

# 物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者が取り組むべき事項 (案)

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、技術的かつ経済的に可能な範囲内で、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

## 1. 発荷主・着荷主に共通する事項

### (1) 実施が必要な事項

#### ■物流業務の効率化・合理化

##### ①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

荷主事業者は、入荷・出荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（積込み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握する。

※荷待ち時間とは、集貨地点等における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務（荷積み、荷卸し、附帯業務等）及び休憩に係る時間を控除した時間（待機時間）を指す。

※附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛け金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務をいう。

##### ②荷待ち・荷役作業等時間原則2時間以内ルール

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を原則として計2時間以内とする。

荷待ち、荷役作業等にかかる時間が既に2時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を設定しつつ、更なる時間短縮に努める。

##### ③物流管理統括者の選定

荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上の取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を選任する。

##### ④物流の改善提案と協力

取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

## ■運送契約の適正化

### ⑤運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする<sup>12</sup>。

### ⑥運送契約にない荷役作業等の防止

物流事業者に対して、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせてはならない。

自ら運送契約を行わない荷主事業者においても、取引先から運送契約において定められた荷役作業等を確認し、当該運送契約にない荷役作業等を行わせるときは、取引先又は運送会社に対して別途対価を支払う。

### ⑦運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則としなければならない<sup>3</sup>。

### ⑧燃料サーチャージの導入・燃料費の上昇分の価格への反映

物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じる<sup>4</sup>。

### ⑨下請取引の適正化

運送契約の相手方の物流事業者に対し、下請に出す場合、⑤から⑧までについて対応することを求めるとともに、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する<sup>5</sup>。

## ■輸送・荷役作業等の安全の確保

### ⑩異常気象時等の運行の中止・中断等

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。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・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。

<sup>1</sup> トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

<sup>2</sup> 標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）

<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

<sup>3</sup> 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和2年国土交通省告示第75号）においては、待機時間が30分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として收受することとされている。

<sup>4</sup> 荷主（元請を含む。）が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_mn4\\_000011.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000011.html)

<sup>5</sup> 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年3月9日、令和4年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2次下請までに制限する。なお、2次下請は荷主からみて3つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。

## (2) 実施することが推奨される事項

### ■物流業務の効率化・合理化

#### ①予約受付システムの導入

トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮する。

#### ②パレット等の活用

パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間等を削減する。また、レンタルパレットや他社が所有するパレット等を活用する場合には、本来の目的以外で使用せず、使用後は所有者等に適切に返却する。取引先や物流事業者からパレット等の活用について提案があつた場合には、協議に応じ、積極的なパレット等の活用を検討する。

#### ③フォークリフト・フォークリフト作業員等の配置

指定時間に着車したトラックにおいて、フォークリフト作業員待ち等の荷待ち時間が発生しないよう、適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。また、入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む。

#### ④検品の効率化・検品水準の適正化

検品方法（納品伝票の電子化、検品レス化、サンプル検品化、事後検品化等）や返品条件（輸送用の外装段ボールの汚れ、擦り傷があつても販売する商品に影響がなければ返品しない）等の検品の効率化・検品の適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間を削減する。

#### ⑤物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する。また、取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があつた場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

パレットの活用に当たり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレット（T11型パレット）の導入を優先的に検討する。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、T11型パレットの採用を検討する<sup>6</sup>。

物流に係るデータ項目の標準化に当たっては、「物流情報標準ガイドライン<sup>7</sup>」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

<sup>6</sup> 官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（令和4年6月）

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001487773.pdf>

<sup>7</sup> 物流情報標準ガイドライン

<https://www.lisc.or.jp/>

## ⑥輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮

トラック輸送の輸送距離を短縮し、トラック運転者の拘束時間を削減するため、長距離輸送におけるモーダルシフト、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等を実施する。

## ⑦共同輸配送の推進等による積載率の向上

貨物の輸送単位が小さい場合には、他の荷主事業者との連携や物流事業者への積合せ輸送の実施により、積載率を向上する。

## ■運送契約<sup>8</sup>の適正化

### ⑧高速道路の利用

トラック運転者の拘束時間を削減するため、トラックでの長距離輸送に当たっては高速道路を積極的に利用する。また、物流事業者から高速道路の利用と料金の負担について相談があった場合は、協議に応じる。

### ⑨運送契約の相手方の選定

契約する物流事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮する<sup>9</sup>とともに、働き方改革や輸送の安全性の向上等に取り組む物流事業者<sup>10</sup>を積極的に活用する。

## ■輸送・荷役作業等の安全の確保

### ⑩荷役作業時の安全対策

荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保、足場の設置等の対策を講じるとともに、事故が発生した場合の損害賠償責任を明確化する。

<sup>8</sup>多くの場合、着荷主が輸送条件（納品場所や納品時刻等）を指定し、これに基づき発荷主が輸送を手配しているが、着荷主が輸送を手配する場合（引取物流）も存在する。

<sup>9</sup>国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

<sup>10</sup>公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」

<https://ita.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

## 2. 発荷主としての取組事項

### (1) 実施が必要な事項

#### ■物流業務の効率化・合理化

##### ①出荷に合わせた生産・荷造り等

出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮する。

##### ②運送を考慮した出荷予定時刻の設定

トラック運転者が適切に休憩を取りつつ運行することが可能となるような出荷予定時刻を設定する。

### (2) 実施することが推奨される事項

#### ■物流業務の効率化・合理化

##### ③出荷情報等の事前提供

貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に提供する。例えば、出荷オーダー確定が当日になった場合、輸送手段を見込みで確保する必要が生じ、急な輸配送依頼や荷待ち時間の発生につながるため、可能な限り出荷の前日以前に出荷オーダーを行う。

##### ④物流コストの可視化（店着価格制の見直し）

着荷主との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させるメニュー・プライシング等の取組を実施し、物流効率に配慮した着荷主の発注を促す。

##### ⑤発荷主側の施設の改善

倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を行い、荷待ち・荷役作業等の時間を削減する。

##### ⑥混雑時を避けた出荷

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、出荷時間を分散させる。

##### ⑦発送量の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、曜日波動や月波動などの繁閑差の平準化や、隔日配送化、定曜日配送化等の納品日の集約等を通じて発送量を適正化する。

### 3. 着荷主としての取組事項

#### (1) 実施が必要な事項

##### ■物流業務の効率化・合理化

###### ①納品リードタイムの確保

発荷主や物流事業者の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保する。納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する（引取物流）等、突発的な発注に伴う物流負荷の軽減に取り組む。

#### (2) 実施することが推奨される事項

##### ■物流業務の効率化・合理化

###### ②発注の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、曜日波動や月波動などの繁閑差の平準化や、適正量の在庫の保有、発注の大ロット化等を通じて発注を適正化する。

発注の適正化にあたり、取引先がメニューープライシングを用意している場合（2. ④参照）には、それを活用する。

###### ③着荷主側の施設の改善

倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を行い、荷待ち・荷役作業等の時間を削減する。

###### ④混雑時を避けた納品

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、納品時間を分散させる。

###### ⑤巡回集荷（ミルクラン方式）

着荷主が車両を手配し、各取引先の軒先まで巡回して集荷する巡回集荷（ミルクラン方式）の方が、より効率的な物流が可能となる場合は、これを導入する。

## 4. 物流事業者の取組事項

### (1) 実施が必要な事項

#### ・共通事項

##### ■物流業務の効率化・合理化

###### ①業務時間の把握・分析

荷主による取組の前提として、運送時間、入出庫作業時間、附帯業務時間、待機時間等を把握・分析し、物流業務の問題・課題を明らかにするなど、生産性向上に向けた改善活動を実施する。

貨物自動車運送事業法に基づき、荷主都合による荷待ち時間が 30 分以上あった場合や荷役作業、附帯業務を行った場合は乗務記録に記載し、最低 1 年間は保存する。

##### ■労働環境改善に資する措置

###### ②長時間労働の抑制

荷主等からの依頼を受ける時点で、労働基準法令等を遵守できるかどうか確認するとともに、他社に運送・保管等を委託する場合にあっては、委託した下請け事業者が労働基準法令等を遵守できるかどうか確認する。労働基準法令等を遵守できない事例が確認された場合には、原因分析、改善策の検討を行った上で、荷主等との協議を実施する。

##### ■運賃の適正収受に資する措置

###### ③運賃・料金の明確化

燃料サーチャージ・燃料費の上昇分の契約価格への反映、高速道路料金、船舶運賃等、実運送事業者・倉庫事業者が収受すべきものについては、荷主に対し必要コスト負担について申し入れ、運送・保管・取引条件の見直し提案などの協議を実施する。

また、他社に運送・保管等を委託する場合にあっては、委託した下請け事業者が実運送事業者・倉庫事業者に対し、支払いが確実になされているか確認する。

###### ④標準的な運賃の活用

標準的な運賃の考え方を活用し、自社の人物費、燃料費、車両償却費等のコストを計算の上、自社運賃を算出し、荷主と積極的に交渉する。

###### ⑤契約内容の見直し

運送・保管実態等と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施する。

### (2) 実施することが推奨される事項

#### ・共通事項

##### ■物流業務の効率化・合理化

###### ①物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について、業種分野横断的・業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドラインを踏まえ、荷主に積極的に提案することにより標準化を推進する。パレットの活用に当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレット（T11 型パレット）の導入を優先的に検討する。また、物流

に係るデータ項目の標準化に当たっては、「物流情報標準ガイドライン<sup>11</sup>」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

## ■運賃の適正収受に資する措置

### ②賃金水準向上

賃金の原資となる運賃・料金の適正収受を進め、労働者の賃金水準の向上に取り組む。出来高払いや残業代に依存する給与体系を見直し、基本給を向上させる。

### ・個別事項（運送モード等に応じ、実施することが求められる事項）

## ■効率化に資する措置

### ③トラック予約システム、バース予約システム等の導入

トラック運転者の荷待ち時間を削減するとともに、電子伝票を導入する等により、事前に出入庫情報を把握し、庫内作業の効率化を図る。

### ④共同輸配送の促進、帰り荷の確保

共同で輸配送を実施することにより、積載効率の向上に取り組む。また、片荷となっている場合には帰り荷を確保することとなり、空車回送の削減につながる。

### ⑤倉庫内業務の効率化

自動化・機械化を進めるとともに、返品物流の減少や検品レスに向けた取り組みを荷主と連携して進める。

### ⑥入出庫ロットの大口化、平準化、受発注時間の前倒し

入出庫ロットの大口化、物流波動の平準化、受発注時間の前倒し等を荷主と連携して進める。

## ■労働環境改善に資する措置

### ⑦モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進

トラックで輸送していた貨物について、荷主に積極的に提案を行い、大量輸送が可能な鉄道と船舶を活用して輸送するよう取り組む。

### ⑧中継輸送の促進

それぞれ定量的な貨物がある事業者同士がペアリングされることにより、トラック運転者が中間地点で折り返して出発地に帰ることとなるため、車中泊をせず、自宅に帰ることができるようになる。また、帰り荷についても安定的に確保され、空車回送の削減にもつながる。

### ⑨作業負荷軽減等による労働環境の改善

自動化・機械化やパレット化により、深夜労働を削減するとともに、重量物を人力で持ち上げることを回避するなど、物流事業者の作業負荷の低減に取り組む。

<sup>11</sup> 物流情報標準ガイドライン  
<https://www.lisc.or.jp/>

## 5. 業界特性に応じた独自の取組

上記1. から4. までの取組について、業界特性上実施することができない事項については、代替となる取組を設定して実施することとする。また、上記1. から4. までの取組に加えて、業界団体や関係事業者間で物流の適正化・生産性向上のために合意した事項については、これを実施することとする。

# 【参考】荷待ち等時間の削減の効果

- 物流効率化に取り組まなかった場合、2024年度に最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足が起こると試算。
- この輸送能力不足を補うためには、全ての荷待ち時間を56分、又は、全ての荷役時間を36分短縮することが必要。

## 「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

○2024年度

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）

**14.2%（4.0億トン）**

○2030年度

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）

**34.1%（9.4億トン）**

（参考）輸送能力を1億トン補うには

荷待ち時間を14分短縮 または 荷役時間を9分短縮  
(94分→81分) (89分→80分)

## 1運行の平均拘束時間とその内訳（荷待ち時間がある運行）



※荷待ち時間がない運行についても、荷役時間（積卸し時間等）は発生する。

出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

# 【参考】荷主事業者における荷待ち時間・荷役時間の把握状況

- 荷待ち時間・荷役時間については、発着荷主ともに、10~20%の荷主事業者が把握している。

