

令和7年4月1日施行

改正貨物自動車運送事業法の解説

～トラック事業者の取引に対する規制的措置について～

暫定版

公益社団法人 全日本トラック協会

監修：国土交通省 物流・自動車局 貨物流通事業課

目次

1. はじめに	1
(1) 解説書作成の経緯	1
(2) トラック輸送の持続的成長に向けて	2
2. 物流改正法の背景と概要	4
(1) 荷主・物流事業者に対する規制的措置	5
(2) トラック事業者に対する規制的措置	6
(3) 軽トラック運送事業者に対する規制的措置	8
3. トラック事業者に対する規制的措置の詳細	9
(1) 運送契約締結時等の書面交付義務	9
(2) 健全化措置の努力義務 / 運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務	16
①健全化措置の努力義務.....	17
②運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務.....	18
(3) 実運送体制管理簿の作成義務	19
4. 荷待時間・荷役作業等の記録の義務付け対象の拡大.....	23
5. 改正法への対応状況チェックリスト.....	26

■ 改正貨物自動車運送事業法 Q & A

1. はじめに

(1) 解説書作成の経緯

物流は、国民生活や経済活動、地方創生を支える不可欠な社会インフラです。物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月から、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用される一方、足元でもまた近未来も懸念されるトラックドライバー不足の中で、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる物流の「2024年問題」に直面していました。この物流の「2024年問題」は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化していく構造的な課題でもあるため、継続的に対応していく必要があります。

物流の大きな変革を迫られている今こそ、運送事業や倉庫事業等を担う物流事業者のみならず、着荷主を含む荷主企業や消費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が直面している諸課題の解決に向けた取組を進め、持続可能な物流の実現につなげることが必要不可欠です。

このような観点から、政府では「持続可能な物流の実現に向けた検討会」、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が設置されました。また2023年6月には「物流革新に向けた政策パッケージ」が取りまとめられ、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対策が示されました。

更に同年4月には「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」が成立し、「荷主企業・物流事業者に対する物流効率化に関する努力義務の創設、物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置」が盛り込まれ、本年4月から施行されます。

このうち、貨物自動車運送事業法においては、トラック事業における多重下請構造の是正を図るため、実運送体制管理簿の作成、契約内容の書面交付などを盛り込んだ法改正が行われました。

改正法による荷主・物流事業者等に対する規制的措置を実効性のあるものとし、物流事業者、荷主企業・消費者、経済社会が「三方良し」となる社会を実現するためには、これらの具体的な内容の理解促進と、物流現場での具体的な対応が必要であり、今般、解説書としてとりまとめました。

この解説書を参考に、トラック運送事業者が荷主の理解と協力を得ながら、スピード感を持ってトラックドライバーの労働条件改善等に取り組まれることを期待いたします。

(2)トラック輸送の持続的成長に向けて

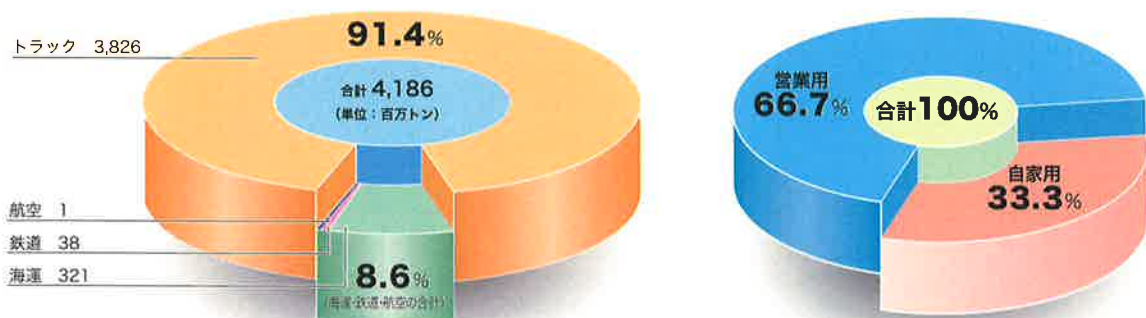


国内貨物輸送の6割を担う営業用トラック輸送の持続的成長とドライバー確保に向けた対応が必要です。

● 国内貨物輸送の6割を担う営業用トラック輸送の持続的成長が必要です。

- ・社会インフラである「物流」、その国内貨物輸送量の9割以上（トンベース）をトラックが担っています。営業用トラックの分担率7割弱を加味すると、**国内貨物輸送の6割が「営業用トラック」による輸送**であり、営業用トラック輸送が基幹的な役割を果たしています。
- ・トラックドライバーへの時間外労働年960時間の上限規制の適用等により輸送能力の不足が懸念されるいわゆる物流の「2024年問題」、更には、年々深刻化しているドライバー不足問題等により、これまでのようにモノが運べないということが現実化してしまうと、**国民生活や経済活動、地方創生に多大な影響**が及ぶ大きな危険性があります。
- ・持続可能な物流の実現には、トラック輸送の持続的成長が不可欠です。

輸送機関別分担率とトラック輸送の分担率（トンベース）：令和4年度



資料：国土交通省（注）：軽自動車を含まない

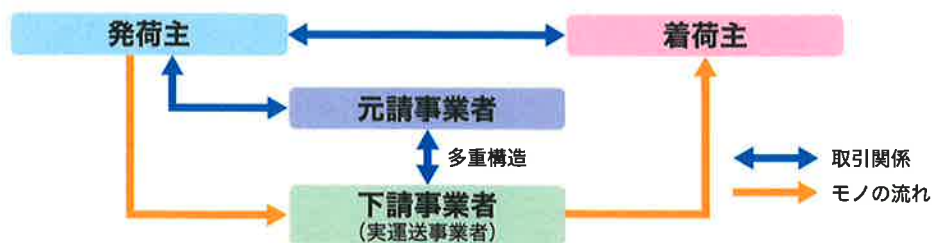
● 根底にあるドライバー不足問題への対応には、労働条件の改善が不可欠です。

- ・**トラック輸送の持続的成長**には、長年、トラック運送業界の根底にある**ドライバー不足問題の対応、解決が必須**です。
- ・トラックドライバーの有効求人倍率は、コロナ以前から現在まで2倍を超えており、募集しても集まらない状況が続いています。
- ・トラック輸送を現場で支えるトラックドライバーの確保には、働き方改革の実現により、**他産業並みの労働時間への短縮と賃金水準の引上げ**によりトラックドライバーを魅力ある職業にしていくことが不可欠です。

● 物流現場での働き方改革には、物流の取引条件の見直しが必要です。

- ・令和4～5年に開かれた「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の最終取りまとめでは、物流事業者、特にトラック輸送の現場で働くドライバーの仕事の内容は、発荷主との契約、指示に基づくものであり、**物流現場の改善には、発着荷主間の取引条件の見直しが必要不可欠**とのことが明示されました。(下図)
- ・例えば、着荷主先に指定時間通り午前8時に着いても、トラックが集中し、荷卸しの順番待ち=荷待ち時間が発生するケース。着荷主が全ての仕入先(発荷主)に午前8時の時間指定をしているならば、いつまでたっても荷待ち時間は解消できません。改善には、例えば着荷主が仕入先(発荷主)によって指定時間をずらすなど納品時間という発荷主との間での取引条件の見直しが必要となるのです。
- ・手荷役からパレット荷役への変更についても、発着荷主間での取引条件の見直しがなくてはできません。

物流の各プロセス(取引関係・モノの流れ)における課題

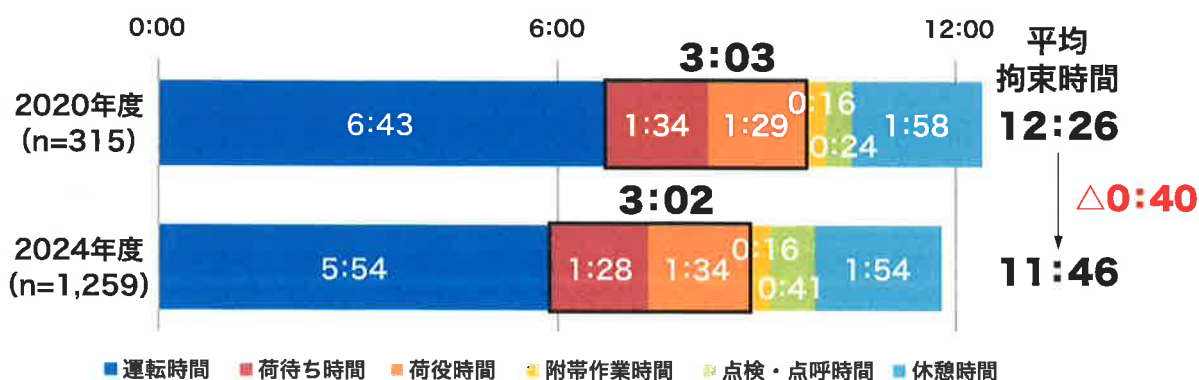


出所：経済産業省、農林水産省、国土交通省「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」

● ドライバーの労働時間短縮には「荷待ち時間・荷役時間の短縮」から！

- ・特に全産業平均に比べて約2割長い**労働時間の短縮が不可欠**です。その中でも**約3時間を占める「荷待ち時間や荷役時間の短縮」**が大きなカギとなります。
- ・2024年度の調査結果では、2020年度に比べて主に運転時間の減少によって拘束時間は短縮しましたが、荷待ち・荷役時間はほぼ横ばいで短縮されていません。

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



出所：国土交通省「第17回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会 資料」

2. 物流改正法の背景と概要



物流の持続的成長を図るため、物流関連の法律が改正され、**物流効率化のための取組を義務付ける措置や多重下請構造の是正を図るための措置（実運送体制管理簿の作成、書面交付等）**などが導入されます。

- ◆物流は国民生活や経済活動、地方創生を支える不可欠な社会インフラです。物流産業を魅力ある職場とするため、2024年4月から、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用された一方、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、いわゆる物流の「2024年問題」に直面していました。
- ◆荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流の持続的成長を支えていくための環境を整備するため「物流の効率化」、「商慣行の見直し」、「荷主・消費者の行動変容」について抜本的・総合的な対策が必要となっています。
- ◆こうした背景のもと、2024年の通常国会において、**荷主や物流事業者に荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等の取組を義務付ける措置や、トラック事業における多重下請構造の是正を図るための措置（実運送体制管理簿の作成、契約内容の書面交付等）**などを盛り込んだ法改正が行われました。

● 改正は「流通業務総合効率化法」と「貨物自動車運送事業法」の2つです。

- ・今回改正された法律は、次の2つです。

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」*（流通業務総合効率化法）

「貨物自動車運送事業法」

*今回の改正で法律の名称が「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「物資の流通の効率化に関する法律」（物流効率化法）に変更となりました。

● 改正のポイントは、3つの規制的措置です。

- ・今回改正された法律では、次の3つの規制的措置が追加されました。

- (1) 荷主・物流事業者に対する規制的措置（流通業務総合効率化法（物流効率化法））
- (2) トラック事業者の取引に対する規制的措置（貨物自動車運送事業法*）
- (3) 軽トラック事業者に対する規制的措置（貨物自動車運送事業法*）

※以下、改正後の貨物自動車運送事業法を「改正トラック法」とします。

- ・ここでは、それぞれの内容について簡単に説明するとともに、特に(2)について「3.トラック事業者に対する規制的措置の詳細」において詳しく解説していきます。

(1) 荷主・物流事業者に対する規制的措置



荷主や物流事業者が物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務が課されます。

● 全ての荷主と物流事業者に、努力義務が課せられます。

- ・①荷主（発荷主、着荷主）、② 物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務**を課し、当該措置について国が判断基準を策定します。この判断基準は、省令で定められます。
- ・**元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務**が課されます。
- ・荷主と物流事業者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施します。

● 一定規模以上の事業者には、義務が課せられます。

- ・荷主と物流事業者のうち**一定規模以上の事業者**を「**特定事業者**」とし、中長期計画の作成や定期報告等が義務付けとなります。
- ・**※トラック事業者は、保有車両台数 150 台以上の事業者が対象の予定です。**
- ・努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施します。
- ・特定事業者のうち荷主には「**物流統括管理者の選任**」が義務付けとなります。

● 荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」の概要です。

取り組むべき措置	判断基準（取組の例）	効果（KPI）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入等	年間ドライバー 1人あたり 125時間短縮
荷役等時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善等	
積載効率の向上等	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約等	16%向上

トラック事業者のメリット

トラックドライバーの労働時間の短縮や積載効率の向上などを進めるにあたり、荷主の協力や対応が「努力義務」となりました！

(2) トラック事業者に対する規制的措置



物流業界の多重下請構造を是正し、実運送事業者の適正運賃収受を図るため、「書面交付」、「実運送体制管理簿」、「運送利用管理規程」等が義務付けとなりました。

● 運送契約の締結時に、書面交付が義務付けとなりました。

- ・ **運送契約の締結**に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、有料道路利用料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面の交付が義務付け***されます。

※下請関係に入る第一種利用運送事業者にも義務が課されます。

● 健全化措置の努力義務化とあわせて、運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任が義務付けとなりました。

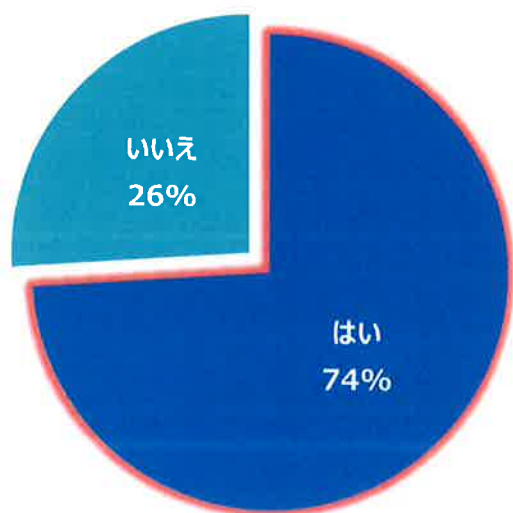
- ・ 利用運送を行うときに**委託先への発注適正化（健全化措置）**について**努力義務***が課されるとともに、一定規模以上の事業者に対し、この健全化措置に関する**管理規程の作成、管理者の選任が義務付け**されます。

※下請関係に入る第一種利用運送事業者にも努力義務が課されます。

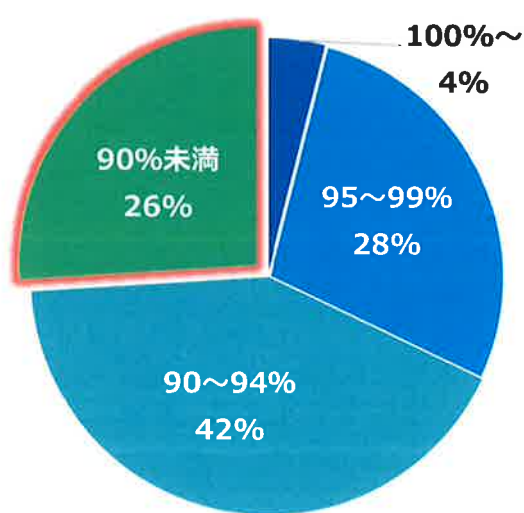
● 実運送体制管理簿の作成 と下請情報の通知が義務付けとなりました。

- ・ **元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成が義務付け**されます。
- ・ また、**各事業者**に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な**情報の通知が義務付け**されます。

【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】

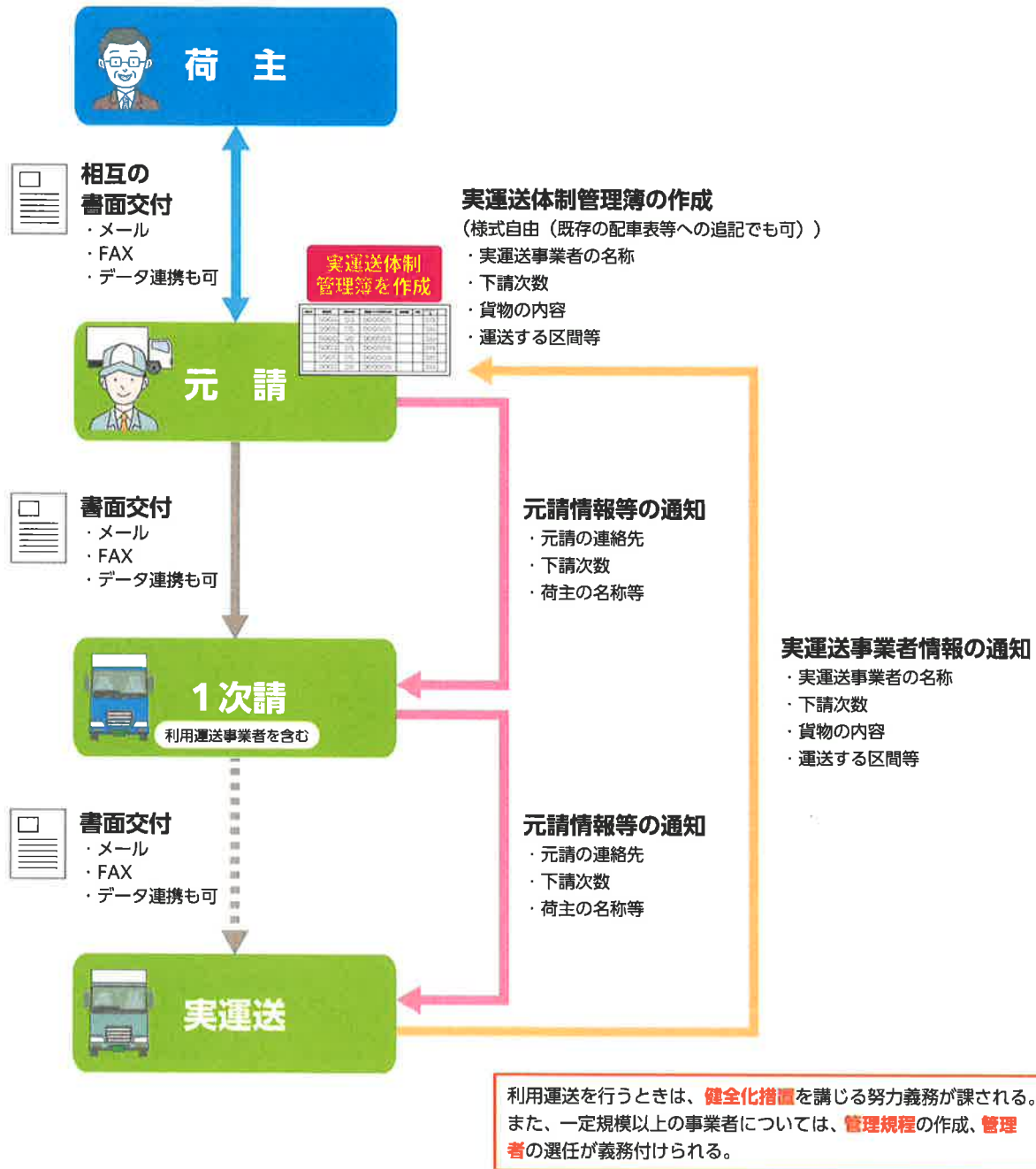


【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

トラック事業者に対する規制的措置



トラック事業者のメリット

特に実運送が主体の中小トラック事業者では、適正な労働条件や適正な運賃料金収受が可能となる環境が整います！

(3) 軽トラック運送事業者に対する規制的措置



軽トラック事業者に「管理者選任と講習受講」、「国土交通大臣への事故報告」等が義務付けとなりました。

● 貨物軽自動車安全管理者の選任・届出が義務付けとなりました。

- ・軽トラック事業者は、営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者」を選任しなければいけません。また、「貨物軽自動車安全管理者」を選任したときは、運輸支局等に届出しなければいけません。

● 貨物軽自動車安全管理者に講習の受講が義務付けとなりました。

- ・軽トラック事業者は、貨物軽自動車安全管理者に選任予定の者に貨物軽自動車安全管理者講習を、選任した貨物軽自動車安全管理者に貨物軽自動車安全管理者定期講習を選任後2年ごとに、国土交通大臣の登録を受けた講習機関で受講させなければいけません。

● 初任運転者等への特別な指導及び適性診断の受診が義務付けとなりました。

- ・軽トラック事業者は、以下の運転者に対する特別な指導の実施と、国土交通大臣に認定された適性診断を受診させ、その指導及び適性診断の受診状況等を記載した貨物軽自動車運転者等台帳を作成し、営業所に備え置かなければいけません。

- 1) 初任運転者（過去に一度も特別な指導・適性診断を受けていない者）
- 2) 高齢者（65歳以上の者）
- 3) 死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者

● 業務の記録が義務付けとなりました。

- ・軽トラック事業者は、行った業務についての記録を作成し、1年間保存しなければいけません。

● 事故の記録が義務付けとなりました。

- ・軽トラック事業者は、事故が発生した場合、記録を作成し、3年間保存しなければいけません。

● 国土交通大臣への事故報告が義務付けとなりました。

- ・軽トラック事業者は、死傷者を生じた事故等が発生した場合、30日以内に所定の様式により運輸支局等を通じて国土交通大臣に報告しなければいけません。
- ・また、2人以上の死者を生じた事故等、一部の重大な事故については、24時間以内においてできるだけ速やかに運輸支局等に速報しなければいけません。

3. トラック事業者に対する規制的措置の詳細

(1) 運送契約締結時の書面交付義務



運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送サービス（附帯業務等も含む）の内容やその対価等について記載した書面の交付が義務付けとなりました。



運送契約を書面化しよう

- ◆運送の対価である運賃が明確化されていたとしても、荷役・附帯業務等の対価である料金や、燃料サーチャージ等の運送に係る追加費用について契約内容が明確化されていない場合は、実運送事業者が業務量に見合った適正な運賃・料金を収受できているのか否かを確認・判断できず、その改善が図られにくいという問題があります。また、着荷主先で、運送契約に含まれない附帯業務を強いられた場合であっても、トラックドライバーはその附帯業務が運送契約に含まれているのか否かを判別できず、断ることができないという問題があります。
- ◆このため、荷主・トラック事業者等に対し、運送契約を締結する際に附帯業務の内容やその運賃・料金等について記載した書面の交付を義務付け、個々の運送ごとにおける契約の範囲や運賃・料金の明確化を図ります。

書面化によるトラック事業者のメリット

適正な運賃・料金の収受



現場でのトラブルの回避 (契約にない附帯業務の防止等)



過労運転等の コンプライアンス違反の防止



事故等が起こった場合の 契約内容の確認



● 書面交付には「法第 12 条」に基づくものと「法第 24 条」に基づくものがあります。

- ・真荷主とトラック事業者が運送契約を締結するときは、相互の書面交付（第 12 条）
- ・トラック事業者等が利用運送を行うときは、委託先への書面交付（第 24 条）



国土交通省 「改正貨物自動車運送事業法 Q & A」 (令和 7 年 1 月 31 日時点) (抜粋)

問 改正トラック法上の「真荷主」や「元請事業者」の定義について教えてください。

答 改正トラック法上の真荷主とは

- ①自らの事業に関して
- ②貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、
- ③貨物自動車運送事業者以外のものをいいます。「自らの事業に関して」とありますので、一般消費者は真荷主には含まれません。

改正トラック法上の元請事業者は、「実運送体制管理簿を作成する貨物自動車運送事業者（※貨物軽自動車運送事業者を除く）」を指します。利用運送事業者はここには含まれません。実運送体制管理簿の作成主体については、問 4 - 2（次の問）をご参照ください。

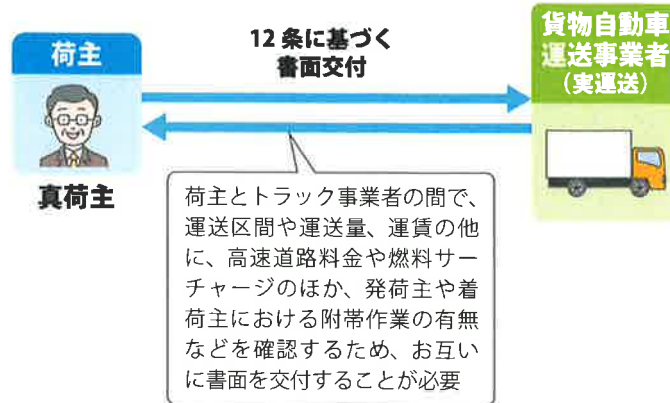
問 実運送体制管理簿は誰が作成するのでしょうか。

答 真荷主から貨物の運送を引き受けた貨物自動車運送事業者（※）（＝元請事業者）が作成することとなります。

（※）貨物軽自動車運送事業者は除く。

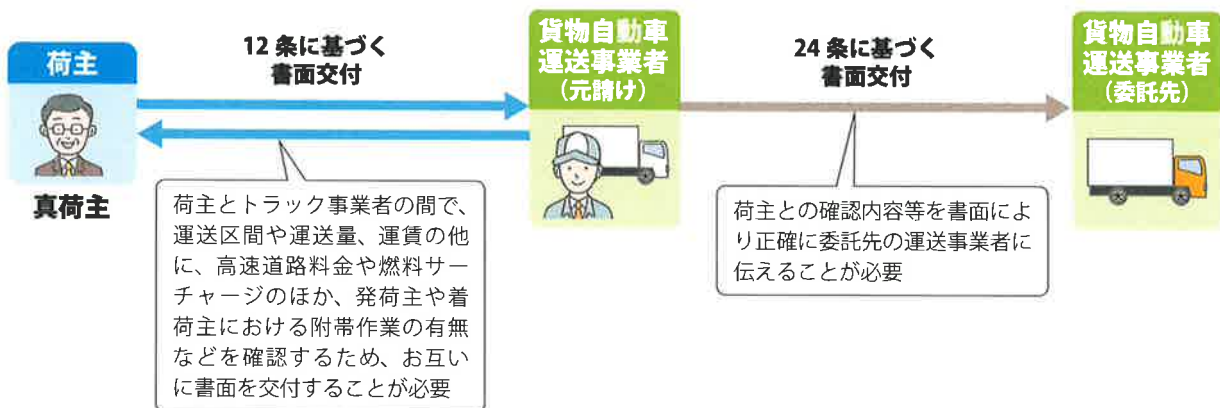
真荷主とトラック事業者が運送契約を締結するときの書面交付（第 12 条）

基本的な考え方

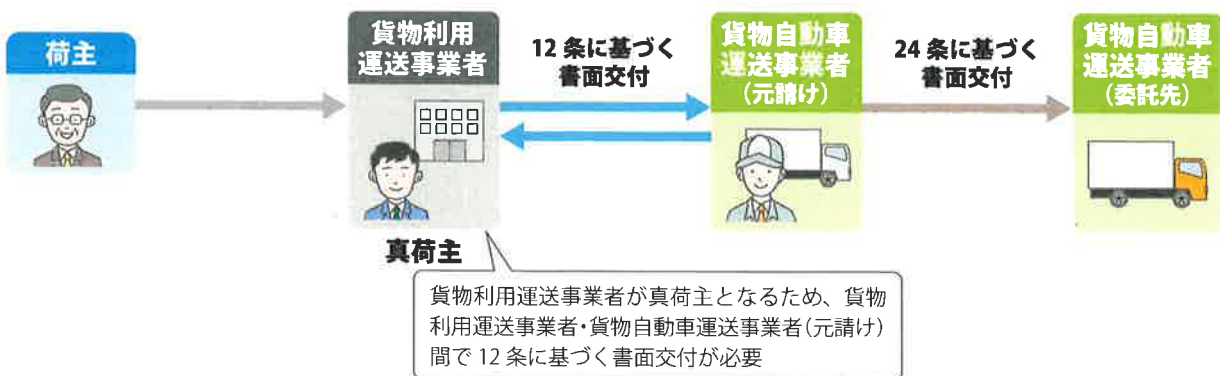


下請構造によるパターン例

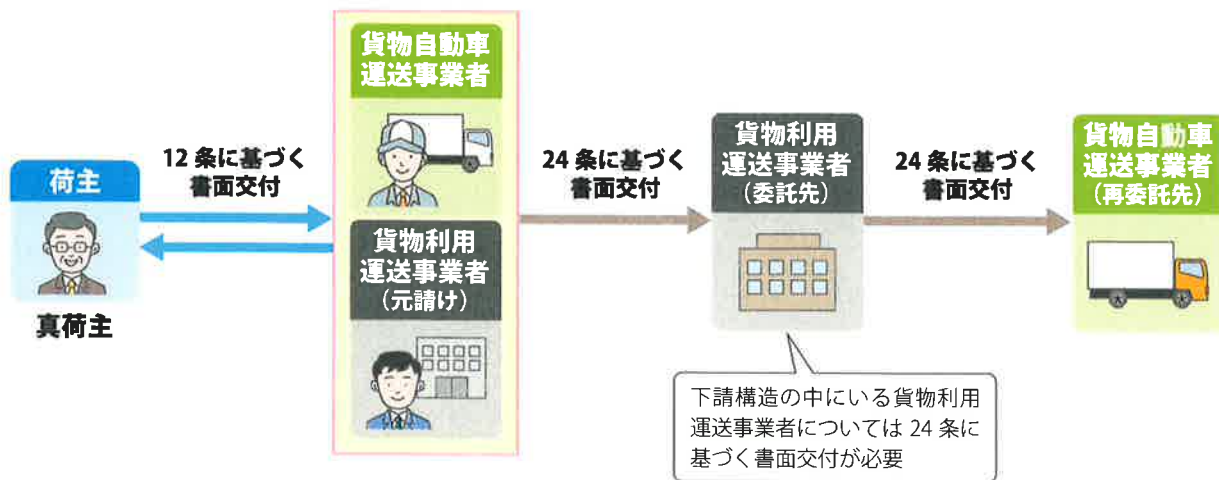
他のトラック事業者へ委託する場合



荷主が貨物利用運送事業者に運送委託をしている場合



下請構造の中に利用運送事業者が含まれる場合



● 交付する書面には、以下の事項を記載します。

- ・ 運送役務の内容・対価
- ・ 運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
- ・ その他特別に生ずる費用に係る料金（例：高速道路利用料、燃料サーチャージ等）
- ・ 契約の当事者の氏名・名称及び住所
- ・ 運賃・料金の支払方法
- ・ 書面を交付した年月日

※交付書面の一例は、次頁を参照してください。

● 最新の標準貨物自動車運送約款等を適用するか確認しましょう。

国土交通省 「改正貨物自動車運送事業法 Q & A」 (令和7年1月31日時点)(抜粋)

問 基本契約書を交付していれば、日々の運送依頼について書面交付は不要でしょうか。

答 法定事項が基本契約書で網羅されていれば、日々の運送依頼について書面交付は不要ですが、例えば、附帯業務の有無が運送ごとに異なり、各運送依頼時にその有無が確定するような場合には、それぞれの運送依頼ごとに当該附帯業務の有無等について記載した書面を交付する必要があります。

交付書面の一例（※赤枠は法定事項）

運送申込書／運送引受書

(※)申込者は太枠内を記入します。
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㈱	電話
	住所	栃木県〇〇市〇〇1-1-1	FAX
			E-mail
			【担当者名】
標準貨物自動車運送約款(令和〇年〇月〇日最終改正)の内容について承諾 <input checked="" type="checkbox"/>			
荷受人	社名又は氏名	△△商店	電話
	住所	東京都△△区△△3-3-3	FAX
			E-mail
			【担当者名】
運送を引き受ける者	社名又は氏名	□□運輸㈱	電話
	住所	栃木県□□市□□2-2-2	FAX
			E-mail
			【担当者名】

II 運送の役務

集貨先／発送地	〇〇食品㈱ A工場	集貨／発送の希望日時	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
		荷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)
運送の扱種別	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	倉庫内における検品・梱入れ作業 (予定作業時間：60分程度)		

IV 運賃及び料金

運賃	50,000 円	燃料サーチャージ	2,000 円	有料道路利用料(税込)	4,000 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	荷掛金の立替え	円	
	荷造り	円	仕分け	円	
	保管	円	検収及び検品	1,500 円	
	横持ち及び縦持ち	円	梱入れ	1,500 円	
	ラベル貼り	円	はい作業	円	
	その他附帯業務()	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㈱ 代表取締役 運輸 太郎

● 書面の交付は、メール等でも可能です。

- ・書面の交付は、メール等の電磁的方法により行うことも可能です。
- ・ただし、電磁的方法により行うことを契約の相手方が承諾している場合に限ります。

○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 メール返信
<p>差出人：*****@***.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両 ○○食品㈱</p> <p>□□運輸㈱ 御中</p> <p>下記のとおりお願いいたします。</p> <p>車種等：冷凍車1両、貸切距離制 品名：冷凍食品1トン（10パレット） 積込：4/5 12時（○○食品 A工場） 取卸：4/5 15時（△△商店） 積込作業の委託：有、30分程度 取卸作業の委託：有、30分程度 附带業務の内容： 15時30分～16時30分、倉庫内における 検品・棚入れ作業</p> <p>運送保険加入の委託：無</p> <p>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、 積込料及び取卸料 5,000 円 附带業務料：3,000 円 消費税 6,000 円 合計：70,000 円</p> <p>支払方法：R7.4.4 銀行振込</p> <p>..... ○○食品㈱ ○○課 国土 花子 〒****-**** 栃木県○○市○○1-1-1 TEL:028-111-**** / FAX:028-222-**** E-MAIL: *****@***.co.jp </p>	<p>差出人：xxxxxx@xxx.co.jp 送信日時：2025年4月1日火曜日 13:25 宛先：*****@***.co.jp 件名：RE:【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため 冷凍車1両 ○○食品㈱</p> <p>○○食品㈱ 国土さま</p> <p>メールにて依頼のありました下記の件了解しました。（※）</p> <p>□□運輸㈱ □□課 運輸 一郎 〒xxx-xxxx 栃木県□□市□□2-2-2 Tel:028-333-xxxx / Fax:028-444-xxxx</p> <p>-----Original Message----- 差出人：*****@***.co.jp 送信日時：2025年4月1日火曜日 10:57 宛先：xxxxxx@xxx.co.jp 件名：【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため 冷凍車1両 ○○食品㈱</p> <p>□□運輸㈱ 御中</p> <p>下記のとおりお願いいたします。</p> <p>車種等：冷凍車1両、貸切距離制 品名：冷凍食品1トン（10パレット） 積込：4/5 12時（○○食品 A工場） 取卸：4/5 15時（△△商店） 積込作業の委託：有、30分程度 取卸作業の委託：有、30分程度 附带業務の内容： 15時30分～16時30分、倉庫内における 検品・棚入れ作業</p> <p>運送保険加入の委託：無</p> <p>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、 積込料及び取卸料 5,000 円 附带業務料：3,000 円 消費税 6,000 円 合計：70,000 円</p> <p>支払方法：R7.4.4 銀行振込</p> <p>..... ○○食品㈱ ○○課 国土 花子 〒****-**** 栃木県○○市○○1-1-1 TEL:028-111-**** / FAX:028-222-**** E-MAIL: *****@***.co.jp </p>
<p>(※) トラック事業者から真荷主に対してメールを返信するときは、記載例のように、真荷主から受信したメールを引用する形で「依頼を引き受ける旨」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。</p>	

● 交付した書面は、その写しを1年間保存しなければなりません。

国土交通省 「改正貨物自動車運送事業法 Q & A」 (令和7年1月31日時点)(抜粋)

問 運送契約を締結する時点で法定の記載事項はすべて網羅していなければいけませんか。

答 運送契約締結時に未定の事項がある場合（例えば附帯業務の有無など）、当該事項以外の事項について書面交付を行い、後日内容が決定した時点で、その内容について記載した書面を別途交付するという対応をとることについては問題ありません。この場合、当初交付した書面と後日交付した書面の関連性を確認できるようにしておく必要があります。また、後日交付する書面については、遅くとも運送が行われる前には交付しなければなりません。

問 電子メールやファックス等での送付でも問題ありませんか。また、メール本文に必要事項を記載する形でも問題ありませんか。

答 契約の相手方から承諾を得ている場合、書面（紙媒体）の交付に代えて、電子メール等の電磁的方法により法定事項の提供を行うことが可能です。なお、電子メールについては、PDF等を添付して送信する方法だけでなく、メール本文に法定事項を記載して送信する方法も可能です。

問 施行日より前に締結した契約について、改正内容に合わせるために契約を変更したり、改めて書面交付を行ったりする必要はありますか。

答 施行日より前に締結した契約については、改正内容に合わせるためだけに変更や書面交付を行っていただく必要はありません。

(2) 健全化措置の努力義務／運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務



委託先への発注適正化(健全化措置)が努力義務となりました。

また、一定規模以上の事業者に対し、健全化措置に関する管理規程の作成、管理者の選任が義務付けとなりました。



- ◆多重下請構造が生じている場合において、末端の実運送事業者が収受する対価を適正化させるには、真荷主⇒元請け、元請け⇒1次請けといった、真荷主と末端の実運送事業者との間にある**全ての発注行為**の適正化が図られる必要があります。
- ◆このため、**トラック事業者等に対し、委託先への発注行為の適正化を図ることを努力義務**として課し、その主体的な取組を促します。
- ◆**一定規模以上のトラック事業者については、その実施を担保するための措置（運送利用管理規程の作成、運送利用管理者の選任）が義務付けられます。**



発注適正化（健全化措置）によるトラック事業者のメリット

実運送事業者が収受する運賃・料金の適正化につながる



実運送体制管理簿による下請構造の可視化とあいまって、多重下請構造の是正にむけた取組につながる



① 健全化措置の努力義務

● 利用運送を行う際には、以下の健全化措置を講じる努力義務が課されます。

1

利用する運送に要する費用の概算額を把握した上で、その概算額を勘案して利用の申込みをすること。



2

「荷主が提示する運賃・料金<①の概算額>である場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉をしたい旨を申し出ること。

いいですよ

運賃の件で
ご相談したい
のですが…



3

委託先のトラック事業者が更に利用運送を行う場合に関し、例えば「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」等の条件を付すこと。



● この健全化措置の努力義務は、具体的には以下の3通りの場合に適用されます。

- ① 一般貨物自動車運送事業者が他の一般貨物自動車運送事業者の行う貨物の運送を利用する場合
- ② 特定貨物自動車運送事業者が一般貨物自動車運送事業者の行う貨物の運送を利用する場合
- ③ 第一種貨物利用運送事業者（下請構造の中にいる場合に限る。）が一般貨物自動車運送事業者の行う貨物の運送を利用する場合

② 運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務

● 一定規模以上（前年度の利用運送量が100万トン以上）の事業者には、運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任の義務及び国土交通大臣への届出の義務が課されます。

- ・一定規模の「100万トン以上」に該当するかどうかは、毎年提出している事業実績報告書の「輸送トン数（利用運送）・全国計」欄で判断します。
- ・届出期限は、利用運送量が100万トン以上となった年度の翌年度の7月10日までです。
- ・運送利用管理者は、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者（役員等）から1人選任して下さい。

国土交通省 「改正貨物自動車運送事業法 Q & A」 (令和7年1月31日時点)(抜粋)

問 「100万トン」については、何をもちて判断すればよいでしょうか。

答 毎年国土交通省にご提出いただいている貨物自動車運送事業実績報告書の「輸送トン数（利用運送）・全国計」の欄に記入された数値にてご判断ください。
国からの指定や通知等はありませんので、各事業者において前年度の利用運送量の確認を確実に行ってください。

● 運送利用管理規程には、以下の内容の記載する必要があります。

- 1) 健全化措置を実施するための事業の運営の方針に関する事項
- 2) 健全化措置の内容に関する事項
- 3) 健全化措置の管理体制に関する事項
- 4) 運送利用管理者の選任に関する事項

● 運送利用管理者は、以下のような職務を行います。

- 1) 健全化措置を実施するための事業の運営の方針を決定すること。
- 2) 健全化措置の実施及びその管理の体制を整備すること。
- 3) 実運送体制管理簿を作成する場合にあっては、当該実運送体制管理簿の作成事務を監督すること。

(3) 実運送体制管理簿の作成義務



多重下請構造の可視化を図るため、元請事業者に対し、実運送事業者の名称や請負階層等を記載した**実運送体制管理簿の作成が義務付け**となりました。

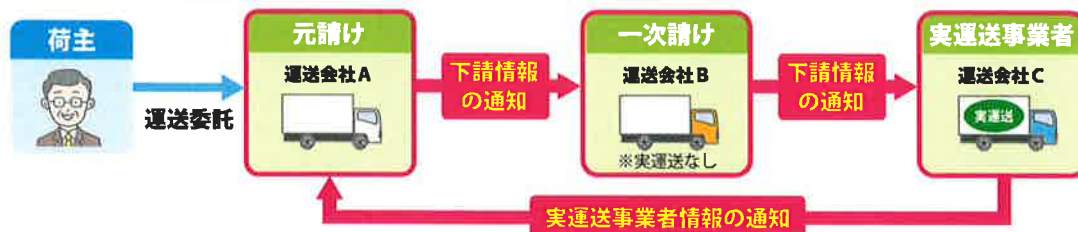


- ◆多重下請構造が生じている場合においては、荷主や元請事業者は、自らの荷物についてどのトラック事業者が実運送している、またそれが何次請けとなっているかを把握できていないことも多く、こうした場合、実運送事業者が適正な料金・運賃を収受できているか把握できないという問題や、細かい作業指示が通らずトラブルが発生しかねないという問題があります。
- ◆このため、**元請事業者に対し、利用運送を行った場合に、実運送事業者の名称や請負階層等に関する情報を記載した実運送体制管理簿の作成が義務付け**となりました。
- ◆**真荷主**についてはその実運送体制管理簿の閲覧の請求ができるようにすることで、**真荷主・元請事業者双方において多重下請構造の可視化を図ります。**

実運送体制管理簿の作成義務



情報通知の義務



実運送体制管理簿作成によるトラック事業者のメリット

元請事業者は、真荷主に対して確実な輸送実績等を説明できる



実運送事業者が収受する運賃・料金の適正化につながる



多重下請構造の実態が明らかになり、その是正に向けた取組につながる



● **実運送体制管理簿の作成が、元請トラック事業者の義務となりました。**

- ・引き受けた貨物をすべて自社で実運送する場合は作成不要です。
- ・「真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者に至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合」は、実運送体制管理簿を貨物の運送ごとに作成する必要はありません。

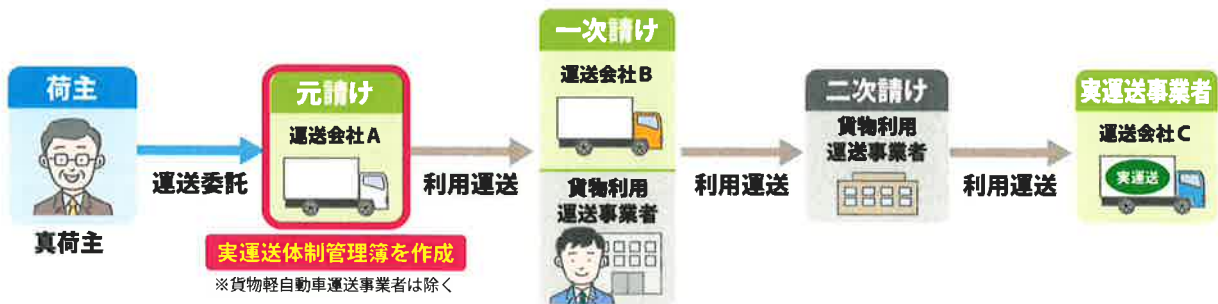
パターン1 貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース



パターン2 荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース



パターン3 貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース



国土交通省 「改正貨物自動車運送事業法 Q & A」 (令和7年1月31日時点)(抜粋)

問 「真荷主から貨物の運送を引き受ける際に、元請事業者から実運送事業者に至るまでの一連の委託関係が明らかとなっている場合」とは、どのような状況を言うのでしょうか。

答 系列化等により下請構造が固定化されている場合など、真荷主から貨物の運送を引き受ける時点で、当該貨物の運送について、実運送を行う貨物自動車運送事業者やそこに至るまでの委託関係（下請構造）が明らかになっている場合を指します。一度実運送体制管理簿を作成すれば、それ以降に行う当該真荷主に係る貨物の運送については、当該実運送体制管理簿に記録する必要はありません。

● **実運送体制管理簿の作成の対象は、1.5トン以上の貨物です。**

- ・対象となる貨物の重量は、1.5トン以上です。
- ・実運送する際の重量ではなく、真荷主から運送を引き受ける際の貨物の重量で判断します。

国土交通省 「改正貨物自動車運送事業法 Q & A」 (令和7年1月31日時点)(抜粋)

問 「1.5トン」はどの段階で判断するのでしょうか。

答 真荷主から運送依頼があった時点で判断します。1.5トン以上の貨物の運送依頼であれば作成対象となり、1.5トン未満であれば対象になりません。実運送の時点で何トン運ぶかや、実運送で混載を行うか等は関係ありません。なお、実重量が把握できない場合は、容積換算重量にて判断いただくことも差し支えありません。

● **実運送体制管理簿には、以下の事項を記載します。**

- ・実運送の**商号又は名称**
- ・実運送事業者が実運送を行う**貨物の内容及び区間**
- ・実運送事業者の**請負階層（1次請け、2次請け等）**

実運送体制管理簿のイメージ

赤枠: 必須の記載事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)							
実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)							
実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)							
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～○○工場	食品機械	A運輸	1次請け	11-11	○○	
2/1(木)	○○工場～Z営業所	冷凍食品	X運輸	元請け	22-22	○○	
2/1(木)	Z営業所～小売店ア	冷凍食品	C運輸	2次請け	33-33	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	D運輸	1次請け	44-44	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	E運輸	2次請け	55-55	○○	
2/2(金)	××工場～倉庫ウ	飲料	G運輸	3次請け	66-66	○○	
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	

● **既存の配車表を活用するなど、取り組みやすい形で作成して構いません。**

国土交通省 「改正貨物自動車運送事業法 Q & A」 (令和7年1月31日時点)(抜粋)

問 実運送体制管理簿は紙で作成・保存しなければいけませんか。

答 実運送体制管理簿については電磁的記録による作成・保存も可能です。

国土交通省 「改正貨物自動車運送事業法 Q & A」 (令和7年1月31日時点)(抜粋)

問 実運送体制管理簿に決まった様式はありますか。既存の配車表を活用することは可能ですか。

答 実運送体制管理簿に決まった様式はありませんので、各事業者において作成しやすい形で作成いただいて問題ありません。必要事項が記載されていれば、既存の配車表等も活用いただけます。

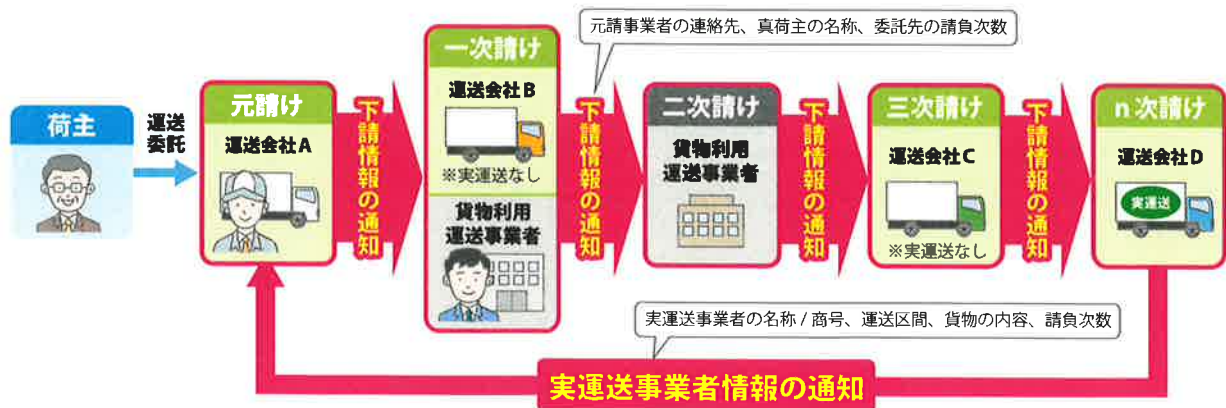
問 請負階層はどのようにカウントするのでしょうか。

答 真荷主と元請事業者の間で締結された運送契約の後に締結された運送契約の数でカウントします。つまり、元請事業者の委託先が「1次請け」、「1次請け」の委託先が「2次請け」となり、以降運送契約が締結されるたびに回数が増えていきます。なお、下請構造の中にいる第1種貨物利用運送事業者も運送契約の主体となるため、請負階層にカウントされます。

● 各事業者に対し、情報通知の義務が課されます。

- ・実運送体制管理簿の作成に必要な「実運送事業者の情報」を元請事業者が把握できるようにするため、所要の情報を通知する義務が各事業者に課されます。
- ・各事業者は、その運送が実運送体制管理簿の作成対象である場合は、運送委託を行う際に、情報の通知とあわせて**当該運送が実運送体制管理簿の作成対象である旨を確実に委託先へ伝達**するようにしてください。
- ・情報通知の流れは、以下の図を参考にしてください。

実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知フロー



- 真荷主は元請事業者に対し、実運送体制管理簿の閲覧請求ができます。
- 下請構造が固定化している場合には、運送ごとに作成する必要はありません。
- 実運送体制管理簿は、運送を完了した日から1年間保存しなければなりません。

4. 荷待時間・荷役作業等の記録の義務付け対象の拡大



従前、車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上に限定されていた「荷待時間・荷役作業等の記録義務」の対象が、全ての車両に拡大されました。

- ◆トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとなっている荷待ち・荷役時間を削減するためには、トラックドライバーの業務実態を把握し、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進する必要があります。
- ◆また、契約や受発注の適正化、待機時間料や積込料・取卸料などの適正な料金収受においても、その根拠が必要です。
- ◆従前、**荷待時間・荷役作業等の業務記録への記載義務**は、車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上に限定されていましたが、その対象が**全ての車両に拡大**されました。



荷待時間・荷役作業等の記録によるトラック事業者のメリット

- トラックドライバーの労働時間の正確な把握による、荷主等への荷待ち・荷役時間の短縮を提案する根拠ができます。
- 荷待時間や荷役作業等を明確にすることで、待機時間料や積込料・取卸料など適正な料金を収受することができます。
- 物流改正法により、荷主に荷待ち・荷役時間の短縮の努力義務が課されますが、効果目標である年間ドライバー1人当たり125時間短縮の結果等も正確に把握することができます。

● 全ての車両で「荷待時間・荷役作業等」の業務記録への記載が義務となりました。

- ・ 荷主の都合により、30分以上待機したときや、集荷地点や配送地点等で積込みや取卸し、または附帯業務（以下、荷役作業等という。）を実施した場合は、乗務記録に「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを記載してください。
- ・ ただし、荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間が1時間以上となった場合が対象になります。
- ・ 荷役作業等の記録では、その記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかったかについても記録してください。

荷待時間・荷役作業等の記録義務付けに伴う乗務記録への記載例（1）

【 発荷主側で荷物の積込み時に荷待・荷役作業等が発生し、
契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合 】

パターン例（サンプルA）			
8:45	集貨地点に到着		
9:00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機：20分)		
9:20～9:40	附帯業務①(荷造り) (荷主都合の待機：20分)	→20分	
10:00～10:30	附帯業務②(ラベル貼り)	→30分	
10:30～11:30	積込み	→60分	
11:30	出発		

※荷役作業等が契約書に明記されていても、合計で1時間以上(110分)となるため記載要件に該当します。

記入見本

荷待時間・荷役作業等記録票(例)

荷主名：株式会社〇〇 車両番号：〇 〇 〇 〇

日付	担当ドライバー	集貨地点等	到着時刻	到着時間の指定時刻
〇/△	〇〇 〇〇	〇〇物流センター	8:45	9:00

荷待待機 開始・終了時刻	荷待時間	附帯業務の 開始・終了時刻	積込み 取卸しの 開始・終了時刻	出発時刻
9:00～9:20 9:40～10:00	40分	9:20～9:40 10:00～10:30	10:30～11:30	11:30

ドライバーが実施した荷役作業等の内容	(発・着) 荷主側担当者確認欄	荷主側の確認 得られたか	荷主側担当者 不在の場合
1. 積込み(手荷役・機械荷役) 2. 取卸し(手荷役・機械荷役) 3. 荷造り 4. 仕分 5. 検収・検品 6. 横持ち 7. 縦持ち 8. 積み入れ 9. ラベル貼り 10. はい作業 11. その他()	△△ △△		

契約書に荷役作業等の内容の全てが明記されていても、合計時間が1時間以上となる場合は業務記録への記載が必要です

※別途デジタコなど他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
 ※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
 ※「(発・着) 荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

荷待時間・荷役作業等の記録義務付けに伴う乗務記録への記載例 (2)

〔 着荷主側で荷物の取卸し時に荷待・荷役作業等が発生し、
契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合以外 〕

パターン例 (サンプルB)		
15:45	荷卸し地点に到着	
16:00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機: 40分)	
16:40 ~ 17:00	取卸し (荷主都合の待機: 20分)	→20分
17:20 ~ 17:50	附帯業務 (梱入れ)	→30分
17:50	出発	

※荷役作業等の合計時間が 50 分ですが、契約書に明記されていないので記載要件に該当します。

記入見本

荷待時間・荷役作業等記録票(例)

荷主名: 株式会社●● 車両番号: ● ● ● ●

日付	担当ドライバー	集貨地点等	到着時刻	到着時間の指定時刻
●/▲	●● ●●	●●物流センター	15:45	16:00

荷待待機 開始・終了時刻	荷待時間	附帯業務の 開始・終了時刻	積込み・ <u>取卸し</u> 開始・終了時刻	出発時刻
16:00~16:40 17:00~17:20	60分	17:20~17:50	16:40~17:00	17:50

ドライバーが実施した荷役作業等の内容	(発・着) 荷主側担当者確認欄	荷主側の確認が 得られなかった場合	荷主側担当者 不在の場合
1. 積込み (手荷役・機械荷役) 2. 取卸し (手荷役・ <u>機械荷役</u>) 3. 荷造り 4. 仕分 5. 検収・検品 6. 横持ち 7. 縦持ち 8. <u>梱入れ</u> 9. ラベル貼り 10. ばい作業 11. その他 ()			

※別途デジタコなど他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
 ※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役作業等についての記載は不要です。
 ※「(発・着) 荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地においては荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

荷主側の確認が
得られなかった場合や、
担当者が不在の場合は、該当する
欄に「✓」を記載して
ください

- 別途デジタコなど他の方法で記録・保存している場合においては、荷待時間・荷役作業等の記載の必要はありません。
- 記載した業務記録は、最低 1 年間保存してください。

5. 改正法への対応状況チェックリスト



改正法への対応状況について、下記内容をチェックして下さい。

1 運送契約締結時の書面交付義務

<p>運送契約も書面化しよう</p>	●最新の標準貨物自動車運送約款等が適用されていますか <input type="checkbox"/>
	●真荷主と元請事業者の間で、運送契約の内容を記載した書面を相互に交付していますか <input type="checkbox"/>
	●利用運送を行う場合、運送契約の内容を記載した書面を委託先へ交付していますか <input type="checkbox"/>
	●運送契約の書面には、必要な事項が記載されていますか <input type="checkbox"/>
	●運送契約の書面の写しを1年間保管する体制ができていますか <input type="checkbox"/>


2 健全化措置の努力義務

<p>委託先への料金を適正化しよう</p>	●利用運送を行う場合、適正な発注内容としていますか <input type="checkbox"/>
	●委託先には運送に要する費用の概算額を勘案した額で発注していますか <input type="checkbox"/>
	●荷主が提示する運賃・料金が上記の概算額を下回る場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉したいと申し出ていますか <input type="checkbox"/>
	●委託先のトラック事業者が更に利用運送を行う場合に関し、例えば「二以上の段階にわたる委託の制限（再々委託の制限）」等の条件を付していますか <input type="checkbox"/>


3 運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務

<p>運送利用管理規程も作成しよう 運送利用管理者も選任しよう</p>	●前年度の利用運送量が100万トン以上の事業者の場合、運送利用管理規程を作成していますか <input type="checkbox"/>
	●作成した運送利用管理規程には、必要な事項が記載されていますか <input type="checkbox"/>
	●前年度の利用運送量が100万トン以上の事業者の場合、運送利用管理者を選任していますか <input type="checkbox"/>
	●選任した運送利用管理者は、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者（役員等）ですか <input type="checkbox"/>


4 実運送体制管理簿の作成義務

 <p>実運送体制管理簿を作成しよう</p>	●元請事業者の場合、真荷主から引き受けた 1.5 トン以上の貨物の運送について利用運送を行ったとき、実運送体制管理簿を作成していますか	<input type="checkbox"/>
	●実運送体制管理簿には、必要な事項が記載されていますか	<input type="checkbox"/>
	●実運送体制管理簿を 1 年間保管する体制ができていますか	<input type="checkbox"/>
	●実運送事業者の場合、元請事業者に必要な情報を通知していますか	<input type="checkbox"/>
	●利用運送を行う場合、委託先の運送事業者に必要な情報を通知していますか	<input type="checkbox"/>

5 荷待時間・荷役作業時間等の記録義務

 <p>荷待り・荷役などの時間を適切に記録しよう</p>	●全ての車両で、荷待時間・荷役作業等を業務記録に記載していますか	<input type="checkbox"/>
	●荷待時間・荷役作業等の記録には、必要な事項が記載されていますか	<input type="checkbox"/>
	●荷役作業等の記録では、その内容について荷主が確認したかどうかについても記録していますか	<input type="checkbox"/>
	●記載した業務記録は、最低 1 年間保管する体制ができていますか	<input type="checkbox"/>

6 荷主との物流効率化に向けた取組

 <p>積載率の向上に努めよう</p>	●荷主に対して荷待ち時間・荷役等時間の短縮、積載効率の向上など、物流効率化への取組の提案をしていますか	<input type="checkbox"/>
	●提案の際には、荷待ち時間・荷役等時間、積載効率などをデータで示していますか	<input type="checkbox"/>
	●荷主と物流効率化への取組を検討、協議する場をもっていますか	<input type="checkbox"/>
	●物流効率化への取組に、荷主の協力を得られていますか	<input type="checkbox"/>
	●物流改正法の目標（KPI）を、荷主と定期的に共有・確認していますか	<input type="checkbox"/>
	●諸般の取組により、荷待ち時間・荷役等時間は短縮できていますか	<input type="checkbox"/>
	●諸般の取組により、積載効率は向上できていますか	<input type="checkbox"/>