

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	物効法関係	第34回（2026/5）	特定荷主の電子申請に関して、ステータスは「到達」となっているが、メッセージの申請案件に関する通知は0件で受信はない。差し戻しのメッセージが無い＝問題ない。という認識で良いか（「審査中のまま1週間ステータスが変わらないが、何かすべきことはあるか」という質問もあり）。CLOの届け出の期日は。また、提出から受理までのリードタイムの目安はどの程度か。	差し戻しのメッセージが無い状況であれば、直ちに対応頂く必要がございませんが、審査状況によっては、差し戻しが行われることもございます。 特定荷主の指定については、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。
2	物効法関係	第34回（2026/5）	特定荷主の定期報告（荷待ち時間計測）に関する規定を教えてください。	定期報告（荷待ち時間計測）に関しましては、「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」p.24-p.50に掲載しておりますので、ご参考にさせていただきます。
3	物効法関係	第34回（2026/5）	特定荷主の届け出について、プライムではなく、エントリー I D で申請中だが、問題ないか。	ギズIDには「ギズIDエントリー」と「ギズIDプライム」の二種類ございますが、e-Gov電子申請サービスの利用においては、「ギズIDプライム」での申請を原則としております。エントリーで申請いただいた場合においては、後日、プライムアカウントへの昇格手続きを行っていただくことを予定しております。
4	物効法関係	第34回（2026/5）	中長期計画を立てる際に、積載効率化などを荷主・運送業者と協議しながら進めることは妥当か。全体論として効率化を進めるノウハウが運送会社に偏って蓄積されていないか。	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。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。 事例集: https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf
5	トラック法関係	第34回（2026/5）	大手製造業でも中東情勢の中での利益確保、価格転嫁が難しい状況にある。特に、サプライチェーンの川下のメーカーなどがいつまでも価格転嫁を拒んでいる状況は何とかなしていただきたい。	国土交通省では、トラック運送事業者が、人件費や燃油価格等の輸送コストの上昇分を転嫁した適正運賃を確保できるように、「標準的運賃」の周知・啓発や、「トラック・物流Gメン」による荷主等への監視体制の強化など、取引環境の適正化に向けた取組を進めております。 1月より施行されている取組法においては、トラック・物流Gメンへの情報提供者も報復措置の禁止により保護されるなどの規定が盛り込まれており、こうした状況も周知し十分に活用しつつ、情報提供いただきたいと考えております。
6	トラック法関係	第34回（2026/5）	トラック運賃は適正運賃を適用する流れがある。例えば現時点で標準的運賃を適用する場合、車建ではなく個建のケース（トラック単位での輸送ではないケース）については、荷主としてどのように運賃を算出すればよいか。	国土交通省では、運転者の労働条件を改善し、トラック運送業がその機能を持続的に維持していくに当たっては、法令を遵守して持続的に事業を行っていくための参考となる運賃として、標準的運賃を告示しております。 標準的運賃は、車両を貸し切った貨物を運送する場合の契約を前提としておりますが、個建運賃も内容として告示しておりますので、こちらをご参考としつつ、運送事業者と協議いただきたいと考えております。
7	トラック法関係	第34回（2026/5）	適正原価の具体的な考え方を教えてください（標準的な運賃との違いや価格レベルなど）。	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賞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。
8	その他	第34回（2026/5）	荷主・物流事業者・得意先の力配分は、得意先が力を持っており、法制化されたとしても力負けをすと考えている。例えば、荷待ち・荷下ろし時間に関しては着荷主の理解が得られない。そういった場合どのようにアプローチを行えばよいか。	令和7年4月1日に施行された改正貨物自動車運送事業法により、真荷主とトラック事業者との間では、運送契約締結時に、運送の内容及びその対価を記載した書面を相互に交付することが義務付けられており、荷待ち・荷下ろし等が発生する場合には、関係者に対して法改正の趣旨を丁寧に説明し、その内容や条件、対価を事前に書面で明確化することにすぎ理解を求めていくことが重要と考えております。 さらに、公正取引委員会において、物流特殊指定の改正案を進めており、着荷主による契約外の荷役・荷待ち等も今後は規制対象となる可能性がありますので、念頭に置いていただき、動きを注視いただければと思います。
9	その他	第34回（2026/5）	今後の法規制の方向性、厳格化はどの程度まで進むのか。罰則などがあるのか教えてください。	今年度より施行されている改正効率化法による特定事業者制度については、例えば、中長期計画・定期報告未提出の場合、「勧告 → 公表 → 命令」と手続きを踏んだうえでの罰則規定がございます。 また、トラック適正化2法では、無許可で他人の貨物を有償で運送する者（違法な白トラ）に運送委託した荷主等も罰則の対象になりました。トラック・物流Gメンによる是正指導の対象となった他、警察により検査された場合には100万円以下の罰金に処されます。

10	物効法関係	第34回（2026/5）	直接配車指示を出していない荷主事業者は、どうやって積載効率向上を図れば良いのか。	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。直接配送契約を行わない場合でも、荷主事業者として様々な関係者との協力をお願いいたします。
11	その他	第34回（2026/5）	トラックGメンが改善対策を要請している附帯作業（運転手が行う作業で、この作業が附帯作業です、何故ならという解説付き）の事例を紹介していただきたい。	トラック・物流Gメンの是正指導対象となる契約にない附帯業務は昨年10月に定めた是正指導指針において、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と定義しております。以下URLに是正指導指針を公開しておりますのでご確認ください。 https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001913224.pdf 事例は様々ありますが、運送契約に含まれていないにも関わらず、荷役・検品・仕分けなどの作業をドライバーにさせることが該当します。
12	その他	第34回（2026/5）	5～10年先の社会の劇的変化が予想される中で、物効法、トラック適正化二法も同じスパン（2030年、2035年頃）を見据えたロードマップを示しており、特にフィジカルAIの社会実装が進んだ先の物流業界の変化が、それらロードマップ（現在の社会の様相がベース）に対して、どの様な軌道修正を求められることになるのか、ということを注視している。特に今回の説明会テーマ（物流DX）から、省庁横断しての高度なAI化の社会実装への対応も進めているのではと感じており、テクノロジーの進化に則した法整備の面で、物効法とトラック適正化二法がどの様な対応を省庁として行っているか、情報提供してほしい。	国土交通省では改正物流法とトラック適正化二法の着実な施行を進め、トラック運送業の取引環境の適正化や物流の生産性向上に向けて取り組んでいるところです。また、物流を単なるコストではなく、新たな価値を創造するサービスとして捉え直し、より上質で魅力ある産業へと転換させるため、次期「総合物流施策大綱」を策定しておりますので、こちらもご参照ください。 https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/butsuryu03100.html
13	取適法	第34回（2026/5）	取適法について荷主の義務が主に取り上げられているが、物流会社側に面談の実施、値上げの説明の義務はどの程度あるのか。	取適法における「委託事業者（＝荷主側）」に課される責務として、4つの義務と11の禁止事項があります。運賃の協議においては「発注内容等を明示する義務」や「取引に関する書類等を作成・保存する義務」、「協議に応じない一方的な代金決定の禁止」等を十分留意の上、運送事業者と協議いただきたいと思いますと考えております。
14	物効法関係	第34回（2026/5）	中長期計画作成の注意点や記載例をより具体的に知りたい。	「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
15	物効法関係 その他	第34回（2026/5）	積載効率の改善についての成功事例を提示してほしい（例えば、リードタイムの見直しをどうして進めるか・多頻度少量配送をどのように改善するのか等）	トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央（地方）協議会の枠組み等を活用し、荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン等をまとめているので、具体的な事例等を参考いただければ幸いです。 https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000107.html
16	トラック法関係	第34回（2026/5）	白ナンバートラックの範囲を教えてください。	違法な白トラとは白ナンバーの車両、つまり家用車で、国の許可を受けずに他人の貨物を有償で運送する行為を指します。
17	物効法関係	第34回（2026/5）	特定荷主以外にも「努力義務」があるが、努力しなかった場合、事業者にはどう影響があるのか。	物流効率化法では、第42条において荷主の努力義務を規定しております。ここでは特定荷主に限らず全ての荷主に対して荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上を求めているところ、荷主所管大臣は同条に規定する措置の適確な実施を確保するため必要であると認めるときは、当該措置の実施について必要な指導及び助言を行うことができます。
18	質問以外：課題提起	第34回（2026/5）	中小の食品スーパーの事業者の中には、物流効率化法は物流センターだけが対象であり、店舗は物流センターではないため、卸が運営する汎用物流センターから商品を仕入れていれば、物流効率化法は自社に関係がないと捉える事業者もいる。荷物の配送があれば、特定事業者として対象となる施設は、物流センターだけではなく、店舗への配送量が9万トンを超えれば、特定事業者に該当する可能性があることを、改めてアナウンスしてほしい。	貴重なご意見をありがとうございます。ご認識のとおり、自社トラック以外のトラックを貨物の運送・受取りに利用していれば、物流効率化法上の荷主に該当し、一定の要件（年間取扱重量 9万トン以上）を満たせば特定荷主となります。物流効率化法は2026年4月に全面施行されたところではありますが、周知・広報を強化し、事業者が自社の該当性を適切に判断できるよう取り組んでまいります。