

説明会に御参加の皆様へ

- ・カメラ、マイクをオフにして、開始時間までお待ちください。
- ・アーカイブを残すため、説明会の内容を記録しています。予めご了承ください。
- ・ご質問はチャット機能で、随時投稿してください。
- ・自由にご意見をいただくため、参加名はニックネームなどでも構いません。

本日まで説明する項目

- | | |
|------------------------------|--|
| ① 事前アンケート結果、
テーマ別の意見・質問共有 | ④ 全国Gメンリレートーク
「各地方運輸局
トラック・物流Gメンの取組について」 |
| 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 | ⑤ 参考資料 |



トラック物流問題解決に向けた オンライン説明会資料

令和8年3月19日

国土交通省トラック・物流荷主特別対策室

- ① 事前アンケート結果、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 全国Gメンリレートーク
「各地方運輸局トラック・物流Gメンの取組について」
- ⑤ 参考資料

事前にいただいたご意見・ご質問等

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 利用運送事業者の皆様から

- 法改正が多く一部重なり合う内容もある中ダブルスタンダードになっているようなものなど、実務の対応はどうすべきか知りたい。

利用運送事業者の皆様から

- 特定荷主になった時の為に、「**中長期計画書**」の記載方法を記載例も交え説明してほしい。
- 貨物運送利用事業者への改正法を中心とした法規制を確認したい。
- 適正原価がどのように2028年、適用されるようになるか見通しを知りたい。
- 物流2法改正による具体的な規制内容・影響について、今後の予測を知りたい。
- 貨物利用運送事業者として、利用運送量100万トン以上になる見込みです。そのため、運送利用管理規程と運送利用管理者の国土交通大臣への届出方法について、具体的な手続き方法を教えてください。

発荷主の皆様から

- **適正運賃**の検討を進めていると思いますが、**現在の進捗**はいかがでしょうか？

倉庫事業者の皆様から

- 当社は倉庫会社です。社内に「通関部」があり外貨貨物のドレージ(港～倉庫)までの輸送手配依頼を運送会社にFAXにて依頼をしております。このようなケースの場合、通関部(会社)としてどのような対応をすればよろしいでしょうか。輸送手配依頼書は保管しております。会社としては倉庫業で社内の1部署の話です。
- 当社はトレーラーヘッドを1台保有しております。ドライバーは当社所属。仕事内容は当社倉庫まで外貨コンテナをドレージで運んできてもらったものを倉庫バースに接続、作業終了たらバースから切り離すだけです。この場合、何かする必要があるのでご教示いただきたいです。
- 年度替わりのタイミングで、人も入れ替わるので、**トピックスおさらいいただくと大変ありがたい**です。(公開中動画、大変たすかります。)

事前にいただいたご意見・ご質問等

取適法・振興法（旧下請け2法）について

元請トラック運送事業者の皆様から

- 様々な事例を紹介いただきたい。
- 取適法では運賃と附帯作業を明確に分け、それぞれで料金を設定することとテキストに記載されていますが、**現行の運賃に積み込み・荷下ろしの附帯作業料が含まれている場合は、現行運賃を運賃・積み込み料・荷下ろし料に分解すれば良いのか？それとも、運賃の〇%に相当する部分が附帯作業という表記でも良いのか？また附帯作業の適正価格はどう判断すればよいのでしょうか？**

利用運送事業者の皆様から

- 同業他社の活動が知りたい。
- 他社物流事業者様の取適法の対応されているのかが知りたいと物流DXなどはどのようにされているのかも知りたい。後、**標準的運賃と原価計算の算出仕組み**をお聞きしたい。

発荷主の皆様から

- 取適法とトラック法(貨物自動車運送事業法)における禁止事項と実施義務の有る項目を知りたいです。
- 自動車ディーラーです、新車PDI拠点から拠点向け運送が取適法適用となるのか等、輸送ルートにおける取適法適用範囲について知りたい。

商慣行の見直しについて

発荷主 兼 着荷主の皆様から

- 商慣行見直しや一貫パレチゼーション化等の先進事例、着荷主（中小含む）の行動変容の進捗等が知りたい。
- 商慣行見直しについて国の政策・スケジュールが知りたい。
- **自主荷役の内容によりますが、無償対応していることが多いと思いますが、どのように対処すべきなのか？中小の着荷主にその認識はありません。**

事前にいただいたご意見・ご質問等

バス予約システムの導入について

運送事業者 兼 元請トラック運送事業者 兼 利用運送事業者の皆様から

- 共配車両におけるバス予約システム対策。

利用運送事業者の皆様から

- バス予約システムの導入について、現在いろいろな会社が各々のシステムを展開しております。運送会社側としては様々なシステムを使用するようになる可能性もあり、事務作業が煩雑になると考えられます。国やトラック協会等が主導でシステムを導入することはないのでしょうか。通関業界でいうNACCSのようなものがトラック業界にもできると1つのシステムで完結する為、業務の効率化が図れると考えます。

モーダルシフトについて

倉庫事業者の皆様から

- 医薬品といった温度管理が必要なアイテムにおけるモーダルシフト（鉄道・船など）事例を知りたいです。

物流DX（デジタル化、機械化・自動化）

利用運送事業者の皆様から

- 他社物流事業者様の取適法の対応されているのかが知りたいと物流DXなどはどのようにされているのかも知りたい。後、標準的運賃と原価計算の算出仕組みをお聞きしたい。

発荷主 兼 着荷主の皆様から

- 他社の取組み事例を知りたい。

事前にいただいたご意見・ご質問等

パレットの導入について

利用運送事業者の皆様から

- **パレットの導入に難色を示している業者が非常に多いと感じています。荷下ろし時間の削減、積載効率の向上を実現するうえで必要なことでは、と思っている。**

発荷主 兼 着荷主の皆様から

- パレット化について、現状バラ降ろしの荷物をパレット化するにあたり、「先方にレンタルパレット加盟」「専用パレットを購入する」があるかと思いますが、どちらも費用負担の面で苦戦しております。他社アイデアあれば、ご教授頂けると幸甚です。

利用運送事業者について

元請トラック運送事業者 兼 利用運送事業者 兼 倉庫事業者の皆様から

- 利用運送事業者は、『利用の利用』といった場面も多々あるため、二次下請けの制限は非常にハードルが高いと感じています。原則論は理解していますが、具体的に三次下請等に依頼する事になった場合、どの様な会話を三次下請とすれば良いか、また、どの程度の下請け構造であれば許容範囲であるか等、サンプル事例をもって御説明頂けると助かります。

利用運送事業者の皆様から

- 今後の利用運送事業者の役割、変化点について知りたい。
- 貨物利用運送事業者（利用運送専業）は、年取扱量が9万トン以上でも特定荷主には当たらないか知りたい。

利用運送事業者 兼 その他事業者の皆様から

- 取次を行った場合（費用処理は立替処理）は請負階層にカウントされるのかどうか知りたい。あくまでも運送契約の有無が判断基準となるのでしょうか。

事前にいただいたご意見・ご質問等

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

- 取適法の違反事例、トラックGメンの具体的な活動内容を教えてください。
- 白ナンバー問題の荷主摘発事例も可能であれば教えてください。

その他事業者の皆様から

- 今後、荷主の規制が強められるものと認識しています。白トラ委託荷主に行政指導を行う場合、働きかけ・要請・勧告のいずれから始まるのでしょうか。工程をお示し頂けたら幸いです。
- 年末年始に行なわれた物流事業者への調査票の回答率はどうだったのでしょうか。また今後も行われるのでしょうか。

適正運賃收受（運賃交渉）

元請トラック運送事業者 兼 利用運送事業者の皆様から

- 適正運賃收受を目指して交渉をするにあたり、あらゆる方面からの国や協会のサポートを期待。

標準的運賃、標準運送約款

利用運送事業者の皆様から

- 他社物流事業者様の取適法の対応されているのかが知りたいと物流DXなどはどのようにされているのかも知りたい。後、標準的運賃と原価計算の算出仕組みをお聞きしたい。

事前にいただいたご意見・ご質問等

トラック運送事業の原価計算

元請トラック運送事業者 兼 利用運送事業者の皆様から

- 特に28年施行予定の適正原価について知りたいです。

利用運送事業者の皆様から

- 他社物流事業者様の取適法の対応されているのかが知りたいと物流DXなどはどのようにされているのかも知りたい。後、標準的運賃と原価計算の算出仕組みをお聞きしたい。

発荷主の皆様から

- 原価計算する上での項目や数値及び算出方法が知りたい。

その他（倉庫業について）

その他事業者の皆様から

- 一昨年来の米の確保と米離れの混在によって定温倉庫がひっ迫していると聞いています。倉庫業界の課題を提示いただけたら幸いです。
- 倉庫の老朽化によって、古い建物の扱いについて何か計画がありましたらご教示ください。不動産であるため資金面でどうにもならないことになるのでは？という危惧があるようです。
- 物流大綱によると倉庫業も適正原価による価格転嫁を進めていくように認識しています。こちらも荷主にアナウンス頂けると幸いです。また、トラックのように料金モデルが提示されるなどあるでしょうか？

事前にいただいたご意見・ご質問等

その他（総合物流施策大綱について）

その他事業者の皆様から

- ラストワンマイル：宅配ボックスの使用について、運送事業者間の占有トラブルがあります。置き配標準化のルール策定では実情をヒアリングの上、トラブルに対する罰則を定めて欲しいと思います。
- 中小トラック事業者：事業協同組合等の活用とありました。事例を提示いただけると幸いです。

その他（事業用自動車総合安全プランについて）

その他事業者の皆様から

- トラックのデジタコ義務化の方向で進むと認識しています。スケジュールを提示いただくと助かります。
- 先日、飲酒運転の裁判で危険運転の判断がされました。その後TV番組内で女性ドライバーがプライベート時間内ですがジョッキでビールを飲むシーンが放送されました。やはりトラックドライバーには酒豪のイメージが強く、アルコールインターロックの義務化も視野に入れるべきではないでしょうか？
- 令和9年には、軽貨物の貨物軽自動車安全管理者の移行期間を終えます。運輸局さまも監査対象が広がり、かつ更新制も始まることから、適性化実施機関を含めた職員の負担増が予想されますが、監督体制をどのように整えていくのでしょうか？

- 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 全国Gメンリレートーク
「各地方運輸局トラック・物流Gメンの取組について」
- ⑤ 参考資料

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和8年2月18日～令和8年3月16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>「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会 提言」の公表～ 2030年度までの物流革新の「集中改革期間」における輸送力不足の解消 に向けて～ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000979.html</p>	R8.3.3	国土交通省 農林水産省 経済産業省	
<p>「働き方改革関連法施行後5年の総点検」の調査結果を公表します https://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000073981_00060.html</p>	R8.3.5	厚生労働省	
<p>「物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律案」を閣議決 定 https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000351.html</p>	R8.3.6	国土交通省	
<p>令和7年度海運モーダルシフト大賞を選定！ ～海上輸送へのモーダルシフトにおける革新的な取組に対して授与～ https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000211.html</p>	R8.3.9	国土交通省	
<p>「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取 引方法」改正案等に対する意見募集及び公聴会の開催について <a href="https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2026/mar/260312_pubcom
me_kotyokai.html">https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2026/mar/260312_pubcom me_kotyokai.html</p>	R8.3.12	公正取引委員会	

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和8年2月18日～令和8年3月16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>自動運転トラック実装支援事業費補助金に係る執行団体の決定について https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000984.html</p>	R8.3.12	国土交通省	
<p>ラストマイル配送効率化促進事業費補助金に係る執行団体の決定について https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000985.html</p>	R8.3.12	国土交通省	
<p>地域物流脱炭素化促進事業費補助金に係る執行団体の決定について https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000986.html</p>	R8.3.12	国土交通省	
<p>地域の事業者間連携を通じた物流生産性向上推進事業費補助金に係る執行団体の決定について https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000987.html</p>	R8.3.12	国土交通省	
<p>中小企業省力化投資補助事業(一般型)の第6回公募要領を公開しました https://www.chusho.meti.go.jp/koukai/hojyokin/kobo/2026/260313001.html</p>	R8.3.13	中小企業庁	
<p>「はたらく」に関する情報が見やすく便利になります https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_70975.html</p>	R8.3.13	厚生労働省	

最近のトピック（関係省庁報道発表より） 令和8年2月18日～令和8年3月16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>今年春に引越をご予定の皆様へ ～予約状況のお知らせ～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000353.html</p>	R8.3.13	国土交通省	
<p>物流負荷の低減に向けた多様・柔軟な受取・注文方法の普及促進事業費補助金に係る執行団体の決定について https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000988.html</p>	R8.3.13	国土交通省	
<p>自動車運送事業関連手続きのオンライン申請が拡充します！ ～いつでもどこからでも申請可能に～ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000497.html</p>	R8.3.13	国土交通省	
<p>国土交通省発足25周年を迎えて ～「MLIT Road 25」特設ページで様々な情報発信を行っています～ https://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo01_hh_000299.html</p>	R8.3.13	国土交通省	
<p>民間備蓄義務量の引き下げ及び国家備蓄石油の放出を行います https://www.meti.go.jp/press/2025/03/20260316005/20260316005.html</p>	R8.3.16	経済産業省	
<p>「『物流施設におけるDX推進実証事業』効果検証・事業総括ウェビナー」を開催します！ https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu02_hh_000080.html</p>	R8.3.16	国土交通省	

我が国の社会経済全体が直面する現状・課題

- 本格化する人口減少や担い手不足
- 社会全体のデジタル化やイノベーション
- 気候変動問題やカーボンニュートラル
- 国際競争力の低下や不確実性が高まる国際情勢
- 大規模自然災害やインフラの老朽化

物流を取り巻く現状・課題

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づく官民での取組の成果により、2024年度の約14%の輸送力不足を概ね解消し、2024年度を越えても物流の機能を維持
- 一方で、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、今後、担い手が深刻化する中で、必要な物流の機能を維持するための施策の具体化・深度化が必要

今後の物流政策の方向性

- 2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、将来にわたって物流の持続可能性を確保していくとともに、我が国の成長エンジンや公共性の高いサービスとしての物流のポテンシャルを最大限に引き出すことが求められる。
- こうした認識の下、次期「物流大綱」が目指すべき今後の物流政策を、下記の5つの観点に分類し、国のみならず、物流事業者、発着荷主、一般消費者をはじめとした物流に携わるすべての関係者が一致団結して、各種の取組を推進。
 - 1 **サービスの供給制約**に対応するための**徹底的な物流効率化**
 - 2 **物流全体の最適化**に向けた**商慣行の見直し**や**荷主・消費者の行動変容**、**産業構造の転換**
 - 3 **持続可能な物流サービスの提供**に向けた**物流人材の地位・能力の向上**と**労働環境の改善**
 - 4 **物流に携わる多様な関係者の連携・協力**による**物流標準化**と**物流DX・GX**の推進
 - 5 **厳しさを増す国際情勢や自然災害等**に対応した**サプライチェーンの高度化・強靱化**

今後取り組むべき施策

1



サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

- ・ **物流ネットワークの自動化・省人化**の推進（自動運転トラック、自動物流道路など）
- ・ 効果的な物流体系の構築に向けた**インフラ整備**や**新モダルシフト**等の推進
- ・ 地域の**ラストマイル配送等の持続可能な提供**の維持・確保

2



物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

- ・ 改正物流法等を通じた**荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力**の強化
- ・ 適正な運賃収受等に向けた**価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化**の推進
- ・ トラック適正化2法等を通じた**トラック運送業界全体の構造転換**の推進

3



持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

- ・ トラック・倉庫・鉄道・船舶・港湾・航空等の**物流人材の確保・育成**、**労働環境の改善**、**生産性向上**の推進
- ・ **トラックドライバーの休憩環境**の改善 ・ **輸送の安全確保**に向けた対策 等

4



物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

- ・ フィジカルインターネットの実現を見据えた**物流標準化・デジタル化**の推進
- ・ カーボンニュートラルの実現に向けた**サプライチェーン全体の脱炭素化**の推進

5



厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

- ・ サプライチェーンの高度化を通じた**我が国の物流の国際競争力強化**の実現（港湾・航空ロジスティクスの強化など）
- ・ 我が国の物流システムにおける**経済安全保障**や**サイバーセキュリティ**等の確保
- ・ 大規模自然災害等に備えた**物流ネットワークの強靱化**

次期「総合物流施策大綱」に基づき今後取り組むべき施策(案)①

1 サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化

(1) 物流ネットワークの自動化・省人化の推進

① 自動運転トラック等の革新的車両の導入促進のための環境整備

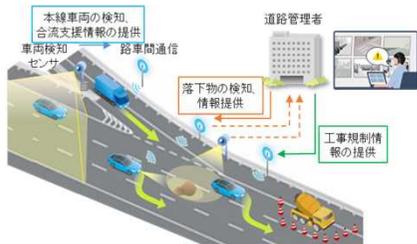


レベル4自動運転トラックの早期実装の推進



ダブル連結トラックの複数事業者間での運用

② デジタルライフラインの全国整備と連携した物流サービスの実装加速



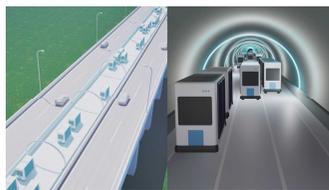
自動運転サービス支援道



ドローン航路



③ 陸・海・空の多様な輸送モードの自動化の推進



自動物流道路のイメージ



自動運航船のイメージ



空港制限区域内の自動運転トイングトラクター

(3) 地域のラストマイル配送等の持続可能な提供の維持・確保

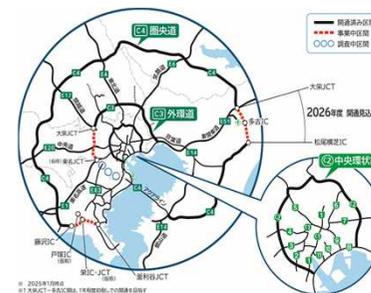
① 多様な受取方法の更なる普及・浸透や宅配サービスのあり方の変革

② 地域の物流サービスの持続可能な提供に向けた環境整備

③ 地域の配送等における新たな輸送手段の活用と次世代産業としての展開

(2) 効果的な物流体系の構築に向けたインフラ整備や新モーダルシフト等の推進

① 日本全体の物流ネットワークの再構築の推進



三大都市圏等の環状道路の整備



物流の結節点となる基幹物流拠点のイメージ

② 陸・海・空の輸送モードを総動員した「新モーダルシフト」の推進



鉄道・海運へのモーダルシフト

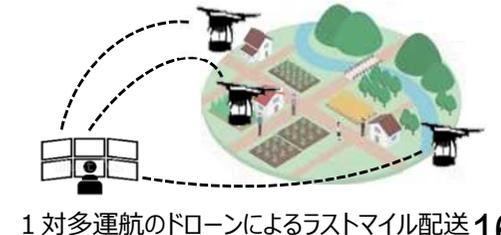
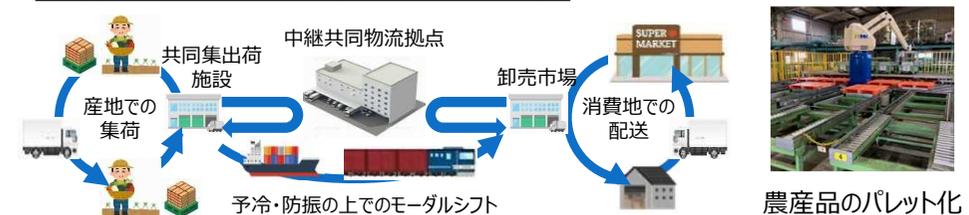


航空機の空きスペース活用



ダブル連結トラックの導入促進

③ 農林水産物・食品等の流通合理化



次期「総合物流施策大綱」に基づき今後取り組むべき施策(案)②

2 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

(1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化

① 荷主・物流事業者等の連携・協力による新たな商慣行の定着



複数の荷主の貨物の積合せ トラック予約受付システムの導入 パレット等の輸送用器具の活用

② 消費者、発着荷主をはじめとする物流関係者全体の行動変容・意識改革の推進

コンビニなど 街の宅配ロッカー
宅配便営業所 自宅の宅配ボックス 置き配

商品購入画面

ゆっくり便
 即日配送

「ゆっくり便」でOK!

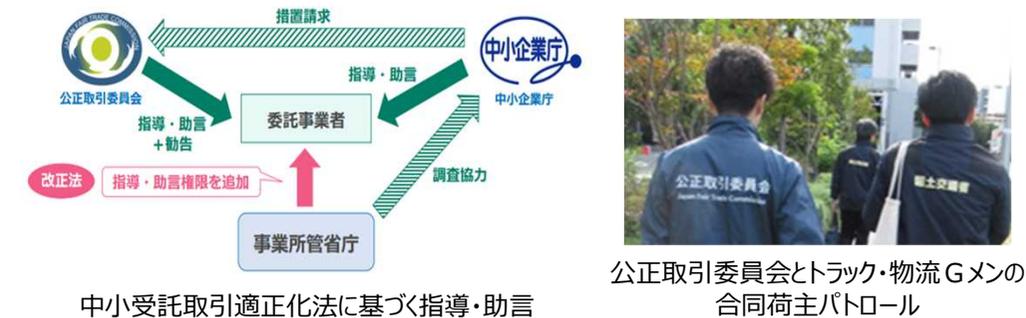
配送にはコストがかかります
配送負荷の軽減にご協力ください

EC事業者 消費者

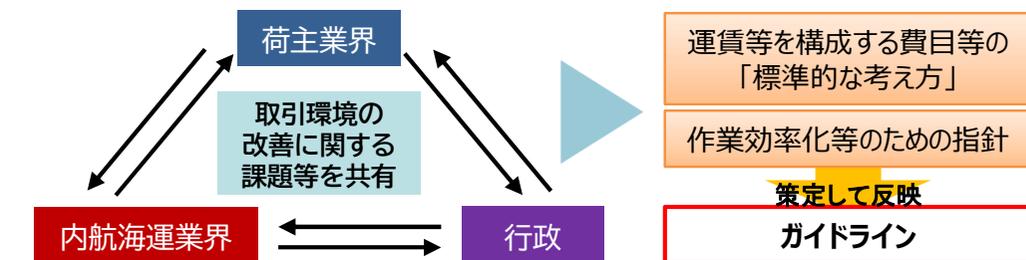
「再配達削減PR月間」の実施 物流に配慮した注文方法 物流コストに関する消費者等の理解醸成のための広報

(2) 適正な運賃収受等に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化の推進

① トラック・倉庫業界等における価格転嫁と取引適正化の推進



② 内航海運における荷主等との取引環境の改善



③ 港湾運送事業や空港グランドハンドリング事業での適正取引の推進

(3) トラック適正化2法等を通じたトラック運送業界全体の構造転換の推進

① トラック適正化2法を通じたトラック運送業界の健全化の推進

事業の適正な運営確保に必要な費用

燃料費 人件費
減価償却費 公租公課

反映して算出 適正原価

適正原価を下回らない運賃・料金の収受

違法な「白トラ」への規制強化

荷主 元請 1次請け 2次請け n次請け

今後 荷主 元請 1次請け 2次請け

多重取引構造の是正

② トラック運送業等の事業基盤の強化

事業協同組合等による協業化

荷主等に対する価格交渉力の向上

事業承継・M&Aによる事業規模の拡大

事業経営の維持・継続のための体制確保

次期「総合物流施策大綱」に基づき今後取り組むべき施策(案)③

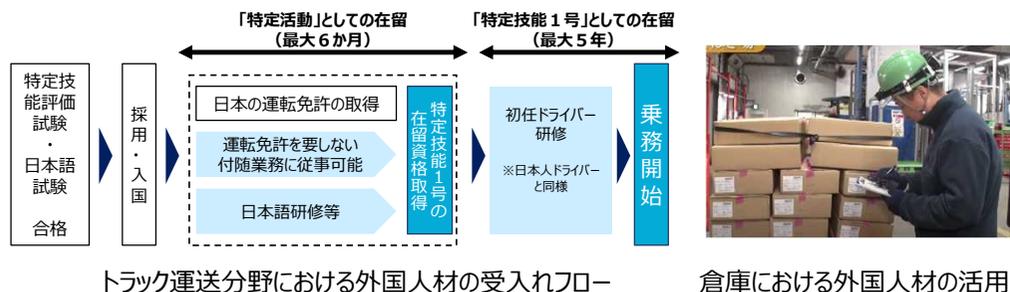
3 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善

①トラックドライバーや倉庫等における物流人材の育成プランの策定

自動運転やAI等の活用を見据えた物流人材の育成

スキル等に応じたキャリアアップの道筋の可視化

②トラック・倉庫分野における特定技能外国人等の定着・活躍の促進



⑤海技人材の確保・育成や労働環境の改善、内航海運の生産性向上



独立行政法人海技教育機構の養成基盤の強化



船員室の充実化等



船員が目視で行う確認作業を操舵室で一元的に把握

⑥港湾・鉄道・航空分野における担い手の確保



港湾運送の魅力発信



鉄道駅における荷役作業



DX化による生産性向上

③多様な人材が活躍できる物流産業への転換



生産性向上に資する荷役設備の導入



アシストスーツ等による荷役作業の省力化



働きやすい職場認証制度



「ホワイト物流」推進運動

⑦トラックドライバーの休憩環境の改善



兼用マスの設置による大型車駐車マスの拡充



短時間限定駐車マス(東名 足柄SA(上))



複数縦列式駐車場の試行運用(鹿野SA)

④物流統括管理者や高度物流人材の能力向上に向けた環境整備



物流改善に向けた異業種・競合企業間の連携の促進



能な食品物流に向けた取り組みに関する記者発表

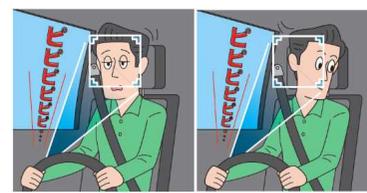


「CLOフォーラム」の開催(イメージ)

⑧輸送の安全確保に向けた対策



デジタル式運行記録計の普及促進



ドライバーモニタリング



3D都市モデルを活用した訓練用ドライブシミュレータ

次期「総合物流施策大綱」に基づき今後取り組むべき施策(案)④

4 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進

(1) フィジカルインターネットの実現を見据えた物流標準化・デジタル化の推進

①「標準仕様パレット」の導入促進と物流標準化の対象領域の拡大



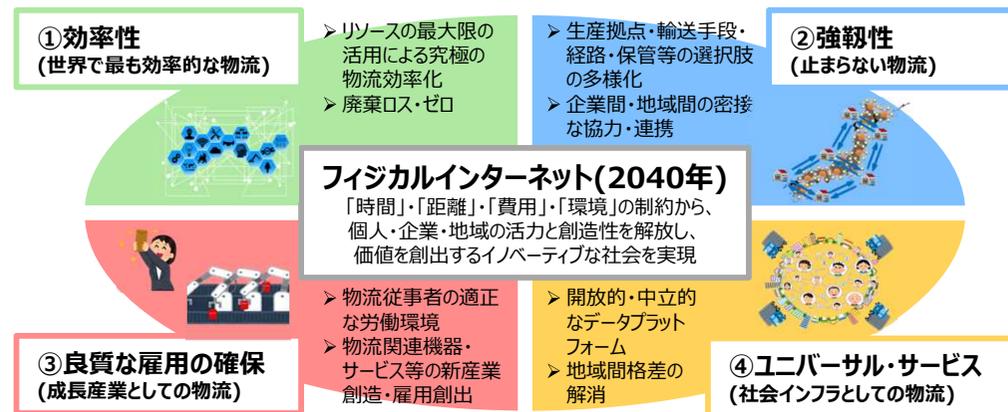
② 荷主・物流事業者間の連携・協働によるデータ連携等の取組の深化



③ 物流のデジタル化・自動化・機械化等を通じた業務効率化の推進



④ フィジカルインターネットの実現に向けた取組の推進

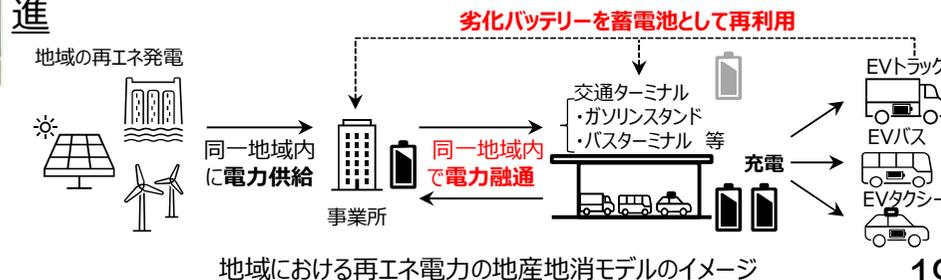


(2) カーボンニュートラルの実現に向けたサプライチェーン全体の脱炭素化の推進

① サプライチェーン全体の脱炭素化の推進



② 物流分野での再生可能エネルギー等の地産地消や循環経済(サーキュラーエコノミー)の実現に向けた取組の推進

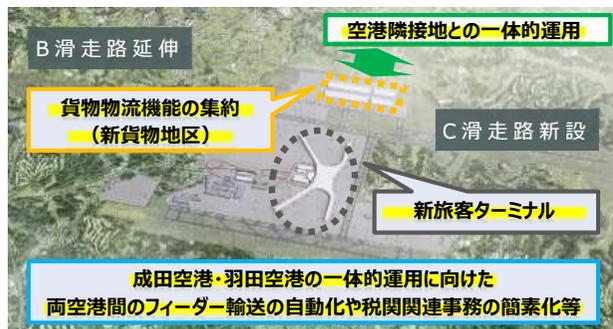


次期「総合物流施策大綱」に基づき今後取り組むべき施策(案)⑤

5 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

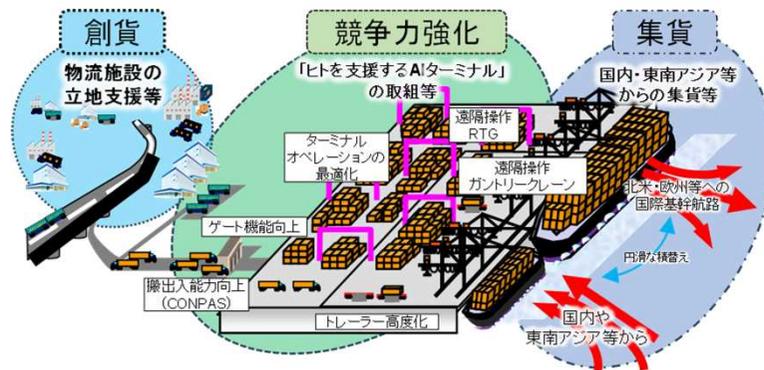
(1) サプライチェーンの高度化を通じた我が国の物流の国際競争力強化の実現

① 成田空港等の更なる機能強化等を通じた国際航空物流拠点の整備



成田空港の国際ハブ空港としての地位確立のための取組の推進

② 国際コンテナ戦略港湾政策の推進等



国際コンテナ戦略港湾の「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組の推進

③ 安定的な国際海上輸送の確保に向けた海運の国際競争力強化



我が国の海事産業群の健全な循環

④ 我が国の物流産業の持続的成長に向けた海外市場の開拓や関係諸国との連携強化



官民ファンドを活用した海外展開支援



現地政府との政策対話

⑤ 農林水産物・食品の輸出拡大に向けた戦略的サプライチェーンの構築



農林水産物・食品の輸出拠点型市場の整備

⑥ 越境ECが拡大する中での通関業の役割の重要性と適正な業務運営の確保



越境ECによる貨物(通販貨物)の輸入通関の流れ

(2) 我が国の物流システムにおける経済安全保障やサイバーセキュリティ等の確保

① 経済安全保障やサイバーセキュリティに対応した物流産業の構築

② 不確実性が高まる国際情勢に対応した国際物流ネットワークの多元化・強靱化

③ シーレーンの安全確保



国際物流の新たなBCPルートの開拓

(3) 大規模自然災害等に備えた物流ネットワークの強靱化

① 災害等の有事における物流ネットワークの維持・確保

② 大規模自然災害に備えた緊急物資輸送の体制強化等



災害時のドローン活用



物資拠点の運営状況等を把握



効果的な拠点運営等をサポート



物流事業者への派遣要請等

国による物資拠点への支援

2030年度に想定される輸送力不足への対応方針

2030年度に向けた総合物流施策
大綱に関する検討会 提言

- 当初想定されていた2030年度の約34%のトラック輸送の需給ギャップのうち、約14%は物流の「2024年問題」に対応するための官民の取組の成果等により概ね克服することができた（輸送需要も約12%減少）。
- 一方で、足元の経済動向や物流需要の変化等を勘案した将来的な輸送力見通しの再検証を踏まえると、2030年度には平均で約7%～最大で約25%(1.7億トン～7.2億トン)の輸送力不足が生じうる。
- このため、次期「物流大綱」の期間では、2030年度に最大25%程度の輸送力不足が生じる可能性があることを踏まえ、 Worstケースであっても物流の停滞を招かないよう、最大26ポイント程度の輸送力を確保するための各種施策を用意し、輸送量の推移に応じて必要な施策を講じる。輸送力の確保とあわせて、物流全体の適正化や生産性向上、抜本的なイノベーションを実現し、上質で魅力ある物流産業への転換を目指す。

【次期「総合物流施策大綱」を踏まえた施策等による輸送力への効果】

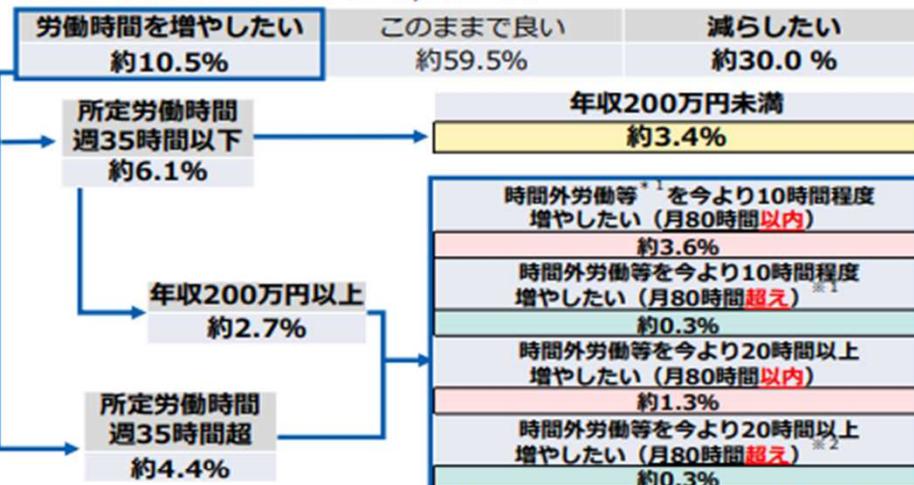
	2030年度	次期大綱の目標値
必要な輸送力 ※2024年度の貨物輸送量(25.1億トン)を100とした場合	97～100～113 (24.3億トン～25.1億トン～28.4億トン) <small>【平均的な想定】 【2024年ベース】 【2019年ベース】</small>	
何も施策を講じなかった場合の輸送力不足(①)	▲7～▲15～▲25 (1.7億トン～3.8億トン～7.2億トン)	
次期「物流大綱」を踏まえた施策による効果(②) うちトラックドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮 トラックの積載効率の向上 陸・海・空の「新モーダルシフト」 (鉄道、船舶、航空機、ダブル連結トラック、自動運転トラック) 宅配便の確実な受け取り ドローンでのラストマイル配送 その他(トラック輸送力拡大等)	+25.7 +7.5 +6.6 +6.4 +1.8 +2.9 +0.5	年間625時間 44% 677.5億トンキロ 多様な受取方法50% 社会実装174件 -
総計(①+②)	+18.7 ~ +10.7 ~ +0.7	

働き方改革関連法施行後5年の総点検（結果概要）

労働時間等に関する労働者の意識・意向アンケート調査（令和7年10月）

趣旨・目的	働き方改革関連法施行後5年の総点検を行い、働き方の実態及びニーズを踏まえた労働基準法の見直しについて、検討を行うこととされたことを踏まえ、労働時間等に関する労働者の意識・意向を把握する。
調査部数	有効回収数 3,000（目標回収数到達時点で終了）
主な調査項目	労働時間等に関する労働者の意識・意向（労働時間の長さについての認識、労働時間をどのようにしたいか等）等

◆労働時間の増減希望状況（n=3,000、SA）



（注）上記のほか、「時間外労働等時間（月）（直近3ヶ月平均）」よりも「妥当だと考える1月あたりの時間外労働等の時間」を短く回答した者が約1.7%
 ※ ※1と※2の合計は約0.5%

◆労働時間を増やしたい理由（n=315、MA）

増やしたい理由	割合（%）
①仕事の完成度や業績をより高めたいから	10.2
②業務を通じて知識や経験・スキル・技術を高めたいから	7.0
③自分のペースで仕事をしたいから	19.7
④たくさん稼ぎたいから（⑤を除く）	41.6
⑤所定労働時間以外の労働分の収入（残業代）がないと家計が厳しいから	15.6
⑥労働時間が長い方が上司や周囲に評価されるから	4.1
⑦会社や社会に貢献したいから	9.8
その他	11.7

◆時間外労働等の時間として、1か月当たり何時間程度が妥当だと考えるか（n=3,000、SA）

時間外労働等の時間	0時間	0時間超20時間以下	20時間超45時間以下	45時間超60時間以下	60時間超80時間以下	80時間超100時間未満	100時間以上
割合（%）	21.7	43.9 [65.6] ^{※2}	27.4 [93.0]	2.7	2.0	0.9	1.4

※1：「時間外労働等」とは、時間外労働と休日労働を合わせた時間。
 ※2：[]内は当該時間以下の割合の累計を表す。

ヒアリング調査（令和7年10～12月）

趣旨・目的	上限規制への対応状況、課題認識などについて「生の声」を把握するため、全国の都道府県労働局において、労働時間に対する希望やその理由等について企業ヒアリングを実施。その際、一部のヒアリング対象企業の協力を得て、当該企業の労働者からも、ヒアリングを実施した。
対象	<企業ヒアリング：327社> 「建設業」74社、「製造業」48社、「運輸業、郵便業」72社、「卸売業、小売業」42社、「宿泊業、飲食サービス業」43社、「医療、福祉」41社、その他7社 <労働者ヒアリング：97人> 「建設業」22人、「製造業」18人、「運輸業、郵便業」21人、「卸売業、小売業」10人、「宿泊業、飲食サービス業」12人、「医療、福祉」12人、その他2人
主な調査項目	労働時間等に関する労働者の意識・意向（労働時間の長さについての認識、労働時間をどのようにしたいか等）等

○ 現状の労働時間に対する企業としての希望は以下のとおり。

現状のままがいい（201社）	増やしたい（53社） ^{※1}
◆ 現状のままがいい理由として、業務量との関係（178社）、労働者の健康確保・ワークライフバランス（22社）、人材確保・定着（20社）等が挙げられた。 ◆ 具体的には、労働者の健康を考えると上限まで増やしたいとは思わない、残業時間を増やすと人材の採用や定着が難しくなる等の企業からの声がある。	◆ 増やしたい理由として、業務の性質（29社）、受注の確保（9社）、労働者の希望（9社）、人手不足（7社）等が挙げられた。 ◆ 増やしたい範囲に関する主な希望は以下のとおり。 ・ 上限規制の枠内（25社） ・ 上限規制を超えて（17社） ^{※2} ・ 月45時間・年6回を超えて（11社） ◆ 歩合制のトラックドライバー等から労働時間を増やしたいとの希望がある一方で、労働者が長時間労働を望まないとの企業からの声がある。

※1、2...時間外労働時間数（月平均）の内訳について、45時間以下の企業は53社のうち46社、17社のうち15社。

○ 労働者の希望・その理由は以下のとおり。

- ・現状のままがいい（70人）… 仕事量、収入、プライベートとのバランスなどの現状に不満がない等
- ・減らしたい（14人）… プライベートの時間の確保等、ワークライフバランスを重視する等
- ・増やしたい（13人）… 子育て中等の理由でもっと稼ぎたい、業務量との兼ね合い、技術の向上等

○ その他、個別制度について、副業兼業（11社）、変形労働時間制（6社）、裁量労働制（4社）に関する課題・要望が挙げられた。

※企業・労働者からの回答（労働時間に対する希望）のうち、その理由や背景・事情等については、厚生労働省において粗く分類したものを、複数理由等が挙げられている場合は、複数計上した。

令和8年3月6日
物流・自動車局

「物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律案」を閣議決定

ドライバーの負担軽減を図りつつ物流を維持するため、一つの長距離輸送を複数のドライバーで分担する「中継輸送」を推進することを内容とした「物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律案」が、本日、閣議決定されました。

I. 背景

物流は、我が国の国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラです。しかし、近年、トラックドライバーの高齢化や人手不足が進む中で、物流を維持するための輸送力の確保が喫緊の課題となっています。特に、令和6年4月から、ドライバーに対して新しい労働時間規制が適用されており、一つの長距離輸送を一人のドライバーで行うという働き方の見直しが求められています。

こうした状況を踏まえ、ドライバーの負担軽減を図りつつ、物流を維持するためには、これまでの一つの長距離輸送を複数のドライバーで分担する「中継輸送」を進めることが急務となっております。

また、中継輸送の推進のためには、多くのトラック事業者が利用できる中継輸送施設の整備を促進することも必要となります。

II. 法律案の概要

(1) 中継輸送の実施に関する関係者の連携及び協働の促進

- 関係者の連携・協働を促進するため、中継輸送の実施に関する基本方針を国土交通大臣が策定。
- 国、地方公共団体、事業者（トラック事業者・荷主・倉庫業者等）に対して、中継輸送の促進に必要な助言・協力等の責務（努力義務）を規定。

(2) 中継輸送を促進するための計画認定制度の創設

- 中継輸送を実施しようとする者が共同して「貨物自動車中継輸送実施計画」を作成し、国土交通大臣が認定を行う計画認定制度を創設。認定された計画に基づく取組について各種支援を実施。

【問い合わせ先】

物流・自動車局 貨物流通事業課 貨物流通経営戦略室 田中、櫻庭
TEL：03-5253-8111（内線：41-342、41-316）、03-5253-8297（直通）

● 物資の流通の効率化に関する法律の一部を改正する法律案

背景・必要性

- ドライバーの高齢化や人手不足が進む中、物流を維持するための輸送力の確保が喫緊の課題。
- 長距離運転に係る従来の運送形態は、日帰り運行が困難。宿泊を伴うため、ドライバーにとって負担。
 - ⇒ 「中継輸送」が有効
 - ・ドライバーの負担軽減による物流産業の魅力向上・担い手確保。
 - ・トラックの運行効率の向上による輸送能力の増加。
- 中継輸送の推進のためには、多くのトラック事業者が利用できる中継輸送施設の整備促進が必要。
 - ⇒ 中継輸送施設は、今後、自動運転トラックによる運送を支えるインフラとしても機能を発揮。



法案の概要

1. 中継輸送の実施に関する関係者の連携及び協働の促進

- 関係者の連携・協働を促進するため、中継輸送の実施に関する基本方針を国土交通大臣が策定。
- 国、地方公共団体、事業者（トラック事業者・荷主・倉庫業者等）に対して、中継輸送の促進に必要な助言・協力等の責務（努力義務）を規定。

2. 中継輸送を促進するための計画認定制度の創設

<貨物自動車中継輸送実施計画認定制度の創設>

- 貨物自動車中継輸送事業を実施しようとする者は、共同して、当該事業についての計画を策定し、国土交通大臣の認定を受けることを可能に。

【貨物自動車中継輸送事業】

- 特定貨物自動車中継輸送施設(※)において、2以上のトラック間で運転者の交代又は貨物の受渡しを行う事業(特定貨物自動車中継輸送施設の整備を含む)。

※高速道路等の近傍に立地し、一時的な保管機能等を有する高機能の中継輸送施設



出典：三菱地所HP <京都府城陽市における施設イメージ>

<認定事業に対する支援メニュー>

- (1) 特定貨物自動車中継輸送施設に係る課税の特例(固定資産税・都市計画税)。
- (2) 鉄道・運輸機構から事業の実施に必要な資金の出資・貸付け。(予算)
- (3) 特定貨物自動車中継輸送施設を使用して中継輸送(運行)を行う事業に係る計画策定経費、認定事業の初年度の運行経費の支援。(予算)
- (4) 特定貨物自動車中継輸送施設の整備に係る都市計画法に基づく開発許可についての配慮。
- (5) 行政手続の一括化のための関係法律の特例(トラック法等)。

中継輸送施設の整備促進及び中継輸送の普及により、輸送力の持続的な確保

【施行期日】 公布の日から6月以内施行

事業目的

- **地域物流の脱炭素化**に向けて、再生可能エネルギーである**太陽光**、次世代エネルギーである**水素・バイオマス**等を活用した**先進的な取組**を行う際の**充電・充填・精製装置の整備・改修**や**資機材の導入**等を支援。

事業概要

- 地域の集配拠点、倉庫、トラックターミナル等の**物流施設等**において、**太陽光発電**、**水素燃料電池**、**バイオディーゼル燃料**等を**活用したトラックや荷役機械**とこれらの動力となるエネルギーの**発電・製造・精製装置**等を一体的に導入する**先進的な取組**を支援。

①太陽光エネルギー

・投資余力の乏しい**中小トラック事業者**における**EV車両の導入・転換**に資するよう、下請事業者を含めた**地域の配送網全体**で活用する**拠点の整備**等を重点支援。



EVトラック



EVフォークリフト



充電スタンド・蓄電池

②水素エネルギー

・現時点では価格が高い**水素エネルギー**の**需要の創出**に資するよう、**地域配送での水素の活用**に向けた**水素の製造拠点等**と**連携した拠点の整備**等を重点支援。



FCVトラック



FCフォークリフト



冷媒製造装置

③バイオマスエネルギー等

・バイオディーゼル燃料の原料となる**廃食用油の回収ルート**の確保に資するよう、**食品小売業者等と連携した静脈物流の拠点**の**整備**等を重点支援。



バイオディーゼルトラック



製造設備



貯蔵タンク

補助率・補助対象等

【補助率】

1 / 2 以内

【補助対象施設】

・営業倉庫
・貨物(利用)運送事業者の集配施設等

【補助対象者】

・倉庫事業者 ・貨物運送事業者 ・貨物利用運送事業者 ・トラックターミナル事業者等

【補助対象設備等】

・①再エネ利用関連設備(EVトラック、EVフォークリフト、EV充電設備、太陽光パネル等) ・②水素利用関連設備(FCVトラック、FCフォークリフト、水素スタンド等)
・③バイオディーゼル燃料利用関連設備(バイオディーゼル燃料車、精製設備、貯蔵設備等) ・①、②、③の導入と一体的に行う先進的な取組に必要となる設備・機器類等

【補助要件】

・再エネ：①EVトラック、EVフォークリフト等と②再エネ電力の購入又は再エネ発電設備(新設)、大容量蓄電池、充電設備等を一体的に導入する取組であること
・水素：①FCVトラック、FCフォークリフト等と②グリーン水素の購入又は水素の製造・貯蔵のための装置・機器類や水素スタンド等を一体的に導入する取組であること
・バイオ：①バイオディーゼル燃料車等と②バイオ燃料の精製・貯蔵のための装置・機器類やバイオ燃料スタンド等を一体的に導入する取組であること

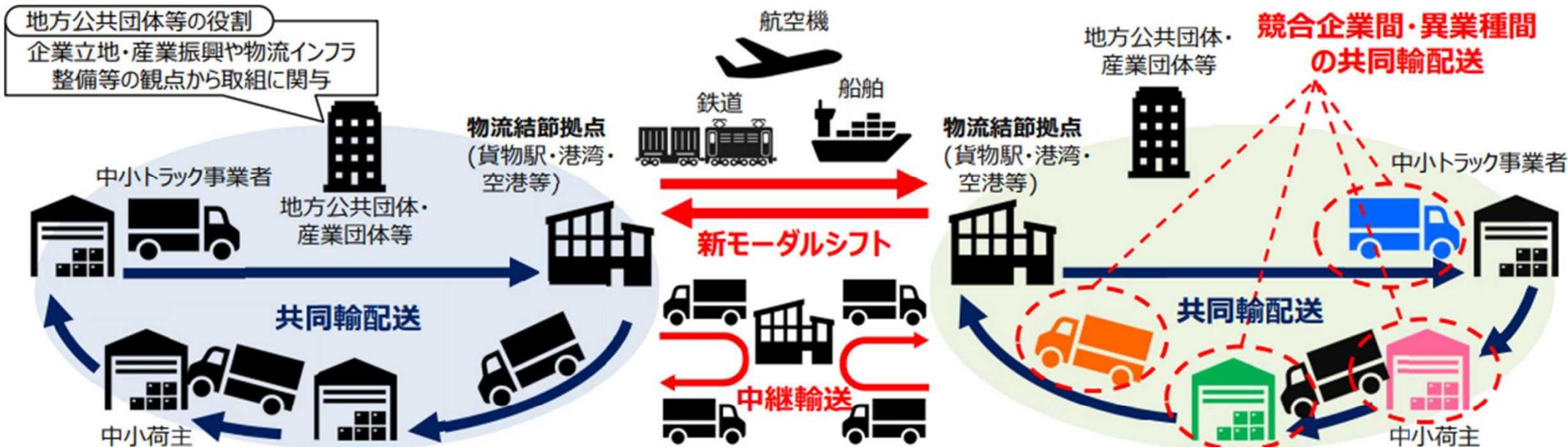
**補助事業の募集開始につきましては、後日発表
(執行団体：パシフィックコンサルタンツ株式会社)**

事業目的

- **地域の中小荷主・トラック事業者等の事業者間連携を通じた物流生産性向上**に向けて、**競合企業間・異業種間の共同輸配送**、**陸・海・空の新モーダルシフト**、**中継輸送**等の**取組の検討**や**資機材等の導入**などを支援。

事業概要

- 2024年4月からの**トラックドライバーに対する時間外労働の上限規制**や**改正改善基準告示の適用**により、**長距離ドライバーの担い手不足が深刻化**する中で、特に**地方部**において**地場の工業製品や農林水産物の輸送が困難となる事態**に対応するとともに、2028年に予定されている**トラック適正化2法の施行**を見据えた**中小トラック事業者の経営体質の改善**が急務。
- これらの事態に対応するため、**地域の中小荷主・トラック事業者等の事業者間連携を通じた物流生産性向上**に向けた**競合企業間・異業種間の共同輸配送**、**陸・海・空の新モーダルシフト**、**中継輸送**等の**取組の検討**や**資機材等の導入**などを支援。



補助対象・補助率等

- 補助対象：地域の産業団体・経済団体や中小荷主・トラック事業者、地方公共団体（任意）等が参画した協議会
- 補助率等：1 協議会あたり最大0.75億円（検討経費：最大0.25億円(定額) + 事業費：最大0.5億円(補助率1/2等)）

補助事業の募集開始につきましては、後日発表
(執行団体: 大日印刷株式会社)

人手不足解消に効果のある「省力化投資」を後押しするための

中小企業 省力化投資補助金

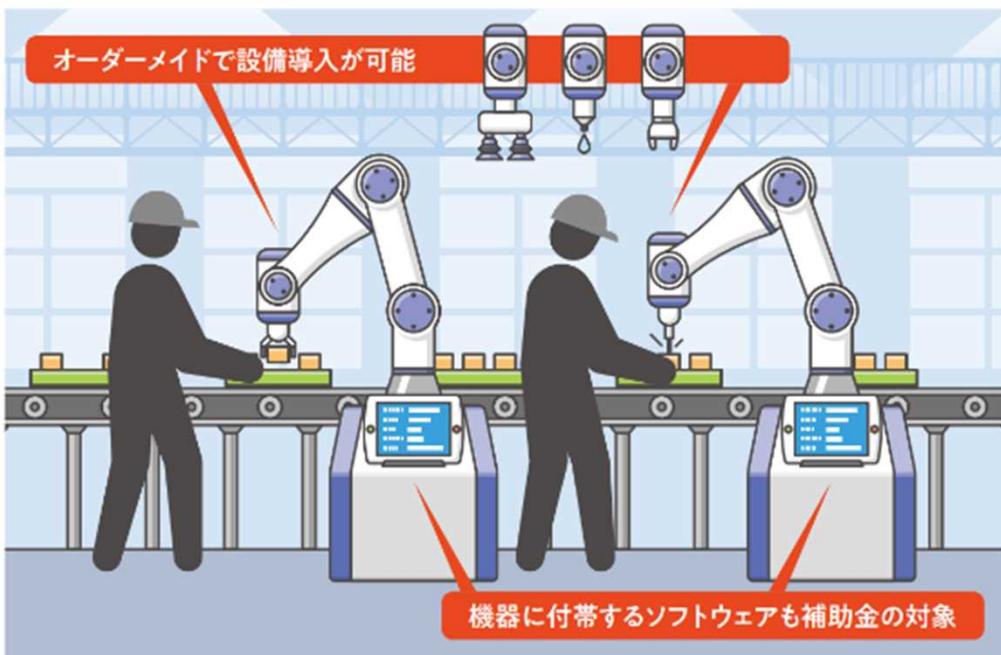
事業内容に合わせて多様な設備やシステムが導入できる

一般型 NEW!

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

- オーダーメイド・セミオーダーメイド性のある設備導入・システム構築など、多様なニーズに応えます。
- 公募回制で、省力化指数などに関する詳細な事業実施計画を作成。3ヶ月程度の審査を経て、交付決定されます。
- 大幅賃上げ特例(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、賃上げにつながることを目的とした補助金です。

Be a Great Small.
中小機構

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

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

● 補助対象となる事業

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

- 基本要件**

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

※最低賃金引き上げ特例事業者の場合、基本要件は①、②、③のみとなります。③～5年の事業計画に基づき事業を実施していたとしても、毎年、発表期後を提出した上で、事業成果を確認します。※基本要件が全て満たされた場合、補助金返還義務はありません。

その他の要件

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

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

● 補助率と補助上限額

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

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

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

● 申請から事業完了までの流れ



本補助金の詳細や公募スケジュール、公募要領などはこちらから

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



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

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

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

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

応募申請

公募回	公募開始日	申請受付開始日	公募締切日	採択発表日
第1回	2025年1月30日（木）	2025年3月19日（月）	2025年3月31日（月） 17:00	2025年6月16日（月）
第2回	2025年4月15日（火）	2025年4月25日（金）	2025年5月30日（金） 17:00	2025年8月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6日（金）
第5回	2025年12月19日（金）	2026年2月2日（月）	2026年2月27日（金） 17:00	2026年6月上旬（予定）
第6回	2026年3月13日（金）	2026年4月中旬（予定）	2026年5月中旬（予定）	2026年8月下旬（予定）

※公募回は年3～4回を予定しています。

※第7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。

※本事業へ応募申請・交付申請中の事業者及び交付決定を受け事務局からの補助金支払が完了していない事業者は申請できませんので、ご注意ください。

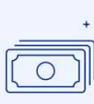
一般型の特徴

01



オーダーメイド性のある
多様な設備やシステムを導入可能

02



最大1億円を
補助

03



ハード・ソフトを自由に組み合わせ可能
事業全体を一体的に支援

04



公募回制

重要なお知らせ

中小企業省力化投資補助事業（一般型）第6回公募の情報を掲載しました

中小企業省力化投資補助事業（一般型）第6回公募に関する情報を掲載しました。
詳しくは[スケジュール](#)、[資料ダウンロード](#)を参照ください。

また、申請ポータルでの受付開始は4月中旬を予定しております。

公開されている資料を参照し、事業計画書等の提出書類をご準備の上、受付開始をお待ちください。

本事業へ応募申請・交付申請中の事業者及び交付決定を受け事務局からの補助金支払が完了していない事業者は申請できませんので、ご注意ください。

尚、本事業の申請には「GビズIDプライムアカウント」の取得が必要です。

ID取得には一定の期間を要しますので、取得未了の方は、早めにGビズIDプライムアカウント取得手続きを行ってください。



みんなの労働ナビ

労働に関するさまざまな情報を個人・企業の皆さまのニーズに合わせてご案内します。



「みんなの労働ナビ」は、「はたらく」にまつわる情報を、利用者の方のニーズに合わせてチェックできるポータルサイトです。職業や職場に関する情報、スキルアップ、労働関係法令等、働く方や企業、支援者の方に役立つ情報を、利用者別・分野別に探すことができます。

みんなの労働ナビ

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



みんなの労働ナビ

検索

令和8年3月

本リーフレットは、どなたでも自由にダウンロードしてご利用いただけます。

こんな方にオススメ

本サイトをご利用いただくことで、ご自身に必要な「はたらく」にまつわる情報へスムーズにアクセスすることができます。

求職者(就職・転職希望者)、学生の皆様

- 就活の基本を知りたい
- 自分にあった職業や職場、求人探し方を知りたい
- 働く時に役立つルールや制度を知りたい



在職者の皆様(キャリア形成、働き方)

- 働く時に役立つルールや制度を知りたい
- スキルアップしたい
- キャリアを見直したい



企業・事業主の皆様

- 人材を募集したい、採用に関する基本を知りたい
- 使える支援や助成金・補助金の情報を知りたい
- 自社の制度や働き方の見直しに役立つ情報を知りたい
- 従業員のスキルアップに取り組みたい
- 労働関係の法律やルールを知りたい

支援者の皆様(キャリアコン・教育機関など)

- 相談者の課題に合わせた支援ツールやお役立ち情報が知りたい
- 労働市場の最新情報や、新しいルールについて学びたい
- 労働関連のサイトをまとめて確認したい
- 支援者になりたい

本サイトの特徴



利用者別で探す
コンテンツを利用される方の属性でカテゴリーを分け、知りたい内容ごとに情報を分類しています。

Q 分野別で探す
「雇用」や「人材開発」など、分野ごとに関連のリンクをまとめたページを用意しています。

統計データなど
労働市場の動向や各種統計調査を掲載しています。



令和8年3月13日
物流・自動車局貨物流通事業課

今年春に引越をご予定の皆様へ ～予約状況のお知らせ～

今年春に引越をご予定の皆様に向けて、「3月～4月の引越予約状況」をとりまとめましたので、是非ご参考にして下さい。

令和8年3月～4月の引越予約状況（2/24日時点）

今年春の引越の予約状況について、(公社)全日本トラック協会の協力のもと、大手引越事業者から聞き取った予約状況を取りまとめました。【別紙参照】

引越予約状況カレンダー（別紙）をご参考にして頂き、引き続き、混雑時期をできるだけ避けた分散引越にご協力お願い致します。特に、**4月第2週以降は、比較的余裕がある状況**ですので、是非、引越時期の分散に向けてご検討お願い致します。

国土交通省としては、引き続き、経済団体等を通じて、引越時期の分散に向けた取組を実施していくとともに、本プレスリリースの内容についても、幅広く周知して参ります。

【分散引越をされた方々からの声】

『3月末の土日の引越と比べて、**引越代金が安くなった**』

『会社の従業員の引越に係る**コストを抑えることができた**』

『3月の最終週から引越時期をずらすことで、**予約が取りやすくなった**』

※国土交通省HPに引越に関連する資料を掲載していますので、ご参考にしてください。

<掲載ページ> http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr4_000022.html

【問い合わせ先】

物流・自動車局貨物流通事業課 平田、上田
TEL：03-5253-8111（内線 41333）
03-5253-8575（直通）

引越予約状況カレンダー

	やや空きがあります
	混雑しています
	非常に混雑しています

令和8年2月24日時点

（3月）

日	月	火	水	木	金	土
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				

（4月）

日	月	火	水	木	金	土
			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		

※1 全日本トラック協会と連携して、大手引越事業者5社から聞き取った情報をもとに作成。

※2 一部の引越事業者からの聞き取りによるものであり、事業者によって受注の可否が変わる場合があります。

※3 引越しの規模（単身引越か家族引越か）等によって受注の可否が変わる場合があります。

※4 「やや空きがあります」の日でも、必ずしもご希望どおりの日時では調整ができない可能性があります。

令和7年度補正予算：225百万円

事業目的

- **物流負荷の低減**に向けた**消費者の受取・注文方法の選択肢**を増やすため、**置き配サービスの事業者間連携**、**駅・公共施設等の宅配ロッカーの活用**、**物流に配慮した注文方法の普及促進**等に向けた先進的な取組を支援。

事業概要

補助事業の募集開始につきましては、後日発表
(執行団体:三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社)

- 再配達削減をはじめとする物流負荷の低減を目指し、**置き配サービスの事業者間連携を促す配送データの形式の共通化**や**駅・公共施設等の宅配ロッカーの活用**、**物流に配慮した注文方法の普及促進**等に向けた**調査・効果検証の補助事業**を実施。

置き配サービスの事業者間連携

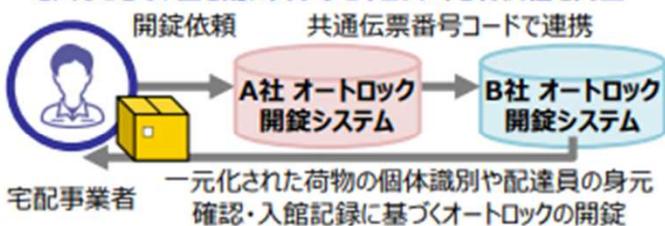
伝票番号等の配送データの形式の共通化

各社の伝票番号の付け方を整理して共通のコード体系を確立



置き配対応型のオートロック開錠システムの連携

共通化された伝票番号のコード体系に基づいてシステム連携を図ることで、置き配に関するセキュリティと利便性を向上



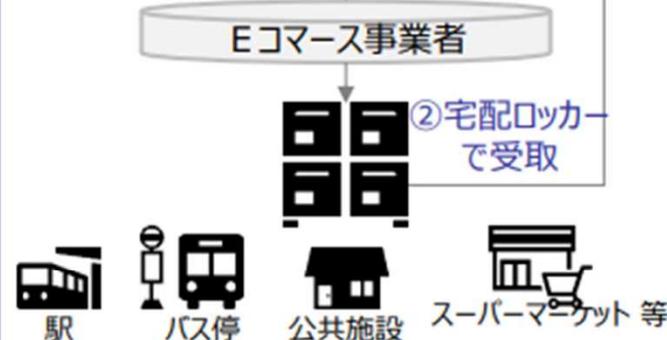
- ・ 共通のコード体系や付番ルール等の検討
- ・ システム間連携のための共通APIの設計
- ・ 事業者間連携の効果検証や課題の整理

駅・公共施設等の宅配ロッカーの活用

選択画面

- 対面
- 宅配ロッカー
- 置き配

①受取方法として
宅配ロッカーを指定



- ・ 地域に応じた受取方法の選好意識調査
- ・ 宅配ロッカーの事業者間連携の効果検証
- ・ 公的主体と連携した効果的な設置の検討

物流に配慮した注文方法の普及促進

商品購入画面

- 物流に優しい1週間便
- 即日配送



Eコマース事業者

「1週間便」でOK!



消費者

サプライチェーン全体の負荷低減



- ・ 物流に配慮した注文方法を導入した際の消費者の行動変容の進み具合や物流全体の負担低減効果の調査・検証

- 補助対象: Eコマース事業者 等
- 補助率等: 補助率1/2以内
1件当たり最大0.5億円程度

e-Gov(電子政府の総合窓口)によるオンライン申請の利用が可能となる自動車運送事業関連の手続きは、全体で140手続きです。下図に記載のとおり、令和7年9月及び12月からの一部手続きにおける運用開始を経て、令和8年4月より、オンライン申請の対象をさらに拡大いたします。各段階において利用対象となる主な手続きを記載していますが、**全体・詳細については、国土交通省ウェブサイト内の「自動車運送事業(バス、タクシー、トラック)・レンタカー・自家用有償に関するオンライン申請」の「オンライン申請対象手続一覧(自動車運送業関連手続き)」**をご参照ください。



「自動車運送事業(バス、タクシー、トラック)・レンタカー・自家用有償に関するオンライン申請」

■オンライン申請



申請者

- ✓ いつでも、どこからでも申請可能
- ✓ 申請書の印刷・持ち出しが不要
- ✓ 本省・地方運輸支局までの移動が不要
- ✓ 申請後の処理状況の確認や公文書の取得がパソコンにて可能



国土交通省
(本省、地方運輸局、運輸支局)



バス



タクシー
レンタカー



トラック

令和7年9月先行運用

主な
手続

- 貨物自動車運送事業の安全管理規程の設定変更届出(一般貨物・特定貨物)
- 貨物軽自動車運送事業の経営の届出・事業の届出事項の変更届出
- 一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請
- 一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画の変更認可・届出
- 一般旅客自動車運送事業(乗合・貸切・乗用)の運送約款の設定・変更の認可申請
- 整備管理者・運行管理者の選任等の届出等

16手続

令和7年12月利用開始

- 一般貨物・特定貨物、一般旅客自動車運送事業(貸切・乗用)の許可申請
- 一般貨物・特定貨物、一般旅客自動車運送事業の事業計画の変更認可申請・届出
- 一般貨物・特定貨物事業の事業報告・輸送実績報告の届出
- 事業の事故報告の届出
- 適性診断実施機関の認定・変更届出
- 運行管理者講習実施機関の年間報告及び会計報告の届出等

49手続

(令和7年9月利用開始分との合計で65手続)

令和8年4月1日利用開始

- 貨物自動車運送適正化事業実施機関に係る諸手続き
- 旅客自動車運送適正化事業実施機関に係る諸手続き
- 土砂等運搬大型自動車の表示番号の指定の申請・届出(ダンプ法関連)
- 自家用自動車の有償運送の許可申請
- 自家用有償旅客運送の有効期間の更新登録、登録事項の変更、輸送実績報告の届出
- 一般旅客自動車運送事業の事業報告・輸送実績報告及び自家用自動車有償貸渡(レンタカー)事業の貸渡実績報告書の届出
- 運行管理者資格者証の交付等の届出
- 運行管理者試験の指定機関・指定申請等

75手続

(令和7年度利用開始分との合計で140手続)

手続数

中国トラック・物流Gメン人事院総裁賞受賞報告



表彰式：令和8年2月10日（火） 天皇陛下への御接見:令和8年2月26日（木）

- 賞の概要** : 国民全体の奉仕者として、行政サービスや国民生活の向上に顕著な功績を挙げ、国民の期待に応えた職員又は職域グループの功績を表彰
- 業績概要** : 地方発信の取組（荷主への予告なし訪問や毎月のオンライン説明会）が全国への波及し、荷主の理解促進、物流現場の課題可視化、働きやすい職場づくりや、運送業の持続可能性向上に大きく貢献した。
- 天皇陛下のお言葉** : **皆さんの素晴らしい貢献は国民全体の奉仕者である公務員の規範となるものであり、敬意を表します。体に気をつけてこれからも頑張ってください。**
（上記全体へのお言葉の後個別歓談、やりとりは次ページ）。

人事院総裁賞、天皇陛下御接見の御報告

天皇陛下への御接見:令和8年2月26日(木) 於:皇居御所大広間



大広間ご入場後、天皇陛下が受賞者全員におかけになった御言葉

「皆さんの素晴らしい貢献は国民全体の奉仕者である公務員の規範となるものであり、敬意を表します。体に気をつけてこれからも頑張ってください。」

←御接見の様子(写真は昨年のもので人事院HPより)
※今年度雅子皇后はご欠席

中国トラック・物流Gメンとの個別歓談の様子

「お仕事はどうか？」と投げかけていただいたので、以下のとおりお答えしました。

「**「作る」「売る」「建てる」など、関係者は皆一生懸命頑張っています。ただ、「商売上の競争」により、他者に配慮する余裕がなく、時代の変化についていけない人もいます。そのしわ寄せが一番弱い「運ぶ」を担う者が受け、トラックドライバーのなり手不足が生じ、輸送継続の不安が起きています。関係者同士のコミュニケーション不足が原因の一つでもあり、我々Gメンはそれを補填する役目を負っています。」**

また、今回の受賞で、天皇陛下が物流に目を向けていただけると荷主・物流関係者共に喜んでいただくとご報告しました。

会話の最後には、「**大変だと思いますが頑張ってください**」という旨のお言葉を直接かけていただくことができました。物流関係者全体にかけていただいた言葉でもあったと思います。

- 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 全国Gメンリレートーク
「各地方運輸局トラック・物流Gメンの取組について」
- ⑤ 参考資料

Q. 改正物流効率化法の今後のスケジュール
(届出・報告の提出期限等)

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

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

- **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**

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

- **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月末め
- **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

努力義務への対応

- ・運送委託／貨物受渡しのパターンを把握 → 自社が改正物効法上のどの荷主に該当するかを把握
- ・各施設／運行における判断基準の取組状況を整理
- ・物流改善に向けた責任者等の体制を構築し、取組を行う

取扱貨物重量の把握

- ・事業者（法人番号）ごとに、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者等としての年度の取扱貨物重量をそれぞれ算定

特定事業者の指定の届出

- ・第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者等のいずれかとして前年度の取扱貨物重量が9万トンを超える場合は、荷主事業所管省庁等に届出を行い、特定事業者の指定を受ける（5月末×・初回のみ）

物流統括管理者の選任

- ・特定事業者の指定を受けた後、物流統括管理者を選任し、届出（特定事業者の指定後すみやかに）
（※特定荷主及び特定連鎖化事業者のみ）

中長期計画の策定

- ・運送委託／貨物受渡しの全体像と改善の優先順位・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

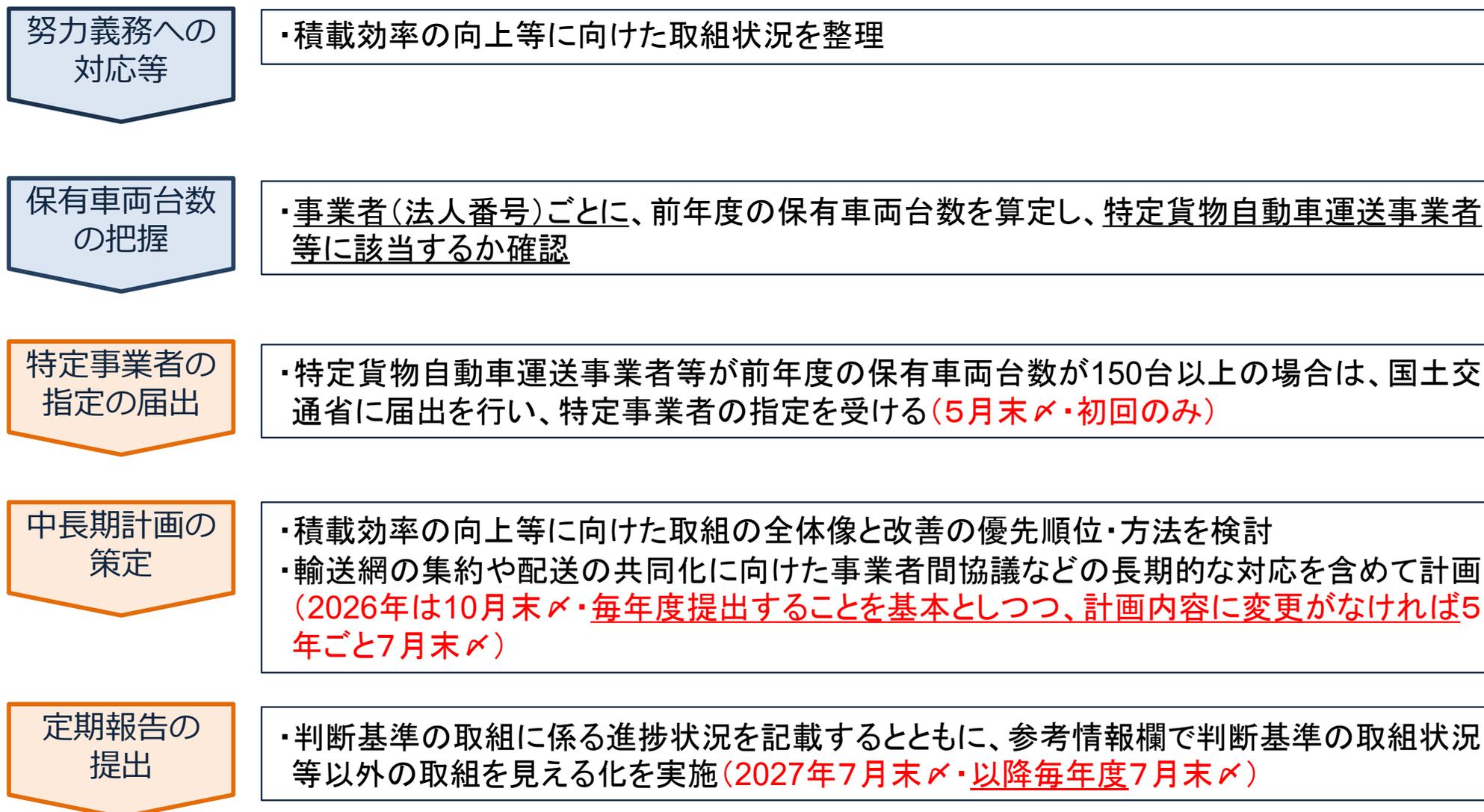
- ・判断基準の取組状況や荷待ち時間等を把握するとともに、参考情報欄で取引先との協議状況や施設の制約、業種特性等が見える化し、関係者の連携を促す（2027年7月末×・以降毎年度7月末×）

評価・公表

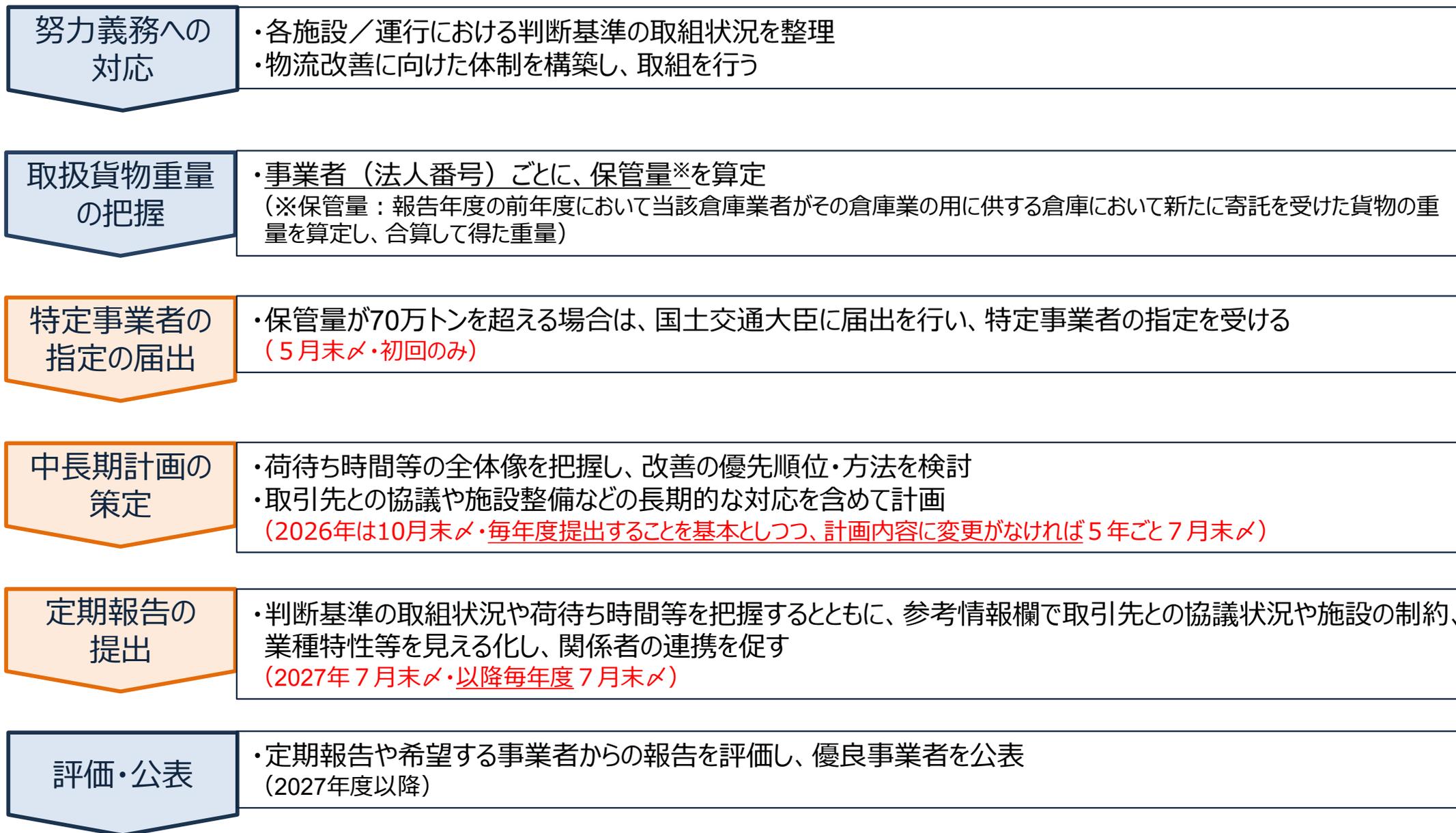
- ・定期報告や希望する荷主の報告を評価し、優良事業者を公表（2027年度以降）

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)



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）



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）、前年度の営業倉庫入庫量（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。

特定事業者の指定

一定規模以上の荷主・物流事業者等は「特定事業者」として指定され、中長期的な計画の作成、物流統括管理者の選任（特定荷主及び特定連鎖事業者のみ）、定期の報告等が義務付けられます。また、努力義務の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施します。

各事業者の特定事業者への指定基準値は、以下のとおりです。

特定第一種荷主

取扱貨物の重量

9万トン以上

貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の合計の重量（各年度）

特定第二種荷主

取扱貨物の重量

9万トン以上

自らの事業に関して、次に掲げる貨物の合計の重量（各年度）

1. 運転者から受け取る貨物
2. 他の者をして運転者から受け取らせる貨物
3. 運転者に引き渡す貨物
4. 他の者をして運転者に引き渡させる貨物

特定連鎖事業者

取扱貨物の重量

9万トン以上

次に掲げる貨物の合計の重量（各年度）

1. 連鎖対象者が運転者から受け取る貨物
2. 連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数

150台以上

年度末において保有する事業用自動車の台数

特定倉庫業者

貨物の保管量

70万トン以上

倉庫に入庫された貨物の合計の重量（各年度）

「物流効率化法」
理解促進ポータル
サイト > 5分でわ
かる物流効率化法
の改正のポイント
から

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/5minutes/>



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。

「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」

P4～P7 取扱貨物の合計の重量の算定

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



②重量の算定方法

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

「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[※]

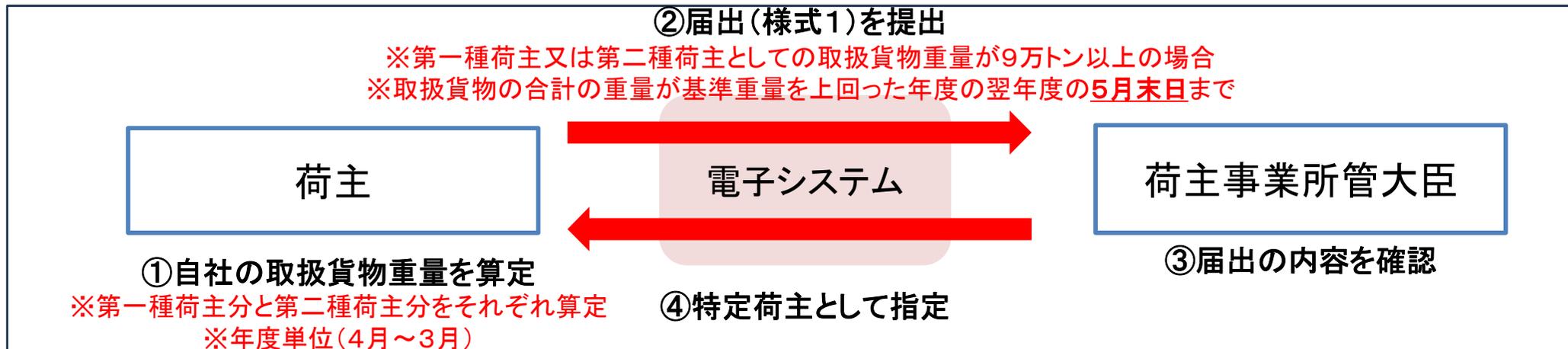
取扱貨物や事業に応じて
使い分け・合算も可能

※1 換算係数としては、例えば、物流センサス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。

○届出の流れ



○届出のイメージ

【貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書：1. 事業者に関する事項 欄】

事業者の名称					
主たる事務所の所在地					
第一種荷主分	主たる事業	第二種荷主分	該当する方にチェックを入れる (両方該当する場合は両方に入れる)		
主たる事業の細分類					
貨物の運送の委託の状況(年度)	<input type="checkbox"/>	9万トン以上	具体的な重量の数値の記載は任意 (把握していれば記載)		トン
貨物の受渡しの状況(年度)	<input type="checkbox"/>	9万トン以上			トン
備考		4月～翌年3月を1年度とする (事業者の事業年度に関わらず)			

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

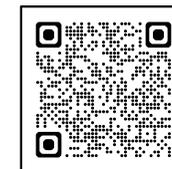
Q. 特定トラック事業者の指定基準値としての輸送能力（保有車両台数）は、被けん引車を含んで150台か。

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。

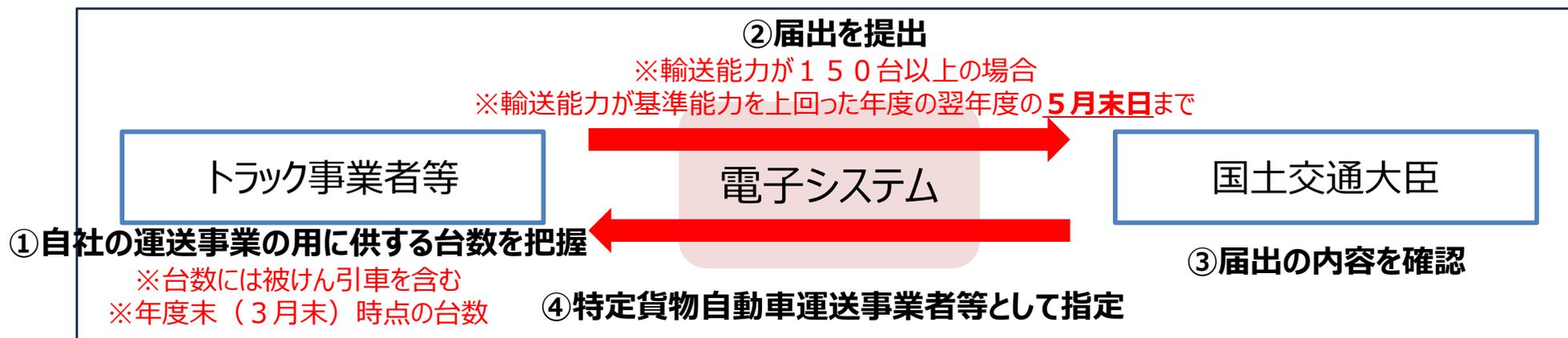
輸送能力としての車両台数の算出には被けん引車も含まれます。そのため、セミトレーラーの場合、けん引車（トラクターヘッド）の台数と被けん引車（シャーシ）の台数を合算したものを車両台数としていただくようお願いいたします。（例えばヘッド1台＋シャーシ3台の場合は4台としてカウントすることになります。）

「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>



○届出の流れ



○届出のイメージ

【輸送能力届出書：1. 事業者に関する事項 欄】

事業者の名称	貨物自動車運送事業者等としての輸送能力		
主たる事務所の所在地			
輸送能力 (年度)	<input type="checkbox"/> 150台以上	具体的な台数の記載は任意 (把握していれば記載)	台
備考	チェックを入れる		

4月～翌年3月を1年度とする
 (事業者の事業年度に関わらず)

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。

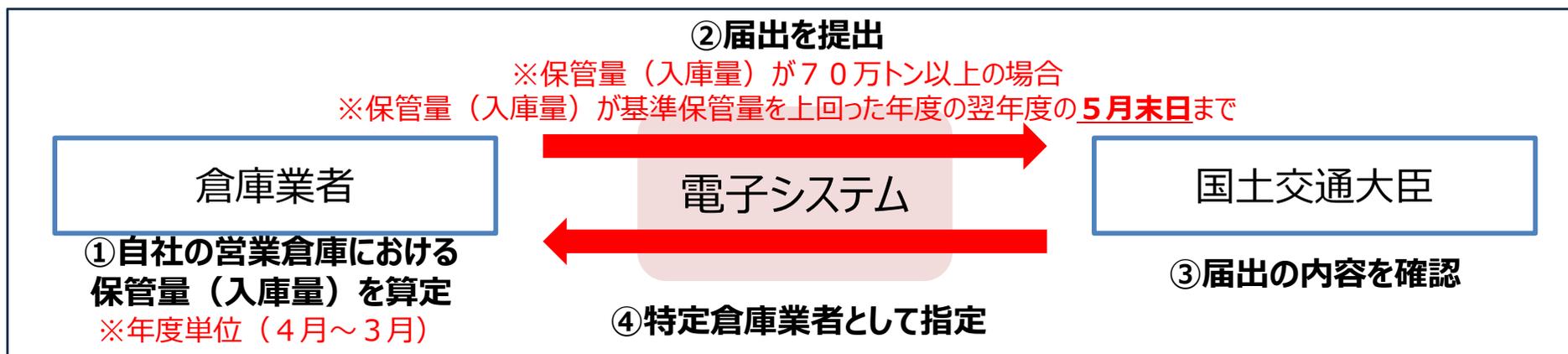
特定倉庫業者の指定基準としての保管量（入庫量）は、「営業倉庫において寄託を受けた」貨物の重量となるので、営業倉庫以外の自家用倉庫等における保管量（入庫量）は算定の対象外となります。

「特定倉庫業者の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P4～P5
保管量の合計の重量の算定

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001981742.pdf>



○届出の流れ



○届出のイメージ

【保管量届出書：1. 事業者に関する事項 欄】

事業者の名称			
主たる事務所の所在地	営業倉庫において 寄託を受けた貨物の入庫量		
保管量 (年度)	<input type="checkbox"/> 70万トン以上	具体的な重量の 数値の記載は任意 (把握していれば記載)	万トン
備考	チェックを入れる		

4月～翌年3月を1年度とする
 (事業者の事業年度に関わらず)

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. 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、原則として電子システムによりオンラインで行う予定としております。

電子システムによる具体的な届出方法は、令和8年3月中に「物流効率化法」理解促進ポータルサイトにてご案内予定です。実際にご利用いただく電子システムは令和8年4月1日に同ポータルサイトに掲載予定です。

電子システムによる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。

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。

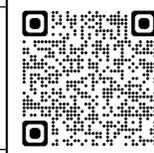
※貨物の運送の委託又は受渡しを伴う事業の原則全てをカバーできるように提出先を選択いただく必要があります。荷主事業所管大臣については、「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」記載の荷主事業所管大臣の一覧を参照ください。

※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. 物流効率化法上の荷主に誰が該当するか

Q. A社から製造受託した製品を当社工場で製造し、製造された製品はA社とその取引先B社との間での商取引に基づいて当社工場から輸送される。このケースにおいては、当社は第一種荷主又は第二種荷主に該当するのか。

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

- ①. 製造した製品について、相談者（工場）がトラックと契約してB社まで運んでもらっている場合、相談者が第一種荷主（トラック事業者と契約する者）に該当します。
- ②. 製造した製品をA社or B社が契約したトラック若しくはB社自身が所有するトラックが引き取りに来る場合、相談者は第二種荷主（自社以外のトラックとの間で貨物を受け渡す者）に該当します。
- ③. 製造した製品を相談者（工場）が自社の配送用車両（白ナンバートラック）にてB社まで運ぶ場合、相談者はどちらにも該当しません。

自社トラック以外のトラックを貨物の運送・受取りに利用していますか？

はい

運送契約の締結は誰が行っていますか？

① **自社** (元請けトラック事業者、物流子会社、3PL等に委託する場合を含む。)

② **取引先** (取引先の社用トラックを利用する場合を含む。)

①

① 自社トラック以外のトラックで運送する貨物の年間重量はいくらですか？

9万トン以上

特定第一種荷主

※中長期計画、定期報告等の対応が必要

9万トン未満

第一種荷主

※努力義務のみ

②

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

9万トン以上

特定第二種荷主

※中長期計画、定期報告等の対応が必要

9万トン未満

第二種荷主

※努力義務のみ

A③ いいえ

物流効率化法上の荷主には該当しない

※物流に関わる事業者には物流効率化法第32条の責務規定がかかります。

【留意事項】

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

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)」

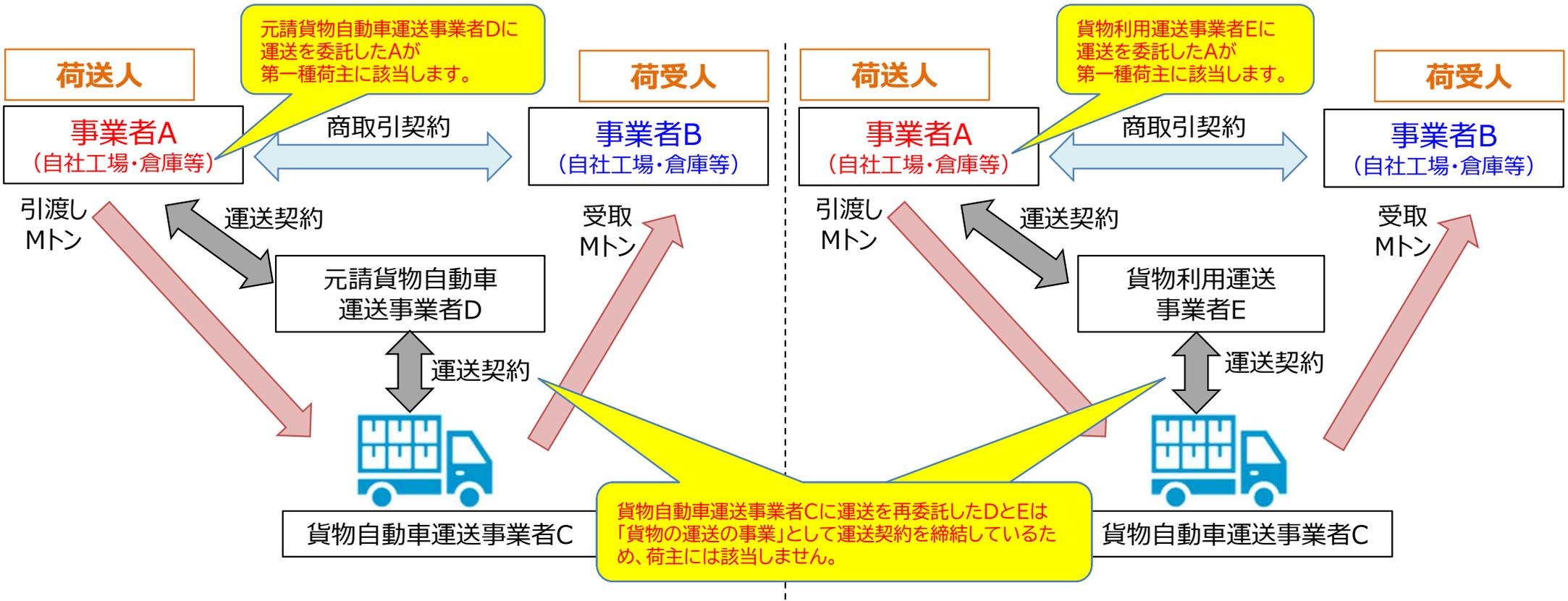
1-1. 通常物流、2-2. 物流子会社や3PL事業者を利用している場合

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



1-1. 通常物流

- **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。

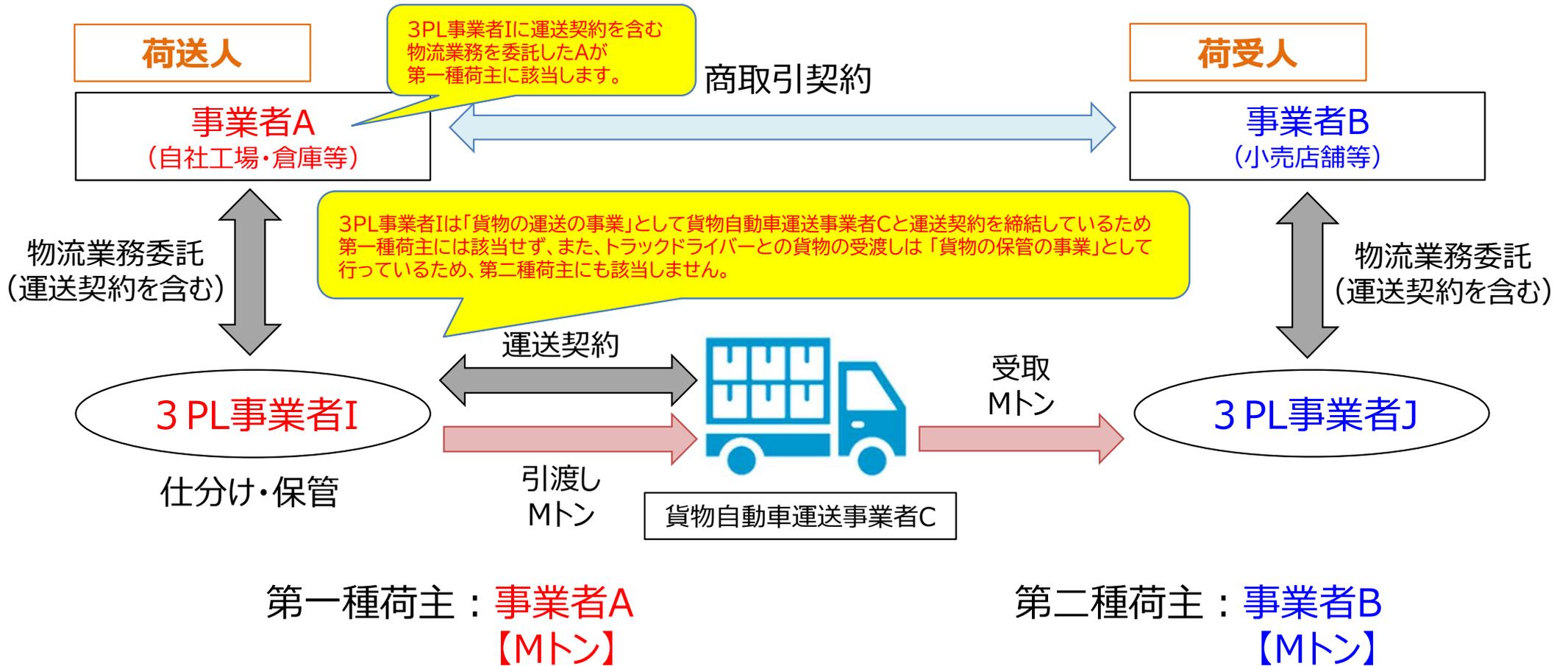


第一種荷主：事業者A
【Mトン】

第二種荷主：事業者B
【Mトン】

2-2. 物流子会社や3PL事業者を利用している場合

- **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。

荷主等の定義・義務

「物流パターンごとの荷主の考え方」から

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。ロ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。ロ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・荷役等時間の報告省略が可能
※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、荷役等時間の報告省略が可能
※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。

「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P25～ 荷待ち時間等の計測

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



「特定倉庫業者の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P15～ 荷待ち時間等の計測

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001981742.pdf>



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

IV 荷待ち時間等の状況等

1-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方について
計測対象施設	自ら管理する施設の数：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。
計測対象期間	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
計測対象運行	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。

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

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。

⑤ 定期報告

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. 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。
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付帯する業務	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.1.1)」P9～ 1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984867.pdf>


「貨物自動車関連事業者判断基準の解説書(ver.1.1)」P11～ 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. 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、荷待ち時間にあつては次に掲げる施設又はその周辺の場所におけるもの、荷役等時間にあつ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。

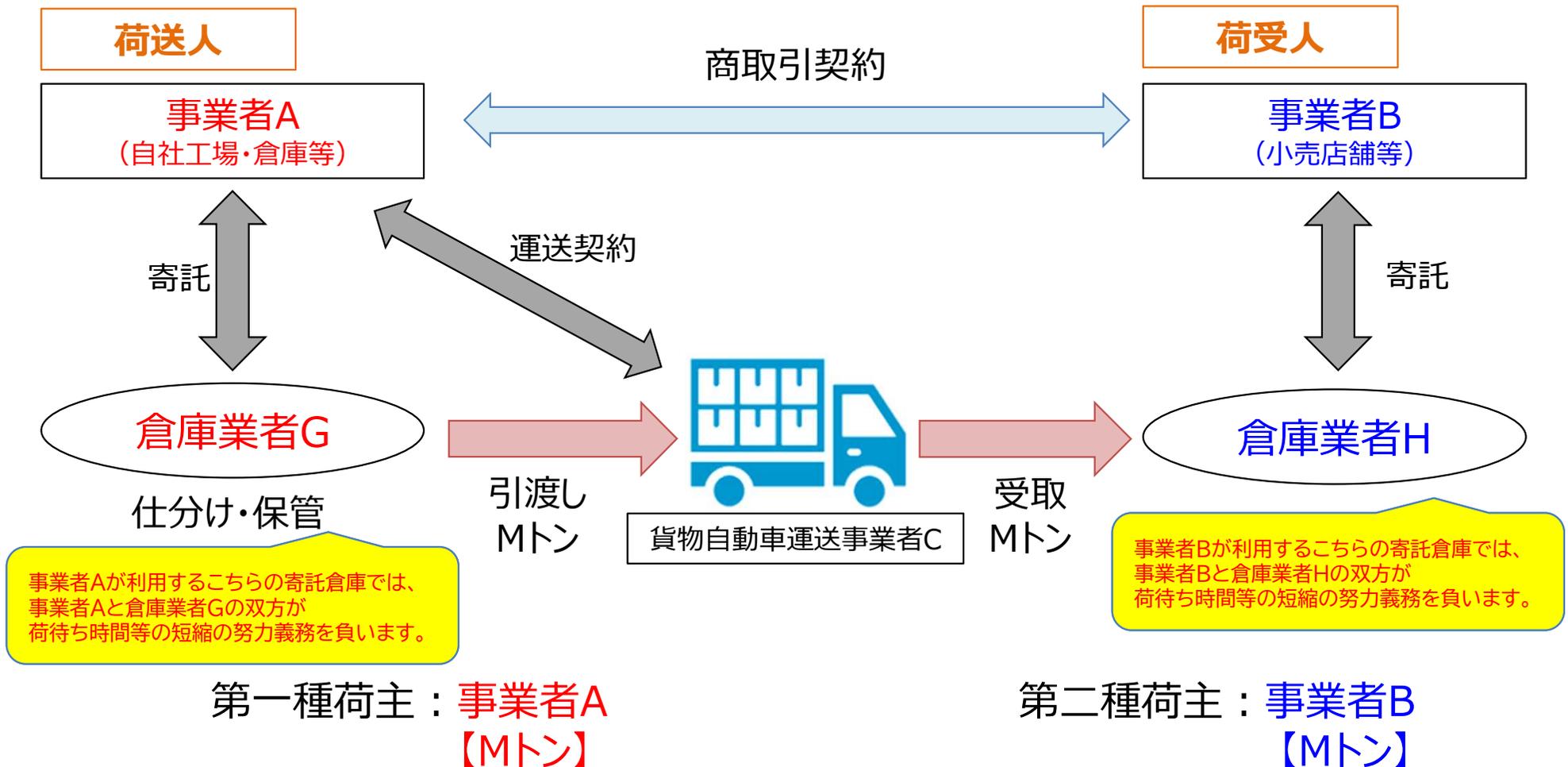
寄託契約先の倉庫業者が管理する施設については、荷主と倉庫業者とで連携して荷待ち時間等の短縮に努めることを促す趣旨で、倉庫業者に加えて荷主にも努力義務が課されています。

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

- 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はあるか。

A. 現時点における自社の取組実施状況を確認した結果、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。

なお、特定荷主及び特定連鎖化事業者向けのもののみではありますが、中長期計画書及び定期報告書の記載事例集が令和8年3月2日に公開されました。各記載事例集は「取組が進んでいる企業向け」、「これから取組を深める企業向け」の2つの記載例を提示していますので、自社の実態に合わせて、参考として活用してください。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト お知らせ 中長期計画書・定期報告書の記載事例集を作成しました
https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/information/details/post_18.html



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る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. 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。

なお、物流統括管理者は特定荷主等として行う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（重要な経営判断を行う役員等の経営幹部）から選任される必要がありますが、勤務場所、常勤、非常勤は問わず、他の職務との兼務でもかまいません。

「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



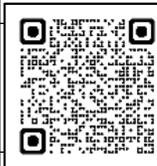
Q. 物流統括管理者の人選や活動内容に苦慮している。物流統括管理者に期待される具体的な人物像や役割とは。

A. 物流統括管理者の人選や体制整備に苦慮する事業者は少なくありません。

こうした課題を踏まえ、物流改革を先行して推進する優良事例を収集・整理した「CLO取組事例集」が令和8年2月24日に公開されました。自社の状況や課題に応じて是非ご活用ください。

また、同日に開催された「物流統括管理者（CLO）フォーラム」では、「物流統括管理者（CLO）のあるべき姿に関するワークショップ」が提言した「物流統括管理者（CLO）に期待される姿」について議論されました。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト お知らせ 「CLO取組事例集」を作成しました。
<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/information/details/clo.html>



物流統括管理者は、**法令上の責務**を果たしつつ、それにとどまらず、**CLOやCSCOの役割**をも担っていくことが期待される。

法令上の「物流統括管理者」の責務 (法47条、省令8条)

- **中長期計画の作成、定期報告の作成の統括管理**
- 特定荷主における**トラックドライバーの負荷低減等**に向けた**事業の運営方針の作成、管理体制の整備**
- 物流効率化のための**関係各部門間の連携体制構築**

※ 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をもって充てる(法47条)

「CLO」や「CSCO」の役割

- **ロジスティクスは物流の諸機能の高度化や統合**
- **サプライチェーンマネジメントは供給連鎖での情報共有**に着目し、調達から生産、流通等まで**全社的な統括管理**によって、**需給の適正化、社会課題への対応、付加価値の創出等**を実現

※ CLO : Chief Logistics Officer、 CSCO : Chief Supply Chain Officer

期待される役割

- ① 物流効率化及びロジスティクス・サプライチェーン全体の最適化に係る計画及び実行の統括管理
- ② 社内での連携・調整
- ③ 社外との連携・調整
- ④ ハード・ソフト両面における事業推進・調整
- ⑤ 体制構築・意識啓発・人材マネジメント 等

求められる知識・知見

- 経営者視点での物流戦略構築・判断能力
- 社内外とのパートナーシップ構築能力
- 物流領域以外も含めた幅広い知識・知見（サステナビリティ、IT・デジタル、法務・法制度 等）
- 組織マネジメント・人材確保に必要な知識・知見
- グローバルサプライチェーンに関する知識・知見 等



物流統括管理者（CLO）

これらの役割や知識・知見すべてを**物流統括管理者(CLO)自身が担うものではなく**、以下のような**人材・組織と連携し、補完しながら業務を推進**することが適切であると考えられる。

- 1 高度物流人材**（物流オペレーション、事業戦略、IT、ガバナンス 等）**を含めたチーム体制の構築**
- 2 社内の各部門**（マーケティング、システム、財務、開発、調達、生産、販売 等）**との連携**
- 3 社外の関係者**（取引先、同業他社、運送事業者、異業種 等）**との連携**

改正トラック法質疑応答

Q. 令和8年4月からの法施行について

令和8年4月から施行される法改正内容等について

Q. 昨年6月に成立した改正トラック法の概要とともに、令和8年4月から施行される内容や、今後の事業許可の更新制や適正原価の創設等に関するスケジュールについてお伺いをしたい。

A. 今後のスケジュールについて（下記ご参照）

令和8年4月1日施行

- 委託次数の制限
- 違法な白トラに係る荷主等の取締
- 運送契約の書面交付義務、実運送体制管理簿作成義務の利用運送事業者（元請）への適用

令和7年6月11日（公布日）から3年以内

- 事業許可の更新制度、適正原価の遵守義務

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により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

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

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

3. 委託次数の制限

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

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

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

担保

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

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

(2) 財源の確保等

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

2. 法制上の措置等

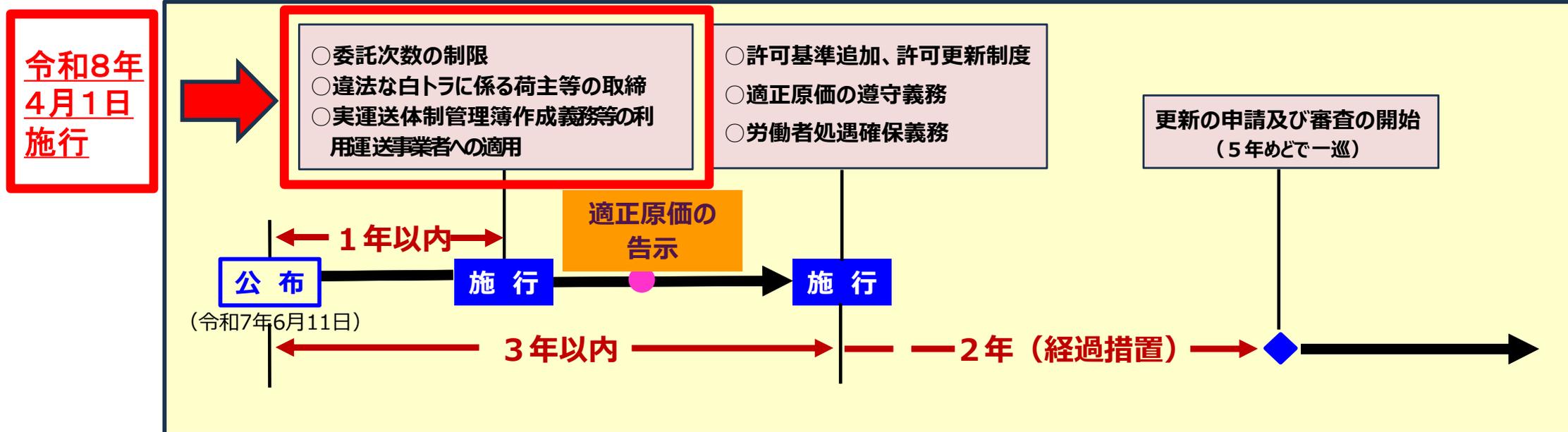
政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

3. 物流政策推進会議

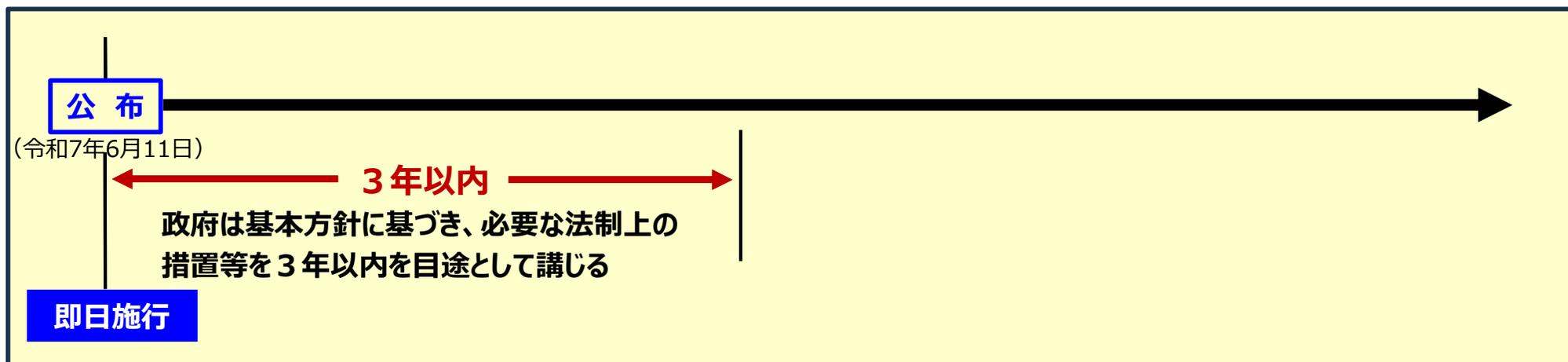
政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

1. トラック適正化二法の施行時期

【貨物自動車運送事業法】



【貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律】



2. 委託次数の制限

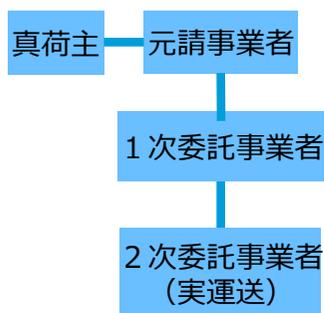
- **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、真荷主から引き受けた貨物の運送について、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、**委託段階を2次までに制限するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。**



(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。

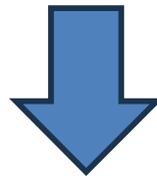
<今後の取引構造>



(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。

第十二条(現行)

自らの事業に関して貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者以外のものをいう。



第十二条第二項(令和8年4月1日施行)

自らの事業に関して貨物自動車運送事業者 又は貨物利用運送事業者 との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者 又は貨物利用運送事業者 以外のものをいう。

⇒元請の利用運送事業者には、運送契約の書面交付義務や実運送体制管理簿の作成義務が生じる

3. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り ①

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



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



その範囲は狭く、また、立証も難しいのが実情。



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



4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り ②

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



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

① 当該行為をしている**おそれ**があると認めるとき

⇒ 荷主等に対し、**要請**を実施

② 当該行為をしていると**疑うに足りる相当な理由**があると認めるとき

⇒ 荷主等に対し、**勧告・公表**を実施

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



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

荷主等の
皆様

白ナンバーのトラックに

有償で貨物の運送を委託してませんか？

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

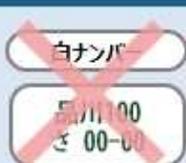


令和8年4月1日から

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



事業用



自家用

違反した場合は
100万円以下の罰金

荷主等の皆様に貨物運送委託にあたって留意頂きたいこと



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

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



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



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

「トラック・物流Gメン」とは…

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

貨物の運送の委託にあたっての個別具体のご相談

最寄りの地方運輸局窓口までお問い合わせください。

休憩

再開は

11:05

からです。

- 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 **全国Gメンリレートーク**
「各地方運輸局トラック・物流Gメンの取組について」
- ⑤ 参考資料

北海道運輸局 トラック・物流Gメン これまでの活動実績 (令和7年12月末現在)

トラック事業者、発着荷主企業、元請事業者、倉庫事業者などの関係者と連携し、国民生活に必要な物流網の維持に向けた取組を実施しています



1. 荷主訪問による協力願い

事前に決めたエリア一帯の荷主等の物流拠点を訪問し、「物流2024年問題」「違反原因行為」「標準的運賃」に関するご理解とご協力の呼びかけを実施

- ※ 荷主等のご担当者様が対応できる場合には取組状況をヒアリングし、好事例の収集や「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」などの周知も実施

室蘭管内の荷主訪問の様子は、TVニュースや各新聞などで報道されました

訪問拠点数 **753か所**



トラックによる配達をご利用の皆様へ

物流2024年問題のご理解・ご協力をお願い

国土交通省の「トラック・物流2024」は、物流2024年問題の解消に向けて、荷主や運送事業者の協力を呼びかけ、ご理解とご協力を呼びかけています

物流2024年問題って?

ドライバー不足が深刻化するなか、長時間労働にも対応するため、2024年4月からドライバーの残業時間が960時間制限されました。ドライバー不足や労働環境が深刻化するなか、ドライバー不足や労働環境が深刻化するなか、長時間労働にも対応するため、2024年4月からドライバーの残業時間が960時間制限されました。ドライバー不足や労働環境が深刻化するなか、長時間労働にも対応するため、2024年4月からドライバーの残業時間が960時間制限されました。

物流2024年問題に対し、何社対策を行なった場合...

34.1% 減少

荷主と運送事業者の協力による

取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

国土交通省 労働政策局 労働局行政課
国土交通省 労働局 労働局行政課
国土交通省 労働局 労働局行政課
国土交通省 労働局 労働局行政課

2.トラック事業者等への情報収集

訪問・電話調査 1,791回

- ✓ トラック事業者、倉庫事業者に対し訪問・電話によるプッシュ型情報収集を実施
 - ✓ 北海道運輸局では、**違反原因行為(注)の未然防止**を目的として物流拠点等での積極的な情報収集や荷主(元請を含む)に対して荷主パトロールを計画的に実施
 - ✓ 得られた情報も迅速に分析し、今後の活動や働きかけ等の是正指導に活用
-
- ✓ **ドライバーへの聞き取り調査を実施**

令和7年度 実績

令和7年 4月 8日 輪厚PA
令和7年 4月23日 札幌TS
令和7年 5月23日 有珠山SA
令和7年 6月23日 砂川SA
令和7年 7月11日 札幌TS

令和7年 7月11日 苫小牧TS
令和7年 9月12日 有珠山SA
令和7年10月 3日 砂川SA
令和7年10月 6日 札幌TS
令和7年10月 7日 札幌南IC
令和7年10月17日 苫小牧TS



TVニュースや各新聞などで
報道されました

- ✓ ドライバーの皆様へ寄り添いたく、名刺サイズの「目安箱案内カード」を配布
- ✓ 全道のSA・PAなどのデジタルサイネージにも掲載

〈表〉

トラックドライバーのみなさん、
 つらいなあ...と思ったら
 「目安箱」に
 相談してみませんか？




スマートフォン、携帯電話からのアクセスは
 こちらのQRコードから

北海道運輸局
 Hokkaido Transport Bureau

〈裏〉

「業主」や「元請事業者」に関する

長時間の
荷待ち



無理な到着時間の
設定



過積載運行の
要求



などの情報をお持ちの場合は、トラック・物流Q&Aにお寄せください。
 情報提供元が特定されないよう配慮いたします。

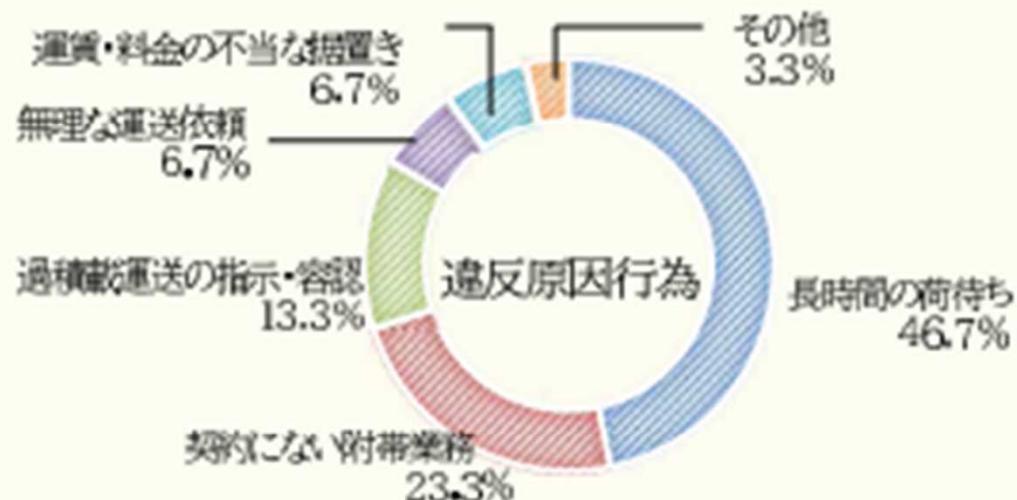
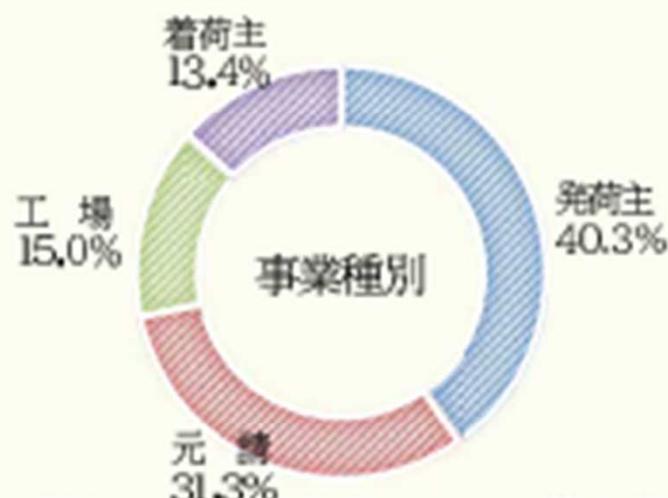
北海道運輸局
 Hokkaido Transport Bureau

3. トラック事業者等から入手した情報に基づく、 違反原因行為に関する荷主等への是正措置

(注)違反原因行為とは、「長時間の荷待ち」「契約のない附带業務」「無理な運送依頼」などのトラック事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為

要請 4件 働きかけ 78件

全国の情報は[国土交通省HP](#)でご確認ください



※「働きかけ」の対象となった荷主等については、トラック・物流Gメンによるヒアリングや現地訪問等を通じてフォローアップを実施します。

「働きかけ」後も改善が図られず、違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認められるときは、更なる法的措置の実施を含め適切に対応します。



←ご回答はこちらから

トラック・物流 G メン 荷主企業アンケート(物流 2024 年問題対応)

アンケートへのご協力をお願い

本アンケートは、国土交通省(北海道運輸局)「トラック・物流 G メン」の荷主訪問の効果を把握し、今後の物流効率化・取組支援に活用する目的で実施します。回答は統計的に集計し、個別の企業名は、外部公開しませんのでご協力の程よろしくお願いたします。【所要時間:約 5 分】

1. 基本情報

- 会社名 (任意)
- 業 種 卸売業 製造業 元請け その他 ()
- 業 種 製造業 卸売業 小売業 建設業 土木業 農林水産業 物流・倉庫業 その他 ()

Q1. 貴社では「物流 2024 年問題」についてどの程度ご存じですか? (選択式)

- よく理解している
- ある程度理解している
- 聞いたことはあるが内容は知らない
- 知らない

Q2. 働き方改革に伴うトラックドライバーの時間外労働の上限規制(年 960 時間)についてご存じですか? (選択式)

- 内容まで理解している
- 規制があることは知っているが内容は知らない
- 知らない

Q3. 貴社では、物流 2024 年問題に対してどのような対応を行っていますか? (選択式)

- 対応していない
- 対応している (以下の取組を実施、複数選択可)

【荷待ち時間の短縮に関する取組】

- 荷待ち時間の短縮に向けた社内改善 (例: 出荷準備の効率化、人員配置の見直し)
- 予約受付システムの導入 (例: トラック予約システムによる入庫管理)

【荷役作業の効率化】

- パレット化の推進
- フォークリフト・自動搬送機の導入
- 荷役人員の増強・教育

【契約・運用面の見直し】

- 納品時間の見直し
- 契約条件の見直し (附帯作業・待機時間の明記)
- 運送事業者との協議の強化

【その他の取組】

- 物流拠点の統廃合・再配置
- 共同配送・中継輸送の導入
- IT・デジタル技術の活用 (例: 勤怠管理、電子伝票)
- その他 ()

Q4. トラック運送事業者から、荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等の相談に対してうな対応をされましたか? (選択式+記述式)

- 相談を受けたことがない
- 相談を受けたが対応していない
- 相談を受けて対応した ()

Q5. 荷待ち時間は平均どのくらいですか? (選択式)

- 30分未満
- 30分~1時間
- 1時間~2時間
- 2時間以上
- わからない

Q6. 荷待ち時間の発生原因は何ですか? (複数選択可)

- 入庫時間の指定がない
- 出荷準備の遅れ
- 荷役人員の不足
- その他 ()

Q7. トラック運送事業者に依頼している附帯作業にはどのようなものがありますか? (可)

- 荷役作業 (積み下ろし)
- 製品の検品・仕分け
- ラベル貼付・伝票処理
- 倉庫内の移動・保管作業
- 附帯作業は依頼していない
- その他 ()

Q8. 附帯作業の内容は契約書や発注書に明記されていますか? (選択式)

- 明記している
- 一部明記している
- 明記していない
- わからない

Q9. 今後、物流 2024 年問題に対して、貴社が強化・検討している具体的な取組はありますか? (選択式)

- 特に検討していない
- 以下の取組を強化・検討している (複数選択可)

【荷待ち時間の短縮】

- 出荷準備の効率化・作業工程の見直し
- トラック予約受付システムの導入・改善
- 入庫時間の指定・調整

【荷役作業の効率化】

- パレット化の推進
- 荷役機器 (フォークリフト等) の導入・増強
- 荷役人員の増強・教育

【契約・運用の見直し】

- 附帯作業・待機時間の契約明記
- 運送事業者との協議・情報共有の強化
- 納品時間・配送ルートの見直し

【その他の取組】

- 共同配送・中継輸送の導入
- 物流拠点の再配置・統廃合
- IT・デジタル技術の活用 (例: 勤怠管理、電子伝票)
- 特に予定はない
- その他 ()

アンケートにご協力いただきまして、大変ありがとうございました。



← ご回答はこちらからお願いたします。

URL: <https://forms.office.com/r/1HywpmA?qs?origin=qrLink>

お問い合わせ先:
北海道運輸局 自動車交通部 貨物課 トラック・物流 G メン
TEL: 011-290-2743

東北運輸局におけるトラック・物流Gメンの活動について

- パトロールについては、主に最近の制度改正等について荷主企業等へ周知・啓発を中心に実施しているほか、「車輪脱落防止街頭点検」に合わせ、トラックドライバーへのGメン制度周知を実施。
- 是正指導については、荷主企業・トラック事業者ともにwin・winとなれることに重点を置き、契約内容や実態の深掘りを丁寧ヒアリングし指導の有無を判断。

<荷主パトロール（周知啓発）> 管内計135社訪問

荷主企業が集中している地域を中心にトラック運転者の現状や、トラック・物流Gメンの取り組み、昨年6月に成立したトラック適正化2法による今後の動きなどを周知。（東北管内の各県において、各運輸支局のトラック・物流Gメンを中心に実施。）

・東北運輸局・中国運輸局合同パトロール

令和7年9月 中国局 田中課長に来県いただき、仙台市内の物流及び荷主企業に対し荷主パトロールを実施。

・公正取引委員会東北事務所、東北経済産業局と3者合同での荷主パトロール

令和7年11月 取適法所管の公正取引委員会、振興法・下請けGメンを所管している東北経済産業局と連携し、物流関連の制度周知のほか、取適法・振興法の説明等、物流業界全体の取引適正化について周知。

・東北運輸局・支局合同パトロール

令和8年2月 東北運輸局貨物課、環境物流課、各運輸支局のトラック・物流Gメンが集結し、宮城県内の各地区で一斉にパトロール活動を展開。

制度改正説明及び違反原因行為や是正指導指針、特に今後施行される「適正原価」を踏まえた、各荷主企業における予算措置への準備等周知。



ドライバーへの周知
(山形県東根市内)

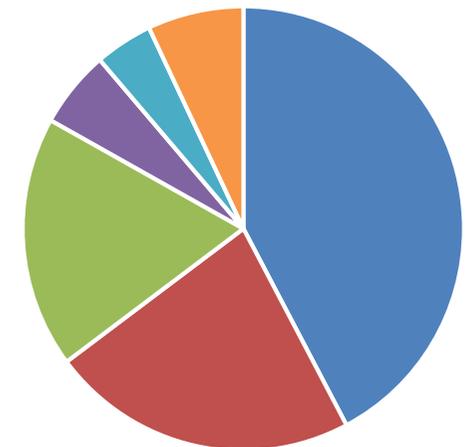


公正取引委員会、東北経済産業局との合同パトロール
(出発前の打ち合わせの様子)

- ・ 要請 5件
- ・ 働きかけ 54件

<違反原因行為の割合>

- ・ 長時間の荷待ち 42%
- ・ 契約に無い附带業務 23%
- ・ 運賃・料金の不当な据置き 18%
- ・ 過積載運送の指示・容認 4%
- ・ 異常気象時の運送依頼 7%
- ・ 無理な運送依頼 6%



関東運輸局トラック・物流Gメンの取組みについて

是正指導件数・パトロール件数について（令和8年2月末時点）

関東運輸局の是正指導件数 **勧告： 3件 要請：94件 働きかけ：776件**
 関東運輸局のパトロール概要 **訪問企業数：約1000社**

関係機関との連携の強化（パトロール活動）

◎パトロールの活動について

関係行政機関と連携し、荷主や元請事業者の営業所を訪問→下記内容の説明等を実施

- **関東運輸局**から
 - 長時間荷待ちの解消等に対して、荷主が配慮することの重要性を説明
 - 適正な取引環境に向けた取組みについての協力要請 など
- **公正取引委員会**から
 - 取適法の施行により、「特定運送委託」が規制の対象取引として追加となることなど改正内容についての説明や周知 など
- **労働局**から
 - トラックドライバーの労働環境改善に向けて、改善基準告示の遵守に関する協力の要請 など

今後も関係行政機関との連携したパトロールを継続



その他活動について

- ラジオ番組 **トラック王国の「Boo! Boo! Boo!」**へ藤田関東運輸局長がゲスト出演。
- **トラック・物流Gメンの活動**、物流の2024年問題等、暮らしに直結する課題や関東運輸局の取組などについて、ラジオリスナーに対して自ら周知・啓発を図った。



☆説明会の開催・出前講座の実施

- 関東運輸局・関東経済産業局・関東農政局の3局共催で、説明会をオンラインで開催。参加者約300人に対して、**トラック・物流Gメンの活動**、改正物効法やトラック適正化二法、持続可能な食品等流通緊急対策事業について、各局から説明、質疑応答を実施。
- 事業者団体向けの**トラック・物流Gメンに関する出前講座**や**適正化二法に係る（白トラ利用の厳格化含む）説明会**等も積極的に実施している。

是正指導件数(働きかけ・要請)

- 働きかけ/187件
- 要請/5件

荷主パトロール実施件数

- 荷主訪問/189社

トラックドライバー等への周知活動実施件数

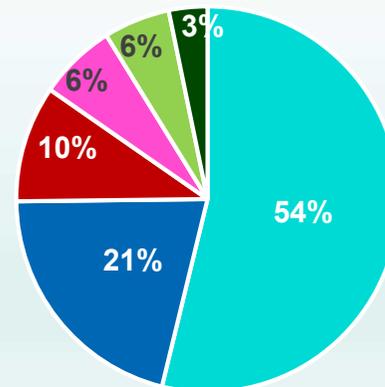
- SA・PA_等/7回
- 道の駅・トラックステーション_等/4回

是正指導（働きかけ・要請）の実施

トラック運送事業者へのプッシュ型情報収集にて入手した情報をもとに、適正な取引を阻害する疑いのある荷主等に対して「**働きかけ**」及び「**要請**」を実施。

- **要請** : **19件** (荷主 9、元請 8、その他 2)
- **働きかけ** : **354件** (荷主 261、元請 69、その他 24)

【違反原因行為の割合】

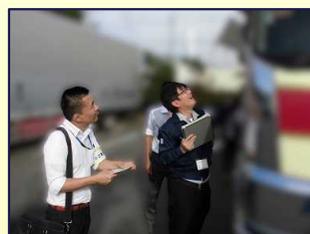


- 長時間の荷待ち
- 契約のない附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 無理な運送依頼
- 過積載運送の指示・容認
- 異常気象時の運送依頼



トラックドライバーへの聴き取り調査の実施

高速道路のSA・PA、トラックステーション等において、**公正取引委員会**及び**適正化実施機関のGメン調査員**と**連携**して、トラックドライバーに対して、荷主等による**違反原因行為に関する聴き取り調査**を実施。



【聴き取り調査の様子】

地域・回数	実施場所	聴き取り人数	違反原因行為件数
愛知県 6回	名古屋TS、岡崎SA等	163人	33件
静岡県 3回	浜松TS、牧之原SA等	85人	16件
岐阜県 4回	養老SA、恵那峡SA等	96人	11件
三重県 4回	亀山TS、鈴鹿SA等	132人	17件
福井県 3回	南条SA、道の駅みくに等	33人	4件
石川県 1回	尼御前SA	54人	2件

荷主等パトロールの実施（啓発活動）

荷主等の営業所、物流拠点を訪問し、**物流の2024年問題等に関する啓発**を実施。また、働きかけを行った荷主等にも訪問し、**物流効率化等の取組について聴き取り**を実施。**関係行政機関等と連携**して活動を展開。

地域	訪問拠点数
愛知県	272か所
静岡県	81か所
岐阜県	92か所
三重県	98か所
福井県	37か所
管内合計	580か所



【パトロールの様子】

近畿運輸局での取組内容

○トラックGメン発足当初から現在(R5.7~R8.2末)までの活動実績

■ 近畿運輸局の荷主等パトロール訪問件数

⇒ **計2,687件**の事業者訪問を実施

■ 近畿運輸局実施の是正指導件数

● 働きかけ： 308件

● 要請： 37件

⇒ **計345件**の法的措置を実施

○荷主企業の本社に対する荷主パトロール

- ・近畿運輸局管内に**本社**がある荷主等に対してアポ取りのうえ訪問。物流に関する現状や問題のヒアリングを行うと共に、**違反原因行為**の啓発や**改正トラック法**の説明を実施。
- ・各支店・工場を含め全社的に**トップダウンでの周知を依頼**。一部、物流子会社等も同席するなど**計28社を訪問**。

荷主企業の本社に対する荷主パトロール



○是正指導後の荷主等へのフォローアップ

- ・文書発出を実施した荷主等に対してアポ取りのうえ訪問。
- ・荷主側の取組・意見をヒアリングし、問題点を助言。
- ・情報提供と荷主側意見に齟齬がある場合は情報を蓄積し、今後の情報提供に反映させ対応を検討。
- ・令和8年2月末日時点で**計33件を訪問**。



荷主等への是正指導等を通じて把握した事例紹介

運賃・料金の不当な据置き

- 対象事業者：機械メーカー系物流事業者（発荷主）
- 発生場所：近畿運輸局管内
- 経緯：トラック・物流Gメンが運送会社（1次請け）にアポなし訪問し聴取



元請けの運送会社から機械運送の仕事を得ている。元請けを通じて荷主に運賃交渉してもらっているが、元請けもずっと値上げに応じてもらえていない状況らしく。当社の値上げも実現されていない



（1次請け）

荷主に対して値上げを交渉をお願いします。



（1次請け） （元請け）

荷主にお願いをしているが、うちも運賃を上げてもらえないので、我慢して欲しい。

●近畿運輸局による是正指導実施。発荷主へヒアリング

- 運賃交渉について、ここ数年は全ての契約運送会社に対して、逆に荷主から値上げを提案し実施している。荷主側で一定の計算方式に基づいた原価の計算で値上げ示し、それでも不十分な場合は、個別に交渉の機会を設けている。
- 直接契約している元請け会社について値上げ実施しているが、元請け会社の更に下に入っている下請け会社は荷主と直接の契約関係にないため、その値上げが下請けにまで反映されているかは把握していない。

【解決に向けて】

- 荷主の下請会社に向けた積極的な情報収集。下請け会社への運賃反映について、元請けにアンケート実施を予定。
- 元請会社内でも、荷主運賃交渉の担当と下請会社の窓口担当の部署間で情報共有ができていない可能性があり、担当部署間での確実な情報共有を指示。

※実績：R8.3.19現在



是正指導

要請件数 **12**件 働きかけ件数 **174**件

- 疑いのある違反原因行為：恒常的な長時間の荷待ち発生
- 働きかけの内容：文書交付、ヒアリングにより事実確認
- 今後、適宜、フォローアップ予定



荷主等パトロール

実施数約 **2,200**箇所（延べ）

- トラックGメン制度、違反原因行為、トラック物流問題の説明
- オンライン説明会への参加案内
- 運賃交渉には真摯に対応するよう依頼
- 荷待ち・附帯作業等について現認した場合は現地にて指摘



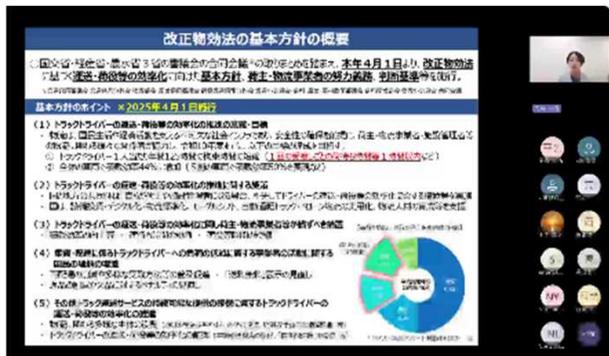
オンライン説明会

参加者約 **13,000**名（延べ）

- 毎月1回実施（これまで32回実施済）
- トラックGメンの業務、違反原因行為、標準的な運賃、トラック物流問題、物流効率化に向けた取組事例などを説明
- 令和6年12月からは「国土交通省」主催のオンライン説明会に位置づけを更新（運営は引き続き中国運輸局が事務局となり担当。）

管内各地方行政機関と連携した取組み

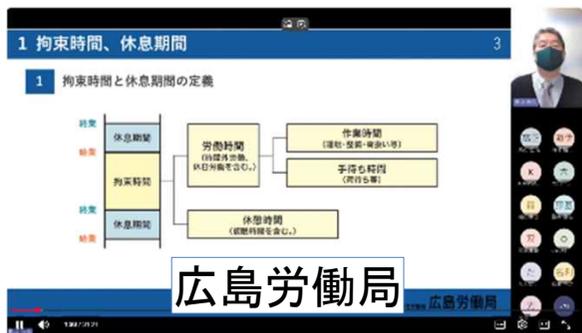
合同説明会の実施



改正物流効率化法の安定的な施行を目的として中国運輸局、中国経済産業局、中国四国農政局が協力のうえ説明会を開催。オンラインのほか、広島中央卸売市場など荷主関係者に向けたリアルの説明会も実施。

担当者登壇による説明

荷主やトラック事業者に対する直接のアプローチ

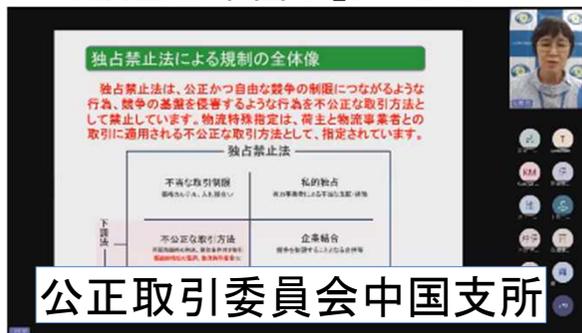


岡山労働局「荷主特別対策担当官」と連携した荷主訪問活動



本四高速道路(株)と連携したSAでの周知活動

「改善基準告示」について



中国経済産業局「下請Gメン」とのトラック事業者向け合同ヒアリング



公取中国支所下請課との荷主向け合同パトロール

「物流特殊指定」「下請法」「フリーランス法」について

(写真はイメージ)

来年1月1日～
「下請法」を改正した「取適法」を施行
→ 物流の取引に関する規制が厳しくなる

概要

- ✓ 目的: 違反原因行為の把握と是正を通じた業界の取引適正化
- 👥 体制: 13名体制(本局5名、各運輸支局2名)

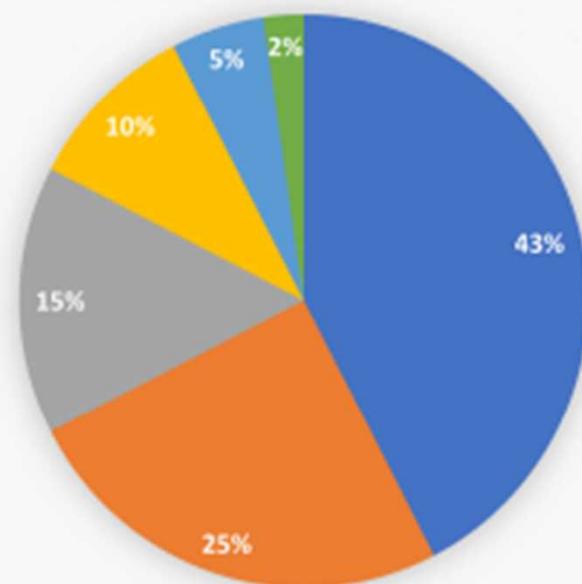


主な活動

- 📢 是正指導
→ 要請 11件 / 働きかけ 102件 (令和8年2月末時点)
- 🔍 目安箱や電話等による情報収集
- 🏭 荷主物流拠点での現地調査 及び
ドライバーへの聞き取り



違反原因行為の内訳 (四国)



- 長時間の荷待ち
- 契約のない付帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の指示・容認
- 異常気象時の運送依頼

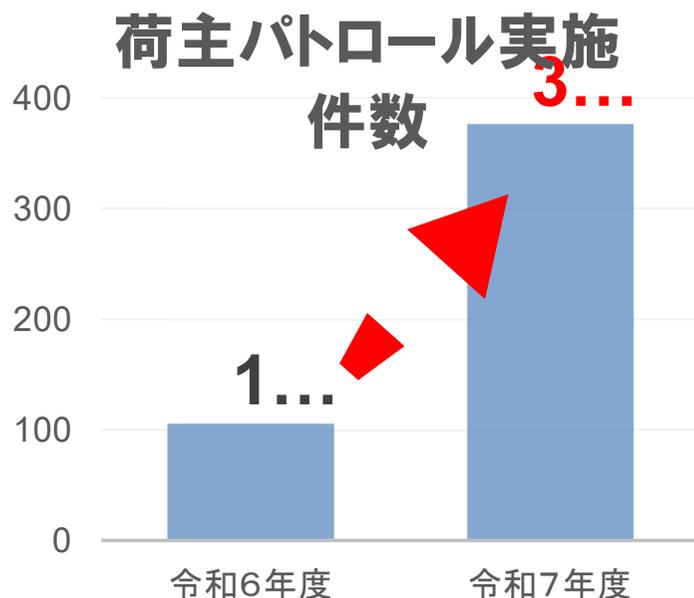
九州運輸局 トラック・物流Gメンによる活動実績

1. 違反原因行為の疑いのある荷主への是正指導件数

実施した是正指導の累計 (R1.7~R8.2)

要請	働きかけ
8件	292件

2. 荷主パトロールの実施件数(R8.2末時点)



3. 「是正指導指針」の周知活動を強化

指針を確認いただくことで、自主的な改善等に繋げることを目的として、荷主パトロールや、説明会等の際に、参加者に対して「是正指導指針」の周知を積極的に実施。ハコベル(株)様のウェビナーでも是正指導指針の解説をさせていただきました。



4. 九州運輸局・管内運輸支局 合同荷主パトロール

3月17日、九州運輸局、管内全運輸支局(福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島)及び公正取引委員会、福岡県トラック協会のGメン調査員が合同で、福岡県内の物流企業の集積するエリアを中心に、荷主パトロールを実施しました。

訪問先では、Gメン制度・関係法改正の周知啓発活動を行い、ご対応いただいた企業との意見交換を実施しました。

3月17日 合同荷主パトロールによる訪問件数 59件

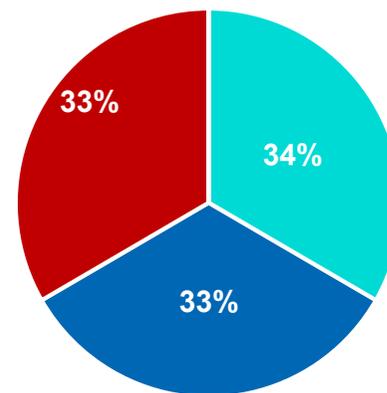
是正指導（働きかけ・要請）の実施

- **要 請** : 1件 荷主 1
- **働きかけ** : 12件 荷主 8、元請 3、その他 1



聴き取り調査、パトロール、説明会等では
目安箱のQRコードを印刷しているポケットティッシュを配布

【違反原因行為の割合】



- 長時間の荷待ち 34%
- 契約のない附帯業務 33%
- 運賃・料金の不当な据置き 33%
- 無理な運送依頼 0%
- 過積載運送の指示・容認 0%
- 異常気象時の運送依頼 0%

過積載街頭取締り・軽油抜き取り街頭検査での聴き取り調査の実施

「過積載街頭取締り」「軽油抜き取り街頭検査」に併せて、当局総務部公正取引課や適正化実施機関のGメン調査員と連携し、トラックドライバーへの荷主等による違反原因行為に関する聴き取り調査を実施しました。



過積載街頭取締りの様子



軽油抜き取り街頭検査の様子

荷主等パトロールや各種説明会での啓発活動の実施

荷主事業者や運送事業者等を訪問し、取引環境の適正化についての啓発活動や働きかけを実施した事業者への改善状況等の確認を行った。また、関係行政機関と連携し各種説明会においてトラックGメン活動の説明や目安箱等への情報提供の呼びかけを実施しました。



合同荷主パトロールの様子



3部合同説明会の様子

国土交通省トラック荷主特別対策室主催のオンライン説明会は、次回以降も毎月1回実施します。また、そのため体制を以下のとおり刷新します

1. 事務局運営体制の変更

(これまで)中国運輸局 → (4月以降)本省・全地方運輸局

・Gメンアシスタント事務局

※本省管理の元、全国の地方運輸局が協力し、Gメンアシスタント事務局が事務を担当する体制に移行します。

2. 周知先名簿情報の管理、お知らせメールの配信元

(これまで)中国運輸局 → (4月以降)本省 (Gメンアシスタント事務局)

※本省とGメンアシスタント事務局は、守秘義務契約を結んでいますので、情報管理は国土交通省情報セキュリティガイドラインに基づき万全を期してまいります。

**ご清聴ありがとうございました。
次回も是非ご参加ください。**