

連鎖化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	3
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づけ	6
1-3 基本方針について	7
1-4 判断基準の対象	9
1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等	13
1-6 特定連鎖化事業者の指定基準について	17
2. 運転者の荷待ち時間の短縮及び積載効率の向上等のために取り組むべき措置	18
2-1 判断基準の解説: 運転者の運送の効率化の実施の原則	19
2-2 判断基準の解説: 運転者の荷待ち時間の短縮	20
2-3 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	22
2-4 判断基準の解説: 実効性の確保	25
2-5 その他の取組事項	27
3. よくある質問について	29
4. 問合せ先	32

改訂履歴

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	「連鎖化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年農林水産省・経済産業省令第1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
荷主	第一種荷主及び第二種荷主
第一種荷主	自らの事業(貨物の運送の事業を除く。)に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者(第一種貨物利用運送事業者、第二種貨物利用運送事業者及び貨物利用運送事業法第46条第1項に規定する外国人国際第二種貨物利用運送事業者をいう。以下同じ。)に貨物の運送を行わせることを内容とする契約(貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約を除く。)を締結する者
第二種荷主	①自らの事業(貨物の運送及び保管の事業を除く。②において同じ。)に関して継続して貨物(自ら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貨物を除く。②において同じ。)から受け取る者又は他の者をして運転者から受け取らせる者 ②自らの事業に関して継続して貨物を運転者に引き渡す者又は他の者をして運転者に引き渡させる者
連鎖化事業者	定型的な約款による契約に基づき、特定の商標、商号その他の表示を使用させ、商品の販売又は役務の提供に関する方法を指定し、かつ、継続的に経営に関する指導を行う事業を者であって、当該契約に基づ

	き、当該契約の相手方(連鎖対象者)と運転者との間の貨物の受渡しの日及び時刻又は時間帯を運転者に指示することができるもの。(フランチャイズチェーンの本部を想定)
連鎖対象者	連鎖化事業者と定型的な約款による契約を結ぶ者(フランチャイズチェーンの加盟店)
主務大臣	国土交通大臣、経済産業大臣及び農林水産大臣
連鎖化事業所管大臣	連鎖化事業者の行う事業を所管する大臣

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、連鎖化事業者及び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、連鎖化事業者（フランチャイズチェーンにおける本部であって、加盟店と運転者との間の貨物の受取日時を運転者に指定できるもの）に対する規制的措置としては、以下の措置を講じ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。
- 連鎖化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。
- 一定規模以上の連鎖化事業者を特定連鎖化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、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。
- 特定連鎖化事業者には物流統括管理者の選任を義務付け。

※荷主が取り組むべき措置については、別途「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」をご確認ください。

1-2 制度の概要及び本解説書の位置づけ

法第61条¹(第45条)に基づき、連鎖化事業者には以下の努力義務が課されています。

- ① 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を運転者に指示するに当たっては、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
- ② 第一種荷主が法第42条(第37条)第1項第1号に掲げる措置を円滑に実施するための貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合にあっては、これに応じて、必要な協力を行うこと。

また、上記の努力義務について、連鎖化事業者が短縮すべき荷待ち時間は次に掲げる施設又はその周辺の場所におけるものとされています。

(i) 当該連鎖対象者が管理する施設

(当該連鎖対象者が所有又は賃借する施設であって3PLを含む物流事業者によるその運営等を委託しているものや、物流事業者が所有又は賃借する施設であって連鎖対象者から物流業務委託を受けて当該連鎖対象者専用施設として運営されるものを含む。以下同じ。)

(ii) 当該連鎖対象者との間で当該貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設

※また、後述の判断基準第4条第4号において、連鎖化事業者は関係事業者との連携を図るよう配慮することが規定されており、連鎖対象者以外が管理する施設等における荷待ち時間等の短縮のために、関係事業者等と連携・協力することが必要となる場合があります。

上記の努力義務について、法第62条(第46条)第1項の規定に基づき、連鎖化事業所管大臣が連鎖化事業者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、具体的に解説するとともに、別冊にて取組事例等も併せて紹介することによって、運転者の荷待ち時間の短縮及び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²の向上等³)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 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。

² 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、各荷主において実情に応じて把握いただくことが可能。

³ 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。

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、荷主等(連鎖化事業者を含む。以下同じ。)、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⁴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。

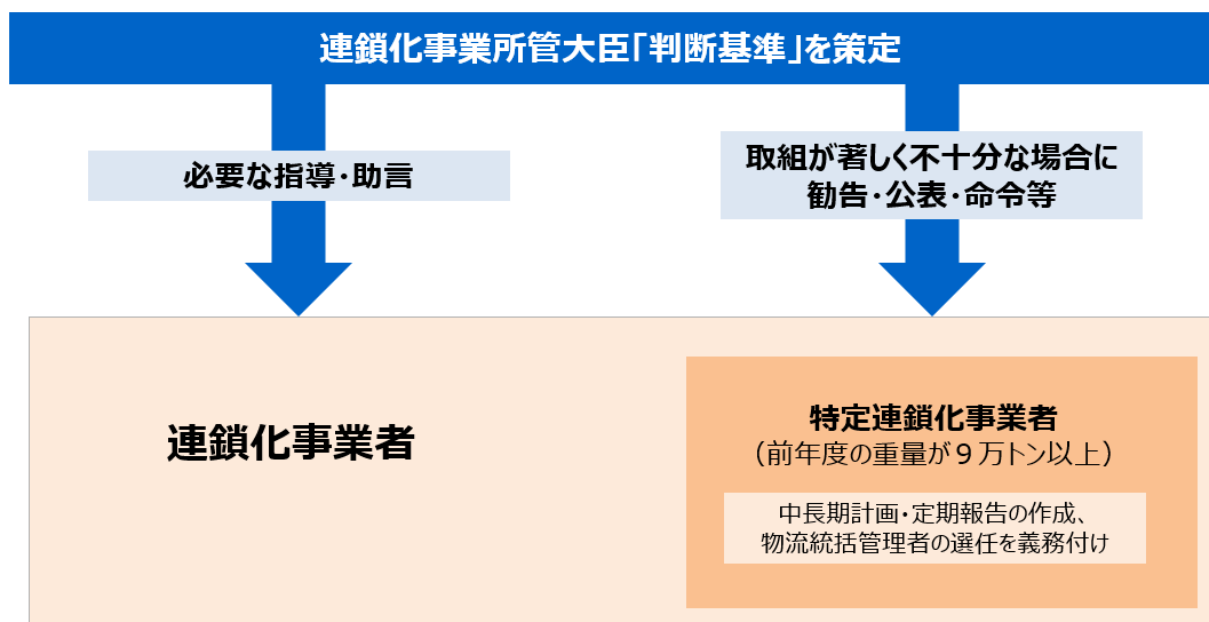
⁴ 規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の倉庫、貨物自動車等をネットワークとして活用し輸送する共同輸配送システム。

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改善に繋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

連鎖化事業者は、判断基準に基づき、荷待ち時間の短縮や積載効率の向上等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、連鎖化事業所管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、連鎖化事業者のうち特定連鎖化事業者は、取組が著しく不十分なときは、連鎖化事業所管大臣による勧告・公表・命令・罰則の対象となる場合があります。



(1) 連鎖化事業者(法第61条(第45条))

①連鎖化事業者と連鎖対象者

コンビニ等のフランチャイズチェーンにおける本部(以下「フランチャイズ本部」という。)は、コンビニ等のフランチャイズチェーンにおける加盟者(以下「加盟者」という。)の貨物の受取に関して、加盟者との定型的な約款による契約に基づき、当該加盟者と運転者との間の受渡しの日時(時間帯を含む)について運転者に指示ができる場合があります。

このような場合において、フランチャイズ本部は、加盟者と運転者との間での貨物の受渡しの日時について、運転者の荷待ち時間を短縮し、また、積載効率を向上するために必要な調整を行える立場にあるといえます。このため、フランチャイズ本部は、加盟者の事業に関する貨物の運送の効率化に努めることが求められます。

以上を踏まえ、定型的な約款による契約に基づき、特定の商標、商号その他の表示を使用させ、商品の販売(小売業等)又は役務の提供(飲食業等)に関する方法を指定し、かつ、継続的に経営に関する指導を行う事業を行う者であって、当該契約に基づき、当該契約の相手方である加盟者(=「連鎖対象者」という)と運転者との間の貨物の受渡しの日時について運転者に指示できる(加盟者を通じて指示できる場合も含む。)ものを連鎖化事業者として定義し、当該連鎖化事業者に対して、当該連鎖対象者が受け取る貨物の運送に係る運転者の荷待ち時間の短縮や積載効率の向上等を図るための措置を講ずる努力義務を課すこととしています。

一方、連鎖対象者は第二種荷主であっても貨物の受渡しの日時について運転者に指示できないことから、荷役等時間の短縮の努力義務のみが課されます(第42条(第37条)第4項)。

連鎖化事業者の各種パターンについては、別途、パターン集(『物流パターンごとの連鎖化

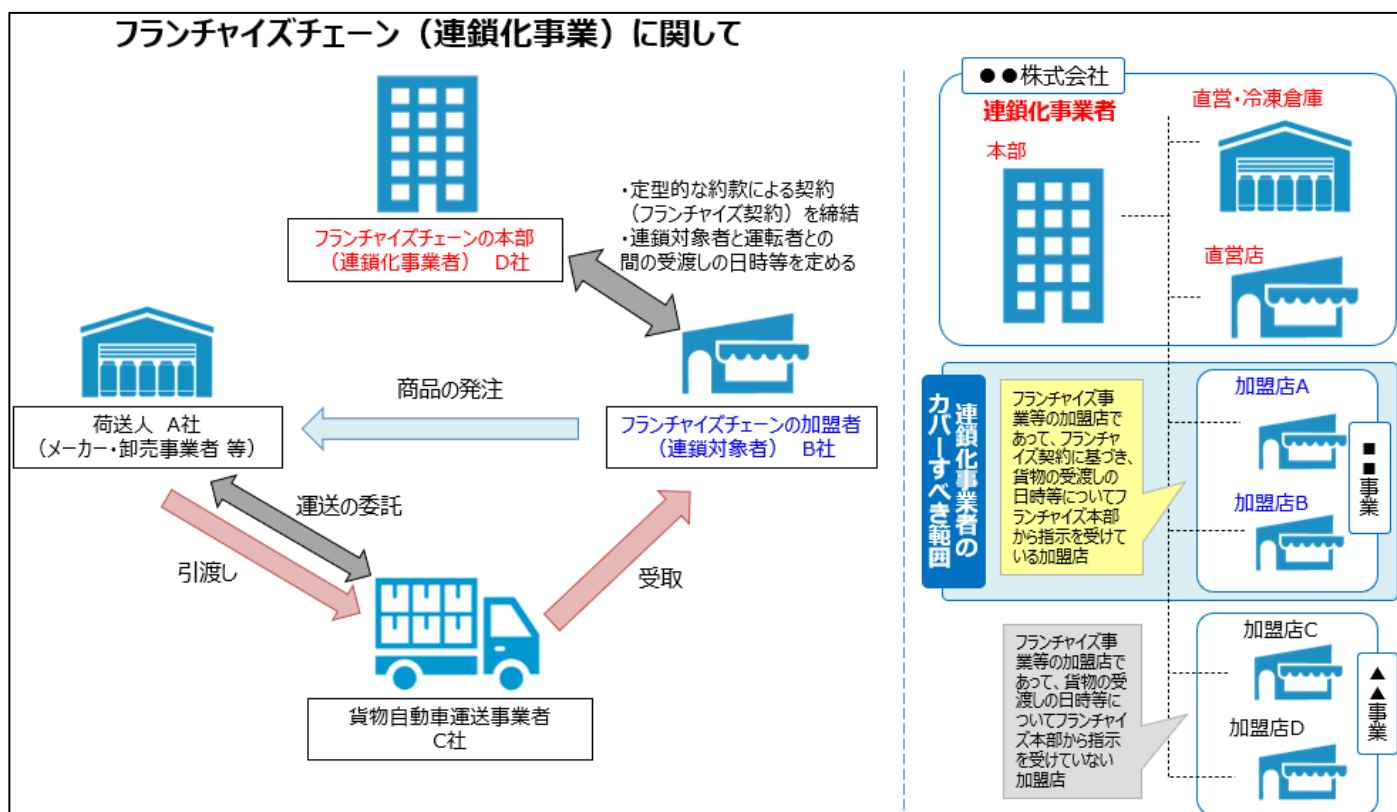
事業者の考え方』を参照ください。

②フランチャイズ本部と加盟店（フランチャイズ本部が貨物の受渡しの日時を指定できない場合）

フランチャイズ本部が加盟店と運転者との間の貨物の受渡しの日時を指示できない運行がある場合は、当該運行については、フランチャイズ本部は連鎖化事業者には該当しません。この場合において、加盟店自身が運送契約を締結するケースであれば、加盟店自身が第一種荷主となり、加盟店と商取引契約を締結した相手方が運送契約を締結していれば、取引先が第一種荷主、加盟店は第二種荷主となります。各種契約パターンごとの荷主等の考え方については、別途、パターン集（『物流パターンごとの荷主の考え方』）を参照ください。

③フランチャイズ本部と直営店

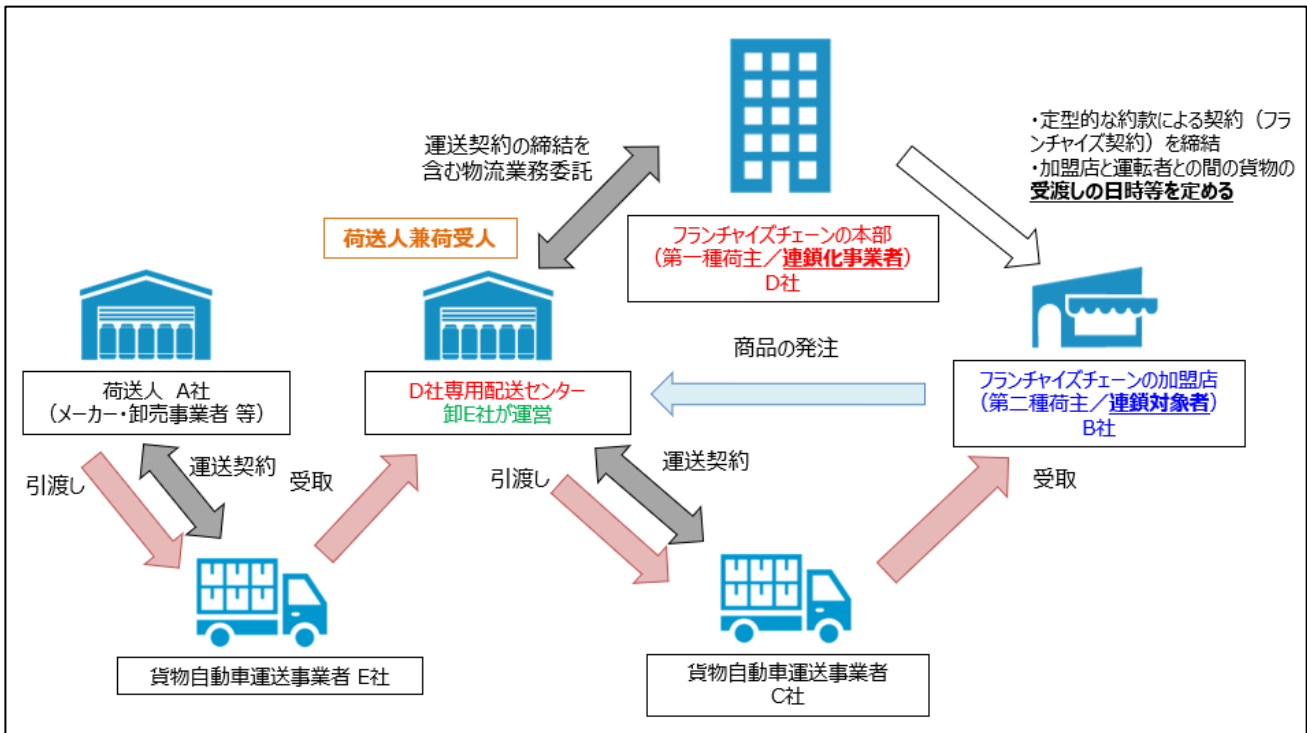
直営店は加盟店と異なり、フランチャイズ本部と同一事業者であるため、フランチャイズ本部や直営店が運送契約を締結する貨物は当該事業者が第一種荷主、フランチャイズ本部や直営店が運送契約を締結せず貨物の受渡しのみを行う貨物は当該事業者が第二種荷主に該当します。このため、直営店の取扱貨物重量の合計が基準重量を超えれば、当該事業者は特定荷主に指定されることもあります。



④専用配送センターを管理している場合

フランチャイズ本部が自社で所有する(賃借している場合を含む。以下同じ)配送センターの運営を、3PL事業者や卸売業者等に物流業務委託している場合、当該配送センターでの貨物の受取については当該フランチャイズ本部が第二種荷主となります(配送センター運営受託者は物流事業者の扱いとなり荷主に該当しない。以下図の左側のパターン参照)。

また、フランチャイズ本部が所有する専用配送センターから連鎖対象者への配送について、フランチャイズ本部が配送センターの運営を委託している3PL事業者や卸売業者等が運送契約を締結し、各連鎖対象者へと配送する場合においては、フランチャイズ本部が連鎖化事業者かつ第一種荷主、各加盟店が第二種荷主に該当します(以下図右側のパターン参照)。



(2) 特定連鎖化事業者 ※詳細は1-6参照(法第64条)

連鎖化事業者のうち、前年度における取扱貨物の重量が政令で定める基準重量⁵以上である連鎖化事業者は、特定連鎖化事業者に該当します。特定連鎖化事業者は、荷待ち時間の短縮や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づけられています。加えて、物流統括管理者の選任が義務づけられています。

(3) 指導・助言又は勧告・公表・命令・罰則

全ての連鎖化事業者について、連鎖化事業所管大臣は、運転者の荷待ち時間の短縮及び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、連鎖化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63条(第47条))。

特定連鎖化事業者について、連鎖化事業所管大臣は、運転者の荷待ち時間の短縮及び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、当該特定連鎖化事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、特定連鎖化事業者が勧告に従わなかったときは、連鎖化事業所管大臣は、その旨を公表することができます。さらに、勧告を受けた特定連鎖化事業者は、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、連鎖化事業所管大臣より、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68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特定連鎖化事業者の指定の基準重量を上回る取扱貨物重量がある連鎖化事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特定連鎖化事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)。また、物流統括管理者の選任又は解任の届出をせず、又は虚偽の届出をしたときは、20万円以下の過料に処せられます(法第80条)。

(4) 報告徴収・立入検査

法第69条第1項に基づき、連鎖化事業者(特定連鎖化事業者を含む。)は、特定連鎖化事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、貨物の受渡しの状況に関する報告や事務所等への立入検査を求められる場合があります。

また、法第69条第2項に基づき、特定連鎖化事業者は、運転者の荷待ち時間の短縮及び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を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)。

⁵ 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、特定連鎖化事業者の指定の基準重量としては、年間取扱貨物重量9万トンと定める見込み。

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⁶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

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。

⁶ 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。

【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) 当該指示された時刻・時間帯(指示時刻等⁷)より早く到着した場合：

指示時刻等から

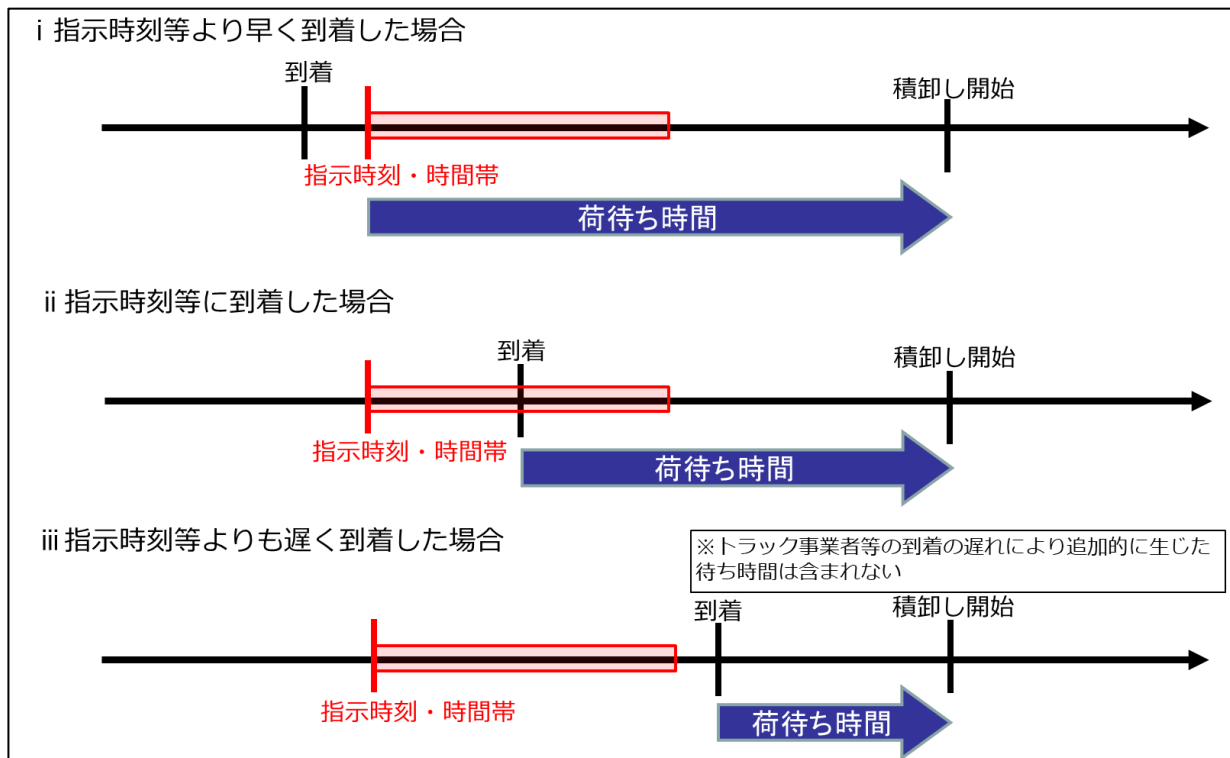
(ii) 指示時刻等に到着した場合：

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、荷待ち時間から除外します。



また、トラック事業者の運行等の都合で指示時刻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。

⁷ 指示等された時刻とは、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者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。

(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)

※連鎖化事業者に対して荷役等時間の短縮の努力義務は課されませんが、連鎖対象者は第二種荷主であり、荷役等時間の短縮に努める必要があることから、本項目を参照ください。なお、定義上、連鎖対象者は貨物の受渡しの日時を指定できないため、荷待ち時間の短縮及び積載効率の向上等の努力義務が課されません。

【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。

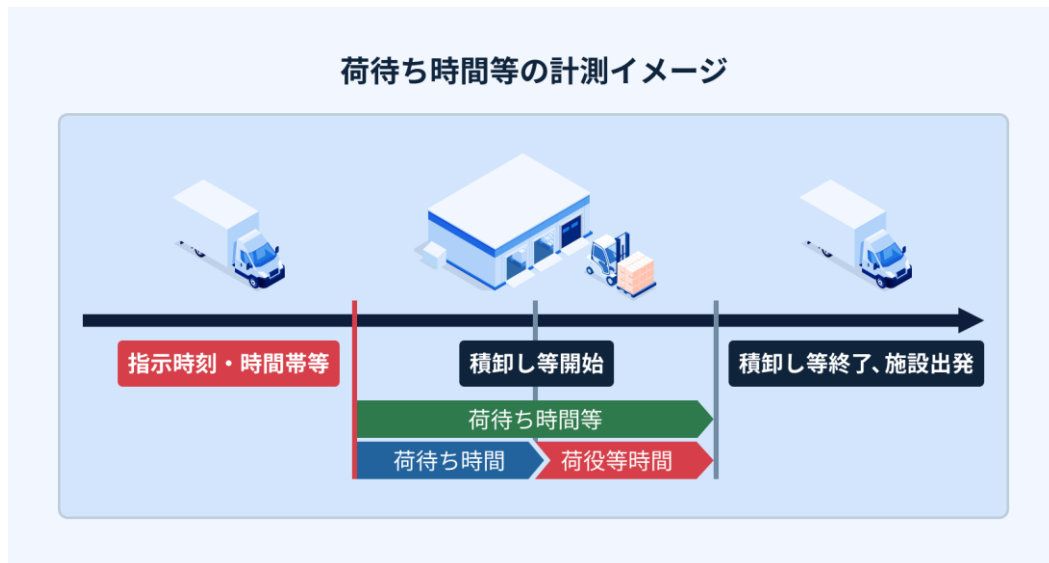
【荷役等に含まれる業務】

- 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、荷卸しと荷積みに必要な時間を別々の「荷役等時間」として捉えることが可能です。



1-6 特定連鎖化事業者の指定基準について

特定連鎖化事業者の指定は、当該連鎖化事業者の連鎖対象者が取り扱う前年度の貨物の合計の重量が基準重量以上である場合に行われます。

連鎖化事業者は、自社が特定連鎖化事業者に該当するか判断し、届出を行うために、当該連鎖化事業者の連鎖対象者の年度における取扱貨物の重量を計測し、当該重量が基準重量を超えるのか確認することが必要となります。

この取扱貨物の重量は、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します。

なお、基準重量は、大手の事業者から順に、日本全体の貨物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。

(1) 算定の対象となる重量

各年度において、次に掲げる貨物の合計の重量を算定してください。

※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ものを除きます。

(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

※貨物は主要な商品に限らず、事業に必要な資材等も含めて⁸、上記に該当するもの全ての合計の重量を算定してください。

※ある貨物を中継しながら輸送する場合、貨物自動車を手配するごとに取扱貨物の重量に計上してください⁹(パターン集 3-1 参照)。

(2) 算定方法

連鎖化事業者自らが連鎖対象者の取扱貨物の重量を把握している場合は、当該重量の合計重量を連鎖化事業者の取扱貨物の重量として、基準重量と比較してください。

他方、輸送量を容積で把握している、多品目の受取が主である等の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しています。

- ・ 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¹⁰ 等

⁸ 資材等の重量の合計が取扱貨物の重量の1%に満たない場合は、取扱貨物の重量に計上しないことも可能とする。

⁹ 例えば、mトンの貨物を「自社工場→自社施設→自社物流センター」というフローで貨物自動車に運送させている場合は、m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2mトンとなる。共同配送など1運行の途中で貨物の積卸しがある場合については、積卸しの度に積載総重量を計上する必要はなく、当該1運行で当該荷主が運送させた又は受け渡した貨物の純重量を計上すればよい。

¹⁰ 換算係数としては、例えば、全国貨物純流動調査(物流センサス)付属資料の出荷原単位を利用することが考えられる。(https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001619173.pdf)

2. 運転者の荷待ち時間の短縮及び積載効率の向上等のために取り組むべき措置

連鎖化事業者が荷待ち時間の短縮及び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し、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) 運転者の運送の効率化の実施の原則
連鎖化事業者は、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、その事業の特性及び従業員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の短縮及び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) 運転者の荷待ち時間の短縮
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
(3) 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
① 第一種荷主が積載効率の向上等の取組のために協議したい旨を申し出た場合は、必要な協力を行うこと ② 貨物の量の平準化、受渡日時の集約等により、貨物の入荷時の日時等を分散させること ③ 配車・運行計画作成システムの導入等により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと ④ ①～③の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の受渡しに係る部門間の連携を促進すること
(4) 実効性の確保
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、従業員への研修の実施等を行うこと ② 荷待ち時間及び積載効率の状況や、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 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

2-1 判断基準の解説: 運転者の運送の効率化の実施の原則

【判断基準】

第一条 連鎖化事業者は、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の効率化の推進の目標を達成するため、その事業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の短縮及び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、連鎖化事業者に対し法第61条(第45条)において課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。連鎖化事業者は、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、連鎖化事業者の事業の特性により効果的な取組が異なることや、運送及び荷役等に従事する者の安全を確保する必要があることなどの必要な事情に配慮してください。

特に、安全性は人命に関わる問題であり、トラック事業者と契約する第一種荷主のみならず、連鎖化事業者や連鎖対象者においても、無理な運送・荷役を生じさせるような発注はすべきでないこと、荷役等は運送以外の役務であり、当然にトラックドライバーの業務ではないこと、荷役等を依頼するに当たっては、その時間の短縮のみならず、荷役等に必要な機器の点検整備や労働災害の防止・責任分担などについて十分に意識する必要があること等に留意してください。

また、荷待ち時間の短縮や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: 運転者の荷待ち時間の短縮

【法】

第六十一条 定型的な約款による契約に基づき、特定の商標、商号その他の表示を使用させ、商品の販売又は役務の提供に関する方法を指定し、かつ、継続的に経営に関する指導を行う事業を行う者であって、当該契約に基づき、当該契約の相手方(以下「連鎖対象者」という。)と運転者との間の貨物の受渡しの日及び時刻又は時間帯を運転者に指示することができるもの(以下「連鎖化事業者」という。)は、当該連鎖対象者が取り扱う貨物(当該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送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が当該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ものを除く。以下この款において同じ。)について、当該連鎖対象者が運転者から受け取り、又は他の者をして運転者から受け取らせる場合には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間の短縮及び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、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

- 一 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を運転者に指示するに当たっては、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 連鎖化事業者は、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、当該場所の状況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又は時間帯を分散させることにより、法第四十五条第一項第一号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、これ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。

【解説】

連鎖化事業者は、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。

荷主が短縮すべき荷待ち時間は、荷主又は荷主が寄託契約を締結した者が管理する施設におけるものとされており、まずは各荷主が自身の利用する拠点での荷待ち時間を見直していただくこととなりますが、適切な到着時刻の調整には発荷主・物流事業者・着荷主の連携が必要であり、協議の求めがあった場合は応じて、必要な協力を行うことが望ましいです。

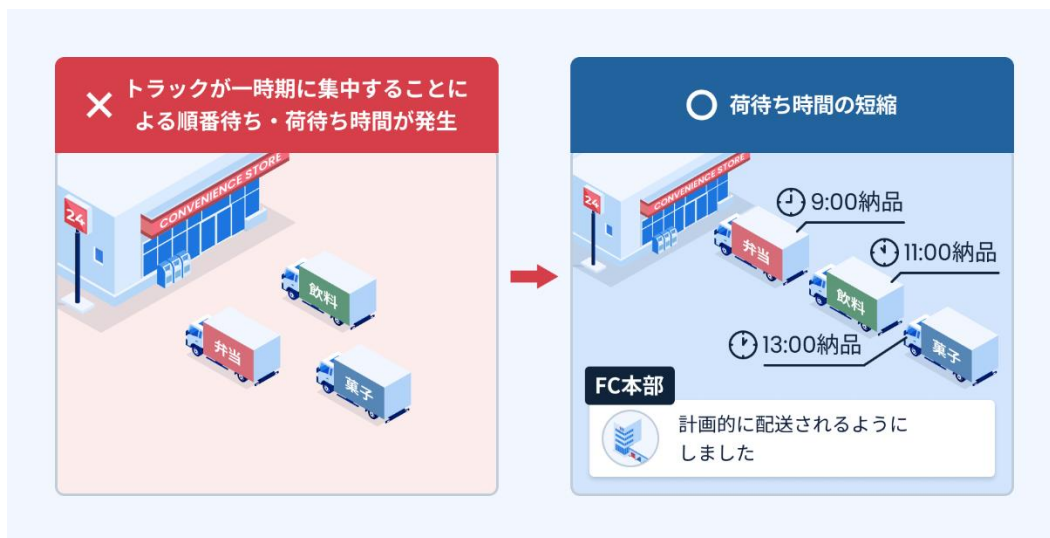
なお、トラック事業者の効率的な配送の観点からは、トラック事業者と合意した上で、時間指定をしないことが効果的な場合もあります。特別な事情のない中で朝一、午前必着、午後一番などの指定が慣習上行われている場合もありますが、「時間指定をしないこと」、「時間の幅を広げること」(午後であれば何時でもよい等)等を検討することも必要です。さらに、トラックが物流施設の集中した地域を巡回集配する場合、個々の施設の入出荷の時間指定をしないことが全体として効率的である場合もあります。

※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(2-3も同様。)

(1) 貨物の入荷の日時の分散

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。

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、連鎖化事業者が運転者に適切に指示しない場合、「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る一方、連鎖対象者による荷受けについては処理能力の制約から一定のペースでしか行えず、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、連鎖化事業者が停留場所のトラックの混雑状況を把握した上で、その情報を運転者に提供し、又は積卸しを予定する運転者に対して適切な時間を指定し、入出荷を分散させることが、荷待ち時間の短縮につながります。



2-3 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

【法】

第六十一条 定型的な約款による契約に基づき、特定の商標、商号その他の表示を使用させ、商品の販売又は役務の提供に関する方法を指定し、かつ、継続的に経営に関する指導を行う事業を行う者であって、当該契約に基づき、当該契約の相手方(以下「連鎖対象者」という。)と運転者との間の貨物の受渡しの日及び時刻又は時間帯を運転者に指示することができるもの(以下「連鎖化事業者」という。)は、当該連鎖対象者が取り扱う貨物(当該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送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が当該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ものを除く。以下この款において同じ。)について、当該連鎖対象者が運転者から受け取り、又は他の者をして運転者から受け取らせる場合には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間の短縮及び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、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

二 第一種荷主が第四十二条第一項第一号に掲げる措置を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合にあっては、これに応じて、必要な協力を行うこと。

【判断基準】

第三条 連鎖化事業者は、次に掲げる取組を行うことにより、法第四十五条第一項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 第一種荷主が法第三十七条第一項第一号に掲げる措置を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合にあっては、これに応じて、必要な協力を行うこと。

二 貨物の量の平準化を図ること、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯の集約を図ることその他の措置により、貨物の入荷量の適正化を図ること。

三 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図ること。

四 前三号に掲げる取組が適切かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の受渡しに係る業務に係る各部門間及び連鎖対象者との連携を促進すること。

【解説】

連鎖化事業者は、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下さい。

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連鎖化事業者においても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。

(1) リードタイムの確保のための第一種荷主への協力

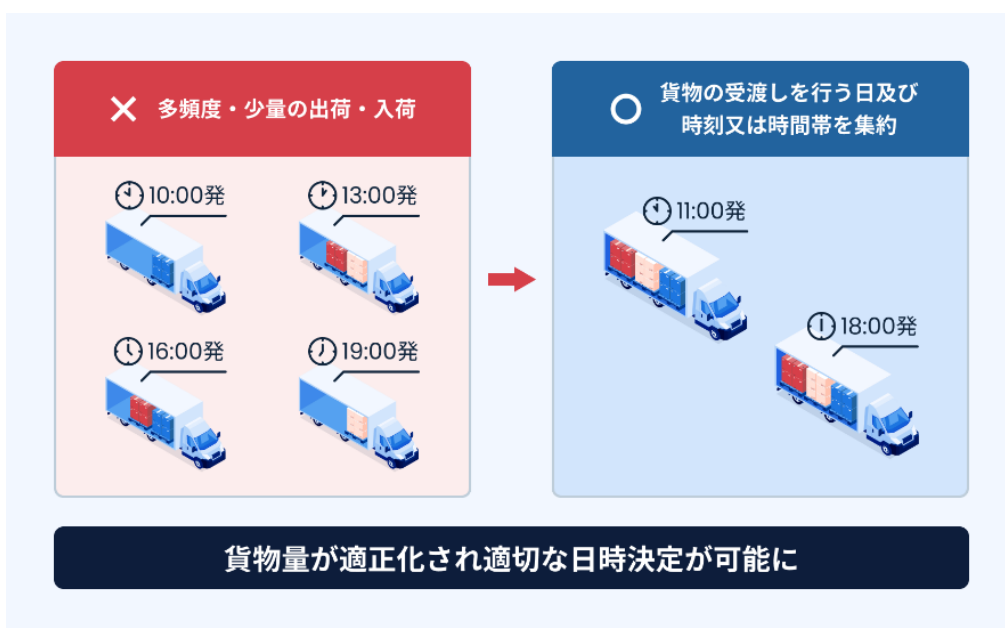
積載効率を向上させるためには、トラック事業者が貨物の積合せや共同配送、帰り荷(復荷)の確保に取り組むことが必要です。しかしながら、そのためには連鎖化事業者の協力が必要です。第一種荷主が運送契約(個々の運送依頼)において、運送依頼から積込み、納品までに十

分な時間(リードタイム)を確保していないため、トラック事業者が効率的な運送計画を立てられない場合や、連鎖化事業者又は連鎖対象者が発注から納品までのリードタイムを十分に確保しないため、第一種荷主側でもリードタイムの確保や効率的な運送計画の確立ができない場合があります。連鎖化事業者又は荷主がこのようなリードタイムの短い発注を避けることや、納期に幅を持たせることで、トラック事業者が積載効率を向上させる取組を行うことが可能になります。第一種荷主が積載効率の向上等を図るための取組を円滑に実施するため、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合には、連鎖化事業者は、これに応じて必要な協力を行ってください。



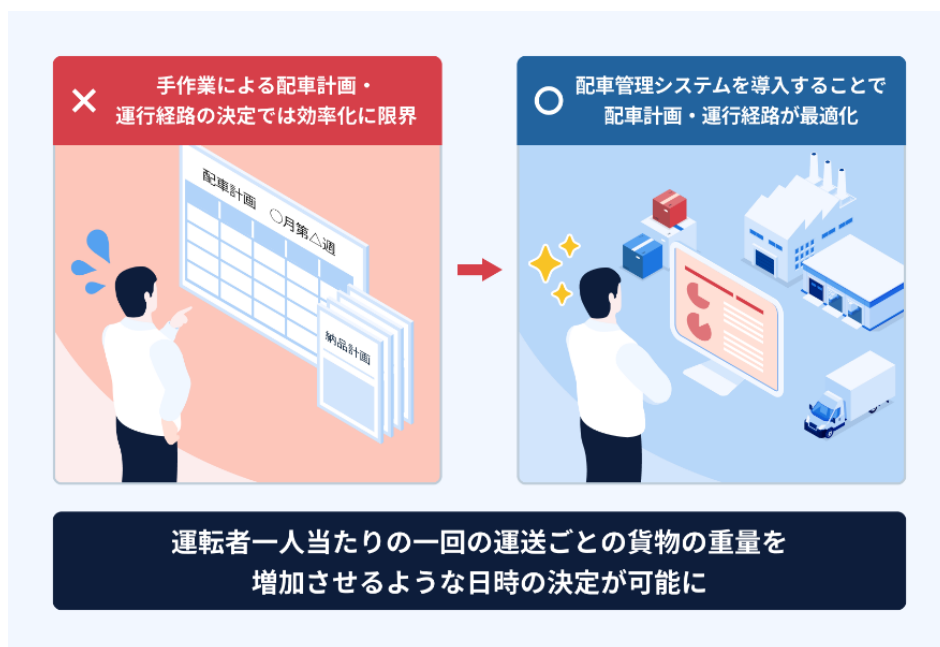
(2) 貨物の入荷量の適正化

年単位、月単位、週単位等で貨物の発送量や納入量の繁閑差を平準化すること、貨物の受渡しの日時を集約すること等を通じて、貨物の入荷量の適正化に取り組むことで、積載効率の向上に繋がります。なお、繁閑差の平準化に取り組むことは、顧客のニーズが変わらない限り困難であることが想定されますが、そのような場合は、可能な範囲で納入単位(例:トラック単位、パレット単位等)・回数を集約等に取り組むことが考えられます。



(3) 配車計画や運行経路の最適化

配車計画や運行経路を管理するシステムの導入等により、貨物量に応じたトラックの手配や積合せ配送ができる運行経路の設定を効率的に行うことで、積載効率を向上させることが可能となります。なお、システムの導入については、連鎖化事業者において配車計画等の最適化を効率的に行うためのものを想定しており、物流事業者にその利用を求める規定ではありません。



(4) 社内の関係部門間の連携促進

第一種荷主がリードタイムの確保、貨物の出荷量・入荷量の適正化、配車計画や運行経路の最適化等を図り、また、連鎖化事業者又は連鎖対象者がこれらの第一種荷主の取組に協力するためには、在庫管理の見直し、生産、流通、販売等のスケジュールの変更や、その最適化に必要な商品開発、調達など、貨物の運送又は受渡しに関係する部門間における連携を促進することが求められます。

例えば、物流部門から営業部門に対し、積載効率の向上を図るため、最適な発注ロット数の目安を営業部に伝えることで、積載効率の向上を図るなど、各部門間のコミュニケーションを活発化させることなどが挙げられます。

2-4 判断基準の解説:実効性の確保

【判断基準】

第四条 連鎖化事業者は、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及び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。
- 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、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。
- 四 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮すること。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】

連鎖化事業者は、運転者の荷待ち時間の短縮及び積載効率の向上等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づけているものです。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

トラックドライバーの荷待ち時間の短縮及び積載効率の向上等を進めるためには、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。特定連鎖化事業者の場合は物流統括管理者を指しますが、これに加え、現場ごとに責任者を置くこと等も考えられます。

例えば、物流統括管理者において全社的な方針を定めた際、その方針を現場に落とし込むためには現場の実態に応じた取組内容として具体化していくことが必要です。その浸透のためには、現場を統括する責任者を定めておき、当該責任者が現場への落とし込み方やその効果を取りまとめることなどが必要なケースなどが考えられます。

また、特定連鎖化事業者に指定されていない連鎖化事業者においては、物流統括管理者の選任が義務付けられないものの、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。

なお、責任者は寄託先も含めて物流効率化の取組を推進する必要があります。

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

連鎖化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、連鎖化事業者は、運転者の荷待ち時間の短縮及び積載効率の向上等の状況や、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、荷待ち時間の短縮の実施に当たっては、連鎖化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。

特定連鎖化事業者については、荷待ち時間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、それ以外の連鎖化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。

(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」¹¹に示されております。

これらのデータの標準化により、連鎖化事業者、連鎖対象者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、物流効率化のための取組の結果として品揃えや納品時期に影響が及ぶ場合があること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 発荷主・連鎖化事業者・連鎖対象者間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】

- ・ 発荷主との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・協議の窓口を設けることで、効率化に向けた意思疎通が図られます。

¹¹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>)

2-5 その他の取組事項

判断基準に定める取組のほか、荷待ち時間の短縮及び積載効率の向上等に向けた取組を講ずることに併せて、連鎖化事業者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) やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、連鎖化事業者が指示した時刻・時間帯に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

事故渋滞や災害などにより、トラックドライバーに起因しない到着遅延等が発生した場合に、支払う運賃等を減額する、待機列の最後に回すなどのペナルティが設定されているケースがあります。これらについては、連鎖化事業者がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要することにつながりかねないため、トラックドライバーに対する配慮が必要です。

(2) 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への過度の集中の是正に努めること

トラックの輸送能力不足の改善のためには、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員して、改善に向けた取組を各社において可能な限り行うことが必要です。具体的には、ダブル連結トラックや自動運転トラックの導入、鉄道・船舶・航空貨物輸送の更なる活用等に取り組むことなどが挙げられます。

(3) 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

平時から国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」により、異常気象時の目安を確認しておくことや、台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わないこと、運転者等の安全を確保するため、運航の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重することが必要です。

(異常気象における措置の目安)

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安*
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる(ハイドロプレーニング現象)	輸送を中止することも検討すべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	
	20～30m/s	通常で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討すべき
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良(濃霧・風雪等)時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討すべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について(平成21年9月29日付国自安第73号、国自貨第77号、国自整第67号)」に基づき行政処分を行う。

(出典) <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330342.pdf>

このほか、法令遵守の観点から、以下の事項に留意してください。

(4) 運送事業の許可を受けていない事業者(違法な白ナンバートラック)に運送を委託しないこと

他人の貨物を有償で運送するには、貨物自動車運送事業法に基づく許可等を受けていることが必要です。当該許可を受けずに他人の貨物を有償で運送することは違法行為であり、場合によっては罰則の対象ともなり得ます。許可等を受けていない事業者(違法な白ナンバートラック)であることを知りながら運送を委託することや、無許可で運送することを荷主側から強制することのないようにしてください。また、自らの運送委託先が許可等を受けた事業者であるかどうか、契約の際にしっかりと確認を行うことが必要です。

3. よくある質問について

Q1. 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。なお、例えば、毎回2時間以上の待機時間が発生している運行に対し、トラック事業者が荷主へ交渉等をしたにも関わらず指定時刻の改善等が図られない場合などは、実質的に指示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。

(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、時刻の指示等があった場合に、指示時刻等よりも前に毎回2時間以上の待機時間が発生している運行に対し、トラック事業者が荷主等へ交渉等をしたにも関わらず指示時刻等の改善等が図られない場合などは、実質的に指示等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(荷役等に従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。

p.11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)共同輸配送の場合における「荷待ち時間」や「荷役等時間」はどのように考えればよいか。

→ 法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等について、荷主が管理する施設及び荷主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これらの周辺の場所も含む。)と規定されています。共同輸配送の場合に、施設を順番に回り荷役等を行う場合は、自社施設において要した荷待ち時間・荷役等時間を把握してください。共同輸配送施設における荷待ち時間・荷役等時間については、その全体を関係事業者が把握して短縮に努めることが望ましいですが、自社分の荷役等時間を切り分けて短縮に努めることも可能です。(なお、特定荷主の定期報告においては、当面の間、共同輸配送施設を計測対象から除外することを認める予定です。)

(9)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。

(10)荷主や倉庫側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。

(11)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。

(12)集貨場所から少し離れた場所に待機場所を設けている場合に、待機場所から実際に荷役等を行う場所まで移動する時間は荷役等時間に含める必要があるのか。

→ 貨物の運送を行っている時間と考えられるため、荷役等時間に含める必要はありません。

Q2. 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)荷主は1運行の荷待ち時間等を把握することが必要なのか。

→ 荷主は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。例えば、自社が発荷主となる場合、自社から発送する際の荷待ち時間等を把握する必要がありますが、取引先等の施設において荷物を荷卸しする際の荷待ち時間等については、着荷主となる当該取引先が把握する必要があります。

(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。

→ 荷主は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み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。

Q3. 荷主の定義にある「自らの事業に関して継続して」の詳細について教えてほしい。

→ 自らの事業に関して運送・受渡しする貨物には、全ての取扱商品のほか、事務用品等も含まれます。

継続して運送・受渡しするとは、回数や頻度で判断されるものではなく、事業に関して通常必要と見込まれ、単発・突発ではないものをいいます。具体的には、事務所の引っ越しや製品を生産するための設備の導入の際に発生する輸送、不定期に開催する社内外イベント等の実施のための資材等の輸送等などは除かれます。

Q4. 偽装請負防止に向けて、荷待ち時間等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の方法は何か。

※調整中

4. 問合せ先

本制度に関する問合せ先は、以下の通りです。

(1) 経済産業省

主な所管事業：自動車・産業機械・金属・化学品製造業、総合小売、エネルギー等

〒100-8901 東京都千代田区霞が関 1-3-1

経済産業省 商務・サービスグループ 消費・流通政策課 物流企画室

電話 03-3501-1511

(2) 農林水産省

主な所管事業：農林水産業、食品製造業、食品小売業 等

〒100-8950 東京都千代田区霞が関 1-2-1

農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課

電話 03-3502-5741

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/>