

改正物効法に基づく特定事業者の対応について

I. 改正物効法の概要.....	1
II. 努力義務・判断基準の内容.....	8
III. 特定荷主に係る対応.....	15
IV. その他について.....	34

2025年11月4日
経済産業省 関東経済産業局
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

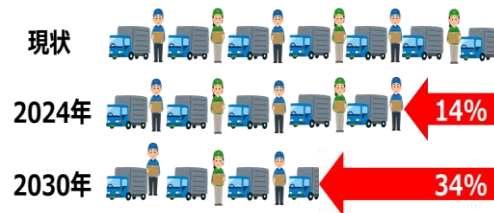
背景・必要性

○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本年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措置（国交省が主管（経産・農水共管））

【流通業務総合効率化法】

○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。

※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HPI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施のポイント

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

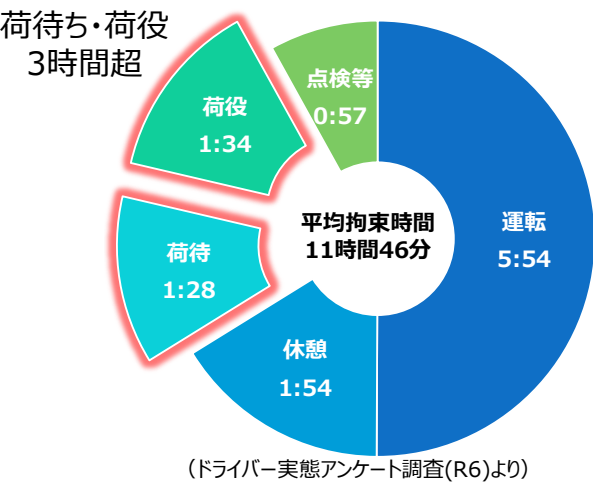
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

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】――【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】――【荷主等が取り組むべき措置の例】――



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



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、**本年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

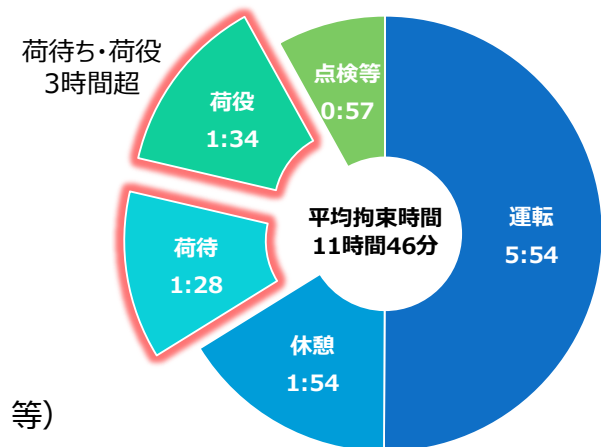
(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 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
- ・ 返品物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＞

○**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

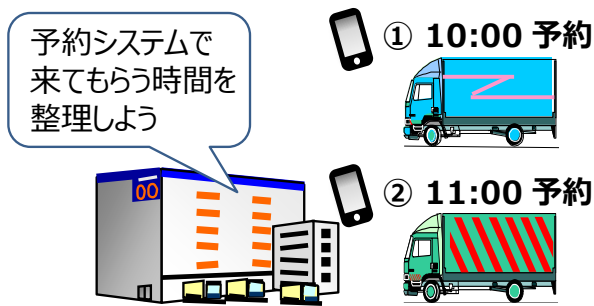
- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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）。

＜物流に係る事業者等の責務＞

○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>

○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

取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70社程度)

特定貨物自動車運送事業者等

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
- **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㍻
- **2026年秋頃（想定）** **判断基準に関する調査等**の実施
- **2027年7月末** **定期報告**の提出

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

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

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×・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（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×・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×）

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、業種特性等が見える化し、関係者の連携を促す（2027年7月末×・以降毎年度7月末×）

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（ <u>貨物の運送の事業を除く。</u> ）に関して継続して <u>貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者</u> （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。） <u>に貨物の運送を行わせることを内容とする契約</u> （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。） <u>を締結する者</u> 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（ <u>貨物の運送及び保管の事業を除く。</u> □及び第四十五条第五項において同じ。）に関して継続して <u>貨物</u> （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。□及び第四十二条第四項において同じ。） <u>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</u> □ 自らの事業に関して継続して <u>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</u>	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。） □ 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営業者であって、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営業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営業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

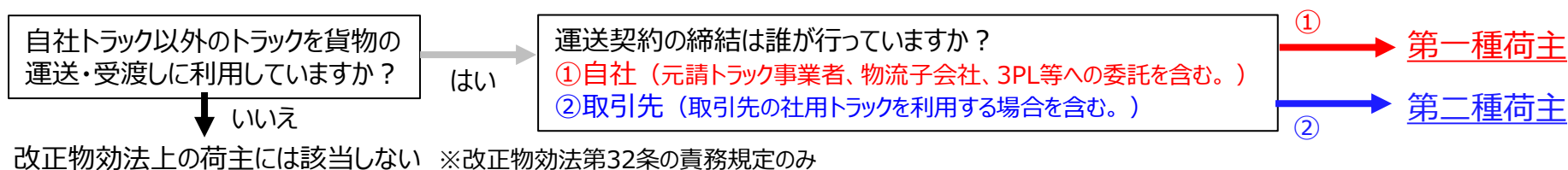
(※)荷役等時間の短縮の対象は、荷主自身が管理する施設及び寄託先の施設におけるもの。荷待ち時間の短縮の対象は、加えてその周辺の場所におけるもの。

荷主の考え方

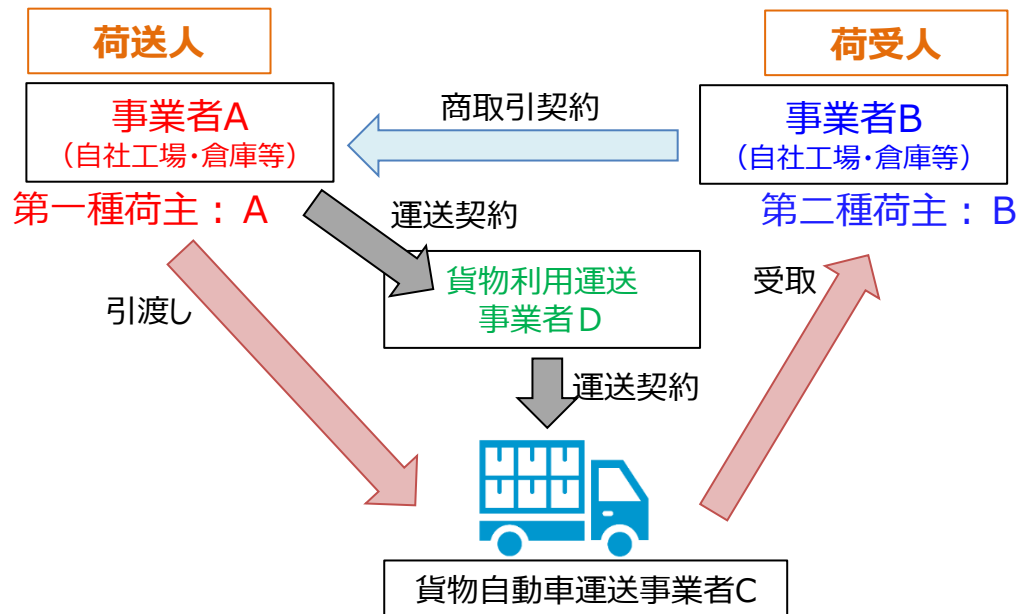
Q. 改正物効法の努力義務について、具体的には何をすればよいのか。

→ 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。

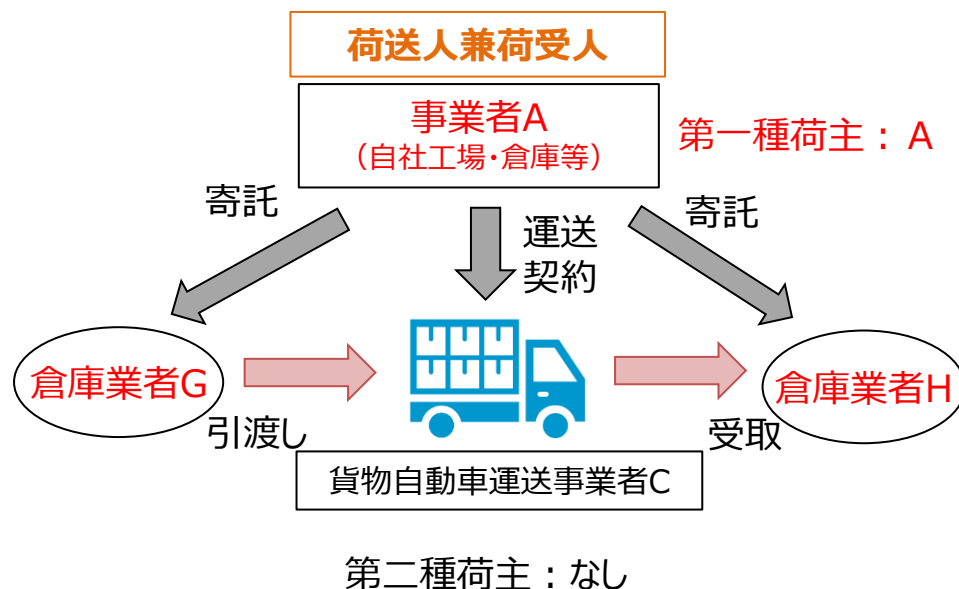
具体的に取り組むべき事項については、判断基準を参照いただき、各事項について、行っている取組の内容又は取組を行わない理由を、対外的に説明できるようにしてください。



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



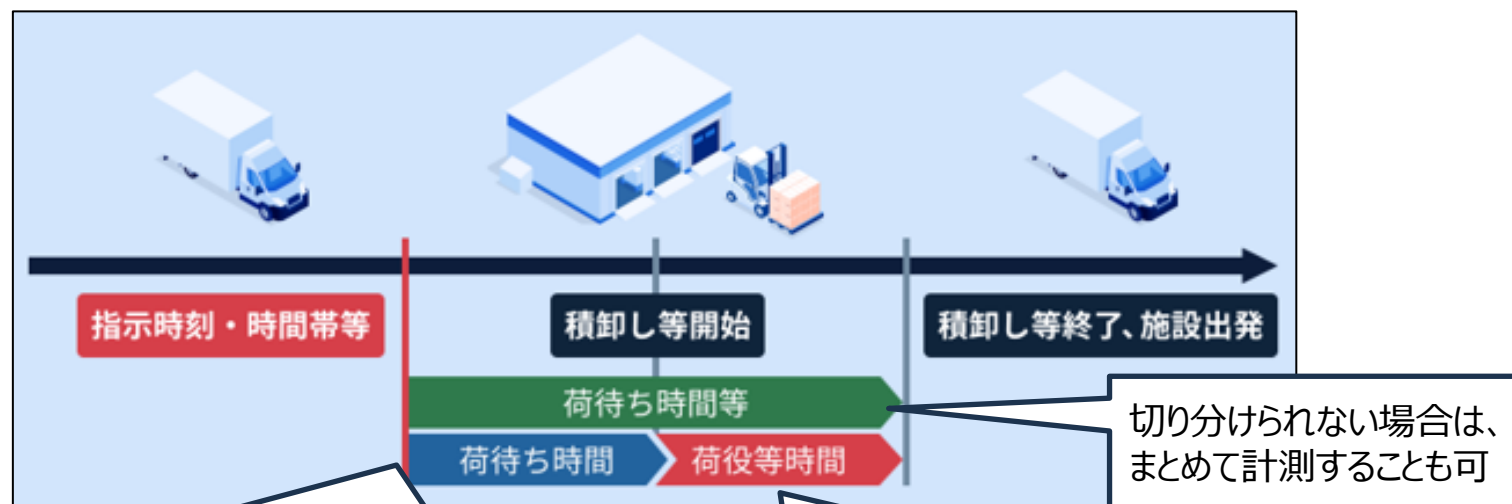
短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

【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



（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員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 p.21,37,38】

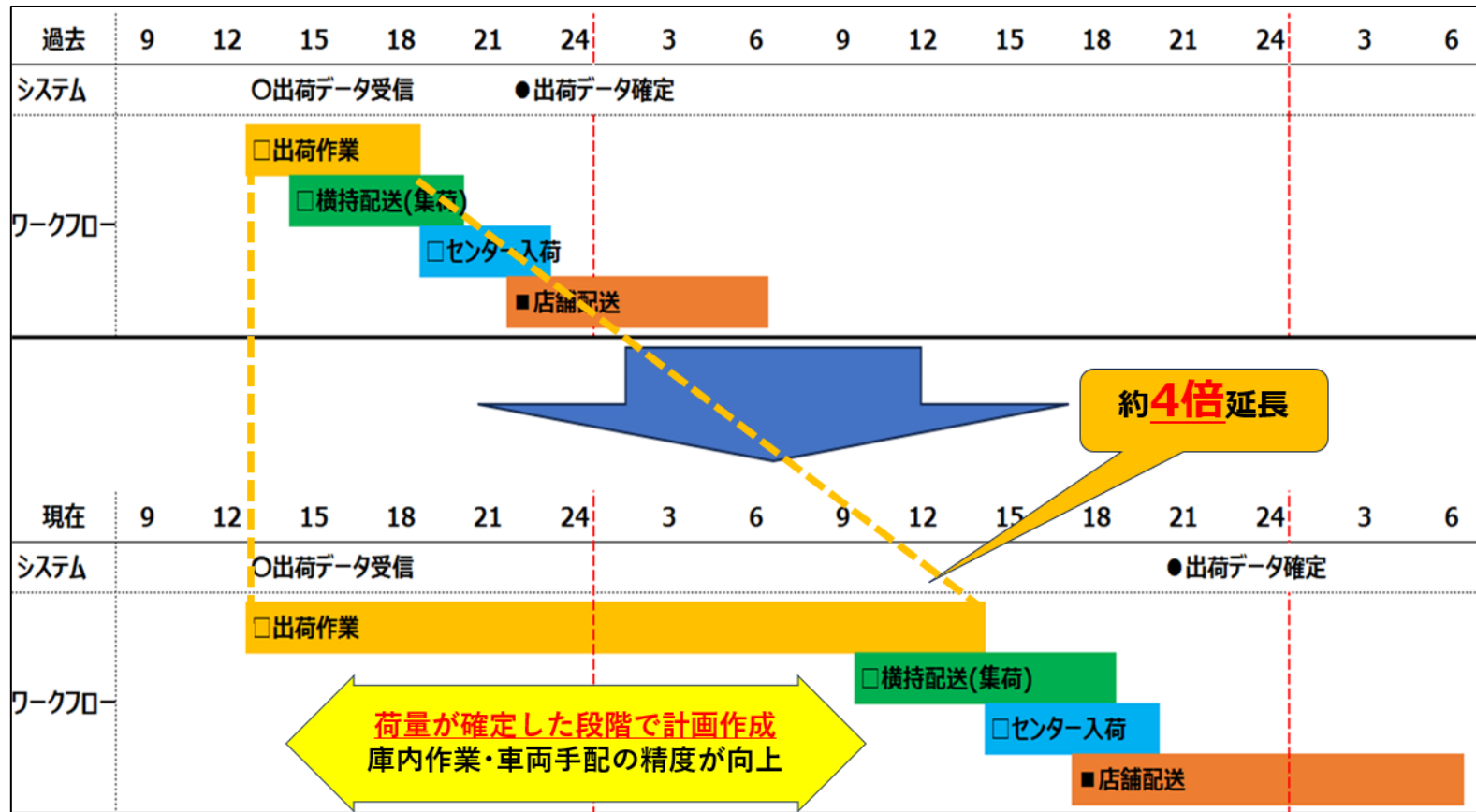
- 荷役等に必要な機器（フォークリフト等）の点検整備
- 労働災害の防止・責任分担の明確化
- 第一種荷主のみならず、第二種荷主においても、無理な運送・荷役を生じさせるような発注（異常気象時の運送や短納期、過積載等）の回避

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

【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）

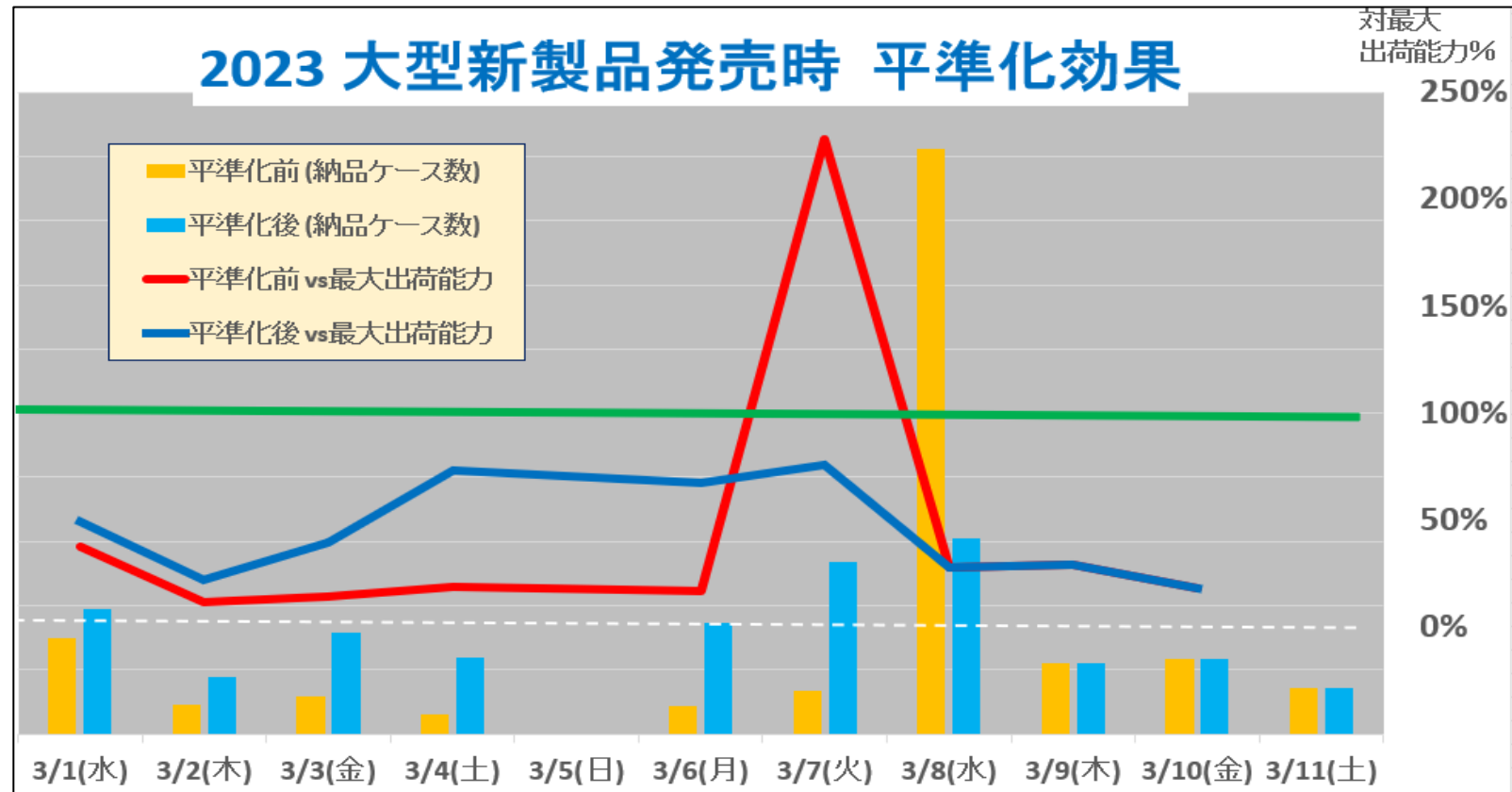
- バローホールディングスは、**食料品や日用品等の発注リードタイムを1日から2日に延長**することで、物流全体の負荷を軽減。リードタイムを1日に設定していた際には、出荷時刻を見据えた過剰な労働力の確保や、物流の予測不足に起因して生じてる、車両の過剰手配や不足による緊急確保、入荷時刻が集中することによる慢性的な荷待ち時間が発生するなどの課題が生じていた。
- リードタイムを2日間に設定し、**時間的余裕が生まれたことで出荷データを元にした、精度の高い計画が立てられるようになったため、庫内作業の精度が向上、配送においても積載効率を意識した車両の手配が実現。**



【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)

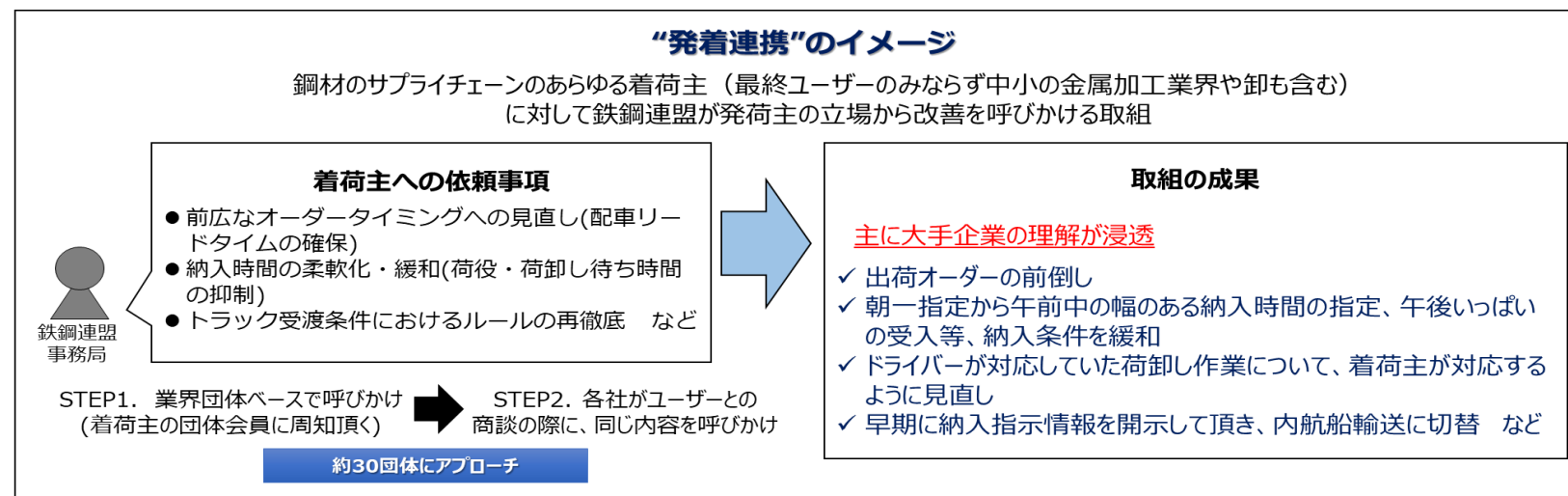
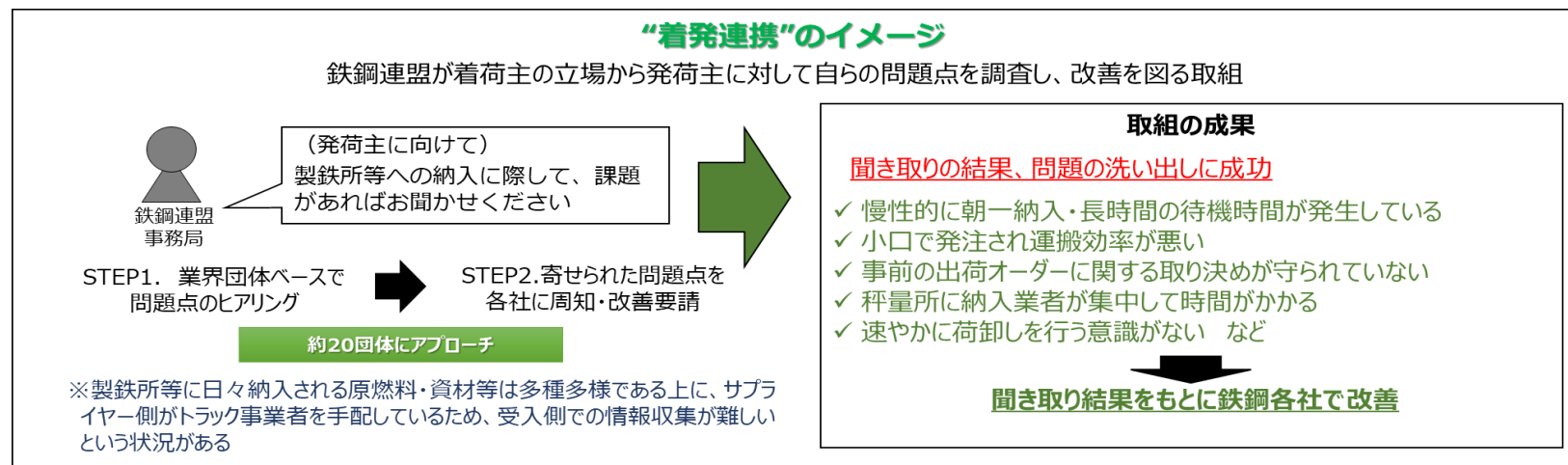
- ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング(株)では、新商品の販売の際には出荷能力を超えた納品依頼が一時的に集中する傾向にあった。
- そのため、通常の商品であれば発注の〆切りを納品日の2営業日前までにしていたところ、大型新商品に関しては発売1ヶ月前～2週間前までに発注を〆切ることにより、波動の調整を実施。これにより、ピーク時において最大出荷能力に対して230%の需要が集中していたところ、発注を前倒して〆切り出荷量を標準化することにより、ピーク時の76%までに押さえることができ、トレーラーの台数削減等に繋がった。



【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。



【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



フェンス沿いに**10台程度待機**

画面イメージ



オレンジは現在荷卸中のトラック
青は予約しているもののまだ受付していないトラック
緑は待機中のトラック

SMSでドライバーの携帯へ接車指示が届く

トラックの待機状況等が見える化されるため、システム導入前は複数の受付人員がドライバーに指示を出していたが、**導入後は1人がモニターで指示するのみ**



導入後

9:00の状況



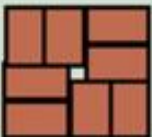
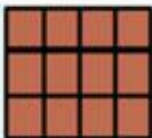
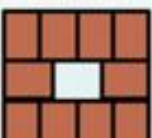
待機車両が**ほぼゼロ化**

【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型パレット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	商品全長 57cm (青葉部 カット)
		長さ面： 610mm 幅面： 205～245mm		【3*箱】 3L: 14 2L: 20 L: 30	商品全長 60cm
品目	はい数	箱寸法	組み方	量目	参考
馬鈴薯	12はい	長さ面： 365mm 幅面： 275mm		10 k g	-
	12はい	長さ面： 360mm 幅面： 260mm		10 k g	-
	10はい	長さ面： 400mm 幅面： 260mm		10 k g	-

【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](https://www.fssip.com/ja/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。）を行か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

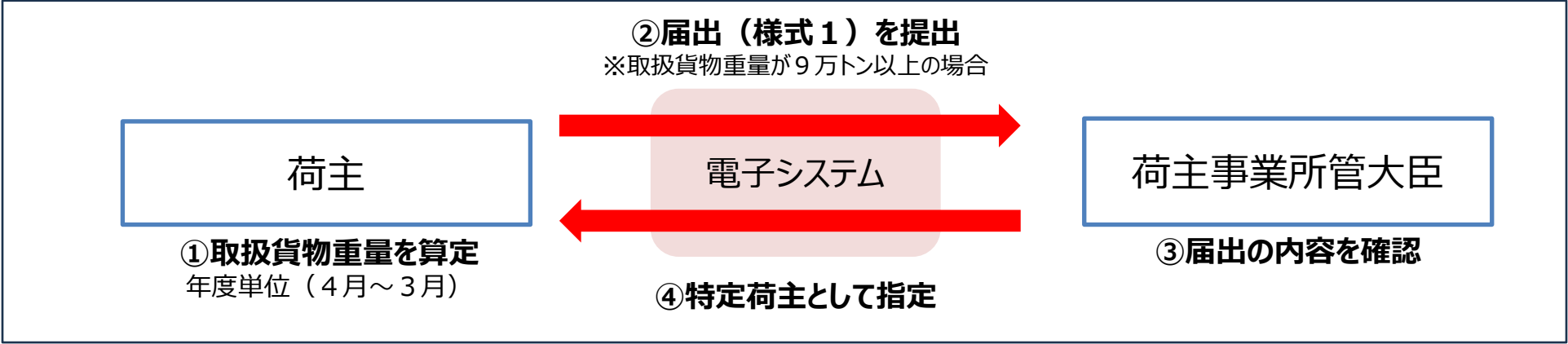
○ 貨物の重量の算定方法について

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			
第一種荷主分	主たる事業	第二種荷主分	
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			

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)

様式第1 (第2条関係)

殿

年 月 日

住所

法人名

法人番号

代表者の役職名

代表者の氏名

物資の流通の効率化に関する法律第 45 条第 2 項又は第 6 項の規定に基づき、次のとおり届け出ます。

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号					
貨物の運送の委託の状況 (年度)	☐ 基準重量以上			トン	
貨物の受渡しの状況 (年度)	☐ 基準重量以上			トン	
備 考					

2. 作成担当者連絡先

所在地	〒
事業所名	
所属部課	
氏名	
電話番号	
メールアドレス	

備考 1 この用紙の大きさは、日本産業規格 A4 とすること。

2 「主たる事業」、「主たる事業の細分類番号」の欄には、当該荷主において行われる事業について、日本標準産業分類の細分類に従い、分類の名称及び番号を記入すること。

3 貨物の運送の委託の状況が物量の流通の効率化に関する法律施行令（以下「令」という。）第6条第3項で定むる重量（法第45第1項に規定する基準重量）以上である場合に

➤ 第一種荷主としての取扱い貨物の重量と第二種荷主としての取扱い貨物の重量を分けて算定いただき、基準重量（9万トン）を超える区分のみ特定荷主の指定の届出を提出する。

→ 例えば第一種荷主として10万トン、第二種荷主として6万
トンの場合は、第一種荷主のみ必要事項を記載し提出。

➤ 第一種荷主、第二種荷主それぞれの重量が9万トンに達していなければ、本届出を提出する必要はない。

→ 例えば、第一種荷主として8万トン、第二種荷主として8万トンで合計16万トンであったとしても、それぞれの区分で9万トンに達していないため、届出の提出は必要無い。

➤ 具体的な取扱い貨物の重量の記載は“任意事項”とする

→ 例えば、自社の取扱貨物重量が第一種荷主として明らかに基準重量（9万トン）を超えるということであれば、「□基準重量以上」という欄にチェックを付し、具体的な重量数については必ずしも記載いただく必要は無いこととする。

➤ 前年度実績が基準以上であるにも関わらず、所管大臣への届出をしなかった場合や、虚偽の届出をした場合には、五十万円以下の罰金が科せられる可能性がある。

②重量の算定方法

「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等に関する命令」(2025年8月29日公布)

(特定第一種荷主の指定に係る貨物の重量の算定方法に関する規定)

第一条：令第六条（特定第一種荷主の指定に係る重量）第一項の主務省令で定める方法は、次に掲げる方法とする。

- 一 実測
- 二 対象貨物の単位数量当たりの重量に当該対象貨物の数量を乗ずる方法
- 三 対象貨物の容積を当該対象貨物の重量に換算する方法
- 四 対象貨物の運送に係る貨物自動車の最大積載量又は平均積載量に当該貨物自動車の台数を乗ずる方法
- 五 対象貨物の売上額又は仕入額を当該対象貨物の単位重量当たりの額で除する方法※¹
- 六 第二種荷主としての対象貨物の重量（受渡し貨物重量）が第一種荷主としての対象貨物の重量（委託貨物重量）とおおむね一致する場合に、受渡し貨物重量を委託貨物重量とみなす方法
- 七 対象貨物に係る運送契約又は物品の売買その他の取引の契約において重量が定められている場合に、当該重量を運送ごとに区別する方法
- 八 一～七の方法により対象貨物の重量を算定することが困難であると認められる場合に、当該対象貨物の重量を適確に算定できると認められる方法

各企業・業界の
実態に応じて選択

さらに、重量の算定に当たっては、以下の重量を考慮しないことができます。

①郵便物、②信書便物、③特別宅配貨物※²、④軽量の資材や事務用品※

取扱貨物や事業に応じて
使い分け・合算も可能

※¹ 換算係数としては、例えば、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。

※² 特別積合せ貨物運送又はこれに準ずる運送であって、1の運送契約により1個の貨物を運送する方法により運送される、1個当たりの重量が30kg以内の貨物をいい、当該貨物と同時に受渡しが行われる他の貨物との合計の重量が150kg未満のものに限る。

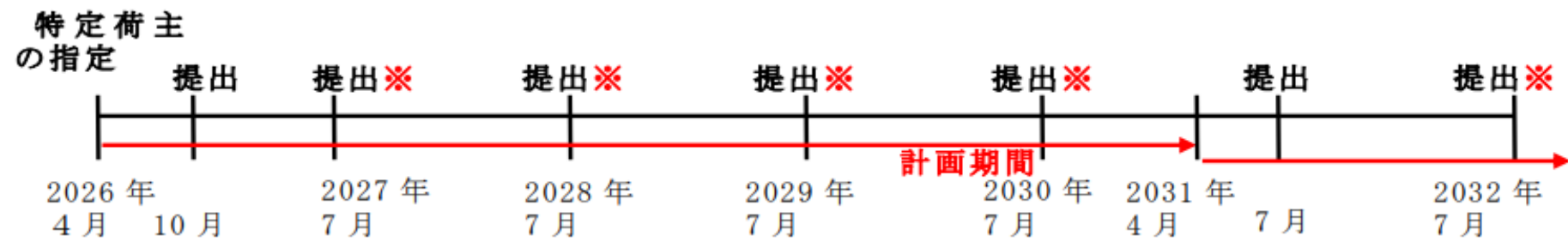
※³ 当該事業者の対象貨物の重量の合計の1%程度までであれば算定対象から除くことができる。

③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。

(参考) 中長期計画 (記載例イメージ)

Ⅱ 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関する計画

1. 特定第一種荷主

1-1 計画内容

実施措置	計画内容 (具体的な措置の内容、目標 等)	実施時期
積合せ等に必要な時間の確保	現在、〇〇社と〇〇地域で共同配送を行っている。 これらの取組について、今後は、 ・△△地域への拡大 ・共同配送を行う企業の拡大 により、平均的な1工場当たりの出荷便数を30%削減する。	2026年度～2030年度
出入荷量の適正化	取引先に対しユニット発注の依頼を行い、期間中毎月平均でユニット発注率が75%となるようにする。	2026年度～2030年度
配車計画・運行経路の最適化	主に運送手配を委託している××社において、配車管理システム××を利用しており、積載効率が高い状態であるため、引き続きその活用を継続する。	2026年度～2030年度
関係部門間の連携	出荷物流の制約による販売への影響見通しの試算を毎年〇月に各部門へ説明している。また、営業が物流条件について交渉に行く際は、物流部の者が同行している。こうした取組を継続し、施設配置について物流事情の考慮が行われること、リードタイムの確保について取引先の5割以上で改善することを目指す。	2026年度～2030年度

(既に十分達成されている場合)

—	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ついて、すでに可能な限り達成できていることから、今後もその状態の継続に努める。	2026年度～2030年度
---	---	---------------

1-2 その他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関する事項及び参考情報

〇〇物流研究会に所属しており、〇〇宣言に基づいて共同配送やパレット積載単位等のユニット発注を進めている。
リードタイムの確保に当たっては、取引先△社との間で、～が条件とされ、対応が難しい状況。

④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係る業務に関す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係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”

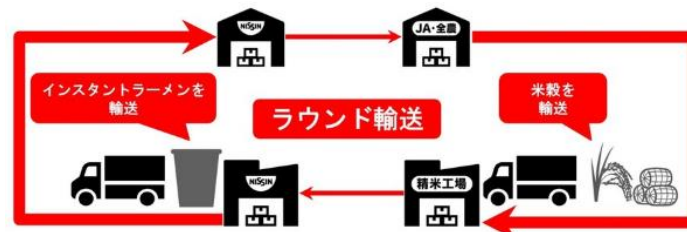


(左) JA全農 高尾常務理事、(右) 日清食品 深井取締役

2023年10月31日

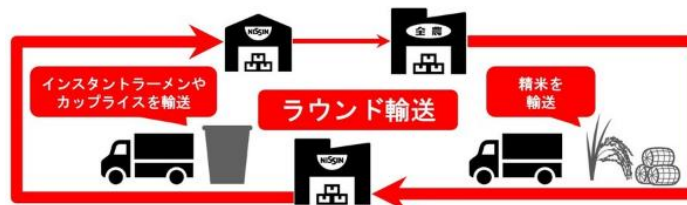
岩手～茨城間の「ラウンド輸送」

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。



荷降ろしと積込みを同一場所で行う 横移動ゼロ化 空車回送を極力発生させない

【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(株)・(株)マルエツ・(株)ヤオコー・(株)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、商品が運ば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

<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

能な食品物流に向けた取り組みに関する記者発表



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

4社社長による記念撮影

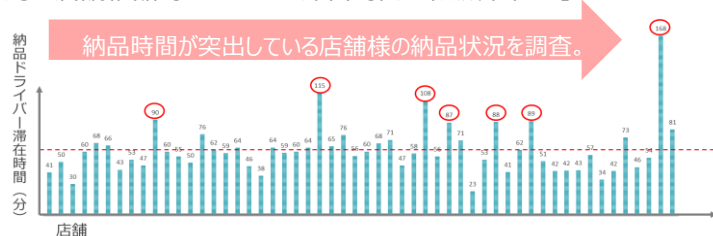
【内部の可視化】CLOによる物流の可視化（CLOの役割は社内における物流の「最適化」）

- 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客様へのご理解を得やすく、改善活動が更に活発化する

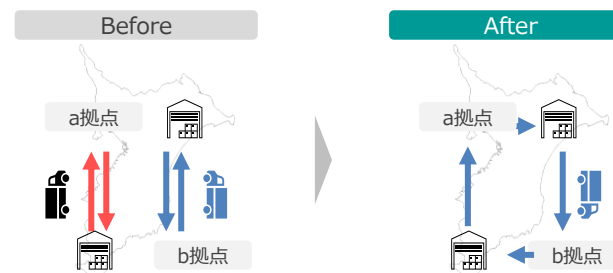
【事例①】店舗納品時ドライバー滞在時間の削減取組み



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



⑤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			
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。	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。			
		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	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	
「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。	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。	運転者の荷待ち時間の短縮	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	

⑤定期報告

Ⅲ Ⅱの他に実施した措置

対象項目	措置の内容
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関する措置	これまで10t車で配送していた区間について見直し、約 1 割の貨物について20 tトレーラーに切り替えた。 また、1 箱の入り数が増加するよう、商品の外装を見直した。
運転者の荷待ち時間の短縮に関する措置	該当がなければ空欄で構いません。
運転者の荷役等時間の短縮に関する措置	届け先における荷役等時間も短縮されるよう、パレット導入及び附帯作業の見直しについて、営業部門と物流部門がともに取引先〇件へ説明に回った。

各項目で、判断基準において示す取組以外の措置を記入する。

⑤定期報告

Ⅳ 荷待ち時間等の状況等

1－1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方について
計測対象施設	自ら管理する施設の数：工場○か所、自社倉庫○か所、直営店○か所 （①施設ごとの貨物重量を把握している場合の記載例） 当社では、2025年度において、第一種荷主としての取扱貨物の合計の重量が約30万トンあり、その半分にあたる約15万トン分の取扱貨物の運送を把握できるよう施設を選定する。施設ごとの取扱貨物重量が大きい順に選定すると、7万トンを取り扱うA工場、5万トンを取り扱うB工場、2万トンを取り扱うC工場及びD工場が計測対象となるが、D工場は荷待ち時間等がほぼ生じていないため対象から外し、代わりに1万トンを取り扱うE工場を対象に加える。
計測対象期間	4半期ごとに売上額が最も低い月は除外した上で、以下を計測対象とした。 ・2026年4月6日～10日 ・7月6日～10日 ・10月5日～9日 ・2027年1月11日～15日
計測対象運行	商品Aは、計測対象工場・倉庫において社内転送分の取扱いしかなく、各施設における取扱貨物重量の1％に満たないため、計測対象から除外する。

備考（計測対象の最低は以下のとおり……）

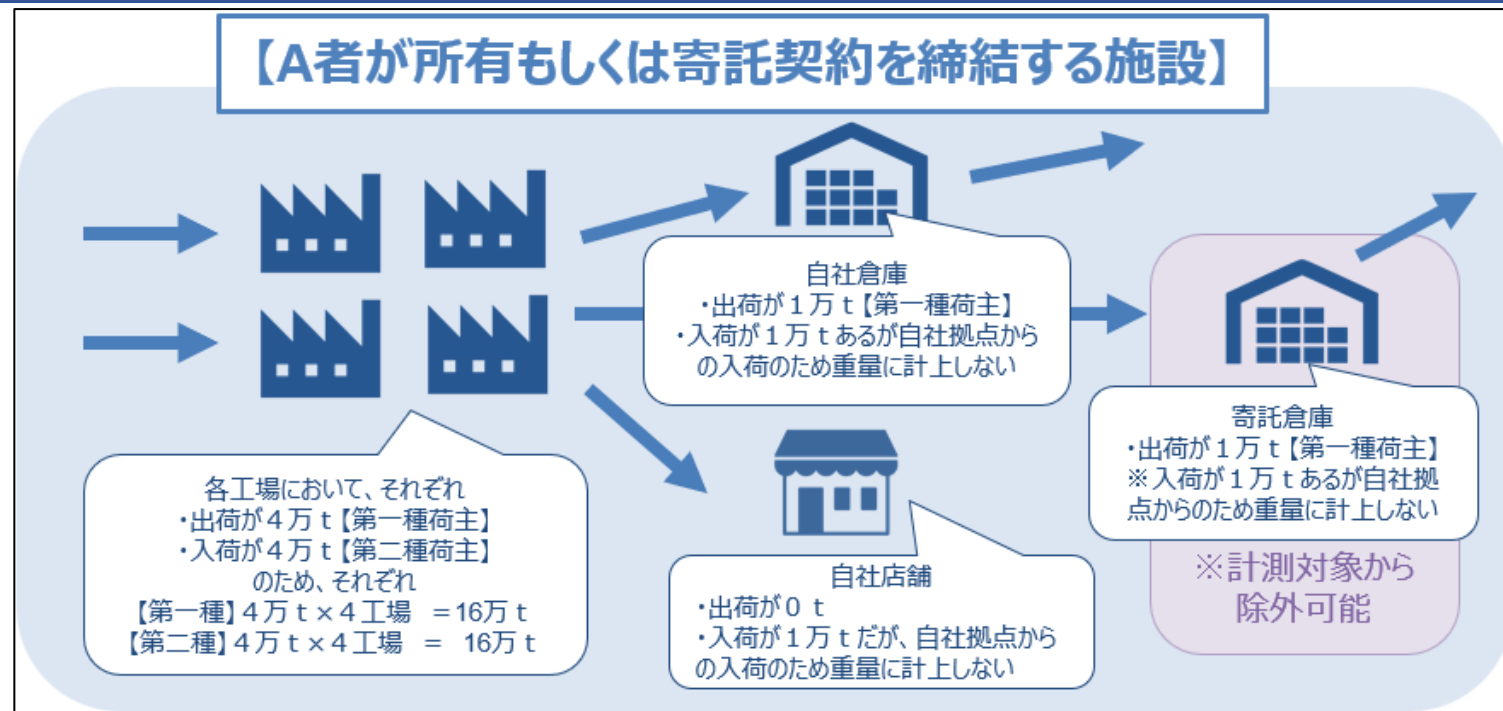
- ・ 対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設
- ・ 対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・ 対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

○ サンプルングを実施した場合における計測対象の考え方について

荷待ち時間等の状況等の報告にあたって報告対象を限定する場合は、対象を選定した方法について「荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について」に記載する。対象施設の選定時に考慮した各施設の取扱貨物重量や、対象期間の選定時に考慮した各月の売上金額見込みについて、詳細なデータの提出は不要（問合せがあった場合に合理的な根拠が示せばよい）。

なお、報告対象を限定しない場合は、それぞれの欄に「全ての○○」と記載することとする。

(参考) サンプル手法 対象施設選定の例①



○特定第一種荷主として18万tの取扱い貨物重量

(工場：16万t、自社倉庫：1万t、寄託倉庫：1万t)

うち、1万tは自社が管理する施設ではなく寄託倉庫のため、把握すべき重量は、

寄託倉庫分（1万t）を除き **$(18万t - 1万t) \div 2 = 8.5万t$ 把握すればよい**

⇒ **【選定例1】工場出荷（4万t）× 2 + 自社倉庫出荷（1万t） = 9万t**

【選定例2】工場出荷（4万t）× 3 = 12万t

○特定第二種荷主として16万tの取扱い貨物重量であるため、把握すべき貨物重量は

$16万t \div 2 = 8万t$ 把握すればよい

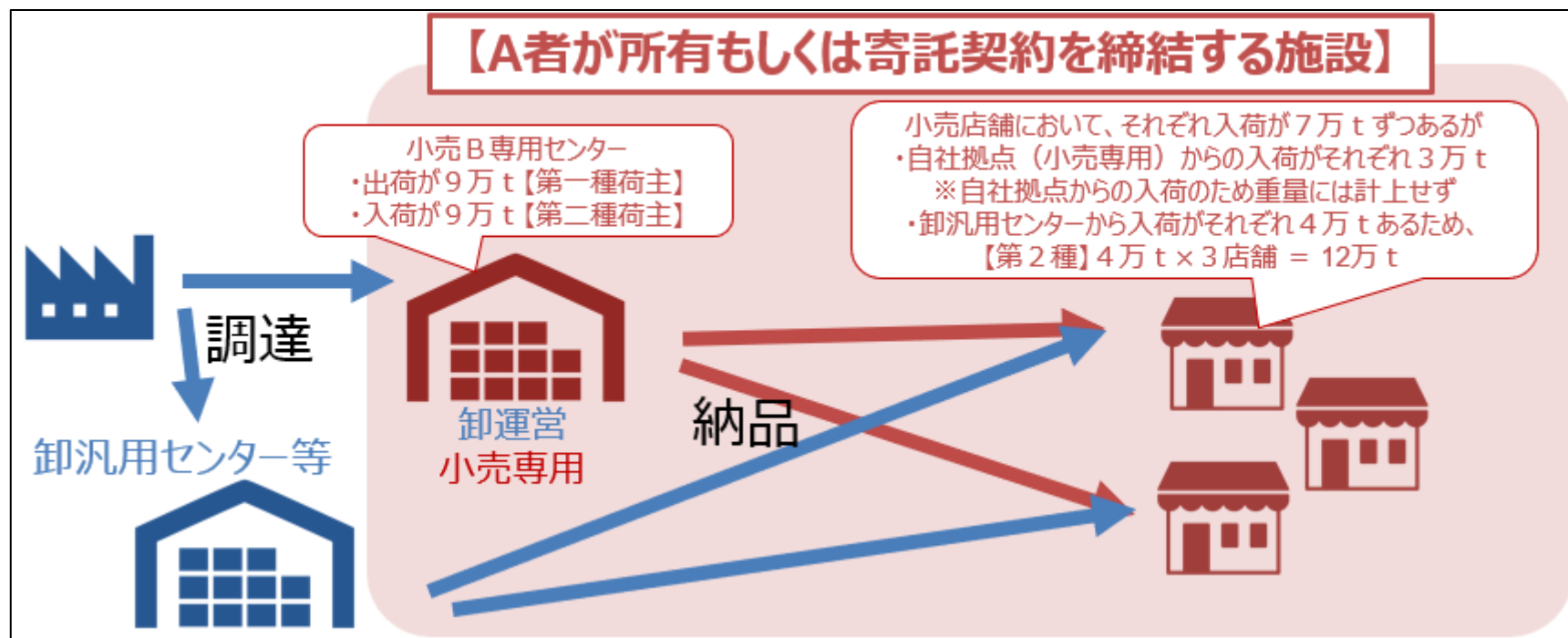
⇒ **【選定例1】工場入荷（4万t）× 2 = 8万t**

【選定例2】工場入荷（4万t）× 3 = 12万t

※寄託契約を締結している倉庫で取り扱う貨物重量は、計測対象施設を選定するに当たって除くことが可能

※重量の大きい順でなくとも、**改善のために実態把握が必要な施設**を選択することが可能

(参考) サンプル手法 対象施設選定の例②



○特定第一種荷主として9万t（小売り専用センター：9万t）の取扱貨物重量
 $9万t \div 2 = 4.5万t$ 把握すればよい

⇒ **【選定例】小売専用センター出荷（9万t） = 9万t**

【選定例】小売店舗入荷（3万t） × 2 = 6万t

○特定第二種荷主として21万t 取扱い

（小売B専用センター：9万t、小売店舗：4万t × 3 = 12万t）

$21万t \div 2 = 10.5万t$ 把握すればよい

⇒ **【選定例1】小売専用センター入荷（9万t） + 小売店舗入荷（4万t） = 13万t**

【選定例2】小売店舗入荷（4万t） × 3 = 12万t

※重量の大きい順でなくとも、**改善のために実態把握が必要な施設**を選択することが可能

※小売店舗入荷は第一種荷主としての貨物と第二種荷主としての貨物を区別せずに計測し、平均時間を第一種荷主の報告と第二種の報告に記載することも可能。（備考5参照。参考情報にその旨を記載すること。）

定期報告

1－2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法（任意）
1	A工場	...	①（システム）
2	B工場	...	②（受付簿）
3	C工場	...	①（システム）

1－3 1回の受け渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間（分）												
	種類	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	荷待ち時間	25			30			35			40		
	荷役等時間	20			19			25			20		
	荷待ち時間等	－			－			－			－		
2	荷待ち時間	50			45			30			25		
	荷役等時間	40			30			25			25		
	荷待ち時間等	－			－			－			－		

備考（略）

2 1つの施設において、運行の種類ごとに1－1の「計測対象運行」、1－2の「計測手法」、付表1の「報告省略の理由」が異なる場合は、「識別」を分けて「施設の名称」の欄に施設の名称に加えて（危険物の運搬）、（危険物を含まない運搬）などその区分を特徴付ける名称を記入し、取扱いを分けることを可能とする。

6 各計測対象施設において、特定第一種荷主としての貨物の受渡しと特定第二種荷主としての貨物の受渡しを区別することが難しい場合については、それぞれの荷待ち時間等を区別せず、平均時間を2－3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。

⑤ 定期報告

付表 1 荷待ち時間等の報告を省略する施設に関する業界特性や環境の詳細

識別	省略の理由	業界特性等を踏まえ荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しい理由
2	①	
4	②	粘度の高い危険物であり、荷卸し・安全確認に時間を要するものとして判断基準解説書に挙げられている

備考 「報告省略の理由」には、以下から該当する理由の番号を記載すること（略）

①荷待ち時間等が 1 時間未満 ②業界特性等の理由（荷待ち時間の報告省略のみ）

①荷待ち時間等が 1 時間未満の場合は、荷待ち時間等の報告を省略することが可能

※ 1 か月（計測対象期間のサンプリングを行う場合は、1 つの連続する計測対象期間）の平均が 1 時間未満であれば報告省略が可能とします。1 時間未満であることの確認方法は、計測ではなくトラック事業者や作業員へのヒアリングでも構いません。

②業界特性等により荷役等時間の短縮が困難な場合は、荷役等時間の報告を省略することが可能

「業界特性等により荷役等時間の短縮が困難な場合」としては、判断基準解説書のよくある質問 Q 5 に列挙された類型のみを認めることとします。②に該当する場合、短縮困難な荷役等時間を除いた荷待ち時間等が 1 時間未満であれば、①を適用することも可能です。具体的なイメージは以下のとおりです。

- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて計測し、荷待ち時間と荷役等時間の合計が 1 時間未満だった場合（荷待ち時間と荷役等時間の配分は問わない）
 - 荷待ち時間及び荷役等時間のいずれも報告省略が可能
- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて計測し、荷待ち時間が 1 時間を超えている場合
 - 荷待ち時間のみで 1 時間を超えている場合は荷待ち時間は報告が必要、荷役等時間は時間にかかわらず②による報告省略が可能
- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けずに計測し、荷待ち時間等が 1 時間未満だった場合
 - 荷待ち時間等の報告省略が可能
- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けずに計測し、荷待ち時間等が 1 時間を超えている場合
 - 荷待ち時間等として報告が必要（参考情報に荷役の特性や平均的な荷役等時間について記載いただければ、定期報告確認時に考慮）

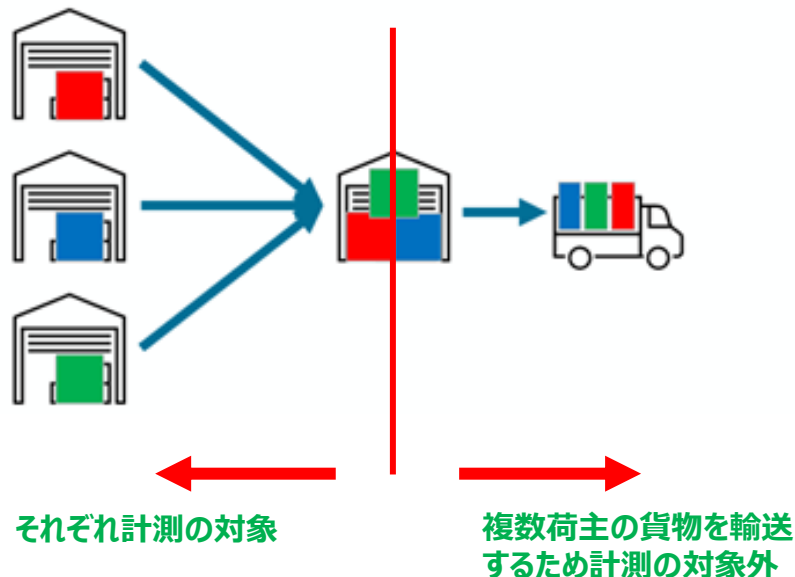
(補足) 計測対象施設の選定方法について

Ⅳ. 複数荷主による貨物の積み合わせや共同配送を実施している運行について

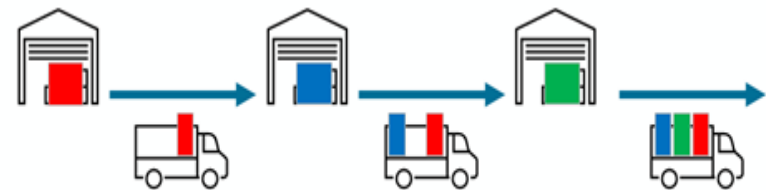
特定荷主の判断基準において、「他の貨物との積み合わせ、配送の共同化」が規定されている。他方、業界団体等へのヒアリング等を通じて、複数荷主による貨物の積み合わせ等を実施した場合、荷待ち時間等がいずれの事業者に起因して長期化してしまったかが適切に把握できないケースがある。そのため、**共同配送については、以下の類型に分類した上で、荷待ち時間等の計測の対象外とするケースを整理しておくこととする。**

- ① 共同配送センター等の1施設で複数荷主の貨物の荷役等を実施するケースについては、荷主ごとの荷待ち時間等を計測することが困難である場合が想定されるため、計測の対象から除外することとする。
- ② 1施設において1荷主の貨物のみを取り扱うようなケースについては、荷待ち時間等の計測作業は通常の貨物運送と同様であると考えられるため、共同配送であっても計測の対象となる。

【①時間計測の対象外】



【②時間計測の対象】



⑤定期報告

3. 荷待ち時間等の状況に関する参考情報について

区分	参考情報
特定第一種荷主	A工場では一部納品先が引取便を手配しており、出荷において第一種荷主としての発送と第二種荷主としての引渡しの切り分けが困難であるため、切り分けずに全体の荷待ち時間等の平均を報告している
特定第二種荷主	

※ 取引先への協力要請内容とその対応状況、施設管理者から受けている制約、設備投資上の制約など、荷待ち時間等に影響を与えている要因について記載

4. 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寄託契約の締結先との連携状況等について

区分	寄託契約締結先が管理する施設の名称	施設の住所	荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況
特定第一種荷主	1の寄託先事業者が複数箇所の倉庫に受託物を保管している場合、住所は主なもの1つを記載し、「等」を付す。 また、年単位では業務委託について、複数件数の増減があり、記載が難しい場合は、 寄託契約を締結したうちの主要な契約先上位5者及び書面にて物流の効率化に関する提案があった寄託先について記載 すること。		現状荷待ちは発生していないと聞いており、不具合があった場合は都度相談対応している。
特定第二種荷主			

5. 貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設施設における荷待ち時間等の状況に関する参考情報

区分	参考情報
特定第一種荷主	△△倉庫について、現状荷待ちは発生していないと聞いている。
特定第二種荷主	仕入先とのデータ連携を進めることにより、倉庫〇〇における検品作業を効率化し、荷待ち時間等を〇%削減する。



IV. その他について

⑥指導・助言、報告徴収・立入検査、勧告・公表・命令

荷主事業所管大臣は、法律の規定に基づき、荷主に対して以下の対応を行うことができます。

○指導・助言

- 運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の適確な実施を確保するために、荷主に対して、判断基準を勘案して必要な指導・助言を行うことができる。（法第44条）

○報告徴収・立入検査

- 特定荷主への指定や取消しを行うために、荷主に対して、貨物の運送の委託又は受渡しの状況に関して報告をさせることができ、また荷主の事務所等への立入検査を行うことができる。（法第50条第1項）
- 勧告又は命令を行うために、特定荷主に対して、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施の状況に関して報告をさせることができ、また荷主の事務所等への立入検査を行うことができる。（法第50条第2項）

○勧告・公表・命令

勧告

特定荷主の運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等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場合は、特定荷主に対して勧告を行うことができる。（法第49条第1項）

公表・命令

勧告に従わない特定荷主に対して、その旨を公表することができる。（法第49条第2項）
勧告を受けた特定荷主が正当な理由がなくその勧告に係る措置をとらなかった場合に、当該措置を行う命令を行うことができる。（法第49条第3項）

⑥罰則

荷主は、以下のいずれかに該当する場合には、罰則が科されます。

- 特定荷主の指定基準重量を上回る荷主が、特定荷主の指定に係る届出を行わない又は虚偽の届出をした場合（法第76条第1号）
- 中長期計画を提出しない場合（法第76条第2号）
- 定期報告を行わない又は虚偽の届出をした場合（法第76条第3号）
- 報告徴収の際に報告をしない又は虚偽の報告をした場合（法第76条第4号）
- 立入検査を拒み、妨げ、又は忌避した場合（法第76条第4号）



50万円以下の罰金

- 物流統括管理者の選任・解任の届出を行わない又は虚偽の届出をした場合（法第80条）



20万円以下の過料

- 命令に違反した場合（法第75条第1号）
- 特定荷主が物流統括管理者を選任しない場合（法第75条第2号）



100万円以下の罰金

(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/>





「物流効率化法」
理解促進ポータルサイト



物流の持続的な成長を図るため 物流効率化法を改正しました

物流は、国民生活・経済活動を支える社会インフラです。
何も対策を講じなければ輸送力不足が生じる可能性を踏まえ、
物流の持続的な成長を図るため、
荷主・物流事業者に対する規制措置が定められました。
すべての荷主・物流事業者は、
物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務が課せられます。
また、一定規模以上の特定事業者に対し、
中長期計画の策定や定期報告等が義務付けられます。
趣旨をご理解いただき、
物流効率化の取組を推進してください。

[本プラットフォームについて](#)

CHECK!

5分でわかる
物流効率化法の
改正のポイント

すべての物流効率化法対象事業者の対応 (2025年度施行内容)

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」）、貨物自動車運送事業者等、貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）のそれぞれにおいて、上記の取組1〜3までのうち、講ずべき措置内容が定められています。
物流に関するご自身の立場からご確認ください。



すべての荷主の対応



すべての連鎖化事業者（フラン
チャイズチェーンの「本部」）
の対応



すべての貨物自動車運送事業者
等の対応



すべての貨物自動車関連事業者
の対応



「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**」も公開中。



○経済産業省「物流効率化法について」

<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>

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

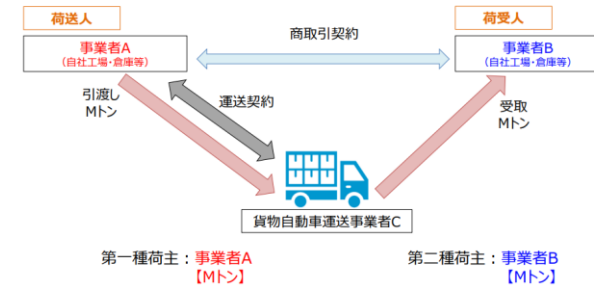
令和7年8月

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。



【参考】よくある質問

1. 物流効率化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。

2. 努力義務の効力はどのようなものか。

→ 努力義務は、可能な方法で取り組む義務であり、**取り組んでも取り組まなくてもよいものではありません。**荷主事業所管大臣は、荷主による努力義務とされる措置の適確な実施を確保するため必要があるときは、判断基準を勘案して指導及び助言をすることができることとなっています。

3. 取組を行っていてもトラック・物流Gメンから働きかけ等の指導を受けたが、どのようにすればよいのか。

→ トラック・物流Gメンによる是正指導は、不利益処分に直接繋がるものではありませんが、外部から見てどのような評価があるか、**コミュニケーションを含めどのように対策できるか等を考える機会として受け止めていただき、引き続き違反原因行為の解消に必要な対策を実施してください。**

4. 取引先の協力が得られない場合は、どうしたらよいのか。

→ 物流効率化法においては、**発着荷主双方に努力義務**が課されているため、これを物流効率化に向けた**協議・協力要請の手がかり**としてください。本制度の周知に国も努めます。

なお、荷主等がトラック事業者の法令違反行為の原因となるおそれのある行為に関与している場合は、トラック・物流Gメンの相談窓口にご連絡いただくことも可能です。

5. 特定荷主となるかどうかはどのようにして分かるのか。

→ 特定荷主の指定基準重量を上回るかどうかは、**各事業者の責任において判断**しなければなりません。指定基準重量を上回る旨の届出に基づいて、荷主事業所管大臣に特定荷主の指定を行います。

6. 重量把握が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 重量の算定方法は、**実測のほか推計も可能**であり、**軽微な貨物の除外**規定もあります。法律・政令・省令の条文に基づき、「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」（法第45条第1項）趣旨に則った上で、**各々の事情に応じた対応**を検討ください。（業界内で議論した例もあります。）算定根拠について、届出に記載する必要はありませんが、説明できるように整理ください。

7. 重量把握の期間は任意で設定してよいのか。

→ 届出は、**前年の4月から当年の3月までの1年度間**の重量に基づいて、当年5月末日までに届け出る必要があります。なお、運送状況に変化がない場合は、過去の取扱貨物重量から推計することも考えられます。

8. 指定基準以上の取扱貨物重量があるにもかかわらず、特定荷主としての申告が漏れていた場合どのようなことが考えられるのか。

→ 重量算定根拠については、法第50条に基づく報告徴収の可能性があり、また、**故意に届出を怠った場合、法第76条に基づく罰則**の可能性もあります。

調査・公表制度やトラック・物流Gメンの指導で問題が指摘された荷主について、特定荷主二指定されていない場合に、荷主事業所管省庁から当該荷主に対して重量算定根拠の報告徴収を行う、公表されている商品取扱高などが指定基準を超えていないか確認する、などの対応が考えられます。

【参考】よくある質問

9. 様々な事業を扱っているが、全てについて中長期計画を作成するのか。

→ 主要な、又は課題のある取扱貨物、施設、時期等に重点化した記載として構いません。

10. 「常に満載である」「常に荷待ち時間はない」など問題が無い場合、中長期計画には何を書くのか。

→ 既に十分に効率化が図られている場合は今後もその状態の継続に努める、事業の特性によりこれ以上の効率化が困難な場合等には今後も必要な対策を継続するといった目標を記載してください。

11. 中長期計画の参考情報には何を書くのか。

→ 物流効率化の取組に関わる上位の計画（自社の経営計画や業界の自主行動計画など）を書くほか、関係企業との物流効率化に向けた連携に係る交渉状況などを記載できます。（特に、事業特性や取引先の協力が取組の制約となっている状況の説明等にご活用ください。）

12. 定期報告について、報告の対象範囲には何が含まれるのか。

→ 第一種荷主又は第二種荷主の定義に該当する全ての運送が報告の対象となります。ただし、

- ・荷待ち時間・荷役等時間の短縮は、自ら管理する施設又は寄託先施設（及びその周辺）での取組が対象
- ・チェックリストは、括弧書きを付した項目において、寄託先を除いている（施設整備が必要なもの等）
- ・荷待ち時間の計測は、自ら管理する施設で共同利用されていないものに対象を限ることが可能

※寄託先における取組については、4・5において主な寄託契約先施設の情報や連携状況等を報告

13. 荷待ち時間等の計測が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 荷待ち時間等の計測については、サンプリング等による計測対象の限定や、事業特性により荷役等時間の短縮が困難な運行や既に荷待ち時間等が短い運行についての報告省略が可能です。

荷待ち時間等の計測は手間がかかる一方、**短縮に向けた改善点の把握や関係者への協力要請にも有効**であり（計測結果の活用事例も多々あり）、ご対応をお願いします。

なお、トラック予約受付システムやデジタコで記録される**データを活用した荷待ち時間等の集計**も可能です。システム等の導入に当たっては、補助事業が活用できる場合もあります。

【参考】よくある質問

14. 物流効率化法に基づく取組に関して、インセンティブ措置はあるのか。

- 今後、物流の需給が厳しくなる中で、運送事業者との取引を維持するために物流効率化への取組は不可欠であり、また物流を効率化・確保できることが事業上の優位性ともなります。
- また、定期報告等に基づき優良事業者を公表する評価・公表制度についても検討中です。

15. 本制度に関する相談をしたい場合、どこに相談すればよいのか。

- 重量の届出、物流統括管理者の選任、中長期計画や定期報告の作成等についての相談は、荷主事業所管省庁の窓口等にて受け付けます（解説書、手引きにも記載）。

16. 指導、勧告、罰則等について、判断基準を守れなかった際には必ず適用されるのか。

- 全ての貨物自動車運送事業者等、荷主、貨物自動車関連事業者、連鎖化事業者について、努力義務として課された措置の適確な実施を確保するため必要がある場合に、事業所管省庁が判断基準を勘案して指導・助言を行う場合があります。
- また、特定事業者については、努力義務として課された措置の実施状況が、中長期計画や定期報告で提出された取組の方針や状況を踏まえ、判断基準に照らして著しく不十分である場合、必要に応じヒアリングで状況を確認した上で、事業所管省庁が当該措置を取るべき旨を勧告する場合があります。勧告に従わなかったときはその旨を公表し、さらに、正当な理由なく措置をとらなかったときは、当該措置を取るべきことを命令することがあります。なお、命令に違反したときには、百万円以下の罰金が科せられます。

(参考) 物流の効率化に活用できる主な支援策

持続可能な食品等流通対策事業（農林水産省）

【補助対象】 **大企業** **中堅** **中小等**

【補助上限】4000万円等

【補助率】 定額、1/2以内等

【期間】R7年度のみ

【概要】

- 物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト等の取組に係る事業費や設備・機器等を補助
- 産地等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を補助（相談は無償）



荷役作業の効率化のための「標準仕様パレット」の利用促進支援事業（国土交通省）

【補助対象】 **大企業** **中堅** **中小等**

【補助上限】 ・500万円（「標準仕様パレット」導入に係る支援）

・1,000万円（「標準仕様パレット」の効果的な活用に係る支援）

【補助率】 1/2以内 【期間】 R7年度のみ

【概要】

- 標準仕様パレットの導入した荷役作業の効率化、及び効果的な活用に係る設備投資・改修等を補助



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮



I T 導入補助金（中小企業庁）

【補助対象】 **中小等**

【補助上限】 支援対象毎に設定

【補助率】 1/2～4/5以内 【期間】 R7年度まで

【要件】

- 中小企業・小規模事業者等の労働生産性の向上を目的として、業務効率化やDX等に向けたITツール（ソフトウェア、サービス等）の導入を支援



共同輸配送や帰り荷確保等のためのデータ連携促進支援事業（国土交通省）

【補助対象】 **大企業** **中堅** **中小等**

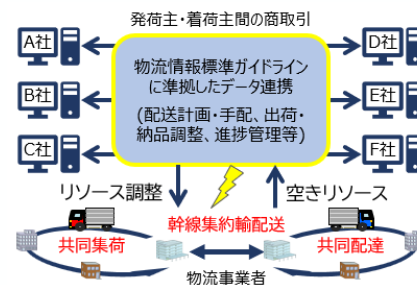
【補助上限】 4000万円

【補助率】 1/2以内

【期間】 R7年度のみ

【概要】

- 共同輸配送や帰り荷確保、配車・運行管理の高度化等に取り組む場合のシステム構築・改修等を補助



(参考) 物流の効率化に活用できる主な支援策 (経産省関係)

運輸部門省エネ化・非化石転換補助金

【補助対象】

大企業

中堅

中小等



【補助上限】 支援対象毎に設定

(1) 新技術活用によるサプライチェーン (2) トラック輸送

【補助率】 1/2以内

【期間】 R8年度まで毎年度実施予定

【要件】

- 輸送効率化によるエネルギー使用量の削減に取り組むこと

(取組の前後のエネルギー使用量の計測・報告作業あり)

(1) 新技術活用によるサプライチェーン全体効率化等推進事業

- 発・着荷主と輸送事業者が共同で取り組む共通システム構築等

(2) トラック輸送における更なる省エネ化推進事業 (荷主共同事業含む)

- 輸送事業者における輸送効率化システム・車両等投資等

大規模成長補助金

【補助対象】

中堅

中小等



【補助上限】 50億円

【補助率】 1/3以内

【期間】 最長R9年12月末まで

【要件】

- 投資額10億円以上。

- 事業後3年間の1人当たり給与支払総額の年平均上昇率が全国過去3年間の最賃上昇率以上。

(例) 最新設備を導入した物流センターの建設
(※画像はイメージです。)



中小企業省力化投資補助金 (カタログ注文型・一般型)

【補助対象】

中小等



【補助上限】 200万円～1,500万円 (カタログ型)

750万円～1億円 (一般型)

【補助率】 1/3～2/3以内

【期間】 R8年9月末頃まで

【要件】- 省力化に効果的な汎用製品をカタログから選択し導入 (カタログ型)

- 個別の現場や事業内容等に合わせた多様な省力化投資を支援 (一般型)



著作者: user6702303 / 出典: Freepik
https://jp.freepik.com/free-photo/automated-guided-vehicle-loading-boxes_18321421.htm#query=agv&position=14&from_view=keyword&track=sph

持続可能な物流効率化実証事業補助金

募集終了

【補助対象】

大企業

中堅

中小等



【補助上限】 3億円

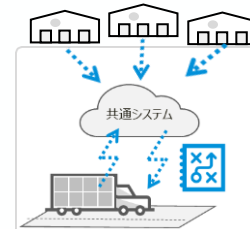
【補助率】 1/2

【期間】 R7年度のみ

【要件】

- 荷主や物流事業者等による物流効率化(※) に資する連携実証にかかるハード・ソフトの投資

(※) トラックドライバーの荷役荷待ち時間の削減・積載率の向上等
& 物流施設における総労働時間の3%以上削減



【参考】 事前質問に対する回答

●自社工場から自社倉庫（寄託契約を締結している倉庫を含む）に運び、自社倉庫から取引先に運送する場合は2倍の運送重量となりますか？

→それぞれ運送契約を結ぶ場合、取扱貨物量は2重にカウントされます。詳細はパターン集12ページをご確認ください。

●荷待ち荷役等時間が、1回の受け渡しごとに原則1時間以内という言葉も提示されていますが、入荷の物量により大型トレーラーなどでの入荷があり、荷役等時間が掛かってしまうため1時間以内に済まないことが想定されます。パレット輸送も一部で実施していますが、段ボールサイズも商品によりバラバラなため、パレット輸送に切替えることも容易にできない輸送もあります。

→荷待ち・荷役等時間が1時間を超えたことで、ただちに国が指導等を行うことはありません。定期報告においては、その理由を記載いただき、荷主事業所管省庁における適切な実態把握を経た上で、必要な対応につなげてまいります。

●どの程度の細かさで記載したらいいか、まだイメージできていないため、中長期計画や定期報告において必要となる記載内容の粒度をお聞きしたいです。

→経産省HPで公開しております、「特定荷主の対応の手引き」をご確認ください。

●今後、想定される判断基準にかかる調査・公表に関してお聞きしたい。

→今年中の実施に向けて、国土交通省にて詳細を検討中です。

【参考】 事前質問に対する回答

●義務が増える、罰則が強化されるなど、今後の法改正の可能性があるかをお聞きしたい。

→本法の改正による罰則等の強化は予定されておりおませんが、貨物自動車運送事業法（トラック法）等の改正により、今後、無許可の事業者（いわゆる「白トラ」）への運送委託が明確に禁止されることなどが予定されています。

●この法律関連する問い合わせは、どこにすることになりますか？特定荷主の申告やCLOの申請、長期計画の提出など、窓口を教えてください。

→経産省HPで公開しております、「特定荷主の対応の手引き」にて荷主事業所管省庁をご確認のうえ、お問い合わせください。

●特定荷主の指定は、荷主が取扱貨物の重量の指定基準値を超え、届出を提出した事業者全てが対象となりますか。

→原則、ご理解のとおりです。そのため、事業者自身が取扱貨物の重量を算定し、基準値を超えれば荷主事業所管省庁に届出を提出していただく必要があります。

●弊社は発荷主で、3PL事業者に物流業務を委託しており、委託先の3PL事業者が、貨物自動車運送事業者と運送契約を締結している場合、弊社は第一種荷主となりますでしょうか。

→ご理解のとおりです。詳細はパターン集19ページをご確認ください。

●定期報告にて荷待ち時間・荷積み時間を報告する対象範囲は？

→特定荷主自身が管理する全ての施設の全ての運行において荷待ち時間等を計測することが望ましいですが、費用や作業負担等の観点から合理的でない場合、サンプリングして計測することも可能です。サンプリングの手法については、特定荷主の対応の手引き 25 ページをご確認ください。

●2026年4月届出までのスケジュールを教えてください

→2026年5月末までに電子申請システムにおいて、（様式第1）「貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書」を提出していただきます。電子申請システムの詳細は年度内でのご案内を予定しています。

●工場におけるトラックの待機時間や荷卸時間観測の際の時間の記録方法について、現行電子システムを一切採用していない工場に対してどのような方法を想定・推奨しているのか教えてください。

（当社工場はスマホアプリ等のシステムは一切なく、トラックの受付等はすべて手書きで対応している。もしスマホアプリを使用する前提の今回の改定であるならば早急に検討する必要がある）

→トラック予約受付システムの導入により、荷待ち・荷役時間が見える化されることが期待されますが、法律上、システムの導入が求められているものではありません。システムの導入に限らず、トラックドライバーからの聞き取りや受付簿からの把握など、まずは荷待ち時間等の状況の把握をご検討いただければと思います。

【参考】 事前質問に対する回答

●荷主の物流効率化はもちろん必要だが、努力義務（罰則がない）である限りは結局弱いところ＝倉庫業や現場のドライバーへしわよせが行くだけではないか。また、発荷主側で対策を行っても着荷主が対策を怠っているケースも散見されており、例えば、荷待ち解消のためのバース予約システムを導入しても、バース枠以上の入荷指示がくることがあり、対策が片手落ちの状態になっているように感じる。ぜひ見解をいただきたい。

→全ての事業者に対する努力義務の取組状況についても、各事業者における取組状況に応じて、必要と認める時は指導等を行って参ります。物流効率化法においては、着荷主（運送契約を結ばずに荷物を受け取る荷主）についても、第二種荷主として物流効率化の取組を求めているものであり、第一種荷主（発荷主）からの協力依頼などにも応じるよう定められています。ご指摘のとおり着荷主における効率化の取組を進めることも非常に重要であり、本制度の適切な運用により、着荷主の効率化の取組も進めてまいりたい。

ご静聴ありがとうございました。

(本資料に関する問い合わせ先)

経済産業省 関東経済産業局

流通・サービス産業課 物流担当

TEL 048-600-0345 (課直通)

E-mail: bzl-kanto-buturyu@meti.go.jp