

物流改正法に関する対応について

～4.22「物流改正法に関する説明会」での質疑応答を取りまとめました～

令和7年4月1日から物流改正法（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）が施行されました。

この制度では、運送契約の書面交付義務、元請事業者による実運送体制管理簿の作成義務、下請事業者への情報提供義務などが新たに定められています。

また、輸送量や出荷件数などが一定規模以上の荷主・物流事業者は「特定事業者」に指定され、物流改善計画の策定・報告や物流統括管理者の選任が義務付ける規定が設けられました。

これにより、荷主と物流事業者の責任と役割が明確化され、持続可能な物流体制の確立と取引の適正化が強化されました。

ついては、本年4月22日（火）に開催しました「物流改正法に関する説明会」における中部運輸局との質疑応答（Q&A）を取りまとめましたので、今一度ご確認願います。

また、全ト協ホームページ上に「実務者のための解説動画」が掲載されているほか、国土交通省によるオンライン説明会が6月27日（金）と7月28日（月）に開催されますので、法改正の内容を再確認するうえでも是非ご覧いただきますようお願いいたします。

全ト協リンク⇒



国交省リンク⇒



本改正内容におけるお問い合わせについて

本改正内容につきましては、運送形態ごとにさまざまなケースが想定されます。

対応等のご相談につきましては、法解釈が絡むこととなりますので、齟齬がないようにするため、福井運輸支局輸送・監査担当へ直接お問い合わせくださいますようお願いいたします。

なお、当協会へのお問い合わせをご希望される場合は、文書又はメール等にてご連絡いただきますようお願いいたします。

【改正法問い合わせ先】 福井運輸支局輸送・監査担当 TEL0776-34-1602

※次ページからQ & Aを掲載

物流改正法に関する説明会 Q&A

Q.運送契約締結時の書面交付が義務付けされているが、子会社（グループ会社）に運送を依頼する場合も適用されるのか。

A.子会社であったとしても別法人としての扱いになるため、通常の他の事業者と契約する際と同様に書面交付義務の対象となる。

Q.月極の運賃契約で、走るルート・日々の便数が固定されており、運ぶ物・数量のみが変わる場合、基本契約に必要事項が網羅されている場合は個々の書面交付は不要か。

A.法定事項が基本契約書で網羅されている場合は、日々の運送契約についての書面交付は不要である。ただし、契約内容によって付帯業務等が発生した場合には、追加で書面に付帯業務等があることを記録する必要がある。

Q.一般の方（荷主等）が書面交付義務を知らないため運送契約を作成してくれない場合はどうすれば良いか。

A.荷主にならないような一般の個人の方については、真荷主の定義に該当しないので書面義務化は不要である。荷主が書面交付義務を知らないことに関しては、国土交通省及び諸官庁と連携して周知活動を展開している。書面交付を求めても対応されない場合は、指導するため運輸局・支局へ情報提供願う。

Q.定期便ではない運行で、サーチャージ、高速代、付帯業務が運賃に入っている場合、書面にはサーチャージ等は0円と記入するのか。又は、項目自体削除しても良いのか。若しくは項目毎に適当に振り分ければ良いのか。

A.サーチャージ、高速代が発生することがあらかじめ判明しているような状況の場合は、運賃とは分けて記載する必要がある。サーチャージなどが発生しない場合には、項目を設けなくても良いが、常時項目がないと書き忘れる恐れがあるので、書面には項目を残しておいたほうが良い。そこに0円と書くかどうかは各事業者で判断となる。

Q.月極契約で運行経路と便数が固定されていて（積込量は毎日変動する）付帯業務の変更もない場合は都度の書面契約は必要か。また、上記の場合において月極契約で便数は固定されているが、運行経路が変わる場合は都度の書面契約は必要か。

A.法定事項が基本契約の中に記載されていれば、日々の運送依頼に対しての書面交付は不要である。積込量や運行経路の変更については、契約内容の根幹にかかわるような場合は、改めて書面化が必要になる。ただし、若干の積込量の変更や経路を変更する場合は、事業者と運送会社の双方で合意がなされている場合において、改めての書面交付は不要である。

Q.ダンプで時間制運賃を利用している場合、1往復毎に契約が必要か。

A.真荷主及び一般貨物運送事業者は、運送契約時に書面に記載し、相互に合意しなければならない。国としては、契約に関するタイミングや頻度について特に指示していないので、契約形態によって1往復毎なのか、または時間制運賃ならば1日8時間で契約する書面を交付するのか、あるいは1ヶ月でまとめて契約して書面化するのか、相互の都合の良いやり方で契約をしてもらえば良い。

Q.書面交付はお互いに交付とあるが、運送申込書は運送会社が原本を保管し、引受書の原本は荷主が保管する必要があるのか。若しくはどちらかが写しを持っていれば良いのか。また、上記の場合において、相互に原本を保管する場合には両方に収入印紙が必要か。どちらかが写しでもいい場合は、原本のみに収入印紙を貼ればいいのか。この場合、収入印紙はどちらが費用を負担するのか。

A.収入印紙の取扱いに関しては国税局に確認してもらうことが前提である。原則として、収入印紙は当事者間で運送契約の成立を証する目的で作成する文書にあたり判断してもらうため、運送契約成立に該当する文書を作成した場合には、そこに収入印紙を貼ってもらう。双方で原本を保管するという取り決めで契約する場合は、2通原本を作り、双方に印紙を貼る。また、荷主から依頼があつて運送事業者が引き受ける形で運送契約が成立した場合には、運送事業者が作成する原本の片方に印紙を貼り、運送事業者としては印紙を貼ったものの写しを保管するという形でも問題ない。収入印紙代をどちらが負担するのかについては、基本的に取り決めはない。

Q.月極契約で輸送を行っているが、荷主のところへ行つて初めて品物、輸送エリアが確定するため、都度の金額が分からない場合はどのように対応すればいいのか。

A.運送契約の締結後に予定の変更がある場合は、後日内容が確定した段階でその内容について輸送が行われる前までに書面交付をするという対応となる。状況によっては細かい部分を確定できないということもあるが、その場合は概算や予定ベースでの記載となる。

Q.運送を引き受ける前提で、運送申込/引受書にあらかじめ運送事業者名が記載されており、運送事業者側は記名も押印もしない場合でも収入印紙の対象になるのか。

A.収入印紙の対象になるかどうかは、当事者間において運送の契約が成立する時の作成書類が対象になっているため、記名押印があるかないかということよりも運送契約の成立を目的とした書面の場合は印紙の貼り付け対象となる。

Q.行政処分の基準や程度は公表されているのか。また、法律を遵守しているかどうかは監査や適正化の巡回で確認するのか。

A.行政処分についてはその基準が運輸局のホームページに掲載されている。また、監査にお

ける確認については監査処分に係ることなので、回答は差し控えるが、提示を求めた場合には対応できるように準備していただきたい。

Q.運送伝票など収入印紙が必要となるケースを教えてください。

A.配布した「改正貨物自動車運送事業法の解説」のQ&Aに記載されている。印紙が必要になるかは当事者間において運送契約の成立を証する目的で作成する文書に該当するか否かにより判断する。申込書、依頼書だけでは契約を証する書面にならないため対象にはならないが、慣習上申し込みのみで成立するという取り交わしをしている場合は、成立文書として判断されることもあるので、その場合は収入印紙の貼り付けが必要になる。書面化して書類交付するときには印紙が必要になるが、電子メールやFAXでやり取りするようなケースは、収入印紙を貼る必要がない。

Q.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とあるが、3次請けは禁止されるということか。また、「荷主が提示する運賃・料金<利用する運送に要する費用の概算額」である場合、当該荷主に対し、運賃・料金について交渉したい旨を申し出ることとあるが、荷主は拒否できないのか。できないのであれば罰則はあるのか。

A.二以上にわたる委託の制限については、努力義務の事例として出しているのですが、禁止ということではない。だが、業界内の多重下請け構造における手数料の問題により、運送会社が適切な運賃を収受できないということもあるため、このような多重下請け構造を是正する措置として行うものであり、努力義務ではあるが協力をお願いしたい。荷主が運賃の交渉を断ることができるのかということに関しては、荷主が交渉のテーブルにつかない、また根拠もなしに無理に断ることは基本的に禁止されているため、双方による交渉が重要となる。交渉にあたり根拠に基づく説明が必要になってくるため、原価計算書、標準的運賃など活用が有効。その他、下請法による処罰やトラック物流Gメンにより指導を受ける可能性もある。健全化措置の努力義務に関して、本法律においては特に罰則や行政処分など設けておらず、行政指導により対応する。

Q.運送利用管理規定の作成についてどのようなことを記載するのかひな形を提示してほしい。また運送利用管理者は役員クラスを選任することが奨励されているのか。それとも部長級でもよいのか。

A.運送利用管理規定の作成のひながたは下記参照。

[貨物自動車運送事業法 | 全日本トラック協会 | Japan Trucking Association](#)

運送利用管理者については、事業運営上重要な決定に参画する管理的地位にある者のうちから選任することになっているので、それをわかりやすいように役員クラスと表現している。全社的な権限をもっているのかということなので、届出の際に申請書に役職を書いてもらう

が、そこで役員と書いていないからといって受理しないということはない。物流部門だけでなく、全社的に決定権を持っている方を選任してもらうこととなる。

Q.下請け情報を通知する必要がある場合、実運送事業者情報の通知が必要であるが、どのような内容が必要なのか教示願いたい。情報通知義務については2次請け、3次請け、N次請けまでであるが、健全化措置の努力義務についての再々委託との関係はどうなるのか。

A. 通知内容については解説書に記載されている内容で確認をお願いしたい。また、2次請けまでで抑えたい意向ではあるが、3次請け以降を禁止するものではない。

Q.荷役時間・荷役作業等記録票の記載についてデジタコなどの他の方法で記録・保存している場合には記載不要であるとあるが、注意点はあるか。また、契約書に実施した荷役作業等のすべ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記録は不要であると記載されているがどういうことか。

A. デジタコの最新機器でないと対応できないところもあるので、業務記録に記載が必要な場合には注意が必要である。契約書の中に荷役作業内容がしっかり記録されていて、総所要時間が1時間未満であれば記載は不要である。物流適正化、生産性向上に向けたガイドラインの中で、荷役時間、荷待ち時間の合計を2時間以内に収めることとしているので、その半分の1時間を超えるようなケースに関しては、しっかりと把握する必要がある。また、総労働時間の関係からも1時間以上というのは、相当な時間なので、拘束時間を管理するうえでも、その原因を把握することが重要であるため、1時間以上を超えた場合には業務記録にしっかりと記載することが必要である。

【当日の質問】

Q.ダンプの場合、現場にいてそこで行き先を告げられるが、その都度詳しい行き先まで記載しないといけないのか。

A.1日毎の契約になると思うが、荷主との交渉により、可能な範囲で記載してもらいたい。事前にある程度の予定を記載してもらい、事後に修正する形での対応が望ましい。

Q.実運送体制管理簿の作成について、下請けだけでなく、元請けの記載も必要なのか。

A. 配付資料「改正貨物自動車運送事業法について」の12ページ、13ページのとおり、基本的には元請けが自社で運んだものに関しては記載の必要はないが、全体が分からなくなるような場合には、元請けについて記載してもよい。

Q.新物効法について積載効率50%実現の定義と考え方について、長距離運送をした場合に仮に往路で100%積載、復路に積載がない場合、往復で考えた場合は、積載率50%の解釈で良いのか。

A. その考え方で問題ない。

Q.何かわからないことがあった場合に教えてくれるような窓口があるのか。

できなかった場合には、行政処分などをする前に十分な指導をするなど柔軟に対応してくれるのか。

A.福井運輸支局、中部運輸局の貨物課、各物流課の方で質問については対応していくので、不明点があれば問い合わせしてほしい。処分については、まずは周知が先と考えているので、何かあれば遠慮なく相談してほしい。

Q.書面交付の件で全ての金額を明記するように書いてあるが、運賃は通常通りもらっているが、サーチャージや高速代、荷役作業料・待機料を現状もらえていないが、双方の合意があれば明記しなくても良いのか。また、支払い方法とかは依頼書には記載していないが請求書などでも問題ないのか。

A.各事業者において、双方で契約する際に運送約款を活用していると思うが、原則的には分けて記載してもらいたい。運賃と料金があいまいになっているのが問題なので、依頼主との協議の中で記載の必要がない場合でも分けて記載するように努力してもらいたい。また、請求書のみでの対応はできないと思われるため、依頼書等に必要事項を記載する必要がある。

Q.荷主への周知はされているのか。運送業者から言っていないといけないのか。

A.荷主への周知については3月末に説明会を開催したほか、昨年からは荷主に対して説明会やセミナーを開催しているところ。周知が足りない点については諸官庁と連携して、今後も説明会等を開催していく予定。

Q.サーチャージや高速代などが入った運賃になっているが、それぞれの項目に分けようと思うと、標準的運賃からかけ離れたような運賃になると思うのだが、書面化することによって、適正運賃ではないということで行政やトラック物流Gメンなどが荷主に言ってくれるのか。

A.標準運賃は目安としての指標となる。運賃等の算定に際しては、原価計算をしっかりとやって行っているので、荷主に対しても根拠資料、指標として提示してほしい。運賃交渉に応じたくないとか一方的に拒否されるということがあれば情報提供してもらえればと思う。