

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	貨物自動車運送事業法関係	第37回（2026/8）	貨物自動車運送事業法・取適法における書面化について、委託倉庫事業者が、荷主からの出荷依頼を受けて、荷主に代わって荷主が契約している輸送会社に運送依頼を行う場合、書面化の義務は荷主と委託倉庫業者のどちらにかかるのか。 また、着荷主が、発荷主に代わり、発荷主契約物流会社に運送依頼を行った場合、書面化の義務は、着荷主と発荷主のどちらにかかるか。	ご質問の「書面化」については、貨物自動車運送事業法における運送契約締結時の書面交付義務（法第12条）と、取適法（中小受託取引適正化法）における書面交付義務とで考え方が異なりますが、いずれも基本的には実際に運送契約又は運送委託契約の当事者となる者が義務主体となります。 委託倉庫事業者が荷主から出荷指示を受け、荷主に代わって荷主契約の運送事業者へ運送依頼を行う場合、 ・委託倉庫事業者が単なる事務代行として運送依頼を行い、 ・運送契約上の権利義務の主体が荷主であり、 ・運賃の負担や契約責任も荷主が負う ことであれば、運送契約の当事者は荷主と運送事業者であるため、書面交付義務の主体は荷主（真荷主）及び運送事業者となります。 一方、委託倉庫事業者が自己の名において運送契約を締結し、運送事業者に運送を依頼している実態がある場合には、当該倉庫事業者が契約当事者として扱われる可能性があります。その場合は、個別の契約関係や取引実態によって判断されます。
2	貨物自動車運送事業法関係	第37回（2026/8）	貨物自動車運送事業法・取適法における書面化について、着荷主が、発荷主に代わり、発荷主契約物流会社に運送依頼を行った場合、書面化の義務は、着荷主と発荷主のどちらにかかるか。	No.1の回答と同様、書面交付義務の主体は、実際の運送契約の当事者が誰であるかによって判断されます。 着荷主が単に発荷主の代理人として運送依頼を行うに過ぎず、運送契約の当事者が発荷主と物流会社である場合には、書面交付義務の主体は発荷主（真荷主）及び物流会社（運送事業者等）となります。 一方、着荷主が自己の名において物流会社と運送契約を締結し、運送委託の主体となる場合（いわゆる引き取り物流）には、着荷主が真荷主として書面交付義務を負うこととなります。
3	トラック法関係	第37回（2026/8）	「適正原価」制度について、荷主としては取引価格が適正原価かどうかをどう判断すればいいのか。	「適正原価」制度は、荷主等に対して特定の運賃水準を受け入れることを一律に求めるものではなく、適正原価を下回らない運賃・料金の収受に当たっては、トラック事業者が自らの適正原価を算出・運賃を設定した上で、荷主等と運賃交渉を行う必要があります。本論点も含めた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
4	物効法関係	第37回（2026/8）	1運行の荷待ち・荷役時間が2時間以内とあるが、海上コンテナ輸送（輸入）の場合：①コンテナヤードでのコンテナ受け取り②納品先でのデバンニング作業③コンテナヤードでのコンテナ返却、の①～③で1運行という理解でよいのか。	1 運行とは、トラックドライバーが営業所等を出発してから帰着するまでの一連の運行を指します。ご質問のケースでは、トラックドライバーが所属する営業所を出庫し、コンテナヤードでのコンテナの受け取り・納品策でのデバンニング作業・コンテナヤードでのコンテナ輸送を終え、営業所に帰庫するまでが 1 運行になります。
5	物効法関係	第37回（2026/8）	改正物流法に関して、寄託倉庫でも管理対象という回答があったが、コンテナヤードや船会社のコンテナデポにおける荷待ち・荷役時間についても、輸入者または輸出者の管理対象という理解でいいのか。	海外から国内の港湾に運送された貨物について、荷受人である国内の事業者が引取物流を行う場合、当該事業者は第一種荷主に該当し得るため、荷主の努力義務の対象となります。また、輸出入に係る国内運送を手配する場合についても、荷主の努力義務が適用される場合があります。 したがって、コンテナヤードやコンテナデポにおいて発生する荷待ち時間等についても、物流効率化の観点から把握・改善を検討することが望ましいと考えられます。
6	トラック法関係	第37回（2026/8）	トラック・物流Gメンとして、コンテナヤード、貨物駅、空港上屋へ調査へ入ることはあるのか。また、このような港湾運送事業者、貨物鉄道事業者、航空貨物事業者に対し、どのような指導をしているのか。	トラック・物流Gメンは、貨物自動車運送事業者の法令遵守を阻害する違反原因行為を行う荷主、元請事業者に対して貨物自動車運送事業法に基づく是正指導を行っています。このため、コンテナヤード、貨物駅、空港上屋において、例えば長時間の荷待ちを発生させるなど、貨物自動車運送事業者の法令違反を誘発する行為を行っていると思われる場合には、必要に応じて情報提供者等に対して聞き取り調査を行った上、荷主等に対して改善を求める是正指導を行います。なお、港湾関係事業者に対しては、コンテナターミナルにおける長時間の荷待ちの改善については是正指導を行った実績はございます。
7	物効法関係	第37回（2026/8）	実運送体制管理簿作成や書面交付など帳簿義務等があるが、これらの改正に対して、適正化実施機関の巡回指導項目の変更などあるか。	実運送体制管理簿の作成及び書面交付の義務化について、現在では自主点検項目として各事業者に事前確認・記載をいただいておりますが、巡回指導項目への変更は今後検討いたします。
8	物効法関係	第37回（2026/8）	中長期計画について、過去から取り組みをしているので待機時間や荷扱い時間の削減はかなり削減できている中これ以上は限度があるが、数値が削減できない場合は処分対象になるのか。一定の数値を超えない様に基準を設けて守る計画でも良いのか。	既に効率化が十分に図られており、更なる削減余地が限定的である場合には、その水準を維持することを目標として中長期計画に記載することも考えられます。 一方で、特定事業者には判断基準に基づく措置の実施が求められており、その実施状況が著しく不十分であると認められる場合には、必要に応じて状況確認を行った上で、事業所管省庁が必要な措置を行うことがあります。
9	トラック法関係	第37回（2026/8）	車両による運搬と附帯業務を一体として価格設定している運送業者に、附帯作業の料金を分けてほしいと申し出たところ、価格をいくらに設定してよいかわからないと言われたが、ここからどのようなアドバイス・交渉をしたらよいか。	附帯業務に係る具体的な料金については、その作業・業務の内容に応じて発生するコストが様々であるため、適切に設定を行う必要がある運送事業者とよく調整いただき、現場における状況を把握することが第一歩と考えます。 例えば、 ・どのような附帯業務を実施しているのか ・その業務にどの程度の時間や人員を要しているのか ・現在の運賃の中で附帯業務分をどのように負担しているのか などを実態としてまとめ、その実態を踏まえて料金設定を検討するよう働きかけることが考えられます。

10	その他	第37回（2026/8）	荷主として、運送事業者に早期に輸送依頼を確定することで、運送事業者が帰り荷を探し易くすることが可能になり、もって積載効率向上を進められないか考えている。その他、荷主としてどんな施策をすべきか教えてほしい。	荷主として積載効率向上等のために取り組むべき施策として、リードタイムの確保の他に、貨物の出入荷量の適正化や配車計画及び運行経路の最適化を行うことなどが考えられます。 荷主が取り組むべき具体的な措置については、「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）」に記載されておりますので、ご参照ください。（事例集）： https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984870.pdf
11	物効法関係	第37回（2026/8）	中長期計画をe-Govで提出する際に、何とかIDというのが必要になるのか。	申請にはGビズIDが必要となりますので、事前にご準備をお願いいたします。※GビズIDには「GビズIDエントリー」と「GビズIDプライム」の二種類ございますが、電子申請サービスの利用においては、「GビズIDプライム」の取得をお願いいたします。（詳しくはGビズIDホームページをご覧ください。）
12	トラック法関係	第37回（2026/8）	適正原価の最下限は、どのあたりの設定となるのか知りたい。	適正原価はあくまで事業の適正な運営に必要な「原価」である一方、荷主等が適正原価の水準を運賃・料金の一つの基準として取り扱い、適正原価水準を上回る運賃・料金を現に収受できているトラック事業者に対して、適正原価水準への運賃引き下げを求めること等も懸念されることから、「適正原価」制度の運賃・料金水準への影響については、慎重な議論が必要と認識しています。なお、本論点も含めた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
13	トラック法関係	第37回（2026/8）	物流効率化法に関して荷主として、運送業務をトラック業者（物流業者）へ委託させて頂いているが、重量貨物であることから、積載効率の向上は道路交通法等も含め難しく、荷役時間、荷待ち時間の短縮については、安全第一であるところ、物流業者が手配して下さるトラックドライバー（個人事業主）にはご理解が及びにくいところがあると思われること、また、数的に改善を示しにくい場合の中長期計画の対応が定量ではなく定性での働きかけ、業者との会話から、改善に進むと考えるが、中長期計画にこの点を書いた時、ご理解が得られるのか、不安がこのころ。	物流効率化法では、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のために物流に関わる様々な関係者が連携して取り組むことを目指しております。物流業者に重量貨物の運送を委託している御社においても、リードタイムの確保、貨物の出入荷量の適正化、トラック予約受付システムの導入等を安全や法令等を考慮していただいた上で、取り組んでいただけると幸いです。
14	トラック法関係	第37回（2026/8）	取扱い貨物量を調査した結果、特定荷主ではないと自身は判断したが、後から特定荷主に指定されることはあるのか。 その場合、どんな基準で選ばれるのか。	特定荷主は、各社の年度における取扱貨物重量が基準重量以上である場合に指定されますので、年度ごとに取扱貨物重量の計測をしていただく必要があります。 特定事業者の指定基準値を上回る事業者が、特定事業者の指定に係る届出を行わない又は虚偽の届出をした場合、50万円以下の罰金が科せられる場合があります。 また、特定事業者の指定を行うために必要な限度において、事業者から報告を徴収したり、当該事業者の事業場に立入検査をしたりすることができます。
15	物効法関係	第37回（2026/8）	荷主として運送事業者に依頼を行う際、チャーター便の場合は積載効率の改善に取り組むことができるが、宅配事業者や路線便事業者のような運送事業者の場合は荷主の立場から積載効率の改善は困難であるから、これは除外し、待ち時間等の改善のみ検討することによりか。	宅配便や路線便については、個別の荷主が車両単位の積載率を直接管理・向上させることが難しい場合もあると考えられます。このため、御社が主として宅配事業者又は路線事業者を利用しており、積載効率向上に直接資する取組を実施することが困難な場合には、その旨を中長期計画の任意記載欄等に記載してください。御社において、改善に取り組むことができるものから、どのように積載効率向上や荷待ち・荷役等時間の短縮を行うのか検討を進めていただきたいと考えています。
16	その他	第37回（2026/8）	法律の遵守をサポートするための、国としての社会インフラの整備がどう計画でどう進んでいるか示して欲しい。	改正物流効率化法や改正トラック適正化2法の遵守を支える国の取組として、「総合物流施策大綱」に基づき、物流効率化、商慣行改革や荷主・消費者の行動変容、物流DX・GXの推進、サプライチェーンの高度化・強靱化といった施策を行っております。政府は2030年度までを「物流革新の集中改革期間」と位置付け、荷主・物流事業者による物流効率化の取組支援、物流標準化・データ連携、物流DX、自動化・省人化、モーダルシフトの推進等を計画的に進めています。