

物流に関連する最近の法改正と トラック・物流Gメンについて

令和8年2月20日
東北運輸局山形運輸支局

物流に関連する最近の法改正について

流通業務総合効率化法（荷主・物流事業者に対する規制）

すべての事業者

令和7年4月1日施行

- 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

令和8年4月1日施行

- 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（トラック事業者の取引に対する規制）

令和7年4月1日施行

- 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（軽トラック事業者に対する規制）

令和7年4月1日施行

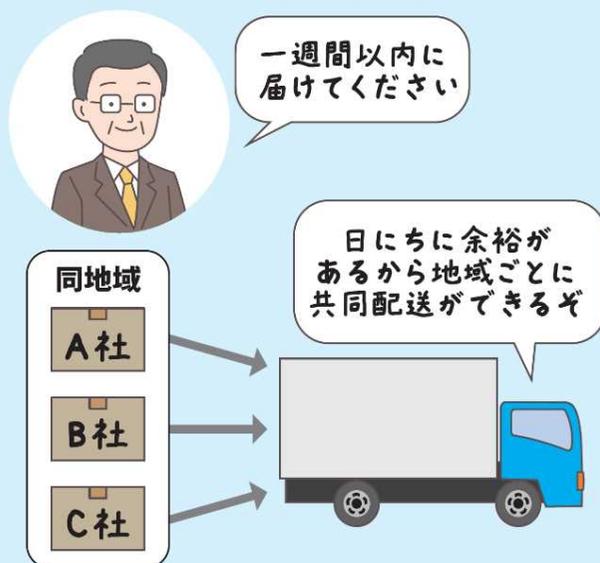
- 軽トラック事業者**に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任**と**講習受講**、②**国交大臣への事故報告**を**義務付け**。
- 国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

荷物を出す人も受け取る人も、全ての方の協力が必要です！

全ての荷主企業の努力義務

積載効率の向上

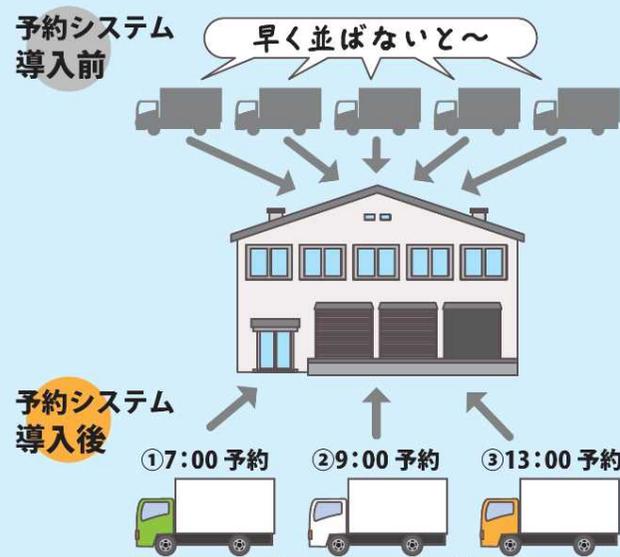
- 余裕を持ったリードタイムの設定
- 運送先の集約 等



例：リードタイムの確保

荷待ち時間の短縮

- 適切な貨物の受取・引渡日時の指示
- 予約システムの導入 等



例：トラック予約受付システムの導入

荷役等時間の短縮

- パレット等の利用、標準化
- 入出庫の効率化に資する資機材の配置
- 荷積み・荷卸し施設の改善 等



例：同一パレットの利用や検品の効率化

改正物流効率化法のポイント【令和8年4月1日施行分】

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高い**大手の事業者が指定**されるよう、以下の**指定基準値を超える事業者を「特定事業者」として指定し、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。

<特定事業者の指定基準値>

特定荷主・特定連鎖化事業者
取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定貨物自動車運送事業者等
保有車両台数 150台以上
(上位70社程度)

特定倉庫業者
貨物の保管量 70万トン以上
(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

- (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

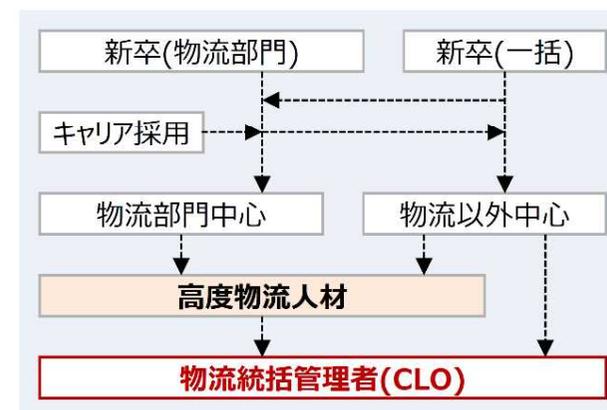
定期報告

- (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】

- 特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者**には、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、以下の業務を統括管理する**物流統括管理者 (CLO※)**の選任を義務付け。

- ・ 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

※Chief Logistics officer



物流統括管理者のキャリアパス (イメージ)

改正貨物自動車運送事業法のポイント【令和7年4月1日施行】

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。

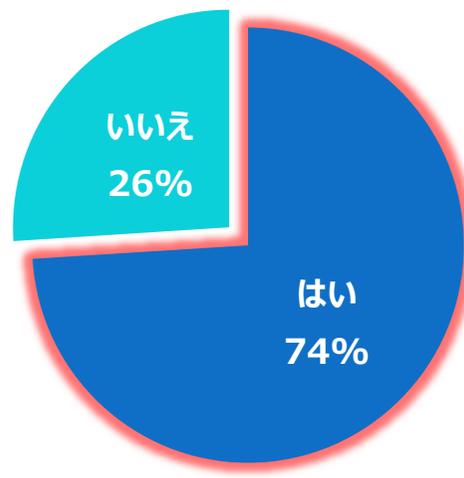
- ① **運送契約締結時**に、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面の交付**を義務付け*。【法第12条、第24条第2項・第3項関係】
- ② 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**について**努力義務***を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、健全化措置に関する**運送利用管理規程**の作成・**運送利用管理者**の選任を義務付け。【法第24条第1項、法第24条の2～第24条の4関係】
- ③ **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け。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。

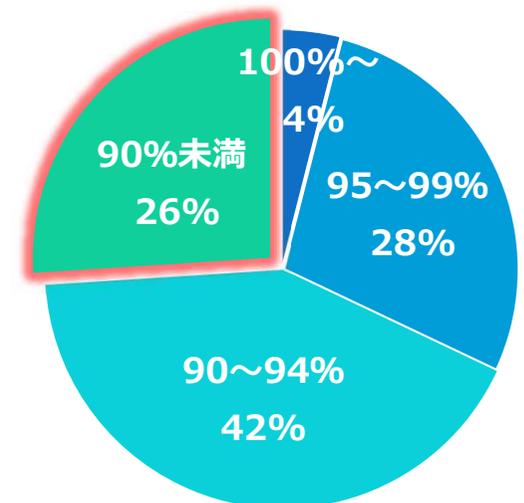
【多重下請構造のイメージ】



【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)

- 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に**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**

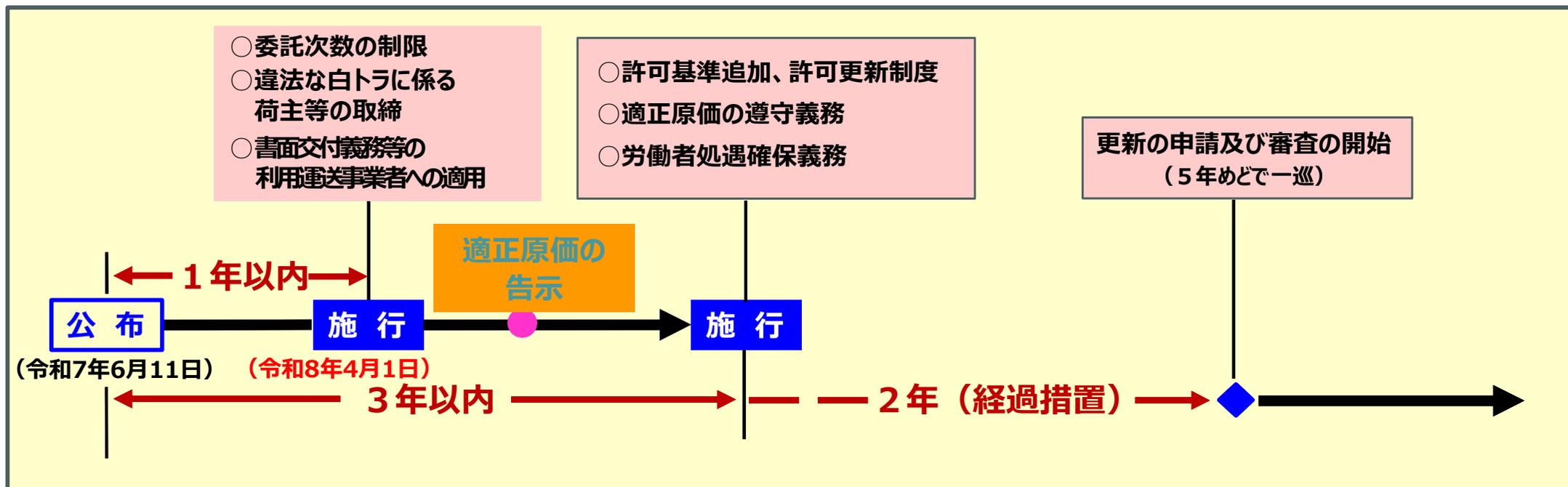
2. 法制上の措置等

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

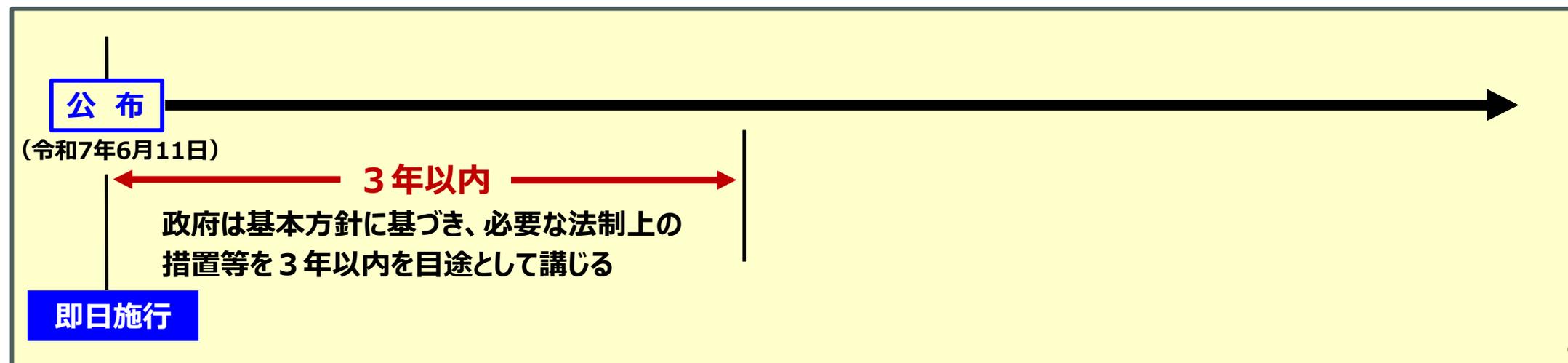
3. 物流政策推進会議

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

【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】



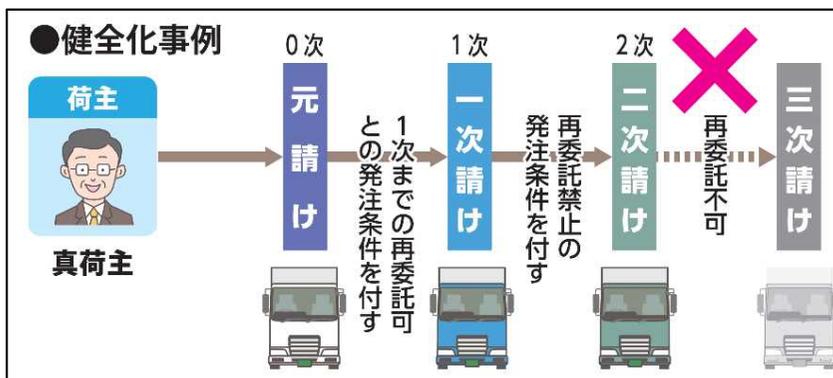
1 書面交付義務・実運送体制管理簿の作成義務の対象者が「利用運送事業者」へも拡大

元請としてトラックを利用する貨物利用運送事業者にも、書面交付義務や実運送体制管理簿の作成義務が課されます。



2 委託回数の制限

元請事業者に対して、再委託の回数を2回までに制限する努力義務が課されます。

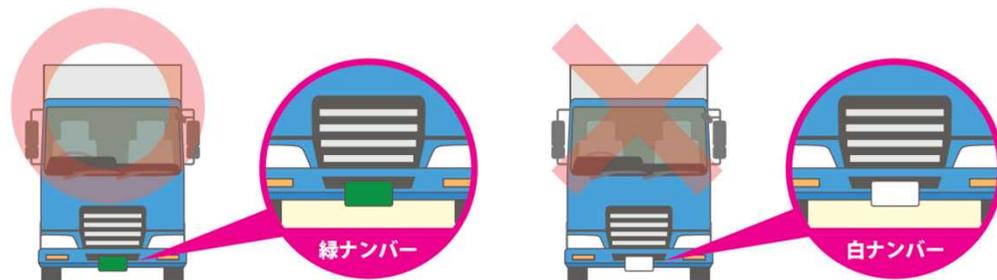


3 白トラ利用の罰則強化

いわゆる白トラに貨物の運送を委託した荷主等は新たに処罰の対象になります。

- ・100万円以下の罰金
- ・「トラック・物流Gメン」による是正指導の対象

注：自家用自動車による運送について、自己の生業と密接不可分その業務過程の中に包摂され、独立性を有しないものである場合等（自らの販売・製造・修理等のために行う物品の運送）は許可不要です。



【出典】公正取引委員会資料（令和7年6月）

〈規制の見直し〉

（1）協議を適切に行わない代金額の決定の禁止（価格据え置き取引への対応）

代金に関する協議に応じない、必要な説明・情報提供をしないことによる、一方的な代金額の決定を禁止

（2）手形払等の禁止

対象取引において、手形払を禁止。その他の支払手段（電子記録債権、ファクタリング等）についても、支払期日までに代金相当額を得ることが困難なものを禁止

（3）運送委託の対象取引への追加（物流問題への対応）

対象取引に、発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を追加

（4）従業員基準の追加（適用基準の追加）

従業員数300人（役務提供委託等は100人）の区分を新設

（5）面的執行の強化

事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与。相互情報提供に係る規定を新設

〈「下請」等の用語の見直し〉

- ・題名について、以下のとおり改める。

「下請代金支払遅延等防止法」

⇒「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」

（略称：「中小受託取引適正化法」、通称：「取適法」）

- ・用語について、以下のとおり改める。

「下請事業者」⇒「中小受託事業者」、「親事業者」⇒「委託事業者」等

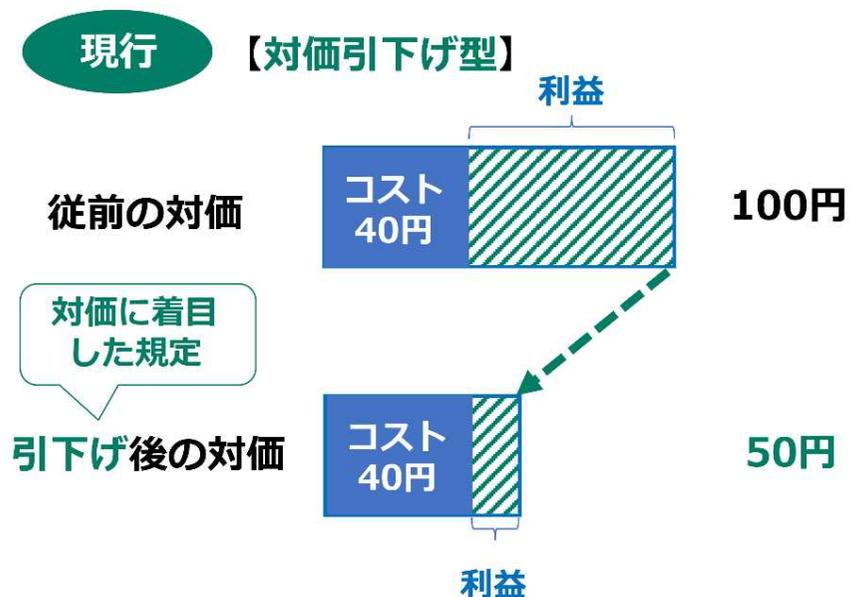
① 協議を適切に行わない代金額の決定の禁止【新第5条第2項第4号関係】

改正理由

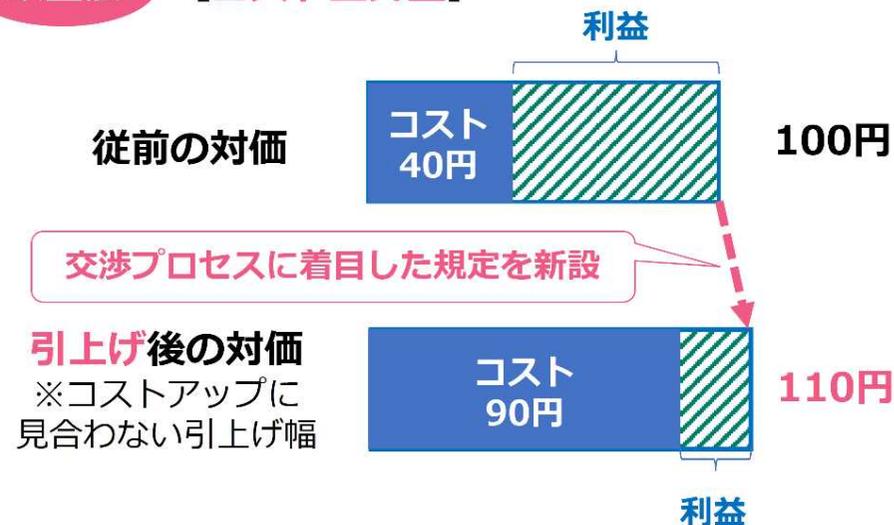
- コストが上昇している中で、協議することなく価格を据え置いたり、コスト上昇に見合わない価格を一方的に決めたりするなど、上昇したコストの価格転嫁についての課題がみられる。
- そのため、適切な価格転嫁が行われる取引環境の整備が必要。

改正内容

- ◆ 「市価」の認定が必要となる買ったたきとは別途、対等な価格交渉を確保する観点から、中小受託事業者から価格協議の求めがあつたにもかかわらず、協議に応じなかったり、委託事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方的に代金を決定して、中小受託事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を新設する。



改正法

 【コスト上昇型】

② 手形払等の禁止【新第5条第1項第2号関係】

【出典】公正取引委員会資料（令和7年6月）

改正理由

- 支払手段として手形等を用いることにより、発注者が受注者に資金繰りに係る負担を求める商慣習が続いている。

改正内容

- ◆ 中小受託事業者の保護のためには、今般の指導基準の変更を一段進め、本法上の支払手段として、手形払を認めないこととする。
- ◆ 電子記録債権やファクタリングについても、支払期日までに代金に相当する金銭（手数料等を含む満額）を得ることが困難であるものについては認めないこととする。

現行



支払日までの期間（60日） + 手形サイト（60日） = 現金受領までの期間【120日】

改正法



支払日までの期間（60日） = 現金受領までの期間【60日】

③ 運送委託の対象取引への追加【新第2条第5項、第6項関係】

【出典】公正取引委員会資料（令和7年6月）

改正理由

- 発荷主から元請運送事業者への委託は、本法の対象外（独占禁止法の物流特殊指定で対応）である。
- 立場の弱い物流事業者が、荷役や荷待ちを無償で行わされているなど、荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）が顕在化している。

改正内容

- ◆ 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、本法の対象となる新たな類型として追加し、機動的に対応できるようにする。

改正法

現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



④ 従業員基準の追加 【新第2条第8項、第9項関係】

【出典】公正取引委員会資料（令和7年6月）

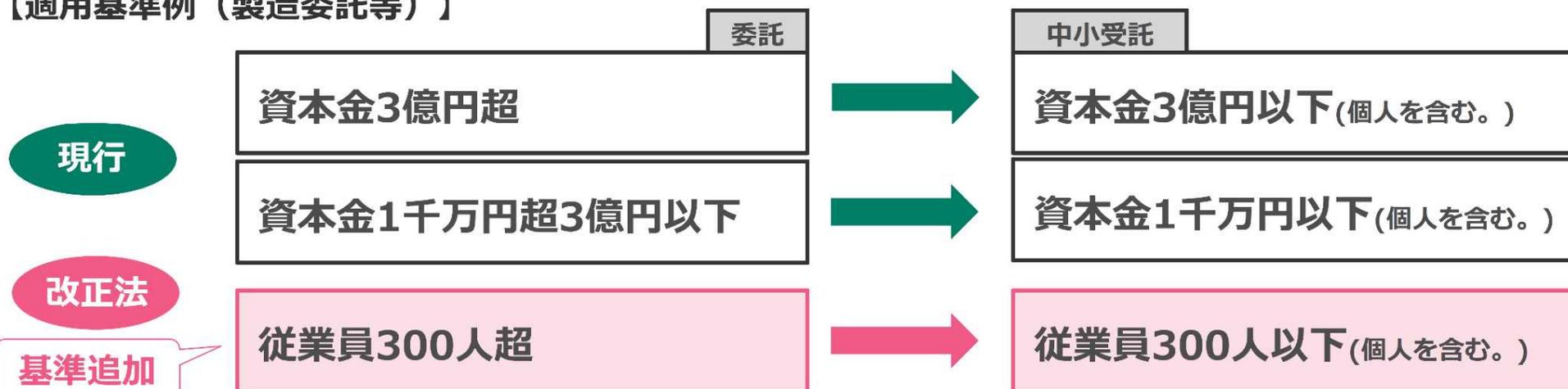
改正理由

- 実質的には事業規模は大きいものの当初の**資本金が少額である事業者や、減資をすることによって、本法の対象とならない例**がある。
- 本法の**適用を逃れるため、受注者に増資を求める**発注者が存在する。

改正内容

- ◆ 適用基準として**従業員数の基準を新たに追加**する。
- ◆ 具体的な基準については、**本法の趣旨や運用実績、取引の実態、事業者にとっての分かりやすさ、既存法令との関連性等の観点から、従業員数300人（製造委託等）又は100人（役務提供委託等）を基準とする。**

【適用基準例（製造委託等）】



⑤ 面的執行の強化【新第5条第1項第7号、第8条、第13条関係】

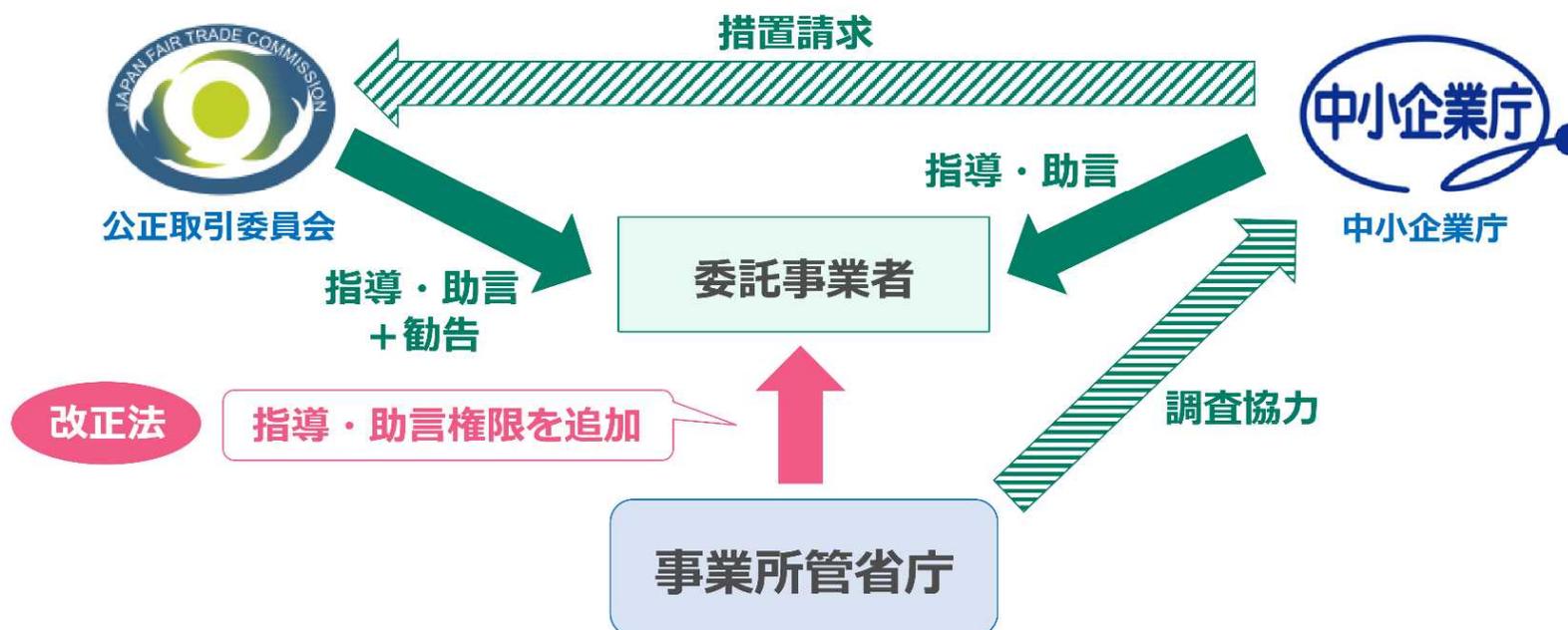
【出典】公正取引委員会資料（令和7年6月）

改正理由

- 現在、事業所管省庁には調査権限のみが与えられているが、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行をより拡充していく必要がある。
- 事業所管省庁（「トラック・物流Gメン」など）に通報した場合、本法の「報復措置の禁止」の対象となっていない。

改正内容

- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 中小受託事業者が申告しやすい環境を確保すべく、「報復措置の禁止」の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。



標準的運賃・標準運送約款

- トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むにあたっての参考指標として、「標準的運賃」制度を創設（令和2年4月告示）。
- 実運送事業者に正当な対価が支払われるよう、令和5年中に所要の見直しを図るため、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」（※）を設置し、論点整理と方向性について議論を行い、令和6年3月22日公布・同年6月1日施行。
（※）行政機関（国土交通省、経済産業省、農林水産省等）、学識経験者、荷主団体、物流事業者団体等

労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針

- 急激な物価高騰を乗り越え持続的な構造的賃上げを実現するためには、雇用の7割を占める中小企業がその原資を確保できる取引環境を整備することが必要。
- 令和5年11月29日に内閣官房及び公正取引委員会の連名で「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」を策定

※価格交渉において、発注者が労務費上昇の理由の説明や根拠資料の提出を求める場合や、受注者が労務費の上昇傾向を示す根拠資料の例として、「標準的な運賃」が明記されている。

【参考】公正取引委員会HP <https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>

山形県内における標準的運賃の届出状況

標準的運賃の届出状況（令和7年12月末現在）

➤ **75.0%**（全364事業者のうち、273者が届出済）

【参考】全国平均：64.5% 東北平均：64.5%



トラック運送事業者の皆様

令和6年3月
トラック輸送の「標準的運賃」が告示されました

令和2年、トラック運送事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に際し、荷主との参考指標として、「標準的運賃」制度を創設しました。令和5年、燃料高騰分や高価運賃料金なども含めて適正に転嫁できるよう、運賃水準の引き上げ、増待・増設などの輸送以外のサービスの内容について標準的運賃、手紙に記述する際の手数料などの多様な運賃・料金を設定した新たな「標準的運賃」を告示しました。

標準的運賃の活用により期待される効果

- 標準的運賃を参考に、自社での運賃計算結果とより事業継続に必要なコストに合わせた見直しを図ること
- トラックへの現金決済が引き続き、労働環境の改善につながります
- 通告に際した事業者の負担を軽減できます

物流の健全な維持・発展の為に、新たな「標準的運賃」を荷主との積極的な交渉に活用してください

お買い

- パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化の取組について(令和3年12月27日付 閣議了解)
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/atarashii_sihonsyugi/pdf/partnership_torikumi_set.pdf
- 「パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージ」に関する公正取引委員会の取組
https://www.jftc.go.jp/partnership_package/index.html
- 下請取引適正化、価格交渉・価格転嫁に関する中小企業庁の取組
https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/index.html#tenka_torihiki_tekiseika
- パートナーシップ構築宣言
<https://www.biz-partnership.jp/>
- 燃料油価格引下げ措置
<https://nenryo-teigakuhikisage.go.jp/>
- 物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金
<https://www.chisou.go.jp/tiiki/rinjikoufukin/juutenshien.html>
- 労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針(令和5年11月29日)
<https://www.jftc.go.jp/dk/guideline/unyoukijun/romuhitenka.html>

荷主への是正指導指針の策定(R7.10)

名称等 「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」

- トラック・物流Gメンの是正指導の基準や手続き等について、行政手続法に基づく行政指導指針として制定し、公表
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001913224.pdf>

目的

- トラック・物流Gメンによる**是正指導の透明性や公平性の確保**
- 貨物自動車運送事業者、倉庫業者及び荷主・元請事業者等からの**理解・協力の推進**
- 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の促進**
- 指導指針に記載された内容を踏まえた商慣行の見直しなど、**荷主・元請事業者等の自主的な取組みの促進**

是正指導指針の考え方（抜粋） ※長時間の荷待ち

- 荷主都合**による、**1時間以上の荷待ち**（荷待ち・荷役合算で把握している場合は2時間以上）が**恒常的に発生している場合**
 - ＜荷待ち時間の起点＞
 - ・指定時間が無い場合は、到着した時間（到着後、速やかに受付を行う場合はその時間）
 - ・指定時間がある場合には、基本的には指定された時間からとなる（早着、定時着の場合）が、遅れた場合にはその後の受付で指定した時間から
 - ＜荷待ち時間の終点＞
 - ・**「荷役等の開始時間」まで**（荷主のフォークマン等が荷役作業を行っている際のドライバーの待ち時間は荷待ちに含まれない）

是正指導指針P 4

II-1.(2)①イ(ii)(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

・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

4 例えば、トラックドライバーが集荷場所等に到着した後、速やかに受付等を行わずに業務上の指示等により休憩する時間など、業務から完全に離れることができる時間は、「荷主の都合」に含まれない。また、**トラックドライバーの到着の遅れに起因して荷役等の順番が後ろ倒しとなり生じた追加的な荷待ち時間**、天候や交通事情等の荷主の責任によらず生じた荷待ちについても、**「荷主の都合」に含まれない。**

特定技能制度における自動車運送業分野の制度概要

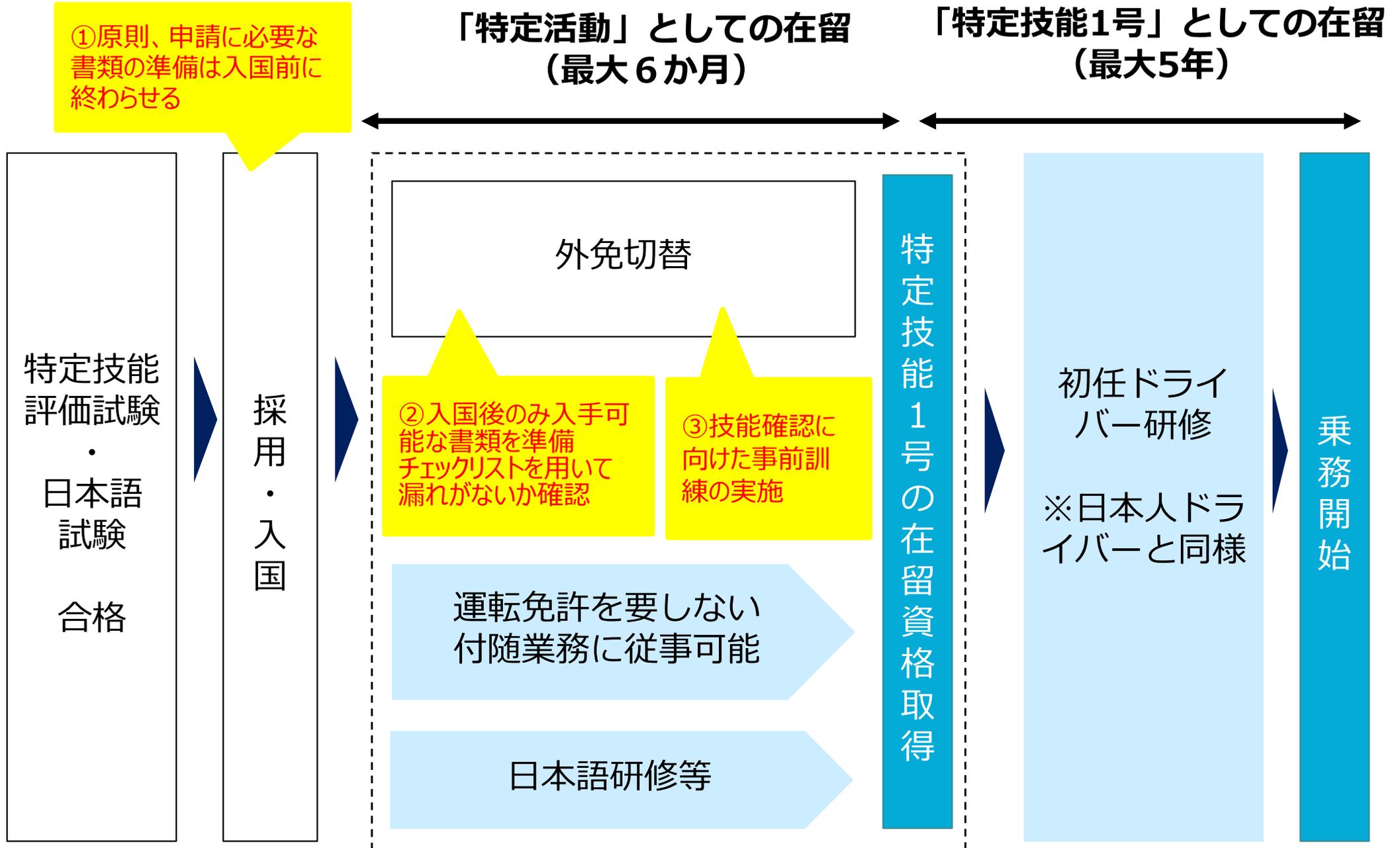
- 生産性の向上や国内人材の確保のための取組を行ってもなお人材を確保することが困難な状況であり、人手不足への対応が喫緊の課題となっている**自動車運送業分野（バス、タクシー及びトラック運転手）**について、**特定技能制度の対象分野への追加を閣議決定**（令和6年3月29日）。
- 特定技能外国人の受入れに向けて、令和6年12月より特定技能評価試験を開始し、令和7年6月末時点の速報値で10名が在留資格を取得。

	トラック	バス	タクシー
・受入れ見込数	2.45万人（総計）		
・主な業務内容	①運行業務 ②荷役業務	①運行業務 ②接客業務	
・技能水準	①第一種運転免許（※1） ②特定技能評価試験（トラック）（※2）	①第二種運転免許（※1） ②特定技能評価試験（バス）（※2）	①第二種運転免許（※1） ②特定技能評価試験（タクシー）（※2）
※1 日本国内で運転免許を取得するための手続き等に要する期間については、在留資格「特定活動」（バス運転手及びタクシー運転手については1年・更新不可、トラック運転手については6カ月・更新不可）で在留を認める。 ※2 特定技能評価試験は各業界団体及び実施者である（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 または ・日本語基礎テスト 合格	日本語能力試験N3	日本語能力試験N3
・受入れ事業者の要件	・「働きやすい職場認証制度」または 「Gマーク制度」の認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」の認証取得 等	・「働きやすい職場認証制度」の認証取得 等

N4

- ・ 基本的な語彙や漢字を使って書かれた日常生活の中でも身近な話題の文章を、読んで理解することができる。
- ・ 日常的な場面で、ややゆっくりと話される会話であれば、内容がほぼ理解できる。

トラック運転手としての乗務開始までのプロセス



導入コストの目安

(公益社団法人全日本トラック協会：「自動車運送業分野 トラック区分における特定技能外国人受け入れの手引き」より)

① 人材紹介費

1人あたり～60万円程度

- ・採用時に1度のみ発生
- ・採用ルート・求める人材のレベル（日本語能力等）による
- ・理論年収による変動をさせずに、「〇円」という取り決めにするのが一般的
- ・一般的に、早期退職に対する返金規定がある

② 支援委託費

月額～5万円程度

- ・毎月の支援に対して発生
- ・サービスに見合った金額であるかの確認が必要

③ ビザ取得費用

印紙代：4,000円
委託費：～20万円程度

- ・ビザ取得・更新の都度発生
- ・入管への申請で必ず発生する費用
 - 海外採用の場合：無し（在留資格認定証明書の郵送代のみ）
 - 国内採用・ビザの更新の場合：収入印紙代4,000円
- ・書類作成・申請を委託する場合（手続きが煩雑なため、委託が一般的）
 - 1名・1回の申請あたり～20万円程度。

④ 寮の手配費

エリア等による

- ・初期費用は入居時に1度のみ発生、家賃を会社負担する場合は毎月発生
- ・法人契約の場合、敷金・礼金・保証金・仲介手数料・更新手数料・途中解約金等を外国人に負担させることは不可
- ・家賃・管理費・共益費・水道光熱費等の実費（全部または一部）を外国人に負担させることは可
- ・家具家電、WiFi等についても、企業側で準備することも一般的

⑤ 渡航/国内移動費

～15万円程度

- ・基本的には配属の際に1度のみ発生
- ・出発するエリア・時期により幅が出るが、航空券代は～10万円程度
- ・LCCの利用、出発・到着時間の工夫で安く抑えられる場合もある

⑥ その他

主に実費

- ・支援にかかる交通費等の実費を企業が負担することになっている場合
- ・日本語教育・日本人との交流支援等にかかる費用が、登録支援機関に支払う月々の支援費に含まれていない場合（テキスト代など）
- ・独自の教育・サポート・イベント等を行う場合

山形県内での事例

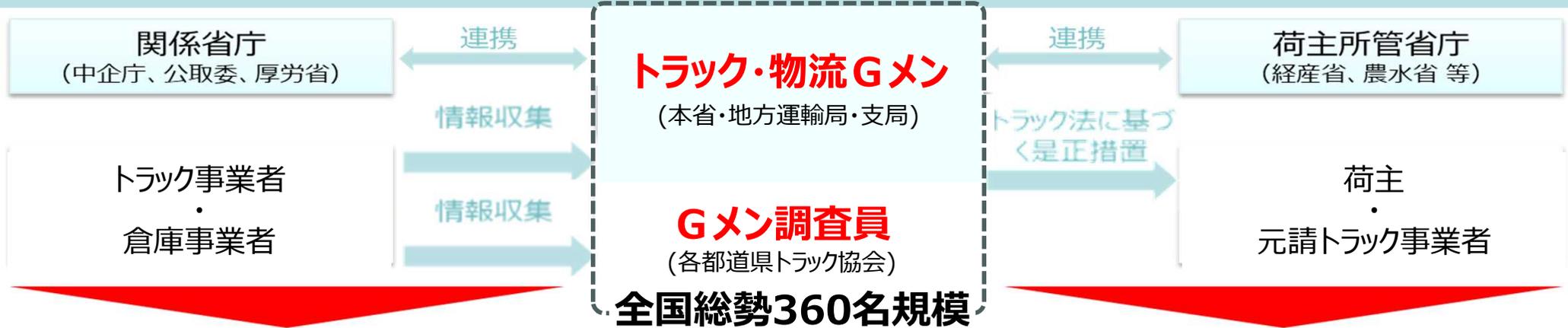
【令和7年12月17日付山形新聞より】

○県内の運送事業者3社が、**特定技能制度を活用してモンゴル国籍の5名を採用**。県内で初めての事例。

- ・仙台市の外国人材雇用コンサルティング会社が仲介。
- ・1人は既に日本の運転免許を保持。他の4人は教習所に通い試験を受けるか、外免切替により免許取得を目指す。

トラック・物流Gメンについて

トラック・物流Gメンが、Gメン調査員とともに荷主・元請事業者への監視・指導を強化



トラック・物流Gメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化 (2023年度～)

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化** (2023年度～)

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

「プッシュ型情報収集」

- ① **ヒアリング** (訪問・電話)
違反原因行為の疑いのある荷主情報の積極的収集
- ② **荷主等パトロール** (現場の状況確認、周知・指導)
違反原因行為をしている疑いのある荷主等の支店、荷捌き場周辺など
- ③ **フォローアップ調査** (パトロール時に実施)
 - ・ 情報提供元への事実確認・深堀り
 - ・ 「働きかけ」、「要請」実施済荷主の再度の違反原因行為の疑い等確認

「是正指導」

- ① **働きかけ** (文書送付)
違反原因行為の疑いのあると認められる場合
- ② **要請** (文書交付+ヒアリング)
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場合
- ③ **勧告・公表** (文書交付+ヒアリング+公表)
要請してもなお改善されない場合

■働きかけ等の累計実施件数と主な違反原因行為（R7.11.30現在、全国）

- 勧告 : 5件（荷主3、元請1、その他1）
- 要請 : 195件（荷主106、元請83、その他6）
- 働きかけ : 2,194件
（荷主1,540、元請554、その他100）

⇒ 計2,394件の法的措置を実施

- 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%）

■Gメンアシスタント事務局の設置（2025.9）

- ✓ 「トラック・物流Gメン」の活動をより効果的に実施するため、Gメンアシスタント事務局を設置。
- ✓ Gメン活動で得た情報から、違反が発生する可能性が高い傾向等を把握し、効果的な是正指導に繋げるための調査・分析を行う。
- ✓ セミナー開催、メディア配信、改善事例集の配布を通して、荷主等の行動変容を図る。

■集中監視月間の実施（2025.10～11）

- ✓ 首都圏での合同荷主パトロールの実施（山形運輸支局からも参加）

■公正取引委員会との連携強化

- ✓ 本年5月に公布された取適法を契機として、荷主・元請事業者等に対する一層の価格転嫁・取引適正化の推進のため、取適法等の施行を見据えた公正取引委員会や中小企業庁との連携を強化。

■ドライバーへの周知活動、荷主訪問の実施



街頭でのドライバー向け
情報提供の呼びかけ



荷主訪問による周知活動
山形県トラック協会Gメン調査員
とも連携

【参考】違反原因行為に係る実態調査結果(概要)

◆ 令和7年8～9月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は以下のとおり。

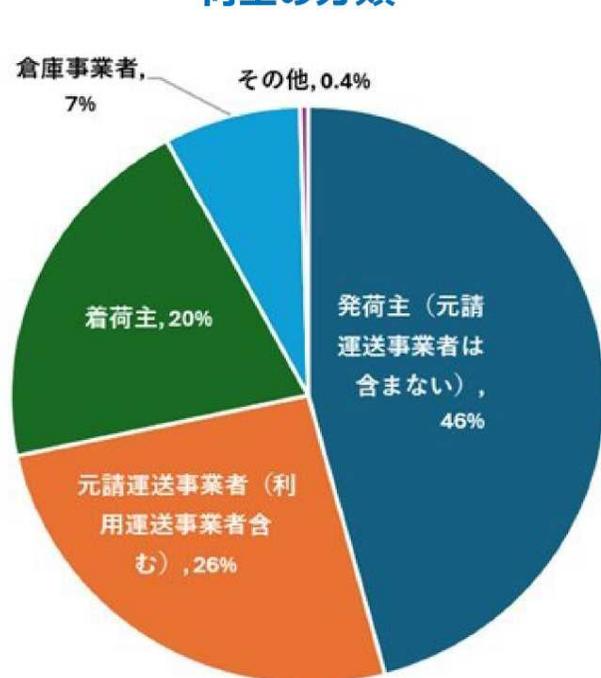
○ 調査対象事業者数：約6万社

○ 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。

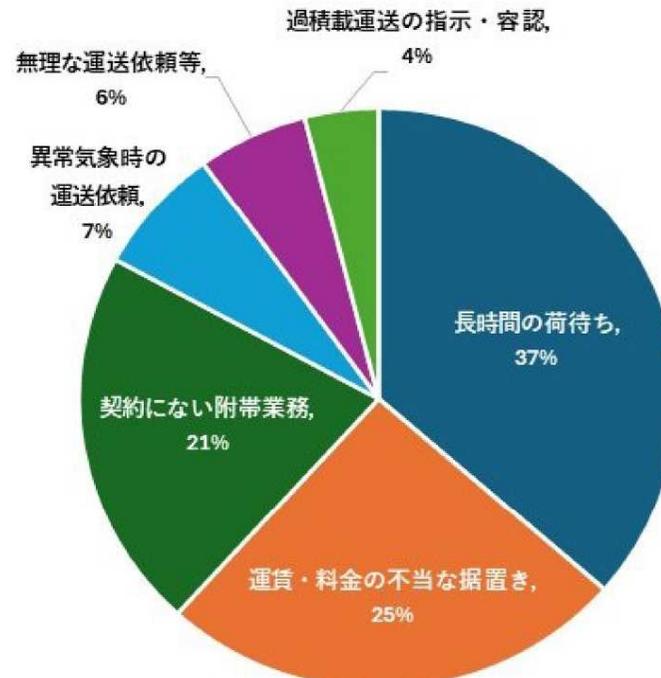
うち、「違反原因行為があった」と回答した件数：2,007件 (R6:3,308件)

○ 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、依然として食品・食料品の占める割合は多い。

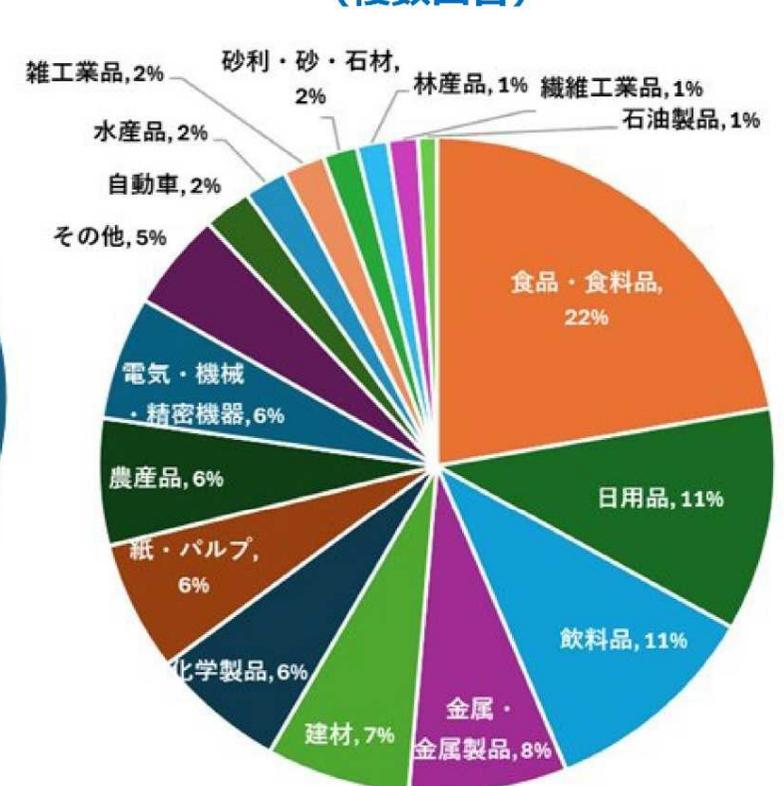
1. 違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



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)

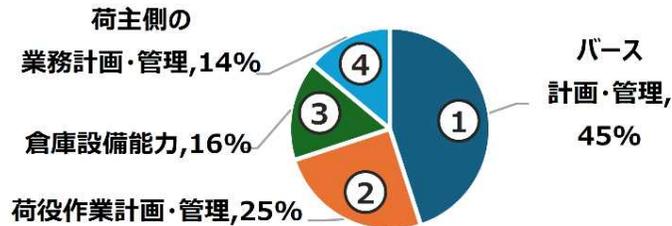


【参考】違反原因行為に係る実態調査結果(主な傾向)

- ◆ 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。

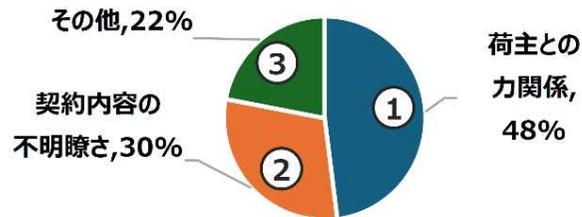
違反原因行為上位3位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

長時間の荷待ち



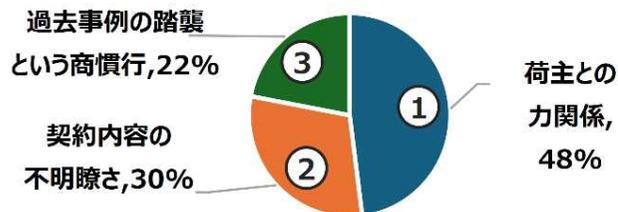
- ①：「倉庫で導入されているバース計画・管理システムをうまく活用できない。またそもそもシステムがなく、到着順となっている」、「荷主と倉庫側で伝票やデータの連携が取れず作業が遅延してしまう」等。
- ②：「倉庫の荷役作業の管理者や現場作業員の不足」、「荷主と運送事業者との連携が不十分」等。
- ③：「バース数が少ない」、「着荷主側の荷捌き場などの作業場所が不足」、「運送事業者が待機できる場所が荷主側倉庫にない」等。
- ④：「着荷主側の業務計画と実リソース（人員数、設備能力、など）との整合性が取れていない」等。

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」、「荷主側が運賃を上げないから運送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。

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。