資料1

物流の現状と課題解決に向けた取組について

令和7年3月25日

関東運輸局自動車交通部貨物課

目　　次

1. トラック運送事業における現状と課題

2. 物流革新に向けた政策パッケージ

3. 物流改正法について

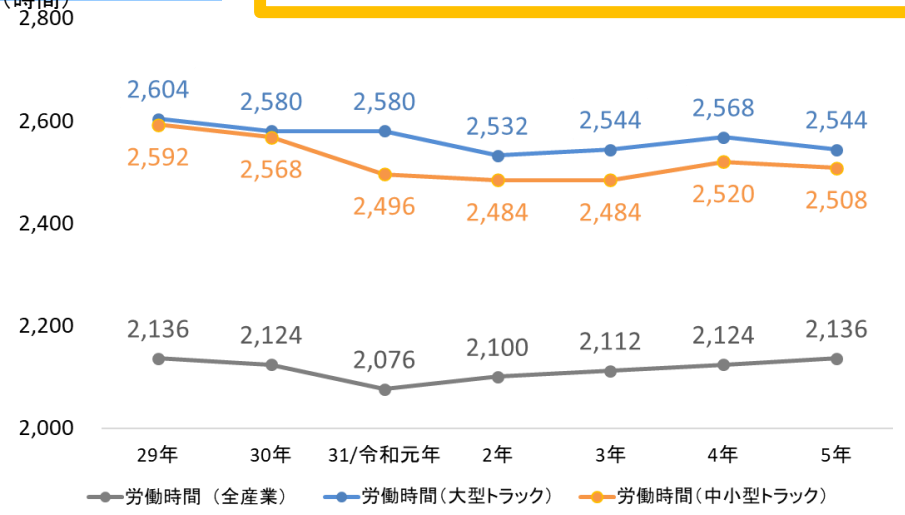
1．トラック事業における現状と課題

トラック運送業の働き方をめぐる現状

国土交通省

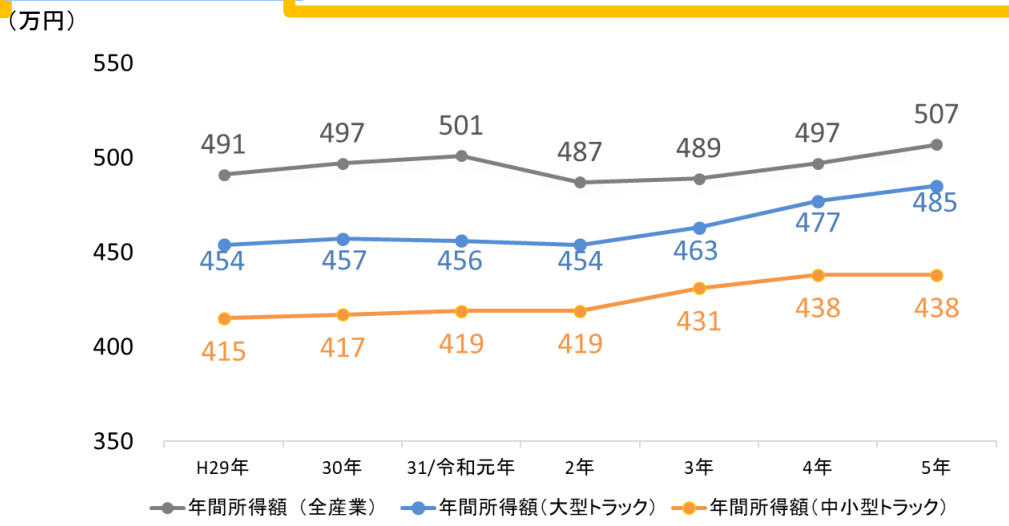
①労働時間

全職業平均より約2割長い



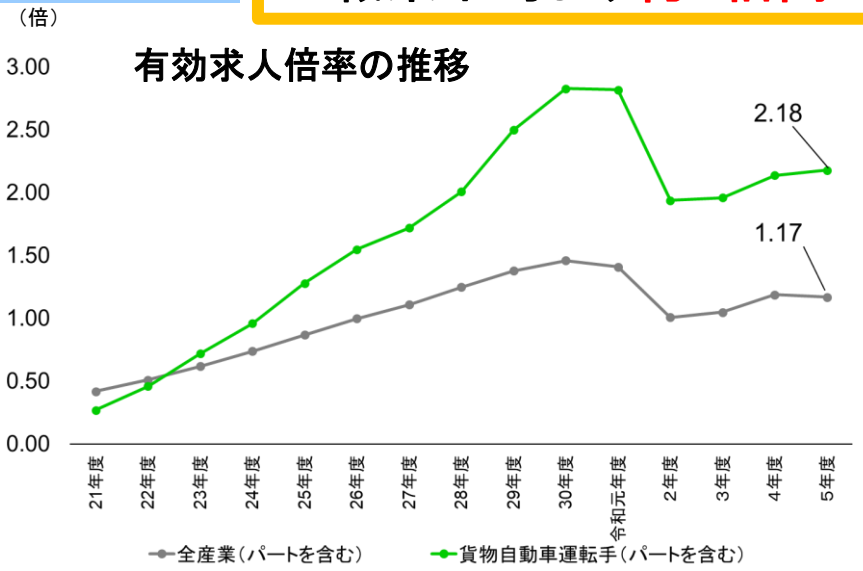
②年間賃金

全産業平均より5%～15%低い



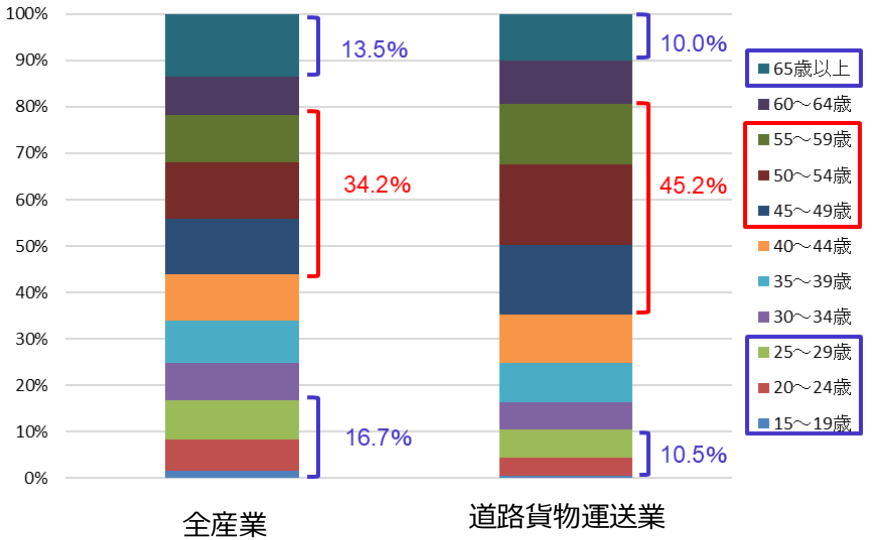
③人手不足

全職業平均より約2倍高い



④年齢構成

全産業平均より中年層の割合が高い



（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成

トラックドライバーの１運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

国土交通省

【調査概要】

○調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者

○調査期間：前回（2020年度）調査：2021年１月下旬から同年３月３日
今回（2024年度）調査：2024年９月19日から同年11月30日

○調査内容：2024年４月から同年８月までの通常期における代表的な１日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間

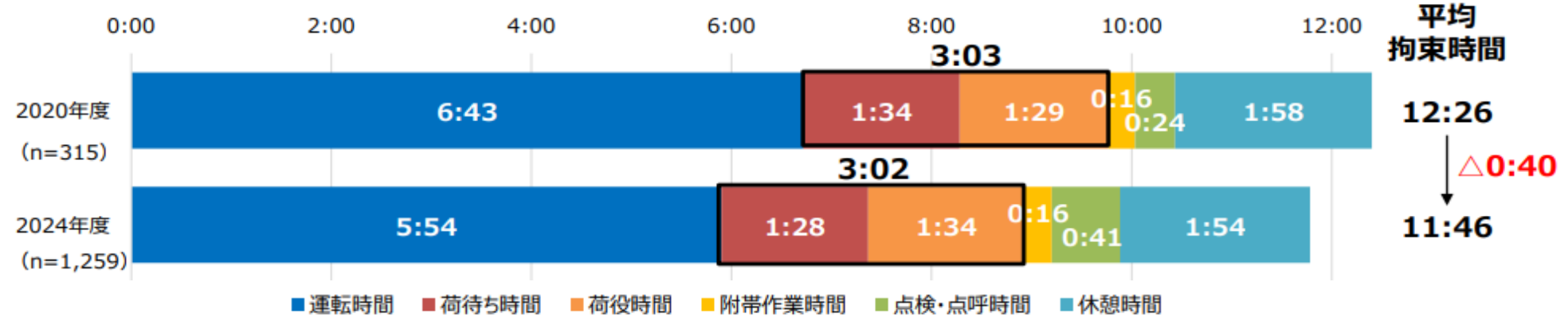
○回答状況：前回（2020年度）調査　1,315運行　　今回（2024年度）調査　2,544運行

【調査結果概要】

○　**トラックドライバーの１運行当たりの平均拘束時間**は**11時間46分**であり、前回調査と比較して**約40分減少**しており、その主な要因は**運転時間の減少（▲約50分）**。

○　**荷待ち時間と荷役時間の合計**については、前回と今回の調査結果を比較すると、**ほぼ横ばい**となっており、「物流革新に向けた政策パッケージ」※で定めた目標値には到達していない。　※令和５年６月２日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定

○トラックドライバーの１運行当たりの平均拘束時間とその内訳



2. 物流革新に向けた政策パッケージ

物流革新にむけた政策パッケージ

国土交通省

2023年　3月　「我が国の物流の革新に関する**関係閣僚会議**」を設置

6月　関係閣僚会議において「**物流革新に向けた政策パッケージ**」を策定

9月　岸田総理と中小トラック事業者等との「**車座対話**」を実施

10月　関係閣僚会議において「物流革新**緊急パッケージ**」を策定

11月　政府において**総合経済対策・補正予算案**を決定

2024年　2月　政府において**改正物流法案**の閣議決定、国会提出

関係閣僚会議において「2030年度に向けた**政府の中長期計画**」を策定

「**物流革新・賃上げに関する意見交換会**」を開催

5月　**改正物流法 公布**

7月　関係閣僚会議において**「政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応**を報告

11月　新物効法の施行に向けた**国交省・経産省・農水省の合同審議会のとりまとめを策定**

2025年　4月　改正物流法 一部施行（荷主用に対する努力義務、契約の書面交付等）

2026年　4月　改正物流法 全面施行（特定事業者の指定、物流統括管理者の選任等）

荷主企業、**物流事業者**、**一般消費者**が**協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**抜本的・総合的な対策**を「政策パッケージ」として策定
（１）物流の効率化、（２）商慣行の見直し、（３）荷主・消費者の行動変容

（１）物流の効率化

※第５回「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」資料より抜粋

【即効性ある設備投資の促進】

＜自動フォークリフト＞

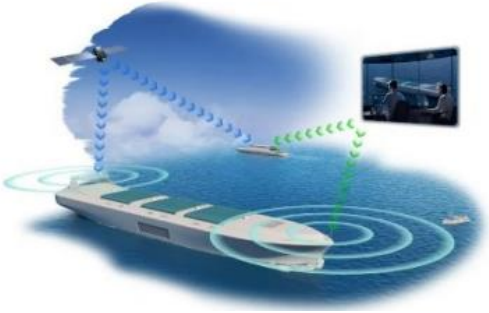
＜自動倉庫＞

【「物流標準化」の推進】

「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

【「物流DX」の推進】

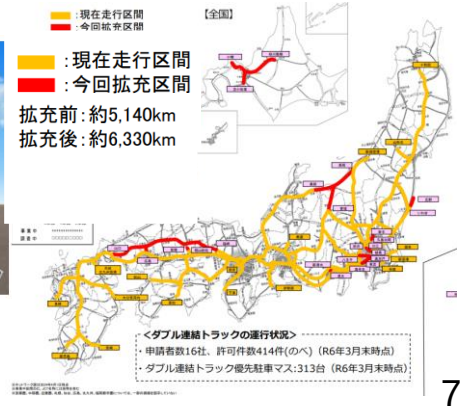
＜自動運転サービス支援道＞



＜自動運行船＞

【ダブル連結トラックの導入促進】

＜ダブル連結トラック＞

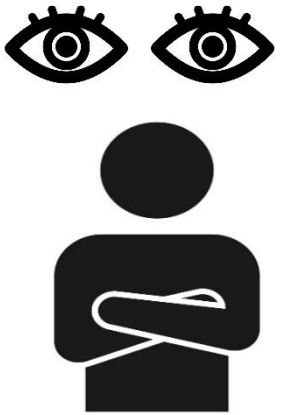


国土交通省

（２）商慣行の見直し

【物流法改正】（規制的措置の導入）

【トラックGメンによる是正指導】



【「標準的運賃」の周知・徹底】

【距離制運賃】

関東運輸局　（単位：円）

車種別 / キロ程	小型車（2ｔクラス）	中型車（4ｔクラス）	大型車（10ｔクラス）	トレーラー（20ｔクラス）
10km	15,790	18,060	22,540	27,940
20km	17,600	20,160	25,330	31,550
30km	19,410	22,270	28,120	35,160
40km	21,220	24,370	30,920	38,770
50km	23,040	26,480	33,7	
200km	50,270	57,860	74,5	
200kmを超えて500kmまでは30kmを増すごとに加算する金額	3,630	4,140	5,3	
500kmを超えて500kmを増すごとに加算する金額	9,070	10,360	13,4	

【時間制運賃】

時間制運賃表　（単位：円）

種別		車種別	小型車（2tクラス）	中型車（4tクラス）	大型車（10tクラス）	トレーラー（20tクラス）
基礎	8時間制	北海道	31,100	37,260	48,530	61,290
		東北	29,970	36,050	47,170	59,670
		関東	30,960	45,290	57,900	72,440
		北陸信越	31,200	37,440	48,600	61,470
		中部	35,710	42,130	53,700	67,370
		近畿	35,580	42,040	53,710	67,430
		中国	32,420	38,640	49,950	62,950
		四国	30,700	36,800	47,960	60,590
		九州	30,890	36,980	48,060	60,680
		沖縄	28,010	33,890	44,810	56,880
加算	4時間制	北海道	18,660	22,360	29,120	36,780
		東北	17,980	21,630	28,300	35,800
		関東	23,440	27,070	34,740	43,460
		北陸信越	18,770	22,470	29,210	36,880
		中部	21,430	25,280	32,220	40,420
		近畿	21,350	25,220	32,230	40,460
		中国	19,450	23,180	29,970	37,770
		四国	18,420	22,080	28,780	36,350
		九州	18,530	22,190	28,840	36,410
		沖縄	16,800	20,330	26,880	34,130

（３）荷主・消費者の行動変容

【再配達削減に向けた取組み】

＜ポイント還元実証事業（本年10月～）＞

Eコマース事業者	amazon ● 一回受け取りの推進　等 → 非対面等多様な受け取りを活用し一度で受け取れた場合にポイント還元	Rakuten ● 日付指定一回受け取りキャンペーン　等 → 日付指定による一回の受け取りでポイント還元	LINEヤフー ● おトク指定便キャンペーン　等 → お届けまで余裕のある日付を選択した場合にポイント還元
物流事業者	ヤマト運輸	SAGAWA	JP POST 日本郵便

16

【「送料無料」表示の見直し】

【物流法改正】（規制的措置の導入）

3. 物流改正法について

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制的措置）

すべての事業者

○①**荷主**（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

一定規模の以上の事業者

○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**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。

○特定事業者のうち荷主には、**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（トラック運送事業者の取引に対する規制的措置）

○**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面**による交付等を**義務付け**。

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**管理者**の選任を**義務付け**。

貨物自動車運送事業法（軽トラック運送事業者に対する規制的措置）

○軽トラック運送事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者**選任と**講習**受講、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）	○荷待ち・荷役時間の削減	年間125時間/人削減
	○積載率向上による輸送能力の増加	16パーセント増加

新物効法の施行に向けた検討状況 【物効法】

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

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

基本方針のポイント ※本年（2025年）４月１日施行

（１）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

① ５割の運行で、**１運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計２時間以内に削減**（１人当たり年間125時間の短縮）

② ５割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

（２）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

・ 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施

・ 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

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

・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

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

・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進 ・「送料無料」表示の見直し

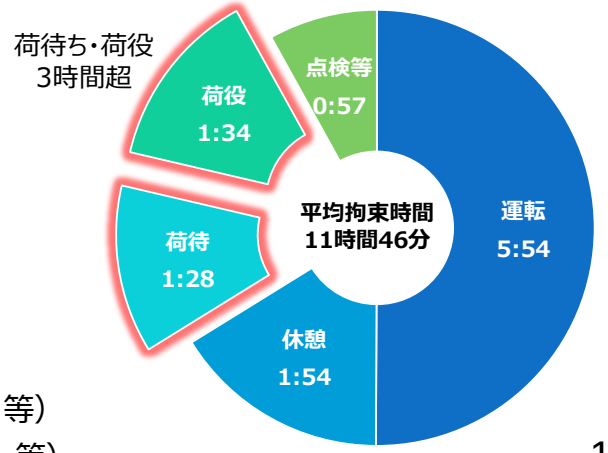
・ 返品の削減や欠品に対するペナルティの見直し

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

・ 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）

・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（ドライバー実態アンケート調査(R6)より）

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント　※本年（2025年）４月１日施行　【物効法】

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

○**すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

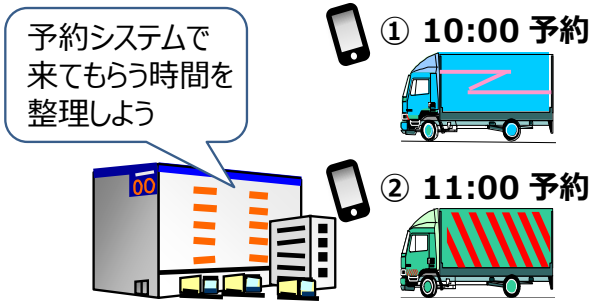
- 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化　等

地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散　等

※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化　等

パレットの利用や検品の効率化

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

○荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に関係する事業者等の責務＞

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等を示す**ことを検討。

特定事業者の指定基準等のポイント　※来年（2026年）４月施行予定　【物効法】

＜特定事業者の指定基準＞

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

特定荷主・特定連鎖化事業者	特定倉庫業者	特定貨物自動車運送事業者等
取扱貨物の重量　９万トン以上 （上位3,200社程度）	貨物の保管量　70万トン以上 （上位70社程度）	保有車両台数　150台以上 （上位790社程度）

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画

○作成期間
- **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは５年に１度提出

○記載内容
（１）**実施する措置**
（２）実施する措置の**具体的な内容・目標**等
（３）実施**時期**　等

定期報告

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

○荷待ち時間等の状況の計測方法
- 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
- 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能　等

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

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

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

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

今後のスケジュール（想定）　【物効法】

- 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年秋頃**（P）　**判断基準に関する調査・公表**の実施

特定事業者の指定のに向けて、車両台数の把握が必要

- **2026年４月（想定）**　**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４月末**（P）　**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**（P）　**中長期計画**の提出
- **2026年秋頃**（P）　**判断基準に関する調査・公表**の実施

定期報告に向けて、努力義務の実施状況把握

- **2027年７月末**（P）　**定期報告**の提出

トラック事業者の取引に対する規制的措置　【貨物自動車運送事業法】

物流業界の多重下請構造の是正に向けた取組につなげるとともに、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

① **運送契約締結時**に、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面の交付**を**義務付け**＊。【法第12条、第24条第２項・第３項関係】

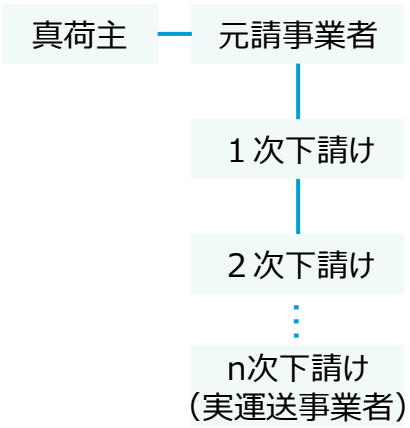
② 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**について**努力義務**＊を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任を**義務付け**。【法第24条第１項、法第24条の２～第24条の４関係】

③ **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。また、**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**。【法第24条の５関係】

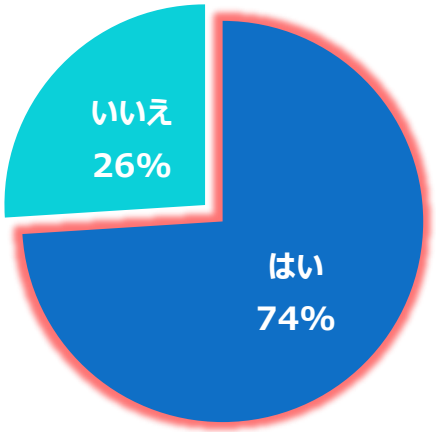
＊ 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

⇒ **令和７年４月１日施行**

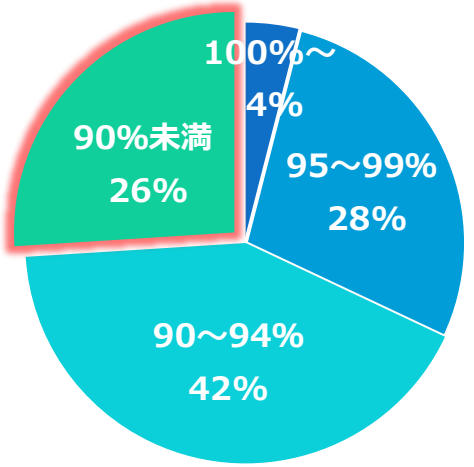
【多重下請構造のイメージ】



【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】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
（令和４年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）

① 書面交付関係

○ **運送契約締結時**に、以下の事項について記載した**書面交付**を**義務付け**

- 真荷主＊とトラック事業者が運送契約を締結するときは、**相互の書面交付**（法第12条）
- トラック事業者等が利用運送を行うときは、**委託先への書面交付**（法第24条）

○ 交付した書面については、その写しを**一年間保存**すること

＊「真荷主」とは、以下の①～③のすべてに該当する者を指す。
① 自らの事業に関して
② 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、
③ 貨物自動車運送事業者以外のもの

【交付書面の記載事項】

① 運送役務の内容・対価
② 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
③ その他の特別に生ずる費用に係る料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）
④ 運送契約の当事者の氏名・名称及び住所
⑤ 運賃・料金の支払方法
⑥ 書面の交付年月日

- メール等の電磁的方法でも可
- 基本契約書が交わされている場合、その基本契約書に記載されている内容については省略可

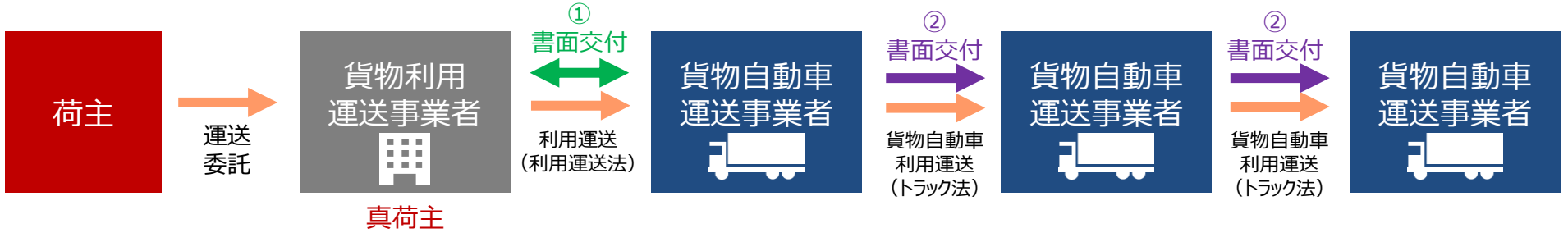
（参考）書面交付の義務付けについて

＜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＞

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）

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＞



＜パターン３：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース＞

②-1 健全化措置関係＜努力義務について＞

○ **元請事業者等**に対し、利用運送を行うときに、**委託先への発注適正化（健全化措置）**を講ずることを**努力義務化**。具体的な内容は以下のとおり。

【健全化措置の内容】

① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、その概算額を勘案して利用の申込みをすること

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

③ 委託先のトラック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の制限（再々委託の制限）」等の条件を付すこと

※あくまでも例示であり、委託先に対してその他の条件を付すことによって対応していただくことでも問題ありません。
例）「再委託を行う場合は、再委託先の運送に要する費用を聞き取る場を設けたうえで申込みをすること」など

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**の選任及び**国土交通大臣への届出**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

※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。

※**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。

【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。

※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６年度に100万トン以上となった場合は、令和７年４月１日～令和７年７月10日の間に届出をする必要。

③ 実運送体制管理簿関係

○ **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、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年間保存する**こと

○ **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**

※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。

※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。

（参考）実運送体制管理簿の作成主体について

＜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＞

：管理簿の作成主体

＜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＞

＜パターン３：貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース＞

（参考）実運送体制管理簿のイメージ

・既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成可能。電磁的記録での作成も可。

事例：トラック事業者X運輸

・荷主3社（食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社）
・食料品メーカー甲社からの運送依頼について、前ページの下請構造により運送した場合

赤枠：必須の記載事項

実運送体制管理簿（機械メーカー丙社）

実運送体制管理簿（製紙メーカー乙社）

実運送体制管理簿（食料品メーカー甲社）

※元請事業者自身が管理簿に記載されるのは「一部を自身が実運送し、残りを利用運送した場合」のみ

※元請事業者は実運送をしていない（すべて利用運送した）ため、元請事業者自身は管理簿には記載されない

積込日	運送区間	貨物の内容	実運送事業者の商号又は名称	請負階層	車番	ドライバー名	・・・
2/1（木）	××工場～○○工場	食品機械	A運輸	1次請け	11-11	○○	
2/1（木）	○○工場～Z営業所	冷凍食品	X運輸	元請け	22-22	○○	
2/1（木）	Z営業所～小売店ア	冷凍食品	C運輸	2次請け	33-33	○○	
2/2（金）	××工場～倉庫ウ	飲料	D運輸	1次請け	44-44	○○	
2/2（金）	××工場～倉庫ウ	飲料	E運輸	2次請け	55-55	○○	
2/2（金）	××工場～倉庫ウ	飲料	G運輸	3次請け	66-66	○○	
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	

※「調味料」は元請事業者がすべて自身で実運送した（利用運送を行っていない）ため、管理簿への記録は不要

その他の制度改正（令和７年４月１日施行）

○荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両の拡大

・ 業務記録における荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両が、現行の「車両総重量が８トン以上又は最大積載量が５トン以上の車両」から、全ての車両に拡大されます。

○特定貨物自動車運送事業の事業譲渡等に係る手続の変更

・ 特定貨物自動車運送事業の譲渡、合併・分割又は相続が発生した場合、事業の権利義務は自動的に承継されることとなっており、権利義務を承継した者は事後の届出義務のみ課されることとされているところ。

・ 今般、特定貨物自動車運送事業についても、一般貨物自動車運送事業者と同様に事業譲渡等の際に権利義務を承継する者の適格性を審査するために、届出制が認可制に変更となります。

○軽トラック事業者に対する規制的措置

・ 必要な法令等の知識を担保するための管理者選任と講習受講を義務づけ。

・国交大臣への事故報告を義務付け。

・国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

◆ 【改正貨物自動車運送事業法に関する資料等掲載先】
国土交通省：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000014.html

◆ 【新物効法荷主向け説明会動画及び説明会資料等掲載先】
国土交通省：https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000029.html