

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の解説書

令和7年3月

## 目次

本解説書における用語の定義 .....	4
1. 制度の概要 .....	5
1-1 法の概要 .....	5
1-2 制度の概要及び本解説書の位置付け .....	5
1-3 基本方針について .....	5
1-4 判断基準の対象 .....	7
1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等 .....	9
1-6 特定貨物自動車運送事業者等の指定基準について .....	12
2. 判断基準の解説：積載効率の向上等のために取り組むべき措置 .....	13
2-1 判断基準の解説：運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則 .....	14
2-2 判断基準の解説：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 .....	15
2-3 判断基準の解説：実効性の確保等 .....	19
2-4 その他の取組事項 .....	22
3. 問合せ先 .....	23

改訂履歴

○本冊

版数	改訂日付	改訂内容
1.0	-	初版。2025年4月1日施行

## 本解説書における用語の定義

用語	定義
法	物資の流通の効率化に関する法律(平成17年法律第85号)の略称
判断基準	「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7年国土交通省令第5号)の略称
基本方針	「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基本的な方針」(令和7年農林水産省・経済産業省・国土交通省告示第1号)の略称
貨物自動車運送事業者等(トラック事業者)	貨物自動車運送事業法第39条第1号に規定する貨物自動車運送事業者(一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、貨物軽自動車運送事業者)及び同法第37条の2第3項に規定する特定第二種貨物利用車運送事業者
貨物自動車(トラック)	道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第2条第2項の自動車であって、貨物の運送の用に供するもの
運転者(トラックドライバー)	貨物自動車の運転者
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、集荷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
荷役等	運転者による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
荷役等時間	荷役等に従事した時間で、国土交通省令で定めるところにより算定されるもの
荷待ち時間等	荷待ち時間及び荷役等時間
荷主	第一種荷主及び第二種荷主

## 1. 制度の概要

### 1-1 法の概要

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す。しかし、物流分野における人手不足、長時間労働等の厳しい労働環境、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等、物流にまつわる課題は深刻化しています。特に、労働環境改善のため時間外労働の上限規制が適用される一方、人手不足の中で何も対策を講じなければ物流の停滞が生じかねず、2030年度には34%の輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越える必要があります。

このような中、我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者も巻き込み、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容に向けて、抜本的・総合的な対策が急務であるという認識のもと、2024年4月に「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」(令和6年法律第23号。以下「物流改正法」という。)が成立しました。物流改正法により、(1)荷主、物流事業者等に対する規制措置、(2)トラック事業者の取引に対する規制措置及び(3)軽トラック事業者に対する規制措置を講ずることで、物流の持続的成長を図ることとしています。

このうち(1)は、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」(法)において設けられ、貨物自動車運送事業者等に対する規制措置としては、以下の措置を講ずることとしています。

- 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。
- 貨物自動車運送事業者等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。
- 一定規模以上の貨物自動車運送事業者等を特定貨物自動車運送事業者等として指定し、中長期計画の作成や定期報告を義務付け、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、勧告・命令を実施。

### 1-2 制度の概要及び本解説書の位置づけ

法第34条に基づき、貨物自動車運送事業者等には、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、輸送網の集約、配送の共同化その他の措置を講ずる努力義務が課されています。この努力義務について、法第35条第1項の規定に基づき、国土交通大臣が貨物自動車運送事業者等の判断の基準となるべき事項(判断基準)を定めることとされています。

本解説書では、判断基準について具体的に解説することによって、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<sup>1</sup>の向上等<sup>2</sup>)のために取り組むべき措置を判断する際の参考としていただき、これらの取組をより一層促進することを目的としています。

### 1-3 基本方針について

法第33条第1項に基づき、主務大臣は「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基本的な方針」(基本方針)を定めることと

<sup>1</sup> 積載効率=積載率×実車率。基本方針においては、自動車輸送統計年報(国土交通省)に基づき、輸送トンキロ/能力トンキロ(空車時のデータを含む。)により算出。積載率=積載重量/最大積載重量だが、例えば比重の小さい貨物については容積ベースで考えるなど、実情に応じて把握いただくことが可能。

<sup>2</sup> 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、本解説書においては、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。

されており、基本方針には以下の事項が記載されています。

- 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
- 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

特に、①については、安全性の確保を前提に、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して、以下の事項を達成することを目標とすることが明記されています。

#### (1) 運転者の荷待ち時間等の短縮

- 令和10年度までに、全国の貨物自動車による輸送のうち5割の運行で荷待ち時間等を1時間削減することで、運転者一人当たりの荷待ち時間等を年間125時間短縮することを実現するものとする。
- このためには、現状、運転者の1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち及び荷役等にかかる時間が合計約3時間と推計されていることを踏まえ、この1運行当たりの荷待ち時間等が全国平均で合計2時間以内となるよう荷待ち時間等を削減する必要がある。また、これを踏まえ、荷主等は、1回の受渡しごとの荷待ち時間等について、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やむを得ない場合<sup>3</sup>を除き、2時間を超えないよう荷待ち時間等を短縮するものとする。なお、1回の受渡しごとの荷待ち時間等が1時間以内である荷主等については、その継続及び改善に努めるものとする。

#### (2) 積載効率の向上等

- 令和10年度までに、近年40パーセント以下の水準で推移してきた積載効率について、日本全体のトラック輸送のうち5割の車両で50パーセントを目指し、全体の車両で44パーセントへの増加を実現するものとする。また、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、容積ベースでも改善を図るものとする。

#### (3) 関連する施策への貢献

- (1)及び(2)の達成に向けた取組を通じて、効率的な共同輸配送、共同拠点利用等を図るフィジカルインターネット<sup>4</sup>の実現を図るとともに、地球温暖化対策の推進に関する法律(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に対策及び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ものとする。

<sup>3</sup> 荷役等時間の更なる短縮が難しいと想定される業界特性の事例については、「3. よくある質問について」を参照。

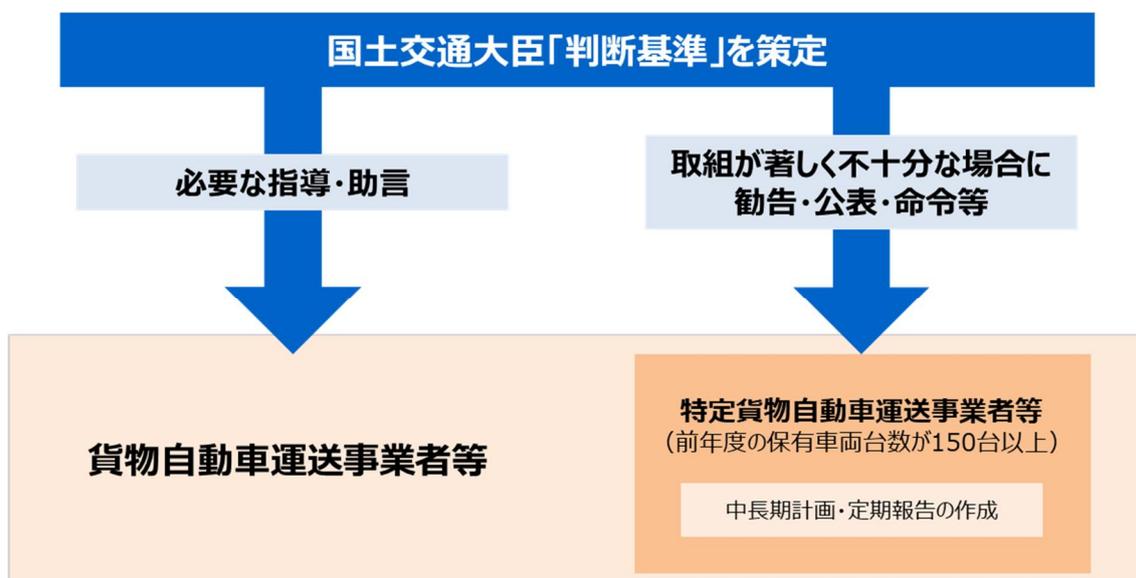
<sup>4</sup> 規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の倉庫、貨物自動車等をネットワークとして活用し輸送する共同輸配送システムをいう。

上記(1)の目標の達成に向けて、重点的に改善すべき具体例としては、改善の効果が大きいものとして以下の運行・施設が考えられます。このうち、特に(iii)~(v)は従来の運用の見直し等によっても改善につながることが期待されます。

- (i) 現状ではバラ積みであるが、パレット、ロールボックスパレット(かご車)等の輸送用器具を積み付け、そのまま受渡しを行うことで荷役等時間の短縮が可能な運行
- (ii) 一日に多数のトラックが出入りし、トラック予約受付システムの導入により荷待ち時間の短縮が見込まれる施設
- (iii) トラックの到着時刻に出荷準備が終わらないことが多く、到着時刻の後ろ倒し又は出荷準備の前倒しによる荷待ち時間の短縮が可能な運行
- (iv) 先着順で積卸しを行っており、順番待ちのために受付開始時刻前にトラックの到着が集中しがちで、積卸し時間の予約・指定を行うことで荷待ち時間の短縮が見込まれる施設
- (v) 荷役等の内容の見直し、荷役場所や作業順の明示、作業場の整頓等により荷役等時間の短縮が見込まれる施設

#### 1-4 判断基準の対象

貨物自動車運送事業者等は、判断基準に基づき、積載効率の向上等の措置に取り組むことが求められます。当該措置の適確な実施を確保するために必要があるときは、国土交通大臣による指導及び助言が行われる場合があります。また、貨物自動車運送事業者等のうち特定貨物自動車運送事業者等は、取組が著しく不十分なときは、国土交通大臣による勧告・公表・命令・罰則の対象となる場合があります。



##### (1) 貨物自動車運送事業者等(法第30条第6号)

貨物自動車運送事業者等には、貨物自動車運送事業法第39条第1号に規定する貨物自動車運送事業者(一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者、貨物軽自動車運送事業者)及び同法第37条の2第3項に規定する特定第二種貨物利用車運送事業者が該当します。

## (2) 特定貨物自動車運送事業者等 ※詳細は1-6参照(法第37条)

貨物自動車運送事業者等のうち、前年度における輸送能力が政令で定める基準能力<sup>5</sup>以上である貨物自動車運送事業者等は、特定貨物自動車運送事業者等に該当します。特定貨物自動車運送事業者等は、積載効率の向上等を行うために、中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられています。

## (3) 指導・助言又は勧告・公表・命令・罰則

全ての貨物自動車運送事業者等について、国土交通大臣は、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)を図る措置の的確な実施を確保するため必要があると認めるときは、判断基準を勘案して、貨物自動車運送事業者等に対して必要な指導・助言をすることができます(法第36条)。

特定貨物自動車運送事業者等について、国土交通大臣は、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)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と認めるときは、判断の根拠を示して、当該特定貨物自動車運送事業者等に対して必要な措置をとるべき旨の勧告をすることができます。

また、特定貨物自動車運送事業者等が勧告に従わなかったときは、国土交通大臣は、その旨を公表することができます。さらに、勧告を受けた特定貨物自動車運送事業者等は、正当な理由がなくてその勧告に係る措置をとらなかった場合は、国土交通大臣より、その勧告に係る措置をとるべきことを命じられる場合があります(法第40条)。なお、命令に違反した場合は、100万円以下の罰金が科されます(法第75条)。そのほか、①特定貨物自動車運送事業者等への指定の基準能力を上回る貨物自動車運送事業者等がその旨の届出をせず、又は虚偽の届出をしたとき、②特定貨物自動車運送事業者等が中長期計画の提出をしなかったとき、③定期報告をせず、若しくは虚偽の報告をしたときは、50万円以下の罰金が科されます(法第76条)。

## (4) 報告徴収・立入検査

法第41条第1項に基づき、貨物自動車運送事業者等(特定貨物自動車運送事業者等を含む。)は、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必要な限度において、輸送能力の状況に関し、報告や事務所等への立入検査が求められる場合があります。

また、法第41条第2項に基づき、特定貨物自動車運送事業者等は、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)を図る措置の実施の状況に関し、報告や事務所等への立入検査が求められる場合があります。

なお、報告が求められた場合であって、報告をせず、又は虚偽の報告をしたときは、50万円以下の罰金が科されます。また立入検査を拒み、妨げ、又は忌避したときも、同様に50万円以下の罰金が科されます(法第76条)。

<sup>5</sup> 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 合同会議での議論を踏まえ、特定貨物自動車運送事業者等の基準能力としては、トラック台数 150 台と定める見込み。

## 1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等<sup>6</sup>

### (1)「荷待ち時間」の算定方法(法第30条第4号及び規則<sup>7</sup>第5条)

#### 【法】

(定義)

第三十条 この章において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

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つて、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。

#### 【規則】

(荷待ち時間)

第五条 法第三十条第四号の国土交通省令で定める者は、連鎖化事業者(法第四十五条第一項に規定する連鎖化事業者をいう。次項において同じ。)とする。

2 法第三十条第四号の国土交通省で定めるところにより算定される時間は、運転者(同条第二号に規定する運転者をいう。以下同じ。)が集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所(以下この項において「集貨場所等」という。)に到着した時刻(次の各号に掲げる場合にあっては、当該各号に掲げる時刻)から荷役等(同条第五号に規定する荷役等をいう。次条第二項において同じ。)を開始した時刻までの時間(荷主(法第三十条第七号に規定する荷主をいう。)、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者(次条第一項において「荷主等」という。)の都合により待機した時間に限る。)とする。

一 決定された貨物の受渡しを行う時刻若しくは時間帯の開始時刻又は運転者が指示若しくは伝達された貨物の受渡しを行う時刻若しくは時間帯の開始時刻よりも前に集貨場所等に到着した場合 これらの時刻

二 到着後速やかに受付その他これに類する行為を行った場合(前号に掲げる場合を除く。)当該行為を行った時刻

「荷待ち時間」は、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」(集貨場所等)において、荷主、当該場所の管理者又は連鎖化事業者(荷主等)の都合により貨物の受渡しのために待機した時間と定義されます。具体的には、運転者が集貨場所等に到着した時刻等(下記の場合分け参照)から荷役等を開始した時刻までの時間として算定されます。

#### 【荷待ち時間の起算点の場合分け】

① 到着時刻・時間帯の指示等がない場合： 到着時刻(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。以下同じ。)から

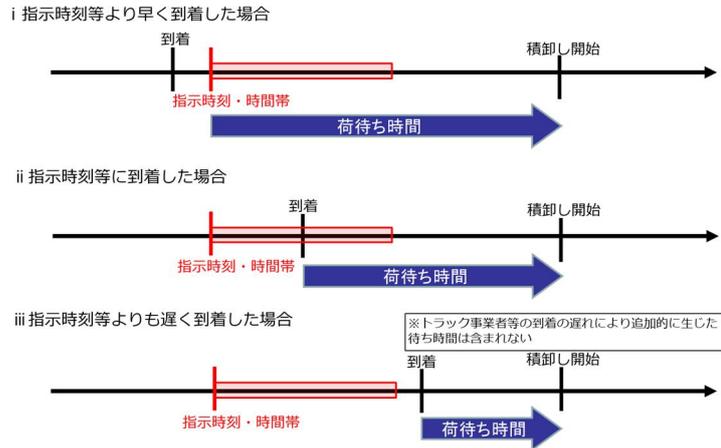
<sup>6</sup> 輸送安全規則(平成2年運輸省令第22号)に基づく「乗務記録」において、荷待ち時間は、「集貨地点等に到着した時刻(荷主から指定された場合は当該時刻)から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計」とされており、法における荷待ち時間と考え方が一致しない場合がある。

<sup>7</sup> 国土交通省関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則(平成17年国土交通省令第100号)※「国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則」が令和7年国土交通省令第4号(令和7年4月1日施行)により題名改正されるもの。

② 到着時刻・時間帯の指示等があり、

- i 当該指示等された時刻・時間帯（指示時刻等<sup>8</sup>）より早く到着した場合： 指示時刻等から
- ii 指示時刻等に到着した場合： 到着時刻から
- iii 指示時刻等より遅く到着した場合： 到着時刻から

※ トラックドライバーが集貨場所等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など、業務から完全に離れることができる時間は、荷待ち時間に含まれません。



また、トラック事業者の運行等の都合で指示時刻等より遅く到着した場合、

- ① 通常生じる範囲の荷待ち時間(到着の遅れにかかわらず生じる荷待ち時間)については荷待ち時間に該当します。
- ② トラックドライバーの到着の遅れに起因して荷役等の順番が後ろ倒しとなり生じた追加的な荷待ち時間は、「荷主等の都合」によるものでないため、荷待ち時間から除外できます。また、天候や交通事情等により荷主等の責任によらず生じた荷待ちについては、①のケースを除き荷待ち時間から除外できます。

(2)「荷役等時間」の算定方法(法第30条第5号及び規則第6条)

**【法】**  
(定義)  
第三十条 この章において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。  
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。

**【規則】**  
(荷役等時間)  
第六条 法第三十条第五号の国土交通省令で定める業務は、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査、貨物の荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベルの貼付け、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

<sup>8</sup> 指示等された時刻とは、第一種荷主、第二種荷主又は倉庫業者が指示等をして、トラック事業者と合意された時刻を指す。

の通常同条第一号に規定する貨物自動車の運転の業務に附帯する業務とする。

2 法第三十条第五号の国土交通省令で定めるところにより算定される時間は、運転者が荷役等を開始した時刻から終了した時刻までの時間(荷役等に從事していない時間を除く。)とする。

「荷役等時間」は、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(下記参照)で定める業務(以下「荷役等」という。)に從事した時間と定義されます。具体的には、運転者が荷役等を開始した時刻から終了した時刻までの時間(荷役等に從事していない時間を除く。)として算定されます。

#### 【荷役等に該当する業務】

- ① 荷役: 荷積み及び荷卸し
- ② 国土交通省令で定める業務

貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査、貨物の荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベルの貼付け、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貨物自動車の運転の業務に附帯する業務

なお、荷役等時間から除くこととしている「荷役等に從事していない時間」とは、トラックドライバーが、トラック事業者の業務上の指示等により休憩する時間のこと等を指し、当該時間は荷役等時間に含まれませんが、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会いが必要であるなど、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、「通常貨物自動車の運転の業務に附帯する業務」に從事している時間に該当し、荷役等時間に含まれます。

また、荷卸しと荷積みを並行して行うケースや復荷(帰り荷)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つの集貨場所等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取組であることを考慮し、荷卸しと荷積みに要した時間を別々の「荷役等時間」として捉えることが可能です。

#### 荷待ち時間等の計測イメージ



## 1-6 特定貨物自動車運送事業者等の指定基準について

特定貨物自動車運送事業者等の指定は、前年度の輸送能力が基準能力以上である場合に行われます。

貨物自動車運送事業者等は、自社が特定貨物自動車運送事業者等に該当するか判断し、届出を行うために、自社の年度における輸送能力を把握し、当該輸送能力が基準輸送能力を超えるか確認することが必要となります。

なお、基準輸送能力は、大手の事業者から順に、日本全体の輸送能力の半分程度を占める事業者を指定するという基本的な考え方の下で設定することとしており、今後改正される物資の流通の効率化に関する法律施行令(平成17年政令第298号)において定められる予定です。

## 2. 判断基準の解説：積載効率の向上等のために取り組むべき措置

貨物自動車運送事業者等が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)を図るために取り組むべき措置に関する判断の基準となるべき事項の概要は、以下のとおりです。

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)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
(3) 実効性の確保	
<取組事項>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
<取組に当たっての配慮事項・遵守事項>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>① テールゲートリフターの導入、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</li> <li>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</li> </ul>

## 2-1 判断基準の解説：運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則

### 【判断基準】

第一条 貨物自動車運送事業者等は、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、運転者一人当たり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。

### 【解説】

判断基準は、貨物自動車運送事業者等が法第34条に規定されている努力義務についての具体的な取組方法を示すものです。個々の貨物自動車運送事業者等は、判断基準に列記されている取組例を参考として、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の達成に向けて、必要な取組を行う必要があります。

その際、運送する貨物の特性により効果的な取組が異なることや、雇用するトラックドライバーの安全を確保する必要があることなどの事情に配慮してください。

また、積載効率の向上等を図るための取組は、計画的かつ効率的に実施することが求められます。

## 2-2 判断基準の解説：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）

### 【法】

第三十四条 貨物自動車運送事業者等は、自らの事業に伴うその雇用する運転者への負荷の低減に資するよう当該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、輸送網の集約、配送の共同化その他の措置を講ずるよう努めなければならない。

### 【判断基準】

第二条 貨物自動車運送事業者等は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十四条に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同条に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

- 一 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。
- 二 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。
- 三 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。
- 四 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。
- 五 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。

### 【解説】

貨物自動車運送事業者等は、積載効率の向上等を図るため、以下の記載を参考として有効な取組を行ってください。

なお、努力義務は「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）ですが、容積勝ちの貨物を扱う場合に、重量が大幅に増加しなくとも、積載する貨物の個数が増加すれば少なからず「重量の増加」につながるものと考えられます。

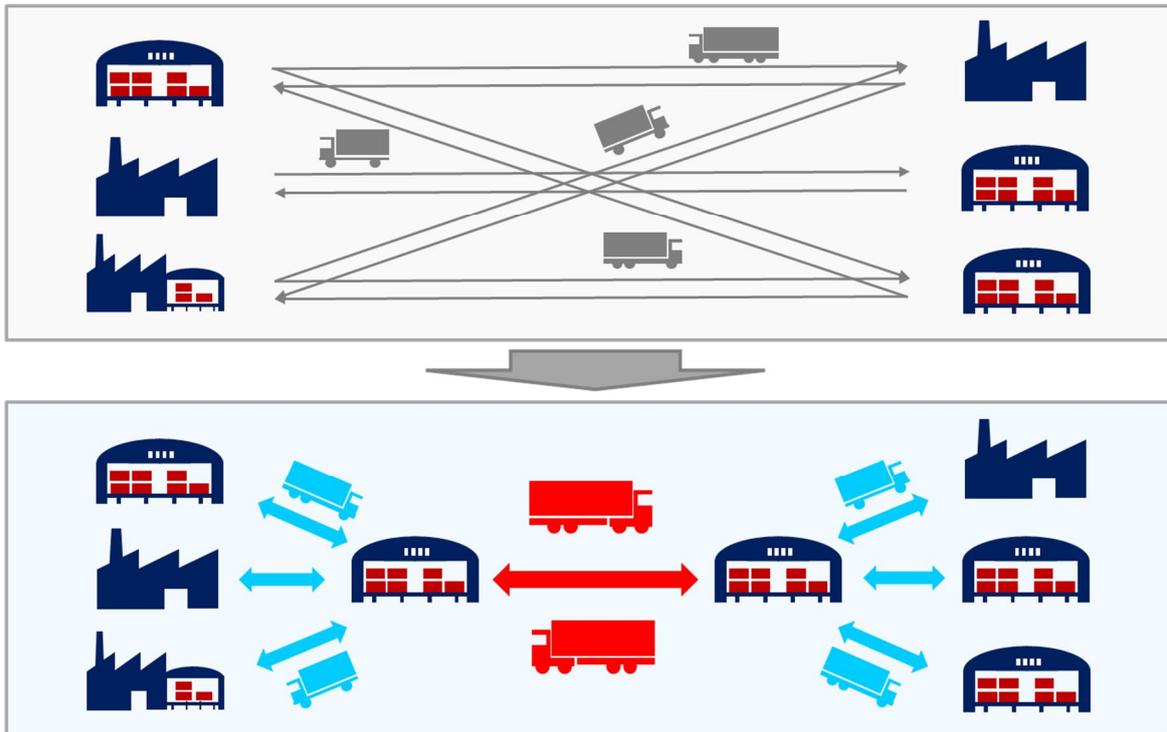
※ 判断基準に、「ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りではない」と規定されているとおり、各号に規定する取組によらないことが有効である場合は、各号に規定する内容と異なる対応をしていることをもって努力義務を履行していないと判断されるものではありません。

#### (1) 輸送網の集約

積載効率を向上させるためには、複数荷主の貨物の積合せ等に取り組み、輻輳する輸送網を集約（異なる複数のトラックで運送していた貨物を、一台で集約して運送すること）し、合理化することが有効です。また、発注から納品までの十分なリードタイムがある場合には、異なる納品日の貨物の積合せに取り組みむことも考えられます。

その際、例えば、季節による繁閑差が大きい貨物については、異業種との混載により貨物量の平準化が期待でき、同業種の事業所が集積する地域（コンビナート等）から出荷する貨物については、当該地域内の荷主間の調整による混載により積載効率の向上が期待できます。このように、運送する貨物の特性等に応じた対応が有効です。

## 幹線輸送の効率化のイメージ



上記は発着両方の集約となっているが、発のみ、着のみの集約もありえる

## (2) 配送の共同化

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いては、主にはトラック事業者同士が協議・連携して配送の共同化に取り組むことにより、積載効率の向上に寄与することが考えられます。この際、荷主、連鎖化事業者、貨物利用運送事業者等との関係者とも適切に協議を行ってください。この取組により、地域における物流の持続性確保にも繋がります。配送の共同化を行う際には、共同配送センターの活用等も効果的であると考えられます。

※ なお、法における努力義務を実施することが公正かつ自由な取引環境を損なうようなものであってはならないため、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和22年法律第54号)を遵守した上で取組を実施してください。



### (3) 復荷(帰り荷)の確保

トラック輸送において、復荷(帰り荷)がない運行(片荷)は実車率の低下につながる大きな課題であり、復荷を確保することで積載効率の向上等につながります。

複数の荷主企業の荷物を恒常的に往復マッチングさせることで、より効率的に復荷の確保が可能となります。復荷の確保に当たっては、求貨求車システムの活用の方法が考えられます。



### (4) 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を効率的に行い最適化することにより、積載率の向上や効率的な運送が可能となります。

この配車計画や運行経路の最適化に当たっては、トラックの種類や目的地が複数ある場合には複雑な事務処理が求められることから、実態に応じて、配車計画や運行を管理できるシステムの導入を行うことが有効であると考えられます。



### (5) 運送ごとの貨物の総量の増加

輸送能力を維持・向上させる観点からは、運送ごとの貨物の総量や体積を増やすことも考えられます。このため、貨物量に応じて、より大型の車両の導入・活用などに取り組んでください。

なお、大型車両の導入に当たっては、車両制限令(昭和36年政令第265号)第3条において最高限度(一般的制限値)が定められており、この規格を超える車両について、通行の許可又

は通行可能経路の確認を受ける必要がある点に留意が必要です。物流効率化等の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一般的制限値を超えて許可されている車両の導入も考えられますが、通行可能な経路が限られたり、通行に当たって必要な条件が付される場合もあるため、当該車両が通行することが想定される道路の整備状況等の個別の状況も踏まえ、適切な車両の導入を検討する必要があります。

## 2-3 判断基準の解説：実効性の確保等

### 【判断基準】

第三条 貨物自動車運送事業者等は、前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 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。）のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。
  - 二 必要に応じて荷主に対し、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を実施するために必要な運賃の設定、パレットその他の輸送用器具の利用その他の効率化に資する措置に関する提案をすること。
  - 三 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、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。
  - 四 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図ること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。
- 2 貨物自動車運送事業者等は、前条に規定する取組を実施することにより運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図る際には、テールゲートリフター（貨物自動車の荷台の後部に設置された動力により駆動されるリフトをいう。）の導入、貨物の積卸しのための施設の整備その他の措置を講ずることにより、当該取組を実施することに伴い増加する運転者の負荷の低減に配慮するものとする。
- 3 貨物自動車運送事業者等は、前条に規定する取組を実施することにより運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図る際には、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ものとする。

### 【解説】

貨物自動車運送事業者等は、積載効率の向上等のための取組の実効性を確保するため、以下の取組を行ってください。

以下に記載する取組は、2-2に記載する努力義務の履行の実効性を確保するための取組として位置付けているものです。このため、2-2の取組効果の向上や、円滑な実施に必要な場合に、以下に記載する取組を積極的に行ってください。

#### (1) 積載効率の状況、効率化のための取組の実施状況・効果の把握等

貨物自動車運送事業者等における物流効率化の取組の実効性を担保するため、貨物自動車運送事業者等は、積載効率の状況や、改善に向けた取組及びその効果を適切に把握することが求められます。

特定貨物自動車運送事業者等については、取組の実施状況等を定期報告において報告することとなりますが、それ以外の貨物自動車運送事業者等においても現状の把握に努めてください。また、これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術等を用いた効率的な手法を用いて状況の把握を行うことや、正確に状況を可視化することにより、正確かつ、少な

い負担で積載効率等の状況を把握し、更なる効率化につなげることが重要です。

なお、法においては、荷主に対してトラックドライバーの荷待ち時間及び荷役等時間を短縮する努力義務が課されており、荷待ち時間・荷役等時間の現状を把握するよう努めることとされています。しかしながら、荷主においてこれらの時間を把握することが難しい場合があることが考えられることから、荷主から情報提供を求められた場合には、情報提供に協力するよう努めてください。

荷待ち時間・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により、効率的に把握することができます。トラック事業者としても、これらの時間を正確に把握することにより、荷主等への荷待ち時間・荷役等時間の短縮を提案する根拠や適正な料金収受につながることを期待できます。

## (2) 荷主への提案

積載効率向上等の取組に当たっては、荷主の協力を得ることが不可欠です。このため、取引先の荷主に対して、共同輸配送のための個建運賃の導入や、リードタイムに応じた運賃設定などの提案を行うことが考えられます。

なお、令和6年3月に国土交通省より告示された新たなトラックの標準的運賃においては、共同輸配送等を念頭に「個建運賃」の設定を行うとともに、リードタイムが短い運送の際の「速達割増」、リードタイムを長く設定した場合の割引等を導入しました。荷主への提案を行う際には、これらも活用ください。

また、荷役等の効率化のためには、パレットやロールボックスパレット(カゴ車)等の輸送用器具を導入することによりバラ積み・バラ卸しを避けることが重要であり、これに関して提案を行うことも有効です。

なお、パレットの活用に関しては、一貫パレチゼーション(施設内での保管から発送、着地での荷卸しまで別パレットへの積替えをせず同一のパレットを用いることを指す)の実現により、一層の荷役等の効率化が図られます。これに向けて、標準仕様パレット(平面サイズ縦1.1メートル、横1.1メートルのパレット)その他の標準化された規格に適合するパレットやこれに適合する包装資材を使用すること、レンタルパレットを活用すること等が推進されています。

標準仕様パレットの平面サイズ以外の規格及び運用方法<sup>9</sup>、具体的に事業者が取り組むべき内容等については、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)に示されています。

## (3) 物流データ標準化等を通じた物資の流通に関する多様な主体との連携の円滑化

標準化を推奨するデータとしては、貨物の荷姿(サイズやパレット化の有無等)、数量、重量等に関する情報、貨物を運送する車両の情報、貨物の受渡しを行う施設の情報(法人番号や事業所別のコード)等を想定しています。なお、具体的に事業者が目指すべきデータ標準については、内閣府戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)第2期「ス

<sup>9</sup> 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、標準的な規格のパレットを、標準化された方法で運用することを「標準仕様パレットの導入」とした。具体的には、同とりまとめで整理された「①必ず推進していくべき内容」を満たす場合(平面サイズ:11型、調達形態:レンタル等)をいう。(https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001751645.pdf)

マート物流サービス」で策定された「物流情報標準ガイドライン」<sup>10</sup>に示されております。

これらのデータの標準化により、発・着荷主やそれぞれの取引先企業、物流事業者、利用運送事業者等の多様な主体との連携が円滑化されることが望まれます。

#### (4)関係者との連携

物流効率化を効果的に行うためには、関係者との連携を図ることが必要であり、その連携の具体例としては、以下のものが考えられます。

- ① 国が物流効率化に取り組む事業者を支援するために行う、調査・助言・援助に関する情報提供や技術開発の推進・普及などを活用すること。
- ② 消費者に対し、再配達削減の重要性や、物流効率化の必要性への理解の増進を図ること。
- ③ 関係団体において、情報交換や共同での取組を進めること。
- ④ 取引先の荷主を始めとする関係事業者間で物流効率化の取組の実施に向けて調整し、必要に応じて取引先に協力を求めること。等

#### 【関係事業者間の連携の例】

- ・ 効率化のための取組や費用負担等について必要に応じて荷主や貨物利用運送事業者との契約内容の見直しを行うことが考えられます。
- ・ 荷主企業と物流効率化に向けた課題等の情報共有を定期的実施することが考えられ、共同輸配送や運行の最適化などを行う上で必要な荷主等の協力を得るために、確保すべきリードタイムや短縮すべき荷待ち時間等の情報を提供することも重要です。
- ・ 復荷の確保に向けて、貨物の情報に詳しい他の事業者や利用運送業者に情報照会し、連携することが考えられます。
- ・ 元請トラック事業者として、下請トラック事業者や荷主等の効率化に対する協力を実施することも重要です。

#### (5)運転者の負荷低減への配慮

積載効率向上することで、トラックドライバーが積卸し等を行う際の負荷が増加するおそれがあるため、テールゲートリフターの導入、荷捌き施設の整備、ジョルダ一車の導入などにより、積卸し作業の負荷低減や、積卸し作業の効率化を図ることが必要です。

#### (6)関係法令の遵守による過積載等の安全を阻害する行為の防止

積載効率向上等に取り組むに当たっては、トラックの過積載や過労運転等輸送の安全が損なわれたり、物流事業者の事業の正常な運営が阻害されたりすることのないよう、関係法令を遵守することが必要です。

<sup>10</sup>物流情報標準ガイドラインの活用にあたっては、「物流情報標準ガイドライン 利用手引」参照。  
(<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001731062.pdf>)

## 2-4 その他の取組事項

判断基準に定める取組のほか、積載効率の向上等に向けた取組を講ずることに併せて、貨物自動車運送事業者等は以下の事項についても可能な限り取り組んでいくことが望ましいです。

### (1) 貨物の受渡しに当たっては、荷主や貨物に関する詳細な情報を適切に把握すること

荷主や貨物に関する情報を事前に把握しておくことで、寄託倉庫も含めた集貨や配達の現場において、効率的な貨物の受け渡しを行うことにつながります。特に、施設における車高制限や受け渡しに関するルール等がある場合、事前に把握・共有しておくことで、実際に受け渡しを行うトラックドライバーの負荷の低減につながります。このため、荷主や倉庫業者等と連携して情報収集・把握に努めてください。

### (2) 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

荷主等が、荷待ち時間の削減に向けて、トラック予約受付システムを導入している場合には、そのシステムを利用し、トラックが特定の時間に集中しないようにするための対策に協力するようお願いします。システムで予約を行った場合、荷主側はその予約を前提に作業日程を計画するため、やむを得ない事情を除き、時間どおりに到着するよう配慮をお願いします。

また、トラック予約受付システムについて、先にまとめて予約を押さえ、その後、不要となった枠をキャンセルするようなことは控えてください。

### (3) 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

荷主・連鎖化事業者が指示した貨物の受渡し時間に遅延する場合は、集貨又は配達先の荷主や寄託倉庫の作業スケジュールに影響が生じる可能性があるため、運行状況を報告するように努めてください。

また、指定された貨物の受渡し時間がある場合に、理由なく必要以上に早く到着しないよう、効率的な配車・運行に努めてください。

### 3. 問合せ先

---

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3  
国土交通省

・制度全般について

物流・自動車局物流政策課 電話 03-5253-8801

・貨物自動車運送事業について)

物流・自動車局貨物流通事業課 電話 03-5253-8575

#### 物流効率化法ポータルサイト

---

物流効率化法に関わる事業者の理解促進に向けて、『物流効率化法理解促進ポータルサイト』  
(令和7年3月31日公開)において、改正ポイントをとりまとめておりますので、ご覧ください。

URL : <https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>