

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  
の解説書

2026年3月

# 目次

<a href="#">本解説書における用語の定義</a>	4
<a href="#">1. 制度の概要</a>	6
<a href="#">1-1 法の概要</a>	6
<a href="#">1-2 制度の概要及び本解説書の位置づけ</a>	7
<a href="#">1-3 基本方針について</a>	8
<a href="#">1-4 判断基準の対象</a>	9
<a href="#">1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等</a>	13
<a href="#">1-6 特定連鎖化事業者の指定基準等について</a>	17
<a href="#">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</a>	21
<a href="#">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</a>	22
<a href="#">2-2 判断基準の解説: 運転者の荷待ち時間の短縮</a>	23
<a href="#">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</a>	25
<a href="#">2-4 判断基準の解説: 実効性の確保</a>	28
<a href="#">2-5 その他の取組事項</a>	31
<a href="#">3. 問合せ先</a>	34

## 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
1.1	2025年7月4日	1-2 制度の概要及び本解説書の位置づけ:連鎖化事業者が管理する施設について修正 2-4 判断基準の解説:(4)追記 3. よくある質問:トラック到着後の休憩時間の扱い、偽造請負及び基準重量の対象外の貨物について追記 4. 問合せ先:問合せ先追記
1.2	2025年8月29日	用語の定義追記 1-2 制度の概要及び本解説書の位置づけ:連鎖化事業者が管理する施設について修正 1-6 特定連鎖化事業者の指定基準について:2025年8月に公布された令の改正・届出省令の内容を反映 2-3 判断基準の解説:(2)及び(3)追記
1.3	2025年10月22日	用語の定義追記 1-2 制度の概要及び本解説書の位置づけ:追記 1-3 基本方針について:(3)修正 1-4 判断基準の対象:(3)修正 1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等:(3)追記 1-6 特定荷主の指定基準について:(1)、(2)及び(3)修正 2-4 判断基準の解説:実効性の確保:(2)追記 4. 問合せ先:問合せ先修正
1.4	2026年3月30日	タイトル変更 用語の定義追記 よくある質問を本書から削除し、別添ファイルとして掲載

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 ※本解説書における条番号は、令和8年4月1日施行の改正後のもの
令	「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)の略称 ※本解説書における条番号は、令和8年4月1日施行の改正後のもの
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 ※本解説書における条番号は、令和8年4月1日施行の改正後のもの
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
届出省令	「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく連鎖化事業者に係る届出等に関する省令」(令和7年農林水産省・経済産業省令第6号)の略称
規則	「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」(令和7年国土交通省令第4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項の自動車であつて、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
集荷場所等	運転者が集荷若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所
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、集荷場所等において、荷主、当該場所の管理者及び連鎖化事業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、集荷場所等に到着した時刻から荷役等を開始した時刻までの時間(荷主等の都合により待機した時間に限る。)
荷役等	荷役、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貨物自動車の運転の業務に附帯する業務
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の時間(荷役等に従事していない時間を除く。)
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

	<p>け取る者又は他の者をして運転者から受け取らせる者</p> <p>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</p>
連鎖化事業者	<p>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者を者であって、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）</p>
連鎖対象者	<p>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）</p>
荷主等	<p>荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者</p>
寄託	<p>法においては、倉庫業法第3条の登録を受けた倉庫における貨物の保管を依頼することをいう</p>
主務大臣	<p>国土交通大臣、経済産業大臣及び農林水産大臣</p>
連鎖化事業所管大臣	<p>連鎖化事業者の行う事業を所管する大臣</p>

## 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懸念される状況です。

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をいう。3PLを含む物流事業者にその施設の運営等を委託しているものを含む。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

物流事業者が所有又は賃借する施設におけるオペレーションや環境整備については、物流事業者に決定権がある一方、倉庫業者は法に基づき荷待ち時間等の短縮の努力義務がかかっており、連鎖化事業者と倉庫業者とで連携して荷待ち時間の短縮に努めることを促す趣旨で、寄託契約を締結する先が管理する施設における荷待ち時間の短縮は、連鎖化事業者にも努力義務が課されています。

※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<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。

<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、各荷主において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。

### 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。

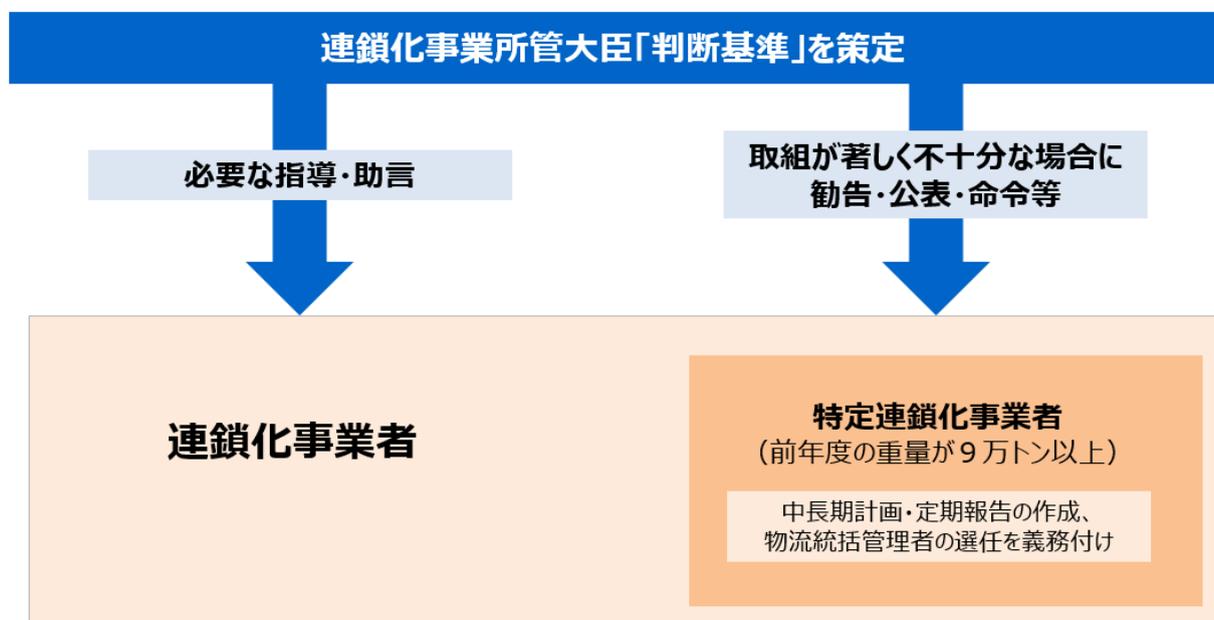
#### (3) 関連する施策への貢献

- (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<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。

<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。

## 1-4 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)

#### 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

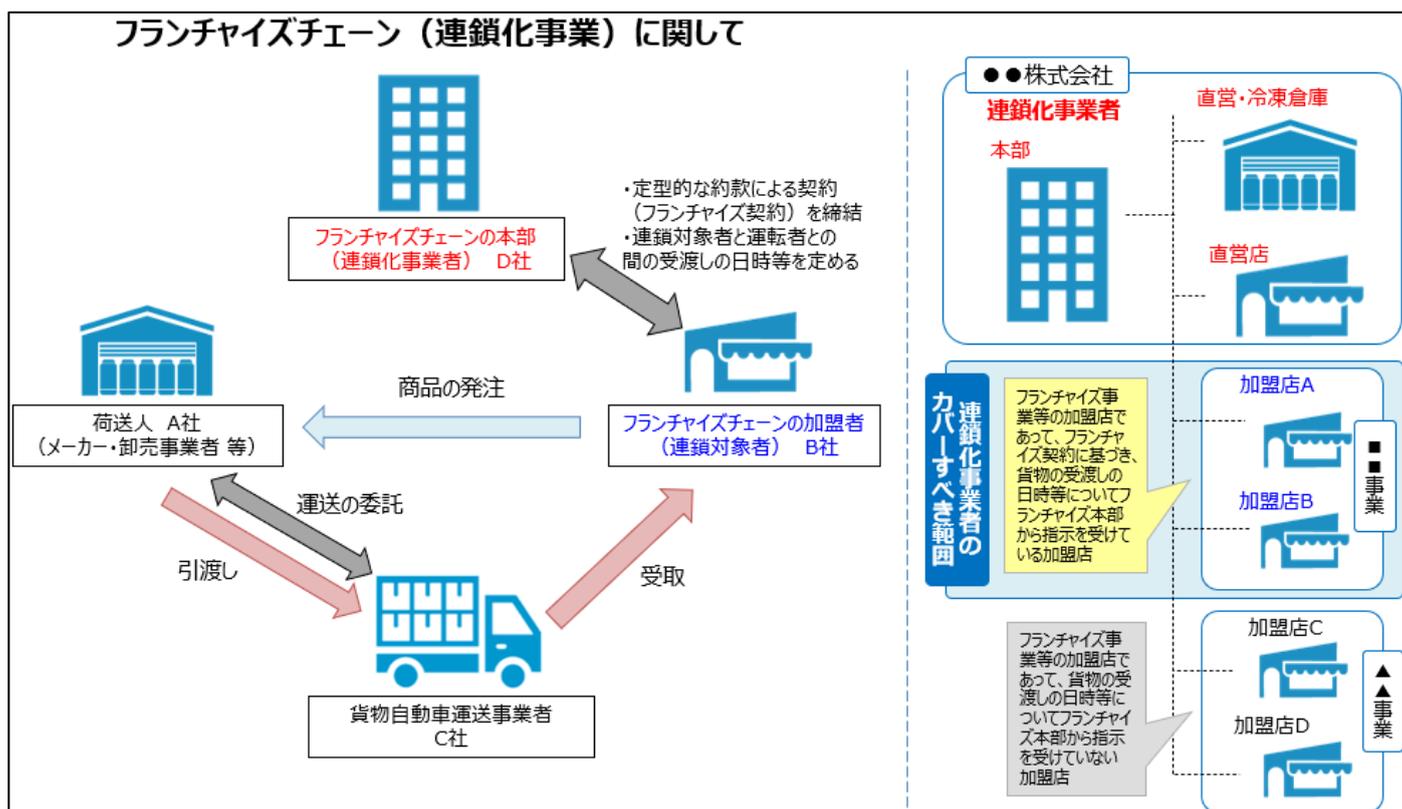
事業者の考え方』を参照ください。

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

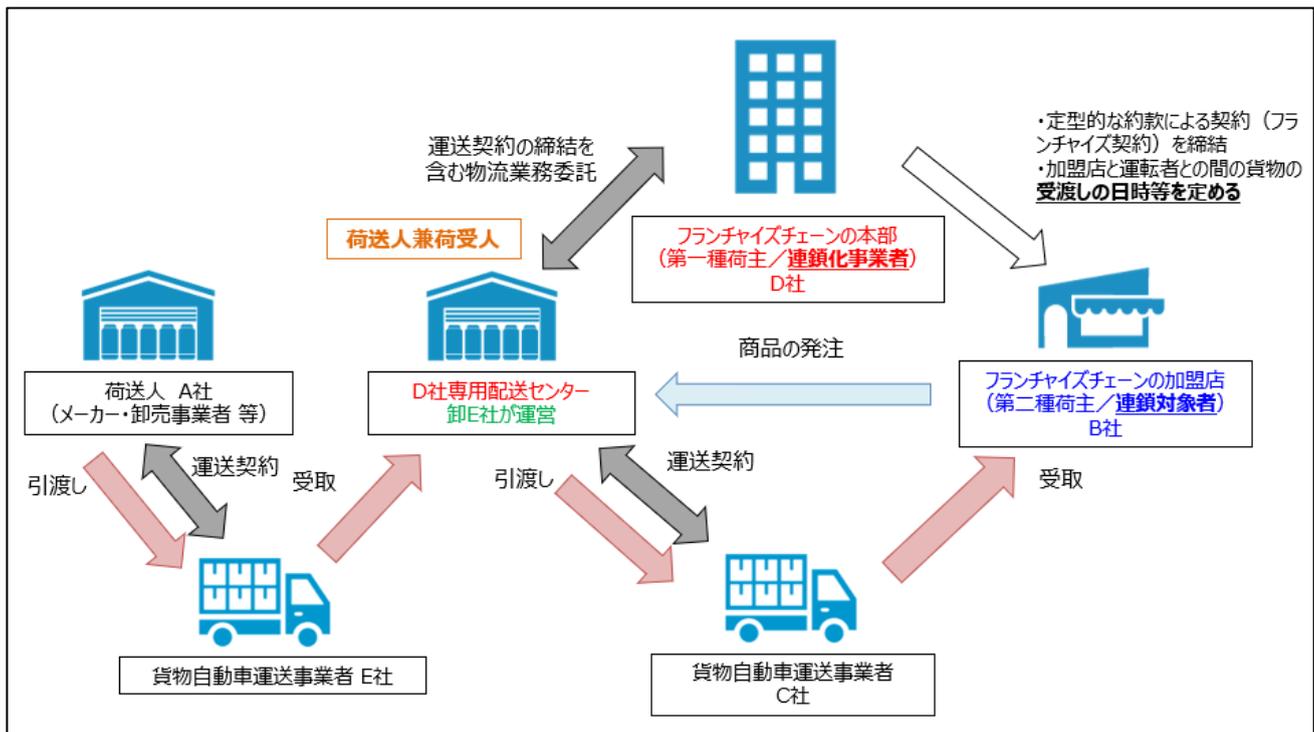
直営店は加盟店と異なり、フランチャイズ本部と同一事業者であるため、フランチャイズ本部や直営店が運送契約を締結する貨物は当該事業者が第一種荷主、フランチャイズ本部や直営店が運送契約を締結せず貨物の受渡しのみを行う貨物は当該事業者が第二種荷主に該当します。このため、直営店の取扱貨物重量の合計が基準重量を超えれば、当該事業者は特定荷主に指定されることもあります。



#### 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)。



※センターの荷主の整理に当たっては、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する必要があることにもご留意ください<sup>4</sup>(「物流パターンごとの荷主の考え方」3-1 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<sup>5</sup>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。

<sup>4</sup> 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(ただし、自社工場や自社施設等の施設が同一拠点内にある場合、同一拠点の施設間の運送は計測対象に含めない。同一拠点となるかは輸送の宛先や施設の種類、その他状況等を総合的に勘案して判断するものとする。)。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。

<sup>5</sup> 連鎖化事業者の基準重量(令第 10 条第3項)は、年間取扱貨物重量9万トンと規定されている。

(3) 指導・助言や罰則等の措置について

連鎖化事業所管大臣及びその権限の委任先は、法律の規定に基づき、連鎖化事業者に対して以下の対応を行うことができます。

指導・助言	運転者の荷待ち時間の短縮及び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、連鎖化事業者に対して、 <u>判断基準を勘案して必要な指導・助言</u> を行うことができる。(法第 63 条)
報告徴収・立入検査	特定連鎖化事業者への指定や取消しを行うために、連鎖化事業者に対して、貨物の受渡しの状況に関して <u>報告をさせる</u> ことができ、また連鎖化事業者の事務所等への <u>立入検査</u> を行うことができる。(法第 69 条第1項) 勧告又は命令を行うために、特定連鎖化事業者に対して、運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施の状況に関して <u>報告をさせる</u> ことができ、また特定連鎖化事業者若しくは特定連鎖化事業者の連鎖対象者の事務所等への <u>立入検査</u> を行うことができる。(法第 69 条第2項)
勧告	特定連鎖化事業者の運転者の荷待ち時間の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施に関する状況が、 <u>判断基準に照らして著しく不十分である場合</u> は、特定連鎖化事業者に対して <u>勧告</u> を行うことができる。(法第 68 条第1項)
公表	勧告に従わない特定連鎖化事業者に対して、その旨を <u>公表</u> することができる。(法第 68 条第2項)
命令	勧告を受けた特定連鎖化事業者が <u>正当な理由がなくその勧告に係る措置をとらなかつた場合</u> に、当該措置を行う <u>命令</u> を行うことができる。(法第 68 条第3項)

連鎖化事業者は、以下のいずれかに該当する場合には、罰則が科されます。

以下に該当する場合は50万円以下の罰金
<ul style="list-style-type: none"> <li>・特定連鎖化事業者の指定基準重量を上回る連鎖化事業者が、<u>特定連鎖化事業者の指定に係る届出を行わない</u>又は<u>虚偽の届出</u>をした場合(法第 76 条第1号)</li> <li>・<u>中長期計画を提出しない</u>場合(法第 76 条第2号)</li> <li>・<u>定期報告を行わない</u>又は<u>虚偽の届出</u>をした場合(法第 76 条第3号)</li> <li>・報告徴収の際に<u>報告をしない</u>又は<u>虚偽の報告</u>をした場合(法第 76 条第4号)</li> <li>・<u>立入検査を拒み、妨げ、又は忌避</u>した場合(法第76条第4号)</li> </ul>
以下に該当する場合は20万円に以下の過料
<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>物流統括管理者の選任・解任の届出を行わない</u>又は<u>虚偽の届出</u>をした場合(法第 80 条)</li> </ul>
以下に該当する場合は100万円以下の罰金
<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>命令に違反</u>した場合(法第 75 条第1号)</li> <li>・特定連鎖化事業者が<u>物流統括管理者を選任しない</u>場合(法第75条第2号)</li> </ul>

## 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令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。

<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)(規則)

### 【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<sup>7</sup>)より早く到着した場合：

指示時刻等から

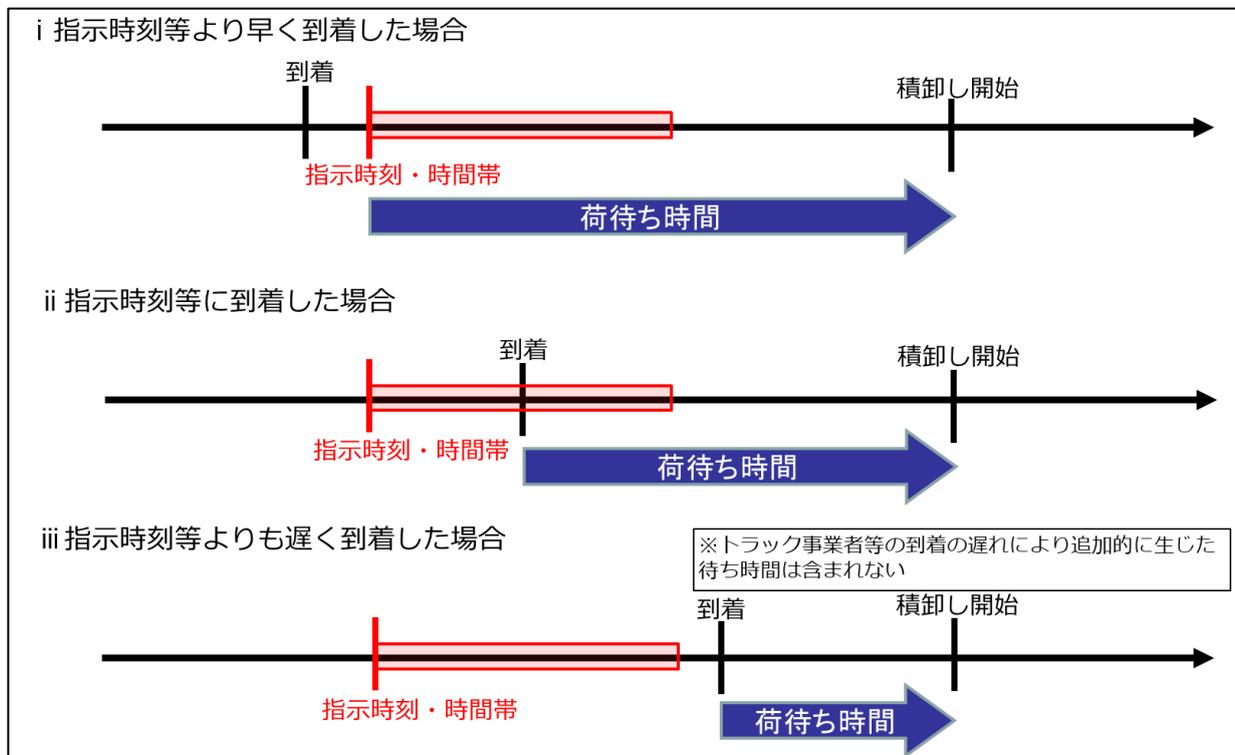
(ii) 指示時刻等に到着した場合：

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。

<sup>7</sup> 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】**

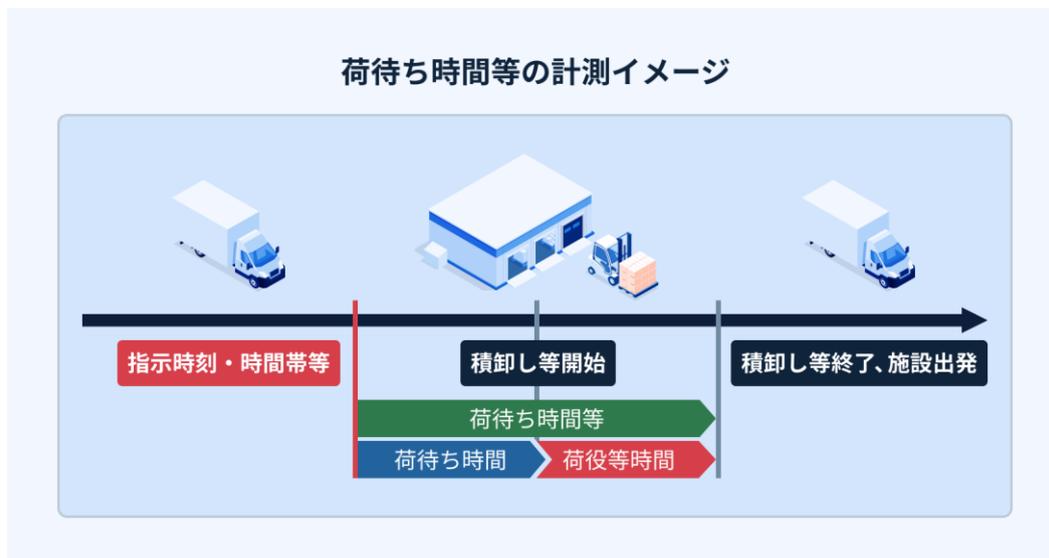
① 荷役:荷積み及び荷卸し

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。



### (3) 荷待ち時間等の計測

荷待ち時間等の計測は、受付簿等からの集計や計測員の配置によることも可能ですが、デジタル技術を活用し効率的に行うことが望ましいです。具体的には、トラック予約受付システムによる記録から集計するほか、トラック事業者が記録するデジタルタコグラフ情報について、直接又はデータ連携プラットフォーム等を経由して提供を受け、荷待ち時間及び荷役等時間を集計する方法などがあります。特に、休憩時間の除外等を正確に行うためには、デジタルタコグラフ情報の活用が有効です。

なお、貨物自動車運送事業法や中小受託取引適正化法<sup>8</sup>に基づく運送取引の適正化が進められる中で、荷主が荷待ちや荷役等に対する料金（待機時間料、積込み料、取卸し料等）を確認し、適切な支払いや取引先への請求を行うためにも、荷待ち時間等の正確な把握が望まれます。

<sup>8</sup> 製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律（昭和31年法律第120号）  
役務提供委託又は特定運送委託をした委託事業者が、中小受託事業者の責めに帰すべき理由がないのに、長時間の待機をさせて中小受託事業者の給付の内容を変更させたにもかかわらず、その待機について必要な費用を負担しないことは、不当な給付内容の変更（本法第5条第2項第3号）に該当する。

## 1-6 特定連鎖化事業者の指定基準等について

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算定し、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、「物資の流通の効率化に関する法律施行令(令)」において、以下のとおり定められました。

### ○特定事業者の指定基準

特定第一種荷主 特定第二種荷主 特定連鎖化事業者	年度の取扱貨物の重量が9万トン以上
特定倉庫事業者	年度の貨物の保管量が70万トン以上
特定貨物自動車運送事業者等	保有車両台数が150台以上

### (1) 特定連鎖化事業者の指定に係る重量算定の対象について

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(運転者と貨物の受渡しをするが第一種荷主に該当するもの)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、全ての商品と事業に必要な資材、事務用品等を含みますが、

(2)(i)～(iv)の重量は考慮しないことができます。

### (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。

連鎖化事業者の取扱貨物の重量の算定方法については、「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく連鎖化事業者に係る届出等に関する省令」(届出省令)第1条において、以下の内容が規定されています。

① 実測
② 単位数量当たりの重量×数量(個数など)
③ 容積を当該対象貨物の重量に換算
④ トラックの最大積載量又は平均積載量×台数

⑤ 売上額又は仕入額÷単位重量当たりの額
⑥ 物品の売買等の契約において定められている重量
⑦ ①～⑥の方法により対象貨物の重量を算定することが困難であると認められる場合に、当該対象貨物の重量を適確に算定できると認められる方法

さらに、連鎖化事業者としての重量の算定に当たっては、以下の(i)～(iv)の重量を考慮しないことができるとされています<sup>9</sup>。なお、重量の算定の対象にならない運送であっても、努力義務としての効率化のための取組については、実施するよう努めてください。

(i) 郵便物

(ii) 信書便物(民間事業者による信書の送達に関する法律(平成14年法律第99号)第2条第3項に規定する信書便物をいう。)

(iii) 特別宅配貨物(いわゆる宅配便。特別積合せ貨物運送<sup>10</sup>又はこれに準じる運送であって、一の運送契約により一個の貨物を運送する方法により運送される、1個当たりの重量が30kg以内の貨物をいい、当該貨物と同時に受渡しが行われる他の貨物との合計の重量が150kg未満のものに限る。)

(iv) 軽量な資材や事務用品<sup>11</sup>

取扱貨物の重量の算定方法は、各事業者において事業の特性に鑑みて適切と考えられるものを選択することとなっています。また、取扱貨物や事業に応じて①～⑦を使い分け、それらを足し合わせて算出する事も可能です。算定方法を届出に記載する必要はありませんが、報告徴収があった場合は対応できるように整理ください。

なお、特定連鎖化事業者の指定に係る届出は、取扱貨物の重量が基準重量以上である場合にその旨をチェックボックス形式で回答することとしており、具体的な重量の数値は任意記載としているため、9万トン以上であることが確実な場合に精密な算定を求めるものではありません。

参考として、

- ・ ②の「単位数量当たりの重量」、③の「容積を当該対象貨物の重量に換算」、④の「平均積載量」、⑤の「単位重量当たりの額」については、事業者においてサンプル調査を行い設定することが可能です。
- ・ ③の「容積を当該対象貨物の重量に換算」について、例えば1立方メートルあたり280kgとして換算することが可能です。
- ・ ⑤の「売上額」について、経済産業省において小売業や連鎖化事業者等の事業者が取扱貨物重量を推計するための計算フォーマットを作成しており、以下の web ページで公開しています。

<sup>9</sup> このほかパレット、ロールボックスパレット又はコンテナ等の荷役の効率化に資する輸送用器具の扱いについては、ケースバイケースで判断すること。一般的に、商品の一部ではなく輸送用器具とみなせる場合は重量の算定の対象から除くことが可能。他方、商品として取り扱う場合(例:パレット製造業者、パレット等卸売業者、新品パレットの購入者等)は重量の算定の対象に含まれる。また、レンタルパレットの発送・回収については、利用者側では輸送用器具として受渡しを行うため重量の算定の対象から除くことが可能である一方で、サプライヤー側では商品として運送委託や受渡しを行うため、重量の算定の対象に含まれる。

<sup>10</sup> 貨物自動車運送事業法(平成元年法律第83号)第2条第6項に規定する特別積合せ貨物運送をいう。

<sup>11</sup> 資材、事務用品等は、当該事業者の対象貨物の重量の合計の1%程度までであれば算定対象から除くことができるものとする。

(URL) <https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>

- ⑤の「単位重量当たりの額」について、例えば全国貨物純流動調査(物流センサス<sup>12</sup>)の出荷原単位を用いることが可能です。全国貨物純流動調査(物流センサス)は回答者数が限られており、実施年度間で値の変動が大きいこともある点には留意が必要です。
- 特定荷主に該当する事業者の売上額の規模の目安を、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会において調査し、以下の web ページで公開しています。

(URL) <https://www1.logistics.or.jp/data/freight-calc/>

### (3) 特定連鎖化事業者が行う必要のある手続

特定連鎖化事業者に該当する場合は、以下の手続を行う義務が課せられます。

特定連鎖化事業者の指定に係る届出	・法第64条(特定連鎖化事業者の指定) ・届出省令第2条(特定連鎖化事業者の指定に係る貨物の重量に関する届出)【様式第1】 ・届出省令第4条(特定連鎖化事業者に係る指定の取消しの申出)【様式第2】
中長期計画 <sup>13</sup> の策定・提出	・法第65条(中長期的な計画の作成) ・届出省令第5条(中長期的な計画の提出)【様式第3】
物流統括管理者 <sup>14</sup> の選任・届出	・法第66条(物流統括管理者の選任) ・届出省令第6条(物流統括管理者の選任)・届出省令第8条(物流統括管理者の選任又は解任の届出)【様式第4】
定期報告	・法第67条(定期の報告) ・届出省令第9条及び第10条(定期の報告)【様式第5】

※ 特定連鎖化事業者が行う必要のある手続に関する届出等の記載方法などの詳細については、『物流効率化法』対応の手引書(特定連鎖化事業者編)を参照してください。

<sup>12</sup> 全国の事業所において発生する貨物の流動実態の把握を目的とした統計調査であり、国土交通省が5年毎に調査を実施している。

<sup>13</sup> 特定荷主及び特定連鎖化事業者が作成・提出する中長期計画書及び定期報告書の参考資料として、経済産業省において記載事例集を作成しました。各記載事例集は「取組が進んでいる企業向け」、「これから取組を深める企業向け」の2つの記載例を提示しています。( [https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/information/details/post\\_18.html](https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/information/details/post_18.html) )

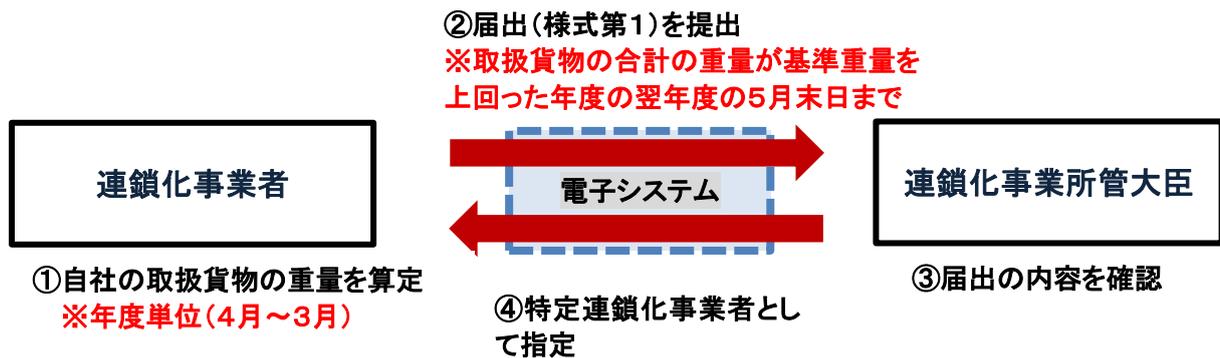
<sup>14</sup> 特定荷主・特定連鎖化事業者による円滑な CLO 選任の一助となるよう、経済産業省において CLO や CLO に資する立場の者によるリーダーシップ及びこれらを支える組織体制に焦点を当て、物流改革を先行して推進する優良事例を収集・整理し、「CLO 取組事例集」として公開しています。

( [https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/CLO\\_collection\\_of\\_cases.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/CLO_collection_of_cases.pdf) )

また、『物流統括管理者(CLO)のあるべき姿に関するワークショップ』提言』において、CLOに期待される役割、求められる知識・知見、キャリアパス・人材確保のイメージ等について記載しておりますので、以下URLをご参照ください。

( [https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000995.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000995.html) )

## ○特定連鎖化事業者の指定の流れ



届出、指定等の全ての手続は、原則として届出システムによりオンラインで行う予定としております<sup>15</sup>が、届出システムの取扱いについては、準備ができ次第、公表いたします。

### (4) 提出先

上記手続きの提出先は、当該事業者が連鎖化事業者となる事業を所管する連鎖化事業所管大臣(コンビニエンスストアは経済産業大臣、外食業は農林水産大臣など。いずれも地方支分部局長に権限委任しており、詳細は別冊「荷主事業所管大臣一覧」を参照)全てです。

※ 複数の事業を行う場合、主たる事業以外の連鎖化事業者となる事業のうち、中長期計画や定期報告において取り上げる課題のないものに係る連鎖化事業所管大臣は、提出先から除くことができるが、当該事業に関し指導、勧告等を受けた際は、提出先の修正・再提出が求められる場合がある。

<sup>15</sup> e-Gov 電子申請(大分類:国土交通、中分類:物流、小分類:物流効率化法で手続を検索)から、フォーム入力。押印等は不要。オンライン提出ができない場合は、様式により主たる事業の連鎖化事業所管大臣宛てに郵送。

## 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、法第61条において規定されている連鎖化事業者の努力義務について、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、法第六十一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。

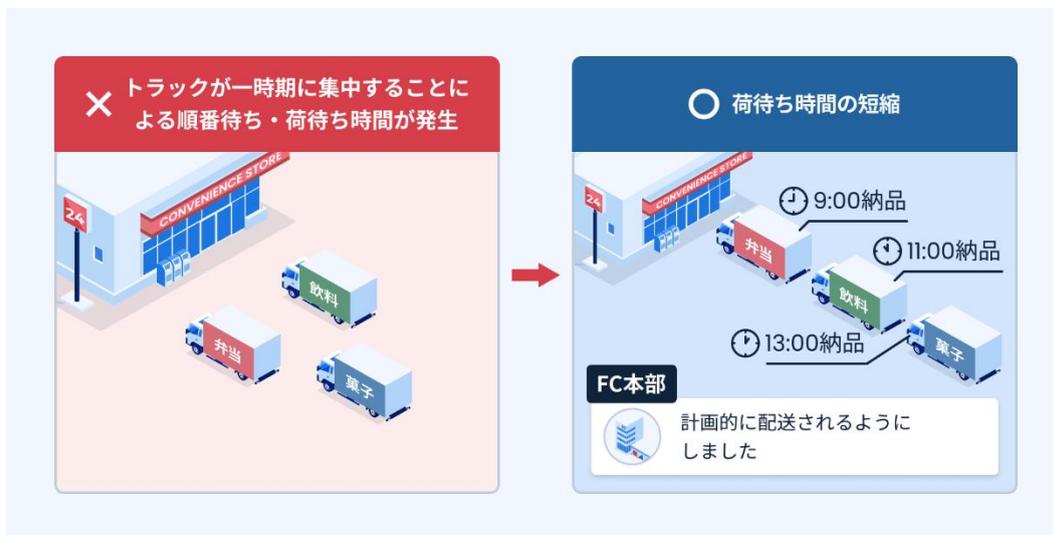
なお、トラック事業者の効率的な配送の観点からは、トラック事業者と合意した上で、時間指定をしないことが効果的な場合もあります。特別な事情のない中で朝一、午前必着、午後一番などの指定が慣習上行われている場合もありますが、「時間指定をしないこと」、「時間の幅を広げること」(午後であれば何時でもよい等)等を検討することも必要です。さらに、トラックが物流施設の集中した地域を巡回集配する場合、個々の施設の入出荷の時間指定をしないことが全体として効率的である場合もあります。

※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、法第六十一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。

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

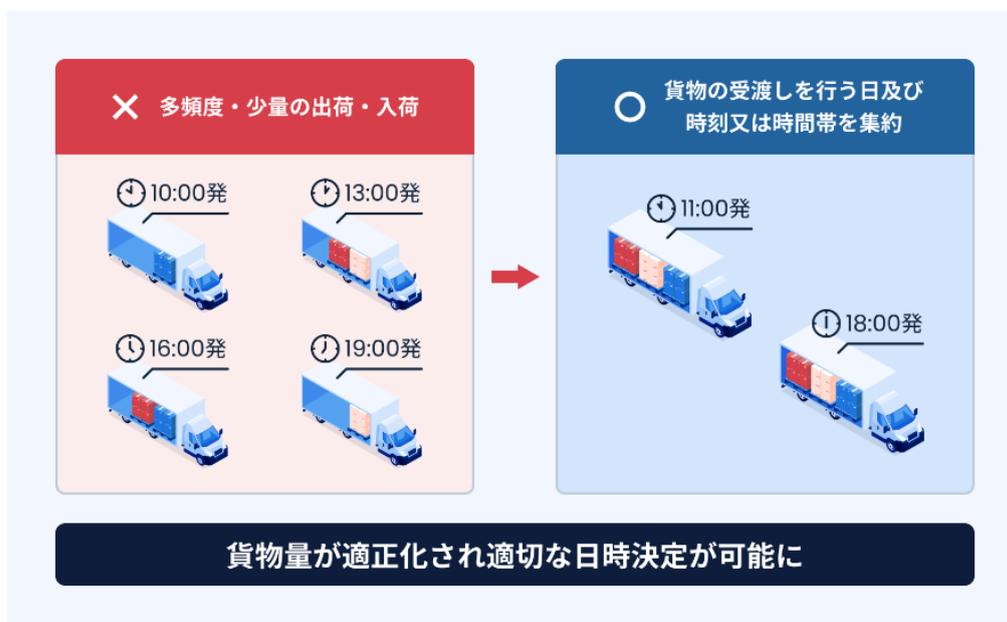
分な時間(リードタイム)を確保していないため、トラック事業者が効率的な運送計画を立てられない場合や、連鎖化事業者又は連鎖対象者が発注から納品までのリードタイムを十分に確保しないため、第一種荷主側でもリードタイムの確保や効率的な運送計画の確立ができない場合があります。連鎖化事業者又は荷主がこのようなリードタイムの短い発注を避けることや、納期に幅を持たせることで、トラック事業者が積載効率を向上させる取組を行うことが可能になります。第一種荷主が積載効率の向上等を図るための取組を円滑に実施するため、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合には、連鎖化事業者は、これに応じ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により、貨物の入荷量を積載率の向上の観点で適正な水準に保つことが可能となります。また、出荷時の荷量について、貨物の集約化等により従来より大型のトラック等が利用できる量にまとめることも、「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」に向けて有効です。

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



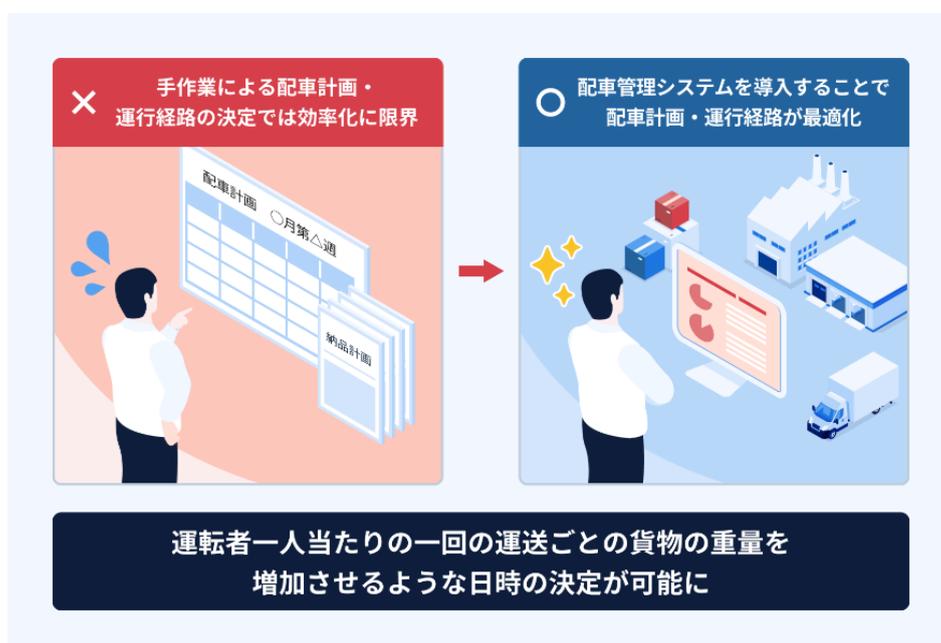
等)・回数の集約等に取り組むことが考えられます。

### (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、システムの導入は手段であり、システムの導入を行わずとも、貨物量に応じたトラックの手配や積合せ配送ができるような配車計画等の設定が可能である場合は、システムの導入自体が求められるものではありません。連鎖化事業者において、配車計画等の最適化に向けて可能な取組を行ってください。

また、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、営業など、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性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<sup>16</sup>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

<sup>16</sup> 『「物流統括管理者(CLO)のあるべき姿に関するワークショップ」提言』において、「経営戦略の視点から物流を統括管理し、物流全体の最適化を図ることで企業価値の向上と社会的課題の解決に貢献する人物」を「物流統括管理者(CLO)」と定義し、その期待される役割、求められる知識・知見、キャリアパス・人材確保のイメージ等について記載している。

[https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01\\_hh\\_000995.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000995.html)

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。

なお、「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」の「2-3 判断基準の解説:実効性の確保等 (2) 荷主への提案」において、トラック事業者等は、荷主から荷待ち時間及び荷役等時間の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促されています。必要に応じて協力を求めてください。

## (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」<sup>17</sup>に示されています。

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めます。

また、データ標準化のほか、データ連携や外装等の物理的な標準化も、多様な主体との連携の円滑化に資するものです。

## (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

<sup>17</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>)

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。

## 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（ハイドロブレーニング現象）	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日付け国自安第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ることが必要です(※1)。当該許可等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。さらに、令和8年4月1日からは、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和7年法律第60号）の一部施行により、荷主等が、貨物自動車運送事業法の許可等を得ずに運送行為を行う、いわゆる違法「白トラ」に運送を委託することが禁止されることとなります。

これらの貨物自動車運送事業法の規定の趣旨を踏まえ、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あることから、運送契約を締結する際には、受託事業者に対して、貨物自動車運送事業の許可書の写しなど必要な許可等を有していることを示す書面や、再委託先のトラック事業者が許可等を得ずに違法に運送を行っていないことを証する誓約書(※2)の提出を求めるといった措置を講ずるよう努めてください。

(※1) 自己の生業と密接不可分であり、その業務に付帯するものとして自ら貨物を運送する場合には、貨物自動車運送事業法の許可等を要しないことがあります。個別の事例の判断に当たっては、最寄りの地方運輸局等にご相談ください。

(※2) 下記は誓約書の一例

貨物自動車運送業務に関する誓約事項

当社（個人である場合は私、団体である場合は当団体）は、貨物自動車運送業務を行う際、又は貨物自動車運送業務を委託する際は、以下のことを誓約いたします。

この誓約が虚偽であり又はこの誓約に反したことにより、当方が不利益を被ることとなっても、異議は一切申し立てません。

記

1. 当該契約により、自ら貨物の運送業務を行う場合は、貨物自動車運送事業法等に基づく許可（貨物自動車運送事業法第3条の許可又は道路運送法第78条3号の許可）の取得又は届出（貨物自動車運送事業法第36条の届出）を行うこと（自己所有の貨物を運送する場合等、許可等が不要な場合を除く。）
2. 他者に貨物の運送業務を委託する場合は、貨物自動車運送事業法等の許可取得等を行った者に委託すること。また、貨物自動車運送事業法第24条の5に基づく実運送体制管理簿により、実運送を行う事業者を適切に把握する（除外されている運送を除く。）とともに、貨物の運送業務の委託先において貨物自動車運送事業法等に基づく許可等を得ていない者が貨物の運送業務を行うことがないよう関係者に十分な周知を行うこと。
3. 万一、貨物の運送業務の委託先において、許可を得ていない者が貨物の運送業務を行っていることを把握した際は、速やかにその是正を行うとともに、その事実を関係当局に申告すること。

### 3. 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

機関名	担当部課	電話番号(直通)
本省	商務・サービスグループ 物流企画室	03-3501-1511
北海道経済産業局	産業振興課	011-709-1728
東北経済産業局	商業・流通サービス産業課	022-221-4914
関東経済産業局	流通・サービス産業課	048-600-0286
中部経済産業局	流通・サービス産業課	052-951-0597
近畿経済産業局	流通・サービス産業課	06-6966-6025
中国経済産業局	流通・サービス産業室	082-224-5655
四国経済産業局	商務・流通産業課	087-811-8524
九州経済産業局	流通・サービス産業課	092-482-5455
内閣府沖縄総合事務局	経済産業部 商務流通課	098-866-1731

#### (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、飲食店 等

機関名	担当部課	電話番号(直通)
本省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課	03-3502-5741
北海道農政事務所	生産経営産業部事業支援課	011-330-8810
東北農政局	経営・事業支援部食品企業課	022-221-6146
関東農政局	経営・事業支援部食品企業課	048-740-0145
北陸農政局	経営・事業支援部食品企業課	076-232-4149
東海農政局	経営・事業支援部食品企業課	052-746-6430
近畿農政局	経営・事業支援部食品企業課	075-414-9024
中国四国農政局	経営・事業支援部食品企業課	086-222-1358
九州農政局	経営・事業支援部食品企業課	096-300-6380
内閣府沖縄総合事務局	農林水産部食料産業課	098-866-1673

## 物流効率化法ポータルサイト

『「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)では、物流効率化法に関わる事業者の理解促進に向けて、制度の概要や説明会の予定等を発信しておりますので、ご覧ください。



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

QRコード:



また、経済産業省HPにおいても物流効率化法の説明動画を作成し、公開しています。内容を簡潔にまとめており、5分程度、1分、30秒程度と3種類の動画を掲載しておりますので、以下URLよりご覧ください。

URL:

[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/logistics\\_efficiency/bukkouhougaiyou.html](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/logistics_efficiency/bukkouhougaiyou.html)

