

トラック・物流Gメンが出会った事例紹介 ～問題点と解決ヒント～

本日のアジェンダ

1. **トラック・物流Gメンの制度紹介**
2. **トラック・物流Gメンの活動紹介**
3. **違反原因行為の傾向・分析**
4. **トラック・物流Gメンの活動で出会った事例紹介
～問題点と解決ヒント～**

1. トラック・物流Gメンの制度紹介

トラック運送業界の**適正運賃收受**や
労働環境改善、**物流の2024年問題の解決**
を目指し、**荷主等への違反原因行為の改**
善・指導を目的として国土交通省が創設し
た専門の調査・指導部隊。



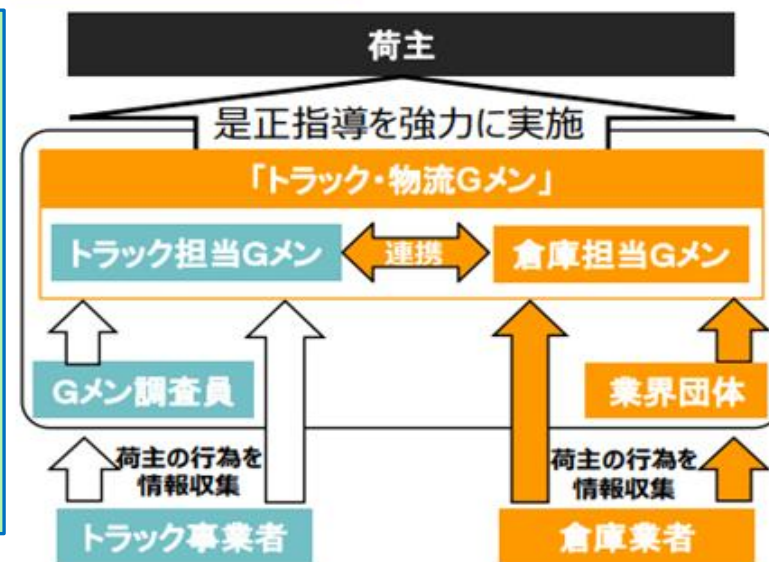
■トラック・物流Gメンとは

- ✓ トラック・物流Gメンは、物流2024年問題の解決を目指すため2023年7月に国土交通省が創設した調査・指導部隊
- ✓ 様々な手法による積極的な情報収集や、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者等に対する是正指導を実施
- ✓ 2024年11月より、倉庫業者を情報収集対象に追加し、「トラックGメン」から「トラック・物流Gメン」へ
- ✓ 各都道府県トラック協会のGメン調査員とともに、総勢360名規模で活動

Gメンの時系列

- ・2018年12月 荷主への是正指導が法制度化
(労働時間規制が始まる2024年3月末までの時限措置)
- ・2023年 6月 荷主への是正指導の適用期限を「当分の間」に延長
7月 「トラックGメン」の創設(162名) プッシュ型情報収集を開始
- ・2024年 4月 トラックドライバーの時間外労働の上限規制がスタート
11月 各都道府県のトラック協会に「Gメン調査員」(166名)を専任。倉庫業者からの情報収集も目的とし国土交通省の物流担当職員(29名)も含む形で拡充。「トラック・物流Gメン」に改組。360名規模に。

業務フローのイメージ



違反原因行為とは、トラック運送事業者が関係法令に違反する原因となるおそれのある行為。

長時間の荷待ち



契約にない 附帯業務



運賃・料金の 不当な据置き



過積載運送の 指示・容認



異常気象時の 運送依頼



無理な運送依頼



トラック・物流Gメン ～荷主等による違反原因行為～

長時間の荷待ち



○荷主がトラック事業者に対して、1時間以上の荷待ち又は2時間以上の荷待ち・荷役等を恒常的にさせている行為。

○荷待ち時間等の考え方

- ・荷待ち時間とは、集貨・配達を行う場所やその周辺の場所において、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る。算定方法は、到着時間の指示の有無によって異なる。
- ・荷役等時間とは、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。
- ・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又は衛生等の観点から短縮することが難しい場合は、荷役等時間のみでは判断されない。

契約のない 附帯業務



○荷主が契約がない、または、対価について合意がなされていない附帯業務をトラック事業者にさせている行為。

○附帯業務の例

- ・貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、棚入れ、ラベル貼りなど。

○契約の有無の考え方

- ・契約の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。

運賃・料金の 不当な据置き



○荷主がトラック事業者からの運賃・料金交渉に正当な理由なく応じない行為。

○荷主がトラック事業者が根拠を示して交渉した事項について、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一方的に決定する行為。

○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。

トラック・物流Gメン ～荷主等による違反原因行為～

過積載運送の 指示・容認



- 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、トラック事業者に対して積載の指示又は容認を行う行為。
- 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と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する。
 - ・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。

異常気象時の 運送依頼

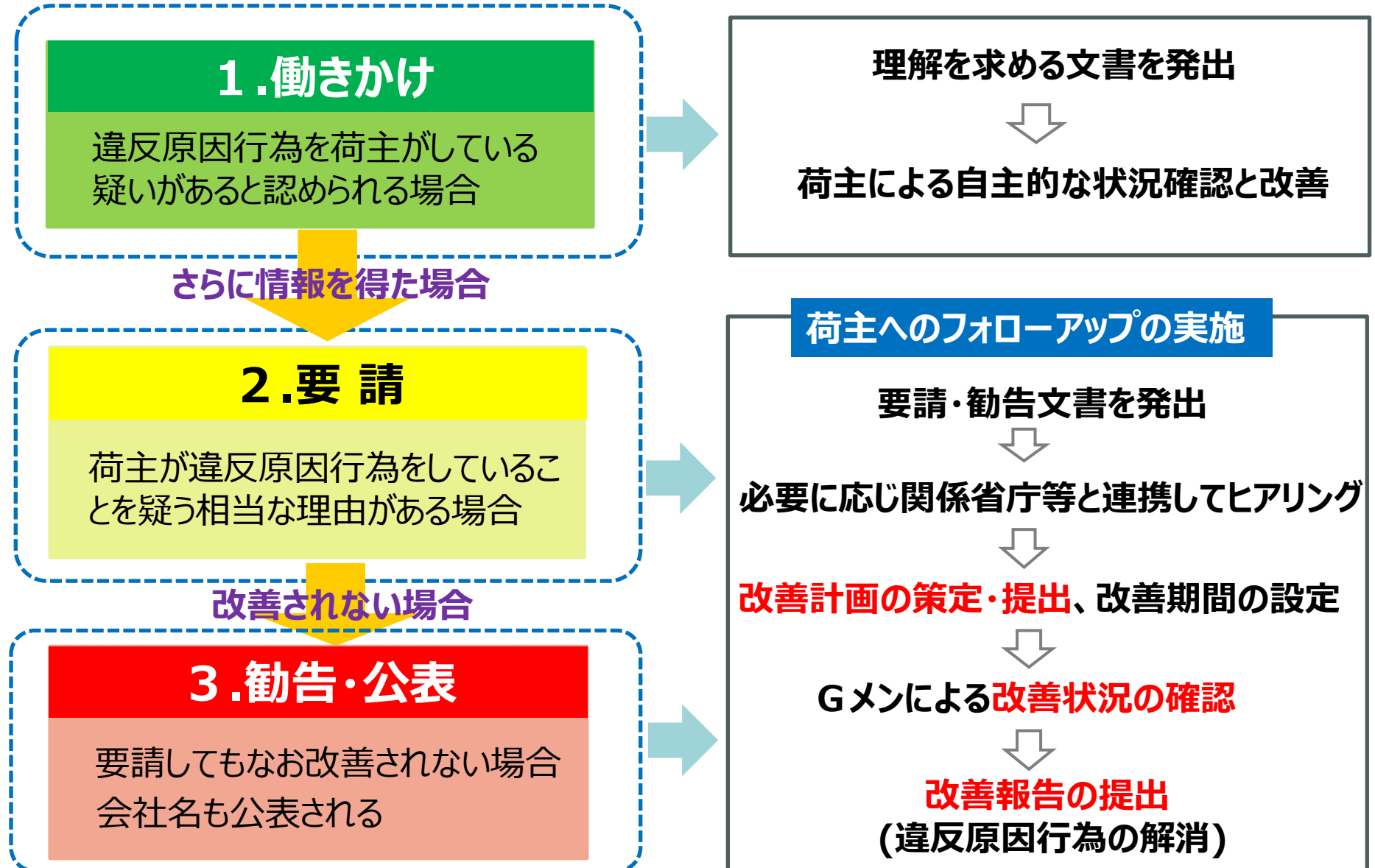


- 異常気象時または、その前後において、トラック事業者が輸送の中止を判断し、荷主へその判断に至った理由等を報告したにも係わらず、荷主が運送を強要する行為。
- 異常気象時の運送依頼の考え方
 - ・異常気象時とは「台風等による異常気象時下における輸送の在り方について（令和2年2月28日付国自貨136号）」による降雨時、暴風時、降雪時、視界不良（濃霧・風雪等）時、警報発表時をいう。
 - ・トラック事業者の判断は、上記通達による基準を目安とするが、荷主と事前に取り決めた基準で判断することも差し支えない。

無理な運送依頼



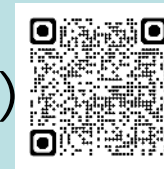
- 荷主がトラック事業者に対して、法又はこの法に基づく命令を遵守して事業を遂行することを困難にさせる無理な運送依頼を行う行為であり、他の違反原因行為に該当しないもの。
- 無理な運送依頼の例
 - ・拘束時間を超えなければ運送できない依頼
 - ・適法な運行速度では間に合わない到着時間の設定
 - ・法第12条に定める運送契約の書面による相互交付に協力を求められたにも係わらず荷主が協力しない場合。



2. トラック・物流Gメンの活動紹介

●積極的なプッシュ型情報収集

- ・運送事業者へヒアリング（電話・訪問調査）
- ・荷主企業等へのパトロール（現地調査）
- ・SA・PAで運転手へヒアリング
- ・目安箱（国土交通省HP情報投稿フォーム）
- ・関係所管庁からの情報
など様々な手段で情報を収集。



→収集した情報を元に、**違反原因行為**がある悪質な荷主等へ**是正指導**を実施。



違反原因行為がある荷主企業等



是正指導



トラック・物流Gメン



情報収集



トラック会社・ドライバー等

○全国のトラックGメンが、各運輸局・各運輸支局独自の取組も含め積極的に活動しています！！

トラック事業者に対する 電話調査や訪問調査



トラックドライバーへの ヒアリング



高速SA、PA

荷主等へのパトロール (荷待ち状況の現地確認等)



消費者へのアプローチ (街頭キャンペーン等)



○近畿運輸局では集中監視月間中に様々な角度から情報収集・啓発活動を実施。

1. 荷主企業の本社に対する荷主パトロール



2. 公正取引委員会との合同荷主パトロール



3. 労働局との合同荷主パトロール



4. SAや道の駅でのトラックドライバーの情報収集強化



5. その他 大学への出前講座



6. その他 他運輸局との合同パトロール



荷主等パトロールの概要について

近畿運輸局では、荷主等パトロールによる積極的な現場の状況確認を実施

荷主等パトロールの概要

- 荷主企業（営業所・工場・物流施設等）や元請会社に基本的にアポなしで訪問。責任者や担当者へのヒアリングや現場の状況確認。
- チラシ等、パンフレット等を使用し、トラック・物流Gメン制度、違反原因行為等を周知。
- トラック会社にも訪問し、荷主等の違反原因行為で困っていないかヒアリングを行う。
- 物流施設周辺で待機しているトラックを確認した場合は、長時間の荷待ちの可能性があるため、状況を記録し更に調査。是正指導に活用することも。



トラック・物流Gメン
が荷主パトロール中です。

トラック事業者に対する【違反原因行為】が発生していないでしょうか？
【違反原因行為】とは？
荷主等（元・荷主、元請運送事業者等）の理由によって、トラック事業者の労働法令違反（長時間労働/過労運転/過積載/スピード違反等々）が発生させるおそれのある以下の行為。

長時間の荷待ち	契約にない附帯業務	運賃・料金の不当な据置き
過積載運送の指示・容認	異常気象時の運送依頼	無理な運送依頼

※違反原因行為の発生は、トラック事業者からGメンに情報があれば富田白粉平河警察官事務所まで報告をお願いします。

1. 調査方針
2. 報告
3. 指導・公表



トラック・物流Gメン活動中！
～物流SOSを呼べる環境へ～

【周辺先、配達先でのお取りこみ、トラック・物流Gメンに話してみませんか？】

長時間の荷待ち	契約にない附帯業務	運賃・料金の不当な据置き
過積載運送の指示・容認	異常気象時の運送依頼	無理な運送依頼

【お電話での問い合わせはこちら】
近畿運輸局トラック・物流Gメン
06-6949-6447

荷主等パトロールの状況

令和5年11月～令和8年6月30日までの訪問件数（近畿運輸局管内） ※トラック事業者を含む



3,070 か所以上 （月100件以上の訪問ペース）

パトロールでの確認・説明内容

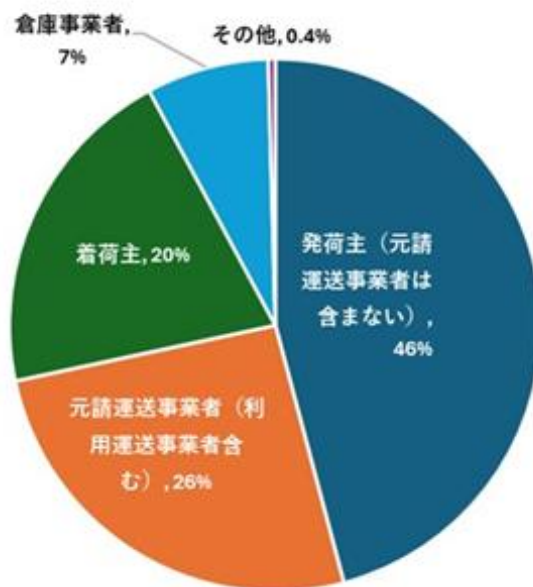
- 物流の2024年問題
- 違反原因行為
- トラックGメン制度
- 働きかけ等制度
- 標準的な運賃
- 荷主向けオンライン説明会
- 物流効率化法
- 物流改善の取組内容 等

3. 違反原因行為の傾向・分析

◆ 昨年度の集中監視月間（R7年10～11月）に先駆けて、8～9月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査を実施。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）
- 一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、以前として、食品・食料品の占める割合は多い。

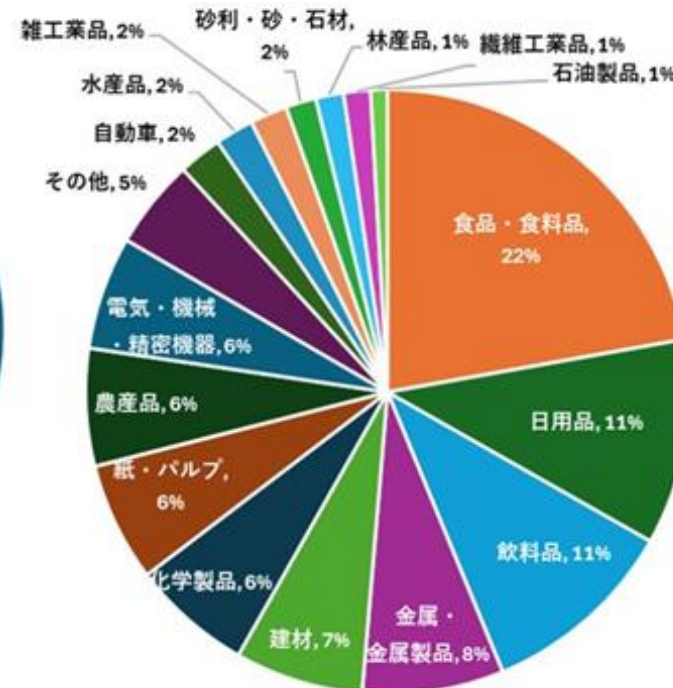
1. 違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



2. 違反原因行為の割合



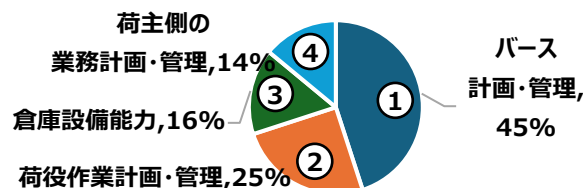
3. 違反原因行為ありの回答における輸送品目（複数回答）



- ◆ 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。

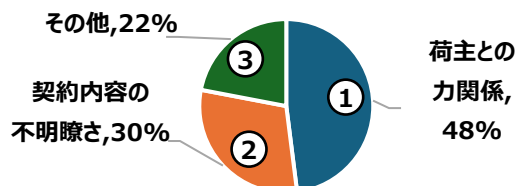
違反原因行為上位3位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

長時間の荷待ち



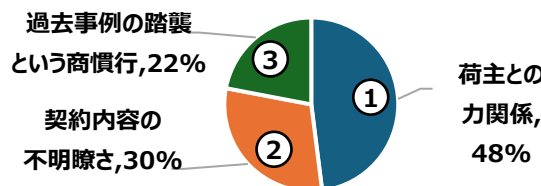
- ①：「倉庫で導入されているバース計画・管理システムをうまく活用できない。またそもそもシステムがなく、到着順となっている」、「荷主と倉庫側で伝票やデータの連携が取れず作業が遅延してしまう」等。
- ②：「倉庫の荷役作業の管理者や現場作業員の不足」、「荷主と運送事業者との連携が不十分」等。
- ③：「バース数が少ない」、「着荷主側の荷捌き場などの作業場所が不足」、「運送事業者が待機できる場所が荷主側倉庫にない」等。
- ④：「着荷主側の業務計画と実リソース（人員数、設備能力、など）との整合性が取れていない」等。

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事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。

○集中監視月間(10～11月) <近畿運輸局での取組>



NEWS RELEASE

国土交通省 近畿運輸局

令和7年10月9日

**「トラック・物流 G メン」による集中監視月間を実施します
～近畿運輸局管内における取組～**

トラック運送事業の輸送力不足が懸念される「物流の2024 問題」への対応として、「トラック・物流 G メン」は、悪質な荷主・元請事業者等への監視を強化し持続可能な物流の確保に向けて取組を実施しております。

本年10月・11月を「集中監視月間」と位置づけて、全国において適正な取引を阻害するおそれのある行為をしている荷主や元請事業者に対する監視を強化します。

この度、近畿運輸局管内で実施を予定している取組内容をお知らせいたします。

- 1. 荷主企業の本社に対する荷主パトロール**
近畿運輸局管内に本社がある荷主等に対して、物流に関する現状や問題のヒアリング、違反原因行為の啓発活動等を行います。
本社に直接訪問し説明することで、各支店・工場を含め全社的に物流課題について取り組んで頂くよう周知します。
※公正取引委員会とも連携し、一部の訪問については合同で実施予定。
- 2. 公正取引委員会との合同荷主パトロール**
公正取引委員会と荷主等を合同でパトロールすることにより、貨物自動車運送事業法及び中小受託取引適正化法の周知を行います。
- 3. 労働局との合同荷主パトロール**
労働局と連携し荷主等へ合同でパトロールすることにより、長時間の荷待時間削減やトラック運送事業者の労働時間の改善に向けて荷主等へ要請を行います。
- 4. サービスエリアや道の駅でのトラックドライバーへの情報収集の強化**
近畿管内のサービスエリアや道の駅において、トラックドライバーよりヒアリングを行い、運送業界の生の声を把握するとともに、違反原因行為を行っている疑いのある荷主等の情報を収集します。
※上記取組の一部については、日程が確定次第お知らせします。

【参考資料】
令和7年9月26日「トラック・物流 G メン」の体制を強化し、集中監視月間を実施します。(国土交通省 物流・自動車局プレス)

〈配布先〉
青灯クラブ
近畿電鉄記者クラブ
陸運記者会(トラック)

〈問い合わせ先〉
担当者: 近畿運輸局 自動車交通部 貨物課 山地・藤田
電 話: 06-6949-6447

■近畿運輸局の荷主等パトロール事業者訪問件数

● 荷主等 : 217件

● トラック事業者 : 30件

⇒ **計247件**の事業者訪問を実施 (R6年度197件)

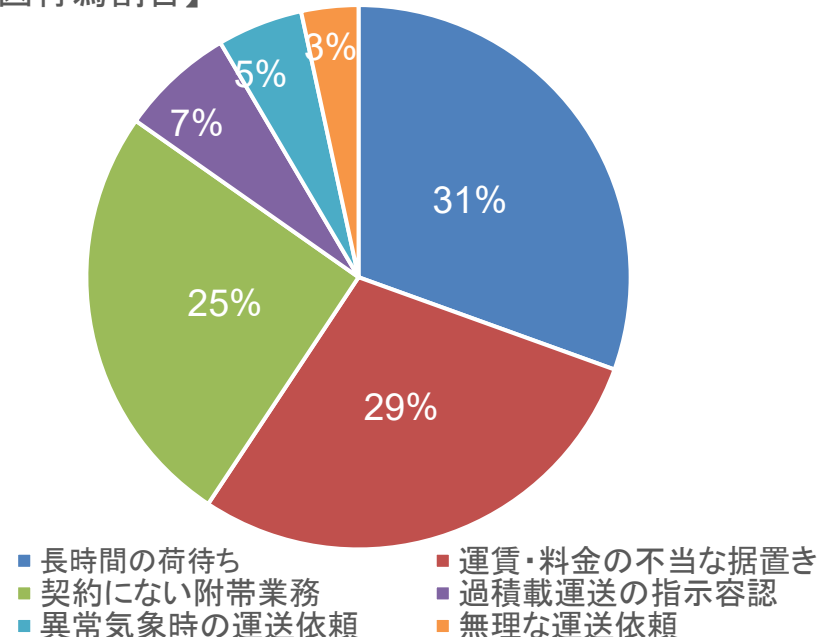
■近畿運輸局の是正指導件数

● 働きかけ : 43件 (荷主19、元請21、その他3)

● 要請 : 2件 (荷主2)

⇒ **計45件**の法的措置を実施 (R6年度39件)

【違反原因行為割合】



4. トラック・物流Gメンの活動で出会った事例紹介 ～問題点と解決ヒント～

事例①長時間の荷待ち

- 対象事業者：飲料・食品事業メーカー（発荷主）
- 発生場所：近畿運輸局管内 工場
- 経緯：目安箱への投稿

積込み現場に午前中到着して受付をしても、荷待ちで夕方まで待たされる。積込みが作業が終わって出発が20時ごろになる。

いつになったら自分が呼ばれるの・・・！？



●近畿運輸局による発荷主へのヒアリング実施

- ・積込み時間に関しては、あらかじめ工場側で時間指定をしており、その時間に運送事業者が積込みに来てもらう方式。
- ・早く行って、早く積込みたい気持ちから、時間指定外にトラックの到着があると、どのオーダーのトラックなのか特定させるにも時間がかかり、更にそこから積込みの用意をする必要があるため、かなりの時間がかかることになる。（ドライバーとしては待たされているとの認識になる）
- ・かなりの数の運送事業者と契約しており、また下請け階層もかなりの階層になっているため、場内ルールが把握できていない運送事業者やドライバーが発生してる可能性が大きい。

【解決に向けて】

協力運送会社到场内ルールの周知徹底。予約受付システムの導入検討、下請会社の把握・委託回数の制限検討

事例②契約にない附帯業務

- 対象事業者：食品系 3 PL事業者（発着荷主）
- 発生場所：近畿運輸局管内 食品物流センター
- 経緯：Gメン調査員が運送事業者（3次請け）に訪問の際に聴取。

物流センターで契約時に聞かされていない附帯作業をさせられている。スーパーに配送し終わったガウを物流センターに持ち帰って終わりのはずが、ガウを食品別、メーカー別に分けて置くように指示をされる。次の運送にも間に合わなくなるため困っている。附帯作業の料金はもらっていない。



元請けを通じて改善を申し込んでいるが返答がなく、なかなか解決しない。



- 近畿運輸局による是正指導実施。情報提供者へも再ヒアリング
 - ・運送契約書に記載されていない附帯作業内容確認のため、情報提供のあった3次請けの運送会社と2次請けの運送会社の契約書の内容を確認。契約書には「空マテハン回収及び持込作業」の記載があり。
 - ・「持込作業」と記載があることから、運送会社がやらされていると申告のある附帯作業について、改めて業務内容の範囲をお互いに確認する必要性をアドバイス。（どこまでの業務が契約内容に含まれるのか？）
 - ・荷主にも是正指導実施。訪問ヒアリング。附帯業務の範囲について元請けの運送会社についてはきちんと説明をしているとのことだが、下請け会社に正確に業務内容が伝わっていない可能性があるため、改めて附帯業務の範囲の明確化を図るように指示。

【解決に向けて】

元請け、下請け会社での正確な情報の伝達。業務範囲の明確化。

事例③ 運賃・料金の不当な据置き

- 対象事業者：機械メーカー系物流事業者（発荷主）
- 発生場所：近畿運輸局管内
- 経緯：トラック・物流Gメンが運送会社（1次請け）にアポなし訪問し聴取



元請けの運送会社から機械運送の仕事をもらっている。元請けを通じて荷主に運賃交渉してもらっているが、元請けもずっと値上げに応じてもらえていない状況らしく。当社の値上げも実現されていない。



（1次請け）

荷主に対して値上げ交渉をお願いします。



（1次請け） （元請け）

荷主にお願いをしているが、うちも運賃を上げてもらえないので、我慢して欲しい。

●近畿運輸局による是正指導実施。発荷主へヒアリング

- ・運賃交渉については、ここ数年は全ての契約運送会社に対して、逆に荷主から値上げを提案し実施している。荷主側で一定の計算方式に基づいた原価計算で値上げ示し、それでも不十分な場合は、個別に交渉の機会を設けている。
- ・直接契約している元請け会社について値上げは実施しているが、元請け会社の更に下に入っている下請け会社は荷主と直接の契約関係にないため、その値上げが下請けにまで反映されているかは把握していない。

【解決に向けて】

- ・荷主の下請会社に向けた積極的な情報収集。下請け会社への運賃反映について、元請けにアンケート実施を予定。
- ・元請会社内でも、荷主運賃交渉の担当と下請会社の窓口担当の部署間で情報共有ができていない可能性があり、担当部署間での確実な情報共有を指示。

事例④過積載の指示・容認

- 対象事業者：食品小売事業（発荷主）
- 発生場所：近畿運輸局管内 荷主物流センター
- 経緯：目安箱、またGメンへも直接電話で情報が寄せられた

発荷主の物流センターに食品を積み込みに行っているが、積み込めない量の荷物が用意されていて、積まざるを得ず過積載が頻繁にある。
 自社は元請けの下に入る1次請けの会社であるが、元請けから中型冷凍冷蔵車での運送依頼があり、1回で最大積載量の倍近い荷物を積み込みさせられる。
 仕事がなくなると困るので元請会社の名前は伝えられない。



●近畿運輸局による是正指導実施。発荷主へヒアリング

- ・荷主本社が各小売店への運送を、元請の運送会社へ依頼。こういった車を何台手配するようにといった指示はしておらず、単純に物量と重量を伝えているだけ。
- ・物流センターでは、本社が運送会社に送ったデータと同じものが送られて来て、マテハンに反映され、倉庫内でカゴ車に指示どおり荷物を仕分けている。
- ・ドライバーがカゴ車に張っている伝票情報から、自分の荷物を判別して積み込みをする。
- ・物流センターでは、当然、用意した物量が運べるだけのトラックがやって来るという前提で仕事をしている。

【解決に向けて】

本社を含め元請運送会社、下請け運送会社とコミュニケーションを取り、過積載が発生の原因特定を行うよう指示。

事例⑤過積載の指示・容認

- 対象事業者：飲料系メーカ（発荷主）
- 発生場所：近畿運輸局管内 物流倉庫
- 経緯：Gメンへ直接電話で情報が寄せられた

倉庫に食品を積込みに行くと、依頼票に記載のある荷物が並んでいる。全てパレット積みであるが、依頼票には商品の重量のみの記載で、パレットの重量が計上されていない。
自分は2次請け会社のドライバーであり、自社の運行管理者に相談しても、元請の会社と連絡が繋がらず、指示がないため、そのまま運送せざるをえない状況になっている。



●近畿運輸局による是正指導実施。発荷主へヒアリング

- ・配車管理のシステムを導入しており、システム上で車両情報を事前に運送会社に登録してもらうが、最大積載量と比べてオーバーするようであれば入力できない仕組みになっている。
- ・依頼票には確かにパレット重量を加味していない貨物重量のみを記載しているが、車両の選定は、荷主では行っておらず、パレット重量分を考慮したうえで過積載にならないように、運送会社の責任で車両選定するように指示している。
- ・倉庫では口頭であるが最大積載量の確認を行って、過積載の予防をしている。

【解決に向けて】

元請運送会社、下請け運送会社とのコミュニケーションを取って適切な車両選定がなされるように周知を指示。

事例⑥異常気象時の運送依頼

- 対象事業者：設備機器メーカー（発荷主）
- 発生場所：近畿運輸局管内 メーカー工場
- 経緯：Gメンへ直接電話で情報が寄せられた

大雪の予報が出た際に、前日に予想降雪量が多いため、運送会社から運送中断の申し入れ、納品を延期できないか確認。
荷主からは前日までに納品先の近くまで運送し、ホテル等を確保して何とか予定通りの納品して欲しいと指示を受け、運送させられた。
何回かこういったことが続いている。



●近畿運輸局による是正指導実施。発荷主へヒアリング

- ・荷主と元請会社との話し合いでは「異常気象時の運送は荷主の判断に任せる」との話しを元請より受けている。
- ・基本的には配送して欲しい考えはあるが、降雪などの情報があれば、荷主から元請に対してまずは相談をしており、当然運送が難しければ断って問題はない旨は伝えている。
- ・相談の中で元請事業者が「運ぶ」と判断することもあるが、その後、元請と下請けである実運送会社との間でどのようなやり取りがされているかは、直接の契約関係にはないため把握できていない。
- ・元請けから下請けに「荷主が運送して欲しいと言っている」と伝えられると、荷主が運送指示したかのように捉えられる可能性もある。

【解決に向けて】

荷主の運行可否の判断基準を運送会社へ周知、共有し、基本的には運送会社の判断を尊重すること。また下請けの実運送会社の意向をきちんと元請けに確認するよう指示し、やり取りの対応記録を保存するようアドバイス。

問題の原因は？①

例：運賃・料金の据置き

燃料費等高騰しており、近年赤字続きです。値上げをお願いします。原価計算資料についても提出します。



要望額からほど遠く赤字解消も無理。なぜその運賃になるのか何の説明もなかった。一方的な交渉打ち切り、価格の決定だなあ...

ここまでは頑張って値上げしてあげよう

うちが出せるのはここまでですね…。これで駄目ならうちも他社を探します。



荷主会社

荷主は交渉に応じたつもりでもコミュニケーション不足による認識の齟齬

問題の原因は？②

例：契約にない附帯業務

納品時は倉庫内で
段ボールを内容別に分けて、
きちんと賞味期限順に
列べてくれないと！！



運送会社



(契約の書面化)

契約書
「集荷・納品場
所での積み卸
し、持ち込み
作業」
.....
.....

契約時点では
そんなことまでやると
聞いてなかったのに！

附帯作業の
作業範囲が不明確で認
識の齟齬が発生



荷主会社

一言で言うと荷主と運送会社のコミュニケーション不足が原因！

- ・運送会社は荷主・元請けから仕事をもらっているため、自ら意見を言い出しにくい。
- ・更に、業界特有の多重下請け構造を起因として、荷主の指示も下請けの運送会社へ届きにくく、かつ下請けの運送会社の声も荷主に届きにくい。
- ・また、古くからの口頭による商習慣がある業界のため、不明確な作業範囲で、運賃と料金の区別もないまま運送が行われてきたという実態がある。



こういった業界背景が元になり、荷主と運送会社のコミュニケーション不足の発生。それによる認識の齟齬。荷主も気づかない間に運送会社に対して違反原因行為が発生していたり、運送会社にも不満が発生している状況が・・・。



その「ちょっと」が違反原因行為の始まりです！
Gメンへの通報にも繋がります。

- | | |
|----------|------------------------------|
| ・荷待ち | ちょっと待たせてもいいだろう |
| ・附帯業務 | ちょっとやってもらってもいいだろう |
| ・運賃・料金 | ちょっと値上げすればいいだろう |
| ・過積載 | ちょっとなら積めるだろう |
| ・異常気象時 | ちょっとなら行けるだろう |
| ・無理な運送依頼 | ちょっとなら運べるだろう |

聞かない・返事がない・耳を傾けない



法的アプローチ

物流問題解決に積極的にコミュニケーションを図る環境作りを！

- **多重下請け構造**を少しでも解消できれば、荷主と運送事業者共に情報が正確に伝わり・取得し易い環境ができる。
- **委託次数の制限の努力義務化**を理解し実行。(※令和8年4月から)
 - ・元請のトラック・利用運送事業者は、運送の再委託の回数を二回以内に制限する努力義務がある。
 - ・真荷主も委託次数の制限を理解し、元請事業者を確認したり、自らも条件を付すことも検討可能。

【元請をゼロ次とした場合、2次請けまでの再委託とする努力義務】



- **実運送体制管理簿**による実運送会社の把握。(※令和7年4月から)
自社の荷物がどれだけの下請構造の中で、何社の運送会社に運ばれているかを知ることからスタート。
- ・元請事業者に対し、**実運送体制管理簿**の作成を法的に義務付けている。
- ・実際に運送を行った**実運送事業者**は元請事業者に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知**義務がある。
- ・真荷主は元請事業者に対して実運送体制管理簿の閲覧・謄写(コピー)を請求できる権利がある。

実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)

赤枠: 必須の記載事項

積込日	運送区間	貨物の内容	実運送事業者の商号又は名称	請負階層	車番	ドライバー名	
2/1(木)	××工場～〇〇工場	食品機械	A運輸	1次請け	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場～Z営業所	冷凍食品	X運輸	元請け	22-22	〇〇	
2/1(木)	Z営業所～小売店ア	冷凍食品	C運輸	2次請け	33-33	〇〇	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	D運輸	1次請け	44-44	〇〇	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	E運輸	2次請け	55-55	〇〇	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	G運輸	3次請け	66-66	〇〇	



【実運送体制管理簿の記載事項】

- ① 実運送事業者の商号又は名称
 - ② 実運送事業者が実運送を行う貨物の内容及び区間
 - ③ 実運送事業者の請負階層
- (※作成の対象となる貨物重量は1.5トン以上)

法的アプローチ

物流問題解決に積極的にコミュニケーションを図る環境作りを！

●口頭による商習慣からの脱却（※令和7年4月から）

契約内容の書面交付義務化を理解し実行。法定記載事項の明確な記載。お互いに齟齬のない共通認識を。

【運送契約締結時に、以下の事項を記載した書面交付を義務付け】

- ・真荷主と元請けのトラック・利用運送事業者が運送契約を締結するときは、**相互の書面交付（貨物自動車運送事業法第12条）**
- ・トラック・利用運送事業者等が利用運送（再委託等）を行うときは、**委託先への書面交付（貨物自動車運送事業法第24条）**

【交付書面の記載事項】

- ①運送役務の内容・対価
- ②運送契約に荷役作業・附帯作業等が含まれる場合には、その内容・対価
- ③その他の特別に生ずる費用にかかる料金
(例：有料道路利用料、燃料サーチャージ)
- ④運送契約の当事者の指名・名称及び住所
- ⑤運賃・料金の支払方法
- ⑥書面の交付年月日

○メール本文に法定事項を記載して送信する場合の記載例（※赤字は法定事項）

真荷主→トラック事業者	メール送信	トラック事業者→真荷主	メール送信
発出人: ***** CO, JP 送信日時: 2025 年 4 月 1 日 火曜日 10:57 宛先: ***** CO, JP 件名: 【運送依頼】冷凍食品 1 トン輸送のため 冷凍車 1 台 ○○食品 ○口運輸 御中 下記のとおりお願いいたします。 車種等: 冷凍車 1 台、貨物運搬制 品名: 冷凍食品 1 トン (10 パレット) 積込: 4.5 15 時 (○○食品、A 冷蔵) 取卸: 4.5 15 時 (△△食品) 積込作業の委託: 有、30 分程度 取卸作業の委託: 有、30 分程度 積卸業務の代金: 15 時 30 分～18 時 30 分、倉庫内における積込・積込作業 運送保険加入の委託: 無 運賃 50,000 円 有料道路利用料 (税込) 4,000 円 燃料サーチャージ 2,000 円 積込及び取卸 5,000 円 消費税込 60,000 円 消費税 6,000 円 合計: 70,000 円 支払方法: 銀行振込 ***** 代表取締役 ○○ 〇〇 〇〇 〇〇 〇〇 TEL: 028-111-1111 / FAX: 028-222-2222 E-mail: *****@*****.co.jp		発出人: ***** CO, JP 送信日時: 2025 年 4 月 1 日 火曜日 10:57 宛先: ***** CO, JP 件名: 【運送依頼】冷凍食品 1 トン輸送のため 冷凍車 1 台 ○○食品 ○口運輸 御中 下記のとおりお願いいたします。 車種等: 冷凍車 1 台、貨物運搬制 品名: 冷凍食品 1 トン (10 パレット) 積込: 4.5 15 時 (○○食品、A 冷蔵) 取卸: 4.5 15 時 (△△食品) 積込作業の委託: 有、30 分程度 取卸作業の委託: 有、30 分程度 積卸業務の代金: 15 時 30 分～18 時 30 分、倉庫内における積込・積込作業 運送保険加入の委託: 無 運賃 50,000 円 有料道路利用料 (税込) 4,000 円 燃料サーチャージ 2,000 円 積込及び取卸 5,000 円 消費税込 60,000 円 消費税 6,000 円 合計: 70,000 円 支払方法: 銀行振込 ***** 代表取締役 ○○ 〇〇 〇〇 〇〇 〇〇 TEL: 028-111-1111 / FAX: 028-222-2222 E-mail: *****@*****.co.jp	

(※) トラック事業者から真荷主に對してメールを送信するときは、記載のよう
に、真荷主から宛先したメールを引用する
と、宛先「依頼を引き受ける」を記載す
れば、返信メールの本文に改めて法定事
項を記載し直す必要はない。



赤枠・赤字: 必須の記載事項

交付書面の一例

運送申込書／運送引受書

(※) 申込者は本枠内を記入します。
 ただし、申込者が個人(個人事業主を除く)又は貨物
 自動車運送事業法第12条第1項の「真荷主」である
 場合、申込時にグレー部分は空欄でも構いません。

I 運送契約の当事者等		申込日: 令和 7 年 4 月 1 日	
申込者	社名又は氏名	〇〇食品株式会社	電話 028-111-1111
	住所	栃木県〇〇市〇〇1-1-1	FAX 028-222-2222
			E-mail *****@*****.co.jp
		【担当者名】	国土 花子
荷受人	社名又は氏名	△△商店	電話 03-5555-5555
	住所	東京都△△区△△3-3-3	FAX —
			E-mail —
		【担当者名】	貨物 三郎
運送を引き受ける者	社名又は氏名	□□運輸株式会社	電話 028-333-3333
	住所	栃木県□□市□□2-2-2	FAX 028-444-4444
			E-mail xxxxxx@xxx.co.jp
		【担当者名】	運輸 一郎

標準貨物自動車運送約款(令和〇〇年〇月〇日最終改正)の内容について承諾 ☒

II 運送の役務		集貨／発送の希望日時	
集貨／発送地	〇〇食品株式会社 A工場	令和7年4月5日 9時～12時	
配達先／到着地	△△商店	配達／到着の希望日時	令和7年4月5日 14～16時
運送保険加入の委託		有・(無)	
品名	冷凍食品	品質	-15℃以下
重量又は容積	1トン	積込の種類の及び個数	10パレット (1パレット当たり段ボール10箱)
運送の取扱別	貨切距離制	車種	冷凍車(1トン)
台数	1	両	

III 荷役作業・附帯業務等	
積込み作業の委託	(有)・無 予定作業時間 (30分程度)
取卸し作業の委託	(有)・無 予定作業時間 (30分程度)
附帯業務の内容	倉庫内における積込・搬入作業 (予定作業時間: 60分程度)

IV 運賃及び料金		
運賃	50,000 円	
積込料	2,500 円	
取卸料	2,500 円	
待機時間料	円 (見込み待機時間: 分、30分あたり単価: 円)	
附帯業務料	品代金の取立て	円
	荷造り	円
	保管	円
	横持ち及び縦持ち	円
	ラベル貼り	円
消費税額	6,000 円	
合計額	70,000 円	

運賃及び料金の支払方法	
銀行振込(支払期日: 令和7年4月4日)	

V その他	
集貨／発送の予定日時	令和7年4月5日 12時
配達／到着の予定日時	令和7年4月5日 15時
【車両番号】	〇〇123あ××××
【運転者名】	運輸 次郎

・上記のとおり運送を引き受けます。

令和 7 年 4 月 1 日

運送引受者(貨物自動車運送事業者)

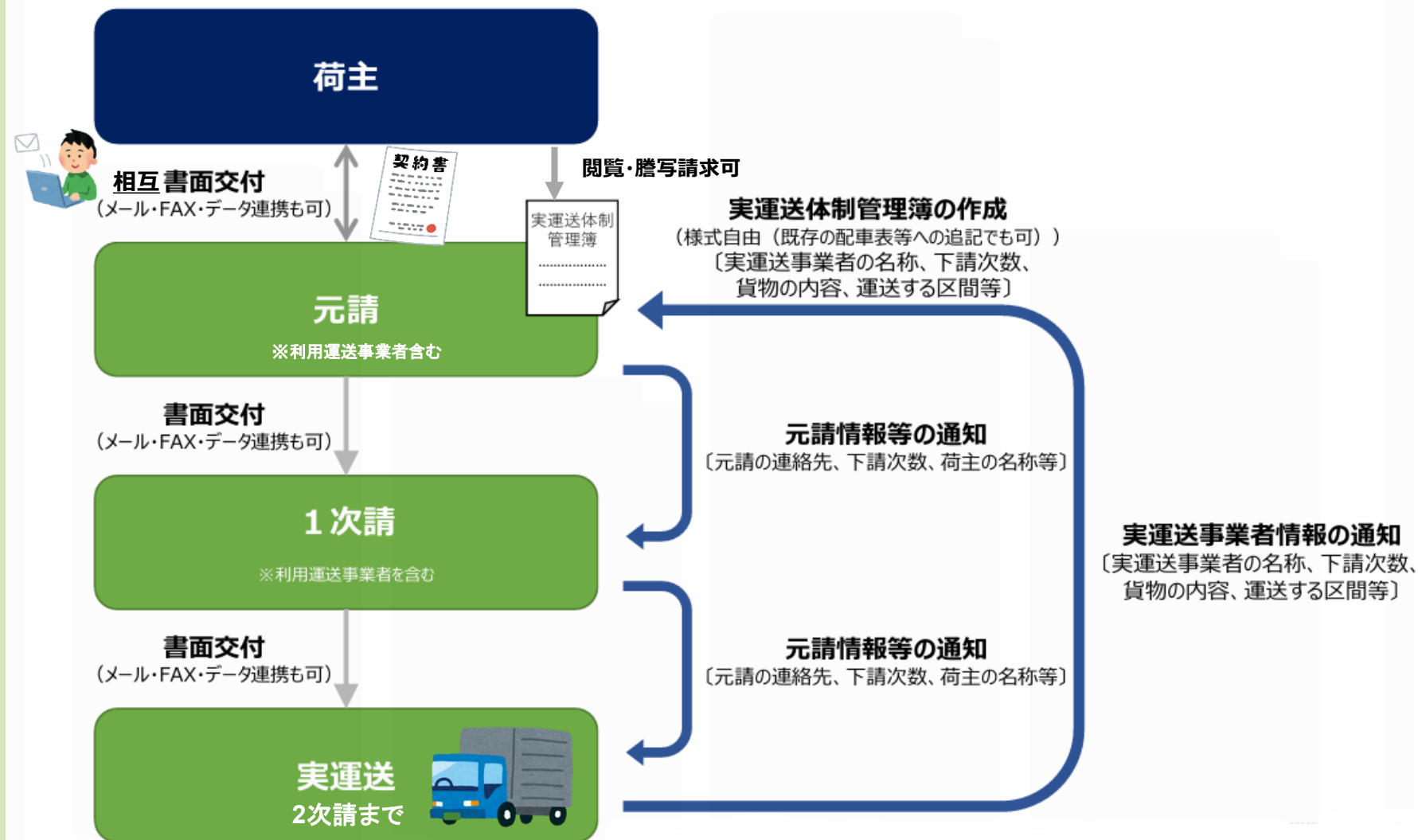
□□運輸株式会社 代表取締役 運輸 太郎

※メール等の電磁的方法でも可
 ※基本契約書が交わされている場合、そこに記載されている内容については省略可

法的アプローチ

物流問題解決に積極的にコミュニケーションを図る環境作りを！

- 「委託次数の制限」・「実運送体制管理簿」・「契約内容の書面交付義務」をまとめると……



自主的アプローチ

物流問題解決に積極的にコミュニケーションを図る環境作りを！

●荷主自ら積極的に情報を取りに行く意識が重要。

契約運送会社とのコミュニケーションを取る定期的な機会を設置。

全体形式、個別形式、対面、オンラインなど様々な方法。協議用フォーマットの共有。協議記録を作成・保存。

【話し合いの一例】

- ・運賃・料金の定期的な相談の場を設定。
- ・契約上の附帯業務と庫内作業員・ドライバー間での業務ズレが発生していないか定期的な確認。
- ・異常気象時の運送判断基準の共有。・過積載の発生有無の確認などなど。



※運送会社（受託事業者）から明確な協議の申し出がなくても、荷主（委託事業者）から 労務費転嫁のための定期的な協議の場を設けることが望ましいとされています。場合によっては独占禁止法上の優先的地位の濫用、中小受託取引適正化法（取適法）の買いたたき、協議に応じない一方的な代金決定に繋がっていく可能性もあります。

参考：「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」改正令和8年1月1日（内閣官房・公正取引委員会）

●運送事業者、顧客先へ訪問。意見交換・要望の直接の吸い上げ。

意見を反映し、良好的な関係で長期的な安定した物流を目指す。

発・着荷主と運送会社で協力して積極的な物流改善へ取り組む意識。

2030年度には何もしなければ輸送需要に対して約34%の輸送能力が不足するとされる中、押しつけ合うのではなく、助け合う物流パートナーへ。



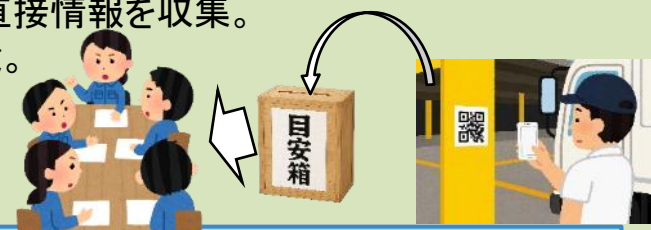
●目安箱の設置などで情報収集検討。

・物流拠点、HPなどに設置。実運送会社、現場に来るドライバー等からも直接情報を収集。

寄せられる問題に対し現場の状況確認。原因を見つけ即対処できる環境。

・現場で発生している情報のスピード感あるダイレクトな収集・調査・分析。

早期の問題把握と解決可能な体制。会社内部での情報伝達の確認。



法改正の意義・目的を知り実行することで、ミスコミュニケーションが生じにくい環境作りを！

既に積極的に動いている荷主企業も多い！！