

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
基準の解説書

令和7年3月

目次

本解説書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 制度の概要及び本解説書の位置づけ	5
1－3 基本方針について	6
1－4 判断基準の対象	8
1－5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等	11
1－6 特定荷主の指定基準について	15
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	17
2－1 判断基準の解説:運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則	19
2－2 判断基準の解説: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	20
2－3 判断基準の解説:運転者の荷待ち時間の短縮	24
2－4 判断基準の解説:運転者の荷役等時間の短縮	27
2－5 判断基準の解説:実効性の確保	31
2－6 その他の取組事項	35
2－7 コラム:国や地方公共団体等が自ら荷主となる場合の対応について	37
3. よくある質問について	38
4. 問合せ先	42

改訂履歴

版数	改訂日付	改訂内容
1.0	－	初版。2025年4月1日施行

本解説書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1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1号)の略称
貨物自動車(トラック)	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(トラックドライバー)	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。特に、労働環境改善のため時間外労働の上限規制が適用される一方、人手不足の中で何も対策を講じなければ物流の停滞が生じかねず、2030年度には34%の輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越える必要があります。

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措置、（2）トラック事業者の取引に対する規制措置及び（3）軽トラック事業者に対する規制措置を講ずること、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解説書」をご確認ください。）

1-2 制度の概要及び本解説書の位置づけ

法第42条¹（第37条）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

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。

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

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。

(i) 当該荷主が管理する施設

(荷主が所有又は賃借する施設であつて3PLを含む物流事業者によるその運営等を委託しているものや、物流事業者の所有又は賃借する施設であつて荷主から物流業務委託を受けて当該荷主専用施設として運営されるものを含む。以下同じ。)

(ii) 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

※また、後述の判断基準第5条第6号において、荷主は関係事業者との連携を図るよう配慮することが規定されており、当該荷主以外が管理する施設等における荷待ち時間等の短縮のために、関係事業者等と連携・協力することが必要となる場合があります。

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。

本解説書では、判断基準について具体的に解説するとともに、別冊にて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

² 積載効率＝積載率×実車率。基本方針においては、自動車輸送統計年報(国土交通省)に基づき、輸送トンキロ／能力トンキロ(空車時のデータを含む。)により算出。積載率＝積載重量／最大積載重量だが、例えば比重の小さい貨物については容積ベースで考えるなど、各荷主において実情に応じて把握いただくことが可能。

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。

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)の目標の達成に向けて、重点的に改善すべき具体例としては、改善の効果が大きいものとして以下の運行・施設が考えられます。このうち、特に(iii)～(v)は従来の運用の見直し等によっても改善につながるものが期待されます。

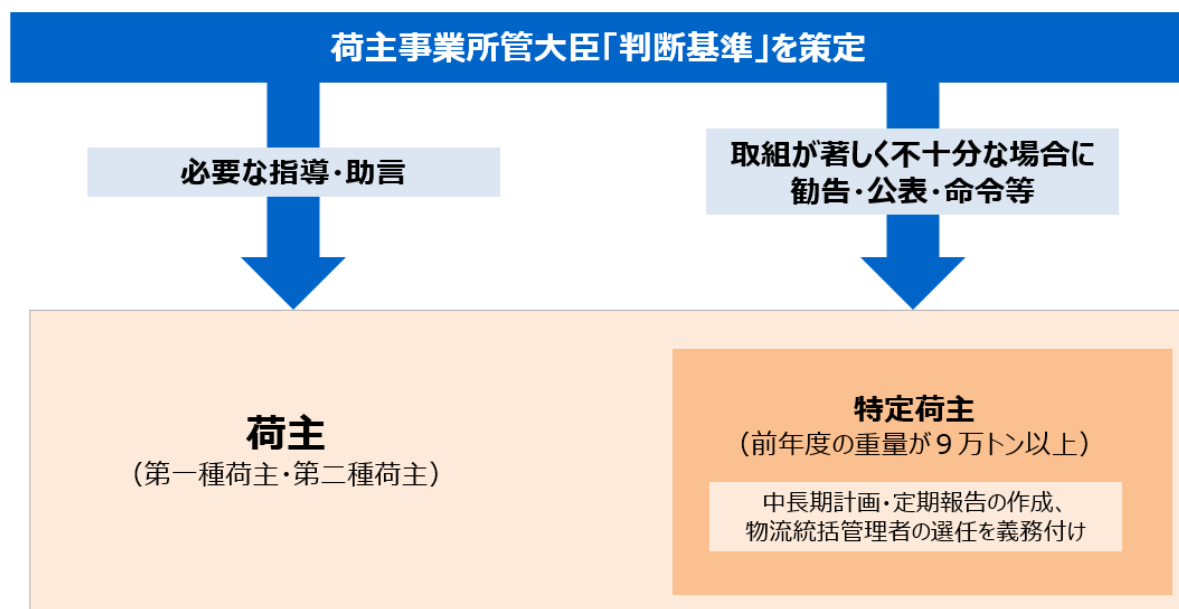
- (i) 現状ではバラ積みであるが、パレット、ロールボックスパレット(かご車)等の輸送用器具を積み付け、そのまま受渡しを行うことで荷役等時間の短縮が可能な運行
- (ii) 一日に多数のトラックが出入りし、トラック予約受付システムの導入により荷待ち時間の短縮が見込まれる施設
- (iii) トラックの到着時刻に出荷準備が終わらないことが多く、到着時刻の後ろ倒し又は出荷準備の前倒しによる荷待ち時間の短縮が可能な運行
- (iv) 先着順で積卸しを行っており、順番待ちのために受付開始時刻前にトラックの到着が集中しがちで、積卸し時間の予約・指定を行うことで荷待ち時間の短縮が見込まれる施設
- (v) 荷役等の内容の見直し、荷役場所や作業順の明示、作業場の整頓等により荷役等時間の短縮が見込まれる施設

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をいう。

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。



(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（『物流パターンごとの荷主の考え方』）を参照ください。多くの事業者は、事業に関して貨物の受取り（原材料・商品仕入れ、事務用品購入等）と引渡し（製品・商品発送等）の双方を行っており、第一種荷主及び第二種荷主に該当するケースが多いことから、様々な物流パターンを把握し、それぞれに対応する努力義務・判断基準を確認するようにしてください。

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、運送等を業として行ういわゆる物流事業者（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。これらの運送等の業を行う事業者は運送契約の締結や受渡しに委託された貨物については、当該委託を行った者が荷主に該当することとなります。

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。

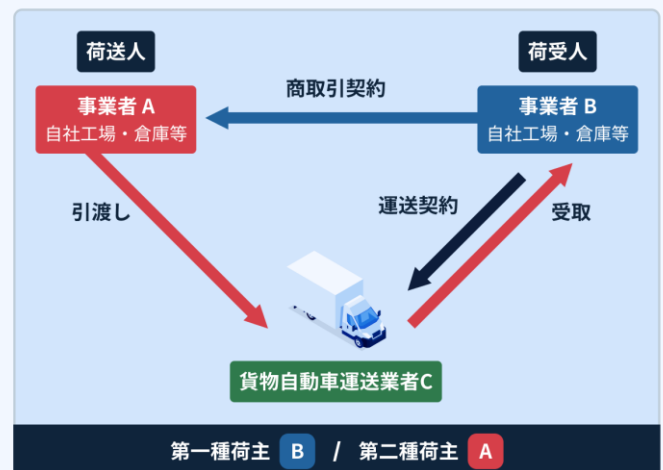
第一種荷主及び第二種荷主の定義（法第30条第8号及び第9号）

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。ロ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 ロ 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

荷送人が運送契約を結ぶパターン



荷受人が運送契約を結ぶパターン



(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

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。

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、判断基準を勘案して、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の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)

【法】

(定義)

第三十条 この章において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

四 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、集貨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つて、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

【規則】

(荷待ち時間)

第五条 法第三十条第四号の国土交通省令で定める者は、連鎖化事業者(法第四十五条第一項に規定する連鎖化事業者をいう。次項において同じ。)とする。

2 法第三十条第四号の国土交通省で定めるところにより算定される時間は、運転者(同条第二号に規定する運転者をいう。以下同じ。)が集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所(以下この項において「集貨場所等」という。)に到着した時刻(次の各号に掲げる場合にあっては、当該各号に掲げる時刻)から荷役等(同条第五号に規定する荷役等をいう。次条第二項において同じ。)を開始した時刻までの時間(荷主(法第三十条第七号に規定する荷主をいう。)、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者(次条第一項において「荷主等」という。)の都合により待機した時間に限る。)とする。

一 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

二 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(前号に掲げる場合を除く。)当該行為を行った時刻

「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」(集貨場所等)において、荷主、当該場所の管理者又は連鎖化事業者(荷主等)の都合により貨物の受渡しのために待機した時間と定義されます。具体的には、運転者が集貨場所等に到着した時刻等(下記の場合分け参照)から荷役等を開始した時刻までの時間として算定されます。

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)※「国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則」が令和7年国土交通省令第4号(令和7年4月1日施行)により題名改正されるもの。

【荷待ち時間の起算点の場合分け】

① 到着時刻・時間帯の指示等がない場合：

到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻。以下同じ。）から

② 到着時刻・時間帯の指示等があり、

（i）当該指示等された時刻・時間帯（指示時刻等⁹）より早く到着した場合：

指示時刻等から

（ii）指示時刻等に到着した場合：

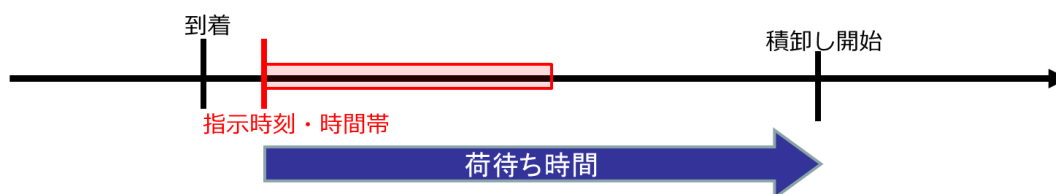
到着時刻から

（iii）指示時刻等より遅く到着した場合：

到着時刻から

※トラックドライバーが集貨場所等に到着した後速やかに受付等を行わずに業務上の指示等により休憩する時間など、業務から完全に離れることができる時間は、荷待ち時間に含まれません。

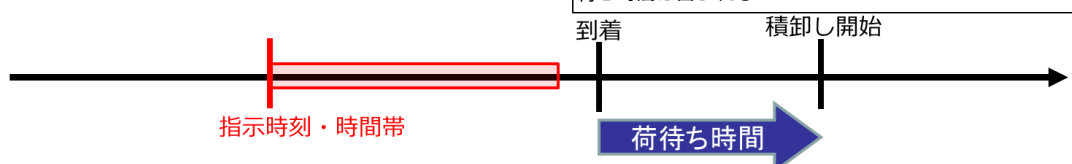
i 指示時刻等より早く到着した場合



ii 指示時刻等に到着した場合



iii 指示時刻等よりも遅く到着した場合



また、トラック事業者の運行等の都合で指示時刻等より遅く到着した場合、

- ① 通常生じる範囲の荷待ち時間（到着の遅れにかかわらず生じる荷待ち時間）については荷待ち時間に該当します。
- ② トラックドライバーの到着の遅れに起因して荷役等の順番が後ろ倒しとなり生じた追加的な荷待ち時間は、「荷主等の都合」によるものでないため、荷待ち時間から除外できます。また、天候や交通事情等により荷主等の責任によらず生じた荷待ちについては、①のケースを除き荷待ち時間から除外できます。

⁹ 指示等された時刻とは、第一種荷主、第二種荷主又は倉庫業者が指示等をして、トラック事業者と合意された時刻を指す。

(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)

【法】

(定義)

第三十条 この章において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

五 荷役等時間 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、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

【規則】

(荷役等時間)

第六条 法第三十条第五号の国土交通省令で定める業務は、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同条第一号に規定する貨物自動車の運転の業務に附帯する業務とする。

2 法第三十条第五号の国土交通省令で定めるところにより算定される時間は、運転者が荷役等を開始した時刻から終了した時刻までの時間(荷役等に従事していない時間を除く。)とする。

「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(下記参照)で定める業務(以下「荷役等」という。)に従事した時間と定義されます。具体的には、運転者が荷役等を開始した時刻から終了した時刻までの時間(荷役等に従事していない時間を除く。)として算定されます。

【荷役等に該当する業務】

① 荷役:荷積み及び荷卸し

② 国土交通省令で定める業務

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

なお、荷役等時間から除くこととしている「荷役等に従事していない時間」とは、トラックドライバーが、トラック事業者の業務上の指示等により休憩する時間等を指し、当該時間は荷役等時間に含まれませんが、迅速に車両を動かせるような状態での待機や荷役作業中の立会いが必要であるなど、業務から完全に離れることができず、実質的に休憩がとれていない時間は、「通常貨物自動車の運転の業務に附帯する業務」に従事している時間に該当し、荷役等時間に含まれます。

また、荷卸しと荷積みを並行して行うケースや復荷(帰り荷)の積込みを行うケース、輸送用機器を持ち帰るケースなど、1つの集貨場所等で荷卸しと荷積みの両方を行う場合は、積載効

率の向上等に向けた取組であることを考慮し、荷卸しと荷積みには要した時間を別々の「荷役等時間」として捉えることが可能です。



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、届出を行うために、自社の年度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、日本全体の貨物量の半分程度を占め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わ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¹⁰、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。

※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ことにより取扱貨物の重量に計上してください¹¹(パターン集 1-3 参照)。

(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

¹⁰ 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。

¹¹ 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。

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¹² 等

¹² 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の貨物の重量の増加
＜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、適切なり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 判断基準の解説: 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の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、運送及び荷役等に従事する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、安全性は人命に関わる問題であり、トラック事業者と契約する第一種荷主のみならず、第二種荷主においても、無理な運送・荷役を生じさせるような発注はすべきでないこと、荷役等は運送以外の役務であり、当然にトラックドライバーの業務ではないこと、荷役等をトラックドライバーに依頼するに当たっては、その時間の短縮のみならず、荷役等に必要な機器の点検整備や労働災害の防止・責任分担などについて十分に意識する必要があること等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 判断基準の解説: 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。

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っては、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っては、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。

なお、努力義務は「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）」ですが、容積勝ちの貨物を扱う荷主においても重量が大幅に増加しなくとも、積載する貨物の個数が増加すれば少なからず「重量の増加」につながるものと考えられます。

※ 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。）

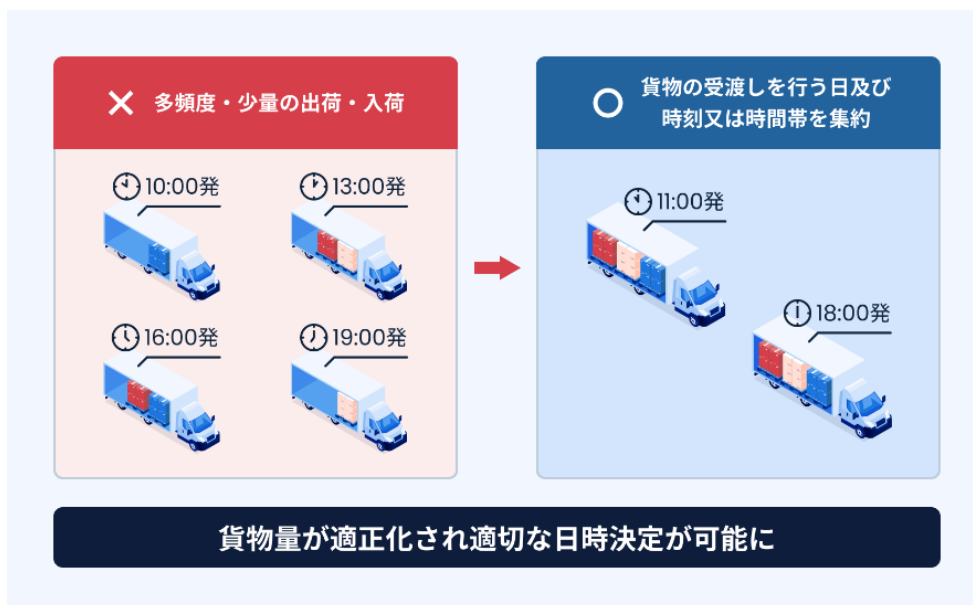
(1) リードタイムの確保

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を立てられない場合や、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。



(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

配車計画や運行経路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行うことで、積載効率を向上させることが可能となります。なお、システムの導入については、荷主において配車計画等の最適化を効率的に行うためのものを想定しており、物流事業者にその利用を求める規定ではありません。



(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、在庫管理の見直し、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。

例えば、パレタイズを行う際に商品の外装が著しく効率的なパレタイズを妨げている場合などにおいては、物流部門から商品開発部門に対し、パレタイズに的確な外装サイズ等を予め伝えておくことで、物流の効率化にも資する外装の見直し等を実施することや、物流部門から営業部門に対し、積載効率の向上を図るため、最適な発注ロット数の目安を営業部に伝えることで、積載効率の向上を図るなど、各部門間のコミュニケーションを活発化させることなどが挙げられます。

(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は、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。(サプライチェーン全体での取組が重要です。)

(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 判断基準の解説: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。

荷主が短縮すべき荷待ち時間は、荷主又は荷主が寄託契約を締結した者が管理する施設におけるものとされており、まずは各荷主が自身の利用する拠点での荷待ち時間を見直していただくこととなりますが、適切な到着時刻の調整には発荷主・物流事業者・着荷主の連携が必要であり、協議の求めがあった場合はそれに応じて、必要な協力を行うことが望ましいです。

なお、トラック事業者の効率的な配送の観点からは、トラック事業者と合意した上で、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。さらに、トラックが物流施設の集中した地域を巡回集配する場合、個々の施設の入出荷の時間指定をしないことが全体として効率的である場合もあります。

(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、荷主がトラックドライバー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」といった動機がトラックドライバーに生まれ、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ケースがある一方、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、その情報をトラックドライバーに提供し、又は積卸しを予定するトラックドライバーに対して適切な到着時間帯を割り当てることにより、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。

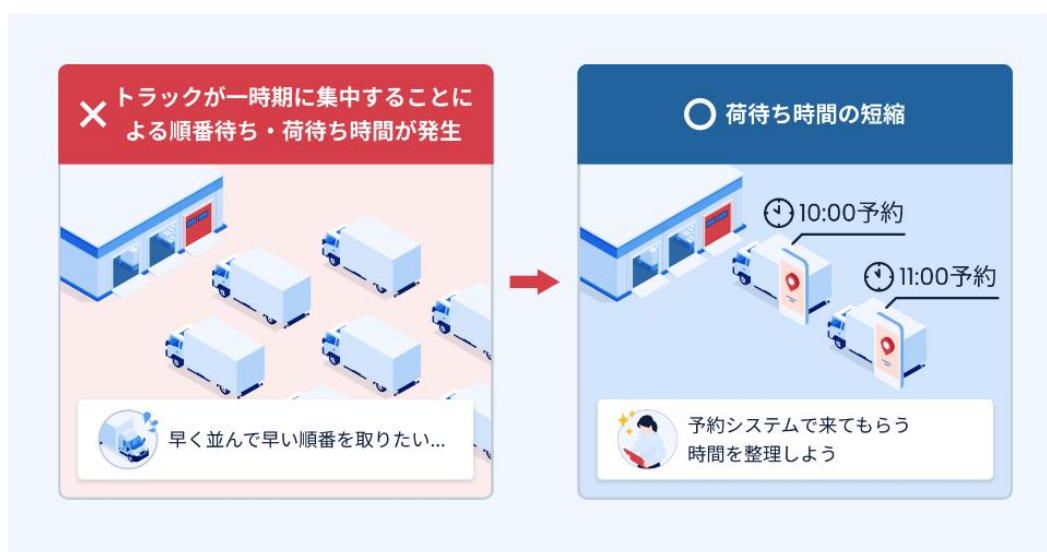
(2)トラックが到着する日時の調整

荷主が管理する施設において到着時刻表示装置（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はなく、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（発注量の適正化）、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、十分なリ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切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

到着時刻までに出入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適正に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低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。

このほか、トラック予約受付システムによる予約確保時間と実態の作業時間に乖離が生じた場合、後続のトラックの荷待ち時間が生じることがあります。このため、荷役等に係る貨物量を適正に把握し、荷役等時間を想定した予約枠を設けることが重要です。これに向けては、例えば物流部門から、調達部門に対し、調達元へ正確な数量の申告・納入量の適正化・パレット使用を促すような関係部門間の連携に取り組むことも考えられます。



(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も重要です。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 判断基準の解説: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。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。
 - 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っては、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。

荷役等時間の短縮の努力義務に関する取組は、トラックドライバーに荷役等を行わせる場合に行っていただくものですが、荷主が実際の荷役等を行っている場合でも、トラックドライバーがそれに立ち会っている場合は「荷役等を行わせる場合」に該当するため、そのような場合でも、荷役等時間の短縮に努めてください。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。荷主が短縮すべき荷役等時間は、荷主が管理する施設¹³又は荷主が寄託契約を締結した者が管理する施設におけるものとされており、まずは各荷主に自身の利用する拠点での荷役等を見直していただくこととなりますが、荷役等時間の短縮に向けた取組（機器・システム・設備の導入・整備やオペレーションの変更を含む。）の多くは、発荷主・物流事業者・着荷主が協力して取り組む必要があり、サプライチェーン全体の持続性に資することも踏まえて、必要に応じてその負担等が適切に整理されるよう運送契約や発荷主・着荷主間の契約を見直してください。

(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¹⁴、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。
なお、一貫パレチゼーションを目指す対象範囲としては、この「パレット標準化推進分科会最終とりまとめ」において、「製造業の工場や生産者等の施設から卸売業・卸売市場の物流施設等までが中心」であり、原材料等の調達の場面や、卸売業・卸売市場の物流施設から小売業の物流施設や店舗までの区間についても、今後の推進が期待される範囲と整理されています。
- 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、トラックドライバー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

¹³ 実質的に荷主が管理する施設を含む。p6参照。

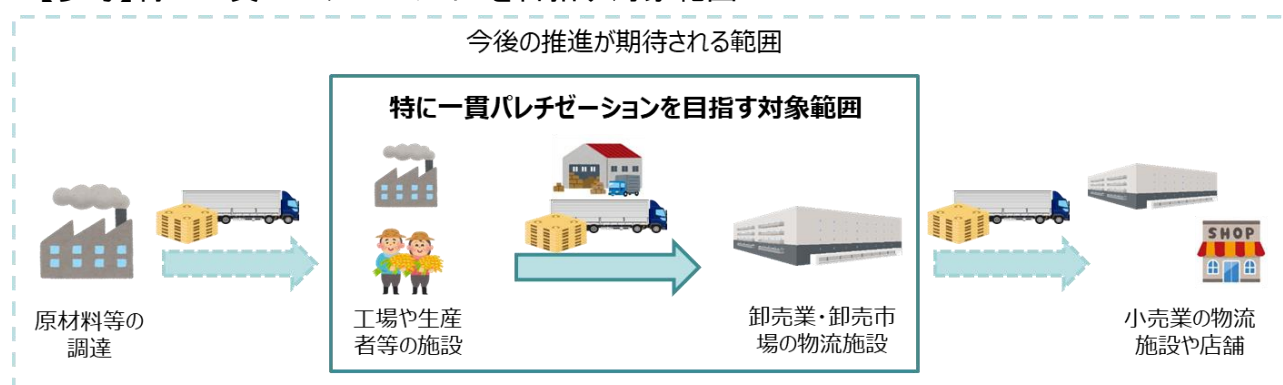
¹⁴ 官民物流標準化懇談会「パレット標準化推進分科会最終とりまとめ」（令和6年6月）においては、標準的な規格のパレットを、標準化された方法で運用することを「標準仕様パレットの導入」とした。具体的には、同とりまとめで整理された「①必ず推進していくべき内容」を満たす場合（平面サイズ：11型、調達形態：レンタル等）をいう。

(<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001751645.pdf>)

どにより、トラックドライバーの負担を低減し、また、積卸し作業を効率化させることができます。



【参考】特に一貫パレチゼーションを目指す対象範囲



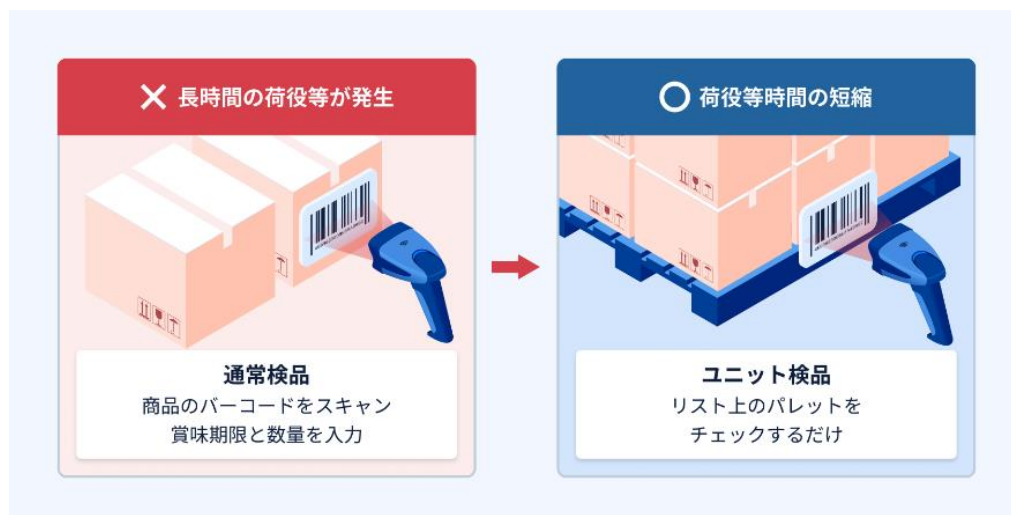
(2) 検品¹⁵の効率化

- 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 (ユニット検品) 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に伝達することも重要であり、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¹⁶、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: 商品自体に直接影響のない外装の軽微な汚破損を理由とした荷受け拒否をやめる等) やマニュアル化、管理単位の統一、外装・梱包の標準化・簡素化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。

¹⁵ 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」と規定しているが、本書においては「検品」と表現する。

¹⁶ 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。

外装や賞味期限など検品基準の見直しはSDGsの観点からも推奨され、関連部署と連携し推進することも考えられます。



(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、利用ルール之最適化等により、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 判断基準の解説: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

トラックドライバー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。

例えば、物流統括管理者において全社的な方針を定めた際、その方針を現場に落とし込むためには現場の実態に応じた取組内容として具体化していくことが必要です。その浸透のためには、現場を統括する責任者を定めておき、当該責任者が現場への落とし込み方やその効果

をとりまとめることなどが必要なケースなどが考えられます。

また、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、トラックドライバー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効率的な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などの状況を把握し、更なる効率化につなげることが重要です。

(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に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) 物流データ標準化等を通じた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」¹⁷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

¹⁷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」参照。

(<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001731062.pdf>)

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」¹⁸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や作業範囲については、運送契約や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です。
- ・ 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¹⁹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。
- ・ 工事現場での資材の受取りにおける建設元請事業者と建設下請事業者、小売専用センターにおける小売業者とセンターを運営する卸売業者のように、他者に貨物の受渡しをさせる者

¹⁸ 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。

¹⁹ 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。

と実際に貨物の受渡しをする者がいる場合、いずれかが第二種荷主として責任を負いますが、物流効率化のためには、第二種荷主とならない者も協力する必要があり、この点を契約等で明確化することも考えられます。

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、トラック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、トラックドライバー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るべき		
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>

このほか、法令遵守の観点から、以下の事項に留意してください。

(4) 運送事業の許可を受けていない事業者（違法な白ナンバートラック）に運送を委託しないこと

他人の貨物を有償で運送するには、貨物自動車運送事業法に基づく許可等を受けていることが必要です。当該許可を受けずに他人の貨物を有償で運送することは違法行為であり、場合によっては罰則の対象ともなり得ます。許可等を受けていない事業者（違法な白ナンバートラック）であることを知りながら運送を委託することや、無許可で運送することを荷主側から強制することのないようにしてください。また、自らの運送委託先が許可等を受けた事業者であるかどうか、契約の際にしっかりと確認を行うことが必要です。

(5) フォークリフトの点検等を定期的に行うこと

労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）により、フォークリフトを用いて作業を行う事業者は、その日の作業を開始する前の点検、原則一月を超えない期間ごとに一回の自主検査及び、原則一年を超えない期間ごとに一回の自主検査を行うこととされています。また、フォークリフトの運転の業務には、最大荷量に応じて技能講習修了者又は特別教育修了者を就かせることとされています。事業者及び作業員において、安全の確保のため、これらをはじめとする関係法令・手順を遵守する必要があります。

2-7 コラム:国や地方公共団体等が自ら荷主となる場合の対応について

国や地方公共団体等も荷主(第一種荷主、第二種荷主)として、物流効率化に取り組む必要があります。以下に、基本方針や判断基準の解説を踏まえ、国・地方自治体等が取り組むべき代表的な事項を記載します。

①余裕を持った納品期限の提示や納入単位・回数の集約

国や地方自治体等における入札案件には、開札日から契約開始日までが極端に短い事例が存在します。例えば、開札日が3月21日で、契約開始日が4月1日といった場合など、契約開始までのリードタイムが10日に満たない事例が存在します。国や地方自治体等で入札案件のスケジュールを設定する際には、契約開始までのリードタイムをできるだけ長く取るよう配慮する必要があります。また、国等と契約した受注事業者との間で物品等の継続的な運送を行うトラックドライバーの負荷を低減する観点からは、1回当たりの配送量の増加、納入物品の配送と返却物品の回収を同一トラックで行うなど、納入単位・回数の集約を行うことも重要です。これらの取組により、リードタイムを長く設定することで、積載効率の向上等に貢献することができます。

②配送時期の分散や混雑時期の回避

国・地方自治体等における入札案件は、契約開始が4月1日に集中する傾向があります。このため、官公庁向けのサービスを行っている事業者においては、年度末から年度明けにかけて配送量が増加する傾向があり、トラックドライバーへの労働負荷の増加の一因となっています。例えば、契約開始日を4月ではない他の月(例:6月～8月)に分散するなど、混雑時期を回避すること等により、貨物量の平準化を図りピーク回避を行うことで、トラックドライバーへの労働負荷の低減や積載効率の向上等に貢献することができます。

③物品の運送を伴う役務等に係る発注における「標準的な運賃」の活用等

国・地方自治体が物品の運送を伴う役務、物品の買入れ等に係る発注を行う際には、国等と契約を締結した事業者から当該物品の運送を委託されたトラック事業者等がその雇用するトラックドライバーの賃上げ原資となる適正な運賃を収受できるよう、「標準的な運賃」を活用するとともに、附帯作業料等の追加で生じるコスト、繁忙期における運送、特殊な運送方法等に起因して追加で生じるコストについても十分に考慮するように努めてください。

④運送事業の許可を得ずに違法に運送を行う事業者を排除するための措置の実施

国・地方自治体が受注事業者との間で物品等の継続的な運送を伴う契約を締結する際には、運送事業の許可を得ずに違法に運送を行う事業者(いわゆる「白トラ」など)を排除するため、当該受注事業者に対して誓約書の提出を求める等の措置を講ずるよう努めてください。

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。

(1)「受付時間内に到着すること」等を指示していた場合に、受付開始時刻(開門時刻)よりも前にトラックが到着したときは、荷待ち時間の起算点はどのように考えればよいか。

→ 受付時間(○時～○時まで)をトラック事業者に対し明示的に指示していた場合「時間帯」を指示していることに該当するため、トラック事業者の運行計画として受付開始時刻よりも前に到着した場合は、受付開始時刻が荷待ち時間の起算点となります。なお、例えば、毎回2時間以上の待機時間が発生している運行に対し、トラック事業者が荷主へ交渉等をしたにも関わらず指定時刻の改善等が図られない場合などは、実質的に指示がないものと考えられ、到着時刻から荷待ち時間を起算することとなる可能性があります。

(2)指示時刻等よりも前にトラックが到着した場合は、荷待ち時間の起算点はどのように考えればよいか。

→ トラック事業者の運行計画等の都合で指示時刻等よりも前に到着した場合は、指示時刻等から荷待ち時間を起算します。なお、例えば、時刻の指示等があった場合に、指示時刻等よりも前に毎回2時間以上の待機時間が発生している運行に対し、トラック事業者が荷主等へ交渉等をしたにも関わらず指示時刻等の改善等が図られない場合などは、実質的に指示がないものと考えられ、到着時刻から荷待ち時間を起算することとなる可能性があります。

(3)指示時刻等よりも前に到着し、指示時刻等よりも早く荷役等が終了した場合、荷待ち時間等はどのように考えればよいか。

→ この場合、荷待ち時間は0になります。この場合も、荷役等時間は、荷役等を開始した時刻から終了した時刻までの時間(荷役等に従事していない時間を除く。)です。

(4)到着後、トラックドライバーが昼食休憩等をとった場合、その休憩時間は荷待ち時間に該当するのか。

→ トラックドライバーが集貨場所等に到着した後、業務上の指示等により休憩する時間などは、荷待ち時間に含まれません。

(5)到着後、受取施設の休憩時間の間、荷卸しができず待機した時間は荷待ち時間に該当するのか。

→ 荷待ち時間は、荷主等の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であるところ、荷主等の休憩時間は、荷待ち時間に含まれます。(荷主等の休憩時間に到着することを避けるように貨物自動車運送事業者等に協力を求める等の対応が考えられます。また、トラック事業者の運行計画の都合で休憩時間内に到着したようなときは、休憩時間の終了時刻から起算します。)

(6)集貨場所の周辺で待機している時間は荷待ち時間に該当するのか。

→ 「荷待ち時間」は、「集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所」において待機した時間(法第30条第4号)であることから、周辺で待機している時間も荷待ち時間に含まれます。(ただし、指示時刻等よりも前に周辺の場所に到着した場合は、指示時刻等から起算します。)

(7)トラック事業者側の事情で到着が遅れた際に、その日の最後の順番で荷役を受け付けた場合、荷待ち時間はどのようになるのか。

→ トラックドライバーの拘束時間を短縮する観点からは、到着が遅れた際に過度に待機時間を長引かせるような運用は可能な範囲で避けていただきたいと考えております。

p.11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荷役等の順番が後ろ倒しとなり生じた追加的な荷待ち時間は、荷待ち時間に含まれませんが、意図的に過度な長時間の荷待ちを強要した場合は、荷待ち時間に含まれる可能性があります。

(8)共同輸配送の場合における「荷待ち時間」や「荷役等時間」はどのように考えればよいか。

→ 法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等について、荷主が管理する施設及び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におけるもの（荷待ち時間についてはこれらの周辺の場所も含む。）と規定されています。共同輸配送の場合に、施設を順番に回り荷役等を行う場合は、自社施設において要した荷待ち時間・荷役等時間を把握してください。共同輸配送施設における荷待ち時間・荷役等時間については、その全体を関係事業者が把握して短縮に努めることが望ましいですが、自社分の荷役等時間を切り分けて短縮に努めることも可能です。（なお、特定荷主の定期報告においては、当面の間、共同輸配送施設を計測対象から除外することを認める予定です。）

(9)トラック予約システム等がなければ到着時間の指示等を行ったことにならないのか。

→ トラック予約システム等による指示に限定するものではありません。

(10)荷主や倉庫側が荷役等を行う場合、荷役等時間に該当するのか。

→ 迅速に車両を動かせるような状態での待機や荷役作業中の立ち会いが要求されているなど、業務から完全に離れることができず、実質的に休憩がとれていない時間は荷役等時間に含まれます。

(11)運送会社側の必要性から行う作業（荷物の養生作業、シート掛け等）にかかる時間は荷役等時間に該当するのか。

→ 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。

(12)集貨場所から少し離れた場所に待機場所を設けている場合に、待機場所から実際に荷役等を行う場所まで移動する時間は荷役等時間に含める必要があるのか。

→ 貨物の運送を行っている時間と考えられるため、荷役等時間に含める必要はありません。

Q2. 荷待ち時間・荷役等時間の把握の仕方について教えてほしい。

(1)荷主は1運行の荷待ち時間等を把握することが必要なのか。

→ 荷主は1運行ではなく1回の受渡しごとの荷待ち時間等を把握することが必要です。例えば、自社が発荷主となる場合、自社から発送する際の荷待ち時間等を把握する必要がありますが、取引先等の施設において荷物を荷卸しする際の荷待ち時間等については、着荷主となる当該取引先が把握する必要があります。

(2)荷待ち時間と荷役等時間を必ず分けて把握しなければならないのか。

→ 荷主は1回の受け渡しごとの荷待ち時間と荷役等時間の状況を把握した上で、それぞれ改善を行っていく必要があるため、原則としては、荷待ち時間と荷役等時間を分けてそれぞれ把握する必要がありますが、実態として切り分けられない場合等は「荷待ち時間等」として

「荷待ち時間」と「荷役等時間」を分けずに把握することも可能とします。

(3) 1つの事業所内に複数の積卸しの場所がある場合、どのように荷待ち時間等を把握すればよいのか。

→ 1つの事業所内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合は、原則、各施設における荷待ち時間等を把握することとします。ただし、実態として当該各施設での荷待ち時間等を切り分けて計測することができない場合は、1つの事業所全体を1施設として、入構から出構までの時間を「1回の受渡しに係る荷待ち時間等」として把握することも可能とします。（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ります。）

(4) 荷物の積卸しを1つの場所において、荷卸しと荷積みを行う場合はどのように荷待ち時間等を把握すれば良いのか。

→ 荷卸しと荷積みを並行して行うケースや復荷（帰り荷）の積込みを行うケース、輸送用機器を持ち帰るケースなど、1つの施設内で荷卸しと荷積みの両方を行う場合は、積載効率の向上等に向けた事業者の取組を阻害しない観点から、荷卸しと荷積みを別々に把握することも可能とします。

Q3. 荷主の定義にある「自らの事業に関して継続して」の詳細について教えてほしい。

自らの事業に関して運送・受渡しする貨物には、全ての取扱商品のほか、事務用品等も含まれます。

継続して運送・受渡しするとは、回数や頻度で判断されるものではなく、事業に関して通常必要と見込まれ、単発・突発ではないものをいいます。具体的には、事務所の引っ越しや製品を生産するための設備の導入の際に発生する輸送、不定期に開催する社内外イベント等の実施のための資材等の輸送等などは除かれます。

Q4. 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

Q5. 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²⁰。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

²⁰ 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ところ、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。

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、積載する製品の特性(粘度が高い等)や漏洩確認、均平化等の作業上、技術革新がない限り、荷役等時間を短縮できない。
- ローリー車、バルク車等を利用しており、危険物施設において防爆対応が必要であるためポンプ等を用いずにホースで荷卸しすることから、技術革新がない限り、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場合

- 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。
- ローリー車、バルク車等を利用しており、消防法上、管内流速制限により荷役等時間を短縮できない。

(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場合

- 重量物である上に表面に疵がつきやすい製品を扱い、積み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、積み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る、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、重量バランスを随時調整して荷役作業を行う必要がある、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等のために時間を要する。

○生活環境の保全等の観点で配慮が求められる場合

- 飛散流出対策等、生活環境保全上の支障を防止する等の観点から慎重な荷役作業が必要であり時間を要する。

(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は、施設配置等の見直しがない限りその時間の短縮は困難。

4. 問合せ先

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

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

農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

電話 03-3502-5741

(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

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課

電話 03-5253-8801

(4) 警察庁

主な所管事業: 中古品販売業 等

警察庁 生活安全局 生活安全企画課

電話 03-3581-0141 (内線:3056)

(5) 総務省

主な所管事業: 放送業、郵便業(荷物を除く)、信書便事業、電気通信事業、宝くじ 等

業種名	担当部課	電話番号
放送業	情報流通行政局総務課	03-5253-5711
郵便業(荷物を除く)	情報流通行政局郵政行政部郵便課	03-5253-5975
信書便事業	情報流通行政局郵政行政部信書便事業課	03-5253-5976
電気通信事業	総合通信基盤局事業政策課	03-5253-5835
宝くじ	自治財政局地方債課	03-5253-5630

(6) 財務省

主な所管事業: たばこ事業、塩事業 等

財務省 理財局総務課たばこ塩事業室

電話 03-3581-4111

(7) 国税庁

主な所管事業: 酒類業 等

国税庁 酒税課

電話 03-3581-4161

(8) 文部科学省

主な所管事業: 出版業(※経済産業省と共管) 等

文化庁 国語課

電話 03-6734-2840

(9) 厚生労働省

主な所管事業: 医薬品、医療機器等販売業 等

医政局 医薬産業振興・医療情報企画課

電話 03-3595-2421

(10) 環境省

主な所管事業: 廃棄物処理事業、ペット事業 等

業種名	担当部課	電話番号
ペット事業	自然環境局 総務課動物愛護管理室	03-3581-3351
廃棄物処理事業	環境再生・資源循環局 廃棄物適正処理推進課、廃棄物規制課	

物流効率化法ポータルサイト

物流効率化法に関わる事業者の理解促進に向けて、『物流効率化法理解促進ポータルサイト』(令和7年3月31日公開)において、改正ポイントをとりまとめておりますので、ご覧ください。

URL: <https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>