

取りまとめ素案（現時点のたたき台）

本資料は、第1回合同会議資料を基に、委員の意見及び業界団体の意見を反映して現時点のたたき台として作成したものであり、今後の検討に応じた変更が予定されているものである。

2024年8月26日

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

1	目次	
2	I はじめに.....	2
3	II 公布の日から1年以内に施行される規定関係.....	3
4	1. 基本方針について.....	3
5	2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について.....	8
6	(1) 荷主の判断基準等について（改正物効法第43条）.....	8
7	(2) 連鎖化事業者の判断基準等について（改正物効法第62条）.....	9
8	(3) 貨物自動車運送事業者等の判断基準等について（改正物効法第35条）.....	10
9	(4) 貨物自動車関連事業者の判断基準等について（改正物効法第53条）.....	11
10	3. 荷主等の取組状況に関する調査・公表について.....	12
11	4. 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について.....	13
12	5. 物流に係る事業者等の責務について.....	15
13	III 公布の日から2年以内に施行される規定関係.....	16
14	1. 特定事業者の指定基準等について.....	16
15	2. 中長期計画・定期報告の記載事項について.....	16
16	3. 物流統括管理者（CLO）の業務内容について.....	16
17	4. 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について.....	18
18		
19		

1 I はじめに

2 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る。しかし、物流産業を魅
3 力ある職場とするため、2024年4月から、トラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用
4 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を生じかねないという、い
5 わゆる「2024年問題」に直面している。この「2024年問題」は、喫緊の課題であると同時に、
6 年々深刻化していく構造的な課題でもあるため、継続的に対応していく必要がある。

7 こうした背景のもと、物流の大きな変革を迫られている今こそ、着荷主を含む荷主企業や消
8 費者も一緒になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が直面している諸課題の
9 解決に向けた取組を進め、持続可能な物流の実現につなげることが必要不可欠であるとの観点
10 から、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」が設置され、本検討会における議論を経て、
11 2023年8月31日に最終とりまとめが行われた。また、政府においては、荷主企業、物流事業者
12 （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環境整備について、関係行政
13 機関が連携し、政府一体となって総合的な検討を行うべく、「我が国の物流の革新に関する関
14 係閣僚会議」が同年3月31日に設置・開催された後、同年6月2日に、①物流の効率化、②商
15 慣行の見直し、③荷主・消費者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対応として「物流革新
16 に向けた政策パッケージ」が取りまとめられた。当該政策パッケージでは、「荷主企業・物流
17 事業者間における物流負荷の軽減、物流産業における多重下請構造の是正、荷主企業の経営者
18 層の意識改革・行動変容等に向けた規制的措置について、2024年通常国会への法案提出を視野
19 に具体化する」こととされた。これを受け、政府において法制化の検討が行われた後、「流通
20 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」
21 （令和6年法律第23号。以下「改正物流法」という。）が第213回国会に提出され、国会での
22 審議を経て同年4月に成立し、同年5月15日に公布されたところである。

23 改正物流法による改正後の物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号）（以下
24 「改正物効法」という。）の施行に向けては、今後、改正物効法に基づく政令、省令、告示等
25 において基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準等が定められることとなるが、同法に基
26 づく荷主・物流事業者等に対する規制的措置を実効性のあるものとし、物流事業者・荷主企
27 業・消費者が「三方良し」となる社会を実現するためには、これらの具体的な内容に現場の実
28 態や物流に関する専門的知見を反映していく必要がある。

29

1 II 公布の日から1年以内に施行される規定関係

2 1. 基本方針について

3 ○ 改正物効法第33条第2項では、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けて、
4 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基本方針を国が定めることとさ
5 れており、基本方針においては以下の事項を定めることとされている。

- 6 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
7 の推進の意義及び目標に関する事項
- 8 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
9 の推進に関する施策に関する基本的な事項
- 10 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
11 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
12 る基本的な事項
- 13 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
14 増進に関する基本的な事項
- 15 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
16 効率化の推進に関し必要な事項

17 ○ これらの具体的な内容として、それぞれ以下の事項を定める必要がある。

18 (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 19 進の意義及び目標に関する事項

20 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
21 等の効率化の推進の意義については、以下の事項を盛り込むこととする。

- 22 • 物流は、国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラであり、その担い手の確保に
23 支障が生ずる状況にあっても、将来にわたって必要な物資が必要なときに確実に運送され
24 る必要があること。
- 25 • 物流は、物資の生産や製造の過程、消費と密接に関連し、かつ、荷主企業、物流事業者
26 (トラック、倉庫、鉄道、内航海運、港湾運送、航空運送、貨物利用運送)、施設管理者、
27 消費者などの多様な主体により担われていることに鑑み、物資の生産や製造を行う者、物
28 資の流通の担い手その他の関係者が連携を図り、その取組の効果を一層高める必要がある
29 こと。
- 30 • 物流の過程において二酸化炭素の排出等による環境への負荷が生じていることに鑑み、
31 その負荷の低減を図るため、トラック輸送の効率化や共同輸配送、モーダルシフトの推進
32 等を通じて、脱炭素社会の実現に寄与することが求められていること。
- 33 • これらの課題の解決に向けた取組を進めるに当たって、我が国の物流において中核的な
34 役割を担うトラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けてトラックドライバーの
35 運送・荷役等の効率化を推進することは極めて重要であり、何も対策を講じなければ、深
36 刻な輸送力不足に陥るおそれもある中で大きな意義を持つものであること。

1 こうした意義を踏まえ、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の目標につい
2 ては、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
3 して、以下の事項を達成することを目標とする。

- 4 ・ 荷待ち・荷役等時間の短縮については、令和 10 年度までに、全トラック輸送のうち 5 割
5 の運行で荷待ち・荷役等時間を 1 時間削減することで、トラックドライバー 1 人当たり年
6 間 125 時間の短縮を実現すること。
- 7 ・ このためには、現状、トラックドライバーの 1 運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷
8 役作業等にかかる時間は計約 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
9 荷待ち・荷役等時間が計 2 時間以内となるよう荷待ち・荷役等時間を削減する必要がある
10 こと。また、これを踏まえ、荷主は、1 回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間について、
11 安全面の確保を前提に、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
12 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・荷役等時間を短縮
13 すること。
- 14 ・ 積載率¹の向上については、令和 10 年度までに、全トラック輸送のうち 5 割の車両で積載
15 率 50 パーセントを目指し、全体の車両で積載率 44 パーセントへの増加を実現すること。ま
16 た、トラック輸送 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、
17 容積ベースでも改善を図ることが望ましいこと。
- 18 ・ これらの目標の達成に向けた取組を通じて、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成
19 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（令和 3 年 10 月 22 日閣議
20 決定）に対策・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こと。

22 (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 23 進に関する施策に関する基本的な事項

24 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
25 等の効率化に関する施策にかかる基本的な事項については、以下の事項を盛り込むこととす
26 る。

- 27 ・ 国及び地方公共団体は、自らが荷主となる場合は、率先してトラックドライバーの運
28 送・荷役等の効率化に資する措置を講ずるよう努めること。
- 29 ・ 国及び地方公共団体は、自らが港湾管理者、空港管理者、卸売市場開設者である場合や、
30 荷主に対して行政財産の使用許可等を根拠に施設の一部を使用させている場合等といった
31 施設管理者となる場合は、その施設の管理に関し、トラック運送サービスの持続可能な提
32 供の確保に資する措置を講ずるよう努めること。
- 33 ・ 国は、トラックドライバーの運転・荷役等の効率化に資する設備投資、デジタル化、物
34 流標準化等に取り組む事業者を支援するため、調査・助言等の必要な措置を講ずるよう努
35 めるとともに、これらの措置に関する十分な情報の提供を行うこと。
- 36 ・ 国は、輸送される物資のトラックへの過度の集中の是正に資するモーダルシフト等に取り
37 組む事業者を支援するため、調査・助言等の必要な措置を講ずるよう努めるとともに、
38 これらの措置に関する十分な情報の提供を行うこと。

¹ 輸送トンキロを能力トンキロで除して得た数値。

- 1 国は、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よう、トラック以外の大量輸送機関による貨物輸送の促進に向けた技術開発、自動運転トラックやドローン物流等の実用化を推進し、これらの成果の普及等に努めること。
- 2 国は、物流現場の自動化・機械化、デジタル化、省人化等の前提となる物流標準化を推進するため、官民連携により、納品伝票、外装表示、パレット・外装サイズ、コード体系・物流用語などの項目の標準化に向けて取り組み、これらの成果の普及等に努めること。
- 3 国は、物流統括管理者（CLO）として物流改善の取組を推進できる人材の確保・育成を支援するため、CLOの役割の普及・啓発などの必要な措置を講ずるよう努めるとともに、これらの人材を支える高度物流人材の確保・育成に取り組むこと。
- 4 国は、物流が果たしている役割の重要性を物流事業者だけでなく社会全体の共通認識として位置付けるため、広報活動等を通じて、物流の危機的状況や物流に携わる労働者の社会的価値等について、国民の理解を深めるよう努めること。
- 5 国は、地球温暖化対策をはじめとする環境政策、国土政策等と十分に連携しつつ、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・荷役等の効率化のために必要な措置を効果的に講ずることができるよう努めること。

17 (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 18 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 19 事項

20 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
21 等の効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主（発荷主・着荷主）及び貨物自動車関連
22 事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）が講ずべき措置に関する基本的な事項について
23 は、以下の事項を盛り込むこととする。

24 ① 荷主が講ずべき措置については、以下の事項とする。

- 25 ・ 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化により、トラックの積載率の向
26 上等を図ること。
- 27 ・ 適切な貨物の入出荷日時の設定、トラック予約受付システムの導入等により、トラッ
28 クドライバーの荷待ち時間を短縮すること。
- 29 ・ パレット等の導入、検品の効率化、バース等の荷捌き場所の確保等により、トラック
30 ドライバーの荷役等時間を短縮すること。
- 31 ・ これらの実効性確保のため、責任者の設置等の実施体制整備、取組状況・効果の把握、
32 関係事業者との連携・協力等を行うこと。

33 ② 連鎖化事業者が講ずべき措置については、以下の事項とする。

- 34 ・ 適切なリードタイムの確保により、トラックの積載率の向上等を図ること。
- 35 ・ 適切な貨物の入出荷日時の設定等により、トラックドライバーの荷待ち時間を短縮す
36 ること。
- 37 ・ これらの実効性確保のため、責任者の設置等の実施体制整備、取組状況・効果の把握、
38 関係事業者との連携・協力等を行うこと。

39 ③ 貨物自動車運送事業者等が講ずべき措置については、以下の事項とする。

- 40 ・ 輸送網の集約、配送の共同化、帰り荷（複荷）の確保等により、トラックの積載率の
41 向上等を図ること。

- ・ 関係事業者が行うトラックドライバーの運転・荷役等の効率化のための取組に協力すること。
- ・ 積載率の向上等に伴うトラックドライバーの負荷の軽減に取り組むこと。
- ・ これらの実効性確保のため、取組状況・効果の把握、関係事業者との連携・協力等を行うこと。

④ 貨物自動車関連事業者が講ずべき措置については、以下の事項とする。なお、港湾運送、航空運送、鉄道事業者に対しては、荷役等時間の短縮についてのみ努力義務が課されることとなる。

- ・ 適切な貨物の入出荷時間の調整、トラック予約受付システムの導入等により、トラックドライバーの荷待ち時間を短縮すること。
- ・ 検品の効率化、バース等の荷捌き場所の確保等により、トラックドライバーの荷役等時間を短縮すること。
- ・ これらの実効性確保のため、取組状況・効果の把握、関係事業者との連携・協力等を行うこと。

(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

集荷・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に関する基本的な事項については、以下の事項を盛り込むこととする。

① 再配達の削減や多様な受取方法の普及促進等については、以下の事項とする。

- ・ 集荷・配達に係るトラックドライバーの負荷の低減のためには、急いで受け取る必要のない荷物についてゆとりをもった配送日時を指定したり、多様な受取方法を活用したりするなど、配送サービスを日常的に利用する消費者である国民一人一人の理解と実践が不可欠であること。また、集荷・配達に係るトラックドライバーへの負荷の軽減に当たっては、B to C物流だけでなく、B to B物流においても、再配達の削減や、納品期限の緩和等による返品削減に向けた事業者の理解と実践が必要であること。
- ・ 国は、「再配達削減 PR 月間」をはじめとする広報活動等を通じて、配送時間帯指定等に関する国民の理解を深めるとともに、コンビニ・ガソリンスタンドでの受取り、マンションや民間不動産、駅、公共施設等における宅配ボックスの設置、置き配が進む取組等を推進し、多様な受取方法の普及を図ること。
- ・ 国及び地方公共団体は、それぞれの立場から、再配達の削減や、路上を含め貨物集配中の車両が駐車できるスペースの確保等に取り組む、集荷・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減を図ること。
- ・ EC・通販事業者は、物流事業者・宅配事業者等と連携しながら、物流負荷の低い多様な受取方法の選択や配送日時指定の活用等を利用者に促す仕組みの社会実装に取り組み、再配達削減に向けた消費者の行動変容を促すこと。

② 「送料無料」表示の見直しについては、以下の事項とする。

- ・ 消費者の物流サービスに対するコスト意識の浸透と集荷・配達に携わるドライバーに対する社会的な理解の醸成のため、商取引において物流サービスが無償で提供されると誤解を招かないよう「送料無料」等の表現は見直しが求められており、「送料として商品価格以外の追加負担を求めない」旨の表示をする事業者は、その表示について説明責任を果たすこと。国は、消費者や事業者の理解醸成の取組を積極的に進めること。

1 (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 2 化の推進に関し必要な事項

3 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
4 送・荷役等の効率化の推進に関し必要な事項については、以下の事項を盛り込むこととする。

5 ① 物流に関わる多様な主体の役割については、以下の事項とする。

- 6 ・ 消費者である国民一人一人は、物流事業者の負担となる短いリードタイムの是正のため
7 小売店等の販売事業者が行った取組の結果として、商品売場で品揃えに影響が及
8 ぶ場合があることについて理解を深めることが求められること。
- 9 ・ 国は、地方支分部局と連携しながら、荷主、物流事業者等に対する規制的措置の執行
10 に万全を期すこと。
- 11 ・ 地方公共団体は、過疎地域等のトラックドライバー不足や貨物量減少等を踏まえ、積
12 載率の向上等に資する共同輸配送等の取組の実施やその拠点づくりに向けて、地域の関
13 係者の合意形成に積極的に関与・参加することが望ましいこと。
- 14 ・ 港湾管理者、空港管理者、卸売市場、ショッピングセンター等の施設管理者や、商社
15 や EC 事業者、プラットフォーム等の運送契約や貨物の受け渡しに直接関わりを持たな
16 いものの商取引に影響がある者も含め、経済界全体で、トラック運送サービスの持続可
17 能な提供の確保に資する措置を講ずるよう努める必要があること。
- 18 ・ 元請トラック事業者及び貨物利用運送事業者は、トラックドライバーの運送・荷役等
19 の効率化のための取組について発荷主から協力を求められたときは、その求めに応ずる
20 よう努める必要があること。
- 21 ・ レンタルパレット事業者は、荷役作業の効率化に資する「標準仕様パレット」²の利用
22 拡大に向けた発信を継続するとともに、契約への必要事項の明記に係る働きかけを含め、
23 パレットの紛失防止対策を適切に実施することが求められること。
- 24 ・ パレット製造事業者は、標準規格のパレット（11 型等）の製造・販売、レンタルパレ
25 ット市場への投入を拡大するとともに、安定的に供給可能な生産体制整備等を実施する
26 ことが求められること。

27 ② トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提となる事項については、以下の事項
28 とする。

- 29 ・ トラックドライバーの労働環境の改善に向けて、SA・PA や道の駅等において休憩環境
30 の整備を進めるとともに、トラックドライバーの日帰り運行を可能とする中継輸送拠点
31 の整備を推進する必要があること。
- 32 ・ トラックドライバーの適正な労働時間と適正な賃金の両立に向けて、契約内容の明確
33 化とともに「標準的運賃」の更なる浸透を図るなど、官民一体となって賃上げ原資とな
34 る適正運賃を収受できる環境整備を進めること。
- 35 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に当たっても、トラック事業者の法令遵
36 守が大前提であり、国は、トラック事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為を
37 している悪質な荷主・元請トラック事業者等に対して、トラックGメンによる是正指導
38 等を徹底するとともに、独占禁止法又は下請法に違反するおそれがある場合も含め、悪
39 質なトラック事業者に対する処分の厳格化を図ること。

2 「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）」で定められた規格と運用に基づき、標準規格のパレット（11 型等）を、標準化された方法で運用すること。

2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について

- 改正物効法では、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及び貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）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、当該措置については国が省令で判断基準を定めることとされている。また、事業者の理解増進の観点からは、取組事例等を記した判断基準の解説書の作成も重要である。これらについて、基本方針に定められた目標の達成のため、業界特性その他の事情を踏まえて取り組むこととした上で、それぞれ以下の事項を取組の例として示す必要がある。

（1）荷主の判断基準等について（改正物効法第 43 条³）

荷主の判断基準等については、以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

① 積載率の向上等に関する事項については、以下の事項とする。

- ・ トラック事業者が複数荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。
- ・ トラック事業者の運行効率向上のため、繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じて発送量・納入量を適正化すること。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。
- ・ 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、社内の関係部門（物流・調達・販売等）の連携を促進すること。

② 荷待ち時間の短縮に関する事項については、以下の事項とする。

- ・ トラックが一時に集中して到着することがないように、トラック予約システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により貨物の出荷・納品日時を分散させること。なお、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、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、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こと。
- ・ 寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行う等により倉庫業者の適切な作業時間を確保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散させること。

③ 荷役等時間⁴の短縮に関する事項については、以下の事項とする。

- ・ パレット等の荷役の効率化に資する輸送用器具を導入すること。なお、パレットを使用する場合は、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化の実現に向けた取組を行うこと。
- ・ バーコード等の商品を識別するタグの導入等による検品の効率化や事前出荷情報の活用による伝票レス化・検品レス化を実施すること。また、食品等の物流においては、賞味期限の年月表示化に取り組むこと。
- ・ バース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保すること。
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により積卸し作業の効率化を図ること。

³ 最終改正後の条項。

⁴ トラックドライバーに荷役等を行わせる場合に限る（改正物効法第 42 条第 1 項第 3 項等）。

- 1 ・ 貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行
2 うこと。
- 3 ④ ①～③の実効性確保に資する事項に関する事項については、以下の事項とする。
- 4 ・ 寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、事前出荷情報やそ
5 れに付随する容積、重量、寸法等の情報を事前に伝達するとともに、当該倉庫と必要に
6 応じた協力・連携を行うこと。
- 7 ・ 責任者の設置や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- 8 ・ 荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達
9 を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、やむを得ない遅延に対するペナルティ
10 の見直しを行うこと。
- 11 ・ 荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果
12 の把握に当たっては、デジタル技術を活用したトラックドライバーの入構・出構時間等
13 の把握に努めること。
- 14 ・ レンタルパレットを使用する場合は、関係事業者との間で適正な費用分担等を徹底す
15 ること。
- 16 ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など物流データの標準化に取り組むこと。
- 17 ・ 貨物の運送を委託する際は、モーダルシフト等による輸送される物資の貨物自動車へ
18 の過度の集中の是正に努めること。
- 19 ・ 異常気象時（台風・豪雨・豪雪等）に無理な運送を行わせない等、トラックドライバ
20 ーの安全・休憩環境の確保に配慮すること。
- 21 ・ トラック事業者との運送契約の締結に当たっては、正当な対価の目安として物流効率
22 化にも資する「標準的運賃」⁵を参考とすること。
- 23 ・ 契約内容に関する交渉の場を設けるなど、関係事業者との連携を図るとともに、必要
24 に応じて取引先に対して協力を求めること。

25 (2) 連鎖化事業者の判断基準等について（改正物効法第 62 条⁶）

26 連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）の判断基準等については、以下の事
27 項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業
28 界特性その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

29 ① 積載率の向上等に関する事項については、以下の事項とする。

- 30 ・ 商品の発注先等が運送委託のタイミングから連鎖対象者における貨物の受渡しまでの
31 間に適切なリードタイムを確保できるよう、適切なリードタイムを確保した発注をする
32 等の協力を行うこと。
- 33 ・ トラック事業者の運行効率を向上させるため、繁閑差の平準化や納品日の集約等を通
34 じて納入量を適正化すること。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単
35 位・回数の集約等に取り組むこと。
- 36 ・ 適切なリードタイムの確保や納入量の適正化ができるよう、社内の関係部門（物流・調
37 達・販売等）の連携を促進すること。

⁵ 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参考指標として、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。

⁶ 最終改正後の条項。

1 ② 荷待ち時間の短縮に関する事項については、以下の事項とする。

- 2 ・ トラックが一時に集中して到着することがないように、混雑時間を回避した日時指定等
3 により貨物の納品日時を分散させること。

4 ③ ①及び②の実効性確保に関する事項については、以下の事項とする。

- 5 ・ 責任者の設置や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
6 ・ 連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集
7 荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、やむを得ない遅延に対するペ
8 ナルティの見直しを行うこと。
9 ・ 荷待ち時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に
10 当たっては、デジタル技術を活用したトラックドライバーの入構・出構時間等の把握に
11 努めること。
12 ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など物流データの標準化に取り組むこと。
13 ・ 関係事業者との連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。

14 (3) 貨物自動車運送事業者等の判断基準等について（改正物効法第 35 条⁷）

15 貨物自動車運送事業者等の判断基準等については、以下の事項を取組の例として盛り込む
16 こととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性その他の事情により有
17 効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

18 ① 積載率の向上等に関する事項については、以下の事項とする。

- 19 ・ 複数の荷主の貨物の積合せにより輸送網を集約すること。
20 ・ 過疎地域などトラックドライバーが不足している地域において配送を共同化すること。
21 ・ 求貨求車システム等を活用した帰り荷（復荷）の確保により、実車率の向上を図ること。
22 と。
23 ・ 配車・運行計画の最適化に資するシステムを導入すること。
24 ・ 運送ごとの貨物の総量の増加のため、輸送量に応じた大型車両の導入を行うこと。

25 ② ①及び関係事業者の取組の実効性確保に資する事項については、以下の事項とする。

- 26 ・ トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を
27 把握することが難しい場合に情報提供すること。なお、トラックドライバーの荷待ち・
28 荷役等時間の把握に当たっては、デジタルタコグラフ等のデジタル技術の活用を努める
29 こと。
30 ・ 関係事業者（荷主、倉庫業者等）がトラック予約受付システムを導入している場合は、
31 そのシステムを利用すること。
32 ・ 荷主が指示した時刻・時間帯よりも理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集
33 荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努める
34 こと。
35 ・ 取引先に対して、標準仕様パレットの活用、共同輸配送のための個建て運賃の導入、
36 リードタイムに応じた運賃設定などの提案を行うこと。
37 ・ 関係事業者との連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。
38 ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など物流データの標準化に取り組むこと。
39

⁷ 最終改正後の条項。

- 1 ・ テールゲートリフターの導入、荷捌き施設の整備など積載率の向上等に伴うトラック
2 ドライバーの積卸し作業の負荷低減を図ること。
- 3 ・ 積載率の向上等に当たっては、トラックの過積載など事業の正常な運営が阻害されな
4 いよう、関係法令を遵守すること。

6 (4) 貨物自動車関連事業者の判断基準等について（改正物効法第 53 条⁸）

7 貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）の判断基準等については、以
8 下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に
9 対し業界特性その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要
10 がある。

11 ① 荷待ち時間の短縮については、以下の事項とする⁹。

- 12 ・ バース等の荷捌き場に荷役が可能な数以上のトラックが一時に集中して到着しないよ
13 う、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り到着時間
14 を調整すること。なお、トラック予約受付システムの導入に当たっては、単にシステム
15 を導入するだけではなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や
16 利用率の向上など、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
17 的な活用を行うこと。

18 ② 荷役等時間の短縮については、以下の事項とする¹⁰。

- 19 ・ 荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品について提案された際
20 には、パレット費用の適正な価格転嫁が確認できれば、その提案に応じること。
- 21 ・ 検品を効率的に実施するための機器を導入すること。
- 22 ・ バース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保すること。
- 23 ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により積卸し作業の効率化を図ること。
- 24 ・ 荷役前後の搬出入の迅速な実施に関するマニュアルを作成すること。

25 ③ ①及び②の実効性確保に資する事項については、以下の事項とする。

- 26 ・ トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主等が荷待ち・荷役等時間を
27 把握することが難しい場合に情報提供すること。
- 28 ・ 寄託者である荷主に対し物流改善の提案を行うなど、必要に応じた協力・連携を行う
29 こと。
- 30 ・ 無人搬送機、ピッキングロボット等の自動化・機械化機器を導入すること。
- 31 ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠など物流データの標準化に取り組むこと。
- 32 ・ 関係事業者との連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。

8 最終改正後の条項。

9 倉庫業者のみ努力義務が課される。

10 全ての貨物自動車関連事業者に努力義務が課される。

3. 荷主等の取組状況に関する調査・公表について

- 改正物効法では、国は、トラック運送サービスの持続的な提供の確保に資するトラックドライバーの運送及び役務等の効率化のために必要があると認めるときは、荷主等の判断基準に関して調査を行い、その結果の公表を行うこととされている。
- この調査及び公表の具体的な方法については、以下のとおりとする必要がある。
 - (1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための取組の実施状況について荷主等を対象とした網羅的な調査を行うことは、事業者数の多さや業種の多様性を考慮すると困難であるため、これらの荷主等との間で貨物のやりとりを行っている物流事業者（トラック、倉庫など）を対象として、定期的なアンケート調査を実施する。なお、当該アンケート調査は、荷主と物流事業者間の関係性を崩さずに実態を聴取できるようなものとするのが求められる。
 - (2) 定期的なアンケート調査の実施に当たっては、物流事業者からの回答に基づいて主要な荷主等を抽出した上で、当該荷主等の取組状況について荷待ち・荷役等時間の短縮、積載率の向上等に関する項目別に把握するとともに、これらの回答を点数化し、点数の高い者・低い者も含め公表する。なお、点数の低い荷主等の公表の検討に当たっては、当該荷主等が実際に行っている物流効率化に向けた取組状況をヒアリングするなど適切に実態を把握し、その実態を踏まえ、必要に応じて点数を見直すこととする。
 - (3) アンケート調査の結果、荷主等において長時間の荷待ち、契約にない附帯業務、無理な運送依頼等が常態化しているなど悪質な事例を捕捉した場合には、当該事例の実態やそれに対する荷主等の取組状況について、必要に応じて荷主等からのヒアリング調査等を行い、その結果を公表することとする。また、これらの調査結果については、トラックGメンや公正取引委員会等に情報共有し働きかけや要請等につなげていく。

4. 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について

- 改正物効法では、荷主・物流事業者等が物流効率化のために取り組むべき措置の実施状況の評価の前提となる「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法を国が省令で定めることとされている。
- 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の具体的な算定方法は以下のとおりとする必要がある。
 - (1) 荷待ち時間については、以下のとおりとする。
 - ① 到着時刻・時間帯の指示がない場合
トラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着した時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻までとする。
 - ② 到着時刻・時間帯の指示があった場合
トラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に、指示された到着時刻・時間帯の始期よりも前に到着した場合は、指示時刻等から荷役等の開始時刻までとする。
トラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に、指示された到着時刻・時間帯内に到着した場合は、当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻までとする。
トラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に、指示時刻・時間帯の終期よりも後に到着した場合は、当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻までとする。ただし、トラックドライバーの都合で指示時刻等を過ぎた場合については、荷待ち時間として計測しない。
 - (2) 荷役等時間については、以下のとおりとする。
 - ① トラックドライバーが行う荷役、検品、荷造り、入庫・出庫、棚入れ・棚出し、仕分け、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替えなど、トラック事業に附帯する業務の開始時間から終了時間までとする。
 - ② 荷卸しと荷積みを並行して行うケースや帰り荷（複荷）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、積載率の向上等に向けた事業者の取組を阻害しないよう、荷卸しと荷積みを別々に計測することも許容することとする。
- また、荷待ち時間等については、トラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所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は除外するが、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、これらの計算から除外しないことを明確化して運用する。
- なお、トラックドライバーによる荷待ち時間等の計測については、現状、貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）第8条において大型トラック（車両総重量8

- 1 トン以上又は最大積載量5トン以上)が対象とされている荷待時間・荷役作業等の記録の義務付けについて、義務付けの範囲の拡大が検討されている¹¹。
- 2

¹¹ 現在、令和6年8月14日から9月12日の期間でパブリックコメントが実施されている。

1 **5. 物流に関する事業者等の責務について**

2 ○ 改正物効法 32 条においては、物資の流通に関する事業を行う者、その事業を利用する事業
3 者及び物資の流通に関する施設を管理する者は、その事業の実施又はその施設の管理に関し、
4 これらに伴う運転者への負荷の低減その他の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に
5 資する措置を講ずるよう努めることとされている。

6
7 ○ 荷主、物流事業者等については判断基準を定めて取り組むべき事項を示すこととなるが、
8 これらに該当しない貨物を取り扱う事業者や施設管理者については取り組むべき事項が明ら
9 かとなっていないため、これらの関係者に係る取組方針や事例等を示すことについて検討を
10 行う必要がある。

11

1 Ⅲ 公布の日から2年以内に施行される規定関係

2 1. 特定事業者の指定基準等について

3 ※ 今回の議論を踏まえ加筆

4 2. 中長期計画・定期報告の記載事項について

5 ※ 今回の議論を踏まえ加筆

6 3. 物流統括管理者（CLO）の業務内容について

7 ○ 改正物効法第47条では、特定事業者のうち荷主・連鎖化事業者には物流統括管理者（CLO）
8 の選任を義務付けている。物流統括管理者が統括管理する業務のうち、下記③の業務は、国
9 が省令で定めることとされている。

10 ① 中長期計画の作成

11 ② トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正する
12 ための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備

13 ③ その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務

14
15 ○ 物流統括管理者は、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であり、改正
16 物効法に基づく義務等に対して全社的な責任を持って対応する必要があることから、上記③
17 の業務として、以下の業務を規定する必要がある。

18 ① 定期報告の作成

19 ② 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する国からの報告徴収に対する当該報告の作成

20 ③ 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、社内の関係部門（物流・調達・販売等）
21 間の連携体制の構築

22 ④ 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
23 化に向けた事業計画の作成、実施及び評価

24 ⑤ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修
25 等の実施

26
27 ○ 上記に加え、フィジカルインターネットの実現に向けた水平連携や垂直連携の推進のため
28 には、他の荷主や物流事業者をはじめとする様々な関係者と連携しながら、商慣行の見直し
29 やオペレーションの調整、物流標準化などに取り組む必要があることから、以下の業務も規
30 定する必要がある。

31 ⑥ 物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のための取引の相手方の物流統括管理者
32 等の関係者との連携・調整

33
34 ○ 物流統括管理者は、自社における物資の流通全体を統括管理する者として上記の業務を行
35 う者であることから、基本として、役員・執行役員等の経営者層から選任されることが必要
36 である。

- 1 ○ また、物流統括管理者は、物流改善に向けた現状の把握や分析等に当たって、デジタル技
- 2 術を効果的かつ効率的に活用し、業務を行うことが望ましい。
- 3

1 4. 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について

- 2 ○ 「物流革新に向けた政策パッケージ」を踏まえると、荷主企業・物流事業者による物流改
3 善の取組や実施状況等についてランク評価等による見える化を行い、企業の努力が消費者や
4 市場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あわせて具体化す
5 る必要がある。
- 6
- 7 ○ 省エネ法の工場規制では、事業者クラス分け評価制度が存在し、省エネ法の定期報告書等
8 を提出した特定事業者を S・A・B・C の4段階へクラス分けし、クラスに応じたメリハリのあ
9 る対応を実施するものとなっている。この制度を参考に、改正物効法でも類似の評価制度を
10 創設し、荷主・物流事業者等が提出した定期報告書等の内容を確認の上、判断基準に基づく
11 取組の実施状況について優良な事業者、更なる努力が期待される事業者、停滞している事業
12 者、注意を要する事業者のランク評価等による見える化を行い、消費者や市場からの評価に
13 つなげる必要がある。
- 14 なお、評価に際しては、以下の事項に留意する必要がある。
- 15 ・ 物流効率化が既に進んでいる事業者の不利とならないような方策とすること。
 - 16 ・ 関係事業者との連携についても評価すること。
 - 17 ・ 自社の取組に影響を及ぼす取引先等の取組状況も含め総合的に勘案できるような方策と
18 すること。
 - 19 ・ 評価結果の公表は、事業者に与える影響等が大きいことから、適正に決定すること。
 - 20 ・ 定期報告書等の提出が義務となっていない特定事業者以外の企業が評価を希望した場合、
21 その評価を行う体制を整えること。