

令和7年2月12日

新物効法に関する荷主向け説明会の開催について

国土交通省物流・自動車局物流政策課
経済産業省商務・サービスグループ消費・流通政策課物流企画室
農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室

昨年5月に公布された「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」（令和6年法律第23号）が令和7年4月1日に一部施行され、「物資の流通の効率化に関する法律」（平成17年法律第85号。以下「新物効法」という。）に基づき、全ての荷主に対し物流効率化に取り組む努力義務が課されることとなります。

つきましては、2月中に公布予定の判断基準省令等を踏まえ、新物効法に基づき荷主に対応が求められる具体的な事項について、荷主業界団体及び荷主事業者を対象に、別紙のとおりオンライン説明会を開催いたします。

出席を希望される場合は、別紙に記載された登録フォームから2月21日（金）までに参加登録をお願いいたします。

説明会開催要領

1. 日時

①令和7年2月26日（水） 11時00分～

②令和7年2月28日（金） 14時00分～

（所要時間は、質疑を入れて概ね1時間程度を予定しております。）

※ 後日、国土交通省・経済産業省・農林水産省の各 web サイトに説明会の動画を掲載する予定です。

2. 実施方式

WEB 会議方式（Microsoft Teams）で実施することとし、登録いただいた参加予定者宛てに会議 URL を通知いたします。

3. 内容

新物効法に基づき荷主に対応が求められる具体的な事項について

4. 説明対象者

荷主業界団体及び荷主事業者の担当者

※ 登録は1団体・事業者につき、①②各回5名まで

※ 自らの事業に関して継続的にトラック事業者との間で運送契約を締結し、又は貨物の受渡しを行っている事業者（公的組織を含む。）は荷主に該当し得ます。

5. 登録フォーム

令和7年2月26日（水） 11時00分～

<https://events.teams.microsoft.com/event/fcb47ac7-1ecf-4702-91d3-69c131060a49@06e4a0ff-4972-4a8b-af30-4571361d1344>

令和7年2月28日（金） 14時00分～

<https://events.teams.microsoft.com/event/441d4857-6322-4ab8-bc96-aeb47a888d5e@06e4a0ff-4972-4a8b-af30-4571361d1344>

※ 参加される方全員からそれぞれ御登録をお願いいたします。（同じ URL で参加できる人数は制限されています。）

6. 担当者

国土交通省物流・自動車局物流政策課

電話：03-5253-8947（直通） 担当：林田、廣金、宇野

経済産業省商務・サービスグループ消費・流通政策課物流企画室

電話：03-3501-0092（直通） 担当：佐藤、新井、瀬戸

農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室

電話：03-3502-5741（直通） 担当：加地、細井、三島

未定稿

荷主の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に関する判断
の基準の手引き(案)

令和7年〇月

目次

本手引きにおける用語の定義	4
1. 制度の概要	5
1-1 法の概要	5
1-2 制度の概要及び本手引きの位置づけ	5
1-3 基本方針について	6
1-4 判断基準の対象	7
1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等	10
1-6 特定荷主の指定基準について	11
2. 運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等のために取り組むべき措置	13
2-1 運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則	15
2-2 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加	16
2-3 運転者の荷待ち時間の短縮	19
2-4 運転者の荷役等時間の短縮	22
2-5 実効性の確保	26
2-6 その他実効性の確保に関する事項	29
3. よくある質問	31
4. 問合せ先	33

改訂履歴

○本冊

版数	改訂日付	改訂内容
1.0	-	初版。2025年4月1日施行

○荷主のパターン図

版数	改訂日付	改訂内容
1.0	-	初版。2025年4月1日施行

○【P】

版数	改訂日付	改訂内容
1.0	-	初版。2025年4月1日施行

本手引きにおける用語の定義

用語	定義
法	物資の流通の効率化に関する法律(平成17年法律第85号)の略称
判断基準	「荷主の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に関する判断の基準となるべき事項を定める命令」(令和7年内閣府・総務省・財務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省令第〇号)の略称
基本方針	「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」(令和7年農林水産省・経済産業省・国土交通省告示第●号)の略称
貨物自動車	道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条第2項の自動車であって、貨物の運送の用に供するもの
運転者	貨物自動車の運転者
荷待ち時間	運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、集荷若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるもの
荷役等	運転者による荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務
荷役等時間	荷役等に従事した時間で、国土交通省令で定めるところにより算定されるもの
荷待ち時間等	荷待ち時間及び荷役等時間
荷主	第一種荷主及び第二種荷主
第一種荷主	自らの事業(貨物の運送の事業を除く。)に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者(第一種貨物利用運送事業者、第二種貨物利用運送事業者及び貨物利用運送事業法第46条第1項に規定する外国人国際第二種貨物利用運送事業者をいう。以下同じ。)に貨物の運送を行わせることを内容とする契約(貨物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を除く。)を締結する者
第二種荷主	①自らの事業(貨物の運送及び保管の事業を除く。②において同じ。)に関して継続して貨物(自らが貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託する貨物を除く。②において同じ。)を運転者(他の者に雇用されている運転者に限る。②において同じ。)から受け取る者又は他の者をして運転者から受け取らせる者 ②自らの事業に関して継続して貨物を運転者に引き渡す者又は他の者をして運転者に引き渡させる者
主務大臣	国土交通大臣、経済産業大臣及び農林水産大臣
荷主事業所管大臣	荷主の行う事業を所管する大臣

1. 制度の概要

1-1 法の概要

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。しかし、物流分野における人手不足、長時間労働等の厳しい労働環境、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等、物流にまつわる課題は深刻化しています。このような中、我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者も巻き込み、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容に向けて、抜本的・総合的な対策が急務であるという認識のもと、2024年4月に「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」(令和6年法律第23号。以下「物流改正法」という。)が成立しました。物流改正法により、(1)荷主、物流事業者等に対する規制的措置、(2)トラック事業者の取引に対する規制的措置及び(3)軽トラック事業者に対する規制的措置を講ずることで、物流の持続的成長を図ることとしています。

このうち(1)は、物流改正法による改正後の「物資の流通の効率化に関する法律」(法)において設けられ、荷主(第一種荷主・第二種荷主)に対する規制的措置としては、以下の措置を講ずることとしています。

- 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。
 - 荷主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。
 - 一定規模以上の荷主を特定荷主として指定し、中長期計画の作成や定期報告を義務付け、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、勧告・命令を実施。
 - 特定荷主には物流統括管理者の選任を義務付け。
- ※ フランチャイズチェーンにおける本部は、連鎖化事業者として、荷主に準ずる義務が課されることとなります。(連鎖化事業者が取り組むべき措置については、別途「連鎖化事業者の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に関する判断の基準の手引き」をご確認ください。)

1-2 制度の概要及び本手引きの位置付け

法第42条(第37条)¹に基づき、荷主には、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、以下の措置を講ずる努力義務が課されています。

- ① 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せその他の措置により、その雇用する運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定すること
- ② 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること
- ③ 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具(貨物自動車に積み込むものに限る。)を運転者が利用できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置

¹ 物流改正法による最終改正後の条番号。物流改正法第1条による改正後の条番号が異なる場合は、括弧内に当該条番号を付記している。条番号について以下同じ。

また、上記の努力義務について、荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷待ち時間にあつては次に掲げる施設又はその周辺の場所におけるものに、荷役等時間にあつては次に掲げる施設におけるものとされています。

① 当該荷主が管理する施設

(※ 荷主が所有又賃借する施設において他の事業者が施設内の運営等を委託している場合を含む。)

② 当該荷主との間で当該貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設

上記の努力義務について、法第43条(第38条)第1項の規定に基づき、荷主事業所管大臣が荷主の判断の基準となるべき事項(判断基準)を定めることとされています。

本手引きでは、判断基準について具体的に解説するとともに、取組事例等も併せて紹介することによって、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加(積載効率²の向上等³)のために取り組むべき措置を判断する際の参考としていただき、これらの取組をより一層促進することを目的としています。

1-3 基本方針について

法第33条第1項に基づき、主務大臣は「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」(基本方針)を定めることとされており、基本方針には以下の事項が記載されています。

- ① 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の意義及び目標に関する事項
- ② 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施策に関する基本的な事項
- ③ 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に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項
- ④ 集荷又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項
- ⑤ その他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し必要な事項

特に、①については、安全性の確保を前提に、荷主企業、物流事業者、施設管理者をはじめとする物流に関わる様々な関係者が協力して、以下の事項を達成することを目標とすることが明記されています。

(1) 運転者の荷待ち時間等の短縮

- 令和10年度までに、全国の貨物自動車による輸送のうち5割の運行で荷待ち時間等を1時

² 積載効率＝積載率×実車率。自動車輸送統計年報(国土交通省)より国土交通省において算出(輸送トンキロ/能力トンキロ(空車時のデータを含む))。積載率＝積載重量/最大積載重量。貨物の形状等によっては、容積ベースで考える場合もある。

³ 法第34条などに努力義務として規定されている「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」を達成する上では、積載率・実車率の向上だけでなく、車両の大型化等も有効であることから、本解説書においては、これらを示す語句として「積載効率の向上等」と記載している。

間削減することで、運転者一人当たりの荷待ち時間等を年間125時間短縮することを実現するものとする

- このためには、現状、運転者の1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち及び荷役等にかかる時間が合計約3時間と推計されていることを踏まえ、この1運行当たりの荷待ち時間等が全国平均で合計2時間以内となるよう荷待ち時間等を削減する必要がある。また、これを踏まえ、荷主等は、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⁴を除き、2時間を超えないよう荷待ち時間等を短縮するものとする。なお、1回の受渡しごとの荷待ち時間等が1時間以内である荷主等については、その継続及び改善に努めるものとする。

(2) 積載効率の向上等

- 令和10年度までに、近年40パーセント以下の水準で推移してきた積載効率について、日本全体のトラック輸送のうち5割の車両で50パーセントを目指し、全体の車両で44パーセントへの増加を実現するものとする。また、1運行当たりの輸送効率の向上に当たっては、重量ベースだけでなく、容積ベースでも改善を図るものとする。

(3) 関連する施策への貢献

- (1)及び(2)の達成に向けた取組を通じて、効率的な共同輸配送、共同拠点利用等を図るフィジカルインターネット⁵の実現を図るとともに、地球温暖化対策の推進に関する法律(平成10年法律第117号)第8条第1項に基づく地球温暖化対策計画に対策及び施策として位置付けられている脱炭素物流の推進に貢献するものとする。

上記(1)の目標のうち、荷主等が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」とすべき具体例としては、以下の運行・施設が考えられる。【P】

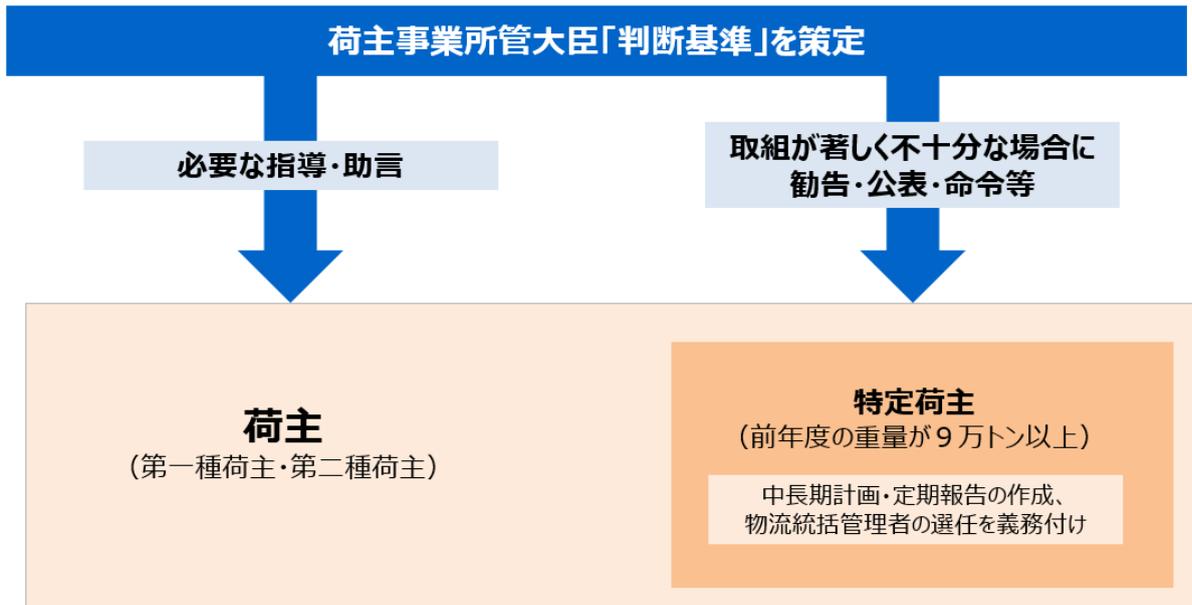
- ・パレット、ロールボックスパレット(かご車)等の輸送用器具を用いることが可能な貨物を扱う運行
- ・一日に多数のトラックが出入りし、荷待ち時間等が生じやすい施設
- ……【P】

1-4 判断基準の対象

荷主は、判断基準に基づき、荷待ち時間等の短縮や積載効率の向上等の措置に取り組むことが求められます。当該措置の適確な実施を確保するために必要があるときは、荷主事業所管大臣による指導及び助言が行われる場合があります。また、荷主のうち特定荷主は、取組が著しく不十分なときは、荷主事業所管大臣による勧告・公表・命令・罰則の対象となる場合があります。

⁴ 荷役等時間の更なる短縮が難しいと想定される業界特性の事例については、「3. よくある質問について」を参照。

⁵ 規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の倉庫、貨物自動車等をネットワークとして活用し輸送する共同輸配送システム



(1) 荷主(法第30条第7号から第9号まで)

荷主には、発荷主・着荷主の両方が含まれます。第一種荷主及び第二種荷主は以下の表のとおり定義されており、発荷主が運送契約を行う場合は、発荷主が第一種荷主となり、着荷主が第二種荷主となります。引取物流など着荷主が運送契約を行う場合は、着荷主が第一種荷主となり、発荷主が第二種荷主となります。荷主の各種パターンについては、別途、パターン集を参照ください。

なお、第一種荷主は「自らの事業(貨物の運送の事業を除く。)に関して運送契約を締結する者」、第二種荷主の定義は「自らの事業(貨物の運送及び保管の事業を除く。)に関して貨物の受渡しを行う者」等と定義されており、荷主の定義から、運送等を行う物流事業者(物流子会社や、自らの運送の事業又は運送及び保管の事業を他社に委託する元請けトラック事業者、貨物利用運送事業者⁶等を含む。)は除外されています。物流事業者に運送契約の締結や貨物の受渡しが委託された運送については、当該委託を行った者が荷主に該当することとなります。

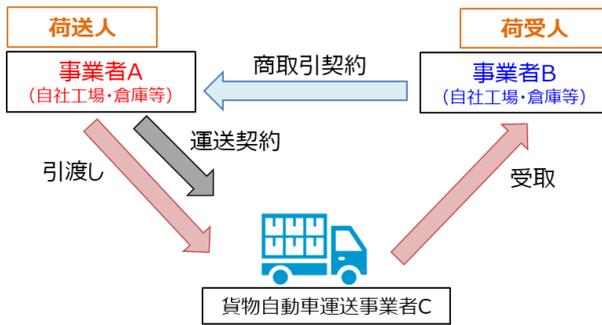
○ 第一種荷主及び第二種荷主の定義(法第30条第8号及び第9号)

第一種荷主	自らの事業(貨物の運送の事業を除く。)に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者(第一種貨物利用運送事業者、第二種貨物利用運送事業者及び貨物利用運送事業法第四十六条第一項に規定する外国人国際第二種貨物利用運送事業者をいう。以下同じ。)に貨物の運送を行わせることを内容とする契約(貨物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を除く。)を締結する者をいう。
第二種荷主	次に掲げる者をいう。 イ 自らの事業(貨物の運送及び保管の事業を除く。ロ及び第四十五条第五項において同じ。)に関して継続して貨物(自らが貨物自動

⁶ 貨物利用運送事業を行っているいわゆる 3PL (third party logistics) 事業者も含まれる。

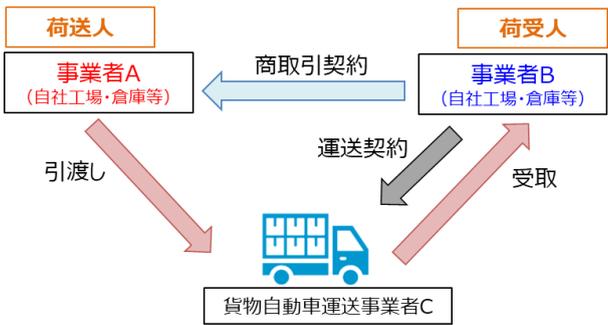
	<p>車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託する貨物を除く。口及び第四十二条第四項において同じ。)を運転者(他の者に雇用されている運転者に限る。以下この号において同じ。)から受け取る者又は他の者をして運転者から受け取らせる者</p> <p>口 自らの事業に関して継続して貨物を運転者に引き渡す者又は他の者をして運転者に引き渡させる者</p>
--	--

・発荷主が運送契約を結ぶパターン



第一種荷主:A / 第二種荷主:B

・着荷主が運送契約を結ぶパターン



第一種荷主:B / 第二種荷主:A

(2) 特定荷主 ※詳細は1-6参照(法第45条)

荷主のうち、前年度における取扱貨物の重量が政令で定める基準重量⁷以上である荷主は、特定荷主に該当します。特定荷主は、荷待ち時間等の短縮や積載効率の向上等を行うために、中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられています。加えて、物流統括管理者(CLO)の選任が義務付けられています。

(3) 指導・助言又は勧告・公表・命令・罰則

全ての荷主について、荷主事業所管大臣は、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図る措置の的確な実施を確保するため必要があると認めるときは、判断基準を勧告して、荷主に対して必要な指導・助言をすることができます(法第44条(第39条))。

特定荷主について、荷主事業所管大臣は、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図る措置の実施に関する状況が、判断基準に照らして著しく不十分であると認めるときは、判断の根拠を示して、当該特定荷主に対して必要な措置をとるべき旨の勧告をすることができます。

また、特定荷主が勧告に従わなかったときは、荷主事業所管大臣は、その旨を公表することができます。さらに、勧告を受けた特定荷主は、正当な理由がなくてその勧告に係る措置をとらなかった場合は、荷主事業所管大臣より、その勧告に係る措置をとるべきことを命じられる場合があります(法第49条)。なお、命令に違反した場合は、100万円以下の罰金が科されます(法第75条)。

そのほか、①特定荷主への指定の基準重量を上回る荷主がその旨の届出をせず、又は虚偽の届出をしたとき、②特定荷主が中長期計画の提出をしなかったとき、③定期報告をせず、若しくは虚偽の報告をしたときは、50万円以下の罰金が科されます(法第76条)。また、物流統括管

⁷ 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議での議論を踏まえ、特定第一種荷主及び特定第二種荷主の指定の基準重量としては、年間取扱貨物重量9万トンと定める見込み。

理者の選任又は解任の届出をせず、又は虚偽の届出をしたときは、20万円以下の過料に処せられます(法第80条)。

(4) 報告徴収・立入検査

法第50条第1項に基づき、荷主(特定荷主を含む。)は、特定荷主への指定や取消しを行うために必要な限度において、貨物の運送の委託や受渡しの状況に関し、報告や事務所等への立入検査が求められる場合があります。

また、法第50条第2項に基づき、特定荷主は、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図る措置の実施の状況に関し、報告や事務所等への立入検査が求められる場合があります。

なお、報告が求められた場合であって、報告をせず、又は虚偽の報告をしたときは、50万円以下の罰金が科されます。また立入検査を拒み、妨げ、又は忌避したときも、同様に50万円以下の罰金が科されます(法第76条)。

1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

(1) 「荷待ち時間」の算定方法(法第30条第4号及び規則⁸第5条)

「荷待ち時間」は、運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所(以下「集貨場所等」という。)において、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令(①)で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、国土交通省令(②)で定めるところにより算定されるものです。

①の国土交通省令においては、連鎖化事業者が定められています。

②の国土交通省令においては、荷待ち時間の算定方法は、運転者が集貨場所等に到着した時刻(i)・ii)に掲げる場合にあっては、それぞれ掲げる時刻)から荷役等を開始した時刻までの時間(荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者の都合により待機した時間に限る。)とすることとされています。

i) 決定された貨物の受渡しを行う時刻(若しくは時間帯の開始時刻)又は運転者が指示若しくは伝達された貨物の受渡しを行う時刻(若しくは時間帯の開始時刻)よりも前に集貨場所等に到着した場合 これらの時刻

ii) 到着後速やかに受付その他これに類する行為を行った場合(i)に掲げる場合を除く。)当該行為を行った時刻

(2) 「荷役等時間」の算定方法(法第30条第5号及び規則第6条)

「荷役等時間」は、運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令(①)で定める業務(以下「荷役等」という。)に従事した時間であって、国土交通省令(②)で定めるところにより算定されるものです。

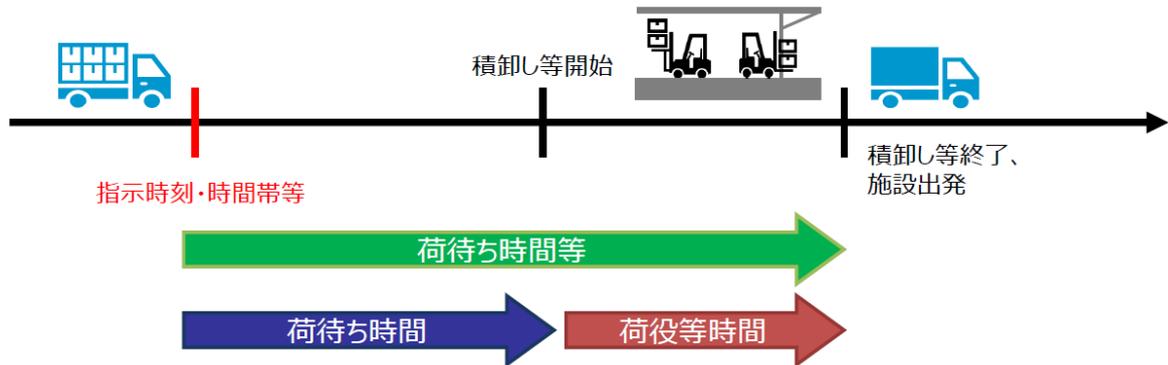
①の国土交通省令として、荷役以外の業務であって「荷役等」に含まれる業務は、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査、貨物の荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベルの貼付け、代金の取立て又は立替え、荷主等が行う荷役への立会いその他の通常貨物自動車の運転の業務に附帯する業務とされています。

②の国土交通省令として、荷役等時間の算定方法は、運転者が荷役等を開始した時刻から

⁸ 国土交通省関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則(平成17年国土交通省令第100号)

終了した時刻までの時間(荷役等に從事していない時間を除く。)とされています。

<荷待ち時間等の計測イメージ>



1-6 特定荷主の指定基準について

特定荷主の指定は、前年度の取扱貨物の合計の重量が基準重量以上である場合に行われます。

荷主は、自社が特定荷主に該当するか判断し、届出をするために、自社の年度間における取扱貨物の重量を計測し、当該重量が基準重量を超えるか確認することが必要となります。

この取扱貨物の重量は、事業者としての全体の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主又は連鎖化事業者それぞれの立場での重量を指します。

なお、基準重量は、大手の事業者から順に、日本全体の貨物量などの半分程度となる事業者を指定するという基本的な考え方の下で設定することとしており、今後改正される物資の流通の効率化に関する法律施行令(平成17年政令第298号)において定められる予定です。

(1)算定の対象となる重量

○特定第一種荷主

各年度において、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行かせた貨物の合計の重量を算定してください。

○特定第二種荷主

各年度において、次に掲げる貨物の合計の重量を算定してください。

ただし、当該第二種荷主が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該第二種荷主が貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができないものを除きます。

- (i) 自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物
- (ii) 自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物
- (iii) 自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物
- (iv) 自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物

※貨物は主要な商品に限らず、事業に必要な資材等も含めて⁹、上記に該当するもの全ての合計の重量を算定してください。

⁹ 資材等の重量の合計が取扱貨物の重量の1%に満たない場合は、取扱貨物の重量に計上しないことも可能とする。

※ある貨物を中継しながら輸送する場合、貨物自動車を手配するごとに取扱貨物の重量に計上してください¹⁰。

(2)算定方法

荷主が自社の取扱貨物の重量を把握している場合は、当該重量の合計重量を自社の取扱貨物の重量として、基準重量と比較してください。

他方、輸送量を容積で把握している、多品目の受取りが主である等の特殊性を有する業種においては、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定されるため、重量の算定に当たって、例えば、下記の算定方法を用いることを可能とします。

- ・ 商品マスタ等において重量のデータを集計することが可能な場合にあっては、当該システムに登録されている重量を元に換算する
- ・ 容積を把握している場合においては、1立方メートルあたり 280kg として換算する
- ・ 輸送するトラックの最大積載量を貨物の重量として換算する
- ・ 売上金額や仕入金額を元に貨物の重量を換算する¹¹ 等

¹⁰ 例えば、mトンの貨物を「自社工場→自社施設→自社物流センター」というフローで貨物自動車に運送させている場合は、mトンの貨物を2回運送させているため、当該フロー全体における「取扱貨物の重量」は2mトンとなる。共同配送など1運行の途中で貨物の積卸しがある場合については、積卸しの度に積載総重量を計上する必要はなく、当該1運行で当該荷主が運送させた又は受け渡した貨物の純重量を計上すればよい。

¹¹ 換算係数としては、例えば、全国貨物純流動調査（物流センサス）付属資料の出荷原単位を利用することが考えられる。（<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001619173.pdf>）

2. 運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等のために取り組むべき措置

荷主が運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加(積載効率の向上等)を図るために取り組むべき措置に関する判断の基準となるべき事項の概要は、以下のとおりです。

判断基準の概要	
(1) 運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則	
荷主は、基本方針に定められた物流効率化の目標を達成するため、その事業の特性及び従業者の安全その他の必要な事情に配慮した上で、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を計画的かつ効率的に実施するものとする	
(2) 運転者一人当たりの一回の運送ごとに貨物の重量の増加(積載効率の向上等)	
< 第一種荷主 >	
①	貨物の運送の委託から貨物の受渡しまでの間に、トラック事業者が他の貨物との積合せなど積載効率の向上等に係る措置を講ずるために必要な時間を把握すること等により、適切なリードタイムを確保すること
②	貨物の量の平準化、受渡日時の集約等により、貨物の出入荷量の適正化を図ること
③	配車・運行計画作成システムの導入等により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと
④	①～③の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る部門間の連携を促進すること
< 第二種荷主 >	
①	第一種荷主が積載効率の向上等の取組のために協議したい旨を申し出た場合は、必要な協力を行うこと
②	①の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の受渡しに係る部門間の連携を促進すること
(3) 運転者の荷待ち時間の短縮	
< 第一種荷主 >	
①	集貨又は配達を行うべき場所に、一時に多数のトラックが集中して到着しないよう、当該場所の状況を把握すること等により、貨物の入出荷時の日時等を分散させること
②	トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整すること
③	寄託先に寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散させること
< 第二種荷主 >	
①	集貨又は配達を行うべき場所に、一時に多数のトラックが集中して到着しないよう、当該場所の状況を把握する等により、貨物の入出荷時の日時等を分散させること
②	トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整すること
③	寄託先に寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散させること
(4) 運転者の荷役等時間の短縮	

<第一種荷主>

- ① パレット等の荷役の効率化に資する輸送器具を導入すること、一貫パレチゼーション実現のために標準仕様パレット等を使用すること、荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行うこと、フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置すること等により、荷役等の効率化を図ること
- ② 第二種荷主、倉庫業者等に対して出荷情報を事前に通知すること、検査を効率的に実施するための機械を導入すること等により、検査の効率化を図ること
- ③ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること

<第二種荷主>

- ① 検査を効率的に実施するための機械の導入等により、検査の効率化を図ること
- ② フォークリフト又は荷役等を行う人員の適切な配置等により、荷役等の効率化を図ること
- ③ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること

(5)実効性の確保

- ① 物流効率化の取組に関する責任者の選任等により必要な体制を整備するとともに、従業者への研修の実施等を行うこと
- ② 荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等の状況や、効率化のための取組及びその効果を適切に把握すること
- ③ 寄託先の荷待ち時間等の短縮のため、(3)(4)の取組その他の効率化のための取組に関して寄託先に提案するとともに、寄託先から提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること
- ④ 物流データの標準化の実施等により、物流に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること
- ⑤ 物流サービスの内容等に応じた価格の設定等により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること
- ⑥ 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図り、必要に応じて取引先に協力を求めること

2-1 運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則

【判断基準】

第一条 荷主は、物資の流通の効率化に関する法律（以下「法」という。）第三十三条第一項の基本方針に定められた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の目標を達成するため、その事業の特性及び従業者の安全その他の必要な事情に配慮した上で、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るための措置を計画的かつ効率的に実施するものとする。

【解説】

判断基準は、荷主が法第42条（第37条）に規定されている努力義務についての具体的な取組方法を示すものです。個々の荷主は、判断基準に列記されている取組例を参考として、基本方針に定められた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の目標の達成に向けて、必要な取組を行う必要があります。

その際、荷主の事業の特性により効果的な取組が異なることや、荷役等に従事する従業者の安全を確保する必要があることなどの必要な事情に配慮してください。特に、従業者同様、トラックドライバーの運送及び荷役等の安全性及び効率性の確保に留意してください。

また、荷待ち時間等の短縮や積載効率の向上等を図るための取組は、計画的かつ効率的に実施することが求められます。

2-2 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加

【法】

第四十二条 第一種荷主は、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の運送を委託する場合（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行うことを委託する場合を除く。）には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

一 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せその他の措置により、その雇用する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定すること。

4 第二種荷主は、貨物を運転者から受け取り、若しくは他の者をして運転者から受け取らせ、又は運転者に引き渡し、若しくは他の者をして運転者に引き渡させる場合には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置（当該貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない場合にあつては、第三号に掲げる措置に限る。）を講ずるよう努めなければならない。

二 第一種荷主が第一項第一号に掲げる措置を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合にあつては、これに応じて、必要な協力を行うこと。

【判断基準】

第二条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第一項第一号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

一 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、運送の帰路における車両への貨物の積載その他の措置を講ずるために必要な時間を把握することその他の措置により、当該時間を確保すること。

二 貨物の量の平準化を図ること、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯の集約を図ることその他の措置により、貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。

三 配車計画及び運行計画を作成する機能を有する情報処理システムの導入を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと。

四 前三号に掲げる取組が適切かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送に係る業務に係る各部門間の連携を促進すること。

2 第二種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第四項第二号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

一 第一種荷主が前項第一号から第三号までに掲げる取組を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合にあつては、これに応じて、必要な協力を行うこと。

二 前号に掲げる取組が適正かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の受渡しに係る業務に係る各部門間の連携を促進すること。

【解説】

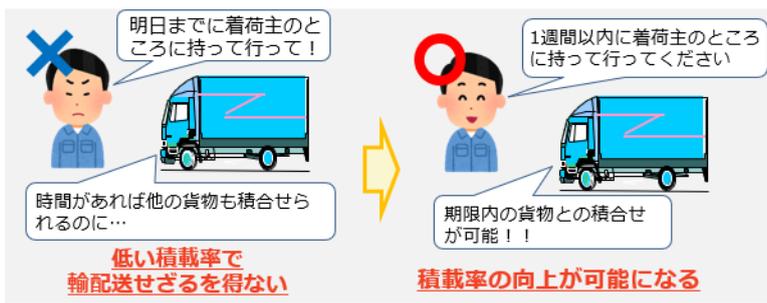
第一種荷主及び第二種荷主は、積載効率の向上等を図るため、以下の記載を参考として有効な取組を行ってください。

※ 判断基準に、「ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りではない」と規定されているとおり、各号に規定する取組によらないことが有効である場合は、各号に規定する内容と異なる対応をしていることをもって努力義務を履行していないと判断されるものではありません。(2-3及び2-4も同様。)

(1)リードタイムの確保

積載効率を向上させるためには、トラック事業者が貨物の積合せや共同配送、帰り荷(復荷)の確保に取り組むことが必要です。しかしながら、そのためには荷主の協力が必要です。第一種荷主が運送契約(個々の運送依頼)において、運送依頼から積込み、納品までに十分な時間(リードタイム)を確保していないため、トラック事業者が効率的な運送計画が立てられない場合や、また、その背景には第二種荷主が発注から納品までのリードタイムを十分に確保しないため、第一種荷主側でもリードタイムの確保や効率的な運送計画の確立ができない場合があります。荷主がこのようなリードタイムの短い発注を避けることや、納期に幅を持たせることで、トラック事業者が積載効率を向上させる取組を行うことが可能になります。

＜第一種荷主の場合＞

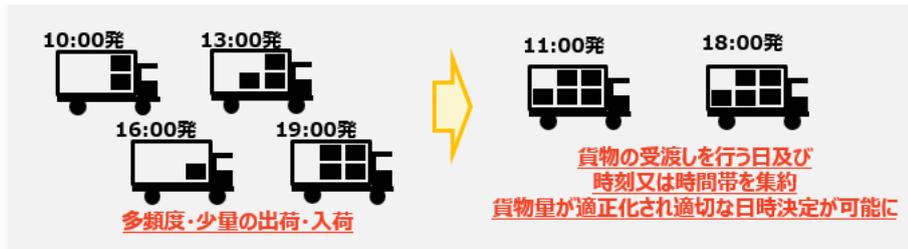


＜第二種荷主の場合＞



(2)貨物の出荷量及び入荷量の適正化

年単位、月単位、週単位等で貨物の発送量や納入量の繁閑差を平準化すること、貨物の受渡しの日時を集約すること等を通じて、貨物の出荷量や入荷量の適正化に取り組むことで、積載効率の向上に繋がります。なお、繁閑差の平準化に取り組むことは、顧客のニーズが変わらない限り困難であることが想定されますが、そのような場合は、可能な範囲で納入単位(例:トラック単位、パレット単位等)・回数の集約等に取り組むことが考えられます。



(3) 配車計画や運行経路の最適化

配車計画や運行を管理するシステムの導入等により、貨物量に応じたトラックの手配や積合せ配送ができる運行経路の設定を効率的に行い、積載効率を向上させることが可能となります。

システムの導入については、荷主においても主体的に導入することで配送計画等の最適化を図ることを想定しています。



(4) 社内の関係部門間の連携促進

第一種荷主がリードタイムの確保、貨物の出荷量・入荷量の適正化、配車計画や運行経路の最適化等を図り、また、第二種荷主がこれらの第一種荷主の取組に協力するためには、在庫管理を見直し、生産、流通、販売等のスケジュールの変更や、その最適化に必要な商品開発、調達など、貨物の運送又は受渡しに関係する部門間における連携を促進することが求められます。

(5) 第一種荷主への協力

第二種荷主は、第一種荷主が(1)から(3)までの取組を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合に、これに応じて、必要な協力を行ってください。

(1)への協力については、製造、配送、販売等の各プロセスにおいて適切なリードタイムが設定できるよう、特にサプライチェーンの下流に位置する第二種荷主が翌日配送依頼や発注締め時間の延長依頼を控えることや、短納期の配送依頼等を必要最小限にとどめることなど、リードタイムの延長や納期に幅を持たせることで、第一種荷主が運送契約を行う際にリードタイムを確保することにつながります。

(2)への協力については、商品の引取りの前倒しや納入日時・頻度の指定の緩和・分散(午後納品等)を行うことで繁閑差の平準化につながります。

2-3 運転者の荷待ち時間の短縮

【法】

第四十二条 第一種荷主は、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の運送を委託する場合（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行うことを委託する場合を除く。）には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

二 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。

4 第二種荷主は、貨物を運転者から受け取り、若しくは他の者をして運転者から受け取らせ、又は運転者に引き渡し、若しくは他の者をして運転者に引き渡させる場合には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置（当該貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない場合にあっては、第三号に掲げる措置に限る。）を講ずるよう努めなければならない。

一 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を運転者に指示するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。

【判断基準】

第三条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第一項第二号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

一 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。

二 当該第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置（施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。次項第二号において同じ。）を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。

三 当該第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。

2 第二種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第四項第一号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

一 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。

二 当該第二種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。

三 当該第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。

【解説】

第一種荷主及び第二種荷主は、運転者の荷待ち時間の短縮を行うため、以下の記載を参考として有効な取組を行ってください。

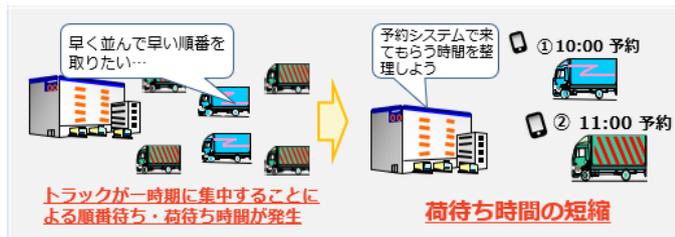
なお、トラック事業者の効率的な配送の観点からは、時間指定をしないことが効果的な場合もあります。特別な事情のない中で朝一、午前必着、午後一番などの指定が慣習上行われている場合もありますが、「時間指定をしないこと」、「時間の幅を広げること」(午後であれば何時でもよい等)等を検討することも必要です。

(1)貨物の入出荷の日時の分散

荷待ち時間が発生する場合として代表的なものは、一時に多数のトラックが集中して到着し、貨物の積卸しの順番待ちが生じる場合です。

トラックの停留場所(バース)にトラックが到着する時間を、荷主が運転者に適切に指示しない場合、「早く並んで早い順番を取りたい」といった動機が運転者に生まれ、トラックが積卸しの受付開始時刻など一時に集中して到着する場合がある一方、荷主による荷出し・荷受けについては処理能力の制約から一定のペースでしか行えず、長時間の荷待ち時間の発生につながってしまいます。このような場合、荷主が停留場所のトラックの混雑状況を把握した上で、その情報を運転者に提供し、又は積卸しを予定する運転者に対して適切な時間を指定し、入出荷を分散させることが、荷待ち時間の短縮につながります。

例：



(2)トラックが到着する日時の調整

荷主が管理する施設においてトラック予約受付システムを導入することなどにより、トラックの到着日時を調整することが可能になります。なお、単にシステムを導入するだけでなく、予約状況の見える化による出荷・納品の少ない日時への誘導、必要な予約枠数の確保、利便性と利用率の向上等、現場の実態を踏まえて実際に荷待ち時間の短縮に繋がるような効果的な活用を行う必要があります。また、十分なりードタイムの確保や関係事業者の配送スケジュールへの配慮等、他の運送や荷役等の効率化の取組との適格的な運用を行う必要があります。

荷待ち時間の短縮に向けては、トラック予約受付システムの活用のほか、荷主側でトラックの到着時刻までに入出荷の準備を終えることを徹底したり、積卸しに必要なスペースを確保したりすることも重要です。また、輸送頻度の低い事業所等については、トラック予約受付システムの導入の費用対効果が低い場合や、受渡し日時を指定せずに、トラックドライバーの都合により運送経路を設定することが物流への負荷の軽減に資する場合もあり得るため、自社の状況に応じて効果的な手法を採用してください。

(3)寄託者が管理する施設における貨物の受渡し日時の分散

荷主は、自身が管理する施設のみならず、当該荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結し

た者が管理する施設(以下「寄託倉庫」という。)における荷待ち時間の短縮の努力義務が課せられています。寄託倉庫における荷待ち時間の短縮に向けて、寄託先の倉庫に対する入庫や出庫の発注を早期に行うこと等により、寄託物の入出庫時間を分散させることができます。

また、寄託倉庫への早期の発注により、倉庫の作業員の庫内作業の時間を十分に確保することができ、迅速な荷出し・荷受けが可能となることによっても、荷待ち時間の短縮につながる効果があります。

2-4 運転者の荷役等時間の短縮

【法】

第四十二条

- 1 第一種荷主は、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の運送を委託する場合(貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行うことを委託する場合を除く。)には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。
- 三 運転者に荷役等を行わせる場合にあつては、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具(貨物自動車に積み込むものに限る。第三項において同じ。)を運転者が利用できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置
- 4 第二種荷主は、貨物を運転者から受け取り、若しくは他の者をして運転者から受け取らせ、又は運転者に引き渡し、若しくは他の者をして運転者に引き渡させる場合には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置(当該貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない場合にあつては、第三号に掲げる措置に限る。)を講ずるよう努めなければならない。
- 三 運転者に荷役等を行わせる場合であり、かつ、運転者に荷役等の方法を指示することができる場合にあつては、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査の効率的な実施その他の運転者の荷役等を省力化する措置

【判断基準】

- 第四条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第一項第三号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。
- 一 パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用機具の導入すること、一貫パレチゼーション(輸送、荷役又は保管の各段階において同一のパレットを使用することをいう。)の実現のために標準仕様パレット(縦一・一メートル、横一・一メートルのパレットをいう。)その他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること、運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行うこと、フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置することその他の措置により、荷役等の効率化を図ること。
- 二 第二種荷主、倉庫業者又は貨物自動車運送事業者等に対して貨物に係る情報を事前に通知すること、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査(以下この号及び次項において「検査」という。)を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。
- 三 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。
- 2 第二種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第四項第三号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。
- 一 検査を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。
- 二 フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置することその他の措置により、荷役等の効率化を図ること。
- 三 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。

【解説】

第一種荷主又は第二種荷主は、運転者の荷役等時間の短縮のため、以下の記載を参考として有効な取組を行ってください。

なお、トラックドライバーが運送業務に集中できるようにし、輸送能力を確保する観点からは、運送以外の業務である荷役等をトラックドライバーに行わせるべきかについて、まず検討を行うことも重要です。

＜第一種荷主＞

(1) 荷役等の効率化

- ① パレットやロールボックスパレット(カゴ車)などの輸送器具を導入することによりバラ積み・バラ卸しを避けることで荷役等を効率化させることができます。その際、パレット単位で輸送できる発注数や納品数に集約するよう、関係者間で調整を行うことが望ましいです。
- ② 一貫パレチゼーション(施設内での保管から発送、着地での荷卸しまで別パレットへの積替えをせずに同一のパレットを用いることを指す)の実現により、一層の荷役等の効率化が図られます。これに向けて、標準仕様パレット(平面サイズ縦1.1メートル、横1.1メートルのパレット)その他の標準化された規格に適合するパレットやこれに適合する包装資材を使用すること、レンタルパレットを活用すること等が推進されています。標準仕様パレットの平面サイズ以外の規格及び運用方法¹²、具体的に事業者が取り組むべき内容等については、官民物流標準化懇談会「パレット標準化推進分科会最終とりまとめ」(令和6年6月)に示されています。
- ③ 貨物の積卸し時の順序や荷姿を想定して、パレット輸送等に適した規格での生産、フォークリフト等で扱いやすく検品しやすい荷造り(例:積卸しの順序を想定した配置を行う、賞味期限や製造ロット、バーコードが外から見えるように積みつける等)などを行うことにより、運転者の荷役等を省力化することができます。
- ④ フォークリフトや荷役等を行う作業員を荷量やトラックの台数に応じて適切に配置することなどにより、トラックドライバーの負担を軽減し、また、積卸し作業を効率化させることができます。

(2) 検品¹³の効率化

¹² 官民物流標準化懇談会「パレット標準化推進分科会最終とりまとめ」(令和6年6月)においては、標準的な規格のパレットを、標準化された方法で運用することを「標準仕様パレットの導入」としています。具体的には、同とりまとめで整理された「①必ず推進していくべき内容」を満たす場合(平面サイズ:11型、調達形態:レンタル等)となっています。<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001751645.pdf>

¹³ 荷主の判断基準においては、検品について「貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査」とし、略称を「検査」と規定していますが、本書においては「検品」と表現しています。

- ① 事前出荷情報 (ASN) を活用することで、伝票レス化・検品レス化を図ることができ、検査を効率化することができます。また、ASNの活用に限らず、貨物に係る詳細の情報(例: 貨物の容積、数量、重量、寸法等の情報、施設の情報、寄託者や運送事業者に関する情報等)を事前に第二種荷主、倉庫業者又はトラック事業者へ伝達することも検品や荷役の効率化につながります。
- ② バーコード、RFタグ¹⁴、専用タグ等を識別するハンディターミナルや専用の商品読み込みカメラ、バーコードラベルの印刷機といった機械の導入により、検品作業の簡素化が図られます。また、検品水準の見直し(例: 商品自体の品質に直接影響のない外装の軽微な汚破損の荷受け拒否等を許容する)やマニュアル化、管理単位の統一などによる検品の効率化も考えられます。

また、食品流通においては、賞味期限の大括り化も検品の効率化に資する取組です。



(3) 荷役等の環境整備

バース等の荷さばき場について、受け渡す貨物の量に対して適正な広さの確保、整理整頓、利用ルールの最適化等により、適正に場所を確保することで、荷役等を円滑に行うことができる環境を整え、作業を効率化させることができます。

<第二種荷主>

(1) 検品の効率化

バーコード、RFタグ、専用タグ等を識別するハンディターミナルや専用の商品読み込みカメラ、バーコードラベルの印刷機といった機械の導入により、検品作業の簡素化が図られます。また、検品水準の見直し(例: 商品自体の品質に直接影響のない外装の軽微な汚破損の荷受け拒否等を許容する)やマニュアル化、管理単位の統一などによる検品の効率化も考えられます。

また、食品流通においては、賞味期限の大括り化も検査の効率化に資する取組です。

(2) 荷役等の効率化

フォークリフトや荷役等を行う作業員を荷量やトラックの台数に応じて適切に配置することなどにより、トラックドライバーの負担を軽減し、また積卸し作業を効率化させることができます。

(3) 荷役等の環境整備

バース等の荷さばき場について、受け渡す貨物の量に対して適正な広さの確保、整理整頓、

¹⁴ RFID : Radio Frequency Identification。電波や電磁波を使ってRFタグと非接触で情報をやりとりする仕組みの総称。製造業における入出庫管理、流通業における在庫管理、無人レジ等に用いられている。

利用ルールの最適化等により、適正に場所を確保することで、荷役等を円滑に行うことができる環境を整え、作業を効率化させることができます。

2-5 実効性の確保

【判断基準】

第五条 荷主は、前三条に規定する取組の実効性を確保するため、次に掲げる措置を講ずるものとする。

- 一 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(以下この条において「効率化」という。)のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うとともに、その従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。
- 二 運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。
- 三 当該荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対し、前二条に規定する取組その他の当該者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をするとともに、当該者から当該提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること。
- 四 物資の流通に係るデータの標準化(電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用性を確保することをいう。)を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。
- 五 運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること。
- 六 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮すること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。

【解説】

荷主は、積載効率の向上等及び運転者の荷待ち時間等の短縮のための取組の実効性を確保するため、以下の取組を行ってください。

以下に記載する取組は、2-2から2-4までに記載する努力義務の履行の実効性を確保するための取組として位置付けているものです。このため、2-2から2-4までの取組効果の向上や、円滑な実施に必要な場合に、以下に記載する取組を積極的に行ってください。

(1) 責任者の選任などの体制の整備や従業員に対する研修の実施

運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を進めるためには、社内の関連する部門や取引先等の関係事業者との調整を図り、自社における物資の流通全体を統括管理するとともに、従業員に対する研修等を行い、物流効率化の実施体制を整備する責任者が必要となります。特定荷主の場合は物流統括管理者(CLO)を指しますが、これに加え、現場ごとに責任者を置くこと等も考えられます。特定荷主に指定されていない荷主においては、物流統括管理者の選任が義務付けられないものの、責任者を選任することは物流の効率化に向けた取組を進める上で重要であるため、判断基準において規定しています。この責任者については、特定の役職の指定や責任者に求められる特段の資格等はありません。業種や業態の実

態に応じて、物流の効率化に関する業務を適切に実施できる者を選任してください。

なお、責任者は寄託先も含めて物流効率化の取組を推進する必要があります。

(2) 荷待ち時間等や積載効率の状況、効率化のための取組の実施状況・効果の把握

荷主における物流効率化の取組の実効性を担保するため、荷主は、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等の状況や、改善に向けた取組及びその効果を適切に把握することが求められます。特に、荷待ち時間等の短縮の実施に当たっては、荷主自身が当該時間を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識することが重要であり、物流効率化の取組に対する取引先等の協力を求める際にも改善の必要性を示す上で有用です。

特定荷主については、荷待ち時間等の状況や取組の実施状況等を定期報告において報告することとなりますが、それ以外の荷主においても現状の把握に努めてください。

また、これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術等を用いた生産性のある手法を用いて状況の把握を行うことや、正確に状況を可視化することにより、正確かつ、少ない負担で荷待ち時間等の状況を把握し、更なる効率化につなげることが重要です。デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めてください。

(3) 寄託先の倉庫における荷待ち時間等を短縮するための提案と協力

荷主の努力義務として荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷主が管理する施設で生じるもの加えて寄託先の倉庫で生じるものも対象となっています。このため、寄託先の施設において荷待ち時間等を短縮するための取組について寄託先に提案し、また、寄託先から入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する提案を受けた場合にあってはその提案に応じるなど、必要に応じて寄託先と協力・連携する必要があります。

(4) 物資の流通に関する多様な主体との連携の円滑化

標準化を推奨するデータとしては、貨物の荷姿（サイズやパレット化の有無等）、数量、重量等に関する情報、貨物を運送する車両の情報、貨物の受渡しを行う施設の情報（法人番号や事業所別のコード）等を想定しています。なお、具体的に事業者が目指すべきデータ標準については、内閣府戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第2期「スマート物流サービス」で策定された「物流情報標準ガイドライン」¹⁵に示されております。

これらのデータの標準化により、発・着荷主やそれぞれの取引先企業、物流事業者、利用運送事業者等の多様な主体との連携が円滑化されることが望まれます。

(5) 物流サービスに応じた価格の把握

第一種荷主と第二種荷主との商取引等において、店着価格制ではなく、物流サービス水準を明確化し、速達や追加の荷役など物流サービスの高低に応じて物流コスト分の価格を上下させるメニュープライシング等の取組を導入することで、取引先の事業者が附帯業務に対す

¹⁵物流情報標準ガイドラインの活用にあたっては、「物流情報標準ガイドライン 利用手引」も参考にしてください。
(<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001731062.pdf>)

る追加料金等の物流コストを認識することができます。これにより、物流効率化に配慮した第二種荷主等の発注のインセンティブとなることが期待されます。

なお、物流サービスの価格の参考としては、トラック事業者との運送契約における適正な対価の基準である「標準的な運賃」¹⁶を国が定めているため、ご活用ください。

(6)関係者との連携

物流効率化を効果的に行うためには、関係者との連携を図ることが必要であり、その連携の具体例としては、以下のものが考えられます。

- ① 国が物流効率化に取り組む事業者を支援するために行う、調査・助言・援助に関する情報提供や技術開発の推進・普及などを活用すること。
- ② 消費者に対し、再配達削減の重要性や、物流効率化のための取組の結果として品揃えや納品時期に影響が及ぶ場合があることへの理解の増進を図ること。
- ③ 関係団体において、情報交換や共同での取組を進めること。
- ④ 発荷主・着荷主間を始めとする関係事業者間で物流効率化の取組の実施に向けて調整し、必要に応じて取引先に協力を求めること。 等

【関係事業者間の連携の例】

- ・ 発荷主・着荷主間の契約内容に関する交渉の場や、物流現場の課題に関する相談・協議の窓口を設けることで、効率化に向けた意思疎通が図られます。
- ・ 効率化のための取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うことも重要です。(例えば、運送事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、発荷主と着荷主との契約において適切に整理すること等が必要)。
- ・ レンタルパレットを使用する場合には、売主と買主間の売買契約、レンタルパレット事業者とのレンタル契約、運送事業者との運送契約¹⁷などにおいて、パレットの仕分け・回収作業の主体、費用負担、紛失リスクの負担等についての在り方を明記することで認識共有を図るとともに、必要に応じて関係事業者間において協議等を実施することが重要です。その際、レンタルパレット事業者と着荷主間でも契約を結び、パレットの適切な取扱いについて明記することが重要です。

¹⁶ トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むに当たっての指標として、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の3第1項の規定に基づき、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃として令和6年国土交通省告示第209号において定められたものであり、個建運賃、有料道路料金、燃油サーチャージ等について規定されている。¹⁷ 運送契約においてもパレットの仕分け・回収の主体等を明記することで、契約外の作業を防ぐとともに、元請事業者と実運送事業者が異なる場合においても、契約内容が実運送事業者にも正確に共有されることが求められます。

¹⁷ 運送契約においてもパレットの仕分け・回収の主体等を明記することで、契約外の作業を防ぐとともに、元請事業者と実運送事業者が異なる場合においても、契約内容が実運送事業者にも正確に共有されることが求められます。

2-6 その他の取組事項

判断基準に定める取組のほか、荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等に向けた取組を講ずることに併せて、荷主は以下の事項についても可能な限り取り組んでいくことが望ましいです。

- (1) やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯によりも必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないように配慮すること

事故渋滞や災害などにより、ドライバーに起因しない到着遅延等が発生した場合に、支払う運賃等を減額する、待機列の最後に回すなどのペナルティが設定されているケースがあります。これらについては、荷主がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要することにつながりかねないため、トラックドライバーに対する配慮が必要です。

- (2) 貨物の運送を委託する際は、モーダルシフト等により、輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に努めること

トラックの輸送能力不足の改善のためには、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、改善に向けた取組を各社において可能な限り行うことが必要です。具体的には、ダブル連結トラックや自動運転トラックの導入、鉄道・船舶・航空貨物輸送の更なる活用等に取り組むことなどが挙げられます。

- (3) 異常気象時(台風・豪雨・豪雪等)に無理な運送を行わせないこと、荷役等を行わせる際の作業安全の確保等、トラックドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮すること

平時から国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」により、異常気象時の目安を確認しておくことや、台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わないこと、運転者等の安全を確保するため、運航の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重することが必要です。

(異常気象における措置の目安)

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安 [※]
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討すべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討すべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良(濃霧・風雪等)時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成21年9月29日付け国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。

(出典)<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330342.pdf>

3. よくある質問について

Q1. 荷待ち時間・荷役等時間の詳細について教えてほしい。

※調整中

Q2. 偽装請負防止に向けて、荷待ち時間等の短縮を目的とした荷主とトラックドライバー、荷主と倉庫業者とのコミュニケーションの方法は何か。

※調整中

Q3. 荷役等時間の更なる短縮が難しい事情がある運行として想定されるものは何か。

基本方針において、「荷主等は、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時間等を短縮するものとする。」とされています¹⁸。業界特性として想定されるものは、以下のとおりです。

※ なお、以下の事情に該当する運行が一部あることにより、全ての施設・運行で「やむを得ない場合」があると判断されるものではなく、荷待ち時間等を1時間以内とすることを目指すことができるものについては、これに向けて取り組んでいただくことが必要です。

(1) 特殊車両を用い、立会い、洗浄等の附帯作業が必須となる場合

- ローリー車、バルク車等を利用しており、漏洩確認、均平化等をしながらホースで積卸しすることから、技術革新がない限り、貨物量によっては荷役等時間を短縮できない。

(2) 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する

- 納品時の製品サンプリング・分析待ちのため長時間を要する。
- 古紙・チップに薬品が入っていないかどうか検査に長時間を要する。

(3) 重量物を扱うことから、安全確認等のため時間を要する

- 重量物である上に表面に疵がつきやすい製品を扱い、積込み時は作業員の安全・品質を重視した丁寧な対応が必要であり、積込みに時間を要する。
- 重量物かつ長大でクレーンでの吊り上げ等により積卸しする必要があり、荷役時間を短縮することは、技術革新がない限り難しい。

(4) その他業界特性のため、時間を要する場合

○大型・精密な製品であり、慎重な荷役作業が求められる場合

- 精密機械であり、積み込み～運送～納入・据付の全過程において細心の取り扱いが必要とされるうえ、重量物でもあるため、クレーン数台を同時に用いて、重量バランスを随

¹⁸ また、特定荷主は定期報告において荷待ち時間等の状況の報告が求められる予定ですが、解説書に列記する荷役等時間の更なる短縮が難しい事情がある施設・運行については、その旨を記載することにより荷役等時間の報告を省略することを可能とする予定です。

時調整して荷役作業を行う必要があり、作業に時間を要する。

○アニマルウェルフェア等の観点で配慮が求められる場合

- 生体輸送については、作業員の安全確保や家畜のストレス軽減のため慎重な荷役作業が必要であり時間を要する。

○食品衛生上の検査が求められる場合

- 生乳等の輸送に当たっては、衛生検査の分析待ちのために時間を要する。

(5)環境特性のため、時間を要する場合

- 繁華街や駅構内の店舗など、駐車可能な場所から受渡し場所までが離れており、手運び等が生じる場合、施設配置等の見直しがない限りその時間短縮は困難。

4. 問合せ先 ※調整中

本制度に関する問合せ先は、以下の通りです。

(1) 経済産業省

主な所管事業:自動車・産業機械・金属・化学品製造業、総合小売、エネルギー等
〒100-8901 東京都千代田区霞が関 1-3-1
経済産業省 商務・サービスグループ 消費・流通政策課 物流企画室
電話 03-3501-1511

(2) 農林水産省

主な所管事業:農林水産業、食品製造業、食品小売業 等

機関名	担当部課	電話番号(直通)
本省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課	03-3502-5741
北海道農政事務所	生産経営産業部事業支援課	011-330-8810
東北農政局	経営・事業支援部食品企業課	022-221-6146
関東農政局	経営・事業支援部食品企業課	048-740-0145
北陸農政局	経営・事業支援部食品企業課	076-232-4149
東海農政局	経営・事業支援部食品企業課	052-746-6430
近畿農政局	経営・事業支援部食品企業課	075-414-9024
中国四国農政局	経営・事業支援部食品企業課	086-222-1358
九州農政局	経営・事業支援部食品企業課	096-211-9371
内閣府沖縄総合事務局	農林水産部食料産業課	098-866-1673

(3) 国土交通省

主な所管事業:建設業、鉄道事業、鉄道車両製造業、旅客自動車運送事業、自動車整備業、旅客船事業、造船業、航空運送事業、航空機整備業 等

(4) 警察庁

主な所管事業:中古品販売業 等

(5) 総務省

主な所管事業:電気通信事業 等

(6) 財務省

主な所管事業:酒類業、たばこ事業、塩事業 等

(7) 文部科学省

主な所管事業:出版業 等

(8)厚生労働省

主な所管事業:医薬品、医療機器等販売業、宿泊業 等

(9)環境省

主な所管事業:廃棄物処理事業、ペット事業 等