

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	その他	第36回（2026/7）	荷主企業の立場として、事例紹介の大部分が元請運送会社の責に帰することが多いと感じる。荷主側に責任は無いとは言わないが、主たる指導先は元請運送会社なのではないか。元請事業者の違反原因行為の比率はどれぐら いか。	ご指摘のとおり、現場で発生している違反原因行為には、運賃・料金の不当な据え置きや多重下請構造への対応 など、元請運送事業者が直接的な当事者となるケースが多く見受けられます。 Gメンとしては個別事案ごとに原因を確認した上で対応することになりますが、問題の原因が元請運送事業者にある 場合は元請事業者への指導が中心となり、荷主の行為が背景要因となっている場合には荷主に対しても必要な働 きかけや要請を行っています。 なお、令和7年8～9月にかけて実施した全トラック事業者を対象にした実態調査では、違反原因行為を行って いる疑いのある件数の内、元請運送事業者（利用運送事業者を含む）の割合は全体の約26%でした。
2	物効法関係	第36回（2026/7）	本年4月に特定事業者の申請を行い、指定通知を受領したが、そこには指定に対して”この処分に対して異議のあ る場合云々”とある。特定荷主の指定は”処分”なのか。	特定事業者は、中長期的な計画の作成、物流統括管理者の選任及び定期の報告に係る義務を負うこととなりま す。したがって、特定事業者の指定行為は、特定事業者を名宛人として、直接義務を課す不利益処分に該当しま す。
3	物効法関係	第36回（2026/7）	荷待ち・荷役時間に関する国の目標は、「2028年度までに1運行当たりの荷待ち・荷役時間を2時間以内とする」 と理解しているが、この場合の「2028年度まで」とは、2029年3月末までを指すとの認識で問題ないか。	ご認識のとおりです。
4	その他	第36回（2026/7）	法改正に対応すべく、社内管理体制構築中だが、法律が複雑で官庁も複数にまたがり分かりにくいため、国土交通 省で一括して対応できないか。	物流については、荷主の業種によって所管省庁が複数にまたがることから、物流効率化法に基づく各種手続につい ては、複数の省庁への届出等についても、e-Gov電子申請システムにより一元的に対応できるよう整備・運用して おります。 引き続き、関係省庁と連携しながら、説明会の開催、ガイドラインやQ&Aの充実、相談窓口の運用等を通じて、で きる限り分かりやすい情報発信に努めてまいります。
5	トラック法関係	第36回（2026/7）	トラック適正化二法における「適正原価」とは何か。現在の検討状況、公表時期、制度設計や運用方法、利用運 送事業者・荷主への影響について教えてほしい。	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、検討状況については「適正原価の 設定に向けた有識者検討会」も直近に7/16に開催しておりますのでご参考ください。 適正原価の設定に向けた有識者検討会： https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000020.html
6	物効法関係	第36回（2026/7）	特定事業者の届出後の審査状況、指定通知の流れはどうなっているのか。また届出件数や指定状況はどの程度な のか。	特定事業者の届出があり次第、担当省庁にて審査を行い、審査完了次第通知をさせていただきます。また、7月 29日時点で、荷主は約3,300者、トラック事業者は約900者、倉庫事業者は約60者から特定事業者の届出が ございました。7月29日時点で、荷主は約3,100者、トラック事業者は約770者、倉庫事業者は約60者に指定 を行っております。
7	その他	第36回（2026/7）	物流効率化法とトラック適正化二法の法改正の趣旨やそれぞれのスコープ、スケジュールなどの全体像を改めて整 理して説明してほしい。	ご指摘の趣旨は本説明会の目的及び内容にも関連するものと考えておりますので、今後のオンライン説明会の運営 に当たっての参考とさせていただきます。 併せて、これまでのオンライン説明会の説明資料や、国土交通省ホームページ、SNS等を通じた情報発信につきまし ても、適宜ご参照いただけますと幸いです。
8	トラック法関係	第36回（2026/7）	トラック適正化二法の委託次数制限について、具体的にどのように委託次数を調べて、是正指導をしているのか。委 託次数の制限は努力義務ではあるが、トラック・物流G面が介入して実行性を確保しているのか教えてほしい。	委託次数の制限については努力義務とされており、現時点において、トラック・物流Gメンは委託次数の制限違反そ のものを対象とした是正指導は行っておりません。一方で、多重下請構造が疑われる事案については、運賃・料金の 不当な据置きや取適法違反等の疑いがある場合に、実態の確認を行った上で、必要に応じて働きかけや要請等の 是正指導を実施しており、その実効性の確保に取り組んでおります。
9	その他	第36回（2026/7）	物流効率化法における、第二種荷主の荷待時間短縮方針は、細かい納品時間指定が進むことになる。時間指定 が細く、厳守を求められると、渋滞に巻き込まれると、指定時間枠に到着できないことになり、納品ができなくなっ てしまう。結果として、指定納品時間に、余裕をもって到着し、周辺路上で待機するなどが必要になるため、ドライバ ーの労働時間短縮につながらないことを、どう考えているのか。	判断基準の解説書においても位置付けているとおり、荷待ち時間の短縮に向けては、貨物の受渡し日時の指定だ けでなく、「時間指定をしないこと」「時間の幅を広げること（午後であれば何時でもよい等）」についても有効な手 法だと考えております。
10	物効法関係	第36回（2026/7）	特定荷主に求められる中長期計画・定期報告の具体例、荷待ち・荷役時間の管理方法、他社の物流改善事例 についてご説明いただきたい。2026年10月末 特定荷主の中長期計画提出により、各業界の課題や商慣習が可 視化され则认为します。フィジカルインターネットのワーキンググループで取り上げられている業界の最新の取組みが知 りたい。	中長期計画及び定期報告の記載例は、『「物流効率化法」理解促進ポータルサイト』で掲載しております。 ポータルサイト： https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/information/details/post_18.html また、定期報告の具体的な実施方法については、『「物流効率化法」対応の手引書』に掲載しております。 手引書： https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984872.pdf 他社の物流改善事例についても、「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運 送及び荷役等の効率化に関する判断の基準の解説書（事例集）」に掲載しております。 事例集： https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984870.pdf なお、フィジカルインターネットの各WGの取組については、最新の状況を先月の「フィジカルインターネット実現会議」 において発表しております。 以下がフィジカルインターネット実現会議のURLになります。 2026年度第1回 フィジカルインターネット実現会議： https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/physical_internet/2026_001.html

11	物効法関係	第36回（2026/7）	積載率向上と荷役時間削減が相反する内容だが、どちらを優先して取り組むべきか指針はあるか。	物流効率化法の基本方針では、荷待ち・荷役等時間の短縮及び積載率の向上の双方を、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化を図るための重要な目標として位置付けています。御社においても、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を進めていただきたいと思います。
12	その他	第36回（2026/7）	標準倉庫寄託約款は自動車にも適用されるのか教えてほしい。	倉庫業法上の倉庫業者が運用する倉庫において、自動車であっても「貨物」として寄託契約に基づき保管されるのであれば、標準倉庫寄託約款が適用されます。
13	物効法関係	第36回（2026/7）	特定事業者として指定するための届出をまだ実施していないが、届出をする必要があるかどうかも含めて、何をすればいいのかわからないため、届出をしていない事業者が現在行わべき必要な対応について教えてほしい。	届出をしていない事業者につきましても、特定荷主の該当性を確認された上で、特定荷主であることが分かり次第、速やかに届出を行ってください。
14	その他	第36回（2026/7）	荷主、運送会社の事前準備不足等で待機時間につながる実態があるが、ひとくりに「倉庫で待たされる」と倉庫が悪者にされている。倉庫側も振り回されて作業に取り掛かれず情報等を待っている現実がある。 待機時間の真因についてどこまで深追いされているか教えていただきたい。	是正指導に当たっては、通報窓口や実態調査等に寄せられたトラック事業者及びドライバーからの情報を基に、まずは違反原因行為の解消に向けた働きかけを行っております。その上で、改善が見られない場合や、その後も同様の情報が継続して寄せられる場合には、必要に応じて要請を実施しております。
15	その他	第36回（2026/7）	適正運賃の設定によりトラックドライバーの賃金アップを図ろうというのは理解できるが、荷主は当然、運賃アップは自社の製品価格への転嫁を図ることとなる。結果、物価上昇で国民の負担が重くなる。また、物価上昇により適正運賃をさらに上げなければならず、その結果、物価上昇が無限ループしてゆくが、その対応は国はどのように考えているのか。	ご指摘のとおり、適正運賃の設定に伴い物流コストが上昇すれば、その一部が荷主の商品・サービス価格に転嫁される可能性があります。そのため、国としても国民生活への影響には十分配慮する必要があると考えています。一方で、現在のトラック運送業界では、長年にわたり厳しい価格競争の中で運賃が十分に確保されず、その結果として、ドライバーの賃金水準が上がらない実態や担い手不足が深刻化しています。このままでは物流の維持が困難となり、何も対策を取らない場合は翻って将来的には輸送力不足によって物流コストや物価にさらに大きな影響を及ぼすおそれがあると考えます。適正運賃の確保は、単に運賃を引き上げることを目的とするものではなく、物流持続的なものとするためにこれを支える人材を確保し、国民生活や経済活動に不可欠な物流サービスを持続可能なものとするための取組とご理解ください。
16	物効法関係	第36回（2026/7）	物流特殊指定の制度改革で着荷主（特定着荷主）の規制が設定されるが、積み場所（物流効率化法でいう第二種荷主。以下同じ。）で長時間の荷待ち、荷役時間が発生し物流会社に負担がかかる場合、積み場所（第二種荷主）が発荷主と協議を行い、荷待ち、荷役時間に対する対価を発荷主経由で支払う（費用を負担する）契約があればよいのか。逆に発荷主と物流会社の間で荷待ち時間や荷役作業の料金化がされていない場合、積み場所（第二種荷主）は物流特殊指定による措置命令等の対象になるのか。	前提として、物流効率化法では、第一種荷主・第二種荷主の双方に対して、荷待ち時間や荷役等時間の短縮に向けた取組を行う努力義務が課されており、費用負担の有無とは別に、荷待ちや荷役作業の発生そのものを削減する取組が求められる点にご留意下さい。その上で、第二種荷主が発荷主との間で荷待ち・荷役に係る費用を負担する契約を締結していること自体は一つの考慮要素ですが、物流特殊指定における適法性は、最終的に物流事業者が当該役務に見合った適正な対価を受けているか、また不当なしわ寄せが行われていないかにより判断されるものと考えます。
17	物効法関係	第36回（2026/7）	改正物流効率化法の2028年までのスケジュールを教えてください。	現在、特定事業者の審査・指定を進めております。特定荷主として指定を受けた事業者は、速やかに物流統括管理者（CLO）の選任届での提出を行ってください。今年10月末までに、中長期計画の作成をお願いいたします。来年7月末に、定期報告書の作成が必要になりますので、荷待ち・荷役等時間の計測などのご対応よろしく願いいたします。また、定期報告の具体的な実施方法については、『「物流効率化法」対応の手引書』に掲載しております。手引書： https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984872.pdf
18	その他	第36回（2026/7）	荷主は物流問題改善に取り組んでいるが、着荷主(発注元)が荷受けの条件を改善してくれなければ改善が進まない。スーパー・製パン会社・飲料会社の原料を含む荷受け体制は劣悪である。具体的にいうと、荷主が運送会社を守る為に改善を申し入れても、荷受け側でリフト運転を含む乗務員による自主荷役や早朝・深夜・土日祝日を問わない注文の変更などが当然の様に行われている。パース予約システムも結局は予約枠の確保が困難であり、この対応で予約する側の負担を増やしているとも感じる。着荷主側に対する指導是正方針について、どう考えるか。	契約に定めのない附帯業務の実施や不適切な運送依頼等の法令違反につながるおそれのある行為については、発荷主及び着荷主の双方が連携し、その改善に取り組むことが必要です。運送事業者においても、荷待ち時間の実態（発生時間や頻度等）の可視化をはじめとする客観的なデータの提供等により、改善に向けた取組に積極的に協力いただくことが望まれます。また、公正取引委員会においては、物流特殊指定の改正が進められており、今後、着荷主によるこれらの行為についても規制の対象となる見込みです。このため、関係事業者におかれては、こうした制度改革の動向も踏まえながら、適切な改善措置を講じていただくようお願いいたします。
19	その他	第36回（2026/7）	トラック・物流Gメンになるには認定試験みたいなものがあるのか。また、身分（Gメンの）を証明するもの（警察手帳のような）を持っているのか。	トラック・物流Gメンは、いわゆる「物流2024年問題」への対応を推進するため、令和5年7月に国土交通省が創設した調査・指導体制であり、調査・指導能力の向上を図るため、研修等を実施し、職員の知識及び技能の向上に努めているところです。なお、トラック・物流Gメンに対して、法令上特別に定められた専用の身分証明書はありませんが、調査や指導等の実施に当たっては職員証等を提示の上で対応しておりますので、その趣旨をご理解いただき、調査・指導等へのご協力をお願いします。
20	トラック法関係	第36回（2026/7）	貨物自動車運送事業法第12条及び第24条に基づく書面交付義務について伺いたい。 利用運送事業者又は一般貨物自動車運送事業者（元請事業者）が宅配便事業者へ運送を委託する場合、法第12条及び第24条の適用を受けるものと理解している。一方、実務上は宅配便利用時に運送申込書等の授受が行われている例はほとんど見受けられず、宅配便約款においても送り状に関する規定のみが置かれている。このため、以下について確認したい。 1.宅配便を利用する場合、法第12条及び第24条に基づく書面交付義務について何らかの適用除外又は特例があるのか。 2.適用除外等がない場合、真荷主と元請事業者との間における相互の書面交付及び元請事業者から宅配便事業者に対する書面交付は必要との理解でよいか。 3.宅配便約款において運送申込書ではなく送り状が規定されている理由は何か。また、送り状を用いることで法第12条又は第24条の書面交付義務を満たすと考えてよいか。	宅配便を利用する場合であっても、法第12条及び第24条の適用関係に変わりはなく、これらの規定に基づく書面交付義務の対象となります。必要な事項が記載された書面であれば、特に書面の形態・様式等は問いませんので、送り状等を交付書として活用していただくことも可能です。なお、一般消費者が宅配便を利用する場合は、一般消費者は「真荷主」に該当しないため、真荷主との書面交付義務の対象外となります。

21	物効法関係 その他	第36回（2026/7）	昨年12月と今年1月に労基署担当者が来社し、長時間の荷待ちに係る要請文書を受領したが、これは、トラック・物流Gメンとは別に、各署でのパトロール、指導等が行われているのか。	ご記載いただいた内容のみでは、事実関係を十分に把握することが困難であることから、一概にお答えすることは差し控えますが、厚生労働省及び国土交通省においては、「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」等の枠組みを通じ、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた各種施策を推進しているところです。 また、トラック・物流Gメンによる活動に当たっては、必要に応じて都道府県労働局及び労働基準監督署等の関係機関と適切に連携しながら対応しているところです。
22	トラック法関係	第36回（2026/7）	取適法、トラック法関連での書面交付義務について、全ての取引物流企業と基本契約書を交わしていないが、個別契約（見積書等）がある場合、運送約款よりも個別契約が優先されると考えておけばいいか。また、出荷指示書等は都度発行しているが、支払方法、支払日などは取引開始時点での取り決めのみにて都度記載している訳ではないため、この際の注意点等あれば解説して頂きたい。	個別契約（見積書等）が締結されている場合は、当該契約内容が優先して適用されることが一般的ですが、具体的な取扱いはい個別契約及び約款の内容によります。 なお、取適法及び貨物自動車運送事業法に基づき、発注書に法定記載事項が記載されていない場合には、当該発注書と関連付けた上で、運賃・料金の支払方法等の法定記載事項を記載した書面を交付していただく必要があります。また、支払方法や支払日等に変更が生じた場合には、変更後の内容を記載した書面を改めて交付していただく必要があります。