどの時点での重量となるのか。作成義務の基準を貨物重量とした理由についても併せてご教示いただきたい。</p>	<p>「前年度におけるその行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量」については、全事業所の合計となります。また、運送利用管理者は「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のうちから1人選任」することとされており、営業所ごとではなく、事業者ごとに選任していただくこととなります。</p> <p>「1.5トン」については、真荷主から運送依頼があった時点での重量で判断します。なお、実重量が把握できない場合は、容積換算重量にて判断いただくことも差し支えありません。</p> <p>また、当該重量基準については、多数の小口貨物を積み合せて運送を行う場合に実運送事業者における元請事業者への通知等の事務負担が過大となることから、多数の荷主から引き受けた貨物を積み合わせるような一定の重量未満の貨物について実運送体制管理簿の作成義務の対象外とするものになります。</p>
<p>運賃と各種料金（燃油サーチャージや付帯作業）を分けての表記及び付帯業務の明確化について注力いただきたい。また、運送役務と付帯業務の別建てについて、荷主への啓蒙、契約書の内容の確認を国として実施していただきたい。</p>	<p>改正法により、「運送の役務の対価」と「運送の役務以外の役務（荷役作業、付帯業務等）の対価」については、別建てして書面に記載する義務が生じます。また、元請事業者等に対しては、委託先への発注適正化（健全化措置）の努力義務が課されることとなります。具体的な措置については以下のとおりです。</p> <ol style="list-style-type: none"> 一 その利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、当該概算額を勘案して利用の申込みをすること。 二 自らが引き受ける貨物の運送について荷主が提示する運賃又は料金が前号に規定する概算額を下回る場合にあっては、当該荷主に対し、運賃又は料金について交渉をしたい旨を申し出ること。 三 当該他の一般貨物自動車運送事業者が更に他の一般貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する場合に関し二以上の段階にわたる委託の制限その他の条件を付すること。 <p>上記を含む改正内容の詳細については、国土交通省 HP において「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」を公表しているほか、今後、改正法に係る説明会を実施予定であり、荷主等も含め丁寧な周知に努めてまいります。</p>

	また、交付書面については監査等において確認する場合があります。
真荷主又は元請運送事業者の立場が強いため、書面交付を行わなかった場合の罰則について規定すべきである。	書面交付義務に違反した場合、貨物自動車運送事業者については貨物自動車運送事業法第 33 条に基づく行政処分の対象となる可能性があります。また、荷主についてもトラック・物流Gメンによる是正指導の対象となる可能性があります。
法第 24 条第 1 項ですべて下請運送事業者を使用する運送事業者に対して「健全化措置」を講ずるよう“努めなければならない”と規定されているが、“講じる必要がある”に変更すべきと考える。	頂いたご意見については、本省令改正に直接関係するものではないため回答はいたしかねますが、今後の施策の参考とさせていただきます。
書面の保存義務が 1 年ということだが、本施行規則より前に締結された契約については免除していただきたい。	書面の交付義務（その写しの保存を含む。）は、施行日より前に締結した契約については、変更等がある場合を除き適用されません。
交付書面が監査・巡回指導でも確認されるようになるのか明示していただきたい。	交付書面については、監査等において確認する場合があります。
国土交通省管轄の建設業は 5 年の保存期間と聞いているが、なぜ運送業の書面の保存規定を 5 年ではなく 1 年としたのか。	貨物自動車運送事業では、その性質上、高頻度で多数の運送契約を締結する場合もあり、そうした場合の事業者の負担等も考慮し、1 年間の保存としています。
基本契約書（継続業務委託）があれば個別契約書（運送依頼書等）の保存はしなくてもよいか。	基本契約書において必要な記載事項が全て網羅されているのであれば、基本契約書の交付及びその写しの保存のみで差支えありません。
法第 12 条第 1 項の規定は貨物軽自動車運送事業者が真荷主と運送契約を締結する際には適用されないのか。	法第 36 条第 2 項において、法第 12 条第 1 項の規定は貨物軽自動車運送事業者について準用することとしており、真荷主及び貨物軽自動車運送事業者が運送契約を締結する場合も、書面の交付義務の対象となります。
作成された実運送体制管理簿について、産業廃棄物業界のマニフェストのように管理する方が、実運送事業者の再委託等が分かりやすく、荷主も管理しやすいのではないか。	産業廃棄物業界とトラック運送業界は実態が異なるため、直ちに同様の取扱いとすることは困難であると考えておりますが、頂いたご意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。

<p>1.5 トンを下限に定めているが、粉体物や宅配ではリットル（体積）のほうが適当に思える。両方どちらかの基準にはできないのか。</p>	<p>実重量が把握できない場合は、容積換算重量にて判断いただくことも差し支えありません。</p>
<p>実運送体制管理簿の作成義務を下流の運送会社に押し付けるようなことが起きるのではないのか。</p>	<p>実運送体制管理簿の作成義務の対象となるのは元請事業者であり、当該義務に違反した場合、当該元請事業者は行政処分の対象となる可能性があります。</p>
<p>法第 24 条の 5 第 1 項における「他の貨物自動車運送事業者」には、貨物軽自動車運送事業者も含まれるのか。</p>	<p>ご認識の通りです。</p>
<p>第三者に実運送管理業務を委託することは可能なのか。可能である場合、それは多重下請構造の外なのか内なのか。</p>	<p>実運送体制管理簿の作成業務を他の者に委託すること自体は禁止していませんが、仮に当該者が作成した実運送体制管理簿に不備等があった場合、作成を委託した元請事業者が行政処分の対象となる場合があります。</p>
<p>「書面を交付した年月日」が運送契約に係る書面への記載事項となっているが、書面化を運送契約書と運送状で行う場合、運送契約書は運送契約に係る書面に含まれるのか。含まれる場合は、契約書に書面の交付した年月日は通常記載しないため除外してほしい。</p>	<p>運送状において必要な事項が網羅されていれば、当該運送状のみをもって書面交付義務が履行されたものと取り扱っていただいて差し支えありません。なお、通常、契約書には契約締結日が記載されるものと思料されますが、当該契約締結日が「書面を交付した年月日」に当たるものと考えられます。</p>
<p>100 万トン以上の取扱量である業者が対象とのことだが、第一種利用運送事業（貨物自動車）における実績を除く/或いは含む等の文面があるとわかりやすいのではないのか。</p>	<p>当該義務については、前年度に行った貨物自動車運送事業法に基づく貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が 100 万トン以上（※）である事業者が対象となるため、第一種貨物利用運送事業における実績はここには含まれません。</p> <p>（※）毎年国土交通省にご提出いただいている貨物自動車運送事業実績報告書の「輸送トン数（利用運送）・全国計」の欄に記入された数値にてご判断いただくこととなります。</p>
<p>運送利用管理規程の作成義務及び運送利用管理者の選任義務の対象となった場合、国土交通省から通知等は来るのか。或いは、事業者自ら判断しなければ</p>	<p>国からの指定や通知等はありませんので、各事業者において、前年度に行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量をご確認いただき、100 万トン以上である場合には、運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任</p>

<p>ならないのか。</p>	<p>及び国土交通大臣への届出を行う必要があります。</p>
<p>運送利用管理規程の作成義務及び運送利用管理者の選任義務に違反した場合、罰則はあるのか。</p>	<p>行政処分の対象となる可能性があります。また、「運送利用管理規程の届出をしないで、又は届け出た運送利用管理規程によらないで、事業を行ったとき」又は「運送利用管理者の届出をせず、又は虚偽の届出をしたとき」は、百万円以下の罰金が科されることとなります。</p>
<p>運送利用管理規程や運送管理者について、国土交通省はどのように管理するのか（監査対象になるのか）。</p>	<p>監査等において確認する場合があります。</p>
<p>1.5 トン以上というのとは1 輸送あたりのトン数なのか。また、元請事業者の定義についてご教示いただきたい。</p>	<p>「1.5 トン」については、真荷主から運送依頼があった時点での重量で判断します。実運送の時点で何トン運ぶか等は関係ありません。また、実運送体制管理簿の作成対象となる「元請事業者」とは、真荷主と直接運送契約を締結する一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者を指します。</p>
<p>実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しない場合について、現状、真荷主と締結している契約書には「元受事業者が実運送を行わない場合には常に同一の貨物自動車運送事業者が実運送を行う」の文言は含まれていない。この場合、契約書（或いは覚書）を改定する必要があるのか。</p>	<p>当該規定については、「元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から法第二十四条の五第一項第一号の貨物自動車運送事業者のうち請負階層が最も大きいものに至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合」と修正しております。この要件に該当していれば、必ずしも契約書に実運送事業者等を記載する必要はありません。</p>
<p>実運送体制管理簿の作成・保存義務に違反した場合、罰則規定はあるのか。</p>	<p>実運送体制管理簿の作成・保存義務に違反した場合、罰則はありませんが、貨物自動車運送事業法第 33 条に基づく行政処分の対象となる可能性があります。</p>
<p>貨物自動車運送事業における多重下請構造の是正について、将来的には輸送業務の再委託禁止の法令化の施策等、抜本的な取組が必要かと思われる。実運送体制管理簿を作成することが多重下請構造の是正につながるかは疑問があり、是正すべきは、水</p>	<p>頂いたご意見については、本省令改正に直接関係するものではないため回答はいたしかねますが、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

<p>屋などの利用運送専門の業務委託先がさらに水屋である場合など、無用な中間搾取業者の存在であり、それらの業を禁止する施策が求められると思慮する。</p>	
<p>利用運送手数料について10%を収受することが標準貨物自動車運送事業約款の昨年の改正で定められたが、まず、標準的な運賃を真荷主が支払う事を監査対象としていただかないと、物流元請や下請事業者の運賃が適正状態に至る支援とはならない。運送事業者の立場にとって優越的地位に真荷主があることは明確である。今後の物流産業が健全に存続していくには、トラック・物流Gメンをはじめとした所管行政である国土交通省が、関連省庁とともに、真荷主への適正な運賃支払について、例えば、監査や行政指導などにより働きかけていただくと、流通業界の改善に効果的であると思われる。</p>	<p>頂いたご意見については、本省令改正に直接関係するものではないため回答はいたしかねますが、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>運送契約の数が多く、規則が公布されてから運送契約の書面交付の準備をしようと計画しているが4/1施行では間に合わない。施行期日の猶予が欲しい。</p>	<p>書面交付の義務付けに係る規定については令和7年4月1日より施行することとしておりますが、施行日より前に締結した契約については、改正内容に合わせるためだけに変更や書面交付を行っていただく必要はありません。施行日以降に締結又は変更する契約について書面交付を行っていただくことで問題ありません。</p>
<p>荷主やトラック運送事業者等関係者が正しく理解できるよう、中小事業者を中心に、制度の内容について周知し、丁寧な指導を行っていただきたい。また、地方の荷主や中小規模の荷主に対する周知について、荷主所管省庁と緊密に連携し、幅広く周知を行っていただきたい。</p>	<p>国土交通省HPにおいて「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」を公表しているほか、今後、改正法に係る説明会を実施予定であり、荷主等も含め丁寧な周知に努めてまいります。</p>

<p>今回の改正により、新たに運送利用管理規程の作成が義務となるが、国交省においてひな形は示していただいたい。</p>	<p>今後、「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」において、運送利用管理規程のひな形をお示しする予定です。</p>
<p>実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量の下限が、一般貨物及び特積貨物を問わず1.5トン以上とされているが、本年4月5日の衆議院国土交通委員会参考人質疑における議論を踏まえ、小規模事業者への事務負担等を考慮し、初めから対象範囲を広くするのではなく、例えば3トンや4トンなどを下限としてスタートし、運用状況を見た上で、下限を低くすべきである。</p>	<p>多重下請構造の可視化という実運送体制管理簿の制度趣旨に鑑み、トラックによる一般的な貨物運送が作成対象に含まれる基準として、1.5トンに設定しているところです。</p>
<p>貨物自動車運送事業者と同様、運送を担う関係者である貨物利用運送事業者やマッチングサイト事業者なども、実運送体制管理簿の作成義務及び通知義務を課す等、貨物自動車運送事業者と同じ規制的措施を講じるべきである。</p>	<p>自ら貨物を運送する能力を有する貨物自動車運送事業者とは異なり、第一種貨物利用運送事業者は、トラックを保有しておらず、他の事業者の運送を利用することを前提としていることから、実運送を担う最初の者である元請の貨物自動車運送事業者が、実運送体制管理簿を一元的に作成することとしております。</p> <p>また、第一種貨物利用運送事業者についても、実運送体制管理簿の作成に係る通知義務が課されることとなっております。</p> <p>なお、貨物利用運送事業者等に対する規制等については、今後の改正法の施行状況や「トラック運送業における多重下請構造検討会」における議論等も踏まえ、必要に応じ検討したいと考えております。</p>
<p>実運送事業者は元請事業者に対し通知義務があるが、上位事業者が下位事業者へ通知すべき情報を伝えなかった場合など、実運送事業者が元請事業者に対し必要な情報の通知が行えなかった場合はどのように扱われるのか。実運送事業者は上流からの情報が来なければ、元請事業者に対し正しく通知を行えないことから、このような場合に実運送事業者に対</p>	<p>上流の事業者が通知義務を怠る等して通知を受けられなかった場合など下請構造の中にいる事業者が伝達事項を知ることができない場合は、当該事業者には通知義務は課されません（法第24条の5第4項ただし書）。この場合、通知義務を怠った上流の事業者に対して行政処分が行われる可能性があります。</p>

<p>し罰則や行政処分等が科されることが無いようにしていただきたい。</p>	
<p>同じく、通知義務に関し、元請事業者と実運送事業者の間に、水屋やマッチングサイト事業者などが入ってしまうと、元請事業者や請負次数などの情報が実運送事業者に正しく伝わらないことが考えられる。このように実運送事業者が元請事業者に対し情報を通知できない場合はどのように扱われるのか。上記と同様に、元請事業者に対し通知を行えないことを理由として、実運送事業者に対し罰則や行政処分等が科されることが無いようにしていただきたい。</p>	<p>上記と同様に、上流の事業者が通知義務を怠る等して通知を受けられなかった場合など下請構造の中にいる事業者が伝達事項を知ることができない場合は、当該事業者には通知義務は課されません（法第24条の5第4項ただし書）。この場合、通知義務を怠った上流の事業者に対して行政処分が行われる可能性があります。</p>
<p>実運送体制管理簿は元請事業者に作成義務が課されるが、ここで言う元請事業者とは、真荷主から直接運送依頼を受けた一般貨物運送事業者という理解でよいか。真荷主が物流子会社等貨物利用運送事業者に運送依頼をし、当該物流子会社等から運送依頼を受けた場合は作成義務が課されるのか。</p>	<p>実運送体制管理簿の作成主体となる「元請事業者」とは、真荷主と直接運送契約を締結する一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者を指します。したがって、例えば「荷主⇒物流子会社（貨物利用運送事業者）⇒一般貨物自動車運送事業者（元請）⇒一般貨物自動車運送事業者（実運送）」のような運送委託が行われた場合、一般貨物自動車運送事業者（元請）が実運送体制管理簿を作成することとなります。 ※「⇒」は運送委託を指します。</p>
<p>実運送体制管理簿は元請事業者において真荷主から引き受けた貨物の運送ごとに作成することとされているが、次のような場合、真荷主は誰になると考えたらよいか示してほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コンビニ配送の場合（コンビニか、商品の生産者・製造者か、商社か） ・青果物の場合（農家か、JAか） ・宅配便の場合（消費者か、宅配便事業者か） ・引越も対象となるのか 	<p>契約内容にもよるため一概にお答えすることは難しいですが、いずれにせよ「自らの事業に関して貨物自動車運送事業者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」に該当する者が真荷主となります。</p>

<p>実運送体制管理簿は真荷主から引き受けた貨物の運送ごとに作成することとなっているため、運送契約ごとに作成することになるが、運送契約の単位をどのように考えたらよいか。基本契約書単位か、見積書単位か、宅配や路線便の送り状単位か。また口頭による運送依頼の場合はどうなるのか。マッチングサイトの場合はどうなるのか。いろいろな契約形態があるため、わかりやすく示していただきたい。</p>	<p>契約形態にもよるため一概にお答えすることは難しいですが、実運送体制管理簿の作成単位等については、国土交通省 HP で公表している「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」において詳しくお示ししておりますので、そちらをご確認いただけましたら幸いです。</p> <p>なお、改正法により、実運送体制管理簿の作成義務付けと同時に、契約内容の書面化も義務付けられるため、口頭による契約は認められません。</p>
<p>実運送体制管理簿は元請事業者に対し作成義務が課せられているが、貨物利用運送事業者が真荷主から運送依頼を受け、貨物自動車運送事業者に運送依頼を行う場合においても、元請事業者と同じく実運送体制管理簿の作成義務があるのか。</p>	<p>実運送体制管理簿の作成義務は元請の貨物自動車運送事業者に課されるため、貨物利用運送事業者は作成義務の対象とはなりません。</p>
<p>実運送体制管理簿に係るスキームをトラック運送事業者が正しく理解できるよう、特に中小事業者に対し、制度の内容を広く周知をし、丁寧な指導を行っていただきたい。</p>	<p>国土交通省 HP において「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」を公表しているほか、今後、改正法に係る説明会を実施予定であり、中小事業者も含め丁寧な周知に努めてまいります。</p>
<p>実運送体制管理簿の作成、保存、通知義務を怠った場合はどのようなになるのか。</p>	<p>貨物自動車運送事業法第 33 条に基づく行政処分の対象となる可能性があります。</p>
<p>相手が電磁的方法の無い場合はどうするのか。紙の媒体にしなくてはならないのか。 電子情報処理組織を使用する方法、承諾をする旨を記録した電磁的記録媒体の交付とはどのようなものか。</p>	<p>契約の相手方が電磁的方法による提供を受けることができない場合は、書面（紙媒体）によって交付していただくこととなります。</p> <p>また、電子情報処理組織を使用する方法については、例えば「電子メールによる送受信」、承諾をする旨を記録した電磁的記録媒体の交付する方法については、例えば「承諾する旨を CD-R に記録して相手方に交付する方法」などが挙げられます。</p>
<p>運行管理規程は地方運輸局に届出はしていないが、なぜ、運送利用管理規程は地方運輸局長に届出をしなければならないのか。</p>	<p>運送利用管理規程については、健全化措置を実施するための事業の運営の方針に関する事項が記載されるなど、各事業者の事業運営に直接影響を及ぼす内容を含むものであること等から、地方運輸局長等に届け出なければならない</p>

	いこととしているところです。
<p>「1.5トン」とは、実重量なのか、積載重量なのか。また、実運送体制管理簿の記載事項についてご教示いただきたい。</p>	<p>「1.5トン」については、真荷主から運送依頼があった時点での実重量で判断します。なお、実重量が把握できない場合は、容積換算重量にて判断いただくことも差し支えありません。</p> <p>また、実運送体制管理簿の記載事項は以下のとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①実運送事業者の商号又は名称 ②実運送事業者が実運送を行う貨物の内容及び区間 ③実運送事業者の請負階層
<p>実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しない場合について、「同一の貨物自動車運送事業者」とあるが、固定事業者を使う場合も実運送体制管理簿は必要なのか。</p>	<p>当該規定については、「元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から法第二十四条の五第一項第一号の貨物自動車運送事業者のうち請負階層が最も大きいものに至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合」と修正しております。当該規定の考え方や記載方法等については、国土交通省 HP で公表している「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」において詳しくお示ししておりますので、そちらをご確認いただけましたら幸いです。</p>
<p>運送利用管理者の選任とあるが、経営に参画している人つまり、取締役でないといけないのか。執行役員又は部長で経営に参画している人は選任できないのか。</p> <p>貨物取扱量の合計量が100万トン以上の事業者が運送利用管理者の選任をしなければならないが、対象事業者は国土交通省若しくは地方運輸局から書面で連絡がくるのか。いつまでにその連絡がくるのか。また、水屋は対象外なのか。</p>	<p>運送利用管理者については、「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」であれば特に役職の指定等はありません。</p> <p>なお、当該義務の対象となる事業者に対して国からの指定や通知等はありませんので、各事業者において、前年度に行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量をご確認いただき、100万トン以上（※）である場合には、運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任及び国土交通大臣への届出を行う必要があります。</p> <p>（※）毎年国土交通省にご提出いただいている貨物自動車運送事業実績報告書の「輸送トン数（利用運送）・全国計」の欄に記入された数値にてご判断いただくこととなります。</p> <p>また、貨物自動車運送事業者以外の者については、当該義務の対象ではありません。</p>

<p>運送契約に係る書面については、運送申込書／運送引受書を指しているのか。また、運送依頼時、毎回この項目が入っている書面を交付しなければならないのか。</p>	<p>必要な事項が記載された書面であれば、特に書面の形態・様式等は問いません。また、例えば基本契約書を交わしている場合に、当該基本契約書に必要な事項が網羅されていれば、日々の運送依頼について書面交付は不要です。</p>
<p>従来の契約書や覚書または発注依頼書・請書に必要な項目を入れて当該書面の代わりにはできないのか。</p>	<p>既存の契約書等に必要な事項を追記して対応いただくことでも問題ありません。</p>
<p>保管を1年間しなければならないとあるが、どのような場面で使用するのか。</p>	<p>監査等において確認する場合があります。</p>
<p>「引越業者」はBtoC業者であり、この度の改正貨物自動車運送事業法についてはどのような扱い、解釈となるのかをお聞きしたい。</p>	<p>真荷主については、その定義に「自らの事業に関して」とあるため、一般消費者は該当しません。 また、引越を依頼する法人についても、引越自体は当該法人の事業ではないため、該当しません。 ただし、個人や法人が引越を貨物利用運送事業者に委託し、当該貨物利用運送事業者が他の貨物自動車運送事業者に運送委託した場合は、当該貨物利用運送事業者が真荷主に該当することになります。</p>
<p>運送契約は、多くの場合、基本契約書と日々の配送指示書で構成されているが、基本契約書には通常、個々の配送の詳細が記載されないことから、本規定で記載を要すべきとされる事項は、配送指示書に記載することになると考える。この理解で正しいか。</p>	<p>必要な事項が記載された書面であれば、特に書面の形態・様式等は問いません。仮に基本契約書に必要な事項が網羅されているのであれば、当該基本契約書の交付をもって書面交付義務を履行したこととなります。</p>
<p>実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しない場合について、「常に同一の貨物自動車運送事業者」は、一者である必要があるのか、複数者であっても該当するのか不明確であるため、明確化すべき。また、その場合の実運送体制管理簿の記載方法についても明記すべき。</p>	<p>当該規定については、「元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から法第二十四条の五第一項第一号の貨物自動車運送事業者のうち請負階層が最も大きいものに至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合」と修正しております。当該規定の考え方や記載方法等については、国土交通省HPで公表している「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」において詳しくお示ししておりますので、そちらをご確認いただけましたら幸いです。</p>

<p>書面の写しの保存に関する規定について、法第12条第1項及び第24条第2項は、書面の交付義務を定めるのみであり、その写しの保存義務を委任命令において定めることはできないのではないかと。</p>	<p>書面の写しの保存に関する規定については、法第12条第1項及び第24条第2項に基づく書面交付の義務付けの実施に必要な事項として、法第69条の委任に基づき定めるものとなります。</p>
<p>「法第24条第1項」とあるのは、「法第24条の2第1項」の誤りではないか。このような誤りが含まれる意見募集では、国民等が正確な改正の内容を把握することができないので、誤りを修正して再度意見募集を行うべきではないか。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、令和6年10月30日（水）16時ごろに概要を修正いたしました。 なお、当該修正箇所については、本省令改正において定めようとする事項そのものではなく、また、修正を行うことで規定内容に影響が生じるものではないことから、意見募集期間は当初のままとしております。</p>
<p>「その届出事項を定める」とあるが、どのような届出事項を定めるのが省令事項であり、そのような内容が記載されていないのでは、意見募集を行ったことにならないのではないかと。</p>	<p>届出事項については、他の同様の規定に倣った定型的なものであり、国民の権利利益の保護に直接影響を及ぼす性質のものではないことから、概要においては届出事項を定める旨のみを記載しているところです。</p>
<p>デジタル技術の活用と標準化の推進に関して言及すべきであると考えます。特に企業間にまたがる「契約」「実績報告」「請求」の3点からデジタル化を推進しないと今回の法改正の運用にのらぬと懸念している。</p>	<p>頂いたご意見については、本省令改正に直接関係するものではないため回答はいたしかねますが、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>義務化される「運送契約の書面交付」は運送条件等と運賃・料金の設定金額を双方で合意された後、運び終わった後の実績を基にした料金の金額調整と請求まで繋がらないと意味が無いと考える。</p>	<p>頂いたご意見については、本省令改正に直接関係するものではないため回答はいたしかねますが、今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>専業水屋に関しても運送契約の書面化及び実運送体制管理簿の作成を厳格に運用することを求める。</p>	<p>第一種貨物利用運送事業者については、改正法においても、書面交付義務や実運送体制管理簿の作成に係る通知義務が課されることとなっております。</p>
<p>運送契約に係る書面への記載事項等に荷役としては「附帯業務」だけでなく「荷待ち、荷役作業」も例示すべきと考える。 あと、荷主から運送申込書で、「運賃及び料金の支</p>	<p>「運送役務」又は「運送役務以外の役務」に含まれる内容については、個々の契約によるものと考えております。 なお、交付書面への記載事項等については、国土交通省HPで公表している「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」において詳しくお示ししております</p>

<p>払方法」だけでなく、想定される作業等の時間と設定した料金の 30 分ごとの設定価格を記載すべきだと考える。</p>	<p>ので、そちらをご確認いただけましたら幸いです。</p>
<p>書面の交付に代えることができる電磁的方法について具体的にご教示いただきたい。</p>	<p>電磁的方法については、例えば、以下のような方法が挙げられます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ①電子メール等による送受信 ②ウェブサイト上に表示された記載事項を契約の相手方がダウンロードする方法 ③契約の相手方がログインして閲覧するインターネットページにアップロードする方法 ④CD-R 等に記録して契約の相手方に交付する方法
<p>有料道路・サーチャージ料金のみならず、積下ろし荷役作業に関する費用の扱い、基準を超えた荷待ち・荷役業務に関する追加料金に関わる言及も含めてもらえないか。</p>	<p>有料道路利用料や燃料サーチャージについては「その他の特別に生じる費用に係る料金」の例示として規定しているものであり、これらに限らず、何らかの費用が生じる場合については当該費用に係る料金を書面に記載する必要があります。</p>
<p>当該書面に記載すべき事項として、有料道路の通行に係る料金を定めることになっているが、有料道路料金そのものの契約書への明示は不要としてもらえないか。</p>	<p>有料道路利用料については、例えば「運送に要した有料道路利用料については、実費を委託者が負担する」旨の記載があれば、具体的な金額が記載されていなくても問題ございません。</p>
<p>「前年度に行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量」の算出方法などを具体的に示してもらえないか。</p>	<p>「前年度に行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量」については、毎年国土交通省にご提出いただいている貨物自動車運送事業実績報告書の「輸送トン数（利用運送）・全国計」の欄に記入された数値にてご判断ください。</p>
<p>実運送体制管理簿の重量基準についてより具体的に記載してもらえないか。</p>	<p>「1.5 トン」については、真荷主から運送依頼があった時点での重量で判断します。なお、実重量が把握できない場合は、容積換算重量にて判断いただくことも差し支えありません。</p>
<p>フォーマットの統一、事業者のマスタ化等の原則電子化のルールを盛り込んでもらえないか。</p>	<p>頂いたご意見については、今後の施策の参考とさせていただきます。なお、実運送体制管理については電磁的記録による作成・保存も可能とされているところであり、「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」において、検索や</p>

	管理の容易性からも電磁的記録により作成・保存を行うことは有効である旨を記載しております。
運送契約を一意に識別するための識別子（運送契約NO.等）を記載事項として明記すべき。	運送契約の識別については、一義的には各事業者においてご対応いただくものであると考えております。
「元請事業者が実運送を行わない場合には常に同一の貨物自動車運送事業者が実運送を行う」旨の契約が締結されている場合は、実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しないこととされているが、実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成しない場合、「中抜き」の証拠が残らないのではないか。	当該規定については、「元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から法第二十四条の五第一項第一号の貨物自動車運送事業者のうち請負階層が最も大きいものに至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合」と修正しております。この要件に該当する場合、真荷主及び元請事業者はともに実運送事業者とその請負階層についてあらかじめ把握することが可能です。

※とりまとめの都合上、お寄せいただきましたご意見のうち、同趣旨のものは適宜集約し、また、内容を適宜要約しています。

※この他、本改正とは関係ないご意見が1件ございました。

(以上)