

改正物流効率化法の概要と 事業者がすべき対応

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課
五十嵐 俊祐

1. 物流効率化法改正について

「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

(公布日：令和6年5月15日)

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。
 - ・ 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

一部を除き令和7年4月1日施行

【流通業務総合効率化法】

- 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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>

*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。⇒令和8年4月1日施行
- 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**。⇒令和8年4月1日施行
- ※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〉



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

令和7年4月1日施行

【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

令和7年4月1日施行

【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。

改正物流効率化法の規制措置のポイント（1年目施行分）

令和7年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本方針のポイント

- **令和10年度までに**、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、**以下の目標の達成**を目指す。
 - ① 全国のトラック輸送のうち **5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間短縮**し、**ドライバー1人当たり年間125時間の短縮**
 - ② 全国のトラック輸送のうち **5割の車両で積載効率50%**を目指し、**全体の車両で44%への増加**を実現

荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

- **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**を策定。

① 積載効率の向上等

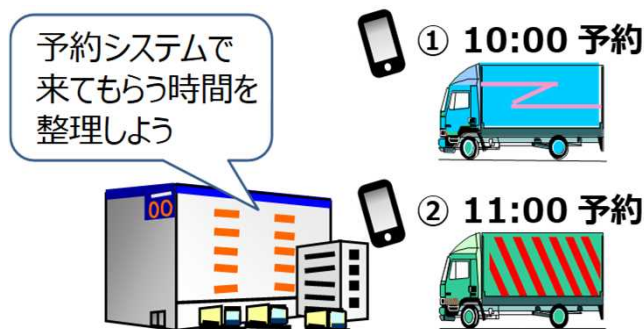
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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

- 上記①～③の取組状況について、国が判断基準に基づき、**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

改正物流効率化法の規制的措置のポイント（2年目施行分）

令和8年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高い大手の事業者が指定されるよう、以下の指定基準値を超える事業者を「特定事業者」として指定し、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。

<特定事業者の指定基準値>

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）

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

<中長期計画・定期報告の記載内容>

中長期計画

- （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

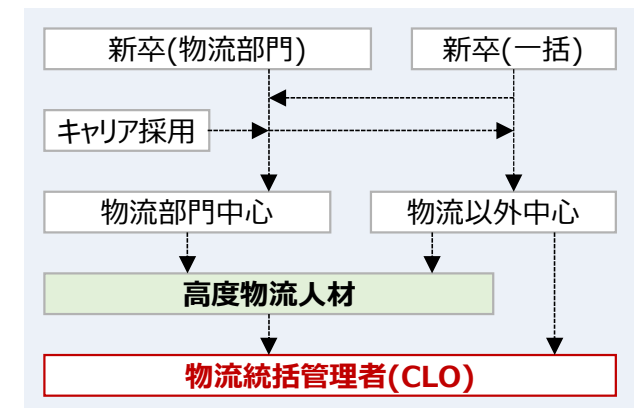
定期報告

- （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）荷待ち時間等の状況【荷主等】

- 特定事業者のうち荷主・連鎖化事業者には、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、以下の業務を統括管理する物流統括管理者（CLO※）の選任を義務付け。

- ・ 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

※Chief Logistics officer



物流統括管理者のキャリアパス（イメージ）

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月末め
- **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

Ⅱ. 努力義務・判断基準の内容

荷主等の定義・義務

種別	定義（第30条／第45条）	努力義務(※)	特定事業者の義務
貨物自動車運送事業者等	貨物自動車運送事業者等貨物自動車運送事業法第三十九条第一号に規定する貨物自動車運送事業者（以下「貨物自動車運送事業者」という。）及び同法第三十七条の二第三項に規定する特定第二種貨物利用運送事業者をいう。	第34条 ・積載効率の向上等（輸送網の集約、配送の共同化等）	・中長期計画 ・定期報告
第一種荷主	自らの事業（ <u>貨物の運送の事業を除く。</u> ）に関して継続して <u>貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者</u> （第一種貨物利用運送事業者、第二種貨物利用運送事業者及び貨物利用運送事業法第四十六条第一項に規定する外国人国際第二種貨物利用運送事業者をいう。以下同じ。） <u>に貨物の運送を行わせることを内容とする契約</u> （貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約を除く。） <u>を締結する者</u> をいう。	第37条第1項～第3項 ・積載効率の向上等（リードタイムの確保等） ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・荷役等時間の短縮（パレットの利用等）	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任
第二種荷主	次に掲げる者をいう。 イ 自らの事業（ <u>貨物の運送及び保管の事業を除く。</u> □及び第四十五条第五項において同じ。）に関して継続して <u>貨物</u> （自らが貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託する貨物を除く。□及び第四十二条第四項において同じ。） <u>を運転者（他の者に雇用されている運転者に限る。以下この号において同じ。）から受け取る者又は他の者をして運転者から受け取らせる者</u> □ 自らの事業に関して継続して <u>貨物を運転者に引き渡す者又は他の者をして運転者に引き渡させる者</u>	第37条第4項・第5項 ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・積載効率の向上等（第一種荷主への協力等） ・荷役時間の短縮（検品の効率化等）	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任
貨物自動車関連事業者	次に掲げる者をいう。 イ 倉庫業法第七条第一項に規定する倉庫業者（以下「倉庫業者」という。） □ 港湾運送事業法（昭和二十六年法律第百六十一号）第三条第一号に掲げる事業を営む者であって、当該事業について運転者との間で貨物の受渡しを行うもの ハ 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第二条第十八項の航空運送事業を営む者のうち貨物の運送を行うものであって、当該航空運送事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者 ニ 鉄道事業法第二条第二項の第一種鉄道事業又は同条第三項の第二種鉄道事業を営む者のうち貨物の運送を行うものであって、当該第一種鉄道事業又は当該第二種鉄道事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者	第41条 ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・荷役等時間の短縮（停留場所の拡張、荷役等に前後する貨物の搬出入の迅速化等）	・中長期計画 ・定期報告
連鎖化事業者	定型的な約款による契約に基づき、特定の商標、商号その他の表示を使用させ、商品の販売又は役務の提供に関する方法を指定し、かつ、継続的に経営に関する指導を行う事業を行う者であって、当該契約に基づき、当該契約の相手方（以下この条において「連鎖対象者」という。）と運転者との間の貨物の受渡しの日及び時刻又は時間帯を運転者に指示することができるもの	第45条 ・荷待ち時間の短縮（日時指定時の考慮等） ・積載効率の向上等（第一種荷主への協力等）	・中長期計画 ・定期報告 ・物流統括管理者の選任

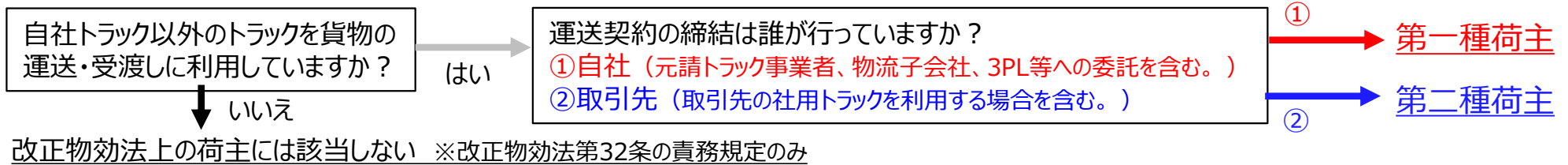
(※)荷役等時間の短縮の対象は、荷主自身が管理する施設及び寄託先の施設におけるもの。荷待ち時間の短縮の対象は、加えてその周辺の場所におけるもの。

荷主の考え方

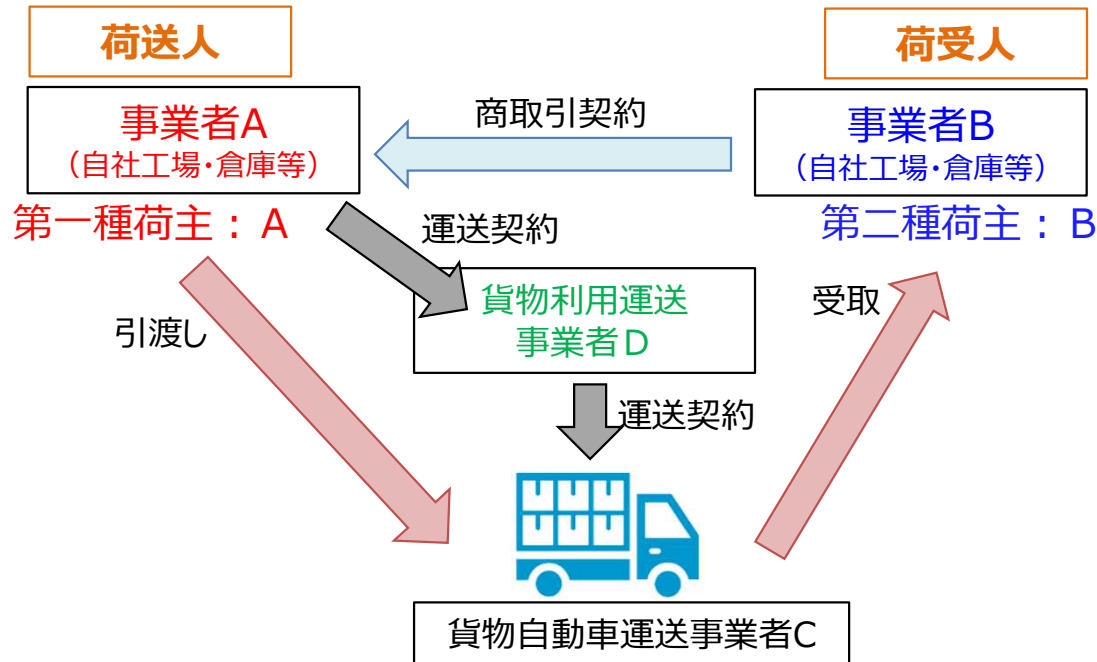
Q. 改正物効法の努力義務について、具体的には何をすればよいのか。

→ 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）を確認の上、努力義務とされている荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮及び積載効率の向上等に取り組んでください。

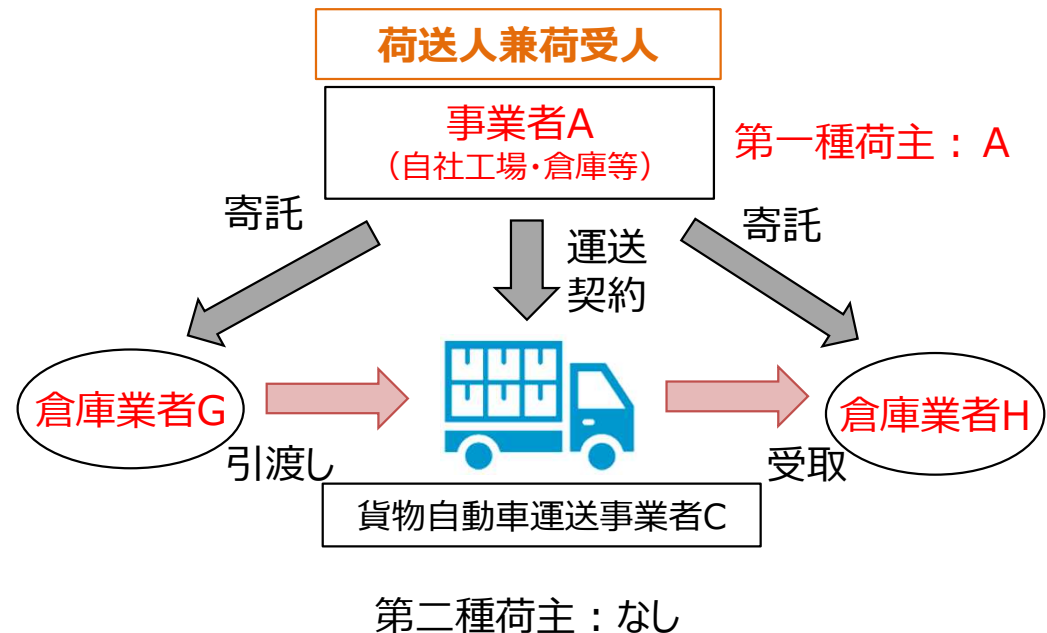
具体的に取り組むべき事項については、判断基準を参照いただき、各事項について、行っている取組の内容又は取組を行わない理由を、対外的に説明できるようにしてください。



例1) 物流子会社、3PL等を利用する場合



例2) 社内物流の場合



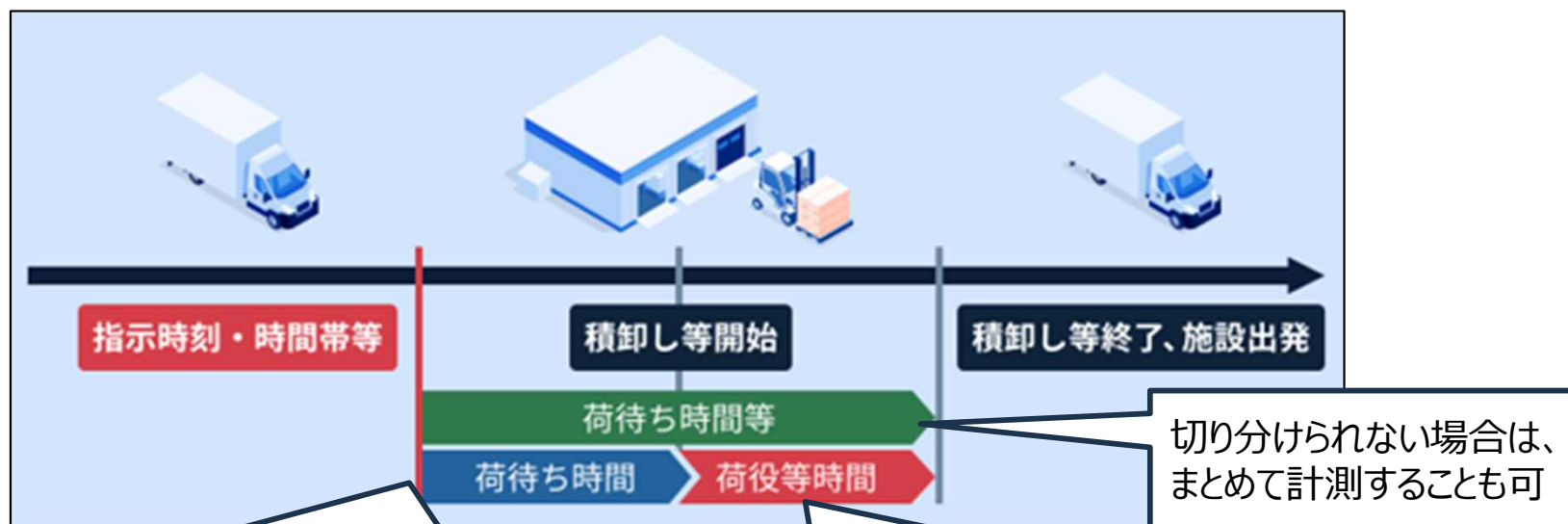
短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

【法】第三十条（定義）

四 荷待ち時間 運転者が貨物自動車の運転の業務に従事した時間のうち、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、荷主、当該場所の管理者その他国土交通省令で定める者の都合により貨物の受渡しのために待機した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

五 荷役等時間 運転者が荷役その他貨物自動車の運転以外の業務として国土交通省令で定める業務（以下「荷役等」という。）に従事した時間であって、国土交通省令で定めるところにより算定されるものをいう。

荷待ち時間等の計測イメージ



（荷待ち時間の起点の考え方）

- 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
※ 受付時間の指示は「時間帯」の指示に該当し、トラック事業者の都合で受付時間より前に到着した場合は当該受付開始時刻が荷待ち時間の起点になる
※ 運転者の休憩時間は除外

（荷役その他の内容）

- 荷積み・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

判断基準：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.47 よくある質問Q5】 →定期報告における荷役等時間の報告省略が可能

(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 21,37,38】

- 荷役等に必要機器（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：積載効率の向上等、荷待ち時間等の短縮

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>【第二条】</p> <p>＜第一種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 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 □ 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 □ 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 □ 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"> □ 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 □ 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>【第三条】</p> <p>＜第一種荷主＞</p> <p>＜第二種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 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 □ 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 □ 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>【第四条】</p> <p>＜第一種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> □ 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 □ 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 □ 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"> □ 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 □ 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 □ 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：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にすること。
- 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。

Ⅲ. 特定事業者に係る対応

①特定荷主の指定に係る届出

(特定荷主の指定)

第四十五条 荷主事業所管大臣は、第一種荷主のうち、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約によるものを除く。次項及び第三項第二号において同じ。）を行わせた貨物について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第三項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、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に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

5 荷主事業所管大臣は、第二種荷主のうち、次に掲げる貨物（当該第二種荷主が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該第二種荷主が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ものを除く。次項及び第七項第二号において同じ。）について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第七項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、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に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

- 二 自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物
- 二 自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物
- 三 自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物
- 四 自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物

主な商材に限らず、原則取り扱う貨物
全てを重量に計上

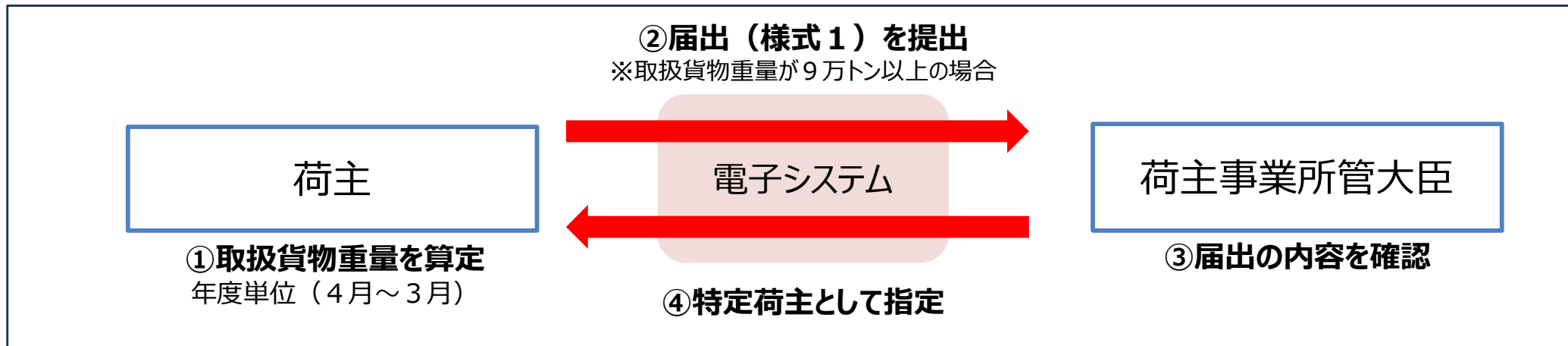
○ 貨物の重量の算定方法について

荷主が自社の取扱貨物の重量を把握している場合は、当該重量の合計重量を自社の取扱貨物の重量として、基準重量（9万トン）と比較してください。

他方、輸送量を容積で把握している、多品目の受取りが主である等の特殊性を有する業種においては、重量を把握することに多大なコストがかかることが想定されるため、重量の算定に当たって、例えば、次項の算定方法を用いることを可能とします。

① 特定荷主の指定に係る届出

○ 届出の流れ



○ 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				
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	記載は任意 (把握していれば記載)	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				

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入れる)

(参考) 特定荷主の指定の届出の様式

様式第1 (第2条関係)

貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書

殿

年 月 日

住 所

法人名

法人番号

代表者の役職名

代表者の氏名

物資の流通の効率化に関する法律第45条第2項又は第6項の規定に基づき、次のとおり届け出ます。

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	〒		
主たる事業			
主たる事業の細分類番号			
貨物の運送の委託の状況 (年度)	<input type="checkbox"/> 基準重量以上		トン
貨物の受渡しの状況 (年度)	<input type="checkbox"/> 基準重量以上		トン
備 考			

2. 作成担当者連絡先

所在地	〒		
事業所名			
所属部課			
氏名			
電話番号			
メールアドレス			

- 備考 1 この用紙の大きさは、日本産業規格A4とすること。
 2 「主たる事業」、「主たる事業の細分類番号」の欄には、当該荷主において行われる事業について、日本標準産業分類の細分類に従い、分類の名称及び番号を記入すること。
 3 貨物の運送の委託の状況が物資の流通の効率化に関する法律施行令（以下「令」という。）第6条第3項で定める重量（法第45第1項に規定する基準重量）以上である場合に

○ 指定の届出に係る注意点について

- 第一種荷主としての取扱い貨物の重量と第二種荷主としての取扱い貨物の重量を分けて算定いただき、基準重量（9万トン）を超える区分のみ特定荷主の指定の届出を提出する。
 → 例えば**第一種荷主として10万トン、第二種荷主として6万トンの場合は、第一種荷主のみ必要事項を記載し提出。**
- 第一種荷主、第二種荷主それぞれの重量が9万トンに達していなければ、本届出を提出する必要はない。
 → 例えば、**第一種荷主として8万トン、第二種荷主として8万トンで合計16万トンであったとしても、それぞれの区分で9万トンに達していないため、届出の提出は必要無い。**
- 具体的な取扱い貨物の重量の記載は“任意事項”とする
 → 例えば、自社の取扱貨物重量が第一種荷主として明らかに基準重量（9万トン）を超えるということであれば、「**基準重量以上**」という欄に**チェックを付し、具体的な重量数については必ずしも記載いただく必要は無い**こととする。
- 前年度実績が基準以上であるにも関わらず、所管大臣への届出をしなかった場合や、虚偽の届出をした場合には、五十万円以下の罰金が科せられる可能性がある。

②重量の算定方法

「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等に関する命令」(2025年8月29日公布)

(特定第一種荷主の指定に係る貨物の重量の算定方法に関する規定)

第一条：令第六条(特定第一種荷主の指定に係る重量)第一項の主務省令で定める方法は、次に掲げる方法とする。

- 一 **実測**
- 二 **対象貨物の単位数量当たりの重量に当該対象貨物の数量を乗ずる方法**
- 三 **対象貨物の容積を当該対象貨物の重量に換算する方法**
- 四 **対象貨物の運送に係る貨物自動車の最大積載量又は平均積載量に当該貨物自動車の台数を乗ずる方法**
- 五 **対象貨物の売上額又は仕入額を当該対象貨物の単位重量当たりの額で除する方法^{※1}**
- 六 **第二種荷主としての対象貨物の重量(受渡し貨物重量)が第一種荷主としての対象貨物の重量(委託貨物重量)とおおむね一致する場合に、受渡し貨物重量を委託貨物重量とみなす方法**
- 七 **対象貨物に係る運送契約又は物品の売買その他の取引の契約において重量が定められている場合に、当該重量を運送ごとに区別する方法**
- 八 **一～七の方法により対象貨物の重量を算定することが困難であると認められる場合に、当該対象貨物の重量を適確に算定できると認められる方法**

各企業・業界の実態に応じて選択

さらに、重量の算定に当たっては、以下の重量を考慮しないことができます。

①郵便物、②信書便物、③特別宅配貨物^{※2}、④軽量の資材や事務用品[※]

取扱貨物や事業に応じて使い分け・合算も可能

※1 換算係数としては、例えば、物流センサス付属資料の出荷原単位を利用することが考えられる。

※2 特別積合せ貨物運送又はこれに準ずる運送であって、1の運送契約により1個の貨物を運送する方法により運送される、1個当たりの重量が30kg以内の貨物をいい、当該貨物と同時に受渡しが行われる他の貨物との合計の重量が150kg未満のものに限る。

※3 当該事業者の対象貨物の重量の合計の1%程度までであれば算定対象から除くことができる。

③中長期計画

(中長期的な計画の作成)

第四十六条 特定第一種荷主及び特定第二種荷主（以下「特定荷主」という。）は、主務省令で定めるところにより、定期に、第四十三条第一項に規定する判断の基準となるべき事項を踏まえ、第四十二条第一項又は第四項に規定する措置の実施に関する中長期的な計画を作成し、荷主事業所管大臣に提出しなければならない。

- 中長期計画の提出頻度：提出する年又はその翌年を最初の年として、実施期間は5年を上限とする。
- 提出時期：7月末日とする。ただし、初年度は10月末日とする。



- 様式イメージ：

運転者の荷待ち時間等の短縮に関する計画内容 ※積載効率、荷役等時間も同様の欄を設ける

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標等）	実施時期
例) トラック予約受付システムの導入	例) 全拠点にトラック予約受付システムを導入して荷待ち時間を短縮し、1運行あたりの荷待ち時間等の平均時間を90分以内とする。	例) 2026年～2030年

その他運転者の荷待ち時間等の状況に関する事項及び参考情報

- ・トラック予約システムの導入においては正しい活用の仕方を社内に周知し、敷地周辺でトラックドライバーが待機することの無いように、社内において徹底させる。
- ・製造部門とも連携し、バースのキャパシティ以上のトラックの納品が必要とならないよう密に連携を図る。

- ・上記で記入した計画に関連する上位の計画や計画内容の参考情報等を記入する。

(参考) 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

1. 特定第一種荷主

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
積合せ等に必要な時間の確保	現在、〇〇社と〇〇地域で共同配送を行っている。 これらの取組について、今後は、 ・△△地域への拡大 ・共同配送を行う企業の拡大 により、平均的な1工場当たりの出荷便数を30%削減する。	2026年度～2030年度
出入荷量の適正化	取引先に対しユニット発注の依頼を行い、期間中毎月平均でユニット発注率が75%となるようにする。	2026年度～2030年度
配車計画・運行経路の最適化	主に運送手配を委託している××社において、配車管理システム××を利用しており、積載効率が高い状態であるため、引き続きその活用を継続する。	2026年度～2030年度
関係部門間の連携	出荷物流の制約による販売への影響見通しの試算を毎年〇月に各部門へ説明している。また、営業が物流条件について交渉に行く際は、物流部の者が同行している。こうした取組を継続し、施設配置について物流事情の考慮が行われること、リードタイムの確保について取引先の5割以上で改善することを目指す。	2026年度～2030年度

(既に十分達成されている場合)

—	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ついて、すでに可能な限り達成できていることから、今後もその状態の継続に努める。	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

〇〇物流研究会に所属しており、〇〇宣言に基づいて共同配送やパレット積載単位等のユニット発注を進めている。
リードタイムの確保に当たっては、取引先△社との間で、～が条件とされ、対応が難しい状況。

④ 物流統括管理者の選任・解任の届出

(物流統括管理者の選任)

第四十七条 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。

○ 省令：物流統括管理者に関する規定

第八条 法第四十七条第一項第三号の主務省令で定める業務は、次のとおりとする。

- 一 第十条の報告書の作成事務並びに法第五十条第一項及び第二項の報告の作成事務に関すること。
→ 定期報告書（並びに報告徴収・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。）のための開発、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係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係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

2026年度は中長期計画の提出
(10月末)前には提出すること

※ 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。

【水平/協調領域】異業種企業間の協調による物流改革（CLOの役割は「外交」）

- 日清食品とJA全農は物流および原材料の調達・供給に関する包括的な連携を開始し、物流の2024年問題の解決、米穀など国産農畜産物の安定的な調達・供給に向けた仕組みづくりを実施。
- 異業種企業間の連携には、企業の経営層レベルの「外交」が必要。

“持続可能な物流スキームを構築するほか
日本の農畜産物の消費拡大にも貢献”

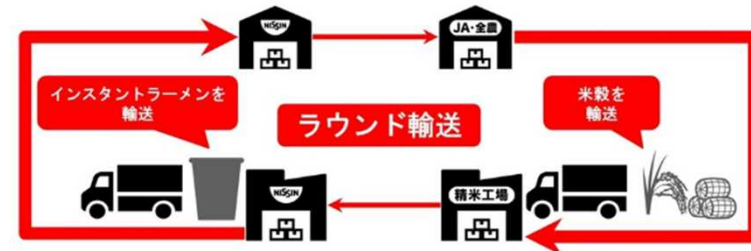


(左) JA全農 高尾常務理事、(右) 日清食品 深井取締役

2023年10月31日

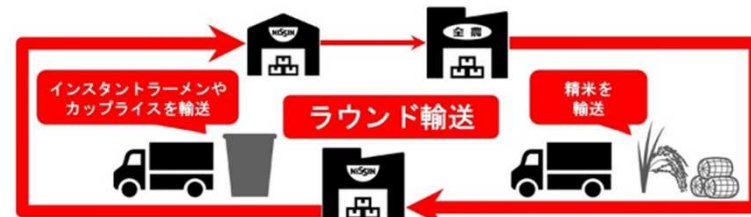
岩手～茨城間の「ラウンド輸送」

岩手のJA米穀保管倉庫から関東の精米工場へ米穀をトラックで輸送した後、同じトラックで茨城の日清食品工場から岩手の日清食品製品倉庫へインスタントラーメンを輸送。従来比でトラック1台当たりの実車率が約12%向上。



福岡～山口間の「ラウンド輸送」

福岡のJA精米工場から山口の日清食品工場へカップライスの原料米を輸送後、山口の日清食品工場で作ったカップライス等を同じトラックで福岡の日清食品製品倉庫へ輸送。荷降ろし地と積み込み地が同じのため、荷物を降ろしてから次の荷物を積むまでの距離がゼロ化、ドライバー拘束時間を約7%削減。物流資材も製品と一緒に輸送することで積載率が約9%向上。



荷降ろしと積み込みを同一場所で行う 横移動ゼロ化 空車回送を極力発生させない

⑤ 定期報告

(定期の報告)

第四十八条 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日の属する年度の翌年度以降、毎年度、主務省令で定めるところにより、第四十二条第一項又は第四項に規定する措置の実施の状況に関し、主務省令で定める事項を荷主事業所管大臣に報告しなければならない。

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

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。

「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（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。

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。 「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。	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	
		実施状況の詳細	具体的な措置の内容 店舗配送は急な変更がほばないことから、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。
		実施していない理由	
運転者の荷待ち時間の短縮	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。	<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	
		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。)	具体的な措置の内容
		実施していない理由	

⑤ 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	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。 また、1箱の入り数が増加するよう、商品の外装を見直した。
運転者の荷待ち時間の短縮に関する措置	該当がなければ空欄で構いません。
運転者の荷役等時間の短縮に関する措置	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〇件へ説明に回った。

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 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：工場○か所、自社倉庫○か所、直営店○か所 (①施設ごとの貨物重量を把握している場合の記載例) 当社では、2025年度において、第一種荷主としての取扱貨物の合計の重量が約30万トンあり、その半分にあたる約15万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。施設ごとの取扱貨物重量が大きい順に選定すると、7万トンを取り扱うA工場、5万トンを取り扱うB工場、2万トンを取り扱うC工場及びD工場が計測対象となるが、D工場は荷待ち時間等がほぼ生じていないため対象から外し、代わりに1万トンを取り扱うE工場を対象に加える。
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	商品Aは、計測対象工場・倉庫において社内転送分の取扱いしかなく、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

○ サンプル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○○」と記載することとする。

⑤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工場	...	①（システム）
2	B工場	...	②（受付簿）
3	C工場	...	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）などそ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。

⑤ 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ずに計測し、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ずに計測し、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 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	A工場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てい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	<p>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った寄託先について記載すること。</p>		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。

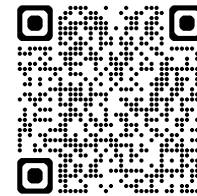
(参考)「ポータルサイト」について

物流効率化法の理解を促進するためのポータルサイトを開設しました

『「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などのほか、説明会の予定など物流効率化に資する情報を発信しております。

○「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、
荷主・物流事業者に対する規制の措置が定められました。
すべての荷主・物流事業者、
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。
趣旨をご理解いただき、
物流効率化の取組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

すべての物流効率化法対象事業者の対応 (2025年度施行内容)

荷主（発荷主・着荷主）、連鎖事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）、貨物自動車運送事業者等、貨物自動車関連事業者（倉庫、港湾運送、航空運送、鉄道）のそれぞれにおいて、上記の取組1～3までのうち、講ずべき措置内容が定められています。
物流に関するご自身の立場からご確認ください。

 すべての荷主の対応	 すべての連鎖事業者（フランチャイズチェーンの「本部」）の対応
 すべての貨物自動車運送事業者等の対応	 すべての貨物自動車関連事業者の対応

「解説書」、「荷主のパターン集」等について

荷主の判断基準等について具体的に解説した「**判断基準解説書**」、様々な物流パターンにおける荷主の「**パターン集**」及び判断基準の「**取組事例集**」を公開しています。

また、特定荷主が行う必要のある手続き等をまとめた「**特定荷主の手引き**」も作成しましたので、『「物流効率化法」理解促進ポータルサイト』をご確認ください。

○荷主判断基準の解説書

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.2.pdf

○物流パターンごとの荷主の考え方

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-mindset-logistics-pattern_ver.1.2.pdf

○荷主判断基準の解説書事例集

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-casestudies-book.pdf>

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の解説書

令和7年8月

物流パターンごとの荷主の考え方

令和7年8月

1-1. 通常物流

- 運送契約を締結する者 = 荷送人が第一種荷主。
- 運送契約は締結しないが荷を受け取る者 = 荷受人が第二種荷主。

