

「物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号・物流効率化法）」

Q & A

【令和8年3月】

※ 令和7年10月判断基準の解説書からの更新点赤字

Q 1. 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。
- (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。
- (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。
- (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のか。
- (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のか。
- (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のか。
- (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のか。
- (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。
- (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のか。
- (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のか。
- (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のか。
- (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のか。

Q 2. 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のか。
- (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のか。
- (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のか。
- (4) 貨物の積卸しを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のか。

Q 3. 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。

- (1) トラック事業者へ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して注意すべき事項は何か。
- (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。
- (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。
- (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。

Q 4. 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。

Q 5. 廃棄物における荷主の考え方について教えてほしい。

Q 6. 輸送用器具も重量の算定の対象に含まれるか。

Q 7. 第二種荷主の「貨物の受渡し日時を運転者に指示することができない」場合について教えてほしい。

Q 8. 1運行2時間以内／1回の受渡し1時間以内の目標に例外はないのか。

Q 1. 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（〇時～〇時まで）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、実質的に指示等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（荷役等に從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。

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。

(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。

Q 2. 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貨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) 貨物の積卸しを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。

Q 3. 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

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）¹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

¹ https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000077386_00020.html

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は予測できず、運行計画に当初予定されていなかった集荷・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荷・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です。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荷・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っていると判断され、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荷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（運行経路や各集荷・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となります。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となります。

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には予測できず、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せん。（※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。

Q 4. 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等は除かれます。

Q 5. 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。

Q 6. 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、商品の一部ではなく輸送用器具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、効率化のための取組に努めてください。輸送用器具の回収等の効率化の取組については、特定荷主等の中長期計画や定期報告に含めていただいても構いません。また、今後の物流状況等を踏まえて、法の運用は見直す可能性があります。

Q 7. 第二種荷主の「貨物の受渡し日時を運転者に指示することができない」場合について教えてほしい。

→ 第二種荷主は、「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」場合については、荷役等時間の短縮の努力義務のみが課され（法第42条第4項）、取扱貨物重量の算定対象からも除かれます（法第45条第5項）。

これは、法令等により貨物の受渡し日時が恒常的に指示し得ない場合を対象としており、例えば法第61条第1項に規定する連鎖対象者は、法律の定義上、連鎖化事業者が運転者と連鎖対象者の貨物の受渡しの日及び時刻又は時間帯を指示することとなっているため、連鎖対象者自身は受渡し日時の指示に関与することができません。

第二種荷主は自ら運送契約を締結しないため、受渡し日時を運転者に指示することが直接はできない場合が多いと考えられますが、積載効率や荷待ち時間等の状況に鑑みて、必要に応じ第一種荷主を通じるなどして受渡し日時を調整するよう努める必要があります。取引当事者間の力関係により受渡し日時の調整が困難な場合においても、努力義務に基づき調整を申し出ることが望まれており、こうした場合は貨物の受渡し日時を運転者に指示することができないとは解されません。

Q 8. 1 運行 2 時間以内・1 回の受渡し 1 時間以内の目標に例外はないのか。

→ 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。業種特性として、例えば特定荷主の手引きには「業界特性等により荷役等時間の短縮が困難な場合」として以下の類型が示され、定期報告において荷役等時間の計測結果の報告の省略が可能となっています。

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「荷役等時間の短縮が困難」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。

このほか、荷待ち時間等の短縮に当たり、取引先の協力や設備投資など対応に時間がかかる事情がある場合などは、その旨を説明（特定荷主であれば中長期計画・定期報告に記載）していただければ、その内容を踏まえて指導・助言を行います。

①	特殊車両を用い、立会、洗浄等の附帯作業が必須となる場合	<ul style="list-style-type: none"> ローリー車、バルク車等を使用し、積載する製品の特性（高粘度など）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の短縮が困難。 危険物施設における防爆対応・ホース荷下ろし等も同様に、現行技術では短縮が難しい。
②	危険物等を扱扱うことから、安全確認のため時間を要する場合	<ul style="list-style-type: none"> 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・バルク車等を使用し、消防法上の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	<ul style="list-style-type: none"> 重量物かつ表面が傷つきやすい製品を扱い、作業員の安全・品質確保のために丁寧な荷役作業が必要な場合。 長大物でクレーン等による吊り上げが必要な場合も、技術革新がない限り短縮が困難。
④	その他、業界特性のため、時間を要する場合	<ul style="list-style-type: none"> 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 <p>➢複数クレーンを使い、重量バランスを調整しながら慎重</p>

		<p>に荷役作業を行う必要があり、作業時間を要する。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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	<p>環境特性のため、時間を要する場合</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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。