

農林水産省

○経済産業省告示第 号
国土交通省

物資の流通の効率化に関する法律（平成十七年法律第八十五号）第三十三条第一項の規定に基づき、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を次のとおり定めたので、同条第四項の規定に基づき公表する。

令和 年 月 日

農林水産大臣 江藤 拓

経済産業大臣 武藤 容治

国土交通大臣 中野 洋昌

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

第一 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の推進の意義及び目標に関する事項

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

物流は、我が国の国民生活や経済活動、地方創生を支える不可欠な社会基盤であり、我が国経

済の力強い成長や、より豊かな国民生活の実現等のため、その機能を十分に発揮させていく必要がある。

しかしながら、物流業界は、運転者の長時間の荷待ちや契約にない附带作業等による長時間労働に加え、価格競争に伴う厳しい取引環境及び雇用環境に置かれているといった課題が深刻化しており、これらが運転者をはじめとする物流業界における人手不足の原因となっている。

また、商取引及び物流取引における商慣習、多層的な取引構造等が要因となって、物流サービスに伴い生じる物流負荷が可視化及び価格化されてこなかったこと等を背景に、荷主企業や消費者において物流業界における課題が認識されにくい状況が固定化している。

このような中、物流産業を魅力ある職場とするため、令和六年度から、自動車運転者の時間外労働の上限規制等が適用されることとなり、人手不足の中、何も対策を講じなければ深刻な輸送力不足に陥るおそれがあるという問題に直面している。

くわえて、物流の過程において二酸化炭素の排出等による環境への負荷が生じていることに鑑み、物流業界は脱炭素化に向けた取組への対応も求められている。

物流業界が直面しているこれらの諸課題は、喫緊の課題であると同時に、年々深刻化していく構造的な課題であって、これに対応するため、物流は大きな変革が求められている。

すなわち、物流はその担い手の確保に支障が生ずる状況にあっても、将来にわたって必要な物

資が必要なときに確実に運送される必要があり、貨物自動車運送事業や倉庫業等の物流を担う事業者に加え、荷主及び消費者を含む物流に関わる者が、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流の効率化のための取組を行うことが必要不可欠である。

また、その取組を行うに当たっては、物流が物資の生産や製造の過程、消費と密接に関連しており、かつ、物流には、物流事業者（貨物自動車運送事業者、倉庫業者、鉄道事業者、内航及び外航海運事業者、港湾運送事業者、航空運送事業者、貨物利用運送事業者等の物流業務を行う事業者をいう。以下同じ。）、荷主、施設管理者、消費者等の多様な主体が関わっていることを踏まえ、これらのサプライチェーン全体の関係者が連携を図り、その取組の効果を一層高める必要がある。

さらに、物流の効率化のための取組として、貨物自動車による輸送の効率化や共同輸配送、モーターダシフトの推進等を行うことを通じて物流の過程において生じている環境への負荷の低減を図ることにより、脱炭素社会の実現に寄与することが必要である。

我が国の物流において貨物自動車運送役務がその中核的な役割を担っていることを鑑みれば、貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に向けて運転者の運送及び荷役等の効率化を推進することは、大きな意義を持つものである。

2 運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の目標

貨物自動車運送役務の持続可能な提供を確保するためには、運転者の業務のうち、運送を効率化することに加えて、運送以外の不必要な荷待ち時間等を短縮することについて、荷主、貨物自動車関連事業者及び連鎖化事業者がそれぞれの立場から取組を行うことが必要である。

また、貨物自動車運送役務の実運送を担う貨物自動車運送事業者等において、輸送網の集約、配送の共同化等により、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（以下「積載効率の向上等」という。）を図ることも重要である。荷主及び連鎖化事業者は、貨物自動車運送事業者等がこれらの措置に取り組めるよう、適切なリードタイムの確保等の措置を行うことにより、積載効率の向上等を図る必要がある。

さらに、国及び地方公共団体、港湾管理者、空港管理者、卸売市場開設者、ショッピングセンター等の物流に関する施設を管理する者並びに運送契約や貨物の受渡しに直接関わりを持たないものの商取引に影響を持つ者においても、自らの事業等の実施に伴う運転者への負荷の低減に資する取組を行うことが求められる。

したがって、物資の流通の効率化に関する法律（以下「法」という。）では、貨物自動車運送事業者等、荷主、貨物自動車関連事業者及び連鎖化事業者に対し、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ための措置を講ずる努力義務を課すとともに、これらの事業者のうち、一定規模以上のものを特定事業者として指定し、当該措置に関する中長期的な計画の作成等

を義務付けることとしている。また、物資の流通に関する事業を行う者、その事業を利用する事業者及び物資の流通に関する施設を管理する者（以下「施設管理者等」という。）については、その事業の実施や施設の管理に伴う運転者への負荷の低減その他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措置を講ずる責務を明確化している。

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当たっては、安全性の確保を前提とし、国、地方公共団体、貨物自動車運送事業者等、荷主、貨物自動車関連事業者、連鎖化事業者及び施設管理者等といった物流に関わる様々な関係者が協力して、法に基づく枠組みの活用等により、次に掲げる事項を達成することを目標とする。

(1) 運転者の荷待ち時間等の短縮

令和十年度までに、全国の貨物自動車による輸送のうち五割の運行で荷待ち時間等を一時間短縮することで、運転者一人当たりの荷待ち時間等を年間百二十五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、運転者の一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三時間と推計されていることを踏まえ、この一運行当たりの荷待ち時間等が全国平均で合計二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、一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一時間以内と設定

しつつ、業界の特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、二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、一回の受渡しごとの荷待ち時間等が一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) 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

令和十年度までに、近年四十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、全国の貨物自動車による輸送のうち五割の車両で五十パーセントを目指し、全体の車両で四十四パーセントへの増加を実現するものとする。また、一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) の目標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（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をいう。以下同じ。）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（平成十年法律第百十七号）第八条第一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。

第二 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

国及び地方公共団体は、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並びに輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に関し、次に掲げるところにより、自ら措置を実施するとともに、情報の収集、整理、分析及び提供、助言その他の援助並びに研究開発の推進に努めるものとする。これに加え、広報活動その他の活動を通じて、集貨又は配達に係る運転者への負担の低減に資する施策に関して国民の理解を深めるとともに、その施策の実施に関する国民の協力を求めるよう努めるものとする。

1 荷主として国及び地方公共団体自らが講ずべき事項

国及び地方公共団体は、自らが荷主となる場合は、率先して運転者の運送及び荷役等の効率化に資する措置を講ずるよう努めるものとする。

2 施設管理者として国及び地方公共団体自らが講ずべき事項

国及び地方公共団体は、自らが港湾管理者、空港管理者又は卸売市場開設者である場合、荷主に対して行政財産の使用許可等を根拠に施設の一部を使用させている場合等、施設管理者となる場合は、その施設の管理に関し、貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する措置を講ずるよう努めるものとする。

3 設備投資等に対する支援

国は、運転者の運送及び荷役等の効率化に資する設備投資、デジタル化、物流標準化等に取り組む事業者を支援するため、調査、助言その他の必要な援助を講ずるとともに、これらの援助に關する十分な情報の提供を行うよう努めるものとする。

4 モーダルシフト等に対する支援

国は、輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に資するモーダルシフト等に取り組む事業者を支援するため、鉄道、海運等の輸送経路の拡充や輸送品質の向上等に向けた調査、助言その他の必要な援助を講ずるとともに、これらの援助に關する十分な情報の提供を行うよう努めるものとする。

5 技術開発等に対する支援

国は、貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資するよう、貨物自動車以外の大量輸送機関による貨物輸送の促進に向けた技術開発及び自動運転貨物自動車や無人航空機（ドローン等）による輸送の実用化を推進し、これらの成果の普及等に努めるものとする。

6 物流標準化に対する支援

国は、フィジカルインターネットの実現に向けて、物流現場における自動化又は機械化、デジタル化、省人化等の前提となる物流標準化を推進するため、官民連携により、納品伝票、外装表示、パレット又は外装の規格、商品、事業所等のコード体系、物流用語等の標準化に向けて取り

組み、これらの成果の普及等に努めるものとする。

7 高度物流人材の確保・育成

国は、物流統括管理者として物流改善の取組を推進できる人材の確保及び育成を支援するため、物流統括管理者の役割の普及、啓発その他の必要な措置を講ずるとともに、これらの人材を支える高度物流人材の確保及び育成に取り組むよう努めるものとする。

8 貨物自動車運送役務の職場環境等の整備

国は、貨物自動車運送役務の持続的発展に向けて担い手を確保していくため、多様な人材にとって快適で働きやすい職場環境を整備するとともに、その意義、魅力等について積極的な発信を行うよう努めるものとする。

9 国民に対する広報等

国は、物流が果たしている役割の重要性を物流事業者のみならず社会全体の共通認識として位置付けるため、「ホワイト物流」推進運動等の広報活動を通じて、荷主と物流事業者とが物流サービスに要する費用を考慮した価格や標準的な配送条件を協議しやすい環境を整備するとともに、物流の危機的状況や物流に携わる労働者の社会的価値等について、国民の理解を深めるよう努めるものとする。

10 関連する施策との連携

国は、地球温暖化対策をはじめとする環境政策、国土政策、社会資本整備に関する政策等と十分に連携しつつ、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ために必要な措置を効果的に講ずることができるよう努めるものとする。

第三 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、貨物自動車運送事業者等、荷主、貨物自動車関連事業者及び連鎖化事業者は、第一の2に定められた目標を達成するため、その運送する貨物、取り扱う貨物又は事業の特性、従業者の安全の確保の必要性その他の必要な事情に配慮した上で、次の1から4までに掲げる措置を基本とし、それぞれの実情に合わせて、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取組を計画的かつ効率的に実施することが必要である。

1 貨物自動車運送事業者等が講ずべき措置

(1) 輸送網の集約、配送の共同化、復荷（帰路において貨物自動車に積載する貨物をいう。以下同じ。）の確保等により、積載効率の向上等を図ること。

(2) 関係事業者が行う運転者の運送及び荷役等の効率化のための取組に協力すること。

(3) 積載効率の向上等に伴う運転者の負荷の低減に取り組むこと。

(4) (1)から(3)までの措置の実効性を確保するため、取組状況及びその効果の把握、関係事業者と

の連携及び協力等を行うこと。

2 荷主が講ずべき措置

(1) 複数荷主の貨物の積合せ、配送の共同化、復荷の確保に向けた適切なリードタイムの確保、運行効率向上のための発送量及び納入量の適正化等により、積載効率の向上等を図ること。

(2) 適切な貨物の出荷又は入荷日時の設定、トラック予約受付システムの導入等により、運転者の荷待ち時間を短縮すること。

(3) パレット等の導入、検品の効率化、バース等の荷捌き場所の確保等により、運転者の荷役等時間を短縮すること。

(4) (1)から(3)までの措置の実効性を確保するため、責任者の選任等の実施体制整備、取組状況及びその効果の把握、標準的な運賃（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）附則第一条の三第一項の規定に基づき、一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃として令和六年国土交通省告示第二百九号において定められたものをいう。以下同じ。）の活用、関係事業者との連携及び協力等を行うこと。

3 貨物自動車関連事業者が講ずべき措置（貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間の短縮に係る措置に限る。）

(1) 適切な貨物の入荷又は出荷時間の調整、トラック予約受付システムの導入等により、運転者

の荷待ち時間を短縮すること。

(2) 検品の効率化、バス等の荷捌き場所の確保等により、運転者の荷役等時間を短縮すること。

(3) (1)及び(2)の措置の実効性を確保するため、責任者の選任等の実施体制整備、取組状況及びその効果の把握、関係事業者との連携及び協力等を行うこと。

4 連鎖化事業者が講ずべき措置

(1) 適切なリードタイムの確保等により、積載効率の向上等を図ること。

(2) 適切な貨物の出荷又は入荷日時の設定等により、運転者の荷待ち時間を短縮すること。

(3) (1)及び(2)の措置の実効性を確保するため、責任者の選任等の実施体制整備、取組状況及びその効果の把握、関係事業者との連携及び協力等を行うこと。

第四 集貨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

1 再配達の削減や多様な受取方法の普及促進等について

集貨又は配達に係る運転者への負荷の低減のためには、急いで受け取る必要のない荷物についてゆとりをもった配送日時を指定したり、再配達を避けて多様な受取方法を活用したりする等、配送サービスを日常的に利用する消費者である国民一人一人の理解と実践が不可欠である。また、事業者から消費者への物流だけでなく、事業者から事業者への物流においても、再配達の削減

に向けた関係事業者の理解と実践が必要である。

国は、「再配達削減PR月間」をはじめとする広報活動等を通じて、配送時間帯指定等に関する国民の理解を深めるとともに、コンビニやガソリンスタンドでの受取り、マンション、民間不動産、駅、公共施設等における宅配ボックスの設置、置き配等の取組を推進し、多様な受取方法の普及を図る必要がある。

また、国及び地方公共団体は、それぞれの立場から、再配達の削減や、路上を含む貨物集配中の車両が駐車できるスペースの確保等に取り組み、集貨又は配達に係る運転者への負担の低減を図る必要がある。

さらに、eコマースモールの運営事業者及び通販事業者は、物流事業者、宅配事業者等と連携しながら、物流負担の低い多様な受取方法の選択、配送日時指定の活用等を利用者に促す仕組みの社会実装に取り組み、再配達削減に向けた消費者の行動変容を促す必要がある。

2 返品削減や欠品に対するペナルティの見直しについて

集貨・配達に係る運転者への負担の低減のためには、納品期限の緩和や賞味期限の大括り化、外装等の汚破損基準の見直し等による返品削減や、欠品に対するペナルティの見直しに向けた関係事業者の理解と実践が必要であり、そのためにも、最終購買者である消費者の理解の増進が必要である。

3 「送料無料」表示の見直しについて

消費者の物流サービスに対するコスト意識の浸透と、集貨又は配達に携わる運転者に対する社会的な理解の醸成のため、商取引において物流サービスが無償で提供されているとの誤解を招かないよう「送料無料」等の表現は見直しが求められている。

このため、「送料として商品価格以外の追加負担を求めない」旨の表示をする事業者は、その表示について説明責任を果たす必要がある。

また、国は、消費者や事業者の理解を醸成するための取組を積極的に進める必要がある。

第五 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

1 物流に関わる多様な主体の役割について

物流は、それに先行又は後続して行われる物資の生産や製造の過程、消費と密接に関連し、かつ、物流事業者、荷主、施設管理者、消費者等の多様な主体により担われており、これらの多様な主体がそれぞれ次に掲げる役割を果たすことで、運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の効果を一層高めることが重要である。

(1) 国は、地方支分部局と連携しながら、貨物自動車運送事業者等、荷主、貨物自動車関連事業者及び連鎖化事業者に対する規制的措施の執行に万全を期す必要がある。また、規制的措施の

執行に当たっては、業界の特性、災害の発生その他の事情に配慮するとともに、業界団体等が策定した自主行動計画に即した取組について考慮する必要がある。

- (2) 地方公共団体は、積載効率の向上等に資する共同輸配送等の取組の実施やそのための拠点づくりに向けて地域の関係者の合意形成に積極的に関与し、又は参加するほか、地域の産業振興、まちづくり等と連携しながら、荷捌き施設及び休憩場所の確保等の取組を推進することにする必要がある。

- (3) 元請貨物自動車運送事業者等及び貨物利用運送事業者は、運転者の運送及び荷役等の効率化のための取組について第一種荷主から協力を求められたときは、その求めに応ずるよう努める必要がある。また、第二種荷主、連鎖化事業者、運送依頼先の貨物自動車運送事業者、実運送事業者等から協力を求められたときも、その求めに応ずることが望ましい。

- (4) 荷主は、運転者の拘束時間を削減するため、有料道路利用料の適切な負担のもと、貨物自動車運送事業者に高速道路の利用を促す必要がある。

- (5) 港湾、空港、卸売市場、ショッピングセンター、中古車オークション会場等の施設管理者、タワーマンション、オフィスビル、商業施設等を開発又は運営する事業者、商社、eコマース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等の、運送契約及び貨物の受渡しに直接関わりを持たないものの商取引に影響がある者も含め、経済界全体で、貨物自動車運送役

務の持続可能な提供の確保の重要性に関する理解を深めるとともに、その実現に資する措置を講ずるよう努める必要がある。

- (6) レンタルパレット事業者は、荷役の効率化に資する「標準仕様パレット」の利用（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（令和六年六月）で定められた規格と運用に基づき、標準規格のパレット（11型等）を、標準化された方法で運用することをいう。の拡大に向けた発信の継続や取組の充実、共同での利用及び回収の促進を図るとともに、契約への必要事項の明記に係る働き掛けを含め、パレットの紛失防止対策を適切に実施する必要がある。また、レンタルパレットを利用する事業者は、当該パレットをレンタルパレット事業者との契約に定める範囲で適切に使用する必要がある。

- (7) パレット製造事業者は、標準規格のパレットの製造、販売及びレンタルパレット市場への投入を拡大するとともに、安定的に供給可能な生産体制整備等を実施する必要がある。

- (8) 消費者である国民一人一人は、物流事業者の負担となる短いリードタイムの是正のために製造業者、卸売業者、小売店等の製造から販売までの関係事業者が行った取組の結果として、商品売場での品揃えや納品時期に影響が及ぶ場合があることについて理解を深める必要がある。

2 運転者の運送及び荷役等の効率化の前提となる事項

運転者の運送及び荷役等の効率化を行うに当たっては、国、地方公共団体及び民間事業者は、

次に掲げる事項を実施し、運転者の運送及び荷役等の効率化の前提となる環境を整えることで、運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の効果を一層高めることが重要である。

(1) 運転者の労働環境の改善に向けて、国、地方公共団体及び関係事業者は、それぞれの立場から、サービスエリア、パーキングエリア、道の駅等において休憩環境の整備を進めるとともに、運転者の日帰り運行を可能とするための中継輸送拠点や、ダブル連結貨物自動車、自動運転貨物自動車等の運行のための拠点の整備を推進する必要がある。

(2) 運転者の適正な労働時間と適正な賃金の両立に向けて、国は、契約内容の明確化や標準的な運賃の更なる浸透及び適切な見直し、国や地方公共団体等が荷主となる場合の活用 of 徹底等を図り、官民一体となって賃上げ原資となる適正運賃を収受できる環境整備を進める必要があるとともに、貨物自動車運送事業者等は、運転者の賃上げを促進する必要がある。

(3) 運転者の運送及び荷役等の効率化に当たっては、貨物自動車運送事業者等の法令遵守が前提となる。国は、貨物自動車運送事業者等の法令違反の原因となるおそれのある行為をしている悪質な荷主、元請貨物自動車運送事業者、貨物利用運送事業者等に対して、トラック・物流Gメンによる是正指導等を徹底するとともに、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）又は下請代金支払遅延等防止法（昭和三十一年法律第二百二十号）に違反するおそれがある場合も含め、悪質な荷主、貨物自動車運送事業者、貨物利用運送

事業者等に対する処分の厳格化を図る必要がある。また、荷主による法令遵守も不可欠である。国は、運送事業の許可を得ずに違法に運送を行う事業者の排除、運送責任の明確化につながる行き過ぎた多重下請構造の是正やそのための実運送体制管理簿の積極的な活用、運転者に対するハラスメントの防止等を図ることが必要である。

附 則

この告示は、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（令和六年法律第二十三号）の施行の日（令和七年四月一日）から施行する。