

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38回（2026/9）	トラックGメンによる指導や違反事例など、具体的な事例をもっと知りたい。荷待ちや附帯作業など、指導と改善の実態を具体的に教えてほしい。	トラック・物流 Gメンは寄せられた情報を基に、必要に応じて関係事業者へのヒアリングや実態調査を実施し、違反原因行為が確認された場合には是正指導等を行っています。 改善事例としては、長時間の荷待ちの削減、契約外の荷役作業の見直し、運賃協議の実施等につながった事例があります。 詳細な事例については国土交通省ホームページで公表している資料をご参照ください。
2	物効法関係	第38回（2026/9）	荷主が指定した時間からの待機時間を少なくするために、運送事業者からすると手配がしにくい時間を指定されることがあり、結果として時間指定なしの時より輸送効率が低下している事例がある。待機時間が増えてでも輸送効率を優先して欲しい旨を運送事業者から荷主に要請した場合、荷主に物流効率化法等の観点から不利益になることはあるか。	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。 このため、運送事業者から、積み合わせ輸送等による輸送効率向上の観点から時間指定の見直しを要請され、荷主がこれに対応した結果として一定の待機時間が生じた場合であっても、そのことのみを持って物流効率化法上、不利益に取り扱われるものではありません。 貴社におかれましても、荷待ち・荷役等時間の短縮と積載率の向上の双方の観点から、物流効率化に資する取組や優先的に取り組むべき課題について、荷主事業者と協議・検討いただければと考えております。
3	物効法関係	第38回（2026/9）	荷待ち時間と荷役等時間はどのように区分されるのでしょうか。また、荷役等時間についても短縮が求められていますが、運賃・料金の取扱いはどのように考えればよいのでしょうか。	物流効率化法において、荷待ち時間とは、集荷・配達を行うべき場所やその周辺の場所において、荷主や施設管理者等の都合により貨物の受渡しのために運転者が待つ時間を指します。 また、荷役等時間とは、運転者が運転以外の作業に従事した時間を指します。 一方、運賃・料金の取扱いについては、改正貨物自動車運送事業法に基づく書面交付制度や標準運送約款において、運送以外の役務も含め契約内容や運賃・料金を明確化することが求められています。
4	物効法関係 トラック法関係	第38回（2026/9）	物効法/改正トラック法の法令管理を行うにあたり、物流効率化法と改正トラック法はどのような関係にあり、また、事業者はどのような考え方で対応すればよいか。二法の共通点や効率的に管理する実例があれば知りたい。	令和6年に公布された改正物流効率化法と改正貨物自動車運送事業法（改正トラック法）は、ともに持続可能な物流の実現を目的とした制度ですが、それぞれ異なる役割を担っています。 物流効率化法は、荷待ち時間等の短縮や積載効率の向上など、物流全体の効率化に向けた取組を荷主や物流事業者に求めるものです。 一方、改正トラック法は、適正な運賃・料金収受や書面交付、多重取引構造の是正など、トラック運送取引の適正化を図るものです。 このため、両法は別個の制度ではなく、物流効率化の取組内容を契約や運賃・料金にも適切に反映させることで、一体的に対応いただくことが重要です。 さらに、令和7年に公布され、本年4月に一部が施行されたトラック適正化2法は、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、議員立法により制定されたものです。 トラック適正化二法について： https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000019.html いずれも本説明会で解説しているものとなりますので、アーカイブ等も必要に応じてご確認ください幸いです。
5	物効法関係 トラック法関係	第38回（2026/9）	時間制運賃の場合の、荷待ち時間、荷役時間等について、物効法として取り扱いと、トラック法における書面化の条件の明示における取り扱いについて教えていただきたい。	時間制運賃契約であるか否かに関わらず、物流効率化法において、荷待ち時間とは、集荷・配達を行うべき場所やその周辺の場所において、荷主や施設管理者等の都合により貨物の受渡しのために運転者が待つ時間を指し、荷役等時間とは、運転者が運転以外の作業に従事した時間を指します。荷主事業者に対して、荷待ち時間及び荷役等時間を短縮するための努力義務が課されております。 また、改正トラック法では、運送以外の役務を含む契約内容について書面により明確化することが求められています。 なお、時間制運賃による契約の場合、運送以外の役務の対価を運賃に含めることとして差し支えありません。ただし、交付書面には、当該役務が発生する旨を明記してください。 時間制運賃契約であっても、契約当事者間で荷待ち時間や荷役等業務の実態を適切に把握しておくことが重要です。
6	物効法関係	第38回（2026/9）	物流効率化法の中長期計画に対し、毎年所定書式にて実績報告を行います。詳細なエビデンスの提出は必要か。e-Govからの提出は不要だが、Gメンの監査でエビデンスを確認するなど検討されている事項があれば教えてほしい。	中長期計画及び定期報告については、提出時点で詳細な根拠資料の添付までは求めていません。 一方で、定期報告を作成する際に必要となる荷待ち・荷役等時間の計測結果については、事業者において適切に保存いただく必要があります。 また、物流効率化法においては報告徴収や立入検査に関する規定が設けられており、必要に応じて報告内容の確認を行う場合があります。
7	その他	第38回（2026/9）	第一種利用運送（内航・鉄道）の登録が必要な営業所（実際に作業手配を行う営業所、本社等、契約を締結している営業所、売上や下請費用支払いを行う事務センター的な営業所など）とは、どういう機能がある営業所を指すのか、その違いについて聞いてみたい。	第一種貨物利用運送事業（内航・鉄道）における営業所は、「当該事業を行う営業所」を指します。 「当該事業を行う営業所」については、個別具体的な判断となることから、第一種貨物利用運送事業（内航）については、「主たる事務所を管轄する地方運輸局」に、第一種貨物利用運送事業（鉄道）については「国土交通省貨物流通事業課貨物流通経営戦略室」にお問い合わせいただけますと幸いです。

8	トラック法関係	第38回（2026/9）	多重請負の話を詳しく説明して頂きたい。	ご意見ありがとうございます。今後の説明会の運営の参考とさせていただきます。 また、令和6年から令和7年にかけて実施された「トラック運送業における多重下請構造検討会」のとりまとめ資料もご参考ください。 https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001898301.pdf
9	その他	第38回（2026/9）	海上コンテナを取り扱う事が多く、C Y 並びの待機などの緩和に向けた取り組みなどの情報があれば聞きたい。	ご意見ありがとうございます。今後の説明会の運営の参考とさせていただきます。
10	その他	第38回（2026/9）	今回の物流改善等のデータの中で、どの地域・どの規模の企業の調査データなのか。実感しているより良い結果が見えていると思います。各都道府県、10台以下・50台前後・100台前後（約97％）の情報がリアルと想像しますが、現在の公開情報のデータ元の情報を知りたい。	「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」についてのご質問として回答させていただきます。調査結果につきましては、全国のトラック事業者に対して、案内はがきの送付や関係団体を通じた周知により調査を依頼し、回答いただいたデータを収集したことになります。 ご質問にあります、地域別・事業規模別のデータの公表につきましても、今後の公表事項を検討する際の参考とさせていただきます。
11	物効法関係	第38回（2026/9）	指定届出をしたがいまだに完了せず、中長期計画の提出も同様になるのではと先が思いやられる。	特定事業者の指定の届出については、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。
12	トラック法関係	第38回（2026/9）	トラック事業者の許可に係る更新制度の導入の詳しい内容を教えてほしい。	トラック運送事業の許可は、5年ごとに更新を受けなければ、効力を失うこととなり、この許可基準に、「法令の規定を遵守して事業を遂行することが見込まれること」が新たに追加され、この基準は許可の更新にも準用されます。これにより、適正原価を下回る水準の運賃及び料金の收受又は支払いが継続的に行われ、法第9条の3に反する事業運営が認められる場合には、許可基準を満たさないものとして、更新が認められないこととなります。 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
13	トラック法関係	第38回（2026/9）	適正原価に関して、荷主として取引価格が適正原価を満たしているのかその判断の方法に関して説明してほしい。	適正原価制度の運用については、現在、「適正原価の設定に向けた有識者検討会」において検討が進められています。適正原価の算出に当たってはトラック事業者が適正原価を簡易に算出できるシステム（現在全日本トラック協会が提供している標準的な運賃計算シミュレータのようなシステムを想定）を全日本トラック協会、国等において整備することや、トラック事業者が荷主等との運賃交渉の際に参照できるモデル運賃（現行の標準的運賃告示に相当するもの）を提示することを想定しています。 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
14	物効法関係	第38回（2026/9）	バス1カ所につき荷待ち・荷卸し等が1時間以内を目標ということだが、バスが複数あった場合は、それぞれのバスで1時間以内であれば問題無いという解釈でよかったか。	1つの事業所内にバスが複数あり、1回の運送で複数のバスを回って貨物の積み込み又は積卸し等を行う場合は、各バスでの受け渡しごとの荷待ち時間等について、原則として目標時間を1時間以内と設定するようにお願いいたします。
15	トラック法関係	第38回（2026/9）	運送依頼の際、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。そもそも、このような形態は問題ないか。 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のか。そもそも、このような形態は問題ないか。	書面交付義務については、運送契約の当事者となる者が負うこととなります。 そのため、倉庫事業者や着荷主が実際に運送依頼を行う場合であっても、誰が運送契約の当事者となっているかによって義務主体が異なります。 個別の契約形態によって判断が異なるため、一律にお答えすることは困難ですが、契約関係を整理したうえで、必要に応じて地方運輸局等へご相談ください。
16	トラック法関係	第38回（2026/9）	適正原価の公示から法律の施行まではどのぐらいの期間があるのか。	「適正原価の設定に向けた有識者検討会」において、年内を目途に提言とりまとめ、提言を踏まえ、物流政策推進会議、運輸審議会を経て、「適正原価」を告示する予定です。 本制度の施行は改正法の公布から3年以内に施行となっているため、令和10年6月までの施行となります。
17	その他	第38回（2026/9）	私たち荷主は、物流効率化法、トラック適正化二法だけに規制されているわけではないので、これらに加えて、取適法、物流特殊指定など、近時の法改正で規制されている内容を一覧表にして縦割りではなく横断的に分かりやすく説明頂きたい。	ご意見ありがとうございます。今後のオンライン説明会の運営の参考とさせていただきます。
18	物効法関係	第38回（2026/9）	返品された商品を、仕入先（メーカー）の求めに応じてスクラップし、仕入先とは異なる回収業者へ渡すケースの場合（該当商品の返品代金は精算する前提）、この対象物の重量は、特定荷主の判定基準である9万tに含まれるのか否かを教えてほしい。	返品された商品を受け取り、仕入先の求めに応じてスクラップして、仕入先とは異なる回収業者へ引き渡す業務が、自らの事業に関して継続して貨物を運送者から受け取る業務又は引き渡す業務である場合は、重量算定の対象になります。この場合、返品された商品を受け取る業務については特定第二種荷主の重量算定対象に、スクラップしたものを回収業者に渡す業務については特定第一種荷主の重量算定対象になる可能性が高いです（運送契約の内容によります）。

19	その他	第38回（2026/9）	附帯作業について、実施されているあらゆるケースを「まんがアイコン」にして、国交省ＨＰに掲載してほしい。	ご意見ありがとうございます。今後の行政運営の参考とさせていただきます。
20	物効法関係	第38回（2026/9）	特定荷主に対して、最低限 四半期単位 連続する5営業日で、荷待ち時間等の測定が義務づけられているが、第二四半期として、26/9月の最終週で測定すると、9/28～10/2となり、第三四半期の10月が入ることになる、このような場合は、9月の測定結果とし、第二四半期の報告範囲として問題無いか。	第二四半期とは、7月1日から9月30日までを指します。そのため、第二四半期の報告に当たっては、当該期間内に実施した測定結果を報告対象としていただきますようお願いいたします。なお、当該期間内の測定がやむを得ず困難な場合には、必要に応じて審査担当省庁にご相談ください。
21	その他	第38回（2026/9）	貨物自動車運送事業法、取適法について、教育資料（e-ラーニングやパワポ資料）の共有を頂きたい。社内教育で活用したい。	国土交通省等では、各制度の説明資料やQ&A等を公表しています。社内教育等にも活用可能ですので、以下の資料をご参照ください。 ・物流効率化法について（国土交通省） https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000034.html ・物流効率化法理解促進ポータルサイト（説明会資料・アーカイブ動画等） https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/ ・中小受託取引適正化法（取適法）特設ページ（公正取引委員会） https://www.jftc.go.jp/partnership_package/toritekihou.html ・中小受託取引適正化法テキスト（公正取引委員会） https://www.chusho.meti.go.jp/keiei/torihiki/download/toriteki_text_r7.pdf ・取適法や物流特殊指定、優越G L等についてのリーフレット・ガイドブック等（公正取引委員会） https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu.html ・物流特殊指定特設ページ（公正取引委員会） https://www.jftc.go.jp/buturyutokusyushitei/index.html
22	トラック法関係	第38回（2026/9）	トラックの「適正原価」を下回る運賃・料金の制限の実現性については、荷主企業のコスト上昇分の商品価格への転嫁が想像され、物価が今以上に上昇し、消費者、生活者にとって良くない影響が出ると考えられる。本当に実施する方向なのか。	適正原価制度においては、トラック運送事業者が収受する運賃・料金が、適正原価を継続して下回らないことを確保することになっており、個々の取引における運賃・料金を直接規制するものではございませんが、荷主にとっては、他社に運送委託する以上、持続的かつ適正な物流サービスを確保する観点から、事業の適正な運営に必要な原価を踏まえた運賃・料金の設定が重要であると考えています。
23	物効法関係	第38回（2026/9）	中長期計画作成にあたりそのままAIに作成される企業が多くなる事が想定されるところ、取り組み内容について似た様な内容が各企業から出された場合、AI作成は出し直し修正指示があるなど判断基準はあるのか。設定した計画の具体的な実施内容について、実効性がない・目標設定が低いといった理由で指摘が入るようなことはあるのか。	中長期計画の策定に当たっては、画一的な内容ではなく、各事業者の取組状況や課題に応じた取組措置及び目標を設定し、記載いただくようお願いいたします。なお、記載に当たっては、主要な取扱貨物や改善が必要な取扱貨物、施設、時期等に重点化した内容として差し支えありません。 また、判断基準等に反するような実効性の乏しい内容であれば、審査担当省庁にて指摘等を行うこともございます。
24	トラック法関係	第38回（2026/9）	最低運賃について、基準運賃の整備を行っているとのことだが、発表された基準運賃＝最低運賃なのか。最低運賃は基準運賃の〇〇%とされるのか。設定のされ方が知りたい。	法律上は「最低運賃」や「基準運賃」という制度を設けているものではなく、「適正原価」を下回る運賃・料金の制限について検討が進められているものです。 その上で、現時点で告示している標準的運賃と今後導入される予定である「適正原価」制度がありますが、標準的運賃は、能率的な経営の下における一定の投資等も織り込まれた原価に適正な利潤（いわゆる事業報酬）を加えた「荷主等から収受すべき運賃」である一方、適正原価制度については、「貨物自動車運送事業の適正な運営を図るための原価」であることにもご留意ください。 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
25	トラック法関係	第38回（2026/9）	適正原価制を現段階でわかる範囲にて説明願いたい。また、適正原価制は2028年に施行されるものと思われるが、運送事業者が適正原価運賃を収受できなかった場合貨物自動車運送事業法に違反と理解しているが、運賃を上げなかった荷主が違反原因行為者であり、処分対象が違う気がする。運賃決定は結局荷主側にイニシアティブがあることから主体的責任を持たせるべきだと考える。	「適正原価」制度の検討状況については、本説明会でも適宜発信していきたいと考えておりますが、「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 また、適正原価制度においては、トラック運送事業者が収受する運賃・料金が、適正原価を継続して下回らないことを確保することになっており、個々の取引における運賃・料金を直接規制するものではございませんが、荷主にとっては、他社に運送委託する以上、持続的かつ適正な物流サービスを確保する観点から、事業の適正な運営に必要な原価を踏まえた運賃・料金の設定が重要であると考えています。