

持続可能な食品等の流通に向けて (物流効率化法ほか物流に関する留意点)

I . 物流と食品流通の現状.....	1
II . 改正物流効率化法の概要.....	4
III . 荷主の対応.....	10
IV . その他.....	41

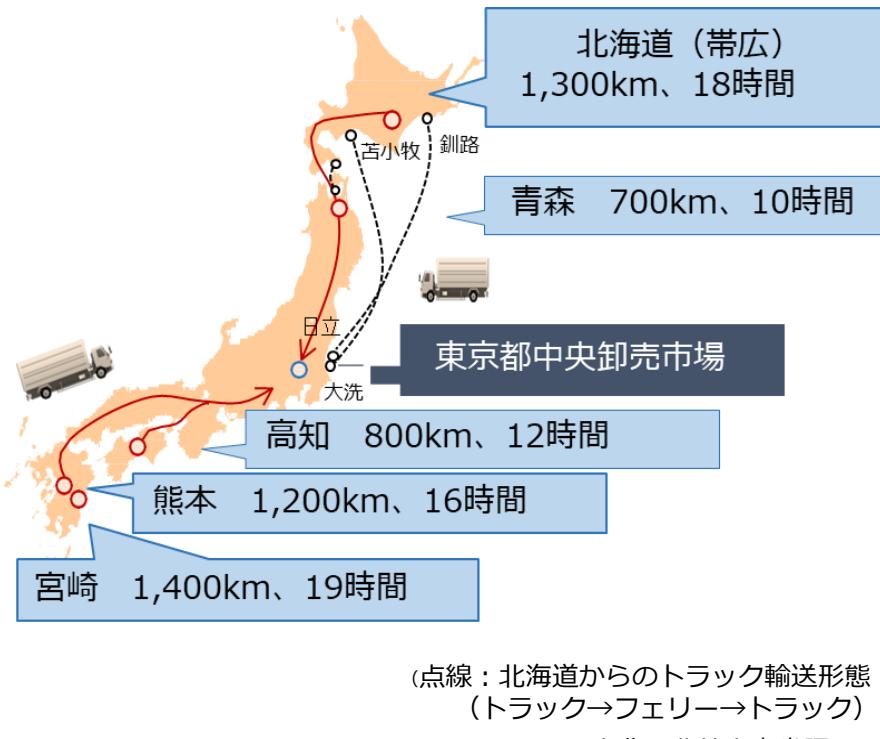
2026年1月
農林水産省新事業・食品産業部食品流通課

農林水産業は、産地から消費地までの輸送なしには成り立たない



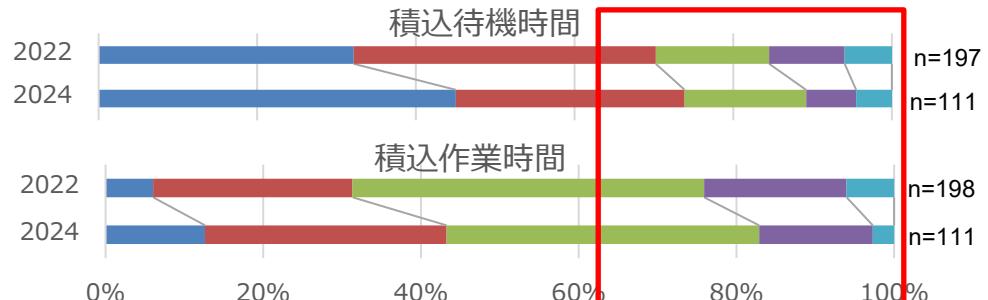
- 農水産物・食品は、**トラックによる輸送が96.5%**。以下のような特徴があり、物流事業者の負担が多い品目。
 - ① 産地が消費地から遠く、**長距離輸送が多い**
 - ② 品質管理が厳しい、ロットが直前まで決まらない等により、**運行管理が難しい**
 - ③ 出荷量が直前まで決まらない、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中する等により、**待ち時間が長い**
 - ④ 手積み、手降ろし等の**手荷役作業が多い**
- 2024年度は運賃引上げが進んだものの、なお農水産物・食品輸送から撤退する物流事業者がみられた。

○ 各地から東京までの距離とトラック輸送時間

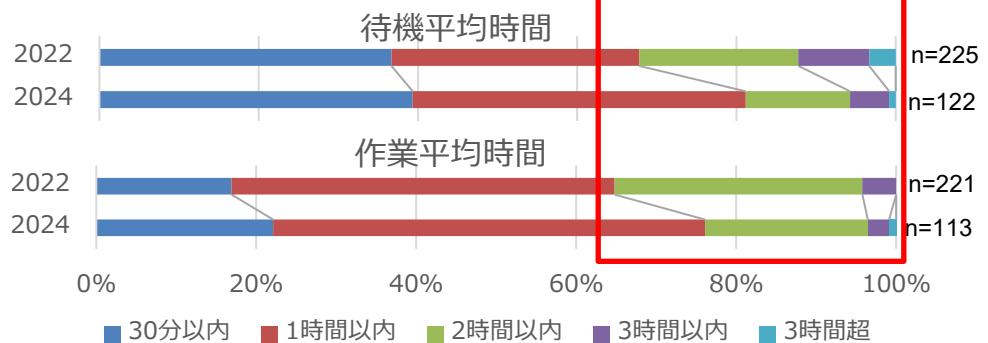


○ 青果物を扱うトラックドライバー向けアンケートの結果

【産地における待機・作業時間】



【卸売市場における待機・作業時間】

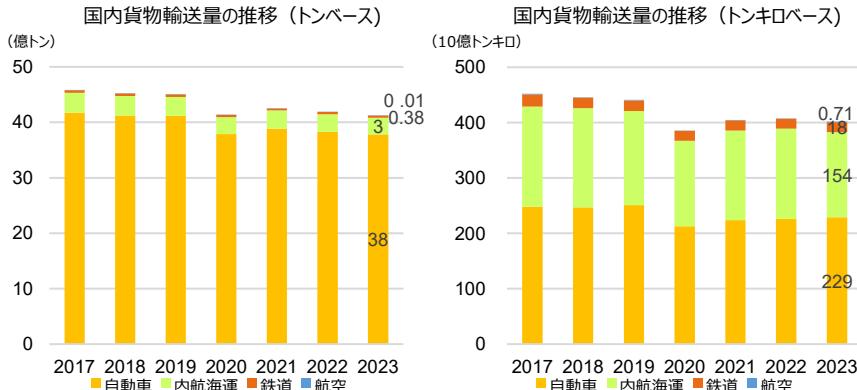


トラック運送事業を取り巻く動向



国内貨物輸送量の推移

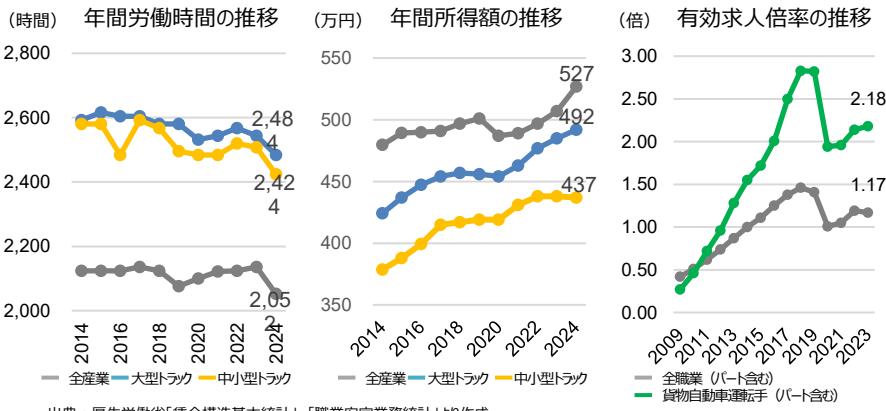
- 国内貨物のモード別輸送量は、トンベースで自動車が9割超、トンキロベースで自動車が約5割、内航海運が約4割、鉄道が5%程度。



出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航海船輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成

トラック運送事業の働き方を巡る現状

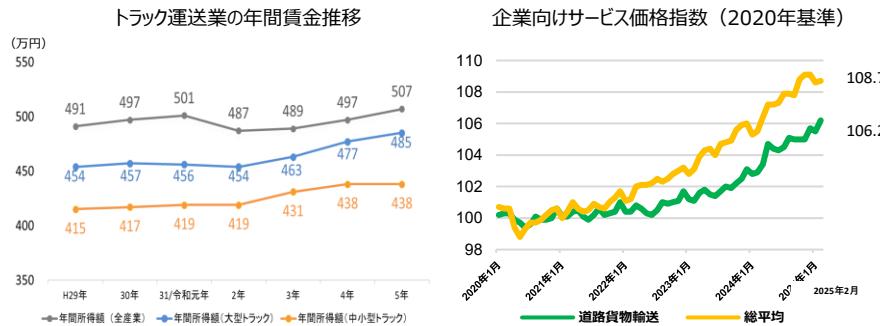
- トラック運送事業は、全職業平均より労働時間が長く、所得が少ない。
- トラックドライバーの有効求人倍率は、全職業平均より約2倍高い。



出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」「職業安定業務統計」より作成

トラック運送事業における運賃収受と賃上げの状況

- ドライバー所得額・トラック運賃の伸びは、全産業平均よりも低い。



厚生労働省「賃金構造基本統計調査」ほかより国土交通省作成 日本銀行「企業向けサービス価格指数(2020年基準)」より国土交通省作成

トラック運送事業における価格交渉・転嫁の状況

- トラック運送業における価格転嫁状況は、他業種に比べて低い。

受注者としての価格転嫁状況：29位 (調査対象30業種中) 発注者としての価格転嫁状況：30位 (調査対象30業種中)

価格転嫁		コスト増に対する転嫁率
全体		49.7%
1位	卸売	60.3%
2位	製薬	58.6%
3位	機械製造	57.3%
△		△
25位	生活関連サービス	38.1%
26位	放送コンテンツ	38.0%
27位	農業・林業	36.5%
28位	通信	34.7%
29位	トラック運送	34.4%
30位	金融・保険	25.2%
価格転嫁		コスト増に対する転嫁率
全体		49.7%
1位	化学	61.9%
2位	飲食	59.0%
3位	造船	57.0%
△		△
25位	運輸郵便 (トラック除く)	45.5%
26位	農業・林業	41.2%
27位	金融・保険	40.9%
28位	放送コンテンツ	39.8%
29位	広告	31.4%
30位	トラック運送	29.5%

中小企業庁「価格交渉促進月間（2024年9月）フォローアップ調査結果」より抜粋

2024年度は、積載効率の向上が進む一方、荷待ち・荷役時間は横ばい



【第1回 総合物流施策大綱検討会（令和7年5月8日）資料より】

- 物流の「2024年問題」については、2023年6月に関係閣僚会議で決定された「政策パッケージ」に基づく官民での取組の成果等により、2025年度に入ってからも物流の機能を維持できている。

	2024年度			2030年度
	試算※	実績	施策による効果等の考え方	試算
必要輸送力	100	100		100
施策なしケース	▲14	▲14	(農産・水産品出荷団体は32.5%不足の試算)	▲34
施策による効果等	+14.5	+13.6		+34.6
うち荷待ち・荷役の削減	+4.5	+0.0	2020年から2024年にかけて、トラックドライバーの荷待ち・荷役時間は約3時間のまま横ばい。	+7.5
積載効率向上	+6.3	+8.6	2024年4月から11月までの輸送トン数／能力トン数を合計した積載効率（輸送トン数／能力トン数）41.3%を反映。	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+1.3	2022年度の鉄道の輸送量（165億トン）と内航海運の貨物輸送量（388億トン）の合計値（553億トン）を反映。	+6.4
再配達削減	+3.0	+0.9	2024年10月時点の再配達率10.2%を反映。	+3.0
その他の取組 (トラック輸送力拡大等)		+1.4	2024年度の試算に織り込んでいなかった高速道路のトラック速度規制の引上げによる効果を反映。	+2.0
貨物輸送量の変化等		+1.4	2019年から2023年にかけての営業用トラックの貨物輸送量の変化（2019年：28.4億トン、2023年：25.1億トン）等を反映。	

II. 改正物流効率化法の概要

物流事業者・発荷主・着荷主の全てに物流効率化の努力義務を課すことで、
現状把握・改善と協力を促進

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

背景・必要性

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

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

○軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。

→以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措置

○①**荷主***1(発荷主・着荷主)、②**物流事業者**(トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫)に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課し、当該措置について国が判断基準を策定。

*1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

○上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。

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

○特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を義務付け。荷主は年間取扱貨物重量9万トン以上

※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〉

(流通業務総合効率化法)

【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的措置

(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的措置

(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

改正物効法の施行に向けた検討状況

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

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント ※本年（2025年）4月1日施行

（1） トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

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

（2） トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

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

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

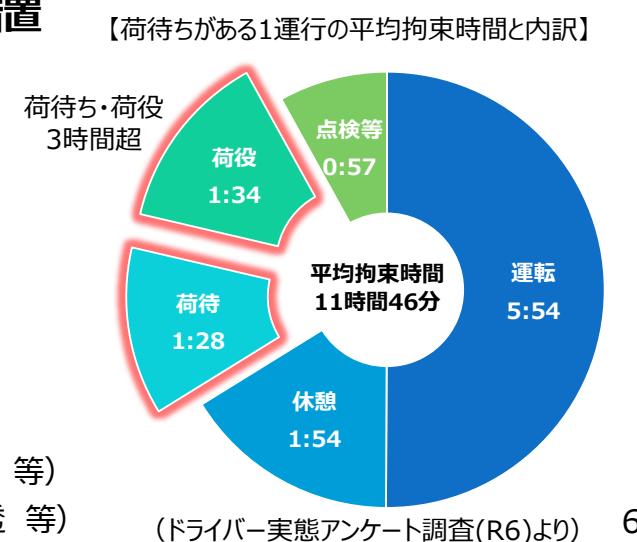
- ・ 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

（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
- ・ 返品の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）



<荷主・物流事業者の判断基準等>

○ **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に
対し、**物流効率化のために取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

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

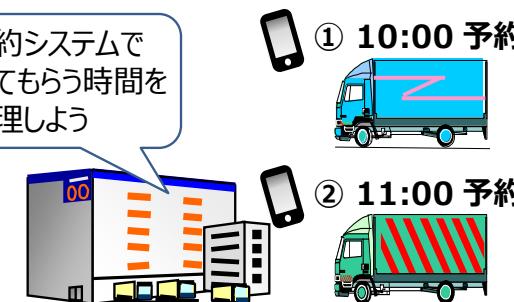


地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- トラック予約受付システムの導入や混雑
時間を回避した日時指定等による貨物
の出荷・納品日時の分散 等

※ トラック予約受付システムについては、単に
システムを導入するだけでなく、現場の実態
を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につなが
るような効果的な活用を行う



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

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



パレットの利用や検品の効率化

<荷主等の取組状況に関する調査・公表>

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

<物流に関係する事業者等の責務>

○ 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。 7

特定事業者の指定基準等のポイント ※来年（2026年）4月1日施行

＜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) 待ち時間等の状況【荷主等】

○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
・待ち時間等が一定時間以内の場合には報告省略が可能 等

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

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

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

- ・ 中長期計画、定期報告等の作成
- ・ トラックドライバーの負荷軽減とトラックへの過度な集中を是正するための事業運営方針の作成や事業管理体制の整備
- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成・実施・評価
- ・ 社内の関係部門（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）間の連携体制の構築や社内研修の実施 等

今後のスケジュール（想定）

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- 2024年6月～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
- **2024年11月27日** **合同会議取りまとめを策定・公表**
- 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布
- **2025年4月1日** **法律の施行①**
 - 基本方針
 - 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
 - 判断基準に関する調査・公表 等
- **2025年8月** 法律の施行②に向けた政省令の公布
- **2025年秋頃** **判断基準に関する調査等の実施**
- **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
- **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。2027年度以降は7月末〆
- **2026年秋頃（想定）** **判断基準に関する調査等の実施**
- **2027年7月末** **定期報告の提出**

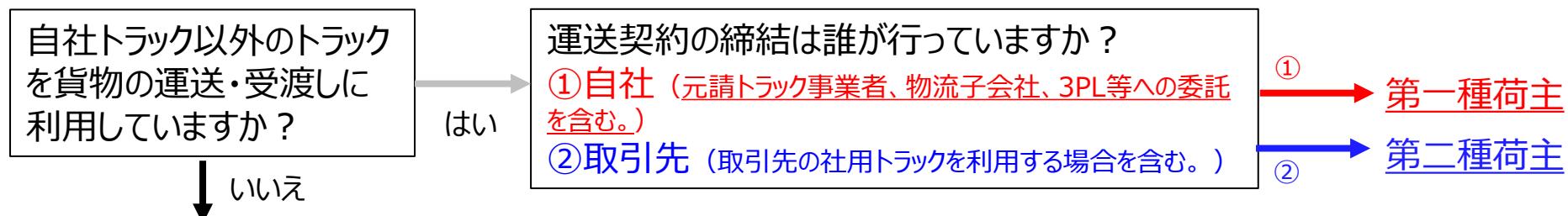
特定事業者の指定に向け
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

III. 荷主の対応

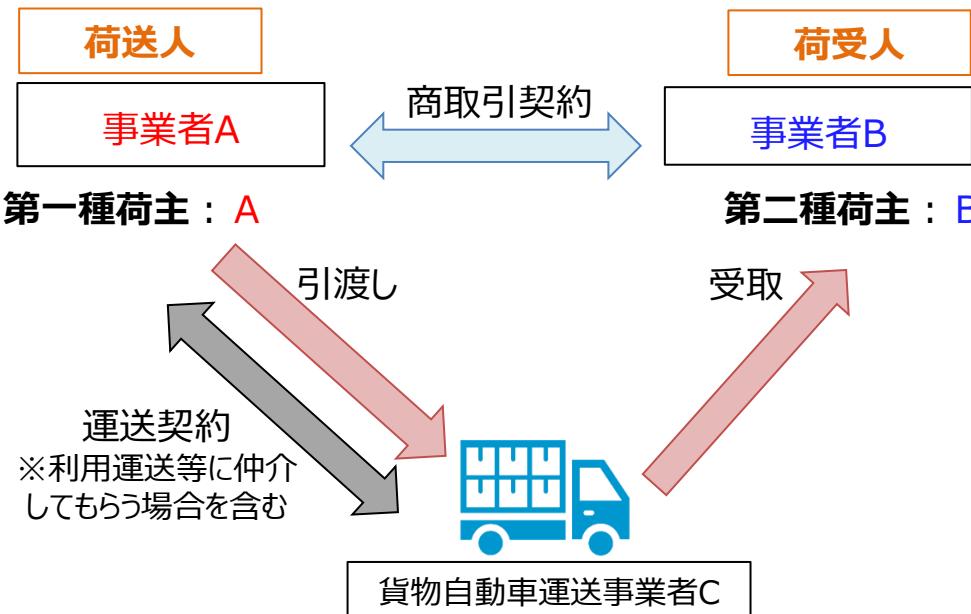
- ①努力義務の対象の確認・対応
- ②取扱貨物重量の把握
- ③特定荷主の指定に係る届出
- ④物流統括管理者（C L O）の選任
- ⑤中長期計画・定期報告の提出

①努力義務の対象の確認 (多くの荷主は発荷主かつ着荷主)

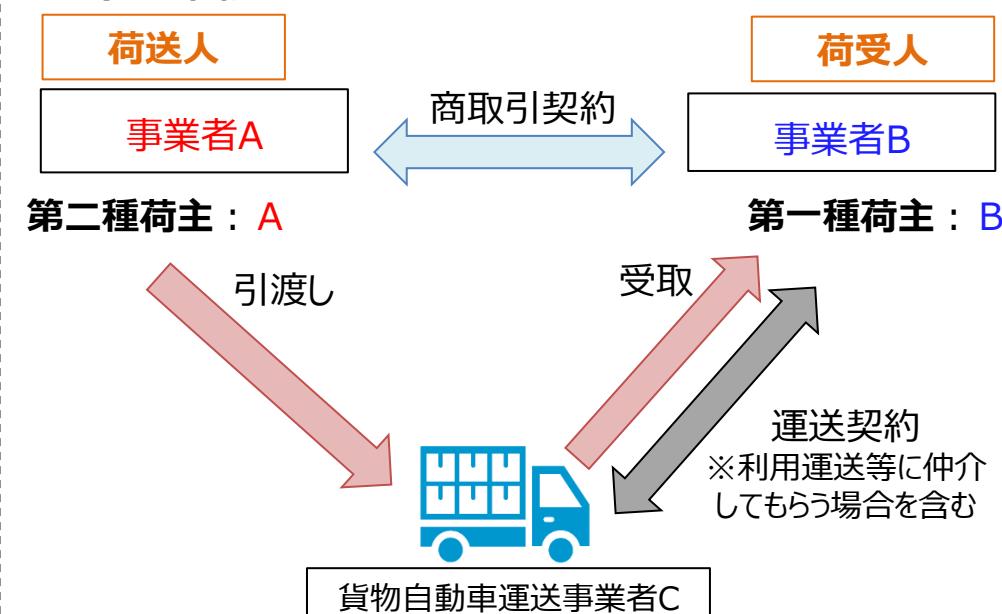


改正物効法上の荷主には該当しない ※改正物効法第32条の責務規定のみ

例 1) 通常物流



例 2) 引取物流



その他「物流パターンごとの荷主の考え方」はこち
<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/links/>



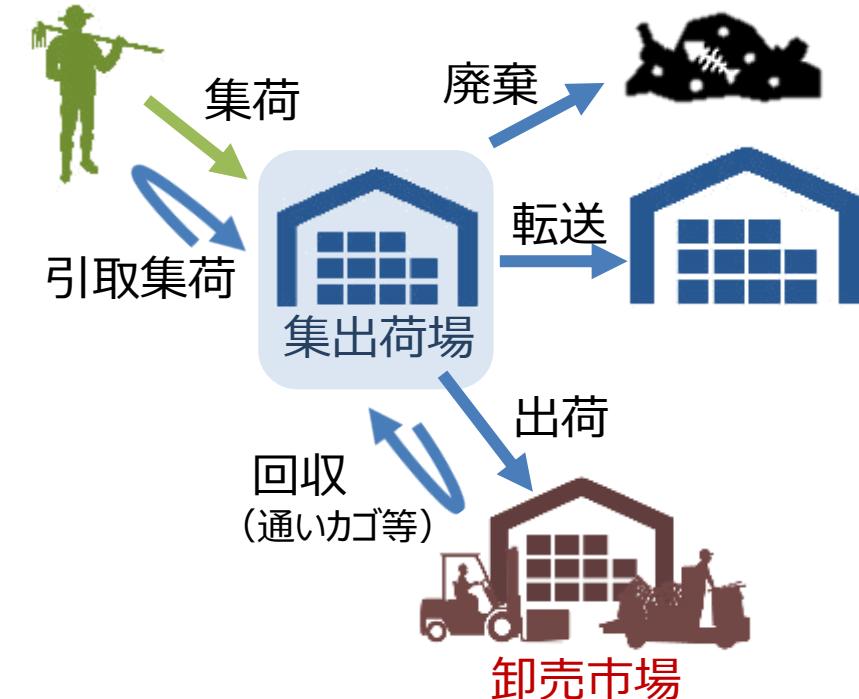
(補足) 運送委託／貨物受渡しのパターン把握

- 自らの事業（運送や保管の事業を除く）に関して継続して行われる
 - ①貨物自動車運送事業者への運送委託 →**第一種荷主** 及び
 - ②他者に雇用されている運転者との貨物の受渡し →**第二種荷主**

が対象。全ての取扱商品のほか、資材・事務用品等の購入や廃棄物の処分場への輸送なども含まれる。
- 「継続して」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う。具体的には、引越しや設備導入、不定期のイベント等に伴う輸送は除く。
- 物流事業者は基本的に荷主にならないため、利用運送会社等に運送契約を委託している場合は、委託者が荷主となる。また、寄託倉庫に荷物を受け取らせるときも、倉庫業者ではなく寄託者が荷主となる。

主な運送	荷主等の種類
集荷（生産者が運送手配）	第二種荷主
引取集荷（JAが運送手配）	第一種荷主
転送（JAが運送手配）	第一種荷主
輸出入（JAが運送手配・日本域内）	第一種荷主
出荷（JAが運送手配）	第一種荷主
引取出荷（出荷先が運送手配）	第二種荷主
回収（JAが運送手配）	第一種荷主
廃棄（JAが運送手配）	第一種荷主

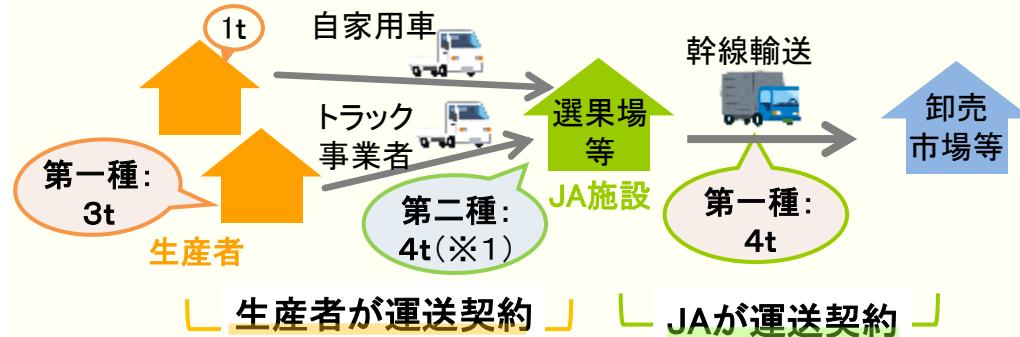
※農産物の購買のほか、生産資材や生活資材の購買等も含む。



(補足) 農業分野で想定される運送



青果物の物流例



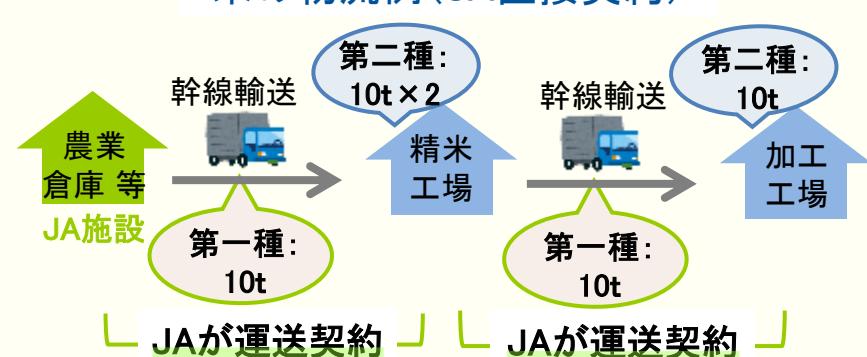
(※1)当該第二種荷主が貨物の受渡しを行なう日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができないものを除く。
(第45条第5項)

(※2)JAが自社トラックで集荷する場合は、当該JAは第一種荷主にも第二種荷主にもならない。

玄米の物流例(全農経由)



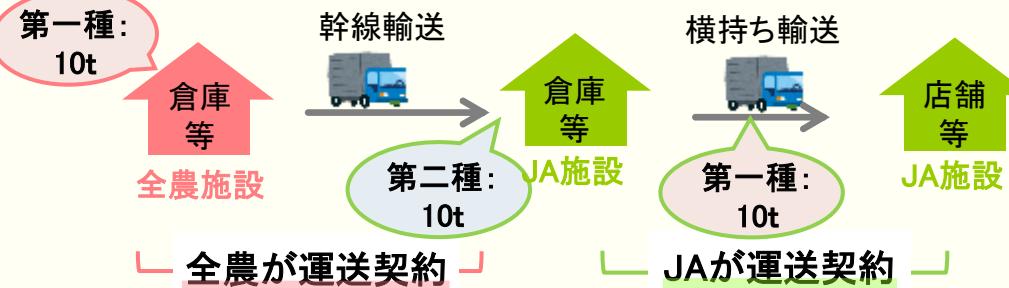
米の物流例(JA直接契約)



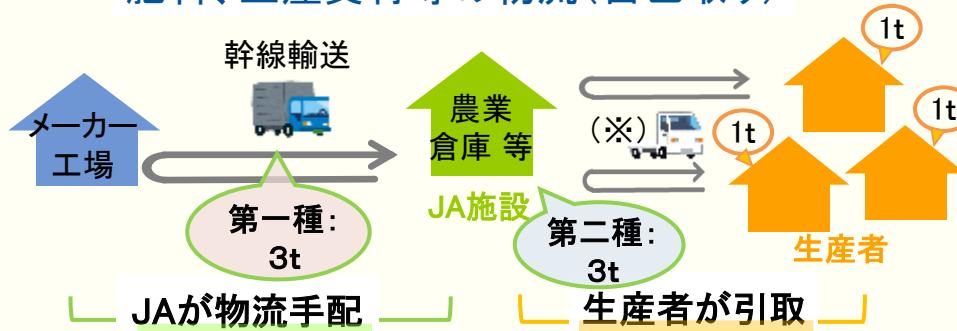
(補足) 農業分野で想定される運送



----- 生活資材、生産資材等の物流(全農から仕入れ) -----

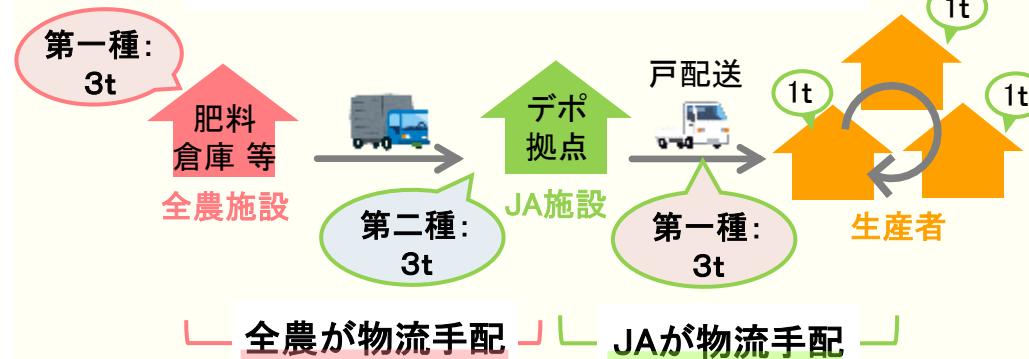


----- 肥料、生産資材等の物流(自己取り) -----



(※) 生産者が自家用トラックで引き取る場合、
生産者は第一種荷主にも第二種荷主にもならない。

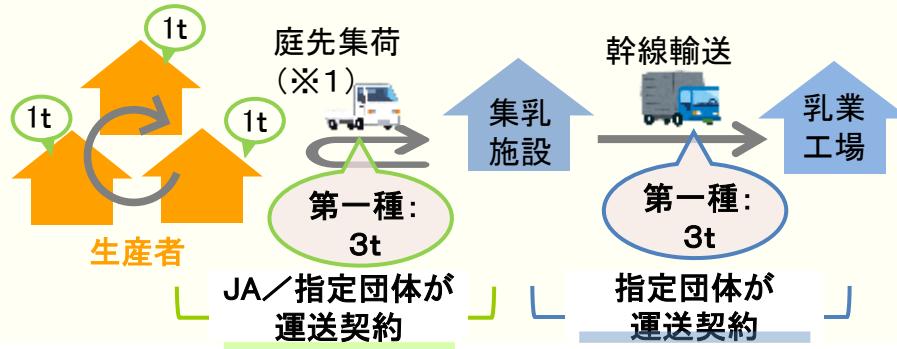
----- 肥料、生産資材等の物流(戸配送) -----



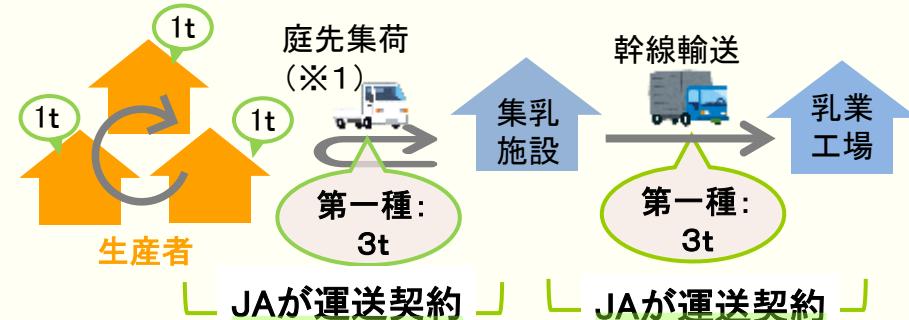
(補足) 農業分野で想定される運送



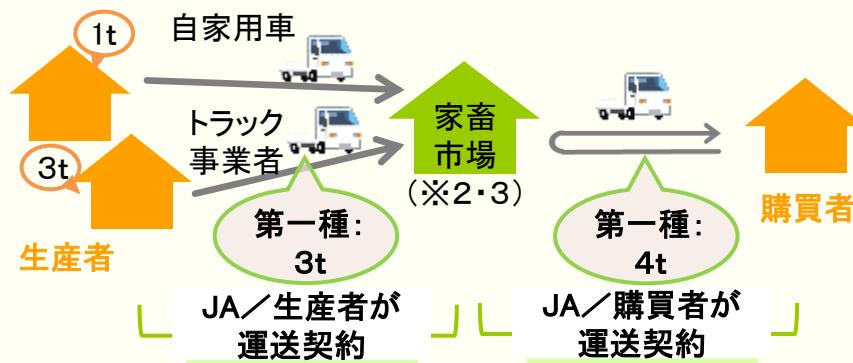
生乳の物流例①



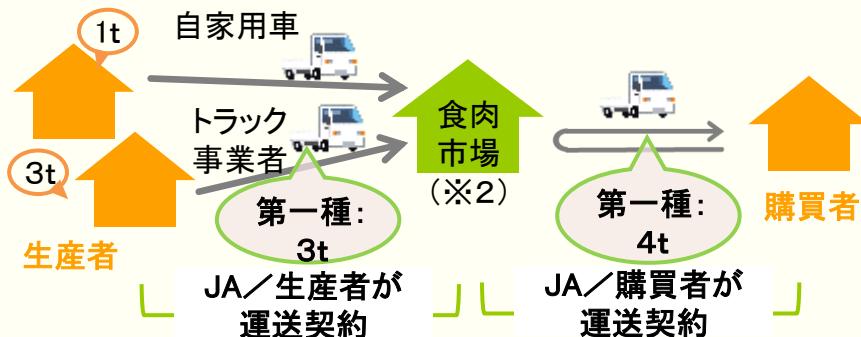
生乳の物流例②



家畜市場の物流例



食肉市場の物流例



(※1) JAが自社トラックで集荷する場合は、当該JAは第一種荷主にならない。

(※2) 原則、市場開設者は自らの事業に関し貨物の受渡しを担う者ではないため、荷主にならない。

(※3) 生産者や購買者など運送手配した者が第一種荷主であり、第二種荷主はなしとなる。

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準の簡易チェックリスト

積載効率の向上等	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
<p>＜第一種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> トラック事業者が他の貨物との積合せなど積載効率の向上等の措置を講ずるために必要な時間を把握すること等により、適切なリードタイムを確保すること <input type="checkbox"/> 貨物の量の平準化、受渡し日時の集約等により、貨物の出入荷量の適正化を図ること <p>夏場以外 (毎日) 夏場 週3回(隔日便)</p> <p>集荷場 隔日出荷による積載率向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る部門間の連携を促進すること <p>＜第二種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の受渡しに係る部門間の連携を促進すること 	<p>＜第一種荷主＞</p> <p>＜第二種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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 <div style="border: 1px solid blue; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>収量が多かった分は、トラックを追加手配するのではなく予冷庫に入れて、翌日出荷</p> <p>予冷庫</p> </div> <div style="border: 1px solid blue; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>出荷予定時刻をドライバーにきめ細かに連絡し、荷待ちが生じないようにする</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 	<p>＜第一種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> パレット等の荷役の効率化に資する輸送器具の導入、一貫パレチゼーション実現のための標準仕様パレット等の使用、荷役等を省力化するための貨物の荷造り、フォークリフトや荷役等作業員の適切に配置等により、荷役等の効率化を図ること <input type="checkbox"/> 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 <div style="margin-top: 10px;"> </div> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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 <p>＜第二種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置等により、荷役等の効率化を図ること <input type="checkbox"/> 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

判断基準の補足：効率化の実施の原則

(運転者の運送及び荷役等の効率化の実施の原則)

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

【事業の特性の例：解説書 p 40 よくある質問Q5】 →定期報告における荷待ち時間等の報告省略が可能

(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

(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

(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

(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

○アニマルウェルフェア等の観点で配慮が求められる（生体輸送等）

○食品衛生上の検査が求められる（生乳等）

○生活環境の保全等の観点で配慮が求められる（ゴミ収集等）

(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

【安全への配慮の例：解説書 p 19,35,36】

○ 荷役等に必要な機器（フォークリフト等）の点検整備

○ 労働災害の防止・責任分担の明確化

○ 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（異常気象時の運送や短納期、過積載等）の回避

判断基準の補足：実効性の確保

(実効性の確保)

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

- 一 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化（以下この条において「効率化」という。）のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うとともに、その従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。
- 二 運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。
- 三 当該荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対し、前二条に規定する取組その他の当該者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をするとともに、当該者から当該提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること。
- 四 物資の流通に係るデータの標準化（電磁的記録において用いられる用語、符号その他の事項を統一し、又はその相互運用性を確保することをいう。）を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。
- 五 運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようすること。
- 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。

②取扱貨物重量の把握 →基準重量を超える場合は届出

- 算定方法は、①実測、②単位数量当たり重量×数量、③容積×比重等、④最大又は平均積載量×台数、
⑤売上額又は仕入額÷単位重量当たり額、⑥出荷重量=入荷重量とみなす、⑦運送契約又は取引契約で定められた重量、⑧その他適確な算定方法（これらの合算も可能）から各事業者において実情に応じ選択。
 - 郵便物、信書便物、宅配便（重量30kg以内かつ1回の受渡しの合計が150kg未満のものに限る。）又は軽量な資材及び事務用品（総量が取扱貨物重量全体の1%未満）の重量は考慮しないことができる。
 - 輸送用器具は含めなくてよい。（パレットを商材として扱う場合は算定対象。）

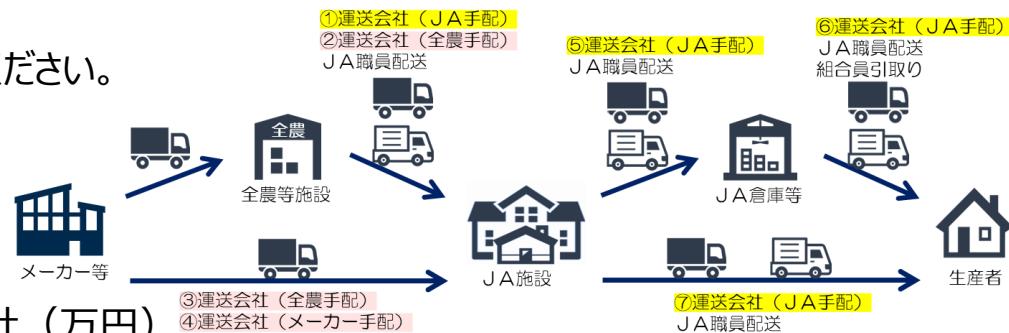
【農協における物流センサスの出入荷原単位からの換算例】

※重量野菜や畜産物の重量が反映されにくいので、御留意ください。

● 購買事業 関連購買品供給・取扱高合計（万円）

×食料・飲料卸売業出荷原単位 **12.83 (kg/万円)**

×2 (什入 + 配送)



●米・麦・大豆等の販売事業関連販売品販売・取扱高合計（万円）

×卸売業入荷原単位推計（米・肉等）16.26（kg/万円）

× 3 (集荷 + 入庫 + 出荷)



●野菜・果実の販売事業関連販売品販売・取扱高合計（万円）

×卸売業入荷原単位推計（野菜・果実）25.85（kg/万円）

×1 (出荷 ※集荷は持込みが大宗)

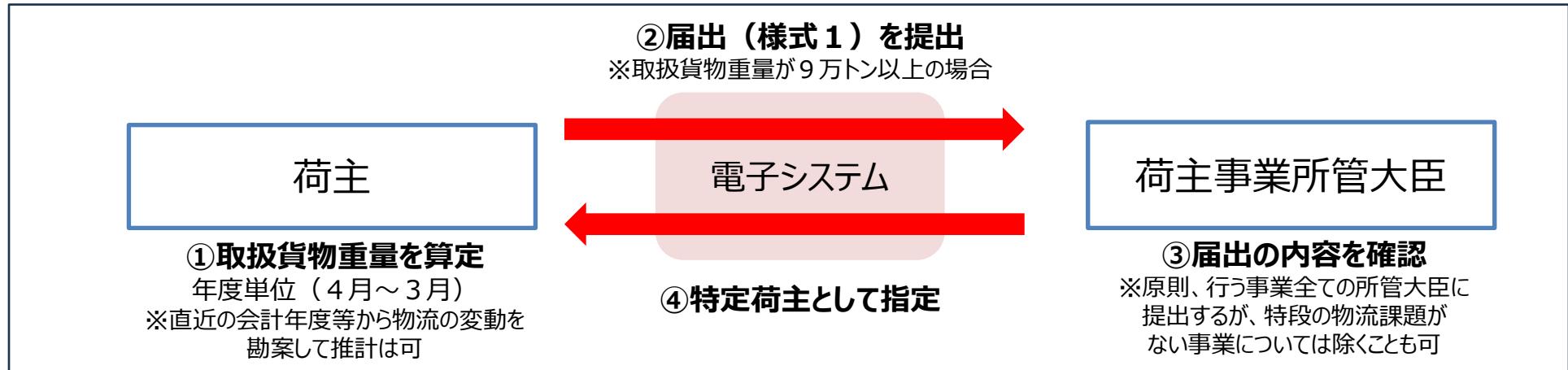
●畜産の販売事業関連販売品販売・取扱高合計（万円）

×卸売業入荷原単位推計（米・肉等）16.26（kg/万円）

$\times 2$ (引取集荷+出荷)

③特定荷主の指定に係る届出

○届出の流れ：荷主事業所管大臣宛に電子申請



○届出のイメージ

【様式1：事業者に関する事項】

事業者の名称			
主たる事務所の所在地			
第一種荷主分	第二種荷主分	該当する場合にチェックを入れる (両方該当する場合は両方にに入る)	
主たる事業			
主たる事業の細分類番			
貨物の運送の委託の状況（年度）	<input type="checkbox"/> 9万トン以上		トン
貨物の受渡しの状況（年度）	<input type="checkbox"/> 9万トン以上		トン
備考	記載は任意 (把握していれば記載)		

④物流統括管理者（C L O）の選任

○ 法：物流統括管理者の選任

第47条 特定荷主は、第四十五条第一項又は第五項の規定による指定を受けた後、速やかに、主務省令で定めるところにより、次に掲げる業務を統括管理する者（以下この条において「物流統括管理者」という。）を選任しなければならない。

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

物流事務ではなく、物流効率性の評価と、販売戦略や設備投資を含む経営視点での改善を判断・調整するのが役割。

○ 省令：物流統括管理者に関する規定

第8条 法第47条第1項第3号の主務省令で定める業務は、次のとおりとする。

- 一 第10条の報告書の作成事務並びに法第50条第1項及び第2項の報告の作成事務に関すること。
→ 定期報告書（並びに報告収集・立入り検査の報告）の作成
- 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（以下「効率化」という。）ための開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送又は受渡しに関係する業務に係る各部門間の連携体制の構築及び当該各部門の効率化に関する従業者の意識の向上に関すること。
→ 社内における物流に関する部署の統括と従業員の意識向上
- 三 特定荷主が管理する施設における効率化に関する情報処理システムその他の設備の維持及び新設、改造又は撤去並びに器具、設備、データ等の標準化に関する計画の作成、実施及び評価に関すること。
→ 物流に関する設備等の更新や標準化に向けた計画の作成
- 四 効率化に向けた取引先その他の関係者との連携及び調整に関すること。
→ 社外における物流における関係者との連携及び調整

※ 物流統括管理者は特定荷主に指定された事業者において1名選任する（ホールディングスやグループ企業等からの選任は行えない。ただし、兼任で複数事業者の物流統括管理者となることは可能）。

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

⑤中長期計画・定期報告の提出

<中長期計画・定期報告の記載内容>

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

Q. 様々な事業を扱っているが、全てについて中長期計画を作成するのか。

→ 主要な、又は課題のある取扱貨物、施設、時期等に重点化した記載として構いません。

Q. 「常に満載である」「常に待ち時間はない」など問題が無い場合、中長期計画には何を書くのか。

→ 既に十分に効率化が図られている場合は今後もその状態の継続に努める、事業の特性によりこれ以上の効率化が困難な場合等には今後も必要な対策を継続するといった目標を記載してください。

Q. 中長期計画の参考情報には何を書くのか。

→ 物流効率化の取組に関わる上位の計画（自社の経営計画や業界の自主行動計画など）を書くほか、関係企業との物流効率化に向けた連携に係る交渉状況などを記載できます。（特に、事業特性や取引先の協力が取組の制約となっている状況の説明等にご活用ください。）

Q. 待ち時間等の計測が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 受付簿等に基づく集計も可能ですが、トラック予約受付システムやデジタコのデータを活用した待ち時間等の集計が効率的です（補助事業の活用が可能な場合もあります）。

⑤－1 中長期計画（記載例イメージ）

II 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する計画

III 運転者の荷待ち時間の短縮に関する計画

IV 運転者の荷役等時間の短縮に関する計画

1. 特定第一種荷主／2. 特定第二種荷主

1-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
青果物のパレット輸送の拡大と標準化	ロットの大きいみかんについて、標準仕様パレットでの輸送を開始しており、2030年度までに100%パレット化することを目指して、パレットでの荷受けに消極的な市場との協議を進める。 現在、青果物は12型パレット輸送が主流であるが、2028年度から整備予定の総合選果場Aは11型パレットに合わせて設計する予定で、それまでに標準仕様パレットに適合した運用について合意形成できるよう、2026年度はきゅうり及びトマト、2027年度はピーマンの箱サイズの見直しを行う。	2026年度～2030年度
集出荷情報のデジタル化による検品の効率化	2026年度はみかんについて、集出荷デジタル化ツールと逆ベジによる検品効率化を実証しており、2030年度までに他の主要品目（○○、○○、○○）でも導入できるよう、効果分析と各品目部会への周知を行う。	2026年度～2030年度
荷役環境の整備	集出荷場の整理整頓を行い、荷役が効率的に行えるようにして、2030年度までに荷役等時間を30分以内にする。	2026年度～2030年度
購買事業における荷役等の効率化	現状でも概ね30分以内に作業を終えており、これを継続する。	2026年度～2030年度

1-2 その他運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する事項及び参考情報

出荷先のうち4市場については、レンタルパレットの回収拠点となっていないため標準仕様パレットが利用できず、自社パレットを使用。
○○品目については、主要産地で共通の箱サイズを協議しており、その見通しが立ってから施設整備等を検討。

(補足) 中長期計画の作成方法イメージ

- 自らの事業に関する**トラックの利用状況と荷主等の区分**（第一種荷主、第二種荷主等）を洗い出し、努力義務とされている①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮の**現状を把握**。
- 中長期計画は、主要な又は課題のある取扱貨物、施設、時期等に重点化した記載として構いません。
- 5年程度を見越して、ぜひ**パレット標準化や荷待ち対策**、そのために中長期的に取り組む**施設整備や取引条件見直し**も含めて考えてください。

	主な運送	積載効率	荷待ち	荷役
第一種荷主	青果：生産者からの引取集荷（JAが運送手配）			
	青果：市場・顧客等への出荷（JAが運送手配）			
	玄米：生産者からの引取集荷（JAが運送手配）			
	玄米：精米所、加工所への輸送（JAが運送手配）			
	畜産：家畜市場やと畜場への輸送（JAが運送手配）			
	購買：資材の仕入引取（JAが運送手配）			
	購買：資材の転送や個配（JAが運送手配）			
第二種荷主	青果・玄米：集荷場での荷受け（生産者が運送手配）			
	購買：資材納品の荷受け（出荷先が運送手配）			
	青果・玄米：引取便への引渡し（出荷先が運送手配）			
	その他：廃棄物の引渡し（処理業者が運送手配）			

具体的な取組については、
P 13チェックリストや
農林水産省HPの
・農林水産物・食品の物流生産性
向上取組事例集
・判断基準解説書
・判断基準事例集
を御参照ください。



(参考) パレットの導入・標準化のメリット

- 令和7年4月から「改正物流効率化法」が施行され、全ての荷主に、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮の努力義務が課されている。
- パレットの利用は、手積みで2時間近くかかる出荷作業が30分程度に短縮するなど、省力化・時間短縮と、ひいては荷役料金(2260円／30分※1)の抑制に効果的。
- さらに、標準仕様(11型・レンタル)パレット※2を片道利用することにより、パレット管理も容易になる。

※1 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃を定めた件（令和6年国土交通省告示第209号）に基づく手積み料金

※2 官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会とりまとめ

選果場や倉庫、段ボールの規格が、11型パレットに適合していない...
情報管理もアナログ



標準的な運賃ベースで
2,260円/30分 × 4時間
-2,340円/30分 × 1時間
= 13,400円の荷役料削減

パレットなら30分なのに
手積みで2時間



出荷規格が多く
伝票が紙なので、
検品に手間がかかり、
ドライバーも待たせる



市場で産地パレットの
管理・保管が混雑の
原因になり、荷待ち
料が発生



取組例

11型パレットに適合した
選果レーンの導入

ロボットパレタイザー、
フォークリフトの導入

伝票の電子化
パレットと紐付け

パレット標準化
レンタルパレットの活用

(参考) 標準仕様パレット導入の事例

施設改修等と併せた標準仕様パレット導入と規格見直し

【JA熊本果実連・JA全農えひめ】

積載効率の向上等　荷役等時間の短縮　パレット標準化

- ・ かんきつ選果場の整備を機に、11型パレットに適合した選果レーン、ロボットパレタイザーを導入（※1）。
- ・ まず温州みかんについて、11型パレットに適合するよう段ボールサイズを変更、11型パレット出荷を開始。さらにデコポン®の11型パレット輸送に向け、適合する規格の段ボール・トレーへ変更を検討、輸送実証に取組（※2）。
- ・ 資材コスト抑制のため全国共通規格化を目指し、一大産地の愛媛と産地間連携。出荷先卸売市場と本格導入を協議。



※1 令和2年度国産農畜産物供給力強靭化対策事業（強い農業・担い手づくり総合支援交付金）

※2 令和5年度農産物・食品の物流標準化委託事業を活用

(参考) 施設整備と併せた流通合理化のポイント

- 施設整備は、流通の合理化を考えるよい契機：輸送網の集約・複合施設化、パレット化に必要なスペースの確保、パレタイザーの導入、11型に適合する資材・規格見直し、商流・物流情報のデジタル化、検品・出荷作業やトラックの動線の効率化など

強い農業づくり総合支援交付金 物流革新に向けた取組優先枠

○目標

流通コスト（単位数量当たりの集出荷・販売経費）を2%以上縮減。

○現況ポイント

①～⑪の該当数（～5点）

④ 1,100mm×1,100mm・プラスチック製・レンタル形式のパレットを導入している。

→荷役時間(料金)を短縮(軽減)
+パレット管理の手間・場所を削減



⑧過去5年間で出荷規格数の削減を行っている。

→仕分け、検品の荷役時間を短縮

階級	等級		
	A	B	C
2L	A2L	B2L	CL
L	AL	BL	
M	AM	BM	
S	AS	BS	CS
2S	A2S	B2S	

①トラックの予約受付システムを導入している。

→荷待ち時間(料金)発生を抑制



②納品伝票の電子化システムを導入している。

→荷役時間(料金)を短縮(軽減)



- ・出荷情報
- ・検品の簡素化
- ・送り状自動作成
- ・集荷・販売情報管理
- ・集荷・販売情報管理

③パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用している。

→荷役時間(料金)を短縮(軽減)



⑤モーダルシフトに取り組んでいる。

→トラックドライバーの休憩時間を確保し、労働規制に対応
+ CO2排出削減



⑥混載を実施している。

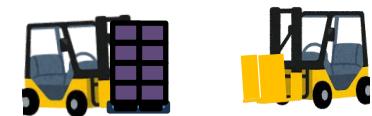
→積載効率を向上し、トラックドライバーの労働時間を短縮
+輸送費を抑制

例) 大口品目に小口品目を合積み



⑦荷役作業時の安全対策を講じている。

→フォークリフトの安全点検、作業環境整備等は大原則です。



⑧過去10年間で施設の再編合理化を行っている。

→輸送網を集約・効率化



⑩物流の適正化・生産性向上に関する「自主行動計画」を作成・公表している。

→全農やいくつかのJAで策定済みのため、参照ください：

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyukakushin/isyukoudou_keikaku.html



⑪生産者及び流通業者による一体的な取組を行っている（協議会※を組織して取り組んでいる。）。

→流通業者と連携することで、よりサプライチェーン全体で効果的・効率的な取組となります。

(参考) 農産物流通における商慣習の見直し

- 産地や卸売市場において、荷待ち時間の短縮のためには適切な受渡し時刻の設定、荷役等時間の短縮のためには積卸しや検品等の効率化が必要。そのためには、**納品の日時や荷姿・作業への影響を踏まえて、産地・卸・小売間の調整が必要**。

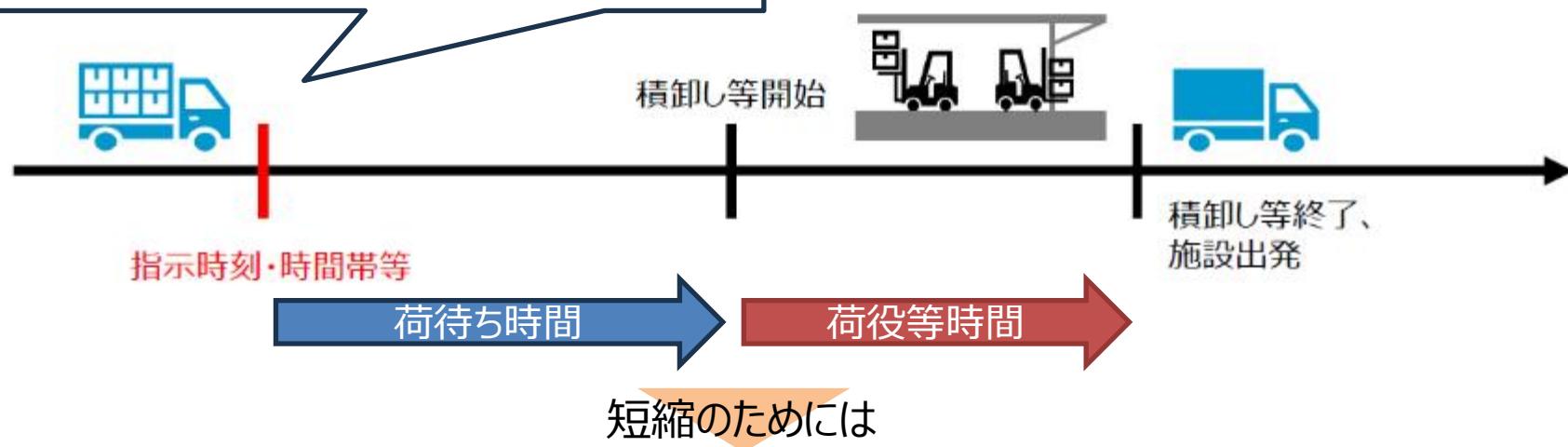
(荷待ち時間の起点)

- 到着時刻・時間帯の指示等がない場合：到着時刻から
- 到着時刻・時間帯の指示等がある場合：
 - ① 指示時刻等より早く到着 **指示時刻等から**
 - ② 指示時刻等に到着 到着時刻から
 - ③ 指示時刻等より遅く到着 **到着時刻から**
- ※ 到着後速やかに受付等を行う場合は、受付等を行った時刻
- ※ 運転者の休憩時間は除外

(荷役その他の内容)

- **荷積み及び荷卸し**
- **検品**、荷造り、搬出入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
- 代金の取立て又は立替え
- 荷主等が行う荷役への立会い
- その他の通常運転の業務に付帯する業務

※荷主等の指示によるもの



産地	正確な出荷時間の伝達・厳守が必要。	パレット化や規格集約による検品効率化などが 必要。
卸売市場	産地における出荷時間・出荷先の調整や 市場の環境整備が必要。	積替えの少ない運用が必要。

(参考) 青果物流通におけるデジタル化：JAグループにおける取組

- 現在、JAと卸売市場の間では、共通のベジフルコードを用いたベジフルネットによる取引情報交換の仕組みがある。
- 実態としては、JAから卸売市場へは紙・FAX・電話を主要手段として利用しているが、生産者から市場までのデータ連携により**業務効率化**や**データの販売への利活用**を進めるため、**集出荷デジタル化ツールの導入拡大**と**ベジフルネットの機能改修**に取り組む。
- **集出荷デジタル化ツールの導入拡大**によって、手書伝票での荷受から、スマホ入力等でデータ化された状態での荷受へ。これにより各種の集計作業やチェック作業、パンチ入力が不要になる。また、分荷データは改修後のベジフルネット経由で市場に即時連携され、FAX送信も不要になる。
- 将来的には、収集・蓄積されたデータを多方面で活用することで、生産者・JA・経済連・全農・市場卸・物流会社など青果流通に関与する事業者全体の業務の効率化を図る。

集出荷デジタル化ツール 概要

導入前

生産者出荷



荷受/検品



分荷



出荷



精算



伝票に書いてもらう

or

担当者が聞き取る

伝票をもとに検品

伝票をもとに紙・
Excel等で集計

市場への出荷案内
(報告) 書を手作りで作成

仕切りと紙伝票・帳
票との照合

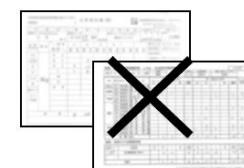
JAシステムへパンチ

JAシステムへパンチ

市場へFAX送信

ミスが出ないか何度も
チェック

導入後



・生産者が**スマホ**や
タブレットで入力
・バーコード貼り付け
・OCR記入

・**データ化**された状態で荷受・分荷
・生産者スマホ入力の場合、検品後の修正内
容を生産者へ**自動連絡**
・JAシステムへ**データ連携**

・出報の**自動作成**
・市場への出荷
データ即時**連携**

ツールの荷受・分
荷データを活用し、
照合作業を削減

集出荷デジタル化ツールの導入事例（園芸：産地・市場）

ユリ切り花の伝票のバーコード化

【JAにいがた岩船×JA集出荷システム（JFEテクノス）】

荷役等時間の短縮 デジタル化



導入前：手書き伝票の持ち込み
→荷受け伝票を書いて仕分け
→市場ごとに送り状を手書き

導入の契機：時間や手間、ヒューマンエラーが負担である中、年々新品種が出て、いよいよ手が回らなくなってきた

- 出荷者がバーコードを貼り、データ入力・送信できるようにしたことで、荷受けから出荷までの作業量は3分の1以下に。
- 職員は**営農指導により時間を使えるようになり、品質や生産性の向上に手ごたえ**を感じている。
- 生産者も初めは慣れなかったが、タイムリーに情報を出すことが有利な販売につながり、高く多く売れるこにもつながると分かったことで、前向きに取り組んでくれるようになった。

組合員から集出荷団体、その先への出荷情報連携

【JA晴れの国岡山（ブドウ、葉物）×nimaruJA（kikitori）】

荷役等時間の短縮 デジタル化



導入前：日々の組合員からの出荷伝票と荷物を当番制で生産者自らが検品。その後、JAで集計、送り状作成・FAXのうえ、システムへ手打ち。手書き業務の負担や運送会社の待ち時間が課題になっていた

・LINEを窓口として、アプリで出荷連絡、さらに検品もタブレットで簡単に実現

・送り状発行が統一的な様式へと電子化され手作業による転記ミスや読み間違いもなくなったことで、出荷量が増えたにもかかわらず、運送業者を一切待たせることなく出荷可能に

・組合員からも「**検品結果が当日中に自分のスマートフォンにフィードバックされ、過去の出荷情報も確認できるので次の栽培や出荷の参考になっている**」との声

集出荷管理システム導入による園芸事業改革

【JA山形おきたま×FRESH（ナラサキ産業）】

荷役等時間の短縮 デジタル化



導入前：10の農業が合併した後も、集出荷場ごとの荷受・分荷・精算業務を続けており、「市場ニーズに合わせた数量の確保ができない」「コストを考慮しない分荷で輸送費が増大」などの課題が山積していた。

- 「おきたま統一共選」を実現するために、FRESHを導入。
- 本所での**集中分荷によりスケールメリットを活かした販売が可能となり、運送効率化の向上**によって「販売単価の上昇」と「物流コストの低減」を実現。
- 集荷場では荷分業務の効率化が進み、営農指導の充実に繋がった結果、「生産数量の維持」が可能となった。また、荷受業務の簡素化と精算業務の迅速化も実現。

個人出荷者から卸売市場への出荷情報集約

【横浜丸中青果(株)湘南支社×nimaru（kikitori）】

荷役等時間の短縮 デジタル化



導入前：担当1名あたり100件超の出荷者を担当する中、電話、FAX、メール、SMSなど様々なツールで得た情報の集約が大変。出荷者への毎日の仕切価格といった販売情報の共有も手間がかかる。

・LINEを窓口として、アプリで個人出荷者から卸売業者へ出荷情報をデータにて提出。

・nimaruと卸売業者の基幹システムをシステム連携させ、入荷情報を卸売業者での手入力から、出荷者入力の入荷データを検品後にそのまま取り込めるように。

・日々の業務連絡・データ入力にかかる時間が短縮した分、**出荷者と付加価値の高いコミュニケーションに時間を割くことができるようになった**。

(参考) 機器導入(パレタイザー、フォークリフト、予冷設備等)や規格見直し等への支援



食品等物流合理化緊急対策事業

令和7年度補正予算額 1,967百万円

<対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足への対応や、農業・食品産業基盤等の食料供給の能力の確保のため、①標準パレットの導入、デジタル化・データ連携の取組、デジタル化や自動化・省人化に必要な設備・機器等の導入等、②中継共同物流拠点の整備を通じた流通の合理化や、③産地から港湾・空港までの最適な輸送ルート・体制の構築や地方港湾・空港を活用した新たな輸出物流の構築等を推進し、国民の食料安全保障を確保します。

<事業目標>

- 物流の効率化に取り組む地域を拡大
- 農林水産物・食品の輸出額の拡大（2兆円 [2025年まで]、5兆円 [2030年まで]）等

<事業の内容>

1. 物流生産性向上推進事業

973百万円の内数

流通標準化ガイドライン等に基づき、物流の標準化に取り組む事業者が行う、**標準パレットの導入、モーダルシフト等の実装の取組や設備・機器等の導入**を支援します。また、関係事業者に対する指導・助言や**優良事例の発信**、産地や業界等の課題に応じて**物流の専門家等を派遣する伴走支援等**を行います。

2. 輸出物流構築事業

973百万円の内数

基幹ルートの機能強化や**地方港湾・空港を活用した効率的な輸出物流を構築する取組、デジタル化、自動化・省人化に必要な設備・機器の導入等**を支援します。また、関係事業者に対する指導・助言や**優良事例の発信**、産地や業界等の課題に応じて**物流の専門家等を派遣する伴走支援等**を行います。

3. 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

994百万円

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

<事業イメージ>

流通関係者による協議会

産地 卸売業者 小売業者 物流事業者 輸出事業者 等

<物流生産性向上に係る 実装/設備・機器等導入>

標準パレット化 デジタル化・
データ連携



モーダルシフトへの適応



<輸出物流の構築 /設備・機器導入>

輸出物流実装



輸出基地 地方港湾等



冷蔵庫・パレタイザー導入



物流施設の利用

<中継共同物流拠点の整備>

大型車に対応したトラックバースの整備



コールドチェーン確保のための冷蔵設備の整備



新たな食品流通網の構築

中継輸送



モーダルシフト

[お問い合わせ先] (1、2の事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室 (03-6744-2389)
(3の事業) 食品流通課卸売市場室 (03-6744-2059)

(参考) 物流生産性向上推進事業の活用実績（令和6年度）

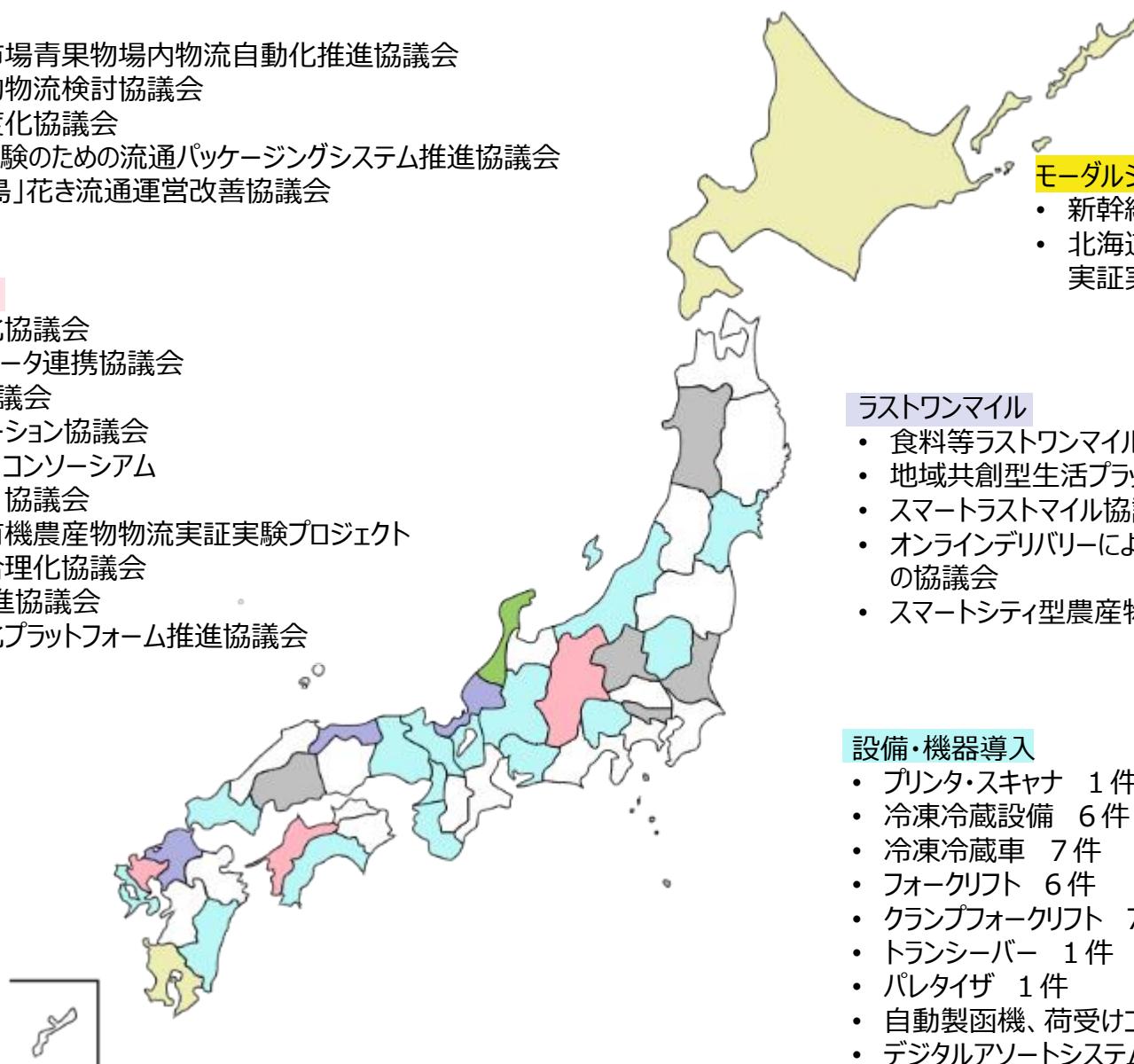


物流の標準化

- ・金沢市中央卸売市場青果物場内物流自動化推進協議会
 - ・北海道移出農産物物流検討協議会
 - ・食品流通多角高度化協議会
 - ・あたらしい日本酒体験のための流通パッケージングシステム推進協議会
 - ・「ストックポイント広島」花き流通運営改善協議会

デジタル化・データ連携

- ・群馬県物流合理化協議会
 - ・食品流通業者間データ連携協議会
 - ・食流通DX推進協議会
 - ・農作物流通イノベーション協議会
 - ・青果出荷販売DXコンソーシアム
 - ・秋田青果物流DX協議会
 - ・板橋市場活用型有機農産物物流実証実験プロジェクト
 - ・四国青果物流合理化協議会
 - ・青果物物流DX推進協議会
 - ・食品等流通効率化プラットフォーム推進協議会



モーダルシフト

- 新幹線高速物流検討協議会
 - 北海道・首都圏地域間共同物流
実証実験プロジェクト

ラストワンマイル

- ・ 食料等ラストワンマイル拡充に向けた協議会
 - ・ 地域共創型生活プラットフォーム協議会
 - ・ スマートラストマイル協議会
 - ・ オンラインデリバリーによる食料品アクセス改善のための協議会
 - ・ スマートシティ型農産物共同配送実証プロジェクト

設備・機器導入

- ・ プリンタ・スキャナ 1 件
 - ・ 冷凍冷蔵設備 6 件
 - ・ 冷凍冷蔵車 7 件
 - ・ フォークリフト 6 件
 - ・ クランプフォークリフト 7 件
 - ・ トランシーバー 1 件
 - ・ パレタイザ 1 件
 - ・ 自動製函機、荷受けコンベア 1 件
 - ・ デジタルアソートシステム、ハンディターミナル 1 件

⑤ – 2 定期報告

I 特定荷主の名称等

II 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準の遵守状況

1 – 1 特定第一種荷主 / 2 – 1 特定第二種荷主

対象項目	遵守状況		
事業者として、どの程度当該取組を実施しているか、該当する選択肢にチェックを入れる。	③ 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。	<input checked="" type="checkbox"/> 全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	実施しない理由
「特定荷主自らが管理する施設」だけでなく、「特定荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」も含めた取組の進捗状況について、該当する選択肢にチェックを入れる。	実施状況の詳細 ② 当該第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。	具体的な措置の内容 店舗配送は急な変更がほぼないことから、最適な定型の配車・経路を定めた上で、渋滞状況をみて配送することとしている。	実施しない理由
実施（導入）していない選択肢にチェックした場合、その理由を記入する。	各施設における状況の詳細 (特定荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	実施しない理由

⑤ – 2 定期報告

III IIの他に実施した措置

対象項目	措置の内容
運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する措置	<p>これまで10t車で配送していた区間について見直し、約1割の貨物について20tトレーラーに切り替えた。</p> <p>また、1パレットへの積載量が増加するよう、4品目（〇〇、〇〇、〇〇、〇〇）の箱サイズの見直しに着手した。</p>
運転者の荷待ち時間の短縮に関する措置	<p>該当がなければ空欄で構いません。</p>
運転者の荷役等時間の短縮に関する措置	<p>届け先における荷役等時間も短縮されるよう、パレット導入及び附帯作業の見直しについて、営業部門と物流部門がともに取引先市場〇件へ説明に回った。</p>

各項目で、判断基準において示す取組以外の措置を記入する。

⑤ – 2 定期報告

IV 荷待ち時間等の状況等

1 – 1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方について
計測対象施設	自ら管理する施設の数：集出荷場〇か所、自社倉庫〇か所、直営店（Aコープ、SS）〇か所、当組合の第一種荷主としての取扱貨物重量は、2025年度の簡易計算上、購買が1万トン、青果が10万トン、米が3万トン、畜産が2万トンであった。この半分にあたる約8万トン分の取扱貨物の運送を把握できるよう施設を選定する。 購買事業においてはほぼ荷待ち等の問題が生じていないことから、販売事業の拠点（集出荷場等）を規模の大きい順に取扱貨物重量（推計）の合計が半分を超えるまで選定する。
計測対象期間	4半期ごとに売上額が最も低い月は除外した上で、以下を計測対象とした。 ・2026年4月6日～10日　・7月6日～10日　・10月5日～9日　・2027年1月11日～15日
計測対象運行	集出荷場の機器を季節ごとにトラック事業者へ運送委託して移動しているが、各施設における取扱貨物重量の1%に満たないため、計測対象から除外する。

備考（計測対象の最低値は以下のとおり）

- ・ 対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設
- ・ 対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・ 対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

○ サンプリングを実施した場合における計測対象の考え方について

荷待ち時間等の状況等の報告にあたって報告対象を限定する場合は、対象を選定した方法について「荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について」に記載する。対象施設の選定時に考慮した各施設の取扱貨物重量や、対象期間の選定時に考慮した各月の売上金額見込みについて、詳細なデータの提出は不要（問合せがあった場合に合理的な根拠が示せればよい）。
なお、報告対象を限定しない場合は、それぞれの欄に「全ての〇〇」と記載することとする。

⑤ – 2 定期報告

1 – 2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法（任意）
1	A集出荷場（出荷）	…	①（システム）
2	B集出荷場（出荷）	…	②（受付簿）
3	C倉庫（出荷）	…	①（システム）

1 – 3 1回の受け渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間（分）												
	種類	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	荷待ち時間	25			30			35			40		
	荷役等時間	20			19			25			20		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		
2	荷待ち時間	50			45			30			25		
	荷役等時間	40			30			25			25		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		

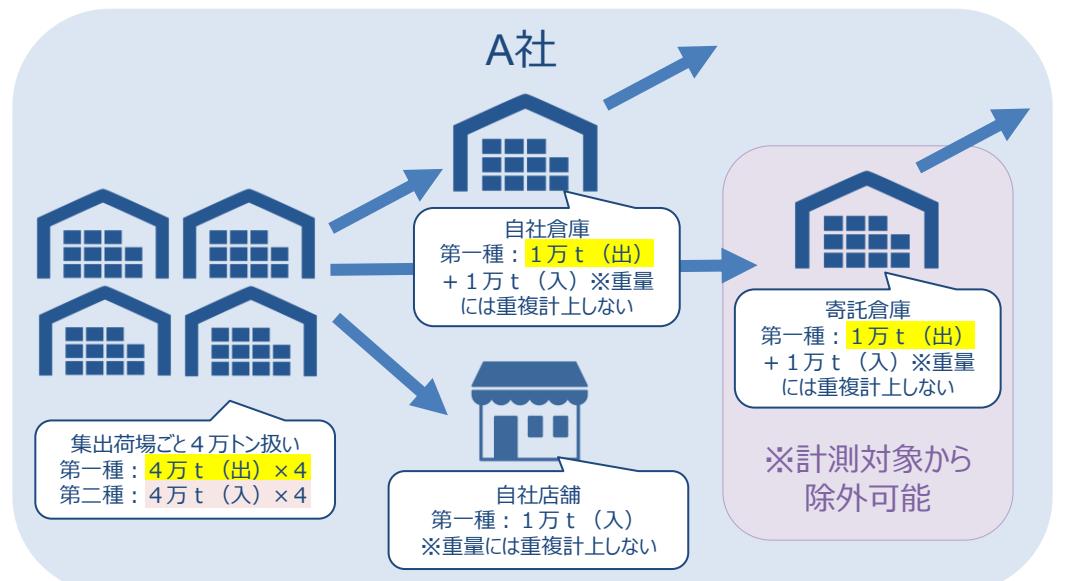
備考（略）

- 2 1つの施設において、運行の種類ごとに1 – 1の「計測対象運行」、1 – 2の「計測手法」、付表1の「報告省略の理由」が異なる場合は、「識別」を分けて「施設の名称」の欄に施設の名称に加えて（危険物の運搬）、（危険物を含まない運搬）などの区分を特徴付ける名称を記入し、取扱いを分けることを可能とする。
- 6 各計測対象施設において、特定第一種荷主としての貨物の受渡しと特定第二種荷主としての貨物の受渡しを区別することが難しい場合については、それぞれの荷待ち時間等を区別せず、平均時間を2 – 3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。

(補足) 定期報告の対象



- 判断基準の取組状況は、全ての施設・運行が対象（一部の項目は寄託先を除く／寄託先のみについて回答）。
 - 荷待ち時間等の計測結果は、①対象のサンプリング及び②報告省略が可能。
- ① サンプリングの最低値
- ・対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設 又は 実態を把握すべき施設
 - ・対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（各四半期中最も売上金額が低い月は対象外）
 - ・対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行
- ② 報告省略の対象：荷待ち時間等が1時間未満 又は 業種特性により荷役等時間の短縮が困難



→ **特定第一種荷主として18万t取扱い／サンプリングは8.5万t把握**
特定第二種荷主として16万t取扱い／サンプリングは8万t把握
※重量の大きい順でなくとも、改善のために実態把握が必要な施設を選択可

○判断基準の取組状況

・一部の項目（施設・設備・人員や受渡し日時指定関連）は、寄託先が対象外

・寄託先との連携の項目は、寄託先のみが対象

○荷待ち時間等の計測結果（サンプリング）

・寄託先（計測には契約変更が必要）や共同配送施設（荷待ち等の責任が不明確）等は母数から除いてよい
・第一種荷主、第二種荷主それぞれで取扱貨物重量の半分程度を把握するようにサンプリング。
例：特定第一種荷主として集出荷場2件(出)+自社倉庫
特定第二種荷主として集出荷場2件(入)

・第一種荷主、第二種荷主の運行が分けられない場合は、両者の平均時間を報告することも可能。

⑤ – 2 定期報告

付表1 荷待ち時間等の報告を省略する施設に関する業界特性や環境の詳細

識別	省略の理由	業界特性等を踏まえ荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しい理由
2	①	
4	②	粘度の高い危険物であり、荷卸し・安全確認に時間を要するものとして判断基準解説書に挙げられている

備考 「報告省略の理由」には、以下から該当する理由の番号を記載すること（略）

- ①荷待ち時間等が1時間未満 ②業界特性等の理由（荷待ち時間の報告省略のみ）

①荷待ち時間等が1時間未満の場合は、荷待ち時間等の報告を省略することが可能

※1か月（計測対象期間のサンプリングを行う場合は、1つの連続する計測対象期間）の平均が1時間未満であれば報告省略が可能とします。1時間未満であることの確認方法は、計測ではなくトラック事業者や作業員へのヒアリングでも構いません。

②業界特性等により荷役等時間の短縮が困難な場合は、荷役等時間の報告を省略することが可能

「業界特性等により荷役等時間の短縮が困難な場合」としては、判断基準解説書のよくある質問Q5に列挙された類型のみを認めることとします。②に該当する場合、短縮困難な荷役等時間を除いた荷待ち時間等が1時間未満であれば、①を適用することも可能です。具体的なイメージは以下のとおりです。

- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて計測し、荷待ち時間と荷役等時間の合計が1時間未満だった場合（荷待ち時間と荷役等時間の配分は問わない）
 - 荷待ち時間及び荷役等時間のいずれも報告省略が可能
- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて計測し、荷待ち時間が1時間を超えている場合
 - 荷待ち時間のみで1時間を超えている場合は荷待ち時間は報告が必要、荷役等時間は時間にかかわらず②による報告省略が可能
- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けないで計測し、荷待ち時間等が1時間未満だった場合
 - 荷待ち時間等の報告省略が可能
- 荷待ち時間と荷役等時間を切り分けないで計測し、荷待ち時間等が1時間を超えている場合
 - 荷待ち時間等として報告が必要（参考情報に荷役の特性や平均的な荷役等時間について記載いただければ、定期報告確認時に考慮）

⑤ – 2 定期報告

3. 荷待ち時間等の状況に関する参考情報について

区分	参考情報
特定第一種荷主	施設Aでは一部納品先が引取便を手配しており、出荷において第一種荷主としての発送と第二種荷主としての引渡しの切り分けが困難であるため、切り分けずに全体の荷待ち時間等の平均を報告している
特定第二種荷主	

※ 取引先への協力要請内容とその対応状況、施設管理者から受けている制約、設備投資上の制約など、荷待ち時間等に影響を与える要因について記載

4. 貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設における寄託契約の締結先との連携状況等について

区分	寄託契約締結先が管理する施設の名称	施設の住所	荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況
特定第一種荷主	1 の寄託先事業者が複数箇所の倉庫に受託物を保管している場合、住所は主なもの 1 つを記載し、「等」を付す。 また、年単位では業務委託について、複数件数の増減があり、記載が難しい場合は、 寄託契約を締結したうちの主要な契約先上位 5 者及び書面にて物流の効率化に関する提案があつた寄託先について記載 すること。		現状荷待ちは発生していないと聞いており、不具合があった場合は都度相談対応している。
特定第二種荷主			

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

区分	参考情報
特定第一種荷主	△△倉庫について、現状荷待ちは発生していないと聞いている。
特定第二種荷主	仕入先とのデータ連携を進めることにより、倉庫〇〇における検品作業を効率化し、荷待ち時間等を〇%削減する。

さらに詳しい情報についてはこちら



物流効率化法を解説するポータルサイト

『「物流効率化法」理解促進ポータルサイト』では、荷主の努力義務や判断基準についての解説の他、説明会の予定などの情報を発信

- 「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/>



「物流効率化法」理解促進ポータルサイト

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、
物流の持続的成長を図るために、
荷主・物流事業者に対する裁判的措置が定められました。
すべての荷主・物流事業者に、
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。
細目をご理解いただき、
物流効率化の実現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 ➔

食品等の流通の合理化に資する情報発信

農林水産省ホームページでは、「官民合同タスクフォース」における優良事例紹介や補助事業等の情報を発信

- 食品等の流通の合理化について
<https://www.maff.go.jp/j/shokusan/ryutu/buturyu.html>



農林水産省 ➔ 関連機関 > 官民合同タスクフォース > 官民合同タスクフォース

検索 大画面

会員登録からはじめる 検索機能からはじめる メール登録からはじめる Google版 検索

会員登録 政府情報 製作情報 申請・手続き・問い合わせ 農林水産省について

ホーム > 食品農業・畜産政策 > 流通 > 食品等の流通の合理化について

食品等の流通の合理化について ➔

内閣府主導による官民連携による実現を目指す
官民連携による実現を目指す

メニュー クリックするところ

総合物流施策大綱 ➕

農林水産省物流対策本部 ➕

農林水産省・食品の物流に関する官民合同タスクフォース ➕

物流効率化法について ➕

補助事業について ➕

青果物流適格標準化検討会 ➕

花き流通標準化検討会 ➕

水産物流標準化検討会 ➕

IV. その他

物流問題への対応の概要（荷主に対する規制的措置関係）

物流効率化法（物資の流通の効率化に関する法律）

（1）全ての荷主に対して、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮の努力義務がかかります。
※令和7年4月1日施行

（2）一定規模以上（年間取扱貨物重量9万t以上）の荷主に対して、①届出、②中長期計画の提出、③物流統括管理者の選任・届出、④定期報告の提出が義務付けられます。
※令和8年4月1日施行

※貨物自動車運送事業者、倉庫業者等にも同様の措置

貨物自動車運送事業法

（1）荷主と貨物事業者運送事業者の間の運送契約の内容は、書面で相互交付する必要があります。※令和7年4月1日施行

（2）無許可事業者（いわゆる白トラック）を利用した荷主には、100万円以下の罰金が課されます。

※令和8年4月1日施行

（3）トラック事業者は、国土交通大臣が告示する適正原価を継続的に下回る運賃でサービス提供することが禁止されます。※改正公布（令和7年6月11日）から3年以内施行

※トラック・物流Gメンが荷主へも指導。

取適法（改正下請法：製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律）

（1）規制対象に発荷主から運送事業者への運送委託の一部が追加されます。

（2）禁止行為に協議に応じない一方的な代金額の決定が追加されます。

※令和8年1月1日施行

特定運送委託について



荷主において必要な対応

◎運送契約の見直し

運賃（運送の対価）と料金（附帯作業等の対価）は分けて設定する必要があります。また、荷待ち時間にも料金が発生します。

◎物流の効率化

物流効率化法に即し、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努めてください。くわえて、トラックドライバーの労働時間規制を遵守するため、モーダルシフトや中継輸送も検討ください。

流通合理化や価格形成を推進する制度

食料システム法（食品等の持続的な供給の実現に向けた食品等事業者の事業活動の推進及び取引の適正化に関する法律）

（1）食品等事業者（食品製造・卸売・小売業者、外食業者等）が行う、流通の合理化など、食品等の持続的な供給を実現するための事業活動に対し、金融・税制等の支援措置を講じます。
※令和7年10月1日施行

（2）農林漁業者・飲食料品等事業者に対し、飲食料品等の取引における2つの努力義務を課します。※令和8年4月1日施行

- ① 持続的な供給に要する費用等の考慮を求める事由を示して取引条件の協議の申出があった場合、誠実に協議
- ② 取引の相手方から商慣習の見直し等の持続的な供給に資する取組の提案があった場合、検討・協力



トラック法に基づく事業の適正化（標準的な運賃・運送契約時の書面相互公布）



- 国土交通大臣は、貨物自動車運送事業法（トラック法）附則第1条の3（平成30年の議員立法で追加）に基づき、「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃」を告示。直近の改定は令和6年3月。
- 令和7年4月1日から、運送契約を締結するときは運送・附帯業務の内容・対価などの書面相互交付が義務化。

【標準的な運賃】トラック法附則第1条の3

○運賃

I 距離制運賃（運輸局別・車種別）

200km・10t車・関東で80,110円など

II 時間制運賃（運輸局別・車種別）

8時間制(基礎走行130km)・10t車・関東で60,090円など

III個建運賃

距離制又は時間制運賃 ÷ (最大積載×基準積載率)

IV運賃割増率

速達割増等、特殊車両割増、休日割増、深夜・早朝割増

○料金

V待機時間料

10t車で積込・取卸と併せて2時間まで1,890円／30分など

VI積込料・取卸料、附帯業務料

10t車で手積み2,260円／30分など

VII利用運送手数料（運賃の10%）

VIII有料道路利用料

IXその他実費として收受すべき費用（フェリー利用料、特殊車両通行関係費用、中継輸送における施設利用料等）

X燃料サーチャージ

【書面交付義務】トラック法第12条

- 運送契約締結時に、以下の事項について記載した書面交付を義務付け
- 交付した書面については、その写しを一年間保存すること
- 交付書面の記載事項
 - ①運送役務の内容・対価
 - ②運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
 - ③その他の特別に生ずる費用にかかる料金（例：有料道路利用料、燃料サーチャージなど）
 - ④運送契約の当事者の氏名・名称及び住所
 - ⑤運賃・料金の支払い方法
 - ⑥書面の交付年月日

※メール等の電磁的方法でも可

※基本契約書が交わされている場合、その基本契約書に記載されている内容については省略可



中小受託取引適正化法（改正下請法）における物流取引の適正化



取適法（改正下請法）の概要

法目的

中小受託取引の公正化 ・ 中小受託事業者の利益保護

適用対象

①取引の内容 + ②規模要件 = 対象取引

①取引の内容

製造委託	修理委託	情報成果物作成委託 (プログラム)	役務提供委託 (運送・倉庫保管・情報処理)	特定運送委託
------	------	----------------------	--------------------------	--------

②規模要件

委託事業者	資本金3億超	中小受託事業者	資本金3億以下（個人含む）
	資本金1千万超3億以下		資本金1千万以下（個人含む）
	常時使用する従業員300人超		常時使用する従業員300人以下（個人含む）

①取引の内容

情報成果物作成委託 (プログラム除く)	役務提供委託 (運送・倉庫保管・情報処理除く)
------------------------	----------------------------

②規模要件

委託事業者	資本金5千万超	中小受託事業者	資本金5千万以下（個人含む）
	資本金1千万超5千万以下		資本金1千万以下（個人含む）
	常時使用する従業員100人超		常時使用する従業員100人以下（個人含む）

義務

発注内容を明示する義務（発注書の交付）

取引に関する書類等を作成・保存する義務
(2年)

支払期日（受領後60日以内）を定める義務

遅延利息（14.6%）の支払義務

※赤色は改正内容

禁止行為

受領拒否	報復措置
支払遅延（手形払等の禁止）	有償支給原材料等の対価の早期決済
減額	割引困難な手形の交付
返品	不当な経済上の利益提供要請
買いたたき	不当な給付内容の変更・やり直し
購入・利用強制	協議に応じない一方的な代金決定