

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」

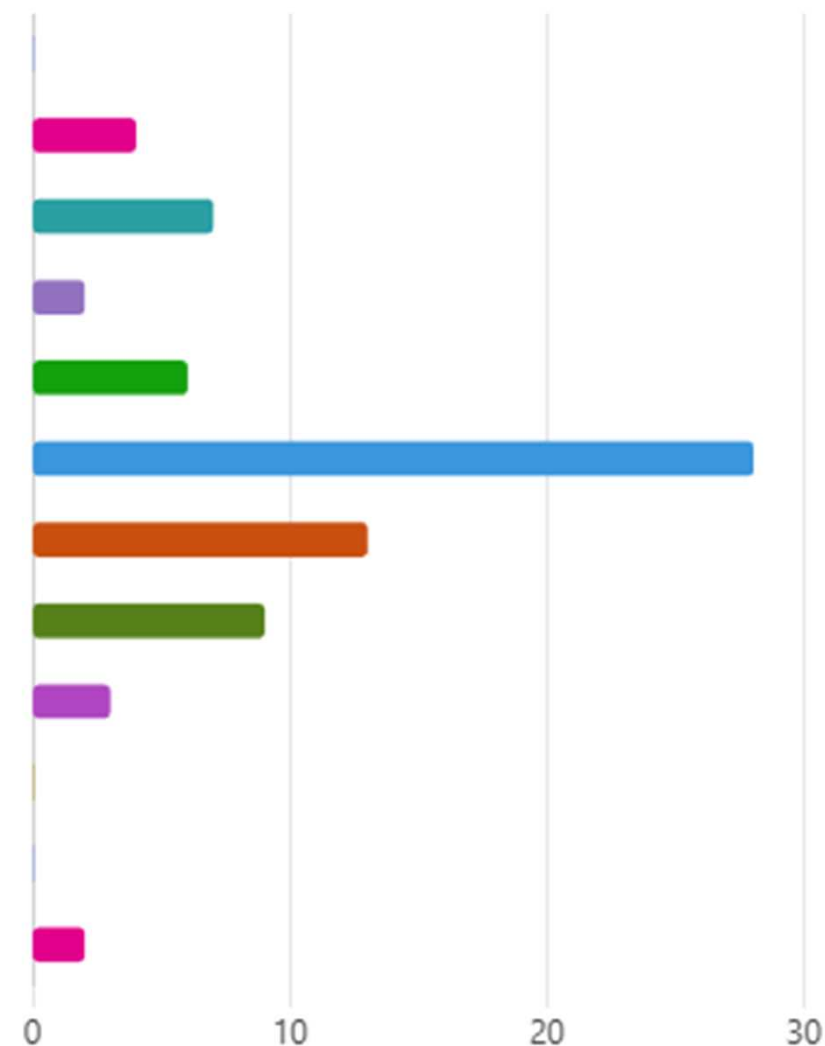
志和貨物自動車株式会社様、株式会社ヒサマツホールディングス様

⑥ 参考資料

事前アンケートの結果について

参加者種別

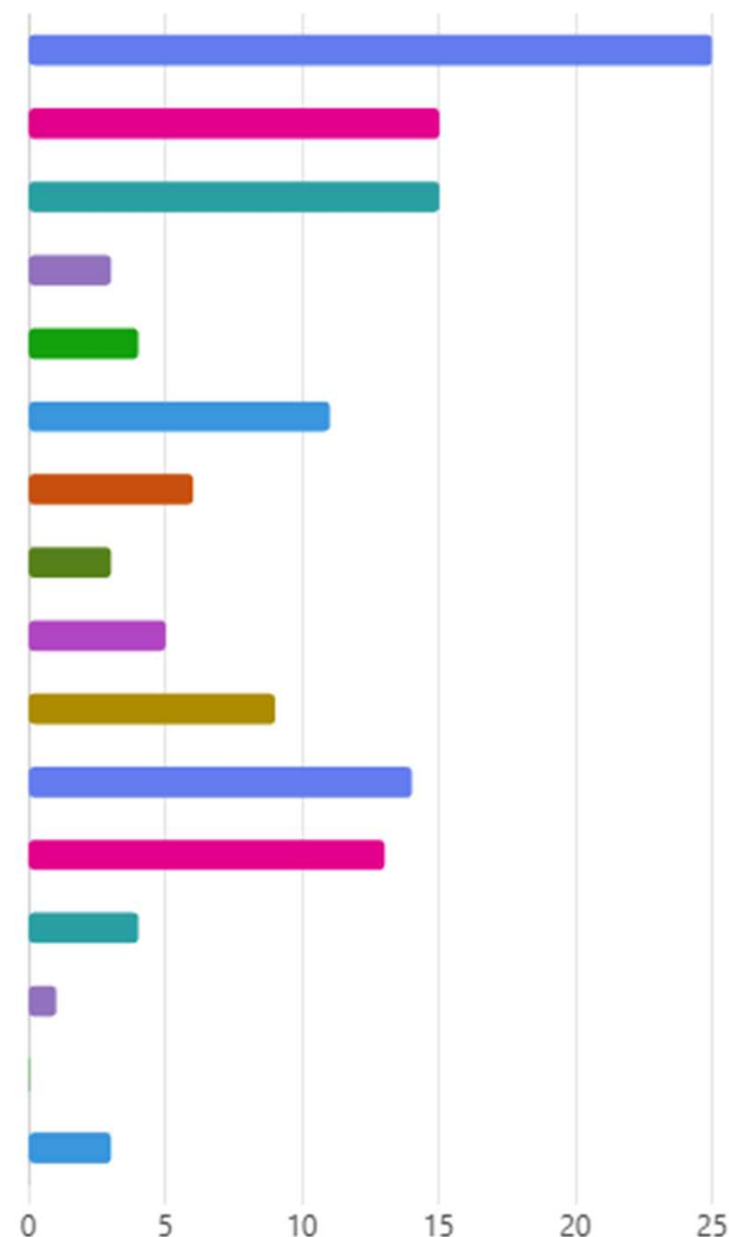
● トラックドライバー	0
● トラック運送事業者	4
● トラック運送事業者（元請事業者）	7
● 貨物利用運送事業者（トラック事業兼業）	2
● 貨物利用運送事業者（利用運送専業）	6
● 発荷主事業者	28
● 着荷主事業者	13
● 倉庫業者	9
● 港湾運送事業者	3
● 航空運送事業者	0
● 鉄道事業者	0
● その他	2



事前アンケートの結果について

関心のあるテーマ

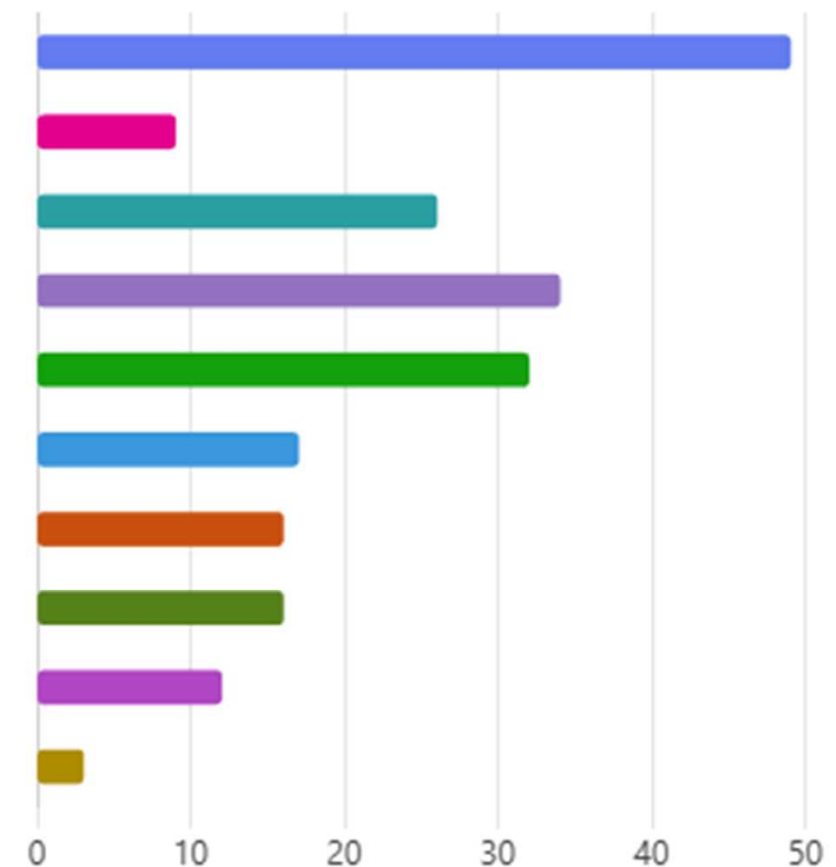
①物流2法改正による具体的な規制内容・影響	25
②商慣行の見直しについて	15
③荷主・消費者の行動変容	15
④バース予約システムの導入について	3
⑤モーダルシフトについて	4
⑥物流DX（デジタル化、機械化・自動化）	11
⑦パレットの導入について	6
⑧マッチングサービスについて	3
⑨利用運送事業者について	5
⑩トラックGMENの具体的な活動内容	9
⑪適正運賃収受（運賃交渉）	14
⑫標準的運賃、標準運送約款	13
⑬トラック運送事業の原価計算	4
⑭トラック運送安全に行われるための基準（改善基準告示）について	1
⑮その他説明会で触れて欲しいテーマ	0
その他	3



事前アンケートの結果について

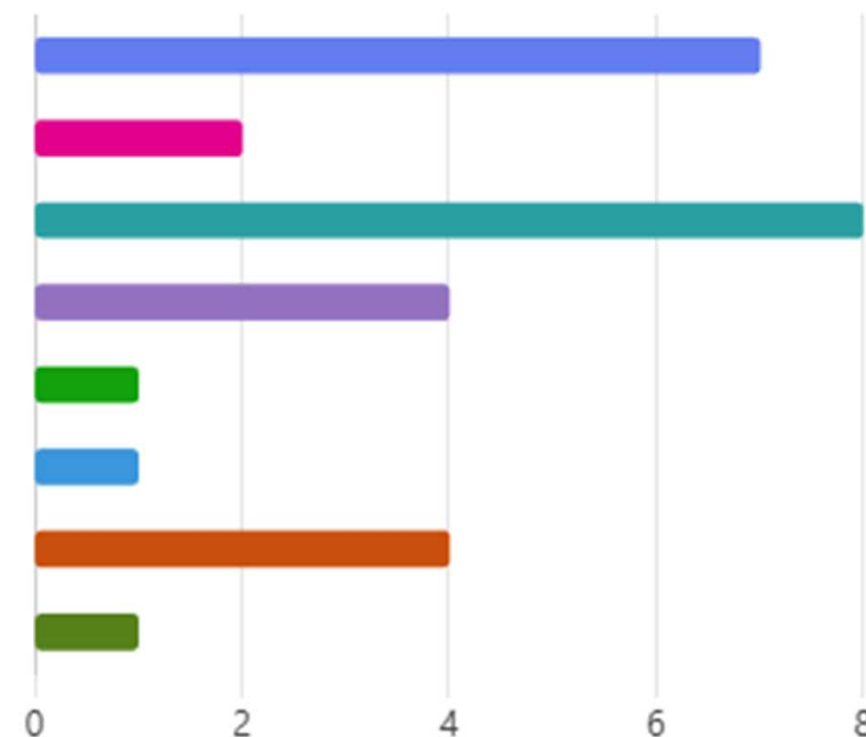
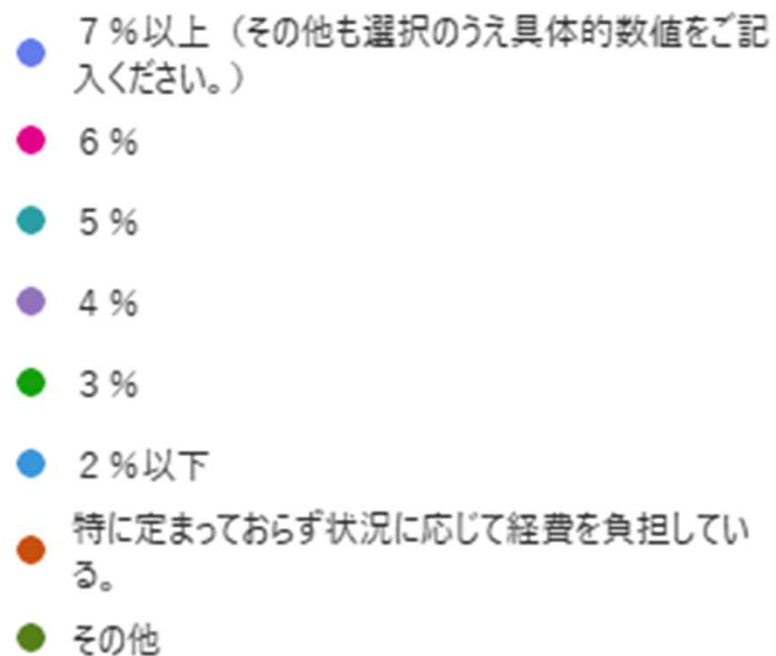
運送の相手方を選定する重視している点（荷主）
 重視して欲しいポイント（物流事業者）

● 安全に製品を届けてくれるか	49
● 安く運んでくれるか	9
● 納期を守って届けてくれるか	26
● 長く付き合える相手か	34
● 経営状況が安定しているか	32
● 労働者の雇用が安定しているか	17
● 行政処分を受けていないか	16
● 代表者が信用できるか	16
● 担当者が信用できるか	12
● その他	3



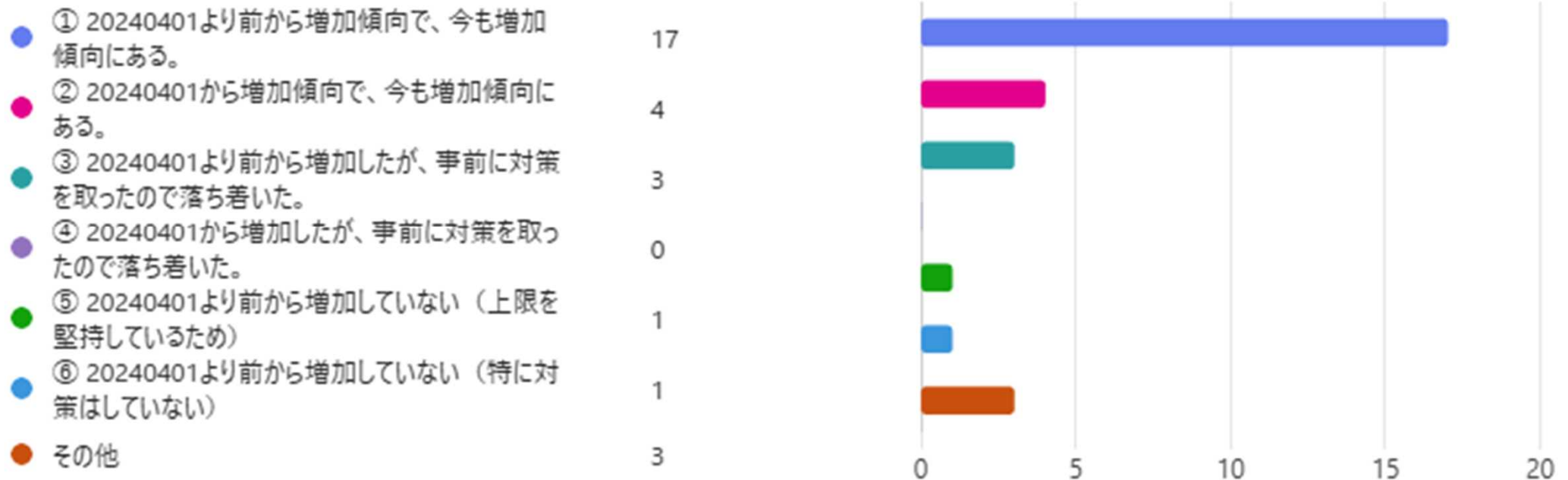
事前アンケートの結果について

売上高に対する物流費の割合（荷主）



事前アンケートの結果について

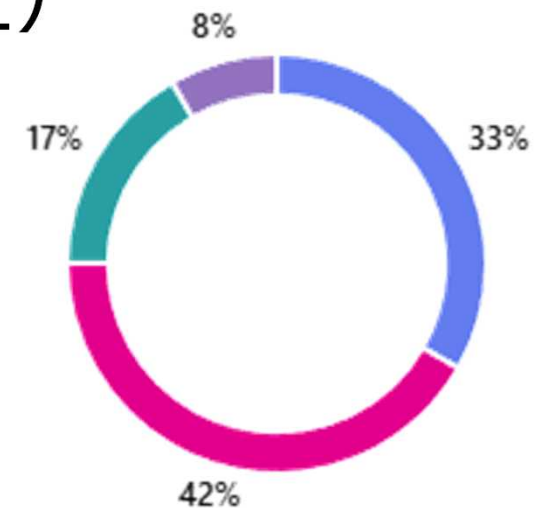
売上高に占める物流費の割合は以前(20240401時点、又はそれ以前)よりも増加している？（荷主）



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	8
● 今後転嫁予定	10
● 転嫁未実施、時期未定	4
● その他	2



「転嫁未実施、時期未定」の理由（荷主）

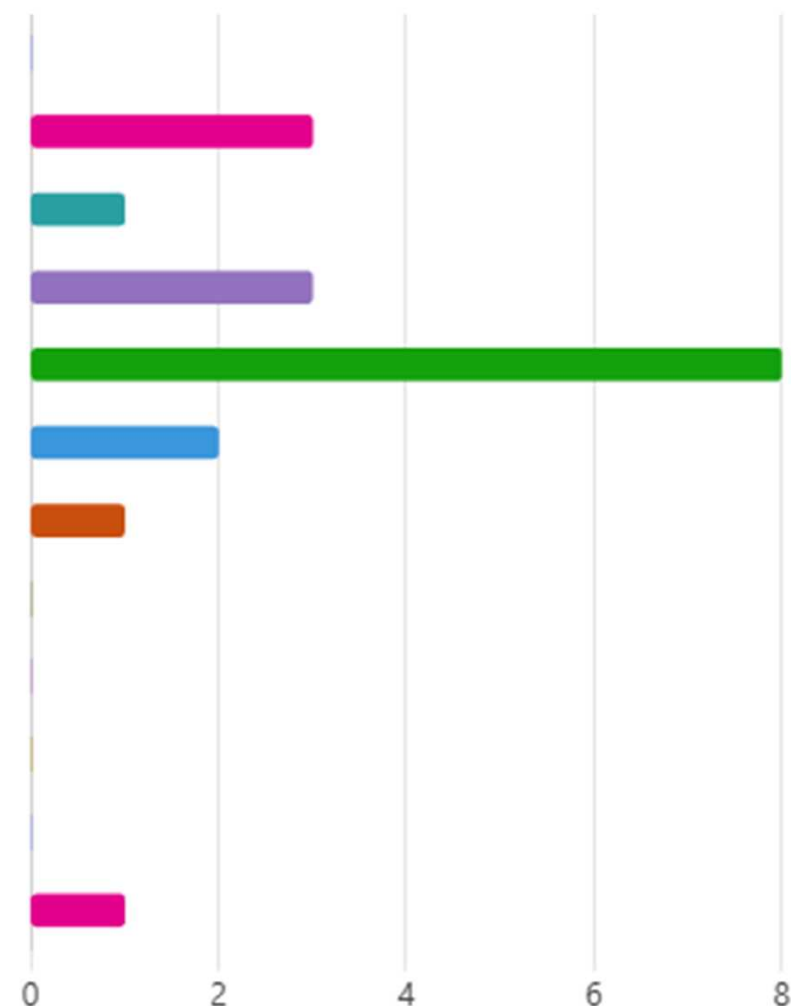
● する必要がない	1
● 転嫁すべきだが、シェア維持等が困難となるためできない	1
● 転嫁すべきだが、社内で議論が盛り上がらない	0
● 転嫁すべきで担当から上申しているが役員で止められる	0
● 転嫁すべきだが、他の理由によりできない	1
● その他	0



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）

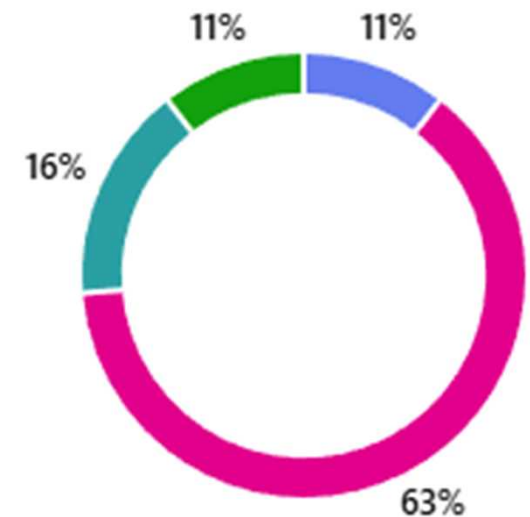
● 標準的運賃の水準以上	0
● 標準的運賃と同等程度	3
● 標準的運賃の 9 割程度	1
● 標準的運賃の 8 割程度	3
● 標準的運賃の 7 割程度	8
● 標準的運賃の 6 割程度	2
● 標準的運賃の 5 割程度	1
● 標準的運賃の 4 割程度	0
● 標準的運賃の 3 割程度	0
● 標準的運賃の 2 割程度	0
● 標準的運賃の 1 割程度	0
● 標準的運賃の計算の仕方が分からない	1



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)

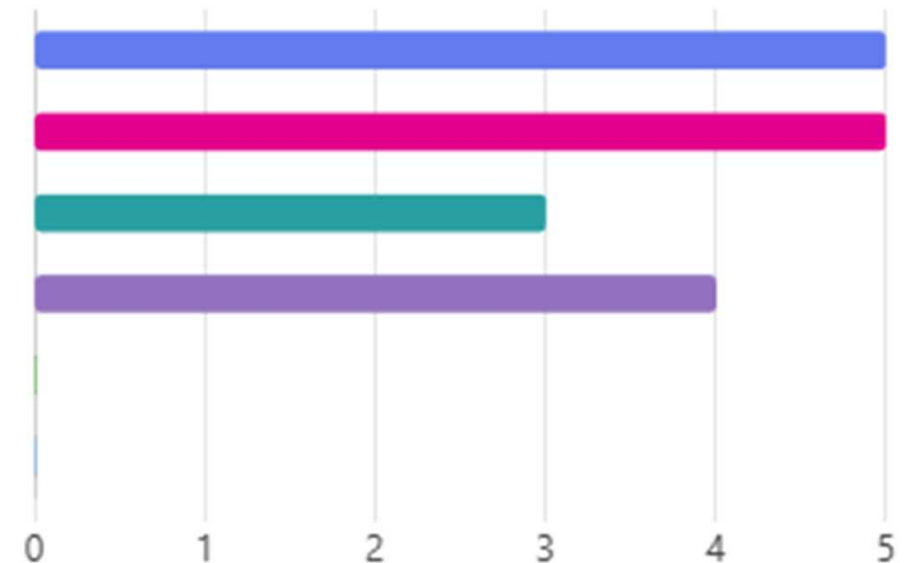
- 全ての運行で黒字 2
- 運行毎に赤字、黒字があり全体でなんとかカバーしている状態 12
- 運行コスト比では黒字だが、安全や労働環境整備など全体に必要なコストも入れると赤字。 3
- 全体的に赤字になり貯えを取り崩さないといけない 0
- その他 2



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何の程度？
(トラック事業者)

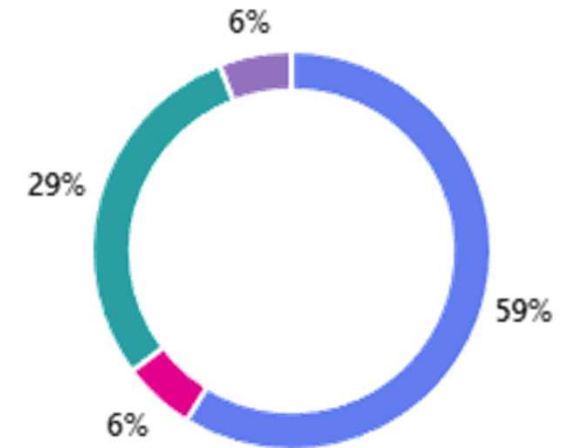
● 8割以上	5
● 7割程度	5
● 6割程度	3
● 5割程度	4
● 4割程度	0
● 3割以下	0



事前アンケートの結果について

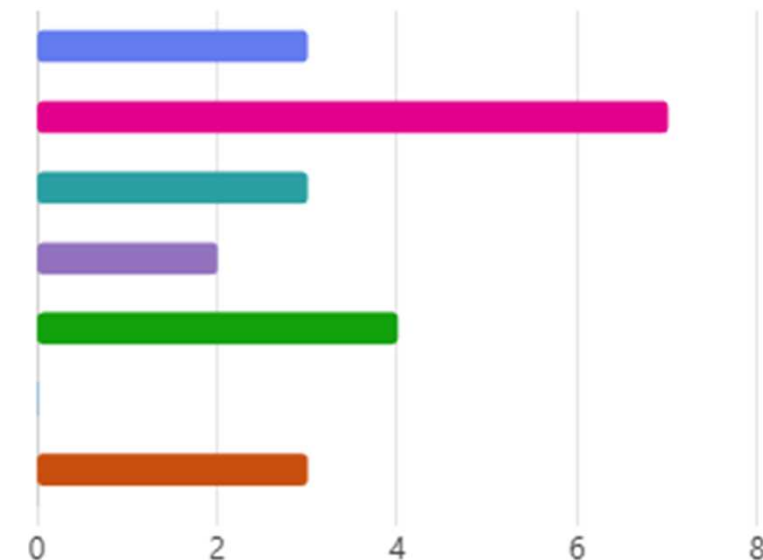
運送の依頼をお断りしたことはある？（トラック事業者）

①断ったことがある（スポットの運送依頼）	10
②断ったことがある（定期の運送依頼）	1
③断ったことはない	5
その他	1



お断りした理由（トラック事業者）

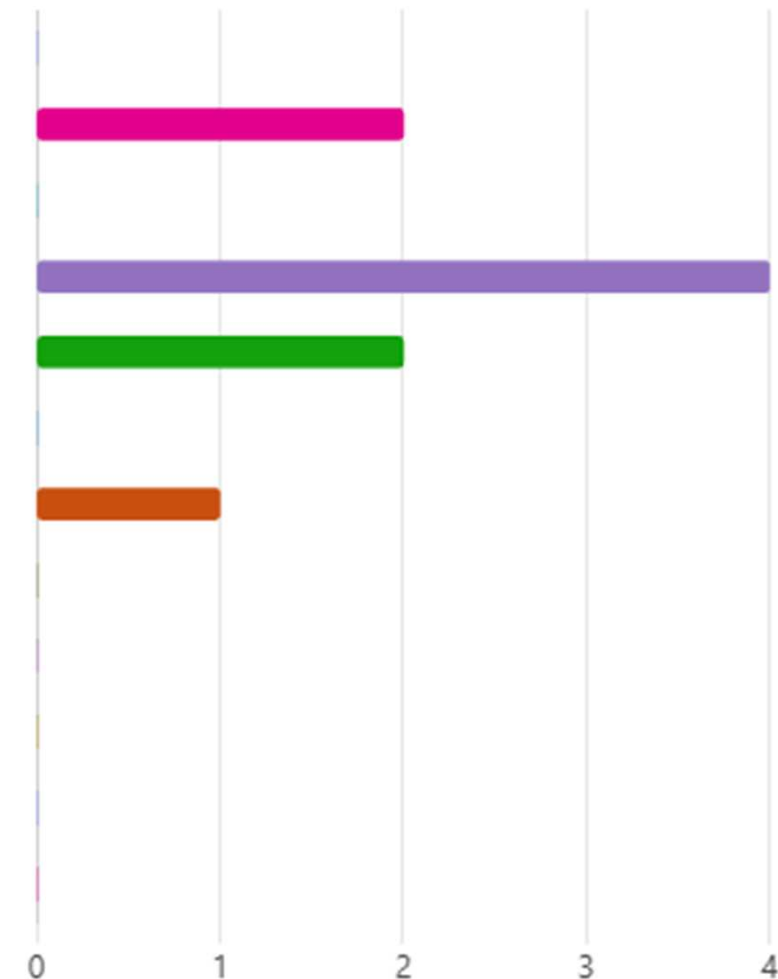
運賃の額（赤字ではない）	3
運賃の額（赤字になるため）	7
リードタイム（指定時間到着だと法令遵守できない）	3
常態的に荷待ちが長く改善されない	2
附帯業務を強制される	4
ドライバーが嫌がる	0
その他	3



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）

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



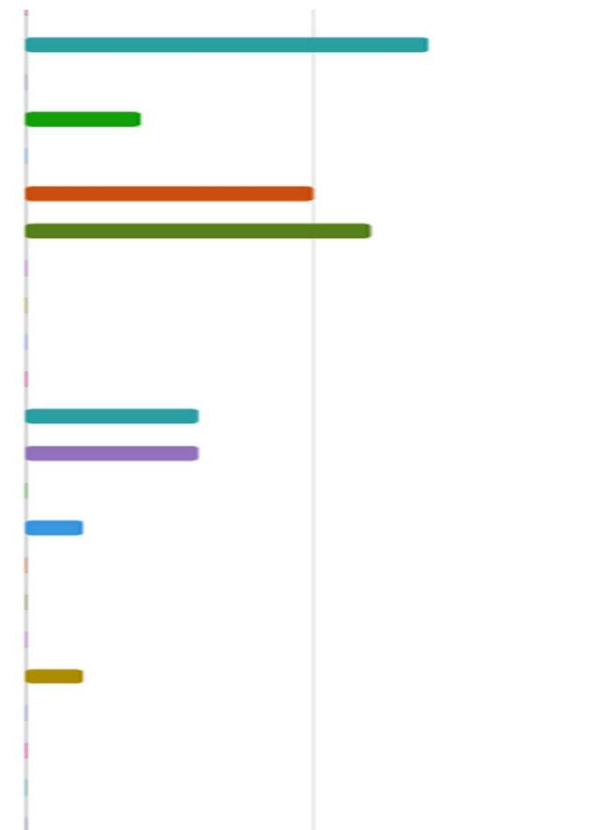
事前アンケートの結果について

参加者都道府県

北海道	0
青森県	0
岩手県	0
宮城県	0
秋田県	0
山形県	0
福島県	1
茨城県	1
栃木県	3
群馬県	0
埼玉県	1
千葉県	2
東京都	11
神奈川県	2
新潟県	0
富山県	0
石川県	1
福井県	0
山梨県	0
長野県	1
岐阜県	0
静岡県	0



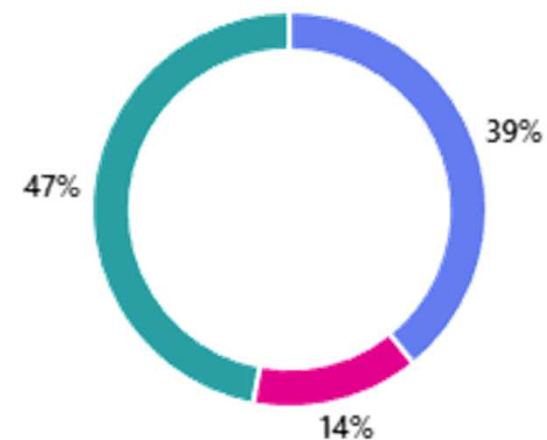
愛知県	7
三重県	0
滋賀県	2
京都府	0
大阪府	5
兵庫県	6
奈良県	0
和歌山県	0
鳥取県	0
島根県	0
岡山県	3
広島県	3
山口県	0
徳島県	1
香川県	0
愛媛県	0
高知県	0
福岡県	1
佐賀県	0
長崎県	0
熊本県	0
大分県	0
宮崎県	0
鹿児島県	0
沖縄県	0
その他	0



事前アンケートの結果について

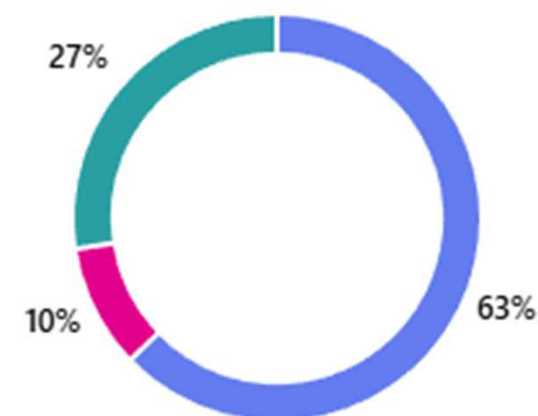
説明会への参加経験

● 初めて参加する	20
● 過去に参加したことがある（1回）	7
● 過去に参加したことがある（2回以上）	24



事業継続・物流の維持に関する不安の有無

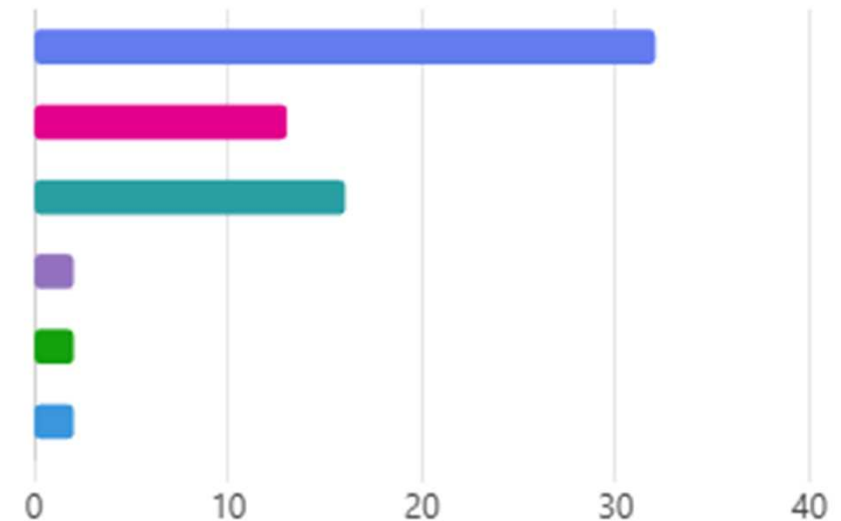
● ある	32
● ない	5
● わからない	14



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？

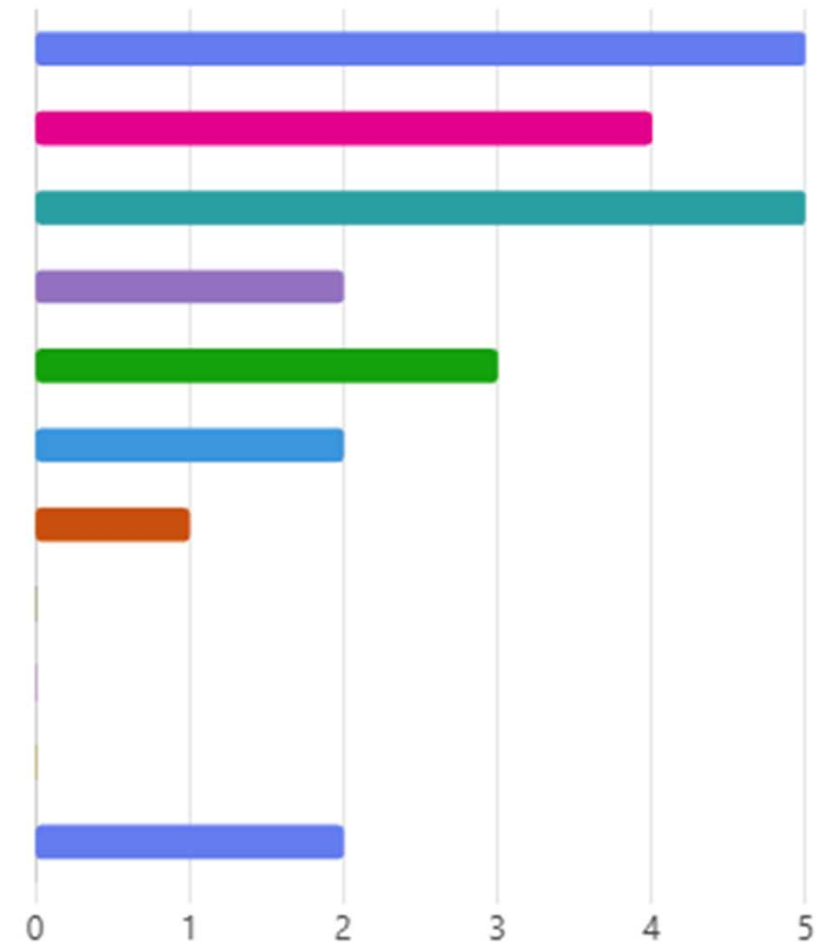
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させるまで（荷台からの卸しは着荷主側で行う。） 32
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に下すまで（フォークリフト使用） 13
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に下すまで（手卸し） 16
- 荷物を積んだトラックを現地に到着させ、貨物を地上に卸し、着荷主指定の場所（倉庫内）に定... 2
- 基本的になんでも指示した作業はしてもらえる（させられる）。 2
- その他 2



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。？

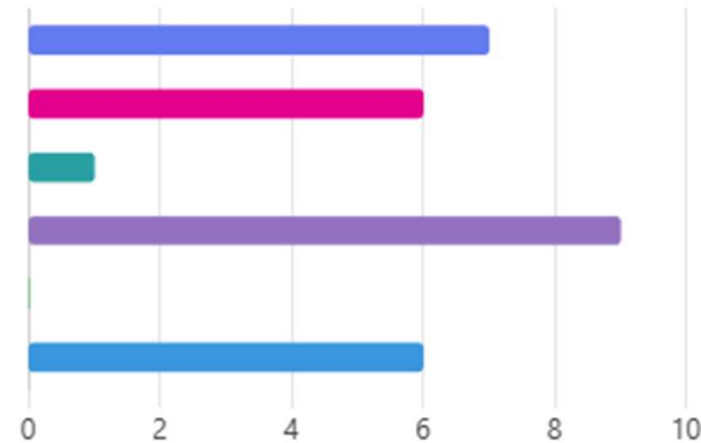
● フォークリフトを使った貨物の整理（はい作業）	5
● 方面別の仕分け	4
● いったん卸した場所からの移動（縦持ち、横持ち）	5
● 荷主指定の棚入れ	2
● ラベル貼り	3
● 検収・検品	2
● 貨物の荷造り	1
● 貨物の保管	0
● 品代金の取り立て	0
● 荷掛け金の立て替え	0
● その他	2



事前アンケートの結果について

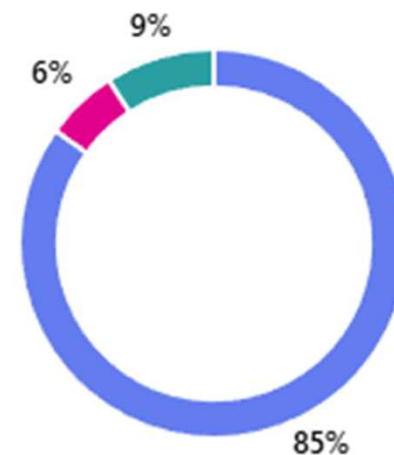
作業をトラックドライバーにお願いしている理由（荷主）

● トラックドライバーの役目だと思うから	7
● 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	9
● 理由は良くわからない	0
● その他	6



商品（製品）の運送過程を把握している？（荷主）

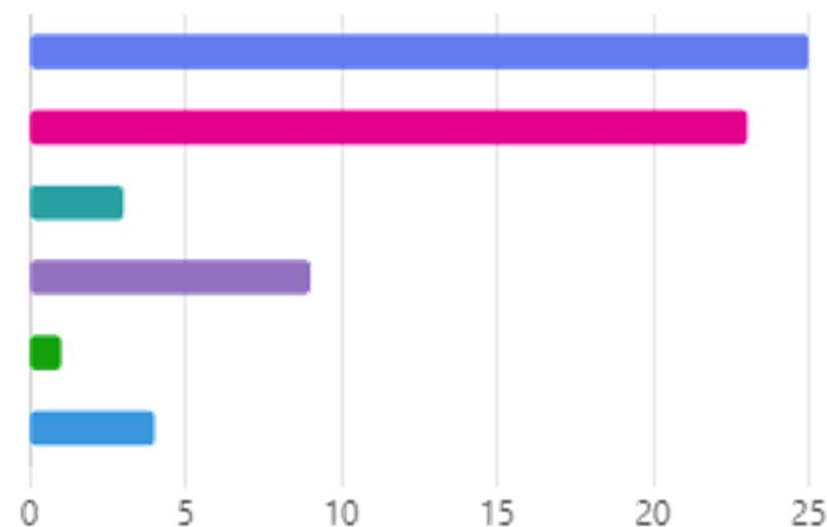
● 知っている	28
● 知らない（把握できるなら詳細を知りたい）	2
● 知らない（把握できるなら概要で良いから知りたい）	3
● 知らない（知らなくても問題ない）	0
● その他	0



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）

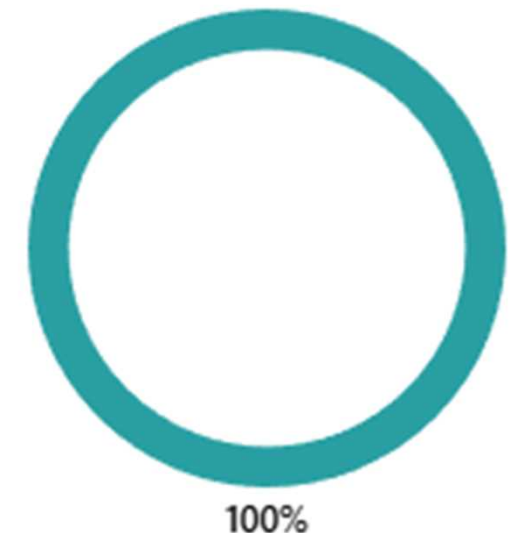
● 知っていた（既に実施済み）	25
● 知っていた（今後実施予定）	23
● 知っていた（未実施で実施時期未定）	3
● 知らなかった（実施したいと思う）	9
● 知らなかった（実施する予定なし）	1
● その他	4



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）」、「知らなかった（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
「WEB-KITによる求貨求車の仕組みについて」
日本貨物運送協同組合連合会様
- 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

- ・ここ最近のマスコミの報道、行政によるプレスリリースや勧告など、ここ数年の蓄積がしっかりと反映され、**産業界も意識しないといけない環境が醸成されてきたと感じています**。しかし、そのことが**運送業界には受け止められない状況も散見されます**。しがらみ（産業、団体、企業）などないとは思いますが、しっかりと通報や過去の情報を受け止めていただいた行動をしていけば、実を結ぶと思われる。
- ・ドライバー確保のために、運賃アップにつながる対策の荷主への説明

元請トラック運送事業者の皆さんから

- ・**ドライバーの労働環境改善**
- ・**物流の実態を荷主が把握することで、運べなくなる危機感を持つことが必要です。**

倉庫事業者の皆さんから

- ・**荷主、消費者の意識改革**
- ・**荷主にしっかり理解してもらう事**、ビジネスが関係するとなかなか理解してもらいので違反した荷主（倉庫業者や納品先も含む）への罰則強化が必要だと考えます。
- ・小売りの物流センターのトラック待機時間が長い、**12月は3時間～6時間待たされた日があり**、トラックGメンの監視を強化していただきたい。現在は**待機料も荷主からいただけていない**。
- ・低温倉庫の暦日二期制の撤廃。月末月初期替わり集中を減らすこと。

事前にいただいた問題意識等

発荷主の皆さんから

- ・納品リードタイム延長の法的規制、DXに対する補助金の拡充（特に中小・零細企業向け）
- ・発着荷主・物流事業者との課題共有、協働
- ・着荷主の理解
- ・発荷主事業者、着荷主事業者相互の理解と協力が必要。例発注事業者から工場内トラック停車位置を指定され工場内の指定降ろし場所まで手降ろしを押し付けられたことがあり荷扱い時間 2 時間超えになりそうであるが改善交渉についてもらえない。
- ・労働時間規制により、1台のトラックで配送できる拠点数が減ってしまう点

発荷主 兼 着荷主の皆さんから

- ・トラック運転手の増加対策
- ・長距離トラックの早期無人運転化
- ・人員の確保、労働時間、賃金
- ・物流事業者の持続可能な経営、従業員の待遇改善
- ・入車予約システムの導入、物流効率の改善（積載・待機・荷役・在庫）
- ・納期に余裕を持たせる、再配達率の低減
- ・消費者の理解を得た上で川上から川下全てで必要経費を負担できる仕組みが大事かと思います。（ひとつの業界にシワ寄せがいかないよう）
- ・違法白トラ問題があるが、なぜ白トラだとダメなのか？ がわかっていない。許可がなくて違法、ということはあるのですが、、、荷主として最低限知っておかないといけないことを教えてください。

事前にいただいた問題意識等

その他の皆さんから

- 1.作業、業務、手順などの可視化 2.データの取得と活用 3.上記に伴う人材の教育、およびそれを前提とした人材の採用 4.製造業レベルの給与と勤務体系
- ①高速道路割引を物流政策に取り入れてほしい：緑ナンバー用ETCを導入して白ナンバーとは別の割引体形を策定してほしい。②荷主・物流事業者双方の勤務時間のすり合わせを考慮してほしい：今後の深夜割引に代わると、荷主は日中に勤務・運送事業者は深夜割引のため深夜稼働となり勤務時間帯のミスマッチが起きる。分割休息の多用が生じるが1/2上限がネックになる。③適正原価運賃の情報が速くほしい：運賃体系が変わることは荷主に伝えてあるが、標準運賃との差が分からないため目標ゴール設定がしづらく、お互い目標に向けた定例会の内容に難があります。

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 参加者の問題意識共有
- ③ **最近のトピック**（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法ご質問への回答
- ⑤ 物流関係者からの情報提供
「WEB-KITによる求貨求車の仕組みについて」
日本貨物運送協同組合連合会様
- 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11月22日～12月20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
自動車運送事業関連手続きのオンライン申請の本格運用を開始します ～いつでもどこからでも申請可能に～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000485.html	R7.11.25	国土交通省	
船舶へのモーダルシフト推進にご活用ください！ ～中・長距離フェリー、RORO 船及び内航コンテナ船に係る積載率動向について～ https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000208.html	R7.11.26	国土交通省	
12月は「職場のハラスメント撲滅月間」です https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_66244.html	R7.11.26	厚生労働省	
令和7年度自動物流道路の社会実装に向けた実証実験について ～12月2日(火)より実証実験を開始します！～ https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_002014.html	R7.11.28	国土交通省	
価格交渉促進月間(2025年9月)フォローアップ調査の結果を公表します https://www.meti.go.jp/press/2025/11/20251128002/20251128002.html	R7.11.28	経済産業省 中小企業庁	
重点支援地方交付金を拡充し、新たに推奨事業メニューに「中小企業・小規模事業者の賃上げ環境整備」を追加しました https://www.chusho.meti.go.jp/chingin/2025/251202.html	R7.12.2	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11月22日～12月20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
公正取引委員会九州事務所及び国土交通省九州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/dec/251203_kyushu_godopat.html	R7.12.3	公正取引委員会	
「令和7年度取引条件改善状況調査」を実施しています https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/2025/251205chousa.html	R7.12.5	中小企業庁	
物流パートナーシップ優良事業者表彰受賞者を決定しました https://www.meti.go.jp/press/2025/12/20251208002/20251208002.html	R7.12.8	経済産業省	
(令和7年12月12日)センコー株式会社に対する勧告について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251212_kinki_s hitauke.html	R7.12.12	公正取引委員会	
賃上げ支援キャラバンを実施します https://www.meti.go.jp/press/2025/12/20251215003/20251215003.html	R7.12.15	経済産業省	
「駆け込みホットライン」(建設業法違反通報窓口)の機能を拡充しました！～適正な労務費等の確保等に向けた建設Gメン等の取組を推進～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tochi_fudousan_kensetsugyo13_h_000001_00324.html	R7.12.15	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11月22日～12月20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
新たな防災気象情報の運用について ～令和8年の大雨時期から防災気象情報が生まれ変わります～ https://www.mlit.go.jp/report/press/mizukokudo03_hh_001337.html	R7.12.16	国土交通省	
令和7年度国土交通省関係補正予算の配分について https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo05_hh_000300.html	R7.12.17	国土交通省	
中小企業省力化投資補助事業(一般型)の第5回公募要領を公開しました https://www.chusho.meti.go.jp/koukai/hojyokin/kobo/2025/251219001.html	R7.12.19	中小企業庁	

公正取引委員会四国支所と連携した活動

～トラックドライバーへの聴き取り・法改正等の周知～

本年4月に物流改正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、公正取引委員会事務総局四国支所と連携してトラックドライバーに対する聴き取り・周知を実施。



実施の概要

実施日 : 令和7年11月5日～18日
実施場所 : 高速道路のSA・PA等 管内8箇所
内容 : トラックドライバーへの聴き取り、
違反原因行為に関する情報収集、
トラック・物流Gメン制度や
物流改正法、取適法等の周知

聴き取り結果の概要

- ・聴き取りを行った件数は43件、
うち、トラック・物流Gメンの認知は27件と6割強、
改善してほしい物流拠点「有り」は9件。
- ・労働時間の減少、休みが増えたという声が複数
あった一方、運賃水準の停滞や収入減の声も。
- ・長距離輸送の減少やフェリー利用での休憩確保
等、運送形態の変化についての声もあり。

実施の様子



11/12 香川県(津田の松原SA(上り))



11/18 高知県(南国SA(上り))

- 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、総務部公正取引課と連携した合同荷主パトロール及び過積載の取締り(街頭検査)に併せたドライバーへの周知・聴き取りを実施。
- 荷主企業やドライバーに対して、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、公正取引課から取適法の周知を実施した。

合同荷主パトロールの概要

実施日：令和7年11月25日(火)

実施場所：那覇市、浦添市



トラックドライバー向け周知・聴取活動の概要

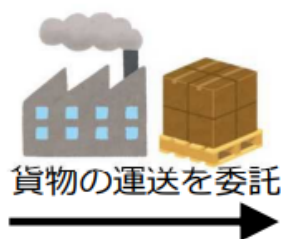
実施日：令和7年11月28日(金)

実施場所：南部国道事務所車両計測所（嘉手納町）



※ 街頭検査については琉球放送にも取り上げられました。
[物流業界の取引環境を適正化へ ドライバーに啓発活動・YouTube](#)

荷主



センコー(株) (親事業者)

●下請取引の内容

荷主から請け負った貨物の運送を再委託

●違反行為の概要（不当な経済上の利益の提供要請の禁止（注））

① 下請事業者に対し、自社が管理する施設内において、無償で荷役作業及び附帯業務を行わせていた（下請事業者17名）。



② 下請事業者に対し、自社が管理する施設内において、無償で長時間の荷待ちを行わせていた（下請事業者19名）。



下請事業者（36名）
（貨物の運送事業）



公正取引委員会からの勧告の内容

- 無償で荷役作業、附帯業務及び長時間の荷待ちを行わせたことによる費用に相当する額を公正取引委員会の確認を得た上で速やかに支払うこと。
- 下請事業者に対し、令和4年12月1日から令和7年12月12日までの間、自社が管理する施設内において、無償で、荷役作業、附帯業務又は長時間の荷待ちをさせた事実の有無について調査し、当該事実の存在が認められた場合には、下請事業者の利益を保護するために必要な措置を講じること など

（注）不当な経済上の利益の提供要請の禁止

下請法は、親事業者が自己のために、下請事業者に金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、下請事業者の利益を不当に害することを禁止（下請法第4条第2項第3号）

貸 上 げ 支 援 キ ャ ラ バ ン



各地方ブロック版 説明会・相談会

【実施内容】

- 最新の支援策の説明、生産性向上支援センターの紹介
- 支援機関との個別経営相談（現地のみ）

オンラインにて
同時中継！

【参加対象】

中小企業・小規模事業者の皆様、支援機関、金融機関、自治体

【協力機関（予定）】

商工会・商工会議所、よろず支援拠点、中小企業活性化協議会、下請かけこみ寺、事業承継・引継ぎ支援センター、中小企業基盤整備機構、金融機関、自治体

賃上げに取り組む企業を応援します！

支援策の最新情報と経営相談を一度に受けられるチャンス！

中小企業庁は、全国各地で賃上げ支援策等の説明会・相談会を実施します。

キックオフ配信（オンライン）



2025

12.22 月

よりyoutubeにて
配信開始

（参加費：無料）

地域ブロック開催に先立ち、最新の支援策の概要などを説明します。

◆日時：12月22日（録画配信予定）

◆プログラム：

1. 大臣挨拶
2. 支援機関からの挨拶
3. 賃上げ施策概要説明

※プログラムについては調整中



地域ブロック開催

全国
9ブロック
で開催

※同時オンライン配信あり
※詳細は裏面へ

各地域ブロック毎に、最新の支援策・活用法に関する説明会・相談会を開催します。

◆開催ブロック：北海道、東北、関東、中部（5会場）

近畿、中国、四国、九州、沖縄

◆定員：各回100名程度

◆プログラム：

1. 大臣挨拶（ビデオメッセージ）
2. 経済産業局長挨拶
3. 最新の賃上げ施策説明
4. 生産性向上支援センター紹介
5. 質疑応答＋現地相談会

※プログラムについては各地域において異なります。

主催 経済産業省 中小企業庁

北海道ブロック

日時 2026/1/19（月）
10:00～12:00（予定）

会場 札幌第1合同庁舎
6階601会議室

お問い合わせ先

北海道経済産業局 産業振興課
電話：011-709-1728

東北ブロック

日時 2026/1/27（火）
10:00～12:00（予定）

会場 TKPガーデンシティ
PREMIUM仙台西口

お問い合わせ先

東北経済産業局 産業振興課
電話：022-221-4906

関東ブロック

日時 2026/1/15（木）
14:00～16:00（予定）

会場 さいたま新都心合同庁舎
1号館 8階会議室

お問い合わせ先

関東経済産業局 産業振興課
電話：048-600-0303

中部ブロック

日時 2026/1/22（木）
14:00～17:00

会場 愛知・岐阜・三重・
富山・石川の5会場
※詳細はページ下のQRコードから

お問い合わせ先

中部経済産業局 産業振興課
電話：052-951-0520

近畿ブロック

日時 2026/1/23（金）
13:00～15:00（予定）

会場 大阪合同庁舎1号館
第1別館2階大会議室

お問い合わせ先

近畿経済産業局 産業課
電話：06-6966-6021

中国ブロック

日時 2026/1/28（水）
13:30～15:30（予定）

会場 広島合同庁舎2号館2階
中国経済産業局第1会議室

お問い合わせ先

中国経済産業局 産業振興課
電話：082-224-5638

四国ブロック

日時 2026/1/26（月）
13:30～15:30（予定）

会場 高松サンポート合同庁舎
南館1階101会議室

お問い合わせ先

四国経済産業局 産業振興課
電話：087-811-8523

九州ブロック

日時 2026/1/30（金）
14:00～16:00（予定）

会場 福岡県中小企業振興セン
タービル2階202会議室

お問い合わせ先

九州経済産業局 産業課
電話：092-482-5433

沖縄ブロック

日時 2026/1/29（木）
13:30～15:30（予定）

会場 沖縄総合事務局
10階経済産業部会議室

お問い合わせ先

沖縄総合事務局 中小企業課
電話：098-866-1755



登録はこちらから



主催 経済産業省 中小企業庁



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和 7 年 12 月 15 日
不動産・建設経済局建設業課**「駆け込みホットライン」(建設業法違反通報窓口)の機能を拡充しました！**
～適正な労務費等の確保等に向けた建設 G メン等の取組を推進～

「駆け込みホットライン」では、電話・メールにて受け付けた建設業法違反に関する情報について、匿名性に留意したうえで建設 G メン調査等の端緒情報、許可行政庁への情報提供として利用しております。

今般、改正建設業法が全面施行されたことに伴い、新たなルール(※)も含め建設業法違反の可能性がある取引の情報を広く受け付けることができるよう、情報収集フォームの開設をはじめ、これまで以上に「情報提供(通報)」や「通報・相談先の確認」が簡単にできる環境を整備しました。

※中央建設業審議会が作成、勧告した「労務費に関する基準」を著しく下回る見積りや変更依頼の禁止、受注者による総価での原価割れ契約や工期ダンピングの禁止等

駆け込みホットラインの機能拡充**1. 駆け込みホットライン情報収集フォームの開設**

時間・場所を問わずスマートフォン等から、建設業法違反の疑いがある取引行為についての情報提供(通報)が可能となります。

URL・二次元コードはこちら(パソコン・スマホ共通)

<https://www.mlit.go.jp/form/index.php?f=kakekomi-hl.html>

**2. 建設業相談窓口ナビの新設**

数問程度の簡単な質問に答えることで、建設工事や建設業者に係る通報・相談先が確認できます。

URL・二次元コードはこちら(パソコン・スマホ共通)

<https://ttzk.graffer.jp/mlit-kensetsugyo/support-navi>

**3. 自動応答サービスの導入(令和 8 年 3 月まで段階的に試行導入)**

駆け込みホットラインに電話した場合、プッシュダイヤルによる自動応答により、適切な相談窓口などをご案内します。

建設業法令遵守ポータルサイトの新設

「建設業法の違反事例」、「建設業許可の要件等・申請先」、「建設業法違反に係るよくあるご質問」などを分かりやすく集約したポータルサイトを新設しました。

ポータルサイトの URL・二次元コードはこちら(パソコン・スマホ共通)

<https://ttzk.graffer.jp/mlit-kensetsugyo>



(問合せ先)

不動産・建設経済局 建設業課 建設業適正取引推進指導室 一力、久保田、中川、竹下
代表：(03)5253-8111 (内線 24715、24785、24787)、直通：(03)5253-8362

駆け込みホットライン情報収集フォーム

ホーム > 駆け込みホットライン情報収集フォーム

建設業法違反のおそれがある取引行為の情報を受け付けます。

駆け込みホットラインに寄せられた情報のうち、建設業法違反の疑いがある建設業者には、必要に応じ立入検査等を実施し、違反行為があれば監督処分等により厳正に対応します。

また、許可行政庁が都道府県の場合等、必要に応じて各都道府県に情報共有させていただく場合がございます。

通報者に不利益が生じないように情報を取り扱います。(匿名通報も可能です。)

調査の進捗状況や結果についてはお答えできませんので、ご理解をお願いします。

※建設業者の許可区分については事前に以下システムで検索の上通報ください。

検索をかけても該当がない場合、違反疑義事業者の許可区分の項目は「不明」を選択してください。

<https://etsuran2.mlit.go.jp/TAKKEN/kensetuKensaku.do>

※騒音や振動、建築基準、道路交通違反等の建設業法以外の内容に関する通報・相談につきましては、以下「建設業相談窓口ナビ」にて通報・ご相談先を案内しております。

<https://ttzk.graffer.jp/mlit-kensetsugyo/support-navi>

※完結・下請問の取引に関するトラブルにつきましては「建設業取引適正化センター」にてご相談を受け付けております。

<https://tekitori.or.jp/pages/47/>

入力	内容確認	完了
----	------	----

違反疑義のある事業者の本店所在地(主たる営業所)	都道府県を選択してください	市町村以下住所
必須		
違反疑義のある事業者の商号又は名称		
必須		

国土交通省 手続きガイド

国土交通省 公式サイト

国土交通省 / 建設業相談窓口ナビ

まずはこちらから違反のおそれがある建設業者の許可行政庁を確認しましょう。
建設業者・宅建業者等企業情報検索システム

建設業相談窓口ナビ ガイド

建設業者に対する通報・相談先についてご案内します。

質問数の目安:

2~5問

回答時間の目安:

おおよ1分以内

回答をはじめる

担当部署 / お問い合わせ先

作成部署 国土交通省 不動産・建設経済局 建設業課 建設業適正取引推進指導室 調査指導係 TEL: 03-5253-8111

建設業法違反に関する各種ご相談・通報等は、まずは建設業相談窓口ナビより、判別いただき、その結果に記載された行政庁・自治体等の連絡先に通報・ご相談ください。

国土交通省 Graffer

国土交通省 公式ページとして株式会社グラファァーが運営しています。

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、様々なりスクを最小化し、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)
- 賃上げ環境の整備
(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 (農林水産業の構造転換、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・国土強靱化 (創・復興、令和の国土強靱化)
- 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

重点支援地方交付金の追加

エネルギー・食料品価格等の物価高騰の影響を受けた生活者や事業者に対し、地方公共団体が地域の実情に合わせて必要な支援をきめ細やかに実施できるよう、重点支援地方交付金を「推奨事業メニュー」実施のため追加する。

- 追加額 : 2.0兆円
- 対象事業 : エネルギー・食料品価格等の物価高騰の影響を受けた生活者や事業者に対し、支援を行う事業。効果的と考えられる推奨事業メニューを提示。

推奨事業メニュー	
(生活者支援)	(事業者支援)
①食料品の物価高騰に対する特別加算	⑥中小企業・小規模事業者の賃上げ環境整備
②物価高騰に伴う低所得者世帯・高齢者世帯支援	⑦医療・介護・保育施設、学校施設、公衆浴場等に対する物価高騰対策支援
③物価高騰に伴う子育て世帯支援	⑧農林水産業における物価高騰対策支援
④消費下支え等を通じた生活者支援	⑨中小企業等に対するエネルギー価格高騰対策支援
⑤省エネ家電等への買い換え促進による生活者支援	⑩地域公共交通・物流や地域観光業等に対する支援

- 算定方法 : 人口、物価上昇率、財政力等を基礎として算定（都道府県、市町村）

重点支援地方交付金・推奨事業メニュー ＜追加額 2.0兆円＞

○ 推奨事業メニュー2.0兆円(うち食料品の物価高騰に対する特別加算:0.4兆円)

生活者支援

① 食料品の物価高騰に対する特別加算

米などの食料品の物価高騰による負担を軽減するためのプレミアム商品券、電子クーポン、地域ポイント、いわゆるお米券、食料品の現物給付などの支援

② 物価高騰に伴う低所得者世帯・高齢者世帯支援

低所得者世帯・高齢者世帯を対象とした、電力・ガス(LPガスを含む)や灯油をはじめエネルギー、水道料金等の物価高騰による負担を軽減するための支援

③ 物価高騰に伴う子育て世帯支援

物価高騰による小中学生の保護者の負担を軽減するための小中学校等における学校給食費等の支援

※ 低所得のひとり親世帯への給付金等の支援や、こども食堂に対する負担軽減のための支援、ヤングケアラーに対する配食支援等も可能。

④ 消費下支え等を通じた生活者支援

物価高騰の影響を受けた生活者に対してプレミアム商品券や地域で活用できるマイナポイント等を発行して消費を下支えする取組やLPガス・灯油使用世帯への給付、水道料金の減免などの支援

※ 物価高騰の影響を受けた、地域を犯罪から守る活動を行う生活者に対して、安全・安心な地域の構築に係る費用の負担軽減のための支援も可能。

⑤ 省エネ家電等への買い換え促進による生活者支援

家庭におけるエネルギー費用負担を軽減するための省エネ性能の高いエアコン・給湯器等への買い換えなどの支援

事業者支援

⑥ 中小企業・小規模事業者の賃上げ環境整備

経営指導員による伴走支援、生産性向上に向けた補助や金融支援、一定以上の賃上げに向けた取組を行う事業者への支援、中央最低賃金審議会の目安を上回る最低賃金引上げを行う地域の事業者への補助、公共調達における価格転嫁の円滑化などの支援

⑦ 医療・介護・保育施設、学校施設、公衆浴場等に対する物価高騰対策支援

医療機関、介護施設等、障害福祉サービス施設等、保育所等、学校施設、公衆浴場等に対する食料品価格の高騰分などの支援、エネルギー価格の高騰分などの支援(特別高圧で受電する施設への支援を含む)

⑧ 農林水産業における物価高騰対策支援

配合飼料の使用量低減の取組や飼料高騰等の影響を受ける酪農経営の負担軽減の支援、農林水産物の生産・調製・加工・貯蔵施設や土地改良区の農業水利施設の電気料金高騰に対する支援、化学肥料からの転換に向けた地域内資源の活用などの支援

⑨ 中小企業等に対するエネルギー価格高騰対策支援

特別高圧での受電(ビル・工業団地・卸売市場のテナントを含む)、LPガスの使用や、街路灯等の維持を含め、エネルギー価格高騰の影響を受ける中小企業、商店街、自治会等の負担緩和や省エネの取組支援

⑩ 地域公共交通・物流や地域観光業等に対する支援

地域公共交通・物流事業者や地域観光事業者等のエネルギー価格高騰に対する影響緩和、省エネ対策、地域に不可欠な交通手段の確保、地域特性を踏まえた生産性向上に向けた取組などの支援

※1 地方公共団体が、上記の推奨事業メニューよりも更に効果があるものについては、実施計画に記載して申請可能。

※2 地方公共団体が運営する公営企業や直接住民の用に供する施設における活用や、地方公共団体発注の公共調達における労務費(実質的な賃上げにつながるもの)を含めた契約単価の引上げなど価格転嫁の円滑化のための活用も可能。

重点支援地方交付金の拡充

- 地方自治体において、地域の実情に合った的確な支援が行われるよう、**重点支援地方交付金を拡充**
 - ① **食料品の物価高騰に対する特別加算**（いわゆるお米券等）を措置
 - ② **賃上げ環境整備**（中小企業・小規模事業者、中央最低賃金審議会の目安を上回る最低賃金引き上げを行う地域の事業者）を**推奨事業メニューに追加**。
- 地方自治体における**速やかな事業実施を依頼**

【推奨事業メニューによる対応】

【食料品の物価高騰に対する特別加算】

米などの食料品の物価高騰による負担を軽減するための支援

【事例】

- 食料品購入にも活用可能なポイントの追加付与事業【大阪府大阪狭山市】
 - ・市内で食料品等の購入に利用できるさやりんポイントをチャージすると、チャージ額の20%を追加付与（上限2,000ポイント）
- 食料品の現物支給【岩手県遠野市】
 - ・物価高騰の影響を受ける学生の生活支援として、特産品（4,000円相当）を支給

【賃上げ環境整備】

中小企業・小規模事業者の賃上げ環境を整備するための支援

【事例】

- 収益力向上に係る支援【山形県】
 - ・収益力向上やDX推進に資する設備投資への補助（補助上限300万円等）
- 賃上げに係る支援【群馬県】
 - ・従業員の賃金を5%以上引き上げた中小企業等を対象に、従業員1人あたり5万円（上限40人）を支給

【コスト高対策】

中小企業等や農林水産事業者の物価高騰によるコスト高対策のための支援

【事例】

- 中小企業の価格転嫁に係る支援【山梨県】
 - ・価格転嫁や賃上げ環境の整備等に取り組む事業者に対し、経営支援の専門家を派遣
- 農業資材等に係る支援【千葉県山武市】
 - ・農業資材等の価格高騰によって生産コストが増加している農業者に支援金を支給

※ 「地方公共団体における水道料金の減免」にも活用可能であることを明記（R6補正～）

【速やかな事業実施に向けて】

- ・ 国と地方の協議の場（11月14日・総理出席）を活用して、国から地方に対して速やかな支援の実施を依頼。
- ・ 11月21日の経済対策閣議決定時に、総理から交付金規模を発言し、各地方自治体の交付限度額の目安を通知。
- ・ 関係省庁から自治体に対して、各分野の優良事例の発信、早期活用の働きかけ。
- ・ 地方公共団体における迅速な執行を促すよう、事業の開始状況を定期的にフォローアップ。

○中小トラック事業者の賃上げの支援

エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの賃上げを加速させ、地域物流の担い手の確保に向けた取組を支援する。

生産性向上の設備投資、果敢な価格交渉、積極的な賃上げに取組む事業者を支援する。

【考えられる支援例】

- 一定以上の賃上げに向けた取組を行う事業者への支援
(5%以上賃上げした場合、従業員1人あたり〇万円／「小規模事業者」が3%以上賃上げした場合、従業員1人あたり〇万円)
- 生産性向上の設備投資等をして賃上げした場合に設備投資経費の一部を助成 (最大〇〇百万円)
- ドライバーの賃上げ実現に向けたセミナーの開催
(1回あたり〇万円)

○公共調達における契約単価引上げ支援

地方自治体が発注するトラック運送を含む公共調達における契約単価の引き上げにより、トラック運送業の価格転嫁による賃上げの強力な推進と適正運賃收受の環境を整備する。

【考えられる支援例】

- 標準的運賃を活用した積算
- 受注者に適正なトラック運賃料金の支払や委託次数の制限の契約条件化
- 白トラ排除による緑ナンバー事業者の適正な受注機会の確保



○地域の特産品輸送に対する助成措置

地域の特産品輸送など地域物流の持続性を実現するため、フェリー利用によるモーダルシフトや高速道路の利用により大消費地まで長距離輸送を行うドライバーの負担軽減を図るとともに、特産品輸送に必要な設備や取組へ支援し、荷主との継続的なパートナーシップを構築する。

【考えられる支援例】

- フェリー、RORO船、高速道路の利用料金の補助
- 荷主とのパートナーシップによる特産品の生産者等が保有する出荷・保管設備の更新への支援
- 特産品の中継輸送の取組費用への支援



○ドライバー確保に向けた支援

深刻なドライバー不足を踏まえ、中小トラック事業者の人材確保のための費用の負担軽減を図る。

【考えられる支援例】

○免許取得費用の支援
(1人あたり○円)

○求人広告、説明会開催費用の支援 (1回あたり○万円)

○県外からの移住ドライバーに対する就職費用支援
(1人あたり○円(引越代、家賃代))

○輸送品目の特殊性に応じたドライバー育成費用の支援
(1人あたり○万円)

○休憩室・更衣室・シャワー設備の更新

○託児スペースの設置
(子育て世代支援)

○女性専用更衣室や防犯・セキュリティ対策機器の設置

○脳MRI検査費用の補助
(脳出血等の早期発見)



○設備・機器導入支援

労働災害の発生防止等ドライバーの労働環境の安全性向上を図るため、省力化と生産性向上により、荷役作業や輸送効率を高め、物流現場の負担軽減と持続可能な地域物流の維持・確保を図る。

【考えられる支援例】

○フォークリフトやテールゲートリフター、標準パレット、カゴ台車、アシストスーツなどの設備の購入

○荷主とのパートナーシップによるドライバーの安全を守る荷主が保有する出荷・保管設備の更新への支援 (飼料タンク蓋の遠隔開閉装置など)

○フェリー乗船時におけるトラックの冷蔵冷凍装置への電源供給設備等への支援



○デジタル化・システム導入支援

労働時間の上限規制により、従来の運行管理や輸送体制では対応が困難な状況を踏まえ、**デジタル技術を活用した業務効率化**の取組の支援により、**輸送能力の維持と生産性向上**を図る。

【考えられる支援例】

○実運送体制管理システム、配車管理システム、共同配送システム、業務受発注システム等の導入費用

○デジタルタコグラフ
の機器購入費用



重点支援地方交付金 交付限度額（令和7年度補正予算）

（令和7年12月16日通知分）

【都道府県分】

（単位：百万円）

都道府県	合計
北海道	46,396
青森	17,599
岩手	18,167
宮城	16,334
秋田	15,839
山形	15,531
福島	18,060
茨城	19,464
栃木	13,488
群馬	14,945
埼玉	34,405
千葉	28,971
東京	33,312
神奈川	35,754
新潟	19,051
富山	9,704
石川	11,142
福井	9,799
山梨	10,910
長野	17,853
岐阜	15,432
静岡	22,260
愛知	32,841
三重	12,508

都道府県	合計
滋賀	10,431
京都	17,028
大阪	43,201
兵庫	32,780
奈良	12,733
和歌山	12,861
鳥取	11,815
島根	12,281
岡山	16,077
広島	18,905
山口	12,251
徳島	13,589
香川	10,651
愛媛	16,360
高知	13,124
福岡	35,755
佐賀	13,440
長崎	17,833
熊本	20,811
大分	15,842
宮崎	15,508
鹿児島	20,193
沖縄	16,767
合計	900,000

【市区町村分】〔都道府県内の市区町村に係る交付限度額の合算額〕

（単位：百万円）

都道府県	合計	うち食料品 特別加算分
北海道	61,339	17,383
青森	15,796	4,269
岩手	15,121	4,330
宮城	21,756	7,303
秋田	12,312	3,377
山形	13,898	4,085
福島	19,983	6,155
茨城	26,269	9,830
栃木	16,904	6,189
群馬	17,331	5,994
埼玉	53,009	21,603
千葉	45,063	18,345
東京	70,420	33,406
神奈川	57,876	25,983
新潟	22,897	7,194
富山	9,854	3,395
石川	11,637	3,933
福井	7,878	2,723
山梨	9,095	2,734
長野	24,371	7,156
岐阜	20,381	7,034
静岡	30,718	11,958
愛知	52,865	22,601
三重	16,349	5,798

都道府県	合計	うち食料品 特別加算分
滋賀	12,347	4,495
京都	22,270	8,192
大阪	67,416	25,909
兵庫	45,814	17,423
奈良	14,121	4,967
和歌山	11,041	3,139
鳥取	6,798	2,106
島根	8,570	2,568
岡山	18,958	6,677
広島	26,208	9,543
山口	14,018	4,812
徳島	8,179	2,452
香川	9,744	3,200
愛媛	14,237	4,794
高知	9,456	2,702
福岡	48,033	17,920
佐賀	9,753	3,236
長崎	15,913	5,306
熊本	20,695	6,811
大分	12,763	4,307
宮崎	13,155	4,360
鹿児島	20,354	6,465
沖縄	17,033	5,839
合計	1,100,000	400,000

令和 7 年度 国土交通省関係 補正予算の概要

令和 7 年 11 月
国土交通省

基本的考え方

1. 「「強い経済」を実現する総合経済対策」（令和7年11月21日閣議決定）において、取り組む施策として掲げられた
 - I. 生活の安全保障・物価高への対応
 - II. 危機管理投資・成長投資による強い経済の実現
 - III. 防衛力と外交力の強化の三つの柱について、各項目の実施に必要な経費を計上した。
2. 「I. 生活の安全保障・物価高への対応」においては、
 - (1) 足元の物価高への対応
 - ①地域のニーズに応じたきめ細かい物価高対応
 - ②エネルギーコスト等の負担軽減
 - (2) 地方の伸び代を活用と暮らしの安定
 - ①地域の生活環境を支える基幹産業の支援・活性化
 - ②地方発の世界をリードする技術・ビジネスの創出
 - ③地域共生社会の実現
 - ④治安対策等の推進
 - ⑤外国人問題への対応の強化
 - (3) 中小企業・小規模事業者をはじめとする質上げ環境の整備
 - ①価格転嫁の徹底、中小企業等の稼ぐ力の強化・省力化投資に必要な経費を計上した。
3. 「II. 危機管理投資・成長投資による強い経済の実現」においては、
 - (1) 経済安全保障の強化
 - ①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
 - ②サイバーセキュリティ対策の強化
 - (2) 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
 - ②GXの推進等
 - (3) 防災・減災・国土強靱化の推進
 - ①自然災害からの復旧・復興（能登等）
 - ②令和の国土強靱化の実現
 - (4) 未来に向けた投資の拡大
 - ①先端科学技術の支援
 - ②スタートアップ支援強化とコンテンツ分野、文化芸術及びスポーツの振興に必要な経費を計上した。
4. 「III. 防衛力と外交力の強化」においては、
 - (1) 外交・安全保障環境の変化への対応
 - ①多角的な経済外交の展開、安全保障環境の変化への対応
 - (2) 米国防税への対応
 - ①日米戦略的投資イニシアティブ等の着実な推進に必要な経費を計上した。

②運輸業等における人材確保・育成や事故調査体制等の強化等

【非】 国費 6,455 百万円
財政投融资 3,466 百万円

バス・タクシーの人材確保のための採用活動・二種免許の取得支援等を実施するとともに、船員や操縦士等の安定的な養成・確保のための取組を実施。また、自動運転車に係る事故調査体制の構築に向けて必要な機材の整備等を実施。

③次期「総合物流施策大綱」を見据えた物流革新の集中改革の推進

【非】 国費 6,626 百万円

次期「総合物流施策大綱」に基づき、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、自動運転トラック導入、物流拠点の機能強化等による物流効率化、改正物流法やトラック適正化2法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。

④高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の延長

【非】 国費 7,779 百万円

平常時、災害時問わず物流機能を担う自動車運送事業者の労働生産性向上を図るため、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（R9.3末まで）を実施。

⑤生産性向上に資する道路ネットワークの整備等

【公】 国費 71,741 百万円

空港・港湾など広域交通拠点へのアクセス道路等の整備により、地域を支える産業等の生産性向上に貢献し、日本経済の成長を着実に推進。

・地域の安全・安心を確保した持続可能な観光の推進

⑥オーバーツーリズム解消に向けた需要分散

【非】 国費 14,684 百万円

地域住民の安全・安心を守り、地域社会との共生を可能とする、持続可能で高付加価値な観光立国を実現するため、地域の多様な観光資源を活かした体験コンテンツの造成、観光地・観光産業の省力化・省人化等により需要分散を進め、オーバーツーリズムを解消するとともに観光による地域活性化を推進。

⑦オーバーツーリズム対策等外国人問題への対応

【公】 国費 440 百万円 【非】 国費 7,790 百万円

観光客の受入れと地域住民生活の質の確保との両立を図るため、オーバーツーリズム等各地域が直面している課題に対し、受入環境整備等の支援により持続可能な観光を推進するとともに、違法な民泊サービスの解消に向けた取組を推進。

【1.2.(5)に再掲】

⑧民族共生象徵空間（ウボボイ）への誘客推進

【非】 国費 1,014 百万円

民族共生象徵空間（ウボボイ）への誘客を通じて地域活性化を推進するため、コンテンツの充実やターゲットを明確にした広報など戦略的・効果的な誘客施策を実施。

・条件不利地域の振興

⑨条件不利地域における地方活性化（奄美、小笠原、離島、半島、豪雪）

【公】 国費 300 百万円 【非】 国費 1,290 百万円

条件不利地域において、地方活性化を図るため定住交流の促進や観光・農業の振興等への支援を実施。

・暮らし等に関わるDXの推進

⑩DX等によるオープン・イノベーションや業務効率化の推進等

【公】 国費 2,557 百万円 【非】 国費 2,586 百万円

国土交通分野におけるデジタル化やオープン・イノベーションを推進するため、Project LINKS、生成AIを活用した行政事務の効率化に関する実証の取組等を実施。

⑪インフラ、交通、物流等の分野における安全対策や生産性向上に資するDX及び技術開発の推進

【公】 国費 2,962 百万円 【非】 国費 15,638 百万円

国民の利便性向上等に資するDX実現又は行政サービス向上等のため、特殊車両通行許可システムの改修、インフラ分野のDX環境整備等の推進、道路のデジタル化、鉄道技術開発・普及等の促進、国土情報基盤の強化及びデジタル技術の活用によるDXの推進等を実施。

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

(1) 価格転嫁の徹底、中小企業等の稼ぐ力の強化・省力化投資

- ・ 持続的・構造的賃上げに向けた生産性向上等の支援

①建設産業・不動産業・運輸業の持続的成長のための市場環境整備等

【非】 国費 715 百万円

建設産業について、2025 年 12 月施行の第三次・担い手 3 法を着実に実行し、労務費の行き渡りの実効性確保、入職拡大に向けた魅力発信や災害対応力強化にも資する ICT 技術の活用等を推進。不動産業について、省力化による地域の事業者の生産性向上等を通じた稼ぐ力の強化を推進。内航海運における省力化投資による船員の労務負担軽減等に資する取組を支援するとともに、港湾運送事業の取引環境改善に向け、運賃料金設定の考え方等の調査・検討を実施。

II. 危機管理投資・成長投資による強い経済の実現

1. 経済安全保障の強化

(1) 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

- ・ 造船業の再生・強化

①造船業の再生に向けた支援策

【非】 国費 120,419 百万円

我が国の造船業の再生を図るため、造船能力の抜本的向上に必要な生産基盤の強化や先進生産技術の開発・実証を支援するための基金の創設等を実施。

- ・ 港湾ロジスティクスの強化

②港湾ロジスティクスの強化

【公】 国費 603 百万円

※上記の他、港湾局計上分 【公】 9,107 百万円の内数（再掲）【非】 219 百万円（再掲）

経済安全保障の強化の観点から港湾ロジスティクスの強化を図るため、サイバースポーツを活用した港湾関連手続の電子化や、「ヒトを支援する AI ターミナル」の取組を推進するとともに、港湾のサイバーセキュリティ対策を強化。

(2) サイバーセキュリティ対策の強化

①国土交通分野におけるサイバーセキュリティ対策の強化等

【非】 国費 507 百万円

サイバーセキュリティ対策の強化を図るため、国、重要インフラ事業者等を対象にサイバー脅威を踏まえた情報収集・分析、情報資産管理の高度化、デジタル人材育成等を実施。また、港湾運送事業者等を対象としたシステムの脆弱性診断や訓練を実施。

2. 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

- ・ エネルギー利用の合理化・効率化

①省エネ性能の高い住宅に対する支援

【公】 国費 175,000 百万円 【非】 国費 30,000 百万円

2050 年カーボンニュートラルの実現に寄与するため、「ZEH 水準住宅」や「長期優良住宅」の新築、特に高い省エネ性能等を有する「GX 志向型住宅」の新築※及び省エネ改修等への支援を実施。
※GX 経済移行債（環境省事業。国土交通省と環境省で連携して実施）を含む。

②都市の脱炭素化の推進

【公】 国費 88 百万円 【非】 国費 30 百万円

都市の脱炭素化を推進するため、まちづくりと一体となったエネルギー導管の整備等への支援や、都市におけるエネルギーの面的・効率的な利活用に資する革新的な方策の社会実装に向けた調査等を実施。

(2) GX の推進等

①インフラ、交通、物流等の分野における GX の推進等

【公】 国費 9,981 百万円 【非】 国費 718 百万円

財政投融资 9,500 百万円

脱炭素化や食料安全保障の強化を図るため、洋上風力発電のための基地港湾の整備等によるカーボンニュートラルポートの形成や、道路照明の LED 化等による道路施設の省エネ・再エネの活用、商用電動車の性能評価・バッテリー再利用実証事業、下水汚泥資源を活用した創エネや肥料利用に係る取組等の支援等を実施。

人手不足解消に効果のある「省力化投資」を後押しするための

中小企業 省力化投資補助金

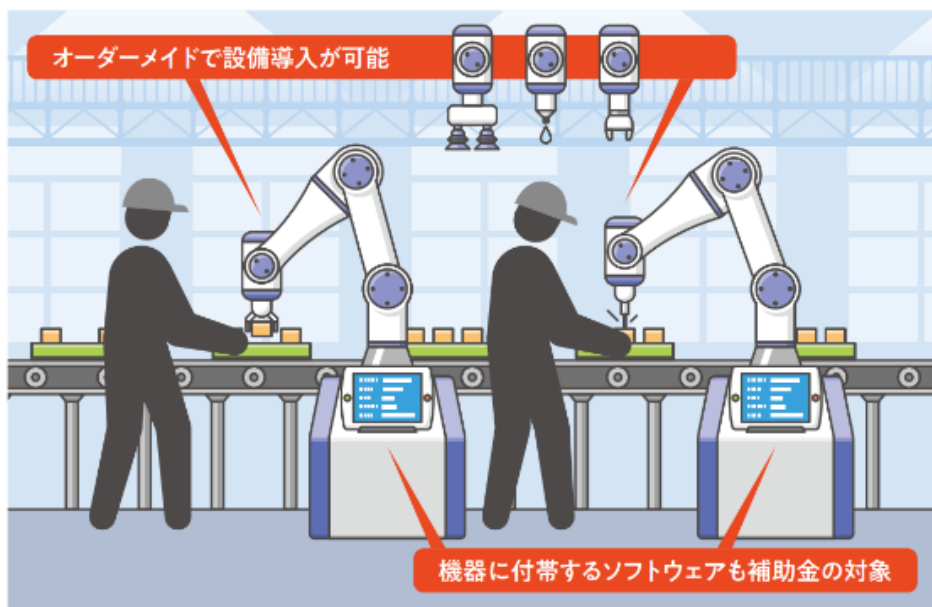
事業内容に合わせて多様な設備やシステムが導入できる

一般型 NEW!

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

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

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



例えば、通信販売事業で

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

例えば、自動車関連部品製造事業で

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

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

Be a Great Small.
中小機構

中小企業 省力化投資補助金 一般型 NEW!

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

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

● 補助対象となる事業

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

- 基本要件**

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

※最低賃金引き上げ特例事業者の場合、基本要件は①、②、③のみとします。 ※3～5年の事業計画に基づき事業を遂行していることと、毎年、効果報告を提出した上で、事業成果を確認します。 ※基本要件を全て満たさない場合は、補助金返還の対象となります。

その他要件

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

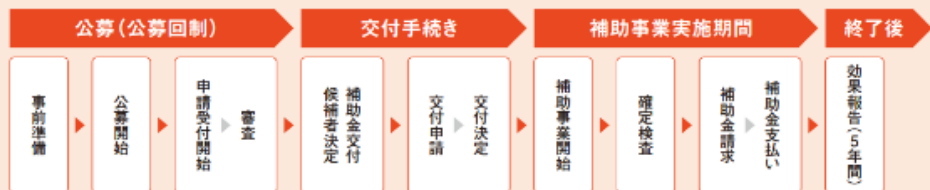
※カタログ注文型の製品カタログに登録されているカテゴリに該当する製品について、本事業で導入する場合は審査の際に考慮します。

● 補助率と補助上限額

従業員数	補助率 [※]	補助上限額	大幅な賃上げを行う場合	補助上限額がアップする [大幅賃上げ特例]の適用要件
5名以下	中小企業 1/2 小規模・再生 2/3	750万円	1,000万円	①給与支給総額の年平均成長率+6%以上増加 ②事業場内最低賃金が事業実施都道府県における最低賃金+50円以上の水準 ※最低賃金引き上げ特例事業者は除く。 ※上記①、②のいずれか一方で未達の場合、各申請時の従業員数に応じた補助上限額と実際の補助率について補助金を返還。
6～20名		1,500万円	2,000万円	
21～50名		3,000万円	4,000万円	
51～100名		5,000万円	6,500万円	
101名以上		8,000万円	1億円	補助率が2/3にアップする [最低賃金引き上げ特例]の適用要件
中小規模が指定する一定期間において、3か月以上地域別最低賃金+50円以内で雇用している従業員が全従業員数の30%以上いること ※小規模・再生事業者は除く。 ※補助金額1,500万円までが対象となります。				

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

● 申請から事業完了までの流れ



本補助金の詳細や公募スケジュール、公募要領などはこちらから

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



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

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

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

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

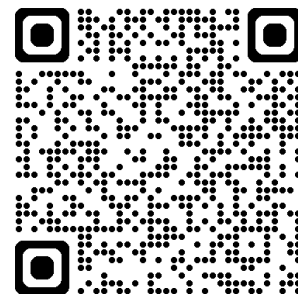
応募申請

公募回	公募開始日	申請受付開始日	公募締切日	採択発表日
第1回	2025年1月30日（木）	2025年3月19日（月）	2025年3月31日（月） 17:00	2025年6月16日（月）
第2回	2025年4月15日（火）	2025年4月25日（金）	2025年5月30日（金） 17:00	2025年8月8日（金）
第3回	2025年6月27日（金）	2025年8月4日（月）	2025年8月29日（金） 17:00	2025年11月28日（金）
第4回	2025年9月19日（金）	2025年11月4日（火）	2025年11月27日（木） 17:00	2026年3月上旬（予定）
第5回	2025年12月19日（金）	2026年 2月上旬（予定）	2026年 2月下旬（予定）	後日お知らせします

※公募回は年3～4回を予定しています。

※第5回の公募のスケジュールは詳細が確定次第更新いたします。

※第1回・第2回・第3回公募採択者及び第4回公募申請中の事業者は第5回公募へ申請できませんのでご注意ください。



- 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
「求車・求荷システムとヒューマンネットについて」
日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会様
- ⑥ 参考資料

Q. 特定荷主の指定に係る取扱貨物重量について

Q. 当社はメーカーですが、工場設備の補修や改修のために多くの資材が搬入されます。荷主のパターン集より、施工業者が資材等を手配する場合は当社は荷主に該当しないものと理解しております。まずはこの理解が正しいかどうかご回答いただけますと幸いです。

一方で、仮に当社が資材等を手配する場合は荷主に該当するものと理解しておりますが、荷主判断基準の解説書におけるQ&A（Q3）で、「単発・突発ではないもの」との記載があり、上記のように設備の補修・改修のための資材搬入は取扱重量のカウン트의対象外となりますか？

A. 施工業者がトラック事業者と運送契約を締結して貴社工場へ貨物を運送させた場合は、当該施工業者が第一種荷主となります。貴社が「自らの事業に関して継続して」その貨物を運転者（他者が雇用する者）から受け取る場合、貴社は第二種荷主に該当します。

（次ページに続く）₂

(前ページから)

荷主としての取扱貨物重量は、「自らの事業に関して継続して」 運送・受渡しする貨物であれば、原則として全ての商品と事業に必要な資材、事務用品等を含みます。(「軽量の資材や事務用品」等、一部例外あり。)

「荷主判断基準の解説書」Q&A (Q3) には以下の記載があり、「事業に関して通常必要と見込まれ、単発・突発ではないもの」に該当するかは具体的な事情を踏まえた個別判断となりますが、例えば、メーカーとしての工場設備の補修や改修が継続的に必要であるような場合は、「事業に関して通常必要と見込まれ、単発・突発ではないもの」に該当する可能性が高いのではと思われます。
(次ページに続く)

「荷主判断基準の解説書(ver.1.3)」P44

Q3. 荷主の定義にある「自らの事業に関して継続して」の詳細について教えてほしい。

→ 自らの事業に関して運送・受渡しする貨物には、全ての取扱商品のほか、事務用品等も含まれます。

継続して運送・受渡しするとは、回数や頻度で判断されるものではなく、事業に関して通常必要と見込まれ、単発・突発ではないものをいいます。 具体的には、事務所の引っ越しや製品を生産するための設備の導入の際に発生する輸送、不定期に開催する社内外イベント等の実施のための資材等の輸送等は除かれます。



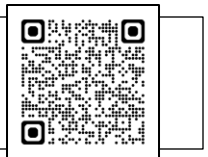
(前ページから)

なお、自らの事業に関して継続して運送・受渡しする貨物であっても、以下の重量については、取扱貨物重量の算定にあたって考慮しないことができることとなっています。

- (i) **郵便物**
- (ii) **信書便物** (民間事業者による信書の送達に関する法律 (平成14年法律第99号) 第 2 条第 3 項に規定する信書便物をいう。)
- (iii) **特別宅配貨物** (特別積合せ貨物運送又はこれに準じる運送であって、一の運送契約により一個の貨物を運送する方法により運送される、1 個当たりの重量が30kg以内の貨物をいい、当該貨物と同時に受渡しが行われる他の貨物との合計の重量が150kg未満のものに限る。)
- (iv) **軽量な資材や事務用品**
 ※資材、事務用品等は、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とする。

「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P5～P6 算定の対象となる重量

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.pdf



Q. 海上輸送に使用するコンテナ輸送は取扱貨物重量の9万トンに含めるのか？

A. 荷主としての取扱貨物重量の算定対象となるのは、トラック事業者に運送を行わせた貨物（第一種荷主）やトラック運転者との間で受渡しを行った貨物の重量（第二種荷主）です。

トラック事業者以外への運送委託やトラック運転者以外との貨物の受渡しは取扱貨物重量の算定対象には含まれず、また荷待ち時間等短縮の努力義務の対象ともなりません。

ただし、その前後のトラック輸送に係る部分については、荷主としての取扱貨物重量や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（ver.1.2）」1-6. トラック以外の輸送を含む場合

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



Q. 廃棄物輸送についても取り組み範囲と理解していますが、発生した廃棄物を工場内に仮置きし、処理業者に運送する場合は、2回の輸送で取扱量は、2倍で計算すべきでしょうか？

A. ある貨物を中継しながら輸送する場合、貨物自動車を手配することに取扱貨物の重量に計上してください。

例えば、mトンの貨物を「自社工場→自社施設→自社物流センター」というフローで貨物自動車に運送させている場合は、mトンの貨物を2回運送させているため、当該フロー全体における「取扱貨物の重量」は2 mトンとなります。

ただし、自社工場や自社施設等の施設が同一拠点内にある場合、同一拠点の施設間の運送は計測対象に含めないこととしています。同一拠点となるかは輸送の宛先や施設的环境、その他状況等を総合的に勘案して判断するものとしています。廃棄物の発生地点と仮置き地点の位置関係や輸送の態様によっては、当該地点間の運送は計測対象に含まれない場合もあります。

Q. トラック輸送の過程で内航船（フェリー等）を利用（ドライバーごと乗船、トラック、シャーシのみ乗船し現地で他のドライバーが受ける等々）して輸送の効率化（トラックの走行距離を短くする）を図る場合の荷量の考えについての質問です。

中継地の説明と同等に、トラックから内航船への荷の積み下ろしがある場合はその度に荷量を加算し、荷を積み下ろしせずに荷を載せたトラック、シャーシのみにして送る場合はその全行程で 1 荷量でカウントするとの理解で宜しいでしょうか？

A. 基本的な考え方としては、ある貨物を中継しながら輸送する場合、貨物自動車を手配することに取扱貨物の重量に計上することになります。

出発地の港で内航船に積み込むまで運送するトラック事業者と目的地の港で内航船から積み下ろし着荷主の元まで運送するトラック事業者を別々に手配する場合はその度に計上することになりますが、同じ貨物運送事業者に一つの運送契約に基づき目的地まで一貫して運送を委託する場合は、途中で内航船を利用していたとしても 1 回の運送手配として計上することとなります。

Q. 荷主としての積載効率向上の努力義務について

Q. 弊社は第一種荷主に当たりますが、客先の受け入れ指定が週1回3台納入ということで、配車の平準化が難しい所もあります。第二種荷主である客先に対しても配車平準化への協力義務等あるのでしょうか？

A. 積載効率の向上にあたっては、繁閑差の平準化のほか、貨物の受渡し日時の集約等により、貨物の出荷量や在庫量を積載効率の向上の観点で適正な水準に保つ取組も考えられます。

繁閑差の平準化に取り組むことは顧客のニーズが変わらない限り困難であることが想定されますが、そのような場合は、可能な範囲で納入単位・回数の集約等に取り組むことが考えられます。

第一種荷主としては、積載効率を向上させるためにはどのような運送方法がより有効か、個別の事情を踏まえた上で検討してください。

第二種荷主については、第一種荷主が積載効率の向上のため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したい旨を申し出た場合にあってはこれに応じて必要な協力を行うことが、努力義務として定められています。

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑤

第二種荷主 **第一種荷主が**貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について**協議を申し出た場合の協力。**
連鎖化事業者

【第一種荷主が協議を申し出た場合の協力】

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



第一種荷主

第二種荷主
連鎖化事業者

発荷主の協議申
出に応じるととも
に、必要な協力
を行う義務

Q. 荷待ち時間の定義、起算点について

Q. 待機時間のスタートの基準をケース別に教えていただきたいです。例えば、開門前に並んでいる（もしくは待っている）場合は、待機時間になるのでしょうか？

A. 荷待ち時間とは、トラックドライバーが運転業務に従事した時間のうち、集貨・配達を行う場所やその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者等の都合により貨物の受渡しのために待機した時間をいいます。

荷待ち時間のスタートがどの時点になるかは、まず、荷主や当該場所の管理者等から到着時刻・時間帯の指示があったかどうかに分かれ目になります。

到着時刻・時間帯の指示がない場合はトラックドライバーが集貨場所等に到着した時刻が荷待ち時間の起算点となりますが、到着時刻・時間帯の指示があった場合は、指示時刻よりも前に到着した場合でも、到着時刻ではなく指示時刻が荷待ち時間の起算点となります。

（次ページに続く）

(前ページから)

ここでいう指示時刻とは、荷主や当該場所の管理者等が指示をして、トラック事業者と合意された時刻を指します。例えば、受付時間がトラック事業者に対して明示的に指示されており、特にトラック事業者から反対の意思表示がない場合は、到着時刻・時間帯の指示があったものと考えられますが、トラック事業者が指示時刻の改善を求めているにもかかわらず荷主等による改善が図られない場合などは、実質的に指示がないものと考えられ、到着時刻が荷待ち時間の起算点となる可能性があります。

詳細は、「物流効率化法」理解促進ポータルサイトや判断基準解説書をご参照ください。

(参考) 荷待ち時間の算定方法について

条件	荷待ち時間の算定方法	
到着時刻・時間帯の指示がない場合	トラックドライバーが集貨場所等に到着した時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで	
到着時刻・時間帯の指示があった場合	トラックドライバーが集貨場所等に、指示された到着時刻・時間帯よりも前に到着した場合	指示時刻等から荷役等の開始時刻まで
	トラックドライバーが集貨場所等に、指示された到着時刻・時間帯内に到着した場合	当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで
	トラックドライバーが集貨場所等に、指示時刻・時間帯よりも後に到着した場合	当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで



(参考) 荷役等時間の算定方法について

「荷役等」に含まれる業務	荷役等時間の算定方法
トラックドライバーが行う荷役（荷積み及び荷卸し）、検品、荷造り、搬出・搬入（入庫や棚入れ・棚出し）、保管、仕分、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替え、荷主等が行う荷役への立会いその他の通常運転業務に附帯する業務	トラックドライバーが荷役等を開始した時刻から終了した時刻までの時間（荷役等に從事していない時間を除く）



「物流効率化法」理解促進ポータルサイト 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/method/>



「荷主判断基準の解説書(ver.1.3)」P12～ 1－5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

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

「貨物自動車運送事業者等判断基準の解説書(ver.1.0)」P9～ 1－5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/lorry-judgment-criteria-book.pdf>



「貨物自動車関連事業者判断基準の解説書(ver.1.0)」P9～ 1－5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/lorry-relation-judgment-criteria-book.pdf>

※なお、「荷待ち時間」と「荷役等時間」を合わせて「荷待ち時間等」と言います。

Q. 待機時間の定義について荷主と運送事業者（利用運送事業者含む）で認識が異なることがある。どちらの意見が優先されるのか。

荷主（発・着荷主）：

→受付（入場）から離床（荷物を降ろし終える）まで。

運送事業者：

→指定時間または受付時間から荷卸し開始まで。

荷主は荷待ち・荷役作業等時間の2時間ルールを意識しており、運送事業者はドライバーがそれ以外何もできない時間を待機時間ととらえるため。

特に荷主が発荷主・着荷主両方に該当する場合に議論となる。

（次ページに続く）

(前ページから)

A. 「荷待ち時間」の定義は前述のとおりで、起算点はまず「到着時刻・時間帯の指示」の有無が分かれ目となりますが、ここでいう指示時刻とは「荷主や当該場所の管理者等が指示をして、トラック事業者と合意された時刻」を指すので、この「合意」がなされているかどうか重要なポイントとなります。

荷主と運送事業者のどちらか一方の意見が優先されるというものではありませんが、到着時刻・時間帯の指示については、そもそも合意がなされているか、その内容が適切かどうかといった点も含め、発荷主・物流事業者・着荷主とで連携の上、適切な到着時刻の調整に努めてください。

なお、トラックドライバーが到着した後であっても、業務上の指示等により休憩する時間など、業務から完全に離れることができる時間は、荷待ち時間に含まれません。もっとも、指示があった際に迅速に車両を動かせる状態を求められているなど、実質的に一定の拘束があるような場合は、業務から完全に離れることができているとは言えません。

Q. 荷主としての荷待ち時間等の把握方法について

Q. 着荷主の積卸場所での荷待ち時間の把握は着荷主の義務であるが、トラックの運送効率を上げるためには、トラックと契約を結んでいる発荷主から着荷主に対する荷待ち時間削減や附帯業務の要求防止の働きかけを行う必要があります、物流会社にデータ提供を依頼することが必要になります。

これに併せて、物流会社にデジタコデータ等、着荷主部分についても荷待ち・荷役作業時間のデータ提供を依頼することは許容されますか？

それとも荷主が、主体的にデータを収集することが、要求されているのでしょうか？

A. 判断基準解説書に以下の記載がありますので、必要に応じて荷主から物流事業者へ協力を求めてください。

もっとも、物流事業者は荷主への情報提供に協力するよう促されていますが、情報提供が義務づけられているわけではないという点にはご注意ください。

(次ページに続く)¹⁹

(前ページから)

「荷主判断基準の解説書(ver.1.3)」P35

なお、「貨物自動車運送事業者等の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準の解説書」の「2-3 判断基準の解説:実効性の確保等 (2) 荷主への提案」において、トラック事業者等は、荷主から荷待ち時間及び荷役等時間の情報提供を求められた場合には、情報提供に協力するよう促されています。必要に応じて協力を求めています。

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



「貨物自動車運送事業者等判断基準の解説書(ver.1.0)」P20

なお、法においては、荷主に対してトラックドライバーの荷待ち時間及び荷役等時間を短縮する努力義務が課されており、荷待ち時間・荷役等時間の現状を把握するよう努めることとされています。しかしながら、荷主においてこれらの時間を把握することが難しい場合があることが考えられることから、荷主から情報提供を求められた場合には、情報提供に協力するよう努めてください。

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/lorry-judgment-criteria-book.pdf>



Q. 荷待ち時間等の短縮の目標について

Q. 交通政策審議会の令和6年11月27日付け「合同会議取りまとめ」によれば、一事業所内に複数の荷積み（荷卸し）場所がある場合で、その複数箇所を回って荷積みする場合、それぞれの積み箇所ですら2時間以内となるようにすることと記載されていますが、トラック会社としては仮に3か所で積む場合にそれぞれで1時間55分ずつ荷待ち＋荷役等時間がかかるとその日に配送に使える手持ち時間が少なくなります。一事業所で2時間以内なのではないのですか？ご教示お願い致します。

（次ページに続く）

(前ページから)

A. 合同会議取りまとめを踏まえて告示された基本方針には、「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。

1つの事業所内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合は、原則（切り分けが可能な場合）、各施設における荷待ち時間等を把握することとしています。

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であり、基本方針に記載されている目標は全ての事業者に一律の数値目標を課すものではなく、業界特性その他の事情を考慮した上での、あくまで全体としての目標という位置づけです。

物効法における考え方は上記のとおりですが、一運行の中で複数回の受渡しが生じる場合等、運転者の労働時間についてはこれとは別途、適切に管理してください。

Q. 特定倉庫業者や
特定貨物自動車運送事業者等の
対応について

Q. 特定荷主については関係省庁でも懇切丁寧な説明を頂いていますが、特定倉庫業者や特定貨物運送事業者についてはあまり説明を聞く機会がないように思います。是非、近々説明会での解説をお願いします。重量の考え方も特定荷主と同じでしょうか？

A. 特定倉庫業者や特定貨物自動車運送事業者等の対応手引きは現在作成中となっております。お待たせしており大変申し訳ございません。関係資料の公表や説明会の実施についても、資料が準備でき次第、できる限り早く実施できればと考えております。

また、特定事業者の指定基準については、特定荷主は「取扱貨物の重量」ですが、特定倉庫業者は「貨物の保管量（在庫量）」、特定貨物自動車運送事業者等は「（年度末時点の）保有車両台数」となっております。これらの点についても、追って具体的にご案内させていただければと考えております。

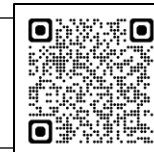
Q. 特定荷主以外の手倉庫会社、運送会社は荷役短縮計画提出対象になりますか？

A. 特定事業者には「特定荷主」「特定連鎖化事業者」のほか、「特定貨物自動車運送事業者等」「特定倉庫業者」の類型もあり、いずれかの類型に該当する場合は、特定事業者の種別に応じた「中長期計画書」や「定期報告書」の提出が義務づけられます。

中長期計画書や定期報告書には、事業者の種別に応じて課されている努力義務に関する計画や実施状況を記載いただく必要があります。特定貨物自動車運送事業者等の場合は「積載効率の向上等」、特定倉庫業者の場合は「荷待ち時間の短縮」と「荷役等時間の短縮」、特定荷主の場合はこれら3つ全ての努力義務に関する内容を記載が必要です。

それぞれの特定事業者の指定基準は、「物流効率化法」理解促進ポータルサイトをご参照ください。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト 特定事業者の指定
<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/method/>



トラック事業者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

トラック事業者	①	複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等による、輸送網の集約
	②	荷主や他のトラック事業者等との協議実施による、配送の共同化
	③	求貨求車システム等を活用した復荷の確保による、実車率の向上
	④	配車システムの導入等による、配車・運行計画の最適化
	⑤	輸送量に応じた大型車両の導入等による、積載することが可能な貨物の総量増加

トラック事業者の判断基準等について(省令記載事項)

(2) 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

- | | | |
|---------|---|---|
| トラック事業者 | ① | 「積載効率の状況」、「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 |
| | ② | 荷主に対する「複数の荷主の貨物を積み合わせて運送すること等に必要な運賃の設定」、「パレットその他の輸送用器具の利用等物流効率化の提案」 |
| | ③ | 「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 |
| | ④ | 「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 |
| | ⑤ | 「テールゲートリフターの導入」、「貨物の積卸しのための施設の整備」等の取組実施により増加するトラックドライバーの負荷低減への配慮 |
| | ⑥ | 関係法令遵守、過積載による運送等輸送の安全を阻害する行為の防止 |

(1) 荷待ち時間の短縮に向けて行うべきこと

貨物自動車関連事業者(倉庫)	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。

(2) 荷役等時間の短縮に向けて行うべきこと

貨物自動車関連事業者(倉庫・港湾運送・航空・鉄道)

- | | |
|---|--|
| ① | 「 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 |
| ② | 「 荷役等に先行する貨物の搬出 」又は「 荷役等に後続する貨物の搬入 」の手順に係るマニュアルの整備、周知等による搬出・搬入の迅速な実施 |
| ③ | 「 フォークリフト又は荷役等を行う人員の適切配置 」、「 発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償) 」、「 荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償) 」等による荷役等の効率化 |
| ④ | 「 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) 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

貨物自動車関連事業者 (倉庫・港湾運送・航空・鉄道)	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」、「荷役等時間(貨物自動車輸送事業者のみ)」、「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	「荷主・トラック事業者に対する物流効率化・荷待ち時間等の短縮に関する提案」、「荷主・トラック事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	無人搬送車の導入等、倉庫業者等の管理する施設における作業の自動化
	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

Q. 事業者に対する判断基準の指導・助言について

Q. 荷主に対して国が判断基準に基づく指導・助言を行う場合、指導・助言が行われた事実が公表されますでしょうか。また、指導・助言が行われる前にワンクッション通知等が行われるのでしょうか。

A. 特定事業者以外の事業者を含むすべての事業者について、努力義務として課された措置の適確な実施を確保するため必要がある場合は、事業所管省庁が判断基準を勘案して指導・助言を行う場合がありますが、この指導・助言は罰則を伴うものではなく、公表を前提とするものでもありません。

一方、特定事業者については、努力義務として課された措置の実施状況が判断基準に照らして著しく不十分である場合、事業所管省庁が当該措置を取るべき旨を勧告する場合があります。勧告に従わなかったときはその旨を公表し、さらに、正当な理由なく措置をとらなかったときは、当該措置を取るべきことを命令することがあります。

⑥指導・助言、報告徴収・立入検査、勧告・公表・命令

こちらは荷主向けの資料ですが、倉庫業者、トラック事業者も同様の制度となっています。

荷主事業所管大臣は、法律の規定に基づき、荷主に対して以下の対応を行うことができます。

○指導・助言

- 運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の適確な実施を確保するために、荷主に対して、判断基準を勧告して必要な**指導・助言**を行うことができる。（法第44条）

○報告徴収・立入検査

- 特定荷主への指定や取消しを行うために、荷主に対して、貨物の運送の委託又は受渡しの状況に関して**報告をさせる**ことができ、また荷主の事務所等への**立入検査**を行うことができる。（法第50条第1項）
- 勧告又は命令を行うために、特定荷主に対して、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施の状況に関して**報告をさせる**ことができ、また荷主の事務所等への**立入検査**を行うことができる。（法第50条第2項）

○勧告・公表・命令

勧告

特定荷主の運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施に関する状況が、**判断基準に照らして著しく不十分である場合**は、特定荷主に対して**勧告**を行うことができる。（法第49条第1項）

公表・命令

勧告に従わない特定荷主に対して、その旨を公表することができる。（法第49条第2項）
勧告を受けた特定荷主が正当な理由がなくその勧告に係る措置をとらなかった場合に、当該措置を行う命令を行うことができる。（法第49条第3項）

Q. 罰則の適用について

Q. 罰則について、判断基準を守れなかった際には必ず適用されるのでしょうか。

A. 罰則が適用されるのは以下に該当する場合です。

■ 100万円以下の罰金

- 特定事業者の取組が不十分であるときに当該措置を実施すべき旨の命令に違反した場合
- 特定荷主や特定連鎖化事業者が物流統括管理者を選任しない場合

■ 50万円以下の罰金

- 特定事業者の指定基準値を上回る事業者が、特定事業者の指定に係る届出を行わない又は虚偽の届出をした場合
- 特定事業者が中長期計画を提出しない場合
- 特定事業者が定期報告を行わない又は虚偽の届出をした場合
- 報告徴収の際に報告をしない又は虚偽の報告をした場合
- 立入検査を拒み、妨げ、又は忌避した場合

■ 20万円以下の過料

- 特定荷主や特定連鎖化事業者が物流統括管理者の選任・解任の届出を行わない又は虚偽の届出をした場合

Q. 荷主等の取組状況に関する
調査・公表等について

Q. 調査による公表は、どのような内容が公表されますか。その評価方法はどのようなものでしょうか。

A. 全てのトラック・倉庫業者等に対して、物流効率化法に基づく努力義務への自らの対応状況、及び荷主事業者の積載効率の向上等及び荷待ち・荷役等時間の短縮に関する取組状況等について何うアンケートを実施し、その回答に基づいて抽出した主要な荷主等の取組状況について把握するとともに、回答を点数化（回答者を匿名化）し、点数の高い者・低い者も含め公表します。

点数の低い荷主等の公表の検討に当たっては、当該荷主等の取組状況をヒアリングするなど適切に実態を把握し、必要に応じて点数を見直します。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト 荷主等の取組状況に関する調査・公表等について

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/result/>



Q. パレット標準化について

Q. パレットの標準化は、コンビニでは進んでいると思いますが、将来はどこまで適用範囲を拡大していくのでしょうか？また、その強制力は、如何でしょうか？

A. 「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」によって令和6年6月28日に公表された「パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ」では、2030年度におけるKPI（重要業績評価指標）として、以下のとおり設定しています。

パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状		2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26%	倍増	50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76%	9pt増	85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚	倍増	5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所	約10倍増	400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間 16%減 一人当たり年間315時間以下		

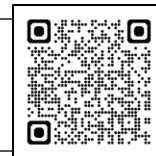
（次ページに続く）

(前ページから)

パレット標準化に向けて、発荷主・着荷主、運送事業者・倉庫事業者、レンタルパレット事業者、パレット製造事業者、そして国としても取組を進めていくこととしていますが、形状や大きさ、取扱上の特性によってパレット化に適さない荷物も多く存在し、また製品や業界の特性によって標準仕様パレットの導入が困難な場合も想定されることから、全ての事業者に対してパレットの標準化を一律に強制するものではなく、合理的な範囲でのパレット化を前提に取組を進めることとしています。

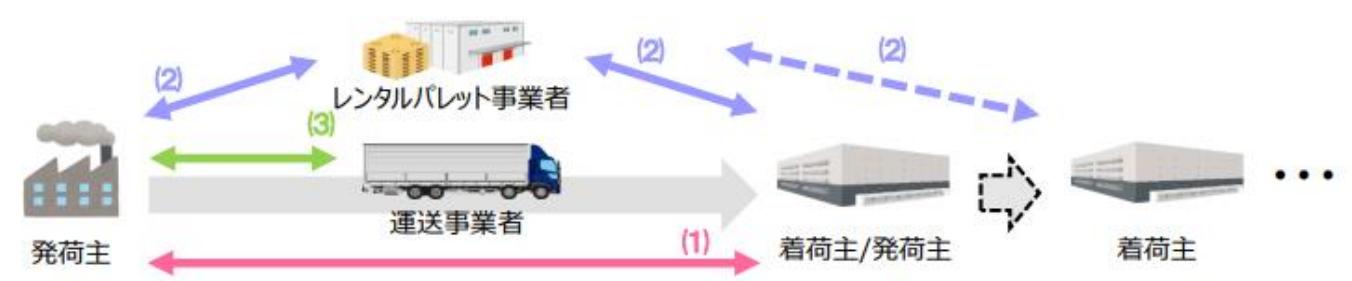
国土交通省ホームページ 物流・自動車 > 物流 > 物流標準化

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000200.html



空パレットの仕分け・回収に関しては、現状、運送事業者が運送契約外の作業として行っているケースがあることや、一部の着荷主側においてレンタル契約外の二次使用が発生していることが課題となっている。そのため、パレットの仕分け・回収の主体等に関しても各契約（売買契約、レンタル契約、運送契約等）に明記することにより、ステークホルダー間での認識共有を促すとともに、**パレット管理**に関して着荷主も責任を負うことを明確化することが求められる。こうしたことを徹底するために、仕分け・回収については、契約に基づく作業負担を「①必ず推進していくべき内容」とし、各契約において主体等を明記することとした。

各種契約の全体像
(イメージ)

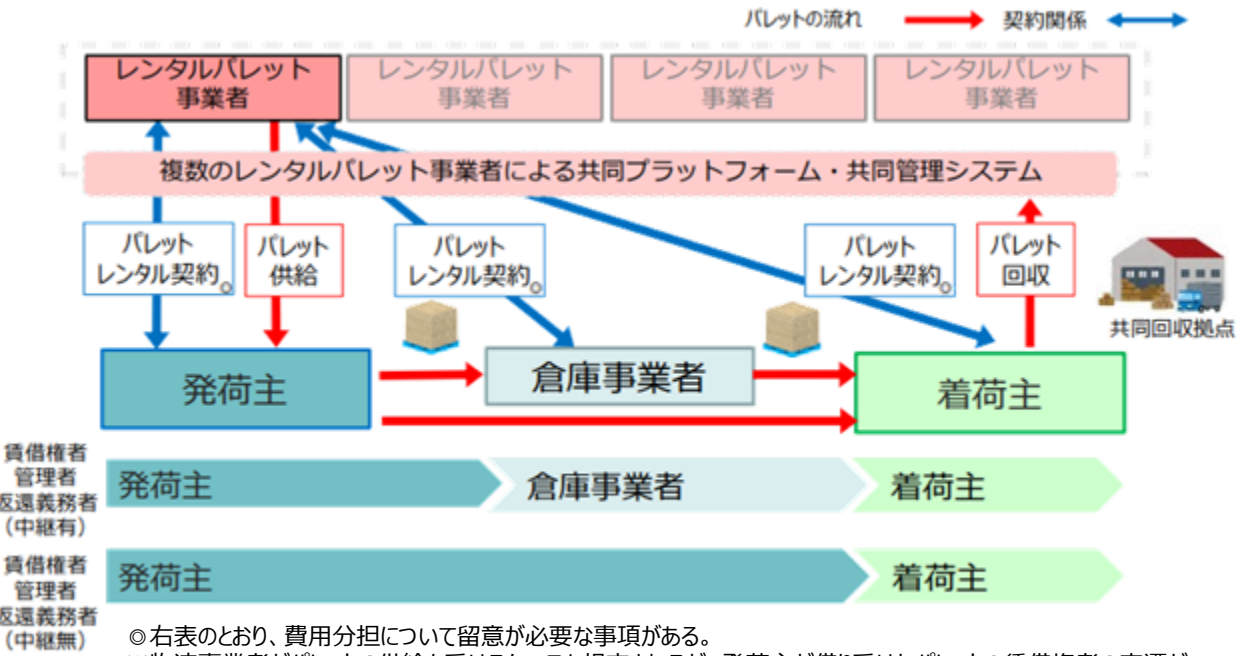


	(1) 売買契約	(2) レンタル契約	(3) 運送契約
契約主体	売主-買主	発荷主-レンタルパレット事業者 着荷主-レンタルパレット事業者	発荷主-運送事業者 レンタルパレット事業者-運送事業者
契約の主な目的	● 仕分けと回収の主体を発着荷主間で取り決める	● レンタルパレット事業者と着荷主間でも契約を結ぶことで、レンタルパレットに関して 着荷主も責任を負うことを明確化 し、契約外の使用等を防ぐ	● 運送事業者（レンタルパレット事業者が手配する場合を含む）に対して、売主と買主間の売買契約等で決められたパレットの仕分け・回収の主体が共有されること ※元請事業者と実運送事業者が異なる場合においても、契約内容が実運送事業者にも正確に共有されること
契約の記載例	● パレットの返却は車上渡しにて引き渡すものとする ● 発地・着地におけるレンタルパレット事業者との取り決めに基づき、商品の輸配送に使用したパレットの紛失や流出が起きないよう、適切に取り扱う 等	● 返却の際にはパレットの仕分けを行ったうえで引取車輛に引き渡すものとする ● 借主はレンタルパレットの返却が完了するまで、善良なる管理者の注意を以て、その保管・使用をなす義務を負う	● 回収先で、パレットは車上渡しとし、ドライバーは附帯作業は行わない

レンタルパレットの利用料に関しては、レンタルパレットの利用により利用者は手荷役解消等の利益を享受することとなることから、享受する利益に応じて利用料を各主体（発荷主・倉庫事業者・着荷主等）が適切に負担するよう当事者間で協議すべきである。ただし、現状では発荷主のみがレンタルパレット事業者と契約し利用料を負担している場合が多く、利用日数等に応じた負担については各主体の理解の醸成に一定の時間を要することが見込まれる。また、パレットの利用日数の管理方法が確立されていないこと等から、このように賃借権者が賃借期間に応じた負担する方式については、「②可能な限り推進していくべき内容」とした。

関係者間での適切な費用分担のイメージ

- パレットの規格・運用の標準化の目的は、パレットを関係者間で共同利用し、適切に循環させることにより、物流現場の負担軽減と物流効率化を実現すること。
- とりわけ、バラ積み・バラ卸しや積み替えを解消し、契約に定めのないパレット回収時の仕分けなどの荷役作業・附帯作業の費用負担を適正化するとともに、パレットの流出・紛失を回避することが喫緊の課題。
- このため、パレットの効率的な利用により利益を受ける関係者間で、生じるコストを適切かつ公平に分担することが必要。



	費用分担において留意が必要な事項
①契約に基づく費用負担	● 仕分け・回収、紛失の場合の取り扱いを含め、費用負担の在り方を明記しておく。
②賃借権者が賃借期間に応じた負担する方式	● レンタルパレットの利用料に関しては、享受する利益に応じて、利用料を各主体（発荷主・倉庫事業者・着荷主等）が適切に負担するよう当事者間で協議すること ● パレットの借主が適切な利用に留意することを前提としつつ、破損・紛失の際の費用負担についても定めておく ● 倉庫事業者が新たに負担する利用料については、適切に価格転嫁される環境を同時に整備することが不可欠である

● 右表のとおり、費用分担について留意が必要な事項がある。
※物流事業者がパレットの供給を受けるケースも想定されるが、発荷主が借り受けたパレットの賃借権者の変遷が論点であるためここでは記載していない。
※具体的な債権債務関係は、契約により定められる。

パレット標準化は物流機能の維持のために必要不可欠である。
各事業者の社会的責任として、すべての担い手の持続可能な労働環境の構築に向けた取組が求められる現在、社会インフラたる物流の機能を損なうことなく、物流現場にかかる過度な負担を軽減し、産業競争力を維持し続けることが必要である。
そこで、本分科会においては、**各関係者に求める事項を以下のとおりまとめた**。各関係者においては、パレット標準化の実現を通じた物流の持続的成長に向けて、それぞれの責務を認識し、適切に取組を進めていただくことを期待する。

(1) 発荷主・着荷主に求める取組

1. 標準仕様パレットの活用推進（標準仕様パレットの導入が困難な場合を除く）	標準仕様パレットの導入を進める。発荷主にあつては、着荷主に対して標準仕様パレットの活用を前提とした情報提供・営業を行う。着荷主にあつては、標準仕様パレットによる物流を考慮した発注を行う。なお、「標準仕様パレットの導入が当分の間困難な場合」であっても、将来的な設備改修等の段階で、標準仕様パレットへの切り替えを検討する。
2. 標準仕様パレットの活用の提案への真摯な協議応諾・積極的な活用の検討、自ら提案	他の事業者から標準仕様パレットの導入に関する提案があつた場合には、真摯に協議に応じるとともに、その効果的な活用方法を検討する。また、物流事業者、倉庫事業者等の関係者に対して、標準仕様パレットの活用を積極的に提案する。
3. 契約に基づいたパレットの仕分け・回収作業の主体の明確化	運送事業者が契約外の作業としてパレットの仕分け・回収を行っているケースが一部発生していることを踏まえ、各種契約等に基づいて、 パレットの仕分け・回収作業の主体を明確化 し認識共有を図る。
4. 本来の契約範囲外の不使用、使用後の所有者等への適切な返却	パレットは物流機能を支える「資産」であるため、レンタルパレット事業者との契約に定める範囲で適切に使用するとともに、 使用後は遅滞なく所有者等へ返却 する。また、 レンタルパレット事業者との間で紛失時の対応を明確化 するとともに、費用負担のあり方を契約に明記する。
5. フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置	標準仕様パレットの導入に伴い、フォークリフトやハンドリフター等の荷役機器やそれを扱う作業員の効果的な配置が必要となる。このため、荷役において最大限の省力化を図れるよう、 必要な機材・人員の適切な配置 を検討する。
6. 標準仕様パレットへの製品積付効率、トラックへの積載率を向上させるための受発注ロットサイズの検討	積載の効率化を最大限に高められるよう、発荷主事業者は、既存の製品の標準仕様パレットに適した積み付けパターンを検討する。また、 着荷主事業者はパレット単位発注を目指し、リードタイムの延長等の発注単位を高める工夫 を検討する。
7. 入出荷業務の効率化のための自動化・機械化等	入出荷業務の効率化のために 標準規格のパレットを前提とした荷役作業やパレタイズの自動化・機械化 を検討する。
8. 外装サイズの検討	積載率、保管効率の向上を図るために、発荷主には、標準規格のパレットの平面サイズに即した製品の外装サイズの検討が期待されることから、 標準仕様パレットに積み付ける製品の積付効率が向上するよう外装サイズ を検討する。着荷主にあつては、発荷主が製品の外装サイズの変更を行う場合に積極的に協力する。

パレット標準化の実現に向けて関係者に求める取組

(2) 運送事業者・倉庫事業者を求める取組

9. 標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案	運送事業者や倉庫事業者で管理する倉庫等において、標準仕様パレットの導入を進めるとともに、 関係する荷主に対しても標準仕様パレットの導入を働きかける。
-----------------------------	---

(2-1) 倉庫事業者を求める取組

10. フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置	標準仕様パレットの導入に伴い、フォークリフトやハンドリフター等の荷役機器やそれを扱う作業員の効果的な配置が必要となることから、荷役において最大限の省力化を図るよう必要な機材・人員の適切な配置を検討する。
11. 標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化の推進	標準仕様パレットの普及に伴い、入出荷業務の効率化のために荷役作業やパレタイズの自動化・機械化を検討する。

(3) レンタルパレット事業者・パレット製造事業者を求める取組

12. 標準仕様パレットの周知協力	標準仕様パレットの利用拡大に向けた発信を継続するとともに、レンタルパレットの導入を検討している事業者に対し、標準仕様パレットの特徴や物流標準化の意義を積極的に周知する。
-------------------	--

(3-1) レンタルパレット事業者を求める取組

13. パレット紛失防止策の適切な実施	各関係者に求める取組を踏まえつつ、契約への必要事項の明記に係る働きかけを含め、パレット紛失防止策を適切に実施する。
14. レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」に向けた検討	「共同プラットフォーム」の実現に向けて、一部で行われているパレットの共同回収・仕分けの取組等を加速させる。なお、「共同プラットフォーム」の設置に当たっては、以下の点を目指す。 ① 小ロット返却時の不経済を最小化し、また、レンタルパレットの回転数を上げて全体における必要枚数の削減を図ること ② 仕分けを共同で行うことにより、着荷主におけるパレット保管スペースの集約を図ること ③ 小ロット調達時の不経済を最小化し、レンタルパレット新規導入のハードルを下げ、普及促進を図ること ④ システムの乱立による着荷主の負荷軽減を図ること また、将来的な「共同プラットフォーム」実現に向けて、各レンタルパレット事業者において、想定される課題やその解決方策について検討する。

Q. 特定事業者の中長期計画の記載方法について

Q. 入構から、納品受渡し、受領書受取り、退出まで、概ね 1 時間以内の場合、中長期計画の中で、改善点のアドバイス等ありますでしょうか？

A. 既に十分に効率化が図られている場合は今後もその状態の継続に努める、事業の特性によりこれ以上の効率化が困難な場合等には今後も必要な対策を継続するといった目標を記載してください。

改正トラック法質疑応答

Q. 運送契約の書面化について

運送契約の書面化について

Q. 貨物自動車運送事業法の運送契約の書面化義務付けは、トラック事業者に対する法令、トラック事業者が行うべきことでしょうか？荷主にも義務が掛かっているのでしょうか？

A. トラック事業者、荷主両者にかかる義務になります。

注：下記は現行条文

(本年6月の法改正に伴い今後変更有り【※令和8年4月1日施行】)

(書面の交付)

第十二条 **真荷主**（自らの事業に関して貨物自動車運送事業者【※又は貨物利用運送】との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者以外のものをいう。第二十四条の五において同じ。）
及び一般貨物自動車運送事業者は、運送契約を締結するときは、国土交通省令で定める場合を除き、次に掲げる事項を書面に記載して相互に交付しなければならない。

Q. 適正原価制度の創設について
(トラック適正化二法関係)

適正原価制度の創設について（トラック適正化二法関係）

Q. 標準運賃の知識が荷主企業にはあまり浸透していないように感じていますが、今後予定されている適正原価の導入に関して荷主は知る機会があるのでしょうか。また、適正原価はいつ頃公表されるかの情報などありますか。

A. 適正原価は、標準的運賃と同様に、運輸審議会の審議を経ることとされています。その過程でマスコミにも注目され、記事に取り上げられるなど、着荷主の皆さんにも認知いただけたと考えています。この**適正原価制度**については、本年6月4日に成立の**改正トラック法公布（R7.6.11）後、3年以内に施行される予定**となっています。

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会議を設置

担保

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ①

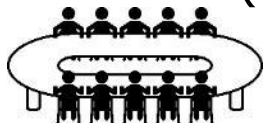
- 国土交通大臣は、トラック運送事業に係る運賃及び料金について、燃料費、全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費、減価償却費、輸送の安全確保のために必要な経費、委託手数料、事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資、公租公課等の、適正な事業運営の確保のために通常必要と認められる費用を的確に反映した積算を行うことにより、「適正原価」を定め、告示することができる。



(1) これに伴い、「標準的運賃」は廃止する。

(2) 適正原価は、一般貨物運送事業者だけでなく、軽貨物運送事業者、特定貨物運送事業者についても設定することができる。

(3) 適正原価の設定にあたっては、運輸審議会への諮問が必要。



2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ②

- **トラック運送事業者**は、白らが引き受ける貨物の運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。 **受注者の義務**
- **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、その利用する運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。 **発注者の義務**

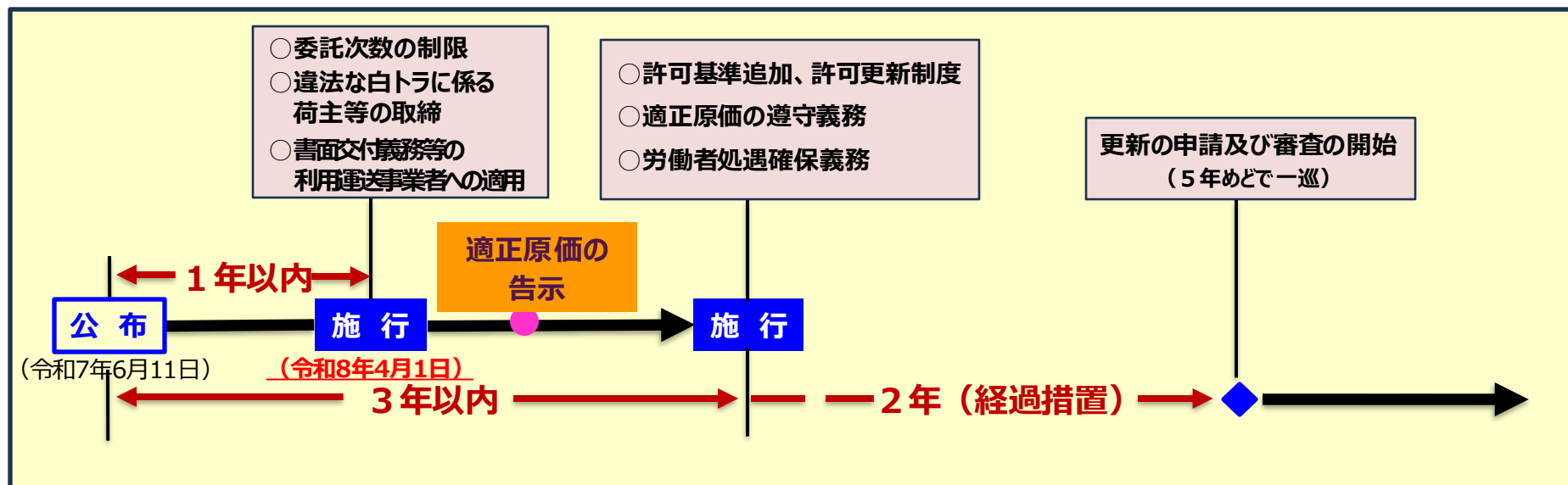


- (1) 一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。
- (2) 事業許可の有効期間である5年間を通じた総運行距離、総労働時間等を勘案し、出来る限り簡便かつ客観的に判断しうる判定基準を設定することを想定。

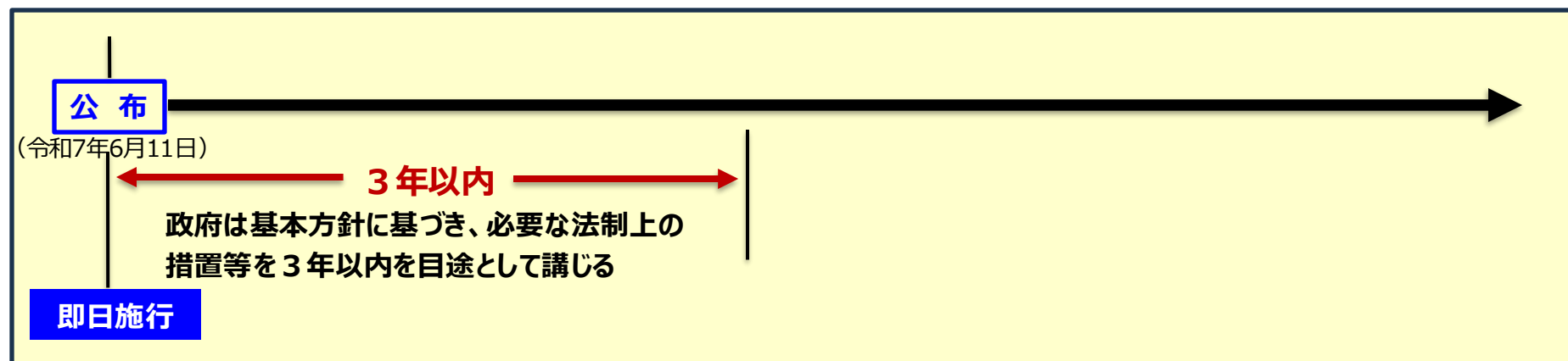


1. トラック適正化二法の施行時期

【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】



Q. 利用運送事業者に係る義務について
(トラック適正化二法関係)

利用運送事業者について（トラック適正化二法関係）

Q. 今回の法改正で、利用運送事業者が「元請」の立場になり書面交付義務、利用運送健全化措置、実運送体制管理簿作成の義務を負うとのことですが、第二種利用運送事業者の扱いを確認させてください。また、これらの運用は「法律の施行後3年以内」という理解でよろしいでしょうか。

A. 本年6月4日に成立した改正トラック法（R7.6.11公布）第37条の2に同様の記載があるため、第二種利用運送事業者も同様の義務を負います。本規定は、令和8年4月1日から施行されることとなっております。

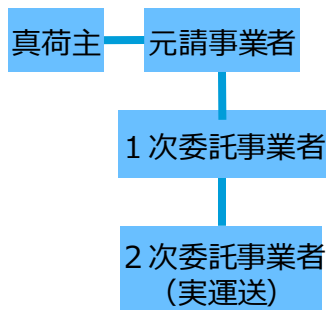
3. 委託次数の制限

- **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。**



- (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。

<今後の取引構造>



書面交付の義務付けについて (R7.6.11公布新トラック法施行後の姿)

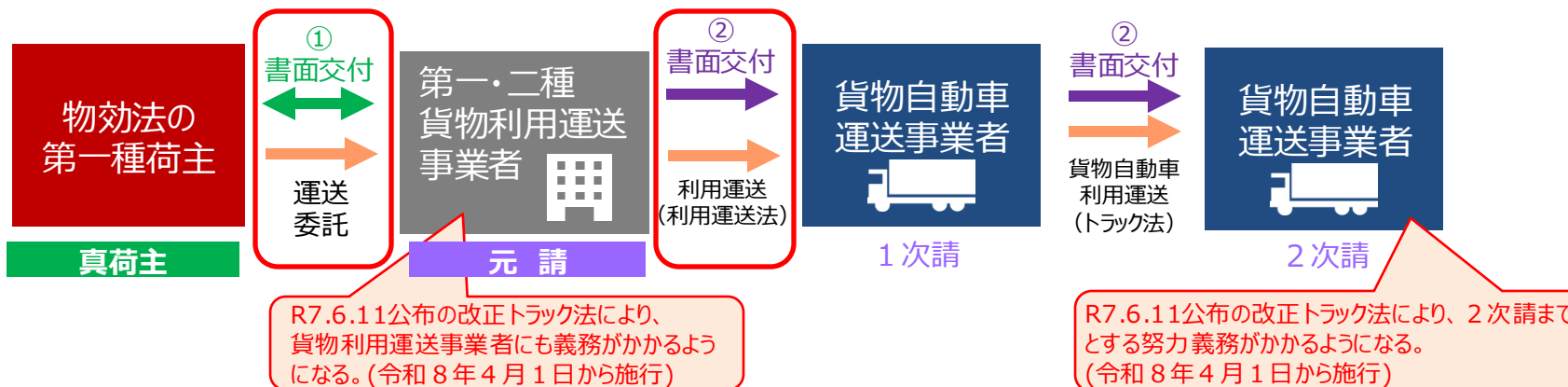
※赤字・赤枠が変更点

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

<パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



<パターン2：荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>



 : 管理簿の作成主体

<パターン1：貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース>



<パターン2：荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース>

