



荷主と物流会社のための

物流下請法と 「法令違反」

行政書士 楠本浩一

防止 ガイド

はじめに

トラックドライバーの高齢化と人手不足は、運送事業者にとって深刻な経営課題となっています。これを受け、近年は労働時間の制限や安全管理強化など、法改正による規制が相次ぎ、運賃の上昇や配送体制の見直しが進んでいます。

その影響は荷主にも及び、従来のコスト重視、日時指定等の輸送条件優先の物流運用が見直しを迫られ、契約やスケジュールの調整に迫られる場面が増えています。こうした中で、荷主による物流管理のあり方自体が問われ始めています。

そして令和8年（2026年）1月、「荷主の運送委託」が下請法の適用対象となり、物流業界は大きな転換点を迎えました。

物流下請法とは、私、楠本浩一が提唱している独自の呼称（制度概念）です。

法律の正式名称ではありませんが、荷主と物流事業者の取引関係を包括的に理解し、実務に直結させるための実務用語として用いています。

この制度概念には、主に2つの枠組みが含まれます。

ひとつは、下請法（2026年1月からの取適法）における「特定運送委託」です。2026年1月の改正で、荷主から運送事業者への委託が新たに規制対象となり、契約内容や委託の実態について荷主側の適正化が求められるようになりました。

もうひとつは、物流特殊指定（公正取引委員会告示）です。荷主が運送・保管を委託する際に、不当な減額や無償作業の強要などを禁止する制度で、平成16年（2004年）の施行以来、違反警告や確約手続の事例も発生しています。

この2つを統合的に捉えることで、契約書の不備、長時間荷待ち、多重下請、コスト転嫁の不備など、物流現場に根付いた課題を是正し、荷主自身がコンプライアンスの主体となる時代が到来しています。

下請法は独占禁止法と同様に公正取引委員会が所管する法律であり、違反すると行政処分だけではなく、個人や法人に対して刑事罰も科せられます。今まで以上に運送事業者との取引が、「監視」と「指導」の対象になり、形式的な契約書や書面の整備だけでなく、日々の実務そのものにまで法令の目が及ぶようになります。

私自身、長年、物流業界に深く関わり、荷主の物流部門、物流会社そして行政書士の立場から本当はたくさんの現場を回ってきました。その中で感じてきたのは、「法律を知っているだけでは、実務ではまったく通用しない」という厳しい現実です。

なぜこのタイミングで物流が対象になったのか。なぜこれまで取り締まられなかったのか。なぜトラック・物流Gメンとは別に、わざわざ公正取引委員会による監視が加わるのか。これらはすべて、物流業界特有の構造と長年の慣行、そして荷主と運送事業者の力関係の中に根本原因があります。制度の理解と並行して、そうした「背景」や「構造」をしっかりと押さえていかなければ、現場での実務改善や社内における適切な運用の定着は叶いません。

本書は、法律の解説にとどまらず、実際の違反事例や改善事例を踏まえ、どうやって現場で下請法に則った運用をしていくかの「実務設計」に重点を置いて執筆した一冊です。言い換えれば、机上の理論ではなく、私が現場で向き合ってきた実務家としての知見をすべて込めた「物流下請法の教科書」として活用できる内容にしました。

なお本書では、用語の統一を重視し、法令適用の観点からすべての対象企業を「運送事業者」と表記しています。一般に「物流会社」と

呼ばれる事業者も含まれますが、これは下請法の対象となる「特定運送委託」が、貨物自動車運送事業法に基づく運送事業者であるためです。

また本書で扱う「下請法」とは、令和8年（2026年）1月に改正施行された「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（通称：取適法）」を指します。正式名称から「下請」の語は姿を消しましたが、昭和31年（1956年）の制定以来、広く親しまれてきた呼称であり、現場の実務に馴染むことから、あえて本書では「下請法」の名称を引き続き使用しています。また本書では、用語の一貫性と実務上の理解しやすさを重視し、旧来の下請法で使用されていた呼称も引き続き用いることとします。具体的には、法令上の正式名称である「委託事業者」については「親事業者」、「中小受託事業者」については「下請事業者」、「製造委託等代金」については「下請代金」と表記します。これは、実務現場において依然として「親事業者」「下請事業者」「下請代金」という呼び方が定着していることを踏まえたものであり、読者の混乱を避ける意図があります。

本書が、荷主と運送事業者双方にとって、これからの物流取引における実務書の一冊となることを心から願っています。

目次

はじめに	3
------------	---

第1章 物流現場の実態と暗黙の違法行為	10
----------------------------------	----

1. 荷主と運送事業者の圧倒的な力関係の差	10
2. 統計から読み解く荷待ち、無償作業、価格転嫁の難しさ	11
3. もはや荷主ではコントロールできない荷待ち	13
4. 荷主の作成した契約書の中身を見ずに押印している運送事業者	17
5. 荷主による物流現場への無理解と現場軽視	24
6. 大阪市コロナワクチン配送の実態	25
7. 多重下請が行われていないかのように偽装されている事実	27
8. なぜ、多重下請構造が生まれるのか	28
9. 問題提起しても申し入れできない環境	30
10. 荷主の本当の不満「やりたくても動けない構造」	33

COLUMN 私とロジスティクス①横断幕の向こうのスーパーカー	35
--	----

第2章 物流取引における下請法の基礎知識	39
-----------------------------------	----

1. 下請法改正の背景	39
2. 下請法改正の概要	40
3. 荷主の運送委託が下請法の対象取引に追加(特定運送委託)	44
4. 下請法とは何か	46
5. 下請法が適用される要件	46
6. トンネル会社規制	51
7. 下請法の4つの義務	51
8. 下請法の11の禁止行為	54
9. 違反行為の取り締まり	58
10. 荷主の定義とは(国土交通省解説資料より)	59

COLUMN

私とロジスティクス②

兵站(ロジスティクス)という言葉に初めて出会った日	60
---------------------------	----

第3章 物流取引が下請法の対象となるインパクト

1. なぜ物流取引が追加されたのか	64
2. 物流特殊指定が十分に活かされてこなかった理由	66
3. 下請法を所管する公正取引委員会はなぜ注意が必要なのか	68
4. 公正取引委員会とトラック・物流Gメンとの違いと怖さ	70
5. 今後想定される取り締まりと指導の方向性	71

第4章 荷主と物流事業者との取引に関する書面調査の結果と勧告事例

1. 書面調査の目的	74
2. 令和7年(2025年)6月24日発表の調査結果	75
3. 優越的地位の濫用事案の処理状況	79
4. 注意喚起文書を受けた際の荷主の対応	80
5. 荷主に対する書面調査	80
6. 書面調査の項目	82
7. 下請法勧告事例	84

COLUMN

私とロジスティクス③

上海で見つけた唯一無二の自分	88
----------------	----

第5章

トラック・物流Gメン、物流業界の2024年問題、 物流効率化法改正と荷主への包囲網 (近年の物流・運送関連法令の改正状況)

1. 平成29年(2017年)標準貨物自動車運送約款の改正 運賃・料金の取受ルールの変更	93
2. 平成31年(2019年)働き方改革関連法施行	96
3. 令和元年(2019年)貨物自動車運送事業法に 荷主の責務・荷主への勧告の追加	96
4. 令和元年(2019年)貨物自動車運送事業の新規許可要件の厳格化	98
5. 令和2年(2020年)標準的な運賃の告示	99

6. 令和5年(2023年)時間外労働割増率が中小企業に適用開始	101
7. 令和5年(2023年)トラックGメン発足	102
8. 令和5年(2023年)持続可能な物流の実現に向けた検討会最終取りまとめ	103
9. 令和5年(2023年)物流革新に向けた政策パッケージ	104
10. 令和6年(2024年)物流業界の2024年問題	104
11. 令和6年(2024年)標準的な運賃の改定	105
12. 令和6年(2024年)トラックGメンがトラック・物流Gメンに名称変更	107
13. 令和7年(2025年)実運送体制管理簿・書面の交付義務付け	107
14. 令和7年(2025年)物流効率化法改正 物流事業者に対する規制措置	111
15. 令和7年(2025年)トラック新法 貨物自動車運送事業許可更新制度、下請階層制限	113
16. 令和8年(2026年)物流下請法 荷主の運送委託が下請法に追加	115
COLUMN 私とロジスティクス④ 物流法務のプロフェッショナルとして	115

第6章 荷主の無自覚が今後大きなリスクになる 119

1. 何も起こっていないし何も問題はない	119
2. 今対応しておかないと10年遅れの企業になってしまう	120
3. トラックパス予約システムを導入して本当に待ち時間が解消しているか	120
4. WMS(Warehouse Management System)導入は万能ではない	123
5. ISOを取得して毎年継続審査にパスしています	124
6. 整備したはずの体制が機能しているか	125
7. 物流下請法時代に求められる荷主の役割	127

第7章 現場で起きている典型的な違反パターン 129

1. 名ばかりの価格協議	129
2. 付帯作業費用の無償強制	132
3. 延々と待たされ続けるドライバー	134
4. 大雨、台風、大雪でもトラックを走らせる	136
5. 突然の行先変更	138
6. 日々の運送申込書を交付していない	139

7. 閑散期の一時的な運賃値下げ	142
8. 数個毀損(破損)しただけで全量弁償させる	142

COLUMN 私とロジスティクス⑥ 荷主と運送事業者の両方の現場を知るからこそ、 私にできることがある	144
--	-----

第8章 荷主が今すぐ見直すべき契約書の盲点 149

1. 契約書にあれもこれも詰め込んで寄せ鍋のようにしていませんか	149
2. 契約書を自動延長にしていないか	152
3. 契約書に載っていない業務内容はどうするのか	156
4. 荷主が手順書を作成しては絶対にダメ	159

COLUMN 私とロジスティクス⑥最終章 荷主との対話を実現するために	160
---	-----

第9章 荷主が責任を果たし、 リスクを回避するための実務対応 164

1. 摘発されていないだけで法令遵守していることにはならない	164
2. コンプライアンスチェックリスト	164
3. 物流下請法に備えた社内管理体制	175
4. 公正取引委員会立入検査への対応	177
5. 万が一勧告や指導を受けたら	179

第10章 物流下請法対応の伴走支援 現場に届く仕組みづくりとともに 181

おわりに なぜ私は、物流下請法のその先を目指すのか	184
---------------------------	-----

巻末付録	187
------	-----

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	187
---	-----

特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の 特定の不正な取引方法	199
--------------------------------------	-----

1. 荷主と運送事業者の圧倒的な力関係の差

荷主と運送事業者のパワーバランスを見てみると、現在に至っても圧倒的に荷主が強く、運送事業者は荷主企業の発注担当者を神と仰ぎ、多少の無理どころか、ドライバーの命にかかわる悪天候時の配送強要や発注担当者のミスを運送事業者側でカバーするような行為も日常茶飯事です。

これは、平成2年（1990年）の物流2法の改正によってトラック運送事業者の数が1989年度の39,555社から、2024年度で62,383社（国土交通省物流・自動車局〈貨物流通事業課データ〉）に増えたことで、「運送事業者は余っているだろう」「別の運送事業者に声をかければ、もっと安い運賃で運んでくれるだろう」という考え方が荷主の中ではあたりまえのように浸透したことによります。

これが製造業であれば、製造委託先を変更することになった場合は、仕様変更連絡書や社内基準の作成し直し、新しい委託先のサンプル評価等、新しい製造委託先への切り替えまでに1年から1年半はかかるといわれています。実際には絶対に無理なのですが、「運送事業者の変更なんかは明日からできる」と考えている荷主が一定数存在します。

私が、「明日から運送事業者を変更することは、絶対に無理」と断言するのには理由があります。ごく一例をあげれば、重量物、多品種少量、長尺物等は、積み降ろしする順番を考慮し、かつ積載率を高め

る積み込みを行わない限り1台には収まりきらず、これを1日で別の事業者に完遂させることは不可能だからです。これはドライバーのみならず、その運送事業者の積み込みスタッフの長年のノウハウからきた産物であり、簡単に真似のできるものではありません。

2. 統計から読み解く荷待ち、無償作業、価格転嫁の難しさ

令和7年（2025年）4月より、荷待ち時間や荷役作業^{にやぐ}、附带業務について、すべての車両に対して「業務記録」への記録が義務化されました。以前から車両総重量8トン以上、最大積載量5トン以上のトラックを運転するドライバーへの記録が義務付けられていたのを全車両に拡大した形です。これは、いわゆる「2024年問題」への対策の一環であり、労働環境の改善を図る目的があります。

国土交通省が発表した「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（令和6年12月25日、国土交通省物流・自動車局「資料1 国土交通省提出資料」より「2024年4月以降の労働時間の実態等」）によれば、令和6年度（2024年度）におけるトラックドライバーの1運行あたりの平均拘束時間は11時間47分となっています。そのうち、運転時間は5時間54分、荷待ち時間は1時間28分、荷役作業時間は1時間34分とされています。荷待ちと荷役作業を合算すると3時間2分にも及び、拘束時間のうちおよそ4分の1が運転以外の「附带作業」に費やされている実態が浮き彫りとなっています。

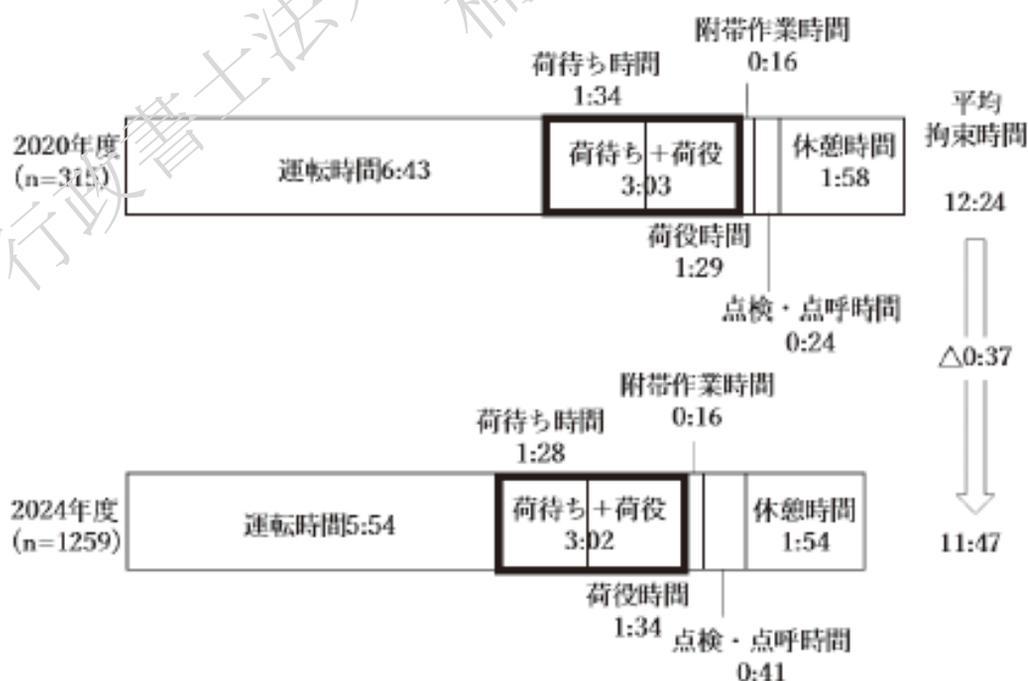
この「3時間2分」という数字は、単なる統計値にとどまらず、ドライバーの長時間労働や疲労蓄積、ひいては事故リスクの上昇につながる深刻な要因であると同時に、本来対価が支払われるべき業務に対して適正な支払がないことを示しています。

さらに深刻な問題として考えなければならないのは、長時間の荷

待ちや荷役作業といった附帯作業が、荷主や元請運送事業者にとって「改善したくても改善できない」構造になっていることです。このような状況では、価格交渉や価格転嫁をする際に、附帯作業への対応によって生じるドライバーの拘束時間とその負担を、正當に反映することが難しくなります。荷主が「運送費」として考えている範囲の中に、ドライバーの拘束時間全体が含まれていない現状は、運送事業者にとって極めて不利な取引環境を形成しているといえます。

今後、業務記録の義務化を契機に、記録→可視化→価格交渉という流れが定着するか否かが、運送業界の持続可能性にとって極めて重要なポイントとなります。ただし、単に記録を残すだけでは不十分であり、データを活用して荷主側との交渉力を高める工夫、また業界全体での連携と制度支援の充實が求められます。

運転時間と荷待ち・荷役時間



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を参考に筆者作成

3. もはや荷主ではコントロールできない荷待ち

荷待ちを2時間以内にしよう、長時間の荷待ちをなくそう。そういった荷待ち削減の取り組みは、大手荷主ではトップダウンで現場に指示が出され、その指示が末端まで降りています。物流現場で働く社員は、好き好んでトラックドライバーに荷待ちを強要している訳ではなく、そこには構造的な問題が多く存在しているのです。

行政書士法人運輸交通法務
楠本浩一

この続きは書籍で解説しています

物流問題は「運送会社の問題」と思われがちです。

しかし実際には多くの問題は

荷主企業の発注構造から生まれます。

本書では・

①物流下請法（取適法等の物流分野）の実務

②取適法（旧下請法）特定運送委託の判断基準

③荷主企業の違反リスク

④物流ガバナンスの設計

について実務レベルで解説しています。

続きはこちら

Amazon
販売ページ

物流下請法
実務解説ページ



<書籍>

荷主と物流会社のための物流下請法と「法令違反」
防止ガイド

<https://www.amazon.co.jp/dp/4865224750/>

COLUMN 私とロジスティクス②

兵站（ロジスティクス）という言葉に初めて出会った日

私は、大学で進路を考える際に、「英語を使って海外と関わる仕事がしたい」と考えていました。当時の文系学生にとって、海

外と接点を持つ仕事といえば、真っ先に思い浮かぶのは商社の営業職でした。しかし、私は自分の性格や志向から、営業ではない形で国際的な仕事に携われないかと模索していました。そんな中で出会ったのが、「貿易」と「物流」でした。この分野であれば、裏方としてでも国際社会に貢献できるのではないかと。そう思い、迷うことなく貿易論のゼミを選びました。

そのゼミでご指導いただいた先生は、戦時中に学徒出陣として従軍されたご経験をお持ちの方でした。昭和18年（1943年）12月に大学生活を中断し、陸軍経理学校を経て中国の福州に派遣され、約9,000人の部隊の司令部経理部で糧係、つまり食料調達を担当されていたのです。私はその先生から、直接「戦地の兵站（以下、ロジスティクス）」^{へいたん}について数々の実話を伺う機会を得ました。それは、教科書や統計資料では決して学べない、現場の知恵と決断に満ちた貴重なお話でした。

戦局が悪化する中、先生は洞窟を掘って乾燥食料の備蓄を行い、その後撤退命令に従って飛行場や施設を破壊した後の約2か月半にわたる徒歩行軍では、食料補給が完全に途絶え、各隊の自主的な現地調達に頼らざるを得なかったと言います。ようやく上海にたどり着いた部隊では、御用商人を通じて再び食料調達計画を立て直したそうです。戦闘そのものよりも、ロジスティクスの維持がいかに困難で、そして重要であったか。その切迫した現場の話に私は聞き入っていました。

私はこの体験を通じて、「ロジスティクスとは単にモノを運ぶ作業ではない。命をつなぎ、組織の存続を支える戦略である」という認識を強く持つようになりました。物流を軽視すれば、どれほど立派な理念を掲げた組織でも崩壊します。逆に、ロジスティクスを制した者こそが、戦場であれ、市場であれ勝利する。そう

した実感が、私の中にしっかりと根付きました。

あのとき、先生が語ってくださった極限状態での物流の本質は、今の私の仕事に大きな影響を与えています。時代は変わりましたが、日本の物流現場はいまだに軽視されがちであり、下請構造の中で現場が疲弊する構造は続いています。「ドライバーに無償の附帯作業を強いる、荷待ちが常態化する」そんな理不尽に対して、声を上げることすらできない「煙のような空気」が業界全体を覆っています。

私は、そんな現場の空気を、決してあたりまえとは思いません。

私は、声を上げられないことが「美徳」とされてしまうこの構造そのものに、真正面からメスを入れたいのです。物流下請法は、そのための道具です。しかしそれ以上に、私はこの法律を「現場を取り戻すための武器」として位置付けています。

トラックドライバーは、ただの労働者ではありません。物流現場は、単なるコストセンターではありません。この国を動かしているのは、現場の1人ひとりの汗と知恵です。その声を無視する社会に、持続可能な成長などありえません。だからこそ私は、物流下請法に人生を懸ける覚悟で臨んでいます。

私が今、取り組んでいるのは、ただの法律解釈ではありません。「物流とは何か」「現場とは何か」「人間とは何か」を問い直す行為です。

その原点は、かつて戦場で糧秣係として兵站を支えた先生の背中から始まり、今の私へと引き継がれ、私が背負うべき役目へとつながってきました。

私は、物流を支えるすべての人の声を、制度の力で見える形に変えていきます。



おわりに なぜ私は、物流下請法のその先を目指すのか

ヨーロッパでは、ストライキという直接的な手段でドライバーの待遇改善を勝ち取ってきました。声を上げ、道を止め、社会に訴える。私たちの国は、そうした「強い衝突」を許容する社会構造ではありません。

では、日本における物流の適正化は、どうすれば実現できるのか。私の答えはひとつです。

法律という「静かな力」で規律を築き、その上で公正な競争を可能にするしかないのです。

今回改正された「物流下請法」（荷主の運送委託に下請法が適用される）は、その第一歩にすぎません。私はこの制度を高く評価しています。ですが、同時に限界も強く感じています。

今、日本の物流を最も圧迫している存在は、「契約書の外にいる圧力」です。運送事業者に無理な搬入時間を指定する着荷主、積み降ろしの順番や回転率を優先し、ドライバーに待機や無償荷役を強要する着荷主。その背後には、倉庫会社や3PL会社など、「形式上は荷主ではないが、実態上は運送現場を支配している存在」が山ほどいます。こうした契約関係の枠外から現場に強い影響を及ぼす主体、すなわち「契約外の支配者」に対して、今回の法制度では十分な規制が及んでいません。

加えて、物流業界には「声を上げられない空気」が根強く存在しています。同調圧力や自主規制、そして「言っても無駄だ」という思いが、まるで煙のように現場を覆い尽くし、誰かが異議を唱えようとしても、その煙が視界を曇らせ、行動を押しとどめてしまうのです。結果として、契約外の支配や不条理な要求が黙認され、是正の機会が失

われています。

さらにもうひとつ、構造的な限界があります。それは、荷主が委託する物品の倉庫における保管が、いまだに下請法の適用対象とならず、「物流特殊指定（告示）」の枠組みにとどめられているという点です。運送と保管を一体で請け負うことが一般化している現場の実態に対し、法制度が機能的に分断されたままであることは、実効性のある是正を妨げています。

このように、「契約外の支配者への対応」と、「運送と保管を一体で捉える制度設計」、そして「現場が声を上げられる環境づくり」は、いずれも物流改革を前進させるために不可欠な論点です。今後ここにメスを入れなければ、日本の物流改革は永遠に完成することはないでしょう。

ときどき、こう聞かれます。

「楠本さん、結局あなたは何がやりたいのですか」

私の答えは明確です。

私は、物流分野を下請法から切り離し、「物流下請法」を単独法制化したい。

名前は「物流取引適正化法」でも何でも構わない。

今、複数の法律に分散している取引規制をひとつにまとめ、未規制の領域までをカバーする。

契約外の着荷主、委託された倉庫会社、流通過程すべてに「ルール」を敷く。

それが、この国における物流のラストピースです。

この本を出すのは、ゴールではなく「はじめの第一歩」です。
私は、この10年で必ず国土交通省にこれらを実現し得る法案を持ち込みます。

現場の声を聞き、制度を設計し、政策の言葉に変えていく。
私の使命は、物流の専門家であり法律家として、現場と立法の橋を架けること。

1人の行政書士の志としては、あまりに大きな夢かもしれませんが。

ですが、それでも私は本気です。

この業界を、本気で変えるつもりです。

行政書士法人 運輸交通法務センター
代表社員／行政書士 楠本浩一

【著者紹介】

行政書士法人 運輸交通法務センター

代表社員／行政書士 楠本浩一（くすもと こういち）

同志社大学卒業後、パナソニックの物流部門および物流子会社にて20年以上にわたり物流法務を担当。荷主企業と物流会社の双方の立場を理解し、現場での契約管理・コンプライアンス指導を数多く手がける。現在は行政書士として独立し、「荷主責任」を切り口にした実務指導と研修を展開。最新の物流コンプライアンス課題の対応について、第一線で提言を行う専門家であり、荷主責任に関する実務指導の第一人者として高い評価を得ている。



物流下請法公式サイト



<https://toritekihou.com/>

荷主と物流会社のための物流下請法と「法令違反」防止ガイド

2026年3月13日 第1刷発行

著者 行政書士法人 運輸交通法務センター

代表社員／行政書士 くすもとこういち 楠本浩一

発行者 原田直紀

発行所 株式会社パレード

大阪本社 〒530-0021 大阪府大阪市北区浮田1-1-8

TEL 06-6485-0766 FAX 06-6485-0767

東京支社 〒101-0065 東京都千代田区西神田2-8-5

SHONENGAHO-1 5階

TEL 03-5413-3285 FAX 03-5413-3286

<https://books.parade.co.jp>

印刷所 創栄図書印刷株式会社

本書の複製・複製を禁じます。薄丁・乱丁本はお取り替えます。

©Kouichi Kusumoto 2026 Printed in Japan

ISBN 978-4-86522-475-7 C2065