

改正物流効率化法の概要について

I . 改正物効法の概要	1
II . 努力義務・判断基準の内容	8
III . 特定荷主に係る対応	21
IV . Appendix	31

2025年 5 月29日

I . 改正物効法の概要

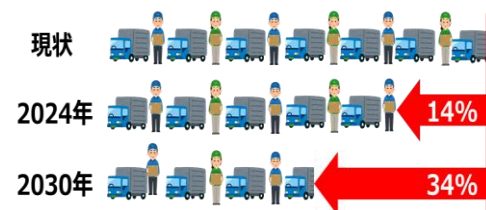
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

背景・必要性

○物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

- ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
- ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境を整備。

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、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。
*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②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。

○上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告等**を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を義務付け。

※法律の名称を変更。

※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○**運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付等**を義務付け*2。

○**元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を義務付け。

○下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を義務付け。

*2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を義務付け。

○国交省HPにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る事故報告・安全確保命令に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

荷主・物流事業者に対する規制的措施のポイント

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を図る。

すべての事業者

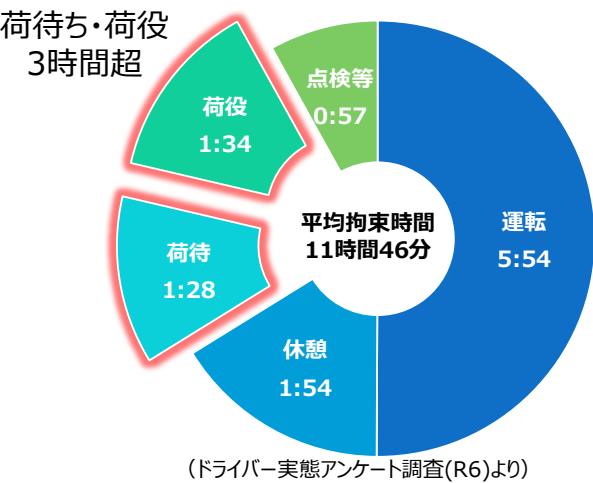
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

- 上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**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、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
※鉄道・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

――【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】――【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】――【荷主等が取り組むべき措置の例】――



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役等時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載効率の向上等	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

改正物効法の施行に向けた検討状況

○国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年4月1日より、改正物効法に基づく運送・荷役等の効率化に向けた基本方針、荷主・物流事業者の努力義務、判断基準等**を施行。

※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

基本方針のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

（1）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- ・ 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。
 - ① トラックドライバー 1 人当たり年間125時間の拘束時間の短縮（1回の受渡しごとの荷待ち時間等 1 時間以内など）
 - ② 全体の車両で積載効率44%に増加（5 割の車両で積載効率50%を実現など）

（2）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- ・ 国と地方公共団体は、自らが荷主や施設管理者になる場合、率先してドライバーの運送・荷役等の効率化に資する措置等を実施
- ・ 国は、設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、自動運転トラック・ドローン物流の実用化、物流人材の育成等を支援

（3）トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し荷主・物流事業者等が講ずべき措置

- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

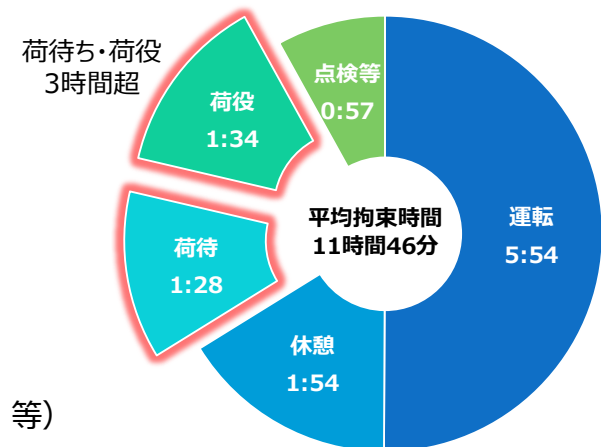
（4）集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
- ・ 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

（5）その他トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資するトラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進

- ・ 物流に関わる多様な主体の役割（地域の産業振興やまちづくりとの連携、経済界全体での理解増進 等）
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提（中継輸送拠点の整備、「標準的運賃」の浸透 等）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（ドライバー実態アンケート調査(R6)より）

＜荷主・物流事業者等の判断基準等＞

○すべての荷主（発荷主、着荷主）、連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの本部）、物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、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、これらの取組の例を示した判断基準・解説書を策定。

① 積載効率の向上等

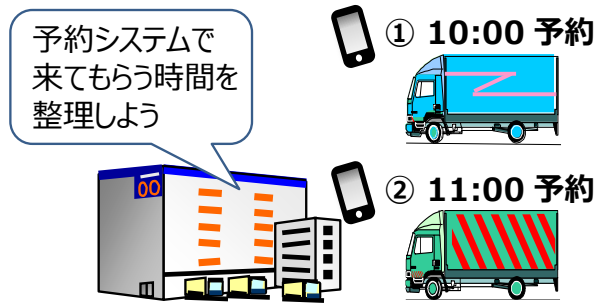
- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等による貨物の出荷・納品日時の分散 等
- ※ トラック予約受付システムについては、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実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・パレット等の輸送用器具の導入による荷役等の効率化
- ・商品を識別するタグの導入や検品・返品水準の合理化等による検品の効率化
- ・バース等の荷捌き場の適正な確保による荷役作業のための環境整備
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等によるトラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化 等



パレットの利用や検品の効率化

＜荷主等の取組状況に関する調査・公表＞

○荷主等の判断基準について、物流事業者を対象として定期的なアンケート調査を行い、上記①～③の取組状況を把握するとともに、これらの回答の点数の高い者・低い者も含め公表（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

＜物流に係る事業者等の責務＞

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者についても、その取組方針や事例等を示すことを検討。 5

＜特定事業者の指定基準＞

○中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられる一定規模以上の事業者（特定事業者）について、全体への寄与度がより高いと認められる大手の事業者が指定されるよう、それぞれ以下の指定基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 **9万トン以上**
（上位3,200社程度）

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
（上位790社程度）

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画

- 作成期間
 - ・ **毎年度提出することを基本**としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出
- 記載内容
 - （1） **実施する措置**
 - （2） 実施する措置の**具体的な内容・目標等**
 - （3） **実施時期** 等

定期報告

- 記載内容
 - （1） 事業者の**判断基準の遵守状況**（チェックリスト形式）
 - （2） 判断基準と**関連した取組に関する状況**（自由記述）
 - （3） **荷待ち時間等**の状況【荷主等】
- 荷待ち時間等の状況の計測方法
 - ・ 取組の実効性の確保を前提として**サンプリング等の手法**を許容
 - ・ 荷待ち時間等が**一定時間以内の場合には報告省略**が可能 等

※荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表については、市場や消費者からの評価につながる仕組みの創設に向けて、改正物効法の枠組みと合わせて具体化。

＜物流統括管理者（CLO）の業務内容＞ ※CLO：Chief Logistics Officer

○**物流統括管理者**は、ロジスティクスを司るいわゆる**CLOとしての経営管理の視点や役割も期待**されているため、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位**にある**役員等の経営幹部から選任**し、以下の業務を統括管理する。

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ **トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正**するための**事業運営方針**の作成や**事業管理体制**の整備
- ・ 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・評価**
- ・ **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**や**社内研修の実施** 等

今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
 - 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
 - 2024年11月27日 合同会議取りまとめを策定・公表
 - 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布
-
- 2025年4月1日 法律の施行①
 - 基本方針
 - 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
 - 判断基準に関する調査・公表 等
 - 2025年秋頃（P） 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2026年4月（想定） 法律の施行②
 - 特定事業者の指定
 - 中長期計画の提出・定期報告
 - 物流統括管理者（CLO）の選任 等
 - 2026年4月末（P） 特定事業者の届出～指定手続
 - 荷主は、指定後速やかに物流統括管理者の選任届出
 - 2026年10月末（P） 中長期計画の提出
 - 2026年秋頃（P） 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2027年7月末（P） 定期報告の提出

特定事業者の指定に向け
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

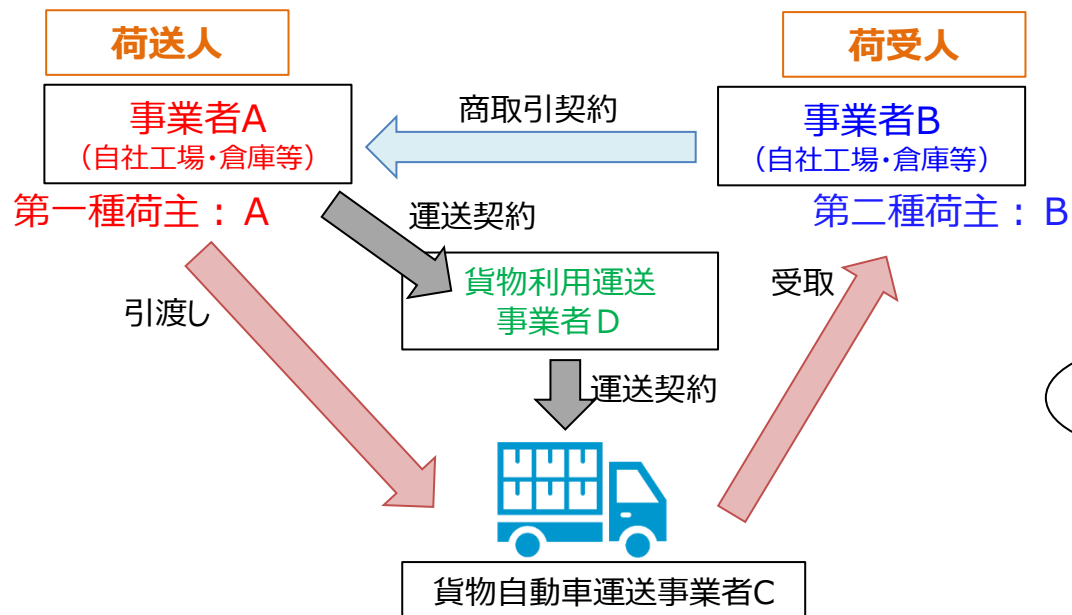
定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

Ⅱ． 努力義務・判断基準の内容

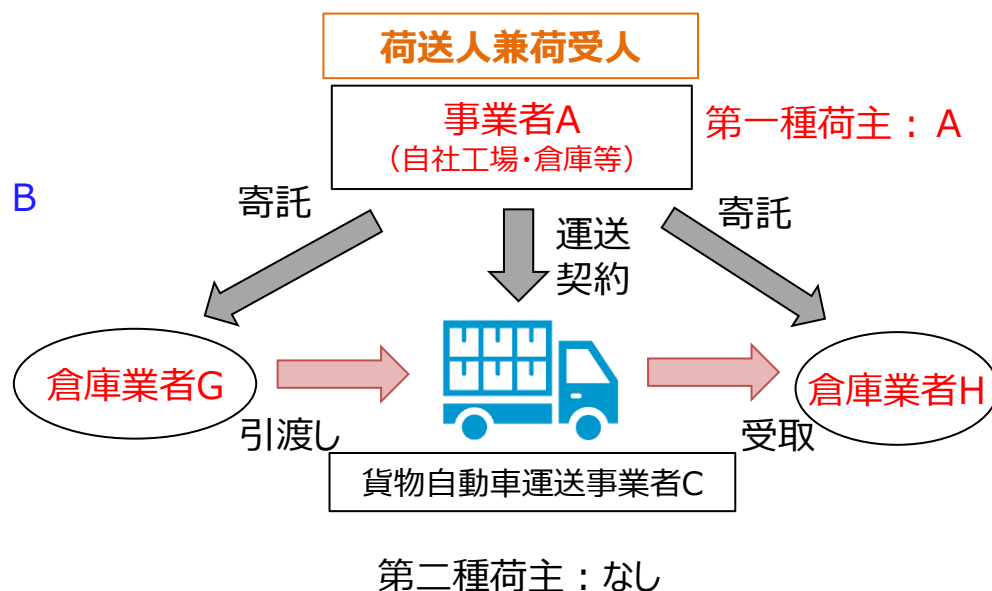
努力義務の対象となる「荷主」：第一種荷主と第二種荷主

種別	定義（改正物効法第30条）
第一種荷主	自らの事業（ <u>貨物の運送の事業を除く。</u> ）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四十六条第一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 <u>貨物の運送を行わせることを内容とする契約</u> （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。） <u>を締結する者</u> をいう。
第二種荷主	次に掲げる者をいう。 イ 自らの事業（ <u>貨物の運送及び保管の事業を除く。</u> □及び第四十五条第五項において同じ。）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。□及び第四十二条第四項において同じ。）を運転者（ <u>他の者に雇用されている運転者に限る。</u> 以下この号において同じ。）から <u>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</u> □ 自らの事業に関して継続して貨物を運転者に <u>引き渡す者又は他の者をして運転者に引き渡させる者</u>

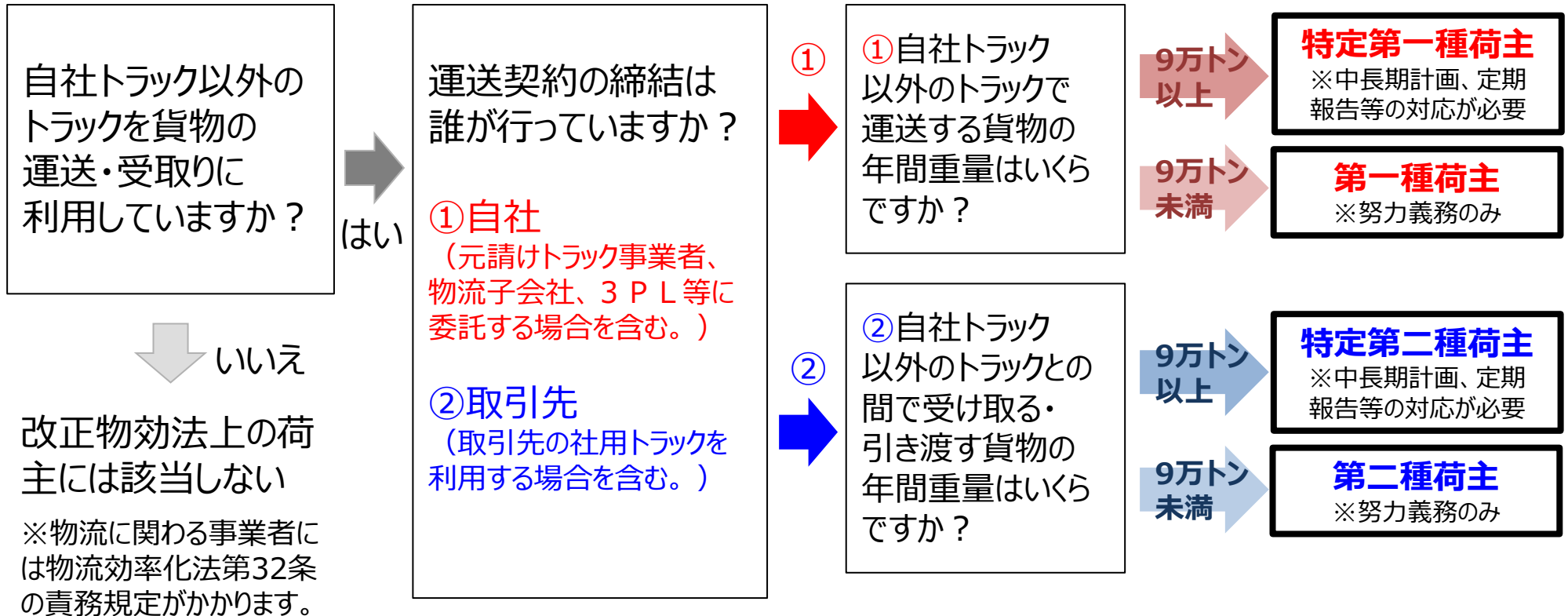
例 1）物流子会社、3 PL等を利用する場合



例 2）社内物流の場合



(補足) 荷主の区分の考え方



【留意事項】

- 運送事業者との運送契約について、自社契約、取引先契約（自社で貨物の受渡しを行うものに限る。以下同じ。）の両方がある場合、第一種荷主、第二種荷主の両方に該当します。（フローチャートの①、②両方に該当します。）
- 取扱貨物の重量は、受取り、引渡しで区別せず、自社契約分、取引先契約分のそれぞれで、受取り分と引渡し分の貨物重量を合算します。（例えば、年間受取貨物重量5万t、年間引渡貨物重量5万t、いずれも取引先契約の運送事業者とやり取りしている場合、第二種荷主としての取扱貨物重量10万tとなり、特定第二種荷主に該当します。）

短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

【法】第三十条（定義）

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。

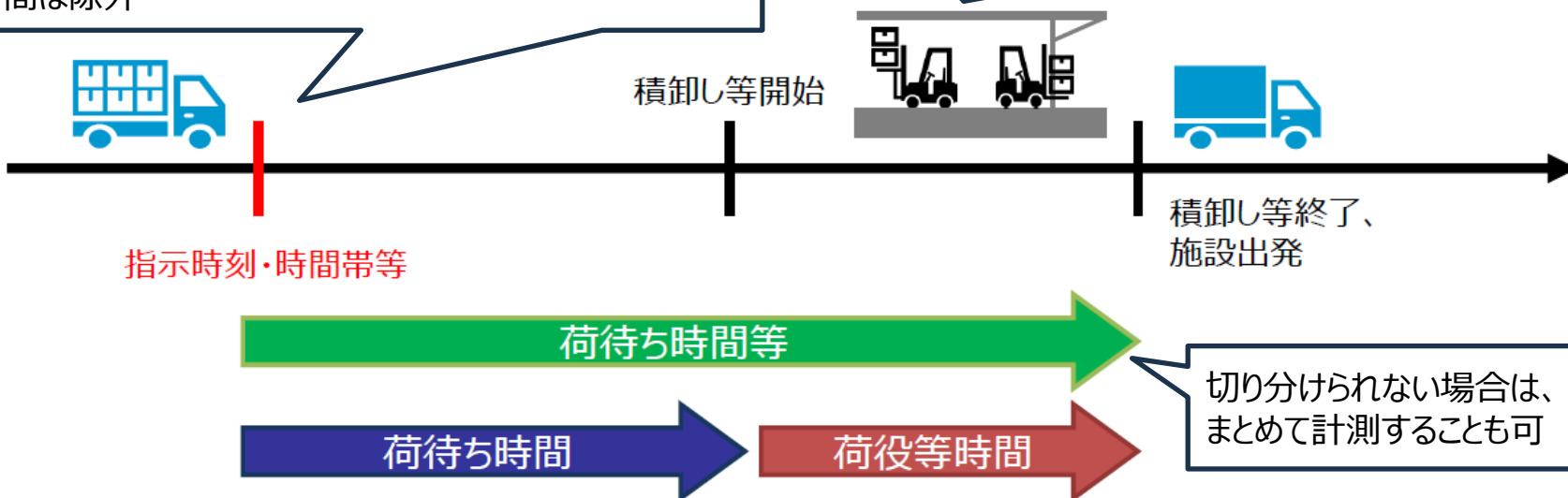
五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務（以下「荷役等」という。）に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

（荷待ち時間の起点）

- 到着時刻・時間帯の指示等がない場合：到着時刻から
- 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：
 - ① 指示時刻等より早く到着 指示時刻等から
 - ② 指示時刻等に到着 到着時刻から
 - ③ 指示時刻等より遅く到着 到着時刻から
- ※ 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
- ※ 休憩時間は除外

（荷役その他の内容）

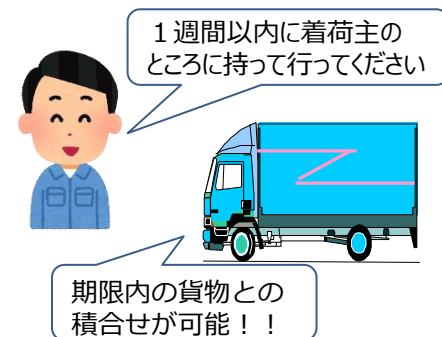
- 貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査（検品）
- 荷造り、搬出、搬入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
- 代金の取立て又は立替え
- 荷主等が行う荷役への立会い
- その他の通常運転の業務に付帯する業務



荷主（発荷主・着荷主）の判断基準・解説書の概要

積載効率の向上等

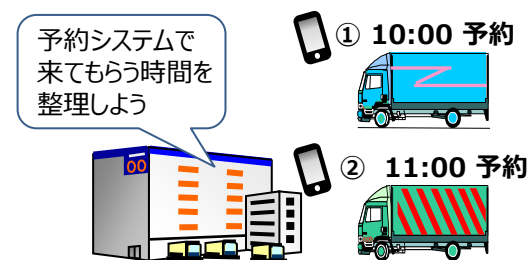
- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達 等）の連携を促進**すること 等



リードタイムの確保

荷待ち時間の短縮

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**トラック予約受付システムの導入**や**混雑時間を回避した日時指定**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと） 等



予約受付システムの活用

荷役等時間の短縮

- **パレット、カゴ車等の輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- 貨物の出荷の際に、**出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- ASNの活用、バーコード等の商品の識別タグの導入等により、**検品の効率化**を図ること
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保**し、作業環境を整えること 等

ユニット検品
リスト上のパレットを
チェックするだけ



検品の効率化

判断基準の解説① 効率化の実施の原則

(運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則)

第一条 荷主は、物資の流通の効率化に関する法律（以下「法」という。）第三十三条第一項の基本方針に定められた貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の**目標を達成するため、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等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。

【事業の特性の例】

（１）特殊車両を用い、立会い、洗浄等の附帯作業が必須となる場合

- ・ ロリー車、バルク車等を利用しており、漏洩確認、均平化等をしながらホースで積卸しすることから、技術革新がない限り、貨物量によっては荷役等時間を短縮できない。

（２）危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する場合

- ・ 納品時の製品サンプリング・分析待ちのため長時間を要する。

（３）重量物を扱うことから、安全確認等のため時間を要する場合

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

（４）その他業界特性のため、時間を要する場合

○大型・精密な製品であり、慎重な荷役作業が求められる場合

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

○アニマルウェルフェア等の観点で配慮が求められる場合

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

○食品衛生上の検査が求められる場合

- ・ 生乳等の輸送に当たっては、衛生検査の分析待ちのために時間を要する。

（５）環境特性のため、時間を要する場合

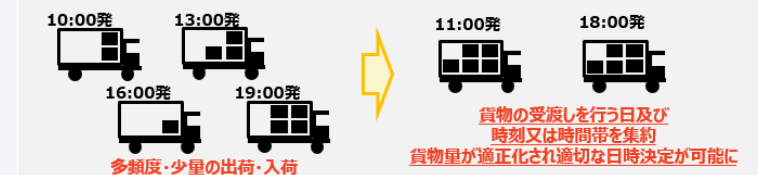
- ・ 繁華街や駅構内の店舗など、駐車可能な場所から受渡し場所までが離れており、手運び等が生じる場合、施設配置等の見直しがない限りその時間短縮は困難。

判断基準の解説② 積載効率の向上等（第一種荷主）

（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）

第二条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七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、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 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、運送の帰路における車両への貨物の積載その他の措置を講ずるために必要な時間を把握することその他の措置により、当該時間を確保すること。（リードタイムの確保）
- 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、貨物の出荷量及び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行うこと。
- 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運送に関する業務に係る各部門間の連携を促進すること。



判断基準の解説③ 積載効率の向上等（第二種荷主）

2 第二種荷主は、次に掲げる取組を行うことより、法第三十七条第四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 第一種荷主が前項第一号から第三号までに掲げる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あっては、これに応じて、必要な協力を行うこと。

二 前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の連携を促進すること。

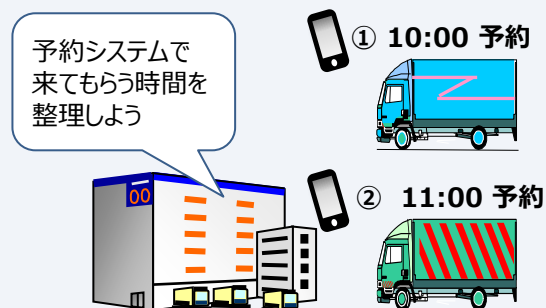


判断基準の解説④ 荷待ち時間の短縮（第一種荷主）

（運転者の荷待ち時間の短縮）

第三条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七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 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。
- 二 当該第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置（施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。次項第二号において同じ。）を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。
- 三 当該第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における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。



判断基準の解説⑤ 荷待ち時間の短縮（第二種荷主）

（運転者の荷待ち時間の短縮）

第三条

2 第二種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第四項第一号に掲げる措置を講ずるものとする。
ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

- 一 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状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。
- 二 当該第二種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。
- 三 当該第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における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。

判断基準の解説⑥ 荷役等時間の短縮

(運転者の荷役等時間の短縮)

第四条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第一項第三号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

- 一 パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具を導入すること、一貫パレチゼーション（輸送、荷役又は保管の各段階において同一のパレットを使用することをいう。）の実現のために標準仕様パレット（縦一・一メートル、横一・一メートルのパレットをいう。）その他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること、運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行うこと、フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置することその他の措置により、荷役等の効率化を図ること。
- 二 第二種荷主、倉庫業者又は貨物自動車運送事業者等に対して貨物に係る情報を事前に通知すること、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査（以下この号及び次項において「検査」という。）を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。
- 三 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。

ユニット検品
リスト上のパレットを
チェックするだけ



- 2 第二種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第四項第三号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。
 - 一 検査を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。
 - 二 フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置することその他の措置により、荷役等の効率化を図ること。
 - 三 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。

判断基準の解説⑦ 実効性の確保

(実効性の確保)

第五条 荷主は、前三条に規定する取組の実効性を確保するため、次に掲げる措置を講ずるものとする。

- 一 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化（以下この条において「効率化」という。）のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うとともに、その従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。
- 二 運転者の荷待ち時間等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 当該荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対し、前二条に規定する取組その他の当該者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をするとともに、当該者から当該提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること。
- 四 物資の流通に係るデータの標準化（電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用性を確保することをいう。）を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。
- 五 運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること。
- 六 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮すること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準の簡易チェックリスト

積載効率の向上	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
＜第一種荷主＞ □ トラック事業者が他の貨物との積合せなど積載効率の向上等の措置を講ずるために必要な時間を把握すること等により、適切なリードタイムを確保すること □ 貨物の量の平準化、受渡し日時の集約等により、貨物の出入荷量の適正化を図ること □ 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 □ 上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る部門間の連携を促進すること ＜第二種荷主＞ □ 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 □ 上記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	＜第一種荷主＞ ＜第二種荷主＞ □ 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 □ トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整すること □ 寄託先に寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散させること	＜第一種荷主＞ □ パレット等の荷役の効率化に資する輸送器具の導入、一貫パレチゼーション実現のための標準仕様パレット等の使用、荷役等を省力化するための貨物の荷造り、フォークリフトや荷役等作業員の適切に配置等により、荷役等の効率化を図ること □ 第二種荷主、倉庫業者等に対して出荷情報を事前に通知すること、検査を効率的に実施するための機械を導入すること等により、検査の効率化を図ること □ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること ＜第二種荷主＞ □ 検査を効率的に実施するための機械の導入等により、検査の効率化を図ること □ フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置等により、荷役等の効率化を図ること □ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること

Ⅲ. 特定荷主に係る対応

(特定荷主の指定)

第四十五条 荷主事業所管大臣は、第一種荷主のうち、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送（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によるものを除く。次項及び第三項第二号において同じ。）を行わせた貨物について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第三項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、運転者の荷待ち時間等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に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

5 荷主事業所管大臣は、第二種荷主のうち、次に掲げる貨物（当該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当該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ものを除く。次項及び第七項第二号において同じ。）について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第七項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、運転者の荷待ち時間等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に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

- 一 自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物
- 二 自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物
- 三 自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物
- 四 自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物

主な商材に限らず、原則取り扱う貨物
全てを重量に計上

【算定方法】

荷主が自社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自社の取扱貨物の重量として、基準重量（9万トン（予定））と比較してください。

他方、輸送量を容積で把握している、多品目の受取り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、例えば、下記の算定方法を用いることを可能とします。

- ・ 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※ 等

※ 換算係数としては、例えば、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>)

各企業・業界の実態に
応じて選択

物流統括管理者の選任・解任の届出

(物流統括管理者の選任)

第四十七条 特定荷主は、第四十五条第一項又は第五項の規定による指定を受けた後、速やかに、主務省令で定めるところにより、次に掲げる業務を統括管理する者（以下この条において「物流統括管理者」という。）を選任しなければならない。

- 一 前条の中長期的な計画の作成
 - 二 自らの事業に係る貨物の運送を行う運転者への負荷を低減し、及び輸送される物資の貨物自動車への過度の集中を是正するための事業の運営方針の作成及び事業の管理体制の整備に関する業務
 - 三 その他運転者の運送及び荷役等の効率化のために必要な業務として主務省令で定める業務
- 2 物流統括管理者は、特定荷主が行う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もって充てなければならない。
- 3 特定荷主は、第一項の規定により物流統括管理者を選任したときは、主務省令で定めるところにより、遅滞なく、その氏名及び役職を荷主事業所管大臣に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

○主務省令で定める業務：

- ・ 定期報告の作成及び報告徴収への対応
- ・ 物流に向けた開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送及び受渡しに関係する業務に係る各部門間の連携体制の構築及び関係部門の意識の向上
- ・ 特定荷主が管理する施設における効率化に関するシステムその他の設備の維持及び新設、改造又は撤去並びに器具、設備、データ等の標準化に向けた計画の作成、実施及び評価
- ・ 効率化に向けた取引先その他の関係者との連携及び調整に関すること。

※ 物流統括管理者は特定荷主に指定された事業者において1名選任する（ホールディングスやグループ企業等からの選任は行えない）。

※ 特定第一種荷主、特定第二種荷主、特定連鎖化事業者のうち複数の指定を受けた場合は、同じ者を物流統括管理者として選任する。

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画	定期報告
○作成期間 ・ <u>毎年度提出することを基本</u>としつつ、計画内容に変更がない限りは5年に1度提出 ○記載内容 （1） <u>実施する措置</u> （2） 実施する措置の <u>具体的な内容・目標等</u> （3） 実施 <u>時期</u> 等	○記載内容 （1） 事業者の <u>判断基準の遵守状況</u>（チェックリスト形式） （2） 判断基準と <u>関連した取組に関する状況</u>（自由記述） （3） <u>荷待ち時間等</u>の状況 ○荷待ち時間等の状況の計測方法 ・ 取組の実効性の確保を前提として <u>サンプリング等の手法</u>を許容 ・ 荷待ち時間等が <u>一定時間以内の場合には報告省略</u>が可能 等

○提出時期： 指定を受けた年の翌年度 7 月末日（P）※初年度のみ10月末日（P）

○中長期計画の様式イメージ：

運転者の荷待ち時間等の短縮に関する計画内容 ※積載効率、荷役等時間も同様の欄を設ける

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標等）	実施時期
例）トラック予約受付システムの導入	例）全拠点にトラック予約受付システムを導入して荷待ち時間を短縮し、1 運行あたりの荷待ち時間等の平均時間を90分以内とする。	例）2026年～2030年

その他運転者の荷待ち時間等の状況に関する事項及び参考情報

・トラック予約受付システムの導入においては正しい活用の仕方を社内に周知し、敷地周辺でトラックドライバーが待機することの無いように、社内において徹底させる。 ・製造部門とも連携し、バースのキャパシティ以上のトラックの納品が必要とならないよう密に連携を図る。

※ 上記で記入した計画に関連する上位の計画や計画内容の参考情報等を記入する。

○定期報告の様式イメージ

I 特定荷主の名称等

II 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準の遵守状況

1－1 特定第一種荷主 / 2－1 特定第二種荷主 ※ 1 つの様式でまとめて提出できるようにするが、欄はそれぞれ設ける。

事業者として、どの程度当該取組を実施しているか、該当する選択肢にチェックを入れる。

「特定荷主自らが管理する施設」だけでなく、「特定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」も含めた取組の進捗状況について、該当する選択肢にチェックを入れる。

実施（導入）していない選択肢にチェックした場合、その理由を記入する。

対象項目	遵守状況		
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	② 貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。		
	実施状況の詳細	☐ ほぼ全ての発注で実施している ☐ 大半の発注で実施している ☐ 一部の発注で実施している ☐ 実施していない	
		具体的な措置の内容	
		実施していない理由	
運転者の荷待ち 時間の短縮	② 当該第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。		
	各施設における状況の詳細 （特定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を除く。）	☐ 90%以上の施設で実施している ☐ 50%以上90%未満の施設で実施している ☐ 0 %超50%未満の施設で実施している ☐ 実施していない	
		具体的な措置の内容	
		実施していない理由	

Ⅲ Ⅱの他に実施した措置

対象項目	措置の内容
運転者一人 当たりの一回の 運送ごとの 貨物の重量の 増加に関する 措置	
運転者の 荷待ち時間の 短縮に関する 措置	
運転者の 荷役等時間の 短縮に関する 措置	

各項目で、判断基準に
おいて示す取組以外の
措置を記入する。

IV 荷待ち時間等の状況等
1－1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方について
計測対象施設	自ら管理する施設の数：
計測対象期間	
計測対象運行	

- 備考（略）
- 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）
 - 対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

○ **サンプリングを実施した場合における計測対象の考え方について**
荷待ち時間等の状況等の報告にあたって報告対象を限定する場合は、対象を選定した方法について「荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について」に記載する。
対象施設の選定時に考慮した各施設の取扱貨物重量や、対象期間の選定時に考慮した各月の売上金額見込みについて、詳細なデータの提出は不要（問合せがあった場合に合理的な根拠が示せばよい）。
なお、報告対象を限定しない場合は、それぞれの欄に「全ての○○」と記載することとする。

1－2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法（任意）

1－3 1 回の受け渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	1 回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間（分）												
	種類	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月
	荷待ち時間												
	荷役等時間												
	荷待ち時間等												

付表 1 荷待ち時間等の報告を省略する施設に関する業界特性や環境の詳細

識別	省略の理由	業界特性等を踏まえ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い理由

3. 荷待ち時間等の状況に関する参考情報について

区分	参考情報
特定第一種荷主	
特定第二種荷主	

4. 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寄託契約の締結先との連携状況等について

区分	寄託契約締結先が管理する施設の名称	施設の住所	荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況
特定第一種荷主			
特定第二種荷主			

5. 貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設施設における荷待ち時間等の状況に関する参考情報

区分	参考情報
特定第一種荷主	
特定第二種荷主	

「物流効率化法」理解促進ポータルサイトについて

物流効率化法の理解を促進するためのポータルサイトを開設しました

『「物流効率化法」理解促進ポータルサイト』では、荷主の努力義務や判断基準についての解説などのほか、説明会の予定など物流効率化に資する情報を発信しております。

「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/>

荷主判断基準の解説書

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-book.pdf>

荷主判断基準の解説書事例集

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-casestudies-book.pdf>



「物流効率化法」
理解促進ポータルサイト

MENU

物流の持続的な成長を図るため 物流効率化法を改正しました

物流は、国民生活・経済活動を支える社会インフラです。
何も対策を講じなければ輸送力不足が生じる可能性を踏まえ、
物流の持続的な成長を図るため、
荷主・物流事業者に対する規制の措置が定められました。
すべての荷主・物流事業者は、
物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務が課せられます。
また、一定規模以上の特定事業者に対し、
中長期計画の策定や定期報告等が義務付けられます。
趣旨をご理解いただき、
物流効率化の取組を推進してください。

本プラットフォームについて →

CHECK!

5分でわかる
物流効率化法の
改正のポイント →

荷主の判断基準等について（法第43条）

荷主の努力義務（積載効率の向上等、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮）の達成に向けて、その具体的な内容について、「判断基準」（省令）で定めています。
判断基準に定めている内容等をこのページにて紹介しますので、これを参考にして、効率化に向けた取組を実施してください。

また、判断基準省令の全文とその内容の解説については

- [荷主の判断基準省令全文](#) 
- [荷主判断基準の解説書](#) (1.4MB) 
- [荷主判断基準の解説書事例集](#) (2.9MB) 
- [物流パターンごとの荷主の考え方](#) (1.1MB) 

IV. Appendix

よくある質問

Q 1. 改正物効法の努力義務について、具体的には何をすればよいのか。

→ 改正物効法上、荷主の努力義務とされている荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮及び積載効率の向上等に取り組んでください。

具体的に取り組むべき事項については、判断基準を参照いただき、各事項について、行っている取組の内容又は取組を行わない理由を、対外的に説明できるようにしてください。

Q 2. 本制度に関する相談をしたい場合、どこに相談すればよいのか。

→ 重量の届出、物流統括管理者の選任、中長期計画や定期報告の作成等についての相談は、荷主事業所管省庁の窓口等にて受け付ける予定です。

Q 3. 取引先の協力が得られない場合は、どうしたらよいのか。

→ 改正物効法においては、発着荷主双方に努力義務が課されているため、これを物流効率化に向けた協議・協力要請の手がかりとしてください。本制度の周知に国も努めます。

荷主事業所管省庁の窓口にご相談いただければ、取引の両者の話合いに荷主事業所管省庁が立ち会うなどの支援を検討いたします。なお、荷主等がトラック事業者の法令違反行為の原因となるおそれのある行為に関与している場合は、トラック・物流 G メンの相談窓口にご連絡いただくことも可能です。

Q 4. 取組を行っていてもトラック・物流 G メンから働きかけ等の指導を受けたが、どのようにすればよいのか。

→ トラック・物流 G メンによる是正指導は、不利益処分に直接繋がるものではありませんが、外部から見てどのような評価があるか、コミュニケーションを含めどのように対策できるか等を考える機会として受け止めていただき、引き続き違反原因行為の解消に必要な対策を実施してください。

Q 5. 荷待ち時間等の短縮にあたり、業界特性として認められるのは何か。

→ 荷役等時間の更なる短縮が難しい特殊性のある運行例として、

- ① 特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる
 - ② 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
 - ③ 重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
- 等の類型があり、具体的には解説書に記載いたします。

Q 6. 重量把握が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 実測による重量把握が困難な場合は、他の算定方法を用いることを可能としており、解説書には以下を例示しています。

- ・商品マスタ等において重量のデータを用い、重量換算する。
- ・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。
- ・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。
- ・売上金額や仕入れ金額を元に貨物の重量を換算する。

係数からの換算も認められており、算定根拠を示すことができれば各々の事情に応じた対応で良いですが、必要があれば業界内で議論することもあります。

Q 7. 時間計測が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 負担をかけて恐縮ですが、新改正物効法において推進される荷待ち時間等の短縮の実効性を確保するために、荷待ち時間等の状況把握への御対応をお願いします。

その上で、少しでも特定事業者の負担が軽減されるよう、荷待ち時間等の報告対象についてサンプリングを認めるなどの措置を講じています。なお、トラック予約受付システムの導入等による効率的な状況把握に取り組む場合、補助事業が活用できる場合もあります。

持続可能な物流を支える物流効率化実証事業

令和6年度補正予算額 23億円

募集終了

(1) 商務・サービスG物流企画室
(2) 商務・サービスG消費・流通政策課/物流企画室

事業の内容

事業目的

「物流2024年問題」への対応として、今年4月に改正物流法が成立。全荷主・物流事業者に対し、物流効率化のための取組を義務づける中、複数企業が連携する物流効率化に資する取組に対し、システム構築費用等の補助を行い、物流効率化の取組を促す。

また、地域における物流の維持は今後ますます重要。増加が見込まれる買物困難者への対応策として、先進的なモデル事例を組成する。

事業概要

(1) 物流効率化に資する連携実証事業

企業規模を問わず、複数企業が連携した物流効率化に資する取組に対し、物流施設の自動化・機械化に資する機器・システムの導入、プラットフォームの構築等に係る実証費用を補助することを通じて、改正物流法の取組の実効性を高める。

(2) 買物困難者対策事業

地域における買物困難者対策を支援するため、自動配送ロボットの実証実験等を補助。

事業スキーム（対象者、対象行為、補助率等）

(1) 物流効率化に資する連携実証事業



(2) 買物困難者対策事業



成果目標

本実証事業を通じ、複数企業が連携した物流効率化に資する取組を促進し、2024年問題及び構造的な需給ひっ迫による輸送力不足の解消を行い、我が国の物流の効率化を進め、トラックの積載効率50%を目指す。また買物アクセスに支障を有する地域での購買機会確保を目指し、買物困難者対策に資するサービスの展開を目指す。

事業目的

- 荷役作業の効率化や積載率の向上等を促すため、荷主・物流事業者等が取り組む「標準仕様パレット」の導入や「物流情報標準ガイドライン」に準拠したデータ連携による共同輸配送や帰り荷確保等を支援。

事業概要

1. 荷役作業の効率化のための「標準仕様パレット」の利用促進支援事業

- ①「標準仕様パレット」※導入に係る支援（フォークリフト、パレタイザー、ラック等のパレット運用に必要な物流設備の導入・改修費用、現有自社パレットの処分費用等）
- ②「標準仕様パレット」の効果的な活用に係る支援（複数事業者間でのパレットの動態管理のためのタグ・バーコード等の読み取り機器の導入費用等）

【補助率】 1/2以内

※「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ」(令和6年6月公表)で整理された平面サイズ1,100mm×1,100mm、レンタル方式等の規格・運用をいう。

現状Ⅰ パレットを利用していない



バラ積み・バラ卸し

現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



パレットからパレットへの積み替え



「標準仕様パレット」の利用による荷役時間の短縮

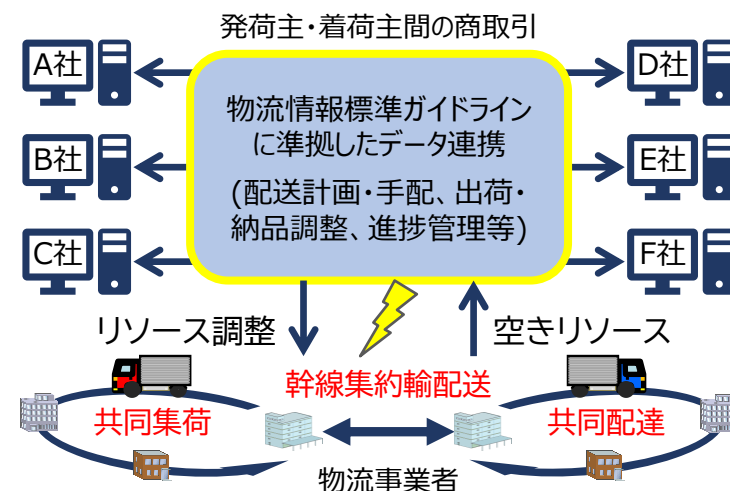
2. 共同輸配送や帰り荷確保等のためのデータ連携促進支援事業

- ・複数の荷主・物流事業者等で構成される協議会に対し、物流データの標準形式を定めた「物流情報標準ガイドライン」※に準拠したデータ連携を通じて共同輸配送や帰り荷確保、配車・運行管理の高度化等に取り組む場合のシステム構築・改修等を支援。

※「物流情報標準ガイドライン」に準拠したデータ形式の例

- ①住所の表記は、'東京都千代田区霞が関2-1-3'、'東京都千代田区霞が関二丁目一番三号'等ではなく、郵便番号コードに則った形式（'10000132-1-3'）で記載
 - ②配達予定日の表記は、'YY/MM/DD'等ではなく、'YYYYMMDD'で記載
 - ③数量の表記は、'個数'や'個数単位コード'を併せて記載（例：500ケース → '500' + 'CS'）
- ⇒システム開発や維持コストの最小化、ビッグデータ化を通じた物流の最適化等の実現にも寄与

【補助率】 1/2以内



- 中小物流事業者における業務効率化や働き方改革のための自動化・機械化・デジタル化を推進する必要があるため、物流施設へのシステムや機器の導入による**自動化・機械化・デジタル化の取組を支援**することにより、物流施設におけるDXの強力な推進を図る。

事業概要

- 物流施設を保有・使用する物流関係事業者が、トラックドライバーの荷待ち・荷役の削減、施設の省人化を図るため、物流施設における、

・システム構築・連携

・自動化・機械化機器の導入

を同時に行う場合、その**経費の一部を支援**するとともに、専門家による**伴走支援、効果検証等**を行う。

【物流施設における業務効率化の事例】



事業のイメージ

- トラック予約受付システムと、AIカメラシステムや伝票電子化システムとを連携させ、トラックの円滑なバース入庫を実現し、荷待ちを解消する。
- また、バースにおける、庫内作業による荷待ちが発生しないよう、無人搬送車による迅速なパレット準備等を行う。



持続可能な食品等流通総合対策

【令和7年度予算概算決定額 120（150）百万円】
（令和6年度補正予算額 2,973百万円）

<対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足という構造的課題、新たな基本法の下で国民一人一人の食料安全保障を確立するという課題に対処するため、多様な関係者が一体となって取り組む、①物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、②物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入、③中継共同物流拠点の整備の支援等を行うことにより、遠隔産地の負担軽減を進めるとともに、若手や女性トラックドライバーも継続的に従事可能な農林水産品・食品の流通網を構築し、将来にわたって持続可能な食品流通を実現します。

<事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の内容>

<事業イメージ>

1. 持続可能な食品等流通対策事業

120（150）百万円

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト等の取組や物流の効率化等に必要な設備・機器等の導入を支援します。

2. 持続可能な食品等流通緊急対策事業【令和6年度補正予算額】2,973百万円

① 物流生産性向上推進事業

973 百万円

物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の効率化、デジタル化・データ連携等に必要な設備・機器等の導入を支援します。また、関係事業者に対する指導・助言や優良事例の発信、産地や業界等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を行います。

② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

2,000百万円

中継輸送、共同輸配送、モーダルシフト等に必要な中継共同物流拠点の整備を支援します。

流通関係者による協議会

産地

卸売業者

小売業者

物流事業者

ITベンダー

等

補助事業を活用した実装、設備・機器等導入、施設整備

<実装支援>

標準仕様パレットでの輸送

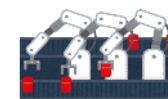


モーダルシフト



<設備・機器等の導入支援>

パレタイザー



クランプフォークリフト



<中継共同物流拠点の整備>

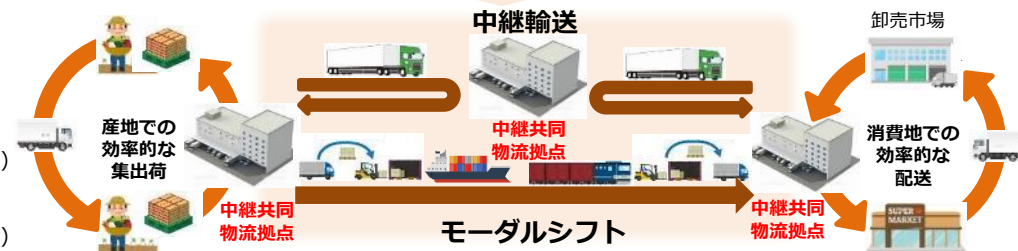
大型車に対応したトラックバース



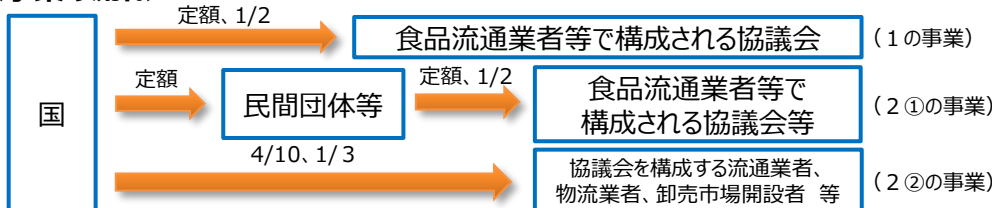
コールドチェーン確保のための冷蔵設備



新たな食品流通網の構築



<事業の流れ>



【お問い合わせ先】（1、2の①事業）大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室（03-6744-2389）
（2の②事業）食品流通課卸売市場室（03-6744-2059）