

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11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

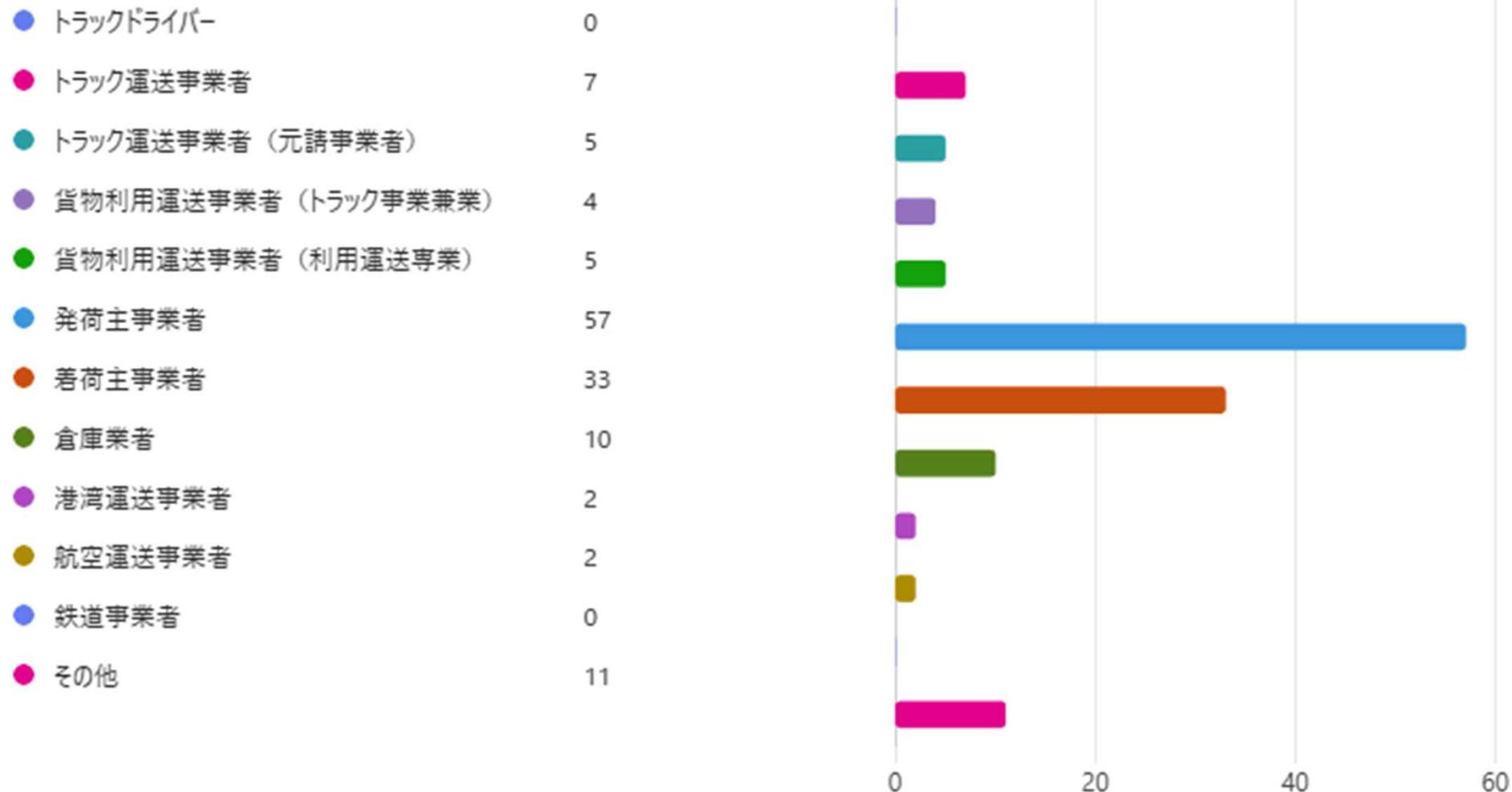
「中小企業の運送会社における中継輸送の取り組みについて」

志和貨物自動車株式会社様、株式会社ヒサマツホールディングス様

⑥ 参考資料

事前アンケートの結果について

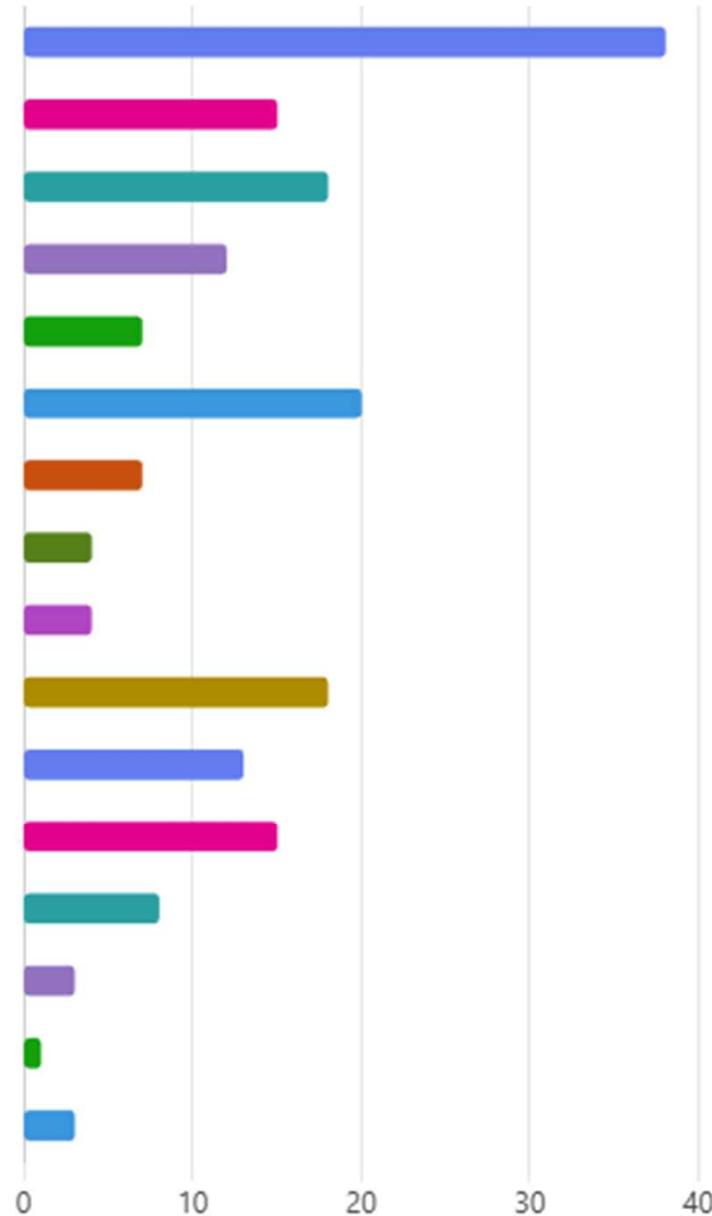
参加者種別



事前アンケートの結果について

関心のあるテーマ

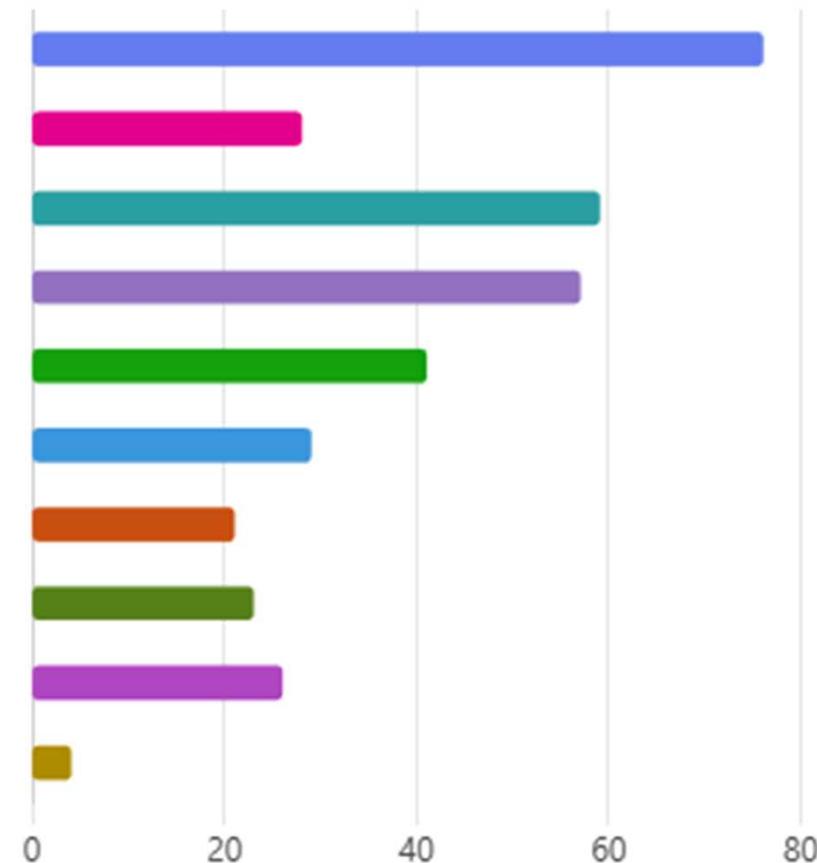
● ①物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響	38
● ②商慣行の見直しについて	15
● ③荷主・消費者の行動変容	18
● ④バース予約システムの導入について	12
● ⑤モーダルシフトについて	7
● ⑥物流 DX（デジタル化、機械化・自動化）	20
● ⑦パレットの導入について	7
● ⑧マッチングサービスについて	4
● ⑨利用運送事業者について	4
● ⑩トラック G メンの具体的な活動内容	18
● ⑪適正運賃収受（運賃交渉）	13
● ⑫標準的運賃、標準運送約款	15
● ⑬トラック運送事業の原価計算	8
● ⑭トラック運送安全に行われるための基準（改善基準告示）について	3
● ⑮その他説明会で触れて欲しいテーマ	1
● その他	3



事前アンケートの結果について

運送の相手方を選定する重視している点（荷主）
重視して欲しいポイント（物流事業者）

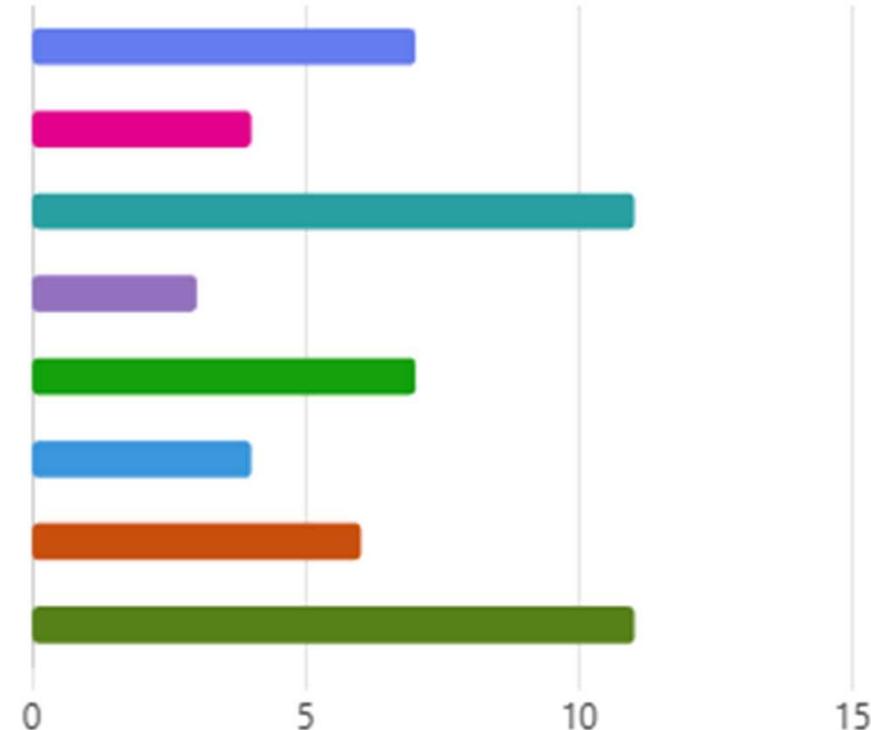
- 安全に製品を届けてくれるか 76
- 安く運んでくれるか 28
- 納期を守って届けてくれるか 59
- 長く付き合える相手か 57
- 経営状況が安定しているか 41
- 労働者の雇用が安定しているか 29
- 行政処分を受けていないか 21
- 代表者が信用できるか 23
- 担当者が信用できるか 26
- その他 4



事前アンケートの結果について

売上高に対する物流費の割合（荷主）

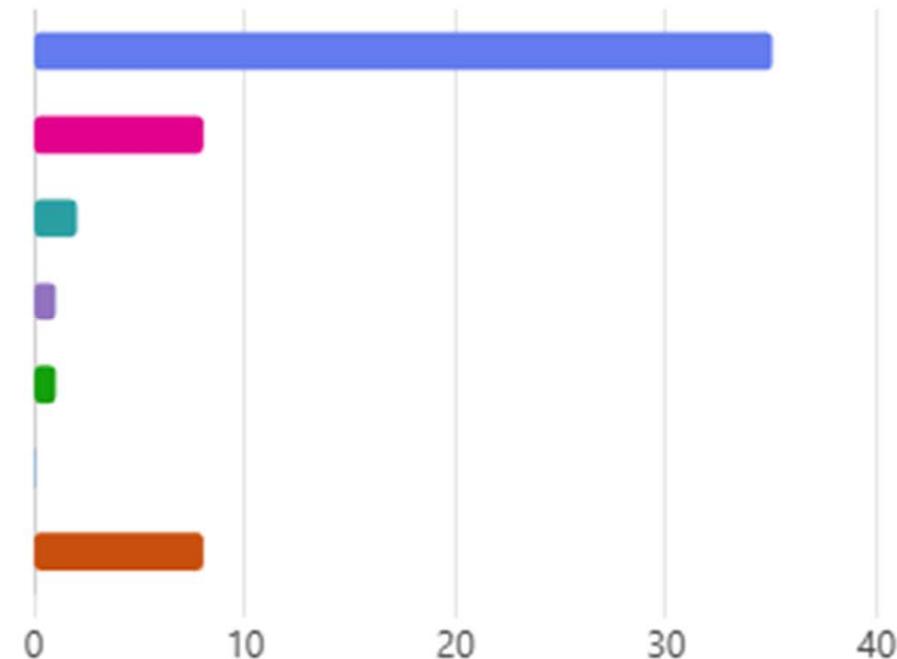
● 7 %以上（その他も選択のうえ具体的な数値をご記入ください。）	7
● 6 %	4
● 5 %	11
● 4 %	3
● 3 %	7
● 2 %以下	4
● 特に定まっておらず状況に応じて経費を負担している。	6
● その他	11



事前アンケートの結果について

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)よりも増加している？（荷主）

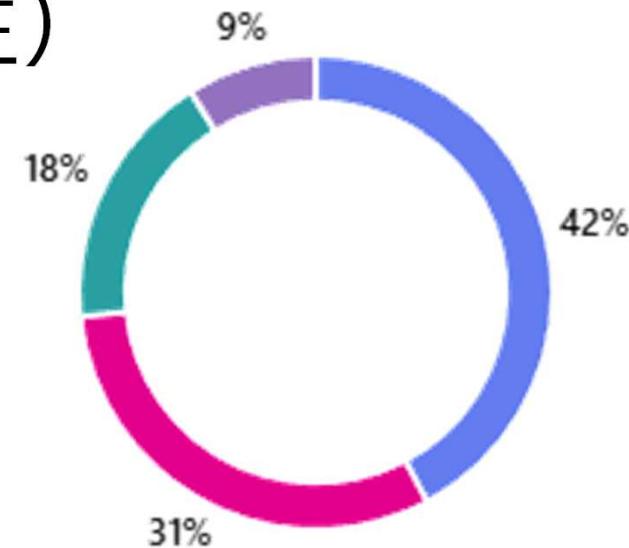
- ① 20240401より前から増加傾向で、今も増加傾向にある。 35
- ② 20240401から増加傾向で、今も増加傾向にある。 8
- ③ 20240401より前から増加したが、事前に対策を取ったので落ち着いた。 2
- ④ 20240401から増加したが、事前に対策を取ったので落ち着いた。 1
- ⑤ 20240401より前から増加していない（上限を堅持しているため） 1
- ⑥ 20240401より前から増加していない（特に対策はしていない） 0
- その他 8



事前アンケートの結果について

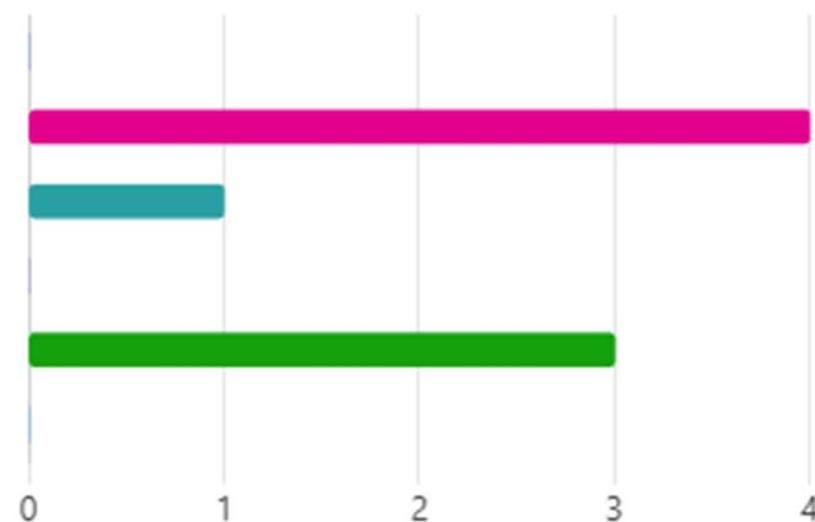
増加分は売価に転嫁されている？（荷主）

- 既に転嫁済み 19
- 今後転嫁予定 14
- 転嫁未実施、時期未定 8
- その他 4



「転嫁未実施、時期未定」の理由（荷主）

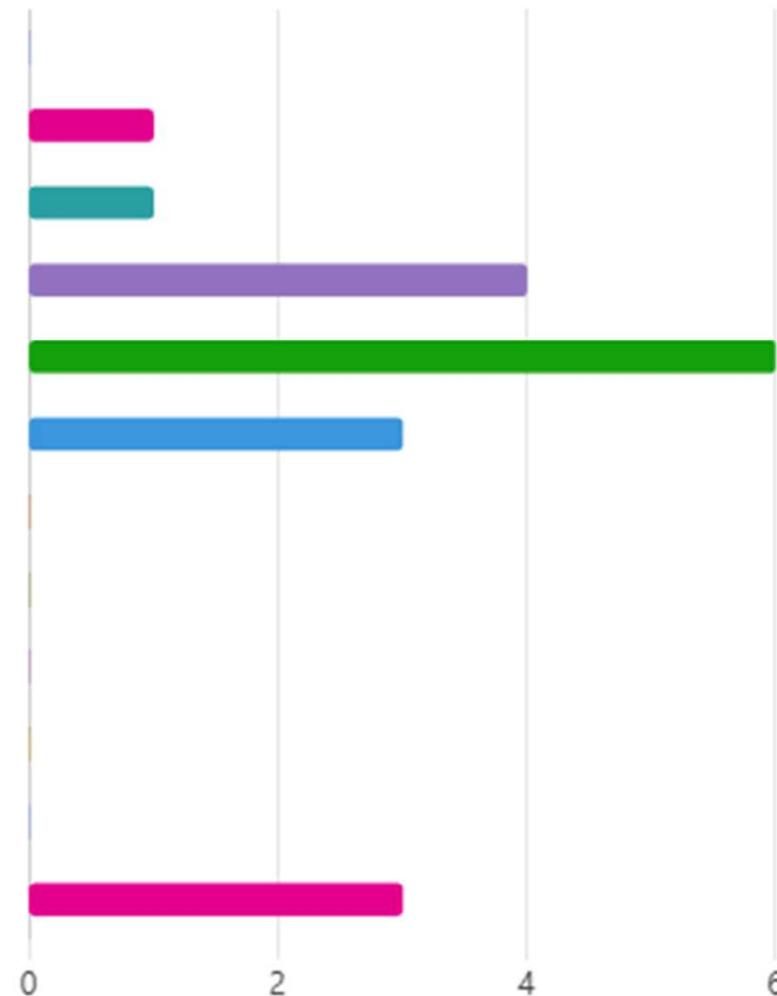
- する必要がない 0
- 転嫁すべきだが、シェア維持等が困難となるためできない 4
- 転嫁すべきだが、社内で議論が盛り上がらない 1
- 転嫁すべきで担当から上申しているが役員で止められる 0
- 転嫁すべきだが、他の理由によりできない 3
- その他 0



事前アンケートの結果について

現在收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？（トラック事業者）

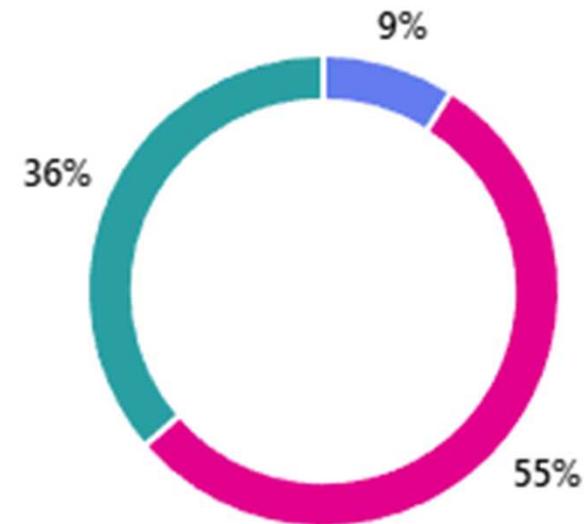
● 標準的運賃の水準以上	0
● 標準的運賃と同等程度	1
● 標準的運賃の 9 割程度	1
● 標準的運賃の 8 割程度	4
● 標準的運賃の 7 割程度	6
● 標準的運賃の 6 割程度	3
● 標準的運賃の 5 割程度	0
● 標準的運賃の 4 割程度	0
● 標準的運賃の 3 割程度	0
● 標準的運賃の 2 割程度	0
● 標準的運賃の 1 割程度	0
● 標準的運賃の計算の仕方が分からない	3



事前アンケートの結果について

現在収受している運賃で運送コストは賄えている? (トラック事業者)

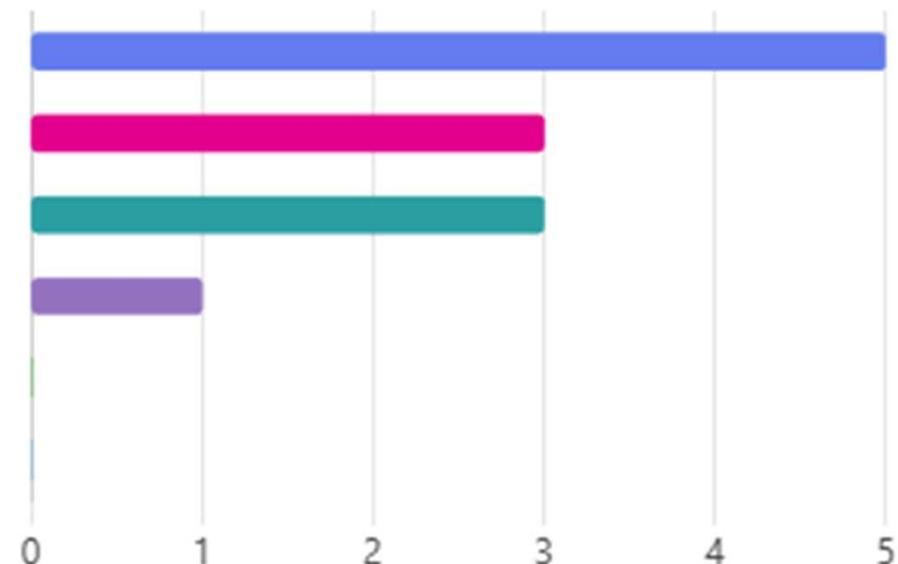
- 全ての運行で黒字 1
- 運行毎に赤字、黒字があり全体でなんとかカバーしている状態 6
- 運行コスト比では黒字だが、安全や労働環境整備など全体に必要なコストも入れると赤字。 4
- 全体的に赤字になり貯えを取り崩さないといけない 0
- その他 0



事前アンケートの結果について

現在一運行あたりの積載効率はどの程度？ (トラック事業者)

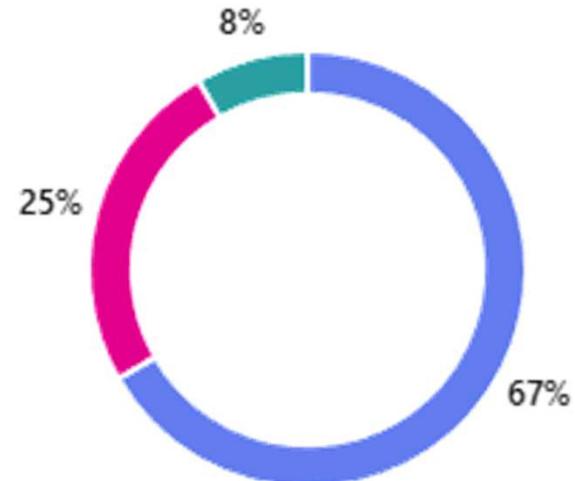
- 8割以上 5
- 7割程度 3
- 6割程度 3
- 5割程度 1
- 4割程度 0
- 3割以下 0



事前アンケートの結果について

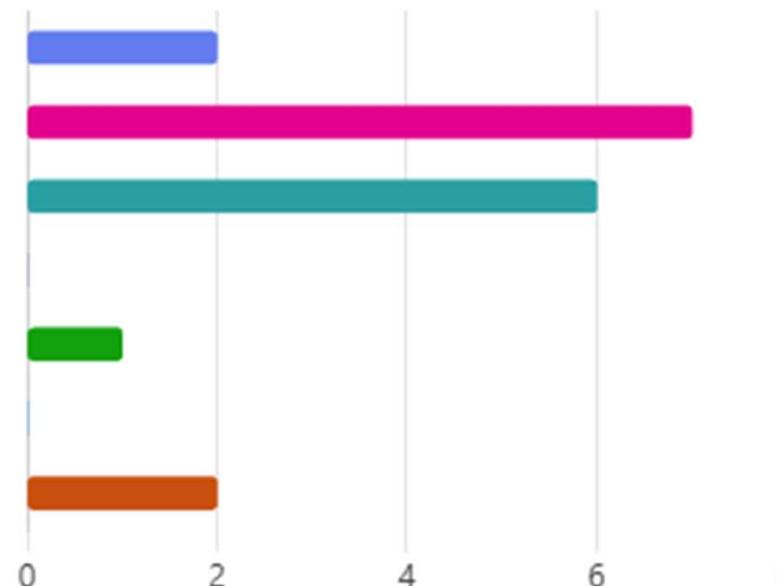
運送の依頼をお断りしたことはある？（トラック事業者）

- ①断ったことがある（スポットの運送依頼） 8
- ②断ったことがある（定期の運送依頼） 3
- ③断ったことはない 1
- その他 0



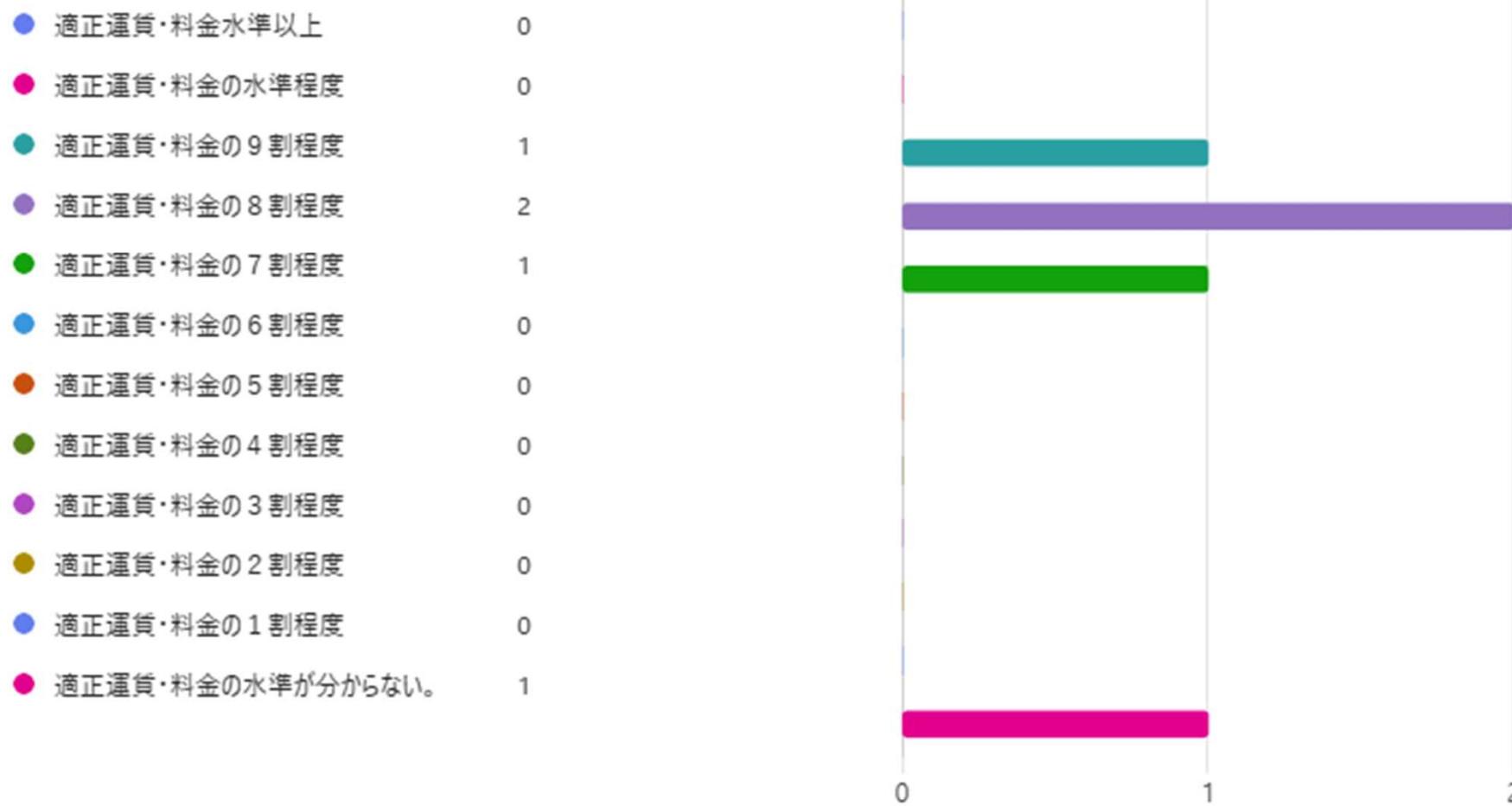
お断りした理由（トラック事業者）

- 運賃の額（赤字ではない） 2
- 運賃の額（赤字になるため） 7
- リードタイム（指定時間到着だと法令遵守できない） 6
- 常態的に荷待ちが長く改善されない 0
- 附帯業務を強制される 1
- ドライバーが嫌がる 0
- その他 2



事前アンケートの結果について

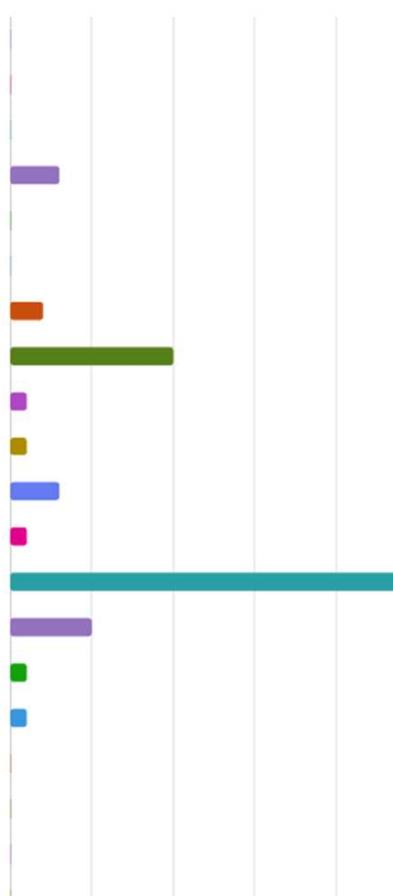
現在収受できている運賃・料金の水準は、会社全体の平均で、適正と思われる額の何割くらい？
(トラック事業者以外の物流事業者)



事前アンケートの結果について

参加者都道府県

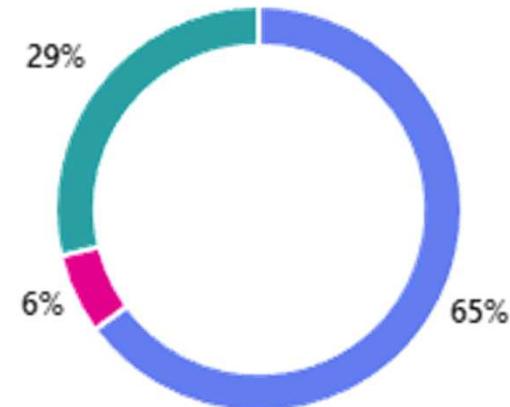
北海道	0
青森県	0
岩手県	0
宮城県	3
秋田県	0
山形県	0
福島県	2
茨城県	10
栃木県	1
群馬県	1
埼玉県	3
千葉県	1
東京都	24
神奈川県	5
新潟県	1
富山県	1
石川県	0
福井県	0
山梨県	0
長野県	0
岐阜県	2
静岡県	1



事前アンケートの結果について

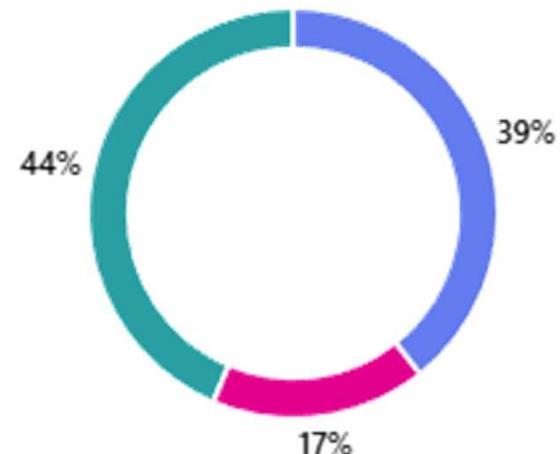
説明会への参加経験

- 初めて参加する 61
- 過去に参加したことがある（1回） 6
- 過去に参加したことがある（2回以上） 27



事業継続・物流の維持に関する不安の有無

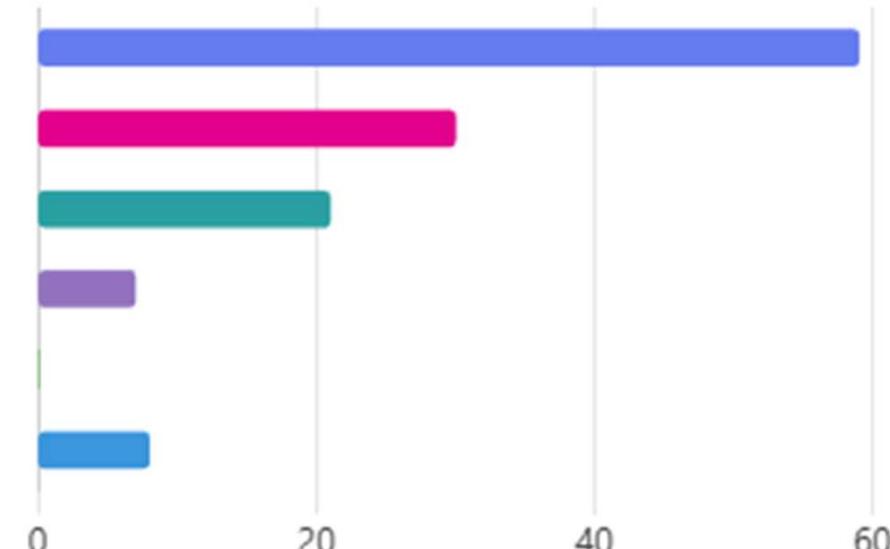
- ある 37
- ない 16
- わからない 41



事前アンケートの結果について

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？

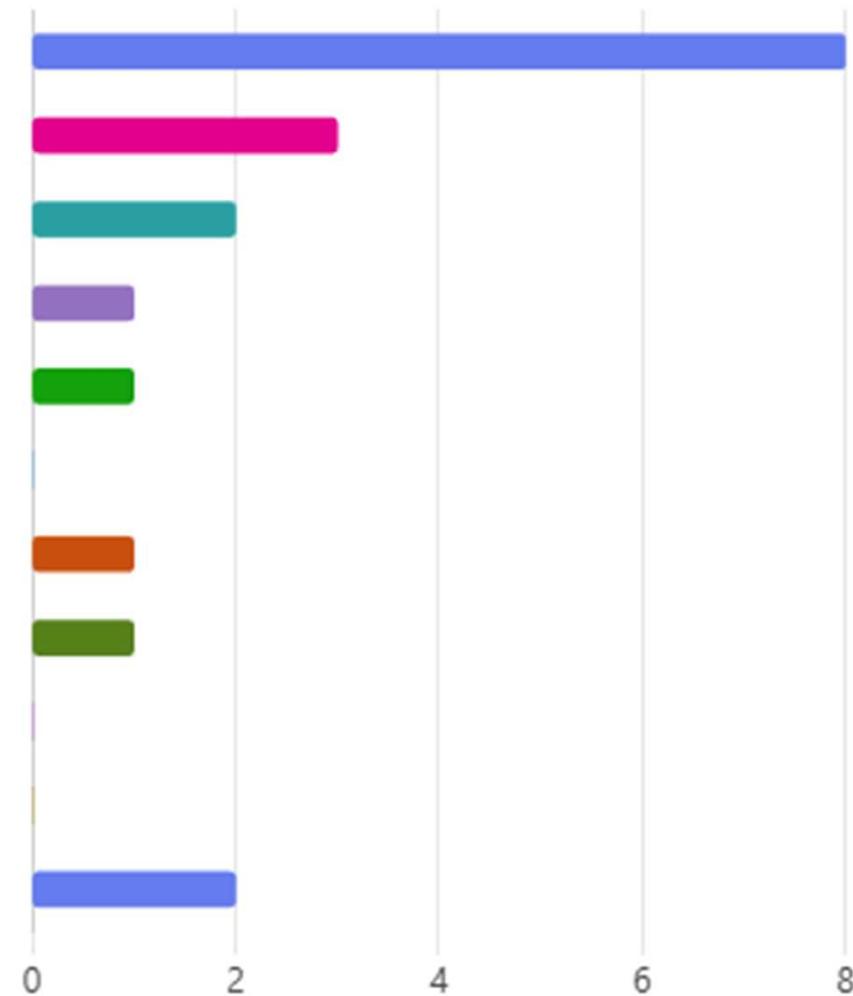
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させるまで（荷台からの卸しは着荷主側で行う。） 59
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に下すまで（フォークリフト使用） 30
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に下すまで（手卸し） 21
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に卸し、着荷主指定の場所（倉庫内）に定... 7
- 基本的になんでも指示した作業はしてもらえる（させられる）。 0
- その他 8



事前アンケートの結果について

どのような作業を依頼されていますか。？

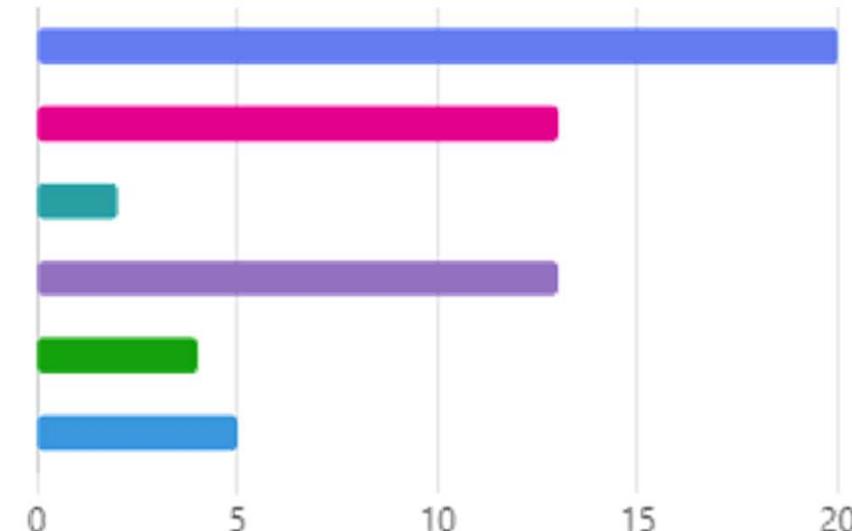
- フォークリフトを使った貨物の整理（はい作業） 8
- 方面別の仕分け 3
- いったん卸した場所からの移動（縦持ち、横持ち） 2
- 荷主指定の棚入れ 1
- ラベル貼り 1
- 検収・検品 0
- 貨物の荷造り 1
- 貨物の保管 1
- 品代金の取り立て 0
- 荷掛け金の立て替え 0
- その他 2



事前アンケートの結果について

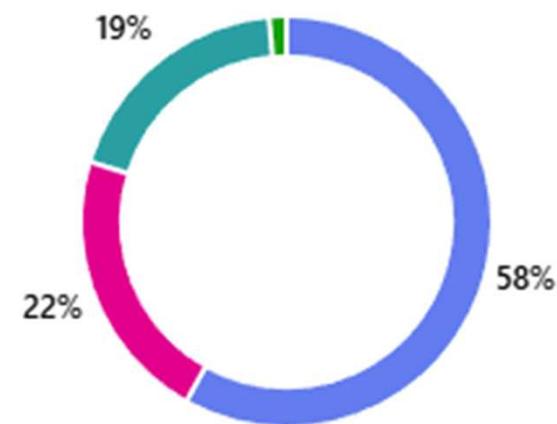
作業をトラックドライバーにお願いしている理由（荷主）

- トラックドライバーの役目だと思うから 20
- これまでもやってもらっているから 13
- こちらも人手不足なので 2
- 運賃に作業分も含まれていると思うから 13
- 理由は良くわからない 4
- その他 5



商品（製品）の運送過程を把握している？（荷主）

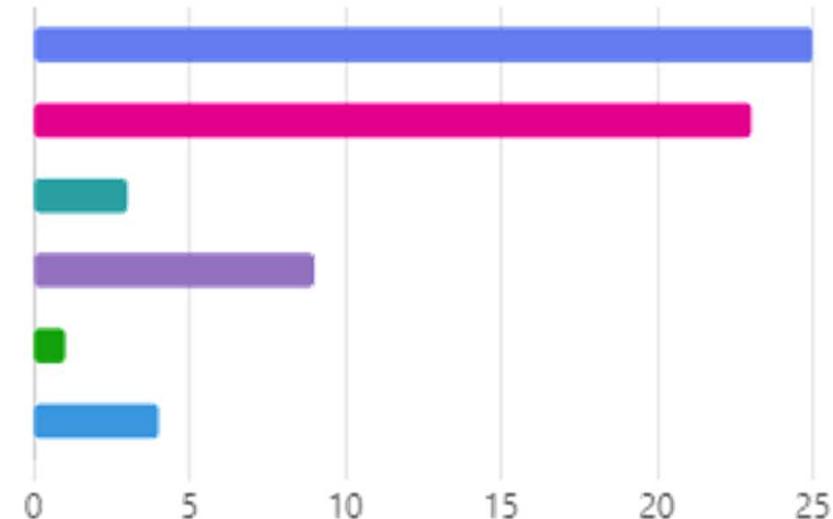
- 知っている 43
- 知らない（把握できるなら詳細を知りたい） 16
- 知らない（把握できるなら概要で良いから知りたい） 14
- 知らない（知らなくても問題ない） 0
- その他 1



事前アンケートの結果について

令和7年4月1日より、荷主にもトラック法の義務が生じていることを知っている？（荷主）

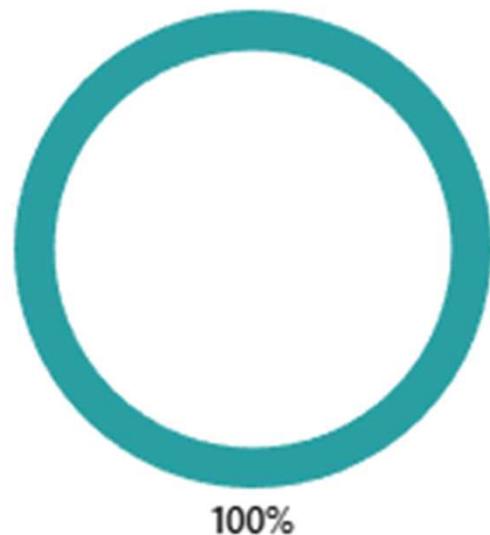
● 知っていた（既に実施済み）	25
● 知っていた（今後実施予定）	23
● 知っていた（未実施で実施時期未定）	3
● 知らなかつた（実施したいと思う）	9
● 知らなかつた（実施する予定なし）	1
● その他	4



事前アンケートの結果について

「知っていた（未実施で実施時期未定）」、「知らなかつた（実施する予定なし）」の理由（荷主）

- 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 0
- 特に理由はない 3
- その他 0



- 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
「中小企業の運送会社における中継輸送の取り組みについて」
志和貨物自動車株式会社様、株式会社ヒサマツホールディングス様
- 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

- ・総論としては少子化が全ての産業において活力を削いでおり、日本全体の地盤沈下の要因となっていると思います。各論としては**物流の相対的な地位向上が必要、周知活動の重要性を感じています。**
- ・**荷主への実費料金交渉の方法**

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**トラックドライバーの賃金アップ**
- ・**運転手不足、運賃のアップが必須**
- ・**トラックドライバーの処遇改善、賃金アップ**

利用運送事業者の皆さんから

- ・**多重下請け構造の改善で、取引物流事業者の見直し**
- ・**料金体系 多重下請け 高齢化 などなど**
- ・**ドライバーの人員不足**
- ・**将来に向けた「運べなくなるリスク」回避の対応について。運賃値上げだけではなく、運送事業者の取り巻く環境の体制作り(例 430問題のドライバー休憩する場所の確保、特に高速道路)**

発荷主の皆さんから(1)

- ・**物流 2 法**
- ・**改正法に伴う基礎知識とその対応方法**
- ・**2024年問題への対応、物流 2 法改正への対応**
- ・**認識レベルの向上**

事前にいただいた問題意識等

発荷主の皆さんから(2)

- ・荷主、運送会社が一体となることができる施策（損得勘定より社会問題への対策）
- ・荷主、物流事業者間の情報共有、協働
- ・荷主・輸送業者間の相互理解。例えば、荷待ちなどの待機時間に関する理解と短縮するための意識や施策（輸送業者からの提案含む）（例）輸送業者からの積載・輸送に関する効率化の提案、相互理解のための荷主と輸送業者間の会合など
- ・相互理解
- ・トラックを待たせない工夫
- ・トラックの待ち場所（高速道路など）
- ・待ち時間が長いが故に路上駐車が多いので交通の妨げ事故の危険性がある。
- ・LTの延長（翌日配送の緩和）
- ・トラックドライバーの十分な確保（待遇改善）、モーダルシフト、DXの推進、積載率向上
- ・各種の業界に合った運用
- ・荷待ち時間の測定方法の確立
- ・全拠点において荷待ち時間可視化・計画準備を鋭意推進中です。
- ・物流業界の環境改善とDX化による積載率アップ、効率的な配送ルートなど。また、無人配送の開発・適用
- ・ダブル連結トラックや無人運転が可能となるインフラの整備
- ・効率輸送の徹底、リユース可能なパレットの共通化、共用化
- ・共通プラットフォームの整備、構築（レンタルパレット、バース予約システム等）
- ・バークード検品ミフテルの状況

事前にいただいた問題意識等

着荷主の皆さんから

- ・多重下請け構造の解消による実態把握、ドライバー確保のために充分な納品リードタイムと計画発注
- ・荷主企業の当事者意識をどのように向上させるか。
- ・担い手不足。

倉庫事業者の皆さんから

- ・DX（必要マテハン）、トラック予約システム改善、モーダルシフト化、輸送効率化など。
- ・荷主企業の当事者意識をどのように向上させるか。

その他の皆さんから

- ・荷主の意識改革
- ・荷受けする側や消費者の意識改革、それを後押しする仕組みや料金体系の導入
- ・発着事業者双方の解決に向けた協力体制構築を実現するための意見交換会
- ・トラックドライバーの賃金アップ、残業代相当額の補填
- ・人材確保対策として免許取得費の助成、悪質行為事業者の規制、荷主・メーカー自身の諸経費の価格転嫁、置き配について：EC事業者と購入者に対する周知徹底、運送事業者の階層分け、軽貨物の普通車利用。
- ・業者業態を超えた共同配送
- ・SAの駐車スペースが見つからない場合で走ってしまい4時間30分以上経過すると違法になってしまふが物理的にスペースがなければ難しい。しかし、一度おりてしまうと高速道路の割引がリセットされてしまうことが問題でありたくない心理が働く。一部で実証はやっているものの、休憩・休息・荷待・中継のために一度おりて戻る際の割引継続を全国でやるべきではないか。

- 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
「中小企業の運送会社における中継輸送の取り組みについて」
志和貨物自動車株式会社様、株式会社ヒサマツホールディングス様
- 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10月21日～11月21日

※順不同

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元コード
「賃上げ・最低賃金対応支援特設サイト」をオープンしました https://www.meti.go.jp/press/2025/10/20251030004/20251030004.html	R7.10.30	経済産業省	
11月は『しわ寄せ』防止キャンペーン月間です https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_65204.html	R7.10.31	厚生労働省	
公正取引委員会と関東運輸局トラック・物流Gメンとの合同荷主パトロールの実施について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/oct/251031_jftc_kantopatrol.html	R7.10.31	関東運輸局 公正取引委員会	
中国運輸局・公正取引委員会中国支所が合同で荷主等パトロールを実施します！！ https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/nov/251104_chugoku_patrol.html	R7.11.4	中国運輸局 公正取引委員会	
沖縄総合事務局総務部公正取引課及び運輸部陸上交通課による合同荷主パトロールの実施について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/nov/251104_okinawa_SAPApatrol.html	R7.11.4	沖縄総合事務局 公正取引委員会	
公正取引委員会四国支所及び四国運輸局によるトラックドライバーに対する聴取り・周知の実施について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/nov/251105_SAPApatrol%20kagawapref.html/	R7.11.5	四国運輸局 公正取引委員会	

最近のトピック（関係省庁報道発表より）令和7年10月21日～11月21日

※順不同

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元コード
「中小物流事業者の労働生産性向上事業(テールゲートリフター等導入等支援)」の2次公募を実施します！！ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000344.html	R7.11.6	国土交通省	
「ラストマイル配送の効率化等に向けた検討会」の提言を取りまとめました https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000952.html	R7.11.7	国土交通省	
「令和8年1月施行！下請法は取適法(とりてきほう)へ」改正ポイント説明会(オンライン)の追加開催について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/nov/251107toritekishikoku.html	R7.11.7	公正取引委員会	
新事業進出補助金の第2回公募の申請受付を開始しました https://www.chusho.meti.go.jp/koukai/hojyokin/kobo/2025/251110001.html	R7.11.10	中小企業庁	
物流全体で適切な価格転嫁を～道内では初の北海道運輸局と連携した合同荷主パトロールを実施～ https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/nov/251110_hokkaido_patrol.html	R7.11.10	公正取引委員会	
公正取引委員会四国支所及び四国運輸局によるトラックドライバーに対する聴取り・周知の実施について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/nov/251111_SAPApatrol%20kouchipref.html/	R7.11.11	四国運輸局 公正取引委員会	

最近のトピック（関係省庁報道発表より）令和7年10月21日～11月21日

※順不同

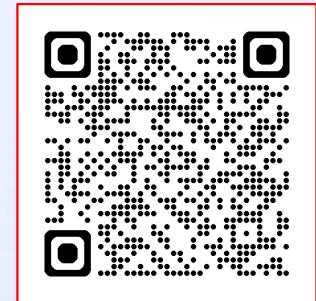
トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元コード
物流全体で適切な価格転嫁を～道内では初の北海道運輸局と連携した合同荷主パトロールを実施～ https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/nov/251110_hokkaido_patrol.html	R7.11.10	北海道運輸局 公正取引委員会	
サプライチェーン全体での支払の適正化について事業者団体等に要請しました https://www.meti.go.jp/press/2025/11/20251111007/20251111007.html	R7.11.11	経済産業省 公正取引委員会	
公正取引委員会近畿中国四国事務所及び近畿運輸局による合同荷主パトロール等の実施について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/nov/251112_kinki_shitauke.html	R7.11.12	近畿運輸局 公正取引委員会	
公正取引委員会東北事務所、国土交通省東北運輸局及び経済産業省東北経済産業局による合同荷主パトロールの実施について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/nov/251120_tohoku_patrol.html	R7.11.20	東北運輸局 東北経済産業局 公正取引委員会	
物流・自動車局での大雪時の大型車立ち往生防止対策について ～今冬の立ち往生の発生を抑止するために～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha08_hh_005608.html	R7.11.20	国土交通省	

最近のトピック（関係省庁報道発表より）令和7年10月21日～11月21日

※順不同

トピック(報道発表)	公表日	関係省庁	2次元コード
令和7年度「年末年始の輸送等に関する安全総点検」の取組を実施します～輸送機関等における事故やテロの防止対策実施状況等の点検～ https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo04_hh_000027.html	R7.11.21	国土交通省	
違法な「白トラ」への規制が令和8年4月1日から強化されます～「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令」等を閣議決定～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000346.html	R7.11.21	国土交通省	
「強い経済」を実現する総合経済対策～日本と日本人の底力で不安を希望に変える～(令和7年11月21日閣議決定) https://www5.cao.go.jp/keizai1/keizaitaisaku/keizaitaisaku.html	R7.11.21	内閣府	

賃上げ必要額・収益分析のツールとヒント、相談窓口、補助金等の支援策などをまとめています。



1. 「賃上げ・最低賃金対応支援特設サイト」とは

中小企業庁は、中小企業・小規模事業者による賃上げ・最低賃金引き上げへの対応を応援するため、2025年10月30（木曜日）に「賃上げ・最低賃金対応支援特設サイト」を立ち上げました。中小企業庁が、中小企業向けに設置している「ミラサポplus」の中に設置しています。本サイトでは、関連する補助金や相談窓口などの支援策をお示しするとともに、今後も最新情報を提供させていただきます。特に、支援機関の方々におかれでは、是非、支援機関のホームページへこのサイトのリンクの掲載及びバナーの利用促進にご協力をお願いできればと思います。（ただし、改変はご遠慮ください）

2. 賃上げの具体化に向けた「3つのステップ」の明示

このサイトの特徴は、賃上げの実現に向けた具体的な方法（3つのステップ）についてお示ししている点です。中小企業の皆様だけでなく、中小企業の支援機関の方々においても、支援先との面談の際に、是非このサイトをご活用ください。

11月は「しわ寄せ」防止 キャンペーン月間です。



その無理な発注の「しわ寄せ」で
取引先が途方に暮れていませんか?

大企業・受託事業者による長時間労働の削減等の取組が、取引先中小事業者に対する
適正なコスト負担を伴わない短納期発注、急な仕様変更などの「しわ寄せ」を生じさせている場合があります。

大企業等と取引先中小事業者は共存共栄!

適正なコスト負担を伴わない短納期発注や急な仕様変更などはやめましょう!

厚生労働省 | 都道府県労働局 | 労働基準監督署

中小企業庁 | 公正取引委員会

<https://work-holiday.mhlw.go.jp/shiwayoseboushi/>

しわ寄せ防止特設サイト



大企業等と取引先中小事業者は 共存共栄!

適正なコスト負担を伴わない短納期発注や急な仕様変更などはやめましょう!

厚生労働省が所管する「労働時間等設定改善法(平成4年法律第90号)」に基づき、事業主の皆様は、他の事業主との取引において、長時間労働につながる短納期発注や発注内容の頻繁な変更を行わないよう配慮する必要があります。長期間にわたる特に過重な労働は、過労死等を引き起こすおそれがあると言われており、取引先の労働者の健康障害防止のためにも必要です。

他の事業主との取引を行うに当たって、次のような取組が行われるよう、社内に周知・徹底を図りましょう。

- ① 週末発注・週初納入・終業後発注・翌朝納入等の短納期発注を抑制し、
納期の適正化を図ること。
- ② 発注内容の頻繁な変更を抑制すること。
- ③ 発注の平準化、発注内容の明確化その他の発注方法の改善を図ること。

■労働時間等設定改善法については、都道府県労働局 雇用環境・均等部(室)にご相談ください。

経済産業省・中小企業庁が所管する「受託中小企業振興法(昭和45年法律第145号)」に基づく「振興基準」には、委託事業者と受託事業者の望ましい取引関係が定められています。

① 委託事業者も受託事業者も共に「働き方改革」に取り組みましょう!

- やむを得ず短納期発注や急な仕様変更などを行う場合には、残業代等の適正なコストは委託事業者が負担すること。
- 委託事業者は、受託事業者の「働き方改革」を阻害する不利益となるような取引や要請は行わないこと。

例えば… ●無理な短納期発注への納期遅れを理由とした受領拒否や減額
●委託事業者自らの人手不足や長時間労働削減による検収体制不備に起因した受領拒否や支払遅延
●過度に短納期となる時間指定配送、過剰な賞味期限対応や欠品対応に起因する短いリードタイム、
適正なコスト負担を伴わない多頻度小口配送
●納期や工期の過度な年度末集中

② 発注内容は明確にしましょう!

- 委託事業者は、継続的な取引を行う受託事業者に対して、安定的な生産が行えるよう長期
発注計画を提示し、発注の安定化に努めること。
- 発注内容を変更するときは、不当なやり直しが生じないよう十分に配慮すること。

③ 原材料費・エネルギーコストの適切な增加分の全額転嫁を目標としましょう!

労務費、原材料費、エネルギー価格等のコストが増加した場合には、委託事業者は、予め定めた価格改定タイミングはもちろんのこと、その期中においても、価格変更を柔軟に行うものとする。
特に原材料費やエネルギーコストの高騰があった場合には、適切なコスト増加分の全額転嫁
を目指すものとすること。

■中小企業の取引上の悩み相談は、下請かけこみ寺 ☎ 0120-418-618 にご相談ください。
(受付時間) 9:00 - 12:00 / 13:00 - 17:00 (土日・祝日・年末年始を除く) 携帯電話からもご利用いただけます。
お近くの「下請かけこみ寺」につながります。

11月は「過労死等防止啓発月間」です。

同月間に「過重労働解消キャンペーン」も実施します。

11月1日(土)には「過重労働解消相談ダイヤル」を設置し、都道府県労働局の担当官による特別労働相談を実施します。

過重労働解消相談ダイヤル 合7と11月1日(土)9:00~17:00 ☎ 0120-794-713

*11月1日以外でも、各労働基準監督署、労働条件相談はつとライン(☎ 0120-811-610)で相談できます。



過重労働解消
キャンペーン

- 本年4月に改正物流法が一部施行されたことや、来年1月には取適法（改正下請法）が施行されることを踏まえて、公正取引委員会と連携して合同荷主パトロールを実施。
- 荷主企業等に対して、Gメンから違反原因行為の未然防止、改正物流法やドライバーの労働環境改善等の理解と協力の要請をお願いするとともに、公正取引委員会から取適法の周知を実施した。

●パトロール概要

実施日：令和7年11月7日（金曜日）

実施場所：埼玉県加須市 豊野台テクノタウン 周辺

内容：公正取引委員会と合同による荷主等に対する改正物流法や取適法の周知啓発活動
2班に分かれて、荷主を個別に訪問（約30社）



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

全国トラック・物流Gメンによる東京合同パトロール



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、面向的執行(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。



沖縄総合事務局

九州運輸局

中国運輸局

北陸信越運輸局

北海道運輸局



四国運輸局

近畿運輸局

中部運輸局

関東運輸局

東北運輸局



(合同パトロール実施のメリット) **機動力**：一度に多くのポイント(荷主拠点)を捕捉。**集団効果**：荷主への緊張感を醸成し、説明を聞く体制をつくる。

エリア匿名性の確保：特定エリアのトラック事業者・ドライバーを対象とした意趣返し、犯人探しを防ぐ。

東京合同パトロールの様子



国交省・公取幹部から訓示を受ける
Gメン、公取職員、Gメン調査員



出動前、当日の行動について打ち合わせ
を行うGメン・Gメンアシスタント



荷主等の事務所に立ち入るGメン

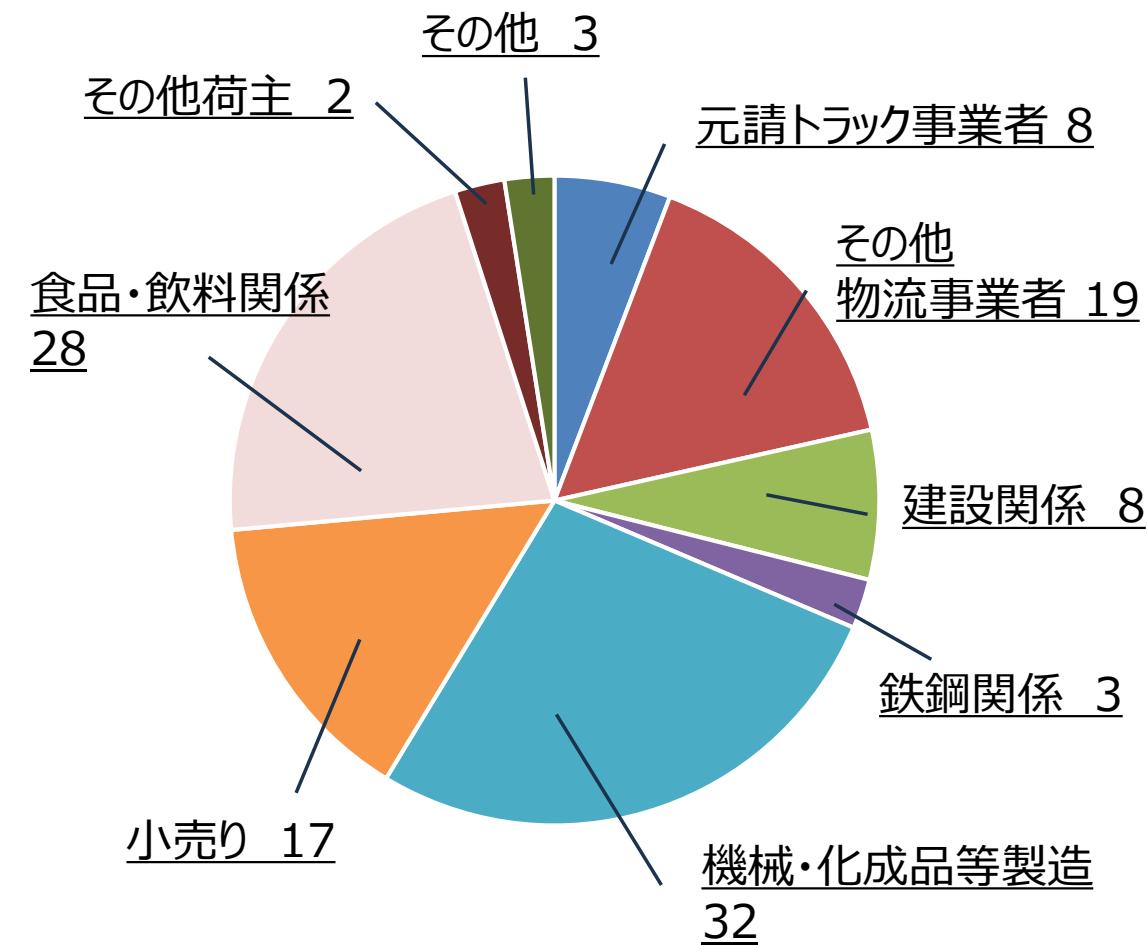


荷主等に対し、物流効率化法、中小受託取引適正化法の説明を行うとともに、物流効率化への取組みについて
聴取するGメン・公取職員

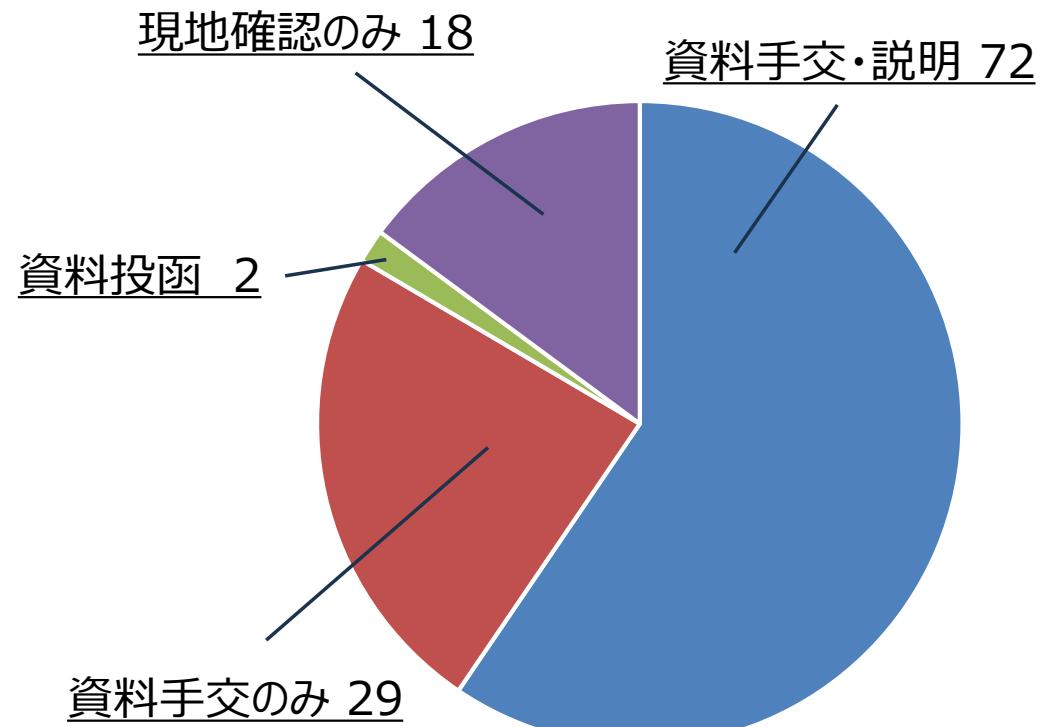


合同パトロール結果

種別毎訪問件数



パトロールの内容内訳



訪問件数合計：121件

訪問先	面談	対応者	パトロール結果
元請トラック事業者	<input checked="" type="radio"/>	執行役員	<p>トラック・物流Gメンは良く知っていて、荷主向けの説明でも良く使わせていただいている。</p> <p>荷主が耳を傾けるようになった。交渉がしやすくなつた。</p> <p>協力会社なしでは物流は維持できない。一方でその要求をすべて荷主にぶつけられないジレンマについて吐露。</p>
その他物流事業者	<input checked="" type="radio"/>	部長クラス	<p>パレット化を行い荷待時間の削減に取り組んでおる。しかし、荷卸し後の荷捌き能力が不足しているため、結果、荷待ちが発生してしまうこともあるため、そこを課題とし改善に向け対応中である</p>
建設関係	<input checked="" type="radio"/>	部長クラス	<p>トラック・物流Gメンのことは知っている。当社はアスファルト鋼材等を運搬する下請を抱えており、契約は各工場（全国90箇所）と運送会社が結んでいるが、本社にて契約書に必要な事項が盛り込まれているか、適切な交渉を行っているかを確認している。</p>
鉄鋼関係	<input checked="" type="radio"/>	専務取締役	<p>各工場で場内のトラックの滞留時間を把握するためバース予約システムを導入。</p> <p>特定荷主に該当するため、改正法についても確認しており、今後国交省に相談できるとうれしい。また調達部門として適正原価の議論の行方に注視している。</p>

訪問先	面談	対応者	パトロール結果
食品・飲料関係	○	部長 クラス	物流本部は既に5年目、運送会社に負荷をかけないような受発注を全社に伝えている。幹線は自社のみでも取り組めるが、ラストワンは自社のみで改善は難しい。着荷主(スーパー等)も変わらないと。顧客(着荷主)からは不満を言われることもあったが、運んでもらえなくなると説明し、交渉している。
	○	執行 役員	付帯作業に時間あたり又は資材1つあたりの単価を設定して、まずはそれを発荷主である我々がトラック事業者に払い、着荷主に請求してコストダウンの観点で作業を減らしていく。
機械・化成品等製造	○	課長 クラス	物流費の詳細を知りたい。値切りたいわけではなく、内訳の変化を知ったうえで、費用負担が必要なものには確実に予算を回して物流を維持することが、商売の継続につながると考えているため。
小売り	○	係長 クラス	Gメンについては知っており、物効法(1日あたり配達回数を3回から2回に減(チルド、低温帯)、共同配達での積載率向上、バラからパレタライズへ変更依頼)、取適法(運営会社と運送会社の契約等の確認、法務部と商品本部で勉強会、社内周知)とも取り組んでいる。パレタライズ推進にあたり、パレット規格の標準化が交渉のネックとなっている。



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release



令和7年11月6日
物流・自動車局
貨物流通事業課

「中小物流事業者の労働生産性向上事業 (テールゲートリフター等導入等支援)」の2次公募を実施します!!

令和6年度補正予算に係る「中小物流事業者の労働生産性向上事業(テールゲートリフター等導入等支援)」の2次公募の申請受付を1月13日(予定)から開始いたします。

国土交通省では、新規投資の余力がなく、経営環境が厳しい状況にある中小物流事業者に対し、荷役作業の効率化(荷役時間の短縮・荷役負担の軽減)等に資する機器等の導入等に係る費用の一部を補助する「中小物流事業者の労働生産性向上事業(テールゲートリフター等導入等支援)」を実施します。

当該機器等の導入等を促進することにより、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進します。

※補助事業の執行団体: 公益社団法人全日本トラック協会

◆2次公募申請受付期間(予定): 令和8年1月13日(火)~2月6日(金)

※補助金申請額が予算額を超過した場合、補助金が交付されない場合があります。

◆支援内容

令和6年12月1日~令和8年2月6日の間に以下の対象機器等の導入等を実施したトラック運送事業者等^{*}に対し、導入費用等の1/2又は1/6を支援。

※トラック運送事業者と連携し補助対象事業を行う荷主企業、倉庫事業者、トラック運送事業者もしくは荷主企業に対し対象システムを貸し渡すリース事業者、人材育成機関も補助対象とします。

1. 車両の効率化設備の導入等事業

- ①テールゲートリフター
- ②トラック搭載型クレーン
- ③トラック搭載用2段積みデッキ
- ④ダブル連結トラック

2. 業務効率化事業

- ⑤予約受付システム
- ⑥ASNシステム
- ⑦受注情報事前確認システム
- ⑧パレット等管理システム
- ⑨配車計画システム
- ⑩求貨求車システム
- ⑪運行・労務管理システム
- ⑫契約書電子化システム
- ⑬車両動態管理システム
- (⑯のみ⑤~⑯いずれかのシステムとの同時導入(重複申請)が必要)

3. 経営力強化事業

- ⑭原価管理システム
- ⑮M&A・事業承継

4. 人材確保・育成事業

- ⑯人材採用活動
- ⑰人材育成活動
- ⑱中型免許、大型免許、けん引免許及びフォークリフト運転資格

詳細については、後日公益社団法人全日本トラック協会のホームページにおいて公表します。参考に、1次公募時のホームページを共有いたします。[\(令和6年度国土交通省補正予算「中小物流事業者の労働生産性向上事業\(テールゲートリフター等導入等支援\)」の実施について | 全日本トラック協会 | Japan Trucking Association\)](#)

【問い合わせ先】

物流・自動車局貨物流通事業課
遠藤、大島
代表:03-5253-8111(内線41322)
直通:03-5253-8575

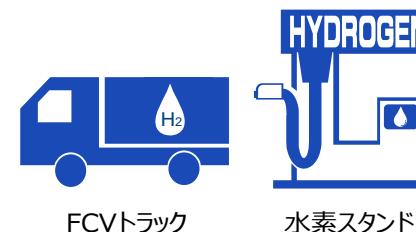
- 「2030年度に向けた政府の中長期計画」[※]に基づき、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を柱とする施策を一体的に講じ、**地方創生を支えるインフラである物流を革新**。[※]令和6年2月16日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

(1) 物流の効率化

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



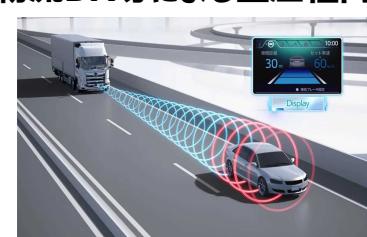
【物流GXの推進】



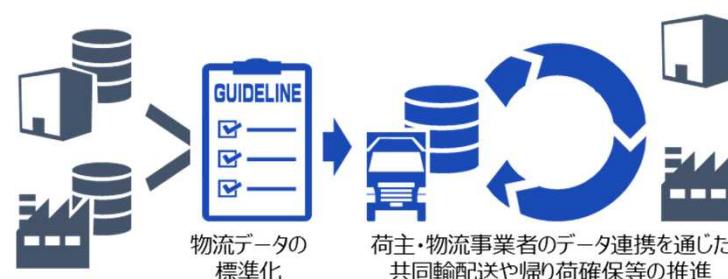
【物流拠点の機能強化】



【物流DX等による生産性向上・担い手の多様化の推進】



【物流標準化・データ連携の推進】



(2) 商慣行の見直し

【改正物流法の施行に向けた執行体制等の整備】

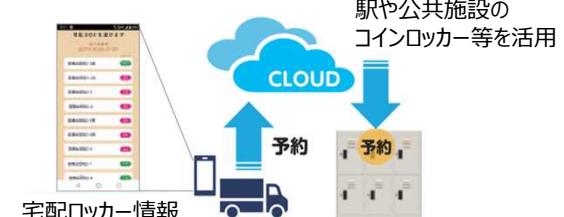


【トラック・物流Gメンの執行強化】



(3) 荷主・消費者の行動変容

【宅配ロッカー等の多様な受取方法等の普及促進】



この資料は、国土交通省の補助制度(※)において
補助対象とされているシステムのうち、一部について、
参考として、一般的な導入イメージをお示ししたものです。

※令和6年度国土交通省補正予算
「中小物流事業者の労働生産性向上事業(テールゲートリフター等導入等支援)」

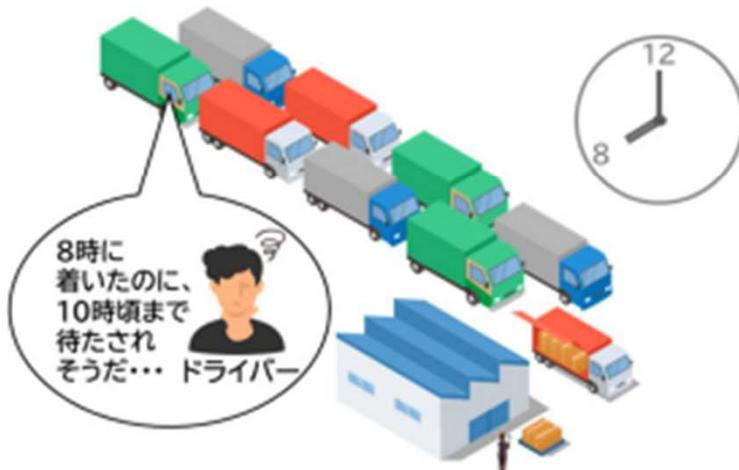
(公財)全日本トラック協会HPより

2.【業務効率化事業】⑤予約受付システム

(1)導入イメージ

【Before】

積卸施設での入・出庫が先着順とされている場合には、同時に多数のトラックが到着し、長時間の荷待ち時間が発生。



【After】

積卸施設管理者とトラック事業者とで協議をし、予約受付システムを有効活用することで混雑をあらかじめ分散させ、荷待ち時間を削減。



(2)概要

- ・予約受付システムは、トラックの積卸施設への到着予定時刻を事前に予約することができるシステムをいいます。
- ・荷待ち時間の削減効果を見込むことができます。
- ・トラック運送事業者が導入した場合は、当該トラック運送事業者が、荷主・倉庫事業者が導入した場合は、当該荷主・倉庫事業者が、補助金の交付申請をすることができます。
- ・初期導入費用の2分の1の額について、補助金の交付を受けることができます(上限24万円)。

(3)ご注意

- ・以下の要件をすべて満たすシステムが補助対象となります。
 - ①クラウド型のシステムであること。
 - ②次に掲げる機能をすべて有していること。
 - ア 積卸施設管理者が積卸施設の使用可能時間枠を設定できる機能
 - イ トラック事業者がその時間枠を選択して事前に予約できる機能

2.【業務効率化事業】⑨配車計画システム

(1)導入イメージ

【Before】

運行計画(乗務割)や運行ルートの作成には、労働時間や到着時間など
多数の要素を考慮しなければならず、運行管理者等の負担が大きい。



【After】

システムに条件等を入力し、乗務割・配車計画や運行ルートを自動作成することにより、運行管理者・配車担当者等の負担を軽減。

○○運送 Aさん
○月○日運行計画
車両 ○○あ1234
出発地 ○○営業所

始業時刻 ○○時○○分
積込先① A倉庫
積込先②…
納品先① C株式会社
納品先②…
終業時刻 ○○時○○分



(2)概要

- 配車計画システムは、予め登録した配送情報に基づき、納品先までの配送ルートや配車計画(乗務割等)を作成できるシステムをいいます。
- 運行管理者・配車担当者等の負担軽減効果を見込むことができます。
- 初期導入費用の2分の1の額について、
補助金の交付受けることができます(上限24万円)。

(3)ご注意

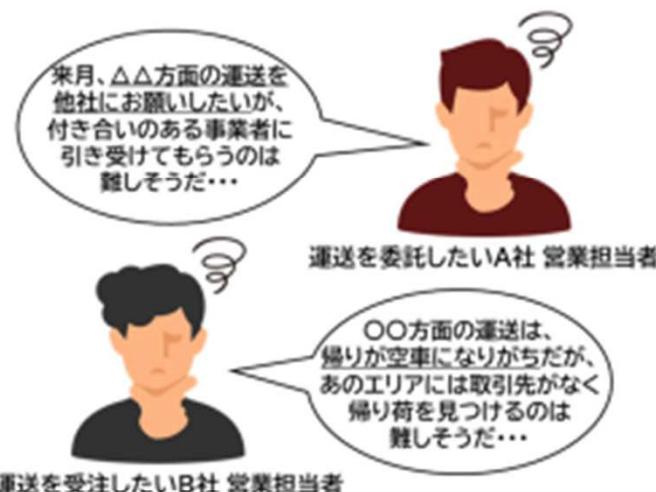
- 以下の要件をすべて満たすシステムが補助対象となります。
 - ①クラウド型のシステムであること。
 - ②次のいずれかの機能を有していること。
 - ・配送情報に基づき配送ルートを自動で作成できる機能
 - ・配送情報に基づき配車計画(乗務割等)を自動で作成できる機能

2.【業務効率化事業】⑩求貨求車システム

(1)導入イメージ

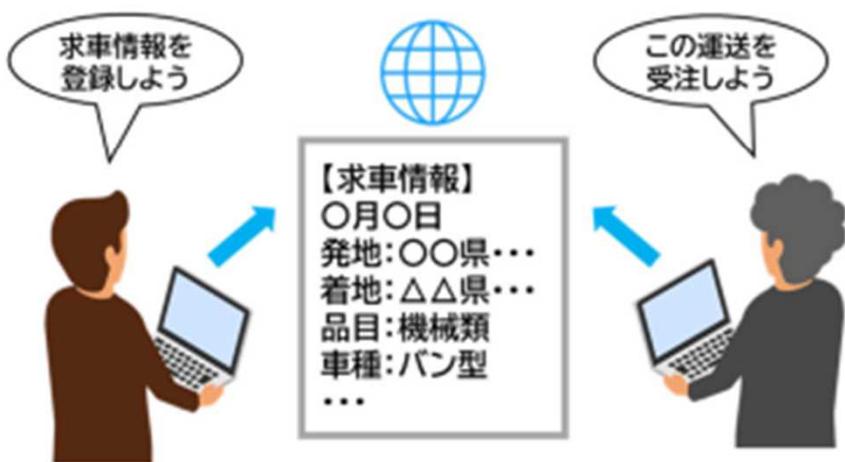
【Before】

運送の(再)委託・帰り荷の受注は、業務効率化・輸送効率化に資するが
自社のコネクションだけで受注先・発注先を見つけるのは難しい。



【After】

求貨求車システムに登録されている求車情報・求貨情報を活用して
発注先・受注先を見つけることで、輸送効率化・業務効率化等を実現。



(2)概要

- ・求貨求車システムは、登録された求車情報・求貨情報等を活用して、荷主等とトラック運送事業者をマッチングできるシステムをいいます。
- ・輸送効率化・業務効率化効果を見込むことができます。
- ・初期導入費用の2分の1の額について、
補助金の交付を受けることができます(上限24万円)。

(3)ご注意

- ・以下の要件をすべて満たすシステムが補助対象となります。
 - ①クラウド型のシステムであること。
 - ②次に掲げる機能をすべて有していること。
 - ・荷主や運送事業者等が求車情報・求貨情報を登録できる機能
 - ・荷主や運送事業者等が登録された求車情報・求貨情報を閲覧し契約の申込み・承諾を行いマッチングを行うことができる機能

2.【業務効率化事業】⑪運行・労務管理システム、⑬車両動態管理システム

(1)導入イメージ

【Before】

車両の位置情報の把握、ドライバーの勤怠や労働時間等の管理や点呼の実施などによる運行管理者等の負担が大きい。



【After】

デジタルタコグラフと連携した位置情報把握、勤怠・労働時間管理や、対面点呼に代わる自動点呼の導入により、運行管理者の負担を軽減。

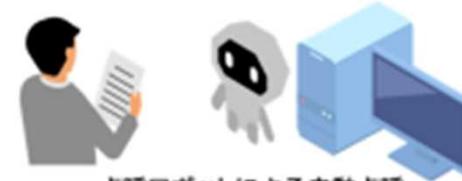
(補助対象となるシステムの導入例)



リアルタイムの位置情報把握

	労働時間	運転時間
Aさん	100:00	80:00
Bさん	120:00	85:00
Cさん	110:00	80:00
Dさん	150:00	120:00

ドライバーの労務管理



点呼ロボットによる自動点呼

(2)概要

- ・**運行・労務管理システム**は、自動点呼等の運行管理業務や、ドライバーの労務管理等を行うことができるシステムをいいます。
- ・**車両動態管理システム**は、デジタコと連動して車両の位置情報を把握し、運行・労務管理システム等と組み合わせることで車両の運行管理を行うことができるものをいいます。
- ・いずれも運行管理者等の負担軽減効果を見込むことができます。
- ・**運行・労務管理システム**は、初期導入費用の2分の1の額について、補助金の交付受けることができます(上限24万円)。
- ・**車両動態管理システム**は、デジタコ車載器導入費(車載器本体+取付費)の2分の1の額について、補助金の交付受けることができます(上限1台あたり12万円、1事業者につき10台まで)。

(3)ご注意

- ・以下の要件をすべて満たすシステムが補助対象となります。
 - ①**運行・労務管理システム**
 - ア クラウド型のシステムであること
 - イ 電子的な方法により、自動点呼等の運行管理や、ドライバーの労務管理・勤怠管理等、運行管理業務を行うことができる機能を有していること
 - ②**車両動態管理システム**
 - ・運行中の速度、時間、GPS位置情報等を把握できるデジタコ車載器とデータ通信により送受信を行うことで、車両の運行管理を行うことができる機能を有していること

2.【業務効率化事業】⑫契約書電子化システム

(1)導入イメージ

【Before】

紙の契約書の取り交わしには、印刷、郵送・返送、双方の印紙貼付、双方の署名・押印などが必要となるため、コストや手間がかかる。



【After】

システム上で契約書のデータを送信し、電子署名・電子押印を行い共有することで、契約書の取り交わしにかかるコストや手間を削減。



(2)概要

- ・契約書電子化システムは、電子データで作成した契約書について、電子署名を施すこと等により、契約書をシステム上で取り交わすことができるシステムをいいます。
- ・契約事務の負担軽減・コスト削減効果を見込むことができます。
- ・初期導入費用の2分の1の額について、補助金の交付受けることができます(上限24万円)。

(3)ご注意

- ・以下の要件をすべて満たすシステムが補助対象となります。
 - ①クラウド型のシステムであること。
 - ②契約書のデータを契約当事者が共有し、電子押印を付す等により契約書の取り交わしをシステム上で完結する機能を有していること。

3.【経営力強化事業】⑭原価管理システム

(1)導入イメージ

【Before】

[タイトルなし]

収支を把握し、適正運賃収受を実現するためには原価計算が必須だが、
詳細な原価計算や分析を行うためには相当の手間がかかる。



【After】

データをシステムに入力することで、システム上で原価計算を行い
収支の分析、適正運賃収受に向けた交渉のためのデータを取得。

原価の把握

分類	費目	合計額	1月分	2月分
人件費	人件費	.....	.....	.....
車両費	減価償却費	.....	.....	.....
	自動車税	.....	.....	.....
運行費	燃料・油脂費	.....	.....	.....
	尿素水費	.....	.....	.....
.....

荷主別・車両別収支の把握

荷主	収支	車両1	車両2	車両3
A社	+〇〇万円	.....	.....	.....
B社	-〇〇万円	.....	.....	.....
.....

(2)概要

- 原価管理システムは、運行や取引に関するデータを入力することにより、原価計算や分析、原価管理を行うことができるシステムをいいます。
- 経営者・経理担当者等の負担軽減効果を見込むことができます。
- 初期導入費用の2分の1の額について、補助金の交付を受けることができます(上限6万円)。

(3)ご注意

- 以下の要件をすべて満たすシステムが補助対象となります。
 - ①クラウド型のシステムであること。
 - ②運行や取引に関するデータを入力することにより、運送原価や荷主別・車両別収支を把握することができるシステムであること。

20251024中府第1号
公取企第405号
令和7年10月28日

関係事業者団体代表者 殿

経済産業省 中小企業庁
事業環境部長 坂本 里和
(公印省略)
公正取引委員会事務総局
官房審議官 向井 康二
(公印省略)

サプライチェーン全体での支払の適正化について

物価上昇に負けない賃上げの原資を確保できるようにするために、サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる取引環境の整備が重要であることから、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」が成立し、同月23日に公布されました。この改正法は、令和8年1月1日に施行され、下請代金支払遅延等防止法は、中小受託取引適正化法（以下「取適法」といいます。）となります。

取適法では、令和8年1月1日以降に発注される製造委託等に係る代金の支払について、手形払を禁止するとともに、電子記録債権や一括決済方式といったその他の支払手段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）を得ることが困難なものを禁止しています。

取適法の施行に伴い、製造委託等代金を支払う事業者が、そのサイトを円滑に短縮するためには、自らが受け取る代金のサイトが短縮されることはもとより、その川上の事業者も含めたサプライチェーン全体でサイトが短縮されることが重要となります。

そのため、取適法の対象とならない取引も含め、サプライチェーン全体でのサイト短縮の取組や、サイトの短縮に取り組む事業者の資金繰りへの影響にも配慮する必要があります。

委託事業者の
注意ポイント！

新たなルールに注意！

令和8年1月1日から、「下請法」は「取適法（トリテキ法）」に変わります。
取適法施行（令和8年1月1日）に伴い、同日以降に発注した取適法適用対象取引では、新たに以下の行為が禁止されます！

！協議に応じない一方的な代金決定の禁止

- 中小受託事業者からの価格協議の求めに応じずに、一方的に代金を決定することは違反になります。
※協議を明示的に拒む場合だけでなく、例えば、協議の求めを無視したり、協議を繰り返し先延ばしにしたりして、協議を困難にさせる場合も違反になります。

！手形払等の禁止

- 手形による代金の支払いは違反になります（「支払遅延」に該当）。
 - 電子記録債権やファクタリングを使用する場合にも、支払期日（最長で、発注した物品等を受領した日から起算して60日以内）までに代金満額相当の現金を得ることが困難なものは違反になります（「支払遅延」に該当）。
- 例えば、以下の場合は取適法に違反することとなります。
- ① 製造委託等代金の支払期日よりも後に満期日が到来する場合に中小受託事業者において割引を受ける等の行為が必要なとき
 - ② 中小受託事業者に受取手数料等の負担が生じるとき
- ※上記②に関して、決済に伴い一時的に受取手数料等の負担が生じる場合であっても、あらかじめ書面等による合意の上、製造委託等代金の支払期日までに当該負担分を委託事業者が補填し、中小受託事業者が製造委託等代金の支払期日に代金満額相当の現金を受け取れるようになっていれば問題とはなりません。

！振込手数料を負担させることの禁止

- 中小受託事業者との合意の有無にかかわらず、振込手数料を中小受託事業者に負担させ、製造委託等代金から差し引くことは違反になります（「減額」に該当）。



新規事業への進出により、
企業の成長・拡大を図る中小企業の皆様へ

中小企業新事業進出補助金

新規事業への挑戦を目指す中小企業の設備投資を促進!!



既存の事業とは異なる、新市場・高付加価値事業への進出にかかる設備投資等を支援

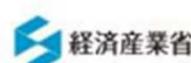
【活用イメージ】

- 機械加工業でのノウハウを活かして、新たに半導体製造装置部品の製造に挑戦
- 医療機器製造の技術を活かして蒸留所を建設し、ウイスキー製造業に進出

※ 申請にはGビズID「プライムアカウント」の取得が必要です。取得未了の方は、あらかじめGビズID「プライムアカウント」取得手続きを行ってください。

新事業進出補助金

検索



【補助事業概要】

項目	内容
補助対象者	企業の成長・拡大に向けた新規事業への挑戦を行う中小企業等
補助上限額	従業員数20人以下 2,500万円(3,000万円) 従業員数21~50人 4,000万円(5,000万円) 従業員数51~100人 5,500万円(7,000万円) 従業員数101人以上 7,000万円(9,000万円) ※補助下限750万円 ※大幅賃上げ特例適用事業者(事業計画期間において①事業場内最低賃金+50円、②給与支給総額+6%を達成)の場合、補助上限額を上乗せ。(上記カッコ内の金額は特例適用後の上限額。)
補助率	1/2
基本要件	中小企業等が、企業の成長・拡大に向けた新規事業(※)への挑戦を行い、(※事業者にとって新製品(又は新サービス)を新規顧客に提供する新たな挑戦であること) ①付加価値額の年平均成長率が+4.0%以上増加 ②1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、又は給与支給総額の年平均成長率+2.5%以上増加 ③事業場内最低賃金が事業実施都道府県における地域別最低賃金+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等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。
補助事業期間	交付決定日から14か月以内(ただし採択発表日から16か月以内)
補助対象経費	機械装置・システム構築費、建物費、運搬費、技術導入費、知的財産権等関連経費、外注費、専門家経費、クラウドサービス利用費、広告宣伝・販売促進費
その他	・収益納付は求めません。 ・基本要件②、③が未達の場合、未達成率に応じて補助金返還を求めます。ただし、付加価値が増加していないかつ企業全体として営業利益が赤字の場合や天災など、事業者の責めに帰さない理由がある場合は返還を免除します。

【事業スキーム】



問い合わせ先

新事業進出補助金事務局（コールバック予約システム）
<https://shinjigyou.resv.jp/>



※ 公募内容については、予告なく変更する場合があります。申請の際は必ず公募要領をご確認ください。

雪道での立ち往生に注意！

-大型車の冬用タイヤとチェーンについて-



- 道路で大型車が立ち往生すると、**深刻な交通渋滞や通行止め**を引き起こします。
- 積雪・凍結路では、**必ず適切な冬用タイヤを装着**するとともに、**チェーンの携行・早めの装着**を心掛けてください。
- 交通渋滞等を引き起こした運送事業者等には監査を行い、**講じた措置が不十分と判断されれば処分の対象**となります。

立ち往生が発生しやすい車両

- 以下の特徴を持つ車両は、積雪路等において**特に立ち往生が発生しやすい傾向**にあるので注意が必要です。

一軸駆動車



二輪駆動車に比べて駆動軸が空転しやすい。

連結車



トレーラー付近の積雪により走行抵抗が増大。

空荷状態



駆動軸に十分な荷重がかからず、発進性能が低下。

年式の古い車両



トラクションコントロール※等の機能が搭載されていない。

※発進時等に駆動輪の回転を制御し空転を低減する装置

「自動車を安全に使うためには」→
自動車を安全に使うための注意点を発信しています。



異常気象時における輸送の目安の設定

異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている状況を受け、令和2年、国交省が「異常気象時における輸送（措置）の目安」を整理。

荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロブレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	輸送を中止することも検討するべき
	20～30m/s	通常の速度で運転するのが困難になる	輸送することは適切ではない
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良(濃霧・風雪等)時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

STOP

無理な輸送を
強要されたら…

荷主勧告制度

出典：国土交通省

荷主勧告制度とは

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置未達成等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど生として荷主の行為に該当するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し運送行為の再発防止のための適切な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を充実した場合には、当該荷主名及び事業者の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、①船主には至らないものの運送行為への開示が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等とともに開示する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を適度により設けています。

こんなときは情報提供を!!

上記とは別に、貨物自動車運送事業法別則第1条の2に規定する違反原因行為に該当しうる荷主の行為の例として、「輸送の安全確保義務違反を認くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運送を強要するような行為」も示しています。

輸送の安全を確保できないような運送を強要された場合は下記の国土交通省の「輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口」のホームページや通正取引相談窓口へご提供ください。

無理な輸送を強要されたら、下記へ情報提供を！

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口

方法1
QRコードを読み取り!

方法2 ヤフーやグープルの検索窓に下記の文字を入力して検索!

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集

検索

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集窓口について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「輸送実態把握の実証」、「過労取引の監視」、「荷主勧告制度」等を実施してきました。

これらの取組みに関するご認識、満足度、実際状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致しました。

意見等の募集窓口

国土交通省の荷待ちや荷役に含まれない荷役業務（通正取引）など、コンプライアンス確保に影響する荷役に関する情報をお持ちの場合には、こちらへ情報をお寄せください。

● 荷待ちの情報はこちらへ投稿ください

クリックすると
投稿画面が開きます

国土交通省通正取引相談窓口

国土交通省 通正取引相談窓口	03-5253-8575	北海道運輸局 通正取引相談窓口	025-285-9154	中四国運輸局 通正取引相談窓口	082-228-3438
北海道運輸局 通正取引相談窓口	011-290-2743	中部運輸局 通正取引相談窓口	052-952-8037	西日本運輸局 通正取引相談窓口	087-802-6773
東北運輸局 通正取引相談窓口	022-791-7531	近畿運輸局 通正取引相談窓口	06-6949-6447	九州運輸局 通正取引相談窓口	092-472-2528
関西運輸局 通正取引相談窓口	045-211-7248	沖縄運輸局 通正取引相談窓口	078-453-1104	沖縄運輸局 通正取引相談窓口	096-866-1836

ドライバーの命と大切な荷物を守るために! 異常気象時は運行中止も視野に…

台風等による異常気象時における無理な運行により、近年、事業用トラックの横転事故等が相次ぐなど、トラック運送事業の運行に支障をきたす事例が数々見られています。

台風等による被害発生が予測される場合には、國から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、若荷主・発荷主等とも連携を図りつつ、ドライバーの命と大切な荷物を守るために行動の実践に取り組みましょう。

なお、安全な輸送を行うことができないと判断したにもかかわらず、荷主等に輸送を強要された場合、国土交通省のホームページに設置する「意見等の募集窓口」や、最寄りの地方運輸局又は運輸支局等にその旨通報する手段が設けられています。

異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20~30mm/h	ワイパーを遠くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30~50mm/h	高速走行時、車線と路面の間に水膜が生じ ブレーキが効かなくなる(ハイドロブレーニング現象)	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10~15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、 高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15~20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20~30m/s	通常の速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
霧雪時		大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき	
視界不良(濃霧・風雪時)		視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき	
警報発表時		輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき	

* 輸送を中止しないことを理由に直ちに行駆免分を行つものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じて輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業に対する行駆免分等の基準について(平成21年9月20日付け議定安第73号、議定案第77号、議定案第87号)」に基づき行政処分を行う。

出典：国土交通省自動車局貨物課係長室
※この表は令和2年2月28日現在。

異常気象時における気象情報等の入手先(例)

以下の情報サイトは全日本トラック協会が調べた令和2年6月12日現在の情報です。

気象情報

QRコードの位置は該当箇所を示すものとされています。

天気予報	気象庁 天気予報 https://www.jma.go.jp/p/yoko/	気象庁 洪水天気予報 https://www.jma.go.jp/p/week/
降雨時	気象庁 アメダス 滝水型 https://www.jma.go.jp/p/amades/000.html?elementCode=0	tenki.jp 雨雲レーダー ¹ https://tenki.jp/rader/map/
暴風時	気象庁 アメダス 風向・風速 https://www.jma.go.jp/p/amedes/000.html?elementCode=1	YAHOO天気・災害 風予測 https://weather.yahoo.co.jp/weather/wind/
降雪時	気象庁 現在の雪 https://www.data.jma.go.jp/fsl/yaho/snow/g/	気象庁 アメダス 横雪深 https://www.jma.go.jp/p/amades/7elementCode=4
視界不良(濃霧時)	気象庁 気象警報・注意報 濃霧 https://www.jma.go.jp/p/www/800_20.html	CPS-IPリスクウォッチカード 濃霧注意報・気象警報マップ http://egovs.ex.nii.ee/jps/cps/weather/warning-map/20/
警報発表時	気象庁 気象警報 注意報 https://www.jma.go.jp/p/www/	tenki.jp 警報・注意報 https://tenki.jp/bousai/warn/
ライブカメラ	国土交通省 各地方整備局の取組 全国のライブカメラ https://www.mlit.go.jp/road/bousai/LiveCamera.html	(公財) 日本道路交通情報センター http://www.jartic.or.jp/jartic_web/info/seisaku2014.html

お使いのスマートフォンやパソコンによって画面の表示が異なることがあります。
また、QRコードの読み取りソフトによってサイトまでの表示子細が異なることがあります。

道路・交通情報

通行止め	国土交通省 ハザードマップポータルサイト https://disastermap.gsi.go.jp/	(公財) 日本道路交通情報センター 高速道路や一般道路の通行止め、 渋滞、冬用タイヤ必須等の情報 http://www.jartic.or.jp/
渋滞情報	ドラフロ https://www.drivetraffic.jp/	ドラフロ https://www.driveplaza.com/
雪道情報	国土交通省 冬の運転情報 寒みち歩きリンク集 https://www.mlit.go.jp/road/syoyumihi/syoyumihi.html	国土交通省交通事故対策センター おしゃべり! 寒ナビ http://www.kri.mlit.go.jp/hokugi/syokinavi/
異常気象時の運転注意点	国土交通省 冬の運転情報 寒みちの運転テクニックに関するリンク集 https://www.mlit.go.jp/road/syoyumihi/drive.html	JAF 北海・大東洋のクルマに関する注意点 https://pdv.jaf.or.jp/syoyumihi/attention/Road/

各情報をもとにとるべき行動と、 相当する警戒レベルについて

出典：気象庁

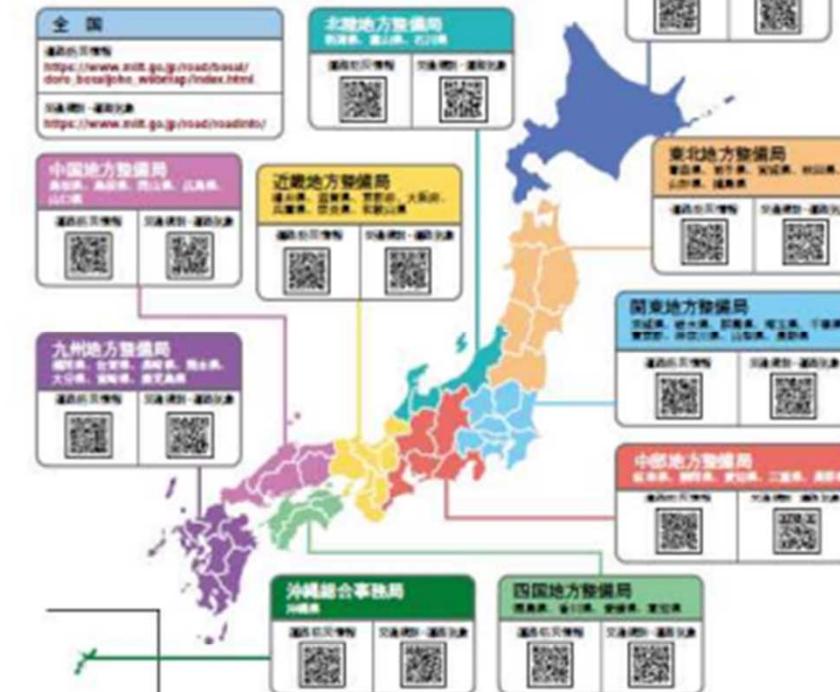
情報	とるべき行動	警戒レベル
大雨特別警報	災害がすでに発生していることを示す警戒レベル5に相当します。何らかの災害がすでに発生している可能性が極めて高い状況になっています。必ず守るための適切な行動をとってください。	警戒レベル5 相当
土砂災害 警戒情報 高潮特別警報 高潮警報 ²	地元の自治体が避難勧告を発令する旨安となる情報です。避難が必要とされる警戒レベル4に相当します。災害が想定されている区域等では、自治体からの避難勧告の発令に留意するとともに、避難勧告が發せられていないとしても避難方法等を用いて自ら避難の判断をしてください。	警戒レベル4 相当
大雨警報 (土砂災害) ³ 洪水警報 高潮注意報 高潮に伴うやむを得ない場合に発表されているもの ⁴	地元の自治体が避難準備・実施勧告を発令する旨安となる情報です。高齢者等の避難が必要とされる警戒レベル3に相当します。災害が想定されている区域等では、自治体からの避難勧告・高潮者等避難開始の発令に留意するとともに、危険度分布図等を用いて高潮者の方は自ら避難の判断をしてください。	警戒レベル3 相当
大雨注意報 洪水注意報 高潮注意報 高潮に伴うやむを得ない場合に発表されているもの ⁴	避難行動の運動が必須とされる警戒レベル2です。ハザードマップ等により、災害が想定されている区域や避難先、避難路線を確認してください。	警戒レベル2

- ※1　暴雨警報が発表されている際の警戒警報に切り替える可能性がある場合は、避難が必要とされる警戒レベル4に相当します。
- ※2　豪雨～猛烈豪雨に大雨警報（土砂災害）に切り替える可能性がある場合は、高齢者等の避難が必要とされる警戒レベル3に相当します。
- ※3　警報に切り替える可能性についてでは、町村ごとの警報・注意報のページで確認できます。

道路管理者が提供する道路情報

車道の災害情報：事前の通行規制区域、除雪安定車両等

※交通事故・渋滞情報：渋滞に関する情報やお天気情報、路面情報



高速道路情報

全国高速道路交通情報 (リアルタイムな渋滞規制情報)	※各のサイトでは都高速道路、一般道路の情報を含みます。
(公財) 日本道路交通情報センター http://www.jartic.or.jp/	アイハイウェイ (中日本) https://www.c-ihighway.jp/pcsite/
ドラフロ https://www.driveplaza.com/	アイハイウェイ (西日本) https://ihighway.jp/posite/

異常気象時の高速道路影響予測

渋滞の「異常気象」や、「吹雪警報」が発令されるようなときに、高速道路各社と気象予報社が連携して注意喚起の広報が行われるサイトです。左記、平成時は、「雪かく、大雪や台風に関する情報を発信していません」となどと表示されております。
(株) ウェザーニュース https://weathernews.jp/v/road/

NEXCO東日本

<https://www.e-nexco.co.jp>

NEXCO中日本

<https://www.c-nexco.co.jp>

NEXCO西日本

<https://www.w-nexco.co.jp>

首都高速道路 (株)

<https://www.shutoko.co.jp/>

阪神高速道路 (株)

<https://www.hanshin-exp.co.jp/company/>

本州四国連絡高速道路 (株)

https://www.jb-honsho.co.jp/customer_index/

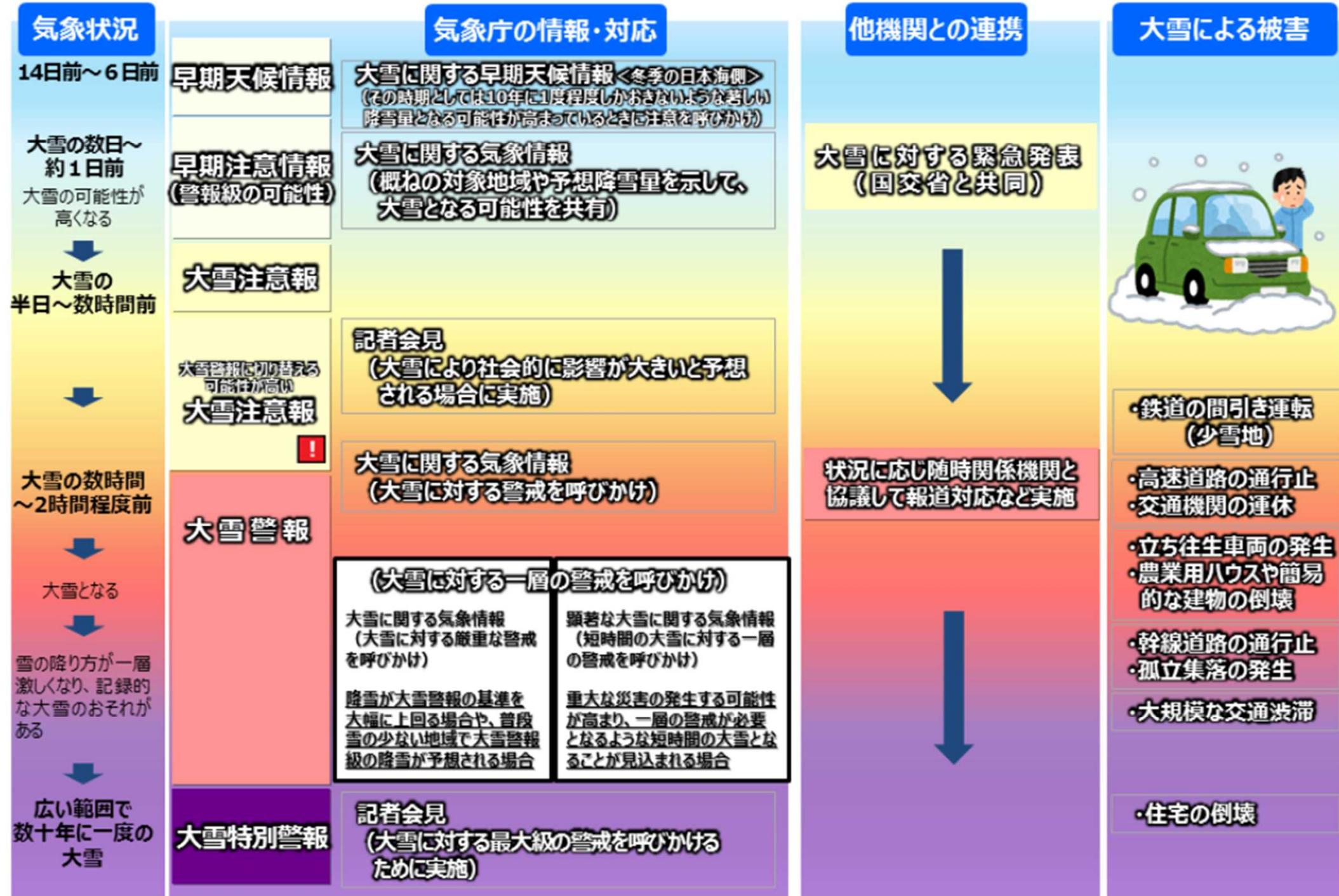
輸送支援サービス

(一財) 日本気象協会 GoStopマネジメントシステム https://www.jwa.or.jp/news/2020/05/9795/
(株) ウェザーニュース 最適輸送計画支援サービス https://p.weathernews.com/news/31362/

※令和2年10月1日から有料

異常気象時における通行上の可能性は各サイトのニュースリリースをご覧ください。

大雪のおそれについて段階的に発表される気象情報と対応



雨の強さと降り方

(平成12年8月作成) (平成14年1月一部改正)
(平成29年3月一部改正) (平成29年9月一部改正)

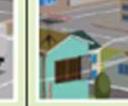
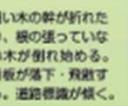
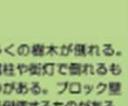
1時間雨量 (mm)	雨の強さ (予報用語)	人の受ける イメージ	人への影響	屋内 (木造住宅を想定)	屋外の様子	車に乗っていて
10~20	やや 強い雨	ザーザーと 降る。	地面からの踏み返りで足元がぬれる。 	雨の音で話し声が良く聞き取れない。 	地面一面に水たまりができる。 	
20~30	強い雨	どしゃ降り。	傘をさしていてもぬれる。 		ワイパーを迷くしても見づらい。 	
30~50	激しい雨	バケツをひっくり返したように降る。		走っている人の半数くらいが雨に気がつく。 	道路が川のようになる。 	高速走行時、車両と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる。(ハイドロブレーニング現象) 
50~80	非常に 激しい雨	海のように降る。 (ゴーゴーと降り続く)	傘は全く役に立たなくなる。 		水しぶきであたり一面が白っぽくなり、視界が悪くなる。 	車の運転は危険。 
80~	猛烈な雨	息苦しくなる ような圧迫感 がある。恐怖を感じる。				

(注1) 大雨によって災害が起こるおそれのあるときは大雨注意報や洪水注意報を、重大な災害が起こるおそれのあるときは大雨警報や豪雨警報を、さらに重大な災害が起こるおそれがあるときには暴雨警報や暴雷警報を発表して警戒や注意を呼びかけます。なお、豪雨や暴雷の基準は地域によって異なります。

(注2) 数年に一度程度しか発生しないような豪雨警報の大気を観測・解析したときに「警戒的暴雨警報」を発表します。この情報が発表されたときは、むちまいの状態で、土砂災害や浸水害、中小河川の氾濫害の発生につながるような猛烈な雨が降っていることを意味しています。なお、特例の基準は地域によって異なります。

風の強さと吹き方

(平成12年8月作成) (平成14年1月一部改正)
(平成19年4月一部改正) (平成25年3月一部改正)
(平成29年9月一部改正)

平均風速 (m/s) およその時速	風の強さ (予報用語)	速さの目安	人の影響	屋外・樹木の様子	走行中の車	建造物	およその 瞬間風速(m/s)
10~15 ~約50km/h	やや 強い風	一般道路の自動車	風に向かって歩きにくくなる。傘がさせない。	樹木全体が倒れ始める。電線が折れ始める。			
			風に向かって歩けなくなり、転倒する人も出る。高所での作業は危険で危険。	電線が鳴り始める。看板やトタン板が折れ始める。			
			何かにつまつまといい立ていられない。飛来物によって負傷するおそれがある。	高い木の幹が折れたり、根の張っていない木が倒れ始める。看板が落す・飛散する。道端標識が傾く。			
20~25 ~約90km/h	非常に 強い風	高速道路の自動車	通常の速度で運転するのが困難になる。	高い木の幹が折れたり、根の張っていない木が倒れ始める。看板が落す・飛散する。道端標識が傾く。			
			走行中のトラックが横転する。	多くの樹木が倒れる。電柱や街灯で倒れるものがある。ブロック壁で倒壊するものがある。			
			住家で倒壊するものがある。鉄骨構造物で変形するものがある。	住家で倒壊するものがある。鉄骨構造物で変形するものがある。			
30~35 ~約125km/h	猛烈な風	特急電車	屋外での行動は極めて危険。				
35~40 ~約140km/h	猛烈な風	特急電車					
40~ 約140km/h~							

(注1) 強風によって災害が起こるおそれのあるときは強風注意報を、暴風によって重大な災害が発生するおそれのあるときは暴風警報を、さらに重大な災害が起こるおそれがあるときは暴風特別警報を発表して警戒や注意を呼びかけます。本件、暴風や注意報の基準は地域によって異なります。

(注2) 平地風速は10分間の平均、瞬間風速は3秒間の平均です。風の吹き方は必ずしも強風の吹き方と必ずしも異なることがあります。

(注3) この風の強さに関する説明は、以下の点にご留意ください。

1 道路の吹き下ろしの建物などに吹かれますので、その場所での風速は近くにある遮蔽場所の風と大きく異なることがあります。

2 風の吹き方であっても、対となる建物や構造物の状態や風の吹き方によって被害が異なる場合があります。この点では、ある風速が超過された際に、通常発生する現象や被害を記述していますので、これより大きな被害が発生したり、逆に小さな被害に至る場合もあります。

3 これは強風による風速を示すものであり、必ずしも強風警報に該当する場合ではありません。

冬用タイヤの溝深さに注意！

-大型車の冬用タイヤに関する使用上の注意点-

- 道路で大型車が立ち往生すると、深刻な交通渋滞や通行止めを引き起こします。積雪・凍結道路においては、必ず適切な冬用タイヤを装着するなど適切な措置を講じてください。
- 交通渋滞等を引き起こした運送事業者等には監査を行い、講じた措置が不十分と判断されれば処分の対象となります。

積雪・凍結道路では、**冬用タイヤを全車輪に装着**

⇒ 冬用タイヤは全車輪に装着しないと**挙動が安定しません**。

冬用タイヤの**溝深さが新品時の50%以上**あることを確認

⇒ 溝深さ**50%**を示す「**プラットホーム**」で、運行前に必ず確認してください。（一部海外メーカー品は除く）

積雪・凍結道路での運行前に、**運転上の注意点を把握**

⇒ 積雪・凍結道路においては、
 ・**低速ギアでゆっくり発進**
 ・**坂道を登り終わるまでギアチェンジしない**
 など、運転操作の注意が必要です。

プラットホームとは？

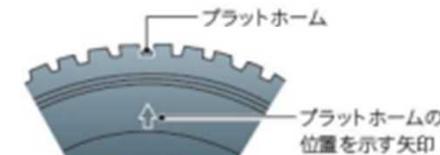
● プラットホームとは

日本国内における道路交通法施行細則等によって定められた冬用タイヤとしての使用限度の目安となる新品時の溝深さから50%の位置にあるゴムの盛り上がりを設置した部分をいいます。



● プラットホームの位置

プラットホームの位置を示す矢印がタイヤの両側面にそれぞれ周上4ヶ所以上に表示されています。



残り溝深さが「**プラットホーム**」に達している状態。冬用タイヤとして使用できません。

運転上の注意点

- ①**低速ギアでゆっくり発進し、タイヤを空転させない。**
- ②**急坂道では登り終わるまで低速ギアを使用し、ギヤチェンジしない。**
- ③**急発進、急加速、急旋回及び急停止は避ける。柔らかくブレーキ。**
- ④**カーブに入る前に減速する。速度は控えめ。十分な車間距離。**
- ⑤**冬用タイヤの性能には限界があるので、運転時は細心の注意を払う。**
- ⑥**冬用タイヤを乾燥路や温潤路で使用する場合は走行速度に注意する。**





令和7年11月21日
総合政策局総務課交通安全対策室
大臣官房危機管理室

令和7年度「年末年始の輸送等に関する安全総点検」の取組を実施します

～輸送機関等における事故やテロの防止対策実施状況等の点検～

国土交通省では、多客繁忙期である年末年始に、陸・海・空の輸送機関等が安全対策の実施状況等を自主点検することにより、公共交通の安全を図るとともに、輸送機関等の安全に対する意識を高めることを目的とする「年末年始の輸送等に関する安全総点検」の取組を実施します。

1. 期間

令和7年12月10日(水)～令和8年1月10日(土)

2. 実施内容

各輸送機関等（鉄軌道交通、自動車交通、海上交通、航空交通、利用運送業、気象業務）が、安全管理・安全対策等の実施状況、関係法令等の遵守状況、施設等の点検整備状況、テロ対策及び感染症対策の実施状況等を自主点検します。

今年度の総点検においては、以下の4点を特に留意して行います。

(運輸)

- 安全管理（特に乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握、乗務員に対する指導監督体制）の実施状況
- 自然灾害、事故等発生時の乗客等の安全確保のための通報・連絡・指示体制の整備・構築状況

(危機管理)

- サイバースペースを含むテロ防止のための警戒体制の整備状況や乗客等の安心確保のための取組、テロ発生時の通報・連絡・指示体制の整備状況及びテロ発生を想定した訓練の実施状況
- 新型インフルエンザ等の対応マニュアル、事業継続計画の策定状況、対策に必要な物資等の備蓄状況及び職場における感染防止対策の周知・徹底状況などの感染症対策の実施状況

また、国土交通省は、各輸送機関等に適切な点検を行うよう指導するほか、期間内に現地確認を実施します。

問い合わせ先

【運輸関係】
総合政策局総務課交通安全対策室 佐々木・磧野
TEL 03-5253-8111（内線 24-032、24-033）
03-5253-8311（夜間）

【危機管理関係】
大臣官房危機管理室 岸・石川
TEL 03-5253-8111（内線 57-713、57-707）
03-5253-8974（夜間）

年末年始の輸送等

安全総点検

令和7年 12月10日(水)～令和8年 1月10日(土)



重点点検事項

- ✓ 安全管理の実施状況
- ✓ 災害時等の通報・連絡・指示体制
- ✓ テロ対策
- ✓ 感染症対策



荷主等の
皆様

白ナンバーのトラックに

有償で貨物の運送を委託してませんか？



貨物自動車運送事業法の許可を受けずに、
有償で貨物の運送を行うことは違法です。



令和8年4月1日から

新たに荷主等が白ナンバーのトラックに有償で貨物の運送を委託した場合も、**貨物自動車運送事業法違反**となる可能性があります。



違反した場合は
100万円以下の罰金

荷主等の皆様に貨物運送委託にあたって留意頂きたいこと



法改正により、いかなる人も「白ナンバーのトラック」に貨物の運送を有償で委託してはいけない※注ことが明確化されました。

※注：自己の生業と密接不可分と判断される場合等、白ナンバーのトラックで貨物の有償運送が可能な場合もあります。（例えば、建設業請負契約を締結し、建設業の一環として、その業務に付随して運送を行っている白ナンバーのダンプトラック。ただし、運送行為のみを有償で行う場合は不可。）



荷主側が「白ナンバーのトラック」であると認識して有償で運送行為を発注した時点で違法行為となります。



違法な「白ナンバーのトラック」に関わっているおそれや疑いのある荷主等に対しては、**令和8年4月1日から「トラック・物流Gメン」による是正指導の対象**となります。

「トラック・物流Gメン」とは…

適正な取引を阻害する荷主等の行為を是正するために国土交通省が設置した専門部隊です。

貨物の運送の委託にあたっての個別具体のご相談

最寄りの地方運輸局窓口までお問い合わせください。

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

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

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

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

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

3. 委託次数の制限

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

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

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

担保

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

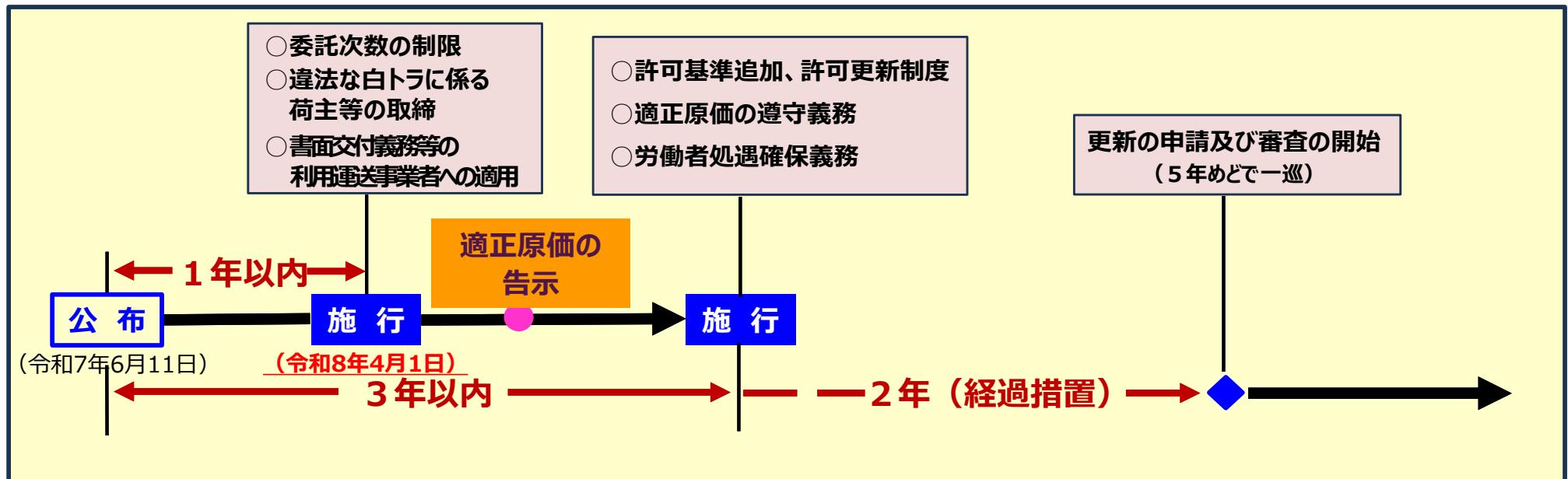
3. 物流政策推進会議

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

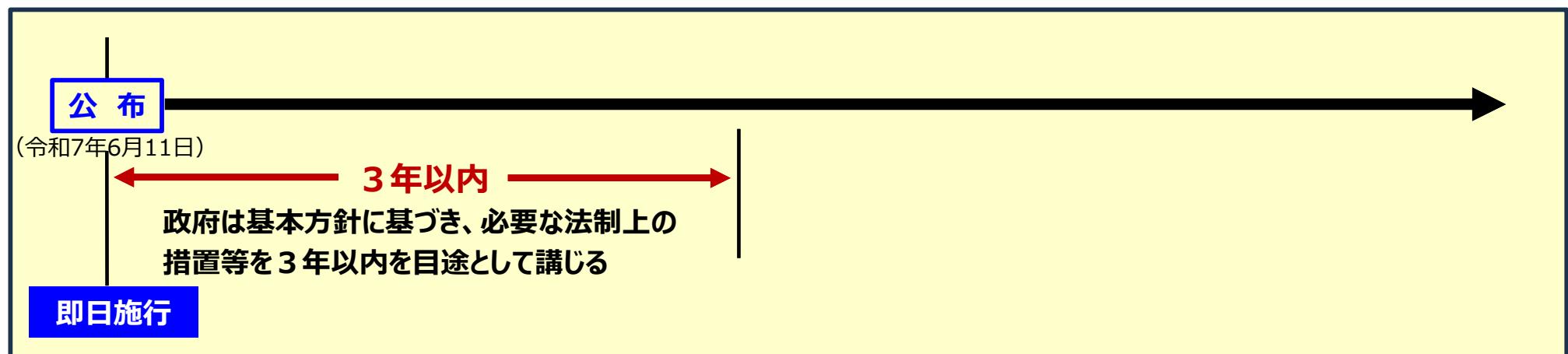
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

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】



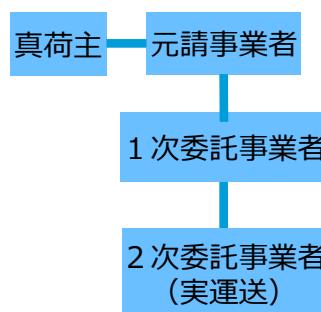
2. 委託次数の制限

○ **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。**



Point!

<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。)



Point!

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、荷主側は帮助犯、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。



Point!

- (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。**

1. 経済の現状認識・課題

- ◆ 我が国経済は、「デフレ・コストカット型経済」から、その先にある新たな「成長型経済」に移行する段階まで来た。まさに今、再びデフレに後戻りしない「成長型経済」に移行できるかどうかの分岐点。
- ◆ 課題は、潜在成長力の伸び悩み。世界経済の先行きには不透明感。物価高で個人消費等は力強さを欠き、地方や中小企業まで景気回復の実感は広がっていない。

2. 目指すべき方向

- ◆ 日本には底力がある。そのスイッチを押し、日本列島を強く、豊かにすることを目指す。いま必要なのは将来世代への責任を果たす「責任ある積極財政」。大胆かつ戦略的な「危機管理投資」と「成長投資」を進め、「暮らしの安全・安心」を確保するとともに、雇用と所得を増やし、潜在成長率を引き上げ、「強い経済」を実現。官民が力を合わせて社会課題の解決に向け投資を拡大し、様々なリスクを最小化し、先端技術を開花させる。
- ◆ これまでの発想を躊躇なく見直し、経済成長の果実を広く国民に届け、景気の体感温度を確実に高める。一部の大企業や特定の業界だけでなく、中小企業・小規模事業者、地方、そしてあらゆる世代の国民に恩恵が行き渡る経済の実現を目指す。

3. 経済対策の枠組み

第1の柱：生活の安全保障 ・物価高への対応

物価高から暮らしと職場を守る

- 地域の実情に応じて物価高の影響を緩和（重点支援地方交付金の拡充）
- 家計・事業者のエネルギーコスト等負担軽減（冬の間の電気・ガス代支援、暫定税率廃止の円滑な施行、物価高対応子育て応援手当（仮称）の支給（1人2万円））
- 地方の暮らしの安定と活力向上（地域の基幹産業の支援・活性化、地方発の世界をリードする技術・ビジネスの創出後押し、安心できる地域社会の基盤整備）
- 貨上げ環境の整備（中小企業・小規模事業者への支援、価格転嫁対策、稼ぐ力強化、省力化投資支援）

第2の柱：危機管理投資 ・成長投資による強い経済の実現

先行的かつ集中的な
危機管理投資・成長投資
の取組強化

- 経済安全保障の強化（戦略分野の官民連携投資、重要物資のサプライチェーン強化）
- 食料安全保障の確立（農林水産業の構造改革・輸出拡大）
- エネルギー・資源安全保障の強化（原子力、省エネ、資源開発、GX）
- 防災・減災・国土強靭化（御日・御興・令和の国土強靭化）
- 未来に向けた投資の拡大（先端科学技術、スタートアップ・コンテンツ・文化芸術・スポーツの振興、健康医療安全保障、人への投資の促進、資産運用立国、成長投資拡大に向けた環境整備）

第3の柱： 防衛力と外交力の強化

国民の安全と繁栄を支える
「強い日本」を実現

- 外交・安全保障環境への対応（防衛力の抜本的強化と体制整備、多角的な経済外交の展開、安全保障環境の変化への対応）
- 米国関税措置への対応（日米戦略的投資イニシアティブ、関税の影響を受ける企業への資金繰り支援等）

経済成長の果実を広く国民に行き渡らせ、誰もが豊かさを実感し、
未来への不安が希望に変わり、安心できる社会を実現

第1の柱 生活の安全保障・物価高への対応

1.足元の物価高への対応	2.地方の伸び代の活用と暮らしの安定	3.中小企業・小規模事業者をはじめとする賃上げ環境の整備
<p>(1) 地域のニーズに応じたきめ細かい物価高対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 「重点支援地方交付金」の拡充（従来の生活者・事業者支援分とは別に食料品の物価高騰に対する支援を措置） <p>(2) エネルギーコスト等の負担軽減</p> <ul style="list-style-type: none"> 寒さの厳しい冬の間の電気・ガス代支援 ガソリン税の当分の間税率（旧暫定税率）の円滑な廃止 物価高対応子育て応援手当（仮称）の支給 フードバンクやこども食堂による食品提供の充実・強化 <p>(3) 物価上昇を踏まえた官公需の価格転嫁の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> 国・自治体と民間との請負契約単価の見直し 	<p>(1) 地域の生活環境を支える基幹産業の支援・活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> 医療・介護等支援パッケージ 地域交通・物流体制の維持、小売・サービス支援、持続可能な観光の推進 条件不利地域の振興、暮らし等に関するDX <p>(2) 中堅企業等支援、産業クラスター構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 中堅企業等支援、産業クラスター構築の担い手・リソース確保 <p>(3) 地域共生社会の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活圈整備、女性・高齢者等の就労支援政策 賃入金の繰り戻し、育て政策 	<p>(1) 賃上げ環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 「重点支援地方交付金」の拡充（中小企業・小規模事業者等への支援） キャリアアップ助成金の活用促進（非正規の待遇改善等） 人事院勧告を踏まえた対応（公務員の給与・待遇） <p>(2) 価格転嫁の徹底</p> <ul style="list-style-type: none"> 中小企業等の稼ぐ力の強化・省力化投資 価格転嫁対策の徹底・取引適正化の推進

（1）地域の生活環境を支える基幹産業の支援・活性化

- ・ 医療・介護等支援パッケージ
 - ・ 地域交通・物流体制の維持、小売・サービス支援、持続可能な観光の推進、条件不和地域の振興、暮らし等に関するDX

- ・量子技術によるデータショットの加速、データショットエンドツリーの早期実現
- ・創薬・先端医療の推進と国内製造拠点の整備等、合成生物学・バイオの開発強化
- ・航空機産業の生産基盤強化、宇宙・海洋開発の推進、フードテックへの投資促進
- ・重要物資の安定供給及びマテリアル革新、次世代の情報通信基盤の強化、港湾ロジスティクスの強化

（3）サバイバー・カギ - リティ対策の強化

- ・コロナ禍の生来の海外就労又は又友、海外雇用形態、AI時代の労働者入出・ノンノハラ労働入出形態又友
- (3) 健康医療安全保障の構築**
 - ・ 医療・介護DXの推進（マイナ保険証利用促進、全国医療情報プラットフォームの構築）
 - ・ 「攻めの予防医療」等の推進、次なる感染症危機等に備えた体制強化、社会保障制度改革
- (4) 人への投資の促進**
 - ・ 非正規雇用で働く者を含む幅広い労働者に対する効果的なり・スキリング支援
 - ・ 未来成長分野に挑戦する人材の育成
- (5) 資産運用立国の更なる推進と成長投資拡大に向けた環境整備**
 - ・ 資産運用立国実現（NISA制度の充実）、企業価値向上に向けた環境整備、規制・制度改革

2. 食料安全保障の確立

(1) 農林水産業の構造転換

- 農地の大区画化、共同利用施設等の再編集約・合理化
 - 海外依存度の高い品目の生産拡大、生産資材等の確保
 - 人材育成と地域支援、力強い林業の実現、水産業の強靭化

(2) 農林水産物・食品の輸出拡大

 - 農林水産物・食品輸出額の2030年5兆円目標の達成に向けた各種支援

3.エネルギー・資源安全保障の強化

(1) エネルギーコスト上昇に強い経済社会の実現

- ・原子力の活用と安全確保
 - ・国内外における資源開発の推進（南鳥島周辺海域でのレアアース生産に向けた研究開発）
(2) GXの推進等
 - ・GX投資を促す金融支援強化、GX市場創出（電動車の購入促進）

4.防災・減災・国土強靭化の推進

(1) 自然災害からの復旧・復興（能登等）

- 能登半島地震をはじめとする自然災害からの復旧・復興
(2) 令和の国土強靭化の実現
「第1次国土強靭化実施中期計画」の推進
防災庁設置に向けた防災体制の充実・強化、避難生活環境の抜本的改善
(3) 副首都機能の整備

第3の柱 防衛力と外交力の強化

1.外交・安全保障環境の変化への対応

(1) 防衛力整備の推進及び自衛隊の待遇改善

- ・ 防衛力整備の推進、防衛産業基盤強化、施設整備を含めた自衛隊員の待遇改善
 - （2）多角的な経済外交の展開、安全保障環境の変化への対応
 - ・ 同盟国・同志国等との関係基盤強化、グローバル・サウス諸国との連携、CPTPPの高い水準の維持・強化や締約国拡大、ウクライナ及び周辺国への人道支援・復旧復興支援

2.米国関税への対応

(1) 日米戦略的投資イニシアティブ等の着実な推進

- 日米間の関税合意に基づく投資ニシアティブ（5,500億ドル（約80兆円））の着実な履行
国際協力銀行（JBIC）・日本貿易保険（NEXI）への財政措置
（2）関税の影響を受ける企業への資金繰り支援等
日本政策金融公庫等のセーフティネット貸付の金利引下げ
中小・小規模事業者の生産性向上、設備投資後押し、補助金における優先採択継続

今後への備え
(予備費の確保)

予期せぬ財政需要に
迅速に対応し、暮らしの安全・安心等を確保するため、予備費を追加的に確保

物流については、次期「総合物流施策大綱」の2025年度内の策定を見据え、モーダルシフト・中継輸送等の地域の事業者間連携の促進、ラストマイル配送の維持・確保、物流拠点の機能強化等による物流効率化、改正物流法¹⁰やトラック適正化2法¹¹を通じた商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容等に向けた総合的な対策を推進する。また、「デジタルライフライン全国総合整備計画」¹²等に基づき、早期実施プロジェクトの成果も踏まえ、高速道路における自動運転トラック導入や自動運転サービス支援道の実装に向けた取組、ドローン活用のための河川上空等の航路の整備、電力・ガス等のインフラ情報のデジタル化を推進するインフラ管理DX等のデジタルライフラインの全国展開を加速する。

施策例

- ・「交通空白」の解消等に向けた地域交通のリ・デザインの全面展開（国土交通省）
- ・公共交通等の事故等調査体制の強化（国土交通省）
- ・高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長（国土交通省）
- ・地方創生・生産性向上に資する道路ネットワークの整備等（国土交通省）
- ・国内航空の今後のあり方に関する検討（国土交通省）
- ・次期「総合物流施策大綱」の策定を見据えた物流革新の集中改革の推進（国土交通省）
- ・地域の社会課題解決に向けたデジタルライフライン整備加速事業（経済産業省）
- ・自動運転の社会実装に向けたデジタルインフラ整備事業（総務省）
- ・小型無操縦者航空機の貨物輸送実現に向けた調査（国土交通省）
- ・道路のデジタル化（国土交通省）
- ・無人航空機検知システムの高機能化（国土交通省）
- ・食品等物流合理化緊急対策事業（農林水産省）
- ・船員教育の質の向上・充実に向けた環境等整備（国土交通省） 等

- 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
「中小企業の運送会社における中継輸送の取り組みについて」
志和貨物自動車株式会社様、株式会社ヒサマツホールディングス様
- ⑥ 参考資料

物流改正法質疑応答紹介

Q. 海上コンテナ輸送について

Q. コンテナ出入荷の場合、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

物流改正法質疑応答紹介

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

物流改正法質疑応答紹介

Q. 特定荷主の指定に係る取扱貨物重量について

Q. 特定荷主・特定連鎖化事業者の取扱9万トン以上/年における判断において下記実態についての考え方を教えてください。①

(前ページから)

・原材料調達物流は含むのか、外注生産は含むのか、完成品のみなのか？

A. 原材料調達物流も含みます。

・販促物や見本品、事務所関連物流や、廃棄、返品なども含むのか？

A. 販促品等についても、自らの事業に関して継続して、トラックドライバーに運んでいただいているものは含みます。ただし、事業に関して通常必要と見込まれない単発・突発の貨物は除かれます。また、「軽量な資材や事務用品」に該当する場合は、当該事業者の対象貨物の重量の合計の1%程度までであれば、算定対象から除くことができるものしています（届出省令第1条第2項）。

(次ページに続く) 73

Q. 特定荷主・特定連鎖化事業者の取扱9万トン以上/年における判断において下記実態についての考え方を教えてください。②

(前ページから)

・海外からの輸入後の再輸出もしくは、工場から物流センターへの入庫と卸様への配送はダブルカウントなのか？

A. 拠点ごとの配送については、ケースにもよりますが、基本的にはトラック輸送の回数×重量となります。

・最終消費者様にからむ物流部分のカウント方法は？

A. 原則としては含みますが、特別宅配貨物（一度に受渡しを行う貨物重量が150キロ未満の小口の宅配便）に該当する場合は、荷主としての取扱貨物重量の算定対象から除外することができることとなっています（届出省令第1条第2項）。

(次ページに続く)

Q. 特定荷主・特定連鎖化事業者の取扱9万トン以上/年における判断において下記実態についての考え方を教えてください。③

(前ページから)

・特定事業者の対象は自己判断で国から対象会社指定があるわけではないという理解ですがその認識で合ってますでしょうか？

A. 特定事業者の指定は、まずは事業者から届出を提出いただき、当該届出を出した事業者に対して指定をしますので、届出をしていない事業者を指定することはありません。

ただし、特定事業者の指定に関し、国は貨物の受渡し状況等について報告の徴収や立入検査を行うことができるようになっており、そこで特定事業者に該当するにもかかわらず届出をしていなかった場合等は、罰金が科せられることがあります。特定事業者の指定基準に該当するかどうかは、各事業者の責任において判断しなければなりません。

Q. 第二種荷主を卸売り業者とした場合、第二種荷主が受け取る貨物量と、第一種荷主から到着する（＝荷下ろしされる）貨物量は同じになるという考え方で正しいですか？

A. 自社物流センターから荷積みされた量（卸会社あて貨物量）と、卸会社倉庫に荷卸しされる量は同じになるということで良いかという質問であれば、第一種と第二種の貨物量（重量）は基本的には同量になると思われます。

もっとも、取扱貨物重量の算定方法について、発荷主と着荷主とで同一の方法を用いなければならないといった決まりはないので、発荷主と着荷主とで把握している重量が異なっていたとしても直ちに問題であるというわけではありません。

物流改正法質疑応答紹介

Q. 第一種荷主／第二種荷主への該当について

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？

A. 運送契約の締結を誰が行っているか、貴社が自社トラック以外のトラックとの間で貨物の受渡しを行なうかによって、以下のとおりとなります。

- ①. 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。
- ②. 製造した製品を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。
- ③. 製造した製品を相談者（工場）が自社の配達用車両（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。

荷主の区分の考え方

「物流パターンごとの荷主の考え方」から

自社トラック以外の
トラックを貨物の
運送・受取りに
利用していますか？

はい

A③ いいえ

物流効率化法上の
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。

運送契約の締結は
誰が行っていますか？

①自社

(元請けトラック事業者、
物流子会社、3PL等に
委託する場合を含む。)

②取引先

(取引先の社用トラックを
利用する場合を含む。)

①

①自社トラック
以外のトラックで
運送する貨物の
年間重量はいくら
ですか？

9万トン
以上

特定第一種荷主

※中長期計画、定期
報告等の対応が必要

9万トン
未満

第一種荷主

※努力義務のみ

②

②自社トラック
以外のトラックとの
間で受け取る・
引き渡す貨物の
年間重量はいくら
ですか？

9万トン
以上

特定第二種荷主

※中長期計画、定期
報告等の対応が必要

9万トン
未満

第二種荷主

※努力義務のみ

【留意事項】

- 運送事業者との運送契約について、自社契約、取引先契約（自社で貨物の受渡しを行うものに限る。）の両方がある場合、第一種荷主、第二種荷主の両方に該当します。（フローチャートの①、②両方に該当します。）
- 取扱貨物の重量は、受取り、引渡しで区別せず、自社契約分、取引先契約分のそれぞれで、受取り分と引渡し分の貨物重量を合算します。（例えば、年間受取貨物重量5万t、年間引渡貨物重量5万t、いずれも取引先契約の運送事業者とやり取りしている場合、第二種荷主としての取扱貨物重量10万tとなり、特定第二種荷主に該当します。）

物流改正法質疑応答紹介

Q. 積載効率（積載率）の把握について

Q. 荷主に積載効率を把握する必要は無いとの事ですが、積載率も把握しなくても良いのでしょうか？

A. 積載効率の直接把握を荷主に義務化していないのは、実車キロの把握など、荷主には把握不能な点があるためです。

積載率も物効法では測定義務は課されていませんが、積載効率向上に向けた努力義務の進捗状況把握などのための指標として、把握可能であれば、把握していただいて改善に活用いただければと思います。

なお、「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（積載効率の向上等）」は、荷主だけでなくトラック事業者の努力義務としても定められています。トラック事業者は輸送網の集約、配送の共同化、実車率の向上等の措置を通じた積載効率の状況や、改善に向けた取組及びその効果を適切に把握することが求められますが、定期報告において、積載効率の数字そのものを報告いただく必要はありません。

荷主判断基準の解説書／貨物自動車運送事業者等の判断基準の解説書

積載効率＝積載率×実車率。

積載率＝積載重量／最大積載重量だが、例えば比重の小さい貨物については容積ベースで考えるなど、実情に応じて把握いただくことが可能。（※実車率＝実際に貨物を積んで走行した割合）

物流改正法質疑応答紹介

Q. 荷待ち時間等の短縮の目標について

Q. 経産省の資料の基本方針のポイント（1）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標のなかで、
① 1回の受渡しごとの荷待ち時間等は1時間以内となっていますが、以前は2時間以内で説明されていたのではないですか。

A. ご指摘のとおり、この部分は以前の資料と直近の資料とで言及するポイントが変わっています。

以前の資料では「1運行当たり荷待ち時間等を（全国平均で）計2時間以内に削減」という目標に言及していましたが、ご覧いただいた直近の資料では「（荷主等は）1回の受渡しごとの荷待ち時間等1時間以内」という目標に言及しています。

基本方針においては、当初から両方の目標が定められています。

（次ページに続く）

○国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日**より、**新物効法**に基づく**運送・荷役等の効率化**に向けた**基本方針、荷主・物流事業者の努力義務、判断基準等**を施行。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント ※**本年（2025年）4月1日**施行

（1） トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。
 - ① 5割の運行で、1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減（1人当たり年間125時間の短縮）
 - ② 5割の車両で、積載効率50%を実現（全体の車両で積載効率44%に増加）

この資料では「1運行当たり」の荷待ち時間等の削減に言及しています。

（2） トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- ・ 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

（3） トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し荷主・物流事業者等が講すべき措置

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

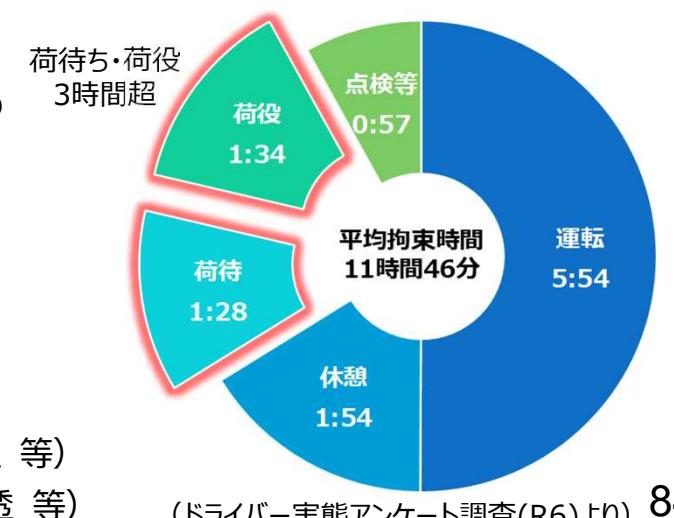
（4） 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する 国民の理解の増進

- ・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進
- ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品の削減や欠品に対するペナルティの見直し

（5） その他トラック運送サービスの持続可能な提供に資するトラックドライバーの 運送・荷役等の効率化の推進

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



○国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日**より、**改正物効法**に基づく**運送・荷役等の効率化**に向けた**基本方針**、**荷主・物流事業者の努力義務**、**判断基準**等を施行。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント ※2025年4月1日施行

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。
 - ① トラックドライバー 1人当たり年間125時間の拘束時間の短縮（**1回の受渡しごとの荷待ち時間等 1時間以内**など）
 - ② 全体の車両で積載効率44%に増加（5割の車両で積載効率50%を実現など）

この資料では「1回の受渡しごとの荷待ち時間等の削減に言及しています。

(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- ・ 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し荷主・物流事業者等が講すべき措置

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

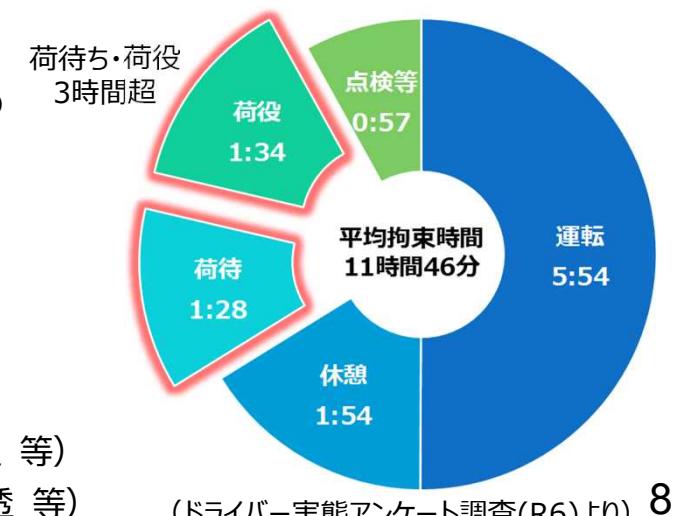
(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する 国民の理解の増進

- ・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進
- ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品の削減や欠品に対するペナルティの見直し

(5) その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの 運送・荷役等の効率化の推進

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



物流改正法 質疑応答

(前ページから)

令和7年2月に公表された「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の推進に関する基本方針」には、「現状、運転者の一運行の平均拘束時間のうち、荷待ち及び荷役等にかかる時間が合計約三時間と推計されていることを踏まえ、この一運行当たりの荷待ち時間等が全国平均で合計二時間以内となるよう荷待ち時間等を削減する必要がある。また、これを踏まえ、荷主等は、一回の受渡しごとの荷待ち時間等について、原則として目標時間を一時間以内と設定しつつ、業界の特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、二時間を超えないよう荷待ち時間等を短縮するものとする。」と記載されています。

つまり、荷待ち時間等について、「1運行当たり」では全国平均で合計2時間以内に削減、「1回の受渡しごと」ではそれぞれの荷主等が目標時間を原則1時間以内に設定することが基本方針の目標として定められています。

もっとも、物効法の規制的措置は特性の異なる様々な事業者が対象になる制度なので、全ての事業者に一律の数値目標を課すものではなく、「1運行当たり2時間以内」は全国平均の目標、「1回の受渡しごとの荷待ち時間等」も業界特性その他の事情を考慮することとしています。

物流改正法質疑応答紹介

Q. 外部・寄託倉庫の荷待ち時間等短縮について

Q. 物流効率化法で、工場の外部倉庫や寄託倉庫の作業も管理（主体的に改善）する必要があるのでしょうか？

※特定荷主としての報告義務の話では無く、同法が全荷主に求めている努力義務についての質問です。

A. (すべての) 荷主の荷待ち時間等短縮に係る努力義務の対象となる施設は、①自身が管理する施設、②寄託先が管理する施設 の両方が該当します。

②についても荷主の荷待ち時間等短縮に係る努力義務の対象となります。①と②で荷待ち時間等短縮のために効果的な取組は異なると思われます。
②については、例えば寄託先への早期の入出庫発注、貨物に係る情報の事前通知による検品の効率化、といった取組をご検討ください。

同時に、寄託先の倉庫業者にも自身が管理する施設における荷待ち時間等短縮の努力義務が課せられているので、荷主と倉庫業者とで相互に取組について提案をする等、協力・連携して取り組んでください。

物流改正法質疑応答紹介

Q. 特定倉庫業者の指定に係る保管量について

Q. 特定倉庫業者の70万トンの算出法ですが、①令和6年1年間の月末在庫数量の総計、②1～12月の月末在庫の平均値、③当該倉庫会社の決算年度末の月末の数量、④曆年末の12月末の数量、のいずれでしょうか？これら以外の算出法があるのでしょうか？

A. 特定倉庫業者の指定に係る保管量は、「当該年度の前年度における入庫ごとに重量を算定し、それらの重量を合算して得た重量」である旨が定められています（令第9条第1項）。

よって、倉庫業者の場合、「前年の4月から当年の3月までの1年度間の入庫量」を算定し、当該重量が70万トン以上となる場合、当年5月末日までに届け出る必要があります。

入庫重量の算定方法は、実測のほか、貨物の容積を重量に換算する方法や、寄託契約で定められている重量によって計算する方法なども認められています（規則第13条）。

(前ページから)

なお、合同会議取りまとめ案についてのパブリックコメントにて以下の回答が公表されています。

「貨物の保管量（入庫量）」が多いほど、トラックドライバーへの負荷が大きくなり、荷待ち時間等の短縮に向けた取組の効果が大きくなると考えられるため、「貨物の保管量（入庫量）」を特定倉庫業者の指定基準値の算定指標としたところ。」

Q. 特定倉庫業者該非の保管量のカウントには、営業倉庫の他に、コンテナヤードやCFS、野積み場、上屋も入りますでしょうか？

A. 特定倉庫業者の指定基準としての保管量（入庫量）は、「営業倉庫において」寄託を受けた貨物の重量となるので、営業倉庫以外の自家用倉庫等における保管量（入庫量）は算定の対象外となります（令第9条第2項）。

物資の流通の効率化に関する法律施行令

（特定倉庫業者の指定に係る保管量）

第九条 法第五十五条第一項の政令で定めるところにより算定した年度の貨物の保管量は、対象貨物について、当該年度の前年度における入庫ごとに、実測、当該対象貨物の容積に当該対象貨物の比重を乗ずる方法その他の国土交通省令で定める方法により重量を算定し、当該重量を合算して得た重量とする。

2 前項の「対象貨物」とは、当該年度の前年度において当該倉庫業者（倉庫業法第七条第一項に規定する倉庫業者をいう。）がその倉庫業の用に供する倉庫において寄託を受けた貨物をいう。

3 法第五十五条第一項の政令で定める保管量は、七十万トンとする。

物流改正法質疑応答紹介

Q. 社内各部門や取引先との交渉について

Q. 当社営業部門が得意先発注部門と契約した内容について、当社出荷部門（生産管理部門など）と納品先着荷部門（得意先物流センター部門など）と直接交渉することは、実務上ハードルが高い（会社間のハレーションが生じる）ことになります。

A. 会社間の交渉窓口をどこにされるかは会社の判断になろうかと思われますが、その前に荷主の組織内において、物流が適正に回るようにするにはどうするべきかを御相談いただいたうえで、得意先との契約、発注の際交渉していただく必要があろうかと思います。

第一種・二種荷主、連鎖化事業者には、措置が適正かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に関する各部門間の連携促進を図ることが判断基準として示されています。

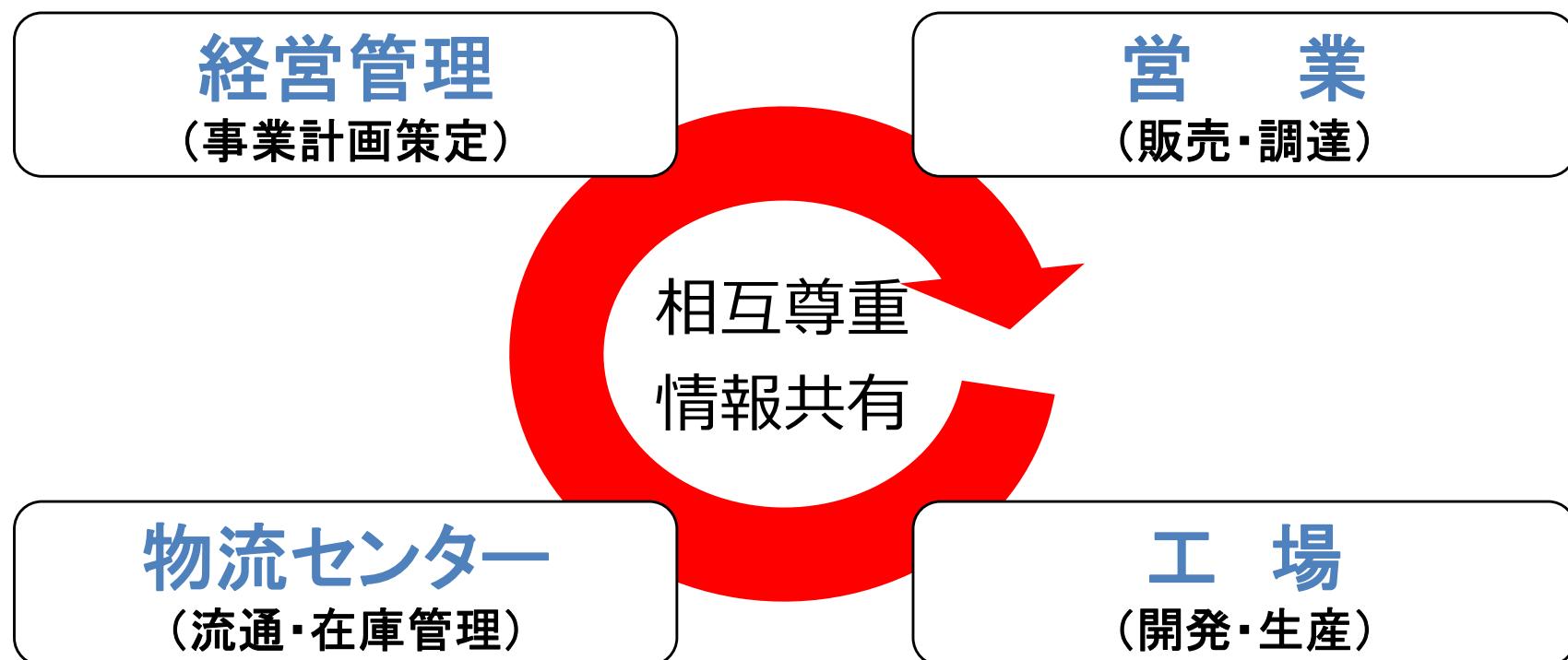
第一種荷主

第二種荷主

連鎖化事業者

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

【各部門間の連携促進】



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

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑤

第二種荷主

連鎖化事業者

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

【第一種荷主が協議を申し出た場合の協力】

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



第一種荷主

第二種荷主
連鎖化事業者

発荷主の協議申出に応じるとともに、必要な協力を
行う義務

最後にお知らせ

【アンケート協力のお願い】 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/HywcuLVdq4>

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12月24日（水）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、よろしくお願ひします。

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29回】問題意識登録フォーム**

<https://forms.office.com/r/Ly8aPynkhz>



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ひします。

ご清聴ありがとうございました。