

- ① 事前アンケート結果、テーマ別の意見・質問共有
- ② 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ③ 物流改正法ご質問への回答**
- ④ 全国Gメンリレートーク
「各地方運輸局トラック・物流Gメンの取組について」
- ⑤ 参考資料

Q. 改正物流効率化法の今後のスケジュール
(届出・報告の提出期限等)

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

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**

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

- **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

努力義務への対応

- ・運送委託／貨物受渡しのパターンを把握 → 自社が改正物効法上のどの荷主に該当するかを把握
- ・各施設／運行における判断基準の取組状況を整理
- ・物流改善に向けた責任者等の体制を構築し、取組を行う

取扱貨物重量の把握

- ・事業者（法人番号）ごとに、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者等としての年度の取扱貨物重量をそれぞれ算定

特定事業者の指定の届出

- ・第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者等のいずれかとして前年度の取扱貨物重量が9万トンを超える場合は、荷主事業所管省庁等に届出を行い、特定事業者の指定を受ける（5月末×・初回のみ）

物流統括管理者の選任

- ・特定事業者の指定を受けた後、物流統括管理者を選任し、届出（特定事業者の指定後すみやかに）
（※特定荷主及び特定連鎖化事業者のみ）

中長期計画の策定

- ・運送委託／貨物受渡しの全体像と改善の優先順位・方法を検討
- ・取引先との協議や施設整備などの長期的な対応を含めて計画（2026年は10月末×・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ければ5年ごと7月末×）

定期報告の提出

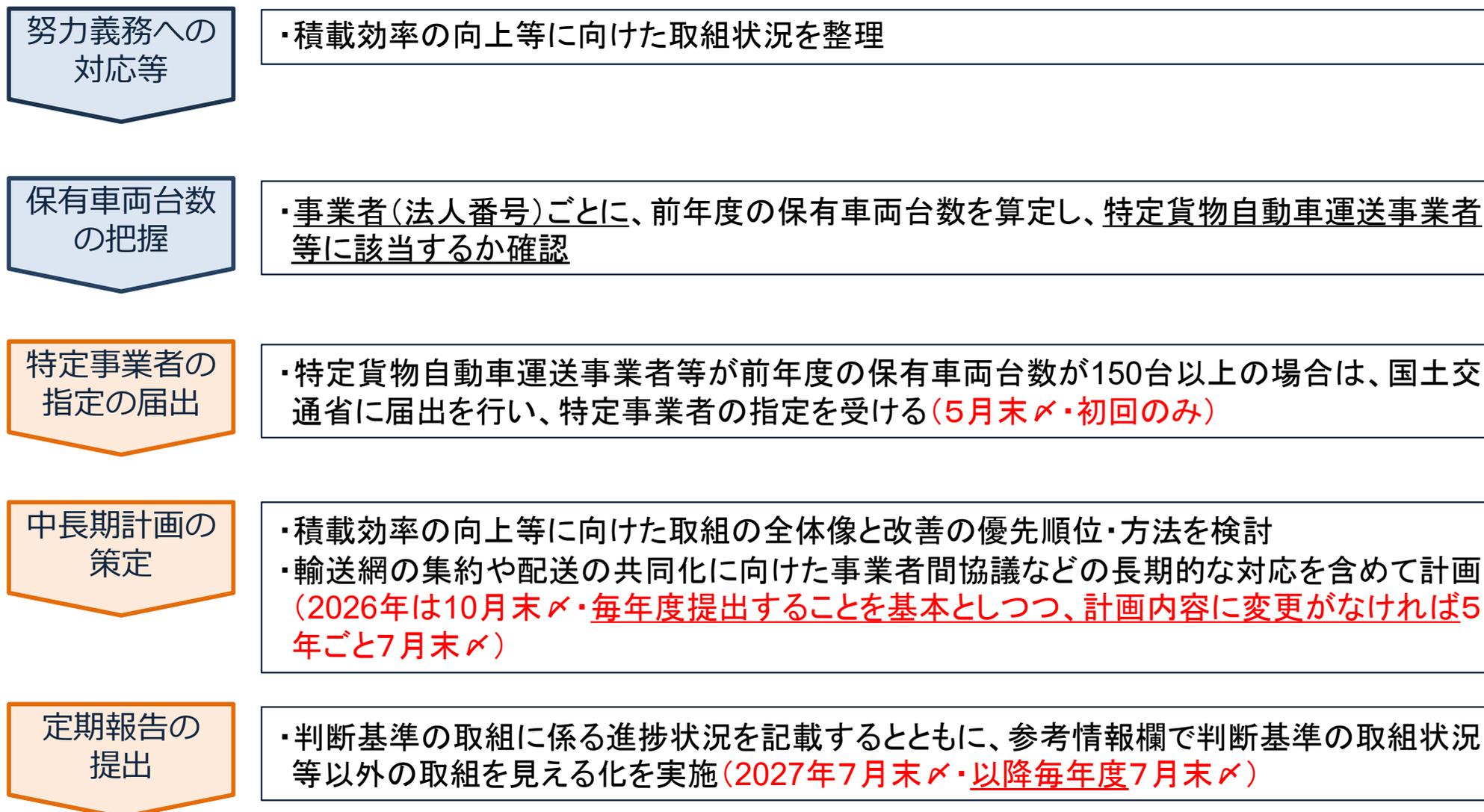
- ・判断基準の取組状況や荷待ち時間等を把握するとともに、参考情報欄で取引先との協議状況や施設の制約、業種特性等が見える化し、関係者の連携を促す（2027年7月末×・以降毎年度7月末×）

評価・公表

- ・定期報告や希望する荷主の報告を評価し、優良事業者を公表（2027年度以降）

特定トラック事業者等の改正物効法への対応のフロー図

(全ての貨物自動車運送事業者等 / 特定貨物自動車運送事業者等)



特定倉庫業者の改正物効法への対応のフロー図（全ての倉庫業者／特定倉庫業者）

努力義務への対応

- ・各施設／運行における判断基準の取組状況を整理
- ・物流改善に向けた体制を構築し、取組を行う

取扱貨物重量の把握

- ・事業者（法人番号）ごとに、保管量※を算定
（※保管量：報告年度の前年度において当該倉庫業者がその倉庫業の用に供する倉庫において新たに寄託を受けた貨物の重量を算定し、合算して得た重量）

特定事業者の指定の届出

- ・保管量が70万トンを超える場合は、国土交通大臣に届出を行い、特定事業者の指定を受ける
（5月末〆・初回のみ）

中長期計画の策定

- ・荷待ち時間等の全体像を把握し、改善の優先順位・方法を検討
- ・取引先との協議や施設整備などの長期的な対応を含めて計画
（2026年は10月末〆・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ければ5年ごと7月末〆）

定期報告の提出

- ・判断基準の取組状況や荷待ち時間等を把握するとともに、参考情報欄で取引先との協議状況や施設の制約、業種特性等が見える化し、関係者の連携を促す
（2027年7月末〆・以降毎年度7月末〆）

評価・公表

- ・定期報告や希望する事業者からの報告を評価し、優良事業者を公表
（2027年度以降）

Q. 特定事業者該当する場合は通知があるのか

**Q. 特定事業者に該当する場合は国から通知等があるのか。
国から通知等がないために特定事業者としての届出が漏れていた場合はどうなるのか。**

A. 自社が特定事業者に該当するかどうかは、前年度の取扱貨物重量（第一種荷主・第二種荷主・連鎖化事業者）、前年度末時点の車両台数（トラック事業者）、前年度の営業倉庫入庫量（倉庫業者）の実績を把握し、指定基準値以上に該当する場合に自ら事業所管省庁に届け出る必要があります。 特定事業者の指定基準値以上に該当するかどうかは、各事業者の責任において判断しなければなりません。

特定事業者の指定に関して、国は事業者に対して指定基準値の該当性についての報告徴収や立入検査を行うことができることとなっています。特定事業者の指定基準値以上に該当するにも関わらず故意に届出を怠った場合、罰則（50万円以下の罰金）が適用される可能性もあります。

特定事業者の指定

一定規模以上の荷主・物流事業者等は「特定事業者」として指定され、中長期的な計画の作成、物流統括管理者の選任（特定荷主及び特定連鎖事業者のみ）、定期の報告等が義務付けられます。また、努力義務の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施します。

各事業者の特定事業者への指定基準値は、以下のとおりです。

特定第一種荷主

取扱貨物の重量

9万トン以上

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行かせた貨物の合計の重量（各年度）

特定第二種荷主

取扱貨物の重量

9万トン以上

自らの事業に関して、次に掲げる貨物の合計の重量（各年度）

1. 運転者から受け取る貨物
2. 他の者をして運転者から受け取らせる貨物
3. 運転者に引き渡す貨物
4. 他の者をして運転者に引き渡させる貨物

特定連鎖事業者

取扱貨物の重量

9万トン以上

次に掲げる貨物の合計の重量（各年度）

1. 連鎖対象者が運転者から受け取る貨物
2. 連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数

150台以上

年度末において保有する事業用自動車の台数

特定倉庫業者

貨物の保管量

70万トン以上

倉庫に入庫された貨物の合計の重量（各年度）

「物流効率化法」
理解促進ポータル
サイト > 5分でわ
かる物流効率化法
の改正のポイント
から

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/5minutes/>



Q. 複数の事業を行っている場合、複数の種別の特定事業者に該当することもあり得るのか。

A. 同一の事業者（法人）が複数の事業を兼業している場合、事業の種別（第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者、トラック事業者、倉庫業者）ごとに特定事業者の指定基準値に該当するかどうかを判断し、該当した種別について、特定事業者として必要な手続を行ってください。

例えば、トラック事業と倉庫業を兼業している事業者について、保有車両台数が150台以上、かつ貨物の保管量（在庫量）が70万トン以上であった場合、特定トラック事業者と特定倉庫業者の両方に該当し、それぞれの事業について特定事業者としての対応が必要となります。

荷主については、事業者として全体ではなく、第一種荷主、第二種荷主それぞれの立場での取扱貨物重量に分けて特定荷主の指定基準値（9万トン）に該当するかどうかを判断することになります。例えば第一種荷主としての取扱貨物重量が8万トン、第二種荷主としての取扱貨物重量が7万トンという場合は、特定第一種荷主にも特定第二種荷主にも該当しません。

Q. 特定荷主の指定に係る取扱貨物重量について

Q. 荷主としての取扱貨物重量の把握（計測）が困難な場合はどうしたらよいか。

A. 荷主としての取扱貨物重量の算定は、届出省令に列挙されている方法の中から各事業者において事業の特性に鑑みて適切と考えられるものを選択することとなっています。また、取扱貨物や事業に応じて算定方法を使い分け、それらを足し合わせて算出する事も可能です。算定方法を特定荷主の届出に記載する必要はありませんが、報告を求められた場合は対応できるように整理ください。

なお、特定荷主の届出は、取扱貨物の重量が基準重量以上である場合にその旨をチェックボックス形式で回答することとしており、具体的な重量の数値は任意記載としているため、9万トン以上であることが確実な場合に精密な算定を求めるものではありません。

「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」

P4～P7 取扱貨物の合計の重量の算定

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.pdf



②重量の算定方法

令和7年9月 国土交通省・経済産業省・農林水産省合同説明会資料
「改正物効法に基づく特定事業者の対応について」から

「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[※]

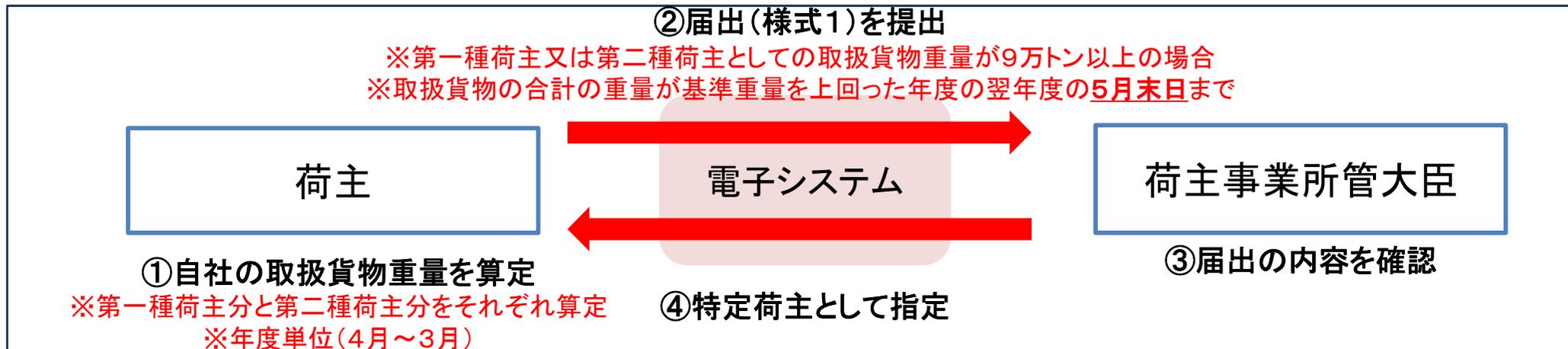
取扱貨物や事業に応じて
使い分け・合算も可能

※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。

○届出の流れ



○届出のイメージ

【貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書：1. 事業者に関する事項 欄】

事業者の名称					
主たる事務所の所在地					
第一種荷主分	主たる事業	第二種荷主分	該当する方にチェックを入れる (両方該当する場合は両方に入れる)		
主たる事業の細分類					
貨物の運送の委託の状況(年度)	<input type="checkbox"/>	9万トン以上	具体的な重量の 数値の記載は任意 (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		4月～翌年3月を1年度とする (事業者の事業年度に関わらず)			

Q. 特定トラック事業者の指定に係る
保有車両台数について

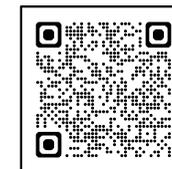
Q. 特定トラック事業者の指定基準値としての輸送能力（保有車両台数）は、被けん引車を含んで150台か。

A. 貨物自動車運送事業者等は、届出の要否を判断するために、前年度末において保有する貨物自動車のうち、自らの貨物自動車運送事業（一般・特定・軽）及び第二種貨物利用運送事業の用に供するものの合計数を算定し、基準能力（150台）と比較する必要があります。

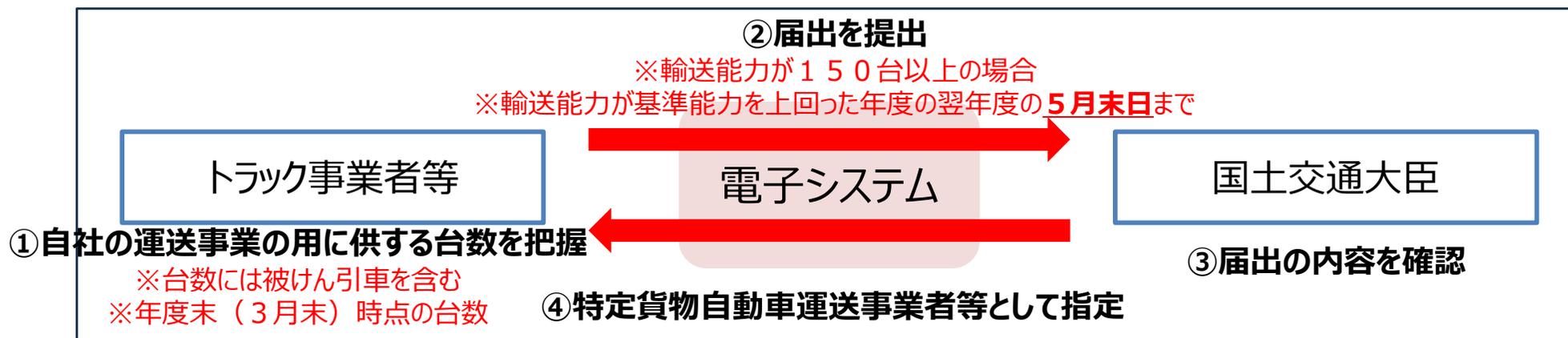
輸送能力としての車両台数の算出には被けん引車も含まれます。そのため、セミトレーラーの場合、けん引車（トラクターヘッド）の台数と被けん引車（シャーシ）の台数を合算したものを車両台数としていただくようお願いいたします。（例えばヘッド1台＋シャーシ3台の場合は4台としてカウントすることになります。）

「特定貨物自動車運送事業者等の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」
P4～P5 輸送能力の算定

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001976793.pdf>



○届出の流れ



○届出のイメージ

【輸送能力届出書：1. 事業者に関する事項 欄】

事業者の名称	貨物自動車運送事業者等としての輸送能力		
主たる事務所の所在地			
輸送能力 (年度)	<input type="checkbox"/> 150台以上	具体的な台数の記載は任意 (把握していれば記載)	台
備考	チェックを入れる		

4月～翌年3月を1年度とする
 (事業者の事業年度に関わらず)

Q. 特定倉庫業者の指定に係る保管量について

Q. 特定倉庫業者の指定基準値としての保管量は、どの時点を基準として70万トンなのか。

A. 特定倉庫業者の指定に係る保管量は、「当該年度の前年度における入庫ごとに重量を算定し、それらの重量を合算して得た重量」である旨が定められています。よって、倉庫業者の場合、「前年の4月から当年の3月までの1年度間の入庫量」を算定し、当該重量が70万トン以上となる場合、当年5月末日までに届け出る必要があります。

入庫重量の算定方法は、実測のほか、貨物の容積を重量に換算する方法や、寄託契約で定められている重量によって計算する方法なども認められています。

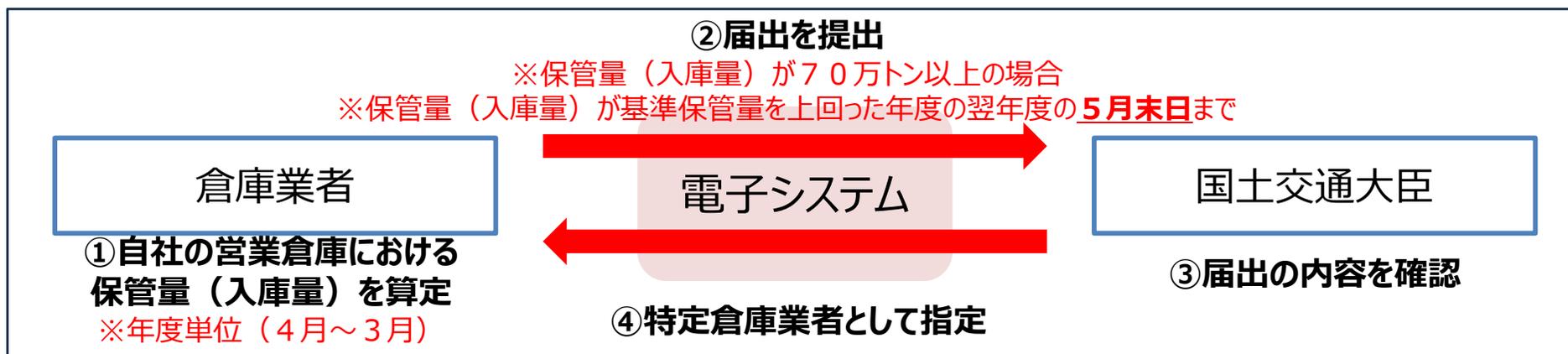
特定倉庫業者の指定基準としての保管量（入庫量）は、「営業倉庫において寄託を受けた」貨物の重量となるので、営業倉庫以外の自家用倉庫等における保管量（入庫量）は算定の対象外となります。

「特定倉庫業者の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P4～P5
保管量の合計の重量の算定

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001981742.pdf>



○届出の流れ



○届出のイメージ

【保管量届出書：1. 事業者に関する事項 欄】

事業者の名称			
主たる事務所の所在地	営業倉庫において 寄託を受けた貨物の入庫量		
保管量 (年度)	<input type="checkbox"/> 70万トン以上	具体的な重量の 数値の記載は任意 (把握していれば記載)	万トン
備考	チェックを入れる		

4月～翌年3月を1年度とする
 (事業者の事業年度に関わらず)

Q. 特定事業者の指定の単位は

Q. 特定事業者の指定は事業者（法人）単位か、事業所単位か。グループ会社の場合、グループ単位とすることも可能か。

A. 特定事業者の指定は事業者（法人）単位です。

事業者（法人）として各地に複数の支店や事業所をお持ちの場合も、事業者（法人）単位で特定事業者の指定基準値に該当するかどうかを判断し、該当する事業者（法人）単位で特定事業者として必要な手続を行ってください。

グループ会社の場合も同様に、グループ関係や親会社・子会社、連結・非連結等に関わらず、個々の事業者（法人）単位で判断してください。

Q. 特定事業者の指定基準に該当する場合の
届出の方法

Q. 特定事業者の指定基準に該当する場合の届出の提出方法は。

A. 特定事業者関係の届出、指定等の全ての手続は、原則として電子システムによりオンラインで行う予定としております。

電子システムによる具体的な届出方法は、令和8年3月中に「物流効率化法」理解促進ポータルサイトにてご案内予定です。実際にご利用いただく電子システムは令和8年4月1日に同ポータルサイトに掲載予定です。

電子システムによる各種の届出や報告はフォーム入力を基本として押印等は不要とし、全ての手続がシステム上で完結する形を想定しております。

なお、オンライン提出ができない場合は、Word等の形式で作成した届出や報告を所定の提出先へ郵送等によりご提出いただく想定です。

Q. 特定事業者の指定基準に該当する場合の届出の提出先は。

A.

<特定荷主>

提出先：荷主事業所管大臣（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）

※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ります。

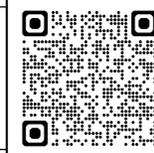
※貨物の運送の委託又は受渡しを伴う事業の原則全てをカバーできるように提出先を選択いただく必要があります。荷主事業所管大臣については、「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」記載の荷主事業所管大臣の一覧を参照ください。

※重量算定において考慮しないこととした軽微な貨物の運送であって、中長期計画や定期報告において取り上げる課題のないものに係る荷主事業所管大臣は、提出先から除くことができますが、当該事業に関し指導、勧告等を受けた際は、提出先の修正・再提出が求められる場合があります。

（次ページに続く）

「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P50～ 荷主事業所管大臣一覧

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.pdf



Q. 特定事業者の指定基準に該当する場合の届出の提出先は。

A.
(前ページから)

<特定トラック事業者>

提出先：提出者の主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局貨物課

<特定倉庫業者>

提出先：提出者の主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局環境・物流課

※提出先は各県の運輸支局ではなく、主たる事務所の所在地を管轄する地方運輸局の本局となります。(中国地方の場合は中国運輸局の本局)

※地方運輸局は、各事業者様からご提出いただいた様式の内容を確認後、国土交通大臣に提出します。

※沖縄県にあっては、沖縄総合事務局運輸部が提出先となります。

Q. 物流効率化法上の荷主に誰が該当するか

Q. A社から製造受託した製品を当社工場で製造し、製造された製品はA社とその取引先B社との間での商取引に基づいて当社工場から輸送される。このケースにおいては、当社は第一種荷主又は第二種荷主に該当するのか。

A. 運送契約の締結を誰が行っているか、貴社が自社トラック以外のトラックとの間で貨物の受渡しを行うかによって、以下のとおりとなります。

- ①. 製造した製品について、相談者（工場）がトラックと契約してB社まで運んでもらっている場合、相談者が第一種荷主（トラック事業者と契約する者）に該当します。
- ②. 製造した製品をA社or B社が契約したトラック若しくはB社自身が所有するトラックが引き取りに来る場合、相談者は第二種荷主（自社以外のトラックとの間で貨物を受け渡す者）に該当します。
- ③. 製造した製品を相談者（工場）が自社の配送用車両（白ナンバートラック）にてB社まで運ぶ場合、相談者はどちらにも該当しません。

自社トラック以外のトラックを貨物の運送・受取りに利用していますか？

はい

運送契約の締結は誰が行っていますか？

① 自社
(元請けトラック事業者、物流子会社、3PL等に委託する場合を含む。)

② 取引先
(取引先の社用トラックを利用する場合を含む。)

①

① 自社トラック以外のトラックで運送する貨物の年間重量はいくらですか？

9万トン以上

特定第一種荷主

※中長期計画、定期報告等の対応が必要

9万トン未満

第一種荷主

※努力義務のみ

②

② 自社トラック以外のトラックとの間で受け取る・引き渡す貨物の年間重量はいくらですか？

9万トン以上

特定第二種荷主

※中長期計画、定期報告等の対応が必要

9万トン未満

第二種荷主

※努力義務のみ

A③ いいえ

物流効率化法上の荷主には該当しない

※物流に関わる事業者には物流効率化法第32条の責務規定がかかります。

【留意事項】

- 運送事業者との運送契約について、自社契約、取引先契約（自社で貨物の受渡しを行うものに限る。）の両方がある場合、第一種荷主、第二種荷主の両方に該当します。（フローチャートの①、②両方に該当します。）
- 取扱貨物の重量は、受取り、引渡しで区別せず、自社契約分、取引先契約分のそれぞれで、受取り分と引渡し分の貨物重量を合算します。（例えば、年間受取貨物重量5万t、年間引渡貨物重量5万t、いずれも取引先契約の運送事業者とやり取りしている場合、第二種荷主としての取扱貨物重量10万tとなり、特定第二種荷主に該当します。）

Q. 荷送人がまず物流子会社（貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者）に運送を委託し、さらにその物流子会社が別の事業者に運送を再委託した場合、第一種荷主は誰か。

A. この場合は物流子会社ではなく、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した者として、荷送人が第一種荷主に該当します。

第一種荷主は、「自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の運送を行わせることを内容とする契約（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。）を締結する者」と定義されており、実運送事業者ではなく利用運送事業者に運送を委託した場合も第一種荷主に該当します。

受託した運送を別の事業者に再委託した物流子会社は「貨物の運送の事業」として運送契約を締結する者であり、条文上、荷主から除かれます。

「物流パターンごとの荷主の考え方 (ver.1.2)」

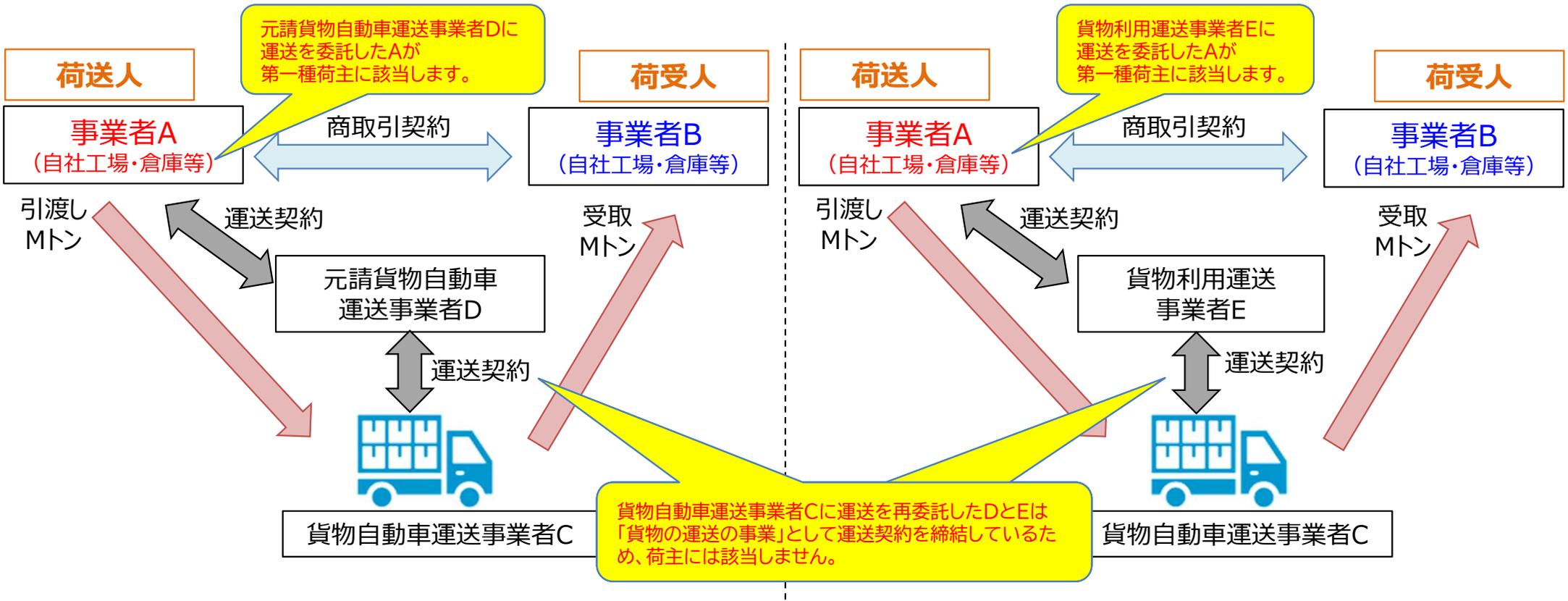
1-1. 通常物流、2-2. 物流子会社や3PL事業者を利用している場合

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



1-1. 通常物流

- **元請トラック事業者**や**貨物利用運送事業者**を介しトラックを手配した場合、**第一種荷主は荷送人**。
- ※ 元請トラック事業者や貨物利用運送事業者は、「貨物の運送の事業」として運送契約を締結する者であり、条文上、荷主から除かれる。

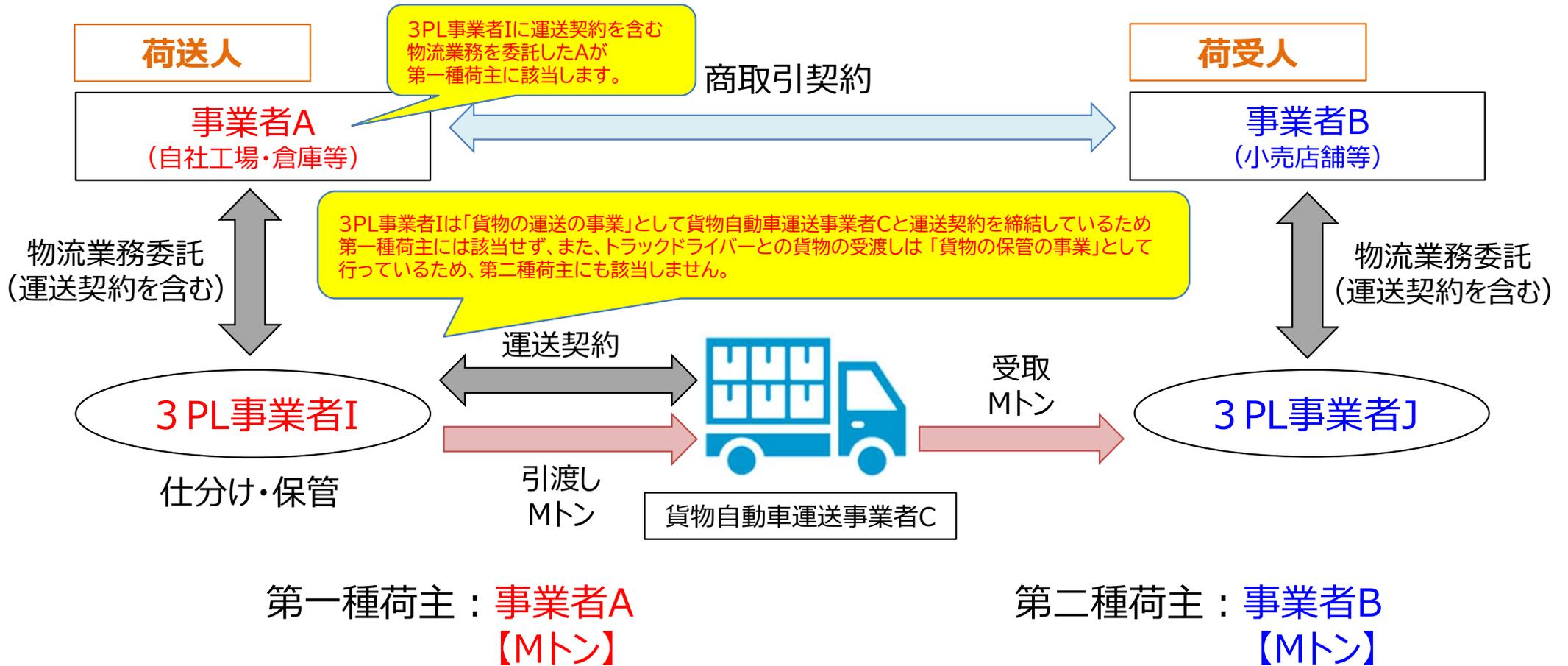


第一種荷主：**事業者A**
【Mトン】

第二種荷主：**事業者B**
【Mトン】

2-2. 物流子会社や3PL事業者を利用している場合

- **物流子会社や3PL事業者(※)**が自らの「貨物の運送の事業」として運送契約を結び、又は「貨物の運送及び保管の事業」として貨物の受渡しを行う場合は荷主に該当せず、**これらの事業者**に運送契約等の物流業務を委託した者が荷主となる。



※ 3PL (third party logistics) は、荷主企業に代わって、最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、それを包括的に受託し、実行するもの。貨物利用運送事業を含む場合が多い。

Q. 倉庫業者は、物流効率化法上の「荷主」に該当することもあるのか。

A.

＜第一種荷主の該当性＞

第一種荷主の定義からは、自らが行う「貨物の運送の事業」に関して運送を委託する者は除かれますが、「貨物の保管の事業」に関して運送を委託する者は除かれません。よって、例えば倉庫業者が寄託物を移動させるためにトラック事業者と契約する場合は、「貨物の保管の事業」に関して運送を委託する者として第一種荷主に該当します。ただし、倉庫業者が貨物利用運送事業者として貨物の運送を委託されてトラックを手配する場合は「貨物の運送の事業」に関して運送を委託する者となるので、第一種荷主に該当しません。

＜第二種荷主の該当性＞

第二種荷主の定義からは、自らが行う「貨物の運送及び保管の事業」に関して貨物の受渡しを行う者は除かれます。倉庫業者が「貨物の保管の事業」のためにトラックドライバーとの貨物の受渡しを行う場合（倉庫業の営業に伴う営業倉庫への寄託物の入出庫など）は、第二種荷主には該当しません。

荷主等の定義・義務

「物流パターンごとの荷主の考え方」から

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(貨物の運送の事業を除く。)に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者(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。)に貨物の運送を行わせることを内容とする契約(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。)を締結する者をいう。	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(貨物の運送及び保管の事業を除く。ロ及び第四十五条第五項において同じ。)に関して継続して貨物(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。ロ及び第四十二条第四項において同じ。)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 ロ 自らの事業に関して継続して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	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。) ロ 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 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 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、くわえてその周辺の場所におけるもの。

Q. 特定荷主と特定倉庫業者が
定期報告に記載する荷待ち時間等の
計測対象のサンプリングについて

Q. 荷待ち時間等の計測対象のサンプリングとは何か。

A. 特定荷主や特定倉庫業者自身が管理する全ての施設の全ての運行において荷待ち時間等を計測することは、費用や作業負担等の観点から、必ずしも合理的でないケースも想定されます。

このため、全施設全運行での荷待ち時間等の計測が難しい特定荷主・特定倉庫業者においては、取組の実効性の担保を前提として、サンプリング等の手法を用いて報告することを許容しています。

サンプリング（標本抽出）の最低値は以下のとおりです。

- ・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・特定倉庫業者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対象期間中に計測した全ての運行

Q. 計測対象施設において荷待ち時間等の報告の省略が可能となるのはどのような場合か。

A. 荷待ち時間等の計測・報告の負担を合理的なものとするため、計測対象施設が以下に該当する場合については、定期報告書への荷待ち時間等の記載の省略を可能とすることとしています。

- ① 荷待ち時間等が1時間未満の場合は、荷待ち時間・荷役等時間の報告省略が可能
※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、荷役等時間の報告省略が可能
※②の場合、「荷待ち時間」の報告を省略することはできません。
※「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、解説書に列挙された類型のみを認めることとします。

「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P25～ 荷待ち時間等の計測

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.pdf



「特定倉庫業者の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P15～ 荷待ち時間等の計測

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001981742.pdf>



⑤ 定期報告

令和7年9月 国土交通省・経済産業省・農林水産省合同説明会資料
「改正物効法に基づく特定事業者の対応について」から

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）

Q. 荷待ち時間の定義、起算点について

**Q. 待機時間のスタートの基準をケース別に教えていただきたい。
例えば、開門前に並んでいる（もしくは待っている）場合は、
待機時間になるのか。**

A. 荷待ち時間とは、トラックドライバーが運転業務に従事した時間のうち、集貨・
配達を行う場所やその周辺の場所において、荷主、当該場所の管理者等の
都合により貨物の受渡しのために待機した時間をいいます。

荷待ち時間のスタートがどの時点になるかは、まず、荷主や当該場所の管理
者等から到着時刻・時間帯の指示があったかどうかに分かれ目になります。

到着時刻・時間帯の指示がない場合はトラックドライバーが集貨場所等に到
着した時刻が荷待ち時間の起算点となりますが、到着時刻・時間帯の指示が
あった場合は、指示時刻よりも前に到着した場合でも、到着時刻ではなく指
示時刻が荷待ち時間の起算点となります。

(次ページに続く)

(前ページから)

ここでいう指示時刻とは、荷主や当該場所の管理者等が指示をして、トラック事業者と合意された時刻を指します。例えば、受付時間がトラック事業者に対して明示的に指示されており、特にトラック事業者から反対の意思表示がない場合は、到着時刻・時間帯の指示があったものと考えられますが、トラック事業者が指示時刻の改善を求めているにもかかわらず荷主等による改善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、到着時刻が荷待ち時間の起算点となる可能性があります。

詳細は、「物流効率化法」理解促進ポータルサイトや判断基準解説書をご参照ください。

(参考) 荷待ち時間の算定方法について

条件	荷待ち時間の算定方法	
到着時刻・時間帯の指示がない場合	トラックドライバーが集貨場所等に到着した時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで	
到着時刻・時間帯の指示があった場合	トラックドライバーが集貨場所等に、指示された到着時刻・時間帯よりも前に到着した場合	指示時刻等から荷役等の開始時刻まで
	トラックドライバーが集貨場所等に、指示された到着時刻・時間帯内に到着した場合	当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで
	トラックドライバーが集貨場所等に、指示時刻・時間帯よりも後に到着した場合	当該到着時刻（到着後速やかに受付等を行う場合はその時刻）から荷役等の開始時刻まで



到着時刻・時間帯の指示がない場合

1. 指示時刻等より早く到着した場合



2. 指示時刻等に到着した場合



3. 指示時刻等よりも遅く到着した場合



※トラック事業者等の到着遅れにより追加的に生じた待ち時間は含まれない

到着時刻・時間帯の指示があった場合

(参考) 荷役等時間の算定方法について

「荷役等」に含まれる業務	荷役等時間の算定方法
トラックドライバーが行う荷役（荷積み及び荷卸し）、検品、荷造り、搬出・搬入（入庫や棚入れ・棚出し）、保管、仕分、商品陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替え、荷主等が行う荷役への立会いその他の通常運転業務に付随する業務	トラックドライバーが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）



「物流効率化法」理解促進ポータルサイト 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/method/>


「荷主判断基準の解説書(ver.1.3)」P12～ 1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.3.pdf


「貨物自動車運送事業者等判断基準の解説書(ver.1.1)」P9～ 1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001984867.pdf>


「貨物自動車関連事業者判断基準の解説書(ver.1.1)」P11～ 1-5 荷待ち時間・荷役等時間の算定等

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


※なお、「荷待ち時間」と「荷役等時間」を合わせて「荷待ち時間等」と言います。

Q. 寄託倉庫を利用している場合について

Q. 寄託倉庫も荷主としての荷待ち時間等の管理対象施設となるのか。

A. 荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷待ち時間にあっては次に掲げる施設又はその周辺の場所におけるもの、荷役等時間にあっては次に掲げる施設におけるものとされています。

① 当該荷主が管理する施設

(荷主が所有又は賃借する施設をいう。3 P Lを含む物流事業者にその施設の運営等を委託しているものを含む。)

② 当該荷主との間で当該貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設

寄託倉庫も、寄託者が荷主として荷待ち時間等の短縮に努めるべき対象施設に含まれます (同時に倉庫業者にも当該倉庫における荷待ち時間等短縮の努力義務が課せられています)。また、荷主が寄託倉庫において受渡しを行う貨物も、荷主としての取扱貨物重量に算定されます。

Q. 特定荷主は、①当該荷主が管理する施設と②寄託契約先の倉庫業者が管理する施設の両方とも、荷待ち時間等を計測して定期報告書に記載する必要があるのか。

A. 荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷待ち時間にあつては①②又はその周辺の場所におけるものに、荷役等時間にあつては①②におけるものとされています。

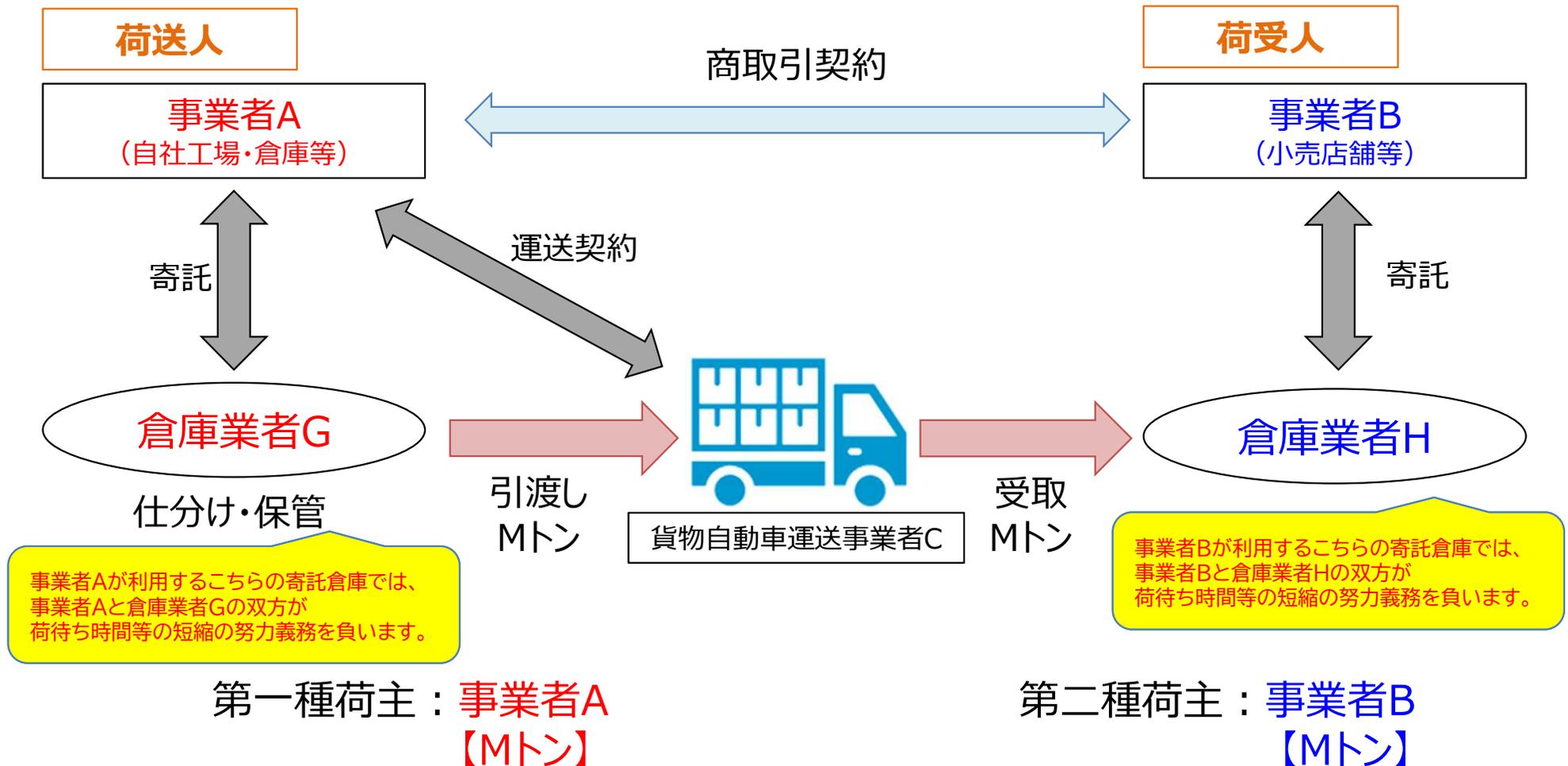
寄託契約先の倉庫業者が管理する施設については、荷主と倉庫業者とで連携して荷待ち時間等の短縮に努めることを促す趣旨で、倉庫業者に加えて荷主にも努力義務が課されています。

一方で、荷待ち時間等の計測については、倉庫業者自身も行う一方、荷主間ごとに計測・管理するためには追加コストを要し、寄託契約の変更が必要なケースもあります。

このため、原則①を荷待ち時間等の計測対象とした上で、②における荷待ち時間等の改善に向けては、寄託先施設の一覧や荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況について定期報告書に記載することとしています。

2-1. 寄託倉庫を利用している場合

- 寄託倉庫は寄託者が荷主として荷待ち時間等の短縮に努めるべき対象施設に含まれ、取扱貨物重量は**特定事業者の指定基準重量に計上される**。ただし、**時間計測の対象施設からは除外**できる。



Q. 特定事業者の中長期計画の記載方法について

Q. 入構から、納品受渡し、受領書受取り、退出まで、概ね1時間以内の場合、中長期計画の中で、改善点のアドバイス等はあるか。

A. 現時点における自社の取組実施状況を確認した結果、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。

なお、特定荷主及び特定連鎖化事業者向けのもののみではありますが、中長期計画書及び定期報告書の記載事例集が令和8年3月2日に公開されました。各記載事例集は「取組が進んでいる企業向け」、「これから取組を深める企業向け」の2つの記載例を提示していますので、自社の実態に合わせて、参考として活用してください。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト お知らせ 中長期計画書・定期報告書の記載事例集を作成しました
https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/information/details/post_18.html



Q. 罰則規定について

Q. 罰則規定が定められているのはどのような場合か。

A. 罰則規定が定められているのは以下に該当する場合です。

■ 100万円以下の罰金

- 特定事業者の取組が不十分であるときに当該措置を実施するべき旨の命令に違反した場合
- 特定荷主や特定連鎖化事業者が物流統括管理者を選任しない場合

■ 50万円以下の罰金

- 特定事業者の指定基準値を上回る事業者が、特定事業者の指定に係る届出を行わない又は虚偽の届出をした場合
- 特定事業者が中長期計画を提出しない場合
- 特定事業者が定期報告を行わない又は虚偽の届出をした場合
- 報告徴収の際に報告をしない又は虚偽の報告をした場合
- 立入検査を拒み、妨げ、又は忌避した場合

■ 20万円以下の過料

- 特定荷主や特定連鎖化事業者が物流統括管理者の選任・解任の届出を行わない又は虚偽の届出をした場合

Q. 物流統括管理者の選任について

Q. 特定トラック事業者や特定倉庫業者の指定を受けた場合は物流統括管理者の選任が必要か。

A. 物流統括管理者（CLO）の選任が義務付けられているのは特定荷主と特定連鎖化事業者のみです。

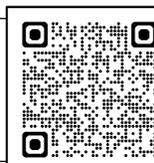
特定トラック事業者と特定倉庫業者には物流統括管理者の選任義務はありません。

Q. グループ会社内に複数の特定荷主がいる場合、物流統括管理者を一名で兼任することは可能か。

A. 一名がグループ会社内の複数事業者の物流統括管理者を兼任することは可能ですが、物流統括管理者は事業者ごとに自社の役員等の経営幹部から選任いただく必要があるため、同一人物を複数事業者の物流統括管理者として選任するためには、特定荷主に指定されるそれぞれの事業者に当該幹部が籍を置いていることが必要です。

なお、物流統括管理者は特定荷主等として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（重要な経営判断を行う役員等の経営幹部）から選任される必要がありますが、勤務場所、常勤、非常勤は問わず、他の職務との兼務でもかまいません。

「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き(ver.1.0)」P21～ 物流統括管理者の要件
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-sippers_ver.1.0.pdf



Q. 物流統括管理者の人選や活動内容に苦慮している。物流統括管理者に期待される具体的な人物像や役割とは。

A. 物流統括管理者の人選や体制整備に苦慮する事業者は少なくありません。

こうした課題を踏まえ、物流改革を先行して推進する優良事例を収集・整理した「CLO取組事例集」が令和8年2月24日に公開されました。自社の状況や課題に応じて是非ご活用ください。

また、同日に開催された「物流統括管理者（CLO）フォーラム」では、「物流統括管理者（CLO）のあるべき姿に関するワークショップ」が提言した「物流統括管理者（CLO）に期待される姿」について議論されました。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト お知らせ 「CLO取組事例集」を作成しました。
<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/information/details/clo.html>



物流統括管理者は、法令上の責務を果たしつつ、それにとどまらず、CLOやCSCOの役割をも担っていくことが期待される。

法令上の「物流統括管理者」の責務 (法47条、省令8条)

- 中長期計画の作成、定期報告の作成の統括管理
 - 特定荷主におけるトラックドライバーの負荷低減等に向けた事業の運営方針の作成、管理体制の整備
 - 物流効率化のための関係各部門間の連携体制構築
- ※ 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る(法47条)

「CLO」や「CSCO」の役割

- ロジスティクスは物流の諸機能の高度化や統合
 - サプライチェーンマネジメントは供給連鎖での情報共有に着目し、調達から生産、流通等まで全社的な統括管理によって、需給の適正化、社会課題への対応、付加価値の創出等を実現
- ※ CLO : Chief Logistics Officer、 CSCO : Chief Supply Chain Officer

期待される役割

- ① 物流効率化及びロジスティクス・サプライチェーン全体の最適化に係る計画及び実行の統括管理
- ② 社内での連携・調整
- ③ 社外との連携・調整
- ④ ハード・ソフト両面における事業推進・調整
- ⑤ 体制構築・意識啓発・人材マネジメント 等

求められる知識・知見

- 経営者視点での物流戦略構築・判断能力
- 社内外とのパートナーシップ構築能力
- 物流領域以外も含めた幅広い知識・知見（サステナビリティ、IT・デジタル、法務・法制度 等）
- 組織マネジメント・人材確保に必要な知識・知見
- グローバルサプライチェーンに関する知識・知見 等



物流統括管理者（CLO）

これらの役割や知識・知見すべてを物流統括管理者(CLO)自身が担うものではなく、以下のような人材・組織と連携し、補完しながら業務を推進することが適切であると考えられる。

- 1 高度物流人材（物流オペレーション、事業戦略、IT、ガバナンス 等）を含めたチーム体制の構築
- 2 社内の各部門（マーケティング、システム、財務、開発、調達、生産、販売 等）との連携
- 3 社外の関係者（取引先、同業他社、運送事業者、異業種 等）との連携

改正トラック法質疑応答

Q. 令和8年4月からの法施行について

令和8年4月から施行される法改正内容等について

Q. 昨年6月に成立した改正トラック法の概要とともに、令和8年4月から施行される内容や、今後の事業許可の更新制や適正原価の創設等に関するスケジュールについてお伺いをしたい。

A. 今後のスケジュールについて（下記ご参照）

令和8年4月1日施行

- 委託次数の制限
- 違法な白トラに係る荷主等の取締
- 運送契約の書面交付義務、実運送体制管理簿作成義務の利用運送事業者（元請）への適用

令和7年6月11日（公布日）から3年以内

- 事業許可の更新制度、適正原価の遵守義務

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律 貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

概要

- ドライバーの担い手不足により、何もしなければ2030年には輸送能力が34%不足
- 物流は国民生活及び経済活動の基盤であり、エッセンシャルワーカーであるトラックドライバーの経済的社会的地位の向上により、我が国の物流の持続可能性の確保及び国民経済の健全な発展を図るため、トラックドライバーの適切な賃金の確保とトラック運送業界の質の向上等を目的として、貨物自動車運送事業法を改正するとともに、それを担保するための新法を制定。

貨物自動車運送事業法の一部改正

1. 許可の更新制度の導入

トラック運送事業の許可について、5年ごとの更新制を導入

2. 「適正原価」を下回る運賃及び料金の制限

トラック運送事業者は、自ら貨物を運ぶときや、他の事業者に運送を委託するときは、国土交通大臣が定める「適正原価」を継続して下回らないことを確保

- (※) 貨物利用運送事業者についても同様に規制
- (※) 適正原価を支払わない荷主については、違反原因行為に該当するものとして是正指導を実施
- (※) 標準的運賃については廃止

3. 委託次数の制限

トラック運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を二回以内に制限するよう努力義務化

4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り

許可や届出なく有償で運送行為を行うトラック（いわゆる「白トラ」）の利用を禁止（罰則付）荷主等に対しては是正指導も実施

担保

貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律

1. 基本方針の策定

(1) 体制の整備

①許可の更新事務及び②事業適正化支援等を適切・効率的に実施できるよう独立行政法人に行わせる等必要な体制を整備

(2) 財源の確保等

上記業務の実施に必要な費用を確保できるよう、(1)①について更新手数料等によるほか、(1)②について広く社会で支える観点から財源措置を検討

2. 法制上の措置等

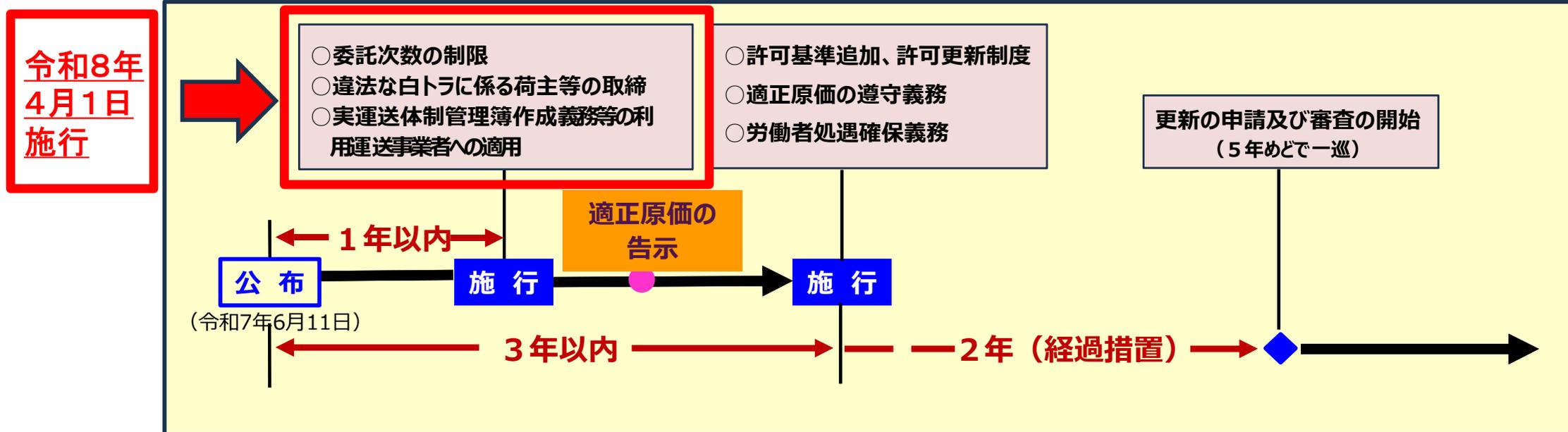
政府は基本方針に基づき、必要な法制上の措置等を本法律の施行後3年以内を目途として講じる

3. 物流政策推進会議

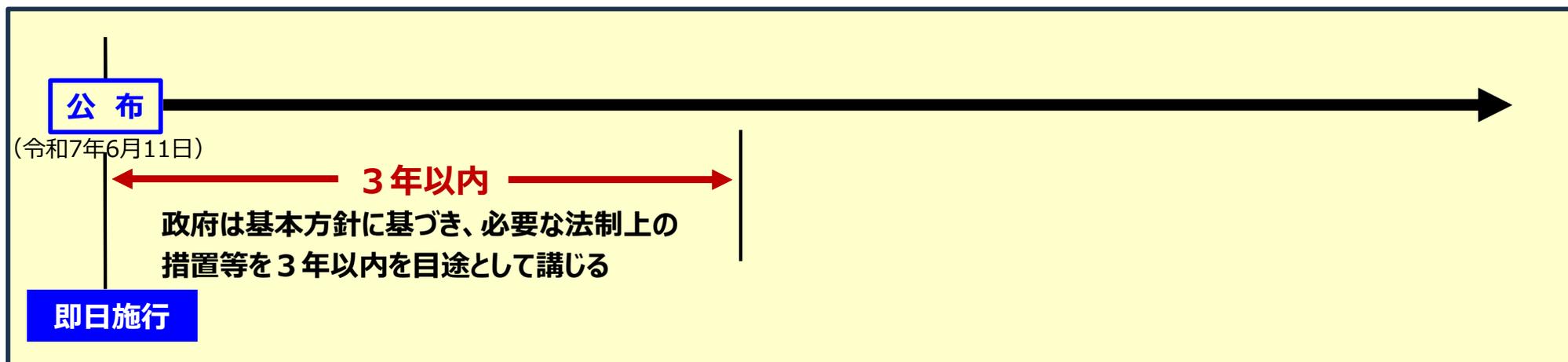
政府は、物流に関する施策の総合的かつ集中的な推進を図るため、物流政策推進会議を設置
推進会議の下に、連絡調整を行うための関係者会議を設置

1. トラック適正化二法の施行時期

【貨物自動車運送事業法】



【貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律】



2. 委託次数の制限

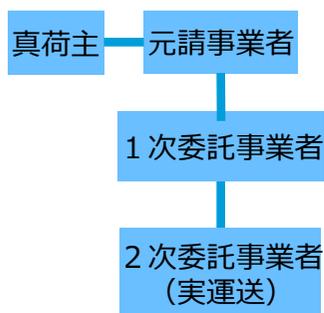
- **トラック運送事業者・利用運送事業者**は、真荷主から引き受けた貨物の運送について、他のトラック運送事業者の行う運送を利用するときは、**委託段階を2次までに制限するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。**



(1) 元請け事業者は、自らを「ゼロ次」とした場合、**「2次請け」= 再々委託までに制限**するルールを設けること等が必要となる。

(2) 一般貨物運送事業者だけでなく、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**、**軽貨物運送事業者**、特定貨物運送事業者に対しても適用される。

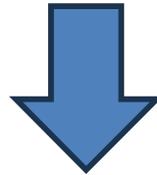
<今後の取引構造>



(3) その他、**運送契約書面の交付義務**、**実運送体制管理簿の作成義務**等が、**貨物利用運送事業者（第一種自動車・第二種集配）**に対しても**適用**されることとなる。

第十二条(現行)

自らの事業に関して貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者以外のものをいう。



第十二条第二項(令和8年4月1日施行)

自らの事業に関して貨物自動車運送事業者 又は貨物利用運送事業者 との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者 又は貨物利用運送事業者 以外のものをいう。

⇒元請の利用運送事業者には、運送契約の書面交付義務や実運送体制管理簿の作成義務が生じる

3. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り ①

- **何人も**、無許可でトラック運送事業を営む者に貨物の運送を委託してはならない。
(これに違反した者は、**100万円以下の罰金**に処する。)



現在の法律では、違法「白トラ」で運送した側が処罰対象。また、荷主側は
幫助犯、共同正犯等の共犯関係にある場合に限り、処罰対象。



その範囲は狭く、また、立証も難しいのが実情。



今後は、荷主側が違法「白トラ」と認識して発注しただけで違法となり得る
ため、荷主側の関心や遵法意識が向上し、効果的に抑止力が発揮されるこ
とが期待される。



4. 違法な「白トラ」に係る荷主等の取締り ②

- 違法「白トラ」に関わっているおそれや疑いのある荷主等に対しては、**トラック・物流Gメンが**
是正指導を行うことができる。



(1) **国土交通大臣**は、違法「白トラ」の原因となるおそれのある行為に関連し、
荷主等に対し、是正指導を実施。

① 当該行為をしている**おそれ**があると認めるとき

⇒ 荷主等に対し、**要請**を実施

② 当該行為をしていると**疑うに足りる相当な理由**があると認めるとき

⇒ 荷主等に対し、**勧告・公表**を実施

(2) **関係省庁**も、違法「白トラ」の効果的な防止を図るために**必要な協力**を実施。



(3) **各都道府県トラック協会**は、荷主等が違法「白トラ」に関係していると疑うに
足りる事実を把握したときは、**国土交通大臣に対して通知。**

荷主等の皆様 **白ナンバーのトラックに**
有償で貨物の運送を委託してませんか？

貨物自動車運送事業法の許可を受けずに、
有償で貨物の運送を行うことは違法です。



令和8年4月1日から

新たに荷主等が白ナンバーのトラックに有償
で貨物の運送を委託した場合も、**貨物自動車
運送事業法違反**となる可能性があります。



事業用



自家用

違反した場合は
100万円以下の罰金

荷主等の皆様に貨物運送委託にあたって留意頂きたいこと



法改正により、いかなる人も「白ナンバーのトラック」に貨物の運送を有償で委託しては**いけない**※注ことが明確化されました。

※注：自己の生業と密接不可分と判断される場合等、白ナンバーのトラックで貨物の有償運送が可能な場合もあります。（例えば、建設業請負契約を締結し、建設業の一環として、その業務に付随して運送を行っている白ナンバーのダンプトラック。ただし、運送行為のみを有償で行う場合は不可。）



荷主側が「白ナンバーのトラック」であると認識して有償で運送行為を発注した時点で**違法行為**となりえます。



違法な「白ナンバーのトラック」に関わっているおそれや疑いのある荷主等に対しては、令和8年4月1日から「**トラック・物流Gメン**」による是正指導の対象となります。

「トラック・物流Gメン」とは…

適正な取引を阻害する荷主等の行為を是正するために国土交通省が設置した専門部隊です。

貨物の運送の委託にあたっての個別具体のご相談

最寄りの地方運輸局窓口までお問い合わせください。