

京都府トラック協会研修会

トラック運送業にかかる法改正等について

令和8年9月



企画部長 金子 貴史



目 次

- ・ **総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)について**
- ・ トラック適正化二法について
- ・ 公正取引委員会の施策等について

総合物流施策大綱(2026年度～2030年度) 概要①

- 物流を単なるコストではなく、新たな価値を創造するサービスとして捉え直し、より上質で魅力ある産業へと転換させるため、次期「総合物流施策大綱」を策定。

我が国の社会経済全体が直面する現状・課題

- 本格化する人口減少や担い手不足
- 社会全体のデジタル化やイノベーション
- 気候変動問題やカーボンニュートラル
- 国際競争力の低下や不確実性が高まる国際情勢
- 大規模自然災害やインフラの老朽化

物流を取り巻く現状・課題

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」等に基づく官民での取組の成果により、2024年度の約14%の輸送力不足を概ね克服し、2024年度を越えても物流の機能を維持
- 一方で、2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、今後、担い手不足が深刻化する中で、必要な物流の機能を維持するための施策の具体化・深度化が必要

今後の物流政策の方向性

- 2030年度までの物流革新の「集中改革期間」において、従来にない対策を抜本的かつ計画的に講じることにより、将来にわたって物流の持続可能性を確保していくとともに、我が国の成長エンジンや公共性の高いサービスとしての物流のポテンシャルを最大限に引き出すことが求められる。
- こうした認識の下、次期「物流大綱」が目指すべき今後の物流政策を、下記の5つの観点に分類し、国のみならず、物流事業者、発着荷主、一般消費者をはじめとした物流に携わるすべての関係者が一致団結して、物流の未来を切り拓く更なる飛躍の5年間となるよう、責任と覚悟を持って、一気呵成に施策を推進。
 - ① サービスの供給制約に対応するための徹底的な物流効率化
 - ② 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換
 - ③ 持続可能な物流サービスの提供に向けた物流人材の地位・能力の向上と労働環境の改善
 - ④ 物流に携わる多様な関係者の連携・協力による物流標準化と物流DX・GXの推進
 - ⑤ 厳しさを増す国際情勢や自然災害等に対応したサプライチェーンの高度化・強靱化

総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)に基づき今後取り組むべき施策②

2 物流全体の最適化に向けた商慣行の見直しや荷主・消費者の行動変容、産業構造の転換

(1) 改正物流法等を通じた荷主・物流事業者・消費者等の連携・協力の強化

① 荷主・物流事業者等の連携・協力による新たな商慣行の定着



複数の荷主の貨物の積合せのためのリードタイムの確保 トラック予約受付システムの導入 パレット等の輸送用器具の活用

② 消費者、発着荷主をはじめとする物流関係者全体の行動変容・意識改革の推進



「再配達削減PR月間」の実施

物流に配慮した注文方法

物流コストに関する消費者等の理解醸成のための広報

(2) 適正な運賃収受等に向けた価格転嫁の円滑化と取引環境の適正化の推進

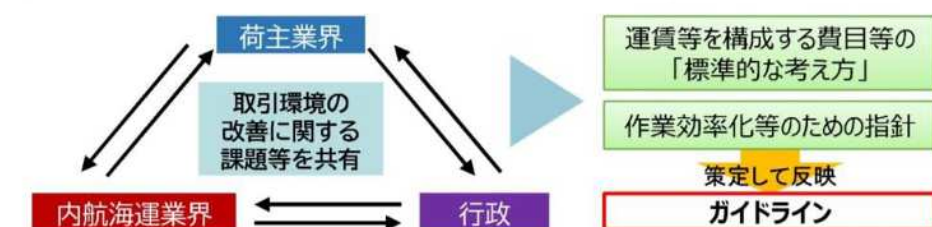
① トラック・倉庫業界等における価格転嫁と取引適正化の推進



中小受託取引適正化法に基づく指導・助言

公正取引委員会とトラック・物流Gメンの
合同荷主パトロール

② 内航海運における荷主等との取引環境の改善



③ 港湾運送事業や空港グランドハンドリング事業での適正取引の推進

(3) トラック適正化2法等を通じたトラック運送業界全体の構造転換の推進

① トラック適正化2法等を通じたトラック運送業界の健全化の推進



② トラック運送業の事業基盤の強化



総合物流施策大綱(2026年度～2030年度) 今後取り組むべき施策 国土交通省以外の省庁において進捗を管理いただきたい施策（総括表）

経済産業省	・高速道路外の物流施設までの区間におけるレベル4自動運転トラックの走行方法を確立するための検討を行う ・自動運転サービス支援道の全国展開、ドローン航路の整備・登録制度の検討・事業モデルの展開を図る ・改正産業競争力強化法に基づき、エッセンシャルサービスの社会的認知の向上、金融支援等を通じた事業の持続性確保に資する効率化等の取組を推進する。 ・自動配送ロボットについて、実用化に向けた実証実験、安全性の検証やルールの整理、ユースケースの創出を促す ・フィジカルインターネットの実現に向けた取組を推進する。具体的には、フィジカルインターネット・ロードマップの進捗に応じた改訂、データ連携のあり方とのりまとめ、先進事例の周知・浸透を図る ・製造・卸売・小売（製・配・販）の各段階をまたぐ商品情報の標準化に向けた、情報授受プロセスにおける連携強化を目指す商品情報プラットフォーム構想における議論を踏まえた検討や、標準化された二次元コードやコード体系などの活用の推進について検討を進める ・フィジカルインターネットの国際標準化を見据えた規格や指標等の開発に備え、国内検討体制の構築や関係国との連携強化に取り組む ・「サプライチェーン強化に向けたセキュリティ対策評価制度」について、令和8年度中の制度開始を目指す
農林水産省	・農林水産物・食品の流通合理化に向け、生産から小売・消費まで連携と物流の結節点の機能強化を推進する ・農山漁村における物流網の維持・確保、「農山漁村」経済・生活環境創生プラットフォームにおいて、地域課題解決に資するよう、官民共創による案件形成を促進する ・農林水産物・食品の輸出拡大に向けた戦略的サプライチェーンの構築に向け、輸出に取り組む産地・事業者への支援、輸送ネットワークの構築やその間の品質管理等の課題解決、航空保安対策を含む必要な輸出手続の迅速化に向けた調整、コールドチェーンの拠点整備・確保に取り組む
警察庁	・貨物集配中の車両の駐車規制の見直しや駐車許可制度の適正な運用、貨物車専用駐車枠の適正な利用を推進する
消費者庁	・「送料無料」表示の見直しとしての説明責任を消費者に対して果たす必要性の理解醸成を図る
公正取引委員会	・発着荷主間の契約の不明確さ等から生じる、取引の適正化の観点から問題となる行為に対する方策を検討する
中小企業庁	・サプライチェーン全体の共存共栄に向けた「パートナーシップ構築宣言」を引き続き推進する
文部科学省	・大学等が開発したサプライチェーンマネジメントを含むリ・スキリングプログラムの成果周知する
環境省	・広域的・効率的な再生資源の収集・運搬を促進する
財務省	・成羽一体運用、京浜港との連携強化に向け税関関連事務の簡素化等を検討していく ・通関業者の適正な業務運営を確保するための環境整備に向けた取組を推進する
外務省	・シーレーンの安全確保に向け、海洋状況把握能力強化に向けた取組を進め、政府開発援助を通じた海上安保分野の支援を行うとともに、政府安全保障能力強化支援（OSA）を戦略的に活用し、シーレーン沿いの同志国の海洋安全保障上の能力を強化する

※省庁名の記載は大綱記載初出箇所の早い順

※担当省庁の特記のない項目については国土交通省において進捗を管理

※このほかの項目についても国土交通省と関係府省庁の担務に応じ連携して取組を進めていく

目 次

- ・ 総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)について
- ・ **トラック適正化二法について**
 - 1. 平成30年以降の法改正について
 - 2. トラック適正化二法の概要
 - 3. トラック適正化二法の施行時期
 - 4. 適正原価の設定に向けた検討状況について
- ・ 公正取引委員会の施策等について

1. 平成30年以降の法改正について

【平成30年】

貨物自動車運送事業法の改正（議員立法）

<ホップ>

○標準的運賃の告示制度 【※令和6年3月末までの時限措置】→令和5年「当分の間」の措置に変更

○荷主対策の深度化 【※荷主への働きかけ等の規定は令和6年3月末までの時限措置】→令和5年「当分の間」の措置に変更

・荷主の配慮義務の新設、国土交通大臣による荷主への働きかけ・要請・勧告（公表）の規定の新設等

○規制の適正化

○事業者の遵守事項の明確化

【令和6年】

流通業務総合効率化法の改正、貨物自動車運送事業法の改正（閣法） <改正物流法>

<ステップ>

※流通業務総合効率化法は名称が物流効率化法に変更

○荷主・物流事業者に対する規制的措置

・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、一定規模以上の事業者（特定事業者）には中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、荷主の特定事業者には物流統括管理者（CLO）の選任を義務付け

○トラック運送事業者に対する規制的措置

・運送契約締結時の書面交付の義務付け、元請事業者に対する実運送体制管理簿の作成の義務付け、委託先への健全化措置について努力義務（一定規模以上の事業者には健全化措置に関する管理規程の作成、管理者の選任を義務付け）

【令和7年】

下請代金支払遅延等防止法（下請法）から中小受託取引適正化法（取適法）へ（閣法）

○物流問題へ対応するため運送委託の対象取引への追加

<ジャンプ>

貨物自動車運送事業法の改正、貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（議員立法） <トラック適正化二法>

2.トラック適正化二法の概要

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

概要

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上等により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、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、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「白トラ」）の利用を禁止（罰則付）
荷主等に対しては是正指導も実施

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

(2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

2. 法制上の措置等

政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

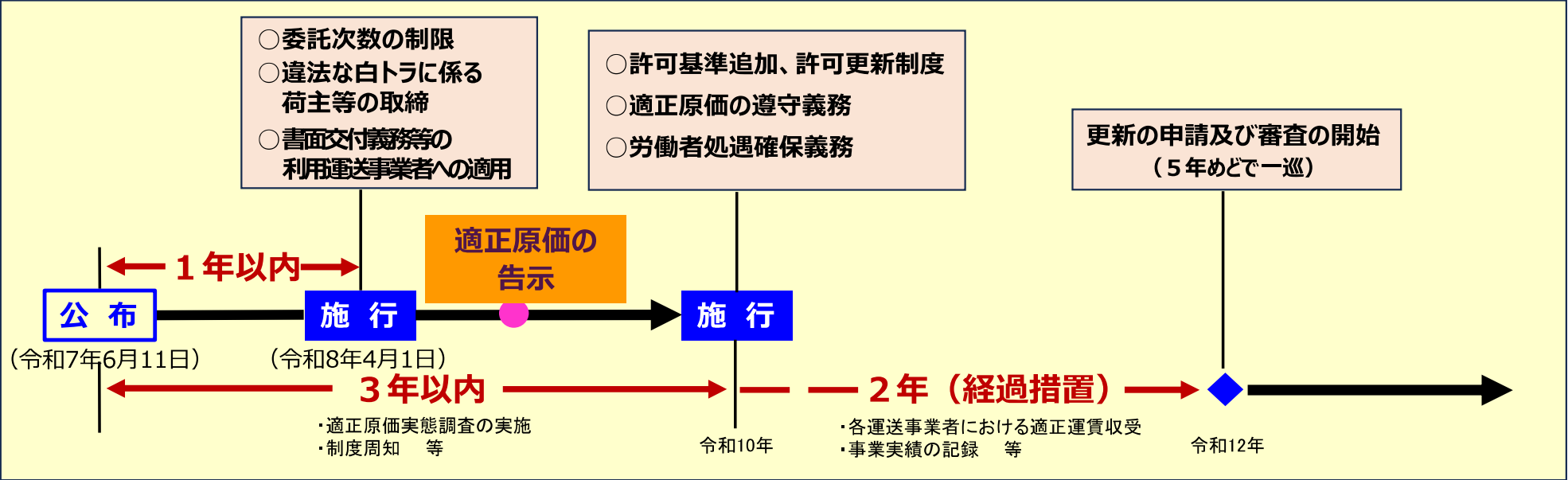
3. 物流政策推進会議

政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

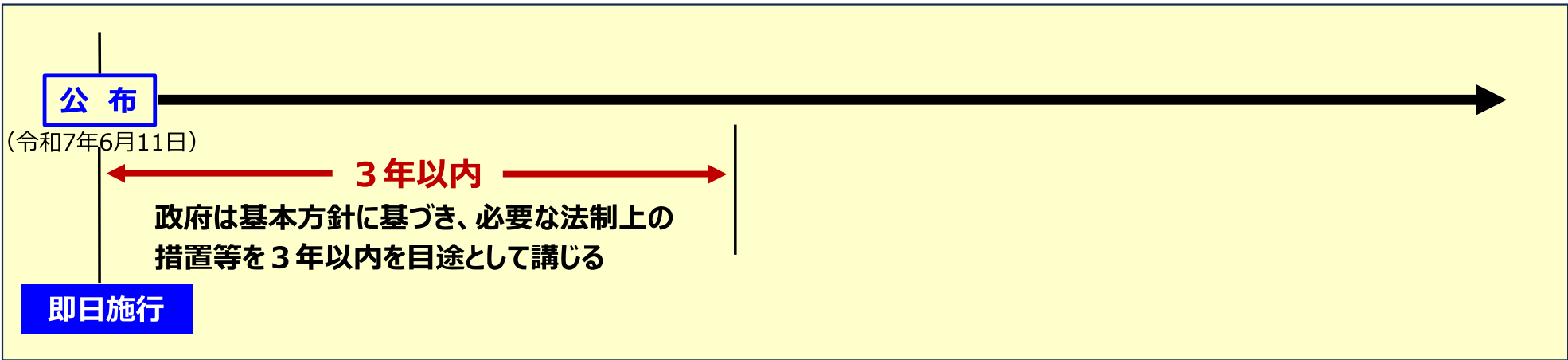
担保

3.トラック適正化二法の施行時期

【貨物自動車運送事業法】



【貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律】



4. 適正原価の設定に向けた検討状況について

「適正原価の設定に向けた有識者検討会」について

資料1

概 要

- 令和7年6月に成立・公布した貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）及び貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律（令和7年法律第61号）により、トラック運送事業者が自ら貨物を運ぶときや、他のトラック運送事業者等に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「**適正原価**」を継続して下回らないようにすることとされ、本規定については、同法の公布から3年以内に施行することとされているところ。
- これを受け、国土交通省、経済産業省、農林水産省等の行政機関、学識経験者、関係団体等を構成員とする「**適正原価の設定に向けた有識者検討会**」を立ち上げ、「**適正原価**」の適切な設定に向けた論点整理と方向性について、議論を行う。

構 成 員

委員

【学識経験者】

- ・山内 弘隆 一橋大学名誉教授（座長）
- ・大島 弘明 流通経済大学流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学経済学部教授
- ・西成 活裕 東京大学大学院工学系研究科教授
- ・二村 真理子 東京女子大学現代教養学部教授
- ・矢野 裕児 流通経済大学流通情報学部教授

【行政】

- ・岡野まさ子 国土交通省大臣官房総括審議官兼物流統括調整官
- ・木村 大 国土交通省大臣官房審議官（物流・自動車）
- ・高橋 一郎 農林水産省大臣官房新事業・食品産業部長
- ・浅井 俊隆 経済産業省大臣官房審議官（商務・サービス担当）

専門委員

- ・（公社）全日本トラック協会
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

オブザーバー

【行政】

- ・田邊 貴紀 公正取引委員会事務総局経済取引局調整課長
- ・川口 俊徳 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- ・小高 篤志 中小企業庁事業環境部取引課長

【関係団体】

- ・（公社）全国通運連盟
- ・（一社）日本経済団体連合会
- ・日本商工会議所
- ・全国中小企業団体中央会
- ・全国商工会連合会
- ・全国農業協同組合中央会

今後の進め方（想定）

- 第1回検討会を7月17日に開催。その後は月1回の頻度で関係者ヒアリングや論点整理等を行い、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

提言のイメージ

- ・「適正原価」に関する基本的な考え方（適正原価の目的、定義・位置付けや制度設計 等）
- ・「適正原価」の構成要素及び算出の枠組み
- ※「**適正原価**」の具体的な金額については議論しないことを想定

第1回 適正原価の設定に向けた有識者検討会（令和8年7月17日）資料

適正原価設定に向けて検討が必要となる主な論点

- 適正原価設定に向けては、先述の「基本的な方向性」を基礎として、実態調査の結果も踏まえつつ、少なくとも以下の論点について検討することが必要ではないか。

＜制度全般＞

- ① 適正原価を設定する事業種別
- ② 適正原価を設定する車型・車種の単位
- ③ 適正原価を設定する地域の単位
- ④ 実車率・回送料金の取扱い
- ⑤ 物流効率化のインセンティブの担保
- ⑥ 物価変動への対応・改定の頻度

＜運用等＞

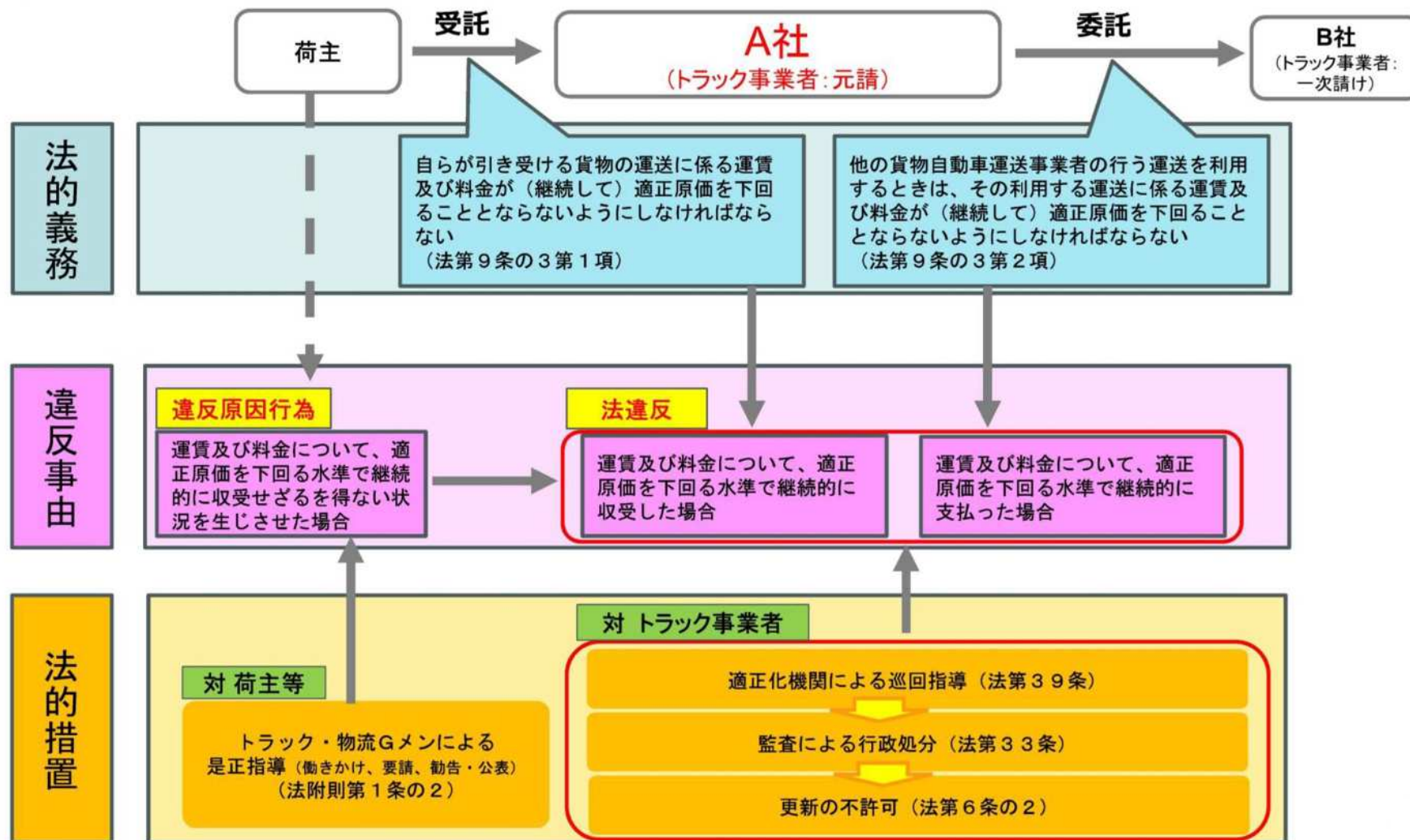
- ① トラック事業者・荷主等による実務面での対応
- ② 多重取引構造への対応
- ③ トラックドライバーへの適正な賃金の支払い
- ④ 適正原価の算定に用いる期間の設定

＜適正原価の構成要素＞

- ① 標準的運賃の構成要素との比較検討
- ② 「輸送の安全確保のために必要な経費」の具体的な内容
- ③ 「事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資」の具体的な内容
- ④ 「全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費」の具体的な内容
- ⑤ 料金の取扱い

「適正原価」に関する規定の全体像

- トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者へ運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「**適正原価**」を**下回らないことを確保**しなければならない。
- 一般貨物自動車運送事業者である**A社**に着目した場合における**法的義務や違反時の法的措置等**は以下のとおり。



条 文

(運賃及び料金に係る適正原価)

第九条の二 国土交通大臣は、貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金について、**燃料費、全産業の労働者一人当たりの賃金の額の平均額を踏まえた人件費、減価償却費、輸送の安全確保のために必要な経費、委託手数料、事業を継続して遂行するために必要不可欠な投資の原資、公租公課その他の事業の適正な運営の確保のために通常必要と認められる費用であって国土交通省令で定めるものを的確に反映した積算を行うことにより、貨物自動車運送事業の適正な運営を図るための原価を定めることができる。**

2 (略)

附 則

(標準的な運賃) ※適正原価制度導入により廃止

第一条の三 国土交通大臣は、当分の間、**事業用自動車の運転者の労働条件を改善するとともに、一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保し、及びその担う貨物流通の機能の維持向上を図るため、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、標準的な運賃を定めることができる。**

現行の法附則第1条の3に規定されている「適正な利潤」は、改正後の法第9条の2には規定されていない

考え方

- 適正原価は「**貨物自動車運送事業の適正な運営を図るための原価**」と定義されているが、トラック事業者が適正原価を下回る運賃・料金の収受を継続的に行った場合には法令違反となり、適正原価の収受が貨物自動車運送事業の許可更新の要件となることも踏まえると、**貨物自動車運送事業を法令に則って適正に運営するために最低限必要となる原価**であると解釈することができる。
- 適正原価制度により、いわゆる**ダンピング事業者の退出を促す必要**があることから、適正原価は、**安全投資や人件費等について適正な水準が確保され、かつ、更なるコスト削減を行った場合に、法令に則った適正な事業運営に支障が生じることとなる程度の水準**に設定する必要がある。
- なお、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。一方で、**適正原価には適正な利潤（事業報酬）を含まないため、実際に荷主等から収受すべき運賃・料金は、適正原価に適正な利潤を上乗せした水準**となる。

適正原価と期間の考え方

条 文

(適正原価を下回る運賃及び料金の制限)

第九条の三 一般貨物自動車運送事業者は、前条第二項の規定による適正原価の告示があった場合においては、**自らが引き受ける貨物の運送に係る運賃及び料金が当該適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。** **トラック事業者の受注者としての義務**

2 一般貨物自動車運送事業者は、前条第二項の規定による適正原価の告示があった場合において、**自らが引き受ける貨物の運送について他の貨物自動車運送事業者の行う運送**（自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約によるものを除く。）**を利用するときは、その利用する運送に係る運賃及び料金が当該適正原価を下回ることとならないようにしなければならない。** **トラック事業者の発注者としての義務**

提案者の意思（衆・法制局作成の概要より抜粋）

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「**適正原価**」を**継続して下回らないことを確保**

考え方

- 運賃及び料金が適正原価を下回ることとならないことを求める規定だが、その趣旨は、**適正原価を継続的に下回らないことを確保**するもの。
- よって、個別の運送契約において、収受した運賃及び料金が「適正原価」を下回ったとしても、直ちに違法とはならないが、そのような取引が継続され、**一定期間において運賃及び料金が適正原価を下回る状態が継続的に認められる場合には違法**となる。

適正原価設定に向けた制度設計の基本的な方向性に係る論点

基本的な方向性（案）

- ① 「適正原価」制度は、トラック事業者・荷主等による新制度への円滑な対応を担保するため、「適正原価」と「標準的運賃」の法的拘束力や定義等の差異は踏まえつつも、「適正原価」の項目などについては、基本的には「標準的運賃」を踏襲した設計とすべきではないか。
- ② 他方で、「適正原価」は法的拘束力を有する制度であることから、トラック事業者・荷主等の取引実態に照らして、対応が困難となるような制度設計とすべきではない。この点、実車率の設定など、「標準的運賃」において取引実態との著しい乖離を生じさせている前提条件等については、「適正原価」制度の設計に当たり、見直しを行う必要があるのではないかと。
- ③ 十分な賃金が支払われることを前提に、トラック事業者・荷主等双方の物流効率化のインセンティブを損なわないような制度設計とすべきではないか。例えば、物流効率化によるコスト削減が適正原価算出において適切に評価される仕組みとする必要があるのではないかと。
- ④ 「適正原価」制度については、トラック事業者の許可更新における要件となることを踏まえると、一定期間における適正原価の収受状況を確認できる仕組みとする必要がある。そのため、「適正原価」告示においては、「標準的運賃」告示のようなタリフ表を示すのではなく、当該期間における走行距離や稼働時間等のインプットに基づき、「適正原価」を導出できる算定式を示す必要があるのではないかと。
- ⑤ 受託（収受）と委託（支払）では義務の対象が異なるため、「適正原価」告示の算定式は収受と支払とで区分して示すこととし、運賃・料金の収受と支払の双方について、一定期間における状況を確認できる仕組みとすべきではないか。

○その他

- ① 標準的運賃が荷主等との運賃交渉における参考指標として活用されている状況に鑑み、トラック事業者が参考にできる簡便な内容として、モデル運賃等を別途示す必要性について検討するのはいかがでしょうか。
- ② 「適正原価」制度をトラックドライバーの賃上げにつなげていく観点からは、トラック事業者が収受した運賃・料金を原資として、トラックドライバーに適正な賃金を支払うことについて、制度上どのように担保するか検討すべきではないかと。
- ③ 多重取引構造における末端の実運送事業者についても、委託手数料を含めた運賃・料金が適正原価を下回らない水準で確保されるよう、運用上どのように担保するか検討すべきではないかと。

適正原価告示のイメージ

- 「適正原価」告示においては、トラック事業者の総稼働時間や総走行距離等を代入して適正原価を計算できる算定式を示すとともに、時間当たり固定費やキロ当たり変動費等の単価について、地域、車種・車格ごとに示すこととしてはどうか。

【算定式のイメージ: 下記のような式を運賃・料金の収受・支払それぞれについて示す】

$$\begin{aligned}\text{適正原価} &= \text{運賃原価} + \text{委託手数料} + \text{料金原価} + \text{燃料サーチャージ} + \text{実費} \\ &= \text{時間当たり固定費} \times \text{総稼働時間} + \text{キロ当たり変動費} \times \text{総走行距離} \\ &\quad + \text{委託手数料率} \times \text{傭車に委託した運送の運賃原価} \\ &\quad + \text{時間当たり料金} \times \text{総稼働時間} \\ &\quad + (\text{燃料価格} - \text{基準価格}) \times \text{使用量} \\ &\quad + \text{実費}\end{aligned}$$

- ※ 時間当たり固定費、キロ当たり変動費及び時間当たり料金については、地域／車種・車格ごとに表などにより別途示すことを想定
- ※ 今後検討の進展に応じて他の項目が追加される可能性があることに留意

問題の所在

- 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る。
- 他方、中小企業が大宗を占めるトラック事業者は、適正原価の算出等を行うためのシステム構築等を独自で行う投資余力が必ずしもない場合が多い。また、運賃交渉に当たって参照していた標準的運賃が廃止され、トラック事業者が荷主等に対してベースとして提示できるタリフが存在しなくなることに伴い、荷主等との運賃交渉力の低下が懸念される。
- そのため、トラック事業者が適正原価の算出を円滑に行えるような適正原価計算システムを整備する必要性や、運賃交渉を円滑に行えるように参考にてできるモデル運賃等を設定する必要性について検討すべきではないか。
- また、適正原価制度の導入後において、同制度が荷主等とトラック事業者との運賃交渉に及ぼす影響や荷主等が留意すべき事項について検討する必要があるのではないか。

想定される方向性

- 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べきではないか。
- 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）を提示すべきではないか。なお、モデル運賃は、例えば、能率的な経営の下における適正な原価水準をもとに算出された運賃原価（時間／距離）に適正利潤を加えたものを車種別・地域別でタリフ表として示すことが想定されるが、適正利潤をいかなる水準に設定すべきか、いかなる運送契約を類型として示すのか等についての検討が必要となる。
- 適正原価は、トラック事業者が一定期間における事業の適正な運営を行うために必要となる費用であり、個々の取引における原価を示すものではないことに加え、自らの詳細な原価を相手方に開示するかどうかは、個々の取引においてトラック事業者が個別に判断するものである。したがって、適正原価を従来のタリフと同様に運賃交渉の指標として用いることは困難であると考えられ、従来の運賃交渉と同様に、運賃改定の必要性や水準を示す客観的な資料に基づき協議が行われるのではないか。その際、適正原価とモデル運賃との関係性について、例えば乖離率等を客観的な根拠に基づき示すこととすれば、荷主等にとって運賃水準の妥当性を判断する際の予見可能性が高まり、運賃交渉をより円滑に進めることができるのではないか。

< 適正原価導入後における運賃交渉のイメージ >



第2回 適正原価の設定に向けた有識者検討会（令和8年8月26日）資料

目次

- ・ 総合物流施策大綱(2026年度～2030年度)について
- ・ トラック適正化二法について
- ・ **公正取引委員会の施策等について**

1. 取適法(改正下請法)の概要

2. 下請法→取適法 改正点のポイント

- ① 特定運送委託
- ② 手形払い等の禁止
- ③ 協議に応じない一方的な代金決定
- ④ 面的執行の強化

3. サプライチェーン全体での価格転嫁・取引適正化の推進

- ① 物流特殊指定改正(着荷主規制)
- ② 支払告示制定
- ③ 優越ガイドライン改定

4. 公正取引委員会による勧告・指導等

- ① 運送事業者間の取引における下請法違反被疑事件の集中調査結果
- ② 令和7年荷主と物流事業者との取引調査結果

5. その他

取適法・独禁法・物流特殊指定の違い

いずれも事業者間の公正な取引を確保するための法律

取適法 (旧 下請法)

立場の弱い下請事業者を保護するための法律、基本的に同業者間の元下関係の取引の規制

独禁法

市場を独占しようとしてはいけない、カルテルや入札談合をしてはいけない、優越的地位の濫用をしてはいけない等、市場全体の競争ルールを定めている。

物流特殊指定

独禁法に基づく公正取引委員会の告示で、荷主と物流事業者間の取引について不公正な取引方法を具体的に定めたもの。

1. 取適法（改正下請法）の概要

法目的

中小受託取引の公正化 ・ 中小受託事業者の利益保護

適用対象

①取引の内容 + ②規模要件 = 対象取引

①取引の内容

製造委託

修理委託

情報成果物作成委託
(プログラム)

役務提供委託
(運送・倉庫保管・情報処理)

特定運送委託

②規模要件

委託
事業者

資本金 3 億超

資本金 1 千万超 3 億以下

常時使用する従業員 300 人超

中小
受託
事業者

資本金 3 億以下 (個人含む)

資本金 1 千万以下 (個人含む)

常時使用する従業員 300 人以下 (個人含む)

①取引の内容

情報成果物作成委託
(プログラム除く)

役務提供委託
(運送・倉庫保管・情報処理除く)

②規模要件

委託
事業者

資本金 5 千万超

資本金 1 千万超 5 千万以下

常時使用する従業員 100 人超

中小
受託
事業者

資本金 5 千万以下 (個人含む)

資本金 1 千万以下 (個人含む)

常時使用する従業員 100 人以下 (個人含む)

義務

発注内容を明示する義務 (発注書の交付)

取引に関する書類等を作成・保存する義務
(2年)

支払期日 (受領後60日以内) を定める義務

遅延利息 (14.6%) の支払義務

※赤色は改正内容

禁止行為

受領拒否

報復措置

支払遅延 (手形払等の禁止)

有償支給原材料等の対価の早期決済

減額

割引困難な手形の交付

返品

不当な経済上の利益提供要請

買ったたき

不当な給付内容の変更・やり直し

購入・利用強制

協議に応じない一方的な代金決定

出所: 公正取引委員会資料 一部全ト協加筆

2. 下請法→取適法 改正のポイント

① 特定運送委託

改正理由

- 発荷主から元請運送事業者への委託は、本法の対象外（独占禁止法の物流特殊指定で対応）である。
- 立場の弱い物流事業者が、荷役や荷待ちを無償で行わされているなど、荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）が顕在化している。

改正内容

- ◆ 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、本法の対象となる新たな類型として追加し、機動的に対応できるようにする。

改正後

現行の「物品の運送の再委託」に加えて「物品の運送の委託」を新たな規制対象に追加



① 特定運送委託

ミネベアアクセスソリューションズ株式会社に対する勧告（概要）



●委託の内容

- ① 自社が製造を請け負う自動車部品、自動二輪車部品等の部品の製造（36名）
 - ② 自社が製造を請け負う自動車部品、自動二輪車部品等の部品の製造における取引の相手方等に対する運送（1名）（注1）
- をそれぞれ委託



●違反行為の概要（不当な経済上の利益の提供要請）

①遅くとも令和6年1月から令和8年2月1日まで、ミネベアアクセスソリューションズが管理していた金型等を用いて製造する**自動車部品等の発注を長期間行わないにもかかわらず、受注者36名に生じる計846個の金型等の保管に係る費用を負担することなく、受注者に当該金型等を保管させた。**

※ミネベアアクセスソリューションズは、受注者に対し、保管に係る費用に相当する額を支払っている。上記金型等のうち、**44個**の金型等を回収し又は廃棄している。

②令和8年1月から同年4月まで、受注者**1名に生じる計546時間26分の荷役作業及び附帯業務に係る費用を負担することなく、受注者に当該荷役作業及び附帯業務を行わせた。**

※ミネベアアクセスソリューションズは、受注者に対し、荷役作業及び附帯業務に係る費用に相当する額を支払っている。

受注者（37名）

（ミネベアアクセスソリューションズ（株））
発注者



公正取引委員会による勧告の内容

- 今後、中小受託事業者（注2）に対し、不当な経済上の利益の提供要請を行わないこと等を取締役会の決議により確認すること
- 自社の役員及び発注担当者に対して取適法の研修を行うなど社内体制の整備のために必要な措置を講ずること など

（注1）特定運送委託（改正後の取適法で追加）

発荷主が元請運送事業者に対して製造、販売等の目的物の引渡しに必要な運送を委託する取引

（注2）下請法は、令和7年改正により、令和8年1月、取適法と改称された。下請法において「下請事業者」と呼称されていた事業者は、令和8年1月以降になされた製造委託等との関係では「中小受託事業者」と呼称される。

2. 下請法→取適法 改正のポイント

② 手形払等の禁止

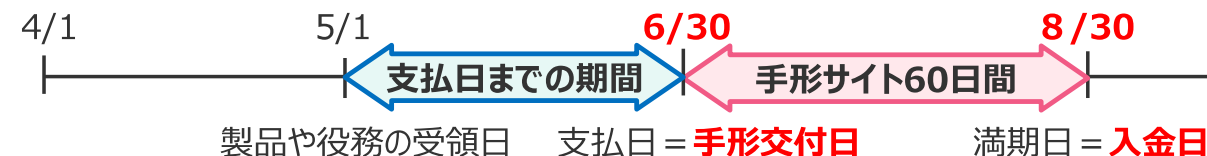
改正理由

- 支払手段として手形等を用いる ことにより、発注者が受注者に資金繰りに係る負担を求める商慣習が続いている。

改正内容

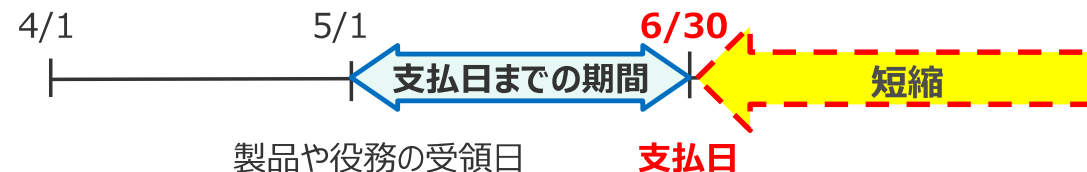
- ◆ 中小受託事業者の保護のためには、今般の指導基準の変更を一段進め、本法上の支払手段として、手形払を認めないこととする。
- ◆ 電子記録債権やファクタリングについても、支払期日までに代金に相当する金銭（手数料等を含む満額）を得ることが困難であるものについては認めないこととする。

改正前



支払日までの期間（60日） + 手形サイト（60日） = 現金受領までの期間【120日】

改正後



支払日までの期間（60日） = 現金受領までの期間【60日】

<関連>

振込手数料の負担に係る運用変更（運用基準）

- 企業取引研究会において、代金の振込手数料は発注者が負担することが合理的な商慣習であるとの意見があり、同研究会報告書において、振込手数料を受注者に負担させる行為は、合意の有無にかかわらず違反に当たることとするよう、運用基準を見直すべきとの結論が取りまとめられた。
- これを踏まえ、**振込手数料を受注者に負担させる行為は、合意の有無にかかわらず違反**とするよう、運用基準を見直すこととする。

【改正前】

発注前に下請代金を下請事業者の銀行口座に振り込む際の振込手数料について、**下請事業者が負担する旨の書面での合意がある場合には、**親事業者が負担した実費の範囲内で当該手数料を**差し引いて下請代金を支払うことが認められる。**

【改正後】

中小受託事業者との合意の有無にかかわらず、委託事業者が製造委託等代金を中小受託事業者の銀行口座へ振り込む際の手数料を中小受託事業者に負担させ、製造委託等代金から**差し引いて支払うことは減額に当たる。**

2. 下請法→取適法 改正のポイント

③ 協議に応じない一方的な代金決定の禁止

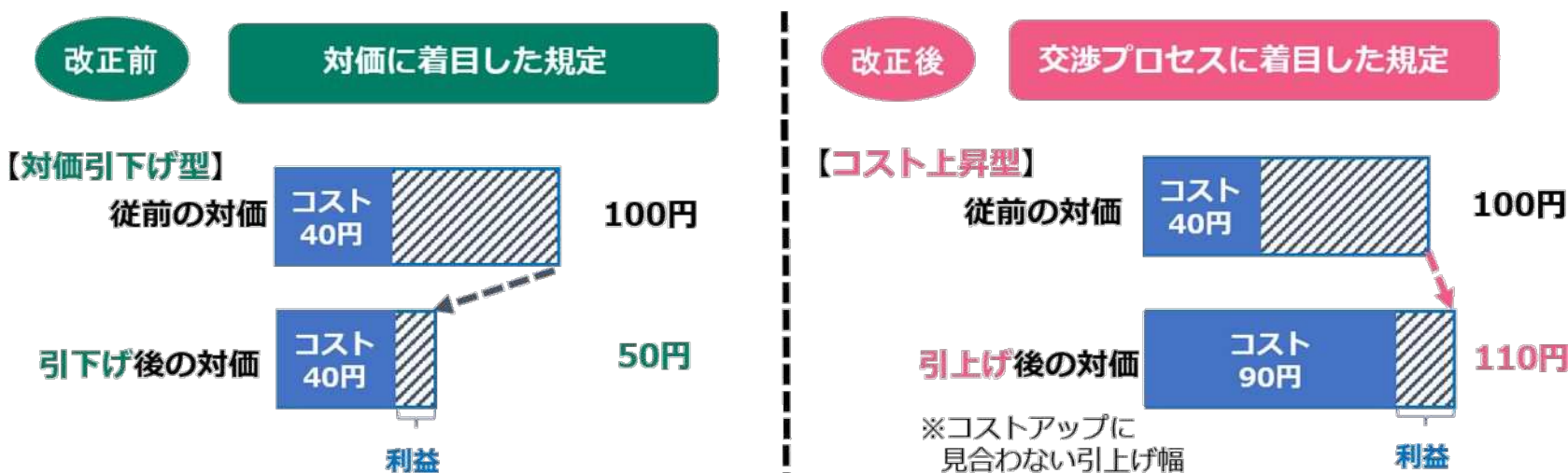
- 委託事業者が、**中小受託事業者から価格協議の求めがあつたにもかかわらず、協議に応じなかったり、必要な説明を行わなかったりするなど、一方的に代金を決定すること。**

改正理由

- コストが上昇している中で、協議することなく価格を据え置いたり、コスト上昇に見合わない価格を一方的に決めたりするなど、上昇したコストの価格転嫁についての課題がみられる。
- そのため、適切な価格転嫁が行われる取引環境の整備が必要。

改正内容

「市価」の認定が必要となる買いたたきとは別途、対等な価格交渉を確保する観点から、**中小受託事業者から価格協議の求めがあつたにもかかわらず、協議に応じなかったり、委託事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方的に代金を決定して、中小受託事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を新設**する。



2. 下請法→取適法 改正のポイント

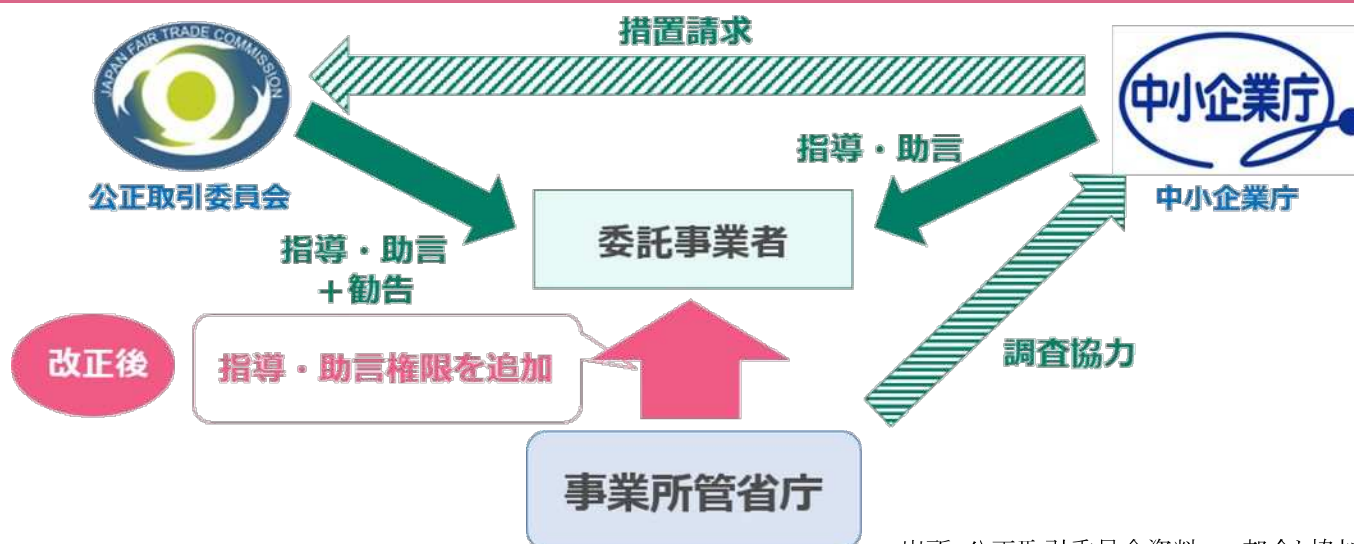
④ 面的執行の強化

改正理由

- 現在、事業所管省庁には調査権限のみが与えられているが、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行をより拡充していく必要がある。
- 事業所管省庁（「トラック・物流Gメン」など）に通報した場合、本法の「報復措置の禁止」の対象となっていない。

改正内容

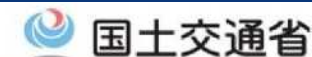
- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 中小受託事業者が申告しやすい環境を確保すべく、「報復措置の禁止」の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。



出所:公正取引委員会資料 一部全ト協加筆

④ 面的執行の強化

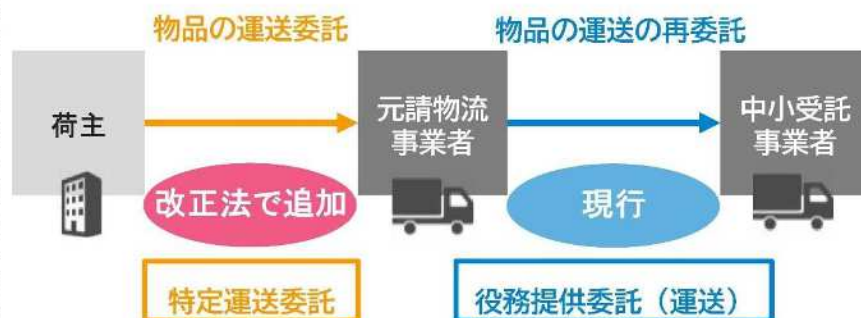
中小受託取引適正化法（取適法）施行に伴うトラック関係の対応



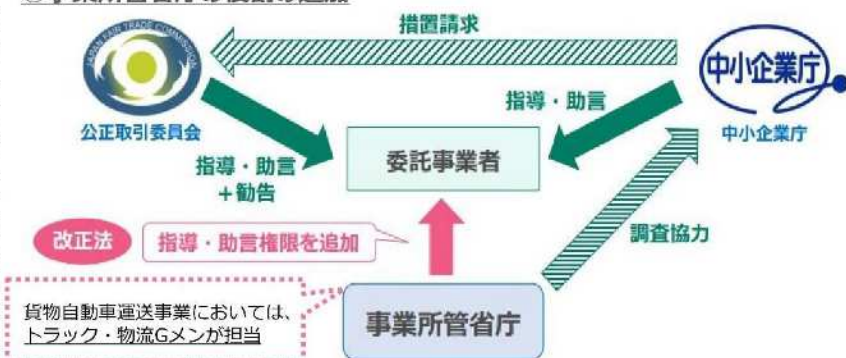
- 本年1月から施行された改正下請法（取適法）により、取適法の対象取引に「特定運送委託」が追加され、複数の省庁連携による違反行為への対応（面的執行）の強化として事業所管省庁（国土交通省含む）に**指導・助言及び報告・検査に係る権限が付与**されたところ。
- これにより、**トラック・物流Gメンが取適法に基づく指導助言を行う**こととなり、**令和8年1月14日に施行後初の措置（助言）を実施**。

◆ 主な改正の内容

○ 物品の運送に係る委託類型を追加



○ 事業所管省庁の役割の追加



◆ 円滑な施行に向けた取組（令和8年1月1日施行）

○ 公正取引委員会との合同パトロール

- トラック・物流Gメンによる「集中監視月間（R7.10-11）」において、荷主等による取適法の違反行為や貨物自動車運送事業法の違反原因行為の未然防止等の観点から、**公正取引委員会と各地方運輸局が全国規模で連携した合同荷主パトロール**等を実施。
- 令和7年10月28日及び29日には、全運輸局のGメンが集結し、公取委と合同で、**東京都内での大規模パトロール**を実施（パトロール前には出発式も開催。）。



○ トラック業界向け取適法・振興法に関する説明会の開催

- 令和7年1月以降に開催している改正物流法の説明会において、取適法の主要改正事項の説明を行い、全国で約200回実施、延べ約23,000名が参加。その他国交省が講師参加するセミナー等で延べ約200名に説明を実施。
- 令和7年9月30日、国交省主催で、所管業界向けに取適法・振興法に関する説明会を開催し、約2,000名（物流関係者約540名）が参加。
- 令和7年12月、国交省と全日本トラック協会の共催で、トラック業界向けに取適法・振興法に関する説明会を東京・大阪で開催し、物流関係者約1,500名が参加。

国 自 貨 第 7 1 0 号
20260325 中 庁 第 1 0 号
公 取 企 第 4 9 号
令 和 8 年 3 月 2 7 日

農 林 水 産 省 関 係 団 体 代 表 者 殿
経 済 産 業 省 関 係 団 体 代 表 者 殿
国 土 交 通 省 関 係 団 体 代 表 者 殿
公 益 社 団 法 人 全 日 本 ト ラ ッ ク 協 会 会 長 殿

国 土 交 通 大 臣
（公印省略）
中 小 企 業 庁 長 官
（公印省略）
公 正 取 引 委 員 会 委 員 長
（公印省略）

燃料価格高騰時におけるトラック運送業の価格転嫁の徹底について（要請）

トラック運送業における取引適正化及び価格転嫁の推進につきましては、日頃から格別の御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

今般の中東情勢を受け、トラック運送事業者が使用する軽油を含む燃料価格が高騰しつつあることに加え、石油販売会社がタンクローリーによる大口購入者向け軽油の販売停止や数量の制限を行っており、従来どおりの軽油の調達が難しくなっている状況がみられるなど、トラック運送事業者の事業運営に支障が生じることが懸念されております。

政府においては、燃料油価格の緊急的激変緩和措置を講じ、燃料価格の高騰を抑制するとともに、石油備蓄を放出することで、国内における燃料油の供給安定化を図っているところですが、我が国の国民生活や経済活動を支える社会インフラである物流を支えるトラック運送事業者が安定的に事業を継続するためには、これまで他業種と比べて価格転嫁が進んでいないトラック運送業において、運賃交渉・運賃改定の促進や燃料サーチャージ制度の導入などにより、今般の燃料価格の変動分も含め、荷主・元請事業者等に対する構造的な価格転嫁を実現することが不可欠です。

またその際、本年1月より、新たに、発荷主のトラック運送契約の一部が、中小受託取引適正化法（取適法）の適用対象とされたことも踏まえ、取適法等の関係法令及びこれらに基づき策定されたガイドライン等（トラック運送業における適正取引推進ガイドライン、各業種別の受託適正取引等の推進のためのガイドライン及び労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針（労務費転嫁指針））に則った適正な取引を徹底いただくことが必要です。

つきましては、本日付けで経済産業大臣、公正取引委員会委員長、国土交通大臣を含む各省庁事業所管大臣の連名で、中小受託事業者に対する価格転嫁等に関する配慮要請を、関係事業者団体代表者あてに発出したところですが、特に、今般の燃料価格の高騰や燃料供給の制限による事業運営への影響が懸念されるトラック運送事業者の窮状について、主として発注者である荷主や元請事業者等の皆様にご理解いただくとともに、安定した輸送力を確保するためにも、下記事項につきまして特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

記

1. 運送受託者（実運送事業者等）との適切な協議による価格決定について

今般の燃料価格の高騰を受けて、軽油価格上昇分の運賃・料金への反映のため、燃料サーチャージ制度の導入や取引条件の変更に係る協議の求めがあったにもかかわらず、交渉の場において明示的に協議することなく、従来どおりに運賃・料金を据え置くことや、トラック運送事業者が運賃・料金の引上げを求めたにもかかわらず、価格転嫁をしない理由を書面等で相手方に回答することなく、従来どおりに運賃・料金を据え置くことは、独占禁止法や取適法に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法附則第1条の2に基づく、国土交通省トラック・物流Gメンによる働きかけ、要請、勧告・公表等の対象となりうることに留意ください。

その上で、現下の状況を踏まえ、燃料価格等が上昇した場合には、予め定めた運賃改定タイミングはもちろんのこと、その期中においても、運送受託者においては、物価等の価格変動が反映されている公表資料を基礎として、燃料サーチャージ制の導入を含めた運賃・料金の変更について協議を求めること、また、荷主・元請事業者においても、当該協議に誠実に応じ、エネルギーコストの上昇分を考慮した上で、運賃・料金が決定されるよう要請いたします。

2. 燃料サーチャージ制の導入について

国土交通省では、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」（平成24年改定）において、燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度として定めているほか、令和6年3月に国土交通省が告示した「標準的運賃」では燃料サーチャージが規定され、各社が定めた基準価格を超えた場合は別に収受するよう定めています。

このような趣旨も踏まえ、荷主・元請事業者におかれては、運送を依頼するトラック運送事業者と燃料サーチャージの基準となる価格を定め、燃料サーチャージ制を導入することについて十分に御理解いただき、当該制度の導入を受け入れていただくなど、燃料価格の変動を適切に運賃・料金に反映する取組を進めていただくよう要請いたします。

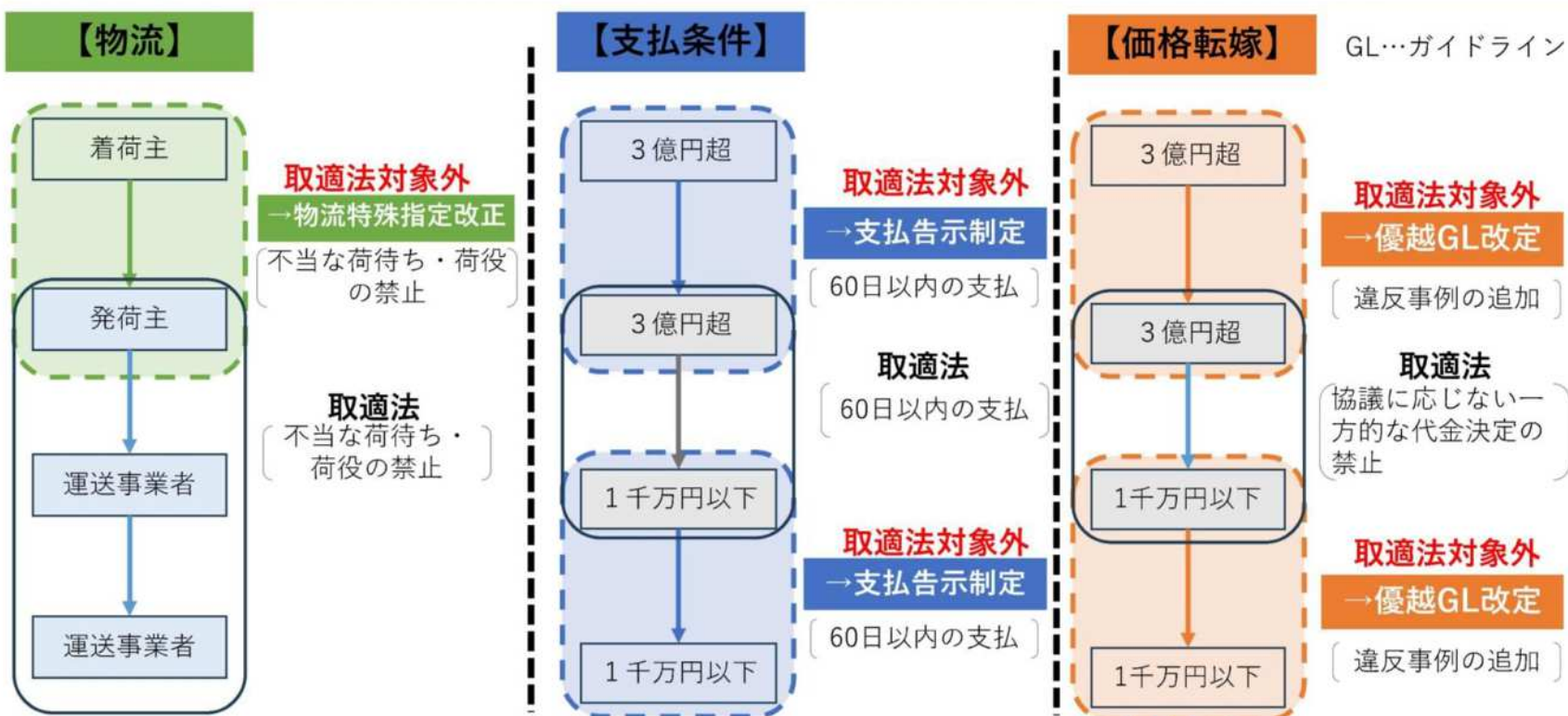
また具体的には、タンクローリーによる大口購入の軽油の供給が停止し、やむを得ず購入先を切り替えた結果として燃料の購入単価が上昇した場合など、先月28日からの現下の中東情勢の悪化前における軽油価格からの価格上昇を含め、実際の燃料費負担が増加した客観的事実がある場合には、当該燃料費の上昇分をご負担いただくようお願いいたします。

以上

3. サプライチェーン全体での価格転嫁・取引適正化の推進

サプライチェーン全体での価格転嫁・取引適正化の推進に向けた課題（全体像）

- 適切な価格転嫁・取引適正化をサプライチェーン全体で定着させていくためには、取適法の対象となる取引に限らず、**サプライチェーン全体における取引の実態や商慣習にも広く目を向け、実効的な取組を進めていくことが不可欠。**
- そのため、物流に関する商慣習の問題に対する更なる対応、サプライチェーン全体での支払条件の適正化、適切な価格転嫁の環境整備に向けて**優越的地位の濫用に対する規制を整備。**



・・・取適法対象取引

出所: 公正取引委員会資料 一部全ト協加筆

3. サプライチェーン全体での価格転嫁・取引適正化の推進

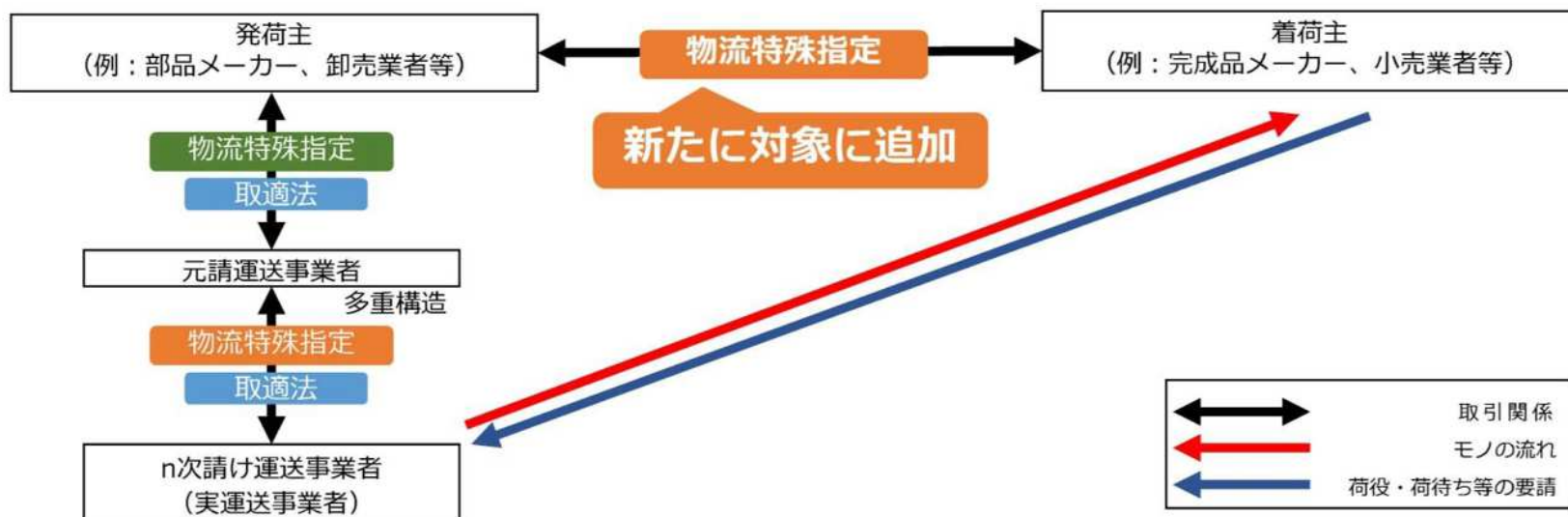
① 物流特殊指定改正（着荷主規制）

これまでの課題

- 着荷主が、荷下ろしの場面において、発荷主と取り決めた取引条件にない契約外の荷待ち・荷役等を運送事業者を通じて要請する行為が問題となっている。
- 取適法等により、運送事業者と発荷主等の関係において運送事業者の保護は一定程度図られているが、上記のような着荷主の行為については実効的に対処することが困難。
- 着荷主は運送事業者との運送契約の当事者ではないものの、物流取引のサプライチェーンの一環を担っており、物流取引全体の適正化を図るためには、着荷主が運送事業者に指示をし、契約外の荷待ち・荷役等を提供させる行為についても、対応することが必要。

対応

- 物流分野におけるサプライチェーン全体の取引適正化の観点から、現行の物流特殊指定の対象を拡大し、着荷主による発荷主に対する特定の行為（契約外の荷役・荷待ち等を運送事業者を通じて行わせることによって、発荷主の利益を不当に害する行為）を新たに物流特殊指定の対象にする。



出所：公正取引委員会資料 一部全ト協加筆

改正物流特殊指定による「着荷主規制」について

◎ 特定着荷主が、特定発荷主の利益を不当に害する行為を禁止

禁止行為の具体例

不当な経済上の利益の提供要請	<u>あらかじめ契約内容に含まれていないにもかかわらず、商品の荷下ろし業務・商品の検品・仕分け作業等を運送事業者を通じて提供させたことにより、特定発荷主</u> にその費用を負担させた。 (特定発荷主が運送を受託する事業者に当該提供の行為をさせる場合に限る。)
不当な運送内容の変更及びやり直し	<u>自社の都合により、運送事業者</u> に長時間の待機や商品の再配達をさせたにもかかわらず、 <u>特定発荷主</u> にその費用を負担させた。 (特定発荷主が運送を受託する事業者に当該変更又はやり直しの行為をさせる場合に限る。)
情報提供に対する報復措置	特定着荷主が禁止行為をしていた事実を、特定発荷主が公正取引委員会に知らせ、又は知らせようとしたことを理由として、取引量の削減・取引の停止・その他不利益な扱いをした。

改正物流特殊指定が適用になる特定着荷主と特定発荷主の関係

特定着荷主	資本金3億円超	▶	特定発荷主	資本金3億円以下
	資本金1千万円超3億円以下	▶	特定発荷主	資本金1千万円以下
	従業員300人超	▶	特定発荷主	従業員300人以下
	取引上の地位が優越している着荷主	▶	特定発荷主	取引上の地位が劣っている発荷主

違反した場合

違反行為が認められた場合等には、警告・注意、排除措置命令*等の対象になる。
*違反行為の取りやめ、原状回復、再発防止策の実施等

施行期日

令和9年4月1日 施行

運送事業者の対応① ＜発荷主等との協議＞

- 運送業務以外の役務の内容を運送業務とは区別して定め、その対価について十分な協議を行い、適正な対価を定めて、書面に記載し交付する。
- 発荷主に対し、着荷主側で契約外の荷待ち、荷役作業等をさせることが予想される場合について、発着荷主間でその内容や対価等の条件を明確にさせていただくよう依頼する。

運送事業者の対応② ＜現場での対応＞

- 着荷主から契約にない荷役作業等を依頼されたら、発荷主に作業を実施してよいか、実施する場合は料金が発生することを確認し、発荷主の指示を受けてから実施する。
- 実施後、発荷主に取卸料等を請求する。

特定着荷主の禁止行為（特定着荷主規制（第2項・第3項））

物流特殊指定第2項・第3項

- 2 特定着荷主が、備考第三項各号に規定する物品の引渡しを受ける場合に、次の各号のいずれかに掲げる行為をすることにより、特定発荷主の利益を不当に害すること。
 - 一 自己のために当該物品の運送（以下この項において単に「運送」という。）の役務以外の役務その他の経済上の利益の提供をさせること（特定発荷主が運送を受託する事業者に当該提供の行為をさせる場合に限る。）。
 - 二 運送の内容の変更をさせ、又はその運送を行った後に運送のやり直しをさせること（特定発荷主が運送を受託する事業者に当該変更又はやり直しの行為をさせる場合に限る。）。
- 3 特定着荷主又は特定着荷主についてこの告示で指定する行為に該当する事実があると認められる場合に、特定物流事業者又は特定発荷主が公正取引委員会に対しその事実を知らせ、又は知らせようとしたことを理由として、取引の量を減じ、取引を停止し、その他不利益な取扱いをすること。

「運送を受託する事業者」

- 不当な経済上の利益の提供要請や不当な運送内容の変更・やり直しに該当するのは、「特定発荷主」が「運送を受託する事業者」に当該提供又は当該変更若しくはやり直しの行為をさせる場合（＝「特定発荷主」自らがその提供等の行為に当たる附帯業務や追加の運送などを行うのではなく、「特定発荷主」の指示や関与によりその「運送を受託する事業者」がこれらの行為を行う場合）に限られる。
なお、「運送を受託する事業者」には、「運送」を受託する二次請け以降の事業者も含む。

想定例

- ・ 特定着荷主が「運送を受託する事業者」に要請し、「運送を受託する事業者」が特定発荷主に対応の要否を確認した上で、附帯業務等を実施する場合
 - ・ 特定着荷主が特定発荷主に直接要請し、特定発荷主の指示に基づき、「運送を受託する事業者」が附帯業務等を実施する場合
- 特定着荷主の要請による特定発荷主の「運送を受託する事業者」に対する指示や関与が一切なく、「運送を受託する」事業者の判断で附帯作業等が行われた場合には、禁止行為に該当しないと考えられる。
- 違反を未然に防止する観点から、特定着荷主は、特定発荷主と十分協議した上で、あらかじめ内容や対価等の条件を明確にして合意しておくことが求められる。また、明確化の方法としては、書面又は電子メール等の電磁的方法などの記録に残る方法が望ましい。

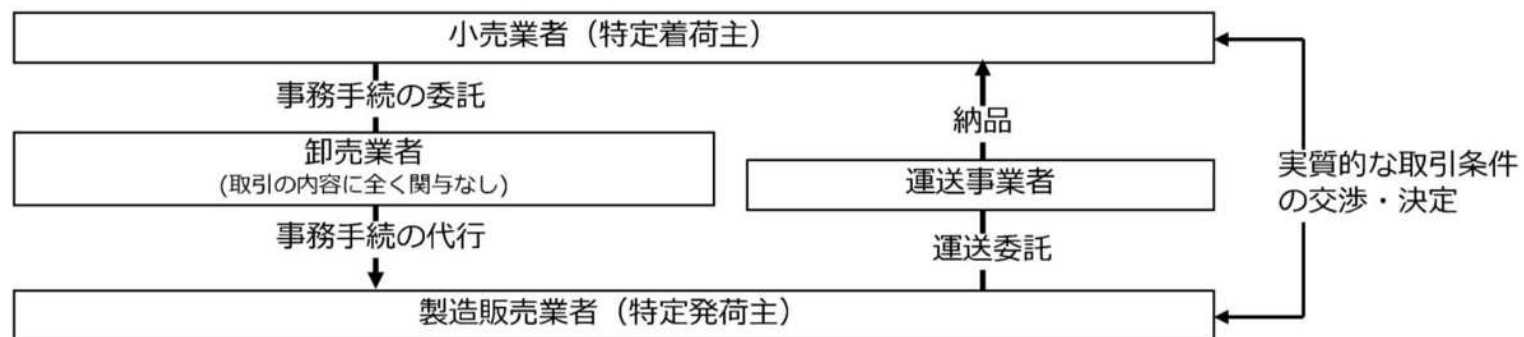
改正物流特殊指定の規制対象行為（特定着荷主規制（第2項・第3項））

- 発荷主が業として行う物品の販売、製造請負若しくは修理請負又は情報成果物の作成請負における継続的な取引の相手方となる着荷主が、その目的物等の物品の引渡しを受け、発荷主がその着荷主に対しその物品を引き渡すために行う運送を他の事業者委託する場合

取引の相手方

- 「取引の相手方」に該当するかは、実質的な取引条件の交渉・決定の有無も加味して判断

例）卸売業者を介した取引



物品の引渡しを受ける

- 物品を自己以外の者に受け取らせる場合も含む

例：特定着荷主が、物品の保管等を受託するもの（サードパーティーロジスティクス事業者（3PL事業者）、倉庫業者等）、販売・製造等を受託する者や顧客などに特定発荷主との取引の目的物等の物品を受け取らせる場合等

問題となるおそれのある具体例

- 特定着荷主が、特定発荷主に対し、物品の保管等の委託先の3PL事業者の管理施設を納品場所に指定した上で、引渡条件を明確にすることなく、3PL事業者の指示に従って納品するよう指示していた場合において、3PL事業者が、特定着荷主と特定発荷主との間の取引の内容に含まれていないにもかかわらず、特定発荷主の運送事業者に荷下ろし作業を要請したため、運送事業者が特定発荷主からの指示に基づいて当該作業を行った結果、特定発荷主に当該作業の提供に必要な費用の負担を余儀なくさせた場合

3. サプライチェーン全体での価格転嫁・取引適正化の推進

② 支払告示制定

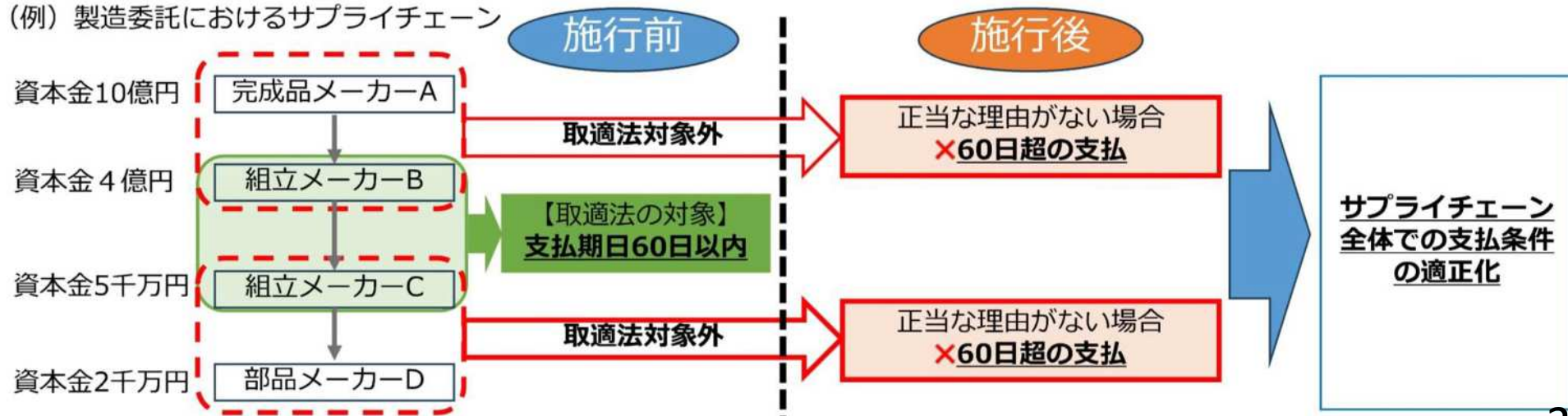
これまでの課題

- ・ 支払条件の決定においては、発注者が優位に立ちやすく、その場合に支払サイトが長期化する傾向。
- ・ サプライチェーンの上流から下流まで全体で受取サイト短縮に向けた対応が必要。
- ・ 特に、取適法対象取引を含め複数の取引段階が連なるサプライチェーンでは、支払期日が遅く設定される傾向にあり、手当の必要性が高い。

対応

- ・ サプライチェーン全体において、支払期日が適切に設定されるような環境を整備するため、「製造委託等」の取引を対象に、正当な理由なく、給付の受領日から60日以内に代金を支払わないこと（支払遅延）を禁止する「支払告示」（製造委託等に係る代金の支払に関する特定の不正取引方法）を新たに制定。

(例) 製造委託におけるサプライチェーン



出所:公正取引委員会資料 一部全ト協加筆

支払告示のポイント

正式名称

「製造委託等に係る代金の支払に関する特定の不公正な取引方法」

趣旨・背景

- ・ 取適法対象外の取引を含めたサプライチェーン全体での支払条件の適正化
- ・ 取適法の対象にならない事業者に対する資金繰り負担の偏り改善

対象

- ・ 「製造委託等」の取引が対象
(製造委託等とは…製造委託、修理委託、情報成果物作成委託、役務提供委託又は特定運送委託のこと)
※取引上の地位が当該委託事業者に対して劣っていないと認められる者を除く

禁止行為（＝支払遅延）

- 正当な理由なく、給付の受領日から60日以内に代金を支払わないこと。

施行期日

令和9年4月1日

3. サプライチェーン全体での価格転嫁・取引適正化の推進

③ 優越ガイドライン改定

これまでの課題

- ・ 取適法では、「協議に応じない一方的な代金決定」が禁止行為に追加され、実効的な協議を確保。
- ・ 優越的地位の濫用においても、「取引の対価の一方的な決定」は問題となるところ、当該判断に当たっては、対価の決定に当たり取引の相手方と十分な協議が行われたかどうか等の対価の決定方法も考慮される。
- ・ そこで、実効的な価格協議が濫用行為の判断に当たって考慮要素となることを明確化する必要性。

対応

実効的な価格協議が行われたかどうか、濫用行為の判断に当たって考慮要素となることを明確にするため、以下のような想定例を追加。

- (1) 拒否等（拒否、無視など）により協議に応じない例
- (2) 取引の打ち切り等の示唆により協議を行わない例
- (3) 協議の求めがあった事項について説明又は情報提供をしない例

○ 優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方（優越ガイドライン）（抜粋）

第4の3(5)ア 取引の対価の一方的決定

(ア) 取引上の地位が相手方に優越している事業者が、**取引の相手方に対し、一方的に、著しく低い対価又は著しく高い対価での取引を要請する場合であって、当該取引の相手方が、今後の取引に与える影響等を懸念して当該要請を受け入れざるを得ない場合には、**正常な商慣習に照らして不当に不利益を与えることとなり、**優越的地位の濫用として問題となる。**

この判断に当たっては、対価の決定に当たり取引の相手方と十分な協議が行われたかどうか等の対価の決定方法のほか、他の取引の相手方の対価と比べて差別的であるかどうか、取引の相手方の仕入価格を下回るものであるかどうか、通常の購入価格又は販売価格との乖離（かいり）の状況、取引の対象となる商品又は役務の需給関係等を勘案して総合的に判断する。

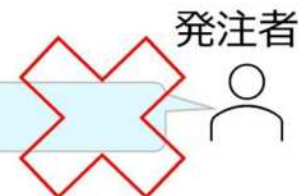
具体化

【協議に応じない一方的な代金決定】



量産期間が終了したのだから、費用も上昇しているので単価を上げてほしい。

協議には応じない。



従来の単価と同一の価格を一方的に決定

出所:公正取引委員会資料 一部全ト協加筆

優越ガイドライン改定内容（想定例の追加）

①実効的な価格協議が考慮要素となることを明確にするための想定例追加

- 実効的な価格協議が行われたかどうか、濫用行為の判断に当たって考慮要素となることを明確にするため、以下を想定例として追加

第4の3(5)ア 取引の対価の一方的決定 <想定例>

【拒否等（拒否、無視など）により協議に応じない例】

- ⑪ 量産期間が終了し、補給品として僅かに発注されるだけで発注数量が減少し、製造に要する費用が大幅に上昇していることを理由に、取引の相手方が量産時の大量発注を前提とした従前の単価の引上げに係る協議を求めたにもかかわらず、これを拒否し、又は無視して、従前の単価と同一の単価を一方的に定めること。

【取引の打ち切り等の示唆により協議を行わない例】

- ⑫ 取引の相手方に対し、通常価格より著しく低い又は著しく高い対価での取引を要請し、要請に応じない場合には取引を減らしたり打ち切ったりすることを示唆することにより、取引の相手方と協議することなく、一方的に通常価格より著しく低い又は著しく高い対価の額を定めること。

【協議の求めがあった事項について説明又は情報提供をしない例】

- ⑬ 労務費、原材料費、エネルギーコスト等が上昇し、取引の相手方のコストが大幅に増加したため、取引の相手方が当該コストの増加に関する資料に基づき単価の引上げに関する協議を求めたにもかかわらず、理由の説明や根拠資料の提供をすることなく、従前の単価と同一の単価を一方的に定めること。

4. 公正取引委員会による勧告・指導等



①

運送事業者間の取引における 下請法違反被疑事件の集中調査の結果について（概要）



概要

公正取引委員会及び中小企業庁は、下請法の執行を通じた取引の適正化の取組を更に効果的なものとするため、特定の業種・業界における下請法違反被疑行為について集中的に調査を行い、下請法に違反する行為等が認められた事業者に対して、迅速に指導等を行う集中調査を新たに実施。

→ 令和7年4月以降、**運送事業者間の取引における下請法違反被疑行為について集中調査**を行い、運送事業者に対して、**2件の勧告及び530件の指導**を行うとともに、中小企業庁において下請Gメンによるヒアリングを実施した。

主な違反行為の傾向と改善のための取組（指導事例等）

書面の不交付・記載不備

- ・運送業務を委託する際、**発注書面等を交付していなかった。**
- ・運送業務以外の役務（荷待ち、積み込み・取卸し等）を委託しているにもかかわらず、委託する際に当該役務を「**提供される役務の内容**」として記載していなかった。

買いたたき

- ・コスト上昇局面において、受託側の運送事業者と**協議を行うことなく代金を据え置いていた。**
- ・受託側の運送事業者が代金の引上げを求めたにもかかわらず、理由を**書面等で回答することなく、代金を据え置いていた。**
- ・委託内容として発注書面等に記載しているにもかかわらず、運送業務以外の役務について**協議を行わず、その代金を支払っていなかった。**

不当な経済上の利益の提供要請

- ・委託内容として発注書面等に記載していないにもかかわらず、**運送業務以外の役務（荷待ち、積み込み・取卸し等）を無償で行わせていた。**
- ・有料道路の利用が必要な運送業務であるにもかかわらず、**有料道路の利用料金**を受託側の運送事業者に負担させていた。

- ✓ 運送業務以外の役務を委託しているにもかかわらず、委託内容として記載していない運送事業者に対して、**具体的に明記**するよう指導。
- ✓ 発注書面等に「その他一切の附帯業務」という記載をしていた場合、役務の内容について**運送業務以外の役務を明確にする**よう指導。

- ✓ 運送事業者に対して、受託側の運送事業者との**十分な価格協議を行う場**を設けるよう指導。
- ✓ 協議の際には、**昨今の労務費等のコスト上昇を考慮し、十分な協議を行った上で代金の額を定める**よう指導。

- ✓ 運送業務以外の役務の内容を**運送業務とは区別して定め**、当該役務に係る対価について**十分な協議**を行い、適正な対価を定めて支払うなど、**受託側の運送事業者の利益を不当に害さない**よう指導。

今後の対応等

運送事業者間の取引においては、取適法、トラック法等の関係法令の遵守を徹底し、物流業界全体で事業者間の対等な価格交渉の確保への機運を醸成しながら、取引適正化を進めていくことが求められる。

- ・物流業界の取引適正化を阻害する行為に対して**シームレスに対応**するため、公正取引委員会、中小企業庁及び国土交通省との3省庁で執行情報の共有を行う**連絡会議を定期的**に開催するなど、一層の執行連携に取り組んでいくこととする。
- ・公正取引委員会及び中小企業庁は、取適法に違反する又は違反するおそれのある行為については迅速かつ厳正に対応していくこととする。

「運送事業者間の取引における下請法違反被疑事件の集中調査の結果について(本文)」に記載されている指導事例の概要

書面の不交付・記載不備について

- A** 運送業を営むA社は、自ら請け負った食品の運送業務を他の運送事業者に委託する際、発注書面等を交付していなかった。
- B** 運送業を営むB社は、自ら請け負った食品の運送業務を他の運送事業者に委託する際、一部の受託側の運送事業者に対し、時間がないことを理由に電話により発注を行い、発注書面等を交付していなかった。
- C** 運送業を営むC社は、自ら請け負った食品等の運送業務を他の運送事業者に委託する際、委託内容に運送業務に加えて運送先における貨物の開封作業や仕分作業等の役務も含まれていたにもかかわらず、発注書面等にこれらの役務の内容を記載していなかった。
- D** 運送業を営むD社は、自ら請け負った精密機器等の運送業務を他の運送事業者に委託する際、受託側の運送事業者に荷待ち、積込み・取卸しをさせていたにもかかわらず、運送業務以外の役務の内容は基本契約書等に記載するのみで、個々の発注書面等には記載してなかった。
- E** 運送業を営むE社は、自ら請け負った化学品等の運送業務を他の運送事業者に委託する際、運送業務に加えて積込み・取卸しの役務も委託していたにもかかわらず、運送業務と積込み・取卸しは一体のものであると考え、発注書面等に提供される役務の内容に積込み・取卸しが含まれる旨を記載していなかった。

買いたたきについて

- F** 運送業を営むF社は、自ら請け負った食品の運送業務を他の運送事業者に委託する際、運送業務以外に、自社での製造業務の補助、待機、仕分作業の役務が含まれていたにもかかわらず、「運送業務及びその他附帯する業務」といったように委託内容を記載し、当該附帯する業務の対価は運送業務の対価に含まれているとして、当該附帯する業務の対価について受託側の運送事業者との間で十分に協議を行うことなく一方的に価格を決定し本来支払うべき代金より低い代金の額を定めていた。
- G** 運送業を営むG社は、自ら請け負った貨物の運送業務を他の運送事業者に委託する際、昨今の労務費、エネルギーコスト等の上昇により、受託側の運送事業者の運送に係るコストが著しく上昇しているにもかかわらず、定期的に委託している一部の運送事業者のみ代金の額を引き上げたが、大半の受託側の運送事業者との間では協議を行うことなく、価格を据え置いていた。

- H** 運送業を営むH社は、自ら請け負った運送業務を他の運送事業者に委託する際、受託側の運送事業者から要請があった場合には受託側の運送事業者と協議を行い、代金の額を引き上げていたが、受託側の運送事業者から要請がない場合には価格を据え置き、自ら価格協議の場を設けることもしていなかった。また、価格協議の結果、価格が据置きとなった場合に、その理由を書面等の記録に残る形で回答していなかった。

不当な経済上の利益の提供要請について

- I** 運送業を営むI社は、自ら請け負った運送業務を他の運送事業者に委託する際、フォークリフトを使って積込み・取卸しを行わせることがあるものの、その対価は運送業務の対価に含まれているという認識の下、受託側の運送事業者に積込み・取卸しを無償で行わせていた。
- J** 運送業を営むJ社は、自ら請け負った海運貨物の運送業務を他の運送事業者に委託する際、荷待ちが常態化しており、荷待料を求めたら顧客との関係性が築けず商売にならないこと、顧客から荷待ちの対価が支払われていないこと等を理由に、受託側の運送事業者に荷待ちを無償で行わせていた。
- K** 運送業を営むK社は、自ら請け負った海運貨物の運送業務を他の運送事業者に委託する際、荷待ちは天候が要因であること、荷主等から荷待ちの対価を支払ってもらえないことを理由として、受託側の運送事業者に荷待ちを無償で行わせていた。
- L** 運送業を営むL社は、自ら請け負った食品・飲料の運送業務を他の運送事業者に委託する際、積込み・取卸しの対価は、昔からの慣行で運送業務の対価に含まれていると考えていることや、積込み・取卸しの対価を自社が荷主に請求したらその後荷主から注文をもらえない懸念があることを挙げ、受託側の運送事業者に積込み・取卸しを無償で行わせていた。
- M** 運送業を営むM社は、自ら請け負った食品の運送業務を他の運送事業者に委託する際、発地から自社倉庫を経由して着地まで運送させていたにもかかわらず、発地から着地まで直行して運送した場合の対価のみを支払い、受託側の運送事業者に自社倉庫を経由する分の運送業務を無償で行わせていた。
- N** 運送業を営むN社は、自ら請け負った紙製品の運送業務を他の運送事業者に委託する際、有料道路の利用が必要な一部の遠距離運送業務について、受託側の運送事業者が利用した有料道路の利用料金を受託側の運送事業者に負担させていた。

① 運送事業者間の取引における下請法違反被疑事件の集中調査の結果

センコー株式会社に対する勧告（概要）



荷主



貨物の運送を委託

センコー(株) (親事業者)

● 下請取引の内容

荷主から請け負った貨物の運送を再委託

● 違反行為の概要（不当な経済上の利益の提供要請の禁止（注））

- ① 下請事業者に対し、自社が管理する施設内において、無償で荷役作業及び附帯業務を行わせていた（下請事業者17名）。
- ② 下請事業者に対し、自社が管理する施設内において、無償で長時間の荷待ちを行わせていた（下請事業者19名）。



下請事業者（36名）
（貨物の運送事業）



公正取引委員会からの勧告の内容

- 無償で荷役作業、附帯業務及び長時間の荷待ちを行わせたことによる費用に相当する額を公正取引委員会の確認を得た上で速やかに支払うこと。
- 下請事業者に対し、令和4年12月1日から令和7年12月12日までの間、自社が管理する施設内において、無償で、荷役作業、附帯業務又は長時間の荷待ちをさせた事実の有無について調査し、当該事実の存在が認められた場合には、下請事業者の利益を保護するために必要な措置を講じること など

（注）不当な経済上の利益の提供要請の禁止

下請法は、親事業者が自己のために、下請事業者に金銭、役務その他の経済上の利益を提供させることにより、下請事業者の利益を不当に害することを禁止（下請法第4条第2項第3号）

① 運送事業者間の取引における下請法違反被疑事件の集中調査の結果

南日本運輸倉庫株式会社に対する勧告（概要）



南日本運輸倉庫(株)
(親事業者)
(一般貨物運送事業、倉庫業等)

●下請取引の内容

南日本運輸倉庫(株)は、下請事業者に対し、自社が食品卸等から請け負う食品の運送の全部又は一部を委託している。



下請事業者(6名)
(食品の運送)

●違反行為の概要

南日本運輸倉庫(株)は、令和6年6月から令和7年9月までの間、「元請管理手数料」等の額を下請代金の額から差し引き、又は振込手数料を負担させた上で支払わせていた。上記の行為により**減額**(注)した金額は、**下請事業者6名**に対し、**総額約1896万円**

※南日本運輸倉庫(株)は、下請事業者に対し、減額した金額を支払済み。

公正取引委員会からの勧告の内容

- 以下2点について、取締役会の決議により確認すること
 - ・下請代金の額から「元請管理手数料」等の額を減じていた行為が下請法の規定に違反するものであること
 - ・今後、下請事業者の責めに帰すべき理由がないのに下請代金の減額を行わないこと
- 下請法の遵守体制を整備すること など

(注) 下請代金の減額

下請法は、下請事業者に責任がないのに、発注時に定められた金額から一定額を減じて支払うこと等を全面的に禁止している。値引き、協賛金、歩引き等の名目、方法、金額の多少を問わず、また、下請事業者との合意があっても、下請法第4条第1項第3号違反となる。

4. 公正取引委員会による勧告・指導等

② 令和7年度荷主と物流事業者との取引調査結果

公正取引委員会では、荷主による物流事業者に対する優越的地位の濫用を効果的に規制する観点から、独占禁止法に基づく「物流特殊指定」を告示しているが、その遵守状況及び荷主と物流事業者との取引状況を把握するため、荷主と物流事業者との取引の公正化に向けた調査を継続的に行っている。令和7年度の調査結果の概要は以下のとおり。

○調査方法

・荷主(3万)及び物流事業者(4万)を対象に、物品の運送、保管に係る継続的な取引を対象に調査を実施

	荷主向け	物流事業者向け
調査対象事業者	30,000者	40,000者
回答者数	14,855者(49.5%)	11,227者(28.0%)
調査期間	令和7年10月6日～11月7日	令和8年2月2日～3月2日

○調査結果

・**独占禁止法上の問題につながるおそれのある行為を行った荷主779名に対し、具体的な懸念事項を明示した注意喚起文書を送付**

<注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳>

○製造業(大分類)

・食料品製造業	57 (7.3%)
・化学工業	48 (6.2%)
・プラスチック製品製造業	31 (4.0%)
・生産用機械器具製造業	31 (4.0%)
・鉄鋼業	29 (3.7%)
・その他	226 (29.0%)

○卸売業、小売業(大分類)

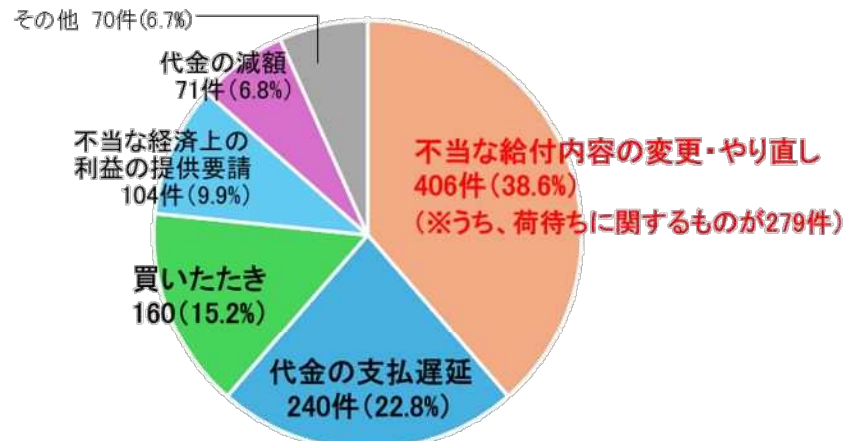
・建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	58 (7.4%)
・飲食料品卸売業	50 (6.4%)
・機械器具卸売業	49 (6.3%)
・その他の卸売業	29 (3.7%)
・その他	39 (5.0%)

○その他

・協同組合	50 (6.4%)
・その他	82 (10.5%)

※協同組合は、主に農産物及び水産物の販売事業等を営む協同組合

<独占禁止法上の問題につながるおそれがある荷主の行為類型内訳>



出所:公正取引委員会資料を基に全ト協作成

② 令和7年度荷主と物流事業者との取引調査結果

【独占禁止法上の問題につながるおそれのある主な事例】

① 不当な給付内容の変更及びやり直し

- ・荷主Aは、自社工場で荷物を引き渡す際に、製造工程の遅れにより、物流事業者と取り決めていた時刻までに出荷準備が間に合わず、数時間の荷待ちをさせたが、荷待ちにより物流事業者が生じた人件費等の追加費用を支払っていなかった。(木材・木製品製造業)
- ・荷主Bは、積込みバースの混雑により、物流事業者と取り決めていた集荷時刻に最大で2時間程度の荷待ちをさせることがあったが、慣習から荷待ちによって生じる費用も運賃に含まれていると考えていたため、物流事業者との間で荷待ちが生じた場合の追加料金について定めておらず、荷待ちにより物流事業者が生じた人件費等の追加費用を支払っていなかった。(家具・装備品製造業)
- ・荷主Cは、天候を理由に、物流事業者に委託した工事現場への資材の納品に係る運送業務を納品日当日に中止したが、物流事業者があらかじめ手配していた人員や車両に係る費用の補償を一切行わなかった。(石油製品・石炭製品製造業)

② 代金の支払遅延

- ・荷主Dは、物流事業者に支払う運賃について、自社の都合により、あらかじめ定めた支払期日に支払わず、数カ月に分けて支払った。
(金属製品製造業)

③ 買ったとき

- ・荷主Eは、労務費等のコスト上昇局面にあることを認識し、物流事業者から運賃引上げの要請があれば協議に応じるつもりだったが、要請がなかったため、協議の場を設けることなく運賃を据え置いていた。(プラスチック製品製造業)

④ 不当な経済上の利益の提供要請

- ・荷主Fは、物流事業者に対し、運賃に荷積み作業の対価が含まれていることを明示していないものの、運賃には荷積み作業に係る対価も含まれていると考え、実際に物流事業者が行った荷積み作業に対する費用を支払っていなかった。(金属製品製造業)

⑤ 代金の減額

- ・荷主Gは、物流事業者に対し、安全協力費用という名目で、毎月の運賃から一定率を減額して支払った。(総合工事業)

⑥ 物の購入強制・役務の利用強制

- ・荷主Hは、物流事業者に対し、物流事業者が使用する車両について、自社が取り扱うリースを利用させた。(機械器具卸売業)

5. その他

公正取引委員会の組織体制強化に関する新聞記事（読売新聞・R8.7.21朝刊1面）

公取委 中小対応を強化

組織改編 巨大IT担当も

巨大IT企業に対する規制や中小企業の取引の適正化への対応を強化するため、公正取引委員会は、来年夏にも組織体制を抜本的に強化する方針を固めた。局を新設して、競争政策の企画・立案やM&A（企業の合併・買収）の審査などを担う「経済取引局」の業務を再編し、二つの局が集中して専門的な業務を行えるようにする。実現すれば、1996年以来、約30年ぶりの大幅な組織改編となる。

来夏にも局新設

公取委には現在、経済取引の2局がある。来年夏以降引局と、カルテルや談合を含む独占禁止法違反の事件の調査などを担う「審査局」の組織体制は独禁法で規定さ

れており、公取委は来年の通常国会に改正案を提出する方針だ。新設する局などの名称は今後検討する。経済取引局は現在、大企業に比べて立場の弱い中小企業やフリーランスの取引の監視、スマートフォンの基本ソフトウェア（OS）などを支配する巨大IT企業に対する規制、M&Aの審査といった幅広い業務を担当している。組織改編により、今年1月に施行された中小受託取引適正化法（旧下請法）の運用など、

中小企業分野を主に担当する局と、デジタル分野とM&Aの審査を主に担当する局を設ける。

地方拠点も従来の「地方事務所」を、より規模の大きい「地方事務局」に格上げすることを検討する。全国的に監視体制を強化し、コスト上昇分を中小企業が取引価格へ転嫁する動きなどを後押しする狙いがある。

公取委は社会のデジタル化や経済状況の変化で運用する法律が増え、近年は「フリーランス取引適正化法」

（2024年施行）や巨大IT企業を規制する「スマホソフトウェア競争促進法」（25年に全面施行）などが加わった。1996年度に約530人だった職員の数も、2026年度には約1000人に増加した。自民党の競争政策調査会（会長・鈴木淳司元総務相）は今年5月、政府に対して、「局の新設といった体制の抜本的な強化を行うべきだ」などと提言していた。

トラック・物流Gメン、公正取引委員会、中企庁等への投稿ホーム(全ト協HPからアクセスできます)

全ト協公式SNS
HOME ENG
サイト内検索

全日本トラック協会 トラック輸送業界の概要 会員の皆様へ ドライバーの皆様へ 一般の皆様へ 学生の皆様へ こどものページ

交通・運転マナーを守って!

プロトラックドライバーは一般ドライバーの見本に

- SA・PA 等における指定場所以外での駐車
- コンビニや公共施設の駐車場等での長時間駐車
- 急な車線変更
- 駐車場や道路へのゴミのポイ捨て
- 不用意なクラクション
- 大型車進入禁止箇所等でのUターン

事業用トラックは車体が大いことから、一般乗用車より目立ち、上記の行為が交通弱者や沿道の住民の方にとって、より迷惑に感じられます。プロトラックドライバーは、交通法規を守るだけでなく、マナーを守り、一般ドライバーの見本となりましょう。また、最近、交通トラブルによる事故等が社会問題化しています。道路交通法が改正され令和2年6月末からあり運転が厳格化されるなど、マナーからルールへと状況は変わってきましたが、他車から迷惑行為を受けても冷静に対応するとともに、自身もより一層の安全運転に努めましょう。

事故防止特設ページ
事業用トラックドライバー研修テキスト(会員専用)
ドライバーの得るべき正しいハラスメント(YouTuber動画) (全ト協HPより)
鉄鋼物流の悩み事ありませんか? 目安箱

知っていますか? 安全と安心 2つのマーク
貨物自動車運送事業安全性評価事業(Gマーク制度)
引越事業者優良認定制度(引越安心マーク)
外国人特定技能
求人情報

新物流効率化法 燃料価格高騰対策特設ページ **通報投稿フォーム** 改正貨物自動車運送事業法
働き方改革(2024年問題)特設ページ 標準的な運賃・標準運送約款

新着情報(一覧はこちら)

2026/07/01 「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」の一部改正について
2026/07/01 対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示の一部を改正する告示について
2026/07/01 令和8年度「高圧ガス移動監視者オンライン講習」開催(7/21受付開始)のお知らせ(高圧ガス保安協会)

トラック・物流Gメン投稿フォーム

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報(非合理的な到着時間の設定、重量違反等となるような依頼、燃料費等のコスト増加にかかる運賃・料金等の不当な据え置き)など

公正取引委員会 買ったたき等投稿フォーム

公正取引委員会及び中小企業庁は、中小事業者等が匿名で情報提供できる「違反行為情報提供フォーム」を設置し、買ったたきなどの違反行為が疑われる親事業者に関する情報を受け付けています。

公正取引委員会 労務費転嫁 投稿フォーム

公正取引委員会では、事業者が匿名で、労務費という理由で価格転嫁の協議のテーブルにつかない事業者等に関する情報を提供できる「労務費の転嫁に関する情報提供フォーム」を設置し、広く情報を受け付けております。

中小企業庁 取適法 不当取引 投稿フォーム

中小企業庁では、取適法の対象となる違反事実(買ったたきをはじめとした親事業者の義務・禁止行為)に関する申告・報告(情報提供)を受け付けています。

厚生労働省 投稿フォーム

厚生労働省は、道路貨物運送業における長時間労働の自主的な改善を困難としている要因の一つである、荷主・元請運送事業者の都合による「長時間の荷待ち」に関する情報を把握し、この改善に向けて荷主・元請運送事業者に対する「要請」や国土交通省への「情報提供」の参考とさせていただきます。(※お寄せいただいた情報は、荷主・元請運送事業者にお伝えする場合があります。)

白トラ行為(無許可営業) 投稿フォーム

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報(非合理的な到着時間の設定、重量違反等となるような依頼、燃料費等のコスト増加にかかる運賃・料金等の不当な据え置き)など