

237号の概要

「物資の流通の効率化に関する法律（物流効率化法）」の来年4月1日施行に係る政省令が8月29日に交付されました。本号ではその内容のご紹介に加えて物流効率化法解説パンフレット（経済産業省）や「物流パターンごとの荷主の考え方（2025年7月）」の資料もご紹介しております。また8月28日開催した「賛助会員幹事店会」での商品コード（GTIN・JAN）運用状況等に関する情報交換の内容もご案内しておりますのでご覧ください。

CONTENTS

●業界動向

- ・物流効率化法の来年度施行に係る政省令公布の案内
物資の流通の効率化に関する法律の来年度施行に係る政省令の公布について [資料](#)
物流効率化法の概要 [資料](#)
特定荷主制度に関する荷主向け説明会開催（申込締切9月16日） [資料](#)
- ・物流効率化法解説パンフレット（経済産業省） [資料](#)
- ・物流パターンごとの荷主の考え方（2025年7月） [資料](#)
- ・「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」（経済産業省） [資料](#)

●本部活動

- 賛助会員幹事店開催（8月28日）
・商品コード（GTIN・JAN）運用状況と改廃に関わる商習慣について [次第・コメント集](#)

●N-S i k l e【日食協 商品情報連携標準化システム】ニュース

- ・N-Sikle運営委員会 全体会開催（8月20日） [会議資料](#)

●フードディストリビューション2025

開催期間：2025/10/15～17 会場：東京ビッグサイト

<https://www.food-exhibition.info/fd/>

来場事前申し込みURL

<https://www.tenjikai-uketsuke.com/form/food-exhibition2025/visitor/>

セミナー申し込みURL

<https://www.tenjikai-uketsuke.com/form/food-exhibition2025/seminar/>

●2025年度 委員会・研究会・専門部会・WG活動

(2025年8月1日～8月31日)

- ・8月20日（水） N-Sikle運営委員会全体会 会場：日食協会議室及びWEB
活動報告・N-Sikleと産業横断レジストリーの連携について、商品情報の在り方・
商習慣に関する検討会（B）報告、商品情報の取り扱いに関する検討会（C）報告、
N-Sikleと産業横断レジストリーの連携 他
- ・8月22日（金） 第4回N-Torus技術専門部会 会場：日食協会議室及びWEB
N-Torus稼働状況報告、今後のエンハンスについて 他
- ・8月28日（木） 第2回政策委員会・賛助会員幹事店会 会場：アーバンネット大手町ビルLEVEL21
日食協活動報告、「商品識別コード（GTIN・JAN）の運用状況と改廃に関わる商習慣に
ついて」意見交換 他
- ・8月29日（金） 第2回物流問題研究会 会場：日食協会議室及びWEB
8月21日開催「FSP会議」での議論について、「チルド物流研究会」のFSP加盟と活動
報告について、「加工食品業界製配販行動指針」の各社評価実施について、「N-Sikle
運営委員会」の活動について、先日付特売の追加検証について 他
- ・8月29日（金） 第2回N-Torus運営委員会 会場：日食協会議室及びWEB
N-Torusの今後の運営について 他



フードシステムソリューション ー給食・大量調理設備機器・資材展ー

フードセーフティジャパン ー食品安全・衛生対策資材展ー

フードファクトリー ー食品工場・エンジニアリング展ー
ー食品製造・加工機器展ー

フードディストリビューション ー食品物流機器・資材展ー

惣菜・デリカJAPAN ー惣菜製造設備機器・資材展ー

5展横断企画 FOOD-DX DIGITAL TRANSFORMATION

10.15水 ▶ 17金 10:00 ▶ 17:00 東京ビッグサイト 東ホール

セミナー

10月16日(木) 10:30～12:00

持続可能な物流の構築を目指した製配販3層の取組み

【コーディネーター】(公財)流通経済研究所 堀尾 仁氏

【パネリスト】伊藤ハム米久ホールディングス(株) 竹内 大介氏

【パネリスト】(一社)日本加工食品卸協会 時岡 肯平氏

【パネリスト】(株)ライフコーポレーション 渋谷 剛氏

会報に関するご意見、ご指摘がございましたら、協会事務局までお寄せください。
【nsk-nhk@nifty.com】皆さまの声を会報編集の参考にさせていただきます。

会報 日食協

事 務 連 絡
令和 7 年 8 月 29 日

荷主事業団体の長 殿

国土交通省物流・自動車局物流政策課
経済産業省商務・サービスグループ流通政策課物流企画室
農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室

物資の流通の効率化に関する法律の来年度施行に係る政省令の公布について

我が国の物流を支えるために荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して取り組む環境の整備に向けて、「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「改正法」という。）が第 213 回通常国会で成立し、令和 6 年 5 月 15 日に公布されました。

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」（平成 17 年法律第 85 号。以下「物流効率化法」という。）に基づき、令和 7 年 4 月 1 日から、全ての荷主（トラック運送事業を利用する事業者）に対して、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮に取り組む努力義務が課されました。

さらに、令和 8 年 4 月 1 日から、一定規模以上の荷主は届け出て、特定荷主として指定を受け、上記①～③の物流の効率化に向けて取り組むべき措置に関して中長期計画の提出や定期報告、物流統括管理者の選任を行う義務が課されます。

※連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの本部等）にも荷主に準じる規制が課されます。

令和 8 年 4 月 1 日の施行に向けて、今般、令和 7 年 8 月 8 日に「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。以下「令」という。）を改正し、特定荷主となる荷主の規模について、年間取扱貨物重量 9 万トン以上と決めました。また、同月 29 日に「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等に関する命令」（令和 7 年内閣府・総務省・財務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省令第 10 号。以下「届出省令」という。）等を制定し、特定荷主制度に関する取扱貨物重量の算定方法や、提出物の様式等を規定しました。

つきましては、令和 8 年 4 月 1 日からの法施行の適確な実施に向けて、貴傘下会員に対して、下記の物流効率化法の内容について周知をよろしくお願いいたします。

なお、関係事業者における物流効率化法の理解の促進に資するよう、国土交通省、経済産業省及び農林水産省において「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」及び「物流効率化法理解促進ポータルサイト」を作成・公表をしておりますので、あわせてお知らせいたします。

1. 特定荷主制度の詳細について（別添参照）

（1）特定荷主の指定の届出について【2026 年度の提出締切：5 月末日】

一定規模（年間取扱貨物重量が 9 万トン）以上の荷主は、法第 45 条第 2 項又は第 6 項及び届出省令の規定に基づき、特定荷主の指定に係る貨物の重量に関する届出を行い、「特定荷主」として指定を受けることとされている。このため、全ての荷主は、2025 年度（2025 年 4 月～2026 年 3 月）における自社の取扱貨物の重量を算定し、届出の要否を判断することが必要となる。

① 特定荷主の定義と基準重量

- ▶ 第一種荷主（法第 30 条第 8 号。運送契約を締結する者。運送契約の締結を貨物利用運送事業者等に委託する場合を含む。）としての取扱貨物重量が年間 9 万トン以上である場合は、特定第一種荷主として指定される。
- ▶ 第二種荷主（法第 30 条第 9 号。運送契約は締結しないが、トラック事業者との間で貨物を引き渡し、又は受け取る者。受渡しを他者に委託する場合を含む。）としての取扱貨物重量が年間 9 万トン以上である場合は、特定第二種荷主として指定される。

※第一種荷主としての取扱貨物重量及び第二種荷主としての取扱貨物重量が、それぞれ年間 9 万トン以上である場合は、特定第一種荷主かつ特定第二種荷主となる。

※「特定荷主」は、特定第一種荷主及び特定第二種荷主をいう。

② 重量算定の方法

第一種荷主としての重量算定の方法は、届出省令第 1 条において以下のとおり規定されており、各事業者において適切な方法を選択して、第一種荷主としての取扱貨物の重量を算定すること。

1. 実測
2. 対象貨物（令第 6 条第 2 項に規定する「対象貨物」をいう。）の単位数量当たりの標準的な重量に当該対象貨物の数量を乗ずる方法
3. 対象貨物の容積を標準的な重量原単位等により当該対象貨物の重量に換算する方法
4. 対象貨物の運送に係る貨物自動車の最大積載量又は当該運送の種類に応じた平均積載量に当該貨物自動車の台数を乗ずる方法
5. 対象貨物の売上額又は仕入額を当該対象貨物の単位重量当たりの標準的な額で除する方法
6. 第二種荷主としての対象貨物の重量（受渡し貨物重量）が第一種荷主としての対象貨物の重量（委託貨物重量）とおおむね一致する場合に、当該受渡し貨

物重量を委託貨物重量とみなす方法（たとえば卸が出荷量を入荷量と同量として推計する方法）

7. 対象貨物に係る運送契約又は物品の売買その他の取引の契約において重量が定められている場合に、当該重量(対象年度に行わせた運送に係るものに限る。)を運送ごとに区分する方法

8. 1～7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

また、第二種荷主としての重量算定の方法については、届出省令第5条に規定されており、第一種荷主と同様、取扱貨物の重量を算定すること。

その上で、算定した取扱貨物の重量が基準重量を超えている区分（第一種荷主又は第二種荷主）について、届出を荷主事業所管大臣に提出する必要がある。

(2) 中長期的な計画の作成について【2026年度の提出締切：10月末日】

特定荷主は、判断基準を踏まえ、努力義務である①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）、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮の実施に関する中長期的な計画を作成・提出することが必要。提出締切は毎年度7月末日（2026年度は10月末日）とし、記載事項は以下のとおり。

- 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

(3) 物流統括管理者の選任について【遅滞なく提出】

特定荷主の指定を受けた事業者は、指定の通知を受けた後速やかに「物流統括管理者」を選任し、荷主事業所管大臣に届け出ることが必要。

なお、法第47条第2項において「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。」と規定されており、適任となる者を選任すること。

(4) 定期報告書の提出について【初回提出締切：2027年7月末日】

特定荷主の指定を受けた事業者は、毎年度、努力義務である①運転者一人当たりの一回の運送毎の貨物の重量の増加（積載効率の向上等）、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮の実施に関する定期報告を行うことが必要。提出締切は毎年度7月末日とし、記載事項は以下のとおり。

- 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
- ③ 荷待ち時間等の状況

2. 「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促進のため、ポータルサイトを作成しており、制度の概要や、努力義務の対象となる「荷主」の定義、「判断基準」・「解説書」の内容を紹介していますので、是非ご覧ください。

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

また、国土交通省・経済産業省・農林水産省の各 web サイトでも制度の概要や解説書等について紹介していますので、ご覧ください。

○国土交通省

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mnl_000029.html

○経済産業省

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

○農林水産省

<https://www.maff.go.jp/j/shokusan/ryutu/250327.html>

（参考）物資の流通の効率化に関する法律の概要

（1）全ての事業者に対する措置【本年4月1日から施行済み】

- ① 荷主（発荷主、着荷主）、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。
- ② 荷主・物流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。
- ③ 努力義務の概要

荷主の努力義務の概要は次のとおりです。努力義務の具体的内容を定める判断基準¹とその内容を解説する「解説書²」も合わせてご覧ください。

努力義務	判断基準の概要
積載効率の向上等	・リードタイムの確保 ・入荷量及び出荷量の適正化 ・配車計画等の最適化 ・関係部署間の連携促進
荷待ち時間の短縮	・到着時刻の分散 ・到着時刻の適切な指定

¹ 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となるべき事項を定める命令（令和7年内閣府・総務省・財務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省令第1号）

² 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

	・ 寄託先の到着時刻の分散
荷役等時間の短縮	・ 荷役等の効率化 ・ 検品の効率化 ・ 荷役等を行う環境の整備

（２）一定規模以上の荷主に対する措置【令和８年４月１日から施行】

- ① 荷主のうち一定規模（年間取扱貨物重量９万トン）以上のものを国が特定荷主として指定。
- ② 特定荷主は、中長期計画の作成や定期報告等を義務付けられ、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・命令を実施することも可能。
- ③ 特定荷主は、物流統括管理者の選任を義務付けられる。

以上

「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

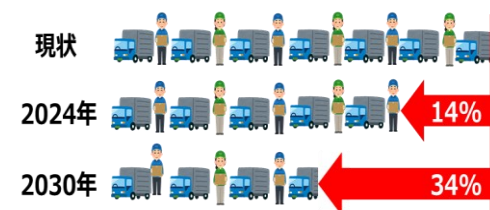
背景・必要性

別添 1

○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本年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**、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

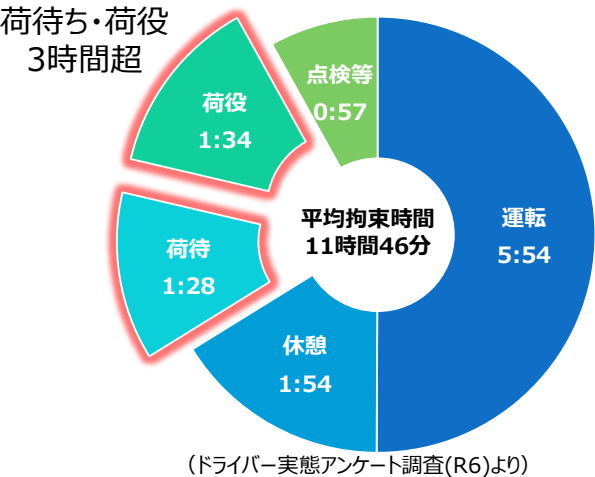
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

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



パレットの利用による荷役時間の短縮

物流効率化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、**新物効法**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 5 割の運行で、**1 運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計 2 時間以内に削減**（1 人当たり年間125時間の短縮）
 - ② 5 割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

（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

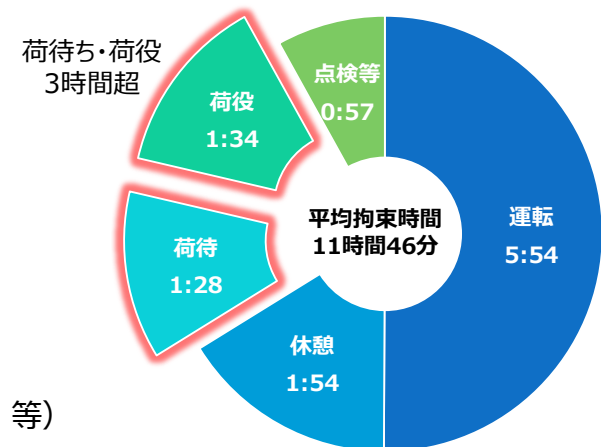
（4）集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達の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 of 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

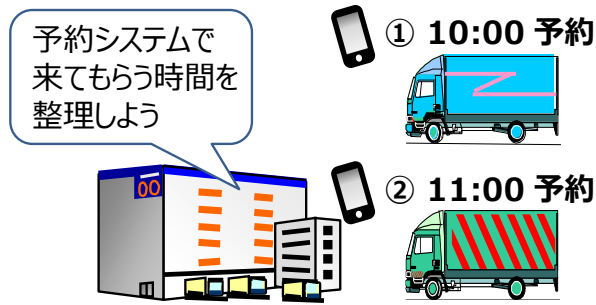
- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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。 4

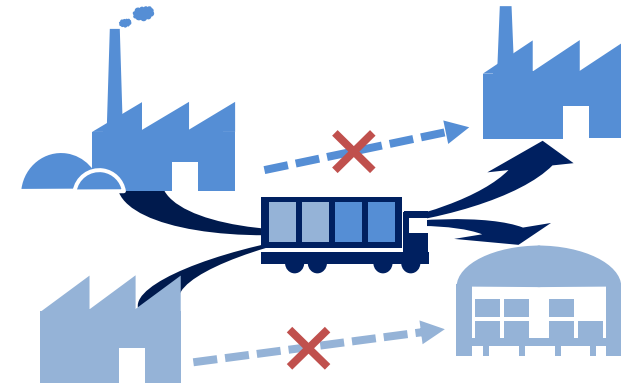
積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、**輸送網を集約**すること
- 荷主や他のトラック事業者等と協議を実施し、**配送の共同化**に取り組むこと
- 求貨求車システム等を活用した復荷の確保により、**実車率の向上**を図ること
- 配車システムの導入等により、**配車・運行計画の最適化**を行うこと
- 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**積載することが可能な貨物の総量を増加**させること

※ このほか、合同会議の取りまとめを踏まえ、

- ・トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主が自ら荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に実際に要したこれらの時間について情報提供すること
- ・関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること
- ・荷主が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
- ・取引先に対して、共同輸配送のための個建て運賃の導入やリードタイムに応じた運賃設定、標準仕様パレットの活用などの提案を行うこと

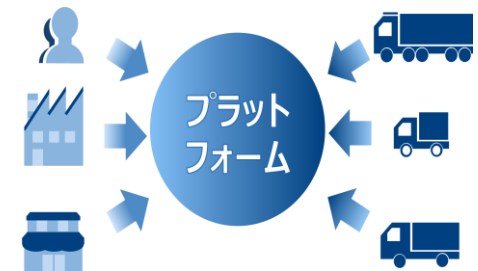
等にも取り組んでいただきたい。



積合せによる輸送網集約



地域の配送の共同化

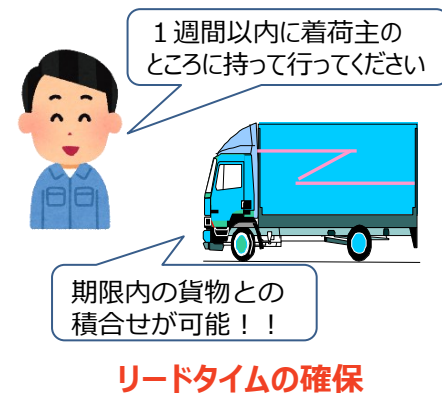


求貨求車システムの活用

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準・解説書の概要

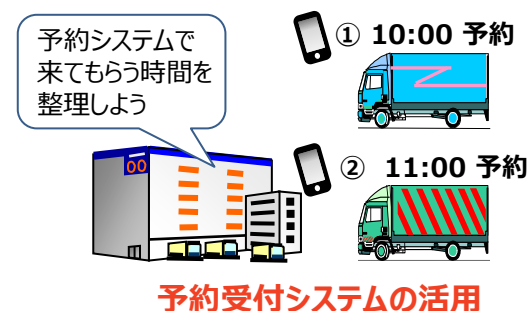
積載効率の向上等

- 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



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



荷役等時間の短縮

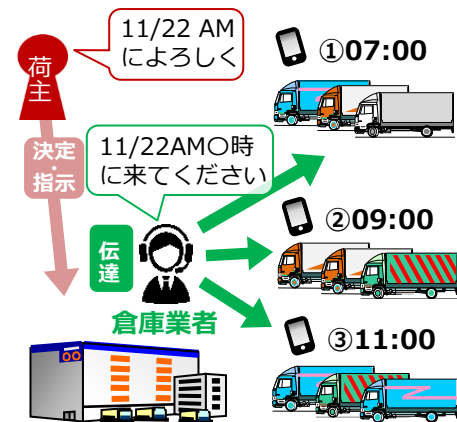
- **パレット、カゴ車等の輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- 貨物の出荷の際に、**出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- ASNの活用、バーコード等の商品の識別タグの導入等により、**検品の効率化**を図ること
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保**し、作業環境を整えること 等



荷待ち時間の短縮

※倉庫業者のみ努力義務が課される

- **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**

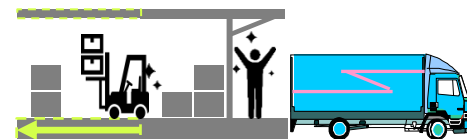


予約受付システムを活用した調整

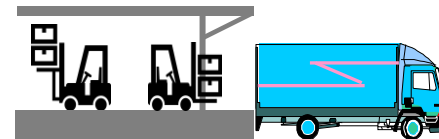
荷役等時間の短縮

※全ての関連事業者に努力義務が課される

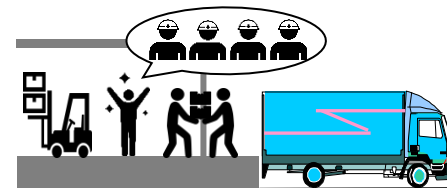
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保し、作業環境を整えること**
- **荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、搬出入を迅速に行うこと**
- **フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、ドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること**
- **発送先の荷主ごとに有償で貨物を仕分けてトラックドライバーに引き渡すこと**
- **荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品を提案された場合に、その提案に有償で協力を行うこと等により、荷役等の効率化を図ること**
- **検品を効率的に実施するための機器を導入すること等により、検品作業の時間を短縮すること 等**



物量に応じた拡張



フォークリフト等を適切に配置



作業員を適切に配置

特定事業者の指定基準等のポイント ※来年（2026年）4月施行予定

※ 合同会議取りまとめから抜粋

＜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

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

➤ **2025年秋頃**

判断基準に関する調査・公表の実施

➤ **2026年4月1日**

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

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

➤ **2026年5月末**

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※**

中長期計画の提出 ※初年度のみ

➤ **2026年秋頃（想定）**

判断基準に関する調査・公表の実施

➤ **2027年7月末**

定期報告の提出

令和 7 年 8 月 29 日

物流効率化法における特定荷主制度に関する荷主向け説明会の開催について

国土交通省物流・自動車局物流政策課
経済産業省商務・サービスグループ流通政策課物流企画室
農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課

昨年 5 月に公布された「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）は、本年 4 月 1 日に一部施行し、トラック事業者を利用する全ての荷主に対して、物流の効率化に取り組む努力義務が課されたところです。

令和 8 年 4 月 1 日には、残る改正規定も施行され、「物資の流通の効率化に関する法律」（平成 17 年法律第 85 号。以下「物流効率化法」という。）に基づき、一定規模以上の荷主は特定荷主として指定され、物流の効率化に向けた中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられます。

つきましては、本日公布された「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等に関する省令」を踏まえ、物流効率化法に基づき特定荷主に対応が求められる具体的な事項について、荷主業界団体及び荷主事業者を対象に、別紙のとおりオンライン説明会を開催いたします。

出席を希望される場合は、経済産業省ホームページに記載された登録フォーム（別紙参照）から 9 月 16 日（火）12 時までに参加登録をお願いいたします。

説明会開催要領

1. 日時

①令和7年9月17日（水）14時00分～

②令和7年9月18日（木）11時00分～

（所要時間は、質疑を入れて概ね1時間程度を予定しております。）

※ 後日、国土交通省・経済産業省・農林水産省の各 web サイトに説明会の動画を掲載する予定です。

2. 実施方式

WEB 会議方式（Microsoft Teams）で実施することとし、登録いただいた参加予定者宛てに会議 URL を通知いたします。

3. 内容

物流効率化法に基づき特定荷主に対応が求められる具体的な事項について

4. 説明対象者

荷主業界団体及び荷主事業者の担当者

※ 登録は1団体・事業者につき、①②各回5名まで

※ 自らの事業に関して継続的にトラック事業者との間で運送契約を締結し、又は貨物の受渡しを行っている事業者（公的組織を含む。）は荷主に該当し得ます。

5. 登録方法

以下の経済産業省ホームページに記載された登録フォームから参加登録をお願いいたします。

○経済産業省ホームページ「物流効率化法について」

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

※ 登録フォームは『事業者向け説明会』に記載しております。

※ 参加される方全員からそれぞれ御登録をお願いいたします。（同じ URL で参加できる人数は制限されています。）

6. 担当者

国土交通省物流・自動車局物流政策課

電話：03-5253-8801（直通） 担当：五十嵐、竹内

経済産業省商務・サービスグループ消費・流通政策課物流企画室

電話：03-3501-0092（直通） 担当：佐藤、瀬戸、新井

農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室

電話：03-3502-5741（直通） 担当：加地、本川、本田

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

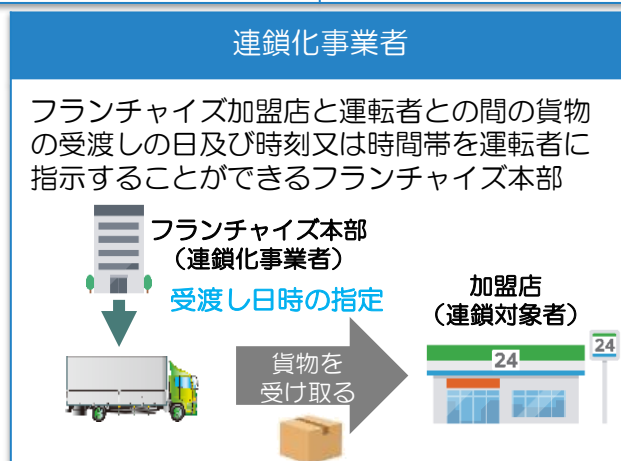
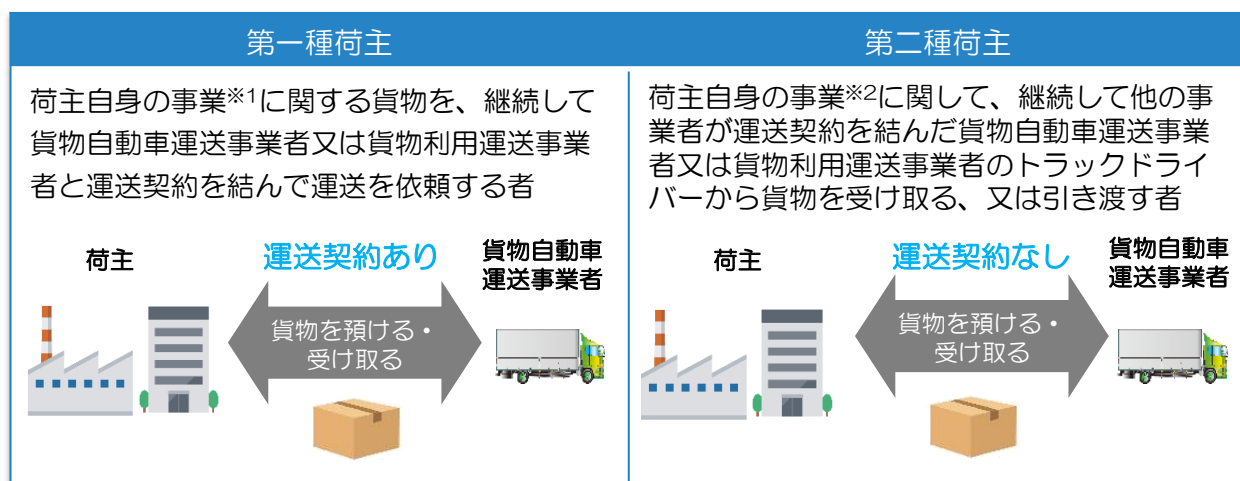
第3章 定義

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。



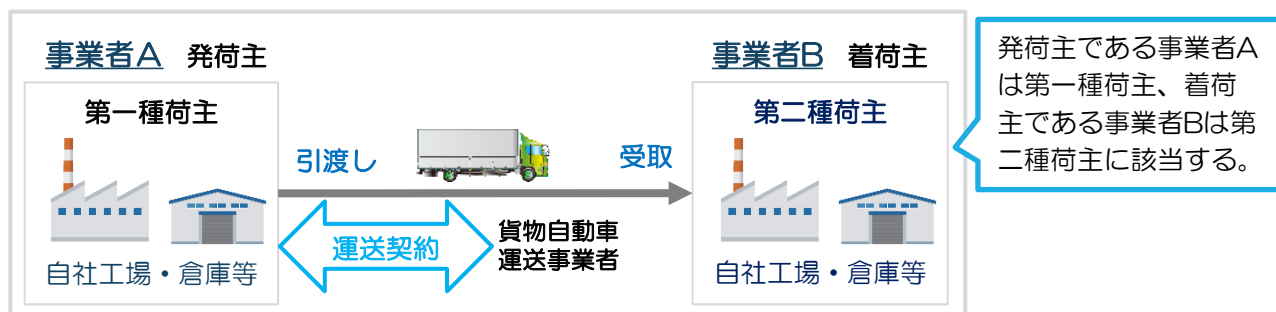
※1…貨物の運送の事業を除く
 ※2…貨物の運送及び保管の事業を除く

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。

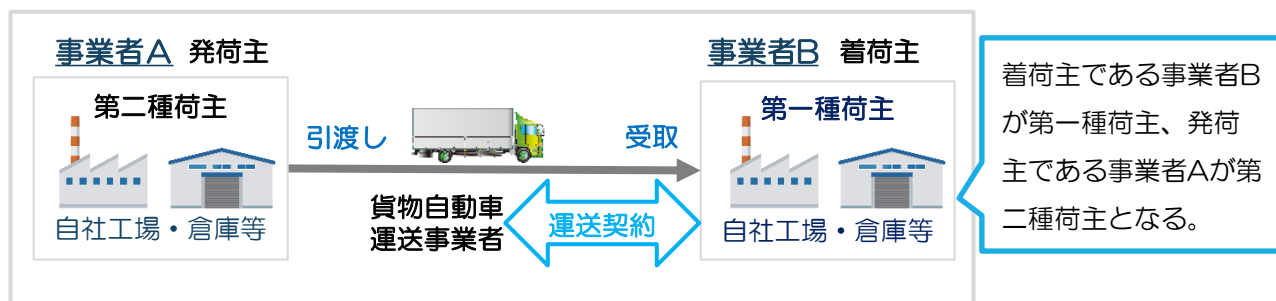
輸送パターン1：最も基本的なパターン

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



輸送パターン2：引取物流のパターン

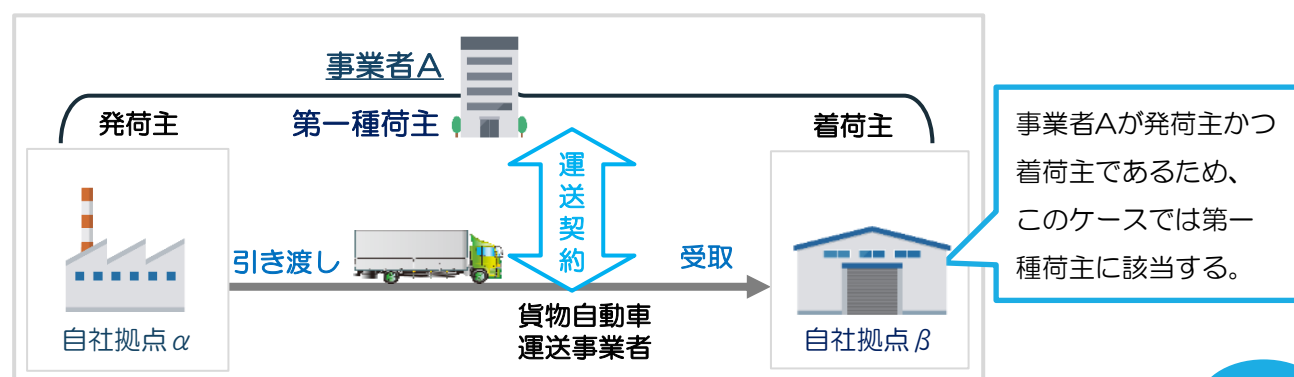
着荷主側が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者と運送契約を締結するパターン
(返品物流やミルクラン方式※3の輸配送によく見られるパターン)



※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

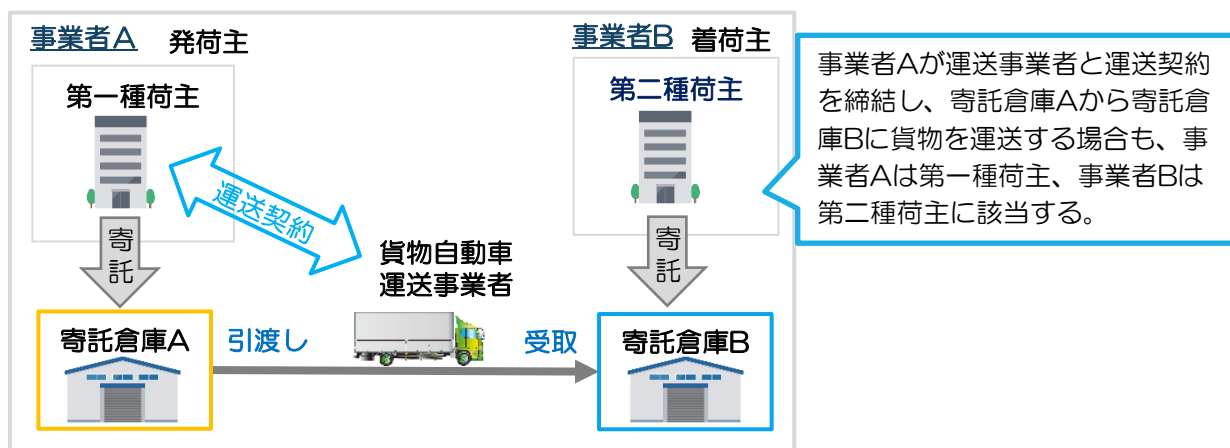


輸送パターン4： 寄託倉庫や3PLを利用するパターン

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。

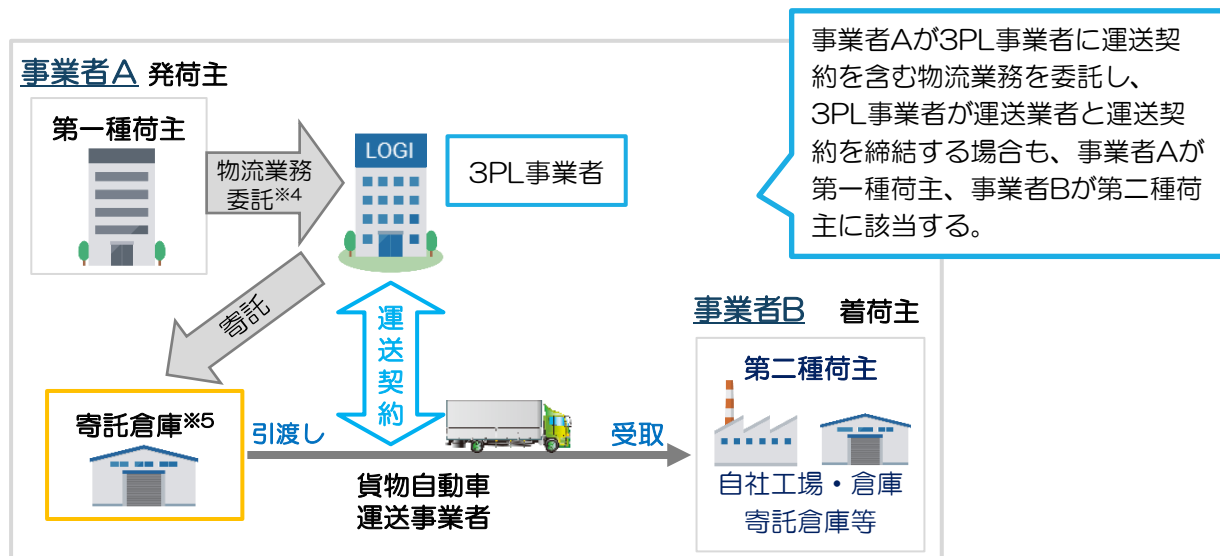
寄託倉庫を利用するパターン

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



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



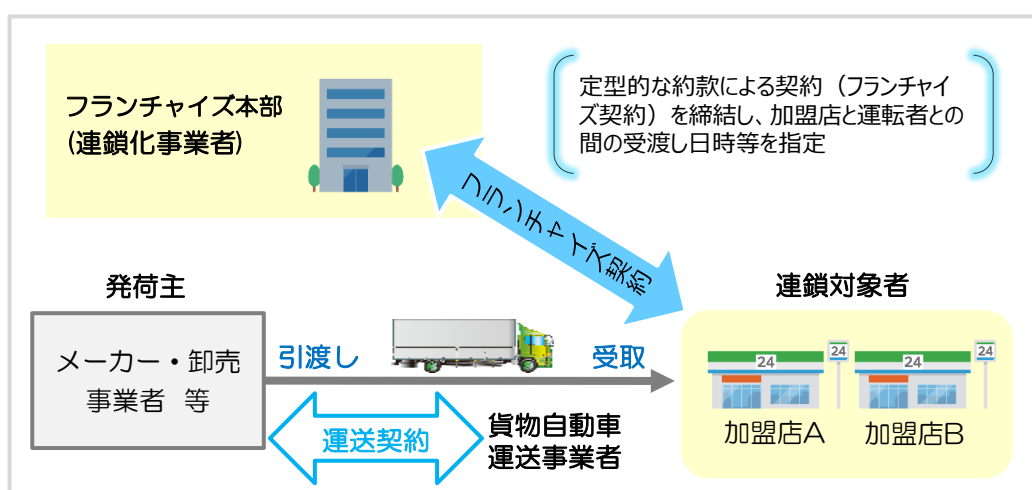
※4…運送契約を含む

※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。



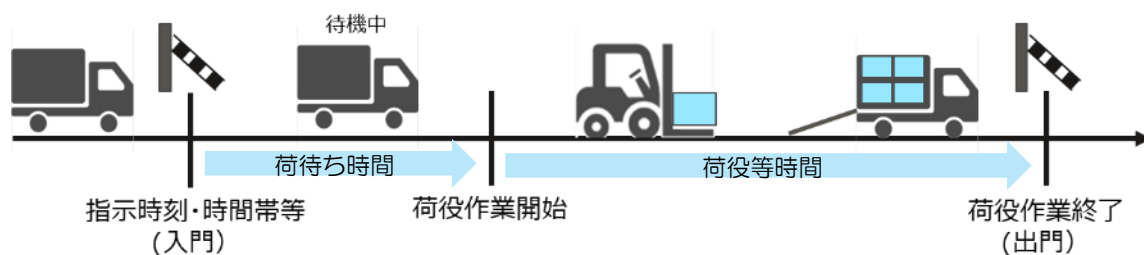
荷待ち時間・荷役等時間の考え方と対象施設

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まれます。

荷待ち時間や荷役等時間の短縮の対象となる施設



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。

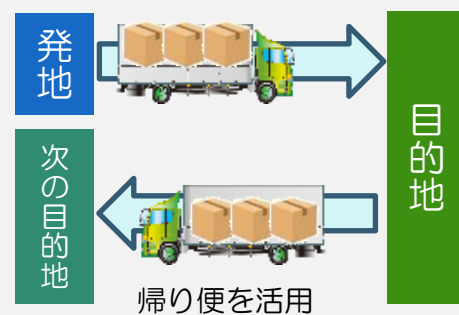
ここでは、荷主の判断基準を解説いたします。

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》

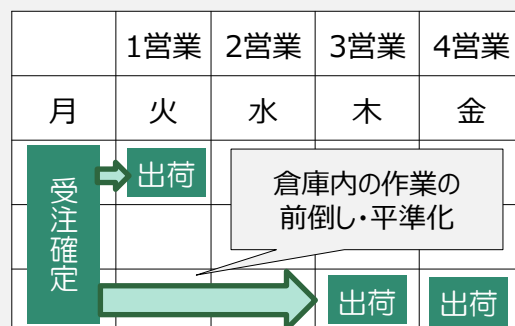
- ②ー(1) 多くのトラックが一時に集中して到着しないように、トラック予約受付システムの導入※7や混雑時間を避けた日時指定等による配送スケジュールの最適化
- ②ー(2) 倉庫内作業の前倒しや平準化等の倉庫業者の適切な作業時間の確保ができるよう、寄託倉庫に対する受発注の前倒しや出荷/納品日時の分散を行うこと

※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ー(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ー(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ー(3)ドライバーが検品しやすい荷造りの実施

③ー(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）

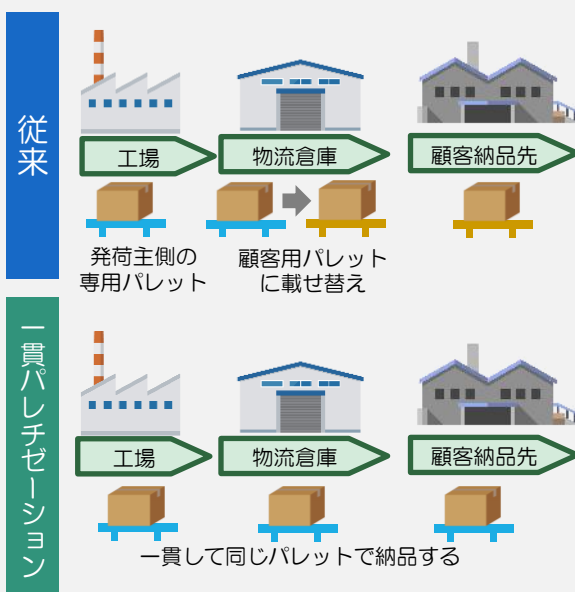
③ー(5) フォークリフトや作業員の適切な配置・作業の連携によるドライバーの負荷軽減

③ー(1)

ロールボックス
パレット(カゴ車)



③ー(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ー(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ー(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ー(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ー(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ー(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ー(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

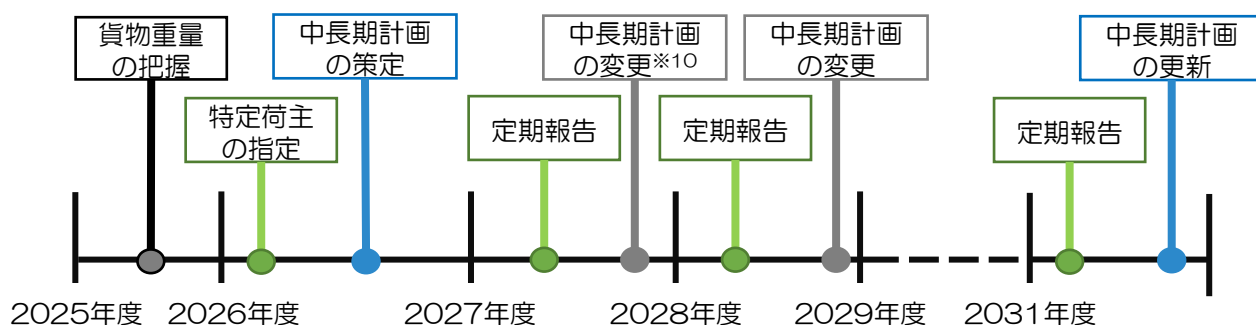
特定荷主・特定連鎖化事業者は、指定を受けた日の属する年度の翌年度以降、毎年度、物流効率化法で定められている努力義務の実施状況に関して国に報告する必要があります。

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

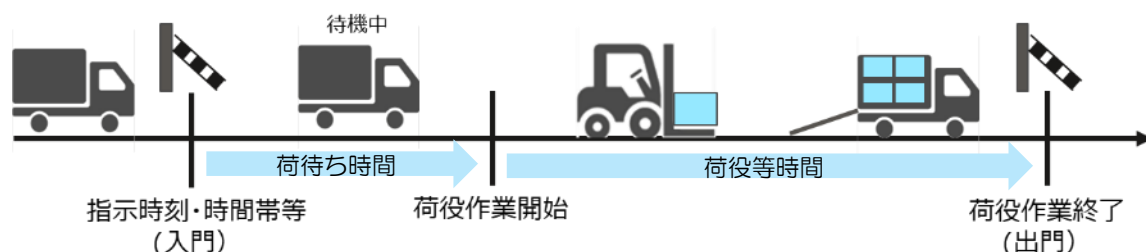
荷待ち時間・荷役等時間の算定方法

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 到着時刻・時間帯の指示がない場合

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 到着時刻・時間帯の指示があった場合

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

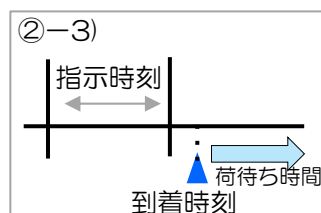
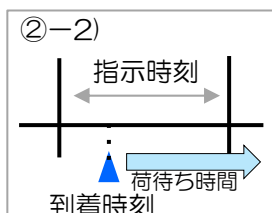
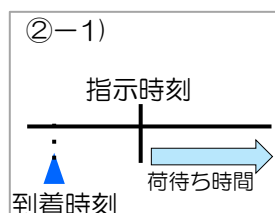
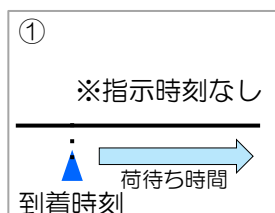
2) 指示された到着時刻・時間帯内に到着した場合

⇒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。

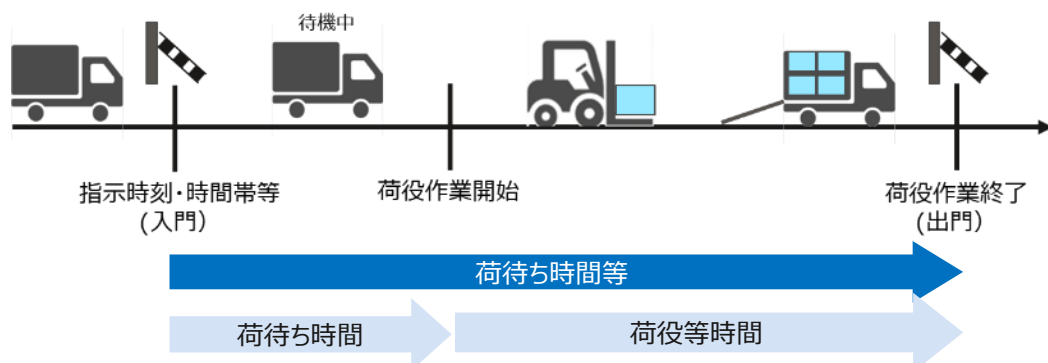


「荷役等時間」については、1つの施設内で荷卸しと荷積みを行う次のような場合には、帰り荷（復荷）を確保するなど積載効率の向上等に向けた事業者の取組を阻害しないよう、荷卸しと荷積みを別々に時間計測することも許容しています。

- 荷卸しと荷積みを並行して行うケース
- 復荷の積み込みを行うケース
- 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 第〇工場

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	

● 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

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。

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



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



工場A
貨物重量：0.9 t

対象



工場C
貨物重量：0.1 t



工場B
貨物重量：0.6 t



倉庫D
貨物重量：0.4 t

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）

Q	第1四半期			第2四半期			第3四半期			第4四半期		
M	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
W												

連続5営業日で測定実施

日	月	火	水	木	金	土
-	○	○	○	○	○	-

● 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があります。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

株式会社〇〇 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

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。

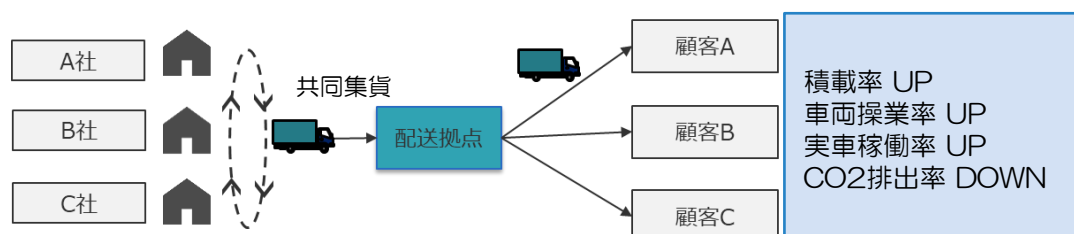
- (1) 定期報告の作成
- (2) 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する国からの報告徴収に対する当該報告の作成
- (3) 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための社内の関係部門（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）間の連携体制の構築
- (4) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成、実施及び評価
- (5) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修等の実施
- (6) 物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、調達先及び納品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

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



物流パターンごとの荷主の考え方

令和7年7月

目次

- ・ 荷主等の定義・義務
- ・ 荷主の区分の考え方
- ・ 複数の種別の荷主等に該当する場合

1. 基本パターン

- 1-1. 通常物流
- 1-2. 引取物流
- 1-3. 社内物流
- 1-4. 自社配送
- 1-5. チャーター便
- 1-6. トラック以外の輸送を含む場合
- 1-7. 連鎖化事業者

2. 物流業務の委託等を行うパターン

- 2-1. 寄託倉庫
- 2-2. 物流子会社・3PL
- 2-3. 専用倉庫・配送センター

3. 間接的な売買や受渡しのパターン

- 3-1. 委託販売
- 3-2. 材工請負
- 3-3. 元請事業者が資材等を発注している場合
- 3-4. 製造メーカー等が業務を発注している場合
- 3-5. 商流のみに関わる場合
- 3-6. 運送契約を締結するが貨物の受渡しに関わらない場合

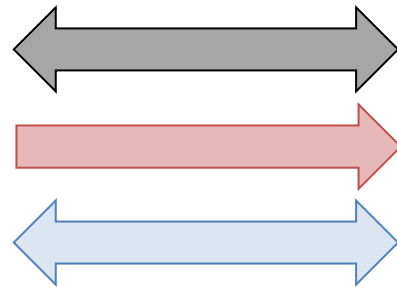
4. その他

- 4-1. 事業者・消費者間の物流
- 4-2. 共同配送
- 4-3. 巡回集荷/配送
- 4-4. 海外への運送
- 4-5. 廃棄物運搬における荷主の考え方とポイント

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	p.21,p.26,p.29,p.31,p.38,p.39,p.42を追加。 p.25,p.40,p.41を修正。

凡例



物流関連取引の流れ

モノの流れ

売買取引の流れ

【Mトン】

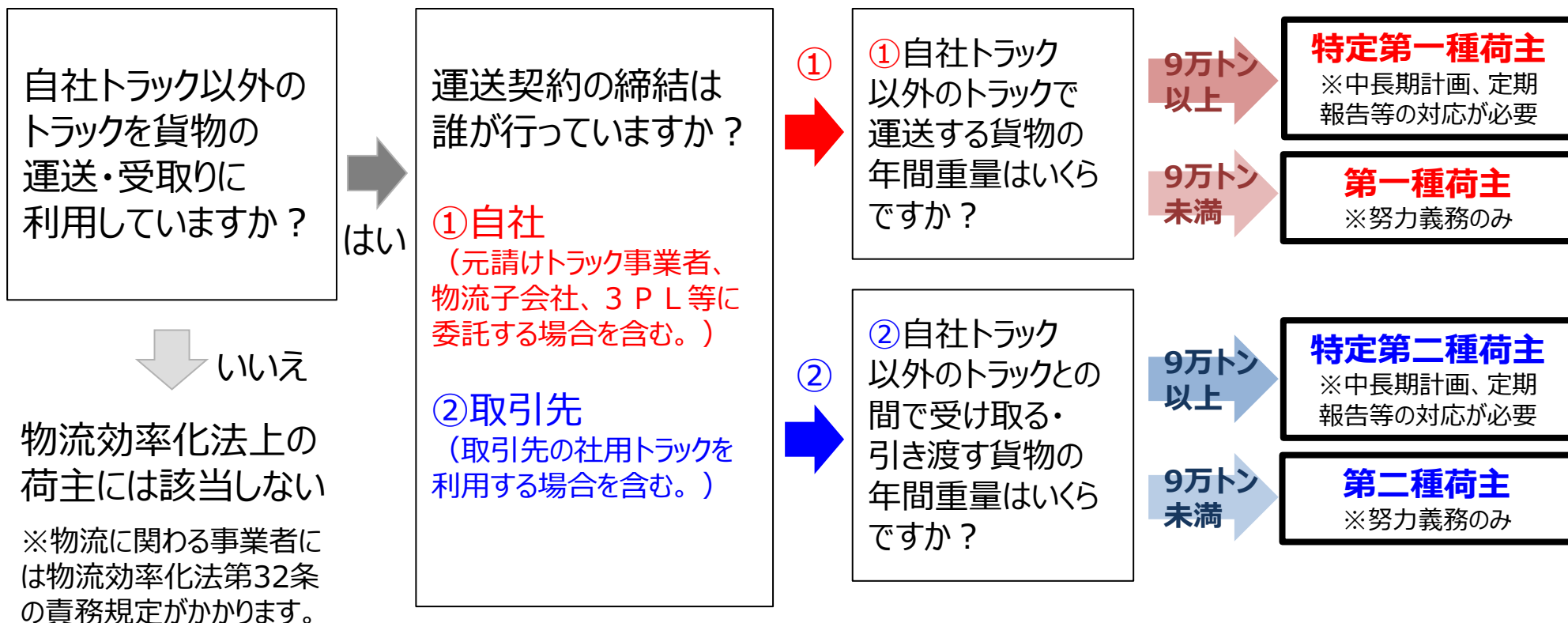
特定事業者の指定基準
重量として計上する重量

荷主等の定義・義務

種別	定義（第30条／第45条）	努力義務(※)	特定事業者の義務
貨物自動車運送事業者等	貨物自動車運送事業者等貨物自動車運送事業法第三十九条第一号に規定する貨物自動車運送事業者（以下「貨物自動車運送事業者」という。）及び同法第三十七条の二第三項に規定する特定第二種貨物利用運送事業者をいう。	第34条 ・積載効率の向上等（輸送網の集約、配送の共同化等）	・中長期計画 ・定期報告
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 <u>貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者</u> （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。） <u>に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37条第1項～第3項 ・積載効率の向上等（リードタイムの確保等） ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・荷役等時間の短縮（パレットの利用等）	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任
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 <u>貨物</u> （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。） <u>を運転者（他の者に雇用されている運転者に限る。以下この号において同じ。）から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 <u>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</u>	第37条第4項・第5項 ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・積載効率の向上等（第一種荷主への協力等） ・荷役時間の短縮（検品の効率化等）	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任
貨物自動車関連事業者	次に掲げる者をいう。 イ 倉庫業法第七条第一項に規定する倉庫業者（以下「倉庫業者」という。） □ 港湾運送事業法（昭和二十六年法律第百六十一号）第三条第一号に掲げる事業を営業者であって、当該事業について運転者との間で貨物の受渡しを行うもの ハ 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第十八項の航空運送事業を営業者のうち貨物の運送を行うものであって、当該航空運送事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者 ニ 鉄道事業法第二条第二項の第一種鉄道事業又は同条第三項の第二種鉄道事業を営業者のうち貨物の運送を行うものであって、当該第一種鉄道事業又は当該第二種鉄道事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者	第41条 ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・荷役等時間の短縮（停留場所の拡張、荷役等に前後する貨物の搬出入の迅速化等）	・中長期計画 ・定期報告
連鎖化事業者	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（以下この条において「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	第45条 ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・積載効率の向上等（第一種荷主への協力等）	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任

(※)荷役等時間の短縮の対象は、荷主自身が管理する施設及び寄託先の施設におけるもの。荷待ち時間の短縮の対象は、くわえてその周辺の場所におけるもの。

荷主の区分の考え方



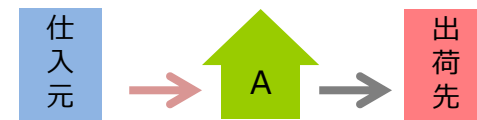
【留意事項】

- 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。）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。）

複数の種別の荷主等に該当する場合の扱い

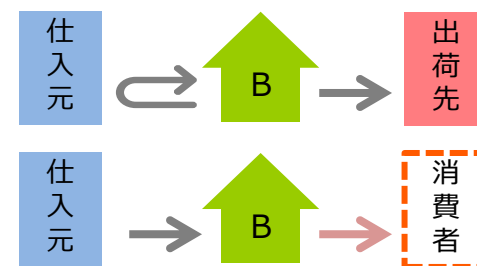
ケースA：第一種荷主かつ第二種荷主

- 製造業、卸売業等において、仕入時は仕入元が、出荷時は自らが運送契約を締結する場合などは、第一種荷主及び第二種荷主に該当する。



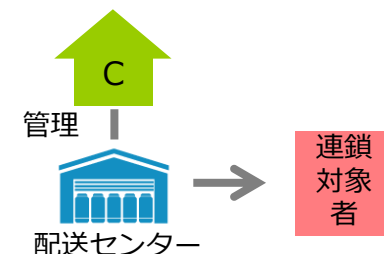
ケースB：第一種荷主のみ又は第二種荷主のみ

- 卸売業等において、仕入（引取物流）も出荷も自らが運送契約を締結する場合などは、第一種荷主のみに該当する。
- 小売業等において、仕入れたものを個人消費者に販売するのみで、自ら運送契約を締結することがない場合などは、第二種荷主のみに該当する。



ケースC：第一種荷主かつ連鎖化事業者

- フランチャイズ店が仕入れる商品の配送センターを当該フランチャイズの本部が管理しており、当該本部が運送契約を締結している場合、当該本部は第一種荷主及び連鎖化事業者に該当する。

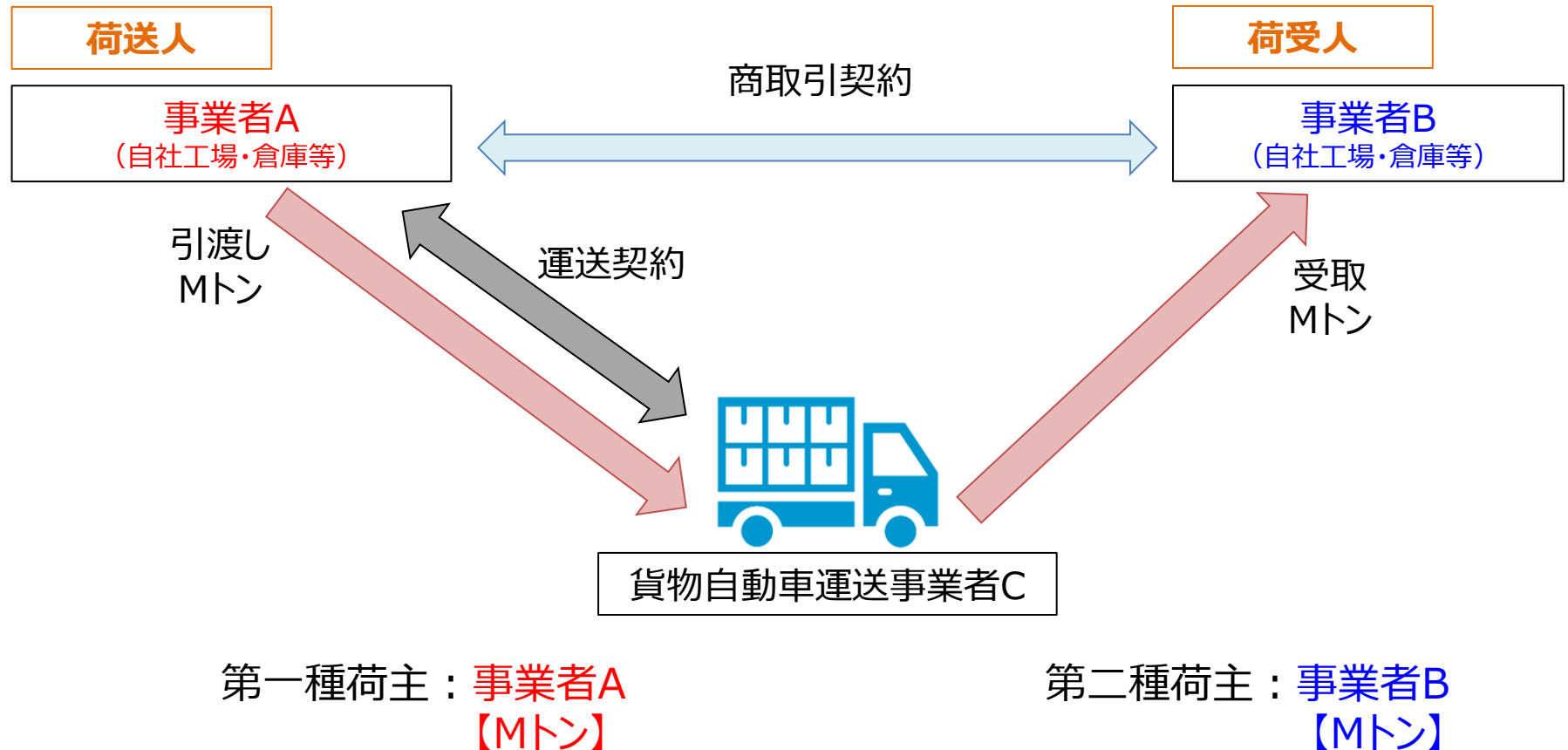


ケースD：第一種荷主かつ第二種荷主かつ貨物自動車運送事業者等かつ貨物自動車関連事業者

- 卸売業等において、仕入れ及び出荷を行うほか、トラック業及び倉庫業も営む場合は、第一種荷主・第二種荷主・貨物自動車運送事業者等・貨物自動車関連事業者の全てに該当する。

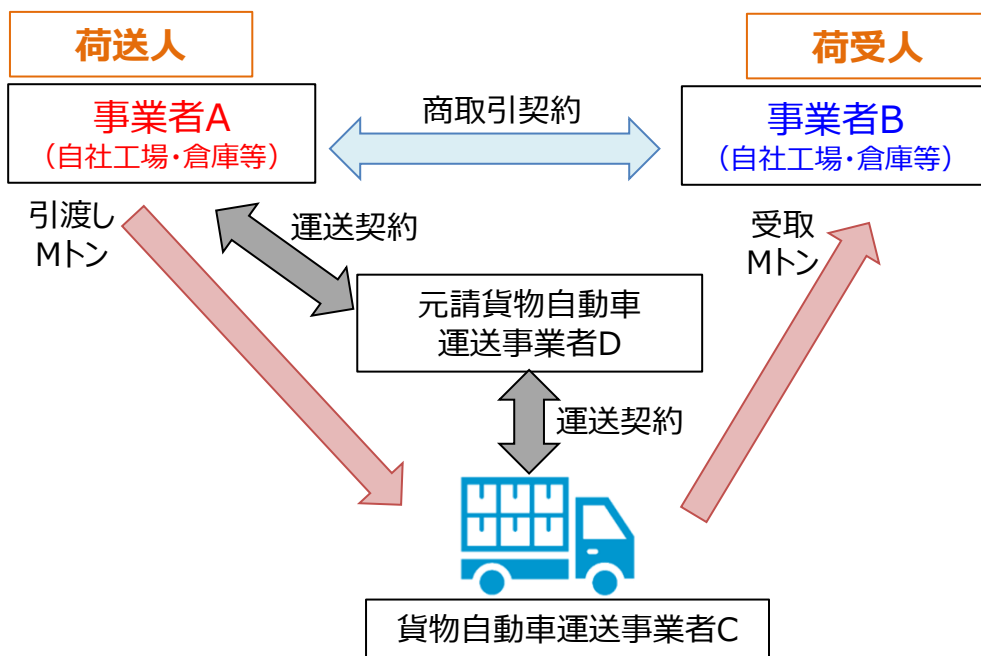
1-1. 通常物流

- 運送契約を締結する者 = 荷送人が第一種荷主。
- 運送契約は締結しないが荷を受け取る者 = 荷受人が第二種荷主。

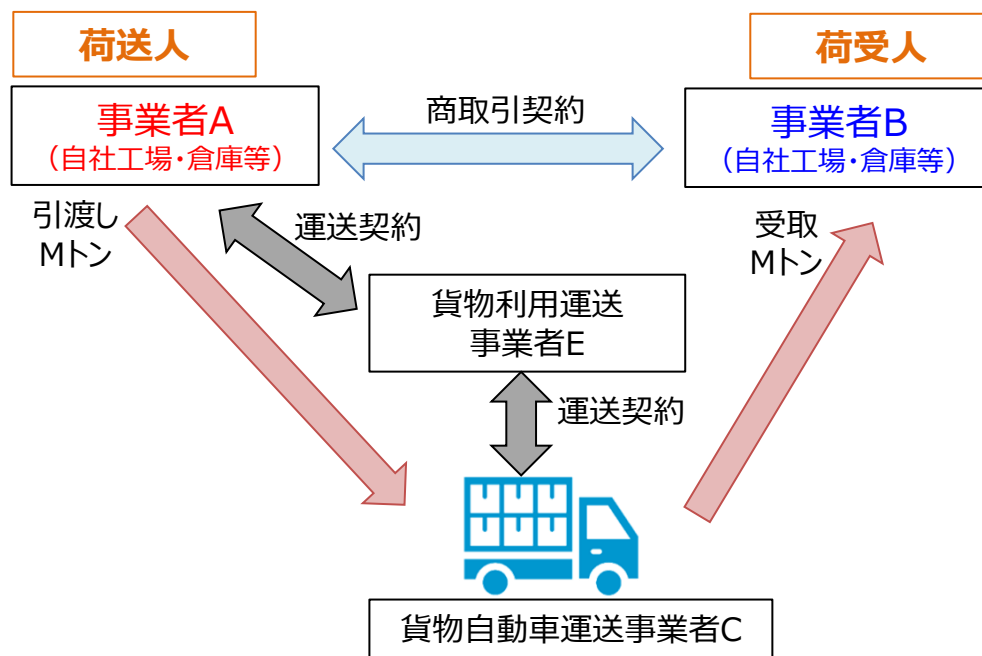


1-1. 通常物流

- 元請トラック事業者や貨物利用運送事業者を介しトラックを手配した場合、**第一種荷主は荷送人**。
※ 元請トラック事業者や貨物利用運送事業者は、「貨物の運送の事業」として運送契約を締結する者であり、条文上、荷主から除かれる。



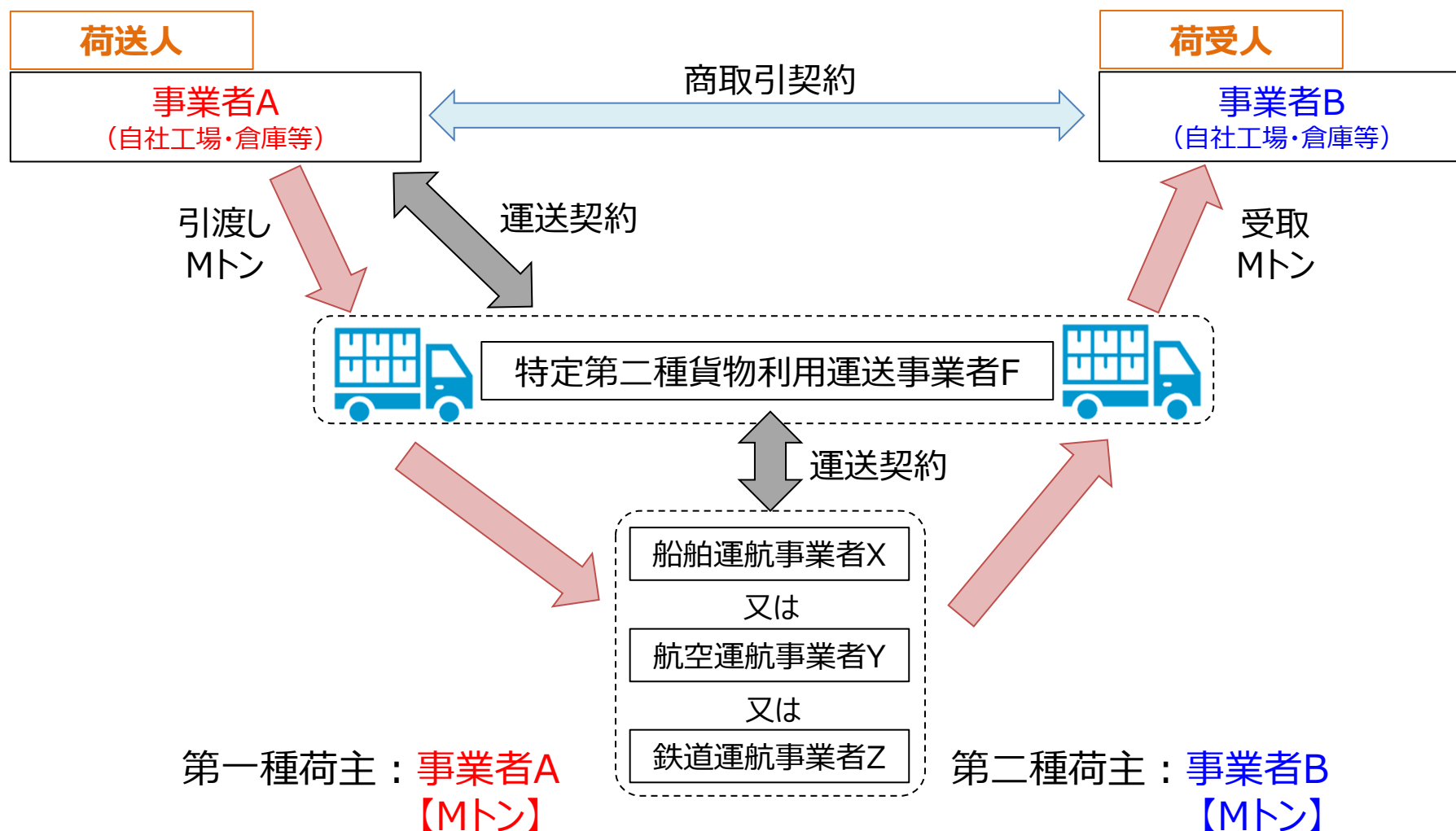
第一種荷主：事業者A
【Mトン】



第二種荷主：事業者B
【Mトン】

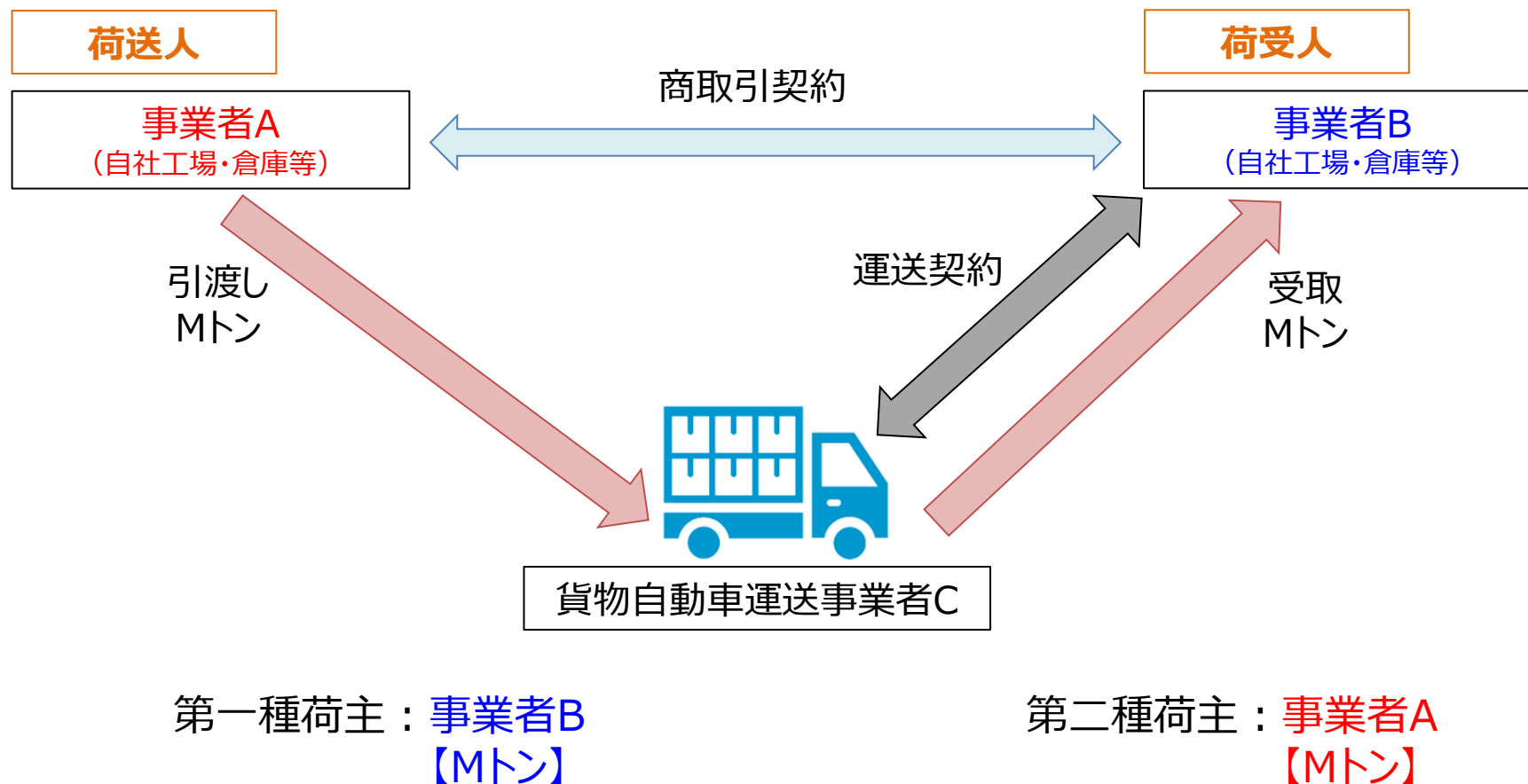
1-1. 通常物流

- 特定第二種貨物利用運送事業者を介しトラックを手配した場合、**第一種荷主は荷送人**。
※ 貨物自動車を使用しないで運送を行わせる貨物は特定事業者の指定基準重量から除く。



1-2. 引取物流

- 運送契約を締結する者 = 荷受人が第一種荷主。
- 運送契約は締結しないが荷を引き渡す者 = 荷送人が第二種荷主。



1-3. 社内物流

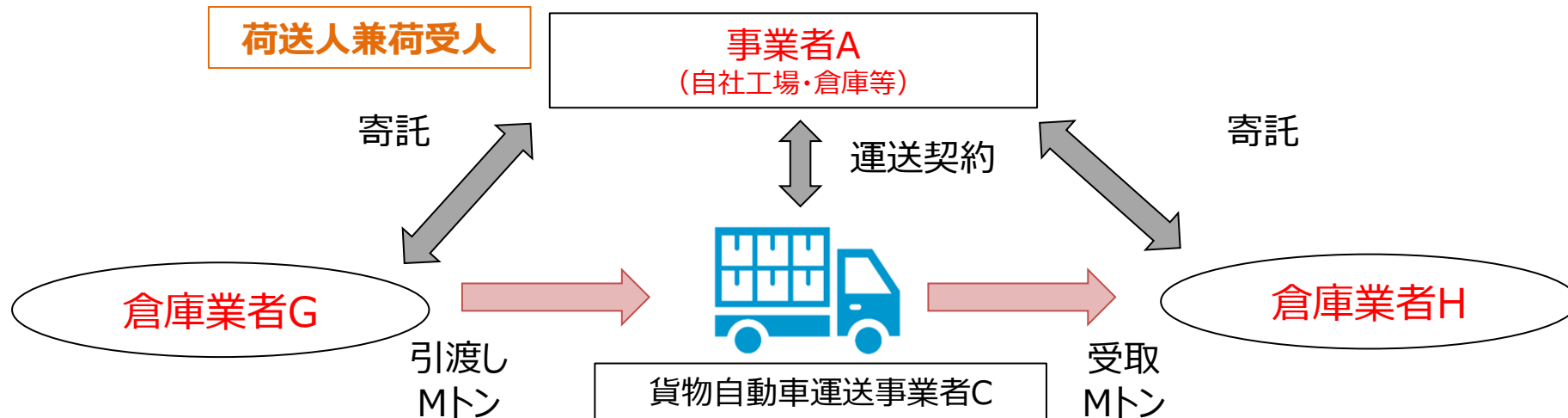
- 荷送人及び荷受人の双方が運送契約を締結する者と同事業者の場合は、当該事業者が第一種荷主に該当し、**第二種荷主は該当なし**とする。

※ 特定事業者の指定基準重量への計上は、引渡し又は受取いずれかのみ、第一種荷主としての重量に計上すればよい。

荷送人兼荷受人



荷送人兼荷受人



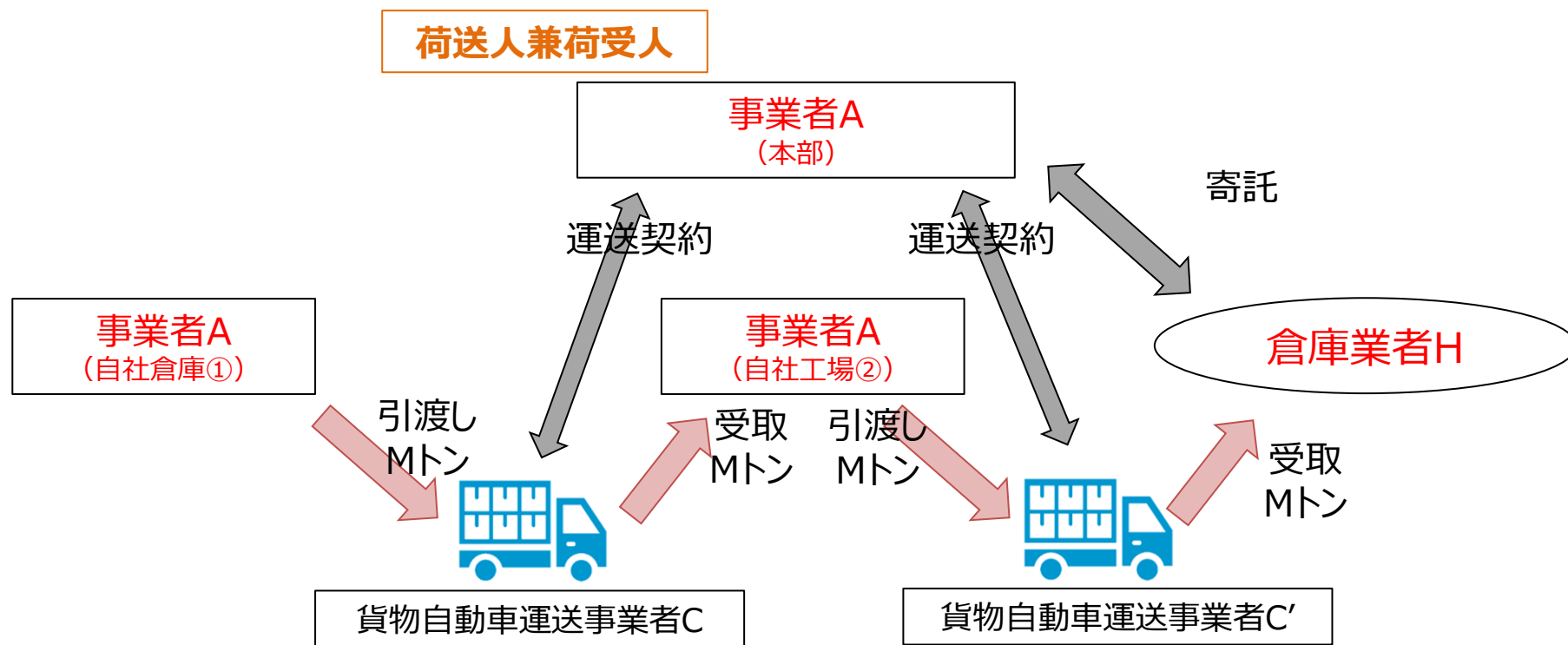
第一種荷主：事業者A【Mトン】

第二種荷主：なし

1-3. 社内物流

○ 同じ貨物について複数拠点を経由し運送する場合、**受渡しが生じるたびに特定事業者の指定基準重量に計上**する。

※ 引渡し又は受取いずれかのみ、第一種荷主としての重量に計上すればよい。

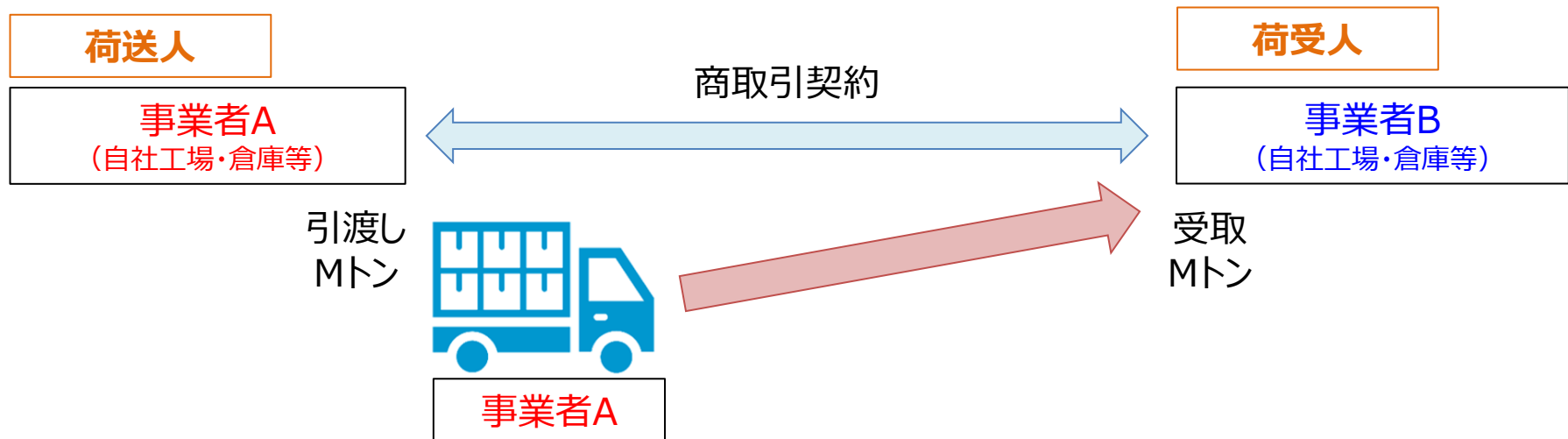
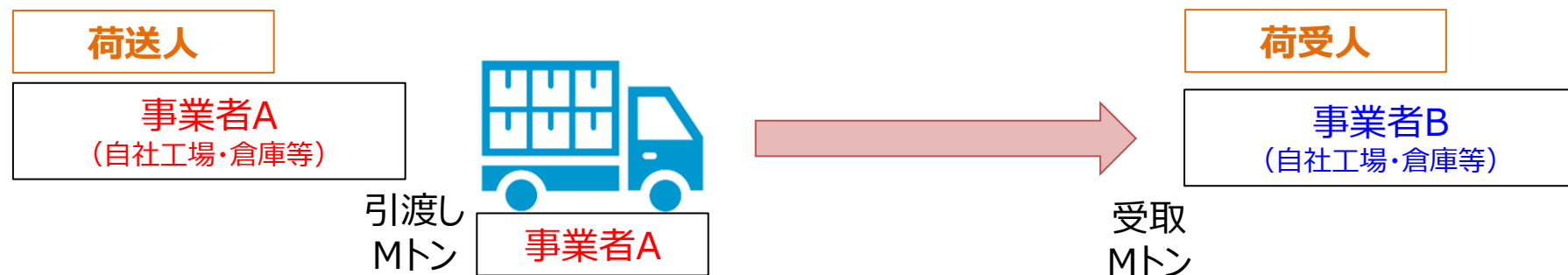


第一種荷主：事業者A【2Mトン】

第二種荷主：なし

1-4. 自社配送

- 自社従業員に貨物の運送を行わせる場合、第一種荷主は該当なし、運送の相手方は第二種荷主とする。（第二種荷主は他の者に雇用されている運転者から受渡しを行う者とされている。）

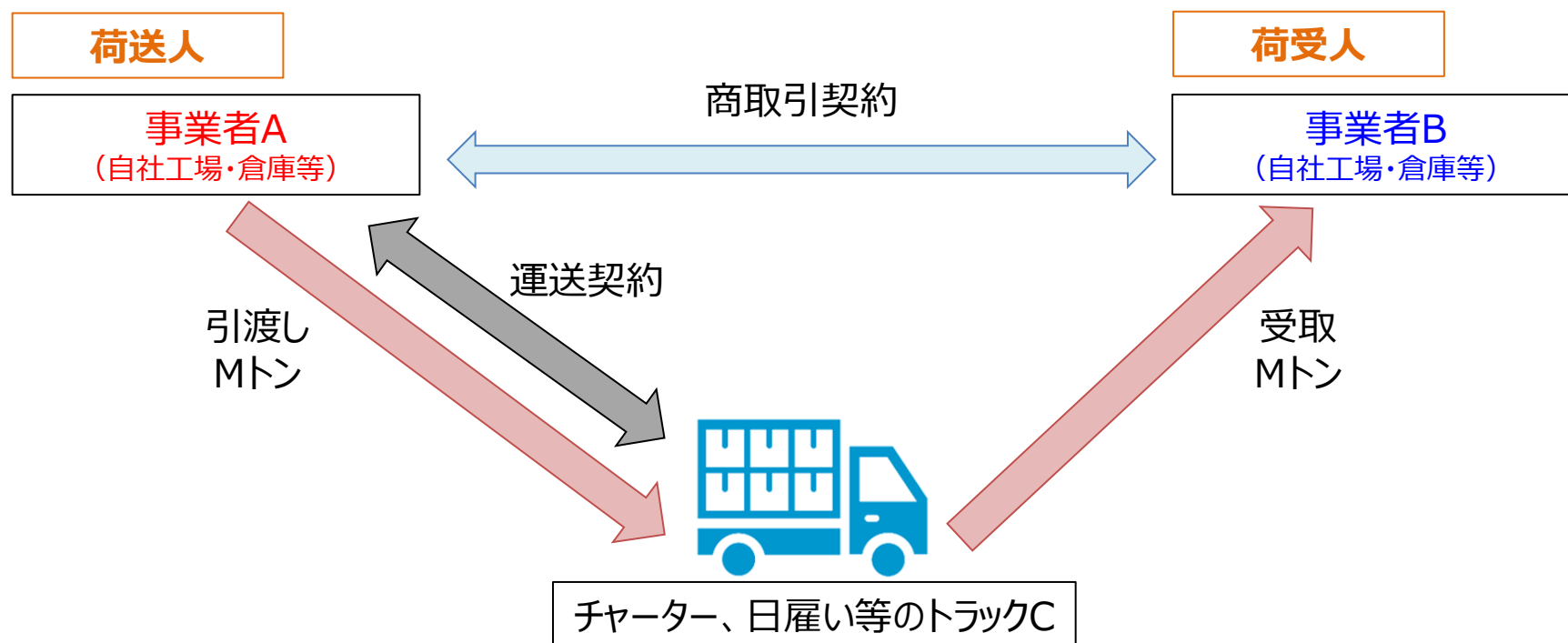


第一種荷主：なし

第二種荷主：事業者B
【Mトン】

1-5. チャーター便

- 契約方法にかかわらず、**実態として自らの事業に関して継続的に行わせる運送又は受渡しについては荷主**となる。（引越等の突発的な需要に対応するための運行等は、荷主としての義務の対象外。）

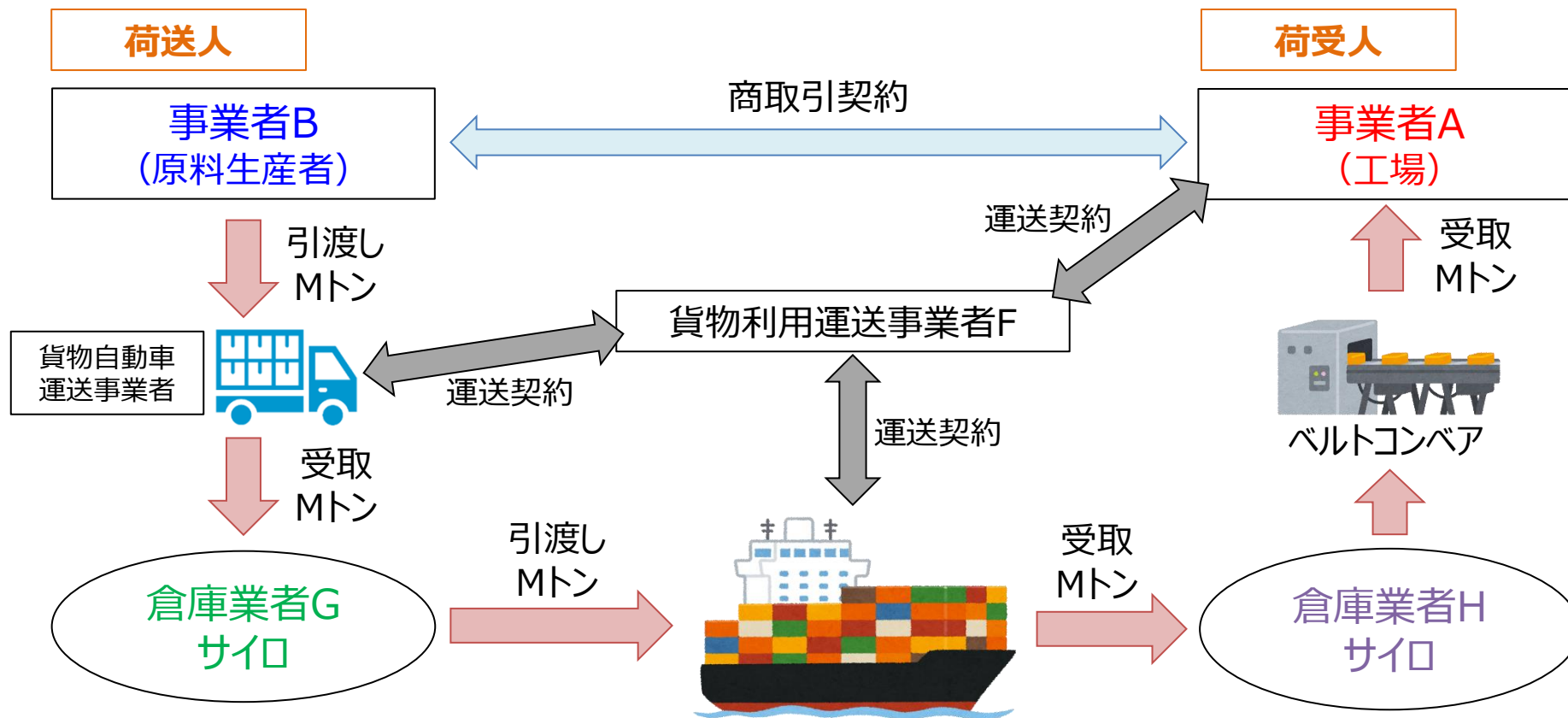


※実態として継続的な運送である場合

第一種荷主：事業者A
【Mトン】

第二種荷主：事業者B
【Mトン】

1-6. トラック以外での運送を含む場合



第一種荷主：事業者A

- ※ 荷待ち時間等の短縮の対象は、自ら管理し、又は寄託契約を締結した者が管理する施設のみ。
＝本パターンでは計測対象なし。
倉庫業者Hからトラック輸送すると工場が計測対象。

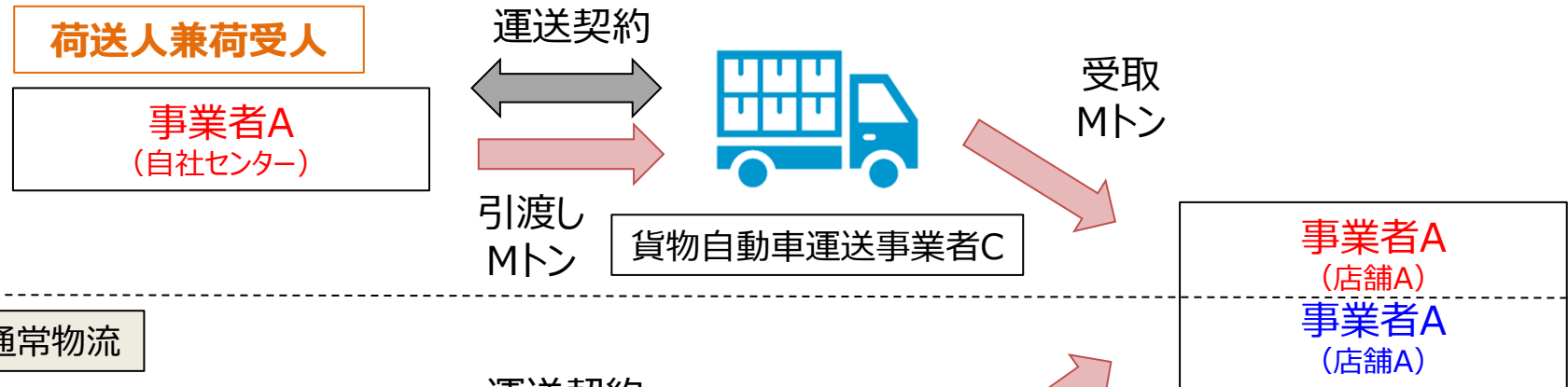
第二種荷主：事業者B

- ※ 倉庫業者Gは、自らの保管の事業のために受取を行うため、第二種荷主に当たらない。
- ※ 貨物自動車運送事業者以外への引渡し・受取は取扱貨物量に計上されず、荷待ち時間等の短縮の対象ともならない。

(参考) 通常物流と社内物流で第二種荷主の重量の切り分けが難しい場合

- 第二種荷主としての特定事業者の指定基準重量への計上は、第二種荷主がないパターンと通常の第二種荷主のパターンの仕分けの負担が大きい場合は両方を計上してもよい。

運送①：社内物流



運送②：通常物流

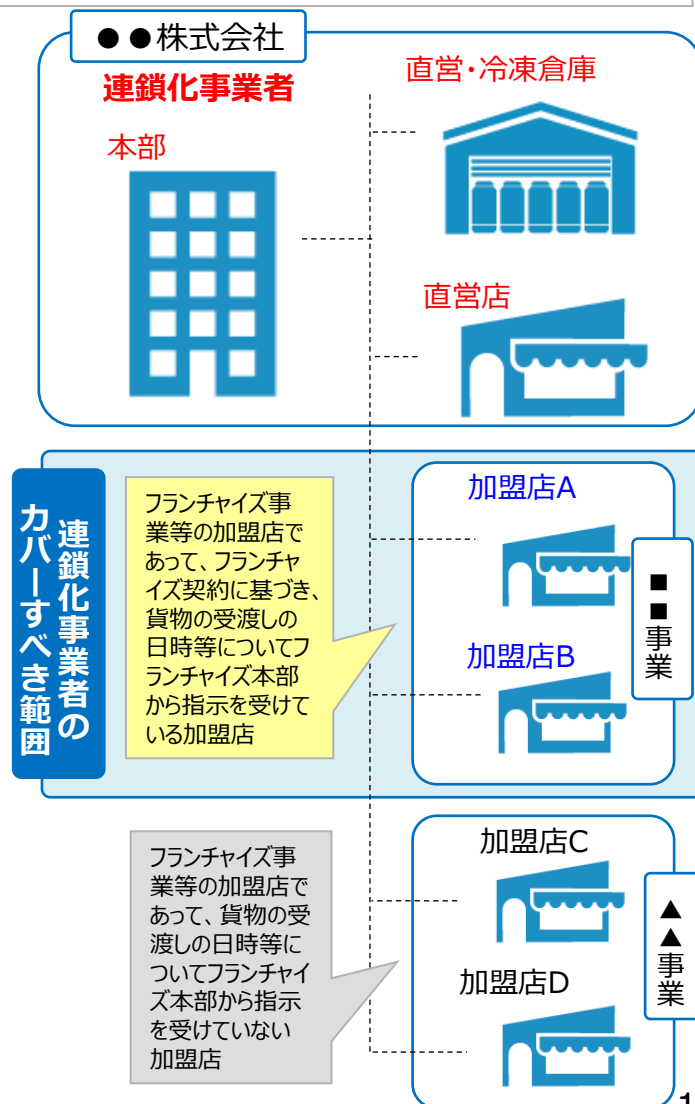
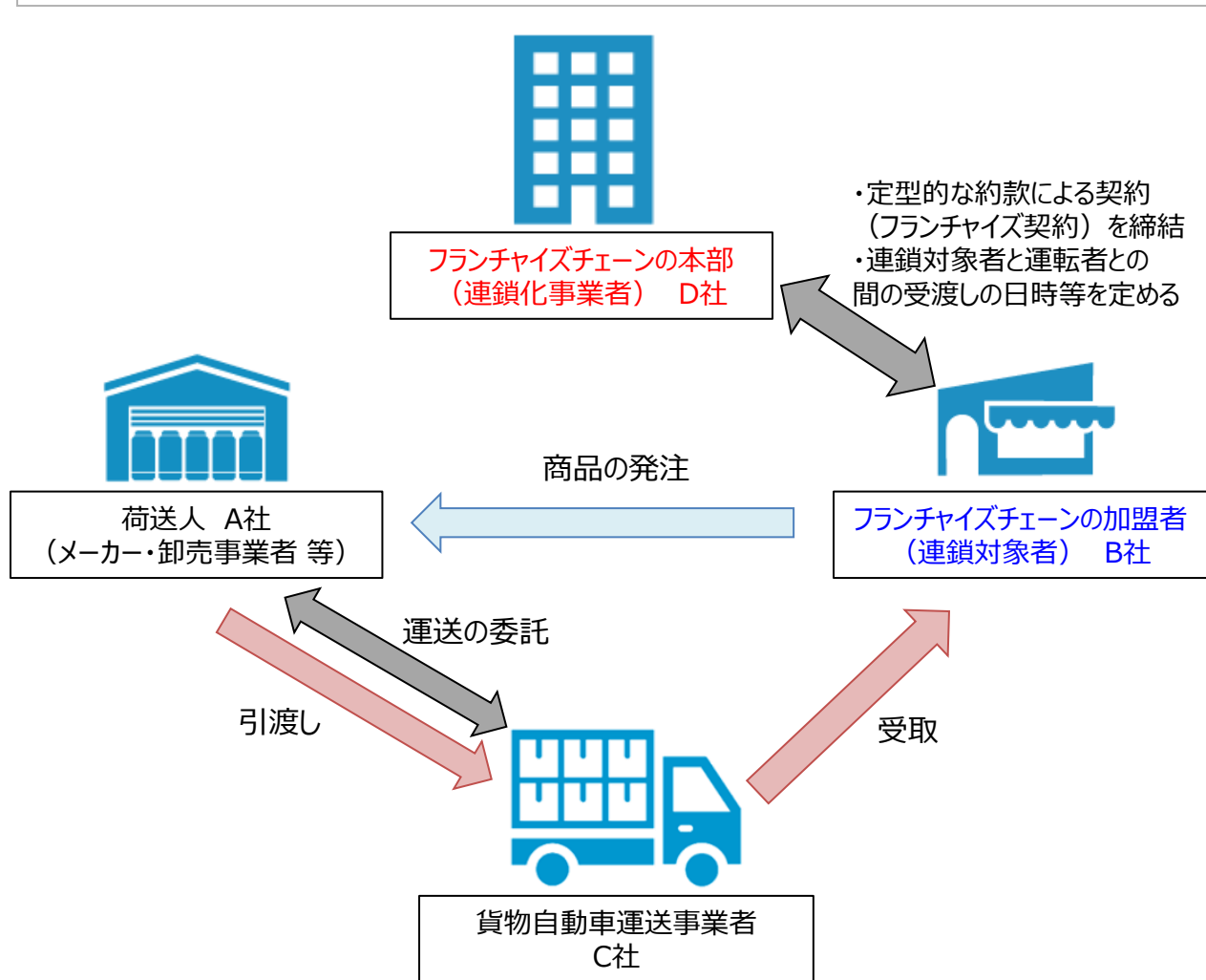


運送①： 第一種荷主：事業者A【Mトン】 第二種荷主：なし ※運送②と切り分けられない場合は【Mトン】
運送②： 第一種荷主：事業者B【mトン】 第二種荷主：事業者A【mトン】

※上記の2つのパターンある場合、事業者Aの第二種荷主としての重量は運送②におけるMトンのみであるが、運送①の受け取り重量と運送②で受け取る貨物の重量の合計が切り分けられない場合は、両方を第二種荷主の重量（M+mトン）として重複計上してもよい。

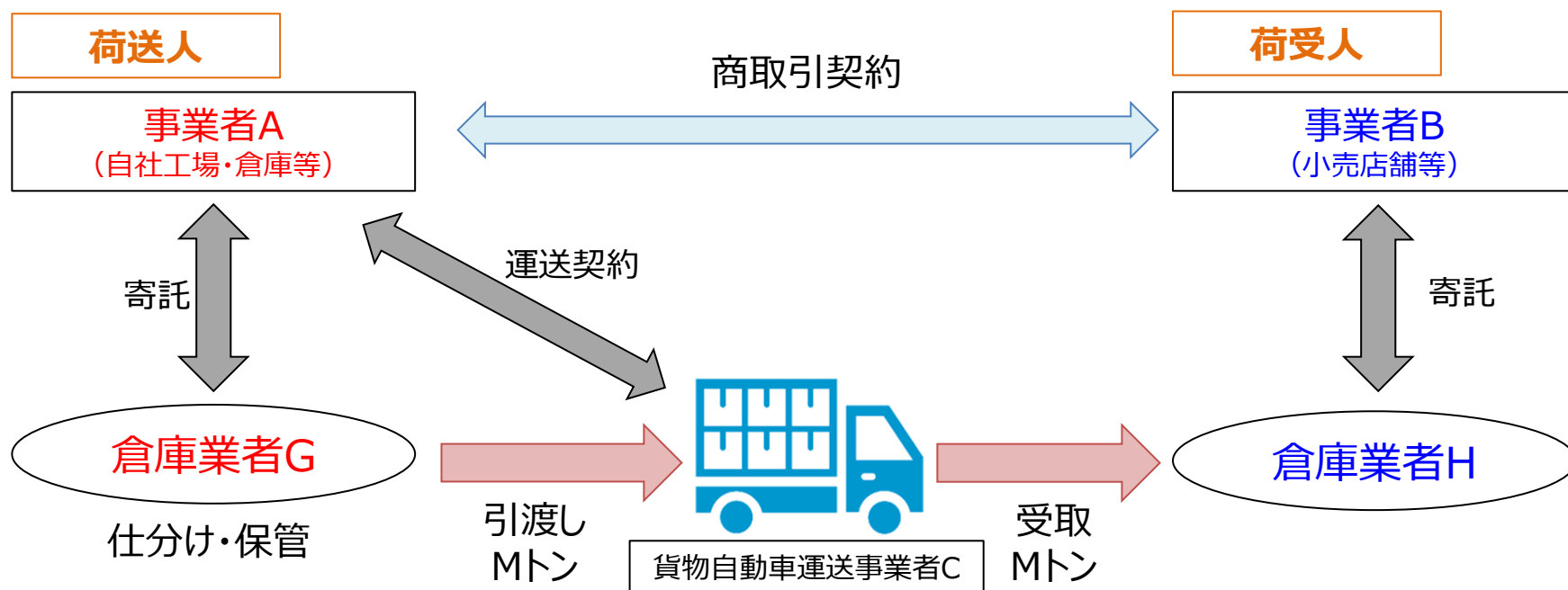
1-7. 連鎖化事業者

- 連鎖化事業者は、右図「カバーすべき範囲」の受取重量を指定基準重量とする（自社の運送・受渡し重量とは別に算定する）。



2-1. 寄託倉庫を利用している場合

- 寄託倉庫は寄託者が荷主として荷待ち時間等の短縮に努めるべき対象施設に含まれ、取扱貨物重量は特定事業者の指定基準重量に計上される。ただし、時間計測の対象施設からは除外できる。

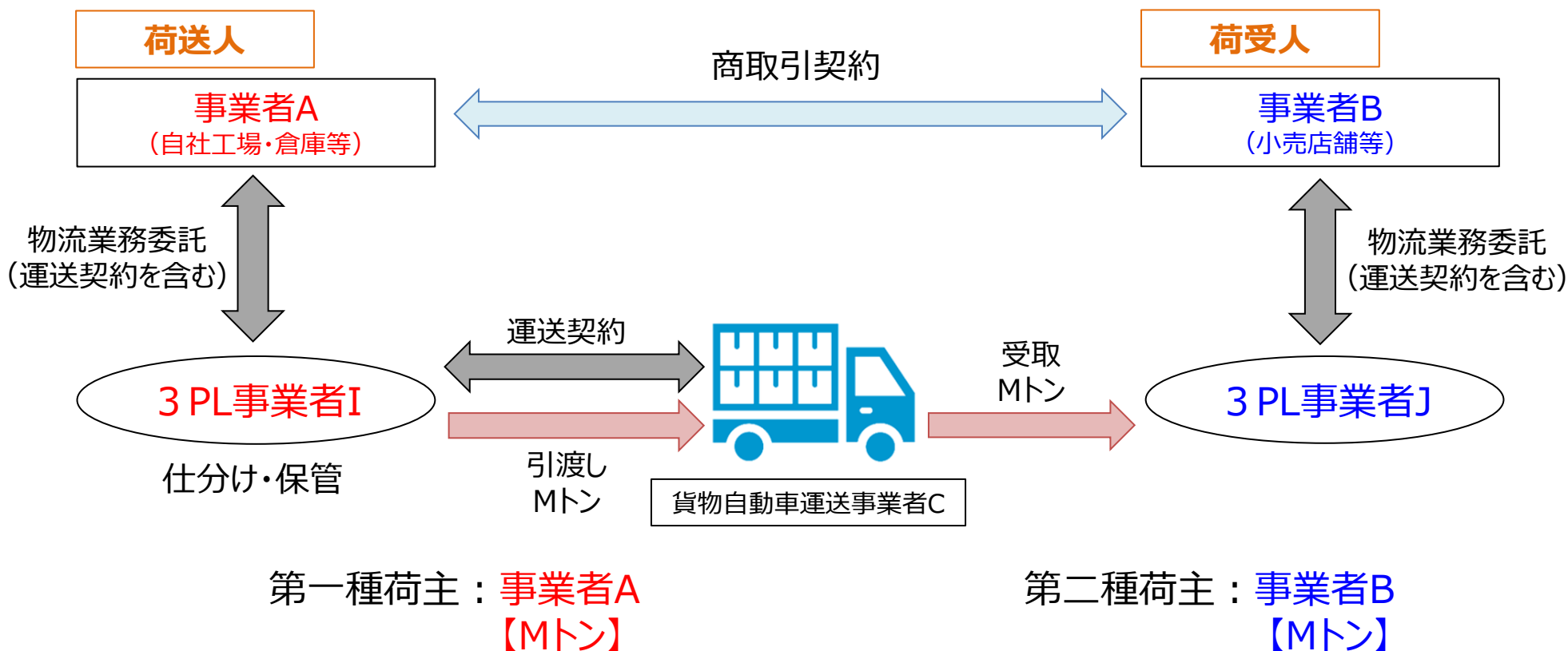


第一種荷主：事業者A
【Mトン】

第二種荷主：事業者B
【Mトン】

2-2. 物流子会社や3PL事業者を利用している場合

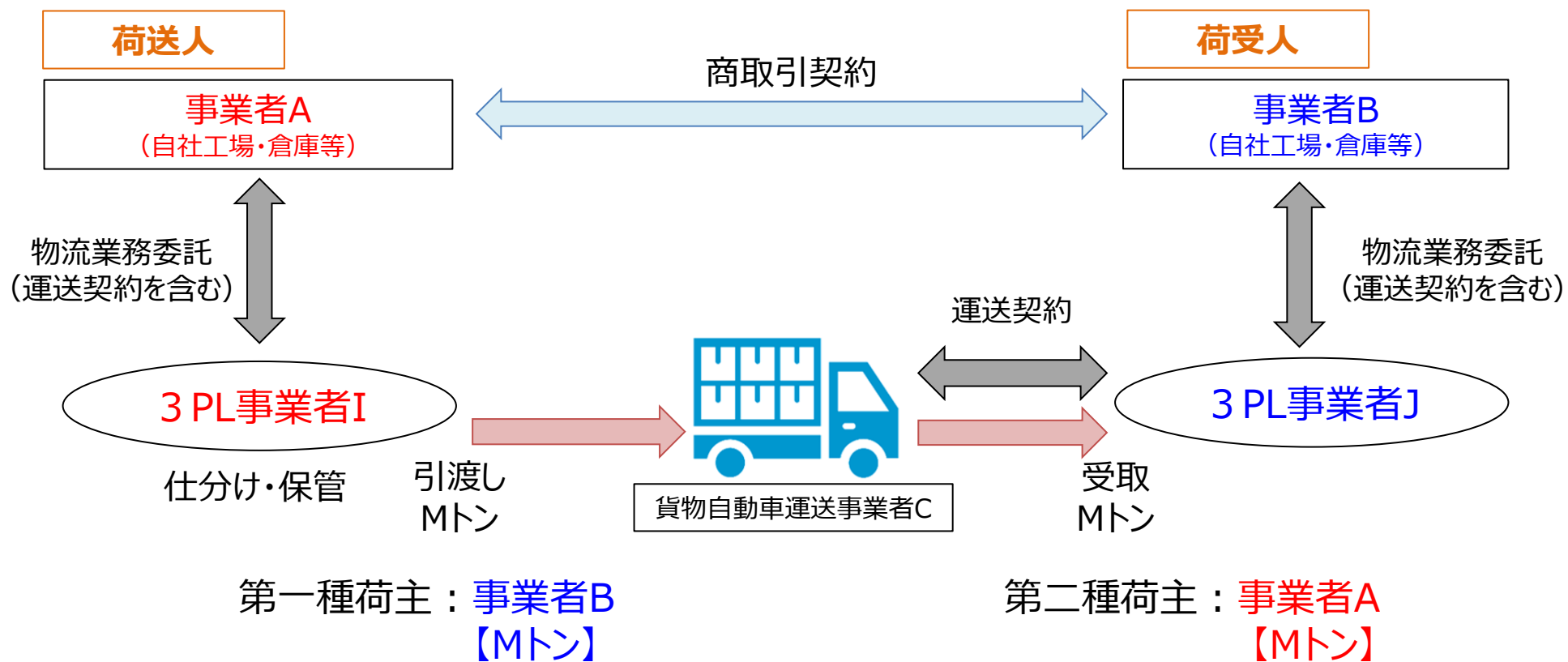
- **物流子会社や3PL事業者(※)**が自らの「貨物の運送の事業」として運送契約を結び、又は「貨物の運送及び保管の事業」として貨物の受渡しを行う場合は荷主に該当せず、**これらの事業者**に運送契約等の物流業務を委託した者が荷主となる。



※ 3PL (third party logistics) は、荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行するもの。貨物利用運送事業を含む場合が多い。

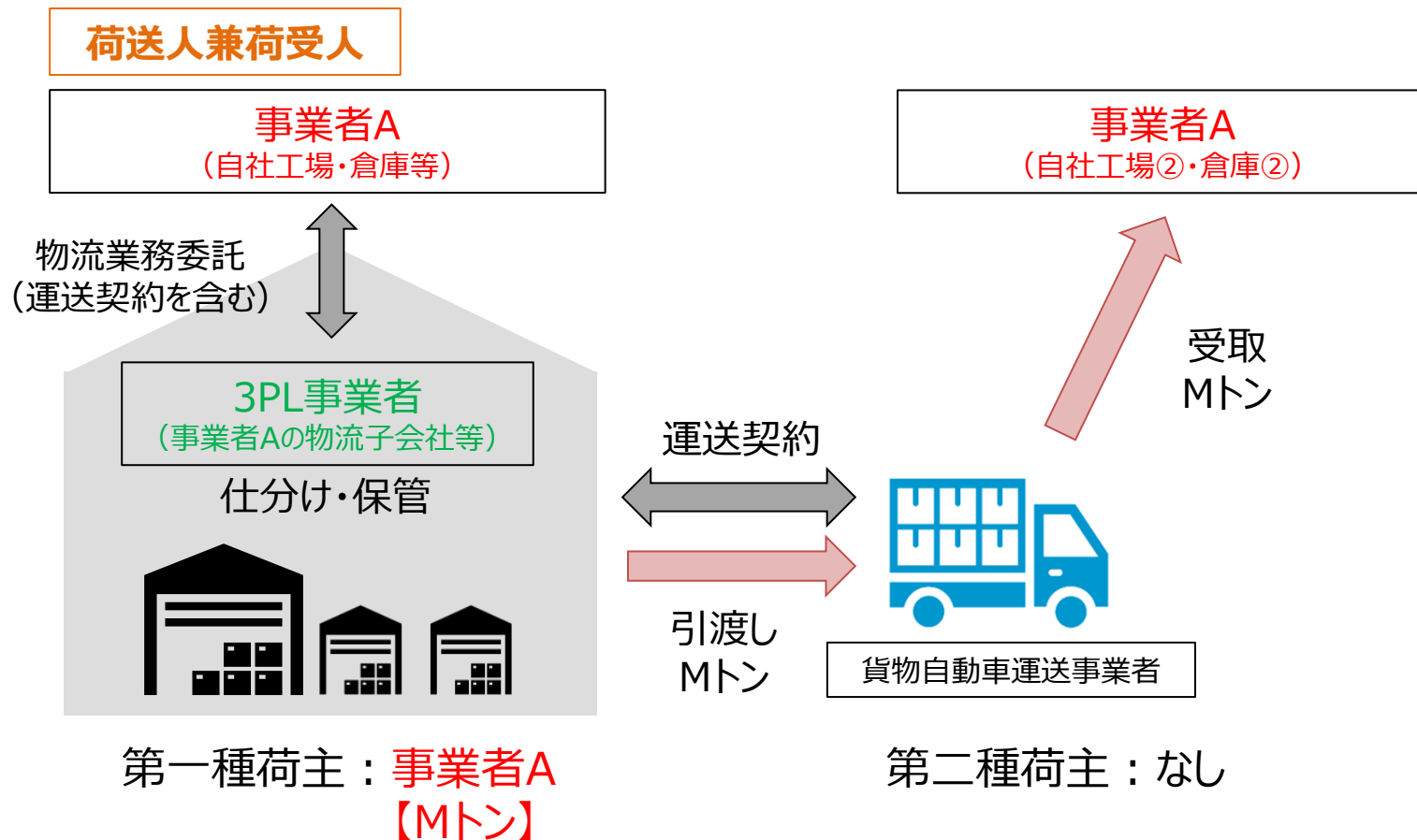
(参考) 物流子会社や3PL事業者を利用した引取物流

- 物流子会社や3PL事業者を利用した引取物流の場合は、「1-2.引取物流」のパターンと同様に、荷受人が第一種荷主、荷送人が第二種荷主となる。



(参考) 物流子会社や3PL事業者を利用した社内物流

- 同事業者の拠点間の輸送手配を3PL事業者へ委託（運送契約を含む物流業務委託）している場合、荷送人及び荷受人の双方が同事業者であるため当該事業者が第一種荷主に該当し、第二種荷主は該当なしとする。



※ 特定事業者の指定基準重量への計上は、引渡し又は受取のいずれかのみ、第一種荷主としての重量に計上すればよい。

2-3. 特定企業専用倉庫・配送センターの運営を委託している場合

- 小売の配送センターなど**特定企業専用の物流拠点の運営を卸売業者等が受託し**、他の卸売業者等が当該企業のために行う仕入れもまとめて受渡し・発送している場合、**当該企業を荷主とする**。

入庫時

第一種荷主：メーカーA【Mトン】

第二種荷主：スーパーB【Mトン】

※ 商取引①～③共通

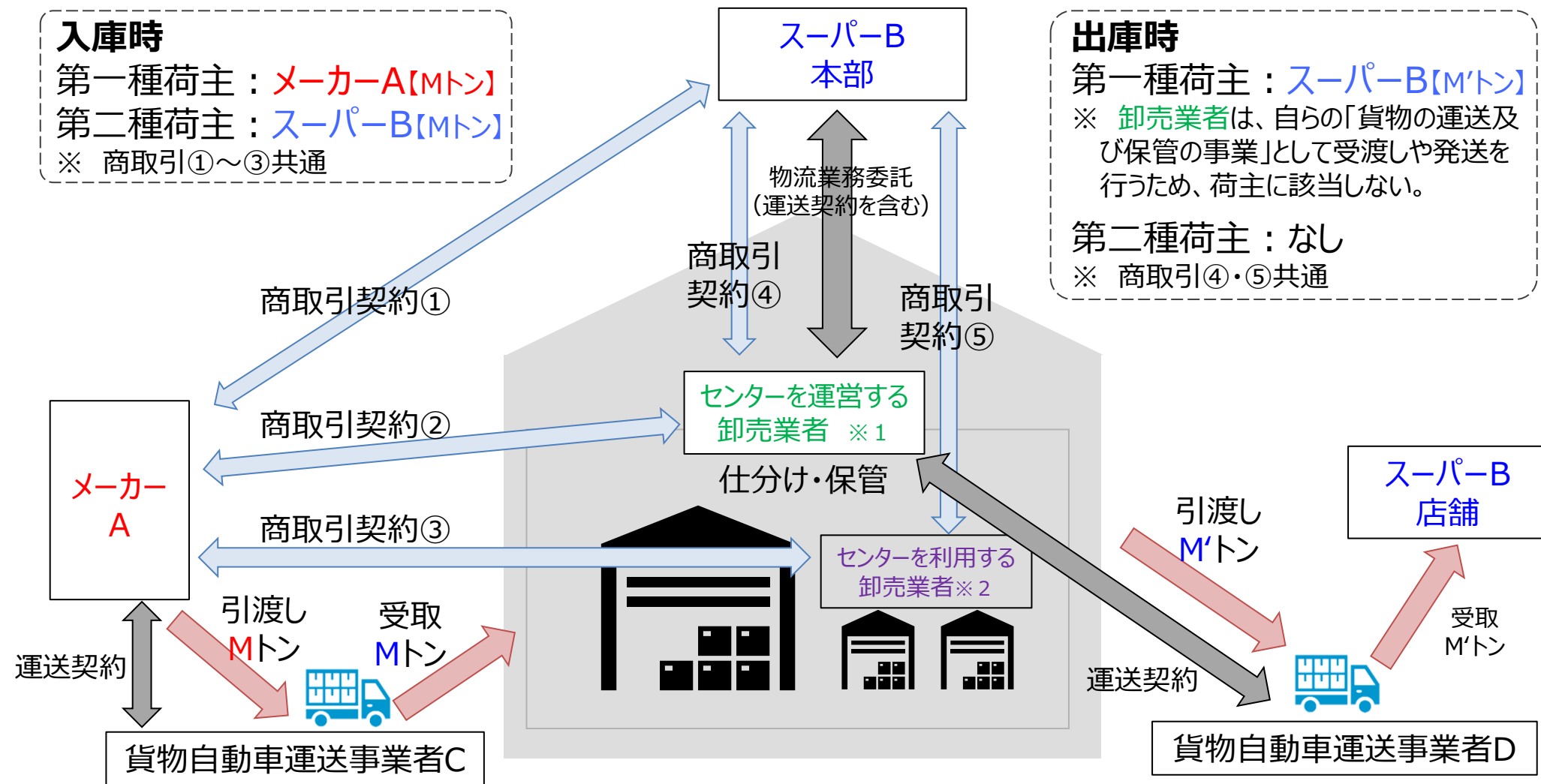
出庫時

第一種荷主：スーパーB【M'トン】

※ 卸売業者は、自らの「貨物の運送及び保管の事業」として受渡しや発送を行うため、荷主に該当しない。

第二種荷主：なし

※ 商取引④・⑤共通

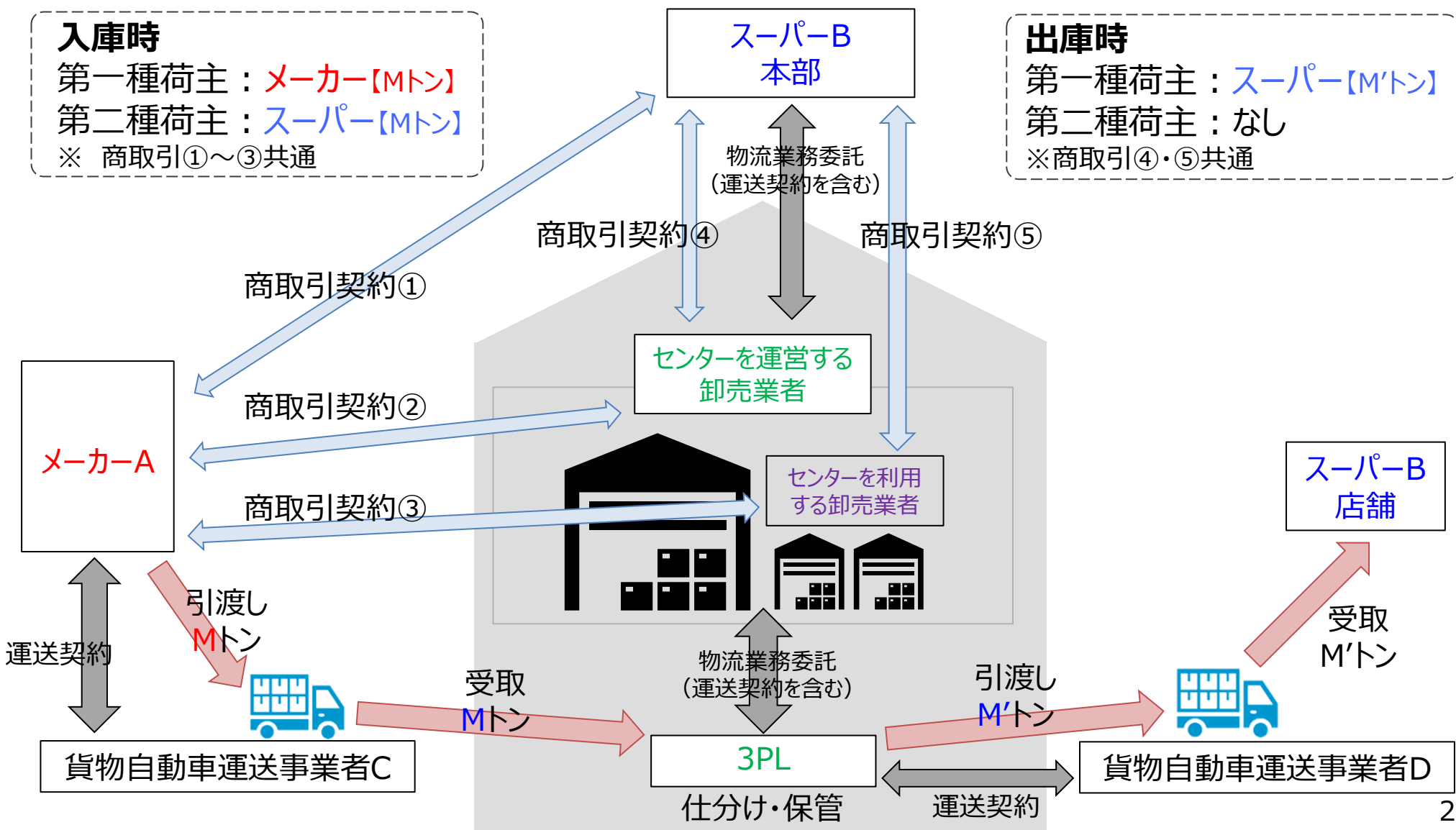


※ 1 スーパーBと商取引契約のほか、センター運営のための物流業務委託契約を締結している卸売業者。物効法上、当該センターはスーパーBが管理する施設として扱う。

※ 2 スーパーBと商取引契約のみ締結し、センターを利用している卸売業者。

(参考) 小売専用センターを卸売業者が運営し3PLを利用している場合

- 2-3で卸売業者が3 PLを利用している場合も同様に、**専用センター**を利用する当該企業を荷主とする。



(参考) 卸売業者が所有する配送センターで自らの事業のために倉庫・物流事業も行う場合

- 卸売業者が自ら管理する配送センターで荷を仕入れ・発送する場合、荷主は当該卸売業者とする。

入庫時

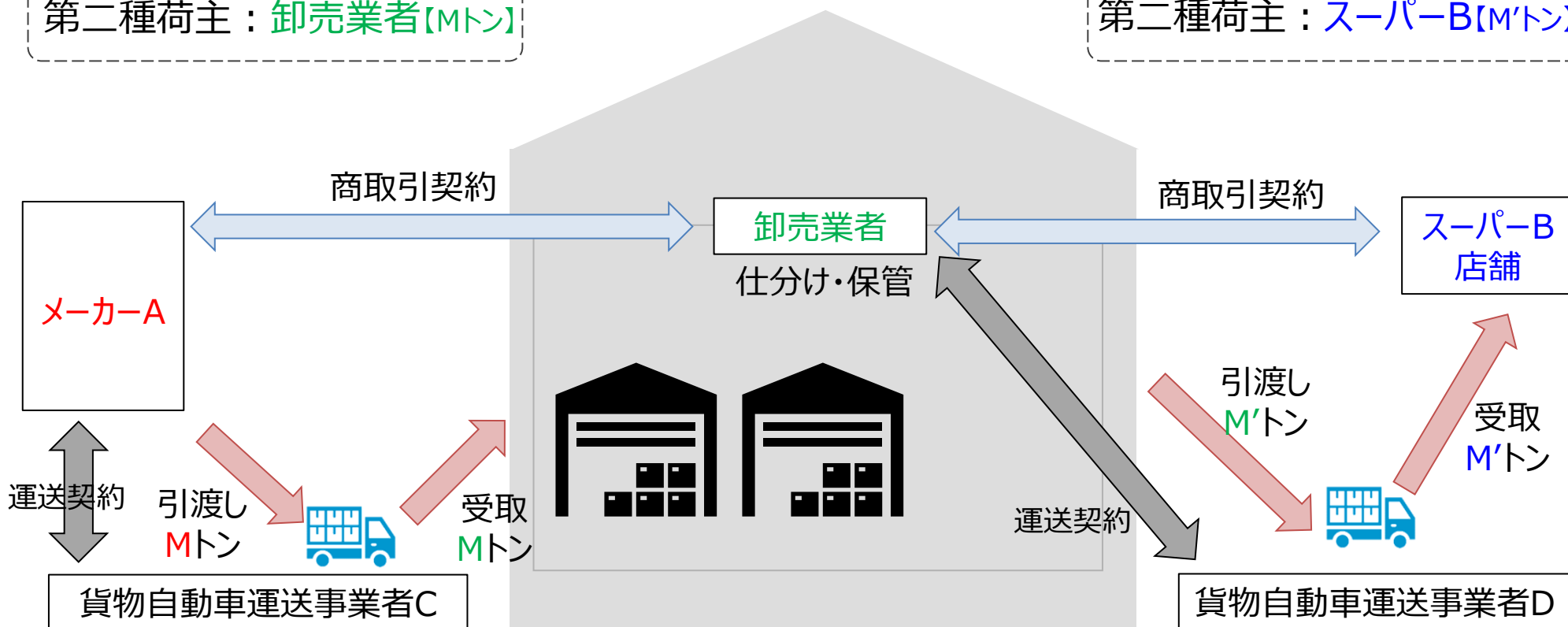
第一種荷主：メーカー【Mトン】

第二種荷主：卸売業者【M'トン】

出庫時

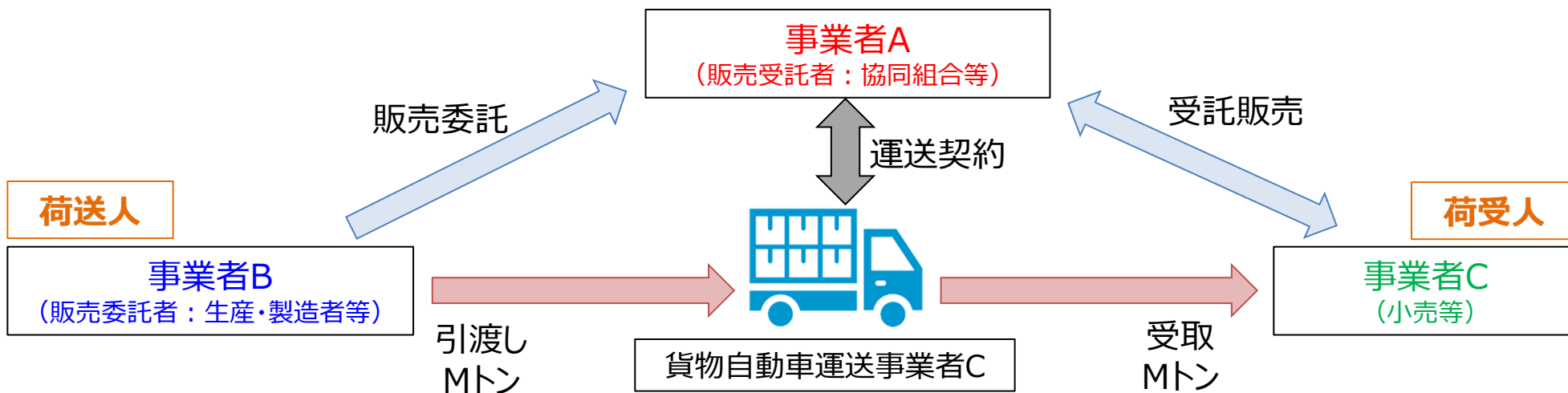
第一種荷主：卸売業者【M'トン】

第二種荷主：スーパーB【M'トン】



3-1. 委託販売

- 販売を受託した者が、販売委託者から買受人までの運送契約を締結する場合、商品の所有権は当該受託者に渡らないが、当該受託者は運送契約を締結するため第一種荷主に該当し、貨物を引き渡す当該販売委託者及び貨物を受け取る買受人（荷受人）が第二種荷主に該当する。

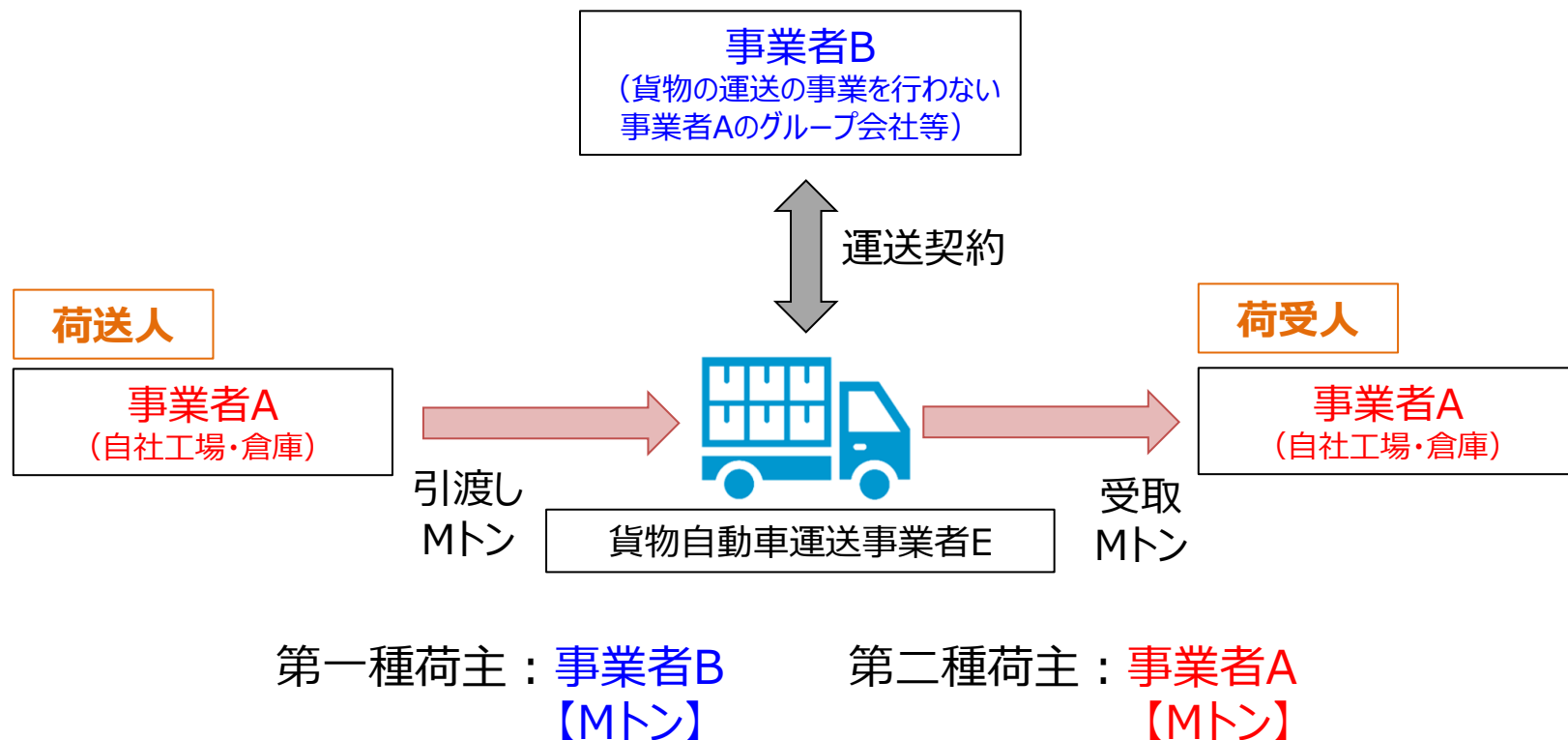


第一種荷主：事業者A
【Mトン】

第二種荷主：事業者B及び事業者C
【Mトン】 【Mトン】

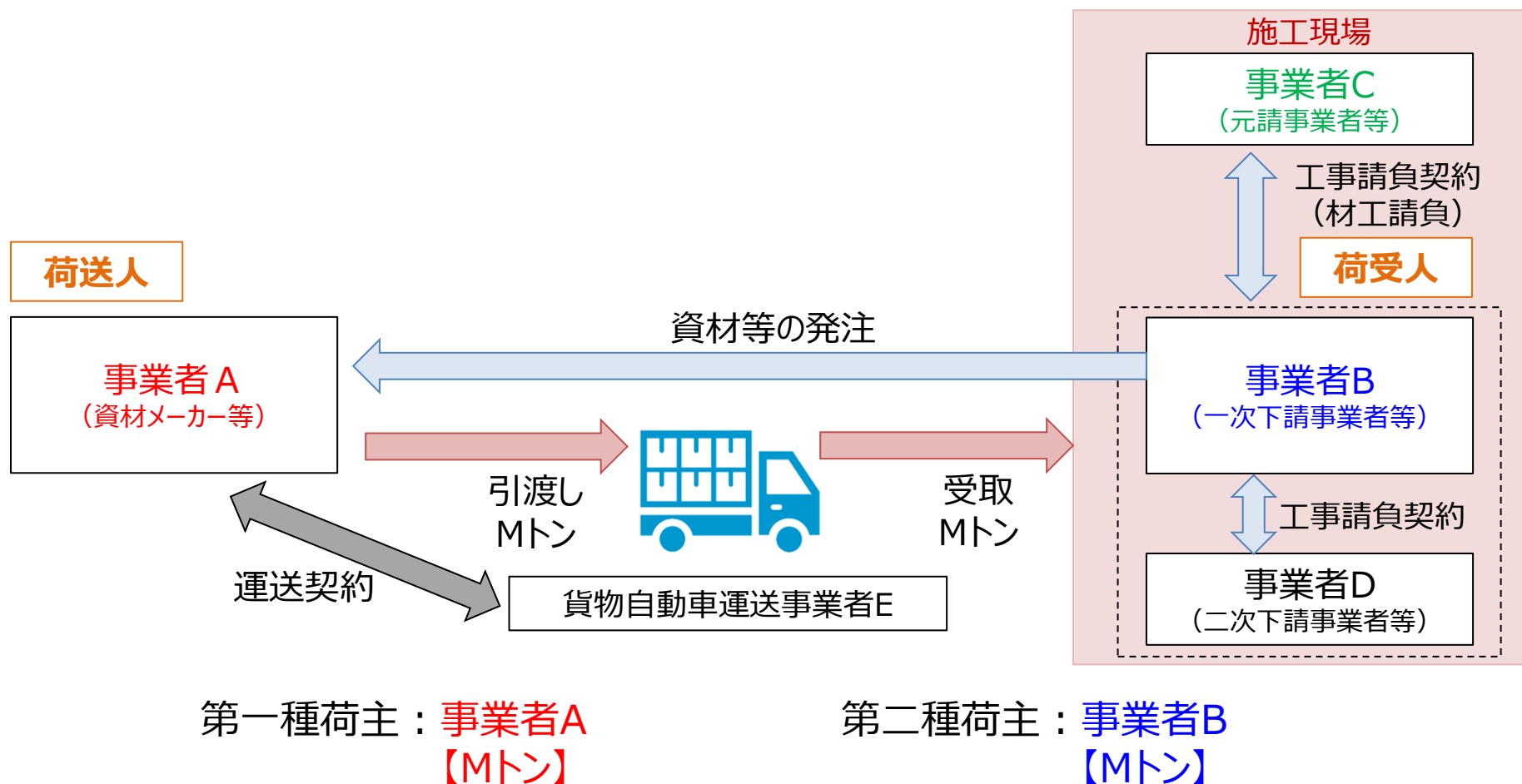
(参考) 社内物流で運送契約締結者が別事業者の場合

- 荷送人及び荷受人の双方が同事業者であり、貨物の運送契約は別事業者が締結する場合は、運送契約を締結する事業者Bが第一種荷主となり、事業者Aが第二種荷主となる。
※ 事業者Aの特定事業者の指定基準重量への計上は、引渡し又は受取いずれかのみ、第二種荷主としての重量に計上すればよい。



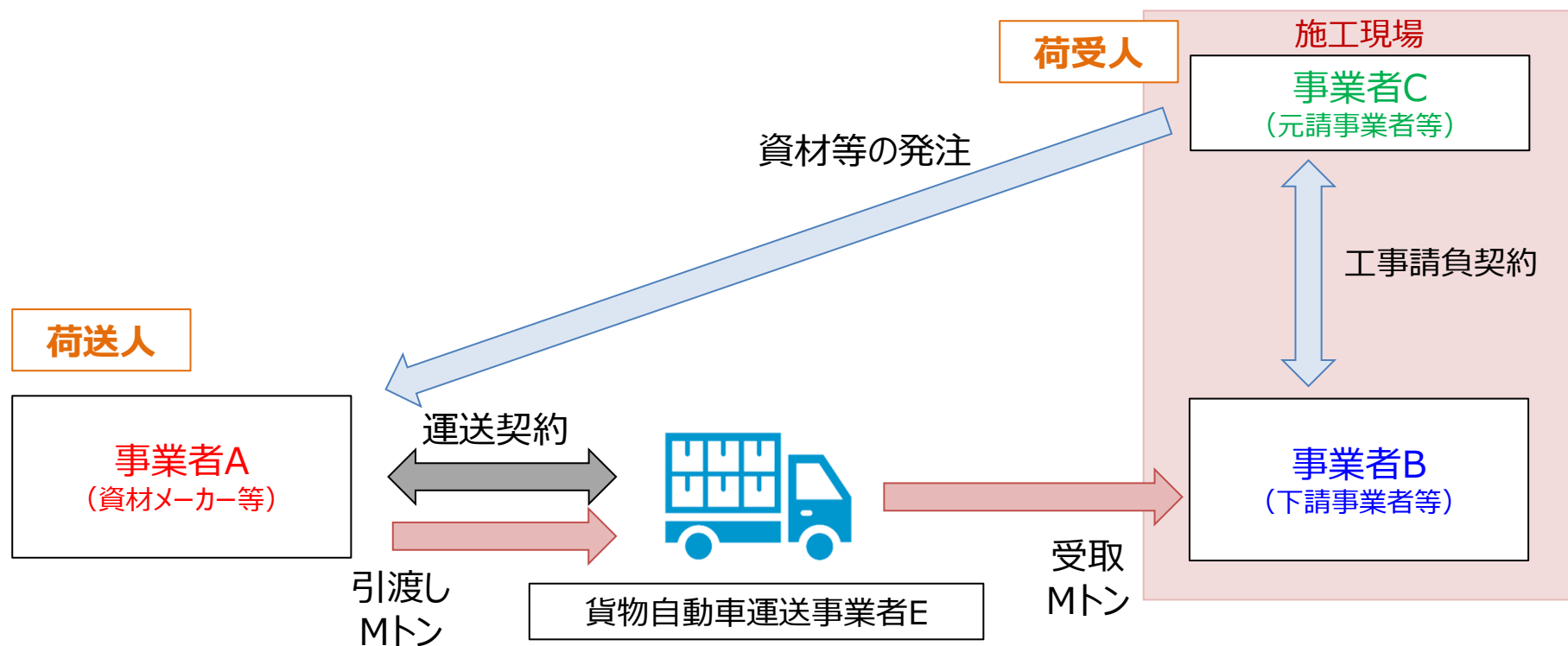
3-2. 材工請負

- 施工現場において使用する資材等について、**下請（材工請負）事業者が発注し、資材メーカー等が**運送契約を締結して施工現場に配送、**下請事業者が受け取る場合は、資材メーカー等が第一種荷主、資材等を発注した下請事業者が第二種荷主に**該当する。



3-3. 元請事業者が資材等を発注している場合

- 施工現場において使用する資材等について、元請事業者が発注し、資材メーカー等が運送契約を締結して施工現場に配送、下請事業者が受け取る場合は、資材メーカー等が第一種荷主、元請事業者が第二種荷主に該当する。



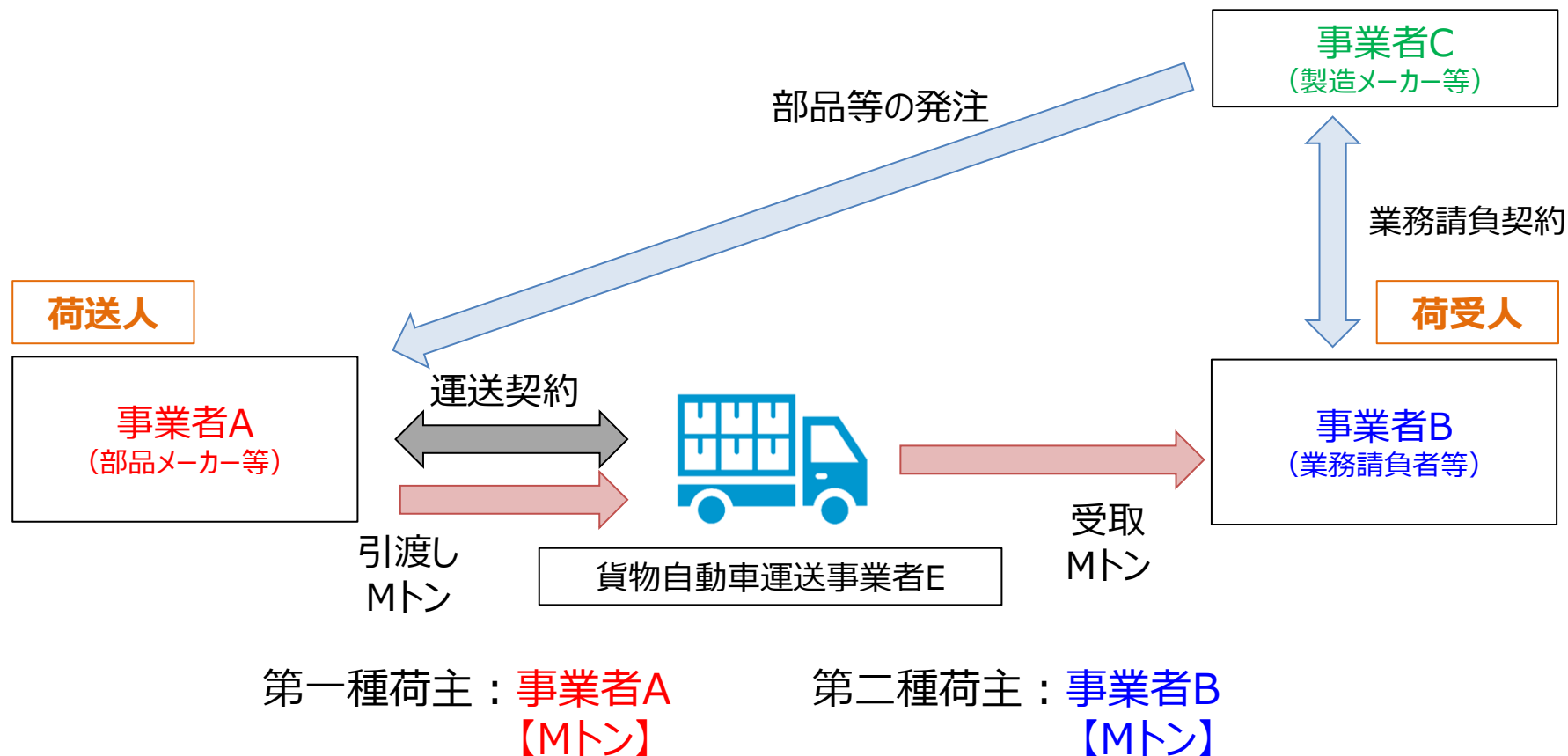
第一種荷主：事業者A
【Mトン】

第二種荷主：事業者C
【Mトン】

※事業者Cは、事業者Bに「運転者から受け取らせる者」であるので、第二種荷主に該当する。

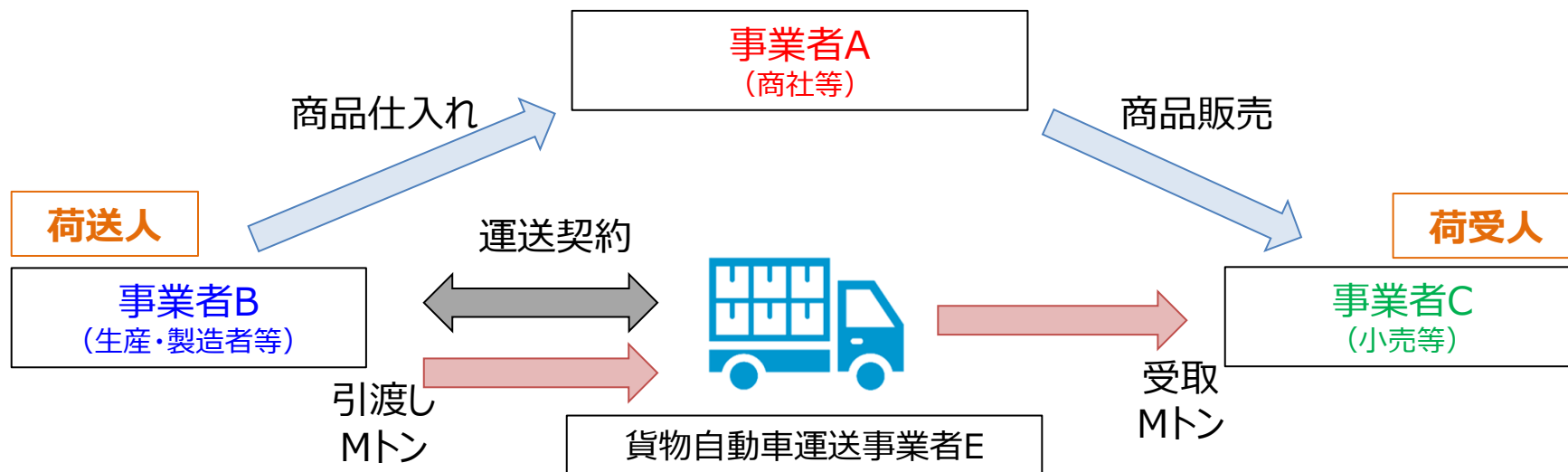
3-4. 製造メーカー等が業務を発注している場合

- 製造メーカー等が製造部品等について、部品メーカーに発注し、当該部品メーカー等が運送契約を締結して配送し、業務請負事業者が受け取る場合は、部品メーカー等が第一種荷主となり、事業者Bは第二種荷主となる。



3-5. 商流のみに関わる場合

- 商品を仕入れ、販売した者が、当該商品の運送契約については仕入元又は販売先に締結させ、仕入元と販売先とで直接配送・受渡しすることとした場合、商品の所有権は一度当該者に渡るが、当該者は荷主に該当しない。

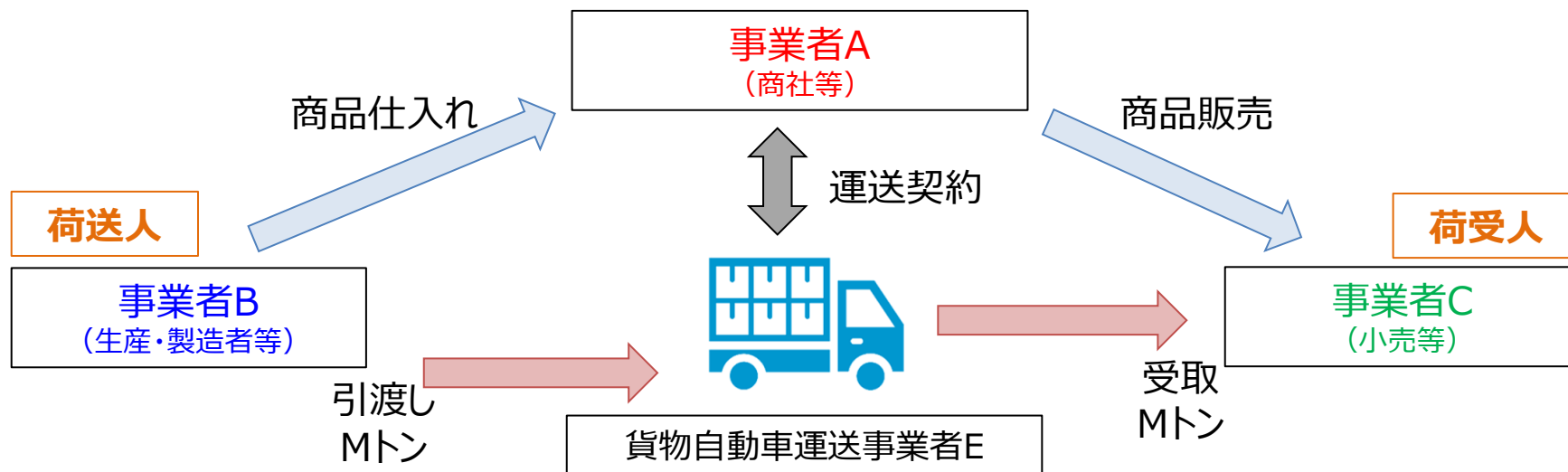


第一種荷主：事業者B
【Mトン】

第二種荷主：事業者C
【Mトン】

3-6. 運送契約を締結するが貨物の受渡しに関わらない場合

- 当該商品輸送に関し**運送契約を締結するが**、商品の引渡し仕入れ先、受取が取引先など、**仕入元と販売先とで直接配送・受渡しすることとした場合**、運送契約を締結した事業者Aが第一種荷主となる。

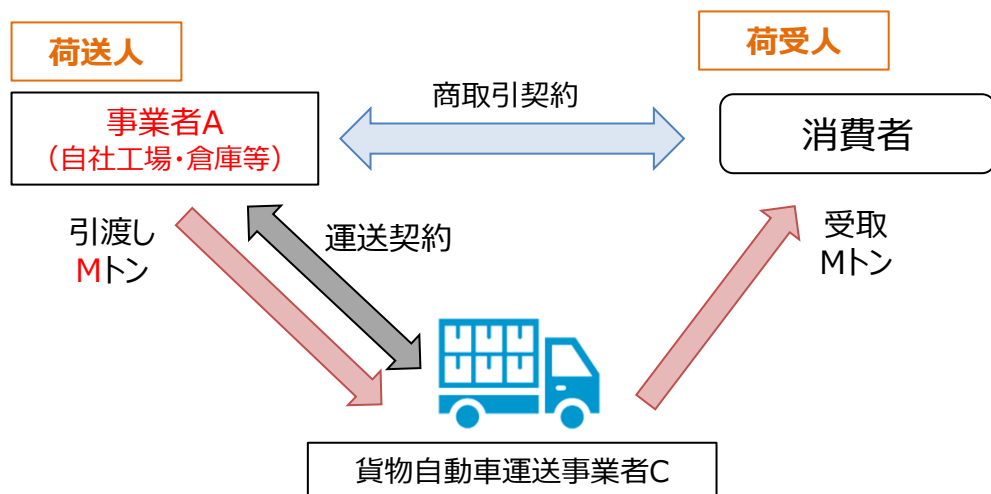


第一種荷主：事業者A
【Mトン】

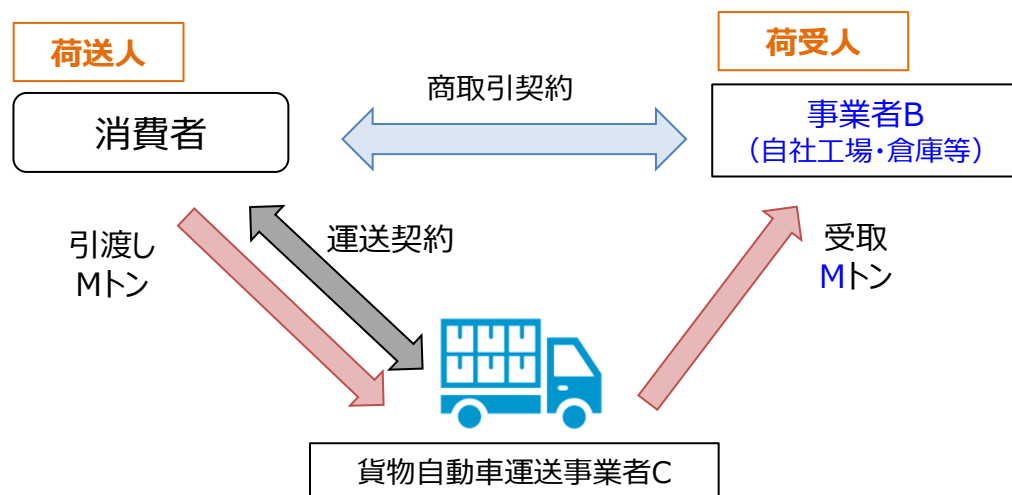
第二種荷主：事業者B、事業者C
【Mトン】、【Mトン】

4-1. 事業者・消費者間の物流

- 荷主は「自らの事業に関し」貨物の運送や受渡しを行う者であり、事業者ではない個人消費者は荷主に該当しない。



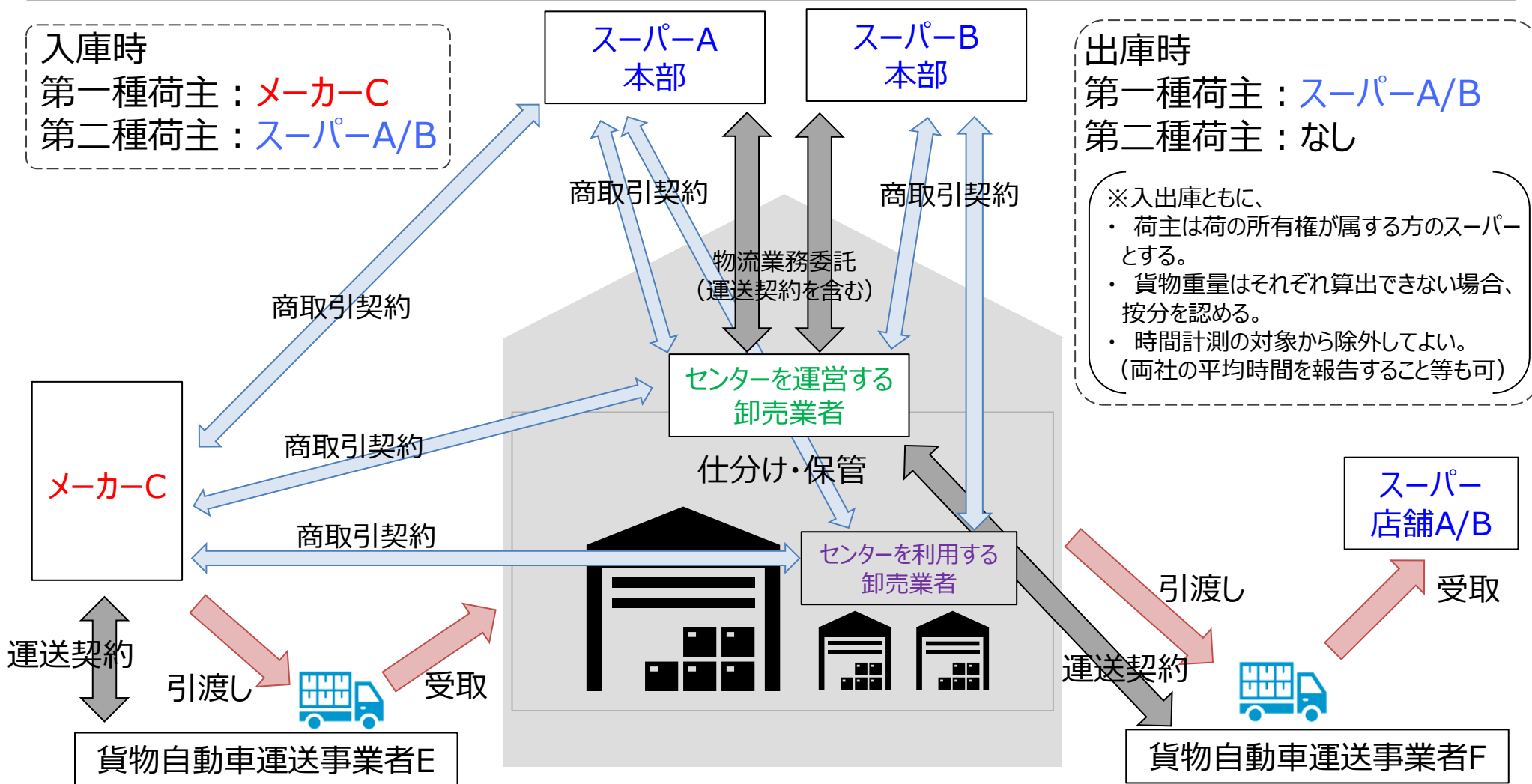
第一種荷主：事業者A【Mトン】
第二種荷主：なし



第一種荷主：なし
第二種荷主：事業者B【Mトン】

4-2. 共同配送

- 複数企業が共同で配送センターを運営する場合は、特定事業者の指定基準重量に計上する取扱貨物重量を按分で把握することや、荷待ち時間等の計測の対象外とすることを許容する。



4-2. 共同配送

- 複数企業が共同で配送センターを運営する場合は、特定事業者の指定基準重量に計上する取扱貨物重量を按分で把握することや、荷待ち時間等の計測の対象外とすることを許容する。

入庫時

第一種荷主：メーカー①/②/③

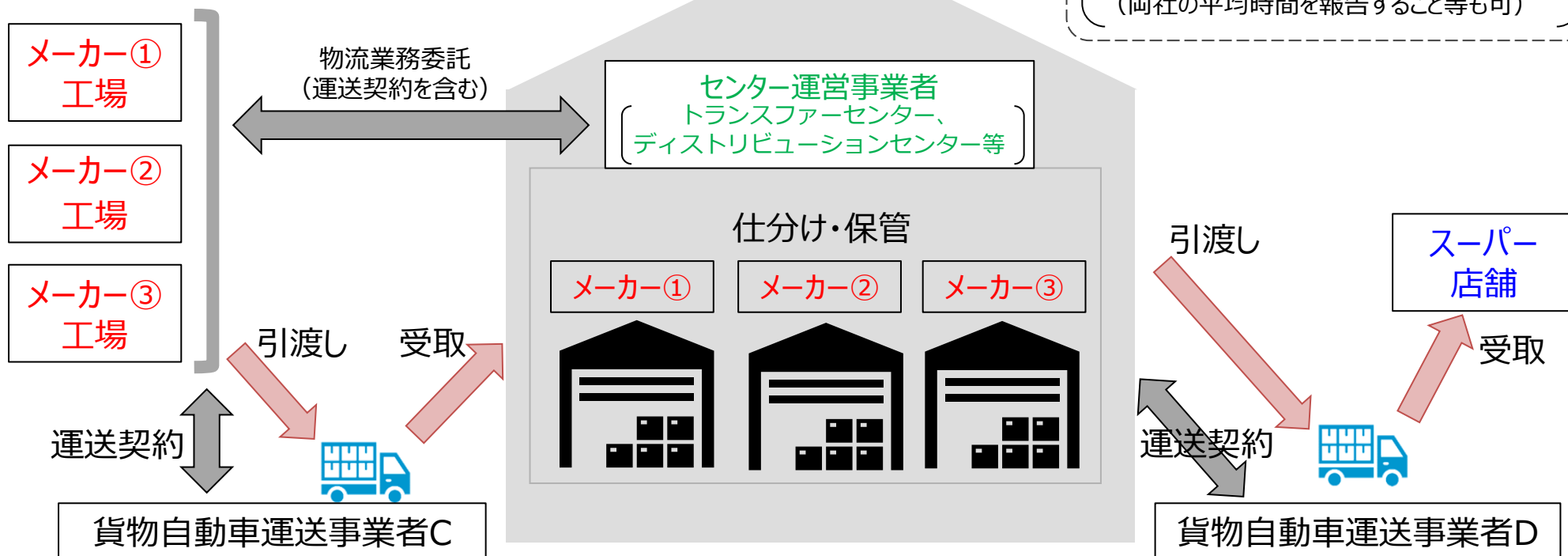
第二種荷主：なし

出庫時

第一種荷主：メーカー①/②/③

第二種荷主：スーパー

- ※入出庫ともに、
- ・ 荷主は荷の所有権が属するメーカーとする。
 - ・ 時間計測の対象から除外してよい。
- (両社の平均時間を報告すること等も可)



(参考) 物流事業者が共同配送を行う場合

- 貨物自動車運送事業者が複数企業に寄託された荷を自社施設で積み合わせ配送する場合、当該中継施設での積卸しについて第一種荷主及び第二種荷主は存在しない。

入庫時

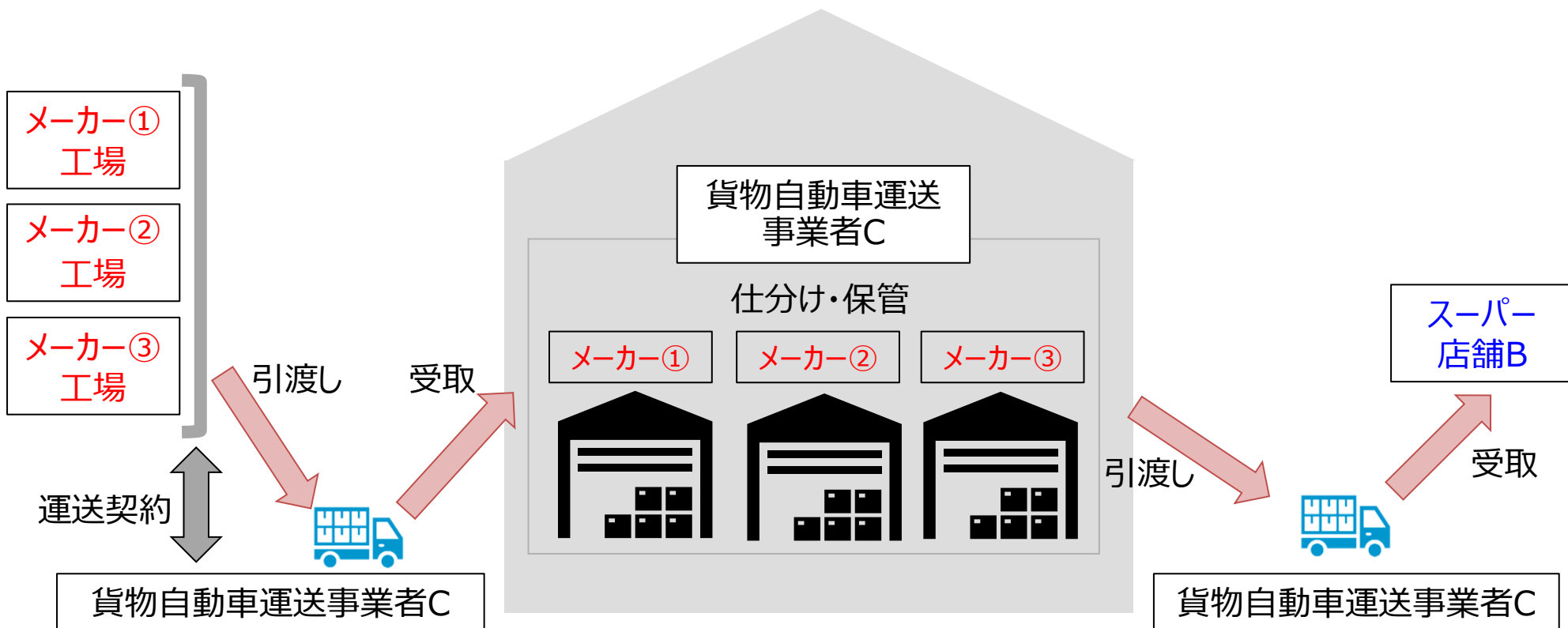
第一種荷主：メーカー①/②/③

第二種荷主：なし

出庫時

第一種荷主：なし

第二種荷主：スーパーB



4-3. 巡回集荷/配送

- 巡回集荷・配送の場合、原則、一回の受渡しごとに荷待ち時間等を計測し、短縮に努める。
特定事業者の指定基準重量には一回の受渡しごとに受け渡した貨物の重量を計上する。

第一種荷主：事業者A【M1+M2+M3トン】

第二種荷主：事業者①【M1トン】

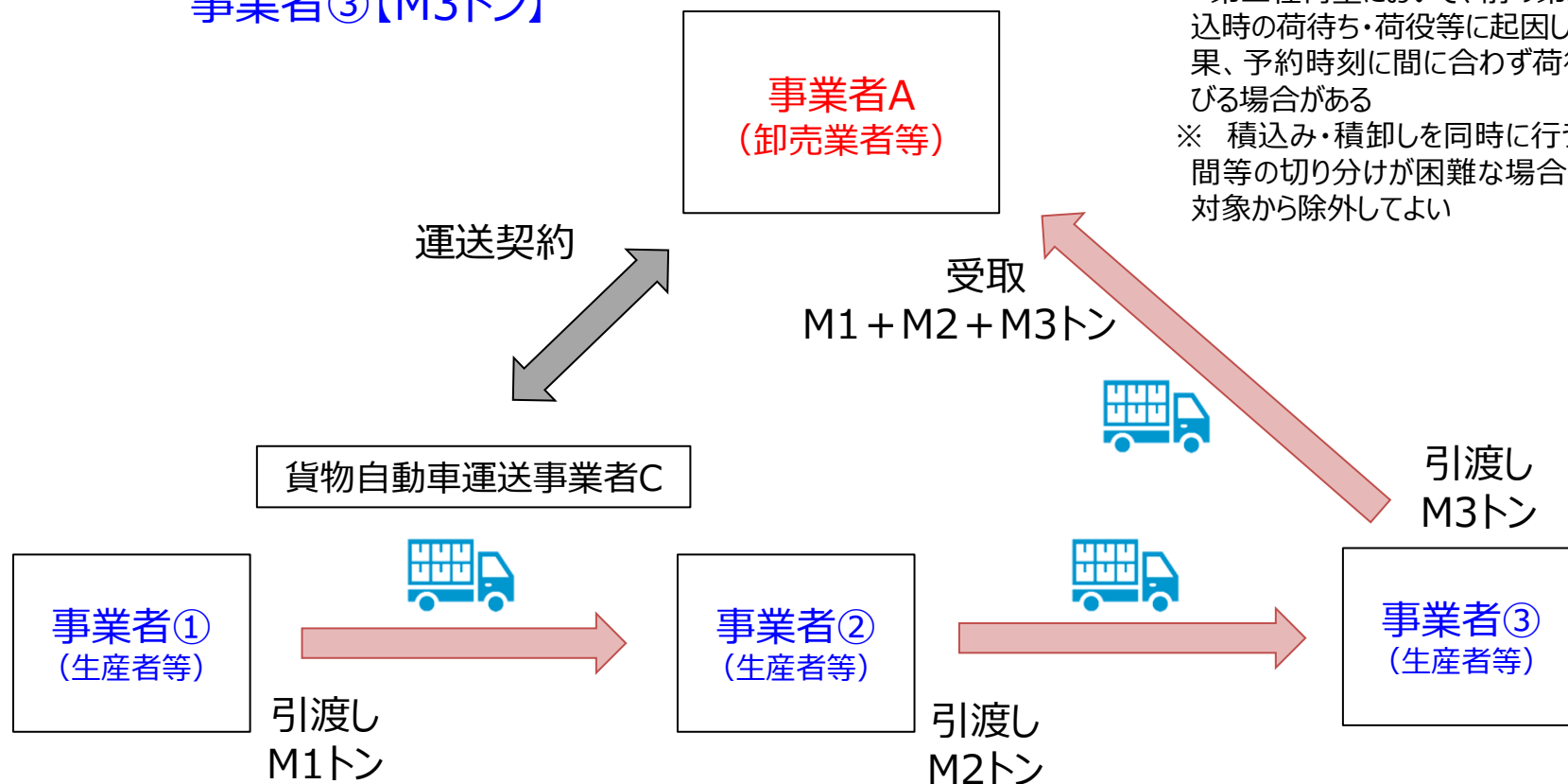
事業者②【M2トン】

事業者③【M3トン】

※ 定期報告に巡回集荷を行っている旨が記載されている施設・運行については、指導等に当たり、以下の事情を考慮する。

- ・ 第一種荷主において、複数の集荷先の荷を検品するために荷役等時間が延びる場合がある
- ・ 第二種荷主において、前の第二種荷主での積込時の荷待ち・荷役等に起因し到着が遅れた結果、予約時刻に間に合わず荷待ち時間等が延びる場合がある

※ 積込み・積卸しを同時に行うなど、荷待ち時間等の切り分けが困難な場合は、時間計測の対象から除外してよい



4-3. 巡回集荷/配送

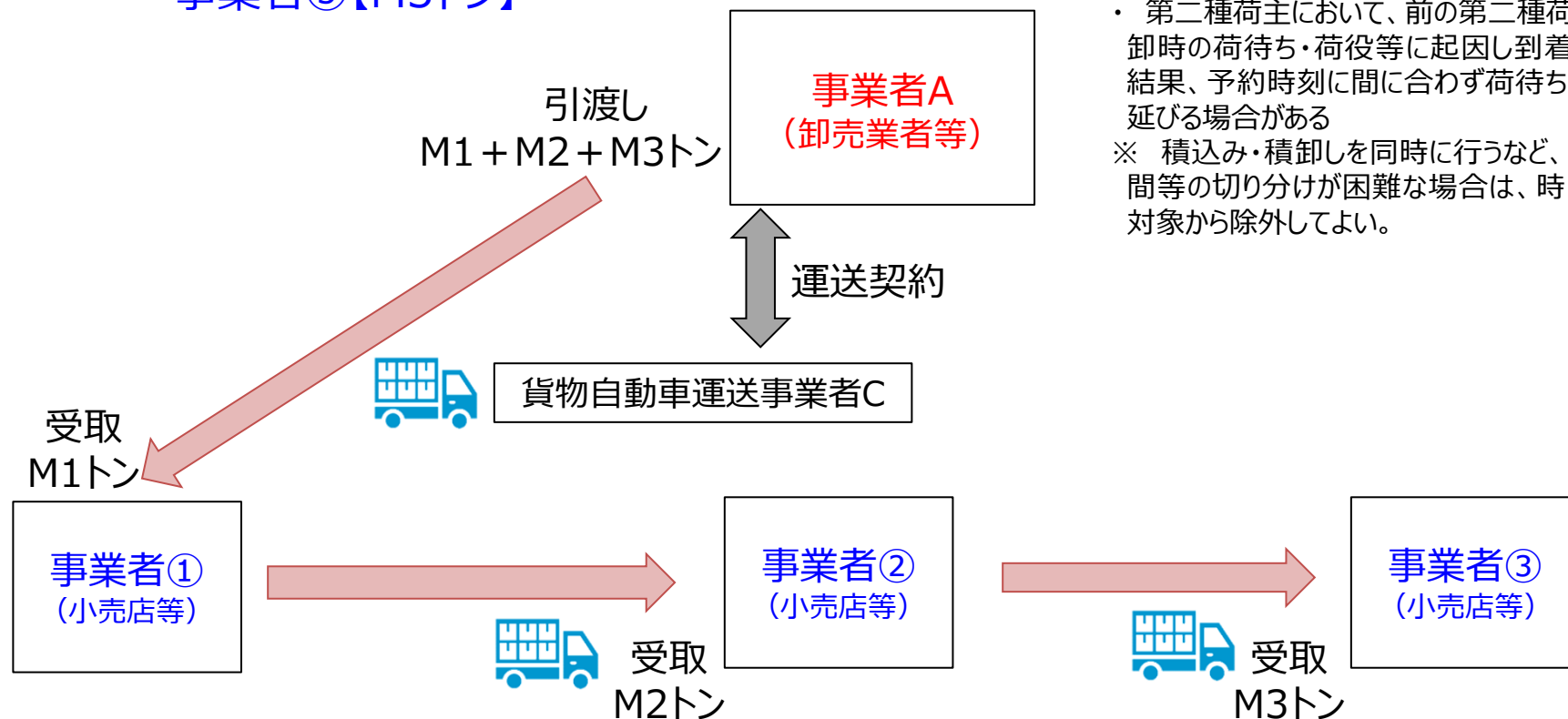
- 巡回集荷・配送の場合、原則、一回の受渡しごとに荷待ち時間等を計測し、短縮に努める。
特定荷主の指定基準重量には一回の受渡しごとに受け渡した貨物の重量を計上する。

第一種荷主：事業者A【M1+M2+M3トン】

第二種荷主：事業者①【M1トン】

事業者②【M2トン】

事業者③【M3トン】



※ 定期報告に巡回配送を行っている旨が記載されている施設・運行については、国は指導等を実施するに当たり、以下の事情を考慮する。

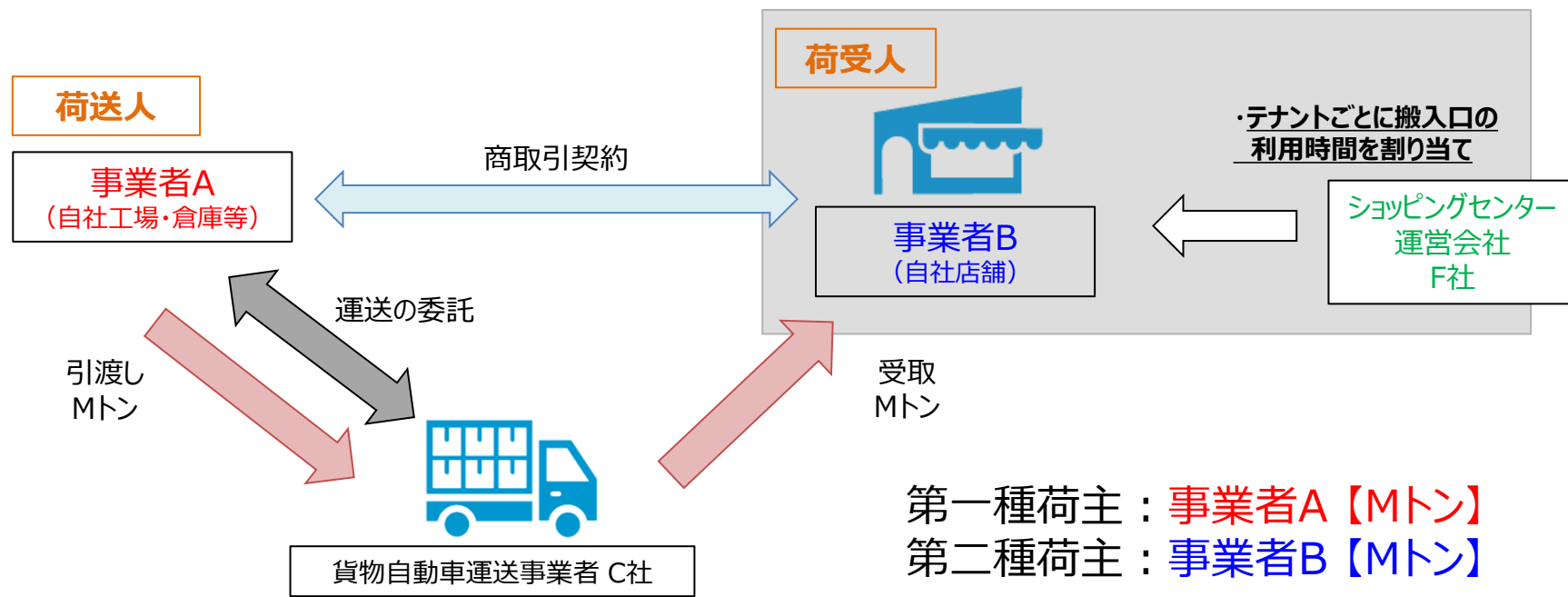
- ・ 第一種荷主において、配送順や荷崩れを考慮し適切に積み合わせるために荷役等時間が延びる場合がある
- ・ 第二種荷主において、前の第二種荷主での荷卸時の荷待ち・荷役等に起因し到着が遅れた結果、予約時刻に間に合わず荷待ち時間等が延びる場合がある

※ 積込み・積卸しを同時に行うなど、荷待ち時間等の切り分けが困難な場合は、時間計測の対象から除外してよい。

(参考) テナントへの輸送

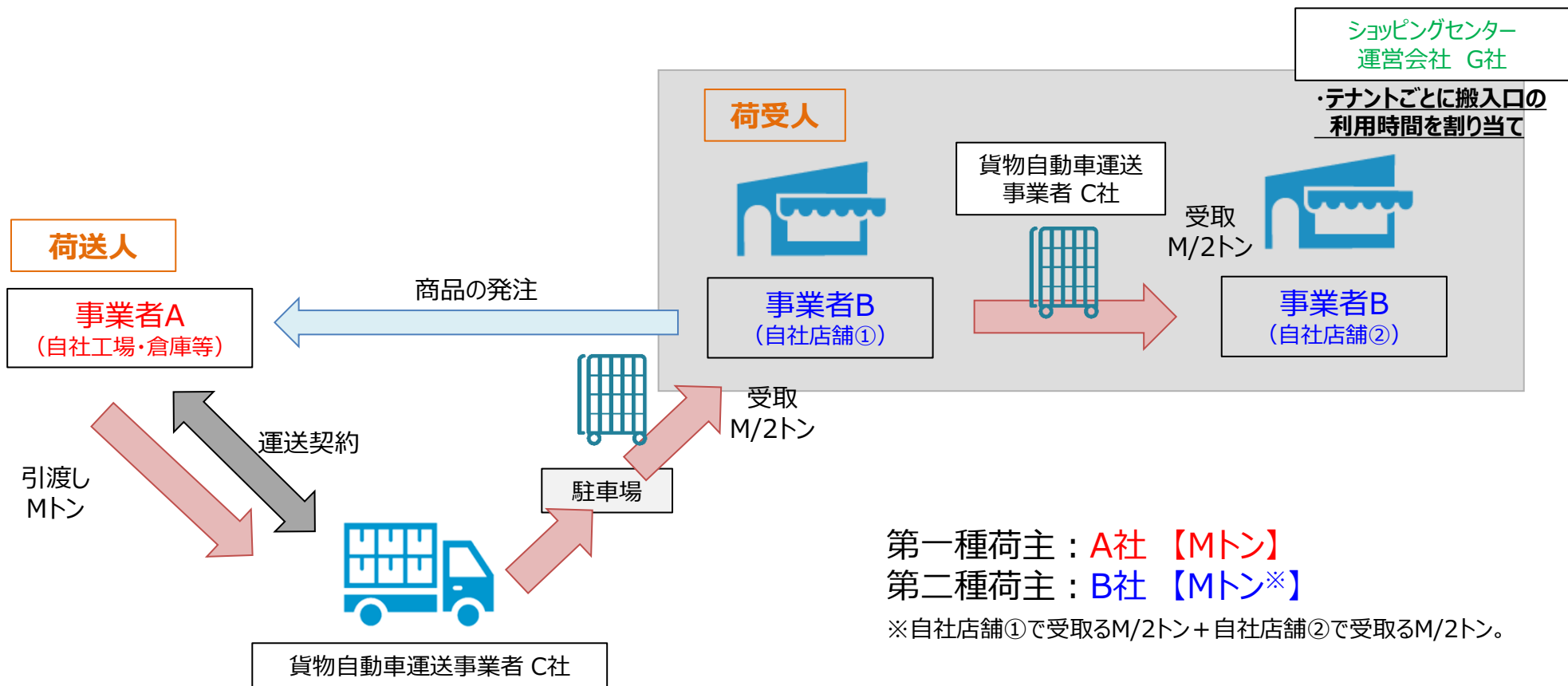
- 貨物を受け取る事業者の店舗等がショッピングセンターや百貨店等にある場合、搬出入の場所や利用可能時間帯が施設管理者側で決定されている場合がある。

この場合、搬出入口は共用部であり、荷待ち時間等の把握やその責任の切り分けが困難であることから、当該施設内の店舗は時間計測対象施設から除いてよい。



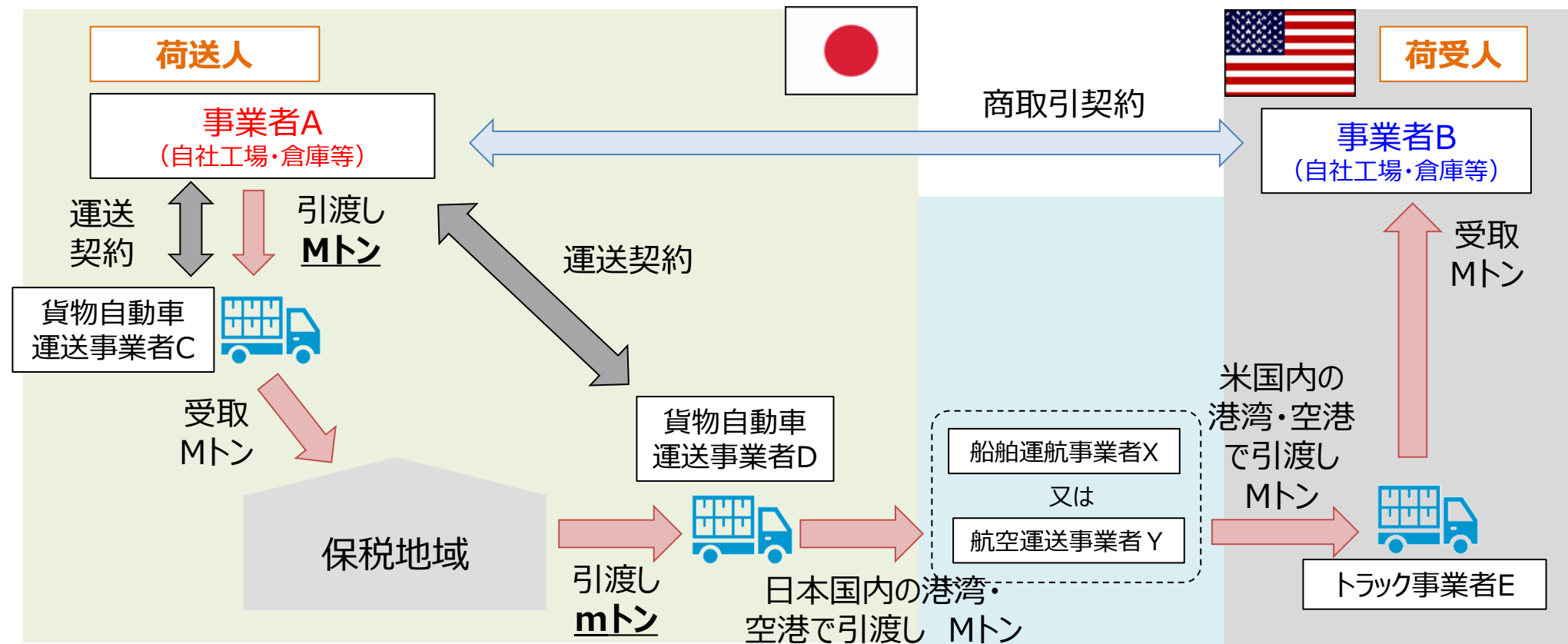
(参考) 駐車スペースから店舗が離れている場合

- 店舗が繁華街や駅構内、ショッピングセンター内などにあり、駐車スペースから店舗が遠い場合、更に複数店舗を回るなどで搬送（横持ち）が発生する場合においても、当該搬送は荷役等に該当するが、環境特性により当該荷役等時間の短縮が困難である場合は、当該荷役等時間の報告を省略してよい。（※ただし長期的には出店計画等において物流改善に配慮するなどの取組をすることが望ましい。）



4-4. 海外への運送

- 海外へ発送するために**国内の港湾・空港**までの運送をトラック事業者に行わせる場合や、海外からの受荷について**国内の港湾・空港**からの運送をトラック事業者に行わせる場合も、荷主の努力義務及び特定事業者の指定基準重量への計上の対象となる。



第一種荷主：事業者A【Mトン or M+mトン】

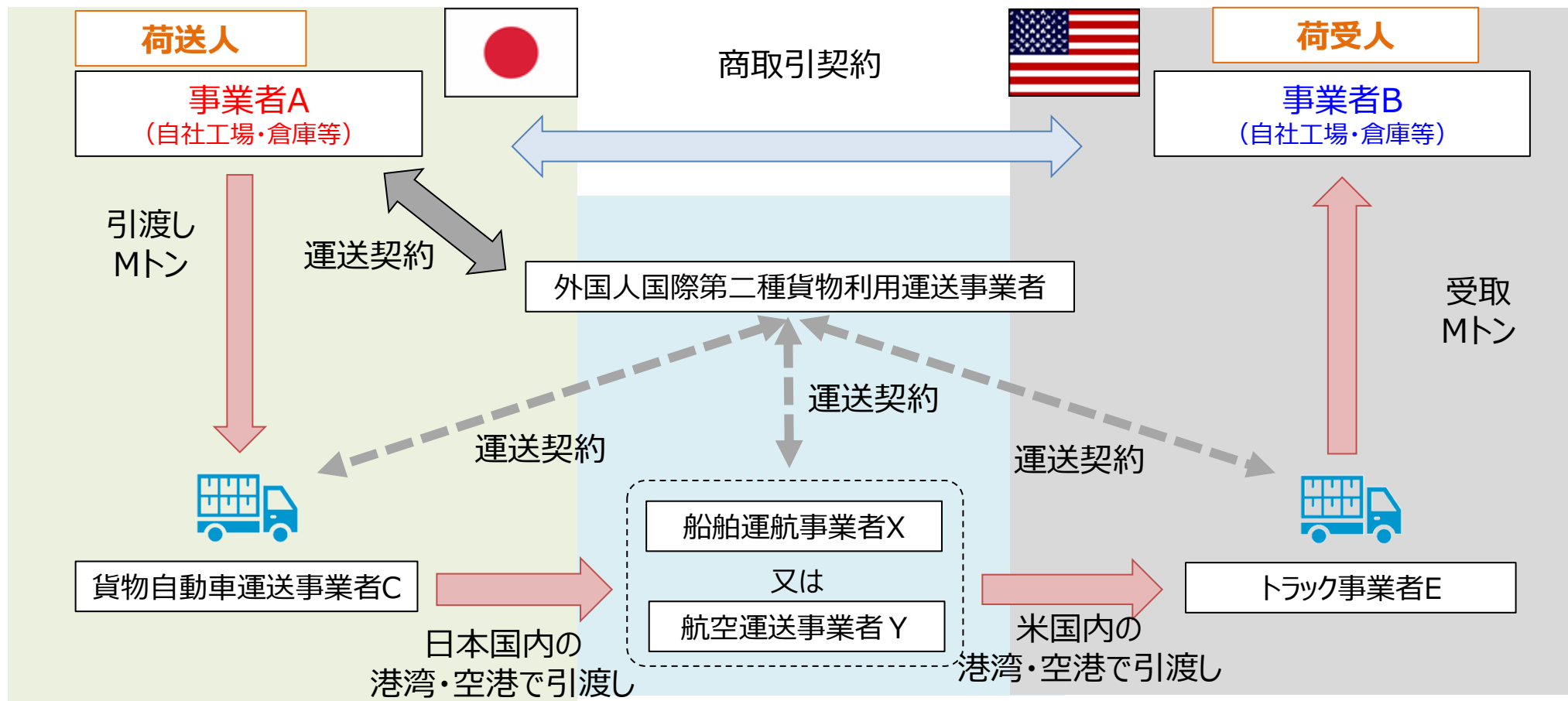
※保税地域での積替え等により通関前後の輸送を異なる事業者者に依頼する場合はM+mトン、保税地域での積替えを行わず、通関前後の輸送を同一事業者に依頼する場合はMトン。

第二種荷主：なし

※本法においては保税地域も対象範囲内となるが、運送又は保管の事業としての受渡しである場合、保税地域は第二種荷主にならない
※事業者Bは日本国外での受取であるため第二種荷主にならない

(参考) 外国人国際第二種貨物利用運送事業者を利用する場合

- 海外へ発送するために**国内の港湾・空港**までの運送を外国人国際第二種貨物利用運送事業者に行わせる場合や、海外からの受荷について**国内の港湾・空港**からの運送を外国人国際第二種貨物利用運送事業者に行わせる場合も、荷主の努力義務及び特定事業者の指定基準重量への計上の対象となる。



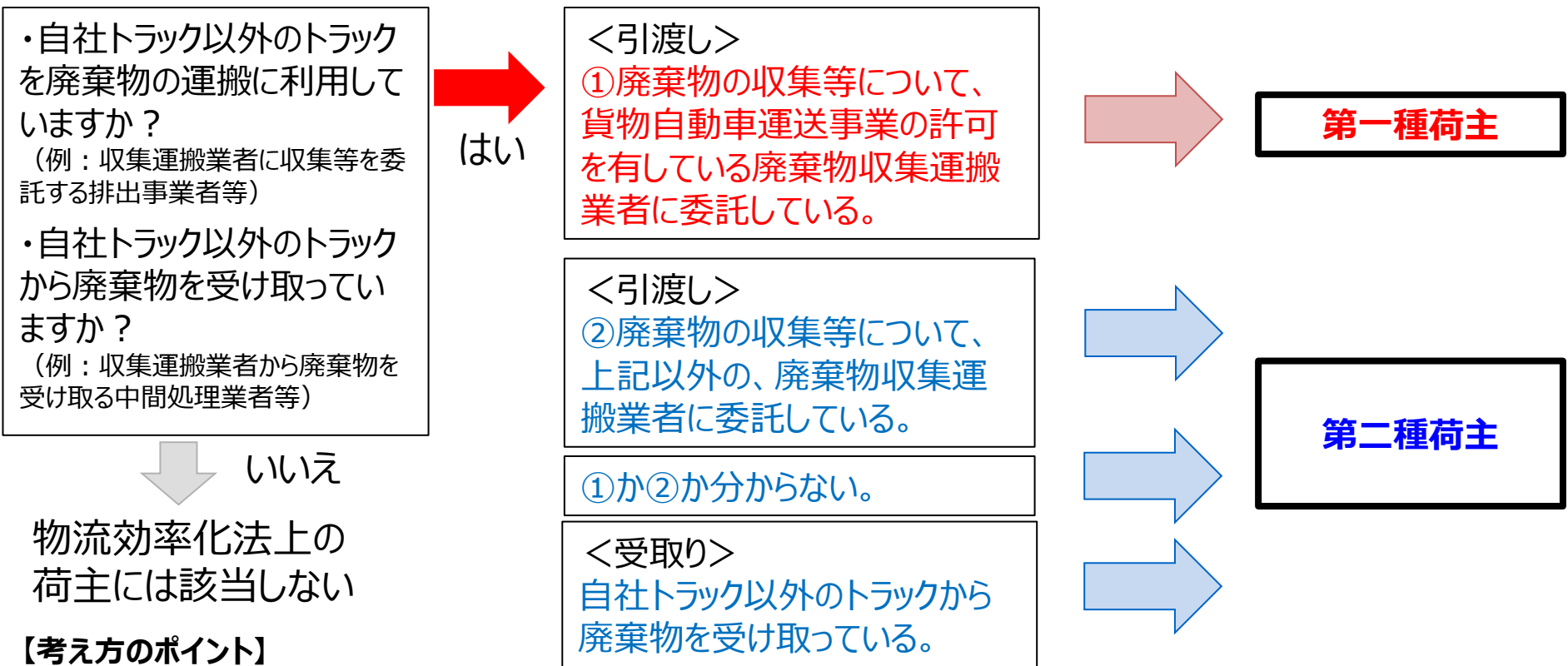
第一種荷主：事業者A
【Mトン】

第二種荷主：なし

(※事業者Bは日本国外での受取であるため第二種荷主にならない) 41

4-5. 廃棄物運搬における荷主の考え方とポイント

【廃棄物の運搬における市町村 及び 排出事業者の荷主への当てはめ方】



【考え方のポイント】

・一般廃棄物及び産業廃棄物の収集等を受託する事業者が、①貨物自動車運送事業の許可を有している場合、当該事業者が貨物自動車運送事業法の運送委託をしている排出者（荷主）は第一種荷主として、②貨物自動車運送業の許可を有しているか不明又は有していない場合、当該事業者が廃掃法上の収集等を委託している排出者（荷主）は第二種荷主として、荷待ち時間等の短縮や積載効率の向上等の取組に努めてください。※なお、フロー図においては廃棄物処理法の遵守を前提としています。

【荷主に該当しないケース】

- ・住民は物流効率化法上の荷主に該当しない。
- ・住民がトラックにてごみ処理施設に自ら排出した一般廃棄物を輸送した場合、住民は物流効率化法上の運転手に該当しないため、ごみ処理施設は荷主に該当しない。
- ・市町村自身がいわゆる家庭系一般廃棄物の運搬を実施し、自身のごみ処理施設に運搬する場合、市町村は荷主に該当しない。

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

令和7年8月

目次

本解説書における用語の定義	4
1. 制度の概要	6
1－1 法の概要	6
1－2 制度の概要及び本解説書の位置づけ	6
1－3 基本方針について	7
1－4 判断基準の対象	9
1－5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等	12
1－6 特定荷主の指定基準について	16
2. 運転者の荷待ち時間等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	19
2－1 判断基準の解説:運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則	21
2－2 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	22
2－3 判断基準の解説:運転者の荷待ち時間の短縮	26
2－4 判断基準の解説:運転者の荷役等時間の短縮	29
2－5 判断基準の解説:実効性の確保	33
2－6 その他の取組事項	37
2－7 コラム:国や地方公共団体等が自ら荷主となる場合の対応について	39
3. よくある質問について	41
4. 問合せ先	49

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: 荷主等が管理する施設について修正 2－4 判断基準の解説: (1)－④追記 2－5 判断基準の解説: (4)追記 2－7 コラム: 官公需基本方針に即した追記 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及び廃棄物の扱いについて追記 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: 荷主等が管理する施設について修正 1－6 特定荷主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 2－2 判断基準の解説: (2)及び(3)追記 2－7 コラム: 一部表記を修正

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
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
判断基準	「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となるべき事項を定める命令」(令和7年内閣府・総務省・財務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省令第1号)の略称
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荷主に係る届出等に関する命令」(令和7年内閣府・総務省・財務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省令第10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項の自動車であって、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って、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	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随する業務
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(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46条第1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。)を運転者(他の者に雇用されている運転者に限る。②において同じ。)から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

	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
連鎖化事業者	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）
荷主等	荷主、集貨場所等の管理者又は連鎖化事業者
主務大臣	国土交通大臣、経済産業大臣及び農林水産大臣
荷主事業所管大臣	荷主の行う事業を所管する大臣

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生じかねず、2030年度には34%の輸送力が不足する見込みであり、これを確実に乗り越える必要があります。

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、物流事業者等に対する規制措置、（2）トラック事業者の取引に対する規制措置及び（3）軽トラック事業者に対する規制措置を講ずること、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、荷主（第一種荷主・第二種荷主）に対する規制措置としては、以下の措置を講ず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。
- 荷主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。
- 一定規模以上の荷主を特定荷主として指定し、中長期計画の作成や定期報告を義務付け、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。
- 特定荷主には物流統括管理者の選任を義務付け。

※フランチャイズチェーンにおける本部は、連鎖化事業者として、荷主に準ずる義務が課されることとなります。（連鎖化事業者が取り組むべき措置については、別途「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42条¹（第37条）に基づき、荷主には、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、以下の措置を講ずる努力義務が課されています。

- ① 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その他の措置により、その雇用する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定すること
- ② 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定するに当たっては、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
- ③ 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用

¹ 物流改正法による最終改正後の条番号。物流改正法第1条による改正後の条番号が異なる場合は、括弧内に当該条番号を付記している。条番号について以下同じ。

器具(貨物自動車に積み込むものに限る。)を運転者が利用できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置

また、上記の努力義務について、荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷待ち時間にあつては次に掲げる施設又はその周辺の場所におけるものに、荷役等時間にあつては次に掲げる施設におけるものとされています。

(i) 当該荷主が管理する施設

(荷主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) 当該荷主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

※また、後述の判断基準第5条第6号において、荷主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、当該荷主以外が管理する施設等における荷待ち時間等の短縮のために、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43条(第38条)第1項の規定に基づき、荷主事業所管大臣が荷主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(積載効率²の向上等³)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。

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、荷主企業、物流事業者、施設管理者をはじめと

² 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。

³ 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。

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⁴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⁵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。

上記(1)の目標の達成に向けて、重点的に改善すべき具体例としては、改善の効果が大きいものとして以下の運行・施設が考えられます。このうち、特に(iii)～(v)は従来の運用の見直し等によっても改善につながることが期待されます。

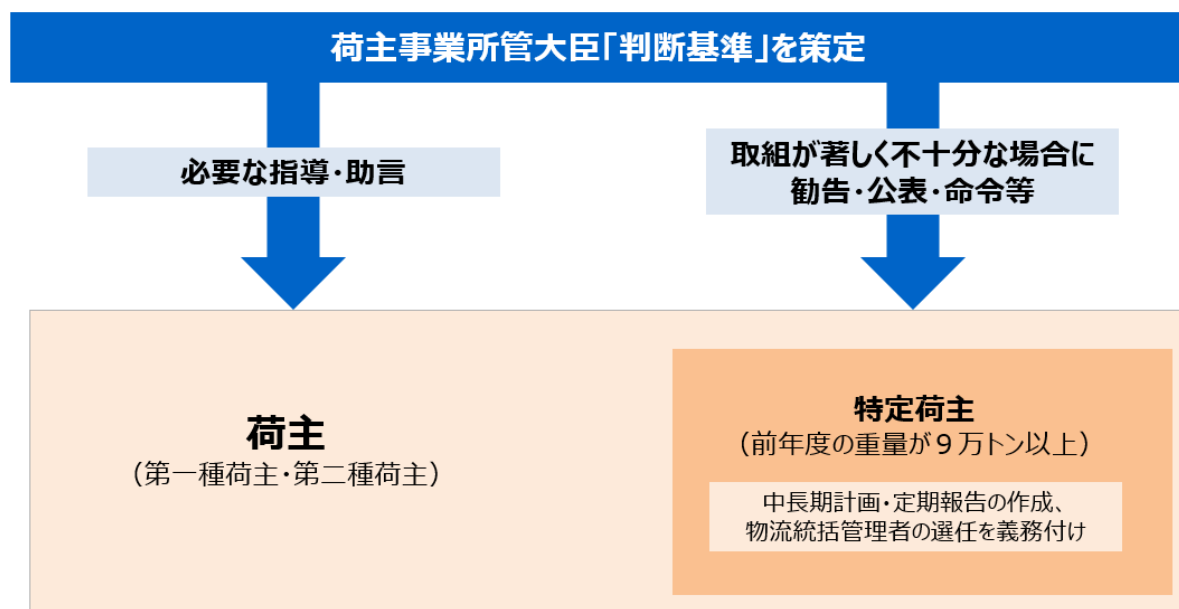
- (i) 現状ではバラ積みであるが、パレット、ロールボックスパレット(かご車)等の輸送用器具を積み付け、そのまま受渡しを行うことで荷役等時間の短縮が可能な運行
- (ii) 一日に多数のトラックが出入りし、トラック予約受付システムの導入により荷待ち時間の短縮が見込まれる施設
- (iii) トラックの到着時刻に出荷準備が終わらないことが多く、到着時刻の後ろ倒し又は出荷準備の前倒しによる荷待ち時間の短縮が可能な運行
- (iv) 先着順で積卸しを行っており、順番待ちのために受付開始時刻前にトラックの到着が集中しがちで、積卸し時間の予約・指定を行うことで荷待ち時間の短縮が見込まれる施設
- (v) 荷役等の内容の見直し、荷役場所や作業順の明示、作業場の整頓等により荷役等時間の短縮が見込まれる施設

⁴ 荷役等時間の更なる短縮が難しいと想定される業界特性の事例については、「3. よくある質問について」を参照。

⁵ 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。

1-4 判断基準の対象

荷主は、判断基準に基づき、荷待ち時間等の短縮や積載効率の向上等の措置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、荷主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、荷主のうち特定荷主は、取組が著しく不十分なときは、荷主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) 荷主（法第30条第7号から第9号まで）

荷主には、発荷主・着荷主の両方が含まれます。第一種荷主及び第二種荷主は以下の表のとおり定義されており、発荷主が運送契約を行う場合は、発荷主が第一種荷主となり、着荷主が第二種荷主となります。引取物流など着荷主が運送契約を行う場合は、着荷主が第一種荷主となり、発荷主が第二種荷主となります。荷主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荷主の考え方』）を参照ください。多くの事業者は、事業に関して貨物の受取り（原材料・商品仕入れ、事務用品購入等）と引渡し（製品・商品発送等）の双方を行っており、第一種荷主及び第二種荷主に該当するケースが多いことから、様々な物流パターンを把握し、それぞれに対応する努力義務・判断基準を確認するようにしてください。

なお、第一種荷主は「自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して運送契約を締結する者」、第二種荷主の定義は「自らの事業（貨物の運送及び保管の事業を除く。）に関して貨物の受渡しを行う者」等と定義されており、荷主の定義から、運送等を業として行ういわゆる物流事業者（物流子会社や、自らの運送の事業又は運送及び保管の事業を他社に委託する元請けトラック事業者、貨物利用運送事業者⁶等を含む。）は除外されています。これらの運送等の業を行う事業者は運送契約の締結や受渡しに委託された貨物については、当該委託を行った者が荷主に該当することとなります。

⁶ 貨物利用運送事業を行っているいわゆる 3PL (third party logistics) 事業者も含まれる。

第一種荷主及び第二種荷主の定義（法第30条第8号及び第9号）

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（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。）を締結する者をいう。
第二種荷主	次に掲げる者をいう。 イ 自らの事業（貨物の運送及び保管の事業を除く。ロ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。ロ及び第四十二条第四項において同じ。）を運転者（他の者に雇用されている運転者に限る。以下この号において同じ。）から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 ロ 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

荷送人が運送契約を結ぶパターン



荷受人が運送契約を結ぶパターン



(2) 特定荷主 ※詳細は1-6参照（法第45条）

荷主のうち、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⁷以上である荷主は、特定荷主に該当します。特定荷主は、荷待ち時間等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付けられています。加えて、物流統括管理者の選任が義務付けられています。

(3) 指導・助言又は勧告・公表・命令・罰則

⁷ 第一種荷主の基準重量（令第6条第3項）、第二種荷主の基準重量（令第7条第3項）はともに、年間取扱貨物重量9万トンと規定されている。後述参照。

全ての荷主について、荷主事業所管大臣は、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(積載効率の向上等)を図る措置の的確な実施を確保するため必要があると認めるときは、判断基準を勘案して、荷主に対して必要な指導・助言をすることができます(法第44条(第39条))。

特定荷主について、荷主事業所管大臣は、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措置の実施に関する状況が、判断基準に照らして著しく不十分であると認めるときは、判断の根拠を示して、当該特定荷主に対して必要な措置をとるべき旨の勧告をすることができます。

また、特定荷主が勧告に従わなかったときは、荷主事業所管大臣は、その旨を公表することができます。さらに、勧告を受けた特定荷主は、正当な理由がなくてその勧告に係る措置をとらなかった場合は、荷主事業所管大臣より、その勧告に係る措置をとるべきことを命じられる場合があります(法第49条)。なお、命令に違反した場合は、100万円以下の罰金が科されます(法第75条)。

そのほか、①特定荷主の指定の基準重量を上回る荷主がその旨の届出をせず、又は虚偽の届出をしたとき、②特定荷主が中長期計画の提出をしなかったとき、③定期報告をせず、若しくは虚偽の報告をしたときは、50万円以下の罰金が科されます(法第76条)。また、物流統括管理者の選任又は解任の届出をせず、又は虚偽の届出をしたときは、20万円以下の過料に処せられます(法第80条)。

(4) 報告徴収・立入検査

法第50条第1項に基づき、荷主(特定荷主を含む。)は、特定荷主への指定や取消しを行うために必要な限度において、貨物の運送の委託や受渡しの状況に関し、報告や事務所等への立入検査が求められる場合があります。

また、法第50条第2項に基づき、特定荷主は、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(積載効率の向上等)を図る措置の実施の状況に関し、報告や事務所等への立入検査が求められる場合があります。

なお、報告が求められた場合であって、報告をせず、又は虚偽の報告をしたときは、50万円以下の罰金が科されます。また立入検査を拒み、妨げ、又は忌避したときも、同様に50万円以下の罰金が科されます(法第76条)。

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⁸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。

⁸ 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）当該指示等された時刻・時間帯（指示時刻等⁹）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、荷待ち時間に含まれません。

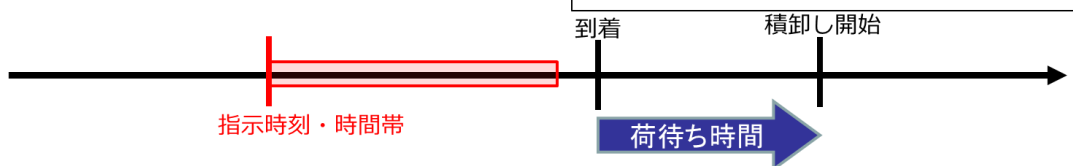
i 指示時刻等より早く到着した場合



ii 指示時刻等に到着した場合



iii 指示時刻等よりも遅く到着した場合



また、トラック事業者の運行等の都合で指示時刻等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。

⁹ 指示等された時刻とは、第一種荷主、第二種荷主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)

【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。

【荷役等に該当する業務】

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、荷卸しと荷積みを並行して行うケースや復荷(帰り荷)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、1つの集貨場所等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、荷卸しと荷積みには要した時間を別々の「荷役等時間」として捉えることが可能です。



1-6 特定荷主の指定基準について

特定荷主の指定は、前年度の取扱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。

荷主は、自社が特定荷主に該当するか判断し、届出を行うために、自社の年度における取扱貨物の重量を計測し、当該重量が基準重量を超える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) 特定荷主の指定に係る重量算定の対象について

○特定第一種荷主

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を算定してください。

○特定第二種荷主

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きます。

- (i) 自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物
- (ii) 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
- (iii) 自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物
- (iv) 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

※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等を含みます。

※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こと取扱貨物の重量に計上してください¹⁰(パターン集 1-3 参照)。

(2) 算定方法

¹⁰ 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。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。

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、基準重量と比較してください。

第一種荷主及び第二種荷主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荷主に係る届出等に関する命令」(届出省令)第1条及び第5条において、以下の内容が規定されています。

○第一種荷主(届出省令第1条)

① 実測
② 対象貨物(令第6条第2項に規定する「対象貨物」をいう。⑥を除く。)の単位数量当たりの重量に当該対象貨物の数量を乗ずる方法
③ 対象貨物の容積を当該対象貨物の重量に換算する方法
④ 対象貨物の運送に係る貨物自動車の最大積載量又は平均積載量に当該貨物自動車の台数を乗ずる方法
⑤ 対象貨物の売上額又は仕入額を当該対象貨物の単位重量当たりの額で除する方法 ¹¹
⑥ 第二種荷主としての対象貨物の重量(受渡し貨物重量)が第一種荷主としての対象貨物の重量(委託貨物重量)とおおむね一致する場合に、当該受渡し貨物重量を委託貨物重量とみなす方法(たとえば卸が出荷量を入荷量と同量として推計する方法)
⑦ 対象貨物に係る運送契約又は物品の売買その他の取引の契約において重量が定められている場合に、当該重量(対象年度に行わせた運送に係るものに限る ¹² 。)を運送ごとに区分する方法
⑧ ①～⑦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

○第二種荷主(届出省令第5条)

① 実測
② 対象貨物の単位数量当たりの重量に当該対象貨物の数量を乗ずる方法
③ 対象貨物の容積を当該対象貨物の重量に換算する方法
④ 対象貨物の運送に係る貨物自動車の最大積載量又は平均積載量に当該貨物自動車の台数を乗ずる方法
⑤ 対象貨物の売上額又は仕入額を当該対象貨物の単位重量当たりの額で除する方法
⑥ 第一種荷主としての委託貨物重量が受渡し貨物重量とおおむね一致する場合に、当該委託貨物重量を受渡し貨物重量とみなす方法
⑦ 対象貨物に係る物品の売買その他の取引の契約において重量が定められている場合に、当該重量(対象年度の運転者との間の受渡しに係るものに限る。)

¹¹ 換算係数としては、例えば、全国貨物純流動調査(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)

¹² 運送契約又は物品の売買その他の取引の契約が複数年度にまたがる場合でも、年度の合計の重量を算定するに当たっては、当該年度分に限り計上する。

を受渡しごとに区分する方法
⑧ ①～⑦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、第一種荷主又は第二種荷主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。

- (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(特別積合せ貨物運送¹³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150キログラム未満のものに限る。)
- (iv)軽量な資材や事務用品¹⁴

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①～⑧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、報告徴収等があった場合は対応できるように整理ください。

(3)特定荷主の手続

特定荷主に該当する場合は、以下の手続を行う義務が課せられます。

特定荷主の指定に係る届出	・法第45条(特定荷主の指定) ・届出省令第2条及び第3条(特定荷主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(特定荷主に係る指定の取消しの申出)【様式第2】
中長期計画の策定・提出	・法第46条(中長期的な計画の作成) ・届出省令第6条(中長期的な計画の提出)【様式第3】
物流統括管理者の選任・届出	・法第47条(物流統括管理者の選任) ・届出省令第7条(物流統括管理者の選任)・届出省令第9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48条(定期の報告) ・届出省令第10条及び第11条(定期の報告)【様式第5】

特定荷主が行う必要のある手続に関する詳細については、今後『特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(仮称)』を作成予定としております。

¹³ 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。

¹⁴ 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。

2. 運転者の荷待ち時間等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

荷主が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(積載効率の向上等)を図るために取り組むべき措置に関する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) 運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則
荷主は、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) 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加
＜第一種荷主＞
① 貨物の運送の委託から貨物の受渡しまでの間に、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に係る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、適切なりードタイムを確保すること
② 貨物の量の平準化、受渡日時の集約等により、貨物の出入荷量の適正化を図ること
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、貨物の運送に係る部門間の連携を促進すること
＜第二種荷主＞
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 ①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
(3) 運転者の荷待ち時間の短縮
＜第一種荷主＞
① 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
② 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
③ 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
＜第二種荷主＞
① 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等により、貨物の入出荷時の日時等を分散させること
② 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
③ 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
(4) 運転者の荷役等時間の短縮
＜第一種荷主＞

① パレット等の荷役の効率化に資する輸送器具を導入すること、一貫パレチゼーション実現のために標準仕様パレット等を使用すること、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等により、荷役等の効率化を図ること ② 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 ③ 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＞
① 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 ② フォークリフト又は荷役等を行う人員の適切な配置等により、荷役等の効率化を図ること ③ 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
(5)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、従業者への研修の実施等を行うこと ② 荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等の状況や、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 寄託先の荷待ち時間等の短縮のため、(3)(4)の取組その他の効率化のための取組に関して寄託先に提案するとともに、寄託先から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 ④ 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 ⑤ 物流サービスの内容等に応じた価格の設定等により、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 ⑥ 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: 運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則

【判断基準】

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。

【解説】

判断基準は、荷主が法第42条（第37条）に規定されている努力義務についての具体的な取組方法を示すものです。個々の荷主は、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、荷主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、第二種荷主においても、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、荷役等をトラックドライバーに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、荷待ち時間等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: 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加

【法】

第四十二条 第一種荷主は、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委託する場合（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行うことを委託する場合を除く。）には、当該貨物を運送する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、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その他の措置により、その雇用する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定すること。

4 第二種荷主は、貨物を運転者から受け取り、若しくは他の者をして運転者から受け取らせ、又は運転者に引き渡し、若しくは他の者をして運転者に引き渡させる場合には、当該貨物を運送する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、次に掲げる措置（当該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場合にあっては、第三号に掲げる措置に限る。）を講ずるよう努めなければならない。

二 第一種荷主が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。

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係る業務に係る各部門間の連携を促進すること。

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正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。

【解説】

第一種荷主及び第二種荷主は、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ください。

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荷主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。

※ 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及び2-4も同様。）

(1)リードタイムの確保

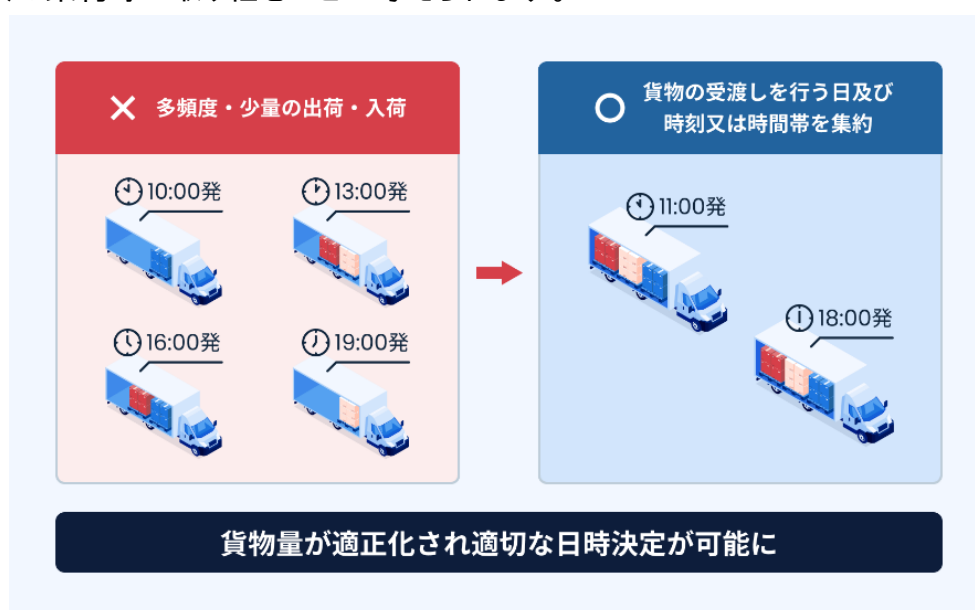
積載効率を向上させるためには、トラック事業者が貨物の積合せや共同配送、帰り荷（復荷）の確保に取り組むことが必要です。しかしながら、そのためには荷主の協力が必要です。第一種荷主が運送契約（個々の運送依頼）において、運送依頼から積み込み、納品までに十分な時間（リードタイム）を確保していないため、トラック事業者が効率的な運送計画を立てられない場合や、第二種荷主が発注から納品までのリードタイムを十分に確保しないため、第一種荷主側でもリードタイムの確保や効率的な運送計画の確立ができない場合があります。荷主がこのようなリードタイムの短い発注を避けることや、納期に幅を持たせることで、トラック事業者が積載効率を向上させる取組を行うことが可能になります。



(2) 貨物の出荷量及び入荷量の適正化

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、貨物の出荷量や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。

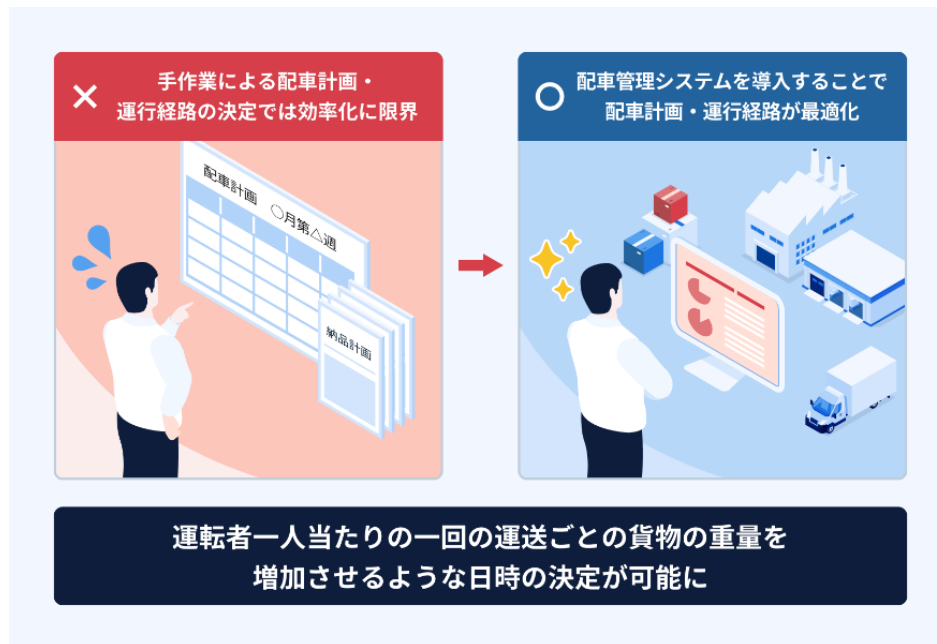


(3) 配車計画や運行経路の最適化

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。荷主において、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、荷主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、物流事業者にも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、第二種荷主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、パレタイズを行う際に商品の外装が著しく効率的なパレタイズを妨げている場合などにおいては、物流部門から商品開発部門に対し、パレタイズに的確な外装サイズ等を予め伝えておくことで、物流の効率化にも資する外装の見直し等を実施することや、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発化させることなどが挙げられます。

(5) 第一種荷主への協力

第二種荷主は、第一種荷主が(1)から(3)まで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、これに応じて必要な協力を行ってください。

(1)への協力については、製造、配送、販売等の各プロセスにおいて適切なリードタイムが設定できるよう、特にサプライチェーンの下流に位置する第二種荷主が翌日配送依頼や発注締め時間の延長依頼を控えることや、短納期の配送依頼等を必要最小限にとどめることなど、リードタイムの延長や納期に幅を持たせることで、第一種荷主が運送契約を行う際にリードタイムを確保することにつながります。(サプライチェーン全体での取組が重要です。)

(2)への協力については、商品の引取りの前倒しや納入日時・頻度の指定の緩和・分散(午後納品等)を行うことで繁閑差の平準化につながります。

2-3 判断基準の解説: 運転者の荷待ち時間の短縮

【法】

第四十二条 第一種荷主は、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委託する場合（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行うことを委託する場合を除く。）には、当該貨物を運送する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、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

二 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定するに当たっては、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。

4 第二種荷主は、貨物を運転者から受け取り、若しくは他の者をして運転者から受け取らせ、又は運転者に引き渡し、若しくは他の者をして運転者に引き渡させる場合には、当該貨物を運送する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、次に掲げる措置（当該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場合にあっては、第三号に掲げる措置に限る。）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。

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。

【解説】

第一種荷主及び第二種荷主は、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それに応じて、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。

(1)貨物の入出荷の日時の分散

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、荷主がトラックドライバー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」といった動機がトラックドライバーに生まれ、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、荷主による荷出し・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、荷主が停留場所のトラックの混雑状況を把握した上で、その情報をトラックドライバーに提供し、又は積卸しを予定するトラックドライバーに対して適切な到着時間帯を割り当てることにより、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。

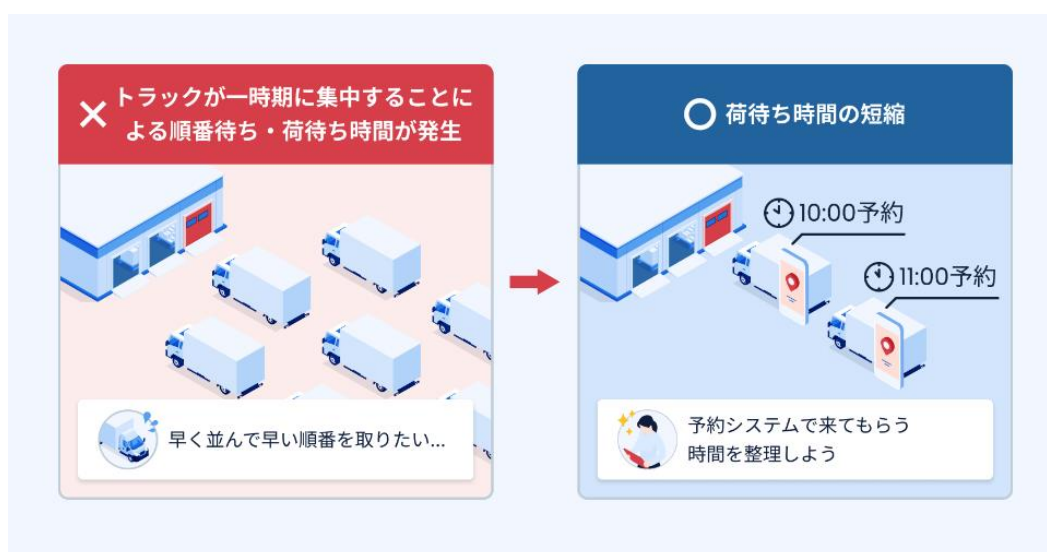
(2)トラックが到着する日時の調整

荷主が管理する施設において到着時刻表示装置（トラック予約受付システム）を導入することなどにより、トラックの到着日時を調整することが可能になります。なお、単にシステムを導入するだけではなく、予約状況の見える化による出荷・納品の少ない日時への誘導、必要な予約枠数の確保（発注量の適正化）、利便性と利用率の向上等、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必要があります。また、十分なリードタイムの確保や関係事業者の配送スケジュールへの配慮等、他の運送や荷役等の効率化の取組との適的な運用を行う必要があります。

荷待ち時間の短縮に向けては、トラック予約受付システムの活用のほか、荷主側でトラックの

到着時刻までに出入荷の準備を終えることを徹底したり、積卸しに必要なスペースを適正に確保したりすることも重要です。また、輸送頻度の低い事業所等については、トラック予約受付システムの導入の費用対効果が低い場合や、受渡し日時を指定せずに、トラックドライバーの都合により運送経路を設定することが物流への負荷の低減に資する場合もあり得るため、自社の状況に応じて効果的な手法を採用してください。

このほか、トラック予約受付システムによる予約確保時間と実態の作業時間に乖離が生じた場合、後続のトラックの荷待ち時間が生じることがあります。このため、荷役等に係る貨物量を適正に把握し、荷役等時間を想定した予約枠を設けることが重要です。これに向けては、例えば物流部門から、調達部門に対し、調達元へ正確な数量の申告・納入量の適正化・パレット使用を促すような関係部門間の連携に取り組むことも考えられます。



(3) 寄託者が管理する施設における貨物の受渡し日時の分散

荷主は、自身が管理する施設のみならず、当該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（以下「寄託倉庫」という。）における荷待ち時間の短縮の努力義務が課せられています。寄託倉庫における荷待ち時間の短縮に向けて、寄託先の倉庫に対する入庫や出庫の発注を早期に行うこと等により、寄託物の入出庫時間を分散させることができます。

また、寄託倉庫への早期の発注により、倉庫の作業員の庫内作業の時間を十分に確保することも重要です。迅速な荷出し・荷受けが可能となることによっても、荷待ち時間の短縮につながる効果があります。

2-4 判断基準の解説:運転者の荷役等時間の短縮

【法】

第四十二条

- 1 第一種荷主は、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委託する場合(貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行うことを委託する場合を除く。)には、当該貨物を運送する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、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。
 - 三 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具(貨物自動車に積み込むものに限る。第三項において同じ。)を運転者が利用できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置
- 4 第二種荷主は、貨物を運転者から受け取り、若しくは他の者をして運転者から受け取らせ、又は運転者に引き渡し、若しくは他の者をして運転者に引き渡させる場合には、当該貨物を運送する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、次に掲げる措置(当該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場合にあっては、第三号に掲げる措置に限る。)を講ずるよう努めなければならない。
 - 三 運転者に荷役等を行わせる場合であり、かつ、運転者に荷役等の方法を指示することができる場合にあっては、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の効率的な実施その他の運転者の荷役等を省力化する措置

【判断基準】

- 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機具の導入すること、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。
- 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。

【解説】

第一種荷主又は第二種荷主は、運転者の荷役等時間の短縮のため、以下の記載を参考として有効な取組を行ってください。

荷役等時間の短縮の努力義務に関する取組は、トラックドライバーに荷役等を行わせる場合に行っていただくものですが、荷主が実際の荷役等を行っている場合でも、トラックドライバーがそれに立ち会っている場合は「荷役等を行わせる場合」に該当するため、そのような場合でも、荷役等時間の短縮に努めてください。なお、トラックドライバーが運送業務に集中できるようにし、輸送能力を確保する観点からは、運送以外の業務である荷役等をトラックドライバーに行わせるべきかについて、まず検討を行うことも重要です。荷主が短縮すべき荷役等時間は、荷主が管理する施設¹⁵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、まずは各荷主に自身の利用する拠点での荷役等を見直していただくこととなりますが、荷役等時間の短縮に向けた取組（機器・システム・設備の導入・整備やオペレーションの変更を含む。）の多くは、発荷主・物流事業者・着荷主が協力して取り組む必要があり、サプライチェーン全体の持続性に資することも踏まえて、必要に応じてその負担等が適切に整理されるよう運送契約や発荷主・着荷主間の契約を見直してください。

(1) 荷役等の効率化

- ① パレットやロールボックスパレット（カゴ車）などの輸送器具を導入することによりバラ積み・バラ卸しを避けることで荷役等を効率化させることができます。その際、パレット単位で輸送できる発注数や納品数に集約するよう、関係者間で調整を行うことが望ましいです。
- ② 一貫パレチゼーション（施設内での保管から発送、着地での荷卸しまで別パレットへの積替えをせずに同一のパレットを用いることを指す）の実現により、一層の荷役等の効率化が図られます。これに向けて、標準仕様パレット（平面サイズ縦1.1メートル、横1.1メートルのパレット）その他の標準化された規格に適合するパレットやこれに適合する包装資材を使用すること、レンタルパレットを活用すること等が推進されています。標準仕様パレットの平面サイズ以外の規格及び運用方法¹⁶、具体的に事業者が取り組むべき内容等については、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）に示されています。
なお、一貫パレチゼーションを目指す対象範囲としては、この「パレット標準化推進分科会最終とりまとめ」において、「製造業の工場や生産者等の施設から卸売業・卸売市場の物流施設等までが中心」であり、原材料等の調達の場面や、卸売業・卸売市場の物流施設から小売業の物流施設や店舗までの区間についても、今後の推進が期待される範囲と整理されています。
- ③ 貨物の積卸し時の順序や荷姿を想定して、パレット輸送等に適した規格での生産、フォークリフト等で扱いやすく検品しやすい荷造り（例：積卸しの順序を想定した配置を行う、賞味期限や製造ロット、バーコードが外から見えるように積みつける等）などを行うことにより、トラックドライバーの荷役等を省力化することができます。
- ④ フォークリフトや荷役等を行う作業員を荷量やトラックの台数に応じて適切に配置することな

¹⁵ 実質的に荷主が管理する施設を含む。p6参照。

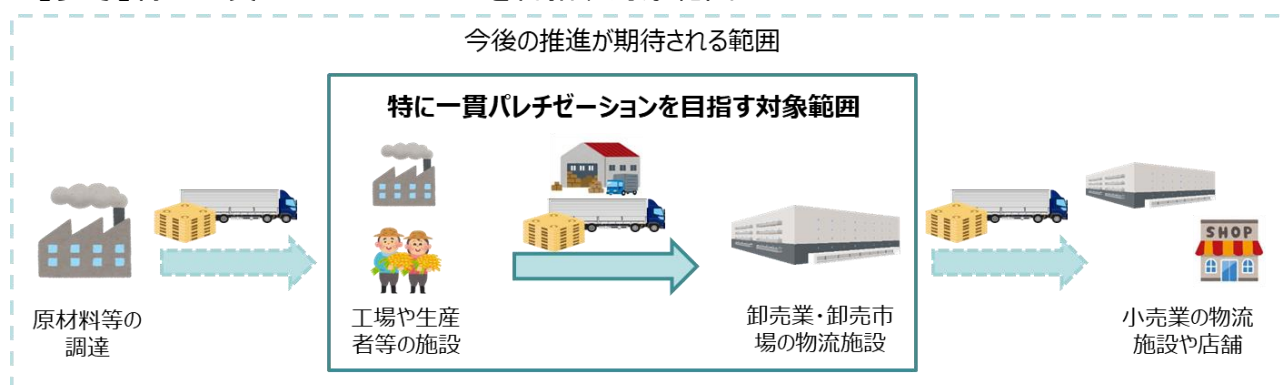
¹⁶ 官民物流標準化懇談会「パレット標準化推進分科会最終とりまとめ」（令和6年6月）においては、標準的な規格のパレットを、標準化された方法で運用することを「標準仕様パレットの導入」とした。具体的には、同とりまとめで整理された「①必ず推進していくべき内容」を満たす場合（平面サイズ：11型、調達形態：レンタル等）をいう。

(<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001751645.pdf>)

どにより、トラックドライバーの負担を低減し、また、積卸し作業を効率化させることができます。1回の受渡しごとの荷待ち時間等を1時間以内にするという目標に対し、不足感のない状態を目指して取り組んでください。



【参考】特に一貫パレチゼーションを目指す対象範囲



(2) 検品¹⁷の効率化

- ① 事前出荷情報(ASN)を活用することで、伝票レス化・検品レス化(ユニット検品)を図ることができ、検査を効率化することができます。また、ASNの活用に限らず、貨物に係る詳細の情報(例:貨物の容積、数量、重量、寸法等の情報、施設の情報、寄託者や運送事業者に関する情報等)を事前に第二種荷主、倉庫業者又はトラック事業者に伝達することも重要であり、検品や荷役の効率化につながります。
- ② バーコード、RFタグ¹⁸、専用タグ等を識別するハンディターミナルや専用の商品読み込みカメラ、バーコードラベルの印刷機といった機械の導入により、検品作業の簡素化が図られます。また、検品水準の見直し(例:商品自体に直接影響のない外装の軽微な汚破損を理由とした荷受け拒否をやめる等)やマニュアル化、管理単位の統一、外装・梱包の標準化・簡素化などによる検品の効率化も考えられます。

また、食品流通においては、賞味期限の大括り化も検品の効率化に資する取組です。

¹⁷ 荷主の判断基準においては、検品について「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」とし、略称を「検査」と規定しているが、本書においては「検品」と表現する。

¹⁸ RFID: Radio Frequency Identification。電波や電磁波を使ってRFタグと非接触で情報をやりとりする仕組みの総称。製造業における入出庫管理、流通業における在庫管理、無人レジ等に用いられている。

外装や賞味期限など検品基準の見直しはSDGsの観点からも推奨され、関連部署と連携し推進することも考えられます。



(3) 荷役等の環境整備

バース等の荷さばき場について、受け渡す貨物の量に対して適正な広さの確保、整理整頓、利用ルール之最適化等により、適正に場所を確保することで、荷役等を円滑に行うことができる環境を整え、作業を効率化させることができます。

2-5 判断基準の解説:実効性の確保

【判断基準】

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。

【解説】

荷主は、積載効率の向上等及び運転者の荷待ち時間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から2-4まで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付けているものです。このため、2-2から2-4まで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等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。特定荷主の場合は物流統括管理者を指しますが、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

をと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、特定荷主に指定されていない荷主においては、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) 荷待ち時間等や積載効率の状況、効率化のための取組の実施状況・効果の把握

荷主における物流効率化の取組の実効性を担保するため、荷主は、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、荷待ち時間等の短縮の実施に当たっては、荷主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。

特定荷主については、荷待ち時間等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、それ以外の荷主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。

(3) 寄託先の倉庫における荷待ち時間等を短縮するための提案と協力

荷主の努力義務として荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷主が管理する施設で生じるものに加えて寄託先の倉庫で生じるものも対象となっています。このため、寄託先の施設において荷待ち時間等を短縮するための取組について寄託先に提案し、また、寄託先から入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する提案を受けた場合にあってはその提案に応じるなど、必要に応じて寄託先と協力・連携する必要があります。

(4) 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」¹⁹⁾に示されております。

これらのデータの標準化により、発・着荷主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まれます。

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。

¹⁹⁾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>)

(5) 物流サービスに応じた価格の把握

第一種荷主と第二種荷主との商取引等において、店着価格制ではなく、物流サービス水準を明確化し、速達や追加の荷役など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等の取組を導入することで、取引先の事業者が附帯業務に対する追加料金等の物流コストを認識することができます。これにより、物流効率化に配慮した第二種荷主等の発注のインセンティブとなることが期待されます。

なお、物流サービスの価格の参考としては、トラック事業者との運送契約における適正な対価の基準である「標準的な運賃」²⁰を国が定めているため、ご活用ください。

(6) 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・着荷主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・着荷主間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。
- ・ 効率化のための取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うことも重要です。例えば、運送事業者と契約関係にない着荷主の責による荷待ち時間や契約にない附帯作業などの対価や作業範囲については、運送契約や発荷主と着荷主との契約において適切に整理すること等が必要です。
- ・ レンタルパレットを使用する場合には、売主と買主間の売買契約、レンタルパレット事業者とのレンタル契約、運送事業者との運送契約²¹などにおいて、パレットの仕分け・回収作業の主体、費用負担、紛失リスクの負担等についての在り方を明記することで認識共有を図るとともに、必要に応じて関係事業者間において協議等を実施することが重要です。その際、レンタルパレット事業者と着荷主間でも契約を結び、パレットの適切な取扱いについて明記することが重要です。

²⁰ トラック事業者が自社の適正な運賃を算出し、荷主との運賃交渉に臨むに当たっての指標として、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3第1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6年国土交通省告示第209号において定められたものであり、個建運賃、有料道路料金、燃油サーチャージ等について規定されている。

²¹ 運送契約においてもパレットの仕分け・回収の主体等を明記することで、契約外の作業を防ぐとともに、元請事業者と実運送事業者が異なる場合においても、契約内容が実運送事業者にも正確に共有される。

- ・ 工事現場での資材の受取りにおける建設元請事業者と建設下請事業者、小売専用センターにおける小売業者とセンターを運営する卸売業者のように、他者に貨物の受渡しをさせる者と実際に貨物の受渡しをする者がいる場合、いずれかが第二種荷主として責任を負いますが、物流効率化のためには、第二種荷主とならない者も協力する必要があり、この点を契約等で明確化することも考えられます。

2-6 その他の取組事項

判断基準に定める取組のほか、荷待ち時間等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、荷主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、荷主が指示した時刻・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、荷主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、トラックドライバー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（ハイドロプレーニング現象）	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	通常で速度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ていることが必要です。当該許可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。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す。

(5) フォークリフトの点検等を定期的に行うこと

労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）により、フォークリフトを用いて作業を行う事業者は、その日の作業を開始する前の点検、原則一月を超えない期間ごとに一回の自主検査及び、原則一年を超えない期間ごとに一回の自主検査を行うこととされています。また、フォークリフトの運転の業務には、最大荷量に応じて技能講習修了者又は特別教育修了者を就かせることとされています。事業者及び作業員において、安全の確保のため、これらをはじめとする関係法令・手順を遵守する必要があります。

2-7 コラム:国や地方公共団体等が自ら荷主となる場合の対応について

国や地方公共団体等の行政機関も荷主(第一種荷主、第二種荷主)として、物流効率化に取り組む必要があります。以下に、基本方針や判断基準の解説を踏まえ、行政機関が取り組むべき代表的な事項を記載します。

当該事項は、「令和7年度における中小企業者に関する国等の契約の基本方針²²」(令和7年4月22日閣議決定。以下「官公需基本方針」という。)においても『第2 中小企業者の受注の機会の増大のために国等が講ずる措置に関する基本的な事項』として記載されており、本解説書及び官公需基本方針に則って必要な取組を行ってください。

①余裕を持った納品期限の提示や納入単位・回数の集約【官公需基本方針第2の2(3)④】

行政機関における入札案件には、開札日から契約開始日までが極端に短い事例が存在します。たとえば、開札日が3月21日で、契約開始日が4月1日など、契約開始までのリードタイムが10日に満たないことがあります。行政機関で入札案件のスケジュールを設定する際には、契約開始までのリードタイムをできるだけ長く取るよう配慮する必要があります。また、行政機関と契約した受注事業者との間で物品等の継続的な運送を行うトラックドライバーの負荷を低減する観点からは、1回当たりの配送量の増加、納入物品の配送と返却物品の回収を同一トラックで行うなど、納入単位・回数の集約を行うことも重要です。これらの取組により、リードタイムを長く設定することで、積載効率の向上等に貢献することができます。

②配送時期の分散や混雑時期の回避【官公需基本方針第2の2(3)④】

行政機関における入札案件は、契約開始が4月1日に集中する傾向があります。このため、官公庁向けのサービスを行っている事業者においては、年度末から年度明けにかけて配送量が増加する傾向があり、トラックドライバーへの労働負荷の増加の一因となっています。例えば、契約開始日を4月ではない他の月(例:6月～8月)に分散するなど、混雑時期を回避すること等により、貨物量の平準化を図りピーク回避を行うことで、トラックドライバーへの労働負荷の低減や積載効率の向上等に貢献することができます。

③物品の運送を伴う役務等に係る発注における「標準的な運賃」の活用等【官公需基本方針第2の4(2)①】

適切な予定価格の作成の観点から、行政機関が物品の運送を伴う役務、物品の買入れ等に係る発注を行う際には、行政機関と契約を締結した事業者から当該物品の運送を委託されたトラック事業者等がその雇用するトラックドライバーの賃上げ原資となる適正な運賃を収受できるよう、「標準的な運賃」を活用するとともに、附帯作業料等の追加で生じるコストや、繁忙期における運送、特殊な運送方法等に起因して追加で生じるコストについても十分に考慮するように努めてください。

④運送事業の許可を得ずに違法に運送を行う事業者を排除するための措置の実施【官公需基

²² [国、地方公共団体に対して、新たな契約の基本方針を定め、迅速かつ適切な価格交渉・転嫁等を要請しました\(METI/経済産業省\)](#)

本方針第2の2(3)④】

行政機関が受注事業者との間で物品等の継続的な運送を伴う契約を締結する際には、当該受注事業者とトラック事業者との運送契約の締結等に当たって運送事業の許可を得ずに違法に運送を行う事業者(いわゆる「白トラ」など)を排除するため、当該受注事業者に対して委託先のトラック事業者が許可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(※)や、運送事業の許可書の写しなどの委託先のトラック事業者が必要な許可等を有していることを示す書面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。

(※)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、貨物自動車運送事業を行う際、又は貨物自動車運送事業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)又は届出(貨物自動車運送事業法第36条の届出)を取得する、または許可等を取得している者に委託すること(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、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(除外されている運送を除く。)により、実運送を行う事業者を適切に把握するとともに、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に基づく許可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. 上記により、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. よくある質問について

Q1. 荷待ち時間・荷役等時間の詳細について教えてほしい。

(1)「受付時間内に到着すること」等を指示していた場合に、受付開始時刻(開門時刻)よりも前にトラックが到着したときは、荷待ち時間の起算点はどのように考えればよいか。

→ 受付時間(○時～○時まで)をトラック事業者に対し明示的に指示していた場合「時間帯」を指示していることに該当するため、トラック事業者の運行計画として受付開始時刻よりも前に到着した場合は、受付開始時刻が荷待ち時間の起算点となります。なお、例えば、毎回2時間以上の待機時間が発生している運行に対し、トラック事業者が荷主へ交渉等をしたにも関わらず指定時刻の改善等が図られない場合などは、実質的に指示がないものと考えられ、到着時刻から荷待ち時間を起算することとなる可能性があります。

(2)指示時刻等よりも前にトラックが到着した場合は、荷待ち時間の起算点はどのように考えればよいか。

→ トラック事業者の運行計画等の都合で指示時刻等よりも前に到着した場合は、指示時刻等から荷待ち時間を起算します。なお、例えば、時刻の指示等があった場合に、指示時刻等よりも前に毎回2時間以上の待機時間が発生している運行に対し、トラック事業者が荷主等へ交渉等をしたにも関わらず指示時刻等の改善等が図られない場合などは、実質的に指示がないものと考えられ、到着時刻から荷待ち時間を起算することとなる可能性があります。

(3)指示時刻等よりも前に到着し、指示時刻等よりも早く荷役等が終了した場合、荷待ち時間等はどのように考えればよいか。

→ この場合、荷待ち時間は0になります。この場合も、荷役等時間は、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。)です。

(4)到着後、トラックドライバーが昼食休憩等をとった場合、その休憩時間は荷待ち時間に該当するのか。

→ トラックドライバーが集貨場所等に到着した後、業務上の指示等により休憩する時間などは、荷待ち時間に含まれません。

(5)到着後、受取施設の休憩時間の間、荷卸しができず待機した時間は荷待ち時間に該当するのか。

→ 荷待ち時間は、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であるところ、荷主等の休憩時間は、荷待ち時間に含まれます。(事前に受取施設の休憩時間を貨物自動車運送事業者等に伝達し、荷主等の休憩時間に到着することを避けるように協力を求めることや、受取施設の休憩時間に到着する場合は受取施設が業務を再開するまでトラックドライバーも休憩時間を取るよう依頼すること等の対応が考えられます。なお、休憩時間を避けて到着するよう指示した場合であって、トラック事業者の運行計画の都合で休憩時間内に到着したようなときは、休憩時間の終了時刻から起算します。)

(6)集貨場所の周辺で待機している時間は荷待ち時間に該当するのか。

→ 「荷待ち時間」は、「集貨若しくは配達を行うべき場所又はその周辺の場所」において待機した時間(法第30条第4号)であることから、周辺で待機している時間も荷待ち時間に含まれます。(ただし、指示時刻等よりも前に周辺の場所に到着した場合は、指示時刻等から起算します。)

(7)トラック事業者側の事情で到着が遅れた際に、その日の最後の順番で荷役を受け付けた場合、荷待ち時間はどのようになるのか。

→ トラックドライバーの拘束時間を短縮する観点からは、到着が遅れた際に過度に待機時間を長引かせるような運用は可能な範囲で避けていただきたいと考えております。

p.11に記載のとおり、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、荷待ち時間に含まれませんが、意図的に過度な長時間の荷待ちを強要した場合は、荷待ち時間に含まれる可能性があります。

(8)共同輸配送の場合における「荷待ち時間」や「荷役等時間」はどのように考えればよいか。

→ 法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等について、荷主が管理する施設及び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におけるもの（荷待ち時間についてはこれらの周辺の場所も含む。）と規定されています。共同輸配送の場合に、施設を順番に回り荷役等を行う場合は、自社施設において要した荷待ち時間・荷役等時間を把握してください。共同輸配送施設における荷待ち時間・荷役等時間については、その全体を関係事業者が把握して短縮に努めることが望ましいですが、自社分の荷役等時間を切り分けて短縮に努めることも可能です。（なお、特定荷主の定期報告においては、当面の間、共同輸配送施設を計測対象から除外することを認める予定です。）

(9)トラック予約システム等がなければ到着時間の指示等を行ったことにならないのか。

→ トラック予約システム等による指示に限定するものではありません。

(10)荷主や倉庫側が荷役等を行う場合、荷役等時間に該当するのか。

→ 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ち会いが要求されているなど、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荷役等時間に含まれます。

(11)運送会社側の必要性から行う作業（荷物の養生作業、シート掛け等）にかかる時間は荷役等時間に該当するのか。

→ 輸送の安全を確保するために運転業務と一体的に行われる養生作業、固縛、シート掛け等については、荷役等に該当せず荷役等時間に含まれませんが、荷主等から特別の指示を受けて行うものに関しては荷役等時間に該当します。

(12)集貨場所から少し離れた場所に待機場所を設けている場合に、待機場所から実際に荷役等を行う場所まで移動する時間は荷役等時間に含める必要があるのか。

→ 貨物の運送を行っている時間と考えられるため、荷役等時間に含める必要はありません。

Q2. 荷待ち時間・荷役等時間の把握の仕方について教えてほしい。

(1)荷主は1運行の荷待ち時間等を把握することが必要なのか。

→ 荷主は1運行ではなく1回の受渡しごとの荷待ち時間等を把握することが必要です。例えば、自社が発荷主となる場合、自社から発送する際の荷待ち時間等を把握する必要がありますが、取引先等の施設において荷物を荷卸しする際の荷待ち時間等については、着荷主となる当該取引先が把握する必要があります。

(2)荷待ち時間と荷役等時間を必ず分けて把握しなければならないのか。

→ 荷主は1回の受け渡しごとの荷待ち時間と荷役等時間の状況を把握した上で、それぞれ

改善を行っていく必要があるため、原則としては、荷待ち時間と荷役等時間を分けてそれぞれ把握する必要がありますが、実態として切り分けられない場合等は「荷待ち時間等」として「荷待ち時間」と「荷役等時間」を分けずに把握することも可能とします。

(3) 1つの事業所内に複数の積卸しの場所がある場合、どのように荷待ち時間等を把握すればよいのか。

→ 1つの事業所内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合は、原則、各施設における荷待ち時間等を把握することとします。ただし、実態として当該各施設での荷待ち時間等を切り分けて計測することができない場合は、1つの事業所全体を1施設として、入構から出構までの時間を「1回の受渡しに係る荷待ち時間等」として把握することも可能とします。（この場合、事業所内を走行する時間が荷待ち時間等に含まれてしまい、荷待ち時間等を過大に評価してしまう可能性があります。）

(4) 荷物の積卸しを1つの場所において、荷卸しと荷積みを行う場合はどのように荷待ち時間等を把握すれば良いのか。

→ 荷卸しと荷積みを並行して行うケースや復荷（帰り荷）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、1つの施設内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事業者の取組を阻害しない観点から、荷卸しと荷積みを別々に把握することも可能とします。

Q3. 荷主の定義にある「自らの事業に関して継続して」の詳細について教えてほしい。

→ 自らの事業に関して運送・受渡しする貨物には、全ての取扱商品のほか、事務用品等も含まれます。

継続して運送・受渡しするとは、回数や頻度で判断されるものではなく、事業に関して通常必要と見込まれ、単発・突発ではないものをいいます。具体的には、事務所の引っ越しや製品を生産するための設備の導入の際に発生する輸送、不定期に開催する社内外イベント等の実施のための資材等の輸送などは除かれます。

Q4. 偽装請負防止に向けて、荷待ち時間等の短縮を目的とした荷主とトラックドライバー、荷主と倉庫業者とのコミュニケーションの方法について教えてほしい。

労働者派遣事業と請負とでは、労働者の安全衛生の確保、労働時間管理等に関して、雇用主（派遣元事業主、請負事業主）、派遣先、注文主が負うべき責任が異なることから、物流に関する業務について請負（委任・準委任を含む。）の形式による契約を締結している荷主においては、本解説書の内容を実施いただくに当たり、以下の（1）～（4）までの事項を参照してください。

また、この他、「労働者派遣・請負を適正に行うためのガイド」（厚生労働省・都道府県労働局）²³を参照してください。

(1) トラック事業者に運送業務を委託する際、トラックドライバーとのコミュニケーションの方法と

²³ https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000077386_00020.html

して注意すべき事項は何か。

→ 請負業務では、発注者でなく請負事業主が自ら労働者に対して業務の遂行方法に関する指示を行う必要があります。発注者と請負事業主の労働者（請負事業主から再委託をしたフリーランス等であっても、契約の名称に関わらず、その実態から、労働者性があると認められる場合を含む。以下同じ。）との間に指揮命令関係がある場合には、請負形式の契約により行われていても労働者派遣事業に該当し（いわゆる「偽装請負」）、労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働の保護等に関する法律の適用を受けます。

このため、運送業務の請負では、通常、以下の点が求められます。（※なお、発注者が請負労働者と、業務に関係のない日常的な会話をしても、発注者が請負労働者に対して、指揮命令を行ったことにはならないので、偽装請負にはあたりません。）

- ・ 発注者（荷主）が、あらかじめ定められた様式（運行計画）等により配車時間・貨物の集貨・配達場所等を請負事業主（トラック事業者）に依頼し、請負事業主によって指名された請負労働者はその運行計画に基づき当該配車時間に貨物の集貨・配達場所までの運行を実施すること。
- ・ 当該運行計画が安全運転の確保、人員体制等から不適切なものとなっている場合には、請負事業主がその旨を発注者に申し入れ変更できるものとなっていること。

(2)(1)に関して、運送業務の性質上、運行計画にあらかじめ詳細を記載することが困難な場合があるが、発注者からの指揮命令に該当するとは直ちに判断されないようなケースはあるか？

→ 運送業務の性質上、貨物の集貨・配達場所での停車位置や待機場所、貨物の集貨・配達場所からの出発時間は、当日の交通事情や天候、貨物の集貨・配達場所の状況により予測できず、運行計画にあらかじめ正確に記載することが社会通念上困難な場合も多いと考えられます。こうした事情等を鑑み、以下のケースについては、発注者からの指揮命令に該当するとは直ちに判断されません。ただし、請負労働者の労働時間管理等に影響を与えるような場合は、労働者派遣事業と判断される可能性が高くなります。

- ・ 運行計画であらかじめ指定された範囲内で発注者の労働者が詳細な停車位置や待機場所を特定し、発注者の労働者から請負労働者に直接伝えること。（※ただし、例えば、運送計画における貨物の集荷・配達場所が市町村名のような幅広い区域を示しているような場合であって、運行の都度、発注者の労働者が直接、請負労働者に番地や建物名といった具体的な集荷・配達場所を示すなどの運用は、発注者から請負労働者への指揮命令に該当し、偽装請負と判断される可能性が高くなります。）
- ・ 発注者が出発時までに予測できず、運行計画に当初予定されていなかった集貨・配達先に行く必要が急遽生じるような場合において、発注者の労働者が請負労働者に対して集貨・配達先の追加や変更を伝えること及び請負労働者からの質問に対して発注者の労働者が直接回答すること。（※ただし、請負労働者が直ちに当該注文の変更や回答内容を請負事業主に連絡し了解を得る等、請負事業主が自らの労働力を直接利用していると認められる場合に限り、用務先の変更等が、請負事業主の了解無く行われたり、又は請負労働者の労働時間管理その他労働条件に影響を及ぼしたりするような場合は、発注者から請負労働者への指揮命令に該当し、偽装請負と判断される可能性が高くなります。）
- ・ 発注者と請負事業主との契約に基づき、発注者が、請負労働者に対して契約書に記載し

ていることの履行を求めること。例えば、契約書において各集貨・配達先における到着時間及び出発時間が記載された場合、その履行を求めることができるが、道路事情により荷の延着等が見込まれるときには、発注者は到着時間の再設定・見直しを行う等運送事業者が無理な運行を行うことがないよう協力して安全運行を確保すること。（※ただし、発注者が作業の内容、順序、方法等に関して文書等で詳細に示し、そのとおりに請負労働者が作業を行っている場合、発注者による指示その他の管理を行わせていると判断され、偽装請負と判断される可能性が高くなります。）

- ・ 発注者と請負事業主との契約に基づき、請負労働者に対して、発注者が直接、発注者の施設における集貨や各配達先への配送に関する留意点等を連絡すること。（※例えば、配達先の入り口を発見する方法、住所特定が困難及び駐車場が見つかりにくい等の問題点並びに配送効率を上げるためのコツなどを含みます。ただし、運行計画に影響を及ぼさない範囲の内容に限ります。）
- ・ 発注者と請負事業主との契約に基づき、発注者が、請負労働者の運行情報（運行経路や各集貨・配達先での滞在時間等）を請負事業主経由で収集し、それらを総合的に分析することにより、請負事業主とともに運行計画全般の改善に取り組むこと。また、当該分析結果（個人のパフォーマンスの分析結果を含む。）を請負事業主に共有すること。（※請負労働者の氏名等の個人情報が含まれる場合には、個人情報保護法等に基づく適正な取扱いが求められます。）（※※ただし、請負労働者個人のパフォーマンスの分析によって、発注者が請負労働者の配置決定及び変更に関与していると判断される場合には、偽装請負と判断される可能性が高くなります。）

(3) 荷役等時間の短縮に向けて、トラックドライバーや3PL事業者・倉庫業者とのコミュニケーションの方法として注意すべき事項は何か。

- 請負業務の中に貨物の積卸しや庫内作業等の荷役業務が含まれる場合についても、発注者でなく請負事業主が自ら労働者に対して業務の遂行方法に関する指示を行う必要があることについて留意する必要があります。

発注者が請負業務の作業工程に関して、仕事の順序・方法等の指示を行ったり、請負労働者の配置、請負労働者一人ひとりへの仕事の割付等を決定したりすることは、請負事業主が自ら業務の遂行方法に関する指示その他の管理を行っていないので、偽装請負と判断されることになります。こうした指示は口頭に限らず、発注者が作業の内容、順序、方法等に関して文書等で詳細に示し、そのとおりに請負事業主が作業を行っている場合も、発注者による指示その他の管理を行わせていると判断され、偽装請負と判断されることになります。

そのため、荷役業務の請負では、通常、以下の事項が求められます。（※なお、発注者が請負労働者と、業務に関係のない日常的な会話をしても、発注者が請負労働者に対して、指揮命令を行ったことにはならないので、偽装請負にはあたりません。）

- ・ 発注者が、あらかじめ定められた様式（作業計画）等により作業内容・作業拠点等を請負事業主に依頼し、請負事業主によって指名された請負労働者はその作業計画に基づき業務を実施すること。
- ・ 適正な請負と判断されるためには、請負事業主が請け負った業務を自己の業務として契約の相手方から独立して処理することなどが必要であり、単に肉体的な労働力を提供するものではないことが必要。そのためには、①請負事業主の責任と負担で、機械、設備若しくは器材（業務上必要な簡易な工具・文房具を除く。）又は材料若しくは資材を準備し、業務

の処理を行うか、②請負事業主が自ら行う企画又は請負事業主の有する専門的な技術若しくは経験に基づいて業務を処理するか、いずれかであること。

- ・ 上記①の場合に、請負業務の処理自体に直接必要とされる機械（フォークリフト等）、資材等を発注者から借り入れたり、購入したりする場合は請負契約とは別個の双務契約が必要であること。

(4)(3)に関して、荷役業務の性質上、作業計画にあらかじめ詳細を記載することが困難な場合があるが、発注者からの指揮命令に該当するとは直ちに判断されないようなケースはあるか？

- 荷役業務の性質上、作業場での貨物の入出庫状況等は、当日の交通事情や天候により予測できず、作業計画等にあらかじめ正確に記載することが社会通念上困難な場合も多いと考えられます。また、請負労働者たる運転者が荷主施設等で荷役等作業を行う場合、トラック事業者の管理者が現場で請負労働者を管理することは現実的でないと考えられます。こうした事情等を鑑み、以下のケースについては、発注者からの指揮命令に該当するとは直ちに判断されません。ただし、請負労働者の労働時間管理等に影響を与えるような場合は、労働者派遣事業と判断される可能性が高くなります。
- ・ 作業計画であらかじめ指定された範囲内で発注者の労働者が詳細な作業場所を特定し、発注者の労働者から請負労働者に直接伝えること。
 - ・ 作業計画の内容と異なる方法による荷役等が行われている場合において、発注者の労働者が請負労働者に対して作業計画に基づいた荷役を行うよう指示すること。
 - ・ 発注者が作業開始時まで予測できず、作業計画に当初予定されていなかった荷役業務を行う必要が急遽生じるような場合において、発注者の労働者が請負労働者に対して業務の追加や変更を伝えること及び請負労働者からの質問に対して発注者の労働者が直接回答すること。ただし、請負労働者が直ちに当該注文の変更や回答内容を請負事業主に連絡し了解を得る等、請負事業主が自らの労働力を直接利用していると認められる場合に限ります。（※この場合発注者が直接、請負事業主の了解を得ることが基本です。）
 - ・ 発注者と請負事業主との契約に基づき、請負労働者に対して、発注者が直接、各作業に関する留意点等（例：作業に関する安全上の留意点）を連絡すること。（※ただし、作業計画に影響を及ぼさない範囲の内容に限ります。）
 - ・ 発注者と請負事業主との契約に基づき、発注者が、請負労働者の作業手順・効率等に係る情報や荷待ち時間や荷役等時間の状況等を請負事業主経由で収集し、作業計画全般の改善に取り組むこと。（※請負労働者の氏名等の個人情報が含まれる場合には、個人情報保護法等に基づく適正な取扱いが求められます。）（※ただし、請負労働者個人のパフォーマンスの分析によって、発注者が請負労働者の配置決定及び変更に関与していると判断される場合や、発注者が請負労働者の労働時間管理等に影響を与えていると判断される場合には、偽装請負と判断される可能性が高くなります。）
 - ・ 請負事業主が、発注者から新たな設備を借り受けた後初めて使用する場合、借り受けている設備に発注者による改修が加えられた後初めて使用する場合等において、請負事業主による業務処理の開始に先立って、当該設備の貸主としての立場にある発注者が、借り手としての立場にある請負事業主に対して、当該設備の操作方法等について説明を行う際に、請負事業主の監督の下で請負労働者に当該説明（操作方法等の理解に特に必要

となる実習を含む)を受けさせること。

Q5. 荷役等時間の更なる短縮が難しい事情がある運行として想定されるものは何か。

→ 基本方針において、「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。」とされています²⁴。業界特性として想定されるものは、以下のとおりです。

※ なお、以下の事情に該当する運行が一部あることにより、全ての施設・運行で「やむを得ない場合」があると判断されるものではなく、荷待ち時間等を1時間以内とすることを目指すことができるものについては、これに向けて取り組んでいただくことが必要です。

(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

- ローリー車、バルク車等を利用しており、積載する製品の特性(粘度が高い等)や漏洩確認、均平化等の作業上、技術革新がない限り、荷役等時間を短縮できない。
- ローリー車、バルク車等を利用しており、危険物施設において防爆対応が必要であるためポンプ等を用いずにホースで荷卸しすることから、技術革新がない限り、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。
- ローリー車、バルク車等を利用しており、消防法上、管内流速制限により荷役等時間を短縮できない。

(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であり、積込みに時間を要する。
- 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るため、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るため、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

²⁴ また、特定荷主は定期報告において荷待ち時間等の状況の報告が求められるところ、解説書に列記する「荷役等時間の更なる短縮が難しい事情がある運行」については、その旨を記載することにより荷役等時間の報告を省略することを可能とする予定。

- 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等のために時間を要する。

○生活環境の保全等の観点で配慮が求められる場合

- 飛散流出対策等、生活環境保全上の支障を防止する等の観点から慎重な荷役作業が必要であり時間を要する。

(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は、施設配置等の見直しがない限りその時間の短縮は困難。

Q6. 輸送用器具も重量の算定の対象に含まれるか。

→ 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してください。一般的に、輸送用器具の一部とみなせる場合は重量の算定の対象から除かれますが、商品として取り扱っている場合(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です。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かれますが、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、重量の算定に含まれます。

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。

Q7. 廃棄物における荷主の考え方について教えてほしい。

→ 一般廃棄物及び産業廃棄物の収集等を受託する事業者が、①貨物自動車運送事業の許可を有している場合、当該事業者が貨物自動車運送事業法の運送委託をしている排出者(荷主)は第一種荷主として、②貨物自動車運送業の許可を有しているか不明又は有していない場合、当該事業者が廃掃法上の収集等を委託している排出者(荷主)は第二種荷主として、荷待ち時間等の短縮や積載効率の向上等の取組に努めてください。

なお、廃棄物の収集・運搬については、生活環境の保全の観点等から少量でも定期的に運送が必要となり、また、生活環境保全上の支障を防止する等の観点から慎重な荷役作業が必要であり荷役に時間がかかることも考えられます。一般廃棄物の処理については、廃棄物の処理及び清掃に関する法律(昭和45年法律第137号)に基づき、市町村が定める一般廃棄物処理計画に従うことを前提とした上で、可能な範囲で効率化に努めてください。産業廃棄物についても、生活環境の保全等の観点で制約がある場合は配慮した上で、可能な範囲で効率化に努めてください。

4. 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
電話 03-3501-1511

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	048-600-0345
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 等
電話 03-3502-5741

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

(3) 国土交通省

主な所管事業:建設業、鉄道事業、鉄道車両製造業、旅客自動車運送事業、自動車整備業、
旅客船事業、造船業、航空運送事業、航空機整備業、宿泊業 等

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課

電話 03-5253-8801

(4)警察庁

主な所管事業:中古品販売業 等

警察庁 生活安全局 生活安全企画課

電話 03-3581-0141 (内線:3056)

(5)総務省

主な所管事業:放送業、郵便業(荷物を除く)、信書便事業、電気通信事業、宝くじ 等

業種名	担当部課	電話番号
放送業	情報流通行政局総務課	03-5253-5711
郵便業(荷物を除く)	情報流通行政局郵政行政部郵便課	03-5253-5975
信書便事業	情報流通行政局郵政行政部信書便事業課	03-5253-5976
電気通信事業	総合通信基盤局事業政策課	03-5253-5835
宝くじ	自治財政局地方債課	03-5253-5630

(6)財務省

主な所管事業:たばこ事業、塩事業 等

財務省 理財局総務課たばこ塩事業室

電話 03-3581-4111

(7)国税庁

主な所管事業:酒類業 等

国税庁 酒税課

電話 03-3581-4161

(8)文部科学省

主な所管事業:出版業(※経済産業省と共管) 等

文化庁 国語課

電話 03-6734-2840

(9)厚生労働省

主な所管事業:医薬品、医療機器等販売業、宿泊業 等

業種名	担当部課	電話番号
医薬品、医療機器等 販売業	医政局医薬産業振興・医療情報企画課	03-3595-2421
宿泊業	健康・生活衛生局生活衛生課	03-3595-2301

(10)環境省

主な所管事業:廃棄物処理事業、ペット事業 等

業種名	担当部課	電話番号
ペット事業	自然環境局 総務課動物愛護管理室	03-3581-3351
廃棄物処理事業	環境再生・資源循環局 廃棄物適正処理推進課、廃棄物規制担当参事官室	

物流効率化法ポータルサイト

物流効率化法に関わる事業者の理解促進に向けて、『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）において、改正ポイントをとりまとめておりますので、ご覧ください。

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

2025 年度「賛助会員幹事店会」次第

[日 時] 2025 年 8 月 28 日 (木) 11:00～12:30 (12:30～：昼食)

[場 所] LEVEL 21 東京會館

東京都千代田区大手町 2-2-2 アーバンネット大手町ビル 21 階

[次 第]

1. 挨拶

日食協 政策委員会 委員長 三菱食品 (株) 取締役常務執行役員 細田 博英
賛助会員幹事店会企業代表 味の素 (株) 執行役常務 田原 貴之 様

2. 日食協活動報告

日食協 専務理事 時岡 肯平

3. 討議内容

「商品識別コード (GTIN・JAN) の運用状況と改廃に関わる商慣習について」

- ・ 昨年と同様に上記テーマを取り上げます。
- ・ GTIN (Global Trade Item Number) は、GS1 により制定された国際標準の商品識別コードの総称で、商品のブランドオーナーが商品単位ごとに、他と重複することなく識別できるよう設定することになっており、GS1Japan より詳細な設定ガイドラインが示されております。しかし現状では、「GTIN-13 (JAN コード) を変更した商品は新商品とみなす」商慣習が不文律として営業現場で残っていることで、GTIN 変更ルールが守られていないケースがあり、その結果、商品を一意に特定できないことで業務負担が生じています。
- ・ 現在、経済産業省主催で行われている「商品情報連携会議」の分科会である「商品情報の在り方・商慣習に関する検討 WG」で、このテーマが議論されていますが、この JAN コード変更に関する各企業の現状での運用状況と、原則的な運用を妨げている商慣行の中で、特に是正が必要と考えられる商慣習があれば、その内容についてご表明ください。

以上について、各幹事店委員の皆さまからご発表 (4 分以内) をいただき、日食協委員と意見交換させていただきます。

資料：①「商品情報連携標準に関する検討会」資料の一部抜粋

②「2024 年度賛助会員幹事店会」各社コメント

③「日本加工食品卸協会 活動報告」

④ 経済産業省「商品情報連携会議」

「商品情報の在り方・商慣習に関する検討 WG」について

以上

2025年度 賛助会員幹事店会 出席者名簿

一般社団法人 日本加工食品卸協会

（賛助会員幹事店委員）		（敬称略）
会 社 名	役 職	氏 名
味の素株式会社	執行役常務 食品営業統括	田原 貴之
アサヒ飲料株式会社	専務取締役兼専務執行役員	早川 等
	（代理出席）流通政策部長	田中由樹雄
カゴメ株式会社	執行役員 営業本部長	斉藤 茂幸
キッコーマン食品株式会社	執行役員 副ナショナル・セールスマネージャー 首都圏支社長	赤城 靖
キューピー株式会社	上席執行役員 販売戦略本部長	田川 篤志
サントリーフーズ株式会社	取締役執行役員 営業推進本部長	原田 直樹
日清オイリオグループ株式会社	取締役 専務執行役員	三枝 理人
日清食品株式会社	取締役 ビジネスソリューション本部長	高間 浩司
	（代理出席）取締役 営業本部副本部長	米山慎一郎
株式会社日清製粉ウェルナ	取締役 営業本部長	千田 幸洋
	（代理出席）家庭用営業部 部長	戸塚雄一郎
株式会社ニッスイ	執行役員 広域営業本部長	古賀 敬
	（同席）広域営業本部 家庭用営業一部 部長	池田 聡
ネスレ日本株式会社	常務執行役員 営業本部長	惣塚 利郎
	（代理出席）営業本部 流通営業統括部長	筒井 秀
ハウス食品株式会社	取締役 営業本部長	西村 正徳
	（代理出席）広域営業統括部長	嶋谷 寛
株式会社桃屋	取締役 営業本部本部長	今井 武彦

（日本加工食品卸協会委員）		（敬称略）
会 社 名	役 職	氏 名
伊藤忠食品株式会社	常務執行役員	佐伯 泰昌
加藤産業株式会社	常務執行役員	打田 雅俊
国分グループ本社株式会社	取締役 専務執行役員	鈴木 嘉一
コンタツ株式会社	専務取締役	津久浦慶邦
株式会社サンヨー堂	常務取締役 商品部長	新網 博信
株式会社日本アクセス	取締役 常務執行役員	奥川 洋介
三井物産流通グループ株式会社	取締役 専務執行役員	阿部 太
三菱食品株式会社	取締役 常務執行役員 商品統括	細田 博英
一社 日本加工食品卸協会	専務理事	時岡 肯平

（説明出席）		（敬称略）
会 社 名	役 職	氏 名
一社 日本加工食品卸協会	N-Sikle運営委員会 委員長	佐藤登志也

商品コード（GTIN・JAN）の運用状況と改廃に関わる商習慣について

・ A社

GTIN変更の10の基準に則った販売基準と事例集を作成、それをもとにGTIN管理を行っているが、「基準2、3、4」に関連する、成分や代替え商品が変更されても軽微な場合は、GTIN変更をしなかったり、増量品についても自然切り替え、終売後元に戻すような事例ではGTINを変更しないことがある。既存品との入れ替えが可能で返品リスクが少ない、増量品終了後新たな商談の必要なく商品の切り替えが確約される、併せて新規登録料の発生コストが不要になるなど、問題が解決されれば基準通り進められると認識している。但し、世界規模で比較すると、日本は新製品やリニューアル品を生活者の方からも求められるので、基準通りの運用で発番が追いつくかという新たな問題もあり、検討が必要と認識している。

・ B社

GTIN変更基準10項目中「基準3」に該当する、期間限定増量品について、期間終了後通常品に戻るのを自然切り替え扱いとし、JANの変更をしていないのが現在の実態。また、「基準7」に当たるボーナスパック（24本中4本景品扱いとするなど）という企画があり、同じく期間終了後通常品に戻ることや、廃棄ロスの観点からも自然切り替え扱いとしてJANの変更をしない運用となっており、現状の課題と認識している。

・ C社

パッケージの変更や原材料の変更等のリニューアルで原産地表示や栄養分表示に反映するものでも軽微な変更のときはJAN変更を行っていない。理由として小売への導入費や欠品ペナルティの存在、CVSの棚落ちリスク、改変に伴う資材や商品廃棄のリスク、生協の宅配カタログの商品切り替えがどこまで許容されるか、などの問題が挙げられる。

・ D社

基本的に原則通りの運用をしているが、一部の商品について一括表示の軽微な変更などはJANを変えないことがある。また、小売店に並ばないバルクコンテナ商品や外食PB商品などはもともとJANを付けないという例外もある。JANを変えない最大の理由は小売の新商品初回導入料の存在である。

- ・ **E 社**

商品情報連携協議会の趣旨については賛同。またGTINルールに準拠してJANの設定をしており、使い回しも行っていない。但し、GTINの10の基準はグレーゾーンがあったり、国際的にも形骸化したルールになってはいないか、製配販の流通営業や物流の現場で業務負担や混乱を解消するためにはルールの見直しや解釈の変更を進める必要があるのではないかと考えている。（期間限定・数量限定の増量品などについてJANを変えた場合、小売店舗側が期間と数量のマッチングを行わないと2登録となり、JANを変えなければ1登録のまま漏れもなく売価変更もスムーズに行くという事例もある）

- ・ **F 社**

JANの使い回しや短縮JANの使用はない。GTINルールを逸脱するケースは、リニューアル商品と期間限定のデザイン変更品がある。増量品については今年からルールに則っている。改廃に関わる商習慣に関しては、新旧商品切り替え時の旧品メーカー在庫残を課題と認識している。またCVSの新規導入料は負担が大きく課題認識している。一部、EC（電子取引）の得意先ではJANを変えることで定期便の情報が寸断され、再設定が必要になるという問題がある。

- ・ **G 社**

新商品やリニューアルに関し、概ねGTINの変更基準に則って運用している。商品名の変更を伴わない軽微なデザインや表示の変更等は、売場での自然切り替えを流通業者に予め説明したうえで、従来コードで運用している。
但し2025年以降、家庭用エキストラバージンオリーブオイルに「公正マーク」を順次付けているが、GTIN変更は伴っていない。グレーな部分とはいえ、課題と認識している。

- ・ **H 社**

当件に関してはリニューアル、キャンペーン等のパッケージ変更が問題視されている。リニューアルは年間30SKU以上あるのでその都度GTIN変更に伴うコスト増が問題となっている。一斉カット、一斉導入が改善されると有難い。また、軽微な原材料等を変更する際「基準2」で「法令等で規定されていない範囲内の若干の成分変更の場合はGTIN 変更不要」との表示もあり判断に迷うことがあるので、基準の透明化、詳細化を望む。

- ・ **I 社**

常温と冷食で年間50～100のリニューアル品があり、初回半値納入の負担や在庫切り替えで旧品が残る在庫リスクを避けるため軽微なリニューアルについてはGTINを変更しない運用が多くなる。期間限定の増量などについては、運用が煩雑なので同一のJANにして欲しいという一部の小売様からの要望もあって同じJANで運用している実態がある。

- ・ **J 社**

他社の皆様の発表とほぼ同じ内容である。軽微な味の変更などは、規格入数が同じ場合は従来のGTINの継続使用としている。インフレ下の販促策として増量企画頻度が多くなるがこれもJANを変えず運用している。仮に全てJAN変更した場合の課題として、資材や製品の廃棄による食品ロス、環境面等の観点から、如何なものかとの思いもある。自然切り替え、新規登録料不要、店頭の表示業務の軽減につながる内容であればうまくいくのではないかなと思う。

- ・ **K 社**

他社と同様で基本的にGS1japanのガイドラインに即しつつも一部のプロモーション商品、リニューアル商品で同一のJANで運用している。背景は改廃に伴う新商品導入料、在庫の処分費用の問題がある。また店舗の事情によりエンドプロモーションとシェルフプロモーションの複合が求められ、その際一括切り替えが困難なことから同一JANでの運用を求む小売側からの声がある。さらに、プロモーション商品が品薄となって追加製造した場合の日付逆転現象により納品不可となるケースがあるので、これは同一JANで運用している。

- ・ **L 社**

2023年にGS1の10の変更ルールに沿って見直しを実施したが、一括表示の軽微な変更や認証マークの追加、等々について一部例外的運用となっていることを課題と認識している。新商品半値納入のコスト負担が大きく、全くの新規商品でなければなるべくJANの変更を避けたい意向がはたらく。

- ・ **M 社**

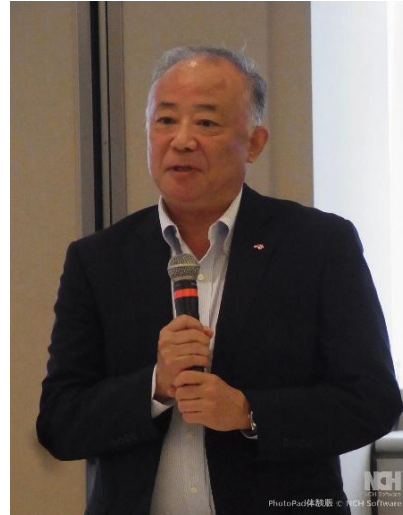
比較的にSKU数が少なくリニューアルも少ないのでGTIN変更のルールを遵守、10の基準を満たしていると言える。しかしながらリニューアル等に伴うメーカー在庫の処分や卸在庫の返品などの負担軽減を望みつつもルール遵守しているという現状である。

- ・ **卸代表 政策委員長**

いろいろなご意見を頂戴したことに感謝。半値納品や在庫の自然切り替えの件は、大きな課題だろうと想像していたが、一部のメーカー様からあったように、10のルール自体が少し形骸化しているのではないかと指摘は、その通りだと感じた。しかし、庫内作業の自動化や、日本人以外の労働力の起用はこれから先十分考え得ることで、俗人的な判別や仕分けができなくなる状況も想定される中、あまりヒートアップしないように話し合っていくべきであろうと感じた。本日初めてご意見多々伺ったところなので、今後は業種業態、さらに企業ごとに改善していくことについて、前向きに取り組みさせていただくことをお約束する。



卸を代表して挨拶する
細田政策委員長



メーカーを代表して挨拶する
味の素（株）田原執行役常務



賛助会員幹事店会 会場

「N-Sikle」(日食協 商品情報連携標準化システム) 運営委員全体会

2025年8月20日 (水)



一般社団法人 日本加工食品卸協会

1. 活動状況報告

- (1) カナカン様 メーカー説明会
- (2) マルハニチロ様 個別打合せ
- (3) 株式会社ヤグチ様 個別説明会
- (4) 日本スーパーマーケット協会様 個別打合せ
- (5) サミット谷川様 個別打合せ

2. N-Sikleと産業横断レジストリーの連携について

- (1) 商品情報の在り方・商習慣に関する検討会 B) 報告
- (2) 商品情報の取り扱いに関する検討会 C) 報告
- (3) N-Sikleと産業横断レジストリーの連携



N-Sikle導入スケジュール

稼働までのスケジュールを以下のように案内。

2025年5月29日

メーカー様説明会

※説明会終了後、サービス運用者（サイバーリンクス社）より、サービス利用申込に関するメールを送信させていただきます。

2025年5月30日～

お問い合わせ受付開始

※ご不明な点がございましたら、本資料の問い合わせ先へお問い合わせください。

2025年5月30日～

2025年7月31日

サービス利用申し込み期間

※サービス利用規約の内容をご確認いただき、期日（2025年7月31日）までにサービス運用者（サイバーリンクス社）へお申込をお願いいたします。

2025年8月18日～

ID登録完了通知開始

※ID登録された取引先様から順にサービス運用者（サイバーリンクス社）より、サービス利用IDをメールにて通知させていただきます。

※サービスの操作マニュアルがダウンロード出来るURLを同時にご案内いたします。

2025年9月初旬

N-Sikleサービス利用開始（予定）



取引先説明会終了後のアンケート

お取引先名	説明会はわかりやすかったか	N-Sikleと言うサービスの感想	今後、N-Sikleを活用していきたいと思うか	商品情報の授受で業務的に困っていることや、こういう機能があればよいと感じること	その他、お気づきの点
(株)ニッポン	一部理解できた	統一見積フォーマットは、間違いなく時間削減になっていきますし、良いシステムだと思いますが浸透するには時間がかかると思います。 小職・本社を含め、すすめていくべきだと思っておりますので、ニッポンは前向けにすすめていきますが、まずは、無料での使用範囲を広げていただきたいです。	無料なら使いたい	価格改定(改定前・改定後)の見積作成 N-Sikleではありますでしょうか。	各メーカーに浸透していくには、基本機能(もう少し使用範囲を広げて)を無料にさせていただきたいです。ある程度浸透していけば、追加機能を含め有料で問題ないと思います。
無記入	理解できた	見積フォーマットの統一サービスという印象。まだ使用していないので分からないが、問屋様には非常に有益なものだと感じました。	無料なら使いたい	特にありません	説明資料の簡素化が出来るならお願いしたいと思います。
アサヒ飲料(株)	理解できた	非常に卸さんにとって有効なシステムと考えます。	無料なら使いたい	商品情報を開示できるタイミングでの対応しかできない状況で、且つ現状では、いつのタイミングで商品情報の提供を求められるか不明の為。	特に御座いません
エバラ食品工業(株)	理解できた	メーカー・問屋の作業効率化には非常に有効だと感じた。今回試験的に行うことで成功事例を作り、横展開が広がることで本来のメリットが生み出されると存じますので、ぜひご検討をお願いします。	有料でも使いたい	各問屋向けへの見積もりでは記載内容が異なるので統一ができる良い。 小売ごとの単品条件(EDLP・特売・チラシなど)や戻しの内容などの記憶や、一覧で把握できるとより良い。 価格改定や季節終売・パッケージリニューアルなどによる変更は各ユーザーで変更ではなく、会社単位で統一できると効率が良い。	今回は2025年7月31日までの申し込みだが、今後の募集の有無があると良いと感じた。今回申し込みがないと、今後何年かは申し込みができないなど。 今後このシステムが広がっていくことで、有料版の需要は高まると感じたので、試験的な段階では、「無料版でここまで出来る」というような詳細な説明があると良いと感じた。
無記入	一部理解できた		無料なら使いたい		
無記入	理解できた	このシステムで運用できるようになれば、効率は上がると思いますが、小売店の見積フォーマット統一は、現実的に難しいと感じました(細部含めて)。	無料なら使いたい	それぞれのベンダー様で商品登録書を提出する(入力)ことに時間を費やしているのが現状。	
無記入	一部理解できた	正直なところ、業務が円滑に進むかどうかは疑問なところです。理解できていない部分も含めて、メリットがないと出来ない。	無料なら使いたい		
無記入	理解できた		無料なら使いたい		
キッコーマン食品(株)	一部理解できた	すべての卸さん、小売さんが導入できたら業務効率が一気に上がるなと感じました。	無料なら使いたい	説明会でもありましたが、なぜ価格の部分が紐づけないのかわからず。何か制約があるのでしょうか。各特約店様であれば、価格の表示は問題ないと思うのですが。	今後使ってみて、色々出てくると思うので、またご相談させていただければと思います。

1.活動状況報告 -マルハニチロ様 個別打合せ



■概要

日時：2025年6月6日(金)

会場：東京都江東区新砂1-6-35 JMFビル東陽町02(国分グループ本社株式会社 システム部)

参加者：(敬称略)

マルハニチロ)

長谷(DX推進部 営業デジタルマーケティング推進課 副部長兼課長)

大木(DX推進部 業務改革推進室 主任)

国分グループ本社(以下国分))

佐藤

サイバーリンクス)

杉谷、小出

■経緯

マルハニチロDX推進部よりN-Sikleについて再度説明を希望され、打合せを実施。

- ・国分首都圏を通じたマルエツ社対応において対象メーカーに含まれているが、申請が行われていなかった。
- ・DX推進部として営業部門の見積作成業務に関して課題を感じており、メーカーEDI7社会でのN-Sikleの説明や今回のマルエツ社対応の案内を機に、業務改善検討の一環としてN-Sikleの機能や取組みについて再度説明を希望いただいた。



1.活動状況報告 -マルハニチロ様 個別打合せ

■マルハニチロ様としての期待感

マルハニチロ 長谷様

「まずは全営業担当者が同じ仕組みを利用して、見積作成、管理業務を共通化したい。

将来的には社内システムへ連携して、リベート請求と見積情報の突合せなどを自動処理するなどし、営業が行っている見積以外の業務まで効率化をしたい」

○見積書フォーマットを統一できることにより…

- ・個別Excelフォーマットでの作成が不要になる(類似作業の削減)。
- ・集中管理、分析がしやすい。
- ・社内システムとの連携による業務自動化と入力ミス削減が検討できる。
- ・リベート確認など見積書に関わるその他の営業業務の効率化が見込める。

○見積業務をシステム化することにより…

- ・実績がクラウド上で管理され属人化の防止、引継ぎも容易になる。
- ・社内フローを徹底させることができる。
- ・約定・見積などの記録をエビデンスとして改ざん不能な形で保存できる。

N-Sikle導入前(現在)	N-Sikle導入後(イメージ)
見積書のフォーマット乱立	見積書を統一フォーマットで一元化、検索・活用性向上
約定エビデンスが不明確	改ざん不能な状態で保存・共有
情報の属人管理	共通フォーマットで共有・管理が容易
営業部門の引継ぎ困難	案件・条件管理が時系列で可視化され、引継ぎが容易に



1.活動状況報告 -マルハニチロ様 個別打合せ

■マルハニチロ様としての導入に向けたハードル

No	項目	詳細
①	現場の意識変革	現場では「今のやり方でできている」との声が強く、変革への動機付けが必要。
②	効果の定量化	本部として導入判断を下すための「明確な定量効果」の提示が必要。 また、①に対するアプローチとしても重要な要素となる。
③	段階的な導入計画	営業300～400人への展開を見据えた、フェーズ分けと支援体制が必要。

⇒(第1回運営委員会全体会でも卸から声が上がった)**「現場の意識改革」**とそれを推し進める**「効果の定量化」**がメーカーにおけるN-Sikle導入時のポイントとなる様子。

■その他 質疑応答

No	質問者	質問内容	回答内容(回答者)
①	マルハニチロ 長谷様	・N-Sikle稼働状況について 国分首都圏にてライフ,マルエツ対応は 稼働しているか？	稼働しているが利用があまり進んでいない。大手企業に対しては卸メーカー共に人員を置いているため、従来のやり方で対応できてしまっている様子。 →人を当てられないエリアの方が導入効果があるのではないかと考えている。(国分 佐藤)
②	マルハニチロ 長谷様	・N-Sikleの今後の展開について 日食協としての普及目標はあるか？	目標数は決めていないが、日食協として展開への取組を進めている。(国分 佐藤)



1.活動状況報告 -ヤグチ様 個別打合せ

■概要

日時：2025年7月11日(金)

会場：ヤグチ様本社会議室

参加者：ヤグチ 高尾取締役、
情報システム部 竹端部長、大橋課長、宮本リーダー、渡辺サブリーダー
販売戦略室 坂本リーダー
国分グループ本社（日食協）：佐藤
サイバーリンクス：武内、杉谷

■経緯・内容

- ・サイバーリンクス宛てに「N-Sikleについて聞きたい」と問い合わせあり。（サイバーリンクスEDIユーザー）
- ・N-Sikle概要と機能紹介を実施。
- ・商流はメーカーから仕入れ、卸に販売する位置にある。製配配販の構造となっている。
- ・最終販売先は外食であるが、直接の販売先ではない。
- ・販売先は卸（2次卸）のみで、メーカーと仕入条件等の交渉をしている。
- ・メーカーから入手する見積は統一フォーマットしておらず、各社バラバラの体裁で受け取っている。
- ・見積作成のための自社システムから見積書はPDFで出力できる、独自フォーマットで要求する提出先向けには別途作成している。

■ヤグチ様からご意見

- ・企業間ワークフロー仕組みであることは理解したが、メーカーに輸入してもらうのではなく自社システムと連携して見積書を出す使い方ができるのであれば業務半減する。
- ・メーカー卸間の仕組み・項目・フォーマットが業務卸の一次卸共通になればメーカーの協力も得られる。
- ・今後の検討に向けては「自社マスタの変更」「お客様への案内」について考えていく必要がある。
- ・今後引き続き情報交換を実施。



1.活動状況報告 -日本スーパーマーケット協会様 個別打合せ

■概要

日時：2025年7月14日(月)

会場：WEB会議

参加者：日本スーパーマーケット協会（JSA）：皆川様、大日向様、氏家様 他 1 名

国分グループ本社（日食協）：佐藤

サイバーリンクス：清原、杉谷

■経緯

商品情報のBMS連携に付いての打ち合わせ要請があり、実施。

■内容

1. 日食協におけるN-Sikle活動報告、経産省産業横断レジストリとの関連イメージを報告
2. CLでの製配販での商品情報連携業務フローを説明（次ページ資料を用いて説明）

氏家様（JSA情報システム担当アドバイザー）からの意見

- ・産業横断レジストリにより基本情報の取得はようやくこぎ着けたが、小売業から見て取引関係の情報はタイムリーにもらいたい。
- ・細かな内容になるが、取引先コードを相手先に入れてもらうのは難しいと感じている。取引先コードは同じ取引先でも部門によって異なるなど各小売業の施策が関係してくる。この部分がクリアできると自動化が進むと感じている。
- ・自動化するにはBMSが必要だが、業務フローが小売ごとに固有であることが課題と感じている。
- ・現在の業務方法では取引先に依存している部分が多く小売側メリットが見えにくいため、整理が必要。
- ・小売向けマスタでの注意点として、店別マスタの扱いをどう実現するか検討が必要

皆川様からの意見

- ・自社で商品マスタ登録システムを持っている小売がN-Sikleを利用する場合、受け口のシステム改修に対するコストが懸念される。
- ・産業横断レジストリの利用料は小売も負担する事になっているが、さらにN-Sikle利用料も発生する場合の費用対効果についての検討が必要。

今後の進め方の合意内容・・・オール日本スーパーマーケット協会（AJS）とも歩調を合わせ、また、日食協、サイバーリンクスとともに検討をすすめる内容理解の解像度を上げていく。



1.活動状況報告 - サミット様 個別打合せ

■概要

日時：2025年7月30日(水)

会場：サミット本社

参加者：サミット：谷川様

日食協：時岡専務理事、佐藤

■経緯

経産省主催の産業横断レジストリーについてN-Sikleを含めた情報共有を日食協より依頼。

■内容

1. 日食協におけるN-Sikle活動報告、経産省産業横断レジストリーとの関連イメージを報告
2. CLでの製配販での商品情報連携業務フローを説明

谷川様からの意見

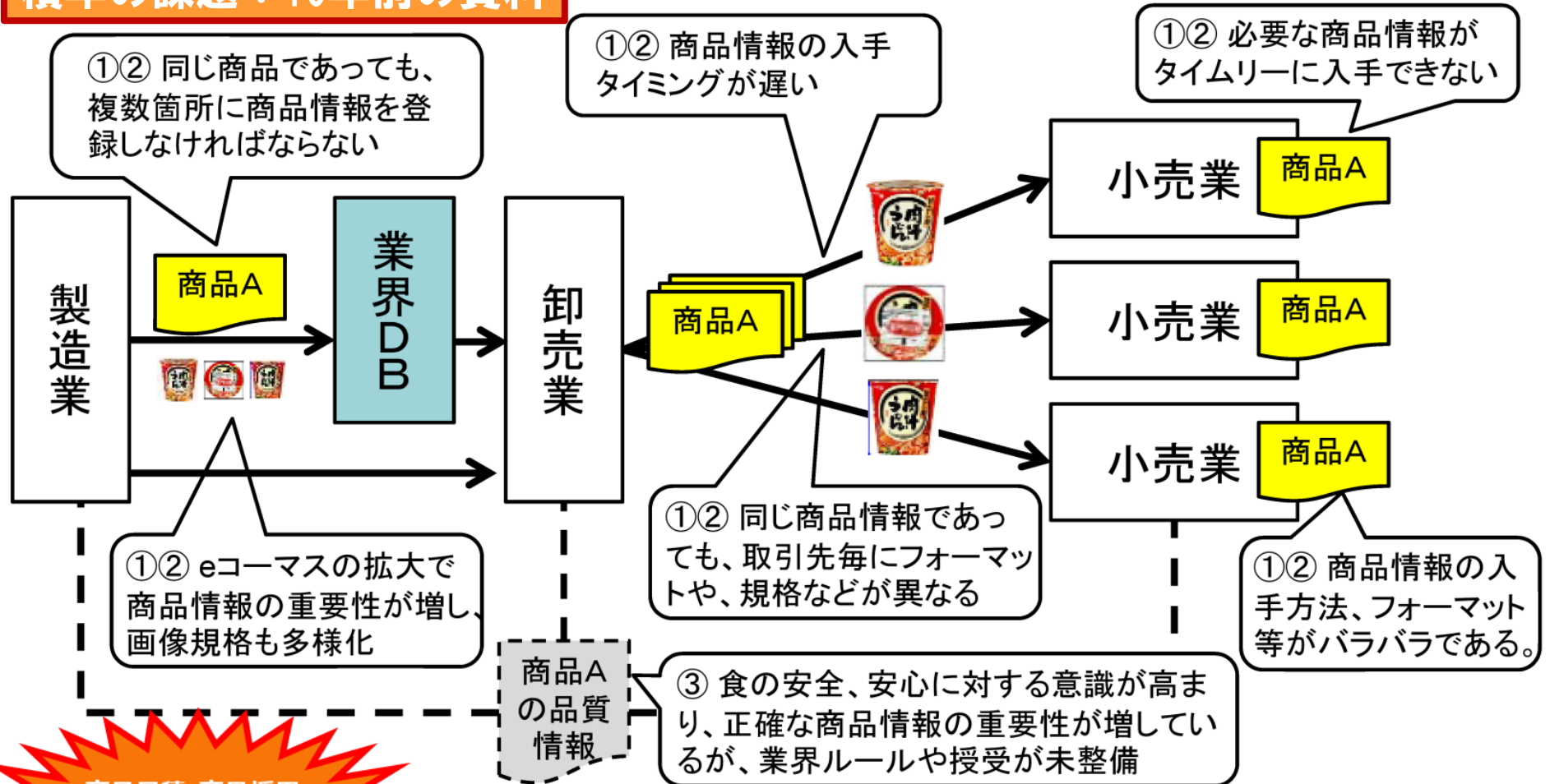
- ・商品情報連携を産業横断レジストリーありきでスタートしたのは失敗ではないか？
40年成立していない製配販の商品情報授受の非効率化の原因になっている本質が語られていないのではないか
- ・産レジを利用する事が目的となって、商品情報連携を効率的に行うためには製配販の現場で何をすれば良いか
といった本質的な事への対応となっていない。活動がプラットフォーム事業なのか営利団体なのか分からない
- ・産業横断レジストリーで商品情報の計画性・正確性・品質を保証してくれるのであれば小売は利用料を払ってDBを利用する事はある。GS1、JII、プラネットによる メーカー入力 of 精度・改変含めて正確性が重要。
- ・経産省として、非営利団体を立ち上げて商品情報の正確性を担保する組織を立ち上げて商品情報を提供するという形をという話はしている。今は、GS1、JIIも商品情報の品質を担保するといった事は行っていない。
- ・GS1は、グローバルにそつた基準は定義しているがどの商品にどのようなコードを設定するかはメーカー任せになっていて牽制は行っていない。
- ・商品情報と価格・条件等も含めた商品マスターを同列に語っているのでは。
価格・条件・店舗など商品情報ではなく相対で決める事も同列に語っているのでわからなくなっているのでは。

2. N-Sikleと産業横断レジストリーの連携について



2. 商品情報連携でのメーカー・卸・小売業課題

積年の課題：10年前の資料



商品見積・商品採用の製配販の課題解決は10年前より1歩も進んでいない

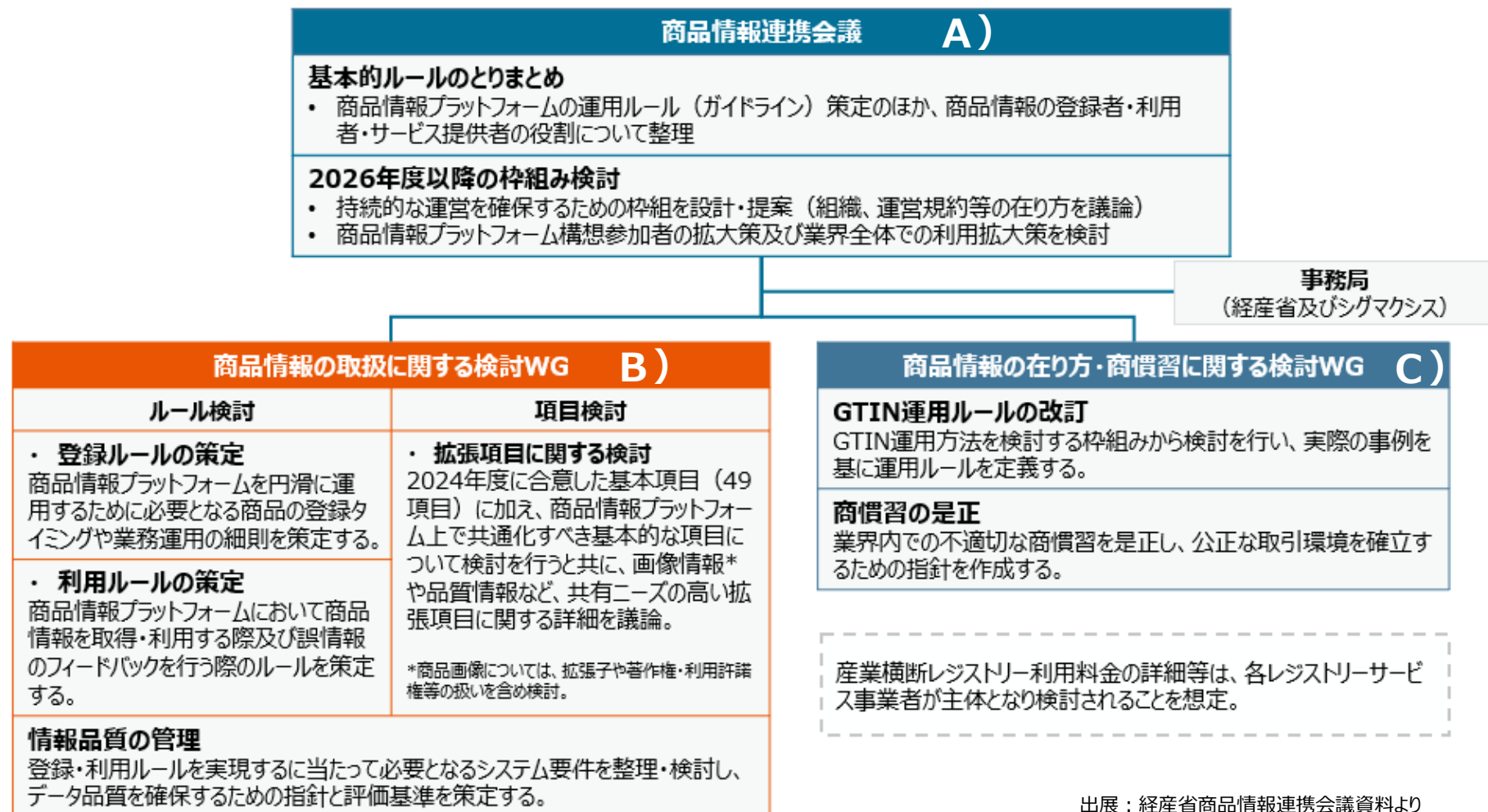
(C)2014一般財団法人流通システム開発センター

商品情報	①商品マスタ情報	商品コード、名称、規格、店着原価、各種分類コードなどの商品の基本的な情報
	②商品画像情報	棚割用画像、説明用画像、高精細画像などの画像情報
	③商品品質系情報	品質項目、アレルギー情報、栄養成分などの商品の品質系情報

2:経産省商品情報連携会議検討体制

1-1. 本検討WGの位置付け

「商品情報の取扱いに関する検討WG」と「商品情報の在り方・商慣習に関する検討WG」はそれぞれ独立して検討を進めるが、次年度以降の体制に関する議論での協調は必要となる。



出展：経産省商品情報連携会議資料より

2:経産省商品情報連携会議全体スケジュール

 一般社団法人 日本加工食品卸協会

1-1. 事業全体スケジュール

第1回商品情報連携会議で提示のあったように、「商品情報の取扱いに関する検討WG」では、10月に第2回検討会を開催し、上期議論の取りまとめを行い、11月に予定される商品情報連携会議で報告を行う。

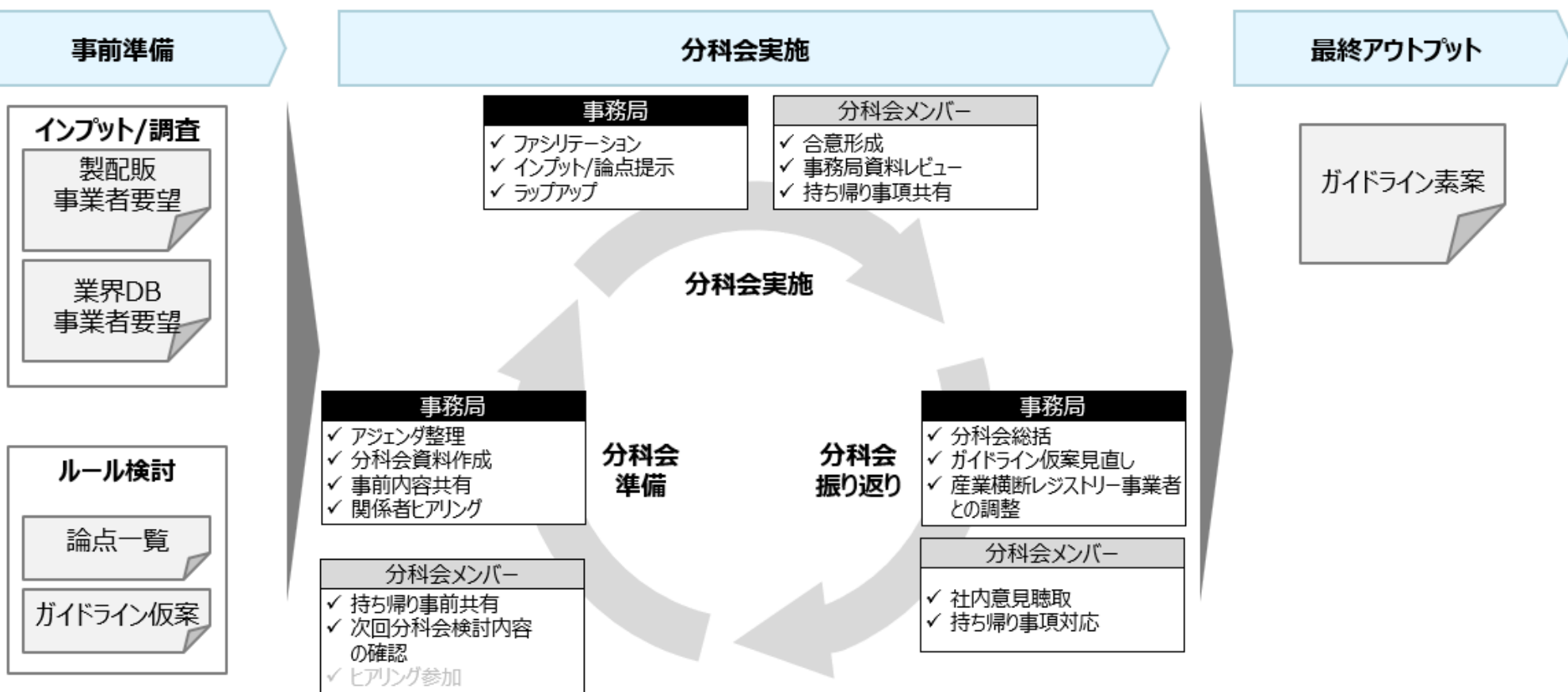
	2025年度												2026年度
	1Q			2Q			3Q			4Q			1Q
	4月	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4月
産業横断レジストリー	要件定義	開発・テスト等											Ver.1.0 リリース
A) 商品情報連携会議 (経済産業省主催)		第1回 (5/30)						第2回			第3回		
B) 商品情報の取扱いに関する検討WG (経済産業省主催)				分科会等で議論 第1回			第2回	分科会等で議論			第3回		
C) 商品情報の在り方・商慣習に関する検討WG (経済産業省主催)				分科会等で議論 第1回			第2回	分科会等で議論			第3回		

出展：経産省商品情報連携会議資料より

2:経産省商品情報連携会議運営の流れ

2-2. 運営の流れ

各分科会では、事務局が提示するガイドライン素案、論点について議論を進めることを想定。分科会参加メンバーの皆様には、会議の場における意見表明だけでなく、社内調査や事務局資料のレビュー等の実施もお願いしたいと考えております。



出展：経産省商品情報連携会議資料より

2-1：商品情報の取扱に関する検討会 (WG-B)

2-1. 参加企業

全27社での協議を想定。

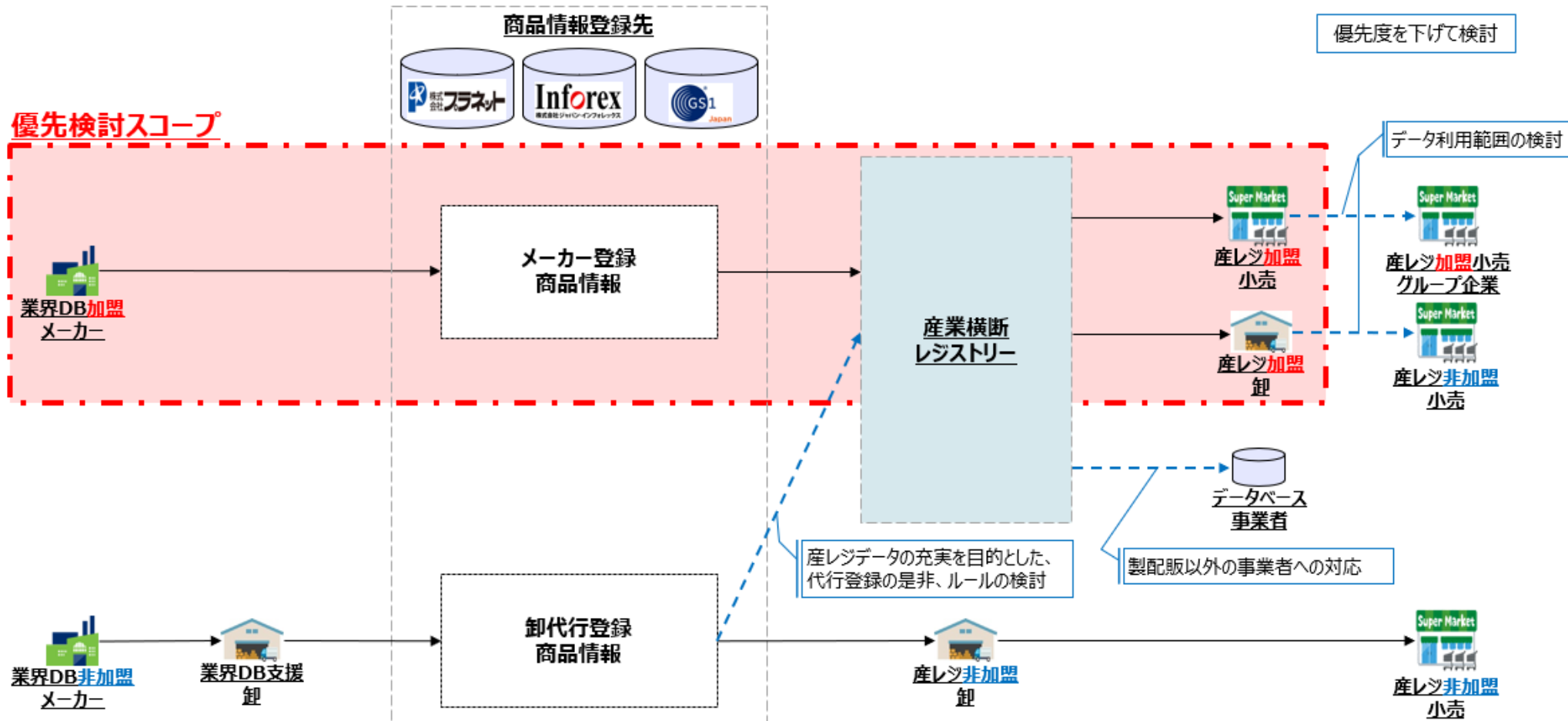
#	カテゴリ	企業名
1	メーカー	アサヒグループジャパン株式会社
2		味の素株式会社
3		花王株式会社
4		カルビー株式会社
5		キリングroupロジスティクス株式会社
6		日清食品株式会社
7		ハウス食品グループ本社株式会社
8		ハウス食品株式会社
9		ヤマサ醤油株式会社
10		ユニ・チャーム株式会社
11		ライオン株式会社
12	卸	国分グループ本社株式会社
13		株式会社日本アクセス
14		三菱食品株式会社
15		株式会社あらた
16		株式会社PALTAC

#	カテゴリ	企業名
17	小売	イオン株式会社
18		サミット株式会社
19		株式会社セブン-イレブン・ジャパン
20		株式会社ツルハホールディングス
21		株式会社ツルハグループマーチャンダイジング
22		株式会社ヤオコー
23		株式会社ライフコーポレーション
24		株式会社ローソン
25	業界DB	株式会社ジャパン・インフォレックス
26		株式会社プラネット
27	団体	日本加工食品卸協会

2-1：商品情報の取扱いに関する検討会 (WG-B)

2-3. 優先検討スコープ

メーカーが直接登録した商品情報を、産業横断レジストリー経由で参照する商品情報授受の流れを標準的なTobe業務とし、その流れに沿って、課題の洗い出し・検討を進めていく。



2-1：商品情報の取扱に関する検討会 (WG-B)

2.4 Tobeフローと想定検討事項：業務フローリスト

メーカーが直接登録した商品情報を、産業横断レジストリー経由で参照する商品情報授受の流れを標準的なTobe業務とし、その流れに沿って、課題の洗い出し・検討を進めていく。

#	タイトル	業務概要
1	新商品登録	- 業界DBに登録していない商品を対象とする - メーカーによる新商品企画の開始から、小売における商品データ利用まで 1.1は加工食品、1.2は日雑品のケースを想定
2	商品情報更新	- 業界DBに登録済みの商品を対象とする - メーカーによる業界DBの登録情報更新から、卸/小売の商品マスタデータ更新まで
3	情報修正依頼	データ利用者である卸/小売が、登録された商品情報に誤りを見つけたケースを想定

※現時点で想定する標準的なTobe業務フローであり、今後の議論により修正されることを前提とする

2-1：商品情報の取扱に関する検討会 (WG-B)

日時				青字・・・7/4時点のアップデート 赤字・・・7/16時点アップデート	
▼	実施日	開始時	終了時	アジェンダ	参加予定者
1	2025年7月22日（火）	15:00	16:30	【拡張項目】 必須/任意項目定義 優先すべき画像スコープの確認 画像に関する論点確認(登録ルール/利用ルール)	イオン株式会社/イオン商品調達株式会社/イオンスmartテクノロジー株式会社 株式会社バローホールディングス 株式会社ヤオコー 株式会社ライフコーポレーション 株式会社ツルハホールディングス/株式会社ツルハグループマーチャンダイジング 株式会社ローソン
2	2025年7月25日（金）	11:00	12:30	【データ登録】 情報登録タイミングの擦り合わせ 【データ利用：事務局側からの想定仕様説明】 取得頻度 取得方法（API連携/商品指定方法/新商品情報取得手順）	イオン株式会社/イオン商品調達株式会社/イオンスmartテクノロジー株式会社 株式会社バローホールディングス 株式会社ライフコーポレーション 株式会社ツルハホールディングス/株式会社ツルハグループマーチャンダイジング 株式会社セブン・イレブン・ジャパン
3	2025年8月6日（水）	11:00	12:30	【データ登録】 情報登録タイミング要望集約 【データ利用】 事務局提示内容への懸念点確認	イオン株式会社/イオン商品調達株式会社/イオンスmartテクノロジー株式会社 株式会社バローホールディングス 株式会社ライフコーポレーション 株式会社ツルハホールディングス/株式会社ツルハグループマーチャンダイジング 株式会社セブン・イレブン・ジャパン
4	2025年8月7日（木）	10:00	11:30	【拡張項目】 必須/任意項目定義 優先すべき画像スコープの確認 画像に関する論点確認(登録ルール/利用ルール)	アサヒビール株式会社 ヤマサ醤油株式会社 株式会社プラネット 株式会社ジャパン・インフォレックス 国分グループ本社株式会社 三菱食品株式会社 株式会社PALTAC 花王株式会社/花王グループカスタマーマーケティング株式会社
5	2025年8月21日（木）	16:30	18:00	【データ登録】 情報登録タイミングに関する小売要望確認 公開制御等の必要機能の確認	アサヒビール株式会社 味の素株式会社 カルビー株式会社 キリンビール株式会社/キリングループロジスティクス株式会社 日清食品株式会社 ハウス食品グループ本社株式会社/ハウス食品株式会社 ヤマサ醤油株式会社
6	2025年8月22日（金）	11:00	12:30	【データ登録】 情報登録タイミングに関する小売要望確認 公開制御等の必要機能の確認	花王株式会社/花王グループカスタマーマーケティング株式会社 ユニ・チャーム株式会社 ライオン株式会社

出展：経産省商品情報連携会議資料より

2-1：商品情報の取扱に関する検討会 (WG-B)

日時				青字・・・7/4時点のアップデート 赤字・・・7/16時点アップデート	
▼	実施日	開始時	終了時	アジェンダ	参加予定者
7	2025年8月25日（月）	15:00	16:30	【情報品質管理】 情報誤り発見時の通報プロセス確認 (費用負担の考え方)整理	イオン株式会社/イオン商品調達株式会社/イオンスmartテクノロジー株式会社 サミット株式会社 日本加工食品卸協会 株式会社ジャパン・インフォレックス 株式会社ブラネット GS1
8	2025年8月27日（水）	16:00	17:30	【拡張項目】 画像登録ルール検討（ファイル形式、ファイル名等） 画像利用ルール検討（著作権等） 複数画像管理方針検討	イオン株式会社/イオン商品調達株式会社/イオンスmartテクノロジー株式会社 株式会社パローホールディングス 株式会社ヤオコー 株式会社ライフコーポレーション 株式会社ツルハホールディングス/株式会社ツルハグループマーチャンダイジング 株式会社ローソン
9	2025年9月4日（木）	16:30	18:00	【データ登録】 情報登録タイミングの合意 段階的登録実現見通し 公開制御等の必要機能の合意	アサヒビール株式会社 味の素株式会社 カルビー株式会社 キリンビール株式会社/キリングループロジスティクス株式会社 日清食品株式会社 ハウス食品グループ本社株式会社/ハウス食品株式会社 ヤマサ醤油株式会社
10	2025年9月5日（金）	11:00	12:30	【データ登録】 情報登録タイミングの合意 段階的登録実現見通し 公開制御等の必要機能の合意	花王株式会社/花王グループカスタマーマーケティング株式会社 ユニ・チャーム株式会社 ライオン株式会社
11	2025年9月12日（金）	11:00	12:30	【情報品質管理】 通報プロセス懸念点確認 費用負担の考え方整理(産レジ費用をインプットとする)	イオン株式会社/イオン商品調達株式会社/イオンスmartテクノロジー株式会社 サミット株式会社 日本加工食品卸協会 株式会社ジャパン・インフォレックス 株式会社ブラネット GS1
12	2025年9月16日（火）	15:00	16:30	【データ登録】 情報登録タイミングの合意	イオン株式会社/イオン商品調達株式会社/イオンスmartテクノロジー株式会社 株式会社パローホールディングス 株式会社ライフコーポレーション 株式会社ツルハホールディングス/株式会社ツルハグループマーチャンダイジング 株式会社セブン・イレブン・ジャパン アサヒビール株式会社 味の素株式会社 カルビー株式会社 キリンビール株式会社/キリングループロジスティクス株式会社

出展：経産省商品情報連携会議資料より



2-2：商品情報の在り方・商習慣に関する検討会 (WG-C) 報告

2-1. 参加企業

全18社での協議を想定。分科会での議論内容により、卸売企業へのヒアリング等も検討する。

#	カテゴリ	企業名
1	メーカー	味の素株式会社
2		カルビー株式会社
3		キリングループロジスティクス株式会社
4		日清食品株式会社
5		株式会社Mizkan Partners
6		ユニ・チャーム株式会社
7		ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社
8		ライオン株式会社
9	小売	イオン株式会社
10		イオン商品調達株式会社
11		イオンスマートテクノロジー株式会社
12		サミット株式会社
13		株式会社ツルハホールディングス
14		ツルハグループマーチャンダイジング株式会社
15	業界DB	ユナイテッド・スーパーマーケット・ホールディングス株式会社
16		株式会社ジャパン・インフォレックス
17		株式会社プラネット
18	団体	日本加工食品卸協会

第1回WGを経て下記卸企業を追加

株式会社日本アクセス

株式会社あらた

加藤産業株式会社



2-2：商品情報の在り方・商習慣に関する検討会 (WG-C) 報告

2-3. 検討ステップ：昨年度調査結果を踏まえたGTINの現状

昨年度の調査結果では、GTINの「10の変更基準」が守られていないケースが挙げられた一方で、変更ルールに則ている場合でも、商品を一意に特定できず、物流や販促業務において苦慮している状況も明らかになった。

「10の変更基準」が遵守されていないケースが存在

GTINが変更になる10の基準※

		最小取引単位	集合包装
1	新商品を発売した場合	新規設定	新規設定
2	商品表示の変更を伴う成分/機能を変更した場合	新規設定	新規設定
3	商品表示の変更を伴う 正味内容量を変更した場合	新規設定	新規設定
4	包装の外寸/総重量の20%以上を変更した場合	新規設定	新規設定
	⋮		

⇒正味内容量記載が変更となる期間限定増量商品での
“未変更”事例が多く挙げられた

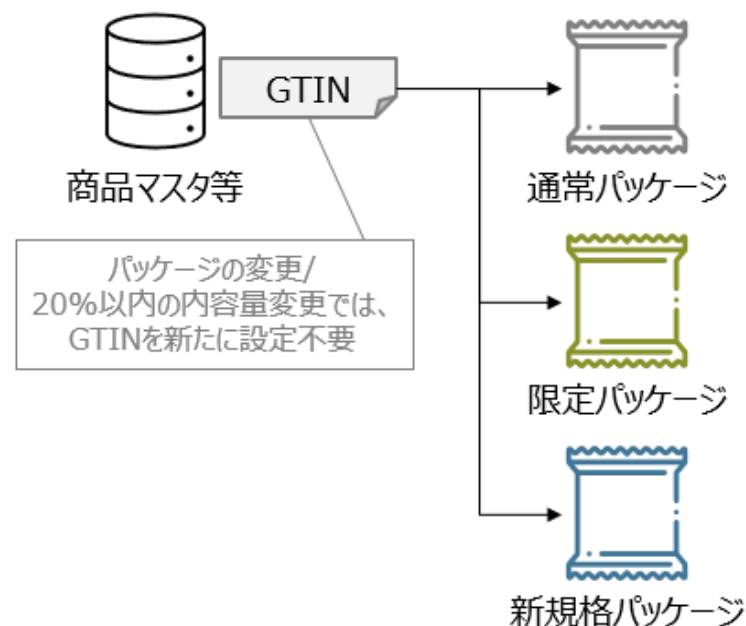


メーカー

- ✓ 新商品扱いとなると価格交渉が発生してしまう
- ✓ リニューアル時など、旧商品の返品を受けるリスクがある
- ✓ 小売側の販売実績データが分断され、棚落ちリスクを防ぎたい

GTINのみでは商品の特定が困難

例：限定パッケージの情報を取得したい



⇒ GTINのみで検索する場合、複数商品がヒットする等、
商品情報の一意特定が難しい



2-2：商品情報の在り方・商習慣に関する検討会 (WG-C) 報告

2-3. 検討ステップ：GTIN運用適正化に向けたアプローチ

「GTINの変更基準」違反ケースの抽出から始め、その背景を掘り下げること、運用適正化のハードルとなる商慣習等を洗い出し、是正策を検討する。また、GTINだけでは商品特定に不十分なケースも調査を行い、データ保持方法検討のインプットとする。

目指す姿 ■ 2026年10月発売以降の商品について、「GTINが変更になる10の基準」を遵守されている状態

本年度 ゴール

- 「GTINが変更になる10の基準」を遵守するため、ハードルとなっている商慣習の是正策立案
- 今後の画像等の取り扱いも見据え、GTIN以外での管理方法についての方向性立案

a.

GTIN変更基準に当たるが、
変更しないケース（違反事例）
を収集

【新商品扱いのルール定義】

GTINを変更した場合でも、メーカー/小売双方合意の下で、新商品として扱わない基準を定義

【小売側マスタ上の販売実績の分断】

GTINの変更により販売実績が分断されてしまうことについて、改修方向性（親子紐づけ等）や具体的な要件を検討

【GTIN変更後の返品処理】

商品リニューアル等に伴うGTIN変更後において、旧GTIN商品の返品可否およびその条件について、個別の事例を踏まえ検討

： 「10の基準」遵守後に生まれる個別課題は適宜洗い出し

b.

【GTIN変更が不要な場合でも、特定できるようにすべき要素の洗い出し】

例：【物流】外寸や重量の変更が20%未満でも、積載効率や重量制限、店頭での陳列に支障がある

例：【画像】パッケージが複数ある場合に、チラシやECサイトに掲載すべき画像が判別できない



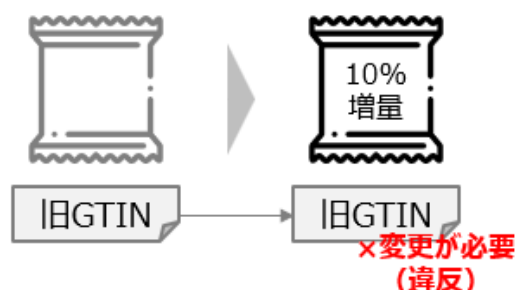
2-2：商品情報の在り方・商習慣に関する検討会 (WG-C) 報告

3. WGメンバーへの依頼事項

WG初回開催に当たり、①GTIN変更基準の違反事例、②新商品定義の要望、③GTINの一意性が不十分なケースについて、収集いただきたい。

①GTIN変更基準の違反事例

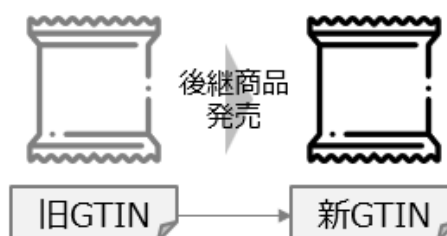
従来の商慣習や不文律への配慮等を背景に、GTINの変更基準に則らず、適切な運用が行われていない違反ケースを収集



違反事例から背景を踏まえ、改善されるべき商慣習事例を特定ため

②新商品定義の要望

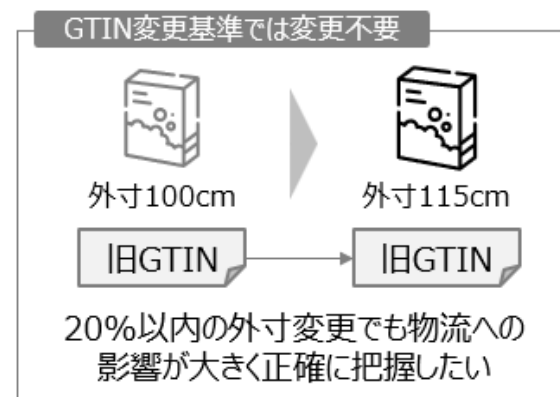
GTINが変更される場合においても、価格交渉等の対象となる新商品/対象とならない非新商品の定義に関し、要望を収集



昨年度調査により、「10の変更基準」違反の原因の一つと認識しており、事業者間での基準合意のインプットとするため

③GTINの一意性が不十分なケース

GTINだけでは商品を一意に特定できず、商品情報授受に支障が出るケースを収集



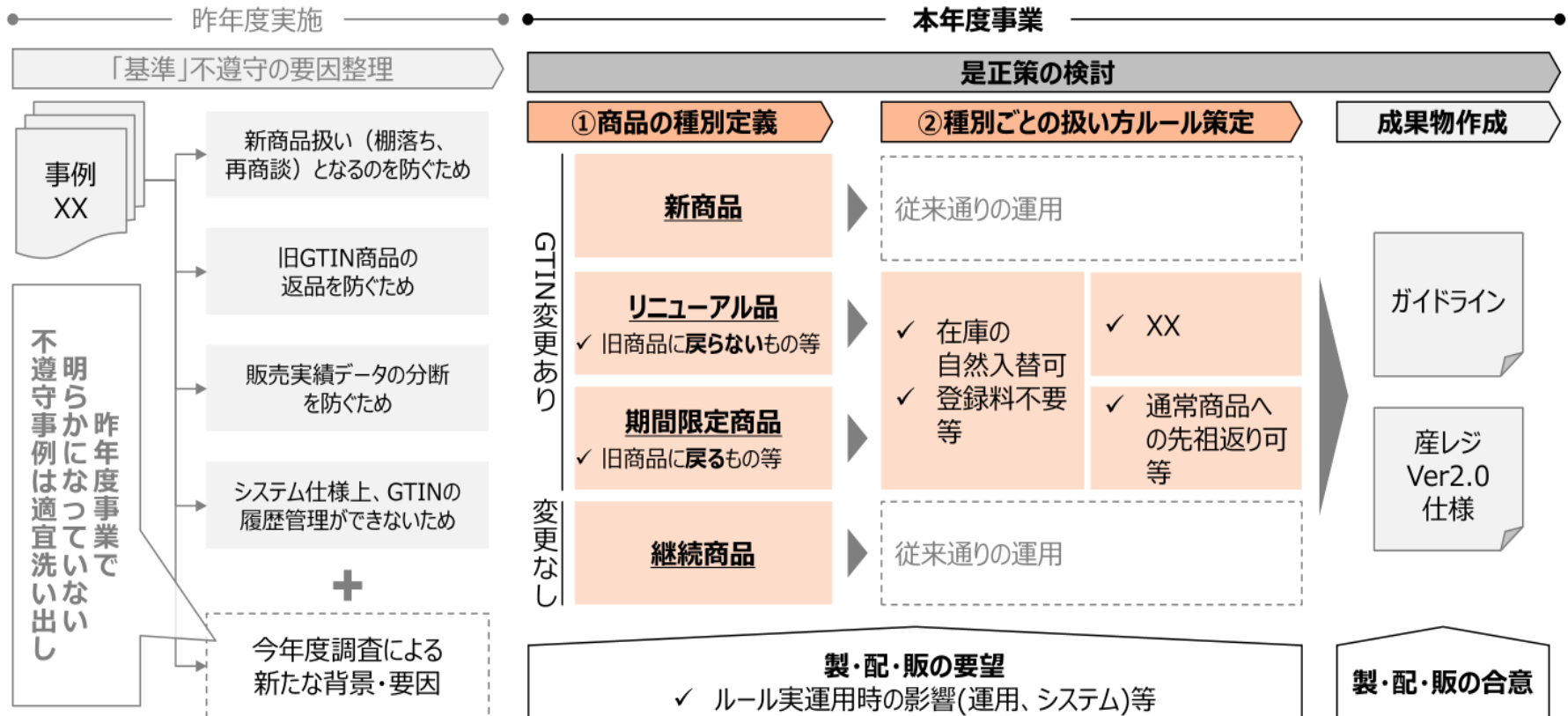
「10の変更基準」を満たさなくとも、特定できるようにすべき要素の抽出や、一意に特定するための運用ルール検討のため



2-2：商品情報の在り方・商習慣に関する検討会 (WG-C) 報告

検討の流れ

分科会では主に、是正策の検討を主眼に①商品の種別定義、②種別ごとに扱い方ルールについての議論を実施。
昨年度調査に明らかにならなかった不遵守事例・商慣習等は、本年度の事例収集で洗い出しを行う。





2-2：商品情報の在り方・商習慣に関する検討会 (WG-C) 報告

①商品種別の定義（叩き台）

叩き台

新規に上市する商品以外でGTINを新規設定する場合、以下②～④と区別し扱い方ルールを定義を行う。

GTIN		種別の名称	定義
AsIs	ToBe		
変更	変更	①新規上市品（新商品）	✓ 過去商品がない（ブランドを引き継がない）
変更	変更	②リニューアル品（新商品扱い）	上記以外で、 ✓ 提供価値（ブランド・利用シーン）が変わる ✓ 販促を伴う
不変	変更	③仕様変更品	上記以外で、（過去商品あり、提供価値不変、販促伴わない） ✓ 永続的な仕様変更である
不変	変更	④期限付仕様変更品	他条件は上記と同じで、 ✓ 仕様変更の期間が設定されており、先祖返りするもの
不変	不変	⑤継続商品	GTINが変更されないもの全て



2-2：商品情報の在り方・商習慣に関する検討会 (WG-C) 報告

想定しうる検討論点

現状想定しうる検討論点として以下が挙げられるが、これらは次回以降の分科会で検討を行い、商品種別や扱い方ルール定義、等に反映していく。

叩き台

種別の名称	定義	商品マスタ登録時の登録料	取引条件の交渉	旧商品の返品	追加のルール
①新規上市品 (新商品)	✓ 過去商品がない（ブランドを引き継がない）	是正対象となる商慣習なし			
②リニューアル品 (新商品扱い)	上記以外で、 ✓ 提供価値（ブランド・利用シーン）が変わる ✓ 販促を伴う	是正対象となる商慣習なし			
③仕様変更品	上記以外で（過去商品あり、提供価値不変、販促伴わない） ✓ 永続的な仕様変更である	原則なし	原則なし	原則返品はしない (自然切替)	
④期限付 仕様変更品	他条件は上記と同じで、 ✓ 仕様変更の期間が設定されており、先祖返りするもの	原則なし	原則なし	原則返品はしない (自然切替)	
⑤継続商品	GTINが変更されないもの全て	是正対象となる商慣習なし			

追加すべきルールはあるか
ルールへのご意見や

A.定義についてご意見はあるか

A.定義についてご意見はあるか

C.識別観点の課題

- ✓ システム上でどのように①～⑤を識別するか（特に③・④）
⇒過去のJANを基本項目に組みこむ等
- ✓ ①～⑤いずれに該当するか、は誰が決めるか（メーカー次第でよい）

D.運用観点の課題

- ✓ 販売・出荷期限をどう管理すべきか
（卸/小売がGTINで発注している場合、生産していない商品であってもシステム上発注可能）
- ✓ <主に小売側> 棚札の変更に係るコストはどの程度か（通常、どの程度のコストが発生しているか）

次回までの依頼事項：種別、扱い方ルールについて社内でご確認をいただき、運用上の懸念点（＝検討論点）を収集いただく



2-2：商品情報の在り方・商習慣に関する検討会 (WG-C) 報告

青字・・・7/4時点のアップデート 赤字・・・7/16時点アップデート

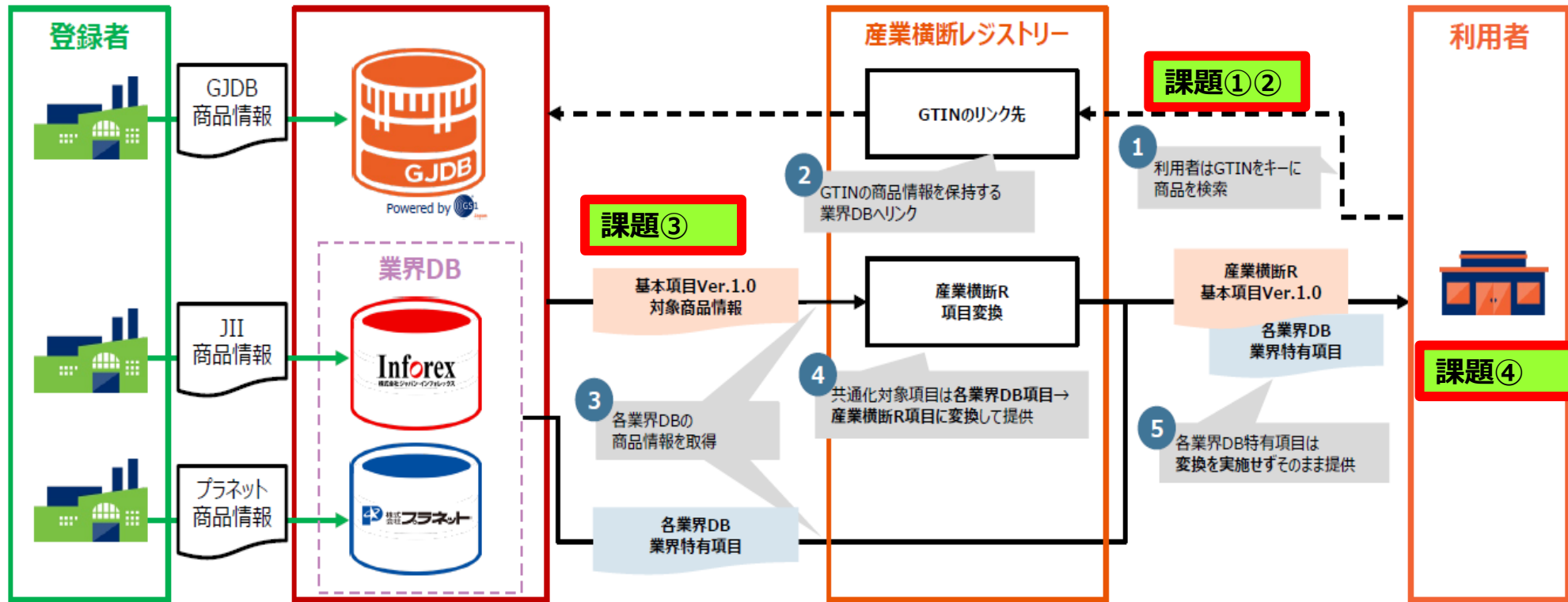
	実施日	開始時	終了時	アジェンダ	参加予定者	参加予定者 青字・・・検討WGを踏まえ追加
1	2025年8月1日（金）	14:00	15:30	収集した各事例の共有 新商品定義討議 GTINが商品特定に不十分なケースの共有	味の素株式会社 カルビー株式会社 キリングroupロジスティクス株式会社 サントリーホールディングス株式会社 日清食品株式会社 株式会社Mizkan Partners ユニ・チャーム株式会社 ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社 ライオン株式会社 イオン株式会社 イオン商品調達株式会社 イオンスマートテクノロジー株式会社	サミット株式会社 株式会社ツルハホールディングス 株式会社ツルハグループマーチャンダイジング ユナイテッド・スーパーマーケット・ホールディングス株式会社 株式会社ブラネット 日本加工食品卸協会 株式会社あらた 株式会社日本アクセス 加藤産業株式会社
2	2025年8月29日（金）	15:00	16:30	収集した各事例の共有 新商品定義討議 GTINが商品特定に不十分なケースの共有	味の素株式会社 カルビー株式会社 キリングroupロジスティクス株式会社 サントリーホールディングス株式会社 日清食品株式会社 株式会社Mizkan Partners ユニ・チャーム株式会社 ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社 ライオン株式会社 イオン株式会社 イオン商品調達株式会社 イオンスマートテクノロジー株式会社	サミット株式会社 株式会社ツルハホールディングス 株式会社ツルハグループマーチャンダイジング ユナイテッド・スーパーマーケット・ホールディングス株式会社 株式会社ブラネット 日本加工食品卸協会 株式会社あらた 株式会社日本アクセス 加藤産業株式会社
3	2025年9月30日（火）	13:00	14:30	収集した各事例の共有 新商品定義討議 GTINが商品特定に不十分なケースの共有	味の素株式会社 カルビー株式会社 キリングroupロジスティクス株式会社 サントリーホールディングス株式会社 日清食品株式会社 株式会社Mizkan Partners ユニ・チャーム株式会社 ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社 ライオン株式会社 イオン株式会社 イオン商品調達株式会社 イオンスマートテクノロジー株式会社	サミット株式会社 株式会社ツルハホールディングス 株式会社ツルハグループマーチャンダイジング ユナイテッド・スーパーマーケット・ホールディングス株式会社 株式会社ブラネット 日本加工食品卸協会 株式会社あらた 株式会社日本アクセス 加藤産業株式会社

2-3. 産業横断レジストリーVer1.0 の確認



- ① GTINでの検索となっているが、**新商品に関してメーカーを跨ったGTINを小売はどのように取得する**のか？
- ② **カテゴリーや販売開始時期など小売（バイヤー）の利用を想定した検索方法**にしないと小売は使わないのではないか。
- ③ GTINが分かる既存商品の場合、昨今変更の多い**価格改定時に利用する事を想定するが基本情報のみなので対応できない。**
- ④ 産業横断レジストリーでは検索画面を用意しないとの事で、小売（バイヤー）が検索する為に**各小売が画面を作成する必要あり。**

産業横断レジストリーの商品情報基本項目(56項目)は統一のフォーマットに変換し利用者に提供。
各業界DBの業界特有項目は変換を実施せず、そのまま各業界DBのフォーマットで利用者に提供。



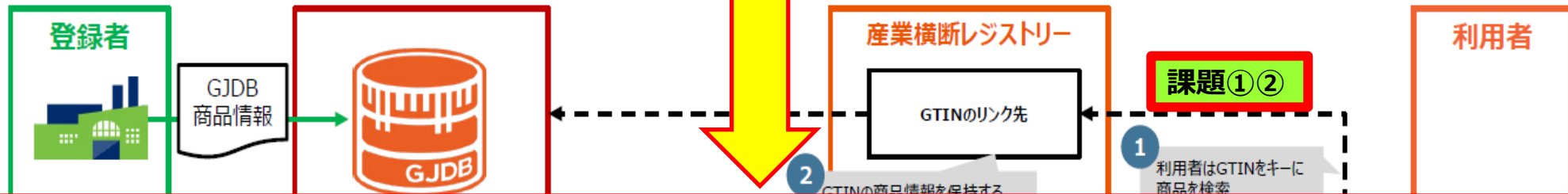
2-3. 産業横断レジストリーVer1.0 の確認



一般社団法人 日本加工食品卸協会

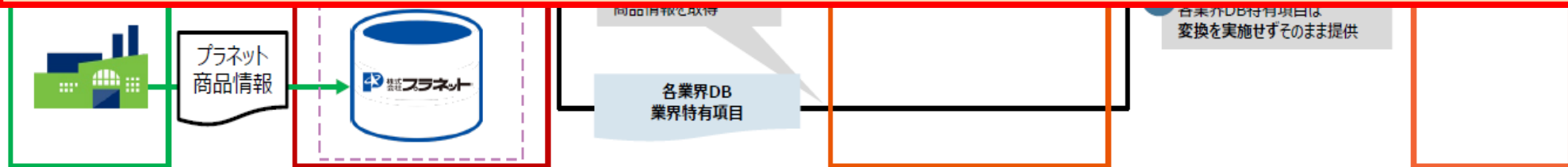
- ① GTINでの検索となっているが、新商品に関してメーカーを跨ったGTINを小売はどのように取得するのか？
- ② カテゴリーや販売開始時期など小売（バイヤー）の利用を想定した検索方法にしないと小売は使わないのではないか。
- ③ GTINが分かる既存商品の場合、昨今変更の多い価格改定時に利用する事を想定するが基本情報のみなので対応できない。
- ④ 産業横断レジストリーでは検索画面を用意しないとの事で、小売（バイヤー）が検索する為に各小売が画面を作成する必要あり。

産業横断レジストリーの商品情報基本項目(56項目)は統一フォーマットに変換し利用者に提供。
各業界DBの業界特有項目は変換を実施せず、そのまま各業界DBのフォーマットで利用者に提供。



上記に関するGS1 JAPANの見解

- ① 卸やメーカーから案内があった商品の情報を取るためのレジスターのため、卸やメーカーから案内のない商品情報を利用者（小売）が取得することは第一ステップでは考えていない
- ② 商品マスターを作成するための利用を考えているため他の検索方法は想定していない。
- ③ もともと価格情報を持つことは考えていない。価格改定時に利用することは想定していない
- ④ ①②の理由から検索画面は第一ステップでは考えていない



The Global Language of Business

© GS1 Japan 2025

17

2-3. 産業横断レジストリー構想(経産省)



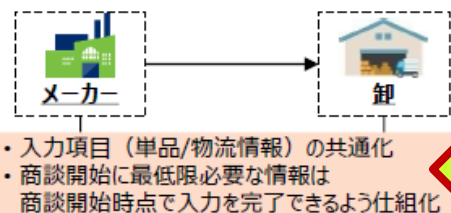
2-1-2. 産業横断レジストリー構想拡張の考え方

産業横断レジストリーは協調領域情報を取扱対象とし、段階的に提供する対象項目を拡大する。将来的な取引情報の共通化・プラットフォーム構想など、更なる業務効率化の土台を整備する。

第一ステップでは卸・メーカー小売の負担は変わらない。
このフェーズを早めなければ製配販における商品情報連携の効率化はない

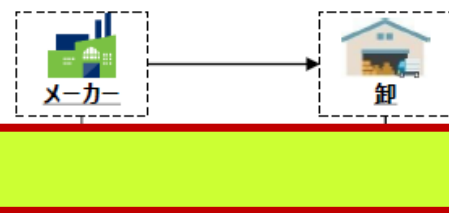
産業横断レジストリー Ver1.0

- 単品/物流情報をスコープとし、商談開始に最低限必要な情報の入力を早期化することで情報入力・確認の工数を削減



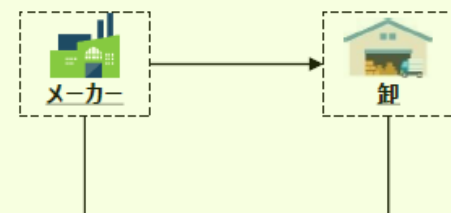
取扱データの拡大

- 対象データ項目や対象商品カテゴリーを追加し、商品販売に必要な情報を集約し、商品情報に係る作業工数を更に削減



産業横断レジストリー データの活用

産業横断レジストリーを活用し、商談プラットフォーム等を構築することで、業界全体の工数を削減を加速



N-Sikle

取引条件/商談FMT等の共通化・管理プラットフォームの構築



2-3. N-Sikleによる産業横断Rの課題解決方向性

N-Sikle対応範囲

*①

GS1Japan
産業横断レジス
トリー（商品基本情
報）

①業界商品マス
タ（JII）

連携

小売からもメールとEXCELでは
なくデータ連携の要望がある

*②

小売X

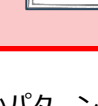


商品マスタ・
見積データ

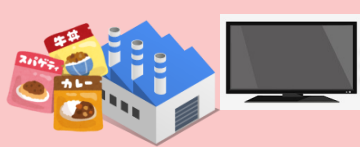
小売Y



提案書



メーカー



③統一フォーマット

②商談支援商品
マスタ

抽出

④見積
D B 共通

卸



小売固有フォーマット変換

N-Sikleによる産業横断レジストリー課題への対応

新商品の場合、「①業界商品マスタ（JII）」への登録は平均して新商品発売前1～1.5ヶ月前に登録される。

小売へのお見積書の提案は3～4ヶ月前に要望される為、「②商談支援商品マスタ」にはお見積書提案時に商品登録されていないパターンが発生。メーカーより新商品情報を「③統一フォーマット」にてJANコード・商品名・規格・入り数など共通項目も登録。（メーカーによる新商品提案）

課題①②

「④見積共通DB」に新商品情報が格納され、この情報を小売へお見積書として提供する。新商品が「①業界商品マスタ（JII）」に登録された段階で「②商談支援商品マスタ」に連携される。小売へはN-Sikleを利用した価格情報込みの課題③ 小売要望の商品情報I/F方式 課題④にて提供する

産業横断R構想にて、メーカー登録タイミングが早くなるのであればN-Sikle見積マスタへのメーカー直接登録は必要なくなる。（JIIマスタへの商品登録も早期になる）

* 業界でのDXによってINPUT * ①・OUTPUT * ②が変更となった場合でも、N-Sikleでのメーカー・卸の業務・連携は変わらない
各メーカー・卸が個別にシステムを変更することなくN-Sikleにて対応が可能



2-3. 商品情報連携メーカー・卸・小売業工数削減への対応

2-2-1. 製・配・販事業者メリット：業務効率化関連工数試算

品質・画像情報への取り扱い項目拡大・商談支援システムとの連携を考慮した場合、本構想を通じて、**約82.1万人月**の関連工数に対する業務効率化が見込める。

産業横断レジストリー及びN-Sikleで効率化可能な範囲
 凡例 **赤枠**：産業横断R構想で効率化
青枠：N-Sikleで効率化
緑枠：製配販での自社システムとの連携実装
 更に効率化を図るために、制配販各層でのデータ連携・自社システムへの取込を推進する。(次ページ)

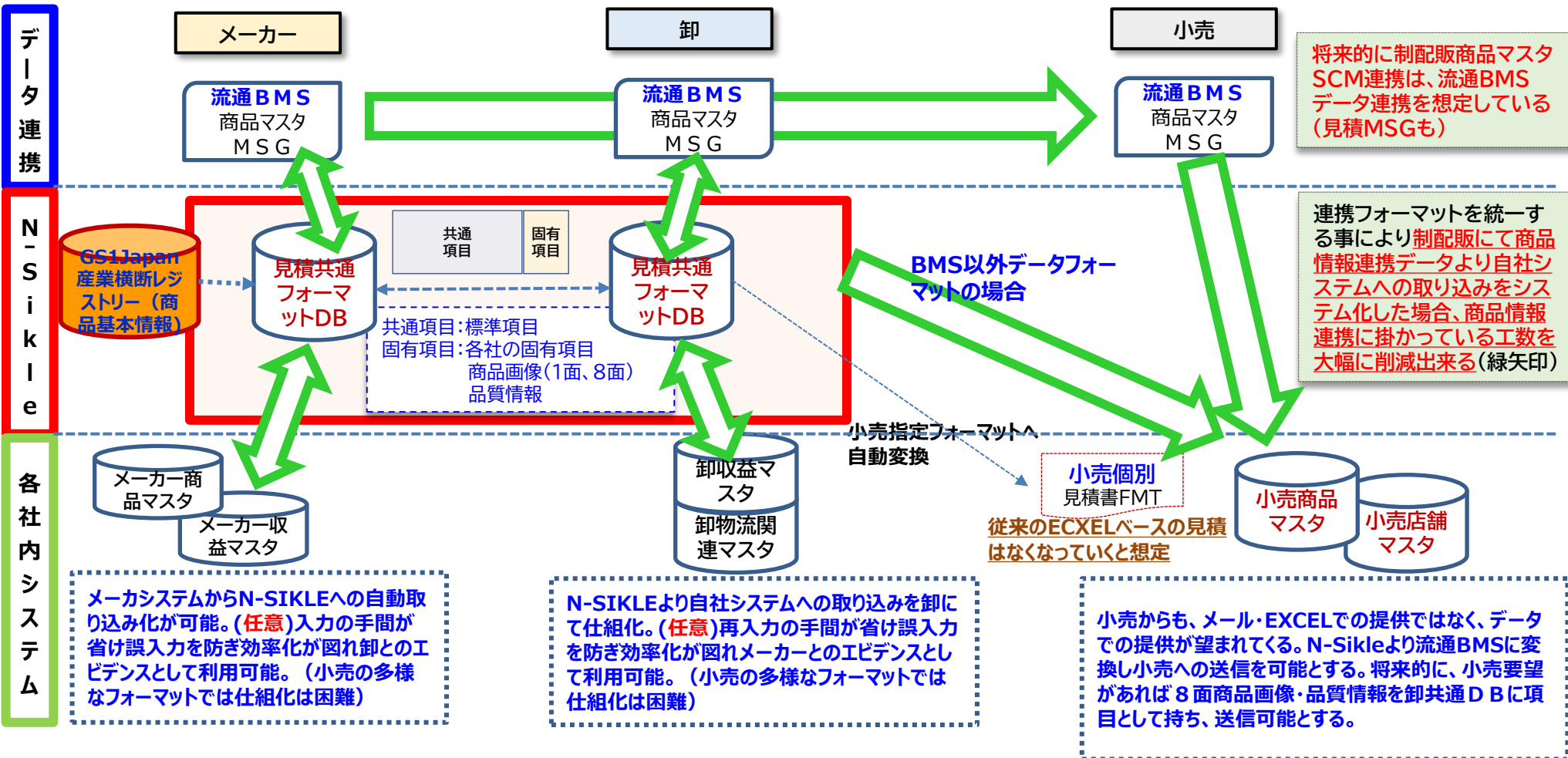
		商談	商品情報連携	受発注・物流管理	販売準備
効率化 関連工数 概算	新規概算	約30.2万人月	約18.6万人月	約8.1万人月	約26.1万人月
	第1回検討会 提示	約14.3万人月	約12.1万人月	約3.7万人月	対象外
対象業務例	 メーカー	■ 商談 ✓ 基本情報伝達 ✓ 取引情報伝達	■ 画像/品質情報伝達	上記左2工程の多くの部分は卸が担当。経産省の取り組みと N-Sikle を連動させ、上記工数の削減を図らなければ人手不足による影響で対応出来なくなる可能性がある	
	 卸	■ 商談 ✓ 基本情報伝達/取得・確認 ✓ 取引情報伝達/取得・確認	■ 基本情報確認（業界DB） ■ 基本情報登録（代行） ■ 取引情報登録（代行）	■ 受発注 ✓ コード読み替え 1商品1JANになった場合	■ 画像/品質情報登録（代行）
	 小売	■ 商談 ✓ 基本情報取得・確認 ✓ 取引情報取得・確認	■ 基本情報登録 ■ 取引情報登録	■ 棚卸登録 ✓ 商品サイズ情報取得・確認 ✓ 商品画像（棚割）取得	■ 画像/品質情報登録 ■ 店舗販促準備 ✓ 画像制作 ■ EC掲載準備 ✓ 画像制作 ✓ EC掲載用情報入力



2-3. N-Sikle サプライチェーンデータ連携構想について

N-Sikleの将来想定 ～見積書・採用商品フォーマットの共通化・データ化(セキュリティは担保)～

将来想定されるデータ連携



IV. メッセージ別説明 1. メッセージ別項目一覧

(18) 商品提案(カタログ)メッセージ (19) 商品提案(商品マスタ)メッセージ (20) 商品提案(価格提案)メッセージ ※商品提案メッセージの「カタログ」「商品マスタ」「価格提案」は同じ階層構造である。

連番	メッセージ項目番号	分類	項目名 1	項目名 2	項目名 3	項目名 4	必須 / 任意	タイプ	XMLデータ型 *1	桁数	引継項目	項目の意味
SBDH												
注目の												
1	1	データ整合性	送信者ID				必須	文字	string			送信者を示すID。取引先と相取のうえ、独自コードあるいはGLNを使って送信者IDを決定し入力する。
2	2	データ整合性	送信者ID発行元				必須	文字	string			送信者IDの種別。送信者IDが独自コードの場合は、「CODE」、GLNの場合は「GLN」と入力する。
3	3	データ整合性	受信者ID				必須	文字	string			受信者を示すID。取引先と相取のうえ、独自コードあるいはGLNを使って送信者IDを決定し入力する。
4	4	データ整合性	受信者ID発行元				必須	文字	string			受信者IDの種別。受信者IDが独自コードの場合は、「CODE」、GLNの場合は「GLN」と入力する。
5	5	データ整合性	バージョン				必須	文字	string			ビジネスメッセージのメジャーバージョン。
6	6	データ整合性	インスタンスID				必須	文字	string			ビジネスメッセージの一意識別。英数字を使い40文字程度のユニークIDを生成し入力する。
7	7	データ整合性	メッセージ種				必須	文字	string			ビジネスメッセージの種別。メッセージのタイプを示す名称を入力する。
8	8	データ整合性	作成日時				必須	日時	dateTime			メッセージ全体の作成日・時間
9	9	データ整合性	テスト区分ID				任意	文字	string			テスト区分。このメッセージのデータが本番用なのかテスト用なのかを判別する。テストデータの通知、テストのスコアを作成する。
10	10	データ整合性	最終送信先ID				任意	文字	string			最終送信先を示すID。最終送信先IDを使用する場合、最終送信先のスコアを作成する。
メッセージ情報												
11	11	データ整合性	メッセージ識別ID				必須	文字	string			メッセージ識別。SBDHのビジネス文書識別のインスタンスIDに入れた値の先頭に「MSG-」を付したものを入力する。
12	12	データ整合性	送信者ステーションアドレス				任意	英数	identifier	8		銀行JCA手続との併用期間中、宛先(ステーションアドレス)単位の送受信件数の集計を行う場合に使用する。
13	13	データ整合性	最終受信者ステーションアドレス				任意	英数	identifier	8		銀行JCA手続との併用期間中、宛先(ステーションアドレス)単位の送受信件数の集計を行う場合に使用する。
14	14	データ整合性	直接受信者ステーションアドレス				任意	英数	identifier	8		銀行JCA手続との併用期間中、宛先(ステーションアドレス)単位の送受信件数の集計を行う場合に使用する。
15	15	データ整合性	取引順				任意	数字	Numeric	7		ビジネスメッセージにある取引件数。
<取引先>												
16	55	登録人物: 卸/メーカー (請求支払関連)	取引先コード				必須	数字	identifier	MAX13		受注～出荷～納品を行う卸/メーカー企業を表す独自コード。事助の取決め(契約)により小売側が指定。
17	56	登録人物: 卸/メーカー (請求支払関連)	取引先GLN				必須	数字	identifier	MAX13		受注～出荷～納品を行う卸/メーカー企業を表すGLN。GLNを使用しない場合は「0」固定。
18	57	登録人物: 卸/メーカー (請求支払関連)	取引先名称				任意	文字	Text	MAX20		55「取引先コード」に対する名称。卸/メーカーで社内標準を作成する際の名称表示に使用する。
19	58	登録人物: 卸/メーカー	取引先名称カナ				任意	文字 (半角カナ)	Text	MAX20		55「取引先コード」に対する名称(半角カナ)。卸/メーカーで社内標準を作成する際の名称表示に使用する。
<提案>												
20	商品提案1	番号		管理番号			必須	数字	identifier	MAX10		小売一卸が双方で企業などを識別するために、相対で定義する番号。
<発注者>												
21	23	登録人物: 小売	発注者コード				必須	数字	identifier	MAX13		商品の発注を行う小売企業を表す独自コード。
22	24	登録人物: 小売	発注者GLN				必須	数字	identifier	MAX13		商品の発注を行う小売企業を表すGLN。GLNを使用しない場合は「0」固定。
23	25	登録人物: 小売	発注者名称				任意	文字	Text	MAX20		23「発注者コード」の名称。卸/メーカーで社内標準を作成する際の名称表示に使用する。
24	26	登録人物: 小売	発注者名称カナ				任意	文字 (半角カナ)	Text	MAX20		23「発注者コード」の名称(半角カナ)。卸/メーカーで、仕入依頼を作成する必要がある場合、あるいは社内標準を作成する際の名称表示に使用する。
<取引内容>												
25	商品提案2	日付関連		提案日			任意	数字	Date	8		卸/メーカー側の商品提案日 ※2商品提案(商品マスタ)の場合は、データ送信日をセットする。
26	商品提案3	日付関連		商品提案開始日			必須	数字	Date	8		商品提案の開始日を指定する。※小売一卸における取引の場合は店番日が基準となる。
27	商品提案4	日付関連		商品提案終了日			必須	数字	Date	8		商品提案の終了日を指定する。※小売一卸における取引の場合は店番日が基準となる。
28	商品提案5	日付関連		納品遅延番号			任意	数字	identifier	2		納品開始日の遅延番号。デラシやMD企業に対する提案の際に使用する。
29	商品提案6	日付関連		取引データ有効日			任意	数字	Date	8		商品提案に関する有効期限(併用期間)。
30	87	商品関連		商品分類(大)			任意	英数	identifier	MAX10		小売側の商品分類を表す独自コード。コード体系は小売が決定。(DPT、クラス、グループ、カテゴリ、ライン、群番 など)
31	88	商品関連		商品分類(中)			任意	英数	identifier	MAX10		小売側の商品分類を表す独自コード。コード体系は小売が決定。(DPT、クラス、グループ、カテゴリ、ライン、群番 など)

IV. メッセージ別説明 1. メッセージ別項目一覧

(18) 商品提案(カタログ)メッセージ (19) 商品提案(商品マスタ)メッセージ (20) 商品提案(価格提案)メッセージ ※商品提案メッセージの「カタログ」「商品マスタ」「価格提案」は同じ階層構造である。

連番	メッセージ 項目番号	分類	項目名 1	項目名 2	項目名 3	項目名 4	必須 / 任意	タイプ	XML データ型 *1	桁数	引継 項目	項目の意味
32	334	各種区分 (商品)		不定義区分			任意	数字	Code	2		定員・不定義を表す区分
33	201	税		税区分			任意 ※3	数字	Code	2		消費税の区分 (込み、抜き、非課税) を表す区分。非課税: 切手、ビール等
34	202	税		税率			任意	数字 (小数点以下 1桁有り)	Numeric	3		消費税率を表す。
				<取引階層>								
35	商品提案7	番号			階層番号		必須	英数	Identifier	MAX4		商品提案「管理番号」の中の商品単位の階層番号。伝票行番号と同じ意味。
36	89	商品関連			商品分類 (小)		任意	英数	Identifier	MAX10		小売側の商品分類を表す独自コード。コード体系は小売が決定。(DPT、クラス、グループ、カテゴリ、ライン、群番 など)
37	90	商品関連			商品分類 (細)		任意	英数	Identifier	MAX10		小売側の商品分類を表す独自コード。コード体系は小売が決定。(DPT、クラス、グループ、カテゴリ、ライン、群番 など)
					<商品>							
38	72	商品関連			商品コード (GTIN)		必須	数字	Identifier	MAX14		共通商品コード。現状はJANEANUPCを使用 (計ゼロ)。GTINによる商品識別を行う場合、消費者購入単位のGTINをセット。共通商品コードを使用しない場合は「0」固定
39	73	商品関連			商品コード (免注用)		必須	数字	Identifier	MAX14		小売が管理する免注用コード。ここにセットされたコードで納品される商品が特定される。
40	74	商品関連			商品コード (取引先)		任意	文字 (半角カナ)	Text	MAX14		卸/メーカー側での商品管理に使用している商品コード。AP/レール品番など。使用する場合は、卸/メーカー側が指定する商品コードを入力する。
41	75	商品関連			商品コード区分		必須	数字	Code	3		73「商品コード (免注用)」のコード種を判断する際に使用。
42	77	商品関連			商品名		任意	文字	Text	MAX25		73「商品コード (免注用)」に対する商品の名称。卸/メーカーで社内標準を作成する際の名称表示に使用する。標準作成 等に使用する。
43	78	商品関連			商品名カナ		任意	文字 (半角カナ)	Text	MAX25		73「商品コード (免注用)」に対する名称 (半角カナ)。卸/メーカーで、仕入伝票を作成する必要がある場合、あるいは社内標準を作成する際の名称表示に使用。
					<商品規格>							
44	79	商品関連			規格		任意	文字	Text	MAX25		商品の規格 (内容量、重量 等) をあらわす。卸/メーカーで社内標準を作成する際の名称表示に使用する。
45	80	商品関連			規格カナ		任意	文字 (半角カナ)	Text	MAX25		商品の規格 (内容量、重量 等) をあらわす (半角カナ)。卸/メーカーで社内標準を作成する際の名称表示に使用する。
46	315	商品関連			入数		任意	数字	Quantity	MAX4		出荷単位の荷数に入っている数量。入数が可変でありセットできないような場合はセットしない。2007/10/5 型格変更。
47	302	商品関連			都道府県コード		任意	数字	Code	3		発地指定して発注する場合の都道府県コード。または出荷時に確定した都道府県コード。「産地コード」からの名称変更。
48	303	商品関連			国コード		任意	数字	Code	3		発地指定して発注する場合の国コード。または出荷時に確定した国コード。
49	304	商品関連			産地名		任意	文字	Text	MAX20		産地指定して発注する場合の産地名。または出荷時に確定した産地名。
50	305	商品関連			水域コード		任意	英数	Identifier	2		漁獲水域を表すコード。漁獲統計毎区に準じた分類とする。
51	306	商品関連			水域名		任意	文字	Text	MAX20		漁獲水域を表す名称。漁獲統計毎区に準じた分類名称とする。

Appendix: 流通BMS商品提案メッセージ

IV. メッセージ別説明 1. メッセージ別項目一覧

(18) 商品提案(カタログ)メッセージ (19) 商品提案(商品マスタ)メッセージ (20) 商品提案(価格提案)メッセージ ※商品提案メッセージの「カタログ」「商品マスタ」「価格提案」は同じ階層構造である。

連番	メッセージ項目番号	分類	項目名 1	項目名 2	項目名 3	項目名 4	必須／任意	タイプ	XMLデータ型*1	桁数	引継項目	項目の意味
52	307	商品関連			原産エリア		任意	文字	Text	MAX30		国、都道府県内のエリアを表す。市町村名、その他一般に知られている地名（「紀伊半島」、「カリフォルニア州」など）。水産物の場合は、漁獲した水域名（相模湾、西インド洋など）、水揚げ地（津波、鏡子港など）を表す。
53	308	商品関連			等級		任意	文字	Text	MAX8		商品のグレードを表す（A、B、C、秀、優、良など）
54	309	商品関連			規格		任意	文字	Text	MAX8		商品のサイズを表す（L、M、S、大、中、小など）
55	310	商品関連			銘柄		任意	文字	Text	MAX30		産地銘柄を表す
56	311	商品関連			商品P/R		任意	文字	Text	MAX30		組立、集付、土付き、樹付きなど商品に関するこだわりや商品P/R、商品特性、おすすめの情報を表す。
57	312	商品関連			パイオ区分		任意	数字	Code	2		商品製造時のパイオ技術の適用、非適用を表す区分（通商子組み換え）
58	316	商品関連			品種コード		任意	数字	Code	2		商品の品種を表すコード。
59	317	商品関連			養殖区分		任意	数字	Code	2		養殖／天然を表す区分。
60	318	商品関連			解凍区分		任意	数字	Code	2		解凍を表す区分。店頭販売時の状態を表す。
61	319	商品関連			商品状態区分		任意	数字	Code	2		商品の保存状態を表す区分。
62	320	商品関連			形状・部位		任意	文字	Text	5		商品の形状や部位を表す区分（1次加工）。
63	321	商品関連			用途		任意	文字	Text	MAX20		生食用・加熱用といった商品の使用用途を表す。
64	231	コメント			自由使用欄		任意	文字	Text	MAX60		伝票に表記する配達番号、配達日、売出日など、相手先に伝達したい項目。別項目でメッセージとして使用。そのままだけのメモでの使用に限定し、この項目でシステムの処理を制御する使い方は不可。
65	232	コメント			自由使用欄半角カナ		任意	文字 (半角カナ)	Text	MAX60		伝票に表記する配達番号、配達日、売出日など、相手先に伝達したい項目。（半角カナ）別項目でメッセージとして使用。そのままだけのメモでの使用に限定し、この項目でシステムの処理を制御する使い方は不可。
					<日付>							
66	商品提案8	日付関連			最終発注日		任意	数字	Date	8		商品提案4「商品提案終了日」に対する最終発注日を表す。※商品提案4「商品提案終了日」～商品提案8「最終発注日」がリードタイムとなる。
					<取引先詳細>							
67	218	登録人物：卸/メーカー			担当者		任意	文字	Text	MAX10		出荷データ（情報）に不具合があり、小売側で商品ができない場合、問い合わせ窓口となる取引先のシステム担当者 ※商品提案メッセージの場合は、問い合わせ窓口となる取引先の担当者
68	219	登録人物：卸/メーカー			担当者（カナ）		任意	文字 (半角カナ)	Text	MAX10		出荷データ（情報）に不具合があり、小売側で商品ができない場合、問い合わせ窓口となる取引先のシステム担当者（カナ） ※商品提案メッセージの場合は、問い合わせ窓口となる取引先の担当者（カナ）
					<原価>							
69	131	金額			原価単価（予定）		必須	数字 (小数点以下2桁有り)	Amount	MAX10		1取引明細の商品の原価単価。
70	132	金額			原価金額		任意	数字	Amount	MAX10		1取引明細の商品の原価金額（131（連番69）「原価単価」（予定）×商品提案10（連番75）「予定数量（バラ）」）。小数以下の処理方法は当事務所間で決定（四捨五入、切捨て、切上げ）
71	商品提案9	金額			前回単価		任意	数字 (小数点以下2桁有り)	Amount	MAX10		前回企業時の商品の単価を表す。
					<売価>							
72	134	金額			売価単価（予定）		任意	数字	Amount	MAX10		1取引明細の商品の売価単価。
73	135	金額			売価金額		任意	数字	Amount	MAX10		1取引明細の商品の売価金額（134（連番72）「売価単価」（予定）×商品提案10（連番75）「予定数量（バラ）」）。
					<税額>							
74	137	金額			税額		任意	数字	Amount	MAX10		1取引明細の132（連番70）「原価金額」の消費税額。
					<予定数量>							
75	商品提案10	数量			予定数量（バラ）		任意	数字 (小数点以下1桁有り)	Quantity	MAX7		1取引明細番号（発注・返品）単位での73「商品コード（発注用）」の小売側の発注数。いわゆるバラ数。 ①商品提案（カタログ）の場合は、取引先への納入予定数量 ②商品提案（商品マスタ）の場合は、通常はセットしない ③商品提案（価格提案）の場合は、必ずセットする（※必ずしもセットするとは限らない）

IV. メッセージ別説明 1. メッセージ別項目一覧

(18) 商品提案(カタログ)メッセージ (19) 商品提案(商品マスタ)メッセージ (20) 商品提案(価格提案)メッセージ ※商品提案メッセージの「カタログ」「商品マスタ」「価格提案」は同じ階層構造である。

番号	メッセージ項目番号	分類	項目名 1	項目名 2	項目名 3	項目名 4	必須/任意	タイプ	XMLデータ型 ※1	桁数	引継項目	項目の意味
76	152	数量			発注単位		必須	数字	Numeric	MAX4		発注に対する納品バラ数単位。発注単位ロット数。取引当事者間で予め取り決め、共有する。
77	商品提案1 1	数量			予定数量(発注単位数)		任意	数字	Quantity	MAX6		定置商品の場合は、発注単位×発注数量(発注単位数)。不定置商品の場合は、発注単位/単価×発注数量(発注単位数)。 発注単位換算した発注数量。152「発注単位」×商品提案11(通番77)「予定数量(発注単位数)」=商品提案10(通番75)「予定数量(バラ)」 ①商品提案(カタログ)の場合は、取引先の入荷予定数量 ②商品提案(商品マスタ)の場合は、通番はセットしない ③商品提案(価格提案)の場合は、発注者に対する取引可能上限数量
78	154	数量			発注単位コード		必須	数字	Code	2		発注商品の単位呼称。(例: Kg, cm, 個 等)
79	156	数量			出荷荷役コード		任意	数字	Code	2		
80	商品提案1 2	数量			予定数量		任意	数字 (小数点以下3桁有り)	Measure	MAX10		不定置商品の場合に使用する。発注時の指定数量。
81	327	数量			取引単位数量		任意	数字 (小数点以下3桁有り)	Measure	MAX10		卸売市場等で取引される単位数量(5Kg, 10kgなど)
82	313	商品関連			単価登録単位		任意	数字	Code	2		不定置の単価の単価登録の単位を表す。100g当たり、1Kg当たりなど。
83	314	商品関連			商品数量		任意	数字 (小数点以下3桁有り)	Measure	MAX8		商品コードアイテム数量。発注数量(バラ)1個当たりの数量を表す。「内容量」から名称変更。
					<店舗情報>							
84	商品提案1 3	日付関連			納品日		任意	数字	Date	8		最終納品先納品日。商品提案開始日から商品提案終了日の範囲の中で、納品日別に店舗別の原価を優先設定するとき等に使用(特売含む)。
					<直接納品先>							
85	27	登録人物: 小売			直接納品先コード		任意	数字	Identifier	MAX13		卸/メーカーが商品を納品する場所(小売の物流センター、店舗)をあらわす独自コード。小売側が指定。
86	28	登録人物: 小売			直接納品先GLN		任意	数字	Identifier	MAX13		卸/メーカーが商品を納品する場所(小売の物流センター、店舗)をあらわすGLN。小売側が指定。GLNを使用しない場合は「0」固定
87	29	登録人物: 小売			直接納品先名称		任意	文字	Text	MAX20		27「直接納品先コード」の名称。卸/メーカーで社内帳票を作成する際の名称表示に使用する。
88	30	登録人物: 小売			直接納品先名称カナ		任意	文字 (半角カナ)	Text	MAX20		27「直接納品先コード」の名称(半角カナ)。卸/メーカーで社内帳票を作成する際の名称表示に使用する。
					<最終納品先>							
89	31	登録人物: 小売			最終納品先コード		必須	数字	Identifier	MAX13		最終的に商品が納品される場所(小売の物流センター又は店舗)をあらわす独自コード。小売側が指定。卸/メーカーで社内帳票作成、SCMラベル印字等に使用する。
90	32	登録人物: 小売			最終納品先GLN		必須	数字	Identifier	MAX13		最終的に商品が納品される場所(小売の物流センター又は店舗)をあらわすGLN。小売側が指定。GLNを使用しない場合は「0」固定
91	33	登録人物: 小売			最終納品先名称		任意	文字	Text	MAX20		31「最終納品先コード」の名称。卸/メーカーで社内帳票作成、SCMラベル印字等に使用する。

IV. メッセージ別説明 1. メッセージ別項目一覧

(18) 商品提案(カタログ)メッセージ (19) 商品提案(商品マスタ)メッセージ (20) 商品提案(価格提案)メッセージ ※商品提案メッセージの「カタログ」「商品マスタ」「価格提案」は同じ階層構造である。

連番	メッセージ項目番号	分類	項目名 1	項目名 2	項目名 3	項目名 4	必須 / 任意	タイプ	XMLデータ型 *1	桁数	引継項目	項目の意味
92	34	登録人物: 小売				最終納品先名称カナ	任意	文字 (半角カナ)	Text	MAX20		31「最終納品先コード」の名称(半角カナ)。卸/メーカーで社内帳票作成、SCMラベル印字に使用する。
						<原価>						
93	131	金額				原価	必須	数字 (小数点以下2桁有り)	Amount	MAX10		1取引明細の商品の原価。
94	132	金額				原価金額	任意	数字	Amount	MAX10		1取引明細の商品の原価金額(131(連番93)「原価」×商品提案10(連番98)「予定数量(バラ)」)。小数以下の処理方法は当事務局で決定(四捨五入、切捨て、切上げ)
						<売価>						
95	134	金額				売価	任意	数字	Amount	MAX10		1取引明細の商品の売価。
96	135	金額				売価金額	任意	数字	Amount	MAX10		1取引明細の商品の売価金額(134(連番95)「売価」×商品提案10(連番98)「予定数量(バラ)」)。
						<税額>						
97	137	金額				税額	任意	数字	Amount	MAX10		1取引明細の132(連番94)「原価金額」の消費税額。
						<込替予定数量>						
98	商品提案10 数量					予定数量(バラ)	任意	数字	Quantity	MAX7		1取引明細番号(発注・返品)単位での73「商品コード(発注用)」の小売単位の発注数。いわゆるバラ数。 ①商品提案(カタログ)の場合は、取引先の入荷予定数量 ②商品提案(商品マスタ)の場合は、適量(セット)しない ③商品提案(価格提案)の場合は、発注者に対する取引可能上限数量
99	商品提案11 数量					予定数量(発注単位数)	任意	数字	Quantity	MAX6		定費商品の場合は、発注単位×発注数量(発注単位数)。不定費商品の場合は、発注単位/単位登録単位×発注数量(発注単位数)。 発注単位換算した発注数量。152「発注単位」×商品提案11(連番99)「予定数量(発注単位数)」=商品提案10(連番98)「予定数量(バラ)」 ①商品提案(カタログ)の場合は、取引先の入荷予定数量 ②商品提案(商品マスタ)の場合は、適量(セット)しない ③商品提案(価格提案)の場合は、発注者に対する取引可能上限数量
100	商品提案12 数量					予定数量	任意	数字 (小数点以下3桁有り)	Measure	MAX10		不定費商品の場合に使用する。発注時の推定数量。