

# トラック物流2024年問題に 関するオンライン説明会資料

---

令和7年3月19日

国土交通省トラック・物流荷主特別対策室

## ① 事前アンケートの結果について

## ② 新物効法の施行について

(質疑応答共有)

## ③ 改正貨物自動車運送事業法の施行について

(質疑応答共有)

※ ②、③は2、3月に全国で行われた国交省説明会の内容に基づき説明いたします。

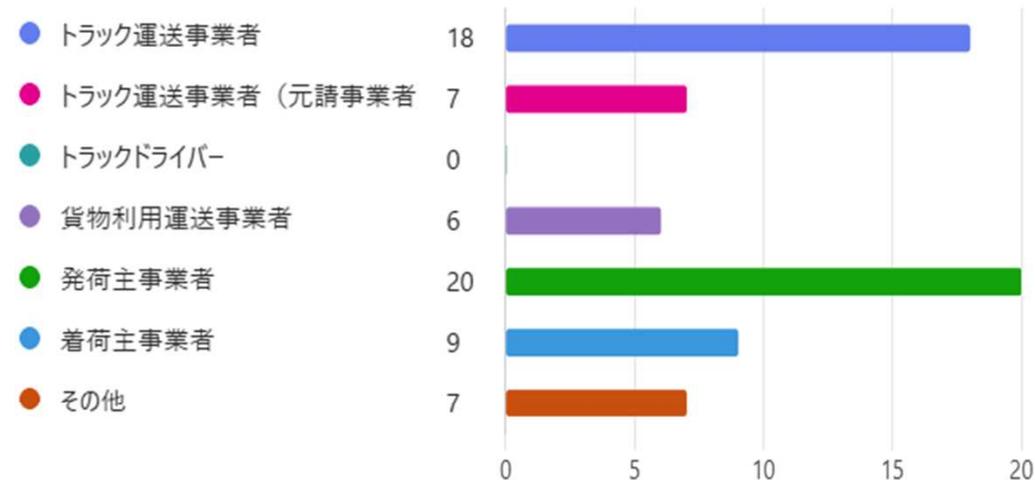
## ④ 参考資料紹介

④-1 最近のトピック（各省報道発表資料等）

④-2 参加者の問題意識、運賃交渉・業務効率化成功事例

# 事前アンケート結果①

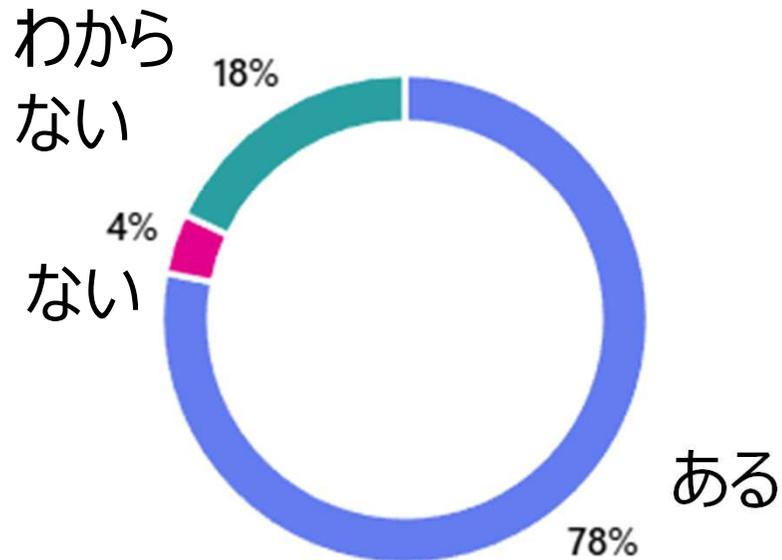
## 回答者種別



## 説明会、興味のあるテーマ



## 物流維持への不安の有無



# 事前アンケート結果②

## 物流維持への不安（具体的内容）

### 実運送トラック運送事業者

- ・人員確保
- ・ドライバーの休憩(食事)場所
- ・猛暑時のアイドリングストップ
- ・運転手不足、配車マン不足
- ・人、燃料費、車両の高騰

### その他事業者

- ・取引先が急に規模を縮小している。（一次請けが元請けに対して）
- ・燃料費の高騰が痛い
- ・給料UP困難による人材確保・流出
- ・運転者の引き抜き・勧誘をする同業者の動き
- ・設備投資と教育が必要な仕事に、規模が小さい運送業が多すぎる。

### 発・着荷主事業者

- ・物流の波動への対応(繁忙期のトラック手配) が年々難しくなっている。
- ・一般に比べると特殊荷役側なので維持には不安。紙・パルプは減少が続いており何とかなっているが、需要が下げ止まった時には物流側とバランスできないのではと不安視する。
- ・長距離はモーダルシフトや直送⇒DC化による定時運行化で対応して行けるが今後は更にラストマイルへの集中が課題になる。ラストマイルを運びきれるか？納期遅延の定着を取引先（最終的には国民）が受け入れられるか？
- ・人件費、燃料費用、トラック価格など価格が高騰するばかりで今後は不安。
- ・この先の運送業者、ドライバーの削減に対する自社物流の今後
- ・将来、配送できなくなる可能性や、倉庫内の人手を確保できない可能性が否定できない。
- ・物流面も倉庫面も規制が多く、関係各所が疲弊してきているように感じる。  
付帯作業削減のために、着荷主に交渉に行ったとしても、人手不足という介入し難い問題にぶつかってしまう。  
このまま法律が一人歩きして、実態の改善につながらないのでは・・・と思うことはある。
- ・物流体制の継続性と物流品質の担保
- ・運送業者が商売を止める事が起きている。
- ・慢性的な庫内作業員及び、ドライバー不足
- ・トラックドライバーのなり手の少なさ、高齢化について。
- ・人件費、燃料費用、トラック価格など価格が高騰

# 事前アンケート結果③

## 物流パートナー選定の重要項目

● 安全に製品を届けてくれるか

● 安く運んでくれるか

● 納期を守って届けてくれるか

● 長く付き合い合える相手か

● 経営状況が安定しているか

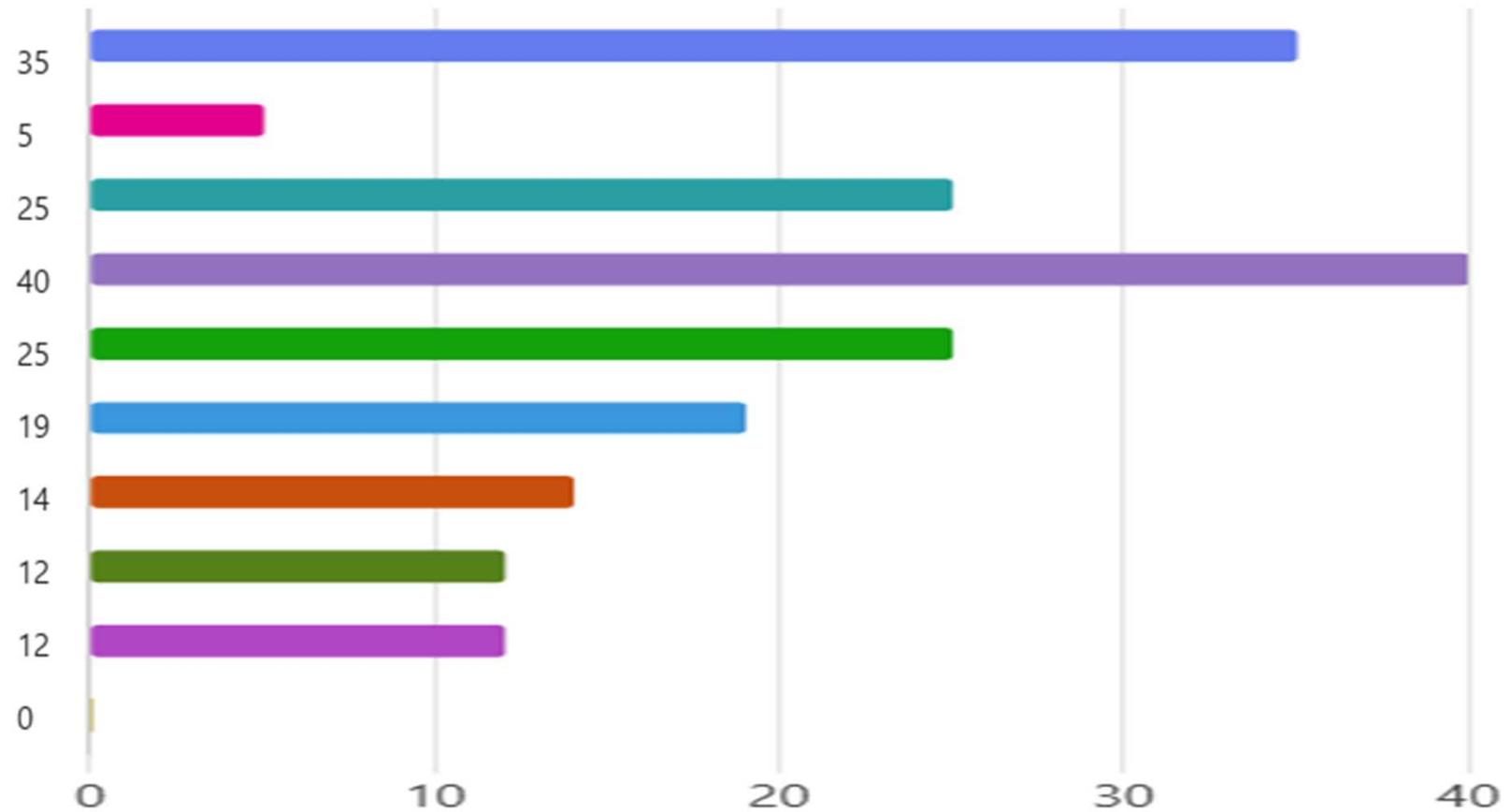
● 労働者の雇用が安定しているか

● 行政処分を受けていないか

● 代表者が信用できるか

● 担当者が信用できるか

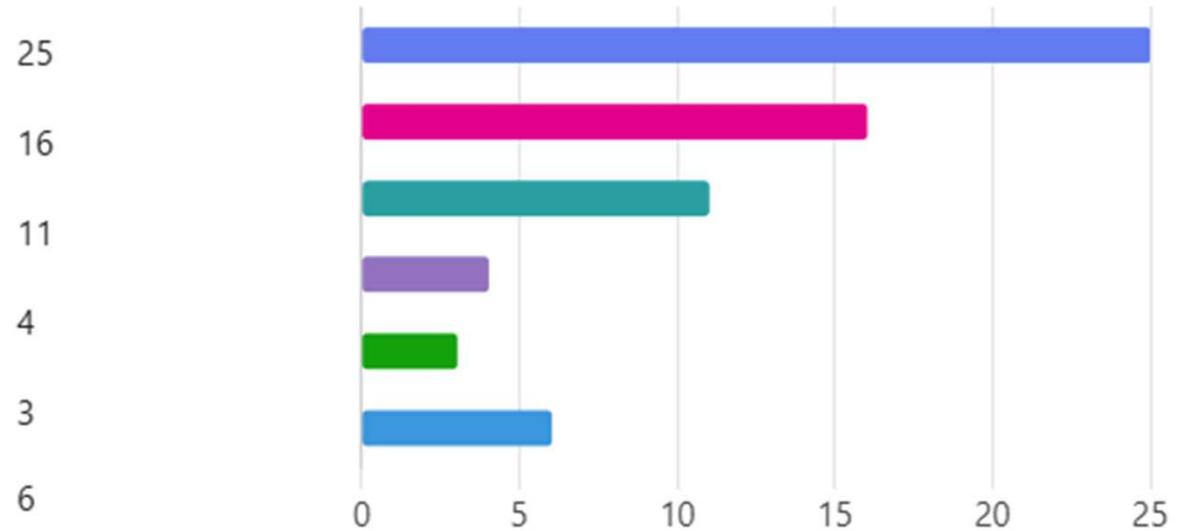
● その他



# 事前アンケート結果④

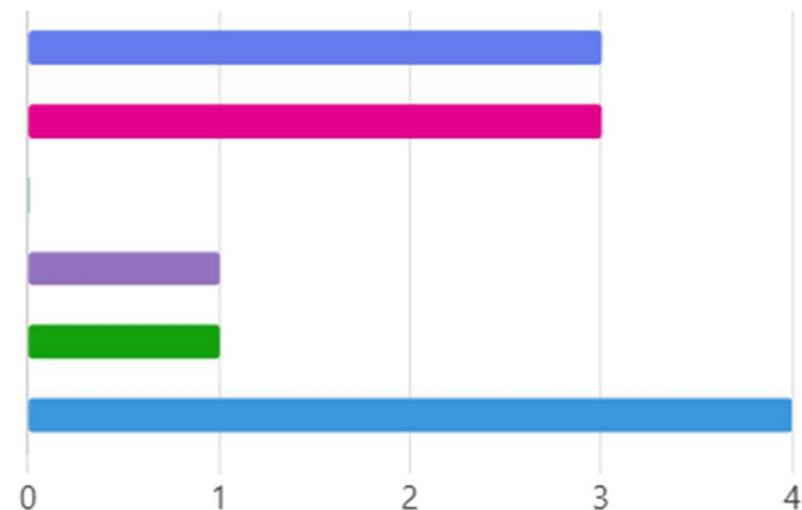
トラックドライバーの「運送」に係る仕事の範囲はどこまでだと考えますか。

- 荷物を積んだトラックを現地に到着させるまで（荷台からの卸しは着荷主側で行う。）
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に下すまで（フォークリフト使用）
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に下すまで（手卸し）
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に卸し、着荷主指定の場所（倉庫内）に定...
- 基本的になんでも指示した作業はしてもらえる（させられる）。
- その他



作業を依頼されている場合、その理由を教えてください。

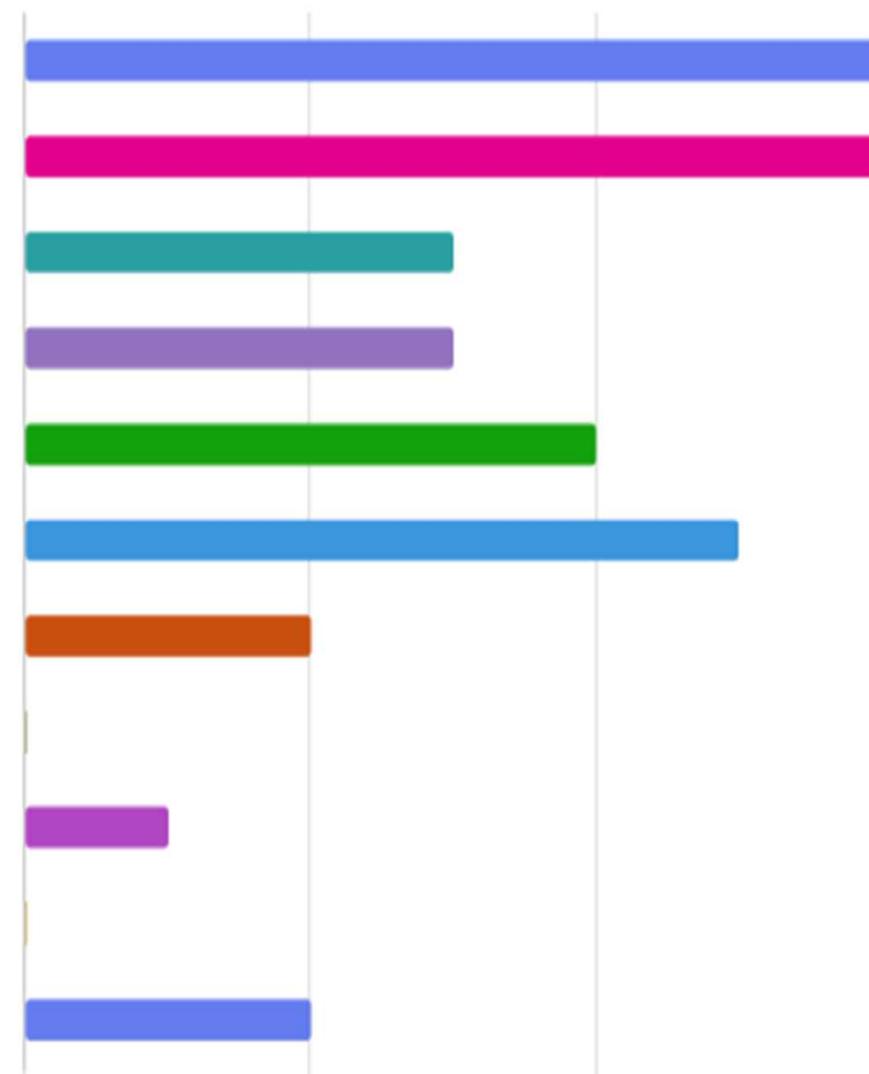
- トラックドライバーの役目だと思うから 3
- これまでもやってもらっているから 3
- こちらも人手不足なので 0
- 運賃に作業分も含まれていると思うから 1
- 理由は良くわからない 1
- その他 4



# 事前アンケート結果⑤

どのような作業を依頼されていますか。

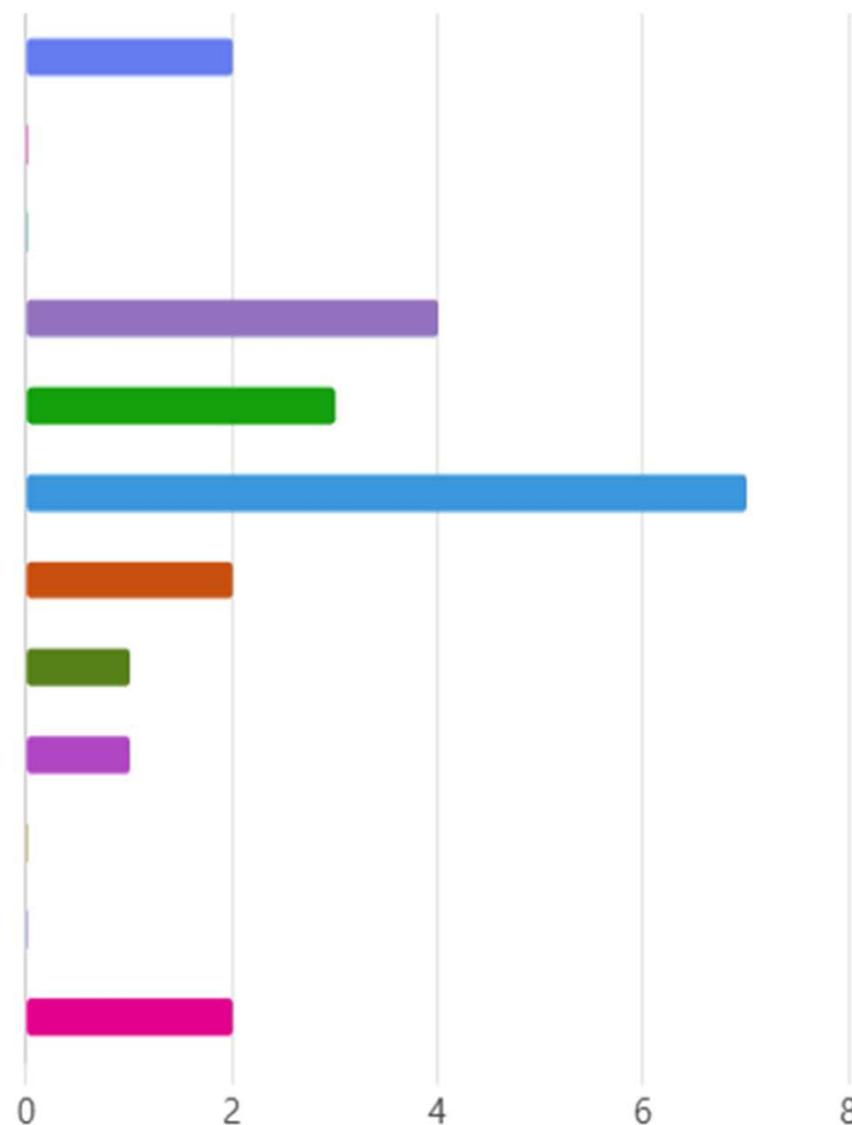
● フォークリフトを使った貨物の整理（はい作業）	6
● 方面別の仕分け	6
● いったん卸した場所からの移動（縦持ち、横持ち）	3
● 荷主指定の棚入れ	3
● ラベル貼り	4
● 検収・検品	5
● 貨物の荷造り	2
● 貨物の保管	0
● 品代金の取り立て	1
● 荷掛け金の立て替え	0
● その他	2



# 事前アンケート結果⑥

現在収受できている運賃の水準は会社全体の平均で、標準的運賃の何割くらいですか。

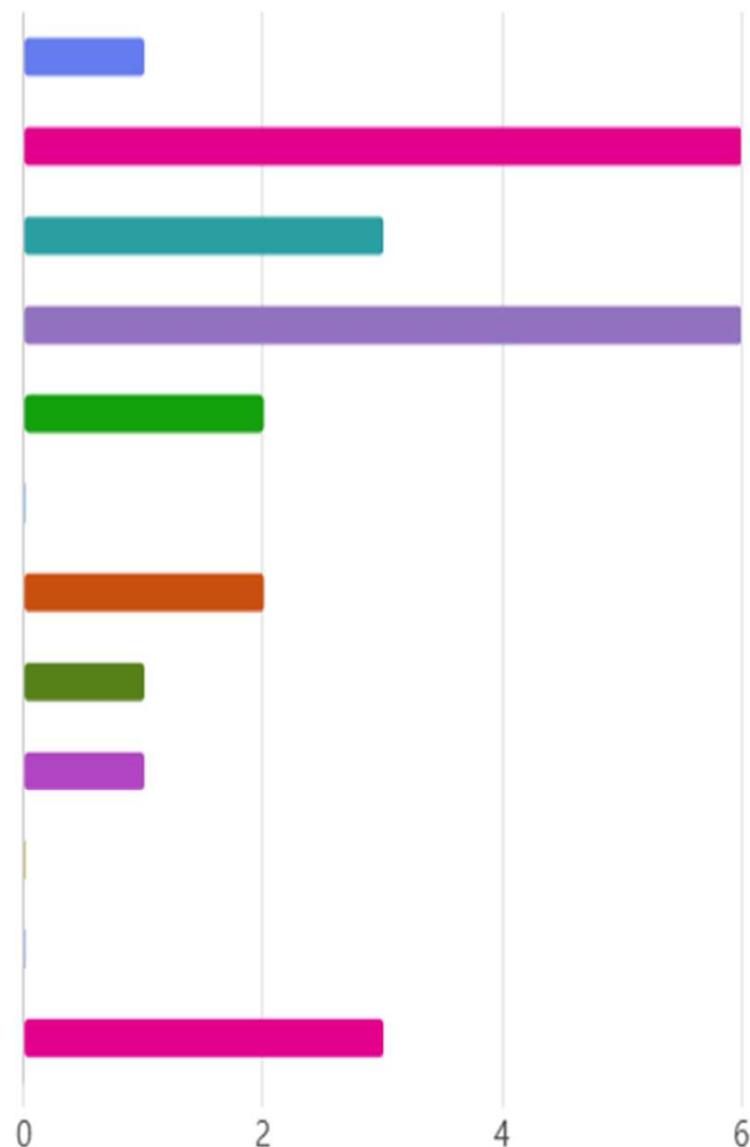
- 標準的運賃の水準以上 2
- 標準的運賃と同等程度 0
- 標準的運賃の9割程度 0
- 標準的運賃の8割程度 4
- 標準的運賃の7割程度 3
- 標準的運賃の6割程度 7
- 標準的運賃の5割程度 2
- 標準的運賃の4割程度 1
- 標準的運賃の3割程度 1
- 標準的運賃の2割程度 0
- 標準的運賃の1割程度 0
- 標準的運賃の計算の仕方が分からない 2



# 事前アンケート結果⑦

トラック事業者以外の物流事業者の皆様にお聞きします。現在収受できている運賃・料金の水準は、会社全体の平均で、適正と思われる額の何割くらいですか。

● 適正運賃・料金水準以上	1
● 適正運賃・料金の水準程度	6
● 適正運賃・料金の9割程度	3
● 適正運賃・料金の8割程度	6
● 適正運賃・料金の7割程度	2
● 適正運賃・料金の6割程度	0
● 適正運賃・料金の5割程度	2
● 適正運賃・料金の4割程度	1
● 適正運賃・料金の3割程度	1
● 適正運賃・料金の2割程度	0
● 適正運賃・料金の1割程度	0
● 適正運賃・料金の水準が分からない。	3



① 事前アンケートの結果について

② 新物効法の施行について

(質疑応答共有)

③ 改正貨物自動車運送事業法の施行について

(質疑応答共有)

※ ②、③は2、3月に全国で行われた国交省説明会  
の内容に基づき説明いたします。

④ 参考資料紹介

④-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)

④-2 参加者の問題意識、運賃交渉・業務効率化成功事例

令和7年3月19日  
トラック物流2024年問題に  
関するオンライン説明会

# 新物効法の施行について

令和7年2月・3月  
物流・自動車局  
物流政策課

## 今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
- **2024年11月27日** **合同会議取りまとめ**を策定・公表
- 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布

- **2025年4月1日** **法律の施行①**
  - 基本方針
  - 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
  - 判断基準に関する調査・公表 等

特定事業者の指定に向け、  
荷主：取扱貨物重量の把握  
トラック：車両台数等の把握  
倉庫：保管量の把握

- **2025年秋頃 (P)** **判断基準に関する調査・公表**の実施

- **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

定期報告に向けて  
・実施状況把握  
・荷待ち時間等の計測（荷主等）

- **2026年4月末 (P)** **特定事業者の届出～指定手続**  
→荷主は、指定後速やかに**物流統括管理者の選任届出**

- **2026年10月末 (P)** **中長期計画**の提出
- **2026年秋頃 (P)** **判断基準に関する調査・公表**の実施

- **2027年7月末 (P)** **定期報告**の提出

# 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

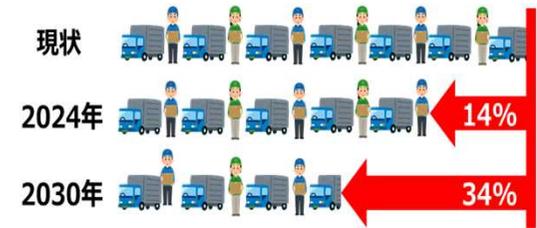
## 背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、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を整備。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



## 改正法の概要

### 1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

### 【流通業務総合効率化法】

○①**荷主**\*1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。  
\*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制措置

### 【貨物自動車運送事業法】

○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け\*2。

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を**義務付け**。

\*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### 3. 軽トラック事業者に対する規制措置

### 【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。

○国交省HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

# 荷主・物流事業者に対する規制措置のポイント

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を図る。

## すべての事業者

○①**荷主\***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

\* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

## 一定規模以上の事業者

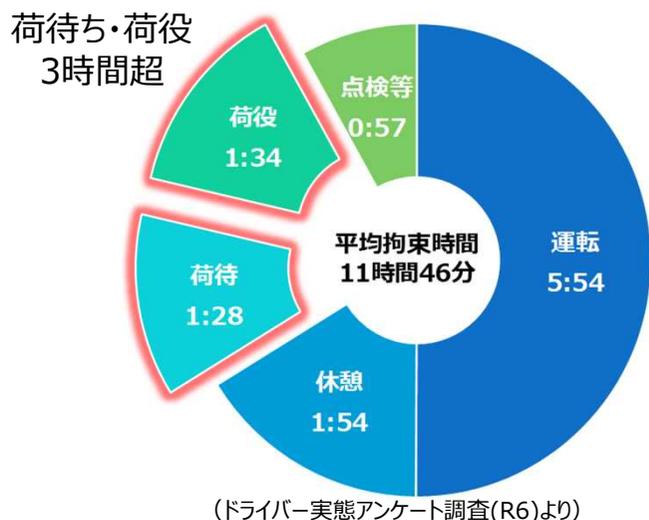
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】--- 【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】 --- 【荷主等が取り組むべき措置の例】 ---



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役等時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載効率の向上等	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

# 新物効法の施行に向けた検討状況

- 国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日より、新物効法に基づく運送・荷役等の効率化に向けた基本方針、荷主・物流事業者の努力義務、判断基準等を施行。**

※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

## 基本方針のポイント ※本年(2025年)4月1日施行

### (1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

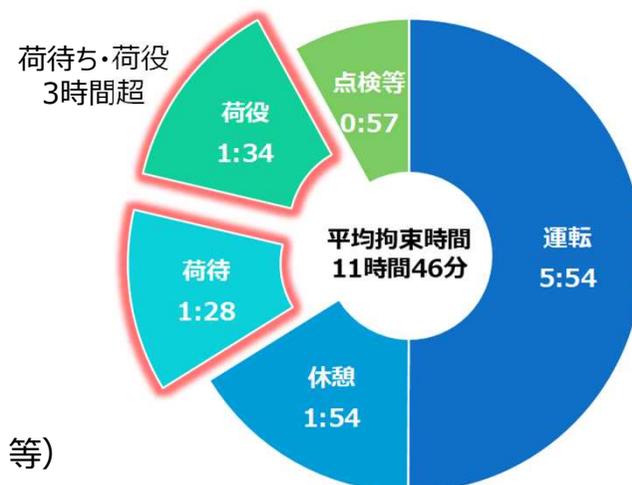
### (2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

### (3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



### (4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- 再配達削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
- 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

### (5) その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

- 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

(ドライバー実態アンケート調査(R6)より) 15

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

○ **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・ 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・ バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

○ 荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に係る事業者等の責務＞

○ 荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモール等の運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。16

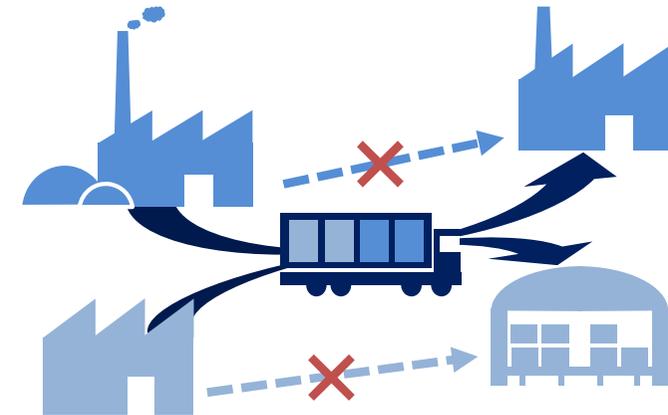
## 積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、**輸送網を集約**すること
- 荷主や他のトラック事業者等と協議を実施し、**配送の共同化**に取り組むこと
- 求貨求車システム等を活用した復荷の確保により、**実車率の向上**を図ること
- 配車システムの導入等により、**配車・運行計画の最適化**を行うこと
- 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**積載することが可能な貨物の総量を増加**させること

※ このほか、合同会議の取りまとめを踏まえ、

- ・トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主が自ら荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に実際に要したこれらの時間について情報提供すること
- ・関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること
- ・荷主が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
- ・取引先に対して、共同輸配送のための個建て運賃の導入やリードタイムに応じた運賃設定、標準仕様パレットの活用などの提案を行うこと

等にも取り組んでいただきたい。



積合せによる輸送網集約



地域の配送の共同化



求貨求車システムの活用

# 荷主（発荷主・着荷主）の判断基準・解説書の概要

## 積載効率の向上等

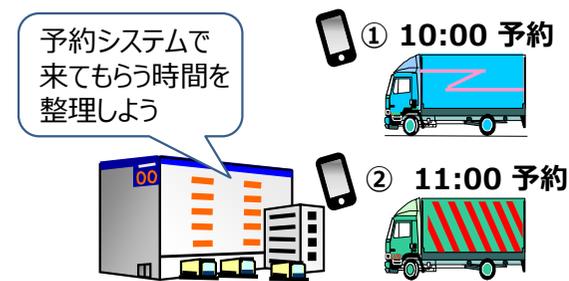
- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達等）の連携を促進**すること 等



リードタイムの確保

## 荷待ち時間の短縮

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約受付システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと） 等



予約受付システムの活用

## 荷役等時間の短縮

- **パレット、カゴ車等の輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- 貨物の出荷の際に、**出荷荷積み時の順序**や**荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減**と**積卸し作業の効率化**を図ること
- ASNの活用、バーコード等の商品の識別タグの導入等により、**検品の効率化**を図ること
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保**し、作業環境を整えること 等

ユニット検品  
リスト上のパレットを  
チェックするだけ



検品の効率化



<特定事業者の指定基準>

○中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる**一定規模以上の事業者（特定事業者）**について、全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

**特定荷主・特定連鎖化事業者**  
取扱貨物の重量 9万トン以上  
(上位3,200社程度)

**特定倉庫業者**  
貨物の保管量 70万トン以上  
(上位70社程度)

**特定貨物自動車運送事業者等**  
保有車両台数 150台以上  
(上位790社程度)

<中長期計画・定期報告の記載内容>

**中長期計画**

- 作成期間
  - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
  - (1) **実施する措置**
  - (2) 実施する措置の**具体的な内容・目標等**
  - (3) 実施**時期** 等

**定期報告**

- 記載内容
  - (1) 事業者の**判断基準の遵守状況** (チェックリスト形式)
  - (2) 判断基準と**関連した取組に関する状況** (自由記述)
  - (3) **荷待ち時間等**の状況【荷主等】
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
  - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
  - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能 等

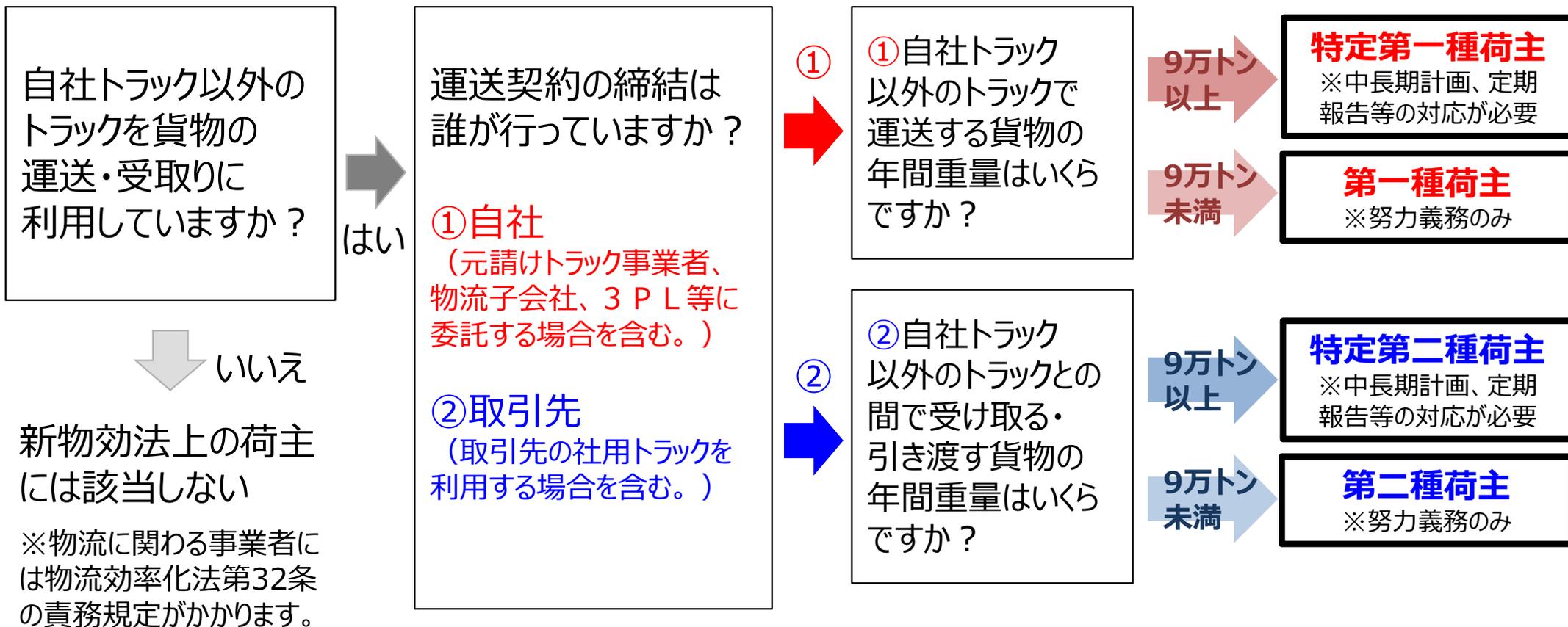
※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みと合わせて具体化。

<物流統括管理者（CLO）の業務内容> ※CLO : Chief Logistics Officer

○**物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資、デジタル化、物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
- ・ **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築**や**社内研修の実施** 等

# (補足) 荷主の区分の考え方



## 【留意事項】

- 運送事業者との運送契約について、自社契約、取引先契約(自社で貨物の受渡しを行うものに限る。以下同じ。)の両方がある場合、第一種荷主、第二種荷主の両方に該当します。(フローチャートの①、②両方に該当します。)
- 取扱貨物の重量は、受取り、引渡しで区別せず、自社契約分、取引先契約分のそれぞれで、受取り分と引渡し分の貨物重量を合算します。(例えば、年間受取貨物重量5万t、年間引渡貨物重量5万t、いずれも取引先契約の運送事業者とやり取りしている場合、第二種荷主としての取扱貨物重量10万tとなり、特定第二種荷主に該当します。)

# 短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

## 【法】第三十条(定義)

四 荷待ち時間 運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、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であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

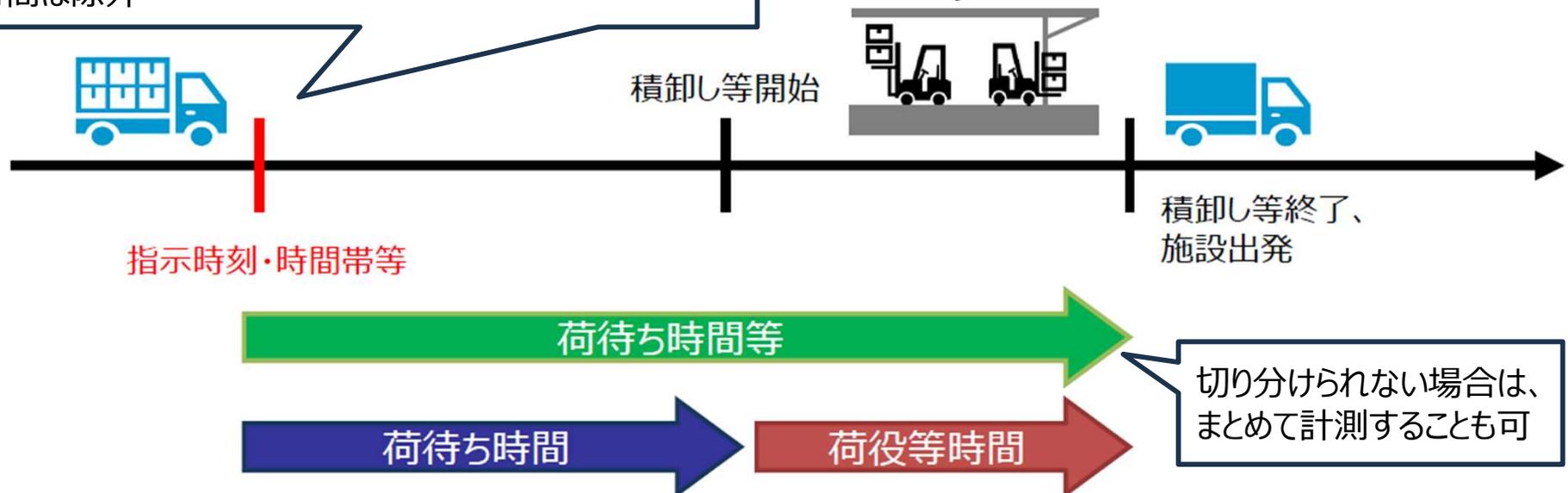
五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務(以下「荷役等」という。)に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

### (荷待ち時間の起点)

- 到着時刻・時間帯の指示等がない場合：到着時刻から
- 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：
  - ① 指示時刻等より早く到着 指示時刻等から
  - ② 指示時刻等に到着 到着時刻から
  - ③ 指示時刻等より遅く到着 到着時刻から
- ※ 到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻
- ※ 休憩時間は除外

### (荷役その他の内容)

- 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（検品）
- 荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
- 代金の取立て又は立替え
- 荷主等が行う荷役への立会い
- その他の通常運転の業務に付帯する業務



**Q. 特定事業者の基準（取り扱い貨物重量9万トン）に当てはまらなければ、努力義務は生じないということ？**

**A. いいえ、全ての荷主・物流事業者に対して、積載効率の向上、荷待ち時間削減、荷役時間の短縮を柱とした物流効率化に向けた取組みが努力義務として課せられます。**

更に実効性を高めるため、基本方針、判断基準を策定し、公表しています。今後国から荷主・物流事業者に対して指導助言を行うこともあり得ます。

また、荷主等の判断基準について、物流事業者を対象として定期的なアンケート調査を行い、取組状況を把握するとともに、これらの回答の点数の高い者・低い者も含め公表することも検討しています。

## Q. すべての事業者に課せられる「努力義務」について、具体的な数値目標はあるの？

A. 「基本方針（農水省、経産省、国交省による告示）」により、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指すこととされています。

- ① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**  
（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**  
（全体の車両で積載効率44%に増加）

## Q. 第一種荷主、第二種荷主とは何？

A. 第一種荷主は、トラック事業者と契約を結ぶ者とされています。

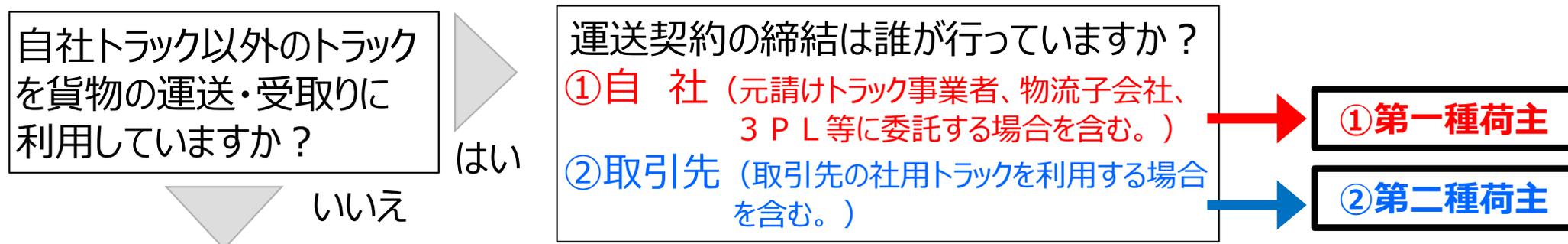
**(荷物の運送を委託する発荷主、荷物の引き取り運送を委託する着荷主が該当する。)**

第二種荷主は、以下に該当する者とされています。

- ・トラックドライバーから貨物を受け取る(倉庫事業者などに受け取らせる)者。
- ・トラックドライバーに貨物を引き渡す(倉庫事業者などに引き渡させる)者。

**(荷物を受け取る着荷主、引き取り運送で荷物を引き渡す発荷主が該当する。)**

(荷主の区分の考え方) P19より抜粋



新物効法上の荷主には該当しない

※物流に関わる事業者には物流効率化法第32条の責務規定がかかります。

## Q. 特定荷主の指定基準（取り扱い貨物重量9万トン）はどうやって計測する？

A. 荷主区分ごとに以下の算定を行うこととされています。

**特定第一種荷主**：各年度において、**貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の合計の重量を算定**

**特定第二種荷主**：各年度において、以下の貨物の合計の重量を算定

- (i) 自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物
- (ii) 自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物
- (iii) 自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物
- (iv) 自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物

※当該第二種荷主が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該第二種荷主が貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができないものを除く。

**連鎖化事業者**：各年度において、以下の貨物の合計の重量を算定

- (i) 当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物
- (ii) 当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物

※当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない貨物を除く。

## Q. 取り扱い貨物重量の算定が困難な場合はどうすれば良い？

A. 軽い重量の貨物を取り扱う発荷主となる業種や、卸売業、小売業などの**着荷主となるケースが多い特殊性を有する業種**においては、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定されるため、**重量の算定に当たっては、例えば、下記の算定方法を用いることも可能です。**

### 取り扱い貨物重量の算定が困難な場合の算定方法（例）

- ・ 商品マスタ等において重量のデータを集計することが可能な場合にあっては、当該**システムに登録されている重量を元に換算**する
- ・ 容積を把握している場合においては、**1立方メートルあたり280kgとして換算**する
- ・ 輸送するトラックの最大積載量を貨物の重量として換算する
- ・ 売上金額や仕入金額を元に貨物の重量を換算する 等

## Q. 運送を行わせた「貨物の合計の重量」とは？

A. 運送フロー（貨物の発地から最終到着地まで）全体の重量になります。

（例）自社拠点間の運送においてmトンの貨物を  
**「自社工場 → 自社物流センター → 卸会社倉庫」**というフローで運送する場合。



**上記の場合、mトンの貨物を2回運送させているため、フロー全体における「取扱貨物の重量」は2mトンとなる。**

※トラックの輸送実績算定方法に合わせたもの。よって、自社工場や自社施設等の施設が同一拠点内になる場合、同一拠点内の施設間の運送は計測対象に含めない。

## Q. 中長期計画の作成、定期報告の具体的項目は？

A. 3省合同会議とりまとめにより、以下の内容が公表されています。

### 中長期計画

#### ○作成期間

- ・ 毎年度提出することを基本としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出

#### ○記載内容

- (1) 実施する措置
- (2) 実施する措置の具体的な内容・目標等
- (3) 実施時期 等

### 定期報告

#### ○記載内容

- (1) 事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式）
- (2) 判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述）
- (3) 荷待ち時間等の状況【荷主等】

#### ○荷待ち時間等の状況の計測方法

- ・ 取組の実効性の確保を前提としてサンプリング等の手法を許容
- ・ 荷待ち時間等が一定時間以内の場合には報告省略が可能 等

## Q. 自社が

- ①【製品の発荷主(トラック事業者と運送契約)】
- ②【原料仕入れで着荷主(仕入れ先メーカーが契約したトラックから貨物を受け取る)】

の両方に該当する場合、①で第一種荷主、②で第二種荷主となり、各々の貨物取扱量が9万トンを超えると、第一種、第二種両方について特定荷主の義務がかかるの？

A. そのとおりです。

## Q. 特定荷主の対象企業に届出前の事前通知はあるの？ 又、指定後HP等で公表する予定はあるの？

A. あくまでも企業からの届出により、内容を精査した結果該当する場合は指定が行われます。  
指定事業者の公表については今後検討していきます。

① 事前アンケートの結果について

② 新物効法の施行について

(質疑応答共有)

③ **改正貨物自動車運送事業法の施行について**

(質疑応答共有)

※②、③は2、3月に全国で行われた国交省説明会の内容に基づき説明いたします。

④ 参考資料紹介

④-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)

④-2 参加者の問題意識、運賃交渉・業務効率化成功事例

令和7年3月19日  
トラック物流2024年問題に  
関するオンライン説明会

# 改正貨物自動車運送事業法の施行について

物流・自動車局  
貨物流通事業課

# 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

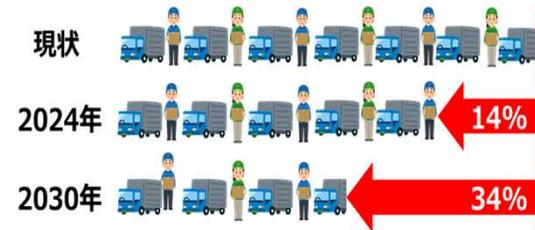
## 背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、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を整備。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



## 改正法の概要

### 1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

○①**荷主**\*1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。  
\*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

### 【流通業務総合効率化法】

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

### 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

### 【貨物自動車運送事業法】

○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け\*2。

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**\*3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を**義務付け**。

\*2-3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### 3. 軽トラック事業者に対する規制的措置

### 【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

## トラック事業者の取引に対する規制的措施

## 【貨物自動車運送事業法】

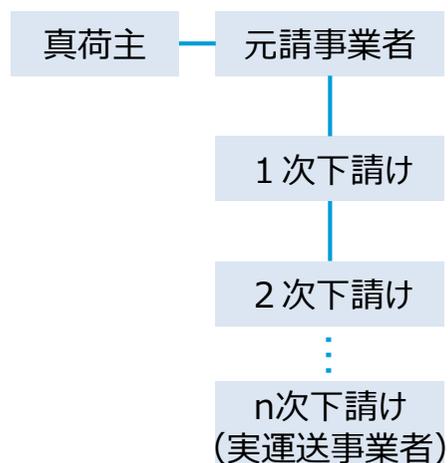
物流業界の多重下請構造の是正に向けた取組につなげるとともに、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- **運送契約締結時**に、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面の交付**を義務付け\*。【法第12条、第24条第2項・第3項関係】
- 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**について**努力義務**\*を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任を義務付け。【法第24条第1項、法第24条の2～第24条の4関係】
- **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け。また、**各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を義務付け。【法第24条の5関係】

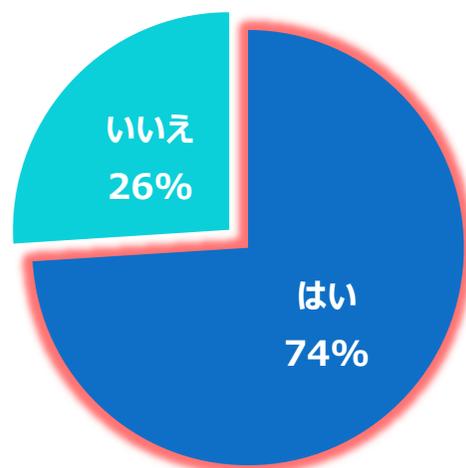
\* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

⇒ **令和7年4月1日施行**

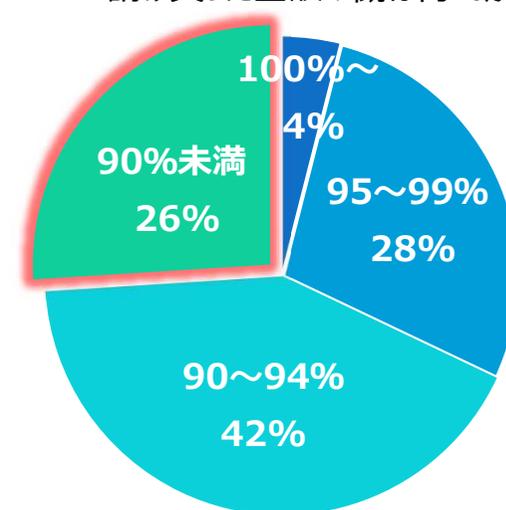
----- 【多重下請構造のイメージ】 -----



----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 -----



----- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、  
請け負った金額の概ね何%か】 -----



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。  
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

## 1.書面交付関係

- 運送契約締結時に、以下の事項について記載した**書面交付**を義務付け
  - ・ 真荷主\*とトラック事業者が運送契約を締結するときは、**相互の書面交付**（法第12条）
  - ・ トラック事業者等が利用運送を行うときは、**委託先への書面交付**（法第24条）
- 交付した書面については、その写しを**一年間保存**すること

\*「真荷主」とは、以下の①～③のすべてに該当する者を指す。

- ① 自らの事業に関して
- ② 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、
- ③ 貨物自動車運送事業者以外のもの

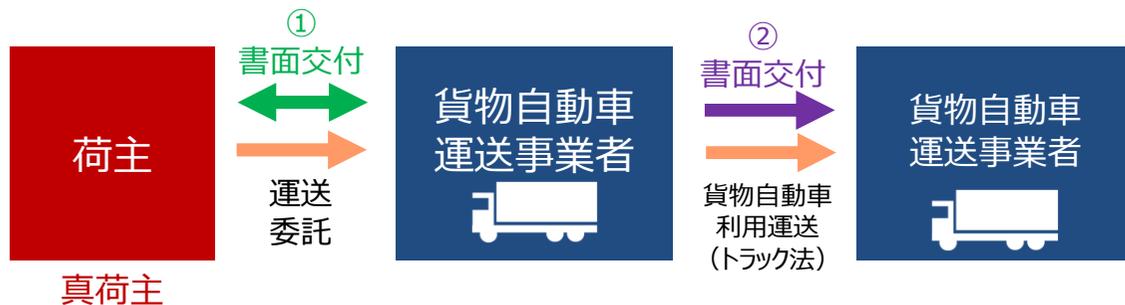
### 【交付書面の記載事項】

- ① 運送役務の内容・対価
- ② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
- ③ その他の特別に生ずる費用に係る料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）
- ④ 運送契約の当事者の氏名・名称及び住所
- ⑤ 運賃・料金の支払方法
- ⑥ 書面の交付年月日

- ・ メール等の電磁的方法でも可
- ・ 基本契約書が交わされている場合、その基本契約書に記載されている内容については省略可

# 書面交付の義務付けについて

## <パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



- ①：第12条の規定に基づく書面交付  
(真荷主⇔トラック事業者)
- ②：第24条の規定に基づく書面交付  
(トラック事業者・利用運送事業者  
⇒トラック事業者・利用運送事業者)

## <パターン2：荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>



## <パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



36  
貨物利用運送事業者にも  
書面交付の義務がかかる

# 交付書面の一例

※赤字は法定事項

## 運送申込書／運送引受書

(※)申込者は本枠内を記入します。  
ただし、申込者が個人(個人事業主を除く)又は貨物自動車運送事業法第12条第1項の「真荷主」である場合、申込時にグレー部分は空欄でも構いません。

I 運送契約の当事者等		申込日：令和 7年 4月 1日
申込者	社名又は氏名	〇〇食品㈱
	住所	栃木県〇〇市〇〇1-1-1
	電話	028-111-****
	FAX	028-222-****
荷受人	社名又は氏名	△△商店
	住所	東京都△△区△△3-3-3
	電話	03-5555-△△△△
	FAX	—
運送を引き受ける者	社名又は氏名	□□運輸㈱
	住所	栃木県□□市□□2-2-2
	電話	028-333-xxxx
	FAX	028-444-xxxx

標準貨物自動車運送約款(令和〇年〇月〇日最終改正)の内容について承諾

II 運送の役割		集貨先/発送地	〇〇食品㈱ A工場	集貨/発送の希望日時	令和7年4月5日 9時~12時
		配達先/到着地	△△商店	配達/到着の希望日時	令和7年4月5日 14~16時
運送保険加入の委託		有・ <input checked="" type="radio"/> (無)			
品名	冷凍食品	品質	-15℃以下	重量又は容積	1トン
運送の扱種別	貸切距離制	車種	冷凍車(1トン)	台数	1 両

III 荷役作業・附帯業務等	
積込み作業の委託	(有)・無 予定作業時間(30分程度) 取卸し作業の委託 (有)・無 予定作業時間(30分程度)
附帯業務の内容	倉庫内における検品・梱入れ作業 (予定作業時間: 60分程度)

IV 運賃及び料金					
運賃	50,000 円	燃料サーチャージ	2,000 円	有料道路利用料(税込)	4,000 円
積込料	2,500 円				
取卸料	2,500 円				
待機時間料	円	(見込み待機時間: 分、30分あたり単価: 円)			
附帯業務料	品代金の取立て	円	荷掛金の立替え	円	
	荷造り	円	仕分け	円	
	保管	円	検収及び検品	1,500 円	
	横持ち及び縦持ち	円	梱入れ	1,500 円	
	ラベル貼り	円	はい作業	円	
消費税額	6,000 円				
合計額	70,000 円	運賃及び料金の支払方法	銀行振込(支払期日: 令和7年4月4日)		

V その他			
集貨/発送の予定日時	令和7年4月5日 12時	配達/到着の予定日時	令和7年4月5日 15時
【車両番号】	〇〇123あ××××	【運転者名】	運輸 次郎

\*上記のとおり運送を引き受けます。

令和 7年 4月 1日 運送引受者(貨物自動車運送事業者) □□運輸㈱ 代表取締役 運輸 太郎

あくまでも一例であり、法定事項が網羅されていれば、既存のものやメール等でも可(新たに書面を作成する必要はない)

○メール本文に法定事項を記載して送信する場合の記載例(※赤字は法定事項)

真荷主→トラック事業者 メール送信	トラック事業者→真荷主 メール返信
<p>差出人: *****@***.co.jp 送信日時: 2025年4月1日 火曜日 10:57 宛先: xxxxxx@xxx.co.jp 件名: 【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため 冷凍車1両 ○〇食品㈱</p> <p>□□運輸㈱ 御中</p> <p>下記のとおりお願いいたします。</p> <p>車種等: 冷凍車1両、貸切距離制 品名: 冷凍食品1トン(10パレット) 積込: 4/5 12時(○〇食品 A工場) 取卸: 4/5 15時(△△商店) 積込作業の委託: 有、30分程度 取卸作業の委託: 有、30分程度 附帯業務の内容: 15時30分~16時30分、倉庫内における 検品・梱入れ作業</p> <p>運送保険加入の委託: 無</p> <p>運賃 50,000 円 有料道路利用料(税込) 4,000 円 燃料サーチャージ 2,000 円、 積込料及び取卸料 5,000 円 附帯業務料: 3,000 円 消費税 6,000 円 合計: 70,000 円</p> <p>支払方法: R7.4.4 銀行振込</p> <p>..... ○〇食品㈱ ○〇課 国土 花子 〒***** 栃木県〇〇市〇〇1-1-1 TEL: 028-111-**** / FAX: 028-222-**** E-MAIL: *****@***.co.jp .....</p>	<p>差出人: xxxxxx@xxx.co.jp 送信日時: 2025年4月1日 火曜日 13:25 宛先: *****@***.co.jp 件名: RE: 【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため 冷凍車1両 ○〇食品㈱</p> <p>○〇食品㈱ 国土さま</p> <p>メールにて依頼のありました下記の件了解しました。(※)</p> <p>..... □□運輸㈱ □□課 運輸 一郎 〒xxx-xxxx 栃木県□□市□□2-2-2 Tel: 028-333-xxxx / Fax: 028-444-xxxx</p> <p>-----Original Message----- 差出人: *****@***.co.jp 送信日時: 2025年4月1日 火曜日 10:57 宛先: xxxxxx@xxx.co.jp 件名: 【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため 冷凍車1両 ○〇食品㈱</p> <p>□□運輸㈱ 御中</p> <p>下記のとおりお願いいたします。</p> <p>車種等: 冷凍車1両、貸切距離制 品名: 冷凍食品1トン(10パレット) 積込: 4/5 12時(○〇食品 A工場) 取卸: 4/5 15時(△△商店) 積込作業の委託: 有、30分程度 取卸作業の委託: 有、30分程度 附帯業務の内容: 15時30分~16時30分、倉庫内における 検品・梱入れ作業</p> <p>運送保険加入の委託: 無</p> <p>運賃 50,000 円 有料道路利用料(税込) 4,000 円 燃料サーチャージ 2,000 円、 積込料及び取卸料 5,000 円 附帯業務料: 3,000 円 消費税 6,000 円 合計: 70,000 円</p> <p>支払方法: R7.4.4 銀行振込</p> <p>..... ○〇食品㈱ ○〇課 国土 花子 〒***** 栃木県〇〇市〇〇1-1-1 TEL: 028-111-**** / FAX: 028-222-**** E-MAIL: *****@***.co.jp .....</p>

(※)トラック事業者から真荷主に対してメールを返信するときは、記載例のように、真荷主から受信したメールを引用する形で「依頼を引き受ける旨」を記載すれば、返信メールの本文に改めて法定事項を記載し直す必要はない。

## 2-1. 健全化措置関係 &lt;努力義務について&gt;

- 元請事業者等に対し、利用運送を行うときに、**委託先への発注適正化（健全化措置）**を講ずることを**努力義務化**。具体的な内容は以下のとおり。

【健全化措置の内容】 ※次ページにイメージ図を掲載

- ① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、その概算額を勘案して利用の申込みをすること
- ② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること
- ③ 委託先のトラック事業者が再委託を行う場合に関し、委託先に対して、例えば「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」等の条件を付すこと

※あくまでも例示であり、委託先に対してその他の条件を付すことにより対応していただくことでも問題ありません。

例) 「再委託を行う場合は、再委託先の運送に要する費用を聞き取る場を設けたうえで申込みをすること」など

# 健全化措置のイメージ

措置の内容	イメージ
<p>① 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。</p>	<p><b>概算額をヒアリング</b>      <b>概算額を勘案し申込み</b></p>
<p>② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること。</p>	<p><b>「荷主が提示する運賃・料金 &lt; ①の概算額」の場合</b>      <b>運賃・料金を交渉</b></p>
<p>③ 委託先の一般貨物自動車運送事業者が再委託を行う場合に関し、委託先に対して、例えば「<u>二以上の段階にわたる委託（再々委託）の制限</u>」等の条件を付すこと。</p>	<p>引き受けた運送を他の事業者へ再委託する場合、再々委託は行われぬようにしてください。</p> <p><b>1段階目の委託（再委託）</b>      <b>2段階目の委託（再々委託）</b></p> <p>A社      B社      C社      D社</p> <p>= 「委託先の一般貨物自動車運送事業者」</p>

## 2-2. 健全化措置関係 &lt; 運送利用管理規程の作成義務・運送利用管理者の選任義務について &gt;

- 前年度の利用運送量（貨物自動車運送事業法に基づくものに限る。）が100万トン以上の事業者に対し、健全化措置に関する**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**を義務付け

## 【運送利用管理規程の内容】

- ① 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
- ② 健全化措置の内容に関する事項
- ③ 健全化措置の管理体制に関する事項
- ④ 運送利用管理者の選任に関する事項

※毎年提出している**事業実績報告書**の「**輸送トン数（利用運送）・全国計**」の欄で判断。

※**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（役員等）**から1人選任。

## 【運送利用管理者の職務】

- ① 健全化措置を実施するための事業の運営の方針を決定すること。
- ② 健全化措置の実施及びその管理の体制を整備すること。
- ③ 実運送体制管理簿を作成する場合にあっては、当該実運送体制管理簿の作成事務を監督すること。

※届出期限は、利用運送量が100万トン以上となった年度の**翌年度の7月10日まで**。

⇒ 令和6年度に100万トン以上となった場合は、令和7年4月1日～令和7年7月10日の間に届出をする必要。

### 3. 実運送体制管理簿関係

- **元請事業者**に対し、以下の事項について記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**
  - ※ 作成の対象となる貨物の重量は**1.5トン**以上
  - ※ 元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者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、運送ごとの作成は不要（一度作ればよい）
- 作成した実運送体制管理簿は**1年間保存**すること
- **各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を**義務付け**

#### 【実運送体制管理簿の記載事項】

- 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**

※真荷主から**運送依頼があった時点**で判断。  
実運送の時点で何トン運ぶかや、実運送で混載を行うか等とは関係ない。

※系列化等により下請構造が固定化されている場合（真荷主及び元請事業者がともに、実運送事業者とその請負階層についてあらかじめ把握している状態）を想定。

# 実運送体制管理簿の作成主体について

## <パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



 : 管理簿の作成主体

## <パターン2：荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>

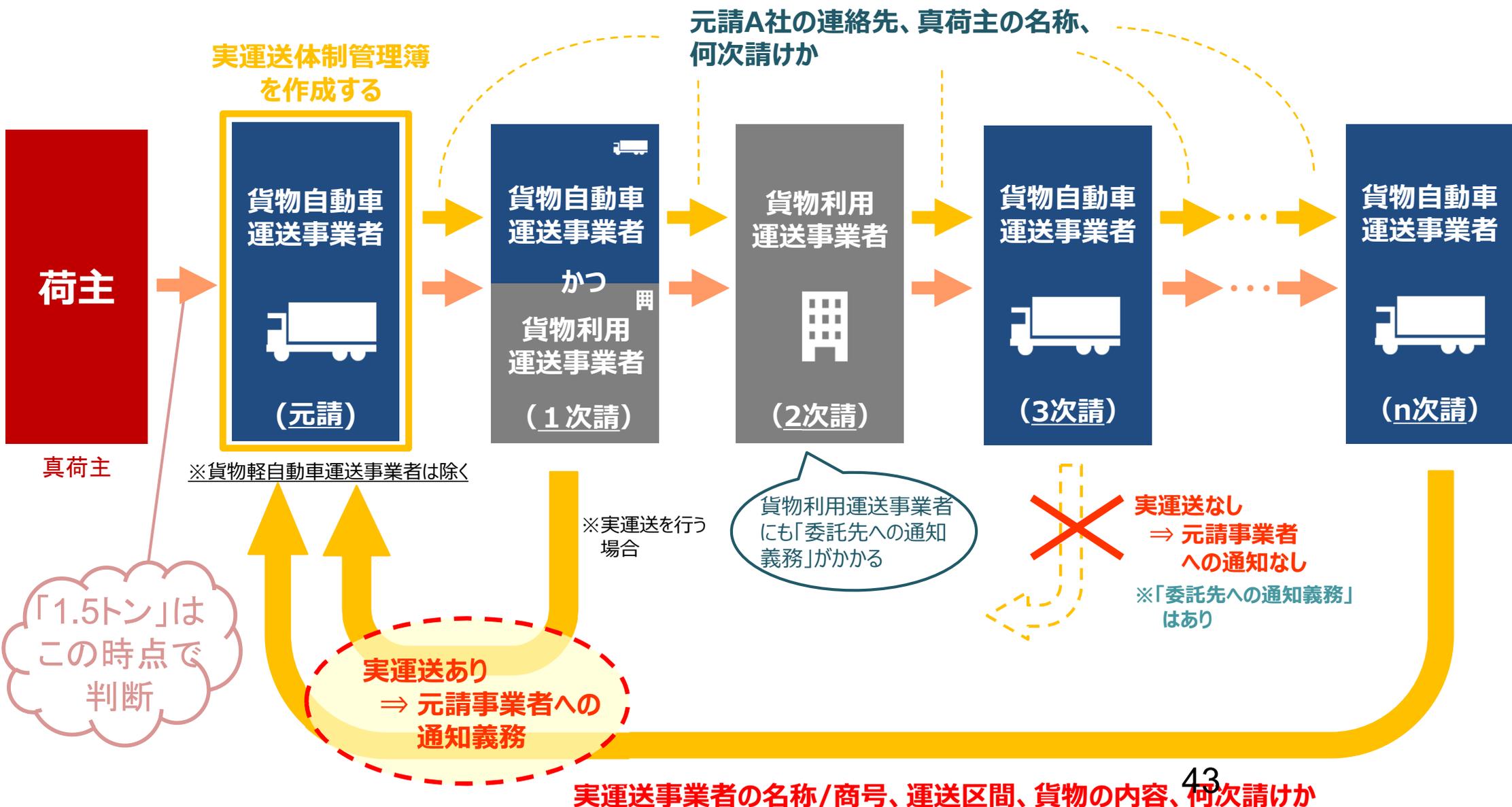


## <パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



# 実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知フロー

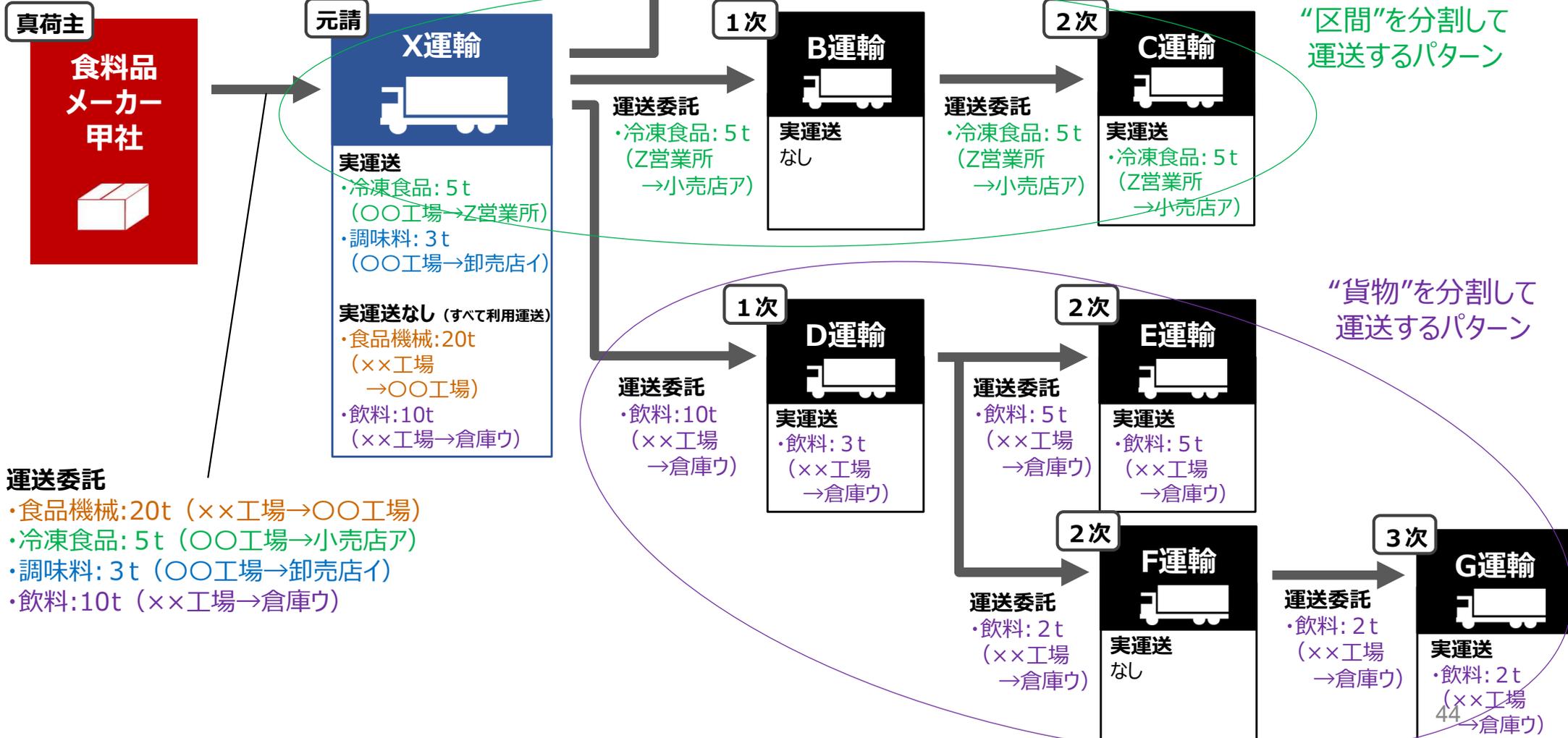
併せて、「実運送体制管理簿の作成対象である」旨を確実に委託先へ伝える



# 実運送体制管理簿のイメージ

## 事例：トラック事業者X運輸

- ・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)
- ・食料品メーカー甲社からの運送依頼について、下図のような委託関係により運送した場合



### 運送委託

- ・食品機械: 20t (××工場→〇〇工場)
- ・冷凍食品: 5t (〇〇工場→小売店ア)
- ・調味料: 3t (〇〇工場→卸売店イ)
- ・飲料: 10t (××工場→倉庫ウ)

# 実運送体制管理簿のイメージ

・既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成可能。電磁的記録での作成も可。

## 事例：トラック事業者X運輸

- ・荷主3社（食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社）
- ・食料品メーカー甲社からの運送依頼について、前ページの下請構造により運送した場合

**赤枠：必須の記載事項**

### 実運送体制管理簿（機械メーカー丙社）

※元請事業者自身が管理簿に記載されるのは  
「一部を自身が実運送し、残りを利用運送した場合」のみ

### 実運送体制管理簿（製紙メーカー乙社）

※元請事業者は実運送をしていない（すべて利用運送した）  
ため、元請事業者自身は管理簿には記載されない

### 実運送体制管理簿（食料品メーカー甲社）

積込日	運送区間	貨物の内容	実運送事業者の商号又は名称	請負階層	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	××工場～○○工場	食品機械	A運輸	1次請け	11-11	○○	
2/1(木)	○○工場～Z営業所	冷凍食品	X運輸	元請け	22-22	○○	
2/1(木)	Z営業所～小売店ア	冷凍食品	C運輸	2次請け	33-33	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	D運輸	1次請け	44-44	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	E運輸	2次請け	55-55	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	G運輸	3次請け	66-66	○○	
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	

※「調味料」は元請事業者がすべて自身で実運送した（利用運送を行っていない）ため、管理簿への記録は不要

## 4. その他の制度改正（令和7年4月1日施行）

### ○荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両の拡大

- ・ 業務記録における荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両が、現行の「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の車両」から、全ての車両に拡大されます。

### ○特定貨物自動車運送事業の事業譲渡等に係る手続の変更

- ・ 特定貨物自動車運送事業の譲渡、合併・分割又は相続が発生した場合、事業の権利義務は自動的に承継されることとなっており、権利義務を承継した者は事後の届出義務のみ課されることとされているところ。
- ・ 今般、特定貨物自動車運送事業についても、一般貨物自動車運送事業者と同様に事業譲渡等の際に権利義務を承継する者の適格性を審査するために、届出制が認可制に変更となります。

## 努力義務について

**Q. 特定事業者の基準（倉庫：年間保管料70万t以上、トラック：保有車両数150台以上）に当てはまらなければ、努力義務は生じないということ？**

**A. いいえ、全ての荷主・物流事業者に対して、積載効率の向上、荷待ち時間削減、荷役時間の短縮を柱とした物流効率化に向けた取組みが努力義務として課せられます。**

更に実効性を高めるため、基本方針、判断基準を策定し、公表しています。今後国から荷主・物流事業者に対して指導助言を行うこともあり得ます。

また、荷主等の判断基準について、物流事業者を対象として定期的なアンケート調査を行い、取組状況を把握するとともに、これらの回答の点数の高い者・低い者も含め公表することも検討しています。

## 荷主への影響について

### Q. 改正トラック法により荷主側に新しく義務付けられる事項は？ (Q&A問1-6)

A. 荷主が「真荷主」に該当する場合には、改正トラック法第12条第1項に基づく書面交付義務が課されることとなります。

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場合には、運送の役務の内容及び対価（運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合にはその内容及び対価）等について記載した書面を、当該貨物自動車運送事業者との間で相互に交付しなければなりません。

なお、交付した書面についてはその写しを1年間保存することとされています。

また、真荷主は、貨物の運送を委託した元請事業者に対して、実運送体制管理簿の閲覧・謄写の請求をすることができます。

## 荷主への影響について

**Q. 改正トラック法上の「真荷主」や「元請事業者」の定義は？**  
(Q&A問1-3)

A. 改正トラック法上の真荷主とは

- ①自らの事業に関して
  - ②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、
  - ③貨物自動車運送事業者以外のもの
- をいいます。「自らの事業に関して」とありますので、一般消費者は真荷主には含まれません。

改正トラック法上の元請事業者は「実運送体制管理簿を作成する貨物自動車運送事業者（※貨物軽自動車運送事業者を除く）」を指します。利用運送事業者はここには含まれません。

## 契約内容の書面化について

### Q. 書面に記載しなければならない事項は? (Q&A問2-2)

- A. ①運送の役務の内容及び対価  
②運送契約に運送の役務以外の役務（荷役作業、附帯業務等）が含まれる場合には、その内容及び対価  
③その他特別に生じる費用に係る料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）  
④運送契約の当事者の氏名又は名称及び住所  
⑤運賃・料金の支払方法  
⑥書面の交付年月日

①～②は法律事項、③～⑥は省令事項

## 契約内容の書面化について

**Q. 交付書面は「契約書」である必要はありますか。送り状などでも問題ありませんか。? (Q&A問2-9)**

A. 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ので、送り状等を交付書面として活用いただくことも可能です。

(説明資料「**交付書面の一例**」をご参照ください。)

**Q. 基本契約書を交付していれば、日々の運送依頼について書面交付は不要でしょうか。? (Q&A問2-10)**

A. 法定事項が基本契約書で網羅されていれば、日々の運送依頼について書面交付は不要ですが、例えば、附帯業務の有無が運送ごとに異なり、各運送依頼時にその有無が確定するような場合には、それぞれの運送依頼ごとに当該附帯業務の有無等について記載した書面を交付する必要があります。

## 契約内容の書面化について

**Q. 電子メールやファックス等での送付でも問題ありませんか。また、メール本文に必要事項を記載する形でも問題ありませんか。  
(Q&A問2-20)**

**A. 契約の相手方から承諾を得ている場合、書面（紙媒体）の交付に代えて、電子メール等の電磁的方法により法定事項の提供を行うことが可能であり、例えば、以下のような方法が挙げられます。**

- ①電子メールやファックス（※）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

なお、電子メールについては、PDF 等を添付して送信する方法だけでなく、メール本文に法定事項を記載して送信する方法も可能。

（※）電磁的記録をファイルに記録する機能を有するファックス（複合機など）へ送信する方法は「電磁的方法による提供」に該当し、事前に相手方の承諾が必要となるが、受信と同時に書面により出力されるファックスへ送信する方法については「書面の交付」に該当し、事前の承諾等は不要。

**(説明資料「交付書面の一例」をご参照ください。)**

## 利用運送の健全化措置について

### Q. 健全化措置の努力義務の対象となるのはどんな場合？ (Q&A問3-1)

A. 貨物自動車運送事業者等が他の貨物自動車運送事業者の行う運送を利用するとき（※）に、当該他の貨物自動車運送事業者の健全な運営を確保するための措置（健全化措置）を講ずるよう努めることとされています。

（※）具体的には以下の3通りの場合に適用されます。

- ① 一般貨物自動車運送事業者が他の一般貨物自動車運送事業者の行う貨物の運送を利用する場合
- ② 特定貨物自動車運送事業者が一般貨物自動車運送事業者の行う貨物の運送を利用する場合
- ③ 第一種貨物利用運送事業者（下請構造の中にいる場合に限る。）が一般貨物自動車運送事業者の行う貨物の運送を利用する場合

## 利用運送の健全化措置について

### Q. 健全化措置の具体的内容は？(Q&A問3-2)

- A. ①利用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。
- ②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・料金が①の概算額を下回る場合にあっては、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること。
- ③委託先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、例えば「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」等の条件を付すこと。  
(改正トラック法第24条第1項)  
(説明資料「健全化措置のイメージ」をご参照ください。)

## 運送利用管理規程の作成義務

### ・運送利用管理者の選任義務について

**Q. 運送利用管理規程・運送利用管理者の概要は？**  
(Q&A問3-6)

**A.** 健全化措置の実効性を高めるため、一定規模以上の貨物自動車利用運送を行う貨物自動車運送事業者に以下の義務が課されるものです。

- ・健全化措置の実施に関する「**運送利用管理規程**」を作成し、国土交通大臣に届け出る義務
- ・健全化措置の実施・管理の体制を確保するための「**運送利用管理者**」を選任し、国土交通大臣に届け出る義務

## 運送利用管理規程の作成義務

### ・運送利用管理者の選任義務について

**Q. 対象者と一定規模以上の基準「利用運送量100万t」とは？  
(Q&A問3-7)**

A. 一般貨物自動車運送事業者及び特定貨物自動車運送事業者で、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（利用運送量）が100万トン以上」である者が対象です。  
※貨物利用運送事業者は対象外です。

**Q. 「100万t」はどうやって判断するの？ (Q&A問3-7-2)**

A. 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。

## 運送利用管理規程の作成義務

### ・運送利用管理者の選任義務について

**Q. 「運送利用管理規程」に記載する項目は？ (Q&A問3-8)**

- A. ①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  
②健全化措置の内容に関する事項  
③健全化措置の管理体制に関する事項  
④運送利用管理者の選任に関する事項

(改正トラック法第24条の2第2項) ※ひな形は後日公表予定。

**Q. 「運送利用管理者」に選任すべき人は？ (Q&A問3-9)**

- A. 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います。

(改正トラック法第24条の3第1項)

## 運送利用管理規程の作成義務

### ・運送利用管理者の選任義務について

**Q. 「運送利用管理者」は何をする必要があるの？ (Q&A問3-10)**

- A. ①健全化措置を実施するための事業の運営の方針を決定すること。  
②健全化措置の実施及びその管理の体制を整備すること。  
③実運送体制管理簿を作成する場合には、当該実運送体制管理簿の作成事務を監督すること。

(改正トラック法第24条の3第2項)

**Q. 運送利用管理規程・運送利用管理者の届出手続は？ (Q&A問3-11)**

A. 後日公表予定です。

## 実運送体制管理簿について

### Q. 実運送体制管理簿とは？（Q&A問4-1）

A. 真荷主から引き受けた1.5トン以上の貨物の運送について、他の貨物自動車運送事業者の行う運送を利用したときは、貨物の運送ごとに、以下の事項を記載した実運送体制管理簿を作成し、その引き受けた貨物の運送が完了した日から1年間、これを営業所に据え置かなければなりません。

なお、「真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者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」は、実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成する必要はありません。

#### 【実運送体制管理簿の記載事項】

- 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

## 実運送体制管理簿について

**Q. 「運送区間」や「貨物の内容」はどこまで詳細に書く必要がありますか。？（Q&A問4-9）**

A. どの運送について記録されたものであるかが、真荷主及び元請事業者ともに分かる状態であれば、特に記載の粒度は問いません。

運送区間を「東京～大阪」のように都道府県単位で記載することや、貨物の内容を「雑貨」や「食料品」のような粒度で記載することも可能です。

## 実運送体制管理簿について

**Q. 実運送体制管理簿作成が必要な「真荷主から引き受けた貨物の運送が一定の重量(1.5t)以上」はどの時点で判断するの？ (Q&A問4-7)**

A. 真荷主から運送依頼があった時点で判断します。  
1.5t以上の貨物の運送依頼であれば作成対象となり、1.5t未満であれば対象になりません。

実運送の時点で何トン運ぶかや、実運送で混載を行うか等には関係ありません。  
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。

(説明資料「**実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知フロー**」  
をご参照ください。)

## 実運送体制管理簿について

**Q. 真荷主から一度の運送依頼で引き受けた貨物の重量は「1.5トン」以上ありましたが、配達先（荷受人）が複数あり、それぞれの重量は「1.5トン」未満でした。この場合、実運送体制管理簿の作成義務はありますか。（Q&A問4-7-2）**

A. 配達先（荷受人）が複数あったとしても、当該運送が一の運送契約に基づき行われる場合には、一度の運送依頼で引き受ける貨物の重量で判断することとなり、お尋ねのケースについては作成義務の対象となります。

他方で、配達先（荷受人）ごとにそれぞれ別々の運送契約に基づいて運送が行われる場合には、各運送契約ごとの貨物の重量で判断することとなり、お尋ねのケースについては作成義務の対象とはなりません。

## 実運送体制管理簿について

- Q. 真荷主との間で基本契約を締結しており、当該基本契約に基づき引き受けた貨物の合計重量は「1.5 トン」以上ありましたが、運送依頼自体は複数回に分かれており、それぞれの重量は「1.5 トン」未満でした。この場合、実運送体制管理簿の作成義務はありますか。(Q&A問4-7-3)**
- A. 一の運送契約に基づき複数回の運送依頼が行われる場合、それぞれの運送依頼毎の貨物の重量で判断することとなるため、お尋ねのケースについては作成義務の対象とはなりません。

## 実運送体制管理簿について

**Q. 貨物の運送ごとに実運送体制管理簿を作成する必要がない場合とは？(Q&A問4-10)**

**A. 「真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者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※」は貨物の運送毎に実運送体制管理簿を作成する必要はありません。**

※系列化等により下請構造が固定化されている場合など、**真荷主から貨物の運送を引き受ける時点で、当該貨物の運送について、実運送を行う貨物自動車運送事業者やそこに至るまでの委託関係（下請構造）が明らかになっている場合。**

(このような場合、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している状態にあるため。但し委託関係（下請構造）や実運送事業者が異なる運送を行った場合には、当該運送について実運送体制管理簿に記載する必要があります。)

## 実運送体制管理簿について

**Q. 「真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者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」はそれ以降に行う運送について「貨物の内容」や「運送区間」などが異なる場合でも、記録は不要？**

(Q&A問4-10-2)

A. 真荷主から貨物の運送を引き受けてから初めて行う運送について実運送体制管理簿を作成してください。それ以降に行う当該真荷主に係る貨物の運送については、「貨物の内容」や「運送区間」等が異なっても、委託関係（下請構造）や実運送事業者に変わりがない場合は、実運送体制管理簿に記録する必要はありません。

なお、最初に記録した運送から1年（※法定の保存期間）を経過した場合は、そこから初めて行う運送について改めて実運送体制管理簿に記録する必要があります。

## 貨物利用運送事業者について

**Q. 貨物利用運送事業者には改正トラック法でどのような義務がかかるの? (Q&A問2-1、4-3、4-6)**

A. 第一種貨物利用運送事業者は、他のトラック事業者、第一種貨物利用運送事業者の運送を利用する場合、委託先に対し、所定の事項を記載した書面を交付することになります。

**真荷主に該当する場合** → 改正トラック法第12条第1項に基づく書面交付  
**下請構造の中にいる場合** → 同第24条第2項に基づく書面交付  
(説明資料「書面交付の義務付けについて」をご参照ください。)

また、実運送体制管理簿の作成義務は負いませんが、下部構造の中にいる場合、元請の情報等必要事項を委託先（実運送事業者）に対し通知する義務を負います。

(説明資料「実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知フロー」をご参照ください。)

## 貨物利用運送事業者かつ貨物自動車運送事業者の場合

**Q. 貨物自動車運送事業者であり、かつ、貨物利用運送事業者でもある者が、荷主から引き受けた貨物の運送について他の貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する場合、実運送体制管理簿作成義務の対象となるのか。? (Q&A問4-11)**

**A. 前提として、契約を結ぶ時点で、自身がどういった者（貨物自動車運送事業者なのか貨物利用運送事業者なのか）として運送を引き受けるかを明確にさせていただくことが基本**であると考えており、貨物自動車運送事業者として引き受けた場合は作成義務の対象になり、貨物利用運送事業者として引き受けた場合は作成義務の対象にはなりません。

他方で、そういった対応が難しい場合には、荷主より引き受けた貨物の運送について、

- ・すべて利用運送することがあらかじめ決まっている場合は「貨物利用運送事業者」
  - ・少しでも自社で運送する可能性がある場合は「貨物自動車運送事業者」
- として取り扱っていただくことは否定されないものと考えられます。

① 事前アンケートの結果について

② 新物効法の施行について

(質疑応答共有)

③ 改正貨物自動車運送事業法の施行について

(質疑応答共有)

※ ②、③は2、3月に全国で行われた国交省説明会の内容に基づき説明いたします。

④ **参考資料紹介**

④-1 **最近のトピック（各省報道発表資料等）**

④-2 参加者の問題意識、運賃交渉・業務効率化成功事例

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>船舶へのモーダルシフト推進にご活用ください！ ～中・長距離フェリー、RORO船及び内航コンテナ船に係る積載率動向について～ (令和6年10月～12月実績) <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000199.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000199.html</a></p>	R7.2.28	国土交通省	
<p>自動配送ロボットの将来像を取りまとめました <a href="https://www.meti.go.jp/press/2024/02/20250226002/20250226002.html">https://www.meti.go.jp/press/2024/02/20250226002/20250226002.html</a></p>	R7.2.26	経済産業省	
<p>令和7年度運輸部門の脱炭素化に向けた先進的システム社会実装促進事業の一次公募について <a href="https://www.env.go.jp/press/press_04414.html">https://www.env.go.jp/press/press_04414.html</a></p>	R7.2.21	環境省	
<p>「企業取引研究会報告書」に対する意見募集の結果について <a href="https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/feb/250221_kigyotorihiki_iken.html">https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/feb/250221_kigyotorihiki_iken.html</a></p>	R7.2.21	公正取引委員会 中小企業庁	
<p>「令和6年度補正予算 商用車等の電動化促進事業」に係る車両（トラック・タクシー・バス）の 事前登録受付を開始します <a href="https://www.meti.go.jp/press/2024/03/20250303001/20250303001.html">https://www.meti.go.jp/press/2024/03/20250303001/20250303001.html</a></p>	R7.3.3	経済産業省 環境省 国土交通省	
<p>「第8回 自動物流道路に関する検討会」の開催について ～「危機」を「転機」とする自動物流道路～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001893.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001893.html</a></p>	R7.3.4	国土交通省	

# 最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年2月19日～3月14日

※順不同

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>令和6年度「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」の開催 ～次期事業用自動車総合安全プランの策定に向けた議論を開始します～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000692.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000692.html</a></p>	R7.3.11	国土交通省	
<p>「下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律案」の閣議決定等について <a href="https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/mar/250311_kakugikettei.html">https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/mar/250311_kakugikettei.html</a></p>	R7.3.11	公正取引委員会 中小企業庁	
<p>事業用自動車の交通事故防止に係る今年度の取組を振り返り、今後の取組について議論します！ ～第2回「自動車運送事業安全対策検討会」の開催～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000691.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000691.html</a></p>	R7.3.7	国土交通省	
<p>交通運輸分野の政策課題解決に資する研究課題を募集します ～交通運輸技術開発推進制度 令和7年度新規研究課題の公募を開始～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo17_hh_000197.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo17_hh_000197.html</a></p>	R7.3.3	国土交通省	
<p>「内航海運輸送力向上事業」を募集します ～荷主と連携した内航海運の輸送力向上に向けた取組を支援します～ <a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000200.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000200.html</a></p>	R7.3.3	国土交通省	
<p>第3回パートナーシップ構築シンポジウムを開催し、優良な取組事例を表彰しました <a href="https://www.meti.go.jp/press/2024/03/20250314001/20250314001.html">https://www.meti.go.jp/press/2024/03/20250314001/20250314001.html</a></p>	R7.3.14	中小企業庁	

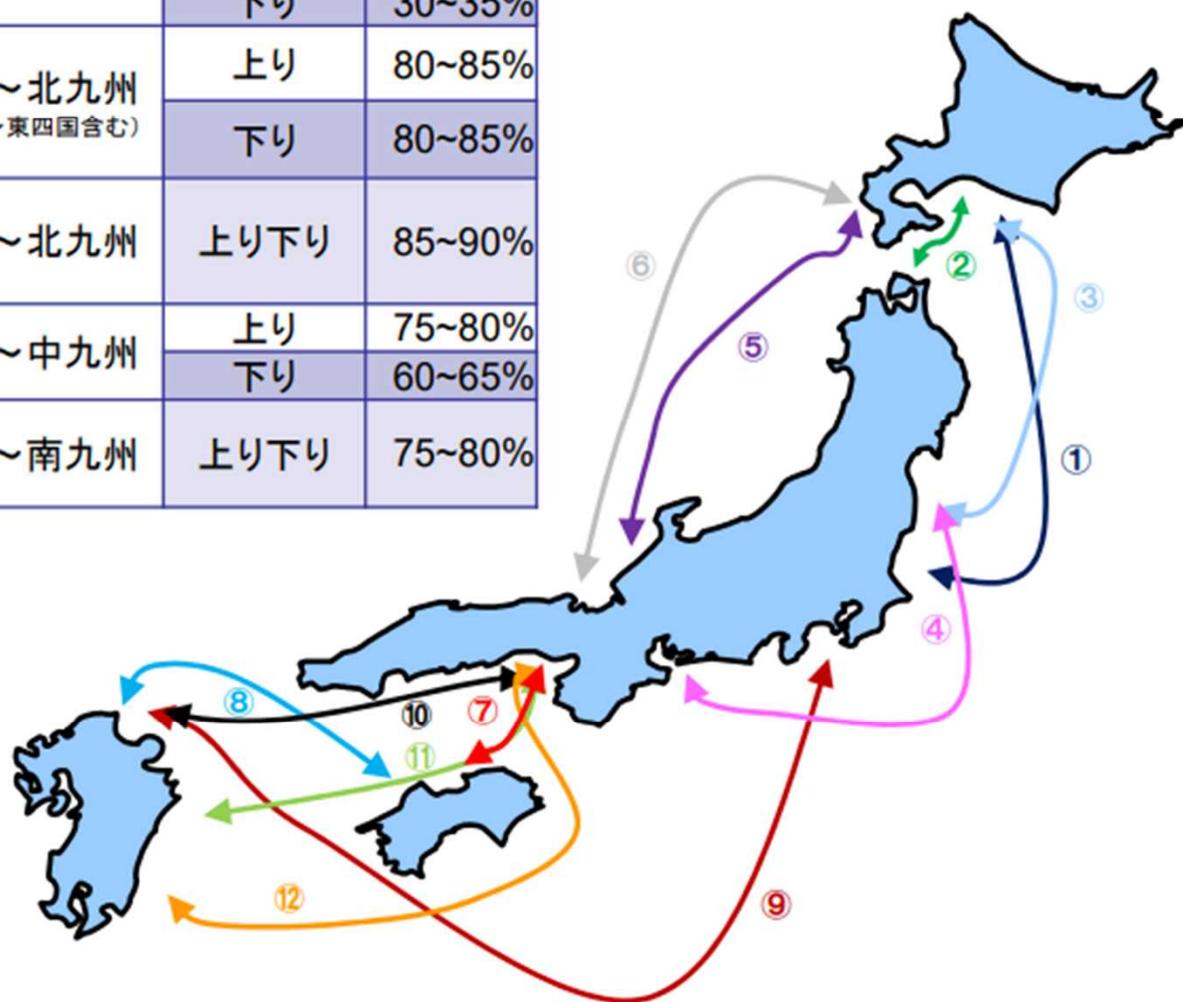
中・長距離フェリー航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

【中距離フェリー航路：片道の航路距離100km以上～300km未満で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

【長距離フェリー航路：片道の航路距離300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす航路】

航路	上り/下り	積載率	航路	上り/下り	積載率
①北関東～北海道	上り	60~65%	⑧北四国～北九州	上り	25~30%
	下り	80~85%		下り	30~35%
②北東北～北海道	上り	40~45%	⑨京 浜～北九州 (一部、京浜～東四国含む)	上り	80~85%
	下り	20~25%		下り	80~85%
③東東北～北海道	上り	75~80%	⑩阪 神～北九州	上り下り	85~90%
	下り	80~85%		⑪阪 神～中九州	上り
④中 京～東東北	上り	75~80%	下り		60~65%
	下り	75~80%	⑫阪 神～南九州	上り下り	75~80%
⑤北 陸～北海道	上り	65~70%		⑦阪 神～北四国	上り下り
	下り	65~70%	⑥阪 神～北海道		上り
⑥阪 神～北海道	下り	60~65%		④中 京～東東北	上り
	⑦阪 神～北四国	上り下り	55~60%		下り

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和6年10~12月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。



RORO船航路について以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中のトラック輸送に係る積載率動向を調査した。

航路	上り/下り	積載率
東東北~北海道	上り	55%~60%
	下り	50%~55%
北陸~北海道	上り	90%~95%
	下り	85%~90%
京浜~北海道	上り	60%~65%
	下り	70%~75%
京浜~東東北	上り	75%~80%
	下り	75%~80%
中京~東東北	上り	90%~95%
	下り	65%~70%
京浜~中京	下り	90%~95%
京浜~阪神	上り	90%~95%
	下り	85%~90%
京浜~北四国	上り	70%~75%
	下り	-
京浜~南中国	上り	80%~85%
京浜~南中国	下り	60%~65%

航路	上り/下り	積載率
阪神~南中国	下り	60%~65%
阪神~北四国	上り	80%~85%
南中国~北四国	下り	60%~65%
北陸~北九州	上り	30%~35%
	下り	80%~85%
京浜~北九州	上り	90%~95%
	下り	90%~95%
中京~北九州	上り	85%~90%
	下り	85%~90%
阪神~北九州	上り	70%~75%
	下り	35%~40%
京浜~南九州	上り	85%~90%
	下り	80%~85%
阪神~南九州	上り	80%~85%
	下り	75%~80%

※今回の調査はRORO船事業者のうち、現時点で協力が得られた一部事業者の数値を公表しています。

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和6年10~12月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

内航コンテナ船航路を以下のとおり整理し、事業者へのアンケート調査により、対象期間中の内航コンテナ船輸送に係る積載率動向を調査した。

航路	上り/下り	積載率
東東北~北海道	上り	65%~70%
	下り	50%~55%
東東北~中京	上り	40%~45%
	下り	25%~30%
西東北~北陸	上り	75%~80%
	下り	60%~65%
北陸~北九州	上り	35%~40%
	下り	35%~40%
京浜~北海道	上り	55%~60%
	下り	55%~60%
京浜~東東北	上り	70%~75%
	下り	65%~70%
京浜~中京	上り	55%~60%
	下り	30%~35%
京浜~阪神	上り	45%~50%
	下り	35%~40%
京浜~南中国	上り	65%~70%
	下り	60%~65%
中京~阪神	上り	50%~55%
	下り	55%~60%

航路	上り/下り	積載率
阪神~北陸	下り	65%~70%
阪神~南中国	上り	55%~60%
	下り	65%~70%
阪神~南九州	上り	75%~80%
	下り	65%~70%
阪神~北九州	上り	65%~70%
	下り	55%~60%
阪神~北四国	下り	45%~50%
阪神~北中国	上り	70%~75%
北陸~北中国	下り	55%~60%
南中国~北九州	上り	25%~30%
	下り	50%~55%
南中国~北四国	上り	50%~55%
	下り	45%~50%
南中国~北中国	上り	40%~45%
北九州~西東北	上り	40%~45%
	下り	40%~45%
北中国~北九州	下り	55%~60%
北九州~南九州	上り	55%~60%
	下り	50%~55%

※今回の調査は内航コンテナ船事業者のうち、現時点で協力が得られた一部事業者の数値を公表しています。

※上記数値はいずれも、アンケート調査を基にした対象期間中(令和6年10~12月)の概算値であり、実際には季節や曜日、ドック期間(定期整備)によっても変動があるため、あくまでご参考となります。

# より配送能力の高い自動配送ロボットの 社会実装に向けて (概要版)

令和7年2月26日

より配送能力の高い自動配送ロボットの社会実装検討WG

# 「自動配送サービス」の社会実装本格化

- 2027年には約24万人のドライバー不足、2030年には物流需要の約34%が運べなくなるとの試算がある。また、買物困難者も年々増加しており、これら喫緊の課題への対応が求められている。
- 自動配送ロボットは、自動運転車やドローンと並び、ラストマイル配送の省力化手段の1つとして位置付けられる。改正道路交通法の施行により、2023年4月から低速・小型ロボットの公道走行が可能となり、自動配送サービスの社会実装が本格化した。（電動車いす程度の大きさ、最高速度6km/h、歩道等を走行）

## 配送需要の増加

宅配便取扱個数は約50億個（2023年度）

## 買物困難者の増加

食料品アクセス困難人口は  
全国で約904万人（2020年）

## 人手不足 時間外労働規制

約24万人のドライバー不足（2027年推計）  
物流需要の約34%が運べず（2030年推計）

## 自動配送ロボットの社会実装

### 社会課題の解決

#### 働き方改革

人手不足対応・リモート配送

#### 買物困難者支援

高齢者世帯・子育て世帯  
過疎地域 等

### 便利な暮らしの実現

#### 便利な街づくり

#### 非対面・非接触 配送サービス

# 我が国における「より配送能力の高い自動配送ロボット」の必要性

- 近年諸外国においては、低速・小型のみならず、中速・中型、中速・小型などの「より配送能力の高い自動配送ロボット」の実証実験・サービス提供が行われており、ルール整備も進んでいる。
- 我が国における社会実装により、物流分野の人手不足対応、買物困難者支援など、社会課題の解決に貢献することや、大規模な経済的効果や雇用を創出する成長産業として期待される。

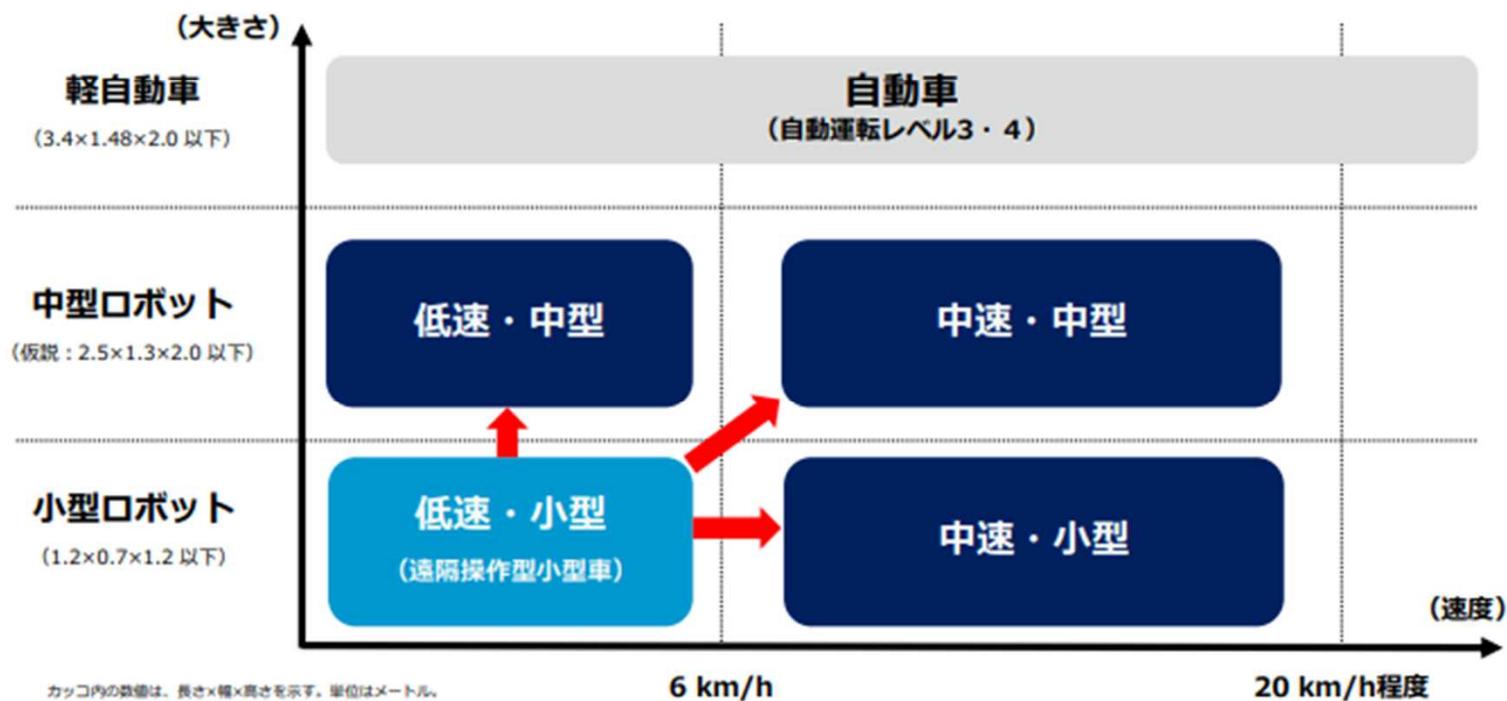


中速・中型ロボット



中速・小型ロボット

【画像出典】 Neolixウェブサイト <https://neolix.net/>  
COCO delivery ウェブサイト <https://www.cocodelivery.com/>

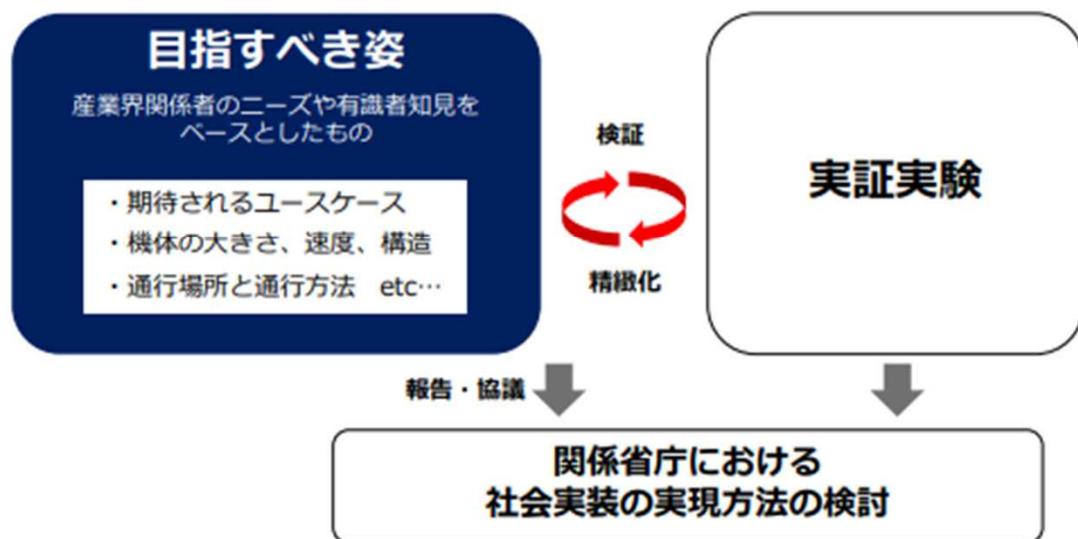


# WGの立ち上げ

- 「より配送能力の高い自動配送ロボットの社会実装検討ワーキング・グループ (WG)」を2024年7月に立ち上げ、我が国における「目指すべき姿」などについて検討を行ってきた。
- 本資料では、WG構成員（有識者・産業界関係者）が考える「目指すべき姿」を示しており、仮説等がそのまま将来の検討や制度に反映されるものではない。各取組主体が今後、実証実験を通じて「目指すべき姿」の精緻化を進め、将来的な社会実装に繋げるための“基礎資料”として作成した。

（制度整備について具体的に検討する必要性が生じた場合は、関係省庁で検討されるべきことに留意）

## WGの目的



## 構成員

### < 有識者 >

- ・ 興津 茂（日本自動車工業会 次世代モビリティ政策部会 副部会長）【自動車】
- ・ 小林 正啓（花水木法律事務所 弁護士）【法律】
- ・ 佐藤 典仁（森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士）【法律】
- ・ 中坊 嘉宏（産業技術総合研究所 インダストリアルCPS研究センター 主任研究員）【ロボット】
- ・ 森本 章倫（早稲田大学 理工学術院 教授）【道路都市環境】

### < 事業者 >

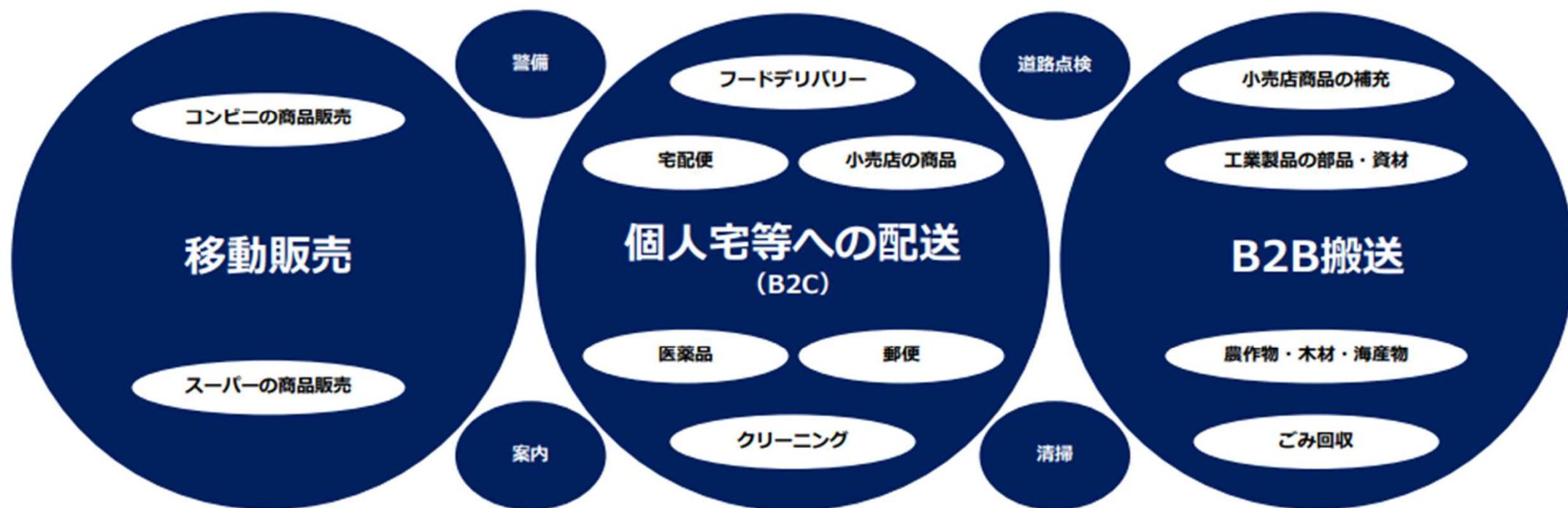
16社（ロボットベンダー、自動車メーカー、自動配送サービス提供事業者、物流事業者等）

### < 関係団体 >

- ・ 一般社団法人ロボットデリバリー協会
- ・ 一般財団法人日本品質保証機構
- ・ 一般社団法人日本自動車工業会

## 目指すべき姿（期待されるユースケース）

- 街なかに存在する様々な配送シーンにおいて、従来よりも輸送能力（速い・多い）の高い自動配送ロボットが活躍することで、より効率的な物流が実現する。
- より効率的な物流によって、社会課題の解決や、便利な暮らしの実現に繋がることが期待される。



※ 実現するユースケースを網羅的に記載したものではありません。  
※ 本WGで意見のあった代表的なユースケースに加え、「自律移動ロボットアーキテクチャ設計報告書（経済産業省/IPA DADC）」に記載のユースケースを参照  
[https://www.ipa.go.jp/digital/architecture/individual-link/ps6r2000000a38k-akt/pj\\_report\\_autonomousmobilerobot\\_doc\\_detail\\_202208\\_1.pdf](https://www.ipa.go.jp/digital/architecture/individual-link/ps6r2000000a38k-akt/pj_report_autonomousmobilerobot_doc_detail_202208_1.pdf)

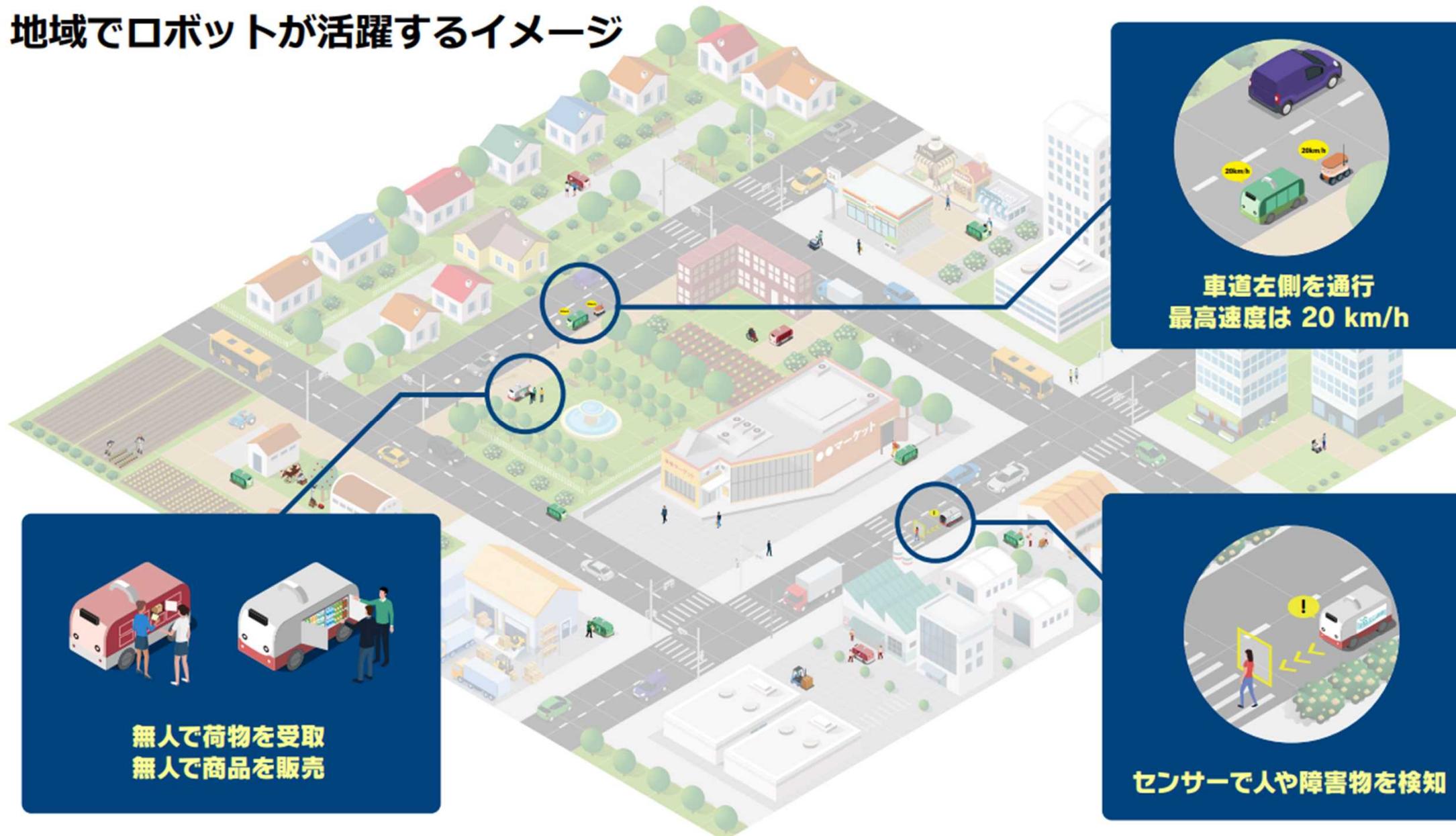
# 目指すべき姿（産業界が求めるロボットの仕様と運用）

- 期待されるユースケースを実現するための、ロボットの仕様と運用の仮説をとりまとめた。
- 具体的な検討段階においては、安全性担保を大前提としつつ「より配送能力の高い自動配送ロボット」による配送サービスが成長できるよう、規制と振興のバランスの確保が求められる。

		中速・中型ロボット	中速・小型ロボット
ロボット本体	構造	<b>大きさ</b> <small>(長さ×幅×高さ)</small> <b>2.5m × 1.3m × 2.0m 以下 小型ロボット以上 の範囲</b> <small>(特に幅は、道路幅員との関係を考慮する必要あり)</small> <b>最大積載量</b> <small>(人が乗車しないことを考慮した適切な最大積載量)</small> <small>(例：少なくとも 145kg)</small> <b>① 定格出力（実際の道路交通環境に対応できる十分な出力）</b> または <b>② その他の適切な指標</b>	<b>1.2m × 0.7m × 1.2m 以下</b> <small>(特に高さは、視認性との関係を考慮する必要あり)</small> <b>人が乗車しないことを考慮した適切な最大積載量</b> <small>(例：少なくとも 85kg)</small> <b>① 定格出力（実際の道路交通環境に対応できる十分な出力）</b> または <b>② その他の適切な指標</b>
		<b>定格出力</b>	<b>① 定格出力（実際の道路交通環境に対応できる十分な出力）</b> または <b>② その他の適切な指標</b>
	安全性	<b>特有の構造や必要性を踏まえた安全性の確保</b>	<b>特有の構造や必要性を踏まえた安全性の確保</b>
ロボットの通行	最高速度	<b>20 km/h</b> <small>(地域・交通環境等に応じて、より速度を向上させることも議論余地あり)</small>	<b>20 km/h</b> <small>(地域・交通環境等に応じて、より速度を向上させることも議論余地あり)</small>
	通行場所・通行方法	<b>車道（道路の左側に寄って通行） など</b>	<b>車道（道路の左側端に寄って通行） など</b> <small>(6 km/h以下への速度切替により歩道等も通行することも検討余地あり)</small>
	運用方法	<b>技術水準・安全性・社会実装のスピード感を踏まえた適切な運用方法</b>	<b>技術水準・安全性・社会実装のスピード感を踏まえた適切な運用方法</b>

※ WG構成員による議論を通じてまとめた仮説であり、今後の実証実験を通じて精緻化されるべきもの。制度整備を具体的に検討する必要性が生じた場合は、関係省庁で検討されるべきことに留意。  
 また、ロボットの運用方法（例えば、自律走行や遠隔操作）によって、仮説の各内容は、今後大きく変わる可能性があることにも留意。各仮説の詳細は「詳細版3.」を参照。  
 ※ 道路交通環境を問わず走行できるものではなく、例えば、歩車分離の有無、車道外側線の外側の十分なスペースの有無など、個別具体的な道路環境によって妥当性が確認される方法（ODoの認定等）について、今後検討が必要であると考えられる。

# 地域でロボットが活躍するイメージ



車道左側を通行  
最高速度は 20 km/h



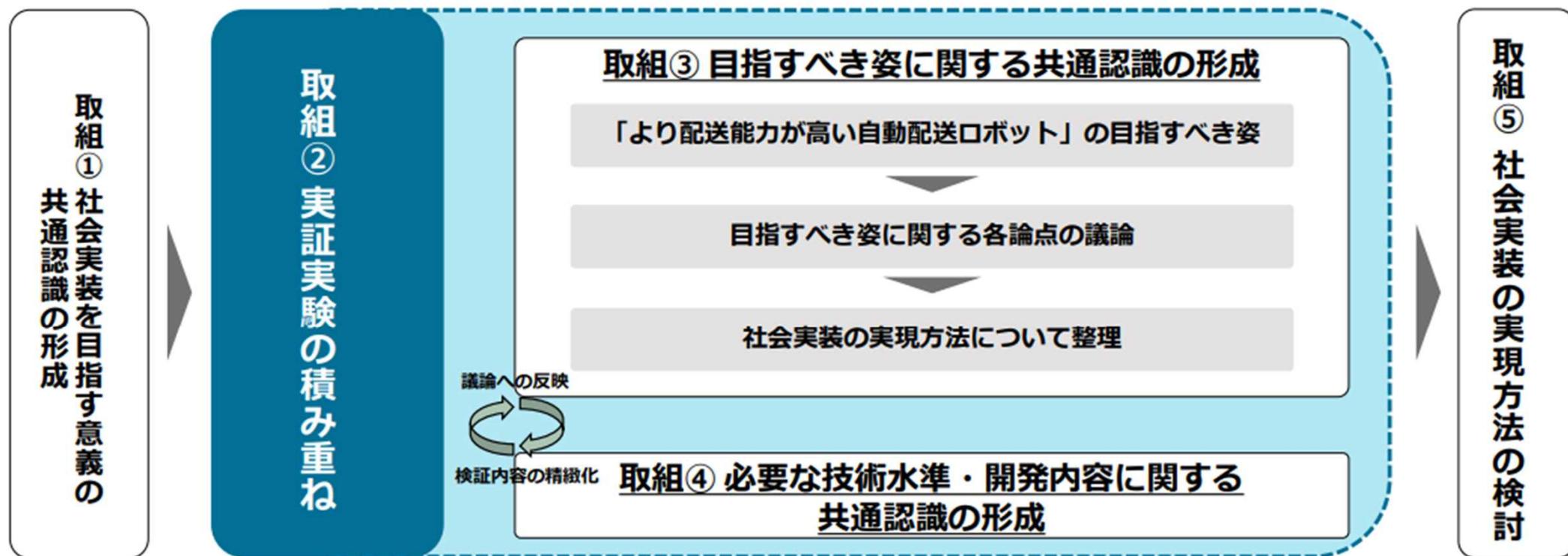
センサーで人や障害物を検知



無人で荷物を受取  
無人で商品を販売

# 今後の検討・取組の全体像

- 本WG構成員において「取組①③：社会実装を目指す意義・目指すべき姿に関する共通認識の形成」のための議論を行った。
- 今後は「取組②：実証実験の積み重ね」により、目指すべき姿の精緻化を行い、「取組⑤：社会実装の実現方法の検討」に繋げることが重要である。



# 引き続き検討・取組が求められる内容

- 市場へ参入しようとする各事業者が、短期的に実証実験を積み重ねることにより、「目指すべき姿」の精緻化に繋がるデータやサービスモデルを、早期に示すことが重要。
- また、ロボットの円滑な公道走行のためのインフラ整備・連携などの中長期的な取組事項や、実証実験を通じた継続検討事項など、引き続き議論を必要とする論点もまとめた。

## 短期的な実証実験の積み重ね

### 目指すべき姿

(本WGでとりまとめた内容)

- ・期待されるユースケース
- ・機体の大きさ、速度、構造
- ・通行場所と通行方法 etc…



### 実証実験

既存制度を最大限に活用  
(道路使用許可)  
(基準緩和認定)

検証すべき内容の例として、

- 機体本体や通行方法に関する安全性
- 中速走行に関する運用技術
- 新しいモビリティに対する社会受容性

## 今後検討が必要なその他の論点

- 運用方法 (自律走行、遠隔操作など) ※多様な意見が述べられた論点
- 2段階右折
- 事故発生時の対処方法
- 安全性に関する認証主体
- 非常停止装置の必要性や代替策
- 付加機能 (マニピュレーション機能等)
- 社会受容性の向上
- 道路都市政策・デジタルインフラ政策との連携
- 貨物の積卸し・駐車場所

# 「より配送能力の高い自動配送ロボット」の社会実装に向けたロードマップ

凡例  
 低速・小型を中心とした取組  
 より配送能力の高い自動配送ロボットの取組



※ 本ロードマップは、産業界関係者・有識者・経済産業省等で構成される「より配送能力の高い自動配送ロボットの社会実装検討WG」において策定したものであり、関係省庁を含む政府全体としての方針を示したものではありません。  
 ※ 「より配送能力の高い自動配送ロボット」とは、いわゆる「中速・中型」「低速・中型」「中速・小型」の自動配送ロボットを指す。  
 ※ 本ロードマップにおける「社会実装」とは、「公道を走行するより配送能力の高い自動配送ロボットを活用したサービスに関する市場予見性が確保され、市場参入事業者が本格的にサービスを展開できる環境が整っている状態」とする。  
 ※ 時間軸についてはおおよその時期を示したものであり、記載の時期よりも早期に各取組が進むことが望ましい。また、取り組むべき内容を網羅的に記載したものではありません。



【令和6年度補正予算額 40,000百万円】

## 2050年カーボンニュートラルの達成を目指し、トラック・タクシー・バスや建設機械の電動化を支援します。

### 1. 事業目的

- 運輸部門は我が国全体のCO2排出量の約2割を占め、そのうちトラック等商用車からの排出が約4割であり、2050年カーボンニュートラル及び2030年度温室効果ガス削減目標（2013年度比46%減）の達成に向け、商用車の電動化（BEV、PHEV、FCV等）は必要不可欠である。
- また、産業部門全体のCO2排出量は、日本全体の約35.1%、そのうち建機は約1.7%を占め、建機の電動化も必要不可欠である。
- このため、本事業では商用車（トラック・タクシー・バス）や建機の電動化に対し補助を行い、普及初期の導入加速を支援することにより、価格低減による産業競争力強化・経済成長と温室効果ガスの排出削減を共に実現する。

### 2. 事業内容

商用車（トラック・タクシー・バス）及び建機の電動化（BEV、PHEV、FCV等※）のために、車両、建機及び充電設備の導入に対して補助を行う。

具体的には、省エネ法に基づく「非化石エネルギー転換目標」を踏まえた中長期計画の作成義務化に伴い、BEVやFCVの野心的な導入目標を作成した事業者や、非化石エネルギー転換に伴う影響を受ける事業者等に対して、車両及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※BEV：電気自動車、PHEV：プラグインハイブリッド車、FCV：燃料電池自動車

また、GX建機※の普及状況を踏まえ、今後、公共工事でGX建機の使用を段階的に推進していくことに伴い、GX建機を導入する事業者等に対して、機械及び充電設備の導入費の一部を補助する。

※GX建機：国土交通省の認定を受けた電動建機。

### 3. 事業スキーム

- 事業形態 間接補助事業（補助率：差額の2/3、本体価格の1/4等）
- 補助対象 民間事業者・団体、地方公共団体等
- 実施期間 令和6年度

### 4. 事業イメージ

【トラック】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象車両  
の例



EVトラック/バン



FCVトラック

【タクシー】 補助率：車両本体価格の1/4 等

補助対象車両  
の例



EVタクシー



PHEVタクシー



FCVタクシー

【バス】 補助率：標準的燃費水準車両との差額の2/3 等

補助対象車両  
の例



EVバス



FCVバス

【建設機械（新規）】 補助率：標準的燃費水準機械との差額の2/3 等

補助対象機械  
の例



GX建機

【充電設備】 補助率：本体価格の1/2 等

補助対象設備  
の例



充電設備

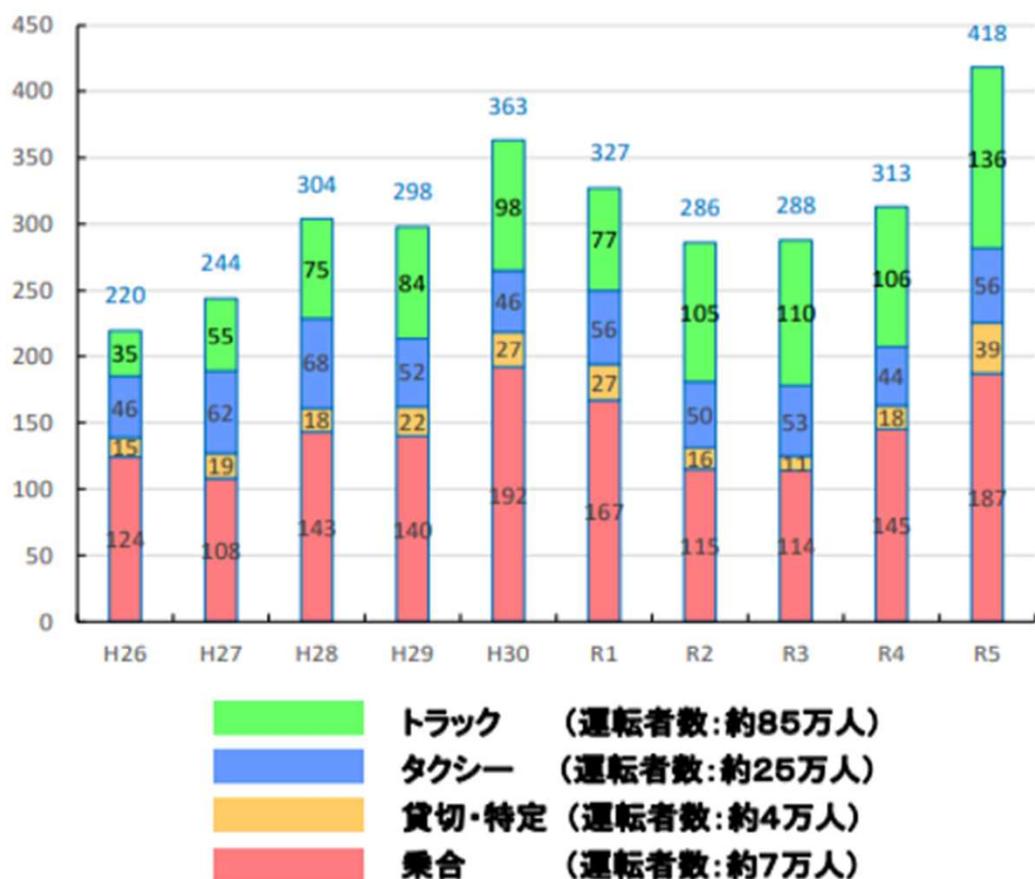
※本事業において、上述の車両及び建機と一体的に導入するものに限る

お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 電話：03-5521-8301

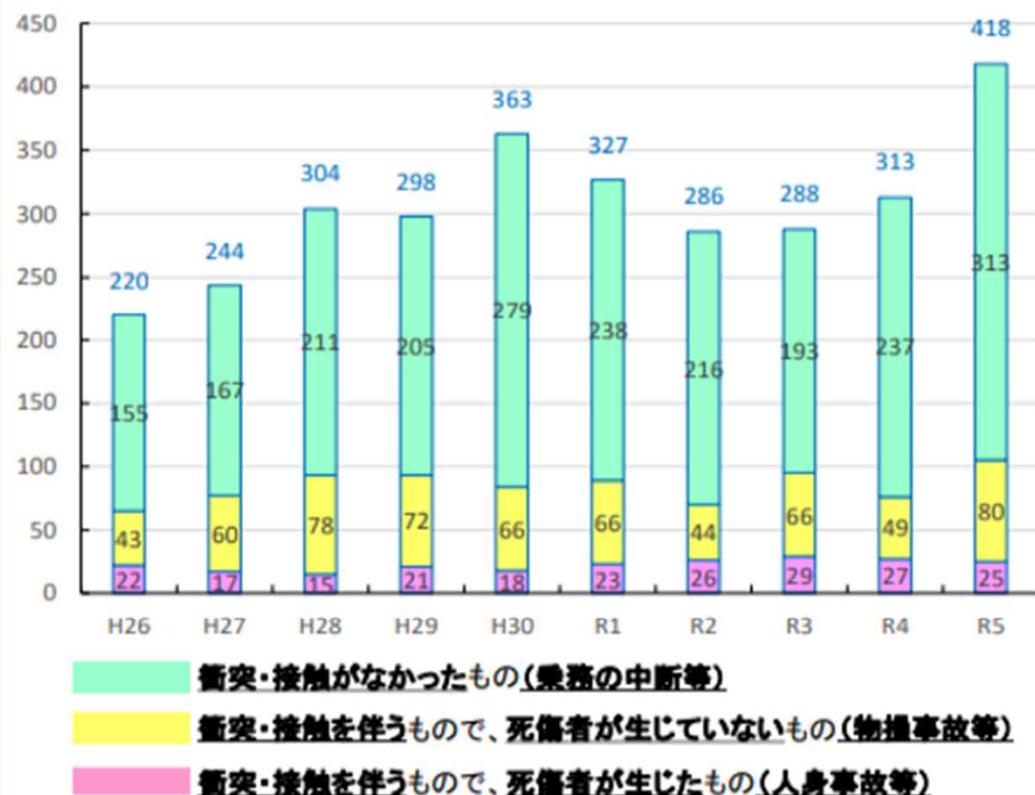
- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、増加傾向に転じている。
- 令和5年は健康起因事故報告件数のうち約25%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況。
- 健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢は、乗合バスが45～54歳、貸切等バスとトラックでは50～59歳、ハイヤー・タクシーでは65歳以上が多くなっている。
- 体調不良自覚後に、走行を開始したり、継続したケースが31件確認された。

- 運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなった事案として、自動車事故報告規則に基づき報告のあった件数は、増加傾向に転じている
- 令和5年は健康起因事故報告件数のうち約25%が交通事故に至っているが、人身事故件数は横ばいの状況

## 健康状態に起因する事故報告件数 (業態毎の件数)

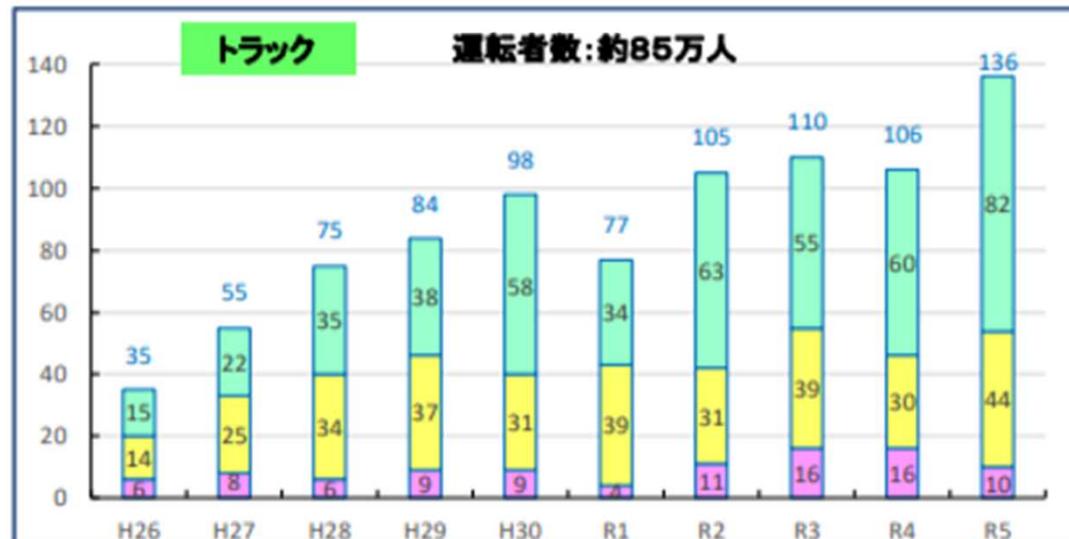
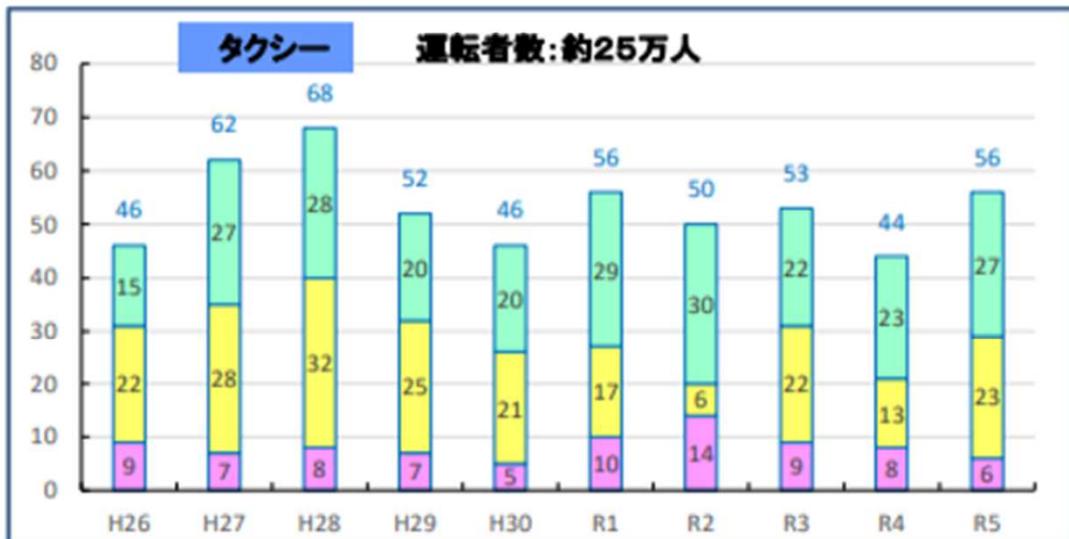
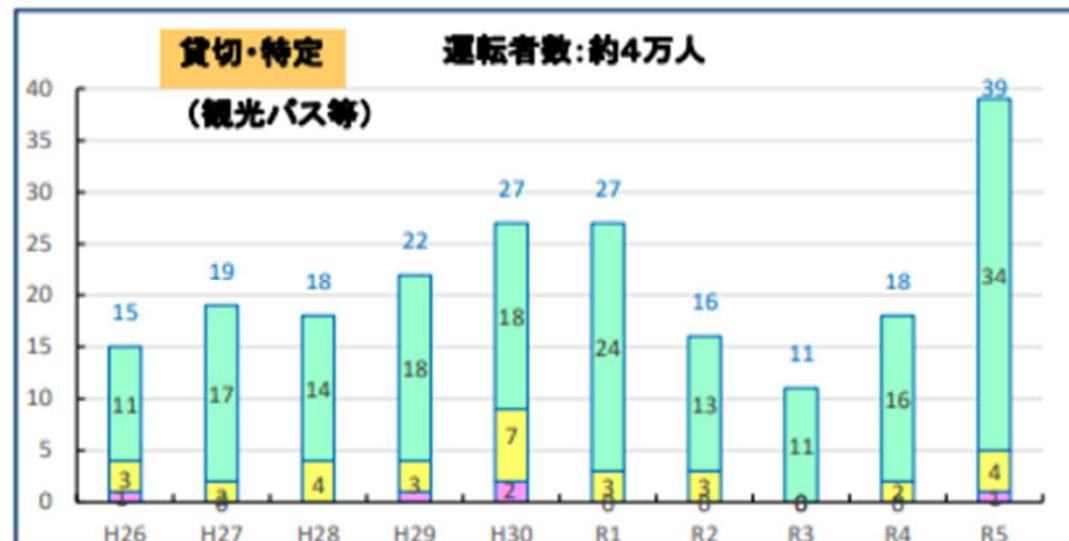


## 健康状態に起因する事故報告件数 (報告内容毎の件数)



# 業態別の健康状態に起因する事故報告件数の推移

- 各モードにおいても健康起因事故の報告件数は令和4年比で増加している。
- バスの多くは事故に至らずに乗務の中断を実施している一方、タクシー、トラックでは約半数が事故に至っている。
- 各モードにおいて、運行の中断等、交通事故に至らなかった事案が令和4年比で増加している。

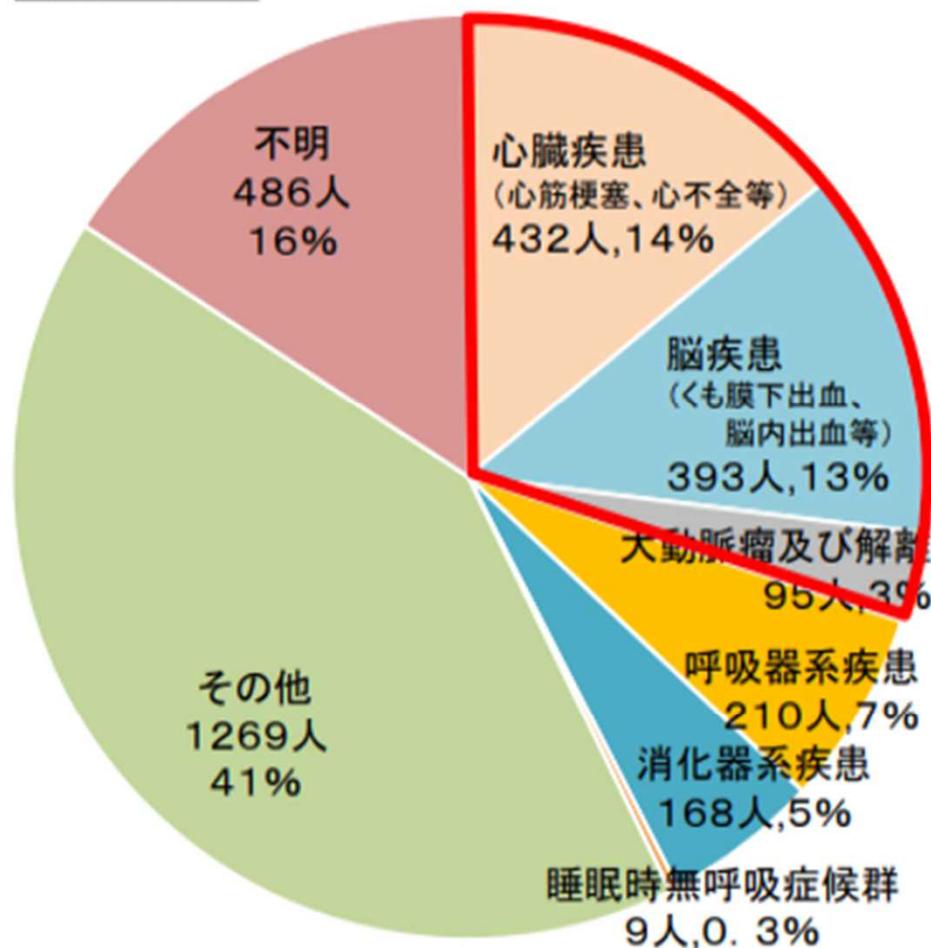


■ 衝突・接触がなかったもの(乗務の中断等)
 ■ 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じていないもの(物損事故等)
 ■ 衝突・接触を伴うもので、死傷者が生じたもの(人身事故等)

- 過去10年間で健康起因事故を起こした運転者3,062のうち心臓疾患、脳疾患、大動脈瘤及び解離が30%を占める。
- うち、死亡した運転者491人の疾病別内訳は、心臓疾患が55%、脳疾患が10%、大動脈瘤及び解離が14%を占める。

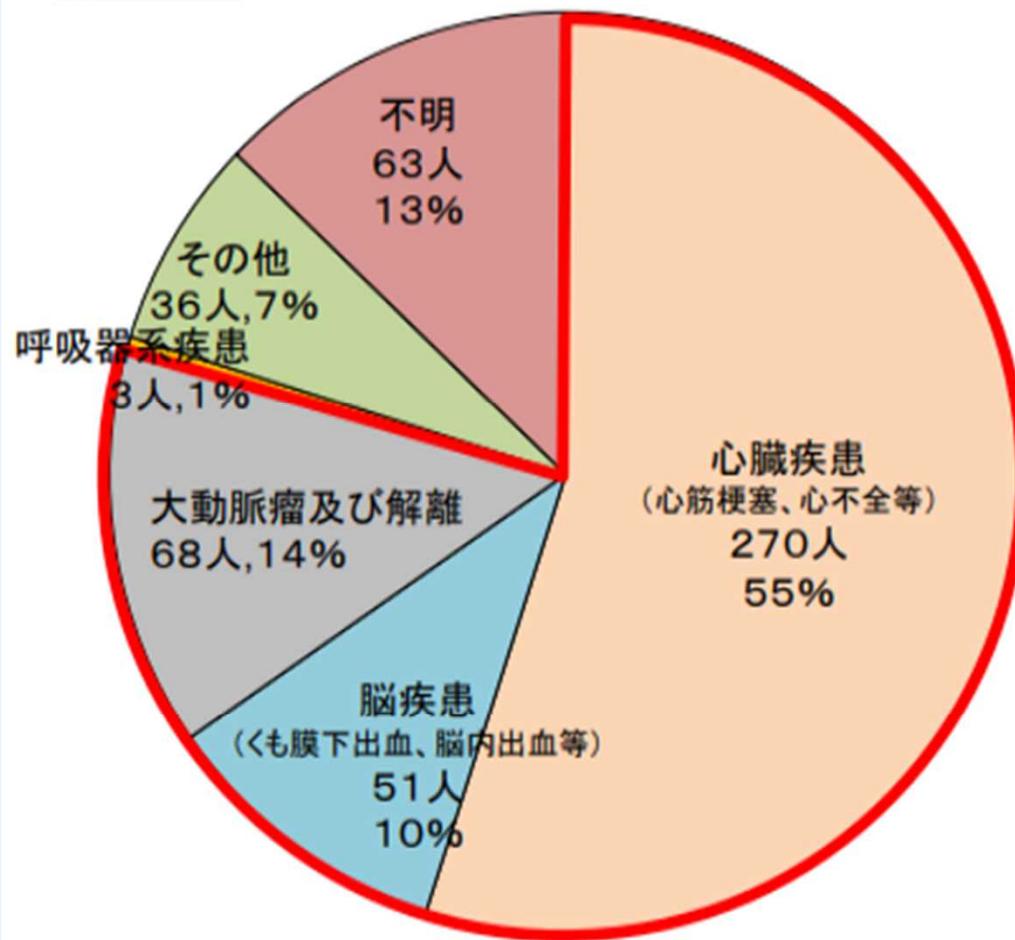
## 健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成26年～令和5年)

計3,062人



## 健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成26年～令和5年)

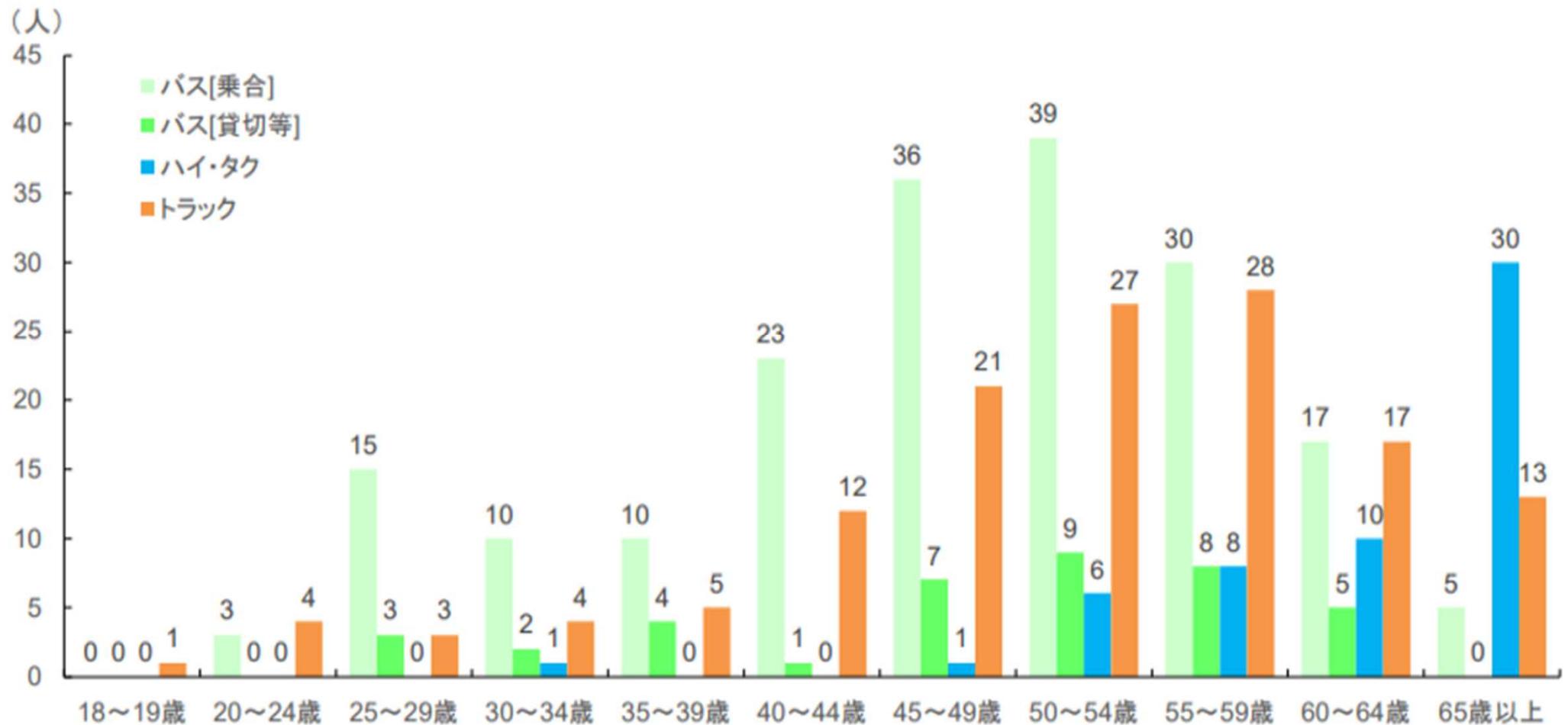
計491人



# 健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢分布(令和5年)

○ 健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢は、乗合バスが45～54歳、貸切等バスとトラックでは50～59歳、ハイタクでは65歳以上が多くなっている。

(健康状態に起因する事故を発生させた運転者の年齢分布)



# 貨物軽自動車運送事業における安全対策【令和6年度及び今後の取組】

## 令和6年度の取組

- 貨物軽自動車運送事業における安全対策を強化するための制度改正を実施。
  - ①貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け
  - ②業務記録の作成・保存の義務付け
  - ③事故記録の保存の義務付け
  - ④国土交通大臣への事故報告の義務付け
  - ⑤特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け
- 周知動画やリーフレット等各種周知ツールを作成した上で、全事業者への周知ハガキの送付、Web広告バナーへの掲載、全国での説明会の開催などで周知を図るとともに、専用の問い合わせ窓口を設置し、事業者等からの問い合わせに対応。



## 今後の取組

- 令和7年4月より、貨物軽自動車運送事業者に対する規制が施行されるところ、継続的な周知や問い合わせ窓口の設置等により、確実に規制が履行されるための対応を実施。



## 令和6年度の取組

- トラックにおいて、デジタコの将来的な義務づけも視野に入れつつ、強力な普及促進を図るための方策を検討すべく設置した第3回「物流革新に向けたデジタル式運行記録計の普及促進に関する検討会」において普及目標（2027年までに85%※と設定）及び普及策を設定。
- 今年度、補正予算にて新たにデジタコの予算を確保し、来年度政府予算案についても拡充や補助率の引き上げを図っているところ。

※現行の運行記録計の装着の義務付け対象車両における目標

デジタル式運行記録計



(出典)矢崎エナジーシステム株式会社ホームページより

## 今後の取組

- デジタコの装着意義や操作方法の理解向上を図るため、セミナー開催や啓発動画の制作を実施。
- 2027年まで、毎年トラック運送事業者及びデジタコメーカーに対して、フォローアップ調査を実施した上で、義務化の可否等を検討。

## 令和6年度の取組

- 国際海上コンテナが安全に陸上輸送を行うためのマニュアル等は整備してきているところ、今年度は以下の取組を実施。
  - 「国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策会議」や地方運輸局設置の「地方連絡会議」において安全対策の議論を継続。
  - 昨年度作成した「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」の運転者用のリーフレットの内容について、**動画コンテンツ**を作成。

## 今後の取組

- 国際海上コンテナの陸上運送における安全輸送ガイドライン及びマニュアルの周知が安全対策の要であることから、引き続き、**幅広くガイドライン・マニュアルの周知を継続**。

### 国際海上コンテナの 陸上における 安全輸送マニュアル

運転者向け概要版

本コンテナは、国土交通省で策定している「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」や全日本トラック協会が制作した「国際海上コンテナの陸上輸送における安全輸送ガイドラインのポイント」を元に作成しています。



# 下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法の一部を改正する法律案

## 背景・概要

- 近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を受け、発注者・受注者の対等な関係に基づき、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図っていくことが重要。
- このため、協議を適切に行わない代金額の決定の禁止、手形による代金の支払等の禁止、規制及び振興の対象となる取引への運送委託の追加等の措置を講ずるとともに、多段階の取引当事者が連携した取組等を支援し、価格転嫁・取引適正化を徹底していく。

## 1. 規制の見直し（下請代金支払遅延等防止法）

### 【規制内容の追加】

#### （1）協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【価格据え置き取引への対応】

- 対象取引において、代金に関する協議に応じないことや、協議において必要な説明又は情報の提供をしないことによる、一方的な代金額の決定を禁止。

#### （2）手形払等の禁止

- 対象取引において、手形払を禁止。また、支払期日までに代金相当額を得ることが困難な支払手段も併せて禁止。  
※手形払の禁止に伴い、割引困難な手形に係る規制を廃止。

### 【規制対象の追加】

#### （3）運送委託の対象取引への追加【物流問題への対応】

- 対象取引に、製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を追加。

#### （4）従業員基準の追加【適用基準の追加】

- 従業員数300人（役務提供委託等は100人）の区分を新設し、規制及び保護の対象を拡充。

### 【執行の強化等】

#### （5）面的執行の強化

- 関係行政機関による指導及び助言に係る規定、相互情報提供に係る規定等を新設。

#### ※その他

- 製造委託の対象物品として、木型その他専ら物品の製造に用いる物品を追加。
- 書面等の交付義務において、承諾の有無にかかわらず、電磁的方法による提供を認容。
- 遅延利息の対象に、代金を減じた場合を追加。
- 既に違反行為が行われていない場合等の勧告に係る規定を整備。

## 2. 振興の充実（下請中小企業振興法）

### （1）多段階の事業者が連携した取組への支援

- 多段階の取引からなるサプライチェーンにおいて、二以上の取引段階にある事業者が作成する振興事業計画に対し、承認・支援できる旨を追加。

### （2）適用対象の追加

- ①製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送の委託を対象取引に追加  
②法人同士においても従業員数の大小関係がある場合を対象に追加。

### （3）地方公共団体との連携強化

- 国及び地方公共団体が連携し、全国各地の事業者の振興に向けた取組を講じる旨の責務と、関係者が情報交換など密接な連携に努める旨を規定。

### （4）主務大臣による執行強化

- 主務大臣による指導・助言をしたものの状況が改善されない事業者に対して、より具体的措置を示して改善を促すことができる旨を追加。

## 3. 「下請」等の用語の見直し（下請代金支払遅延等防止法及び下請中小企業振興法等）

- 用語について、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「親事業者」を「委託事業者」等に改める。
- 題名について、「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に、「下請中小企業振興法」を「受託中小企業振興法」に改める。

施行期日 公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日

# 現行下請法の概要

- 下請法の正式名称は、「**下請代金支払遅延等防止法**」(昭和31年制定)。
- 法目的は、**下請取引の公正化と下請事業者の利益保護**。

## 下請法の適用対象

### <①取引の内容>

製造委託

修理委託

情報成果物作成委託

役務提供委託

### <②資本金区分>

物品の製造・ 修理委託の 場合	親：資本金3億円超	下請：資本金3億円以下(個人を含む。)
	親：資本金1千万円超3億円以下	下請：資本金1千万円以下(個人を含む。)
情報成果物作成・ 役務提供委託の 場合	親：資本金5千万円超	下請：資本金5千万円以下(個人を含む。)
	親：資本金1千万円超5千万円以下	下請：資本金1千万円以下(個人を含む。)

## 義務・禁止行為

- **親事業者の義務**：発注書作成・交付・保存、支払期日の決定等
- **親事業者の禁止行為**：受領拒否、支払遅延、減額、返品、買ったたき等

## 下請法改正に向けた検討の経緯

### 「経済財政運営と改革の基本方針2024」(抜粋)

(令和6年6月閣議決定)

このため、独占禁止法の執行強化、下請Gメン等を活用しつつ事業所管省庁と連携した下請法の執行強化、**下請法改正の検討等を行う。**

### 「新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2024年改訂版」(抜粋)

(令和6年6月閣議決定)

また、事業所管省庁とも連携し、面的な執行による下請代金法の勧告案件の充実を図るとともに、**下請代金法の改正についても、検討する。**

### 「国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策」(抜粋)

(令和6年11月閣議決定)

新たな商慣習として、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させるため、**下請法について**、コスト上昇局面における価格据置きへの対応の在り方、荷主・物流事業者間の取引への対応の在り方、事業所管省庁と連携した執行を強化するための事業所管省庁の指導権限の追加等に関し、**改正を検討し、早期に国会に提出することを目指す。**

### 「企業取引研究会」(座長：神田秀樹東京大学名誉教授)

(令和6年7月～12月)

- 有識者検討会を開催し、下請法を中心に検討(公正取引委員会・中小企業庁の共催)
- 学識経験者、経済団体・消費者団体等の有識者計20名が委員として御参画
- 計6回の会合を開催し、**令和6年12月25日に研究会報告書を取りまとめ・公表**

## 下請法改正の背景・趣旨等

近年の急激な労務費、原材料費、エネルギーコストの上昇を受け、「物価上昇を上回る賃上げ」を実現するためには、事業者において賃上げの原資の確保が必要。

中小企業をはじめとする事業者が各々賃上げの原資を確保するためには、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」の実現を図っていくことが重要。

例えば、協議に応じない一方的な価格決定行為など、価格転嫁を阻害し、受注者に負担を押しつける商慣習を一掃していくことで、取引を適正化し、価格転嫁をさらに進めていくため、下請法の改正を検討してきた。

(令和7年3月11日改正法案閣議決定)

### 施行期日

公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日

# 下請法の改正事項の概要

## ① 協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【新第5条第2項第4号関係】

### 改正理由

- コストが上昇している中で、協議することなく価格を据え置いたり、コスト上昇に見合わない価格を一方向的に決めたりするなど、上昇したコストの価格転嫁についての課題がみられる。
- そのため、適切な価格転嫁が行われる取引環境の整備が必要。

### 改正内容

- ◆ 「市価」の認定が必要となる買ったときとは別途、対等な価格交渉を確保する観点から、中小受託事業者から価格協議の求めがあったにもかかわらず、協議に応じなかったり、委託事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方向的に代金を決定して、中小受託事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を新設する。



# 下請法の改正事項の概要

## ② 手形払等の禁止【新第5条第1項第2号関係】

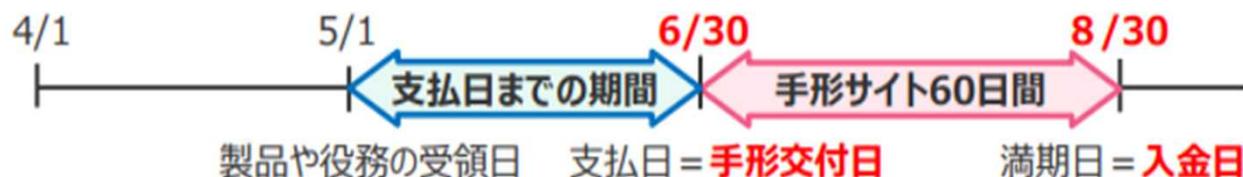
### 改正理由

- 支払手段として手形等を用いることにより、発注者が受注者に資金繰りに係る負担を求める商慣習が続いている。

### 改正内容

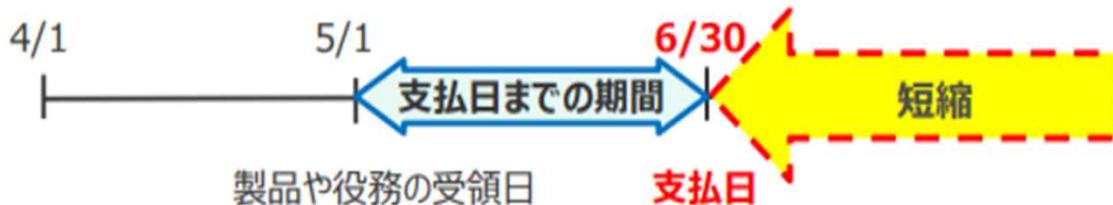
- ◆ 中小受託事業者の保護のためには、今般の指導基準の変更を一段進め、本法上の支払手段として、手形払を認めないこととする。
- ◆ 電子記録債権やファクタリングについても、支払期日までに代金に相当する金銭（手数料等を含む満額）を得ることが困難であるものについては認めないこととする。

現行



支払日までの期間（60日） + 手形サイト（60日） = 現金受領までの期間【120日】

改正案



支払日までの期間（60日） = 現金受領までの期間【60日】

# 下請法の改正事項の概要

## ③ 運送委託の対象取引への追加【新第2条第5項、第6項関係】

### 改正理由

- 発荷主から元請運送事業者への委託は、本法の対象外（独占禁止法の物流特殊指定で対応）である。
- 立場の弱い物流事業者が、荷役や荷待ちを無償で行わされているなど、荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）が顕在化している。

### 改正内容

- ◆ 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、本法の対象となる新たな類型として追加し、機動的に対応できるようにする。

### 改正案

現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



# 下請法の改正事項の概要

## ④ 従業員基準の追加【新第2条第8項、第9項関係】

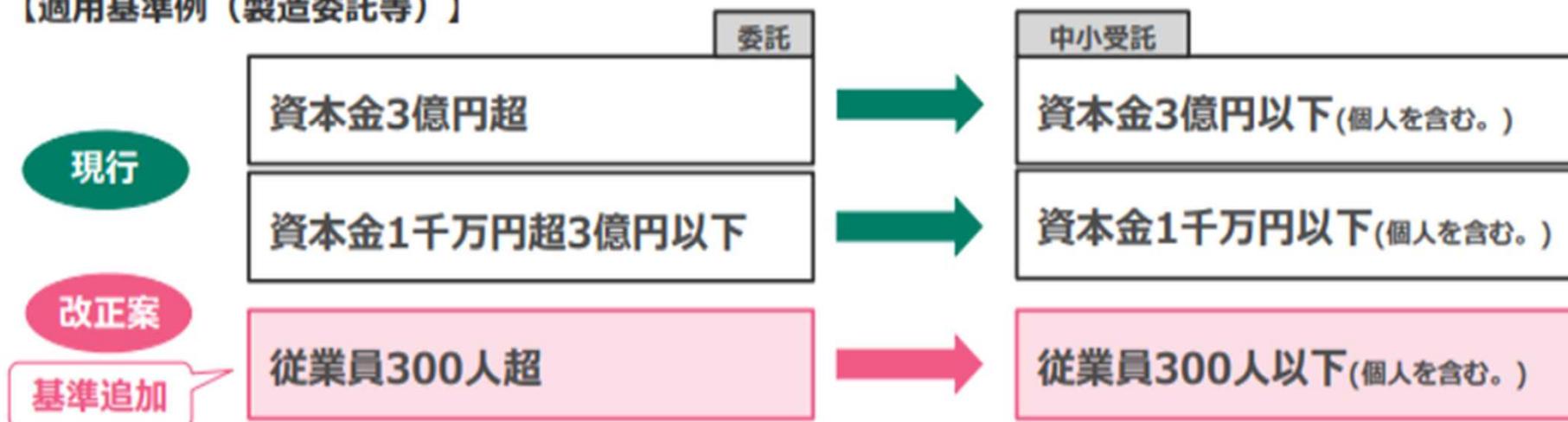
### 改正理由

- 実質的には事業規模は大きいものの当初の資本金が少額である事業者や、減資をすることによって、本法の対象とならない例がある。
- 本法の適用を逃れるため、受注者に増資を求める発注者が存在する。

### 改正内容

- ◆ 適用基準として従業員数の基準を新たに追加する。
- ◆ 具体的な基準については、本法の趣旨や運用実績、取引の実態、事業者にとっての分かりやすさ、既存法令との関連性等の観点から、従業員数300人（製造委託等）又は100人（役務提供委託等）を基準とする。

#### 【適用基準例（製造委託等）】



# 下請法の改正事項の概要

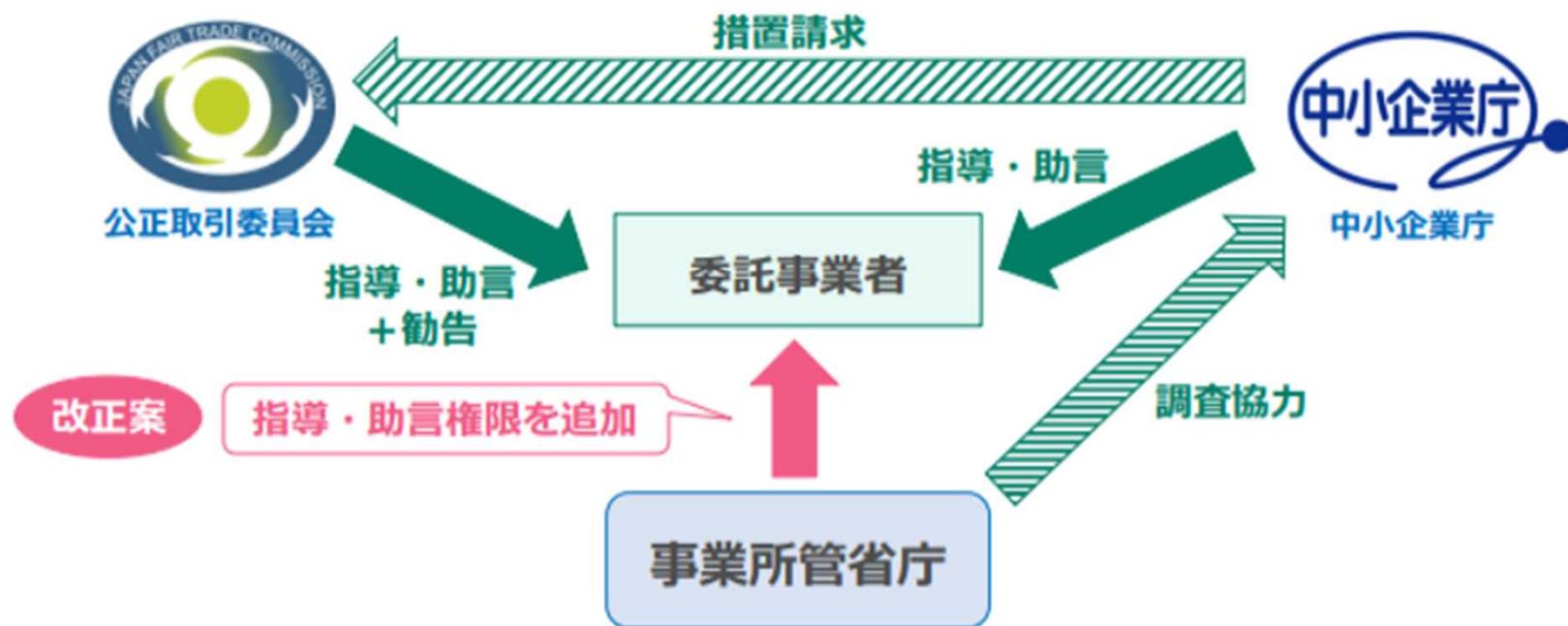
## ⑤ 面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

### 改正理由

- 現在、事業所管省庁には調査権限のみが与えられているが、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行をより拡充していく必要がある。
- 事業所管省庁（「トラック・物流Gメン」など）に通報した場合、本法の「報復措置の禁止」の対象となっていない。

### 改正内容

- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 中小受託事業者が申告しやすい環境を確保すべく、「報復措置の禁止」の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。



# 下請法の改正事項の概要

## ⑥ 「下請」等の用語の見直し【題名、新第2条第8項、第9項関係】

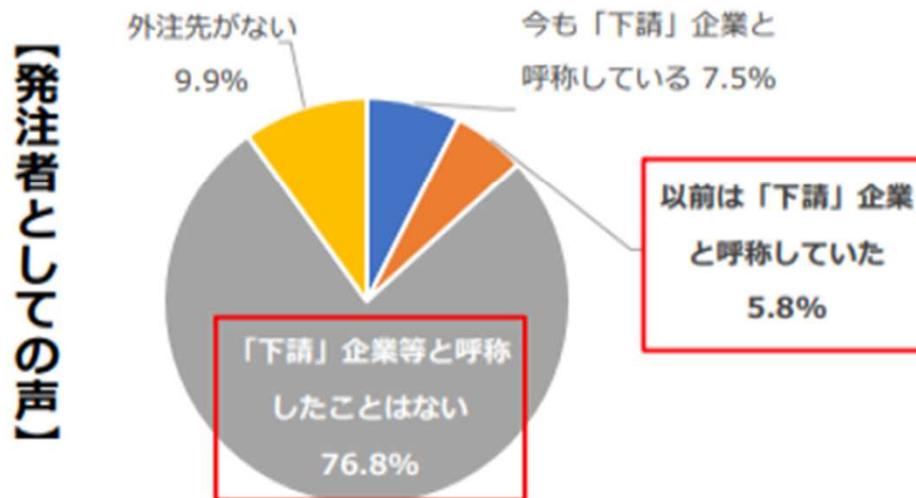
### 改正理由

- 本法における「下請」という用語は、発注者と受注者が対等な関係ではないという語感を与えるとの指摘がある。
- 時代の変化に伴い、発注者である大企業の側でも「下請」という用語は使われなくなっている。

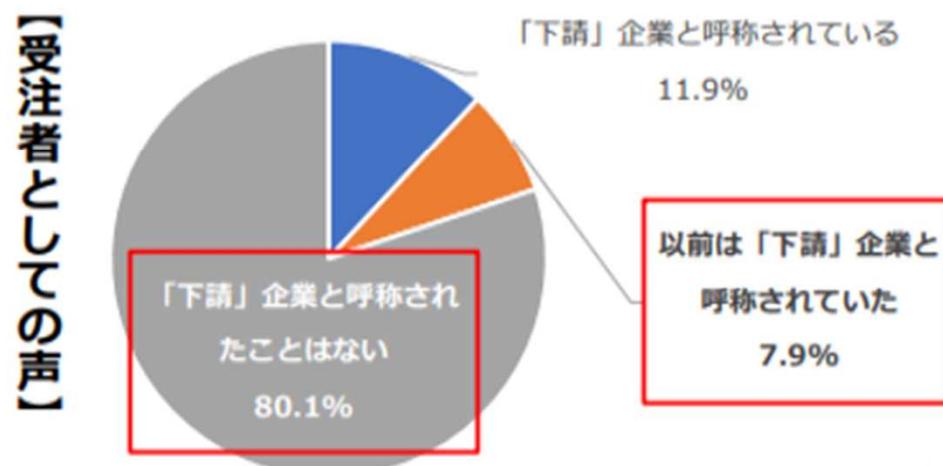
### 改正内容

- ◆ 用語について、「親事業者」を「委託事業者」、「下請事業者」を「中小受託事業者」、「下請代金」を「製造委託等代金」等に改正する。
- ◆ 法律の題名も、「下請代金支払遅延等防止法」を「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」に改正する。

#### 外注先を「下請」企業と呼称した経験の有無 (n=3,583)



#### 発注者から「下請」企業と呼称された経験の有無 (n=3,583)



(出所) 中小企業庁・公正取引委員会「下請取引等の実態に係るアンケート調査」

# 下請法の改正事項の概要

## ⑦ その他の改正事項

### 改正理由

- 物品等の製造に用いられる金型のみが製造委託の対象物とされており、木型、治具等については、製造委託の対象物とされていない。
- 書面交付義務について、下請事業者から事前の承諾を得たときに限り、書面の交付に代えて、電磁的方法により必要的記載事項の提供を行うことができる。
- 下請代金の支払遅延については、親事業者に対し、その下請代金を支払うよう勧告するとともに、遅延利息を支払うよう勧告することとされているが、減額については、当該規定が存在しない。
- 受領拒否等をした親事業者が勧告前に受領等をした場合や、支払遅延をした親事業者が勧告前に代金を支払った場合に、勧告ができるかどうかが規定上明確となっていない。

### 改正内容

- ◆ 専ら製品の作成のために用いられる木型、治具等についても、金型と同様に製造委託の対象物として追加する。  
【新第2条第1項関係】
- ◆ 書面等の交付義務について、中小受託事業者の承諾の有無にかかわらず、必要的記載事項を電磁的方法により提供可能とする。  
【新第4条関係】
- ◆ 遅延利息の対象に減額を追加し、代金の額を減じた場合、起算日から60日を経過した日から実際に支払をする日までの期間について、遅延利息を支払わなければならないものとする。  
【新第6条第2項関係】
- ◆ 既に違反行為が行われていない場合等の勧告に係る規定を整備し、勧告時点において委託事業者の行為が是正されていた場合においても、再発防止策などを勧告できるようにする。  
【新第10条関係】

① 事前アンケートの結果について

② 新物効法の施行について

(質疑応答共有)

③ 改正貨物自動車運送事業法の施行について

(質疑応答共有)

※ ②、③は2、3月に全国で行われた国交省説明会の内容に基づき説明いたします。

④ **参考資料紹介**

④-1 最近のトピック (各省報道発表資料等)

④-2 **参加者の問題意識、運賃交渉・業務効率化成功事例**

# 事前にいただいた問題意識等

## ● 商慣行の見直し

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・実運送事業者が報われてない背景を改善する。・業界の仕組み改善、**多重構造無くすべき**。
- ・マッチングやバス予約の進捗状況
- ・**コンプライアンスを徹底**の上で適正な取引環境を整備すること。
- ・荷主（利用者）の理解とドライバーの増員。・荷主、物流会社のコストアップと輸送力の低下。
- ・マッチングは今の時代当たり前で効率もいいが、利用運送業者に丸受けして流している者もいる。
- ・再委託は2次まで、運賃から手数料を引かないよう元請けが実運送の請負階層と運賃の把握を行ってほしい。
- ・運輸防災マネジメント、安全衛生マネジメント、3Rプラスチック宣言、健活宣言、パートナーシップ、健康経営、等運輸を取り巻く物の一覧表

### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・立場の弱い運送事業者に対してよりも、**荷主に対して強力に指導して頂きたい**。
- ・荷主企業（発荷主・着荷主ともに）、運送の元請事業者、実運送会社がともに問題を解決する意識を高めて、持続可能な運送体制を構築するべく、国による啓蒙活動を活発に行うべき。
- ・荷主の意識変革（物流の労働条件改善と生産性向上）、物流のDX化
- ・**荷主の行動変容無しで荷待ち荷役時間の短縮は難しい**（リードタイム短縮・納品条件変更等）
- ・**トラックドライバーの賃金アップ**と荷待ち荷役時間の短縮

## ● 商慣行の見直し(続き)

### トラック運送事業以外の物流事業者の皆さんから

受入倉庫側として最重要案件と理解しております（倉庫業者）。

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・トラックドライバーの荷待ち時間削減・荷役軽減策について。・トラック運送従事者の維持確保
- ・**会社全体での問題意識共有、検討**。・納品時の役務の極力排除（特に積み替え）
- ・長年の運送業界の商習慣を見直すことは大事だが、**大手が旗振り役となって中小企業に浸透していくような流れを行政に後押し、プッシュしていただきたい。**
- ・商売は協創ではなく競争で業界全社の営業が同じ意識にならないと根治しない。商売上の買う側への規制や罰則が必要。
- ・現在まで荷主が何か変わったという認識はありません。**締め時間を守らない/当日出庫依頼などお断りすると「今回だけ」とか「今まではやってくれてたのに対応が悪くなった」と言われます。**
- ・特定荷主となるため社内で啓蒙した効果もあり**経営層や幹部社員の問題意識も高くなっている**。**SCM全体で同じ意識で取り組めるかが課題。**
- ・**世の中を変えるのは消費者も変わらなければならない。**送料無料表示も撲滅させ、運賃は外出し型に変えるとか目に見える形に持ち込むことで、ドライバーの地位も向上するのではないか。
- ・**着荷主にはリードタイム改善や納入時間の緩和等の要望を押し込める限度がある。**

## ● 商慣行の見直し(続き)

### その他の皆さんから

- ・**実走行時間を増やすことがまずは必要**。そのためにも荷主と運送会社の関係性改善の必要があり、そのためにもメーカーとして**効率の良い車両の提案、マテハンメーカーとの協業で自動化推進ができれば**と考えております。(架装メーカー)
- ・インフラ整備も同時に行っていき、休憩場所、休憩環境の改善を行い、**トレーラ化によるドライバーの負担軽減が必要**。ドライバーで働きたいと思えるような環境改善が進めば、ドライバーも増え、解決に向けて進んでいくことができると思います。(車両メーカー)
- ・新幹線を使った貨物輸送の今後。人流優先のJR各社と貨物輸送に対する行政のかかわり方を教えてください。(労働組合)
- ・**適正化事業巡回指導において総合評価D E 判定事業者の排除**。(労働組合)
- ・トラック台数30台以上と、3年か5年の運送業更新のしくみにして、**連続赤字は除外するような厳しさと、荷主、着荷主に対するだれでもわかる明確な判断基準と、運賃と売価を分離する売買の義務化**。大手の取引は着払いも検討する。(コンサルタント)
- ・トラック会社の強靱化。コンプライアンスをしつつ売上が確保されること(営業力の差を抜きにしてコンプライアンス遵守が評価されるように報われてほしい)(行政書士)
- ・15時間/日の就業時間は人として不自然。事業者数増、持続的なワークシェアが必要では?  
**例えば輸送能力(営業所配置など)に応じて区域制に戻すのはどうか?**(行政書士)

# 事前にいただいた問題意識等

## ● 改正物流法について

### 元請トラック運送事業者の皆さんから

#### ・新法改正に伴う現場への周知不足

大手運送会社などスポットチャーターの依頼を受け、手配を行う事業者が「実運送管理体制簿」について全く知識がなかった。「それはうちの会社が作らないといけないのか」や「それ何？」という温度感。現場単位で新法に対する周知ができていないと実感している。

#### ・運賃の仕組み作りをしてほしい、相場運賃の根絶

### 発荷主事業者の皆さんから

#### ・時間や輸送量に関して、算出する際の具体的基準。

### 着荷主事業者の皆さんから

#### ・適正な基準となる業界の運賃を知りたい

### その他の皆さんから

#### ・運転手が現場で荷主から口頭で請けた仕事の書面化に不安。(行政書士)

#### ・実運送体制管理簿の元請け情報は本当に伝わってくるのか？(行政書士)

・物流効率化に向けて取り組むべき措置・努力義務を**全く理解していない荷主が多く、未だ旧態然の対応を物流事業者に求めてくる**。対応しなければ他社に切り替える、等の行為は完全に勧告・公表ものと感じず。(貨物利用運送事業者)

# 事前にいただいた問題意識等

## ● 運賃・料金

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・ **付帯作業のコストや基準の周知と理解**
- ・ 運賃の仕組み作りをしてほしい、相場運賃の根絶
- ・ 運賃の収受に関してもっと縛りをつけていいと思います。自由競争は分かるが変な商慣行が生まれる根源にもなっている。
- ・ **利用運送事業者から頂く仕事では、高速料金負担がほとんど無いのが実態です。この点については実運送事業者の状況を把握して高速料金の負担を頂きたい。**
- ・ 標準的運賃でなく、**距離別の原価運賃となる下限運賃の取り決めして頂きたい。**

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・ 運賃値上げした分を法人税から控除できるような税制度

### 着荷主事業者の皆さんから

- ・ **適正な基準となる業界の運賃を知りたい**

### その他の皆さんから

- ・ **利用運送手数料を消費税のように、運賃とは別に支払いを義務化**させる。利用運送は1次迄に限定。立替払いか着払いを浸透させる。(コンサルタント)
- ・ 燃料費の高騰によって利幅を相当失っている。**標準的運賃が貰えるなら絶対に黒字なんだけど「絵にかいた餅」にしか見えない。**という声を聞く。(行政書士)

# 事前にいただいた問題意識等

## ● 物流効率化

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・ドライバー不足の中、路線便が見積もりを上げている中、**物流の効率化を目的に物流共配事業が益々増えて来るのではと感じる**
- ・中継輸送やドライバー交代など荷主はどの程度2024年問題について理解し、対策しようとしているのか？現実としてイマイチ反応が鈍い気がしているが・・・

### 元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**物流データのデジタル化と早期開示化の推進**が物流生産性向上には必須である。

### トラック運送事業以外の物流事業者の皆さんから

バース予約システムは必須と考え導入済です（倉庫業者）。

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・時間や輸送量に関して、算出する際の具体的基準。
- ・**パレットの規格が異なる場合の対応事例**。・パレット回収、伝票レス等どこの会社を使っても互換性のある共通プラットフォームの構築
- ・荷待ち時間短縮に向けて**納品時間予約システムを導入されている得意先も増えてきているが、その際納品時間を変更してほしいと要望があり共同配送の為時間変更ができなかったり昼納品にしてほしいなど効率の悪い要望も多い**。また**色々な業者があるが、どこを利用すれば良いか不明で、結果的に使いづらい**

# 事前にいただいた問題意識等

## ●物流効率化（続き）

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・荷待ち時間短縮に向けて納品時間予約システムを導入されている得意先も増えてきておりますがその際納品時間を変更してほしいと要望があり共同配送の為時間変更ができなかったり昼納品にしてほしいなど効率の悪い要望も多い。

### 着荷主事業者の皆さんから

- ・物流DXの言葉が先行しているため身近にできることから勉強したい。

### その他の皆さんから

- ・価格転嫁…燃料費高騰の解消、人材確保のための人件費高騰対策 → 荷主側の財務状況の改善。これらを助成金等で解決するのは筋違いで、国策としての経済政策の失政を正してほしい。業界動向ではなく、全体が底上げする必要がある。30年、ろくな好景気に成れていないのが原因。（行政書士）

## ●モーダルシフト

### トラック運送事業以外の物流事業者の皆さんから

- ・モーダルシフトを加速化させるためにどのような活動が有効か（通運関係）

### 発荷主事業者の皆さんから

- ・海上航路が拡張されると助かる場面が出てきそうである。利用したくても制限される。当製作所は大型貨物を扱うため、JR貨物や路線便を積極利用しづらい（発荷主）

# 事前にいただいた問題意識等

## ● 高速道路

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・日中における一層の割引が必要。**運行に必要な高速料金は荷主が負担するというルールを確立いただきたい。**運送事業者は、積卸先での待機時間や高速道路利用による時間短縮が大きな課題となっており、荷主の考え方次第で法令順守できるか否かが大きく影響していると感じる。

## ● 貨物軽自動車安全対策

### その他の皆さんから

- ・住宅地の配達先を特定するために地図アプリを利用している。**運転中にスマホナビを見る機会が多く、それが事故につながっている**という意見があります。（行政書士）

# 業務効率化等に関する成功事例

## ● 荷待ち対策

### 荷主事業者の皆さんから

- ・待機時間の問題を検討する中で、**昨年よりバース予約システムを検討して参りました。社内で導入が決まりましたので活用していきます。**また、入荷してくる商品の荷捌きを良くする事で待機時間縮小を考え、**庫内入荷ホームの改善**を行いました。**2023年より、荷主(メーカー)との待機時間に関する分析打合せ**も行ってきました。(発・着荷主)

## ● 運賃交渉

### トラック運送事業者の皆さんから

- ・**何が問題でどうしなければならないを運送毎に説明**する

### 荷主事業者の皆さんから

- ・弊社では物流事業者様からの**運賃改定申し入れについては、会社方針として必ず交渉に臨む**こととしています。(発・着荷主)

## 【アンケート協力をお願い】

最後に右の二次元バーコード、以下のリンクから簡単なアンケートにご協力ください。

<https://forms.office.com/r/a9zrVcTKDX>

ご意見は、わかりやすく有益な情報を次回以降の説明会でご提供できるよう活用させていただきます。



**情報提供も引き続き募集中です！** 物流効率化、運賃交渉の成功・失敗事例のほか、物流関係システムやサービス、金融、燃料、各種サプライヤー等、物流関係であればジャンルは問いませんので、積極的に御連絡ください。

(連絡先) 082-228-3438 (事務局：中国運輸局自動車交通部貨物課) [cgt-chugoku-kamotsu@gxb.mlit.go.jp](mailto:cgt-chugoku-kamotsu@gxb.mlit.go.jp)

国土交通省トラック荷主特別対策室主催のオンライン説明会は毎月1回実施します。

次回開催日時は **令和7年4月25日（水）10:00～、15:00～**です。

以下のリンクから事前登録が可能ですので、よろしくお願ひします。

ご説明する項目は、ご登録いただいたメールアドレス宛にお知らせいたします。



## 国土交通省トラック荷主特別対策室主催

「トラック物流2024年問題オンライン説明会」【第21回】事前アンケートページ

<https://forms.office.com/r/Fk3m8ZQR7G>

今後も有益な情報を発信し、全国の皆様の集いの場となるよう運営して参ります。引き続きよろしくお願ひします。

# ご清聴ありがとうございました。