

トラック物流問題解決に向けた オンライン説明会

令和8年7月16日(木)

7月の担当：近畿運輸局

タイトル	登壇者	時間
1 開会のご案内	・ トラック・物流Gメンアシスタント事務局	5分
2 国土交通省からのお知らせ	・ 堤 大地 国土交通省 物流・自動車局貨物流通事業課	5分
3 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～	・ 山地 真人 近畿運輸局 自動車交通部貨物課	60分
4 標準倉庫寄託約款改正について (令和8年4月1日施行)	・ 内藤 信二 近畿運輸局 交通政策部環境・物流課	15分
5 閉会のご案内	・ トラック・物流Gメンアシスタント事務局	5分

開会のご案内

本説明会は、以下について、
制度・支援策の周知と関係者間の理解促進を目的としています。

1

物流2024年問題の背景・政策

(ドライバーの残業上限規制や働き方改革等がなぜ必要なのか、背景と実施政策を説明)

2

国交省、関係省庁からのトピック

(各省報道発表関係資料から参加者の関心に合う情報を提供)

3

参加者の問題意識、取組みについて共有

(参考になる同種事業者の好事例、失敗例も紹介)

4

物流効率化に向けた取組み事例紹介

5

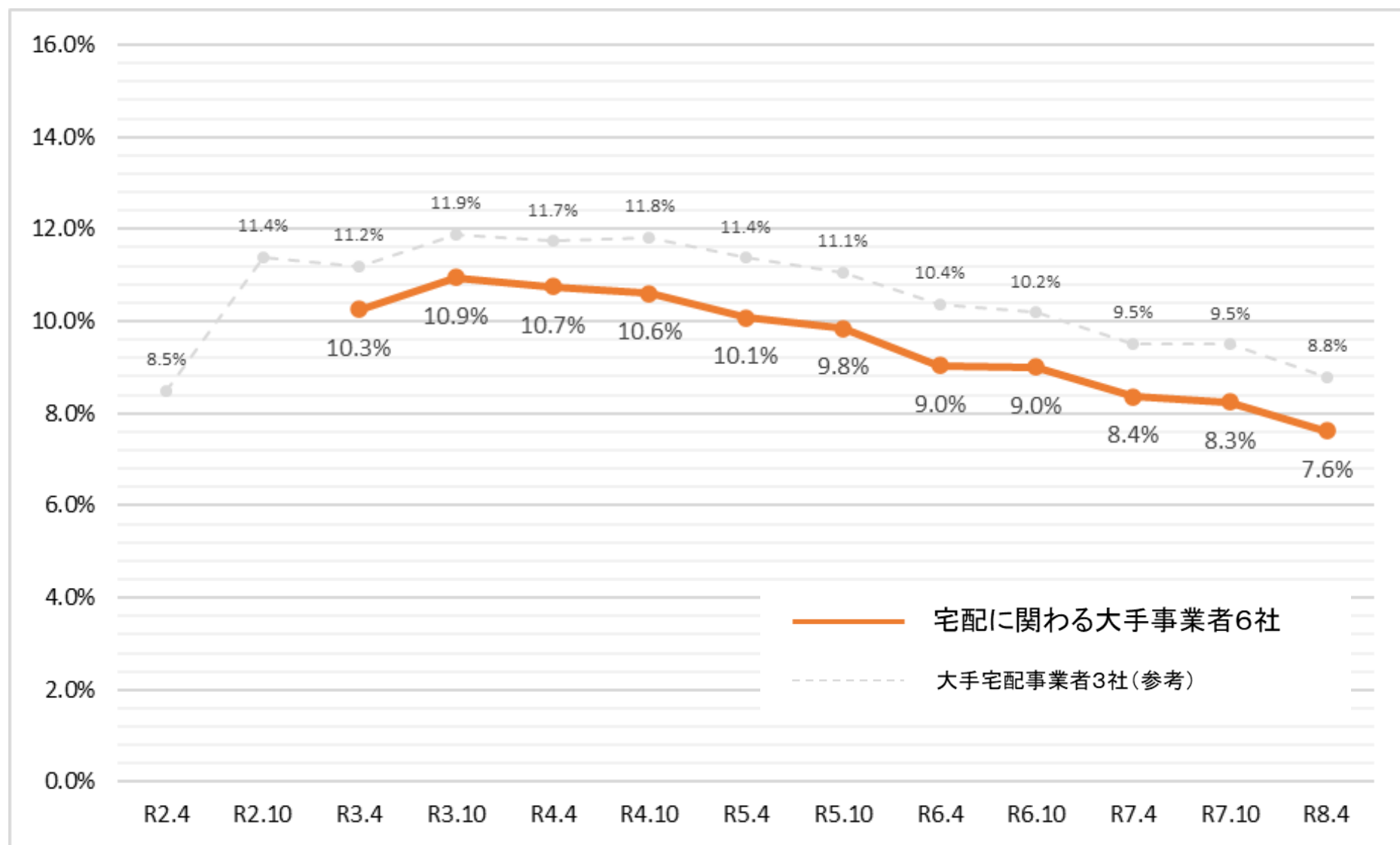
トラック・物流Gメンの活動について

国土交通省からのお知らせ・ご案内 最近のトピック(国土交通省報道発表等)

最近のトピック一覧(オンライン説明会7月期)

NO	掲示日	トピックのタイトル	URL	コード
1	令和8年7月10日	宅配便の多様な受取方法の利用率は約31.0% ～前回調査（令和7年10月）に比べ1.1%増加～	https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_001025.html	
2	令和8年7月10日	トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果の公表 ～荷待ち・荷役等時間が約3時間から約2時間へ減少～	https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu02_hh_000084.html	
3	令和8年4月	働き方改革推進支援助成金（取引環境改善コース）のご案内	https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000200273_torihikikannkyou.html	
4	令和8年6月26日	令和8年度「トラック輸送省エネ化推進事業」の2次公募を7月29日から開始します	https://www.pacific-hojo.jp/2026r08/index.html	
5	令和8年7月9日	中小物流事業者の労働生産性向上事業（物流施設におけるDX推進実証事業）の2次公募を開始します！	https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu02_hh_000083.html	
6	令和8年7月13日	中小物流事業者の労働生産性向上事業費補助金（荷役等の効率化に向けた「標準仕様パレット」の利用促進支援事業）の3次公募について	https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_001030.html	
7	令和8年7月10日	第1回「物流政策推進関係者会議」の開催 ～物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進に向けて～	https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu02_hh_000085.html	
8	令和8年6月26日	事故防止対策支援推進事業に係る補助金の申請受付を開始 ～トラック、バス、タクシー運送事業者等の交通事故防止のための先進的な取組等を支援～	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000567.html	

実態調査に基づく宅配便の再配達率の推移



トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

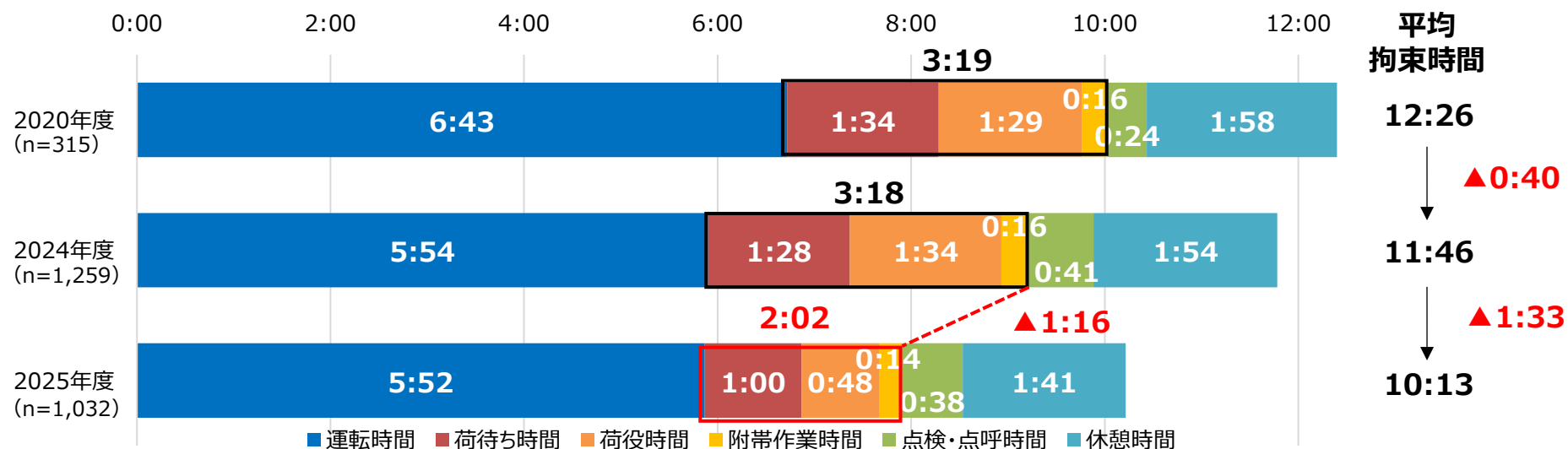
【調査概要】

- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
- 調査期間：2025年11月25日から同年12月24日まで
- 調査内容：2025年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間

【調査結果概要】

- 今回、トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は**10時間13分**であり、荷待ち・荷役等時間は**2時間2分**であった。
- 今回調査（2025年度）では、前回調査（2024年度）と比較して、運転時間は横ばいながら、平均拘束時間が**大幅に減少した（▲1時間33分）**。その主な要因としては、**荷待ち・荷役等が減少（▲1時間16分）**したこととなっている。
- 2025年4月から**改正物流効率化法が施行**され、荷主・物流事業者に対して、**荷待ち・荷役等時間の短縮などの努力義務**を課されており、各主体がその履行に努めていることが寄与しているものと思われる。
- 国としては、改正物流効率化法に基づく基本方針において**1運行の荷待ち・荷役等時間を2時間以内**にする目標を掲げているところ、個別には長い荷待ち・荷役等時間が発生しているケースがあることも踏まえ、**目標が安定的に達成され、さらに短縮されるよう、引き続き取り組んでいく**。

<トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳>



働き方改革推進支援助成金 取引環境改善コース

発着荷主及び倉庫事業者等が取引相手となる運送事業者を含めた集団を構成し、トラック予約システムやハンドリフトの導入等によって、運送事業者の荷待ち・荷役時間の短縮に向けた取組を行って一定の成果を上げた場合、その取組に要した費用を助成する。

申請スキーム

荷主集団等

発着荷主・倉庫事業者

運送事業者

- ▶ 3社以上で構成されている
- ▶ 「発着荷主・倉庫事業者」と「運送事業者」が、それぞれ1社以上構成員に含まれている
 - 荷主+倉庫+運送、倉庫+運送+運送
 - × 運送+運送+運送、荷主+倉庫+倉庫
- ▶ 運送事業者の1/2超は中小企業事業主 など



都道府県労働局 雇用環境・均等部(室)

申請事例(想定)



荷受け時間を事前に予約できるトラック予約システムを導入。荷主集団等の構成員である運送事業者を含めて活用した結果、荷待ち時間が減った。

今まで人力で行っていた荷役作業に活用できるハンドリフトを導入。荷役作業の効率化につながった。



申請の流れ

交付申請

荷主集団等 が事業実施計画を作成

改善事業

+

成果目標

〔申請期限〕 令和8年11月30日(月)PM5:00必着

事業実施

改善事業

を実施 → 成果目標 を達成

〔実施期限〕 令和9年2月14日(日)

支給申請

助成対象経費

の範囲内で助成金を支給

〔申請期限〕 事業実施予定期間終了から30日後
または
令和9年2月26日(金)のいずれか早い日 必着

〔助成額〕

① 対象経費の合計額 または ② 上限額:100万円
のうち、いずれか低い方の金額

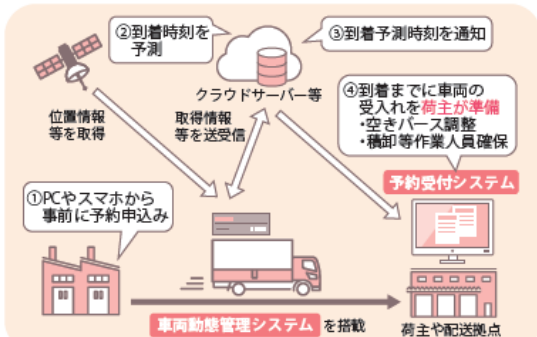
令和8年度運輸部門エネルギー使用合理化・
非化石エネルギー転換推進事業費補助金(トラック輸送省エネ化推進事業)
※経済産業省・国土交通省の連携による国庫補助事業

車両動態管理システムの活用 を検討されている皆様への補助

補助対象システム・荷主連携イメージ



- 補助対象となるシステム・車両を活用したトラック事業者と荷主等との連携による輸送効率化の取組が対象となります。
- 取組による省エネ効果(トン・キロあたりの燃料削減率)3%以上の計画立案と達成が条件です。



で囲われているシステムが補助対象の一例です。

車両動態管理システムと
他システムを連携することで
省エネ効果向上!!

荷待ち時間減少

アイドリング
待機時間減少

省エネ効果!

補助金申請前に必ず公募要領等をご確認下さい!!

トラック輸送省エネ化推進事業事務局

TEL:050-5367-3057 【受付時間】平日10:00~17:00
(12~13時、土日祝日・年末年始は除く)

mail: truck_hojokin@08.pacific-hojo.jp

H P: https://www.pacific-hojo.jp/



補助対象事業者・補助対象機器(システム・車両)

補助対象事業者 ○:単独申請・共同申請とも可 △:共同申請のみ可

システム/車両	貨物自動車 運送事業者	第二種貨物利用 運送事業者	自家用トラック 事業者	荷主等	リース 事業者
車両動態管理システム+予約受付 システム等又は配車計画システム	○	○	○	△	△
予約受付システム等	○	○	○	○	△
配車計画システム	○	○	○	○	△
ダブル連結トラック	○	○	○	△	△
スワップボディコンテナ車両	○	○	○	△	△

補助対象システム・車両

補助対象システム	補助率	補助金上限額及び取組車両の下限・上限台数
車両動態管理システム	定額 (1/2以内) ^{※1}	上限額14万円/台×上限30台/事業者 上限台数の緩和措置あり ^{※2}
予約受付システム ASNシステム 受注情報事前確認システム パレット等管理システム パレタイズシステム	定額 (1/2以内)	上限額4千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
配車計画システム	定額 (1/2以内)	上限額5千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
AI・IoTによるシステム連携ツール	定額 (1/2以内)	上限額5千万円/事業者
ダブル連結トラック	定額 (1/2以内)	上限額1千万円/台×上限10台/事業者
スワップボディコンテナ車両	定額 (1/2以内)	上限額1千万円/台×上限10台/事業者 (両台は上限3基/台)

※1:「定額(1/2)」とは、定額(補助金上限額)と補助対象経費×1/2のいずれか低い額を補助金額とすることをいう。

※2:「優遇措置対象車両(非化石トラック及び省エネ法に基づく自動車燃費目標基準(2025年度目標)を満たすトラック)」については、1事業者あたりの上限台数に含めないこととする。ただし、1事業者あたりの上限台数は優遇措置対象車両を含めて最大60台までとする。

※3:「予約受付システム等または配車計画システム単独の申請の場合については、少なくとも車両5台以上による取組実施を必須とする。(車両動態管理システムとの連携による導入の場合は車両5台未満の申請も可)

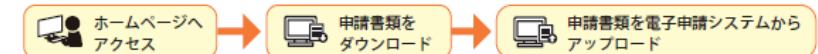
車両動態管理システムの申請においては、

「予約受付システム等や配車計画システム」との連携が必須になります!

※既に導入済みのシステムやデジタコにオプションとして追加可能なシステムとの連携も可能!!

申請方法

ホームページから申請書類をダウンロードしていただき、電子申請システムからアップロードしてください。



公募申請受付期間

公募回	申請受付開始	申請受付終了	事業完了期限
1次	令和8年7月1日(水) 10:00	令和8年7月10日(金) 16:00	令和8年12月18日(金)
2次	令和8年7月29日(水) 10:00	令和8年8月7日(金) 16:00	

・発注や契約は必ず交付決定後に行ってください。交付決定前の発注・契約は補助対象外です。

・事業完了期限までに取組内容と省エネ効果の結果及び車両運行データ等の報告が必要となります。

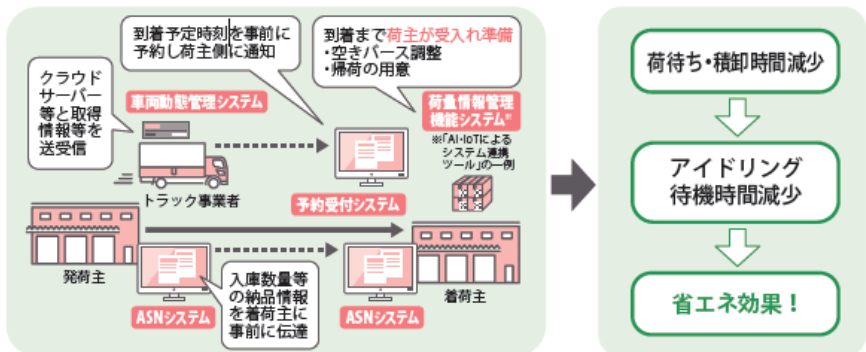
執行団体: パシフィックコンサルタンツ株式会社、パシフィックリブサービス株式会社

令和8年度運輸部門エネルギー使用合理化・
非化石エネルギー転換推進事業費補助金(トラック輸送省エネ化推進事業)
※経済産業省・国土交通省の連携による国庫補助事業

予約受付システム等・ 配車計画システムの活用 を検討されている皆様への補助

補助対象システム・荷主連携イメージ

- 補助対象となるシステム・車両を活用したトラック事業者と荷主等との連携による輸送効率化の取組が対象となります。
- 取組による省エネ効果(トン・キロあたりの燃料削減率)3%以上の計画立案と達成が条件です。



で囲われているシステムが補助対象の一例です。

補助金申請前に必ず公募要領等をご確認下さい!!

トラック輸送省エネ化推進事業事務局

TEL:050-5367-3057【受付時間】平日10:00~17:00
(12~13時、土日祝日・年末年始は除く)

mail:truck_hojokin@08.pacific-hojo.jp

H P:https://www.pacific-hojo.jp/



補助対象事業者・補助対象機器(システム・車両)

補助対象事業者 ○:単独申請・共同申請とも可 △:共同申請のみ可

システム/車両	貨物自動車運送事業者	第二種貨物利用運送事業者	自家用トラック事業者	荷主等	リース事業者
車両動態管理システム+予約受付システム等又は配車計画システム	○	○	○	△	△
予約受付システム等	○	○	○	○	△
配車計画システム	○	○	○	○	△
ダブル連結トラック	○	○	○	△	△
スワップボディコンテナ車両	○	○	○	△	△

補助対象システム・車両

補助対象システム	補助率	補助金上限額及び取組車両の下限・上限台数
車両動態管理システム	定額(1/2以内) ^{※1}	上限額14万円/台×上限30台/事業者 上限台数の緩和措置あり ^{※2}
予約受付システム等	定額(1/2以内)	上限額4千円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
ASNシステム		
受注情報事前確認システム		
パレット等管理システム		
パレタイズシステム	定額(1/2以内)	上限額5千円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
配車計画システム	定額(1/2以内)	上限額4千円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
AI-IoTによるシステム連携ツール	定額(1/2以内)	上限額5千円/事業者
ダブル連結トラック	定額(1/2以内)	上限額1千円/台×上限10台/事業者
スワップボディコンテナ車両	定額(1/2以内)	上限額1千円/台×上限10台/事業者 (荷台は上限3基/台)

※1:「定額(1/2)」とは、定額(補助金上限額)と補助対象経費×1/2のいずれか低い額を補助金額とすることをいう。

※2:「優遇措置対象車両(非化石トラック及び省エネ法に基づく自動車燃費目標基準(2025年度目標)を満たすトラック)」については、1事業者あたりの上限台数に含まないこととする。ただし、1事業者あたりの上限台数は優遇措置対象車両を含めて最大60台までとする。

※3:予約受付システム等または配車計画システム単独の申請の場合については、少なくとも車両5台以上による取組実施を必須とする。(車両動態管理システムとの連携による導入の場合は車両5台未満の申請も可)

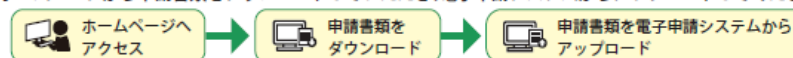
荷主等による単独の申請が可能です!

※車両動態管理システムとの連携は必須ではありません。

~令和7年度より~補助対象となるパレタイズシステムの定義に、「パレット又はトラック荷台への積み付け計画システム及び自動積み込みシステム」が追加されました!

申請方法

ホームページから申請書類をダウンロードしていただき、電子申請システムからアップロードしてください。



公募申請受付期間

公募回	申請受付開始	申請受付終了	事業完了期限
1次	令和8年7月1日(水) 10:00	令和8年7月10日(金) 16:00	令和8年12月18日(金)
2次	令和8年7月29日(水) 10:00	令和8年8月7日(金) 16:00	

・発注や契約は必ず交付決定後に行ってください。交付決定前の発注・契約は補助対象外です。

・事業完了期限までに取組内容及び省エネ効果の結果及び車両運行データ等の報告が必要となります。

執行団体:パシフィックコンサルタンツ株式会社、パシフィックプロサービス株式会社

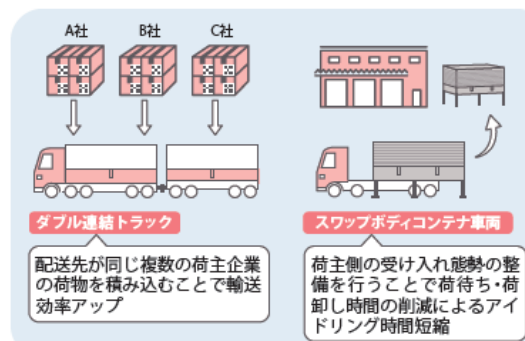
令和8年度運輸部門エネルギー使用合理化・
非化石エネルギー転換推進事業費補助金(トラック輸送省エネ化推進事業)
※経済産業省・国土交通省の連携による国庫補助事業

ダブル連結トラック・ スワップボディコンテナ車両の活用 を検討されている皆様への補助

補助対象車両・荷主連携イメージ



- 補助対象となるシステム・車両を活用したトラック事業者と荷主等との連携による輸送効率化の取組が対象となります。
- 取組による省エネ効果(トン・キロあたりの燃料削減率)10%以上の計画立案と達成が条件です。



輸送効率の向上や
アイドリング時間の
減少

省エネ効果！

で囲われている車両が補助対象です。

補助金申請前に必ず公募要領等をご確認下さい！！

トラック輸送省エネ化推進事業事務局

TEL : 050-5367-3057 【受付時間】平日10:00~17:00
(12~13時、土日祝日・年末年始は除く)

mail : truck_hojokin@08.pacific-hojo.jp

H P : https://www.pacific-hojo.jp/



補助対象事業者・補助対象機器(システム・車両)

補助対象事業者 ○:単独申請・共同申請とも可 △:共同申請のみ可

システム/車両	貨物自動車 運送事業者	第二種貨物利用 運送事業者	自家用トラック 事業者	荷主等	リース 事業者
車両動態管理システム+予約受付 システム等又は配車計画システム	○	○	○	△	△
予約受付システム等	○	○	○	○	△
配車計画システム	○	○	○	○	△
ダブル連結トラック	○	○	○	△	△
スワップボディコンテナ車両	○	○	○	△	△

補助対象システム・車両

補助対象システム	補助率	補助金上限額及び取組車両の下限・上限台数
車両動態管理システム	定額 (1/2以内) ^{※1}	上限額14万円/台×上限30台/事業者 上限台数の緩和措置あり ^{※2}
予約受付システム等	定額 (1/2以内)	上限額4千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
ASINシステム		
受注情報事前確認システム		
パレット等管理システム		
パレタイズシステム	定額 (1/2以内)	上限額5千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
配車計画システム	定額 (1/2以内)	上限額4千万円/事業者 下限5台/事業者 ^{※3}
AI-IoTによるシステム連携ツール	定額 (1/2以内)	上限額5千万円/事業者
ダブル連結トラック	定額 (1/2以内)	上限額1千万円/台×上限10台/事業者
スワップボディコンテナ車両	定額 (1/2以内)	上限額1千万円/台×上限10台/事業者 (荷台は上限3基/台)

※1:「定額(1/2)」とは、定額(補助金上限額)と補助対象経費×1/2のいずれか低い額を補助金額とすることをいう。

※2:優遇措置対象車両(非化石トラック及び省エネ法に基づく自動車燃費目標基準(2025年度目標)を満たすトラック)については、1事業者あたりの上限台数に含まないこととする。ただし、1事業者あたりの上限台数は優遇措置対象車両を含めて最大60台までとする。

※3:予約受付システム等または配車計画システム単独の申請の場合については、少なくとも車両5台以上による取組実施を必須とする。(車両動態管理システムとの連携による導入の場合は車両5台未満の申請も可)

交付決定前の令和8年4月30日以降に新車登録された車両も補助対象となりました！

申請方法

ホームページから申請書類をダウンロードしていただき、電子申請システムからアップロードしてください。



ホームページへ
アクセス



申請書類を
ダウンロード



申請書類を電子申請システムから
アップロード

公募申請受付期間

公募回	申請受付開始	申請受付終了	事業完了期限
1次	令和8年7月1日(水) 10:00	令和8年7月10日(金) 16:00	令和8年12月18日(金)
2次	令和8年7月29日(水) 10:00	令和8年8月7日(金) 16:00	

・高輸送効率車両の導入に限っては、交付決定前であっても令和8年4月30日以降に新車登録された車両も補助対象となります。

・事業完了期限までに取組内容と省エネ効果の結果及び車両運行データ等の報告が必要となります。

執行団体：パシフィックコンサルタンツ株式会社、パシフィックリプロサービス株式会社

- 中小物流事業者における業務効率化や働き方改革のための自動化・機械化・デジタル化を推進する必要があるため、物流施設へのシステムや機器の導入による**自動化・機械化・デジタル化の取組を支援**することにより、物流施設におけるDXの強力な推進を図る。

事業概要

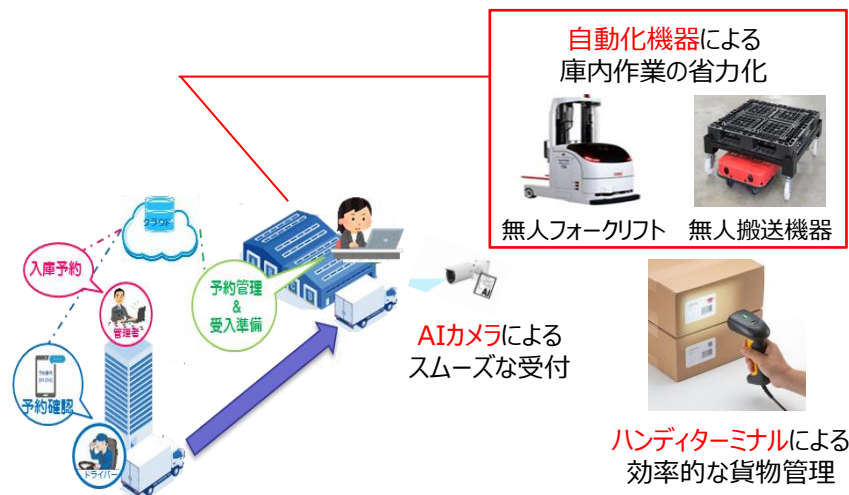
- 物流施設を保有・使用する物流関係事業者が、トラックドライバーの荷待ち・荷役の削減、施設の省人化を図るため、物流施設における、

・システム構築・連携

・自動化・機械化機器の導入

を同時に行う場合、その**経費の一部を支援**するとともに、専門家による**伴走支援、効果検証等**を行う。

【物流施設における業務効率化の事例】



事業のイメージ

- トラック予約受付システムと、AIカメラシステムや伝票電子化システムとを連携させ、トラックの円滑なバース入庫を実現し、荷待ちを解消する。
- また、バースにおける、庫内作業による荷待ちが発生しないよう、無人搬送車による迅速なパレット準備等を行う。



専門家が、効果的なシステム構築・連携、DX機器選定等を支援

中小物流事業者の労働生産性向上事業費補助金 補助金交付のお知らせ

標準仕様パレットを導入・活用し ユニットロード化や一貫パレチゼーション に取り組む事業者の方へ

3次公募

補助金
補助率 **1/2** (上限あり)
事業A: 荷役等の効率化500万
事業B: 物流効率化の取組1000万
までの交付となります。
※詳しくは公募要領をご確認ください。

事業イメージ

標準仕様パレットを用いた一貫パレチゼーションや、効果的な活用を図る事業者に対して、パレタイザーやフォークリフトなど、荷役機器等の導入を支援し効率的な荷役等を推進するための補助事業です。

標準仕様パレット (レンタルT11型)



補助対象機器例

※本図および記載機器はいずれも一例です



補助金に関する不明点は、公募要領等を確認のうえ、下記までお問い合わせください。

標準仕様パレット利用促進事業事務局

H P : <https://pacific-hojo.com/pallet/>

TEL : 050-5482-3523 【受付時間】平日10:00~17:00(土日祝日を除く)



補助対象・補助要件となる設備

標準仕様パレットの導入による、ユニットロード化や一貫パレチゼーション、荷役等の効率化等の取組に必要な設備・機器の導入費用、既存設備の改修費用、現有自社パレットの処分費用が補助対象となります。※パレットのレンタル費用は補助対象外です。

対象事業者 物流事業者・倉庫業者・荷主など

事業A：【荷役作業効率化の取組】

設備	要件
① 標準仕様パレットの導入に伴う搬送設備等	・標準仕様パレットを運搬・荷役する設備※ 【搬送設備例】 パレタイザー、ラック、ハンドリフト、フォークリフト パレットローラー、垂直搬送機、フィルム包装機 輸送・保管ボックス等
② 現有自社パレット	・標準仕様パレット導入にあたって不要となった既存のパレットの処分費用

事業B：【物流効率化の取組】

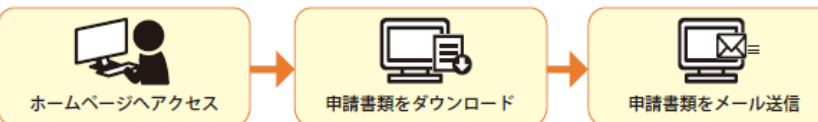
設備	要件
標準仕様パレットの効率的な利用にかかる機器・設備等	・標準仕様パレットの効率的な管理を行う機器・設備※ 【機器・設備例】 RFID、バーコード、二次元バーコード、三次元バーコード カメレオンバーコード、カラーバーコード、ラベル 入出庫管理ゲート、ハンドスキャナー、カメラ、アンテナ等

※【搬送設備例】、および【機器・設備例】に列挙したものの以外でも、標準仕様パレットの導入に伴う設備、効率的な管理に伴う機器・設備として必要と認められた場合は、補助対象・補助要件となります。

※申請する事業により対象設備・要件の詳細は公募要領をご確認ください。

申請方法

ホームページから申請書類をダウンロードしていただき、メールにてご申請ください。



申請受付期間

申請受付開始	申請受付終了
令和8年7月13日(月) 14:00~	令和8年8月21日(金) 16:00



- 令和7年6月に議員立法により成立した「**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**」において、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ける旨が規定されたことを踏まえ、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」の枠組みを発展的に改組し、**令和8年3月に「物流政策推進会議」を設置・開催。**（「**物流政策推進会議の開催について**」令和8年3月27日 閣議口頭了解）
- 同法及び同口頭了解において、物流の実務に関して十分な知識と経験を有する者によって構成される関係者会議を設ける旨も規定されていることから、物流政策推進会議の下に「**物流政策推進関係者会議**」を設置する。

1. 構成員

- 議長 国土交通省大臣官房総括審議官
- 副議長 農林水産省大臣官房総括審議官（新事業・食品産業）
経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
- 構成員 公正取引委員会事務総局経済取引局長
警察庁交通局長
消費者庁次長
厚生労働省労働基準局長
中小企業庁次長
国土交通省道路局長
環境省水・大気環境局長
- 公益社団法人全日本トラック協会
全日本運輸産業労働組合連合会

※構成員及びオブザーバーについては議題に応じて追加することを想定

2. 主な議題（想定）

- ・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施策
（例：トラック適正化二法により導入される「適正原価」・許可更新制度など）
- ・物流革新の「集中改革期間」における必要な物流の機能を維持するための施策
（例：各省庁における総合物流施策大綱に基づく施策の進捗管理など）

3. スケジュール（想定）

令和8年

7月 第1回 物流政策推進関係者会議

- ・R8.4から施行されたトラック適正化二法、改正物流法等の施行状況
- ・「適正原価」に関する今後の検討の進め方
- ・R8.3に閣議決定された総合物流施策大綱を踏まえた施策の進め方

秋～冬頃 第2回 物流政策推進関係者会議

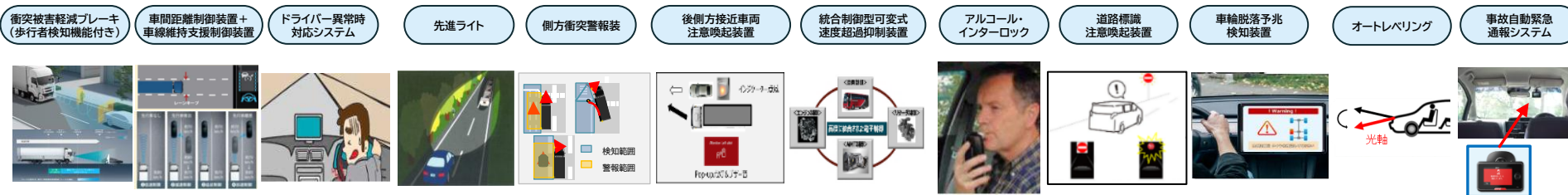
- ・トラック適正化二法の施行に向けた体制整備等に係る検討状況
- ・総合物流施策大綱に位置づけた施策の進捗状況報告、施策の進め方の確認 等

令和9年

春頃 第3回 物流政策推進関係者会議

- ・「適正原価」に関する検討状況の報告・議論
- ・総合物流施策大綱に位置づけた施策の進捗状況報告、施策の進め方の確認 等

- 先進安全自動車(ASV)の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)等の購入補助を実施。



○補助制度 ※対象装置は令和8年度

	補助対象装置	補助対象車種	補助率	補助上限 ※1
①	衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)	車両総重量3.5t超のトラック、バス	1/2	100,000円※2
②	車間距離制御装置+車線維持支援制御装置	トラック、バス、タクシー		100,000円
③	ドライバー異常時対応システム	トラック、バス、タクシー		100,000円
④	先進ライト	トラック、バス、タクシー		100,000円
⑤	側方衝突警報装置	車両総重量3.5トン超8トン以下のトラック、バス		50,000円
⑥	後側方接近車両注意喚起装置	車両総重量3.5トン超のトラック、バス		50,000円
⑦	統合制御型可変式速度超過抑制装置	バス		100,000円
⑧	アルコール・インターロック	トラック、バス、タクシー		100,000円
⑨	道路標識注意喚起装置	トラック、バス、タクシー		30,000円
⑩	車輪脱落防止予兆検知装置(後付け含む)	車両総重量8トン以上のトラック、乗車定員30人以上のバス		50,000円
⑪	自動式前照灯照射方向調節装置	車両総重量3.5トン超のトラック、バス、タクシー		50,000円
⑫	事故自動緊急通報システム(後付け含む)	トラック、バス、タクシー		(新車装着) 50,000円 (後付け) 30,000円

※1 1車両あたり複数の装置を装着する場合にあっては、1車両あたり上限 トラック:200,000円(車輪脱落予兆検知装置装着時:250,000円) バス:300,000円 タクシー:150,000円

※2 衝突被害軽減ブレーキ(歩行者検知機能付き)を装着したトラックを導入する場合にあっては、トレーラとセットで導入した場合、1装置あたりの上限額を150,000円とし、それ以外の場合は100,000円とする

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。



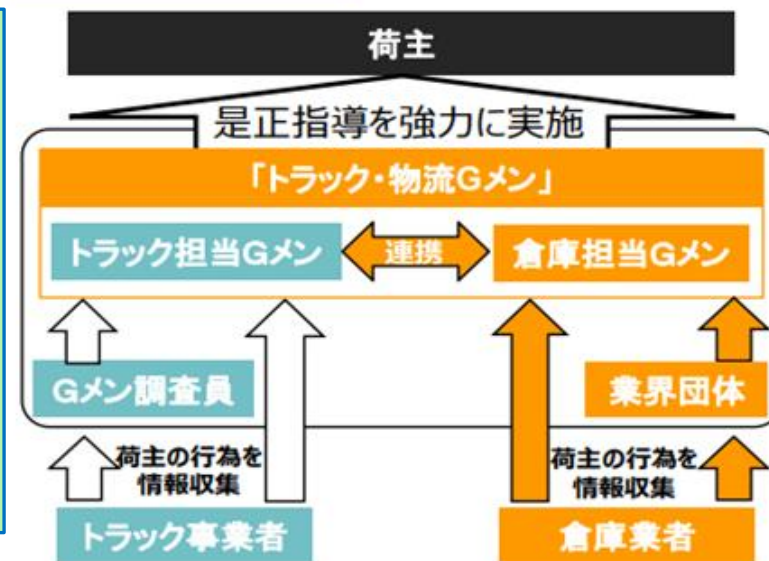
■トラック・物流Gメンとは

- ✓ 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

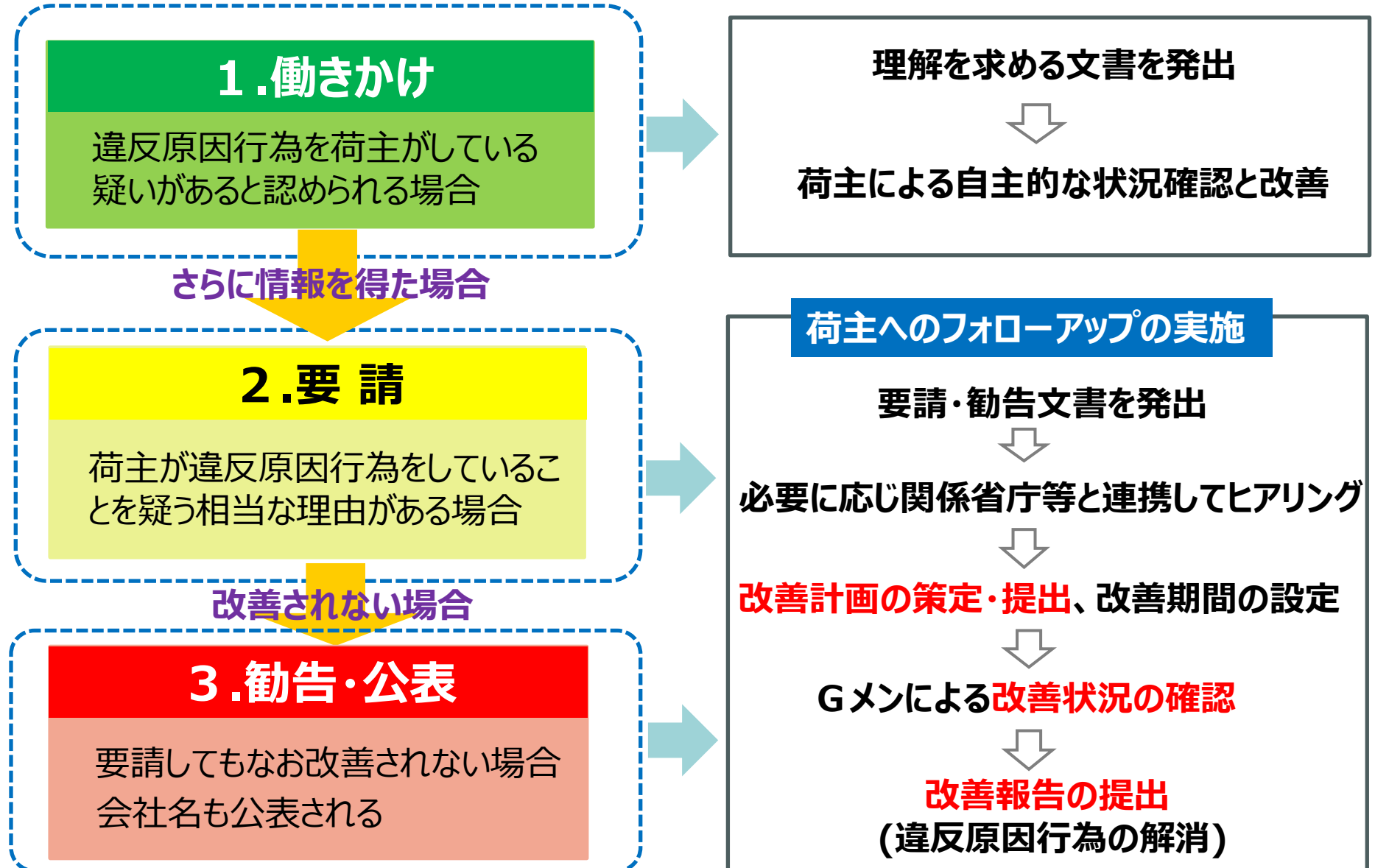


- 異常気象時または、その前後において、トラック事業者が輸送の中止を判断し、荷主へその判断に至った理由等を報告したにも係わらず、荷主が運送を強要する行為。
- 異常気象時の運送依頼の考え方
 - ・異常気象時とは「台風等による異常気象時下における輸送の在り方について（令和2年2月28日付国自貨136号）」による降雨時、暴風時、降雪時、視界不良（濃霧・風雪等）時、警報発表時をいう。
 - ・トラック事業者の判断は、上記通達による基準を目安とするが、荷主と事前に取り決めた基準で判断することも差し支えない。

無理な運送依頼



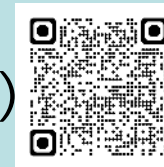
- 荷主がトラック事業者に対して、法又はこの法に基づく命令を遵守して事業を遂行することを困難にさせる無理な運送依頼を行う行為であり、他の違反原因行為に該当しないもの。
- 無理な運送依頼の例
 - ・拘束時間を超えなければ運送できない依頼
 - ・適法な運行速度では間に合わない到着時間の設定
 - ・法第12条に定める運送契約の書面による相互交付に協力を求められたにも係わらず荷主が協力しない場合。



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。



国土交通省 近畿運輸局からのお知らせ

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？
 長時間荷待ち・長時間待機・人不足のトラック業界を救済するため、今一度社内の確認をお願いします。

〔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	契約のない附帯業務	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

※違反原因行為の防止は、トラック事業者からGメンに情報があれば官報白粉等法に基づき指導を実施します。

1. 調査方針 2. 実施 3. 報告・公表

※【重要】〔違反原因行為〕改善計画の策定・提出、また、Gメンによる改善状況の確認が必要。



近畿運輸局

トラック・物流Gメン活動中！～物流SOSを騒がせる環境へ～

〔補足〕先、配達先でのお取りごし、トラック・物流Gメンに話していませんか？

長時間の荷待ち	契約のない附帯業務	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」は、違反行為を監視するだけでなく、元請事業者の改善を促しています。

頂いた情報は、貨物自動車運送事業法に基づく荷主企業・元請事業者への「働きかけ」「要請」等に活用し、荷主等に対して配慮を求めます。

※現場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。

【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

全国の様式に記入のうえ、FAXで近畿運輸局まで情報提供頂くことも可能です。

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

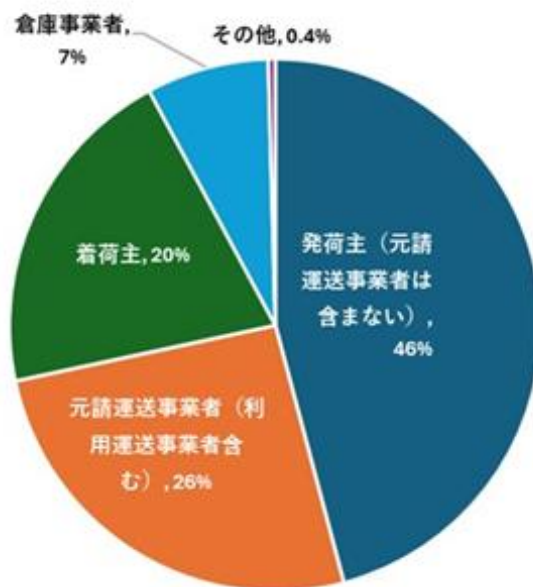
- 物流の2024年問題
- 違反原因行為
- トラックGメン制度
- 働きかけ等制度
- 標準的な運賃
- 荷主向けオンライン説明会
- 物流効率化法
- 物流改善の取組内容 等

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。

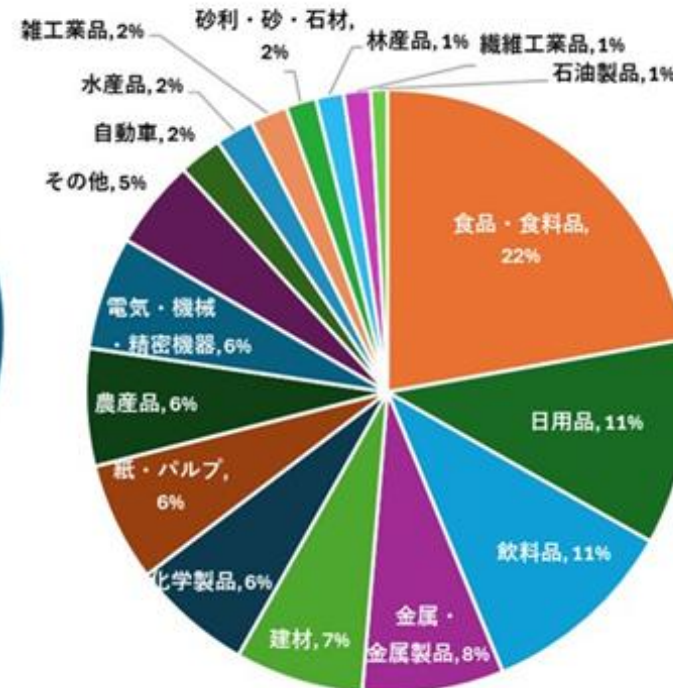
1. 違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



2. 違反原因行為の割合



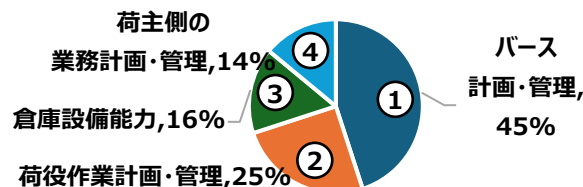
3. 違反原因行為ありの回答における輸送品目（複数回答）



- ◆ 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。

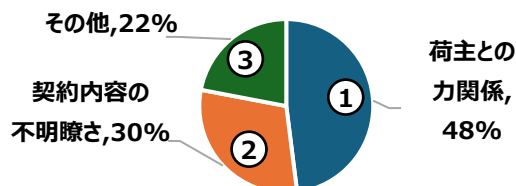
違反原因行為上位3位におけるトラック事業者が考える主な原因の内訳と声

長時間の荷待ち



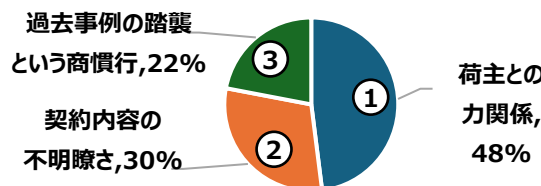
- ①：「倉庫で導入されているバス計画・管理システムをうまく活用できない。またそもそもシステムがなく、到着順となっている」、「荷主と倉庫側で伝票やデータの連携が取れず作業が遅延してしまう」等。
- ②：「倉庫の荷役作業の管理者や現場作業員の不足」、「荷主と運送事業者との連携が不十分」等。
- ③：「バス数が少ない」、「着荷主側の荷捌き場などの作業場所が不足」、「運送事業者が待機できる場所が荷主側倉庫にない」等。
- ④：「着荷主側の業務計画と実リソース（人員数、設備能力、など）との整合性が取れていない」等。

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 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

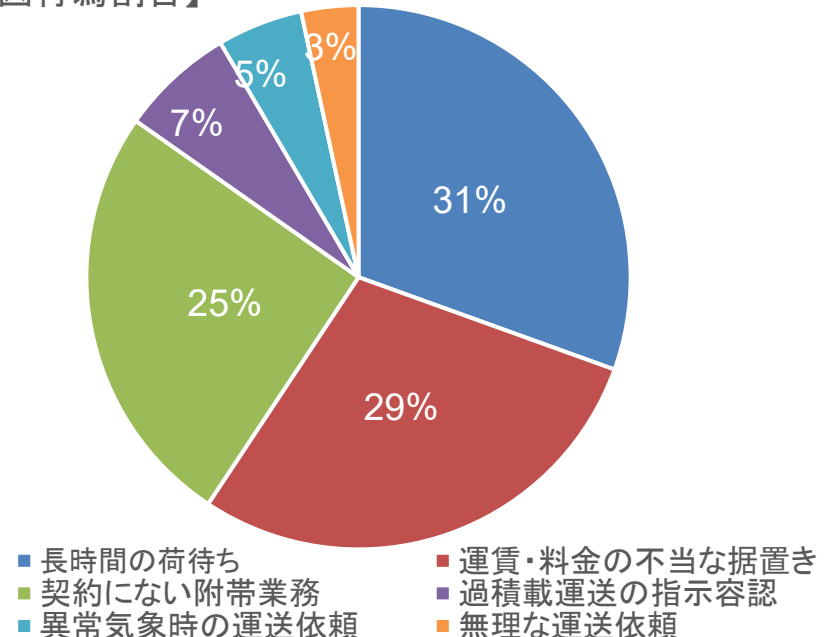
⇒ **計247件**の事業者訪問を実施 (R6年度197件)

■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に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。

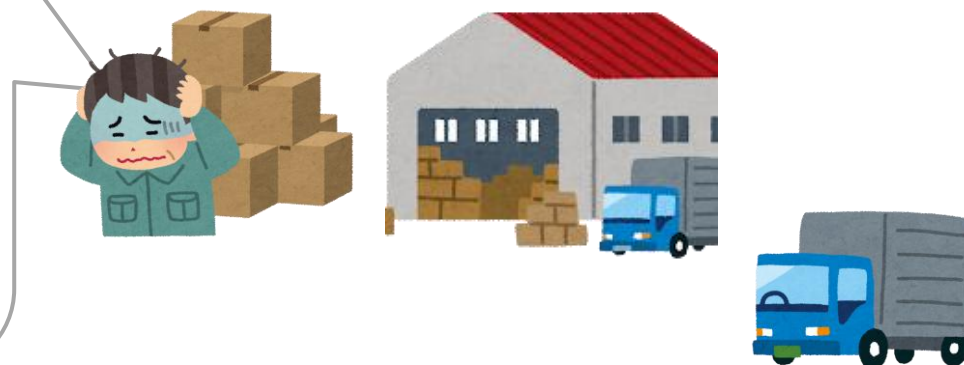
【解決に向けて】

- ・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（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！！

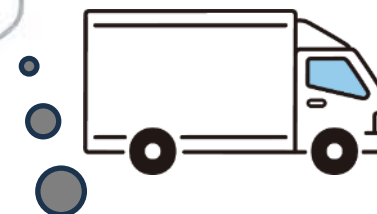


荷主会社

(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」
.....
.....

運送会社



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**

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 CO 食品類 ○口頭連絡 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 (CO 食品類、A 冷蔵) 取卸: 4.5 15 時 (△△食品店) 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 6,000 円 消費税 5,000 円 合計: 70,000 円 支払方法: 銀行振込 ***** 宛先: ***** CO 1-1-1 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 CO 食品類 ○口頭連絡 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 (CO 食品類、A 冷蔵) 取卸: 4.5 15 時 (△△食品店) 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 6,000 円 消費税 5,000 円 合計: 70,000 円 支払方法: 銀行振込 ***** 宛先: ***** CO 1-1-1 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、宛先が「依頼を引き受ける」を記載す
れば、運賃メールの本文に代えて法定事
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	〇〇食品類	電話 028-111-1111
	住所	栃木県〇〇市〇〇1-1-1	FAX 028-222-2222
荷受人	社名又は氏名	△△商店	E-mail *****@*****.co.jp
	住所	東京都△△区△△3-3-3	【担当者名】 国土 花子
運送を引き受ける者	社名又は氏名	□□運輸㈱	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 ☒
	住所	栃木県□□市□□2-2-2	電話 03-5555-△△△△
			FAX —
			E-mail —
			【担当者名】 貨物 三部
			電話 028-333-xxxx
			FAX 028-444-xxxx
			E-mail xxxxxx@xxx.co.jp
			【担当者名】 運輸 一郎

II 運送の役務		集貨／発送の希望日時	
集貨／発送地	〇〇食品類 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	積造りの種類及び個数	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	

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)

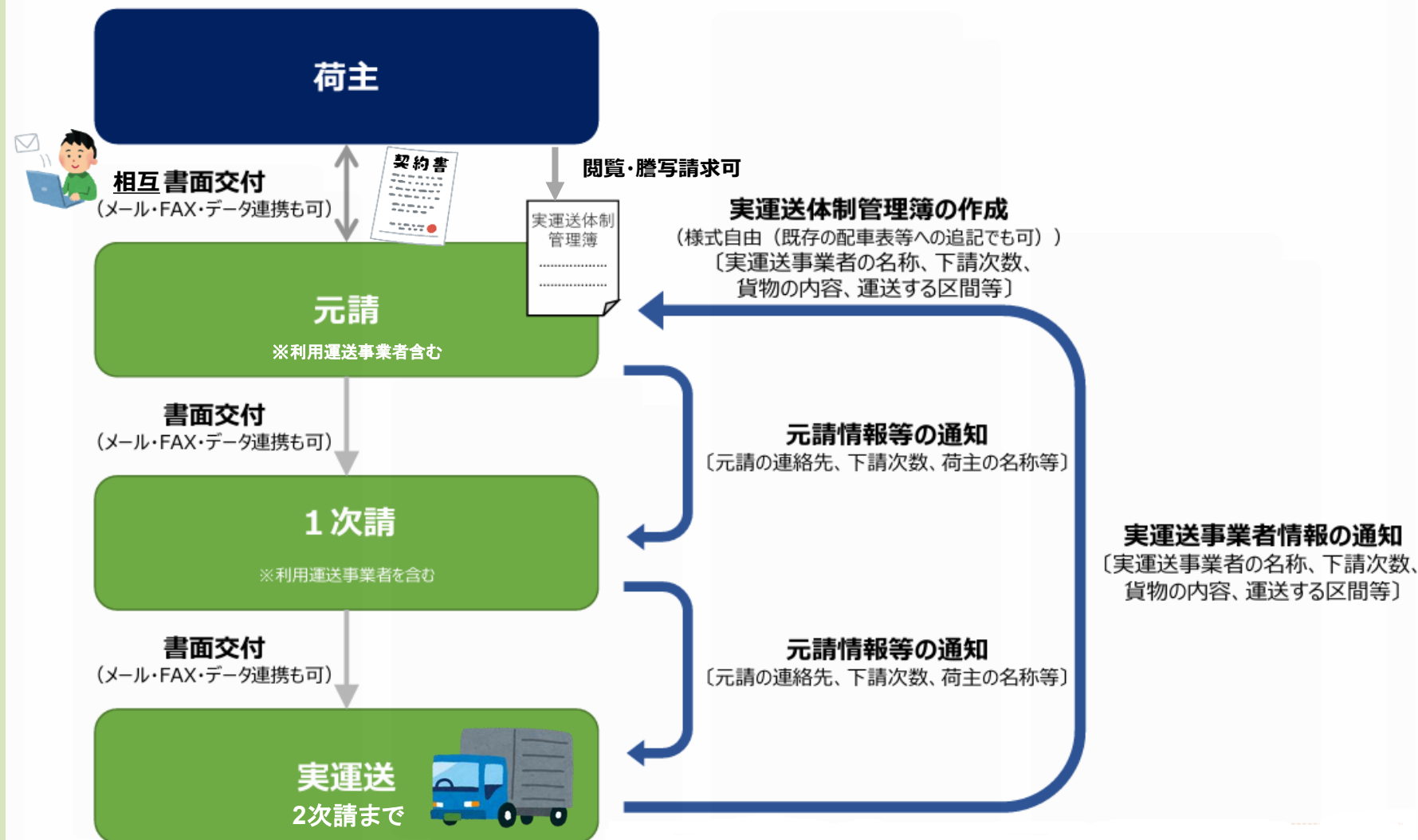
□□運輸㈱ 代表取締役 運輸 太郎

※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。



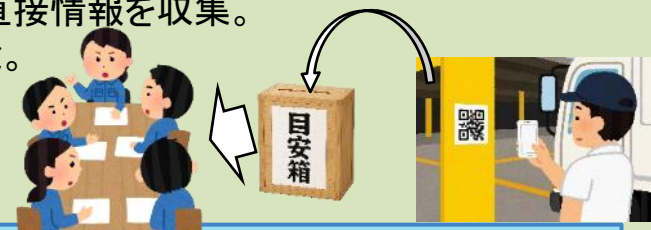
●目安箱の設置などで情報収集検討。

・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！！

標準倉庫寄託約款改正について (令和8年4月1日施行)

基本的な背景

- 倉庫業界では、多くの企業の寄託契約において、国土交通省が定めた標準約款が使用されている。標準約款は、寄託者と倉庫業者の公平性に反する契約を回避・修正するための基準ともなり、寄託契約における関係者間の紛争を防止する機能を果たしてきている。
- 標準約款は、昭和34年12月（約60年前）の制定以降、大規模な改正は行われておらず、寄託契約における取引適正化に支障をきたしているため、今般の改正を行う。

【参考】

倉庫業法第8条では、倉庫業者は倉庫寄託約款を定め、国土交通大臣に届け出なければならないとされている。ただし、国土交通大臣が定める標準倉庫寄託約款と同一の約款を定めるときは、届出をしたものとみなされる。

<倉庫業法（昭和31年6月1日法律第121号）>

第8条 倉庫業者は、倉庫寄託約款を定め、その実施前に、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 （略）

3 国土交通大臣が標準倉庫寄託約款（標準トランクルーム寄託約款を含む。以下同じ。）を定めて公示した場合（これを変更して公示した場合を含む。）において、倉庫業者が、標準倉庫寄託約款と同一の倉庫寄託約款を定め、又は現に定めている倉庫寄託約款を標準倉庫寄託約款と同一のものに変更したときは、その倉庫寄託約款については、第1項の規定による届出をしたものとみなす。

附帯業務等の規定（第4条）

- 倉庫業者の業務に含まれない、受寄物の仕分けやラベル貼り等について、寄託者より対価が支払われないままに従事することを要求されることがあるため、これらを**別途料金を要する附帯業務として規定する**。
- 緊急の入出庫オーダーは、トラックの荷役・荷待ち時間の増大や作業の非効率化につながるため、別途費用を請求できることとする。**

賠償額の上限設定（甲普通：第47条第2項、甲冷蔵：第48条第2項、乙普通：第43条第2項、乙冷蔵：第44条第2項）

- 日付逆転の出庫等の債務不履行やブランド毀損等を名目に、倉庫業者への損害賠償請求が過剰になされる場合がある。よって、第1項に規定する**受寄物の滅失又は損傷による損害以外の賠償については、当該受寄物に対する既発生料金の総額を限度とする**。

賠償した損害受寄物に関する権利取得の明記（甲普通：第48条、甲冷蔵：第49条、乙普通：第44条、乙冷蔵：第45条）

- 民法第422条に基づき、現行の標準約款においては、**倉庫業者が受寄物に対して全額賠償した場合、倉庫業者が当該受寄物における一切の権利を取得することとなっている**。しかし、全額賠償した後であるにもかかわらず、寄託者が倉庫業者による処分方法に対して制限をかけることが多いため、当該標準約款において**任意の方法で処分できることを明確化する**。

FAX・電子データによる意思表示の明記（第5条等）

- 寄託者等と倉庫業者との取引において、近年ではFAXや電子データによる意思表示が一般的であるため、これらが意思表示の手段として有効であることを明確にする。

システム障害等の機能支障への対応（第9条等）

- 寄託者の要請等により、倉庫業において自動化機器及び情報システムの役割が大きくなってきているところ、これらをはじめとする**設備に支障がある場合に、倉庫業者が寄託に係る業務を一部拒否することができるようにする**。

引渡しによる寄託契約成立の明記（第12条第2項）

- 現行の標準約款では寄託契約の成立について明確に規定を置いていなかったところ、寄託の申し込みの承諾によって契約が成立したと解釈した寄託者が、入庫前に生じたデマレッジ*を倉庫業者に負担させようとするなどのトラブルが発生していることから、**引き渡しによる契約成立を明確化させる**。
- * 国際貨物が、コンテナヤードに無料で保管できる期間（フリータイム）を超えて保管された場合に課せられる「超過保管料」。

受寄物の内容不検査の明記（第14条）

- 現行の標準約款において、受寄物の内容検査は、寄託者の費用において、承諾を得た上で「できる」と規定をしているが、倉庫業者が入庫時に受寄物の内容の検査を行い、受寄物の品質を確認していると誤認識されることがある。そのため、**原則、倉庫業者による受寄物の内容検査は行わない旨を明確化する**。

在庫証明書の新設（甲：第17条、乙：第15条）

- 在庫証明書は、倉庫に保管されている受寄物の数量等を証明する書類であり、寄託者が決算時の資料等として用いるため、倉庫業者に発行させている。
- 在庫証明書は一般的に利用されている書類ではあるものの、**現行の標準約款には規定がなく、倉荷証券と同等の効力を持つとの誤解**がなされる場合がある（倉荷証券は在庫の証明ではなく商品の引渡し等を目的とした有価証券であり、発行主体は国土交通大臣の許可を受けた倉庫業者等に限定される）。
- 本改正では**その位置づけを明確化し、関係者間の誤解による紛争を防ぐ**。

面積建保管の新設（甲普通：第21条、乙普通：第17条）

- 標準冷蔵倉庫寄託約款には「容積建保管*」が規定されており、普通倉庫業界においても実態として同種の契約が存在したものの、標準倉庫寄託約款には規定されていなかったため、「面積建保管」として新設した。

* 貨物の重量・個数等ではなく、使用する倉庫領域に応じて料金を決定する契約。

混合保管要件の見直し（甲：第23条第1項、乙：第19条第1項）

- 現行の標準約款においても定められている混合保管について、倉庫業界の業務実態に即し、**各寄託者に個別的に承諾を得ずに混合保管が可能であることとする**。その際、**混合保管が可能な貨物の条件をより具体化する**。

※ 普通倉庫と冷蔵倉庫では扱う貨物の性質が異なるため、混合保管の要件（同一であるべき貨物の性質）が一部異なる

期限の利益の喪失に関する条項の新設（甲普通：第53条第2項、甲冷蔵：第54条第2項、乙普通：第49条第2項、乙冷蔵：第50条第2項）

- 契約書に一般的に盛り込まれる、「期限の利益の喪失」条項を当該標準約款にも盛り込む。
- 寄託者の信用が大きく損なわれた際に、倉庫業者は直ちに全ての債権を回収できることとする。

附帯業務等の規定（第4条）

新	旧
（附帯業務等） 第4条 当社は、搬出入車両内での手荷役、仕分、全数検品・開梱検品及びラベル貼りその他の通常倉庫業務（保管、庫入庫出）に附帯する業務について委託された場合、当社が別途定める料金又は実際に要した費用を請求することができる。 2 当社は、十分な時間的余裕のない入出庫指図及び指図の取消しが発生した場合には別途費用を請求することができる。	（新設）

〈背景〉

1. 通常倉庫業務は保管及び庫入庫出であるところ、それらに**附帯する作業**（搬出入車両内での手荷役、仕分、全数検品・開梱検品及びラベル貼り等）**について、無償で行うことを求められる**ことがある。
2. 寄託者から**当日中に入出庫を求められる**ことがある。その場合、**庫内作業時間の不足や、作業の非効率化を引き起こす**ため、トラックの荷役・荷待ち時間を増大させることにもつながる。

〈改正の趣旨〉

1. 新たに**附帯業務**を定義し、**別途料金を請求できる**ことを明確にする。
2. 緊急の入出庫オーダー抑制のため、**別途費用を請求できる**こととする。

賠償額の上限設定（甲普通：第47条第2項、甲冷蔵：第48条第2項、乙普通：第43条第2項、乙冷蔵：第44条第2項）※掲載条文は甲普通

新	旧
（賠償額の算定） 第47条 受寄物の滅失又は損傷による損害に対する当会社の賠償金額は、損害発生当時の時価若しくは発生の時期又はそのいずれかが不明であるときは、発見当時の時価により損害の程度に応じて算定する。ただし、時価が受寄物の火災保険金額又は寄託価額を超える場合は、その保険金額又は寄託価額により損害の程度に応じて算定する。 2 前項以外の損害に対する当会社の賠償金額は、当該受寄物に対する既発生料金の総額を限度とする。	（賠償額の算定） 第42条 受寄物の滅失又は損傷による損害に対する当会社の賠償金額は、損害発生当時の時価、発生の時期が不明であるときは、発見当時の時価により損害の程度に応じて算定する。ただし、時価が受寄物の火災保険金額又は寄託価額をこえる場合は、その保険金額又は寄託価額により損害の程度に応じて算定する。 （新設）

〈背景〉

- 現行の標準約款には、滅失・損傷による損害を受けた受寄物の時価を賠償する旨記載しているが、近年では、受寄物そのものの損害にとどまらず、損傷した受寄物に起因する納入先工場の製造品質低下や、賞味期限が逆転した順番での出庫による販売機会損失等、**賠償請求の理由が多様化**しており、第1項が想定する範囲を超えている。また、これにより**賠償額が保管料に見合わなくなっている**。

〈改正の趣旨〉

- 第2項を新設し、**滅失・損傷以外による損害に対する賠償額は、サービス対価を上限とする**。

近年の業務実態等への適合

FAX・電子データによる意思表示の明記（第5条等）

新	旧
（書面による意思表示） 第5条 当会社は、寄託者又は証券所持人が当会社に対して通知、指図その他意思表示を行うときは、当該寄託者又は証券所持人に対し、書面、ファクシミリ装置又は電磁的方法（電子情報処理組織を使用する方法その他の情報通信の技術を利用する方法であって当会社で定めるものをいう。以下同じ。）によることを要求することができる。	（書面による意思表示） 第4条 当会社は、寄託者又は証券所持人が当会社に対して通知、指図その他意思表示を行なうときは、書面によることを要求することができる。

〈背景〉

- 寄託者等と倉庫業者との取引において、**近年ではFAXや電子データによる意思表示が一般的**であり、また業界においても、**トラブル防止のために口頭や電話ではなく当該方法による意思表示を推奨**している。
- 一方で、現行の標準約款においては意思表示方法を書面に限定する記述が多くみられ、実態から乖離している。

〈改正の趣旨〉

- **意思表示の手段としてFAXや電子データを併記することで実態に適合させる**ほか、口頭や電話の代替手段として、書面よりも伝達の早いFAX・電子データを正式に記載することで、**口頭・電話による意思表示からの移行を促進**する。

近年の業務実態等への適合

システム障害等の機能支障への対応（第9条等）

新	旧
（寄託引受けの制限） 第9条 当会社は、次の場合には、寄託の引受けをしないことができる。 一、二 （略） 三 当該貨物の保管に適する設備（自動化機器及び情報システムに関わるものを含む。）がないとき。 四、五 （略） 六 （略） 七 当該貨物の保管のための施設又は装置の機能に支障があるとき。 八 その他やむを得ない事由があるとき。	（寄託引受の制限） 第7条 当会社は、次の場合には、寄託の引受をしないことができる。 (1)、(2) （略） (3) 当該貨物の保管に適する設備がないとき。 (4)、(5) （略） （新設） （新設） (6)その他やむを得ない事由があるとき。

〈背景〉

- 倉庫の自動化・情報化が進むにつれ、システム障害等による業務停止も考慮する必要性が生じている。
- しかし、既存の標準約款においては第7条における「設備」がハードウェアに限られると解釈されることもあり、システム障害によるサービス停止に対し多額の賠償金を請求されることがある。

〈改正の趣旨〉

- 第9条第3号において設備が「自動化機器及び情報システムに関わるものを含む」ことを明確化し、その機能に支障がある場合にも寄託引き受けを制限できる旨記載する。

受寄物の内容不検査の明記（第14条）

新	旧
（受寄物の検査） 第14条 当社は、入庫に当たり積付け外観のみ検査し、受寄物の内容について検査を行わない。ただし、当社が受寄物の内容の検査を必要とする場合、寄託者の承諾を得て、かつ、寄託者の費用において受寄物の全部又は一部についてその内容を検査することができる。 2 前項ただし書の場合において、寄託者の承諾を求めるとまのないときは、その限りでない。	（受寄物の検査） 第12条 当社は、入庫に当り又は受寄の後に、寄託者の承諾を得て、寄託者の費用において受寄物の全部又は一部についてその内容を検査することができる。ただし、承諾を求めるいとまのないときは、この限りでない。 （新設）

〈背景〉

- 現行の標準約款における受寄物の検査に関する記載は、必ずしもすべての入庫において検査することを意図したものではなく、**あくまで検査が可能であることを述べているに過ぎない**。実務の観点からも内容検査を必須とすることは非現実的である。
- しかし、**寄託者によっては倉庫業者が全ての受寄物を当然に検査し、内容を把握しているものと解釈する場合がある**。この場合、出庫された貨物に損傷があった際に、入庫時に貨物の状態を確認していなかったとして、倉庫業者が責任を問われる可能性がある。

〈改正の趣旨〉

- **原則として受寄物の内容検査を行わず、積付け外観のみを検査する旨を明確化する。**

近年の業務実態等への適合

在庫証明書の新設（甲：第17条、乙：第15条）※掲載条文は甲

新	旧
（在庫証明書の交付） 第17条 当会社は、証券が発行されていない受寄物に対して、寄託者の請求があつたときは、寄託者の費用において、証明基準日が記載された在庫を証する書面（以下「在庫証明書」という。）を交付することがある。 2 在庫証明書は、譲渡し、又は担保に供することができない。 3 前2項の在庫証明書は、証明基準日翌日以降の在庫を証しない。	（証書又は通帳の交付） 第14条 当会社は、証券が発行されていない受寄物に対して、寄託者の請求があつたときは、貨物保管証書（以下「証書」という。）又は保管貨物通帳（以下「通帳」という。）を交付することがある。 2 前項の証書及び通帳は、譲渡したり又は担保に供することができない。 （新設）

〈背景〉

- 現在の倉庫業界において貨物保管証書・保管貨物通帳は発行されていない。一方、現行の標準約款には記載がないものの、**基準日における受寄物の在庫を証する書面として「在庫証明書」が用いられている。**
- 在庫証明書が**倉荷証券と同様の効力を持つものとの誤解**がなされることがある。

〈改正の趣旨〉

- 証書又は通帳の交付に代えて、**在庫証明書の交付についての条項を新設**する。
- 譲渡・担保ができない旨、証明基準日以降の在庫を証しないことを明記し、**在庫証明書の効力を明確化**する。

近年の業務実態等への適合

混合保管要件の見直し（甲：第23条第1項、乙：第19条第1項）※掲載条文は甲普通

新	旧
（混合保管） 第23条 当会社は、一つの倉庫又は同一の保管場所若しくは保管地における多数の倉庫において、種類、品名及び記号・規格又はこれらに相当する事項が同一の受寄物を混合保管することができる。 2、3 （略）	（混合保管） 第19条 当会社は、関係寄託者の承諾を得て、一つの倉庫又は同一の保管場所若しくは保管地における多数の倉庫において、種類及び品質の同一な受寄物を混合保管することができる。 2、3 （略）

〈背景〉

- 混合保管を行う際に個別の関係寄託者の承諾を必須とすると寄託者の不利益を生む可能性があるため、**慣習として混合保管は関係寄託者の承諾なしに行われている。**

〈改正の趣旨〉

- 倉庫業界の業務実態に即し、**各寄託者に個別的に承諾を得ずに混合保管が可能であることとする。**一方で、**混合保管が可能な貨物の条件をより具体化する。**

期限の利益の喪失に関する条項の新設(甲普通：第53条第2項、甲冷蔵：第54条第2項、乙普通：第49条第2項、乙冷蔵：第50条第2項)※以下の条文は甲普通

新	旧
(料金の支払い) 第53条 寄託者又は証券所持人は、当会社が国土交通大臣に届け出た倉庫保管料及び倉庫荷役料その他の営業に関する料金を当会社の定めた日又は第二十四条の保管期間満了の日までに支払わなければならない。 2 寄託者又は証券所持人が次の各号のいずれかに該当したときは、直ちに期限の利益を喪失するとともに、全ての債務を直ちに当会社へ支払わなければならない。 一 第三者から差押え、仮差押え、仮処分、強制執行又は競売等の申立てを受け、又は公租公課の滞納処分を受けたとき。 二 私的整理、会社更生、民事再生、破産、特別清算その他法的整理手続開始の申立てを受け、又は自らこれらの申立てをしたとき。 三 自ら振出し又は引き受けた手形若しくは小切手の不渡りが発生したとき。 四 支払停止又は支払不能の状況に至る等、財産状態が悪化し、又はそのおそれがあると認められるとき。 五 事業の全部又は重要な事業の一部を廃止したとき。 六 合併によらないで解散したとき。 七 本約款の規定に著しく違反したとき（本約款の規定に違反し、当会社からの催告がなされても相当期間内に違反が解消されないときを含む。）。 八 寄託物を全量出庫しようとするとき。 3 (略)	(料金の支払) 第48条 寄託者又は証券所持人は、当会社が運輸大臣に届け出た倉庫保管料及び倉庫荷役料並びにその他の費用を当会社の定めた日までに支払わなければならない。 2 (略)

〈改正の趣旨〉

- ・寄託者の信用が大きく損なわれた際等に、倉庫業者が全ての債権を直ちに回収可能とする。

国土交通省ホームページ：倉庫業法

【概要資料】 標準倉庫寄託約款の改正内容と倉庫業者における手続きについて
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/butsuryu05100.html>

閉会のご案内

【事後アンケートへのご協力をお願い】 所要時間:3分～

簡単なアンケートにご協力ください。

次回以降に視聴したい内容や、法制度に関する質問を投稿することも可能です。
メールアドレスをご登録いただくと、次回の開催情報をお届けいたします。



こちらからもアクセス可能です。

[令和8年7月16日トラック物流問題解決に向けたオンライン説明会－フォームに記入する](#)

【目安箱のご紹介】

国土交通省では、「トラック・物流Gメン」が、悪質な荷主・元請事業者等の是正指導を行っています。
荷主・元請事業者等による違反原因行為にお困りの場合や荷主等の無許可経営等原因行為の情報がございましたら、目安箱へお寄せください。

[自動車:荷主等の違反原因行為・無許可経営等原因行為の通報窓口について－国土交通省](#)

本オンライン説明会は毎月1回開催しています。

次回は **北海道運輸局** が **8/21(金)** に開催します。

次回も是非ご参加ください。ご清聴ありがとうございました。