

- ① **事前アンケート結果、テーマ別の意見・質問共有**
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 物流改正法ご質問への回答
- ④ 公正取引委員会からの説明
「下請法は“取適法(トリテキホウ)”へ改正のポイント」
- ⑤ 参考資料

物流2法改正による具体的な規制内容・影響

運送事業者 兼 元請トラック運送事業者の皆様から

- **具体的な労働時間管理の事例**を教えてください。実運送事業者管理簿の事例紹介してほしい。

運送事業者の皆様から

- 2次請以内に制限する努力義務について、どのように確認体制をしていくのか気になります。

発荷主 兼 着荷主の皆様から

- とくに、**特定荷主の条件・待機、積込時間の具体的な削減時間** など。
- 「第一種荷主（主に発荷主）」、「第二種荷主（主に着荷主）」に分けてのカウントが難しく、**自社が「特定荷主」該当するかどうか・・・不安な状況**です。

その他の皆様から

- 「初めて荷待ち料を貰った」という事業者さまがいて、荷待ち料自体を初めて知ったようでした。**適性運賃の周知だけでなく、「料金」についても周知をお願いします。**

【質問】適性化努力義務について、荷待ち時間を2時間以内に抑えることは存じていますが、例えば**恒常的に4時間待たせることになっている場合**で都度適正な荷待ち料金を支払うことは、**トラックGメンの行政指導に対し何らかの抗弁効果があるのでしょうか？**

【質問：倉庫事業者から】**荷主が荷積荷卸しする場合で、それでも荷待ち料は発生し支払わなければならないのでしょうか？ 逆にこちらは荷積み荷卸し料を請求できるのでしょうか？**

中小受託取引適正化法（取適法（旧下請法））について

運送事業者の皆様から

- 運送企業は、資本金・従業員数が小規模が多く、**再委託の場合、両者が小規模だった場合どのようになるか**。その中で、60日以内の支払いが優先事項が高かった場合について。月末締ー翌々月末払い などが多いと思われませんが、月末締ー翌月末払い においても、60日を超えることも想定される。

例えば20日締ー翌月末払い・月末締ー翌月20日払いなどになる。こちらについても、社歴が長い場合などは、前者の傾向が多いと思われます。**明確な支払（決済）についての情報発信を希望するとともに、具体例なども提示も希望します。**

倉庫事業者の皆様から

- 取適法1月～の状況をご教授いただきたいです。

その他の皆様から

- 荷受け側として適正な査定を行える様に基準を知りたい。

荷主・消費者の行動変容

運送事業者 兼 発荷主の皆様から

- 取適法施行により、**大手小売事業者に見られる具体的な反応（対応）とは？**

商慣行の見直しについて

元請トラック運送事業者の皆様から

- 商慣行の見直しに関して荷主企業の取組について。

利用運送事業者 兼 倉庫事業者の皆様から

- 着荷主側でのリクエストにより、ドライバーがフォーク荷役として利用される際、万が一の破損や事故が起きた際の①責任の所在②破損時の弁金を輸送業者（弱い立場のもの）が負担させられている現状はおかしくないか？

発荷主の皆様から

- 正しい商慣行とは？いかがでしょうか？

倉庫事業者の皆様から

- 商慣行の見直しについて他社の具体的な活動内容を教えてください。

物流DX（デジタル化、機械化・自動化）

運送事業者 兼 発荷主の皆様から

- 取適法施行により、今後導入拡大が見込まれる物流DXの例は？

発荷主 兼 着荷主の皆様から

- 工場建屋間のマテハン自動搬送の事例があればご紹介を頂ければと（できる限り輸送重量が大きいもの）。

利用運送事業者について

利用運送事業者の皆様から

- **貨物利用運送事業者の場合も、一定規模以上で特定事業者に指定された場合、中長期計画の作成や物流統括管理者の選任が必要ですか？**「荷主」に対してのみという解釈で良いか。
- 書面の交付について、貨物利用運送事業者が荷主と実運送事業者の間に入る場合、**荷主との間で法12条の規定（相互に交付）は、荷主と実運送事業者双方と相互に交付する必要があるのか、それとも、相互交付は荷主との間だけで、実運送事業者とは法第24条の規定（実運送事業者への交付のみ）**でよいのか教えてください。
- 実運送体制管理簿について、4月より貨物利用運送事業者も作成主体となりますが、運送依頼を受けた実運送事業者は、利用運送事業者から請負階層の通知を受けないと、再委託する場合の請負階層の通知ができなくなると思うのですが、元請けから委託するものはすべて一次委託先であると解釈し、再委託する場合の委託先実運送事業者は自動的に2次委託として通知すればよいということでしょうか。同第3項の但し書きにより、**通知されないことで請負階層が記載されなかった場合、元請けが行政処分を受ける可能性がある**ことを考えると心配です。
- **「長時間の荷待ち」の基準**について、目安箱の例には「**1時間以上の荷待ち**」が挙げられている。「**2時間以上の荷待ち**」という表現もあるが、**働きかけや要請を行う基準としてはどちらが正しいか**

利用運送事業者 兼 倉庫事業者の皆様から

- 実運送体制管理簿について、真荷主と直接取引しているケースと、間に同業者（貨物利用運送事業者・貨物自動車運送事業者）が入っているケースがあります。4月以降、当社が実運送体制管理簿を作成するのは前者のみとの認識で合っていますでしょうか。

トラックGメンの具体的な活動内容

運送事業者の皆様から

- 活動内容（事例）。

発荷主の皆様から

- 物流Gメンの最新情報が知りたい。
- 荷主側の担当者は日々の業務に追われている傾向だったりするため、物流業界に関して少しでも情報収集したいです。特に情報が入手しにくいトラックGメンの活動内容は、気を付けていく項目が多々あると思いますので今後も情報提供をお願いしたいです。

適正運賃收受（運賃交渉）

運送事業者の皆様から

- 他社交渉状況。

発荷主の皆様から

- **トラック新法で適正運賃を検討しているとのことですが、現行運賃より大幅アップが見込まれます。運転手の賃金アップは理解できるのですが、運賃アップのかなり部分は製品価格に転嫁され、物価の大幅な上昇が見込まれます。現在の高市内閣の方針である物価の抑制と矛盾しませんか？物価の上昇についての国民への説明はどうなっているのでしょうか？**

標準的運賃、標準運送約款

発荷主 兼 着荷主の皆様から

- 現在は「運送費一式」の様な形で見積～単価契約～継続取引としていますが、**今後は見積の自身を細分化し明細毎に費用設定する形が良いでしょうか。**またその際に使用する契約書のひな型又は推奨される定型文とかは有るのでしょうか。
- **輸送費の価格レベル**についてですが、世間一般的にはどの程度（令和6年標準運賃対比で）のレベルなのか参考までにお伺いできればと思っております。

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

その他の皆様から

- 「実運送事業者から」連続運転4時間まで：休憩時間30分以上を、連続運転6時間まで：休憩時間45分以上に規制緩和されないでしょうか？ 高速道の休憩で30分の猶予でもSA・PAが空いていない場合があります。また荷主の昼休憩前着と、一般道の出勤渋滞を避ける早出を考慮すると、連続運転4時間では少々不足しています。全体の緩和までは望んでいません。

- ① 事前アンケート結果、テーマ別の意見・質問共有
- ② **最近のトピック**（各省報道発表資料等）
- ③ 物流改正法ご質問への回答
- ④ 公正取引委員会からの説明
「下請法は“取適法(トリテキホウ)”へ改正のポイント」
- ⑤ 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12月11日～令和8年1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
<p>「トラック運送業における適正取引推進ガイドライン」を改訂しました。 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html</p>	R7.12.11	国土交通省	
<p>(令和7年12月23日)運送事業者間の取引における下請法違反被疑事件の集中調査の結果について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251223_unso_tyousa.html</p>	R7.12.23	公正取引委員会 中小企業庁	
<p>「ダブル連結トラック」の利用に関するアンケートを実施します ～導入促進に向けたアンケートにご協力ください！～ https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_002035.html</p>	R7.12.23	国土交通省	
<p>トラック・物流Gメンによる「集中監視月間」の取組を踏まえた国土交通省の対応について— 貨物自動車運送事業法に基づく「勧告」を1件実施 — https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000348.html</p>	R7.12.23	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12月11日～令和8年1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
<p>令和8年度農林水産関係予算概算決定について https://www.maff.go.jp/j/press/kanbo/yosan/251226.html</p>	R7.12.26	農林水産省	
<p>パートナーシップ構築宣言のひな形を改正します(令和8年1月1日改正) https://www.meti.go.jp/press/2025/12/20251226002/20251226002.html</p>	R7.12.26	経済産業省	
<p>(令和7年12月26日)令和8年度公正取引委員会予算等の概要 https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251226yosan.html</p>	R7.12.26	公正取引委員会	
<p>(令和7年12月26日)「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」の改正について https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/202512_roumuhi.html</p>	R7.12.26	公正取引委員会	
<p>令和7年10月の宅配便の再配達率は約8.3% https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000956.html</p>	R7.12.26	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12月11日～令和8年1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
<p>令和8年度コンテナターミナルゲートの高度化に対する補助事業の公募を開始します～コンテナターミナルにおける生産性の向上と労働環境の改善に向けて～</p> <p>https://www.mlit.go.jp/report/press/port02_hh_000217.html</p>	R8.1.5	国土交通省	
<p>令和7年度補正予算及び令和8年度当初予算案を踏まえた中小企業等関係予算等について</p> <p>https://www.chusho.meti.go.jp/koukai/yosan/r8/r7_r8_shokibo.pdf</p>	R8.1.6	中小企業庁	
<p>トラック運送事業の適正原価に関する実態調査への協力依頼について</p> <p>https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000129.html</p>	R8.1.7	国土交通省	
<p>「プロドライバーの健康管理・労務管理の向上、飲酒運転防止による事故防止に関するセミナー」を開催します</p> <p>https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha01_hh_000119.html</p>	R8.1.13	国土交通省	

トラック運送業における適正取引推進ガイドライン(一部資料抜粋)

トラック運送業における適正取引推進 ガイドライン

平成 20 年 3 月 14 日
平成 27 年 2 月 12 日改訂
平成 29 年 8 月 4 日改訂
令和 2 年 4 月 21 日改訂
令和 3 年 11 月 24 日改訂
令和 4 年 12 月 26 日改訂
令和 7 年 12 月 11 日改訂

国土交通省

第2章 取引上の問題点と望ましい取引形態

この章において取り扱う内容は、物流特殊指定、取適法、及び振興法のみならず、貨物自動車運送事業法に関するものを含めたものである。
そのため、物流特殊指定、取適法又は振興法に係ることに限定される記載以外のものは、貨物の運送を依頼する者（荷主や元請など）を「運送委託者」、その委託を受ける者（実運送事業者など）を「運送受託者」とした。

1. 運賃・料金の設定



(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 個別の運送内容を考慮せずに、一律一定率の引下げをして、通常支払われる運賃を大幅に下回る運賃にすること
- 運送委託者が、自らの目標額、予算等を基準として、通常支払われる運賃を大幅に下回る運賃を、一切の引換なくして、運送受託者に提示すること
- 経路・距離・積込・積降の状況等が変化した場合に、運賃を大幅に引き下げることを、運送委託者に要求すること
- 特定の運送内容にのみ、運賃を大幅に引き下げることを、運送委託者に要求すること
- 同種の運送内容に、通常支払われる運賃を大幅に引き下げることを、運送委託者に要求すること

5. 荷待ち時間の改善



(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送委託者が、運送受託者の都合による荷待ち時間の実態を把握しているにもかかわらず、計画的な発注や積込等の対策を講じないこと
- 運送委託者の都合により、出発時刻・到着時刻が変更され、運送受託者に、待機時間料等の追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと
- 運送委託者の都合により、運送受託者が長時間の待機を余儀なくされたにもかかわらず、その待ち時間について必要な費用を負担しないこと
- 運送委託者が、着荷主の都合により待機時間が発生しているにもかかわらず、待機時間発生の問題を特定せず、対策を講じないこと
- 着荷主の都合により、荷卸し時刻が変更され、運送受託者に追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担しないこと

6. 書面の交付、作成、保存



(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 物にスポット取引において、運送委託者が運送受託者に対して、電話による口頭のみによる運送依頼を行うこと
- 4条明示において、運賃・料金、支払期日、支払方法等の記載の不備があること
- 口頭による運送依頼の取引慣行により、「運賃・料金」「支払期日」「支払方法等」基本事項が不明確となっていること
- 契約が書面交付されていないので、責任の範囲が曖昧な状況となっていること
- 契約が書面交付されていても基本契約に関するものが中心となり、運賃等重要な契約事項は書面交付されていないこと

令和7年4月の改正トラック法 令和8年1月に施行された中小受託適正化法(取適法) 並びに受託中小企業振興法(振興法)の内容を反映

4. 運送に係る附帯業務の提供



(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送委託者は、運送受託者の運転手等に依頼し、契約で定められていない業務（発荷主・着荷主の倉庫内荷役、ピッキング、仕分け、積降、検査・検収、ラベル貼り等）について、無償で実施させること（契約外の無償による附帯業務）
- 運送受託者に対し、当該運送受託者に委託した取引とは関係のない貨物の積み下ろし作業をさせること

(2) 関連法規の留意点

○ **物流特殊指定の留意点**
物流特殊指定の適用対象となる取引を行う場合、特定荷主が、金銭、役務その他の経済上の利益を提供することにより、特定物流事業者の利益を不当に害することは、物流特殊指定第1項第6号に該当し、撤廃禁止法に違反するおそれがある。

○ 取適法の留意点

取適法等の適用対象となる取引を行う場合、委託事業者が、自己のために中小委託事業者に対して無償の労務提供を強要することにより、中小受

託事業者の利益を不当に害する行為は、取適法第5条第2項第2号の「不当な経済上の利益の提供要請」に該当し、取適法に違反する。

○ 貨物自動車運送事業法の留意点

運送契約において、契約に定められていない役務を無償で要求することは、運転手の拘束時間の長時間化を招き、過労運転の原因となり、安全運行を阻害する行為になる。この結果、輸送の安全の確保を阻害することとなる場合には、貨物自動車運送事業法第15条や第21条の規定に該当するおそれがある。また、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づき荷主等への是正指導の対象となりうることや、最終的には貨物自動車運送事業法第5条に基づき「荷主への勧告」を行うこともあり得る。

(3) 求められる取引慣行

○ 運送委託者と運送受託者との取引

運送委託者が運送受託者に対し、附帯業務を依頼する場合は、運送受託者の直接的利益となることを明らかにした上で、十分な協議を行ったパートナーシップを結び、運送行為に伴う附帯業務の役割分担と費用負担に関し、標準貨物自動車運送約款に基づき、あらかじめ明確に取り決めておくことが求められる。

○ 運送委託者、運送受託者双方が附帯サービスは無償であるという意識を育てていくことが求められる。



10. 協議に応じない一方的な代金決定の禁止

(1) トラック運送業において問題となる具体的行為類型

- 運送受託者がコスト上昇分につき経済の実態が反映されていると考えられる公表資料に基づき具体的な運賃・料金の引き上げ額を提示して運賃・料金の引き上げを求めたにもかかわらず、荷主が協議に先立ち、コスト上昇の根拠として具体的な算定することが容易でない詳細な情報の提示を求め、協議の実施を困難にさせ、結果として、勝手に引き上げた額を取引額とすること
- 運送受託者がコスト上昇分につき経済の実態が反映されていると考えられる公表資料に基づき具体的な運賃・料金の引き上げ額を提示して運賃・料金の引き上げを求めたのに対し、コスト上昇の状況を踏まえ合理的な説明や根拠資料の提供を一切することなく、従前の運賃額を据え置き、又は勝手に引き上げた額を取引額とすること
- 荷主からの運賃・料金引き下げ要求に際し、その理由に関する説明を求めたのに対し、要求に応じない場合には取引量を減らしたり打ち切ったりすることを示唆した上で、他に理由の説明や根拠資料の提供をすることなく、従前の運賃・料金額から引き下げた額を運賃・料金額と定めること



概要

公正取引委員会及び中小企業庁は、下請法の執行を通じた取引の適正化の取組を更に効果的なものとするため、特定の業種・業界における下請法違反被疑行為について集中的に調査を行い、下請法に違反する行為等が認められた事業者に対して、迅速に指導等を行う集中調査を新たに実施。

→ 令和7年4月以降、**運送事業者間の取引における下請法違反被疑行為について集中調査**を行い、運送事業者に対して、**2件の勧告及び530件の指導**を行うとともに、中小企業庁において下請Gメンによるヒアリングを実施した。

主な違反行為の傾向と改善のための取組（指導事例等）

書面の不交付・記載不備

- ・運送業務を委託する際、**発注書面等を交付していなかった。**
- ・運送業務以外の役務（荷待ち、積込み・取卸し等）を委託しているにもかかわらず、委託する際に当該役務を「**提供される役務の内容**」として記載していなかった。

買ったとき

- ・コスト上昇局面において、受託側の運送事業者と協議を行うことなく**代金を据え置いていた。**
- ・受託側の運送事業者が代金の引上げを求めたにもかかわらず、理由を**書面等で回答することなく、代金を据え置いていた。**
- ・委託内容として発注書面等に記載しているにもかかわらず、運送業務以外の役務について**協議を行わず、その代金を支払っていなかった。**

不当な経済上の利益の提供要請

- ・委託内容として発注書面等に記載していないにもかかわらず、**運送業務以外の役務（荷待ち、積込み・取卸し等）を無償で行わせていた。**
- ・有料道路の利用が必要な運送業務であるにもかかわらず、**有料道路の利用料金**を受託側の運送事業者に負担させていた。

- ✓ **運送業務以外の役務**を委託しているにもかかわらず、委託内容として記載していない運送事業者に対して、**具体的に明記**するよう指導。
- ✓ 発注書面等に「**その他一切の附帯業務**」という記載をしていた場合、役務の内容について**運送業務以外の役務を明確にする**よう指導。

- ✓ 運送事業者に対して、受託側の運送事業者との**十分な価格協議を行う場**を設けるよう指導。
- ✓ 協議の際には、**昨今の労務費等のコスト上昇**を考慮し、**十分な協議を行った上で代金の額**を定めるよう指導。

- ✓ 運送業務以外の役務の内容を**運送業務とは区別して定め**、当該役務に係る対価について**十分な協議**を行い、適正な対価を定めて支払うなど、**受託側の運送事業者の利益を不当に害さない**よう指導。

今後の対応等

運送事業者間の取引においては、取適法、トラック法等の関係法令の遵守を徹底し、物流業界全体で事業者間の対等な価格交渉の確保への機運を醸成しながら、取引適正化を進めていくことが求められる。

- ・物流業界の取引適正化を阻害する行為に対して**シームレスに対応**するため、公正取引委員会、中小企業庁及び国土交通省との3省庁で執行情報の共有を行う**連絡会議を定期的**に開催するなど、一層の執行連携に取り組んでいくこととする。
- ・公正取引委員会及び中小企業庁は、取適法に違反する又は違反するおそれのある行為については迅速かつ厳正に対応していくこととする。

勧告及び指導事例の概要

1 勧告事例の概要

事業者名	行為の概要	関係法条 措置日
南日本運輸倉庫株式会社	<p>南日本運輸倉庫株式会社は、自らが荷主から請け負う食品の運送の全部又は一部を他の運送事業者に委託しているところ、令和6年6月から令和7年9月までの間、次のア及びイの行為により、代金の額を減じていた。</p> <p>ア 「元請管理手数料」等の額を代金の額から差し引き又は支払わせていた。</p> <p>イ 前記アの額を自社の指定する金融機関口座に振り込ませる方法で支払させた際に、振込手数料の額を支払わせていた。</p> <p>減額金額は、受託側の運送事業者6名に対し、総額1896万4276円である。</p>	<p>第4条第1項第3号 (減額) (令和7年12月4日)</p>
センコー株式会社	<p>センコー株式会社は、荷主から請け負う貨物の運送を他の運送事業者に委託しているところ、</p> <p>ア 令和4年12月から令和7年11月までの間、受託側の運送事業者17名に対し、自社が管理する施設内において、自己のために無償で荷積み及び荷卸し並びにその他運送に附帯する業務を行わせることにより、受託側の運送事業者の利益を不当に害していた。</p> <p>イ 令和4年12月から令和6年3月までの間、自社が貨物の荷積み又は荷卸しの準備を終えていなかったなど自社の都合により、受託側の運送事業者19名に対し、自社が管理する施設内において、自己のために無償で貨物の受渡しのための待機を長時間行わせることにより、受託</p>	<p>第4条第2項第3号 (不当な経済上の利益の提供要請) (令和7年12月12日)</p>

	側の運送事業者の利益を不当に害していた。	
--	----------------------	--

ダブル連結トラックの利用に関するアンケート

○ダブル連結トラックの導入促進に向けて、現在の運行状況、高速道路・駐車スペースの利用状況、通行支障箇所などについて、利用者等に対するアンケートを実施。

1. 調査対象:

現在、ダブル連結トラックを運行している貨物運送事業者や、導入を検討している事業者等

2. 調査期間: 令和7年12月23日(火)～令和8年1月30日(金)

3. アンケート内容:

アンケートにご協力いただける方へ
 アンケートにご協力いただける方は、下記送付先までメールにてご連絡ください。

件名：【回答希望】ダブル連結トラックに関するアンケート
 本文：氏名(ふりがな)、所属、連絡先(電話番号、メールアドレス)
 送付先：hqt-keicho1★gxb.mlit.go.jp (★を@に置き換えて送付願います)
 (取得した個人情報は適切に管理し、必要な用途以外に利用しません。)

調査項目	調査内容
現在の利用状況	ダブル連結トラックの保有台数、運行状況、導入予定 等
高速道路・ 駐車スペースの利用	主な通行路線/休憩場所、今後の計画 等
通行支障	道路事情により通行を断念/難航した経路 等
通行区間等の拡充	拡充を希望する区間/車両、特殊車両通行確認制度の利用状況 等
駐車マス	駐車マスの新規設置/増設を希望するSA・PA、予約制駐車マスの利用状況 等
その他	各社での利用促進のための取組 等

集中監視月間(10月・11月)におけるトラック・物流Gメンの活動

■トラック・物流Gメンとは

- ✓ トラック・物流Gメンは、物流2024年問題の解決を目指すため**2023年7月に国土交通省が創設した調査・指導部隊**
- ✓ 様々な手法による情報収集や、違反原因行為の疑いのある**荷主・元請事業者等に対する是正指導**を実施
- ✓ 2024年11月より、**倉庫業者を情報収集対象に追加**
- ✓ 各都道府県トラック協会のGメン調査員とともに、**総勢360名規模**で活動

是正指導の実施件数 (集中監視月間)

- 勧告 : 1件 (荷主1)
- 要請 : 7件 (荷主6、元請1)
- 働きかけ : 363件 (荷主249、元請78、その他36)

⇒ **計371件**の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (39%)
- 契約にない附帯業務 (29%)
- 運賃・料金の不当な据置き (15%)
- 無理な運送依頼 (6%)
- 異常気象時の運送依頼 (6%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)

Gメン調査員からの情報提供

- 集中監視月間中、運輸支局へ**計50件**の報告

荷主パトロール訪問件数

- 公正取引委員会との合同実施を含め、**計1,473件**



■集中監視の実施 (2025.10~11)

- ✓ 本年8月に実施した「**違反原因行為の実態調査**」等により入手した情報に基づき、**悪質な荷主や元請事業者等に対する監視を強化**。
- ✓ また、荷主、元請事業者等に対し、長時間荷待ちの解消等に**荷主が配慮することの重要性**について理解を得るための**周知・協力要請等の荷主パトロール等をGメン調査員等の関係機関と連携し実施**。

■倉庫業者からの情報収集

- ✓ **全国の倉庫業者へ倉庫業者に対する寄託者の振る舞いに係る調査を実施し、当該調査結果をトラック・物流Gメンに情報を共有**。

■公正取引委員会との連携

- ✓ 来年1月から取適法が施行されることを契機とし、**荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から全国規模で公正取引委員会と連携した周知啓発活動を実施**。
- ✓ **10月28日、29日の2日間**において、**全国のトラック・物流Gメンが荷主の本社や着荷主の多い東京に集結し、公正取引委員会やGメン調査員(トラック協会)と合同で大規模荷主パトロールを実施し、120社の荷主へ周知啓発活動を実施**。

集中監視月間に全国で実施した主な周知啓発活動

各地方運輸局と公正取引委員会地方事務所との合同荷主パトロール



大規模荷主パトロールin東京「出発式」



違反原因行為をしている疑いのある荷主等へ訪問しヒアリングを実施



SA・PAでトラックドライバーに対する聞き取り

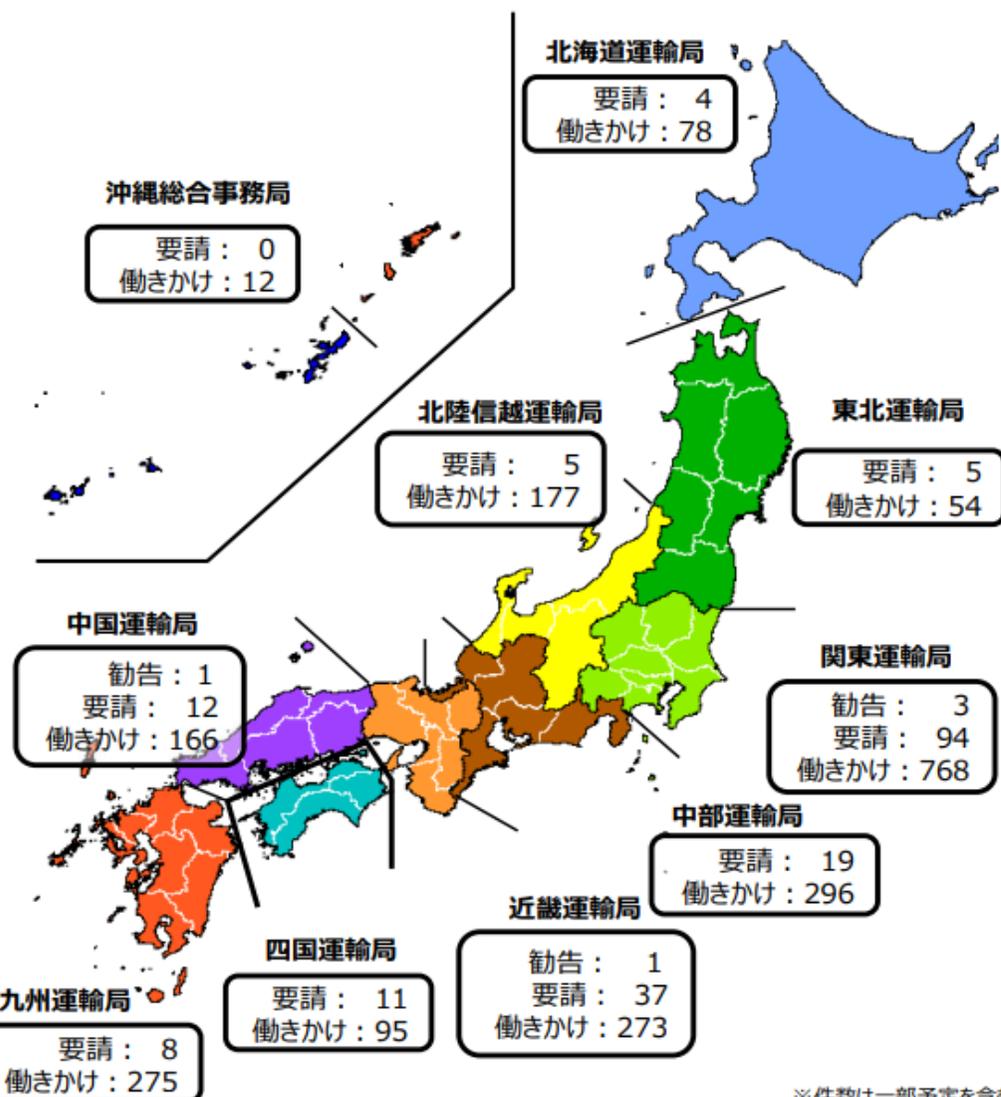


改正トラック法やGメン活動を紹介する説明会の開催



トラック・物流Gメンの累計実績(令和7年11月末時点)

〈運輸局別働きかけ・要請・勧告実施件数〉 R1.7~R7.11



※件数は一部予定を含む。

働きかけ等の累計実施件数 (R1.7~R7.11) ※

- 勧告 : 5件 (荷主3、元請1、その他1)
- 要請 : 195件 (荷主106、元請83、その他6)
- 働きかけ : 2,194件
(荷主1,540、元請554、その他100)

⇒ 計2,394件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (47%)
- 契約にない附帯業務 (21%)
- 運賃・料金の不当な据置き (16%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

「勧告」を行った荷主等

別紙2

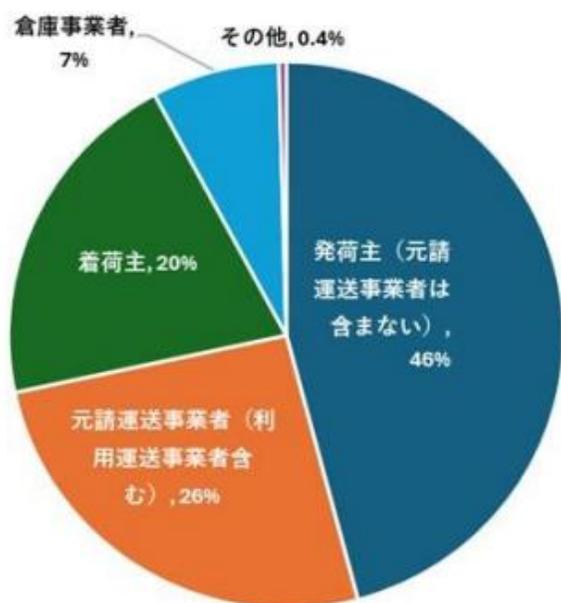
勧告を行った年月日	荷主等	氏名又は名称	本社所在地	違反原因行為の内容	(参考)	
					要請を行った年月	違反原因行為の内容
令和7年12月23日	荷主	大黒天物産株式会社	岡山県倉敷市	長時間の荷待ち	令和5年9月29日	・長時間の荷待ち

違反原因行為に係る実態調査の結果（概要）

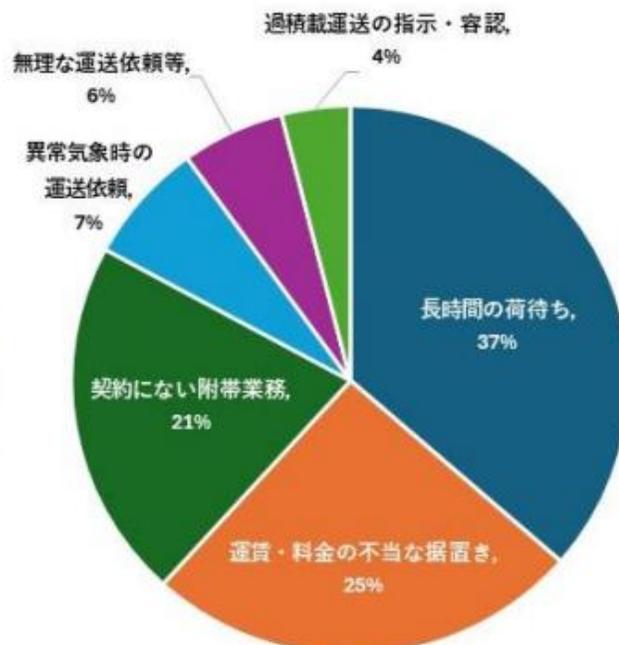
◆ R7年8～9月にかけて、全トラック事業を対象にした調査結果は以下のとおり。

- 調査対象事業者数：約6万社
- 回答数：21,048件（R6：24,159件） ※同一事業者からの複数回答を含む。
うち、違反原因行為があったと回答した件数：2,007件（R6：3,308件）
- 昨年度調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少傾向ではあるが、以前として、食品・食料品の占める割合は多い。

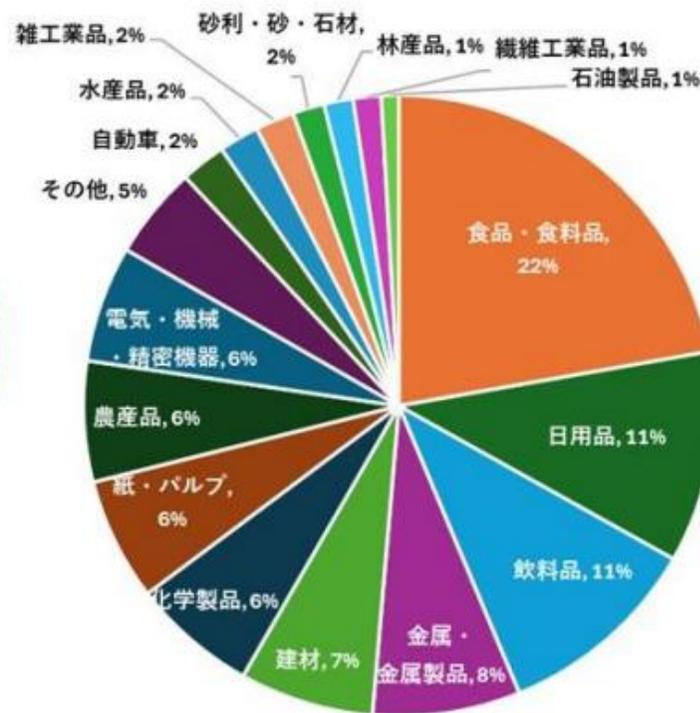
1. 違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



2. 違反原因行為の割合



3. 違反原因行為ありの回答における輸送品目（複数回答）

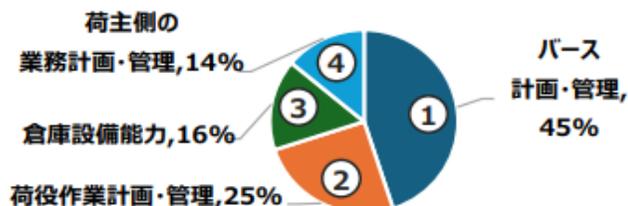


違反原因行為に係る実態調査の結果（主な傾向）

- ◆ 回答のあったトラック事業者のうち、**Gメンの活動を認知している割合は、約90%**となっている。
- ◆ 違反原因行為の実態調査を基にGメンが追加でトラック事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為の上位3位では、下記のような傾向があった。
- ◆ Gメンの是正指導の強化や荷主パトロール等の啓発活動の効果、また、改正物流法（R7年4月施行）などの総合的な施策により荷主の意識が改善されてきていることもあり、**違反原因行為の報告は約39%減少**している。

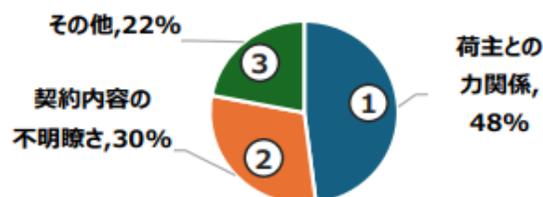
違反原因行為上位3位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

長時間の荷待ち



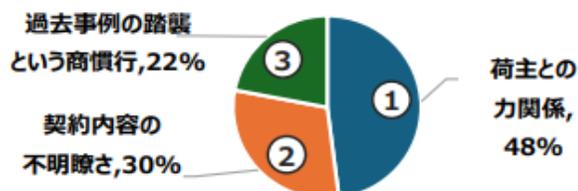
- ①：「倉庫で導入されているバース計画・管理システムをうまく活用できない。またそもそもシステムがなく、到着順となっている」、「荷主と倉庫側で伝票やデータの連携が取れず作業が遅延してしまう」等。
- ②：「倉庫の荷役作業の管理者や現場作業員の不足」、「荷主と運送事業者との連携が不十分」等。
- ③：「バース数が少ない」、「着荷主側の荷捌き場などの作業場所が不足」、「運送事業者が待機できる場所が荷主側倉庫にない」等。
- ④：「着荷主側の業務計画と実リソース（人員数、設備能力、など）との整合性が取れていない」等。

運賃・料金の不当な据置き



- ①：「荷主側の一方的な運賃・料金の決定」、「荷主側が運賃を上げないから運送業者にしわ寄せがいく。」、「話に行くと荷主から契約を解除・打ち切られるリスクがある」「荷主と親子関係にあるため交渉不可」等。
- ②：「荷主本社からの回答待ちで契約交渉が進まない」、「契約が複雑で交渉が進まない」「営業所ごとに契約をしているが、他の営業所では異なるという理由で、進まない」等
- ③：「荷主との交渉の機会がない」、「決定権が荷主本社のみで交渉窓口が遠い」、「入金時に減額されている。」、「ドライバーの維持が困難になっている。」等。

契約にない附帯業務



- ①：「附帯業務を断れない、拒否すると契約を打ち切りをそのかされる。」、「本社の承諾は得たが、支店では聞いていないと突き返される。」「作業負荷が高く、ドライバーが辞めていく」等。
- ②：「業務改善・定着している中でいつの間にか増えた附帯業務については、交渉が難しい」、「荷主との契約書記載の内容が古いままになっており業務範疇が曖昧」、「平日土日の区別なし」、「運用がコロコロ変わる」等。
- ③：「だいぶ前から附帯業務が常態化しており、賃金が厳しい現代でも今更言いづらい」、「バラ積やパレットの乗せ換えが生じているが、ずっとやっているので言えない」等。

新たな食料・農業・農村基本計画を踏まえ、農業構造転換集中対策を着実に実施しつつ、食料安全保障の強化、農業の持続的な発展、農村の振興、環境と調和のとれた食料システムの確立等に向けた農林水産政策を推進し、農林水産業の持続可能な成長を実現

総額 2兆2,956億円 (2兆2,706億円)

※ ()内は令和7年度当初予算額

1 食料安全保障の強化

○ 農業構造転換集中対策として、農地の大区画化等や中山間地におけるきめ細かな整備、共同利用施設の再編集約・合理化、スマート農業技術・新品種の開発、生産性向上に資する農業機械の導入、輸出産地の育成を推進	農業構造転換集中対策 494億円 (244億円)
○ 米の安定的な種子の生産・供給体制の構築、直播の導入、コスト削減に向けた産地全体で取り組む経営分析、先進技術の検証等を支援	米穀等安定生産・需要増強総合対策事業 15億円 (-)等
○ 水田での麦・大豆、米粉用米等の本作化、酒造好適米・新市場開拓用米・加工用米・米粉用米の生産性向上等の取組を支援	水田活用の直接支払交付金等 2,752億円 (2,870億円)等
○ 野菜、果樹、花き、茶・薬用作物、養蜂等の生産基盤強化、遺伝子解析技術等を活用した家畜改良の推進、肉用牛の出荷月齢の早期化	持続的生産強化対策事業 140億円 (142億円)等
○ 産地の収益力強化・物流の効率化等に向けた基幹施設、みどりの食料システム戦略等の推進に必要な施設の整備等を支援	共同利用施設の整備 338億円 (200億円)
○ 飼料生産に立脚した酪農・肉用牛支援、肥料の備蓄、飼料の増産や備蓄・流通合理化	飼料備蓄・増産流通合理化事業 18億円 (18億円)等
○ 合理的な価格の形成に向けた、コスト構造等に関する調査、取引状況監視体制(フードGメン)の強化	合理的な価格の形成 2億円 (1億円)
○ 物流の効率化、ラストワンマイル配送等に必要な移動販売車の導入などによる円滑な食品アクセスの確保	持続可能な食品等流通対策事業 4億円 (1億円)等
○ 品目団体等の輸出力強化、新市場の開拓や輸出の多角化、インバウンド起点による輸出拡大、知的財産の保護・活用等を支援	海外でのマーケット輸出の取組強化 32億円 (24億円)等
○ 食品産業と農林漁業の連携強化、食品産業の省力化投資の促進、食品ロス削減・プラ資源循環の促進、フードテックへの投資促進	食品産業と農林漁業等の連携強化 2億円 (1億円)等

2 農業の持続的な発展

○ 地域計画の見直し・実現の動きを後押しするため、担い手への農業機械の導入、地域外からの担い手の誘致、新規就農者の育成・確保や現場の状況に応じた施設整備等を総合的に実施	地域計画の実現に向けた支援 527億円
○ スマート農業技術の活用促進のための環境整備と導入の加速化、スマート農業技術を活用するサービス事業者の育成、新技術等の研究開発を推進	スマート農業技術活用促進集中支援プログラム 185億円 (182億円)等
○ 農地大区画化、水田汎用化・畑地化、水利施設の計画的更新や省エネ・管理省力化、ため池防災・減災対策、情報通信環境整備等の推進	農業農村整備事業<公共> 3,365億円 (3,331億円)等
○ グタ・ナラシ、収入保険、野菜価格安定対策、マルキンなどの経営安定対策の適確な実施	経営所得安定対策(グタ・ナラシ)所要額 2,462億円 (2,541億円)等
○ ワンヘルス・アプローチの推進の観点も含め、飼養衛生管理の向上や監視・防疫体制の強化、分割管理の推進、獣医療の提供体制整備、総合防除の推進など家畜伝染病、病害虫等への対応強化	家畜衛生等総合対策 77億円 (77億円)等

3 農村の振興

○ 官民共創の促進による地域課題の解決、農泊・農福連携など「里業」の推進、農村RMOの形成、荒廃農地の解消、農用地保全の推進	農山漁村振興交付金 70億円 (74億円)
○ 農地周辺での加害性の高い個体の重点的捕獲、柵管理の負担軽減などスマート鳥獣害対策の推進、クマ・シカ・イノシシの捕獲対策の強化、ジビエ利用の更なる拡大	鳥獣被害防止対策とジビエ利用の推進 100億円 (100億円)

4 環境と調和のとれた食料システムの確立

○ 環境と調和のとれた食料システムの確立に向けたモデル的取組の展開や有機農業の取組拡大など、みどり戦略に基づく取組の加速化	みどりの食料システム戦略推進総合対策 6億円 (6億円)
○ 化学農薬・化学肥料を原則5割以上低減する取組と合わせて行う地球温暖化防止や生物多様性保全等に効果の高い営農活動を支援	環境保全型農業直接支払交付金 28億円 (28億円)

5 多面的機能の発揮

○ 農業の多面的機能の発揮の促進を図るため、共同活動、中山間地域等における農業生産活動、環境保全に資する農業生産活動を支援	多面的機能支払交付金 500億円 (500億円)等
---	------------------------------

6 2050年ネット・ゼロ等に貢献する「森の国・木の街」の実現に向けた森林資源循環利用施策の総合的な展開

○ 川上から川下までの森林・林業・木材産業政策を総合的に推進・林業経営体への森林の集積・集約化、路網の整備・機能強化、木材加工流通施設の整備、スマート林業技術の実装、担い手の育成・確保等による森林の循環利用の推進、「森業」の振興などを通じた山村地域の活性化	森林・林業・木材産業グリーン成長総合対策 154億円 (144億円)
○ JAS構造材やCLT等による国産材への転換・木造化等の推進	
○ 森林吸収源の機能強化、国土強靱化や森林の集積・集約化に向けた間伐や再造林、路網整備、林野火災対策、クマ・シカ等対策、花粉発生源対策にも資するスギ人工林の伐採・補替等を推進	森林整備事業<公共> 1,271億円 (1,256億円)
○ 能登半島の複合災害等の教訓を踏まえた応急対策の強化や施工性の高い工種・工法の導入促進など、国土強靱化に向けた取組を推進	治山事業<公共> 628億円 (625億円)

7 海洋環境の激変に適応するための水産業の強靱化

○ 海洋環境の急激な変化をリアルタイムに把握するための資源調査・評価の推進及び管理体制の構築、水産流通適正化制度に基づく流通段階の情報伝達等の電子化等のIUU漁業対策の強化を推進	海洋環境の急激な変化を的確に捉える資源調査・評価の推進及び管理体制の構築 78億円 (70億円)等
○ 漁船の居住環境やインターネット環境整備等による収益性向上等に必要漁船のリース方式による導入、新規就業者が複数の指導漁業者の下で行う長期研修等の支援	漁業を魅力ある職業とするための働き方・職場環境の改善等 213億円 (202億円)等
○ 「海業」の全国展開、漁村環境の保全に向けた漁業者活動、簡単調理・掃除でアプローチする魚食普及活動や「さかなの日」等の官民協働による水産物の消費拡大の取組を推進	漁村環境の保全に向けた漁業者活動の推進 30億円 (32億円)等
○ 養殖技術立国の確立、漁業経営安定対策の着実な実施、国土強靱化等を推進する水産基盤の整備、拠点漁港の機能強化	水産基盤整備事業<公共> 738億円 (731億円)等

「パートナーシップ構築宣言」を 作成・公表しませんか

①取引先との共存共栄の取組や、「取引条件のしわ寄せ」 防止を代表者の名前で宣言します。

以下の項目について、企業の代表者の名前で宣言します。

- サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列等を越えた新たな連携
- 委託事業者と中小受託事業者の望ましい取引慣行（振興基準※）の遵守
- その他独自の取組

※受託中小企業振興法に基づく基準

(<https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/shinkoukijyun.html>)

②「宣言」はポータルサイト上に公表されます。

- (公財) 全国中小企業振興機関協会が運営するポータルサイト

(<https://www.biz-partnership.jp>) に提出すると、「宣言」が掲載されます。

※「振興基準」に違反し、主務大臣の指導・助言を受けた場合など、「宣言」を履行していないと認められる場合には、「宣言」のサイトへの掲載を取りやめることがあります。

③「宣言」企業は「ロゴマーク」を使うことができます。



<ロゴマークに込められた思い>
大企業と中小企業がうまく噛み合い、共存共栄していく

④一部の補助金について加点措置を講じます。

- 対象となる補助金については、ポータルサイトをご覧ください。

「宣言」の提出・掲載について

- (公財) 全国中小企業振興機関協会
03-6228-3802
提出先URL: <https://www.biz-partnership.jp>

「宣言」の内容について

- 未来を拓くパートナーシップ構築推進会議事務局
● 中小企業庁取引課 03-3501-1511

当協会と都道府県協会の連携により
中小企業を支援します。

公益財団法人
全国中小企業振興機関協会



提出の流れ

以下のURLからご提出ください。

提出先

(公財) 全国中小企業振興機関協会

URL: <https://www.biz-partnership.jp>

ファイル形式: PDF形式

掲載に当たっての注意事項

- ・登録された宣言文は、(公財) 全国中小企業振興機関協会が運営するポータルサイトにそのまま掲載されます。
- ・取適法第10条の規定に基づく勧告を受けたとき、フリーランス法第8条第1項及び第2項の規定に基づく勧告を受けたとき、独占禁止法第20条の規定に基づく排除措置命令を受けたとき、振興法第4条の規定に基づく指導、助言又は勧奨を受けるなど、中小受託事業者への影響を勘案し、宣言の趣旨に照らして掲載継続が適切ではないと認めるときには、本宣言の掲載が取りやめになることがあります。

「宣言」を作成すれば

- ・「宣言」企業は、「ロゴマーク」を使うことができます。名刺などに記載することで、取組をPRできます。
<https://www.biz-partnership.jp/merit/index.html#logo-mark>
- ・「宣言」企業に対して、一部の補助金の加点措置が受けられます。
<https://www.biz-partnership.jp/merit/index.html#subsidy>
- ・「宣言」企業が宣言に基づく取組を実施するための資金融資が受けられます。
<https://www.biz-partnership.jp/merit/index.html#loan>

令和8年度公正取引委員会予算等の概要

令和7年12月26日
公正取引委員会

令和8年度予算案における公正取引委員会の予算及び機構・定員は、以下のとおりである。

1 予算：総額131億44百万円（対前年度△27億1百万円）

【重点施策別】

（単位：百万円）

区 分	令和7年度 当初予算額	令和8年度 予 算 額	対前年度 増△減額
1. 厳正かつ実効性のある独占 禁止法の運用	641	562 (2,209)	△79 (+1,568)
2. 取引適正化のための取組の 推進	796	1,232 (1,442)	+436 (+646)
3. 競争環境の整備	210	232 (302)	+22 (+92)
4. 競争政策の運営基盤の強化	294	213	△80
5. その他（既定人件費等）	13,904	10,905	△2,999
合 計	15,845	13,144 (15,072)	△2,701 (△773)
うち公正取引委員会計上	15,370	12,829 (13,109)	△2,541 (△2,261)
うちデジタル庁一括計上	474	315 (1,963)	△159 (+1,488)

注1：計数はそれぞれ四捨五入しているため、合計等は一致しない場合がある。

注2：（ ）内の数字は、令和7年度補正予算に計上している額を含む。

注3：「5. その他（既定人件費等）」には、公正取引委員会の庁舎移転に係る経費を含む
（令和7年度当初予算額：3,115百万円、令和8年度予算額：73百万円）。

2 機構・定員

○取引適正化検査管理官の新設、上席取引適正化検査官の新設・振替、取引適正化管理官（中部・近畿・九州事務所）の新設

○増員63人の内訳

取引適正化のための取組の推進 59人
競争政策の運営基盤の強化 3人
その他 1人

※ 事務総局定員995人（令和8年度末）

問い合わせ先	公正取引委員会事務総局	
	官房総務課（予算関係）	03-3581-3574
	官房人事課（機構・定員関係）	03-3581-5475
ホームページ	https://www.jftc.go.jp/	

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月29日策定）

概要

- ✓ 労務費の転嫁に関する事業者の発注者・受注者のそれぞれが採るべき/求められる12の行動指針及びそれぞれの行動指針に該当する具体的な取組事例を記載。
- ✓ 行動指針に沿わない行為により、公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び下請法に基づき厳正に対処することを明記。

発注者・受注者として採るべき行動／求められる行動

★発注者として採るべき行動／求められる行動

- ①経営トップの関与
- ②定期的な協議の実施
- ③説明・資料を求める場合は公表資料とすること
- ④サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと
- ⑤要請があれば協議のテーブルにつくこと
- ⑥必要に応じ考え方を提案すること

★受注者として採るべき行動／求められる行動

- ⑦相談窓口の活用
- ⑧根拠とする資料
- ⑨値上げ要請のタイミング
- ⑩発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示

★発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

- ⑪定期的なコミュニケーション
- ⑫交渉記録の作成、交渉記録の双方での保管

- 業所管省庁を通じて、業所管団体（1,873団体）に周知。
- 総理からも行動指針の順守を要請、関係省庁連絡会議にてフォローアップを行う旨、発言。
（政労使の意見交換 令和6年1月22日）

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針の改正について

改正の きっかけ

- ✓ 令和7年5月の下請法改正（法律名も「取適法」に変更。令和8年1月施行。）により、新たに「協議に応じない一方的な代金決定」が禁止されることから、同改正に対応する必要がある。
- ✓ 指針策定以降に公正取引委員会が実施した令和6年度及び7年度特別調査の結果や各業法改正を踏まえ、事業者にとって参考となる事例（グッドプラクティス）を追記する必要がある。

改正のポイント

- 下請法改正（取適法施行）を踏まえ、「発注者としての行動②」等において、受注者から協議の要請があった場合に、これに応じず一方的に取引価格を据え置くことは「協議に応じない一方的な代金決定」に該当する旨を明記。
- 令和6年度及び7年度特別調査の結果や各業法改正を踏まえ、下記のような業種において価格転嫁の取組がより一段進むよう、当該業界における先進的な取組（グッドプラクティス）を追加
 - ・ 注意喚起文書の送付件数が多い業種（例：情報サービス業、総合工事業）
 - ・ 受注者が価格転嫁を要請した割合が低い業種（例：放送業）
 - ・ 受注者が価格転嫁を要請した場合に取引価格が引き上げられた割合が低い業種（例：道路貨物運送業）
 - ・ 取引段階が深くなるほど価格転嫁が十分に進んでいない各種製造業（例：はん用機械器具製造業）
- 指針策定時固有の記載（指針策定当時の取引環境等に関する記載）の見直し
- 下請法改正に伴う所要の修正（例：「下請」の用語の修正等）

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（改正後）①

本指針の性格

- ✓ 労務費の転嫁に関する事業者の**発注者・受注者の双方の立場からの行動指針**。
- ✓ 労務費の適切な転嫁のため、発注者及び受注者がこの行動指針に沿った行為を行うことが必要。
- ✓ 本指針に記載の12の行動指針に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、公正取引委員会において独占禁止法及び中小受託取引適正化法（取適法）に基づき厳正に対処**することを明記。
- ✓ 他方で、**記載された発注者としての行動を全て適切に行っている場合、通常は独占禁止法及び中小受託取引適正化法（取適法）上の問題が生じない旨**を明記。

発注者として採るべき行動／求められる行動

★行動①：本社（経営トップ）の関与

①労務費の上昇分について取引価格への転嫁を受け入れる**取組方針を具体的に経営トップまで上げて決定すること**、②経営トップが同方針又はその要旨などを書面等の形に残る方法で**社内外に示すこと**、③その後の**取組状況を定期的に経営トップに報告し**、必要に応じ、経営トップが更なる対応方針を示すこと。

★行動②：発注者側からの定期的な協議の実施

受注者から労務費の上昇分に係る取引価格の引上げを求められていなくても、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回など**定期的に労務費の転嫁について発注者から協議の場を設けること**。特に**長年価格が据え置かれてきた取引や、スポット取引と称して長年同じ価格で更新されているような取引**においては協議が必要であることに**留意が必要**である。

協議することなく長年価格を据え置くことや、スポット取引とはいえないにもかかわらずスポット取引であることを理由に協議することなく価格を据え置くことは、独占禁止法上の優越的地位の濫用又は中小受託取引適正化法上の買ったたきとして、受注者から協議の要請があった場合に、当該協議に応じず一方的に取引価格を据え置くことは、中小受託取引適正化法上の協議に応じない一方的な代金決定として、それぞれ問題となるおそれがある。

★行動③：説明・資料を求める場合は公表資料とすること

労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を受注者に求める場合は、**公表資料（最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率など）に基づくものとし、受注者が公表資料を用いて提示して希望する価格については、これを合理的な根拠のあるものとして尊重すること**。

★行動④：サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと

労務費をはじめとする価格転嫁に係る交渉においては、**サプライチェーン全体での適切な価格転嫁による適正な価格設定を行うため、直接の取引先である受注者がその先の取引先との取引価格を適正化すべき立場に在ることを常に意識して、そのことを受注者からの要請額の妥当性の判断に反映させること**。

★行動⑤：要請があれば協議のテーブルにつくこと

受注者から労務費の上昇を理由に**取引価格の引上げを求められた場合には、協議のテーブルにつくこと**。労務費の転嫁を求められたことを理由として、**取引を停止するなど不利益な取扱いをしないこと**。

★行動⑥：必要に応じ考え方を提案すること

受注者からの申入れの巧拙にかかわらず受注者と協議を行い、**必要に応じ労務費上昇分の価格転嫁に係る考え方を提案すること**。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（改正後）②

受注者として採るべき行動／求められる行動

★行動①：相談窓口の活用

労務費上昇分の価格転嫁の交渉の仕方について、国・地方公共団体の相談窓口、中小企業の支援機関（全国の商工会議所・商工会等）の相談窓口などに相談するなどして積極的に情報を収集して交渉に臨むこと。

発注者に対して労務費の転嫁の交渉を申し込む際、一例として、次頁の様式を活用することも考えられる。

★行動②：根拠とする資料

発注者との価格交渉において使用する根拠資料としては、最低賃金の上昇率、春季労使交渉の妥結額やその上昇率などの公表資料を用いること。

★行動③：値上げ要請のタイミング

労務費上昇分の価格転嫁の交渉は、業界の慣行に応じて1年に1回や半年に1回などの定期的に行われる発注者との価格交渉のタイミング、業界の定期的な価格交渉の時期など受注者が価格交渉を申し出やすいタイミング、発注者の業務の繁忙期など受注者の交渉力が比較的優位なタイミングなどの機会を活用して行うこと。

★行動④：発注者から価格を提示されるのを待たずに自ら希望する額を提示

発注者から価格を提示されるのを待たずに受注者側からも希望する価格を発注者に提示すること。発注者に提示する価格の設定においては、自社の労務費だけでなく、自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。

発注者・受注者の双方が採るべき行動／求められる行動

★行動①：定期的なコミュニケーション

定期的にコミュニケーションをとること。

★行動②：交渉記録の作成、発注者と受注者の双方での保管

価格交渉の記録を作成し、発注者と受注者と双方で保管すること。

今後の対応

- 内閣官房は、各府省庁・産業界・労働界等の協力を得て、労務費の上昇を理由とした価格転嫁が進んでいない業種や労務費の上昇を理由とした価格転嫁の申出を諦めている傾向にある業種を中心に周知活動を実施してきたところ、引き続き、**本指針の周知活動**を実施する。
- 公正取引委員会は、発注者が本指針に記載の12の採るべき行動／求められる行動に沿わないような行為をすることにより、**公正な競争を阻害するおそれがある場合には、独占禁止法及び中小受託取引適正化法に基づき厳正に対処していく。**

また、事業者が**匿名で情報を提供できるフォーム**を作成し、広く情報を受け付けているところ、引き続き、第三者に情報提供者が特定されない形で、**各種調査において活用していく。**

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（改正後） ③

追加した主な取組事例

★発注者として採るべき行動／求められる行動

① 経営トップの関与

- ・ パートナーシップ構築宣言を、労務費転嫁指針を踏まえた内容に改定するとともに、その内容を全受注者に一斉に通知した。【はん用機械器具製造業】

② 定期的な協議の実施

- ・ 毎年4月及び5月を、価格転嫁交渉を集中的に実施する月間と定め、価格転嫁交渉を網羅的に一斉に実施することとしている。当該月間を設定する以前は、各受注者との契約書上、契約の自動更新条項が設定されていたが、契約更新時に業務委託先との価格転嫁に係る協議を徹底するため、この条項は設定しないこととした。【放送業】

③ 説明・資料を求める場合は公表資料とすること

- ・ 転嫁を要請された労務費の上昇分について、公的指標に照らして要請額が低いと思われる事業者については、公的指標に基づく労務費上昇分まで転嫁を受け入れている。【生産用機械器具製造業】

④ サプライチェーン全体での適切な価格転嫁を行うこと

- ・ 受注者に工事全体の施工業者を確認できる資料を提出してもらい、受注者の取引先を業務ごとに把握している。さらに、受注者からその取引先への価格転嫁の状況についても確認しており、サプライチェーン全体で価格転嫁がなされるよう配慮している。【総合工事業】
- ・ 受注者だけでなく、その先の取引先についても、コストに影響するドライバー数等の実態を把握している。受注者に対しては、取引価格に、その先の取引先の値上げ分が含まれているかを確認した上で、要請額が妥当と判断すれば、当該値上げ分を含めた取引価格を受け入れている。【道路貨物運送業】

⑤ 要請があれば協議のテーブルにつくこと

- ・ 受注者から、制作の過程で、当初予定から委託作業工数が増える場合や、作業難度が高くなることによる取引価格の引上げ要請があれば、必ず速やかに受注者と協議の場を持つこととしている。【情報サービス業】

⑥ 必要に応じ考え方を提案すること

- ・ 協議用のフォーマットをあらかじめ受注者と共有しており、受注者が労務費転嫁を言い出しにくい場合は、この用紙に記載して提示してもらうこととしている。【映像・音声・文字情報制作業】

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（改正後）④

取引先と価格交渉を行うための準備として価格転嫁ツールを積極的に活用することが有効(以下は埼玉県の「価格交渉支援ツール」の例)

- 価格交渉のエビデンス資料を簡単に作成できるツールを開発(令和5年2月)
- 日銀や厚生労働省のデータを基にしているため、全国で利用可能(34道府県から埼玉県ウェブサイトへリンク)
- 令和7年2月に労務費データを追加する等、随時機能を更新

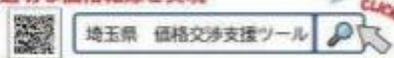
1, 4 2 2品目の値動きを表示！ 価格交渉支援ツール

- ✓ 価格交渉を行う際、エビデンス資料として活用できる
- ✓ 埼玉県HPから無料でダウンロード可能

ツールの活用方法

- ① 「価格交渉支援ツール」をダウンロード
- ② 「価格交渉支援ツール」を起動
- ③ 「業種」等を選択
- ④ 主要品目の価格上昇率等が表示
- ⑤ 資料を印刷し、価格交渉の場で活用
- ⑥ 適切な価格転嫁を実現

得意型支援でも活用！
「価格交渉に役立つ得意型支援」
で検索



価格交渉支援ツール 資料イメージ

令和7年12月 現在

主要原材料費等の推移

毎月中旬に基礎データを更新

毎月中旬に基礎データを更新
【掲載データの更新月】

国内企業物価指数	前月
輸入物価指数	前月
企業向けサービス価格指数	前々月
毎月統計発表済	前々月

- ・ 1, 4 2 2品目から選択可能
- ・ 両面印刷で最大10品目表示
- ・ 日銀の各種指数や厚生労働省の毎月勤労統計調査を基礎データとして使用
- ・ 国の基礎データから、県が分かりやすく増減率を算出

お問い合わせ 埼玉県産業労働部産業労働政策課 048-830-3702

食料品製造業 令和7年12月 現在

主要原材料費等の推移

✓ 本資料は、国の公式データ（日銀の企業物価指数等）を基に、埼玉県が主要原材料費等の推移をグラフにまとめたものです
✓ 価格交渉の際のエビデンス資料として御利用ください

令和2年1月 からの増減

米 134.8% up (NAME?)

砂糖 37.0% up (NAME?)

動植物油脂 45.5% up (NAME?)

調味料 19.3% up (NAME?)

注：「国内企業物価指数（令和7年12月）」、「輸入物価指数（令和7年12月）」、「企業向けサービス価格指数（令和7年12月）」は、いずれも日本銀行の発表による。本資料は、令和7年12月1日現在、最新の発表済データに基づき作成されたものである。掲載データの更新は、毎月中旬の発表済データに基づき行われる。

基本設定

基本情報を選択してください

掲載年度 (開始時期) 令和2年(2020)1月

参考業種

建設業	繊維・衣服等卸売業
食料品製造業	飲食料品卸売業
物産工業	建築材料等卸売業※2
印刷・複製業	機械器具卸売業
プラスチック製品製造※1	飲食店
金属製品製造業	産業物処理業
生産用機械器具製造業	不動産賃貸業・管理業
輸送用機械器具製造業	物品賃貸業
道路貨物運送業	情報サービス業

※1 「プラスチック製品製造業」は「プラスチック製品製造業」を指す
※2 「建築材料等卸売業」は「建築材料、松竹・金属材料等卸売業」を指す

業種名(最大10文字) 食料品製造業

グラフ表示

グラフ表示	グラフ表示品目名
グラフ1	米
グラフ2	砂糖
グラフ3	動植物油脂
グラフ4	調味料
グラフ5	豚乳
グラフ6	鶏卵
グラフ7	食肉
グラフ8	事業用電力
グラフ9	道路貨物輸送
グラフ10	人件費

グラフ1は「創庫分析」シートで詳細な分析ができます。グラフ1の欄目を入れ替えたい場合は、「詳細設定」シートで変更ができます。

★印刷をしたい場合
プレビューを確認し、チラシ下部が一部切れてしまふ場合は、「ページ設定」→「拡大/縮小」で縮小して調整してください

★品目を入れ替えたい場合
品目を調整する場合は、「詳細設定」シートを

価格交渉の申込み様式（例）

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（令和5年11月29日内閣官房・公正取引委員会）別添

価格交渉の申込み様式（例）

御見積書

（発注者） 御中

○年○月○日

（受注者）

下記のとおり、御見積もり申し上げます。

見積日 年 月 日
有効期限 年 月 日

商品名（例：業務名、品番、件名）

合計金額 円

内訳

1 原材料価格（素材費、部品購入費等）

(例)

	単価	数量	金額	(備考) ①単価(円) / ②単価上昇率(%)
材料・品番				
・・・				
小計	円			

原材料価格、エネルギーコスト、労務費など、各コスト要素に分けて、それぞれ単価、小計等を作成。
＜記載上の留意事項＞
労務費においては、自社だけでなく、自社の発注先やその先の取引先における労務費も考慮すること。

2 エネルギーコスト（電気代、ガス代、ガソリン代等）

(例)

	単価	総使用量	貴社向け売上比率	金額	(備考) 単価 ① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺
電気代					
・・・					
小計	円				

3 労務費（定期昇給、ベースアップ、法定福利費等）

(例1)

改定前の 労務費総 額	労務費の上昇額 ※改定前の支払い実績（定期昇給、ベースア ップ、法定福利費等）に最低賃金・春季労 使交渉妥結額等の上昇率を乗じて算出	貴社向け売 上比率	金額
円	円	%	円

(例2)

現在の労務 費単価	人数	労務費の上昇率 ※最低賃金・春季労使交渉妥結額等の上昇率	金額
円/人・日	人・日	%	円

小計 円

4 その他

(例) 設備償却費、保管料、輸送費、外注費（※仕入れ先の労務費等も含む）等
小計 円



公正取引委員会
Japan Fair Trade Commission

ENGLISH



サイト内検索

ホーム 公正取引委員会 報道発表 独占禁止法 下請法（取適法） フリーランス法 スマートソフトウェア CPRC 相談・申告・情報提供
について 広報活動 競争促進法 (競争政策研究センター) 手続等窓口

ホーム > 取引適正化に向けた公正取引委員会の取組 > 「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」に係る取組

「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」に係る取組

持続的な構造的賃上げを実現するためには、特に我が国の雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが重要です。その取引環境の整備の一環として、内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」（労務費転嫁指針）を策定しています。

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

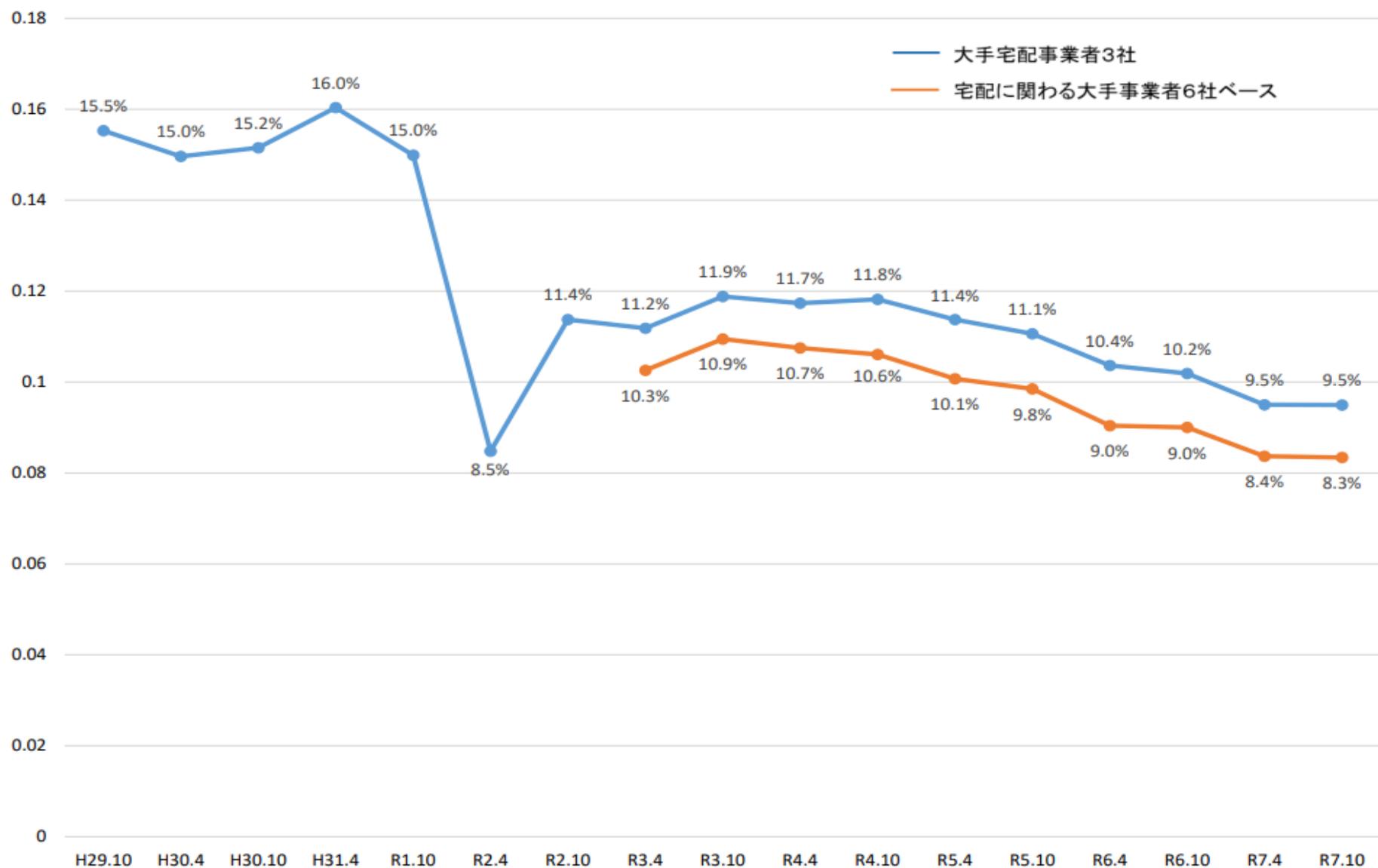
- 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（本文）
- 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（PDF） (787 KB)
- 別添（価格交渉の申込み様式（例）） (27 KB)
- 説明資料 (725 KB)
- (令和5年11月29日)「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」の公表について

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針に関する動画



https://www.jftc.go.jp/partnership_package/index/roumuhitenka.html

実態調査に基づく宅配便の再配達率の推移



令和 8 年 1 月 5 日
港湾局港湾経済課港湾物流戦略室



令和8年度コンテナターミナルゲートの高度化に対する補助事業の公募を開始します

～コンテナターミナルにおける生産性の向上と労働環境の改善に向けて～

国土交通省は、コンテナターミナルにおける生産性向上や労働環境改善のため、令和元年度から「ヒトを支援するA1ターミナル」の実現に向けた取組を行ってまいりました。

その一環として、コンテナターミナルにおけるコンテナの搬出入に係るゲート作業を迅速化・効率化するため、令和6年度にコンテナターミナルゲートの高度化に必要な施設の整備に対する補助事業を創設しました。

本日から、本事業でコンテナターミナルゲートの高度化を行う補助事業者の公募（令和8年度）を開始します。（応募〆切：令和8年2月3日）

1. 事業概要

コンテナ船の大型化によりコンテナ積卸個数が増加することで、トレーラーの来場時間が特定の日に集中し、ゲート前での渋滞発生の要因となっています。また、近年、労働力人口の減少や高齢化の進行により、港湾労働者やトラックドライバーの不足が懸念されています。今後も将来にわたって働き手を確保するためには、労働環境を改善し、職業としての魅力を向上させる必要があります。

これら課題を解決するため、コンテナターミナルにおけるコンテナの搬出入に係るゲート作業を迅速化・効率化するために必要な施設の整備に対する補助事業を行い、コンテナターミナルゲートの高度化を支援します。

2. 公募期間

令和8年1月5日（月）～令和8年2月3日（火）17：00

3. 応募要領および提出書類の様式

応募要領および提出書類の様式は、添付資料をご参照下さい。

※本公募は、令和8年度予算成立後、速やかに事業を開始できるようにするため、予算成立前に公募するものです。補助事業者の決定や予算の執行は、令和8年度予算の成立が前提となりますのであらかじめご了承ください。

【問い合わせ先】

港湾局 港湾経済課 港湾物流戦略室 小林、山田

代表：03-5253-8111（内線：46854、46643）

直通：03-5253-8628

hqt-ct-gate★gxb.mlit.go.jp ※「★」を「@」に置き換えて下さい。

港湾機能高度化施設整備事業

（コンテナ荷役システム高度化支援施設）

コンテナターミナルゲート高度化

令和8年度応募要領

■応募期間

令和8年1月5日（月）～令和8年2月3日（火）17：00必着

■問い合わせ先

国土交通省港湾局港湾経済課

港湾物流戦略室 小林、山田

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

連絡先 Tel.03-5253-8111（内線 46-854、46-643）

03-5253-8628（直通）

Eメール:hqt-ct-gate★gxb.mlit.go.jp

※「★」を「@」に置き換えて下さい。

※本募集は、令和8年度予算成立後、速やかに事業を開始できるようにするため、予算成立前に公募するものです。補助対象者の決定や予算の執行は、令和8年度予算の成立が前提となりますのであらかじめご了承ください。

コンテナターミナルゲート高度化に対する補助事業

- コンテナ船の大型化によるコンテナ積卸個数の増加のため、トレーラーの来場時間が特定の日時に集中し、ターミナル前での渋滞発生の要因となっている。
- また、近年、労働者人口の減少や高齢化の進行により、港湾労働者やトラックドライバーの労働者不足が懸念されており、将来の担い手の確保のためにも、労働環境の改善が必要である。
- これらの課題を解決するため、ターミナルゲート作業を迅速化・効率化するための高機能なゲートの導入を支援する。

＜現状のゲート作業＞

- 書類のやり取りやダメージチェックといった現場での作業が発生。
- ターミナルの入場には、車両1台ごとに、これら全ての作業が完了する必要がある。(1台あたり最大3～5分程度要する。)
- これに加えて、ゲート前での渋滞による待機時間が発生。



ターミナル内の行先(プラカード)を手交 目視でのコンテナダメージチェック

＜高機能なゲートの導入＞

- 来場予約システムの導入による、来場するトレーラーの平準化、予約情報の確認の効率化。
- ダメージチェックシステムの導入による、コンテナの目視確認の効率化。
- 搬入情報の事前照合、ターミナル内行先指示の電子化、その他書類のやり取りの効率化。



事業概要

【対象事業】

- コンテナターミナルゲートの高度化に必要となる施設の整備

【補助対象者】

- 民間事業者

【対象港湾】

- 苫小牧港、仙台湾港、京浜港、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、水島港、広島港、関門港、博多港

【対象施設】

- コンテナターミナルゲートの高度化に必要となる施設 (埠頭保安設備の一部として整備されるゲートの本体部分は除く)

【補助率】

- 1/3以内

【事業選定プロセス】

- 公募方式の事業選定スキームにより、応募のあった事業計画の内容を審査した上で、事業者や事業実施港湾等を決定。

中小企業・小規模事業者関係予算等のポイント (令和7年度補正予算・令和8年度当初予算案)

基本的な課題認識と対応の方向性

- 労働供給制約をはじめ、物価高、米関税など厳しい経営環境に直面する中小企業・小規模事業者における賃上げ環境整備に向けて、官公需も含めた価格転嫁・取引適正化の更なる徹底、企業の事業規模や成長ステージに応じた企業成長や生産性向上に係る支援を行うとともに、早期の経営改善・事業再生や事業承継・M&Aによる事業再編促進、伴走支援体制の強化などを実施
- 小規模事業者の活性化や社会課題解決に向けた地域における取組に対しても、引き続き支援
- 一連の施策に加えて、重点支援地方交付金の活用を推奨

中小企業等関係予算	令和7年度当初+令和6年度補正	令和8年度当初案+令和7年度補正
	879億円+5,235億円 ※中対費全体 (R7当初) : 1,080億円	889億円+8,364億円 ※中対費全体 (R8当初案) : 1,079億円

【1】官公需も含めた価格転嫁・取引適正化の更なる徹底

- 令和8年1月施行の中小受託取引適正化法・受託中小企業振興法の周知徹底や厳正な執行を進めるとともに、取引Gメンによる取引実態調査、価格交渉促進月間FU調査等による発注者への指導等を徹底
- 国・地方自治体から民間への請負契約等の単価の見直しなど、官公需における価格転嫁も促進

- **中小企業取引対策事業【30億円】+【7.6億円】**
価格交渉促進月間、取引Gメン等による取引実態の把握、取適法の厳正な執行、取引上げのみでの相談対応等を実施
- **「価格交渉促進月間」(9月・3月)の実施や、取適法の執行強化、振興法に基づく「指導・助言」、発注者名公表を通じた実効性向上、取引Gメンによるヒアリング、「パートナーシップ構築宣言」の実効性の向上、官公需法に基づく「中小企業者に関する国等の契約の基本方針」の策定・徹底等**

【2】事業規模や成長ステージに応じた企業成長や生産性向上に係る支援

- 飛躍的な成長を目指す事業者や、持続的発展を目指す事業者など、企業の事業規模や成長ステージに応じて、成長投資や、生産性向上に向けたデジタル化、販路開拓等の設備支援等を後押し

- **中小企業生産性革命推進事業【3,400億円】**
※中小企業成長加速化補助金、デジタル化・AI導入補助金、小規模事業者持続化補助金、事業承継・M&A補助金
- **中堅等大規模成長投資補助金【4,121億円】**
中堅・中小企業が、賃上げに向けた省力化等による労働生産性の技術的な向上と事業規模の拡大を図るための大規模な投資を支援 (R7補正で新規公募分として基金2,000億円を措置し、100億宣言企業向けに、951,000億円程度を確保)
- **新事業進出・ものづくり補助金【既存基金の内数】**
中小企業等の革新的製品・サービス開発や海外を高い新市場への進出等に係る設備投資等を支援
- **省力化投資補助金【既存基金の内数】**
- **成長型中小企業等研究開発支援事業 (Go-Tech事業) 【122億円】 等**
大学・公設試等の研究機関等と連携して行う、研究開発等に係る取組を支援。また、「イノベーション・プロデューサー」を通じたイノベーションの創出支援

【3】早期の経営改善・事業再生、事業承継・M&Aによる事業再編の促進

- 資金調達への円滑化と金融規律の強化を図りながら、経営改善・事業再生・再チャレンジを支援
- 経営者の高齢化が進む中、事業承継の円滑化を図りつつ、再編等を契機に変革に挑戦する企業を支援

- **中小企業活性化・事業承継総合支援事業【139億円】+【74億円】**
財務上の課題を抱える中小企業等に対しての収益力改善、事業再生や、後継者不在の中小企業等に対する事業承継・事業引継ぎを支援
- **日本政策金融公庫補給金【169億円】+【40億円】 出資金【40億円】**
米関税の影響を受ける事業者への措置を含み、日本政策金融公庫からの融資における金利を引下げするための利子補給
- **中小企業信用補充制度関連補助事業【32億円】+【152億円】**
経営改善や事業再生に取り組む中小企業へのモニタリング強化等の信用保証制度等を適切に資金繰り支援等を実施
- **認定支援機関による経営改善計画策定支援補助金【101億円】**
認定経営革新等支援機関を活用して経営改善計画の策定やフォローアップを支援
- **後継者支援ネットワーク事業【3.5億円】**
後継者同士の間で情報共有の場を創出し、既存の経営資源を活かした新規事業アイデアを競うイベントを開催
- **中小企業生産性革命推進事業【3,400億円】(再掲) ※事業承継・M&A補助金 等**
事業承継前の設備投資、M&A時の専門家費用、M&A後のPMI時の専門家費用及び設備投資、再チャレンジに伴う販路費用等を支援

【4】伴走支援体制の強化

- 多様な経営課題に対して、プッシュ型を含む伴走支援を複数の支援機関を通じて提供

- **中小企業活性化・事業承継総合支援事業【139億円】+【74億円】(再掲)**
- **中小企業・小規模事業者ワンストップ総合支援事業【33億円】+【49億円】**
※事業環境変化対応型支援事業の内数
各都道府県へよろず支援拠点を設置するとともに、よろず支援拠点の中に、専門サポーターが相談対応・伴走支援を行う生産性向上支援センターを設置するなど、中小企業・小規模事業者が抱える様々な経営課題に対応するための体制を整備
- **小規模事業者対策推進等事業【62億円】**
商工会・商工会議所等を通じて行われる小規模事業者への巡回指導・窓口相談などを支援
- **地方公共団体による小規模事業者支援推進事業【14億円の内数】+【53億円の内数】**
地方公共団体による小規模事業者の経営の改善発達などを支援。また、地方公共団体による複数の支援機関が連携した伴走支援モデル創出を支援
- **中小企業基盤整備機構運営費交付金等【193億円の内数】**
中小企業の多様な経営課題に対する専門家によるハンズオン支援や、新規に海外市場の獲得を目指す事業者に対する輸出支援等を実施
- **事業環境変化対応型支援事業【148億円】**
様々な事業環境変化の影響を受ける中小企業・小規模事業者への相談や各種支援施設の活用を促すべく、中小企業団体等と連携した支援体制を強化
- **認定支援機関による経営改善計画策定支援補助金【101億円】(再掲) 等**

【5】小規模事業者の活性化、社会課題解決に向けた地域における取組支援等

- 多様な経営課題を抱える小規模事業者への支援を推進するとともに、地域の社会課題解決に向けた取組や災害復旧等の取組を支援

- **小規模事業者対策推進等事業【62億円】(再掲)**
- **小規模事業者経営改善資金融資事業 (マル経融資) 【26億円】**
商工会・商工会議所等の経営指導を受けて経営改善に取り組む小規模事業者を対象に、無担保・無保証人の低利融資に係る財政措置
- **事業環境変化対応型支援事業【148億円】(再掲)**
- **中小企業実態調査委託費【20億円の内数】**
セゾラ企業創出・育成のためのエコシステム定着に向けた調査・分析
セゾラ企業による社会課題解決事業を支援する地域の関係者を中心としたエコシステムの定着を推進
・地域中小企業人材確保支援等調査・分析
人材活用ガイドラインの普及と運用、副業・兼業人材、女性、高齢者等の多様な人材の組織的な活用を促進
- **中小企業基盤整備機構運営費交付金等【193億円の内数】 等**
安寧意欲のある商店街等による地域の主体と連携した事業推進体制の強化等に向け、専門家派遣を通じた伴走支援等を実施
<災害支援>
- **なりわい再建支援事業等による被災地域の復興支援【268億円】**
令和6年能登半島地震等、令和3年・令和4年福島県沖地震、令和2年7月豪雨により被害を受けた中小企業等が行う施設復旧等を支援
- **地方公共団体による小規模事業者支援推進事業【14億円の内数】+【53億円の内数】(再掲)**
阪道指定災害に関する自治体連携補助金の補助上限引上げや災害防衛法適用を受けた災害からの復旧支援

税制改正事項

- **中小企業技術基盤強化税制 (拡充・延長)**
「繰越税額控除制度 (3年間)」の創設を行うとともに本税制の期限措置の適用期限を3年間延長する
- **事業承継税制 (拡充等)**
法人版 (特別措置) 及び個人版事業承継税制 (贈与税・相続税ともに100%を減す) について、特例承認制度等の提出期限の延長 (法人版: 令和9年9月末、個人版: 令和10年9月末) を行う。また、事業承継による世代交代の停滞や地域経済の成長への影響に係る懸念も踏まえ、事業承継のあり方については今後も検討する
- **中小企業者等の少額減価償却資産の取得価額の損金算入の特例措置 (拡充・延長等)**
30万円の基準額を40万円に引き上げる等の措置を講じた上で、適用期限を3年間延長する
- **不動産取得税の特例措置 (延長)**
事業譲渡を行った際に発生する不動産取得税を一定割合軽減する措置について、適用期限を延長 (2年間) する
- **インボイス制度の円滑な定着に向けた措置 (その他)**
先税事業者からの仕入に関する特例 (8割控除) について、控除可能割合の引下げベース・幅を緩和し、最終的な適用期限を令和13年9月末まで延長する。インボイス発行事業者となった小規模事業者に関する経過措置 (2割特例) について、個人事業者については納税額を売上税額の3割とする経過措置を、さらに2年間に限り講ずる (令和9年・10年分において利用可能)
- **中小企業向け賃上げ促進税制 (継続・一部見直し)**
防衛的賃上げを迫られる中小企業については、物価高を上回る安定的な賃上げの定着に向け、現行制度を維持する (大企業向け措置は令和7年度末で終了、中堅企業向け措置は賃上げ基準を見直し)

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

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

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

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

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

3. 委託次数の制限

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

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

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

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

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

(2) 財源の確保等

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

2. 法制上の措置等

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

3. 物流政策推進会議

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

担保

トラック運送事業の適正原価に関する実態調査への協力依頼について

一般貨物自動車運送事業者の皆様へ

平素より国土交通行政にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

令和7年6月に議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、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を図り、持続可能な物流を実現するため、事業許可の更新制や適正原価制度が導入されることとなりました。

この度、国土交通省では、貨物自動車運送事業法改正の趣旨を踏まえ、適正原価の設定にあたってトラック事業者の原価構造の実態等を把握するため、標記調査を実施いたします。

本調査は、貨物自動車運送事業法第60条第1項及び貨物自動車運送事業報告規則第3条に基づき臨時的報告を求めるものであり、回答の義務がある調査ですので、必ずご回答いただきますようお願い申し上げます。

なお、調査結果は統計的に処理し、個別事業者の情報を外部に開示することや、運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありません。「適正原価」に関するご実態をありのままご回答いただけますと幸いです。

◆実態調査 ご回答期限： **令和8年2月20日（金）**

【本調査の実施主体】

国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課

東京都千代田区霞が関 2-1-3

【本調査のお問い合わせ先】

まずは、以下のWEBサイトにアクセスいただき、ご質問への回答が解明又は掲載されているかご確認ください。

解説動画はこちら



https://mlit.site/ask

Q&Aはこちら



https://mlit.site/faq

上記 WEB サイトで疑問点が解決しなかった場合には、以下の連絡先までお問い合わせください。

- ・メールアドレス ask@mlit.site
- ・FAX 03-6273-0485

TEL:050-3642-4507 (メール、ファクスによるお問い合わせが確実です)

※オペレーター対応時間：月～金（祝日を除く）/9時～18時

※お電話は大変混み合いますので、つながらないことが多いため、電子メール、FAX での問い合わせにご協力をお願い申し上げます。

※アンケートの内容、回答方法の詳細については、同封の回答要領をご参照ください。

WEBサイト

一般貨物自動車運送事業

適正原価に関する
実態調査

ログイン



調査への回答方法

- 1 「実態調査の回答を開始」をクリック
- 2 事業者情報・ログイン情報を登録
- 3 ダッシュボードから調査に回答

実態調査の回答を開始
(サインアップ)

本調査の実施主体は国土交通省です

類似した案内があった場合、調査URLをご確認ください。

国土交通省のページを開く →



よくあるご質問

調査やシステムについての
Q&A



調査回答用
エクセルファイル
ダウンロード

調査票の記入例やテンプレ
ート



お問い合わせ
フォーム

個別のご質問はこちら



相談窓口

WEBフォーム・FAQ・FAX・メールなど
各種お問い合わせ方法をご案内しています

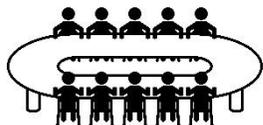
相談窓口へ →

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、自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**

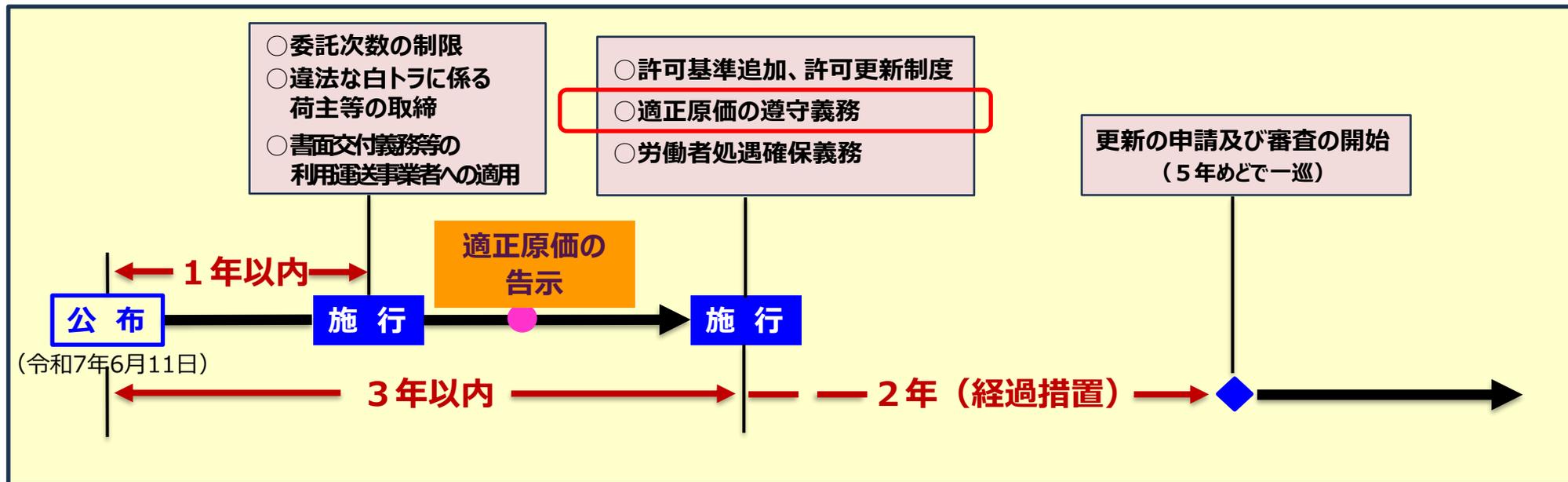


- (1) 一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）、軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。
- (2) 事業許可の有効期間である**5年間を通じた総運行距離、総労働時間等を勘案**し、出来る限り簡便かつ客観的に判断しうる判定基準を設定することを想定。

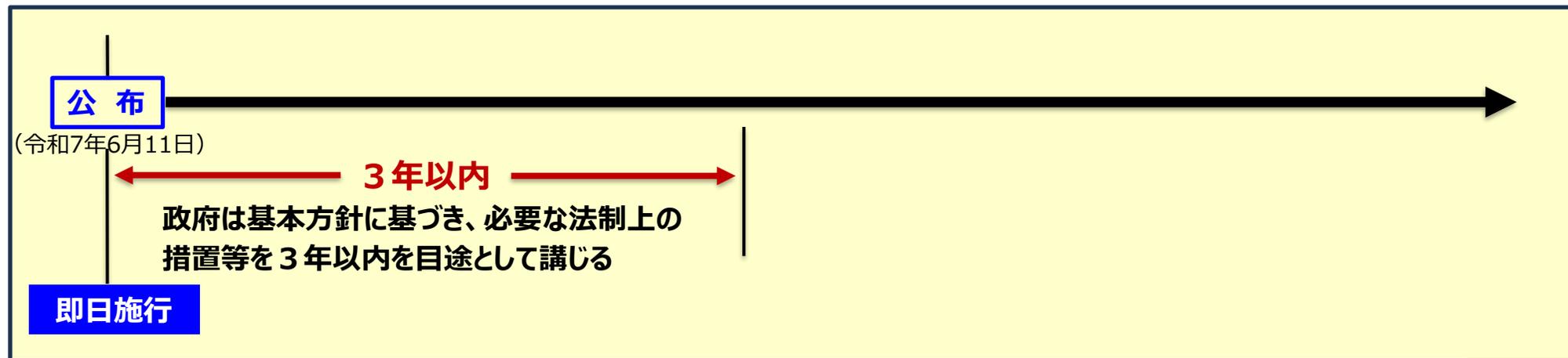


6. トラック適正化二法の施行時期

【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】



プロドライバーの 健康管理・労務管理の向上、 飲酒運転防止による事故防止 に関するセミナー

参加費
無料

国土交通省では、事業用自動車の運転者の健康や過労に起因する事故及び飲酒運転を防止するための取組の一環として、下記のプログラムによるセミナーを開催いたします。

運送事業者等の皆様におかれましては、ぜひこのセミナーにお申込みいただき、今後の事故防止対策の参考にいただければ幸いです。

日時

2026.2.3 (火) 13:15~16:30

- ・ 12:30 受付・入室開始
- ・ 13:15 講演開始

開催形式

対面&オンライン同時開催

- 対面(会場)
TKP東京駅大手町カンファレンスセンター ホール22G
東京都千代田区大手町1-8-1 KDDI大手町ビル22階
- オンライン(Zoom)

定員

- 対面(会場) 100名
- オンライン(Zoom) 900名

対面参加、オンライン参加ともに、参加には「事前申込」が必要です

申込受付期間 2026年1月13日(火)14時~

- お申込は対面(会場)用とオンライン用と別々のリンク先からのWEBでのお申込になります。お申込みの際は、お間違いないようにご注意ください。
- 先着順で定員に達し次第、受付を締め切らせていただきます。

一般聴講者(報道関係者以外)の方の参加申込方法

※ 1回の申込で登録できるのは1名のみです。

複数名聴講希望の場合、人数分の申込が必要です。

- ① 下記申込アドレスから参加申込ページに進み、必要事項を入力してください。(注1)
- ② 申込開始日時は、令和8年1月13日(火)14時です。
(定員に達した時点で申込受付終了となります)

対面(会場)

- 申込が完了した方にはEメールで申込完了メールをお送りします。(注2)
- 本セミナー開催約1週間前にEメールで受講票をお送りします。(注2)
- 当日は、送付された受講票を受付に必ずご提出ください。受講票がない方は、入場をお断りすることがございます。予めご了承ください。なお、ご都合により代理出席となっても差し支えありませんが、その際は、名刺等をご用意ください。



対面でのお申込みはこちら

<https://sjnk-rm.smartseminar.jp/public/seminar/view/3548>

オンライン

Zoomによるオンラインセミナーとなります。Zoomへの接続は、ZoomアプリケーションをインストールしたPC・スマホ等もしくはインターネットブラウザからも可能です。なお、Wi-Fi環境でのインターネット接続を推奨します。

なお、Zoom接続にかかる通信費用は聴講者様負担となります。

- セミナー開催の前日までにEメールでオンラインセミナー参加のためのURLをお送りします。(注2)
- セミナー資料は本セミナー開催前日のリマインドメールでご案内します。



オンラインでのお申込みはこちら

https://us06web.zoom.us/webinar/register/WN_2Xe236_cSwyKfBeQaTMSyw

注1:

申込受付は、本セミナーの運営を国土交通省より委託している「SOMPOリスクマネジメント株式会社」が行います。また、ご入力いただいた個人情報は本セミナーに係るご連絡のみに使用します。

注2:

申込完了メールおよびセミナー参加のためのURLを「mfukuda96@sompo-rc.co.jp」より送信します。申し込みの際は、これらのメールを受信できる設定としておいてください。セミナー情報の送付はお申込み後に自動送信メールにて行われる予定です。メールが届かない場合は、迷惑メールフォルダなどに振り分けされていないか確認の上、お手数ですが、下記問い合わせ先までご連絡ください。申込完了メールの送付をもってお申込みが確定します。(定員に達した場合、「受付は終了しました。」と表示されます。)

お問合せ先: SOMPOリスクマネジメント株式会社 モビリティコンサルティング部
担当: 福田・植村 (お問い合わせ時間 平日9時から17時)
〒160-0023 東京都新宿区西新宿1-24-1エステック情報ビル27階
TEL:050-5364-1293/050-5364-1395 e-Mail:mfukuda96@sompo-rc.co.jp

- ① 事前アンケート結果、テーマ別の意見・質問共有
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 物流改正法ご質問への回答**
- ④ 公正取引委員会からの説明
「下請法は“取適法(トリテキホウ)”へ改正のポイント」
- ⑤ 参考資料

改正物効法質疑応答

Q. 自社は物流効率化法上の荷主に該当するか

Q. 荷送人がまず物流子会社（貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者）に運送を委託し、さらにその物流子会社が別の事業者に運送を再委託した場合、第一種荷主は誰か。

A. この場合は物流子会社ではなく、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託した者として、荷送人が第一種荷主に該当します。

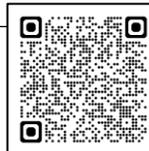
第一種荷主は、「自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の運送を行わせることを内容とする契約（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約を除く。）を締結する者」と定義されており、実運送事業者ではなく利用運送事業者に運送を委託した場合も第一種荷主に該当します。

受託した運送を別の事業者に再委託した物流子会社は「貨物の運送の事業」として運送契約を締結する者であり、条文上、荷主から除かれます。

「物流パターンごとの荷主の考え方(ver.1.2)」

1-1. 通常物流、2-2. 物流子会社や3PL事業者を利用している場合

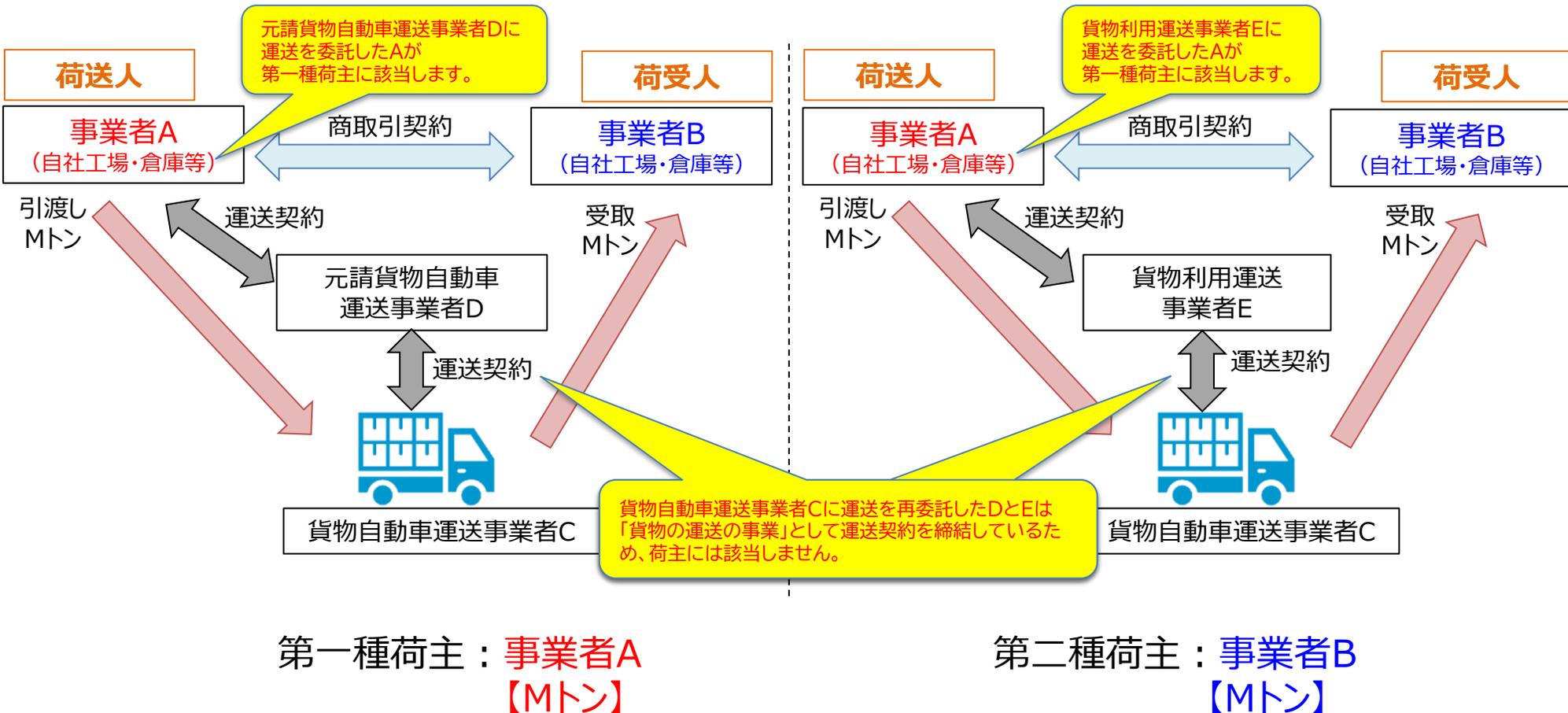
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-mindset-logistics-pattern_ver.1.2.pdf



1-1. 通常物流

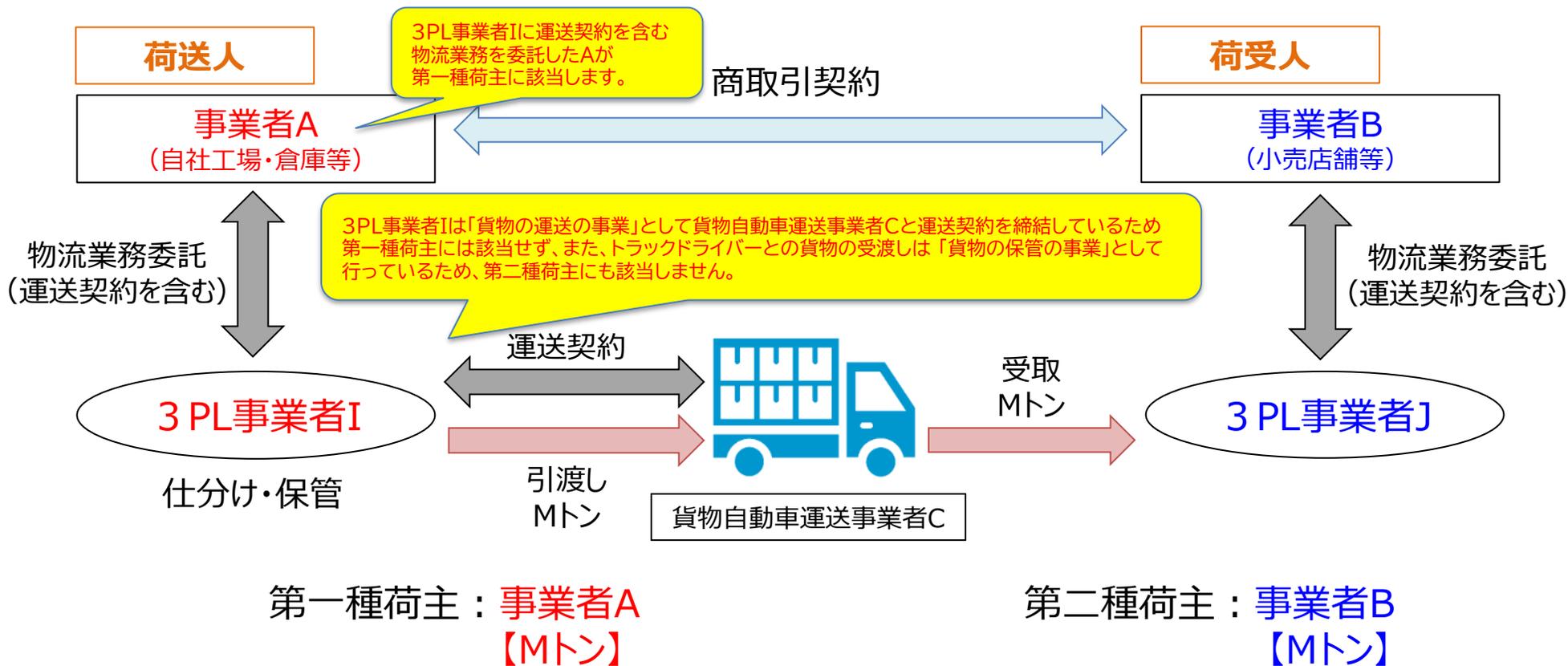
「物流パターンごとの荷主の考え方」から

- **元請トラック事業者や貨物利用運送事業者を介しトラックを手配した場合、第一種荷主は荷送人。**
 - ※ 元請トラック事業者や貨物利用運送事業者は、「貨物の運送の事業」として運送契約を締結する者であり、条文上、荷主から除かれる。



「物流パターンごとの荷主の考え方」から

- **物流子会社や3PL事業者(※)**が自らの「貨物の運送の事業」として運送契約を結び、又は「貨物の運送及び保管の事業」として貨物の受渡しを行う場合は荷主に該当せず、**これらの事業者**に運送契約等の物流業務を委託した者が荷主となる。



※ 3PL (third party logistics) は、荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行するもの。貨物利用運送事業を含む場合が多い。

Q. 倉庫業者は、物流効率化法上の「荷主」に該当することもあるのか。

A.

< 第一種荷主の該当性>

第一種荷主の定義からは、自らが行う「貨物の運送の事業」に関して運送を委託する者は除かれますが、「貨物の保管の事業」に関して運送を委託する者は除かれません。よって、例えば倉庫業者が寄託物を移動させるためにトラック事業者と契約する場合は、「貨物の保管の事業」に関して運送を委託する者として第一種荷主に該当します。ただし、倉庫業者が貨物利用運送事業者として貨物の運送を委託されてトラックを手配する場合は「貨物の運送の事業」に関して運送を委託する者となるので、第一種荷主に該当しません。

< 第二種荷主の該当性>

第二種荷主の定義からは、自らが行う「貨物の運送及び保管の事業」に関して貨物の受渡しを行う者は除かれます。倉庫業者が「貨物の保管の事業」のためにトラックドライバーとの貨物の受渡しを行う場合（倉庫業の営業に伴う営業倉庫への寄託物の入出庫など）は、第二種荷主には該当しません。

種別	定義(第30条／第45条)	努力義務(※)	特定事業者の義務
貨物自動車運送事業者等	貨物自動車運送事業者等貨物自動車運送事業法第三十九条第一号に規定する貨物自動車運送事業者(以下「貨物自動車運送事業者」という。)及び同法第三十七条の二第三項に規定する特定第二種貨物利用運送事業者をいう。	第34条 ・積載効率の向上等 (輸送網の集約、配送の共同化等)	・中長期計画 ・定期報告
第一種荷主	自らの事業(貨物の運送の事業を除く。)に関して継続して 貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者 (第一種貨物利用運送事業者、第二種貨物利用運送事業者及び貨物利用運送事業法第四十六条第一項に規定する外国人国際第二種貨物利用運送事業者をいう。 以下同じ。) に貨物の運送を行わせることを内容とする契約 (貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約を除く。) を締結する者 をいう。	第37条第1項～第3項 ・積載効率の向上等 (リードタイムの確保等) ・荷待ち時間の短縮 (日時指定時の考慮等) ・荷役等時間の短縮 (パレットの利用等)	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任
第二種荷主	次に掲げる者をいう。 イ 自らの事業(貨物の運送及び保管の事業を除く。 口及び第四十五条第五項において同じ。)に関して継続して 貨物 (自らが貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託する貨物を除く。 口及び第四十二条第四項において同じ。) を運転者(他の者に雇用されている運転者に限る。 以下この号において同じ。)から受け取る者又は他の者をして運転者から受け取らせる者 ロ 自らの事業に関して継続して 貨物を運転者に引き渡す者又は他の者をして運転者に引き渡させる者	第37条第4項・第5項 ・荷待ち時間の短縮 (日時指定時の考慮等) ・積載効率の向上等 (第一種荷主への協力等) ・荷役時間の短縮 (検品の効率化等)	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任
貨物自動車関連事業者	次に掲げる者をいう。 イ 倉庫業法第七条第一項に規定する倉庫業者(以下「倉庫業者」という。) ロ 港湾運送事業法(昭和二十六年法律第百六十一号)第三条第一号に掲げる事業を営業者であって、当該事業について運転者との間で貨物の受渡しを行うもの ハ 航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第二条第十八項の航空運送事業を営業者のうち貨物の運送を行うものであって、当該航空運送事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者 ニ 鉄道事業法第二条第二項の第一種鉄道事業又は同条第三項の第二種鉄道事業を営業者のうち貨物の運送を行うものであって、当該第一種鉄道事業又は当該第二種鉄道事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者	第41条 ・荷待ち時間の短縮 (日時指定時の考慮等) ・荷役等時間の短縮 (停留場所の拡張、荷役等に前後する貨物の搬出入の迅速化等)	・中長期計画 ・定期報告
連鎖化事業者	定型的な約款による契約に基づき、特定の商標、商号その他の表示を使用させ、商品の販売又は役務の提供に関する方法を指定し、かつ、継続的に経営に関する指導を行う事業を行う者であって、当該契約に基づき、当該契約の相手方(以下この条において「連鎖対象者」という。)と運転者との間の貨物の受渡しの日及び時刻又は時間帯を運転者に指示することができるもの	第45条 ・荷待ち時間の短縮 (日時指定時の考慮等) ・積載効率の向上等 (第一種荷主への協力等)	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任

(※)荷役等時間の短縮の対象は、荷主自身が管理する施設及び寄託先の施設におけるもの。荷待ち時間の短縮の対象は、くわえてその周辺の場所におけるもの。

Q. 特定事業者該当する場合は通知があるのか

Q. 特定事業者に該当する場合は国から通知等があるのか。国から通知等がないために特定事業者としての届出が漏れていた場合はどうなるのか。

A. 自社が特定事業者に該当するかどうかは、前年度の取扱貨物重量（第一種荷主・第二種荷主・連鎖化事業者）、前年度末時点の車両台数（トラック事業者）、前年度の営業倉庫在庫量（倉庫業者）の実績を把握し、指定基準値以上に該当する場合に自ら事業所管省庁に届け出る必要があります。 特定事業者の指定基準値以上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。

特定事業者の指定に関して、国は事業者に対して指定基準値の該当性についての報告徴収や立入検査を行うことができることとなっています。特定事業者の指定基準値以上に該当するにも関わらず故意に届出を怠った場合、罰則（50万円以下の罰金）が適用される可能性もあります。

改正物流効率化法の規制的措置のポイント（2年目施行分）

令和8年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

特定事業者の指定基準等のポイント

○全体への寄与度がより高い**大手の事業者が指定**されるよう、以下の**指定基準値を超える事業者を「特定事業者」として指定し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

<特定事業者の指定基準値>

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

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

特定倉庫業者
貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- (1) 実施する措置
- (2) 実施する措置の具体的な内容・目標等
- (3) 実施時期 等

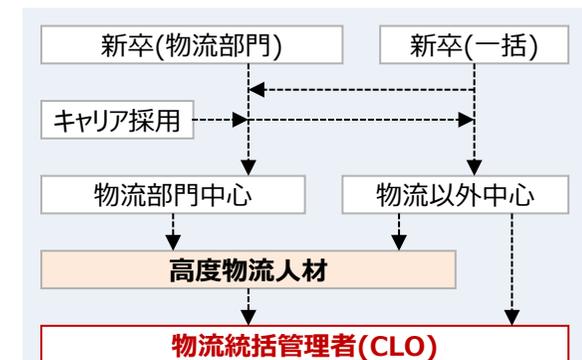
定期報告

- (1) 事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式）
- (2) 判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述）
- (3) 荷待ち時間等の状況【荷主等】

○特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者**には、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある**役員等の経営幹部**から、以下の業務を統括管理する**物流統括管理者（CLO※）の選任を義務付け**。

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

※Chief Logistics officer



物流統括管理者のキャリアパス（イメージ）

Q. 特定荷主の指定に係る取扱貨物重量について

Q. 荷主としての取扱貨物重量の把握（計測）が困難な場合はどうしたらよいか。

A. 荷主としての取扱貨物重量の算定は、届出省令に列挙されている方法の中から各事業者において事業の特性に鑑みて適切と考えられるものを選択することとなっています。また、取扱貨物や事業に応じて算定方法を使い分け、それらを足し合わせて算出する事も可能です。算定方法を特定荷主の届出に記載する必要はありませんが、報告を求められた場合は対応できるように整理ください。

なお、特定荷主の届出は、取扱貨物の重量が基準重量以上である場合にその旨をチェックボックス形式で回答することとしており、具体的な重量の数値は任意記載としているため、9万トン以上であることが確実な場合に精密な算定を求めるものではありません。

②重量の算定方法

「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等に関する命令」(2025年8月29日公布)

(特定第一種荷主の指定に係る貨物の重量の算定方法に関する規定)

第一条：令第六条（特定第一種荷主の指定に係る重量）第一項の主務省令で定める方法は、次に掲げる方法とする。

- 一 **実測**
- 二 **対象貨物の単位数量当たりの重量に当該対象貨物の数量を乗ずる方法**
- 三 **対象貨物の容積を当該対象貨物の重量に換算する方法**
- 四 **対象貨物の運送に係る貨物自動車の最大積載量又は平均積載量に当該貨物自動車の台数を乗ずる方法**
- 五 **対象貨物の売上額又は仕入額を当該対象貨物の単位重量当たりの額で除する方法^{※1}**
- 六 **第二種荷主としての対象貨物の重量（受渡し貨物重量）が第一種荷主としての対象貨物の重量（委託貨物重量）とおおむね一致する場合に、受渡し貨物重量を委託貨物重量とみなす方法**
- 七 **対象貨物に係る運送契約又は物品の売買その他の取引の契約において重量が定められている場合に、当該重量を運送ごとに区別する方法**
- 八 **一～七の方法により対象貨物の重量を算定することが困難であると認められる場合に、当該対象貨物の重量を適確に算定できると認められる方法**

各企業・業界の
実態に応じて選択

さらに、重量の算定に当たっては、以下の重量を考慮しないことができます。

①郵便物、②信書便物、③特別宅配貨物^{※2}、④軽量の資材や事務用品[※]

取扱貨物や事業に応じて
使い分け・合算も可能

※1 換算係数としては、例えば、物流センサ付属資料の出荷原単位を利用することが考えられる。

※2 特別積合せ貨物運送又はこれに準ずる運送であって、1の運送契約により1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。

※3 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。

参考：特定荷主に該当する事業者の売上額の規模の目安

ご参考：特定荷主に該当する事業者の売上額の規模の目安を、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会において調査し、同協会のwebページで公開しています。

公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 ホームページ(<https://www1.logistics.or.jp/data/freight-calc/>)
 トップ > 調査研究 > 荷主企業の売上高から物流量を推計する方法



掲載内容の一部紹介

※スペースの都合で省略している部分があります。誤解が生じないように、実際の推計にあたっては、協会HPの内容を参照してください。

物流原単位の定義

$$\text{物流原単位 (kg/万円)} = \text{売上高1万円あたりの輸送重量 (kg)}$$

物流量の推計方法

$$\text{推定年間物流量 (トン)} = \text{国内売上高 (万円)} \times \text{物流原単位 (kg/万円)} \div 1000$$

業種別 物流原単位参考値 (一部)

業種分類	サンプルサイズ	物流原単位(kg/万円)平均値(μ)	標準偏差(σ) (kg/万円)
【 製造業 】			
化学製造業	30社	535.9	307.6
機械製造業	30社	218.2	103.2
【 卸売業 】			
総合商社	9社	92.7	148.4
食品卸	7社	42.2	16.2

分類	サンプルサイズ	物流原単位 (kg/万円) 平均値(μ)	標準偏差 (σ)	9万トンボーダーライン
【 小売業 】				
上場小売業 120社	120社	7.05	7.91	1,277億円
食品を扱う小売業	81社	8.78	8.70	1,025億円
食品を扱わない小売業	39社	3.44	4.10	2,613億円

推計方法

Step1: 自社の産業・業種を特定
製造業、卸売業、小売業のいずれに該当するかを特定します。さらに、利用可能なデータの中で各産業内の細分化された業種（例：食料品製造業、アパレルなど）があれば、最も近いものを選択します。 複数事業部門を持つ場合： それぞれの事業が異なる物流特性を持つため、事業部門ごとに売上高と物流原単位を適用し、それらを合算することで、より実態に近い物流量を推計することが可能です。
Step2: 適切な物流原単位を選択
目的に合わせ、該当業種の原単位（kg/万円）を選択します。
Step3: 自社の年間売上高を入力
自社の年間売上高を「万円」単位で準備します（例：100億円であれば1,000,000万円）。
Step4: 計算を実行
上記の計算式に各数値を代入し、物流量を推定します。今回のJILSの分析結果において、平均値（ μ ）および標準偏差（ σ ）が示されている業種については、 $\mu \pm \sigma$ の範囲で物流量の変動幅を参考とすることも可能です。
Step5: 必要に応じて補正
自社の事業に特殊な要因（例：EC販売の比率が高い、売上高に占める販管費の割合が高い、特定の温度帯での配送が多い、商品構成が平均と大きく異なるなど）が判明している場合は、推定された物流量を実態に合わせて調整し、その結果を踏まえて可能な範囲から実測に進まれることをおすすめします。

Q. 特定トラック事業者の指定に係る
保有車両台数について

Q. 特定トラック事業者の指定基準値としての輸送能力（保有車両台数）は、被けん引車を含んで150台か。

A. 貨物自動車運送事業者等は、届出の要否を判断するために、前年度末において保有する貨物自動車のうち、自らの貨物自動車運送事業（一般・特定・軽）及び第二種貨物利用運送事業の用に供するものの合計数を算定し、基準能力（150台）と比較する必要があります。

輸送能力としての車両台数の算出には被けん引車も含まれます。そのため、セミトレーラーの場合、けん引車（トラクターヘッド）の台数と被けん引車（シャーシ）の台数を合算したものを車両台数としていただくようお願いいたします。（例えばヘッド1台＋シャーシ3台の場合は4台としてカウントすることになります。）

「特定貨物自動車運送事業者等の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」
P4～P5 輸送能力の算定

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001976793.pdf>



Q. 特定倉庫業者の指定に係る保管量について

Q. 特定倉庫業者の指定基準値としての保管量は、どの時点を基準として70万トンなのか。

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。

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。

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、営業倉庫以外の白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。

Q. 特定事業者の指定の単位は

Q. 特定事業者の指定は事業者（法人）単位か、事業所単位か。グループ会社の場合、グループ単位とすることも可能か。

A. 特定事業者の指定は事業者（法人）単位です。

事業者（法人）として各地に複数の支店や事業所をお持ちの場合も、事業者（法人）単位で特定事業者の指定基準値に該当するかどうかを判断し、該当する事業者（法人）単位で特定事業者として必要な手続を行ってください。

グループ会社の場合も同様に、グループ関係や親会社・子会社、連結・非連結等に関わらず、個々の事業者（法人）単位で判断してください。

Q. 複数の種別の特定事業者に
該当することもあるのか

Q. 複数の事業を行っている場合、複数の種別の特定事業者に該当することもあり得るのか。

A. 同一の事業者（法人）が複数の事業を兼業している場合、事業の種別（第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者、トラック事業者、倉庫業者）ごとに特定事業者の指定基準値に該当するかどうかを判断し、該当した種別について、特定事業者として必要な手続を行ってください。

例えば、トラック事業と倉庫業を兼業している事業者について、保有車両台数が150台以上、かつ貨物の保管量（在庫量）が70万トン以上であった場合、特定トラック事業者と特定倉庫業者の両方に該当し、それぞれの事業について特定事業者としての対応が必要となります。

荷主については、事業者として全体ではなく、第一種荷主、第二種荷主それぞれの立場での取扱貨物重量に分けて特定荷主の指定基準値（9万トン）に該当するかどうかを判断することになります。例えば第一種荷主としての取扱貨物重量が8万トン、第二種荷主としての取扱貨物重量が7万トンという場合は、特定第一種荷主にも特定第二種荷主にも該当しません。

Q. 特定事業者の指定基準に該当する場合の
届出の方法

Q. 特定事業者の指定基準に該当する場合の届出の提出方法は。

A. 特定事業者関係の届出、指定等の全ての手続は、原則として届出システムによりオンラインで行う予定としております。届出システムは、準備が出来次第公開いたします。（公開時期は令和7年度末頃を想定）

各種の届出や報告はフォーム入力を基本として押印等は不要とし、全ての手続がシステム上で完結する形を想定しております。

なお、オンライン提出ができない場合は、Word等の形式で作成した届出や報告を所定の提出先へ郵送等によりご提出いただく想定です。

提出方法の詳細については、追って具体的にご案内いたします。

Q. 特定事業者の指定基準に該当する場合の届出の提出先は。

A.

＜特定荷主＞

提出先：荷主事業所管大臣（当該事業者が行う貨物の運送の委託又は受渡しを伴う事業を所管する大臣全て）

※荷主事業所管大臣の権限が地方支分部局長等に委任されている場合は、荷主の主たる事務所の所在地を管轄する当該委任先地方支分部局長等が提出先となります。

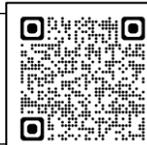
※貨物の運送の委託又は受渡しを伴う事業の原則全てをカバーできるように提出先を選択いただく必要があります。荷主事業所管大臣については、「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」記載の荷主事業所管大臣の一覧を参照ください。

※重量算定において考慮しないこととした軽微な貨物の運送であって、中長期計画や定期報告において取り上げる課題のないものに係る荷主事業所管大臣は、提出先から除くことができますが、当該事業に関し指導、勧告等を受けた際は、提出先の修正・再提出が求められる場合があります。

（次ページに続く）

「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P50～ 荷主事業所管大臣一覧

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



Q. 特定事業者の指定基準に該当する場合の届出の提出先は。

A.

(前ページから)

＜特定トラック事業者＞

提出先：提出者の主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局貨物課

＜特定倉庫業者＞

提出先：提出者の主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局環境・物流課

※提出先は各県の運輸支局ではなく、主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局の本局となります。(中国地方の場合は中国運輸局の本局)

※地方運輸局は、各事業者様からご提出いただいた様式の内容を確認後、国土交通大臣に提出します。

※沖縄県にあっては、沖縄総合事務局運輸部が提出先となります。

Q. 各種届出の提出期限

今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
- **2024年11月27日** **合同会議取りまとめ**を策定・公表
- 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布

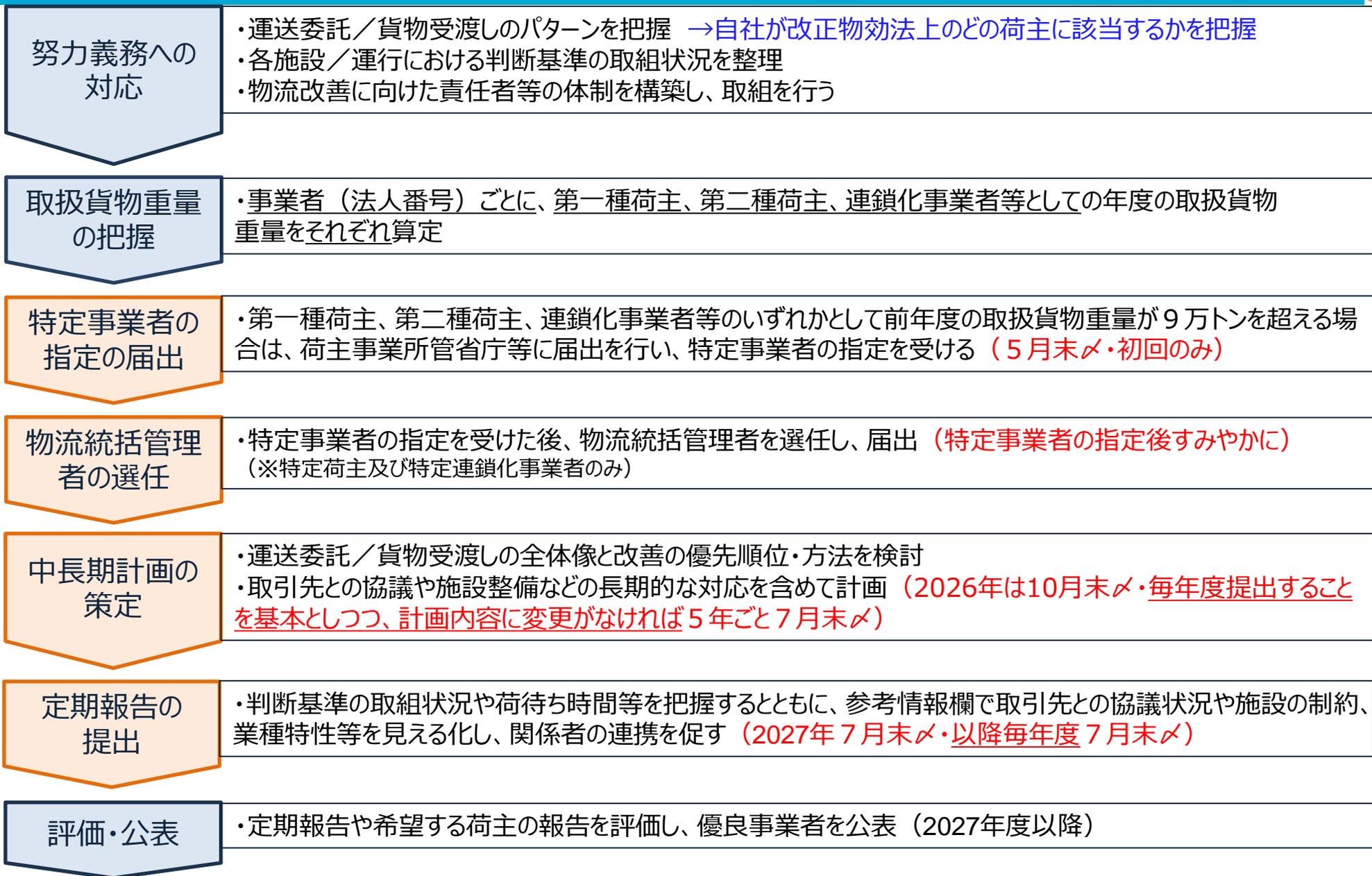
- **2025年4月1日** **法律の施行①**
 - 基本方針
 - 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
 - 判断基準に関する調査・公表 等
- **2025年8月** 法律の施行②に向けた政省令の公布
- **2025年秋頃～** **判断基準に関する調査等**の実施

- **2026年4月1日** **法律の施行②**
 - 特定事業者の指定
 - 中長期計画の提出・定期報告
 - 物流統括管理者（CLO）の選任 等
- **2026年5月末** **特定事業者の届出～指定手続**
 - 荷主は、指定後速やかに**物流統括管理者の選任届出**
- **2026年10月末※** **中長期計画**の提出 ※初年度のみ。2027年度以降は7月末必
- **2026年秋頃（想定）** **判断基準に関する調査等**の実施

- **2027年7月末** **定期報告**の提出

特定事業者の指定に向け
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測



特定トラック事業者等の改正物効法への対応のフロー図

(全ての貨物自動車運送事業者等 / 特定貨物自動車運送事業者等)

努力義務への
対応等

- ・積載効率の向上等に向けた取組状況を整理

保有車両台数の
把握

- ・事業者(法人番号)ごとに、前年度の保有車両台数を算定し、特定貨物自動車運送事業者等に該当するか確認

特定事業者の
指定の届出

- ・特定貨物自動車運送事業者等が前年度の保有車両台数が150台以上の場合は、国土交通省に届出を行い、特定事業者の指定を受ける(5月末×・初回のみ)

中長期計画の
策定

- ・積載効率の向上等に向けた取組の全体像と改善の優先順位・方法を検討
- ・輸送網の集約や配送の共同化に向けた事業者間協議などの長期的な対応を含めて計画(2026年は10月末×・毎年度提出することを基本としつつ、計画内容に変更がなければ5年ごと7月末×)

定期報告の
提出

- ・判断基準の取組に係る進捗状況を記載するとともに、参考情報欄で判断基準の取組状況等以外の取組が見える化を実施(2027年7月末×・以降毎年度7月末×)

特定倉庫業者の改正物効法への対応のフロー図（全ての倉庫業者／特定倉庫業者）

努力義務への対応

- ・各施設／運行における判断基準の取組状況を整理
- ・物流改善に向けた体制を構築し、取組を行う

取扱貨物重量の把握

- ・事業者（法人番号）ごとに、保管量※を算定
（※保管量：報告年度の前年度において当該倉庫業者がその倉庫業の用に供する倉庫において新たに寄託を受けた貨物の重量を算定し、合算して得た重量）

特定事業者の指定の届出

- ・保管量が70万トンを超える場合は、国土交通大臣に届出を行い、特定事業者の指定を受ける
（5月末×・初回のみ）

中長期計画の策定

- ・荷待ち時間等の全体像を把握し、改善の優先順位・方法を検討
- ・取引先との協議や施設整備などの長期的な対応を含めて計画
（2026年は10月末×・毎年度提出することを基本としつつ、計画内容に変更がなければ5年ごと7月末×）

定期報告の提出

- ・判断基準の取組状況や荷待ち時間等を把握するとともに、参考情報欄で取引先との協議状況や施設の制約、業種特性等を見える化し、関係者の連携を促す
（2027年7月末×・以降毎年度7月末×）

評価・公表

- ・定期報告や希望する事業者からの報告を評価し、優良事業者を公表
（2027年度以降）

Q. 寄託倉庫を利用している場合について

Q. 寄託倉庫も荷主としての荷待ち時間等の管理対象施設となるのか。

A. 荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷待ち時間にあっては次に掲げる施設又はその周辺の場所におけるもの、荷役等時間にあっては次に掲げる施設におけるものとされています。

① 当該荷主が管理する施設

(荷主が所有又は賃借する施設をいう。3 P Lを含む物流事業者にその施設の運営等を委託しているものを含む。)

② 当該荷主との間で当該貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設

寄託倉庫も、寄託者が荷主として荷待ち時間等の短縮に努めるべき対象施設に含まれます (同時に倉庫業者にも当該倉庫における荷待ち時間等短縮の努力義務が課せられています)。また、荷主が寄託倉庫において受渡しを行う貨物も、荷主としての取扱貨物重量に算定されます。

Q. 特定荷主は、①当該荷主が管理する施設と②寄託契約先の倉庫業者が管理する施設の両方とも、荷待ち時間等を計測して定期報告書に記載する必要があるのか。

A. 荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷待ち時間にあつては①②又はその周辺の場所におけるものに、荷役等時間にあつては①②におけるものとされています。

寄託契約先の倉庫業者が管理する施設については、荷主と倉庫業者とで連携して荷待ち時間等の短縮に努めることを促す趣旨で、倉庫業者に加えて荷主にも努力義務が課されています。

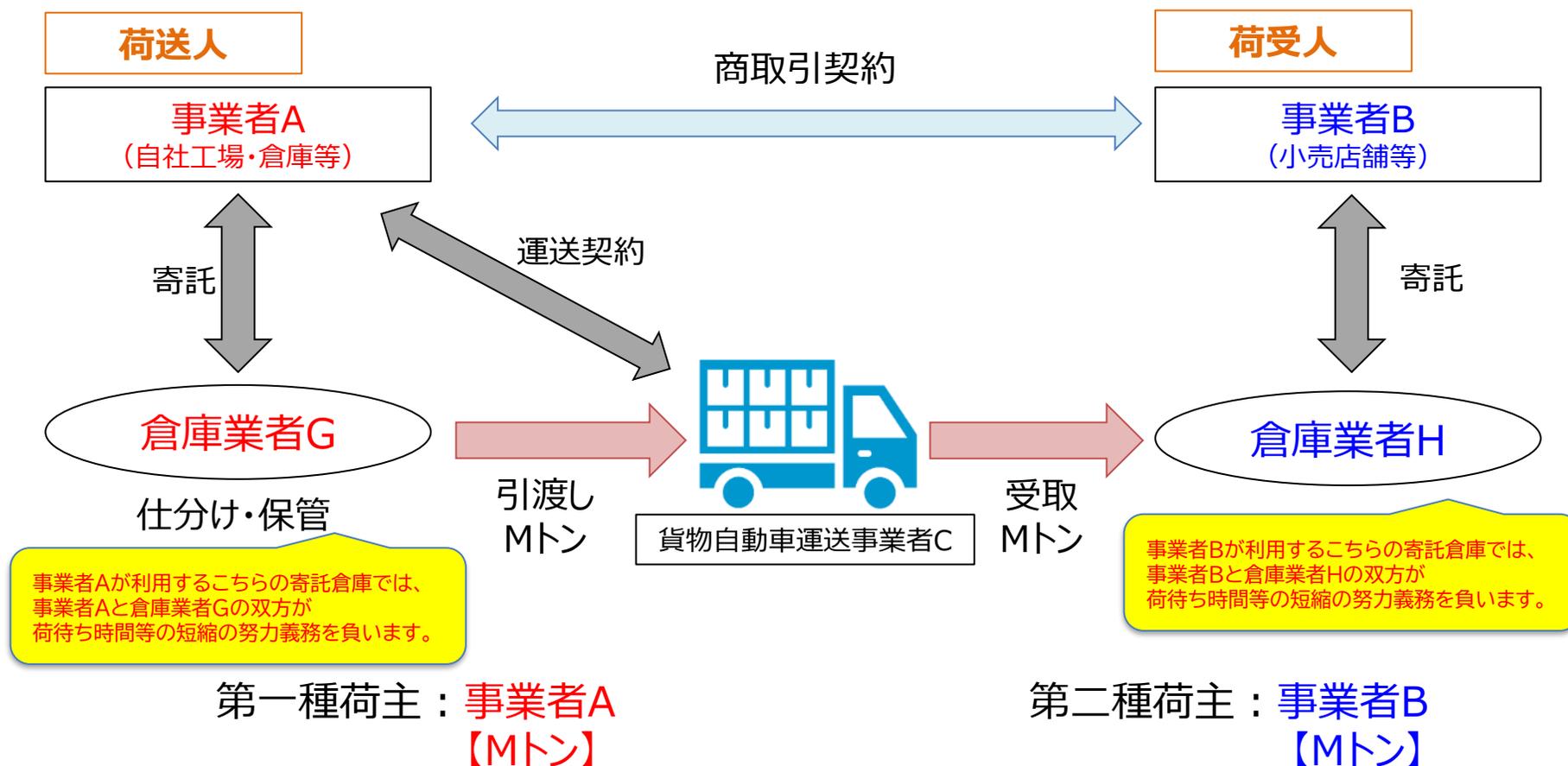
一方で、荷待ち時間等の計測については、倉庫業者自身も行う一方、荷主間ごとに計測・管理するためには追加コストを要し、寄託契約の変更が必要なケースもあります。

このため、原則①を荷待ち時間等の計測対象とした上で、②における荷待ち時間等の改善に向けては、寄託先施設の一覧や荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況について定期報告書に記載することとしています。

2-1. 寄託倉庫を利用している場合

「物流パターンごとの荷主の考え方」から

- 寄託倉庫は寄託者が荷主として荷待ち時間等の短縮に努めるべき対象施設に含まれ、取扱貨物重量は**特定事業者の指定基準重量に計上**される。ただし、**時間計測の対象施設からは除外**できる。



Q. 特定荷主と特定倉庫業者が
定期報告に記載する荷待ち時間等の
計測対象のサンプリングについて

Q. 荷待ち時間等の計測対象のサンプリングとは何か。

A. 特定荷主や特定倉庫業者自身が管理する全ての施設の全ての運行において荷待ち時間等を計測することは、費用や作業負担等の観点から、必ずしも合理的でないケースも想定されます。

このため、全施設全運行での荷待ち時間等の計測が難しい特定荷主・特定倉庫業者においては、取組の実効性の担保を前提として、サンプリング等の手法を用いて報告することを許容しています。

サンプリング（標本抽出）の最低値は以下のとおりです。

- ・対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主・特定倉庫業者自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設 又は 実態を把握すべき施設
- ・対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・対象運行：原則として対象施設で対象期間中に計測した全ての運行

Q. 計測対象施設において荷待ち時間等の報告の省略が可能となるのはどのような場合か。

A. 荷待ち時間等の計測・報告の負担を合理的なものとするため、計測対象施設が以下に該当する場合については、定期報告書への荷待ち時間等の記載の省略を可能とすることとしています。

① 荷待ち時間等が1時間未満の場合は、荷待ち時間・荷役等時間の報告を省略することが可能

※1か月（計測対象期間のサンプリングを行う場合は、1つの連続する計測対象期間）の平均が1時間未満であれば報告省略が可能とします。1時間未満であることの確認方法は、計測ではなくトラック事業者や作業員へのヒアリングでも構いません。

② 業界特性等により荷役等時間の短縮が困難な場合は、荷役等時間の報告を省略することが可能

※②の場合、「荷待ち時間」の報告を省略することはできません。

※「業界特性等により荷役等時間の短縮が困難な場合」としては、解説書に列挙された類型のみを認めることとします。



IV 荷待ち時間等の状況等

1-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方について
計測対象施設	<p>自ら管理する施設の数：工場○か所、自社倉庫○か所、直営店○か所 (①施設ごとの貨物重量を把握している場合の記載例) 当社では、2025年度において、第一種荷主としての取扱貨物の合計の重量が約30万トンあり、その半分にあたる約15万トン分の取扱貨物の運送を把握できるよう施設を選定する。施設ごとの取扱貨物重量が大きい順に選定すると、7万トンを取り扱うA工場、5万トンを取り扱うB工場、2万トンを取り扱うC工場及びD工場が計測対象となるが、D工場は荷待ち時間等がほぼ生じていないため対象から外し、代わりに1万トンを取り扱うE工場を対象に加える。</p>
計測対象期間	<p>4半期ごとに売上額が最も低い月は除外した上で、以下を計測対象とした。 ・2026年4月6日～10日 ・7月6日～10日 ・10月5日～9日 ・2027年1月11日～15日</p>
計測対象運行	<p>商品Aは、計測対象工場・倉庫において社内転送分の取扱いしかなく、各施設における取扱貨物重量の1%に満たないため、計測対象から除外する。</p>

備考 (計測対象の最低は以下のとおり……)

- ・ 対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設
- ・ 対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・ 対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

○ サンプルングを実施した場合における計測対象の考え方について

荷待ち時間等の状況等の報告にあたって報告対象を限定する場合は、対象を選定した方法について「荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について」に記載する。対象施設の選定時に考慮した各施設の取扱貨物重量や、対象期間の選定時に考慮した各月の売上金額見込みについて、詳細なデータの提出は不要（問合せがあった場合に合理的な根拠が示せばよい）。

なお、報告対象を限定しない場合は、それぞれの欄に「全ての○○」と記載することとする。

⑤ 定期報告

令和7年9月 国土交通省・経済産業省・農林水産省合同説明会資料
「改正物効法に基づく特定事業者の対応について」から

1-2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法(任意)
1	A工場	...	①(システム)
2	B工場	...	②(受付簿)
3	C工場	...	①(システム)

1-3 1回の受け渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間(分)												
	種類	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	荷待ち時間	25			30			35			40		
	荷役等時間	20			19			25			20		
	荷待ち時間等	-			-			-			-		
2	荷待ち時間	50			45			30			25		
	荷役等時間	40			30			25			25		
	荷待ち時間等	-			-			-			-		

備考(略)

2 1つの施設において、運行の種類ごとに1-1の「計測対象運行」、1-2の「計測手法」、付表1の「報告省略の理由」が異なる場合は、「識別」を分けて「施設の名称」の欄に施設の名称に加えて(危険物の運搬)、(危険物を含まない運搬)などその区分を特徴付ける名称を記入し、取扱いを分けることを可能とする。

6 各計測対象施設において、特定第一種荷主としての貨物の受渡しと特定第二種荷主としての貨物の受渡しを区別することが難しい場合については、それぞれの荷待ち時間等を区別せず、平均時間を2-3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。

付表1 荷待ち時間等の報告を省略する施設に関する業界特性や環境の詳細

識別	省略の理由	業界特性等を踏まえ荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しい理由
2	①	
4	②	粘度の高い危険物であり、荷卸し・安全確認に時間を要するものとして判断基準解説書に挙げられている

備考 「報告省略の理由」には、以下から該当する理由の番号を記載すること（略）

- ①荷待ち時間等が1時間未満 ②業界特性等の理由（荷待ち時間の報告省略のみ）

①荷待ち時間等が1時間未満の場合は、荷待ち時間等の報告を省略することが可能

※1か月（計測対象期間のサンプリングを行う場合は、1つの連続する計測対象期間）の平均が1時間未満であれば報告省略が可能とします。1時間未満であることの確認方法は、計測ではなくトラック事業者や作業員へのヒアリングでも構いません。

②業界特性等により荷役等時間の短縮が困難な場合は、荷役等時間の報告を省略することが可能

「業界特性等により荷役等時間の短縮が困難な場合」としては、判断基準解説書のよくある質問Q5に列挙された類型のみを認めることとします。②に該当する場合、短縮困難な荷役等時間を除いた荷待ち時間等が1時間未満であれば、①を適用することも可能です。具体的なイメージは以下のとおりです。

- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて計測し、荷待ち時間と荷役等時間の合計が1時間未満だった場合（荷待ち時間と荷役等時間の配分は問わない）
 - 荷待ち時間及び荷役等時間のいずれも報告省略が可能
- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて計測し、荷待ち時間が1時間を超えている場合
 - 荷待ち時間のみで1時間を超えている場合は荷待ち時間は報告が必要、荷役等時間は時間にかかわらず②による報告省略が可能
- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けずに計測し、荷待ち時間等が1時間未満だった場合
 - 荷待ち時間等の報告省略が可能
- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けずに計測し、荷待ち時間等が1時間を超えている場合
 - 荷待ち時間等として報告が必要（参考情報に荷役の特性や平均的な荷役等時間について記載いただければ、定期報告確認時に考慮）

Q. 物流統括管理者の選任について

Q. 特定トラック事業者や特定倉庫業者の指定を受けた場合は物流統括管理者の選任が必要か。

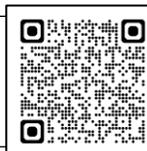
A. 物流統括管理者（CLO）の選任が義務付けられているのは特定荷主と特定連鎖化事業者のみです。

特定トラック事業者と特定倉庫業者には物流統括管理者の選任義務はありません。

Q. グループ会社内に複数の特定荷主がいる場合、物流統括管理者を一名で兼任することは可能か。

A. 一名がグループ会社内の複数事業者の物流統括管理者を兼任することは可能ですが、物流統括管理者は事業者ごとに自社の役員等の経営幹部から選任いただく必要があるため、同一人物を複数事業者の物流統括管理者として選任するためには、特定荷主に指定されるそれぞれの事業者に当該幹部が籍を置いていることが必要です。

「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P21～ 物流統括管理者の要件
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.pdf



Q. 罰則規定について

Q. 罰則規定が定められているのはどのような場合か。

A. 罰則規定が定められてい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

改正トラック法質疑応答

Q. 利用運送事業について
(多重下請け構造の背景)

多重下請け構造の背景について

Q. トラック運送業の多重下請け構造については、従来から問題視されていたが、そもそもなぜ多重下請け構造になるのか。その背景を知りたい。

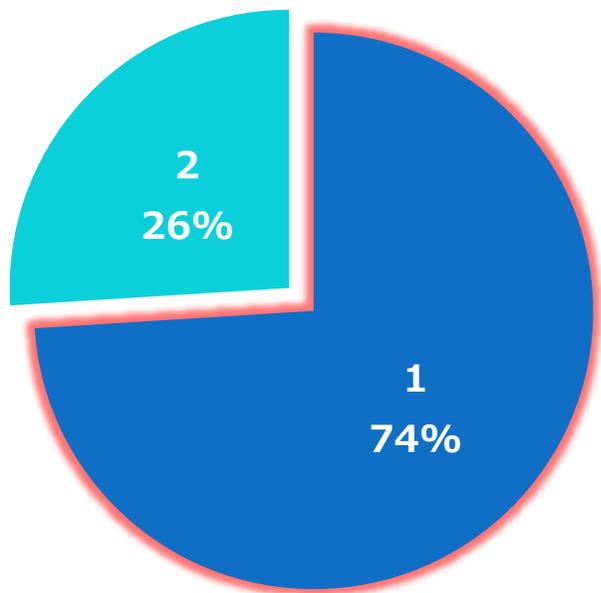
A. 国交省において、2024年8月「トラック運送業における多重下請構造検討会」を設置し、多重取引構造の背景や課題の検証やその是正に向けた対策について議論を重ねて参りました。この検討会におけるとりまとめ資料について、一部ご紹介致します。

多重下請け構造について

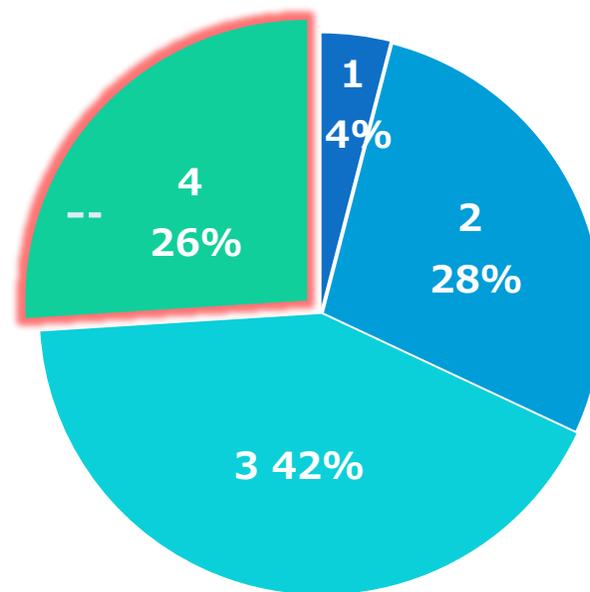
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】



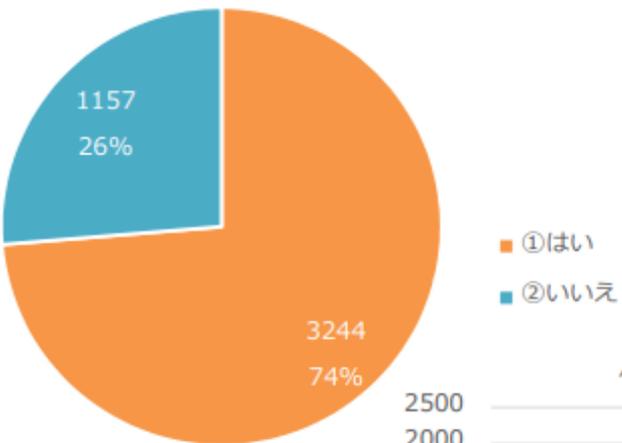
【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



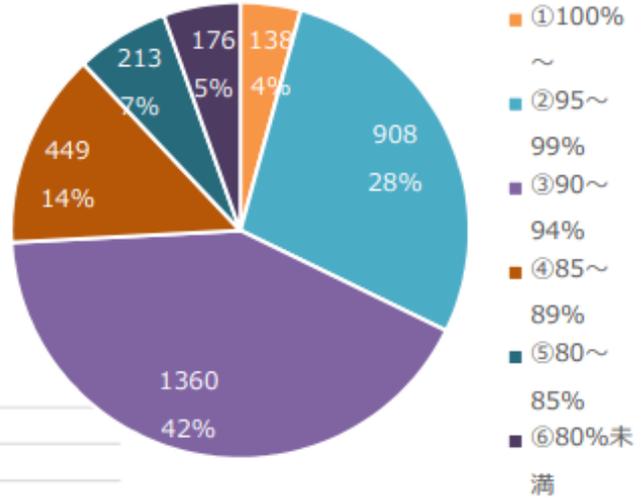
トラック輸送における多重下請構造についての実態把握調査に係る調査結果

- 7割の事業者が、下請のトラック事業者を利用していると回答し、下請金額は受託金額のおおむね90%以上で委託している。
- 下請のトラック事業者を利用する理由として、「自社のトラックドライバーが不足」、「荷主からの突発的な運送依頼」という回答が多い。

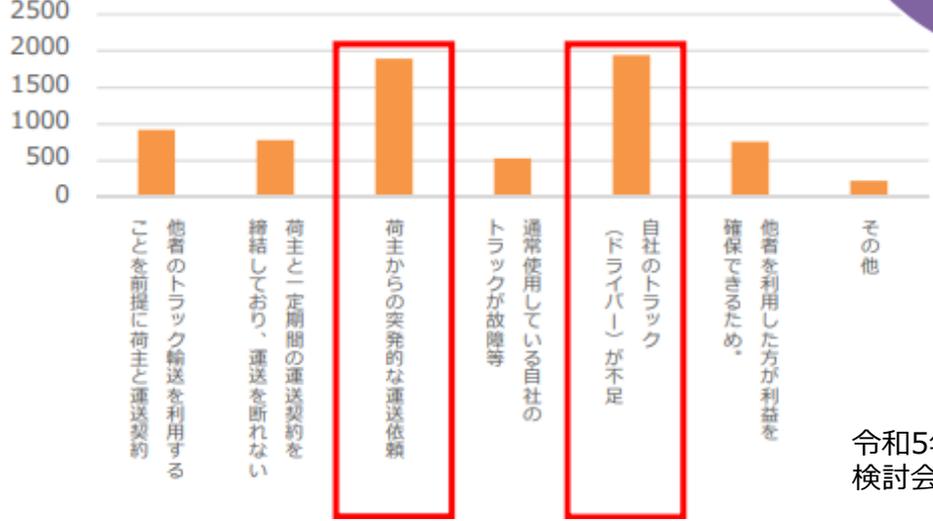
他のトラック事業者の利用



下請金額の割合



他のトラック事業者を利用する理由



令和5年4月27日持続可能な物流の実現に向けた検討会（第9回）資料より

他の運送事業者を利用する側の視点

トラック運送事業者が他の運送事業者を利用する場合について、利用を行う理由や依頼の内容、利用の際に設けているルール等について聞いたところ、以下のとおりであった。

<他の運送事業者を利用する理由>

- 大手元請事業者の再委託先として定期輸送を行っており、自社を含め1次請けの会社では運びきれないため、さらに再委託を行っている。
- 繁忙期には自社で運びきれず他の運送事業者に依頼するが、依頼先が見つかりづらく多重化しやすい。相手が困っている時はこちらが手伝う持ちつ持たれつの関係。
- 元請から指定された運送設備を用意できない場合は協力会社を使う。
- 特殊な設備を必要としない一般的な貨物は誰でも運べるため多重化しやすい。
- 遠方へ運送した後の帰り荷を探す際に、その土地に知り合いの事業者がいないため、地元で付き合いのある事業者を経由して探してもらう。
- 荷主や元請からの運送依頼は一度断ると仕事が来なくなるため、自社では運びきれない量と分かっている場合でも他社に依頼する前提で引き受ける。依頼は絶対に断らない。
- 依頼先は元値を知らないの、例えば引き受けた運賃の5～6割で再委託を行うなど、好条件の運送依頼は再委託することで利ザヤを稼ぐ。

<他の運送事業者に依頼する仕事内容>

- 割の良くない案件ばかり再委託を行うと自社の評判が悪くなり引き受けてもらえなくなるため、割の悪い案件は自社で走る。
- 他社から引き受けた貨物のうち、自社の利益にならない案件は他の運送事業者に流すことがある。 厳しい条件の仕事は多重化しやすい。

<利用に関して設けているルール・方針>

- 他の運送事業者を利用するものの、多重取引構造になると輸送の質が落ちるため2次請けで留めるようにしている。
- 付き合いのある運送事業者や、ツテをたどって紹介してもらった信頼できる運送事業者のみに依頼する。

<他の運送事業者に依頼した後の事業者の把握>

- 実運送事業者は把握しているが、当該事業者と自社の間に何社が介在しているかなどの請負次数は把握していない。(回答多数)
- ほとんどの場合において、請負次数をはじめ多重取引構造の全体像を誰も把握できていないなど、構造が可視化されていない。

<トラブル発生時の対応>

- 伝票処理やトラブル対応(代替車両の手配等)を行っている。
- 事故が起こった際は荷主に報告をし、リカバリーは事故を起こした実運送事業者にお願いする。

<いわゆる「手数料」の例>

- 他の運送事業者に案件を紹介する際は、運賃の5～10%ほどを手数料として運賃から差し引いている。(回答多数)
- 手数料は運賃に関わらず1件当たり2千円とっている。
- 他の運送事業者に依頼する際は15%の手数料をとっているが、運賃から差し引くのではなく上乗せして払ってもらう。(利用運送専業事業者)
- 好条件の運送依頼は再委託を行って利ザヤを稼ぐ。(例：依頼先は元値を知らないの、引き受けた運賃の5～6割で再委託を行う。)(再掲)

<いわゆる「手数料」設定の考え方>

- 手数料の割合についてはどの事業者も大体同じなので、それに倣っている。
- トラブル対応(ドライバーの体調不良時や車両故障時の代替事業者の探索)や伝票処理等の手間があるので、5～10%の手数料は妥当だと思っている。
- 委託先の運送会社も、経験上どの程度手数料を取られているか推測できるもの。相場を超えた手数料をとれば取引関係から駆逐されていくので、著しく高い割合で取ることはしない。

再委託の運送を打診される/請け負う側の視点

トラック運送事業者が他のトラック運送事業者や利用運送事業者からの依頼を受ける場合について、運送依頼を受ける場合のルールや再委託先としての運送を請け負う理由等について聞いたところ、以下のとおりであった。

<運送依頼を受ける場合のルール・方針>

- 荷主や元請からの運送依頼は一度断ると仕事が来なくなるため、自社では運びきれない量と分かっている場合でも他社に依頼する前提で貨物を引き受ける。依頼は絶対に断らない。(再掲)
- 元請事業者から再委託を禁止されているため他の運送事業者は利用しない。このように再委託を契約上禁止されている場合には、運びきれない量の依頼が来た場合に断りやすい。
- 飛び込みで運送依頼が来ることもあるが、顔見知りではない事業者からの依頼は受けない。
- 手数料を差し引かれる前の元値がいくらかについては慣習で聞けない。

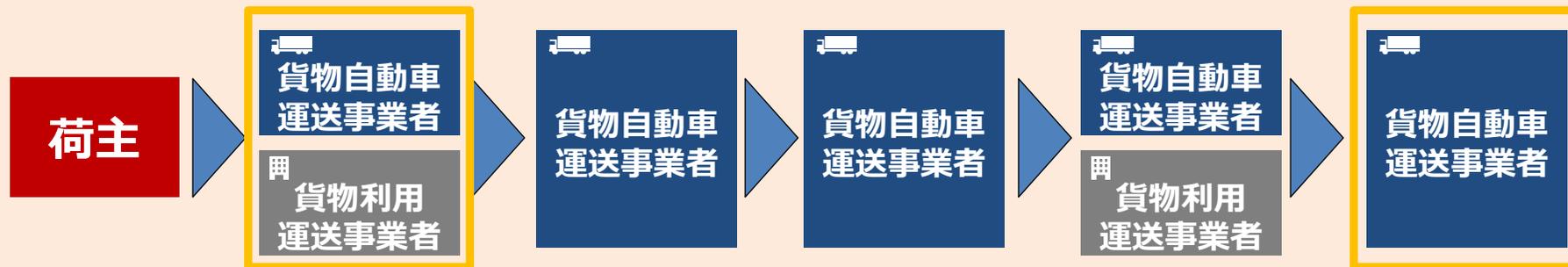
<元請ではなく再委託先として運送を行う理由>

- そもそも自社が何次請けなのか把握できていない。
- 手数料を抜かれているのは分かっており、できれば元請や荷主と直接契約したいが、それをやると業界のルール違反になるためできない。(回答多数)
- 知り合いの運送事業者から紹介された貨物を月に数回スポット輸送で運んでいるが、最初に依頼が回ってきた事業者の取引ルートがそのまま固定化されている。

多重下請け構造は自然発生する (Gメンの視点)

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

一般的なケース【身近な関係の連鎖】



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

※1 元請から見て上流と下流の2社の関係が連鎖することで多重化構造が発生。

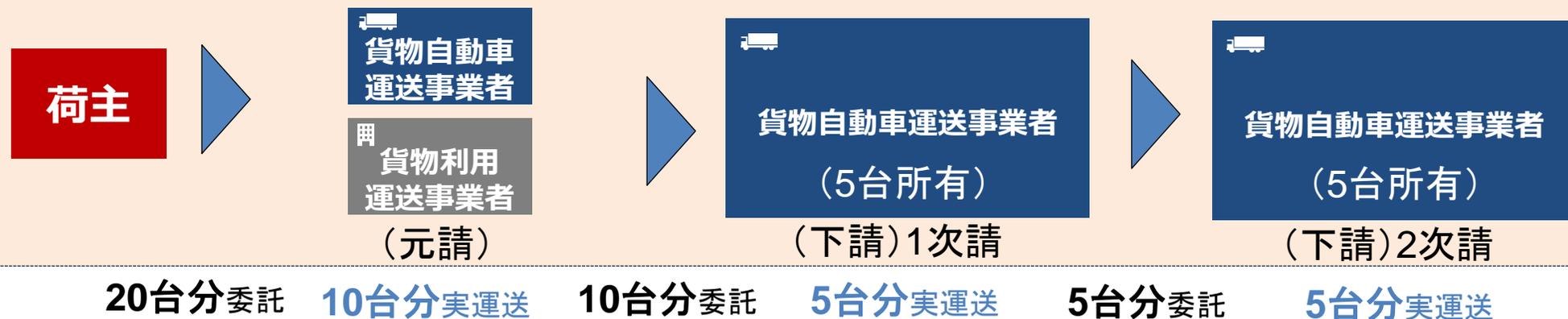
「需要の急遽増加」、「自社輸送力の低下」以外にも、「自社輸送力以上の受注」、「専門外分野の輸送の受注」といった背景のほか、「実運送をリスク」と捉えそれを避けるため外注する場合も。

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

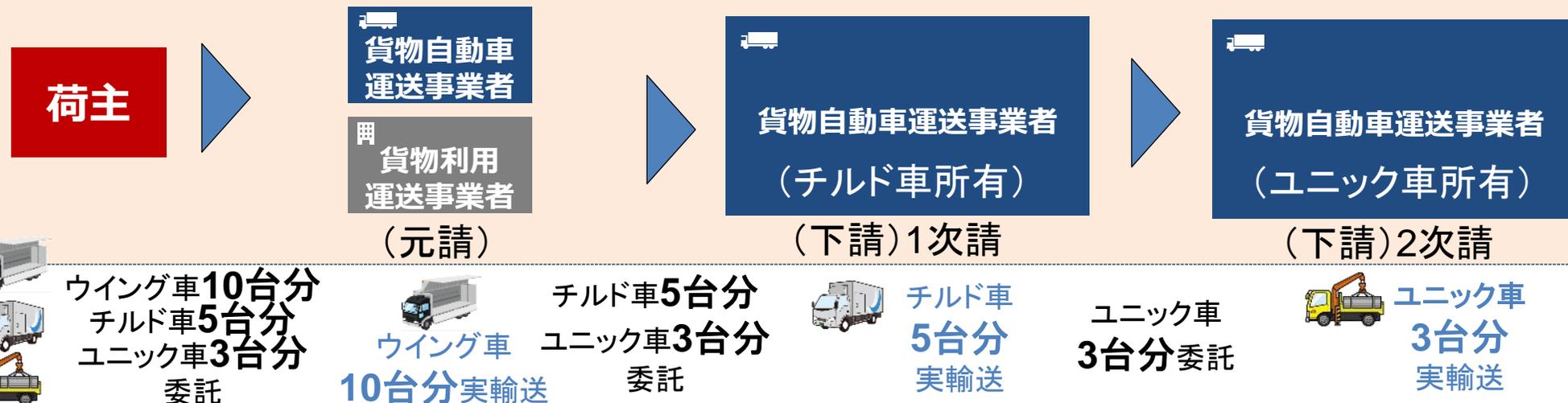
多重下請け構造は自然発生する (Gメンの視点)

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

(理由①) 自社輸送力以上の受注 (輸送量)

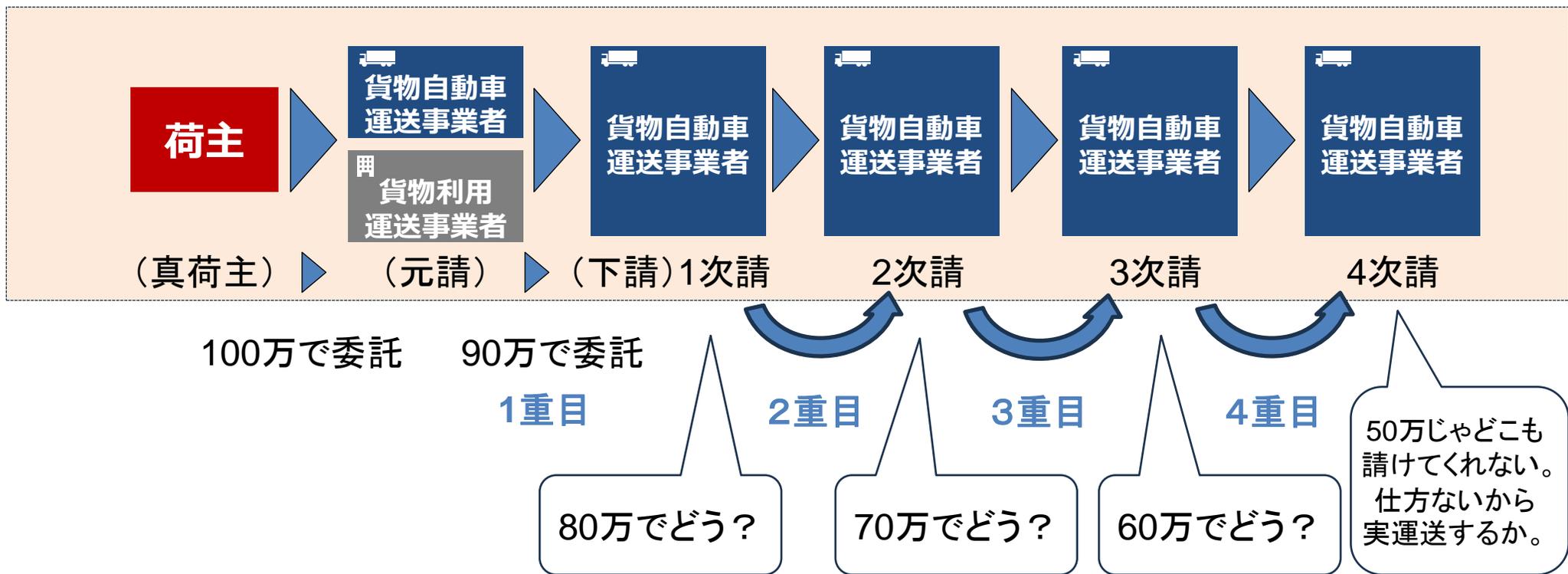


(理由②) 専門外分野の輸送の受注(輸送量)



多重下請け構造は自然発生する (Gメンの視点)

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



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

Q. 利用運送事業者の義務について
(トラック適正化二法関係)

運送利用管理規程及び運送利用管理者 (トラック適正化二法関係)

Q. 昨年6月に成立した改正貨物自動車運送事業法の改正により、貨物利用運送事業者（トラックは不保持）である当社は、来年度から元請の立場に変わり、実運送管理簿作成が義務付けられる他、前年度の利用運送量（100万t以上）以上の実績を有する事業者である場合には、運送利用管理規程の作成や運送利用管理者の選任も義務化されることになるのでしょうか。

A. 昨年6月4日に成立した**改正トラック法**（R7.6.11公布）**第37条及び第37条の2**に同様の記載があるため、**貨物利用運送事業者（第一種・第二種）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。

第三十七条 (第一種貨物利用運送事業者に関する特例)

第十二条、第二十三条の四から第二十四条の五まで、並びに第六十条第一項、第四項、第六項及び第七項の規定は**第一種**貨物利用運送事業者について準用する。 ※条文一部抜粋加工

(トラック法各条文の概要)

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

第三十七条の二 (第二種貨物利用運送事業者に関する特例)

第十二条、第二十三条の四から第二十四条の五まで、並びに第六十条第一項、第四項、第六項及び第七項の規定は**第二種**貨物利用運送事業者について準用する。 ※条文一部抜粋加工

(トラック法各条文の概要)

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

貨物利用運送健全化措置のイメージ

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

2-2.健全化措置関係

<運送利用管理規程の作成義務・運送利用管理者の選任義務について>

- 前年度の利用運送量（貨物自動車運送事業法に基づくものに限る。）が100万トン※1以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**※2の選任及び**国土交通大臣への届出**※3を義務付け

【運送利用管理規程の内容】

- ①健全化措置を実施するための**事業の運営の方針**に関する事項
- ②**健全化措置の内容**に関する事項
- ③**健全化措置の管理体制**に関する事項
- ④**運送利用管理者の選任**に関する事項

【運送利用管理者の職務】

- ①健全化措置を実施するための事業の**運営の方針を決定**すること。
- ②健全化措置の実施及びその管理の**体制を整備**すること。
- ③実運送体制管理簿を作成する場合にあっては、当該**実運送体制管理簿の作成事務を監督**すること。

※1 100万トンの判断：毎年提出している**事業実績報告書**の「**輸送トン数（利用運送）・全国計**」の欄で判断。

※2 **運送利用管理者**：事業運営上の重要な決定に参画する**管理的地位にある者（役員等）**から1人選任。

※3 **国土交通大臣への届出**：届出期限は、利用運送量が100万トン以上となった年度の**翌年度の7月10日**まで。
⇒令和7年度に100万トン以上となった場合は、令和8年4月1日～令和8年7月10日の間に届出をする必要。

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)

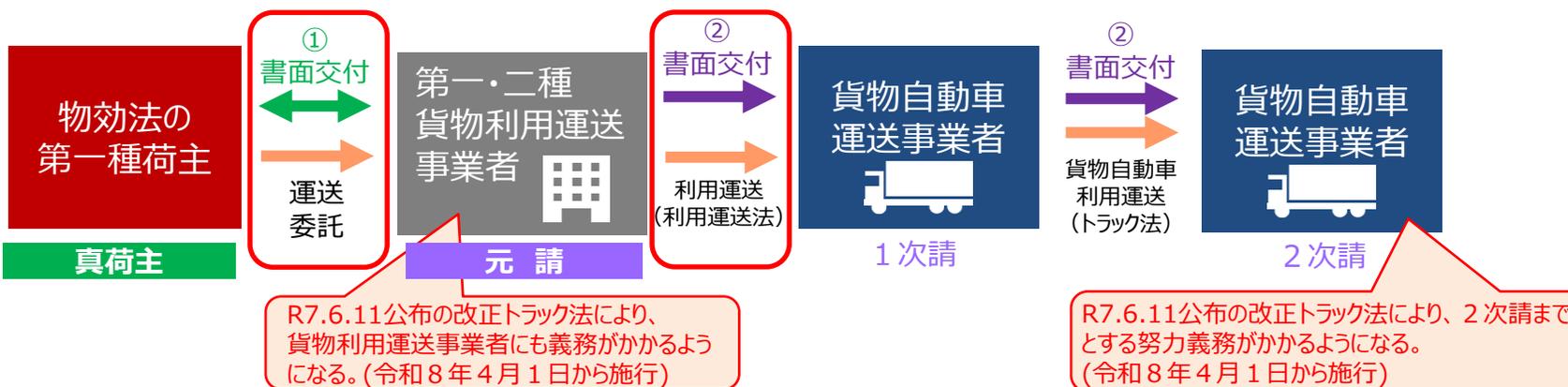
※赤字・赤枠が変更点

- 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>

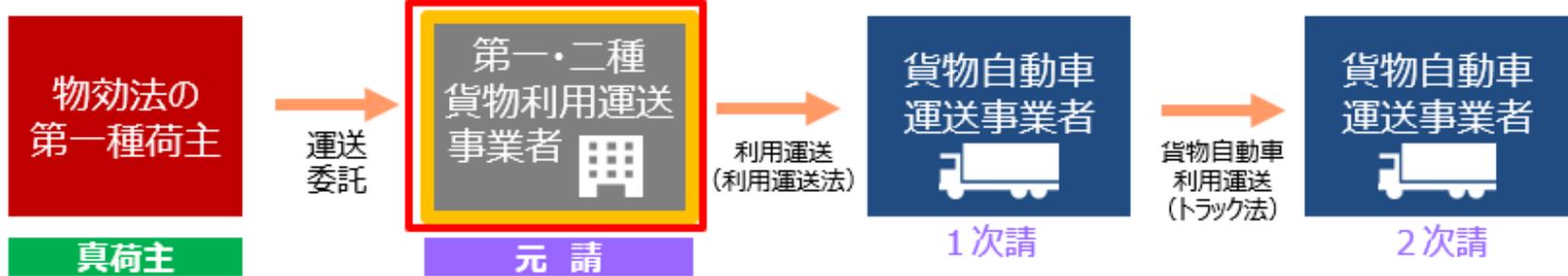


 : 管理簿の作成主体

<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>



- 元請事業者に対し、以下の事項について記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け
- ※ 作成の対象となる貨物の重量は**1.5トン※1**以上
- ※ 元請事業者が真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者に至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合※2、運送ごとの作成は不要（一度作ればよい）
- 作成した実運送体制管理簿は**1年間保存**。
- **各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**を義務付け

実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知フロー

【実運送体制管理簿の記載事項】

- ① 実運送事業者の商号又は名称
- ② 実運送事業者が実運送を行う貨物の内容及び区間
- ③ 実運送事業者の請負階層

※1 真荷主から運送依頼があった時点で判断。実運送の時点で何トン運ぶかや、実運送で混載を行うか等は関係ない。

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

