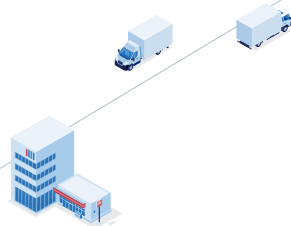






# 物流効率化法の 規制的措置について



抜本的・総合的な物流対策の推進に向け法改正を行いました。



# INDEX

|   |              |                   |              |
|---|--------------|-------------------|--------------|
| 対象となる「荷主」・「物流事業者」と求められる対応<br>「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について   | 3            |                   |              |
|  すべての荷主の対応                       | 4            |                   |              |
|  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 | 5            |                   |              |
|  すべての貨物自動車運送事業者等の対応              | 6            |                   |              |
|  すべての貨物自動車関連事業者の対応               | 7            |                   |              |
| 一定の規模以上の荷主・物流事業者の指定と取り組むべき事項  | 8            |                   |              |
| ・ 特定事業者の指定  | ・ 中長期的な計画の作成 | ・ 物流統括管理者(CLO)の選任 | ・ 勧告及び命令     |
| ・ 定期報告  |              |                   | ・ 報告徴収及び立入検査 |
| 荷主等の取組状況に関する調査・公表等について<br>荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表について  | 12           |                   |              |

## 物流効率化法の改正のポイント

荷主・物流事業者に対する規制的措施

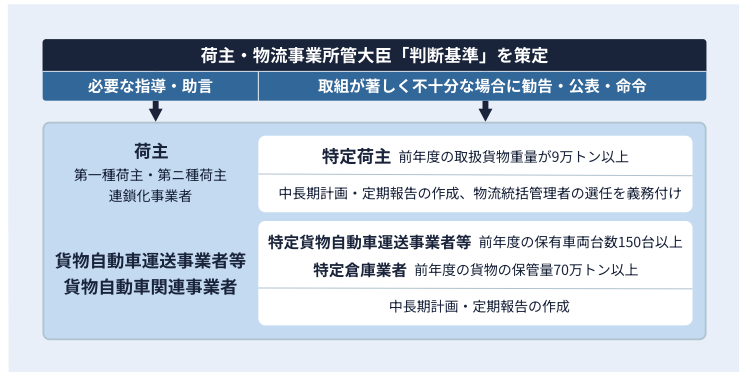


- ・ 荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務が課せられます。
- ・ 上記取組状況について、国が判断基準に基づき指導・助言、調査・公表等を行います。
- ・ 一定規模以上の者を特定事業者として指定し、中長期計画の作成等を義務付け、計画に基づく取組の実施状況が不十分の場合、勧告・命令等を実施します。
- ・ 特定事業者のうち荷主・連鎖化事業者には物流統括管理者の選任を義務付けます。

※法律の名称を「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「物資の流通の効率化に関する法律(物流効率化法)」に変更します。

## 対象となる「荷主」・「物流事業者」と求められる対応

荷主や物流事業者は、判断基準に基づき、荷待ち時間等の短縮や積載効率の向上等の措置に取り組むことが求められます。適確な実施を確保するために必要があるときは、所管大臣より指導や助言が行われる場合があります。特定事業者の取組が著しく不十分な時は、所管大臣による勧告・公表・命令・罰則の対象となる場合があります。



## 「荷待ち時間」と「荷役等時間」の算定方法について

「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(以下「集貨場所等」という。)において、荷主、当該場所の管理者、連鎖化事業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、以下のとおり算定される時間とします。

| 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 |

「荷役等時間」とは、トラックドライバーが行う荷役その他の附帯業務に従事した時間であって、以下のとおり算定される時間とします。

| 「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附帯する業務 | 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(荷役等に従事していない時間を除く) |



## すべての荷主の対応

### 第一種荷主(主に発荷主)、第二種荷主(主に着荷主)とは

物流効率化法では、貨物の発送を行う発荷主だけでなく、貨物を受け取る着荷主も対象となります。

|                |  |
|----------------|--|
| <b>第一種荷主とは</b> | 自らの事業に関して継続して貨物自動車運送事業者や貨物利用運送事業と運送契約を締結して運送を委託する者を指します。<br>主には「発荷主」が該当しますが、セットメーカーが部品メーカーを巡回するようないわゆる「引取物流」において、着荷主側が運送契約を締結する場合、着荷主側が第一種荷主となります。 |
| <b>第二種荷主とは</b> | 自らの事業に関して他の事業者が運送契約を締結し運送を委託している貨物自動車運送事業者等のトラックドライバーから貨物を受け取る者又は引き渡す者を指します。<br>主には「着荷主」が該当します。  |

### 荷主の努力義務

荷主の努力義務(積載効率の向上等、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮)の達成に向けて、その具体的な内容について、「判断基準」(省令)で定めています。

また、判断基準省令の全文とその内容の解説については、「荷主の判断基準省令全文」、「荷主判断基準の解説書」、「荷主判断基準の解説書事例集」、「物流パターンごとの荷主の考え方」をご覧ください。

| 努力義務         | 取組内容(抜粋)   |
|--------------|--|
| 積載効率の向上等     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・リードタイムの確保</li> <li>・発送量等の適正化等に向けた物流・販売・調達等の関連部門の連携</li> <li>・繁忙差の平準化、納品日数の集約</li> <li>・第一種荷主への協力</li> </ul>  |
| 荷待ち時間の短縮     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック予約受付システムの導入</li> <li>・混雑時間を回避した日時指定</li> </ul>   |
| 荷役等時間の短縮     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・パレット等の輸送用器具導入による荷役等の効率化</li> <li>・出荷荷姿を想定した生産</li> <li>・事前出荷情報の活用、タグ導入等による検品の効率化</li> <li>・パレット標準化</li> <li>・フォークリフト、作業員の配置</li> <li>・適正な荷役作業が行える環境確保</li> </ul> |
| 実効性の確保のための事項 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・責任者の選任、社内教育体制</li> <li>・積載効率・荷待ち・荷役等時間の状況や取組把握、デジタル技術の活用</li> <li>・メニューライシングの実施</li> <li>・運送者への配慮</li> <li>・物流データの標準化の取組</li> <li>・関係事業者間での連携推進</li> </ul>       |



## 連鎖化事業者(フランチャイズチェーンの「本部」)とは

いわゆるフランチャイズビジネスにおいて、フランチャイズチェーンの「本部」が、加盟店(連鎖対象者)と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合、フランチャイズチェーンの「本部」は「連鎖化事業者」に該当します。

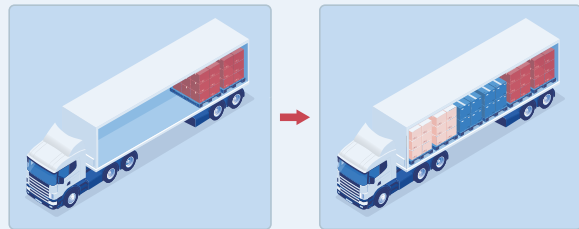
なお、フランチャイズチェーンの「本部」が加盟店を通じて、実質的に加盟店と運送事業者との貨物の受渡しについて運送事業者に指示ができる場合も、フランチャイズチェーンの「本部」は「連鎖化事業者」に該当します。

## 連鎖化事業者の努力義務

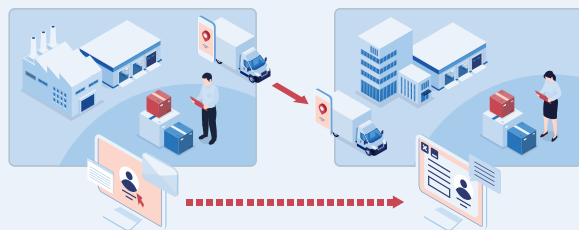
連鎖化事業者の努力義務(積載効率の向上等、荷待ち時間の短縮)の達成に向けて、その具体的な内容について、「判断基準」(省令)で定めています。

また、判断基準省令の全文とその内容の解説については、「連鎖化事業者の判断基準省令全文」、「連鎖化事業者判断基準の解説書」、「物流パターンごとの連鎖化事業者の考え方」をご覧ください。

| 努力義務         | 取組内容(抜粋)  |
|--------------|---|
| 積載効率の向上等     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・リードタイムの確保等に関する協力</li> <li>・繁忙差の平準化、納品日の集約</li> <li>・発送量等の適正化等に向けた物流・販売・調達等の関連部門や連鎖対象者間の連携</li> </ul>                            |
| 荷待ち時間の短縮     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑時間を回避した日時指定</li> </ul>  |
| 実効性の確保のための事項 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・責任者の選任、社内教育体制</li> <li>・運送者への配慮</li> <li>・積載効率・荷待ち時間の状況や取組把握、デジタル技術の活用</li> <li>・物流データの標準化の取組</li> <li>・関係事業者間での連携推進</li> </ul> |



複数のチェーン店の貨物の積合せなどによる積載効率の向上が実施できるよう、リードタイムを確保



発荷主

連鎖化事業者

発荷主・連鎖化事業者間における、貨物や荷役に関する情報の事前伝達による輸送効率化



## 貨物自動車運送事業者等とは

物流効率化法で定義する「貨物自動車運送事業者等」とは、貨物自動車運送事業者と特定第二種貨物利用運送事業者を指します。

## 貨物自動車運送事業者等の努力義務

貨物自動車運送事業者等の努力義務(積載効率の向上等)の達成に向けて、その具体的な内容について、「判断基準」(省令)で定めています。

また、判断基準省令の全文とその内容の解説については、「貨物自動車運送事業者等の判断基準省令全文」、「貨物自動車運送事業者等判断基準の解説書」をご覧ください。

| 努力義務         | 取組内容(抜粋)   |
|--------------|--|
| 積載効率の向上等     | <ul style="list-style-type: none"> <li>複数の荷主の貨物の積み合わせ、輸送網の集約</li> <li>配送の共同化</li> <li>復荷(帰り荷)の確保による実車率の向上</li> <li>配車・運行計画の最適化</li> <li>輸送量に応じた大型車両の導入</li> </ul>          |
| 実効性の確保のための事項 | <ul style="list-style-type: none"> <li>積載効率の状況や取組の効果の把握</li> <li>関係事業者間での連携推進</li> <li>過積載等関係法令の遵守</li> <li>取引先に対する標準仕様パレット活用、共同輸配送等の提案実施</li> <li>物流データの標準化の取組</li> </ul> |



### 第一種荷主の努力義務(法第42条)に関する協力

第一種荷主の努力義務である下記事項に対して、他の事業者の運送を利用する貨物自動車運送事業者や貨物利用運送事業者は、協力する努力義務が生じます。

- 積載効率の向上等
- 荷待ち時間の短縮
- 荷役等時間の短縮



## すべての貨物自動車関連事業者の対応

### 貨物自動車関連事業者とは

物流効率化法で定義する「貨物自動車関連事業者」とは、倉庫業者、港湾運送事業者、航空貨物運送事業者、鉄道貨物運送事業者で、トラックドライバー（運転者）との間で、貨物の受け渡しを行う者を指します。

### 貨物自動車関連事業者の努力義務

倉庫業者の努力義務（荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮）や貨物自動車関連輸送事業者（荷役等時間の短縮）の達成に向けて、その具体的な内容について、「判断基準」（省令）で定めています。

また、判断基準省令の全文とその内容の解説については、「貨物自動車関連事業者の判断基準省令全文」、「貨物自動車関連事業者判断基準の解説書」をご覧ください。

| 努力義務                 | 取組内容(抜粋)  |                       |
|----------------------|---|-----------------------|
| 荷待ち時間の短縮<br>【倉庫業者のみ】 | <ul style="list-style-type: none"> <li>トラック予約受付システムの導入</li> <li>混雑時間を回避した日時指定</li> </ul>  |                       |
| 荷役等時間の短縮             | <ul style="list-style-type: none"> <li>適正な荷役作業が行える環境確保</li> <li>荷役前後の搬出入の迅速な実施</li> <li>フォークリフト、作業員の配置</li> <li>納品先単位の貨物の仕分け</li> <li>一貫パレチゼーションへの協力</li> <li>機器の導入による検品の効率化</li> </ul> | <p>一貫パレチゼーションへの協力</p> |
| 実効性の確保のための事項         | <ul style="list-style-type: none"> <li>責任者の選任、社内教育体制</li> <li>荷待ち・荷役等時間の状況や取組把握、デジタル技術の活用</li> <li>荷主への効率化の提案・協力</li> <li>物流データの標準化の取組</li> <li>作業の自動化</li> <li>関係事業者間での連携推進</li> </ul> | <p>物流データの標準化</p>      |



# 一定の規模以上の荷主・物流事業者の指定と取り組むべき事項

※2025年4月時点の検討状況

## 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化事業者のみ)、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。

| 特定事業者の種類      | 指定基準値                            | 指標の算定方法   | 指定基準値の根拠                                    |
|---------------|----------------------------------|---|---|
| 特定第一種荷主       | 取扱貨物の重量<br>9万トン以上【予定】<br>(※1、※4) | 各年度において、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わせた貨物の合計の重量   | 取扱貨物の重量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出 |
| 特定第二種荷主       |                                  | 各年度において、次に掲げる貨物の合計の重量(※2)<br>(i)自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物<br>(ii)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<br>(iii)自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物<br>(iv)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 |   |
| 特定連鎖化事業者      |                                  | 各年度において、次に掲げる貨物の合計の重量(※3)<br>(i)当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物<br>(ii)当該連鎖化事業者の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<br>150台以上【予定】             | 年度末において保有する事業用自動車の台数  | 輸送能力が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出    |
| 特定倉庫業者        | 貨物の保管量<br>70万トン以上【予定】            | 寄託を受けた物品を保管する倉庫において入庫された貨物の年度の合計の重量   | 保管量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出     |

(※1)事業者としての全体の取扱貨物の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者それぞれの立場での取扱貨物の重量を指す。

(※2)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もの(第一種荷主の立場)や、自らが貨物の受渡しを行う日・時刻・時間帯を運転者に指示できないものを除く。

(※3)連鎖対象者(フランチャイズチェーンの加盟店)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(第一種荷主の立場)や、連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しを行う日・時刻・時間帯を運転者に指示できないものを除く。

(※4)軽い重量の貨物を取り扱う発荷主となる業種や、卸売業、小売業等の着荷主となるケースが多い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は、例えば、下記の算定方法を用いることを可能とする。

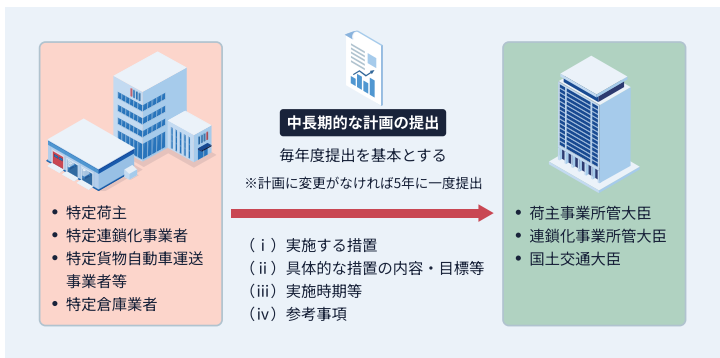
- 商品マスタ等において重量のデータを集計することが可能な場合にあっては、当該システムに登録されている重量を元に換算する
- 容積を把握している場合においては、1立方メートルあたり280kgとして換算する
- 輸送するトラックの最大積載量を貨物の重量として換算する
- 売上金額や仕入金額を基に貨物の重量を換算する等



## 中長期的な計画の作成

特定事業者は、定期的に判断基準を踏まえた措置の実施に関する中長期的な計画を作成することが義務付けられています。

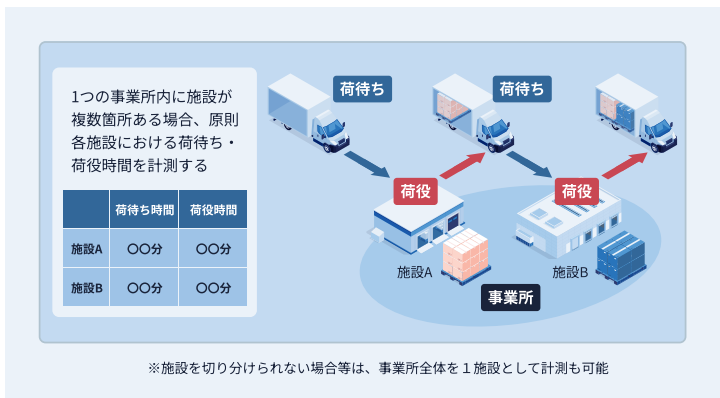
|             |  |
|-------------|--|
| <b>作成期間</b> | 毎年度提出することを基本としつつ、中長期的に実施する措置を記載することを踏まえ、計画内容に変更がない限りは、5年に一度提出することとなります。  |
| <b>記載内容</b> | 判断基準で示す取組事項を踏まえ、「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関し、以下の事項を記載。<br>(i) 実施する措置<br>(ii) 具体的な措置の内容・目標等<br>(iii) 実施時期等<br>(iv) 参考事項 |



## 定期報告

特定事業者は、指定を受けた翌年度以降の毎年度、「努力義務」の実施の状況に関して、以下の事項を報告する必要があります。

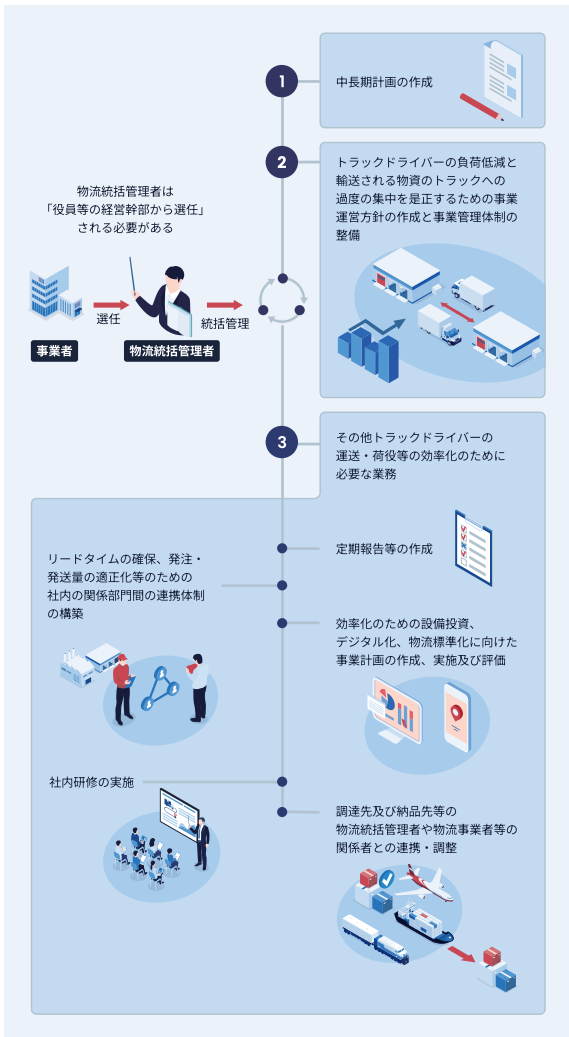
|             |   |
|-------------|---|
| <b>記載内容</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>事業者の判断基準の遵守状況(チェックリスト形式)</li> <li>関連事業者との連携状況等の判断基準と関連した取組に関する状況(自由記述)</li> <li>荷待ち時間等の状況【荷主・連鎖化事業者・倉庫業者】</li> </ul> |
|-------------|---|



# 物流統括管理者(CLO)の選任

特定荷主及び特定連鎖化事業者は、物流統括管理者の選任が義務付けられています。

|                            |  |
|----------------------------|--|
| <p><b>物流統括管理者の要件</b></p>   | <p>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<br/>(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)</p>  |
| <p><b>物流統括管理者の業務内容</b></p> | <p>以下の業務の統括管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①中長期計画の作成</li> <li>②トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備</li> <li>③その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務             <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 定期報告の作成</li> <li>(ii) 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する国からの報告徴収に対する当該報告の作成</li> <li>(iii) 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための社内の関係部門(開発・調達・生産・販売・在庫・物流等)間の連携体制の構築</li> <li>(iv) 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、実施及び評価</li> <li>(v) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修等の実施</li> <li>(vi) 物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、調達先及び納品先等の物流統括管理者や物流事業者等の関係者との連携・調整</li> </ul> </li> </ul> |

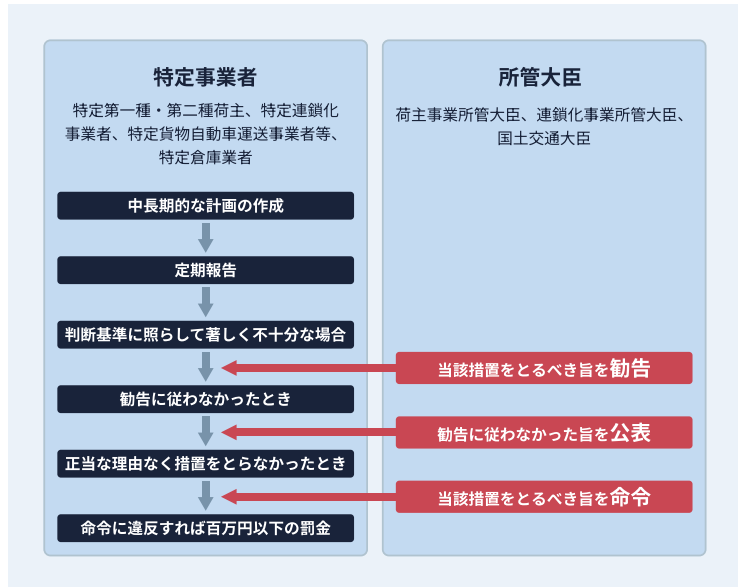


物流統括管理者には、物流全体の持続可能な提供の確保に向けた業務全般を統括管理する役割が求められます。

その業務を遂行するためには、運送(輸送)、荷役といった物流の各機能を改善することだけでなく、調達、生産、販売等の物流の各分野を統合して、流通全体の効率化を計画するため、関係部署間の調整に加え、取引先等の社外事業者等との水平連携や垂直連携を推進すること等が求められます。これらの観点から事業運営上の決定を主導するため、ロジスティクスを司るいわゆるCLO(Chief Logistics Officer)としての経営管理の視点や役割も期待されています。

## 勧告及び命令

特定事業者は、業種ごとに努力義務として課せられる措置(荷待ち・荷役等時間の短縮や積載効率の向上等のために講ずる措置)に関する状況が、国が示す判断基準に照らして著しく不十分である場合、国から当該措置をとるべき旨を勧告されることがあります。勧告に従わなかったときはその旨が公表され、さらに、正当な理由なく措置をとらなかったときは、当該措置をとるべきことを命令されることがあります。なお、命令に違反したときには、百万円以下の罰金が科せられます。



## 報告徴収及び立入検査

国は、特定事業者の指定及びその取消しを行ったり、努力義務として課せられる措置に関する状況が著しく不十分である場合の勧告・命令を行ったりするために必要な限度において、事業者から報告を徴収したり、当該事業者の事業場に立入検査をしたりすることができます。

なお、事業者が規定による報告をしなかったときや、虚偽の報告をしたとき、検査を拒み、妨げ、忌避したときには、五十万円以下の罰金が科せられます。



### 荷主等の取組状況に関する調査・公表のポイント

国は、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要があると認めるときは、荷主等の判断基準に関して調査を行い、その結果の公表を行うこととされています。

- 荷主等を対象とした網羅的な調査を行うことは困難であるため、物流事業者を対象として、優良な取組や物流改善の取組等の把握を目的とした定期的なアンケート調査を実施する。
- 物流事業者からの回答に基づいて抽出した主要な荷主等の取組状況について、荷待ち・荷役等時間の短縮、積載効率の向上等を把握するとともに、回答を点数化し、点数の高い者・低い者も含め公表する。点数の低い荷主等の公表の検討に当たっては、当該荷主等の取組状況をヒアリングする等適切に実態を把握し、必要に応じて点数を見直す。
- 悪質な事例を捕捉した場合には、必要に応じて荷主等からのヒアリング等を行い、トラック・物流Gメンや公正取引委員会等による働きかけや要請等につなげていく。

### 荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表の仕組みの創設に向けたポイント

法律事項ではありませんが、「合同会議取りまとめ」において、荷主・物流事業者等の物流改善の評価・公表の仕組みの必要性について提言されています。

- 荷主・物流事業者等の物流改善の取組や実施状況等を見る化し、企業の努力が消費者や市場からの評価につながる評価制度を創設すること。
- 省エネ法の工場規制における事業者クラス分け評価制度を参考に、定期報告書等の内容をもとに、判断基準に基づく取組の実施状況について事業者のランク評価（優良な事業者、更なる努力が期待される事業者、停滞している事業者、注意を要する事業者）を行うこと。
- 評価に際して、優良事例の横展開、業界を超えたサプライチェーン全体の効率化、物流効率化が既に進んでいる事業者への公平性、関係事業者との連携や取引先等の取組状況も含めた総合的な評価、評価結果の公表が事業者に与える影響、特定事業者とならない規模の事業者の取組へのインセンティブ、成熟度に応じた評価等の各点に留意すること。

### 「物流効率化法」理解促進ポータルサイト

物流効率化法の改正ポイントを取りまとめたポータルサイトでは、努力義務や一定規模以上の特定事業者に課せられる事項等について解説しています。

「判断基準省令全文」、「貨物自動車関連事業者判断基準の解説書」等もこちらで掲載しています。

是非こちらのポータルサイトをご参照ください。

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

