

事前アンケートに寄せられたテーマ別ご質問・ご意見に対する回答

商慣行の見直し関係

Q. 物流2法改正の内容について再確認したい
(トラック運送事業者、元請トラック事業者)

Q. 改正された貨物自動車運送業法や、物流効率化法の
内容の説明をして頂きたい。
(発荷主)

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。

政府目標（2028年度）

- ① 全国のトラック輸送のうち5割の運行で、1運行当たりの**荷待ち・荷役等時間を1時間短縮**
（1回の受け渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を原則1時間以内に短縮）
- ② 全国のトラック輸送のうち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）

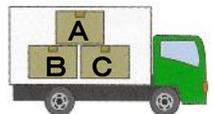
物流関係者の努力義務

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

日にちに余裕があるから地域ごとに共同配送ができるぞ

納期は発注後一週間以内で



着荷主

(例)適切なリードタイムの確保

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

予約システムで来てもらう時間を整理しよう



① 10:00 予約



② 11:00 予約



(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	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<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	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		<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	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<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	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<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

物流効率化の取り組みの努力義務（物流効率化法）

荷物を出す人(発荷主)も荷物を受け取る人(着荷主)もどちらも物流効率化に向けた取り組みが必要となります！

積載効率の向上

- 適切なリードタイムの確保
- 貨物の出入荷量の適正化
- 配車計画又は運行経路の最適化
- 部門間の連携を促進

荷待ち時間の短縮

- 貨物の入出荷時の日時等を分散
- トラックの到着日時を調整
- 寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散

荷役等時間の短縮

- 荷役等の効率化を図る
- 検査の効率化を図る
- 荷役等を円滑に行うことができる環境を整える



荷物を出す人

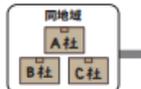
— 第1種荷主(主に発荷主) —



荷物を受け取る人

— 第2種荷主(主に着荷主) —

積載効率の向上

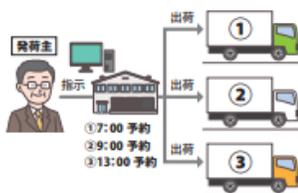


リードタイムの確保



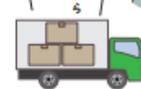
積載効率向上のための協力

荷待ち時間の短縮



予約受付システムの活用
(発注の前倒しや出荷日時の分散)

積載効率の向上

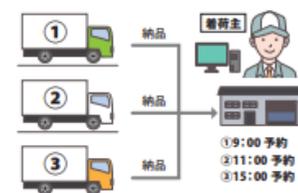


リードタイムの確保



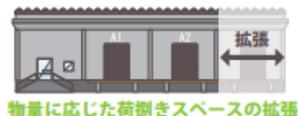
積載効率向上のための協力

荷待ち時間の短縮



予約受付システムの活用
(受注の前倒しや納品日時の分散)

荷役等時間の短縮



物量に応じた荷捌きスペースの拡張



フォークリフト、作業員等の適切な配置



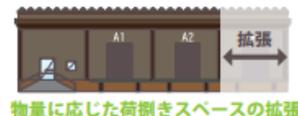
同一パレットの利用や
検品の効率化

実効性の確保



社内の関係部門間の連携の促進

荷役等時間の短縮



物量に応じた荷捌きスペースの拡張



フォークリフト、作業員等の適切な配置



同一パレットの利用や
検品の効率化

実効性の確保



社内の関係部門間の連携の促進

実効性の確保

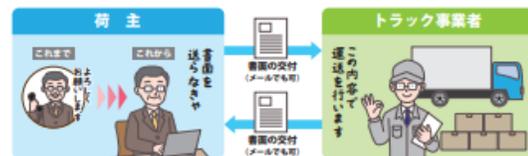
- 物流効率化の取組に関する責任者の選任
- 社内教育の実施等による体制整備
- 物流効率化に向けた取組の状況、効率化のための取組の実施状況・効果の把握
- データの標準化や関係者間の連携

運送契約締結時における書面交付の義務（改正貨物自動車運送事業法、改正標準貨物自動車運送約款）

荷物を出す人(発荷主)にも書面の交付が必要となります！

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、**荷主・トラック事業者双方**に運送契約締結時に、運送サービス（附帯業務等も含む）の内容やその対価等について記載した**書面の交付が義務付け**られます。

※運送を行う前に、荷主と運送事業者との間で、お互いに書面やメールなどによって、法定事項の情報を確認しなければなりません。



※合同会議取りまとめから抜粋

＜特定事業者の指定基準＞

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

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

特定倉庫業者
貨物の保管量 **70万トン以上**
(上位70社程度)

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

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画

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

定期報告

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

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

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

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

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

特定事業者指定にあたり必要な、第一種荷主及び第二種荷主の取扱貨物の重量の算定方法については、届出省令第1条及び第5条において、以下①～⑧の内容が規定されています。

○第一種荷主（届出省令第1条）

- ① 実測
- ② 単位数量当たりの重量×数量（個数など）
- ③ 容積を当該対象貨物の重量に換算
- ④ トラックの最大積載量又は平均積載量×台数
- ⑤ 売上額又は仕入額÷単位重量当たりの額
- ⑥ 第二種荷主としての重量÷第一種荷主としての重量（たとえば卸が出荷量を入荷量と同量として推計する方法）
- ⑦ 運送契約又は物品の売買等の契約において定められている重量
- ⑧ ①～⑦の方法により対象貨物の重量を算定することが困難であると認められる場合に、当該対象貨物の重量を適確に算定できると認められる方法

○第二種荷主（届出省令第5条）

- ① 実測
- ② 単位数量当たりの重量×数量（個数など）
- ③ 容積を当該対象貨物の重量に換算
- ④ トラックの最大積載量又は平均積載量×台数
- ⑤ 売上額又は仕入額÷単位重量当たりの額
- ⑥ 第一種荷主としての重量÷第二種荷主としての重量
- ⑦ 物品の売買等の契約において定められている重量
- ⑧ ①～⑦の方法により対象貨物の重量を算定することが困難である認められる場合に、当該対象貨物の重量を適確に算定できると認められる方法

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**

判断基準に関する調査・公表の実施

➤ **2026年4月1日**

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5月末**

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※**

中長期計画の提出 ※初年度のみ

➤ **2026年秋頃（想定）**

判断基準に関する調査・公表の実施

➤ **2027年7月末**

定期報告の提出

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。

1. 運送契約の書面交付義務

- **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

【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
- ①、②はトラック法
条文に明記
- ・ 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

*「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（又は貨物利用運送事業者※）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（又は貨物利用運送事業者※）以外のもの

※（ ）は令和7年6月11日までに施行

書面交付の義務付けについて (R7.6.11公布新トラック法施行後の姿)

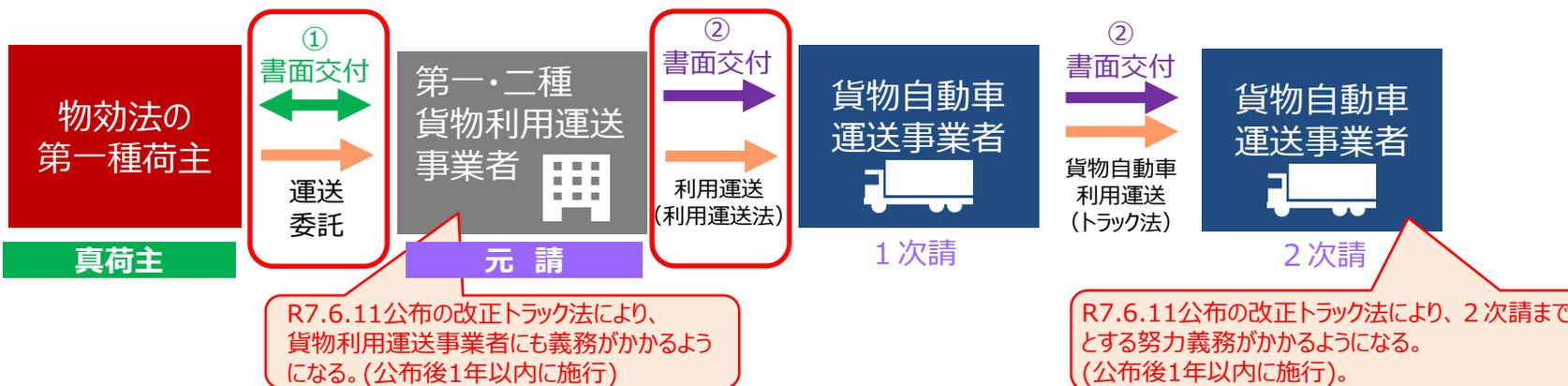
※赤字・赤枠が変更点

- 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・利用運送事業者)
- 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>



<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>

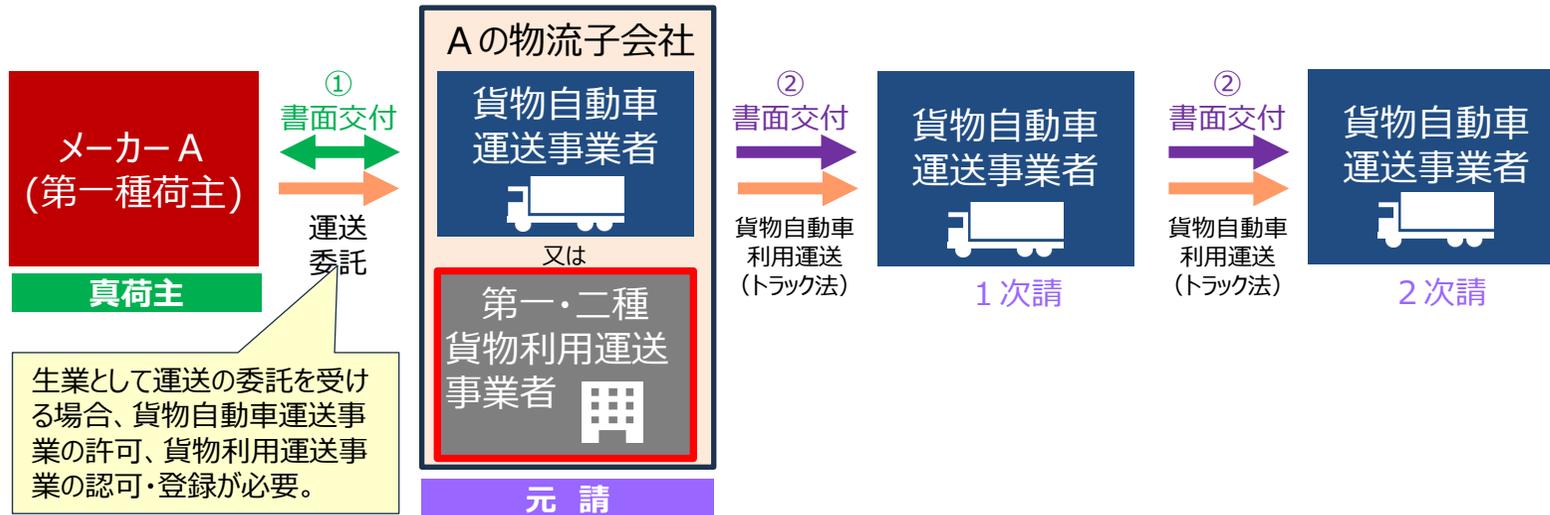


物流子会社が介在する場合

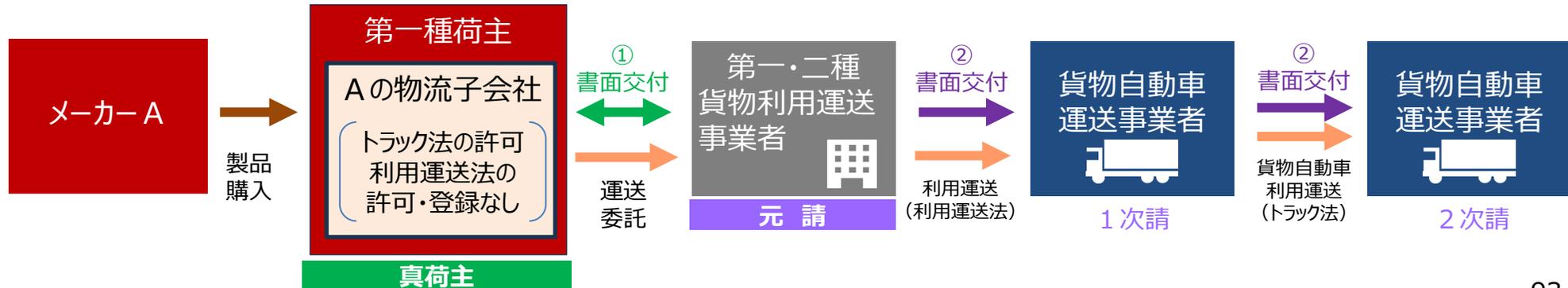
① : 第12条の規定に基づく運送契約の書面交付義務
(真荷主⇔トラック事業者)

② : 第24条の規定に基づく運送利用の書面交付義務
(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1 : 物流子会社が第一種荷主から運送の委託を受けるケース



パターン2 : 物流子会社が第一種荷主から貨物を購入し、自らの貨物として運送委託するケース



2-1.健全化措置関係〈努力義務〉

- **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**。

【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

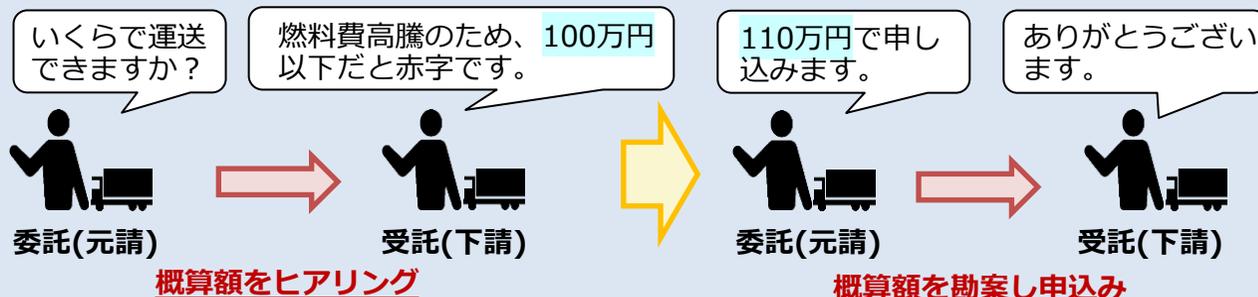
※あくまでも例示であり、委託先に対してその他の条件を付すことによって対応していただくことでも問題ありません。

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

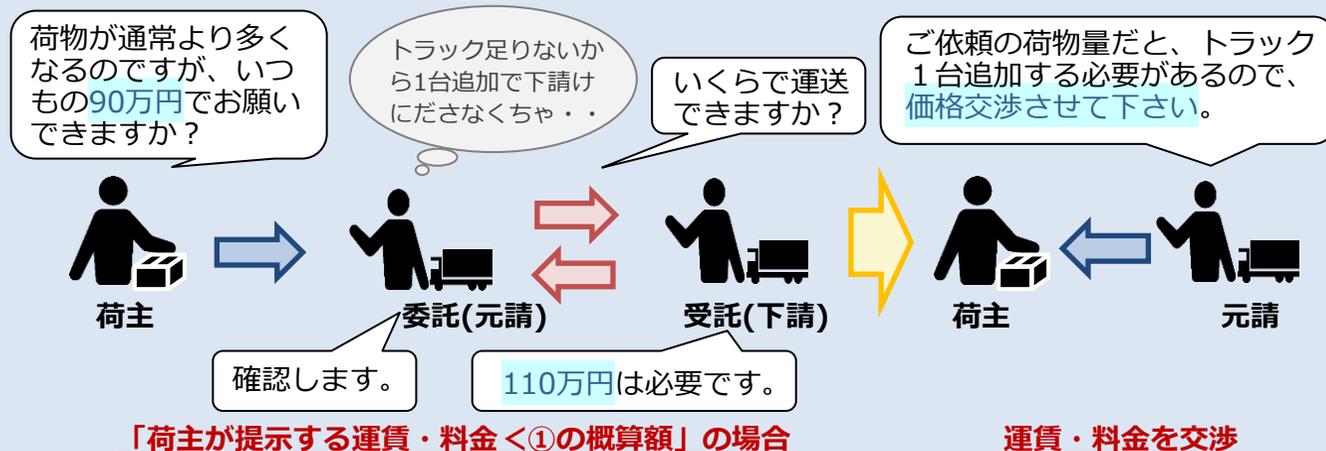
措置の内容

イメージ

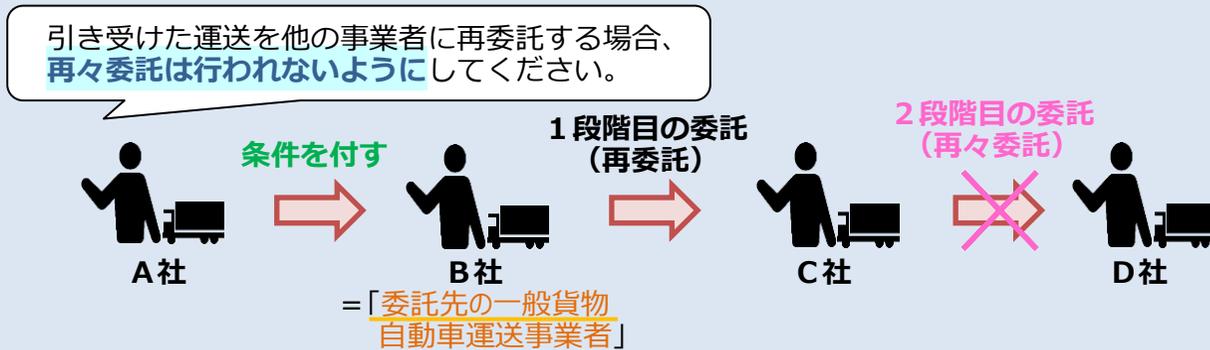
① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、当該概算額を勘案して利用の申込みをすること。



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「二以上の段階にわたる委託（再々委託）の制限」等の条件を付すこと。



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※1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**※2の選任及び**国土交通大臣への届出**※3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

【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。

※1 100万トンの判断：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。

※2 **運送利用管理者**：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。

※3 **国土交通大臣への届出**：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。

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

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

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**
 - ※1 作成の対象となる貨物の重量は**1.5トン**以上
 - ※2 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**

※1 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。

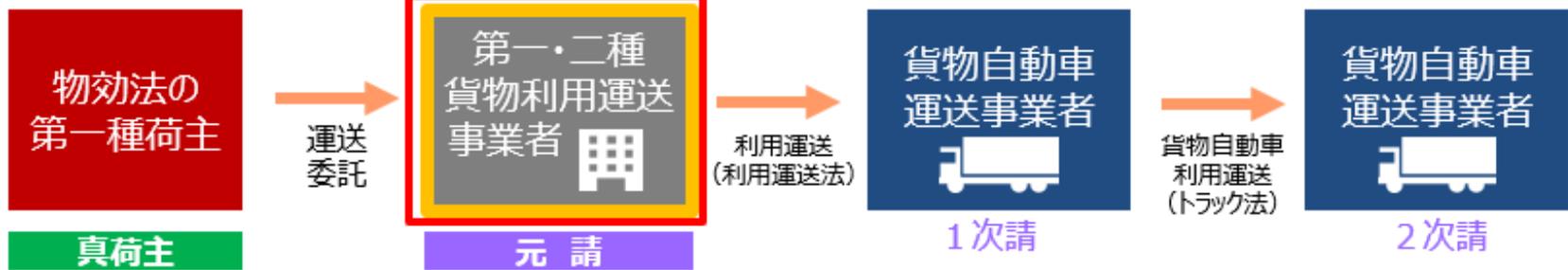
※2 系列化等により下請構造が固定化されている場合（真荷主及び元請事業者がともに、実運送事業者とその請負階層についてあらかじめ把握している状態）を想定。

 : 管理簿の作成主体

<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>



<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>



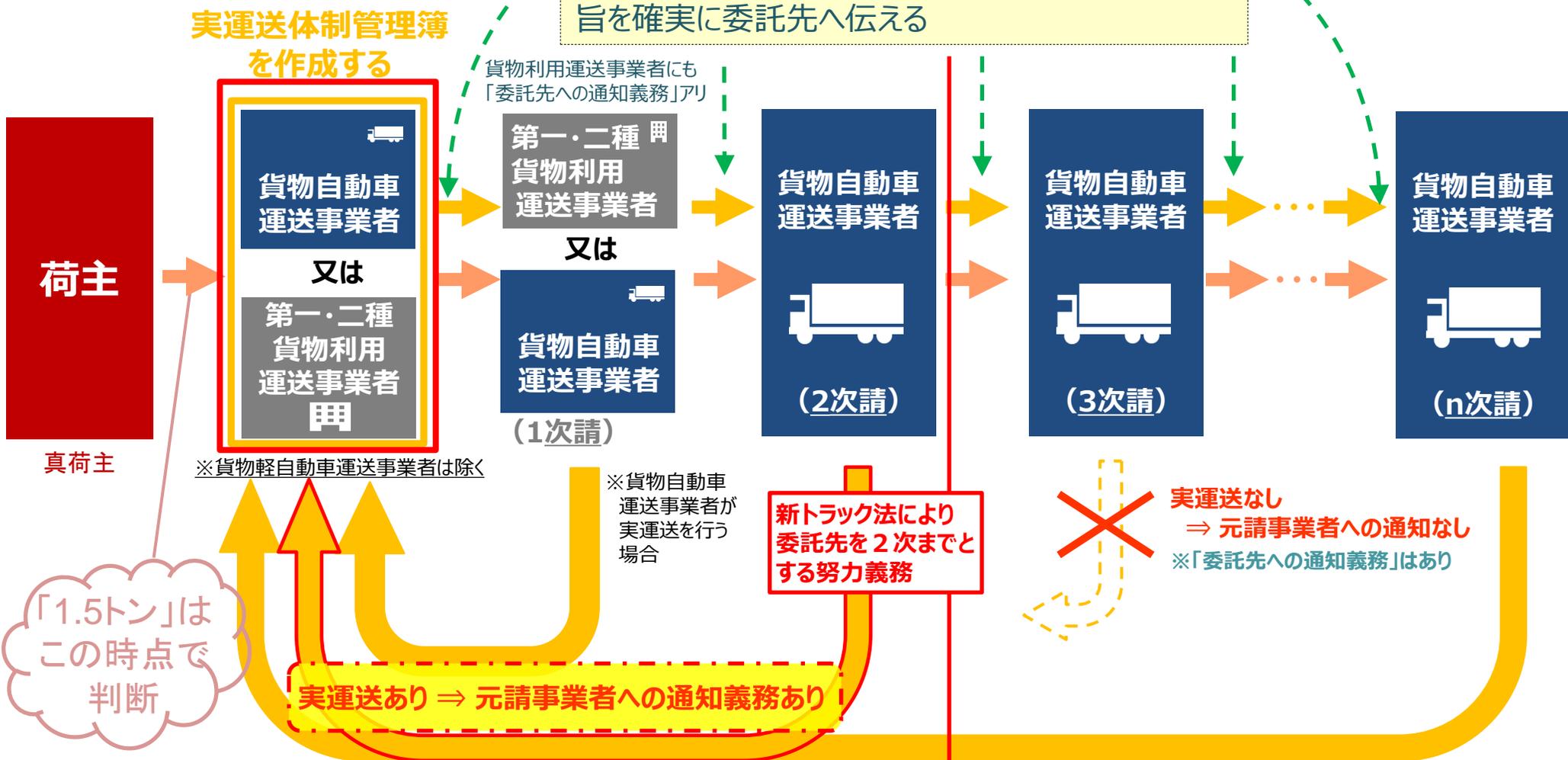
(R7.6.11公布新トラック法施行後の姿)

※赤字・赤枠(実線)が変更点



元請A社の連絡先、真荷主の名称、何次請けか

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



実運送事業者の名称/商号、運送区間、貨物の内容、何次請けかを伝える。

Q. バース予約システムは、運送事業者にとっては弊害も多い。(希望時間の予約が取れない故の配車変更等) 倉庫事業者、運送事業者、両社の視点から導入後の効果を検証いただきたい。(元請トラック事業者)

Q. バース予約システム導入納品先が増えており増え続けると配車が出来ない(倉庫を優先するあまり1台で回っていた配送コースも2台必要になる場合がある)
(元請トラック事業者)

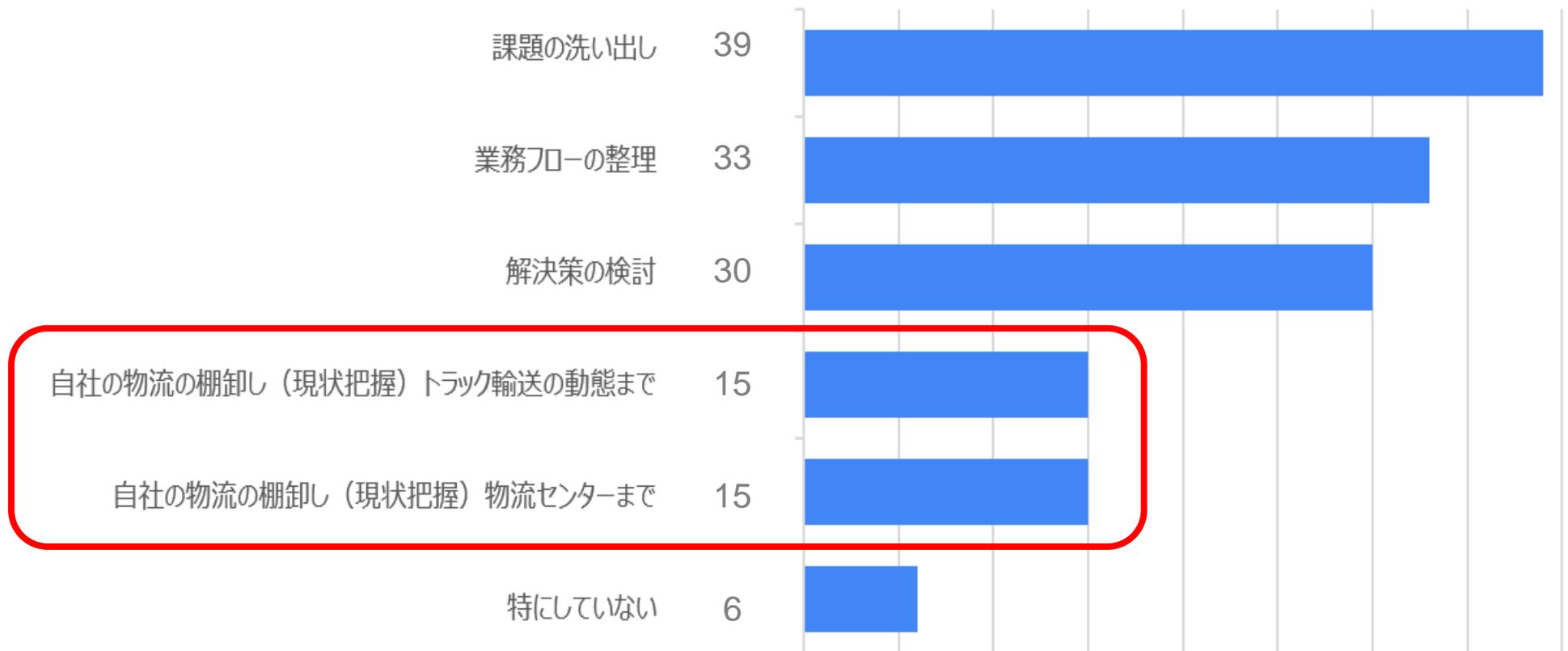
- **予約しても前の荷積み・荷卸しが終わらず結局待たされる。**
→ 枠の取り方が実績に基づいていない可能性。
- **到着指定(予約)時間が勝手に変えられる。**
→ 時間変更の条件、連絡体制、同意形成フローの合意不形成
- **予約×切の時間が配車確定のタイミングに合わない**
→ トラック事業者を交えた事前のフロー整理、合意形成不足
- **人気の時間(平日午前中等)がすぐ埋まり、結局順番待ち**
→ 発注タイミング等荷主側のオペレーションがそのままでは時間枠の整理が早く綺麗にできても荷待ちは減らない。



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



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。

例

広島

柏

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

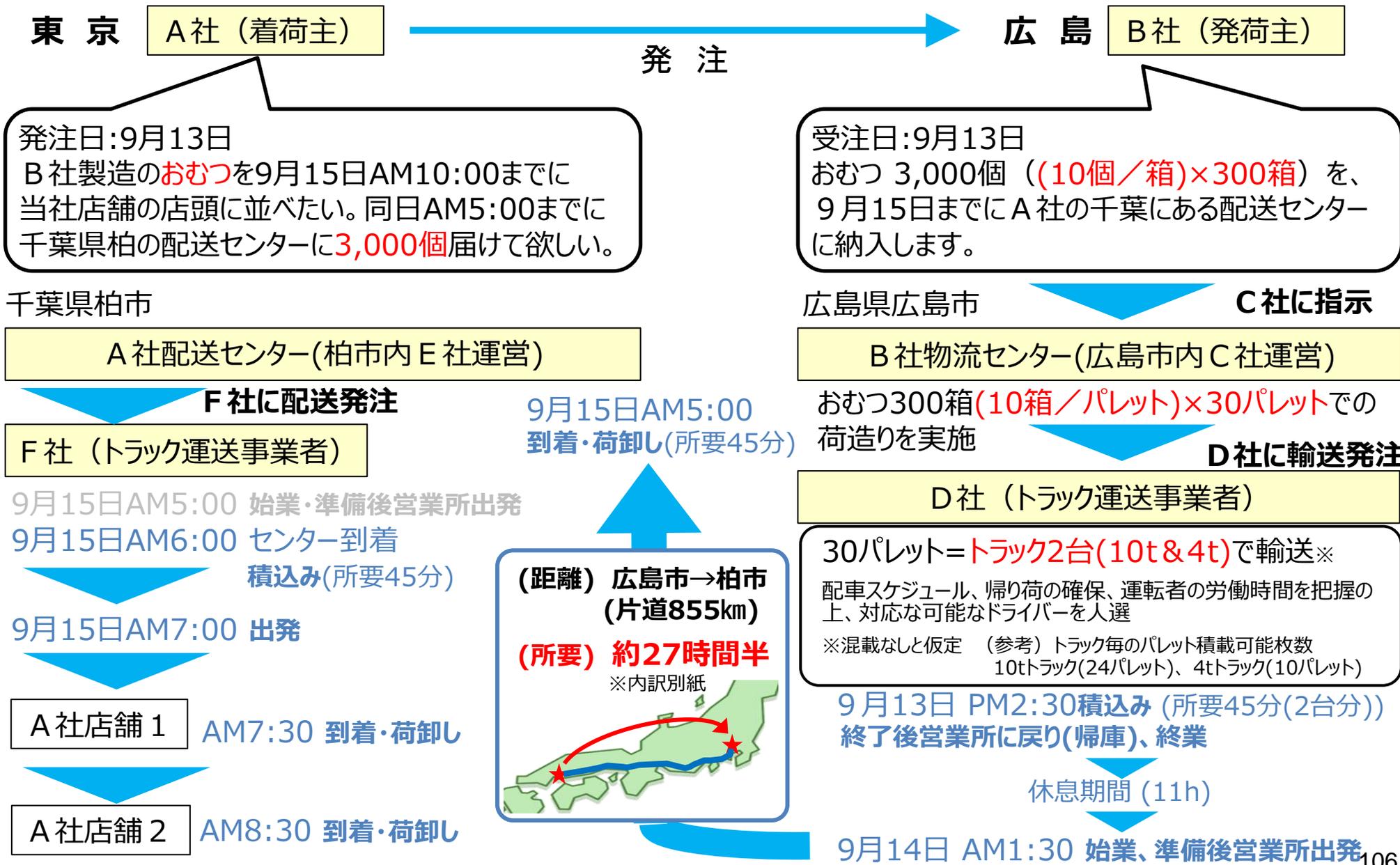
国際ルール※2による1日あたりの休息期間

2時間24分



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。



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。

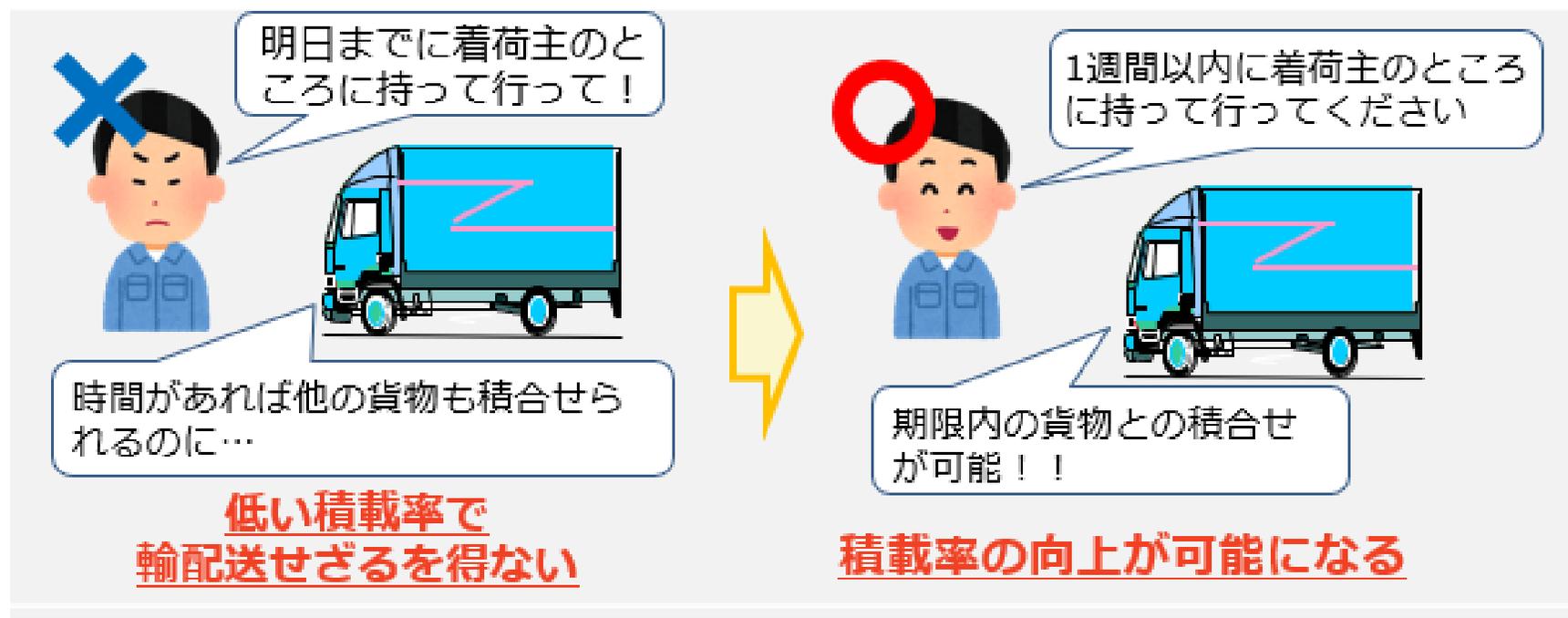
→急がば回れ。その過程を記録に残せば、「手戻り」を防ぐ効果も



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。

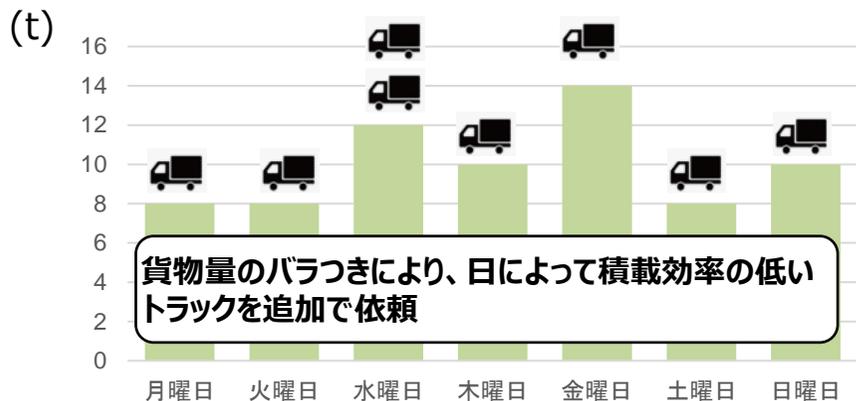
第一種荷主 **トラック事業者が、「貨物の積合せ」、「配送の共同化」、「帰り荷の積載」などを行えるよう、必要な時間把握等により、当該時間を確保する。**



第一種荷主

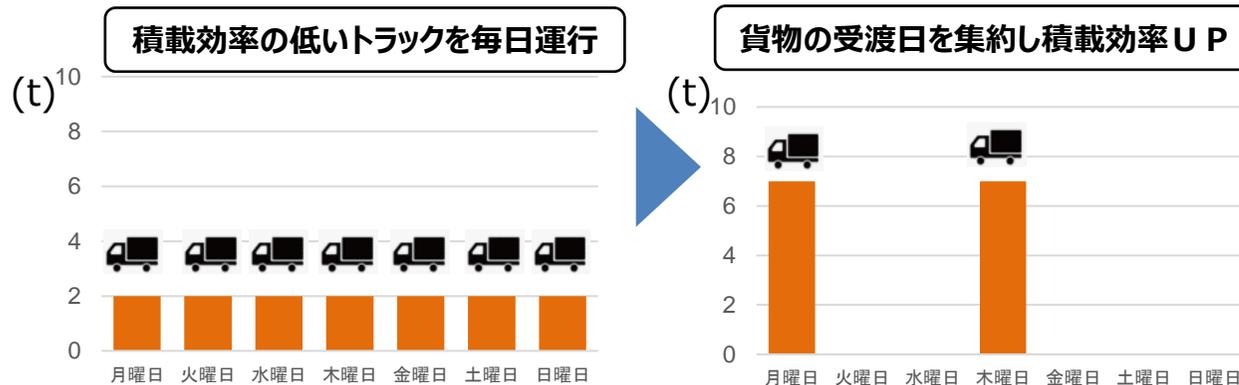
「貨物量の平準化」、「受渡日及び時刻又は時間帯の集約」等
貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図る。

【貨物量の平準化】

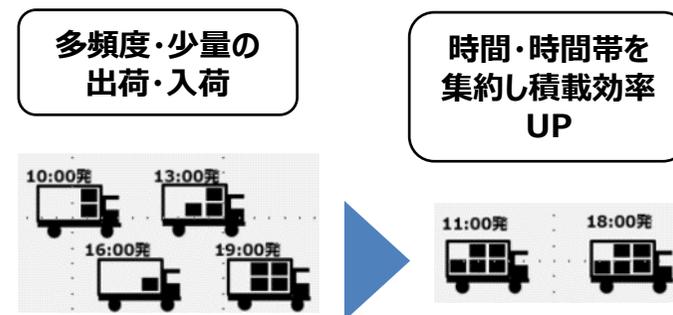


【受渡日、時刻、時間帯の集約】

受渡日の集約



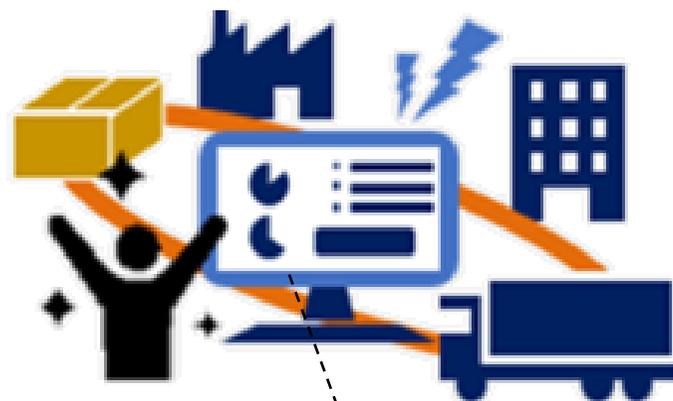
受渡時刻・時間帯の集約



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

情報の入力

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…

配車の結果

車両	時間	配達先				合計	
		A倉庫	B店	C社			
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

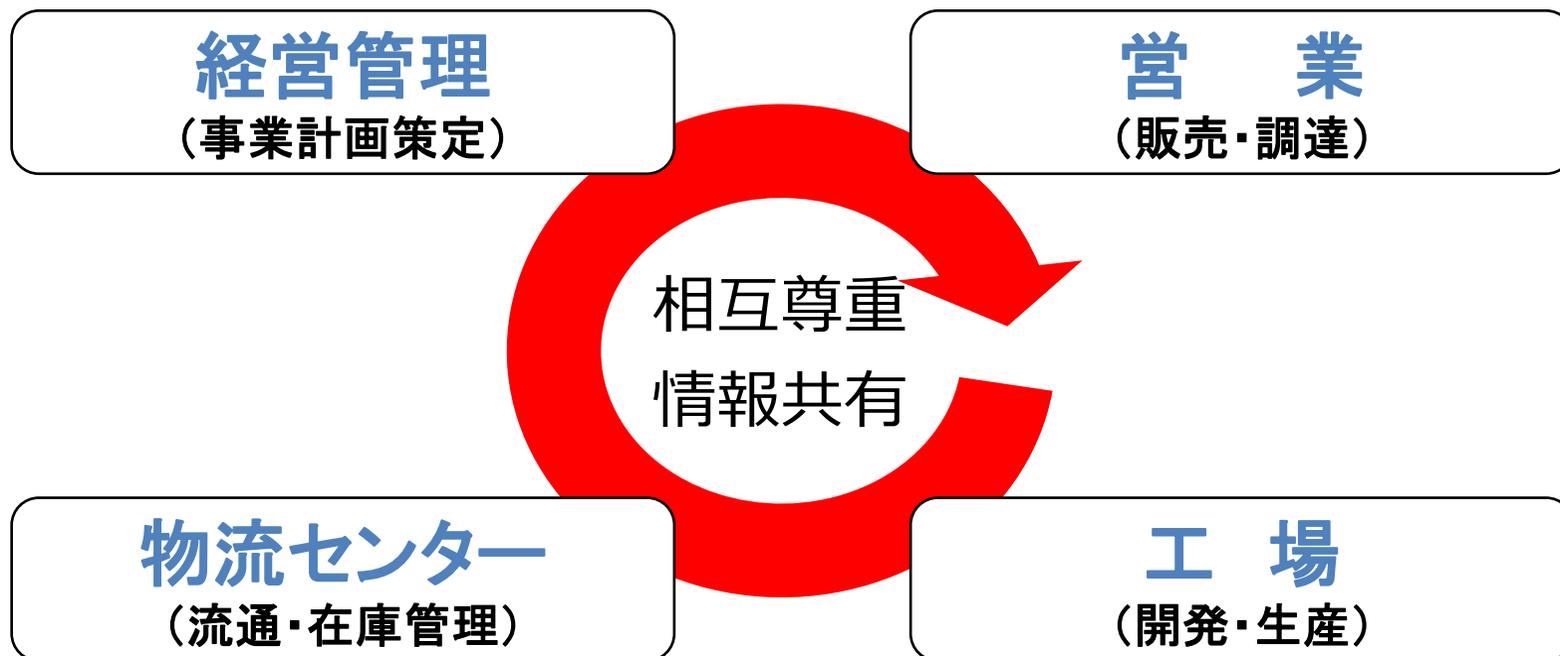
第一種荷主

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、貨物の運送に係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

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。**

連鎖化事業者

【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
 - ・貨物の受渡しを行う時間帯
- 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

Q. 発荷主は、積載効率の向上を図るためにベタ積みで発送をされております。その後トラックが入庫され、ドライバーの方が荷下ろしをしております。標準約款では、荷積み・荷下ろしはドライバーの業務ではないとされていると思いますが、着荷主は車両荷室まで踏み込んで対応した方が良いでしょうか。同送の他社商品を汚破損した時の責任の所在も明確ではない現状では対応ができないと考えております。

この辺りの基準のご教示をお願いいたします。

※パレタイズされた商品でも、どのように積まれてきているのかわからないものを、着荷主がフォークリフトで荷下ろしするのにもリスクを負う対応になります。

(利用運送事業者)

第一種荷主

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」、「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。

【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

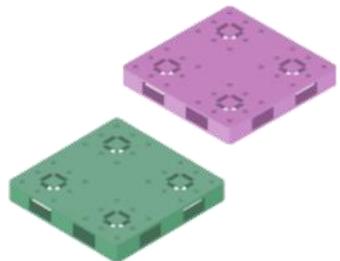


ロールボックスパレット
(カゴ台車)



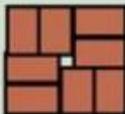
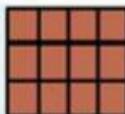
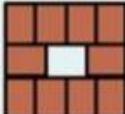
フレキシブルコンテナ
パック (フレコン)

【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	
品目	はい数	箱寸法	積み方	量	参考
馬鈴薯	12はい	長さ面： 365mm 幅面： 275mm		10 k g	-
		長さ面： 360mm 幅面： 260mm			
	10はい	長さ面： 400mm 幅面： 260mm		10 k g	-

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)。

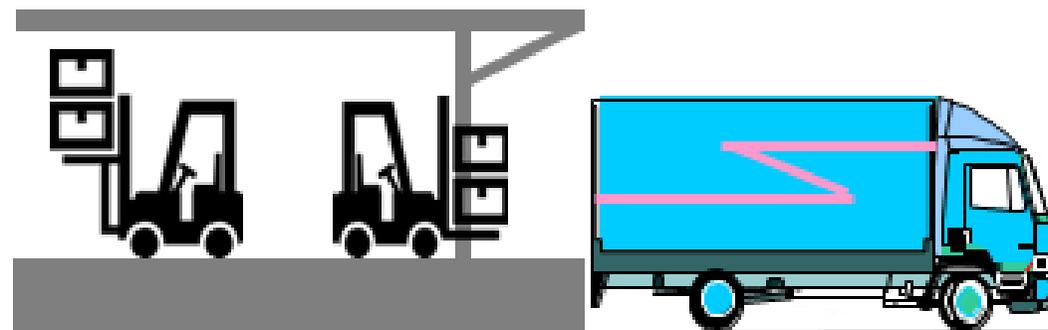
第一種荷主

第二種荷主

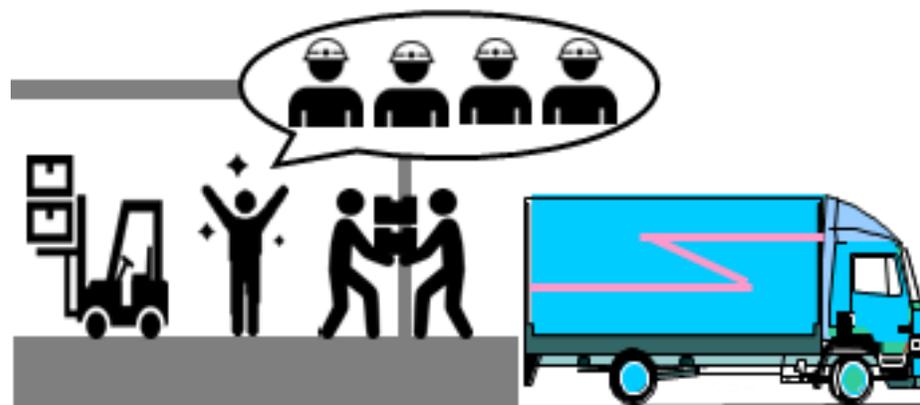
貨物自動車
関連事業者

「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】



Q. 実運送体制管理簿の作成・提出が義務付けられる対象者に、利用運送業者も「準用」されると下記HPで記載がありました。この準用という解釈が分かりずらく、利用運送業者としてどう対応すべきか、教えていただきたい。（利用運送事業者）

Q. 実運送体制管理簿義務化について情報が錯綜しているが、真相を知りたい（倉庫業者）

A. 令和7年6月11日公布の改正トラック法施行
(施行時期:公布から1年以内)

により、利用運送事業者も「元請」事業者として多重化
回数に加えられるとともに、実運送体制管理簿作成等の
義務を負います。

(元請以下で利用運送事業者が介在する場合は、現
在も多重化の回数にカウントされます。)

書面交付の義務付けについて (R7.6.11公布新トラック法施行後の姿)

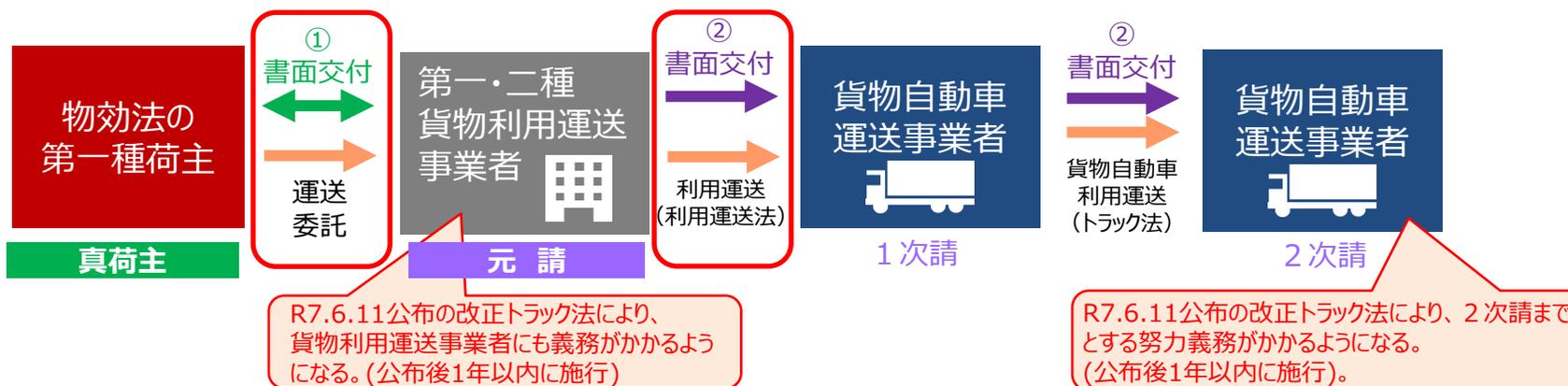
※赤字・赤枠が変更点

- 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・利用運送事業者)
- 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>



<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>

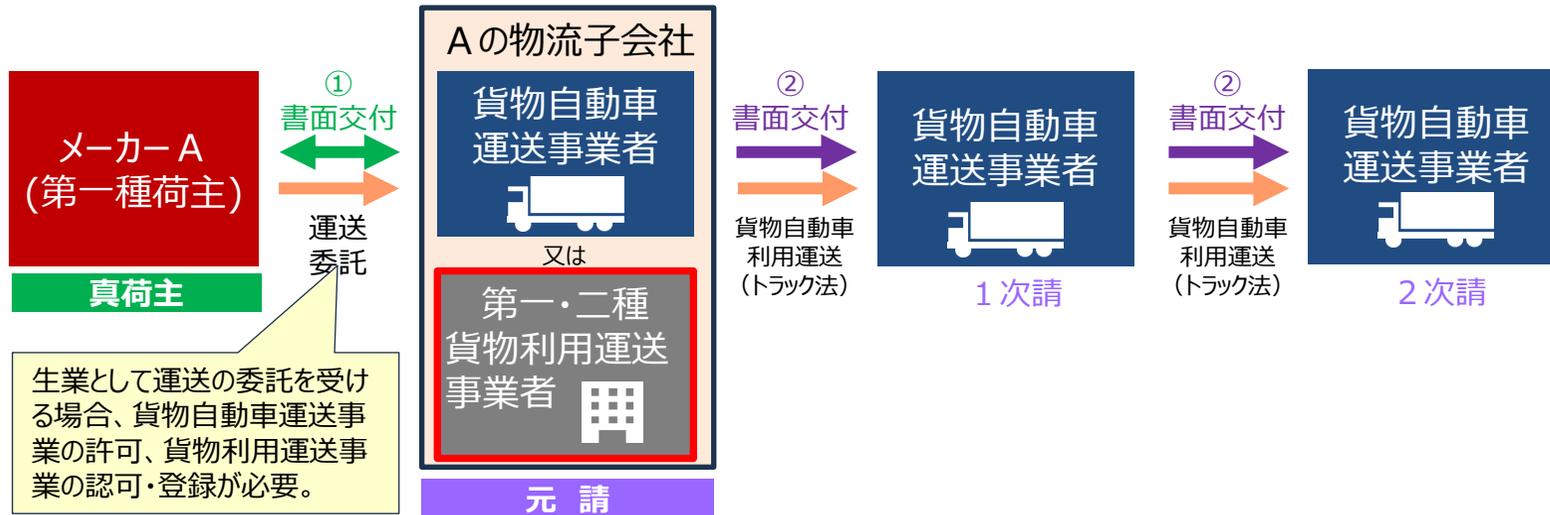


物流子会社が介在する場合

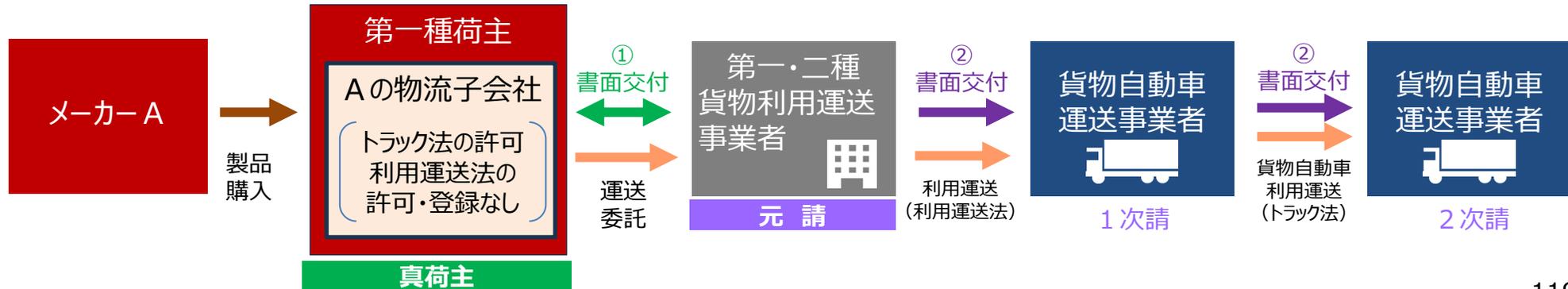
① : 第12条の規定に基づく運送契約の書面交付義務
(真荷主⇔トラック事業者)

② : 第24条の規定に基づく運送利用の書面交付義務
(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1 : 物流子会社が第一種荷主から運送の委託を受けるケース



パターン2 : 物流子会社が第一種荷主から貨物を購入し、自らの貨物として運送委託するケース



Q. 実運送体制管理簿作成に利用運送事業者(通運事業者)が追加された背景
(元請トラック事業者)

A. 令和7年6月11日公布の改正トラック法により利用
運送事業者を「元請」と位置付ける旨改正が行われました。
ちなみに、物流効率化法成立時付帯決議の中には以下が
記述されています。

「六. トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送
事業者における適正な運賃収受を実現するため、実運送を行わず利
用運送を専門に行う第一種貨物利用運送事業者（いわゆる「専業
水屋」）についても実態を把握し、運転者の運送及び荷役等の効率
化に向けた責務を担わせるよう検討するなど、規制措置の導入も含め
必要な対策を講ずること。」

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。

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置（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営む、**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

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

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック(いわゆる「白トラ」)の利用を禁止(罰則付)荷主等に対しては是正指導も実施

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

(2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

担保

第十二条第二項

前項の「真荷主」とは、自らの事業に関して貨物自動車運送事業者又は貨物利用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、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者以外のものをいう。

第三十七条

第十二条、第二十三条の四から第二十四条の五まで、並びに第六十条第一項、第四項、第六項及び第七項の規定は第一種貨物利用運送事業者について準用する。

(トラック法各条文の概要)

- 第12条 : **運送契約の書面交付義務**
- 第23条の4 : **運送委託の2次請け規制** (真荷主→元請→1次→2次)
- 第24条 : **利用運送健全化措置、利用運送依頼時の書面交付義務**
- 第24条の2 : 運送利用管理規程の作成
- 第24条の3 : 運送利用管理者の選任等
- 第24条の4 : 運送利用管理者の責任
- 第24条の5 : **実運送体制管理簿作成義務**

第三十七条の二

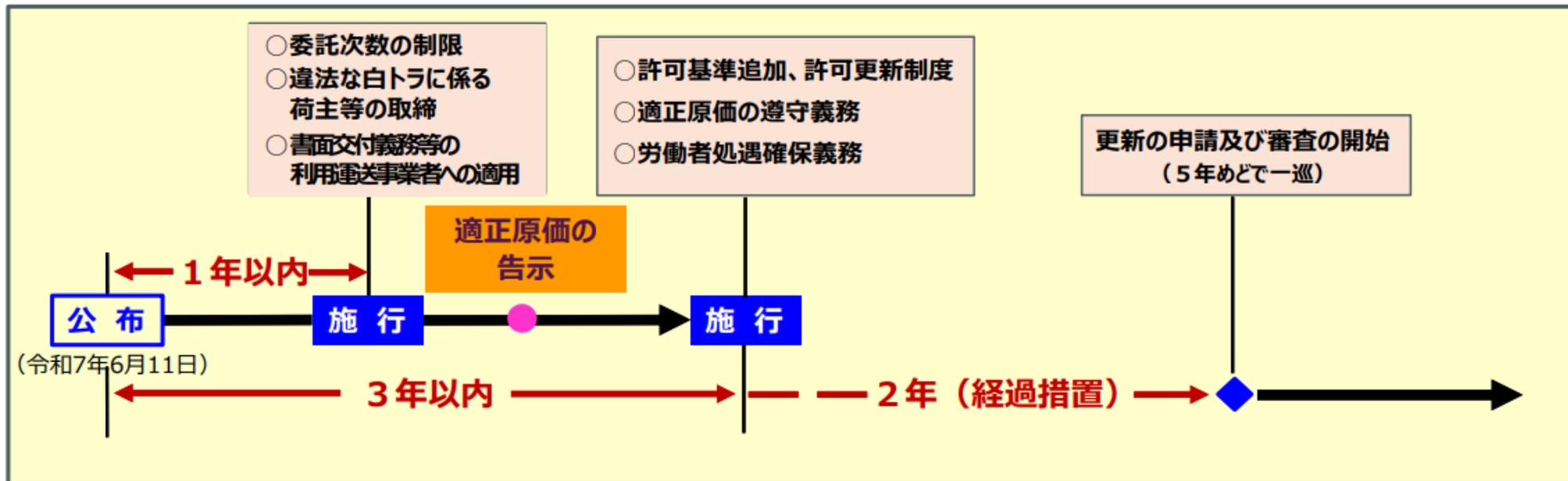
第十二条、第二十三条の四から第二十四条の五まで、並びに第六十条第一項、第四項、第六項及び第七項の規定は第二種貨物利用運送事業者について準用する。

(トラック法各条文の概要)

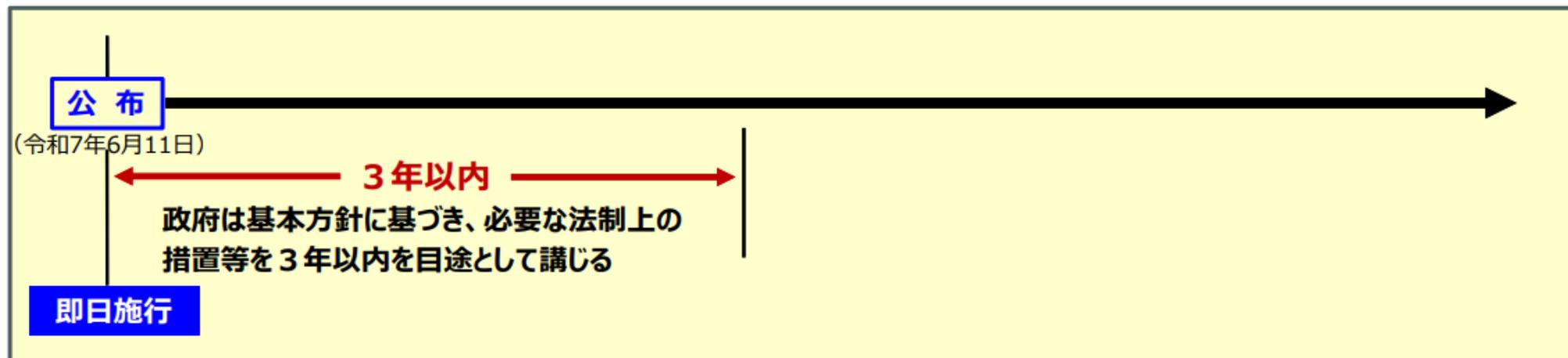
- 第12条 : **運送契約の書面交付義務**
- 第23条の4 : **運送委託の2次請け規制** (真荷主→元請→1次→2次)
- 第24条 : **利用運送健全化措置、利用運送依頼時の書面交付義務**
- 第24条の2 : 運送利用管理規程の作成
- 第24条の3 : 運送利用管理者の選任等
- 第24条の4 : 運送利用管理者の責任
- 第24条の5 : **実運送体制管理簿作成義務**

トラック適正化二法の施行時期

【貨物自動車運送事業法】



【貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律】



Q. 現在、運送会社は付帯作業をしなくする活動をして、それを荷主に向けて発信していると思いますが、荷主サイドは今後その付帯作業を倉庫にさせようとしているのではないのでしょうか。

倉庫の付帯作業依頼が増えて倉庫作業員の拘束時間が長くなるのと、付帯作業に時間がとられ荷役時間も長くなり結果改善が見込まれないと予想されます。

また、倉庫サイドとしては今後付帯作業が増えていくのではないかと大変懸念しています。

(倉庫業者)

待たせない入出庫の準備、荷積み荷降ろし作業の効率化が必要

(1) 待たせない入出庫の準備

① 搬入車両の集中による荷待ち時間の抑制

○ 入着車両の平準化

- ・トラック予約受付システムの導入・普及と適切な運用(予約の厳守)
- ・車両入着時間の分散

○ 入庫物量の平準化

② 出庫オーダー集中による作業遅延の防止

- 他の荷主の貨物等との調整による応援要員の確保
- 作業リードタイムの延長
- 出庫物量の平準化
- 1日のオーダー数量の制限

取り組むべき
主体



倉庫, 運送

荷主, 運送

荷主

倉庫

荷主

荷主

荷主

(2) 荷積み荷降ろし作業の効率化

① 手荷役の削減（入庫）

- パレット化の推進
 - ・パレタイザーの導入

① 手荷役の削減（出庫）

- パレット・カゴ台車化の推進
- ソーター・パレタイズ機器の導入

② 付帯作業としての料金の明確化

- 付帯作業の料金化

③ 検品作業の簡素化

- 外装箱等の強度化と養生の徹底
- 検品基準の緩和

取り組むべき
主体



荷主

倉庫

倉庫, 運送

倉庫

荷主

荷主

荷主

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

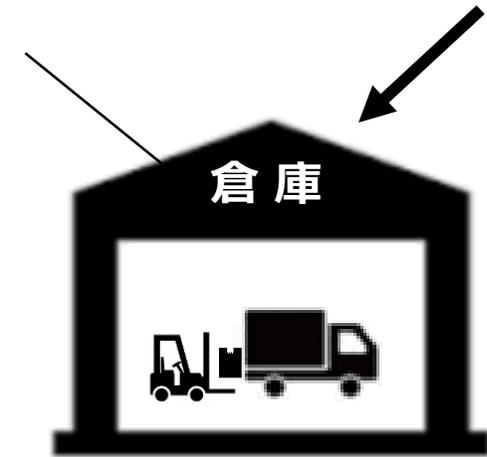
急な入/出庫依頼

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



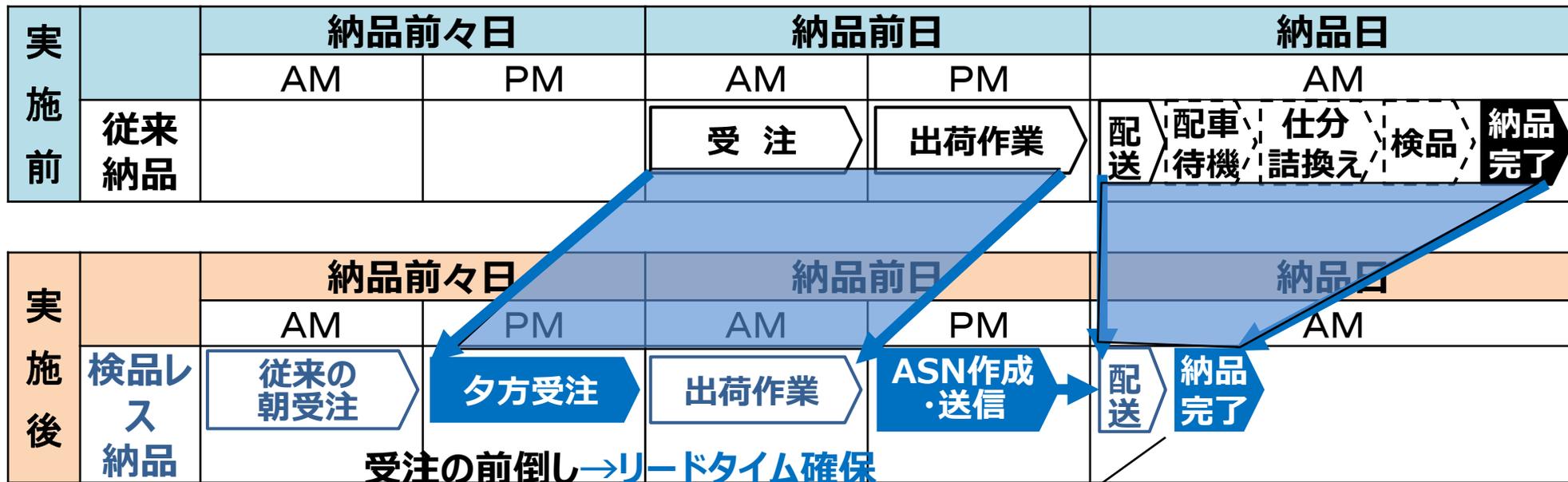
トラック到着に合わせて荷造り等事前準備

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

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

第一種荷主
第二種荷主
**貨物自動車
 関連事業者**

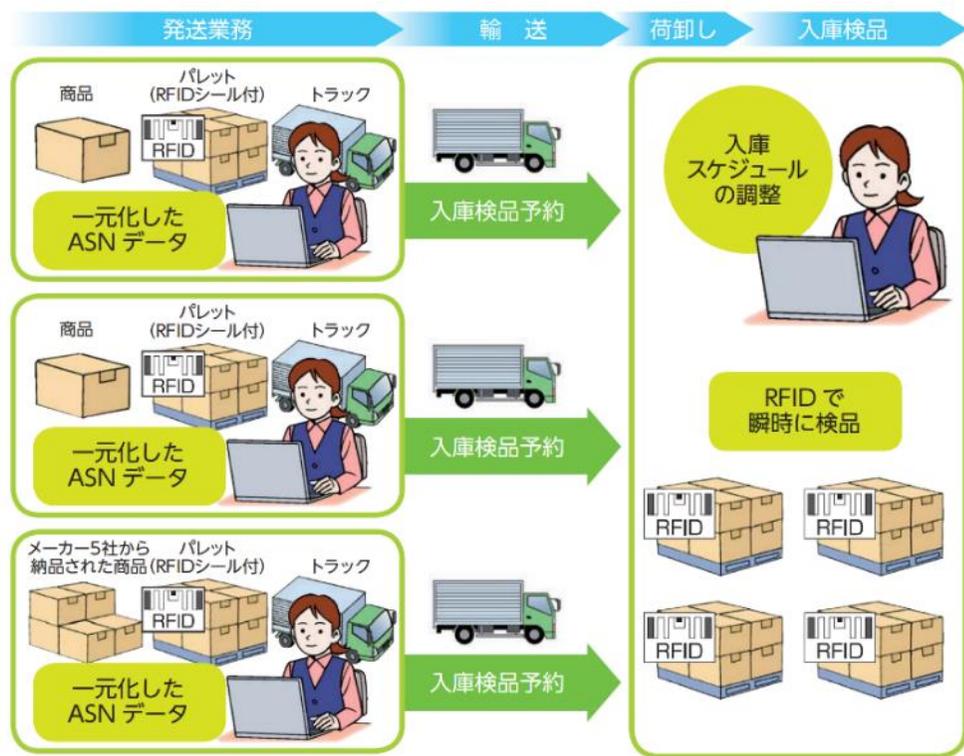
「検品を効率化するための機械導入」等による、検品の効率化

【ハンディーターミナルの導入】

【RFIDを活用した検品効率化】

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



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

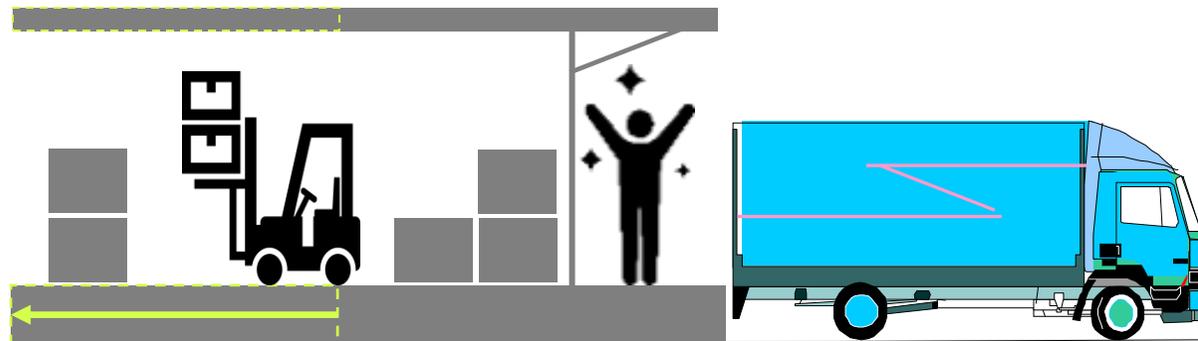
第一種荷主

第二種荷主

貨物自動車
関連事業者

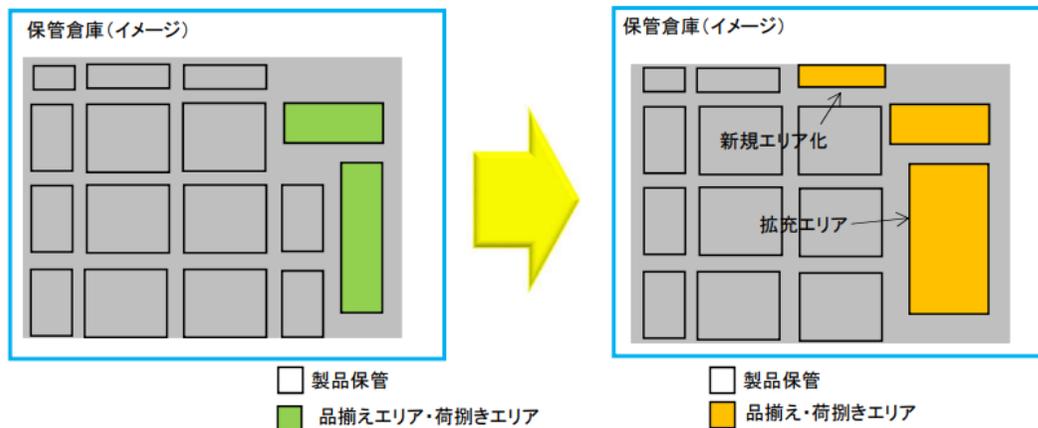
「**バース、荷捌き所の適正なスペース確保**」等により、荷役等を円滑に実施できる環境を整える。

【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

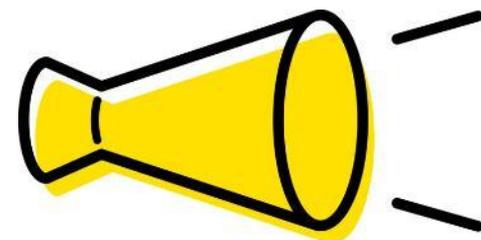
貨物自動車
関連事業者

「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。

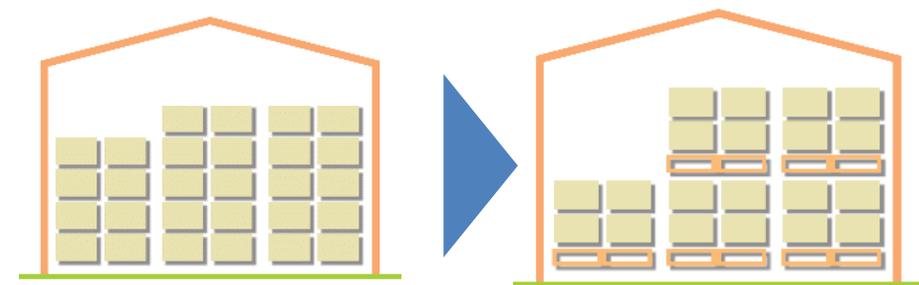
【発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償)】

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)

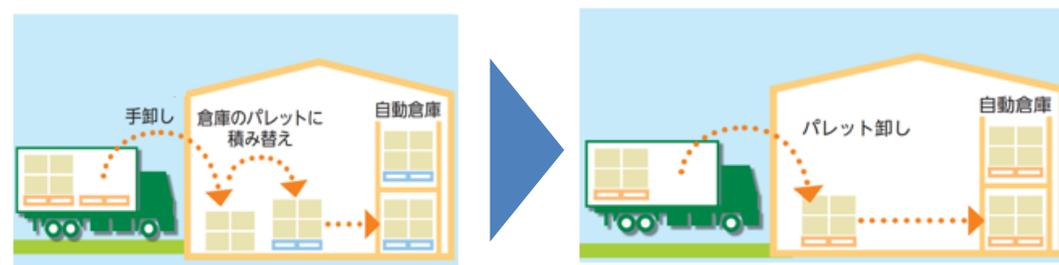


【荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償)】

パレット保管への移行



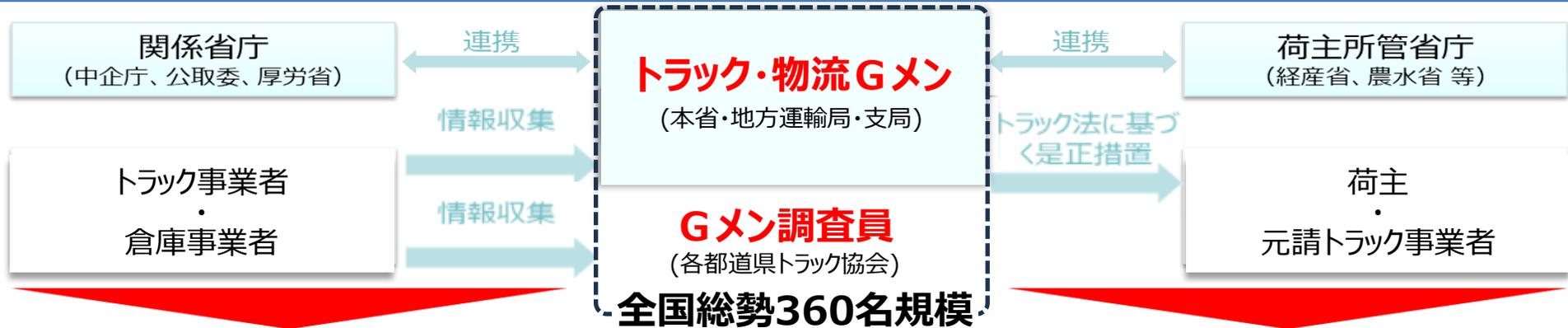
自社パレットからレンタルパレット等への移行



Q. 物流Gメンの皆様が荷主に向けての活動の際に「ドライバーの拘束時間を短くする為に運送会社に付帯作業をさせないよう見直す事」も掲げてると思いますが、代替案はどのように荷主に説明されているのかご教示いただきたいです。（倉庫業者）

Q. 物流Gメンになるには資格が要るのか、応募基準があるのか？お聞きしたい。（発荷主）

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～)

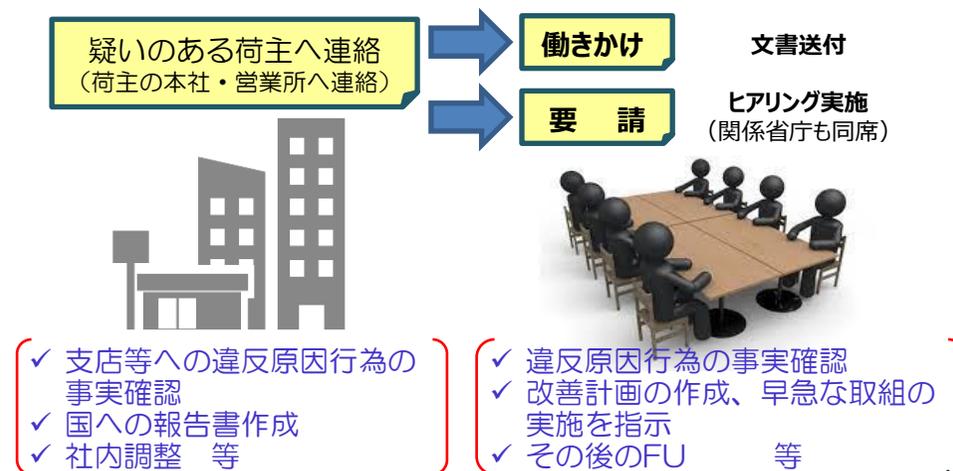
トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化** (2023年度～)

※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」



トラック事業者・トラックドライバー・倉庫業者へのヒアリング（プッシュ型情報収集）



事業者拠点のほか、SA/PA、道の駅、コンビニ、自動車事故対策機構(NASVA)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(荷主等パトロール)



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(荷主等パトロール)



荷主等へのアポ無し訪問の際、現場にて、荷待ち、契約に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。

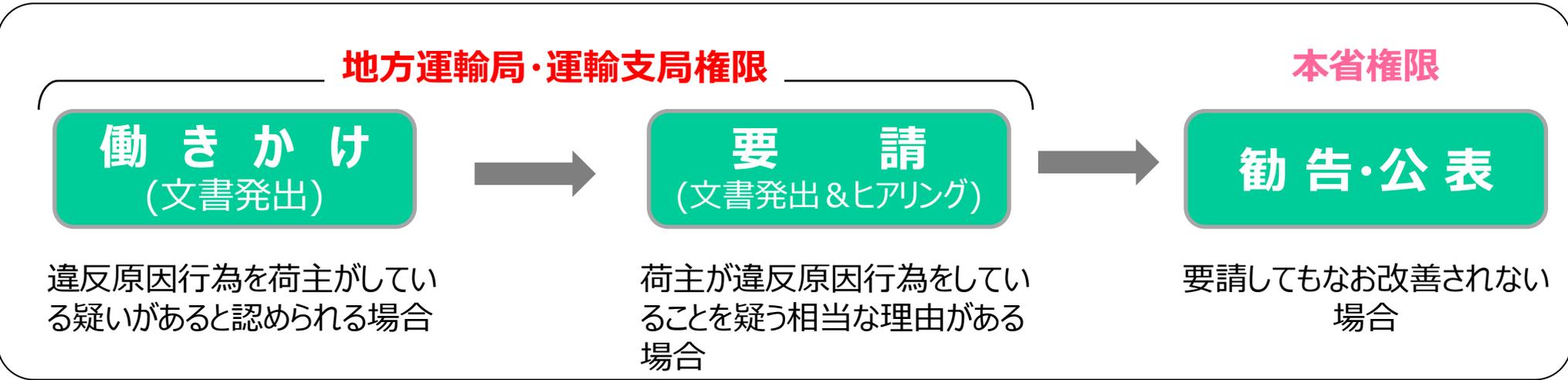
是正指導（働きかけ、要請、勧告〔社名公表〕）、指導後の対象のフォローアップ



違反原因行為の疑いが確認された場合は、是正指導。更に荷主の現場で改善状況の確認も行う。

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

貨物自動車運送事業法付則第1条の2に基づく是正指導

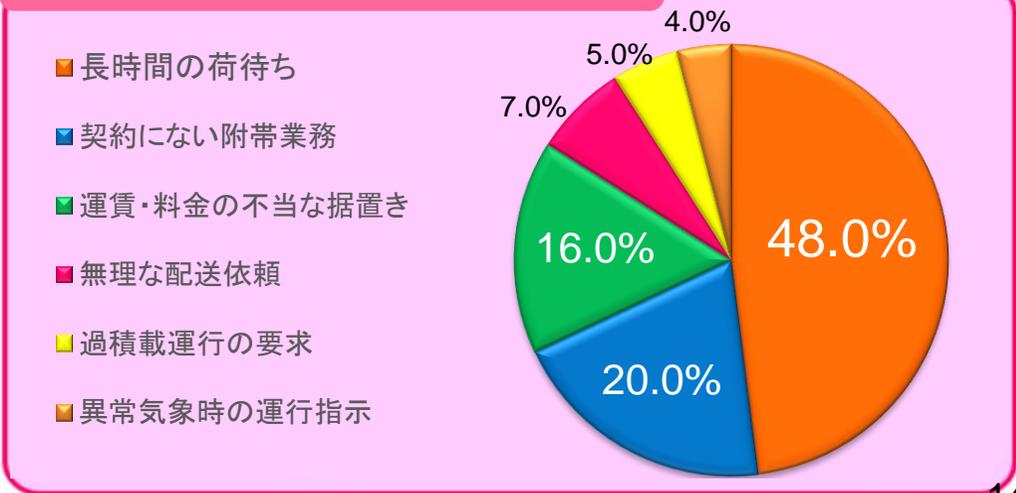


「是正指導」を実施した荷主数

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



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



契約にない附帯作業



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

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



改善内容

- ・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

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



改善内容

- ・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)

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



改善内容

- ・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)

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、そこ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

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**5,000**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~R7.8.31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



全国的に、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)

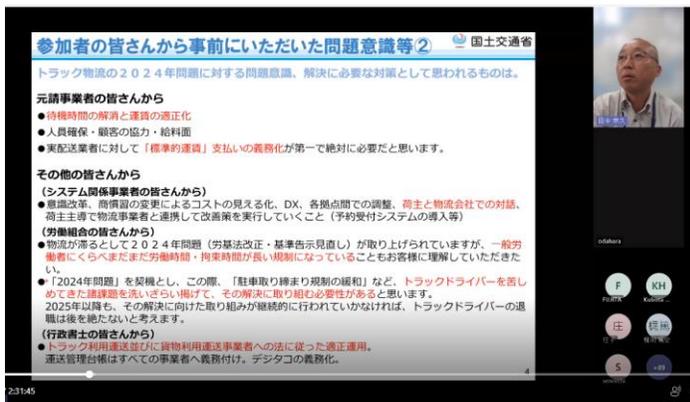
オンライン説明会の継続開催により、トラック等物流事業者・荷主に情報提供

【第1回～第25回の累計参加者数】 **延べ約8,600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回午前午後で説明

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。
 - ・発荷主の意識が改善しているとは思いますが、発荷主が受荷主(着荷主)にのみ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、影響が及ばず、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待ち時間、インケル、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発展を促すための「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界自体が衰退するのではないのか?
 - ・組合的事業に落とし込みでの「なすべさ」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ないといけ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。(高藤国土交通大臣)

Q. 荷主に対する経産省、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に推進していく。(富藤経産大臣)

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)

「トラック・荷主事業者の関係再構築」にかかる実質的効果

オンライン説明会にトラック・荷主事業者が同規模参加し問題意識や意見を交換



(R7.7.28(月)第24回オンライン説明会結果より)

相互理解深度化 (オンライン説明会アンケートより)

○発荷主が多く参加され、運送会社の実態に同調する意見が多い事に、理解が深まっていると認識できた。(トラック事業者)。

○発荷・物流・着荷側 3社での取り組みを進めていく必要性があり 社内提言を進めるにあたって参考となった (着荷主事業者)

運賃値上げ実現の情報 (事後アンケート、事業者ヒアリングより)

○荷卸し時間指定の交渉から実施し着荷主に理解をしてもらえた事で運賃交渉だけでなく今後何が問題になるのかを共有出来た(元請トラック事業者)。

○23年度から値上げ要請には基本予算取りした上で漏れなく対応した。(発・着荷主事業者)。

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)

Q. 運送付帯作業について知りたい。（発荷主）

Q. 物流納入条件の見直し（付帯業務の適正化）を営業部門を通じて行っているが、頑なに廃止や有償化応じていただけない（着荷主）もあるため、付帯業務適正化の突破口となる事例があれば知りたい。

（発荷主）

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 にない取卸し等を含め、積込料・取卸料を收受する旨を明記（第61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、こちらも実費を收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



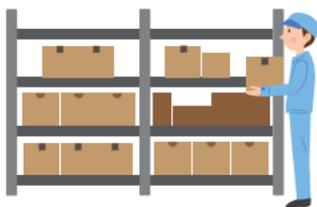
はい作業

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

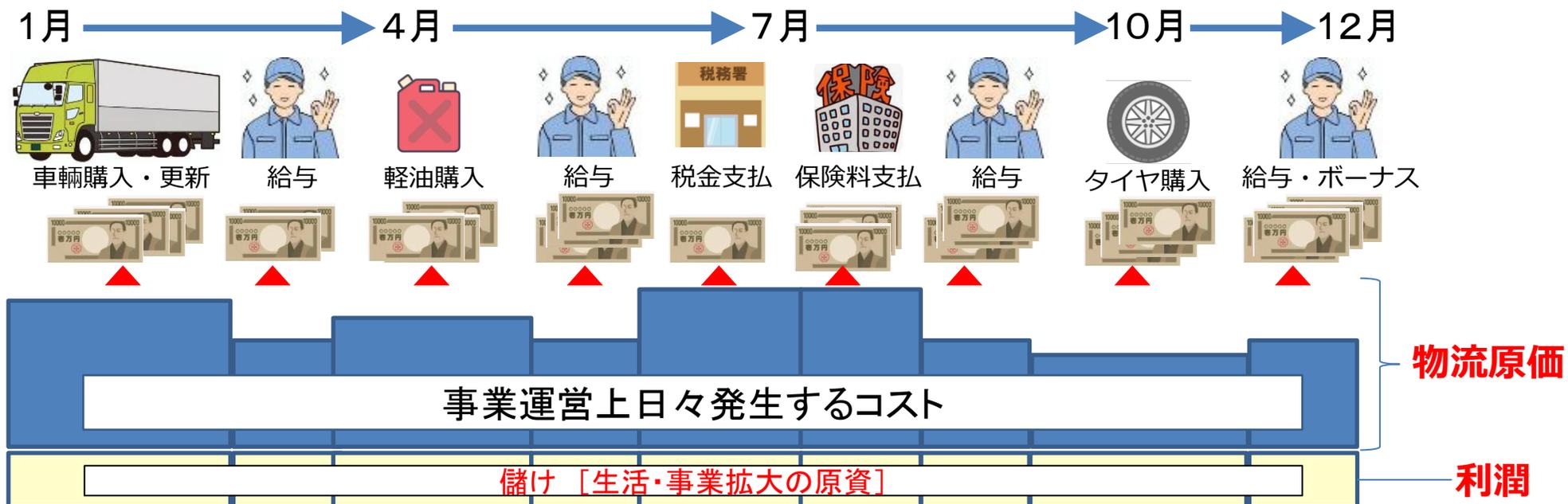
基準価格	120.00円	
改定の刻み幅	5.00円	
改定条件	改定の刻み幅5.00円/Lの幅で軽油価格が変動した時点で、翌月から改定。	
廃止条件	軽油価格が120.00円/Lを下回った時点で、翌月から廃止	
計算式	距離制運賃	走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
	時間制運賃	平均走行距離(km)÷車両燃費(km/L)×算出上の燃料価格上昇額(円/L)
個建運賃	1個又は1重量あたりの運賃の算出にあたって用いた距離制運賃又は時間制運賃の計算式に準ずる	

※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。

Q. 適正な運賃の定義を知りたい（トラック事業者）

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)



運送依頼と売り上げ

VIIA?

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・売り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り上げの実態に見合ったコスト負担なのか判断が付きやすく、設備投資に消極的になるか無計画な設備投資になる。


国土交通省

原価計算の活用に向けて

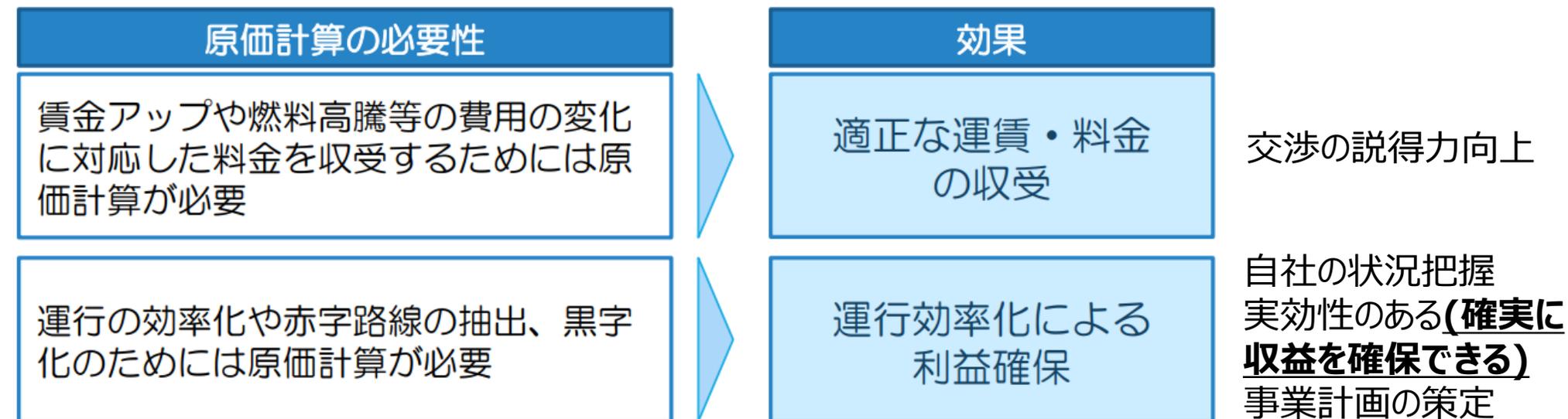
5. 原価計算の実施手順

決算書から“車両残価”を算出し、そのデータを加工して“取引先別”や“運行ルート別”等の平均原価を算出します。

ステップ 1	<p>運送事業に関する損益計算書を作成します。 (運送事業のみの損益は会社の決算書が該当)</p>
ステップ 2	<p>実運送の売上・費用と備車(利用運送)の売上・費用等を区分します。 備車については受注先、発注先別に原価を計算します。</p>
ステップ 3	<p>車両に紐づく費用(車両費、保険、運行三費[※]、運転者人件費)を割付けます。紐付かない間接費は一定の基準により車両に配分します。 <small>※燃料費、修理費、タイヤ・チューブ費</small> →5-1~3-7、参照</p>
ステップ 4	<p>走行距離や運送時間を結ぶえ、車両別に「1kmあたりの変動費」と「1時間あたりの固定費」を算出します。 →5-8、参照</p>
ステップ 5	<p>車両別の原価データを加工して、取引先別、運行ルート別の平均原価を算出します。必要に応じて契約別の計算も行います。 →5-9、参照</p>



原価計算の必要性・効果



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。

原価計算の実施手順

<基本的な手順>

決算書から**車両別原価**を算出し、そのデータを加工して**取引先別**や**運行ルート別**等の平均原価を算出。

ステップ 1

運送事業に関する損益計算書を作成。（運送事業のみの場合は会社の決算書）

ステップ 2

実運送の売上・費用と**備車（利用運送）**の売上・費用等を**区分**。
備車については受注先、発注先別に原価を計算。

ステップ 3

車両に紐付く費用（車両費、保険、運行三費（燃料油脂費、修理費、タイヤ・チューブ費）、運転者人件費）を**割付け**。紐付かない間接費は一定の基準により車両に配分。

ステップ 4

走行距離や運送時間を踏まえ、**車両別に「1kmあたりの変動費」と「1時間あたりの固定費」を算出**します。

ステップ 5

車両別の原価データを加工して、**取引先別、運行ルート別の平均原価を算出**。
必要に応じて契約別の計算も実施。

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	<ul style="list-style-type: none"> ○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

$$\boxed{\text{車両別費用で「固定」に整理された費用の合計}} \div \boxed{\text{稼働時間}} = \boxed{\text{1 時間あたり固定費}}$$

1 kmあたり変動費の計算

$$\boxed{0 \ell \rightarrow \text{満タン燃料費用}} \div \boxed{\text{実燃費(km/ℓ)}} = \boxed{\text{1 kmあたり燃料費}}$$

$$\boxed{\text{オイル交換1回あたりの油脂費用}} \div \boxed{\text{1交換あたり走行距離}} = \boxed{\text{1 kmあたり油脂費}}$$

$$\boxed{\text{タイヤチューブ交換1回あたりのタイヤチューブ費用}} \div \boxed{\text{1交換あたり走行距離}} = \boxed{\text{1 kmあたりタイヤチューブ費}}$$

$$\boxed{\text{一般修理費用、車検整備費用}} \div \boxed{\text{修理、整備の間の走行距離}} = \boxed{\text{1 kmあたり修理費}}$$

$$\boxed{0 \ell \rightarrow \text{満タン尿素費用}} \div \boxed{0 \ell \rightarrow \text{満タンの走行可能距離}} = \boxed{\text{1 kmあたり尿素水費}}$$

実践的な原価計算

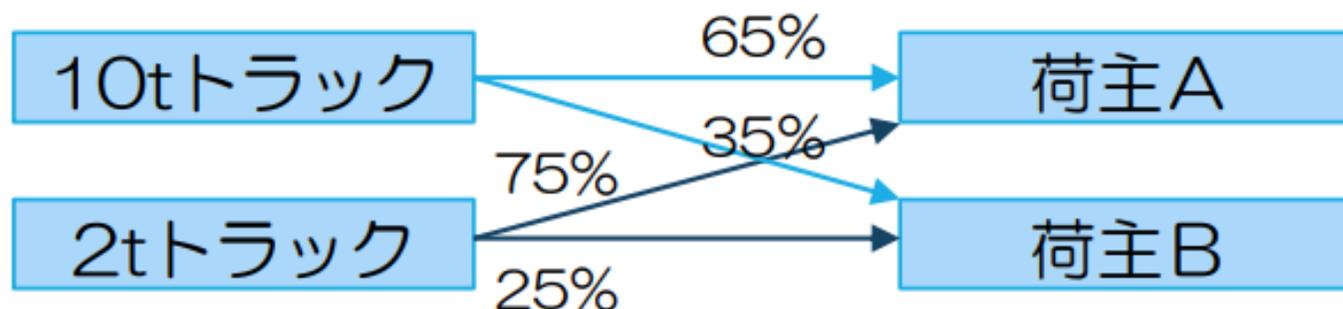
運行ルート別の原価計算

発着地点間の距離と稼働時間を基本に算出

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

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。

- 検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離**し、**荷主から対価を収受する旨を明記**【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「**運送申込書／引受書**」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- 「**下請け手数料**」（運賃の**10%**を別に収受）を設定【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

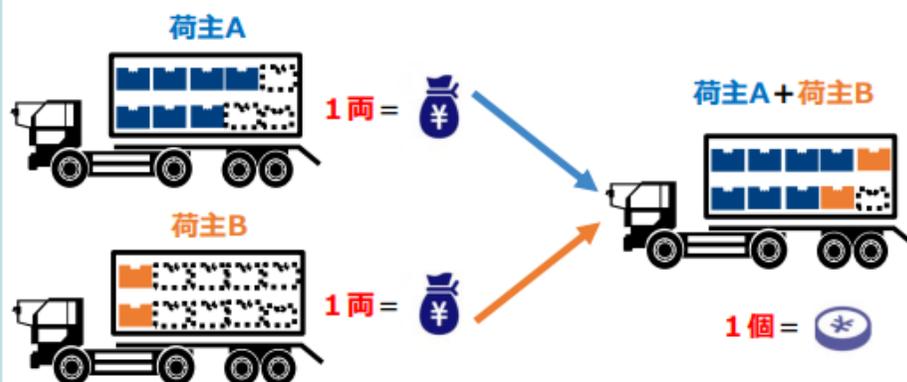
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

標準的運賃の算出における考え方

構成要素

適正な原価

+

適正な利潤

=

運賃

適正な原価とは

固定費単価

a車両償却費

b人件費

c自動車関係税

d自動車関係保険料

e荷役関係費用

f借入金利息

g間接費

変動費単価

h燃料費

iオイル費

jタイヤ費

k尿素水費

l車検・修理費

m間接費

基準外人件費

基準内人件 × 1.25

適正な利潤とは

運送原価 × 利益率

利益率 = 適正利潤額 ÷ 運送原価

適正利潤額 = (事業用固定資産 + 運転資本額 (営業費 × 4%)) × 自己資本構成比
× 0.1 ÷ (1 - 利益課税率)

標準的運賃の算出における考え方

距離制運賃

1時間あたり

固定費単価

 \times 所要所定内労働時間

1kmあたり

変動費単価

 \times 走行距離

1時間あたり

基準外人件費

 \times 所要所定外労働時間

 $\times (1 + \text{利益率})$

時間制運賃

1時間あたり

固定費単価

 \times 基礎作業時間(4or8時間)

1kmあたり

変動費単価

 \times 基礎走行距離

(小型50kmor100km)

(小型以外60kmor130km)

 $\times (1 + \text{利益率})$

その他運賃・料金・割増等について

個建運賃

距離制運賃

+付随料金

or

時間制運賃

+付随料金

各社で設定

÷ {最大積載個数or重量) × 基準積載率(○○%)}

= 1個又は1重量あたり運賃

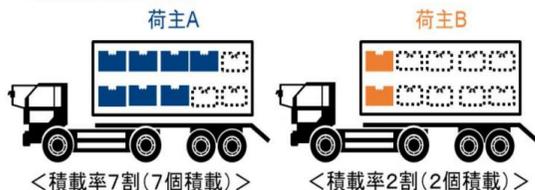
(最低積載個数等を設定)

【個建運賃の考え方】

想定ケース

- ・トラック1両あたり最大積載可能個数を10個と想定
- ・基準積載率(各事業者において設定)を80%と想定
- ・東京～大阪の貸切運賃を10万円と想定

○貸切運賃の場合

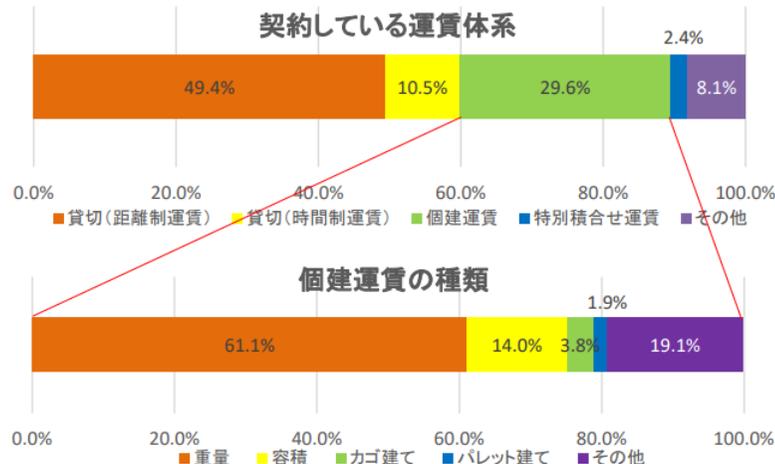


○個建運賃の場合



1両あたりの運賃=100,000円

1両あたりの運賃=112,500円 (+12,500円)



出典：平成 29 年国土交通省、全日本トラック協会調査

割 増

速達割増等

(1) 通常想定される配達予定日時※よりも早く配達を希望する場合

※…有料道の利用、労基法、改善基準告示、道交法等の関係法令を遵守を前提として通常想定される配達日時

⇒ 基準運賃 × 割増率



※積合せを前提に余裕をもった場合の割引

(2) 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た運賃 × 割増率



割 増

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
	化成品輸送車	大型車又はトレーラーの4割
	高圧ガス	大型車又はトレーラーの5割以上

※高圧ガスについては、内容物に対応したタンク仕様により車両本体価格が高額となる場合があることから5割以上としている。

深夜・早朝割増

特大品割増

冬期割増

休日割増

品目別割増

悪路割増

地区割増

割 引

リードタイムを長くした場合の割引

長期契約割引

往復貨物の割引

待機時間料

時間 \ 車種別	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 t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円	1,760円	1,890円	2,220円
VI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円	2,110円	2,270円	2,670円

- 発地、着地での待機作業時間それぞれ30分まで除く
- 2時間までは上段
- 2時間を超える部分は下段

積込料・取卸料

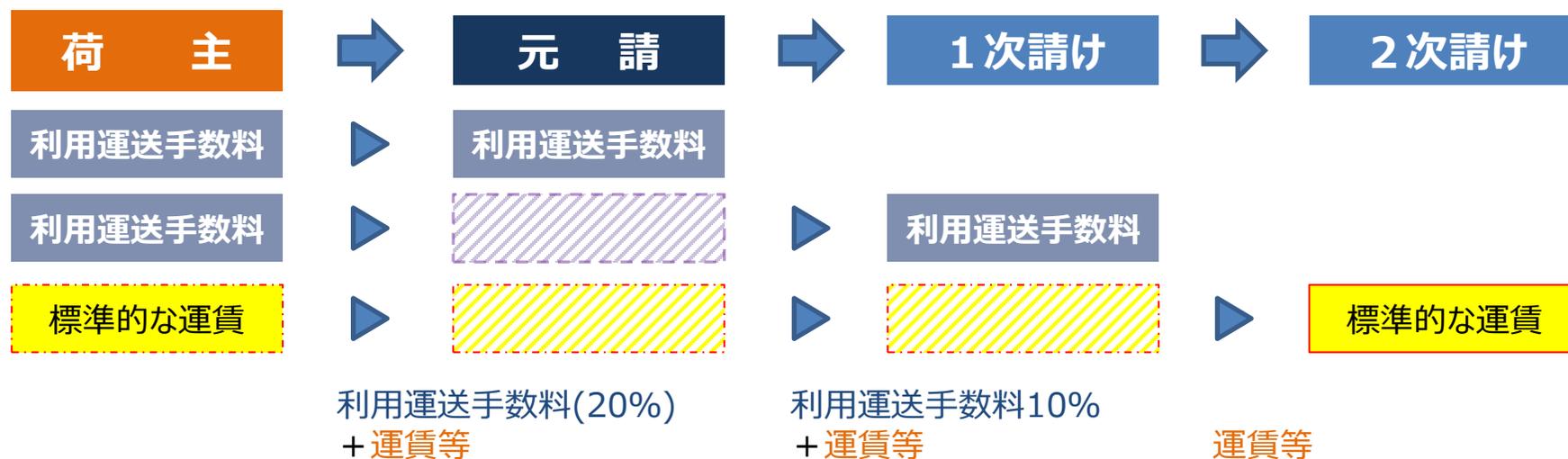
時間 / 内容 \ 車種別	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)	
30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
Vに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520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

- 待機時間料の対象となる時間と併せて…
2時間までは上段
2時間を超える部分は下段
- 手積みの方が若干低いですが、時間がかかるので結局割高となる。

利用運送手数料、付帯業務料等実費について

利用運送手数料

- ・運賃の10%を**運賃と別に收受**
- ・実運送事業者の手配までに要した回数について收受
⇒下請け数が増えていくと10%、10%×2…と増えていく



付帯業務料

… 品代金の取立て・荷掛金の立替え・荷造り・仕分け・保管・検収・検品・横持ち及び縦持ち・棚入れ・ラベル貼り、はい作業など

有料道路利用料

… 運賃とは別に收受

その他実費

… フェリー利用料・特殊車両通行関係費用・中継輸送用施設使用料 など

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。

$$\text{計算した運賃(距離制運賃or時間制運賃)} + \text{付随料金} \\ \div \{(\text{最大積載戸数又は重量}) \times \text{基準積載率}(\text{○}\%)\}$$

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

VI 利用運送手数料 運賃の10%を当該運賃とは別に収受

VII 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。

Ⅹ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。

【固定費】

赤字は変動値

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

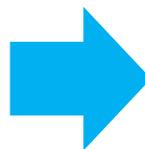
【変動費】

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	

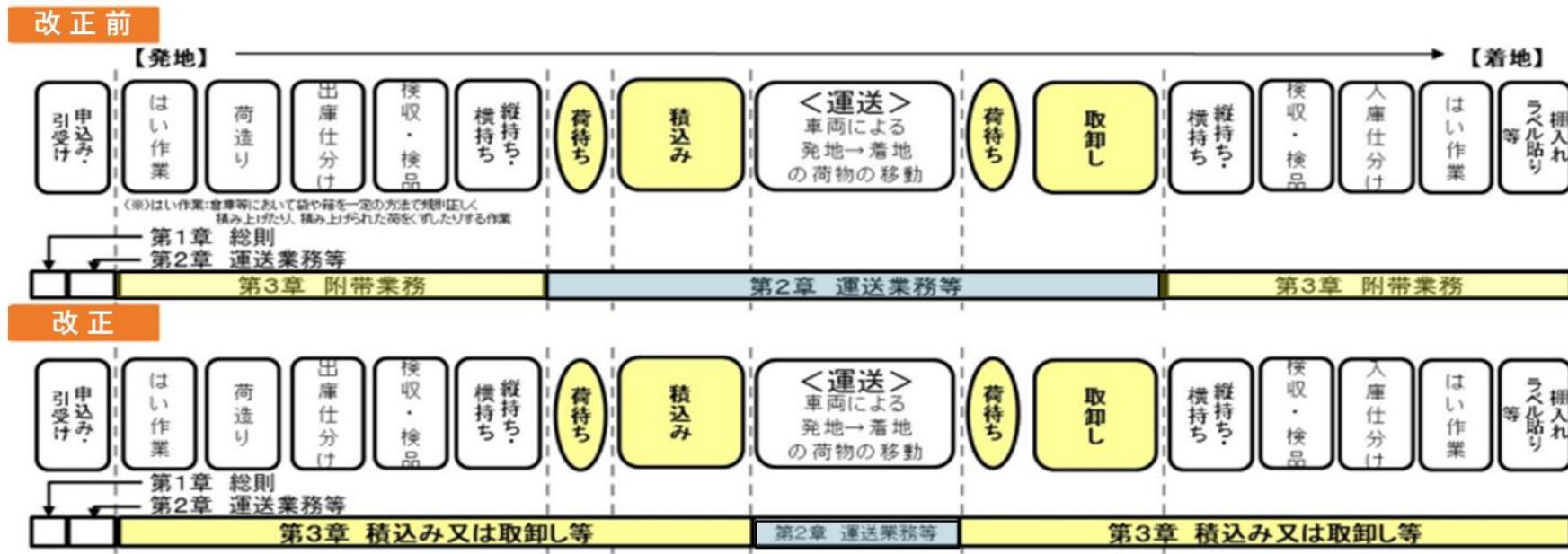
標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

(1) 荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービス内容の明確化

適正に収受できる環境を整備！！



・約款上の業務区分の明確化



・契約 に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)

標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

(2) 契約の書面化・電子化

付帯業務やその料金、燃料サーチャージ等については書面化・電子化されていない場合が多く、適正な運賃・料金の収受が困難となっている状況

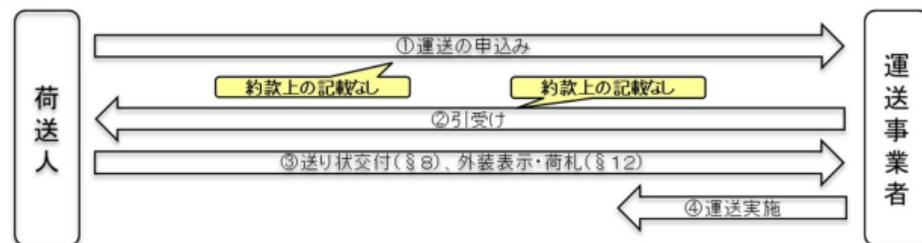


【参考】契約内容が書面化・電子化の場合の記載内容と程度

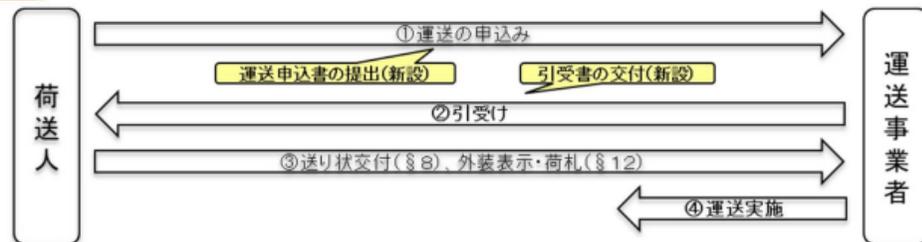
- 個々の案件の運送条件や契約に含まれる業務内容を**明確化** (第6条、第7条)

運賃、料金、付帯業務等を記載した書面（電磁的方法を含む）を交付（運送申込書／引受書）することとする

現行



改正

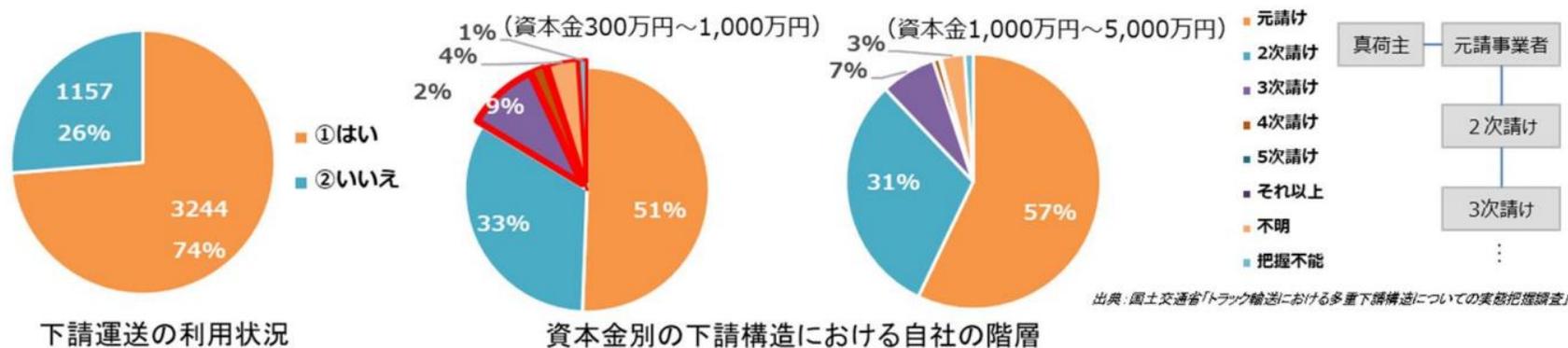


標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

(3) 下請構造の可視化

中小零細事業者を中心として、下請構造における 自社の階層を把握していないトラック運送事業者が多く存在

荷主も自らの貨物が 実際どのトラック運送事業者によって運送されているのか把握していないといった事態が存在



- ・利用運送を行う元請運送事業者は、当該運送の全部又は一部について運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知（第17条第1項）
- ・利用運送に係る費用は「利用運送手数料」として、運賃・料金とは別途收受する旨新たに明記（第17条第2項）

(4) その他

- ・中止手数料の請求を開始できるタイミング及び中止手数料の金額について見直し (第38条)

～2日前	前日	当日
なし	なし	普通：3,500円 小型：2,500円



～3日前	2日前	前日	当日
なし	運賃料金等の20%以内	運賃料金等の30%以内	運賃料金等の50%以内

- ・運賃・料金等の店頭掲示事項のオンライン化 (第32条第4項)
 ※改正貨物自動車運送事業法第11条においても規定 (令和6年4月1日施行)
- ・燃料サーチャージの設定について明記 (第32条第2項)
- ・賃金水準、物価変動に当たっての運賃料金改定協議について明記 (第32条第3項)

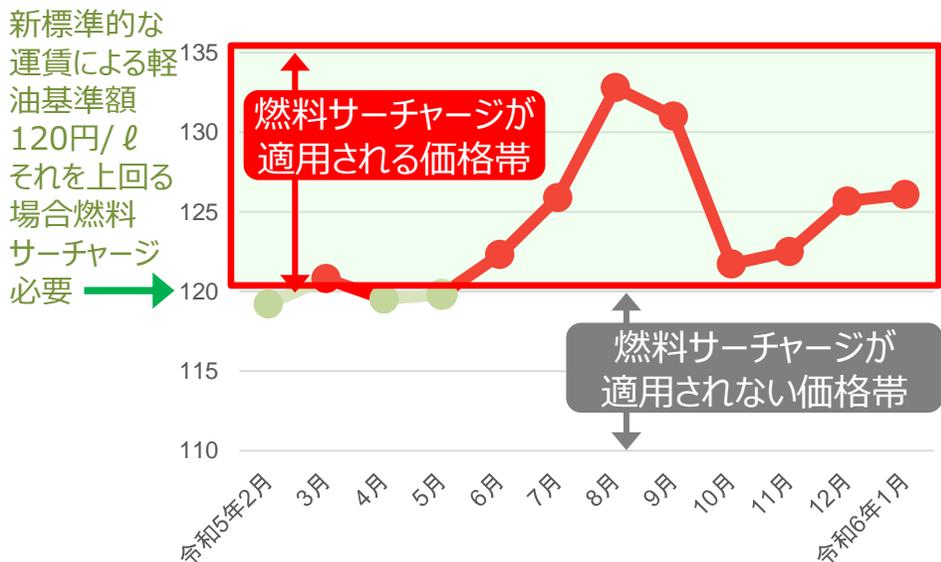
その他運賃・料金・割増等について

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

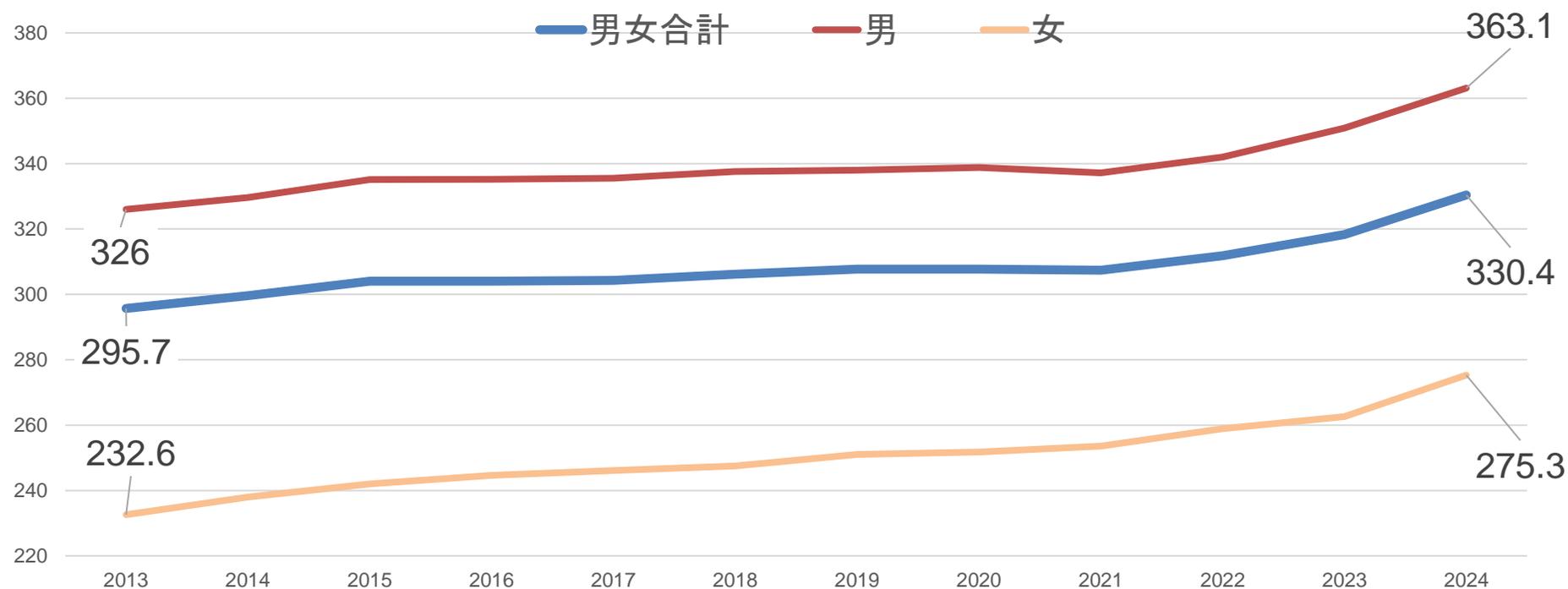
- ・距離別運賃 (大型車、中国運輸局管内)
- ・走行距離：840km(東京～広島間)
- <標準的な運賃：248,920円>
- ・燃費：3.3km/ℓ
- ・燃料上昇額20円上昇→算出上の燃料価格上限額17.5円

$$\begin{aligned}
 & \text{走行距離(km)} \div \text{燃費(km/ℓ)} \times \text{算出上の燃料価格上昇額(円/ℓ)} \\
 &= 840(\text{km}) \div 3.3(\text{km}) \times 17.5(\text{円/km}) \\
 &= 4,455\text{円}
 \end{aligned}$$

一般労働者の月あたり賃金は、過去約10年で月あたり約2万円増。

一般労働者の賃金推移

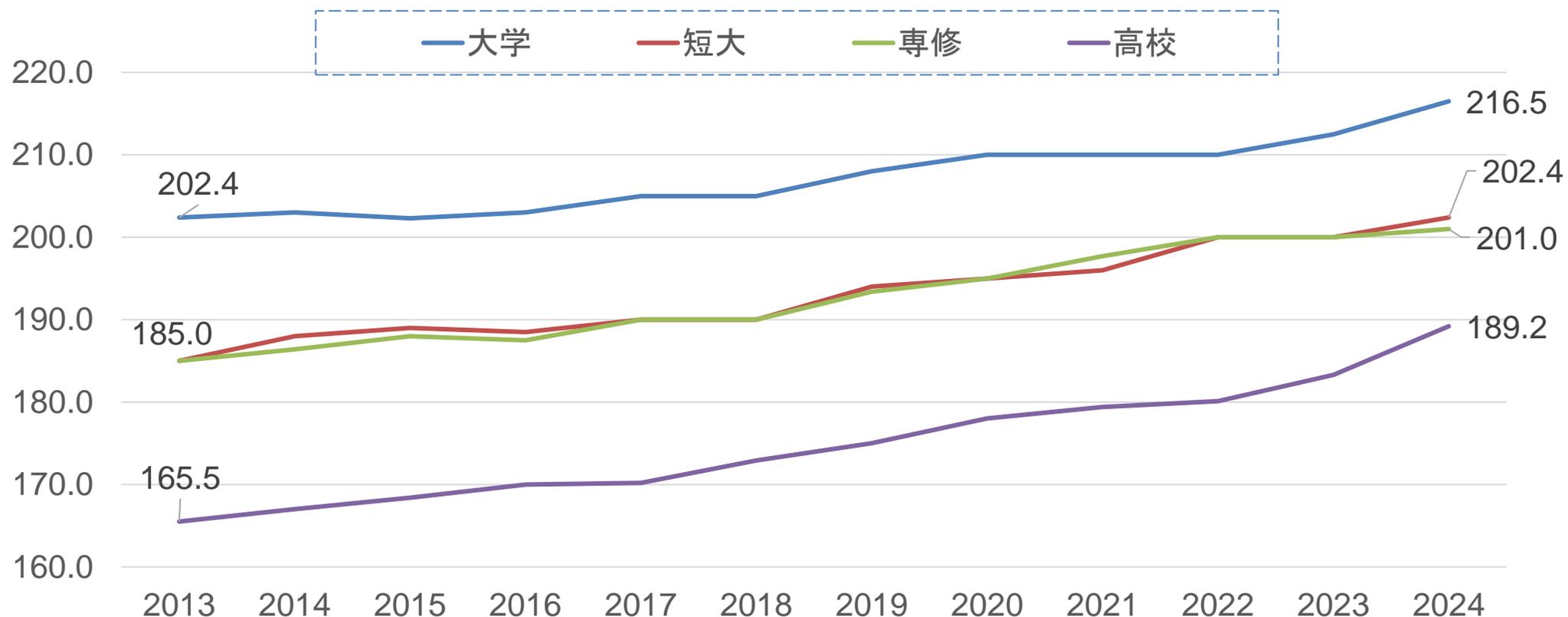
(千円)



関係指標（学歴別初任給推移）

学卒求人の初任給は、過去10年で大卒が約1.4万、高卒では月あたり約2.3万円増。

(千円)

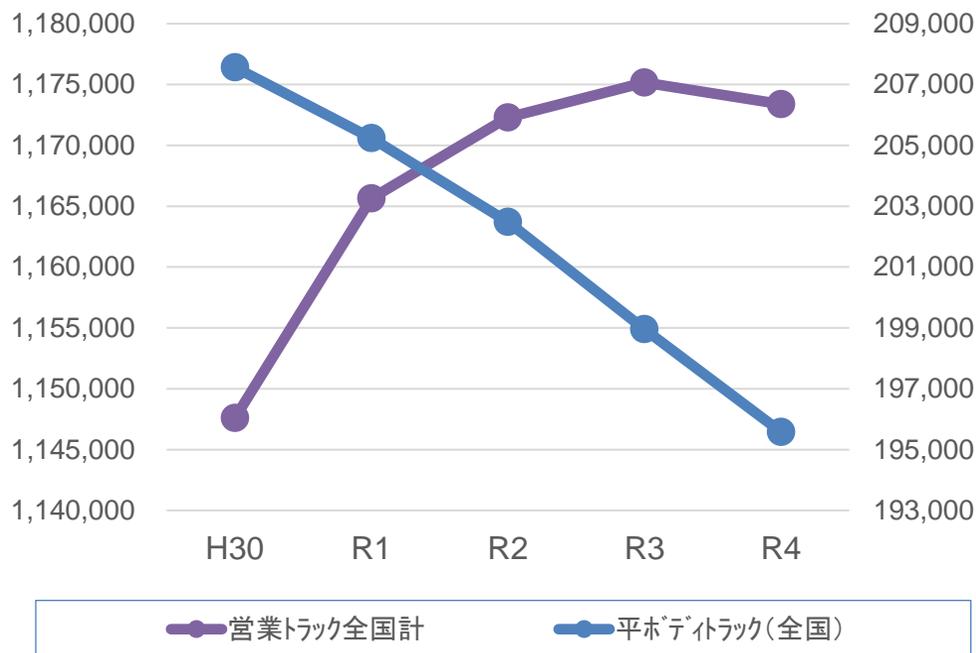


厚生労働省 令和6年3月 新規学校卒業者の求人初任給調査結果より

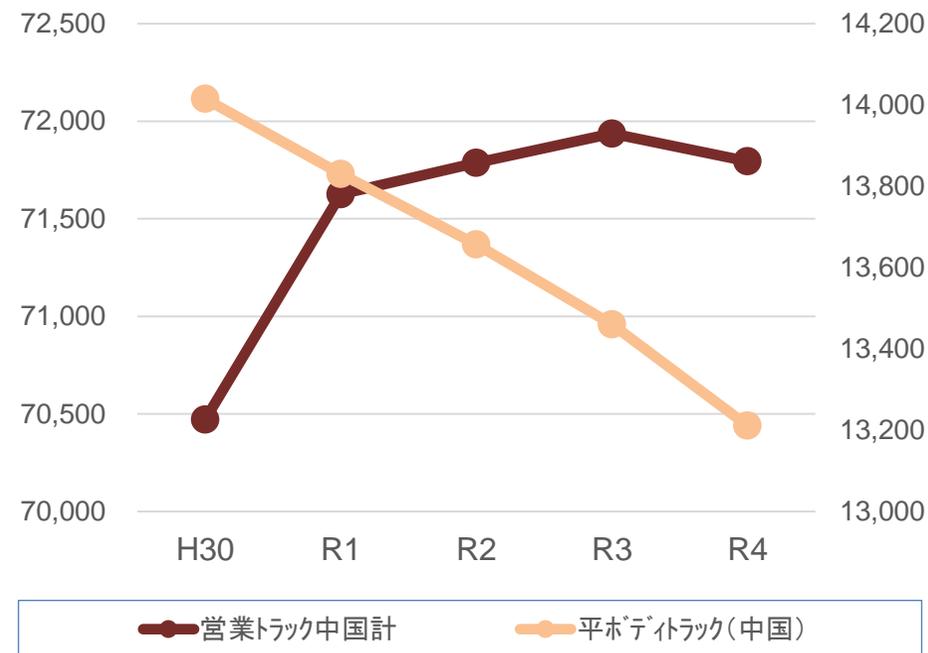
関係指標 (トラック車両台数推移)

トラック台数は増加傾向から前年比減の変化、平ボディトラック台数は継続して減少しています。

トラック台数推移(全国)



トラック台数推移(中国)

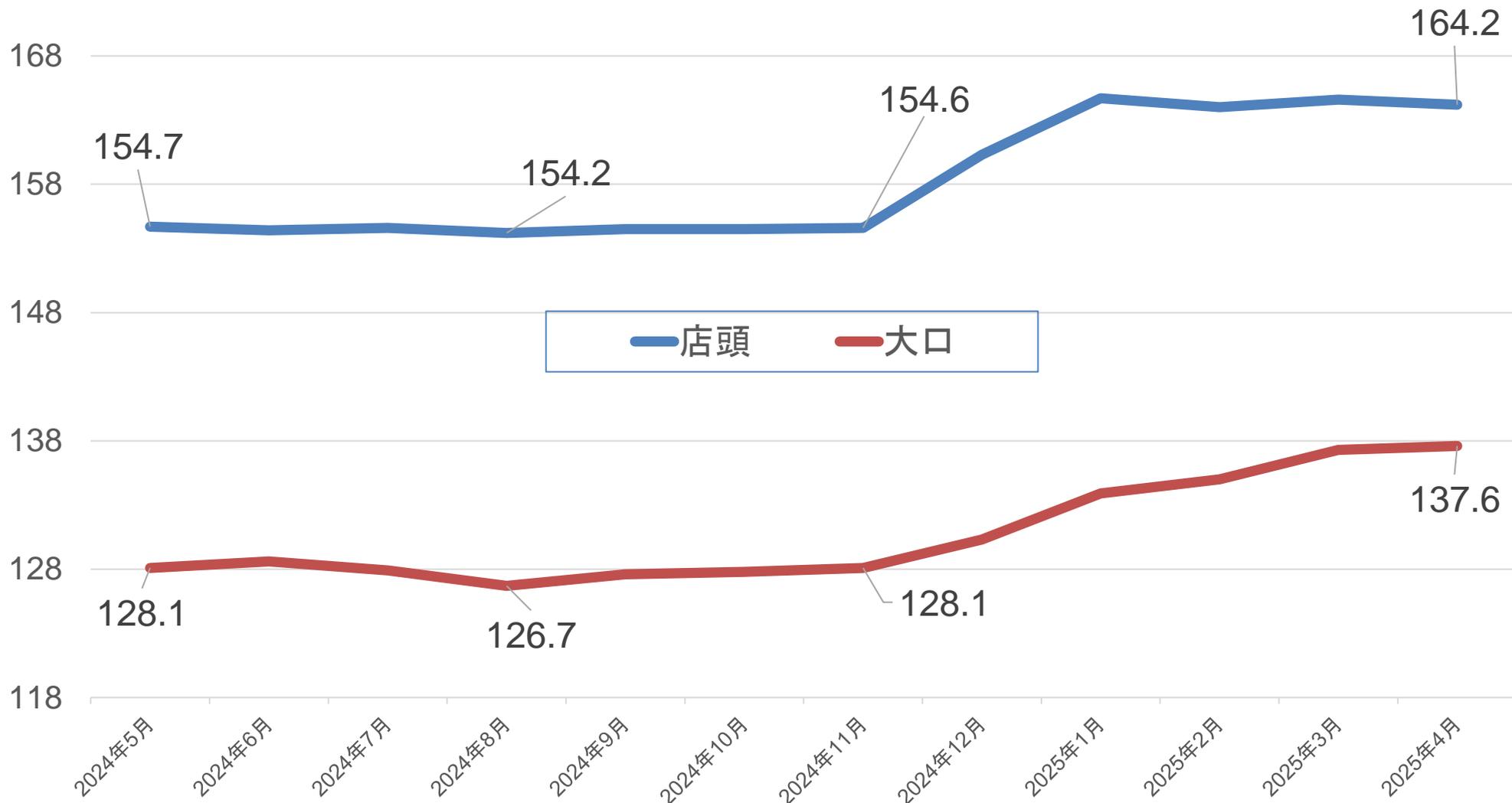


	H30	R1	R2	R3	R4
平ボディトラック(中国)	14,015	13,830	13,657	13,460	13,211
営業トラック中国計	70,471	71,626	71,787	71,937	71,795
平ボディトラック(全国)	207,566	205,244	202,484	198,957	195,581
営業トラック全国計	1,147,591	1,165,653	1,172,299	1,175,164	1,173,399

関係指標(燃料費[軽油価格推移])

(円)

軽油価格推移



・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 <u>公表資料</u> 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： <u>根拠とする資料</u> 】※ |
| 【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： <u>定期的なコミュニケーション</u> 】 | 【行動②： <u>交渉記録の作成</u> 、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。

令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査結果及び優越的地位の濫用事案の処理状況について

公正取引委員会は、荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から、「物流特殊指定」の遵守状況・荷主と物流事業者との取引状況把握のため調査を継続的に実施。更に令和5年度は、優越的地位の濫用につながるおそれがあるとして、17件※に注意を実施。（※協同組合(3件)、道路貨物運送業(2件)、食料品製造業(2件)、プラスチック製品製造業(2件)、金属製品製造業(2件) など。）

①注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名 ^(注)	荷主数	割合
製造業 (大分類)	303名	46.9%
食料品製造業	49名	7.6%
化学工業	39名	6.0%
金属製品製造業	24名	3.7%
プラスチック製品製造業	22名	3.4%
鉄鋼業	20名	3.1%
その他	149名	23.1%
卸売業、 小売業 (大分類)	216名	33.4%
飲食料品卸売業	66名	10.2%
建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	53名	8.2%
その他の卸売業	39名	6.0%
機械器具卸売業	31名	4.8%
その他	27名	4.2%
その他	127名	19.7%
協同組合	70名	10.8%
その他	57名	8.8%
合計	646名	100%

②注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数 ^(注1)	割合
不当な給付内容の変更及びやり直し ^(注2)	399件	53.4%
（うち、荷待ちに関するもの）	(372件)	(49.8%)
代金の支払遅延	118件	15.8%
買ったたき	96件	12.9%
不当な経済上の利益の提供要請	59件	7.9%
代金の減額	44件	5.9%
割引困難手形の交付	25件	3.3%
その他	6件	0.8%
合計	747件	100%

③独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例

(1) 不当な給付内容の変更及びやり直し

- ・荷主Aは、物流事業者に対し、定期便として発注した運送業務を集配送当日にキャンセルしたが、そのような突然のキャンセルに伴い物流事業者が負担した車両の手配に要した費用を支払わなかった。（飲食料品卸売業）
- ・荷主Bは、物流事業者に対し、自組合の選果場から自組合の小売店舗までの農作物の運送を委託しているところ、当該物流事業者との間であらかじめ取り決めていた出発時間について、選果場における突然の設備故障のため一方的に遅らせる変更をしたが、その変更に伴い物流事業者が負担した追加費用(待機中の運転手の人件費等)を支払わなかった。（協同組合）
- ・荷主Cは、物流事業者との間で、積込時間を朝からと取り決めていたにもかかわらず、実際には自社の都合で、到着時間を変更しないまま積込時間を昼からに変更したが、その変更に伴い物流事業者が負担した追加費用(待機中の運転手の人件費、到着時刻に間に合わせるために利用した高速道路通行料等)を支払わなかった。（建築材料、鉱物・金属材料等卸売業）

(2) 代金の支払遅延

- ・荷主Dは、物流事業者に対し、自社の事務処理が間に合わないことを理由に、あらかじめ定めた支払期日を超過して運賃を支払った。（飲食料品小売業）
- ・荷主Eは、物流事業者に対し、自社の担当者が経理部門に請求書の回付を失念していたことを理由に、あらかじめ定めた支払期日を超過して運賃を支払った。（総合工事業）

(3) 買ったたき

- ・荷主Fは、物流事業者から、それまで無償で提供させていた附帯業務の料金が上乘せされた見積書を受け取ったにもかかわらず、理由を一切説明することなく、運賃を一方的に据え置いた。（機械器具卸売業）
- ・荷主Gは、物流事業者に対し、自社工場から自社が運営する飲食店舗までの食材等の運送を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から、運賃の引上げを要請されなかったため、労務費等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく運賃を据え置いた。（飲食店）
- ・荷主Hは、物流事業者に対し、自社の電子部品の保管を委託しているところ、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識しながら、物流事業者から保管料の引上げを要請されなかったため、エネルギーコスト等のコスト上昇分の反映の必要性について、価格交渉の場において明示的に協議することなく保管料を据え置いた。（機械器具卸売業）

(4) 不当な経済上の利益の提供要請

- ・荷主Iは、物流事業者に対し、契約では、運送の委託しかしていないにもかかわらず、運送した荷物の荷卸し、検品及び棚入れを無償で行わせた。（その他の卸売業）
- ・荷主Jは、物流事業者に対し、自社工場で用いる機械部品を海外事業者から購入するに当たり、当該部品の荷揚げ港から自社工場までの運送を委託しているところ、当該運送業務に附帯して輸入通関業務を委託する際の関税・消費税の納付を立て替えさせた。（生産用機械器具製造業）

(5) 代金の減額

- ・荷主Kは、物流事業者に対し、理由を一切説明することなく、あらかじめ定めた運賃を一方的に減額して支払った。（物品賃貸業）
- ・荷主Lは、物流事業者に対し、「値引き」と称して、あらかじめ定めた運賃を一方的に減額して支払った。（生産用機械器具製造業）

(6) 割引困難な手形の交付

- ・荷主Mは、物流事業者に対し、運賃として手形期間150日の約束手形を交付した。（機械器具卸売業）



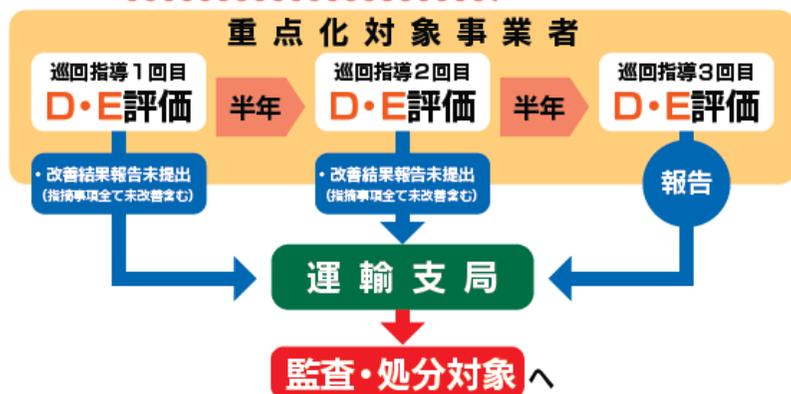
令和5年
4月1日
より

地方実施機関による巡回指導の

総合評価が

D・E

- 事業者(営業所)には、半年に一回、巡回指導を行います
- 指摘事項に係る改善結果報告未提出の営業所また、3回続けてD・E評価の営業所は、国に報告され、**監査・処分の対象**となります



令和5年4月1日より、地方実施機関が行う巡回指導の総合評価がD・E評価で、その後も改善が図られない営業所への対応を、国との連携を通じて強化します。

定期報告事業

以下のいずれかに該当する営業所については、地方実施機関から運輸支局等に対し、一定期間ごとに報告が行われます。

- ア 巡回指導における総合評価で「D」または「E」と判定された営業所のうち、以下のいずれかに該当するもの
 - (7) 巡回指導時に行った改善指導について、3ヶ月以内に改善結果報告を行わないもの(改善結果報告を行ったものの指摘事項のすべてについて改善が認められない営業所を含む。)
 - (4) 総合評価が3回連続して「D」または「E」となったもの
- イ 地方実施機関が行う巡回指導を正当な理由がないのに拒否した営業所
- ウ 運輸開始届出後の新規巡回指導において、許可基準を逸脱するような悪質な事業計画違反が疑われる営業所
- エ 健康保険、厚生年金保険、労働者災害補償保険又は雇用保険に加入していない(一部未加入の場合を含む。)又は当該保険料を納付していない営業所

総合評価D又はEの判定を受けたら・・・

速やかに全ての指摘事項を改善し、巡回指導実施日から3か月以内に必ず改善結果報告書を地方実施機関に提出!

