

改正貨物自動車運送事業法 Q & A

令和7年4月から改正貨物自動車運送事業法（以下、「改正トラック法」という）が施行されることとなり、関東管内各所で説明会を実施してきたところですが、その際参加者から寄せられた質問を国土交通省作成Q & Aとともに一部紹介します。

＜ご案内＞

国土交通省改正貨物自動車運送事業法特別サイト

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000014.html

※ 本省作成のQ & Aが掲載されております。



● 荷主について

Q. 改正トラック法上の荷主の定義とは

A. 改正トラック法第2条で、下記の者をいうと定義されております。

- ① 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
- ② 貨物自動車運送事業者が運送契約に基づき運送する貨物を当該貨物自動車運送事業者から受け取る者（他人のために貨物を受け取る者を除き、その者に受け取らせる者を含む。）（①を除く。）＝**着荷主**
- ③ 貨物自動車運送事業者が運送契約に基づき運送する貨物を当該貨物自動車運送事業者に引き渡す者（他人のために貨物を引き渡す者を除き、その者に引き渡させる者を含む。）（①を除く。）＝**発荷主**



運送契約の締結有無にかかわらず、貨物を受け取る者、引き渡す者も「荷主」に該当することになりました。

Q. 改正トラック法上の「真荷主」や「元請事業者」の定義とは

A. 改正トラック法上の真荷主とは

- 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をいいます。

「自らの事業に関して」とありますので、一般消費者は真荷主には含まれません。

改正トラック法上の元請事業者は

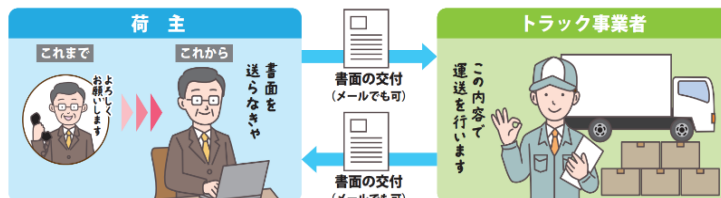
「実運送体制管理簿を作成する貨物自動車運送事業者（※貨物軽自動車運送事業者を除く）」を指します。利用運送事業者はここには含まれません。

（本省Q & A問1-3）



運送契約締結時の書面交付義務化

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送契約締結時に運送サービス（附帯業務等含む）の内容やその対価等について記載した**書面の交付**を義務付け*



*書面交付は、荷主・トラック事業者双方に義務付け

● 契約内容の書面化について

Q. 交付書面は「契約書」である必要はあるか。送り状などでも問題はないか。 (本省Q & A問2-9)

A. 必要な事項が記載された書面であれば、特に書面の形態・様式等は問いませんので、送り状等を交付書面として活用いただくことも可能です。

Q. 基本契約書を交付していれば、日々の運送依頼について書面交付は不要か。 (本省Q & A問2-10)

A. 法定事項が基本契約書で網羅されていれば、日々の運送依頼について書面交付は不要ですが、例えば、附帯業務の有無が運送ごとに異なり、各運送依頼時にその有無が確定するような場合には、それぞれの運送依頼ごとに当該附帯業務の有無等について記載した書面を交付する必要があります。

具体例

Q. 基本契約書を締結し、覚書でルート別（4ト、10ト、トレーラなど車種別）運賃を設定した場合、覚書に必要事項が盛り込まれていれば1回の運送毎に書面を交付する必要はないか。

A. 基本的な文書の中で法定記載事項が盛り込まれているのであれば、都度の運行毎に書面を取り交わす必要はありません。

Q. 運送契約に付帯業務等が含まれる場合その内容・対価を記載することとされているが、付帯業務料が運賃の中に含まれることを契約相手と合意できていれば付帯業務料を記載しなくてもよいか。

A. 荷役作業等の料金については運賃と別建てで計上していただくことが基本となりますが、取引の実態として、委託者と受託者の間でしっかりと合意を得ているのであれば運賃の中に付帯業務料を含めて記載いただくことは可能です。

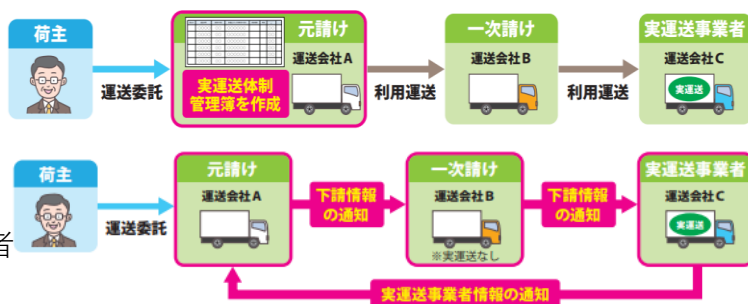
Q. 運送契約書の書面の保存期間は、いつから起算して1年間か。

A. 書面を交付した日から1年間保存となります。なお、運送契約締結時に未定の事項があったが基本的な契約書を交わした後に別途の書面交付を行った書面交付義務が履行された時点から1年間保存となります。

実運送体制管理簿の作成・情報通知の義務化

多重下請け構造の可視化を図るため、**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**

- 真荷主から引き受けた1.5ト以上の貨物の運送について、他の貨物自動車運送事業者の行う運送を利用した時は、運送ごとに管理簿を作成しなければならない。



● 実運送体制管理簿について

Q. 実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成する必要がない場合とは。 (本省Q & A問4-1、4-10)

A. 「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になっている場合」であり、系列化等により下請け構造が固定されている場合など、真荷主から貨物の運送を引き受ける時点で実運送を行う貨物自動車運送事業者やそこに至るまでの委託契約(下請構造)が明らかになっている場合です。ただし、委託契約や実運送事業者が異なる運送を行った場合には作成が必要となります。

具体例

Q. 一連の委託関係が明らかになっている場合は管理簿の作成が不要とのことだが、運送契約書の中で明らかになっている場合は、作成不要ということでしょうか。

A. 作成不要ということではなく、一度は作成をするがその後の運送ごとの作成が不要となります。



実運送体制管理簿の保存は、引き受けた貨物の運送が完了した日から1年間です。なお、最初に記録した運送から1年(法廷保存期間)を経過した場合は、そこから初めて行う運送について改めて管理簿に記録する必要があります。

Q. 実運送体制管理簿は、輸送の最終運送区間だけ報告するという認識で良いか。 (本省Q & A P19図4参照)

A. 元請に対する報告は、途中の請負階層であっても実運送を行うこととなった者が運行区間を担当する旨を元請に報告する必要があります。元請が各行程において何次請けの事業者が実運送を行ったかの報告をうけ管理簿に記載し、すべての運送区間をどの事業者が担当したかを把握することになります。

Q. 1.5トンはどの段階で判断するのか。 (本省Q & A問4-7)

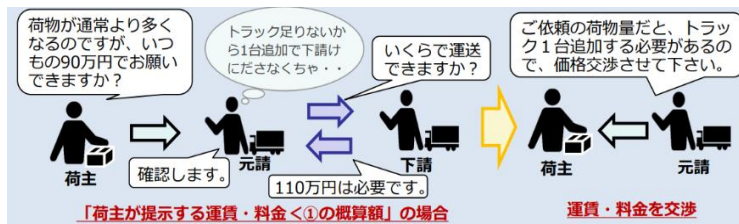
A. 真荷主から運送依頼があった時点で判断します。実運送の時点で実運送の時点で何ト運ぶかや、実運送で混載を行うか等は関係ありません。



- ✓ 配達先が複数あったとしても、運送が一の運送契約に基づき行われる場合は、一度の運送依頼で引き受ける貨物の重量で判断することになります。
- ✓ 一の運送契約に基づき複数回の運送依頼が行われる場合、それぞれの運送依頼ごとの貨物の重量で判断することになります。

委託先への発注適正化（健全化措置） 運送利用管理規定の作成・運送利用管理者の選任義務化

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）について努力義務が課せられるとともに、一定規模以上の事業者には、健全化措置に関する管理規定の作成、管理者の選任を義務付け



● 利用運送の健全化措置について

Q. 「健全化措置の努力義務」は具体的にどのような措置を講じればよいか。

(本省Q & A問3-2、3、4)

A. 健全化措置の具体的な内容は、

- 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。
- ② 自らが引き受ける貨物の運送について荷主が提示する運賃・料金が①の概算額を下回る場合にあっては、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 委託先の一般貨物自動車運送事業者が更に他の一般貨物自動車運送事業者の行う運送を利用する場合に関し、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。



「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」については、努力義務の一例として提示したもので、必ず条件として付す必要はありません。

ただし、令和7年6月成立しました改正貨物自動車運送事業法では、「二以上の段階にわたる委託を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」とあり、再々委託の制限が努力義務となります。（令和8年4月以降施行予定）

Q. 運送利用管理規定の作成義務、運送利用管理者の選任義務の対象となる一定規模以上の事業者とは。

(本省Q & A問3-7)

A. 一般貨物自動車運送事業者及び特定貨物自動車運送事業者で、前年度行った貨物自動車利用運送にかかる貨物取扱量（利用運送量）が100万トン以上である者が対象です。
※貨物利用運送事業者は対象外です。

Q. 100万トンはどうやって判断するのか。

(本省Q & A問3-7-2)

A. 毎年、国土交通省に報告している「貨物自動車運送事業実績報告書」の「輸送トン数（利用運送）・全国計」の欄に記入された数字でご判断ください。

Q. 運送利用管理規定のひな形や管理規程と管理者の届出様式はどこかに掲載されているか。

A. 国土交通省HP、管理規程のひな形及び届出書の様式例を掲載しています。
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000014.html



○ 契約内容の書面化

番号	質問事項	回答
1	書面の交付について、荷主と契約を結んで、覚書でルート別の運賃、4 t クラス、1 0 t クラス、トレーラといった車種毎の運賃を設定しているところであるが、（覚書に）必要事項が盛り込まれていれば、1 回の運送毎に書面を交付する必要はないという理解でよいか。	基本的な文書の中で法定記載事項が盛り込まれていれば、都度の運行毎に書面を取り交わす必要はありません。
2	逆に、記載事項が漏れているものがあつたり、臨時の運行が生じた場合のみ、書面を交付するということでしょうか。	そのとおりです。
3	書面交付について、荷主から元請けに送付するのが通例かと思うが、順番的に元請けから荷主へ先に書類を送付して、それから荷主から元請けに書類を送付する、といった具合に送付について順番の規定はあるか。	法定記載事項が満たされていれば、どちらの順番で送付いただいてもかまいません。
4	書面の交付について、交付書面の記載事項の一部を記載した覚書を締結することで、運送依頼の都度の交付書面の記載事項の一部（運賃や有料道路の取り決め等）を省略できるか。	基本契約書面に必要事項が記載されていれば、都度の書面交付は不要になります。
5	書面の交付について、メール本文に交付書面の必要な記載事項が記載されていれば、要件を満たすと説明があつたが、その際の保管はメール本文を印刷して書類化して保存する必要があるか。または、パソコンのデータ上に存在すれば保存したこととなるか。	メール等、サーバーに保存されていればかまいません。
6	運送契約書の書面交付につきまして、保存期間の1年とは、いつから起算して1年か。	書面を交付した日から1年間保存することになります。
7	書面交付について、運送契約に附帯業務等が含まれる場合はその内容・対価を記載することとされているが、附帯業務料が運賃の中に含まれている旨、相手方と合意できていれば、附帯業務料を記載せず、運賃単独を記載した契約を締結することは可能か。	荷役作業等の料金については運賃と別建てで計上していただくことが基本となります。 その上で、取引の実態として委託者と受託者の間でしっかりと合意を得ているのであれば運賃の中に附帯業務料を含めて記載いただくことは可能です。
8	運送の役務であるか、運送以外の役務であるかについては相手方との協議の上で線引きしていくということでしょうか。	取引の実態があるため、各事業者で判断をお願いします。
9	交付書面に掲載する運賃及び料金について、付帯業務料の内訳は必要か。 （待機料、作業料、諸々を合わせて、付帯業務料という記載にまとめて問題ないか）	基本的にはそれぞれの料金を計上することが基本となりますが、各事業者との協議の中で、諸々を合わせて付帯業務料として記載することについて、法律上否定されるものではございません。
10	運賃・料金の支払方法ですが、○日締め翌月○日払い、という記載方法でもよいか。	問題ありません。
11	書面交付について、基本契約書がある場合、大口製造メーカーとの契約において納品先が限られてく場合と、距離程運賃が基本契約書にて決まっているが、行き先が都度異なるといった場合、基本契約書があれば都度毎の書面交付は不要との理解でよいか。 また、基本契約書に載っていない、臨時の運行、スポット運行に関しては書面の交付が必要との理解でよいか。	各運送毎に運賃が完全に分かる状態であれば基本契約書だけでかまいませんが、各運送毎に異なっていて基本契約を結んだ段階では分からないのであれば、各運送毎に書面交付を行っていただく必要があります。 基本契約書に載っていない、運行にかんしては書面の交付が必要となります。
12	荷主企業からE D Iなどで出荷指示を受領し、出荷指示を受信した場合、双方で書面を交付するとの考えから、何らかの返信する行為は必要となるか。	運送を引き受ける旨を返信いただく等の対応をとる必要があります。
13	運送契約締結時の書面交付について、「運送契約の当事者の使命・名称及び住所」とありますが、住所の記載までは必須となるか。	住所も記載が必要です。
14	書面交付の義務について、荷主・運送事業者両方が書面を交付しなかった場合、両者に罰則があるのか。	罰則はありませんが、貨物自動車運送事業者については貨物自動車運送事業法第33条に基づく行政処分の対象となる可能性があります。また、荷主についてもトラック・物流Gメンによる是正指導の対象となる可能性があります。

番号	質問事項	回答
15	元請 X 社が利用と実運送を持っており、1 次 の D 社に X 社元請であると通知したが、実際には 1 0 0 % 利用運送であった場合、受けた 1 次請 D 社は（X 社が利用運送なので）本来管理簿の作成が必要だがしないことになる。説明資料 1 2 ページの例ですべて委託している飲料が甲の包括契約ではなく、乙社との別契約だった場合、X 社は利用運送で D が元請になると D に通知する（あるいは何も言わない）形で発注し、D は荷主を X 社とする実運送管理体制簿をつくるというのが法令の原則。ただし、1 2、1 3 ページの例示からすると、X が利用運送なら本来不要な管理簿を作っていて、D 社に X が元請だと通知していれば、X も D も行政処分等の対象にはならないという理解でよいか。	X 社が自社でも運送を行う前提で荷主と運送契約を結んだのであれば、結果として 1 0 0 % 利用運送を行ったとしても、X 社が元請けの立場となり、X 社に実運送体制管理簿の作成義務が生じることとなります。
16	書面交付について、1、5 トン以上の運送委託について書面交付とされていますが、当社の場合、真荷主からの運送委託では、主な製品の種類、数量の提示はあるが総重量は示されていない。概算で総重量は把握できているが、概算での判断で問題ないか。もしくは、真荷主に対して運送委託ごとに正確な重量の明示を求める必要があるか。	概算による判断で問題ありません。
17	書面交付の義務化について、実運送を行う時点で運賃が確定しておらず請求の締めに合意するケースも少なくないが、令和 6 年 4 月以降はそのような従来の商慣行は許容されないということか。	書面交付時において運賃が確定していない場合、見積額を記載する、若しくは、高速道路利用料等の費用が別途発生した場合は予め「運送に要した有料道路利用料等の実費を委託者が負担する」等の記載を付す等していただき、運送が行われる前に書面の交付を行っていただければと思います。
18	運送契約締結時の書面交付は今後どこかの機関（トラック協会等）に提出を求められる事はあるか？ また、緊急でやむを得ない場合はその後の交付もしなくて良いか？	国に対して定期的な提出は必要ありませんが、監査やトラック・物流 G メンによる調査等において求めがあった場合は提出する必要があります。（適正化実施機関による巡回指導においても同様） 災害その他やむを得ない場合の書面交付の義務については、その後の作成・交付も含めて対象外となりますが、そのようなケースが想定される場合は個別にお問合せいただけると幸いです。（Q & A 問 4-12）
19	着荷主とは契約書や書面交付が必要であるとは書かれていない。書面交付や契約書はあくまで発荷主（真荷主）と元請事業者となる物流事業者の間で必要であり、着荷主との取り交しは（もちろんあつたに越したことはないでしょうが）必須ではないという理解でよいか。	ご指摘のとおり、契約書面の交付が必要となるのは、運送事業者と運送契約を締結した、発荷主（真荷主）とトラック運送事業者との間で必要となります。
20	貨物自動車運送事業法施行令第 1 条第 2 項について、条項に「当該承諾に係る契約の相手方から書面等により法第十二条第三項の規定による電磁的方法による提供を受けない旨の申出があったときは、当該電磁的方法による提供をしてはならない」と記載がある。 ①「電磁的方法による提供を受けない旨の申出があったとき」とは、実際にどういことを想定した条文か。 ②すでに開示されている Q & A に記載のあるメールまたは FAX 以外の EDI サービス、クラウドサービスなどのデータ連携の事例について、特に元請事業者側が真荷主に対して行わなければならない事例を解説してほしい。 ○貨物自動車運送事業法施行令 https://laws.e-gov.go.jp/law/507CO0000000022	① PC のセキュリティ等の関係で電磁的方法での書面交付が困難な場合を想定しております。この場合、紙媒体による交付がなされるものと認識しております。 ② メールまたは FAX 以外の EDI サービスやクラウドサービスについて、あらかじめ受信する相手方の承諾を得る必要があります。また、これらのサービスが送信者側から受信者側へ一方通行となるような通信形態であるならば、返答する方法をあらかじめ決めておく必要があります。 いずれにせよ、真荷主と元請けとの間で運送契約の内容をお互いに把握し、その方法について、紙媒体であれ、電子媒体であれ、適切に行っていただく必要があります。
21	① 貨物自動車運送事業法施行規則第 13 条の四（情報通信の技術を利用する方法）に関して、第 1 項、第 2 項の条文中に記載している内容について、具体的な事例をもって解説をお願いしたい。 ② 施行規則第 13 条の六（法第十二条第一項の規定により交付しなければならない書面の交付に係る情報通信の技術を利用した承諾の取得）に関して、第 1 項、第 2 項の条文中に記載している内容について、具体的な事例をもって解説をお願いしたい。 ○貨物自動車運送事業法施行規則 https://laws.e-gov.go.jp/law/402M50000800021	電子メールや FAX 等の電磁的方法によるやり取りについて規定しているものです。 電磁的方法については、例えば以下のような方法が挙げられます。 ・電子メールやファックス（※）等による送受信 ・ウェブサイト上に表示された記載事項を契約の相手方がダウンロードする方法 ・契約の相手方がログインして閲覧するインターネットページにアップロードする方法 ・CD-R 等に記録して契約の相手方に交付する方法 なお、電子メールについては、PDF 等を添付して送信する方法だけでなく、メール本文に法定事項を記載して送信する方法も可能です。 電磁的方法による交付の方法につきまして、どのような条件を満たせば問題ないか等詳細についてご不明点がございましたら別途ご相談いただけますと幸いです。

○ 実運送体制管理簿

番号	質問事項	回 答
1	実運送体制管理簿の作成にあたって、元請けの定義について伺いたい。当社は大きく分けて3つの運送契約のパターンを有しており、 ①メーカーから直接依頼を受ける場合は元請けと分かるが、当該メーカーが物流会社を傘下に置いており、当該物流会社はトラック事業の許可を有しているところ、その場合我々が元請けになるのか。 ②フランチャイズの本部が運営会社に配送の業務を預けて、当該運営会社から当社へ配送依頼が来て、それから店舗配送という流れとなるが、この2つが元請けにあたるのかどうか。	①について、実運送、利用運送どちらも行っている事業者の扱いに係るものと思いますが、契約の明確化ということで、当社が実運送として依頼を引き受けたのか、利用運送として契約を引き受けたのか明確にしてもらう必要があります。利用運送約款に基づき、利用運送事業者として契約を受けたのであれば、その下にいる実運送事業者の実運送体制管理簿の作成義務が生じるところであるが、トラック事業者として依頼を受け、その業務を利用運送に流したとなれば、依頼を受けて流した事業者の実運送体制管理簿の作成義務が生じることとなります。そのため、トラック事業者、利用運送事業者、どちらの立場で契約を受けたのかで義務が生じるかどうかが変わってきます。 ただし、実務の中で切り分けが難しいとの声も聞こえてきているところであり、そのため、仕事を引き受けた段階で100%業務を利用運送に流す前提で受けたのであれば、利用運送事業として扱い、少しでも自社で運送を行う可能性があるのであれば、実運送事業者として引き受けたとみなすことになります。 ②について、フランチャイズの本部から運営会社に委託されて、運営会社からトラック会社へ委託された場合について、運営会社が本部との間で受けた運送について、実運送事業者として受けたものであるならば、当該運営会社の実運送体制管理簿の作成義務が生じます。運営会社が実運送事業者ではない場合、当該運営会社が荷主（真荷主）の立場となり、運営会社から依頼を受けた実運送事業者が実運送体制管理簿の作成義務を負うこととなります。
2	実運送体制管理簿における、作成義務の対象外となるものについて、系列化等により下請構造が固定化とあるが、 ①運送契約の有無に関係なく該当するのか、内容に関係なく該当するのか、いつも同じ車、同じ人が来る場合も該当するのか ②一次請けであっても二次請けであっても該当するのか ③混載便の場合は該当するのか	「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になっている場合」とは、真荷主と元請けが運送を引き受ける際に、その運送についてしっかりと実運送事業者と請負階層について明らかになっていることが条件となるので、混載便であっても条件に当てはまれば該当することとなります。 一次請け、二次請けについては、真荷主と元請けとの運送契約時にあらかじめ一次請け、二次請けが分かっている場合は当該規定の対象となりますが、一次請けは分かっているが二次請けは分からないといった場合には作成義務の対象外とはなりません。あくまで、誰が運ぶのか、何次請けかがはっきりと分かっているものが対象となります。
3	実運送体制管理簿作成のパターンで、荷主の運送委託先が貨物自動車運送事業者かつ貨物利用運送事業者で再委託先が貨物利用運送事業者である場合には、真荷主はどちらになるのか。	荷主から運送委託を引き受けた貨物自動車運送事業者かつ貨物利用運送事業者である事業者がどちらの業で運送委託を引き受けたかによって異なります。当該事業者が貨物利用運送事業者として運送委託を引き受けた場合は、当該事業者は元請事業者に該当せず、実運送体制管理簿の作成義務の対象とはなりません。一方、当該事業者が貨物自動車運送事業者として運送委託を引き受けた場合は、元請事業者として実運送体制管理簿の作成義務の対象となります。 ※これは令和7年4月1日付け施行の考え方です。令和7年6月11日に成立した改正貨物自動車運送事業法での考え方は変わります。
4	月極や年極で特定の会社の車なり実運送が決まっていれば、系列化による構造が固定化されている場合に該当するとの理解でよいのか。	そのとおりです。
5	実運送体制管理簿で、専属協力会社に運送を継続的に依頼する時は運送毎の管理簿の作成は不要ということでしょうか。	あらかじめ運送委託先の事業者、運送区間、貨物内容、請負階層が判明しており、変更がない場合であっても、1度は管理簿を作成していただく必要がございます。なお、その後の運送毎の作成は不要です。

番号	質問事項	回 答
6	実運送体制管理簿について、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判明していれば、一運送ごとの管理簿の作成は不要となっているが、当社は親会社がいて、その子会社にあたる物流会社となるが、当該親会社の営業所あてに行く曜日や運送会社が決まっているところ、その運送会社が必ずしも自社で運行するのではなく、備車を利用する場合もあり、その場合であっても、どの備車を利用するかが決まっているため、覚書の中に備車先を全て記載しておけば、一運送ごとに管理簿を作成する必要はない、との理解でよいか。	ある程度の内容は分かっている、状況によって自社が運送するのか利用先が運送するか、変わってくる場合は、実運送事業者が誰であるか分かっていないことになるので、実運送体制管理簿を作成する必要があります。
7	実運送体制管理簿について、一連の委託関係が明らかになっている場合は管理簿の作成が不要とのことだが、運送契約書の中で明らかになっている場合は、作成不要ということでしょうか。	全く作成する必要がない、ということではなく、一度は作成いただき、その後の運送毎の作成が不要ということです。
8	改正貨物自動車運送事業法 Q & A の問 1 - 3 で、実運送体制管理簿を作成する貨物自動車運送事業者に利用運送「事業者」を含まないと記載していますが、「事業者」ではなく「事業所」という認識で相違ないでしょうか。	事業者単位です。
9	荷主（真荷主）の定義を今回のように定めた理由は何故か。 実運送体制管理簿は、下請事業者への発注適正化（下請構造の可視化）が目的とのことだが、貨物自動車運送事業者（実運送事業者）とへの契約前に通過する利用運送事業者（元請事業者以前の利用運送事業者）を、請負階層にカウントしない理由を教示願いたい。	実運送体制管理簿における請負階層については、元々の荷主と運送契約した利用運送事業者が真荷主と規定され、当該真荷主から運送委託を受けた実運送事業者が元請となるため、ご質問にあった元請事業者以前の利用運送事業者は真荷主に該当するため請負階層にカウントされません。
10	実運送体制管理簿は、輸送の最終運送区間だけ報告するという認識でよい。今のルールだと下請事業者に対して、「上の階層でどこからどこに配送したか」という情報が伝えられないため、一次請けがここからここまで、二次請けがここからここまで、三次請けがここからここまでという情報が下に流れていかず、実運送会社が元請へ報告できないように思える。	元請に対する報告は、途中の請負階層であっても実運送を行うこととなった者が、その運送区間を担当する旨を元請に報告する必要があります。元請が各行程において何次請けの事業者が実運送を行ったかの報告を受け、実運送体制管理簿に記載いただくことで、全ての運送区間をどの事業者が担当したかを把握していただくこととなります。
11	実運送体制管理簿は毎日作成する必要があるか。それとも 1 月分まとめて作成することでもよい。	具体的な定めはありませんが、運送完了後遅滞なく作成することが望ましいです。なお、例えば一月分をまとめて当該月の末日や翌月初めに作成するという対応をとることについては特に問題ないものと考えられます。
12	実運送体制管理簿の記載事項について、運送区間、貨物内容、会社名、請負段階の 4 項目が法定記載事項であるが、荷主名、車番、ドライバー名の記載は不要という理解でよい。	荷主名、車番、ドライバー名につきまして記載を省略していただいて差し支えございません。
13	鉄道を利用した運送を行う場合も実運送体制管理簿の作成は必要でしょうか。必要な場合、どの部分に対して作成が必要か。 例）集荷先～東京～大阪～配達先への輸送 東京での集荷（自社トラック）→ J R での幹線輸送（J R 貨物）→大阪での配達（委託先トラック）	第 2 種貨物利用運送事業として運送を行ったものである場合、例示にある大阪での配達を委託先トラック事業者が運行したとしても実運送体制管理簿の作成は必要ありません。ただし、当該委託先トラック事業者が更に運送委託を行った場合には、当該委託先トラック事業者が元請けとなり、委託先トラック事業者が実運送体制管理簿を作成する必要があります。
14	運送区間の粒度はどの程度までなら O K か？ 粒度の創作は問題ないか？ （例：都内湾岸冷蔵庫地区：東扇島、平和島、京浜島、城南島、大井）	どの運送について記録されたものであるかが、真荷主及び元請事業者ともに分かる状態であれば、特に記載の粒度は問いません。運送区間を「東京～大阪」のように都道府県単位で記載することや、貨物の内容を「雑貨」や「食料品」のような粒度で記載することも可能です。
15	運行途中やラストワンマイル等で元請け事業者が直接運送する区間があったりするケースでは、実運送体制管理簿上の該当区間には、元請事業者が運送した際には、「元請け事業者」と明記しておけばよい。	ご認識の通り、元請事業者が運送した区間については、「元請事業者」と記載いただければ問題ございません。※改正貨物自動車運送事業法 Q&A の p.23 に実運送体制管理簿の様式イメージがございますのでそちらもご参考にしていただけます幸いです。

番号	質問事項	回 答
16	実運送体制管理簿関係で、作成の対象となる貨物の重量が1．5トン以上の判断について、運送依頼があった時点で判断とのことだが、総重量ごとか、1台あたりか、1運行あたりか、ご教示いただきたい。	運送依頼で1．5トン以上の依頼があれば対象となります。
17	路線便で1．5トン以上の輸送についても、実運送管理簿の作成対象となるか。	一の荷主からの運送依頼によって1．5トン以上の輸送を行う場合には、実運送体制管理簿の作成が必要となります。
18	1．5トンを超える貨物の実運送体制管理簿作成について、トラック輸送と鉄道輸送を利用するJ R 複合輸送の場合は作成が必要か。また、特積事業者を利用した場合については実運送体制管理簿の作成が必要か。	J R 貨物等の鉄道輸送（幹線輸送）については、実運送体制管理簿の作成は必要ありません。特積事業の場合については、一の運送契約で1．5トン以上の運送依頼を受け、当該依頼を実運送事業者に委託する場合は実運送体制管理簿の作成が必要となります。