

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10月27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 物流関係者からの情報提供

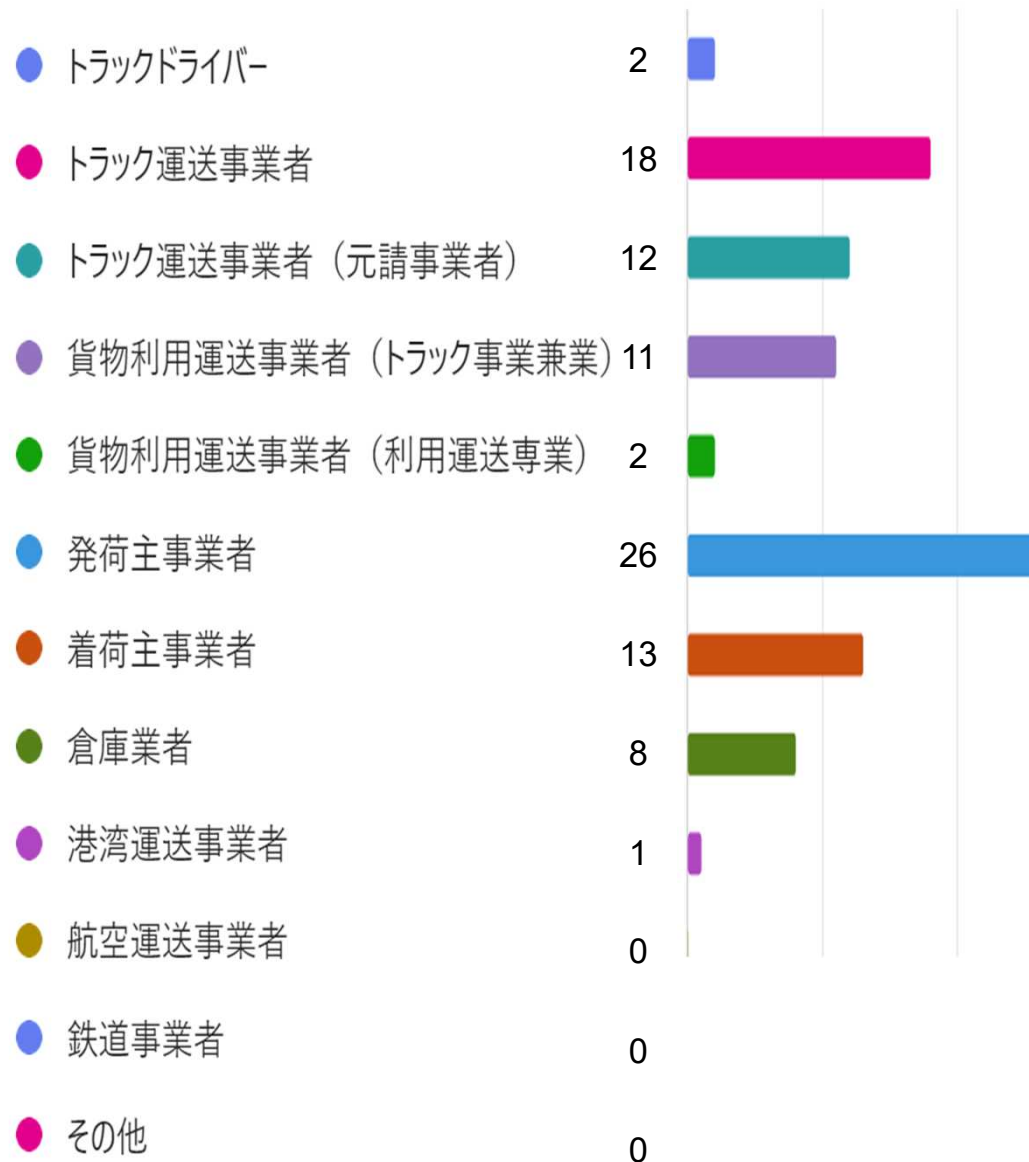
「自動車運送業分野 特定技能試験 働きやすい職場認証制度」

一般財団法人日本海事協会

⑥ 参考資料

事前アンケート結果①（全参加者）

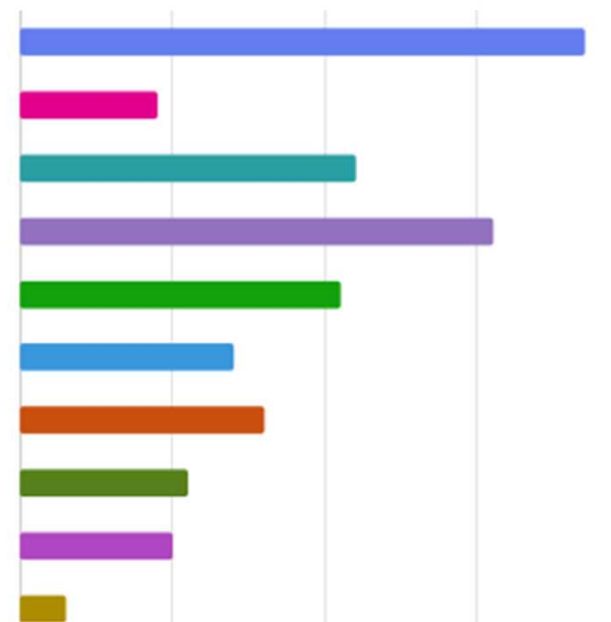
回答者種別



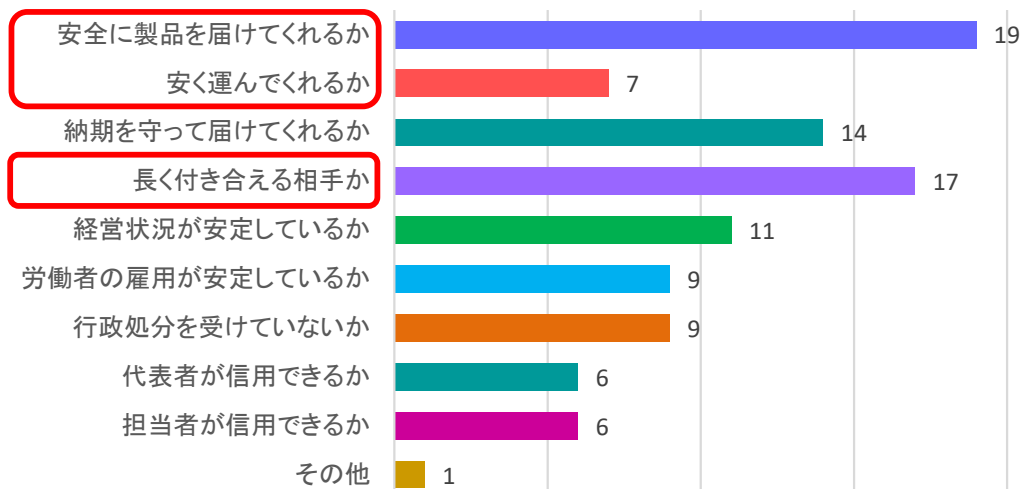
説明会、興味のあるテーマ



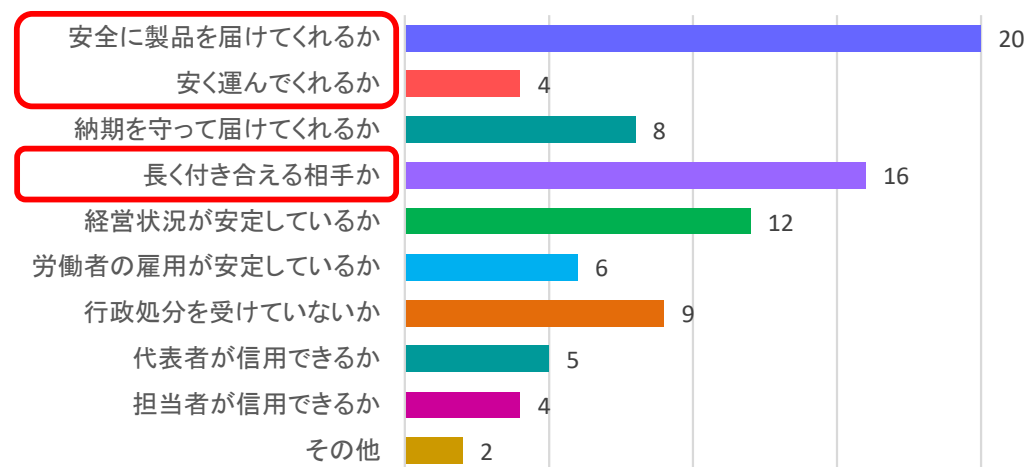
物流パートナー選定の重要項目



内訳（荷主）

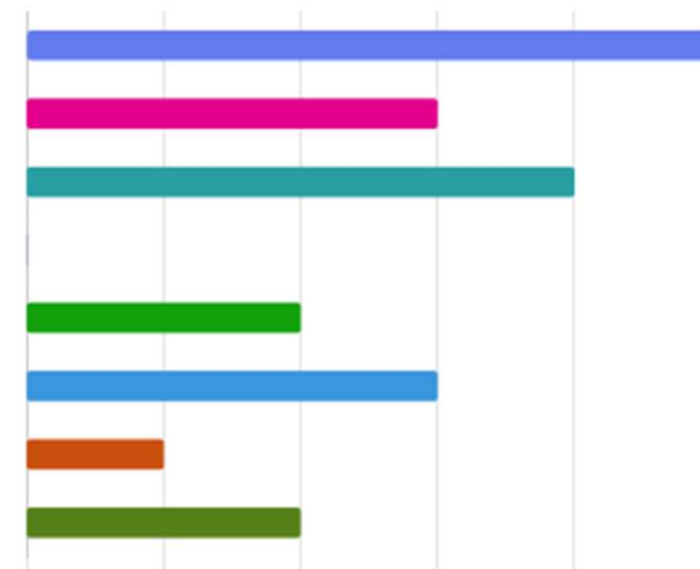
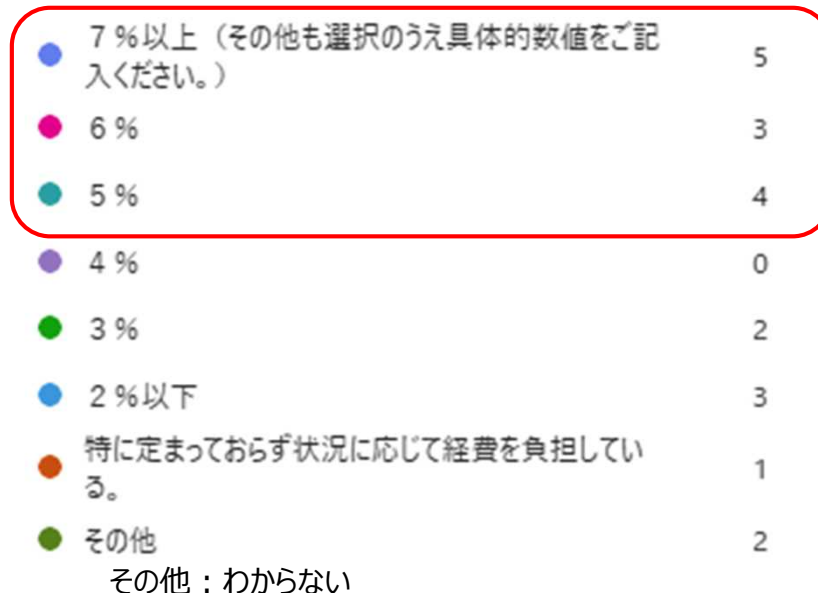


内訳（物流事業者）

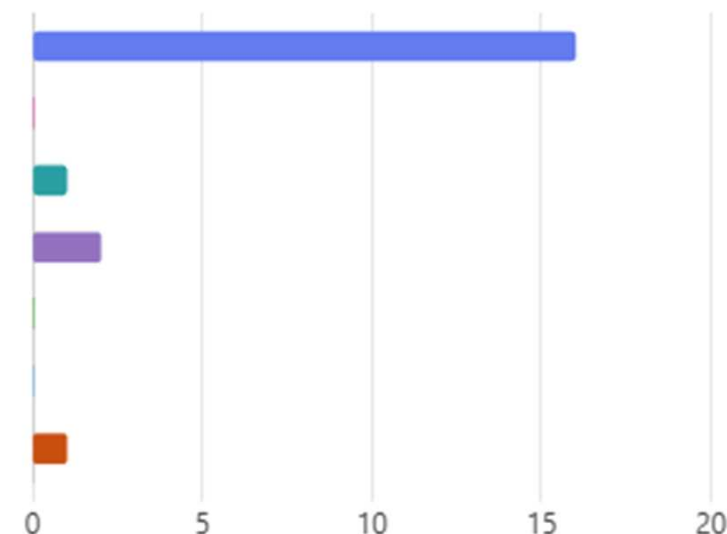
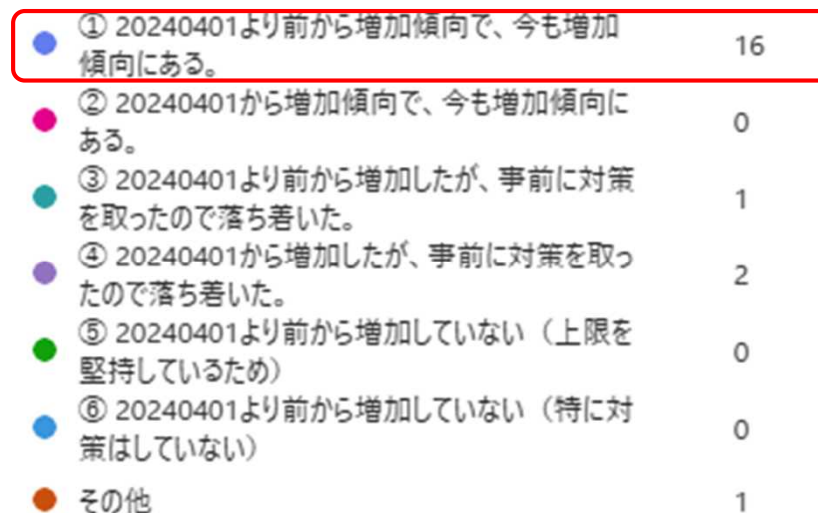


事前アンケート結果⑥（荷主）

現在、売上高に対する物流費の割合はどの程度ですか

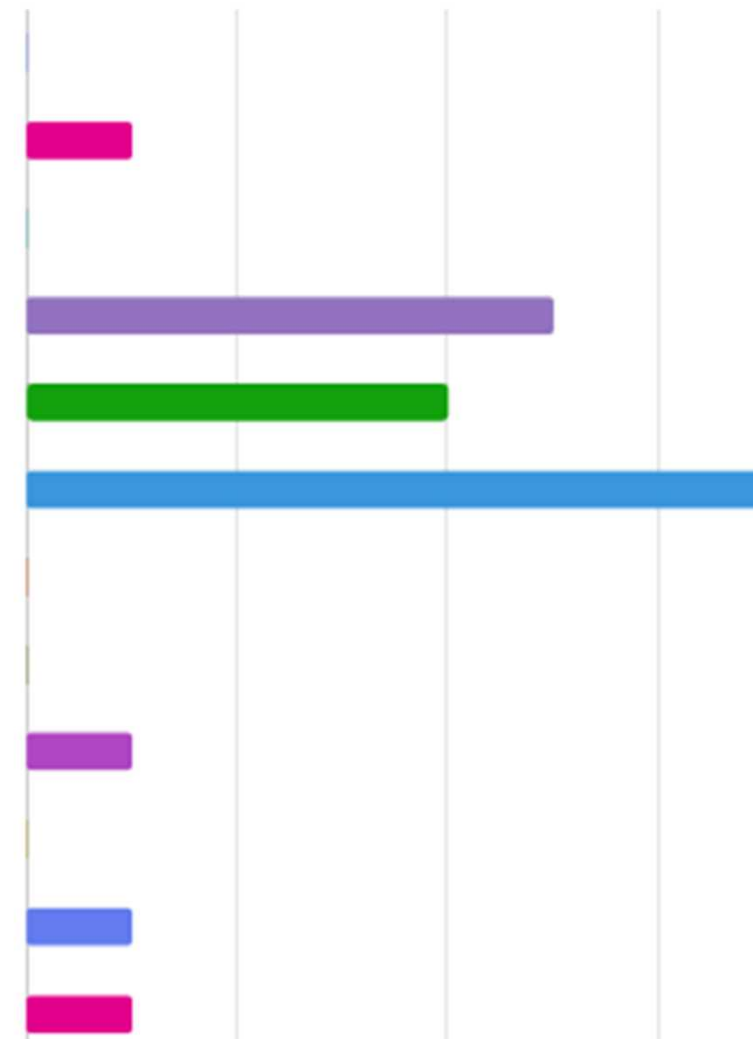


売上高に占める物流費の割合は以前(20240401時点、又はそれ以前)よりも増加していますか。



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。

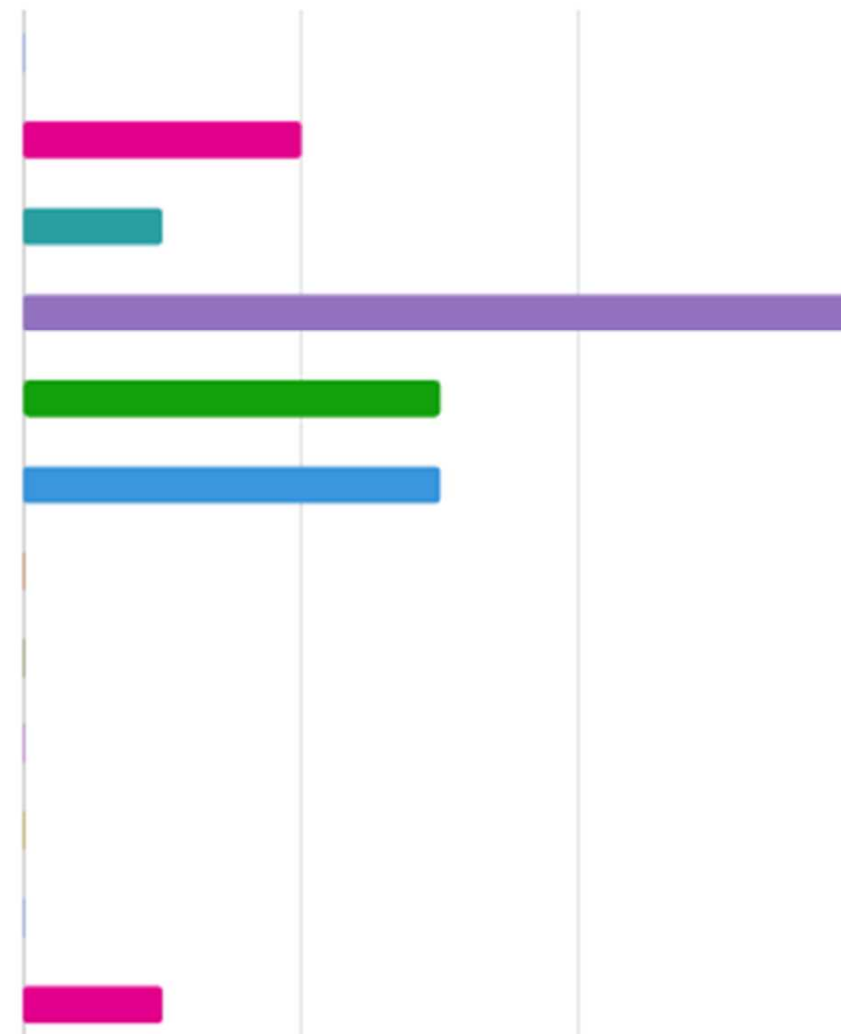
● 標準的運賃の水準以上	0
● 標準的運賃と同等程度	1
● 標準的運賃の 9 割程度	0
● 標準的運賃の 8 割程度	5
● 標準的運賃の 7 割程度	4
● 標準的運賃の 6 割程度	7
● 標準的運賃の 5 割程度	0
● 標準的運賃の 4 割程度	0
● 標準的運賃の 3 割程度	1
● 標準的運賃の 2 割程度	0
● 標準的運賃の 1 割程度	1
● 標準的運賃の計算の仕方が分からない	1



トラック事業者以外の物流事業者の皆様にお聞きます。

現在収受できている運賃・料金水準は、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	0
● 適正運賃・料金水準程度	2
● 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	3
● 適正運賃・料金の6割程度	3
● 適正運賃・料金の5割程度	0
● 適正運賃・料金の4割程度	0
● 適正運賃・料金の3割程度	0
● 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・料金水準が分からない。	1



- 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 物流関係者からの情報提供
「自動車運送業分野 特定技能試験 働きやすい職場認証制度」
一般財団法人日本海事協会
- ⑥ 参考資料

事前にいただいた問題意識等

トラック運送事業者の皆さんから

- ・乗務員不足への対応 **外国人技能実習生の充実**
- ・大手量販店の物流部が商品の配送料金を著しく下げている。
- ・大・労働時間について。荷主に運送現場の実態を可視化し、労働時間への理解と協力を促す。
- ・配送場所が、東京都、近郊に集中している為交通渋滞が頻繁に起こり、拘束時間が多くなる。

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**すべてのステークホルダーが連携して、現状を真摯に受け止め対応すべき。**
- ・競争のある市場では1社だけで見直すことは難しいと考える。**業界・団体全体で考える必要がある**、そのためには**業界・団体のガイドラインが重要**です。ガイドラインの作成についてはトラックGメンに積極的に関与いただき、物流ファーストの考え方で進めていただきたい。
- ・大手メーカー受注をしている**工場荷主への運賃交渉は難航**。特定事業・物流統括管理者による、下請け部品メーカーの流通監督

発荷主の皆さんから

- ・建設業、自動車産業などの**裾野の広い最終顧客の物流に対する理解がたりない**。当日受注当日出荷、翌日着、JITが当たり前の風習が治らない。**最低中1日配送を目指していく**。
- ・缶の凹みなど**受取拒否事案が厳しく、多くなっており再配達による負荷が大きくなっている**。容器が缶、中身が液体で漏洩がない等中身に問題のないものは、容器に多少の凹みがあっても荷受してもらうこと、理由のない受取拒否には再配達手数料支払義務等、行政より指導して欲しい。
- ・**トラック事業者の集約**

事前にいただいた問題意識等

着荷主の皆さんから

- ・システム及び荷主及び物流事業者の連携

利用運送事業者の皆さんから

- ・ドライバー人手不足に関して政府の力が必要と考えます。
- ・①適正原価を把握し管理する力。②その情報をもとに、荷主に対し、運賃値上交渉をするコミュニケーション力。③社内における「安全衛生」の一層のレベルアップ（リスクアセスメントの高度化）。
- ④同業他社との適切な情報交換網の確保。⑤若い乗務員の確保と教育体制のレベルアップ。
- ・荷積、荷下ろしに伴う待機時間の解消、**運賃以外付帯作業賃金の適正化**。
- ・着荷主の意識改善、問題意識の共有

倉庫事業者の皆さんから

- ・官民一体となった主体的な取り組み
- ・荷主企業の理解と行動

その他の皆さんから

- ・**発荷事業者と着荷事業者双方の問題解決に向けた意見交換会などの場が必要**と感じる。個別対応の場合、どうしても立場の優位性が発生し、問題解決の道筋をゆがめてしまうくらいがあるため、**中立な立場の方が介在し双方忌憚のない意見交換が出来ることが望ましい**。

- 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 物流関係者からの情報提供
「自動車運送業分野 特定技能試験 働きやすい職場認証制度」
一般財団法人日本海事協会
- ⑥ 参考資料

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年9月21日～10月20日 ※順不同

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
海事分野における脱炭素化促進事業(うちLNG・メタノール燃料システム等の導入支援事業)の公募について https://www.env.go.jp/air/car/maritime_sector/post/R7_01.html	R7.10.14	環境省	
(令和7年10月6日)中部運輸局・北陸信越運輸局・公正取引委員会中部事務所が合同でトラックドライバーへの聴き取り調査及び改正下請法の周知啓発を実施します！ https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/oct/251006_chubu.html	R7.10.6	国土交通省 公正取引委員会	
11月は「過労死等防止啓発月間」です https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_64204.html	R7.10.3	厚生労働省	
「(令和7年10月2日)「トラックの日」に合わせてトラックドライバーへのヒアリングと改正下請法の周知啓発を実施します！ https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/oct/251002_chubu.html	R7.10.2	国土交通省 公正取引委員会	
下請中小企業振興法に基づく「振興基準」を改正しました https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2025/251002.html	R7.10.2	中小企業庁	

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和7年9月21日～10月20日 ※順不同

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元 バーコード
全国で320名のTEC-FORCE 予備隊員を登録しました ～災害時の被災地方公共団体への支援体制を強化～ https://www.mlit.go.jp/report/press/mizukokudo06_hh_000332.html	R7.10.1	国土交通省	
「地域連携モーダルシフト等促進事業」(補助事業)の四次公募開始 ～地域連携したモーダルシフトや共同輸配送等の先進的取組を支援します～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000947.html	R7.10.1	国土交通省	
日本郵便株式会社に対する貨物軽自動車運送事業に係る行政処分の通知について https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000728.html	R7.10.1	国土交通省	
「トラック・物流Gメン」の体制を強化し、集中監視月間を実施します ～公正取引委員会と連携し、合同荷主パトロールを全国規模で実施します～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000343.html	R7.9.26	国土交通省 公正取引委員会	
CNP認証(コンテナターミナル)の初認証 ～コンテナターミナルにおける脱炭素化の取組レベルを評価～ https://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000534.html	R7.9.25	国土交通省	

産業車両等の脱炭素化促進事業のうち、 (3) 海事分野における脱炭素化促進事業（国土交通省連携事業）



脱炭素化推進システム等の実用化・導入や船体及び舶用品の生産の高度化等により脱炭素化を支援します。

1. 事業目的

地球温暖化対策計画に掲げるCO2排出量削減目標達成のため、モーダルシフトの受け皿として今後の利用増加が見込まれる海事分野において、船舶からのCO2排出削減に向けた取組を普及促進することにより、脱炭素化社会の実現に貢献する。

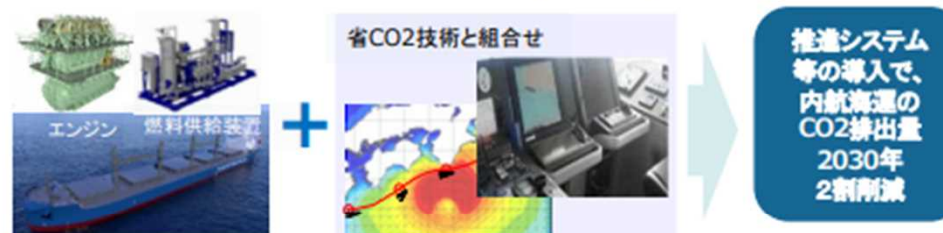
2. 事業内容

LNG・メタノール燃料システム等の導入支援事業

LNG燃料やメタノール燃料を使用した脱炭素化推進システム及び省CO2技術を組み合わせた先進的なシステムの実用化を支援することにより、更なるCO2排出量の削減を実現するとともに、推進システムの低コスト化にも貢献する。

4. 事業イメージ

LNG・メタノール燃料システム等の導入支援事業



3. 事業スキーム

- 事業形態 補助事業（直接1/4（中小型船1/2））
- 補助対象 民間事業者・団体等
- 実施期間 令和3年度～令和9年度、



お問合せ先： 環境省 水・大気環境局 モビリティ環境対策課 脱炭素モビリティ事業室 03-5521-8301
環境省 地球環境局 地球温暖化対策課 地球温暖化対策事業室 0570-028-341

しごとより、 いのち。

働くことは、生きること。仕事は、たいせつ。

でも、働き過ぎて心や体の健康を損なうことは、絶対にあってはならないこと。

どんなに時代や働き方が変化したとしても、それはあたりまえのこと。

あなたの職場環境のこと、みんなで一緒に考え直してみませんか。

過労死をゼロにし、健康で充実して
働き続けることのできる社会へ



STOP!
過労死

毎年11月は「過労死等防止啓発月間」です。

労働条件や健康管理に関する相談窓口等一覧

労働条件等に関するご相談は…

お近くの都道府県労働局労働基準部監督課、労働基準監督署、
総合労働相談コーナーにご相談ください。(開庁時間 平日8:30~17:15)



●労働条件相談ほっとライン(電話相談)

労働条件に関することについて無料で相談に応じています。
日本語の他、13言語に対応しています。

"Labour Standards Advice Hotline" Foreign language support is also available.

0120-811-610

平日/7:00~22:00 土・日・祝日/9:00~22:00 (24時間・13言語対応)



●確かめよう労働条件(ポータルサイト)

労働条件や労務管理に関するQ&Aを、労働者や
そのご家族向け、事業主や人事労務担当者向け
にその内容を分けて掲載しています。



<https://www.check-roudou.mhlw.go.jp/>

ハラスメントに関するご相談は…

●総合労働相談コーナーのご案内

パワーハラスメントを含む労働問題に関するあらゆる分野について相談を受け付けています。

<http://www.mhlw.go.jp/general/seido/chihou/kaketu/soudan.html>



●都道府県労働局雇用環境・均等部(室)一覧

セクシュアルハラスメントなどの相談はこちら。

<https://www.mhlw.go.jp/content/000177581.pdf>



●あかるい職場応援団(ポータルサイト)

ハラスメント対策に役立つ情報の
提供を行っています。

<https://www.no-harassment.mhlw.go.jp/>



職場における健康管理やメンタルヘルス対策に関するご相談は…

●こころの耳電話相談

働く方やその家族等からのメンタルヘルス不調等について無料で相談に応じています。

0120-565-455

月～金/17:00~22:00 土・日/10:00~16:00 (土日祝は専任スタッフが対応)

●メール相談 24時間受付

●SNS相談 月～金 17:00~22:00

土・日 10:00~16:00

(土日祝は専任スタッフが対応)



●こころの耳(ポータルサイト)

職場におけるメンタルヘルス対策に関する最新
情報や取組事例、働く方のセルフケアに役立つ
ツール等、様々なコンテンツを提供しています。

<https://kokoro.mhlw.go.jp/>



●まもろうよこころ

「死にたい」、「消えたい」などの悩みや不安を
抱えていたら、相談してください。電話やSNS
の相談窓口を紹介しています。

<https://www.mhlw.go.jp/mamorouyokokoro/>



過労死の防止のための
活動を行う

民間団体の
相談窓口

過労死等防止対策推進全国センター
<https://karoshi-bojshi.net/>



全国過労死を考える家族の会
<https://karoshi-kazoku.net/>



過労死弁護団
全国連絡会議
(過労死110番全国ネットワーク)
<https://karoshi.jp/>



参加
無料

過労死等防止対策推進シンポジウム

11月を中心に、全国47都道府県、48か所で開催しています。

お問い合わせ先

専用ナビダイヤル

0570-026-027



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、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。

TEC-FORCEの増強と多様な主体との連携による新たな応援体制の構築 国土交通省

～大規模広域災害に備え、災害対応力を格段に引き上げ～

令和7年6月6日
報道発表資料抜粋

- TEC-FORCEは平成20年の発足以来、東日本大震災や西日本豪雨など様々な災害における現場対応を積み重ね、蓄積した知見を次なる災害対応に活かすことで着実に備えを充実してきた。
- 能登半島地震等の経験も踏まえ、気候変動により激甚化・頻発化する水災害や切迫する南海トラフ地震等の大規模広域災害に対応するためには、現在の災害対応力を格段に引き上げることが必要になる。
- 国土交通省の持つ現場力・総合力を活かした被災自治体への応援の強化に向け、TEC-FORCEの増強と行政機関・民間企業・学識者などの専門性を持った多様な主体との更なる連携強化による新たな応援体制を構築していく。



《TEC-FORCE予備隊員》

専門的な知識を有する民間企業等の人材をTEC-FORCE隊員として非常勤雇用する制度の創設により、人員体制を強化。

《TEC-FORCEパートナー》

民間企業等との災害協定の拡充により、広域的な被災自治体応援においてもTEC-FORCEと一体的に活動できる体制を確保。

《TEC-FORCEアドバイザー》

学識者の方々から災害対応の技術的助言を得る枠組みの創設により、技術的判断が難しい事案に対応する体制を確保。

《都道府県等との連携》

平時から、都道府県等の危機管理部局や土木部局等との合同研修等による連携を強化することにより、被災地における一体的な活動を促進。

TEC-FORCE予備隊員の主な活動内容(災害派遣時) (地方整備局等)

「TEC-FORCE予備隊員」は、災害時等に非常勤職員(国家公務員として採用され、TEC-FORCEの一員として被災地等で活動いただく予定です。

※災害時の派遣先は、採用された地方整備局等管内に加え、管外(全国)への派遣となる場合がありますが、個人の事情等(健康状態等の本人の事情、家族等の状況、企業等に勤務している場合の業務繁忙等を想定しています)も踏まえた調整の上で決定します。

リエゾンとしての活動

リエゾンは被災地方公共団体の支援ニーズを把握し、効果的な対策の早期実現に向けて、役に立つよう動きます

- リエゾン※は、災害が発生又は発生するおそれのある場合に直ちに派遣され、被災した地方公共団体での情報収集や支援ニーズの把握を積極的に行います。
- リエゾンが被災した地方公共団体と地方整備局との太いパイプ役となって連絡調整にあたることにより、TEC-FORCEが迅速な応急対策等の支援を行うことができます。

※リエゾン(災害対策現地情報連絡員 Liaison、「仲介、橋渡し等」という意味のフランス語)



公共土木施設の被害状況の調査

被災地方公共団体が管理する施設の被害状況を調査します

- 被災状況調査班として、河川や砂防、道路、港湾などの自治体が管理する施設の被害状況を短期間で調査します。また、発災後の橋梁や危険渓流等の安全性の確認なども行います。
- 地方公共団体の円滑な災害申請への活用も想定し、被害状況調査の結果を取りまとめ、被災自治体へ報告します。



災害応急対策に必要な技術的助言

被災地方公共団体等に対し、必要な技術的助言を行います

- 高度技術指導班として、被災地における災害応急対策に必要な地方公共団体等への技術的助言等を行います。

TEC-FORCE予備隊員の主な活動内容(災害派遣時) (地方運輸局等)

「TEC-FORCE予備隊員」は、災害時等に非常勤職員(国家公務員として採用され、TEC-FORCEの一員として被災地等で活動いただく予定です。

※災害時の派遣先は、採用された地方運輸局等管内に加え、管外(全国)への派遣となる場合がありますが、個人の事情等(健康状態等の本人の事情、家族等の状況、企業等に勤務している場合の業務繁忙等を想定しています)も踏まえた調整の上で決定します。

物資拠点の管理・運営

物流に関する専門的な知識や経験を活かし、被災自治体等が抱える課題解決等に貢献します。

- 被災地方公共団体に派遣された※リエゾンまたは輸送支援班は、地方公共団体が設置する物資拠点の管理・運営、配送状況、支援ニーズ等を日々確認し、地方運輸局災害対策本部等を通じて、政府の現地対策本部や本省災害対策本部等へ報告します。
- 物資拠点が有効に機能していない場合は、支援物資(食料、水、生活必需品等)の荷捌き、仕分け、保管、避難所等への配送調整等が有効に機能するよう、TEC-FORCE予備隊員が持つ専門的な知識や経験を活用し、効率的な拠点運営や配送業務をサポートします。
- 持続的な物資拠点の運営や配送業務が行われるよう、関係機関と調整を行い、物流事業者の派遣要請、災害協定締結に向けたサポートを行います。

※リエゾン(災害対策現地情報連絡員 Liaison、「仲介、橋渡し等」という意味のフランス語)



被災者等の輸送

業界団体等と連携し、被災地からの避難や地域住民の生活交通の維持のため、バス等の確保に向けた調整を行います

- 不通となった鉄道等の代替輸送手段の確保に向けた情報収集や関係機関との連絡調整を行います。
- 被災地からの避難等のためにバス等の輸送需要が急増したことにより、業界団体のみでバスの手配等への対応が困難となった場合には、TEC-FORCEを業界団体に派遣し、個々の事業者への連絡・調整を直接行うなど、業界団体と連携し、被災自治体からの輸送ニーズに対応する役割を担います。

※活動期間中、応急対策や本格復旧に不可欠な情報を得るため、物流施設や輸送に係る車両、施設、設備等の被害状況調査し、運輸局災害対策本部を通じて、政府の現地対策本部や本省対策本部等へ報告する活動を行って頂く場合もあります。

事業目的

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

事業概要

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

<Step 1>

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



<Step 2>

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



鉄道・内航海運への
モーダルシフトの強化



新幹線等の貨客混載



航空機の空きスペース等
の有効活用



ダブル連結トラックを活用した
共同輸配送や中継輸送

補助対象

公募期間（四次公募）：令和7年10月1日（水）～10月31日（金）17時まで（必着）
 問合せ先：地域連携モーダルシフト等促進事業事務局（modalshift_logisticsnetwork@tohmatu.co.jp）

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



国土交通省では、本年**10月・11月**を「**集中監視月間**」と位置づけて、適正な取引を阻害するおそれのある行為をしている荷主や元請事業者に対する監視を強化します。

(主な取り組み)

○積極的な情報収集、是正指導

- ・様々な手法による**情報などの活用**
- ・トラック事業者、倉庫業者に対する**プッシュ型情報収集を積極的に実施**
- ・違反原因行為等の疑いがあると認められた**荷主・元請事業者（荷主等）**に対する、働きかけ等の**是正指導**

○公正取引委員会との連携活動

- ・全国規模で連携し、各地方運輸局と公正取引委員会地方事務所等が荷主等の営業所、物流拠点に対する合同荷主パトロールや高速道路のSA・PA等におけるトラックドライバーに対する聴き取り等により、荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から、改正物流法や取適法の周知啓発活動等を積極的に実施。

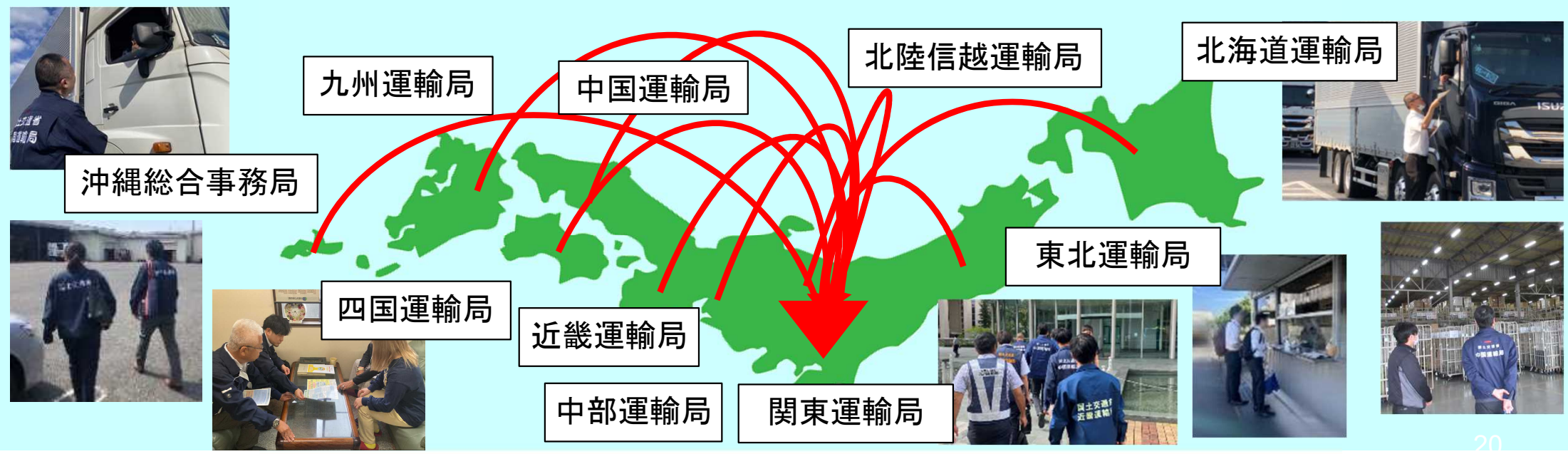
○全国のトラック・物流Gメンが東京に集合して行う大規模合同パトロール 公正取引委員会事務総局職員も参加

各地方運輸局・沖縄総合事務局のGメンが東京に参集し、大規模な合同パトロールを実施

東京には、**全国の大企業の44.2%が集中**しており、地方に本社を持つ企業の主要支店も数多く存在している。
全国のトラック・物流Gメンは、各所管区域において、常態的な荷待ちや附帯作業、運賃の据え置等、違反原因行為に関わる情報を収集しているが、その源泉は東京に本拠、主要支店を持つ企業の依頼によるものであることが多い。
そこで、**実際にトラック事業者の「声」を聞いた各地方局Gメンが、東京の荷主等にその「声」を届ける活動として東京における大規模な合同パトロールを実施**することとした。
更に、令和8年1月の取適法施行を前に、**公正取引委員会が合同パトロールに参加する**ことで連携を強固なものとする。

全地方局トラック・物流Gメン東京合同パトロール
直接又は、目安箱に寄せられたが、申告者の連絡先が不明など情報の精査ができない「声」を、一般的教示として大企業の多い東京地域の荷主等に周知。

公正取引委員会と連携した周知活動
令和8年1月の中小受託取引適正化法(取適法)施行を前に、面的執行(事業所管庁による指導)。を実現するため、国交省、公取が連携した周知活動を行う。



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収受**

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・料金の収受
(令和6年度改正) **(運送契約の書面化義務)**

改正トラック法（令和7年度改正）

適正運賃収受に向けた**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**

政府目標（2028年度）

- ① 全国のトラック輸送のうち5割の運行で、1運行当たりの**荷待ち・荷役等時間を1時間短縮**
（1回の受け渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を原則1時間以内に短縮）
- ② 全国のトラック輸送のうち5割の車両で、**積載効率50%**を実現
（全体の車両で積載効率44%に増加）

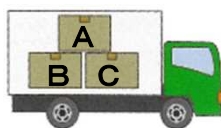
物流関係者の努力義務

① 積載効率の向上

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

日にちに余裕があるから地域ごとに共同配送ができるぞ

納期は発注後一週間以内で



着荷主

(例)適切なリードタイムの確保

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等

予約システムで来てもらう時間を整理しよう



① 10:00 予約



② 11:00 予約



(例)トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



(例)パレットの利用や検品の効率化

物流効率化の取り組みの努力義務（物流効率化法）

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

積載効率の向上

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

荷待ち時間の短縮

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

荷役等時間の短縮

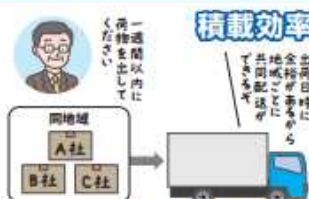
- 荷役等の効率化を図る
- 検査の効率化を図る
- 荷役等を円滑に行うことができる環境を整える



荷物を出す人

— 第1種荷主（主に発荷主）—

積載効率の向上



リードタイムの確保

積載効率向上のための協力

荷待ち時間の短縮



予約受付システムの活用
（発注の前倒しや出荷日時の分散）

実効性の確保



社内の関係部門間の連携の促進

荷役等時間の短縮



フォークリフト、作業員等の適切な配置



荷物を受け取る人

— 第2種荷主（主に着荷主）—

積載効率の向上



リードタイムの確保

積載効率向上のための協力

荷待ち時間の短縮



予約受付システムの活用
（受注の前倒しや納品日時の分散）

実効性の確保



社内の関係部門間の連携の促進

荷役等時間の短縮



フォークリフト、作業員等の適切な配置

実効性の確保

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

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

荷物を出す人（発荷主）にも書面の交付が必要となります！

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

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



＜特定事業者の指定基準＞

- 中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる一定規模以上の事業者（特定事業者）について、全体への寄与度がより高いと認められる大手の事業者が指定されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
（上位3,200社程度）

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
（上位790社程度）

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画

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

定期報告

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

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

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

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

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

特定事業者指定にあたり必要な、第一種荷主及び第二種荷主の取扱貨物の重量の算定方法については、「**物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等に関する命令(届出省令)**」第1条及び第5条において、以下①～⑧の内容が規定されています。

○第一種荷主（届出省令第1条）

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

○第二種荷主（届出省令第5条）

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

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、他の事業者へ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

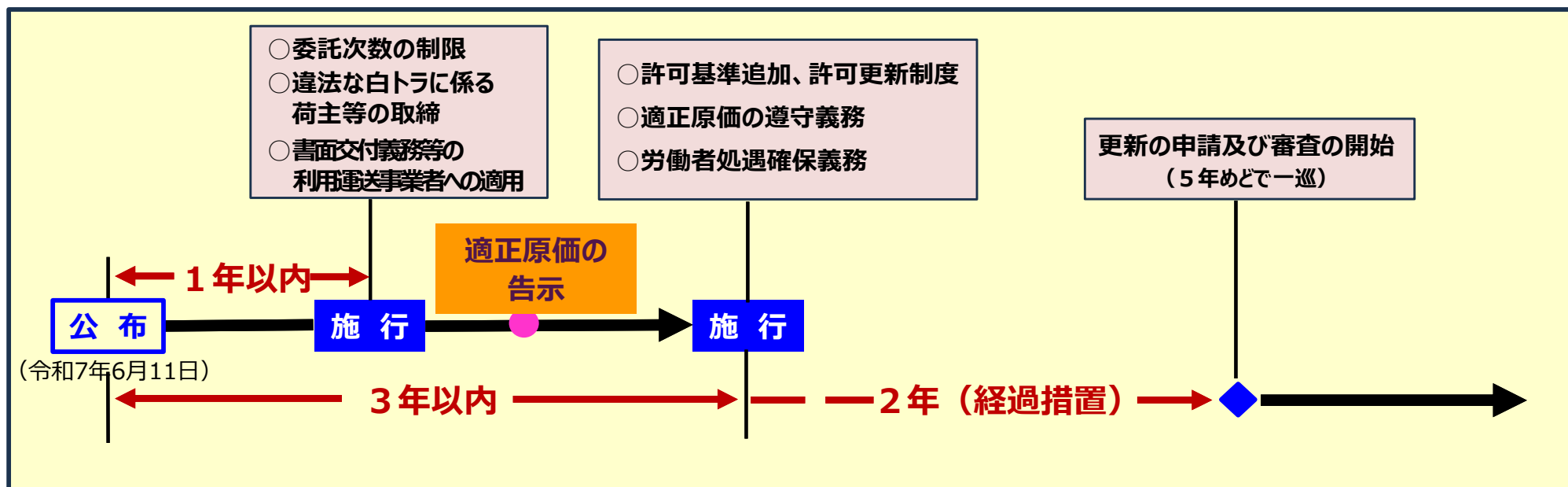
3. 物流政策推進会議

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

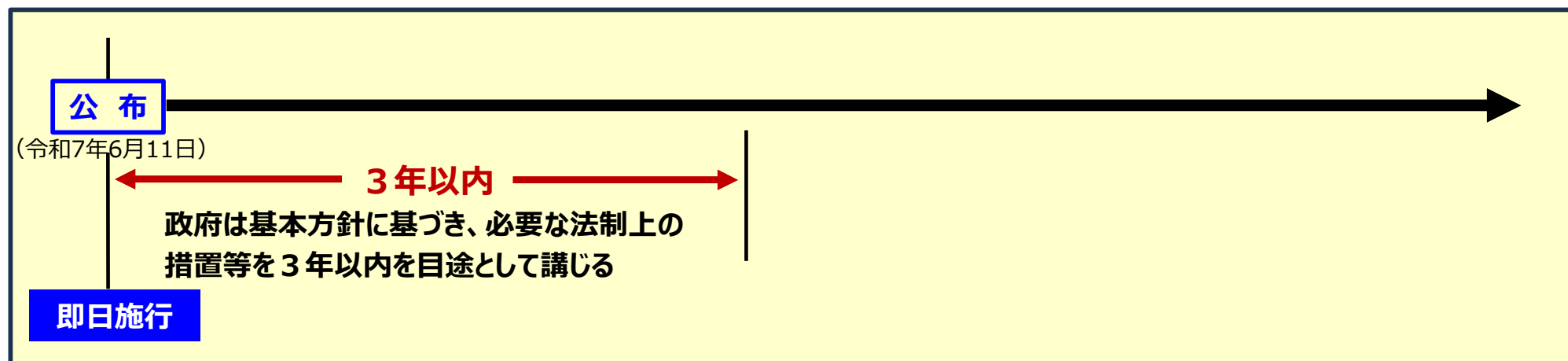
担保

1. トラック適正化二法の施行時期

【貨物自動車運送事業法】



【貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律】

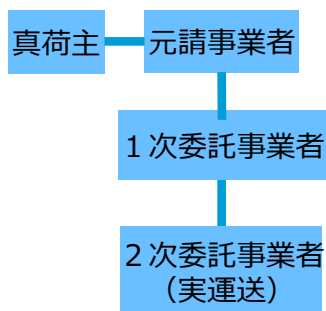


2. 委託次数の制限

- **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、真荷主から引き受けた貨物の運送について、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、**委託段階を2次までに制限するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。**



<今後の取引構造>



- (1) 元請け事業者は、自らを「ゼロ次」とした場合、**「2次請け」= 再々委託までに制限**するルールを設けること等が必要となる。
- (2) 一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。
- (3) その他、**運送契約書面の交付義務、実運送体制管理簿の作成義務**等が、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**に対しても適用されることとなる。

3. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り ①

- **何人も**、無許可でトラック運送事業を営む者に貨物の運送を委託してはならない。
(これに違反した者は、**100万円以下の罰金**に処する。)



現在の法律では、違法「白トラ」で運送した側が処罰対象。また、荷主側は
幫助犯、共同正犯等の共犯関係にある場合に限り、処罰対象。



その範囲は狭く、また、立証も難しいのが実情。



今後は、荷主側が違法「白トラ」と認識して発注しただけで違法となり得る
ため、荷主側の関心や遵法意識が向上し、効果的に抑止力が発揮されることが期待される。



4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り ②

- 違法「白トラ」に関わっているおそれや疑いのある荷主等に対しては、トラック・物流Gメンが
是正指導を行うことができる。



(1) 国土交通大臣は、違法「白トラ」の原因となるおそれのある行為に関連し、荷主等に対し、是正指導を実施。

① 当該行為をしているおそれがあると認めるとき

⇒ 荷主等に対し、要請を実施

② 当該行為をしていると疑うに足りる相当な理由があると認めるとき

⇒ 荷主等に対し、勧告・公表を実施

(2) 関係省庁も、違法「白トラ」の効果的な防止を図るために必要な協力を実施。



(3) 各都道府県トラック協会は、荷主等が違法「白トラ」に関係していると疑うに
足りる事実を把握したときは、国土交通大臣に対して通知。

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。

【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。



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



【下請法適用基準例】

現行	委託		中小受託
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。)



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。

トラック・物流Gメン「集中監視月間」の取組について①（令和7年度）

国土交通省では、令和7年10月・11月を「集中監視月間」と位置づけ、適正な取引を阻害する行為をしている荷主や元請事業者に対する監視を強化。これを受け、中部運輸局においても、管内運輸支局、公正取引委員会、労働局、適正化実施機関等と連携し、トラックが集まる主要施設でのトラックドライバーへの聴き取り調査や荷主等の事業所、物流施設等を訪問し、違反原因行為の未然防止等の観点から、物流改正法や来年施行の取適法（改正下請法）の周知・啓発活動を展開している。

トラック・物流Gメン「集中監視月間」関係の報道発表

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
同時発表：公正取引委員会

令和7年9月26日
物流・自動車局
貨物流通事業課

「トラック・物流Gメン」の体制を強化し、集中監視月間を実施します
～公正取引委員会と連携し、合同発注パトロールを全国規模で実施します～

- 本年10月・11月を「集中監視月間」と位置づけ、適正な取引を阻害するおそれのある行為をしている荷主や元請事業者に対する監視を強化します。
- 集中監視月間では、公正取引委員会と連携し、荷主等への合同パトロールを全国規模で実施し、荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から、改正物流法や来年1月に施行される取適法（改正下請法）の周知啓発活動等を積極的に行います。
- 新たに外部チームとして「Gメンアシスタント事務局」を設置し、トラック・物流Gメンが行う活動の総合的なサポートや分析業務を実施することで、荷主等の監視体制の強化を図ります。

○ 集中監視月間においては、「トラック・物流Gメン」が本年6月に実施した全トラック事業者に対する違反原因行為の実態調査、令和7年度の倉庫事業者に対する客託者への係る調査及び関係者庁から寄せられた情報などを活用し、トラック事業者、倉庫事業者に対するプッシュ型情報収集を積極的に行います。その結果、違反原因行為等の疑いがあると認められた荷主・元請事業者（荷主等）に対しては、働きかけ等の是正指導を行います。

○ また、今回の集中監視月間では、各地方運輸局と公正取引委員会地方事務所等が全国規模で連携し、荷主等の事業所、物流施設に対する合同発注パトロールや高圧道路のGメン等による違反原因行為の未然防止等の観点から、改正物流法や取適法の周知啓発活動等を積極的に行います。

※ 各地の合同発注パトロール等が具体的な実施内容、実施場所等については、今後、地方運輸局及び公正取引委員会地方事務所において個別に周知啓発を行う予定です。

○ このほか、新たに外部チーム（業務協力）として「Gメンアシスタント事務局」を設置し、Gメン活動で得られた情報の調査分析やGメン活動の合同サポートを行うことにより、「トラック・物流Gメン」による荷主等への監視体制の一層の強化を図っていきます。

※ 令和7年度は、ゼロインパクトコンプライアンス共同会には業務委託しています。

○ 合わせて、これまで本局及び日本倉庫協会との内覧会において倉庫事業者向けの通報窓口について、地方運輸局にも設置するとしています。

○ なお、地方運輸局と公正取引委員会の合同発注パトロールに際し、全国すべての地方運輸局からトラック・物流Gメンが荷主等の本社や荷主が多い東京へ集結し、公正取引委員会本局との合同による大規模な合同発注パトロールを実施する予定であり、その出発式について以下のとおり行います。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
公正取引委員会
Japan Fair Trade Commission
中部運輸局・公正取引委員会事務局中部事務所

令和7年10月2日 14時00分同時発表

＜お問合せ先＞
中部運輸局自動車交通課貨物課 神井、深谷、高橋
TEL: 052-962-9037
公正取引委員会事務局地方事務所下部課
TEL: 052-961-9424

「トラックの日」に合わせて
トラックドライバーへのヒアリング
と改正下請法の周知啓発を実施します！

中部運輸局では、トラック・物流Gメンによる「集中監視月間（10月・11月）」の取組の一環として、10月9日の「トラックの日」の前後の期間に管内各地において引続のとおりトラックドライバーへのヒアリングを実施するとともに、公正取引委員会事務局中部事務所と合同で、令和8年1月1日から施行される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（改正下請法、以下「取適法」という。）について周知啓発を実施しますのでお知らせします。

トラックドライバーへのヒアリングは、道の駅及びトラックステーションにおいて、トラックドライバーに対して「長時間の待ち待」「夜間作業」「過剰な運転」の指示・監視等の違反原因行為の情報提供を呼び掛けます。提供いただいた情報ををもとに荷主等への是正指導等に活用させていただきます。

また、取適法については、実施施設の利用者に対して周知啓発を図っていきます。

※ 取材を希望される場合には、「取材にあたっての注意事項」をご確認のうえ、各地における活動実施日の1営業日前の正午までに所定実施機関の連絡先までご連絡ください。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
公正取引委員会
Japan Fair Trade Commission
中部運輸局・北陸信越運輸局・公正取引委員会事務局中部事務所

令和7年10月6日 14時00分同時発表

＜お問合せ先＞
中部運輸局自動車交通課貨物課 神井、深谷、高橋
TEL: 052-962-9037
E-mail: g-men@mtbki.mlit.go.jp
北陸信越運輸局自動車交通課貨物課 木上、廣川
TEL: 025-285-9154
E-mail: ktr-kanto@mtbki.mlit.go.jp
公正取引委員会事務局中部事務所下部課
TEL: 052-961-9424

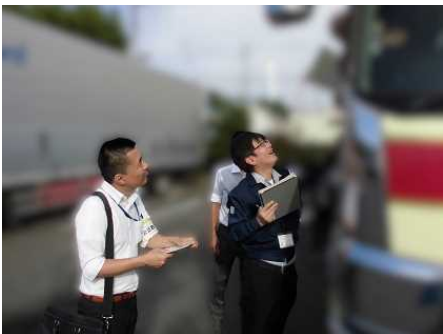
同時発表：福井県記者クラブ、石川県記者クラブ

中部運輸局・北陸信越運輸局・公正取引委員会
中部事務所が合同でトラックドライバーへの聴き取り調査及び改正下請法の周知啓発を実施します！

国土交通省及び地方運輸局では、物流の「2024年問題」に適切に対応し、物流全体の適正化を図るため、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づいて、恒常的な長時間の待ち待の発生などの「違反原因行為」をしている疑いのある荷主等に対して「働きかけ」「重課」等の是正指導を行っています。

このたび、経済圏を一体とする北陸3県における長時間の待ち待などの「違反原因行為」に係る情報を収集するとともに、令和8年1月1日から施行される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（改正下請法、以下「取適法」という。）について周知啓発を行うため、福井県を管轄区域に含む中部運輸局及び石川県・富山県を管轄区域に含む北陸信越運輸局並びに公正取引委員会事務局中部事務所が合同でトラックドライバーへの聴き取り調査と実施施設の利用者に対して取適法の周知活動を実施しますので以下のとおりお知らせします。

《R7.9.26 本省プレス》 トラック・物流Gメン 集中監視月間 実施



【R7.10.8 名古屋トラックステーション ドライバーヒアリングの様子】

《R7.10.2 中部運輸局プレス》 「トラックの日」に合わせた ドライバーヒアリング等 実施



《R7.10.6 中部運輸局プレス》 中部・北信局・公取委 合同 ドライバーヒアリング等 実施

「集中監視月間」における主な取組み【中部管内】

①働きかけ等の実施

全トラック事業者に対する違反原因行為の実態調査（R7.8月実施）、ドライバー等からの違反原因行為情報等を活用し、違反原因行為等の疑いが認められた荷主・元請事業者に対して働きかけ等の是正指導を実施。

②ドライバーへの聴き取り（プッシュ型情報収集）

公正取引委員会、適正化実施機関等と連携して、トラックが集まる主要な施設（トラックステーション、道の駅等）におけるトラックドライバーへの聴き取り調査を実施し、働きかけ等の情報として活用。併せて、荷主等による違反原因行為の未然防止の観点から、物流改正法、取適法（改正下請法）等の周知・啓発を実施。

③荷主パトロール、啓発活動の実施

公正取引委員会、労働局（労基署）、適正化実施機関等と連携して、荷主等の事業所、物流施設等を訪問。荷主等による違反原因行為の未然防止の観点から、物流改正法、取適法（改正下請法）等の周知・啓発を実施。

【参考】Gメン等の関係者が全国から東京に集結、大規模荷主パトロール実施（10/28～29）※中部運輸局、静岡支局からGメン参加予定

②③の活動の詳細は次頁

トラック・物流Gメン「集中監視月間」の取組について②（令和7年度）

トラックドライバーへの聴き取り調査実績

※ **トラックの日（10/9）前後の期間に実施**
※ **公取委、適正化実施機関と連携**

地 域	日 程	場 所	ドライバー聴き取り人数	違反原因行為件数
愛 知	令和7年10月8日	名古屋トラックステーション	29人	2件
静 岡	令和7年10月16日	道の駅「掛川」	39人	0件
岐 阜	令和7年10月14日	道の駅「月見の里南濃」「クレール平田」	33人	5件
三 重	令和7年10月15日	亀山トラックステーション	50人	4件
三 重	令和7年10月22日	道の駅「いが」	31人	1件
福 井	令和7年10月9日	道の駅「越前おおの荒島の郷」	11人	-



【R7.10.15亀山TS ドライバー・ヒアリングの様子】

荷主企業等訪問（荷主パトロール）実績・計画

※ **公取委、労働局（労基署）、適正化実施機関と連携**

地 域	日 程	場 所
愛 知	令和7年10月8日	名古屋市の荷主企業等を訪問
愛 知	令和7年11月中	県内の荷主企業等を訪問（予定）
静 岡	令和7年10月7日	静岡市の荷主企業等を訪問
静 岡	令和7年10月16日	掛川市の荷主企業等を訪問
岐 阜	令和7年11月中	県内の荷主企業等を訪問（予定）
三 重	令和7年10月22日	伊賀市の荷主企業等を訪問
三 重	令和7年11月中	県内の荷主企業等を訪問（予定）
福 井	令和7年10月10日	坂井市の荷主企業等を訪問
福 井	令和7年11月中	県内の荷主企業等を訪問（予定）



【R7.10.7静岡市内 荷主訪問の様子】



【R7.10.22伊賀市内 荷主訪問の様子】

北陸信越運輸局・公正取引委員会との合同Gメン活動

令和7年10月10日に石川県内において、中部運輸局（福井運輸支局を含む）、北陸信越運輸局（石川・富山運輸支局を含む）、適正化実施機関（福井・石川県Gメン調査員）、公正取引委員会中部事務所が合同でGメン活動を実施。石川県小松市周辺にて荷主企業15社を訪問し物流問題等に対する啓発活動を実施するとともに、尼御前SAにおいてドライバーへの聴き取り調査を実施（54人に対して聴き取りを実施、うち2件の違反原因行為の情報あり）。



【尼御前SAドライバー・ヒアリングの様子】



【マスコミ取材の様子】

- 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 物流関係者からの情報提供
「自動車運送業分野 特定技能試験 働きやすい職場認証制度」
一般財団法人日本海事協会
- ⑥ 参考資料

Q. 荷主の責務について

Q. 発荷主は着荷主の現場（荷卸場）での荷待ち・荷役作業時間についても把握のうえ、短縮する義務を負いますか。

A. 第一種荷主（主に発荷主）、第二種荷主（主に着荷主）それぞれの立場で、荷待ち時間にあつては、自社が管理する施設及び寄託先が管理する施設又はその周辺、荷役等時間にあつては、自社が管理する施設及び寄託先が管理する施設において発生するものについて把握のうえ、短縮する努力義務を負います。

その上で、取引先における荷待ち・荷役作業の短縮に向けても連携をお願いします。（なお、発荷主とトラック事業者との契約には記載がないのに、着荷主の要請でトラックドライバーが作業をさせられている場合は、トラック事業者と契約関係にある発荷主が、状況把握のうえ取引適正化を行う必要があります。）

荷主の判断基準等について(省令記載事項)

(1) 積載効率向上に向けて行うべきこと

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

荷主の判断基準等について(省令記載事項)

(2) 荷待ち時間の短縮に向けて行うべきこと

第一種荷主	①	物流センター等の処理能力を超えた車の集中がないよう状況を把握し、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散
	②	バース予約システム等の導入を行うとともに、これを適切に活用すること等により、貨物自動車の到着時刻を調整
	③	倉庫業者に対し入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、倉庫での貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散
第二種荷主	①	物流センター等の処理能力を超えた車の集中がないよう状況を把握し、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散
	②	バース予約システム等の導入を行うとともに、これを適切に活用すること等により、貨物自動車の到着時刻を調整
	③	倉庫業者に対し入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、倉庫での貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散。

荷主の判断基準等について(省令記載事項)

(3) 荷役等時間の短縮に向けて行うべきこと

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

荷主の判断基準等について(省令記載事項)

(4) 取組の実効性を確保するため行うべきこと

□はすべての関係者に共通する事項

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

物流の各主体について

荷主

第一種荷主

トラック事業者と運送委託契約を結ぶもの
(主に発荷主)

第二種荷主

貨物を受け取り、受け取らせるもの又は預け、預けさせるもの (主に着荷主)



発荷主が運送手配 (契約) を行う場合

第一種荷主 = 発荷主 第二種荷主 = 着荷主

着荷主が運送手配 (契約) を行う場合

第一種荷主 = 着荷主 第二種荷主 = 発荷主

連鎖化事業者

いわゆるフランチャイズチェーンの「本部」



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

事業者

貨物自動車運送事業者等



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

貨物自動車関連事業者



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

物流の各主体の努力義務と主な取組内容

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

努力義務	各主体の努力義務対象						取組内容（抜粋）
	第一種荷主 （主に発荷主）	第二種荷主 （主に着荷主）	連鎖化事業者 〔フランチャイズ チェーン本部〕	貨物自動車 運送事業者 等	倉庫業者	左記以外 〔港湾運送 航空運送 鉄道〕	
1.積載効率の向上 1回の運送でトラックに積載する貨物量を増加する	○	○	○	○			●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	○	○	○		○		●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	○	○			○	○	●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	○	○	○	○	○	○	●責任者の選任、社内教育体制 ●取組の実施状況・効果の把握 ●物流データの標準化の取組 ●関係事業者間での連携推進

物流効率化の取り組みの努力義務（物流効率化法）

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

積載効率の向上

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

荷待ち時間の短縮

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

荷役等時間の短縮

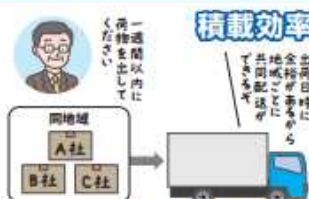
- 荷役等の効率化を図る
- 検査の効率化を図る
- 荷役等を円滑に行うことができる環境を整える



荷物を出す人

— 第1種荷主（主に発荷主）—

積載効率の向上



リードタイムの確保

積載効率向上のための協力

荷待ち時間の短縮



予約受付システムの活用
（発注の前倒しや出荷日時の分散）

実効性の確保



社内の関係部門間の連携の促進

荷役等時間の短縮



フォークリフト、作業員等の適切な配置



荷物を受け取る人

— 第2種荷主（主に着荷主）—

積載効率の向上



リードタイムの確保

積載効率向上のための協力

荷待ち時間の短縮



予約受付システムの活用
（受注の前倒しや納品日時の分散）

実効性の確保



社内の関係部門間の連携の促進

荷役等時間の短縮



フォークリフト、作業員等の適切な配置

実効性の確保

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

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

荷物を出す人（発荷主）にも書面の交付が必要となります！

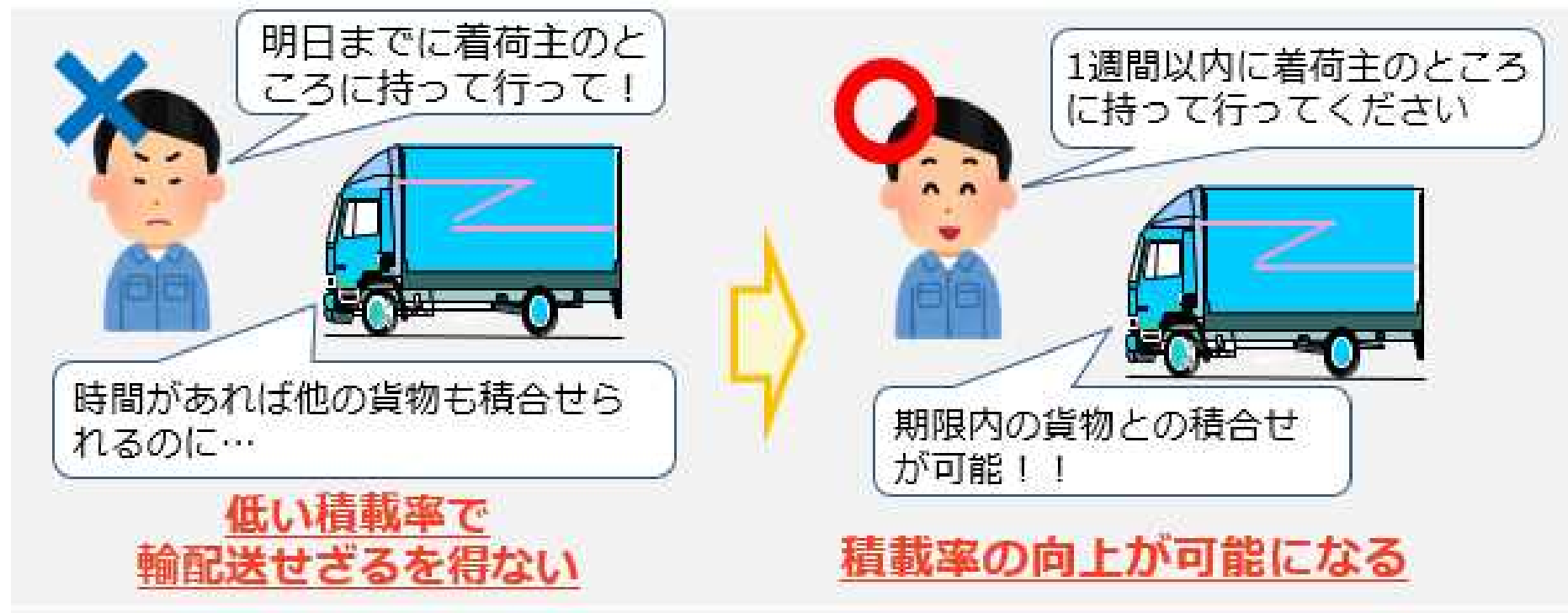
運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、**荷主・トラック事業者双方に**運送契約締結時に、運送サービス（附帯業務等も含む）の内容やその対価等について記載した**書面の交付が義務付け**られます。

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



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。

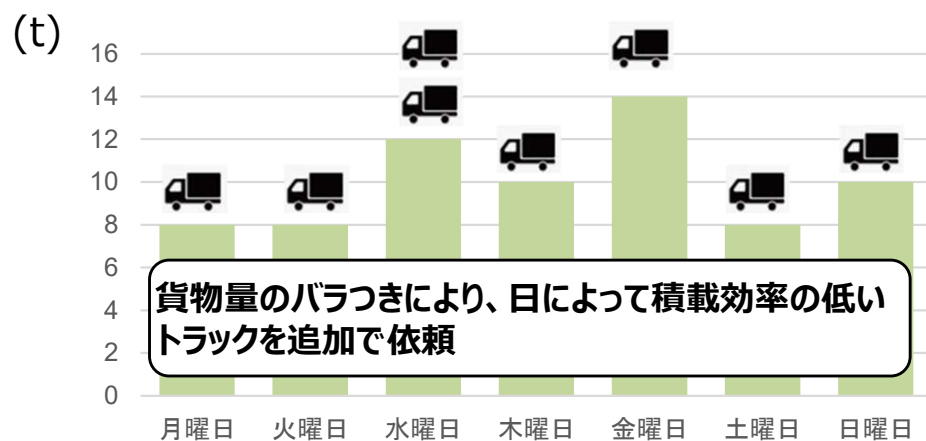


積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例②

第一種荷主

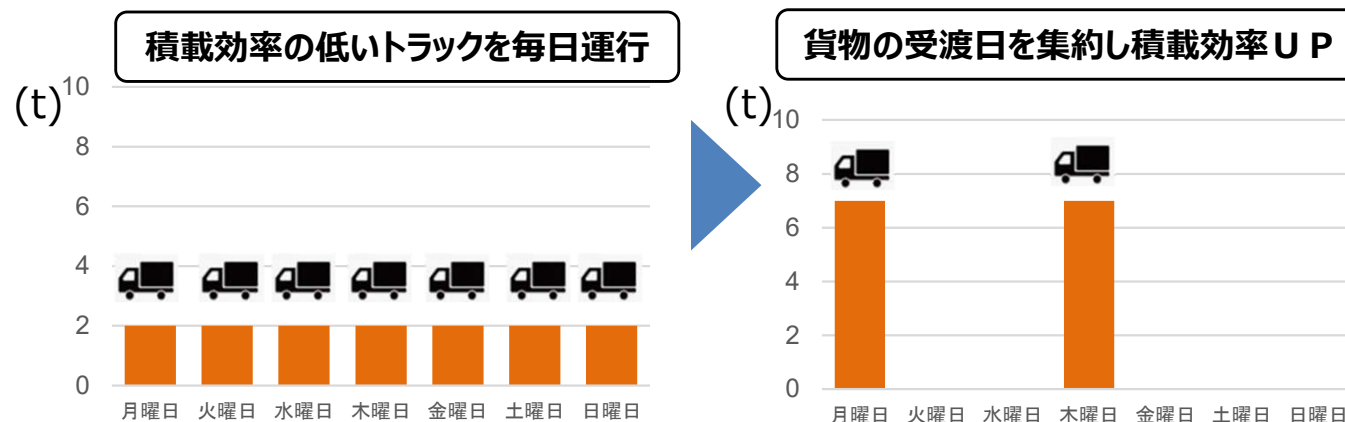
「貨物量の平準化」、「受渡日及び時刻又は時間帯の集約」等
貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図る。

【貨物量の平準化】

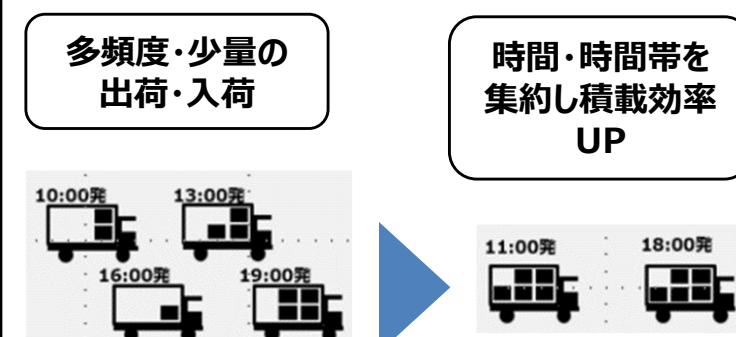


【受渡日、時刻、時間帯の集約】

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

情報の入力		車両情報		受注情報			
		ドライバー、登録番号、拠点名称、積載量など		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			
		1号車		A			
		2号車		B			
		…号車		C…			
配車の結果		車両	時間	配達先			
		1号車	8:00~17:45	A倉庫	B店	C社	合計
		2号車	9:00~18:00	D店	E社	F社	6.84トン 227.2km
		…号車	8:30~19:00	…倉庫	…社	…店	1.58トン 150.7km
							…トン …km

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例④

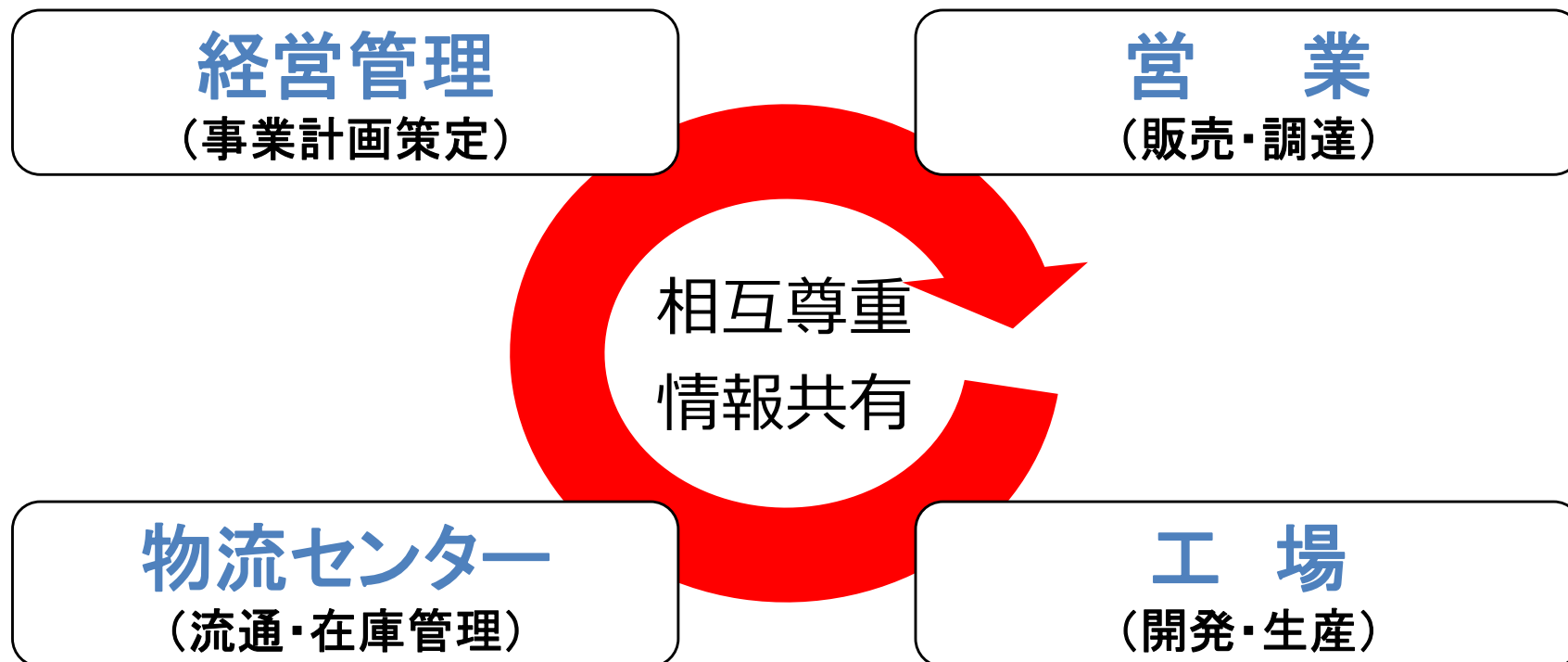
第一種荷主

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

連鎖化事業者

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

【第一種荷主が協議を申し出た場合の協力】

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



第一種荷主

第二種荷主
連鎖化事業者

**発荷主の協議申
出に応じるととも
に、必要な協力
を行う義務**

Q. 引取り物流について

Q. 引取物流の場合、「積載効率の向上等」に関しては具体的にどのようなことに取り組みばよいですか。

A. 「引取物流の発荷主」(＝第二種荷主)としての「積載効率の向上等」に向けた努力義務という質問だとすれば、第二種荷主には、以下の努力義務が課されています。

- ・第一種荷主（本件の場合「引取物流の着荷主」）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。
- ・努力義務を果たす措置が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の受渡しに関係する自社各部門間の連携促進。

「荷主判断基準の解説書(令和7年10月)」P20「判断基準の概要」

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.3.pdf

(次ページに続く)

(前ページより)

また、第一種荷主のリードタイム確保に協力するために、製造、配送、販売等の各プロセスにおいて適切なリードタイムが設定できるよう、特にサプライチェーンの下流に位置する第二種荷主が翌日配送依頼や発注締め時間の延長依頼を控えることや、短納期の配送依頼等を必要最小限にとどめることなど、リードタイムの延長や納期に幅を持たせることで、第一種荷主が運送契約を行う際にリードタイムを確保することにつながります。(サプライチェーン全体での取組が重要です。)

さらに、貨物の出荷量及び入荷量の適正化の協力については、商品の引取りの前倒しや納入日時・頻度の指定の緩和・分散(午後納品等)を行うことで繁閑差の平準化につながります。

「荷主判断基準の解説書(令和7年10月)」P.26「2-2判断基準の解説: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」

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.3.pdf

Q. 荷役の考え方

Q. トラックへ貨物を載せる作業はリフトマンがやる場合でも、荷台上での貨物のバランス等を取る作業をトラック乗務員がやることもあるかと思います。そのような作業もトラック乗務員の「荷役」として捉えられるのでしょうか。

A. 「荷役等」に該当する業務は、国交省関係物流効率化法施行規則により、「荷積み及び荷卸し、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、貨物の荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベルの貼付け、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貨物自動車の運転の業務に附帯する業務」と定義されています。

トラック事業者が荷主から委託を受けた貨物を安全に運ぶため、また自らの安全を確保するために運転業務（輸送サービス）と一体的に行われる養生作業、固縛、シート掛け等についても、労働安全衛生規則では荷役作業等とされており、厚労省が定めるガイドラインでは荷主にも安全確保上の配慮が求められています。

しかしこれらは、上記のとおり運送と不可分で、荷主で代替できない作業であり、荷主の指示による附帯作業とは言えないことから、その作業に要する時間は、物流効率化法における「荷役等時間」には含まないこととしています。

ただし、荷主等から特別の指示を受けて行うものに関しては荷役等時間に該当します。

「荷主判断基準の解説書(令和7年10月)」P14【荷役等に該当する業務】、P43よくある質問Q1.(11)

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.3.pdf

労働安全衛生規則(昭和47年労働省令32号)第417条～
陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン

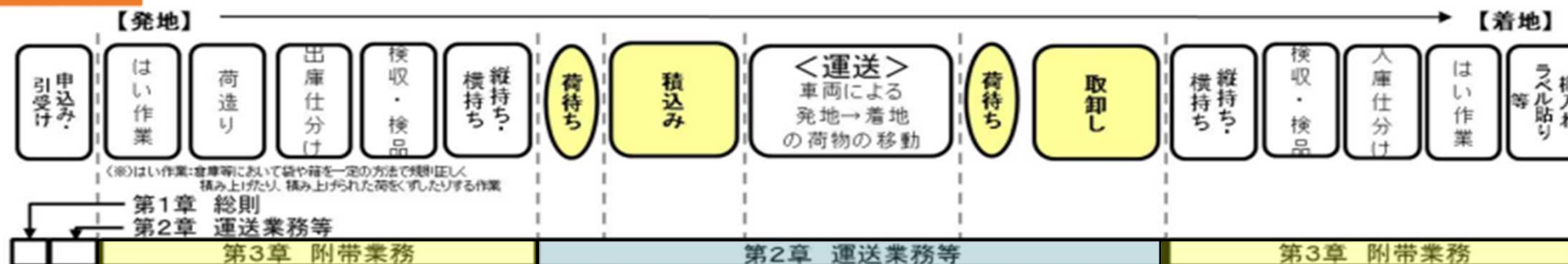
https://jsite.mhlw.go.jp/tokyo-roudoukyoku/news_topics/kyoku_oshirase/roudou_kijun/rikuun2023_00001.html

標準運送約款改正関係(令和6年3月改定)

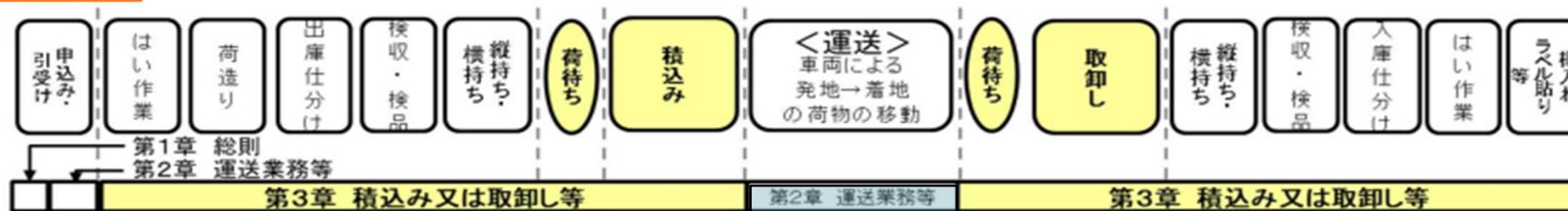
改正により、これまで運送業務の一部とされてきた荷積み・荷卸しは運送とは異なる「作業」に分類。

・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、積み込料・取卸料を収受する旨を明記（第61条）

「標準的運賃」でも「待機時間料」（荷待ち料）に続き、「積み込料・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。

【特殊車両割増】

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

【休日割増】 日曜祝祭日に運送した距離に限る 2割

【深夜・早朝割増】 午後10時から午前5時までに運送した距離 2割

V 待機時間料

(単位：円)

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

VI 積込料・取卸料、附帯業務料

【積込料・取卸料】

(単位：円)

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

【附帯業務料】 附帯業務を行った場合には、運賃とは別に実費として収受

VII 利用運送手数料 運賃の10%を当該運賃とは別に収受

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

X 燃料サーチャージ

1. 算出方法

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

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

Q. 海上コンテナ輸送について

Q. コンテナ入出荷の場合、超過に応じて超過分の費用請求を受ける契約となっているのですが、コンテナ輸送の荷量は、取扱貨物荷量の対象や荷待ち時間等の管理対象となりますか。

A. コンテナで入出荷される貨物が、トラックに乗せられて国内輸送されるならば、コンテナ輸送の場合でも荷量は取扱貨物荷量の対象となり、荷待ちは荷待ち時間等の管理対象となります。（物効法の規制的措置は、国内のトラック事業者に委託される運送の効率化が目的であるため）

「物流パターンごとの荷主の考え方」1-1通常物流、4-4. 海外への運送

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-mindset-logistics-pattern_ver.1.2.pdf

Q. 消費者を対象にした輸送について

Q. 消費者を対象とした宅配便の集荷／配送について、取扱貨物荷量や荷待ち時間等の管理対象外の認識でよいですか。

A. 荷主に関する届出省令において、一度に受渡しを行う貨物重量が150キログラム未満の小口の宅配便は重量算定において考慮しないことができるとされており、荷待ち時間等の計測対象からも除外することが可能です。

ただし、物効法における荷主とは、「自らの事業に関して」運送契約を結んだりドライバーとの間で貨物の受渡しを行ったりする者を指すため、宅配便など事業者・消費者間の物流の場合、事業者でない個人消費者は荷主に該当しませんが、荷主である事業者は努力義務の対象となります。

「物流パターンごとの荷主の考え方」4-1. 事業者・消費者間の物流

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-mindset-logistics-pattern_ver.1.2.pdf

Q. 構内物流や外部倉庫便について

Q. 構内物流や外部倉庫便の場合、取扱貨物荷量や荷待ち時間等の管理対象外の認識でよいですか。

A. 構内物流であっても、トラックの停留場所を備えた施設が構内に複数箇所あり、それらの施設を回って貨物の受渡しを行うためにトラック事業者に運送を委託している場合、その都度、取扱貨物荷量や荷待ち時間等の管理対象となります。

また、荷主に荷待ち時間等の短縮に係る努力義務が課される施設には、当該荷主が管理する施設のほか、外部の寄託倉庫も含まれます。

寄託倉庫にて受渡しが生じた貨物も取扱貨物の重量に計上する必要があります。

なお、寄託倉庫については、特定荷主の荷待ち時間等の計測対象施設からは除外することが可能ですが、特定荷主の場合は定期報告に寄託契約等締結先の名称や、荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況等について記載することとされています。

(次ページに続く)

(前ページより)

さらに、改正物流効率化法の具体的施行について議論された「3省合同会議とりまとめ」では、契約に基づき寄託先の倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けることができる場合においては、これらを把握した上で改善につなげていくことが望ましいとされています。

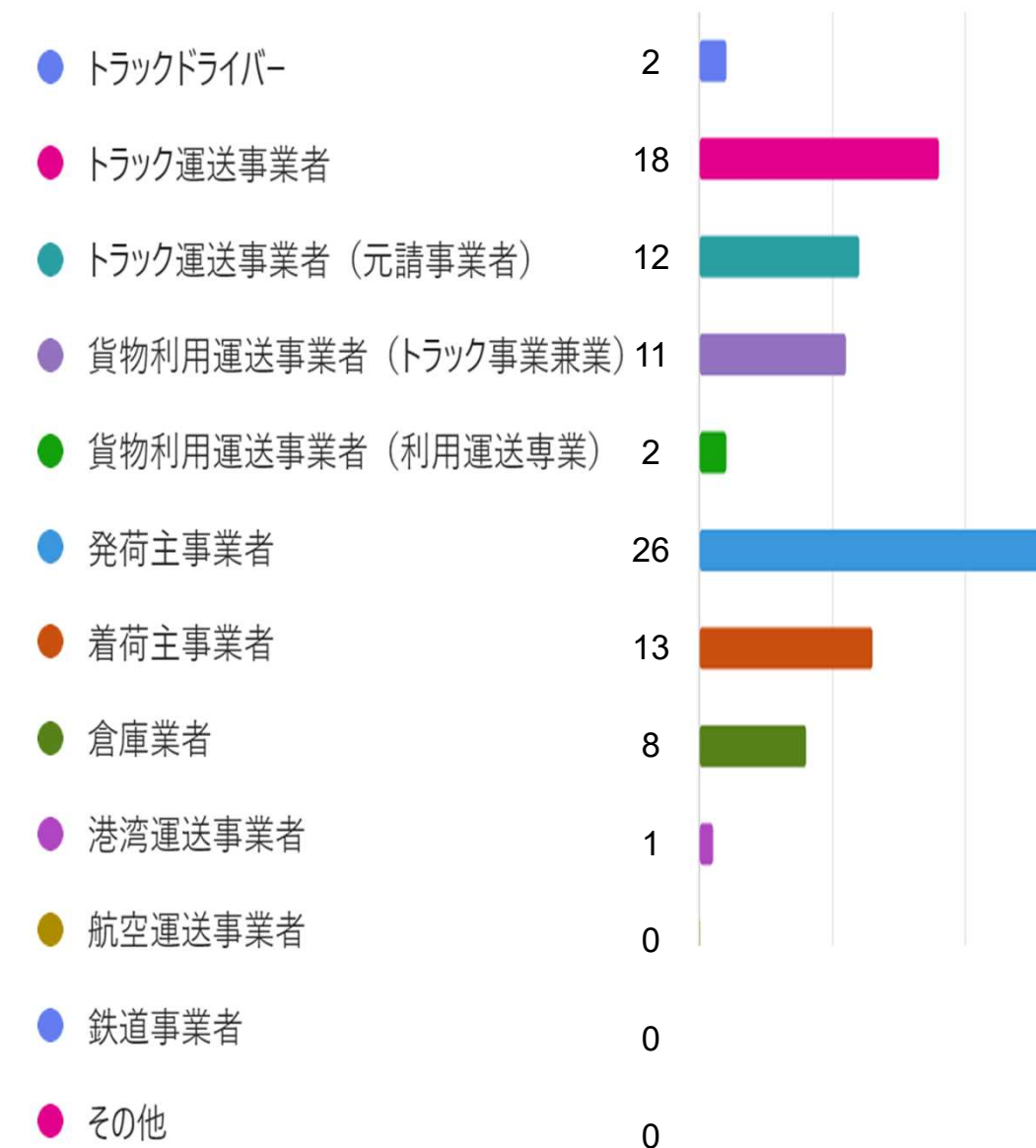
「物流パターンごとの荷主の考え方」1-3. 社内物流 と 2-1. 寄託倉庫を利用している場合
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-mindset-logistics-pattern_ver.1.2.pdf

- 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 物流関係者からの情報提供
「自動車運送業分野 特定技能試験 働きやすい職場認証制度」
一般財団法人日本海事協会
- ⑥ 参考資料

事前アンケート結果共有（全体）

事前アンケート結果①（全参加者）

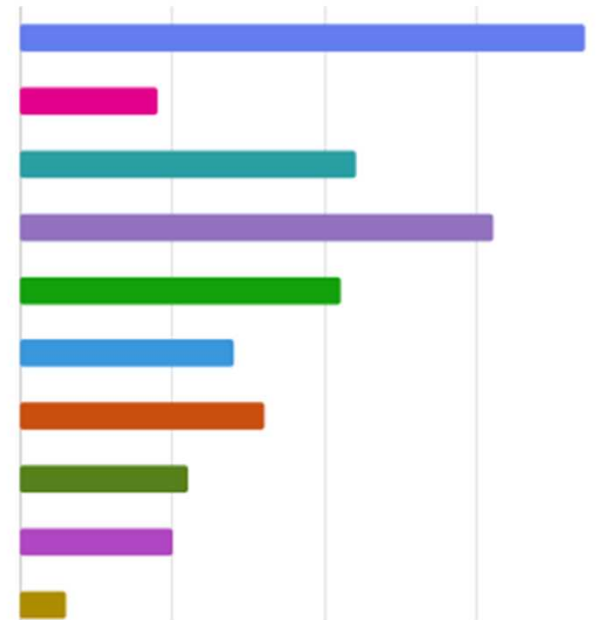
回答者種別



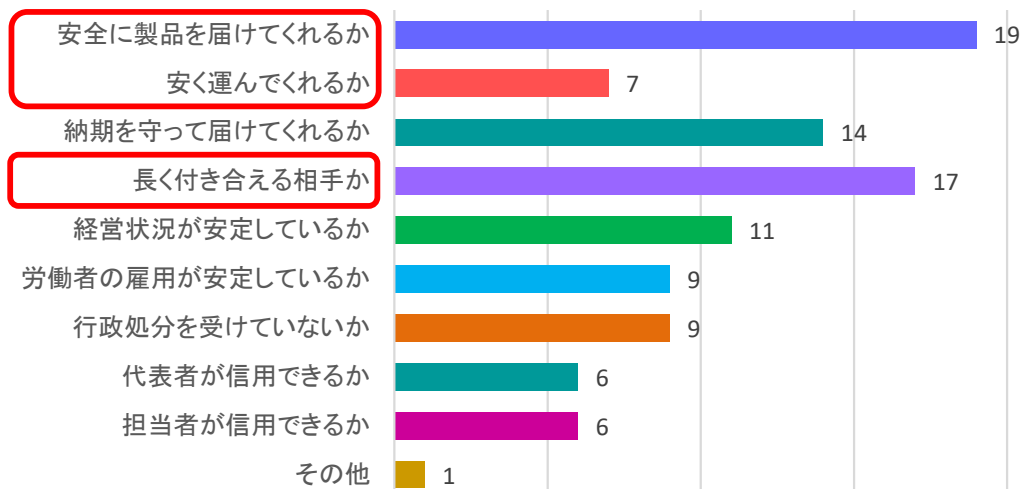
説明会、興味のあるテーマ



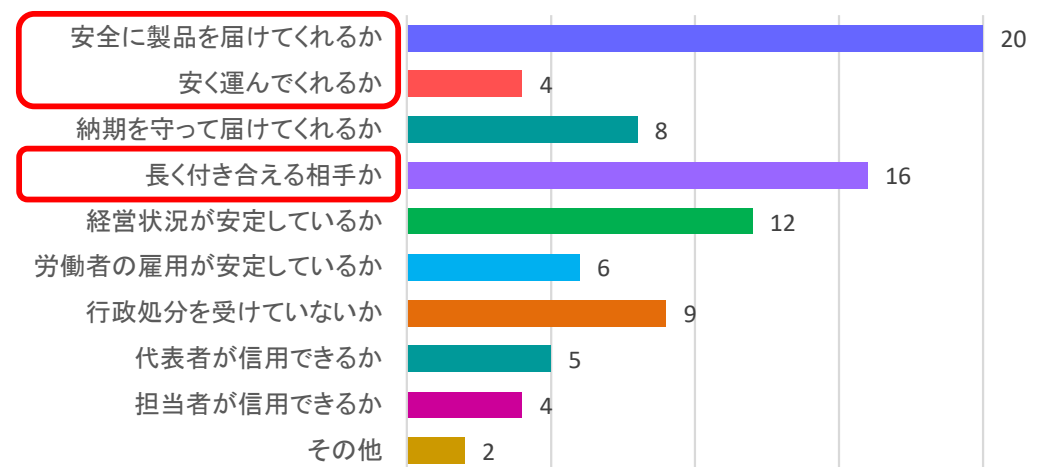
物流パートナー選定の重要項目



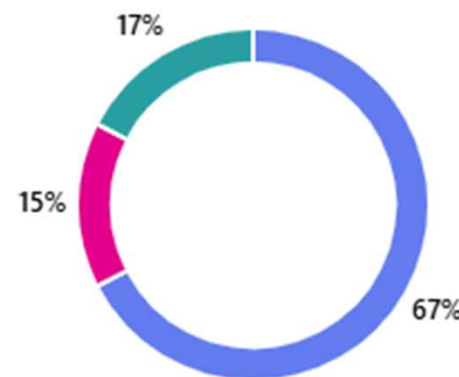
内訳（荷主）



内訳（物流事業者）



事業継続・物流の維持に関してご不安はありますか



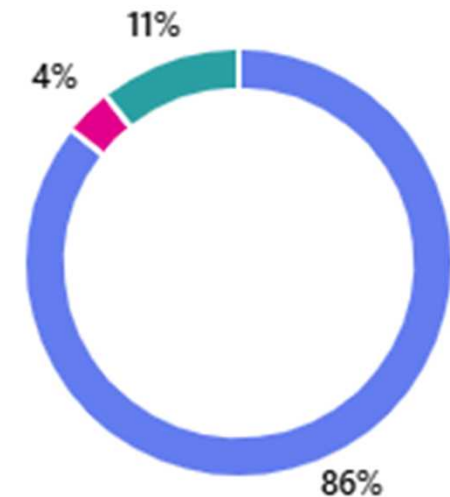
不安の具体的内容（一部）

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
・人財の確保、同業他社等との統廃合 ・荷待ち時間のため拘束時間がかなり圧迫されるケースが有る ・トラックドライバーの確保が課題です。 ・輸送コストの増大 ・運転手の確保、特に長距離	・ドライバーの担い手不足、高齢化 ・ドライバー人手不足が心配です。 ・以降の改正法対応には物流事業者だけでは不可能なことが多いところ、最上流の真荷主・クライアントの意識改革がなかなか進まず、改正法対応をもとに改善協議を呼びかけても消極的で苦慮している他方、物流事業者は既に改正法対応で追われていることから真荷主への働きかけが十分にできない。これでは中間事業者の負荷が高まるばかりで、今後の展開に不安を感じる。 ・ドライバー不足の解消をどうするか。賃金を上げるだけで人材は集まるのか？ ・運転手不足 ・人件費を含むあらゆる経費の高騰に、会社が耐えられない。	・ドライバー不足、人件費の高騰 ・国内経済の動向とシュリンクしていくであろう地域経済に対して不安を感じている。 ・中間流通業として、運賃改定等を顧客（ユーザー）へ転化できない問題が多々ある。	・会社として取り組む姿勢が感じられない ・重量物、危険物物流を担うことのできる物流会社・乗務員数が少なくなっていること。 ・結局は大きな力を持った購入者によって秩序が形成されていく事。 ・物流会社の規模により協力会社の存続 ・輸送力の確保 ・ドライバー不足	・企業連携が必要になるほどトラックの手配が現実的に難しくなるのか。	・2024年、30年問題によるドライバー不足、物流過疎地の拡大に危機感をもっています。 ・港湾労働者の人員不足が顕著であり、荷卸し、積みにかかる人員確保 ・景気に左右される

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

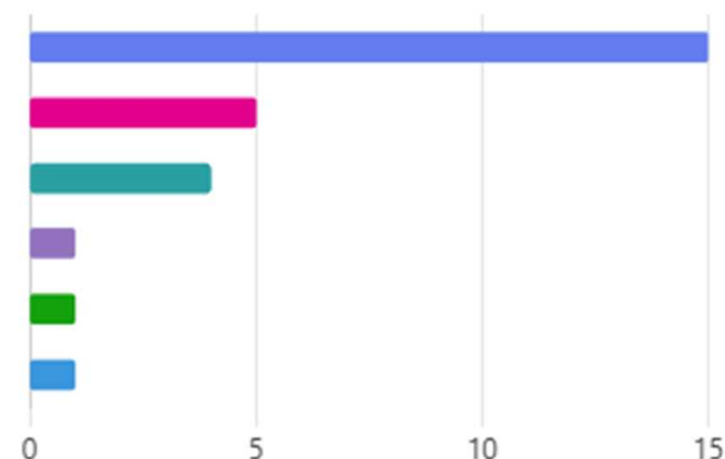
● 知っている	24
● 知らない（把握できるなら詳細を知りたい）	1
● 知らない（把握できるなら概要で良いから知りたい）	3
● 知らない（知らなくても問題ない）	0
● その他	0



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。

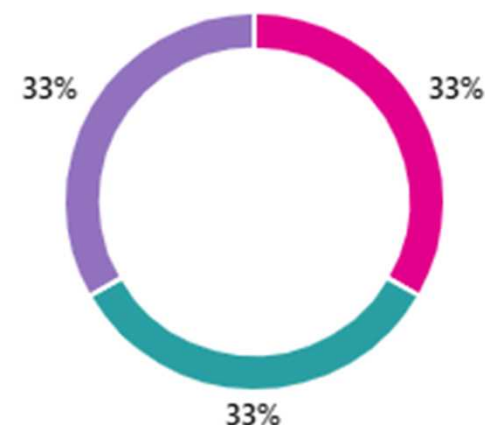
● 知っていた（既に実施済み）	15
● 知っていた（今後実施予定）	5
● 知っていた（未実施で実施時期未定）	4
● 知らなかった（実施したいと思う）	1
● 知らなかった（実施する予定なし）	1
● その他	1



その他：知ってはいるが、荷主の対応すべき内容を理解できていない。

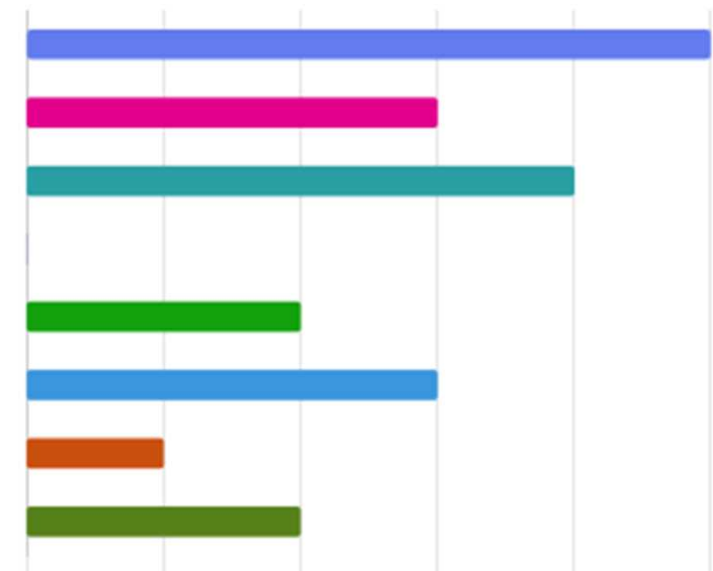
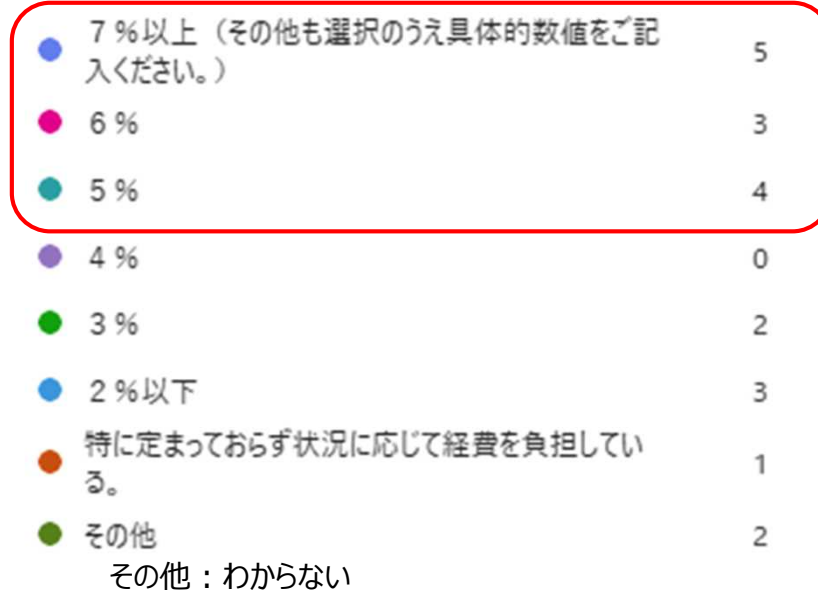
「知っていた（未実施で実施時期未定）」、「知らなかった（実施する予定なし）」と回答されたの理由

● 特に相手方から要求されていない	0
● あまり細かく明示したくない	2
● 特に理由はない	2
● その他	2

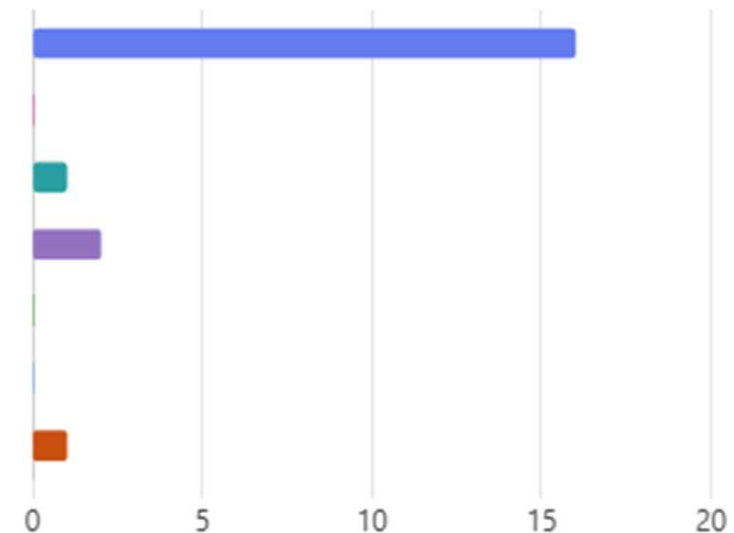
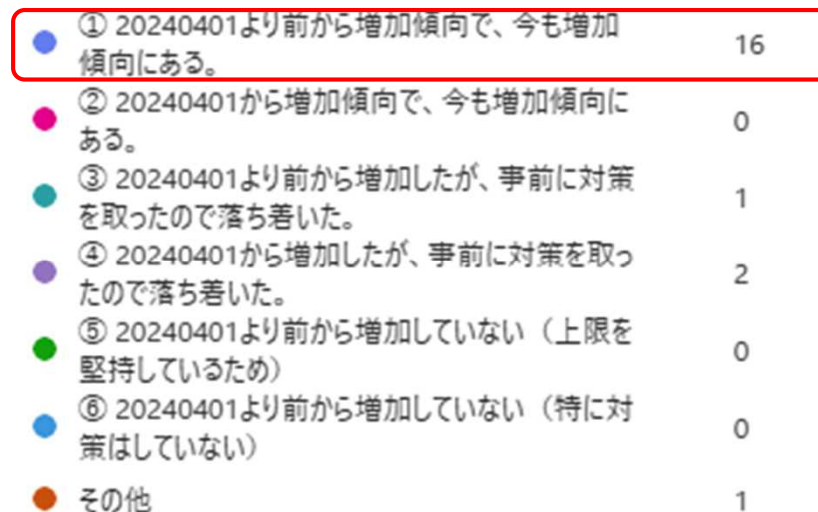


事前アンケート結果⑥（荷主）

現在、売上高に対する物流費の割合はどの程度ですか



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。

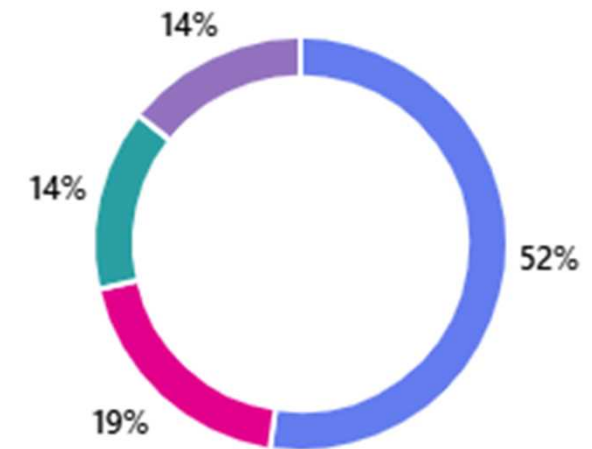


事前アンケート結果⑦（荷主）

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	11
● 今後転嫁予定	4
● 転嫁未実施、時期未定	3
● その他	3

その他：得意先や業界によって区々で、努力中です。



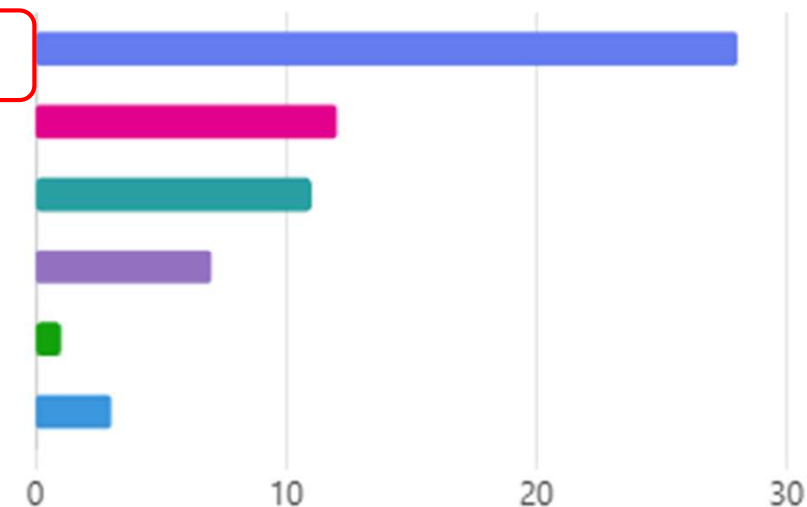
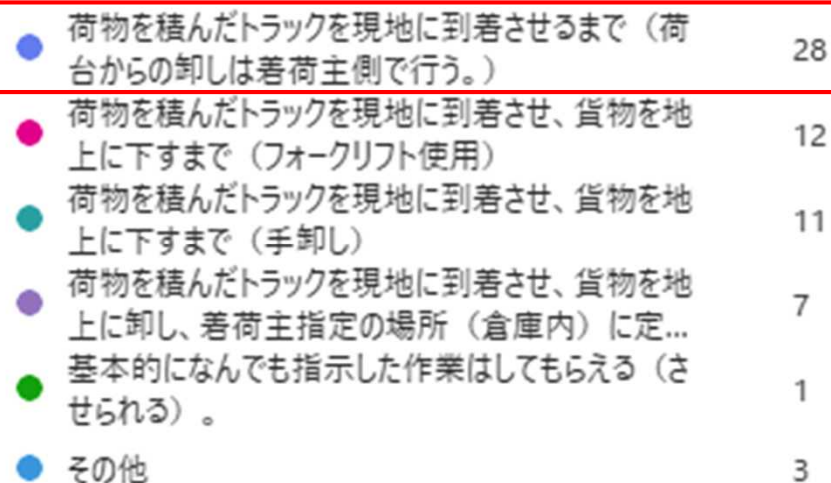
転嫁未実施、時期未定の理由

● 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	0
● 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



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。

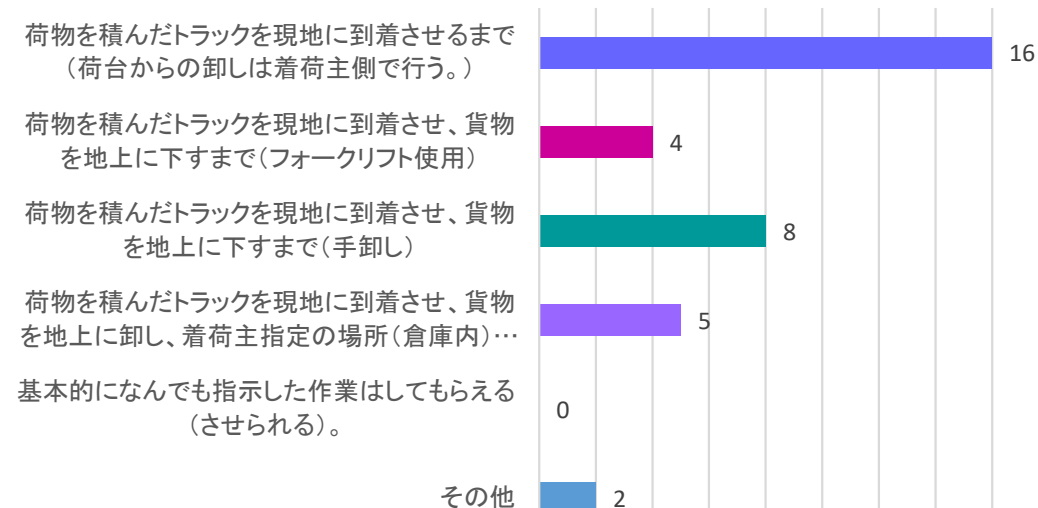


内訳（荷主）



その他：運送会社は荷物を運送するのみ

内訳（物流事業者）

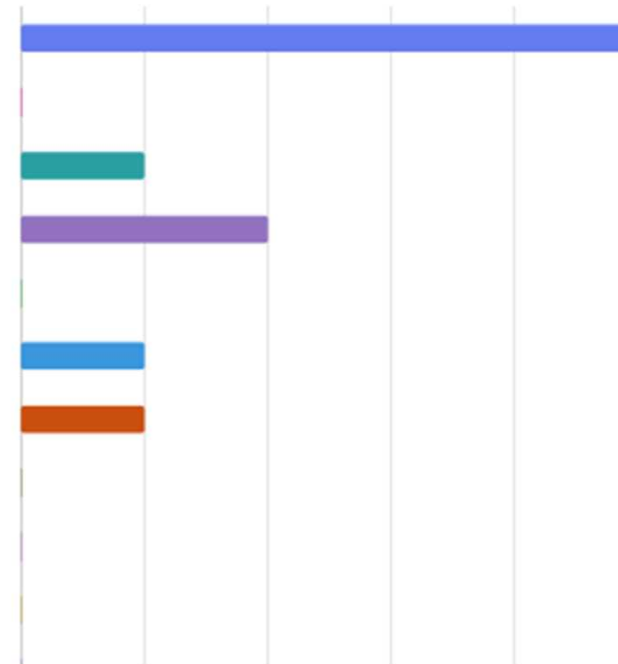


※内訳は重複あり

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）	5
● 方面別の仕分け	0
● いったん卸した場所からの移動（縦持ち、横持ち）	1
● 荷主指定の棚入れ	2
● ラベル貼り	0
● 検収・検品	1
● 貨物の荷造り	1
● 貨物の保管	0
● 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	3
● これまでもやってもらっているから	6
● こちらも人手不足なので	1
● 運賃に作業分も含まれていると思うから	5
● 理由は良くわからない	2
● その他	1



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

（元請けトラック事業者・利用運送・発荷主・着荷主）

- 運送の貨物取扱要件として「車上渡し」が原則で、荷役作業は受発送事業者が行うべきものと理解しておりますが、長年の商慣習によって「置き場渡し」が一般的になってしまっています。これを法律が変わったから全て変えることは業態・契約・コスト負担全ての変更を伴うことから、現状の流れは性急で追いつけません。前述の通り、最上流の真荷主側に明確な基準に則り履行いただく流れが必要であろうと考えます。

（利用運送・発荷主・着荷主）

- 荷主側と運送事業者間で、拘束時間付帯作業を含めた協議内容承諾の上で、対応頂いていると認識している。事前条件以外の作業（行為）が発生の場合は双方協議の上対処する内容と思われる。事前想定以外の作業（時間）が発生の場合は別途交渉する必要がある。（双方適正な関係構築が必要）

（発荷主）

- 運賃と作業費は分けてお支払いしている

（着荷主・発荷主）

- 前述の通り、ドライバーは運転して運ぶだけという認識は持っておりますが、長くドライバーが卸してきた、卸してきてしまった業界だけに、なかなか改善が進んでいない実態がございます。

（利用運送）

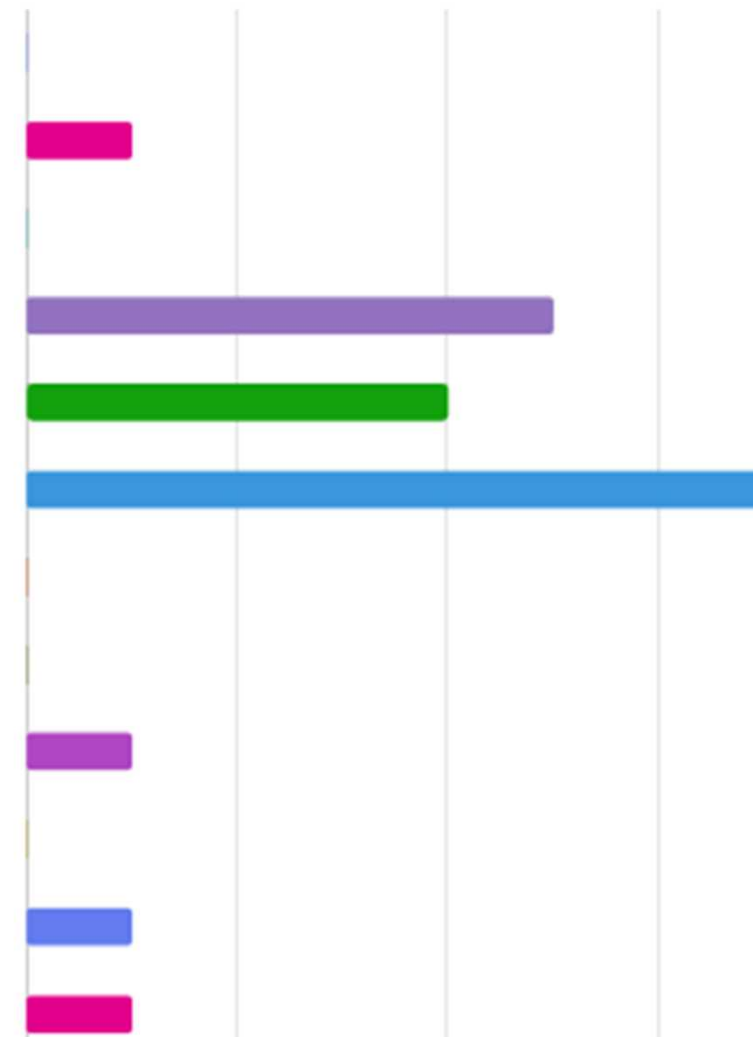
- フォークリフト作業はお願いしています。荷主側で行ったとしてもドライバーの拘束時間は余りかわらない、逆にドライバーの方が早いケースがある。また、フォークリフトコンテスト等あり、運送業のツールと考えます。対価はお支払いしています。

（元請けトラック事業者）

- 従来やっている前提があるのでいきなりの改善は難しい。有料化で対応する方が早い、着荷主も人手がないのでそこで待たされるくらいなら有料化して待ち時間を削減したい

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。

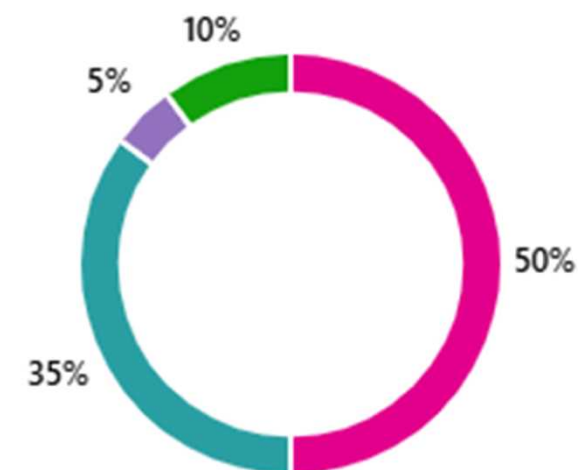
● 標準的運賃の水準以上	0
● 標準的運賃と同等程度	1
● 標準的運賃の 9 割程度	0
● 標準的運賃の 8 割程度	5
● 標準的運賃の 7 割程度	4
● 標準的運賃の 6 割程度	7
● 標準的運賃の 5 割程度	0
● 標準的運賃の 4 割程度	0
● 標準的運賃の 3 割程度	1
● 標準的運賃の 2 割程度	0
● 標準的運賃の 1 割程度	1
● 標準的運賃の計算の仕方が分からない	1



事前アンケート結果⑫（トラック事業者）

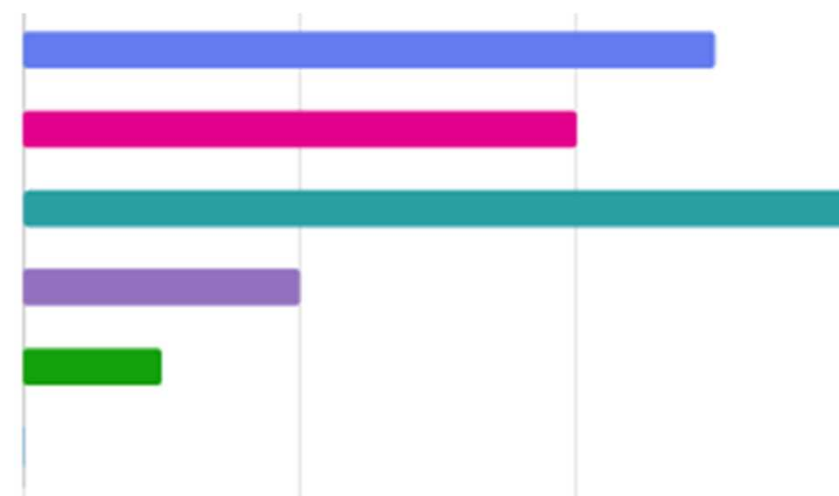
トラック事業者の皆様にお聞きします。現在収受している運賃で運送コストは賄えていますか。

● 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	10
● 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ると赤字。	7
● 全体的に赤字になり貯えを取り崩さないといけない	1
● その他	2



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

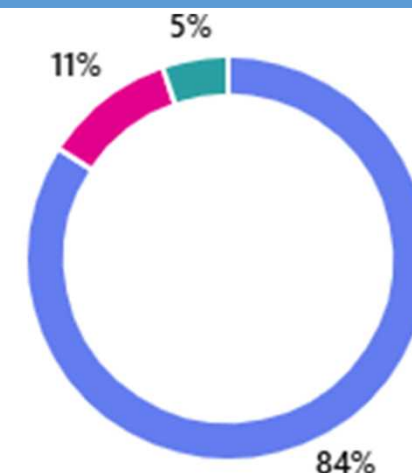
● 8割以上	5
● 7割程度	4
● 6割程度	6
● 5割程度	2
● 4割程度	1
● 3割以下	0



事前アンケート結果⑬（トラック事業者）

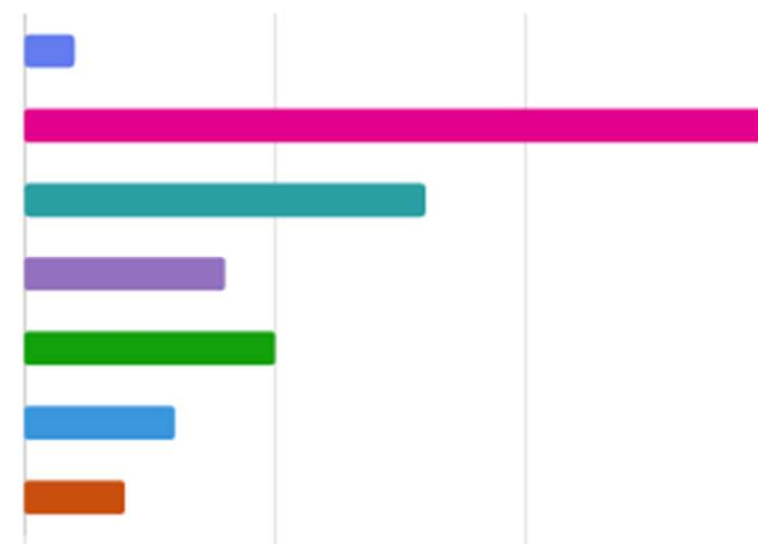
トラック事業者の皆様にお聞きします。運送の依頼をお断りしたことはありますか。

①断ったことがある（スポットの運送依頼）	16
②断ったことがある（定期の運送依頼）	2
③断ったことはない	1
その他	0



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

運賃の額（赤字ではない）	1
運賃の額（赤字になるため）	15
リードタイム（指定時間到着だと法令遵守できない）	8
常態的に荷待ちが長く改善されない	4
附帯業務を強制される	5
ドライバーが嫌がる	3
その他	2

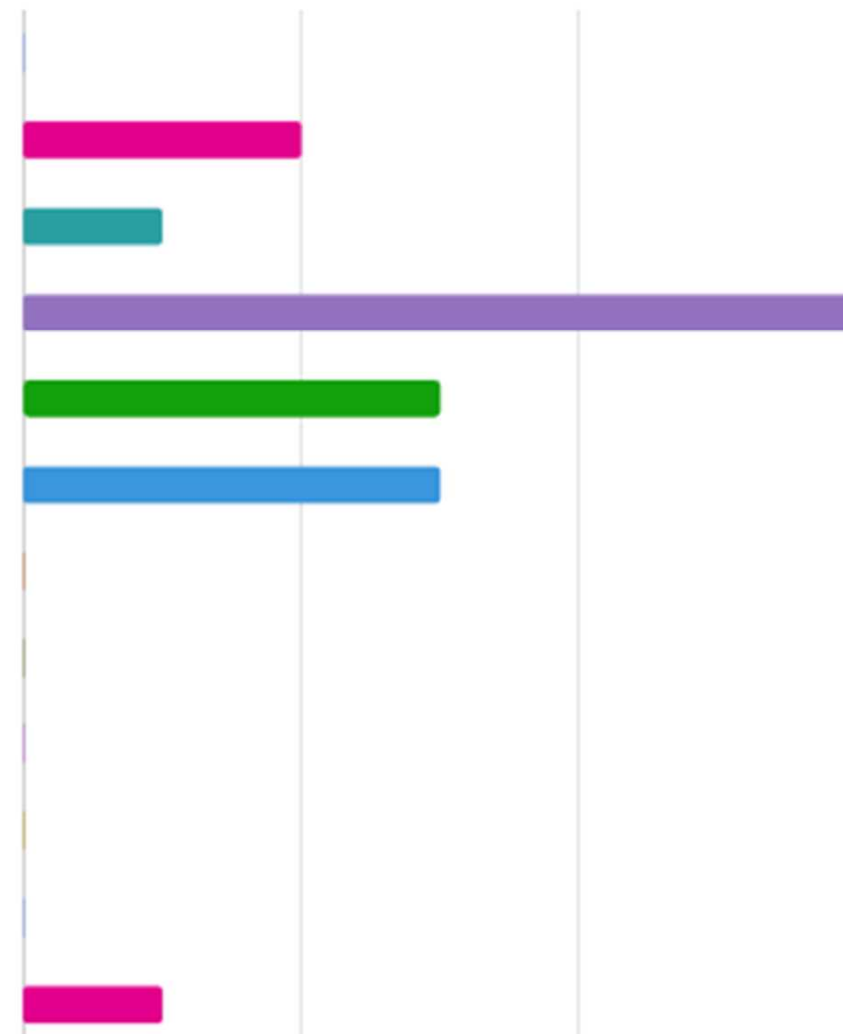


その他：人員不足。長距離だったり、納期日程が急だったり。車両の手配が出来なかった。

トラック事業者以外の物流事業者の皆様にお聞きます。

現在収受できている運賃・料金水準は、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	0
● 適正運賃・料金水準程度	2
● 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	3
● 適正運賃・料金の6割程度	3
● 適正運賃・料金の5割程度	0
● 適正運賃・料金の4割程度	0
● 適正運賃・料金の3割程度	0
● 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・料金水準が分からない。	1



参加者の問題意識共有（全体）

事前にいただいた問題意識等

トラック運送事業者の皆さんから

- ・人手不足、高年齢化の解消、効率化の推進、働き方改革
- ・乗務員不足への対応 **外国人技能実習生の充実**
- ・動きが良くない中、運送費の値上げが進まない。
- ・同業者である運送会社が荷物欲しさに運送費を下げて提案しているのが現状。
- ・荷主の協力・荷主も安く運行してくれる所は沢山あるとの認識が無くならない。
- ・運賃改定への荷主さんの理解がなかなか進まないこと
- ・標準運賃の収受、ドライバー不足・高齢化、商慣習（付帯作業等）の改善
- ・標準運賃に対し運賃が程遠い
- ・**大手量販店の物流部が商品の配送料金を著しく下げている。**チルド食品で、ひと箱あたり100サイズ、5キロは越えているが、手紙より安い。物流を委託されている会社は仕事を失いたくないので泣き寝入り。ドライバーの給料に影響でています。
- ・ドライバーの配送料がどこまでなのか明確にすべき。（**納品時の付帯作業を強いている物流センターあり**）**物流センターの運営は、自動車運送事業の許可なしでも良いのか？**否か？大手物流会社の中抜き（実務をせず中抜きだけしている大手企業）、配送料の適正価格違反（大手企業が影響力のもとに協力会社へ安すぎる配送料を強いている）
- ・荷役作業、荷待ち時間のご請求に対して、納品先、荷主ともに、理解をしてもらう必要がある。
- ・労働時間について。**荷主に運送現場の実態を可視化し、労働時間への理解と協力を促す。**
- ・荷待ち時間と配送場所が、東京都また、近郊に集中している為交通渋滞が頻繁に起こり、拘束時間が多くなる。

事前にいただいた問題意識等

元請トラック運送事業者の皆さんから

- 全体で対応すること。物流業者だけでも、荷主だけでも下請トラック事業者だけでも解決できません。**すべてのステークホルダーが連携して、現状を真摯に受け止め対応すべき**と考えます。
- 物効法改正に伴う改善計画に織り込むために商慣習の見直しが必須です。**競争のある市場では1社だけで見直しすることは難しい**と考える。**業界・団体全体で考える必要がある**、そのためには**業界・団体のガイドラインが重要**です。ガイドラインの作成についてはトラックGメンに積極的に関与いただき、物流ファーストの考え方で進めていただきたい。
- 種々問題の根源は、**最上流の荷主・クライアント側がコスト負担を避ける**ことによって解決しません、改正法の進捗は「下流側」より始まっておりますが、本末転倒になっているものと考えており、**本来的な改善促進には荷主・クライアント側への規制法強化が必須**と考えます。
- 軽油の暫定税率の廃止
- 最終下請け運送事業者が利益が出せる運賃にできるか。
- 大手メーカー受注をしている**工場荷主への運賃交渉は難航**。特定事業・物流統括管理者による、下請け部品メーカーの流通監督

発荷主の皆さんから(1)

- 中小トラック企業の物流2法改正への取り組み
- トラック入荷時の受付時間予約及び、荷下ろし時間の短縮、改善
- **サプライチェーン全体の問題意識共有、協働**
- **LTの延長**、納期に余裕を持った受発注
- 建設業、自動車産業などの**裾野の広い最終顧客の物流に対する理解がたりない**。当日受注 当日出荷、翌日着、JITが当たり前の風習が治らない。**最低中 1 日配送を目指していく。**

事前にいただいた問題意識等

発荷主の皆さんから(2)

- ・商慣行の見直し及び人材確保
- ・物流会社だけの問題ではなく生産者、購入者の意識の改革が必要。特に商品を購入する側が未だに過去の商習慣から抜け出せず、また自社の利益を求め安くて高品質なサービスを求め過ぎている。自社の負担での安売りは結構だが、この安売りの負担を製造側に押し付けることが続けば日本の製造業が疲弊をし、物流運賃に転嫁できずに日本の物流網は崩壊するのではないかと。トラック協会、又は業界から、大きなbuying powerを持ったところへの改善の呼びかけが必要ではないか。
- ・缶の凹みなど受取拒否事案が厳しく、多くなっており再配達による負荷が大きくなっている。中身に問題のないもの（容器が缶、中身が液体で漏洩がない等の場合）は、容器に多少の凹みがあっても荷受してもらうことの意識改革を行政より指導してもらいたい。（相当の理由がなく受取拒否の場合に着荷主→発荷主→運送会社のルートで再配送手数料を支払うなど）。
- ・これまでトラックは必要なタイミング、必要な量を運ぶ手段という認識がここ数年で大きく変化した。2018年頃から効率化、負荷低減、商習慣の見直し、一貫パレチゼーションに取り組んでいる。個社ではなく、業界の活動となるように。更に、共配・DX化など難易度の高いテーマの取り組みに向け活動している。個社毎ではパレットサイズの統一やDX化が難易度が高く進めづらい、方針打ち出しと方向性を統一する上では、そこには国の予算を投入して頂く必要性を感じる。
- ・定期的にトラック協会・運送事業者からのアナウンスが必要だと思います。法改正等
- ・着荷主の意識：過去より乗務員のサービス（懇意）で実施してきたことが当たり前のようになり、着荷主による荷下ろしや棚入れ、深夜・早朝の一人荷役が改善されない状況にある。
- ・トラック事業者の集約

事前にいただいた問題意識等

着荷主の皆さんから

- ・システム及び荷主及び物流事業者の連携

利用運送事業者の皆さんから

- ・ドライバー人手不足に関して政府の力が必要と考えます。
- ・①適正原価を把握し管理する力。②その情報をもとに、荷主に対し、運賃値上交渉をするコミュニケーション力。③社内における「安全衛生」の一層のレベルアップ（リスクアセスメントの高度化）。④同業他社との適切な情報交換網の確保。⑤若い乗務員の確保と教育体制のレベルアップ。
- ・荷積、荷下ろしに伴う待機時間の解消、**運賃以外付帯作業賃金の適正化**。
- ・着荷主の意識改善、問題意識の共有

倉庫事業者の皆さんから

- ・官民一体となった主体的な取り組み
- ・荷主企業の理解と行動

その他の皆さんから

- ・**発荷事業者と着荷事業者双方の問題解決に向けた意見交換会などの場が必要**と感じる。個別対応の場合、どうしても立場の優位性が発生し、問題解決の道筋をゆがめてしまうきらいがあるため、**中立な立場の方が介在し双方忌憚のない意見交換が出来ることが望ましい**。

【アンケート協力をお願い】最後に以下のリンクから簡単なアンケートにご協力ください。

<https://forms.office.com/r/B2QiBJYUhY>

ご意見は、わかりやすく有益な情報を次回以降の説明会でご提供できるよう活用させていただきます。



情報提供も引き続き募集中です！ 物流効率化、運賃交渉の成功・失敗事例のほか、物流関係システムやサービス、金融、燃料、各種サプライヤー等、物流関係であればジャンルは問いませんので、積極的に御連絡ください。

（連絡先）082-228-3438（事務局：中国運輸局自動車交通部貨物課） cgt-chugoku-kamotsu@gxb.mlit.go.jp

国土交通省トラック荷主特別対策室主催のオンライン説明会は毎月1回実施します。

次回開催日時は **令和7年11月27日（木）10:00～、15:00～**です。

以下のリンクから事前登録が可能ですので、よろしくお願いします。

ご説明する項目は、ご登録いただいたメールアドレス宛にお知らせいたします。

国土交通省トラック荷主特別対策室主催

「トラック物流問題解決に向けたオンライン説明会」【第28回】問題意識登録フォーム

<https://forms.office.com/r/NvdVGf6DsN>



今後も有益な情報を発信し、全国の皆様の集いの場となるよう運営して参ります。引き続きよろしくお願いします。

ご清聴ありがとうございました。