

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7月28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 参加者の問題意識共有

③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）

④ 物流改正法ご質問への回答

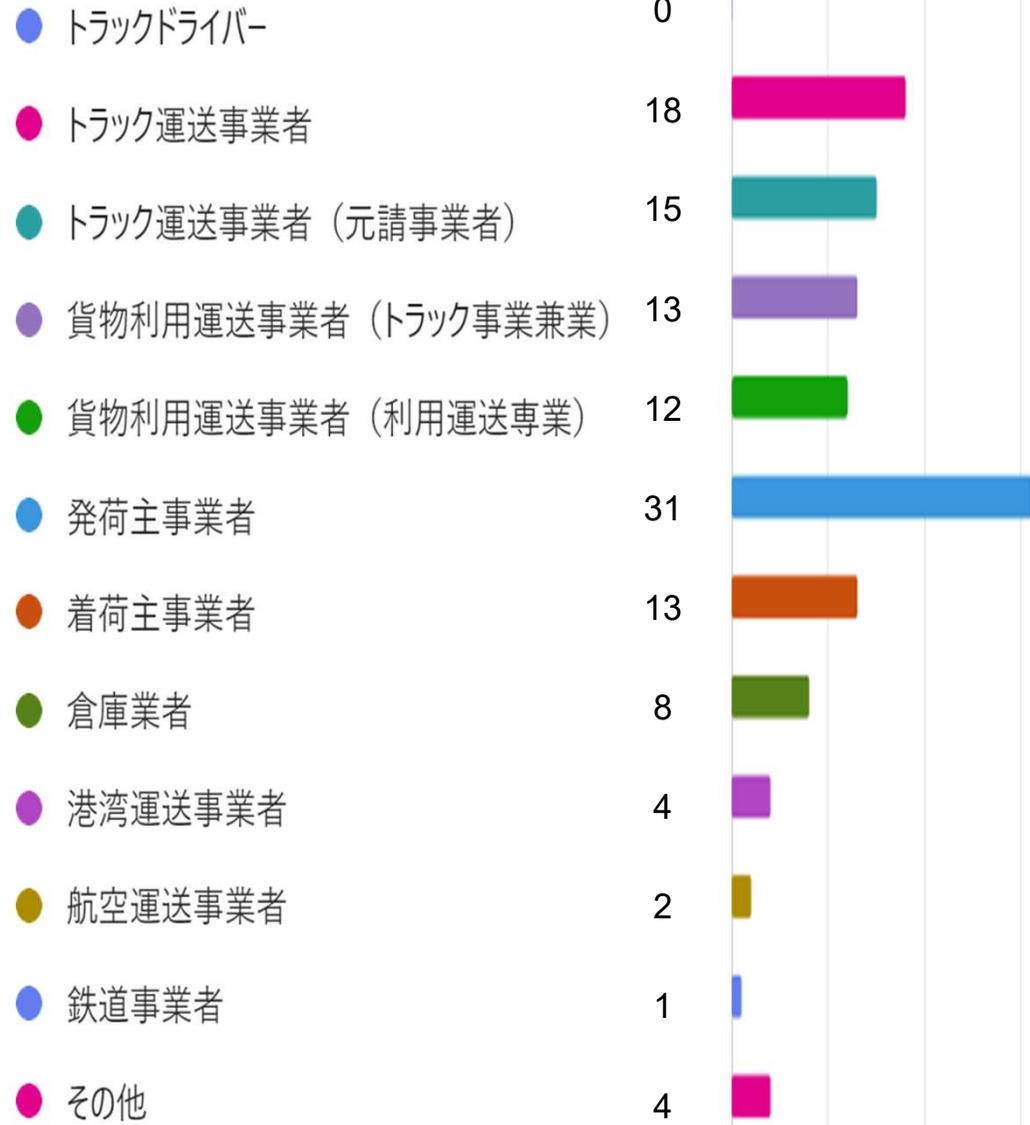
⑤ 物流関係者からの事例紹介

実運送体制管理簿のデジタル化を推進し、輸送業務の更なる効率化へ
「ASKUL LOGIST株式会社」様、「株式会社Hacobu」様

⑥ 参考資料

事前アンケート結果①（全参加者）

回答者種別



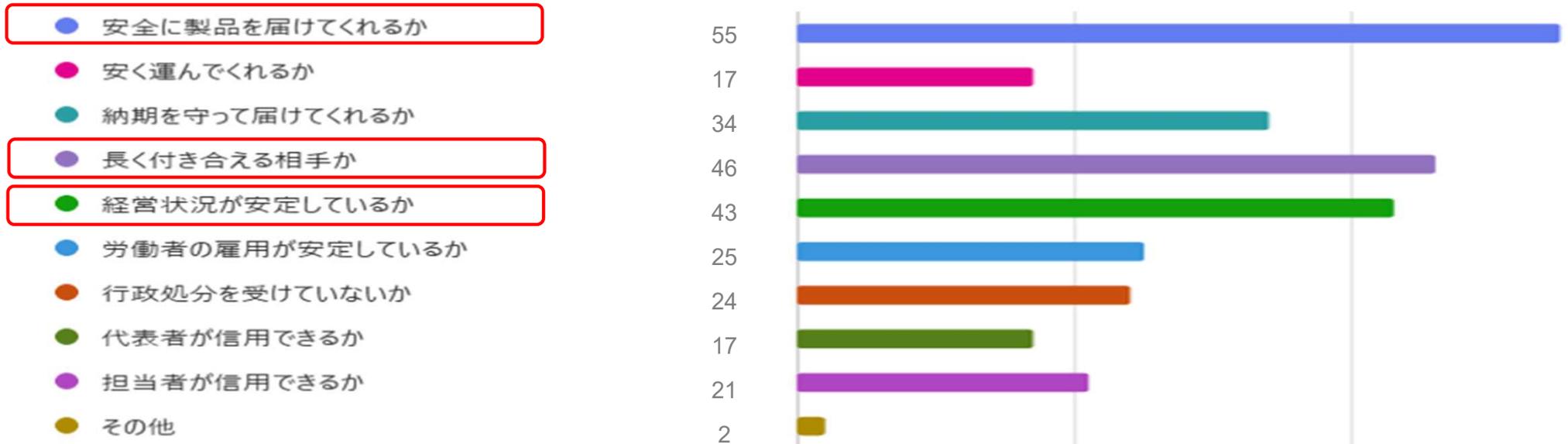
説明会、興味のあるテーマ



その他:コンサルティング、金融機関、荷主の組合、量販店専用配送センター

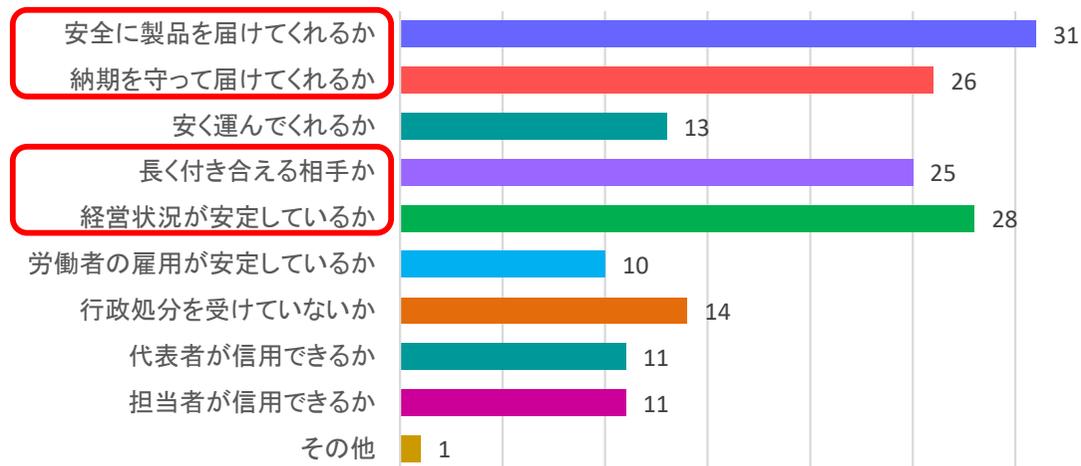
その他:トラック新法について、荷種類別の適正運賃等

物流パートナー選定の重要項目



その他：イレギュラーが多いため、通常便以外にもスポットを受けてくれるかどうか、輸送条件にマッチした車種を所有しているか。

内訳（荷主）



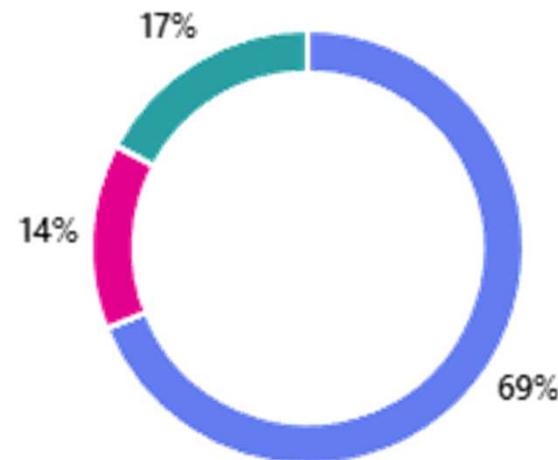
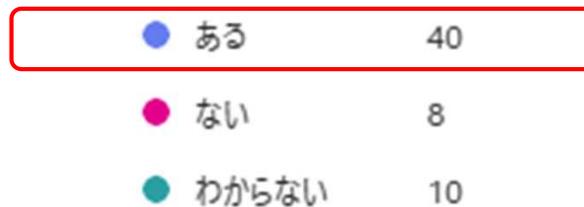
その他：トラックが常時清潔か

内訳（物流事業者）



事前アンケート結果③ (全参加者)

事業継続・物流の維持に関してご不安はありますか



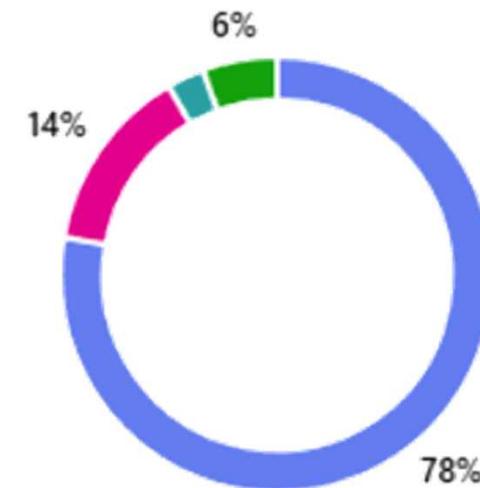
不安の具体的内容

トラック事業者	元請トラック事業者	トラック関連事業者	発荷主	着荷主	その他
<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー確保 ・利益追求と労働条件や労働時間の整合性が取れない ・自社および協力会社頼みの業界として、その選択肢が減る中で運賃が上がらなければ、利益の出ない荷主とのやり取りを続けなければいけない。特に、見通しの立たない「燃料、車両、保険、今後の高速利用料金」等。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー高齢化による減少が新規採用によって補填できない。若年層に選ばれない職種から脱却できていない。 ・運送コスト上昇を運賃に転嫁できない。 ・法的順守の観点と道路事情の不確定要素がマッチしない。 ・物流効率化の推進（荷主の理解）が進まない 	<ul style="list-style-type: none"> ・近い将来荷物が動かなくなる懸念（航空運送事業者） ・倉庫事業主側の労働力不足よりも運送事業主側の労働力不足が際立っていること。パレット輸送が進まない状況。荷降ろし時の積み替え発生、資材回収のモーダルシフト化こそ推奨したい（倉庫業者） ・人員の確保（港湾運送事業者） 	<ul style="list-style-type: none"> ・上がり続けるコストアップ。 ・地域の物量の格差（人口減）が広がりつつある ・現在の各スーパーのリードタイムは短すぎる。そもそも毎日店舗への配送が必要なのか？ 土日も普通に夜遅くまでスーパーが開いている必要があるのか？ ・物流コストが上がっており、これに対して現状受注量が減っており、負のスパイラルになってきている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・トラック業界から付帯作業についての要請（今まではしてきたが・・・情勢の変化） ・ドライバーのみならずあらゆる職種での人手不足、取引先の廃業 ・運送会社の撤退・縮小による輸送力の減少から地方企業の存続。 	<ul style="list-style-type: none"> ・トラックドライバーの不足、高齢化（企業組合）

事前アンケート結果④（荷主）

自社の商品（製品）がどのような過程で運ばれているかご存じですか

● 知っている	28
● 知らない（把握できるなら詳細を知りたい）	5
● 知らない（把握できるなら概要で良いから知りたい）	1
● 知らない（知らなくても問題ない）	0
● その他	2



その他：3 P L ⇒「実運送体制管理簿」作成し把握予定。自社物流⇒「実運送体制管理簿」閲覧権限により把握予定。

「知らない」の理由

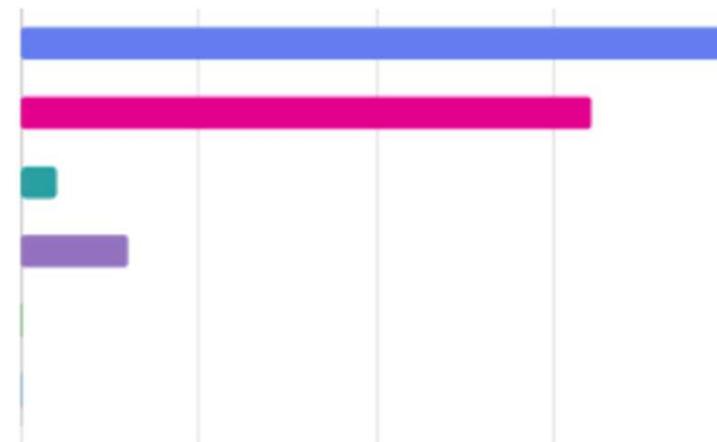
● 指定時間に指定場所に到着しているから	0
● 物流のことは物流会社、荷主の物流部門に任せているから	2
● 知ってしまうと改善する必要が生じるから	0
● 特に理由はない	0
● その他	0



事前アンケート結果⑤（荷主）

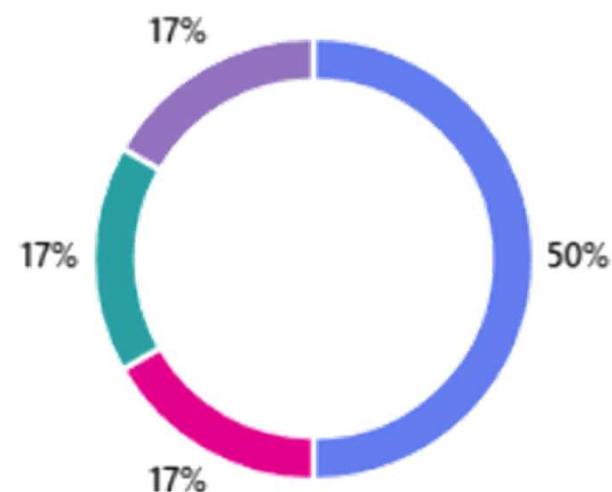
改正トラック法により、令和7年4月1日より、荷主にも契約書面化が義務化されていることをご存じですか。

● 知っていた（既に実施済み）	20
● 知っていた（今後実施予定）	16
● 知っていた（未実施で実施時期未定）	1
● 知らなかった（実施したいと思う）	3
● 知らなかった（実施する予定なし）	0
● その他	0



「知っていた（未実施で実施時期未定）」、「知らなかった（実施する予定なし）」と回答されたの理由

● 特に相手方から要求されていない	3
● あまり細かく明示したくない	1
● 特に理由はない	1
● その他	1



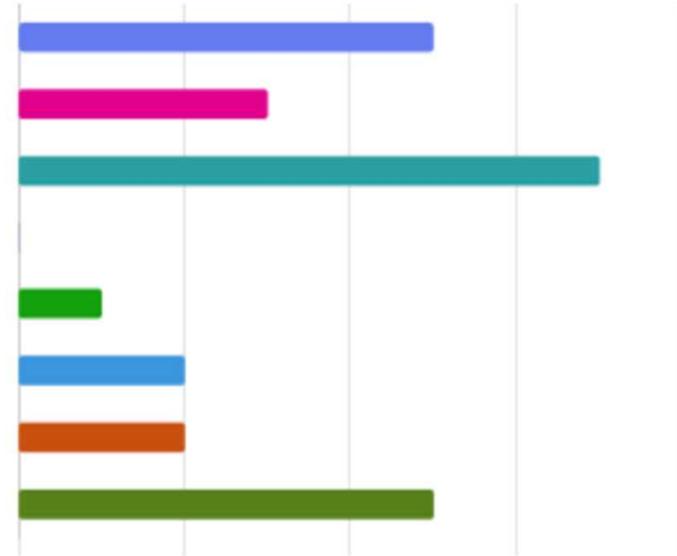
その他：まず附帯業務をなくす動きをしているため

事前アンケート結果⑥（荷主）

現在、売上高に対する物流費の割合はどの程度ですか

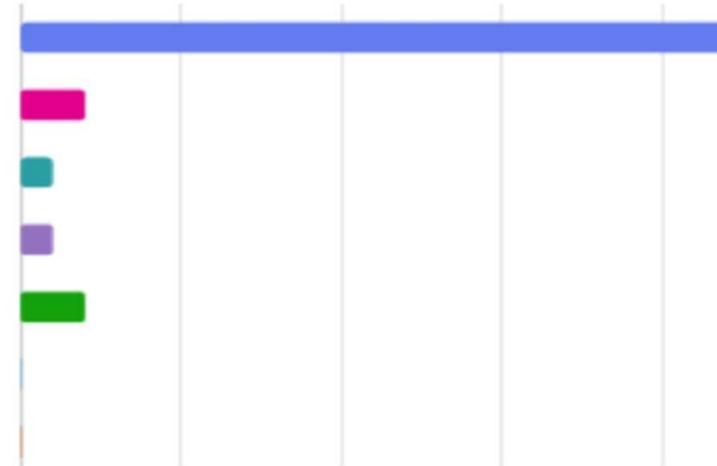
● 7%以上（その他も選択のうえ具体的数値をご記入ください。）	5
● 6%	3
● 5%	7
● 4%	0
● 3%	1
● 2%以下	2
● 特に定まっておらず状況に応じて経費を負担している。	2
● その他	5

その他：9%…2名、10%…2名、事業毎に異なる、



売上高に占める物流費の割合は以前(20240401時点、又はそれ以前)よりも増加していますか。

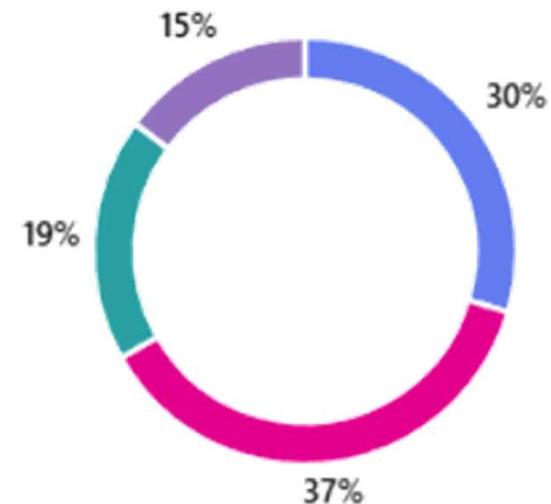
● ① 20240401より前から増加傾向で、今も増加傾向にある。	22
● ② 20240401から増加傾向で、今も増加傾向にある。	2
● ③ 20240401より前から増加したが、事前に対策を取ったので落ち着いた。	1
● ④ 20240401から増加したが、事前に対策を取ったので落ち着いた。	1
● ⑤ 20240401より前から増加していない（上限を堅持しているため）	2
● ⑥ 20240401より前から増加していない（特に対策はしていない）	0
● その他	0



事前アンケート結果⑦（荷主）

物流費の割合が増加した方は増加分は売価に転嫁できていますか。

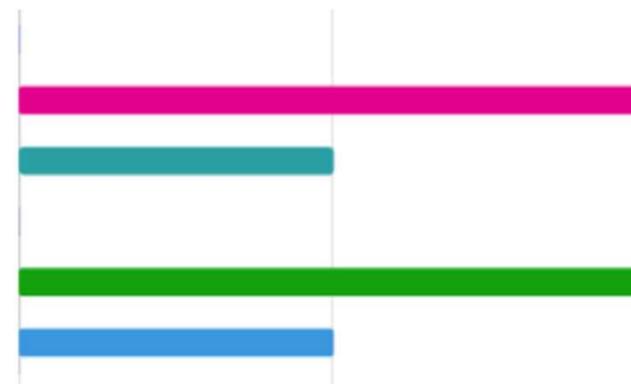
● 既に転嫁済み	8
● 今後転嫁予定	10
● 転嫁未実施、時期未定	5
● その他	4



その他：一部しか転嫁できていない。状況によりまちまち。転嫁できる分もあるが難しい部分も多々あり、営業利益段階で大きな影響を及ぼしている。

転嫁未実施、時期未定の理由

● する必要がない	0
● 転嫁すべきだが、シェア維持等が困難となるためできない	2
● 転嫁すべきだが、社内で議論が盛り上がらない	1
● 転嫁すべきで担当から上申しているが役員で止められる	0
● 転嫁すべきだが、他の理由によりできない	2
● その他	1

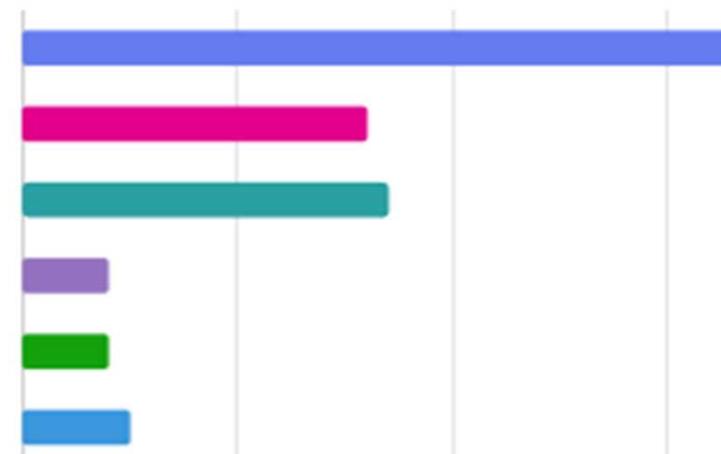


その他：未定

事前アンケート結果⑧（全参加者）

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。） 35
- 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） 20
- 荷物を積んだトラックを貨物を地上に下すまで（手卸し） 14
- 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 5
- 基本的になんでも指示した作業はしてもらえている。 4
- その他 5



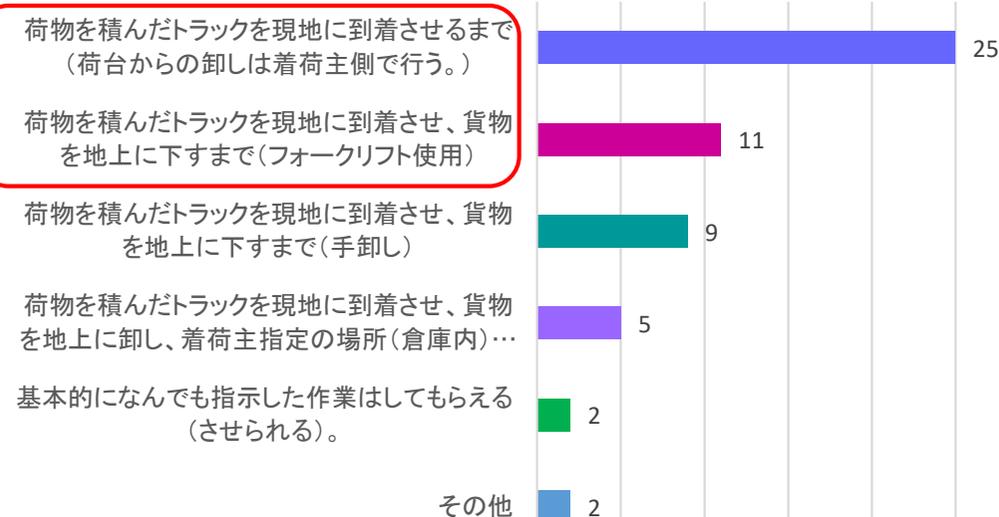
その他：契約によるものと思います。荷物の積込時に荷台上での検品作業。業界の商慣行として車上降ろしはなくドライバーさんも着荷主側作業の間待機しても労務時間短縮とならないため自主荷役されている側面もあると考えられる。 等

内訳（荷主）



その他：配送先によって異なる（倉庫間移動、スルー基地への輸送、建材問屋への配送、施工現場への配送等

内訳（物流事業者）

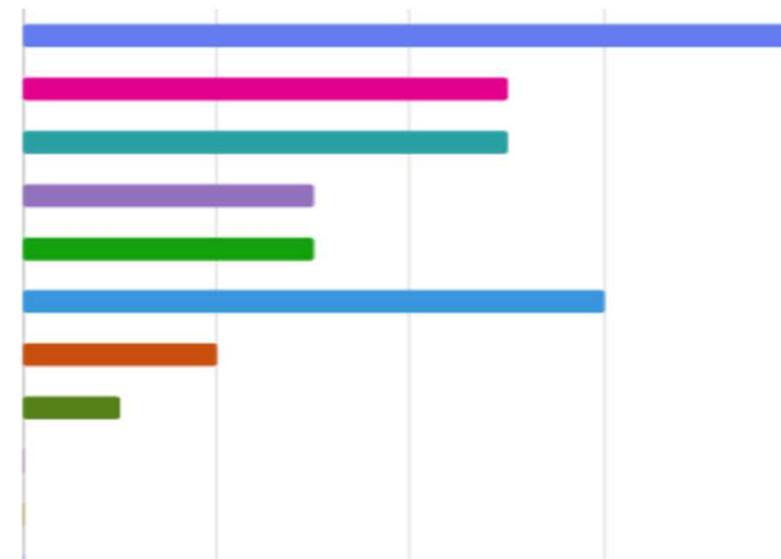


その他：荷物の積込時に荷台上での検品作業、各契約、料金表で指定された通り

事前アンケート結果⑨（全参加者）

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）	8
● 方面別の仕分け	5
● いったん卸した場所からの移動（縦持ち、横持ち）	5
● 荷主指定の棚入れ	3
● ラベル貼り	3
● 検収・検品	6
● 貨物の荷造り	2
● 貨物の保管	1
● 品代金の取り立て	0
● 荷掛け金の立て替え	0
● その他	0



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	4
● これまでもやってもらっているから	5
● こちらも人手不足なので	0
● 運賃に作業分も含まれていると思うから	7
● 理由は良くわからない	4
● その他	4



その他：製品外観や数量確認の一環として。着荷主に要求されるので。古くからの慣習が続いている。等

事前アンケート結果⑩（全参加者）

作業をトラックドライバーにお願いしている具体的な事情はありますか

（トラック事業者）

○明確に作業料金がいただけるのであればいいのですが、慣例で継続している点もあるので見直したいです。

（発荷主）

○詳細検品ではなく、数量など最低限内容のみ必要。

○積込時はドライバーに荷台上で検品を行っていただいている（付帯作業料を支払い）荷降時はメーカーと配送先との契約は車上渡し契約となっているため付帯作業の発生は無し

○基本的には運ぶだけと認識しているが、着荷側の都合でリフト操作出来ない場合があるから

○本業は基本自主荷役はなし。自主荷役には料金を支払う。物流子会社が一部受託する他業界領域だが、食品・飲料・雑貨業界ではフォーク荷役はDC側に常駐の荷役員がいないため行われていると認識している。待機時間削減には自主荷役は効果がある面もある。倉庫荷役員待ちだけで待機時間が伸びる。

○ラベル貼りや検収などは製品仕分けに属する部分に近いため、運送会社に料金を支払って依頼してます。

○梱包は輸送品質により破損に繋がるため、責任範疇を明確にしたいと運送会社も了承のもと梱包してくれています。上記協議の上、断られた場合は荷主で行います。

○全ての得意先で付帯作業を要求されているわけではないが、特定の得意先は作業を強要してくる先もあり、酷い先では作業を免除してほしい場合は金銭を要求してくる業者もある。

○対象の得意先納品に関しては、車建運賃を高く契約しているため

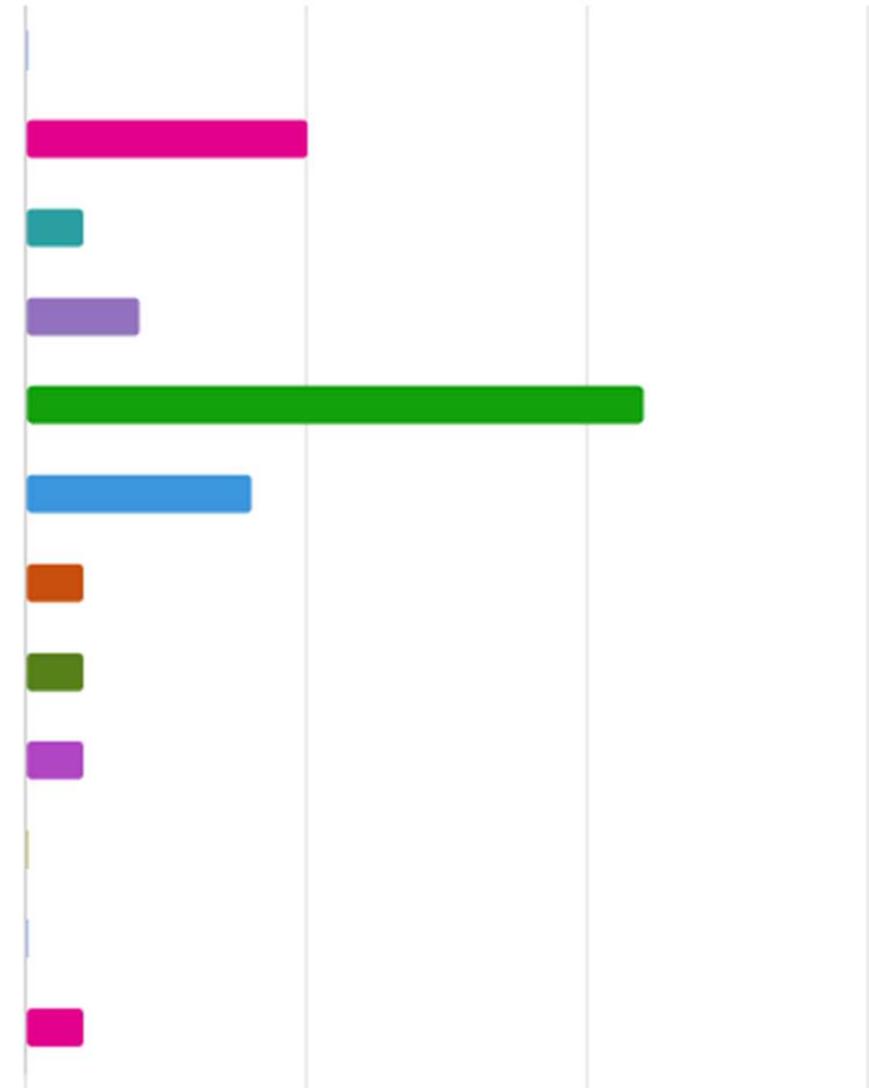
（着荷主）

○そもそもですが着荷主としては、発荷主と運送事業者の契約内容を把握できておりません。べた積みやパレット積みなど、着荷主が指定することもできません。効率化、ドライバー滞留時間を抑制するために依頼をしても、「積載率が下がる」という理由によりべた積みで納品される事例があります。このように、発荷主や運送事業者の都合の良い形で納品される場合もあります。べた積みのように非効率に積まれてきた商品の積み替えは、着荷主としては改善いただきたい点であると考えております。

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。

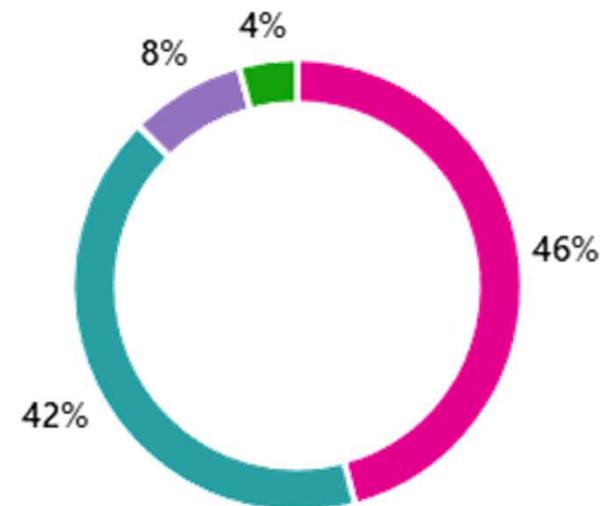
● 標準的運賃の水準以上	0
● 標準的運賃と同等程度	5
● 標準的運賃の9割程度	1
● 標準的運賃の8割程度	2
● 標準的運賃の7割程度	11
● 標準的運賃の6割程度	4
● 標準的運賃の5割程度	1
● 標準的運賃の4割程度	1
● 標準的運賃の3割程度	1
● 標準的運賃の2割程度	0
● 標準的運賃の1割程度	0
● 標準的運賃の計算の仕方が分からない	1



事前アンケート結果⑫ (トラック事業者)

トラック事業者の皆様にお聞きします。現在収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 0
- 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 11
- 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。 10
- 全体的に赤字になり貯えを取り崩さないといけない 2
- その他 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

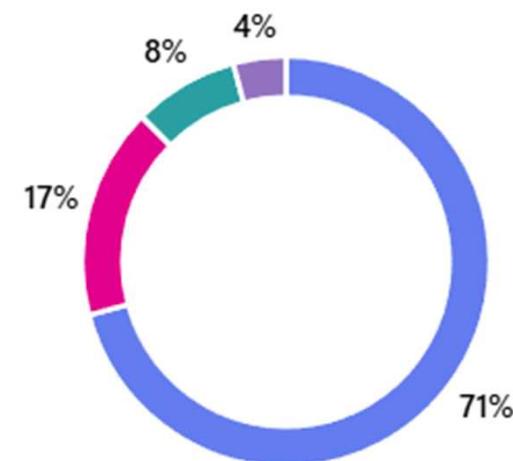
- 8割以上 6
- 7割程度 9
- 6割程度 4
- 5割程度 4
- 4割程度 0
- 3割以下 0



事前アンケート結果⑬ (トラック事業者)

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。

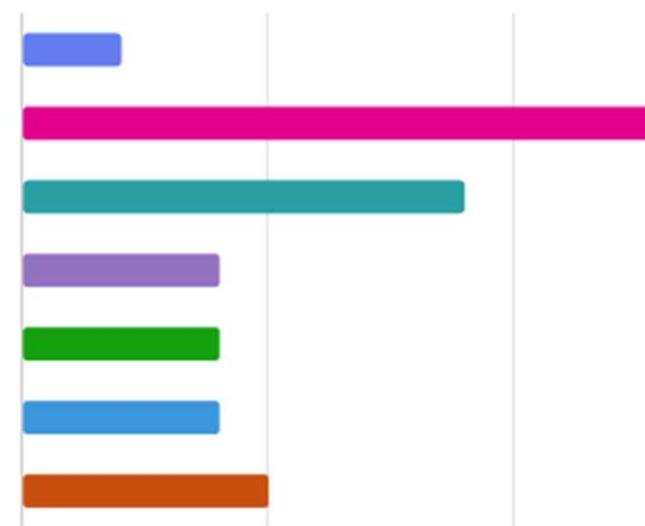
● ①断ったことがある (スポットの運送依頼)	17
● ②断ったことがある (定期の運送依頼)	4
● ③断ったことはない	2
● その他	1



その他：物理的 (車両の手配できない) 等の理由

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。

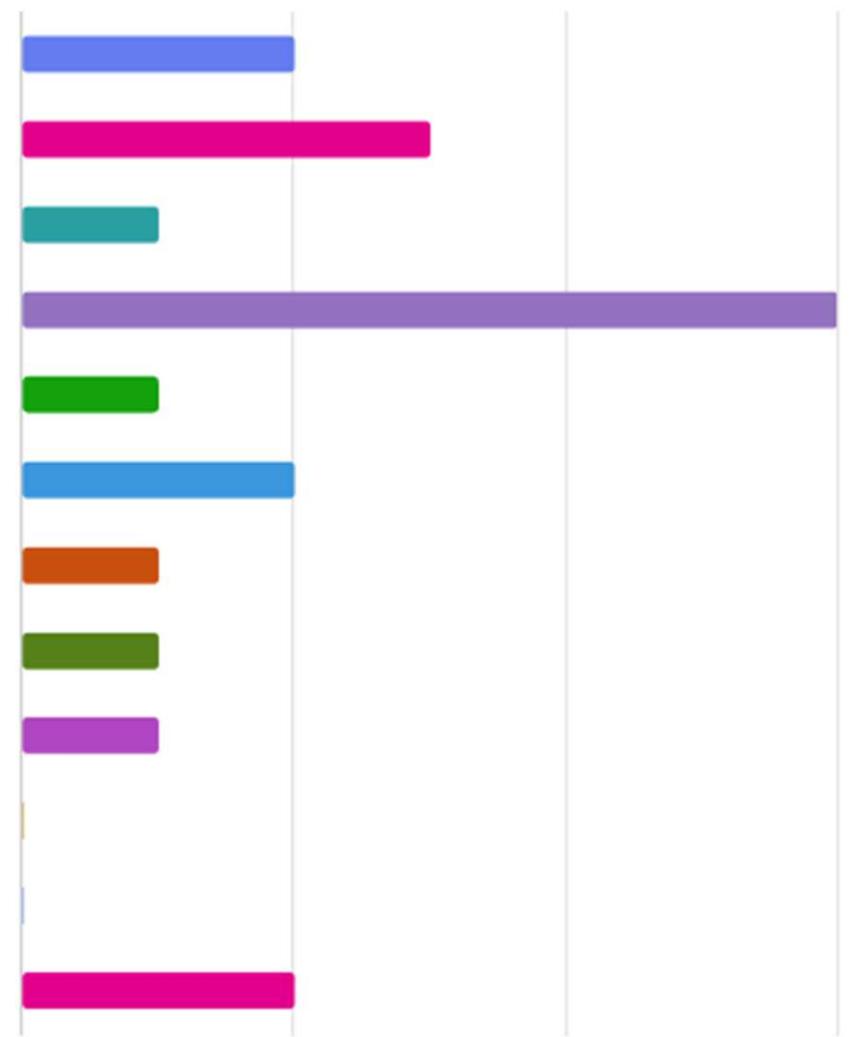
● 運賃の額 (赤字ではない)	2
● 運賃の額 (赤字になるため)	13
● リードタイム (指定時間到着だと法令遵守できない)	9
● 常態的に荷待ちが長く改善されない	4
● 付帯業務を強制される	4
● ドライバーが嫌がる	4
● その他	5



その他：ドライバー不足。人員がぎりぎりですべてのスポット輸送に対応できない。祝日稼働があり、労務的に対応が難しくなった。

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。

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



- ① 事前アンケートの結果について
- ② **参加者の問題意識共有**
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法ご質問への回答
- ⑤ 物流関係者からの事例紹介
実運送体制管理簿のデジタル化を推進し、輸送業務の更なる効率化へ
「ASKUL LOGIST株式会社」様、「株式会社Hacobu」様
- ⑥ 参考資料

事前にいただいた問題意識等

法規制等について

トラック運送事業者の皆さんから

- ・最低運賃設定が行われたとして、二次受け迄の利用かどうかは不明な中、荷主が運賃（費用）を変動制で受けもらえるのか。
- ・最低運賃について、マッチングの団体とはどのような交渉を行政側は行っているのか。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**適正原価の荷主への周知徹底** 適正原価設定に伴う各事業者の利ザヤ開示の懸念。
- ・多段の階層庸車の仕組みと現状とのアンマッチ（**利用運送手数料を荷主が受け入れない**）。

利用運送事業者の皆さんから

- ・**元請の定義と下請のカウンターのしかた**について詳しく教えて欲しい、100%子会社の取り扱い等。
- ・下請法改正による利用運送の今後の影響度、社内に取り組むべき課題、真荷主がおこなうべき対応：3条書面や運行管理等
- ・表面上の記帳処理しか出来ていない話をよく聞く。厳格化とともに行政のサポートも必要！！

発荷主の皆さんから

- ・**待機時間と、取り扱い重量の計算方法**、具体的な事例にてその判別方法を紹介してほしい。
- ・物流二法の交付書面と、取適法（下請法）による書面の項目、交付方法の違い、好事例。
- ・新しい法律に関して優しく教えてほしい。様々な法律でこんがらがっている。

着荷主の皆さんから

- ・**「特定荷主自身が管理する施設」**に明確な基準があるのか教えて頂きたいです。

トラックの安全運行のためのルール(改善基準告示)

利用運送事業者の皆さんから

- ・運送に関する規制、法令が変化する中で、やはり永遠のテーマとして安全に荷物を運ぶことが求められると思っていますが、日々、大小の事故が継続して発生している状況、抜本的な対策、等あればぜひご教示いただきたいと思います。
- ・**最賃、改善基準等を遵守しない業者が安価で請け負う**ため運賃が上がらない。

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

- ・荷主側のコンプライアンスに関する感度が低い方(特に窓口担当)との交渉では進むはずもない現状です。こういった場合の**Gメンへの相談・通報を含め荷主側の意識を見直していただく手段**について説明頂けるとありがたい

トラック関連事業者の皆さんから

- ・トラックGメンで解決した事例等

発荷主の皆さんから

- ・トラックGメンの着荷主への訪問結果が知りたい

その他の皆さんから

- ・**問題となる商慣行をいかに指摘、改善に結び付けていけるか**ご案内をお願いします。

事前にいただいた問題意識等

物流効率化（モーダルシフト）について

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・連結トラック導入 + 維持コストの削減と通行経路許可時間の短縮、3 1 ftコンテナの導入加速

物流効率化（物流DX）について

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・物流データデジタル化・DX化風土醸成(荷主の物流データデジタル化が進んでいない)
- ・物流DXの具体的な事例。**管理簿の自動作成システムをもっと知りたい。**

利用運送事業者の皆さんから

- ・**運行管理上の点呼や帳票類管理をもっと省人化・効率化出来るシステムの構築。**

トラック関連事業者の皆さんから

- ・倉庫の一部でバース予約システムを開始しているが、**書類を持たずに来たり、待った方がましという考え方で予約率が上がらない。**（倉庫業）
- ・顧客業界は出庫/入庫依頼がまだFAX。**アナログなミス（書き間違い、多頻度の再FAX）対応など手作業が多くかなり時代遅れ。**荷主側でこの状況に気づき改善して欲しい。（倉庫業）
- ・IT投資資金が潤沢でない荷主、運送会社がIT化できる国からの提案はあるか。（港湾運送）

発荷主の皆さんから

- ・**手作業が多くデジタル化を進めたいが、どの作業がデジタル化ができるか判断できていない。**
- ・ICTを活用したルート最適化による業務効率化。

事前にいただいた問題意識等

物流効率化（標準化〔データ、パレット化等〕）について

元請トラック事業者の皆さんから

- ・パレタイズ化が必須（性別・年齢問わず行える業務へ）
- ・パレットや積載治具の**共通インフラ化**（荷主・メーカー・物流事業者が出資する）
- ・**海コンなども国内ルールへ載せられるよう、規格を調整**していく（12ft、20ft、31ft、40ft）

利用運送事業者の皆さんから

- ・**メーカー(荷主)へのパレット化について協力を促すにはどうすれば良いのか？**

発荷主の皆さんから

- ・**パレット輸送の進んでいる業界のコスト負担の構造**が知りたい

着荷主の皆さんから

- ・**粗悪なワンウェイパレットが業界の中で増加中**。差し替えの中にも混ざることが最近多くなっている。パレットを購入しても循環の中で粗悪品が返却される状況では会社としても負担が大きくなりすぎる。パレット荷受けの有用性は理解できるが、循環できる前提が無いと破綻すると思います。
- ・パレット管理にかかる労力と負担が大きすぎる。**簡単にレンタルパレットを利用できる制度**。

周知について

トラック事業者の皆さんから

- ・粛々と行われてきた現在の活動を継続。マスコミの利用（TV番組、SNS含め）。

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

- ・長時間労働が前提の乗務員人件費を前提とした、**運賃価格交渉であるため、他産業並みの人件費での運賃交渉を受け入れる環境づくりが必要。**
- ・適正料金収受を進めて物流事業に携わる現業への適正賃金化(他業種と比較し)魅力ある物流業界へ躍進させたい。

利用運送事業者の皆さんから

- ・**標準的な運賃を商売との兼ね合いで、どう参考にしていけばいいのかが理解できない状況。**

トラック関連事業者の皆さんから

- ・標準的運賃の顧客への浸透。

発荷主の皆さんから

- ・適正運賃収受について、荷主側の取組みを知りたい
- ・**発注者と運送会社・荷主の三者間で、透明性のある価格交渉ルールを構築**

着荷主の皆さんから

- ・運賃高騰による物価高騰の措置。運送会社の人手不足による事業縮小。
- ・収益構造を開示とまではいかないにしても、**トラックの原価を知ることが、お互いどこが適正なのかを知るための教材にはできる**と思われます。

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

- ・待機時間の解消、事例とその効果

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**法令を守らない事業者を退場させる仕組みがしっかり機能すること**
- ・物流コスト適正化と労働時間の上限について、荷主側の理解が低く時間の改善が進んでいない。

利用運送事業者の皆さんから

- ・利用運送事業者について、実運送をしない**物流子会社の位置づけが今後どの様になるのか？**
- ・入構時間を指定することにより、入構時間までのコンビニ等での待機時間が無くなり拘束時間が長くなるケースが多々ある（不必要な休憩時間が発生）

トラック関連事業者の皆さんから

- ・**最低限発生してしまう荷待ち時間と乗務員さん待機時間を、いかに有効活用するか**が大事だと思います。（単なる待ちぼうけ就業時間を無くすことの必要性）（倉庫業）
- ・荷主のリードタイム再考。運送効率再考(トラック業者間の仕事の回し方の構築。)(港湾運送)

発荷主の皆さんから

- ・着荷主が車両滞留対策のために全面的に「午前荷受け」→「午後荷受け」に変更しても、**エリア全体が「午後荷受け」にならないと運送会社の運行計画の助けにならないかもしれない。**

着荷主の皆さんから

物流業界の中からの改革ではなく、**外からの改革が必要**と感じています。

- 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**と思います。
- 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。

前回参加者からの情報提供成功事例

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・一つの建屋に2社の荷主を入れて頂いていた所、片方の荷主の物量増加により倉庫が逼迫したことで繁忙期には増員・応援を行っていたが長時間労働、安全面の課題がある状況を数年続ける中で、もう片方の荷主と契約解消を決断し残る1社で全棟使用とした。
結果として売上は落ちたが余裕を持って倉庫使用出来る事で、煩雑な入出庫、在庫逼迫による作業ミスが解消され、労働時間の減少、作業人数の削減、危険作業の撲滅、を行うことが出来た。
結果として2社入っていた時よりも生産性、利益が向上した。

貨物利用運送事業者の皆さんから

- ・毎年荷主から値上げをしていただいております。

荷主事業者の皆さんから

- ・成功例と言えるかわかりませんがきめ細かな交渉より全体で何%値上げ検討していると値上げには前向きな姿勢を示しあとは上げられるエリアであったり上げにくい内容を精査する。
(発・着荷主)
- ・2024年問題において2割の値上げアップは文句なしで受け取りましたが、そのあともわからない値上げがある場合が多々あります。一度交渉して渋ったりしたほうがいいのでしょうか。
- ・24年問題によりストックポイントの使用が社内で認められ易くなり、残荷などが多少減った。
(発・着荷主)

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 参加者の問題意識共有
- ③ **最近のトピック**（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法ご質問への回答
- ⑤ 物流関係者からの事例紹介
実運送体制管理簿のデジタル化を推進し、輸送業務の更なる効率化へ
「ASKUL LOGIST株式会社」様、「株式会社Hacobu」様
- ⑥ 参考資料

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>持続可能な物流体系の構築にむけて ～「多様な輸送モードの更なる活用に向けた実証等事業」の二次公募開始～</p> <p>https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000919.html</p>	R7.7.17	国土交通省	
<p>「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第四条の明示に関する規則」案等に対する意見募集について</p> <p>https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/jul/250716_toriteki.html</p>	R7.7.16	公正取引委員会	
<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3次公募について</p> <p>https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000918.html</p>	R7.7.16	国土交通省	
<p>「標準的運賃」に係る実態調査結果の公表 ～「標準的運賃」の浸透・活用状況等について調査を実施～</p> <p>https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000337.html</p>	R7.7.11	国土交通省	

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>輸送効率化を通じた更なる省エネ化に必要なシステムや車両に対する導入補助を開始します！ ～ 令和7年度「トラック輸送省エネ化推進事業」の公募を開始します～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000336.html</p>	R7.7.4	国土交通省	
<p>事業用自動車事故調査委員会が10年総括を公表 ～新しい取組みを実施していきます～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000716.html</p>	R7.7.4	国土交通省	
<p>LINEを活用したアプリで全国の道路管理者(国、都道府県、政令市)が被災状況を報告・共有するシステムの試行運用を開始します https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001961.html</p>	R7.6.30	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、タクシー、トラック運送事業者等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_000713.html</p>	R7.6.27	国土交通省	
<p>中小企業省力化投資補助事業(一般型)の第3回公募要領を公開しました https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/sapoin/2025/250627shoryokuka_kobo.html</p>	R7.6.27	中小企業庁	

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
<p>日本郵便輸送株式会社に対する報告の徴収について https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000710.html</p>	R7.6.25	国土交通省	
<p>日本郵便株式会社に対する輸送の安全確保命令について https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000709.html</p>	R7.6.25	国土交通省	
<p>日本郵便株式会社に対する貨物自動車運送事業法の許可取消しに伴う 第二種貨物利用運送事業に係る事業の一部停止命令について https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000331.html</p>	R7.6.25	国土交通省	
<p>「令和7年度下請事業者との取引に関する調査」を実施しています ～専用サイトにアクセスして回答をお願いします～ https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2025/250625shitauke_search.html</p>	R7.6.25	中小企業庁	
<p>(令和7年6月25日)独占禁止法に関する相談事例集(令和6年度)について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/jun/250625.html</p>	R7.6.25	公正取引委員会	

多様な輸送モードのさらなる活用に向けた実証等事業

～「多様な輸送モードのさらなる活用に向けた実証等事業」の募集開始～

現在の物流における課題として、トラックドライバーの輸送力不足や二酸化炭素の排出などが挙げられますが、航空機・船舶（内航海運）を活用した輸送により課題解決に資すると期待されています。また、災害時の輸送網確保の観点からも、陸上輸送以外の手段を活用していくことは非常に重要であると考えられています。航空機の空きスペース等の活用や内航海運の新規需要創出を推進し、環境負荷の低減、トラックドライバーの輸送力不足および災害時の安定的な物流網の確保を通じた、持続可能な物流体系の構築を図ることを目的とした事業の公募を開始します。

【事業概要】

(1) 補助対象事業者

航空運送事業者、海上運送事業者、貨物利用運送事業者その他の航空運送や海上運送に係る民間事業者

(2) 補助対象経費（補助率）

1. 航空貨物輸送の更なる活用に向けた実証等事業の場合

[1] 定期便の空きスペースを活用した新たな航空輸送サービスの実現に向けた実証運航・需要調査に要する費用

[2] モーダルシフトに資する空港への検査機器（計量器等）等の導入に要する費用

（補助率：[1]定額、[2]1/2）

2. 海上輸送の新規航路開設に向けた実証事業の場合

・ 内航海運の新規需要創出（新規航路（寄港地の変更や追加を含む）、混載輸送、空荷防止等）に関する実証運航に要する費用（補助率：1/2）

【公募の詳細・申請様式等について】

公募の詳細や申請様式等については、国土交通省公式HPに公募要領等を掲載いたしますのでご確認ください。

国土交通省公式HP：

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000272.html



【スケジュール】

公募期間：令和7年7月17日（木）～8月18日（金） 17時まで（必着）

事業期間：交付決定の日～令和8年2月27日（金）（予定）

【お問合せ先】

国土交通省物流・自動車局 物流政策課 高田、松山、小安

TEL：03-5253-8111（内線41-833、41-841）

直通 03-5253-8801

「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第四条の明示に関する規則」案等に対する意見募集について

令和7年7月16日
公正取引委員会

令和7年5月16日に「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」(令和7年法律第41号。以下「改正法」という。)(注)が成立し、同月23日に公布されました。

公正取引委員会では、改正法の施行に伴い必要となる公正取引委員会規則等の整備をするため、「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第四条の明示に関する規則」案等を作成しました。

つきましては、本件について、後記のとおり関係各方面から意見を募集いたします。

なお、改正法の施行期日は、令和8年1月1日です。

(注) 令和8年1月1日の改正法施行により、法律の題名は、「下請代金支払遅延等防止法」(「下請法」)から「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」(「中小受託取引適正化法」、「取適法」)に改められます。

問い合わせ先

1 (1)、(2)、(3)及び(4)に対する問い合わせ先
公正取引委員会事務総局経済取引局取引部企業取引課

電話 03-3581-3373 (直通)

1 (5)及び(6)に対する問い合わせ先
公正取引委員会事務総局経済取引局取引部

フリーランス取引適正化室
電話 03-3581-5479 (直通)

ホームページ <https://www.jftc.go.jp/>



パブリックコメントHP

「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第四条の明示に関する規則」案等に対する意見募集について

募集中

facebook | X (旧Twitter)

カテゴリー	経済財政政策
案件番号	110300042
定めようとする命令などの題名	1 「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第四条の明示に関する規則」案 2 「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第六条第一項及び第二項の率を定める規則」案 3 「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第七条の書類等の作成及び保存に関する規則」案 4 「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の運用基準」案 5 「公正取引委員会関係特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律施行規則」改正案 6 「特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律の考え方」改正案
案の公示日	2025年7月16日
受付開始日時	2025年7月16日13時30分
受付締切日時	2025年8月15日23時59分
意見提出が30日未満の場合その理由	

意見募集要領 (提出先を含む)	意見公募要領 PDF
命令などの案	【別紙1】 明示規則案 PDF 【別紙2】 遅延利息規則案 PDF 【別紙3】 作成・保存規則案 PDF 【別紙4】 運用基準案 PDF 【別紙5】 公正取引委員会関係特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律施行規則改正案 PDF 【別紙6】 特定受託事業者に係る取引の適正化等に関する法律の考え方改正案 PDF
関連資料、その他	
資料の入手方法	-
備考	
問合せ先 (所管省庁・部局名等)	公正取引委員会事務総局取引部企業取引課 電話 03-3581-3373

誤投稿防止のため、意見の提出に当たって必ず「意見募集要領 (提出先を含む)」及び「命令などの案」の全部を確認してください。

「意見募集要領 (提出先を含む)」及び「命令などの案」の全部を確認しました。

戻る

意見入力 30

意見提出期限: 令和7年8月15日(金) 23:59分

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。

物流標準化促進事業費 補助金交付のお知らせ

3次公募

標準仕様パレットを導入・活用する 物流事業者・倉庫事業者・荷主の方へ

補助金

補助率 1/2

上限あり

事業A:荷役作業効率化の取組500万
事業B:物流効率化の取組1000万

までの交付となります。

※詳しくは公募要領をご確認ください。

補助対象機器・設備例

事業A:【荷役作業効率化の取組】

搬送機器・設備等



現有パレットの 処分費用



等

事業B:【物流効率化の取組】

機器・設備等



等

補助対象要件パレット
(T11型:レンタル)
を活用

補助金に関する不明点は、公募要領等を確認のうえ、下記までお問い合わせください。

パレット標準化促進事業事務局

HP: <https://pacific-hojo.com/pallet/>

TEL: 050-5482-3523 【受付時間】平日10:00~16:00(土日祝日を除く)



補助対象・補助要件となる設備

標準仕様パレットを導入、及び管理にあたり必要な設備・機器の導入費用、
既存設備の改修費用、現有自社パレットの処分費用が補助対象となります。

事業A:【荷役作業効率化の取組】

設備	要件
① 標準仕様パレットの導入に伴う搬送設備等	・標準仕様パレットを運搬・荷役する設備 ^{※1} 【搬送設備例】 パレタイザー、ラック、ハンドリフト、フォークリフト パレットローラー、垂直搬送機、フィルム包装機 輸送・保管ボックス等 ※パレットのレンタル費用は補助対象外
② 現有自社パレット	・標準仕様パレット導入にあたって不要となった既存のパレットの処分費用

事業B:【物流効率化の取組】

設備	要件
標準仕様パレットの効率的な利用にかかる機器・設備等	・標準仕様パレットの効率的な管理を行う機器・設備 ^{※2} 【機器・設備例】 RFID、バーコード、二次元バーコード、三次元バーコード カメレオンバーコード、カラーバーコード、ラベル 入出庫管理ゲート、ハンドスキャナー、カメラ、アンテナ等

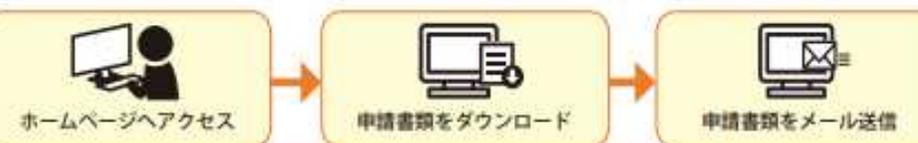
※1【搬送設備例】に列挙したものの以外でも、標準仕様パレットの導入に伴う設備として必要と認められた場合は、補助対象・補助要件となります。

※2【機器・設備例】に列挙したものの以外でも、標準仕様パレットの効率的な管理に伴う機器・設備として必要と認められた場合は、補助対象・補助要件となります。

※申請する事業により対象設備・要件の詳細は公募要領をご確認ください。

申請方法

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。



申請受付期間

申請受付開始

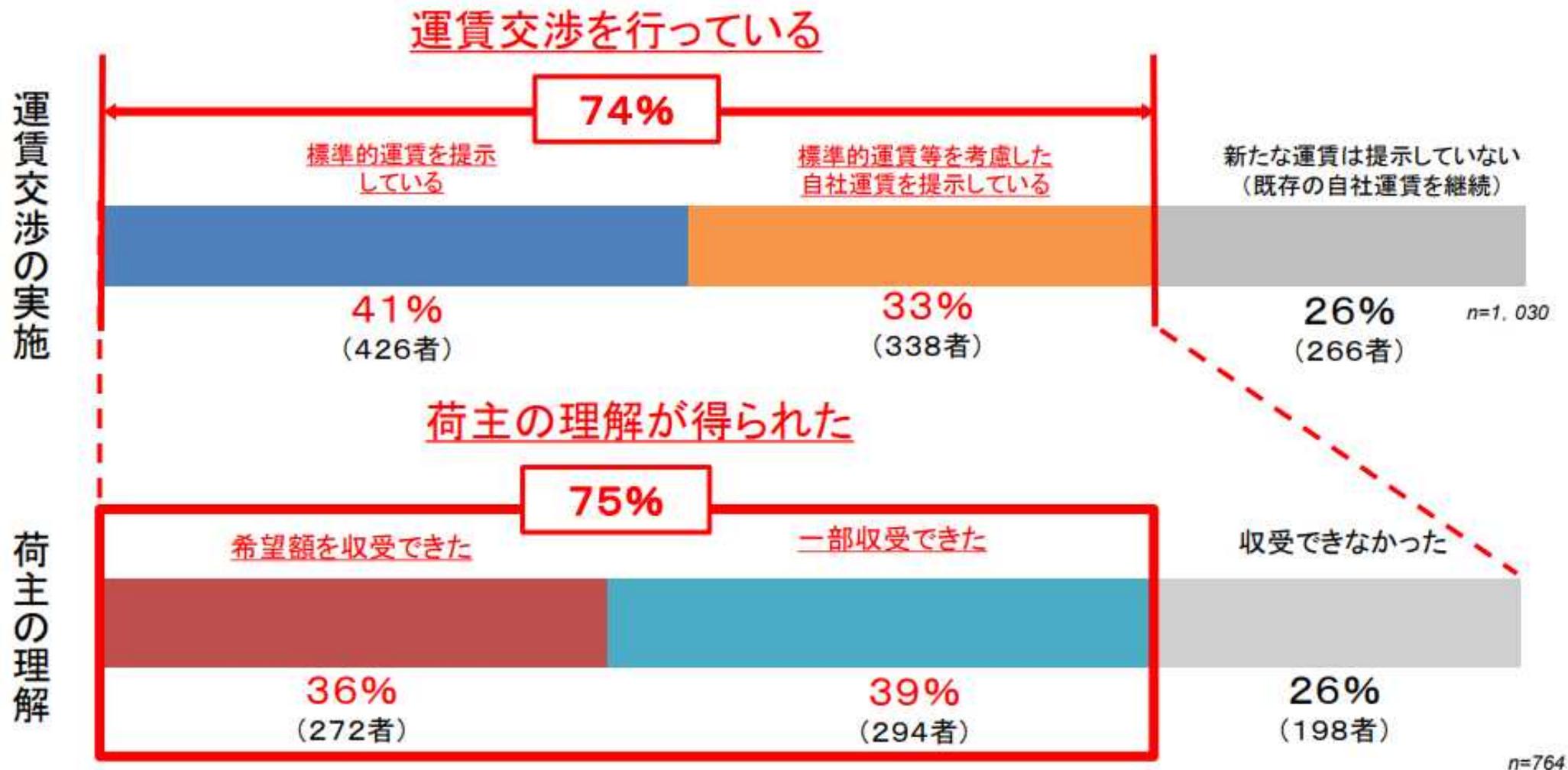
令和7年7月16日(水) 14:00~

申請受付終了

令和7年8月20日(水) 16:00

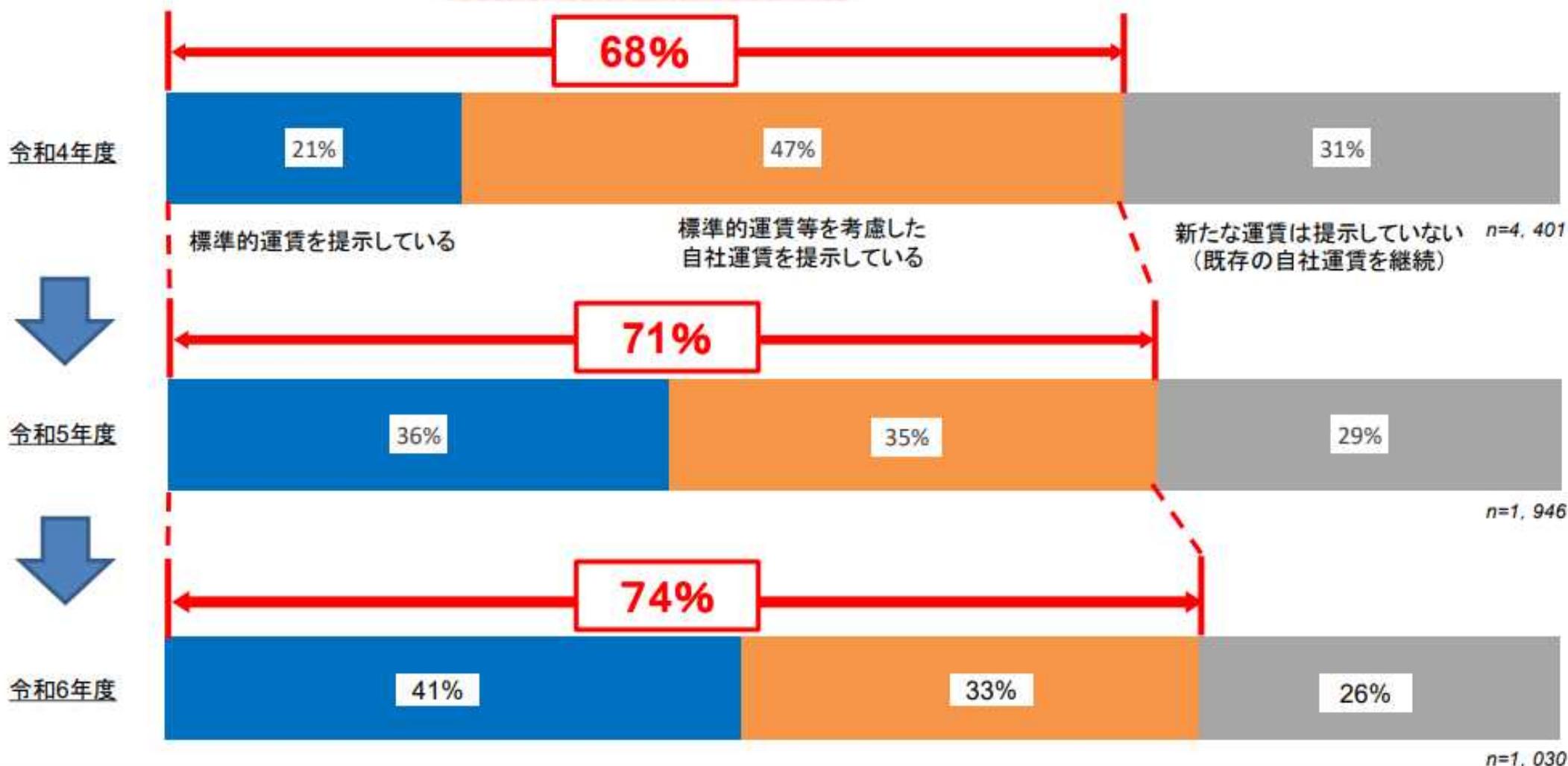


- 運送事業者の運賃交渉の状況や、運賃交渉に対する荷主の理解について調査
- 運賃交渉を行っている事業者は全体の74%、そのうち荷主の理解が得られた事業者は75%である一方で、残りの26%は「希望額の収受ができなかった」と回答していることから、引き続き荷主の理解のための周知・啓発が必要である。



- 運賃交渉を行っている割合は、令和4年度は68%だったが、令和6年度は74%と年々微増している。
- 特に、「標準的運賃を提示している」事業者が増加していることから、「標準的運賃」の活用が進んでいる。

運賃交渉を行っている



- 「標準的運賃」と実際に収受できた運賃との乖離率を調査
- 令和6年3月に「標準的運賃」の改定があったため、令和6年度において「概ね収受できている」事業者は減少したものの、改定前の「標準的運賃」と比較した場合、「概ね収受できている」割合は増加しており、適正な運賃収受への理解は進んでいる。

概ね収受できている

令和4年度
(R2標準的運賃との比較)

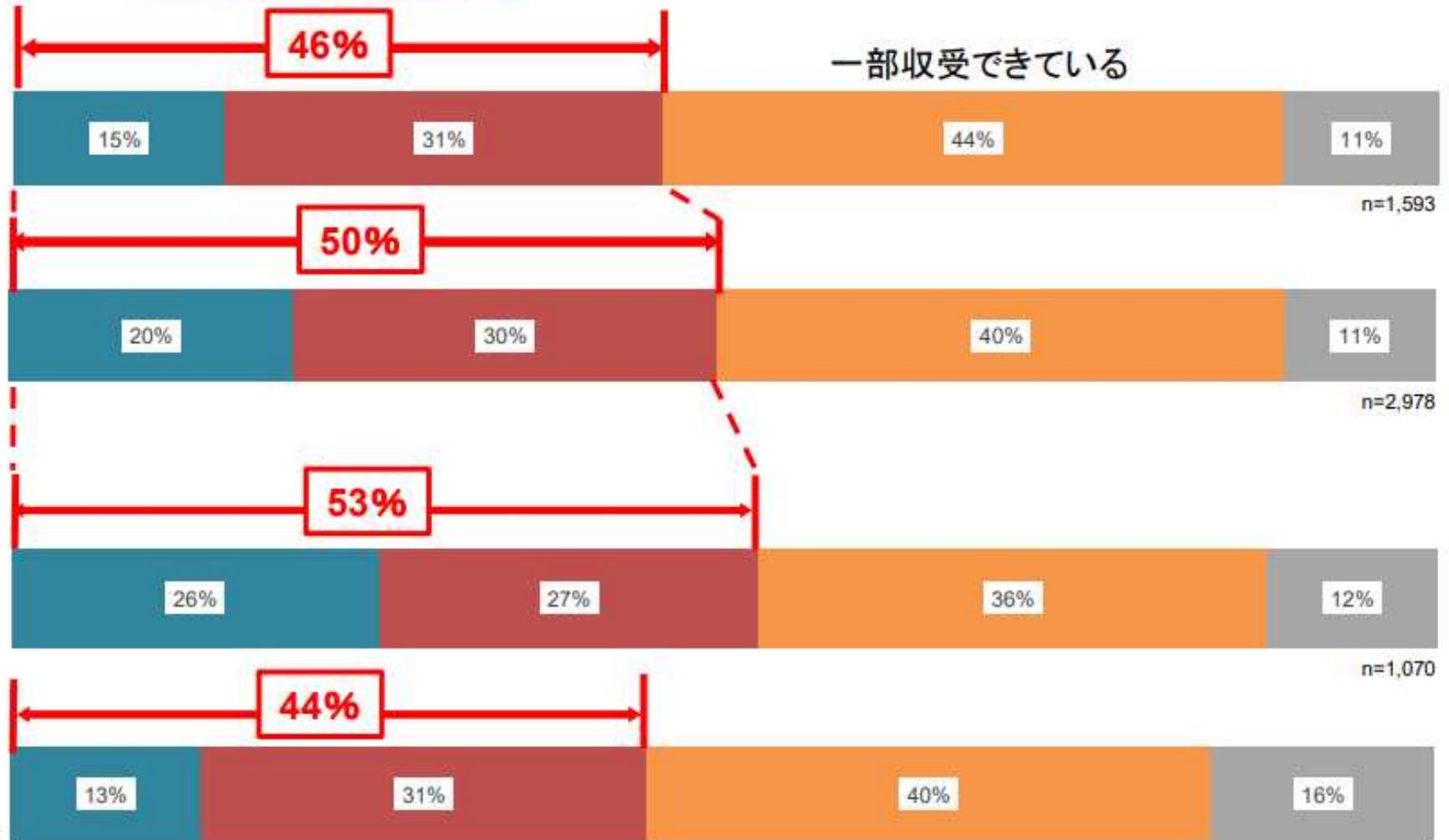


令和5年度
(R2標準的運賃との比較)



令和6年度①
(R2標準的運賃との比較)

令和6年度②
(R6標準的運賃との比較)



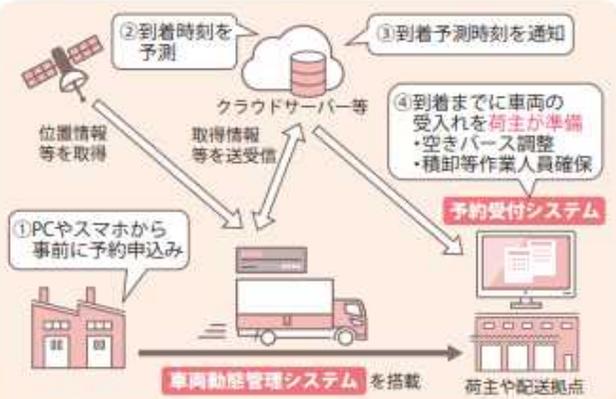
令和7年度運輸部門エネルギー使用合理化・
非化石エネルギー転換推進事業費補助金(トラック輸送省エネ化推進事業)
※経済産業省・国土交通省の連携による国庫補助事業

車両動態管理システムの活用 を検討されている皆様への補助

補助対象システム・荷主連携イメージ



- 補助対象となるシステム・車両を活用したトラック事業者と荷主等との連携による輸送効率化の取組が対象となります。
- 取組による省エネ効果(トンキロあたりの燃料削減率)3%以上の計画立案と達成が条件です。



車両動態管理システムと他システムを連携することで省エネ効果向上!!

- 荷待ち時間減少
- アイドリング待機時間減少
- 省エネ効果!

で囲われているシステムが補助対象の一例です。

補助金に関する不明点は、公募要領等を確認のうえ、下記までお問い合わせください
トラック輸送省エネ化推進事業事務局

TEL:050-5799-8523 【受付時間】平日10:00~17:00 (12~13時、土日祝日・年末年始は除く)
mail: truck_hojokin@07.pacific-hojo.jp
HP: https://www.pacific-hojo.jp/



執行団体：パシフィックコンサルタンツ株式会社、パシフィックリプロサービス株式会社

補助対象事業者・補助対象機器(システム・車両)

補助対象事業者 ○:単独申請・共同申請とも可 △:共同申請のみ可

システム/車両	貨物自動車運送事業者	第二種貨物利用運送事業者	自家用トラック事業者	荷主等	リース事業者
車両動態管理システム+予約受付システム等又は配車計画システム	○	○	○	△	△
予約受付システム等	○	○	○	○	△
配車計画システム	○	○	○	○	△
ダブル連結トラック	○	○	○	△	△
スワップボディコンテナ車両	○	○	○	△	△

補助対象システム・車両

補助対象システム	補助率	補助金上限額及び取組車両の下限・上限台数
車両動態管理システム	定額(1/2以内) ^{※1}	上限額14万円/台×上限30台/事業者 上限台数の緩和措置あり ^{※2}
予約受付システム		
ASINシステム	定額(1/2以内)	上限額4千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
受注情報事前確認システム		
パレット等管理システム		
パレタイズシステム	定額(1/2以内)	上限額5千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
配車計画システム	定額(1/2以内)	上限額4千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
AI-IoTによるシステム連携ツール	定額(1/2以内)	上限額5千万円/事業者
ダブル連結トラック	定額(1/2以内) ^{※4}	上限額1千万円/台×上限10台/事業者
スワップボディコンテナ車両	定額(1/2以内) ^{※4}	上限額1千万円/台×上限10台/事業者 (積台は上限3基/台)

※1:「定額(1/2)」とは、定額(補助金上限額)と補助対象経費×1/2のいずれか低い額を補助金額とすることをいう。
 ※2:優遇措置対象車両(非化石トラック及び省エネ法に基づく自動車燃費目標基準(2025年度目標)を満たすトラック)については、1事業者あたりの上限台数に含まないこととする。ただし、1事業者あたりの上限台数は優遇措置対象車両を含めて最大60台までとする。
 ※3:予約受付システム等または配車計画システム単独の申請の場合については、少なくとも車両5台以上による取組実施を必須とする。(車両動態管理システムとの連携による導入の場合は車両5台未満の申請も可)
 ※4:トン・キロあたりの燃料削減率の計画値が10.0%以上の場合は補助率を1/2以内、10.0%未満~3.0%以上の場合は補助率を1/3以内とする。

車両動態管理システムの申請においては、
予約受付システム等や配車計画システムとの連携が必須になります!
※既に導入済みのシステムやデジタコにオプションとして追加可能なシステムとの連携も可能!!

申請方法

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、電子申請システムからアップロードしてください。

ホームページへアクセス → 申請書類をダウンロード → 申請書類を電子申請システムからアップロード

公募申請受付期間

公募回	申請受付開始	申請受付終了	事業完了期限
1次	令和7年7月4日(金) 14:00	令和7年7月14日(月) 16:00	令和7年12月19日(金)
2次	令和7年7月28日(月) 14:00	令和7年8月8日(金) 16:00	

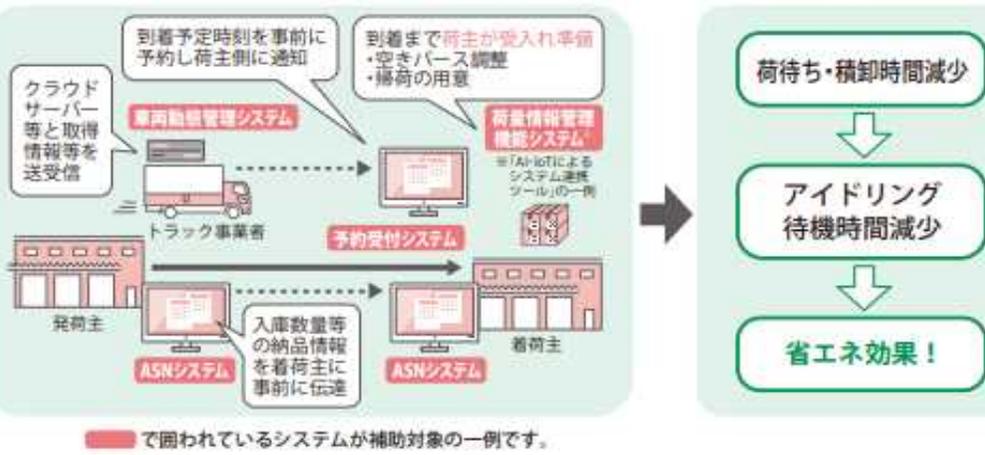
・発注や契約は必ず交付決定後に行ってください。交付決定前の発注・契約は補助対象外です。
 ・事業完了期限までに取組内容と省エネ効果の結果及び車両運行データ等の報告が必要となります。

令和7年度運輸部門エネルギー使用合理化・
非化石エネルギー転換推進事業費補助金(トラック輸送省エネ化推進事業)
※経済産業省・国土交通省の連携による国庫補助事業

予約受付システム等・ 配車計画システムの活用 を検討されている皆様への補助

補助対象システム・荷主連携イメージ

- ・補助対象となるシステム・車両を活用したトラック事業者と荷主等との連携による輸送効率化の取組が対象となります。
- ・取組による省エネ効果(トンキロあたりの燃料削減率)3%以上の計画立案と達成が条件です。



補助金に関する不明点は、公募要領等を確認のうえ、下記までお問い合わせください
トラック輸送省エネ化推進事業事務局
TEL:050-5799-8523 【受付時間】平日10:00~17:00 (12~13時、土日祝日・年末年始は除く)
mail: truck_hojokin@07.pacific-hojo.jp
HP: https://www.pacific-hojo.jp/



執行団体：パシフィックコンサルタンツ株式会社、パシフィックリブサービス株式会社

補助対象事業者・補助対象機器(システム・車両)

システム/車両	貨物自動車運送事業者	第二種貨物利用運送事業者	自家用トラック事業者	荷主等	リース事業者
車両動態管理システム+予約受付システム等又は配車計画システム	○	○	○	△	△
予約受付システム等	○	○	○	○	△
配車計画システム	○	○	○	○	△
ダブル連結トラック	○	○	○	△	△
スワップボディコンテナ車両	○	○	○	△	△

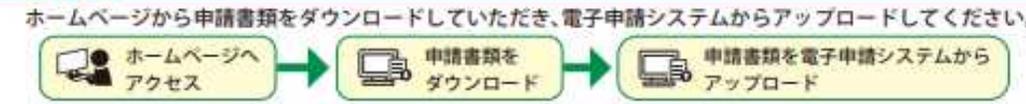
補助対象システム・車両

補助対象システム	補助率	補助金上限額及び取組車両の下限・上限台数
車両動態管理システム	定額(1/2以内) ^{※1}	上限額14万円/台×上限30台/事業者 上限台数の積和積算あり ^{※2}
予約受付システム	定額(1/2以内)	上限額4千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
ASNシステム		
受注情報事前確認システム		
パレット等管理システム		
パレタイズシステム	定額(1/2以内)	上限額5千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
配車計画システム	定額(1/2以内)	上限額4千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
AI-IoTによるシステム連携ツール	定額(1/2以内)	上限額5千万円/事業者
ダブル連結トラック	定額(1/2以内) ^{※4}	上限額1千万円/台×上限10台/事業者
スワップボディコンテナ車両	定額(1/2以内) ^{※4}	上限額1千万円/台×上限10台/事業者 (荷台は上限3基/台)

- ※1:「定額(1/2)」とは、定額(補助金上限額)と補助対象経費×1/2のいずれか低い額を補助金額とすることをいう。
- ※2:「積算積算対象車両(非化石トラック及び省エネ法に基づく自動燃費改善目標達成率(2025年度目標)を満たすトラック)」については、1事業者あたりの上限台数に含まれないこととする。ただし、1事業者あたりの上限台数は優遇措置対象車両を含めて最大60台までとする。
- ※3: 予約受付システム等または配車計画システム単独の申請の場合については、少なくとも車両5台以上による取組実施を必須とする。(車両動態管理システムとの連携による導入の場合は車両5台未満の申請も可)
- ※4: トン・キロあたりの燃料削減率の計画値が10.0%以上の場合は補助率を1/2以内、10.0%未満~1.0%以上の場合は補助率を1/3以内とする。

荷主等による単独の申請が可能です！
※車両動態管理システムとの連携は必須ではありません。

申請方法



公募申請受付期間

公募回	申請受付開始	申請受付終了	事業完了期間
1次	令和7年7月4日(金) 14:00	令和7年7月14日(月) 16:00	令和7年12月19日(金)
2次	令和7年7月28日(月) 14:00	令和7年8月8日(金) 16:00	

- ・発注や契約は必ず交付決定後に行ってください。交付決定前の発注・契約は補助対象外です。
- ・事業完了期限までに取組内容と省エネ効果の結果及び車両運行データ等の報告が必要となります。

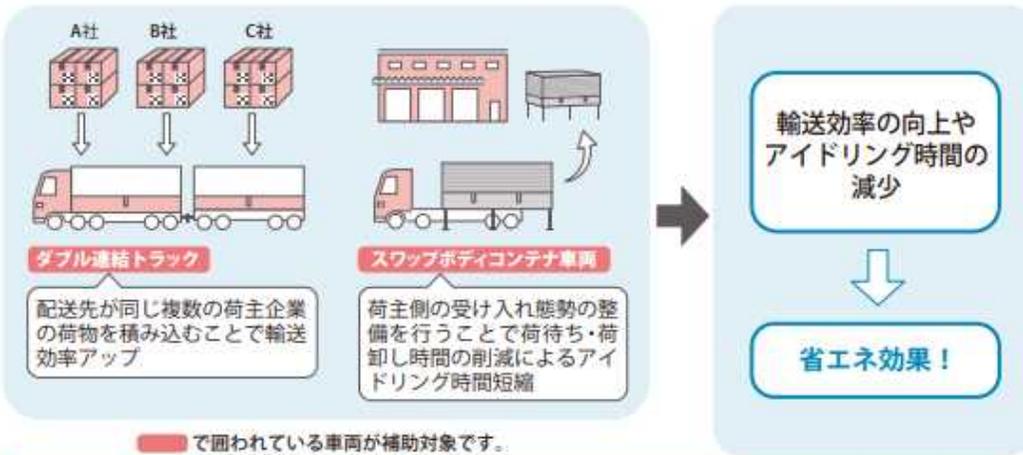
令和7年度運輸部門エネルギー使用合理化・
非化石エネルギー転換推進事業費補助金(トラック輸送省エネ化推進事業)
※経済産業省・国土交通省の連携による国庫補助事業

ダブル連結トラック・ スワップボディコンテナ車両の活用 を検討されている皆様への補助

補助対象車両・荷主連携イメージ



- 補助対象となるシステム・車両を活用したトラック事業者と荷主等との連携による輸送効率化の取組が対象となります。
- 取組による省エネ効果(トンキロあたりの燃料削減率)3%以上の計画立案と達成が条件です。
※但し、トン・キロあたりの燃料削減率により補助率が異なります。



補助金に関する不明点は、公募要領等を確認のうえ、下記までお問い合わせください
トラック輸送省エネ化推進事業事務局

TEL:050-5799-8523 【受付時間】平日10:00~17:00
(12~13時、土日祝日・年末年始は除く)

mail:truck_hojokin@07.pacific-hojo.jp

HP:https://www.pacific-hojo.jp/



執行団体：パシフィックコンサルタンツ株式会社、パシフィックリプロサービス株式会社

補助対象事業者・補助対象機器(システム・車両)

補助対象事業者 ○:単独申請・共同申請とも可 △:共同申請のみ可

システム/車両	貨物自動車運送事業者	第二種貨物利用運送事業者	自家用トラック事業者	荷主等	リース事業者
車両動態管理システム+予約受付システム等又は配車計画システム	○	○	○	△	△
予約受付システム等	○	○	○	○	△
配車計画システム	○	○	○	○	△
ダブル連結トラック	○	○	○	△	△
スワップボディコンテナ車両	○	○	○	△	△

補助対象システム・車両

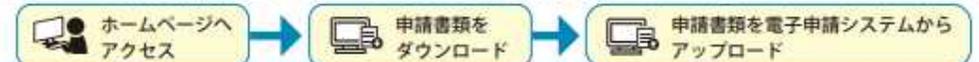
補助対象システム	補助率	補助金上限額及び取組車両の下限・上限台数
車両動態管理システム	定額(1/2以内) ^{※1}	上限額14万円/台×上限30台/事業者 上限台数の緩和措置あり ^{※2}
予約受付システム ASNシステム 受注情報事前確認システム パレット等管理システム パレタイズシステム	定額(1/2以内)	上限額4千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
配車計画システム	定額(1/2以内)	上限額5千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
AI-IoTによるシステム連携ツール	定額(1/2以内)	上限額5千万円/事業者
ダブル連結トラック	定額(1/2以内) ^{※4}	上限額1千万円/台×上限10台/事業者
スワップボディコンテナ車両	定額(1/2以内) ^{※4}	上限額1千万円/台×上限10台/事業者 (前台は上限3台/台)

※1:「定額(1/2)」とは、定額(補助金上限額)と補助対象経費×1/2のいずれか低い額を補助金額とすることをいう。
 ※2:優遇措置対象車両(非化石トラック及び省エネ法に基づく自動車燃費目標基準(2025年度目標)を満たすトラック)については、1事業者あたりの上限台数に含まないこととする。ただし、1事業者あたりの上限台数は優遇措置対象車両を含めて最大60台までとする。
 ※3:予約受付システム等または配車計画システム単独の申請の場合については、少なくとも車両5台以上による取組実施を必須とする。(車両動態管理システムとの連携による導入の場合は車両5台未満の申請も可)
 ※4:トン・キロあたりの燃料削減率の計画値が10.0%以上の場合は補助率を1/2以内、10.0%未満~3.0%以上の場合は補助率を1/3以内とする。

交付決定前の令和7年4月4日以降に新車登録された車両も補助対象となりました!

申請方法

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、電子申請システムからアップロードしてください。



公募申請受付期間

公募回	申請受付開始	申請受付終了	事業完了期限
1次	令和7年7月4日(金) 14:00	令和7年7月14日(月) 16:00	令和7年12月19日(金)
2次	令和7年7月28日(月) 14:00	令和7年8月8日(金) 16:00	

- 高輸送効率車両の導入に限っては、交付決定前であっても令和7年4月4日以降に新車登録された車両も補助対象となります。
- 事業完了期限までに取組内容及び省エネ効果の結果及び車両運行データ等の報告が必要となります。

国土交通省では、自動車運送事業における交通事故防止の観点から、先進安全自動車（ASV）の導入等の取組を支援するため、要件を満たした事業者に対して補助金を交付する事故防止対策支援推進事業を実施しており、令和7年6月30日より補助金の申請受付を開始しております。

令和7年度事故防止対策支援推進事業において実施する補助事業

【補助対象事業者（詳細はHP参照）】

①自動車運送事業者（以下に該当する中小企業者）

一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者、
 一般乗用旅客自動車運送事業者、特定旅客自動車運送事業者、
 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、一般貸切旅客自動車運送事業者に限り中小企業者以外も対象となります。

②リース事業者

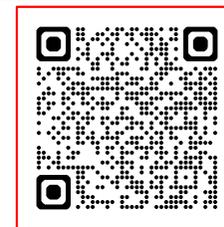
①の自動車運送事業者へ事業用自動車等を貸渡す者

【補助事業の概要】

先進安全自動車（ASV）の導入に対する支援※1
 ※1 令和7年4月1日以降に導入したものが補助対象となります。

①受付期間：令和7年6月30日～令和8年1月30日

②補助対象装置等（以下の一覧のとおり）



（公財）日本自動車輸送技術協会
 申請ポータルサイト
<https://ataj-asv.jp/>

補助対象装置	補助対象車両	補助率※2	補助限度額※2 ※3 ※4
衝突被害軽減ブレーキ（歩行者検知機能付き）	・車両総重量 3.5 トン超のトラック・バス	1 / 2 (1 / 3)	100,000 円※5（67,000 円）
車間距離制御装置 + 車線維持支援制御装置	・トラック・バス・タクシー		100,000 円（67,000 円）
ドライバー異常時対応 システム	・トラック・バス・タクシー		100,000 円（67,000 円）
先進ライト	・トラック・バス・タクシー		100,000 円（67,000 円）
側方衝突警報装置	・車両総重量 3.5 トン超 8 トン以下 のトラック・バス		50,000 円（33,000 円）
後側方接近車両注意喚起 装置	・車両総重量 3.5 トン超のトラック・バス		50,000 円（33,000 円）
統合制御型可変式 速度超過抑制装置	・バス		100,000 円（67,000 円）
アルコール・インターロック	・トラック・バス・タクシー		100,000 円（67,000 円）
事故自動通報システム	・トラック・バス・タクシー		（後付け 以外） 50,000 円（33,000 円） （後付け） 30,000 円（20,000 円）
車輪脱落予兆検知装置	・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		50,000 円（33,000 円）
道路標識注意喚起装置	・トラック・バス・タクシー		30,000 円（20,000 円）

※2（ ）内は貸切バス事業者のうち中小企業者以外の場合。

※3 事故自動通報システムの後付けのものについてはサブスクリプションによる導入も可とし、その場合の補助対象経費は「契約期間分の料金（初回契約分として一括払いした額に限る）」とし、補助上限額は1ヶ月分の料金×12ヶ月×1/2（中小企業以外の場合は×1/3）とする。

※4 1車両あたり複数の装置を装着する場合にあっては、1車両あたり上限 トラック：200,000 円、バス：300,000 円、タクシー150,000 円とする。

※5 トラクタに備えるものであって、当該トラクタとともにトレーラを導入する場合の補助限度額は 150,000 円とする

人手不足解消に効果のある「省力化投資」を後押しするための

中小企業 省力化投資補助金

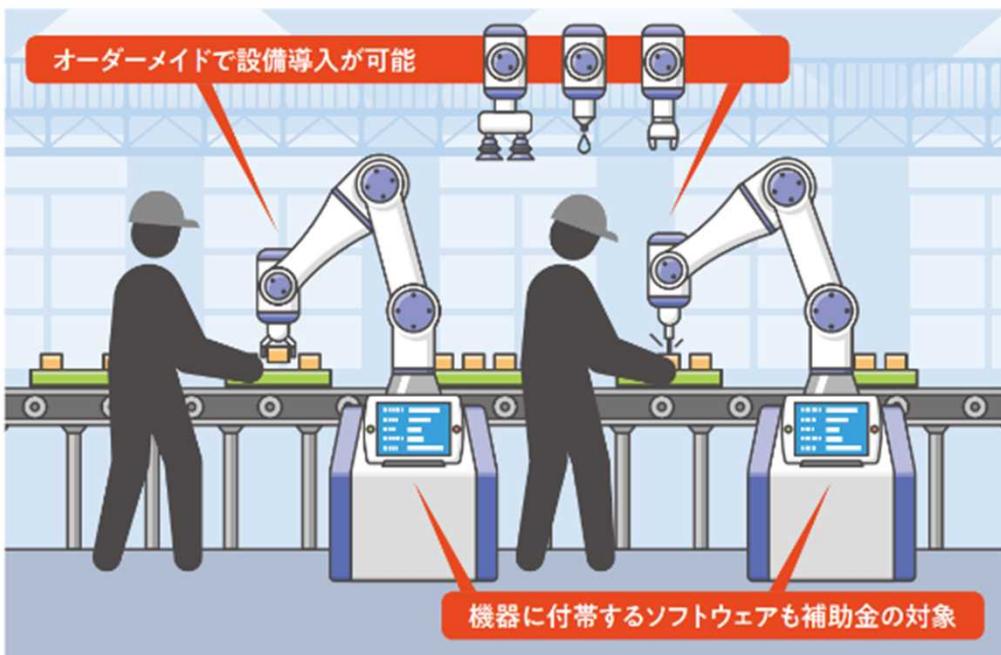
事業内容に合わせて多様な設備やシステムが導入できる

一般型 NEW!

補助率[※]
中小企業 1/2 | 小規模・再生 2/3
補助上限額
最大 1億円

- オーダーメイド・セミオーダーメイド性のある設備導入・システム構築など、多様なニーズに応えます。
- 公募回制で、省力化指数などに関する詳細な事業実施計画を作成。3ヶ月程度の審査を経て、交付決定されます。
- 大幅買上げ特例(補助上限額アップ)、最低賃金引き上げ特例(補助率2/3にアップ)があります。

※補助金額1,500万円までは1/2もしくは2/3(小規模・再生事業者)、1,500万円を超える部分は1/3。



例えば、通信販売事業で

オンラインショッピングの顧客数・購買量の増加に対応するため、自動梱包機と倉庫管理システムをオーダーメイドで開発・導入

例えば、自動車関連部品製造事業で

検査が難しい微細な部品製造を効率的に行うため、現場に合わせ、最新のデジタルカメラやAI技術を活用した自動外観検査装置を導入

中小企業省力化投資補助金とは、人手不足解消に効果のあるロボットやIoTなどの製品や設備・システムを導入するための経費を国が補助することにより、中小企業の省力化投資を促進し売上拡大や生産・業務プロセスの効率化を図るとともに、買上げにつながることを目的とした補助金です。

Be a Great Small.
中小機構

中小企業 省力化投資補助金 一般型 NEW! 補助率[※] 中小企業 1/2 | 小規模・再生 2/3 補助上限額 最大 1億円

※補助金額1,500万円までは1/2もしくは2/3(小規模・再生事業者)、1,500万円を超える部分は1/3。

● 補助対象となる事業

人手不足の中小企業などが、省力化効果のあるオーダーメイド・セミオーダーメイド性のある設備やシステムなどを導入し、「労働生産性 年平均成長率4%向上」を目指す事業計画に取り組むものが対象です。

- 基本要件**

 - ① 労働生産性の年平均成長率が+4%以上増加
 - ② 1人あたり給与支給総額の年平均成長率が事業実施都道府県における最低賃金の直近5年間の年平均成長率以上または給与支給総額の年平均成長率が+2%以上増加
 - ③ 事業所内最低賃金が事業実施都道府県における最低賃金+30円以上の水準
 - ④ 次世代育成支援対策推進法に基づく一般事業主行動計画を公表など(従業員数21名以上の場合のみ)の基本要件を全て満たす3～5年の事業計画に取り組むこと。

※最低賃金引上げ特例事業者の場合、基本要件は①、②、③のみとします。③～5年の事業計画に基づき事業を要請している場合にも、毎年、発生期後を提出した上で、事業成果を確認します。※基本要件が全て満たされた場合、補助金返還義務はありません。

その他要件

 - ① 補助事業者の業務領域・導入環境において、当該事業計画により業務量が削減される割合を示す省力化効果が見込まれる事業計画を策定すること。
 - ② 事業計画上の投資回収期間を根拠資料とともに提出すること。
 - ③ 3～5年の事業計画期間内に、補助事業において、設備投資前と比較して付加価値額が増加する事業計画を策定すること。
 - ④ 人手不足の解消に向けて、オーダーメイド設備などの導入を行う事業計画を策定すること。

※カタログ注文型の製品カタログに登録されているカテゴリに該当する製品について、本事業で導入する場合は審査の際に考慮します。

● 補助率と補助上限額

従業員数	補助率 [※]	補助上限額	大幅な買上げを行う場合
5名以下	中小企業 1/2	750万円	1,000万円
6～20名		1,500万円	2,000万円
21～50名	小規模・再生 2/3	3,000万円	4,000万円
51～100名		5,000万円	6,500万円
101名以上		8,000万円	1億円

※補助金額1,500万円までは1/2もしくは2/3(小規模・再生事業者)、1,500万円を超える部分は1/3。

- 補助上限額がアップする【大幅買上げ特例】の適用要件**
- ① 給与支給総額の年平均成長率+6%以上増加
 - ② 事業場内最低賃金が事業実施都道府県における最低賃金+50円以上の水準
- ※最低賃金引上げ特例事業者は除く。※上記①、②のいずれか一方でも満たした場合、各申請時の従業員数増加の補助上限額と適用する補助金を変更。
- 補助率が2/3にアップする【最低賃金引き上げ特例】の適用要件**
- 中小機構が指定する一定期間において、3か月以上地域別最低賃金+50円以内で雇用している従業員が全従業員数の30%以上いること
- ※小規模・再生事業者は除く。※補助金額1,500万円まで引き上げ対象となります。

● 申請から事業完了までの流れ



本補助金の詳細や公募スケジュール、公募要領などはこちらから

中小企業省力化投資補助事業ホームページ <https://shoryokuka.smrj.go.jp/>



お問い合わせは、本補助事業コールセンターまで あらかじめ上記ホームページの掲載資料や「よくあるご質問」をご確認のうえ、お問い合わせください。

ナビダイヤル **0570-099-660** IP電話などからのお問い合わせ **03-4335-7595**

● 受付時間：9:30～17:30/月曜～金曜(土・日・祝日除く) ※通話料がかかります。恐れ入りますが、繋がらない場合は、しばらくしてからおかけ直しください。

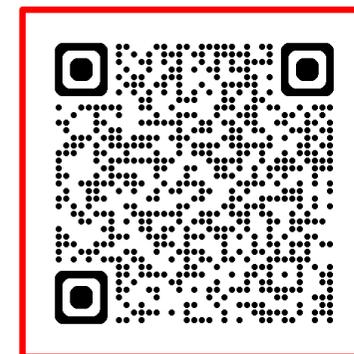
簡易で即効性のある省力化投資に「カタログ注文型」もご利用ください!
カタログから選んだ汎用製品を導入

応募申請

公募回	公募開始日	申請受付開始日	公募締切日	採択発表日
第1回	2025年1月30日（木）	2025年3月19日（月）	2025年3月31日（月） 17:00	2025年6月16日（月）
第2回	2025年4月15日（火）	2025年4月25日（金）	2025年5月30日（金） 17:00	2025年8月中旬（予定）
第3回	2025年6月27日（金）	2025年8月4日（月） 10:00	2025年8月29日（金） 17:00	2025年11月下旬（予定）

※公募回は年3～4回を予定しています。

※第4回の公募のスケジュールは詳細が確定次第更新いたします。



- ① 事前アンケートの結果について
- ② 参加者の問題意識共有
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ **物流改正法ご質問への回答**
- ⑤ 物流関係者からの事例紹介
実運送体制管理簿のデジタル化を推進し、輸送業務の更なる効率化へ
「ASKUL LOGIST株式会社」様、「株式会社Hacobu」様
- ⑥ 参考資料

Q. 貨物重量の算定方法について

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. このフローの場合、2 mトンは、自社が貨物自動車運送業者と運送契約を締結している場合は、第一種荷主の2 mトンにカウントされるということ？

A. この「自社」がどの場合に該当するかにもよります。
自社 = 第一種荷主という場合で、
運送を一貫して契約している、
又はそれぞれ別の貨物自動車運送事業者と契約しているが、
どちらも自社が契約しているという前提であれば、いただいたとおりです。

荷主の区分

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。

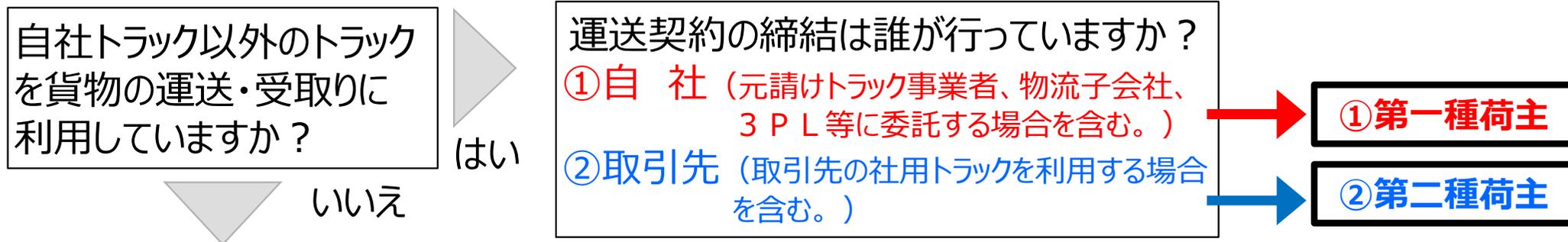
(荷物の運送を委託する発荷主、荷物の引き取り運送を委託する着荷主が該当する。)

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



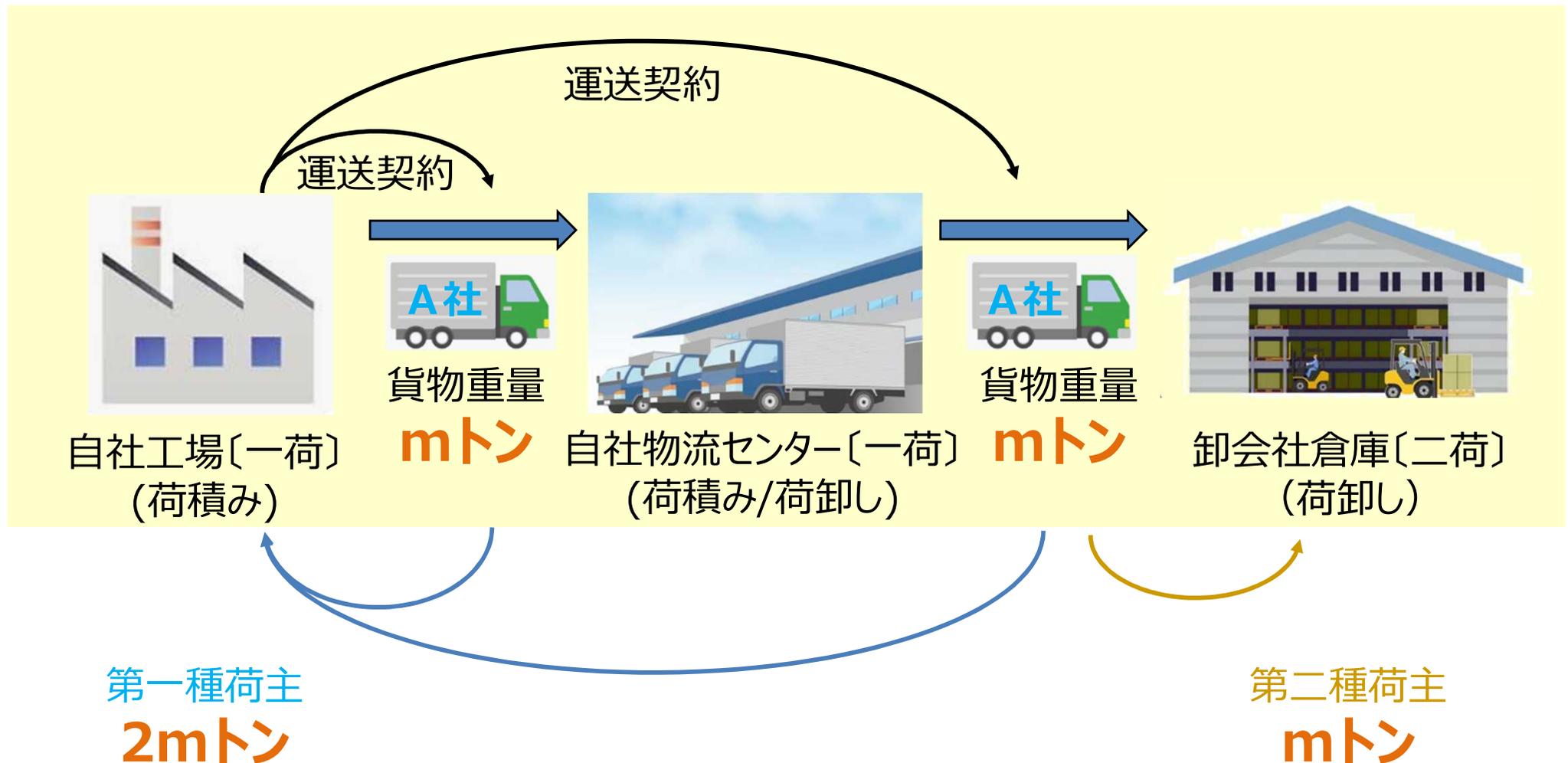
新物効法上の荷主には該当しない

※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。

自社工場 = 第一種荷主 (一荷)

卸会社 = 第二種荷主 (二荷)

自社工場 \leftarrow (運送契約) \Rightarrow Aトラック会社

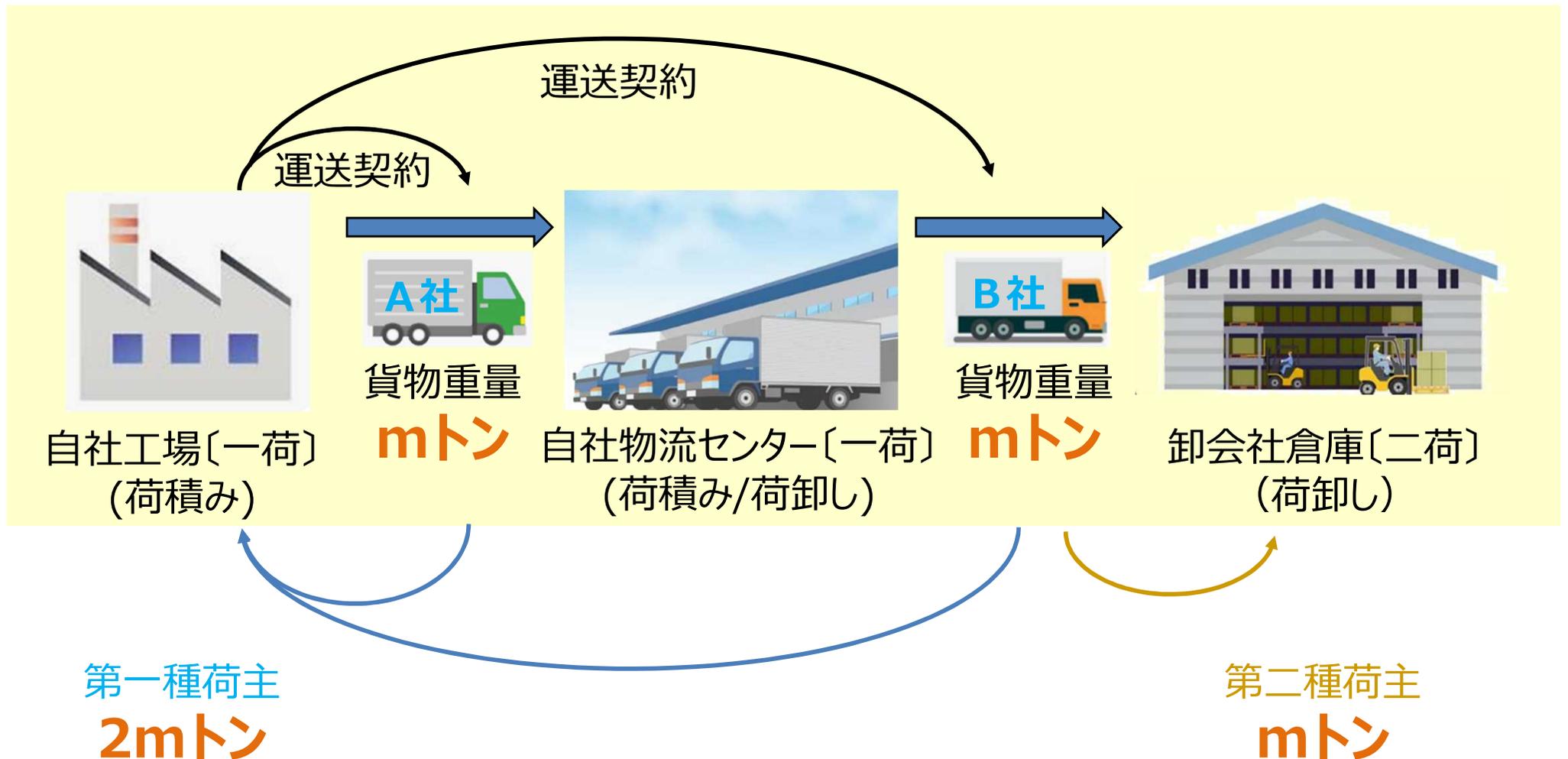


自社工場 = 第一種荷主 (一荷)

卸会社 = 第二種荷主 (二荷)

自社工場 ⇐ (運送契約) ⇒ Aトラック会社

自社工場 ⇐ (運送契約) ⇒ Bトラック会社



Q. このフローの場合、自社物流センターが受けるもmトンは、第一種荷主の貨物量に含まなくてよいの？

A. 社内物流で同じ貨物について引渡しと受渡しの両方を自社で行う場合、引渡し又は受取いずれかのみ、第一種荷主としての重量に計上すればよいこととされています。

Q. このフローの場合、自社物流センターが、寄託倉庫の場合は？

A. 寄託倉庫を利用している場合も貨物自動車運送事業者と運送契約を結んでいる者が第一種荷主なので、その者の貨物重量にカウントされます。

また、寄託倉庫が運送を手配し、貨物自動車運送事業者と運送契約を結んでいたとしても、荷主が運送契約も含む物流業務を委託している場合は、委託した者が第一種荷主であり、その者の貨物重量にカウントされます。

改正物流法 質疑応答

自社工場 = 第一種荷主 (一荷) 卸会社 = 第二種荷主 (二荷)
 倉庫会社 = 貨物自動車関連事業者 (関連)

自社工場 ⇐ (運送契約) ⇒ Aトラック会社

自社工場 ⇐ (寄託契約) ⇒ 倉庫会社



自社工場 = 第一種荷主 (一荷)

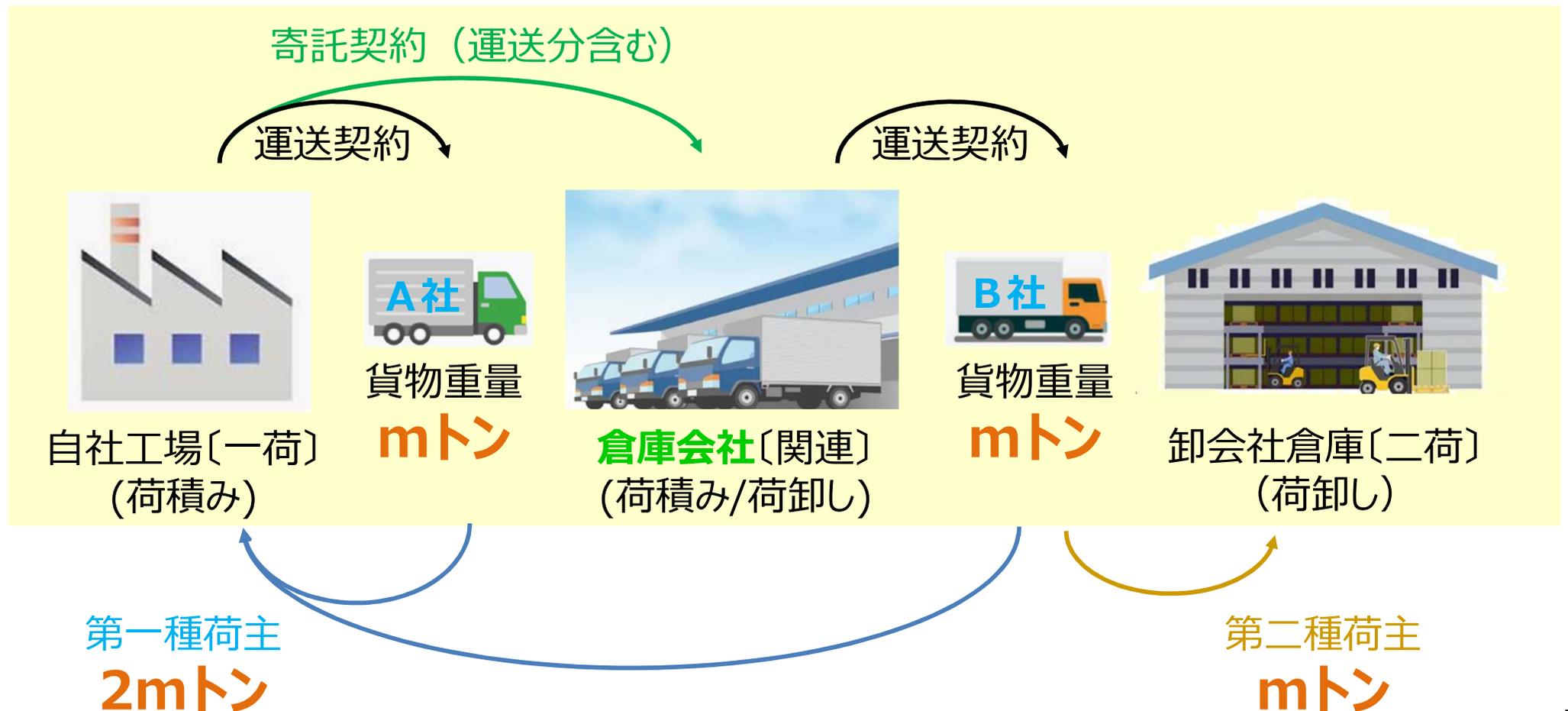
卸会社 = 第二種荷主 (二荷)

自社工場 \leftarrow (運送契約) \Rightarrow Aトラック会社

倉庫会社 \leftarrow (運送契約) \Rightarrow Bトラック会社

自社工場 \leftarrow (寄託契約) \Rightarrow 倉庫会社

※運送手配も契約内容に含む



Q. このフローの場合、卸会社が、引取り物流を行う場合は？

A. 卸会社が引取り物流を行う場合、卸会社は貨物自動車運送事業者と運送契約を結んでいるので、第一種荷主であり、その者の貨物重量にカウントされます。

改正物流法 質疑応答

自社工場 = 第一種荷主 (一荷)

卸会社 = 第一種荷主 (一荷)

自社工場 ⇐ (運送契約) ⇒ Aトラック会社

卸会社 ⇐ (運送契約) ⇒ Bトラック会社

※引取り物流



Q. なぜ様々な法律で荷主に義務が課されるのか

トラック物流問題解決に向けたこれまでの動き

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」 が3つ柱
	「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、農水省策定) 荷主、物流事業者が実施すべき事項(法規制事項)、実施が推奨される事項を整理。
令和 5年10月 ～令和5年12月	「物流革新緊急パッケージ」とりまとめ → 「令和5年度補正予算」成立 「物流革新に向けた政策パッケージ」の各政策の実行を担保するため、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組む事項をまとめ
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。
令和 6年 5月	5月15日 改正物流法公布 (物効法、トラック法)
令和 7年 4月	4月1日 改正物流法一部施行 (物効法(物流率化努力義務等)、トラック法(契約書面化、実運送体制管理簿等))
令和 7年 5月	5月23日 改正下請法公布 (施行は令和8年1月1日)
令和 7年 6月	6月11日 改正トラック法公布

持続可能な物流の実現に向けた検討会最終とりまとめ 「1.はじめに（2）本報告書の位置づけ」より抜粋

政策の検討に当たっては、中間取りまとめにおいて、「物流事業者が提供価値に応じた適正対価を収受するとともに、**物流事業者、荷主企業・消費者、経済社会の「三方良し」**を目指す」としており、最終報告書においても同様の視座に立っている。

物資の流通の効率化に関する法律の施行に向けた3省合同会議取りまとめ 「1.はじめに」より抜粋

今後、新物効法に基づく政令、省令、告示等において基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準等が定められることとなる。同法に基づく荷主・物流事業者等に対する規制的措置を実効性のあるものとし、**物流事業者、荷主企業・消費者、経済社会が「三方良し」となる社会を実現するためには、これらの具体的な内容に現場の実態や物流に関する専門的知見を反映していく必要がある。**

第213回国会 衆議院 国土交通委員会 令和6年4月5日 参考人招致

参考人（敬愛大学特任教授）根本敏則氏発言

物的な労働生産性を二五％向上させることができるとしましょう。この二五％を仮置きさせていただきます。そうしたら、その果実を皆で分け合えるんじゃないでしょうか。労働時間の減、二〇％削減、それからドライバーの所得を一〇％アップ。それから、若干の運賃値上げということですけども、これは、その**果実を分け合うというんですから、荷主は運賃が下がることを期待するかもしれないけれども、今、実は、二割も三割も高くなって当然だという意見が多いんですね、学者の中でも。ですから、その上げ幅を一〇％に抑えることができるということで、荷主さんも御の字というふうにしたらどうか**というのが私の意見であります。

荷主に対する法規制と主旨

トラック法（平成30年度改正）

労働環境悪化によるトラックドライバーの就労敬遠を防ぐため、**荷主の違法原因行為について** 是正指導（働きかけ、要請、勧告・公表）、**標準的運賃による適正運賃收受**

改正物流法

改正物効法 **トラックドライバーの担い手確保に向けた物流産業の魅力向上、担い手不足でも物流が維持されるための物流効率化推進**

改正トラック法 **運送依頼内容の明示化による適正運賃・料金の收受**
(平成6年度改正) **(運送契約の書面化義務)**

改正トラック法（平成7年度改正）

適正運賃收受に向けた**適正原価の設定、白トラの利用禁止**
適正運賃を支払わない荷主、白トラを利用した荷主は、違反原因行為に該当するものとして**トラック・物流Gメンの是正指導の対象**になり得る。

改正下請法〔中小受託取引適正化法(取適法)〕（令和7年度改正）

「物価上昇を上回る賃上げ」、その原資確保のための「**構造的な価格転嫁**」を実現するため、「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付ける商習慣を一掃**していくことで、**取引を適正化し、価格転嫁を推進**

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。

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。

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。）

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律

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

概要

- 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

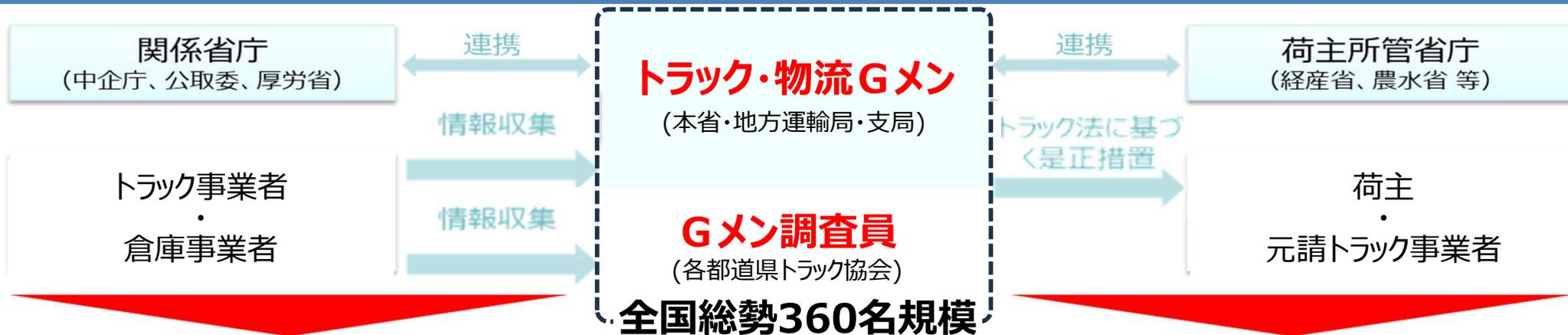
政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

担保

Q. トラック・物流 Gメンについて

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」

疑いのある荷主へ連絡
（荷主の本社・営業所へ連絡）

働きかけ

文書送付

要請

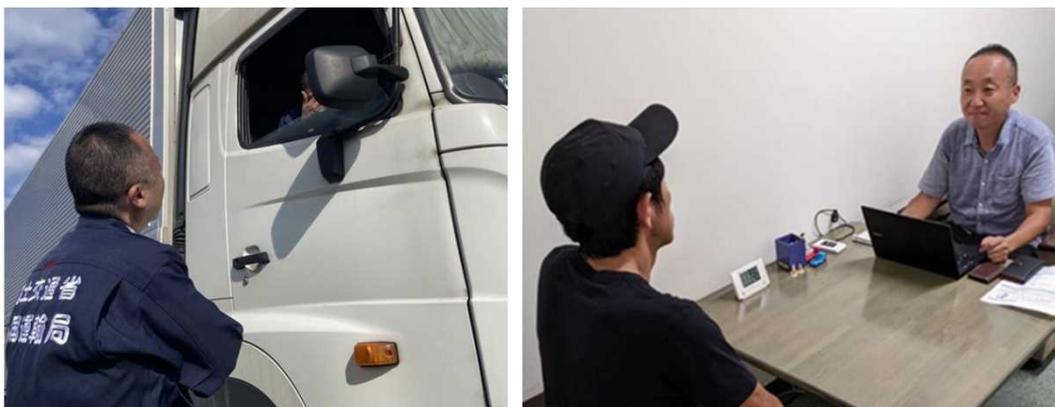
ヒアリング実施
（関係省庁も同席）



- ✓ 支店等への違反原因行為の事実確認
- ✓ 国への報告書作成
- ✓ 社内調整 等

- ✓ 違反原因行為の事実確認
- ✓ 改善計画の作成、早急な取組の実施を指示
- ✓ その後のFU 等

トラック事業者・ドライバーへのヒアリング (プッシュ型情報収集)



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。

荷主等パトロールの全国展開

全国のトラック・物流Gメンが積極的に活動

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)

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

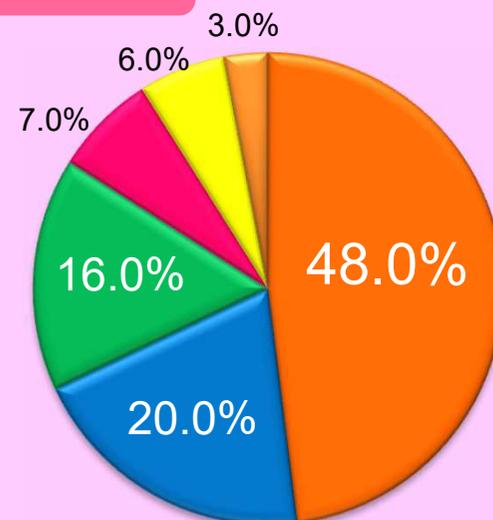
「是正指導」を実施した荷主数

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



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

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

トラック・物流Gメンによる荷主等の監視

長時間の荷待ち



契約にない付帯作業



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

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



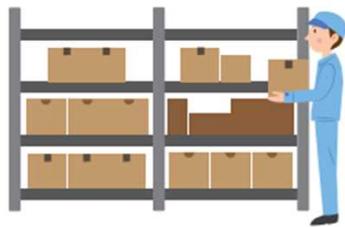
はい作業

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。

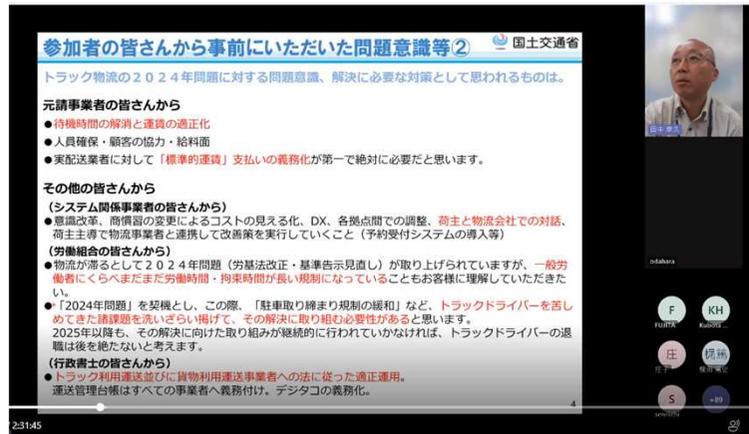
オンライン説明会を継続開催し、トラック等物流事業者・荷主が意見交換できる「場」を提供

【第1回～第23回の累計参加者数】延べ約7,100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」の心を考えないで業務自体が進捗するだけではいけないか？
 - 社会的事象に突いたら、みんなでいかなるべきことの明確化。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、そして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)

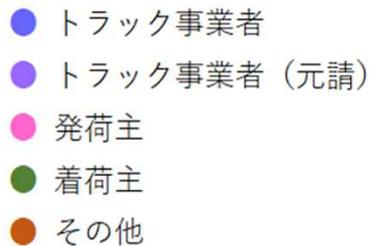
Q. 荷主の指導に対する経産省、農水省の見解は。(3/21衆本会議 公明党 国重議員)

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

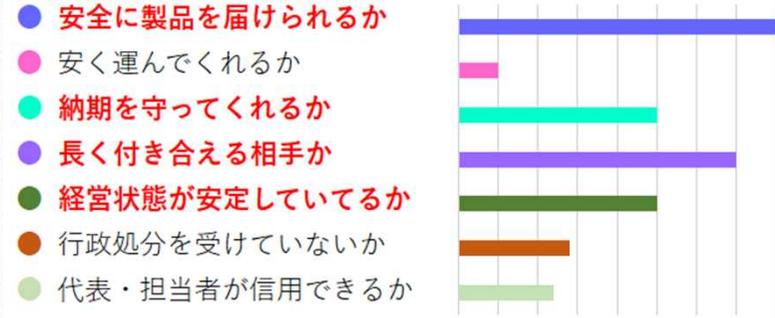
【参加者種別】



【参加者の各テーマへの関心度】



【物流で一番大事なポイントは？】



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

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. その他 Q & A

Q. 特定荷主が実施する定期報告の荷待ち時間計測において、「特定荷主自身が管理する施設」とは明確な基準があるのか教えて頂きたいです。

A. 荷主の判断基準解説書P6によれば、「荷主が所有又は賃借する施設であって3PLを含む物流事業者にその運営等を委託しているもの。」と説明されています。

休憩

16:05

に再開します。

- ① **事前アンケートの結果について**
- ② 参加者の問題意識共有
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法ご質問への回答
- ⑤ **物流関係者からの事例紹介**
実運送体制管理簿のデジタル化を推進し、輸送業務の更なる効率化へ
「ASKUL LOGIST株式会社」様、「株式会社Hacobu」様
- ⑥ 参考資料

導入事業者の立場から

- ① 実運送体制管理簿導入にあたり一番苦勞されたのは、関係者への説明だったと思いますが、自社及び協力会社への説明ポイントで工夫された点を教えてください。
- ② 実運送体制管理簿で運送体制が俯瞰できたことにより、2次以上の多重化が認識された場合、どう対応される方針ですか。

導入事業者の立場から

- ③ 今回のシステム導入にあたり、事業コスト改善、契約機会創出など、収益・費用へのプラスの影響はありましたか。又はこれから期待される効果があれば教えてください。

- ④ 元請事業者として「多重化」を整理してみて、この現象にはどのような問題があると感じていますか。

システムベンダーとしての立場から

- ① 要請にこたえるための、システム構築にあたり、システム、システム外のオペレーションを整理したフローの概要を教えてください。
- ② 他に今回のシステム構築にあたり工夫された点、特徴があれば教えてください。
- ③ 本件に関わらず、システム導入を検討される荷主・物流事業者側で自ら行うべき対応があれば教えてください。

参加者からの質問

- ④ 予約バースシステムについて、待った方がましという考え方のトラック事業者がおり利用率が上がらない。利用促進策があればご紹介いただきたい。
- ⑤ 物流関係システムについて、導入できるだけの余裕がない又は導入費用が回収できるのかわからないという理由で躊躇する事業者の相談からの導入事例があればご紹介いただきたい。

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 参加者の問題意識共有
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法ご質問への回答
- ⑤ 物流関係者からの事例紹介
実運送体制管理簿のデジタル化を推進し、輸送業務の更なる効率化へ
「ASKUL LOGIST株式会社」様、「株式会社Hacobu」様
- ⑥ **参考資料**

改正物流法関係Q & A（物流効率化法関係）

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。

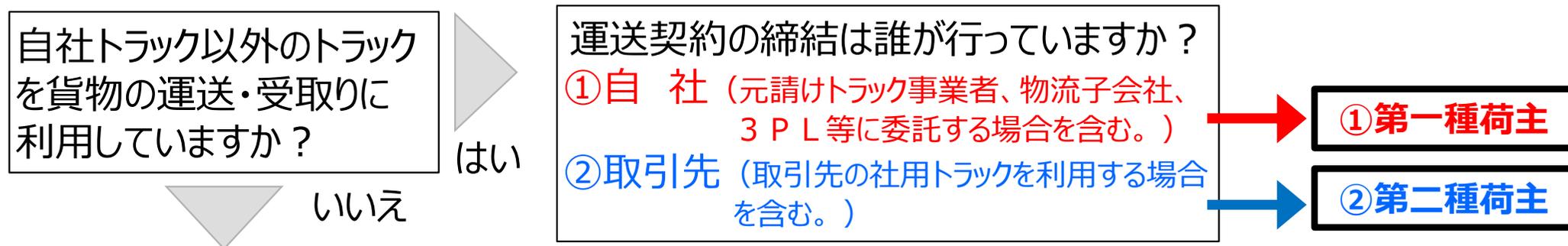
(荷物の運送を委託する発荷主、荷物の引き取り運送を委託する着荷主が該当する。)

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。

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

Q. 真荷主って何？ 第一種荷主、第二種荷主とは何が違うの？

A. 真荷主とは、自らの事業に関して貨物自動車運送事業者（及び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（及び貨物利用運送事業者）以外のものをいいます。

※()は改正トラック法施行後の姿(令和7年6月11日公布、令和8年6月11日までに施行)

「真荷主」は物効法でいう「第一種荷主」とほぼ同一の概念。トラック事業者(貨物利用運送事業者)から見た運送委託者を現したものの。

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)

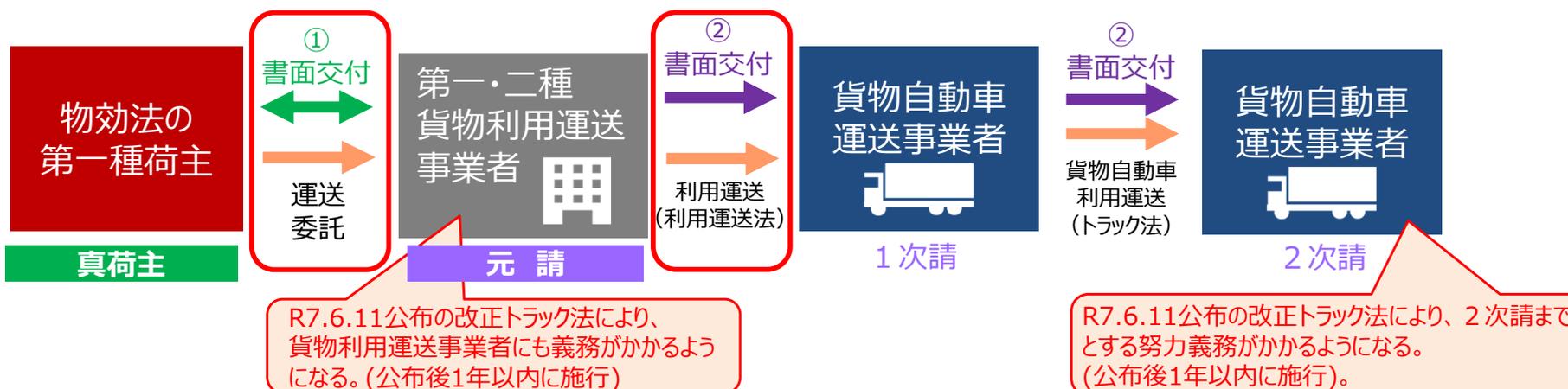
※赤字・赤枠が変更点

- 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>

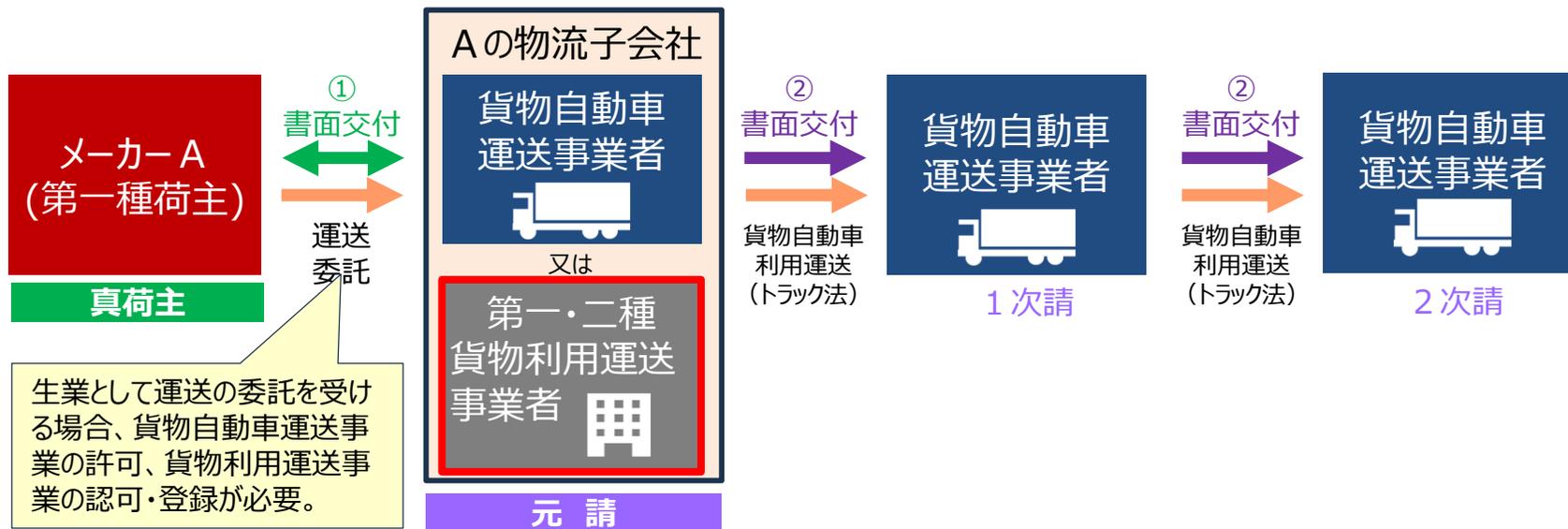


物流子会社が介在する場合

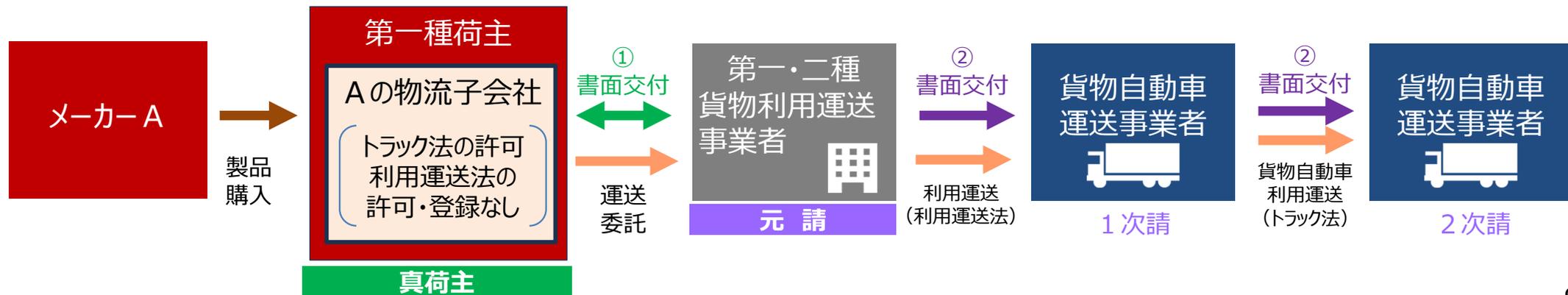
① : 第12条の規定に基づく運送契約の書面交付義務
(真荷主⇔トラック事業者)

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



無許可／無届の者（いわゆる白トラ）への運送委託禁止

- 無許可トラック事業者
- 無届軽トラック事業者



附則第一条の二の二を加え、貨物自動車運送事業者以外の者による貨物自動車運送事業の経営の原因となるおそれのある行為(無許可経営等原因行為)を是正指導の対象に追加。

トラック・物流Gメンによる悪質な荷主等への是正指導

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

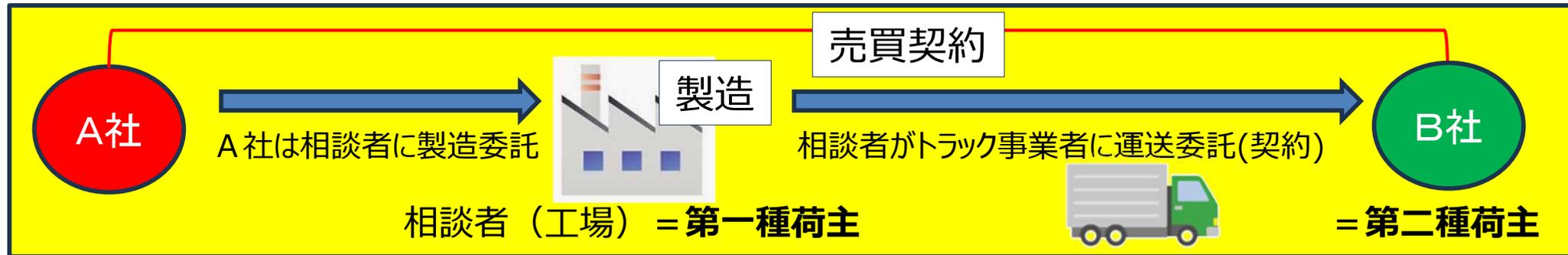
勧告・公表

※白トラ行為をした者は、最高で3年以下の懲役または300万円以下の罰金を科せられる可能性あり。

改正物流法質疑応答

Q. A社から製造受託した製品を当社工場で製造し、製造された製品はA社とその取引先B社との間での商取引に基づいて輸送されます。このケースにおいては、当社は第一種荷主にも第二種荷主にも該当しないという理解で正しいでしょうか？

A①. 製造した製品について、相談者（工場）が、トラックと契約してB社まで運んでもらっている場合は第一種荷主(トラック事業者と契約する者)に該当します。

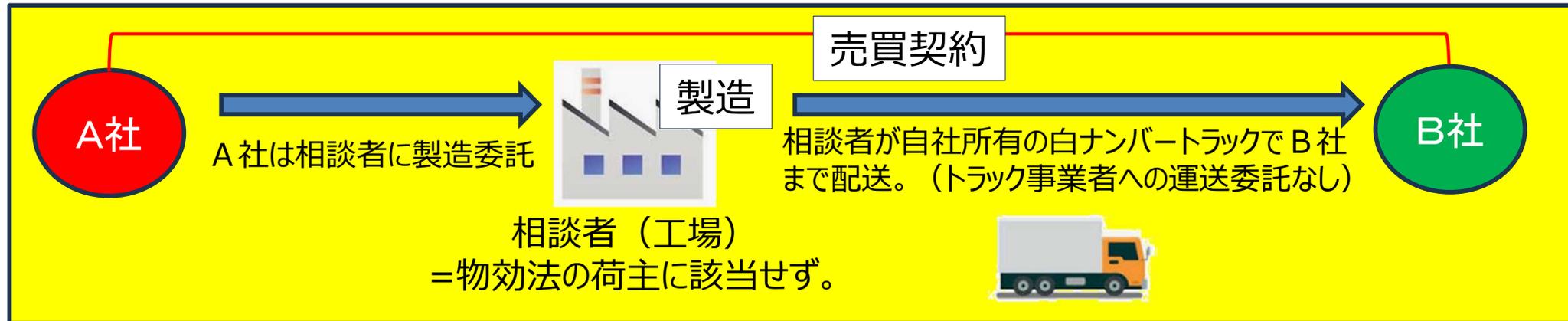


A②. 製造した製品は、A社or B社が契約したトラック若しくはB社自身が所有するトラックが引き取りに来る場合は第二種荷主(トラック事業者に貨物を受け渡す者)に該当します。



改正物流法質疑応答

A③. 製造した製品を相談者（工場）が、自社の配送用車両（白ナンバーのバンもしくはトラック）にてB社まで運ぶ場合はどちらにも該当しません。



Q. 当社は100%出資の製造子会社が複数社あります。

物流2法改正にて一定規模以上の事業者は特定事業者として中長期計画の策定、定期報告が義務付けられますが、特定事業者の指定基準として、年間取扱貨物が9万t以上とあります。こちらは製造子会社の取扱貨物を含めて集計すればよいでしょうか？それとも個社別に取扱貨物量を集計し、個社ごとに指定基準と照らし合わせればよいでしょうか？

また、中長期計画や定期報告は製造子会社含めて親会社が報告すればよいですか、それとも個社別に中長期計画や定期報告を作成する必要がありますか？

A. 特定事業者は会社毎に指定するため、親子関係にあっても会社が別の場合はそれぞれに貨物量を測定のうち、基準を超えた場合は届出が必要です。
また中長期計画、定期報告、物流統括管理者の選任についても考え方は同じです。

Q. 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。

改正物流法質疑応答

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

Q. 特定事業者（9万トン以上）の算定をする場合で、前回ご説明があったサンプリングの方法について、いくつか具体的に示して頂きたい。もしくは、予定するサンプリング手法が妥当であるかなど、検証いただく問合せ窓口を設置頂きたい。弊社のグループ会社は車格を単純合計すると9万トンを超えるだろう状況ですが、実際の積載量は低く、しかしながら20を超える拠点数と、中間流通会社であるが故にシステム的に荷量データを取得することも難しく、ある程度許容いただくサンプリング手法でなければ現実的ではない状況です。

A. サンプリングは定期報告に記載するあたりの荷待ち・荷役等時間の計測算出にあたり許容される方法です。

特定事業者に関する貨物量の算定が困難な場合の算定方法は数例示していますが、具体的な算定方法について省令に規定する予定であるのもう少々お待ちください。

Q. 荷待ちについて

短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

【法】第三十条（定義）

四 荷待ち時間 運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

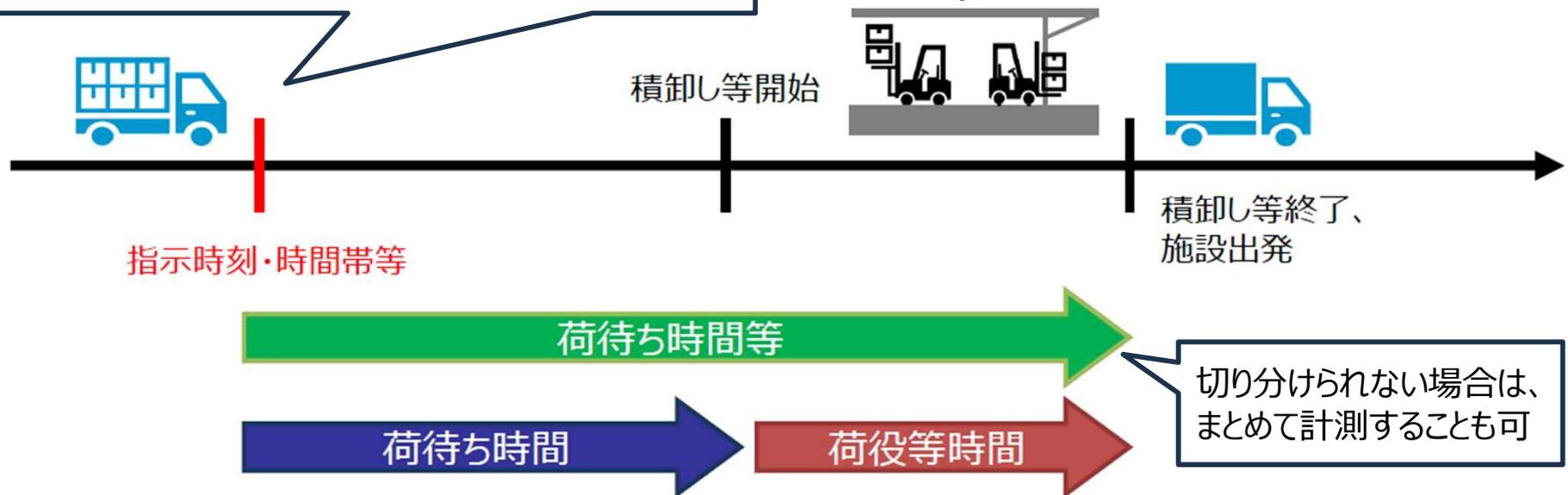
五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務（以下「荷役等」という。）に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

（荷待ち時間の起点）

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

（荷役その他の内容）

- 貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査（検品）
- 荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
- 代金の取立て又は立替え
- 荷主等が行う荷役への立会い
- その他の通常運転の業務に付帯する業務



Q. 目的の荷下ろし場所が山奥の場合、乗務員が道に迷わないよう、受け荷主が麓で待ち合わせ場所と時間を指定し、複数の車両をまとめて荷下ろし場所まで誘導することがあります。この場合、荷待ち時間の起点は

- 1. 待ち合わせ場所に集合した時間（または集合指定時間）**
- 2. 目的の荷下ろし場所に到着し、実際に荷下ろしを開始した時間**

のどちらでしょうか。

A. 「2. 目的の荷下ろし場所に到着…」からが荷待ち時間となります。

（荷下ろし場に到着してから荷下ろしまでに待機が生じた場合は、荷下ろし場到着時間から起算します。）

途中の待ち合わせはドライバーが荷下ろし場に着く過程で迷わないよう案内するものなので、荷待ちからは除外します。

ただし、待ち合わせ場所に複数のトラックが集合する場合で、全員がバラバラに集まることで、先についたトラックが許容できない程度に待たされ、そこで案内を貰って移動すれば荷下ろしができるのに待たされるという状況が常態化している場合は集合時点からが荷待ちと指摘される可能性があるのでご注意ください。

Q. 「貨物自動車運送事業者等の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準の解説書」の2-4(3)に「荷主、連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること」とあります。

「必要以上に早く到着しないように」という記載がある一方、「遅延する場合は状況を報告」とだけあり、「遅延しないよう」に努力義務を設けていないのはなぜでしょうか。

A. トラックドライバーが卸地到着に遅延した場合、商慣行として荷物の受け取り拒否等の厳しいペナルティーを受ける場合が多く、それを恐れつつ、改善基準告示を遵守しながら、又は違反のリスクを冒しながら、「**指定時間に遅延しない**」ことを前提で配送を行うため、**遅延よりも理由なく必要以上に早く到着する場合の方が多く認められることによります。**

また、遅延する場合は、ドライバーの怠慢というより、事故、工事、異常気象によりやむを得ない事情があることが多いため、そこに遅延しない義務を課せば、ドライバーの労働環境、道路の安全を脅かす危険も考えられるためです。

なお、**荷主の判断基準解説書**には荷主が取り組むことが望ましい例として「**やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないよう配慮すること**」が記載されていることに留意していただきたいと思えます。

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】

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の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



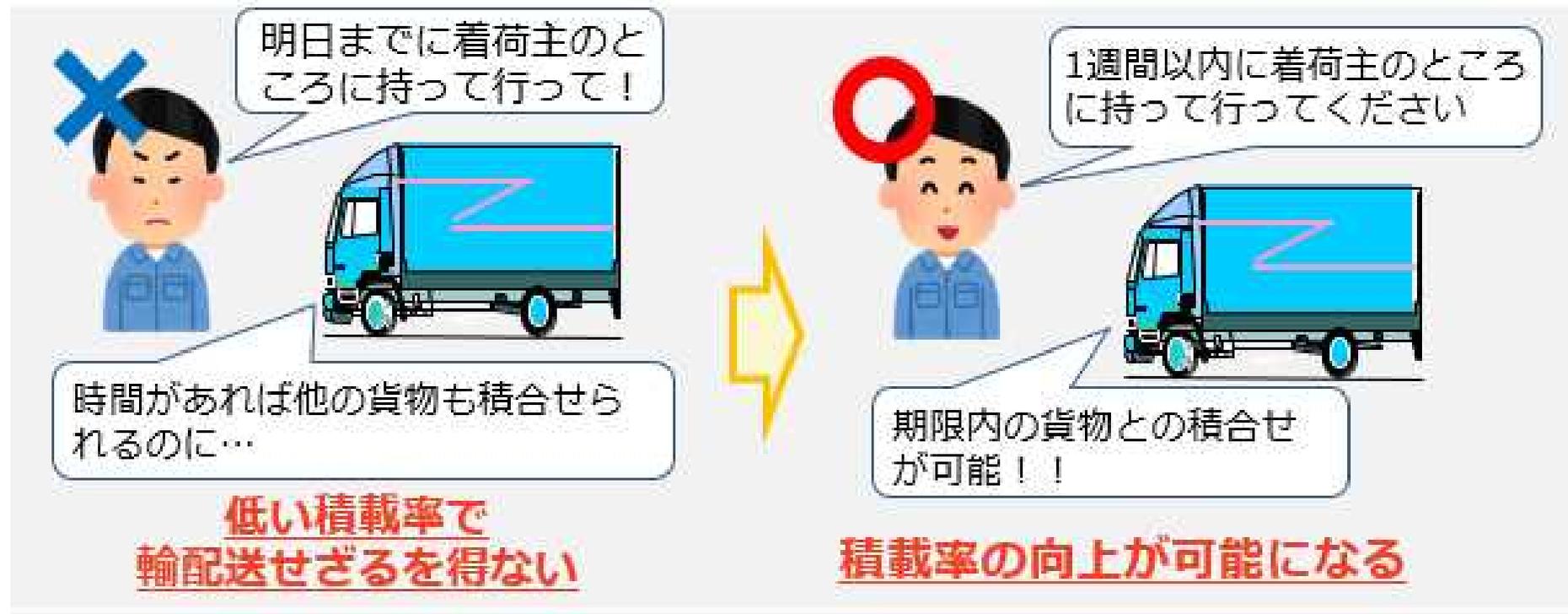
倉庫業者、港湾運送事業者、航空貨物運送事業者、鉄道貨物運送事業者で、トラックドライバー (運転者) との間で、貨物の受渡しを行う者

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

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。**

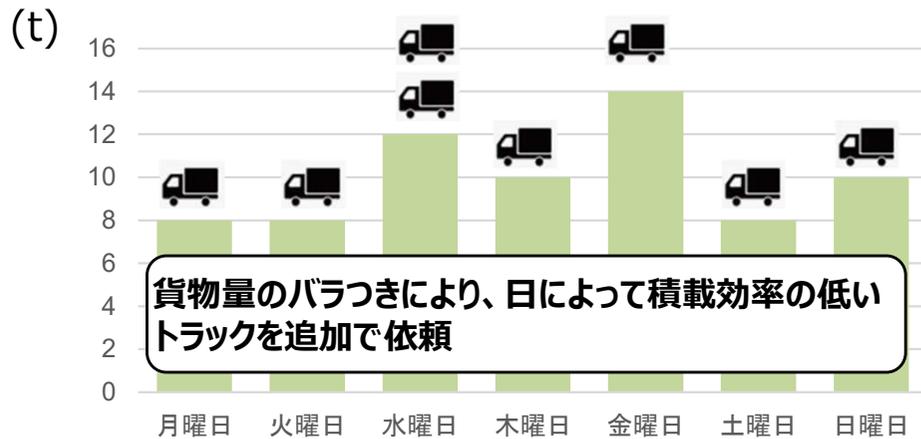


積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例②

第一種荷主

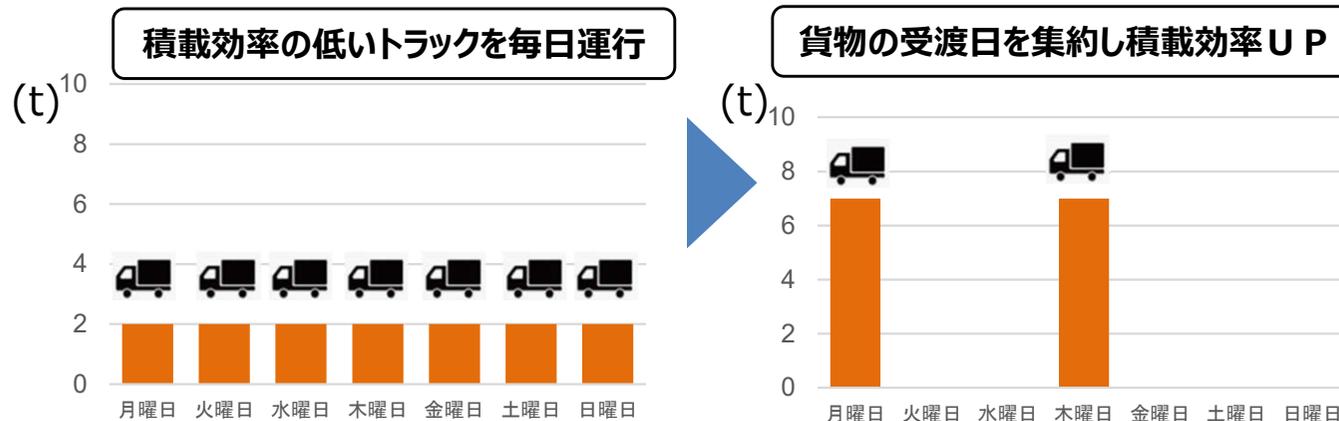
「貨物量の平準化」、「受渡日及び時刻又は時間帯の集約」等
貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図る。

【貨物量の平準化】

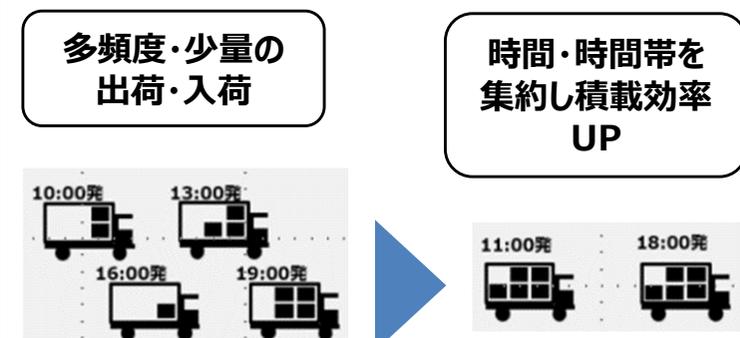


【受渡日、時刻、時間帯の集約】

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

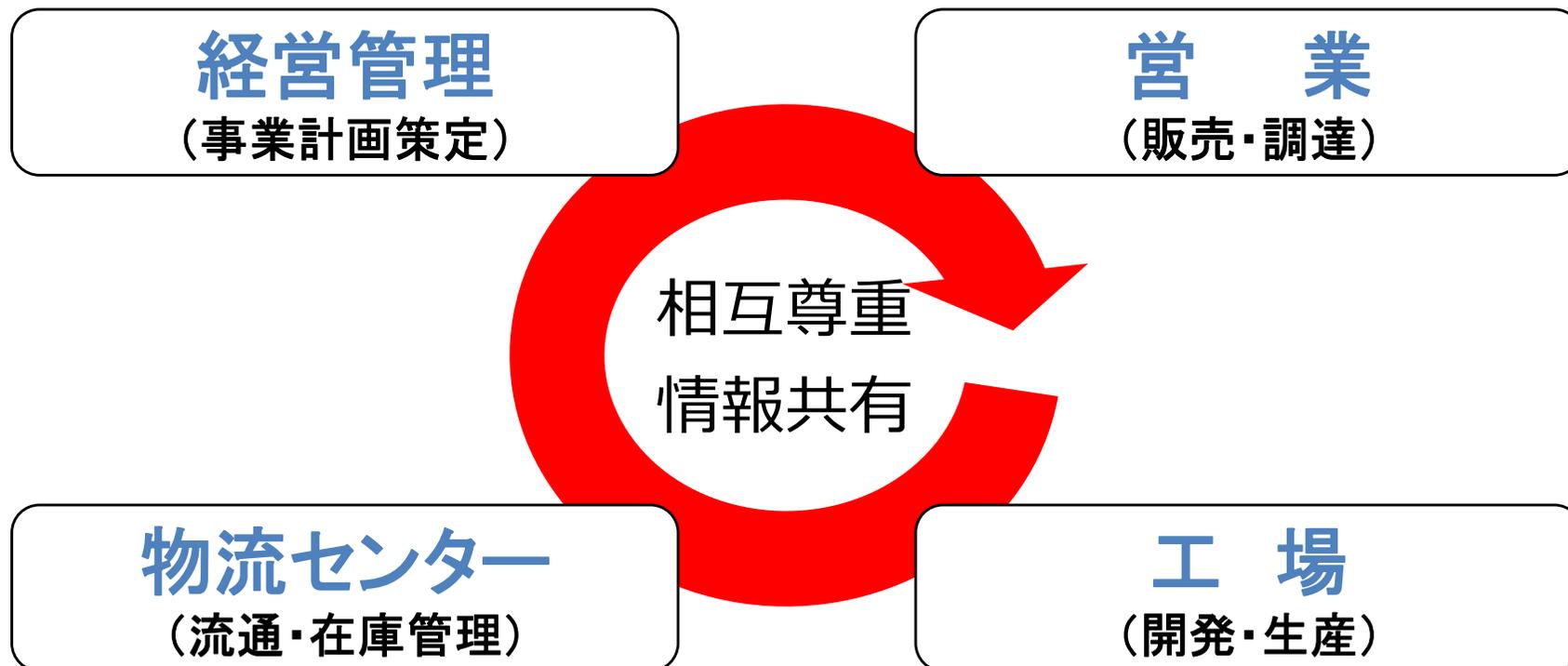
第一種荷主

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



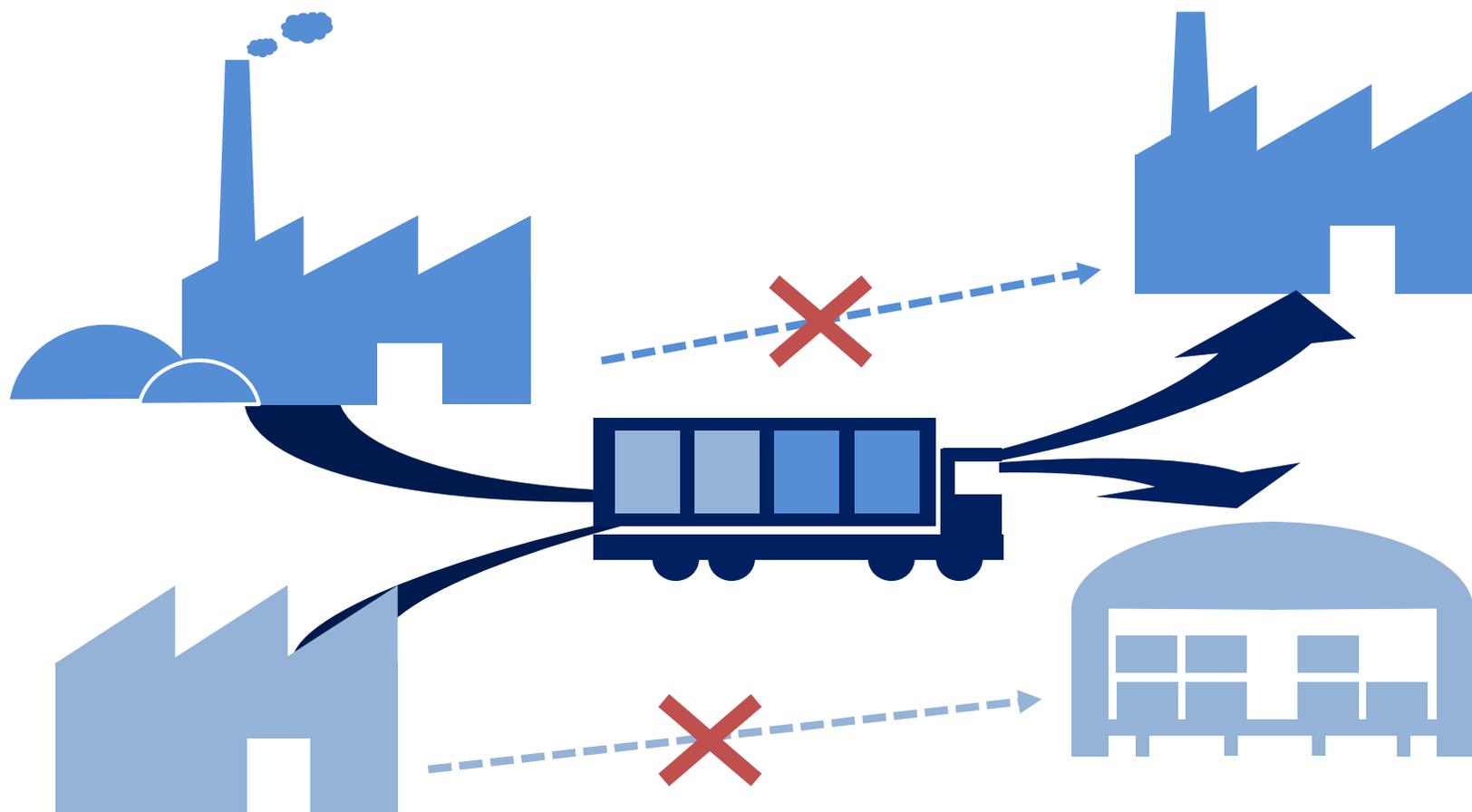
第一種荷主

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**

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**

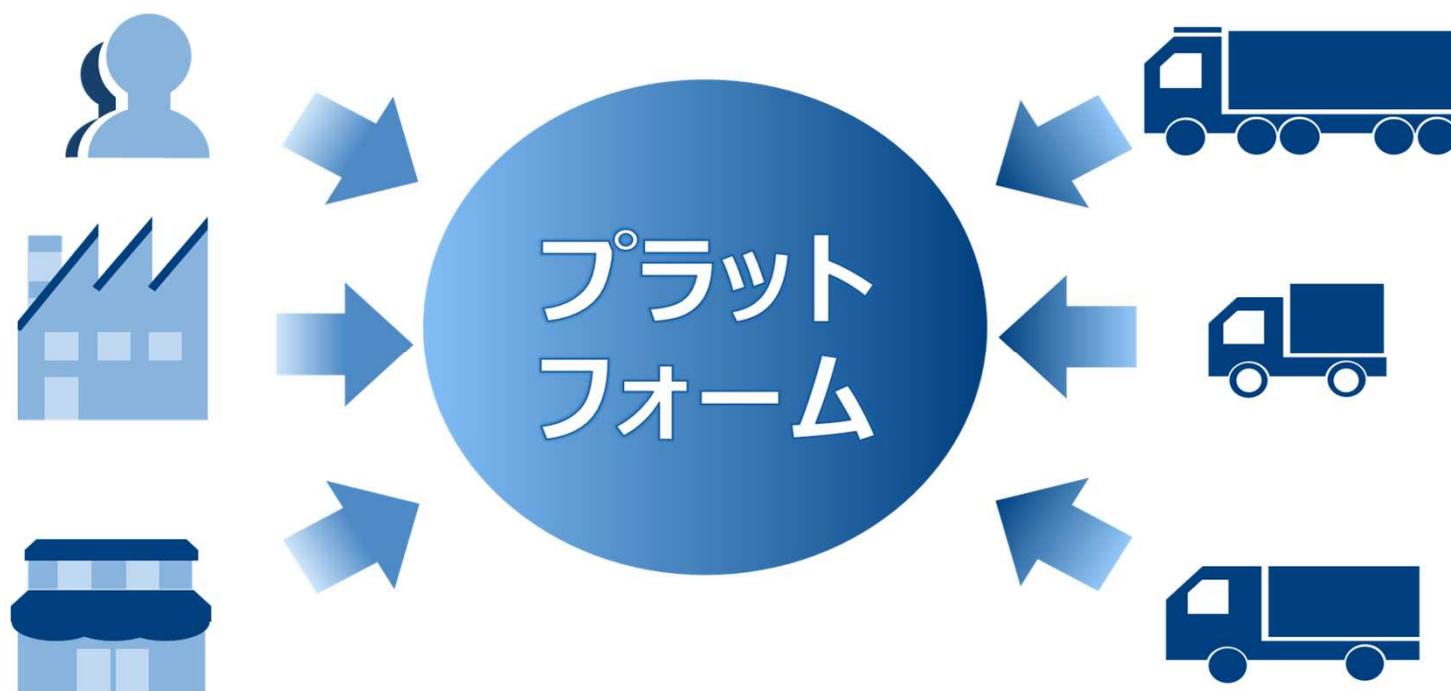
【地域の配送の共同化】



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

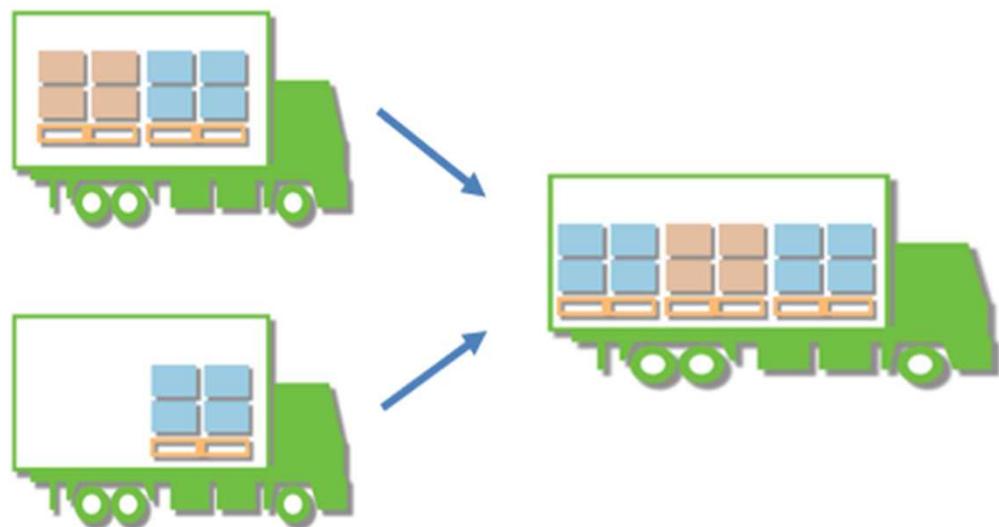


積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑩

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



約24m

- 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

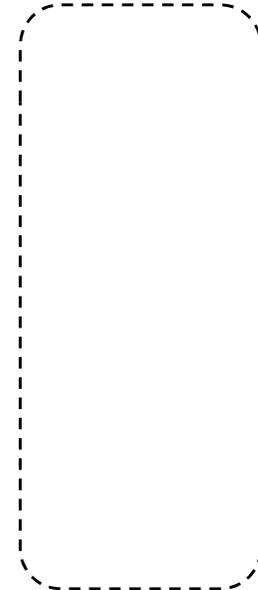


処理能力を超えた指定により荷待ちが発生

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

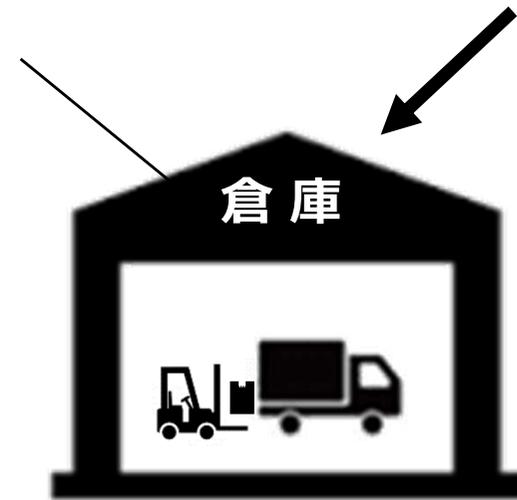
急な入/出庫依頼

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

「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】



プラスチックパレット

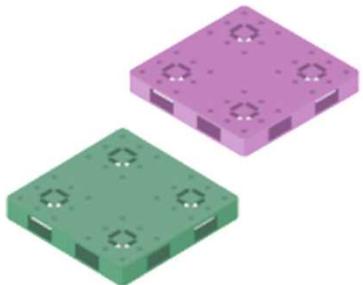


ロールボックスパレット
(カゴ台車)



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

【運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造り】

品目	はい数	箱寸法	組み方	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 【3*箱】 3L：14 2L：20 L：30	商品全長 57cm (青葉部 カット)
		長さ面： 610mm 幅面： 205～245mm			商品全長 60cm
品目	はい数	箱寸法	組み方	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)。

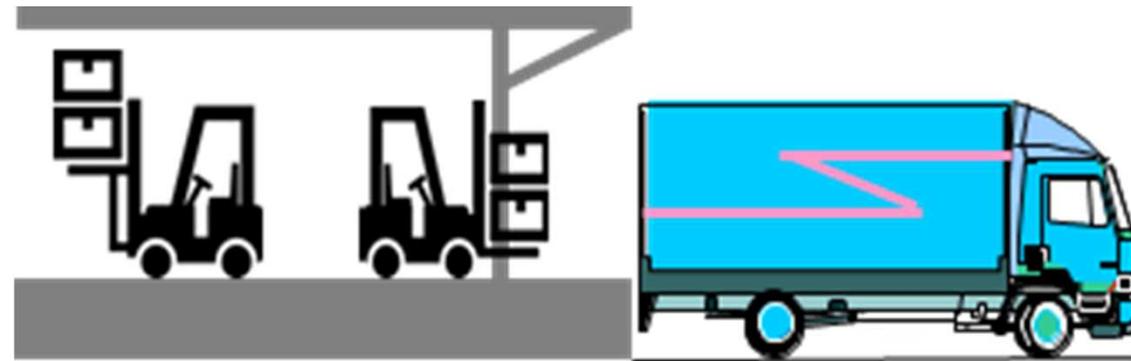
第一種荷主

第二種荷主

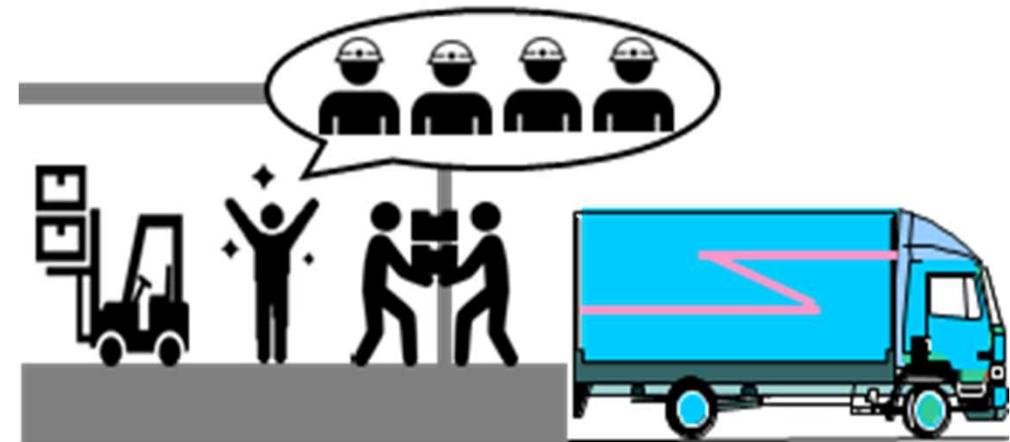
貨物自動車
関連事業者

「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】



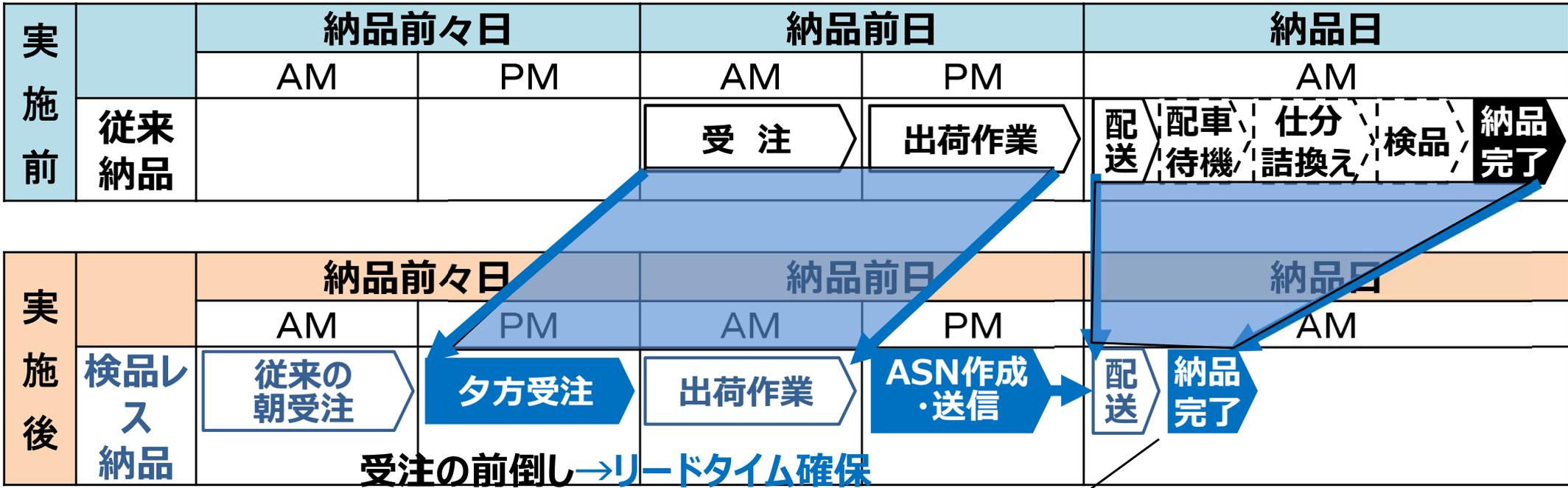
【荷役等を行う人員を適切に配置】



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】

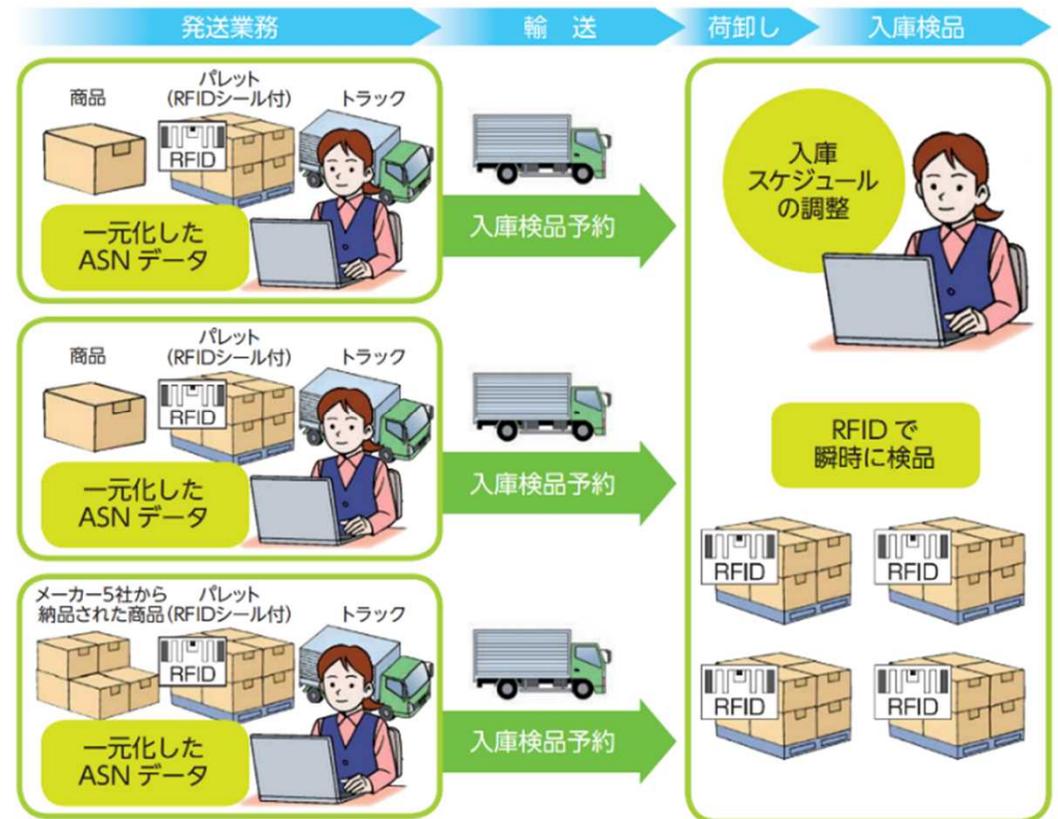
現状と同様の検品方法



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】



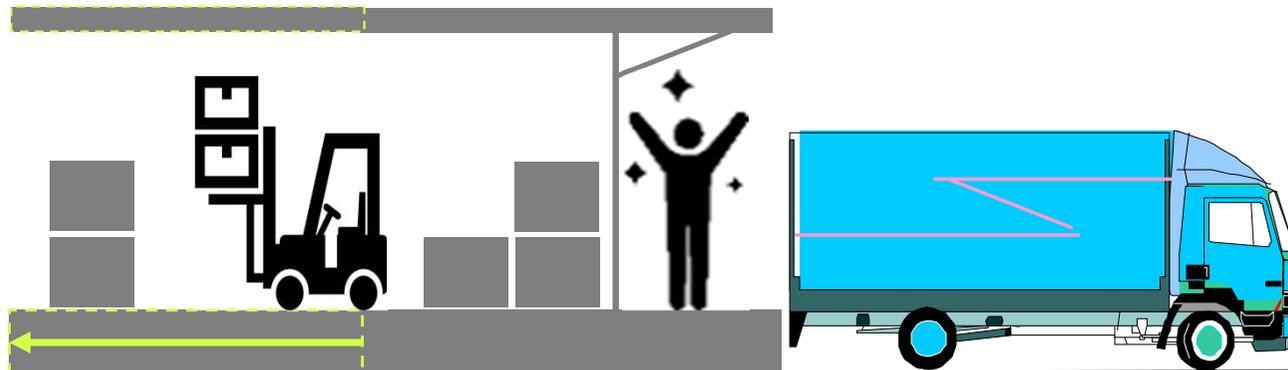
荷主と運送事業者の協力による 取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

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

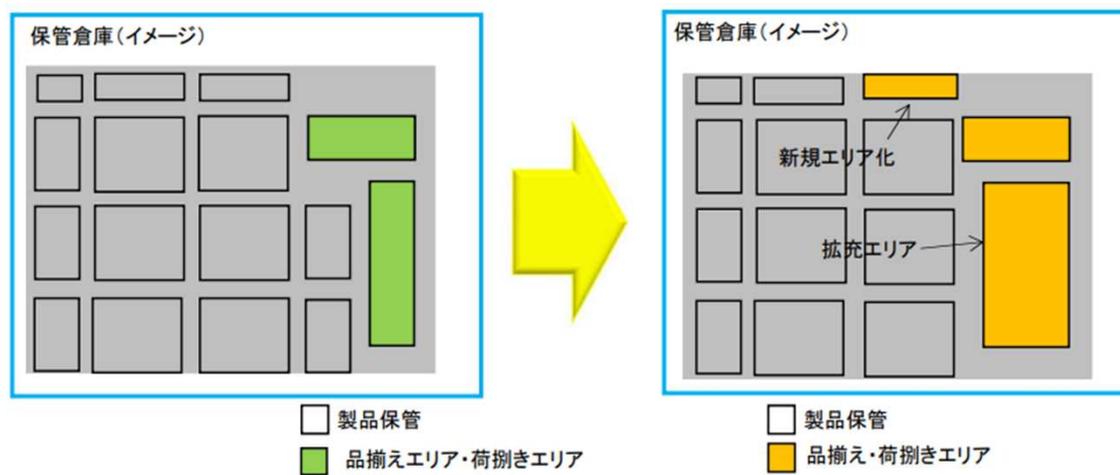
「**バース、荷捌き所の適正なスペース確保**」等により、荷役等を円滑に実施できる環境を整える。

【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

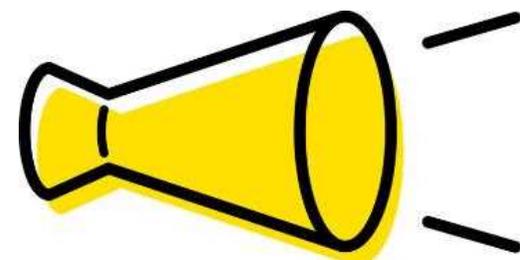
貨物自動車
関連事業者

「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】

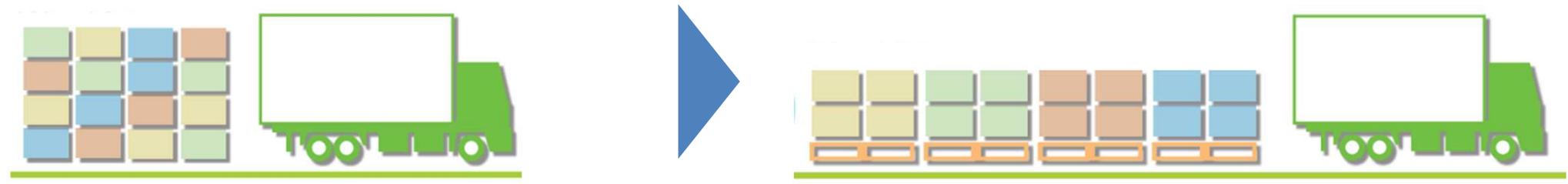


貨物自動車
関連事業者

「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。

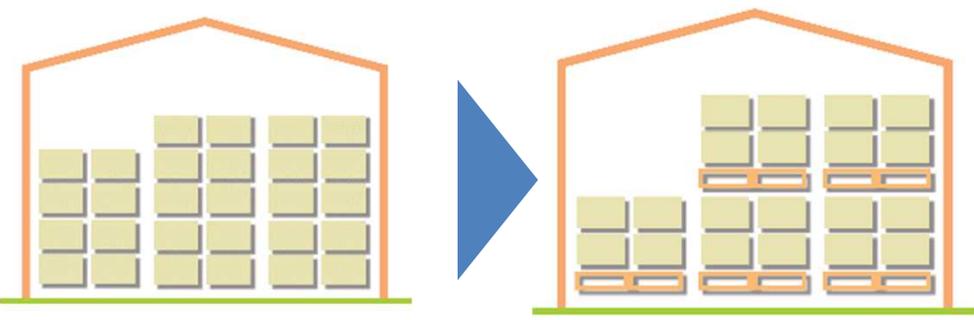
【発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償)】

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)

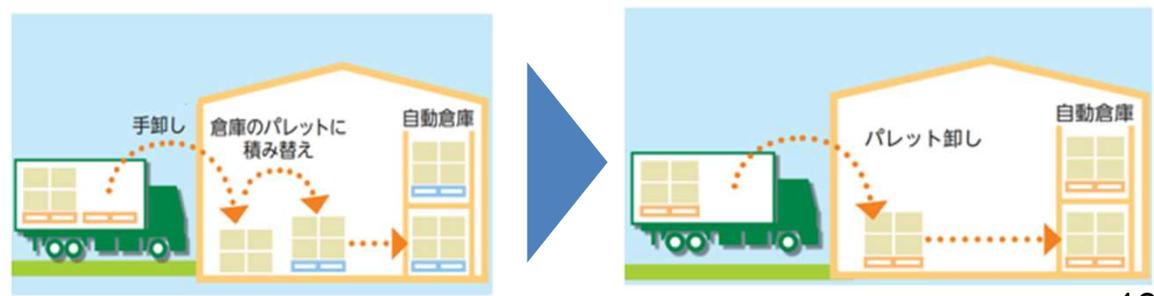


【荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償)】

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



「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 \(1.1MB\)](#)

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	メニュープラシング	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

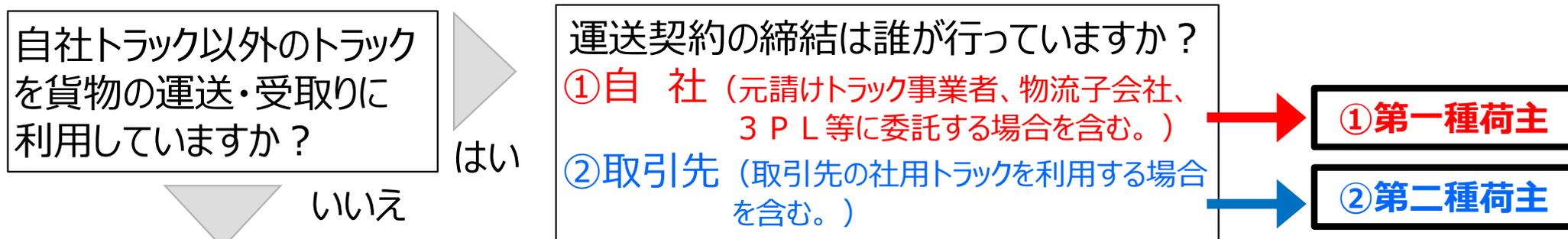
Q. 第一種荷主、第二種荷主とは何？

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

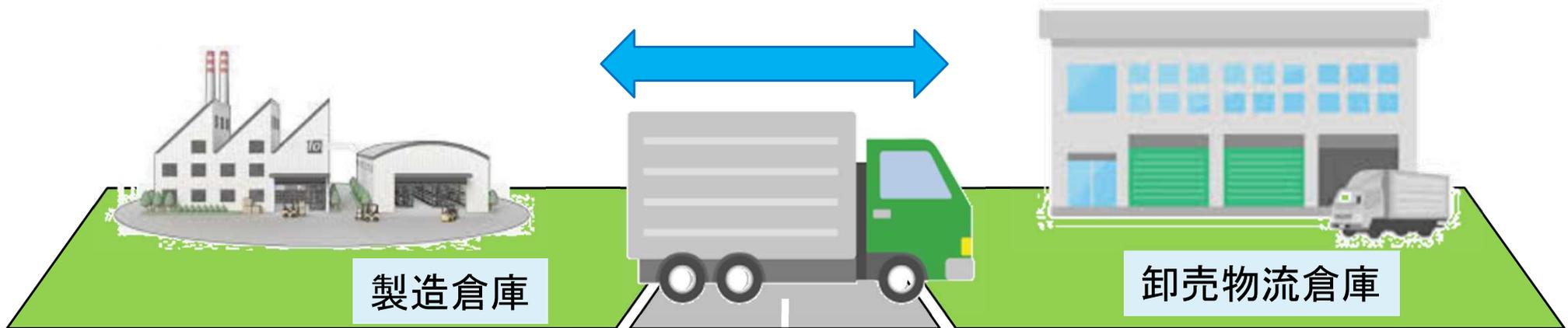
区分	寄託契約締結先が管理する施設の名称	施設の住所	荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況
特定第一種荷主			
特定第二種荷主			

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取扱貨物重量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、

物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響

バス予約時の課題と解決方法について具体的な内容を知りたい

【物流系（トラック大手、元請）】

- **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。

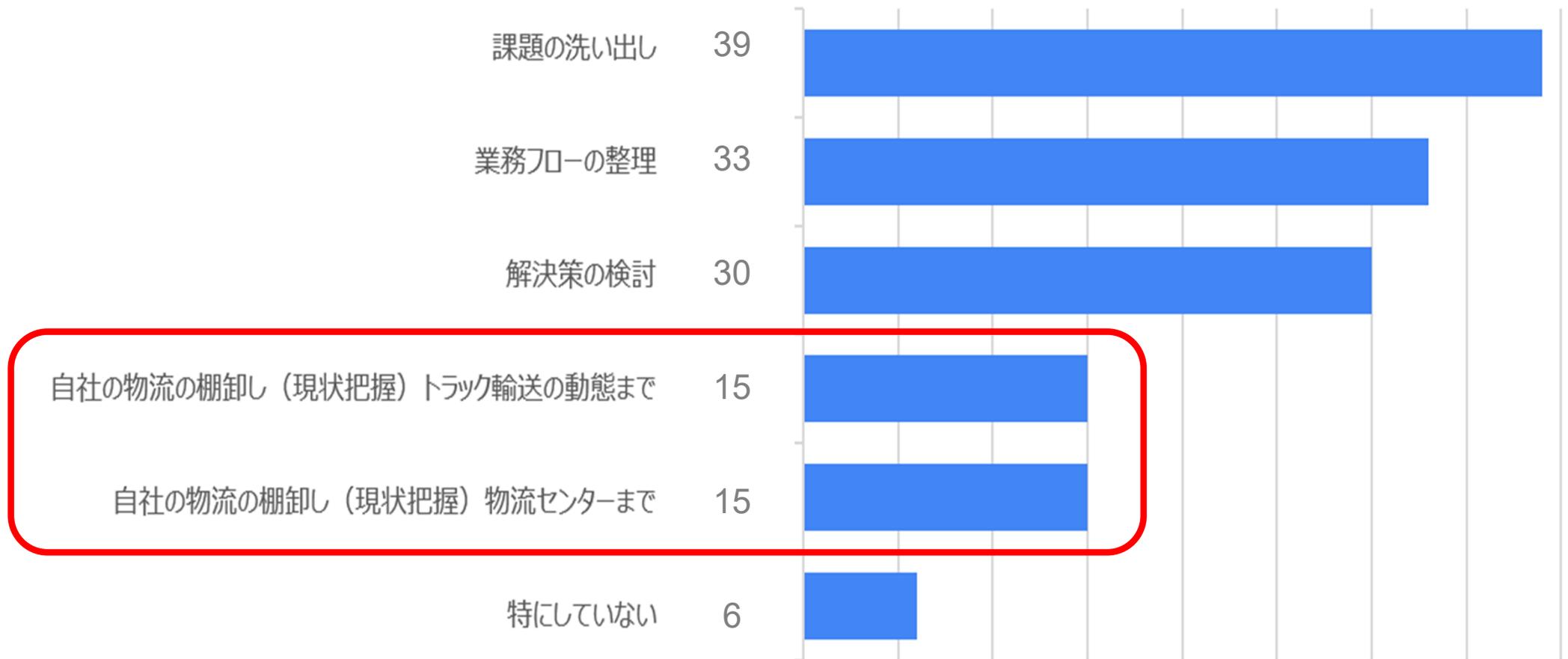


構内・工場近くでの待機禁止、数字合わせの荷待ち時間削減



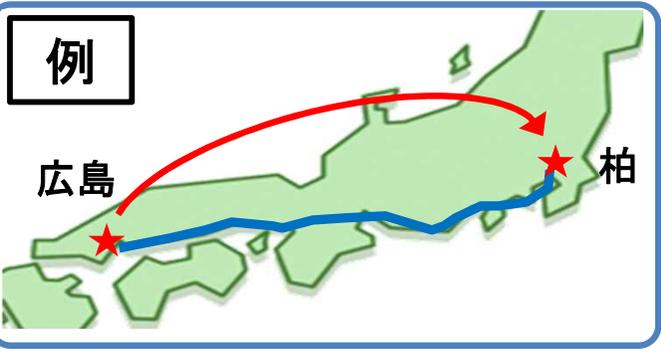
トラック運送事業者の不満は減らずトラックGメンの是正指導の対象に

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

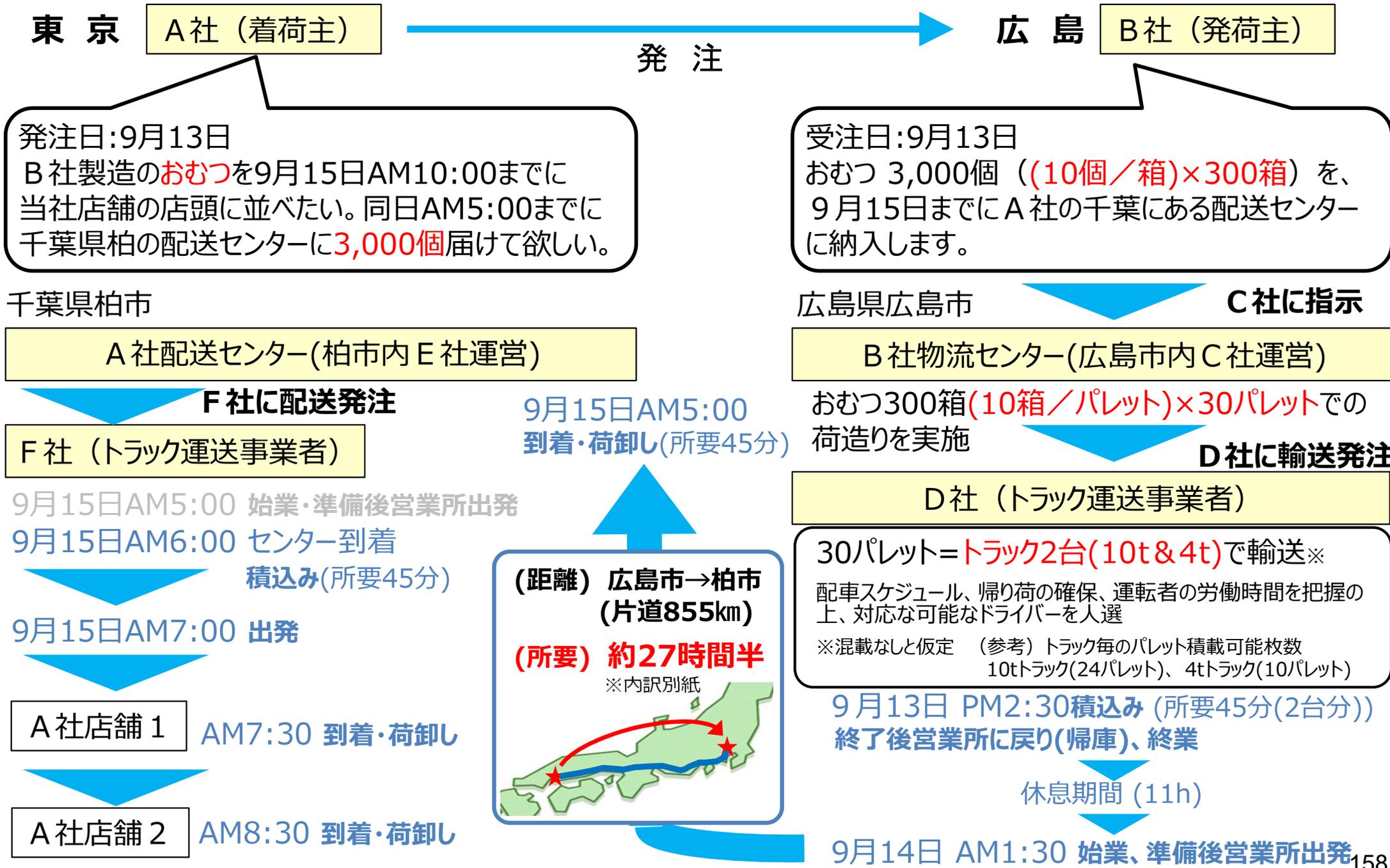
2時間24分



※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)157

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)

広島 B社 (発荷主)

発注

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で並べたい。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
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)

C社に指示
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AM5:00 到着・荷卸し(所要45分)

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)

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

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

A社店舗2 AM8:30 到着・荷卸し

休息期間 (11h)

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。

改正物流法関係Q & A（トラック法関係）

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】

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。**

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】

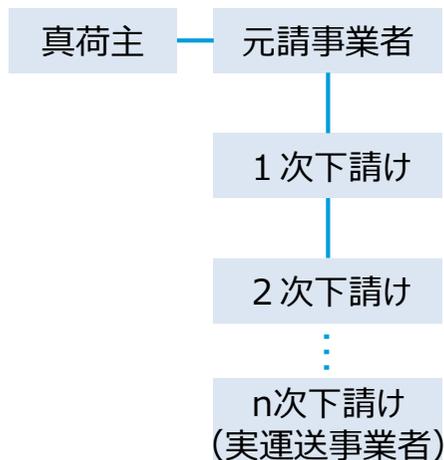
物流業界の多重下請構造の是正に向けた取組につなげるとともに、実運送事業者の適正運賃收受を図る。

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

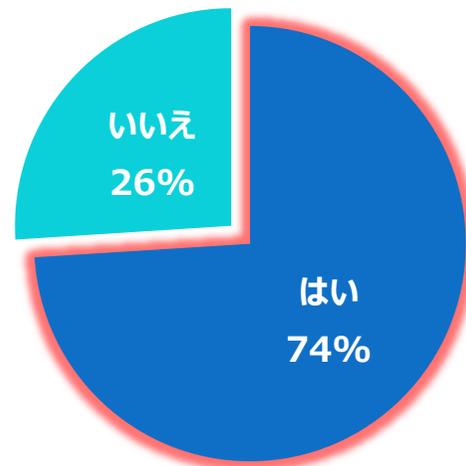
* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

⇒ **令和7年4月1日施行**

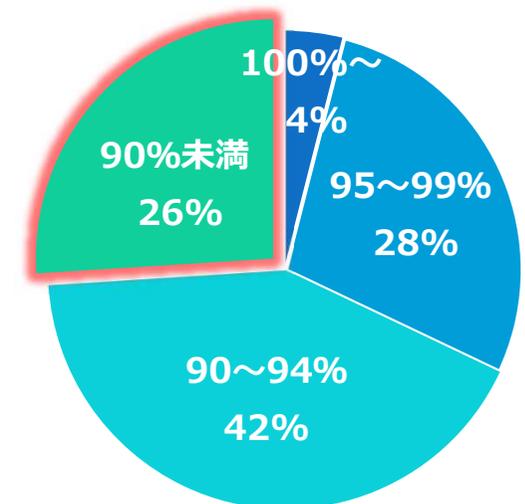
----- 【多重下請構造のイメージ】 -----



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



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



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

① 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】

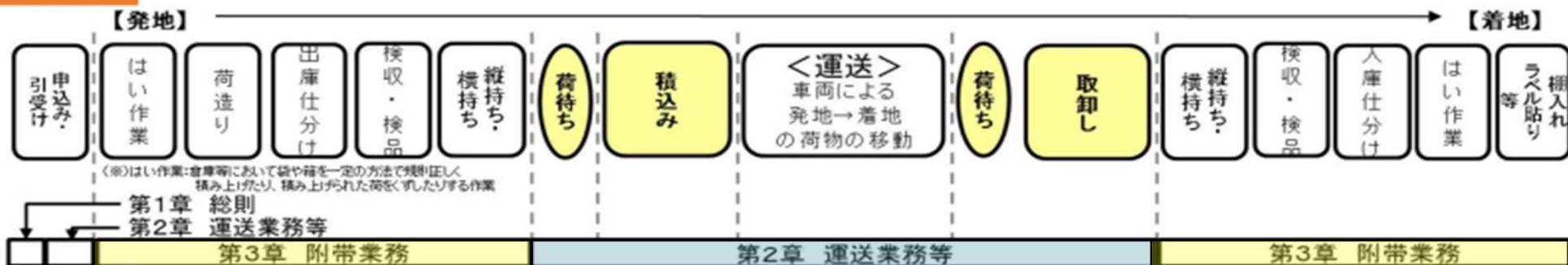
【特定の運転者への指導・監督及び適性診断の義務付け】

標準運送約款改正関係(令和6年3月改定)

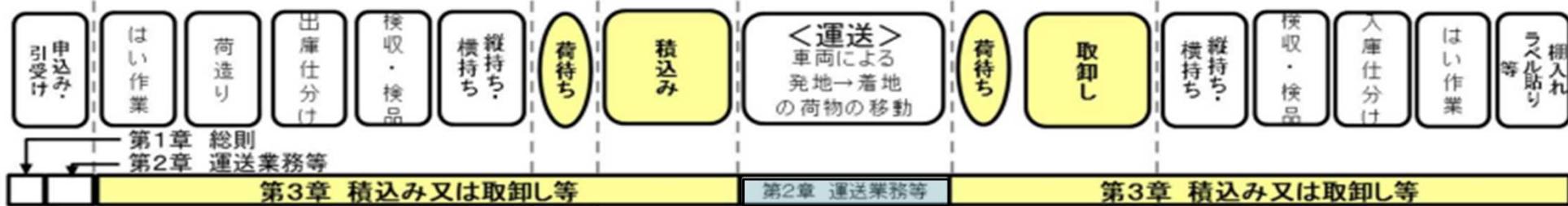
改正により、これまで運送業務の一部とされてきた荷積み・荷卸しは運送とは異なる「作業」に分類。

・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



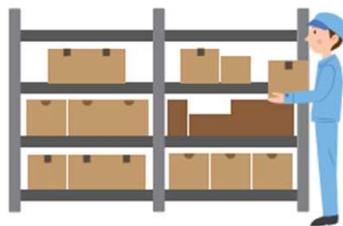
はい作業

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. 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)

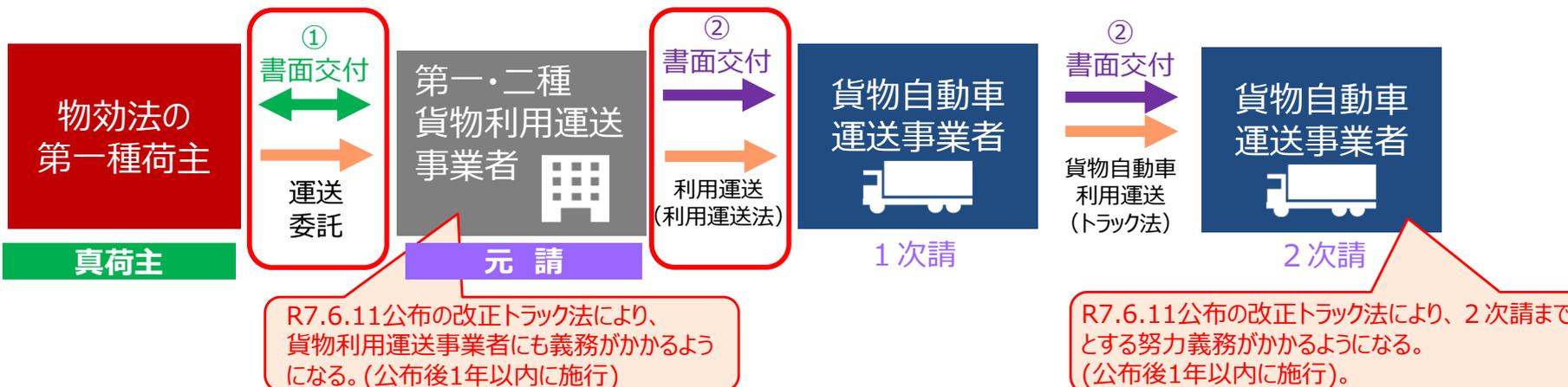
※赤字・赤枠が変更点

- 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>

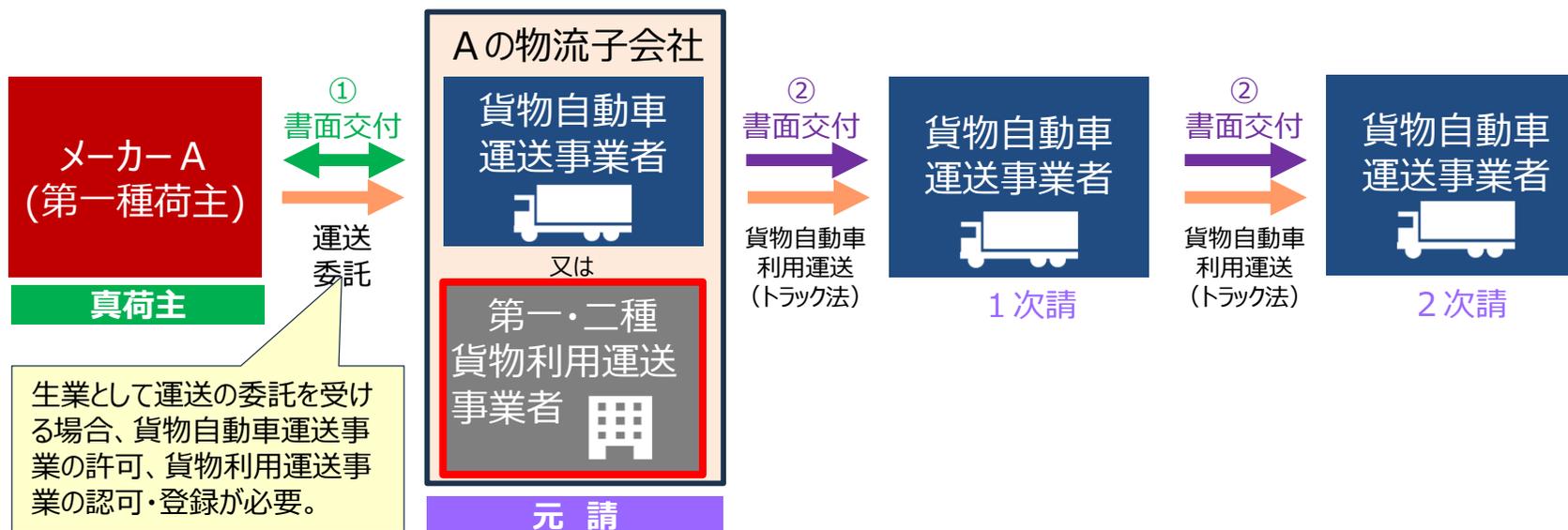


物流子会社が介在する場合

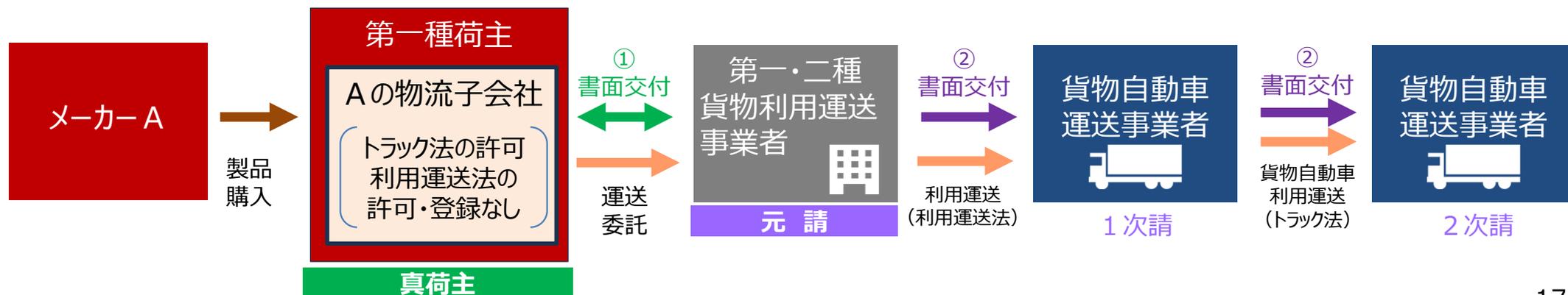
① : 第12条の規定に基づく運送契約の書面交付義務
(真荷主⇔トラック事業者)

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



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 運送の役割	
集貨先/発送地	〇〇食品㈱ A工場
配達先/到着地	△△商店
集貨/発送の希望日時	令和7年4月5日 9時~12時
配達/到着の希望日時	令和7年4月5日 14~16時
運送保険加入の委託	有・ <input 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・ <input checked="" type="checkbox"/> 無 予定作業時間 (30分程度)
取卸し作業の委託	<input type="checkbox"/> 有・ <input checked="" type="checkbox"/> 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: *****@aaa.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: *****@aaa.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: *****@aaa.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: *****@aaa.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: 028-222-176 E-MAIL: *****@aaa.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>

- 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
<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。</p>	<p>いくらで運送できますか？</p> <p>燃料費高騰のため、100万円以下だと赤字です。</p> <p>110万円で申し込みます。</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>委託(元請) → 受託(下請)</p> <p>概算額をヒアリング</p> <p>委託(元請) → 受託(下請)</p> <p>概算額を勘案し申込み</p>
<p>② 荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること。</p>	<p>荷物が通常より多くなるのですが、いつもの90万円でお願いできますか？</p> <p>トラック足りないから1台追加で下請けにださなくちゃ・・・</p> <p>いくらで運送できますか？</p> <p>ご依頼の荷物量だと、トラック1台追加する必要があるので、価格交渉させて下さい。</p> <p>確認します。</p> <p>110万円は必要です。</p> <p>荷主 → 委託(元請) → 受託(下請)</p> <p>受託(下請) → 荷主</p> <p>受託(下請) → 元請</p> <p>「荷主が提示する運賃・料金 < ①の概算額」の場合</p> <p>運賃・料金を交渉</p>
<p>③ <u>委託先の一般貨物自動車運送事業者</u>が再委託を行う場合に関し、委託先に対して、例えば「<u>二以上の段階にわたる委託（再々委託）の制限</u>」等の条件を付すこと。</p>	<p>引き受けた運送を他の事業者にも再委託する場合は、再々委託は行われなくしてください。</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>＝「<u>委託先の一般貨物自動車運送事業者</u>」</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※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

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)

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】

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。

実運送体制管理簿の作成主体について (R7.6.11公布新トラック法施行後の姿)

 : 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>



実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知フロー

(R7.6.11公布新トラック法施行後の姿)

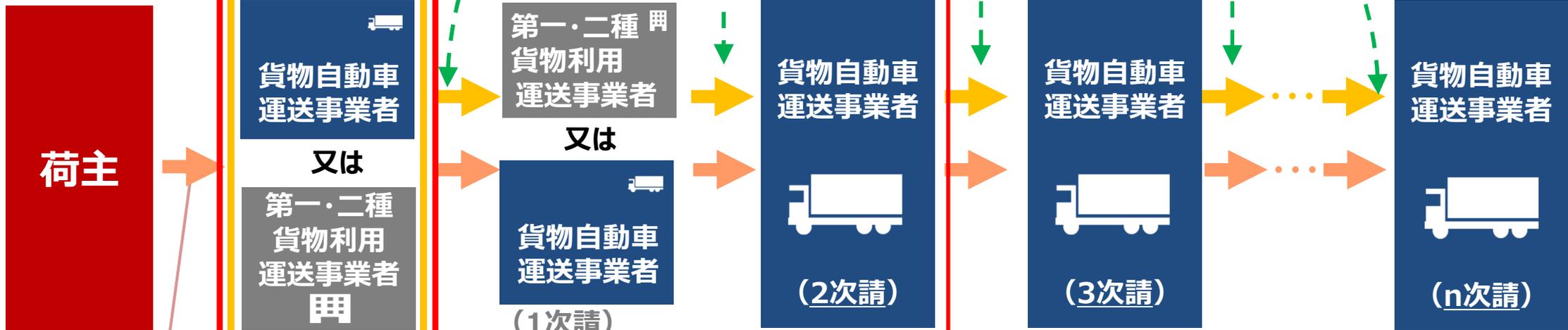
※赤字・赤枠(実線)が変更点



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

実運送体制管理簿
を作成する



真荷主

※貨物軽自動車運送事業者は除く

※貨物自動車運送事業者が実運送を行う場合

新トラック法により委託先を2次までとする努力義務

実運送なし ⇒ 元請事業者への通知なし
 ※「委託先への通知義務」はあり

実運送あり ⇒ 元請事業者への通知義務あり

「1.5トン」はこの時点で判断

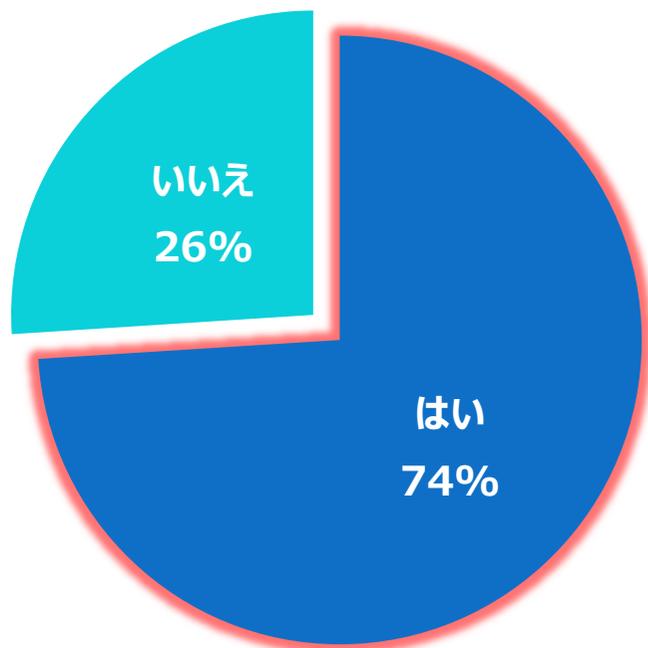
実運送事業者の名称/商号、運送区間、貨物の内容、何次請けかを伝える。

多重下請け構造について

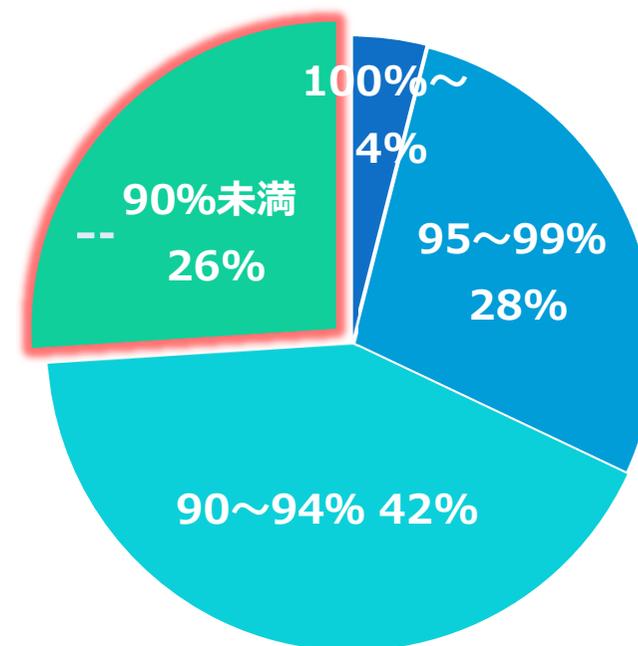
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



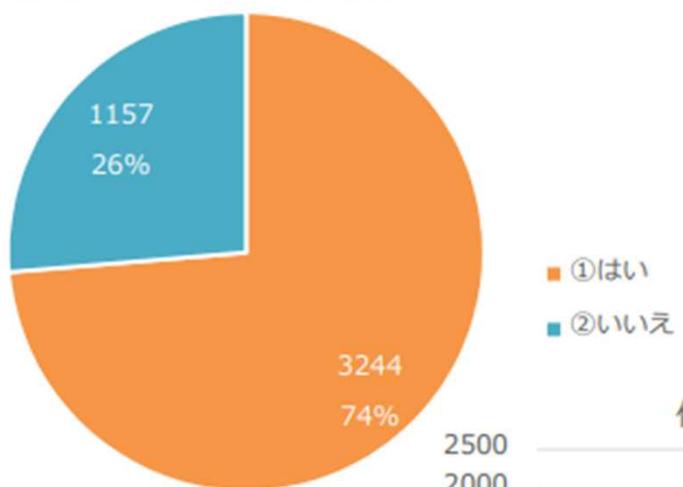
【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



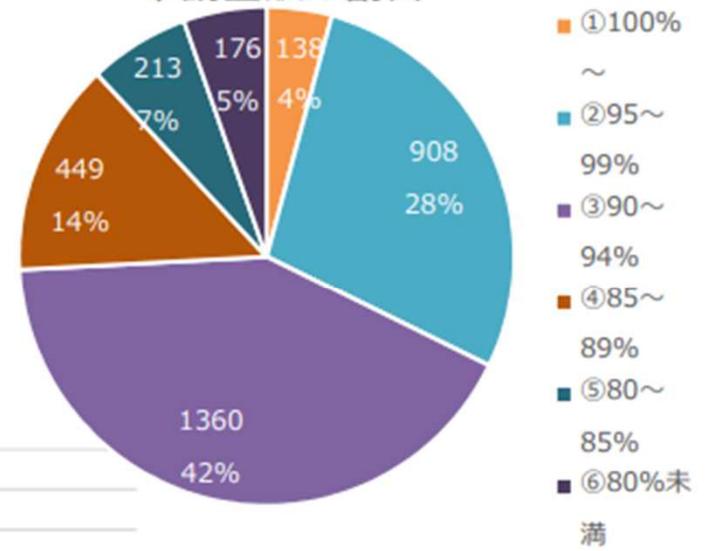
トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査に係る調査結果

- 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。

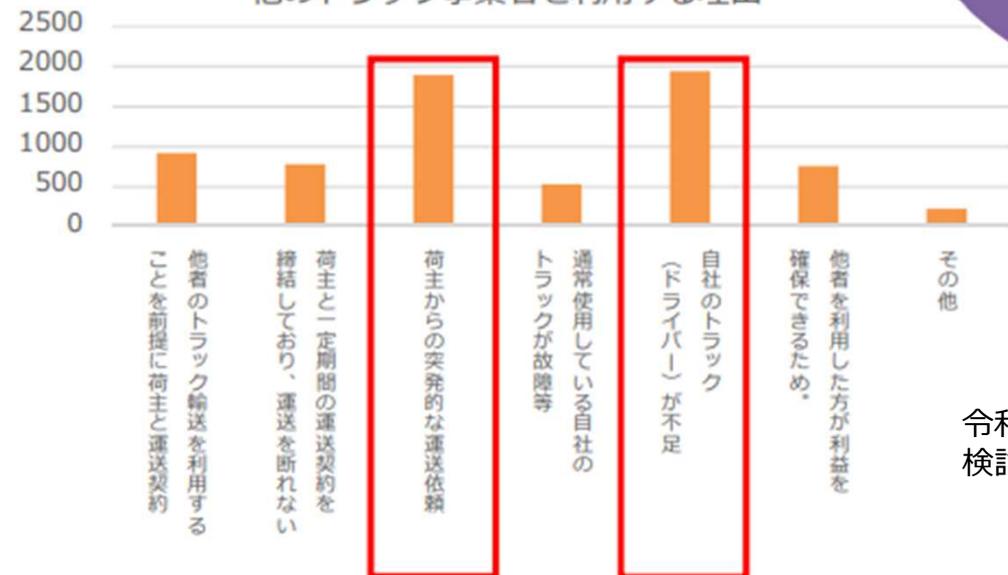
他のトラック事業者の利用



下請金額の割合



他のトラック事業者を利用する理由

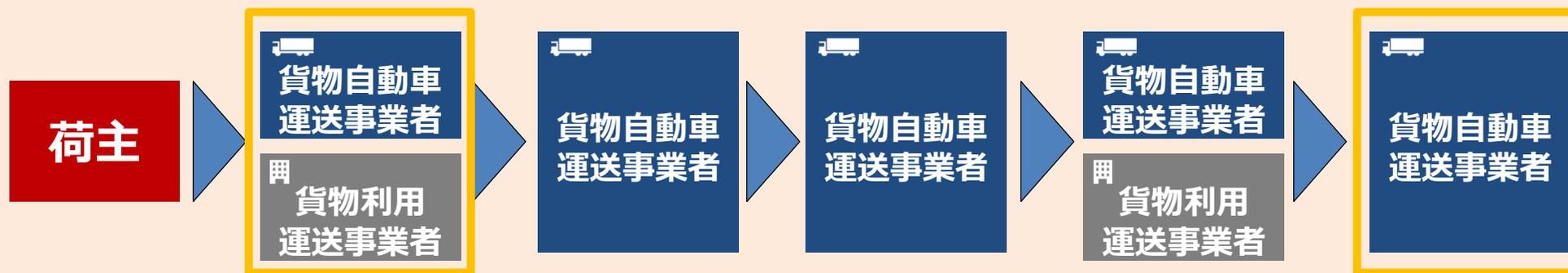


令和5年4月27日持続可能な物流の実現に向けた検討会（第9回）資料より

多重下請け構造は自然発生する (Gメンの視点)

委託先を探す時間でリードタイムが失われ、数度の手数料収受で運賃が失われる。
 一方で実態が把握しづらいことから、実運送体制管理簿作成義務化により、把握→是正する必要がある。

一般的なケース【身近な関係の連鎖】



1重目	(真荷主)	(元請)	(下請)1次請	2次請	3次請	4次請
2重目		(依頼主)	(元請)	(下請)		
3重目			(依頼主)	(元請)	(下請)	
4重目				(依頼主)	(元請)	(下請)

※1 元請から見て上流と下流の2社の関係が連鎖することで多重化構造が発生。

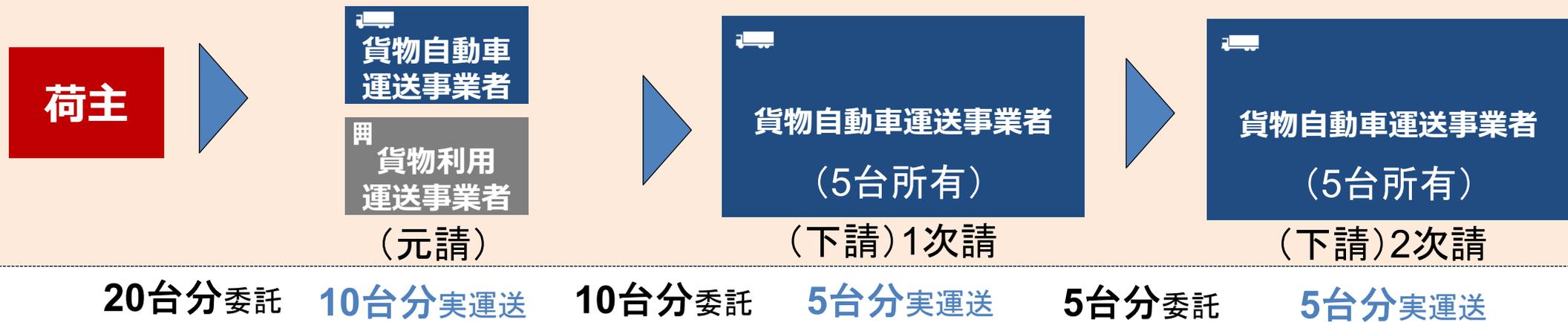
「需要の急遽増加」、「自社輸送力の低下」以外にも、「自社輸送力以上の受注」、「専門外分野の輸送の受注」といった背景のほか、「実運送をリスク」と捉えそれを避けるため外注する場合も。

※2 2重目以降は(元請)とある事業者の主観のため、「元請」「下請」の定義は法定と異なる。

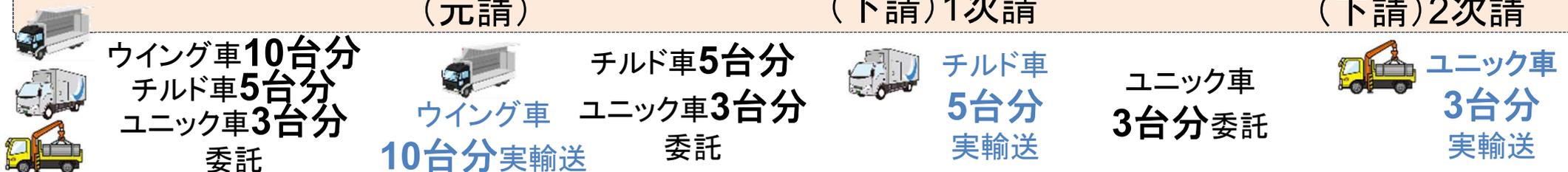
多重下請け構造は自然発生する (Gメンの視点)

会社の成長に向けて、荷主・元請から信用を得、次の受注につなげるため、又は責任感から、積極的に自社輸送力以上、専門外分野の輸送の受注の案件を積極的に受注し、他社の運送を利用して対応。

(理由①) 自社輸送力以上の受注 (輸送量)

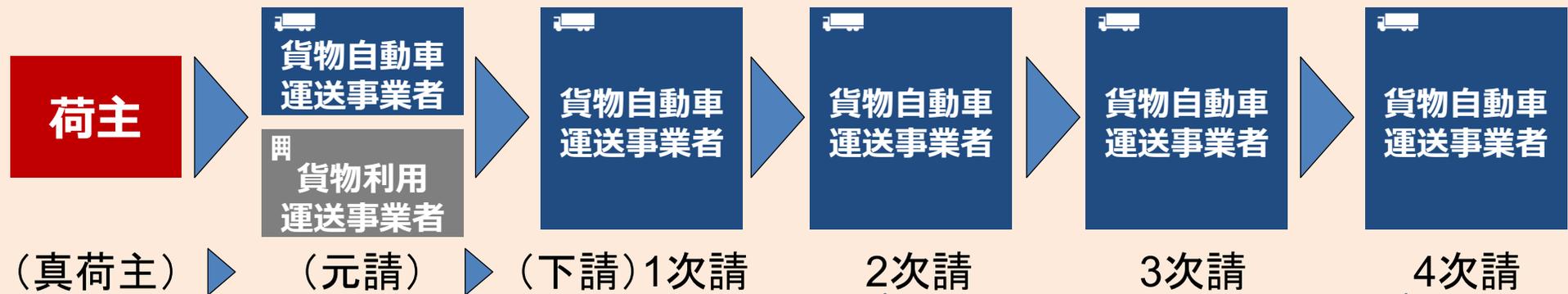


(理由②) 専門外分野の輸送の受注 (輸送量)



多重下請け構造は自然発生する (Gメンの視点)

(理由③) 実運送回避 (遅延・片荷等による賠償、コスト、事故リスクを避けたい。)



100万で委託

90万で委託

1重目

2重目

3重目

4重目

80万でどう?

70万でどう?

60万でどう?

50万じゃどこも
請けてくれない。
仕方ないから
実運送するか。

- ※ 運賃は数万から数十万。延着の場合は受取拒否で運賃収受できない場合も。
 更に、片荷や事故で貨物に損害が生じた場合は、数十万から数千万の損失を被ることも。
 「多重下請構造が発生するのは、トラック運送が、割りの合わない商売だから、電話ひとつで仕事を回し
 マージンが取れるならそっちの方が効率が良いからではないか。」(トラックドライバーからのコメント)

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

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には関係ありません。
なお、実重量が把握できない場合は、容積換算重量にて判断いただくことも差し支えありません。

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

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。

中小受託取引適正化法(旧下請法)について

改正の主なポイント

【用語の見直し】「下請事業者」→「**中小受託事業者**」、「**親事業者**」→「**委託事業者**」等に改める。

【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、一方的な代金の額の決定を禁止。

(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(電子記録債権・ファクタリング)も併せて禁止。



【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。



【下請法適用基準例】

	委託	中小受託
現行	資本金3億円超	資本金3億円以下(個人を含む。)
	資本金1千万円超3億円以下	資本金1千万円以下(個人を含む。)
改正法 基準追加	従業員300人超	従業員300人以下(個人を含む。)

【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。



トラック・物流Gメン(国土交通省)の役割に改正法に基づく指導・助言が追加。
トラック・物流Gメンへの情報提供を理由にした転注・減注等報復措置を改正法で禁止。

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

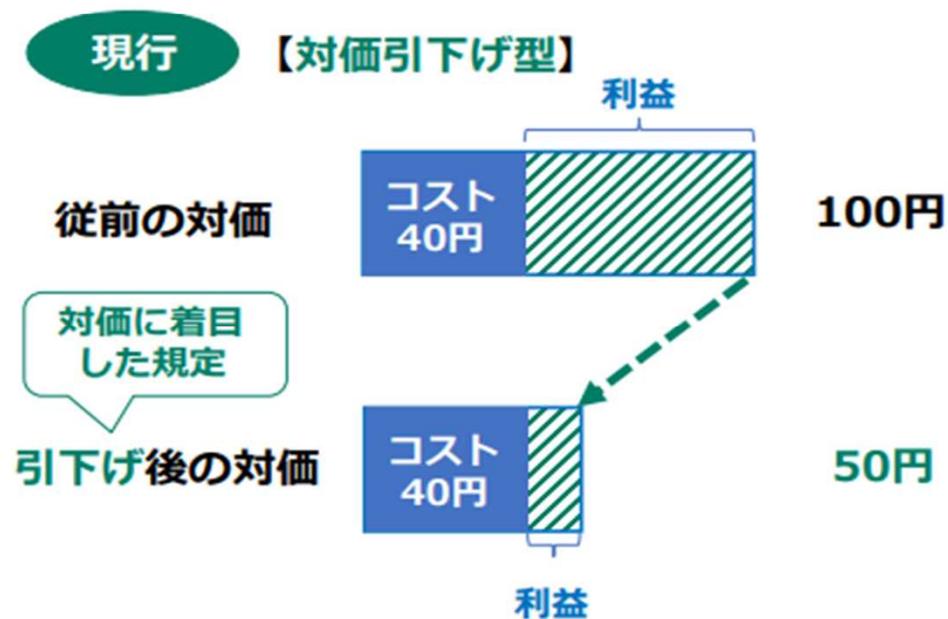
① 協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【新第5条第2項第4号関係】

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つたにもかかわらず、協議に応じなかったり、委託事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方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



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】

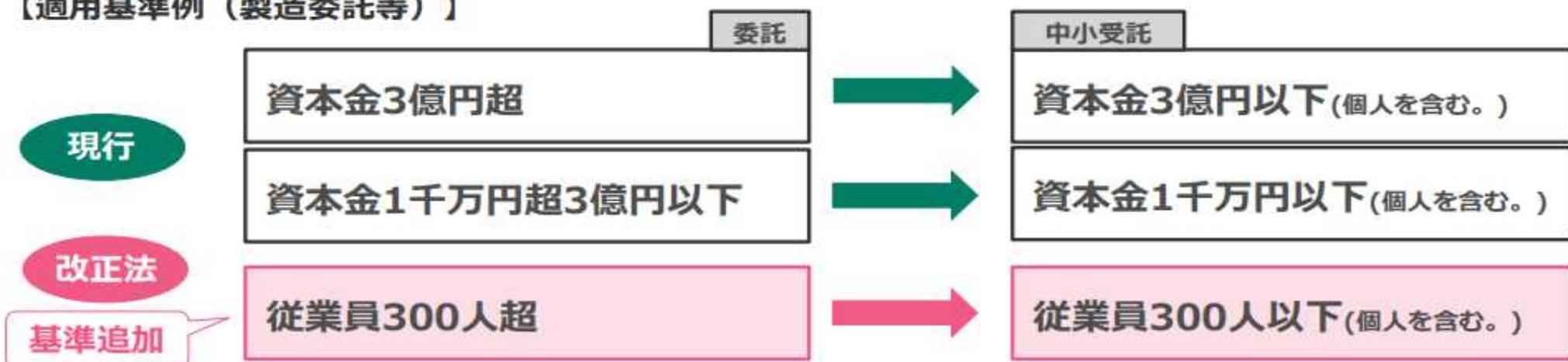
改正理由

- 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

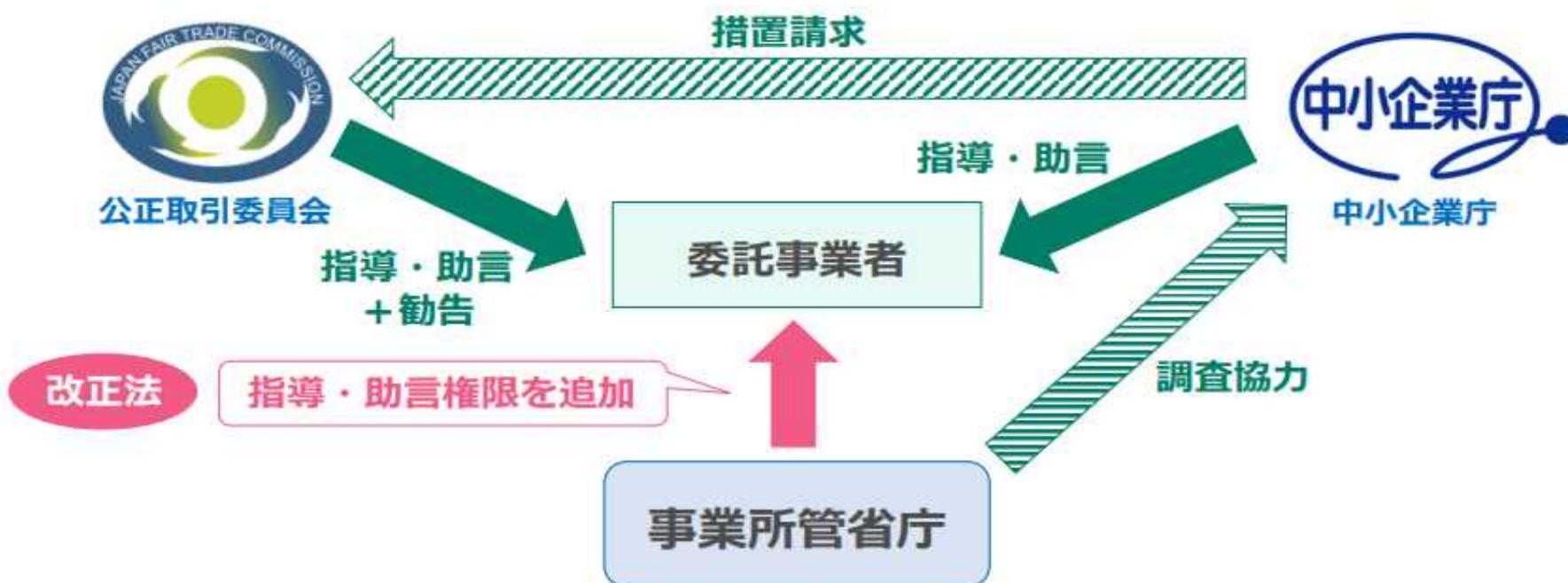
⑤ 面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

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

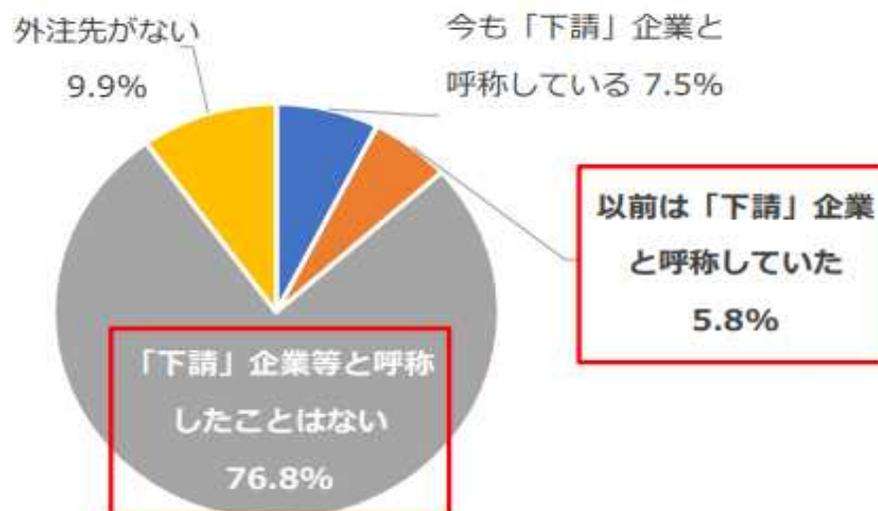
- 本法における「下請」という用語は、**発注者と受注者が対等な関係ではないという語感**を与えらるゝとの指摘がある。
- 時代の変化に伴い、**発注者である大企業の側でも「下請」という用語は使われなくなっている**。

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】

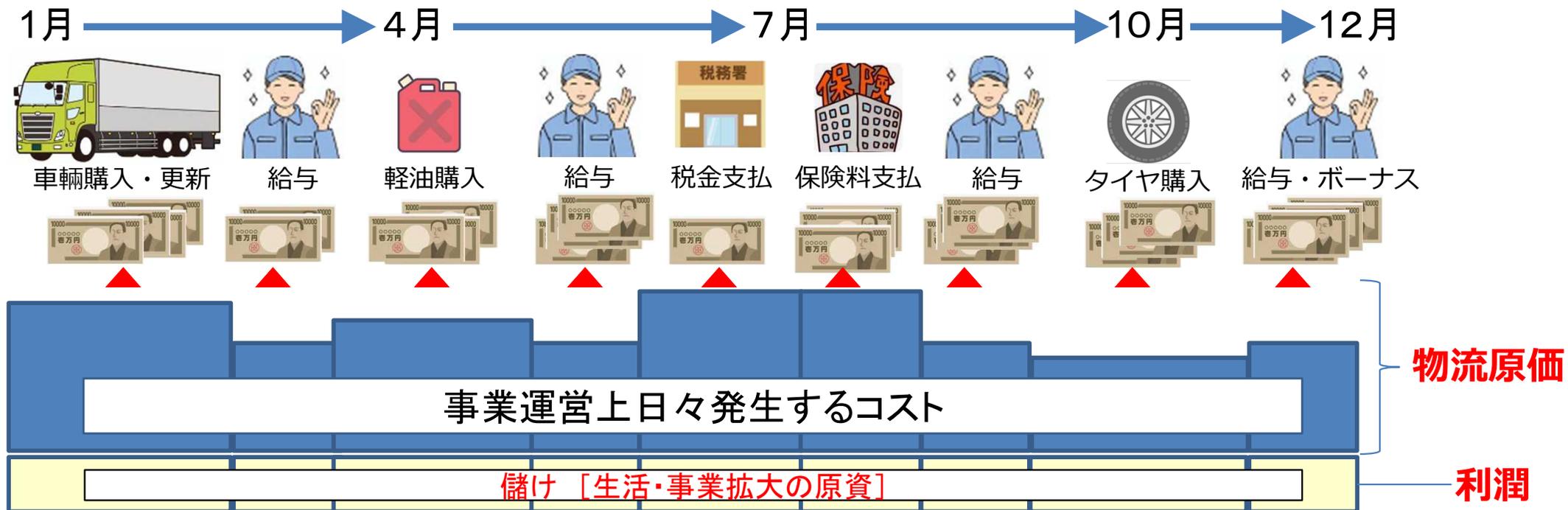


(出所) 中小企業庁・公正取引委員会「下請取引等の実態に係るアンケート調査」

運送原価・標準的運賃

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)

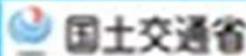


運送依頼と売り上げ

VIIA? 健全な事業継続の為には (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。



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します。

- ステップ 1** 運送事業に関する損益計算書を作成します。
(運送事業のみの場合は会社の決算書が該当)
- 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。
- ステップ 3** 車両に結付く費用（車両費、保険、運行三費[※]、運転者人件費）を割付けます。結付かない間接費は一定の基準により車両に配分します。
※燃料油費、修理費、タイヤ・チューブ費
→5-1~5-7、参照
- ステップ 4** 走行距離や運送時間を結ばえ、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
- 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します。必要に応じて契約別の計算も行います。
→5-9、参照

13



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。

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	○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

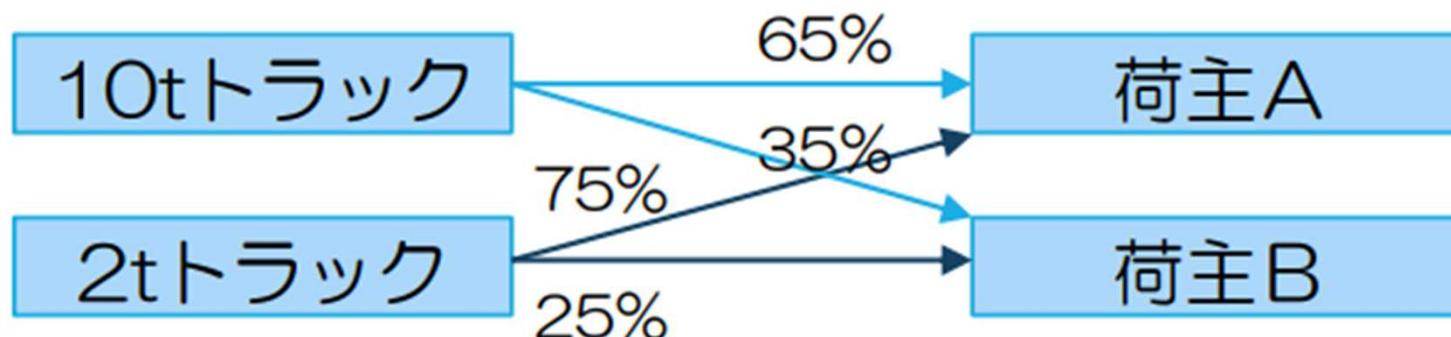
運行ルート別の原価計算

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。

- 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セラス）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】

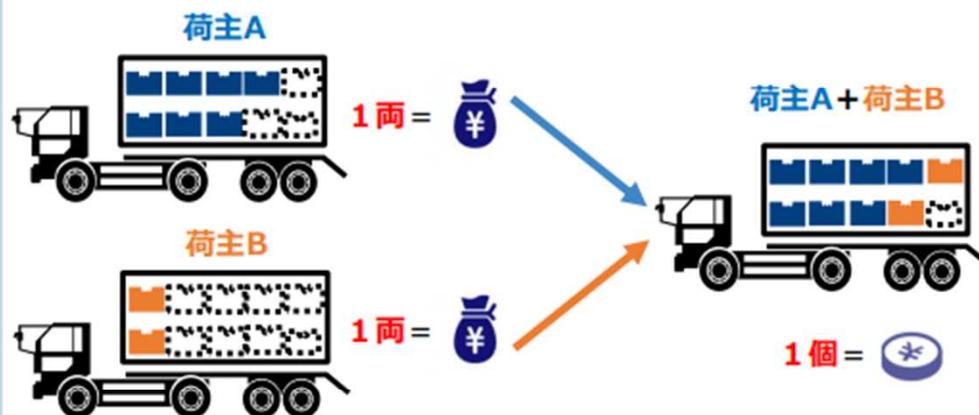
<契約条件の明確化>

- 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)

 $\times (1 + \text{利益率})$

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

$$\div \{ \text{最大積載個数or重量} \times \text{基準積載率} (\text{〇〇}\%) \}$$

$$= \text{1個又は1重量あたり運賃}$$

(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



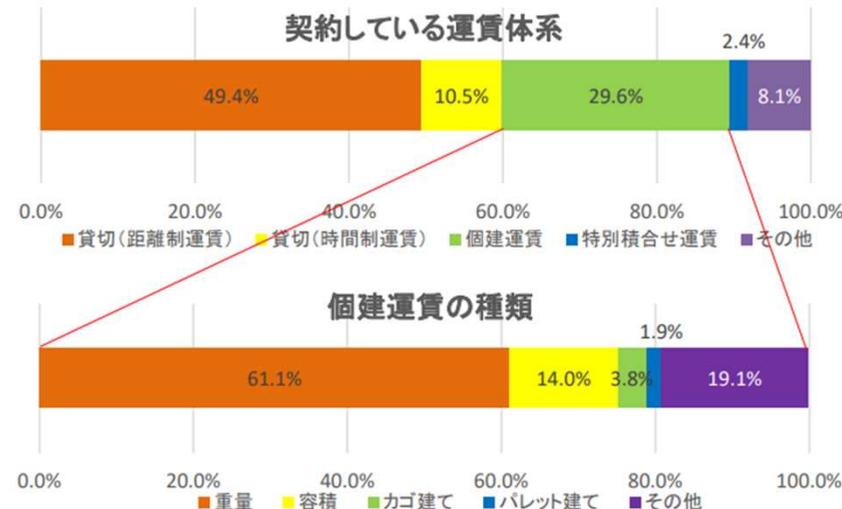
1両あたりの運賃=100,000円

○個建運賃の場合



1両あたりの運賃=112,500円 (+12,500円)

$$\begin{aligned} & (\text{貸切運賃}) \div [(\text{最大積載可能個数}) \times (\text{基準積載率})] \\ & = 100,000円 \div (10個 \times 80\%) \\ & \Rightarrow 12,500円 (\text{個建運賃}) \end{aligned}$$



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

車種別 時間	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

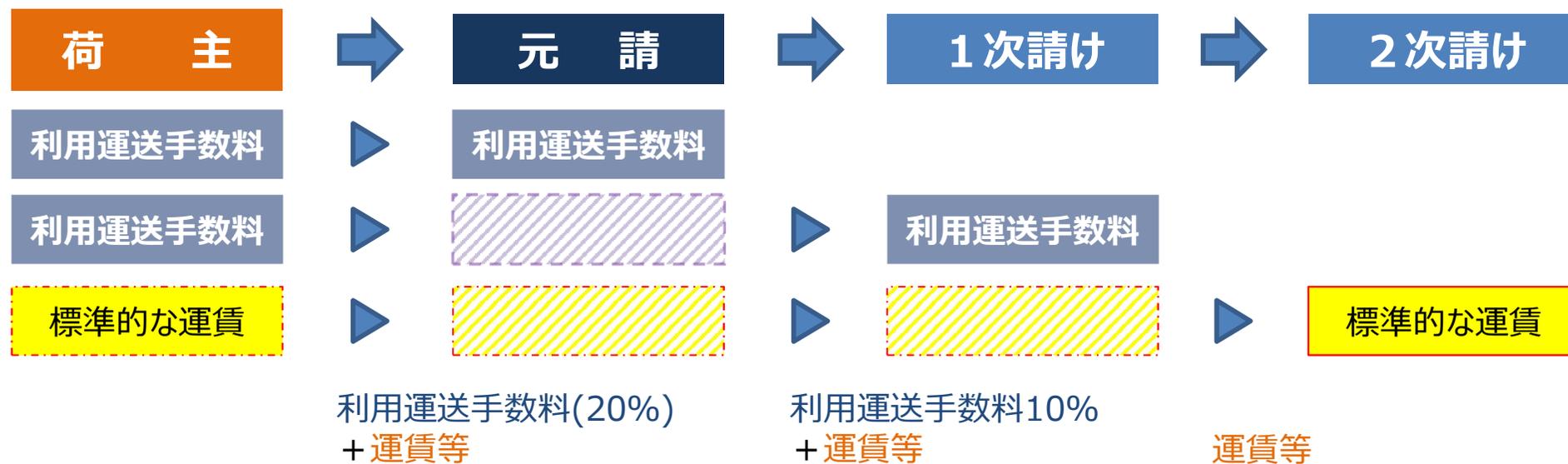
車種別 時間／内容	小型車 (2 tクラス)	中型車 (4 tクラス)	大型車 (10 tクラス)	トレーラー (20 tクラス)	
30分までごとに発生する金額	フォークリフト 又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
Ⅴに定める待機時間料の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト 又はトラック搭載型クレーンを使用した場合	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520円	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**運賃と別に収受**
 - ・実運送事業者の手配までに要した回数について収受
- ⇒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

… 運賃とは別に収受

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	34,740	41,760	55,200	70,430
	基礎走行キロ 小型車は100km 小型車以外のもの 130km				
加算額	4時間制	20,840	25,060	33,120	42,260
	基礎走行キロ 小型車は50km 小型車以外のもの 60km				
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。

【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

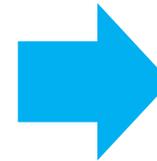
【変動費】

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	

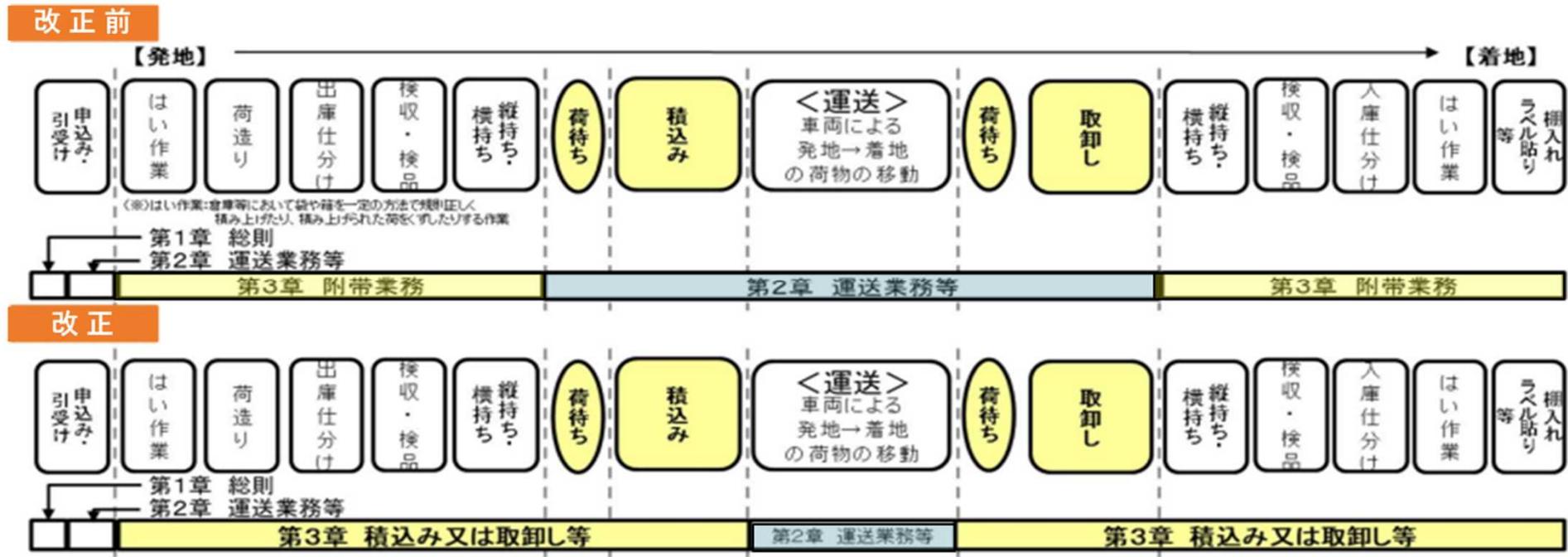
標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

(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

適正に收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・取卸料を收受する旨を明記（第61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



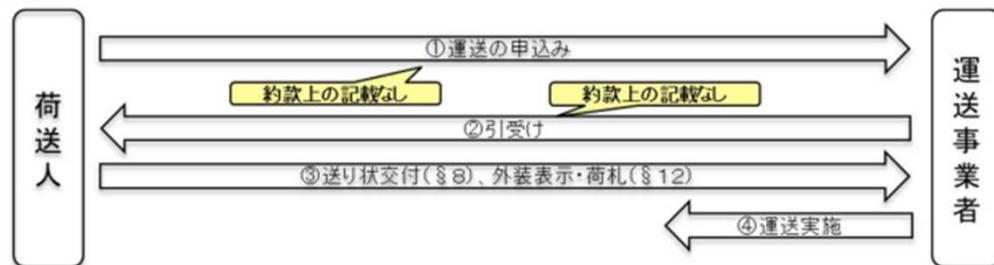
出典: 国土交通省「トラック輸送における多量下積構造についての実態把握調査」

【参考】契約内容が書面化・電子化の場合の記載内容と程度

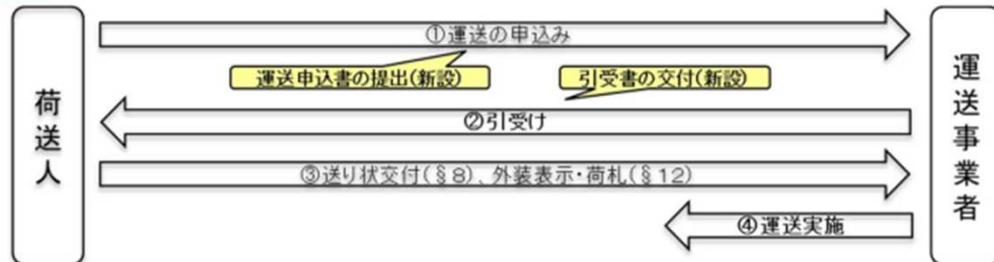
- 個々の案件の運送条件や契約に含まれる業務内容を**明確化** (第6条、第7条)

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

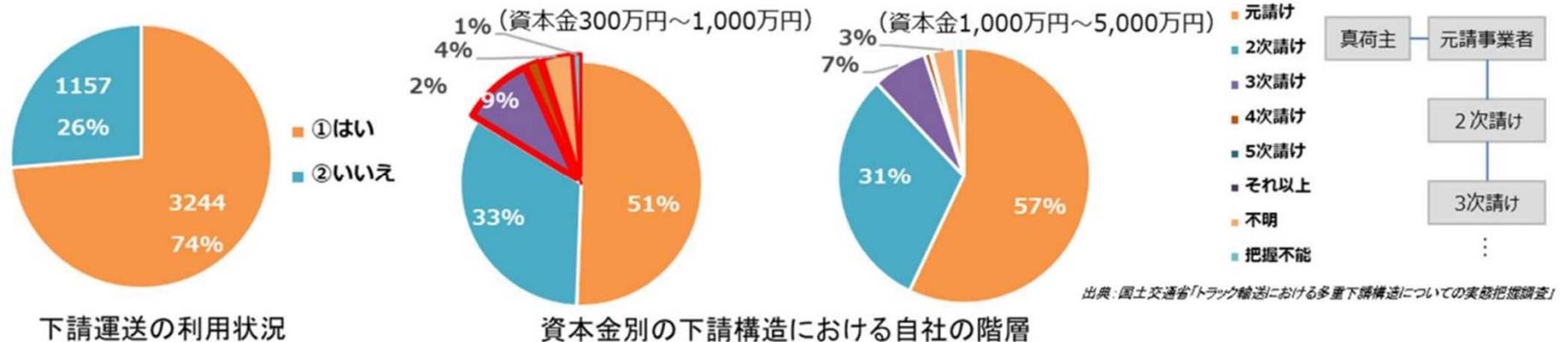


標準運送約款改正関係(主な改正ポイント)

(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



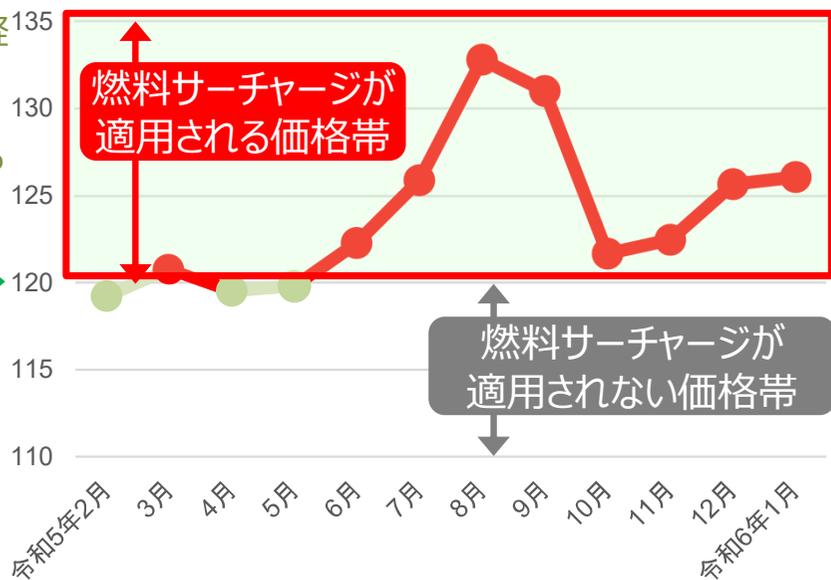
標準的な運賃 燃料サーチャージ計算例

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

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

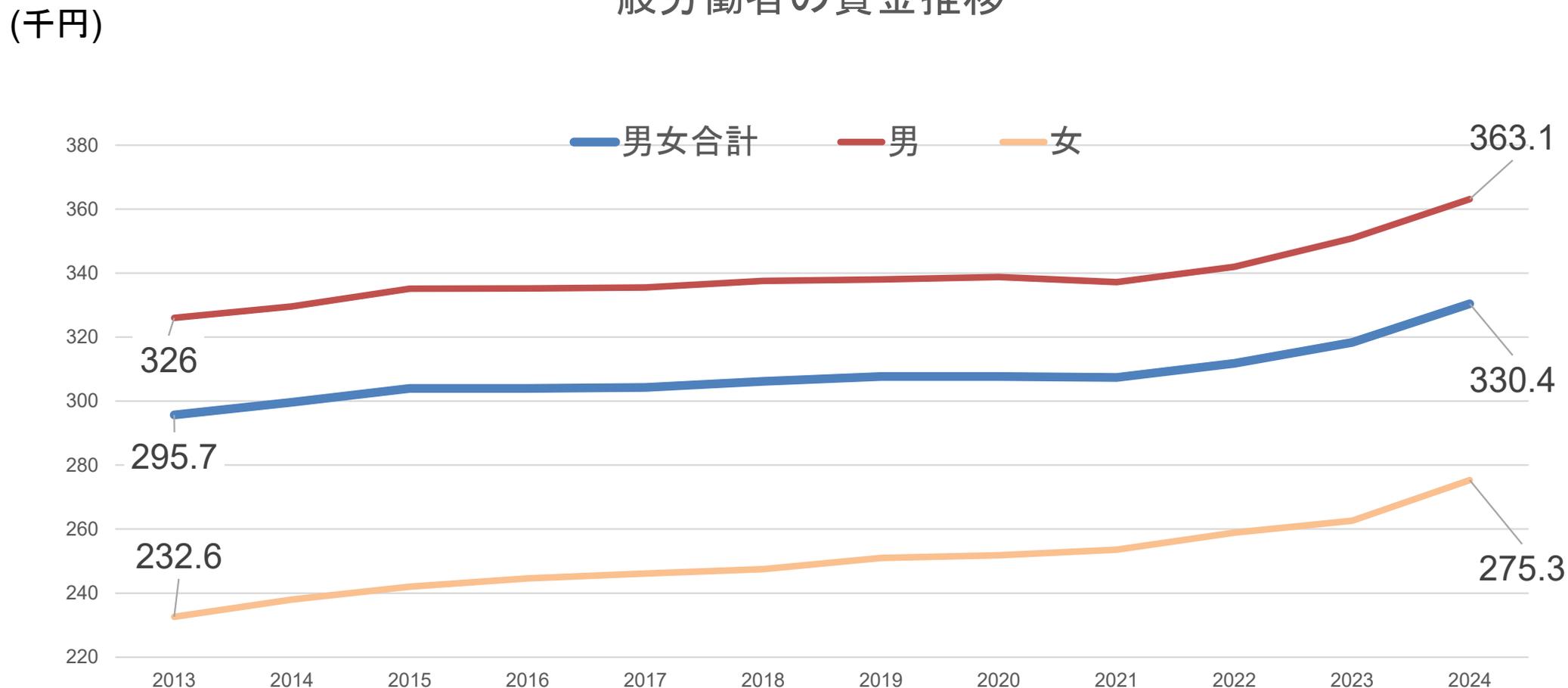
新標準的な運賃による軽油基準額120円/ℓそれを上回る場合燃料サーチャージ必要 →



関係指標（月あたり賃金の推移）

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。

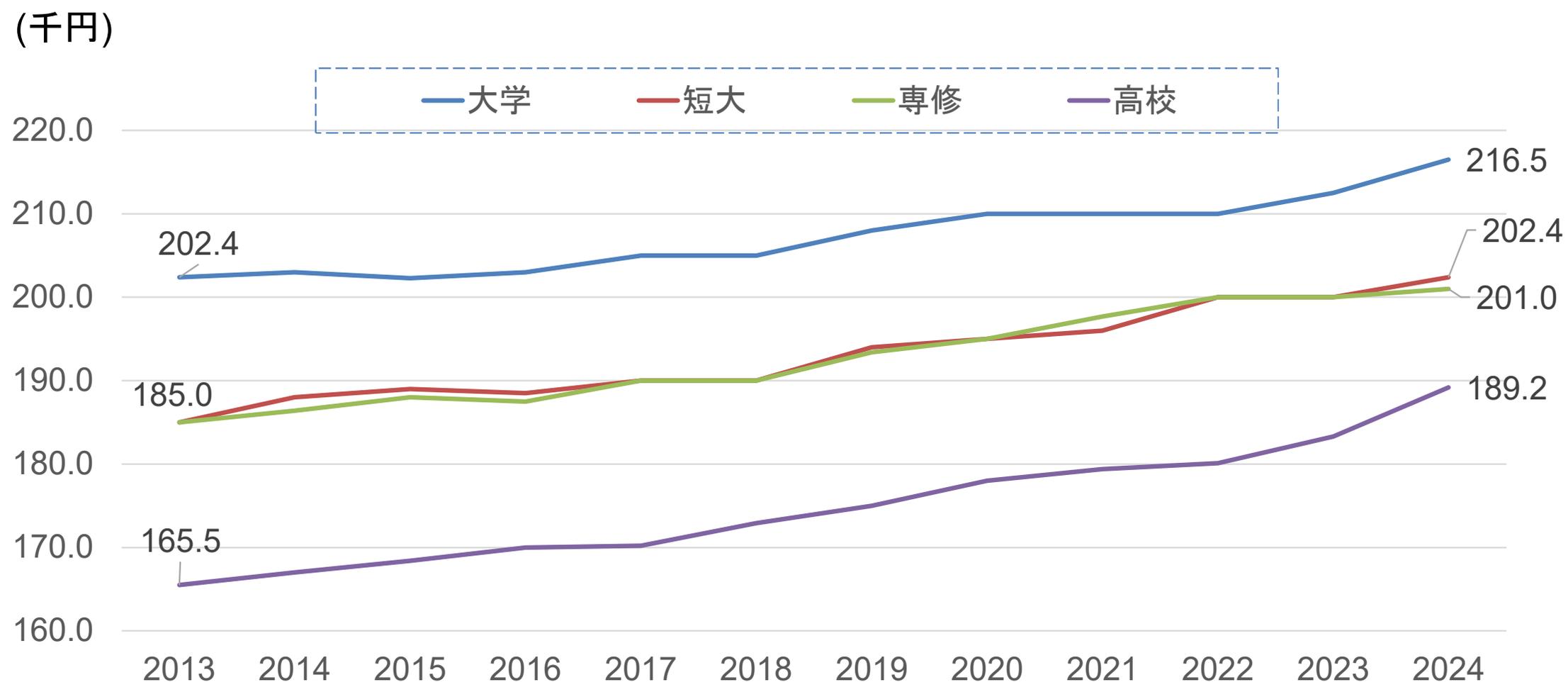
一般労働者の賃金推移



厚生労働省 令和6年賃金構造基本統計調査より

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。

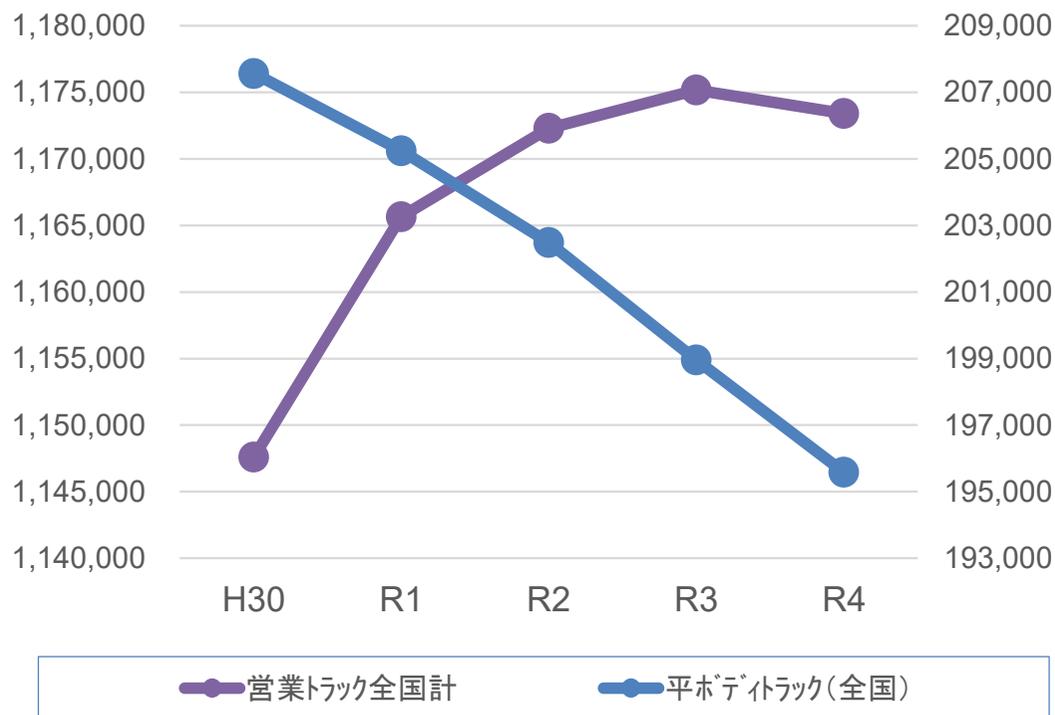


厚生労働省 令和6年3月 新規学校卒業者の求人初任給調査結果より

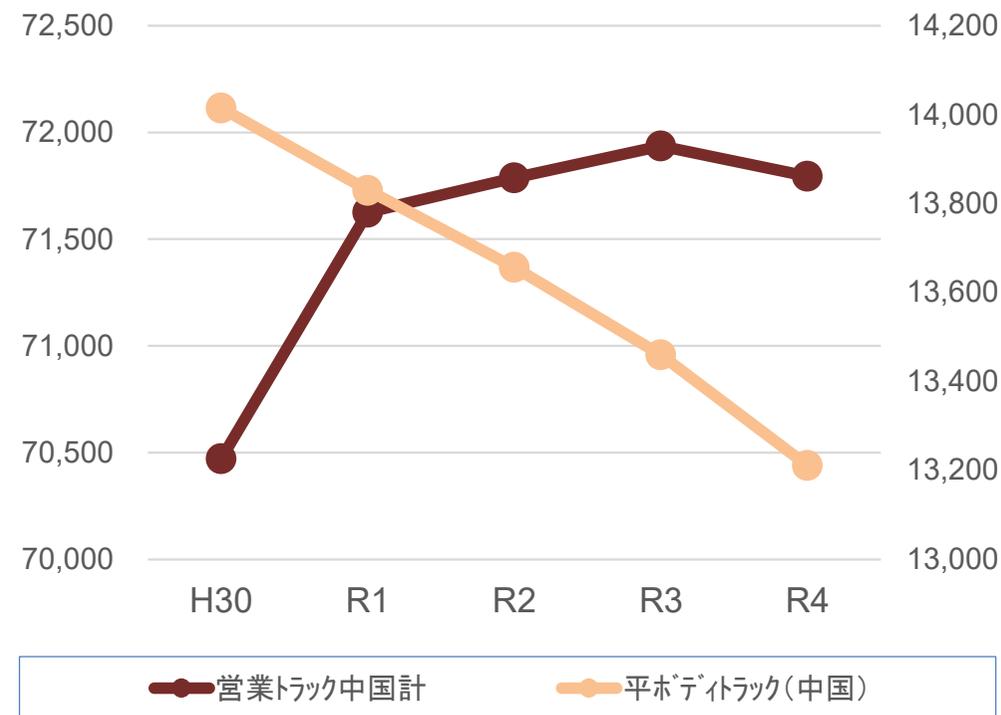
関係指標 (トラック車両台数推移)

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)

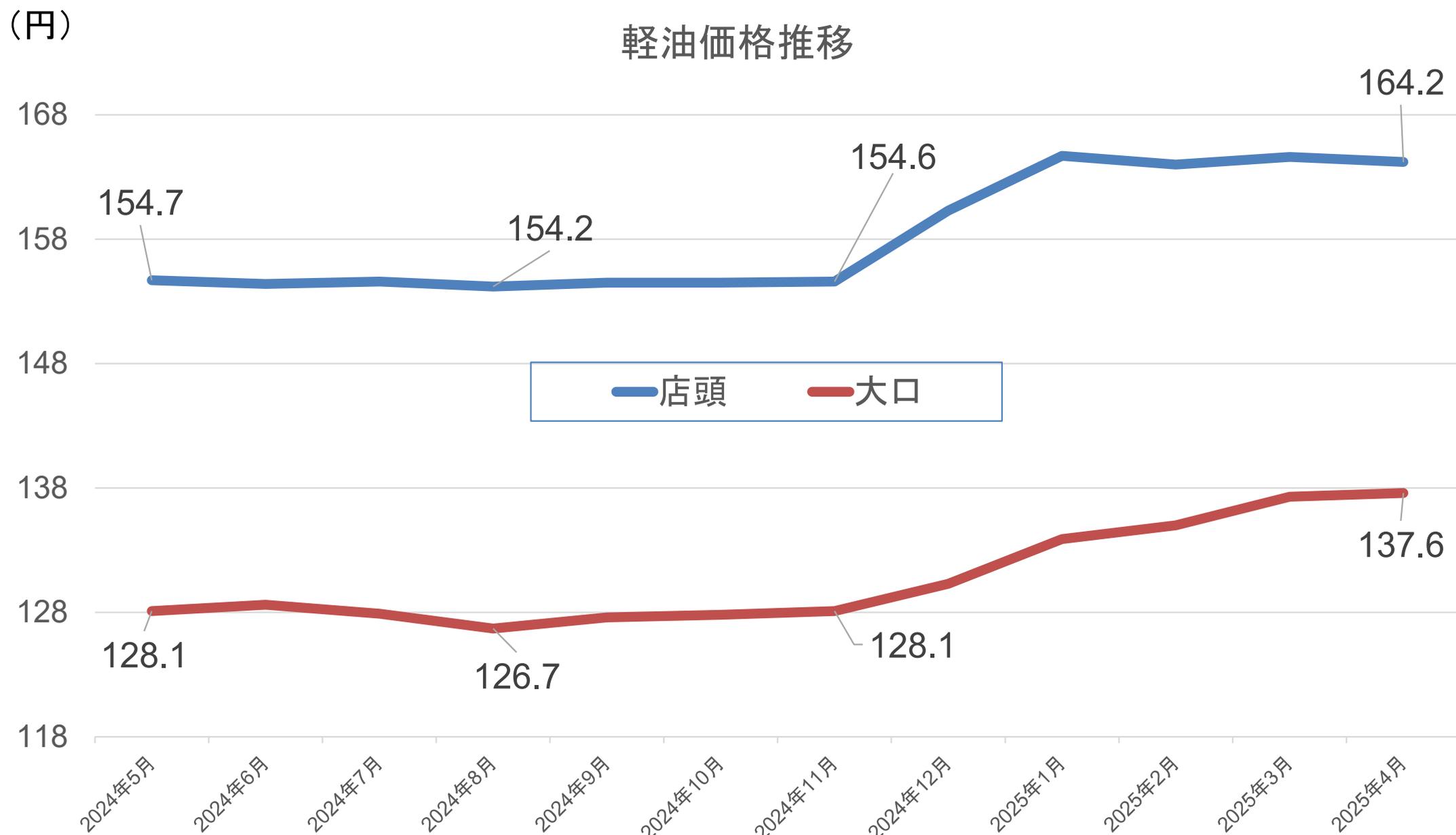


トラック台数推移(中国)



	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])



・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。

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1)	荷主数	割合	
	303名	46.9%	
製造業 (大分類)	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乗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、検品及び梱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）

悪質なトラック運送事業者対策について



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

- 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
 - (ア) 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。)
 - (イ) 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!

