

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35回 (2026/6)	定期報告の要領を教えてほしい。また、社内への情報宣伝方法の優良事例等があれば教えてほしい。	手引き書の「定期報告の記載例」を参考に記載の方をお願いいたします。 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 社内への情報宣伝方法の優良事例については、物流効率化法CLO取組事例集の中で、社内連携・社内教育の優良事例等が複数掲載されております。ご活用ください。 CLO取組事例集： https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/CLO_collection_of_cases.pdf
2	トラック法関係	第35回 (2026/6)	トラック適正化二法に基づく、「適正原価」の検討状況（いつ頃公表される予定、標準的な運賃と比較してどのような運賃レベル、適正原価のチェック方法等）を教えてほしい。また、「適正原価」について、荷主の売価等にも影響するため、早急に荷主へ説明しなければならないと考えているが、現時点で、どのように伝えたらよいか。	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。
3	物効法関係	第35回 (2026/6)	特定事業者(荷主、トラック事業者、倉庫業者)の一覧表は、公表されるのか。	特定事業者に指定した事業者について、今後、個社名も含めて公表することを予定しております。
4	物効法関係	第35回 (2026/6)	地域共同配送の業務について、協力企業に依頼しているが、二次以降の会社名を把握することが難しい。1.5トン以内にて配車しているのが不明なため、どの様な対応をしていけばよいか。	改正貨物自動車運送事業法では、真荷主から引き受けた1.5トン以上の貨物の運送について、実運送体制管理簿の作成対象となり、元請事業者は元請け事業者から実運送事業者の一連の委託関係の把握が求められており、実運送事業者は元請けに運送事業の法定事項を通知する義務があります。 元請けとして適切な管理を行うためにも、委託先企業等に対し確実に法定事項を通知いただくよう、お伝えをお願いします。
5	物効法関係 トラック法関係	第35回 (2026/6)	物流統括管理者の届出をe-Govで行ったが、いつ頃承認（手続き終了）となるのか。	物流統括管理者の届出については、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、確認が必要になる場合があるため、お時間を要することもございます。恐れ入りますが、今しばらくお待ちいただければと思います。
6	物効法関係	第35回 (2026/6)	特定荷主に指定されていない荷主については、物流2法における荷主の責務としてどのように対応すればよいか。	すべての荷主に対し、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ており、この判断基準を公表していますのでご確認ください。また、「ホワイト物流」推進運動による「自主行動宣言」を提出するなど、自主的に取り組みに対する賛同表明すること一つの方法と考えます。
7	トラック法関係	第35回 (2026/6)	運賃収受において、荷役料金と附帯作業料金については、それぞれ別料金として収受しなければならないのか。例えば、運送契約の締結において提供する役務の内容や対価で、特積み輸送における荷役作業の委託は必須であるが、都度対価を支払うことは現実的ではない。双方の協議にておいて対応する等で問題ないか。	平成29年の標準貨物自動車運送約款等の改正より、「運賃」と「料金」の区別を明確化し、標準的運賃においてもそれぞれ設定しているところであり、改正物流2法の書面化義務においても、運送以外の役務が含まれる場合は、その内容と対価も明記しなければならないこととしております。自社の適正な運賃・料金を算出し対価として収受することが重要です。
8	トラック法関係	第35回 (2026/6)	昨年変更された運送申込書について、宅配便の標準約款では送り状のままで、ルール変更等の案内等も見つけられずにいる。宅配便を利用する場合に、運送申込書等の要件を満たす必要はないのか教えてほしい。	貨物自動車運送事業法第12条に記載されている法定事項が記載されているのであれば書類の媒体は問いません。送り状に当該法定事項が網羅されている場合は改めての書面交付は不要です。
9	物効法関係	第35回 (2026/6)	物流効率化法の特定荷主の中長期計画について、すでに開始している計画（例えば、2年前から自動荷下ろし設備の導入し荷待ち時間を削減している等）も記載してよいか。また、荷待ち時間が十分に少ない場合、現状維持に努める趣旨の計画を記載してもよいか。	中長期計画では、積載効率の向上等・運転者の荷待ち時間の短縮・運転者の荷役時間の短縮に向けた最長5年間の具体的な取組計画を記載していただけます。すでに開始している計画を、今後も行うのであれば記載の程よろしく願います。また、荷待ち時間が十分に少ない場合、任意記載欄にその旨を記載お願いいたします。
10	物効法関係	第35回 (2026/6)	着荷主として、バラ積み品を荷卸しするのに長時間掛かっている。改善策として、発荷主側にパレタイズして納入して欲しいと要望を出したが、拒否された。このような場合、どのような対応策が考えられるか。またこのように発荷主側の協力が得られない場合、着荷主にとって荷役時間2時間超の例外と考えてもよいか。 また、作業の改善を模索するが、荷役作業の目標を1.5時間以内として活動してもよいのか。	トラック・物流Gメンの是正指導対象となる長時間の荷待ちは、昨年10月に定めた是正指導指針において、1時間以上の荷待ち（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と定義しております。発荷主の協力が得られない場合においても例外とすることはありませんので、法改正等の趣旨に鑑み、解決方法について発着荷主と物流事業者において継続して対話いただきたいと考えております。 なお、以下URLに是正指導指針を公開しておりますのでご参考ください。 https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001913224.pdf
11	物効法関係	第35回 (2026/6)	中長期計画、定期報告の今後の取組を知りたい。	2026年度に特定事業者に指定された場合、中長期計画の提出については、10月末までに行う必要があります。 定期報告書の提出については、特定荷主の指定を受けた年度の翌年度から、毎年度7月末までに毎年行う必要があります。
12	物効法関係	第35回 (2026/6)	150台以上の為、e-Govにて輸送能力届出書を4月下旬に行ない、5月中旬に手続終了となったが、その後特定事業者の指定や特定番号の連絡がない。記載のあった連絡先に5月時点で確認の電話をしたが、通知連絡は郵送・メール共にない状態。この場合、特定事業者として指定を受けている状態か。	初回の指定通知については7月中旬に実施予定となります。

13	物効法関係	第35回 (2026/6)	改正物流特殊指定に関連して、着荷主の定義について教えてほしい。 当社工場にトラックを備車し荷物の引取に入られる問屋がいるが、その場合トラックを備車する問屋は発荷主、そのトラックで荷物が運ばれる先が着荷主になると思うが、間違いはないか。 また、当社工場に立ち寄り荷物を積んでから目的地に向かう場合、当社は物流効率化法上における第二種荷主になると思うが、物流特殊指定上も着荷主という整理でよいか。	「特定着荷主」（改正物流特殊指定備考第3項）の定義については、公正取引委員会より以下のとおり示されております。 ①事業者が業として行う販売における継続的な取引の相手方としてその目的物たる物品の引渡しを受けるもの、②事業者が業として請け負う製造における継続的な取引の相手方としてその目的物たる物品の引渡しを受けるもの、③事業者が業として請け負う修理における継続的な取引の相手方としてその目的物たる物品の引渡しを受けるもの、又は④事業者が業として請け負う作成における継続的な取引の相手方としてその目的たる情報成果物が記載され、記録され、若しくは化体された物品の引渡しを受けるものであって、当該事業者との間で所定の規模要件（資本金3億円、資本金1000万円、従業員300人）又は取引上優越した地位の要件を満たす事業者（改正物流特殊指定備考第3項各号及び備考第4項各号）。
14	物効法関係	第35回 (2026/6)	先日、改正物流効率化法を7割が『内容を知らない』の報道されていたが今後改善に向けた取り組みを予定しているのか教えてほしい。	本年4月1日から全面施行された改正物流効率化法に基づく規定につきましては、関係省庁及び業界団体と連携し、制度概要を分かりやすく周知するためのポータルサイトの開設や説明会の開催等を通じて、荷主や物流事業者に対する改正内容の周知徹底を図っています。
15	トラック法関係	第35回 (2026/6)	運送契約の書面交付や実運送体制管理簿の作成義務について、中小企業のトラック事業者に浸透していないように感じるため、認知度を上げる取り組みを行ってほしい。また、今後の監査において、いつの時期から処分基準に盛り込まれるのか教えてほしい。	国土交通省では、全日本トラック協会や関係省庁と連携して、トラック事業者や荷主向けの説明会を全国で開催しているほか、ウェブサイトでの情報発信や各種解説パンフレット・チラシの配布による周知に取り組んでおります。 引き続き、運送契約等の書面化が確実に実施されるよう、関係省庁等と連携して対応してまいります。
16	物効法関係	第35回 (2026/6)	物効法対応につき、『荷主』の立場として、C L Oの選任を行い積載効率向上、荷役・荷待時間の削減に取組もうとしているが、物流会社側の個別取組み（自社努力による帰り便荷物の確保による積載効率向上）や、今回の事例発表（中継輸送）の様に物流会社側としての自社での改善取組についてどこまで求められているのか、それとも求められていない（荷主主体での取組、計画策定で十分）のか教えてほしい。（弊社は100%子会社である運送会社に対し、ほぼ全面的に配送を依頼している）	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。物流子会社に全面的な運送を委託している御社においても、様々な関係者との協力をお願いいたします。
17	物効法関係	第35回 (2026/6)	積載効率のカウントにおいて、積み合せ便、複数個所での積込（積降）、空荷での復路等、どこまでを正確に積載効率としてカウントすべきか。また、配送依頼している荷主の立場として、依頼先の運送会社が、帰りを空荷で帰って来ているのか、別のお客様から帰り便の受注を受けているのか等々について正確に把握できないとが、そのカウントはどうすればよい（荷主としては、最終往路便出発地時点での積載効率のカウント・集計でよい）	物流効率化法における中長期計画及び定期報告において、積載効率の記載が義務付けられておりません。そのため、積載効率の計測をする必要はありません。
18	トラック法関係	第35回 (2026/6)	令和8年の貨物自動車運送事業法の改正で、再委託の制限が2回まで（努力義務）と認識している。 物流子会社（貨物利用運送事業者）を有しているが、この子会社が元請け（0次請け）になり以降は委託回数が2回までにになってしまう認識でよいか。 物流子会社を有しているメーカーは、子会社に「運送」を委託しているというより、物流部門を抜き取って物流業務の全てを委託している認識。（物流子会社の事業＝メーカーの物流業務全般＝真荷主に等しいのでは） 努力義務であるものの、物流子会社が元請け（0次請け）となりそれ以降の委託が2回までに収めるのは現実的に厳しいのではと考えているところ。	真荷主の定義として、自らの事業に関して運送契約を締結して、貨物運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者以外の者とされています。 このため、貨物利用運送事業者である物流子会社は、メーカーの物流部門を担っている実態がある場合であっても、真荷主ではなく、貨物利用運送事業者として取り扱われます。 なお、再委託回数の制限は、多重下請構造の是正や実運送事業者の適正な運賃・料金の確保を目的として設けられたものです。多重下請構造の是正に向けた取組にご協力をお願いいたします。