

Q&A集 オンライン説明会（チャット・事後アンケート）

No.	分類	開催会	質問	回答
1	トラック法関係	第33回（2026/4）	トラック法の改正により今後「適正原価」が導入されるが、なぜ導入することになったか。また、どのように「適正な」原価を決定するのか。スケジュールも含めて教えて欲しい。	R7.6に公布されたトラック適正化二法により、トラックドライバーの適切な賃金の確保を図るため、その原資となる運賃及び料金について、「適正原価」を下回ることが制限されることとなりました。導入時期については、準備期間等が一定期間必要となることから、本法の公布より3年以内に施行となります。なお、具体的な内容については現在検討中のため、今後、お知らせいたします。
2	物効法関係	第33回（2026/4）	建設業者の特定荷主について詳しく知りたい。産業廃棄物収集運搬業、産業廃棄物中間処理業もおこなっているがどこまで該当するのか知りたい。	「物流パターンごとの荷主の考え方」をご参考にしてください。産業廃棄物につきましては、「物流パターンごとの荷主の考え方」の4-6が参考になると思われます。 「物流パターンごとの荷主の考え方」リンク： https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-mindset-logistics-pattern_ver.1.2.pdf
3	その他	第33回（2026/4）	標準的運賃の最新版は、令和6年だが、最新版の更新予定はいつか。	現時点で令和6年改正から更新の予定はございません。
4	トラック法関係	第33回（2026/4）	荷主として、運送依頼の見積時に附帯業務の料金設定を依頼しているが、委託先の運送事業者が前例がないため料金設定が難しく対応できないと言われた。荷待ち時間等の記録にも運送事業者が協力してくれない。この場合は荷主としてどのように協議すればよいのか。	トラック適正化二法の施行も見据え、運送事業者は将来的に「適正原価」を算出しなければならないことから、現時点においても標準的運賃を参考いただき、運送事業者と協議いただきたいと思います。
5	物効法関係	第33回（2026/4）	特定事業者貨物自動車運送事業者について、5月末までにまずは輸送能力届書のみの提出と理解してよいか。	ご理解のとおりです。
6	物効法関係	第33回（2026/4）	特定荷主（9万トン以上/年）でなければCLOの選任は必要ないか。	ご理解のとおりです。
7	物効法関係	第33回（2026/4）	親会社（荷主）より子会社（貨物運送事業者）へ年間約50万トンの荷物の配送依頼をしている。この場合、親会社は特定荷主にあたる。その子会社が他貨物運送事業者へ年間20万トンの運送依頼を行っている場合は、子会社（貨物事業者）は特定荷主に当たるか。	親会社は第一種の特定荷主に該当いたします。また、20万トン分については、元請けトラック事業者や貨物利用運送事業者を介してトラックを手配した場合は第一荷主は荷送人にあたるため、親会社の重量分として算定する必要があります。そのため、子会社は特定荷主に該当しません。
8	物効法関係	第33回（2026/4）	物効法、中長期計画作成に関して作成の注意点等を教えてほしい。	「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」に記載しておりますので、ご参照ください。 特定荷主の物流効率化法への対応の手引き： https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984872.pdf
9	物効法関係	第33回（2026/4）	積載効率の向上と多箇所積みはトレードオフになる場合が多いが、いずれを優先すべきか。	ご意見いただきありがとうございます。ご指摘のケースもあるかと思いますが、何を優先とするかについては、御社において特に課題と認識しているところから、積載効率の向上や荷待ち・荷役等時間の短縮に取り組んでいただければと思います。
10	物効法関係	第33回（2026/4）	例えば、生コン工場の場合、第一種としては生コンの出荷で自社所有による出荷量は年間出荷量に含まず、庸車による出荷は含め、かつ第二種として原材料の納入での納入量を合計した数字が年間9万トン以上、という認識でよいか。	第一種荷主に関しましては、自社所有による出荷量を算定対象外とし、運送契約を結んだトラックで運んだ貨物量を算定対象とさせていただきます。第一種・第二種荷主として、それぞれの重量が9万トン以上である場合、特定第一種荷主、特定第二種荷主、もしくはその双方として届出をおこなってください。
11	その他	第33回（2026/4）	取適法等で義務付けられている「十分な協議」は、荷主のみに課せられるものか、それとも物流事業者側にも課せられる義務となるのか。	取適法における、4つの義務と11の禁止事項については、「委託事業者（＝荷主側）」に課される義務ですが、物流効率化法に基づく義務は双方に求められるものです。いずれにしても、持続可能な物流とするために、荷主も物流事業者も双方が十分なコミュニケーションをとるよう努める必要があります。
12	その他	第33回（2026/4）	トラックの確保が難しく、出荷日を変更して欲しい、と委託した運送会社から言われたことがある。法改正によって 運送会社の数が減少しているのか。	貨物自動車運送事業者数の近年の事業者数の推移は概ね横ばいとなります。 https://www.mlit.go.jp/common/001459243.pdf
13	トラック法関係	第33回（2026/4）	備車は2次階層までが努力義務ですが、備車へ手配するときの手数料は、10%と記載ある資料(国交省)がありますが、その数値は確定なのでしょうか？ また、この数値の根拠を教えてください。	令和6年改正の標準的運賃において、元請事業者等が利用運送を行う場合の庸車費用等については、下請事業者に支払う運賃から差し引くのではなく、運賃に上乗せて荷主から適正に収受すべきものとして、新たに利用運送手数料の項目を規定しました。この際、利用運送手数料の水準は、原価調査結果における平均的な手数料の水準を考慮し、運賃の10%としました。
14	物効法関係	第33回（2026/4）	荷物を送る側（荷主）として、トラックの待ち時間を減らすことが求められるが、どの様に評価を行うのか。荷主の責務に対する具体的な評価事例等を教えてください。	以下の事例集において先進的な取組事例を紹介しておりますので、ご参考にいただき、理解を深めていただくと幸いです。 解説書（事例集）： https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf
15	物効法関係	第33回（2026/4）	「自社が管理する施設」に関して、自社所有、賃借、寄託の区分、そして、それらを運営する主体（自社、委託事業者、3PL事業者、倉庫事業者、他）の区分から、対象となる内容についてマトリクスで示していただきたい。①特定荷主算定重量の対象 ②荷待ち時間等測定の対象 ③荷主の努力義務を遂行する対象 ④荷待ち時間等の測定を行う際のサンプリング拠点となる対象	「物流効率化法」理解促進ポータルサイトの方に、『物流パターンごとの荷主の考え方』『物流効率化法』対応の手引き書等を掲載しております。こちらを確認していただき、ご不明点があれば各省庁担当窓口までお問い合わせをお願いいたします。

16	物効法関係	第33回 (2026/4)	e-Govとは、特定荷主に関する事項のみの申請サイトなのか。そうでない場合、GビズIDは会社ごとに複数発行してもらうことは可能なのか。内容によって担当者が異なる可能性がある。可能な場合、具体的な複数発行の方法は。	e-Govとは、行政手続きの電子申請や行政情報が得られるポータルサイトです。また、GビズIDは、事業者向け共通認証システムです。GビズIDを取得すると、1つのID・パスワードで、複数の行政サービスにログインできます。複数の法人を営んでいる場合は、法人ごとにGビズIDプライムアカウントを発行することができます。ただし、同じアカウントID（メールアドレス）を使用することはできません。なお、GビズIDプライムは、法人内の同一利用者に複数のアカウントを発行できません。一度作成したアカウントは、有効期限内は使い続ける事ができます。行政サービスや申請ごとに再取得する必要はありません。また、GビズIDメンバーとは、GビズIDプライムまたは管理者権限を持つGビズIDメンバーが申請し、利用者が承諾することで発行することができるGビズIDになっております。Gビズプライムアカウント一つに対し、複数のメンバーアカウントが作成可能になっております。社内での種別のGビズIDを作成するのか検討を進めていただけると幸いです。詳しくは、デジタル庁HPをご参考にしてください。 デジタル庁： https://gbiz-id.go.jp/top/faq/faq.html
17	物効法関係	第33回 (2026/4)	特定荷主「指定」の通知は、特定荷主の届出を提出後どれくらいの目安で通知がくるのか。省庁から「特定荷主の指名」の返事を頂けず、5月末までに「物流統括管理者の届出」手続きを行えない場合、荷主に対してペナルティが課されるのか。	特定荷主の指定の通知に関しましては、行政庁において届出を受理後、順次審査を開始いたしますが、複数省庁にまたがって審査を行う場合があるため、お時間を要することもございます。恐れ入りますが、指定の通知が届くまで今しばらくお待ちいただければと思います。
18	その他	第33回 (2026/4)	共同配送の場合、運賃の荷主への請求単価（個建か車建か）はどのように考えたらよいか。	共同輸送の運賃については、独占禁止法に抵触しないか公正取引委員会の相談事例等も参考にしつつ、決定してください。 https://www.jftc.go.jp/dk/soudanjirei/index/index_kyoudouhaisou.html
19	物効法関係	第33回 (2026/4)	中長期計画について、どういった記載をしまうと、行政指導や再提出となりうるのか教えてほしい。	行政指導や再提出の対象となる記載については、一義的に定められるものではございませんが、一般的に虚偽記載や明らかな矛盾等を含む内容については、再提出をお願いする場合がございます。
20	物効法関係	第33回 (2026/4)	コンテナのデバンニング時間はCLOとして削減すべき荷役時間に入るか。	物流効率化法第47条では、「自らの事業に係る貨物の運送を行う運転者への負担を低減し、及び運輸される物資の貨物自動車への過度の集中を得正するための事業の運営方針の作成及び事業の管理体制の整備に関する業務」や「その他運転者の運送及び荷役等の効率化のために必要な業務」を統括管理することがCLOに求められています。コンテナのデバンニングが、上の業務にあたりと判断される場合は削減すべき荷役時間に当たると考えられます
21	物効法関係	第33回 (2026/4)	集荷時間はあるが、納品時間がなく(基本即時納品)、納品先に持って行くも、いつ納品できるかわからない。(荷待ち時間が発生) 納品先数が多く、かつ中小零細企業だと、それぞれの会社での対応状況も違う。(納品先はすべて第2種荷主) このような状況で、第1種荷主から効率化と荷待ち荷役時間の削減協力依頼が来ている。運送事業者が費用を掛けて対応すべきか。	荷待ち時間の改善については、運送事業者が単独で改善できることは難しく、発着荷主の連携のもと、改善を進めていく必要があります。運送事業者としても、荷待ちの実態（時間・頻度）を可視化する等、積極的なデータ提示等をいただきながら協力していくことが望ましいと考えます。
22	物効法関係	第33回 (2026/4)	第一種荷主、第二種荷主の両方に該当する場合、一種と二種の中長期計画の粒度が揃っていないなくても問題はないか。まずは一種としての施策に力を入れているところ。	物流効率化法では、物流に関わる様々な関係者が協力し合い、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮や積載効率の向上を目指しております。第一種・第二種荷主としてどのように荷待ち・荷役時間の短縮や積載効率の向上を行うか、どの物流課題からアプローチを行うかを検討していただき、中長期計画に反映していただけると幸いです。