資料2

# 最近の法改正等の動きについて

2026年3月

国土交通省
物流・自動車局 貨物流通事業課

# １．改正物流法・トラック適正化二法の概要

# 「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

## 背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が2024年４月から適用される一方、物流の停滞が懸念される**「2024年問題」**に直面。
- 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性。
- 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、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を整備。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。

## 改正法の概要

### １．荷主・物流事業者に対する規制的措置　一部を除き令和７年４月１日施行　【流通業務総合効率化法】

○①**荷主**＊1（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。

＊1 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○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。

○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。⇒令和８年４月１日施行予定

○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**。⇒令和８年４月１日施行予定

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

### ２．トラック事業者の取引に対する規制的措置　令和７年４月１日施行　【貨物自動車運送事業法】

○**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＊2。

○**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**＊3 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、**責任者**の選任を**義務付け**。

＊2･3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

### ３．軽トラック事業者に対する規制的措置　令和７年４月１日施行　【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、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。

# 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】

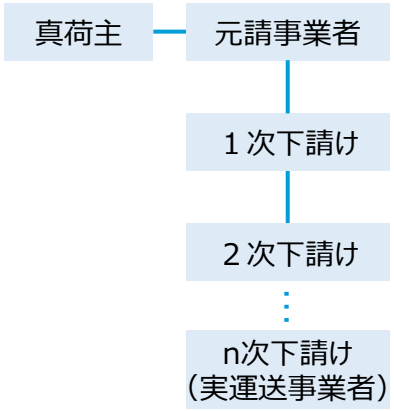
物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

○**元請トラック事業者**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。

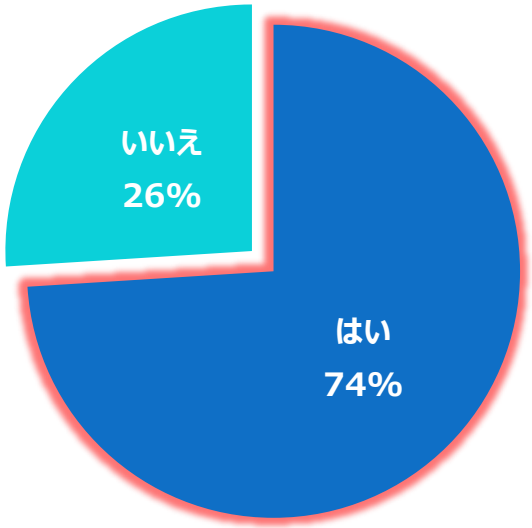
○**荷主・トラック事業者・利用運送事業者**に対し、**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け。

○**トラック事業者・利用運送事業者**に対し、他の事業者の**運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化**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**、**責任者の選任**を義務付け。

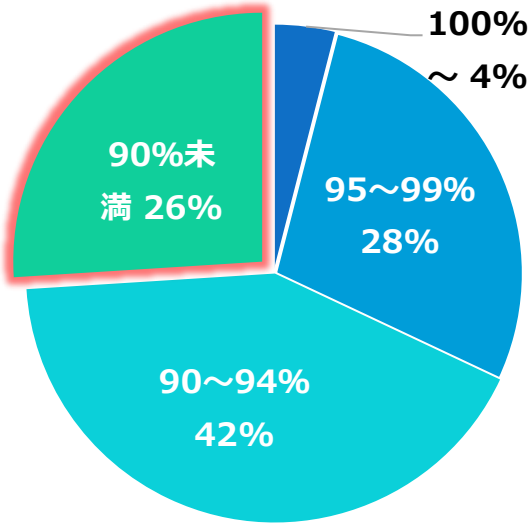
【多重下請構造のイメージ】




【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

## 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】 ※次ページにイメージ図を掲載

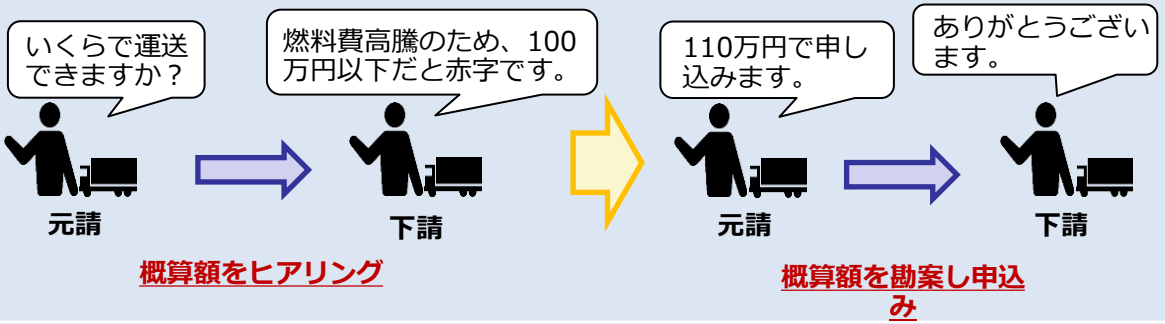
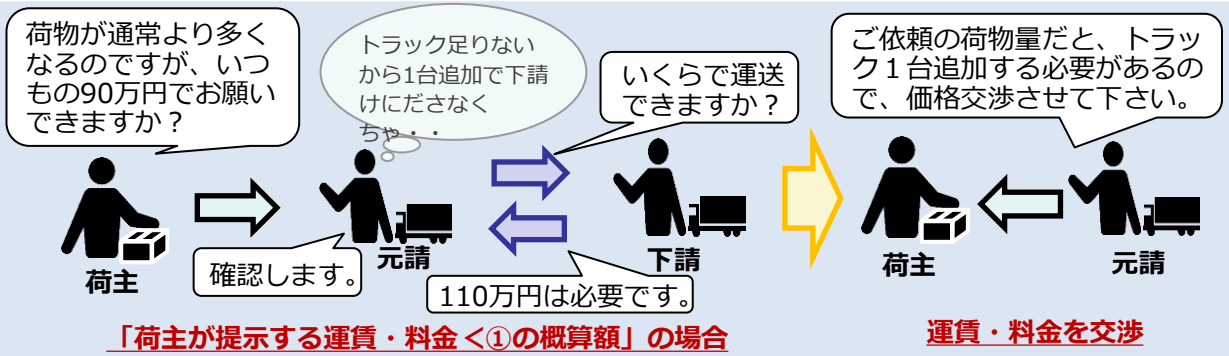
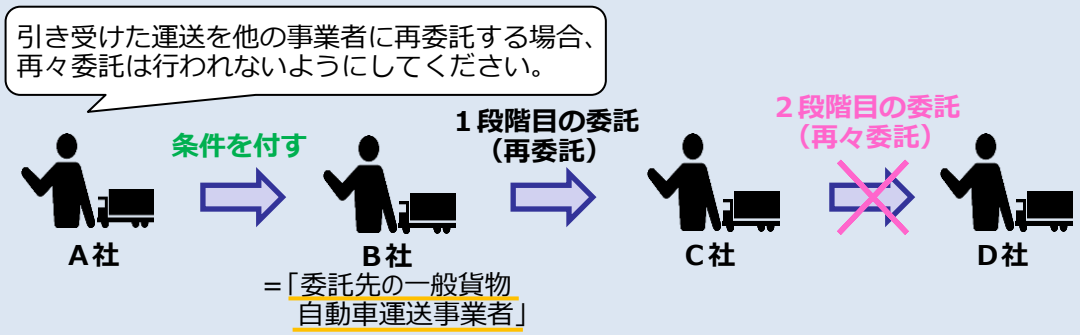
① 利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、その概算額を勘案して利用の申込みをすること

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

# 健全化措置のイメージ

| | 措置の内容 | イメージ |
|---|---|---|
| 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 | 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 | 委託先の一般貨物自動車運送事業者が再委託を行う場合に関し、委託先に対して、例えば「二以上の段階にわたる委託（再々委託）の制限」等の条件を付すこと。 |  |

## 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。

# 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、下図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*

# 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律
# 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

概要

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

## 貨物自動車運送事業法の一部改正

### １．許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、５年ごとの更新制を導入

### ２．「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者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．事業許可の更新制度の導入

○ **トラック運送事業の許可**は、**５年ごとに更新**を受けなければ、効力を失う。

○ **許可基準**に、「**法令の規定を遵守して事業を遂行することが見込まれること**」を　新たに追加。

○ 国土交通大臣は、**許可更新に関する事務**の一部を**独立行政法人に行わせる**ことができる。




（１）輸送の安全確保、社会保険料の納付、適正原価の収受をはじめ、**法令の規定を遵守しない場合は、事業許可の更新がなされない**。

（２）更新申請時には、**一定の手数料収受**を想定。




（３）独立行政法人の詳細については、**今後３年以内を目途に決定**。

# 2．「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ①

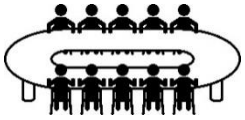
○ **国土交通大臣は**、トラック運送事業に係る運賃及び料金について、**燃料費**、**全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費**、**減価償却費**、**輸送の安全確保のために必要な経費**、**委託手数料**、事業を継続して遂行するために**必要不可欠な投資の原資**、公租公課等の、適正な事業運営の確保のために通常必要と認められる費用を的確に反映した積算を行うことにより、**「適正原価」を定め、告示することができる**。




（１）これに伴い、**「標準的運賃」は廃止**する。

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

（３）適正原価の設定にあたっては、**運輸審議会への諮問**が必要。



# 2．「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限 ②

○ **トラック運送事業者**は、自らが**引き受ける貨物の運送に係る運賃・料金が、適正原価を下回ることとならないようにしなければならない**。 **受注者の義務**

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




（１）一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。

（２）事業許可の有効期間である**５年間を通じた総運行距離、総労働時間等を勘案**し、出来る限り簡便かつ客観的に判断しうる判定基準を設定することを想定。



# ３．委託次数の制限

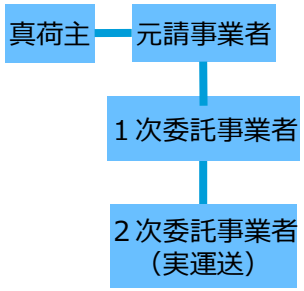
○ **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、真荷主から引き受けた貨物の運送について、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、**委託段階を２次までに制限するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない**。




（１）元請け事業者は、自らを「ゼロ次」とした場合、**「２次請け」＝再々委託までに制限**するルールを設けること等が必要となる。

（２）一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。

**<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。

# ４．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、**荷主側は幇助犯、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**。

# （ご参考）白トラ対策の周知啓発チラシ

国土交通省

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

国土交通省

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。

**本チラシURL**

**お手元でも是非ご覧ください**

# 5. その他

○ **トラック運送事業法**に、**労働環境整備や労働者の処遇の確保の必要性**について明記。

○ 物流に関する施策の総合的・集中的な推進を図るため、**関係閣僚等**から成る **「物流政策推進会議」**と、その下に実務者会議を設置。




（１）トラック運送事業法の目的に、**「労働環境の適正な整備に留意すること」**を明記。

（２）トラック運送事業者の義務として、**「労働者の適切な処遇の確保のために必要な措置を実施すること」**を追加。　⇒　**許可更新の要件**にも含まれる

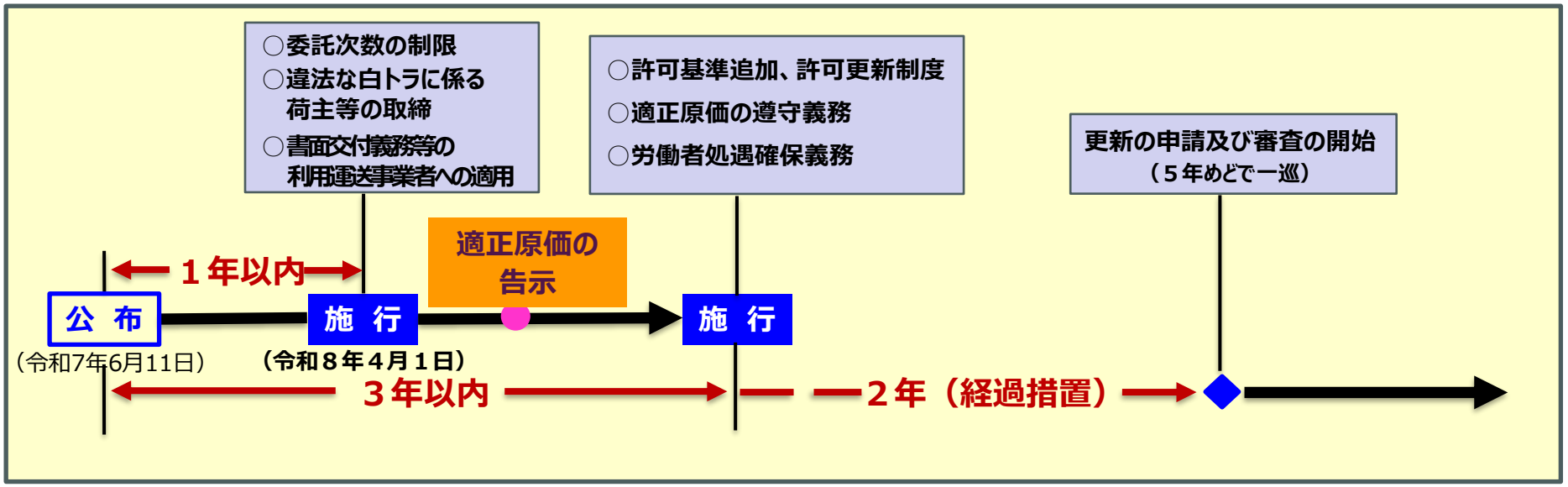
> トラック運送事業者は、国土交通省令で定めるところにより、運転者その他の労働者が有する知識、技能その他の能力についての公正な評価に基づく適正な賃金の支払その他の労働者の適切な処遇を確保するために必要な措置を実施するものとする。



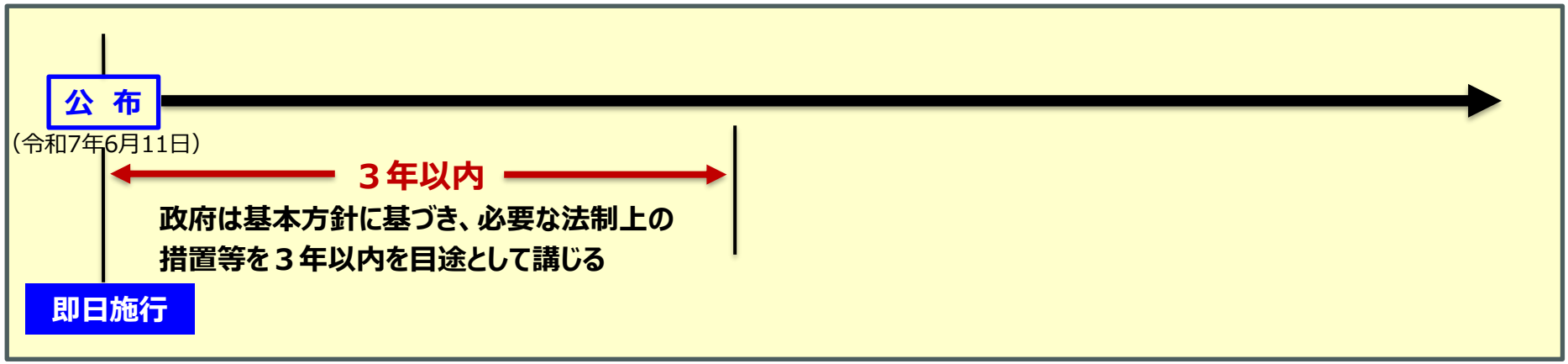
（３）「物流政策推進会議」の構成メンバーは、**国土交通大臣、経済産業大臣、農林水産大臣、厚生労働大臣及び公正取引委員会委員長など**。

# ６．トラック適正化二法の施行時期

## 【貨物自動車運送事業法】




## 【貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律】



# ２．トラック・物流Gメンについて

# トラック・物流Gメンとは



- トラック・物流Gメンは、長時間の荷待ちなど、トラック事業者が法令遵守できなくなるおそれのある行為（違反原因行為）を行っている疑いのある荷主企業・元請事業者に対し、**貨物自動車運送事業法に基づく是正指導を実施**

## ■トラック・物流Gメンを創設

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




### トラック・物流Gメン体制

国土交通省

- 物流・自動車局 貨物流通事業課
- 地方運輸局（全国10か所）
- 地方運輸支局等（全国52か所）

# 荷主等による違反原因行為

**違反原因行為とは、トラック運送事業者等が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為**

## 長時間の荷待ち




## 契約にない附帯業務




## 運賃・料金の不当な据置き




## 過積載運送の指示・容認




## 異常気象時の運送依頼




## 無理な運送依頼



# トラック・物流Ｇメンによる荷主への是正指導の基本フロー

国土交通省

## 働きかけ

トラック事業者が法令順守できるよう理解を求める

理解を求める文書を発出

⇩

荷主による自主的な状況確認と改善

さらに情報を得た場合

## 要　請

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

要請・勧告文書を発出

⇩

必要に応じ関係省庁等と連携してヒアリング

⇩

改善計画の策定、改善期間の設定

⇩

トラックＧメンによる改善状況の確認

⇩

改善報告の提出
(違反原因行為の解消)

要請してもなお改善されない場合

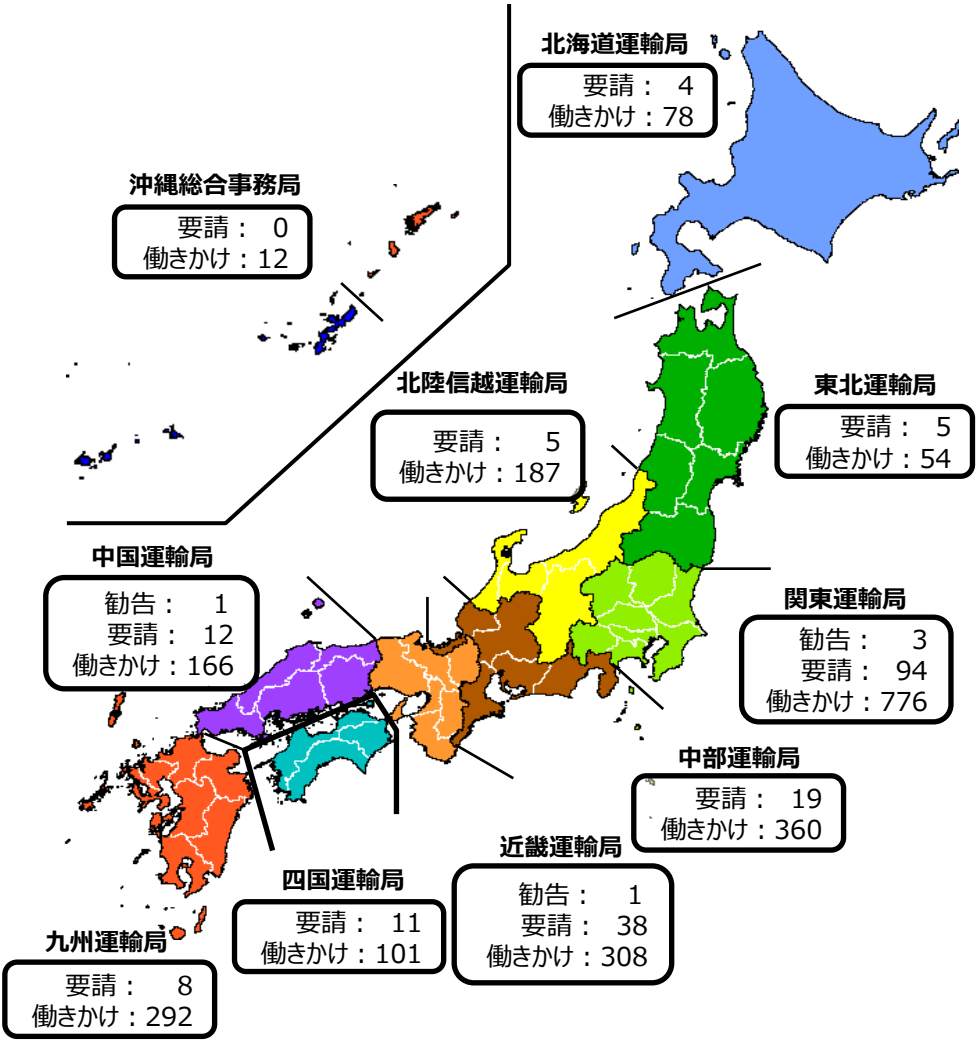
## 勧告・公表

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

# トラック・物流Ｇメンによる是正指導の累計実施件数

国土交通省

- トラック・物流Gメンは、令和8年2月時点で計2,535件の法的措置を実施




## 働きかけ等の累計実施件数（R1.7～R8.２）※

- 勧告　：　５件（荷主３、元請１、その他1）
- 要請　：　196件（荷主107、元請83、その他6）
- 働きかけ：2,334件
  （荷主1,642、元請584、その他108）

⇒ **計2,535件**の法的措置を実施

## 主な違反原因行為

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

# 集中監視月間（10月・11月）におけるトラック・物流Ｇメンの活動①

国土交通省

## ■ 集中監視の実施

- ✓ 本年8月に実施した「違反原因行為の実態調査」等により情報を入手。
- ✓ 荷主、元請事業者等に対する**周知・協力要請等の荷主パトロール等**を**Ｇメン調査員等の関係機関と連携**し実施。

## ■ 公正取引委員会との連携

- ✓ **本年1月から取適法が施行**されることを契機とし、**全国規模で公正取引委員会と連携**した周知啓発活動を実施。
- ✓ **10月28日、29日の2日間**において、**全国のトラック・物流Ｇメン**が荷主の本社や着荷主の多い**東京に集結**し、公正取引委員会やＧメン調査員（トラック協会）と**合同で大規模荷主パトロール**を実施。**120社の荷主へ周知啓発活動を実施**。

## ■ 倉庫業者からの情報収集

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

# 集中監視月間（10月･11月）におけるトラック･物流Ｇメンの活動②

国土交通省

## 是正指導の実施件数

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

⇒ **計371件**の法的措置を実施

**初の着荷主への荷主勧告**

## 主な違反原因行為

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

## Gメン調査員からの情報提供

●集中監視月間中、運輸支局へ

**計50件**の報告

## 荷主パトロール訪問件数

●公正取引委員会との合同実施を含め、

**計1,473件**

# 周知啓発のためのメディア配信



- メディア配信を通して、トラック・物流Gメンの活動への理解・協力を広く呼びかけ、**違反原因行為等の是正に向けて周知啓発を実施**

YouTubeチャンネル
**「STOP!トラハラ」過積載・過労運転防止プロジェクト**
@stop_torahara_official

## トラック・物流Gメンの活動紹介動画

トラック・物流Gメンが違反原因行為を監視・是正していることを紹介。６つの違反原因行為の説明等について、約90秒の動画を制作・配信。







## ６つの違反原因行為のショート動画

違反原因となる６つの行為をテーマに、ショートドラマ形式でシリーズものとして、６つの動画を制作・配信。









# 違反原因行為に係る実態調査の結果（概要）

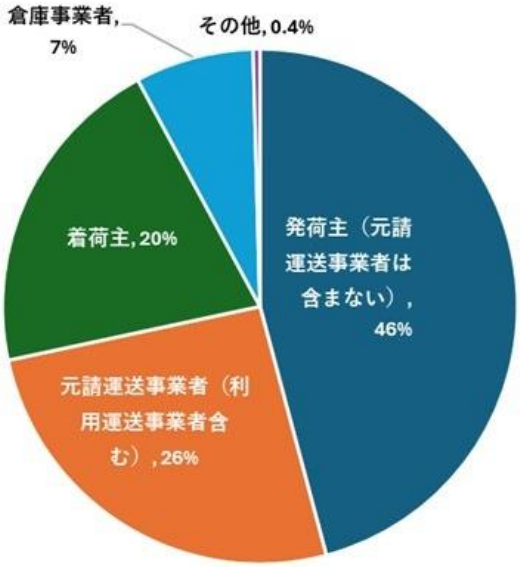
◆ Ｒ７年８～９月にかけて、全トラック事業を対象にした調査結果は以下のとおり。

○ 調査対象事業者数：**約６万社**

○ 回答数：**２１，０４８件**（Ｒ６：２４，１５９件）　※同一事業者からの複数回答を含む。
うち、違反原因行為があったと回答した件数：**２，００７件**（Ｒ６：３，３０８件）

○ 昨年度調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少傾向ではあるが、**以前として、食品・食料品の占める割合は多い**。

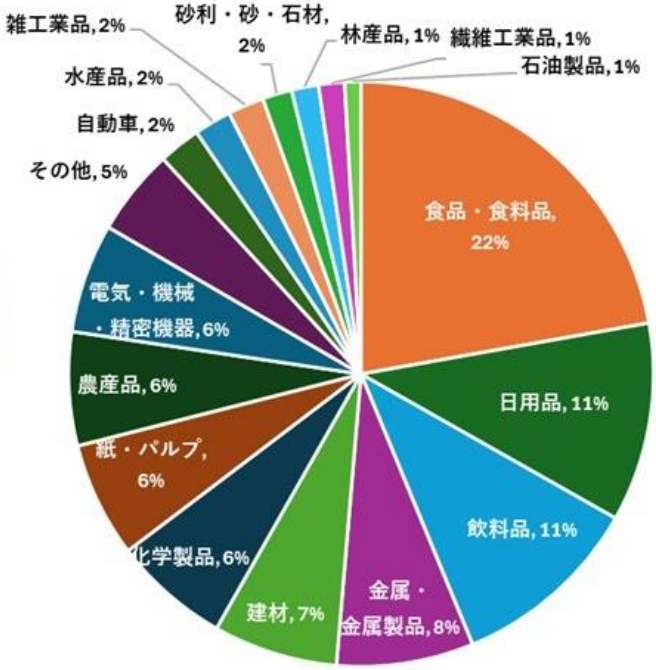
## 1. 違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類




## 2. 違反原因行為の割合




## 3. 違反原因行為ありの回答における輸送品目（複数回答）



# 違反原因行為に係る実態調査の結果（主な傾向）

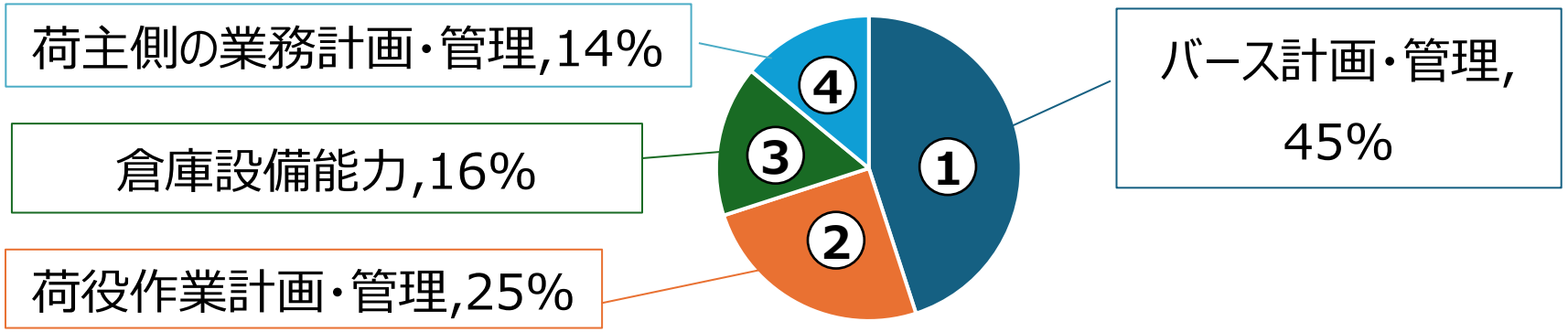
◆ 回答のあったトラック事業者のうち、**Gメンの活動を認知している割合は、約90%**となっている。

◆ 違反原因行為の実態調査を基にGメンが追加でトラック事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為の上位３位では、下記のような傾向があった。

◆ Ｇメンの是正指導の強化や荷主パトロール等の啓発活動の効果、また、改正物流法（Ｒ７年4月施行）などの総合的な施策により荷主の意識が改善されてきていることもあり、**違反原因行為の報告は約39%減少**している。

**違反原因行為上位３位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声**

**長時間の荷待ち**




① ：「倉庫で導入されているバース計画・管理システムをうまく活用できない。またそもそもシステムがなく、到着順となっている」、「荷主と倉庫側で伝票やデータの連携が取れず作業が遅延してしまう」等。

② ：「倉庫の荷役作業の管理者や現場作業員の不足」、「荷主と運送事業者との連携が不十分」 等。

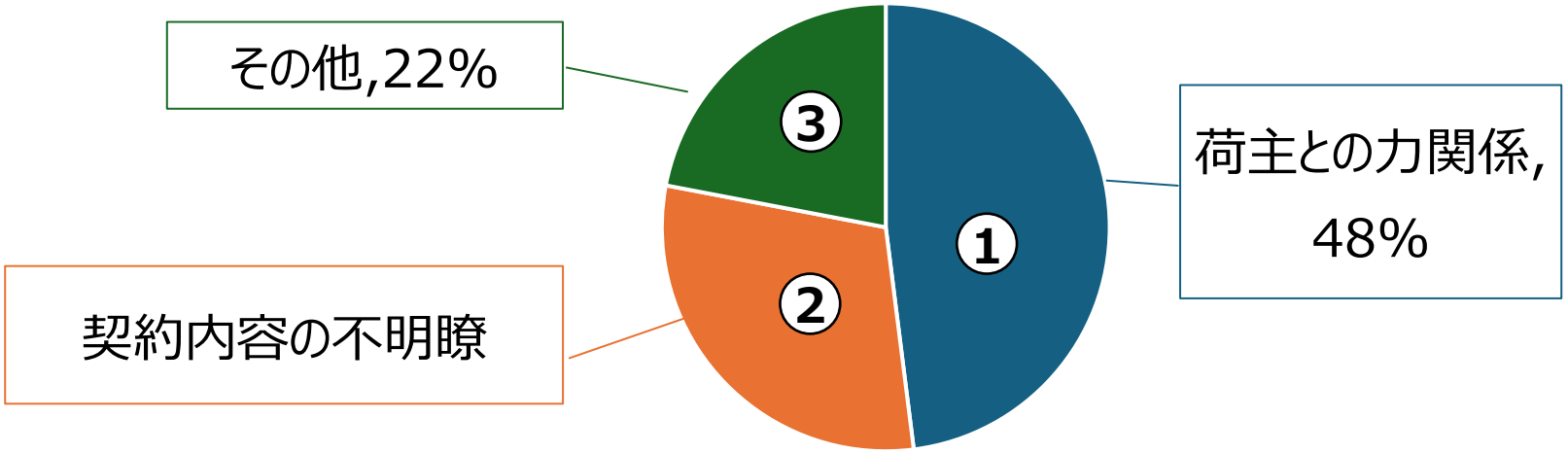
③ ：「バース数が少ない」、「着荷主側の荷捌き場などの作業場所が不足」、「運送事業者が待機できる場所が荷主側倉庫にない」 等。

④ ：「着荷主側の業務計画と実リソース（人員数、設備能力、など）との整合性が取れていない」 等。

# 違反原因行為に係る実態調査の結果（主な傾向）

## 違反原因行為上位３位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

### 運賃・料金の不当な据置き




①：「荷主側の一方的な運賃・料金の決定」、「荷主側が料金を上げないから運送事業者にしわ寄せがいく。」、「話に行くと荷主から契約を解除・打ち切られるリスクがある」、「荷主と親子関係にあるため交渉不可」 等。

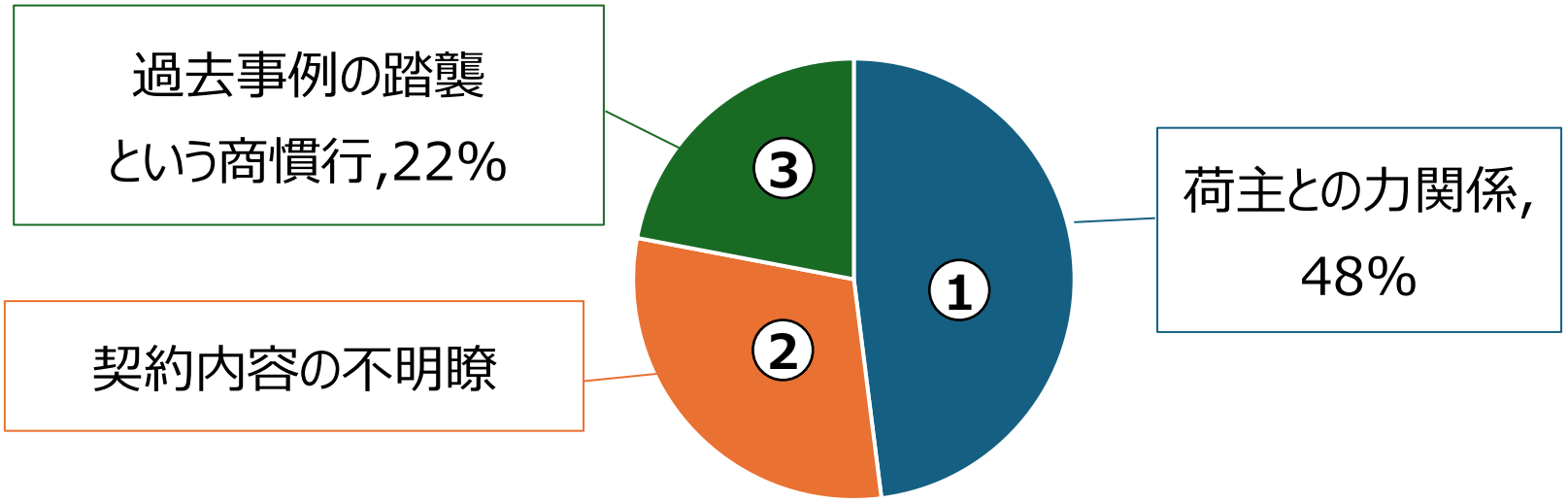
②：「荷主本社からの回答待ちで契約交渉が進まない」、「契約が複雑で交渉が進まない」、「営業所ごとに契約をしているが、他の営業所では異なるという理由で、進まない」 等。

③：「荷主との交渉の機会がない」、「決定権が荷主本社のみで交渉窓口が遠い」、「入金時に減額されている。」、「ドライバーの維持が困難になっている。」 等。

# 違反原因行為に係る実態調査の結果（主な傾向）

## 違反原因行為上位３位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

**契約にない附帯業務**




①：「附帯業務を断れない、拒否すると契約を打ち切りをそそのかされる。」、「本社の承諾は得たが、支店では聞いていないと突き返される。」、「作業負荷が高く、ドライバーが辞めていく」等。

②：「業務改善・定着している中でいつの間にか増えた附帯業務については、交渉が難しい」、「荷主との契約書記載の内容が古いままになっており業務範疇が曖昧」、「平日土日の区別なし」、「運用がコロコロ変わる」等。

③：「だいぶ前から附帯業務が常態化しており、賃金が厳しい現代でも今更言いづらい」、「バラ積やパレットの乗せ換えが生じているが、ずっとやっているので言えない」等。

# ３．その他取り組みについて

# トラック運送業分野における特定技能外国人の受入れについて

国土交通省

○　自動車運送業分野（バス、タクシー及びトラック運転手）について、特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定（令和６年3月29日）。また、直近では近年の国内人材確保等の状況を見直した（受入れ見込み数１割減を含む）分野別運用方針変更の閣議決定（令和８年１月23日）。
○　担い手不足への対応が喫緊の課題となっている中、特定技能外国人の受入れを進めており、令和７年６月末現在で１０名が在留資格を取得。（内訳：中国４、モンゴル４、ベトナム１、ミャンマー１）

## ○制度概要

| | |
|---|---|
| **受入れ見込数** | ２．２１万人（バス・タクシー含む） |
| **主な業務内容** | ①運行業務<br>②荷役業務 |
| **技能水準** | ①第一種運転免許（※１）<br>②特定技能評価試験（トラック）（※２） |
| | ※１　日本国内で運転免許を取得するための手続等に要する期間については、在留資格「特定活動」（６か月・更新不可）で在留を認める。<br>※２　特定技能評価試験は、<br>（一財）日本海事協会において実施。 |
| **日本語能力** | 日本語能力試験N４又は<br>日本語基礎テスト　合格 |
| **受入れ事業者の要件** | 「働きやすい職場認証制度」又は<br>「Gマーク制度」の認証取得　等 |

## ○乗務開始までの流れ

特定技能評価試験・日本語試験　合格

採用・入国

外免切替・教習所通所等による
日本の運転免許取得

※運転免許を要しない付随業務に従事可能
※日本語研修等を実施することが望ましい

特定活動（最大６か月）

**特定技能１号の在留資格取得**

初任ドライバー研修を経て単独乗務開始
※日本人ドライバーと同様

特定技能１号（最大５年）

# 軽油引取税の暫定税率廃止に伴う運賃引下げ圧力に対する政府の対応



○ 令和７年12月22日、**国土交通大臣、中小企業庁長官、公正取引委員会委員長による連名**で、**農水省関係団体（約300団体）**、**経産省関係団体（約700団体）**、**建設業関係四団体**に対し、所管部局を通じて文書により以下を要請。

## １．発注者（荷主や元請運送事業者等）に対する要請事項

○ 燃料価格の下落を契機として、

◆ 他のコスト上昇分を考慮せずに**燃料価格の下落のみをもって一方的に取引価格の低減**を行うこと、

◆ 運送受託者からコスト上昇を理由に価格協議を求められたにもかかわらず、**燃料価格の下落を理由として当該協議に応じず一方的に代金決定**を行うこと

は、**取適法に違反するおそれ**があることに留意すること。

○ その上で、燃料価格が下落している場合であっても、運送の委託先や再委託先等に支払う運賃・料金が、これまでの物価や労務費等の上昇分を適切に転嫁した水準を満たしたものであるかを確認し、価格低減の必要性等について慎重に判断すること。

## ２．運送受託者（実運送事業者等）に対する要請事項

○ 燃料価格の下落に伴うコスト減のみならず、物価や労務費等の上昇に伴うコスト増も発生していることを踏まえ、経済の実態が反映されていると考えられる**公表資料を基礎**として、自社事業の原価計算に基づき算出した運賃・料金の引上げ額を提示するなど、燃料価格の下落分だけでなく**他のコスト増を含めた価格協議**を行うこと。

○ また合わせて、労務費転嫁指針の趣旨を踏まえ、**トラックドライバーの給与の引上げを適切に行う**こと。

ご清聴ありがとうございました