

- 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。

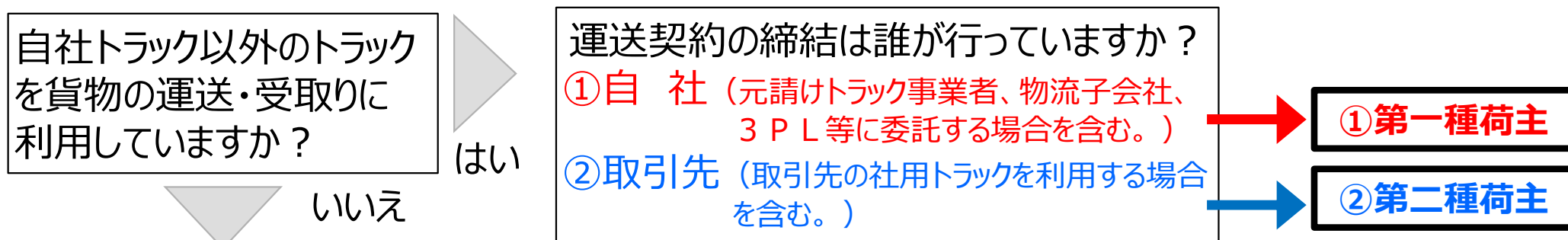
(荷物の運送を委託する発荷主、荷物の引き取り運送を委託する着荷主が該当する。)

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	☐ ほぼ全ての発注で実施している ☐ 大半の発注で実施している ☐ 一部の発注で実施している ☐ 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。)	☐ 90%以上の施設で実施している ☐ 50%以上90%未満の施設で実施している ☐ 0%超50%未満の施設で実施している ☐ 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

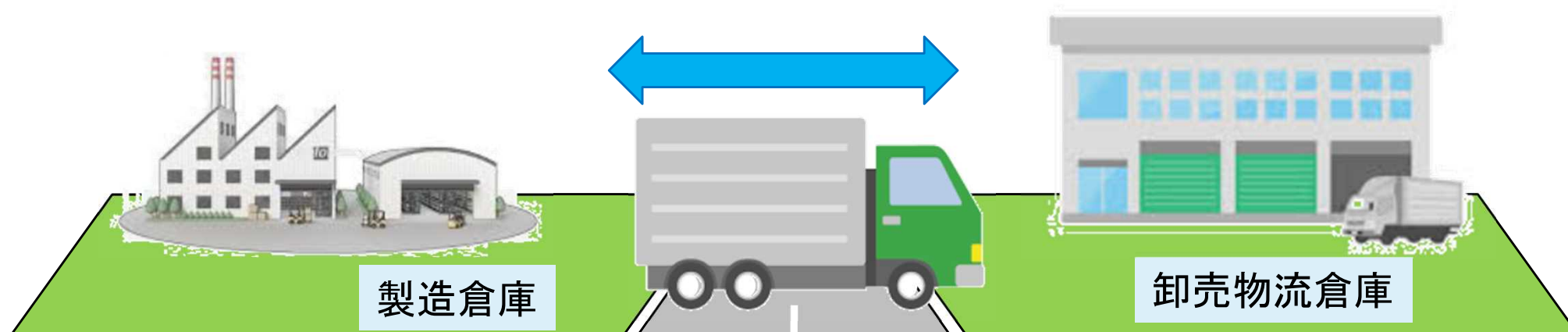
区分	寄託契約締結先が管理する施設の名称	施設の住所	荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況
特定第一種荷主			
特定第二種荷主			

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か、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「全ての〇〇」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 項に基づく**書面交付義務が課される**ことになります。

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

運送申込書／運送引受書

(※)申込者は太枠内を記入します。
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

申込者		社名又は氏名	〇〇食品㈱	電話	028-111-****
		住所	栃木県〇〇市〇〇1-1-1	FAX	028-222-****
				E-mail	*****@****.co.jp
				【担当者名】	国土 花子
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 ☒					
荷受人		社名又は氏名	△△商店	電話	03-5555-△△△△
		住所	東京都△△区△△3-3-3	FAX	—
				E-mail	—
				【担当者名】	貨物 三郎
運送を引き受ける者		社名又は氏名	□□運輸㈱	電話	028-333-xxxx
		住所	栃木県□□市□□2-2-2	FAX	028-444-xxxx
				E-mail	xxxxxx@xxx.co.jp
				【担当者名】	運輸 一郎

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・ ☒ (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	(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	
その他附帯業務()	円				
消費税額	6,000 円				
合計額	70,000 円				
運賃及び料金の支払方法		銀行振込(支払期日:令和7年4月4日)			

V その他

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

・上記のとおり運送を引き受けます。

令和 7年 4月 1日

運送引受者(貨物自動車運送事業者)

□□運輸㈱ 代表取締役 運輸 太郎

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

○メール本文に法定事項を記載して送信する場合の記載例(※赤字は法定事項)

真荷主→トラック事業者 メール送信

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㈱

□□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 (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

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

.....
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
.....

(※)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。

トラック事業者→真荷主 メール返信

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㈱

〇〇食品㈱ 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: 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㈱

□□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 (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

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

.....
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
.....

利用運送の健全化措置について

Q. 健全化措置の努力義務の対象となるのはどんな場合？ (Q&A問3-1)

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

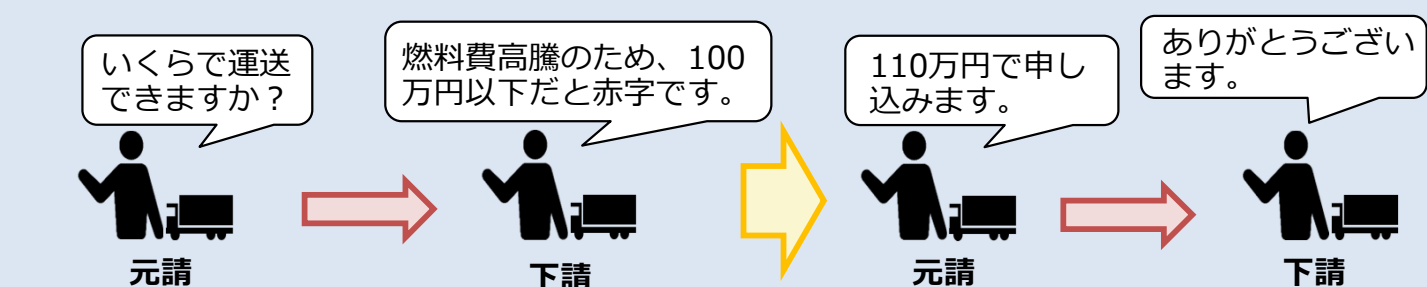
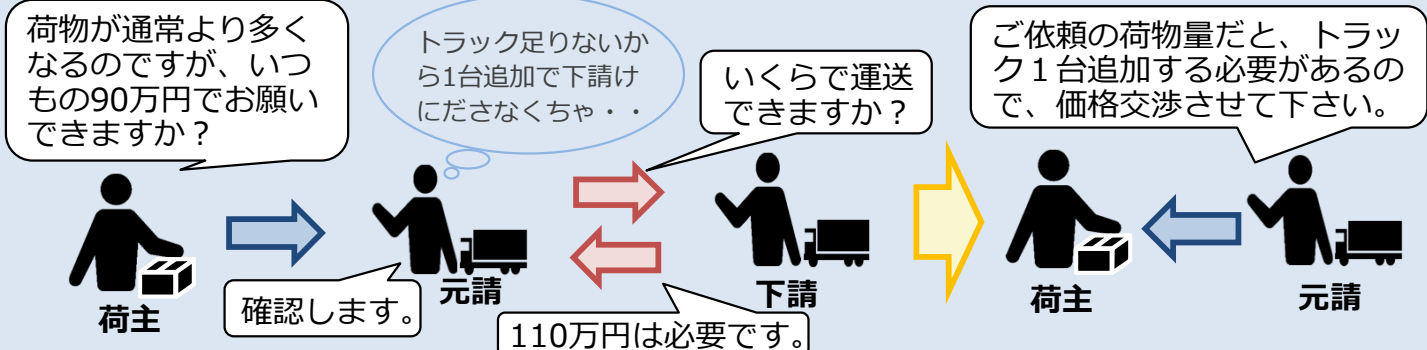
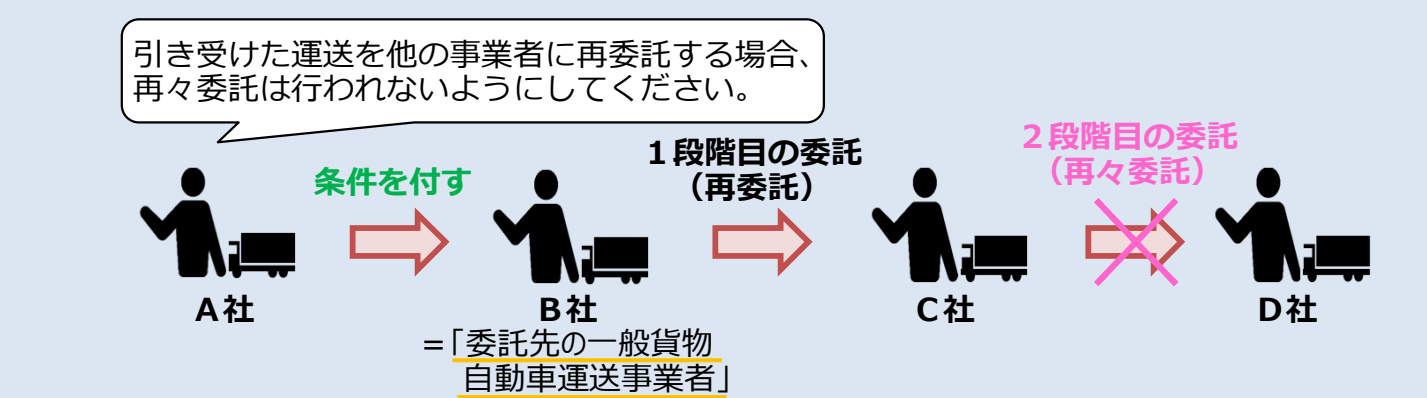
（※）具体的には以下の3通りの場合に適用されます。

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

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
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。	 概算額をヒアリング 概算額を勘案し申込み
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。	 「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
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。	 条件を付す 1段階目の委託（再委託） 2段階目の委託（再々委託） A社 B社 C社 D社 ＝「委託先の一般貨物自動車運送事業者」

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。
(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>

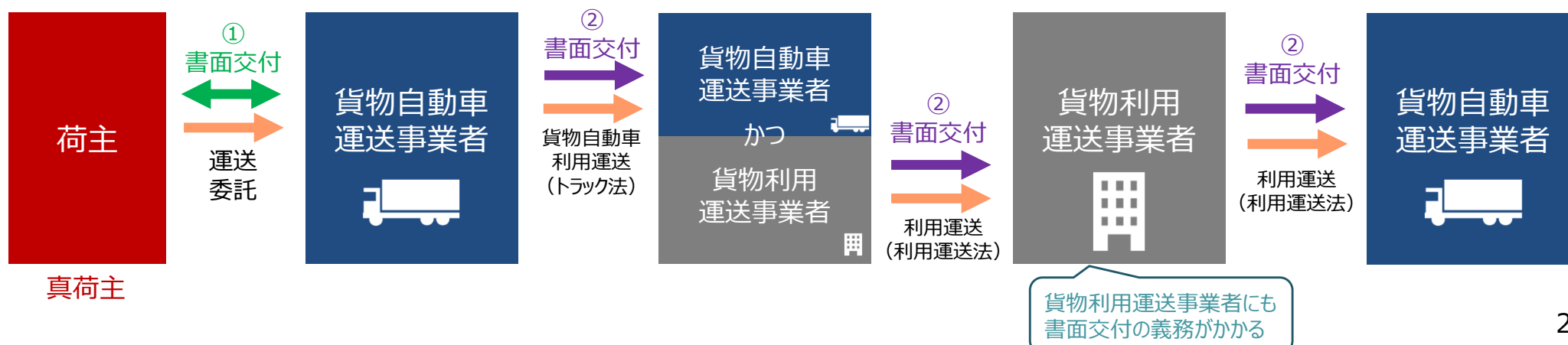


- ①：第12条の規定に基づく書面交付
(真荷主⇄トラック事業者)
- ②：第24条の規定に基づく書面交付
(トラック事業者・利用運送事業者
⇒トラック事業者・利用運送事業者)

<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>

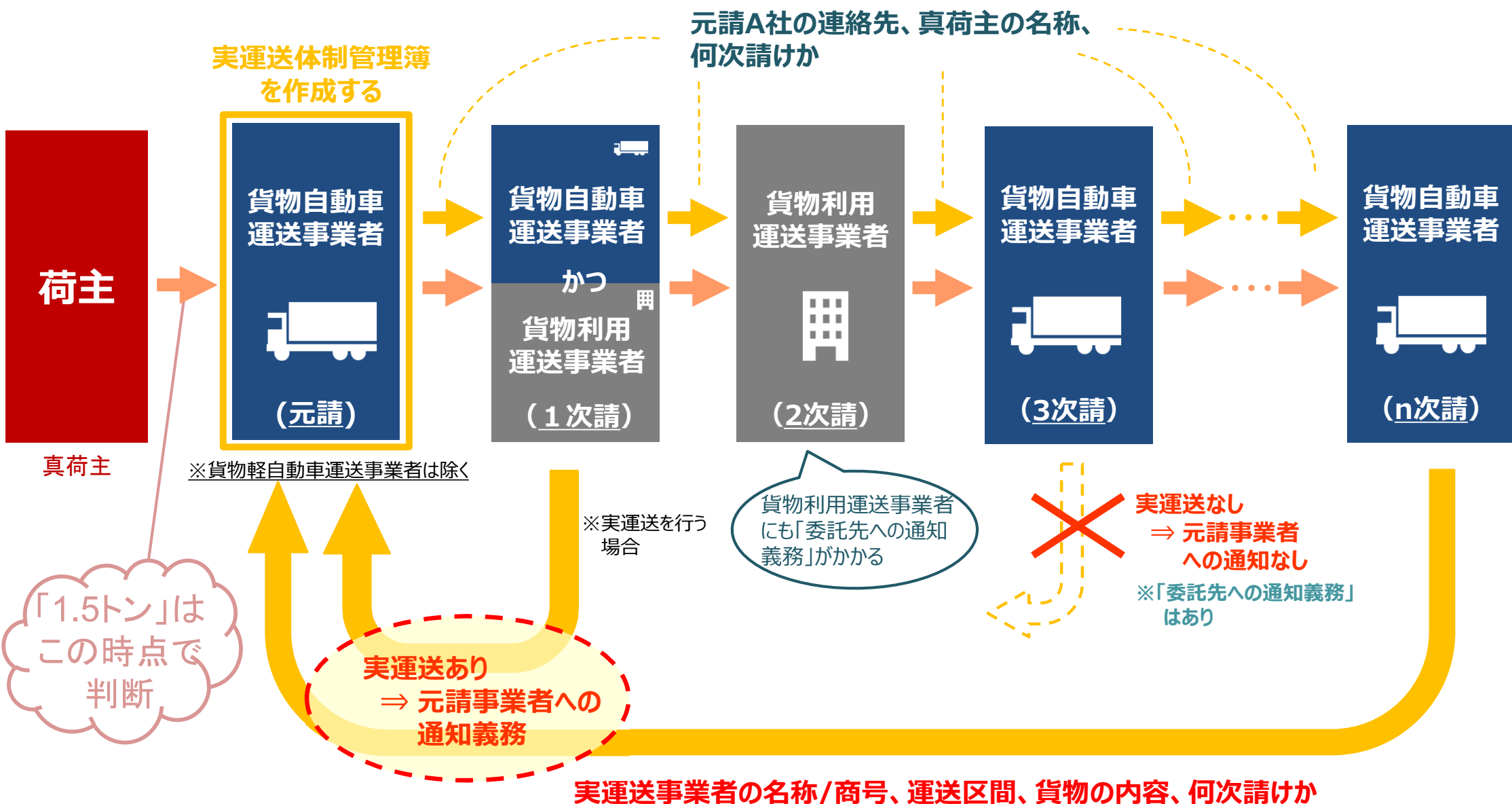
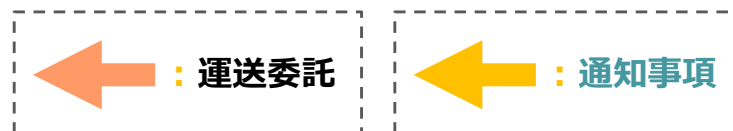


<パターン3：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース>



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	- 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	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	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	- 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	・ 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 ・ ダンピング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	・ 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	・ 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な。
- ◎ 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な。

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