物流効率化法
解説パンフレット

～荷主・連鎖化事業者向け～

経済産業省
Ministry of Economy, Trade and Industry

（2025年4月時点版）

目　次

＜第1部＞

第１章 物流効率化法の概要 ---------- 1
- 物流効率化法とは

第２章 物流効率化法における荷主規制の背景 ---------- 2
- 物流革新に向けた国の取組

第３章 定義 ---------- 3
- 荷主・連鎖化事業者とは
- トラック輸送のパターンごとの荷主の分類
- 荷待ち時間・荷役等時間の考え方と対象施設

第４章 努力義務と判断基準 ---------- 8
- 荷主・連鎖化事業者の努力義務
- 荷主・連鎖化事業者の判断基準

＜第２部＞

第１章 特定事業者の指定 ---------- 11
- 特定事業者の指定と基準
- 貨物重量把握の範囲・対象
- 重量の算定方法
- 特定荷主・特定連鎖化事業者の義務

第２章 中長期計画・定期報告の記載事項 ---------- 13
- 中長期計画の運用
- 定期報告の運用

第３章 荷待ち時間・荷役等時間の算定方法 ---------- 14
- 荷待ち時間・荷役等時間の算定方法
- 計測対象の運行とサンプリング

第4章 物流統括管理者（CLO）の選任と業務内容 ---------- 19
- 物流統括管理者の選任と資格要件
- 物流統括管理者の主な役割

【参考資料】 ---------- 20

第1部

第１章　物流効率化法の概要

物流効率化法とは

2025年４月から、「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」（以降、「改正法」と呼びます。）による改正後の「物資の流通の効率化に関する法律」（以降、「物流効率化法」と呼びます。）の一部が施行されることとなりました。

この物流効率化法では、荷主企業（発荷主、着荷主）や物流事業者（トラック、倉庫、港湾運送、航空運送）に対する、トラック輸送の効率化に向けて取り組むべき規制的措置（「努力義務」や「義務」）が盛り込まれており、主に『積載効率の向上等』、『荷待ち時間の短縮』、『荷役等時間の短縮』の３点が重点となります。

物流を巡っては、消費者の需要の高度化・多様化への対応や、現場における労働環境の改善などが求められているなか、トラックドライバーなど物流業務に携わる人材の不足が喫緊の課題となっています。このような物流の危機的状況に対し、物流を担う者（物流事業者）だけではなく、利用する者（荷主企業）も物流の効率化に向けて取り組むことが必要です。

この効率化の取組は、取扱貨物量が多いことが想定される大手企業だけでなく、その大手企業と取引を行う中堅・中小企業においても同様に危機感を持ち、協力して取り組んで行くことが重要です。

本パンフレットでは、物流効率化法により規定された規制的措置の内容についてわかりやすく解説いたします。

第２章　物流効率化法における荷主規制の背景

物流革新に向けた国の取組

物流は国民生活・経済を支える不可欠な社会インフラである一方、人手不足や長時間労働等は改善するべき大きな課題です。2024年4月、労働環境改善を目的として、トラックドライバーの時間外労働の上限規制が適用されました。しかしながら、この上限規制に伴い、トラックの輸送能力が不足し、物流が停滞することが懸念されています。

このため、国では、持続可能な物流の実現・物流革新に向けて継続的に取り組んでいく柱として①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容の3つを設定し、荷主や物流事業者が具体的に取り組むべき方針を「物流革新に向けた政策パッケージ」として2023年6月に発表しています。

この3本柱に含まれているとおり、物流停滞の懸念を解消するには、物流事業者だけでなく荷主が積極的に現場の実態把握に努め、トラック輸送の効率化に向けて主体的に行動していく必要があります。

物流革新に向けた3本柱

①商慣行の見直し

- 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち・荷役等時間の短縮等）
- 納品期限や物流コスト込みの取引価格等の見直し
- 物流産業におけるの多重下請構造の是正　等

②物流の効率化

- モーダルシフト等による「物流GX」の推進
- 自動運転、フィジカルインターネット等の「物流DX」の推進　等

③荷主・消費者の行動変容

- 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置の導入
- 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組の創設
- 消費者の意識改革・行動変容を促す取組　等

第３章　定義

荷主・連鎖化事業者とは

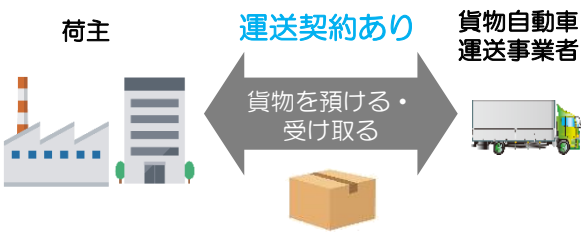
一般的に、物流における荷主とは、輸送や保管などの業務を依頼する事業者を指し、貨物（商品や荷物等）を送る側の者を「発荷主」、受け取る側の者を「着荷主」といいます。物流効率化法においては、一般的な「発荷主」「着荷主」とは別に、貨物の運送契約の有無によって「第一種荷主」「第二種荷主」という分類を設定しています。また、いわゆるフランチャイズビジネスにおいて、フランチャイズ本部が、加盟店（連鎖対象者）と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合（加盟店経由で運送事業者に指示できる場合を含む）、フランチャイズ本部は「連鎖化事業者」に分類されます。

これらの第一種・第二種荷主や連鎖化事業者に該当する場合、それぞれの立場として努力義務が措置されたため、物流の効率化に向けて取り組むことが求められます。

また、物流効率化法では、荷主又は連鎖化事業者のうち単年度の取扱貨物の重量が一定規模以上の者を「特定荷主」又は「特定連鎖化事業者」として指定し、物流効率化に向けた取組の報告義務などを課すこととなっています。「特定荷主」又は「特定連鎖化事業者」の指定の基準や義務等については、第2部以降で解説しています。

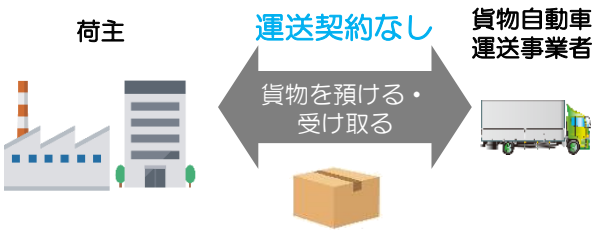
第一種荷主

荷主自身の事業※1に関する貨物を、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と運送契約を結んで運送を依頼する者



第二種荷主

荷主自身の事業※2に関して、継続して他の事業者が運送契約を結んだ貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者のトラックドライバーから貨物を受け取る、又は引き渡す者



連鎖化事業者

フランチャイズ加盟店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フランチャイズ本部

※1…貨物の運送の事業を除く
※2…貨物の運送及び保管の事業を除く

トラック輸送のパターンごとの荷主の分類

輸送のパターンごとの第一種・第二種荷主や連鎖化事業者の分類には、主に以下の5つのパターンがあります。

輸送パターン１：　最も基本的なパターン

発荷主が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者と運送契約を結び、自社拠点から着荷主へ運送するパターン

発荷主である事業者Aは第一種荷主、着荷主である事業者Bは第二種荷主に該当する。

輸送パターン２：　引取物流のパターン

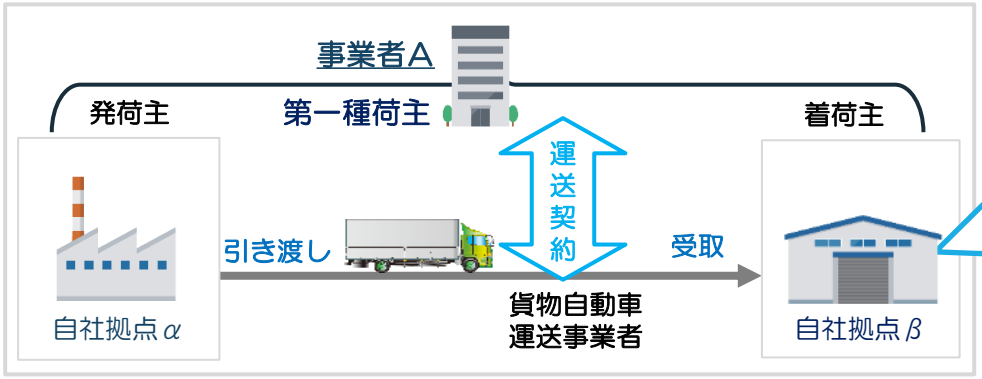
着荷主側が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者と運送契約を締結するパターン（返品物流やミルクラン方式※3の輸配送によく見られるパターン）

着荷主である事業者Bが第一種荷主、発荷主である事業者Aが第二種荷主となる。

※3…メーカーが必要とする原材料や部品を、メーカー側が手配したトラックが各工場を巡回して集貨する手法。

輸送パターン３：　自社間輸送のパターン

自社拠点間の横持ちなどを、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者と運送契約を結び運送するパターン



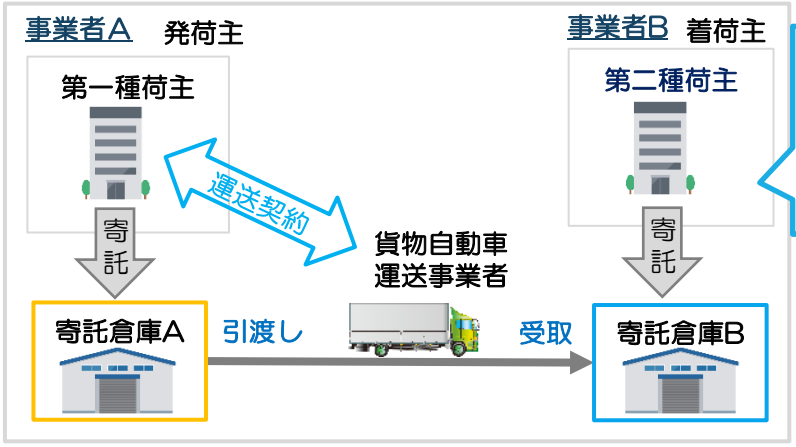
事業者Aが発荷主かつ着荷主であるため、このケースでは第一種荷主に該当する。

輸送パターン４：　寄託倉庫や3PLを利用するパターン

外部の寄託倉庫を採用したり、3PL（サードパーティ・ロジスティクス）事業者に物流を一括で委託する場合でも、自社事業の貨物の輸配送に関しては第一種又は第二種荷主に該当します。

寄託倉庫を利用するパターン

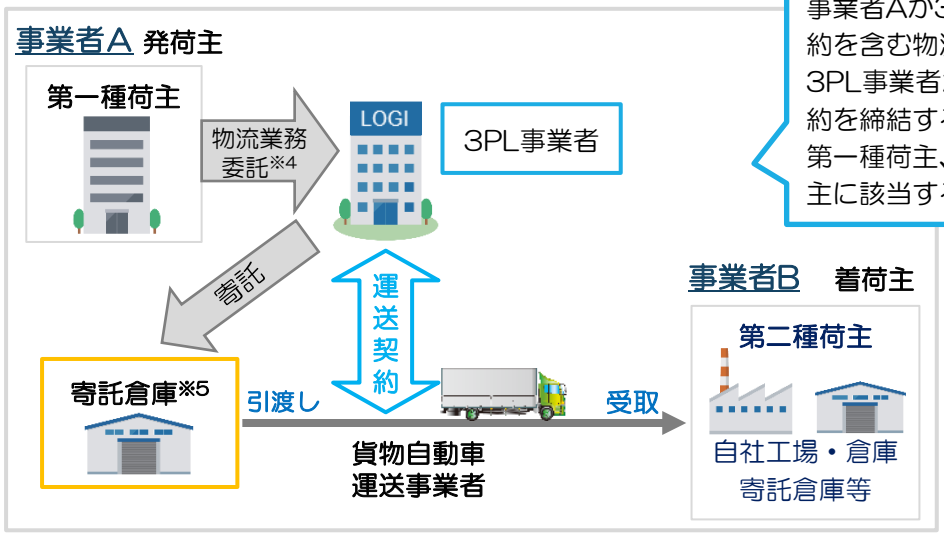
事業者A、事業者Bそれぞれ外部の寄託倉庫に自社事業の貨物を保管・入出庫をするケース



事業者Aが運送事業者と運送契約を締結し、寄託倉庫Aから寄託倉庫Bに貨物を運送する場合も、事業者Aは第一種荷主、事業者Bは第二種荷主に該当する。

3PL事業者に一括委託するパターン

自社貨物の保管・入出庫・輸配送等を3PL事業者に一括で委託して貨物を送るケース



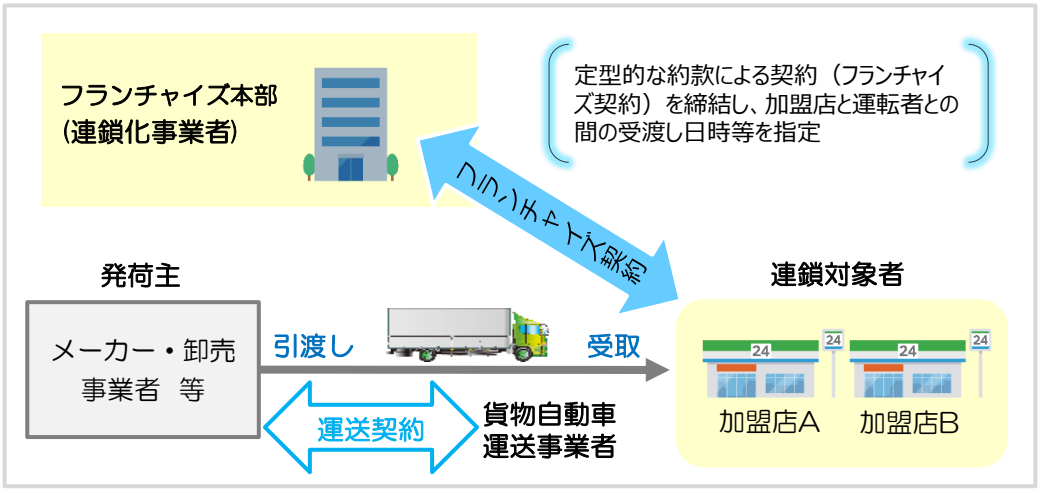
事業者Aが3PL事業者に運送契約を含む物流業務を委託し、3PL事業者が運送業者と運送契約を締結する場合も、事業者Aが第一種荷主、事業者Bが第二種荷主に該当する。

※4…運送契約を含む
※5…寄託先倉庫は倉庫業法に基づき倉庫業者として登録している事業者という前提

輸送パターン5：　連鎖化事業者のパターン

フランチャイズビジネスに特有の輸送パターン

- いわゆるフランチャイズビジネスにおいて、フランチャイズ本部が、加盟店と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者（又は運転者）に指示ができる場合、フランチャイズ本部は「連鎖化事業者」となります。連鎖化事業者は、加盟店（連鎖対象者）への運送に関する状況の把握や物流効率化に関して取り組むことが求められます。
- なお、加盟店と運送事業者の商品の受渡しに関して、フランチャイズ本部が指示をできない場合は、フランチャイズ本部は連鎖化事業者にはなりません。



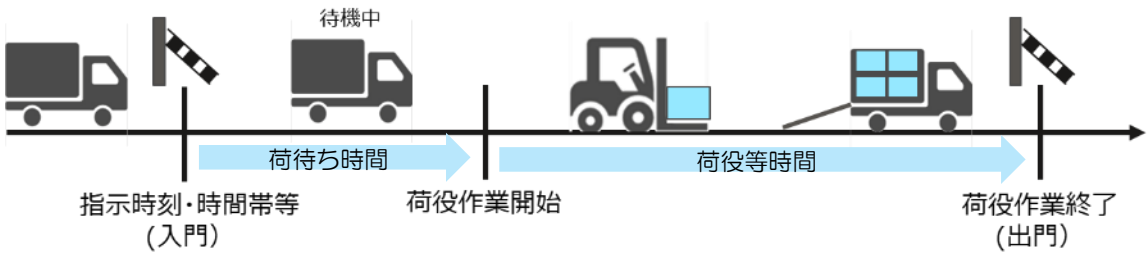
荷待ち時間・荷役等時間の考え方と対象施設

物流効率化法における「荷待ち時間」、「荷役等時間」及び「荷待ち時間等」の定義は次のとおりです。

荷待ち時間： トラックドライバーが集貨又は配達を行うべき場所（その周辺も含む）において、荷主の都合により貨物の受渡しのために待機した時間

荷役等時間： トラックドライバーが行う荷役（荷積み・荷卸し）、検品、荷造り、入庫・出庫、棚入れ・棚出し、保管、仕分け、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替え、荷主が行う荷役への立会いなど、トラックの運転の業務に附帯する業務の開始時間から終了時間（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



「荷待ち時間等」の具体的な算定方法は第2部にて解説します。

荷主が短縮すべき荷待ち時間や荷役等時間（連鎖化事業者の場合は荷待ち時間のみ）については、次の(ア)(イ)の施設において発生しているものが対象であると規定しています。

(ア) 荷主(又は連鎖対象者)が管理する施設
(イ) 荷主(又は連鎖対象者)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

荷待ち時間については、例えば、門の外でトラックを待機させるケースなど当該施設の周辺の場所も含みます。

荷待ち時間や荷役等時間の短縮の対象となる施設

(ア)
自社工場、自社倉庫、店舗　等

(イ)
外部の寄託倉庫

第４章　努力義務と判断基準

荷主・連鎖化事業者の努力義務

物流効率化法では、荷主や連鎖化事業者に対して、トラックの**「積載効率の向上等」**、トラックドライバーの**「荷待ち時間の短縮」**、**「荷役等時間の短縮」**に向けて取り組むべき措置について努力義務を課しています（物流効率化法第42条※6及び第61条）。

	努力義務	対象となる施設
第一種荷主	① トラック事業者が他の貨物との積合せ等による積載効率の向上ができるように、貨物の受渡し日時を事前に決定する ② 貨物の受渡し日時を決定するときは、集貨・配達場所に荷役をすることができる台数を超える多くのトラックが到着しないように調整する ③ ドライバーに荷役等を行わせる場合は、荷役の効率化に繋がる輸送用器具をドライバーが利用できるようにする等、荷役等作業の省力化に協力する	・第一種荷主が管理する施設 ・第一種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（外部の寄託倉庫） ※荷待ち時間は施設の周辺の場所も含みます
第二種荷主	① 貨物の受渡し日時をドライバーに指示するときは、集貨・配達場所に荷役をすることができる台数を超える多くのトラックが到着しないようにする ② 第一種荷主から、積載効率の向上のため、貨物の受渡し日時について協議したい旨の申し出があった場合は、必要な協力をする ③ ドライバーに荷役等を行わせる場合で、かつドライバーに荷役等の指示ができる場合は、検品の効率的な実施や荷役等作業の省力化に協力する	・第二種荷主が管理する施設 ・第二種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（外部の寄託倉庫） ※荷待ち時間は施設の周辺の場所も含みます
連鎖化事業者	① 貨物の受渡しは、同じ時間に多くの車両が集中することのないように受渡し日時を分散する ② 第一種荷主から、貨物の受渡し日時について協議したい旨の申し出があった場合は、必要な協力をする	・連鎖対象者（加盟店）が管理する施設 ・連鎖対象者（加盟店）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（外部の寄託倉庫）

※6…改正法による最終改正後の条番号。以下、物流効率化法の条番号について同様。

荷主・連鎖化事業者の判断基準

物流効率化法第43条及び第62条では、荷主及び連鎖化事業者の努力義務に対して荷主が取り組むべき具体的な取組や目指すべき基準（判断基準）については、国が省令で定めると規定されています。

荷主及び連鎖化事業者は、判断基準を「積載効率の向上等」、「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にして、トラックドライバーの負荷軽減等に向けてそれぞれの実情に合わせて自主的に推進していくことが求められます。

ここでは、荷主の判断基準を解説いたします。

① 積載効率の向上等に関する事項

《適切なリードタイムの確保等》

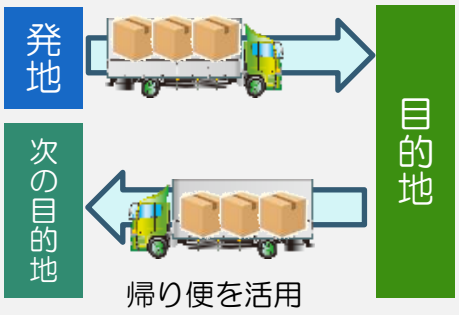
①ー(1) トラック事業者が**貨物の積合せや共同配送、帰り荷（復荷）の確保**ができるよう、リードタイムを十分に確保する

①ー(2)繁閑差を平準化することや、貨物の受渡し日時を集約すること等による、貨物の出荷量や入荷量の適正化

①ー(3) **配車システムの導入**等による配車計画や運行経路の最適化・効率化

①ー(4) 積載効率の向上等に向けた、社内の貨物の運送又は受渡しに関係する**部門間の連携促進**

① ー(1)



② 荷待ち時間の短縮に関する事項

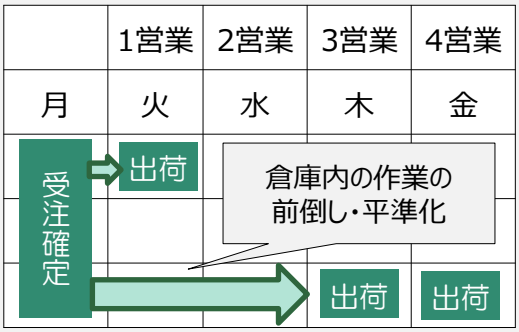
《集貨・配達トラックの一時的な集中の回避と着荷主・倉庫業者の適切な作業時間の確保》

②ー(1)多くのトラックが一時に集中して到着しないように、**トラック予約受付システムの導入**※7や混雑時間を避けた日時指定等による配送スケジュールの最適化

②ー(2)倉庫内作業の前倒しや平準化等の倉庫業者の適切な作業時間の確保ができるよう、寄託倉庫に対する**受発注の前倒しや出荷/納品日時の分散**を行うこと

※7…単にシステムを導入するだけでなく、現場の実態を踏まえ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ことが必要

②ー (2)



③ 荷役等時間の短縮に関する事項

《荷役や検品作業の効率化》

③－(1)パレットやロールボックスパレット等、バラ積み・バラ卸しを避ける**荷役機器の導入**

③－(2)**一貫パレチゼーションの実現**に向けた標準仕様パレットやその他の標準化された規格に適合するパレットの統一

③－(3) ドライバーが検品しやすい荷造りの実施

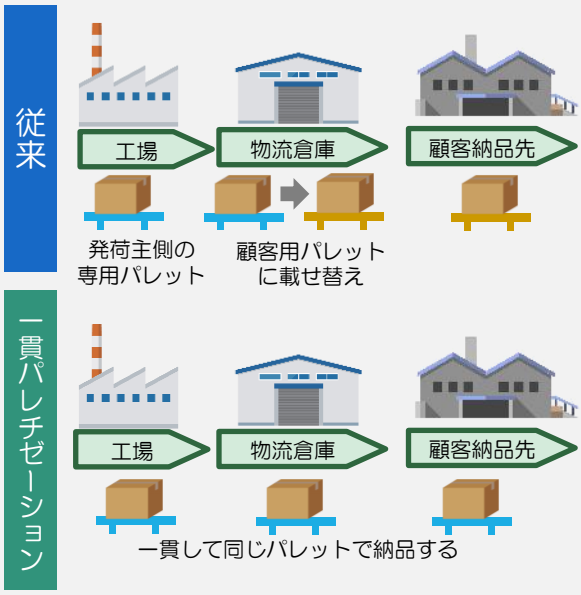
③－(4) 発荷主・着荷主・倉庫事業者間における**事前出荷情報等の伝達**や、バーコード等**商品識別タグの導入**による**検品作業の効率化**（検品水準の見直し等による効率化も考えられる）

③－(5) フォークリフトや**作業員の適切な配置・作業の連携**によるドライバーの負荷軽減

③－(1)

ロールボックスパレット(カゴ車)

③－(2)



④ 実効性の確保に関する事項

《①～③までの判断基準の履行の実効性を確保するための取組》

④－(1) 物流効率化の取組に関する責任者の選任や社内教育の実施等による**体制の整備**

④－(2) 物流効率化に向けた取組の状況、効率化のための取組の**実施状況・効果の把握**

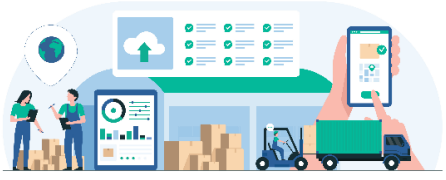
④－(3) 寄託先倉庫における入出庫日程・量の調整や定時便の設定等の、荷待ち時間等を短縮するための**提案・協力**

④－(4) 物流情報標準ガイドライン※8への準拠などの**物流データの標準化を通じた多様な主体との連携化**

※8…戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）物流情報標準ガイドライン（https://www.lisc.or.jp/）

④－(5) 荷主間の商取引において、**物流サービスの高低に応じて物流コスト分の価格を上下させるメニュープライシング**の仕組の導入による、物流サービスに応じたコストの可視化

④－(6) 物流効率化への**課題把握・改善に向けた取引先を含む関係者との連携**



第2部

第１章　特定事業者の指定

特定事業者の指定と基準

※2025年４月の検討状況

物流効率化法では、荷主、連鎖化事業者、トラック事業者又は貨物自動車関連事業者のうち、一定基準を満たした事業者は「特定事業者」に指定され、様々な義務が課されます。荷主・連鎖化事業者については、年度の取扱貨物の重量が9万トン以上（予定）である場合、「特定荷主」又は「特定連鎖化事業者」として指定されます※9。

取扱貨物の重量は事業者全体としての重量ではなく、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における重量が基準重量を超えた場合に指定されます。

※9…特定荷主・特定連鎖化事業者の指定基準値は、大手の事業者から順に、日本全体の貨物量の半分程度となる事業者を指定するという考え方によって設定。今後、本法施行後の事業者への浸透状況や社会的な状況変化等を踏まえ、国が必要に応じて見直す可能性がある。

貨物重量把握の範囲・対象

特定荷主（特定連鎖化事業者）は貨物の重量によって指定されるため、**各荷主事業者は2025年度に自社の取扱貨物の重量を算定し把握することが必要**です。取扱貨物の重量の把握の対象範囲は以下のとおりです。

①第一種荷主

各年度において、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行わせた貨物の**合計の重量**とする。

②第二種荷主

各年度において、**自らの事業**に関して次に掲げる貨物の合計の重量とする。

(1) 運転者から受け取る貨物
(2) 他の者をして運転者から受け取らせる貨物
(3) 運転者に引き渡す貨物
(4) 他の者をして運転者に引き渡させる貨物

ただし、第二種荷主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第二種荷主が貨物の受渡しを行う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貨物を除く。

③連鎖化事業者

連鎖化事業者については、各年度において次に掲げる貨物の合計の重量となります。

(1) 連鎖対象者(加盟店)が運転者から受け取る貨物
(2) 連鎖対象者(加盟店)が他の者をして運転者から受け取らせる貨物

ただし、連鎖化事業者が運転者に貨物の受渡しの日時や時間帯を指示することができない貨物を除きます。

重量の算定方法

※2025年４月の検討状況

トラック輸送ごとに、自社の取扱貨物の重量の実績値を都度記録して積算することが理想的ではありますが、主に軽い重量の貨物を取り扱う業種や、着荷主になるケースが多いなどの特殊性を有する業種（卸売業、小売業など）では、重量の実績値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ます。そのため、例えば下記のような重量の算定方法を用いることが許容されます。

《重量算定のパターン》

① 商品マスタ等で商品の重量データを整備している場合は、当該データを元に集計する
② 商品の容積を把握している場合は、1立方メートルあたり280kgとして換算する
③ 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
④ 売上金額や仕入金額を元に貨物の重量を換算する　等

※算定方法については、物流効率化法施行後の推進・運用状況を踏まえ、必要に応じて新たな手法の導入などを検討する可能性があります。

特定荷主・特定連鎖化事業者の義務

※2025年４月の検討状況

特定荷主と特定連鎖化事業者には、次の義務がそれぞれ課されます。義務の内容については第2章以降で詳しく解説します。

① 中長期計画の作成（物流効率化法第46条及び第65条）

「一回の運送ごとの貨物の重量増加」、「運転者の荷待ち時間・荷役等時間の短縮」に関する実施措置や実施時期、目標などを記載する必要があります。計画に変更がない場合は提出する必要はありませんが、その場合でも5年に1度、提出いただくことが必要です。

② 物流統括管理者の選任（物流効率化法第47条及び第66条）

物流効率化に向けては、トラックドライバーの荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を促進するための関係部門（調達、生産、保管、販売等）や取引先等との調整が求められます。そこで、自社における物資の流通全体を統括管理し、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者を経営幹部から選任する必要があります。

③ 定期報告の作成（物流効率化法第48条及び第67条）

特定荷主の指定を受けた翌年度から、毎年度、物流効率化に向けた取組の進捗状況を報告する必要があります。具体的な記載内容としては、事業者の判断基準の遵守状況、関連事業者との連携状況等の判断基準と関連した取組に関する状況、荷待ち時間等の状況などを記載します。

第２章　中長期計画・定期報告の記載事項

中長期計画の運用

※2025年４月の検討状況

特定荷主・連鎖化事業者は、第１部で示したような「判断基準」を踏まえた中長期的な計画を作成する必要があります。毎年度の提出を基本として中長期的に実施する措置を記載しますが、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出します。

記載内容は、判断基準を踏まえつつ「運転者一人当たりの1回あたりの運送における貨物の重量の増加」「運転者の荷待ち時間の短縮」「運転者の荷役等時間の短縮」 に関して、次のことを記載します。

①実施する措置　②具体的な措置の内容・目標等　③実施時期等　　④参考事項

定期報告の運用

※2025年４月の検討状況

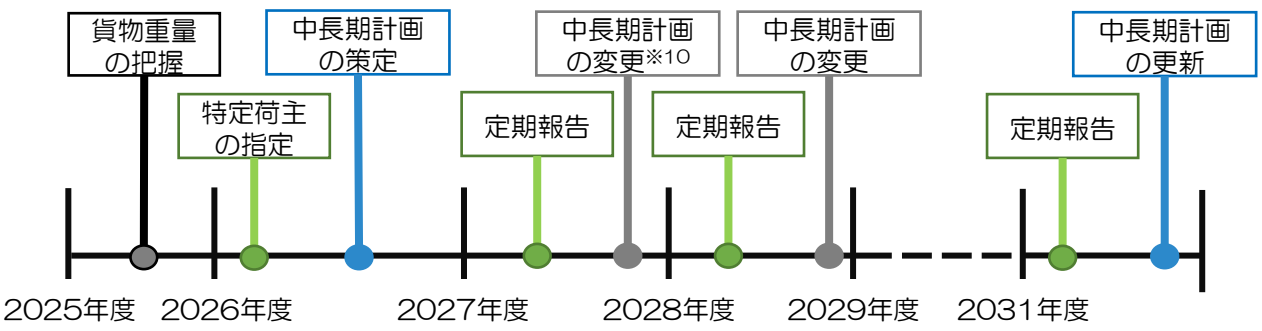
特定荷主・特定連鎖化事業者は、指定を受けた日の属する年度の翌年度以降、毎年度、物流効率化法で定められている努力義務の実施状況に関して国に報告する必要があります。

定期報告の記載内容は主に以下の予定です。

■国が省令で定める判断基準についての事業者の遵守状況（チェックリスト形式）
■判断基準に関して、物流事業者や納品先など他事業者と連携した取組状況（自由記述）
■荷待ち時間等の状況

特に、荷待ち時間等の状況の報告については、特定荷主又は特定連鎖化事業者自身が荷待ち時間等の現状を計測・把握し、どの程度改善する必要があるかを認識していただくことが狙いとなっています。荷待ち時間・荷役等時間の算定方法の詳細を第3章で説明します。

中長期計画・定期報告の提出時期イメージ



※10…計画内容を変更する場合

第３章　荷待ち時間・荷役等時間の算定方法

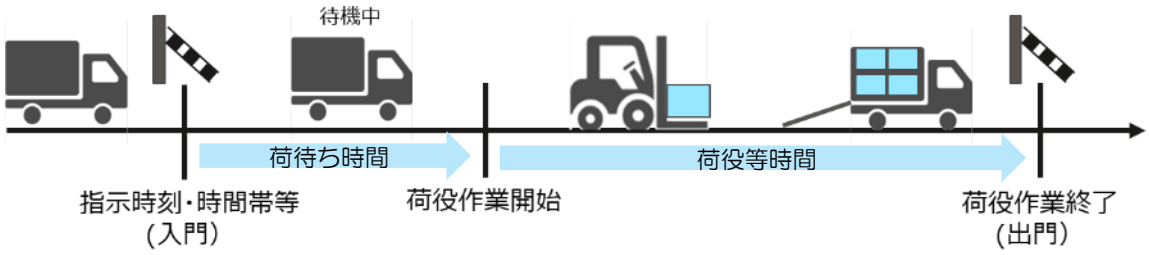
荷待ち時間・荷役等時間の算定方法

物流効率化法における「荷待ち時間」、「荷役等時間」及び「荷待ち時間等」の定義は次のとおりです。【再掲】

荷待ち時間：　トラックドライバーが集貨又は配達を行うべき場所（その周辺も含む）において、荷主の都合により貨物の受渡しのために待機した時間

荷役等時間：　トラックドライバーが行う荷役（荷積み・荷卸し）、検品、荷造り、入庫・出庫、棚入れ・棚出し、保管、仕分け、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替え、荷主が行う荷役への立会いなど、トラックの運転の業務に附帯する業務の開始時間から終了時間（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



「荷待ち時間」の具体的な算定方法は到着時刻・時間帯指示の有無により、下記①と②の2パターンに分類されます。

① **<u>到着時刻・時間帯の指示がない場合</u>**

トラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着した時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで

②**<u>到着時刻・時間帯の指示があった場合</u>**

1)指示された到着時刻・時間帯の始期よりも前に到着した場合

⇒指示時刻等から荷役等の開始時刻まで

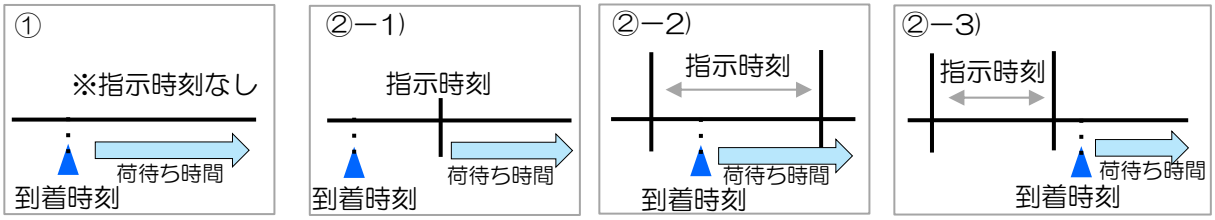
2)指示された到着時刻・時間帯内に到着した場合

⇒到着時刻から荷役等の開始時刻まで

3)指示時刻・時間帯の終期よりも後に到着した場合

⇒到着時刻から荷役等の開始時刻まで

トラック事業者の都合で指示時刻等を過ぎたことにより、荷役等の順番が後ろ倒しとなり追加的に生じた待機時間については、荷待ち時間として計測しない。

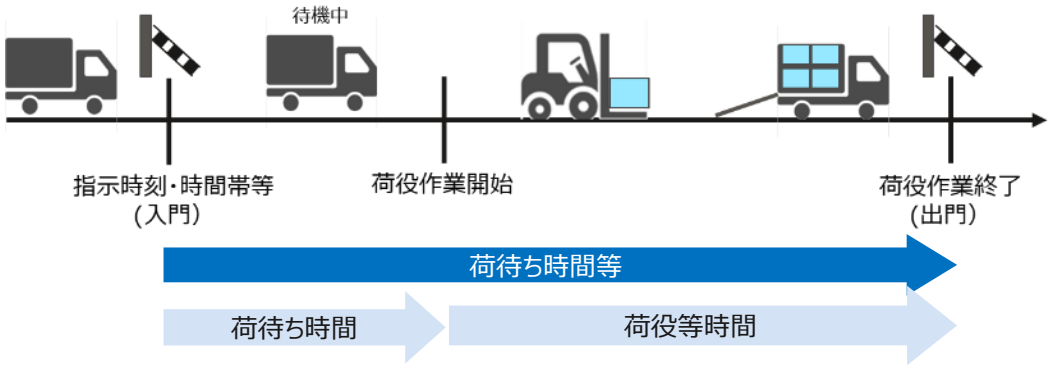


「荷役等時間」については、1つの施設内で荷卸しと荷積みの両方を行う次のような場合には、帰り荷（復荷）を確保するなど積載効率の向上等に向けた事業者の取組を阻害しないよう、荷卸しと荷積みを別々に時間計測することも許容しています。

- 荷卸しと荷積みを並行して行うケース
- 復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

「荷待ち時間等（荷待ち時間と荷役等時間）」については、それぞれ分けて計測することを前提としていますが、困難な場合には「荷待ち時間等」として荷待ち時間と荷役等時間を分けないで計測することが許容されています。

なお、トラックドライバーが荷積み・荷卸しするバースに到着した後、業務上の指示等により休憩する時間は荷待ち時間等から除外します。ただし、迅速にトラックを動かせる状態での待機や荷役作業中の立ち会いなど、業務から完全に離れることができず、実質的に休憩できない時間は荷役等時間に該当します。



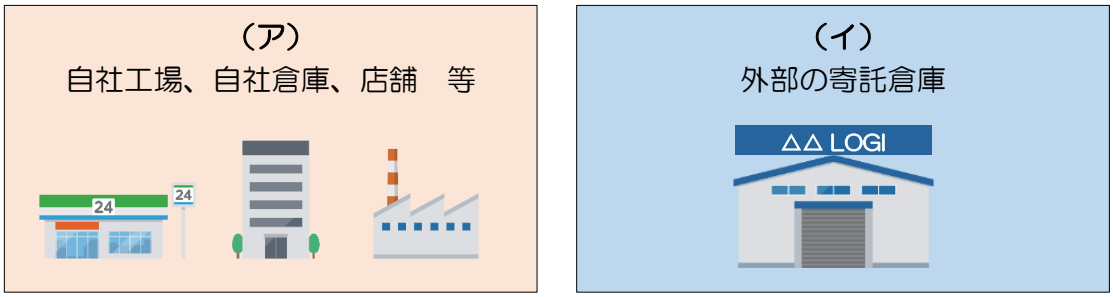
荷主が短縮すべき荷待ち時間や荷役等時間（連鎖化事業者の場合は荷待ち時間のみ）については、次の(ア)(イ)の施設において発生しているものが対象であると規定しています。

(ア) 荷主(又は連鎖対象者)が管理する施設

(イ) 荷主(又は連鎖対象者)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

荷待ち時間については、例えば、門の外でトラックを待機させるケースなど当該施設の周辺の場所も含みます。

荷待ち時間や荷役等時間の短縮の対象となる施設



前頁（イ）に関しては、寄託契約を締結した事業者が管理する施設の名称等を定期報告に記載し、荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上に向けて、荷主と寄託先と具体的にどのように連携しながら取組を行っているか等について定期報告に記載してください。

また、契約に基づき寄託先の倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受けることができる場合は、荷主としてそれらも把握した上で改善につなげていくようにしてください。

荷待ち時間･荷役等時間の記録イメージ

計測施設：自社 第○工場

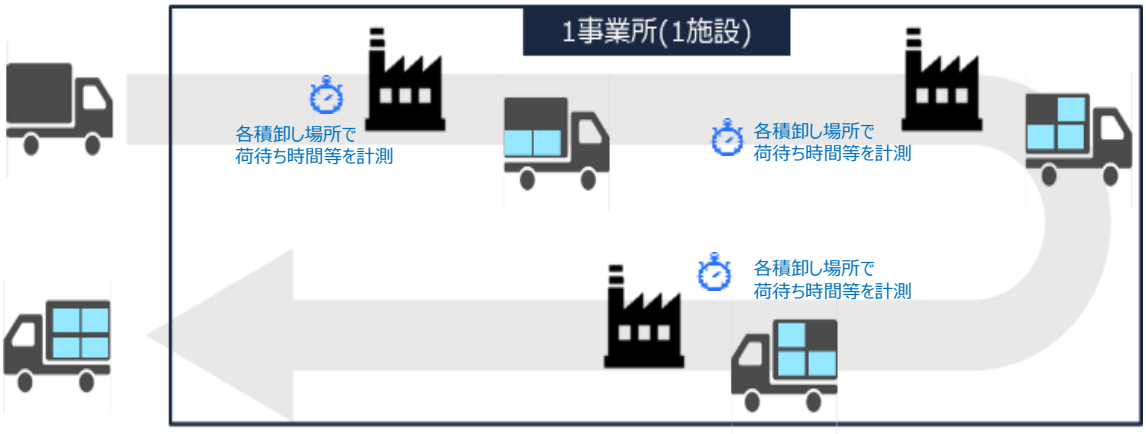
トラック番号	出荷/入荷	荷主分類	到着時間	荷待ち時間(分)	荷役等時間(分)	荷待ち時間等(分)	退場時間
1	入荷	第2種	8時00分	0	57	57	8時57分
2	入荷	第2種	8時30分	11	40	51	9時21分
3	出荷	第1種	9時20分	20	16	36	10時33分
4	返品回収	第1種	9時30分	11	58	69	10時39分
5	出荷	第1種	9時50分	30	20	50	10時40分
6	入荷	第2種	10時15分	12	45	57	11時12分
7	入荷	第2種	10時30分	7	43	50	11時20分
			平均時間→	**13.0**	**39.9**	**52.9**	

● <u>1つの事業所内に荷役場所が複数存在する場合の「荷待ち時間等」の計測</u>

1回の運送で1つの事業所内の複数の荷役場所や施設(工場・倉庫など)を回って貨物の荷積み・荷卸しを行う場合は、原則として各積荷役場所における荷待ち時間等を計測することが求められます。

ただし、1つの事業所内の複数の荷役場所における荷待ち時間等をそれぞれ計測することが難しければ、１つの事業所全体を1施設として計測することも許容されます。

<u>1事業所に複数施設があり、各施設で貨物の受取を行う場合</u>



計測対象の運行とサンプリング

※2025年４月の検討状況

特定荷主等自身が管理する全施設全運行の荷待ち時間等を計測することが理想ではあるものの、費用や作業負担等の観点から、必ずしも合理的でない場合が想定されます。そのため、全施設全運行での荷待ち時間等の計測が難しい特定荷主等については、取組の実効性の担保を前提としたうえで、サンプリング等の手法を用いて計測し、報告することも可能です。

サンプリング等の手法や条件については、計測対象施設、計測期間、計測対象運行ごとに抽出の最低数値※を示すとともに、特定荷主等においては、示された最低数値※11以上の施設、期間、運行を自ら選定して計測を実施・報告すること想定しています。計測対象のサンプリング等の手法については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ、制度施行までの間に国側で引き続き詳細の検討を推進する予定です。

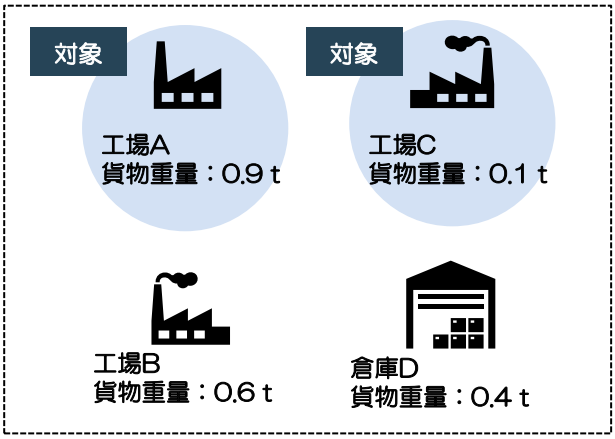
※11…《「最低値」の設定の考え方》

- ✓ 対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主等自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい又は実態を把握すべき施設
- ✓ 対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ✓ 対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

対象施設・対象期間のサンプリングの考え方

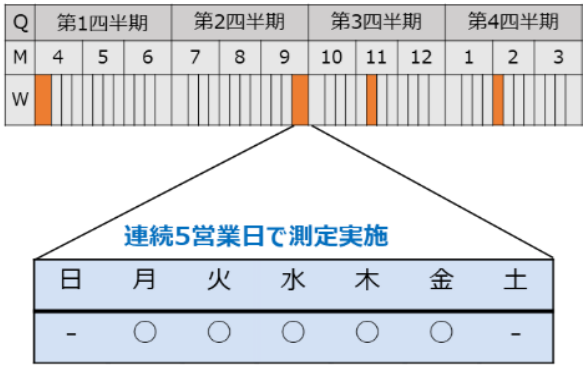
対象施設

取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主等自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設



対象期間

四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）



● 報告の省略について

例えば、多くの店舗や集荷・分荷の拠点を持つ小売業や卸売業では計測対象が非常に多くなるなど、荷待ち時間等の計測対象施設数は業種やサプライチェーン上の位置付けによって大きく異なることあります。このような場合、計測の負荷軽減のため、1回の受渡しに係る荷待ち時間等が一定時間以内であったり、業界特性や環境を踏まえて更なる短縮が難しい場合については、報告の省略を可能とします。

省略可能な報告については、以下のようなケースを想定しています。

① **荷待ち時間等が一定時間以内である場合**

- 荷待ち時間等が１時間以内である場合
- 荷待ち時間と荷役等時間を分けて計測し、その合計が1時間以内である場合
  ※連鎖化事業者においては荷待ち時間が30分以内である場合

② **荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しく、例えば、以下に該当すると認められる場合**

- 特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる
- 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
- 重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する 等

なお、省略可能な報告については、各業界の特性や業務負荷等にも留意しつつ、制度施行までの間に引き続き詳細の検討を進めます。

荷待ち時間・荷役等時間の記録イメージ

株式会社○○　会社全体の取扱重量：年間9万トン

		計測期間(令和7年度)			
計測対象施設	対象施設の取扱量(出荷重量ベース)	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期
自社工場X	出荷重量 3万5000t(自社全体の39%)	4月14日～18日	7月14日～18日	10月6日～10日	2月16日～20日
外部寄託倉庫Y	出荷重量 2万5000t(自社全体の28%)	4月21日～25日	9月8日～12日	11月17日～21日	3月23日～27日

計測結果まとめ　自社工場X

	平均荷待ち時間(分)	平均荷役等時間(分)	平均荷待ち時間等(分)
第1四半期	30	65	95
第2四半期	25	60	85
第3四半期	35	70	105
第4四半期	25	60	85

計測した荷待ち時間等の平均時間を施設ごとに報告します。

第４章　物流統括管理者（CLO）の選任と業務内容

物流統括管理者の選任と資格要件

特定荷主又は特定連鎖化事業者に該当すると、物流統括管理者の選任が義務付けられます。

物流統括管理者は、トラックドライバーの荷待ち時間・荷役等時間の短縮及び積載効率の向上を促進するため、貨物の運送に前後する調達、生産、保管、販売等、サプライチェーン全体における調整を図り、物流の効率化に向けた取組を進めていくことが求められます。そのため、物流統括管理者には、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者（役員・執行役員等の経営層）を選任する必要があります。加えて、物流の効率化にはデジタル技術の活用も不可欠であることから、デジタル分野に関する知見を有する人材であることも重要な要素となります。

なお、物流統括管理者は特定荷主又は特定連鎖化事業者の指定を受けた事業者において、１名選任します。

物流統括管理者の主な役割

※2025年４月の検討状況

物流効率化法では、物流統括管理者の役割は以下①～③の業務を統括管理することとされています。

① 荷主・連鎖化事業者の判断基準となるべき事項を踏まえた、物流効率化の取組に関する中長期計画の作成
② トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備
③ その他、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務

上記③に関して、物流統括管理者は、全社的な責任を持って以下の項目について社内外に働きかけ、業務構築や体制構築を行う必要があります。

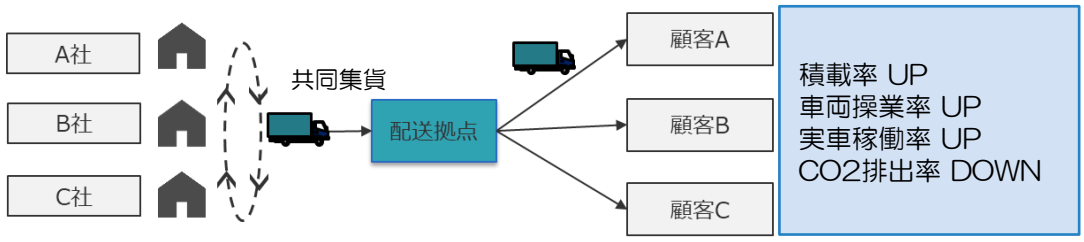
(1) 定期報告の作成
(2) 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する国からの報告徴収に対する当該報告の作成
(3) 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための社内の関係部門（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）間の連携体制の構築
(4) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成、実施及び評価
(5) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修等の実施
(6) 物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、調達先及び納品先等の物流統括管理者や物流事業者等の関係者との連携・調整

物流統括管理者が物流効率化を推進した事例としては、食品メーカーと飲料メーカーによる共同配送の取組があります。

物流統括管理者が物流効率化を主導した事例

物流効率化事例：共同輸配送の推進による積載率の向上

① 食品メーカーと飲料メーカーで、物流統括管理者が中心となり異なる企業間で連携し、共同輸配送を推進
② 個社配送時の積載率の低さに着目
③ 共同集貨によるまとめ配送の実施により、積載率＋20%を達成



参考資料

物流効率化のために荷主・物流事業者が取り組むべき努力義務・判断基準の内容や、一定規模以上の特定事業者への義務、物流効率化法に係る各種政省令や解説書等の資料をまとめたポータルサイトを公開していますので、ご覧下さい。

◆「物流効率化法」理解促進ポータルサイト
https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/