

2025年4月から、全ての荷主（発荷主・着荷主）に物流効率化の取り組みの努力義務が課されました

政府目標（2028年度）

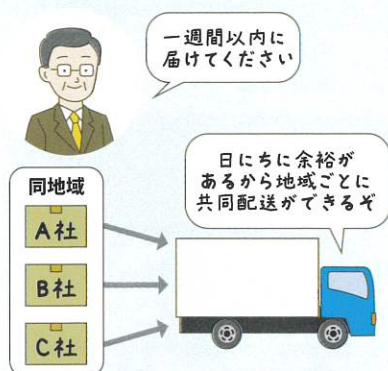
- ① 全国のトラック輸送のうち5割の運行で、1運行当たりの**荷待ち・荷役等時間**を**1時間短縮**（1回の受渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を原則1時間以内に短縮）
- ② 全国のトラック輸送のうち5割の車両で、**積載効率50%**を実現（全体の車両で積載効率44%に増加）

荷物を出す人も受け取る人も、全ての方の協力が必要です！

全ての荷主企業の努力義務

積載効率の向上

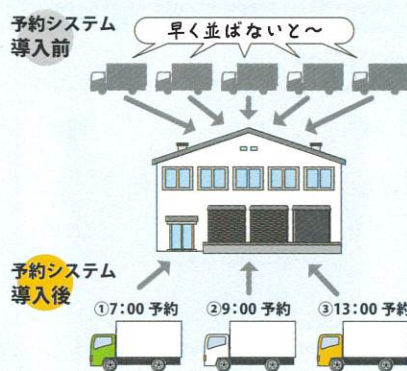
- 余裕を持ったリードタイムの設定
- 運送先の集約 等



例：リードタイムの確保

荷待ち時間の短縮

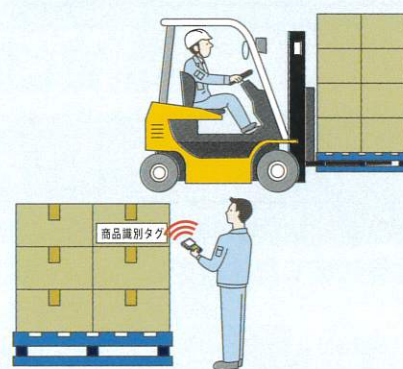
- 適切な貨物の受取・引渡し時の指示
- 予約システムの導入 等



例：トラック予約受付システムの導入

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



例：同一パレットの利用や検品の効率化

2026年4月施行予定 一定規模以上の荷主企業^(※)の義務

(※) 荷主企業における一定規模の基準は、年間貨物取扱重量が90,000トン以上となる予定です

中長期計画の策定、提出

実施状況の定期報告

役員レベルの
物流統括責任者（CLO）の選任

取り組みが不十分な場合は、国が勧告・命令等を実施

物流効率化の取り組みの努力義務（物流効率化法）

荷物を出す人(発荷主)も荷物を受け取る人(着荷主)もどちらも物流効率化に向けた取り組みが必要となります！

積載効率の向上

- 適切なリードタイムの確保
- 貨物の出入荷量の適正化
- 配車計画又は運行経路の最適化
- 部門間の連携を促進

荷待ち時間の短縮

- 貨物の入出荷時の日時等を分散
- トラックの到着日時を調整
- 寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散

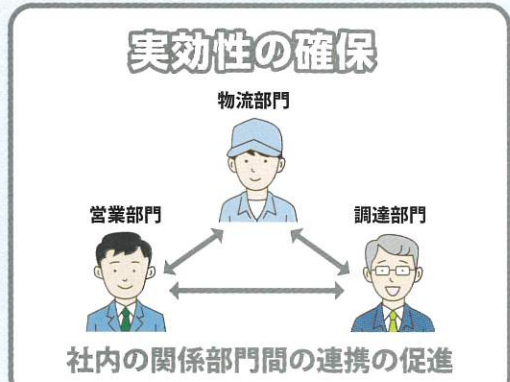
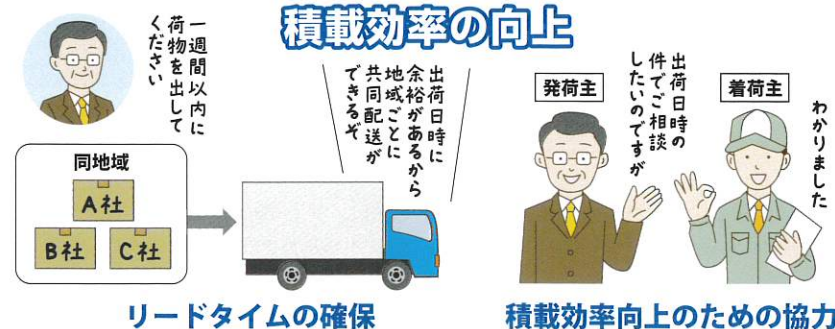
荷役等時間の短縮

- 荷役等の効率化を図る
- 検査の効率化を図る
- 荷役等を円滑に行うことができる環境を整える



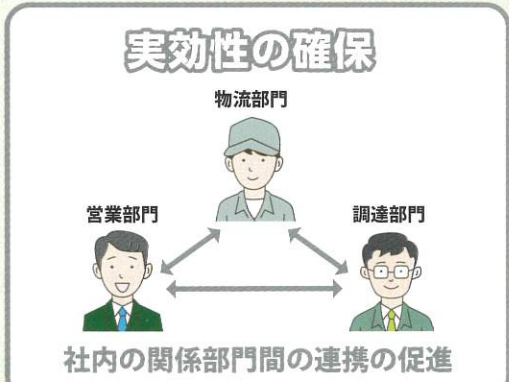
荷物を出す人

— 第1種荷主(主に発荷主) —



荷物を受け取る人

— 第2種荷主(主に着荷主) —



実効性の確保

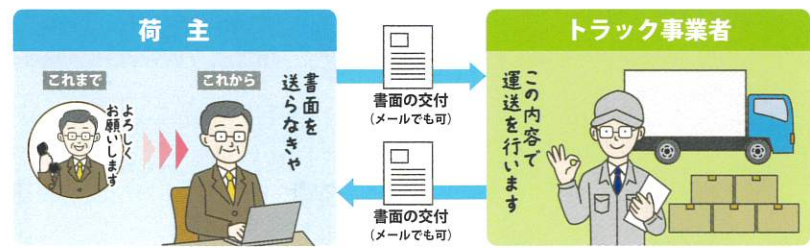
- 物流効率化の取組に関する責任者の選任
- 社内教育の実施等による体制整備
- 物流効率化に向けた取組の状況、効率化のための取組の実施状況・効果の把握
- データの標準化や関係者間の連携

運送契約締結時における書面交付の義務（改正貨物自動車運送事業法、改正標準貨物自動車運送約款）

荷物を出す人(発荷主)にも書面の交付が必要となります！

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、荷主・トラック事業者双方に運送契約締結時に、運送サービス（附帯業務等も含む）の内容やその対価等について記載した書面の交付が義務付けられます。

※運送を行う前に、荷主と運送事業者との間で、お互いに書面やメールなどによって、法定事項の情報を確認しなければなりません。



荷主の皆さん、チェックしましょう!

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準の簡易チェックリスト

荷物を出す人

－ 第 1 種荷主（主に発荷主）－

積載効率の向上	他の貨物との積合せなどトラック事業者が積載効率の向上等に取り組めるよう、適切なリードタイムを確保されていますか。	☐
	貨物の出入荷量の適正化を図るため、貨物の量の平準化、受渡し日時の集約等を行われていますか。	☐
	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を最適化されていますか。	☐
	上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る部門間で連携されていますか。	☐

荷待ち時間の短縮	貨物の入出荷時の日時等を分散させるため、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されていますか。	☐
	トラックの荷待ち時間の短縮に向け、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されていますか。	☐
	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ていますか。	☐

荷役等時間の短縮	荷役等の効率化を図るため、一貫パレチゼーション実現のための標準仕様パレットをはじめとしたパレットや、荷役の効率化に資する輸送器具を導入していますか。	☐
	標準仕様パレット等の使用や、荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行ったり、フォークリフトや荷役等作業員の適切に配置する等の取組を進めていますか。	☐
	着荷主（第 2 種荷主）や寄託先である倉庫業者等に対し、出荷情報を事前に通知したり、検品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、検品の効率化を図っていますか。	☐
	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備されていますか。	☐

荷物を受け取る人

－ 第 2 種荷主（主に着荷主）－

積載効率の向上	発荷主（第 1 種荷主）と、積載効率の向上等の取組を進めるため、協議を行っていますか。	☐
	着荷主として、積載効率の向上等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で連携されていますか。	☐

荷待ち時間の短縮	貨物の入出荷時の日時等を分散させるため、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されていますか。	☐
	トラックの荷待ち時間短縮に向け、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されていますか。	☐
	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ていますか。	☐

荷役等時間の短縮	検品を効率的に実施するための機械を導入する等、検品の効率化を図っていますか。	☐
	荷役等の効率化を図るため、フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置等の取組を進めていますか。	☐
	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備されていますか。	☐

法改正に関する情報



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/>



国土交通省



経済産業省



農林水産省



全ト協