

物流問題解決に向けた オンライン説明会資料

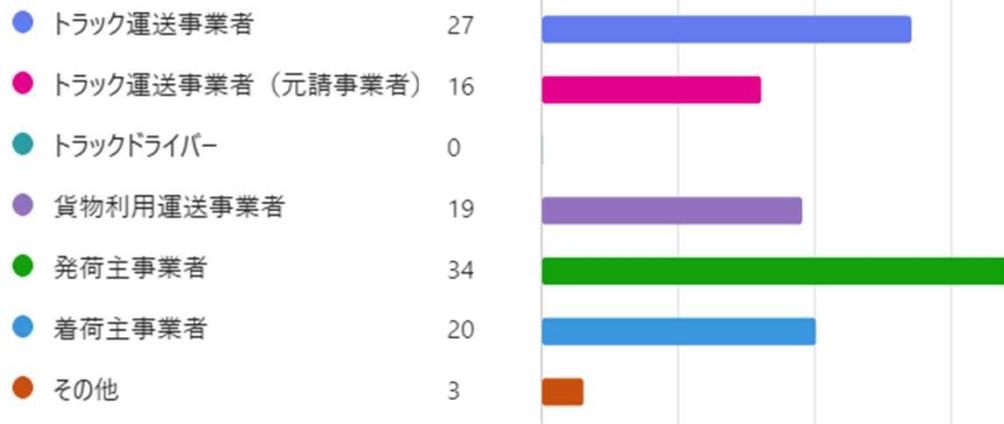
令和7年4月25日

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 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 参加者の問題意識共有
- ④ **改正物流法3局(経産・農政・運輸)合同説明会**
(中国/四国ブロック)
 - ④-1 **改正物効法に関する説明**
(説明：経済産業省物流企画室)
 - ④-2 **改正トラック法に関する説明**
(説明：中国/四国運輸局自動車交通部貨物課)
- ⑤ **参考資料**

事前アンケート結果①

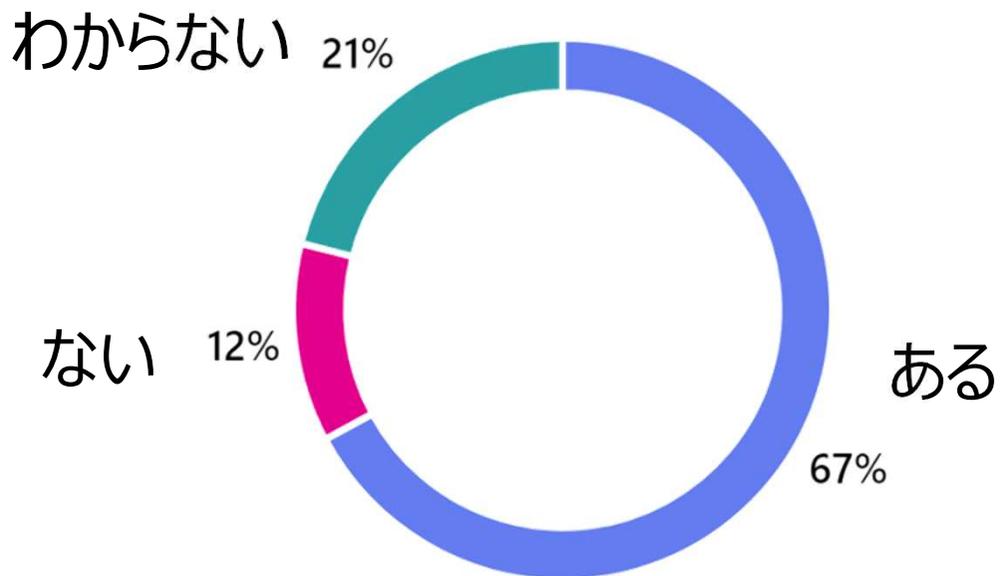
回答者種別



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

- **ドライバー不足**と経営の悪化、応募がなく採用ができない
- **庸車を利用しないと自車だけでは事業が成り立たない**が、現在の法規制などにより庸車がどこまで付いてこられるのか不安
- 事業主の高齢化に伴う**事業継承**について
- 地方（**人口密集地域から距離のある地域**）における**物流の確保**
- まだまだ **荷主の理解が得られない**

元請トラック運送事業者

- リフトマン不足、ドライバーの高齢化、若手ドライバー不足。**管理者不足**。
- 最近荷主企業や同業者などから、**トラック運送の協力会社の廃業、倒産で、車両の確保に困っている**。という話をお聞きする機会が増えています。
- **協力会社の大幅な値上げ**に対する財源確保
- 物流量の低減、車両価格・修繕費・燃料費などの経費が高騰する中、運賃改定の速度は鈍い、**このままの運賃で経営が維持できるか不安**

発荷主事業者

- ドライバー不足をどう補うか。**受入業者（着荷主）の理解。**
- 運賃上昇が激しい。**物量減少、**小ロット小口化の進展。**
- 中・長距離輸送について、トラック事業者の手隊がどの程度になるかが心配。
- 運送会社の激減で商品が運べなくなってきました。その上、運賃UPの為、利益が圧迫されています。
- GW、お盆、年末年始の前は車両確保が年々難しくなっているのを実感。**
- 未だに「物流」部門は運ぶだけという意識が会社の経営陣、一般消費者の根底**にあり、常に商品が店の棚にある現状に満足しているため危機感が薄い。
- 車両更新における費用が大幅に上がっており、今使っている車両が故障、車検更新ができなくなると配送がストップしてしまう。
- 弊社はデザート製造メーカー。**色々な物の値段が上がるとこの先どうなるのかと常に不安。**デザートなので生活に必ず必要なわけではない。消費低下で生産数も減るので不安は尽きない。逆に**製造は問題なく継続出来ても、物流がつかならなければ納品出来ない。**2024年問題。2026年問題。ドライバーの高齢化。運賃の高騰を製品価格に転嫁しにくい世の中の状況と**不安は山積み。**

事前アンケート結果③

着荷主事業者

- 当社への納入、当社顧客への**納入は今後も問題なく継続できるのか。**
- どれだけ人手が足りていないか**を知りたい ○**物流費用のUP**

貨物利用運送事業者

- ドライバー不足、**ドライバーの高齢者問題**、雇用状況
- DXへの対応取組み方** ○**荷主側理解が追いついてない**

その他

- 小売企業の行動変容が進まない**ためメーカー・卸の負担が増(コスト、作業)

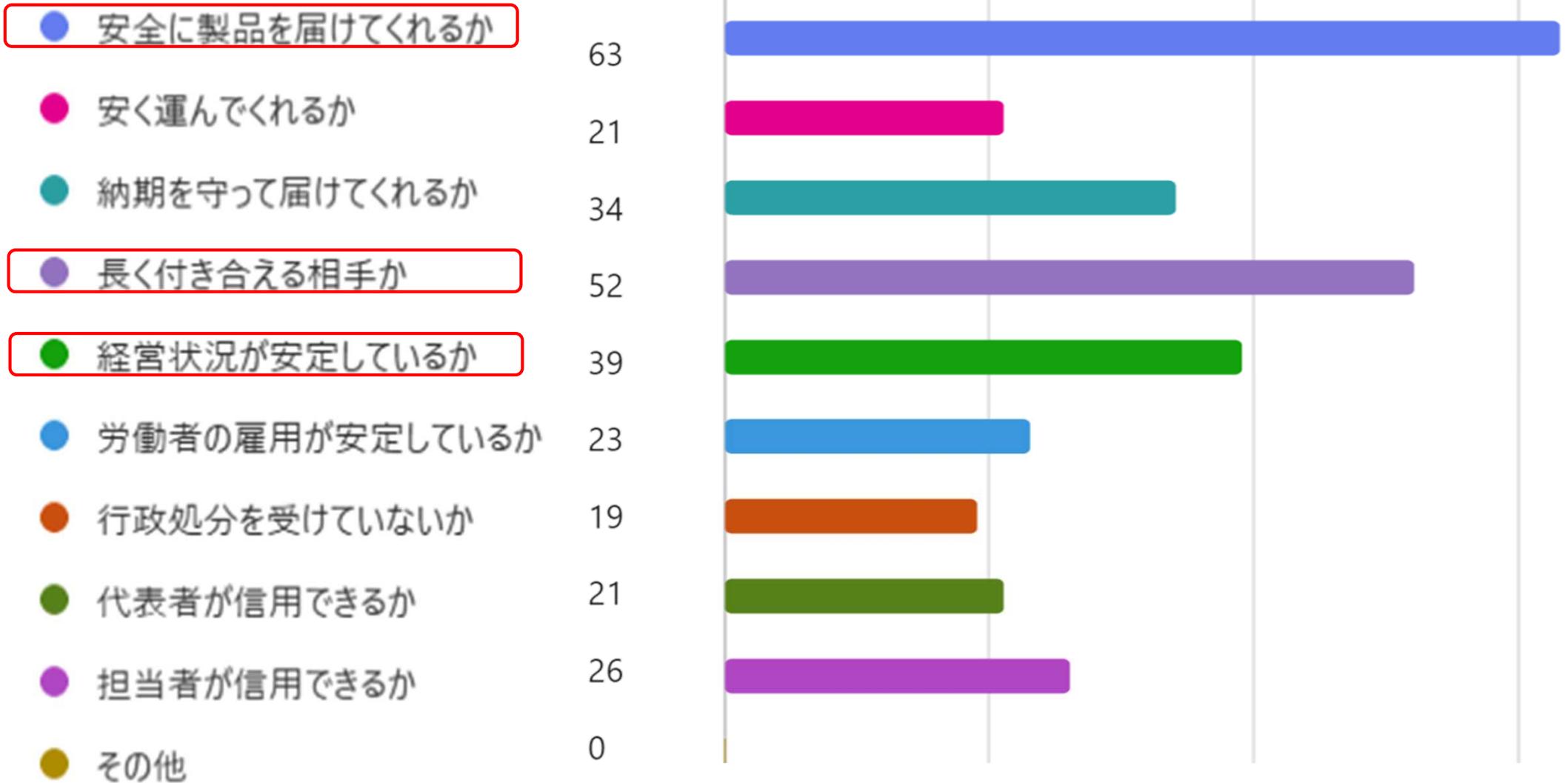
【持ち株会社】

- 少子高齢化に伴う作業人員の確保。**特にリフトマン。【卸売業物流センター】**
- 事業者として稼げない・負担が大きい。実際、新規許可を取る人に対して「なんで一般貨物をやりたがるのか分からない」という意見が真っ先に出てくる。**

許可の更新制に対して漠然とした不安を感じている。更新の際に重視されるのがコンプライアンスなのか経営状態なのかで話しが変わる。他の許可更新制で条件になるのは経営状態を見るものが多く、赤字経営は更新できないとなったら続けられる気がしない。**【行政書士】**

事前アンケート結果③

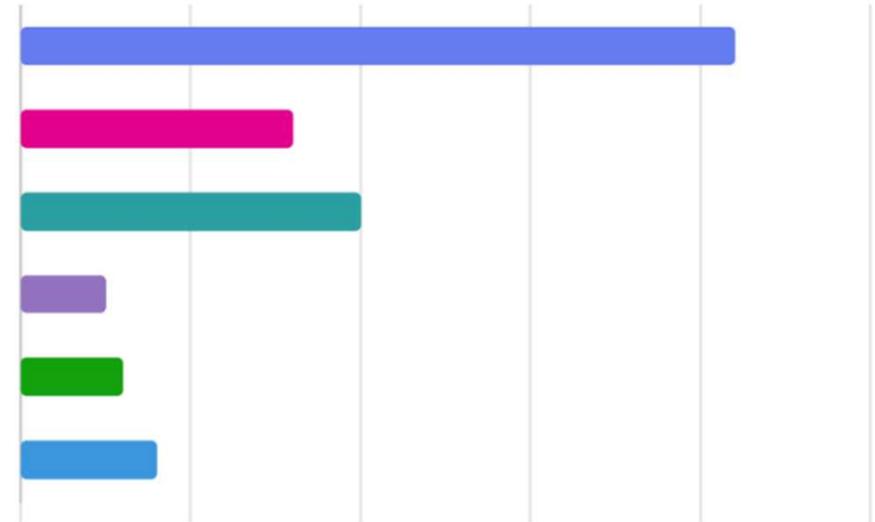
物流パートナー選定の重要項目



事前アンケート結果④

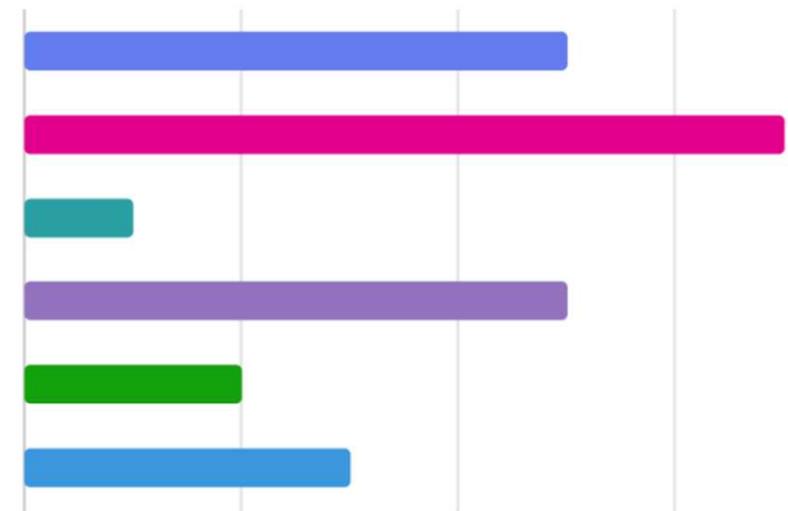
トラックドライバーの「運送」に係る仕事の範囲はどこまでだと考えますか。

- 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。） 42
- 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） 16
- 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） 20
- 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... 5
- 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）。 6
- その他 8



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 5
- これまでもやってもらっているから 7
- こちらも人手不足なので 1
- 運賃に作業分も含まれていると思うから 5
- 理由は良くわからない 2
- その他 3



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。

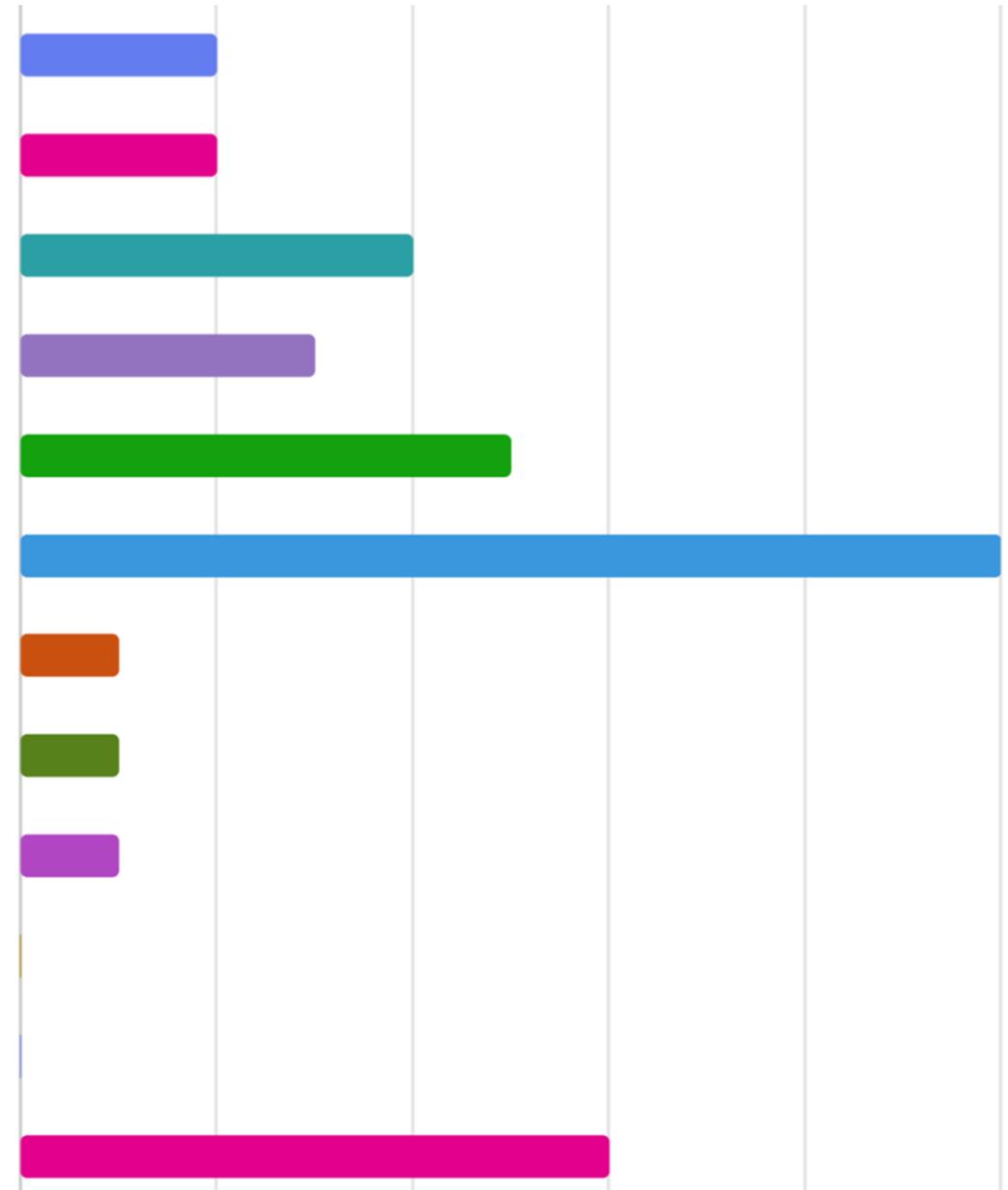


事前アンケート結果⑥

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。

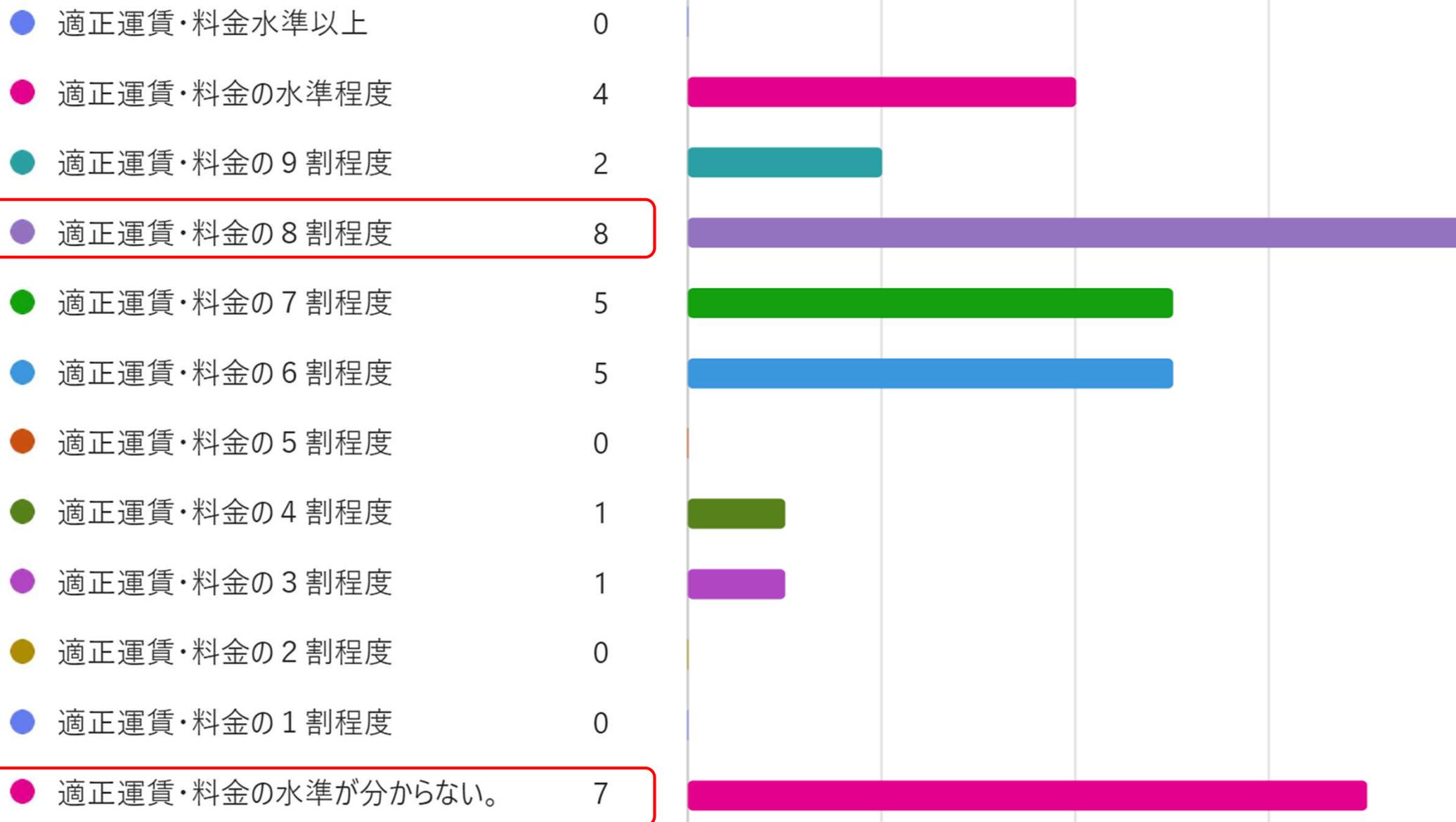
- 標準的運賃の水準以上 2
- 標準的運賃と同等程度 2
- 標準的運賃の9割程度 4
- 標準的運賃の8割程度 3
- 標準的運賃の7割程度 5
- 標準的運賃の6割程度 10
- 標準的運賃の5割程度 1
- 標準的運賃の4割程度 1
- 標準的運賃の3割程度 1
- 標準的運賃の2割程度 0
- 標準的運賃の1割程度 0

● 標準的運賃の計算の仕方が分からない 6



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。



- ① 事前アンケートの結果について
- ② **最近のトピック**（各省報道発表資料等）
- ③ 参加者の問題意識共有
- ④ 改正物流法3局（経産・農政・運輸）合同説明会
（中国/四国ブロック）
 - ④-1 改正物効法に関する説明
（説明：経済産業省物流企画室）
 - ④-2 改正トラック法に関する説明
（説明：中国/四国運輸局自動車交通部貨物課）
- ⑤ 参考資料

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年3月15日～4月21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>「物流拠点機能強化支援事業」(補助事業)の公募開始！ ～物流施設における非常用電源設備の導入を後押しします～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000874.html</p>	R7.4.16	国土交通省	
<p>「自動物流道路の実装に向けたコンソーシアム」の会員を募集します！ ～自動物流道路の実装に向け、官民連携の体制を築きます～ https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001921.html</p>	R7.4.10	国土交通省	
<p>「物流拠点の今後のあり方に関する検討会」における報告書を公表 ～物流拠点に関する今後の政策の方向性についてとりまとめました～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu02_hh_000077.html</p>	R7.4.9	国土交通省	
<p>物流効率化法について https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html</p>	R7.4.8	経済産業省	
<p>令和7年度「モーダルシフト等推進事業」(補助事業)の募集開始 https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000870.html</p>	R7.4.8	国土交通省	
<p>「令和6年度補正予算 商用車等の電動化促進事業(トラック)」の公募について https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000522.html</p>	R7.3.31	国土交通省 経済産業省 環境省	

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年3月15日～4月21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>物流効率化法の理解促進のため、 『物流効率化法理解促進ポータルサイト』が開設されました 制度の概要や努力義務の対象となる「荷主」の定義、「判断基準」・「解説書」の内容を紹介 https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/</p>	R7.3.27	国土交通省	
<p>貨物自動車運送事業者等、貨物自動車関連事業者の判断基準の「解説書」を作成しました。 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000029.html</p>	R7.3.27	国土交通省	
<p>荷主・連鎖化事業者の判断基準の「解説書」を作成しました。 https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html</p>	R7.3.27	経済産業省	

物流拠点機能強化支援事業（補助事業）

事業目的

- 営業倉庫等の物流施設は、災害対策基本法に基づく防災基本計画において、災害時の物資拠点としての役割が期待されており、**国民の安定的な生活の確保と社会の安定の維持に不可欠なサービス**として事業の継続が不可欠
- 災害時等におけるサプライチェーンの確保、災害対応能力の強化を図るため、サプライチェーン上で重要な物流施設における非常用電源設備、充電設備の導入支援を行い、災害時等における**電源機能を維持し、円滑かつ迅速な物資輸送体制を維持・確保**する。

事業内容

物流施設において、**非常用電源設備**を導入する場合に補助を行う。

【補助率・上限額】

1 / 2 以内

上限1500万円

※昨年度事業より**上限額が引き上げられました**

【補助対象者】

- ・倉庫事業者
- ・貨物利用運送事業者
- ・トラックターミナル事業者
- ・貨物運送事業者
- ・物流不動産開発業者

【補助対象施設】

- ・営業倉庫
- ・トラックターミナル
- ・貨物運送事業者の集配施設
- ・貨物利用運送事業者の保管等施設
- ・物流不動産

【補助対象設備】

- ・非常用電源設備
(発電設備又は蓄電池)



<非常用電源設備>

【公募期間】

**令和7年4月23日(水)~
11月28日(金)17時まで**

【要件】

- ・小規模施設（施設面積1000㎡未満）でないこと
- ・「大規模地震・津波災害応急対策対処方針」の考え方に適合する施設であること
- ・災害時における地方自治体への協力への意思表示等を行うこと 等

○物流革新に向けた政策パッケージ
(抄) (令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)

1. 具体的な施策

(2) 物流の効率化

⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
(物流施設の機能強化等)

災害時等におけるサプライチェーンの確保及び円滑な支援物資物流の実現のため、**非常用電源設備の導入促進等**により物流施設の災害対応能力の強化等を推進し、地域における防災力の強化等を推進する。

お問合せ先

中国運輸局 環境・物流課

電話：082-228-3496

自動物流道路の実装に向けたコンソーシアム

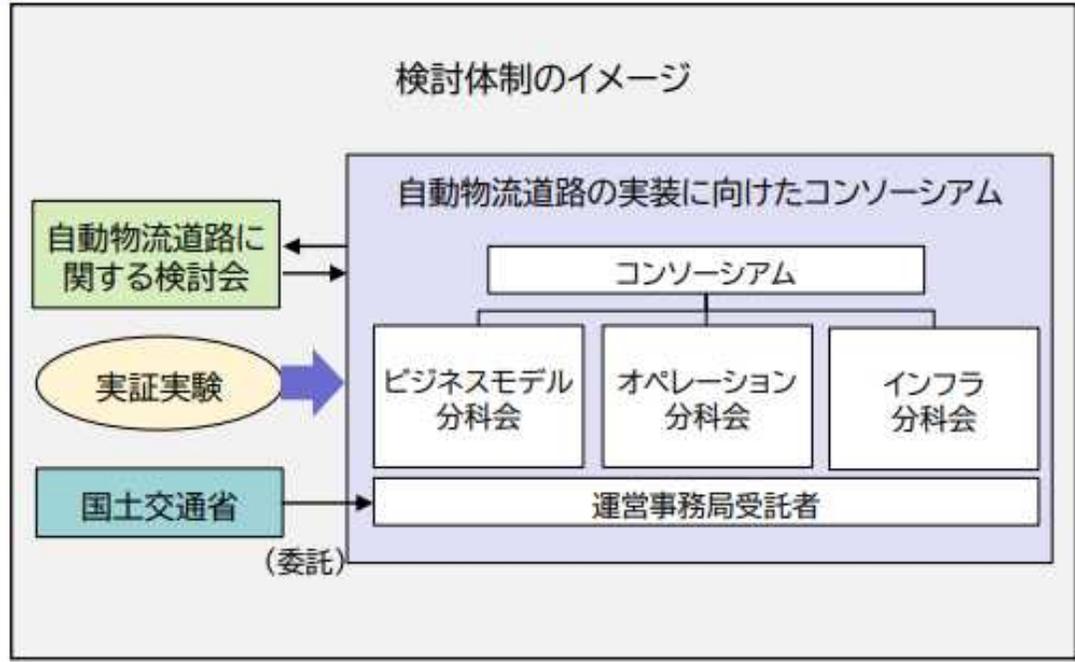
自動物流道路の実装に向けた検討を促進するため、自動物流道路の運営、利用に関心がある者、要素技術の保有者等の民間事業者と公的機関との情報共有・意見交換を行い、ビジネスモデル、オペレーションの技術的な実証、技術開発促進方策、インフラ整備のあり方等について検討を行うことを目的として、自動物流道路の実装に向けたコンソーシアムを設置。(令和7年4月10日以降、会員を随時募集)

参加要件
①～③は、
いずれかでOK

- 【共通】「自動物流道路のあり方 中間とりまとめ(令和6年7月)」において示す輸送対象荷物の規格(11パレット)等、中間とりまとめで示している方向性を前提とした議論・検討への同意
- ①自動物流道路の社会実装、利用に関心を有すること
 - ②自動での貨物の搬送に関する技術・ノウハウを有すること
 - ③自動物流道路の建設に関する技術を有すること

コンソーシアム及び各分科会での検討内容・活動の具体的なイメージ

- ◆ **コンソーシアム**
 - ・ 自動物流道路検討会への提言
 - ・ 各分科会での検討状況の共有による全体最適化
 - ・ 自動物流道路検討会での検討状況、実証実験等の結果等の情報提供、共有
- ◆ **ビジネスモデル分科会**
 - ・ 需要予測や収支見通しのシミュレーション、事業成立に向けた論点と課題の抽出、事業運営者に求める要件等についての議論
- ◆ **オペレーション分科会**
 - ・ 実証実験等での検証項目についての議論
 - ・ 事業成立に向けた技術開発の方向性や協調領域についての議論
- ◆ **インフラ分科会**
 - ・ 既存の道路構造や周辺環境を踏まえた自動物流道路の具体的なルート・構造の議論
 - ・ 想定される物流量や周辺環境を踏まえた拠点の必要面積や配置等の議論



- ### 今後のスケジュール
- ◆ 令和7年5月16日(金) 第1回会合(3分科会合同)
 - ◆ 令和7年度中は、分科会ごとに2~4回程度開催。

物流拠点の今後のあり方に関する検討会報告書(概要)

背景

物流2024年問題や激甚化する災害問題等に社会が直面する中、地域全体の産業インフラでもある物流拠点へのニーズの変化、アセットの老朽化、物流拠点の役割や供給方法の多様化等の状況の変化も踏まえ、物流拠点への民間投資の促進に寄与する政策のあり方を検討。

構成員

有識者委員

- ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部 教授
- ・岡田 孝 社会システムデザイン(株)取締役主席研究員
- ・田島 夏与 立教大学経済学部 教授
- ・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科 教授
- ・牧坂 亮佑 三菱UFJ信託銀行(株)不動産コンサルティング部
リサーチャー
- ・三宅 美樹 有限責任あずさ監査法人 テクニカル・ディレクター

関係機関等

- ・(一社)日本倉庫協会
- ・全国トラックターミナル協会
- ・(一社)日本冷蔵倉庫協会
- ・(株)日本政策投資銀行
- ・日本貨物鉄道(株)
- ・(公社)全日本トラック協会
- ・(一社)不動産協会

オブザーバー

- ・農林水産省
- ・経済産業省
- ・国土交通省
- 【事務局：
物流・自動車局】

スケジュール

- 第1回(R6.10.30)
＜議題＞物流拠点を取り巻く環境の変化や課題 等
- 第2回(R6.12.10)
＜議題＞関係機関からのヒアリング
- 第3回(R7.1.29)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子(案)
- 第4回(R7.3.26)
＜議題＞課題、政策の方向性の確認、骨子・報告書(案)

とりまとめ(案)の概要

【物流拠点が直面している課題】

- (1) 全体最適を見据えた政策的な物流拠点の配置
- (2) トラック輸送の変容(中継輸送等)への対応
- (3) 物流拠点の老朽化
- (4) 沿岸部の物流拠点における供給量不足
- (5) 地域との合意形成



【今後の方向性とそれに対する支援策】

- (1) 物流拠点の整備に係る国の方針策定等
国として物流拠点の立地や整備等に係る一定の方針を示すとともに、物流拠点や物流の需給を把握する仕組みの構築を検討。
- (2) 基幹物流拠点の整備に係る関与・支援
基幹物流拠点の整備について、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。
- (3) 公共性の高い物流拠点の整備・再構築に係る関与・支援
国民生活や経済活動に必要な不可欠な老朽化した施設の再構築や新規供給を促すため、地方公共団体も参画するスキームを設けるとともに、必要な支援措置等を検討。

事業目的

- **物流分野の労働力不足に対応**するとともに、**温室効果ガスの排出量を削減しカーボンニュートラルを推進**するため、**物流効率化法の枠組みの下、荷主・物流事業者を中心とする多様な関係者と連携したモーダルシフト等を推進**。

事業内容

- モーダルシフト等の物流効率化の取組について、①物流効率化法に基づく「**総合効率化計画**」の**策定経費**（協議会の開催等）や、②「**認定総合効率化計画**」に基づくモーダルシフトやトラック輸送の効率化（幹線輸送の集約化、中継輸送、共同配送、貨客混載等）に関する**事業の初年度の運行経費**に対して支援。
- ①、②のうち、**省人化・自動化機器の導入等の計画策定**や**実際に当該機器を用いた運行**には、**補助額上限の引上げ等**を実施。

実施に向けた主な流れ

- 協議会の立上げ
 - ・物流事業者、荷主等の関係者による物流効率化に向けた意思共有
- 協議会の開催
 - ・関係者の参集、輸送条件に係る情報やモーダルシフト等の実現に向けた課題の共有及び調整、CO₂排出量削減効果の試算 等
- 総合効率化計画の策定
 - ・協議会の検討結果に基づき、物流総合効率化法に規定する「総合効率化計画」の策定
- 総合効率化計画の認定・実施準備
- 運行開始

補助上限・補助率

上限総額 500万円	省人化・自動化機器導入 上限300万円 (補助率：1/2以内)
	計画策定経費補助 上限200万円 (補助率：定額)
上限総額 1,000万円	省人化・自動化機器導入 上限500万円 (補助率：2/3以内)
	運行経費補助 上限500万円 (補助率：1/2以内)

省人化・自動化への転換・促進を支援

- <省人化・自動化機器の導入例>
- ・荷物の保管場所から荷さばき場までの無人搬送車での移動
 - ・ピッキングロボットや無人フォークリフトを使用したパレット、コンテナ等への荷物の積付け



無人搬送車



ピッキングロボット



無人フォークリフト

昨年度事業との主な変更点

- ・貨客混載をはじめとするラストワンマイル配送効率化の取組について、過疎地域以外の取組も補助対象に追加



【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

物流の持続的な成長を図るため 物流効率化法を改正しました

物流は、国民生活・経済活動を支える社会インフラです。
何も対策を講じなければ輸送力不足が生じる可能性を踏まえ、
物流の持続的な成長を図るため、
荷主・物流事業者に対する規制的措置が定められました。
すべての荷主・物流事業者に、
物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務が課せられます。
また、一定規模以上の特定事業者に対し、
中長期計画の策定や定期報告等が義務付けられます。
趣旨をご理解いただき、
物流効率化の取組を推進してください。



[本プラットフォームについて](#) →

CHECK!



5分でわかる
物流効率化法の
改正のポイント



すべての物流効率化法対象事業者の対応 (2025年度施行内容)

荷主（発荷主・着荷主）、連鎖事業者（フランチャイズチェーンの「本部」、貨物自動車運送事業者等、貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）のそれぞれにおいて、上記の取組1〜3までのうち、講ずべき措置内容が定められています。
物流に関するご自身の立場からご確認ください。



すべての荷主の対応



すべての連鎖事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）の対応



すべての貨物自動車運送事業者等の対応



すべての貨物自動車関連事業者の対応



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

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】

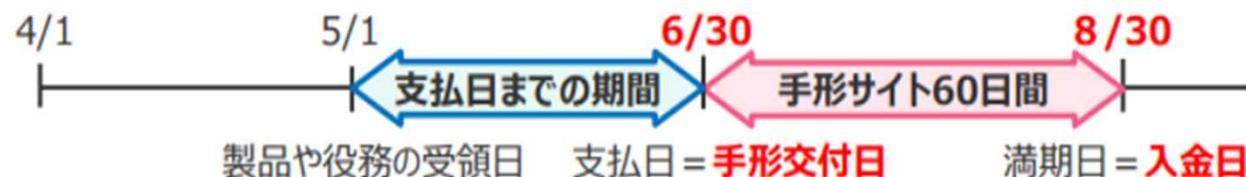
改正理由

- 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

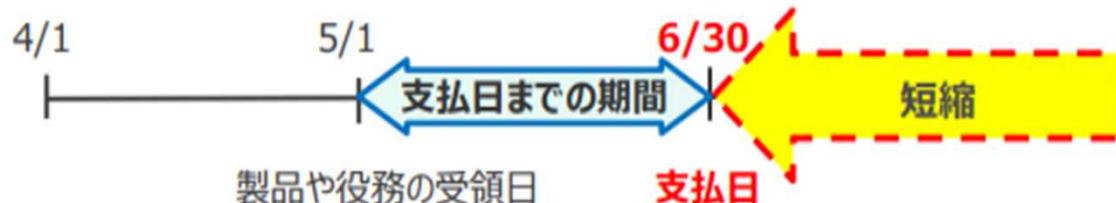
- ◆ 中小受託事業者の保護のためには、今般の指導基準の変更を一段進め、本法上の支払手段として、手形払を認めないこととする。
- ◆ 電子記録債権やファクタリングについても、支払期日までに代金に相当する金銭（手数料等を含む満額）を得ることが困難であるものについては認めないこととする。

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】

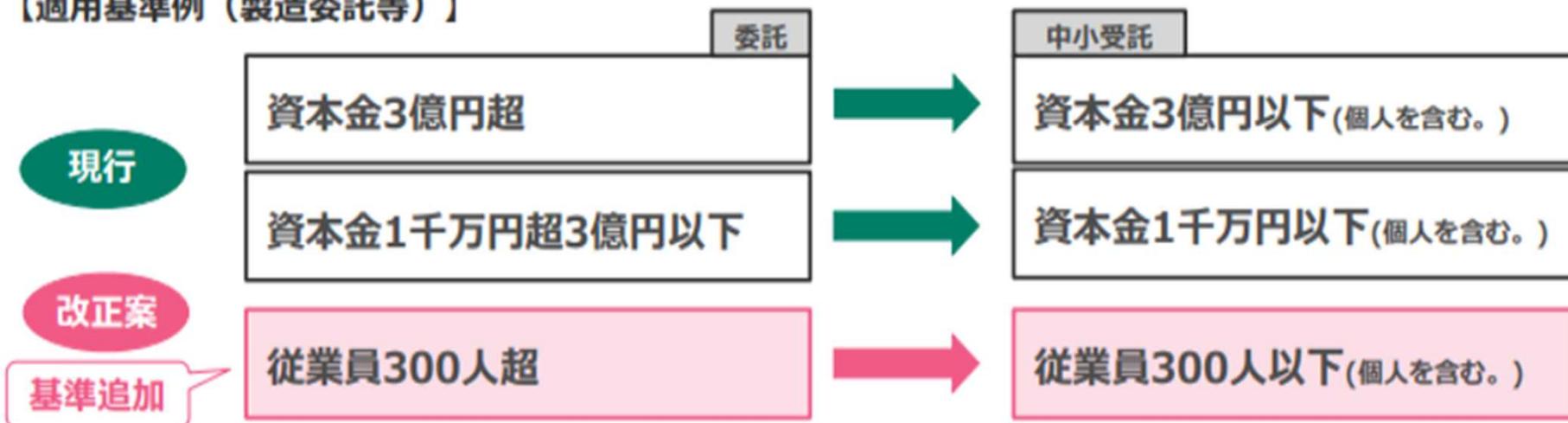
改正理由

- 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

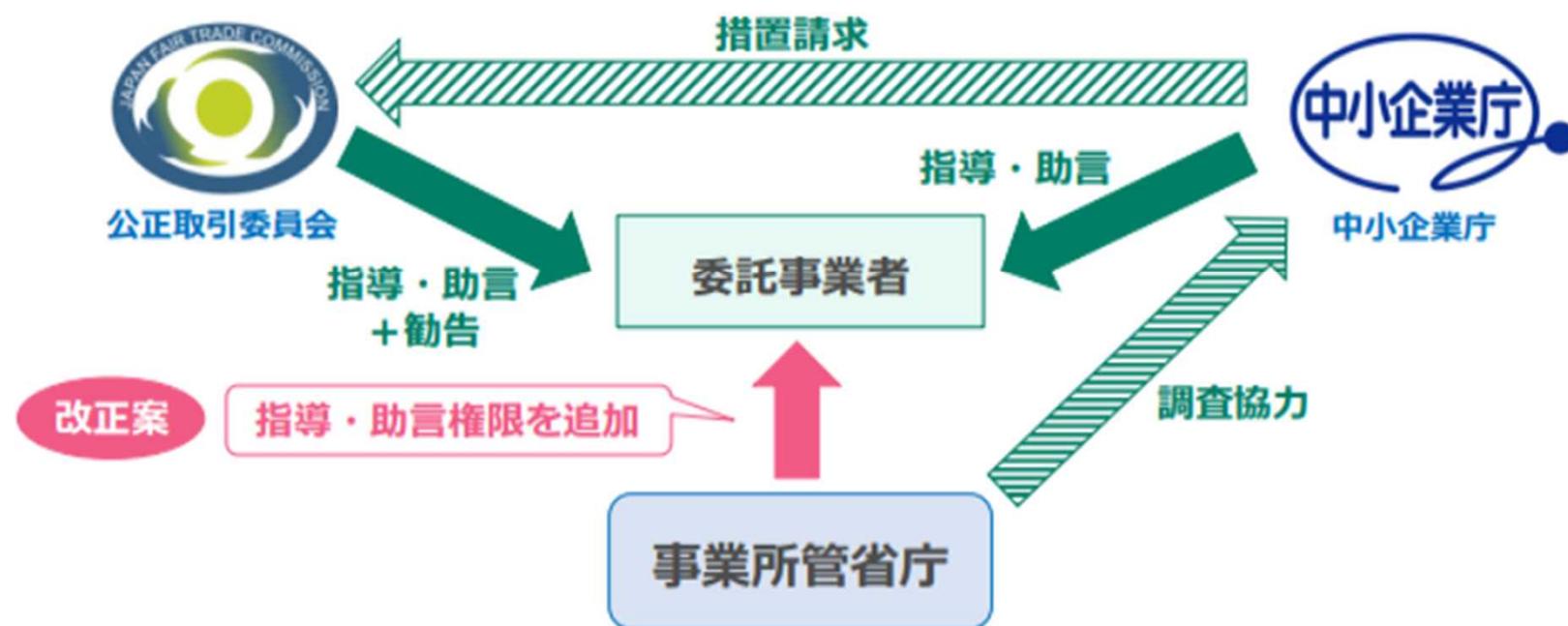
⑤ 面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

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】

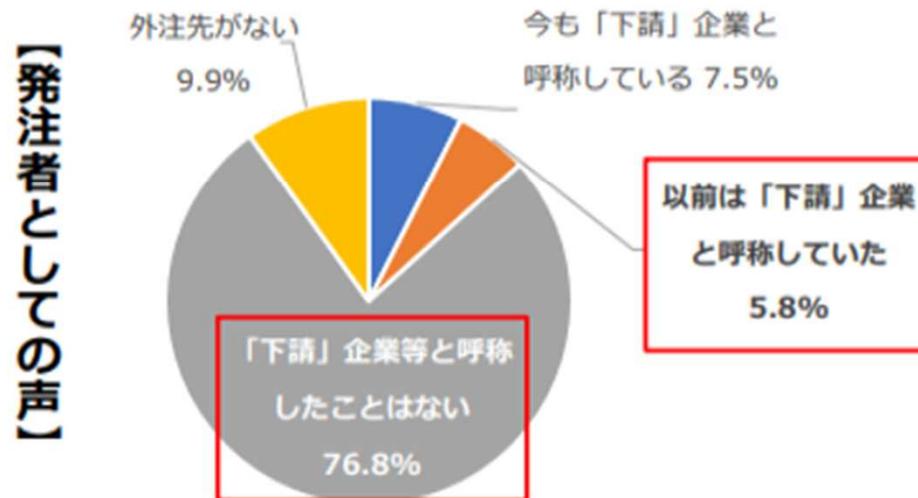
改正理由

- 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。

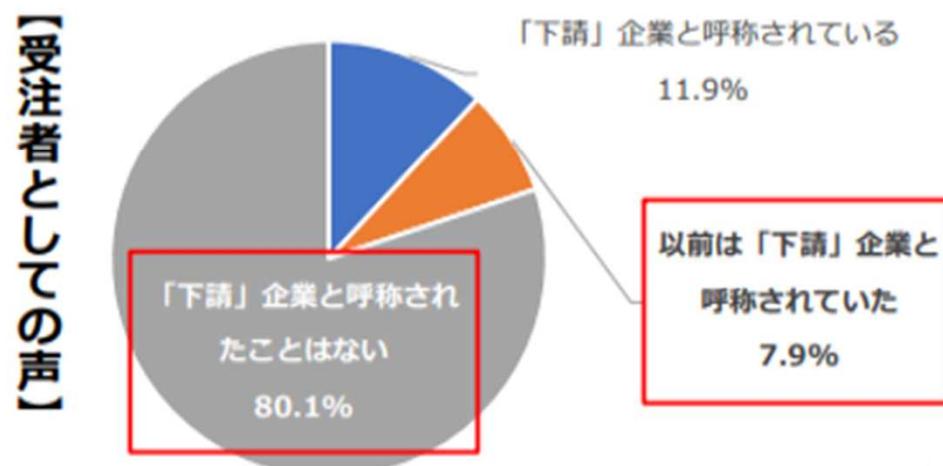
改正内容

- ◆ 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」

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ **参加者の問題意識共有**
- ④ 改正物流法3局(経産・農政・運輸)合同説明会
(中国/四国ブロック)
 - ④-1 改正物効法に関する説明
(説明：経済産業省物流企画室)
 - ④-2 改正トラック法に関する説明
(説明：中国/四国運輸局自動車交通部貨物課)
- ⑤ 参考資料

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

- ・商慣習、付帯業務、**リードタイムを翌日にしない**こと。真荷主の理解。
- ・発着荷主への罰速、形式的ではなく、実効的な対策が必要だと思います。
- ・制度の正しい理解。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・トラック運送事業者のみならず、**関係する企業（荷主企業など）がもっと物流への改善意識を高める必要がある**と感じます。
- ・**会社経営方針への落とし込み**、納品先での受け皿改善
- ・**荷主においては出荷時間・持ち込み時間を厳守**頂きたい。**消費者については配達の要件緩和を考慮し注文**等を行って頂きたい。
- ・荷主と運送事業者が協働で商慣行を変えることができるか？如何に具体的な対応ができるか？荷主がお客様に説明・納得していただけるかにかかっているように思う一方的に申し入れで終わるような環境が作れるとは思えない
- ・トラック物流の2024年問題に対する問題意識に対する社会の受容性

利用運送事業者の皆さんから

- ・運賃と下請け業者の問題。柔軟な対応。**努力義務は法律になるのか。**
- ・労働時間の削減よりも運賃値上げによる賃上げ、労働環境の改善、合同説明会等への参加で**若いドライバーを確保できる環境整備が肝要**と考えます。
- ・持続的な物流能力の確保、ドライバー賃金の改善/ドライバー作業範囲の改善など

事前にいただいた問題意識等

● 商慣行の見直し(続き)

その他の皆さんから

- ・小売が所有する専用の物流センターへの立ち入りと指導 (持ち株会社)
- ・解説書において「荷卸しも荷役」と明記頂いたが、他の付帯作業も含めてコストの責任が曖昧なままになっている。発荷主がパレット化に応じない場合、生産などの特殊な契約形態を除き、基本は着荷主の責任だと考える。着荷主が強い商売の関係上、政府の見解として「着荷主責任としてコスト負担をすること」と明記頂きたい。(持ち株会社)
- ・着荷主側として入荷商品の車上渡しは理解しているが、荷受け作業員(リフトマン)の確保とそれに伴う作業員の人件費上昇に苦慮しているのが現状。自走リフト等の機器は通常よりも高価で導入のハードルも高い中、良い解決例があれば知りたい。(卸売業物流センター)

● 人材確保

トラック運送事業者の皆さんから

- ・ドライバー不足と運転時間を1時間でも伸ばしてほしい。ドライバーの拘束時間。
- ・人材確保と人材の定着について(特に外国人ドライバー)
- ・若い者の定着を目指し、三つ星を取得して、働き改革を推進したいが、求人がイマイチ。
- ・女性が入りにくい職場。対策

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・ドライバー確保のため待遇改善

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

- ・物流業界団体以外でも4月からの法改正の周知が低く、政府の積極的な啓蒙活動を期待したい。2026年の法改正に向けた準備の1年間と考えています。

発荷主事業者の皆さんから

- ・着荷主のトラック業界動向や改正法に対する理解
- ・着荷主が中小事業者の場合、改正物流法の存在やトラック業界事情等の理解が進んでいない。
国として業界団体に強く働きかけてほしい。

着荷主事業者の皆さんから

- ・特定荷主に対する今後の物流効率法事前対策
- ・今回の新**物流効率化**法は業界によって**やりやすい業界とやりにくい業界があると思う**。やりやすい業界であれば、現状の新物流効率化法に謳われている施策は対応している事も多い。例えばパレット輸送など。半面、パレット輸送がやりにくい業界もある。多品種小ロットでの仕入がメインとなっている業界。一律で2時間以内ルールを迫られても、同じ対応が取れないのは当然であると思う。**パレット納品ができない業界を悪者扱いする物流業者が出てきている。メニュープライシングを踏まえたうえで対応すべき**と思う。パレット輸送や入庫受付システムありきの施策に思える。

事前にいただいた問題意識等

● 改正物流法について(続き)

その他の皆さんから

・月度・日買いのチャーターで工場と隣接倉庫を毎日複数往復しているような車両については、効率化を優先し、時間計測の対象外とするべきではないか？ 弊グループでは工場や工場倉庫に予約受付システムの導入や付帯作業の削減を進めているが、上記のような車両が都度受付システムに登録するために運転席から下りると効率が悪化し、例えば1日10往復できていたのが9往復しかできなくなるなどの影響が出る。

● 改正トラック法について

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・廃棄物の収集運搬、積合わせ貨物（路線便）、海上コンテナのドレイジ運送の書面の交付に関して事例説明をお願いしたい。
- ・物流子会社が貨物自動車運送事業と利用運送事業の両方を持っている場合、元受けとなり実運送体制管理簿の作成が必要となるはずだが、**だれが真荷主と元受けの判断をするのかが不透明。運送を依頼してくる会社がうちは真荷主だと言えればそれが通るのか？**
- ・**書面交付の義務付け、現状ほとんどの運送会社が、簡単なメール・電話で済ませているのが実態。**今後、事務職の負荷がかなりかかり2024年問題の拘束時間等の改善と逆行していると感じる。**毎日内容が変わらないのであれば、月に1回のメールとかもっと緩和をして欲しい。**

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

- ・**運送業者が多すぎて標準的な運賃が難しい**。相場より極めて低い運賃で走る業者の締め出し。
- ・運賃、燃料サーチャージ、商品積み込みに伴う費用の別々費用の交渉も理解が得られない。
- ・**実運送の運賃単価の改善**。2025年よりの方法では、**抜け道がある**ように思われます。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・原価は高騰するが、売り上げがそれに伴っていない
- ・標準的運賃を提示してもいただけない状況を打破するための施策を知りたい
- ・**顧客が納得できる運賃の積算根拠を示す資料の作成方法**

利用運送事業者の皆さんから

- ・適正な運賃改定等非常に調整に難航する喫緊の課題であると同時に兼ねてより業界全体で曖昧になっていた部分を詳らかにするメスでもあり、慎重な対応が求められる。
- ・荷主の経営状況にも直結するため、費用交渉がかなり難しい。

発荷主事業者の皆さんから

- ・運送依頼はスポット依頼が大半だが、**標準的運賃は片荷が無い前提である事があまり正しく認識されていないように感じている**。依頼前後に別運行が有る場合は50～55%目途で交渉しているが問題はありますか？

着荷主事業者の皆さんから

- ・トラック運送事業の原価、過去からの上昇率

事前にいただいた問題意識等

●物流DX効率化

トラック運送事業者の皆さんから

- ・中小企業はDX化に対する投資が重いので、より充実した補助金をお願いしたい。
- ・AI、二次元コードやRFIDを使った検品簡素化や時短に繋がる外装印字の検品コードの一新とそれに伴うメーカーへの助成金等。

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社会の理解をどのように進めるか
- ・空車回送を抑えた配車力・デジタル化による運行管理

利用運送事業者の皆さんから

- ・バス予約システムの成功した導入事例、物流倉庫の自動化

着荷主事業者の皆さんから

- ・着荷主側としてバス予約システムの導入を決定。発荷主側として各配達先への説明を継続。

●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

- ・モーダルシフトについては20年前から推奨されているが、あまり進展していなと思われます。JR貨物だと優良時間帯の増発等、旅客との兼ね合いを同等にするべきではないか。

事前にいただいた問題意識等

● 高速道路

発荷主事業者の皆さんから

- ・高速道路無償化、免許証取得緩和及び料金の軽減化、全ての着荷主の理解を頂ける提案（事前予約推奨）、運賃適正化は必要だが中小企業補助、助成をお願いしたい。

● 荷待ち対策

トラック運送事業者の皆さんから

- ・各センターの納品の為の待ち時間の解消に交渉して欲しい
- ・発着荷主における待ち時間対策
- ・待ち時間の解消

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・待機時間、拘束時間の管理

利用運送事業者の皆さんから

- ・客先での荷卸までの待機時間

発荷主事業者の皆さんから

- ・荷主側の判断・指示待ちでドライバーだけでなく倉庫側も数時間待機してる現状がある。

事前にいただいた問題意識等

●トラック・物流Gメンについて

トラック運送事業者の皆さんから

- ・県によってGメン取組取組に違いがあるか？ 高知県ではGメンの行動が見えない。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・物流・トラックGメンの勧告に対して、名前を公表するだけでは効果が少ない。事業停止（営業停止）などの行政処分がないと問題意識が低いままとなっている。また、要請に対しても、名前を公表すべきである。

利用運送事業者の皆さんから

- ・トラックGメンの具体的な活動

●その他

トラック運送事業者の皆さんから

- ・免許証の細分化
- ・置き配、送料無料等について

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・個別の相談コーナー

利用運送事業者の皆さんから

過疎地域について、

- ・人材の確保
- ・人口減による配送量減（一気にではなく少しずつ減っていく）に対する運賃保障等の問題

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 参加者の問題意識共有
- ④ **改正物流法3局(経産・農政・運輸)合同説明会**
(中国/四国ブロック)
 - ④-1 **改正物効法に関する説明**
(説明：経済産業省物流企画室)
 - ④-2 **改正トラック法に関する説明**
(説明：中国/四国運輸局自動車交通部貨物課)
- ⑤ 参考資料

改正物効法における努力義務について

I. 改正物効法の概要	1
II. 努力義務・判断基準の内容	8
III. 特定荷主に係る対応	21
IV. Appendix	31

2025年4月

I . 改正物効法の概要

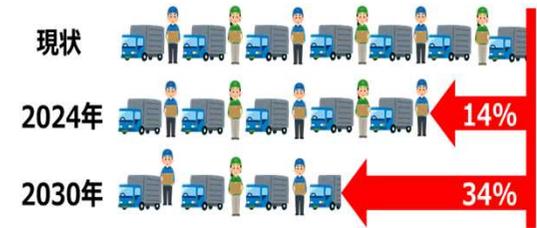
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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2024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

【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**、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〉



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的措施のポイント

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

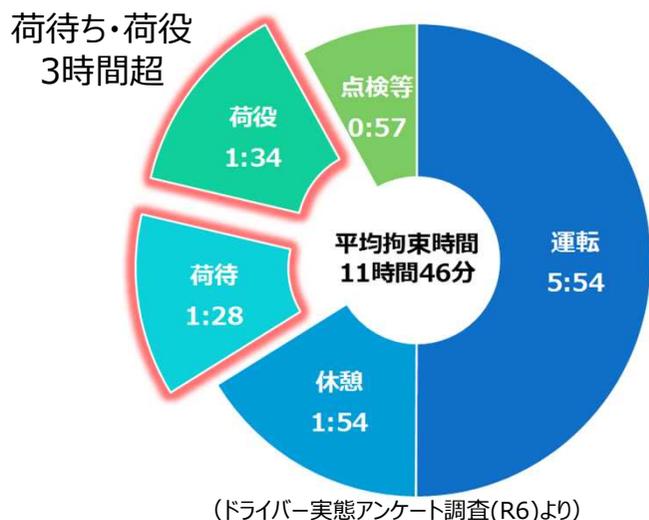
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○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 トラックドライバー1人当たり年間125時間の拘束時間の短縮（1回の受渡しごとの荷待ち時間等1時間以内など）
- ② 全体の車両で積載効率44%に増加（5割の車両で積載効率50%を実現など）

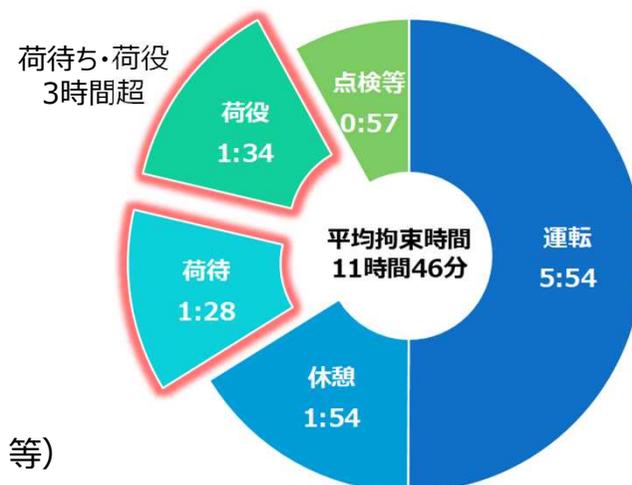
(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 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) 41

<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。42

<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

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
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

- 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

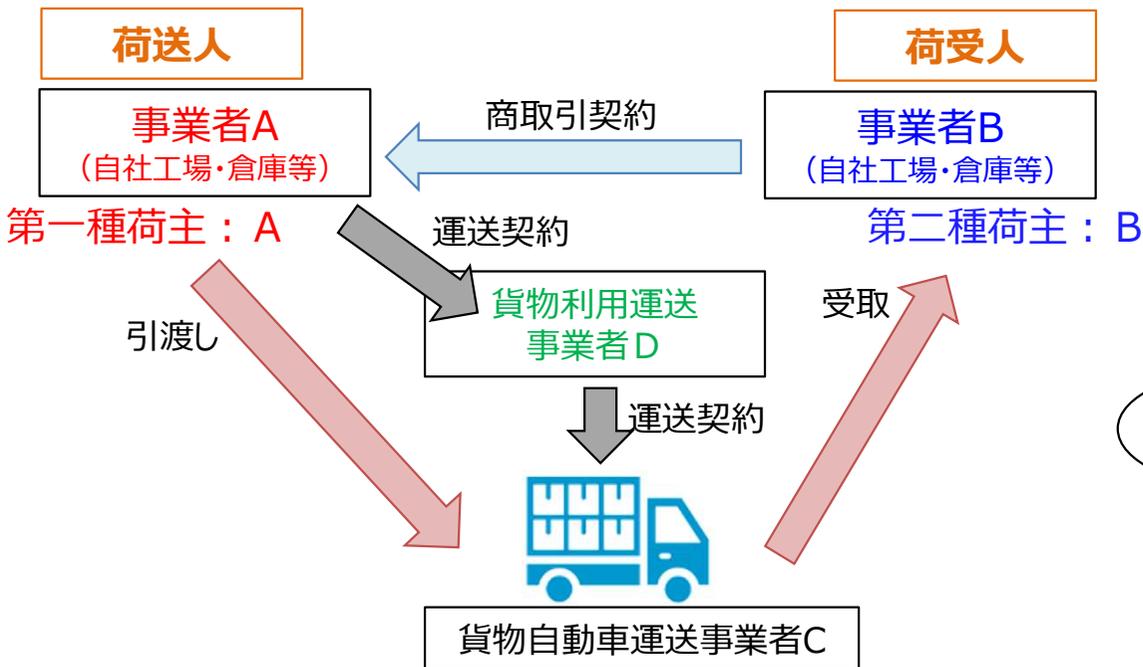
- 2027年7月末 (P) 定期報告の提出

Ⅱ. 努力義務・判断基準の内容

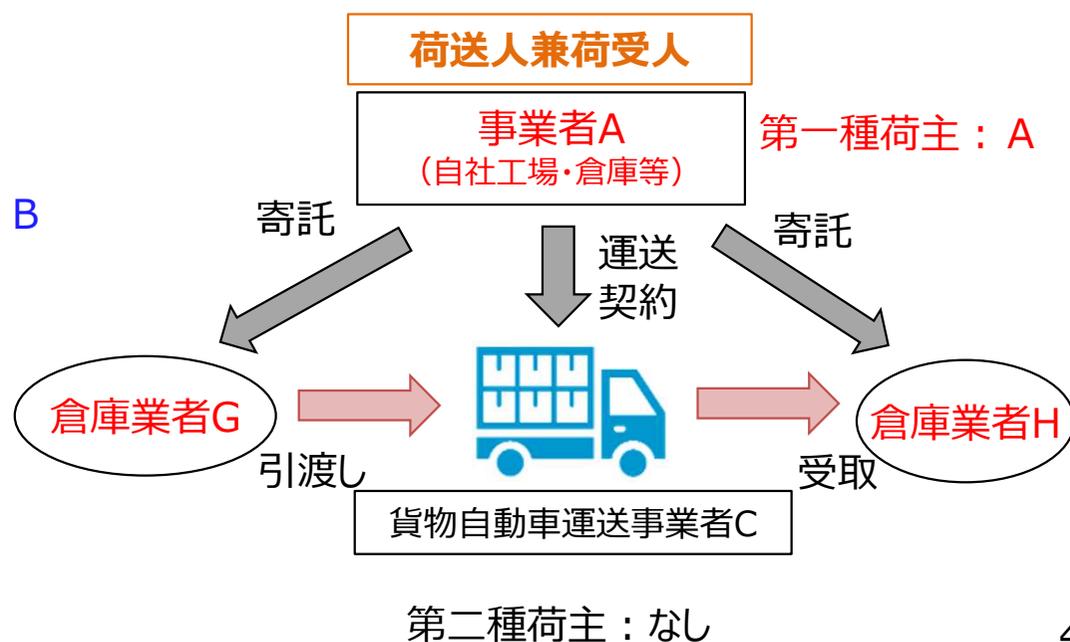
努力義務の対象となる「荷主」：第一種荷主と第二種荷主

種別	定義（新物効法第30条）
第一種荷主	自らの事業（ <u>貨物の運送の事業を除く。</u> ）に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者（第一種貨物利用運送事業者、第二種貨物利用運送事業者及び貨物利用運送事業法第四十六条第一項に規定する外国人国際第二種貨物利用運送事業者をいう。以下同じ。）に <u>貨物の運送を行わせることを内容とする契約</u> （貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約を除く。） <u>を締結する者</u> をいう。
第二種荷主	次に掲げる者をいう。 イ 自らの事業（ <u>貨物の運送及び保管の事業を除く。</u> □及び第四十五条第五項において同じ。）に関して継続して貨物（自ら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貨物を除く。□及び第四十二条第四項において同じ。）を運転者（ <u>他の者に雇用されている運転者に限る。</u> 以下この号において同じ。）から <u>受け取る者又は他の者をして運転者から受け取らせる者</u> □ 自らの事業に関して継続して貨物を運転者に <u>引き渡す者又は他の者をして運転者に引き渡させる者</u>

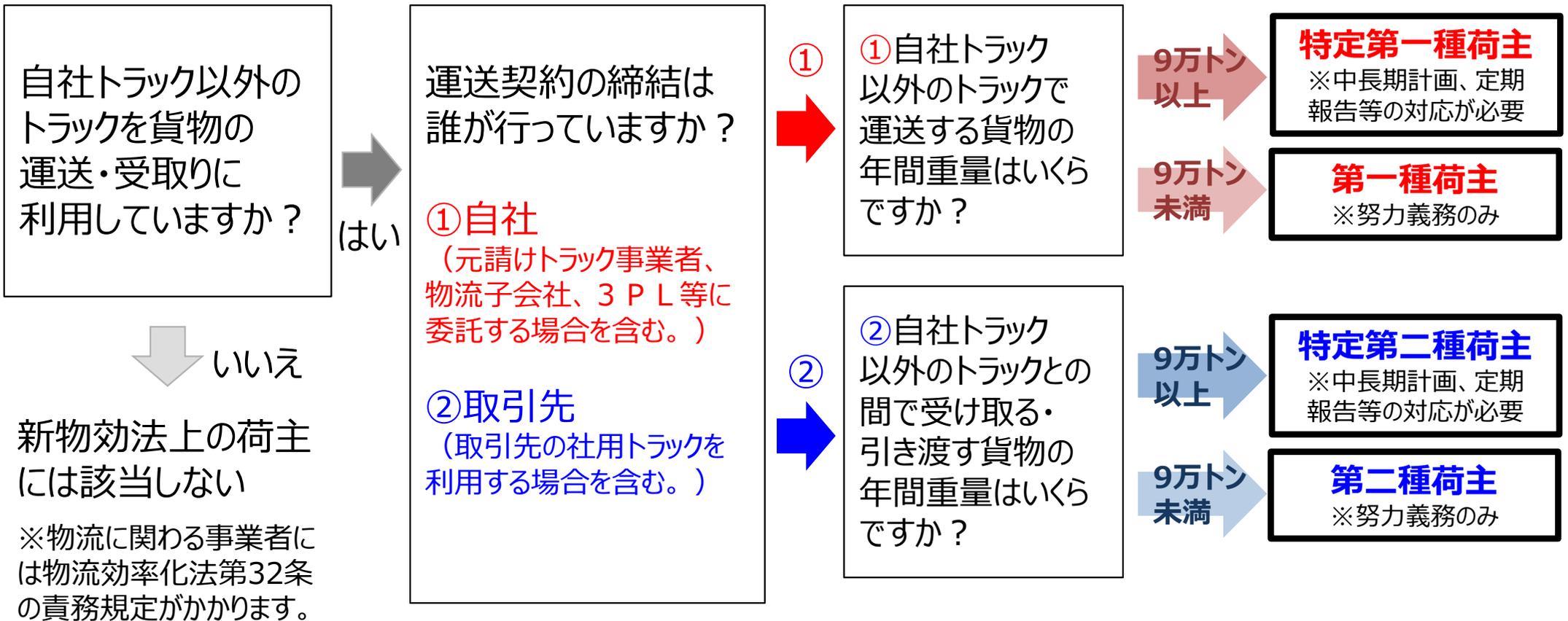
例1) 物流子会社、3PL等を利用する場合



例2) 社内物流の場合



(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、引渡して区別せず、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。

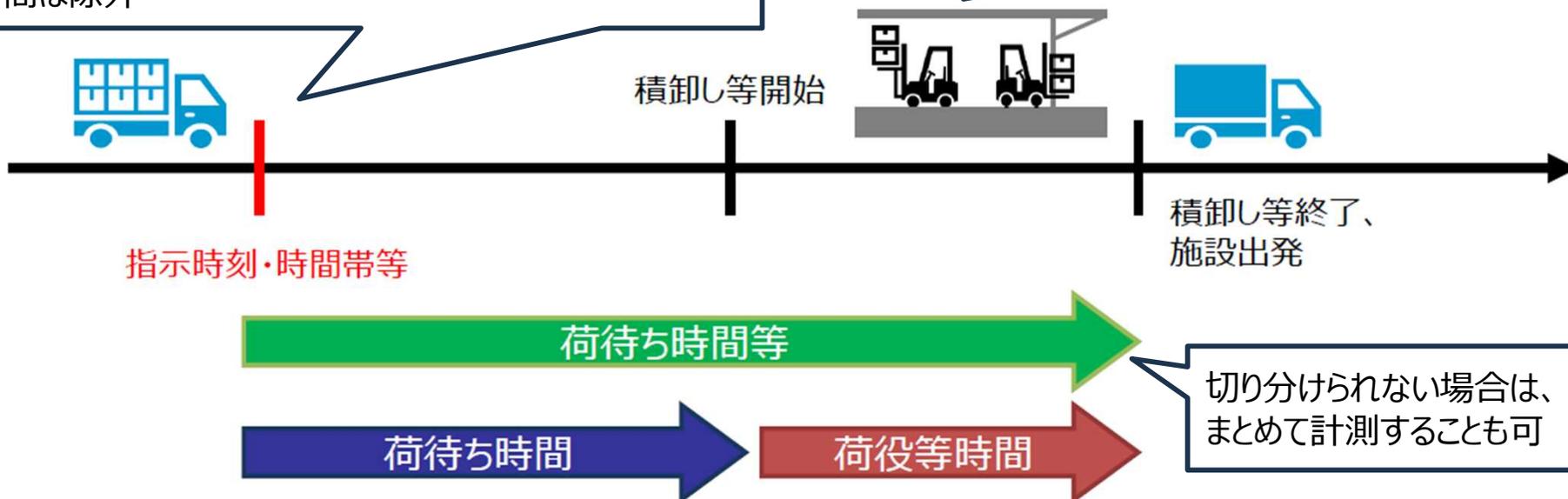
五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務（以下「荷役等」という。）に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

（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



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

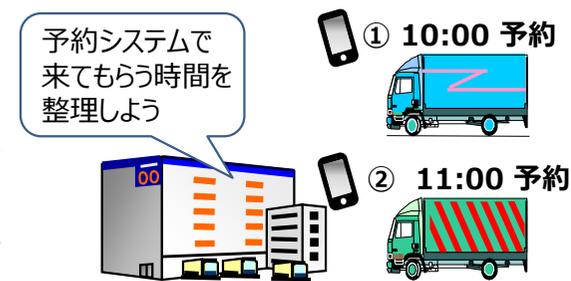
- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた**発送量・納入量の適正化**や、**配車システムの導入**等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達等）の連携を促進**すること 等



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

判断基準の解説① 効率化の実施の原則

(運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則)

第一条 荷主は、物資の流通の効率化に関する法律（以下「法」という。）第三十三条第一項の基本方針に定められた貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の**目標を達成するため、その事業の特性及び従業者の安全その他の必要な事情に配慮した上で**、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るための措置を計画的かつ効率的に実施するものとする。

【事業の特性の例】

（１）特殊車両を用い、立会い、洗浄等の附帯作業が必須となる場合

- ・ ローリー車、バルク車等を利用しており、漏洩確認、均平化等をしながらかホースで積卸しすることから、技術革新がない限り、貨物量によっては荷役等時間を短縮できない。

（２）危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する場合

- ・ 納品時の製品サンプリング・分析待ちのため長時間を要する。

（３）重量物を扱うことから、安全確認等のため時間を要する場合

- ・ 重量物である上に表面に疵がつきやすい製品を扱い、積み込み時は作業員の安全・品質を重視した丁寧な対応が必要。
- ・ 重量物かつ長大でクレーンでの吊り上げ等により積卸しする必要があり、荷役時間を短縮することは、技術革新がない限り難しい。

（４）その他業界特性のため、時間を要する場合

○大型・精密な製品であり、慎重な荷役作業が求められる場合

- ・ 精密機械であり、積み込み～運送～納入・据付の全過程において細心の取り扱いが必要とされるうえ、重量物でもあるため、クレーン数台を同時に用いて、重量バランスを随時調整して荷役作業を行う必要があり、作業に時間を要する。

○アニマルウェルフェア等の観点で配慮が求められる場合

- ・ 生体輸送については、作業員の安全確保や家畜のストレス軽減のため慎重な荷役作業が必要であり時間を要する。

○食品衛生上の検査が求められる場合

- ・ 生乳等の輸送に当たっては、衛生検査の分析待ちのために時間を要する。

（５）環境特性のため、時間を要する場合

- ・ 繁華街や駅構内の店舗など、駐車可能な場所から受渡し場所までが離れており、手運び等が生じる場合、施設配置等の見直しがない限りその時間短縮は困難。

判断基準の解説② 積載効率の向上等（第一種荷主）

（運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加）

第二条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第一項第一号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

- 一 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、運送の帰路における車両への貨物の積載その他の措置を講ずるために必要な時間を把握することその他の措置により、当該時間を確保すること。（リードタイムの確保）
- 二 貨物の量の平準化を図ること、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯の集約を図ることその他の措置により、貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。
- 三 配車計画及び運行計画を作成する機能を有する情報処理システムの導入を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと。
- 四 前三号に掲げる取組が適切かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送に関する業務に係る各部門間の連携を促進すること。



判断基準の解説③ 積載効率の向上等（第二種荷主）

2 第二種荷主は、次に掲げる取組を行うことより、法第三十七条第四項第二号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

一 第一種荷主が前項第一号から第三号までに掲げる取組を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合にあっては、これに応じて、**必要な協力を行う**こと。

二 前号に掲げる取組が適切かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の受渡しに係る業務に係る**各部門間の連携を促進**すること。



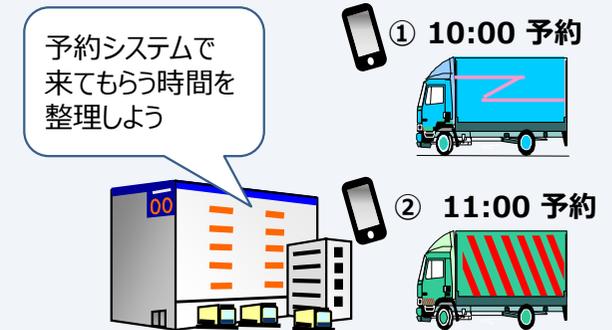
判断基準の解説④ 荷待ち時間の短縮（第一種荷主）

（運転者の荷待ち時間の短縮）

第三条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第一項第二号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

一 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。

二 当該第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置（施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。次項第二号において同じ。）を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。



三 当該第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。

判断基準の解説⑤ 荷待ち時間の短縮（第二種荷主）

（運転者の荷待ち時間の短縮）

第三条

2 第二種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第四項第一号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

- 一 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。
- 二 当該第二種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。
- 三 当該第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。

判断基準の解説⑥ 荷役等時間の短縮

(運転者の荷役等時間の短縮)

第四条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第一項第三号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

一 パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具を導入すること、一貫パレチゼーション（輸送、荷役又は保管の各段階において同一のパレットを使用することをいう。）の実現のために標準仕様パレット（縦一・一メートル、横一・一メートルのパレットをいう。）その他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること、運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行うこと、フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置することその他の措置により、荷役等の効率化を図ること。

二 第二種荷主、倉庫業者又は貨物自動車運送事業者等に対して貨物に係る情報を事前に通知すること、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（以下この号及び次項において「検査」という。）を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。



三 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。

2 第二種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第四項第三号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

- 一 検査を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。
- 二 フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置することその他の措置により、荷役等の効率化を図ること。
- 三 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。

判断基準の解説⑦ 実効性の確保

(実効性の確保)

第五条 荷主は、前三条に規定する取組の実効性を確保するため、次に掲げる措置を講ずるものとする。

- 一 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化（以下この条において「効率化」という。）のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うとともに、その従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。
- 二 運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。
- 三 当該荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対し、前二条に規定する取組その他の当該者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をするとともに、当該者から当該提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること。
- 四 物資の流通に係るデータの標準化（電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用性を確保することをいう。）を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。
- 五 運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること。
- 六 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮すること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準の簡易チェックリスト

積載効率の向上

<第一種荷主>

- トラック事業者が他の貨物との積合せなど積載効率の向上等の措置を講ずるために必要な時間を把握すること等により、**適切なリードタイムを確保**すること
- 貨物の量の平準化、受渡し日時の集約等により、**貨物の出入荷量の適正化**を図ること
- 配車・運行計画作成システムの導入等により、**配車計画又は運行経路の最適化**を行うこと
- 上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る**部門間の連携を促進**すること

<第二種荷主>

- 第一種荷主が積載効率の向上等の取組のために協議したい旨を申し出た場合は、**必要な協力を行う**こと
- 上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の受渡しに係る**部門間の連携を促進**すること

荷待ち時間の短縮

<第一種荷主>

<第二種荷主>

- 集貨又は配達を行うべき場所に、一時に多数のトラックが集中して到着しないよう、当該場所の状況を把握すること等により、**貨物の入出荷時の日時等を分散**させること
- トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、**トラックの到着日時を調整**すること
- 寄託先に寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、**寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散**させること

荷役等時間の短縮

<第一種荷主>

- パレット等の荷役の効率化に資する輸送器具の導入、一貫パレチゼーション実現のための標準仕様パレット等の使用、荷役等を省力化するための貨物の荷造り、フォークリフトや荷役等作業員の適切に配置等により、**荷役等の効率化を図**ること
- 第二種荷主、倉庫業者等に対して出荷情報を事前に通知すること、検査を効率的に実施するための機械を導入すること等により、**検査の効率化を図**ること
- 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、**荷役等を円滑に行うことができる環境を整**えること

<第二種荷主>

- 検査を効率的に実施するための機械の導入等により、**検査の効率化を図**ること
- フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置等により、**荷役等の効率化を図**ること
- 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、**荷役等を円滑に行うことができる環境を整**えること

Ⅲ. 特定荷主に係る対応

(特定荷主の指定)

第四十五条 荷主事業所管大臣は、第一種荷主のうち、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約によるものを除く。次項及び第三項第二号において同じ。）を行かせた貨物について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第三項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

5 荷主事業所管大臣は、第二種荷主のうち、次に掲げる貨物（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。次項及び第七項第二号において同じ。）について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第七項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

- 一 自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物
- 二 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
- 三 自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物
- 四 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

主な商材に限らず、原則取り扱う貨物
全てを重量に計上

【算定方法】

荷主が自社の取扱貨物の重量を把握している場合は、当該重量の合計重量を自社の取扱貨物の重量として、基準重量（9万トン（予定））と比較してください。

他方、輸送量を容積で把握している、多品目の受取りが主である等の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、例えば、下記の算定方法を用いることを可能とします。

- ・ 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

※ 換算係数としては、例えば、物流センサ付属資料の出荷原単位を利用することが考えられる。

(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001619173.pdf>)

各企業・業界の実態に
応じて選択

(物流統括管理者の選任)

第四十七条 特定荷主は、第四十五条第一項又は第五項の規定による指定を受けた後、速やかに、主務省令で定めるところにより、次に掲げる業務を統括管理する者（以下この条において「物流統括管理者」という。）を選任しなければならない。

- 一 前条の中長期的な計画の作成
 - 二 自らの事業に係る貨物の運送を行う運転者への負荷を低減し、及び輸送される物資の貨物自動車への過度の集中を是正するための事業の運営方針の作成及び事業の管理体制の整備に関する業務
 - 三 その他運転者の運送及び荷役等の効率化のために必要な業務として主務省令で定める業務
- 2 物流統括管理者は、特定荷主が行う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をもって充てなければならない。
- 3 特定荷主は、第一項の規定により物流統括管理者を選任したときは、主務省令で定めるところにより、遅滞なく、その氏名及び役職を荷主事業所管大臣に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

○主務省令で定める業務：

- ・ 定期報告の作成及び報告徴収への対応
- ・ 物流に向けた開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送及び受渡しに係る業務に係る各部門間の連携体制の構築及び関係部門の意識の向上
- ・ 特定荷主が管理する施設における効率化に関するシステムその他の設備の維持及び新設、改造又は撤去並びに器具、設備、データ等の標準化に向けた計画の作成、実施及び評価
- ・ 効率化に向けた取引先その他の関係者との連携及び調整に関すること。

※ 物流統括管理者は特定荷主に指定された事業者において1名選任する（ホールディングスやグループ企業等からの選任は行えない）。

※ 特定第一種荷主、特定第二種荷主、特定連鎖化事業者のうち複数の指定を受けた場合は、同じ者を物流統括管理者として選任する。

<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

○**提出時期**：指定を受けた年の翌年度7月末日（P）※初年度のみ10月末日（P）

○中長期計画の様式イメージ：

運転者の荷待ち時間等の短縮に関する計画内容 ※積載効率、荷役等時間も同様の欄を設ける

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標等）	実施時期
例) トラック予約受付システムの導入	例) 全拠点にトラック予約受付システムを導入して荷待ち時間を短縮し、1運行あたりの荷待ち時間等の平均時間を90分以内とする。	例) 2026年～2030年

その他運転者の荷待ち時間等の状況に関する事項及び参考情報

- ・トラック予約受付システムの導入においては正しい活用の仕方を社内に周知し、敷地周辺でトラックドライバーが待機することの無いように、社内において徹底させる。
- ・製造部門とも連携し、バースのキャパシティ以上のトラックの納品が必要とならないよう密に連携を図る。

※ 上記で記入した計画に関連する上位の計画や計画内容の参考情報等を記入する。

○定期報告の様式イメージ

I 特定荷主の名称等

II 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準の遵守状況

1-1 特定第一種荷主 / 2-1 特定第二種荷主 ※1つの様式でまとめて提出できるようにするが、欄はそれぞれ設ける。

事業者として、どの程度当該取組を実施しているか、該当する選択肢にチェックを入れる。

「特定荷主自らが管理する施設」だけでなく、「特定荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」も含めた取組の進捗状況について、該当する選択肢にチェックを入れる。

実施（導入）していない選択肢にチェックした場合、その理由を記入する。

対象項目	遵守状況		
運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加	② 貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	
	実施していない理由		
運転者の荷待ち時間の短縮	② 当該第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。		
	各施設における状況の詳細 （特定荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。）	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	
	実施していない理由		

Ⅲ Ⅱの他に実施した措置

対象項目	措置の内容
運転者一人 当たりの一回の 運送ごとの 貨物の重量の 増加に関する 措置	
運転者の 荷待ち時間の 短縮に関する 措置	
運転者の 荷役等時間の 短縮に関する 措置	

各項目で、判断基準において示す取組以外の措置を記入する。

IV 荷待ち時間等の状況等

1-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方について
計測対象施設	自ら管理する施設の数：
計測対象期間	
計測対象運行	

備考（略）

- ・ 対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設
- ・ 対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・ 対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

○ サンプルングを実施した場合における計測対象の考え方について

荷待ち時間等の状況等の報告にあたって報告対象を限定する場合は、対象を選定した方法について「荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について」に記載する。

対象施設の選定時に考慮した各施設の取扱貨物重量や、対象期間の選定時に考慮した各月の売上金額見込みについて、詳細なデータの提出は不要（問合せがあった場合に合理的な根拠が示せばよい）。

なお、報告対象を限定しない場合は、それぞれの欄に「全ての○○」と記載することとする。

1-2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法（任意）

1-3 1回の受け渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間（分）												
	種類	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
	荷待ち時間												
	荷役等時間												
	荷待ち時間等												

付表1 荷待ち時間等の報告を省略する施設に関する業界特性や環境の詳細

識別	省略の理由	業界特性等を踏まえ荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しい理由

3. 荷待ち時間等の状況に関する参考情報について

区分	参考情報
特定第一種荷主	
特定第二種荷主	

4. 貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設における寄託契約の締結先との連携状況等について

区分	寄託契約締結先が管理する施設の名称	施設の住所	荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況
特定第一種荷主			
特定第二種荷主			

5. 貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設施設における荷待ち時間等の状況に関する参考情報

区分	参考情報
特定第一種荷主	
特定第二種荷主	

「物流効率化法」理解促進ポータルサイトについて

物流効率化法の理解を促進するためのポータルサイトを開設しました

「物流効率化法」理解促進ポータルサイトでは、荷主の努力義務や判断基準についての解説などのほか、説明会の予定など物流効率化に資する情報を発信しております。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

荷主判断基準の解説書事例集

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-book.pdf>

荷主判断基準の解説書事例集

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-casestudies-book.pdf>



物流の持続的な成長を図るため 物流効率化法を改正しました

物流は、国民生活・経済活動を支える社会インフラです。
何も対策を講じなければ輸送力不足が生じる可能性を踏まえ、
物流の持続的な成長を図るため、
荷主・物流事業者に対する規制的措置が定められました。
すべての荷主・物流事業者に、
物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務が課せられます。
また、一定規模以上の特定事業者に対し、
中長期計画の策定や定期報告等が義務付けられます。
趣旨をご理解いただき、
物流効率化の取組を推進してください。



[本プラットフォームについて](#)

CHECK!

5分でわかる
物流効率化法の
改正のポイント

荷主の判断基準等について（法第43条）

荷主の努力義務（積載効率の向上等、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮）の達成に向けて、その具体的な内容について、「判断基準」（省令）で定めています。
判断基準に定めている内容等をこのページにて紹介しますので、これを参考にして、効率化に向けた取組を実施してください。

また、判断基準省令の全文とその内容の解説については

- [荷主の判断基準省令全文](#)
- [荷主判断基準の解説書](#) (1.4MB)
- [荷主判断基準の解説書事例集](#) (2.9MB)
- [物流パターンごとの荷主の考え方](#) (1.1MB)

IV. Appendix

よくある質問

Q 1. 新物効法の努力義務について、具体的には何をすればよいのか。

→ 新物効法上、荷主の努力義務とされている荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮及び積載効率の向上等に取り組んでください。

具体的に取り組むべき事項については、判断基準を参照いただき、各事項について、行っている取組の内容又は取組を行わない理由を、対外的に説明できるようにしてください。

Q 2. 本制度に関する相談をしたい場合、どこに相談すればよいのか。

→ 重量の届出、物流統括管理者の選任、中長期計画や定期報告の作成等についての相談は、荷主事業所管省庁の窓口等にて受け付ける予定です。

Q 3. 取引先の協力が得られない場合は、どうしたらよいか。

→ 新物効法においては、発着荷主双方に努力義務が課されているため、これを物流効率化に向けた協議・協力要請の手がかりとしてください。本制度の周知に国も努めます。

荷主事業所管省庁の窓口にご相談いただければ、取引の両者の話合いに荷主事業所管省庁が立ち会うなどの支援を検討いたします。なお、荷主等がトラック事業者の法令違反行為の原因となるおそれのある行為に關与している場合は、トラック・物流Gメンの相談窓口にご連絡いただくことも可能です。

Q 4. 取組を行っていてもトラック・物流Gメンから働きかけ等の指導を受けたが、どのようにすればよいのか。

→ トラック・物流Gメンによる是正指導は、不利益処分には直接繋がるものではありませんが、外部から見てどのような評価があるか、コミュニケーションを含めどのように対策できるか等を考える機会として受け止めていただき、引き続き違反原因行為の解消に必要な対策を実施してください。

よくある質問

Q 5. 荷待ち時間等の短縮にあたり、業界特性として認められるのは何か。

→ 荷役等時間の更なる短縮が難しい特殊性のある運行例として、

- ① 特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる
 - ② 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
 - ③ 重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
- 等の類型があり、具体的には解説書に記載いたします。

Q 6. 重量把握が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 実測による重量把握が困難な場合は、他の算定方法を用いることを可能としており、解説書には以下を例示しています。

- ・商品マスタ等において重量のデータを用い、重量換算する。
- ・容積を把握している場合は、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。
- ・売上金額や仕入れ金額を元に貨物の重量を換算する。

係数からの換算も認められており、算定根拠を示すことができれば各々の事情に応じた対応で良いですが、必要があれば業界内で議論することも考えられます。

Q 7. 時間計測が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 負担をかけて恐縮ですが、新物効法において推進される荷待ち時間等の短縮の実効性を確保するために、荷待ち時間等の状況把握への御対応はお願いします。

その上で、少しでも特定事業者の負担が軽減されるよう、荷待ち時間等の報告対象についてサンプリングを認めるなどの措置を講じています。なお、トラック予約受付システムの導入等による効率的な状況把握に取り組む場合、補助事業が活用できる場合もあります。

持続可能な物流を支える物流効率化実証事業

令和6年度補正予算額 23億円

(1) 商務・サービスG物流企画室

(2) 商務・サービスG

消費・流通政策課/物流企画室

事業の内容

事業目的

「物流2024年問題」への対応として、今年4月に改正物流法が成立。全荷主・物流事業者に対し、物流効率化のための取組を義務づける中、複数企業が連携する物流効率化に資する取組に対し、システム構築費用等の補助を行い、物流効率化の取組を促す。

また、地域における物流の維持は今後ますます重要。増加が見込まれる買物困難者への対応策として、先進的なモデル事例を組成する。

事業概要

(1) 物流効率化に資する連携実証事業

企業規模を問わず、複数企業が連携した物流効率化に資する取組に対し、物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入、プラットフォームの構築等に係る実証費用を補助することを通じて、改正物流法の取組の実効性を高める。

(2) 買物困難者対策事業

地域における買物困難者対策を支援するため、自動配送ロボットの実証実験等を補助。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

(1) 物流効率化に資する連携実証事業



(2) 買物困難者対策事業



成果目標

本実証事業を通じ、複数企業が連携した物流効率化に資する取組を促進し、2024年問題及び構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の解消を行い、我が国の物流の効率化を進め、トラックの積載効率50%を目指す。また買物アクセスに支障を有する地域での購買機会確保を目指し、買物困難者対策に資するサービスの展開を目指す。

事業目的

- 荷役作業の効率化や積載率の向上等を促すため、荷主・物流事業者等が取り組む「標準仕様パレット」の導入や「物流情報標準ガイドライン」に準拠したデータ連携による共同輸配送や帰り荷確保等を支援。

事業概要

1. 荷役作業の効率化のための「標準仕様パレット」の利用促進支援事業

- ①「標準仕様パレット」※導入に係る支援（フォークリフト、パレタイザー、ラック等のパレット運用に必要な物流設備の導入・改修費用、現有自社パレットの処分費用等）
- ②「標準仕様パレット」の効果的な活用に係る支援（複数事業者間でのパレットの動態管理のためのタグ・バーコード等の読み取り機器の導入費用等）

【補助率】 1/2以内

※「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ」(令和6年6月公表)で整理された平面サイズ1,100mm×1,100mm、レンタル方式等の規格・運用をいう。

現状Ⅰ パレットを利用していない



バラ積み・バラ卸し

現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



パレットからパレットへの積み替え



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

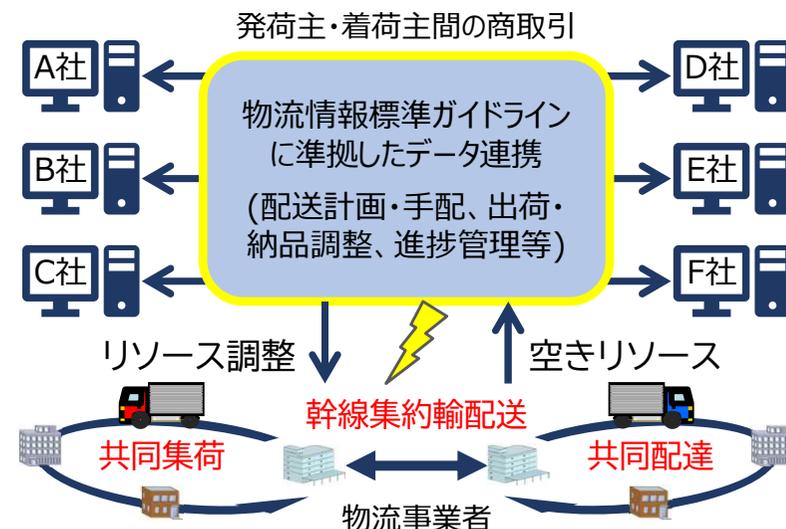
2. 共同輸配送や帰り荷確保等のためのデータ連携促進支援事業

- ・複数の荷主・物流事業者等で構成される協議会に対し、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」※に準拠したデータ連携を通じて共同輸配送や帰り荷確保、配車・運行管理の高度化等に取り組む場合のシステム構築・改修等を支援。

※「物流情報標準ガイドライン」に準拠したデータ形式の例

- ①住所の表記は、'東京都千代田区霞が関2-1-3'、'東京都千代田区霞が関二丁目一番三号'等ではなく、郵便番号コードに則った形式（'10000132-1-3'）で記載
 - ②配達予定日の表記は、'YY/MM/DD'等ではなく、'YYYYMMDD'で記載
 - ③数量の表記は、'個数'や'個数単位コード'を併せて記載（例：500ケース → '500' + 'CS'）
- ⇒システム開発や維持コストの最小化、ビッグデータ化を通じた物流の最適化等の実現にも寄与

【補助率】 1/2以内



- 中小物流事業者における業務効率化や働き方改革のための自動化・機械化・デジタル化を推進する必要があるため、物流施設へのシステムや機器の導入による**自動化・機械化・デジタル化の取組を支援**することにより、物流施設におけるDXの強力な推進を図る。

事業概要

- 物流施設を保有・使用する物流関係事業者が、トラックドライバーの荷待ち・荷役の削減、施設の省人化を図るため、物流施設における、
 - ・システム構築・連携
 - ・自動化・機械化機器の導入
 を同時に行う場合、その**経費の一部を支援**するとともに、専門家による**伴走支援、効果検証等**を行う。

【物流施設における業務効率化の事例】



事業のイメージ

- トラック予約受付システムと、AIカメラシステムや伝票電子化システムとを連携させ、トラックの円滑なバース入庫を実現し、荷待ちを解消する。
- また、バースにおける、庫内作業による荷待ちが発生しないよう、無人搬送車による迅速なパレット準備等を行う。



専門家が、効果的なシステム構築・連携、DX機器選定等を支援

持続可能な食品等流通総合対策

【令和7年度予算概算決定額 120（150）百万円】
（令和6年度補正予算額 2,973百万円）

<対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足という構造的課題、新たな基本法の下で国民一人一人の食料安全保障を確立するという課題に対処するため、多様な関係者が一体となって取り組む、①物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、②物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入、③中継共同物流拠点の整備の支援等を行うことにより、遠隔産地の負担軽減を進めるとともに、若手や女性トラックドライバーも継続的に従事可能な農林水産品・食品の流通網を構築し、将来にわたって持続可能な食品流通を実現します。

<事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の内容>

<事業イメージ>

1. 持続可能な食品等流通対策事業

120（150）百万円

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト等の取組や物流の効率化等に必要な設備・機器等の導入を支援します。

2. 持続可能な食品等流通緊急対策事業【令和6年度補正予算額】2,973百万円

① 物流生産性向上推進事業

973 百万円

物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の効率化、デジタル化・データ連携等に必要な設備・機器等の導入を支援します。また、関係事業者に対する指導・助言や優良事例の発信、産地や業界等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を行います。

② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

2,000百万円

中継輸送、共同輸配送、モーダルシフト等に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。

流通関係者による協議会

産地 卸売業者 小売業者 物流事業者 ITベンダー 等

補助事業を活用した実装、設備・機器等導入、施設整備

<実装支援>

標準仕様パレットでの輸送

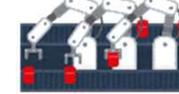


モーダルシフト



<設備・機器等の導入支援>

デジタル化
データ連携



クランプフォークリフト



<中継共同物流拠点の整備>

大型車に対応したトラックバース



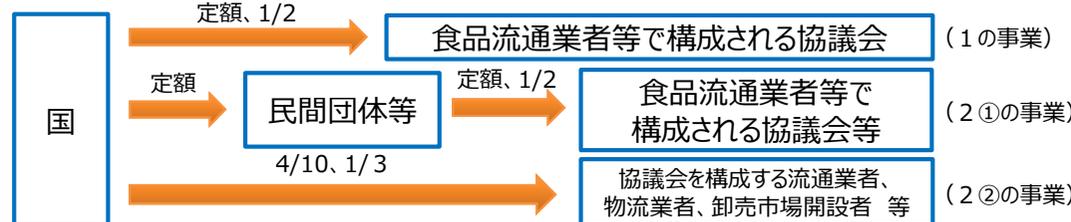
コールドチェーン確保のための冷蔵設備



新たな食品流通網の構築



<事業の流れ>



【お問い合わせ先】 (1, 2の①事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室 (03-6744-2389)
(2の②事業) 食品流通課卸売市場室 (03-6744-2059)

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 参加者の問題意識共有
- ④ **改正物流法3局(経産・農政・運輸)合同説明会**
(中国/四国ブロック)
 - ④-1 改正物効法に関する説明
(説明：経済産業省物流企画室)
 - ④-2 **改正トラック法に関する説明**
(説明：中国/四国運輸局自動車交通部貨物課)
- ⑤ 参考資料

改正貨物自動車運送事業法について

令和7年4月25日

中国運輸局

四国運輸局

「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

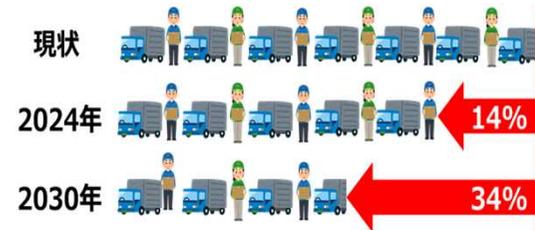
背景・必要性

○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。

○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〉

【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置

【貨物自動車運送事業法】

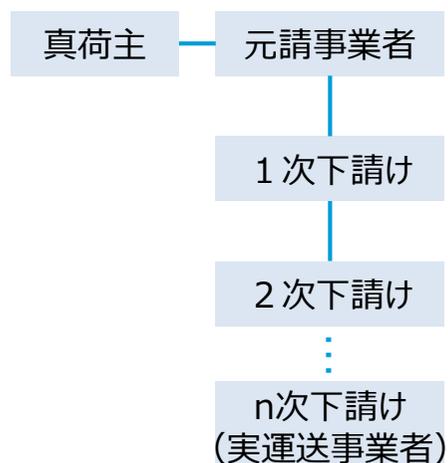
物流業界の多重下請構造の是正に向けた取組につなげるとともに、実運送事業者の適正運賃收受を図る。

- **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】

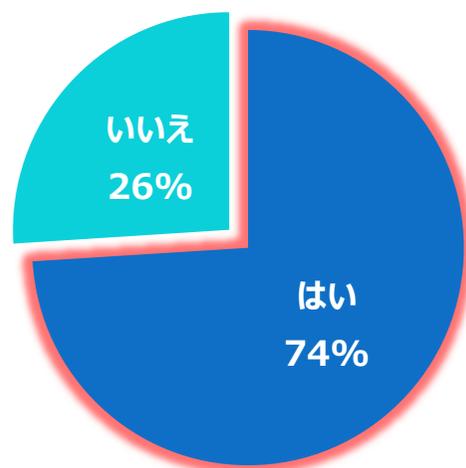
* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

⇒ **令和7年4月1日施行**

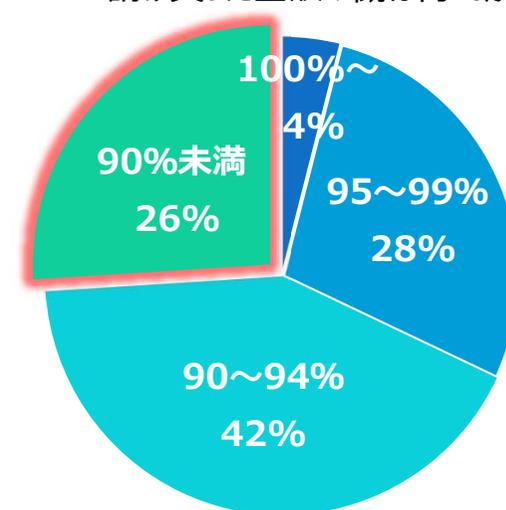
----- 【多重下請構造のイメージ】 -----



----- 【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>



80
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
配達先/到着地	△△商店
集貨/発送の希望日時	令和7年4月5日 9時~12時
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
荷造りの種類及び個数	10パレット (1パレット当たり段ボール10箱)
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	<input checked="" type="radio"/> 有・無 予定作業時間 (30分程度)
取卸し作業の委託	<input checked="" type="radio"/> 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：*****@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 ○○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(○○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>***** ○○食品㈱ ○○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：*****@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 ○○食品㈱</p> <p>○○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：*****@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 ○○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(○○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>***** ○○食品㈱ ○○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>(※)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。</p>	

2-1. 健全化措置関係 <努力義務について>

- 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>いくらで運送できますか？</p> <p>燃料費高騰のため、100万円以下だと赤字です。</p> <p>110万円で申し込みます。</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>元請 下請 元請 下請</p> <p>概算額をヒアリング 概算額を勘案し申込み</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>荷物が通常より多くなるのですが、いつもの90万円でお願いできますか？</p> <p>トラック足りないから1台追加で下請けにださなくちゃ...</p> <p>いくらで運送できますか？</p> <p>110万円は必要です。</p> <p>ご依頼の荷物量だと、トラック1台追加する必要があるので、価格交渉させて下さい。</p> <p>荷主 元請 下請 荷主 元請</p> <p>確認します。</p> <p>「荷主が提示する運賃・料金 < ①の概算額」の場合 運賃・料金を交渉</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にも再委託する場合、再々委託は行われなないようにしてください。</p> <p>条件を付す</p> <p>1段階目の委託（再委託）</p> <p>2段階目の委託（再々委託）</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 < 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 >

- 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>

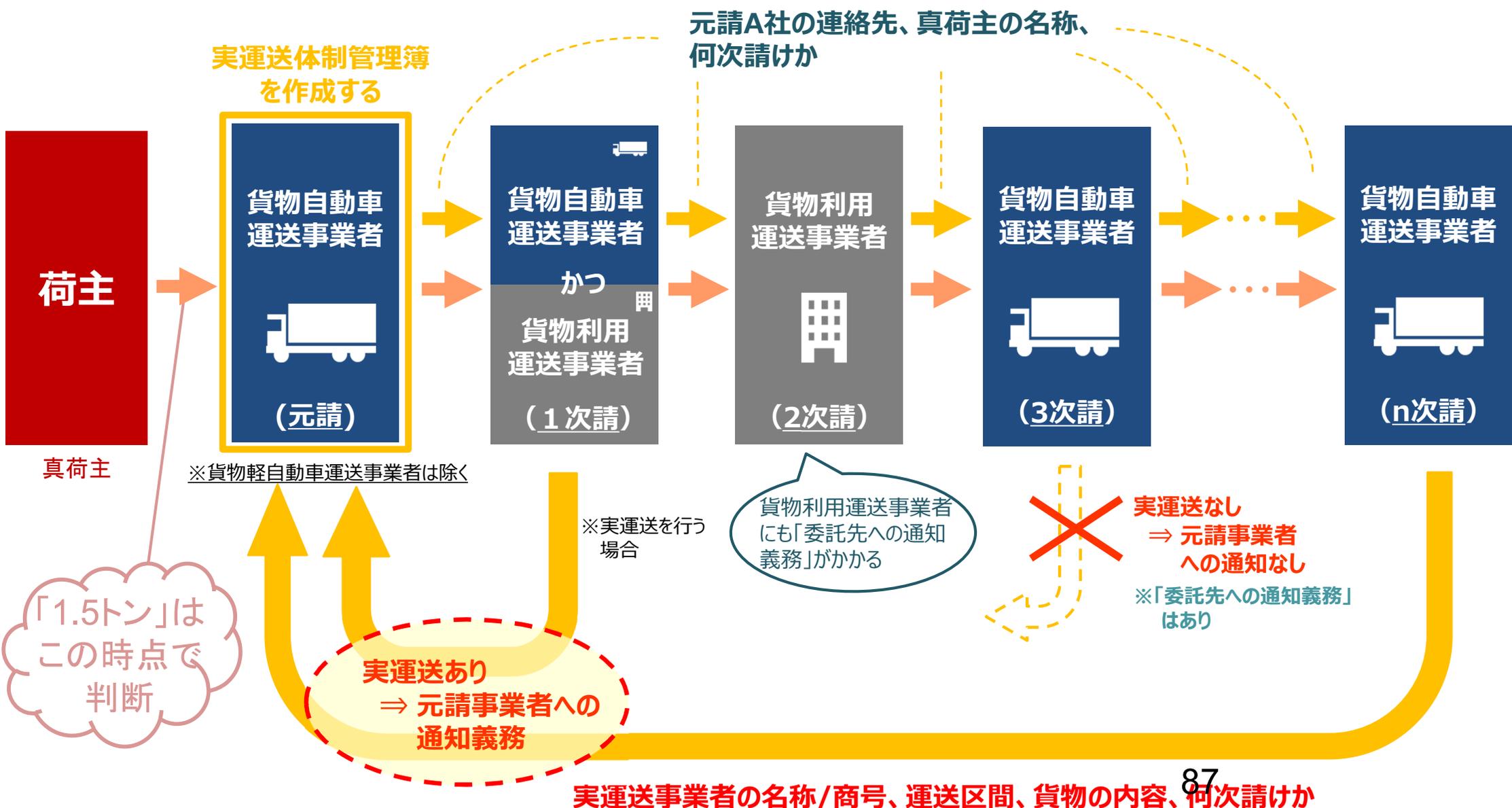


<パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知フロー

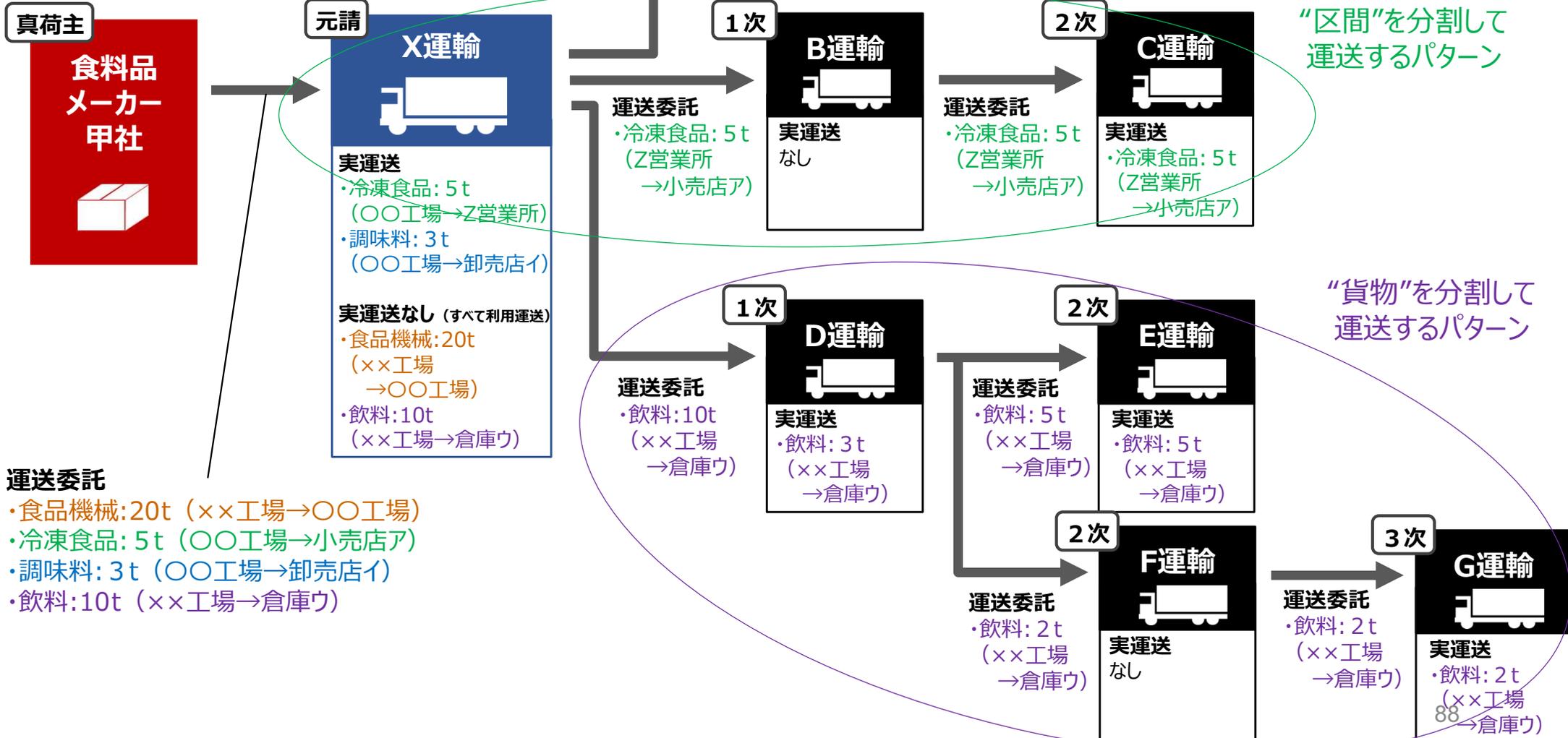
併せて、「実運送体制管理簿の作成対象である」旨を確実に委託先へ伝える



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。

〈規制の見直し〉



（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）

代金に関する協議に応じない、必要な説明・情報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。その他の支払手段（電子記録債権、ファクタリング等）についても、支払期日までに代金相当額を得ることが困難なものを禁止



（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、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



（５）面的執行の強化

事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与。相互情報提供に係る規定を新設

〈「下請」等の用語の見直し〉

- ・題名について、以下のとおり改める。
「下請代金支払遅延等防止法」⇒「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」
- ・用語について、以下のとおり改める。
「下請事業者」⇒「中小受託事業者」、「親事業者」⇒「委託事業者」等

○ 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

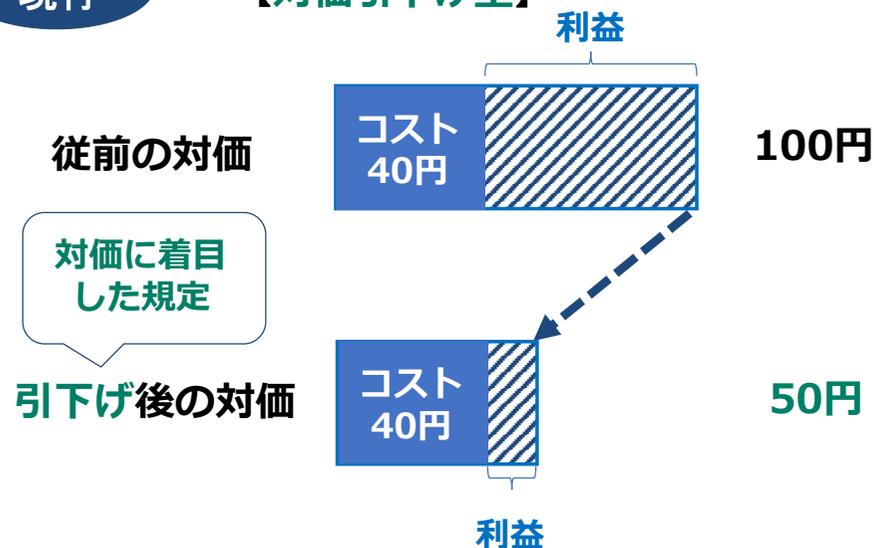
- コストが上昇している中で、協議することなく価格を据え置いたり、コスト上昇に見合わない価格を一方的に決めたりするなど、上昇したコストの価格転嫁についての課題がみられる。
- そのため、適切な価格転嫁が行われる取引環境の整備が必要。

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つたにもかかわらず、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。

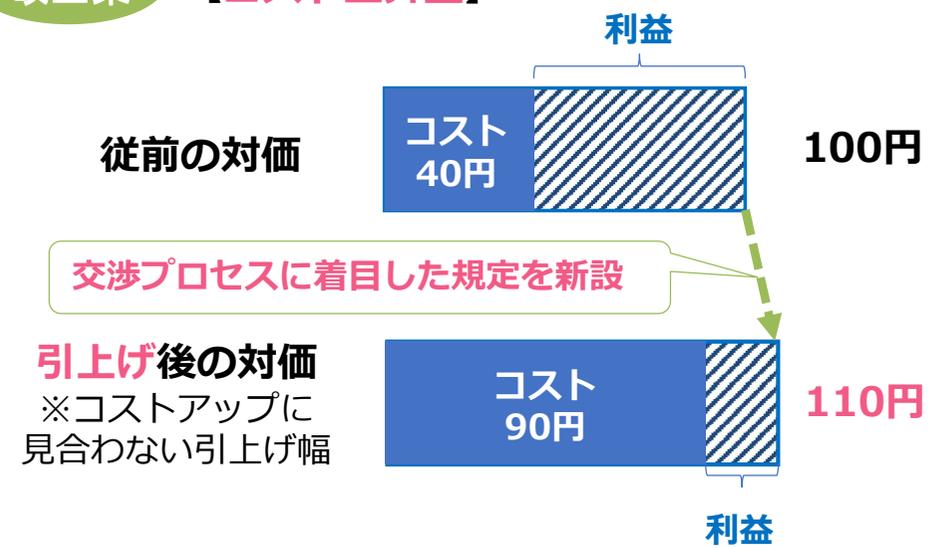
現行

【対価引下げ型】



改正案

【コスト上昇型】



○ 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



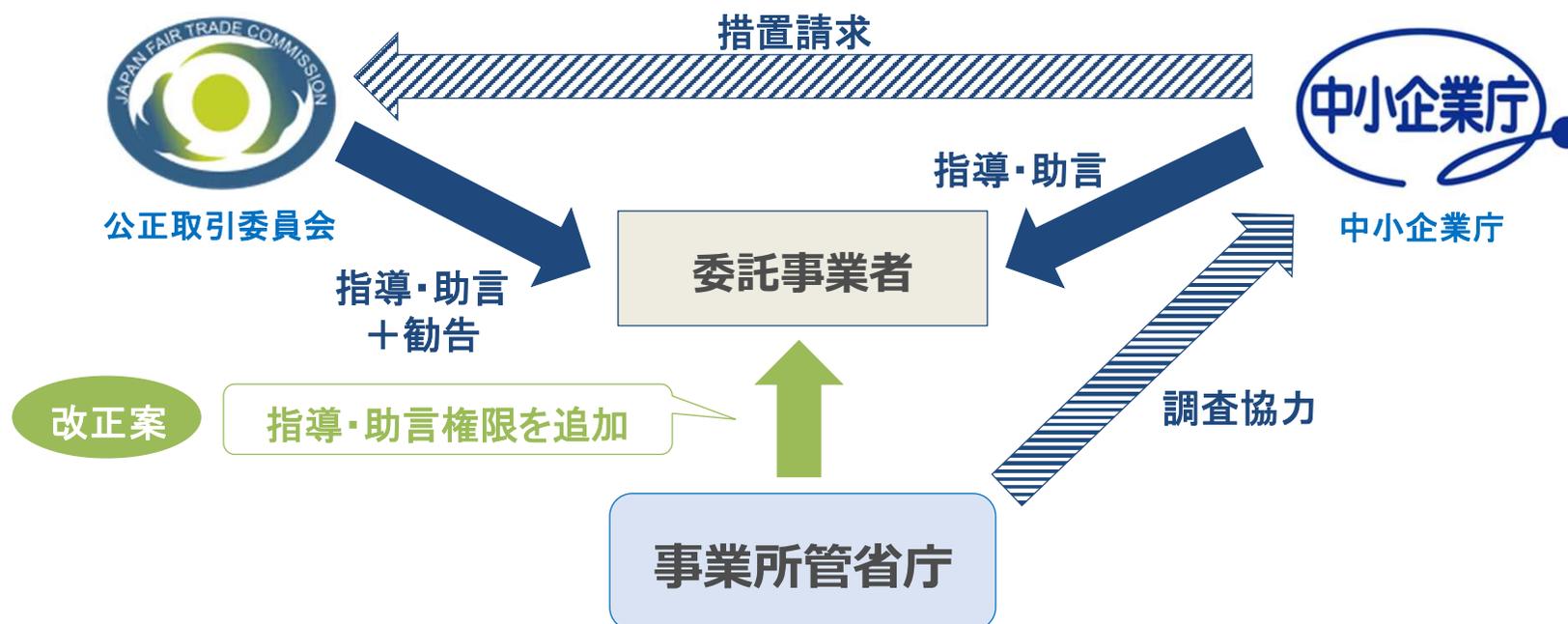
○ 面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

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。



- ① 事前アンケートの結果について
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 参加者の問題意識共有
- ④ 改正物流法3局(経産・農政・運輸)合同説明会
(中国/四国ブロック)
 - ④-1 改正物効法に関する説明
(説明：経済産業省物流企画室)
 - ④-2 改正トラック法に関する説明
(説明：中国/四国運輸局自動車交通部貨物課)
- ⑤ **参考資料**

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。

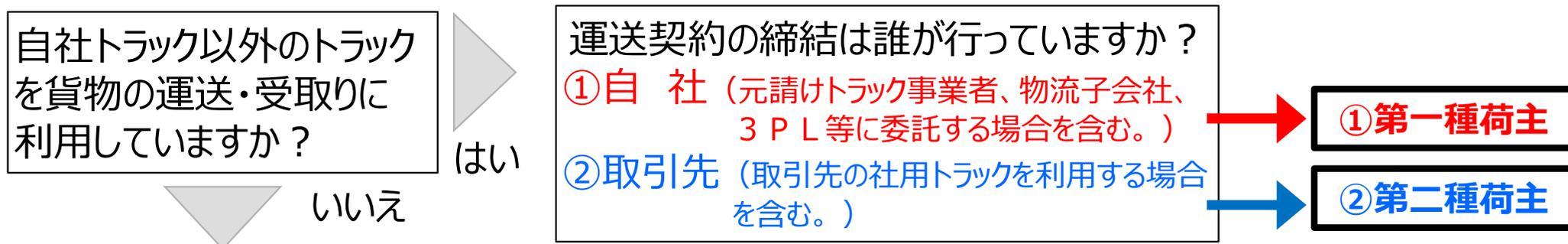
(荷物の運送を委託する発荷主、荷物の引き取り運送を委託する着荷主が該当する。)

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

特定事業者の指定について

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。

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。

相談先について

Q. 「解説書」はもう公表されているの？わかりやすく説明したサイトはないの？

A. 解説書は3月27日に国交省・経産省・農水省のHPで公開済みです。理解促進のためのポータルサイトも公開しているため是非ご覧ください。



Q. 相談窓口は？

国交省・経産省・農水省のほか、各事業を所管する省庁が窓口となります。具体的な相談窓口は「解説書」に記載されています。

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項に基づき**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。

【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/TV7yg3m74e>

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

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5月23日（金）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22回】事前アンケートページ

<https://forms.office.com/r/Vhs457hzmE>



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。