

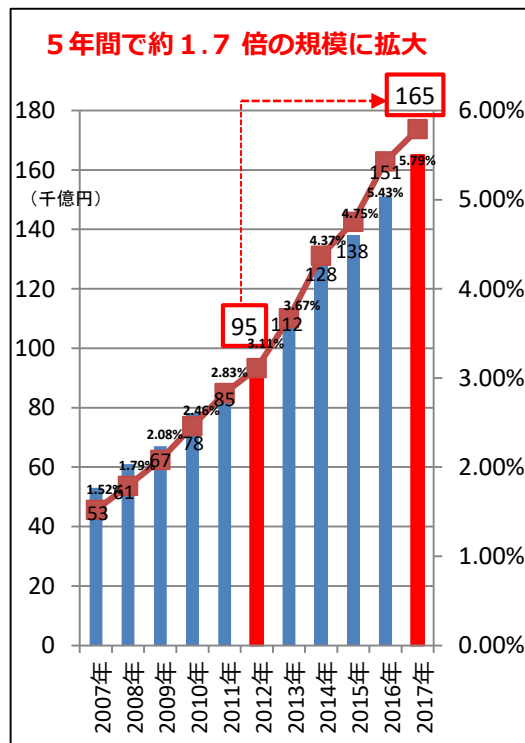
荷主及び準荷主の定義について

平成30年9月27日
資源エネルギー庁

法改正の背景（荷主規制の見直し）

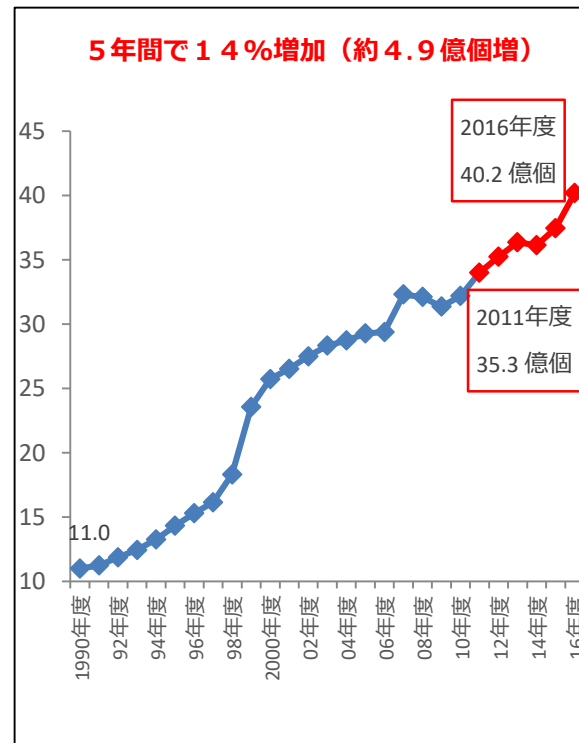
- 燃費向上だけでは大幅な省エネが難しい貨物分野については、物流の効率化が重要であるところ、
 - ネット通販市場の拡大（5年で1.7倍）に伴う小口配送・再配達増加
※宅配に伴うエネルギー消費の25%（原油換算で10万kl）が再配達によるもの。
 - B to B 輸送の荷受け側における手待ちの発生（手待ちは、発着双方で同程度発生）
- といった増エネの懸念要因への対応が急務。

【ネット通販市場規模の推移】



出典：経済産業省「電子商取引に関する市場調査」

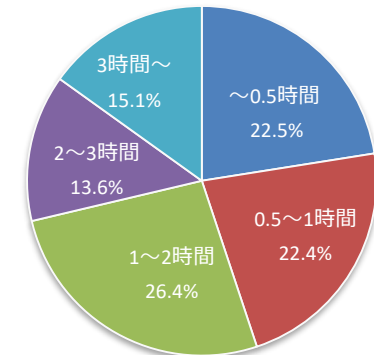
【宅配便取扱実績の推移】



出典：国土交通省「平成28年度宅配便等取扱個数の調査」

【手待ちの発生状況】

- 1 運行※あたりの手待ち時間の分布
→ 1 時間超：55.1%、2 時間超：28.7%



- 荷主都合による手待ち時間の発生状況
→ 発荷主側・着荷主側双方で手待ち発生

発着荷主別 (延べ発生回数：13,101回)		平均時間
発荷主	(48.5%)	1:11
着荷主	(51.5%)	1:03

※ 1 運行：回送運行を含め運転を開始してから運転を終了するまでの一連の乗務。

- 貨物の所有権を問わず、**契約等で輸送の方法等を決定する事業者**を荷主と定義することで、所有権が無いものの輸送方法等を決定する**ネット小売事業者**も省エネ法の対象に。
- ネット小売業界の優良取組事例を、荷主の省エネ取組の規範（判断基準）に追加。他の事業者の取組も促す。

現行法

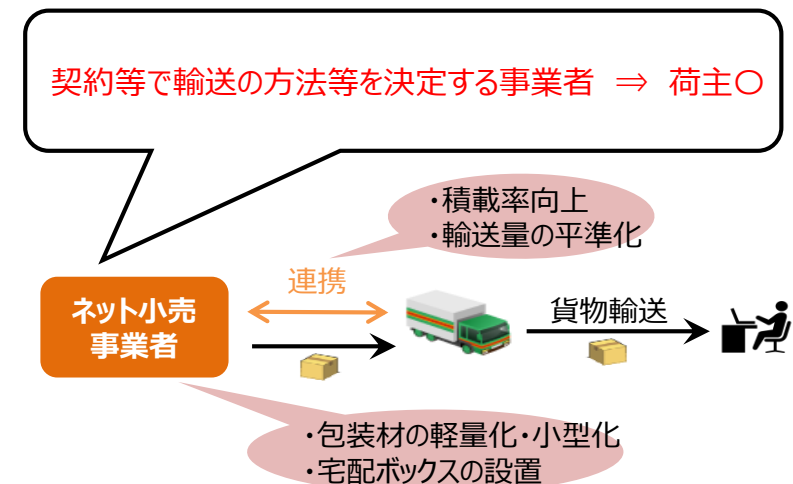
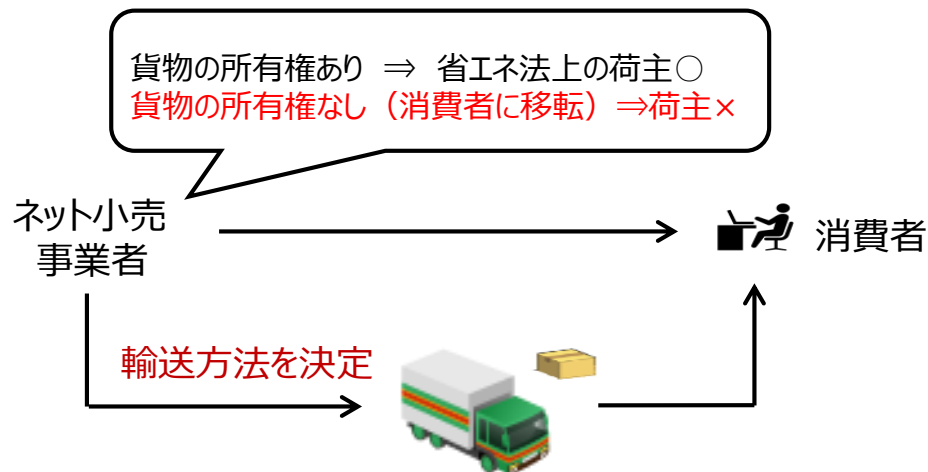
荷主 = 貨物の所有者

- ・工場→工場の輸送を念頭に、貨物の所有者を荷主と定義。
- ・ネット小売事業者には、貨物の所有権を持たない事業者も存在。輸送の方法等を決定しているが、捕捉されない。
（上位10社中、特定荷主は5社）

改正法

荷主 = 輸送の方法等を決定する事業者

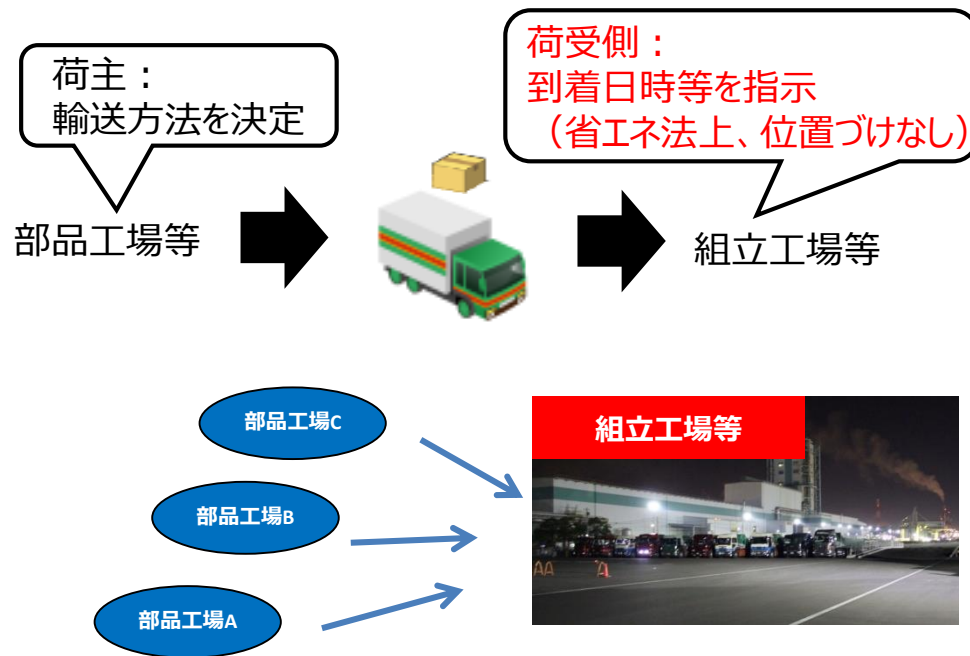
- ・貨物の所有権を問わず、契約等で輸送の方法等を決定する事業者を荷主と定義。
- ・貨物の所有権のないネット小売事業者も省エネ法の対象へ。
※貨物輸送事業者との契約がなく、輸送の方法等を決定していないモール事業者やC to Cの仲介事業者は対象外。



- 荷主が決定した輸送方法の下で、到着日時等を指示できる貨物の荷受側の事業者を新たに**準荷主**と位置づけ、貨物輸送の省エネへの協力を求める（努力規定）。

現行法

荷受側の省エネ努力は位置づけていない

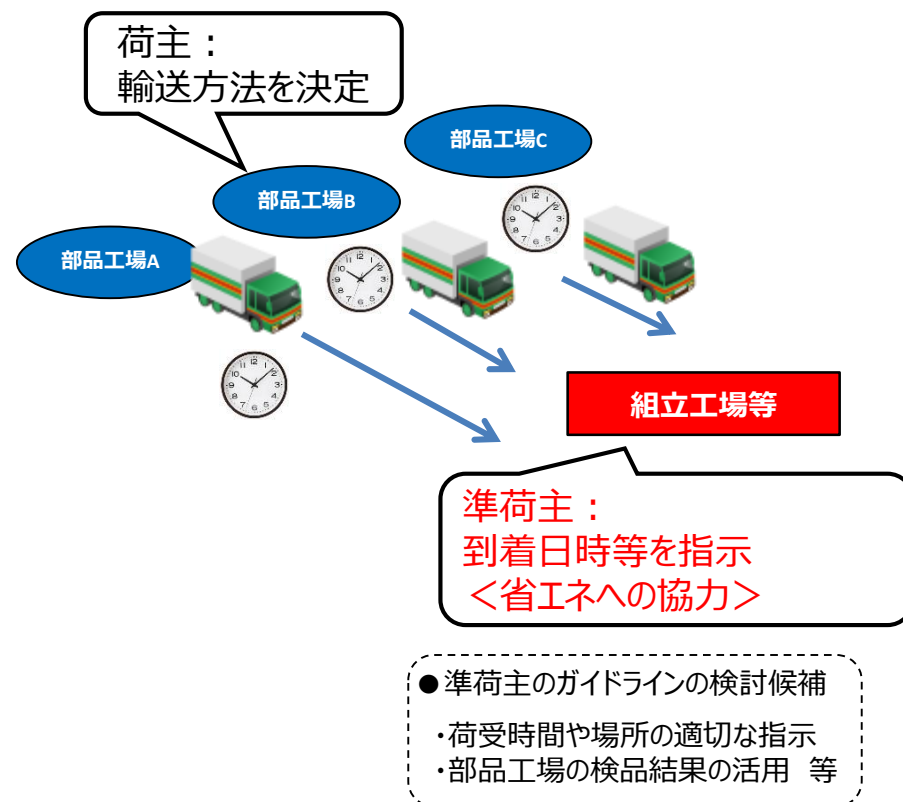


荷受け側が適切な行動をとらないと…
無秩序に到着・手待ち発生

改正法

準荷主 = 到着日時等を指示できる荷受側の事業者

- 貨物の到着時刻等を指示できる**荷受側の事業者を準荷主と位置づけ**、努力を求める。（努力規定）



改正省エネ法における荷主及び準荷主の定義

（荷主の定義）

第百五条 この款において「荷主」とは、次に掲げる者をいう。

- 一 自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。次号において同じ。）に関して貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させる者（当該者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送の全てについてその輸送の方法等が同号に掲げる者により実質的に決定されている場合を除く。）
- 二 自らの事業に関して他の事業者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送について当該他の事業者との契約その他の取決めにより当該貨物の輸送の方法等を実質的に決定している者として経済産業省令で定める要件に該当するもの

（準荷主の定義）

第百六条 （略）

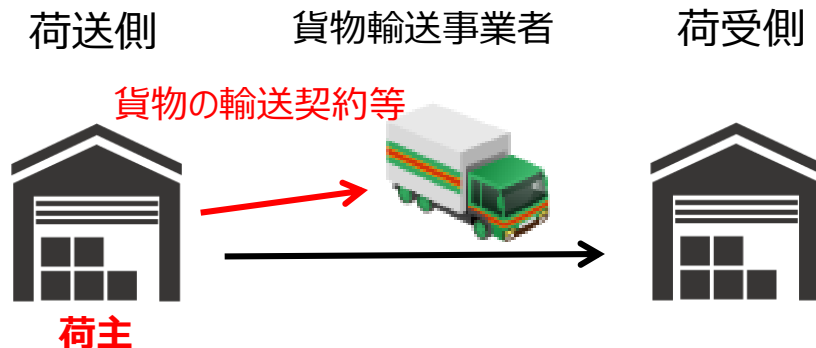
- 2 準荷主は、基本方針の定めるところに留意して、荷主が実施する前項第一号及び第二号に掲げる措置によるエネルギーの使用の合理化に資するよう、次項に規定する指示を適切に行うよう努めなければならない。
- 3 前項の「準荷主」とは、自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。）に関して、貨物輸送事業者が輸送する貨物を継続して受け取り、又は引き渡す者（荷主を除く。）であって、当該貨物の受取又は引渡しを行う日時その他の経済産業省令で定める事項についての指示を行うことができるものをいう。

改正法第百五条第一号で定められた荷主について

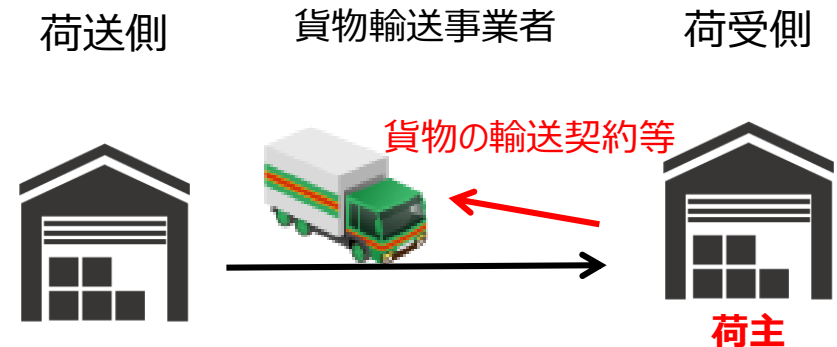
- 貨物輸送事業者との契約等により貨物を輸送させている事業者が荷主となる。ただし、他の事業者により実質的に貨物の輸送方法等が決定されている場合は除く。

呼称	根拠法	条文
一号荷主	第百五条第一号	<u>自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。次号において同じ。）に関して貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させる者（当該者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送の全てについてその輸送の方法等が同号に掲げる者により実質的に決定されている場合を除く。）</u>

荷送側が
荷主となる場合



荷受側が
荷主となる場合



改正法第百五条第二号で定められた荷主について

- 貨物輸送事業者との契約等がなくとも、貨物輸送事業者に貨物を輸送させている事業者との契約等において、**当該貨物の輸送方法等を実質的に決定している事業者は荷主となる。**

呼称	根拠法	条文
二号荷主	第百五条第二号	自らの事業に関して他の事業者が継続して貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送について <u>当該他の事業者との契約その他の取決めにより当該貨物の輸送の方法等を実質的に決定している者</u> として経済産業省令で定める要件に該当するもの

「輸送の方法等を実質的に決定している」とはということか？

貨物の輸送方法等の要素として、

①輸送モード（一定の料金内での輸送を指示した場合も、その料金内で利用可能な輸送手段を決定しているものとする。）

②受取日時、③受取場所、④引渡日時、⑤引渡場所

等が考えられるが、これらのうち①～③のすべてを決める場合を指す。

（※荷送側の場合）

「契約その他の取決め」とは何か？

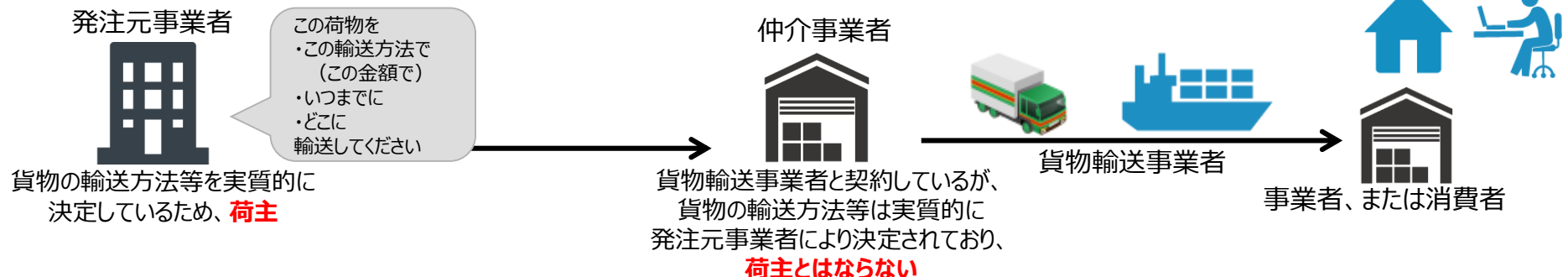
契約（貨物輸送契約、包括輸送契約、業務委託契約）の他にも、

・指示書

・約款

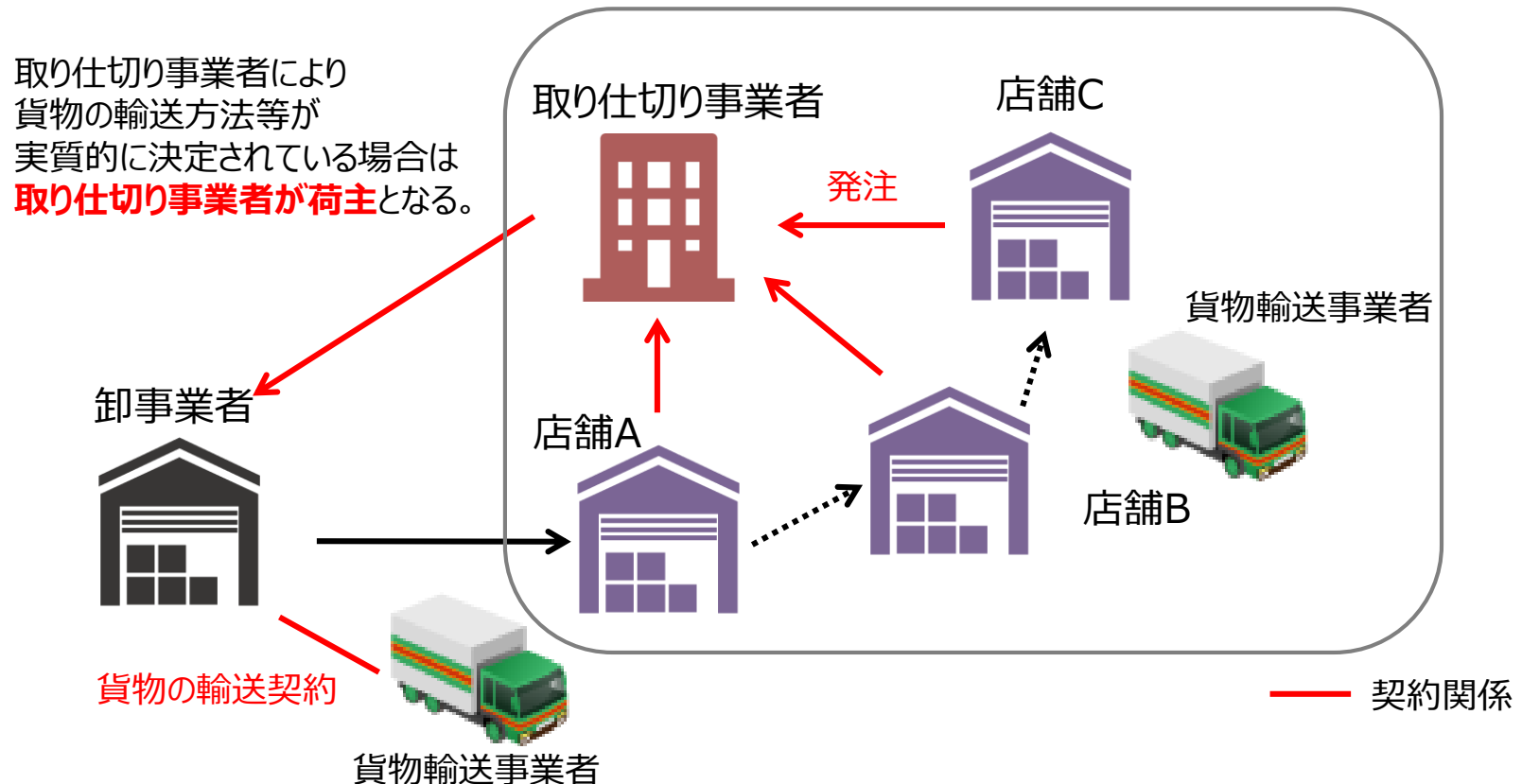
・口約束

等が考えられる。



貨物輸送事業者と契約等している事業者が一号荷主とならない事例

- 卸事業者から複数の店舗への流通を一括して取り仕切っている事業者（取り仕切り事業者）が実質的に決定した輸送の方法等に基づいて貨物輸送事業者から貨物を輸送させる**卸事業者は荷主とならず、この場合は取り仕切り事業者が荷主となる。**



改正法第百六条第三項で定められた準荷主について

- 貨物の受取又は引渡しを行う**日時その他、その場所を指示することができる事業者は準荷主**となる。

呼称	根拠法	条文
準荷主	第百六条第三項	「準荷主」とは、自らの事業（貨物の輸送の事業を除く。）に関して、 貨物輸送事業者が輸送する貨物を継続して受け取り、又は引き渡す者（荷主を除く。） であつて、 当該貨物の受取又は引渡しを行う日時その他の経済産業省令で定める事項についての指示を行うことができるもの をいう。

※ここで、「指示を行うことができる」とは、荷主と貨物輸送事業者の契約において、受取（又は引渡し）日時や場所に一定の幅が許容されており、準荷主が具体的な日時や場所を指示できる場合を指す。

荷受側が
準荷主となる場合

貨物の輸送契約
(受取日時・場所に
一定の幅が許容されている)



荷送側
荷主



荷受側
具体的な日時・場所を
指示できる場合は**準荷主**

荷送側が
準荷主となる場合

貨物の輸送契約
(引渡し日時・場所に
一定の幅が許容されている)



荷送側
具体的な日時・場所を
指示できる場合は**準荷主**



荷受側
荷主