

トラック物流問題解決に向けた オンライン説明会資料

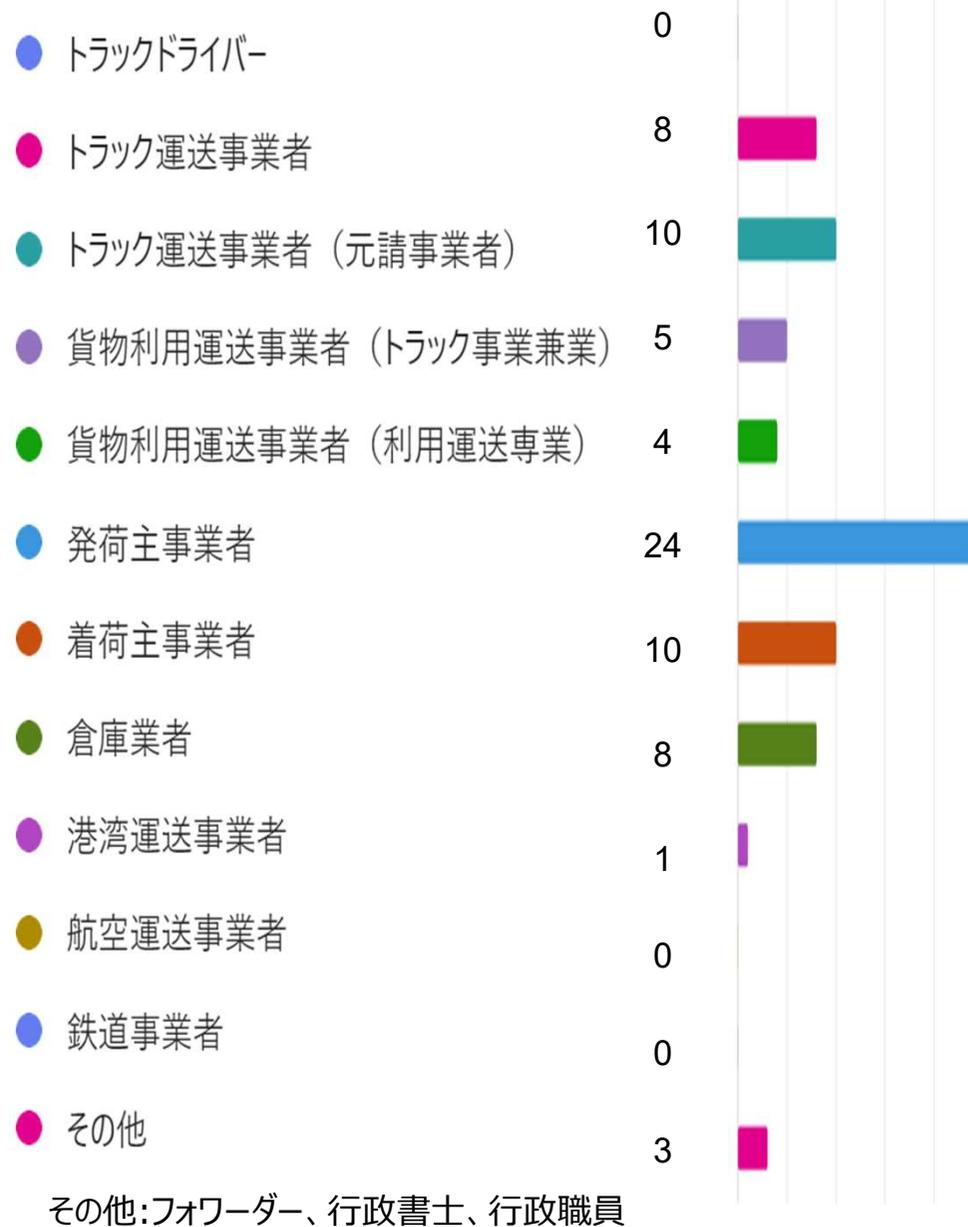
令和7年5月23日

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 物流改正法質疑応答紹介
- ⑤ 参考資料

事前アンケート結果①

回答者種別



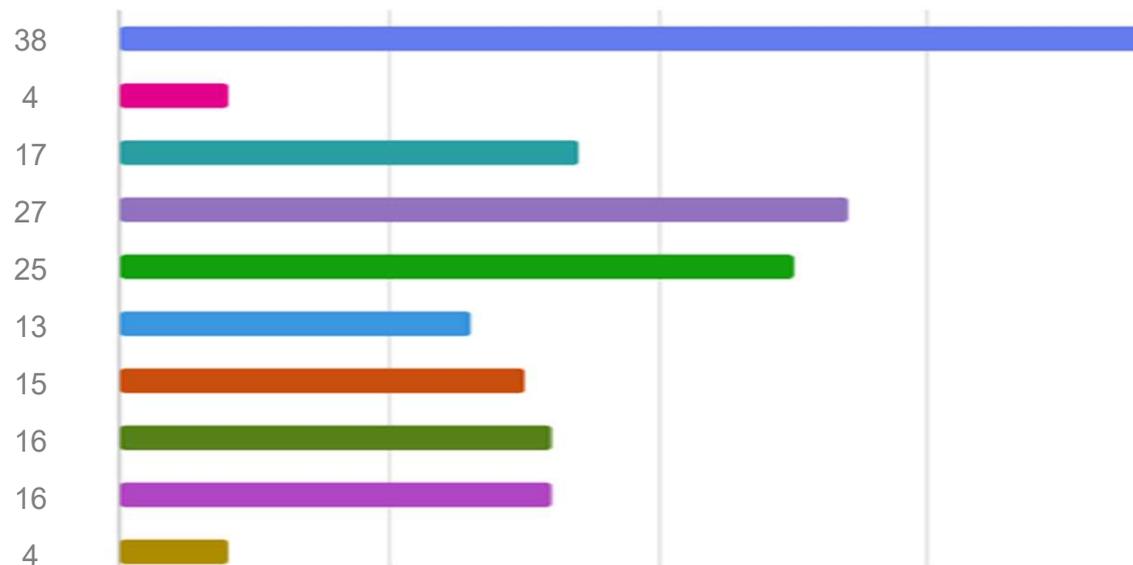
説明会、興味のあるテーマ



事前アンケート結果②

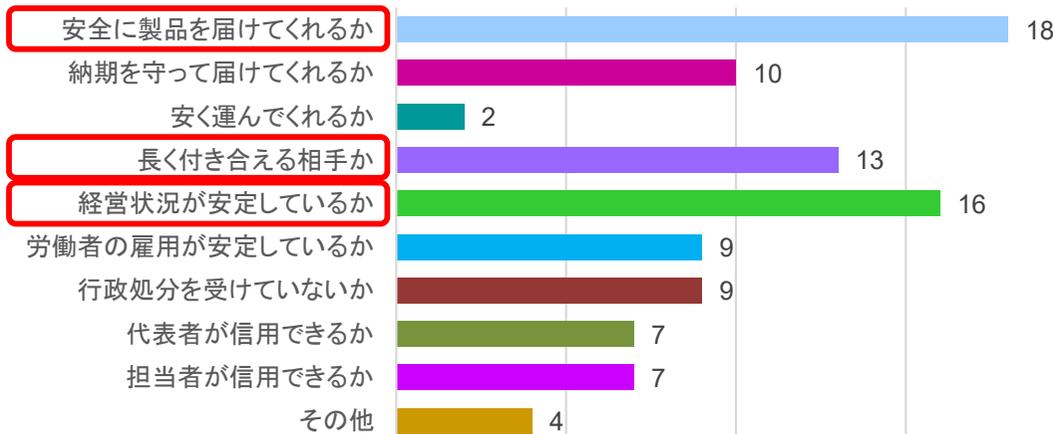
物流パートナー選定の重要項目

- 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



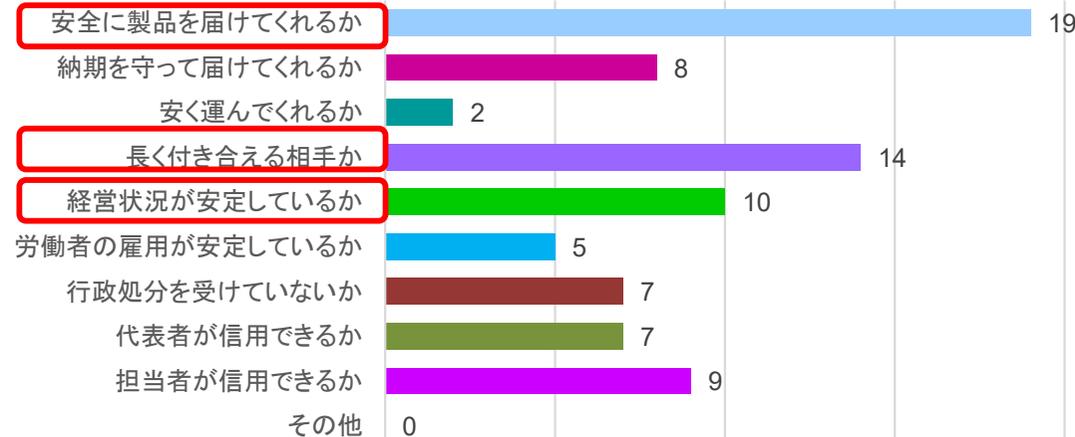
その他：適正価格で配送して貰えるか、グループ内、基本的には上記全て、「医薬品の適正流通 (GDP) ガイドライン」に準拠した医薬品配送は可能か

内訳 (荷主)



その他：適正価格で配送して貰えるか、グループ内、基本的には上記全て
「医薬品の適正流通 (GDP) ガイドライン」に準拠した医薬品配送は可能か

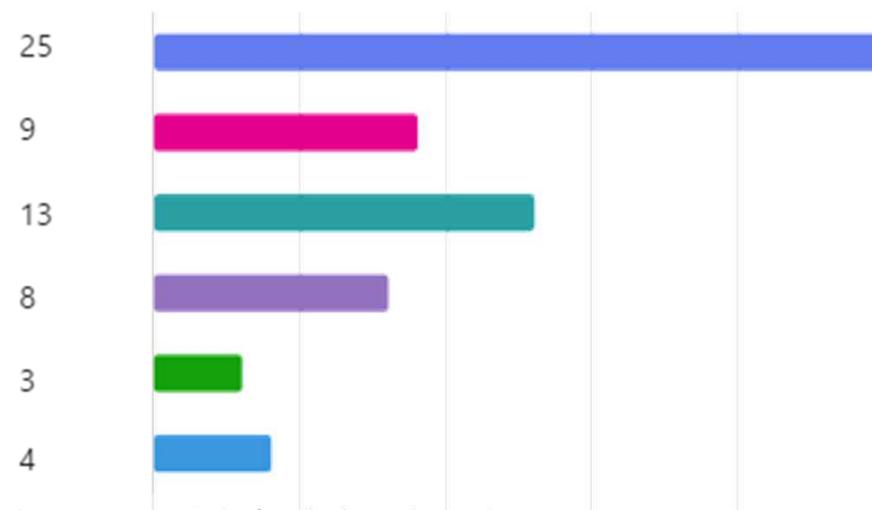
内訳 (物流事業者)



事前アンケート結果共有③

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貨物を地上に下すまで（手卸し）
- 荷物を積んだトラックを貨物を地上に下し、着荷主指定の場所（倉庫内）に定着させるまで
- 基本的になんでも指示した作業はしてもらえている。
- その他



その他：契約内容による。タンクローリ輸送のためホースを接続しての荷役は必須。着荷主側のルールを完全に把握できていない。

内訳（荷主）

内訳（物流事業者）



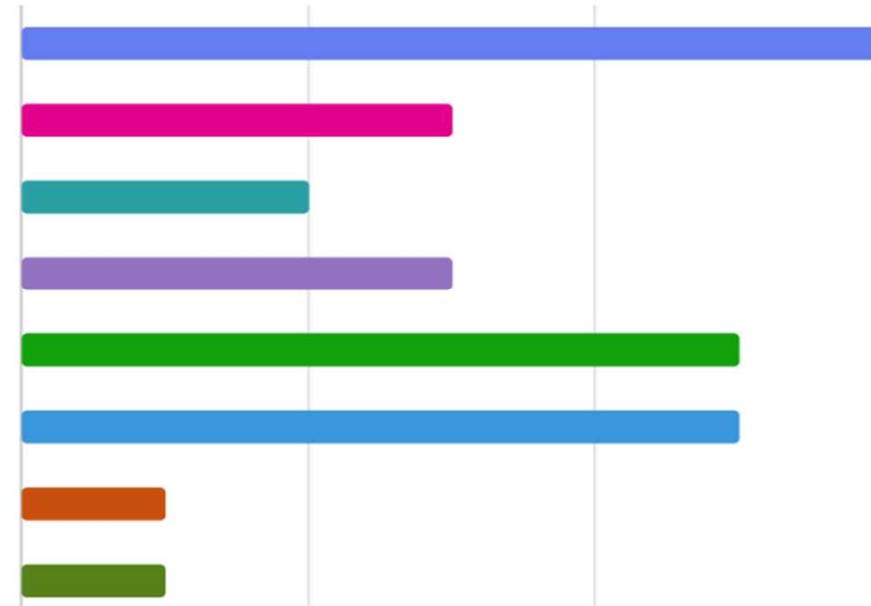
その他：契約内容による。着荷主側のルールを完全に把握できていない。

その他：契約内容による。タンクローリ輸送のためホースを接続しての荷役は必須。

事前アンケート結果共有③

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	3
● いったん卸した場所からの移動（縦持ち、横持ち）	2
● 荷主指定の棚入れ	3
● ラベル貼り	5
● 検収・検品	5
● 貨物の荷造り	1
● 貨物の保管	1



作業をトラックドライバーにお願いしている理由は何ですか。

● 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	12
● こちらも人手不足なので	2
● 運賃に作業分も含まれていると思うから	6
● 理由は良くわからない	3
● その他	2



その他：荷役作業も契約として明確にし料金を支払う合意をするから。原則車上渡し。

事前アンケート結果⑥

トラック事業者の皆様にお聞きします。

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。



事前アンケート結果⑦

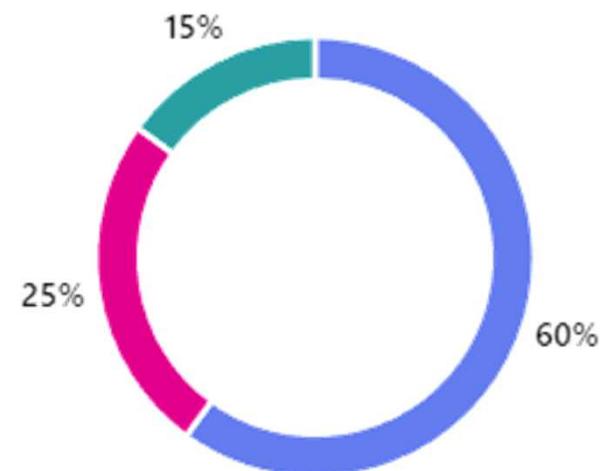
トラック事業者以外の物流事業者の皆様にお聞きします。

現在收受できている運賃・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。



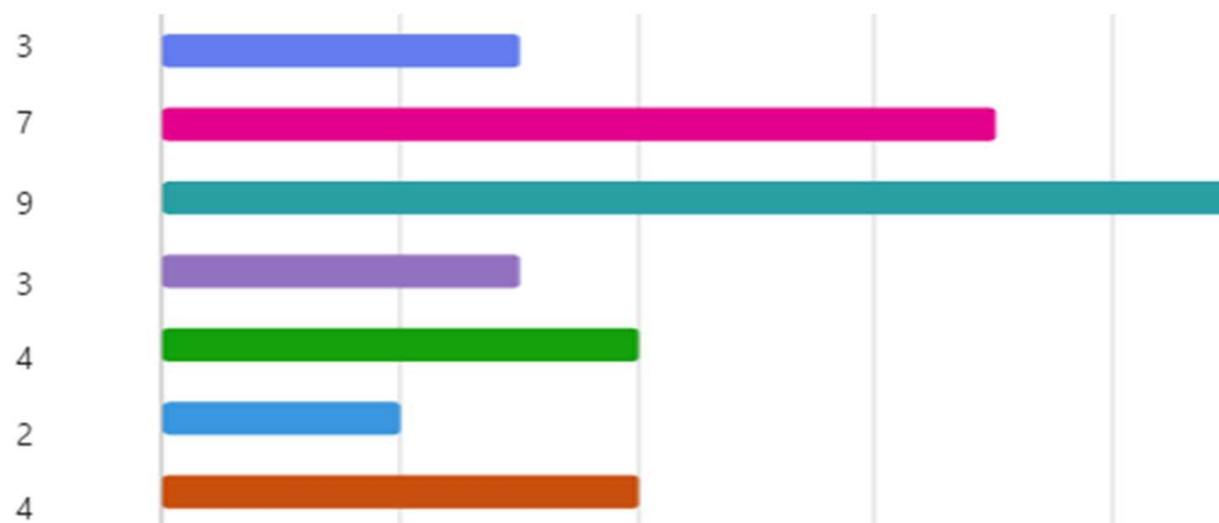
トラック事業者の皆様にお聞きします。運送の依頼をお断りしたことはありますか。

● ①断ったことがある（スポットの運送依頼）	12
● ②断ったことがある（定期の運送依頼）	5
● ③断ったことはない	3
● その他	0



トラック事業者の皆様にお聞きします。運送の依頼をお断りした理由はなんですか。

● 運賃の額（赤字ではない）	3
● 運賃の額（赤字になるため）	7
● リードタイム（指定時間到着だと法令遵守できない）	9
● 常態的に荷待ちが長く改善されない	3
● 附帯業務を強制される	4
● ドライバーが嫌がる	2
● その他	4

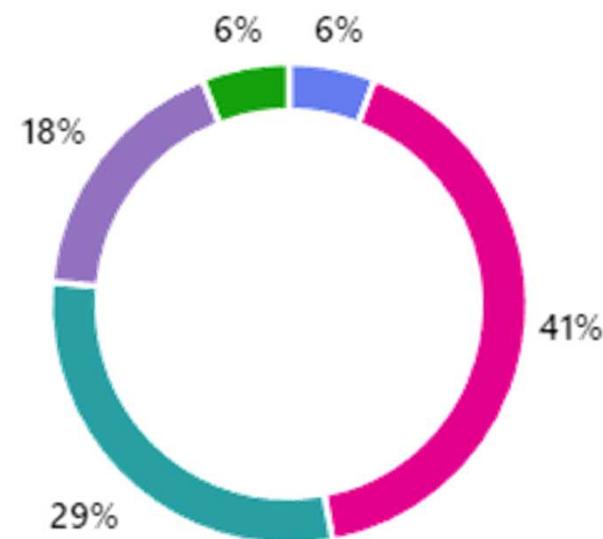


その他：車両手配が見つからない配車状況だったから。ドライバーもしくは車両が確保できない。物量が多く、トラックを揃え切れなかった。乗務員不足。

トラック事業者の皆様にお聞きします。現在收受している運賃で運送コストは賄えていますか。

- 全ての運行で黒字
- 運行毎に赤字、黒字があり全体でなんとかカバーしている状態
- 運行コスト比では黒字だが、安全や労働環境整備など全体に必要なコストも入れると赤字。
- 全体的に赤字になり貯えを取り崩さないといけない
- その他

1
7
5
3
1



その他：人件費以外での原価では赤字から脱却。人件費転嫁ができない

トラック事業者の皆様にお聞きします。現在一運行あたりの積載効率※はどの程度ですか

- 8割以上
- 7割程度
- 6割程度
- 5割程度
- 4割程度
- 3割以下



- 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 物流改正法質疑応答紹介
- 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4月22日～5月20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>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」の成立について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/may/250516_toritekiseiritsu.html</p>	R7.5.16	公正取引委員会	
<p>令和6年度における下請法の運用状況及び中小事業者等の取引適正化に向けた取組 https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/may/250512.html</p>	R7.5.12	公正取引委員会	
<p>「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費補助金」の募集開始について https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000885.html</p>	R7.5.9	国土交通省	
<p>「災害時の支援物資輸送体制構築促進事業」(補助事業)の募集開始 ～官民が連携して行う支援物資輸送訓練を支援します！～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000882.html</p>	R7.5.9	国土交通省	
<p>事故防止対策支援推進事業に係る補助金の申請受付を開始 ～バス、トラック運送事業者の交通事故防止のための先進的な取組等を支援～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000699.html</p>	R7.5.7	国土交通省	
<p>令和6年度における独占禁止法違反事件の処理状況について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/may/250501_kanki.html</p>	R7.5.1	公正取引委員会	

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年4月22日～5月20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>中国運輸局 いわゆる「5両割れ」トラック事業者に対し厳正に対処します https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/00001_02287.html</p>	R7.5.1	国土交通省	
<p>「地域連携モーダルシフト等促進事業」(補助事業)の募集開始 ～地域連携したモーダルシフトや共同輸配送等の先進的取組を支援します～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000881.html</p>	R7.4.28	国土交通省	
<p>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費補助金の募集開始について https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000880.html</p>	R7.4.25	国土交通省	

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

物流データ標準化による効率化を検討されている 荷主企業・物流事業者等

から成る協議会の方々へ

補助対象者

複数の荷主企業等から構成される協議会

<協議会の構成>

- ・荷主企業2社以上(必須)
- ・物流事業者(貨物運送事業者、倉庫事業者等)
- ・その他物流に係る関係者(物流システム事業者等)

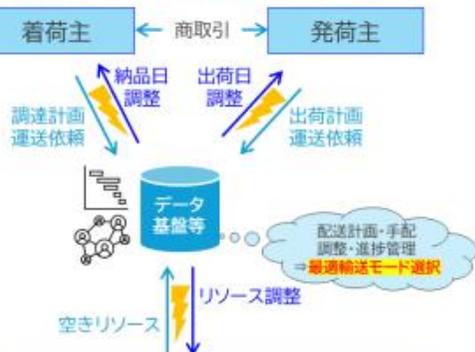
補助対象となる事業

当該協議会において「物流情報標準ガイドライン」を活用したデータ連携を行うことで、共同輸配送、帰り荷の確保、配車・運行管理の高度化等の物流効率化に取り組む実証事業

※補助対象経費については、2ページ目に記載のとおり

取組イメージ例

物流情報標準ガイドライン準拠のデータ形式



物流事業者



補助率

補助対象経費の

1/2 以内で交付
(上限あり)

1協議会あたりの補助金上限額は4千万円となります。
※予算規模2億円

申請受付期間

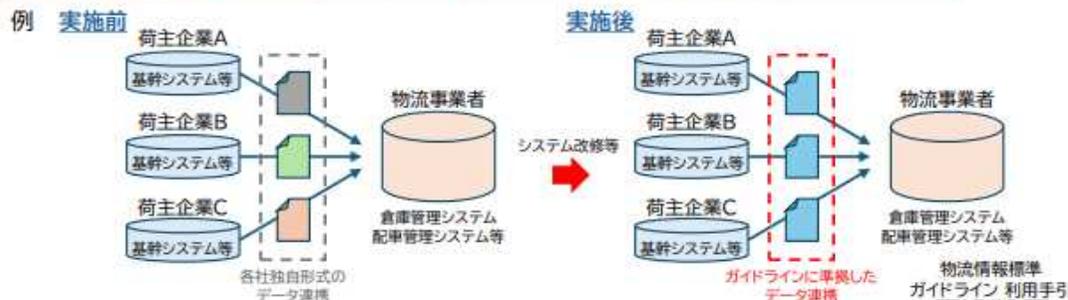
令和7年5月9日(金)14時～
同年6月16日(月)17時
必着

事業実施期間

交付決定日から
令和8年2月20日(金)まで

事業の要件

物流情報標準ガイドラインへの準拠



「物流情報標準ガイドライン」とは、広範囲でのデータ連携などによる物流の効率化・生産性向上のために必要なデータ項目の標準形式等が定められたものです。準拠の具体的内容については公募要領をご覧ください。また、準拠に際して「物流情報標準ガイドライン 利用手引」もご参照ください。



補助対象経費

- ・ 物流情報標準ガイドラインに準拠した各種システムの導入・改修、クラウドサービスの利用等にかかる費用
- ・ その他、共同物流の実施に際して要する費用のうち事務局が認めた費用(例:共同物流運賃、共同倉庫利用料等)

※上記に関連する費用でも、内容によって対象とならない場合がございます。詳細は公募要領をご確認ください。

申請に当たっての注意点、補助対象要件、申請書類等の詳細は専用ホームページを必ずご確認ください。

専用ホームページURL: https://dlabo.jmac.co.jp/datarenkei_r7

ホームページから申請書類をダウンロードしていただき、メールにてご申請ください。



専用ホームページ
QRコード



お問い合わせ先

株式会社日本能率コンサルティング
物流データ連携推進事務局
✉ datarenkei-jigyo@jmac.co.jp



公募期間：令和7年5月9日（金）～6月6日（金）（必着）
 問合せ先：国土交通省物流・自動車局物流政策課 電話：電話：03-5253-8111（内線41-861、41-863）
 直通：03-5253-8801

事業目的

- 能登半島地震の経験を踏まえ、災害時のラストマイルにおける円滑な支援物資輸送体制の構築・強化を促すため、**輸送の手配や物資拠点の運営等に係る災害協定の締結を目指す自治体、物流事業者等の連携訓練を支援。**

背景・経緯

- 能登半島地震の災害対応では、**物流専門家の不在等により、ラストマイルにおける支援物資の輸送や保管に混乱**が生じた。



手積み・手卸し



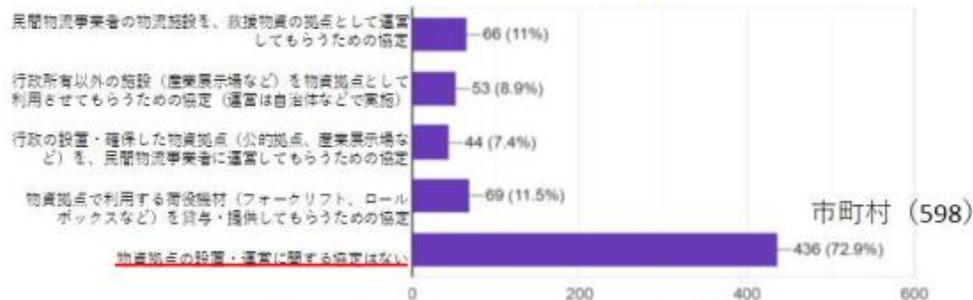
床が抜け落ちた体育館



雑然と平積みされた物資

- 一方、**市町村レベル**では、輸送・保管・物流専門家の派遣に係る**物流事業者との協力協定を締結していない割合が多い。**

【支援物資輸送に関する災害協定の締結状況（市町村）】



（出所）国土交通省が行ったアンケート調査（平成31年2～3月）に基づく。

事業概要

- 災害時のラストマイル輸送における人員不足等が懸念される**自治体と物流事業者（トラック、倉庫）等との連携訓練を支援。**

大規模災害の被災想定地域等の自治体において、
 ・ **正確な情報伝達・共有**ができているか（机上訓練）
 ・ **適切な支援物資輸送、拠点開設・運営のオペレーション**ができているか（実働訓練） 等を訓練を通じて検証

訓練で新たに明らかになった課題は、自治体等に共有した上で、国土交通省が作成したハンドブック※にも反映

※「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」

地域の特性に応じた支援物資輸送体制の構築を促進



フォークリフト等を使って荷卸し、荷積み



パレットに載せられた物資

補助対象等

補助対象：自治体（都道府県及び市区町村）と物流事業者等が参画した協議会が行う連携訓練（机上・実働）の実施費用
 補助額等：1訓練あたり最大400万円程度（補助率1/2以内）



I-1 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

車輪脱落予兆検知装置（後付けのものに限る）

自動車運送事業者が先進安全自動車(ASV)を導入する経費を補助することにより、自動車運送事業の安全性の向上を図り、もって自動車事故を防止し、安全な自動車交通の実現を図ることを目的とする事業。



補助対象事業者

自動車運送事業者*1

リース事業者(上記自動車運送事業者へ業務用自動車を貸渡す者)

*1一般貸切旅客自動車運送事業者にあつては、中小企業者以外も対象とする

交付申請受付期間

令和7年5月8日(木)10:00~令和8年1月30日(金)17:00（先着順※）

※予算がなくなり次第終了

補助対象車両

車両総重量8トン以上のトラック

乗車定員30人以上のバス

補助対象経費

補助対象車両に搭載する車輪脱落予兆検知装置*2に要する経費（後付けのものに限る）

*2補助対象機器は国土交通省において決定

購入時期

令和6年4月1日から令和8年1月30日までに購入・支払いまで終了していること

補助率

1/2（1/3*3）*3（）内は貸切バス事業者のうち中小企業以外の場合

補助上限

1車両あたり5万円（3万3千円*3）*3（）内は貸切バス事業者のうち中小企業以外の場合

留意事項

被害者保護増進等事業費補助金(自動車運送の安全総合対策事業の部)は、同目的のもと国が交付する他の補助金(国が特殊法人等を通じて交付する補助金を含む。)を受けた事業には交付しない。

1-2 運行管理の高度化に対する支援



1. デジタル式運行記録計 2. デジタル式運行記録計・映像記録型ドライブレコーダーの一体型

自動車運送事業者や運行管理者がデジタル式運行記録計(映像記録型ドライブレコーダーとの一体型も含む)から取得した事業用自動車の運行にかかる情報を活用して、運転者への安全指導を行う等により安全性向上を図ることを目的とする事業。



補助対象事業者

一般貨物自動車運送事業者
特定貨物自動車運送事業者

※ただし、保有車両台数が10両未満の者であり、かつ、
デジタル式運行記録計を導入していない自動車を事業の用に供している中小企業の事業者に限る
リース事業者(上記貨物自動車運送事業者へ補助対象機器を貸渡す者)

交付申請受付期間

令和7年5月8日(木)10:00~令和7年7月31日(木)17:00 (先着順※)

※予算がなくなり次第終了

補助対象経費

デジタル式運行記録計
デジタル式運行記録計・映像記録型ドライブレコーダーの一体型
上記に係る事務所用機器等

購入時期

令和6年4月1日から令和7年7月31日までに購入・支払いまで終了していること

補助率

1/2

補助上限

80万円 ※ただし、2回以上申請をする場合を除き、通信機能付き一体型を含めて購入した場合は120万を上限とする

留意事項

補助対象機器に関し、国の他の補助金と重複して補助金を受けることはできません

事業目的

- 陸・海・空の多様な輸送モードを活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）やそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築に向けて、地域の産業振興等と連携した取組の検討経費や物流拠点の整備費用等を支援。

事業概要

- 地域の産業振興等を担う地方自治体や産業団体・経済団体等が協働しながら、地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じて荷主・物流事業者のマッチングを行うとともに、地域物流の核となる拠点を整備することで、新モーダルシフトやそれに向けた地域の物流ネットワークの再構築の実現を目指す先進的な取組を支援。

<Step 1>

地域の物流リソースを可視化し、輸送ニーズに応じたマッチングを行うための検討経費を支援



<Step 2>

Step 1の検討結果を踏まえ、地方自治体や産業団体・経済団体等が協働し、
 ①新モーダルシフト（鉄道・新幹線、船舶、航空機、ダブル連結トラックなど）
 ②地域の物流ネットワークの再構築（共同輸配送、中継輸送など）
 の実現を目指す際の物流拠点の整備費用や資機材の導入経費などを支援。



鉄道・内航海運へのモーダルシフトの強化



新幹線等の貨客混載



航空機の空きスペース等の有効活用



ダブル連結トラックを活用した共同輸配送や中継輸送

補助対象

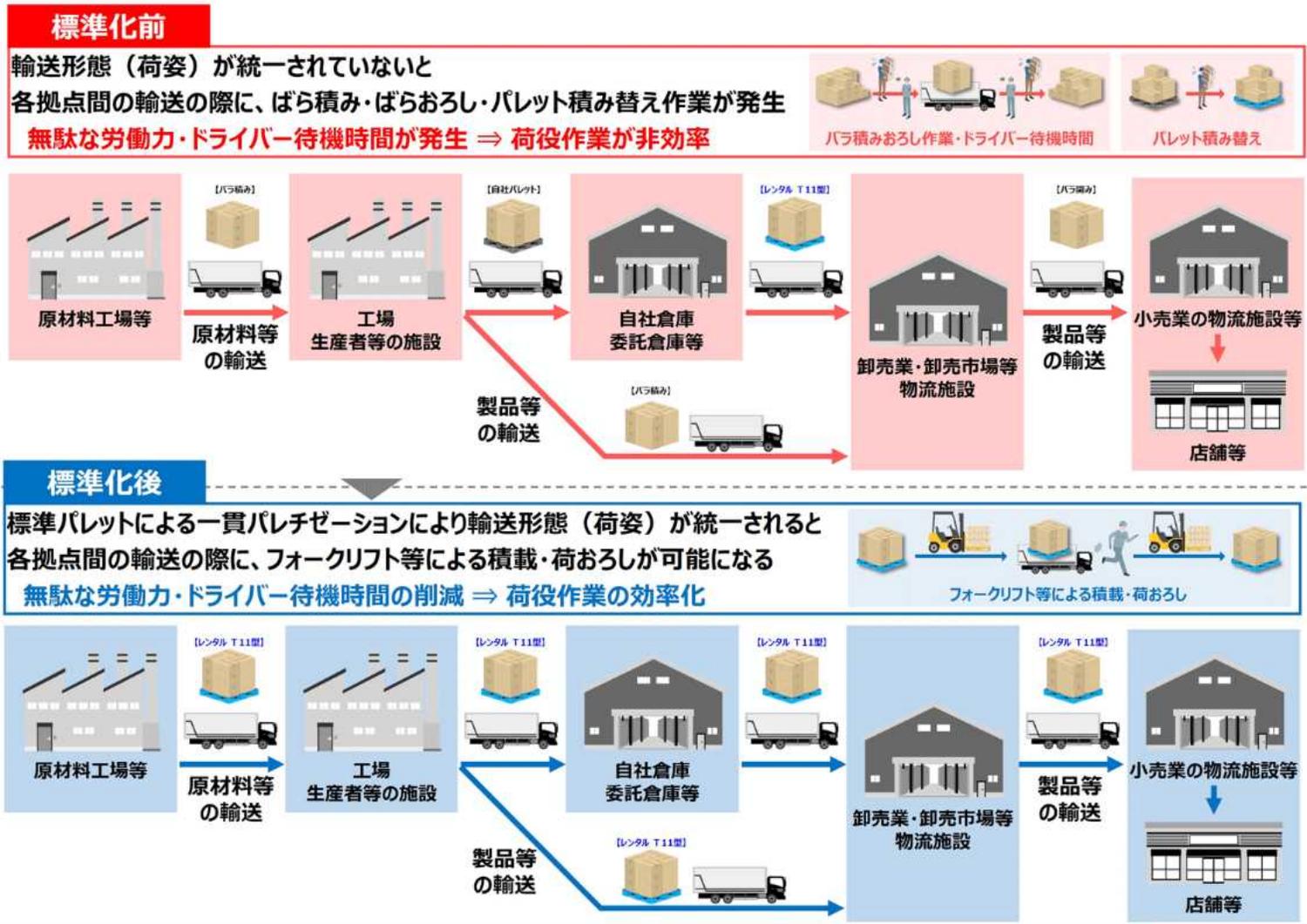
公募期間：令和7年5月1日（木）～6月9日（月）17時まで（必着）

問合せ先：地域連携モーダルシフト等促進事業事務局（modalshift_logisticsnetwork@tohmatu.co.jp）



地域の産業振興等を担う地方自治体や産業団体・経済団体、荷主企業、物流事業者等が参画した協議会

事業の目的 荷主・物流事業者等が標準仕様パレットを導入し、荷役作業の効率化に取り組む事業、標準仕様パレットを効果的に活用し物流改善に取り組む事業に対し補助を行い一貫パレチゼーションにより荷役等の効率化に資する取組をより一層推進すること。



公募期間

令和7年4月30日(水)14:00～
 令和7年6月12日(木)16:00【必着】

補助事業期間

交付決定日～
 事業完了日・令和8年1月23日(金)

重要
 本事業は、荷役作業や物流の効率化に取り組む事業に対する補助を行い、取り組み実施に必要な機器、システム等の導入を支援します。公募申請時に実施する事業における事業効果を設定いただき、その内容に基づいて審査いたします。採択、及び交付決定された事業者においては事業を実施し、事業実施の効果を測定し、事業完了報告日まで報告していただきます。詳細につきましては、本公募要領の記載をご確認ください。

問合せ先

パレット標準化促進事業事務局
 (パシフィックコンサルタンツ株式会社)

TEL:050-5482-3523

※ 受付時間平日 10:00～16:00
 (土日祝日、及び年末年始を除く)

令和7年度 物流標準化促進事業費補助金 公募サイト
 (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)
<https://pacific-hojo.com/pallet/>

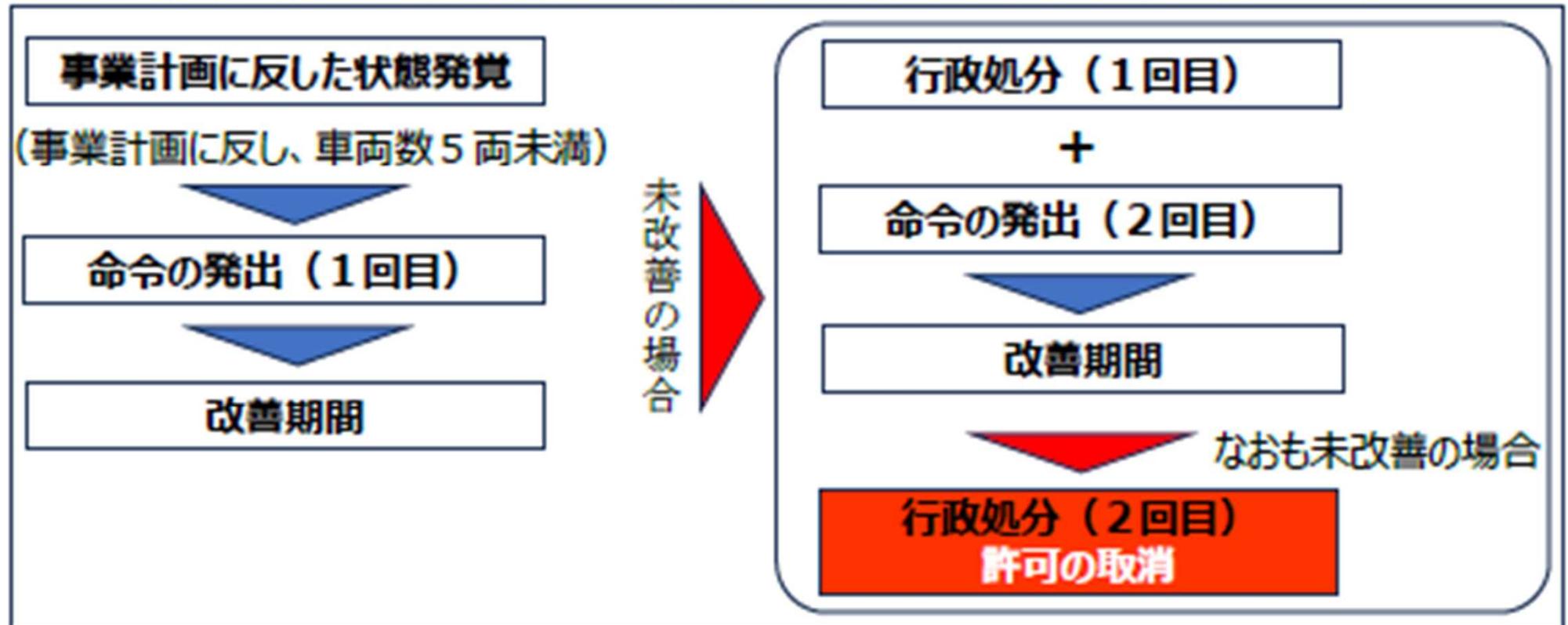


トラック事業者は、あらかじめ策定した事業計画に基づき事業を継続する義務があり、**トラックを原則5両以上確保する必要があります**。しかし、実際には計画の内容に反した状態で事業を行う者が存在し、それらは交通事故防止に向けた安全義務違反やトラックドライバーの健全な労働環境の維持をおろそかにし、悪質な法令違反を犯している可能性もあります。

トラック物流の輸送力低下が不安視されているいわゆる「物流2024年問題」への対応として、物流の維持を確実なものとするとともに、これらに対し厳正に対処することにより悪質な法令違反事業者を排除し、トラック事業の適正化が推進され、公平な競争環境が維持されるよう、事業計画に従い業務を行うべき命令を発動するための基準を制定し、公示しましたのでお知らせします。

中国運輸局としては、本件や取引の適正化などを通じて、持続的な物流体系の構築に引き続き取り組んでまいります。

○事業計画に従い業務を行うべき命令を発動する手続き（フロー）



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

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 令和8年1月1日（ただし、一部の規定は本法律の公布の日から施行。）

国会の審議状況

第217回国会

令和7年4月11日	衆議院	本会議	趣旨説明・質疑
4月11日	衆議院	経済産業委員会	趣旨説明
4月16日	衆議院	経済産業委員会	質疑
4月18日	衆議院	経済産業委員会	質疑・採決
4月24日	衆議院	本会議	採決
5月9日	参議院	本会議	趣旨説明・質疑
5月13日	参議院	経済産業委員会	趣旨説明・質疑
5月15日	参議院	経済産業委員会	質疑・採決
5月16日	参議院	本会議	採決

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。

施行期日

令和8年1月1日（ただし、一部の規定は本法律の公布の日から施行。）

下請法の改正事項の概要

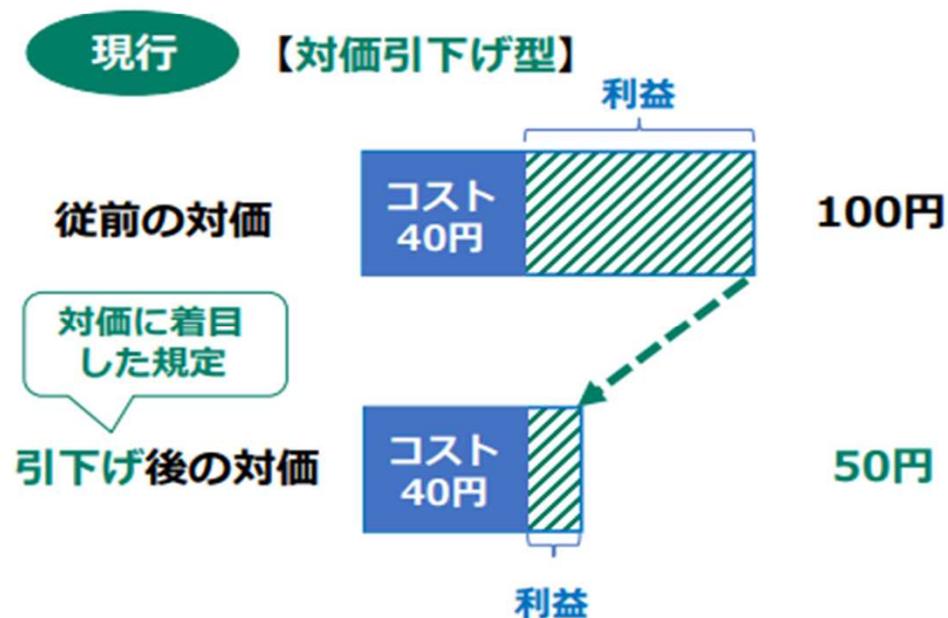
① 協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【新第5条第2項第4号関係】

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。



改正法

 【コスト上昇型】

下請法の改正事項の概要

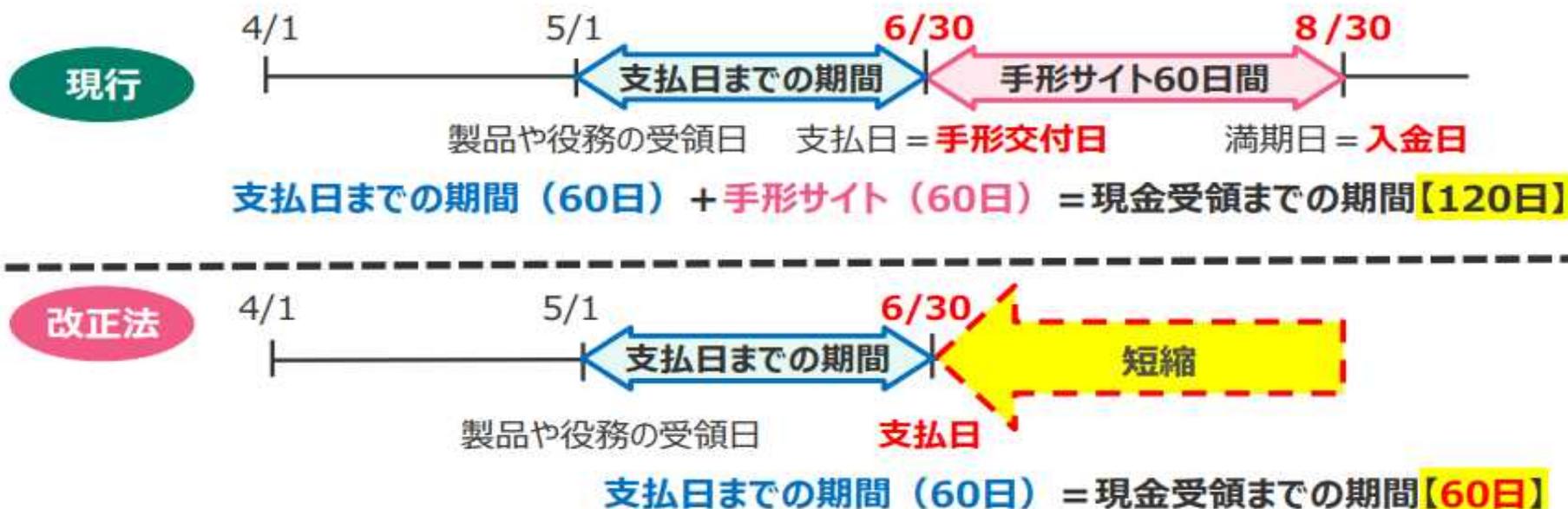
② 手形払等の禁止【新第5条第1項第2号関係】

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。



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。

改正法

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



独占禁止法と下請法の関係

独占禁止法

不当な取引制限

価格カルテル、入札談合など

私的独占

有力事業者による不当な支配・排除

不公正な取引方法

再販売価格の拘束、排他条件付き取引
優越的地位の濫用、物流特殊指定など

企業結合

競争を制限することとなる合併等

下
請
法

優越的地位の濫用を効果的に規制

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】

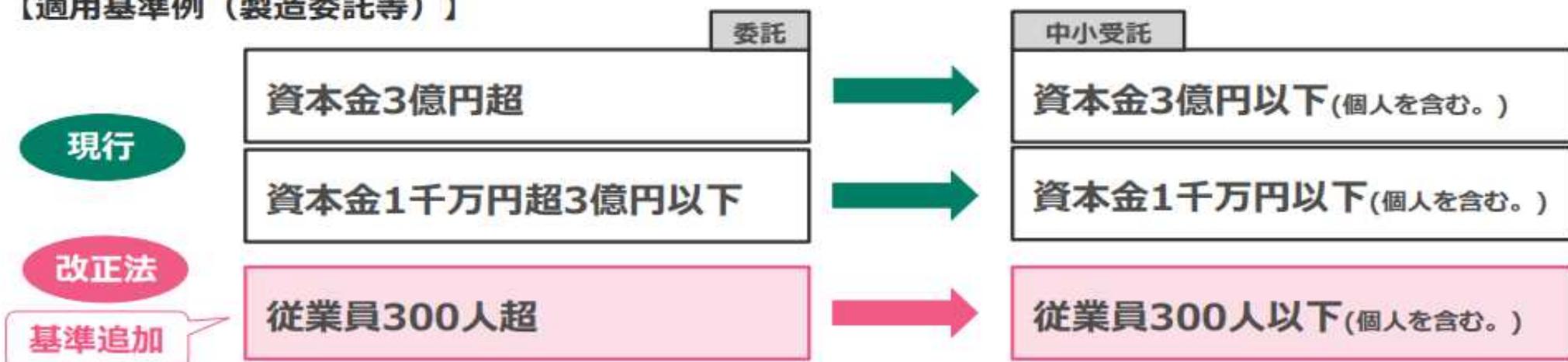
改正理由

- 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

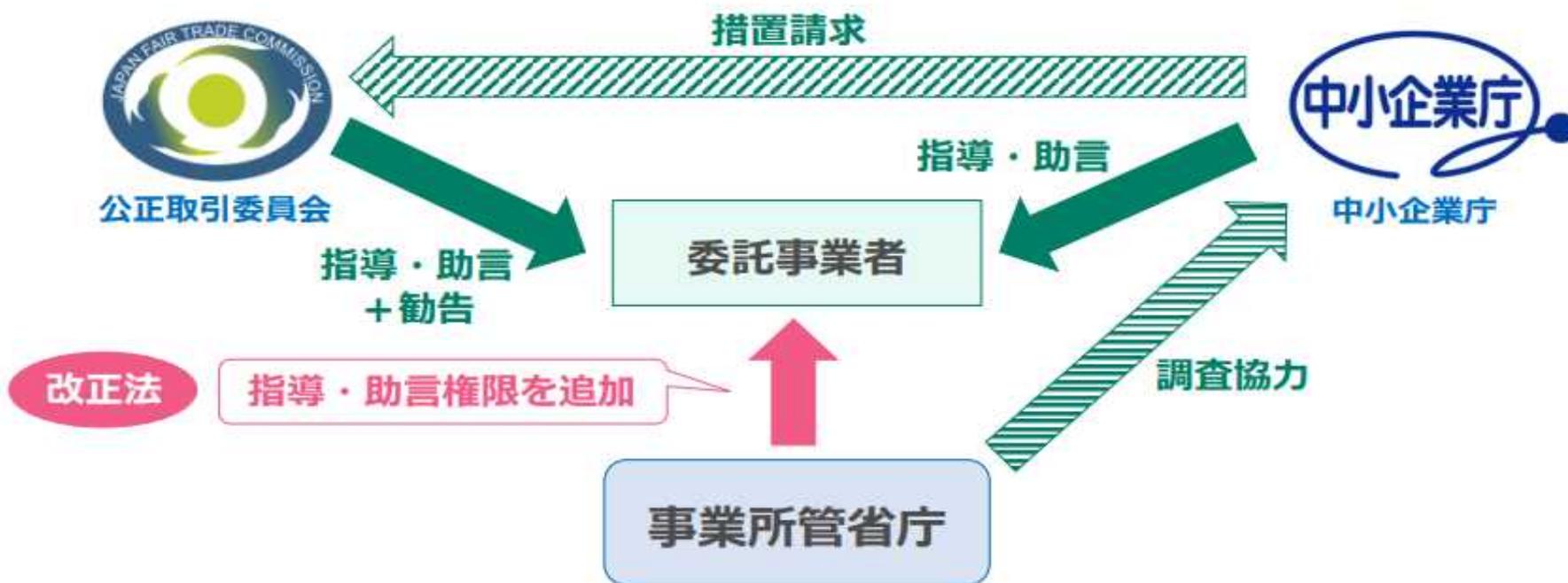
⑤ 面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

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

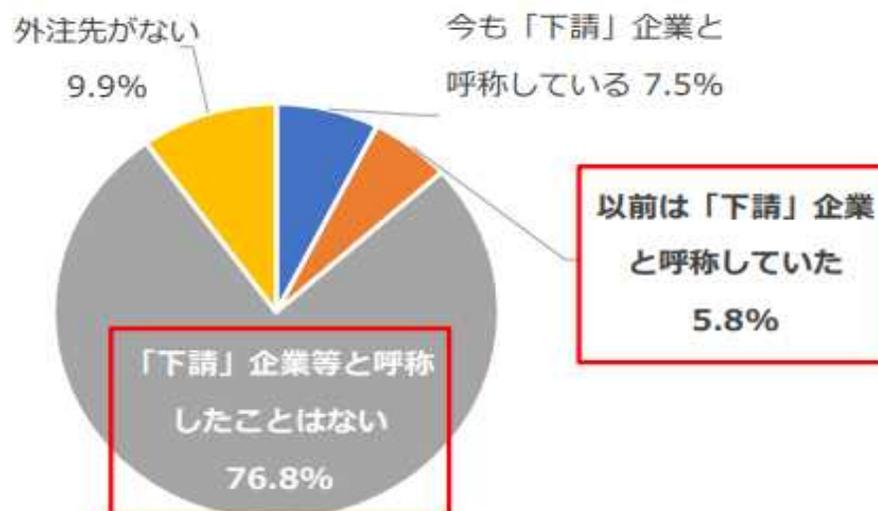
- 本法における「下請」という用語は、発注者と受注者が対等な関係ではないという語感を与えらるゝとの指摘がある。
- 時代の変化に伴い、発注者である大企業の側でも「下請」という用語は使われなくなっている。

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)

【発注者としての声】



発注者から「下請」企業と呼称された経験の有無
(n=3,583)

【受注者としての声】



(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」

問. 改正下請法で禁じることとした「協議に応じない一方的な価格決定の禁止」とは、どのような場合があてはまるのか

(R7.5.15参議院経済産業委員会 古賀之士議員より)

答. 実効的な協議を確保することを旨とする規定で、以下の条件に合致した場合が該当する

- ①費用その他の条件変動(コスト上昇等)など事情が生じる
- ②受注者から協議を求める
- ③委託者が協議に応じない(委託者が受注者が求めた説明をしない等)
- ④委託者が一方的に価格を決定(据置き、わずかな引き上げ)する
- ⑤受注者の利益を不当に損なう

(公正取引委員会)



問. 形式上協議に応じた風を装うなど、形骸化が懸念されるがどのように対処するのか。

(R7.5.9参議院本会議 村上亨子議員より)

答. 実質的に協議に応じていない事例を法律の運用基準などに記すことを想定。

(事例)

- ①取引の打ち切りを示唆して協議に応じない
- ②協議の求めを拒み、無視し、又は先延ばしにしたりして協議に応じない

※事業者ヒアリングなどで協議の実態を把握のうえ事例を掲載することを
検討 **(伊東内閣府特命大臣)**



問. 荷主と運送事業者の関係が下請法の対象取引に加えられ、事業所管省庁に指導権限が付与されたことでどのような効果があがるのか。

(R7.4.11衆議院本会議 松嶋みどり議員より)

答. 協議に応じない一方的な価格決定の禁止、国土交通大臣による下請法指導・助言、トラック・物流Gメンへの情報提供の報復措置(転注)の禁止、公取・中企庁とのノウハウ共有などがあげられる。

(中野国土交通大臣)



問. 着荷主の現場(荷卸し場)で発荷主とトラック事業者との契約にない附帯業務が行われる場合など、着荷主に対するアプローチはどうか。

(R7.5.15参議院経済産業委員会 磯崎哲史議員より)

答. 予め荷卸し場での附帯業務が予定される場合は、発荷主と着荷主との契約にその旨が盛り込まれ、契約の適正化が図られる。

公正取引委員会では、着荷主が対価を発荷主に支払わない不公正な場合などへの対応を検討していく。

(伊東内閣府特命大臣)



問. 改正下請法施行期日(R8.1.1)に向けた手続きと、周知の方法は。

(R7.5.9 参議院本会議 村上亨子議員より)

答. 手続きは以下のとおり

①R7. 7月頃：政省令案パブコメ

②R7.10月頃：政省令成案公表

周知・広報については以下のとおり

①成立後速やかに実施

②R7.10月頃：政省令成案に基づくパンフレット等配付

※周知・公表は事業所管官庁と連携して各業界団体通じた周知等を実施

(公正取引委員長)



問. 下請法違反事業者への対応は。
(R7.4.16衆議院経済産業委員会 鈴木岳幸議員より)

答. ① **勧告・現状回復** (下請法による行政指導)
(例) 附帯業務の料金支払い等、金額・遅延利息も勧告書に記載
※ 令和5年度、受注者6千社に237億円の現状回復を実現。

② **排除措置命令・課徴金納付命令**
(独禁法「優越的地位の濫用」に基づく行政処分)
※ 排除措置命令に従わない場合、2年以下の懲役または300万円以下(法人・団体は3億円以下)の罰金が科される。

(公正取引委員会)



- 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 物流改正法質疑応答紹介
- 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

- ・商慣行見直しについて**同業他社の好事例**が知りたい。
- ・**荷受け側の協力**。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**運往復積荷の安定的確保**
- ・荷主の理解と消費者の行動変容、トラックドライバーの待遇改善

利用運送事業者の皆さんから

- ・下請けの規制より、**下請けに流す際の利益率の固定**が必要。

倉庫業者の皆さんから

- ・荷主企業へ向けての活動内容とその反応が知りたい。
(荷主企業への意識づけは、物流事業者に比べまだまだ遅れてると感じる為)

発荷主の皆さんから

- ・**着荷主の経営者、経営層、管理職向け周知・説明会**、行動変容を起こさせる様な場も必要。
- ・複雑にしないこと、責任範囲を明確にすること。**配送能力不足に対する消費者の意識改革**。

その他の皆さんから

- ・改善基準告示規制、**真面目に対策していた事業者がバカを見ることがないように**して欲しい。

- 当社は管理部門として、現場の活動以外にも運送事業者などと直接面談、ヒアリングを順次行っていますが、やはり「これまでの関係があり、関係性を壊しそうで本来希望する値上げは荷主に言いづらい」との話が大勢を占めています。拠点によっては、運送会社面談から「実は・・・」「できれば・・・」との本音が聞き取れ、その場合は主観的な市場価格（運賃）と比較するなど、管理部門として値上げの指示を行っています。結果、運送事業者から感謝の言葉をもらえております。
- 企業によっては、やるべきこと、必要なことではあるものの、社内的には難しい立ち位置であることも想像します。当社の社内意識は、周知等々を行うことで随分と変わり、経営層の理解も進んできました。
- 進まない荷主企業に関しては、一定レベル以上の管理職、経営層を対象に、説明会などを直接的に招待することも必要だと思えます。
- そうすることで、見えてくる理想と現実もある、そこからの打開策、場合によっては軌道修正をするなど、スピード感も変わってくるのではと思います。

物流改正 2 法

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・実運送体制管理簿を作りつつも、**実運送してくれる会社からメールや書類が送られてきません。**

利用運送事業者の皆さんから

- ・物流新二法について、多重下請け構造の抑制が期待されているが、どの程度の効果を見込んでいるのか知りたい。**そもそもなぜ多重下請け構造になるのか**、国の見解を聞きたい。

倉庫業者の皆さんから

- ・物流関連の法律改正や整備

発荷主の皆さんから

- ・**荷主もしくはトラックドライバーの責任範囲をより具体的にして欲しい。**罰則は設けるのか。
- ・特定荷主選定の重量算出方法

人手不足について

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・業界全体としてのドライバー不足および人材不足。世間からの評価・地位・待遇をアップさせ、魅力ある業界にする必要がある

事前にいただいた問題意識等

運賃・料金、輸送コスト

元請トラック事業者の皆さんから

- ・運賃引き上運賃引き上げ、運賃の適正化、運賃の適正化

利用運送事業者の皆さん

- ・適正運賃收受（運賃交渉）について各社の取組み状況について知りたい

倉庫業者の皆さんから

- ・冷食のリードタイム延長に伴い、**鉄道、内航船のモーダルシフトが普及していく可能性**を知りたい。

発荷主の皆さんから

- ・**幹線輸送の自動運転による法整備と中継点の整備**
- ・複雑にしないこと、責任範囲を明確にすること。**配送能力不足に対する消費者の意識改革。**
- ・**モーダルシフトはトラック輸送に対して制約が多過ぎる様に思う**が、活用している事例を知りたい。
- ・問題認識はあり、急ぎ取り掛かりたいのは、パレット輸送・納品であるが…。**商社特有の商流**もあり、解決の糸口が見えづらい。
- ・**バース予約システムは実態とそぐわない**（予約枠が少ない・希望時間通りにいかない）

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

- ・実運送体制管理簿を作りつつも、**実運送してくれる会社からメールや書類が送られてきません。**

利用運送事業者の皆さんから

- ・物流新二法について、多重下請け構造の抑制が期待されているが、どの程度の効果を見込んでいるのか知りたい。**そもそもなぜ多重下請け構造になるのか**、国の見解を聞きたい。

倉庫業者の皆さんから

- ・物流関連の法律改正や整備

発荷主の皆さんから

- ・**荷主もしくはトラックドライバーの責任範囲をより具体的にして欲しい。**罰則は設けるのか。
- ・特定荷主選定の重量算出方法

人手不足について

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・業界全体としてのドライバー不足および人材不足。世間からの評価・地位・待遇をアップさせ、魅力ある業界にする必要がある

周知について

利用運送事業者の皆さんから

- ・顧客の努力義務の理解度の低さが問題であり、**荷主都合でのわがままな変更**に振り回されている。顧客へ営業同行訪問で説明をしているが認識度は低く困惑。荷主に理解させるには、もっとメディアでこの現状を伝え危機感を持たせるべき。

発荷主の皆さんから

- ・世間にあまり浸透していないイメージあり。メディアなどを利用してもっと発信して欲しい。
- ・特定荷主選定の重量算出方法

トラック・物流Gメンについて

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内容について直近の活動状況について知りたい

発荷主の皆さんから

- ・トラックGメンがどのような活動を行っているのか？ 実際には是正対応となった事例

- 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 物流改正法質疑応答紹介**
- ⑤ 参考資料

トラック物流問題に関する認識

真荷主含めた物流全体へ関わるプレイヤー全体の
効率化優先の意識改革【貨物利用運送事業者】

荷主の協力、荷主の当事者意識の向上
【倉庫業者】

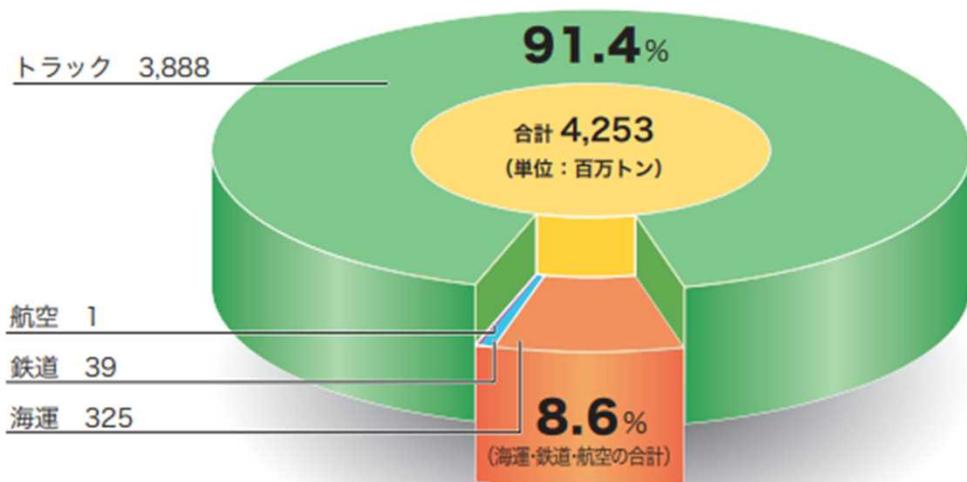
配送能力不足に対する 消費者の意識改革
【発荷主】

国内物流の大勢を担うトラックと規模の現状

トンベース9割、トンキロベース5割強、それでも事業者の多くは中小零細企業

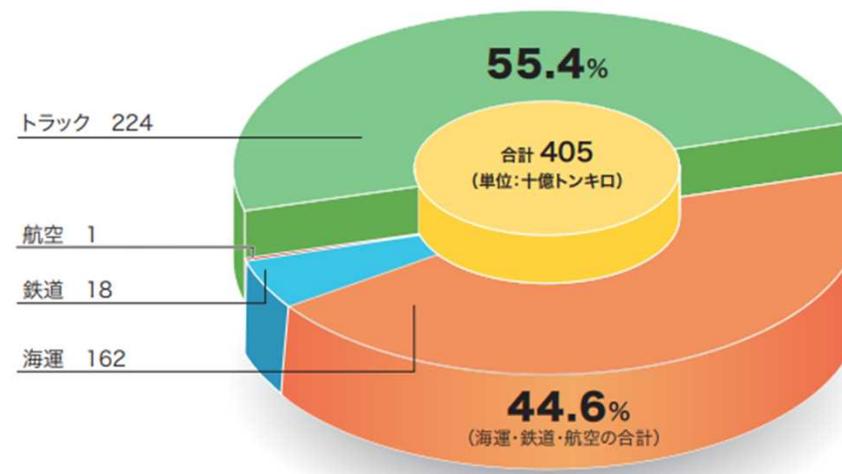
◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

トンベース



◆ 輸送機関別分担率 (令和3年度)

トンキロベース



※用語解説

トンキロ=トン数に輸送距離を乗じてその仕事量をあらわした単位で、1トンのものを10キロメートル輸送したときは10トンキロとなる。

車輛数別

両	10両以下	11 ~ 20	21 ~ 30	31 ~ 50	51 ~ 100	101 ~ 200	201 ~ 500	501両以上	計
事業者数	34,327	13,210	6,042	4,787	3,107	962	315	94	62,844
構成比(%)	54.6%	21.0%	9.6%	7.6%	4.9%	1.5%	0.5%	0.1%	100.0%

従業員数別

人	10人以下	11 ~ 20	21 ~ 30	31 ~ 50	51 ~ 100	101 ~ 200	201 ~ 500	301-1,000	1,001人以上	計
事業者数	30,806	14,012	6,602	5,473	3,790	1,465	369	248	79	62,844
構成比(%)	49.0%	22.3%	10.5%	8.7%	6.0%	2.3%	0.6%	0.4%	0.1%	100.0%

資本金別

円	100万円以下	101-300	301-500	501-1,000	1,001-3,000	3,001-5,000	5,001-1,0000	10,001-3億円	3億円超	その他	計
事業者数	3,276	10,210	7,535	20,442	14,114	2,600	1,285	286	302	2,794	62,844
構成比(%)	5.2%	16.2%	12.0%	32.5%	22.5%	4.1%	2.0%	0.5%	0.5%	4.4%	100.0%

消費者と荷主とトラック事業者の関係、今は…。



消費者

「商品を安く手に入れたい」、「商品を早く届けて欲しい」

「安く売るため仕入れ価格や運賃を極力安くしよう」
「消費者に早く届けるため商品の到着時間を早めにしよう」



小売（荷主）

「運賃が上がらず、作業料金も貰えず、賃金もあがらない」
「労働環境が過酷で体がもたない」



マクロ

トラックドライバーのなり手不足による物流の停滞

(社会全体において不合理な事象)

ミクロ

「安く売るため仕入れコスト(運賃)を極力安くしよう」
「消費者に早く届けるため商品の到着時間を早めにしよう」

(荷主にとって経済合理的な行動)

ミクロ

「商品を安く手に入れたい」、「商品を早く届けて欲しい」

(消費者にとって経済合理的な行動)

合成の誤謬

合成の誤謬を克服するには**政治的な力**(=法律による規制的措施)が必要。

時間外労働の上限規制設定の経緯

長時間労働で稼ぎたいドライバーがいても、「誰でも働ける環境」を作るため上限規制が必要

労働政策審議会労働条件分科会での議論

- ・運輸・郵便業は他産業に比べ週労働時間60時間以上の雇用者の割合が特に高い。
- ・**収入を確保するために長時間労働する労働者がいるのも現状。**
- ・しかし労働者が入ってきやすい業界の環境を労使双方でつくり上げる必要がある。
- ・鍵を握るのは商慣行の改善。課題の解決に向けて、業界・企業の枠を超えた協力が不可欠。
- ・荷主企業の協力といった全体の対策も含めた取組が改善基準告示の遵守につながる。



労働政策審議会にて必要性確認

- ・人口減少社会において、誰でも働ける環境を整える必要がある。
- ・しかし日本の現状は長時間労働者が多く、健康の確保や仕事と家庭生活の両立が困難。
- ・「過労死ゼロ」、女性や高齢者が働きやすい社会の実現のため、長時間労働是正が必要。



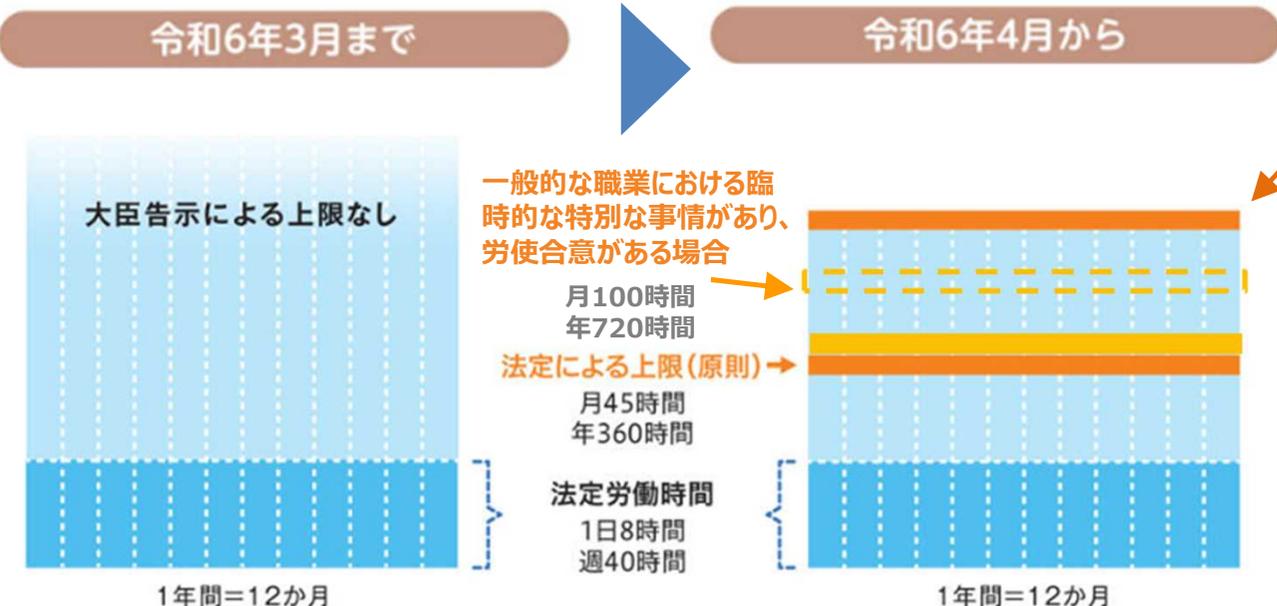
働き方改革関連法(2018(平成30)年6月29日成立)で**必要性明記** (法案提出理由)

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を推進するため時間外労働の限度時間の設定 (略) 等措置を講じる**必要**がある。

2024年4月から施行された規制と2024年問題

時間外労働時間規制が施行され、一方で物流への影響が懸念されています。(2024問題)

○時間外労働規制 (労働基準法による規制)

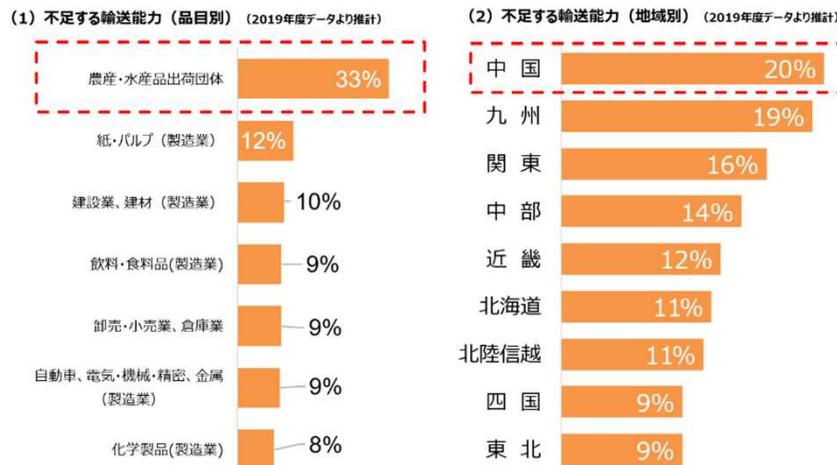


トラックドライバーの
法律による時間外労働時間上限 (特別条項)
年960時間まで

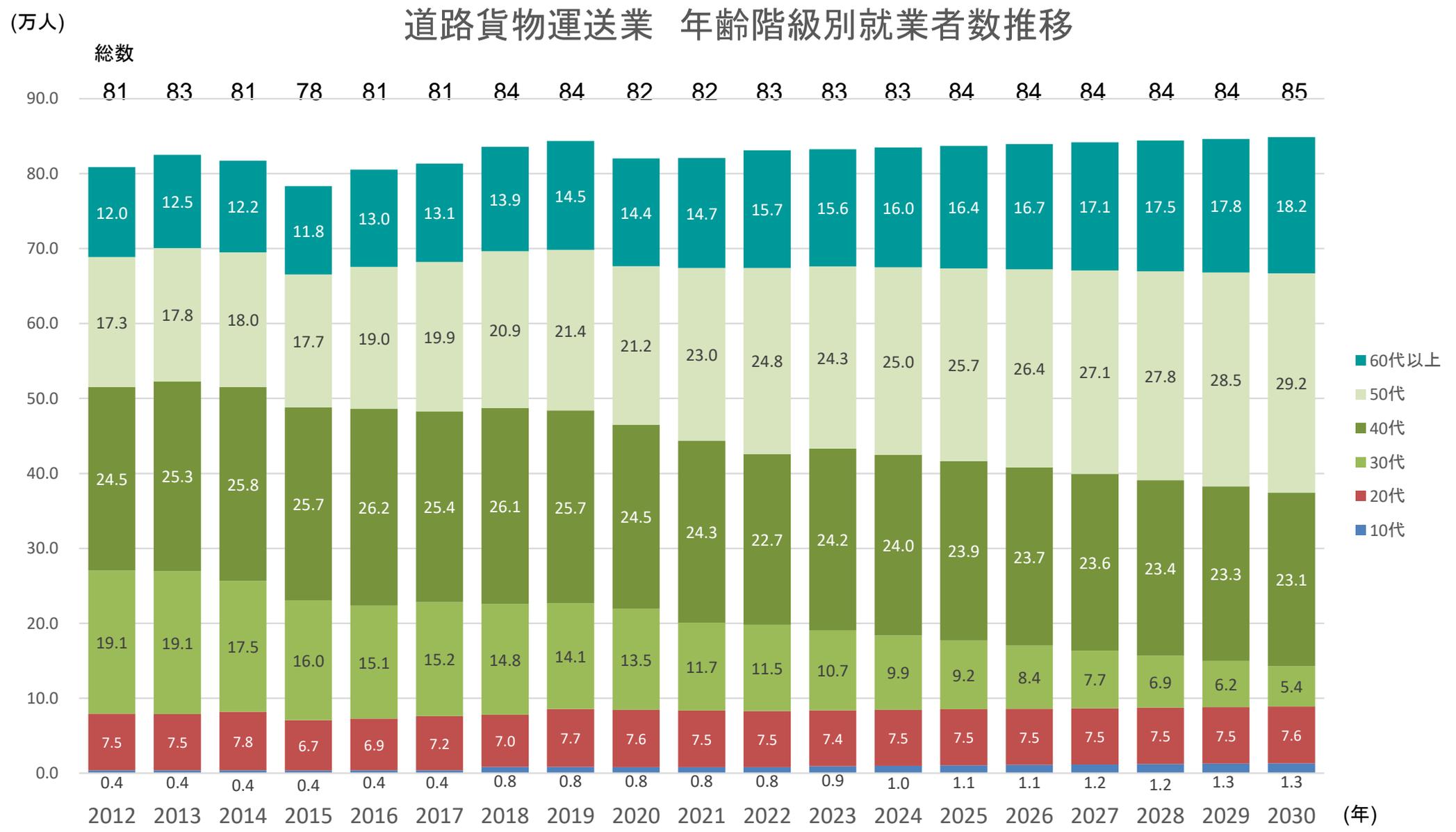
物流の一部停滞など影響懸念
⇒いわゆる「2024年問題」

具体的な対応を行わなかった場合、
以下のとおり輸送能力が不足する可能性がある。
2024年度…輸送能力が約14% (4億トン相当) 不足
2030年度…輸送能力が約34% (9億トン相当) 不足

○拘束時間規制 (改善基準告示による規制)



2024年問題の本質は、ドライバーの高齢化、若者離れによる将来的なドライバー不足です。



資料：総務省「労働力調査」より中国運輸局自動車交通部貨物課が作成。
 ※道路貨物運送業従業者数(総数)に年齢階級別構成比を乗じて計算。2023以降については過去の数字を元に回帰直線により推計。
 端数処理の関係で合計が一致しない場合がある。

2024年問題解決に向け、政府は様々な施策を実施し、国会では法改正を実施

平成27年 5月	「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」設置 (国交省・厚労省主催) 中央、47都道府県に協議会を設置。関係者(構成員:トラック運送事業者・荷主・学識経験者・行政)で検討・取組みを推進。
平成30年 7月	「働き方改革関連法」公布 トラックドライバーにも時間外労働上限規制適用(施行は5年間猶予)
平成30年12月	「貨物自動車運送事業法」一部改正 (議員立法)公布 「荷主対策の深度化」、「標準的な運賃」等を制度化。
令和2年2月～令和5年5月 コロナ過における各種行動制限	
令和 4年 9月 ～令和 5年 8月	「持続可能な物流の実現に向けた検討会」 物流を持続可能なものとしていくための方策を検討するため、有識者、関係団体及び関係省庁からなる検討会を設置。
令和 5年 6月	「物流革新に向けた政策パッケージ」とりまとめ 「商慣行の見直し(トラックGメン創設)」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」の3つ柱として進めるべき各種政策を明示 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」策定 国交省、経産省、農水省が、着荷主、物流事業者について実施が必要な事項、実施を推奨される事項を整理。
令和 5年10月	「物流革新緊急パッケージ」とりまとめ 早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手、必要な予算の確保し、可能な施策を前倒し、緊急的に取り組む。
令和 5年12月	「令和5年度補正予算」成立 (13兆1,992億円 (物流革新緊急パッケージ関係:一般331億、エネ特409億、財政融資200億)) 政府与党が打ち出した「デフレ完全脱却のための総合経済対策」を実行するための財政的な裏付けとして編成。
令和 6年 2月	「2030年度に向けた政府の中長期計画」とりまとめ 「物流の2024年問題」の対策指針として、24年度にトラック運転手の賃金を10%引き上げることなどを目指すことを明記。 「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物効法)及び貨物自動車運送事業法(トラック法)の一部を改正する法律案」(改正物流法案)閣議決定、国会提出 荷主・物流事業者に対する規制【流通業務総合効率化法】、トラック事業者の取引に対する規制【貨物自動車運送事業法】、軽トラック事業者に対する規制【貨物自動車運送事業法】を規定。
令和 6年 5月	5月15日 改正物流法(物効法・トラック法) 公布

改正物流法の概要（R6.5.15公布）

2024年問題解決に向け、政府は様々な施策を実施し、国会では法改正が行われました。

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

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。
- 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。

一定規模の以上の事業者

- 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**。

貨物自動車運送事業法（トラック事業者の取引に対する規制）

- 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**。
- 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**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、**管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（軽トラック事業者に対する規制）

- 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。

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

物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響

物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響は。
【発荷主】

法改正によりトラック運送事業者が気を付けるべき
点を教えてほしい。【倉庫業者】

物流 2 法改正による具体的な規制内容について知
りたい。【利用運送事業者】

荷主・物流事業者に対する規制的措施

国交大臣・経産大臣・農水大臣

基本方針

基本方針に基づき定める

荷主事業所管大臣

判断基準

指導・助言
勘案して

意見

国土交通大臣

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)

物流効率化の
ための措置

(努力義務)



「基本方針」のポイント

(1) 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
- ・ 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

- ・ 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(3) 荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ **積載効率の向上** ・ **荷待ち時間の短縮** ・ **荷役等時間の短縮**

(4) トラックドライバーへの負荷の低減に対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

(5) その他

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割（消費者、国、地方公共団体、施設管理者、経済界等）

①流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律関係

- 法律名を「物資の流通の効率化に関する法律」に改正
- 全ての荷主・物流関係事業者に**判断基準**に基づく物流効率化の努力を義務付け。

②貨物自動車運送事業法関係

- 真荷主、トラック事業者間の**運送契約には書面の相互交付**を義務付け。
- 元請トラック事業者には**実運送体制管理簿の作成・保存**を義務付け。
- 他の運送を利用**する事業者には**書面の交付**を義務付け。
- 他の運送を利用する一定規模以上のトラック事業者には、**運送利用管理規程の作成、運送利用管理者選任**を義務付け。
- 貨物軽自動車運送事業に係る安全対策**
(安全管理者選任、届出、講習受講運転者台帳作成、保存等)

- **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。

※示された判断基準とは違う方法が有効的であればそちらを措置を選択して良い。

① 積載効率の向上

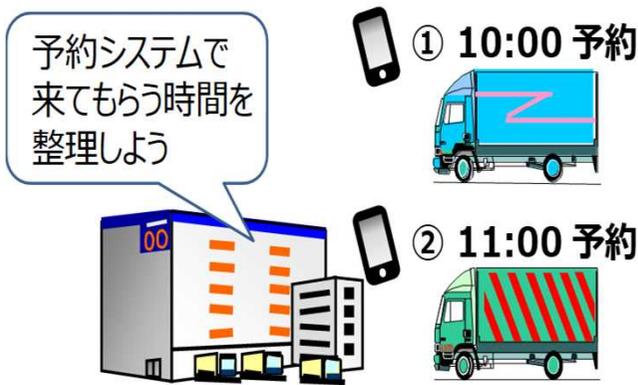
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



(例)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
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



(例)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
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



(例)パレットの利用や検品の効率化

物流の各主体について

荷主

第一種荷主

トラック事業者と運送委託契約を結ぶもの
(主に発荷主)

第二種荷主

貨物を受け取り、受け取らせるもの又は預け、預けさせるもの (主に着荷主)



発荷主が運送手配 (契約) を行う場合

第一種荷主 = 発荷主 第二種荷主 = 着荷主

着荷主が運送手配 (契約) を行う場合

第一種荷主 = 着荷主 第二種荷主 = 発荷主

連鎖化事業者

いわゆるフランチャイズチェーンの「本部」



※フランチャイズビジネスにおいて、フランチャイズチェーンの「本部」が、加盟店 (連鎖対象者) と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合 (フランチャイズチェーンの本部が加盟店を通じて、実質的に加盟店と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合も含む。)

事業者

貨物自動車運送事業者等



一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者、特定二種貨物利用運送事業者

貨物自動車関連事業者



倉庫業者、港湾運送事業者、航空貨物運送事業者、鉄道貨物運送事業者で、トラックドライバー (運転者) との間で、貨物の受渡しを行う者

物流の各主体の努力義務と主な取組内容

荷主・物流事業者は、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮や運転者一人当たりの積載効率を高めるよう努力する義務があります

努力義務	各主体の努力義務対象						取組内容（抜粋）
	第一種荷主 （主に発荷主）	第二種荷主 （主に着荷主）	連鎖化事業者 〔フランチャイズ チェーン本部〕	貨物自動車 運送事業者 等	倉庫業者	左記以外 〔港湾運送 航空運送 鉄道〕	
1.積載効率の向上 1回の運送でトラックに積載する貨物量を増加する	○	○	○	○			<ul style="list-style-type: none"> ●複数荷主の貨物の積み合わせ ●繁閑差の平準化、納品日の集約 ●物流・販売・調達等関連部門の連携
2.荷待ち時間の短縮 ドライバーが到着した時間から荷役等の開始時間までの待ち時間を短縮する	○	○	○		○		<ul style="list-style-type: none"> ●トラック予約受付システムの導入 ●混雑日時を回避した日時設定
3.荷役等時間の短縮 荷役（荷積み・荷卸し）等の開始から終了までの時間を短縮する	○	○			○	○	<ul style="list-style-type: none"> ●輸送用器具導入による荷役等の効率化 ●パレット標準化 ●タグ導入等による検品の効率化 ●事前出荷情報の活用
4.実効性の確保	○	○	○	○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> ●責任者の選任、社内教育体制 ●取組の実施状況・効果の把握 ●物流データの標準化の取組 ●関係事業者間での連携推進

荷主の判断基準等について(省令記載事項)

(1) 積載効率向上に向けて行うべきこと

第一種荷主	①	トラック事業者が、「 貨物の積合せ 」、「 配送の共同化 」、「 帰り荷の積載 」などを行えるよう、 必要な時間把握等 による、 当該時間の確保 。
	②	「 貨物量の平準化 」、「 受渡日及び時刻又は時間帯の集約 」等貨物の 出荷量及び入荷量の適正化 。
	③	「 配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用 」等による、 配車計画又は運行経路の最適化 。
	④	措置が適正かつ円滑に行われるよう、 貨物の運送に係る各部門間の連携促進 。
第二種荷主	①	第一種荷主が 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について 協議を申し出た場合の協力 。
	②	措置が適正かつ円滑に行われるよう、 貨物の運送に係る各部門間の連携を促進 。

荷主の判断基準等について(省令記載事項)

(2) 荷待ち時間の短縮に向けて行うべきこと

第一種荷主

- ① **物流センター等の処理能力を超えた車の集中がないよう状況を把握し、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散**
- ② **バース予約システム等の導入を行うとともに、これを適切に活用すること等により、貨物自動車の到着時刻を調整**
- ③ **倉庫業者に対し入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、倉庫での貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散**

第二種荷主

- ① **物流センター等の処理能力を超えた車の集中がないよう状況を把握し、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散**
- ② **バース予約システム等の導入を行うとともに、これを適切に活用すること等により、貨物自動車の到着時刻を調整**
- ③ **倉庫業者に対し入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、倉庫での貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散。**

荷主の判断基準等について (省令記載事項)

(3) 荷役等時間の短縮に向けて行うべきこと

第一種荷主	①	「パレット等荷役の効率化に資する輸送用器具導入」、 「標準パレットの使用」、「運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造り」、「フォークリフト又は荷役等を行う人員の適切配置」等による、 荷役等の効率化
	②	「第二種荷主、倉庫業者、トラック事業者に対する貨物情報の事前通知」、「検品を効率化するための機械導入」等による、 検品の効率化
	③	「バース、荷捌き所の適正なスペース確保」等による、 荷役等を円滑に実施できる環境の整備
第二種荷主	①	「検品を効率化するための機械導入」等による、 検品の効率化
	②	「フォークリフト又は荷役等を行う人員の適切配置」等による、 荷役等の効率化
	③	「バース、荷捌き所の適正なスペース確保」等による、 荷役等を円滑に実施できる環境の整備

荷主の判断基準等について(省令記載事項)

(4) 取組の実効性を確保するため行うべきこと

第一種・第二種荷主	①	「物流効率化の責任者選任等必要な体制整備」、「従業者に対する物流効率化に向けた研修実施」等
	②	「荷待ち時間等」、「積載効率の向上」、「トラックドライバーの運送・荷役等の効率化」のために実施した取組及びその効果の適切な把握
	③	「倉庫業者に対する荷待ち時間等の短縮に関する提案」、「倉庫業者から提案を受けた場合の必要な措置」
	④	「物資の流通に係るデータの標準化の実施」等、物資の輸送に関する多様な主体との連携を通じた効率化の為の取組実施の円滑化
	⑤	「運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定」等、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握できるようにする措置
	⑥	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 必要な場合における取引先に対する協力要請

連鎖化事業者の判断基準等について(省令記載事項)

(1) 積載効率向上に向けて行うべきこと

連鎖化事業者

- | | |
|---|--|
| ① | 第一種荷主が 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について 協議を申し出た場合の協力。 |
| ② | 「貨物量の平準化」、「受渡日及び時刻又は時間帯の集約」 等貨物の出荷量及び入荷量の適正化。 |
| ③ | 「配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用」 等による、配車計画又は運行経路の最適化。 |
| ④ | 措置が適正かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る各部門間の連携促進。 |

(2) 荷待ち時間の短縮に向けて行うべきこと

連鎖化事業者

- | | |
|---|---|
| ① | 物流センター等の処理能力を超えた車の集中がないよう状況を把握し、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散 |
|---|---|

(4) 取組の実効性を確保するため行うべきこと

連鎖化事業者

- ① 「物流効率化の責任者選任等必要な体制整備」、「従業者に対する物流効率化に向けた研修実施」等
- ② 「荷待ち時間等」、「積載効率の向上」、「トラックドライバーの運送・荷役等の効率化」のために実施した取組及びその効果の適切な把握
- ③ 「物資の流通に係るデータの標準化の実施」等、物資の輸送に関する多様な主体との連携を通じた効率化の為の取組実施の円滑化
- ⑥ 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
必要な場合における取引先に対する協力要請

(1)積載効率向上に向けて行うべきこと

トラック事業者

- | | |
|---|--|
| ① | 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等による、 輸送網の集約 |
| ② | 荷主や他のトラック事業者等との協議実施による、 配送の共同化 |
| ③ | 求貨求車システム等を活用した復荷の確保による、 実車率の向上 |
| ④ | 配車システムの導入等による、 配車・運行計画の最適化 |
| ⑤ | 輸送量に応じた大型車両の導入等による、 積載することが可能な貨物の総量増加 |

トラック事業者の判断基準について(省令記載事項)

(2) 取組の実効性を確保するため行うべきこと

トラック事業者

- ① 「積載効率の状況」、「トラックドライバーの運送・荷役等の効率化」のために実施した取組及びその効果の適切な把握
- ② 荷主に対する「複数の荷主の貨物を積み合わせて運送すること等に必要な運賃の設定」、「パレットその他の輸送用器具の利用等物流効率化の提案」
- ③ 「物資の流通に係るデータの標準化の実施」等、物資の輸送に関する多様な主体との連携を通じた効率化の為の取組実施の円滑化
- ④ 「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
必要な場合における取引先に対する協力要請
- ⑤ 「テールゲートリフターの導入」、「貨物の積卸しのための施設の整備」等の取組実施により増加するトラックドライバーの負荷低減への配慮
- ⑥ 関係法令遵守、過積載による運送等輸送の安全を阻害する行為の防止

(1) 荷待ち時間の短縮に向けて行うべきこと

貨物自動車関連事業者(倉庫)

①

物流センター等の処理能力を超えた車の集中がないよう状況を把握し、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散。

②

バース予約システム等の導入を行うとともに、これを適切に活用すること等により、貨物自動車の到着時刻を調整。

(2) 荷役等時間の短縮に向けて行うべきこと

貨物自動車関連事業者(倉庫・港湾運送・航空・鉄道)

①

「**バース、荷捌き所の適正なスペース確保**」等による、**荷役等を円滑に実施できる環境の整備**

②

「**荷役等に先行する貨物の搬出**」又は「**荷役等に後続する貨物の搬入**」の手順に係る**マニュアルの整備、周知等**による**搬出・搬入の迅速な実施**

③

「**フォークリフト又は荷役等を行う人員の適切配置**」、「**発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償)**」、「**荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償)**」等による**荷役等の効率化**

④

「**検品を効率化するための機械導入**」等による**検品の効率化**

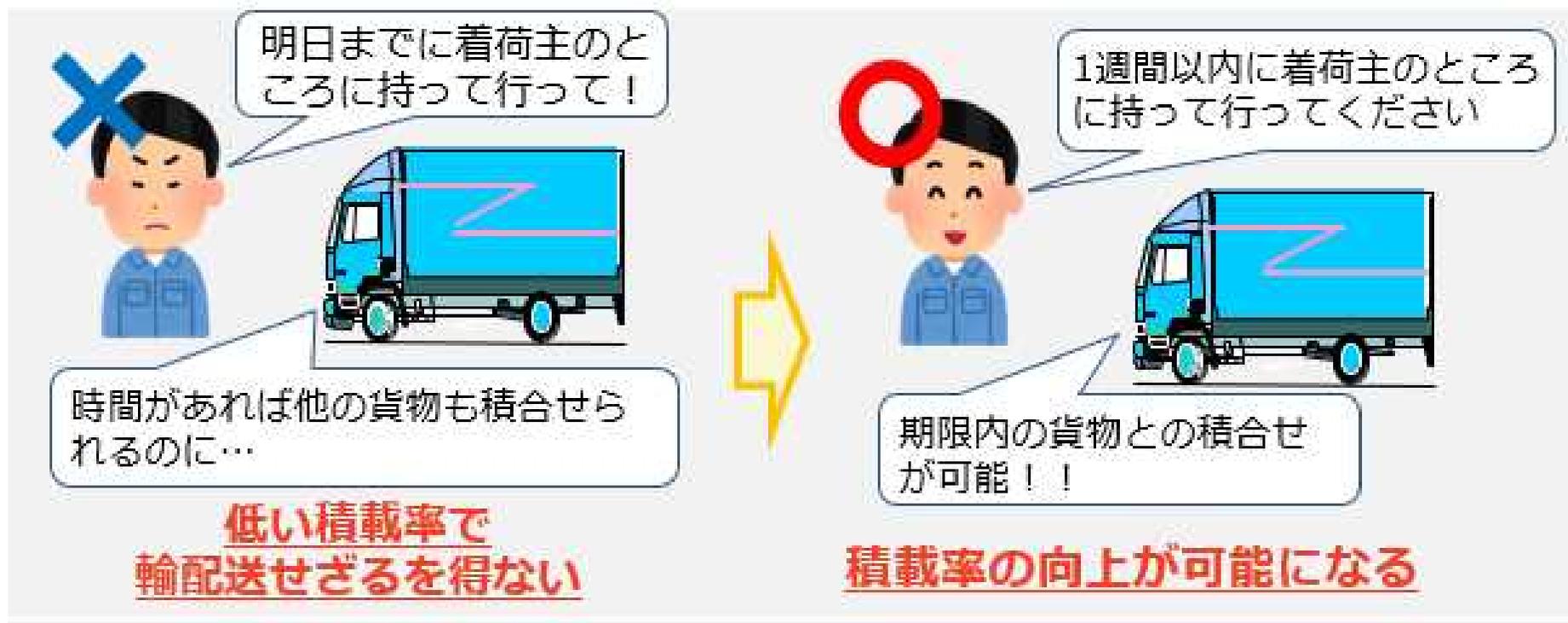
(3) 取組の実効性を確保するため行うべきこと

貨物自動車関連事業者(倉庫・港湾運送・航空・鉄道)

- ① 「物流効率化の責任者選任等必要な体制整備」、「従業者に対する物流効率化に向けた研修実施」等
- ② 「荷待ち時間等」、「荷役等時間(貨物自動車輸送事業者のみ)」、「効率化」のために実施した取組及びその効果の適切な把握
- ③ 「荷主・トラック事業者に対する物流効率化・荷待ち時間等の短縮に関する提案」、「荷主・トラック事業者から提案を受けた場合の必要な措置」
- ④ 「物資の流通に係るデータの標準化の実施」等、物資の輸送に関する多様な主体との連携を通じた効率化の為の取組実施の円滑化
- ⑤ 無人搬送車の導入等、倉庫業者等の管理する施設における作業の自動化
- ⑥ 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
必要な場合における取引先に対する協力要請

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例①

第一種荷主 **トラック事業者が、「貨物の積合せ」、「配送の共同化」、「帰り荷の積載」などを行えるよう、必要な時間把握等により、当該時間を確保する。**

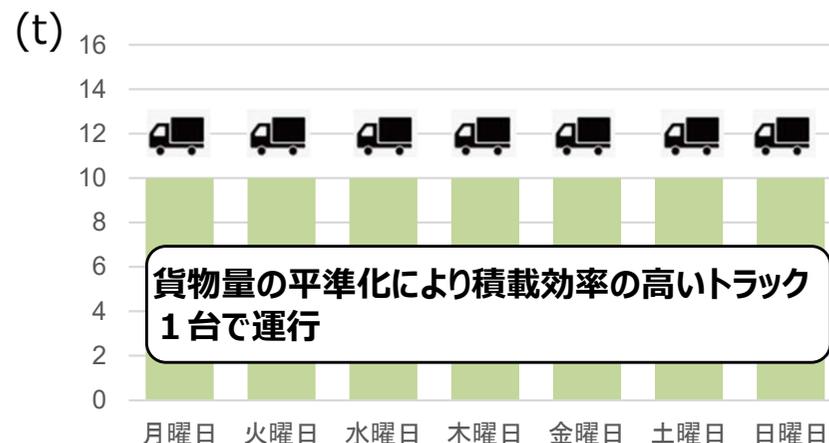
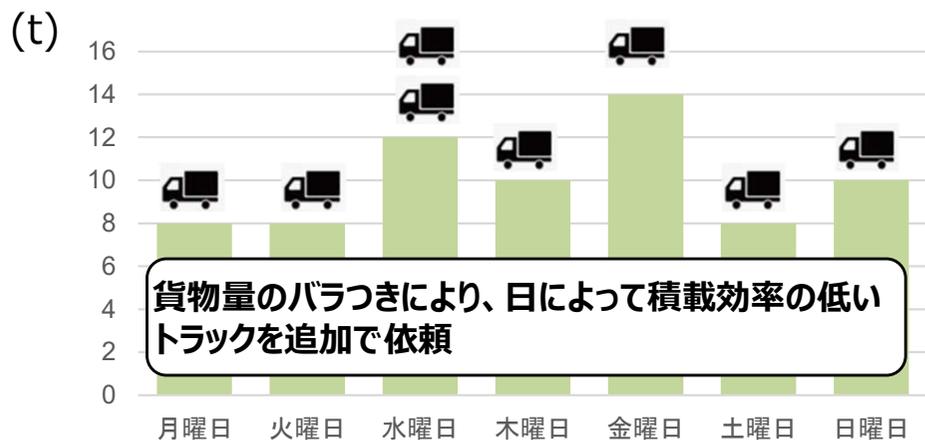


積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例②

第一種荷主

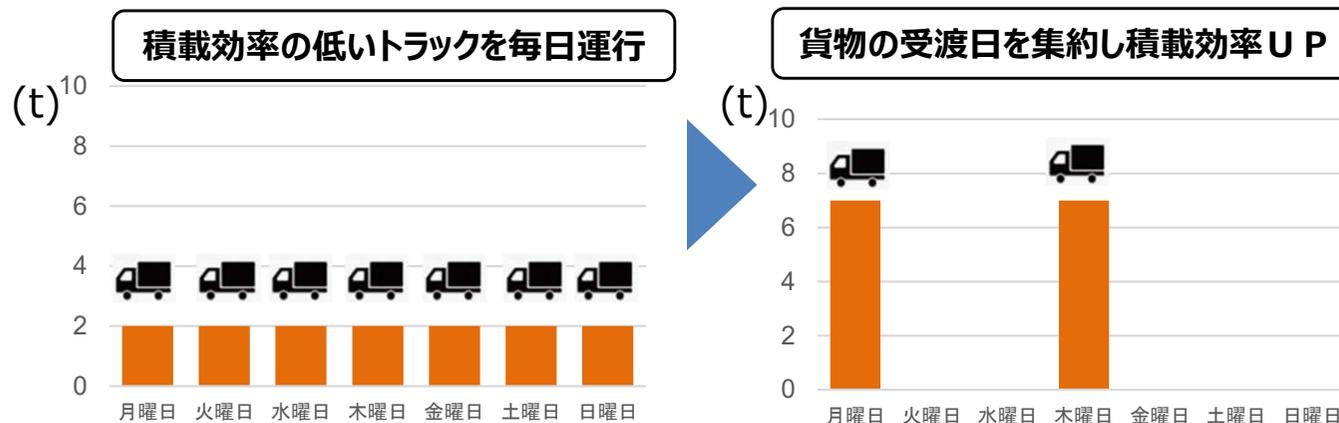
「貨物量の平準化」、「受渡日及び時刻又は時間帯の集約」等
貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図る。

【貨物量の平準化】

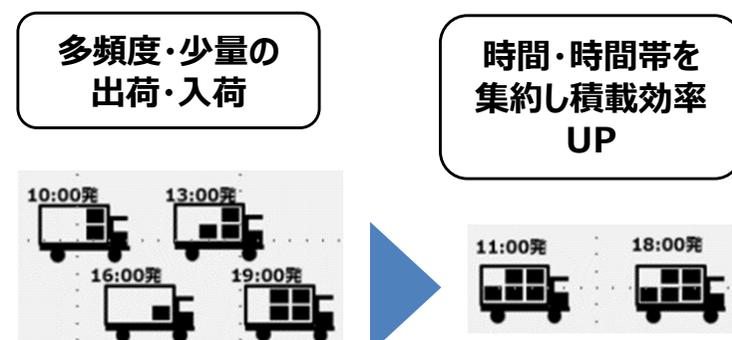


【受渡日、時刻、時間帯の集約】

受渡日の集約



受渡時刻・時間帯の集約



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例③

第一種荷主 「配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用」等により、配車計画又は運行経路の最適化を図る。

【配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用】



配車支援・計画システムのイメージ

車両情報

ドライバー、登録番号、拠点名称、積載量など

1号車
2号車
...号車

受注情報

積込・納品の別、荷主名称、配達場所、重量、容積、数量、時間指定、庭先条件、運賃など

A
B
C...

情報の入力

配車の結果

車両	時間	配達先				合計	
		A倉庫	B店	C社		重量	距離
1号車	8:00~17:45					6.84トン	227.2km
2号車	9:00~18:00					1.58トン	150.7km
...号車	8:30~19:00	...倉庫	...社	...店	...店	...トン	...km

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例④

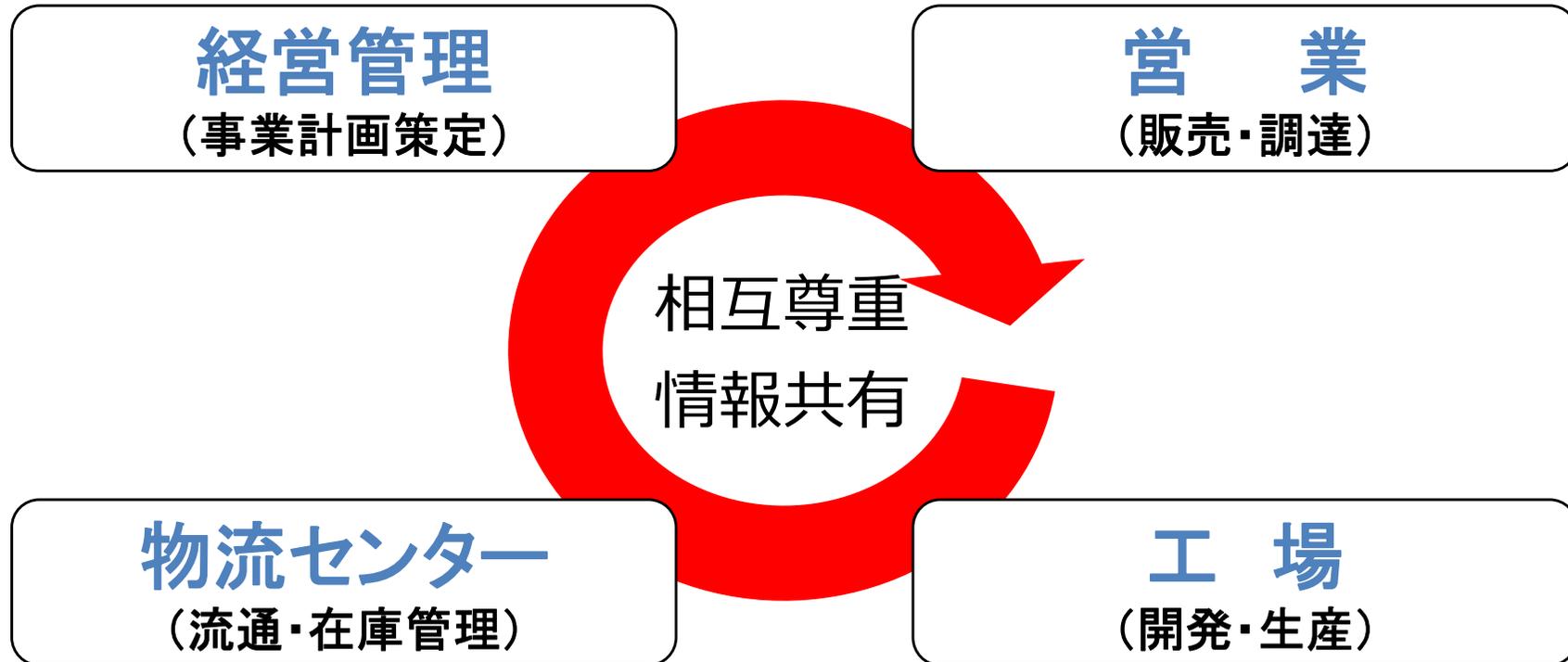
第一種荷主

第二種荷主

連鎖化事業者

措置が適正かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に関する各部門間の連携促進を図る。

【各部門間の連携促進】



※連鎖化事業者(フランチャイズ本社)については、連鎖対象者(フランチャイズ)との連携も促進。

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑤

第二種荷主

連鎖化事業者

第一種荷主が貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について**協議を申し出た場合の協力。**

【第一種荷主が協議を申し出た場合の協力】

- ・貨物の受渡日
- ・貨物の受渡時刻
- ・貨物の受渡を行う時間帯
協議したい



第一種荷主

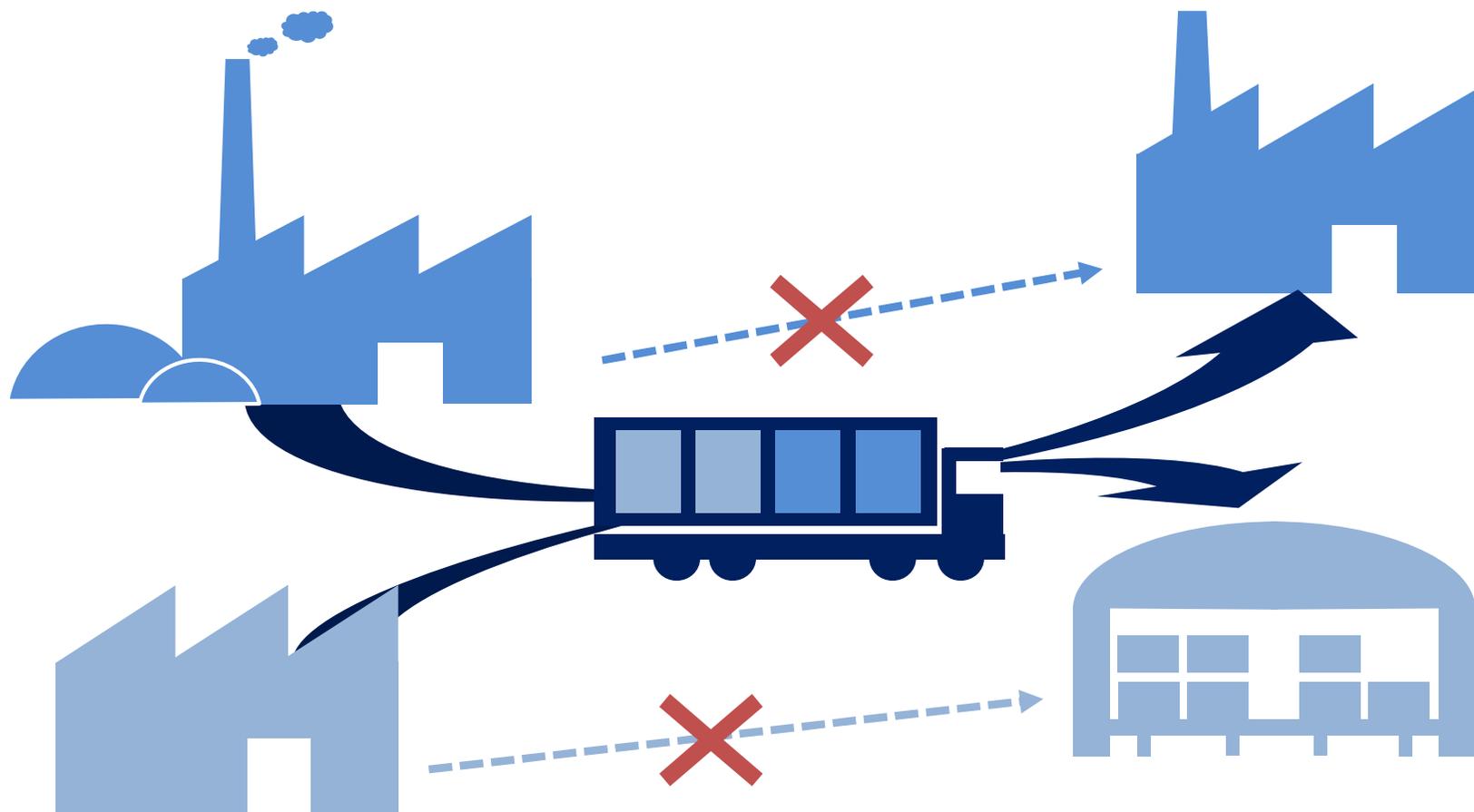
第二種荷主
連鎖化事業者

発荷主の協議申出に応じるとともに、必要な協力を行う義務

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑥

トラック事業者 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等による、**輸送網の集約**

【積合せによる輸送網集約】



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑦

トラック事業者 荷主や他のトラック事業者等との協議実施による、**配送の共同化**

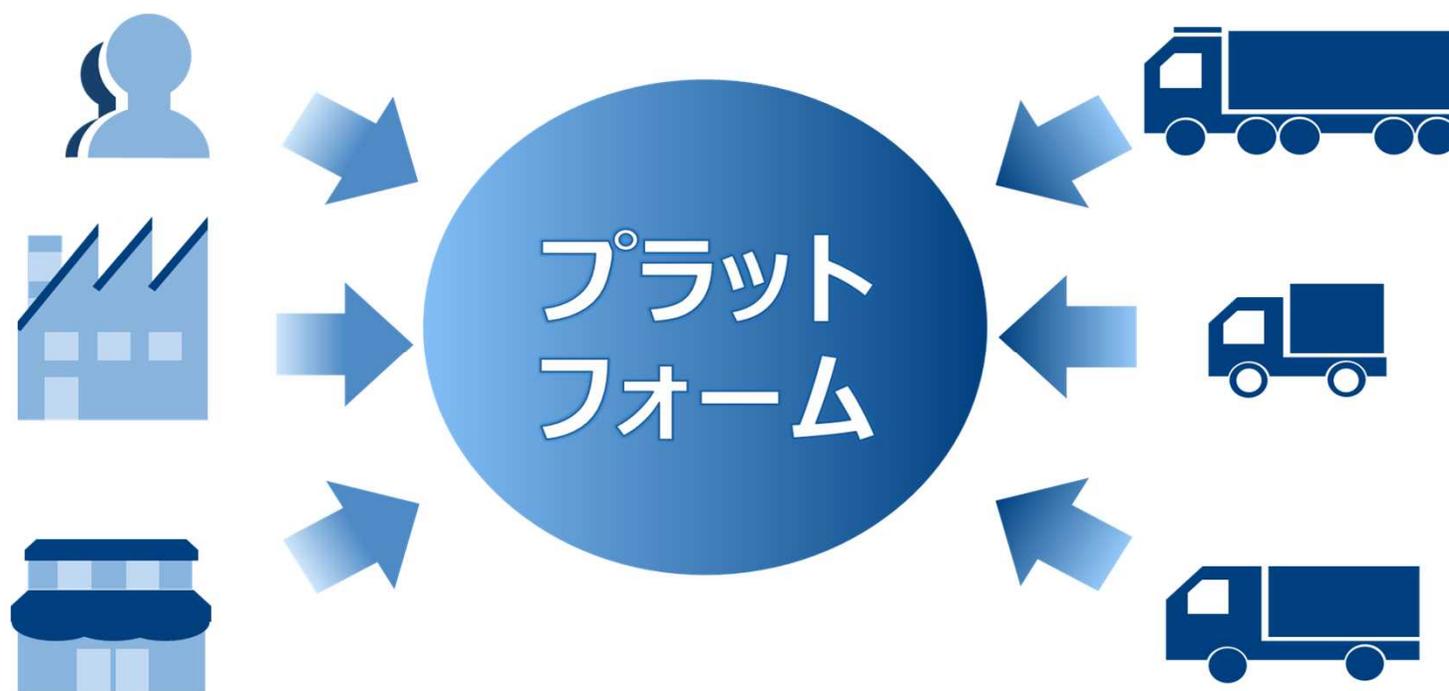
【地域の配送の共同化】



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑧

トラック事業者 求貨求車システム等を活用した復荷の確保による、実車率の向上

【求貨求車システムの活用】



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑨

トラック事業者 配車システムの導入等による、配車・運行計画の最適化

配車支援・計画システムのイメージ

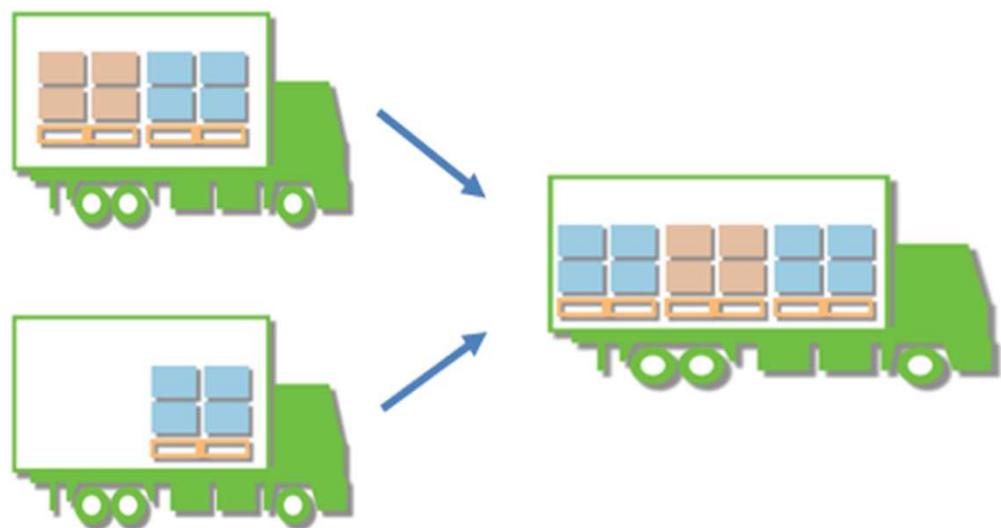


積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑩

トラック事業者 「**輸送する貨物の量に応じた大型車両の導入**」等による**積載効率向上**。

【貨物の量に応じた大型車両の導入】

【W連結トラックの導入】



現在 通常の大型トラック (10tトラック)



約12m

今後 ダブル連結トラック：1台で2台分の輸送が可能



- 第一種荷主
- 第二種荷主
- 連鎖化事業者
- 倉庫業者

物流センター等の処理能力を超えた車の集中がないよう状況を把握し、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。

物流センターの稼働状況

6:00～9:00の荷積み・荷卸し指定が集中

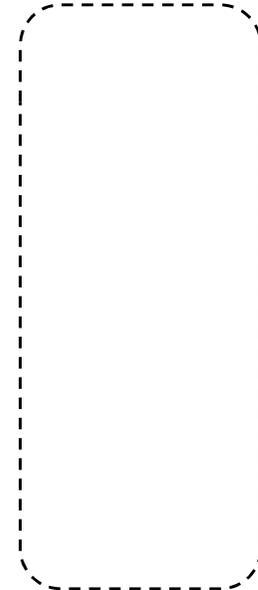


処理能力を超えた指定により荷待ちが発生

到着時間	バース1	バース2	バース3	バース4
6:00	🚚	🚚	🚚	🚚
7:00	🚚	🚚	🚚	🚚
8:00	🚚	🚚	🚚	🚚
9:00	🚚	🚚	🚚	🚚
10:00	🚚	空き	空き	空き
11:00	空き	空き	空き	空き
12:00	空き	空き	空き	空き



指定時間を分散し、処理能力を有効活用



荷待ちが解消

到着時間	バース1	バース2	バース3	バース4
6:00	🚚	🚚	🚚	🚚
7:00	🚚	🚚	🚚	🚚
8:00	🚚	🚚	🚚	🚚
9:00	🚚	🚚	🚚	🚚
10:00	🚚	🚚	🚚	🚚
11:00	🚚	🚚	🚚	🚚
12:00	🚚	🚚	🚚	🚚

第一種荷主

第二種荷主

倉庫業者

バス予約システム等の導入を行うとともに、これを適切に活用すること等により、貨物自動車の到着時刻を調整する。



国土交通省 中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック より

適切な活用に必要なこと (トラック・物流Gメンヒアリングまとめ)

- ・導入前における現状把握 (トラック事業者・ドライバーへのヒアリング、対等に意見交換できる環境づくり)
- ・運用ルール策定、関係者との合意形成
- ・貨物受入時間の分散
- ・利用率向上に向けた関係者への説明・協議の継続
- ・入構するドライバーへの周知 (一見の協力会社には、発荷主に周知を依頼。)

第一種荷主

倉庫業者に対し入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、

第二種荷主

倉庫での貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散する。

トラック事業者

荷主に指定された時間に到着しても荷積み・荷下ろしできず→荷待ち

発・着荷主

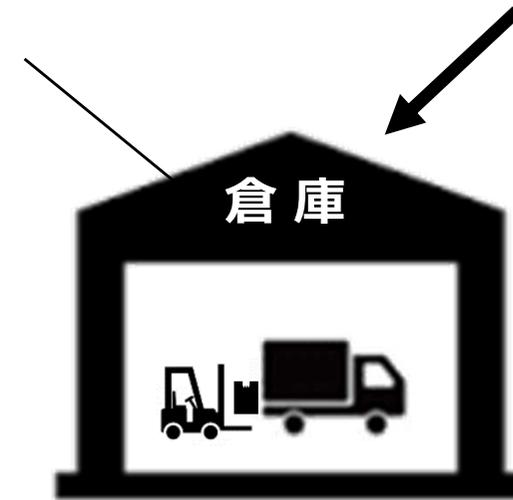
急な入/出庫依頼

トラック事業者

荷主に指定された時間に到着後、速やかに荷積み・荷卸し

発・着荷主

余裕を持った入/出庫依頼



トラック到着に合わせて荷造り等事前準備

倉庫での貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散も可能に。

第一種荷主 「パレット等荷役の効率化に資する輸送用器具導入」、「標準パレットの使用」、「運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造り」等により、**荷役等の効率化を図る。**

第二種荷主

【パレット等荷役の効率化に資する輸送用器具導入】 【運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造り】



プラスチックパレット



ロールボックスパレット
(カゴ台車)



フレキシブルコンテナ
パック (フレコン)

【標準パレットの使用】



標準仕様パレット

表面サイズ：1,100mm×1,100mm
調達形態：レンタル方式

品目	はい数	箱寸法	積み方	入り数	参考
ネギ	8はい	長さ面： 540～580mm 幅面： 220～260mm		【5*箱】 3L：20 2L：30 L：45	商品全長 57cm (青葉部 カット)
		長さ面： 610mm 幅面： 205～245mm		【3*箱】 3L：14 2L：20 L：30	商品全長 60cm
品目	はい数	箱寸法	積み方	量目	参考
馬鈴薯	12はい	長さ面： 365mm 幅面： 275mm		10kg	-
	12はい	長さ面： 360mm 幅面： 260mm		10kg	-
	10はい	長さ面： 400mm 幅面： 260mm		10kg	-

T11 型パレットを使用した輸送へ対応するため、パレットサイズに適合した段ボール箱寸法の見直しを進め、これまで主要野菜14品目(レタス、11たまねぎ、ねぎ、馬鈴しょ、にんじん、だいこん等)で検討を実施(全国農業協同組合連合会)。

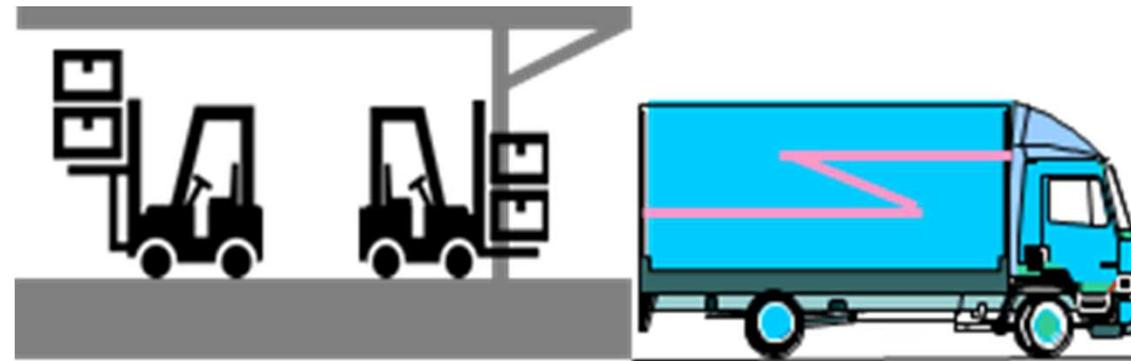
第一種荷主

第二種荷主

貨物自動車
関連事業者

「フォークリフト又は荷役等を行う人員の適切配置」等による、荷役等の効率化

【フォークリフト等を適切に配置】



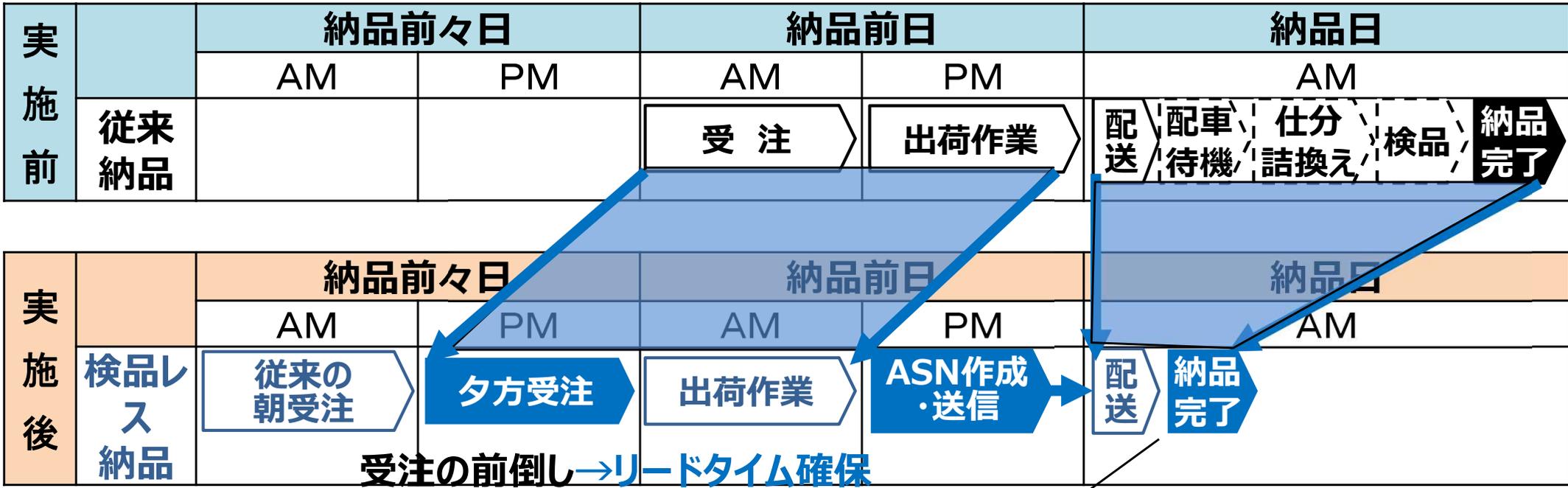
【荷役等を行う人員を適切に配置】



荷役等時間の短縮に向けた努力義務(判断基準)の例③

第一種荷主
第二種荷主

「**第二種荷主、倉庫業者、トラック事業者に対する貨物情報の事前通知**」等による、**検品の効率化**



ASN (事前出荷情報) に基づき個別検品からユニット (パレット単位) 検品に変更し作業を削減
→荷役等時間を削減

荷役等時間の短縮に向けた努力義務(判断基準)の例④

- 第一種荷主
- 第二種荷主
- 貨物自動車
関連事業者

「検品を効率化するための機械導入」等による、検品の効率化

【ハンディーターミナルの導入】

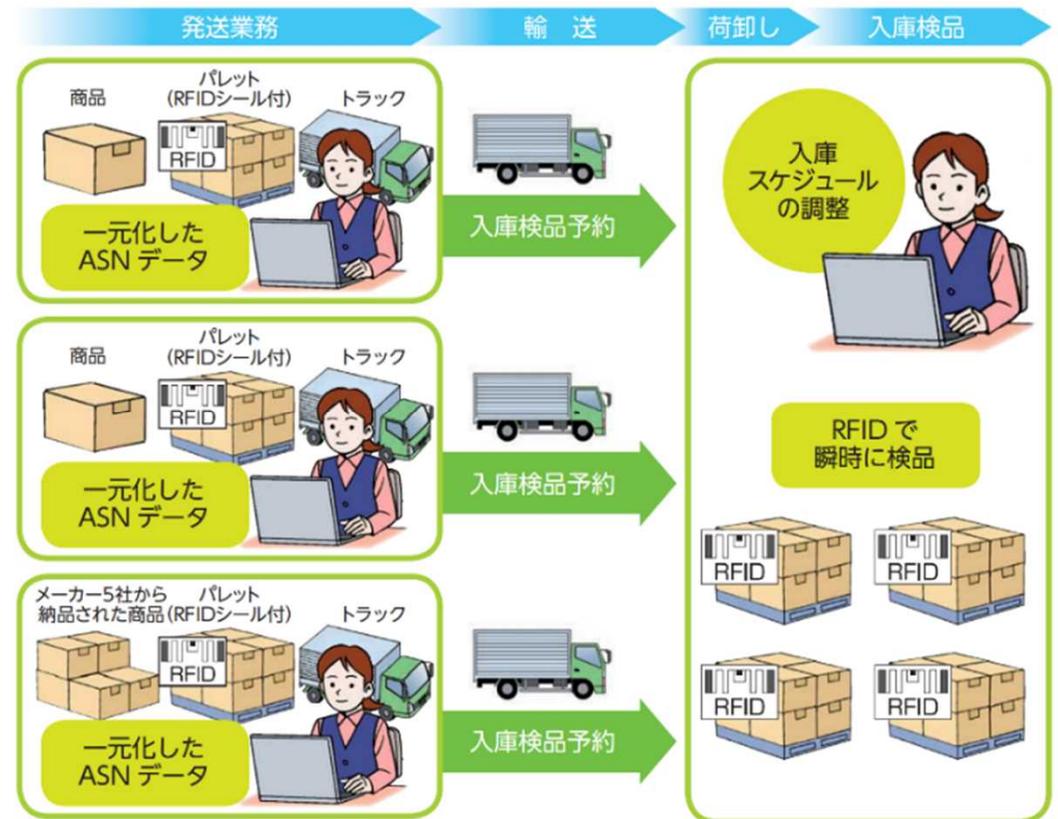
現状と同様の検品方法



ハンディーターミナルを用いた検品方法



【RFIDを活用した検品効率化】



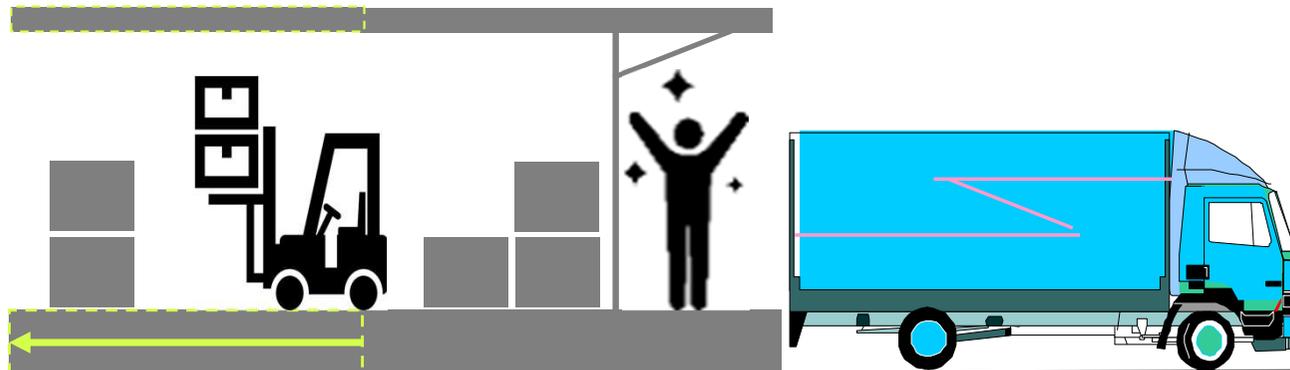
荷主と運送事業者の協力による 取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

荷役等時間の短縮に向けた努力義務(判断基準)の例⑤

- 第一種荷主
- 第二種荷主
- 貨物自動車
関連事業者

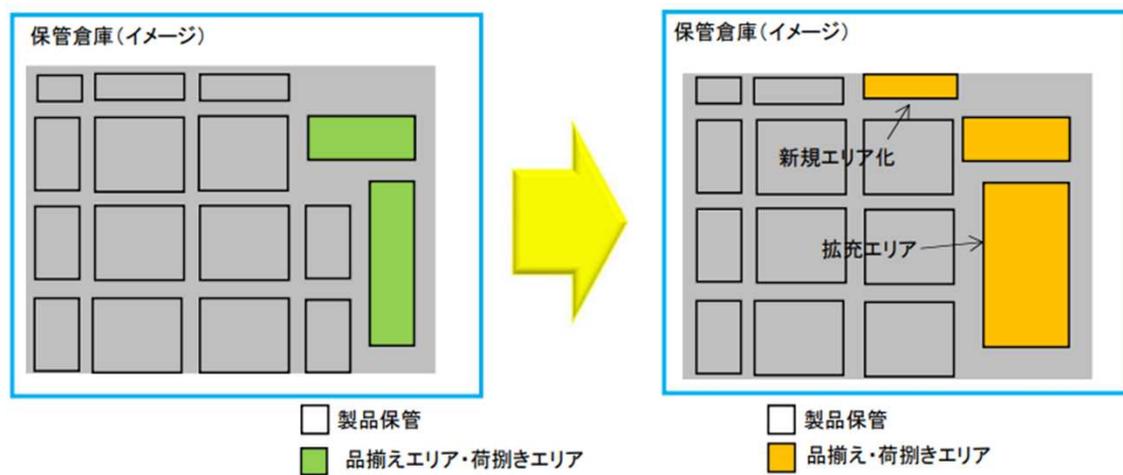
「**バース、荷捌き所の適正なスペース確保**」等により、荷役等を円滑に実施できる環境を整える。

【物量に応じた拡張】



庫内で荷捌きスペースを確保し、バースを積み込みのためのスペースとして確保

【品揃え・荷捌きスペースの確保】



保管スペースを品揃え・荷捌きスペースとして転用することで作業を効率化

荷役等時間の短縮に向けた努力義務(判断基準)の例⑥

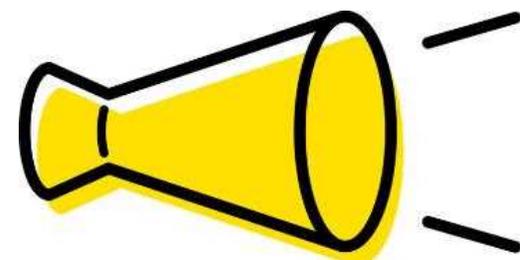
貨物自動車
関連事業者

「荷役等に先行する貨物の搬出」又は「荷役等に後続する貨物の搬入」の手順に係るマニュアルの整備、周知等により、搬出・搬入を迅速に実施する。

【荷役等に先行する貨物の搬出】



【荷役等に後続する貨物の搬入】

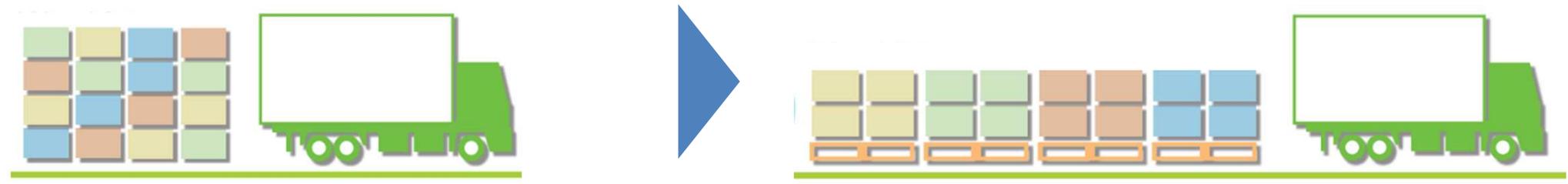


貨物自動車
関連事業者

「発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償)」、「荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償)」等により、荷役等の効率化を図る。

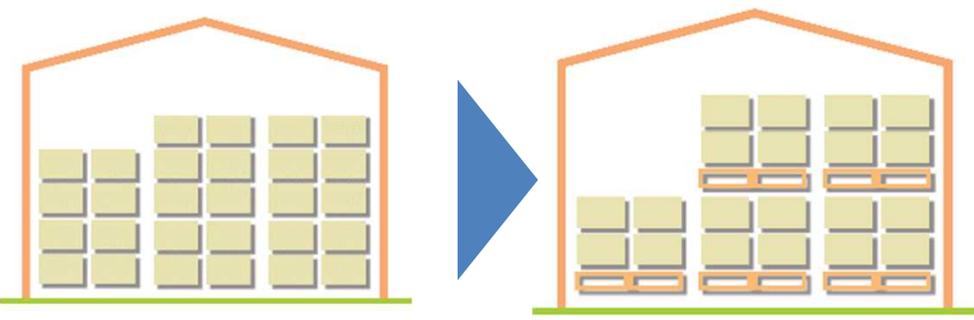
【発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償)】

配送先ごとに積荷を仕分けされた状態で引渡し
(有償で予め作業を実施)

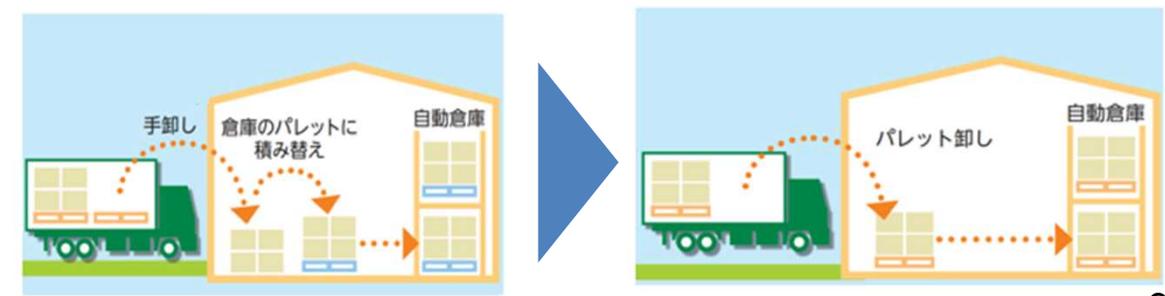


【荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償)】

パレット保管への移行



自社パレットからレンタルパレット等への移行



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。

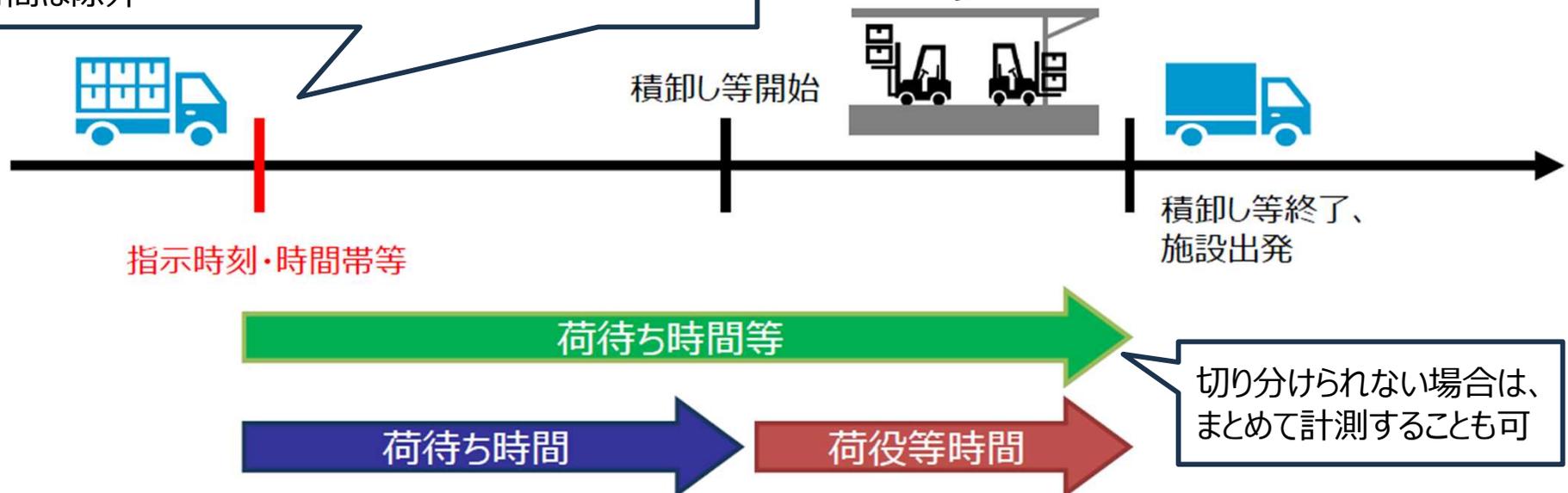
五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務（以下「荷役等」という。）に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

（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



「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

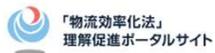
<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

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 \(1.1MB\)](#)

改正トラック法に関する改正点

物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響は。
【発荷主】

法改正によりトラック運送事業者が気を付けるべき
点を教えてほしい。【倉庫業者】

物流 2 法改正による具体的な規制内容について知
りたい。【利用運送事業者】

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】

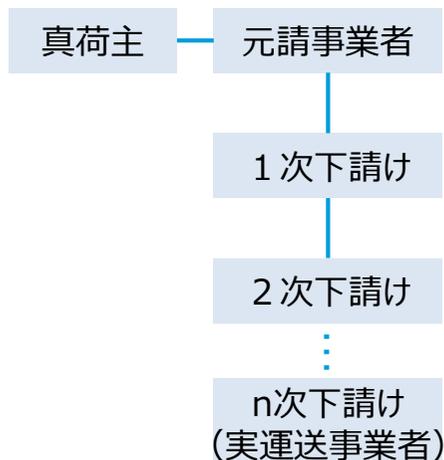
物流業界の多重下請構造の是正に向けた取組につなげるとともに、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- **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】

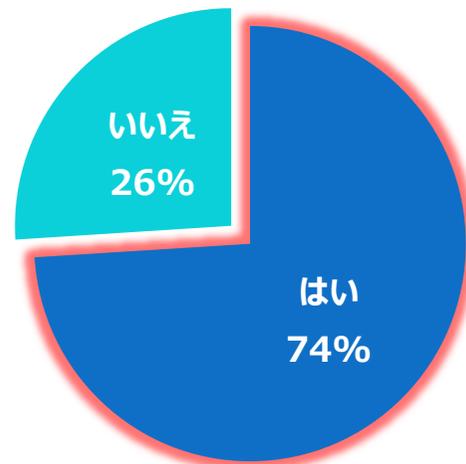
* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

⇒ **令和7年4月1日施行**

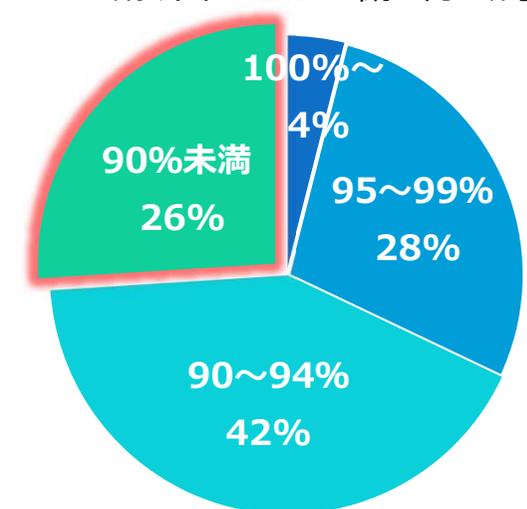
----- 【多重下請構造のイメージ】 -----



----- 【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 運送契約締結時等の書面交付義務（荷主にも義務あり）

【書面への記載事項】

- ・契約の当事者の氏名又は名称・住所
- ・有料道路の通行に係る料金
- ・燃料価格の変動に伴い追加的に必要となる 燃料費に係る料金（いわゆる燃料サーチャージ）
- ・その他の特別に生ずる費用に係る料金、運賃及び料金の支払の方法
- ・書面を交付した年月日

【書面の保存義務】

- ・書面の交付日から1年間保存しなければならない。

【公布義務の例外事由】

- ・災害その他緊急やむを得ない場合

② 運送利用管理規程の作成、運送利用管理者の選任義務

【運送利用管理者の選任義務の対象となる事業者が行う貨物自動車利用運送の規模】

- ・前年度におけるその行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が **100 万トン以上**

【運送利用管理者の選任及び解任の届出】

- ・届出期限は行った貨物自動車利用運送に係る貨物取扱量の合計量が100万トン以上となった年度の翌年度の7月10日まで。届出の受理に係る権限は地方運輸局長に委任。
- ・当該年度以前にすでに運送利用管理規程の作成の届出をしているときは、改めて届出をする必要がない。

③ 実運送体制管理簿作成（荷主が実運送体制を把握可能に）

【実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量の下限等】

- ・実運送体制管理簿の作成の対象となる貨物の重量は、**1.5トン以上**とする。
- ・実運送体制管理簿の作成は、貨物の運送が完了した後、遅滞なく、行うものとする。

【実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しない場合】

- ・真荷主と元請事業者との間において、「**元請事業者が実運送を行わない場合には常に同一の貨物自動車運送事業者が実運送を行う**」旨の契約が締結されている場合は、実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成することを要しない。
- ・貨物の運送ごとに作成しない場合の実運送体制管理簿には、通常の記載事項に加え、**当該契約の期間を記載**する。
- ・元請事業者は、当該実運送体制管理簿に記載した貨物の運送が完了した日から、当該契約が満了する日までの期間又は1年間のいずれか長い期間、これを営業所に備え置く。

④ 貨物軽自動車運送事業安全対策関係

【貨物軽自動車安全管理者の選任と講習受講の義務付け】

【業務記録の作成・保存の義務付け】

【事故記録の保存の義務付け】

【国土交通大臣への事故報告の義務付け】

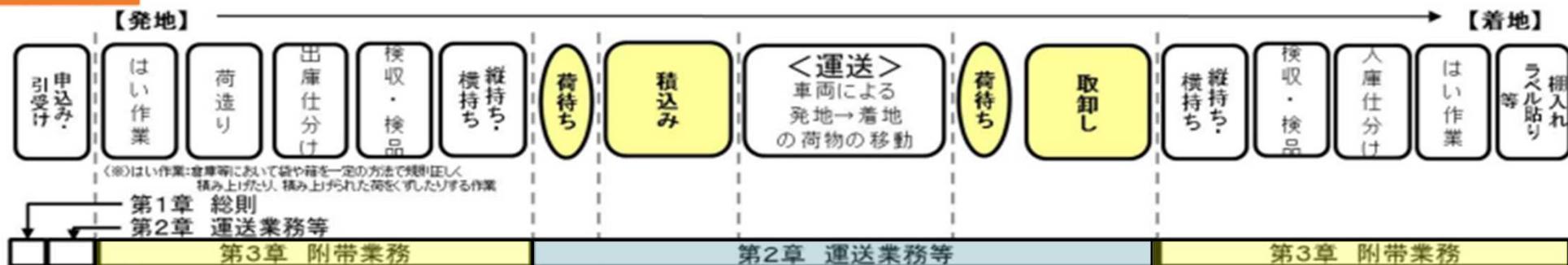
【特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け】

標準運送約款改正関係(令和6年3月改定)

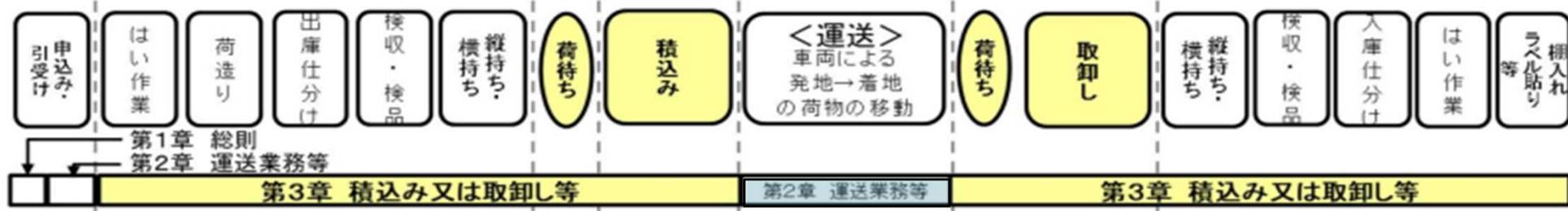
改正により、これまで運送業務の一部とされてきた荷積み・荷卸しは運送とは異なる「作業」に分類。

・約款上の業務区分の明確化

改正前



改正



・契約 がない取卸し等を含め、積込料・取卸料を収受する旨を明記（第6 1条）

「標準的運賃」でも「待機時間料」（荷待ち料）に続き、「積込料・取卸料」（荷役（荷積み・荷卸し）料金）として、すれば料金を支払う必要があることを明記。荷役以外の作業は「附帯業務」に分類され、こちらも実費を収受できることを明記。

「附帯業務」の定義と内容

⇒ 運送業務に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務

「品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分け、保管、検収及び検品、横待ち及び縦待ち、棚入り、ラベル貼り、はい作業その他の運送業務に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務」 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」より

はい作業



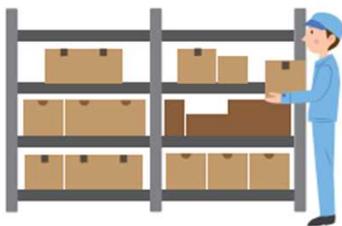
袋物や箱物などの「はい」を一定の方法で規則正しく積み上げたり（はい付け）、積み降ろしたり（はいくずし）すること。リフトを使った上記作業も「はい作業」と呼ばれる。手作業だと長時間がかかる場合も。

仕分け



一旦納品した貨物を、その先の店舗配送などのため、方面別に仕分けること。パレット納品してもこの作業により手積み作業（パレット、カゴ車への載せ替え、直積み等）が生じ、大きな時間のロスにつながることも。

棚入り（棚入れ）・棚出し



一旦納品した貨物を荷主が決めた分類により倉庫内の棚に収めたり、荷積みの際、棚から出して荷積みすること。消費期限の近いものを一番手前に置くため、一度全部棚から出し、納品した貨物を奥に入れる作業を求める荷主も。

ラベル貼り



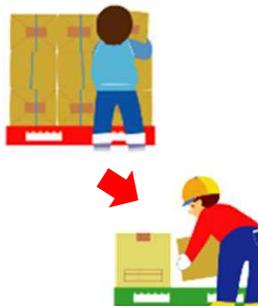
バーコードやQRコード、JANコード、商品名、価格、成分表示など、商品に必要な情報のラベルを正確に貼り付ける作業。貼り間違いや位置ずれが発生すると、在庫管理の混乱や誤出荷などの深刻なトラブルにつながる可能性がある。

ピッキング・検品・検収



ピッキング：倉庫内の荷物を集める作業
 検品：出荷時の最終チェックを行う作業
 検収：商品に不備がないか確認する作業
 出荷情報の事前送付。RFID等大量読込の技術などを使ったり、検品自体をなくすことも可能。

パレット移し



違うサイズ又は同じサイズ同士のパレット間で荷物を移し変える作業。多くがドライバーによる手作業。発荷主が1.1レンタルパレットで発送しても着荷主が自社の1.1パレットで保管・管理するなど運用の際により、トラックドライバーがこの作業を強いられるという報告が増えています。

標準的運賃【待機・作業料関係】

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
タンク車（石油製品輸送車）	大型車又はトレーラーの3割
タンク車（化成品輸送車）	大型車又はトレーラーの4割
タンク車（高圧ガス輸送車）	大型車又はトレーラーの5割

【休日割増】 日曜祝祭日に運送した距離に限る 2割

【深夜・早朝割増】 午後10時から午前5時までに運送した距離 2割

V 待機時間料

(単位：円)

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,680	1,760	1,890	2,220
IVに定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	2,010	2,110	2,270	2,670

VI積込料・取卸料、附帯業務料

【積込料・取卸料】

(単位：円)

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)	
30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080	2,180	2,340	2,750
	手摘みの場合	2,000	2,100	2,260	2,650
Vに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490	2,610	2,810	3,300
	手摘みの場合	2,400	2,520	2,710	3,180

【附帯業務料】 附帯業務を行った場合には、運賃とは別に実費として収受

VII 利用運送手数料 運賃の10%を当該運賃とは別に収受

VIII 有料道路利用料 有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

X 燃料サーチャージ

1.算出方法

基準価格	120.00円	
改定の刻み幅	5.00円	
改定条件	改定の刻み幅5.00円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定。	
廃止条件	軽油価格が120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止	
計算式	距離制運賃	走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	時間制運賃	平均走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	個建運賃	1個又は1重量あたりの運賃の算出にあたって用いた距離制運賃又は時間制運賃の計算式に準ずる

※標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を120.00円/Lとして設定していることから、燃料サーチャージの基準価格も120.00円/Lとして設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(平成24年5月16日最終改定)も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

改正トラック法に関する改正点

「契約内容」の書面化について。

義務の対象は。どの点を書面化するのか。目的は。

【発荷主】

書面化の対象は運送契約(真荷主⇔元請)だけ？
利用運送についてはどうか。

【トラック事業者】

Q. 荷役等をする場合に、その対価を請求できる仕組みは。

(4/3衆国交委 公明党 日下議員)

A. **契約内容書面化義務づけ**によって、トラックドライバーが**荷役作業を行うか否か、また、行う場合の対価が幾らとなるか明確化**される。

また今般改正した標準的な運賃にも項目として荷役作業を入れ、標準的な水準を提示した。

合わせてトラックGメンによる荷主等への是正指導強化により荷役作業を行う場合に適正な対価を収受できるよう、しっかりと取り組んでいく。(齊藤国土交通大臣)

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

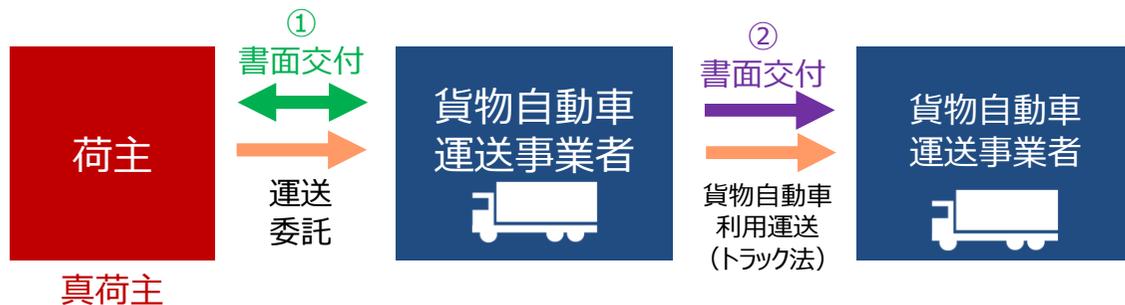
【交付書面の記載事項】

- 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>



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

※赤枠は法定事項

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）

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 運送の役務	
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 type="checkbox"/> (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 type="checkbox"/> (有)・無 予定作業時間 (30分程度)
取卸し作業の委託	<input type="checkbox"/> (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

○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>..... 〇〇食品㈱ 〇〇課 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 〇〇食品㈱</p> <p>〇〇食品㈱ 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>..... 〇〇食品㈱ 〇〇課 国土 花子 〒***** 栃木県〇〇市〇〇1-1-1 TEL: 028-111-**** / FAX: 028-222-105 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。	

改正トラック法に関する改正点

「利用運送の健全化措置」について。

下請けの規制より、下請けに流す際の利益率の固定が必要では。【貨物利用運送事業者】

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っては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>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再委託する場合、再々委託は行われ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。

改正トラック法に関する改正点

「実運送体制管理簿」の作成・保存について。

物流新二法について、多重下請け構造の抑制が期待されているが、どの程度の効果を見込んでいるのか知りたい。そもそもなぜ多重下請け構造になるのか、国の見解を聞きたい。【貨物利用運送事業者】

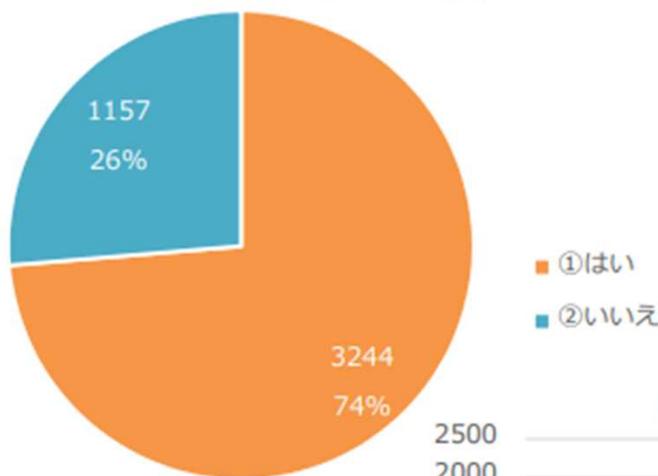
実運送体制管理簿を作りつつも、実運送してくれる会社からメールや書類が送られてきません。

【元請トラック事業者】

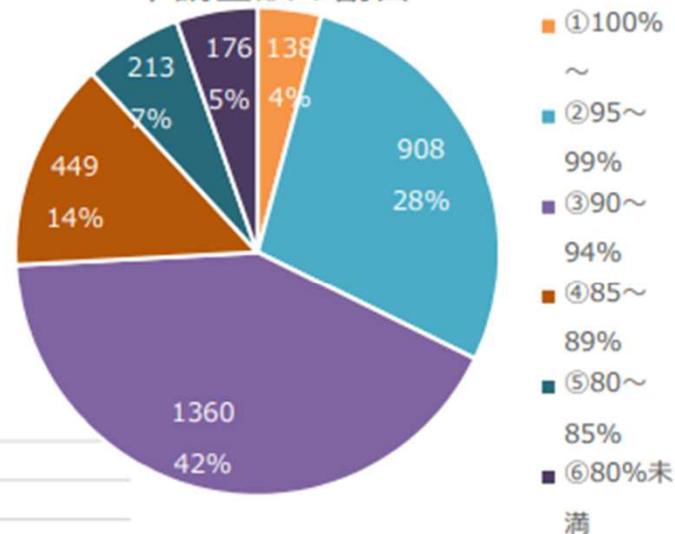
トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査に係る調査結果

- 7割の事業者が、下請のトラック事業者を利用していると回答し、下請金額は受託金額のおおむね90%以上で委託している。
- 下請のトラック事業者を利用する理由として、「自社のトラックドライバーが不足」、「荷主からの突発的な運送依頼」という回答が多い。

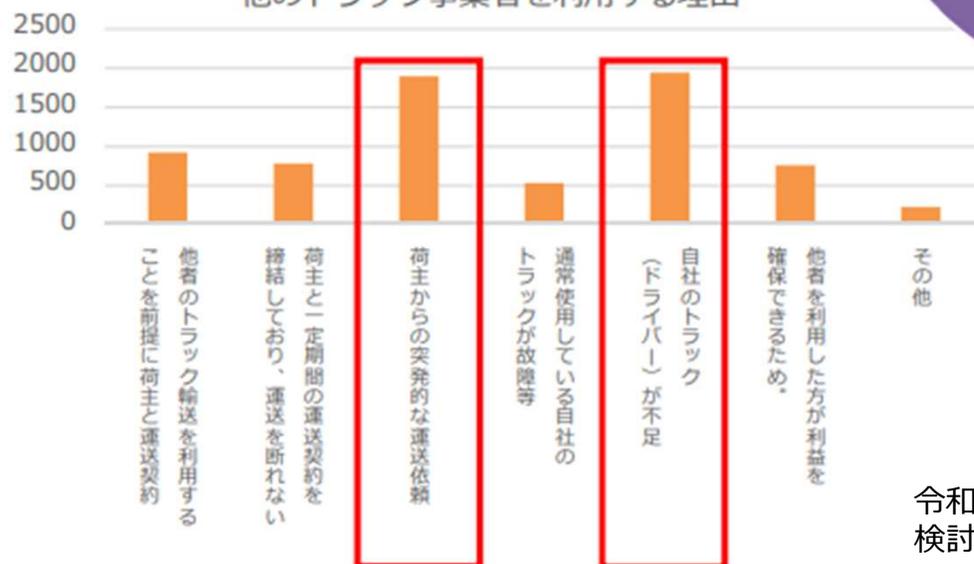
他のトラック事業者の利用



下請金額の割合



他のトラック事業者を利用する理由



令和5年4月27日持続可能な物流の実現に向けた検討会（第9回）資料より

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>

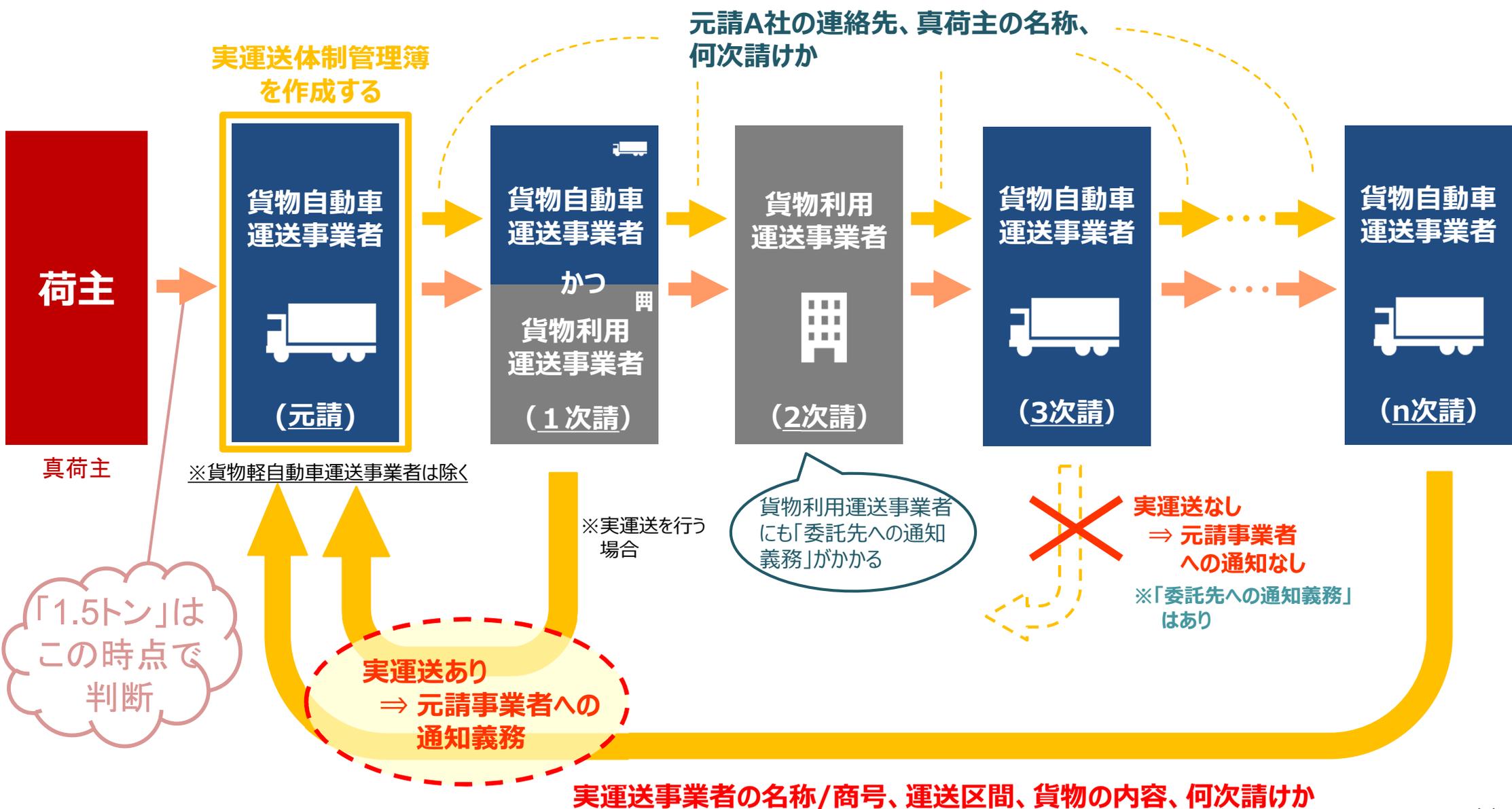


<パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知フロー

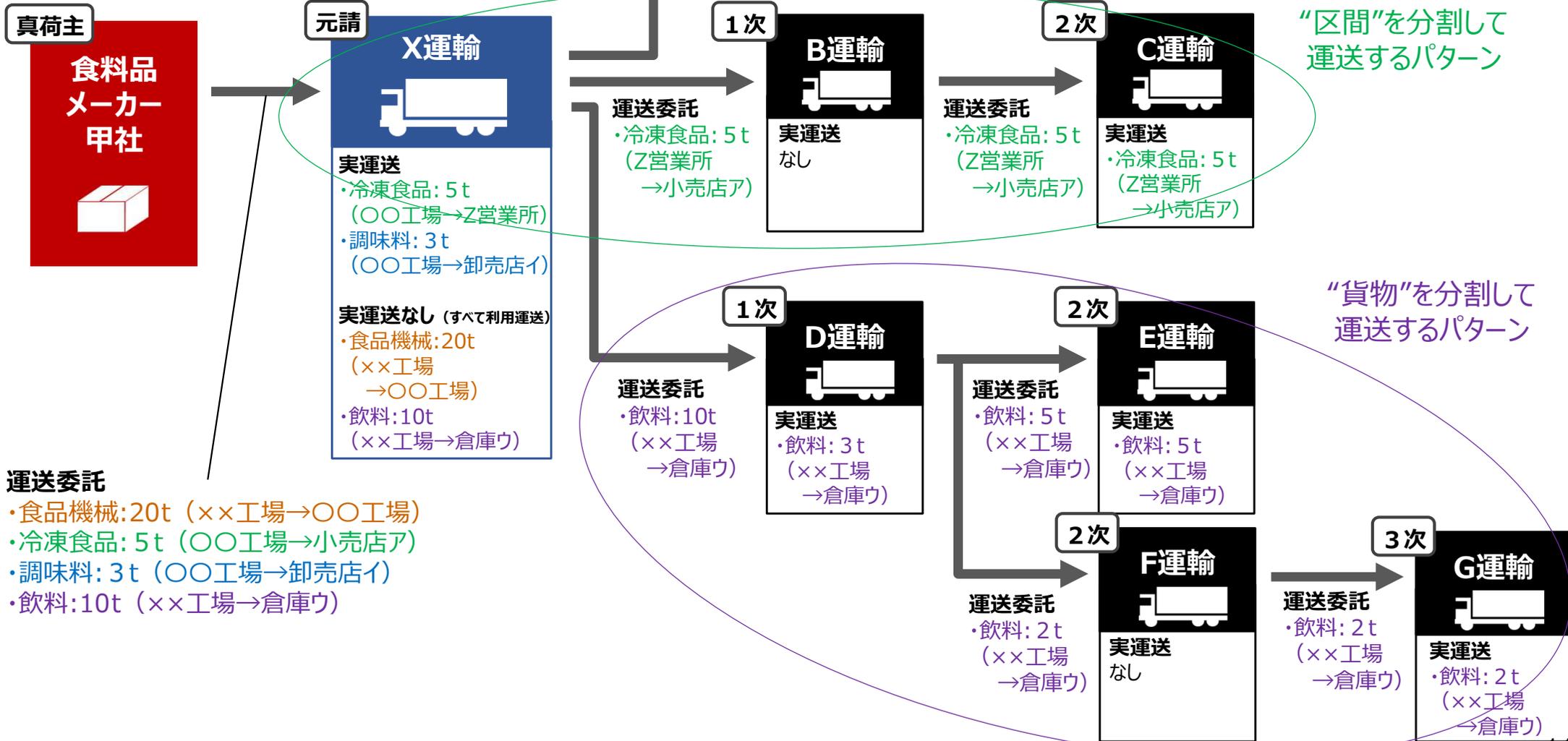
併せて、「実運送体制管理簿の作成対象である」旨を確実に委託先へ伝える



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

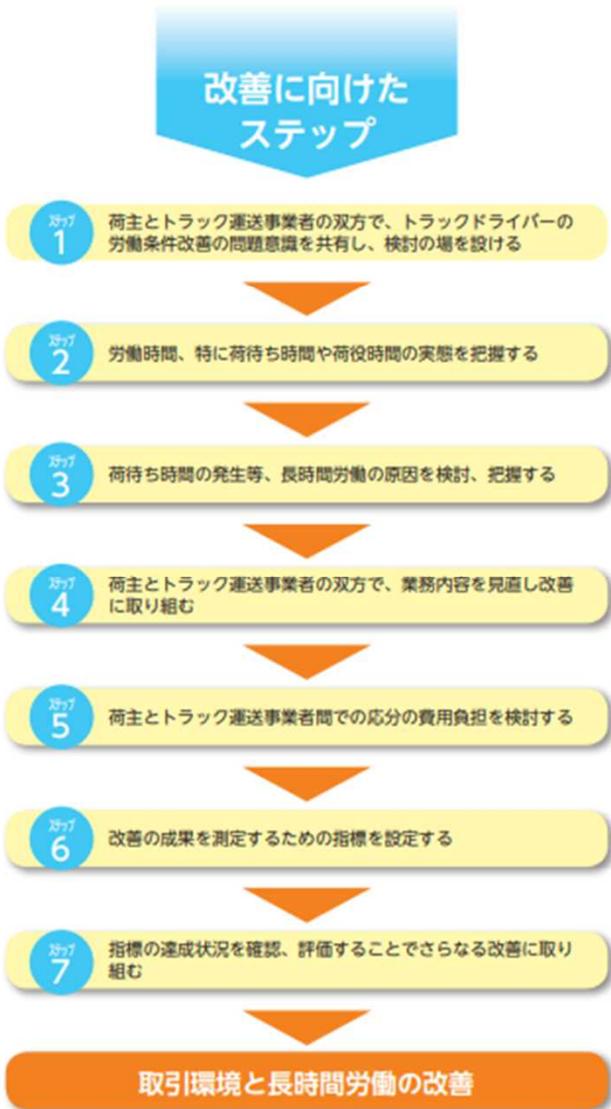
- ・ 特定貨物自動車運送事業の譲渡、合併・分割又は相続が発生した場合、事業の権利義務は自動的に承継されることとなっており、権利義務を承継した者は事後の届出義務のみ課されることとされているところ。
- ・ 今般、特定貨物自動車運送事業についても、一般貨物自動車運送事業者と同様に事業譲渡等の際に権利義務を承継する者の適格性を審査するために、届出制が認可制に変更となります。

物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響

商慣行見直しについて同業他社の好事例が知りたい【トラック事業者】

物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響についての各社取組み状況（進捗度合い等）について知りたい 【利用運送事業者】

平成27年度、「**トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会**」が中央、各県に設置されました。協議会では、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図るための対策検討や、実証事業などを行い、ガイドライン・事例集としてとりまとめています。



ステップ1

荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける。



ステップ3

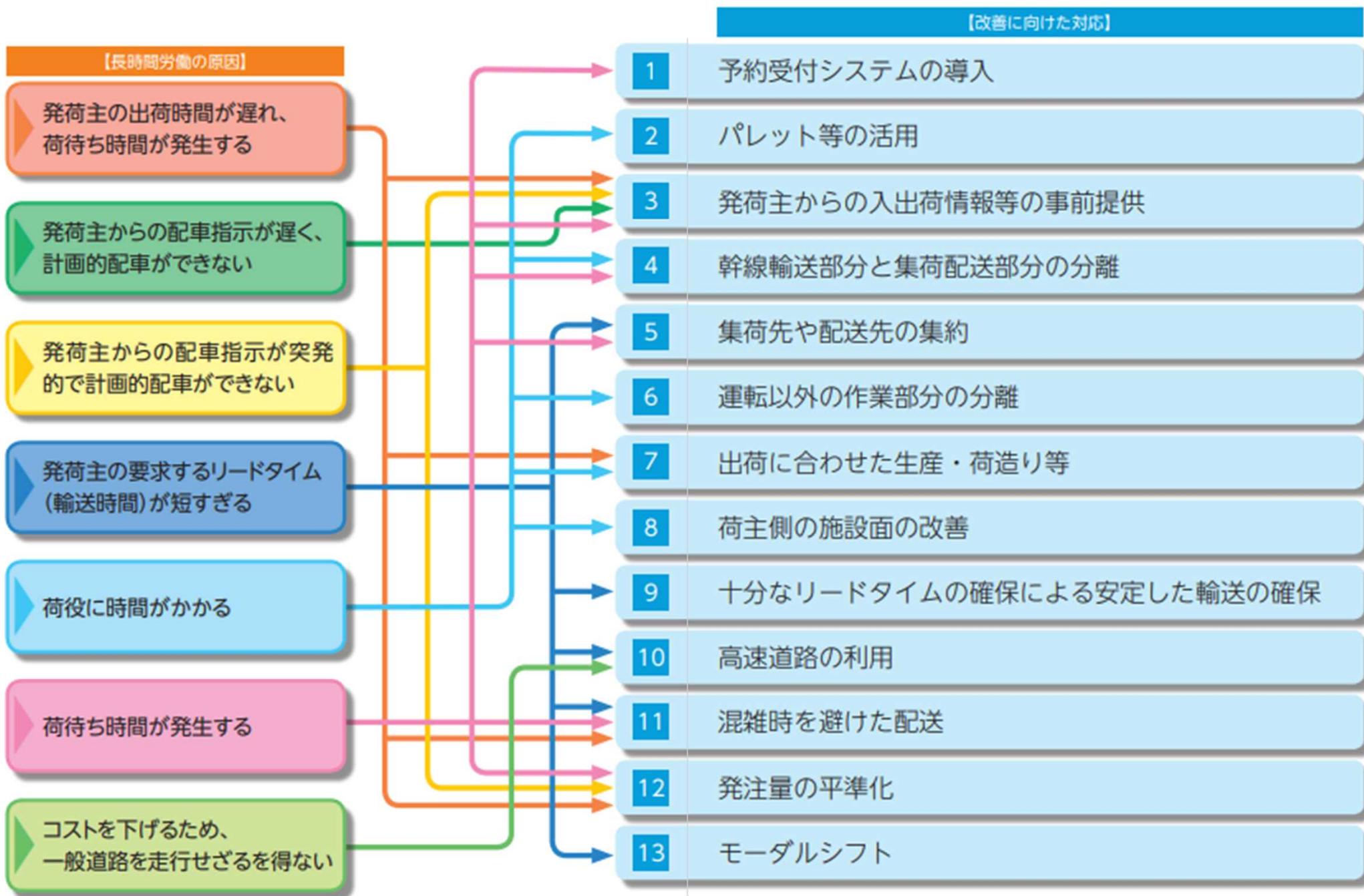
荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する。



ステップ4

荷主とトラック運送事業者の双方で業務内容を見直し、改善に取り組む。

取引環境と長時間労働の改善に向けた対応



パレット利用による荷役時間の削減、運行計画の見直し等（北海道）

- 積み込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮
短縮効果：荷役時間34分、拘束時間1時間12分を短縮



- 積み込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮
改善効果：拘束時間1時間07分を短縮

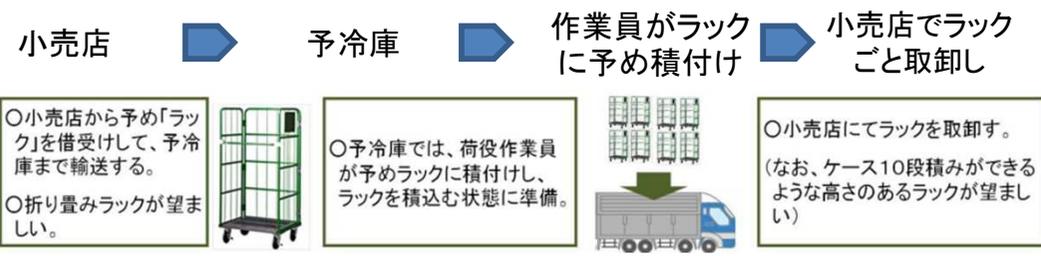
小売店直送における取卸し作業の時間短縮への取組み（群馬県）

- 小売店の指定ラックを予め借受け、予冷庫にて積み込み作業を行う形に改善

改善前



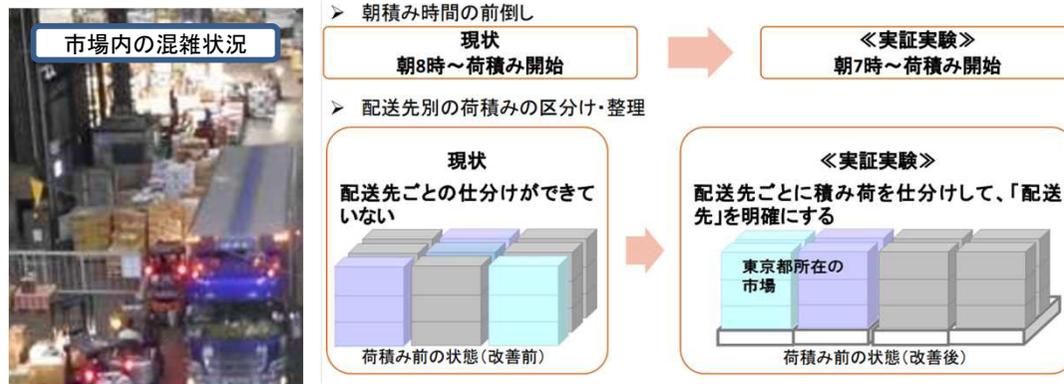
改善後



改善効果：積込作業時間45分、取卸し作業時間70-100時間短縮

「朝積みの時間の前倒し」と「荷物の区分け・整理する」ことによる荷積み時間削減（青森県）

- 運行開始日の朝積みの作業開始時間の前倒し及び荷役時間の縮減により、着荷主の市場の混雑ピーク前に到着することで1日の拘束時間を削減する。



改善効果：荷役時間1時間、拘束時間2.2時間を短縮

『タイムスケジュール』明確化による現場意識改革（愛知県）

- 着荷主と運送事業者との朝のミーティング時に、「据付工程の流れ」「休憩のタイミング」「据付工程別の作業終了予定時間」といった『タイムスケジュール(予定)』を明確化



着荷主側の成果	適時的確な据付工事等、拘束時間に対する工事主任の意識向上
トラック側の成果	事業者の心理的負荷低減、運行管理の効率化

改善効果：拘束時間削減の兆しが見え始めた

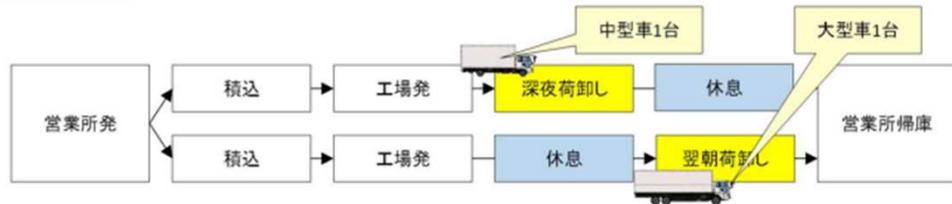
食料品輸送の配車の工夫による拘束時間削減 (鳥取県)

●深夜と朝の2回の荷卸し作業について、2便に分けることで、拘束時間の短縮と休息期間を確保

改善前 ○深夜+翌朝2回の荷卸しの運行事例⇒休息期間8時間を守れてなく、16時間を超過している。



改善後 ○深夜荷卸しの便と翌朝荷卸しの便の2便に分けて運行



短縮効果: 拘束時間を3時間~3時間15分短縮

パレット荷役による機械製品積み込み作業時間の削減 (岡山県)

●バラ積みからパレット積み (ロールボックスパレット)に切り替え 作業時間を削減



平パレットによる荷揃え

フォークリフトによる積み込み

ロールボックスパレットによる荷揃え

フォークリフトによる積み込み

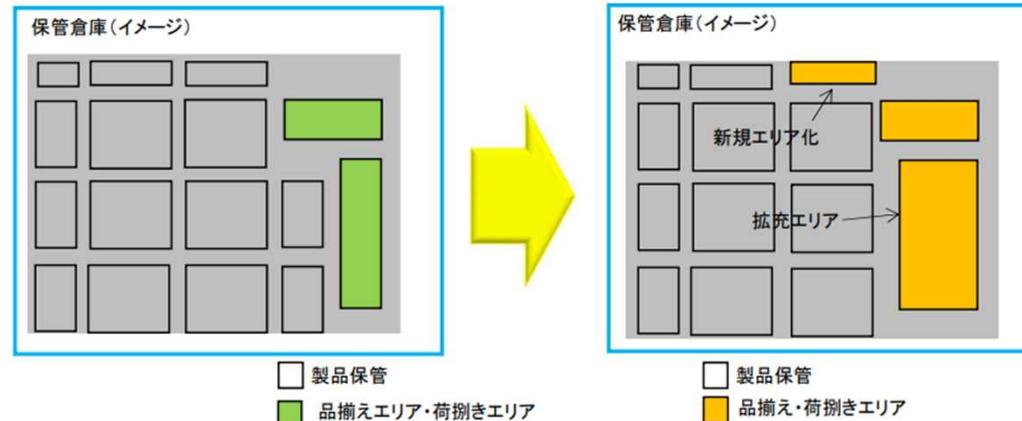
付属品のばら積みイメージ

ロールボックスパレットによる荷揃え

短縮効果: 荷役時間を20-30分短縮

フードサービス機器輸送における品揃えエリア・荷捌きエリアを拡張 (島根県)

●保管スペースを約100坪削減し、品揃え・荷捌きスペースとして転用することで作業を効率化



短縮効果: 検証中(トラックの荷待ち・荷役時間削減を目指す。)

積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化 (山口県)

●積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化

具体的取組: 荷揃い状況に即した入門指定時間帯の再設定、到着指定時間細分化
各レーンにおける積み込み作業時間の縮減
養生シート掛け作業を手作業から一部機械化

(発荷主)住宅建材
メーカー製造工場

運送事業者

(着荷主)住宅建材
メーカー物流センター



短縮効果: 積込待機時間(積込時): 鉄部材35分、ホーム材56分短縮
積込待機時間(取卸時): 80分短縮
養生作業: 8分短縮

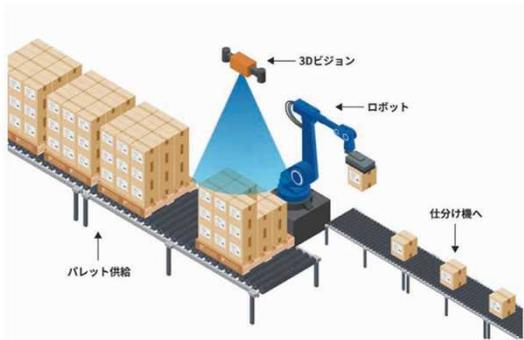
荷主の判断基準解説書(事例集)

掲載事例一覧

	事例名	主体		事例名	主体
第二条	運転者一人当たりの一回の運送ごとに貨物の重量の増加 (積載効率の向上等)		事例10	荷役等を行う人員の適切な配置	イオン北海道
事例1	リードタイム確保	バローホールディングス	事例11	事前出荷情報と検品のハイブリッド	加藤産業(株)
事例2	リードタイム確保	フードサプライチェーン・サステイナビリティプロジェクト (FSP)	事例12	R F I Dタグの利用による検品の効率化	日本製紙連合会、全国段ボール工業組合連合会
事例3	貨物の出入荷量の適正化	ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング(株)	事例13	検品効率化	飲料メーカー5社
事例4	配車計画又は運行経路の最適化	日本ロジテム(株) (株)ハコベル	第五条 実効性の確保		
事例5	部門間連携・発着連携	日本ハム・ソーセージ工業協同組合・チルド物流研究会	事例14	責任者の選任	日清食品(株)
事例6	第一種荷主への協力	(一社)日本鉄鋼連盟	事例15	荷待ち時間等の適切な把握	花王(株)
第三条	運転者の荷待ち時間の短縮		事例16	寄託先への提案・協力	(一社)日本鉄鋼連盟
事例7	トラック予約受付システムの導入	(株)バローホールディングス	事例17	物流標準情報ガイドラインに準拠した納品データの受渡しによる荷役作業等の効率化	食品・飲料メーカー及び小売事業者
第四条	運転者の荷役等時間の短縮		事例18	メニュープッシング	ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング
事例8	一貫パレチゼーションによる納品業務効率化	日本アクセス	事例19	関係者との連携	F - L I N Eプロジェクト
事例9	荷役等を省力化するための貨物の荷造り	全国農業協同組合連合会			

物流DX事例(倉庫・配送のデジタル化・自動化・機械化)

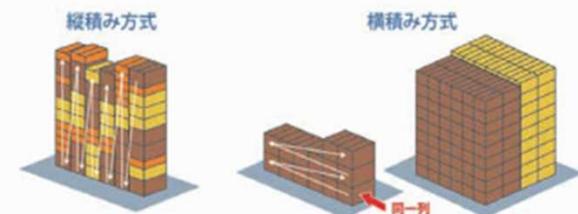
○MujinRobotデパレタイザーの導入



○自動アンローディング / ローディング トラックの導入



アンローディング(荷卸し)では、積込状況を画像認識し、順番を判断の上作業を実施。
ローディング(荷積み)では、ケースサイズに応じて縦・横の最適な方法を認識し、作業を実施。



○ハンドリフト牽引型の自動搬送装置 (AGV)



○台車型物流支援ロボット



○自動フォークリフト



令和3年度
物流・配送会社のための物流DX導入事例集



令和4年度
中小物流事業者のための物流業務のデジタル化の手引き



令和5年度
中小物流事業者における物流業務のデジタル化実証

資料ダウンロードはこちらから



https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000018.html

調査背景・実施目的

（調査背景） 現在、物流業界において、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業等による長時間労働、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等、物流業界における課題は深刻化しており、これらがトラックドライバーをはじめとする物流分野における人手不足の原因となっている。物流業界においては、2024年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制等の働き方改革や脱炭素化に向けた取組への対応も求められている。

こうした背景を受け、2023年6月に経済産業省・農林水産省・国土交通省の3省が、『物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン』を取りまとめ、発荷主・着荷主・物流事業者が連携・協働して『物流業務の効率化・合理化』に取り組むことが求められている。

（実施目的） 『物流業務の効率化・合理化』を実現するために、荷主・物流事業者が活用することで物流の2024年問題に 対し改善効果があると期待されるサービスを明らかにする。

調査スコープ

物流効率化は「設備・機材」と「IT情報・技術」の2つのアプローチ対象があるが、**本調査においては、「IT情報・技術」を対象とする。**
 （自動運転トラック、AGV、パレット、パレタイザー、自動倉庫等の「設備・機材」は本調査の対象外。）

調査対象サービス

物流に関わるプレイヤー※同士が連携・協働して効率化するサービスに重点を置きつつ、個社内で行える効率化サービスまで広く対象とした。
 ※ガイドラインに記載されている発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者。

調査対象スコープ内に属するサービス大分類

	輸送				保管（倉庫）		
企業間連携による 効率化サービス	輸送マッチングサービス				倉庫・輸送拠点マッチングサービス		
	ダイナミック プライシング	輸送管理 システム	実績・動態 管理システム	電子書面・契約 システム (伝票電子化・EDI等)	検品レス サービス	バス予約 システム	倉庫関連 管理システム
個社内で行える 効率化サービス	輸送・調達計画システム（ルー ト・モード 最適化）		積付管理 システム	バックオフィス業務自動化 (RPA等)			

（参考）物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインより
 効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

本調査の重点課題

物流革新に向けた政策パッケージの施策効果のうち、【荷待ち・荷役の削減】と【積載効率の向上】に資する効果の期待ができるサービスを重点課題とする。

3.ヒアリング調査実施結果詳細－倉庫運用管理システム (WES)

倉庫運用管理システム (WES) とは

(株)フレームワークス「WES」

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

分類別概要説明

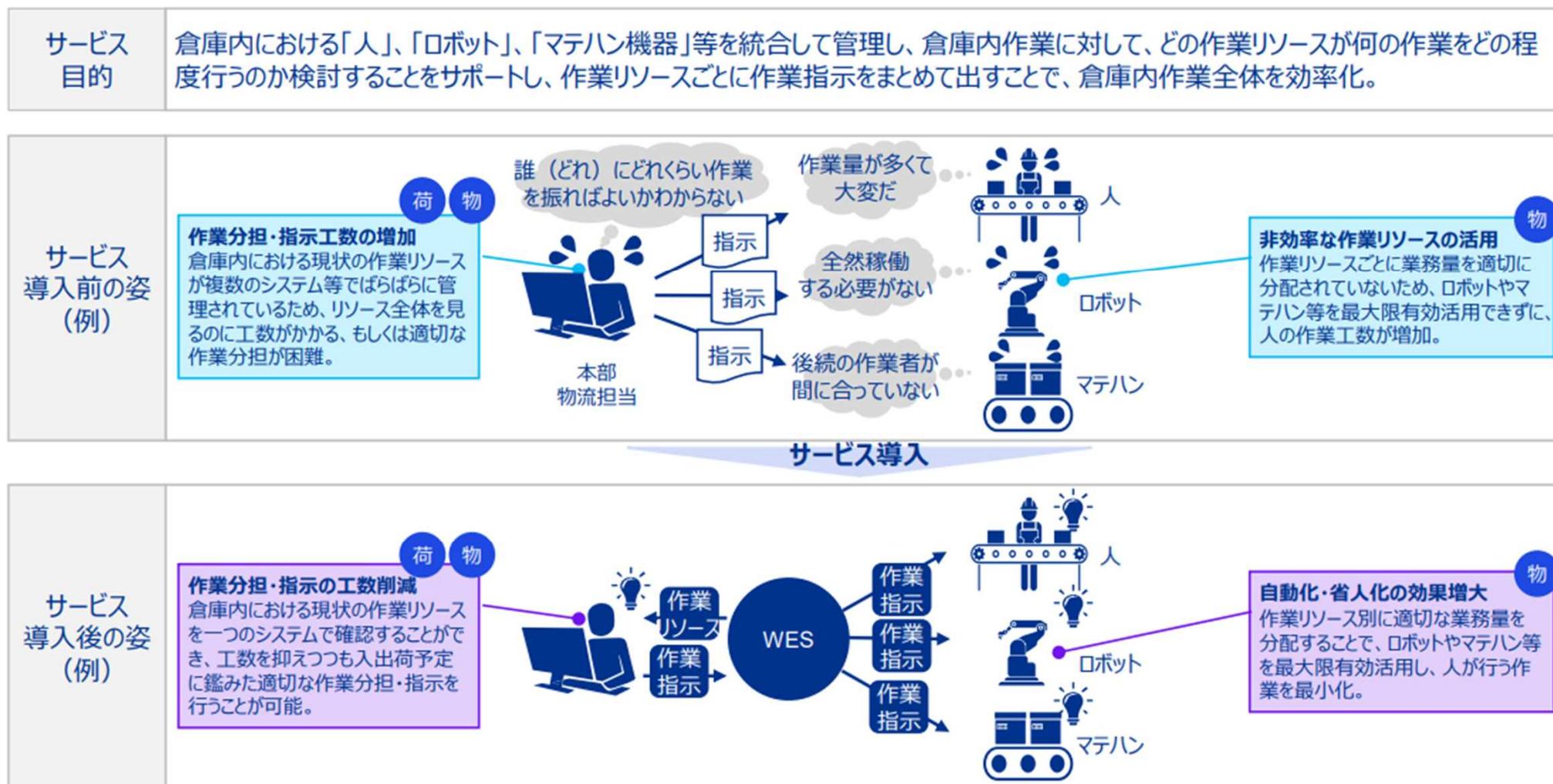
個社サービス説明

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

積載効率
の向上

倉庫運用管理システム (WES) 概要



パレット・カゴ車の活用

【製造系(メーカー)】

- 各工場～拠点のパレット化を昨年より開始⇒3か年計画として来年完了予定
- パレタイズが進んでおり、協力工場にもパレットの推進を進めている。

【物流系（保管・倉庫）、物流系（トラック実運送）】

- 乗務員の拘束時間及び労働時間の削減の近道は荷役作業時間の短縮もしくは撤廃と考え、バラ積み
をパレット積みに変更する依頼。大型1台で約1時間30分の短縮に成功している業務があります。
- 積込み、納品時間の大幅な削減とドライバーの負担軽減、品質保持 ⇒ 課題：パレット費用の増加、
配送トラック積載の低下

納品リードタイムの緩和

【製造系(メーカー)】

- 大手広域卸へのアプローチ進み、D+2の構成比が今年度8割以上になる見込み。
- LT2統一 → 時間猶予で受注手配緩和・配車効率UP
- 納品期限緩和・統一⇒出荷引当（ピッキング・荷揃え）件数が15%低下（賞味指定しなくていい）。

【物流系（保管・倉庫）、物流系（トラック実運送）】N+2のリードタイム変更要請（待機時間抑制）

【物流系（トラック大手、元請）】 納品時間幅の獲得、納品リードタイム延長

高速道路利用

【物流系（保管・倉庫）】荷主へ運賃とは別途で全線高速の使用を提案している。

検品の効率化

【製造系(メーカー)】検品レス → 納品時間と作業極小化（出荷荷役時の検品作業に集約）

【物流系（保管・倉庫）】

○卸店舗へ調整のうえ配送時の検品時間短縮 ⇒ 効果：ドライバーの検品待ち時間の短縮

貨物の総量増加

【物流系（保管・倉庫）；物流系（トラック実運送）】

○物量が多い時や配送が遅くなりそうな時は、別車を出して対応（トン数オーバーじゃなくても）

物流拠点の整備・見直し

【製造系(メーカー)】近畿中四国の長距離輸送脱却を目指し、6月より岡山に新拠点を設立

【物流系（保管・倉庫）】広域における配送については、拠点の見直しを検討して頂いております。

出荷・集荷情報の早期共有

【製造系(メーカー)】

○出荷指図データ送信時間の早期化 ⇒ 24年度は30分ほど短縮

○流通各社との交渉において、チルド商品の事前受注の比率を高める取組みを実施。受注当日の計画との差異を無くす事で、減便や増便等を防ぐ狙い。

配送の共同化

【物流系（トラック実運送）】

○既存ルートを活用で様々な荷主の荷物を混載することでコストを抑え、結果として運賃も抑える。ただし現状の配送ルートの運行時間に合わせる必要があり、納品時間や集荷時間がマッチしないと実現できない¹²⁸

貨物量の受渡日及び時刻又は時間帯の集約

【製造系(メーカー)】

- 納品荷待ち/荷役発生先への納品条件緩和商談 → 着荷主が荷受けしやすい日時・曜日・条件などを聞き出せた（納品条件などを相談しやすくなった）
- 曜日波動の平準化（新商品の早期納品） ⇒ 効果：得意先啓蒙の段階（具体的な数値としてはまだ見えていない）
- 日配品を取り扱っているが、特売日など物量が多い日の店別仕分け納品から総量一括納品への変更、効果、納品時間（荷役時間）の短縮
- 納品曜日集約(特に地方)→物流業者の配車効率化(コストアップ幅の抑制≠コストダウンではない)

【物流系（保管・倉庫）、物流系（トラック実運送）、物流系（トラック大手、元請）】

- 物量のまとまらない納品先様に関して、隔日納品や曜日納品を取り入れた ⇒ 1回の納品の積載率の向上。納品車両台数の削減。
- 隔日配送やカーゴテナーでの配送を荷主より提案されており、実用に向けた運用を模索している段階

関係団体・関係事業者との連携

【製造系（メーカー）、農業、水産系（産地から発送）】

- 様々な場で卸（日本加工食品卸協会）、小売（SM物流研究会など）、物流事業者（F-LINE 株）の方々と課題を話し合い解決に当たっています。
- 納品条件緩和、付帯作業削減に向けて複数メーカーで課題検討地域の小売り物流研究団体と協議。
- 業界団体との意見交換、共同配送の実施

その他、トラックドライバーの負担軽減に向けた対応（作業からの解放等）

【製造系(メーカー)】

- トラックドライバーの負担軽減のため、二次配送での付帯作業の撤廃などを申し入れ。
- 納品時の付帯作業に関する調査を実施し、取引先へなくすように働きかけを実施（交渉に先立って社内にて営業部門への物流勉強会を開催）⇒ 効果：取引先の商慣行の見直しによる乗務員の負担軽減
- 納品時付帯作業(仕分けやシール貼り等)の撤廃を着荷主側に交渉。付帯作業がなくなることで納品作業の標準化を実現できるため、ドライバーは誰が行っても同じ対応できるようになる(休日などシフト調整もしやすくなる)。
- 納品先の配送車両による引取 ⇒ 効果：配送後、空で戻っていた車両を使う事により、物流費の削減、得意先車両の運集UP
- 対策：ノー検品、カゴ台車納品、センター運営会社との荷下ろしに関する流通加工契約（パレットクロス納品後の台車積替え、入り数分け作業など）⇒ 効果：積込荷下ろし時間短縮（数十分単位）
- 配送曜日の見直し、受注リードタイムの見直し、検品レスやパレット納品の取組みなど
- 置き配 → 検品待ちや受領待ちを省略し、早帰り車両が有効活用できるようになった。

【物流系（保管・倉庫）;物流系（トラック実運送）】

- 検品などドライバーにさせないよう業務内容の見直しを進めている。
- 隔日配送やカーゴテナーでの配送を荷主より提案されており、実用に向けた運用を模索している段階
- 積荷時間、荷待時間、荷役作業等の改善提案および付帯作業料金のお願ひ。

モーダルシフト

【物流系（保管・倉庫）；物流系（トラック大手、元請）】

- トレーラ輸送で、遠方への集荷については間に船を使うことにより1車当たりの運行時間を短くすることができた。例）従来だと北海道苫小牧発～北見市集荷～道外向け（苫小牧港乗船）ですと北見市へいく時間が片道7時間前後かかるところを、苫小牧港乗船～釧路港へ（車両を事前に送り込み）釧路発～北見市～釧路港～道外へに切り替えることにより北見市への片道時間4時間弱にすることにより短縮。

物流DX（デジタル化、機械化・自動化）

【物流系（3PL、物流センター運営）】

- 自社倉庫にて動態管理システムやAGF、自動ラックなどの導入を実施 ⇒ 効果：次くる車両の可視化ができ出荷準備を行えることや、待機時間の削減に繋がった。
- 予約システムを有する納品先へは率先して予約納品 → 待機時間は削減傾向

物流効率化（モーダルシフト）

冷食のリードタイム延長に伴い、鉄道、内航船のモーダルシフトが普及していく可能性について、勉強していきたい考えです。

【倉庫業者】

モーダルシフトに関して、トラック輸送に対して制約が多過ぎる様に思うのですが実際活用している事例を知りたい。【発荷主】

Q. モーダルシフトに向けた取組みについて (4/3衆国交委 公明党 日下議員)

A. **鉄道のコンテナ貨物、フェリー、ローロー船の輸送量を今後10年程度で倍増させる目標を設定し、以下の施設整備について取り組んでいるほか、担い手の確保に向けた取組みを進めていく。** (国交省政府参考人)

貨物鉄道：大型コンテナに対応するためのコンテナホームの拡幅、災害時の代行輸送の実施に必要な貨物駅の施設整備

内航海運：船舶大型化等に対応したシャシー、コンテナ置場の整備促進など、内航フェリー・ローロー船ターミナルの機能強化など

モーダルシフトの推進

1. 物流の効率化（1）

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

物流施設の自動化・機械化の推進

【自動フォークリフト】 【AGV・ピッキングロボット】



港湾物流手続等の電子化の推進 (サイバーポート)

【関係者間でデータ連携し、物流手続を効率化】



自動運転トラックを対象とした 路車協調システム等の実証実験



○ モーダルシフトの推進

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強



コンテナ大型化の推進



○ 「2030年度に向けた政府の中長期計画」※に基づき、① **物流の効率化**、② **商慣行の見直し**、③ **荷主・消費者の行動変容** を柱とする施策を一体的に講じ、**地方創生を支えるインフラである物流を革新**。 ※令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

(1) 物流の効率化

【多様な輸送モードも活用した新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）の推進】

(大型トラックと互換性のある規格)

地域の産業振興等と連携

導入支援

大型コンテナ・海運シャーシ

航空機の空きスペース等の有効活用

25mダブル連結トラック

ダブル連結トラックの導入促進

【物流GXの推進】

FCVトラック

水素スタンド

【物流拠点の機能強化】

非常用電源設備

【物流標準化・データ連携の推進】

「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

物流データの標準化

荷主・物流事業者のデータ連携を通じた共同輸配送や帰り荷確保等の推進

【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】

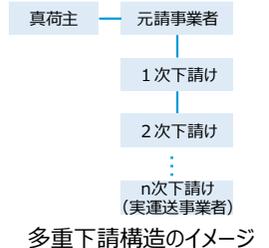
高速道路での自動運転トラック

無人フォークリフト

無人搬器送機

(2) 商慣行の見直し

【改正物流法の施行に向けた執行体制等の整備】



【トラック・物流Gメンの執行強化】



(3) 荷主・消費者の行動変容

【宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進】

宅配ロッカー情報

予約

駅や公共施設のコインロッカー等を活用

物流効率化（バース予約システムの導入）について

形式だけで実態とそぐわない（バース予約枠が少ない・希望時間通りにいかない）

【トラック事業者】

- **予約しても前の荷積み・荷卸しが終わらず結局待たされる。**
→ 枠の取り方が実績に基づいていない可能性。
- **到着指定(予約)時間が勝手に変えられる。**
→ 時間変更の条件、連絡体制、同意形成フローの合意不形成
- **予約×切の時間が配車確定のタイミングに合わない**
→ トラック事業者を交えた事前のフロー整理、合意形成不足
- **人気の時間(平日午前中等)がすぐ埋まり、結局順番待ち**
→ 発注タイミング等荷主側のオペレーションがそのままでは時間枠の整理が早く綺麗にできても荷待ちは減らない。

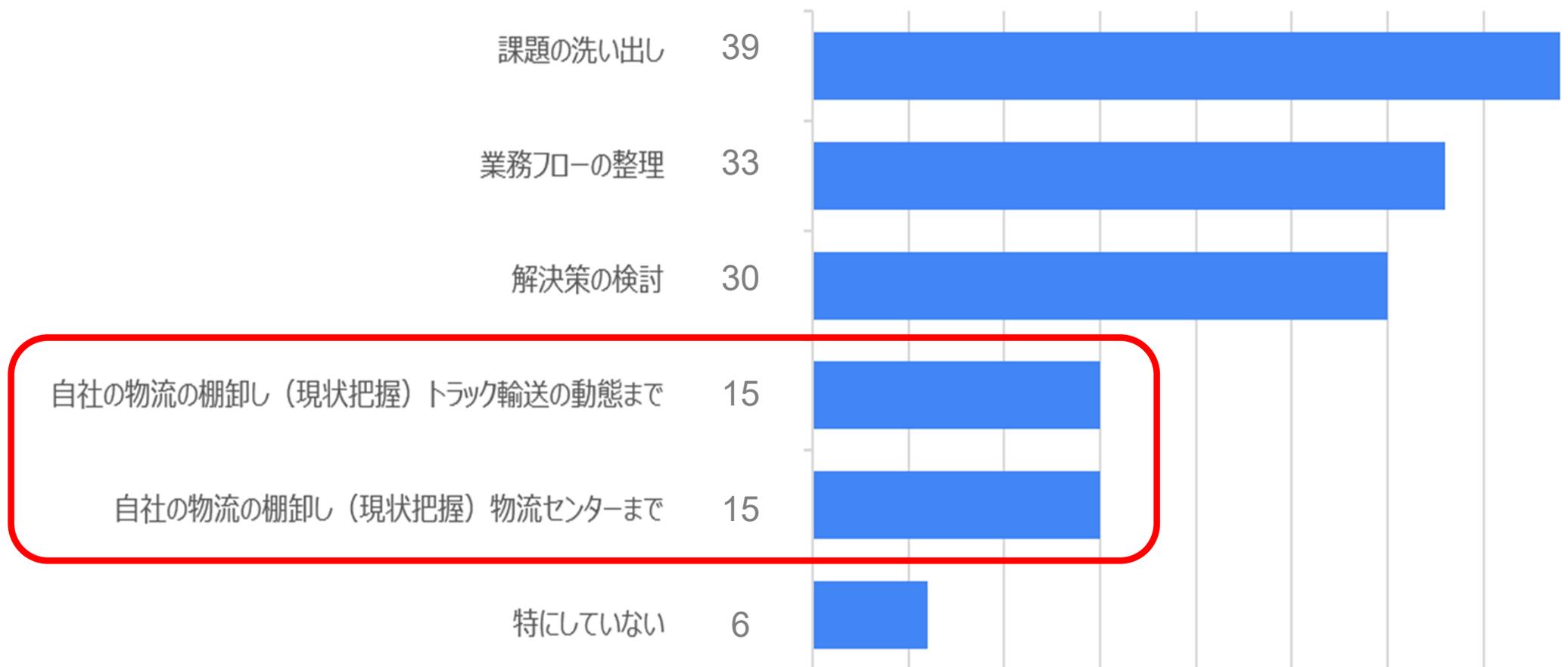


構内・工場近くでの待機禁止、数字合わせの荷待ち時間削減



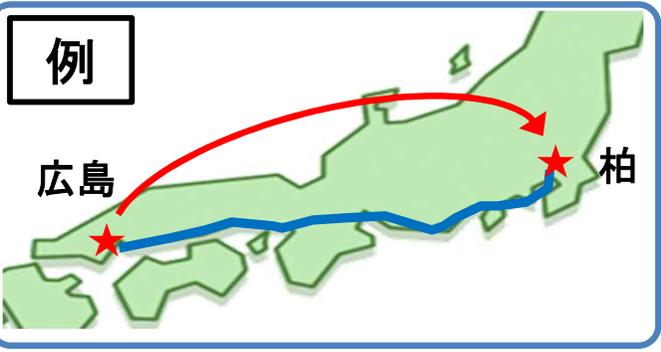
トラック運送事業者の不満は減らずトラックGメンの是正指導の対象に

バス予約システム導入にあたり行ったこと



ドライバーの健康を守るためのルールと必要な時間

- (ルールの例)
- ① **拘束時間**…労働で拘束できる時間は13時間まで(うち運転できる時間は9時間まで)
 - ② **休息期間**…拘束時間の後は休息を11時間取る。
 - ③ **430休憩**…連続して運転できるのは4時間まで、4時間ごとに30分以上の休憩。



広島県(広島市)→千葉県(柏市) 距離：片道855km

ルールを守った運行所要時間

27時間24分

(休憩・休息もしっかりとって運行)

(参考)Google map検索による所要時間

10時間43分

(途中の休憩時間など含まず)

【所要時間内訳】 運転時間合計：**11時間24分**※1 休息期間：**11時間** その他拘束時間合計：**5時間**
(休憩、点呼・準備等)

【具体例】

ルール① 1日に運転できる時間は**9時間**まで

ルール② 拘束時間の後は休息を**11時間**とる

国際ルール※2による1日あたりの休息期間

2時間24分



※1 平均時速75kmで計算 ※2 路面運送における労働時間及び休息期間に関する勧告(第161号)(国際労働機関(ILO) 1979年6月27日採択)139

トラック物流の例 (単位換算と時間の制約)

※以下の所要時間は、改善基準告示における各種例外規定を全て適用しないものとした場合の想定。

東京

A社 (着荷主)

発注

広島

B社 (発荷主)

発注日:9月13日
B社製造のおむつを9月15日AM10:00までに当社店舗の店頭に並べたい。同日AM5:00までに千葉県柏の配送センターに3,000個届けて欲しい。

受注日:9月13日
おむつ 3,000個 ((10個/箱)×300箱) を、9月15日までにA社の千葉にある配送センターに納入します。

千葉県柏市

A社配送センター(柏市内E社運営)

広島県広島市

C社に指示

B社物流センター(広島市内C社運営)

F社に配送発注

F社 (トラック運送事業者)

9月15日AM5:00
到着・荷卸し(所要45分)

おむつ300箱(10箱/パレット)×30パレットでの荷造りを実施

D社に輸送発注

D社 (トラック運送事業者)

9月15日AM5:00 始業・準備後営業所出発

9月15日AM6:00 センター到着
積込み(所要45分)

9月15日AM7:00 出発

(距離) 広島市→柏市
(片道855km)

(所要) 約27時間半
※内訳別紙



30パレット=トラック2台(10t&4t)で輸送※

配車スケジュール、帰り荷の確保、運転者の労働時間を把握の上、対応可能なドライバーを人選

※混載なしと仮定 (参考) トラック毎のパレット積載可能枚数
10tトラック(24パレット)、4tトラック(10パレット)

A社店舗 1

AM7:30 到着・荷卸し

9月13日 PM2:30積込み(所要45分(2台分))
終了後営業所に戻り(帰庫)、終業

休息期間 (11h)

A社店舗 2

AM8:30 到着・荷卸し

9月14日 AM1:30 始業、準備後営業所出発

システム導入に係る留意点

○自社の業務課題、実状調査、フロー整理は自社が責任を持つ

→ベンダーは聞き取り綺麗に整理してくれるが、それで満足しない。
最後の腹決めは自社の責任。

○決裁権持つ人間をチームの責任者に

→または決裁権を持つ人にももの言える人がトップに座ること。
そうしないと「ちやぶ台返し」や導入後の「こんなはずじゃなかった」に。

○面倒でも最初に広く関係者の意見を聞き、過程を共有する。

→急がば回れ。その過程を記録に残せば、「手戻り」を防ぐ効果も



荷主事業者における物流担当者のご苦勞が少しでも報われるよう
トラックGメンは荷主、トラック事業者、システムベンダー等関係者の
「声」を聞き、それを伝えるべきところに「伝え」ていきます。

それがシステム投資効果向上の一助になれば幸いです。

トラック・物流Gメンの具体的な活動内容

トラックGメンの具体的な活動内容について直近の活動状況について知りたい。

【貨物利用運送事業者】

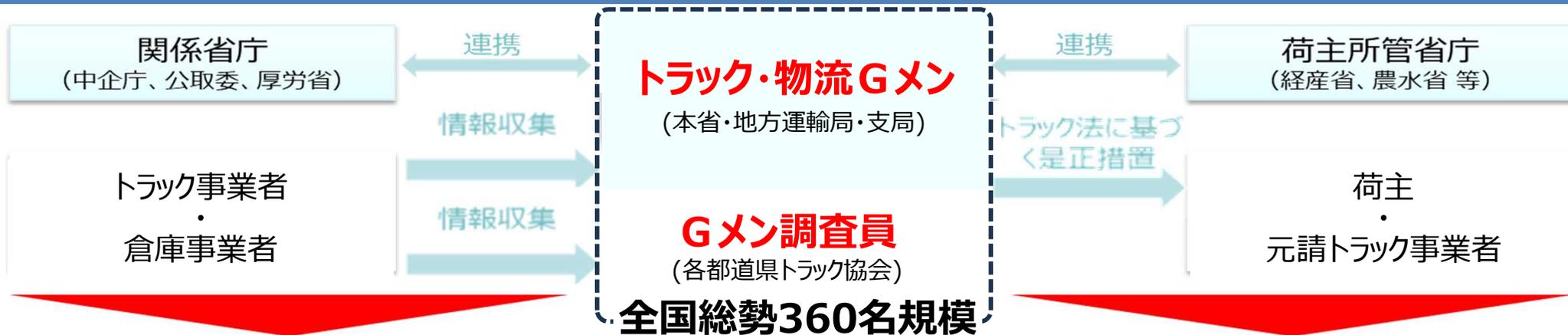
政策パッケージによるトラックGメン創設、トラック・物流Gメンへの改組

令和5年 6月	「物流革新に向けた政策パッケージ」とりまとめ 「商慣行の見直し」、「物流の効率化」、「荷主・消費者の行動変容」の3つを柱として、各種政策を明示 商慣行の見直しの施策の一つとして、情報収集力と執行力を高めるため「 トラックGメン 」が誕生。
7月	7月22日、全国で162名がGメンに任命。
8月	中国運輸局において、オンライン説明会、荷主等パトロールを開始
令和6年4月	4月1日、トラックドライバーの時間外労働時間上限規制施行
5月	5月15日 改正物流法（物効法・トラック法） 公布
6月	是正指導（働きかけ・要請）が運輸局の判断で執行可能とする制度変更。
11月	トラックGメンを「トラック・物流Gメン」に改組、トラック協会に「Gメン調査員」を配置。
令和7年 4月	4月1日 改正物流法一部施行 （荷主・物流事業者の努力義務、運送契約書面化、実運送体制管理簿等）



商慣行見直しに向けた執行力の強化（トラック・物流Gメンの設置）

トラック・物流Gメンが、Gメン調査員とともに荷主・元請事業者への監視・指導を強化



トラック・物流Gメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化 (2023年度～)

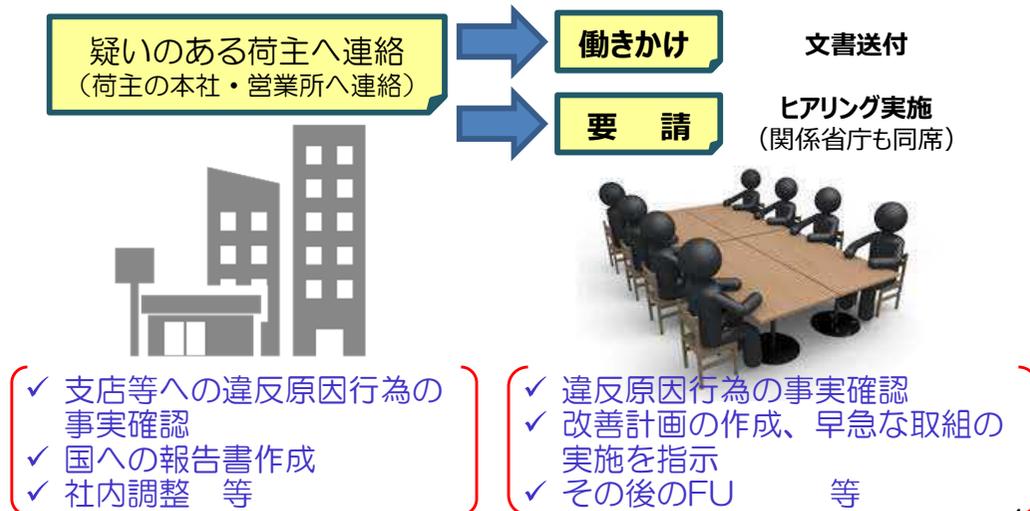
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化** (2023年度～)

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

「プッシュ型情報収集」

- ① ヒアリング (訪問・電話)**
違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集
- ② 荷主等パトロール (現場の状況確認、周知・指導)**
違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷捌き場周辺など
- ③ フォローアップ調査 (パトロール時に実施)**
 - ・ 情報提供元への事実確認・深堀り
 - ・ 「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

「是正指導」



トラック・物流Gメンによる荷主等の監視・指導

長時間の荷待ち



契約にない附带作業



運賃・料金等の不当な据置き



このような行為の疑いがあれば、
事実を確認し、是正を指導します。



是正指導は、最終的に、荷主等へ
の勧告・社名公表まで行います。



無理な運送依頼



異常気象時の運送依頼



過積載運送の指示・容認

トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の取組結果

トラック・物流Gメン設置後、荷主等に対する是正指導実施件数が飛躍的に増加

トラック・物流Gメンによる悪質な荷主等への是正指導

貨物自動車運送事業法付則第1条の2に基づき、荷主等への働きかけ等を実施。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていること
を疑う相当な理由がある場合

要 請

要請してもなお改善
されない場合

勧告・公表

※ 荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合は、公正取引委員会へ通知

「是正指導」を実施した荷主数

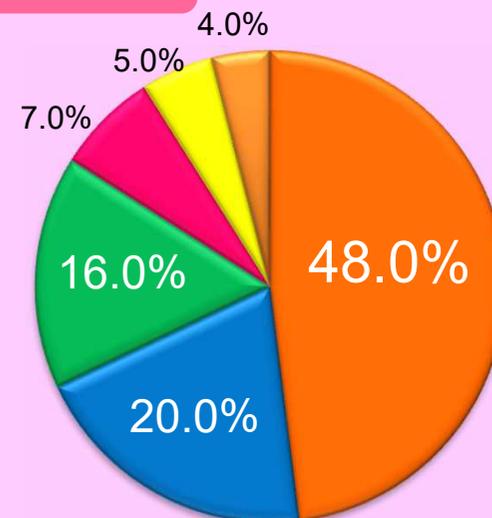
対応内容	荷主数	内訳
勧 告	4	(荷主2、元請1、その他1)
要 請	187	(荷主97、元請84、その他6)
働きかけ	1,506	(荷主1,018、元請436、その他52)

計1,697件の法的措置を実施

(令和7年3月31日現在)

荷主起因の違反原因行為の割合

- 長時間の荷待ち
- 契約にない附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 無理な配送依頼
- 過積載運行の要求
- 異常気象時の運行指示



運輸局による「要請」・「働きかけ」等実施の形態

トラック事業者
倉庫業者

他省庁等

本省

各県トラック協会

申告・相談

連携
(要請(ヒアリング)参加等)

方針策定・指示・情報共有
(申告情報とりまとめ・提供)

情報交換・連携

設置・任命

地方運輸局本局・運輸支局

(輸送部門・監査部門・倉庫部門が連携)

トラック・物流Gメン

[本局：一般貨物案件、支局：軽貨物案件]

通知

地方適正化
事業実施機関

連携
協力



Gメン
調査員

違反原因行為を疑うに
足りる相当な理由あり

要 請

(ヒアリング・文書)
改善計画策定要請

違反原因行為の疑いあり

働きかけ

(文書送付)

日常・一般的な注意喚起

荷主等パトロール

(訪問のうえ、周知、説明、
違反原因行為確認)

改正トラック法により、
国交省に対する荷主の違
反原因行為に係る情報通
知業務追加。

荷主・元請トラック事業者

[本社・営業所(拠点)]

荷主等パトロールの内容

トラックドライバーへのヒアリング



高速道路SA,PA。道の駅、コンビニ、自動車事故対策機構(NASVA)などで運転者の話を聞き、情報提供を呼びかけ。

荷主等へのアポなし訪問・説明



荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、トラック物流問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

荷待ち、附帯作業等の現状確認・指導



荷主等へのアポ無し訪問の際、現場にて、荷待ち、契約のない附帯業務等の有無や程度を確認し、荷主に対して指導。

荷主への指摘、要請対象のフォローアップ

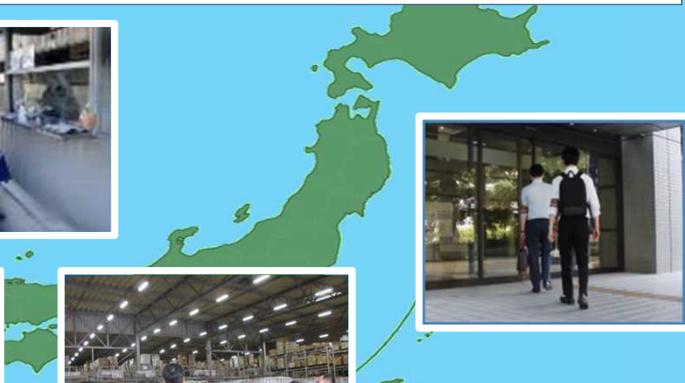


違反原因行為の疑いが現認された場合は、認識を確認の上指摘。また要請を受けた荷主の現場で改善状況の確認も行う。

荷主等パトロールの全国展開

中国運輸局の手法を他運輸局が採用し全国的な動きに。

全国各地で各運輸局がパトロールを実施



パトロール先拠点数約**4,400**か所

各地方運輸局において様々な手法により実施。
(R5.7.21~R7.3.31全国の実績)

(実施例)

- 荷主事業者の事務所・物流拠点等を訪問し、以下を実施
 - ・ 違反原因行為の防止を呼びかけ
 - ・ 荷待ち状況の実態確認
 - ・ 運賃交渉への誠意を持った対応を要請
 - ・ 要請を受けた荷主等の改善状況を確認
 - ・ オンライン説明会への参加を呼びかけ

パトロール
動画



西日本を中心に、Gメンの広域連携（合同パトロール）も実施中

関東



建設会社に対するアポ無し訪問・ヒアリング
(関東・中国Gメン、東京Gメン調査員)

近畿



運賃・料金の不当な据置き申告があった飲料メーカーに対するアポ無し訪問・ヒアリング
(近畿・四国・九州・中国Gメン)

中部



過積載の申告があった卸企業に対するアポ無し訪問・ヒアリング
(中部・近畿・九州・中国Gメン、名古屋Gメン調査員)

九州



配送センターの荷積み状況確認
(中国・九州Gメン)

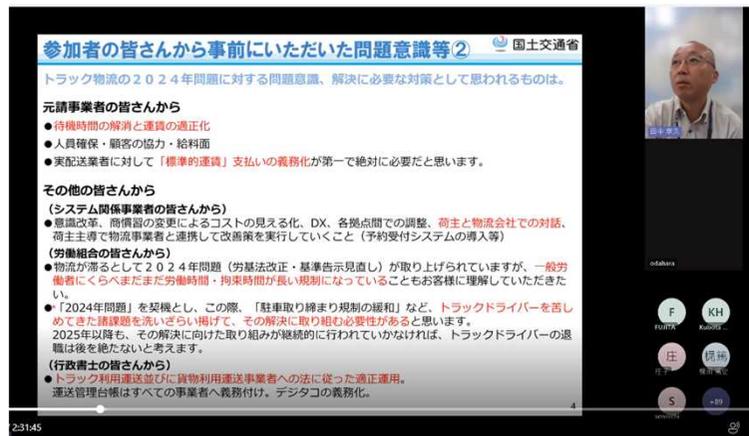
オンライン説明会を継続開催し、トラック等物流事業者・荷主が意見交換できる「場」を提供

【第1回～第21回の累計参加者数】延べ約5,300名 中国管内をはじめ、全国から関係者が参加

Gメンが毎月1回午前午後に説明

関係者の問題意識を共有

成功事例等役立つ情報を発信



参加者から寄せられた問題意識を紹介し、共有するGメン。

事前にいただいた問題意識等⑥ Q.トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。

着荷主事業者の皆さんから

- 荷主、業界全体の意識改革
 - 物流に関わる方々の意識改革、物流費は、コストという認識改善。
 - 発荷主の意識は改善していると思いますが、発荷主が受荷主(着荷主)の対応まで思いが至らないこと(通常、受荷主(着荷主)は顧客になるため、影響が及ぼす、その結果、配送形態に改善が進められないこと)。
 - 2024年問題に対する正しい知識(社内でも十分理解されていないように思う)。
 - 事業者種別ごとの正しい認識と理解、更には互いを思う気持ちを持つこと。
- 課題の指摘
 - 施工現場での荷待ち時間削減を発荷主と着荷主間でどう連携していくか。
 - 予約時間に対する早着トラックの待ち時間削減をどう改善するか。
- 具体的な対策の提案
 - 荷主としてトラック運送事業者に対する荷待ち時間、インターバル、残業時間の管理の強化。

その他の皆さんから

- 物流DXプラットフォーム開発事業者
 - 人材確保しやすい環境整備、または人費を要さないような技術活用(自動運転や配送効率化)。
 - 2024年問題が「物流業界の実態を良くする為の『問題意識』」だと考えるのか？業界の問題と、従事する「人」の問題とは別モノであり、「人」のことを考えないで業務自体が進捗するだけではいけないか？
 - 社会的事象に突如として対応しなくてはならないという認識強化。物が運ばれることが当たり前ではないという社会的認識の拡大、そして物流業界が会社の壁を超えて、新しい事に取り組む姿勢(デジタル)。
- システムベンダー
 - 荷主、物流事業者などステークホルダー全体の問題解決への意識
- 食と飲食のコンサルタント
 - 消費者も含め国全体で問題の理解と対応をしていないと個別の対応では難しいと思います。

国会での質疑より

Q. 改正法の執行体制は。(4/25参国交委 立憲民主党 小沼議員)

A. 令和6年3月21日の衆議院本会議で、経産大臣、農水大臣が出席されてしっかり3省連携していくという答弁があった。実際そうなるように国交省が頑張っていきたい。(斉藤国土交通大臣)

Q. 荷主の指導に対する経産省、農水省の見解は。(3/21衆本会議 公明党 国重議員)

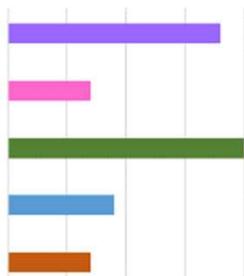
経産省は、これまで国交省、農水省と連携を進めてきた。荷主に対する措置を一層強力で推進していく。(齋藤経産大臣)

農水省はこれまで国交省等と協力を推進してきた。荷主の意識、行動の変革に積極的に取り組んでいく。(坂本農水大臣)

毎回事前アンケートを実施のうえ、荷主・トラック等物流事業者の認識を共有

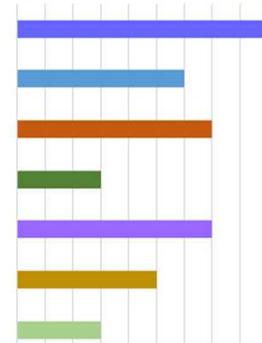
【参加者種別】

- トラック事業者
- トラック事業者(元請)
- 発荷主
- 着荷主
- その他



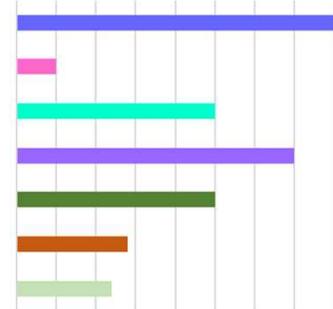
【参加者の各テーマへの関心度】

- 改正物流法の規制内容
- 物流DX
- 商慣行の見直し
- トラック・物流Gメンの活動
- 荷主・消費者の行動変容
- 適正運賃収受(運賃交渉)
- モーダルシフト



【物流で一番大事なポイントは？】

- 安全に製品を届けられるか
- 安く運んでくれるか
- 納期を守ってくれるか
- 長く付き合える相手か
- 経営状態が安定しているか
- 行政処分を受けていないか
- 代表・担当者が信用できるか



トラック事業者、荷主が集う場として定着

改正物流法、商慣行見直しに高い関心

荷主・トラック事業者ともに「安全に運ぶ」を優先

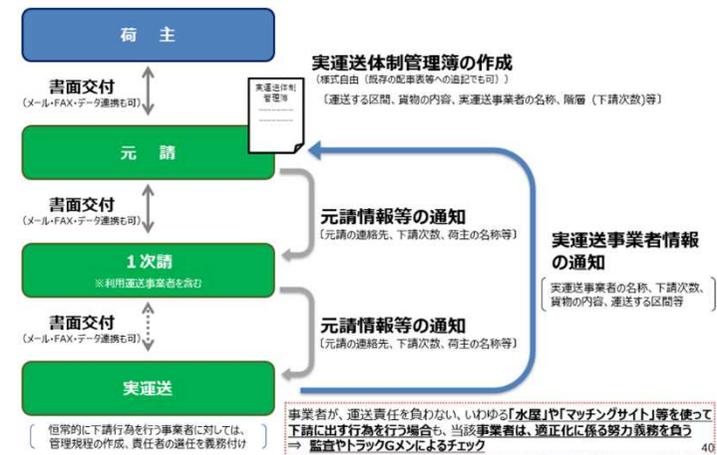
オンライン説明会での説明事項(一部紹介)

トラック事業者・荷主の相互理解に向けて、「何回も」、「わかりやすく」、「有益な情報を提供」

法改正の内容を詳しく説明

トラック事業者に対する規制的措置

国土交通省



参加者の問題意識等を共有

今回参加者の問題意識共有(主なもの)

国土交通省

- トラック運送事業者の皆さんから**
- 「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「現状の厳しさ」、「状況の変化」、「物流効率化 (モーダルシフト) (具体的なコメント)」
 - 2024年問題を進めた結果、大手荷主様は内装化を切り、自社便・白ナンバートラックに変えてきております。
 - モーダルシフトは結局のところ、ドライバーの負担を減らすという配送の仕事を変えてるだけではないかと思っております。
- 元請トラック運送事業者の皆さんから**
- 「商慣行の見直し」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化 (物流DX [デジタル化、機械化・自動化]) (具体的なコメント)」
 - 末端の下請事業者への適正な運賃運流を行う施策 (多重下請構造の是正) であることは理解できるが、荷主側に対し強制力がある内容に転換して欲しいと思っております。 ※当然、商品単価の価格転嫁に運賃上昇されることも理解は出来る。(国民全体で考える必要あり)
- 荷主事業者の皆さんから**
- 「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「運賃確保」、「物流効率化 (中継輸送)」、「その他物流効率化」、「課題感、情報共有」 (具体的なコメント)
 - 会社として、解決しなければならぬことは積極的に行動しなければならないが、末端の納品先での取引先に聞いている会社では、まだ解決するには時間と関係している会社が一丸と進めて行かないと解決が難しい所もあると思っております。
- 荷主事業者の皆さんから**
- 「商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容」、「物流効率化 (物流DX [デジタル化、機械化・自動化])」、「運賃、料金、賃金関係」、「物流効率化 (共同配送) (具体的なコメント)」
 - 作業の自動化が重要になると考える。また、業者主からのリ・ドタイム延長も必要と考える。現状午後にはデータを受信し、夕刻から夜間にかけて仕分けを行い、翌日午前中に納品しているため手配・人員手配の無駄が発生している。後1日リ・ドタイムが長ければ、無駄が省けると考える。
- その他の皆さん(ソフトウェア開発事業者、地方公共団体、行政書士)から**
- 「商慣行の見直し」、「物流効率化 (モーダルシフト) (具体的なコメント)」
 - 上流の価格転嫁 運賃交渉を行って上流が価格転嫁できていないと、運賃料金は荷主にとってたの経費でしかないで、商品価格も含めた上流が価格転嫁できていないと交渉の余地がないです。

標準的運賃、運賃交渉情報提供

関係指標 (月あたり賃金、初任給、軽油価格)

国土交通省



国交省他関係省庁のトピック紹介

事前にいただいた問題意識等⑥

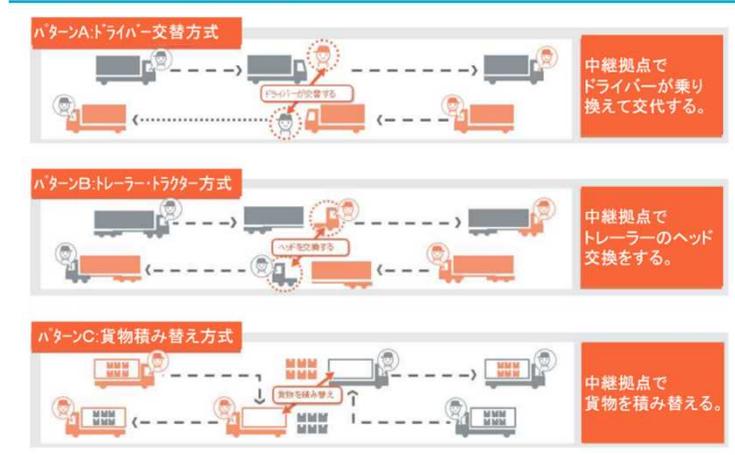
国土交通省

- Q.トラック物流の2024年問題に対する問題意識、解決に必要な対策として思われるものは。
- 着荷主事業者の皆さんから**
- **荷主、業界全体の意識改革**
 - 物流に変わる方々の意識改革。物流費は、コストという認識改善。
 - 発荷主の意識は改善しているとは思いますが、発荷主が受荷主(着荷主)の対応まで思いが至らないこと (通常、受荷主(着荷主)は顧客になるため、影響が及ぼす、その結果、配送形態に改善が進められないこと)。
 - 2024年問題に対する正しい知識 (社内でも十分理解されていないように思う)。
 - 事業者種別ごとの正しい認識と理解、更には互いを思う気持ちを持つこと。
 - **課題の指摘**
 - 施工現場での荷待ち時間削減を発荷主と着荷主間でどう連携していくか。
 - 予約時間に対する早着トラックの待ち時間削減をどう改善するか。
 - **具体的な対策の提案**
 - 荷主としてトラック運送事業者に対する荷待ち時間、インターバル、残業時間の管理の強化。
- その他の皆さんから**
- **物流DXプラットフォーム開発事業者**
 - 人材確保しやすい環境整備、または人員を要さないような技術活用(自動運転や配送効率化)。
 - 2024年問題が物流業界の実態を良くするための「問題意識」と見えるのか? 業界の問題と、従事する「人」の問題とは別モノであり、「人」のことを考えないと業界自体が衰退するだけではないのか?
 - 具象的事象に落とし込んでの「なすべきこと」の明確化。物が運ばれることが当たり前ではないという社会的認識の拡大、その上で物流業界が会社の壁を超えて、新しい事に取り組む事(デジタル)。
 - **システムベンダー**
 - 荷主、物流事業者などステークホルダー全体の問題解決への意識
 - **食と飲食業のコンサルタント**
 - 消費者も含め国民全体で問題の理解と対処をしていかなければ個別の対応では難しいと思えます。

物流効率化参考情報提供

物流効率化 (中継輸送)

国土交通省



予算・補助制度のご紹介

「再配達率削減緊急対策事業」(補助事業)の募集を開始します

国土交通省

宅配便の再配達率が高止まり(12%程度)し、物流事業者の負担が増えており、その改善が必要です。今般、物流負担の低い選択を消費者に促す仕組みの社会実装を目指し、消費者が荷物の受取方法(コンビニ・営業所受取、置き配など)や日時を自ら「選択」できる仕組みを構築し、物流負荷軽減に協力的な消費者にインセンティブを付与する実証事業(「再配達率削減緊急対策事業」(補助事業))の募集を開始します。

↑特設Webサイト
<https://2024saihai50.jp/>

- 事業概要**
 - 補助対象事業者
 - EC事業者、物流事業者
 - 補助対象経費(補助率)
 - [1]再配達率削減システム改善事業: 最大1/2(最大1.5億円まで)
 - [2]再配達率削減ポイント付与実証事業: 最大1/2(1配送あたり最大5万円まで)
 - [3]物流負荷軽減アプリ実証事業: 最大1/2(最大0.4億円まで)
- 公募の詳細**
 - 公募の詳細・申請様式等については、再配達率削減緊急対策事業特設Webサイト(下記URL)に掲載の公募要領等をご確認ください。
 - なお、オンラインで公募説明会を開催します。詳細は、特設Webサイトでご案内します。
- スケジュール**
 - 公募期間: 令和6年5月31日(金)~6月28日(金)16時まで(必着)
 - 補助対象事業者の認定(交付決定): 7月中旬
 - 事業期間: 交付決定日~令和7年1月14日(火)
 - ※再配達率削減ポイント付与実証事業については令和6年10月または[1]再配達率削減システム改善事業における改修終了の日をいずれか遅い方とし、期間は最大2ヶ月です。
- 問い合わせ先**
 - 再配達率削減緊急対策事業費補助金申請窓口
 - 一般社団法人 国際物流総合研究所(執行団体)
 - TEL: 050-6865-5341 E-mail: info@2024saihai50.jp

トラック・物流Gメンの具体的な活動内容

トラックGメンがどのような活動を行っているのか？
実際には是正対応となった事例。【発荷主】

是正指導・改善の内容 (違反原因行為別)

長時間の荷待ち



申告内容

- いつも長時間待たされる。
- リフトマン不足で荷積・荷卸待ちさせられる
- スタッフ不足で荷造りができていない
- バース予約システムを利用しないと順番を後回しにされる。等

要請



- 社内(役員会)報告、対策チーム整備
- 現状把握 (荷待ち時間測定、ドライバーアンケート、ヒアリング)
- 受発注の調整 (物流センター飽和解消)
- バース予約システム導入、リフトマン確保
- トラック事業者へのシステム活用呼びかけ
- ドライバーに対する謝意表示、意見募集

改善内容

無理な運送依頼



申告内容

- 積込時間が遅く、荷渡しが深夜、未明になることもある。
- 指定された納品日時必着だと、スピード違反等無理をする必要あり
- 説明しても納品日時必着変わらず
- 高速代も支払われない。等

要請



- 社内報告、関係者連絡会議設置
- 現状把握 (荷造りに係る作業状況、納品日必着の理由、ニーズ)
- リードタイム緩和 (D1⇒D2)
- 店舗からの発注期限前倒し、輸送頻度集約、出荷情報の事前提供(NO検品化)

改善内容

過積載運送の指示・容認



申告内容

- 頻繁に過積載運行を求められる。
- 違反だと説明しても理解されない。
- 自車トラックは積載量以内、備車は積めるだけ積みという方針
- 軽トラックの飲料輸送は輸送ノルマ重視で荷主が過積載を容認。等

要請



- 社内(役員会)報告、対策チーム整備
- 現状把握 (受発注、重量把握状況)
- 重量情報の管理徹底 (システム導入)
- 導入車両の大型化 (4t⇒10t)
- 輸送頻度の集約化 (毎日⇒週2)

改善内容

是正指導・改善の内容 (違反原因行為別)

運賃・料金等の不当な据置き

人件費や燃料費が上がっているのに、運賃や料金をあげてもらえませんか？



だめだ、こっちも苦しいんだよ

申告内容

- ・長年「標準的運賃」の5割以下の水準で運送を継続
- ・運賃交渉を持ちかけても「無理」の一点張りで交渉の場につこうとしない。
- ・メールも無視、直接会おうとしても面会拒否、会合の場でも避けられる。

要請



- ・(真荷主=メーカー)
- ・現状把握 (元請に運賃改定の要求状況(全体)の情報提供要請)
- ・社内(役員会)報告、対策方針策定(元請トラック事業者)
- ・真荷主に情報提供。協力会社とのコミュニケーションの機会を再検討

改善内容

契約にない付帯作業

悪いね、そのラベルを貼るのを手伝ってもらえる？



契約にはなかったはずだけど...

申告内容

- ・現場でドライバーが、ラベル貼り、仕分け、横持ち、パレット移しなどの作業を求められる。
- ・特に着荷主の卸場での要求が多い
- ・これらの作業には運賃とは別の料金が発生していない。

要請



- ・社内報告、関係者連絡会議設置
- ・現状把握 (現場でドライバーが作業を行っている実態について)
- ・付帯業務の撤廃 (自社スタッフで対応)
- ・契約の見直し (トラック事業者に作業料を支払う)
- ・契約の見直し (寄託倉庫に作業を委託)

改善内容

異常気象時の運送依頼



納品日は変えられないからね

大雨警報が出ているのに...

申告内容

- ・卸地に台風上陸でも。積地が晴れていれば運送を求められる。
- ・その上「事故は起こすな」と言われる。
- ・運送停止の判断が遅く、キャンセル料の支払いもないので、運行をキャンセルされるとそのまま損失に。

働きかけ



- ・社内(役員会)報告、連絡会等体制整備
- ・現状把握 (異常気象時の運行依頼)
- ・国交省の基準「異常気象時における措置の目安」を社内及び取引先に共有。
- ・運送停止の判断をトラック事業者に委ねる
- ・改正トラック運送約款に基づくキャンセル料を支払う方針を決定。

改善内容

トラック・物流Gメンとして重視している観点

トラック・物流Gメンが動いて荷主、物流事業者の情報が共有され、両者の理解が深まり、WinWinになる関係性を再構築できたら良いと思っている。

(令和5年12月テレビ朝日「報道ステーション」インタビューにて)



商売上のしがらみのない我々(Gメン)が、関係者それぞれの思いを届け、お互いが自ら行動変容しようと思うまで、一生懸命説明して理解してもらおうよう行動したい。

(令和6年10月NHK「おはよう日本」インタビューにて)

国の支援に対するご意見

補助事業について、自動化など大手であればできる対策は効果も大きく必要ですが、中小企業が取り組める物流効率化に繋がる

ポストパレットやラックなどの購入やその開発費にももっと予算を持ち、利用しやすくして頂きたい。

【発荷主】

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

- 1 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
- 2 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
- 3 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
- 4 総合効率化計画の認定・実施準備
- 5 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

スケジュール

応募期間：令和7年4月8日(火)～6月6日(金)17時まで
交付決定：8月初旬頃を予定

お問合せ先

中国運輸局 環境・物流課
電話：082-228-3496

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

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

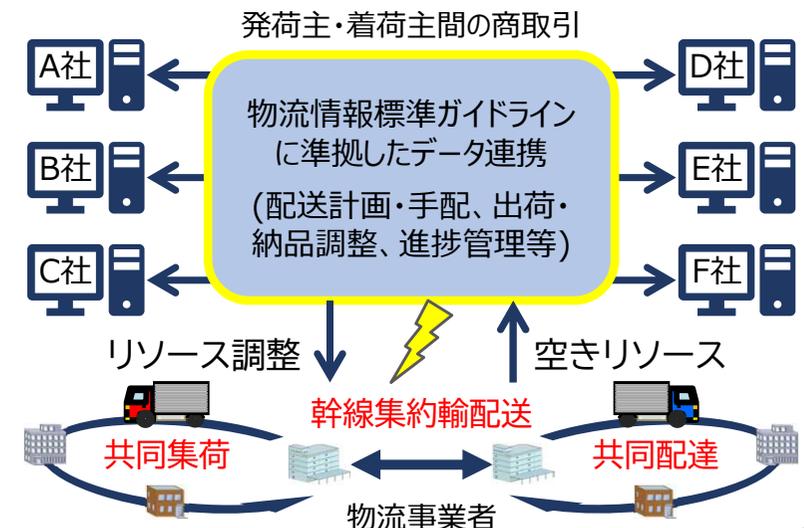
2. 共同輸配送や帰り荷確保等のためのデータ連携促進支援事業

- ・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>

パレタイザー



クランプフォークリフト



<中継共同物流拠点の整備>

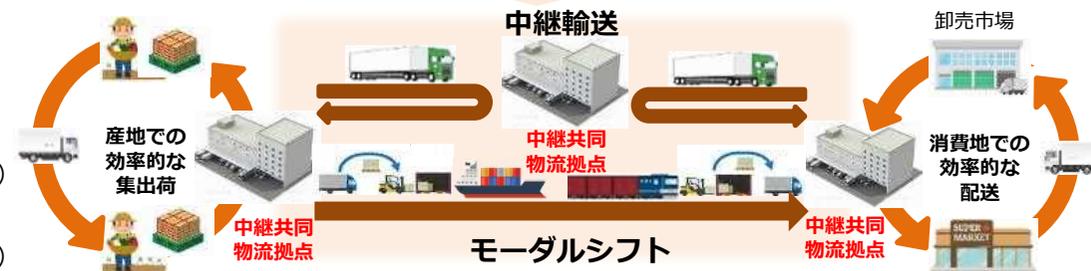
大型車に対応したトラックバース



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)

中小企業等のみなさまの売上拡大や生産性向上を後押しするため、IoT・ロボット等の人手不足解消に効果がある汎用製品の導入を支援いたします。

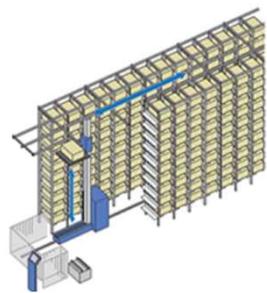


【倉庫業に関する活用イメージ、製品イメージ】

自動倉庫



活用イメージ



製品イメージ

検品・仕分システム



活用イメージ



製品イメージ

無人搬送車 (AGV・AMR)



活用イメージ



製品イメージ

補助対象者 人手不足の状態にある中小企業等
 補助率等 カタログに掲載された製品が補助対象となります。また、補助上限額は従業員数ごとに異なります。

補助対象	補助上限額	補助率
補助対象として カタログに登録された 製品等	従業員数5名以下	200万円 (300万円)
	従業員数6~20名	500万円 (750万円)
	従業員数21名以上	1,000万円 (1,500万円)

※賃上げ要件を達成した場合、補助上限額を()内の額に引き上げ

公募受付期間 令和8年9月末頃までの間に複数回の公募を行い、補助事業の申請を受け付けます。

中小企業省力化投資補助事業 コールセンター

ナビダイヤル **0570-099-660**

※通話料がかかります

IP電話等からの
お問い合わせ先 **03-4335-7595**

お問合せ時間：9:30~17:30 / 月曜~金曜 (土・日・祝日除く)
 ダイヤル後、ご自身が該当する番号を以下より選択してください。

- 1 番 工業会向け
(製品カテゴリ登録、申請方法など)
- 2 番 製造事業者向け
(カタログ登録、製造事業者登録、製品登録要件など)
- 3 番 販売事業者向け
(販売事業者登録、登録要件、スケジュールなど)
- 4 番 補助金の活用を検討している中小企業等向け
(公募要領、カタログ公開時期)



「標準的運賃」について

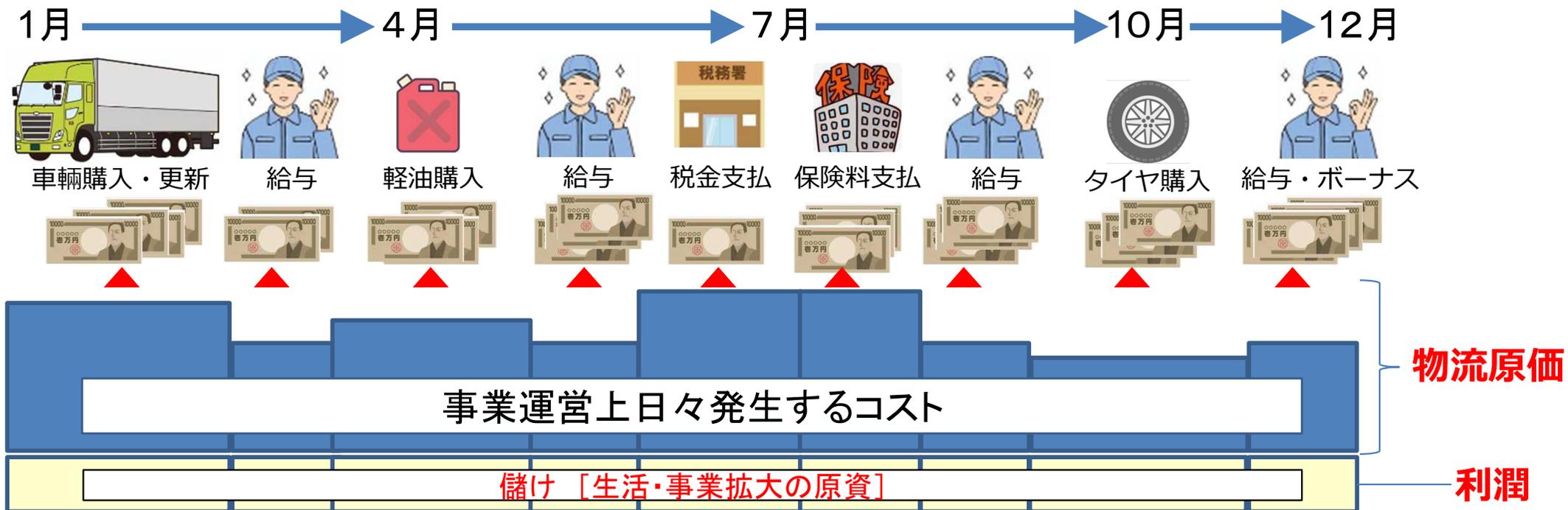
適正運賃収受（運賃交渉）について各社の取り組み状況について知りたい

【貨物利用運送事業者】

適正運賃を払いドライバーの給料を確保することが大事。現状労働時間が減り給料も減っている運送会社がある。【着荷主】

物流コスト(原価)と売り上げ

日々発生する物流コスト(原価)



V I I A ? 健全な事業継続の為に (物流原価 + 利潤) = < 売上げ が望ましい。



コスト(原価)の発生と契約・売上げの収受のタイミングが違うので、契約・運賃交渉の際に走行キロ・時間見合いの単価設定がしづらい。「一運行あたり〇〇万」などの相場観が損益分岐の判断に用いられるか、荷主の言い値を飲まざるを得ない。また、逆に支払いの際に売上げの実態に見合ったコスト負担なのか判断が付きずらく、設備投資に消極的になるか無計画な設備投資になる。

トラック運送の原価計算の活用に向けて

原価計算の必要性・効果

原価計算の必要性

賃金アップや燃料高騰等の費用の変化に対応した料金を収受するためには原価計算が必要

運行の効率化や赤字路線の抽出、黒字化のためには原価計算が必要

効果

適正な運賃・料金の収受

運行効率化による利益確保

交渉の説得力向上

自社の状況把握
実効性のある**(確実に収益を確保できる)**
事業計画の策定

原価計算の活用事例

<ケース1> 交渉結果を見越して上乗せして要請し、確実に利益を確保

運送原価に対して収受運賃が▲6%であるという原価データを提示して10%の値上げを要請し、結果として8%の値上げを受け入れてもらうことができた(当初は5%UPの要請を想定したが、値切られることを考慮のうえその分を上乗せして要求。)

<ケース2> 原価データの推移を示すことで運賃・料金の17%の引上げに成功

荷主に対して1990年から現在までの原価データを個別に示し、物流担当部長にコストアップの実態を理解してもらうことを促した。結果的に17%の引き上げ要請に対して満額の引上げとなった。

車両別費用の整理

直接割付の可否	費用	固定/変動	概要
車両に直接割付け できる費用 (基本実費)	運行費	変動	○燃料(軽油)・油脂(エンジンオイル費)費用 ○修理費用(一般修理、車検整備、定期点検費用、ミッションオイル費等) ○尿素水費用(ディーゼルエンジン車) ○タイヤチューブ、交換費用
	車両費	固定	車両購入費、リース費用(メンテナンスリース等修理費などを含む場合は除く)
	車両の税金	固定	自動車取得税、自動車重量税、自動車税
	車両の保険費	固定	自賠責保険料等車両毎に費用が発生するもの。
	運転者の人件費※	固定	運転者の給与、法定福利、福利厚生費(健康診断代、昼食代等)、退職金(退職給与引当金)、通勤手当
車両に直接割付け できない費用 (車輛別売り上げ又は稼働時間の割合で按分)	車両の保険費	固定	任意保険、運送保険、運送業者賠償責任保険等、会社単位で契約する為車両毎に割り当てられない保険料。
	間接費	固定	一般管理費 (役員・運行管理者・整備管理者の人件費、事務所維持費用、各種消耗品費、事務用品費、通信費など)、 備品運搬費、車庫等の施設費

※ 1者1台で車両を割り当てられている例。1台を複数人で共有している場合は、車両毎の乗務時間で按分のうえ1台あたりを積み上げ。

1 時間あたり、1 kmあたり費用の算出

1 時間あたり固定費の計算

車両別費用で「固定」に整理された費用の合計

÷

稼働時間

=

1 時間あたり固定費

1 kmあたり変動費の計算

0 ℓ → 満タン燃料費用

÷

実燃費(km/ℓ)

=

1 kmあたり燃料費

オイル交換1回あたりの
油脂費用

÷

1交換あたり
走行距離

=

1 kmあたり油脂費

タイヤチューブ交換1回
あたりのタイヤチューブ費用

÷

1交換あたり
走行距離

=

1 kmあたり
タイヤチューブ費

一般修理費用、
車検整備費用

÷

修理、整備の間
の走行距離

=

1 kmあたり修理費

0 ℓ → 満タン尿素費用

÷

0 ℓ → 満タンの
走行可能距離

=

1 kmあたり尿素水費

実践的な原価計算

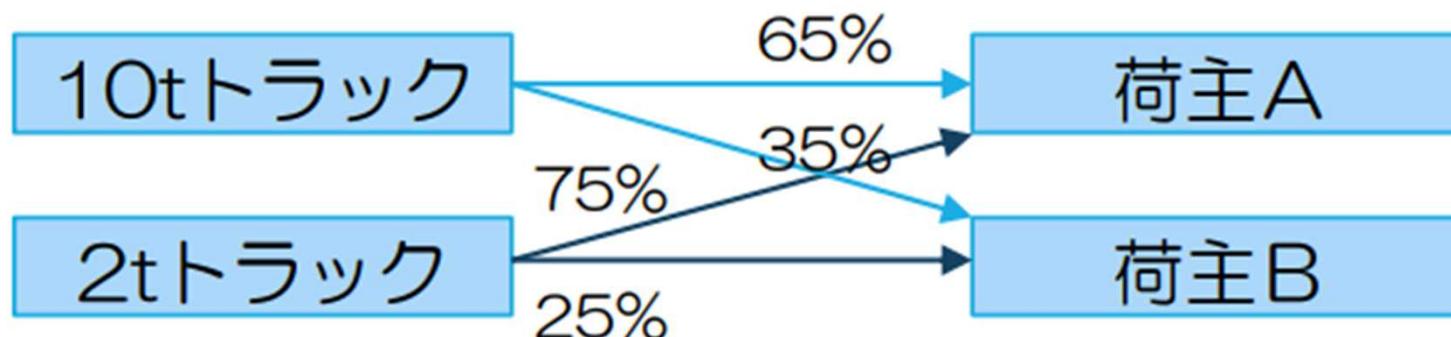
運行ルート別の原価計算

発着地点間の距離と稼働時間を基本に算出

$$\begin{aligned}
 & \boxed{\text{固定費}} = \boxed{\text{1時間あたり固定費}} \times \boxed{\text{平均稼働時間(時間)}} \\
 & \quad + \\
 & \boxed{\text{変動費}} = \boxed{\text{1kmあたり変動費}} \times \boxed{\text{平均走行距離(km)}} \\
 & \quad + \\
 & \boxed{\text{料金・実費等}} = \boxed{\text{1運行あたりの実費}} \\
 & \quad \cdot \text{高速道路利用料} \cdot \text{燃料サーチャージ} \cdot \text{フェリー利用料} \cdot \text{附帯作業費} \\
 & \quad \cdot \text{駐車場利用料} \cdot \text{車両留置料} \cdot \text{宿泊費用} \cdot \text{その他諸費用}
 \end{aligned}$$

取引先別の原価計算

車両ごとの原価を荷主毎の輸送の稼働時間で按分



※ 1台1荷主等に割り当てられる場合は、按分は不要。

標準的な運賃の例

I 距離制運賃表(関東運輸局ブロック)

(単位：円)

車種別 キロ程	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
10km	15,790	18,190	23,060	29,070
20km	17,710	20,430	26,110	33,160
30km	19,630	22,660	29,160	37,240
40km	21,550	24,890	32,200	41,320
50km	23,480	27,130	35,250	45,400
60km	25,400	29,360	38,300	49,480
70km	27,320	31,590	41,340	53,570
80km	29,240	33,830	44,390	57,650
90km	31,160	36,060	47,440	61,730
100km	33,080	38,290	50,480	65,810
110km	35,010	40,500	53,450	69,770
120km	36,930	42,710	56,410	73,720
130km	38,850	44,920	59,370	77,680
140km	40,770	47,120	62,330	81,640
150km	42,690	49,330	65,300	85,590
160km	44,620	51,540	68,260	89,550
170km	46,540	53,740	71,220	93,500
180km	48,460	55,950	74,190	97,460
190km	50,380	58,160	77,150	101,420
200km	52,300	60,360	80,110	105,370
200kmを超えて500km まで20kmを増すごと に加算する金額	3,830	4,380	5,850	7,800
500kmを超えて50km を増すごとに加算す る金額	9,580	10,950	14,620	19,490

II 時間制運賃表

(単位：円)

種別		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
基礎額	8時間制 基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km	34,740	41,760	55,200	70,430
	4時間制 基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km	20,840	25,060	33,120	42,260
加算額	基礎走行キロを超える場 合は、10kmを増すごとに	340	410	630	920
	基礎作業時間を超える場合は、 1時間を増すごとに(4時間制 の場合であって、午前から午後 にわたる場合は、正午から起 算した時間により加算額を計 算する。)	3,060	3,210	3,450	4,060

III 個建運賃(1個又は1重量あたり運賃、○は事業者が設定)

運送区間ごとに最低積載戸数は又は重量のいずれか及びこれらに基づく最低保証料を設定した上で次の式により計算。

計算した運賃(距離制運賃or時間制運賃)+付随料金

$$\div \{(\text{最大積載戸数又は重量}) \times \text{基準積載率}(\text{○}\%)\}$$

IV 運賃割増率

【速達割増等(○は事業者が設定)】

- ・通常想定される配達予定日より早い日を希望した場合…○割増(有料道路利用料は別途実費として収受)
- ・有料道路の利用が認められない場合…有料道路を代替する一般道のキロ程に応じて○割増

※積み合わせ前提で、荷主が十分なリードタイム確保可能な配達を希望した場合は○割を割り引いた運賃設定も可。

【特殊車両割増】

冷蔵車・冷凍車	小型車、中型車、大型車又はトレーラーの2割
海上コンテナ輸送車	トレーラーの4割
セメントバルク車	大型車又はトレーラーの2割
ダンプ車	大型車の2割
コンクリートミキサー車	大型車の2割
タンク車（石油製品輸送車）	大型車又はトレーラーの3割
タンク車（化成品輸送車）	大型車又はトレーラーの4割
タンク車（高圧ガス輸送車）	大型車又はトレーラーの5割

【休日割増】 日曜祝祭日に運送した距離に限る 2割

【深夜・早朝割増】 午後10時から午前5時までに運送した距離 2割

V 待機時間料
(単位：円)

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
30分を超える場合において30分までごとに発生する金額	1,680	1,760	1,890	2,220
IVに定める積込料・取卸料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	2,010	2,110	2,270	2,670

VI積込料・取卸料、附帯業務料
【積込料・取卸料】
(単位：円)

種別	小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)	
30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080	2,180	2,340	2,750
	手摘みの場合	2,000	2,100	2,260	2,650
Vに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490	2,610	2,810	3,300
	手摘みの場合	2,400	2,520	2,710	3,180

【附帯業務料】 附帯業務を行った場合には、運賃とは別に実費として収受

VII 利用運送手数料 運賃の10%を当該運賃とは別に収受

VIII 有料道路利用料 有料道路を利用した区間の料金を別に定めるところにより収受

X 燃料サーチャージ
1.算出方法

基準価格	120.00円	
改定の刻み幅	5.00円	
改定条件	改定の刻み幅5.00円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定。	
廃止条件	軽油価格が120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止	
計算式	距離制運賃	走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	時間制運賃	平均走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	個建運賃	1個又は1重量あたりの運賃の算出にあたって用いた距離制運賃又は時間制運賃の計算式に準ずる

※標準的な運賃の設定に係る原価計算においては、燃料費を120.00円/Lとして設定していることから、燃料サーチャージの基準価格も120.00円/Lとして設定している。各運送事業者が燃料サーチャージを導入する際は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」(平成24年5月16日最終改定)も参考にしつつ、当該運送事業者が自社の運賃の設定に係る原価計算において基準とした燃料費を燃料サーチャージの基準価格として設定することが望ましい。

2. 燃料サーチャージの改訂条件と算出上の燃料価格上昇額テーブル

調達している軽油価格	燃料サーチャージ算出上の代表価格	燃料サーチャージ算出上の燃料価格上昇額
基準価格	120.00円	-
～ 120.00円/L	廃止	
120.00超 ～ 125.00円/L	122.50円/L	2.50円/L
125.00超 ～ 130.00円/L	127.50円/L	7.50円/L
130.00超 ～ 135.00円/L	132.50円/L	12.50円/L
135.00超 ～ 140.00円/L	137.50円/L	17.50円/L
140.00超 ～ 145.00円/L	142.50円/L	22.50円/L
145.00超 ～ 150.00円/L	147.50円/L	27.50円/L
150.00超 ～ 155.00円/L	152.50円/L	32.50円/L
155.00超 ～ 160.00円/L	157.50円/L	37.50円/L
160.00超 ～ 165.00円/L	162.50円/L	42.50円/L
165.00超 ～ 170.00円/L	167.50円/L	47.50円/L
170.00超 ～ 175.00円/L	172.50円/L	52.50円/L
175.00超 ～ 180.00円/L	177.50円/L	57.50円/L
180.00超 ～ 185.00円/L	182.50円/L	62.50円/L
185.00超 ～ 190.00円/L	187.50円/L	67.50円/L
190.00超 ～ 195.00円/L	192.50円/L	72.50円/L
195.00超 ～ 200.00円/L	197.50円/L	77.50円/L
200.00超 ～ 205.00円/L	202.50円/L	82.50円/L

3. サーチャージ額算出のための車両燃費

(〇〇は、各運送事業において設定)

車種	燃費
小型車 (2tクラス)	〇〇km/L
中型車 (4tクラス)	〇〇km/L
大型車 (10tクラス)	〇〇km/L
トレーラー (20tクラス)	〇〇km/L

4. 時間制運賃の場合のサーチャージ額算出のための条件 (平均走行距離)

車種	8時間制	4時間制
小型車 (2tクラス)	100km	50km
中型車 (4tクラス)	130km	60km
大型車 (10tクラス)	130km	60km
トレーラー (20tクラス)	130km	60km

5. 端数処理 端数処理として、円単位に少数を切り上げる。

XI その他

この告示に定めるもののほか、この告示の施行に関し必要な事項は、別に定める。

赤字は変動値

【固定費】

算出根拠			単価(年当り)
人件費	時給(所定内)	令和4年賃金構造基本統計調査 ※運輸局ブロックごとの時給は、ブロック内の各都府県ごとの労働者数を考慮し、加重平均により算定	2,340⇒2,336 円
	福利費率(給与等に対する割合)	経営分析報告書(2023年・(公社)全日本トラック協会)	16.6⇒17.0 %
	年間労働時間	週40時間を前提	2,086 時間
	算出式	2,336円 × 1.17 × 2,086時間	
車両償却費	車両の調達価格	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	10,833,840 ⇒12,716,125 円
	付属備品等の費用	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	267,703 ⇒330,803 円
	車両償却年数	事業者における安全・環境性能の高い車両への買替えを促すとともに、経営環境の維持・改善を図る政策的観点から、車両の償却年数は5年で設定	5 年
	算出式	((12,716,125円 + 330,803円) - 1円(※)) ÷ 5年 ※会計上の備忘価額として考慮。	
			5,691,526 ⇒ 5,701,288 円
			2,220,308 ⇒ 2,609,385 円

【変動費】

算出根拠			単価(km当り)
燃料費	軽油単価	変動幅の大きさや、燃料サーチャージ制の導入を前提に、全国一律100円/ℓとする。	100 ⇒ 120 円
	燃費	原価調査結果により設定(全国平均値)	5.1 ⇒ 4.48 km/ℓ
	算出式	120円 ÷ 4.48km/ℓ	
タイヤ費	タイヤ1本当り費用	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	33,103⇒36,955 円
	タイヤ交換本数	原価調査結果により設定(全国平均値)	9.5⇒10.2 本
	タイヤ交換1回分の工賃	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	23,023⇒18,082 円
	タイヤ交換走行距離	原価調査結果により設定(全国平均値)	75,394⇒67,668 km
算出式	(36,955円 × 10.2本 + 18,082円) ÷ 67,668km		4.5 ⇒ 5.8 円
車検・修理費	年間車検整備費	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	231,881⇒265,112円
	年間一般修理費	原価調査結果の値×地域物価指数により設定	169,344⇒199,070 円
	次回車検・修理までの走行距離	原価調査結果により設定(全国平均値)	70,215⇒71,728km
	算出式	(265,112円 + 199,070円) ÷ 71,728km	

・急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが必要
→令和5年11月29日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定

本指針の性格

- ・労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者の双方の立場からの行動指針
- ・発注者及び受注者が採るべき行動／求められる行動を12の行動指針として取りまとめ。
- ・独占禁止法及び下請け代金法に基づき厳正に対処することを明記

発注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：本社（経営トップ）の関与】
- 【行動②：発注者側からの定期的な協議の実施】
- 【行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること】※
- 【行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと】
- 【行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと】
- 【行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること】

受注者として採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：相談窓口の活用】
- 【行動②：根拠とする資料】※
- 【行動③：値上げ要請のタイミング】
- 【行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示】

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

- 【行動①：定期的なコミュニケーション】
- 【行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管】

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「**標準的な運賃**」が明記されている。

その他運賃・料金・割増等について

燃料サーチャージ

燃料サーチャージとは、燃料等の価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度



標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

前提条件

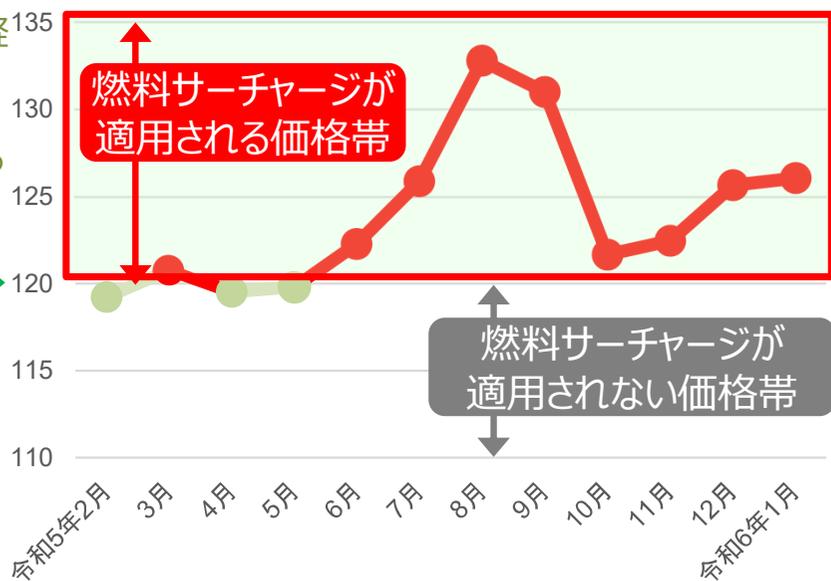
- ・距離別運賃（大型車、中国運輸局管内）
- ・走行距離：840km(東京～広島間)
- ＜標準的な運賃：248,920円＞
- ・燃費：3.3km/ℓ
- ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

$$\text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)}$$

$$= 840(\text{km}) \div 3.3(\text{km}) \times 17.5(\text{円/km})$$

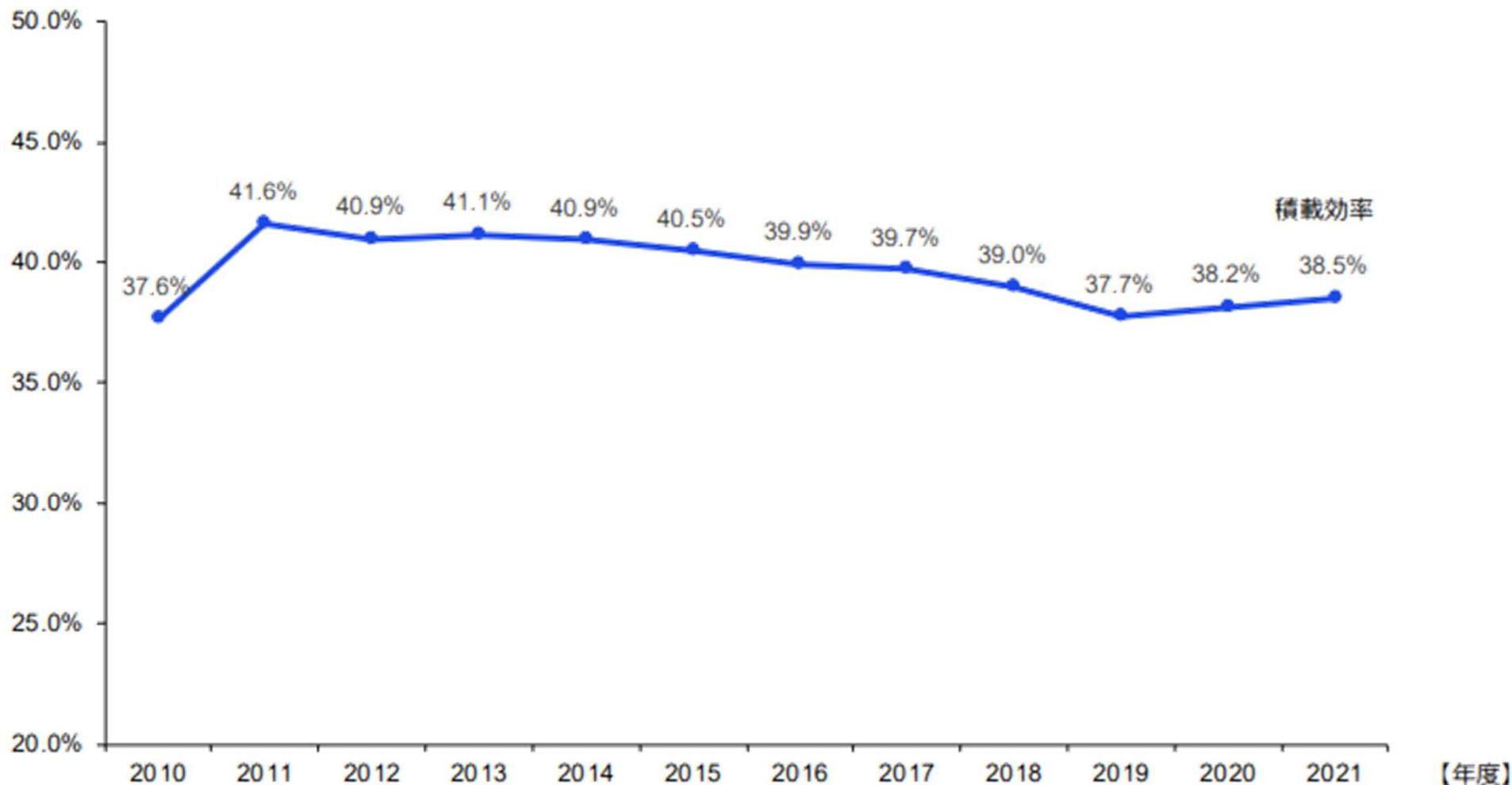
$$= 4,455\text{円}$$

新標準的な運賃による軽油基準額120円/ℓそれを上回る場合燃料サーチャージ必要 →



営業用トラックの積載効率の推移

【積載効率】



※2011年度は東日本大震災の影響で北海道・東北エリアのデータは集計されていない

出典：「自動車輸送統計調査」（国土交通省）の各年表を基に作成

直接料金の負担・労働条件における姿勢、体制

- ・2022年5月より、元請運送会社と打合せの場を持ち、高速料金、荷待ち・荷役時間の決め方等、**コンセンサスを得ながら、進めてきた**ことが非常に良かったと考えております。(発荷主)

運賃改定・労働条件における姿勢、体制

- ・荷主側から積極的に「運賃改定交渉に応じる」というアナウンス、姿勢を示せば、物流事業者様からはあまり無理な要求は無い、という感じを受けました。(発・着荷主)

物流事業者から提示された情報を元にした売価交渉(荷主)

- ・物流事業者から提示された運賃原価を買主に提示し、物流費高騰による売価交渉をしたところ、認められた。

運賃改定交渉(物流事業者)

- ・原価計算後の運賃を提示。協力会社も含めた輸送体制の必要性を示したうえで、ケース毎に交渉

1次請け対応: +10%を数字を示しながら商談を実施。

2次請け対応: +10%更に自社の含みを一部輩出して対応

又は、繁忙期の暦を設定して、その期間中だけは、明らかに+20%で事前に金額設定を実施。

理解のない担当者にも事例紹介・情報共有という形で周知。

- 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 物流改正法質疑応答紹介
- ④ **参考資料**

物流効率化の努力義務について

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。

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）

※現状、一運行の平均拘束時間のうち荷待ち・荷役等にかかる時間は3時間と推計されている。

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）

※近年、40%以下の水準で推移してきている。

荷主の区分について

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。

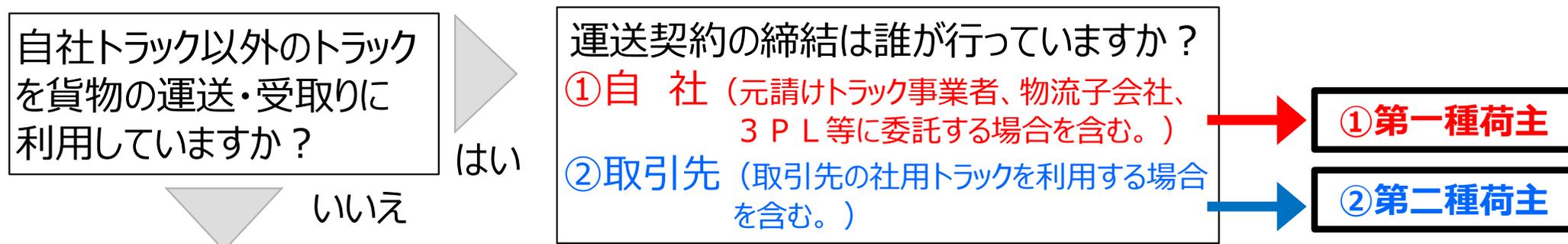
(荷物の運送を委託する発荷主、荷物の引き取り運送を委託する着荷主が該当する。)

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



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。

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。

物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響

特定荷主選定の重量算出方法は。【発荷主】

取り扱い貨物重量の算定について

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. 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. 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

特定事業者の中長期計画・定期報告について

Q. 中長期計画の作成、定期報告の具体的項目は？

A. 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

○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

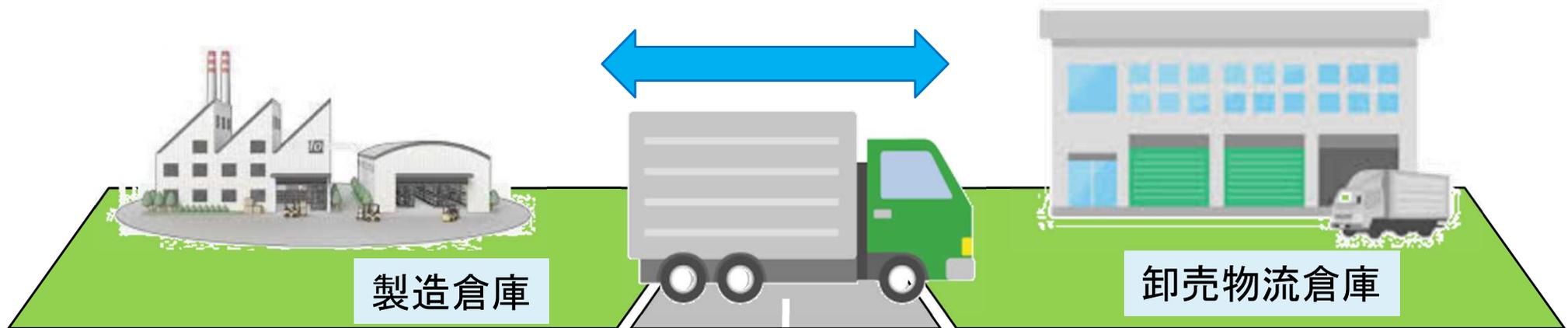
区分	寄託契約締結先が管理する施設の名称	施設の住所	荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況
特定第一種荷主			
特定第二種荷主			

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	

同一拠点内に輸送先がある場合の荷待ち時間・荷役等時間の計測義務について

Q. 製品移動をほぼ同一拠点内（製造倉庫から公道を挟んだ隣の敷地の卸売物流倉庫）で行っている場合、計測義務はあるのでしょうか？



A. 同一拠点内の輸送と認められます。同一拠点内に輸送先がある場合は、同一拠点の施設間の運送は計測対象に含めないため対象外です。

荷待ち時間・荷役作業時間のサンプル計測について

Q. 荷待ち時間・荷役作業時間について、サンプル計測が認められています。カバー率の規定は考えられているのでしょうか？

A. 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は以下のとおりです。

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。

荷主の協力について

Q. 努力義務の実施に向けて、取引先（発荷主・着荷主）の協力が得られない場合は、どうしたらよいのでしょうか。

A. 物流効率化法において、発荷主・着荷主の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てまいります。

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関与している場合は、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。

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。具体的な問い合わせ窓口は「解説書」に記載されています。

【荷主の判断基準解説書に掲載されている省庁名】

経済産業省、農林水産省、国土交通省、警察庁、総務省、財務省、国税庁、文部科学省、厚生労働省、環境省、

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？
(改正トラック法Q&A(以下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。**

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

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。

**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。

交付書面の一例

※赤字は法定事項

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）

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 運送の役務		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="checkbox"/> (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

○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
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㈱ □□運輸㈱ 御中 下記のとおりお願いいたします。 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 運送保険加入の委託：無 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 支払方法：R7.4.4 銀行振込 ***** ○○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 *****	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㈱ ○○食品㈱ 国土さま メールにて依頼のありました下記の件了解しました。(※) □□運輸㈱ □□課 運輸 一郎 〒xxx-xxxx 栃木県□□市□□2-2-2 Tel:028-333-xxxx / Fax:028-444-xxxx -----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㈱ □□運輸㈱ 御中 下記のとおりお願いいたします。 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 運送保険加入の委託：無 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 支払方法：R7.4.4 銀行振込 ***** ○○食品㈱ ○○課 国土 花子 〒***** 栃木県〇〇市〇〇1-1-1 TEL:028-111-**** / FAX:028-222-205 E-MAIL:*****@***.co.jp *****

(※)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。

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（下請構造の中にある場合に限る。）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

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)

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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">「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>		

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

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。

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)

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

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。

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。)

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。

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。

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。)

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。

(「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。)

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>



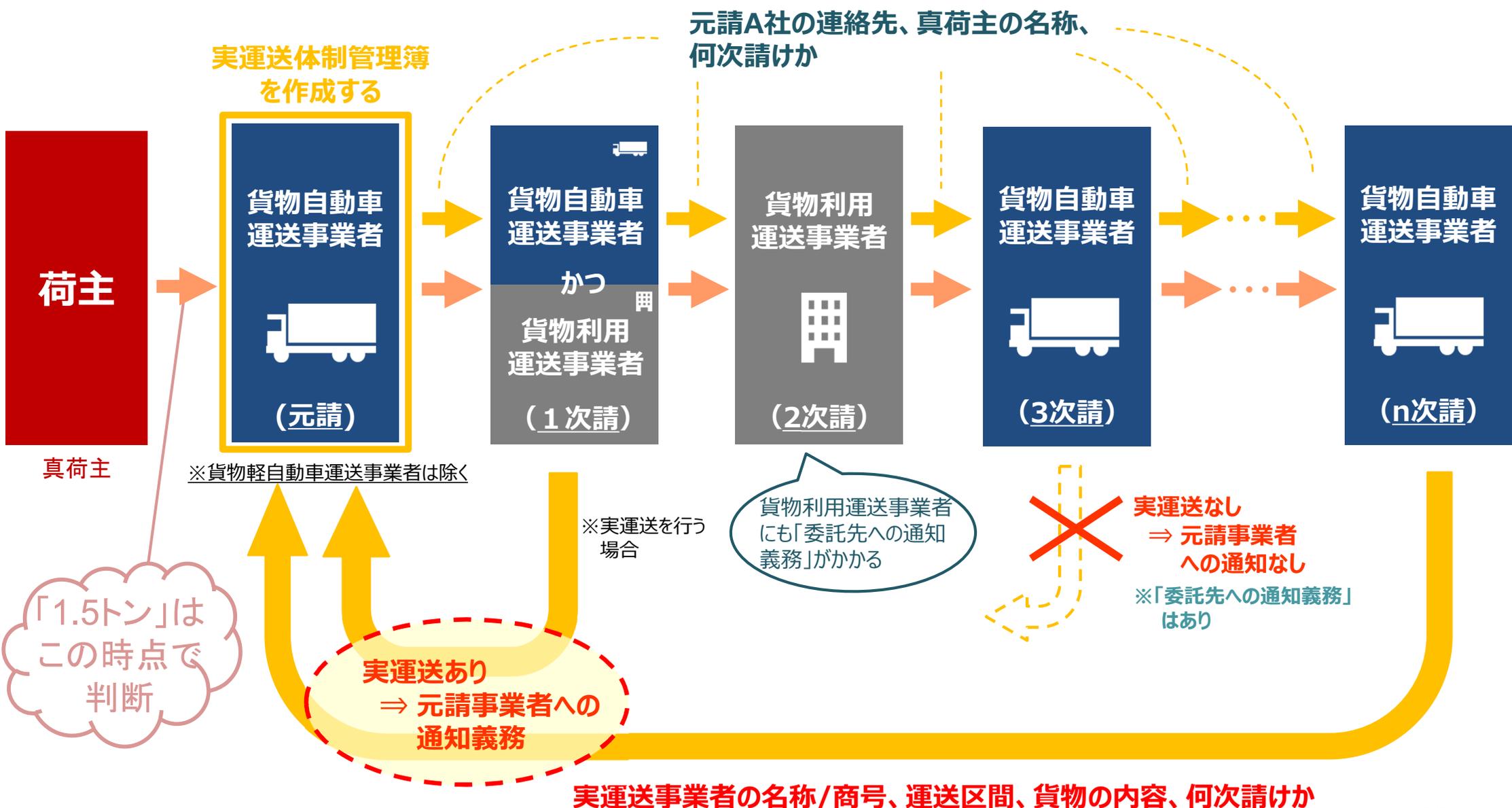
<パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



貨物利用運送事業者にも書面交付の義務がかかる

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



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。

貨物利用運送事業者について

Q. 多重化を構成している貨物利用運送事業者に元請としての責任がかからないのはおかしいのではないか。

A. 貨物利用運送も含めた多重下請構造の解消に向け、国土交通省では、「**トラック運送業における多重下請構造検討会**」を開催のうえ実態調査を実施しているほか、以下の観点から論点整理を行っています。

1. 上流を起源とする規律ある取引環境の形成
2. 下流における浄化作用の強化
3. 上下流をつなぐ取引ルート of 拡大

なお、上記を議論するに当たっては、本年4月に施行を予定している改正物流法に基づく措置が着実に実施されることを前提に検討する必要があるとしています。

論点 1. 上流を起源とする規律ある取引環境の形成

議論を踏まえた検討の方向性

- ◎ 本検討の主眼である実運送事業者における健全な事業運営、ドライバーにおける適正な賃金の収受を担保するためには、実運送の上流に位置し、あり方を左右する**利用運送行為及びその類似行為を行う者に対し、商慣行を抜本的に是正するに足る規制等の措置を課すことが必要**ではないか。
- ◎ その場合、**現行法令上の位置付け(※)に捉われず**、多重構造の中における立ち位置や、本来果たし得る役割に着目した内容とすべきではないか。
 (※) ①トラック運送事業者が行う利用運送、②利用運送事業者が行う利用運送、③現行規制対象外の取次等の3類型
- ◎ 特に、**荷主に対して一義的な運送責任を負い、優越的地位から多重構造全体を把握・統制し得る元請事業者等が、多重構造全体の健全化のために中心的な役割を担うことが適当**ではないか。
- ◎ 他方、**いわゆる手数料の多寡**については、これに対応する**付加価値に相当な幅がある実態**を踏まえると、**一律な規制にはなじまない**のではないかと(運賃については論点2で整理)。

対象事業者等	取るべき措置の方向性
元請となる全ての者	<ul style="list-style-type: none"> • 多重構造の中で最も優越的な地位にある者として果たすべき役割等の明確化 • 実運送事業者における適正な運賃等の収受を担保するための措置
1次以降請けとなる者	<ul style="list-style-type: none"> • 実運送事業者における適正な運賃等の収受を担保するための措置
多重構造に介在する全ての者	<ul style="list-style-type: none"> • 重層構造自体を縮減、抑制するための措置(例: 次数制限)
トラック運送事業者以外の者	<ul style="list-style-type: none"> • 果たしている運送責任の重さ等に応じた法令上の分類、格付け等の整理 • 現在トラック運送事業者のみに課せられている、多重構造の改善を目的とした各種規制的措施(書面交付義務、健全化措置実施義務等)を、利用運送事業者等にも適用拡大 • いわゆる手数料に関し、運賃と別建てでの請求を行うことについてのさらなる浸透・周知 ※トラック運送事業者については、標準運送約款の中で措置済み

論点2. 下流における浄化作用の強化

議論を踏まえた検討の方向性

- ◎ 多重構造が成立し、また、多くの関係者が問題意識を持っているにも関わらず、改善されることなく存置され続けてきた背景には、下流において安価で条件の悪い仕事を引き受け、適正な競争を歪める者が存在することも関係している。
- ◎ このような遵法意識の低い者の市場からの退出を促すため、これまでも輸送の安全確保の観点を中心に、国による監査等事後チェック機能の強化を順次進めてきたところであるが、**適正な運賃水準の維持に対してより効果を発揮する手法のあり方についても検討を深めるべき**ではないか。
- ◎ その際には、非常に裾野が広く、BtoB取引が中心のため監視の目が届きにくいというトラック運送事業の特性も踏まえ、**措置の実効性を確保するための方策についてもあわせて検討が必要**か。
- ◎ また、トラック運送事業の許可を受けずに事業を経営する、**いわゆる違法白トラ問題**については、実行者のみならず、**荷主等の発注者側においても根本からの遵法意識の醸成を図ることが必要**ではないか。

対象事業者等	取るべき措置の方向性
トラック運送事業者	<ul style="list-style-type: none"> • 悪質な事業者を市場から退出させるためのさらなる措置 • 上記措置を有効に機能させるための官民連携体制の構築 • ダンプの取締り等に係る関係省庁との連携 • 標準的運賃のさらなる浸透・周知
多重構造に介在する全ての者	<ul style="list-style-type: none"> • 適正な事業運営が困難な水準での運賃による取引を減少させるための措置
荷主等、運送を依頼する者	<ul style="list-style-type: none"> • 違法白トラ行為及びその利用を防止するためのさらなる措置

論点3. 上下流をつなぐ取引ルート of 拡大

議論を踏まえた検討の方向性

- ◎ 今後、多重構造の解消を目指すにあたっては、荷主等の発注者側と実運送事業者とが、出来る限り多重構造を介さず安定的・継続的に取引し得る環境を整えていくことが必要ではないか。
- ◎ そのためには、一定以上規模の貨物と車両の双方を安定的に取り込むことで、輸送需要の波動を吸収しつつ、輸送能力や条件に応じた適切な受発注マッチングを行う仕組み等の整備促進や普及を図ることが必要ではないか。
 - (例) ・単一又は複数の荷主や元請け事業者の主導により運営される仕組み
 - ・中小運送事業者の事業協同組合と荷主等との提携により運営される仕組み
 - ・インターネット等を介してオープンな形態で運営されるマッチングサイト 等
- ◎ いずれの形態であっても適正競争の下で参加者が安心して取引できることが重要であり、そうした取引環境を提供できないマッチングサービス等が淘汰されていく仕組みの構築が必要ではないか。
- ◎ 最低限の業務上のルールを定める必要があるのではないか。
- ◎ こうした取組は、荷主・事業者間での共同輸配送や中継輸送の促進、積載効率の向上等につながり、荷主における中長期的なメリットの享受、物流全体の効率化にも資するのではないか。

マッチングを行う仕組みやサービス等が目指すべき方向性

- ・ 受注者による一定以上の再委託を禁止し、これを適切に管理できること
- ・ 不当に低い運賃での契約を防止するためのルールを有すること
- ・ 利用者のスクリーニングや評価、与信管理を適切に行うこと
- ・ ルールを逸脱する行為等を行った利用者に対して指導等を行うこと 等