資料6

貨物自動車運送事業法附則第１条の2に基づく是正指導指針について

令和8年3月16日（月）

九州運輸局自動車交通部貨物課

九州運輸局

「運輸と観光で九州の元気を創ります」

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

貨物運送事業法附則第１条の2に基づく是正指導指針

国土交通省

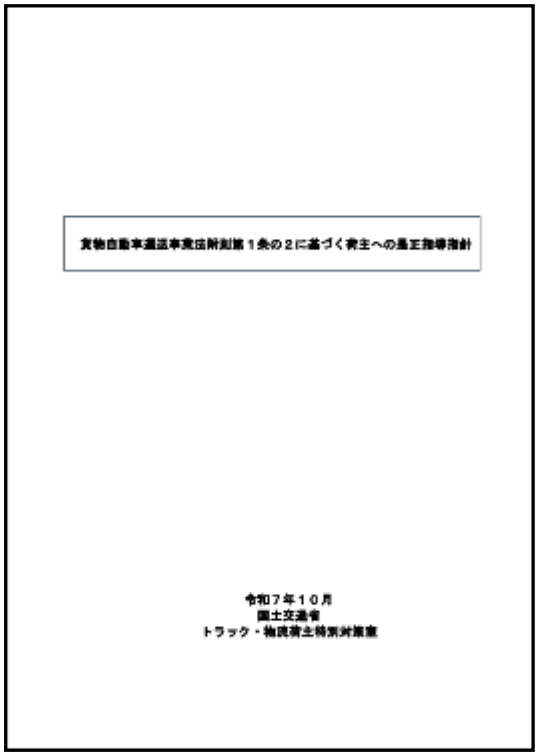
〇制定日　　令和7年10月1日　制定・公表

〇制定趣旨

・トラック・物流Gメンが実施する是正指導の基準や考え方を行政手続法第36条に基づく行政指導指針としてあらかじめ定めることにより、透明かつ公正な行政指導を確立することに資する。

・貨物自動車運送事業者及び倉庫業者からの荷主・元請事業者等の違反原因行為に関する積極的な情報提供を促す。

・本指導指針に記載された内容等を踏まえた商慣行の適切な見直しを荷主・元請事業者が自主的に取り組むことを期待する。


貨物自動車運送事業法附則第１条の２に基づく荷主への是正指導指針

令和７年１０月
国土交通省
トラック・物流荷主特別対策室

〇主な内容

Ⅰ．基本的考え方

Ⅱ．荷主に対する是正指導

Ⅲ．是正指導の中止等の求め

Ⅳ．荷主パトロール等の実施

Ⅴ．情報の取扱い等

・情報提供の方法

・処理結果通知

「是正指導指針」全文へのリンクはこちら

（リンク先URL）
https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/content/000359475.pdf

是正指導指針について

- Ⅰ．基本的考え方
- Ⅱ．荷主に対する是正指導
  - Ⅱ－１．定義
  - Ⅱ－２．是正指導の実施
  - Ⅱ－３．是正指導の方法
  - Ⅱ－４．是正指導結果の確認等
- Ⅲ．是正指導の中止の求め
- Ⅳ．荷主パトロール等の実施
- Ⅴ．情報の取扱い等

Ⅱ－1. 定　義　（1）荷主の定義

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
　⇒発荷主、着荷主、元請のいずれも該当し得る。
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に掲げる者を除く。）
　⇒荷物を受け取る側の運送契約をしていない荷主（通常の着荷主）
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に掲げる者を除く。）
　⇒荷物を引き渡す側の運送契約をしていない荷主（引取り物流の発荷主）
④ ①に掲げる者が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外国人国際第二種貨物利用運送事業者をいう。）である場合にあっては、当該貨物利用運送事業者に運送の委託をした者（その者に委託（2以上の段階にわたる委託を含む。）をした者を含む。）
　⇒利用運送事業者（荷主）に運送委託したもの。
⑤ 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であって、他人のために当該貨物を受け取るもの
　⇒倉庫業者や港湾運送事業者などの中間的な受け取り者
⑥ 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であって、他人のために当該貨物を引き渡すもの
　⇒倉庫業者や港湾運送事業者などの中間的な引き渡し者

Ⅱ－1. 定　義　（2）違反原因行為の種別

① 

・1時間以上の荷待ちが恒常的に発生している場合
（荷待ちのみで把握していない場合は）2時間以上の荷待ち・荷役等が恒常的に発生している場合。

② 

・契約にない附帯業務であって、附帯業務の対価について合意がなされていない場合。
⇒品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業など

③ 

・運賃・料金交渉を申し出たにもかかわらず正当な理由なく交渉に応じない場合。
・運賃・料金交渉において、根拠を示して交渉したにもかかわらず、貨物自動車運送事業者が求めた事項について必要な説明又は情報の提供を行わず運賃・料金の水準を据置く又は運賃・料金の水準を一方的に決定する場合。

④ 

・荷主が過積載運送（過積載のおそれを含む。）となることを知りながら、積載の指示又は容認を行った場合

⑤ 

・異常気象時において、貨物自動車運送事業者又はその運行管理者（以下「貨物自動車運送事業者等」という。）が輸送の中止を判断し、荷主へその判断に至った理由等を報告したにもかかわらず、荷主に運送を強要された場合

⑥ 

・荷主からの指示又は非協力により、貨物自動車運送事業者が法又はこの法に基づく命令を遵守して事業を遂行することを困難にさせる行為であって、他の違反原因行為に該当しないもの。

違反原因行為の種別（①長時間の荷待ち）



・1時間以上の荷待ちが恒常的に発生している場合
・（荷待ちのみで把握していない場合は）2時間以上の荷待ち・荷役等が恒常的に発生している場合。

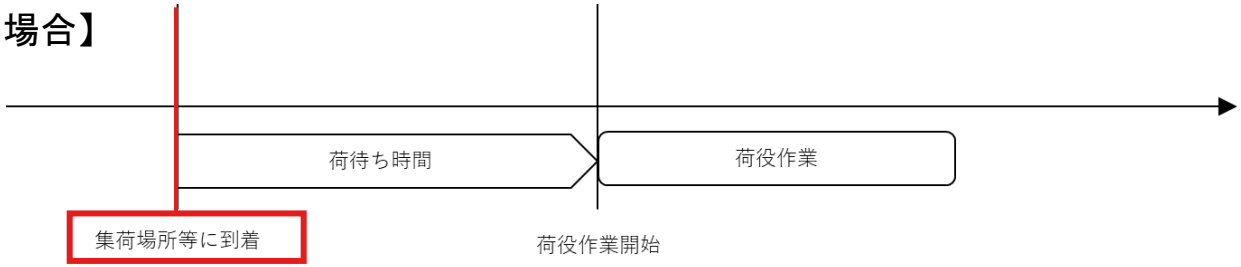
（荷待ち時間等の考え方）

イ　荷待ち時間

・集貨・配達を行う場所やその周辺の場所（以下「集荷場所等」という。）において、荷主の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、次のとおり算定される時間で判断される。

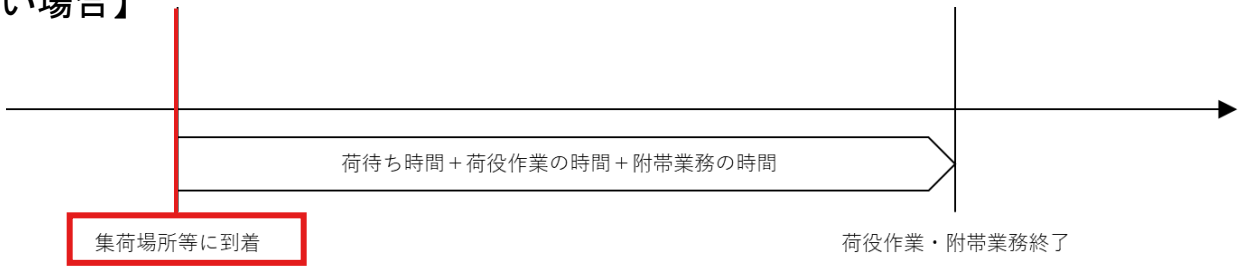
（ｉ）到着時刻・時間帯（以下「到着時刻等」という。）の指示がない場合

【荷待ちのみで把握している場合】



※１．到着後速やかに受付等を行う場合は受付等を行った時刻から荷役作業開始までの時間を荷待ち時間とする。
※２．1時間以上の荷待ちを長時間の荷待ちと見なす。

【荷待ちのみで把握していない場合】



※１．到着後速やかに受付等を行う場合は受付等を行った時刻から荷役作業・附帯業務終了までの時間を荷待ち時間とする。
※２．荷待ち時間のみで把握していない場合は荷待ち時間と荷役作業の時間と附帯業務の時間を合計した時間が2時間以上の場合は長時間の荷待ちと見なす。

違反原因行為の種別（①長時間の荷待ち）

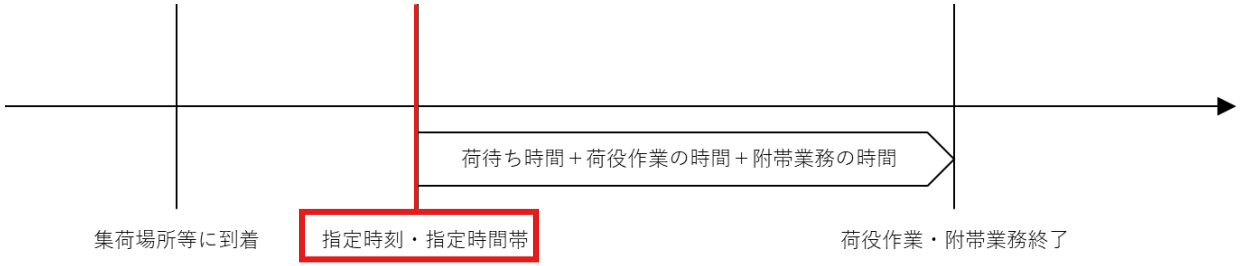
（ⅱ）到着時刻等の指示があった場合
(a)トラックドライバーが集荷場所等に、指示された到着時刻等よりも**前**に到着した場合

【荷待ちのみで把握している場合】



※１．到着後速やかに受付等を行う場合は受付等を行った時刻から荷役作業開始までの時間を荷待ち時間とする。
※２．1時間以上の荷待ちを長時間の荷待ちと見なす。

【荷待ちのみで把握していない場合】

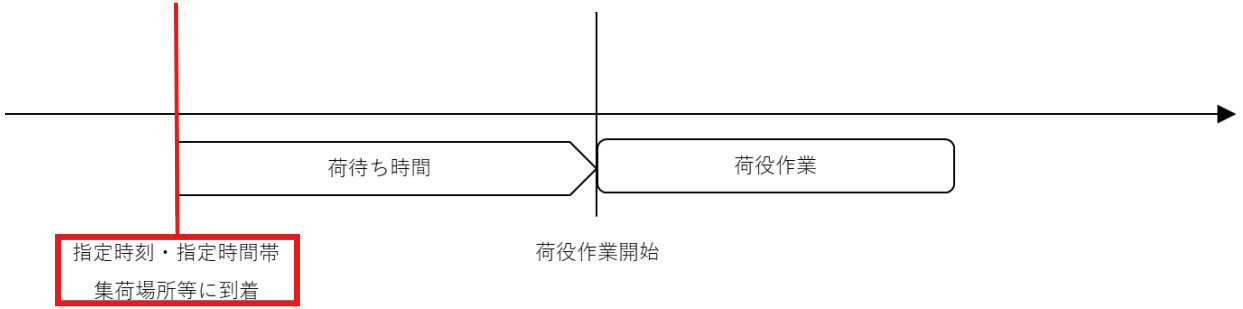


※１．到着後速やかに受付等を行う場合は受付等を行った時刻から荷役作業・附帯業務終了までの時間を荷待ち時間とする。
※２．荷待ち時間のみで把握していない場合は荷待ち時間と荷役作業の時間と附帯業務の時間を合計した時間が2時間以上の場合は長時間の荷待ちと見なす。

違反原因行為の種別（①長時間の荷待ち）

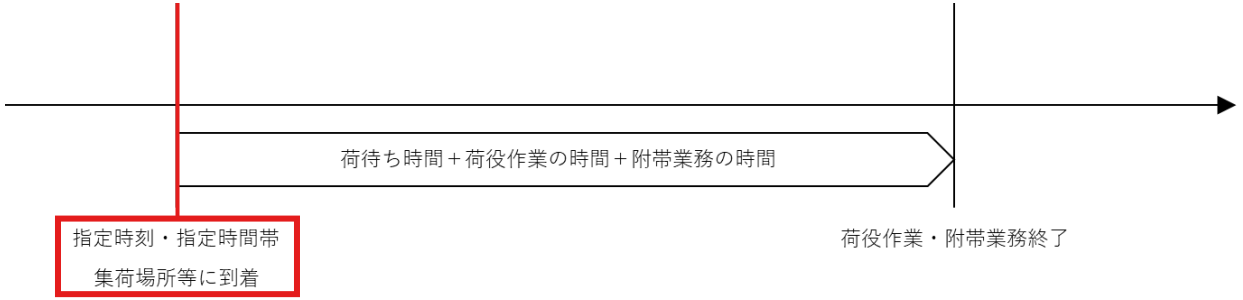
（ⅱ）到着時刻等の指示があった場合
(b)トラックドライバーが集荷場所等に、指示された到着時刻等に到着した場合

【荷待ちのみで把握している場合】



※１．到着後速やかに受付等を行う場合は受付等を行った時刻から荷役作業開始までの時間を荷待ち時間とする。
※２．1時間以上の荷待ちを長時間の荷待ちと見なす。

【荷待ちのみで把握していない場合】

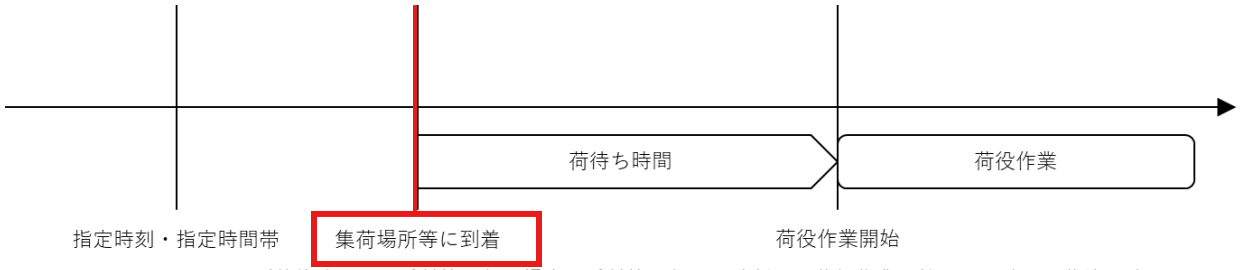


※１．到着後速やかに受付等を行う場合は受付等を行った時刻から荷役作業・附帯業務終了までの時間を荷待ち時間とする。
※２．荷待ち時間のみで把握していない場合は荷待ち時間と荷役作業の時間と附帯業務の時間を合計した時間が2時間以上の場合は長時間の荷待ちと見なす。

違反原因行為の種別（①長時間の荷待ち）

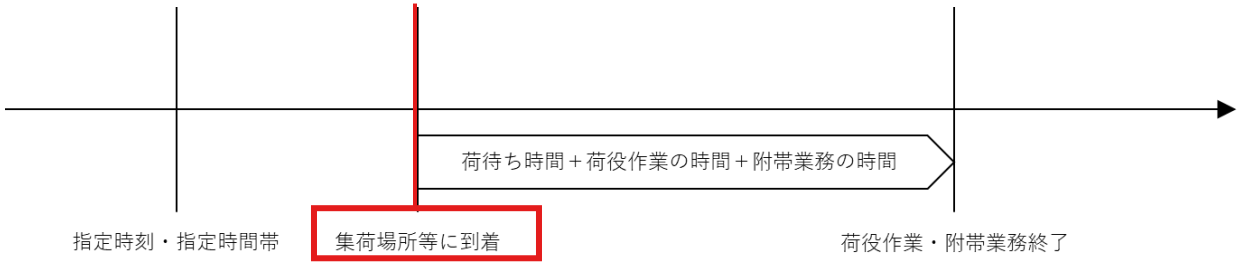
（ⅱ）到着時刻等の指示があった場合
(c)トラックドライバーが集荷場所等に、指示された到着時刻等よりも**後**に到着した場合

【荷待ちのみで把握している場合】



※１．到着後速やかに受付等を行う場合は受付等を行った時刻から荷役作業開始までの時間を荷待ち時間とする。
※２．1時間以上の荷待ちを長時間の荷待ちと見なす。

【荷待ちのみで把握していない場合】



※１．到着後速やかに受付等を行う場合は受付等を行った時刻から荷役作業・附帯業務終了までの時間を荷待ち時間とする。
※２．荷待ち時間のみで把握していない場合は荷待ち時間と荷役作業の時間と附帯業務の時間を合計した時間が2時間以上の場合は長時間の荷待ちと見なす。

違反原因行為の種別（①長時間の荷待ち）

ロ　荷役等時間

・トラックドライバーが行う荷役その他の附帯業務に従事した時間であって、荷役等に従事していない時間は除かれる。

なお、荷役等時間から除くこととしている「荷役等に従事していない時間」とは、トラックドライバーが、トラック事業者の業務上の指示等により休憩する時間等を指し、当該時間は荷役等時間に含まれないが、迅速に車両を動かせるような状態での待機や荷役作業中の立会いが必要であるなど、業務から完全に離れることができず、実質的に休憩がとれていない時間は、「通常貨物自動車の運転の業務に附帯する業務」に従事している時間に該当し、荷役等時間に含まれる。

・貨物の種類やその性質により、荷役等の業務に要する時間が安全性、衛生及び技術等の観点から短縮することが難しい場合は、荷待ち時間の妥当性をもって判断される。

ハ　複数個所積み

・複数個所において荷積み又は荷卸しが行われる場合は、原則としてそれぞれの個所における荷待ち・荷役等の時間で判断される。ただし、同一事業所内の物流施設等であって、実態として当該各施設での荷待ち時間等を切り分けて計測することができない場合は、一つの事業所全体を一施設として判断することも可能とする。（この場合、事業所内を走行する時間が荷待ち時間等に含まれてしまい、荷待ち時間等を過大に評価してしまう可能性がある点に留意する必要がある。）

ニ　恒常的に発生

・台風等による異常気象時、施設設備の故障、その他やむを得ない理由による長時間荷待ち等は恒常的なものとは判断されない。ただし、繁忙期又は時間帯による貨物の集中等であって事前に一定の把握が可能なものは含まれる。

違反原因行為の種別（②契約にない附帯業務）



・契約にない附帯業務であって、附帯業務の対価について合意がなされていない場合。

（附帯業務の例）

・品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業など

（契約の有無の考え方）

・附帯業務とは、集貨地点等における積込み又は取卸し以外の業務。

・附帯業務の例に掲げている業務については、取引の実態として、委託者・受託者がともにその作業が運送の一部をなすものとして認識しており、かつ当該作業に係る対価を運賃に包含させることに両者間で異論がない場合を除き、原則として基本的な運送業務には含まれないため、これらの業務に関する契約が必要となる。

・原則として法第１２条又は法第２４条第２項で交付が義務付けられている運送契約の書面交付における附帯業務に関する内容及びその対価の記載の有無で判断される。

・契約にない附帯業務を行わせている荷主が、運送契約の当事者でない場合は、運送契約の当事者である荷主との交渉状況等を踏まえて総合的に判断される。

・附帯業務の対価の水準について合意がなされていないものについては、内容により運賃・料金の不当な据置きと判断される場合がある。

・荷卸し・荷積み業務については、標準運送約款に定める附帯業務ではないが、契約になく当該業務を行わせている場合は、その内容により、無理な運送依頼として判断される場合がある。

違反原因行為の種別（③運賃・料金の不当な据置き）



・運賃・料金交渉を申し出たにもかかわらず正当な理由なく交渉に応じない場合。
・運賃・料金交渉において、根拠を示して交渉したにもかかわらず、貨物自動車運送事業者が求めた事項について必要な説明又は情報の提供を行わず運賃・料金の水準を据置く又は運賃・料金の水準を一方的に決定する場合。

（不当な据置き等の考え方）

・原則として荷主との交渉記録等により判断されるため、書面による交渉であることが望ましいが、口頭による交渉であってもやりとりを書面として保存しておくことが望ましい。
・標準的運賃（令和6年国土交通省告示第209号。以下同じ。）及び標準的運賃を基礎とした自社原価の提示は根拠を示していると判断される。
・交渉の結果、貨物自動車運送事業者が希望する運賃・料金の水準で決定されなかったとしても、貨物自動車運送事業者が求めた事項について必要な説明又は情報の提供を荷主が行っている場合は、違反原因行為とは判断されない。
・他の貨物自動車運送事業者の運賃・料金の水準又は一律の水準で荷主が一方的に決定する行為は違反原因行為と判断される場合がある。
・入札の結果による運賃・料金の水準である場合は、原則として違反原因行為とは判断されない。

違反原因行為の考え方（④過積載運送の指示・容認、⑤異常気象時の運送依頼）



・荷主が過積載運送（過積載のおそれを含む。）となることを知りながら、積載の指示又は容認を行った場合

（指示・容認の考え方）

・貨物自動車運送事業者又はその従業員が過積載になると判断した理由及びその後の荷主側とのやりとり等の記録から判断される。

・明確な積載の指示がなくても、明らかに過積載になることを荷主が知りながら容認した場合も違反原因行為と判断される。



・異常気象時において、貨物自動車運送事業者又はその運行管理者（以下「貨物自動車運送事業者等」という。）が輸送の中止を判断し、荷主へその判断に至った理由等を報告したにもかかわらず、荷主に運送を強要された場合

（異常気象時の運送依頼の考え方）

・異常気象時とは「台風等による異常気象時下における輸送の在り方について（令和2年2月28日付国自貨第136号）」による降雨時、暴風時、降雪時、視界不良（濃霧・風雪等）時、警報発表時をいう。

・貨物自動車運送事業者等の運送中止の判断は、上記通達による基準を目安とするが、荷主と事前に取り決めた基準で行うことも差し支えない。

・異常気象時のみならず、異常気象時前後においても貨物自動車運送事業者等が輸送経路における輸送の安全を確保できないと判断し、荷主へその理由等を報告したにもかかわらず、運送を強要された場合も違反原因行為と判断される場合がある。

・異常気象時において荷主に運送を強要された結果、貨物自動車運送事業者が輸送の安全を確保するための適切な措置を講じなかったとして行政処分を受けた場合は、荷主勧告が行われる場合がある。

違反原因行為の考え方（⑥無理な運送依頼）



・荷主からの指示又は非協力により、貨物自動車運送事業者が法又はこの法に基づく命令を遵守して事業を遂行することを困難にさせる行為であって、他の違反原因行為に該当しないもの。

（無理な運送依頼の例）

・「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年8月20日国土交通省告示第1365号）」で定める拘束時間を超えなければ運送できない依頼を荷主が強要した場合
・適法な運行速度では間に合わない到着時間の設定を荷主が強要した場合
・法第12条に定める運送契約の書面による相互交付に協力を求められたにもかかわらず荷主が協力しない場合
・高速道路を使用しないと間に合わない時間を指定したにもかかわらず、高速道路料金を支払わない場合
・契約にない荷卸し、荷積み業務を荷主が強要した場合

- Ⅰ．基本的考え方
- Ⅱ．荷主に対する是正指導
  - Ⅱ－1．定義
  - Ⅱ－2．是正指導の実施
  - Ⅱ－3．是正指導の方法
  - Ⅱ－4．是正指導結果の確認等
- Ⅲ．是正指導の中止の求め
- Ⅳ．荷主パトロール等の実施
- Ⅴ．情報の取扱い等

Ⅱ－2. ～Ⅱ－4. 是正指導について

トラック・物流Gメン



是正指導指針に基づいて
情報を精査

是正指導の端緒となる情報を収集

・Web上の意見募集窓口に寄せられた情報
・トラック・物流Gメンがトラック事業者・倉庫事業者に対して実施した調査又は聴き取りの際に入手した情報
・Gメン調査員が入手した情報
・関係部局又は関係行政機関から共有された情報

荷主が違反原因行為をしている**疑いがある**と認められる場合

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

荷主が違反原因行為をしていることを**疑う相当な理由がある**と認められる場合

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

荷主へのフォローアップの実施

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

⇩

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)