

事 務 連 絡
令和7年3月19日

出店企業の皆様へ

(公財) 日本食肉流通センター

物流効率化法関係省令・告示の公布について

【情報提供】

日頃から当センターの業務運営につきまして、格別のご高配を賜り厚く御礼申し上げます。

農林水産省から、標記につき別添のように情報提供がありましたので、お知らせします。

(別添)

関係団体 各位

お世話になっております。

物流効率化法（荷主への規制的措置）につきまして、荷主判断基準省令をはじめとした、下記省令・告示が2月18日（火）に公布されましたので、お知らせいたします。いずれも、令和7年4月1日（火）に施行されます。内容の詳細につきましては、別添の条文を御参照ください。

- 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省令（※荷主事業所管省庁共管）
- ②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の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令（※農林水産省・経済産業省共管）
- 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化の推進に関する基本的な方針（※農林水産省・経済産業省・国土交通省共管）
- ④ 貨物自動車運送事業者等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省令
- ⑤貨物自動車関連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となるべき事項を定める省令
- ⑥国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令の一部を改正する省令

【意見公募結果公示】

荷主及び連鎖化事業者の判断基準：

「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案及び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の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令案についての意見・情報の募集」の結果について | e-Gov パブリック・コメント

基本方針等：

[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施行に伴う関係省令・告示の制定等に関する意見募集の結果について | e-Govパブリック・コメント](#)

【お問い合わせ先】

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

担当者：加地、細井、三島

電話：03-3502-5741（直通）

E-mail：boost_logisticsproductivity@maff.go.jp

○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 号

物資の流通の効率化に関する法律（平成十七年法律第八十五号）第三十八条第一項の規定に
基づき、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を次のように定める。

令和七年〇〇月〇〇日

内閣総理大臣 石破 茂

総務大臣 村上誠一郎

財務大臣 加藤 勝信

文部科学大臣 阿部 俊子

厚生労働大臣 福岡 資麿

農林水産大臣 江藤 拓

経済産業大臣 武藤 容治

国土交通大臣 中野 洋昌

環境大臣 浅尾慶一郎

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

（運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則）

第一条 荷主は、物資の流通の効率化に関する法律（以下「法」という。）第三十三条第一項の基本方針に定められた貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の目標を達成するため、その事業の特性及び従業者の安全その他の必要な事情に配慮した上で、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るための措置を計画的かつ効率的に実施するものとする。

（運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加）

第二条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第一項第一号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

一 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、運送の帰路における車両への貨物の積載その他の措置を講ずるために必要な時間を把握することその他の措置により、当該時間を確保すること。

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つては、これに応じて、必要な協力を行うこと。

二 前号に掲げる取組が適切かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の受渡しに係る各部門間の連携を促進すること。

（運転者の荷待ち時間の短縮）

第三条 第一種荷主は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十七条第一項第二号に掲げる措置を講ずるものとする。ただし、次に掲げる取組によらないことが同号に掲げる措置として有効であると認められるときは、この限りでない。

一 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。

二 当該第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置（施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。次項第二号において同じ。）を導入し、及びこれを適切

に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。

三 当該第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。

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。

（運転者の荷役等時間の短縮）

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

一 パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具を導入すること、一貫パレチゼーション（輸送、荷役又は保管の各段階において同一のパレットを使用することをいう。）の実現のために標準仕様パレット（縦一・一メートル、横一・一メートルのパレットをいう。）その他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること、運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行うこと、フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置することその他の措置により、荷役等の効率化を図ること。

二 第二種荷主、倉庫業者又は貨物自動車運送事業者等に対して貨物に係る情報を事前に通知すること、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査（以下この号及び次項において「検査」という。）を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。

三 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷

役等を円滑に行うことができる環境を整えること。

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。

（実効性の確保）

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

一 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化（以下この条において「効率化」という。）のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うとともに、その従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。

二 運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。

三 当該荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対し、前二条に規定する取組その他の当該者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をすることとともに、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なること。

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。

附 則

この命令は、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の

一部を改正する法律（令和六年法律第二十三号）の施行の日（令和七年四月一日）から施行する。

農林水産省

○ 令第 号

経済産業省

物資の流通の効率化に関する法律（平成十七年法律第八十五号）第四十六条第一項の規定に基づき、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の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令を次のように定める。

令和 年 月 日

農林水産大臣 江藤 拓

経済産業大臣 武藤 容治

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の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令

（運転者の運送の効率化の実施の原則）

第一条 連鎖化事業者は、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。

（運転者の荷待ち時間の短縮）

第二条 連鎖化事業者は、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により、法第四十五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、これ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。

（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）

第三条 連鎖化事業者は、次に掲げる取組を行うことにより、法第四十五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 第一種荷主が法第三十七条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つては、これに応じて、必要な協力を行うこと。

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受渡しに係る各部門間及び連鎖対象者との連携を促進すること。

（実効性の確保）

第四条 連鎖化事業者は、前二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 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。

四 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。

附 則

この省令は、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和六年法律第二十三号）の施行の日（令和七年四月一日）から施行する。

農林水産省

○経済産業省告示第 号
国土交通省

物資の流通の効率化に関する法律（平成十七年法律第八十五号）第三十三条第一項の規定に基づき、貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針を次のとおり定めたので、同条第四項の規定に基づき公表する。

令和 年 月 日

農林水産大臣 江藤 拓

経済産業大臣 武藤 容治

国土交通大臣 中野 洋昌

貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針

第一 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義及び目標に関する事項

1 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の意義

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 運転者の運送及び荷役等の効率化の推進の目標

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

また、貨物自動車運送役務の実運送を担う貨物自動車運送事業者等において、輸送網の集約、配送の共同化等により、運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加（以下「積載効率の向上等」という。）を図ることも重要である。荷主及び連鎖化事業者は、貨物自動車運送事業者等がこれらの措置に取り組めるよう、適切なリードタイムの確保等の措置を行うことにより、積載効率の向上等を図る必要がある。

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

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

を義務付けることとしている。また、物資の流通に関する事業を行う者、その事業を利用する事業者及び物資の流通に関する施設を管理する者（以下「施設管理者等」という。）については、その事業の実施や施設の管理に伴う運転者への負荷の低減その他の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する措置を講ずる責務を明確化している。

貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に当たっては、安全性の確保を前提とし、国、地方公共団体、貨物自動車運送事業者等、荷主、貨物自動車関連事業者、連鎖化事業者及び施設管理者等といった物流に関わる様々な関係者が協力して、法に基づく枠組みの活用等により、次に掲げる事項を達成することを目標とする。

(1) 運転者の荷待ち時間等の短縮

令和十年度までに、全国の貨物自動車による輸送のうち五割の運行で荷待ち時間等を一時間短縮することで、運転者一人当たりの荷待ち時間等を年間百二十五時間短縮することを実現するものとする。

このためには、現状、運転者の一運行の平均拘束時間のうち、荷待ち及び荷役等にかかる時間が合計約三時間と推計されていることを踏まえ、この一運行当たりの荷待ち時間等が全国平均で合計二時間以内となるよう荷待ち時間等を削減する必要がある。また、これを踏まえ、荷主等は、一回の受渡しごとの荷待ち時間等について、原則として目標時間を一時間以内と設定

しつつ、業界の特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、二時間を超えないよう荷待ち時間等を短縮するものとする。なお、一回の受渡しごとの荷待ち時間等が一時間以内である荷主等については、その継続及び改善に努めるものとする。

(2) 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加

令和十年度までに、近年四十パーセント以下の水準で推移してきた積載効率について、全国の貨物自動車による輸送のうち五割の車両で五十パーセントを目指し、全体の車両で四十四パーセントへの増加を実現するものとする。また、一運行当たりの輸送効率の向上に当たっては、重量ベースだけでなく、容積ベースでも改善を図るものとする。

(3) 関連する施策への貢献

(1) 及び (2) の目標の達成に向けた取組を通じて、効率的な共同輸配送、共同拠点利用等を図るフィジカルインターネット（規格化された容器に詰められた貨物を、複数企業の倉庫、貨物自動車等をネットワークとして活用し輸送する共同輸配送システムをいう。以下同じ。）の実現を図るとともに、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成十年法律第百十七号）第八条第一項に基づく地球温暖化対策計画に対策及び施策として位置付けられている脱炭素物流の推進に貢献するものとする。

第二 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進

に関する施策に関する基本的な事項

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

1 荷主として国及び地方公共団体自らが講ずべき事項

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

2 施設管理者として国及び地方公共団体自らが講ずべき事項

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

3 設備投資等に対する支援

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

4 モーダルシフト等に対する支援

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

5 技術開発等に対する支援

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

6 物流標準化に対する支援

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

組み、これらの成果の普及等に努めるものとする。

7 高度物流人材の確保・育成

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

8 貨物自動車運送役務の職場環境等の整備

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

9 国民に対する広報等

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

10 関連する施策との連携

国は、地球温暖化対策をはじめとする環境政策、国土政策、社会資本整備に関する政策等と十分に連携しつつ、貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化のために必要な措置を効果的に講ずることができるよう努めるものとする。

第三 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関し、貨物自動車運送事業者等、荷主及び貨物自動車関連事業者が講ずべき措置に関する基本的な事項、貨物自動車運送事業者等、荷主、貨物自動車関連事業者及び連鎖化事業者は、第一の2に定められた目標を達成するため、その運送する貨物、取り扱う貨物又は事業の特性、従業者の安全の確保の必要性その他の必要な事情に配慮した上で、次の1から4までに掲げる措置を基本とし、それぞれの実情に合わせて、貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する取組を計画的かつ効率的に実施することが必要である。

1 貨物自動車運送事業者等が講ずべき措置

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

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

(3) 積載効率の向上等に伴う運転者の負荷の低減に取り組むこと。

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

の連携及び協力等を行うこと。

2 荷主が講ずべき措置

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

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

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

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

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

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

の荷待ち時間を短縮すること。

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

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

4 連鎖化事業者が講ずべき措置

(1) 適切なリードタイムの確保等により、積載効率の向上等を図ること。

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

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

第四 集貨又は配達に係る運転者への負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進に関する基本的な事項

1 再配達の削減や多様な受取方法の普及促進等について

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

に向けた関係事業者の理解と実践が必要である。

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

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

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

2 返品削減や欠品に対するペナルティの見直しについて

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

3 「送料無料」表示の見直しについて

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

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

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

第五 その他貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関し必要な事項

1 物流に関わる多様な主体の役割について

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 運転者の運送及び荷役等の効率化の前提となる事項

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

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

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

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

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

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

附 則

この告示は、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和六年法律第二十三号）の施行の日（令和七年四月一日）から施行する。

○国土交通省令第 号

物資の流通の効率化に関する法律（平成十七年法律第八十五号）第三十五条第一項の規定に基づき、貨物自動車運送事業者等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省令を次のように定める。

令和 年 月 日

国土交通大臣 中野 洋昌

貨物自動車運送事業者等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省令

（運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則）

第一条 貨物自動車運送事業者等は、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、その運送する貨物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。

（運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加）

第二条 貨物自動車運送事業者等は、次に掲げる取組を行うことにより、法第三十四条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条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 一の貨物自動車に複数の荷主の貨物を積み合わせて運送することその他の措置により、輸送網を集約すること。

二 荷主、連鎖化事業者、他の貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者と協議を行うことその他の措置により、配送の共同化を行うこと。

三 運送の帰路において貨物自動車に貨物を積載することその他の措置により、貨物自動車の走行距離に占める貨物を積載した状態における走行距離の割合を増加させること。

四 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。

五 輸送する貨物の量に応じた大型の貨物自動車の導入その他の措置により、貨物自動車に積載することができる貨物の重量を増加させること。

（実効性の確保等）

第三条 貨物自動車運送事業者等は、前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 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。）のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。

二 必要に応じて荷主に対し、複数の荷主の貨物を積み合わせて運送することその他の措置を実施するために必要な運賃の設定、パレットその他の輸送用器具の利用その他の効率化に資する措置に関する提案をすること。

三 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、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。

四 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図ること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。

2 貨物自動車運送事業者等は、前条に規定する取組を実施することにより運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図る際には、テールゲートリフター（貨物自動車の荷台の後部に設置された動力により駆動されるリフトをいう。）の導入、貨物の積卸しのための施設の整備その

他の措置を講ずることにより、当該取組を実施することに伴い増加する運転者の負荷の低減に配慮するものとする。

3 貨物自動車運送事業者等は、前条に規定する取組を実施することにより運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図る際には、関係法令の規定を遵守し、過積載による運送その他の輸送の安全を阻害する行為を防止するものとする。

附 則

この省令は、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和六年法律第二十三号）の施行の日（令和七年四月一日）から施行する。

○国土交通省令第 号

物資の流通の効率化に関する法律（平成十七年法律第八十五号）第四十二条第一項の規定に基づき、貨物自動車関連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となるべき事項を定める省令を次のように定める。

令和 年 月 日

国土交通大臣 中野 洋昌

貨物自動車関連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となるべき事項を定める省令

（運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則）

第一条 倉庫業者は、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（次項において「目標」という。）を達成するため、その取り扱う貨物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。

2 貨物自動車関連輸送事業者は、目標を達成するため、その取り扱う貨物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、運転者の荷役等時間の短縮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。

（運転者の荷待ち時間の短縮）

第二条 倉庫業者は、次に掲げる取組を行うことにより、法第四十一条第一項第一号及び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、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を分散させること。

二 当該倉庫業者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。）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を調整すること。

(運転者の荷役等時間の短縮)

第三条 貨物自動車関連事業者は、次に掲げる取組を行うことにより、法第四十一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 荷役等に係る停留場所を拡張すること又は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。

二 荷役等に先行する貨物の搬出又は荷役等に後続する貨物の搬入の手順に係るマニュアルの整備又は周知その他の措置により、当該搬出又は当該搬入を迅速に実施すること。

三 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、発送先の荷主ごとに有償で貨物を仕分けして運転者に引き渡すこと、荷主から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。）の実現のためにパレットを使用したい旨の申出があつた場合において有償でこれに協力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。

四 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。

(実効性の確保)

第四条 貨物自動車関連事業者は、前二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（貨物自動車関連輸送事業者にあつては、荷役等時間。次号において同じ。）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 荷主、連鎖化事業者又は貨物自動車運送事業者等に対し、前二条に規定する取組その他の運転者の荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をすることができる場合にあつては、当該提案をするとともに、これらの者から当該提案を受けた場合にあつては、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 無人搬送車（自動的に走行し、貨物を搬送する機能を有する車両をいう。）を導入することその他の措置により、貨物自動車関連事業者の管理する施設における作業の自動化を図ること。

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。

附 則

この省令は、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和六年法律第二十三号）の施行の日（令和七年四月一日）から施行する。

○国土交通省令第 号

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令和六年法律第二十三号）の施行に伴い、並びに物資の流通の効率化に関する法律（平成十七年法律第八十五号）第三十条第四号及び第五号の規定に基づき、国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令の一部を改正する省令を次のように定める。

令和 年 月 日

国土交通大臣 中野 洋昌

国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令の一部を改正する省令

（国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則の一部改正）

第一条 国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則（平成十七年国土交通省令第百号）の一部を次のように改正する。

次の表により、改正前欄に掲げる規定（題名を含む。以下この条において同じ。）の傍線を付した部分をこれに順次対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改め、改正後欄に掲げるその標記部分に二重傍線を付した規定で改正前欄にこれに対応するものを掲げていないもの

は、
これを加える。

改正後	改正前
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 (道路管理者の意見の聴取) 第一条 国土交通大臣（物資の流通の効率化に関する法律（平成十七年法律第八十五号。以下「法」という。）第五十二条の規定により権限が地方支分部局の長に委任された場合にあつては、当該委任を受けた者）は、法第六条第一項の認定の申請があつた場合には、同条第八項ただし書に該当する場合を除き、遅滞なく、期限を指定して、貨物軌道事業（法第四条第十四号に規定する貨物軌道事業をいう。次条において同じ。）を実施する区域を管轄する道路管理者（次項において「関係道路管理者」という。）の意見を徴しなければならない。 2 （略） (道路管理者の意見を聴く必要がない場合) 第二条 法第六条第八項ただし書の国土交通省令で定める場合は、同条第二項第二号に掲げる流通業務総合効率化事業の内容に貨物軌道事業が含まれない場合とする。 (総合効率化計画の変更の認定) 第三条 前二条の規定は、法第七条第一項の変更の認定の申請があつた場合について準用する。 (法第八条第一項の国土交通省令で定める埋立地) 第四条 法第八条第一項の国土交通省令で定める埋立地は、同項の指定の時に次について次のいずれかに該当する埋立地とする。 一・二 （略）	国土交通省関係流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律施行規則 (道路管理者の意見の聴取) 第一条 国土交通大臣（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（以下「法」という。）第二十九条の規定により権限が地方支分部局の長に委任された場合にあつては、当該委任を受けた者。以下同じ。）は、法第四条第一項に規定する総合効率化計画の認定の申請があつた場合には、法第四条第八項ただし書に該当する場合を除き、遅滞なく、期限を指定して、貨物軌道事業を実施する区域を管轄する道路管理者（以下「関係道路管理者」という。）の意見を徴しなければならない。 2 （略） (道路管理者の意見を聴く必要がない場合) 第二条 法第四条第八項ただし書の国土交通省令で定める場合は、法第四条第二項第二号に掲げる流通業務総合効率化事業の内容に貨物軌道事業が含まれない場合とする。 (総合効率化計画の変更の認定) 第三条 第一条及び前条の規定は、法第五条第一項に規定する総合効率化計画の変更に係る認定の申請があつた場合について準用する。 (法第六条第一項の国土交通省令で定める埋立地) 第四条 法第六条第一項の国土交通省令で定める埋立地は、同項の指定の時に次について次のいずれかに該当する埋立地とする。 一・二 （略）

(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。

(新設)

2 法第三十条第四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（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つては、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。

(新設)

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。

(独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令の一部改正)

第二条 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に関する省令（平成十五年国土交通省令第百二号）の一部を次のように改正する。

次の表により、改正前欄に掲げる規定の傍線を付した部分をこれに対応する改正後欄に掲げる規定の傍線を付した部分のように改める。

改正後	改正前
(監事の調査の対象となる書類) 第三条 機構に係る通則法第十九条第六項第二号に規定する主務省令で定める書類は、次に掲げる法令の規定に基づき国土交通大臣に提出する書類とする。 一・二 (略) 三 物資の流通の効率化に関する法律(平成十七年法律第八十五号) 四・六 (略) (業務方法書の記載事項) 第四条 機構に係る通則法第二十八条第二項の主務省令で定める事項は、次のとおりとする。 一・九 (略) 十 法律第十三条第一項第十号に規定する物資の流通の効率化に関する法律第二十三条第一項に規定する業務に関する事項 十一・十八 (略)	(監事の調査の対象となる書類) 第三条 機構に係る通則法第十九条第六項第二号に規定する主務省令で定める書類は、次に掲げる法令の規定に基づき国土交通大臣に提出する書類とする。 一・二 (略) 三 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成十七年法律第八十五号) 四・六 (略) (業務方法書の記載事項) 第四条 機構に係る通則法第二十八条第二項の主務省令で定める事項は、次のとおりとする。 一・九 (略) 十 法律第十三条第一項第十号に規定する流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第二十条の二第一項に規定する業務に関する事項 十一・十八 (略)

附 則

この省令は、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行の日（令和七年四月一日）から施行する。