

物流効率化に向けた荷主・物流事業者の 取組状況の調査結果について

国土交通省

経済産業省

農林水産省

令和7年度 物流効率化に向けた荷主・物流事業者の取組状況の調査概要

調査の目的

- **物流効率化法¹**では、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けて、必要があると認めるときは、**荷主・物流事業者の努力義務に係る取組の例を示した判断基準について調査・公表を行う**旨が規定されている（法第71条）。
- これを踏まえ、**荷主・物流事業者における積載効率の向上等や荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保**に向けた**取組状況を調査**し、その**結果を公表**することで、**取組を促すとともに指導・助言等の今後の参考**とする。

調査の概要

<対象・回答数>

荷主・連鎖化事業者
約1,600社

<調査項目>

- 積載効率の向上、荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保に向けた取組状況

<調査方法>

荷主・物流事業者に対し、案内はがきの送付、関係する業界団体からの通知により調査協力を依頼し、Webアンケートにて回答を集計。

<調査期間>

- ・トラック事業者：令和7年11月25日～令和7年12月24日まで
- ・その他：令和7年12月22日～令和8年1月31日まで（令和8年3月25日まで追加調査を実施）

トラック事業者
約6,300社

- 積載効率の向上、実効性の確保に向けた取組状況
- 主要な取引先の荷主等の取組状況・事例・要望

倉庫業者
約1,000社

- 荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保に向けた取組状況
- 主要な取引先の荷主等の取組状況・事例・要望

1 物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号）

2 物流効率化法に基づき、荷主・物流事業者等に対し、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ており、当該措置について国が判断基準を策定。

1

調査結果（積載率効率の向上等・実効性の確保）

○ 判断基準で各主体が取り組むべきこととされる、積載効率の向上等や荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保に向けた項目について実施していると回答のあった者の割合をまとめると、以下のとおり。

判断基準を踏まえた取組			
積載率の向上等	荷主	トラック事業者	倉庫業者
(1) リードタイムの確保	85%	-	-
(2) 貨物の出入荷量の適正化	84%	-	-
(3) 配車計画・運行経路の最適化	44%	-	-
(4) 関係部門間の連携の促進	83%	-	-
(5) 取引先企業の協議の申出への協力	84%	-	-
(6) 複数の荷主の貨物の積合せ等による輸送網の集約	-	54%	-
(7) 荷主等との協議による配送の共同化	-	48%	-
(8) 復荷(帰り荷)の確保	-	65%	-
(9) 配車システムの導入等による配車計画・運行経路の最適化	-	46%	-
(10) 大型車両の導入等による運送ごとの貨物の重量の増加	-	64%	-
荷待ち時間の短縮	荷主	トラック事業者	倉庫業者
(1) 貨物の受渡し日時の分散	80%	-	69%
(2) バース予約システムの導入	24%	-	17%
(3) バース予約システム以外の方法でのトラックの到着日時の調整	60%	-	53%
(4) 寄託先施設における出庫までのリードタイムの確保	60%	-	-

※ 荷待ち時間：運転者が集貨場所や配達場所に到着した時刻から荷役等を開始した時刻までの時間

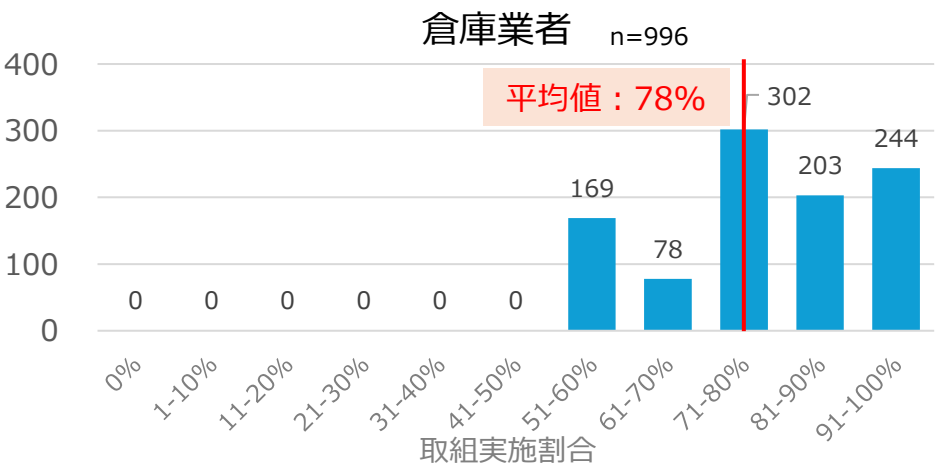
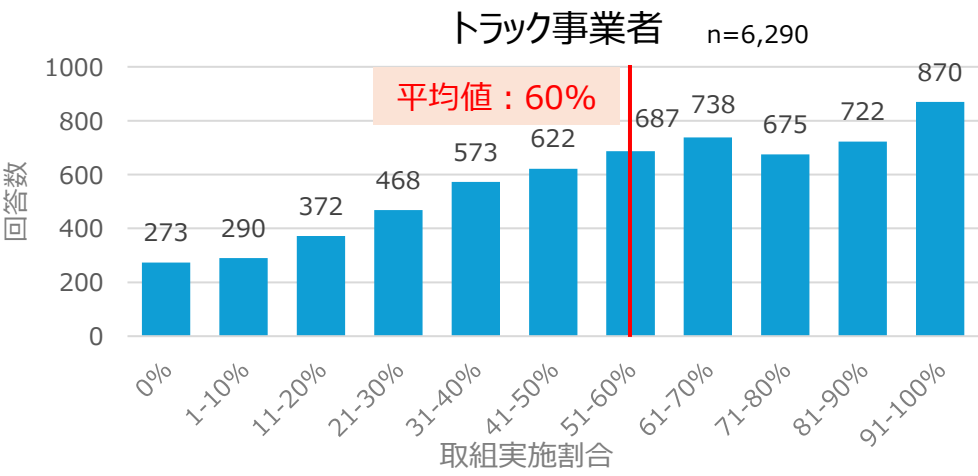
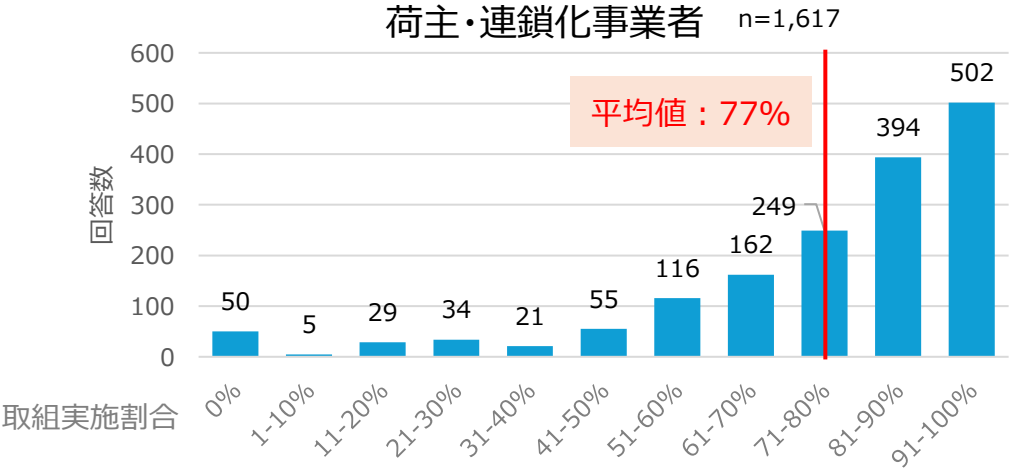
調査結果（荷待ち時間・荷役等時間の短縮）

判断基準を踏まえた取組			
荷役等時間の短縮	荷主	トラック事業者	倉庫業者
(1) パレットの使用	74%	-	-
(2) 標準仕様パレット(いわゆるT11型)の使用	61%	-	-
(3) フォークリフトや人員の適切な配置等による荷役等の効率化	81%	-	77%
(4) 検品の効率化	58%	-	35%
(5) 貨物量に応じたバースの適正な確保等による荷役環境の整備	67%	-	63%
(6) 貨物の搬出入に係るマニュアルの整備・周知等	-	-	75%
実効性の確保	荷主	トラック事業者	倉庫業者
(1) 物流効率化の取組に関する責任者の選任	61%	-	63%
(2) 従業員に対する物流効率化に関する研修	54%	-	60%
(3) 物流効率化に向けた取組状況・効果の適切な把握	78%	86%	83%
(4) 寄託先（又は荷主）への物流効率化の取組の提案等	78%	65%	73%
(5) 物流データの標準化等による多様な主体との連携の円滑化	66%	57%	64%
(6) 物流サービスの内容等に応じた価格設定による貨物の運送に関する費用の把握	75%	-	-
(7) 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携・協力	70%	64%	60%
(8) テールゲートリフターの導入等による運転者の負荷低減への配慮	-	51%	-
(9) 無人搬送車の導入等による作業の自動化	-	-	12%

※ 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

調査結果（実施状況の把握）

- 物流効率化の判断基準を踏まえた取組について各事業者が実施していると回答した項目数の割合を各種別毎にまとめると、以下のとおり。
- トラック事業者は取組実施状況にばらつきが見られる一方、荷主・連鎖化事業者、倉庫業者については、半数を超える取組を実施している事業者が大半である。特に、倉庫業者については、調査対象となった全ての事業者が半分以上の項目に取り組んでいる。



調査結果（実施率の高い取組）

○ 判断基準で定める各取組の項目のうち、実施している割合が**8割以上**のものは以下のとおり。

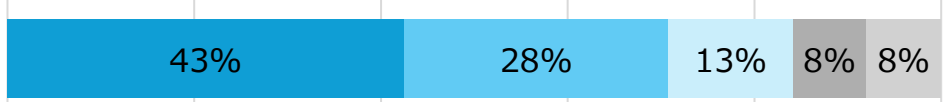
荷主

積載効率の向上

リードタイムの確保（85%） n=1,223（第一種荷主）



貨物の出入荷量の適正化（84%） n=1,256（第一種荷主・連鎖化事業者）



関係部門間の連携の促進（83%） n=2,123（第一種荷主・第二種荷主・連鎖化事業者）

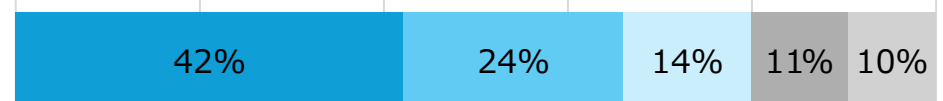


取引先企業の協議の申出への協力（84%） n=900（第二種荷主・連鎖化事業者）



荷待ち時間の短縮

貨物の受渡し日時の分散（80%） n=2,123（第一種荷主・第二種荷主・連鎖化事業者）



荷役等時間の短縮

フォークリフトや人員の適切な配置等による荷役等の効率化（81%）

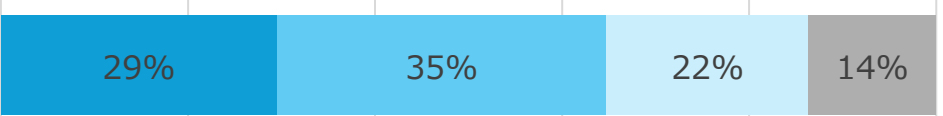
n=2,090（第一種荷主・第二種荷主）



トラック事業者

実効性の確保

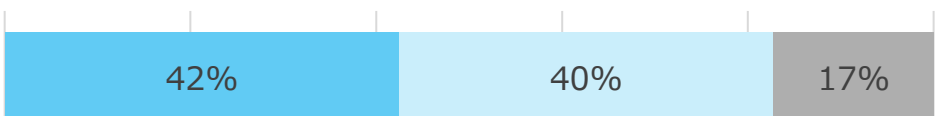
積載効率等の取組状況・効果の適切な把握（86%） n=6,290



倉庫業者

実効性の確保

荷待ち・荷役等時間の取組状況・効果の適切な把握（83%） n=996



【凡例：荷主】

- ① 90%以上の施設又は発注で実施している
- ② 50%以上90%未満の施設又は発注で実施している
- ③ 0%超50%未満の施設又は発注で実施している
- ④ 実施していない
- ⑤ 該当なし

【凡例：トラック事業者】

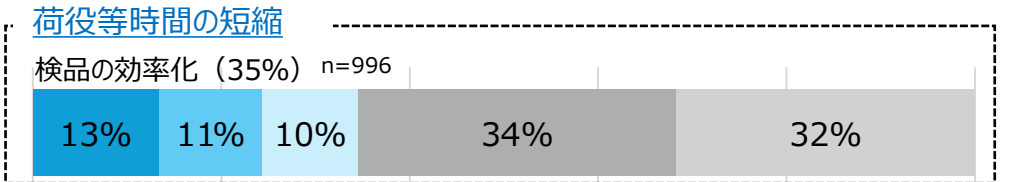
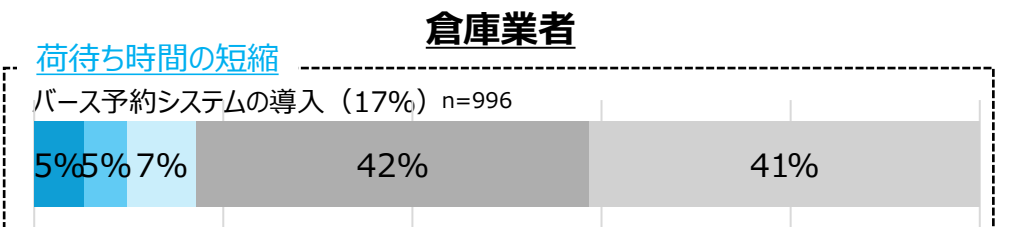
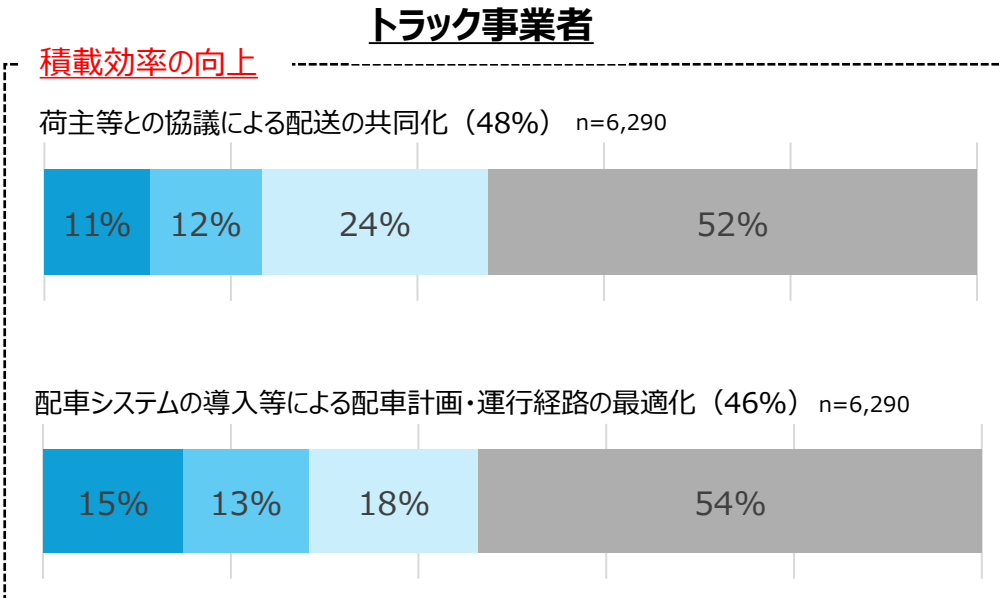
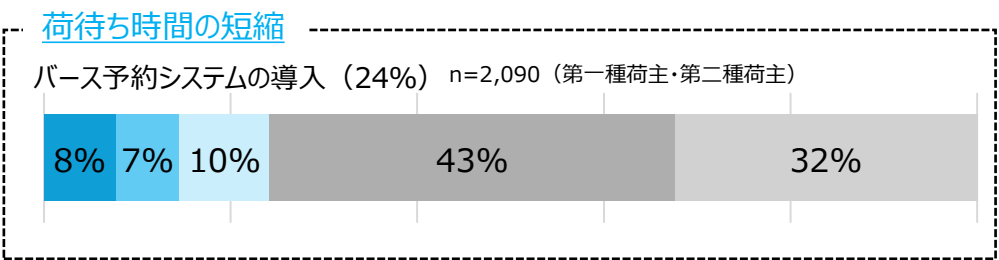
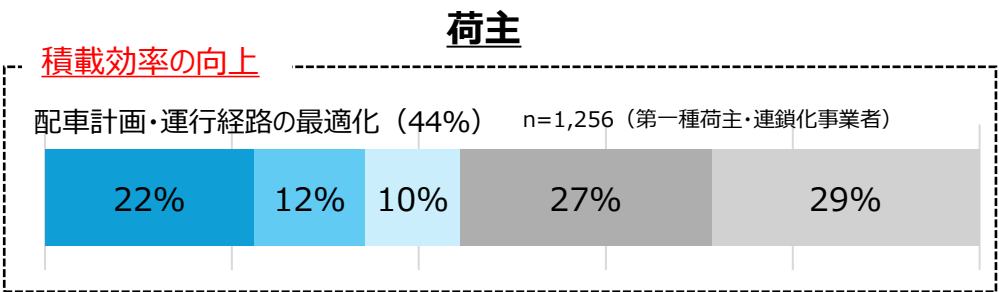
- ① ほぼ全てで実施している
- ② 大半で実施している
- ③ 一部で実施している
- ④ 実施していない

【凡例：倉庫業者】

- ① 実施している
- ② 一部で実施している
- ③ 実施していない

調査結果（実施率の低い取組）

○ 判断基準で定める各取組の項目のうち、実施している割合が**5割以下**のものは以下のとおり。



- 【凡例：荷主】
- ① 90%以上の施設又は発注で実施している
 - ② 50%以上90%未満の施設又は発注で実施している
 - ③ 0%超50%未満の施設又は発注で実施している
 - ④ 実施していない
 - ⑤ 該当なし

- 【凡例：トラック事業者】
- ① ほぼ全てで実施している
 - ② 大半で実施している
 - ③ 一部で実施している
 - ④ 実施していない

- 【凡例：倉庫業者】
- ① 実施している
 - ② 一部で実施している
 - ③ 実施していない

調査結果（取組の実施状況・事業者からの具体的な意見）

取組の実施状況

- **荷主**については、**積載効率の向上**等に向けた「積合せや帰り荷の確保等を行うための時間確保」（85%）や「関係部門間の連携」（83%）などの**取組の実施が進展**している。
- **物流事業者**（トラック事業者・倉庫業者）は、「積載効率等の取組状況・効果の適切な把握」など事業者が**単独で取り組むことのできる項目は実施率が高い傾向**にあるものの、「荷主等との協議による配送の共同化」「データの標準化等による多様な主体との連携の円滑化」といった**関係者との連携を要する取組**や、「バース予約システムの導入」などの**設備投資を伴う取組**については、**実施率が低い水準**にとどまっている。
- また、「物流効率化の取組に関する**責任者の選任**」については、荷主・物流事業者ともに実施率が**約 6 割**となっている。

回答のあった事業者からの具体的な意見

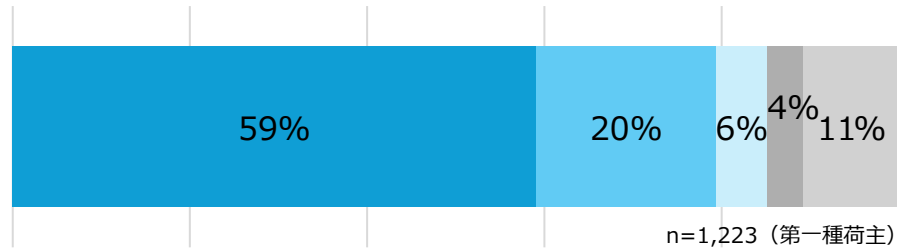
【凡例】○：良い事例、▲：問題のある事例

- 予約システム導入や積込時間の共有、伝票事前準備により、**荷待ちゼロ化とドライバーの時間活用**が進んでいる。
- パレット化やフォークリフト活用が進み**積載効率と荷役速度が向上し、ドライバー負担が軽減**している。
- 予約システムを導入し、**着車時間の見える化と関係者間での迅速な情報共有**を着実に進めている。
- **改正物流効率化法に対応する荷主の交渉窓口が整備**され、運行や運賃の協議機会が増え、双方で改善提案を行える環境が整いつつある。
- ▲ 手積み・手降ろしやパレット養生不足など荷姿改善が進まず、未だに**荷待ち5時間超も発生している**現場がある。
- ▲ バラ貨物での手降ろしを求められる事例があり、パレット化の遅れが**作業負担と安全リスク**を高めている。
- ▲ 荷主・卸先の都合による制約や急変更が多く、**付帯作業や仕分けの負担が運送側に偏り適正対価を得られていない**。
- ▲ 段取り不足や工場内分散配置により積込開始が遅れ、**ピーク集中・月前半偏重など計画性の欠如**が深刻化している。

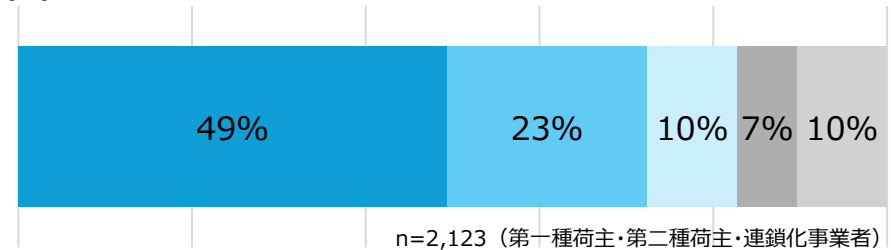
(参考) 各種別毎の取組状況の詳細

荷主・連鎖化事業者の取組状況に関する調査結果①（積載効率）

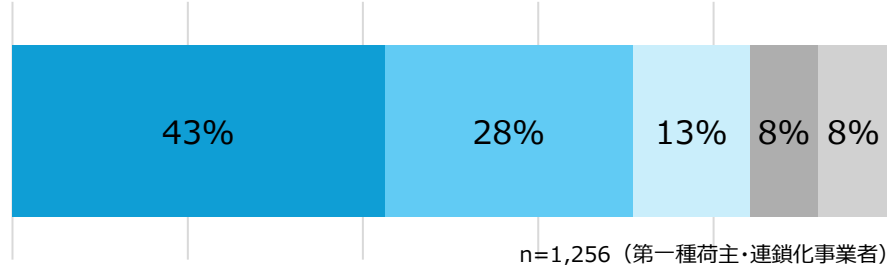
(1) リードタイムの確保



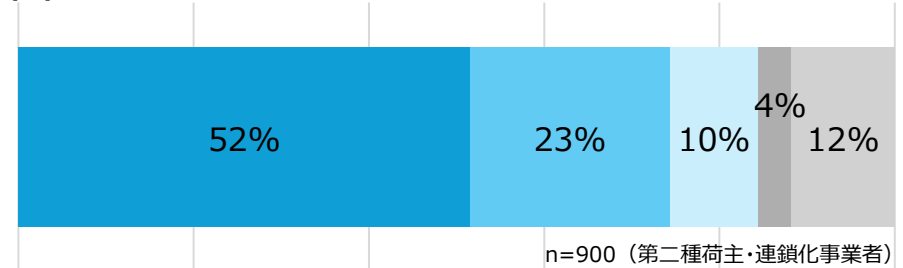
(4) 関係部門間の連携の促進



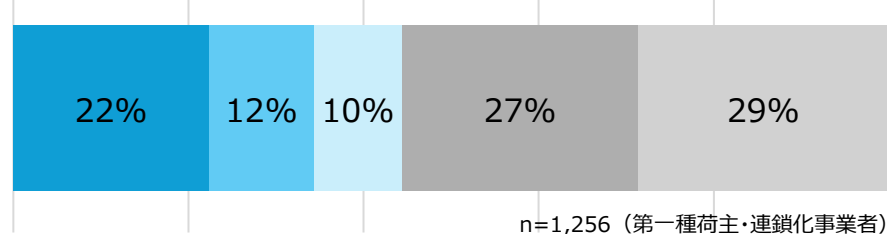
(2) 貨物の出入荷量の適正化



(5) 取引先企業の協議の申出への協力



(3) 配車計画・運行経路の最適化

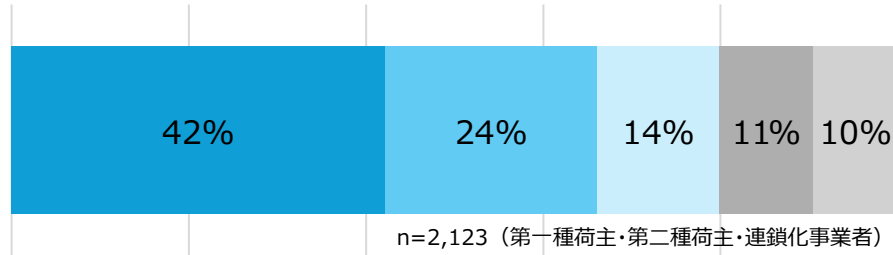


【凡例】

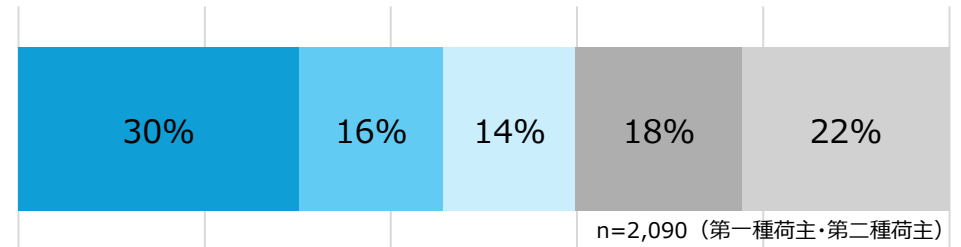
- ① 90%以上の施設又は発注で実施している
- ② 50%以上90%未満の施設又は発注で実施している
- ③ 0%超50%未満の施設又は発注で実施している
- ④ 実施していない
- ⑤ 該当なし

荷主・連鎖化事業者の取組状況に関する調査結果②（荷待ち時間）

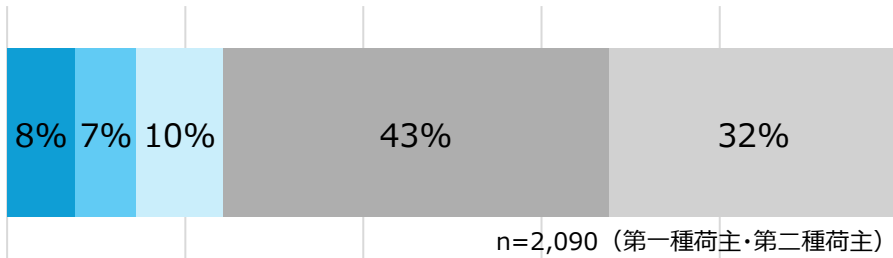
(1) 貨物の受渡し日時の分散



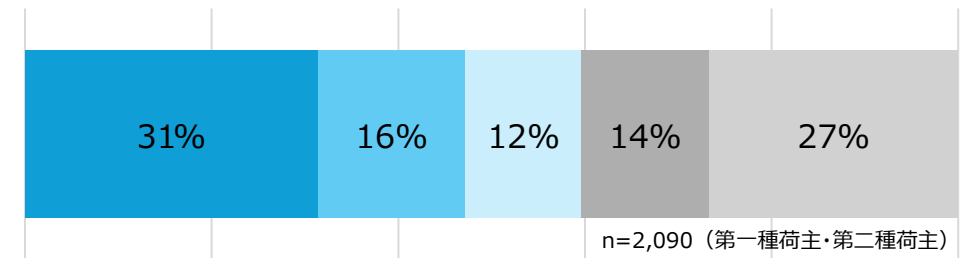
(3) バース予約システム以外の方法でのトラックの到着日時の調整



(2) バース予約システムの導入



(4) 寄託先施設における出庫までのリードタイムの確保

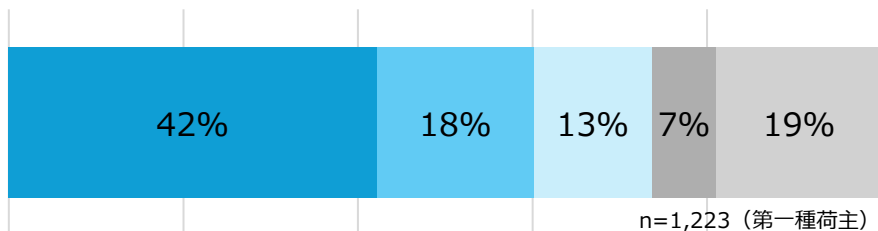


【凡例】

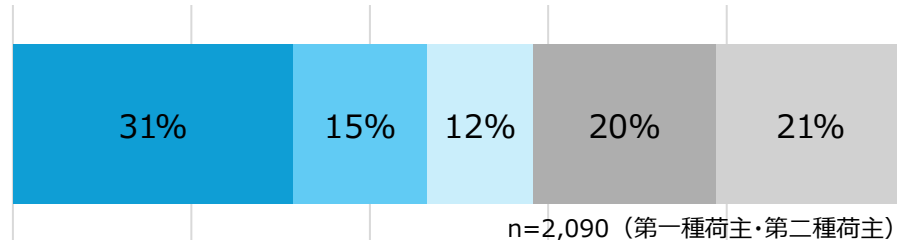
- ① 90%以上の施設又は発注で実施している
- ② 50%以上90%未満の施設又は発注で実施している
- ③ 0%超50%未満の施設又は発注で実施している
- ④ 実施していない
- ⑤ 該当なし

荷主・連鎖化事業者の取組状況に関する調査結果③（荷役等時間）

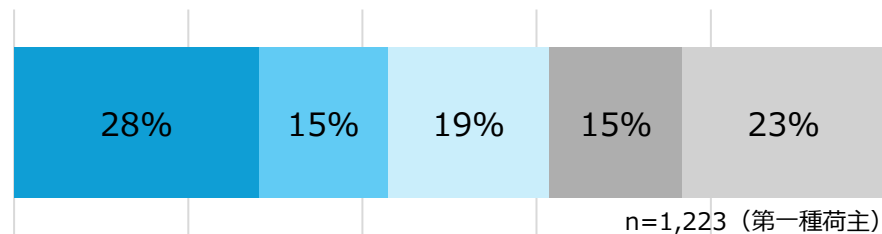
(1) パレットの使用



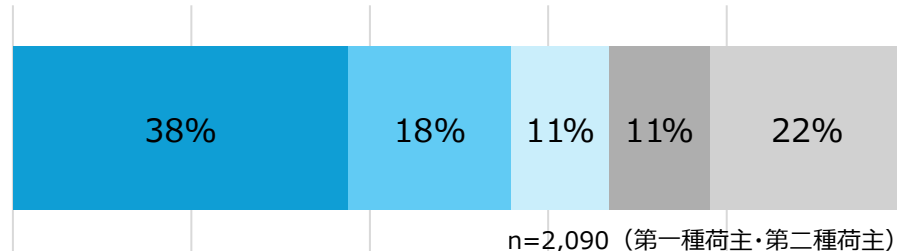
(4) 検品の効率化



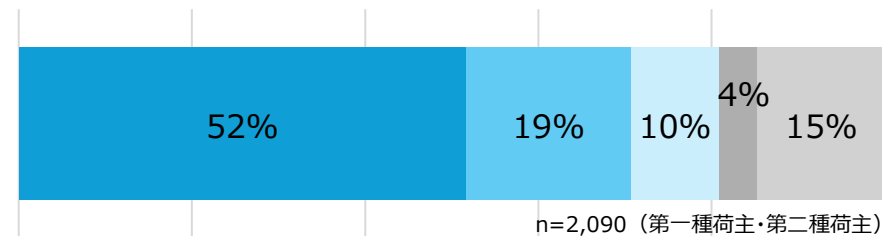
(2) 標準仕様パレット(いわゆるT11型)の使用



(5) 貨物量に応じたバースの適正な確保等による荷役環境の整備



(3) フォークリフトや人員の適切な配置等による荷役等の効率化

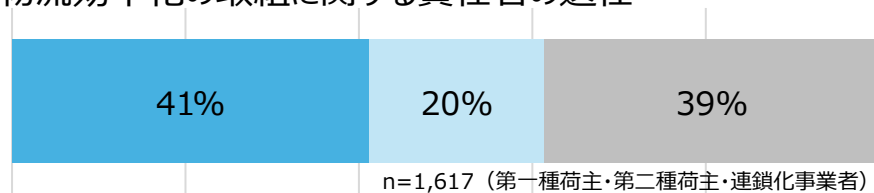


【凡例】

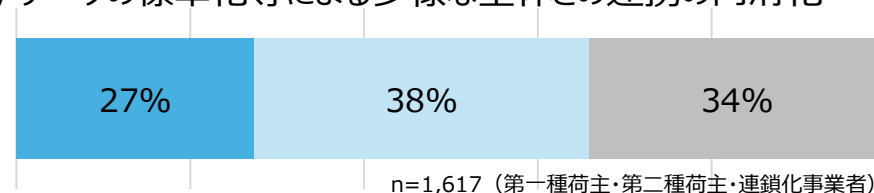
- ①90%以上の施設又は発注で実施している
- ②50%以上90%未満の施設又は発注で実施している
- ③0%超50%未満の施設又は発注で実施している
- ④実施していない
- ⑤該当なし

荷主・連鎖化事業者の取組状況に関する調査結果④（実効性確保）

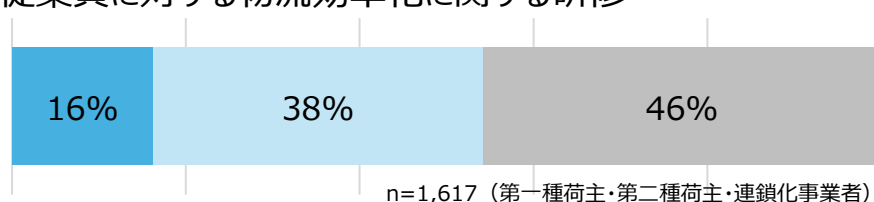
(1) 物流効率化の取組に関する責任者の選任



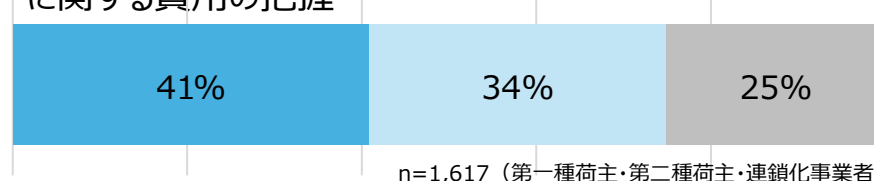
(5) データの標準化等による多様な主体との連携の円滑化



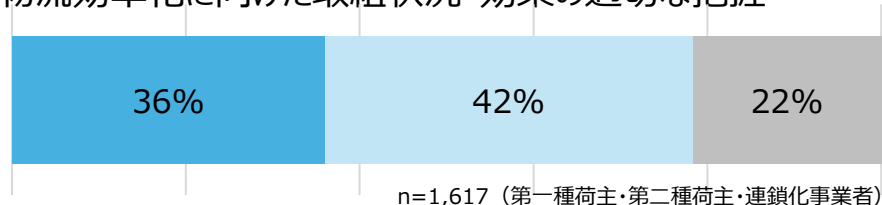
(2) 従業員に対する物流効率化に関する研修



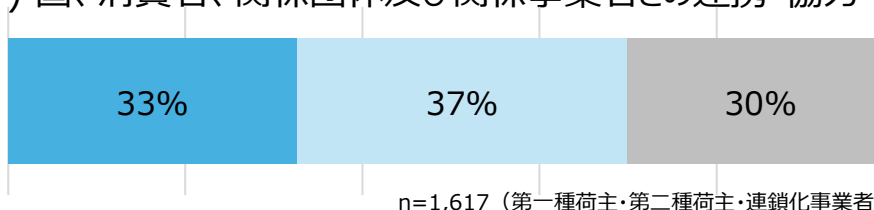
(6) 物流サービスの内容等に応じた価格設定による貨物の運送に関する費用の把握



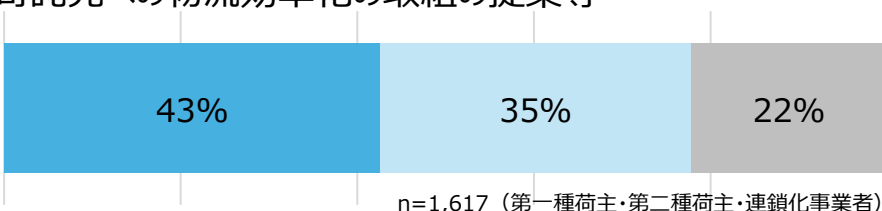
(3) 物流効率化に向けた取組状況・効果の適切な把握



(7) 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携・協力



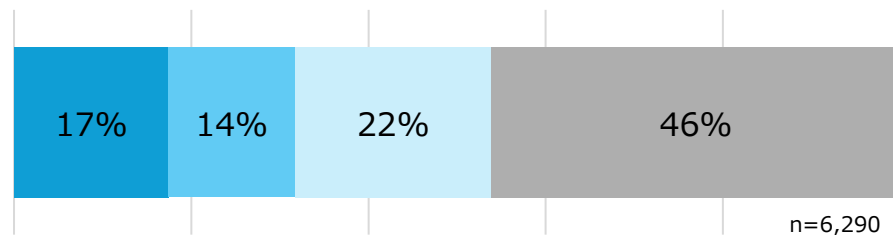
(4) 寄託先への物流効率化の取組の提案等



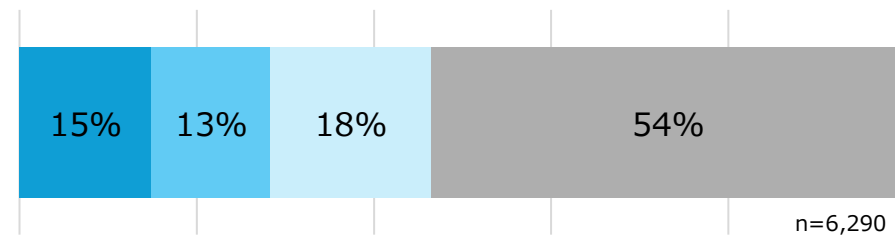
【凡例】
■ ① 概ね実施している
■ ② 一部で実施している
■ ③ 実施していない

トラック事業者の取組状況に関する調査結果①（積載効率）

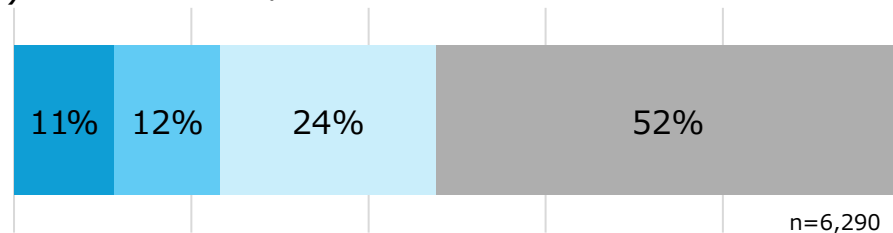
(1) 複数の荷主の貨物の積合せ等による輸送網の集約



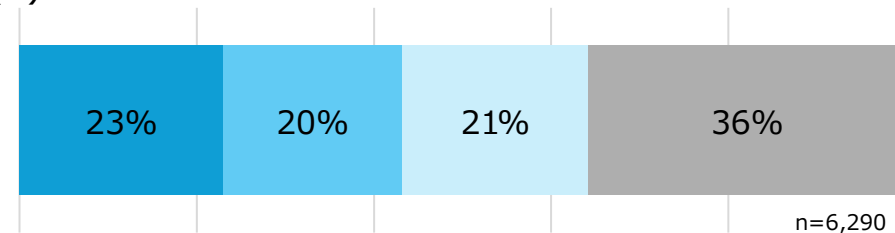
(4) 配車システムの導入等による配車計画・運行経路の最適化



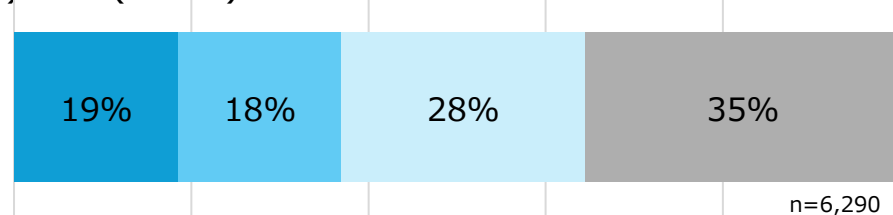
(2) 荷主等との協議による配送の共同化



(5) 大型車両の導入等による運送ごとの貨物の重量の増加



(3) 復荷(帰り荷)の確保

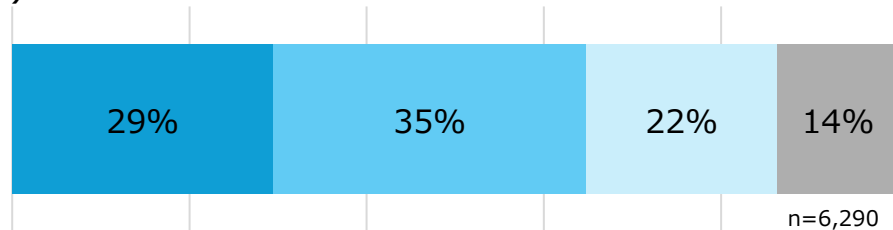


【凡例】

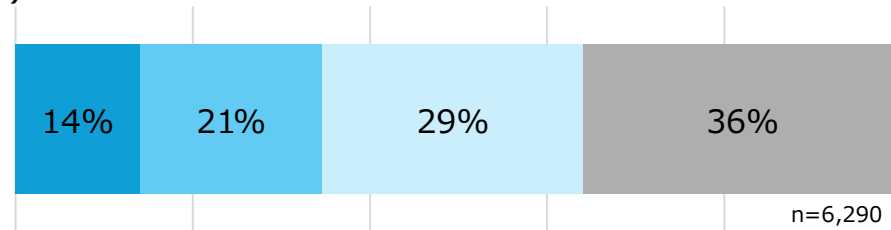
- ① ほぼ全てで実施している
- ② 大半で実施している
- ③ 一部で実施している
- ④ 実施していない

トラック事業者の取組状況に関する調査結果②（実効性確保）

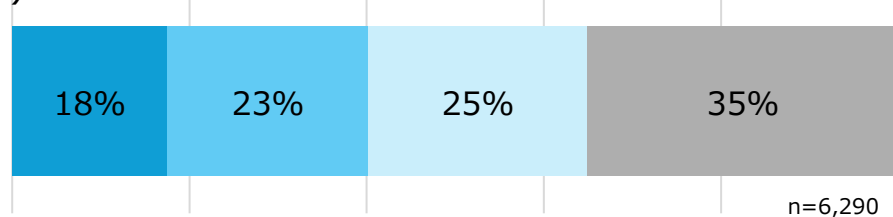
(1) 積載効率等の取組状況・効果の適切な把握



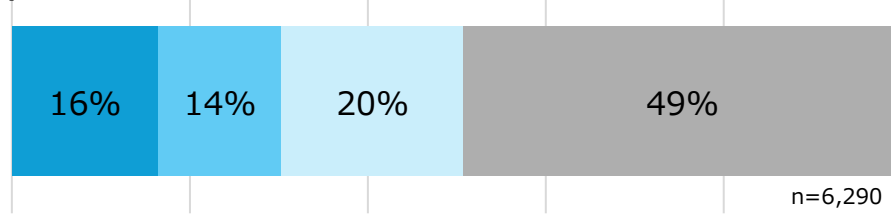
(4) 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携・協力



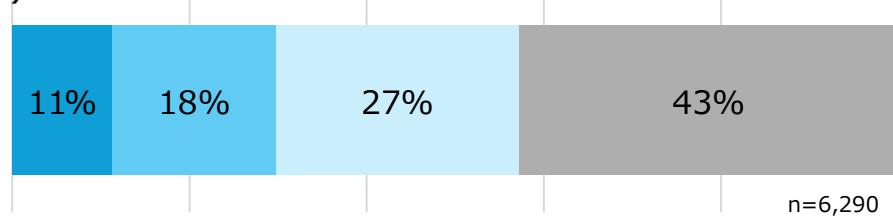
(2) 物流効率化のために必要な措置に関する荷主への提案



(5) テールゲートリフターの導入等による運転者の負担低減への配慮



(3) 物流データの標準化等による多様な主体との連携の円滑化



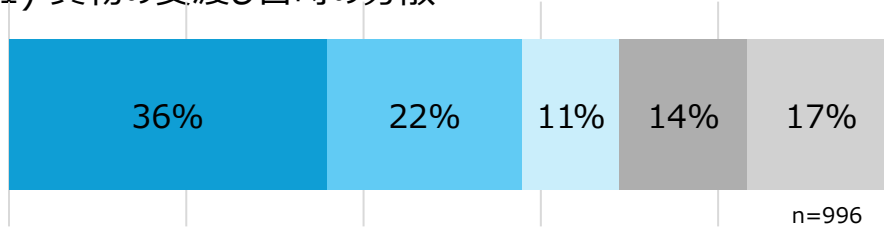
【凡例】

- ① ほぼ全てで実施している
- ② 大半で実施している
- ③ 一部で実施している
- ④ 実施していない

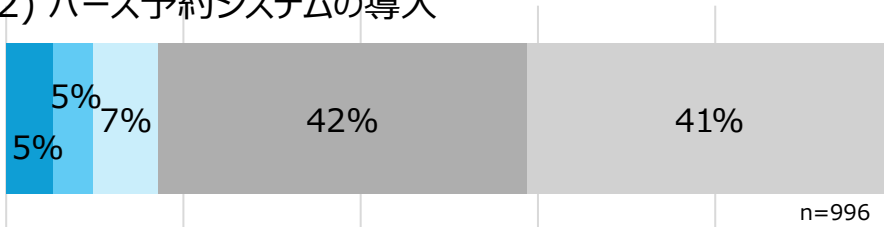
倉庫業者の取組状況に関する調査結果①（荷待ち時間・荷役等時間）

荷待ち時間の短縮

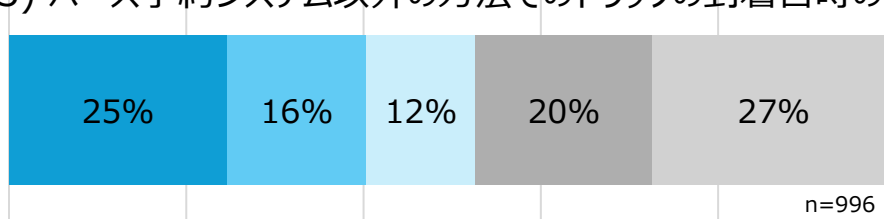
(1) 貨物の受渡し日時の分散



(2) バース予約システムの導入



(3) バース予約システム以外の方法でのトラックの到着日時の調整

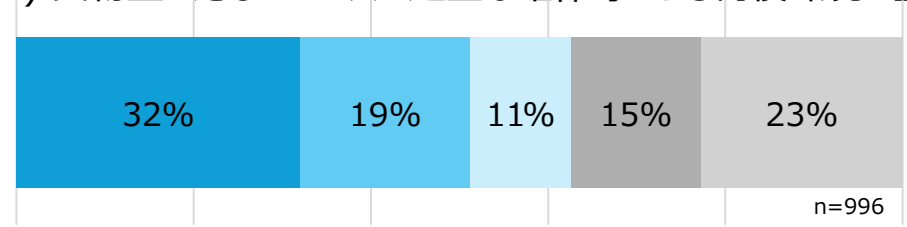


【凡例】

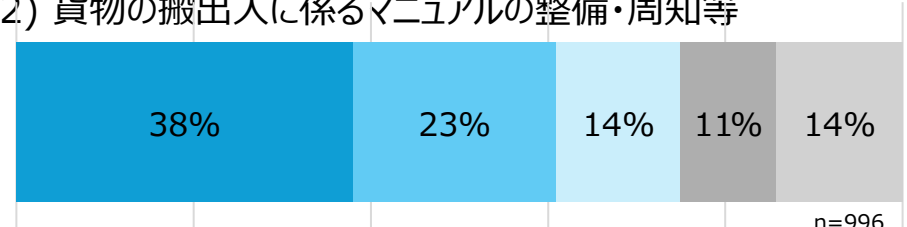
- ① 90%以上（ほぼ全て）の施設又は発注で実施している
- ② 50%以上90%未満（大半）の施設又は発注で実施している
- ③ 0%超50%未満（一部）の施設又は発注で実施している
- ④ 実施していない
- ⑤ 該当なし

荷役等時間の短縮

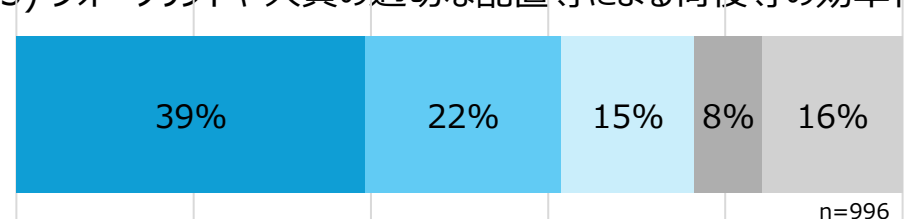
(1) 貨物量に応じたバースの適正な確保等による荷役環境の整備



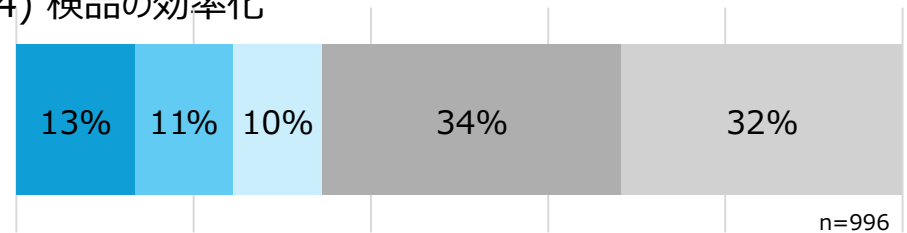
(2) 貨物の搬出入に係るマニュアルの整備・周知等



(3) フォークリフトや人員の適切な配置等による荷役等の効率化

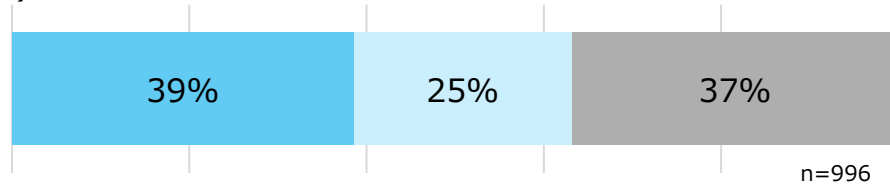


(4) 検品の効率化

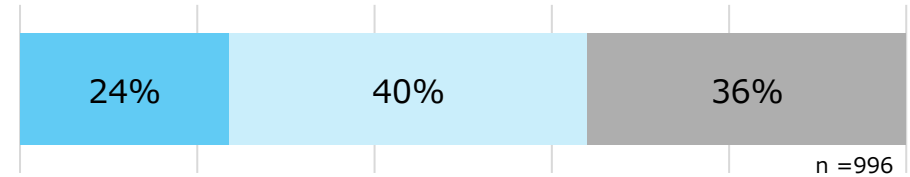


倉庫業者の取組状況に関する調査結果②（実効性確保）

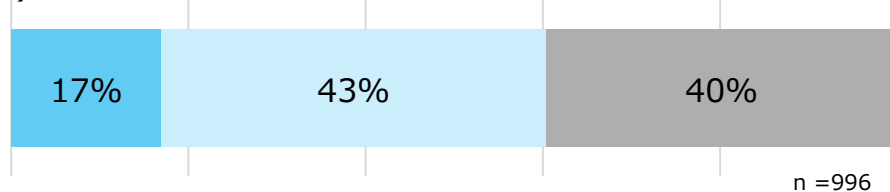
(1) 物流効率化の取組に関する責任者の選任



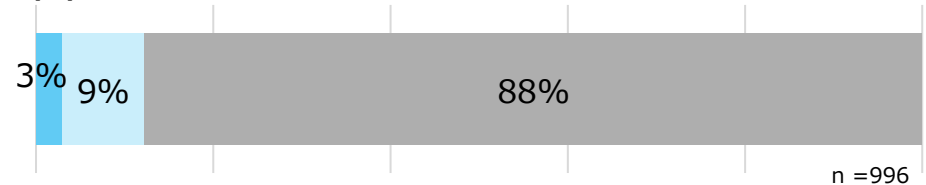
(5) データの標準化等による多様な主体との連携の円滑化



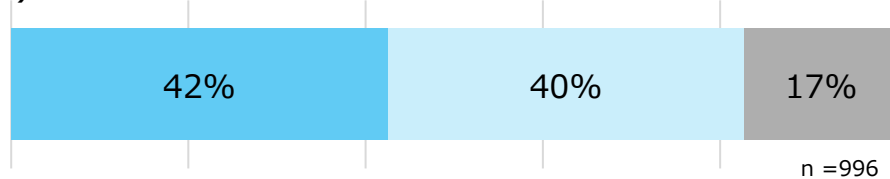
(2) 従業員に対する物流効率化に関する研修



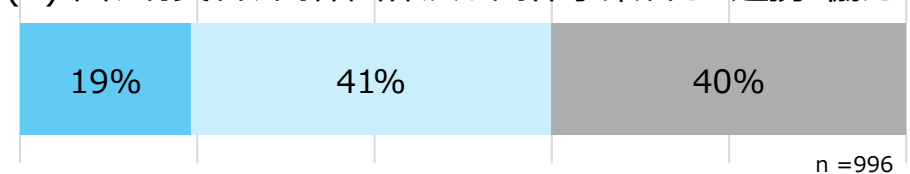
(6) 無人搬送車の導入等による作業の自動化



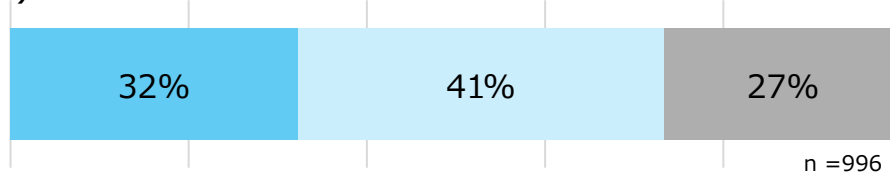
(3) 荷待ち・荷役等時間の取組状況・効果の適切な把握



(7) 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携・協力



(4) 荷主への物流効率化の取組の提案等



【凡例】

- ①実施している
- ②一部で実施している
- ③実施していない