資料３

改正物効法の概要と特定事業者の対応について

2026年3月16日
経済産業省　九州経済産業局
流通・サービス産業課

Ⅰ．改正物効法の概要

「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」の概要

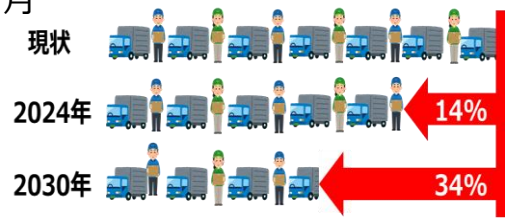
背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が2024年４月から適用される一方、物流の停滞が懸念される**「2024年問題」**に直面。

- 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1．荷主・物流事業者に対する規制的措置 （国交省が主管（経産・農水共管））　【物流効率化法】

○①**荷主**＊1**（発荷主・着荷主）**、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、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。

＊1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の者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。

○一定規模以上の事業者を特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者の選任**を義務付け。

※法律の名称を変更。（流通業務総合効率化法⇒物流効率化法）

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレットの利用による荷役時間の短縮

2．トラック事業者の取引に対する規制的措置（国交省）　【貨物自動車運送事業法】

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿の作成**を義務付け。

○**運送契約の締結**等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け＊2。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**について努力義務＊3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、責任者の選任**を義務付け。＊2･3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3．軽トラック事業者に対する規制的措置（国交省）　【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任**と**講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）　○荷待ち・荷役時間の削減　年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加　16パーセント増加

荷主・物流事業者に対する規制的措置のポイント

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を図る。

すべての事業者

○①**荷主**＊（発荷主、着荷主）、② **物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、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。

＊ 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②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。

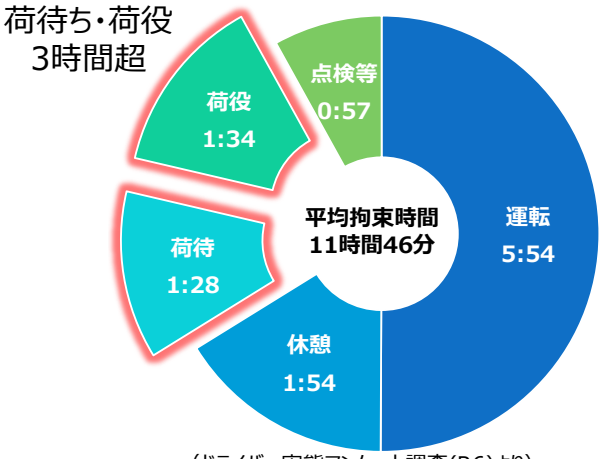
一定規模以上の事業者

○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**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、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（ドライバー実態アンケート調査(R6)より）

【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】

取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入　等
荷役等時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善　等
積載効率の向上等	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約　等

【荷主等が取り組むべき措置の例】



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

改正物効法の基本方針の概要

○国交省・経産省・農水省３省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**2025年４月１日**より、**改正物効法**に基づく**運送・荷役等の効率化**に向けた**基本方針**、**荷主・物流事業者の努力義務**、**判断基準**等を施行。

※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

基本方針のポイント　※2025年４月１日施行

（１）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

① トラックドライバー１人当たり年間125時間の拘束時間の短縮（１回の受渡しごとの荷待ち時間等１時間以内など）

② 全体の車両で積載効率44%に増加（５割の車両で積載効率50%を実現など）

（２）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

・ 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施

・ 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

（３）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し荷主・物流事業者等が講ずべき措置

・ 積載効率の向上等　・ 荷待ち時間の短縮　・ 荷役等時間の短縮

（４）集貨・配達に係るトラックドライバー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

・ 再配達の削減や多様な受取方法等の普及促進　・「送料無料」表示の見直し

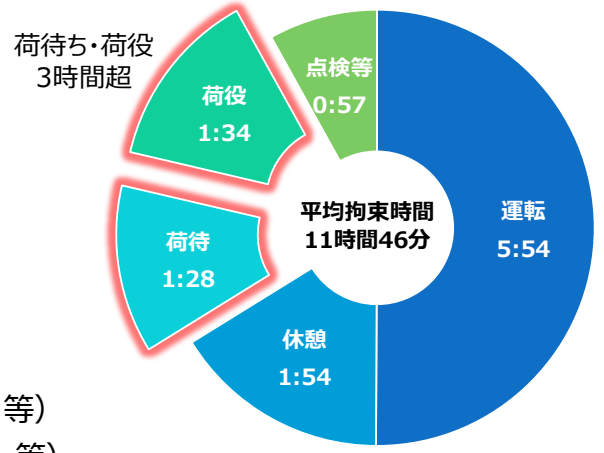
・ 返品の削減や欠品に対するペナルティの見直し

（５）その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

・ 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進　等）

・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透　等）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（ドライバー実態アンケート調査(R6)より）

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント　※2025年４月１日施行

＜荷主・物流事業者の判断基準等＞

○**すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、**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、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化　等

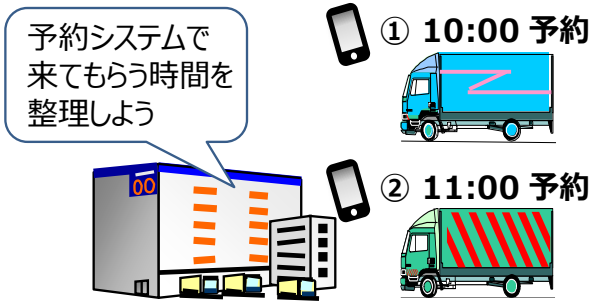


地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散　等

※ トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- 商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化　等



パレットの利用や検品の効率化

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

○荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に関係する事業者等の責務＞

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等を示す**ことを検討。

特定事業者の指定基準等のポイント　※2026年４月１日施行

＜特定事業者の指定基準＞

○中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる**一定規模以上の事業者**（**特定事業者**）について、全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者	**特定倉庫業者**	**特定貨物自動車運送事業者等**
取扱貨物の重量　９万トン以上 （上位3,200社程度）	貨物の保管量　70万トン以上 （上位70社程度）	保有車両台数　150台以上 （上位790社程度）

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画

○作成期間
- **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは５年に１度提出

○記載内容
（１）**実施する措置**
（２）実施する措置の**具体的な内容・目標**等
（３）実施**時期**　等

定期報告

○記載内容
（１）事業者の**判断基準の遵守状況**（チェックリスト形式）
（２）判断基準と**関連した取組に関する状況**（自由記述）
（３）**荷待ち時間等**の状況【荷主等】

○荷待ち時間等の状況の計測方法
- 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
- 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能　等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、改正物効法の枠組みと合わせて具体化。

＜物流統括管理者（CLO）の業務内容＞　※CLO：Chief Logistics Officer

○**物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。

- 中長期計画、定期報告等の作成
- **トラックドライバーの負荷軽減**と**トラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための**設備投資**、**デジタル化**、**物流標準化**に向けた**事業計画の作成・実施・評価**
- **社内の関係部門**（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）**間の連携体制の構築**や**社内研修の実施**　等

今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日　物流改正法　公布
- 2024年6月～11月　第１回～第４回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
- **2024年11月27日**　**合同会議取りまとめ**を策定・公表
- 2025年１月・２月・３月　法律の施行①に向けた政省令の公布

- **2025年４月１日**　**法律の施行①**
  - 基本方針
  - 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
  - 判断基準に関する調査・公表　等
- **2025年８月**　法律の施行②に向けた政省令の公布
- **2025年秋頃**　**判断基準に関する調査等**の実施

特定事業者の指定に向け
荷　主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉　庫：保管量の把握

- **2026年４月１日**　**法律の施行②**
  - 特定事業者の指定
  - 中長期計画の提出・定期報告
  - 物流統括管理者（CLO）の選任　等
- **2026年５月末**　**特定事業者の届出～指定手続**
  - →荷主は、指定後速やかに**物流統括管理者の選任届出**
- **2026年10月末**※　**中長期計画**の提出　※初年度のみ。2027年度以降は７月末〆
- **2026年秋頃（想定）**　**判断基準に関する調査等**の実施

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

- **2027年７月末**　**定期報告**の提出

改正物効法への対応のフロー図（全ての荷主等／特定事業者）

努力義務への対応

・運送委託／貨物受渡しのパターンを把握　→自社が改正物効法上のどの荷主に該当するかを把握
・各施設／運行における判断基準の取組状況を整理　→後述のチェックリストを参照ください
・物流改善に向けた責任者等の体制を構築し、取組を行う

取扱貨物重量の把握

・事業者（法人番号）ごとに、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者等としての年度の取扱貨物重量をそれぞれ算定

特定事業者の指定の届出

・第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者等のいずれかとして前年度の取扱貨物重量が９万トンを超える場合は、荷主事業所管省庁等に届出を行い、特定事業者の指定を受ける（５月末〆・初回のみ）

物流統括管理者の選任

・特定事業者の指定を受けた後、物流統括管理者を選任し、届出う（特定事業者の指定後すみやかに）
（※特定荷主及び特定連鎖化事業者のみ）

中長期計画の策定

・運送委託／貨物受渡しの全体像と改善の優先順位・方法を検討
・取引先との協議や施設整備などの長期的な対応を含めて計画（2026年は10月末〆・毎年度提出することを基本としつつ、計画内容に変更がなければ５年ごと７月末〆）

定期報告の提出

・判断基準の取組状況や荷待ち時間等を把握するとともに、参考情報欄で取引先との協議状況や施設の制約、業種特性等を見える化し、関係者の連携を促す（2027年７月末〆・以降毎年度７月末〆）

評価・公表

・定期報告や希望する荷主の報告を評価し、優良事業者を公表（2027年度以降）

Ⅱ．努力義務・判断基準の内容

荷主等の定義・義務

種別	定義（第30条／第45条）	努力義務(※)	特定事業者の義務
貨物自動車運送事業者等	貨物自動車運送事業者等貨物自動車運送事業法第三十九条第一号に規定する貨物自動車運送事業者（以下「貨物自動車運送事業者」という。）及び同法第三十七条の二第三項に規定する特定第二種貨物利用運送事業者をいう。	第34条 ・積載効率の向上等（輸送網の集約、配送の共同化等）	・中長期計画 ・定期報告
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37条第１項～第３項 ・積載効率の向上等（リードタイムの確保等） ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・荷役等時間の短縮（パレットの利用等）	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任
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	第37条第４項・第５項 ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・積載効率の向上等（第一種荷主への協力等） ・荷役時間の短縮（検品の効率化等）	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任
貨物自動車関連事業者	次に掲げる者をいう。 イ　倉庫業法第七条第一項に規定する倉庫業者（以下「倉庫業者」という。） ロ　港湾運送事業法（昭和二十六年法律第百六十一号）第三条第一号に掲げる事業を経営する者であって、当該事業について運転者との間で貨物の受渡しを行うもの ハ　航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第十八項の航空運送事業を経営する者のうち貨物の運送を行うものであって、当該航空運送事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者 ニ　鉄道事業法第二条第二項の第一種鉄道事業又は同条第三項の第二種鉄道事業を経営する者のうち貨物の運送を行うものであって、当該第一種鉄道事業又は当該第二種鉄道事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者	第41条 ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・荷役等時間の短縮（停留場所の拡張、荷役等に前後する貨物の搬出入の迅速化等）	・中長期計画 ・定期報告
連鎖化事業者	定型的な約款による契約に基づき、特定の商標、商号その他の表示を使用させ、商品の販売又は役務の提供に関する方法を指定し、かつ、継続的に経営に関する指導を行う事業を行う者であって、当該契約に基づき、当該契約の相手方（以下この条において「連鎖対象者」という。）と運転者との間の貨物の受渡しの日及び時刻又は時間帯を運転者に指示することができるもの	第45条 ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・積載効率の向上等（第一種荷主への協力等）	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任

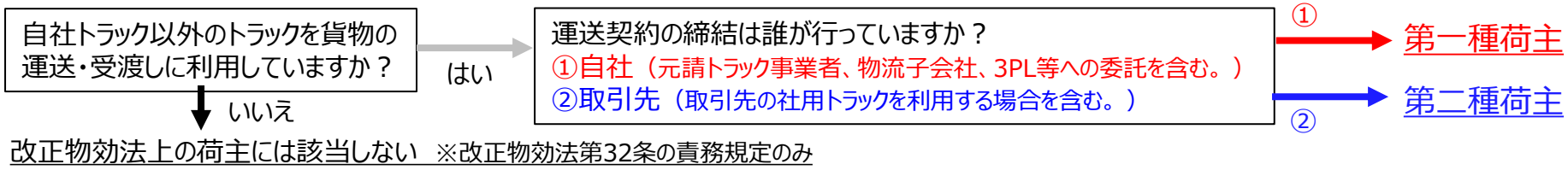
(※)荷役等時間の短縮の対象は、荷主自身が管理する施設及び寄託先の施設におけるもの。荷待ち時間の短縮の対象は、加えてその周辺の場所におけるもの。

荷主の考え方

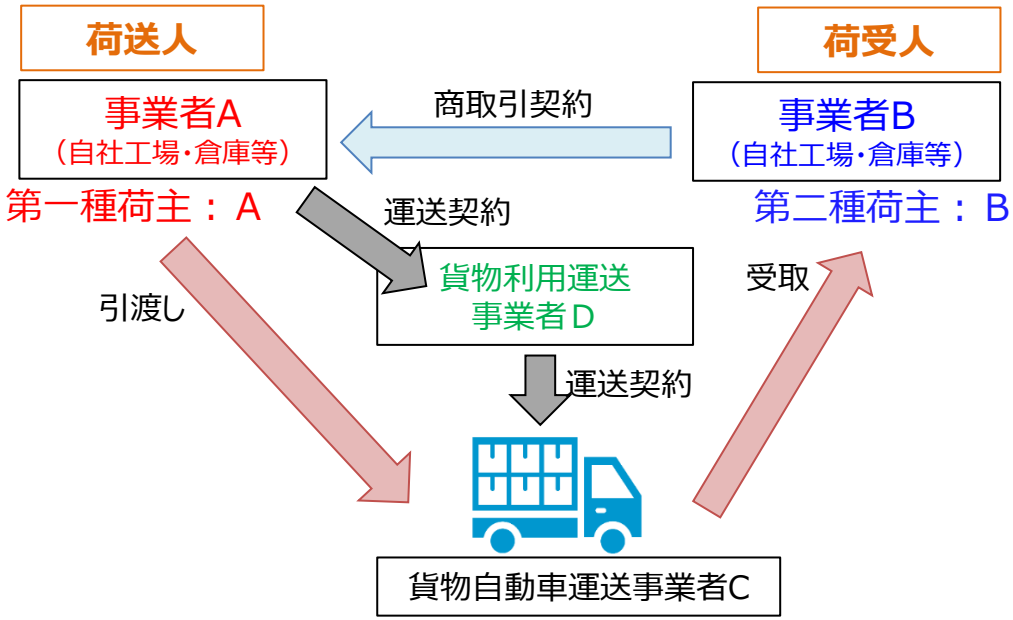
Q．改正物効法の努力義務について、具体的には何をすればよいのか。

→　自らの事業に関する**トラックの利用状況と荷主等の区分**（第一種荷主、第二種荷主等）**を確認**の上、努力義務とされている**荷待ち時間の短縮**、**荷役等時間の短縮**及び**積載効率の向上等に取り組んでください。**

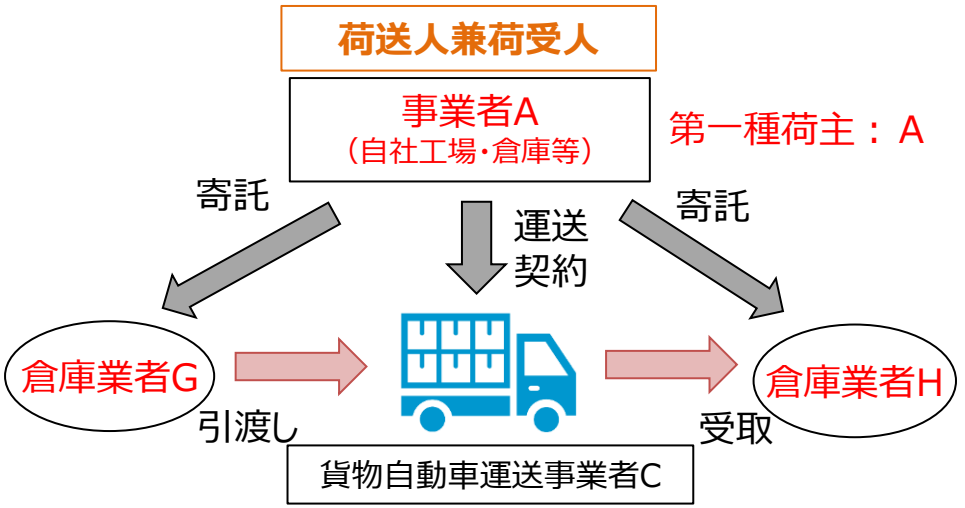
具体的に取り組むべき事項については、判断基準を参照いただき、各事項について、行っている取組の内容又は取組を行わない理由を、対外的に説明できるようにしてください。



例１）物流子会社、３PL等を利用する場合



例２）社内物流の場合



第二種荷主：なし

短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

【法】第三十条（定義）

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。

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。

荷待ち時間等の計測イメージ



切り分けられない場合は、まとめて計測することも可

（荷待ち時間の起点の考え方）

- 到着時刻・時間帯の指示等がない場合：到着時刻から
- 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：

① 指示時刻等より早く到着　指示時刻等から
② 指示時刻等に到着　到着時刻から
③ 指示時刻等より遅く到着　到着時刻から

※ 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
※ 受付時間の指示は「時間帯」の指示に該当し、トラック事業者の都合で受付時間より前に到着した場合は当該受付開始時刻が荷待ち時間の起点になる
※ 運転者の休憩時間は除外

（荷役その他の内容）

- 荷積み・荷卸し
- 検品、荷造り、搬出入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
- 代金の取立て又は立替え
- 荷主等が行う荷役への立会い
- その他の通常運転の業務に付帯する業務

※荷主等の指示によるもの

判断基準：効率化の実施の原則

（運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則）
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。

【事業の特性の例：解説書ｐ.47 よくある質問Q5】 →定期報告における荷役等時間の報告省略が可能

（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

（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

（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

（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
- ○アニマルウェルフェア等の観点で配慮が求められる（生体輸送等）
- ○食品衛生上の検査が求められる（生乳等）
- ○生活環境の保全等の観点で配慮が求められる（ゴミ収集等）

（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

【安全への配慮の例：解説書ｐ21,37,38】

○　荷役等に必要な機器（フォークリフト等）の点検整備

○　労働災害の防止・責任分担の明確化

○　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（異常気象時の運送や短納期、過積載等）の回避

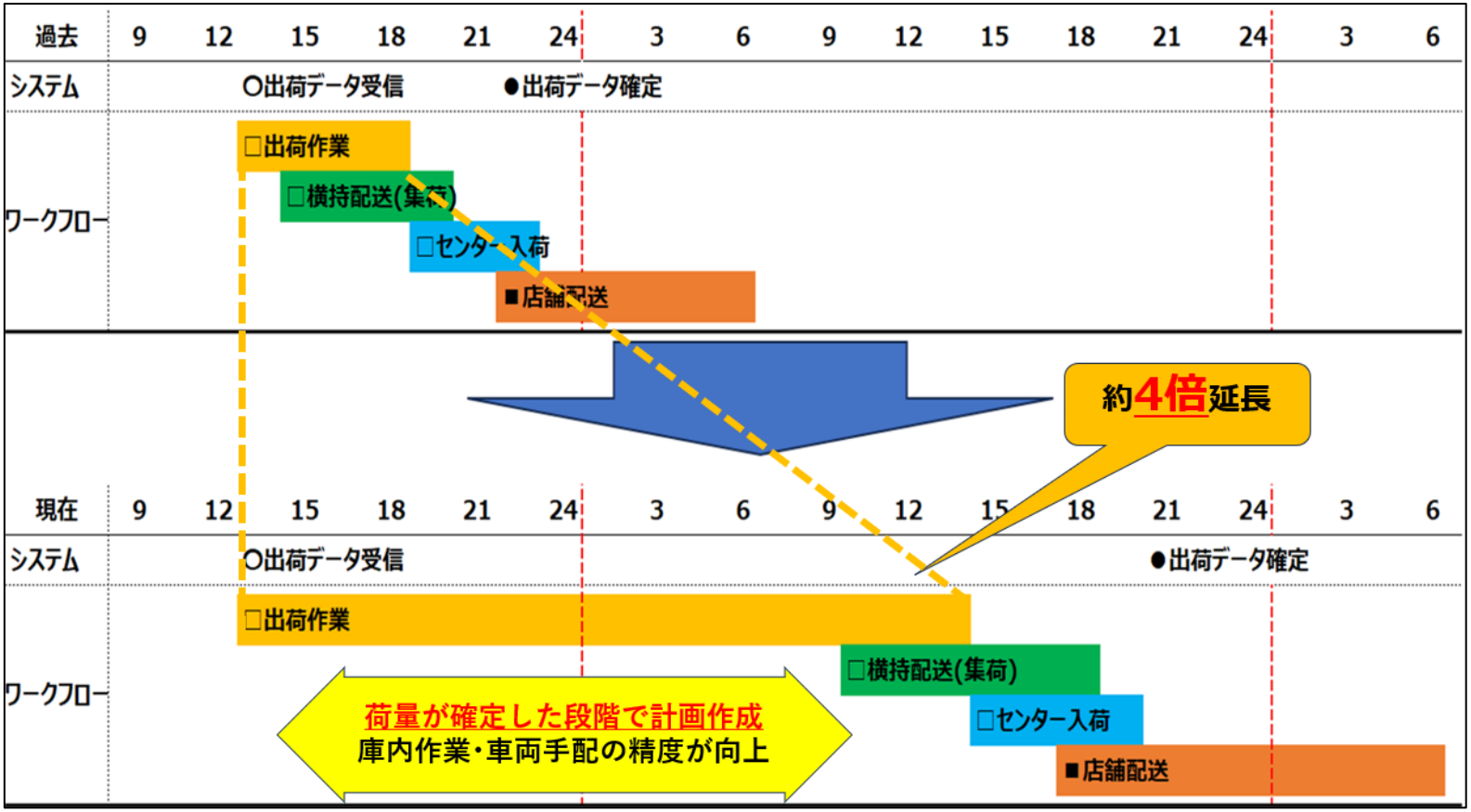
判断基準：積載効率の向上等、荷待ち時間等の短縮

積載効率の向上等	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
【第二条】 ＜第一種荷主＞ □ 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の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 □ 貨物の量の平準化、受渡し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 □ 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 □ 上記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＞ □ 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 □ 上記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	【第三条】 ＜第一種荷主＞ ＜第二種荷主＞ □ 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 □ 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 □ 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	【第四条】 ＜第一種荷主＞ □ パレット等の荷役の効率化に資する輸送器具の導入、一貫パレチゼーション実現のための標準仕様パレット等の使用、荷役等を省力化するための貨物の荷造り、フォークリフトや荷役等作業員の適切に配置等により、**荷役等の効率化を図る**こと □ 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 □ 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＞ □ 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 □ フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置等により、**荷役等の効率化を図る**こと □ 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

※簡易チェックリストとしても活用下さい。

【参考】リードタイム確保の取組事例（リードタイム確保：株式会社バローホールディングス）

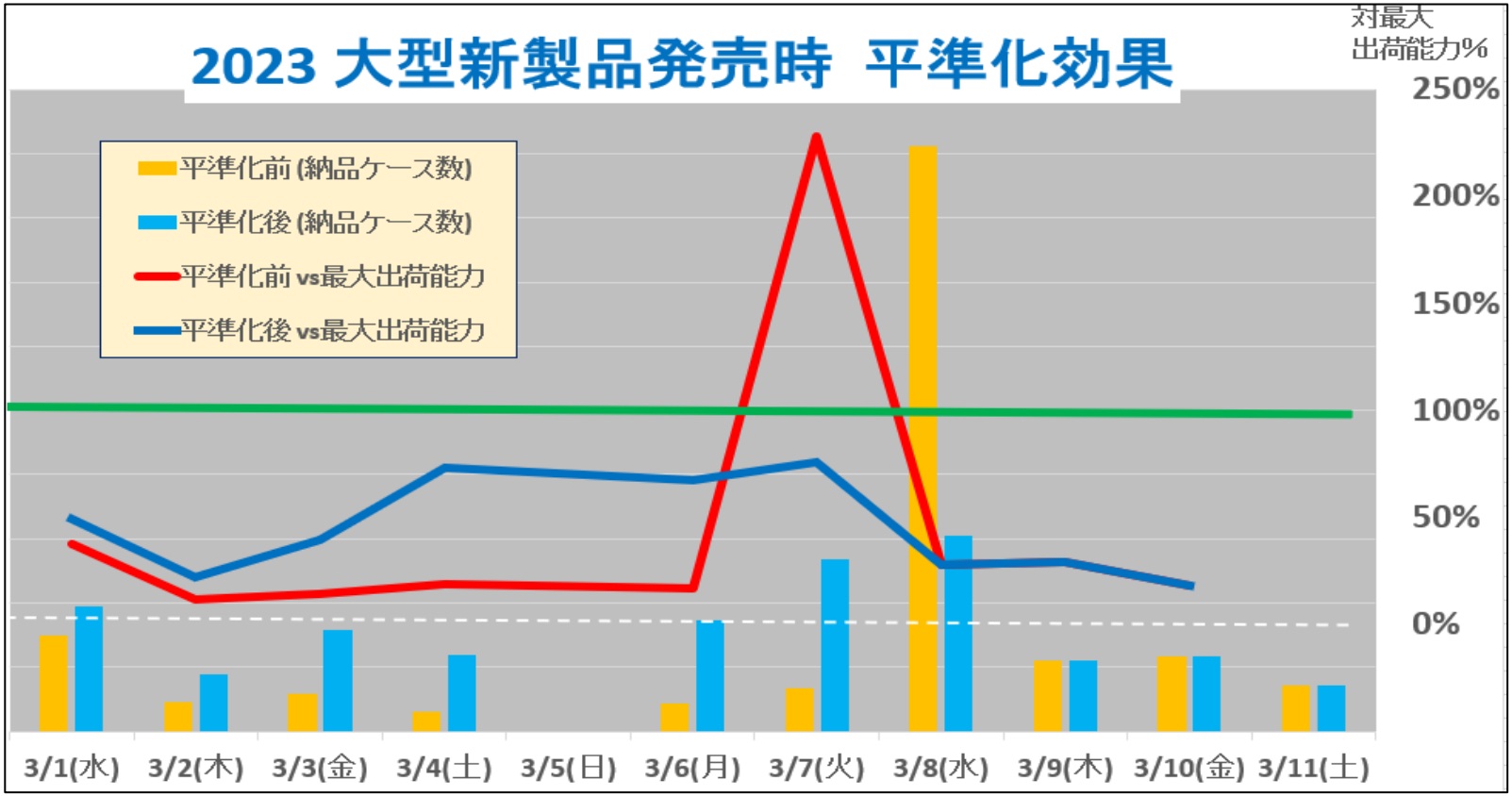
- バローホールディングスは、**食料品や日用品等の発注リードタイムを１日から２日に延長**することで、物流全体の負荷を軽減。リードタイムを１日に設定していた際には、出荷時刻を見据えた過剰な労働力の確保や、物流の予測不足に起因して生じてる、車両の過剰手配や不足による緊急確保、入荷時刻が集中することによる慢性的な荷待ち時間が発生するなどの課題が生じていた。
- リードタイムを２日間に設定し、**時間的余裕が生まれたことで出荷データを元にした、精度の高い計画が立てられるようになったため、庫内作業の精度が向上、配送においても積載効率を意識した車両の手配が実現**。



【改善前後の業務フローのイメージ】

【参考】貨物量の出入荷量の適正化の取組事例：ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング(株)

- ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング(株)では、**新商品の販売の際には出荷能力を超えた納品依頼が一時的に集中する傾向**にあった。
- そのため、通常の商品であれば発注の〆切りを納品日の２営業日前までにしていたところ、大型新商品に関しては発売１ヶ月前～２週間前までに発注を〆切ることにより、波動の調整を実施。これにより、ピーク時において最大出荷能力に対して230%の需要が集中していたところ、**発注を前倒して〆切り出荷量を標準化することにより、ピーク時の76%までに押さえることができ、トレーラーの台数削減等に繋がった**。



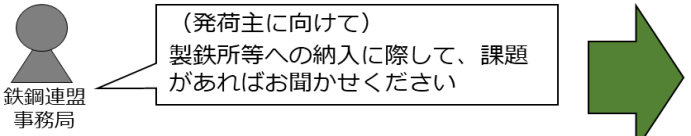
【取組前後の貨物量の比較】

【参考】第一種荷主へ協力（二種荷主のみ）の取組事例：一般社団法人日本鉄鋼連盟

- 日本鉄鋼連盟では「自主行動計画」に基づき、積載効率の向上、荷待ち時間等の短縮をはじめとする持続可能な物流網の維持・効率化に向けて、「全日本トラック協会　鉄鋼部会」とともに、発荷主・着荷主間での連携を促進する『発着連携』・『着発連携』を展開。
- 発荷主・着荷主間での連携により、関係するサプライチェーン全体の物流問題の改善に成功。

“着発連携”のイメージ

鉄鋼連盟が着荷主の立場から発荷主に対して自らの問題点を調査し、改善を図る取組



STEP1．業界団体ベースで問題点のヒアリング → STEP2.寄せられた問題点を各社に周知・改善要請

約20団体にアプローチ

※製鉄所等に日々納入される原燃料・資材等は多種多様である上に、サプライヤー側がトラック事業者を手配しているため、受入側での情報収集が難しいという状況がある

取組の成果

聞き取りの結果、問題の洗い出しに成功

- ✓ 慢性的に朝一納入・長時間の待機時間が発生している
- ✓ 小口で発注され運搬効率が悪い
- ✓ 事前の出荷オーダーに関する取り決めが守られていない
- ✓ 秤量所に納入業者が集中して時間がかかる
- ✓ 速やかに荷卸しを行う意識がない　など

聞き取り結果をもとに鉄鋼各社で改善

“発着連携”のイメージ

鋼材のサプライチェーンのあらゆる着荷主（最終ユーザーのみならず中小の金属加工業界や卸も含む）に対して鉄鋼連盟が発荷主の立場から改善を呼びかける取組



着荷主への依頼事項

- ● 前広なオーダータイミングへの見直し(配車リードタイムの確保)
- ● 納入時間の柔軟化・緩和(荷役・荷卸し待ち時間の抑制)
- ● トラック受渡条件におけるルールの再徹底　など

STEP1．業界団体ベースで呼びかけ（着荷主の団体会員に周知頂く） → STEP2．各社がユーザーとの商談の際に、同じ内容を呼びかけ

約30団体にアプローチ

取組の成果

主に大手企業の理解が浸透

- ✓ 出荷オーダーの前倒し
- ✓ 朝一指定から午前中の幅のある納入時間の指定、午後いっぱいの受入等、納入条件を緩和
- ✓ ドライバーが対応していた荷卸し作業について、着荷主が対応するように見直し
- ✓ 早期に納入指示情報を開示して頂き、内航船輸送に切替　など

【参考】運転手の荷待ち時間の短縮の取組事例：株式会社バローホールディングス

- (株)バローホールディングスでは入荷予約システムを導入することで、常態化していた早朝の荷待ちを解消。導入前は戸外に10台程度あった待機車両がほぼゼロとなった。これまで必要だった待機スペース等を極小化できる副産物もあった。
- 加えて、システムにて自動操作もしくは画面上での手動操作にて、接車指示をドライバーに対して連絡できることにより、受付人員の削減が可能となった。更に、配送されてくる商品の荷姿等が把握できるようになったため、庫内作業のスケジュールの組み立てが簡易になった。





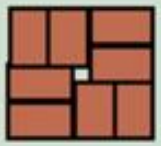
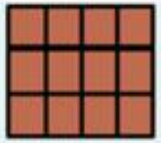
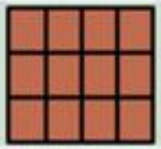
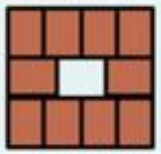


【導入前後の課題と改善事項】

	バース予約システムなし	バース予約システム　導入 LEVEL Ⅰ（現状）	LEVEL Ⅱ（課題）
取引先	✓ 運送会社からのクレーム ✓ 納品先からの問合せ	✓ システムを用いての予約状況の見える化により、**問合せが減少**	
納品運送業者	✓ 待機車両が多く、納品は早い者勝ち（現場はケンカ） ✓ 前後の予定が不明	✓ 順番待ちの**ストレスの減少** ✓ 時間指定ができることになったことにより、**前後の予定が組みやすくなった。**	
庫内運営	到着後に荷卸し＝作業段取りの組み立ては難しい		作業スケジュールに準じた入荷が可能 ＝　**庫内の労働生産性向上**

【参考】荷役等を省力化するための貨物の荷造りの取組事例：全国農業協同組合連合会

- T11型パレッドを使用した輸送へ対応するため、パレットサイズに適合した段ボール箱が必要となる。そのため、箱寸法の見直しを進め、これまで主要野菜14品目（レタス、玉ねぎ、ねぎ、だいこん等）で検討を実施。
- 品目ごとの大きさや出荷規格の違い、産地集出荷施設の設備改修の必要性など、T11型パレットへの対応は時間を要するため、品目別に箱寸法を例示した「段ボール箱標準化ガイドブック」を作成。これを参考に各生産値で順次、箱寸法の見直しを検討。

品目	はい数	箱寸法	組み方	入り数	参考
ネギ	8はい	長さ面：540～580mm 幅　面：220～260mm		【5*箱】 3L：20 2L：30 L：45 【3*箱】 3L：14 2L：20 L：30	商品全長57cm（青葉部カット）
		長さ面：610mm 幅　面：205～245mm			商品全長60cm
品目	はい数	箱寸法	組み方	入り数	参考
馬鈴薯	12はい	長さ面：365mm 幅　面：275mm		10kg	-
	12はい	長さ面：360mm 幅　面：260mm		10kg	
	10はい	長さ面：400mm 幅　面：260mm		10kg	-

【検討の一例】



【段ボール箱標準化ガイドブック】

【参考】事前出荷情報と検品の取組事例：加藤産業株式会社

- 従来は納品日前日の午前中までに発注を行い、翌日までに納品いただくフローだったが納品リードタイムを１日延長。納品日前日に、食品メーカーがユニット毎の品目・数量・賞味期限の情報が記載されているASN（事前出荷情報）データを作成し、加藤産業(株)へ送付。
- 納品日の荷役作業はユニット毎の荷役となる為、荷役時間の短縮に繋がりASNに基づき、品目・数量・賞味期限の確認と入力が省略でき、ユニット毎の納品有無の照会のみ行うため、検品作業の簡略化に繋がった。
  ※導入前：荷役・検品時間をトラック１台につき50分要していた。導入後は20分に削減できた



【納品日当日の検品の様子】

【参考】検品の効率化の取組事例：飲料メーカー５者　※

- 倉庫納品時に生じていた外装破損による納品可否の判断のばらつきについて、納品基準に関するマニュアルの共有やAI判定（富士通(株)開発）による基準統一化を図り、検品作業の負担軽減と返品の削減に貢献。
- 加えて、小売事業者（(株)セブン-イレブン・ジャパン）と共同実証実験を行い、一部エリアで製造から販売までの流通過程における外装は損のAI判定を実施予定。実験結果を踏まえて、全国展開を検討。

状態	店舗様 納品可	店舗様 納品不可
シワ	   	

【判断のポイント】
納品可　：ショートフラップ両サイドのシワ．手掛け穴付近のシワ．ひも・フィルムによるシワ．うろこ状のシワ
納品不可：箱全体折れに近いシワ．箱が歪んでいる、箱全体がシワの影響で傾いたもの

【返品のマニュアル】

※飲料メーカー５社：アサヒ飲料(株)、(株)伊藤園、キリンビバレッジ株、コカ・コーラボトラーズジャパン(株)、サントリー食品インターナショナル(株)

他の取組事例も判断基準取組事例集に掲載しているため、適宜参照いただき効率化に向けた取組を行ってください。
（URL）sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf

判断基準：実効性の確保

（実効性の確保）
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。

Ⅲ．特定荷主に係る対応

①特定荷主の指定に係る届出

（特定荷主の指定）

第四十五条　荷主事業所管大臣は、第一種荷主のうち、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送（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によるものを除く。次項及び第三項第二号において同じ。）を行わせた貨物について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第三項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、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に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

5　荷主事業所管大臣は、第二種荷主のうち、次に掲げる貨物（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く。次項及び第七項第二号において同じ。）について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第七項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、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に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

一　自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物
二　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
三　自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物
四　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

主な商材に限らず、原則取り扱う貨物全てを重量に計上

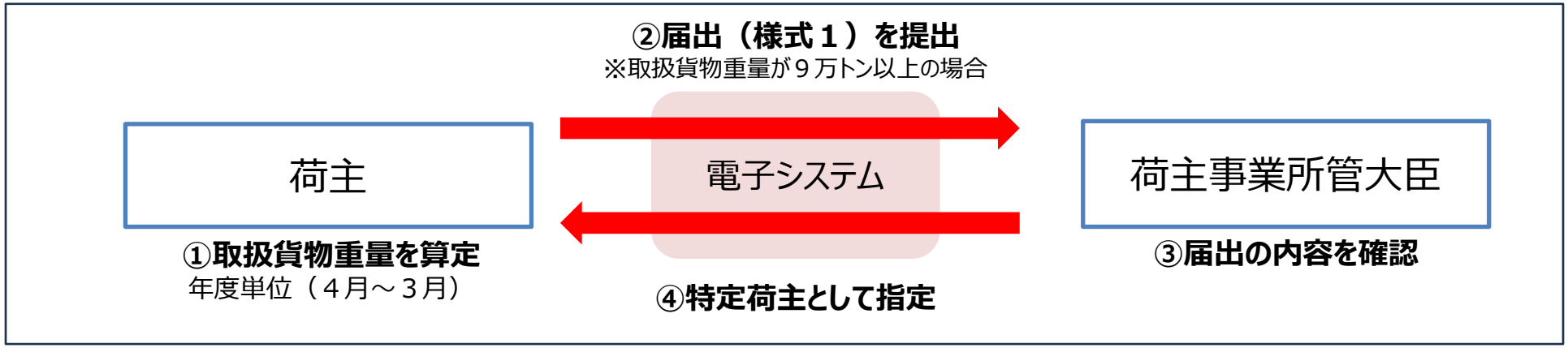
○　**貨物の重量の算定方法について**

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（９万トン）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、次項の算定方法を用いることを可能とします。

①特定荷主の指定に係る届出

○届出の流れ



○届出のイメージ

【様式１：事業者に関する事項】

事業者の名称		
主たる事務所の所在地		
主たる事業		
主たる事業の細分類番		
貨物の運送の委託の状況（　年度）	□ ９万トン以上	トン
貨物の受渡しの状況（　年度）	□ ９万トン以上	トン
備　考		

第一種荷主分

第二種荷主分

該当する場合にチェックを入れる
（両方該当する場合は両方に入れる）

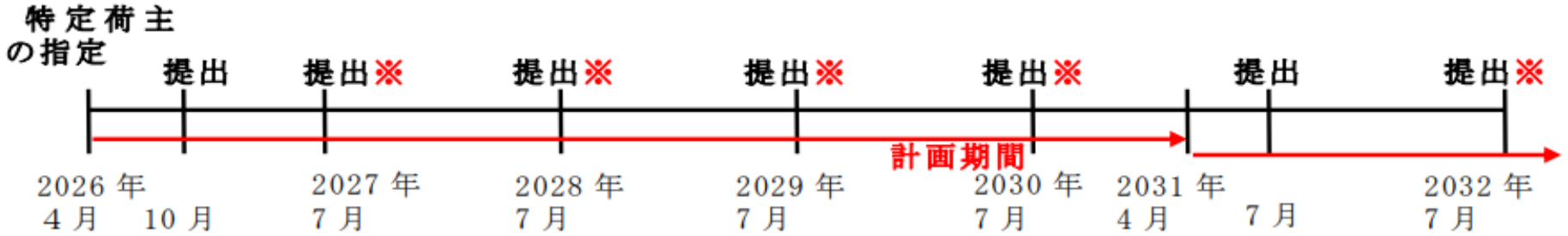
記載は任意
（把握していれば記載）

②中長期計画

（中長期的な計画の作成）
第四十六条　特定第一種荷主及び特定第二種荷主（以下「特定荷主」という。）は、主務省令で定めるところにより、定期に、第四十三条第一項に規定する判断の基準となるべき事項を踏まえ、第四十二条第一項又は第四項に規定する措置の実施に関する中長期的な計画を作成し、荷主事業所管大臣に提出しなければならない。

○**中長期計画の提出頻度：**提出する年又はその翌年を最初の年として、実施期間は５年を上限とする。

○**提出時期：**７月末日とする。ただし、初年度は10月末日とする。



○**様式イメージ：**

運転者の荷待ち時間等の短縮に関する計画内容　※積載効率、荷役等時間も同様の欄を設ける

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標等）	実施時期
例）トラック予約受付システムの導入	例）全拠点にトラック予約受付システムを導入して荷待ち時間を短縮し、１運行あたりの荷待ち時間等の平均時間を90分以内とする。	例）2026年～2030年

その他運転者の荷待ち時間等の状況に関する事項及び参考情報

・トラック予約システムの導入においては正しい活用の仕方を社内に周知し、敷地周辺でトラックドライバーが待機することの無いように、社内において徹底させる。
・製造部門とも連携し、バースのキャパシティ以上のトラックの納品が必要とならないよう密に連携を図る。

・上記で記入した計画に関連する上位の計画や計画内容の参考情報等を記入する。

③物流統括管理者の選任・解任の届出

（物流統括管理者の選任）
第四十七条　特定荷主は、第四十五条第一項又は第五項の規定による指定を受けた後、速やかに、主務省令で定めるところにより、次に掲げる業務を統括管理する者（以下この条において「物流統括管理者」という。）を選任しなければならない。
一　前条の中長期的な計画の作成
二　自らの事業に係る貨物の運送を行う運転者への負荷を低減し、及び輸送される物資の貨物自動車への過度の集中を是正するための事業の運営方針の作成及び事業の管理体制の整備に関する業務
三　その他運転者の運送及び荷役等の効率化のために必要な業務として主務省令で定める業務
2　物流統括管理者は、特定荷主が行う事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充てなければならない。
3　特定荷主は、第一項の規定により物流統括管理者を選任したときは、主務省令で定めるところにより、**遅滞なく、**その氏名及び役職を荷主事業所管大臣に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

○　省令：物流統括管理者に関する規定
第八条　法第四十七条第一項第三号の主務省令で定める業務は、次のとおりとする。
一　第十条の報告書の作成事務に関すること。
→　定期報告書（並びに報告徴収・立入り検査の報告）の作成
二　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「効率化」という。）のための開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送又は受渡しに関係する業務に係る各部門間の連携体制の構築及び当該各部門の効率化に関する従業者の意識の向上に関すること。
→　**社内**における物流に関係する部署の統括と従業員の意識向上
三　特定荷主が管理する施設における効率化に関する情報処理システムその他の設備の維持及び新設、改造又は撤去並びに器具、設備、データ等の標準化に関する計画の作成、実施及び評価に関すること。
→　物流に関する設備等の更新や標準化に向けた計画の作成
四　効率化に向けた取引先その他の関係者との連携及び調整に関すること。
→　**社外**における物流における関係者との連携及び調整
五　法第五十条第一項及び第二項の報告の作成事務

2026年度は**中長期計画の提出（10月末）前には提出する**こと

※　物流統括管理者は特定荷主に指定された事業者において１名選任する（ホールディングスやグループ企業等からの選任は行えない。ただし、兼任で複数事業者の物流統括管理者となることは可能）。
※　特定第一種荷主、特定第二種荷主、特定連鎖化事業者のうち複数の指定を受けた場合は、同じ者を物流統括管理者として選任する。

【水平/協調領域】異業種企業間の協調による物流改革（CLOの役割は「外交」）

- **日清食品とJA全農は物流および原材料の調達・供給に関する包括的な連携を開始**し、物流の2024年問題の解決、米穀など国産農畜産物の安定的な調達・供給に向けた仕組みづくりを実施。
- **異業種企業間の連携**には、**企業の経営層レベルの「外交」**が必要。

“持続可能な物流スキームを構築するほか 日本の農畜産物の消費拡大にも貢献“

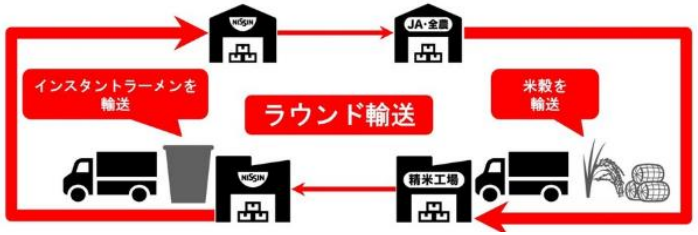


(左) ＪＡ全農 高尾常務理事、(右) 日清食品 深井取締役

2023年10月31日

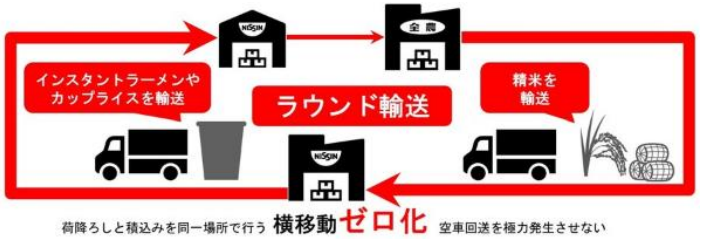
岩手～茨城間の「ラウンド輸送」

岩手のＪＡ米穀保管倉庫から関東の精米工場へ米穀をトラックで輸送した後、同じトラックで茨城の日清食品工場から岩手の日清食品製品倉庫へインスタントラーメンを輸送。従来比でトラック1台当たりの実車率が約12%向上。



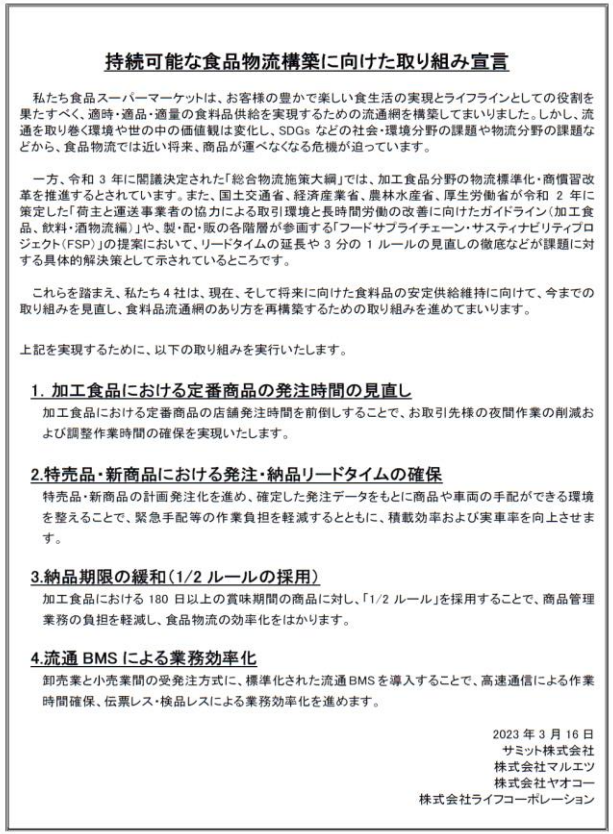
福岡～山口間の「ラウンド輸送」

福岡のJA精米工場から山口の日清食品工場へカップライスの原料米を輸送後、山口の日清食品工場で作ったカップライス等を同じトラックで福岡の日清食品製品倉庫へ輸送。荷降ろし地と積込み地が同じのため、荷物を降ろしてから次の荷物を積むまでの距離がゼロ化、ドライバー拘束時間を約7%削減。物流資材も製品と一緒に輸送することで積載率が約9%向上。



【水平/協調領域】競合企業間の協調による物流改革（CLOの役割は「外交」）

- 令和5年3月16日に、**大手小売事業者のサミット㈱・㈱マルエツ・㈱ヤオコー・㈱ライフコーポレーション**が、定番商品の発注時間の見直しや、特売品等における発注・納品リードタイムの確保等といった**食品流通網のあり方を再構築するための取組を進めていくことを共同で宣言**した。
- **競合企業間の協調**のためには、**企業の経営層レベルの「外交」**が必要。



持続可能な食品物流構築に向けた取り組み宣言

私たち食品スーパーマーケットは、お客様の豊かで楽しい食生活の実現とライフラインとしての役割を果たすべく、適時・適品・適量の食料品供給を実現するための流通網を構築してまいりました。しかし、流通を取り巻く環境や世の中の価値観は変化し、SDGs などの社会・環境分野の課題や物流分野の課題などから、食品物流では近い将来、商品が運べなくなる危機が迫っています。

一方、令和 3 年に閣議決定された「総合物流施策大綱」では、加工食品分野の物流標準化・商慣習改革を推進するとされています。また、国土交通省、経済産業省、農林水産省、厚生労働省が令和 2 年に策定した「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン（加工食品、飲料・酒物流編）」や、製・配・販の各階層が参画する「フードサプライチェーン・サスティナビリティプロジェクト（FSP）」の提案において、リードタイムの延長や 3 分の 1 ルールの見直しの徹底などが課題に対する具体的解決策として示されているところです。

これらを踏まえ、私たち 4 社は、現在、そして将来に向けた食料品の安定供給維持に向けて、今までの取り組みを見直し、食料品流通網のあり方を再構築するための取り組みを進めてまいります。

上記を実現するために、以下の取り組みを実行いたします。

1. 加工食品における定番商品の発注時間の見直し

加工食品における定番商品の店舗発注時間を前倒しすることで、お取引先様の夜間作業の削減および調整作業時間の確保を実現いたします。

2.特売品・新商品における発注・納品リードタイムの確保

特売品・新商品の計画発注化を進め、確定した発注データをもとに商品や車両の手配ができる環境を整えることで、緊急手配等の作業負担を軽減するとともに、積載効率および実車率を向上させます。

3.納品期限の緩和（1/2 ルールの採用）

加工食品における 180 日以上の賞味期間の商品に対し、「1/2 ルール」を採用することで、商品管理業務の負担を軽減し、食品物流の効率化をはかります。

4.流通 BMS による業務効率化

卸売業と小売業間の受発注方式に、標準化された流通 BMS を導入することで、高速通信による作業時間確保、伝票レス・検品レスによる業務効率化を進めます。

2023 年 3 月 16 日
サミット株式会社
株式会社マルエツ
株式会社ヤオコー
株式会社ライフコーポレーション

4社による取組宣言

※「物価高における流通業のあり方検討会」資料より抜粋

＜取組内容＞

1．加工食品における定番商品の発注時間の見直し
2．特売品・新商品における発注・納品リードタイムの確保
3．納品期限の緩和（１／２ルールの採用）
4．流通BMSによる業務効率化



４社社長による記念撮影

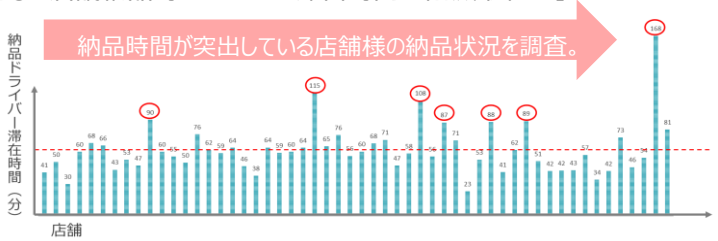
【内部の可視化】CLOによる物流の可視化（CLOの役割は社内における物流の「最適化」）

- 三菱食品（株）では自社の物流の状態を適切に把握するため、**CLOを中心とした物流の可視化と最適化**に取り組む。
- トラックの輸送ルートや空き時間及び非稼働時間等を可視化。これらにより、**同社内ですら部署別にバラバラで確保していた物流リソースの横串化を図り**、他部署と連携しながら配送センターやトラックをエリア単位での共同使用に取り組み、**社内の物流リソースの最適化を実現。**

01 「可視化」による成果

- 運送事業者や配車マンだけが知っていた情報、知識を「課題把握」や「改善のための要素」として抽出できる
- 実態（課題）が見えてきたことで荷主としての　自発的な改善活動につながる
- 客観的なデータがあることでお得意先様へのご理解を得やすく、改善活動が更に活発化する

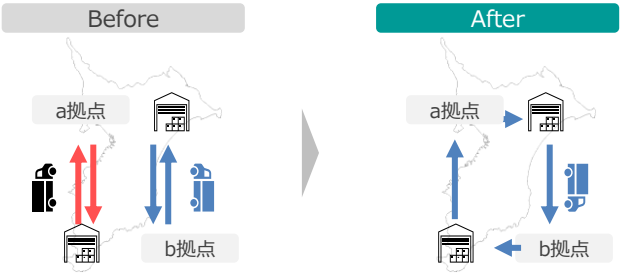
【事例①　店舗納品時ドライバー滞留時間の削減取組み】



02 「最適化」へ向けた手ごたえ

- Hacobu社と地理的要素・時間的要素・頻度的要素の組み合わせを推奨するMOVO X-Dataを開発
  - ✓ 短時間稼働コースの統合、帰り便の他センターへの立ち寄り等、改善案を自動抽出する
  - ✓ 共同輸配送計画をスピーディ且つ効率的に　立案、実現していくことが可能となる
- 2024年期中より開始、年間1,700台の拠点　間配送を実現、社内のみならず、社外（他社様）との活動も開始

【事例②　拠点間の配送トラックの融通】



④定期報告

（定期の報告）
第四十八条　特定荷主は、第四十五条第一項又は第五項の規定による指定を受けた日の属する年度の翌年度以降、毎年度、主務省令で定めるところにより、第四十二条第一項又は第四項に規定する措置の実施の状況に関し、主務省令で定める事項を荷主事業所管大臣に報告しなければならない。

Ⅰ　特定荷主の名称等
Ⅱ　運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準の遵守状況
１－１　特定第一種荷主　／　２－１　特定第二種荷主

事業者として、どの程度当該取組を実施しているか、該当する選択肢にチェックを入れる。

「特定荷主自らが管理する施設」だけでなく、「特定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」も含めた取組の進捗状況について、該当する選択肢にチェックを入れる。

実施（導入）していない選択肢にチェックした場合、その理由を記入する。

対象項目	遵守状況		
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	③　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。		
	実施状況の詳細	☑ 全ての発注で実施している ☐ 大半の発注で実施している ☐ 一部の発注で実施している ☐ 実施していない	
		具体的な措置の内容	店舗配送は急な変更がほぼないことから、最適な定型の配車・経路を定めた上で、渋滞状況をみて配送することとしている。
		実施していない理由	
運転者の荷待ち時間の短縮	②　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。		
	各施設における状況の詳細（特定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を除く。）	☑ 90%以上の施設で実施している ☐ 50%以上90%未満の施設で実施している ☐ ０%超50%未満の施設で実施している ☐ 実施していない	
		具体的な措置の内容	
		実施していない理由	

（参考）「ポータルサイト」について

物流効率化法の理解を促進するためのポータルサイトを開設しました

『**「物流効率化法」理解促進ポータルサイト**』では、荷主の努力義務や判断基準についての解説などのほか、説明会の予定など物流効率化に資する情報を発信しております。

○「物流効率化法」理解促進ポータルサイト
https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/

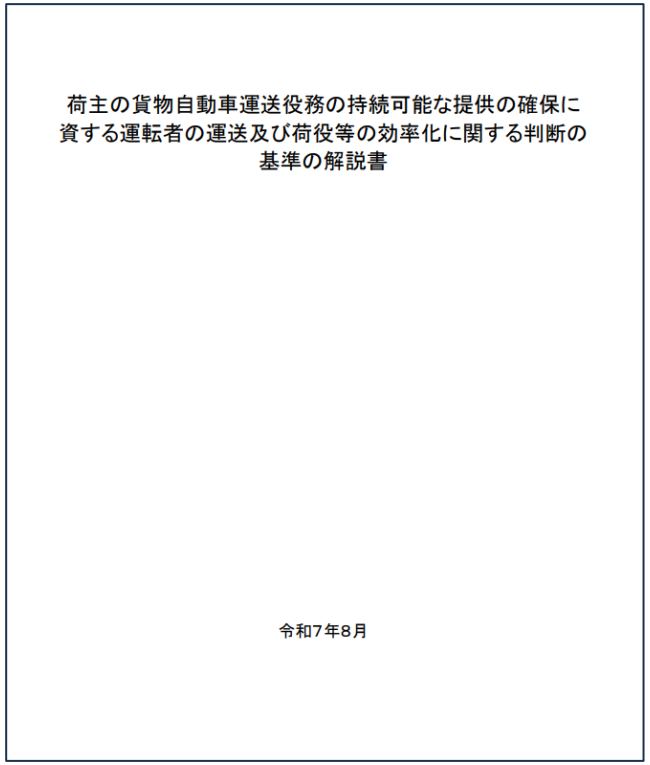




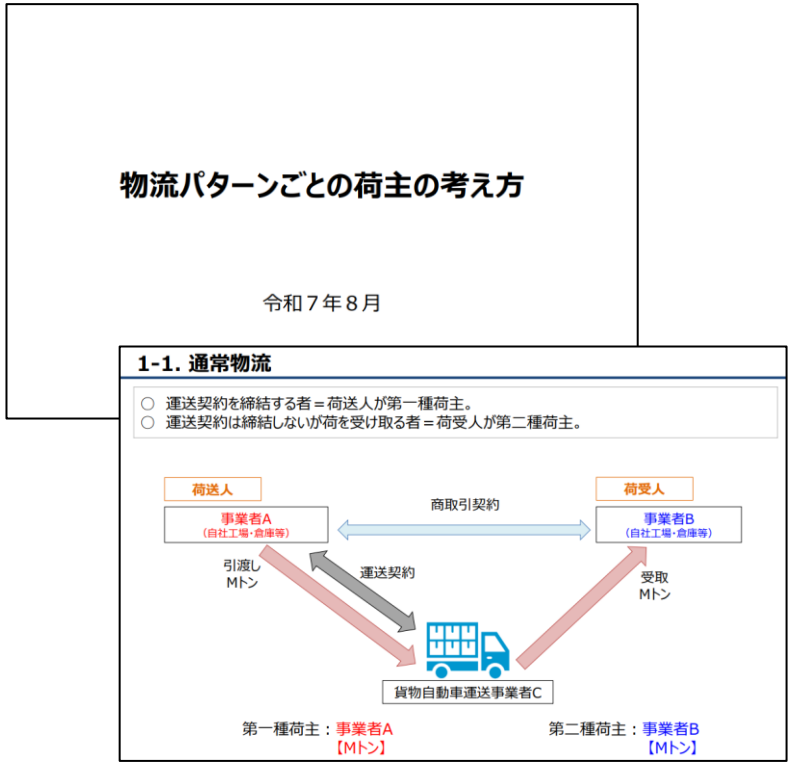
「解説書」、「荷主のパターン集」等について

荷主の判断基準等について具体的に解説した「**判断基準解説書**」、様々な物流パターンにおける荷主の「**パターン集**」及び判断基準の「**取組事例集**」を公開しています。
また、特定荷主が行う必要のある手続き等をまとめた「**特定荷主の手引き**」を公開しています。

○荷主判断基準の解説書
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.2.pdf
○物流パターンごとの荷主の考え方
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-mindset-logistics-pattern_ver.1.2.pdf
○荷主判断基準の解説書事例集
https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-casestudies-book.pdf


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8月


物流パターンごとの荷主の考え方

令和７年８月

1-1. 通常物流

○ 運送契約を締結する者＝荷送人が第一種荷主。
○ 運送契約は締結しないが荷を受け取る者＝荷受人が第二種荷主。

九州における荷主の先進事例紹介：事例集作成について

事例紹介

株式会社再春館製薬所

カテゴリ：モーダルシフト



物流環境大賞表彰式の様子
／左から：薬彩工園　物流管理リーダー 長野氏、工園長 髙野氏、物流管理部門長 福永氏

株式会社再春館製薬所

事業内容	化粧品、医薬部外品、医薬品の製造・販売、健康食品の販売
所在地	熊本県上益城郡益城町寺中1363-1
代表者名	代表取締役CEO　西川正明

物流の未来への挑戦

４社協業で実現するモーダルシフト

背景

- 「物流２０２４年問題」について、２０２３年から自社への影響を社内で検討
- ドライバー不足、労働時間の規制強化、環境負荷の増大等の影響を踏まえ、**モーダルシフトを検討**
- 競争激化、技術進化が進む中で自前主義の限界を痛感

→**他社との協業へ**

取組概要

- **再春館製薬、佐川急便、日本貨物鉄道、西久大運輸倉庫の４者で協業**して新たな物流モデルを構築し、効果検証していく体制を整備。
- 自社（熊本県上益城）～神奈川の輸送のうち、**熊本駅～東京間をトラックから鉄道輸送にモーダルシフト**。
- １０トントラックの貨物を１２フィート鉄道コンテナへモーダルシフトする場合、３個以上のコンテナが必要となるケースもあるが、本取り組みでは、**試験輸送を繰り返して積載方法を工夫し、コンテナ２個での輸送を可能とした。CO２排出量を年間８０%削減を実現。**
- このような取組が評価され、第２６回物流環境大賞奨励賞を受賞。

取組のポイント

４社で毎月協議を行い、モーダルシフト以降後の商品の品質維持を踏まえたコンテナの検討（軽量化、温度管理、積載量最大化）、積載効率（配置、AI活用、スペース有効活用）、デジタル化（リアルタイム化）、環境対策などを検討し、**実証、効果検証のPDCAサイクルを回していった点が成果につながった。**

ご清聴ありがとうございました