

「貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への是正指導指針」の 制定に関する意見募集の結果について

令和7年10月3日
国土交通省
物流・自動車局

国土交通省では、令和7年8月1日から令和7年8月31日まで、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への是正指導指針の制定案に関する意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、20件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

1. 実施方法

- ① 募集期間：令和7年8月1日（金）～令和7年8月31日（日）
- ② 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- ③ 意見提出方法：インターネット、電子メール及び郵送

2. 意見数

提出意見数 20件

3. お問い合わせ先

国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課 秋山・堤・盛崎
電話番号（代表） 03-5253-8111（内線41-334）

御意見の概要及び国土交通省の考え方

御意見の概要
「証拠資料の例」とあるが、「証拠方法の例」の誤りではないか？
国土交通省の考え方
ご意見ありがとうございます。 各違反原因行為を立証する資料の例として掲載しておりますので、「証拠資料の例」と記載しております。

御意見の概要
取り締まるべきことは取り締まる必要がありますが、そうせざるを得なくさせているのも貴省であるということ ことを認識していただきたい。 物流の人手不足や低賃金などの問題が起きている原因がどこにあるのか、何故なのかを考えずに一方的に取り 締まれば問題が解決するものではない。
国土交通省の考え方
ご意見ありがとうございます。 いただいたご意見を参考に、制度等を検討してまいります。

御意見の概要
荷主の定義 荷主には利用運送事業者を含めて欲しいと思います。委託管理をしない中抜き事業者の排除を求めます。
(2) 違反原因行為の種別 <ul style="list-style-type: none">・「再配達の強要」を加えて欲しいと思います。「個建」かつ「対面渡し」の場合、再配達を無料で行うこと が多いためです。・荷主には「契約書交付」の確認を期待します。・公正取引委員会の仕事でしょうけれども、優越的地位の乱用（過度のペナルティなど）や労働者性の強要 も含めてほしいと存じます。・荷主には「実運送体制管理簿」の積極的徴収と委託事業者としての管理を求めるよう指導して下さい。
非運送事業者荷主への配慮 <ul style="list-style-type: none">・これまで非運送事業者の荷主へ指導を強めることは賛成です。

しかし、これまで運送法の管轄外だったこともあり、近年の急な荷主への働きかけは酷な気がする所もあります。そのため悪質性には、実運送事業者との交渉等の有無を考慮に入れて欲しいと思います。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

荷主の定義には運送契約を締結する利用運送事業者も含まれています。違反原因行為の種別については、「その他、無理な運送依頼」において、貨物自動車運送事業者が法令を遵守して業務を行うことを困難にさせる行為を広く読めるようにしております。なお、その他のご意見については今後の行政の参考とさせていただきます。

御意見の概要

(1) P5.の「契約にない付帯業務」に係る「契約の有無の考え方」について、「契約にない付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」とされているところ、発荷主側の都合に起因して着荷主納品時にドライバーの付帯作業が発生しており、着荷主から発荷主に改善を申し入れているにも関わらず解消に至っていない場合、直ちに着荷主が指導を受けるものではないという理解でよいか。

(例：発荷主が自社パレットによる納品を行っていることに起因して納品時に積み替え作業が発生している中、着荷主側より標準仕様パレットの活用あるいは自社パレットの貸出を提案しても拒否されている場合等)

(2) P5.の「運賃・料金の不当な据え置き」の事例として「運賃・料金交渉において、根拠を示して交渉したにも関わらず、貨物自動車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行わず運賃・料金の水準を据置く又は運賃・料金の水準を一方向的に決定する場合」が挙げられているところ、運賃・料金の改定に応じられない場合、その根拠・理由を示すという理解でよいか。また、その妥当性についての基準はあるか。

(3) P6.の「異常気象時の運送依頼」の事例として、「異常気象時において、貨物自動車運送事業者又はその運行管理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かかわらず、荷主に運送を強要された場合」が挙げられているところ、得意先(着荷主)に強要された発荷主が貨物自動車運送事業者に運送を強要した場合、発荷主・着荷主ともに違反原因行為を行ったものと判断されるという理解でよいか。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

(1) について

着荷主において契約にない付帯業務の事実がある場合、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総合的に判断することになります。

(2) について

貴見のとおり、運賃・料金の交渉等に応じられない場合、その根拠・理由を示していただく必要がありますが、

どの程度の根拠・理由を示すかは交渉等の過程等を含めて総合的に判断することになります。

(3) について

一義的には直接強要している発荷主が違反原因行為を行っているとは判断されませんが、発荷主側からの情報の内容によっては、着荷主についても同様に違反原因行為を行っているとは判断される可能性があります。

御意見の概要

公正取引委員会との連携による荷主指導の実効性強化について

1. 意見内容

本指針において、荷主に対する是正指導と、公正取引委員会による「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律（旧下請法、以下、取適法）」の規制とを連動させる仕組みを明示し、荷主行為の制度横断的な是正体制を構築すべきである。

2. 具体的要望

是正指導指針案に以下の趣旨を追記いただきたい。

「是正指導の過程において、荷主の行為が取法的に抵触する疑いがあると認められる場合には、公正取引委員会への情報提供を行うことができる」

または

「公正取引委員会と必要に応じた情報共有を行い、制度間の連携によって荷主行為の是正を図る」

3. 補足説明

現在、国土交通省では「荷待ち」「付帯作業」「運賃交渉」等の是正を所管し、公正取引委員会は同一の荷主行為に対して契約書面・支払遅延等の観点から規制を行っている。しかし現場の中小運送事業者にとっては、これらの制度的区別は極めて分かりにくく、実効的な是正のためには省庁間の「横串」が不可欠である。

制度間の分断を乗り越え、面的な荷主規制の実効性を高める取り組みは、物流の構造改善という国の基本政策にも合致する。また、「トラック・物流Gメン」においても、調査や指導のプロセスで明らかになった荷主の不正行為を、公正取引委員会と共有することで、制度の双方向的な運用が可能となる。将来的な連携体制の構築を見据え、本指針においてその方向性を明示することを強く要望する。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。V-3(1)において公正取引委員会及び中小企業庁との情報共有を規定しております。なお、取適法の施行は来年1月1日とされておりますので、施行後の取適法の運用にあたっては公正取引委員会及び中小企業庁との一層の連携を図ってまいります。

御意見の概要

着荷主・委託倉庫・委託倉庫の作業会社等の「契約外プレイヤー」による現場支配に対する是正指導対象の明示を求める

1. 意見内容

現行の是正指導指針（案）では、荷主に対する是正指導（定義）で荷主を定義していますが、現場実態として最も強い「現場支配力」を持つのは、実際には「着荷主」や「着荷主委託の倉庫業者」、「その倉庫業者が委託する作業会社」であるケースが多数存在します。

契約関係の外側にいながらも、指示命令や不合理な要求を直接的にドライバーに課している実態にこそメスを入れない限り、本指針の実効性は限定的にとどまるおそれがあります。

2. 具体的要望

是正指導指針の適用対象を「契約上の荷主」に限定せず、現場での支配力を行使する「実質的荷主」や「荷物を受ける主体者」も対象とする旨を以下のように明記してください。

「当該是正指導の対象には、契約上の荷主に加え、実際に運送現場において指揮命令や拘束を行い、ドライバー等に業務上の不当な負荷をかけている者（例：着荷主、倉庫業者、倉庫業者から委託を受けた作業会社等）も含まれることがある」

さらに、当該プレイヤーが荷主から委託を受けている場合は、荷主に対して委託先における行為の是正措置を求める義務がある旨を明確にすべきです。着荷主ではなく荷主が義務をもつことが重要です。

3. 補足説明

物流現場では、納品先である着荷主や委託倉庫の作業会社が「荷降ろし前の過剰な待機」「荷役の手伝い強要」「附帯作業の負担強制」などを現場で直接要求する事例が後を絶ちません。元請運送事業者は契約上の荷主としか直接交渉できず、結果的にドライバーは「契約関係にない強者」に従わざるを得ないという、極めて非対称な関係が現場で温存され続けています。

こうした構造の是正なくして、運送業界の待遇改善や、働き方改革は絵に描いた餅に終わります。「契約外の支配者」に対する是正指導の道筋を明示し、現場で理不尽を強いる者に対する抑止効果を持たせることが、本指針の信頼性・実効性を担保する上で不可欠です。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。是正指導の対象となる荷主は、貨物自動車運送事業法第2条第8項及び同法第64条に該当する者となります。ご要望の者についても取引の形態に応じて対象となり得ます。

御意見の概要

「倉庫業者」の定義の限定により、現場実態を見落とすおそれがある

1. 意見内容

「用語・略語とその定義一覧」において「倉庫業者」を「倉庫業法（昭和31年法律第121号）第3条の登録を受けた者」に限定する定義がなされていますが、これは物流現場の実態と乖離しており、適切な是正指導の運用を阻害するおそれがあります。

2. 具体的要望

「倉庫業者」の定義に以下のような補足を加えるべきです。

「なお、ここでいう倉庫業者には、倉庫業法による登録の有無にかかわらず、荷主の指示に基づき倉庫を管理・運営する者、および倉庫内で荷役・仕分け等の実作業を担う事業者を含むものとする。」

3. 補足説明

現在、多くの荷主企業は、自社保有もしくは賃借している自家用倉庫を使い、そこに作業会社（請負会社）を配置して管理・運営を行っています。これらの倉庫は倉庫業法上の「倉庫業」に該当せず、登録を受けていないため、現行定義のままでは是正指導の対象から除外されるおそれがあります。

しかし、実態としてはこうした倉庫の管理者や作業請負会社が、運送事業者やドライバーに対し、荷待ち、手降りし強要、附帯作業命令などを行っていることが多く、ドライバーの拘束時間や不合理な労務負担の主因となっています。

したがって、「倉庫業者」の定義を狭義に解釈することは、本来対象とすべき行為者を見逃すことにつながり、制度の実効性を損ないます。現場で支配力を行使している実態ベースの主体を包括的に定義することが必要不可欠です。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

是正指導指針で定義している倉庫業者については、是正指導の対象となる荷主としてではなく、主に情報提供者の立場としての定義となっております。ご要望の倉庫業者につきましても、貨物自動車運送事業法第2条第8項及び同法第64条に該当する場合は、対象となり得ます。

御意見の概要

当組合では、生鮮の農産物の集荷、販売業務を行っており、貨物自動車運送事業法に対しては、荷主としての関りを持ちます。当該「貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への是正指導指針」は、原則その内容や必要性を理解するものであり、可能な限り現場への指導等行っているところです。

但し、私どもが貨物自動車業界に運送を依頼している農産物は、その輸送量が自然環境に大きく左右される自然の産物、生鮮品となり、気温の上昇や好天続きで出荷量、運送量が突然増加し、天候不良や低温で突然減少もします。これは農産物、植物の生理作用であり、実際には他にも湿度や風、地下水位等の自然環境的要因に加え、植物体そのものの健康状況や生育ステージ等も要因となります。また運送品である農産物は、生鮮品であり、上記要因により品質や保管管理面でも影響を受け、新鮮さが勝負の商品であるがゆえ、工場製品のような計画的、平準的な数量管理、保管管理が難しい状況にあります。農業現場では、近年、天気予報精度や農業技術の向上により、多少の管理、改善は行えているものの、これらの人為的予測、管理はまだまだ困難な状況にあり、突発的な増加等により従業員の出荷作業の残業やトラックドライバーの荷待ちの発生の要因となっています。

つきましては、今後も当方では可能な限りのトラックドライバーの負担軽減に向けた取り組みは進めてまいります。また、「貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への是正指導指針」に対しては、農業現場での実情を十分に配慮した上で、特例等設けるなどして制定いただきたく、意見を述べさせていただきます。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

農産物輸送の実態について情報をご提供いただきありがとうございます。また、日頃よりトラックドライバーへの負担軽減の取組みを進めていただきありがとうございます。輸送品目の特性により、様々な課題があることは認識しておりますが、長時間荷待ちや契約にない附帯業務など、トラックドライバーの労働環境を改善し、取引環境の適正化を図るための取組みを幅広く進めていく必要があるため、輸送品目による特例等を設けることは困難と考えております。なお、是正指導にあたっては、荷主に改善を求めていく中で、輸送品目の特性等にも配慮した改善策をご提示いただくなど、現場の実態にも即した改善が図られるよう取組みを進めて参りたいと考えております。

御意見の概要

- ・実態調査時には必要書類等の指示と事前連絡が欲しい。
- ・小売運営の物流センターでは、商品取引契約や物流センター利用契約で、センター入庫時の荷姿（カートラックへの乗せ換え、結束バンドの取り外しなど）が決まっている。しかし、末端の配送会社やドライバーにそのルールが伝わっていないことが発生している。そのため、検品現場で認識の相違が生まれ、「トラックGメン」への通報につながるケースもある。着荷側の物流センターに改善指導をしても、根本的な問題が解決されず、泣き寝入りになってしまう恐れがある。
- ・荷捌きについて。複数の荷主が幹線便などで共同配送を行うと、1社単独の配送に比べて荷捌きに時間がかかる。共同配送は、物流センター全体の荷役時間を圧縮する一方で、配送会社にとっては、荷捌きに多くの時間を要する場合がある。これは、共同配送を進めるほど時間がかかるため、荷役・荷捌きを「2時間以内」とする指標からは外すべきではないか。
- ・契約にない附帯業務の説明が曖昧。自社が配送契約を依頼していない
- ・事前にトラック・物流Gメンはチェック内容を共有して欲しい
- ・地方の運送業は都心と比べても非常に厳しい運営状況。
- ・ガソリン税の現状の軽油部分の継続を希望。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

- ・「実態調査時には必要書類等の指示と事前連絡が欲しい」について、事前にご訪問させていただくことを連絡する場合は、お問い合わせいただければ、そのように対応させていただきます。
- ・「小売運営の物流センターでは、～」について、実運送会社やドライバーに契約上のルールが伝わっていない状況ことが発生していることは、認識しております。トラック・物流Gメンの是正指導においても、その旨を考慮して実施させていただきます。
- ・「荷捌きについて。～」について、荷役・荷捌きを「2時間以内」とする指標はありませんが、長時間の荷待ちの指標としては、荷待ちのみで把握していない場合は2時間以上の荷待ち・荷役等（荷役その他の附帯業務）が恒常的に発生している場合としております。
- ・「事前にトラック・物流Gメンはチェック内容を共有して欲しい」について、本指導指針によりチェックすべき内容を確認することができます。
- ・「地方の運送業は都心と比べても非常に厳しい運営状況。」について、状況の現状に関してご共有ありがとうございます。今後の参考にさせていただきます。

・「ガソリン税の現状の軽油部分の継続を希望」については、本件と関係のない事項であるため回答を差し控えさせていただきます。

御意見の概要

(2) 違反原因行為の種別

①長時間の荷待ち

「恒常的に発生」とであると判断される定義が少し曖昧と考えます。

“二”で記載の、「異常気象・設備故障・その他やむを得ない理由は恒常的とは判断しないただし、繁忙期等による貨物集中時で事前に把握可能なものは含まれる」とありますが発生日数（回数）など、発生期間等で目安を提示していただくことも、必要ではないかと考えました。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

長時間の荷待ちの「恒常的」については、異常気象や設備故障等の外的要因により、やむを得ず長時間の荷待ちになることを除いても一定程度発生していることを指します。輸送品目により大きく異なるため頻度などの定量的な数値を目安としてご提示はできませんが、今後、必要に応じて検討してまいります。

御意見の概要

「(2) 違反原因行為の種別」「①長時間の荷待ち」の詳細が文書化されたことで荷主、物流会社間の混乱は回避できると思われる。

一方、「②契約に無い附帯業務」として（附帯業務の例）が明記されているが、「商品が積まれたパレットの車両からの荷卸しの為のフォークリフト作業」が明記されていない。フォークリフト機器は着荷主の所有権であることが常態であり、発荷主のフォークリフト機器を納品先に設置することも困難なことから、車両からの荷下ろし作業は着荷主業務とすることが合理的である。

しかし、加工食品業界では買い手の力が強く、前述フォークリフト作業をドライバー或いは発荷主に強い買い手企業があり、中には「着荷主でフォークリフト作業を行う場合は有償で行う」として発荷主に通達を行う企業も出てきている。フォークリフト作業はドライバーにとって附帯作業であるが、納品においては着荷主作業あるいは自拠点内のフォークリフト作業は自拠点業務と明記・文書化しない限り、業界全体の商習慣是正は進まないと考える。

トラック物流Gメンの指摘が詳細に至っていることから、附帯作業にフォークリフト作業の追加と自拠点内のフォークリフト作業は自拠点業務、を是非明記頂きたい。

荷待ち時間に関し、新物効法の荷主判断基準解説書案において、特殊車両である大型ローリー車については、荷役等の短縮の例外措置の扱いと位置付けられているが、本指針においても例外措置の扱いとの認識で良いか。

発荷主との運送契約における着荷主の荷卸し時で、長時間待機や附帯作業による違反原因行為の疑いがある場合の是正指導は発、着荷主のどちらに行われるのか。

「要請」の改善報告に対して「改善内容の適否を照会」するならば、違反原因行為が認められた具体的な場所(業務)を特定できる情報を提示してもらいたい。理由としては、同一事業所内で多数の発着業務が行われているため明確な場所が分からないと対応が後手に回る可能性が有るため。

指導終了を明文化する書面等は発行してもらえないのか。(改善報告の受領を持って指導終了としか書いていない)

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

・「契約に無い附带作業」について、例示として記載しておりますが荷積み・荷卸しにおいては附带業務には該当しませんので、運送契約として合意されていない当該業務については、無理な運送依頼(その他)として判断されます。

・荷主判断基準解説書において例外扱いとしているのは荷役等業務に関してであり、特殊車両の場合でも荷待ち時間に関しては長時間荷待ちの違反原因行為に該当する可能性があります。

・運送契約を締結していない着荷主の荷卸しにおける違反原因行為については、一義的には着荷主が是正指導の対象となりますが、当該行為を発荷主の行為により引き起こしている疑いがある場合は、発荷主に対して是正指導を行うこともあり得ます。

・「要請」を行った場合に、違反原因行為が行われている場所等の詳細については、情報提供者を特定されない範囲で荷主に対して示しており、改善計画の策定に支障が出ないように配慮しております。

・是正指導の終了については、最終的な改善報告書の受領をもって終了としておりますので、原則として書面等の発行はしていないことをご理解ください。

御意見の概要

(2) 違反原因行為の種別、②契約にない附带作業

・契約にない附带作業について実例を挙げているが、物流事業者の業務を示すと「物流事業者の業務は車上で荷渡しをすることまでとする」と具体的な判断基準を記載していただけないか。

・荷主の定義をⅡ-1(1)<P.3>で明記されているが、荷主とは発・着荷主双方のことであり、特に着荷主側での改善推進がポイントなる旨が追記されると分かりやすい是正指導指針になると考える。

(2) 是正指導の手続き、改善内容の確認

Ⅱ-3. 是正指導の方法、(1) 働きかけ

働きかけを受けた事実については国土交通省から公表することはないが、とあるが是正指導の結果を Web 掲示するなど何らかの形で世の中にオープンにすることは必要ではないか。

(3) 荷主パトロール等の実施

Ⅳ-2. 街頭活動

トラックドライバーへのヒアリングの際に、インタビューを受けていることがドライバーの業務上で不利に働くことの無いように発着荷主の理解を求め一文を記載いただけないか。

(4) 情報提供及び処理結果通知等

V-2. 情報提供の方法及び処理結果通知等

・情報提供や是正指導の累積をポイント制として、蓄積されることで荷主に対して何らかの行政指導が入る仕組みは検討できないか。

・V-1<P. 16>で、情報提供者の保護について明記されているが、7行目に記載の「原則として」という表記は不要と考える。原則という定義は曖昧であり、情報提供者の同意あれば開示可能との記載もあるので、当該表記は削除すべきである。

・V-2(1)で、可能な限りの情報提供をと明記されているが、まずは事実関係を早急に把握、確認し、是正指導要否を判断するためにも誰が、いつ、どこで、何を、どうしたのか、それにより生じている問題は何かを、まずは明確に提供することが重要であるとの表記を追記すべきと考える。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

・本来業務の荷役作業とその他の附帯業務との区分を明確にするため、附帯業務の定義を記載します。

・「特に着荷主側での改善推進がポイントとなる旨」については、トラック・物流Gメンによる活動において参考とさせていただきます。

・貨物自動車運送事業法に基づく是正指導の公表対象は「勧告」としておりますので、「働きかけ」は公表しておりませんが、活動実績等の件数については当省のHPで公表しているほか、改善事例などがあれば社名を伏せた上で公表することがございます。

・トラックドライバーがインタビューを受けることにより、トラックドライバーが不利益を被ることのないように配慮する旨を記載します。

・寄せられた違反原因行為の情報等に基づき、その状況を総合的に判断の上、「働きかけ」、「要請」等の是正指導（いわゆる行政指導）を行うことから、情報提供や是正指導の累積ポイントによる行政指導の仕組みは不要と考えております。

・「原則」については、情報提供者の同意があれば開示可能としておりますので、このような例外があることを踏まえて記載したものです。

・「誰が、いつ、どこで、どうしたのか、それにより生じている問題は何か」については、ご意見のとおり重要な情報であり、当省のHPにおける情報収集窓口においてもより具体的な情報が寄せられるように改善を図ってまいります。

御意見の概要

是正指導の「働きかけ」の根拠・端緒となる情報の正確性・信頼性を担保する具体性が不明瞭である。例えば、ドライバーの事実誤認による情報をベースとした場合でも荷主はその情報を元に改善策を講じる為に事実確認を実施することとなるが、事実を確認する作業に相当な負荷がかかる可能性が危惧される。実際には、ドライバーが契約関係を必ずしも把握しているとは限らないので、例えば、小売業者の自社ブランドの商品の場合、実際は中間の卸業者が着荷主にも拘らず、小売業者が着荷主として誤認してしまう等の事例が考えられる。

政府としては「疑わしきもの」については全て網掛けをし、取りこぼしが無い様に徹底する方針は理解できるも、冤罪的な事象とその不正確な情報を確認する為の追加的な負荷が出来る限り発生しない何等かの策を講じて頂きたい。また、「働きかけ」に対する異議申し立てによる取り消しも可能か確認させて頂きたい。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

「働きかけ」を行う場合は、違反原因行為の疑いがある情報を把握した段階であり、違反原因行為の事実が確認されたものではありませんが、貨物自動車運送事業者から寄せられる情報を基に荷主に「働きかけ」等の是正指導を行うことにより、改善すべき点が見つかった場合、自主的に改善を行っていただき、貨物自動車運送事業者との取引環境の適正化を図ることを目的としています。なお、「働きかけ」について、自社が法に定める荷主に該当しないなど、要件に合致しないと見られる場合は、中止を求める申立てにより是正指導の中止を行えるようにしております。

御意見の概要

II. 荷主に対する是正指導 II-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別 ①長時間の荷待ち イ 荷待ち時間
(ii) 到着時刻などの指示があった場合

(c)トラックドライバーが集貨場所等に、指示された到着時刻等よりも後に到着した場合・当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで

(意見1)

指定時刻よりトラックの到着が遅れた場合、できるだけ荷待ちが生じないよう、配慮はするものの、予定されている他の入出荷との取り合いから、全体の計画を組みなおすケースがあります。

従って、遅れて到着した時刻を自動的に荷待ち時間カウントの起点とするのではなく、荷主が再設定した指定時刻としていただけないでしょうか。

(該当箇所2)

II. 荷主に対する是正指導 II-1. 定義 (2) 違反行為の種別 ①長時間待ち ハ 複数個所積み一つの事業所全体を一施設として判断することも可能とする。(この場合、事業所内を走行する時間が荷待ち時間等に含まれてしまい、荷待ち時間等を過大に評価してしまう可能性がある点に留意する必要がある。)

(意見2)

「留意する必要がある」と表記されておりますが、「荷待ち時間等を過大に評価してしまう可能性がある」と判断される場合については、「同一事業所内を走行する時間は荷待ち時間に含まなくてもよい」と明記いただくことはできませんでしょうか。

(該当箇所3)

II. 荷主に対する是正指導 II-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別 ② 契約にない付帯業務・契約にない付帯業務であって、付帯業務の対価について合意がなされていない場合

(意見3)

「付帯料金が運賃に包括され、それが両社で明確に合意されている場合」は「契約にない付帯業務」の対象とならないと言う点を、具体的に記述していただけないでしょうか。

(該当箇所4)

II. 荷主に対する是正指導 II-3. 是正指導の方法 (1) 働きかけ ① 働きかけ文書の発出 なお働きかけを実施した場合は、本省において関係部局及び関係行政機関に情報を共有することとする。

(意見4)

「働きかけ」は、違反行為の事実が確認されなくとも発出されますが、関係部局及び関係行政期間と情報共有については違反行為の事実が明らかになってから、とすることは出来ないでしょうか。

(該当箇所5)

Ⅱ-3. 是正指導の方法

(意見5)

第一種荷主が出荷した荷物を受取る第二種荷主で長時間荷待ちなど違反行為があった場合、是正指導は第一種荷主ではなく第二種荷主へ図られるものと思いますが、本文においては「荷主」と言う言葉で表現されているため、第一種荷主、第二種荷主、どちらの「荷主」に対して図られるか不明瞭に思いました。違反行為に対する是正指導先荷主を明瞭に記述していただけないでしょうか。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

(意見1に対する回答)

注4に記載のとおり、トラックドライバーの到着の遅れに起因して順番が後ろ倒しとなり生じた追加的な荷待ち時間は「荷主の都合」には含まれません。

(意見2に対する回答)

同一事業所内を走行する時間を把握することは可能だが、事業所内の施設ごとの荷待ち時間、荷役等時間を把握することができない場合は、提示されたデータにより総合的に判断させていただきます。

(意見3に対する回答)

ご意見を踏まえて、記載を追加させていただきます。

(意見4に対する回答)

働きかけ等の是正指導を行った事実を関係部局及び関係行政機関と共有し、連携して貨物自動車運送事業者との取引環境の適正化を図る必要があるため情報の共有は必須と考えております。

(意見5に対する回答)

荷主の定義においては、本是正指導Ⅱ荷主に対する是正指導Ⅱ-1定義(1)荷主の定義に記載のとおりになるため、状況によっては発荷主と着荷主双方とも是正指導の対象となる場合もあり得ます。

御意見の概要

1 全体的な意見

(1) 荷主に対する、トラック・物流Gメンによる是正指導と新物流効率化法に係る荷主事業所管省庁による指導、助言、勧告等の内容に矛盾がないようにすること。

(2) 是正指導等に際しては、トラック・物流Gメンと荷主事業所管省庁の間で、常に密接に関係情報を共有することを具体的にルール化すべき。

(3) 調査、荷主パトロール等に関する情報は、管理方針を定めて、厳格に管理すべき。仮に、マスコミ等に提供する必要がある場合には、国民に誤解が生じないように慎重に行うべき。

(4) トラック・物流Gメンは、街頭活動等に際し、トラックドライバーに是正指導方針等の周知を適切に行い、妥当性のある情報を収集すること。また、荷主側からの情報窓口も設置すべき。

(5) 是正指導は常に妥当性のある情報に基づいて行い、実際の是正指導に当たっては、原因となる事情について、荷主が適切に改善を行うのに十分な情報を伝達すべき。

2 項目別

(1) II-1 (2) ①イ 荷待ち時間 (ii) (c)

指示された到着時刻等より後に到着した場合の待機時間の開始は、必ずしも当該到着時刻とするべきでない（荷役の順番の変更が必要なほどの遅刻があった場合は、待ち時間はゼロでカウントするべき）。

(2) II-1 (2) ①ハ 複数個所積み

同一事業所内を走行する時間は、理論値をもとに控除することを可能とするべき。

(3) II-1 (2) ⑤異常気象時の運送依頼

異常気象時等には、第1種荷主に対し、第2種荷主から強力な運送依頼があるケースが多いことを考慮するべき。

国土交通省の考え方

「全体的な意見」ありがとうございます。今後、制度等を運用する上で参考とさせていただきます。

(1) の回答

注4に記載のとおり、ドライバーの到着の遅れに起因して順番が後ろ倒しとなり、生じた追加的な荷待ち時間は「荷主の都合」には含まれません。

(2) の回答

同一事業者内を走行する場合について、走行時間と荷待ち時間等を切り分けて測定することが可能であれば、走行時間を控除することが可能です。

(3) の回答

ご指摘の状況があることは承知しておりますが、貨物自動車運送事業者が異常気象時に安全を確保した運行ができなくなるような事態は避けていただきたいと考えております。発荷主と着荷主が共通の認識のもとドライバーの安全確保に向けた協議を行っていただきたいと考えております。

御意見の概要

(1) 改善が必要な荷主等へのフォローアップを継続されている中、これまでの取組みを通じた、業界全体の傾向や指導のポイントなど、具体的な内容、改善の効果等について、可能な範囲で、情報共有いただければ有り難い。

(2) これまでもトラック物流Gメンの集中監視月間の取組み結果や勧告・要請・働きかけの実施事例の公表はされているが、改善等の側面での情報も、幅広く周知いただければ、各荷主にとっても取組みを進める上で大きな参考になると考えている。

(3) 基本契約や個別契約において、附帯業務について「関連する一切の業務」等の記述とされている場合、契約書条文に一定の詳細を記載する、または別紙にて附帯業務の詳細を明示することが義務づけられるのか？

また詳細の明示を行う場合、指定の作業マニュアルなどは証跡書類に該当するか？

(4) 附帯業務には様々な作業があり、「水準」が無く、契約当事者間での交渉で決まるものがある。交渉において何らかの根拠を示し価格を定めていれば違反行為には当たらないか？

(5) 「情報を端緒として調査を行い」において、意見募集窓口等、貨物自動車運送事業者等の情報には、事実に基づかない一方的な主張、既に過去の事案、偏見・誤解が含まれる可能性があり、是正指導に先立ち、当該情報の信憑性の確認、公平性のために、どのような調査・判断が行われるのか？ その対象、深度、手法、期間などを指針に定めておく必要があるのではないかと。

(6) P16 (V. 情報の取扱い等、V-2.(1)情報提供の方法) で「事実関係を証明する情報が添付されていることが望ましい」とされているが、是正指導の実施の前に、当局より情報提供者やその所属会社に対して、違反原因行為が疑われる運行記録等の事実確認を行って戴けないか。

正しく情報を把握し、是正するためには、一定程度情報が特定されていることが望ましい。

(7) 指導是正を行わないケースについて、「情報の信憑性に懸念がある場合」も記載しては如何か。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

(1) の回答

改善事例等の共有が図られるように検討させていただきます。

(2) の回答

国交省 HP において、勧告を行った事業者の改善状況について掲載しておりますので、ご参考にしていればと思います。

(3) の回答

ご理解のとおり、基本契約書に記載していない法令事項については、別紙等において詳細を明示して、対価について記載することが求められます。証拠となる書類については、附帯業務の内容について、両者の合意の有無、対価の收受の有無について確認できる書類が該当します。

(4) の回答

附帯業務について、両者の合意、対価の收受がある場合は、違反原因行為にはあたりませんが、法令に従い契約書に当該内容を記載していただけますようお願いいたします。

(5) の回答

提供いただいた情報を元に、必要に応じて補充調査等を行い、情報の確度を判断することになります。

(6) の回答

是正指導の内容によっては必要な補充調査等を行い情報提供者から証拠となる書類の提出を求めることがあります。

(7) に回答

入手した情報に信ぴょう性がないと判断した場合は、違反原因行為の「疑い」が認められるものと判断できないため、是正指導の対象とはなりません。

御意見の概要

(2) 違反原因行為の種別について、

- ・「二. 恒常的に発生」の「繁忙期」は、目安となる期間はあるのか。1週間以上とか1か月以上とか。
- ・到着指示の定義（誰がどのように伝えて、時間を記録するか）を社内、協力会社、ドライバーとどのようにして共通認識を持つのか
- ・契約にない付帯作業について、契約状況をドライバーが把握していない場合、どのような扱いになるのか

・③運賃・料金の不当な据置きの内容において、運賃や料金の不当な据置きの「正当な理由」はいつのタイミングで具申する想定か。正当な理由があればその論拠を直ちに提示すれば良いのかあるいは交渉内容を一旦受けてからのアクションという意味か。またどういった基準で正当な理由と判断すれば良いか。

(4) 勧告について、

・働きかけ・要請・勧告の区別がよく分かりませんでした。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

・繁忙期については、輸送品目等により様々であるため、具体的な期間は設定しませんが、繁忙期であっても長時間荷待ちが発生しないような体制の構築をお願いいたします。

・到着時間については、荷主が指示する場合はその時間であり、荷主側の受付簿（システム）等により把握するものです。荷主が指示しない場合は、トラックドライバーが集荷場所等に到着した時刻（受付等を行う場合はその時刻）となります。

・契約にない附帯業務については、契約がなされておりドライバーが把握していないだけである場合は、違反原因行為には該当しませんが、荷主側からもトラック事業者に対してドライバーに対する契約内容の周知等を依頼していただけますようお願いいたします。

・運賃・料金交渉を申し出たのに係わらず正当な理由なく交渉に応じない場合とは、トラック事業者からの協議の求めを明示的に拒む場合のほか、例えば、協議の求めを無視したり、協議の実施を繰り返し先延ばしにしたりして、協議の実施を困難にさせる場合を含みます。正当な理由があるかについては、申出の状況やその回答状況などを総合的に判断します。

・是正指導の「働きかけ」とはトラック・物流Gメンが違反原因行為の「疑い」を認めた場合に、荷主に対してトラック事業者が法令を遵守して事業を行うことについて荷主が配慮することの重要性について理解と協力を求め、自主的な点検と改善を促すものです。「要請」については、トラック・物流Gメンが違反原因行為を行っているより強い「疑い」を認めた場合に、特定の行為については是正を求める指導であり、改善計画等の提出が必要となるものです。「勧告」については「要請」を行ったものの、改善がみられない、または再発がみられるといった場合に行い、社名の公表を行って改善を求めるものとなります。

御意見の概要

製造業の出荷物流と調達物流では契約関係が異なる中、製造業では全ての事業者が「発荷主」「着荷主」双方の立場になるうえ現場のモノの動きが複雑な物流の構造では、「長時間の荷待ち・荷役時間」はサプライチェーン全体のステークホルダーで影響し合って生じている。そのため、改正物効法では、「長時間の荷待ち・荷役時間」の改善等につき、「発荷主」「着荷主」「物流事業者」「倉庫事業者」等の関連サプライチェーン全体に改善の取組を促すスキームとなっている。

併せて、物流は業界や貨物によって大きく特性が異なることから、改正物効法の基本方針には「規制的措置の執行に当たっては、業界の特性、災害の発生その他の事情に配慮するとともに、業界団体等が策定した自主行動計画に即した取組について考慮する必要がある」とあり、そのような配慮が重要であることを前提としている。

このような改正物効法の制度設計には、上記の自主行動計画に基づく「現場知」に根差した実践的な改善のアプローチを大いに取り入れて頂いている。是正指導により特定の荷主のみに改善を促すだけではな

く、サプライチェーン全体の効率化に向けて「発荷主」「着荷主」「物流事業者」「倉庫事業者」等の関係者全体が連携・協力して実効的な改善の取組を進めていくよう促す ためにも「貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく荷主への是正指導指針」においても、このようなアプローチを取り入れて頂きたく、そのような観点から、下記の通りの修正を頂きたい 一部 質問事項もあり、その点についても 回答頂きたい。

・「I 基本的考え方」「I I-2 是正 指導指針の制定趣旨 」において、以下の通り修正頂きたい。

(修正前)トラック・物流Gメンが荷主・元請事業者等に対する効果的な是正指導等を継続的に実施するためには、是正指導の透明性や公平性を確保し、貨物自動車運送事業者、倉庫業者及び荷主・元請事業者等からの一層の理解と協力を得ていく必要がある。

(修正後)トラック・物流Gメンが荷主・元請事業者等に対する効果的な是正指導等を継続的に実施するためには、是正指導の透明性や公平性を確保し、貨物自動車運送事業者、倉庫業者及び荷主・元請事業者等のサプライチェーン全体に改善の取組を促す必要がある。

【理由】

上記でも記載した通り、製造業 出荷物流と調達物流では契約関係が異なる中、製造業では全ての事業者が「発荷主」「着荷主」双方の立場になるうえ現場のモノの動きが複雑な物流の構造では、「長時間の荷待ち・荷役時間」はサプライチェーン全体のステークホルダーで影響し合っ生じており、改正物効法では、「長時間の荷待ち・荷役時間」の改善等につき、「発荷主」「着荷主」「物流事業者」「倉庫事業者」等の関連サプライチェーン全体に改善の取組を促すスキームとなっているため。

・「II. 荷主に対する是正指導」「II-1 定義」「(2) 違反行為の種別」「①長時間の荷待ち」について、「(業界の特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き)2時間以上の荷待ち(荷待ちのみで把握していない場合は2時間以上の荷待ち・荷役等)が恒常的に発生している場合。」と修正頂きたい。

【理由】

改正物効法の基本方針においては「荷主等は、一回の受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一時間以内と設定しつつ、業界の特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、二時間を超えないよう荷待ち時間等を短縮するもの」とされている。

改正物効法においては、荷待ち時間を1時間以内とすることはあくまで目標であり、2時間を超えないよう規定されているところ、1時間以上の荷待ちを「違反原因行為」と定義することは混乱を招く。

そのうえ、業界特性により構造的に2時間を超えてしまうケースもあり、自主行動計画において、そのようなケースを特定し、まずは3時間以内に目標を設定している業界もあるところ、1時間以上の荷待ちを「違反原因行為」と定義することは、現場の実態と乖離しており、不適切と言わざるを得ない。

・業界特性により構造的に荷役時間等が2時間を超えてしまうケースもあり、自主行動計画において、そのようなケースを特定し、まずは3時間以内に目標を設定している業界もあるところ、このような事例は以下の規程に基づき考慮されるものとの理解は正しいか確認させて頂けるとありがたい。

「Ⅱ. 荷主に対する是正指導」「Ⅱ-1. 定義」「(2) 違反原因行為の種別」「①長時間の荷待ち」「ロ 荷役等時間」「・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、衛生及び技術等の観点から短縮することが難しい場合は、荷待ち時間の妥当性を持って判断される」

・「Ⅱ 荷主に対する是正指導」「Ⅱ-2 是正指導の実施」「(1) 端緒となる情報」における「違反原因行為の疑いがある場合であっても次に該当する場合は、是正指導を行わないことがある」に、「(v) 各業界の業界特性や、業界団体等が策定した自主行動計画を踏まえ、改善に向けて適切に取組が進められていると判断される場合」を追加頂きたい。

【理由】

物流 2024 年問題を契機に、様々な業界にてそれぞれの業界特性に応じた物流改善に向けた自主行動計画が策定され、個々の荷主事業者において具体的な取組が進んでいる。各業界によって、物流の現場の実態は全く異なるところ、自主行動計画はその実態を踏まえたものとなっていることから、業界団体等が策定した自主行動計画や、その他の業界特性を考慮に入れた上で、改善に向けて適切に取組が進められていると判断される場合は、是正指導の対象外とするべきである。

なお、現状のトラック・物流 G メンの是正指導の運用の実例として、荷待ち時間等について、業界の自主行動計画で定める代替的な目標を踏まえて改善の取組を進めている荷主について、取組状況や今後の改善の見込みを踏まえた上で、是正指導を見送ったケースがあるとの情報を得ている。

・「Ⅱ 荷主に対する是正指導」「Ⅱ-1 定義」「(2) 違反行為の種別」「①長時間の荷待ち」「ロ 荷役等時間」について、「輸送の安全を確保するために運転業務と一体的に行われる養生作業、固縛、シート掛け等については、荷役等に該当せず荷役等時間に含まれない」と追記頂きたい。

【理由】

改正物流効率化法の運用において「輸送の安全を確保するために運転業務と一体的に行われる養生作業、固縛、シート掛け等については、荷役等に該当せず荷役等時間に含まれない」とされている点を踏まえ、これらの作業が「運送以外の荷積み、荷下ろし、倉庫内作業等の附帯業務」に含まれないことを明確にすべきである。

・「Ⅱ 荷主に対する是正指導」「Ⅱ-1 定義」「(違反行為の種別」「②契約にない附帯業務」について、「② 契約にない附帯作業 標準貨物自動車運送約款に準じている場合には、当該約款が規定する附帯業務) であって、附帯業務の対価について合意がされていない場合」と修正頂きたい。

【理由】

「標準貨物自動車運送約款」は、国土交通大臣が定める貨物自動車運送の取引に関する基本的な契約条件をまとめた約款であり、多くの事業者がこの標準約款に準じた運送約款を使用しているが、実際には契約外の附帯作業は、直接的な契約関係のある発荷主・輸送事業者間ではなく、直接の運送契約関係がない着荷主への輸送事業者の納入時に発生しやすい。本来的には 当該業務 を輸送事業者 が行う場合には、着荷主・輸送事業者間での別途の契約が必要になり得るが、着荷主側に当該業務が契約外作業にあたることを明示的に示すものとして、基本的な契約条件を整理した雛形である「標準貨物自動車運送約款」にて「運賃」とは

別立ての「料金」が発生する業務が具体的に規定されていることは、着荷主に当該業務が契約外作業であり得ることを示すうえで有効であることから、指導指針においても明示的に触れて頂きたい。

・「Ⅱ 荷主に対する是正指導」「ⅡⅡ-1 定義」「(2) 違反行為の種別」「②契約にない附帯業務」について、「契約にない附帯業務（標準貨物自動車運送約款に準じている場合には、当該約款が規定する附帯業務）であって、附帯業務の対価について合意がなされていない場合。貨物を貨物自動車運送事業者から受け取る者が契約にない附帯作業を貨物自動車運送事業者に行わせている場合は、貨物を当該貨物自動車運送事業者から受け取る者を是正指導の対象とする。」と修正頂きたい。

【理由】

着荷主が是正指導の対象となる運用が開始されたが、この運用による契約外作業撲滅に向けた改善効果が非常に大きいとの声があり、より分かりやすく明示すべきである。

・「Ⅱ 荷主に対する是正指導」「ⅡⅡ-1 定義」「(2) 違反行為の種別」「②契約にない附帯業務」「(附帯業務の例)」について「荷卸し関連作業」を追加し、「・品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業、荷卸し関連作業など」と修正頂きたい。

【理由】

契約外の附帯業務は、着荷主における荷卸し関連の作業において発生頻度が多く、是正すべき対象として明示すべきである。鋼材における荷卸し関連の作業は、具体的には、クレーン・リフト操作、玉掛（含む補助）、束割、スリット割（コイル割）、開梱、バンド切断、マーキング、ラベル貼付、検収（受領印）等が挙げられる。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。以下のとおり回答いたします。

①について

改正物効法がご意見の趣旨で制定されていることは理解しておりますが、本指針は貨物自動車運送事業法に基づくものであるため、原案のままとさせていただきます。

②について

ご意見の改正物効法の基本方針に定める荷待ち時間等とは、荷待ち時間のみではなく、荷待ち時間と荷役等時間をあわせたものになります。このため、本指針においては、荷待ちのみの時間として把握していないものは、2時間以上の荷待ち・荷役等を長時間荷待ちとし、荷待ちのみの時間で把握している場合は1時間以上の荷待ち時間を長時間荷待ちとして規定しております。

③について

②とも関連しますが、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、衛生及び技術等の観点から短縮することが難しい場合は、荷待ち時間の妥当性を持って判断されるとしておりますので、業界特性により構造的に荷役等時間が長くならざるを得ないケースについては、荷待ち時間の妥当性をもって長時間荷待ちに該当するか判断することになります。荷待ち時間と荷役等時間をわけて把握していただけますようお願いいたします。

④について

本指針は貨物自動車運送事業法に基づき、トラック事業者が法令を遵守して事業を行うことを困難にさせる行為の是正を目的としております。このため、自主行動計画を踏まえた取り組みが進められている場合であっても、同法に基づく是正指導を行い、自主行動計画を踏まえた取組みを個別にフォローアップさせていただくこともあり得るため、一律に是正指導を行わないとするは困難であることをご理解ください。

⑤について

ご指摘を踏まえて、荷役等時間の注釈に「輸送の安全を確保するために運転業務と一体的に行われる養生作業、固縛、シート掛け等については、荷役等に該当せず荷役等時間に含まれませんが、荷主等から特別の指示を受けて行うものに関しては荷役等時間に該当します。」とさせていただきます。

⑥について

標準約款に規定する附帯業務は例示として示しているものですが、本指針においても附帯業務の例として標準約款の規定する内容を盛り込んでいます。ご意見のように着荷主にとってどのような業務が別建て料金が発生する附帯業務に該当するかを参考とできるよう、考え方に追記をさせていただきます。

⑦について

着荷主は従前からトラック・物流Gメンの是正指導の対象となっています。ご意見の着荷主が契約にない附帯業務をトラック事業者に行わせている場合は、一義的には着荷主が是正指導の対象となりますが、発荷主側がトラック事業者に着地での契約にない附帯業務を行わせている場合は、発荷主も是正指導の対象となり得るため、原案のままさせていただきます。

⑧について

荷積み、荷卸しの業務については、標準運送約款上も別の業務となっております。附帯業務の例としては標準運送約款の規定を示しているところですが、契約にない荷積み、荷卸し関連の業務について考え方を追記させていただきます。

御意見の概要

1. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別」

OP4. の「1 長時間の荷待ち」の定義が今回「1時間以上の荷待ち」と定めているが、2023年6月の「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」P1. の1. (1) の「2 荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール」のとおり、「荷待ち・荷役作業で合計2時間以内」の考えの下、作業の効率化を考え改善を行ってきたにもかかわらず、今回の荷待ち時間を1時間以内と特定することとは矛盾しているため、「2時間以内」に戻して記載していただきたい。

OP4. の「1 長時間の荷待ち イ 荷待ち時間」の「(1) 到着時刻・時間帯の指示がない場合」について、長時間の荷待ち発生防止に資するため、発荷主・着荷主協議の上、発荷主ができる限り荷降ろし時間帯を設定やすることや予約システム利用可能な環境整備を図るよう努めることも明記し、国土交通省においてそのように指導するよう努める旨を追記していただきたい。

OP4. の「1 長時間の荷待ち イ 荷待ち時間」の「(2) 到着時刻等の指示があった場合」の「(c) トラックドライバーが集荷場所に、指示された到着時刻等よりも後に到着した場合」について、当該到着時刻（中略）から荷役等の開始時刻までとあるが、「遅れた場合は遅れた時刻から、指示時刻がない場合は到着時刻から」に改めていただきたい。

バス予約受付管理システム等において、指示時刻に遅れた場合、次の予約車両の荷下ろしの予定が決まっていることがほとんどであり、その時間を変更してまで遅れた車両を間に入れることは予約管理システムの運用が崩壊する要因ともなり、現実にはさらに待機をしなければならない場合があり得るため、「到着遅れの時間+追加で発生した時間（到着遅れに起因した荷役等の順番後ろ倒し時間）」は荷主都合に含まないことに整理していただきたい。

2. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別」

OP4. の「1 長時間の荷待ち ロ 荷役等時間」について、発荷主側の荷降時の状態（べた積等）や荷役作業技術等の状況（ドライバー技術等のスキル不足）等によって増加することも考えられ、それらが要因である場合には、着荷主から発荷主へ改善要請を行い、発荷主は改善に努めなければならない旨を追記していただきたい。

3. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別」

OP5. 「2 契約にない附帯業務」において、「契約にない附帯業務であって、附帯業務の対価について合意がなされていない場合」の（契約の有無の考え方）について、

- ・（中略）附帯業務に関する内容及びその対価の記載の有無で判断される。
- ・（中略）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。

と記載されている。しかしながら、令和7年3月31日の「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」の問2-3にある「両者間で異論がない場合には、当該作業を運送の役務として取り扱うことは差し支えない」とする回答と明らかに相違している。

上記 Q&A の修正を検討しているのであれば反対する。

そもそも従量制等で業務委託料を定めている場合、対価の記載は現実的ではなく、代わりに覚書等に付帯業務の作業詳細を明示することが一般的である。また、着荷主は、センター荷受方法を SOP で指定するが、他方、センターへ納品するドライバーと発荷主との運送契約を知る立場にないので、ドライバーの付帯業務に対する支払が為されているかが判らず、「両者の合意がある場合は付帯業務の対価の記載は必要ない」とする方が現実的である。違反原因行為と判断されることのないよう、「合意がある場合は付帯業務の対価の記載は必要ない」旨を明確にしていきたい。

また、小売センターの場合、商品取引契約や物流センター利用契約等によりセンター入庫時の荷姿・荷役作業（例えば総量納品・店別納品等）を決めているが、発荷主から契約内容等が末端の配送会社やドライバーに伝わっていないことがあり、検品現場でのトラブルやトラック G メンへの通報につながっているとの声がある。このような状況について着荷主側に改善指導されてもどうにもならず、このような場合は、着荷主ではなく、発荷主（メーカー・帳合先）に対して指導していただくよう運用を明確にしていきたい。

4. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別」

OP5. の「1 長時間の荷待ち」について、ショッピングセンター内のテナントとして店舗を出店している場合、ショッピングセンター内での納品時にトラックドライバーが待機させられている場合は、当該社が荷主であっても、ショッピングセンターでの運用や設備改善を直接実施できる立場にはない。このようなケースについて、行政側でどのような運用を想定しているか明らかにしていただきたい。

OP5. の「1 長時間の荷待ち 二 恒常的に発生」について、繁忙期は着荷主と発荷主間で事前商談の上荷受け体制を調整するが、想定数量を上回る入荷が発生する場合は物量が多いため、倉庫内のキャパシティが限界となる場合が多く、荷待ち時間が通常より多く発生する。荷主側も発荷主の長期休業、欠品回避等の対策のため在庫調整を行っているが、現実には対応に苦慮する場合があり、ドライバーの荷役時間にも大きく影響することがある。したがって、繁忙期については「事前に一定の把握が可能なものは含まれる」から特例として除外する等に改めていただきたい。

また、「台風等による異常気象時（中略）は判断されない」とあるが、昨今、路線の通行止めの実施、解除までの長期化、洪水や地震、津波に対して自主避難が発生するなどしており、このような場合は除外する旨を明記していただきたい。

5. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別」

OP5. の「3 運賃・料金の不当な据置き」について、従量制の契約の場合、積載率が向上するように様々な配送効率化の取り組みを実施しているため、標準運賃を根拠として提出されても現実に対応できない。

したがって、運送契約は、1台（車建て）、便建て、個建て契約等実に様々なパターンがあり、標準運賃の提示だけでは対応ができないので、業務委託料金として運賃に付帯業務を加えた料金での提示も追記していただきたい。

なお、標準的運賃により運賃・料金が示されるが、この標準的運賃は、誰が、どのようなプロセスで何を根拠に決定したのか、関係者が容易に共有・確認できるよう開示に工夫していただく一方、現実的な金額と乖離しているとの声も強くあるため、是正指導を行う上では公正・透明な運用に留意していただき、価格決定は相互の十分な交渉に基づく公正取引の原則を確保していただきたい。

6. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 及び 2-2. 是正指導の実施」

OP7. の「2-1. (3) 是正指導の種別」に、「荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由があると認める場合」とあり、P8. の「2-2. (2) 働きかけ (3) 要請」に「証拠書類の提出がある等」、または「証拠となる資料の提出があったとき」とあるが、これらの理由や証拠の信憑性や妥当性がどのように担保されるのか説明されていない。公正を期すために、少なくともこのような証拠等は是正指導の前に当事者に開示され検討されるべきであり、公正な運用を確保していただきたい。

7. 「2. 荷主に対する是正指導 2-2. 是正指導の実施及び 2-3. 是正指導の方法」

OP7-12. において、国土交通省ホームページに寄せられた情報、トラックGメンが貨物運送事業者・倉庫業者に対して調査や聞き取りした際に入手した情報に基づき是正指導を実施することとされているが、着荷主側に事実確認や聞き取りがないまま、トラックドライバーや物流事業者からの情報のみでの是正指導が行われたり、国土交通大臣より改善要請が発出され実績及び改善計画が求められることでは、到底公正な運用とは言えない。

荷待ち荷役時間の削減は発荷主・着荷主の相互協力で実現するものであるし、特に発荷主の積み方（バラ積、パレット）によって荷役時間は大きく左右される。このような現実を踏まえて、決して発荷主・物流事業者の主張や聞き取りだけでなく、着荷主へも事実確認の上、公正・適正に運用していただくよう強く要望する。

また、調査後に悪意ある情報提供等であったことが判明した場合は、当該情報提供社に対する罰則等を明記していただきたい。

8. 「2. 荷主に対する是正指導 2-4. 是正指導結果の確認等」

OP14. 「(3) 勧告」について、改善報告書の提出の後、改善に向けた取り組み事例等をホームページ等に公表することにより、指導的観点ばかりではなく、発・着荷主ともに事前に参考にできることも考えられるので、情報の共有について検討をお願いしたい。

9. 「4. 荷主パトロール等の実施 4-1. 荷主パトロール」

OP15. 2に「違反原因行為の確認・証拠収集のため、荷主の物流拠点の敷地外から荷待ち状況等の調査を行う場合」とあるが、敷地外からの目視だけの調査で十分に公正に判断できるか大きな疑問が残る。指定時刻より早着して待機している車輛、予約せずに納品して待機している車両等を判別することはできず、表面的な視覚を基に改善の働きかけや改善要請に直結することがあってはならないと考える。必ず事実確認を行った上で改善要請の発出等を実施するよう強く要望する。

また、着荷主側の施設だけでなく、発荷主施設の積み方等が後の効率につながることは明らかなため、発荷主側の調査の実施、啓蒙活動の実施についても明確に記載していただきたい。

10. その他

○具体的な荷捌き時間については触れられていないようだが、複数荷主が幹線便等により共同で配送してきた場合は、対応にどうしても時間が掛かってしまう。このようなケースについては、共同配送が結果としてセンター全体の荷役時間圧縮にはつながるものの、当該配送会社ではより多くの時間が掛かる場合があるとの声もある。共同配送を進めれば進めるほど時間が掛かる面があるため、荷役・荷捌き2時間以内の指標からは外れるものと理解してよいか、明確な回答をお願いしたい。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。以下のとおり回答いたします。

1. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別」

⇒「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の推進に関する基本的な方針」において、1運行あたりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内となるよう荷待ち・荷役等時間を削減する必要がある、荷主は1回の受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時間以内と設定しつつ、業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、2時間を超えないよう荷待ち・荷役等時間を短縮することとしております。本指針では、違反原因行為となる長時間の「荷待ち時間」を1時間以内とすることにより、荷待ち・荷役作業等で合計2時間以内としていくものであり、ガイドラインの考え方と整合を図っています。

⇒発荷主・着荷主協議の上、発荷主ができる限り荷降ろし時間帯を設定することや予約システム利用可能な環

境整備を図るよう努めることについては、是正指導後のフォローアップにおける指導の参考にさせていただきます。

⇒指定時刻に遅れた場合については、すでに対応しております。

2. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別」

⇒発荷主と着荷主の協議はご意見のとおり重要だと考えますが、是正指導指針に記載する内容ではないため、実際の運用にて個々の要因を調査する中で、ご意見を参考にして、誰に対して指導をするか検討することとなります。

3. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別」

⇒ご意見を踏まえ、契約にない附帯業務の考え方に一部追記をします。また、法令上、附帯業務に関する対価は原則として運送契約に記載することとなっております。なお、是正指導において発荷主・着荷主のどちらが違反原因行為を行っているかはケースバイケースですので、その都度、適切に判断していきます。

4. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別」

⇒トラック事業者からの申告のあった荷主名、発生場所からは是正指導の対象を決定しています。是正指導を受けた荷主が、是正指導の理由となった違反原因行為を自らが行っているものではない場合又は法に規定する荷主に該当しない場合などは、本指針による是正指導の中止の申出を行うことが可能です。

⇒繁忙期を一律に除外するのではなく、恒常的に発生しているかの個々の事情によって、判断されるものと考えております。異常気象の部分は追記します。

5. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 (2) 違反原因行為の種別」

⇒標準運賃はあくまでも例示です。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、貨物自動車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ません。標準的運賃の決定プロセスについては、本指針と関係のない事項ですので、別途お問い合わせ下さい。

6. 「2. 荷主に対する是正指導 2-1. 定義 及び 2-2. 是正指導の実施」

⇒是正指導は法令に基づき事実関係を確認する前の「疑い」の段階で実施するものであり、行政処分ではないため、当事者への事前の聴聞の機会を付与しておりません。なお、情報提供者の特定につながるため当事者への証拠書類の開示は行いません。

7. 「2. 荷主に対する是正指導 2-2. 是正指導の実施 及び 2-3. 是正指導の方法」

⇒是正指導の考え方は6. のとおりですが、悪意ある情報提供者への罰則等は法令上設けられておりません。

8. 「2. 荷主に対する是正指導 2-4. 是正指導結果の確認等」

⇒勧告の取り組み事例は、国交省ホームページにて紹介しております。

(https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html)

9. 「4. 荷主パトロール等の実施 4-1. 荷主パトロール」

⇒是正指導の考え方は6. のとおりですが、今後の調査方法の参考にさせていただきます。

10. その他

⇒荷役等時間のみ（荷待ち時間と荷役等時間が区分できないものは除く。）については、長時間荷待ちの違反原因行為の対象とはしておりません。なお、荷役等に関して、作業内容等に応じた料金が支払われていない場合は、運賃料金の不当な据え置き等に該当する場合がありますので留意してください。

御意見の概要

とりあえず悪くないのではないかと思われた。

なお、これらの内容について活かすために、トラックドライバーが座右に置いておけるようなトラックドライバー用ハンドブック（禁止事項やトラック・物流Gメンへの連絡等についてトラックドライバーの立場から見て分かりやすくまとめられているようなもの）なども作られると良いのではないかと思われた。

国土交通省の考え方

ご意見ありがとうございます。

「トラックドライバー用ハンドブック」等の作成は考えておりませんが、トラック・物流Gメンによる活動等を通じて必要なものがあれば検討していきます。