

合同会議取りまとめ案

※前回からの変更箇所は赤字

2024年11月11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	10
6	3. 荷主等の取組状況に関する調査・公表について	16
7	4. 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について.....	17
8	5. 物流に係る事業者等の責務について.....	19
9	III 公布の日から2年以内に施行される規定関係.....	20
10	1. 特定事業者の指定基準等について.....	20
11	2. 中長期計画・定期報告の記載事項について	23
12	3. 物流統括管理者（CLO）の業務内容について.....	27
13	4. 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について.....	29
14	5. その他	30
15		
16		

1 I はじめに

2 物流は、国民生活や経済活動、**地方創生**を支える不可欠な社会インフラである。物流産業を
3 魅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
4 用される一方、人手不足の中で、何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという、
5 いわゆる物流の「2024 年問題」に直面している。この物流の「2024 年問題」は、喫緊の課題で
6 あると同時に、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
7 ある。

8 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、**運送事業や倉庫事業等を担**
9 **う物流事業者のみならず**、着荷主を含む荷主企業や消費者も一緒になって、それぞれの立場で
10 担うべき役割を再考し、物流が直面している諸課題の解決に向けた取組を進め、持続可能な物
11 流の実現につなげることが必要不可欠である。このような観点から、「持続可能な物流の実現
12 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、2023 年8月31日に最終とりまと
13 めが行われた。また、政府においては、荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者
14 が協力して我が国の物流を支える環境の整備について、関係行政機関が連携し、政府一体とな
15 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係閣僚会議」が同年3月31日
16 に設置・開催された。同年6月2日には、①物流の効率化、②商慣行の見直し、③荷主・消費
17 者の行動変容を柱とする抜本的・総合的な対応として「物流革新に向けた政策パッケージ」が
18 取りまとめられた。当該政策パッケージでは、「荷主企業・物流事業者間における物流負荷の
19 軽減、物流産業における多重下請構造の是正、荷主企業の経営者層の意識改革・行動変容等
20 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に具体化する」こととされた。
21 これを受け、政府において法制化の検討が行われた後、「流通業務の総合化及び効率化の促進
22 に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」（令和6年法律第23号。以下
23 「物流改正法」という。）が第213回国会に提出され、国会での審議を経て同年4月に成立し、
24 同年5月15日に公布されたところである。

25 物流改正法による改正後の物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号）（以下
26 「新物効法」という。）の施行に向けては、今後、新物効法に基づく政令、省令、告示等にお
27 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。同法に基づく荷
28 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、荷主企業・消費
29 者、経済社会が「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
30 実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。

31 このため、国土交通省における交通政策審議会交通体系分科会物流部会、経済産業省におけ
32 る産業構造審議会商務流通情報分科会流通小委員会、農林水産省における食料・農業・農村政
33 策審議会食料産業部会物流小委員会の合同会議を立ち上げ、各種業界団体からのヒアリングを
34 行いつつ、基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準等の内容について審議し、ここに案を
35 取りまとめた。政府においては、物流の「2024 年問題」の解決に向けて、各種関係法令の遵守
36 に万全を期した上で、人手不足に対応した更なる物流効率化を推進するため、本取りまとめを
37 踏まえた政省令の策定等の制度の施行に向けた準備を着実に進めることが望まれる。その上で、
38 新物効法に基づく取組が実効性のあるものとなるよう、その効果的な運用と見直しに不断に取
39 り組んでいくことを期待したい。

Ⅱ 公布の日から 1 年以内に施行される規定関係

1. 基本方針について

○ 新物効法第 33 条第 2 項¹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、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。

- ① 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項
- ② 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する施策に関する基本的な事項
- ③ 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項
- ④ 集貨又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項
- ⑤ その他貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項

○ 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。

(1) 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項（第 33 条第 2 項第 1 号）

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の意義については、以下の事項を盛り込むこととする。

- ・ 物流は、国民生活や経済活動、地方創生を支える不可欠な社会インフラであり、その担い手の確保に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となきに確実に運送される必要があること。
- ・ 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（発荷主・着荷主）、物流事業者（トラック、倉庫、鉄道、内航・外航海運、港湾運送、航空運送、貨物利用運送）、施設管理者、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、物資の流通の担い手その他のサプライチェーン全体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こと。
- ・ 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、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²の推進等を通じて、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。
- ・ 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

¹ 物流改正法による最終改正後の条番号。条番号について以下同じ。

² 「官民物流標準化懇談会 モーダルシフト推進・標準化分科会 新たなモーダルシフトに向けた対応方策（令和 6 年〇月）」に基づく、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員したトラックドライバー不足や物流網の障害などに対応するための新たなモーダルシフト（新モーダルシフト）をいう。

1 運送・荷役等の効率化を推進することは、何も対策を講じなければ深刻な輸送力不足に陥
2 るおそれもある中で、大きな意義を持つものであること。

3
4 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
5 ては、荷主、物流事業者、施設管理者をはじめとする物流に関わる様々な関係者が協力して、
6 **安全性の確保を前提に**、以下の事項を達成することを目標とする。

- 7 ・ 令和 10 年度までに、**日本全体**のトラック輸送のうち 5 割の運行で荷待ち・荷役等時間を
8 1 時間削減することで、トラックドライバー 1 人当たり年間 125 時間の短縮を実現するこ
9 と。
- 10 ・ 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
11 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
12 荷待ち・荷役等時間が**全国平均**で計 2 時間以内となるよう荷待ち・荷役等時間を削減する
13 必要があること。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
14 について、**原則**として目標時間を 1 時間以内と設定しつつ、業界特性その他の事情により
15 やむを得ない場合を除き、2 時間を超えないよう荷待ち・荷役等時間を短縮すること。
- 16 ・ 令和 10 年度までに、**日本全体**のトラック輸送のうち 5 割の車両で積載効率³50 パーセント
17 を目指し、全体の車両で積載効率 44 パーセントへの増加を実現すること。また、トラック
18 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、容積ベースで
19 も改善を図ることが望ましいこと。
- 20 ・ これらの目標の達成に向けた取組を通じて、**効率的な共同輸配送・共同拠点利用の仕組
21 みであるフィジカルインターネット⁴の実現を図るとともに**、地球温暖化対策の推進に関す
22 る法律（平成 10 年法律第 117 号）第 8 条第 1 項に基づく地球温暖化対策計画（令和 3 年 10
23 月 22 日閣議決定）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
24 と。

25 26 **（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** 27 **の推進に関する施策に関する基本的な事項（第 33 条第 2 項第 2 号）**

28 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
29 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
30 る。

- 31 ・ 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
32 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。
- 33 ・ 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、
34 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といった施
35 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供
36 の確保に資する措置を講ずるよう努めること。

³ 積載効率＝積載率×実車率。自動車輸送統計年報（国土交通省）より国土交通省において算出（輸送トンキロ／能力トンキロ（空車時のデータを含む。）。**積載率＝積載重量/最大積載重量**。貨物の形状等によっては、**容積ベースで考える場合もある**。

⁴ 規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の倉庫やトラック等をネットワークとして活用し輸送する**共同輸配送システム**。

- 1 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
2 流標準化等に取り組む事業者を支援するため、調査・助言その他の必要な援助を講ずるよ
3 う努めるとともに、これらの援助に関する十分な情報の提供を行うこと。
- 4 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
5 に取り組む事業者を支援するため、鉄道・海運等の輸送経路の拡充や輸送品質の向上等
6 に向けた調査・助言その他の必要な援助を講ずるよう努めるとともに、これらの援助に
7 関する十分な情報の提供を行うこと。
- 8 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
9 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
10 の実用化を推進し、これらの成果の普及等に努めること。
- 11 国は、フィジカルインターネットの実現に向けて、物流現場の自動化・機械化、デジタ
12 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
13 装表示、パレット・外装サイズ、商品や事業所等のコード体系・物流用語などの項目の標
14 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。
- 15 国は、物流統括管理者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
16 ため、物流統括管理者の役割の普及・啓発などの必要な措置を講ずるよう努めるとともに、
17 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。
- 18 国は、トラック運送サービスにおける担い手の確保に向けて、多様な人材にとって快適
19 で働きやすい職場環境を整備するとともに、その意義や魅力等について積極的な発信を行
20 うこと。
- 21 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
22 して位置付けるため、「ホワイト物流」推進運動⁵等の広報活動を通じて、荷主等に対して
23 物流コストの転嫁や標準的な配送条件を販売先などに提示しやすい環境を整備するととも
24 に、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
25 るよう努めること。
- 26 国は、地球温暖化対策をはじめとする環境政策、国土政策、社会資本整備に関する政策
27 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
28 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
29 う努めること。

31 (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 32 に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する 33 基本的な事項（第 33 条第 2 項第 3 号）

34 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
35 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
36 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
37 は、業界特性等の事業者の実情に合わせて取り組むことを前提としつつ、その具体的な取組
38 方法として、以下の事項を盛り込むこととする。

⁵ 深刻化が続くトラックドライバー不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に役立つことを目的として、①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、②女性や高齢ドライバー等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現を目指す取組。平成 30 年度から実施し、令和 6 年 10 月時点で 2,933 社（荷主企業 1,228 社、物流事業者 1,705 社）が賛同し、自主行動宣言を提出済み。

- ① 荷主が講ずべき措置については、以下の事項とする。
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、配送の共同化、帰り荷（復荷）の確保に向けた適切なリードタイムの確保や、運行効率向上のための発送量・納入量の適正化等により、トラックの積載効率の向上等⁶を図ること。
 - ・ 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、トラックドライバーの荷待ち時間を短縮すること。
 - ・ 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、責任者の選任等の実施体制整備、取組状況・効果の把握、「標準的運賃」⁷の活用、関係事業者との連携・協力等を行うこと。
- ② 連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）が講ずべき措置については、以下の事項とする。
- ・ 適切なリードタイムの確保等により、トラックの積載効率の向上等を図ること。
 - ・ 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ること。
 - ・ これらの実効性確保のため、責任者の選任等の実施体制整備、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。
- 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。
- ・ 輸送網の集約、配送の共同化、帰り荷（復荷）の確保等により、トラックの積載効率の向上等を図ること。
 - ・ 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。
 - ・ 積載効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。

⁶ 新物効法第 34 条などに努力義務として規定されている「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」を達成する上では、積載率・実車率の向上だけでなく、車両の大型化等も有効であることから、本
合同会議取りまとめ案においては、これらを示す語句として「積載効率の向上等」と記載している。

⁷ トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むに当たっての指標として、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）附則第 1 条の 3 第 1 項の規定に基づき、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃として令和 6 年国土交通省告示第 209 号において定められたものであり、個建運賃、有料道路料金、燃油サーチャージ等について規定されている。

1 (4) 集貨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
2 増進に関する基本的な事項(第33条第2項第4号)

3 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
4 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。

5 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。

- 6 ・ 集貨・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
7 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、再配達を避けて多様な受取
8 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
9 人の理解と実践が不可欠であること。
- 10 ・ 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に当たっては、B to C 物流だけ
11 でなく、B to B 物流においても、再配達の削減、欠品時におけるペナルティの見直し、
12 納品期限の緩和、外装等の汚破損基準の見直し等による返品の特減等に向けた関係事業
13 者の理解と実践が必要であり、そのためにも最終購買者である消費者の理解の増進が必
14 要であること。
- 15 ・ 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
16 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
17 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
18 等を推進し、多様な受取方法の普及を図ること。
- 19 ・ 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
20 中の車両が駐車できるスペースの確保等に取り組み、集貨・配達に係るトラックドライ
21 バーへの負荷の低減を図ること。
- 22 ・ EC モールの運営事業者と通販事業者は、物流事業者・宅配事業者等と連携しながら、
23 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
24 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。

25 ② 「送料無料」表示の見直しについては、以下の事項とする。

- 26 ・ 消費者の物流サービスに対するコスト意識の浸透と集貨・配達に携わるトラックドラ
27 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
28 されてい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、
29 「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
30 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
31 めること。

32
33 (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
34 効率化の推進に関し必要な事項(第33条第2項第5号)

35 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
36 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。

37 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。

- 38 ・ 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
39 めにメーカー、卸売業者、小売店等の製造・販売事業者が行った取組の結果として、商
40 品売場での品揃えや納品時期に影響が及ぶ場合があることについて理解を深めることが
41 求められること。

- 1 ・ 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措置の執行
2 に万全を期すこと。また、規制措置の執行に当たっては、業界の特性、災害の発生そ
3 の他の事情に配慮するとともに、業界等が策定した自主行動計画に即した取組について
4 考慮すること。
- 5 ・ 地方公共団体は、積載~~効~~率の向上等に資する共同輸配送等の取組の実施やそのための
6 拠点づくりに向けて地域の関係者の合意形成に積極的に関与・参加するほか、地域の産
7 業振興やまちづくり等と連携しながら荷捌き施設や休憩場所の確保等の取組を推進する
8 ことが望ましいこと。
- 9 ・ 港湾、空港、卸売市場、ショッピングセンター、中古車オークション会場等の施設管
10 理者や、タワーマンション、オフィスビル、商業施設等を開発・運営するデベロッパー、
11 商社や 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
12 物の受け渡しに直接関わりを持たないものの商取引に影響がある者も含め、経済界全体
13 で、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保の重要性に関する理解を深めるとと
14 もに、その実現に資する措置を講ずるよう努める必要があること。
- 15 ・ 荷主は、トラックドライバーの拘束時間を削減するため、有料道路利用料の適切な負
16 担のもと、トラック事業者⁸に高速道路の利用を促すこと。
- 17 ・ 元請トラック事業者及び貨物利用運送事業者⁹は、トラックドライバーの運送・荷役等
18 の効率化のための取組について第一種荷主⁹から協力を求められたときは、その求めに応
19 ずるよう努める必要があること。また、第二種荷主¹⁰や連鎖化事業者、運送依頼先のトラ
20 ック事業者、実運送事業者等から協力を求められたときも、その求めに応ずることが望
21 ましいこと。
- 22 ・ 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」¹¹の利用
23 拡大に向けた発信の継続や取組の充実、共同利用・共同回収の促進を図るとともに、契
24 約への必要事項の明記に係る働きかけを含め、パレットの紛失防止対策を適切に実施す
25 ることが求められること。また、レンタルパレットを利用する事業者は、当該パレット
26 をレンタルパレット事業者との契約に定める範囲で適切に使用すること。
- 27 ・ 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
28 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
29 ことが求められること。
- 30 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
31 とする。
- 32 ・ トラックドライバーの労働環境の改善に向けて、国、地方公共団体及び民間事業者は、
33 それぞれの立場から、SA・PA や道の駅等において休憩環境の整備を進めるとともに、ト

⁸ 貨物利用運送事業を行っているいわゆる 3 PL（third party logistics）事業者も含まれる。

⁹ 自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して継続してトラック事業者⁸に貨物の運送を行わせることを内容とする契約を締結する者（新物効法第 30 条第 8 号）であり、主に発荷主が該当する。

¹⁰ 自らの事業（貨物の運送及び保管の事業を除く。）に関して継続して貨物（自らがトラック事業者⁸に運送を委託する貨物を除く。）をトラックドライバー（他の者に雇用されている者に限る。）から受け取る者又は他の者をして受け取らせる者／引き渡す者又は他の者をして引き渡させる者（新物効法第 30 条第 9 号）であり、主に着荷主が該当する。

¹¹ 「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。

トラックドライバーの日帰り運行を可能とするための中継輸送拠点や、ダブル連結トラック・自動運転トラック等の運行のための拠点の整備を推進する必要があること。

- ・ 国は、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、契約内容の明確化とともに「標準的運賃」の更なる浸透や適切な見直し、国や地方公共団体等が荷主となる場合の活用の徹底を図るなど、官民一体となって賃上げ原資となる適正運賃を収受できる環境整備を進めるとともに、トラック事業者はトラックドライバーの賃上げを促進すること。
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に当たっては、トラック事業者の法令遵守が大前提である。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・物流Gメンによる是正指導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、悪質な荷主・トラック事業者に対する処分の厳格化を図ること。また、荷主による法令遵守も不可欠である。国は、運送事業の許可を得ずに違法に運送を行う事業者の排除、運送責任の不明確化につながる行き過ぎた多重下請構造の是正やそのための実運送体制管理簿¹²の積極的な活用、トラックドライバーに対するハラスメント等の防止を図ること。

¹² 物流改正法による改正後の貨物自動車運送事業法第 24 条の 5 に基づき元請事業者が作成する、実運送事業者に関する情報を記載・記録したもの。真荷主から引き受けた一定の重量以上の貨物の運送について他の貨物自動車運送事業者の行う運送を利用したときに作成する。

2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について

- 新物効法では、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（新物効法第 43 条）

第一種荷主及び第二種荷主の判断基準・解説書については、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や作業員等の安全性の確保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**効率**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**の**荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷（復荷）の確保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、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。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。
- ・ 社内の関係部門（物流・調達・販売等）の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。

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、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こと等により、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¹³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、**ロールボックスパレット（カゴ車）**等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。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、発注数や納品数の調整を行うとともに、**一貫パレチゼーションの実現**

¹³ トラックドライバーに荷役等を行わせる場合に限る（新物効法第 42 条第 1 項第 3 項等）。

1 **に向けて**「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に
2 向けた取組を行うこと¹⁴。

- 3 ・ バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統
4 一等により、検品の効率化を図ること。また、食品の物流においては、賞味期限の年月
5 表示化に取り組むこと。
- 6 ・ 事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。
- 7 ・ 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し、荷役作業が行える
8 環境を整えること。
- 9 ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減
10 と積卸し作業の効率化を図ること。
- 11 ・ 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
12 うことにより、荷役等の効率化を図ること。

13 ④ 上記①～③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。

- 14 ・ **発荷主・着荷主間において連携を図ること。**
- 15 ・ 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、当該倉庫・**発荷**
16 **主・着荷主**間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の
17 情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達すること。また、入出庫日程・量
18 の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該倉庫等
19 と必要に応じた協力・連携を行うこと。
- 20 ・ 貨物の入出庫に当たって、トラックドライバーに寄託者、貨物や施設等の詳細に関す
21 る情報を適切に伝達すること。
- 22 ・ 責任者の**選任**や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- 23 ・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯よ
24 りも必要以上に早くトラックドライバーが**集貨**・配達を行う場所やその周辺の場所に到
25 **着することがない**よう配慮すること。
- 26 ・ 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
27 の把握に当たっては、デジタル技術の活用**等により効率的に行うよう**努めること。
- 28 ・ 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
29 ること。
- 30 ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠などの物流データの標準化に取り組むこと。
- 31 ・ 貨物の運送を委託する際は、モーダルシフト等により、輸送される物資の貨物自動車
32 への過度の集中の是正に努めること。
- 33 ・ 異常気象時（台風・豪雨・豪雪等）に無理な運送を行わせ**ないこと、荷役等を行わせ**
34 **る際の作業安全の確保**等、トラックドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮すること。
- 35 ・ トラック事業者との運送契約の締結の**協議の際に**、物流効率化にも資する正当な対価
36 の基準である「標準的運賃」を活用すること。
- 37 ・ 発荷主・着荷主・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サ
38 ービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること。

¹⁴ 「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ（令和6年6月）」においては、製品
の特性上標準仕様パレットを活用できない場合等、標準仕様パレットの導入が当分の間困難な場合におい
ては、「設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの導入を期待する。」とされてい
る。

- ・ 契約内容に関する交渉の場や物流現場の課題に関する相談や協議の窓口を設けるなど、関係事業者間で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。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直し¹⁵を行うこと。

(2) 連鎖化事業者の判断基準等について（新物効法第 62 条）

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・解説書については、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や作業員等の安全性の確保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 積載効率の向上等に関する事項については、以下の事項とする。

- ・ 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等の協力を行うこと。
- ・ トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。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。
- ・ 社内の関係部門（物流・調達・販売等）の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や納入量の適正化を図ること。

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、混雑時間を回避した日時指定等により、貨物の納品日時を分散させること。

③ 上記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。

- ・ 発荷主・連鎖化事業者間において連携を図ること。
- ・ 責任者の選任や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- ・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しを行うなど、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貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないように配慮すること。
- ・ 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当たっては、デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること。
- ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠などの物流データの標準化に取り組むこと。
- ・ 関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。

(3) 貨物自動車運送事業者等の判断基準等について（新物効法第 35 条）

貨物自動車運送事業者等の判断基準・解説書については、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や作業員等の安全性の確保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。

¹⁵ 例えば、運送事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価については、発荷主と着荷主との契約において適切に整理すること等が必要である。

- ① 積載~~効~~率の向上等に関する事項については、以下の事項とする。
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、輸送網を集約すること。
 - ・ 荷主、連鎖化事業者、他のトラック事業者と必要に応じて協議を実施し、配送の共同化に取り組むこと。
 - ・ 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。
 - ・ 配車システムの導入等により、配車・運行計画の最適化を行うこと。
 - ・ 輸送量に応じた大型車両の導入等により、運送ごとの貨物の総量を増加させること。
- ② 上記①及び関係事業者（荷主、倉庫業者等）の取組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。
- ・ トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間や取組の効果を適切に把握すること。また、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に協力・情報提供すること。なお、トラックドライバーの荷待ち・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等により効率的に行うよう努めること。
 - ・ 貨物の受渡しに当たっては、寄託者や貨物に関する詳細な情報を適切に把握すること。
 - ・ 関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること。
 - ・ 荷主、連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
 - ・ 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、リードタイムに応じた運賃設定などの提案を行うこと。
 - ・ 関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。
 - ・ 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。
 - ・ 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~~効~~率の向上等に伴うトラックドライバーの積卸し作業の負荷低減を図ること。
 - ・ 積載~~効~~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いよう、関係法令を遵守すること。

（４）貨物自動車関連事業者の判断基準等について（新物効法第 53 条）

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・解説書については、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や作業員等の安全性の確保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 荷待ち時間の短縮については、以下の事項とする¹⁶。
- ・ 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を調整すること。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利用率の

¹⁶ 倉庫業者のみ努力義務が課される。

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。

② 荷役等時間の短縮については、以下の事項とする¹⁷。

- ・ 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、その提案に協力を行うこととし、荷役等の効率化を図ること。
- ・ 倉庫から着荷主向けの配送車両への荷積みについて、倉庫業者の作業費用の適正な価格転嫁が確認できれば、納品先単位に仕分けた状態で貨物をトラックドライバーに引き渡し、荷役等の効率化を図ること。
- ・ 検品を効率的に実施するための機器を導入すること等により、検品作業の時間を短縮すること。
- ・ 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し、荷役作業が行える環境を整えること。
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。
- ・ 荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、搬出入を迅速に行うこと。

③ 上記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。

- ・ トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間¹⁸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当たっては、デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること。また、荷主等が荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に協力・情報提供すること。
- ・ 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・連携を行うこと。
- ・ 責任者の選任や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- ・ 無人搬送車、ピッキングロボット等の導入等により、自動化・機械化を図ること。
- ・ 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。
- ・ 関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。

○ このほか、本合同会議委員及びヒアリングを行った業界団体からは、各事業者の取組の促進の観点から、以下の事項を解説書等に記載すべきとの意見があった。

- ・ 第一種荷主や第二種荷主に該当する荷主の具体例について、パターンに分けて解説すること。
- ・ 1 運行 2 時間ルールの達成に向けて、重点的に改善する運行例を具体的に明示すること。
- ・ 偽装請負防止のため、荷待ち・荷役等時間の短縮を目的とした荷主とトラックドライバー、荷主と倉庫業者とのコミュニケーション事例を解説書で示すこと。

¹⁷ 全ての貨物自動車関連事業者に努力義務が課される。

¹⁸ 荷待ち時間の把握については倉庫業者のみ、荷役等時間の把握については全ての貨物自動車関連事業者が対象となる。

- 1 • 物流に必要な労働に適正な対価を支払うという観点から、荷主の業界団体と連携しながら、業界・分野別に、運賃、荷役、高速道路料金等をどのように負担するか記載した標準的な運送契約書のひな形を作成すること。
- 2
- 3

3. 荷主等の取組状況に関する調査・公表について

- 新物効法第 71 条では、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・荷役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・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、倉庫等）を対象として、**優良な取組状況の把握や物流改善の促進を目的とした**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**効率**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、これらの調査結果については、トラック・**物流**Gメンや公正取引委員会等による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

- 新物効法第 30 条第 4 号及び第 5 号では、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貨・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貨・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貨・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貨・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、トラック事業者やトラックドライバーの都合で指示時刻等を過ぎたことにより生じた待機時間については、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、運転業務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（復荷）の積み込みを行うケース、輸送用機器を持ち帰るケースなど、1つの施設内で荷卸しと荷積みの両方を行う場合は、積載効率の向上等に向けた事業者の取組を阻害しないよう、荷卸しと荷積みと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（荷待ち時間＋荷役等時間）については、トラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着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、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 トン以

- 1 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
- 2 について、義務付けの範囲が拡大される予定である¹⁹。

¹⁹ 令和 6 年 10 月 1 日に公布された自動車事故報告規則等の一部を改正する省令（令和 6 年国土交通省令第 90 号）が、物流改正法の施行の日から施行される予定である。

1 5. 物流に係る事業者等の責務について

- 2 ○ 新物効法第 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、港湾、空港、卸売市場、ショッピングセンター、中古車オークション
9 会場等の施設管理者や、タワーマンション、オフィスビル、商業施設等を開発・運営するデ
10 ベロッパー、商社や 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
11 契約や貨物の受け渡しに直接関わりを持たないものの商取引に影響がある者については、取
12 り組むべき事項が明らかとなっていないため、これらの者に係る取組方針や事例等を示すこ
13 とについて検討を行う必要がある。

Ⅲ 公布の日から2年以内に施行される規定関係

1. 特定事業者の指定基準等について

○ 新物効法では、一定の基準以上の荷主、連鎖化事業者、貨物自動車運送事業者等及び倉庫業者に、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、努力義務について判断基準に照らし実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施することとされている。

○ 上記の基準については、特定事業者（特定荷主、特定連鎖化事業者、特定貨物自動車運送事業者等及び特定倉庫業者）として全体への寄与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、国が政令で定めることとされており、以下のとおりの基準とする必要がある。
なお、以下の指定基準値については、大手の事業者から順に、日本全体の貨物量などの半分程度となる事業者を指定するという基本的な考え方の下で設定したが、特定事業者に係る制度の施行後の事業者への浸透状況や今後の状況変化等を踏まえ、必要に応じて見直すことも考えられる。

（1）特定荷主及び特定連鎖化事業者（第45条第1項及び第5項並びに第64条第1項）

① 指定基準値

取扱貨物の重量9万トン以上とする²⁰。ここで、取扱貨物の重量は、事業者としての全体の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主又は連鎖化事業者それぞれの立場での重量を指す。

② 指標の算定方法

特定第一種荷主については、各年度において、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の合計の重量²¹とする。

特定第二種荷主については、各年度において、次に掲げる貨物の合計の重量²²とする。ただし、当該第二種荷主が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該第二種荷主が貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができないものを除く。

（i）自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物

（ii）自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物

（iii）自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物

（iv）自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物

連鎖化事業者については、各年度において、次に掲げる貨物の合計の重量²³とする。ただし、当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運

²⁰ 上位3,200社程度が該当する見込み。

²¹ なお、例えば、自社拠点間の運送においてnトンの貨物を「自社工場→自社施設→自社物流センター」というフローで運送している場合は、nトンの貨物を2回運送させているため、当該フロー全体における「取扱貨物の重量」は2nトンとなる（ただし、自社工場や自社施設等の施設が同一拠点内になる場合、同一拠点内の施設間の運送は計測対象に含めない。）。

²² 同上。

²³ 同上。

送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの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貨物を除く。

(i) 当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物

(ii) 当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物

なお、軽い重量の貨物を取り扱う発荷主となる業種や、卸売業、小売業などの着荷主となるケースが多い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は、例えば、下記の算定方法を用いることを可能とする。

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

③ 指定基準値の根拠

国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書」（令和5年3月）及び総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査」（令和5年6月27日）を元に試算し、第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の重量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出した。

(2) 特定倉庫業者（第55条第1項）

① 指定基準値

貨物の保管量70万トン以上とする²⁴。

② 指標の算定方法

倉庫業者が寄託を受けた物品を保管する倉庫において入庫された貨物の年度の合計の重量とする。

③ 指定基準値の根拠

各倉庫業者から提出された「受寄物入出庫高及び保管残高報告書」（令和4年1月～12月分）を元に試算し、貨物の保管量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出した。

(3) 特定貨物自動車運送事業者等（第37条第1項）

① 指定基準値

保有車両台数150台以上とする²⁵。

② 指標の算定方法

年度末において保有する事業用自動車の台数とする。

²⁴ 上位70社程度が該当する見込み。

²⁵ 上位790社程度が該当する見込み。

1
2
3
4
5

③ 指定基準値の根拠

国土交通省「令和4年度 貨物自動車運送事業輸送実績調査」を元に、元請としての輸送能力を加味した上で試算し、輸送能力が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出した。

2. 中長期計画・定期報告の記載事項について

○ 新物効法では、特定荷主、特定連鎖化事業者、特定貨物自動車運送事業者等及び特定倉庫業者に、中長期計画の作成や定期報告等を義務付けることとされている（新物効法第 38 条、第 39 条、第 46 条、第 48 条、第 56 条、第 57 条、第 65 条及び第 67 条）。

○ 中長期計画及び定期報告の記載事項は、事業者の取組状況把握に当たっての有力な端緒情報となるため、事業者における「取組の実効性の担保」と「業務負荷の軽減」を両立する観点から、具体的な記載事項等は、以下の内容とする必要がある。

（１）中長期計画について

新物効法では、特定事業者は、定期的に判断基準を踏まえた措置の実施に関する中長期的な計画を作成することとされており、その作成期間及び記載内容は以下のとおりとする必要がある。

①作成期間

毎年度提出することを基本としつつ、中長期的に実施する措置を記載することを踏まえ、計画内容に変更がない限りは、５年に１度提出することとする。

②記載内容

判断基準で示す取組事項を踏まえ、「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」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関し、（i）実施する措置、（ii）具体的な措置の内容・目標等、（iii）実施時期等、（iv）参考事項を記載することとする。

（２）定期報告について

新物効法では、特定事業者は、特定事業者として指定を受けた日の属する年度の翌年度以降、毎年度、努力義務の実施の状況に関し報告しなければならないこととされており、その具体的な内容は以下のとおりとする必要がある。

①記載内容

事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式を想定）、関連事業者との連携状況等の判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述欄を想定）、荷待ち時間等の状況を記載することとする。

②荷待ち時間等の状況について

（i）前提

特定荷主等（特定荷主、特定連鎖化事業者及び特定倉庫業者）自身が荷待ち時間等の現状を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識することができるよう記載事項とするが、「取組の実効性の担保」と「業務負荷の軽減」の双方の観点から合理的な方法とすることが求められる。

（ii）具体的方法の考え方

特定荷主等は、自らが管理する施設等における荷待ち時間等を計測し、報告することとする。

他方、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費用や作業負担等の観点から必ずしも合理的でないケースも想定されることから、取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法の実施や、業務負荷の軽減のために荷待ち時間等が一定時間以内である場合等の報告省略を可能とする。その上で、荷待ち時間等の計測に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的な把握を実施し、より多くの施設における物流改善につなげていくことが望ましい。

(iii) 計測方法について

荷待ち時間等（荷待ち時間＋荷役等時間）について、荷待ち時間と荷役等時間の発生原因やその改善に向けた対応策は異なることから、1回の受渡しごとの荷待ち時間と荷役等時間の状況を把握した上で、それぞれ改善を行っていく必要がある。このため、原則としては、荷待ち時間と荷役等時間を分けてそれぞれ計測することとする。他方、実態として切り分けられない場合等は「荷待ち時間等」として「荷待ち時間」と「荷役等時間」を分けずに計測することも可能とする。

また、1つの事業所（工場等）内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合は、原則、各施設における荷待ち時間等を計測することとする。他方、1つの事業所全体を1施設として、入構から出構までの時間を「1回の受渡しに係る荷待ち時間等」として計測した場合、事業所内を走行する時間が荷待ち時間等に含まれてしまい、荷待ち時間等を過大に評価してしまう可能性があるが、実態として切り分けられない場合等は、事業所全体を1施設として計測することも可能とする。

(iv) 計測対象施設等について

【対象施設について】

新物効法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等（連鎖化事業者の場合は荷待ち時間）については、

(ア) 荷主（又は連鎖化事業者）が管理する施設

(イ) 荷主（又は連鎖化事業者）との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設

におけるもの（荷待ち時間については当該施設の周辺の場所も含む。）と規定している。

荷主（又は連鎖化事業者）においては、上記（イ）の施設についても荷待ち時間等の短縮の努力義務が課されているため、当該施設における荷待ち時間等の状況を把握した上でその改善につなげていくことが望ましい。他方、上記（イ）を全面的に荷待ち時間等の計測対象とすると、場合によっては倉庫業者等との寄託契約の変更が必要なケースがあり、当該契約の変更ができない場合には当該施設における荷待ち時間等の報告ができず、定期報告の義務を履行できない。

このため、上記（ア）を荷待ち時間等の計測対象とした上で、上記（イ）の施設の荷待ち時間等の改善に向けては、寄託契約を締結した者が管理する施設の名称を定期報告に記載し、荷待ち時間等の短縮に向けて、寄託先と連携しながら具体的にどのような取組を行っているか等について定期報告に記載することとする。また、契約に基づき寄託

1 先の倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けることが
2 できる場合においては、これらを把握した上で改善につなげていくこととする。

3 4 【サンプリングについて】

5 特定荷主等自身が管理する全ての施設において荷待ち時間等を計測することは、費用
6 や作業負担等の観点から、必ずしも合理的でないケースがあることが想定される。

7 このため、可能な場合は全施設全運行の荷待ち時間等を計測することとするが、全施
8 設全運行での荷待ち時間等の計測が難しい特定荷主等においては、取組の実効性の担保
9 を前提としたサンプリング等の手法を用いて報告することを許容することとする（※
10 1）。このサンプリングについては、特定荷主等自身が荷待ち時間等の現状や課題を認
11 識するために行うものであり、全体の改善につなげていく観点で適切な手法を示す必要
12 がある。

13 14 【報告省略について】

15 荷待ち時間等の計測対象となる施設数については、サプライチェーンの上流に位置す
16 る荷主企業（メーカー等）と下流に位置する荷主企業（小売業等）では大きく異なり、
17 特に地区ごとに複数の店舗や集貨・分荷のための拠点を持つ小売業、卸売業等では非常
18 に多いと考えられる。

19 当該特定荷主等（主に特定第二種荷主）の負荷軽減のため、1回の受渡しに係る荷待
20 ち時間等が一定時間以内又は業界特性や環境を踏まえて更なる短縮が難しい場合につい
21 ては、報告の省略を可能とすることとする（※2）。

22 なお、当該運用については、特定荷主等の種類にかかわらず、全ての施設に適用する
23 ことで、1回の受渡しに係る荷待ち時間等を一定時間以内にまで短縮するインセンティ
24 ブとし、荷待ち時間等の短縮のための取組を促すこととする。

25 26 【報告方法について】

27 計測した荷待ち時間等の平均時間を、施設ごとに報告することとする。

28
29 (※1) サンプリング等の手法については、①どの程度のサンプリングを許容するか、②ど
30 のように客観性の担保をするか、といった点から継続的に検討を行う必要があるが、以
31 下の方向性が考えられるのではないか。

- 32 ・ 計測対象施設、計測期間、計測対象運行ごとに、抽出の最低数値を示すこと。
- 33 ・ 特定荷主等においては、示された最低数値以上の施設、期間、運行を自ら選定し、
34 計測を実施し、報告することとする。
- 35 ・ 最低値としては以下の方向性が考えられるのではないか。

36 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、特定荷主等自身
37 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

38 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、
39 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）

40 対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

1 (※2) 報告の省略を可能とする場合は、以下の場合としてはどうか。

- 2 ・ 荷待ち時間等が1時間以内である場合（荷待ち時間と荷役等時間を分けて計測し、
3 その合計が1時間以内である場合を含む。）

4 ※連鎖化事業者においては荷待ち時間が30分以内である場合

- 5 ・ 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く、
6 例えば、以下に該当すると認められる場合

7 ① 特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる

8 ② 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する

9 ③ 重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する 等

- 10
11 ・ なお、上記（※1）及び（※2）の詳細については、各業界の特性や業務負荷等にも
12 留意しつつ、制度施行までの間に引き続き検討をしていく必要がある。

3. 物流統括管理者（CLO）の業務内容について

- 新物効法第 47 条及び第 66 条では、特定事業者のうち特定荷主及び特定連鎖化事業者に物流統括管理者（CLO²⁶）の選任を義務付けている。
- 物流統括管理者は、物流全体の持続可能な提供の確保に向けた業務全般を統括管理する者である。

物流統括管理者の業務を遂行するためには、運送（輸送）、荷役といった物流の各機能を改善するだけでなく、調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、物資の流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携の推進などが求められ、これらの観点から事業運営上の決定に参画することとなる。

このため、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ことから、その立場としては、基本として、重要な経営判断を行う役員等の経営幹部から選任されることが必要である。
- こうした中、新物効法上の物流統括管理者は、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をもって充て、以下の業務を統括管理することとされており、これらのうち、下記③の業務の具体的な内容については、省令で定めることとされている。
 - ① 中長期計画の作成
 - 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ための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備
 - 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
- 物流統括管理者は、新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の業務として、以下の業務を規定する必要がある。
 - (i) 定期報告の作成
 - (ii) 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
 - (iii) 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための社内の関係部門（開発・調達・生産・物流・販売等）間の連携体制の構築
 - (iv) 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、実施及び評価
 - (v) 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等の実施
- 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、以下の業務も規定する必要がある。

²⁶ CLO : Chief Logistics Officer

(vi) 物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、調達先及び納品先等の物流統括管理者や物流事業者等の関係者との連携・調整

○ 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。

○ なお、物流統括管理者の選任が義務付けられている特定荷主等の理解の促進に資するよう、物流統括管理者の新物効法上の業務と期待される役割等の整理については、今後、ガイドライン等で分かりやすく示していくことが求められる。

4. 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について

○ 「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市場からの評価につながる仕組みの創設に向けて、新物効法の枠組みとあわせて具体化する必要がある。

○ 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る対応を実施するものとなっている。この制度を参考に、新物効法でも類似の評価制度を創設し、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つなげる必要がある。

なお、評価に際しては、以下の事項に留意する必要がある。

- ・ 荷主・物流事業者等の物流改善の優良事例について、他の事業者に横展開できるような方策とすること。
- ・ 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。
- ・ 関係事業者との連携についても評価すること。
- ・ 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すること。
- ・ 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。
- ・ 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、その評価を行う体制を整えるなど、特定事業者とならない規模の事業者の取組のインセンティブとなる仕組みとすること。
- ・ 成熟度に応じた評価を設定し、各事業者の取組の進み具合を確認できるような仕組みとすること。

5. その他

- 本合同会議において、委員や各種業界団体から提示された以下の意見については、物流の効率化をより一層進めていく観点から、引き続き検討を進めていく必要がある。

【より活用しやすい制度運用及び制度の周知・浸透について】

- ・ 今後、制度の施行の状況を注視しながら、グループ企業において物流部門と販売部門を所管する企業が別々の場合などについて、グループ企業の親会社等が一括して物流統括管理者の選任や中長期計画・定期報告の作成等を行うことができるようにしていくべきではないか。
- ・ 積載効率の向上等については、幹線やラストマイルなどの区分でのそれぞれの目標や積載率と実車率のそれぞれの目標を示していく必要があるのではないかな。
- ・ 特定事業者指定されるべき事業者に対する基準の周知や、特定事業者指定されない規模の事業者に対する努力義務の遵守に向けた取組など、制度の実効性を確保するための効果的な周知・浸透の在り方について、説明会の開催等も含め検討する必要があるのではないかな。
- ・ 制度に関する事業者からの問合せ等に対応するための体制を整備する必要があるのではないかな。

【地方の物流について】

特に、物流の「2024 年問題」の影響が大きい農産物等をはじめとし、地方における物流の維持・確保に向けた方策について検討を行う必要があるのではないかな。

【物流改善に資するデジタル化の推進について】

判断基準等の遵守や荷待ち時間等の計測に資するデジタル技術について、個々の技術の導入を推進するとともに、デジタル技術の導入によって目指すべき物流の全体像を作っていくべきではないかな。また、デジタル技術の導入に当たっては、優良事例の横展開や設備投資を促すための支援措置が必要ではないかな。

- また、今般の法改正は、物流の輸送力不足の解消に向けて、令和5年6月に策定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく重要な施策の一つであり、その効果等については、本取りまとめを踏まえ法律・政省令等が施行された後に、政府において適時適切なタイミングで継続的にフォローアップしていくことが求められる。