

物流効率化法に基づく中長期計画に関する説明会

令和 8 年 9 月

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課

I. 物流効率化法の施行の状況

II. 調査・公表等について

III. 特定貨物自動車運送事業者における中長期計画の記載例
について

IV. 電子システムにおける中長期計画の提出方法と注意点

改正物流法の概要

(公布日:令和6年5月15日)

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

一部を除き令和7年4月1日施行

【物流効率化法】

- **荷主※、物流事業者**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、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。
- 上記の取組状況について、国が**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 一定規模以上の「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**、取組状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。 (R8.4.1施行)
- 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**。 (R8.4.1施行)

【荷主等が取り組むべき措置の例】
＜パレットの導入＞



非効率な荷役作業

↓

荷役等時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

令和7年4月1日施行

【貨物自動車運送事業法】

- **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等について記載した**書面による交付等**を**義務付け**。
- **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**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務**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**。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

令和7年4月1日施行

【貨物自動車運送事業法】

改正物流効率化法の規制措置のポイント（1年目施行分）

令和7年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本方針のポイント

○**令和10年度まで**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、**以下の目標の達成**を目指す。

- ① 全国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1時間短縮**し、**ドライバー1人当たり年間125時間の短縮**
- ② 全国のトラック輸送のうち**5割の車両で積載効率50%**を目指し、**全体の車両で44%への増加**を実現

荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

○**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**を策定。

① 積載効率の向上等

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

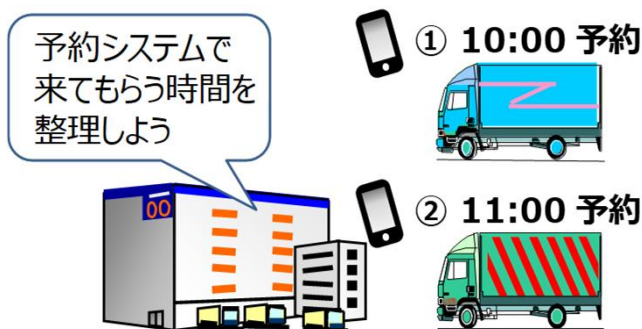


地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

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

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



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

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



パレットの利用や検品の効率化

○上記①～③の取組状況について、国が判断基準に基づき、**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

改正物流効率化法の規制的措置のポイント（２年目施行分）

令和８年４月１日施行

（公布日：令和６年５月15日）

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高い大手の事業者が指定されるよう、以下の指定基準値を超える事業者を「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、実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施。

＜特定事業者の指定基準値＞

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）

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画

- （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

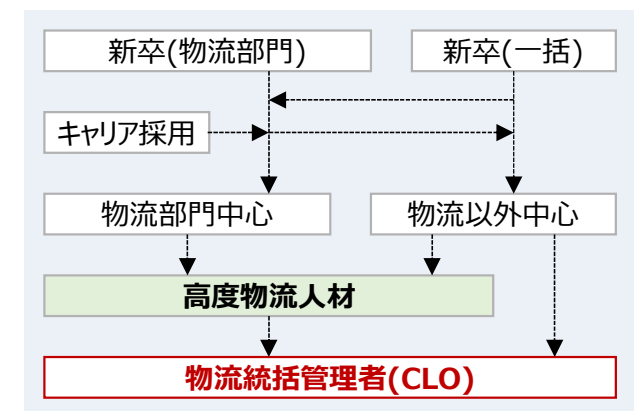
定期報告

- （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】

- 特定事業者のうち荷主・連鎖化事業者には、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある役員等の経営幹部から、以下の業務を統括管理する物流統括管理者（CLO※）の選任を義務付け。

※Chief Logistics officer

- ・ 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



物流統括管理者のキャリアパス（イメージ）

改正物流効率化法の今後のスケジュール(想定)

令和8年4月1日
(2026年)

改正物流効率化法の全面施行

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

→定期報告に向け、実施状況把握、荷待ち時間等の計測

令和8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**

——現在——

令和8年10月末※

中長期計画の提出

※初年度のみ。2027年度以降は7月末〆

令和 8 年秋頃（想定）

判断基準に関する調査等の実施

**令和9年7月末
(2027年)**

定期報告の提出

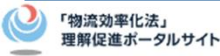
特定事業者の指定状況

- 物流効率化法に基づき、一定規模以上の荷主・トラック事業者・倉庫業者から届出を受け付け、各所管大臣において特定事業者として指定。
- 8月27日時点の指定件数は以下のとおり。

	荷主・連鎖化事業者 ※取扱貨物量9万トン以上 (事前想定：3,200社程度)	トラック事業者 ※トラック保有台数150台以上 (事前想定：790社程度)	倉庫業者 ※保管量70万トン以上 (事前想定：70社程度)
指定業者件数	3,257社 第1種（発荷主）1,792社 第2種（着荷主）1,446社 連鎖化 19社 ※第1種・第2種・連鎖化の重複を除いた実事業者数は2,142社	877社	56社

特定事業者の公表

- 物流効率化法ポータルサイトや国交省HPにて、特定事業者のリストを8月末に公表したところ。
（8月27日時点までに指定した事業者）
- 今後追加で指定された事業者についても、随時公表する予定。



特定事業者の指定

特定事業者の指定について

★特定事業者の指定に係る届出・各種計画等の提出はこちらから★

法第37条【貨物自動車運送事業者等】、45条【荷主】、55条【倉庫】、64条【連鎖化事業者】

一定規模以上の特定事業者は、「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」「特定倉庫業者」として指定され、中長期的な計画の作成、物流統括管理者の選任（特定荷主及び特定連鎖化事業者のみ）、定期の報告等が義務付けられます。また、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ます。

各事業者とも、前年度の取扱貨物の重量（第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者）、輸送能力（貨物自動車運送事業者等）、保管量（倉庫業者）が指定基準値以上であるときは、事業所管大臣に届け出なければなりません。

一度届出を行い、指定されたのち、翌年度以降引き続き指定基準値以上に該当するときは、翌年度以降の届出は不要です。

また、指定基準値を下回り、再び基準値以上となることがないと明らかに認められるときは、指定の取消しの申出をすることができます。

特定事業者として指定された事業者の一覧は以下のとおりです（7月29日時点）。

- 特定第一種荷主
- 特定第二種荷主
- 特定連鎖化事業者等
- 特定貨物自動車運送事業者等
- 特定倉庫業者

なお、今後指定された事業者についても、随時公表します。

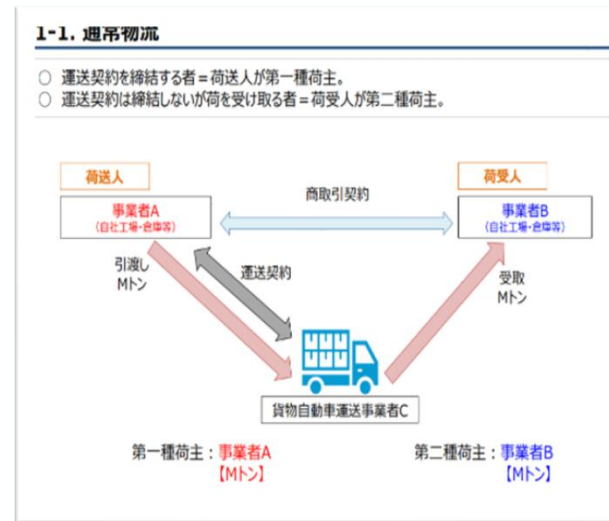
特定第一種荷主		令和8年7月29日時点
業種名	事業者名	主たる事業の所在地
農業、林業		岩手県
農業、林業		岩手県
農業、林業		茨城県
農業、林業		群馬県
農業、林業		東京都
農業、林業		神奈川県
農業、林業		新潟県
農業、林業		長野県
農業、林業		岐阜県
農業、林業		愛知県
農業、林業		広島県
鉱業、採石業、砂利採取業		山形県
鉱業、採石業、砂利採取業		福島県
鉱業、採石業、砂利採取業		福島県
鉱業、採石業、砂利採取業		栃木県
鉱業、採石業、砂利採取業		東京都
鉱業、採石業、砂利採取業		東京都
鉱業、採石業、砂利採取業		東京都
鉱業、採石業、砂利採取業		東京都
鉱業、採石業、砂利採取業		東京都
鉱業、採石業、砂利採取業		東京都
鉱業、採石業、砂利採取業		東京都
鉱業、採石業、砂利採取業		東京都
鉱業、採石業、砂利採取業		東京都
鉱業、採石業、砂利採取業		東京都
鉱業、採石業、砂利採取業		山梨県
鉱業、採石業、砂利採取業		静岡県
鉱業、採石業、砂利採取業		静岡県
鉱業、採石業、砂利採取業		愛知県
鉱業、採石業、砂利採取業		三重県
鉱業、採石業、砂利採取業		滋賀県
鉱業、採石業、砂利採取業		大阪府

ポータルサイト・法律概要説明動画等について

- 『「物流効率化法」理解促進ポータルサイト』では、説明会等の情報に加えて、
 - ・荷主・連鎖化事業者の判断基準等について、取り組むべき事項をより詳細に記載した「解説書」
 - ・取り組むべき事項について優良事例を集めた「取組事例集」
 - ・様々な物流パターンごとにどの事業者が荷主に該当するかを整理した、荷主の「パターン集」
 - ・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」などの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/>
- 加えて、**YouTubeに法律の概要を説明した動画を公表**していますので是非ご参照ください。
 - ・【5分版】<https://www.youtube.com/watch?v=Tnw9GTEHsf0>
 - ・【60秒版】<https://www.youtube.com/watch?v=nzJMdVQcQoQ>
 - ・【30秒版】<https://www.youtube.com/watch?v=uGpkVKiiSvc>



ポータルサイト



パターン集



法律概要説明動画

- I. 物流効率化法の施行の状況
- II. 調査・公表等について**
- III. 特定貨物自動車運送事業者における中長期計画の記載例について
- IV. 電子システムにおける中長期計画の提出方法と注意点

令和7年度 物流効率化に向けた荷主・物流事業者の取組状況の調査概要

調査の目的

- **物流効率化法¹**では、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けて、必要があると認めるときは、**荷主・物流事業者の努力義務に係る取組の例を示した判断基準について調査・公表を行う**旨が規定されている（法第71条）。
- これを踏まえ、**荷主・物流事業者における積載効率の向上等や荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保**に向けた**取組状況を調査**し、その**結果を公表**することで、**取組を促すとともに指導・助言等の今後の参考**とする。

調査の概要

<対象・回答数>		
荷主・連鎖化事業者 約1,600社	トラック事業者 約6,300社	倉庫業者 約1,000社
<調査項目>		
● 積載効率の向上、荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保に向けた取組状況	● 積載効率の向上、実効性の確保に向けた取組状況 ● 主要な取引先の荷主等の取組状況・事例・要望	● 荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保に向けた取組状況 ● 主要な取引先の荷主等の取組状況・事例・要望
<調査方法>		
荷主・物流事業者に対し、案内はがきの送付、関係する業界団体からの通知により調査協力を依頼し、Webアンケートにて回答を集計。		
<調査期間>		
・トラック事業者：令和7年11月25日～令和7年12月24日まで ・その他：令和7年12月22日～令和8年1月31日まで（令和8年3月25日まで追加調査を実施）		

1 物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号）
2 物流効率化法に基づき、荷主・物流事業者等に対し、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ており、当該措置について国が判断基準を策定。¹⁰

調査結果(積載率効率の向上等・実効性の確保)

○ 判断基準で各主体が取り組むべきこととされる、積載効率の向上等や荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保に向けた項目について実施していると回答のあった者の割合をまとめると、以下のとおり。

判断基準を踏まえた取組			
積載効率の向上等	荷主	トラック事業者	倉庫業者
(1) リードタイムの確保	85%	-	-
(2) 貨物の出入荷量の適正化	84%	-	-
(3) 配車計画・運行経路の最適化	44%	-	-
(4) 関係部門間の連携の促進	83%	-	-
(5) 取引先企業の協議の申出への協力	84%	-	-
(6) 複数の荷主の貨物の積合せ等による輸送網の集約	-	54%	-
(7) 荷主等との協議による配送の共同化	-	47%	-
(8) 復荷(帰り荷)の確保	-	65%	-
(9) 配車システムの導入等による配車計画・運行経路の最適化	-	46%	-
(10) 大型車両の導入等による運送ごとの貨物の重量の増加	-	64%	-
荷待ち時間の短縮	荷主	トラック事業者	倉庫業者
(1) 貨物の受渡し日時の分散	80%	-	69%
(2) バース予約システムの導入	24%	-	17%
(3) バース予約システム以外の方法でのトラックの到着日時の調整	60%	-	53%
(4) 寄託先施設における出庫までのリードタイムの確保	60%	-	-

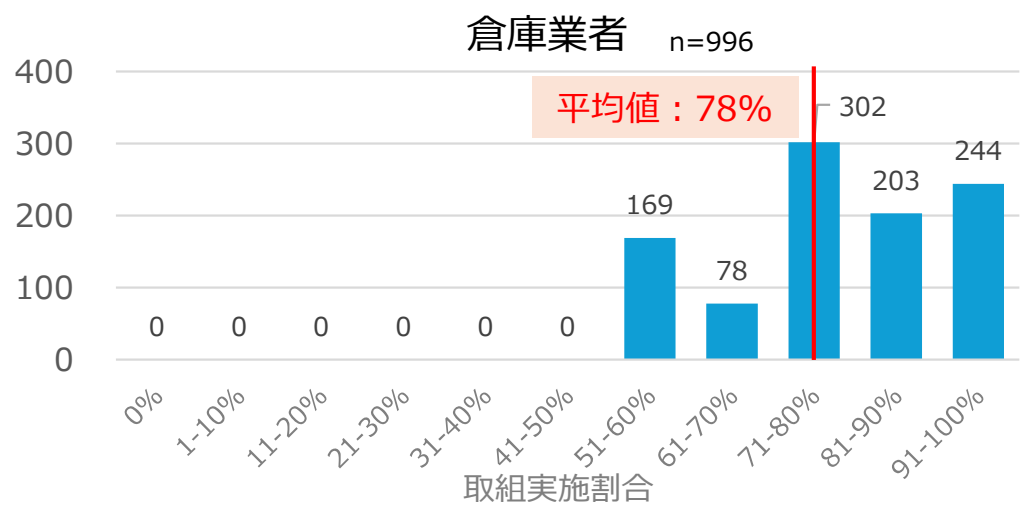
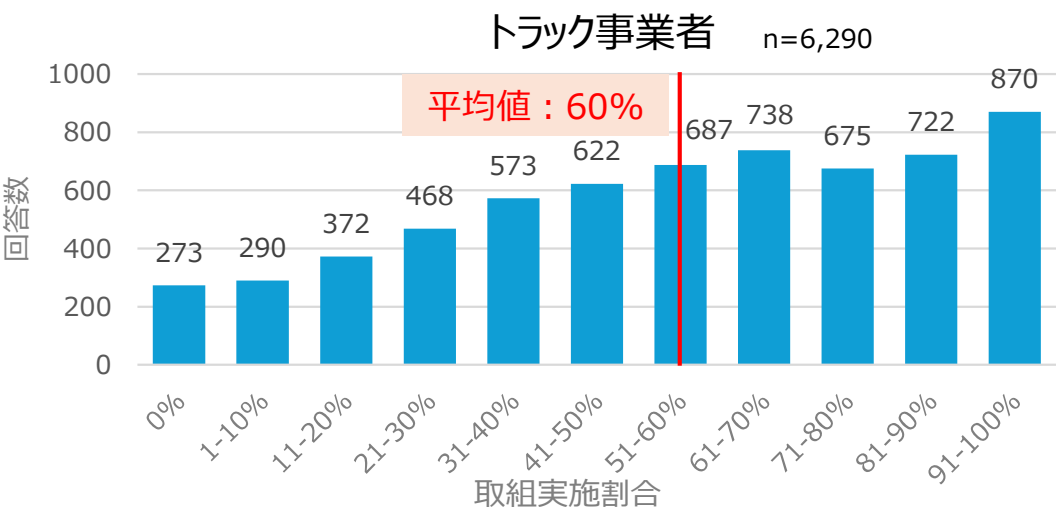
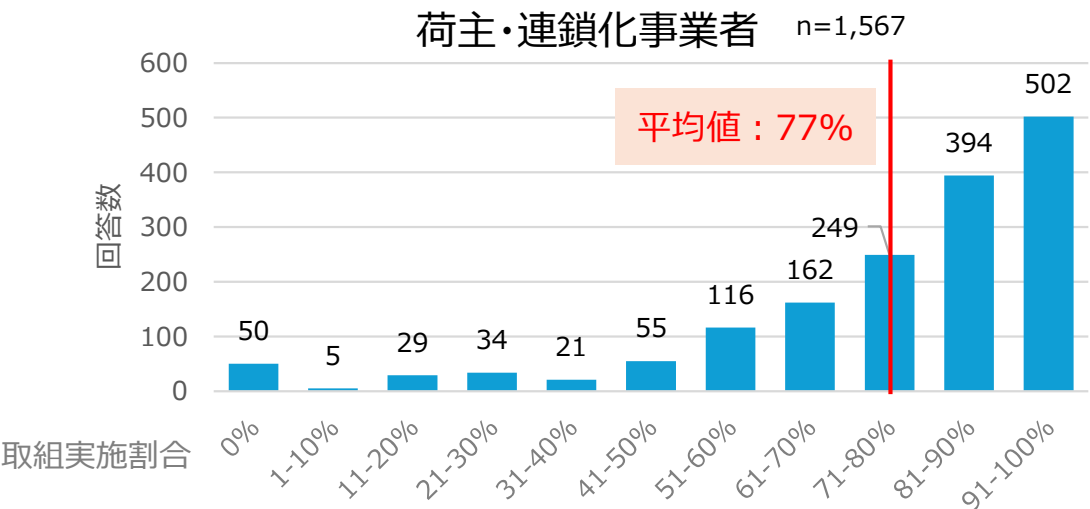
調査結果(荷待ち時間・荷役等時間の短縮)

判断基準を踏まえた取組			
荷役等時間の短縮	荷主	トラック事業者	倉庫業者
(1) パレットの使用	74%	-	-
(2) 標準仕様パレット(いわゆるT11型)の使用	61%	-	-
(3) フォークリフトや人員の適切な配置等による荷役等の効率化	81%	-	76%
(4) 検品の効率化	58%	-	34%
(5) 貨物量に応じたバースの適正な確保等による荷役環境の整備	67%	-	62%
(6) 貨物の搬出入に係るマニュアルの整備・周知等	-	-	75%
実効性の確保	荷主	トラック事業者	倉庫業者
(1) 物流効率化の取組に関する責任者の選任	61%	-	63%
(2) 従業員に対する物流効率化に関する研修	54%	-	60%
(3) 物流効率化に向けた取組状況・効果の適切な把握	78%	86%	83%
(4) 寄託先（又は荷主）への物流効率化の取組の提案等	78%	65%	73%
(5) データの標準化等による多様な主体との連携の円滑化	65%	57%	64%
(6) 物流サービスの内容等に応じた価格設定による貨物の運送に関する費用の把握	75%	-	-
(7) 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携・協力	70%	64%	60%
(8) テールゲートリフターの導入等による運転者の負荷低減への配慮	-	51%	-
(9) 無人搬送車の導入等による作業の自動化	-	-	12%

※ 荷役等時間：運転者が荷役等を開始した時刻から終了した時刻まで

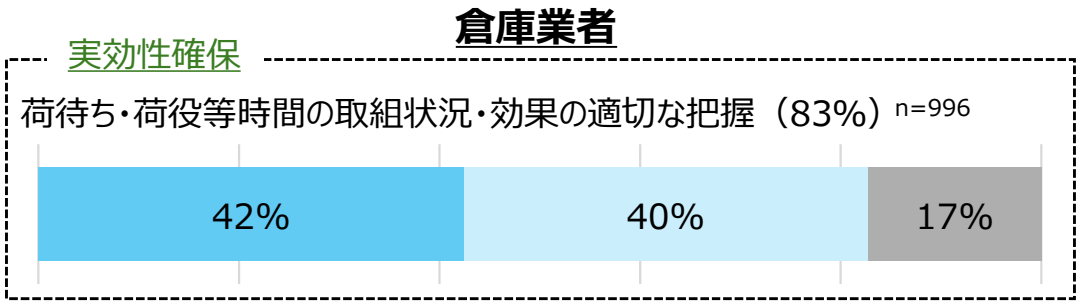
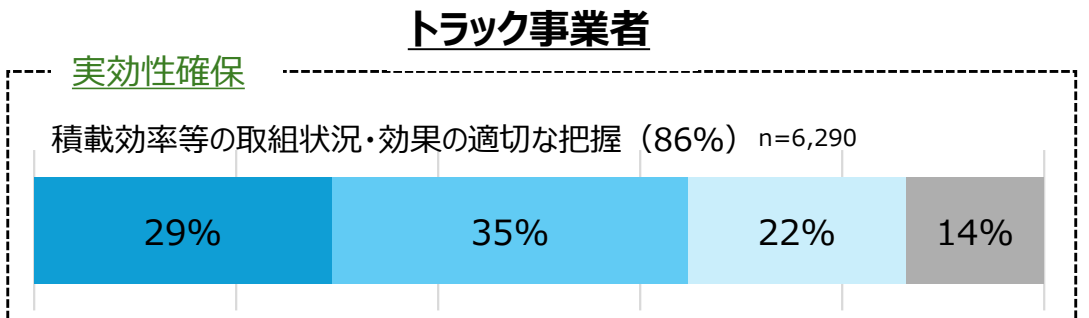
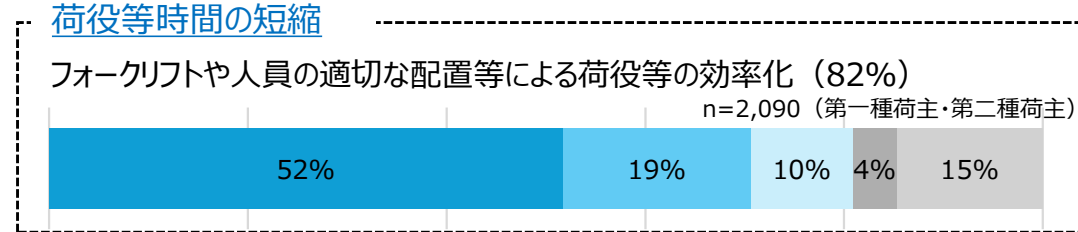
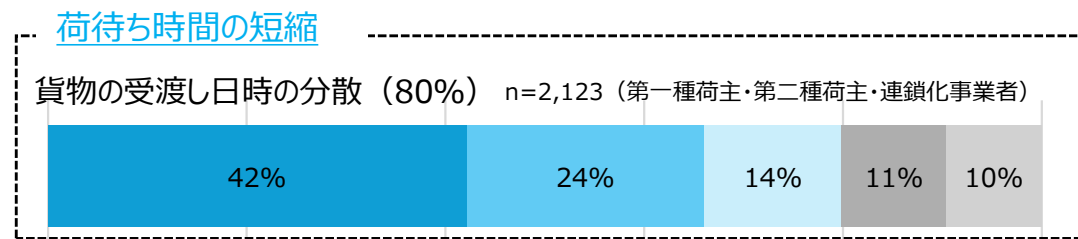
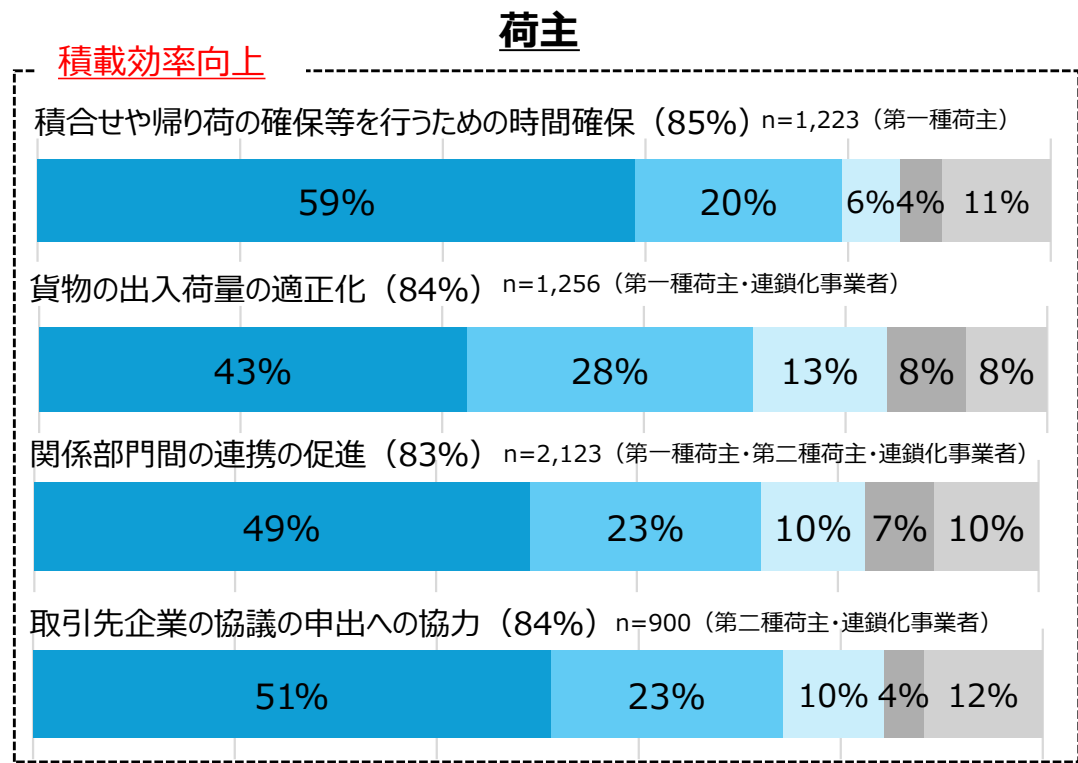
調査結果(実施状況の把握)

- 物流効率化の判断基準を踏まえた取組について各事業者が実施していると回答した項目数の割合を各種別毎にまとめると、以下のとおり。
- トラック事業者は取組実施状況にばらつきが見られる一方、荷主・連鎖化事業者、倉庫業者については、半数を超える取組を実施している事業者が大半である。特に、倉庫業者については、調査対象となった全ての事業者が半分以上の項目に取り組んでいる。



調査結果(実施率の高い取組)

○ 判断基準で定める各取組の項目のうち、実施している割合が**8割以上**のものは以下のとおり。



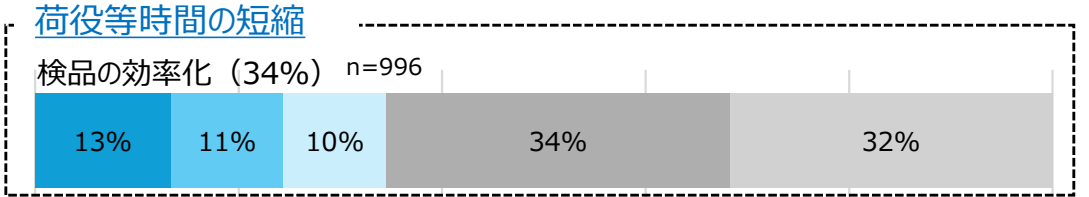
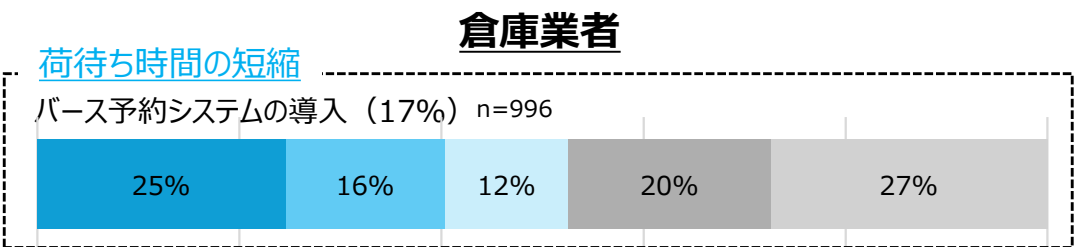
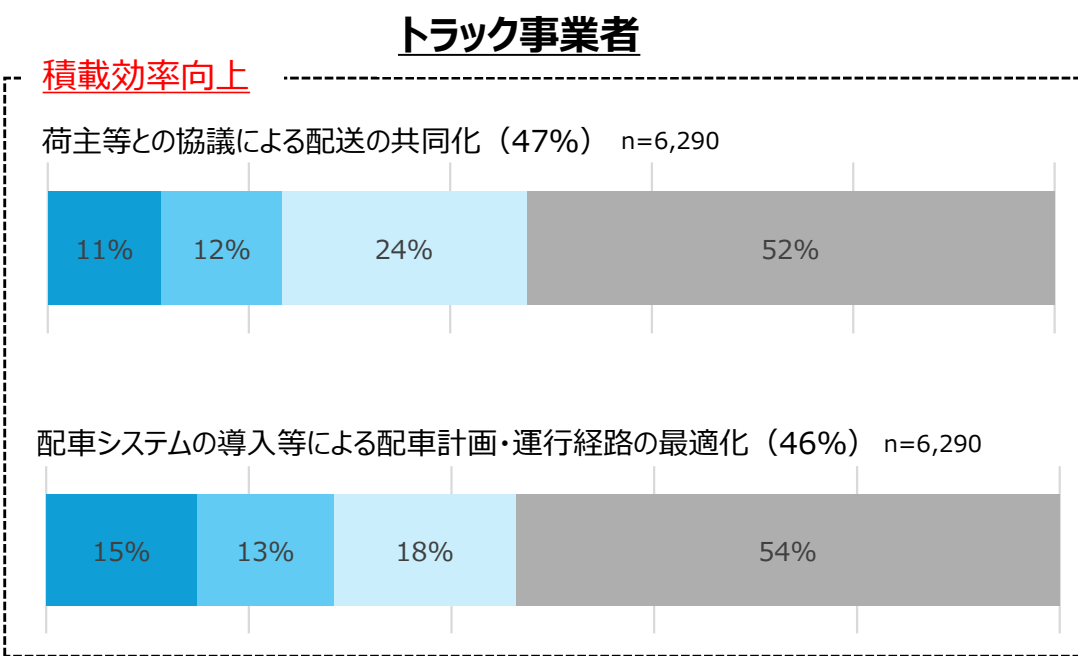
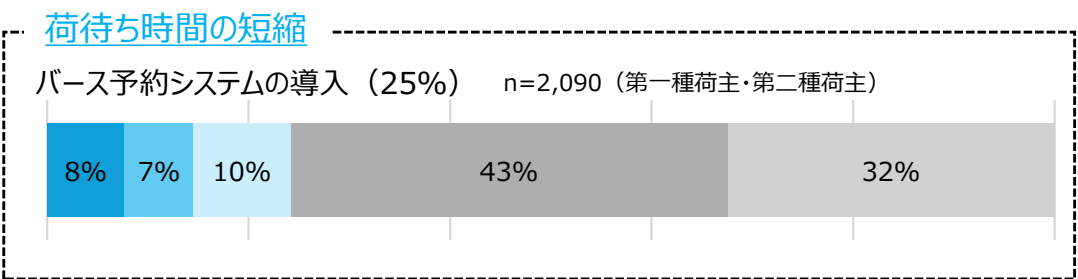
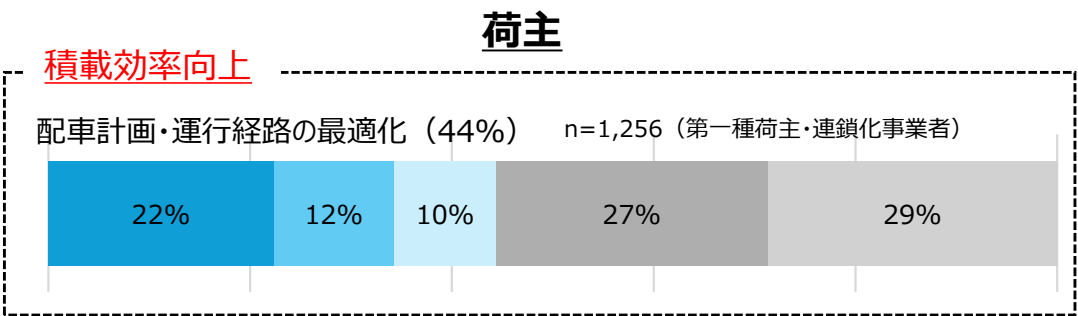
- 【凡例：荷主】
- ① 90%以上の施設又は発注で実施している
 - ② 50%以上90%未満の施設又は発注で実施している
 - ③ 0%超50%未満の施設又は発注で実施している
 - ④ 実施していない
 - ⑤ 該当なし

- 【凡例：トラック事業者】
- ① ほぼ全てで実施している
 - ② 大半で実施している
 - ③ 一部で実施している
 - ④ 実施していない

- 【凡例：倉庫業者】
- ① 実施している
 - ② 一部で実施している
 - ③ 実施していない

調査結果(実施率の低い取組)

○ 判断基準で定める各取組の項目のうち、実施している割合が**5割以下**のものは以下のとおり。



- 【凡例：荷主】
- ① 90%以上の施設又は発注で実施している
 - ② 50%以上90%未満の施設又は発注で実施している
 - ③ 0%超50%未満の施設又は発注で実施している
 - ④ 実施していない
 - ⑤ 該当なし

- 【凡例：トラック事業者】
- ① ほぼ全てで実施している
 - ② 大半で実施している
 - ③ 一部で実施している
 - ④ 実施していない

- 【凡例：倉庫業者】
- ① 実施している
 - ② 一部で実施している
 - ③ 実施していない

調査結果(取組の実施状況・事業者からの具体的な意見)

取組の実施状況

- **荷主**については、**積載効率の向上**等に向けた「積合せや帰り荷の確保等を行うための時間確保」(85%)や「関係部門間の連携」(83%)などの**取組の実施が進展**している。
- **物流事業者**(トラック事業者・倉庫業者)は、「積載効率等の取組状況・効果の適切な把握」など事業者が**単独で取り組むことのできる項目は実施率が高い傾向**にあるものの、「荷主等との協議による配送の共同化」「データの標準化等による多様な主体との連携の円滑化」といった**関係者との連携を要する取組**や、「バース予約システムの導入」などの**設備投資を伴う取組**については、**実施率が低い水準**にとどまっている。
- また、「物流効率化の取組に関する**責任者の選任**」については、荷主・物流事業者ともに実施率が**約6割**となっている。

回答のあった事業者からの具体的な意見

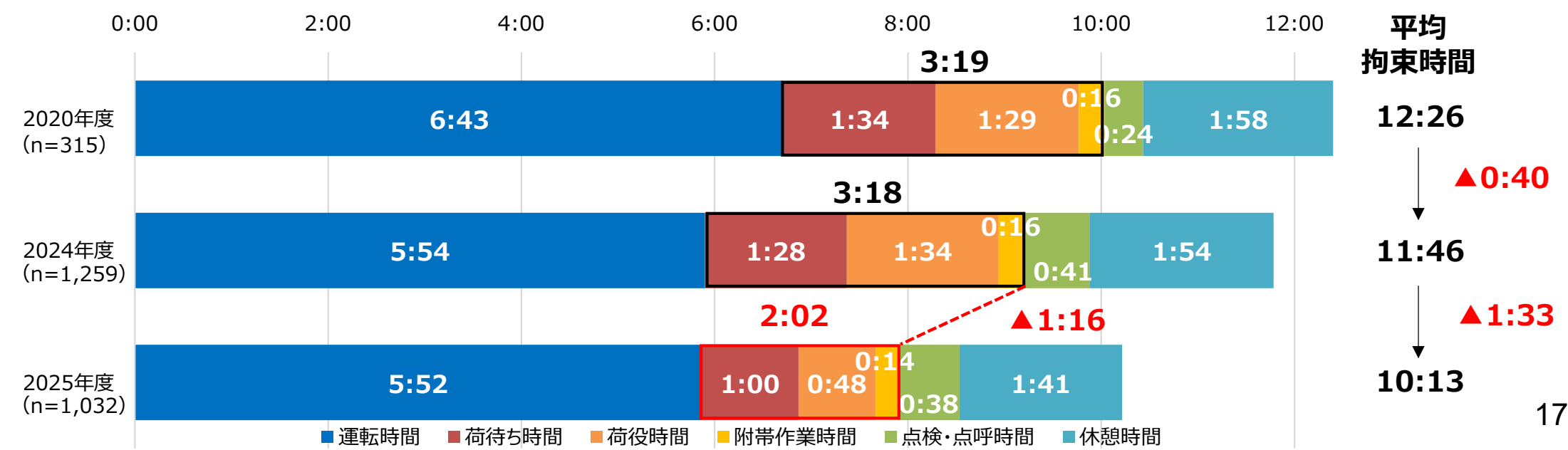
【凡例】○：良い事例、▲：問題のある事例

- 予約システム導入や積込時間の共有、伝票事前準備により、**荷待ちゼロ化とドライバーの時間活用**が進んでいる。
- パレット化やフォークリフト活用が進み**積載効率と荷役速度が向上し、ドライバー負担が軽減**している。
- 予約システムを導入し、**着車時間の見える化と関係者間での迅速な情報共有**を着実に進めている。
- **改正物流効率化法に対応する荷主の交渉窓口が整備**され、運行や運賃の協議機会が増え、双方で改善提案を行える環境が整いつつある。
- ▲ 手積み・手降ろしやパレット養生不足など荷姿改善が進まず、未だに**荷待ち5時間超も発生している**現場がある。
- ▲ バラ貨物での手降ろしを求められる事例があり、パレット化の遅れが**作業負担と安全リスク**を高めている。
- ▲ 荷主・卸先の都合による制約や急変更が多く、**付帯作業や仕分けの負担が運送側に偏り適正対価を得られていない**。
- ▲ 段取り不足や工場内分散配置により積込開始が遅れ、**ピーク集中・月前半偏重など計画性の欠如**が深刻化している。

トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

- 【調査概要】
- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
 - 調査期間：2025年11月25日から同年12月24日まで
 - 調査内容：2025年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 【調査結果概要】
- 今回、トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は**10時間13分**であり、荷待ち・荷役時間等は**2時間2分**であった。
 - 今回調査（2025年度）では、前回調査（2024年度）と比較して、運転時間は横ばいながら、平均拘束時間が**大幅に減少**した。その主な要因としては、**荷待ち・荷役等の減少（▲1時間16分）**。
 - 2025年4月から**改正物流効率化法が施行**され、荷主・物流事業者に対して、**荷待ち・荷役時間等の短縮などの努力義務**を課されており、各主体がその履行に努めていることが寄与しているものと思われる。
 - 国としては、改正物流効率化法に基づく基本方針において**1運行の荷待ち・荷役等時間を2時間以内**にする目標を掲げているところ、個別にみれば、長い荷待ち・荷役等時間が発生しているケースがあることも踏まえ、目標が安定的に達成され、さらに短縮されるよう、引き続き取り組んでいく。

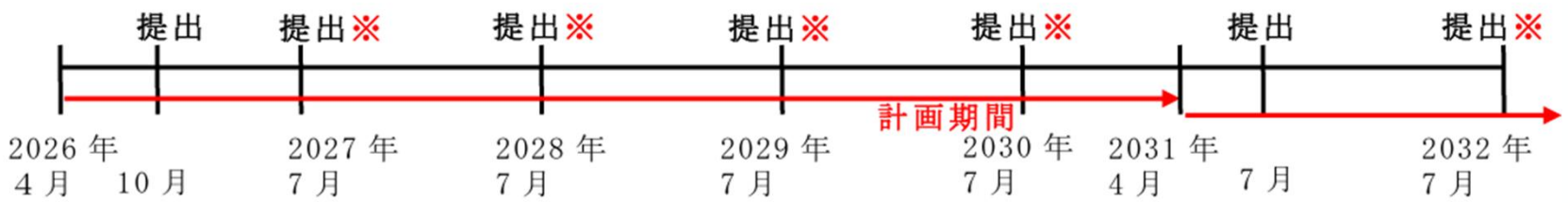
＜トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳＞



- I. 物流効率化法の施行の状況
- II. 調査・公表等について
- III. 特定貨物自動車運送事業者における中長期計画の記載例
について**
- IV. 電子システムにおける中長期計画の提出方法と注意点

中長期計画 ①概要

- 特定貨物自動車運送事業者等は、判断基準を踏まえ、努力義務である「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（積載効率の向上等）」の実施に関する中長期的な計画を作成・提出する必要があります。

誰が？ (対象)	・ 特定貨物自動車運送事業者等に指定された事業者
いつまでに？ (期限)	・ 特定事業者の指定を受けた年度の7月末日が締切です（例：2028年度に指定→2028年7月末までに提出）。ただし、2026年度に限り、10月末日まで延長されています。 ・ 中長期計画書の計画期間は、最長で5年間。以降は計画に変更があればその翌年度、変更が無ければ「最後に提出した中長期計画の最終年度の翌年度」7月末までに次の計画を提出します。例えば、初回計画を2026～2030年度で提出した場合、次回提出は2031年7月末までに行います。 ・ 計画期間中に内容を変更した場合は、その変更があった年度の翌年度7月末日までに更新版を提出します。例えば2028年度に計画変更→2029年7月末までに改訂計画を提出。  ※計画に変更がない場合、計画期間中の新たな提出は不要です（毎年提出しなくても問題ありません）。ただし、「定期報告書（様式第5）」は別途毎年の提出義務があります。

中長期計画 ②基本情報について

貨物自動車運送事業者等の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令(令和七年国土交通省令第六号)(様式第3)

②書類作成に複数名が関わる場合も、国土交通省から問い合わせ窓口として1名を選び、その者の情報を記載しているか。

③4月～翌年3月を1年度とし、提出する年度を初年度として、5年以内で最終年度を設定しているか。また、西暦で記載しているか。

様式第3 (第10条関係)

中 長 期 計 画 書

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38条の規定に基づき、次のとおり提出します。

特定貨物自動車運送事業者等の名称等

特定貨物自動車運送事業者等番号	①
事業者の名称	
主たる事務所の所在地	〒 電話 (-)
作成担当者 連絡先	所在地 〒 職名 氏名 電話番号 (-) メールアドレス
計画期間	③ () 年度 ~ () 年度
	☐ 計画内容の変更有り ④

この用紙の大きさは、日本産業規格 A4 とすること。

2 「特定貨物自動車運送事業者等番号」の欄には、国土交通大臣が付与する番号を記入すること。

3 「計画期間」の欄について、計画の内容が、直前に提出した計画から変更がある場合は、「計画内容の変更有り」にチェックを入れること。

①国土交通省から発出された「特定貨物自動車運送事業者等の指定の通知」の通知に記載されている特定貨物自動車運送事業者等番号と一致しているか。

④「計画内容の変更」にチェックミスはないか。
※初年度のため該当なし。

中長期計画 ③記載すべき事項

○ 計画内容については、「貨物自動車運送事業者等判断基準の解説書」に従って、主に以下の事項を踏まえて、具体的な取組内容が記載されているか確認してください。

判断基準の概要	
(1) 運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則	
貨物自動車運送事業者等は、基本方針に定められた物流効率化の目標を達成するため、その運送する貨物の特性及び従業者の安全その他の必要な事情に配慮した上で、積載効率の向上等を計画的かつ効率的に実施するものとする	
(2) 運転者一人当たりの一回の運送ごとに貨物の重量の増加(積載効率の向上等)	
① 一の貨物自動車に複数の荷主の貨物を積み合わせて運送することその他の措置により、輸送網を集約すること	
② 荷主、連鎖化事業者、他の貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者と協議を行うことその他の措置により、配送の共同化を行うこと	
③ 運送の帰路において貨物自動車に貨物を積載することその他の措置により、貨物自動車の走行距離に占める貨物を積載した状態における走行距離の割合を増加させること	
④ 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	
⑤ 輸送する貨物の量に応じた大型の貨物自動車の導入その他の措置により、貨物自動車に積載することができる貨物の重量を増加させること	
(3) 実効性の確保	
<取組事項>	
① 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	
② 必要に応じて、荷主に対して、複数荷主の貨物の積合せ等を実施するために必要な運賃設定、パレット等の荷役効率化に資する措置に関する提案をすること	
③ 物流データの標準化の実施等により、物流に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること	
④ 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図り、必要に応じて取引先に協力を求めること	
<取組に当たっての配慮事項・遵守事項>	
① テールゲートリフター等の導入、貨物の積卸しのための施設の整備等により、運転者の負荷低減に配慮すること	
② 関係法令の規定を遵守し、過積載による運送その他の輸送の安全を阻害する行為を防止すること	

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. 計画内容

実施する措置	計画内容(具体的な措置の内容、目標等)	実施時期
輸送網の集約	同一方面への輸送について、自社の複数営業所が個別に輸送を実施していることから、積載率の低い便が発生するとともに、輸送需要に対して運行便数が過剰となっている。このため、営業所間の輸送需要を集約し、同一方面への輸送便の統合、貨物の混載を推進することで、輸送網の集約を図る。これにより、対象便の積載率を50%から65%へ向上させるとともに、運行便数を15%削減する。	2026年度～2030年度
共同配送センターの活用	過疎地域においては、積載率の低い運行が発生しているほか、運転者不足や収益性の低下が課題となっている。このため、共同配送センターを活用して貨物を集約し、積み合わせ輸送を実施する。これにより、対象便の積載率を45%から55%へ向上させるとともに、輸送の効率化及び地域における輸送力の確保を図る。	2026年度～2030年度
求貨求車システムの活用	発地・着地間の輸送において、荷主から復荷情報を十分に取得できていないことから、帰路における空車走行が発生している。このため、既存取引先への定期的なヒアリングを実施するとともに、求貨求車システムを活用して貨物情報と車両情報のマッチングを行うことで復荷の確保を推進する。これにより、空車走行を削減し、実車率を50%から80%へ向上させる。	2026年度～2030年度
貨物量の平準化及び配車管理システムの導入・活用	荷主ごとの出荷時期の偏りにより、月末や週末に貨物が集中する一方、それ以外の期間には積載率が低下するなど、車両運用の非効率が生じている。また、手作業による配車計画を行っていることから、効率的な運行経路の設定が十分に行われていない。このため、荷主との協議を通じて受渡し日時や納品日の調整を行い、貨物量の平準化を図るとともに、配車管理システムを導入・活用することで、配車計画及び運行経路の最適化を推進する。これにより、貨物需要の繁閑差を縮小し、車両運用の平準化を図るとともに、積載率を50%から60%へ向上させる。	2026年度～2030年度
大型トラック・セミトレーラー連結車の導入	幹線輸送においては、ドライバー不足が深刻化する中、従来の車両による輸送では必要な輸送力の確保が課題となっている。このため、輸送能力を維持・向上させる観点から、セミトレーラー連結車やダブル連結トラックなどの大型車両を20台導入し、1運行当たりの輸送量を拡大する。これにより、幹線輸送における運行便数を15%削減するとともに、限られたドライバーで効率的な輸送を実施する。	2026年度～2030年度

積載効率の向上等に関する課題・対応手法

課題	対応手法	具体的な実施措置
実車率が低い	帰り荷の確保	・ 求貨求車システムの活用 ・ 他社とのラウンド輸送の実施
	中継輸送の推進	・ 中継輸送拠点を活用した往復輸送
積載率が低い	輸送網の集約	・ 物流拠点の整備によるハブ＆スポーク方式への転換
	配送の共同化	・ グループ内や同業他社との共同配送 ・ 共同配送センターの活用
	配車計画や運行経路の最適化	・ 貨物量に応じたトラックの手配 ・ 積合せ配送ができる運行経路の設定 ・ 配車計画・運行を管理できるシステムの導入
ドライバーが不足している	積載効率の増加	・ 大型トラック・セミトレーラーの導入 ・ ダブル連結トラックの導入や将来的な自動運転トラックの導入実証 ・ スワップボディコンテナの活用
	モーダルシフト	・ 長距離輸送の一部を鉄道・船舶・航空貨物輸送へ切替
そもそも何に取り組めばよいか分からない	積載効率の状況、取組の効果等の把握	・ デジタコなどを用いた効率的な手法による状況の把握
	関係者との連携	・ 荷主との協議による出荷時期や発注頻度の見直し ・ 他の物流事業者との連携

<課題> 実車率が低い

運送上の課題	実施措置（例）	計画内容
● 実車率が低い ● 帰り荷の確保が困難 ● 荷主事業者からの情報不足	求貨求車システムの活用	発地・着地間の輸送において、荷主から復荷情報を十分に取得できていないことから、帰路における空車走行が発生している。 このため、既存取引先への定期的なヒアリングを実施するとともに、求貨求車システムを活用して貨物情報と車両情報のマッチングを行うことで復荷の確保を推進する。 これにより、空車走行を削減し、実車率を50%から80%へ向上させる。
● 実車率が低い ● 長距離運行によるドライバー拘束時間の増加 ● 日帰り運行が困難 ● 運転者不足への対応	中継輸送の実施による日帰り運行の実現	大都市間の幹線輸送においては、長距離運行に伴う運転者の拘束時間の長時間化や、一部区間における空車走行の発生が課題となっている。 このため、中継拠点を活用した中継輸送を導入し、併せて積み合わせ便を実施する。運転者は中継地点までの往復運行を担当し、車両又は貨物を引き継ぐ方式とすることで、長時間運行を削減する。 これにより空車走行を削減し、積載効率を50%から90%へ向上させるとともに、対象路線における運転者1人当たりの拘束時間を15%削減し、労働負担の軽減及び輸送力の維持を図る。

<課題> 積載率が低い

運送上の課題	実施措置（例）	計画内容
● 積載率が低い	輸送網の集約	同一方面への輸送について、自社の複数営業所が個別に輸送を実施していることから、積載率の低い便が発生するとともに、輸送需要に対して運行便数が過剰となっている。 このため、営業所間の輸送需要を集約し、同一方面への輸送便の統合、貨物の混載を推進することで、輸送網の集約を図る。 これにより、対象便の積載率を50%から65%へ向上させるとともに、運行便数を15%削減する。
● 積載率が低い ● 過疎地域等でのドライバー不足 ● 過疎地域等での収益率低下	共同配送センターの活用	過疎地域においては、積載率の低い運行が発生しているほか、運転者不足や収益性の低下が課題となっている。 このため、共同配送センターを活用して貨物を集約し、積み合わせ輸送を実施する。 これにより、対象便の積載率を45%から55%へ向上させるとともに、輸送の効率化及び地域における輸送力の確保を図る。
● 積載率が低い ● 貨物量の繁閑差 ● 手作業による配車計画	貨物量の平準化及び配車管理システムの導入・活用	荷主ごとの出荷時期の偏りにより、月末や週末に貨物が集中する一方、それ以外の期間には積載率が低下するなど、車両運用の非効率が生じている。また、手作業による配車計画を行っていることから、効率的な運行経路の設定が十分に行われていない。 このため、荷主との協議を通じて受渡し日時や納品日の調整を行い、貨物量の平準化を図るとともに、配車管理システムを導入・活用することで、配車計画及び運行経路の最適化を推進する。 これにより、貨物需要の繁閑差を縮小し、車両運用の平準化を図るとともに、積載率を50%から60%へ向上させる。

<課題> その他

運送上の課題	実施措置（例）	計画内容
● ドライバー不足 ● 幹線輸送における輸送力不足	大型トラック・セミトレーラーの導入	幹線輸送においては、ドライバー不足が深刻化する中、従来の車両による輸送では必要な輸送力の確保が課題となっている。 このため、輸送能力を維持・向上させる観点から、セミトレーラ連結車やダブル連結トラックなどの大型車両を20台導入し、1運行当たりの輸送量を拡大する。 これにより、幹線輸送における運行便数を15%削減するとともに、限られたドライバーで効率的な輸送を実施する。
● 何に取り組めばよいかわからない	積載効率の状況、取組の効果等の把握	1運行当たりの積載効率を定量的に把握できておらず、自社の物流効率化に関する課題を十分に把握できていないという課題がある。 このため、2026年度の運行記録や配車実績を分析し、実車率及び積載率の把握・可視化を行う。 その結果を踏まえ、積載効率の低い運行や、積載率が低い傾向にある荷主との取引について課題を整理し、改善策を協議の上、2027年度から2030年度にかけて実施する。

指導・助言、報告徴収・立入検査、勧告・公表・命令

所管大臣は、法律の規定に基づき、特定貨物自動車運送事業者等に対して以下の対応を行うことができます。

○ 指導・助言

- 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、貨物自動車運送事業者等に対して、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36条）※ **全ての貨物自動車運送事業者等が対象**

○ 報告徴収・立入検査

- 特定貨物自動車運送事業者等への指定や取消しを行うために、貨物自動車運送事業者等に対して、輸送能力の状況に関して**報告をさせる**ことができ、また貨物自動車運送事業者等の事務所等への立入検査を行うことができる。（法第41条第1項）
- 勧告又は命令を行うために、特定貨物自動車運送事業者等に対して、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、また特定貨物自動車運送事業者等の事務所等への立入検査を行うことができる。（法第41条第2項）

○ 勧告・公表・命令

勧告

特定貨物自動車運送事業者等の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、特定貨物自動車運送事業者等に対して**勧告**を行うことができる。（法第40条第1項）

公表・命令

勧告に従わない特定貨物自動車運送事業者等に対して、その旨を公表することができる。（法第40条第2項）
勧告を受けた特定貨物自動車運送事業者等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40条第3項）

罰則

以下に該当する場合は50万円以下の罰金が科されます。

- 特定貨物自動車運送事業者等の指定基準の輸送能力を上回る貨物自動車運送事業者等が、特定貨物自動車運送事業者等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）



50万円以下の罰金

- 命令に違反した場合（法第75条第1号）



100万円以下の罰金

Q. 計画は網羅的に作成する必要がありますか？

→ いいえ、**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も構いません**。また、既に十分に積載効率の向上等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。なお、定期報告において改善が進まない事項、施設等について、中長期計画に記載がない場合は、記載を促す指導を行う可能性があります。

Q. 計画を達成できなかったら罰則はありますか？

→ **計画した内容に対して達成できないことへの罰則はありません**が、特定貨物自動車運送事業者等に指定された事業者が**中長期計画書を提出しない場合は罰金**が科される可能性があります。また、特定貨物自動車運送事業者等の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、国土交通大臣が特定貨物自動車運送事業者等に対して**勧告**を、勧告に従わない場合**公表**を行うことができます。行政でも計画達成に向けたアドバイスや支援を行っているので、必要に応じて相談してください。

Q. 計画期間途中で計画を変更したくなったら、どのようにすればよいですか？

→ 変更内容を反映した**改訂版の中長期計画書を作成し、変更があった年度の翌年度7月末までに提出**します。この際、「計画内容の変更有り」欄にチェックを入れて提出します。計画の変更理由や背景は、計画書の「参考情報」欄に記載しておくといいです。大幅な目標引下げ等は行政から問合せが来る可能性もあるため、やむを得ない事情がある場合は先に相談しておくといいいでしょう。

- I. 物流効率化法の施行の状況
- II. 調査・公表等について
- III. 特定貨物自動車運送事業者における中長期計画の記載例
について
- IV. 電子システムにおける中長期計画の提出方法と注意点**

中長期計画の提出方法について

改正物流効率化法に関する届出・指定等の手続きは、
原則、「**e-Gov電子申請**」にて**オンライン申請をお願いいたします。**

e-Gov電子申請



<https://shinsei.e-gov.go.jp/>

「**手続分野分類から探す**」から
大分類「**国土交通**」→ 中分類「**物流**」→ 小分類「**物流効率化法**」で検索

e-GOV 電子申請

トップ

電子申請について

利用準備

手続検索

ヘルプ

e-Govポータル >

いつでも、どこでも申請
仕事を効率化するe-Gov電子申請

ログイン

e-Govを初めてお使いの方へ

特定貨物自動車運送事業者が行う手続きに関する注意点①

- e-Gov電子申請を利用するためには、事前に「**GビズID**」の作成が必須です。
取得していない場合には、以下のURLから取得手続きを行ってください。
※ GビズID取得ページ(<https://gbiz-id.go.jp/top/>)



Point !

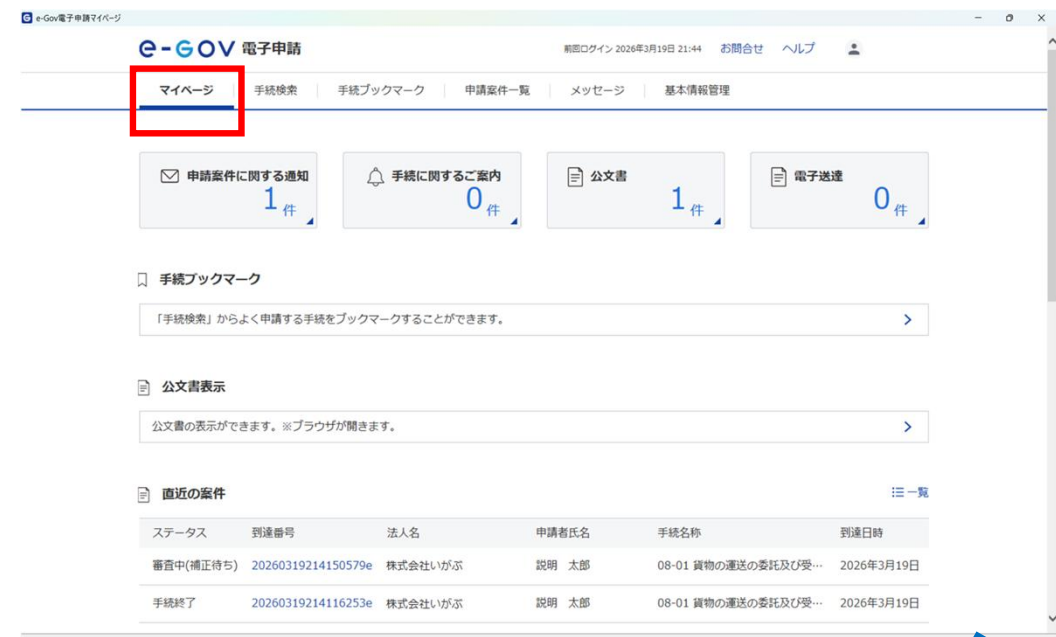
- GビズIDのアカウント種別は、原則「**プライム**」での取得をお願いいたします。
※ 「プライム」は取得時に審査がありますが、それにより申請時に転記される住所等の基本情報がより正確に反映されますので、書類不備により修正作業が発生するリスクを減らせるメリットもあります。



Caution !

- 基本情報等の入力の際、誤りがないようご確認ください。
届出等を提出する際、GビズIDに登録された住所等の基本情報が自動的に転記される仕組みとなっております。
※ 届出時に自動転記された情報は手動で修正することも可能です。

マイページ画面



手続検索画面



手続検索時における注意点

- 「中長期計画書」の提出あたっては、「**08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書（国土交通省提出用）**」と記載のある手続から申請をお願いいたします。



- 「**手続名称から探す**」で検索することも可能です。

電子申請

e-GOV 電子申請

お問合せ ヘルプ

マイページ 手続検索 手続ブックマーク 申請案件一覧 メッセージ 基本情報管理

手続検索

e-Govの電子申請対象手続

e-Govで受付可能な手続が検索できます。

状況から探す

事業（所）の新規適用	▼	被保険者の資格喪失	▼
事業（所）の所在地又は名称等の変更	▼	事業所の廃止	▼
事業主の代理人の選任又は解任	▼	退職に関する手続（定年退職後も自社で再雇用する場合）	▼
被保険者の氏名変更	▼	退職に関する手続（定年退職後はもう雇用しないという場合）	▼
被保険者の資格取得・転勤	▼	被扶養者の追加・削除（非該当）	▼

手続名称から探す

検索

「**特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書**」
と入力し、検索

手続結果一覧

e-GOV 電子申請

お問合せヘルプ

マイページ

手続検索

手続ブックマーク

申請案件一覧

メッセージ

基本情報管理

手続検索結果一覧

検索条件

手続名称

08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書（国土交通省提出用）

所管行政機関

選択してください

☐ 電子署名必要

☐ 電子署名不要

手続分野分類

大分類

選択してください

中分類

選択してください

小分類

選択してください

検索

1件

<< < 1 / 1 > >>

表示件数 20

08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書（国土交通省提出用）

判断基準を踏まえ、努力義務であ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に関する中長期的な計画を作成・提出

委任可

GピズID電子署名省略可

ブックマーク

申請書入力へ



e-GOV 電子申請

お問合せヘルプ

マイページ

手続検索

手続ブックマーク

申請案件一覧

メッセージ

基本情報管理

08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書（国土交通省提出用）

委任可

GピズID電子署名省略可

ブックマーク

手続概要	判断基準を踏まえ、努力義務であ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に関する中長期的な計画を作成・提出
根拠法令	物資の流通の効率化に関する法律第38条 物資の流通の効率化に関する法律について
電子申請方法別利用案内	フォームに入力するとともに、【 https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/links/ 】に掲載している別添様式に必要事項を記載の上、添付してください。 物流効率化法_e-Gov電子申請_操作手順および別添様式のダウンロードページ
告知情報	【手続き対象者】法第38条に基づき提出をしようとする者 【提出時期】毎年度7月末日まで（ただし2026年度は10月末日まで） 【相談窓口】提出先と同じ 【備考】・以後、中長期計画の内容について前年度から変更がないときは、“中長期計画を最後に提出した年度から5年を超えない範囲で定める中長期計画の最終年度”の翌年度の7月末日までに提出すれば足りる。 ・提出済みの中長期計画に変更があった場合は、変更があった年度の翌年度の7月末日までに提出

戻る

申請書入力へ

手順 1. 基本情報の設定（申請者情報・連絡先情報）

手順 2. 申請書内容の入力

＜全 4 ページ＞

1. 基本情報
2. I 特定貨物自動車運送事業者等の名称等
3. 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
4. 審査担当省庁

手順 1. 基本情報の設定

申請書入力

基本情報を選択し、申請・届出様式に必要な事項を入力してください。

1. 基本情報

未設定・変更する場合には、それぞれ設定ボタンを押してください。

GビズIDで登録されている情報が
自動で転記されている

申請者情報

必須

申請者情報を設定

法人名	株式会社いがぶ
申請者氏名	説明 太郎
住所	東京都千代田区霞が関 2 - 1 - 2

 **Caution !**

誤りがないようご確認ください

連絡先情報

必須

連絡先情報を設定

法人名	株式会社いがぶ
連絡先氏名	説明 太郎
住所	東京都千代田区霞が関 2 - 1 - 2

手順2. 申請書内容の入力

【1 / 4 ページ】 基本情報

中長期計画書

< 1 / 4 >

基本情報 ▼

基本情報

■宛先

必須 申請日 ※半角 2026 年 09 月 30 日
数字のみ

必須 住所 東京都千代田区霞が関2-1-2
上記は「1. 基本情報」の「申請者情報」から修正ください（50文字以下）

必須 法人名 株式会社いがぶ
上記は「1. 基本情報」の「申請者情報」から修正ください（50文字以下）

必須 法人番号 3210123456789

必須 代表者の役職名 代表取締役

必須 代表者の氏名 説明 太郎
上記は「1. 基本情報」の「申請者情報」から修正ください（15文字以下）

< 1 / 4 >

○ 申請日は**西暦**で入力してください。

○ 「住所」・「法人名」・「代表者名」

申請者情報から転記されます。

入力値を変更したい場合は、

申請者情報を変更してください。

手順2. 申請書内容の入力

【2 / 4 ページ】 特定貨物自動車運送事業者等の名称等

中長期計画書

< 2 / 4 >

I 特定貨物自動車運送事業 ▼

I 特定貨物自動車運送事業者等の名称等

必須	特定貨物自動車運送事業者等番号	32101234567890200
必須	事業者の名称	株式会社いがぶ
		上記は「1. 基本情報」の「申請者情報」から修正ください（50文字以下）
必須	所在地_郵便番号	1008926
		上記は「1. 基本情報」の「申請者情報」から修正ください（7文字以下）
必須	所在地_住所	東京都千代田区霞が関2-1-2
		上記は「1. 基本情報」の「申請者情報」から修正ください（50文字以下）
必須	所在地_電話番号	12-3456-7890
		上記は「1. 基本情報」の「申請者情報」から修正ください（14文字以下）

○ 「特定貨物自動車運送事業者等番号」について

指定通知に記載されている17桁の数字をご入力ください。

○ 「所在地」について

「所在地」はGビズIDのアカウントから自動的に転記されますが、番地が登録されていない場合がありますので、**番地まで正しく入力されているか**ご確認ください。

手順2. 申請書内容の入力

【2 / 4 ページ】 特定貨物自動車運送事業者等の名称等

■作成担当者連絡先

必須 所在地_郵便番号 1008926
上記は「1. 基本情報」の「連絡先情報」から修正ください（7文字以下）

必須 所在地_住所 東京都千代田区霞が関2-1-2
上記は「1. 基本情報」の「連絡先情報」から修正ください（50文字以下）

必須 職名 物流本部長

必須 氏名 連絡 花子
上記は「1. 基本情報」の「連絡先情報」から修正ください（15文字以下）

必須 電話番号 12-3456-7890
上記は「1. 基本情報」の「連絡先情報」から修正ください（14文字以下）

必須 メールアドレス abcf@efg.jp
上記は「1. 基本情報」の「連絡先情報」から修正ください（100文字以下）

■計画期間

必須 年度FROM(西暦) 2026

必須 年度TO(西暦) 2030

☐ 計画内容変更 ☐ 変更有り

< 2 / 4 >

- 申請日は**西暦**で入力してください。
- 初めて中長期計画の提出をする際には「計画内容変更」の欄に**チェックを入らずに**提出してください。

初回の提出時は
チェックは不要です

手順2. 申請書内容の入力

【3 / 4 ページ】

II 運転者一人あ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

< 3 / 4 >

II 運転者一人あ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. 計画内容

- 内容1

必須 措置

輸送網の集約

必須 内容

特定流通施設を新設し、分散していた複数の拠点を統合することで、輸送網の集約化を実現する。2027年に完成する新施設を中心に輸送ルートを再設計したことで、トラックの積載効率を全体で70%以上に向上する。

必須 時期

2026年度～2030年度

■ 2. その他計画に関する事項及び参考情報

任意 参考情報

物流効率化法に基づく判断基準を踏まえ、物流効率化に関する取組状況及びその効果の把握・分析を継続的に実施するとともに、必要に応じて荷主との協議及び提案を行い、関係事業者との連携を図りながら物流効率化を推進する。あわせて、社内教育及び従業員への周知を徹底し、物流効率化に関する認識の共有及び取組意識の向上を図る。また、共同輸送の推進及び復荷の確保等により積載効率の向上に取り組むとともに、物流効率化に関する協議会、説明会その他の情報交換の場を積極的に参

- 「**措置**」の欄には実施する取組の項目や施策名を簡潔に記載してください。
- 「**内容**」の欄には、具体的な取組措置の内容や目標を記載してください。
- 各取組事項の実施時期について、**取り組む予定年度を必ず記載**してください。
- また、その際には「通年」等の記載ではなく、西暦で記載するなど時期が具体的にわかるように記載してください（例.2026年度～2030年度）
- **1－2の欄は任意の記載**とはなりますが、積載効率の向上に向けた取組の実効性を確保するために取り組んでいること（責任者の選任、状況の把握、関係者との連携等）や、社内の経営計画や部門計画において関連した内容が位置付けられていれば記載ください。

入力時の注意点

- e-Govシステムの仕様により、**申請入力画面を1時間以上開いたまま**とすると、登録に際に**タイムアウトでエラー**となってしまいます。

※エラー時には、アプリの再起動が必要となり、入力情報が消えてしまいます。

- 事前に入力内容を下書きしていただき、当該内容をe-Govシステムにて入力いただくようにご対応ください。

※「申請データの保存」・「一時保存」の機能もご活用ください。

The screenshot displays the e-Gov application input interface. It features two main sections: '添付書類' (Attachments) and '提出先選択' (Submission Destination Selection). The '添付書類' section includes a text prompt '提出する書類がある場合、添付してください。' and a '書類を添付' button. The '提出先選択' section includes a text prompt '提出先の機関を選択してください。' and a '提出先を選択' button. Below these sections is a '必須 提出先' (Mandatory Submission Destination) input field. At the bottom of the screen, there are three buttons: 'キャンセル' (Cancel), '申請データを保存' (Save application data), and '一時保存して中断' (Save temporarily and interrupt), both of which are highlighted with red boxes. A '内容を確認' (Check content) button is also present on the right.

手順2. 申請書内容の入力

【4 / 4 ページ】 審査担当省庁(複数の事業を行っている場合)

中長期計画書

< 4 / 4 >

審査担当省庁

審査担当省庁

※ 審査担当省庁を選択するには2ページ目の「所在地_郵便番号」の入力が必要です。

■ 主たる事業の所管

所管

必須	省庁	国土交通省
必須	部局	関東運輸局
必須	課室	自動車交通部貨物課

< 4 / 4 >

○ 「審査担当省庁」について

「輸送能力届出書」を提出した際の「審査担当省庁」と同じ内容を選択してください。

例)

東京都内に主たる事業所を有する事業者
の場合

省庁：国土交通省

部局：関東運輸局

課室：自動車交通部貨物課

申請内容プレビュー（法定様式）

様式第3（第10条関係）

中 長 期 計 画 書

国土交通大臣 殿

2026 年 09 月 30 日

住 所 東京都千代田区霞が関2-1-2

法人名 株式会社いがぶ

法人番号 3210123456789

代表者の役職名 代表取締役

代表者の氏名 説明 太郎

物資の流通の効率化に関する法律第38条の規定に基づき、次のとおり提出します。

I 特定貨物自動車運送事業者等の名称等

特定貨物自動車運送事業者等番号	32101234567890200	
事業者の名称	株式会社いがぶ	
主たる事務所の所在地	〒1008926 東京都千代田区霞が関2-1-2 電話（12-3456-7890）	
作成担当者連絡先	所在地 〒1008926 東京都千代田区霞が関2-1-2 職名 物流本部長 氏名 連絡 花子 電話番号（12-3456-7890） メールアドレス abc@efg.jp	
計画期間	（2026）年度 ～ （2030）年度	☐ 計画内容の変更有り

- 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 「特定貨物自動車運送事業者等番号」の欄には、国土交通大臣が付与する番号を記入すること。
- 3 「計画期間」の欄について、計画の内容が、直前に提出した計画から変更がある場合は、「計画内容の変更有り」にチェックを入れること。

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. 計画内容

実施する措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
輸送網の集約	特定迅速輸送を新設し、分散していた複数の拠点を統合することで、輸送網の集約化を実現する。2027年に完成する新施設を中心に輸送ルートを見直し、トラックの積載効率を全体で70%以上に向上する。	2026年度～2030年度
配達の共同化	特に過疎地域など運転者が不足している地域や、輸送密度が低いエリアにおける輸送の共同化に向けて、荷主、運輸事業者、貨物利用運送事業者等との関係者とも適切に協議を行う。	2026年度～2030年度
復荷（帰り荷）の確保による実運送の向上	複数の荷主企業に対して求荷求車システムの活用を依頼し、荷主企業に対して、荷物を恒常的に往復マッチングさせることで、効率的に復荷の確保を可能とする。	2026年度～2030年度
配車・運行計画の最適化	配車管理システムを導入することで、配車計画や運行経路の最適化を進めることで、運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させるような日時の決定を可能にする。	2026年度～2030年度
輸送量に応じた大型車両の導入	輸送能力を維持・向上させる観点から、幹線輸送についてはセミトレーラ連結車やダブル連結トラックなどの大型車両の導入を20台行う。	2026年度～2030年度

2. その他計画に関する事項及び参考情報

物流効率化法に基づく判断基準を踏まえ、物流効率化に関する取組状況及びその効果の把握・分析を継続的に実施するとともに、必要に応じて荷主との協議及び提案を行い、関係事業者との連携を図りながら物流効率化を推進する。あわせて、社内教育及び従業員への周知徹底を図り、物流効率化に関する認識の共有及び取組意識の向上を図る。また、共同輸送の推進及び復荷の確保等により積載効率の向上に取り組むとともに、物流効率化に関する協議会、説明会その他の情報交換の場へ積極的に参加し、関係事業者との連携強化を通じて持続可能な物流の実現に取り組む。

備考 2 には、1 に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

手続入力内容確認

申請内容確認

申請者情報

[詳細](#)

法人名	株式会社いがふ
申請者氏名	説明 太郎
住所	東京都千代田区霞が関2-1-2

連絡先情報

法人名	株式会社いがふ
連絡先氏名	連絡 花子
住所	東京都千代田区霞が関2-1-2

手続名称

08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書（国土交通省提出用）／08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書（国土交通省提出用）

申請書提出対象一覧

申請書名称	中長期計画書	📄 プレビュー
-------	--------	-------------------------

提出先

提出先	関東運輸局,自動車交通部,貨物課
-----	------------------

[修正](#)[申請内容を出力\(PDF\)](#)[提出](#)

手続提出完了



提出完了

提出後の審査状況等はマイページの「申請案件一覧」から確認できます。
本画面で「申請書控えダウンロード」を行わない場合、以降申請書控えをダウンロードをすることはできませんので、ご注意ください。



申請書控えはこちらから取得

申請情報

到達番号	20260911184641570e
到達日時	2026年9月11日 18時46分42秒
法人名	株式会社いがぶ
申請者氏名	説明 太郎
手続名称	08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書（国土交通省提出用）／08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書（国土交通省提出用）
到達結果	到達
所管府省	国土交通省
提出先	関東運輸局,自動車交通部,貨物課
申請様式	中長期計画書

申請書控えダウンロード

ブックマーク

マイページトップへ

中長期計画提出後の注意点



Caution !

○ 提出した書類に対する国からの通知について

提出した書類に関して、審査が完了し、公文書の発出があるのは
「特定貨物自動車運送事業者等の指定届出」のみとなります。

※「中長期計画」、「定期報告」については、

手続きが完了しても、所管省庁から受理証明書などは届かないのでご了承ください

○ 本社所在地や代表取締役の変更等があった場合の手続きについて

既に提出した届出等において記載していた主たる事務所の所在地や代表者に変更があった場合においては、GビズIDの基本情報を変更いただくのみで結構です。



Caution !

これら(本社所在地、代表者氏名 等)の変更があった場合でも、

新たに「特定貨物自動車運送事業者等の指定届出」を新しい内容で提出いただく必要や、変更届等をご提出いただく必要はありません。

差戻 通知一覧

e-GOV 電子申請

お問合せヘルプ

マイページ | 手続検索 | 手続ブックマーク | 申請案件一覧 | **メッセージ** | 基本情報管理

知 0

0

0

申請案件に関する通知一覧

提出先機関から届いた通知の一覧です。

絞込条件

1件 << < 1 / 1 > >> 表示件数 20

国土交通省 関東運輸局 ... 到達番号: 20260911184641570e 2026年9月30日 18時46分

補正 中長期計画の再提出依頼

株式会社いがふ
説明 太郎
08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書 (国土交通省提出用) / 08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書 (国土交通省提出用)

<< < 1 / 1 > >>



e-GOV 電子申請

お問合せヘルプ

マイページ | 手続検索 | 手続ブックマーク | 申請案件一覧 | **メッセージ** | 基本情報管理

中長期計画の補正要求

本文	「II 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量増加に関する計画」>「1-1 計画内容」の2項目目の内容が1項目目の内容と重複していますので見直し、修正をお願いします。
添付ファイル	
到達番号	20260911184641570e
種別	補正
法人名	株式会社いがふ
申請者氏名	説明 太郎
手続名称	08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書 (国土交通省提出用) / 08-08 特定貨物自動車運送事業者等中長期計画書 (国土交通省提出用)
発行日時	2026年9月30日 18時46分
発出元	関東運輸局, 自動車交通部, 貨物課
補正期限日付	2026年10月7日

戻る

メッセージを保存

○ メッセージの本文にて、補正要求の内容が記載されておりますのでご確認ください。
なお、補正指示をしている箇所以外は編集できない設定となっております。

「差戻通知確認」の注意点

○ 地方運輸局から差し戻された場合等の「通知設定」等について

申請内容に不備等があった場合、審査担当省庁から書類が差し戻されますので、その際には補正を行っていただいた上で、再提出していただく必要があります。

このとき、差し戻されたことに気付かないまま提出締切りを超過してしまわないよう、以下のご対応をお願いいたします。

1 「**処理状況**」の画面から、定期的に手続の進捗状況を確認する

2 「**メッセージ通知**」を設定し、メール等で通知が受けられるようにする

※ 初期設定では通知が来ない設定となっておりますので、必ず設定変更ください。

「アカウント管理」→「利用者設定」から設定変更が可能です。詳細は以下をご参照ください。

<https://shinsei.e-gov.go.jp/contents/help/guide/mypage/user-settings.html>



【e-Gov電子申請画面】