

# 改正物流効率化法に基づく荷主の対応について

2026年3月9日

経済産業省 中部経済産業局 産業部 流通・サービス産業課

# I . 改正物流効率化法の概要

---

# 「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

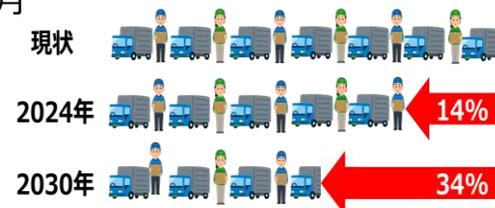
## 背景・必要性

○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）。
- ・ 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整備に向けて、商慣行の見直し、物流の効率化、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。

○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（国交省が主管（経産・農水共管））

#### 【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。

\*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の者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。

○**一定規模以上**の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、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**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。

※法律の名称を変更。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【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（国交省）

#### 【貨物自動車運送事業法】

○**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。

○**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。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**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（国交省）

#### 【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

# 荷主・物流事業者に対する規制措置のポイント

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を図る。

## すべての事業者

○①**荷主\***（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。

\* 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。

## 一定規模以上の事業者

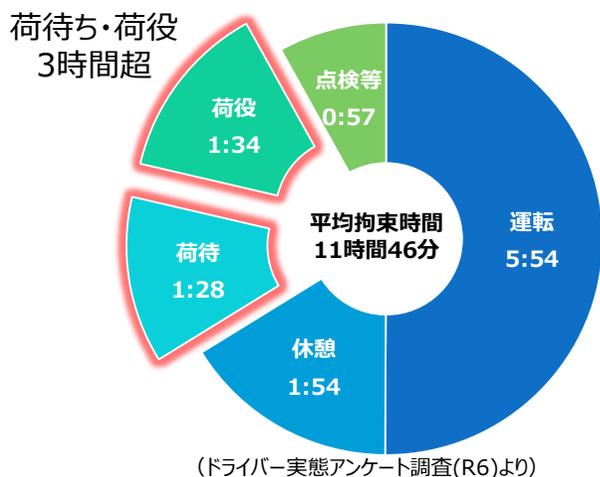
○上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。

○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**。

※法律の名称を「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。

※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〉

---【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】---【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】---【荷主等が取り組むべき措置の例】---



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役等時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載効率の向上等	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

# 改正物効法の基本方針の概要

- 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、**2025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 ※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・物流事業者等が講ずべき措置

- 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

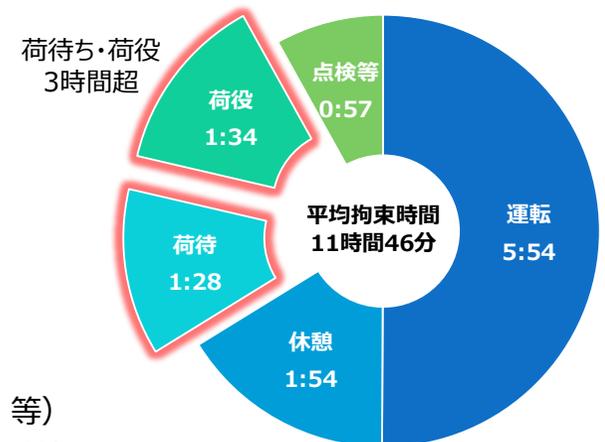
### (4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- 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の確保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）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



(ドライバー実態アンケート調査(R6)より)

<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) **荷待ち時間等**の状況【荷主等】
- 荷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
  - ・ 荷待ち時間等が**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11月～** **判断基準に関する調査等**の実施

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

- **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月末必
- **2026年秋頃（想定）** **判断基準に関する調査等**の実施

定期報告に向け  
・実施状況把握  
・荷待ち時間等の計測

- **2027年7月末** **定期報告**の提出

# 【参考】貨物重量算定フォーマット（小売業向け）

- 小売業等の事業者が取扱貨物重量を算出するための計算フォーマットを作成し、公開。  
<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>

※ 本フォーマットによる推計値はあくまで参考値です。判断の目安の一つとしてご活用ください。

## 年間取扱貨物重量 算定フォーマット（小売業向け）

【2026年1月公開】

### 使い方ガイド

#### 【算定フォーマットの目的】

この算定フォーマットは、小売業等の事業者が、**物流効率化法に基づき確認が必要となる年間貨物重量の推計値**（以下、「本推計値」という。）を算出するための計算ツールとして、2026年1月に経済産業省物流企画室が公開したものです。

#### 【使い方の流れ】

- ・ 自社で保有しているデータの種類に応じて、適切な算定方法の計算シートを選択してください。
- ・ 計算シートでは、手順に従って水色のセルに数値を入力してください。
- ※ 複数の計算シートを使用した場合、推計値は自動で合算されません。必要に応じて、各シートの算定結果を別途集計してください。
- ※ 集計の際は、同一の貨物重量を重複して合算しないようご注意ください。

### 算定シート一覧

No	算定方法	必要なデータ	概要	ページ	開く▼
1	単位数算法	取扱品目ごとの数量	単位当たり重量 × 数量より算定	<a href="#">P.1</a>	<a href="#">開く</a>
			※追加記入用シートは、自由記入欄が不足する場合に使用	<a href="#">P.1-2</a>	<a href="#">開く</a>
2	輸送単位法	トラックやロールボックスパレット（カゴ車）の台数など、輸送単位ごとの数量	輸送単位当たり重量 × 数量より算定	<a href="#">P.2</a>	<a href="#">開く</a>
			※追加記入用シートは、自由記入欄が不足する場合に使用	<a href="#">P.2-2</a>	<a href="#">開く</a>
3	売上高法	年間売上高	業種別の物流原単位 × 売上高より算定	<a href="#">P.3</a>	<a href="#">開く</a>
4	売上高法（商品別）	商品カテゴリ別の年間売上高	品目別の物流原単位 × 売上高より算定	<a href="#">P.4</a>	<a href="#">開く</a>
※	連鎖化事業者対象	加盟店の店舗数 加盟店店舗の納入量・販売量	連鎖化事業者（※主にコンビニエンスストア）用の算定シート	<a href="#">P.5</a>	<a href="#">開く</a>

# 特定荷主の届出提出先について

- 当該事業者が行う貨物の運送の委託又は受渡しを伴う事業を所管する大臣全てに提出。
- 荷主事業所管大臣の権限が地方支分部局長等に委任されている場合は、荷主の主たる事務所の所在地を管轄する当該委任先地方支分部局長等が提出先となる。

(参考1) 荷主事業所管大臣の一覧 (表中で※印があるものは経済産業大臣と共管。)

大臣	所管する事業
内閣総理大臣 (警察庁)	●自動車運転教習所 ●警備保障 ●質屋 ●中古品の売買 ●風俗営業(事業内容により経済産業大臣、厚生労働大臣又は農林水産大臣と共管)
総務大臣	●郵便業(荷物を除く) ●信書便事業 ●放送業 ●電気通信に関する事業(電気電話回線を利用する事業を含む。) ●通信工事(国土交通大臣と共管) ●宝くじの販売
財務大臣	●酒類、たばこ又は塩の製造、販売又は輸出入※ ●通関業※
文部科学大臣	●出版業※ →印刷物の企画、製作は出版に該当しない。 ●著作権に関する事業 ●出版物の製造、製作 ●学校、英会話教室、料理教室等(教材販売を行うものは経済産業大臣と共管) →文化センター、カルチャーセンター等広く個人を対象とする教育を行うのは文部科学大臣所管、企業内教育の研究、開発、企画、実施、企業内セミナー、社員研修講座の企画、実施は文部科学大臣は不要 ●宗教団体、宗教団体事務所 ●学術・文化団体 ●スポーツ振興投票券(スポーツくじ)の販売
厚生労働大臣	●次に掲げるものの製造、売買、リース※、輸出入※ ・医薬品(動、植物用を除く。) ・医薬品の原材料、薬草(栽培等は農林水産大臣と共管) ・医薬部外品 ・食品添加物(農林水産大臣と共管) ・医療・衛生用ゴム製品(製造についても※) ・医療用機器(動物用を除く。製造、売買、リースとも※) ・眼鏡、コンタクトレンズ ・健康維持用品※ ●飲食店(農林水産大臣と共管、風俗営業は内閣総理大臣とも共管) ●旅館、ホテル(国土交通大臣と共管) ●洗濯 ●理容 ●美容 ●公衆、特殊浴場 ●映画館※ ●劇場 ●興行場 ●臨床検査 ●社会保険、社会福祉事業(更正保護事業を含まない。) ●情報・調査その他保健、医療、衛生に関する事業 ●民営職業紹介事業 ●労働者派遣事業 →船員については国土交通大臣所管
農林水産大臣	●農林水産(畜産を含む。) ●農林水産物(畜産物を含む。) ●次に掲げるものの製造(機器、加工真珠、木材チップ又はたると、おけ材は※)、売買(機器、加工真珠又は木材チップは※)、又は輸出入※、リース※ ・飲食物品(酒類を除く。) →飲食物品を主に販売するスーパー、小売業は農林水産大臣所管。百貨店・総合スーパーは経済産業大臣所管 ・動植物油脂 ・飼料 ・水 ・肥料※ ・農薬(厚生労働大臣と共管) ・動植物用医薬品 ・動植物用医療機器 ・農機具※ ・温室 ・園芸用品 ・生糸 ・麻のねん糸 ・木材 ・木製品(パーティクルボードは※。また、繊維板、木製容器、家具、装備品を含まない。) ・真珠(養殖・加工剤を含む。) ・装身具(真珠を含む場合に限る。)※ →装身具(真珠を含まない場合)は経済産業大臣所管 ・なめし前の皮※ →なめし皮は経済産業大臣所管 ・精洗前の羽毛※ →精洗後の羽毛は経済産業大臣所管 ●飲食店(厚生労働大臣と共管、風俗営業は内閣総理大臣とも共管) ●木材薬品処理業※ ●園芸サービス業 ●給食販売取次ぎ(厚生労働大臣は不要) ●動物血清・血液の輸出入、精製、加工(厚生労働大臣、経済産業大臣と共管) ●競馬場

経済産業大臣	●輸出入、売買、リースその他貨物の流通、生産、エネルギーの生産、流通、役務、工業所有権等に関する事業で、他の大臣の専管又は他の大臣間の共管の事業以外の事業 このうち経済産業大臣と他の大臣との共管となる事業については、基本的に他の大臣の所管事業の項に掲げてありますので、そちらを参照して下さい。 経済産業大臣の専管となる事業は、例えば以下の事業です(以下に掲げるものが経済産業大臣の専管となる事業の全てではありません。) ・航空機(製造、卸売、輸出入) ・自動車(製造、卸売、輸出入) ・武器(製造、売買、輸出入) ・塗装した単板、合板(製造、売買、輸出入) ・フィルム(製造、売買、輸出入) ・貴金属(アクセサリ)の加工 ・新聞業 ・印刷業 ・総合リース業 ・娯楽場、遊戯場 →風俗営業は内閣総理大臣と共管、飲食店併設のものは厚生労働大臣、農林水産大臣とも共管、競技場の運営は厚生労働大臣不要 ・運動場、ゴルフ場、ゴルフ練習場、テニスクラブ、アスレチック・クラブ、プール、ボーリング場又は競輪場 →飲食店併設のものは厚生労働大臣、農林水産大臣と共管 ・健康開発事業 →健康開発に必要な施設の経営は厚生労働大臣不要 ・広告、宣伝 ・経営コンサルタント業 →原油、石油の販売、輸出入は石油業に該当しますが、販売、輸出入の取次ぎ、仲介は石油業に含まれません。 →原油、石油の貯蔵、同貯蔵施設の貸与は経済産業大臣専管 →油脂は石油に含まれません。 →加工は製造に含まれます。
国土交通大臣	●運送(自己の貨物の運搬のみ(白ナンバー)であっても、定款に運搬を掲げていれば国土交通大臣所管) ●梱包※ ●鉄道業 ●港湾運送関連事業 ●船舶仲立(貸渡・売買・運航委託の斡旋) ●廃油処理(船舶廃油、海上廃油のみ。スラッジ廃油の処理(加工)、それから得られるものの販売には重油も含まれる。) ●サルベージ ●海事業務(検数・検量・鑑定等) ●船舶の製造及び修繕(ヨット、ボート等を含む。)、舶用機器の製造(船舶専用でないものは※)、売買※、輸出入※又はリース※ ●鉄道車両、同部品、レールその他の陸運機器(コンテナを含み、自動車又は原動機付自転車を除く。) ●製造、売買※又はリース※ ●自動車の小売※、リース※ ●自動車の整備 ●自動車ターミナル →自動車用品の製造、売買等は経済産業大臣所管。海上航路標識の製造、売買等は経済産業大臣所管、自動車損害賠償保障法に基づく自動車損害賠償責任保険の代理業は内閣総理大臣(金融庁)所管 ●航空機の整備 ●旅行業 ●旅館、ホテル(厚生労働大臣と共管) ●倉庫業 ●自動車の競走場 ●遊園地 ●気象観測・予報等 ●自動車道事業 ●建設業(造園工事を含む) ●測量業 ●不動産業 ●下水道業 ●建築士
環境大臣	●廃棄物処理業 ●ペット・ペット用品小売業※ →ペット小売業は環境大臣・経済産業大臣の共管、ペット用品小売業は経済産業大臣の専管

## 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。</u> 以下この号において同じ。） <u>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業者であって、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 八 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業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 二 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業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

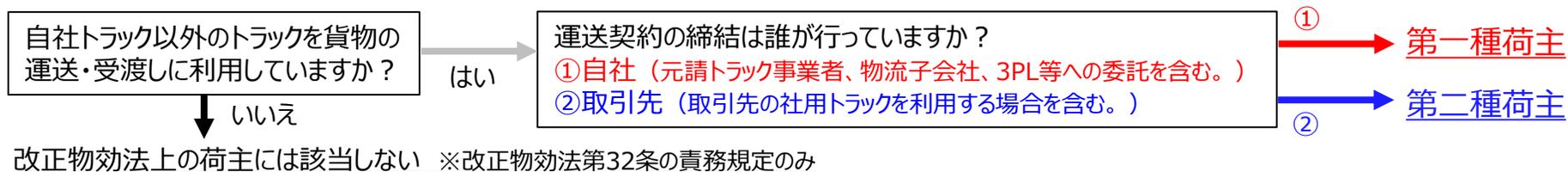
（※）荷役等時間の短縮の対象は、荷主自身が管理する施設及び寄託先の施設におけるもの。荷待ち時間の短縮の対象は、加えてその周辺の場所におけるもの。

# 荷主の考え方

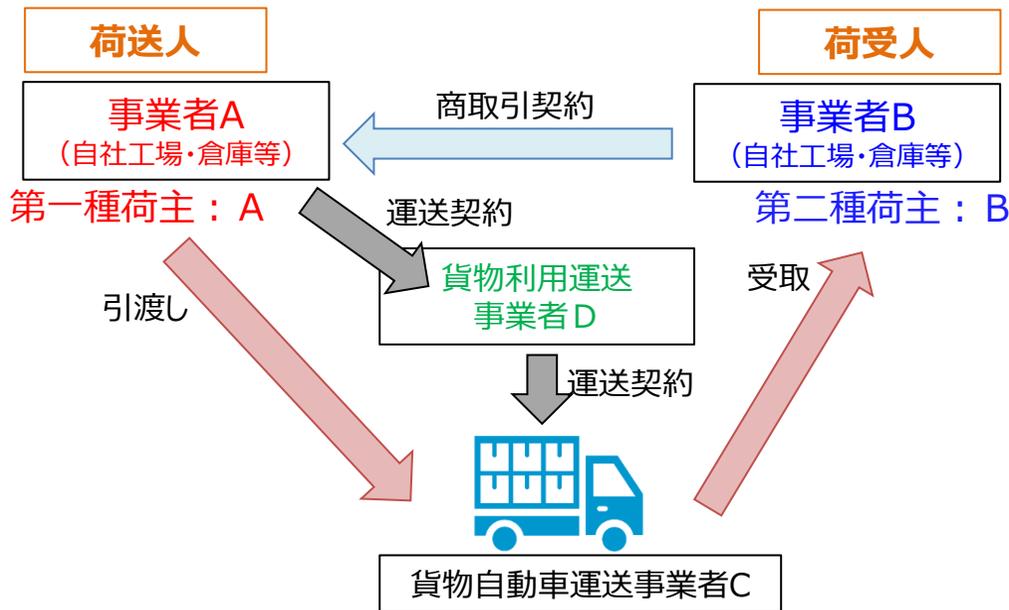
## Q. 改正物効法の努力義務について、具体的には何をすればよいのか。

→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。

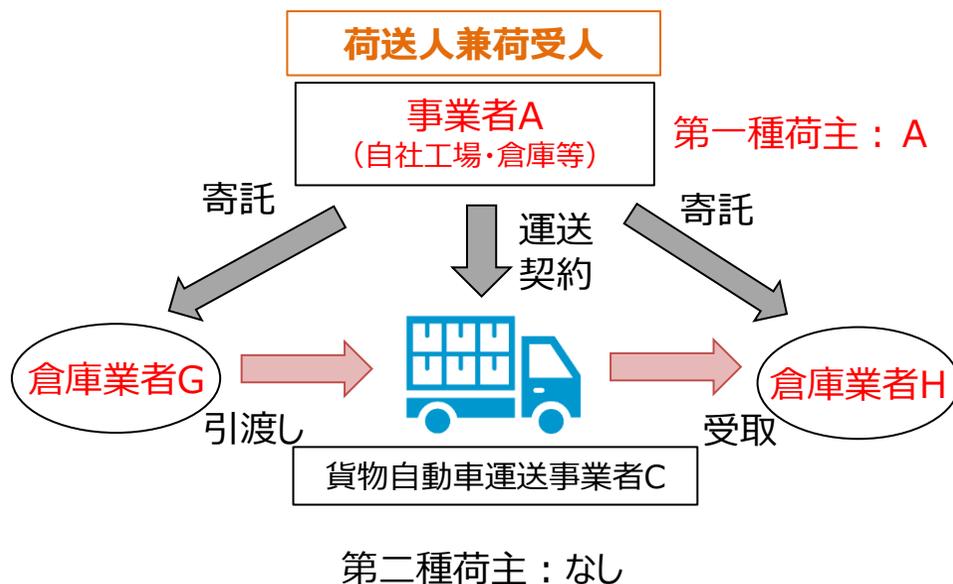
具体的に取り組むべき事項については、判断基準を参照いただき、各事項について行っている取組の内容又は取組を行わない理由を、対外的に説明できるようにしてください。



### 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



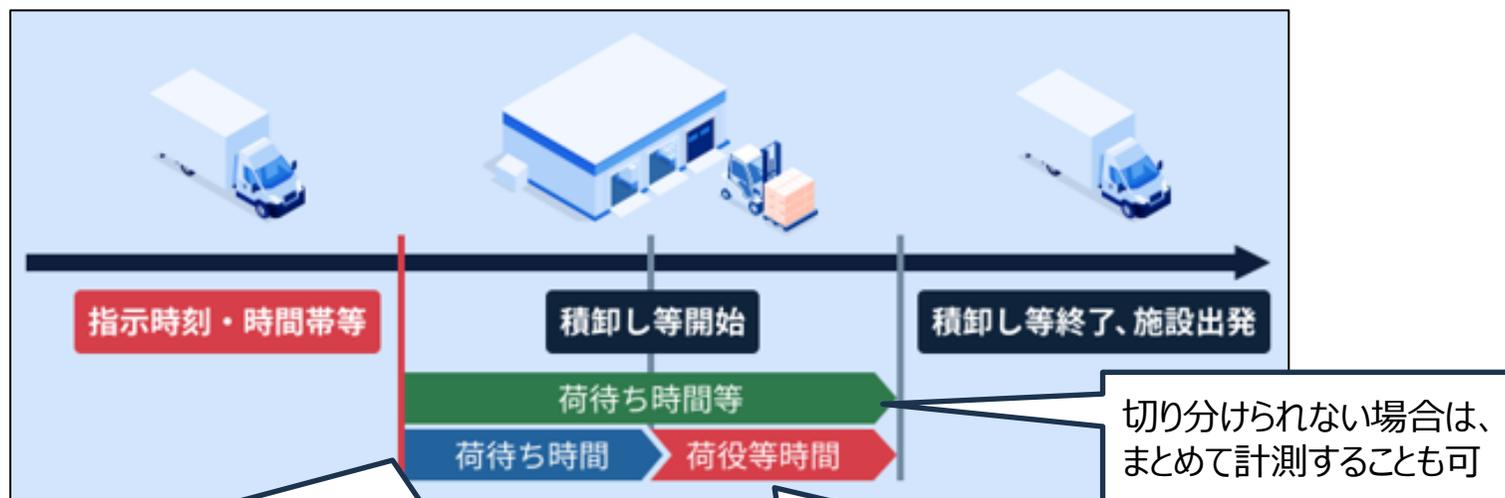
# 短縮に努めるべき「荷待ち時間」と「荷役等時間」

## 【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）

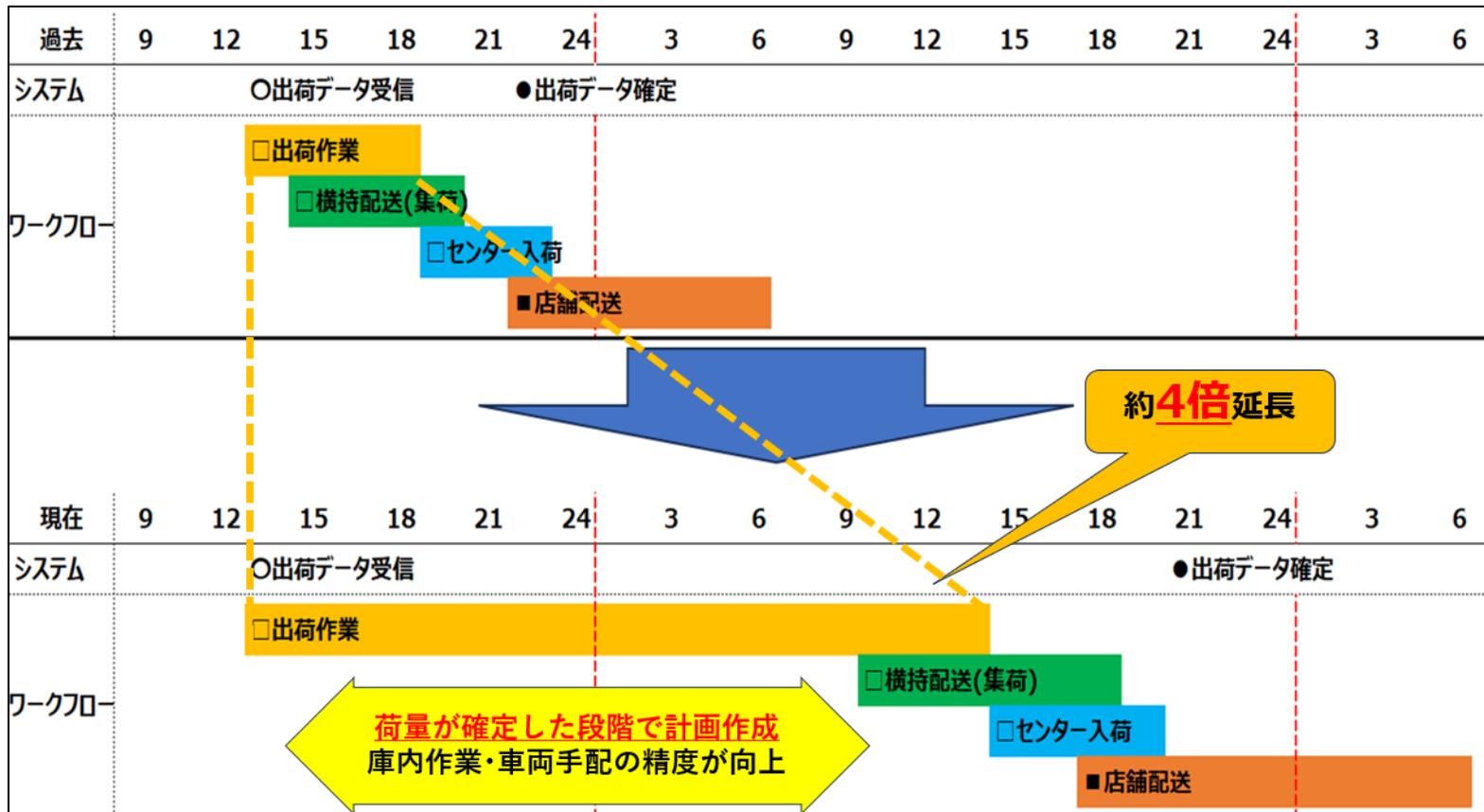
- 荷積み・荷卸し
  - 検品、荷造り、搬出入、保管、仕分又は陳列、ラベル貼り
  - 代金の取立て又は立替え
  - 荷主等が行う荷役への立会い
  - その他の通常運転の業務に付帯する業務
- ※ 荷主等の指示によるもの

# 判断基準：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"> <li>□ 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、<b>適切なリードタイムを確保</b>すること</li> <li>□ 貨物の量の平準化、受渡し日時の集約等により、<b>貨物の出入荷量の適正化</b>を図ること</li> <li>□ 配車・運行計画作成システムの導入等により、<b>配車計画又は運行経路の最適化</b>を行うこと</li> <li>□ 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<b>部門間の連携を促進</b>すること</li> </ul> <p>＜第二種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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、<b>必要な協力を行う</b>こと</li> <li>□ 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<b>部門間の連携を促進</b>すること</li> </ul>	<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"> <li>□ 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、<b>貨物の入出荷時の日時等を分散</b>させること</li> <li>□ 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、<b>トラックの到着日時を調整</b>すること</li> <li>□ 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、<b>寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散</b>させること</li> </ul>	<p>【第四条】</p> <p>＜第一種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 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な配置等により、<b>荷役等の効率化を図</b>ること</li> <li>□ 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、<b>検査の効率化を図</b>ること</li> <li>□ 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、<b>荷役等を円滑に行うことができる環境を整</b>えること</li> </ul> <p>＜第二種荷主＞</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 検査を効率的に実施するための機械の導入等により、<b>検査の効率化を図</b>ること</li> <li>□ フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置等により、<b>荷役等の効率化を図</b>ること</li> <li>□ 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、<b>荷役等を円滑に行うことができる環境を整</b>えること</li> </ul>

# 【参考】リードタイム確保の取組事例：株式会社バローホールディングス

- バローホールディングスは、**食料品や日用品等の発注リードタイムを1日から2日に延長**することで、物流全体の負荷を軽減。リードタイムを1日に設定していた際は、出荷時刻を見据えた過剰な労働力の確保や、物流の予測不足に起因する、車両の過剰手配や不足による緊急確保、入荷時刻が集中することによる慢性的な荷待ち時間の発生などの課題があった。
- リードタイムを2日間に設定し、**時間的余裕が生まれたことで出荷データを元にした、精度の高い計画を立てられるようになったため、庫内作業の精度が向上し、配送においても積載効率を意識した車両の手配を実現。**



【改善前後の業務フローのイメージ】



**【参考】 <令和7年度 物流DX・標準化表彰>  
24年問題を契機とした物流課題解決に向けた多面的な取組施策**

**事業者**

(株)セブン-イレブン・ジャパン  
日本ロジスティクス協同組合  
(加盟：27社)

**事業概要**

フランチャイズチェーン本部として、物流パートナー各社、加盟店と連携し、納品便の集約や曜日別の納品時間変更による積載率の向上を図るとともに、物流GXにも対応し、持続可能なサプライチェーン構築を図る。

**① 夜間納品便の集約 (日配品)**

時間	20	21	22	23	24	1	2	3	4	5
変更前										
	<b>積載率約34%</b>									

変更後	<p>積載率の低い 2つの便を 集約</p>						<p><b>積載率約62%</b></p>				
-----	--------------------------------	--	--	--	--	---	-----------------------	--	--	--	--

**25年3月現在  
9,500店舗実施中  
(24年度総店舗数：21,535店)**

**② 曜日別納品時間変更 (常温)**

月	火	水	木	金	土	日
						
		6店/台		6店/台		
		積載率約90%		積載率約60%		

水	木	金	土	日
				
		8店/台		
		積載率約90%		

曜日特性に合わせたコース変更

**25年1月現在  
11,300店舗実施中  
(24年度総店舗数：21,535店)**

**③ 物流GXの対応**



物流パートナーである組合とともに物流効率化、GXの対応を進めている  
CO2削減量 5,725t-CO2/年 (6%) 削減



### 事業者

- ◆江崎グリコ(株)
- ◆(株)サンライズジャパンホールディングス
- ◆(株)サンライズグランドフーズ
- ◆エージーエス(株) ◆鴻池運輸(株)
- ◆岐阜プラスチック工業(株)

### 事業概要

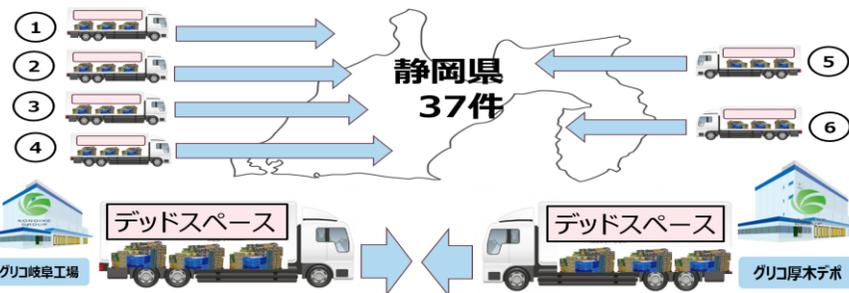
ドライバー不足等の社会課題、温室効果ガス削減等の地球環境課題の解決に寄与する取組を目的として、江崎グリコの得意先である卸売業(株)サンライズグランドフーズと、段積みカーゴを活用した新発想のチルド物流シェアリングを静岡県で展開することで極めて高い成果を上げることができた。

### 実施前

- ・江崎グリコの静岡県チルド夜間配送の取引先計37件は、岐阜工場と厚木デポの2拠点から365日配送を実施。
- ・チルド日配は、受注締時刻・完納時刻などの厳しい制約があり、約束厳守のために、直送トラックが多く発生している。
- ・コンテナ内は平置きで上部に空間が生じ、積載率が低い。
- ・トラック台数が増加することで、CO2排出量やドライバーの労働時間も増加、全体的に非効率であった。

### 概要図

直送トラック 1日6台 年間2,190台



### 実施後

- ・江崎グリコの得意先である、卸売業(株)サンライズグランドフーズに納品すると同時に、現地の物流網にて江崎グリコのほか得意先30件を一緒に混載して共同配送を実施した。
- ・コンテナ内部の空間を埋めるため、岐阜プラスチック工業の段積（リスモーダルカーゴライト） 大小の2種類を準備した。
- ・商品はパケット型（得意先単位）でピッキングして段積みカーゴで輸送するため、到着後はピッキング作業なしで共同配送が可能となった。

直送トラック便 1日2台 年間 730台



### 特徴

- ◆江崎グリコのチルド商品を卸売業のサンライズグランドフーズの物流網を活用し、共同配送を実施した。
- ◆段積みカーゴの活用で、無駄な空間を無くした効率的な輸送ができるようになった。
- ◆パケット型（得意先単位）で輸送するので、共同配送拠点でのピッキング作業は不要。
- ◆得意先ごとにピッキング完了して輸送するのでトレーサビリティ管理も阻害されない。

### 効果

- ◆CO<sub>2</sub>削減量：284tCO<sub>2</sub>/年（32%）削減
  - ◆直送トラック削減：1460台/年（66%）削減
  - ◆労働時間：13,140h/年（60%）削減
  - ◆積載率：江崎G 44% → 54% / 年（10%）向上（重量比）
  - ◆積載率：サンライズ53% → 70% / 年（17%）向上（重量比）
- ※CO<sub>2</sub>削減率・積載率（車格変更と共同配送分を含む比率）

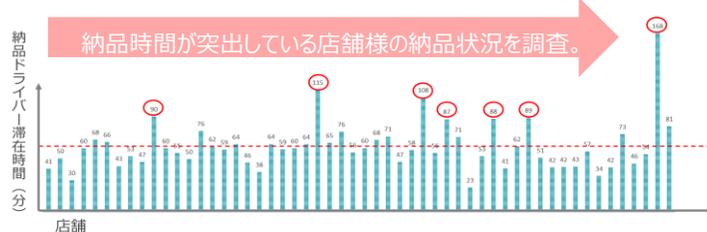
# 【内部の可視化】CLOによる物流の可視化（CLOの役割は社内における物流の「最適化」）

- 三菱食品(株)では自社の物流の状態を適切に把握するため、**CLOを中心とした物流の可視化と最適化**に取り組む。
- トラックの輸送ルートや空き時間及び非稼働時間等を可視化。これらにより、**同社内ですら部署別にバラバラで確保していた物流リソースの横串化を図り**、他部署と連携しながら配送センターやトラックをエリア単位での共同使用に取り組み、**社内の物流リソースの最適化を実現**。

## 01 「可視化」による成果

- 運送事業者や配車マンだけが知っていた情報、知識を「課題把握」や「改善のための要素」として抽出できる
- 実態(課題)が見えてきたことで荷主としての 自発的な改善活動につながる
- 客観的なデータがあることでお客様へのご理解を得やすく、改善活動が更に活発化する

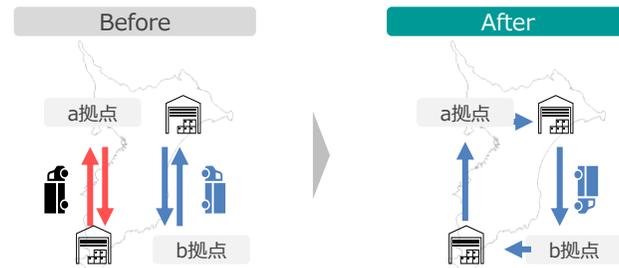
【事例① 店舗納品時ドライバー滞在時間の削減取組み】



## 02 「最適化」へ向けた手ごたえ

- Hacobu社と地理的要素・時間的要素・頻度的要素の組み合わせを推奨するMOVO X-Dataを開発
  - ✓ 短時間稼働コースの統合、帰り便の他センターへの立ち寄り等、改善案を自動抽出する
  - ✓ 共同輸配送計画をスピーディ且つ効率的に 立案、実現していくことが可能となる
- 2024年期中より開始、年間1,700台の拠点間配送を実現、社内のみならず、社外(他社様)との活動も開始

【事例② 拠点間の配送トラックの融通】



# (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

『「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います。

○「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、  
物流の持続的な成長を図るため、  
荷主・物流事業者に対する規制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。  
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）、連鎖化事業者（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。

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

# 「判断基準解説書」、「荷主のパターン集」等について

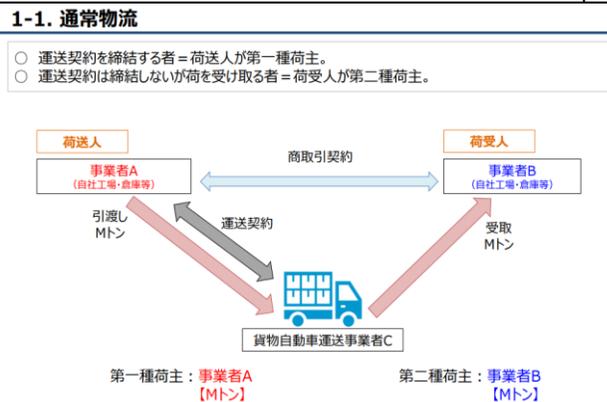
荷主の判断基準等について具体的に解説した「判断基準解説書」、様々な物流パターンにおける荷主の「パターン集」、判断基準の「取組事例集」、特定荷主が行う手続き等をまとめた「特定荷主の対応の手引き」を公開しています。

- 荷主判断基準の解説書  
[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book\\_ver.1.3.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.3.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](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.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book\\_ver.1.1.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf)
- 特定荷主の対応の手引き  
[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers\\_ver.1.0.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.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10月

## 物流パターンごとの荷主の考え方



特定荷主の物流効率化法への対応の手引き

令和7年9月

# CLO取組事例集

- 特定荷主・特定連鎖化事業者には、CLO選任の義務化への対応が求められる一方、CLOに期待される具体的な人物像や役割・業務範囲については共通認識が十分に定着しているとは言えず、人選や体制整備に苦慮する事業者は少なくない。
- 円滑なCLO選任の一助となるよう、CLOやCLOに資する立場の者によるリーダーシップ、およびこれらを支える組織体制に焦点を当て、物流改革を先行して推進する優良事例を収集・整理。

[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/CLO\\_collection\\_of\\_cases.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/CLO_collection_of_cases.pdf)

## 物流効率化法

# CLO取組事例集

## 物流改革の実践と成果



CASE  
02

### 株式会社サンゲツ

- 安全を土台に、現場と経営でつくる物流オペレーション -

#### 今後特に注力したい取組

##### 1 積載効率の見える化と改善

**現状** 業界特性として短納期出荷が求められるため、積載量の確認・最適化が後回しになりやすい。

**方向性** 内製システムの整備により積載量を把握。データ活用により、顧客対応と積載効率を両立する。

##### 2 ユニットロードシステム拡大

**現状** グループ会社を中心とした一部拠点における実施にとどまっている。

**方向性** パレット形態等の改善も進めつつ、導入範囲を拡大。回転パレットと回転フォークリフトの組み合わせを標準化する。

##### 3 拠点の最適配置

**現状** 顧客倉庫キャパシティの制約やリードタイムの要請等を踏まえ、現行の拠点配置の再検討が必要。

**方向性** サプライチェーンマネジメントの観点から拠点配置を最適化し、顧客ニーズに応える運用体制を整備する。

#### Q FOCUS 業界全体の課題と向き合う

ジャストインタイム物流はサンゲツの強みである一方、持続可能性の観点から今後リードタイムの見直し等が必要になる場合がある。ただし、これは企業単独では完結しない。業界全体で連携し、実行可能な施策から改革に挑んでいく。



#### 新任CLOへ向けてのメッセージ

##### 可視化が取組の起点

まずは可視化が最優先です。データがなければ、課題の設定も効果検証もできず、改善活動は進みません。

- 待ち時間や積載効率など、取得できていないデータを整備し、可視化→課題設定→改善のサイクルを回す。
- 物流効率化法では直接関係しないものの、輸送だけでなく庫内作業も可視化し、生産性を測れる状態にする。

見える化が改善の第一歩です

##### 自動化・効率化への移行

これまでの人を中心の対応には限界があります。採用環境も踏まえると、今後は従来どおりのやり方は立ち行きません。

- 採用環境の変化により、従来のマンパワーに頼ったオペレーションは、持続可能性の観点から課題がある。
- 自動化の前提として可視化を整備し、必要な領域から自動化を進める。
- データに基づき、費用対効果を検証しながら投資判断を行う。

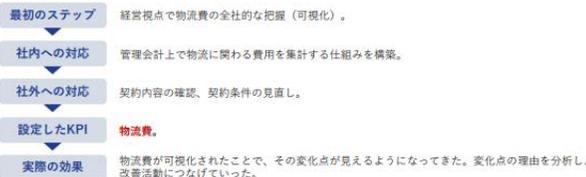
可視化を土台に自動化を推進

CASE  
04

### 株式会社SUBARU

- 物流本部新設とCLO先行設置で、全社視点の物流改革へ -

#### 物流改善のステップ



#### POINT 物流費を全社で可視化し、全体でいくらか使っているかを把握する

これまで物流費は、各部門の勘定科目に分散して計上されていた。例えば生産部門では、部品物流費用が部品代など製造原価に含まれ、販売部門では完成車輸送費用（キャリアカーの輸送費）が販売経費として計上されていた。経理として全て項目が異なるため、会社全体で物流費用としていくらか使っているかを把握することが難しい状態となっていた。この改善に向け、部門横断で集計ルールを整え、管理会計上で物流費がいくらかかっているかを把握できるようにした。ただし、契約や取引が多様で単純比較は難しく、改善できる費用もあれば長期契約で動かしにくい費用もある。月次の物流費をデータで追い、変化点を分析することで対応方法を判断し、物流改善につなげていく。

#### 取組事例：ドライバーの荷役削減

着荷主

工場の軒下納入（部品納入）において、サプライヤー側で手配したトラックドライバーが、フォークリフトを運転して荷下ろしを行うケースが一般的であった。場合によっては、ラインサイド近くまで運んでもらうこともあり、ドライバーの負担が大きくなっていった。そこでサプライヤー手配のドライバーによる荷下ろしを廃止し、自社のフォークリフトとフォークマンを配置するトライアルを北本工場で開始した。

##### 改善策：ドライバーによる荷下ろしの廃止

- 1 **ドライバー到着**  
指定時間到着し、事務所に伝票を持っていくのみ
- 2 **工場側で荷下ろし**  
自社のフォークリフトとフォークマンを配置し荷下ろし
- 3 **すぐに出発が可能**  
ドライバーが戻ってきたらすぐに発車できる状態に

##### トライアルの実施

- 北本工場で行う実施
- 外部倉庫を子会社として使うケースでも導入
- 今後立ち上げ予定の大泉新工場にも展開予定

##### 実施のポイント

- 原則としてドライバーによる荷下ろしを廃止
- 工場側で自社の教育を受講した社員が作業を実施
- オペレーションの標準化を推進
- トラックドライバー側でフォークリフト免許が不要となる

## Ⅲ. 支援策の紹介

---

# (参考) 補助金情報について

## 中小企業向け補助金・総合支援サイト「ミラサポplus」

『ミラサポplus』では、中小企業・小規模事業者向けの補助金情報を発信しています。自社に合った補助金を一覧表や条件から探すことができます。

2026.2.25時点

### 一覧表から確認する

売上規模イメージ	投資規模イメージ	主な経営課題			
		売上拡大	高付加価値化	省力化・デジタル化	新事業挑戦
100億円以上	10億円以上	中堅等大規模成長投資補助金			
100億円   10億円	10億円   1億円	成長加速化補助金	事業承継M&A補助金		
10億円   数千円	1億円   5千円			ものづくり補助金	省力化投資補助金
数千円	5千円   数百万	持続化補助金		デジタル化・AI補助金	持続化補助金(創業型)

### 条件から確認する

CASE.1	CASE.2	CASE.3	CASE.4
売上規模イメージ 数千円	売上規模イメージ 数千円~10億円	売上規模イメージ 10億円~100億円	売上規模イメージ 100億円以上
×	×	×	×
投資規模イメージ 数百万円~5千万円	投資規模イメージ 5千万円~1億円	投資規模イメージ 1億円~10億円	投資規模イメージ 10億円以上

○ミラサポplus

<https://mirasapo-plus.go.jp/>



# (参考) 物流の効率化に活用できる主な支援策 (経済産業省関係)

## 中小企業省力化投資補助金 (カタログ注文型・一般型)

【補助対象】 中小等

【補助上限】 200万円～1,500万円 (カタログ注文型)  
750万円～1億円 (一般型)



【補助率】 1/3～2/3以内

【要件】

- 省力化に効果的な汎用製品をカタログから選択し導入 (カタログ注文型)
- 個別の現場や事業内容等に合わせた多様な省力化投資を支援 (一般型)



著作者 : user6702303 / 出典 : Freepik  
[https://jp.freepik.com/free-photo/automated-guided-vehicle-loading-boxes\\_18321421.htm#query=agv&position=14&from\\_view=keyword&track=sph](https://jp.freepik.com/free-photo/automated-guided-vehicle-loading-boxes_18321421.htm#query=agv&position=14&from_view=keyword&track=sph)

## 大規模成長投資補助金

【補助対象】 中堅 中小等

【補助上限】 50億円

【補助率】 1/3以内

【要件】

- 投資額20億円以上 (100億宣言企業は15億円以上)
- 事業後3年間の1人当たり給与支払総額の年平均上昇率が、全国過去3年間の最賃上昇率以上

(例) 最新設備を導入した物流センターの建設  
(※画像はイメージです。)



## デジタル化・AI導入補助金

【補助対象】 中小等

【補助上限】 支援対象毎に設定

【補助率】 1/2～4/5以内

【要件】

- 中小企業・小規模事業者等の労働生産性向上を目的として、業務効率化やDX等に向けたITツール (ソフトウェア、サービス等) の導入を支援



## 中小企業成長加速化補助金

【補助対象】 中小等

【補助上限】 5億円

【補助率】 1/2以内

【要件】

- 補助金申請までに「100億宣言」がポータルサイトに公表完了している
- 投資額1億円以上 (専門家経費・外注費を除く補助対象経費分)
- 一定の賃上げ要件を満たす今後5年程度の事業計画の策定

(例) 物流拠点などの新設・増築



**ご清聴ありがとうございました。**