

貨物自動車関連事業者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 .....	6
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 特定倉庫業者の指定基準について .....	12
2. 判断基準の解説：荷待ち時間等の短縮のために取り組むべき措置 .....	13
2-1 判断基準の解説：運転者の荷待ち時間等の短縮の実施の原則 .....	14
2-2 判断基準の解説：運転者の荷待ち時間の短縮 .....	16
2-3 判断基準の解説：運転者の荷役等時間の短縮 .....	19
2-4 判断基準の解説：実効性の確保 .....	23
3. よくある質問について .....	26
4. 問合せ先 .....	30

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	「貨物自動車関連事業者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6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(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
貨物自動車関連事業者	倉庫業者、港湾運送事業者、航空運送事業者及び鉄道事業者
貨物自動車関連輸送事業者	港湾運送事業者、航空運送事業者及び鉄道事業者
倉庫業者	倉庫業法(昭和31年法律第121号)第7条第1項に規定する倉庫業者
港湾運送事業者	港湾運送事業法(昭和26年法律第161号)第3条第1号に掲げる事業を営業者であって、当該事業について運転者との間で貨物の受渡しを行うもの
航空運送事業者	航空法(昭和27年法律第231号)第2条第18項の航空運送事業を営業者のうち貨物の運送を行うものであって、当該航空運送事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者
鉄道事業者	鉄道事業法第2条第2項の第一種鉄道事業又は同条第3項の第二種鉄道事業を営業者のうち貨物の運送を行うものであって、当該第一種鉄道事業又は当該第二種鉄道事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者
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的措置、(2)トラック事業者の取引に対する規制的措置及び(3)軽トラック事業者に対する規制的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、貨物自動車関連事業者に対する規制的措置としては、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。
- 貨物自動車関連事業者の取組状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。
- 一定規模以上の倉庫業者を特定倉庫業者として指定し、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付け

法第52条<sup>1</sup>(第41条)に基づき、倉庫業者には、自ら管理する施設における運転者の荷待ち時間等の短縮を図るため、次の①～③の措置を講ずる努力義務が課されています。また、倉庫業者以外の貨物自動車関連事業者（以下「貨物自動車関連輸送事業者」という。）には、自ら管理する施設における運転者の荷役等時間の短縮を図るため、③の措置を講ずる努力義務が課されています。

- ① 第一種荷主から寄託を受けた貨物の受渡し日時を運転者に伝達するに当たって、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にすること
- ② 第二種荷主から寄託を受けた貨物の受渡し日時を運転者に伝達するに当たって、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にすること
- ③ 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、バース等の荷捌き場の拡張、先行する貨物の搬出及び後続する貨物の搬入の迅速な実施その他の運転者が行う荷役等の円滑な実施を図るための措置

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、運転者の荷待ち時間等の短縮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

<sup>1</sup> 物流改正法による最終改正後の条番号。物流改正法第1条による改正後の条番号が異なる場合は、括弧内に当該条番号を付記している。条番号について以下同じ。

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>2</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

<sup>2</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。

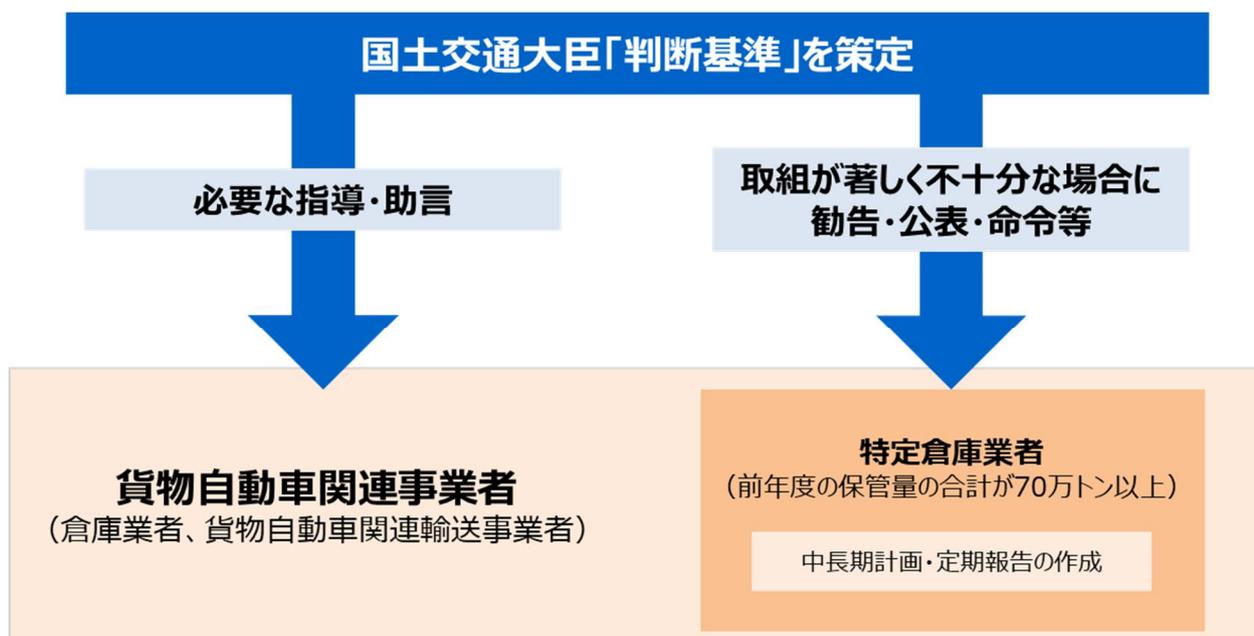
フィジカルインターネット<sup>3</sup>の実現を図るとともに、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成10年法律第117号）第8条第1項に基づく地球温暖化対策計画に対策及び施策として位置付けられている脱炭素物流の推進に貢献するものとする。

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ものが期待されます。

- (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

倉庫業者は、判断基準に基づき、運転者の荷待ち時間等の短縮を図るための措置に取り組むことが求められます。また、貨物自動車関連輸送事業者は、判断基準に基づき、運転者の荷役等時間の短縮を図るため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。



<sup>3</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

### (1) 貨物自動車関連事業者(法第30条第10号)

貨物自動車関連事業者には、以下の倉庫業者、港湾運送事業者、航空運送事業者及び鉄道事業者が該当します。なお、これらの事業者は、「貨物の運送及び保管の事業」のためにトラックドライバーとの貨物の受渡しを行っているため、本法における荷主には該当しません<sup>4</sup>。ただし、寄託物を移動させるためにトラック事業者と契約する場合など、トラックドライバー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場合は、本法における荷主に該当します(第一種利用運送事業者としてトラックを手配する場合は該当しません)。

- ・ 倉庫業者とは、倉庫業法第3条による登録を受けた者をいいます。
- ・ 港湾運送事業者とは、港湾運送法第3条第1号の一般港湾運送事業(船舶により運送された貨物の港湾における船舶からの受取若しくは荷主への引渡等)を経営する者であって、当該事業について運転者との間で貨物の受渡しを行うものをいいます。
- ・ 航空運送事業者とは、航空法第2条第18項の航空運送事業を経営する者のうち貨物の運送を行うものであって、当該航空運送事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者をいいます。なお、貨物の受渡しを行う者とは、荷主や物流事業者(トラック事業者・フォワーダー)と運送契約を締結している者が該当します。
- ・ 鉄道事業者とは、鉄道事業法第2条第2項の第一種鉄道事業又は同条第3項の第二種鉄道事業を経営する者のうち貨物の運送を行うものであって、当該第一種鉄道事業又は当該第二種鉄道事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者をいいます。

### (2) 特定倉庫業者 ※詳細は1-6参照(法第55条)

倉庫業者のうち、前年度における貨物の保管量が政令で定める基準保管量<sup>5</sup>以上である倉庫業者は、特定倉庫業者として指定されます。特定倉庫業者は、運転者の荷待ち時間等の短縮を図るために、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

全ての倉庫業者について、国土交通大臣は、運転者の荷待ち時間等の短縮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、倉庫業者に対して必要な指導・助言をすることができます(法第54条(第43条))。また、貨物自動車関連輸送事業者について、国土交通大臣は、運転者の荷役等時間の短縮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、当該事業者に対して必要な指導・助言をすることができます。(法第54条(第43条))

特定倉庫業者について、国土交通大臣は、運転者の荷待ち時間等の短縮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、当該特定倉庫業者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、特定倉庫業者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、勧告を受けた特定倉庫業者は、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58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

<sup>4</sup> 貨物自動車運送事業法附則に基づく是正指導等(いわゆるトラック・物流Gメンによる是正指導等)の対象となる「荷主」に該当するかについては、同法第2条第8項及び第64条に基づき別途判断される。

<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、特定倉庫業者の指定の基準保管量としては、年間入庫量70万トンと定める見込み。

75条)。そのほか、①特定倉庫業者への指定の基準保管量を上回る倉庫業者がその旨の届出をせず、又は虚偽の届出をしたとき、②特定倉庫業者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59条第1項に基づき、倉庫業者(特定倉庫業者を含む。)は、特定倉庫業者への指定や取消しを行うために必要な限度において、貨物の保管量の状況に関し、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59条第2項に基づき、特定倉庫業者は、運転者の荷待ち時間等の短縮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)。

### 1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

#### (1) 「荷待ち時間」の算定方法(法第30条第4号及び規則<sup>6</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

<sup>6</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。

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】

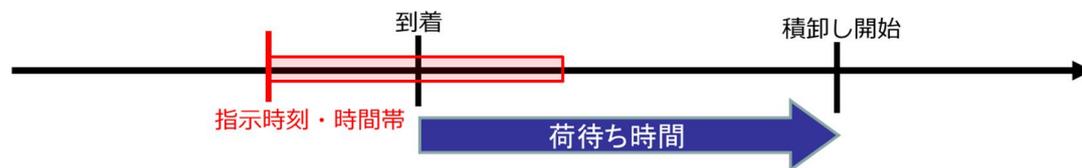
- ① 到着時刻・時間帯の指示等がない場合： 到着時刻(到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻。以下同じ。)から
- ② 到着時刻・時間帯の指示等があり、
  - (i) 当該指示等された時刻・時間帯(指示時刻等<sup>7</sup>)より早く到着した場合：  
指示時刻等から
  - (ii) 指示時刻等に到着した場合：  
到着時刻から
  - (iii) 指示時刻等より遅く到着した場合：  
到着時刻から

※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。

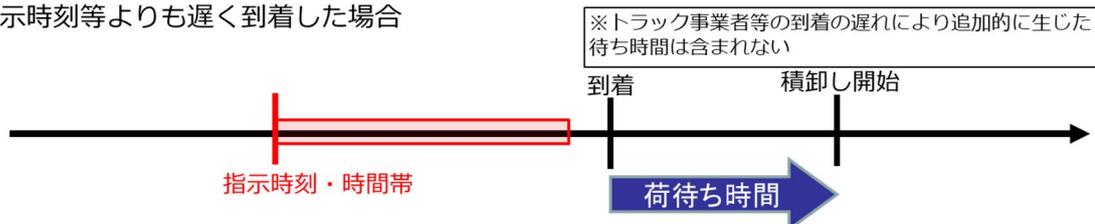
i 指示時刻等より早く到着した場合



ii 指示時刻等に到着した場合



iii 指示時刻等よりも遅く到着した場合



<sup>7</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。

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(荷役等に従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。)に従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(荷役等に従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】

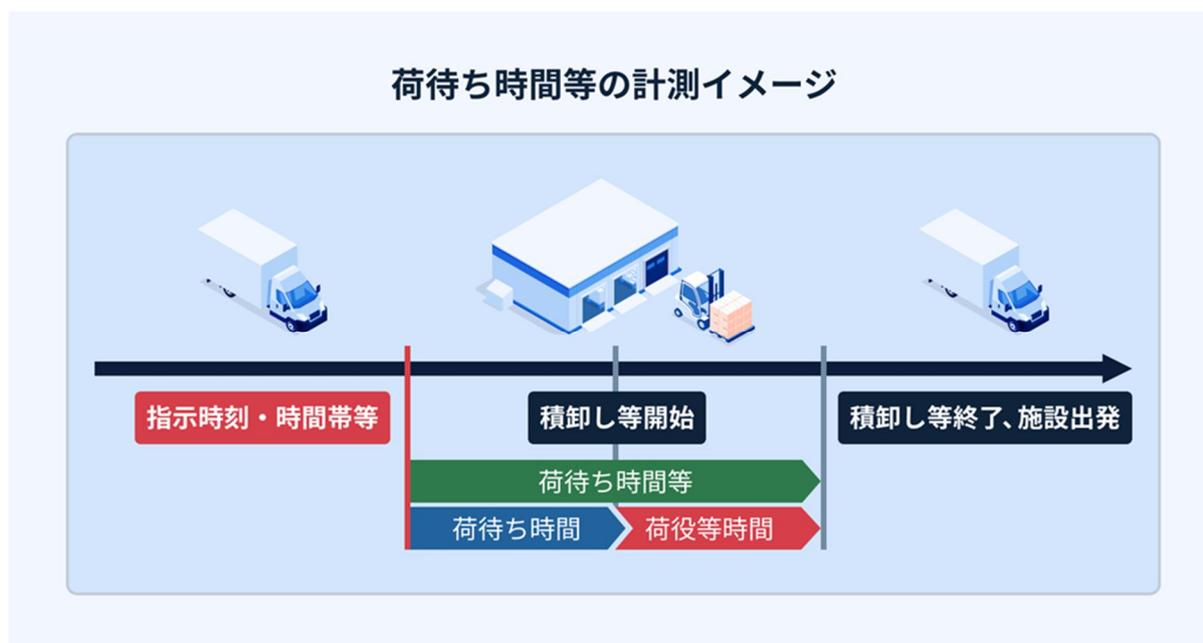
- ① 荷役：荷積み及び荷卸し
- ② 国土交通省令で定める業務

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「荷役等に従事していない時間」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」に従事している時間に該当し、荷役等時間に含まれます。

また、荷卸しと荷積みを行って行うケースや復荷（帰り荷）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。



#### 1-6 特定倉庫業者の指定基準について

特定倉庫業者の指定は、前年度の貨物の保管量が基準保管量以上である場合に行われます。

倉庫業者は、自社が特定倉庫業者に該当するか判断し、届出を行うために、受寄物入出庫高及び保管残高報告書の当期中入庫高の数値を元に自社の年度における貨物の入庫量を把握し、当該入庫量が基準保管量を超えるか確認することが必要となります。

なお、基準保管量は、大手の事業者から順に、日本全体の貨物の保管量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：荷待ち時間等の短縮のために取り組むべき措置

倉庫業者が荷待ち時間等の短縮を図るために取り組むべき措置(以下の全て)及び貨物自動車関連輸送事業者が荷役等時間の短縮を図るために取り組むべき措置((2)以外)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	
①	倉庫業者は、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、その取り扱う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、運転者の荷待ち時間等の短縮を計画的かつ効率的に実施するものとする
②	貨物自動車関連輸送事業者は、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、その取り扱う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、運転者の荷役等時間の短縮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
(2) 運転者の荷待ち時間の短縮	
①	集貨又は配達を行うべき場所に、一時に多数のトラックが集中して到着しないよう、当該場所の状況を把握すること等により、貨物の入出荷時の日時等を分散させること
②	トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整すること
(3) 運転者の荷役等時間の短縮	
①	荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること
②	荷役等に先行する貨物の搬出又は荷役等に後続する貨物の搬入の手順に係るマニュアルの整備や周知等により、当該搬出入を迅速に実施すること
③	フォークリフト及び荷役等を行う人員を適切に配置すること、発送先の荷主ごとに有償で貨物を仕分けして運転者に引き渡すこと、荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットを使用したい旨の申し出があった場合には有償で協力すること等により、荷役等の効率化を図ること
④	貨物の品質や数量に係る検査を効率的に実施するための機械を導入すること等により、検査の効率化を図ること
(3) 実効性の確保	
<取組事項>	
①	物流効率化の取組に関する責任者の選任等により必要な体制を整備するとともに、従業者への研修の実施等を行うこと
②	運転者の荷待ち時間等(貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間)や、効率化のための取組及びその効果を適切に把握すること
③	必要に応じて、荷主、連鎖化事業者や貨物自動車運送事業者等に対して、運転者の荷待ち時間等(貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間)の短縮のための取組に関する提案をするとともに、これらの事業者から提案を受けた場合には、当該提案に基づき必要な措置を講ずること
④	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
⑤	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

## 2-1 判断基準の解説：運転者の荷待ち時間等の短縮の実施の原則

### 【判断基準】

第一条 倉庫業者は、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（次項において「目標」という。）を達成するため、その取り扱う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、運転者の荷待ち時間等の短縮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。

2 貨物自動車関連輸送事業者は、目標を達成するため、その取り扱う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、運転者の荷役等時間の短縮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】

トラックドライバーとの間で貨物の受渡しを行う倉庫業者や、港湾運送事業者、航空運送事業者、鉄道事業者は、倉庫や上屋等の自らが管理する施設において、トラックの停留場所や荷役の方法の改善等により、トラックドライバーの荷役等時間の短縮のための取組ができると考えられるため、荷役等時間の短縮に関して、努力義務の対象とされています。これに加え港湾、空港、鉄道駅等において現に生じているトラックドライバーの待機に影響を与えている者は、法第32条に基づく事業者等の責務として、待機時間の短縮に向けた取組を講ずることが求められます。

また、倉庫業者は、停留場所の数等の条件を踏まえて一度に多数のトラックが集中しないようにすることでトラックドライバーの荷待ち時間の短縮のための取組ができると考えられるため、荷役等時間の短縮に加え、荷待ち時間の短縮に関しても、努力義務の対象とされています。

判断基準においては、これらの努力義務を果たすための取組を実施するに当たっての原則について、最初に規定しています。

#### ①倉庫業者について

判断基準は、倉庫業者が法第52条（第41条）第1項各号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。個々の倉庫業者は、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、取り扱う貨物の特性により効果的な取組が異なることや、荷役等に従事する従業者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、運転者の荷待ち時間等の短縮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貨物自動車関連輸送事業者（港湾運送事業者、航空運送事業者、鉄道事業者）について

判断基準は、貨物自動車関連輸送事業者が法第52条（第41条）第1項第3号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。個々の貨物自動車関連輸送事業者は、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、取り扱う貨物の特性により効果的な取組が異なることや、荷役等に従事する従業者の

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、運転者の荷役等時間の短縮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：運転者の荷待ち時間の短縮

### 【法】

第四十一条 倉庫業者は、自ら管理する施設又はその周辺における運転者の荷待ち時間及び当該施設における運転者の荷役等時間の短縮を図るため、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

- 一 第一種荷主から寄託を受けた貨物の受渡しを行う日及び時刻を運転者に伝達するに当たっては、当該第一種荷主が決定した貨物の受渡しを行うべき時間帯における当該施設の状態を考慮して、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。
- 二 第二種荷主から寄託を受けた貨物の受渡しを行う日及び時刻を運転者に伝達するに当たっては、当該第二種荷主が指示した貨物の受渡しを行うべき時間帯における当該施設の状態を考慮して、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。

### 【判断基準】

第二条 倉庫業者は、次に掲げる取組を行うことにより、法第四十一条第一項第一号及び第二号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、この限りでない。

- 一 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状態を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻を分散させること。
- 二 当該倉庫業者が管理する施設において到着時刻表示装置（施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。）を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻を調整すること。

### 【解説】

倉庫業者は、運転者の荷待ち時間の短縮を行うため、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、トラック事業者の効率的な配送の観点からは、トラック事業者と合意した上で、時間指定をしないことが効果的な場合もあります。特別な事情のない中で荷主からの要請により朝一、午前必着、午後一番などの指定が慣習上行われている場合もありますが、「時間指定をしないこと」、「時間の幅を広げること」（午後であれば何時でもよい等）等を検討することも必要です。さらに、トラックが物流施設の集中した地域を巡回集配する場合、個々の施設の入出荷の時間指定をしないことが全体として効率的である場合もあります。

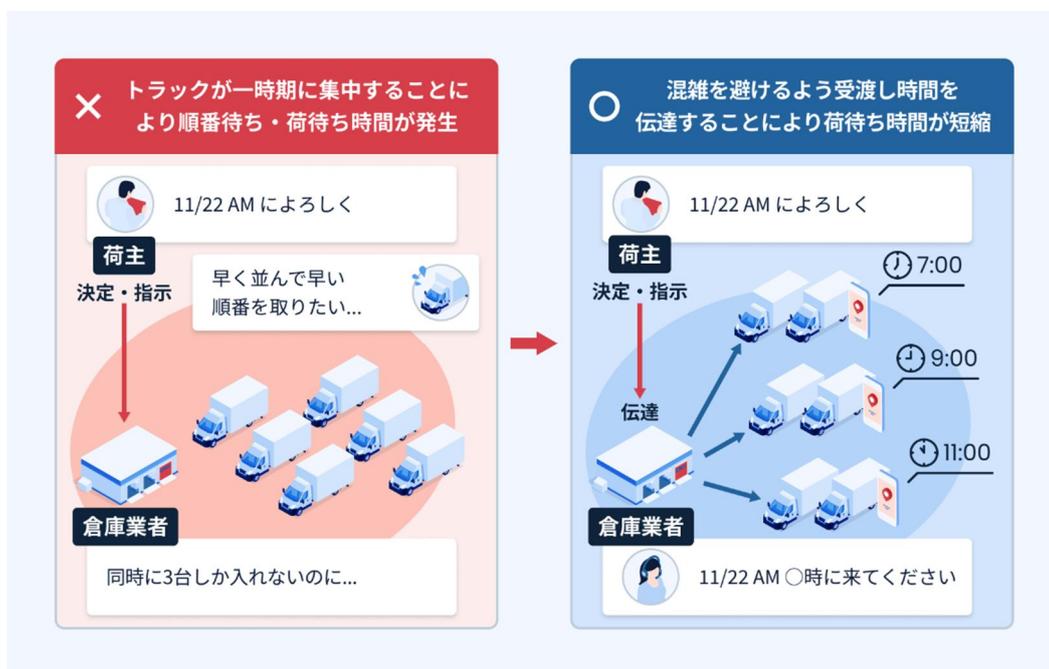
また、保管料が一定の期間で区切って計算される業慣習により、期変わりの時期に荷主からの入庫及び出庫依頼が集中し、荷待ち時間が発生しやすい一因となっているとの声があります。荷主への協力を要請するなど、従来の業慣習にとらわれない柔軟な対応を検討することも有意義です。倉庫が時間調整を容易に行うためには、荷主に入出庫指示の前倒し、当日変更の抑制、当日オーダーの廃止等を依頼することも有効です。

## (1)貨物の入出荷の日時の分散

荷待ち時間が発生する場合として代表的なものは、一時に多数のトラックが集中して到着し、貨物の積卸しの順番待ちが生じる場合です。

荷主がトラック事業者との契約において決定した貨物の受渡し日・時間の幅の中で、倉庫業者がトラックに具体的な日時を伝達する際に、トラックの停留場所(バース)にトラックが到着する時間を、倉庫業者を含む関係者が適切に調整しない場合、「早く並んで早い順番を取りたい」といった動機が運転者に生まれ、トラックが積卸しの受付開始時刻など一時に集中して到着するケースがありますが、倉庫業者による荷出し・荷受けは処理能力の制約から一定のペースでしか行えないため、長時間の荷待ち時間の発生につながってしまいます。このような場合、倉庫業者が停留場所のトラックの混雑状況を把握した上で、その情報を荷主や運転者に提供したり、具体的な日時を伝達したりすることで、入出荷を分散させることにより荷待ち時間の短縮につながります。

くわえて、荷主においてもその寄託倉庫における荷待ち時間の短縮が努力義務とされていますが、倉庫においては、複数の荷主の貨物が扱われ、それぞれの荷主と運送契約を締結したトラック事業者が出入りすることから、全体の状況を把握しがたい個々の荷主の取組だけでは荷待ち時間の短縮が達成できないと考えられます。このため、入出庫の全体を把握できる倉庫業者において、荷主との連携を図り、特定の日にトラックが集中することの回避と受渡し日時・数量の調整について荷主に提案するなど、入出庫の平準化を積極的に図ることが重要です。



## (2)トラックが到着する日時の調整

倉庫業者が管理する施設において到着時刻表示装置(トラック予約受付システム)を導入することなどにより、トラックの到着日時を調整することが可能になります。なお、システムを導入する場合は、単にシステムを導入するだけではなく、予約状況の見える化による出荷・納品の少ない日時への誘導、必要な予約枠数の確保、利便性と利用率の向上等、現場の実態を踏まえて実際に荷待ち時間の短縮に繋がるような効果的な活用を行う必要があります。

荷待ち時間の短縮に向けては、トラック予約受付システムの活用のほか、倉庫業者側でトラ

トラックの到着時刻までに出入荷の準備を終えることを徹底したり、積卸しに必要なスペースを適正に確保したりすることも重要です。また、取引先が特定の事業者に限られる等、倉庫業者の取引形態によっては、トラック予約受付システムを導入せずとも到着日時を調整できる場合や、トラック事業者の都合により到着日時を調整することが物流への負荷の低減に資する場合もあり得るため、自社の状況に応じ、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った上で、効果的な手法を採用してください。

なお、コンテナの入出庫日時は、外航船の入出港日程、フリータイム(コンテナを無料で借りておくことのできる期間)等に左右されて変更が困難であるなど、貨物の性質によって調整には難易があり、これらについては事前の情報交換が重要です。

## 2-3 判断基準の解説：運転者の荷役等時間の短縮

### 【法】

第四十一条 倉庫業者は、自ら管理する施設又はその周辺における運転者の荷待ち時間及び当該施設における運転者の荷役等時間の短縮を図るため、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

三 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、荷役等に係る停留場所の拡張、荷役等に先行する貨物の搬出又は荷役等に後続する貨物の搬入の迅速な実施その他の運転者が行う荷役等の円滑な実施を図るための措置

2 倉庫業者以外の貨物自動車関連事業者(第四十三条第二項において「貨物自動車関連輸送事業者」という。)は、自ら管理する施設における運転者の荷役等時間の短縮を図るため、前項第三号に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

### 【判断基準】

第三条 貨物自動車関連事業者は、次に掲げる取組を行うことにより、法第四十一条第一項第三号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、この限りでない。

一 荷役等に係る停留場所を拡張すること又は貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。

二 荷役等に先行する貨物の搬出又は荷役等に後続する貨物の搬入の手順に係るマニュアルの整備又は周知その他の措置により、当該搬出又は当該搬入を迅速に実施すること。

三 フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置すること、発送先の荷主ごとに有償で貨物を仕分けして運転者に引き渡すこと、荷主から一貫パレチゼーション(輸送、荷役又は保管の各段階において同一のパレットを使用することをいう。)の実現のためにパレットを使用したい旨の申出があった場合において有償でこれに協力することその他の措置により、荷役等の効率化を図ること。

四 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(以下この号において「検査」という。)を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。

### 【解説】

倉庫業者又は貨物自動車関連輸送事業者は、運転者の荷役等時間の短縮のため、以下の記載を参考として有効な取組を行ってください。

荷役等時間の短縮の努力義務に関する取組は、トラックドライバーに荷役等を行わせる場合(荷主等の指示によりトラックドライバーが荷役等を行う場合も含み、荷役等を行わせる指示の主体は問いません。)に行っていただくものですが、倉庫業者・貨物自動車関連輸送事業者が実際の荷役等を行っている場合でも、トラックドライバーがそれに立ち会っている場合は「荷役等を行わせる場合」に該当するため、そのような場合でも、荷役等時間の短縮に努めてください。

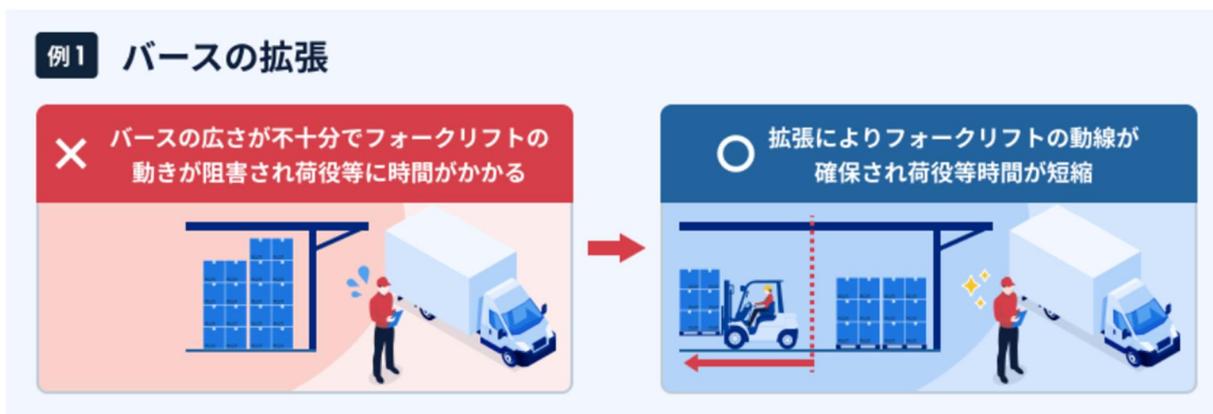
なお、トラックドライバーが運送業務に集中できるようにし、輸送能力を確保する観点からは、運送以外の業務である実際の積卸しなどの荷役等の作業をトラックドライバーに行わせるべきかについて、まず検討を行うことも重要です。このため、倉庫業者や貨物自動車関連輸送事業者側でこれらの検討を行うことができる場合には、必要に応じその検討を行ってください。

#### (1) 荷役等の環境整備

バース等の荷さばき場について、受け渡す貨物の量に対して適正な広さとなるよう拡張するこ

とや、整理整頓、利用ルールの最適化等により適正に場所を確保することで、荷役等を円滑に行うことができる環境を整え、作業を効率化させることができます。

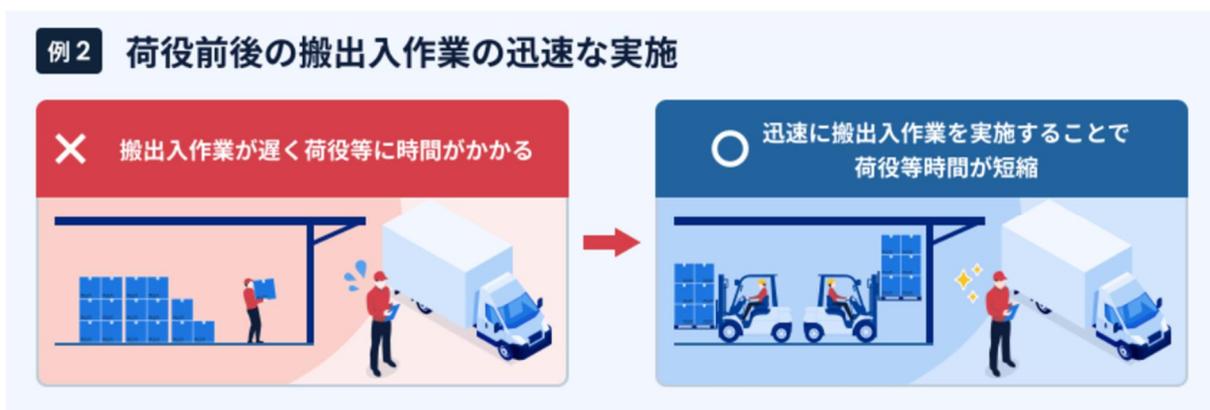
なお、バース等の拡張については、場所や予算の制約が大きいいため、まずは整理整頓、利用ルールの最適化等による適正な場所の確保に取り組む余地がないか、検討することが考えられます。



## (2) 荷役前後における貨物の搬出入の迅速な実施

トラック予約受付システム等を有効的に活用し、トラックドライバーの荷役等時間を短縮するためには、荷役の前後において貨物自動車関連事業者が実施する貨物の倉庫からの搬出や搬入が迅速に実施される必要があります。

このため、荷役前後における貨物の搬出入の手順に係るマニュアルを整備し、関係者に周知すること等により、搬出入の迅速化を図ることが考えられます。



## (3) 荷役等の効率化

フォークリフトや荷役等を行う作業員を荷量やトラックの台数に応じて適切に配置することなどにより、トラックドライバーの負担を低減し、また、積卸し作業を効率化させることができます。

また、貨物自動車関連事業者において発生する追加のコストの価格転嫁が確認できる場合に、発送先ごとに貨物を仕分けして運転者に引き渡すことで、トラックドライバーが発送先ごとに貨物を組み替えて荷積みをする時間の短縮が行えます。

さらに、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に同一のパレットを用いることを指す）を実現することで、貨物の輸送過程全体における荷役等時間の短縮につながります。一貫パレチゼーションを目指す対象

範囲としては、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）において、「製造業の工場や生産者等の施設から卸売業・卸売市場の物流施設等までが中心」であり、原材料等の調達場面や、卸売業・卸売市場の物流施設から小売業の物流施設や店舗までの区間についても、今後の推進が期待される範囲と整理されています。こうした内容も踏まえ、荷主から、パレットの使用について申し出があった際には、一貫パレチゼーションの実現のため、貨物自動車関連事業者において発生する追加のコストの価格転嫁が確認できる場合に、その申し出に応じるよう努めてください。

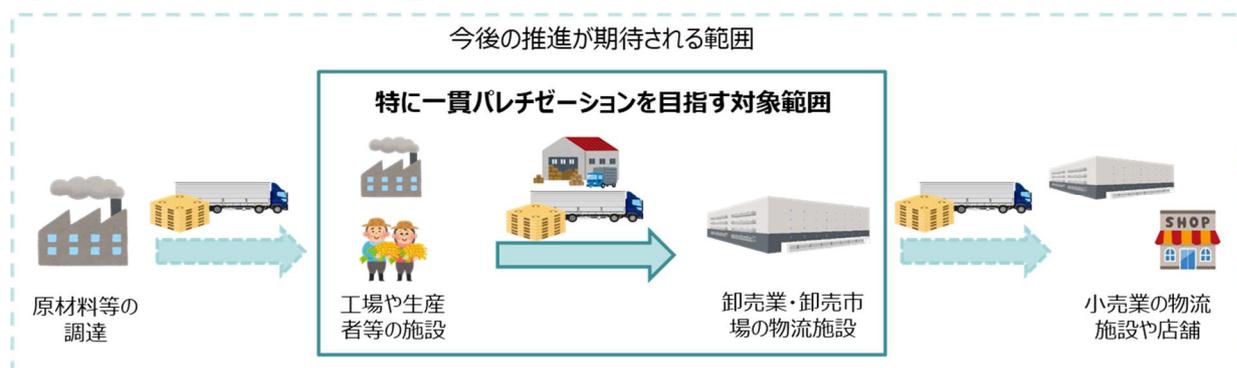
### フォークリフト等を適切に配置



### 作業員を適切に配置



#### 【参考】特に一貫パレチゼーションを目指す対象範囲



#### (4) 検品<sup>8</sup>の効率化

バーコード、RFタグ<sup>9</sup>、専用タグ等を識別するハンディターミナルや専用の商品読みカメラ、バーコードラベルの印刷機といった機械の導入により、検品作業の簡素化が図られます。また、これらの機器の導入による効率化に当たっては、WMS（倉庫管理システム）により入出荷を把握することを組み合わせることにより、相乗効果が見込まれます。

また、荷主により、バーコード等の前提となる事前出荷情報（ASN）の活用による伝票レス・検品レス（ユニット検品）化の実施、検品水準の見直し（例：商品自体に直接影響のない外装の軽微な汚破損の荷受け拒否をやめる等）や管理単位の統一等の取組や、食品流通における賞味期限の大括り化等の取組が行われることにより、検品の効率化につながることが考えられます。

<sup>8</sup> 貨物自動車関連事業者の判断基準においては、検品について「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」とし、略称を「検査」と規定しているが、本書においては「検品」と表現する。

<sup>9</sup> RFID：Radio Frequency Identification。電波や電磁波を使ってRFタグと非接触で情報をやりとりする仕組みの総称。製造業における入出庫管理、流通業における在庫管理、無人レジ等に用いられている。

× 長時間の荷役等が発生



**通常検品**  
商品のバーコードをスキャン  
賞味期限と数量を入力



○ 荷役等時間の短縮



**ユニット検品**  
リスト上のパレットを  
チェックするだけ

## 2-4 判断基準の解説：実効性の確保

### 【判断基準】

第四条 貨物自動車関連事業者は、前二条に規定する取組の実効性を確保するため、次に掲げる措置を講ずるものとする。

- 一 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化(以下この条において「効率化」という。)のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うとともに、その従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。
- 二 運転者の荷待ち時間等(貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間。次号において同じ。)並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。
- 三 荷主、連鎖化事業者又は貨物自動車運送事業者等に対し、前二条に規定する取組その他の運転者の荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をすることができる場合にあつては、当該提案をするとともに、これらの者から当該提案を受けた場合にあつては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること。
- 四 物資の流通に係るデータの標準化(電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用性を確保することをいう。)を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。
- 五 無人搬送車(自動的に走行し、貨物を搬送する機能を有する車両をいう。)を導入することその他の措置により、貨物自動車関連事業者の管理する施設における作業の自動化を図ること。
- 六 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図ること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。

### 【解説】

貨物自動車関連事業者は、運転者の荷待ち時間等(貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間)の短縮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及び2-3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及び2-3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) 責任者の選任などの体制の整備や従業員に対する研修の実施

運転者の荷待ち時間等(貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間)の短縮を進めるためには、社内の関連する部門や取引先等の関係事業者との調整を図り、自社における物資の流通全体を統括管理するとともに、従業員に対する研修等を行い、物流効率化の実施体制を整備する責任者が必要となります。責任者を選任することは物流の効率化に向けた取組を進める上で重要であるため、判断基準において規定しています。この責任者については、特定の役職の指定や責任者に求められる特段の資格等はありません。業種や業態の実態に応じて、物流の効率化に関する業務を適切に実施できる者を選任してください。

## (2) 荷待ち時間等や積載効率の状況、効率化のための取組の実施状況・効果の把握

貨物自動車関連事業者における物流効率化の取組の実効性を担保するため、貨物自動車関連事業者は、運転者の荷待ち時間等（貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間）の短縮の状況や、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。特に、荷待ち時間等の短縮の実施に当たっては、貨物自動車関連事業者自身が当該時間を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識することが重要であり、物流効率化の取組に対する取引先等の協力を求める際にも改善の必要性を示す上で有用です。

特定倉庫業者については、荷待ち時間等の状況や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関連事業者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、少ない負担で荷待ち時間などの状況を把握し、更なる効率化につなげることが重要です。

なお、荷主は、その寄託倉庫における荷待ち時間等の短縮の努力義務が課されていることから、荷主においても寄託倉庫における荷待ち時間等の現状把握に努めることとされています。しかしながら、個々の荷主において寄託倉庫における荷待ち時間等の状況を詳細に把握することが困難な場合があるため、荷主から荷待ち時間等に関して情報提供を求められた場合には、費用負担等について適宜協議の上、情報提供に協力するよう努めてください。

## (3) 荷待ち時間等（貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間）を短縮するための提案と協力

荷待ち時間等（貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間）を短縮するためには、荷主、連鎖化事業者、貨物自動車運送事業者等の取引先との連携を図ることが重要です。

特に、複数の荷主の貨物を扱う貨物自動車関連事業者の施設においては、個々の荷主はその実態を詳細に把握することに限界があることから、施設の荷待ち時間等の状況をよく把握している貨物自動車関連事業者から、効率化につながる提案ができることが考えられます。このため、このような提案ができる際には、取引先に対して荷待ち時間等（貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間）を短縮するための提案を行うよう努めてください。その際には、「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準の解説書」等の記載内容も活用ください。

加えて、これらの取引先から、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具の活用等の物流効率化に係る提案を受けた場合にはその提案に応じるなど、必要に応じて取引先と協力・連携する必要があります。

### 【提案の例】

- ・ 倉庫における入出庫日程・量の調整や定時便の設定など、荷待ち時間の短縮に関する提案
- ・ 複数の荷主のそれぞれの貨物の情報を持ち合わせていることを踏まえ、積載率の向上に寄与する複数荷主による共同輸配送に関する提案

#### (4) 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。

#### (5) 作業の自動化

自動化・機械化機器の導入により、作業員の業務が支援・補完され、作業の自動化・効率化が可能となります。具体的には、無人搬送機器や無人フォークリフト、ピッキングロボット等の導入が考えられます。また、自動倉庫の導入も有効と考えられます。

#### (6) 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、荷主・トラック事業者以外の物流事業者も物流を担っていることを周知し、物流効率化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 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契約内容の見直しを行うことも重要です。
- ・ 荷主等に協力を求めるに当たっては、倉庫において生じている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。
- ・ レンタルパレットを使用する場合には、売主と買主間の売買契約、レンタルパレット事業者とのレンタル契約、運送事業者との運送契約<sup>11</sup>などにおいて、パレットの仕分け・回収作業の主体、費用負担、紛失リスクの負担等についての在り方を明記することで認識共有を図るとともに、必要に応じて関係事業者間において協議等を実施することが重要です。

<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>)

<sup>11</sup> 運送契約においてもパレットの仕分け・回収の主体等を明記することで、契約外の作業を防ぐとともに、元請事業者と実運送事業者が異なる場合においても、契約内容が実運送事業者にも正確に共有される。

### 3. よくある質問について

**Q1. 倉庫業者や貨物自動車関連輸送事業者は、物流効率化法上の「荷主」に該当することもあるのか。荷待ち時間・荷役等時間の詳細について教えてほしい。**

これらの事業者は、「貨物の運送及び保管の事業」のためにトラックドライバーとの貨物の受渡しを行っているため、本法における荷主には該当しません。ただし、例えば、倉庫業者において寄託物を移動させるためにトラック事業者と契約する場合など、トラックドライバー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場合は、本法における荷主に該当します（第一種利用運送事業者としてトラックを手配する場合は該当しません）。

**Q2. 荷待ち時間・荷役等時間の詳細について教えてほしい。**

**(1)「受付時間内に到着すること」等を指示していた場合に、受付開始時刻（開門時刻）よりも前にトラックが到着したときは、荷待ち時間の起算点はどのように考えればよいか。**

→ 受付時間（〇時～〇時まで）をトラック事業者に対し明示的に指示していた場合「時間帯」を指示していることに該当するため、トラック事業者の運行計画として受付開始時刻よりも前に到着した場合は、受付開始時刻が荷待ち時間の起算点となります。

**(2) 指示時刻等よりも前にトラックが到着した場合は、荷待ち時間の起算点はどのように考えればよいか。**

→ トラック事業者の運行計画等の都合で指示時刻等よりも前に到着した場合は、指示時刻等から荷待ち時間を起算します。なお、例えば、倉庫業者が到着時刻の伝達をしていた場合に、伝達された時刻よりも前に毎回2時間以上の待機時間が発生している運行に対し、トラック事業者が倉庫業者へ交渉等をしたにも関わらず伝達時刻の改善等が図られない場合などは、実質的に伝達がないものと考えられ、到着時刻から荷待ち時間を起算することとなる可能性があります。

**(3) 指示時刻等よりも前に到着し、指示時刻等よりも早く荷役等が終了した場合、荷待ち時間等はどのように考えればよいか。**

→ この場合、荷待ち時間は0になります。この場合も、荷役等時間は、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。）です。

**(4) 到着後、トラックドライバーが昼食休憩等をとった場合、その休憩時間は荷待ち時間に該当するのか。**

→ トラックドライバーが集貨場所等に到着した後、業務上の指示等により休憩する時間などは、荷待ち時間に含まれません。

**(5) 到着後、受取施設の休憩時間の間、荷卸しができず待機した時間は荷待ち時間に該当するのか。**

→ 荷待ち時間は、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であるところ、荷主等の休憩時間は、荷待ち時間に含まれます。（荷主等の休憩時間に到着することを避けるように貨物自動車運送事業者等に協力を求める等の対応が考えられます。また、トラック事業者の運行計画の都合で休憩時間内に到着したようなときは、休憩時間の終了時刻から起算します。）

**(6)集貨場所の周辺で待機している時間は荷待ち時間に該当するのか。**

→ 「荷待ち時間」は、「集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所」において待機した時間(法第30条第4号)であることから、周辺で待機している時間も荷待ち時間に含まれます。(ただし、指示時刻等よりも前に周辺の場所に到着した場合は、指示時刻等から起算します。)

**(7)トラック事業者側の事情で到着が遅れた際に、その日の最後の順番で荷役を受け付けた場合、荷待ち時間はどのようになるのか。**

→ トラックドライバーの拘束時間を短縮する観点からは、到着が遅れた際に過度に待機時間を長引かせるような運用は可能な範囲で避けていただきたいと考えております。

p11に記載のとおり、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、荷待ち時間に含まれませんが、意図的に過度な長時間の荷待ちを強要した場合は、荷待ち時間に含まれる可能性があります。

**(8)トラック予約システム等がなければ到着時間の指示等を行ったことにならないのか。**

→ トラック予約システム等による指示に限定するものではありません。

**(9)貨物自動車関連事業者が荷役等を行う場合、荷役等時間に該当するのか。**

→ 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荷役等時間に含まれます。

**(10)運送会社側の必要性から行う作業(荷物の養生作業、シート掛け等)にかかる時間は荷役等時間に該当するのか。**

→ 輸送の安全を確保するために運転業務と一体的に行われる養生作業、固縛、シート掛け等については、荷役等に該当せず荷役等時間に含まれませんが、荷主等から特別の指示を受けて行うものに関しては荷役等時間に該当します。

**Q3. 荷待ち時間・荷役等時間の把握の仕方について教えてほしい。**

**(1)貨物自動車関連事業者は1運行の荷待ち時間等(貨物自動車関連輸送事業者は荷役等時間のみ。以下同じ。)を把握することが必要なのか。**

→ 貨物自動車関連事業者は1運行ではなく1回の受渡しごとの荷待ち時間等を把握することが必要です。

**(2)荷待ち時間と荷役等時間を必ず分けて把握しなければならないのか。**

→ 倉庫業者は1回の受け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把握する必要がありますが、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」を分けずに把握することも可能とします。

**(3)1つの事業所内に複数の積卸しの場所がある場合、どのように荷待ち時間等を把握すればよいのか。**

→ 1つの事業所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

等を把握することとします。ただし、実態として当該各施設での荷待ち時間等を切り分けて計測することができない場合は、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」として把握することも可能とします。（この場合、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ります。）

#### **(4) 荷物の積卸しを1つの場所において、荷卸しと荷積みを行う場合はどのように荷待ち時間等を把握すれば良いのか。**

→ 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観点から、荷卸しと荷積みを別々に把握することも可能とします。

#### **Q4. 荷役等時間の更なる短縮が難しい事情がある運行として想定されるものは何か。**

基本方針において、「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。」とされています<sup>12</sup>。業界特性として想定されるものは、以下のとおりです。

※ なお、以下の事情に該当する運行が一部あることにより、全ての施設・運行で「やむを得ない場合」があると判断されるものではなく、荷待ち時間等を1時間以内とすることを目指すことができるものについては、これに向けて取り組んでいただくことが必要です。

#### **(1) 特殊車両を用い、立会い、洗浄等の附帯作業が必須となる場合**

- ローリー車、バルク車等を利用しており、積載する製品の特性（粘土が高い等）や漏洩確認、均平化等の作業上、技術革新がない限り、貨物量によっては荷役等時間を短縮できない。
- ローリー車、バルク車等を利用しており、危険物施設において防爆対応が必要であるためポンプ等を用いずにホースで荷卸しすることから、技術革新がない限り、荷役等時間を短縮できない。

#### **(2) 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する場合**

- 納品時の製品サンプリング・分析待ちのため長時間を要する。
- ローリー車、バルク車等を利用しており、消防法上、管内流速制限により荷役等時間を短縮できない。

<sup>12</sup> また、特定倉庫業者は定期報告において荷待ち時間等の状況の報告が求められるところ、解説書に列記する「荷役等時間の更なる短縮が難しい事情がある運行」については、その旨を記載することにより荷役等時間の報告を省略することを可能とする予定。

### (3)重量物を扱うことから、安全確認等のため時間を要する場合

- 重量物である上に表面に疵がつきやすい製品を扱い、積み込み時は作業員の安全・品質を重視した丁寧な対応が必要であり、積み込みに時間を要する。
- 重量物かつ長大でクレーンでの吊り上げ等により積卸しする必要があるため、荷役時間を短縮することは、技術革新がない限り難しい。

### (4)その他業界特性のため、時間を要する場合

#### ○大型・精密な製品であり、慎重な荷役作業が求められる場合

- 精密機械であり、積み込み～運送～納入・据付の全過程において細心の取り扱いが必要とされるうえ、重量物でもあるため、クレーン数台を同時に用いて、重量バランスを随時調整して荷役作業を行う必要があるため、作業に時間を要する。

#### ○アニマルウェルフェア等の観点で配慮が求められる場合

- 生体輸送については、作業員の安全確保や家畜のストレス軽減のため慎重な荷役作業が必要であり時間を要する。

#### ○食品衛生上の検査が求められる場合

- 生乳等の輸送に当たっては、衛生検査の分析待ち等のために時間を要する。

#### ○生活環境の保全上等の観点で配慮が求められる場合

- 飛散流出対策等、生活環境保全上の支障を防止する等の観点から慎重な荷役作業が必要であり時間を要する。

### (5)環境特性のため、時間を要する場合

- 繁華街や駅構内の店舗など、駐車可能な場所から受渡し場所までが離れており、手運び等が生じる場合は、施設配置等の見直しがない限りその時間の短縮は困難。

#### 4. 問合せ先

---

本制度に関する問合せ先は、以下の通りです。

〒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
  
- ・倉庫業者について  
物流・自動車局貨物流通事業課 電話 03-5253-8297
  
- ・港湾運送事業者について  
港湾局港湾経済課 電話 03-5253-8629
  
- ・航空運送事業者について  
航空局航空戦略室 電話 03-5253-8722
  
- ・鉄道事業者について  
鉄道局鉄道事業課貨物鉄道政策室 電話 03-5253-8529

#### 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/>