

# 改正物流法の施行に向けた検討状況

令和7年2月18日

関東運輸局交通政策部環境・物流課



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 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本年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）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、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。
- ・ 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

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主**\*<sup>1</sup>（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。  
\*<sup>1</sup>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。

○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・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）

【荷主等が取り組むべき措置の例】＜パレットの導入＞



### 2. トラック事業者の取引に対する規制的措置

【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（付帯業務料、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\*<sup>2</sup>。

○**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**\*<sup>3</sup>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**。  
\*<sup>2,3</sup> 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

【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HPI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	○荷待ち・荷役時間の削減	年間125時間/人削減
【KPI】 施行後3年で（2019年度比）	○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的措置のポイント

【流通業務総合効率化法】

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

### 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。

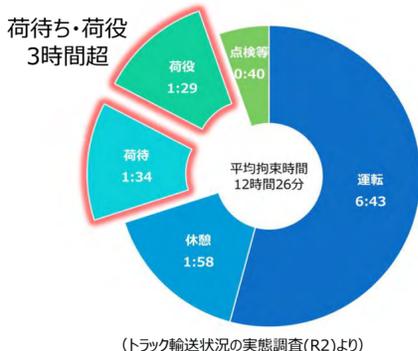
### 一定規模以上の事業者

○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**、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
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



## 国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議について

○物流の生産性向上や適正運賃の収受を図るための改正物効法・トラック法が成立したことを受けて、改正法に基づく具体的な取組を進めるため、国土交通省、経済産業省・農林水産省 3 省の関係審議会の合同会議を設置する。

### ■ 合同会議

- 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 物流小委員会の関係審議会

### ■ 検討事項

- 改正法に基づく基本方針
- 荷主・物流事業者等の判断基準
- 特定事業者（荷主・物流事業者等）の指定基準
- 特定事業者の中長期計画・定期報告の記載事項
- 規制的措置の実効性確保のための調査・公表、評価制度
- その他

### ■ 構成員（◎：座長予定）

- <交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会 委員>
- ◎根本 敏則 敬愛大学 経済学部 教授
  - 二村真理子 東京女子大学 現代教養学部 教授
  - 小林 潔司 京都大学 経営管理大学院 特任教授
  - 住野 敏彦 全日本交通運輸産業労働組合協議会 議長
  - 大串 葉子 同志社大学 大学院 教授
  - 大島 弘明 流通経済大学 流通情報学部 教授
  - 若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院 教授
- <産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会 委員>
- 橋本 雅隆 明治大学 グローバル・ビジネス研究科 専任教授
  - 小野塚征志 株式会社ローランド・ベルガー パートナー
  - 北川 寛樹 ポストンコンサルティンググループ合同会社 マネジングディレクター・パートナー
  - 首藤 若菜 立教大学 経済学部 教授
  - 高岡 美佳 立教大学 経営学部 教授
- <食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 委員>
- 矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部 教授
  - 加藤 弘貴 公益財団法人流通経済研究所 専務理事
  - 北條 英 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事
  - 河野 康子 一般財団法人日本消費者協会 理事
  - 飴野 仁子 関西大学 商学部商学研究科 教授
- <事務局>
- 国土交通省 物流・自動車局 物流政策課
  - 経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室
  - 農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課物流生産性向上推進室
- <オブザーバー>
- 荷主・連鎖化事業者を所管する関係省庁の関係部局

# 新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント

## 荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

### 本合同会議の開催趣旨

○新物効法の施行に向けて、**国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に**取りまとめ**。

※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

#### (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 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）
- ② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

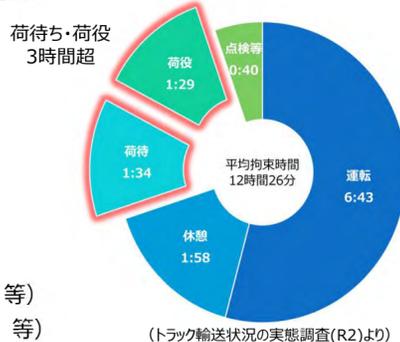
#### (2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

・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

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



#### (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）

### <荷主・物流事業者の判断基準等>

○**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・解説書**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

### <荷主等の取組状況に関する調査・公表>

○荷主等の判断基準について、**物流事業者を対象として定期的なアンケート調査**を行い、上記①～③の**取組状況を把握**するとともに、これらの回答の**点数の高い者・低い者も含め公表**（点数の低い者の公表を検討する際は、ヒアリング等により適切に実態を把握する）。

### <物流に関係する事業者等の責務>

○荷主等に該当しない、施設管理者、商社、ECモールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、**運送契約や貨物の受け渡しに直接関係を持たないものの商取引に影響がある者**についても、その**取組方針や事例等**を示すことを検討。6

## 特定事業者の指定基準、中長期計画・定期報告の記載内容、物流統括管理者の業務内容のポイント

### <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。

<b>特定荷主・特定連鎖化事業者</b> 取扱貨物の重量 9万トン以上 (上位3,200社程度)	<b>特定倉庫業者</b> 貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)	<b>特定貨物自動車運送事業者等</b> 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	定期報告
○作成期間 ・ <b>毎年度提出することを基本</b> 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) <b>実施する措置</b> (2) 実施する措置の <b>具体的な内容・目標等</b> (3) <b>実施時期</b> 等	○記載内容 (1) 事業者の <b>判断基準の遵守状況</b> （チェックリスト形式） (2) 判断基準と <b>関連した取組に関する状況</b> （自由記述） (3) <b>荷待ち時間等</b> の状況 ○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 <b>サンプリング等の手法</b> を許容 ・荷待ち時間等が <b>一定時間以内の場合には報告省略</b> 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、新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28日** **第1回合同会議**（規制的措置の施行に向けた検討を開始）
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換
- **2024年8月26日** **第2回合同会議**（取りまとめ素案の提示や業界ヒアリング 等）
- **2024年9月26日** **第3回合同会議**（取りまとめ案の審議（書面開催））
- **2024年9月27日～10月26日** **パブリックコメント**（意見提出件数 875件）
- **2024年11月11日** **第4回合同会議**（パブリックコメントを踏まえた取りまとめ案の審議）
- **2024年11月27日** **合同会議取りまとめ**を策定・公表
- **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
- **2026年4月（想定）** **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

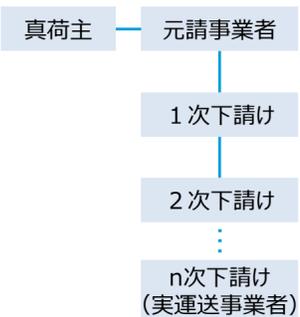
今後、**解説書**で運用・解釈等を整理する予定

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

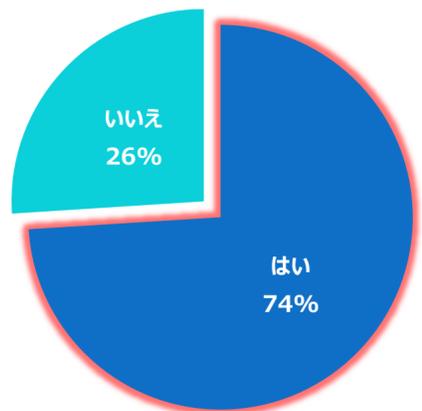
- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面交付等を義務付け\***。
- 元請事業者**に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務\***を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程の作成、管理者の選任を義務付け**。

\* 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

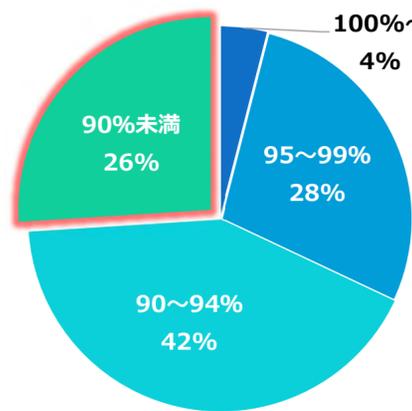
【多重下請構造のイメージ】



【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】

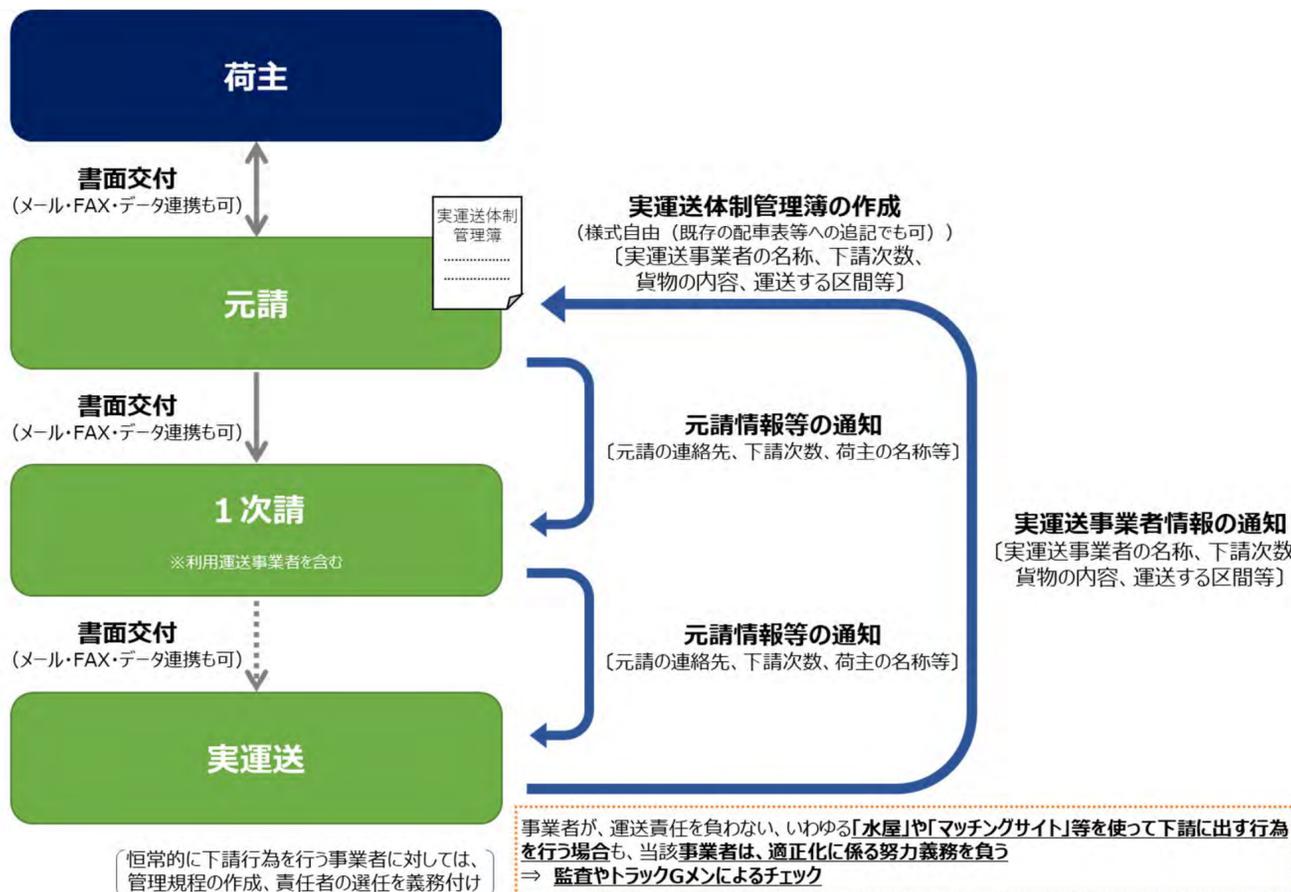


【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、請け負った金額の概ね何%か】



※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。  
(令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より)

## 実運送体制管理簿の作成フロー



恒常的に下請行為を行う事業者に対しては、管理規程の作成、責任者の選任を義務付け

事業者が、運送責任を負わない、いわゆる「水屋」や「マッチングサイト」等を使って下請に出す行為を行う場合も、当該事業者は、適正化に係る努力義務を負う  
⇒ 監査やトラックGメンによるチェック

## 書面交付等の義務付けについて（第12条、第24条関係）

貨物自動車運送事業者は  
・引き受けた運送の全部を自ら行う  
・引き受けた運送の全部を委託する  
・引き受けた運送の一部を委託する  
場合がある。  
(※)引き受けた運送の全部を自ら行うことができない場合、貨物利用運送事業者に運送委託する場合もある(貨物利用運送事業の登録も受けている者に限る。)

＜パターン1: 貨物自動車運送事業者のみが運送を受託しているケース＞



①: 第12条の規定に基づく書面交付 (真荷主⇄トラック事業者)  
②: 第24条の規定に基づく書面交付 (トラック事業者・利用運送事業者 ⇄ トラック事業者・利用運送事業者)

＜パターン2: 真荷主から運送を受託しているのが貨物利用運送事業者であるケース＞



＜パターン3: 貨物自動車運送事業者から貨物利用運送事業者への運送委託が含まれるケース＞



## 実運送体制管理簿のイメージ

事例: トラック事業者X運輸  
・保有台数: 50台 ・常時利用する下請事業者の保有台数: 50台  
・荷主3社(食料品メーカー甲社、製紙メーカー乙社、機械メーカー丙社)

(※): 法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられる事項

実運送体制管理簿(機械メーカー丙社)							
実運送体制管理簿(製紙メーカー乙社)							
実運送体制管理簿(食料品メーカー甲社)							
積込日	運送区間(※)	貨物の内容(※)	実運送トラック事業者の名称(※)	請負階層(※)	車番	ドライバー名	...
2/1(木)	〇〇工場~小売店ア	食料品 × 10トン	X運輸	-	11-11	〇〇	
2/1(木)	〇〇工場~卸売店イ	食料品 × b箱	X運輸	-	11-12	〇〇	
⋮							
2/1(木)	〇〇工場~小売店ウ	食料品 × c個	A運輸	1次請け	11-13	〇〇	
2/1(木)	××工場~倉庫工	食料品 × dケース	B運輸	2次請け	11-14	〇〇	
⋮							
2/2(金)	〇〇工場~小売店ア	食料品 × eトン	X運輸	-	22-11	〇〇	
2/2(金)	××工場~卸売店イ	食料品 × f箱	X運輸	-	22-12	〇〇	
⋮							
2/2(金)	××工場~倉庫工	食料品 × gケース	C運輸	1次請け	22-13	〇〇	
2/2(金)	××工場~卸売店オ	食料品 × h個	D運輸	3次請け	22-14	〇〇	
⋮							

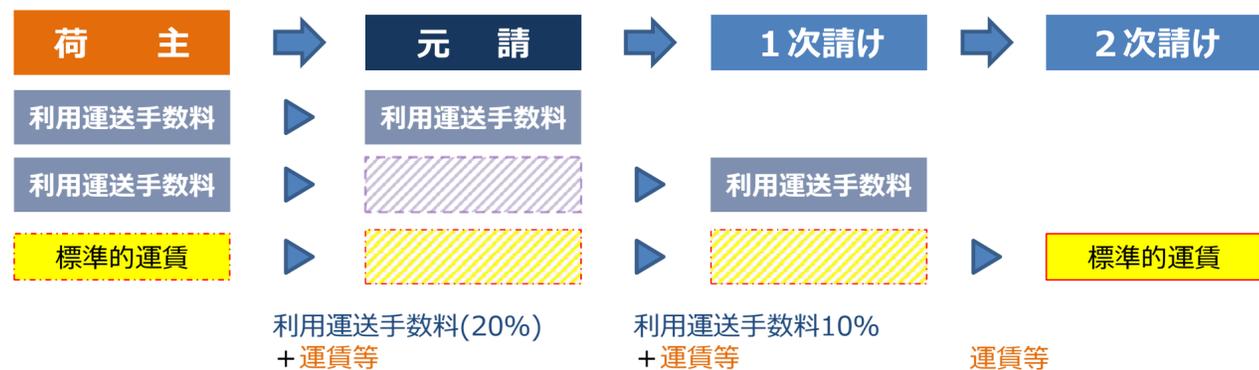
⇒ 様式など決まっていないため、既存の配車表を活用するなど、事業者の取り組みやすい形で作成。電磁的記録での作成も可。12

# 利用運送手数料について

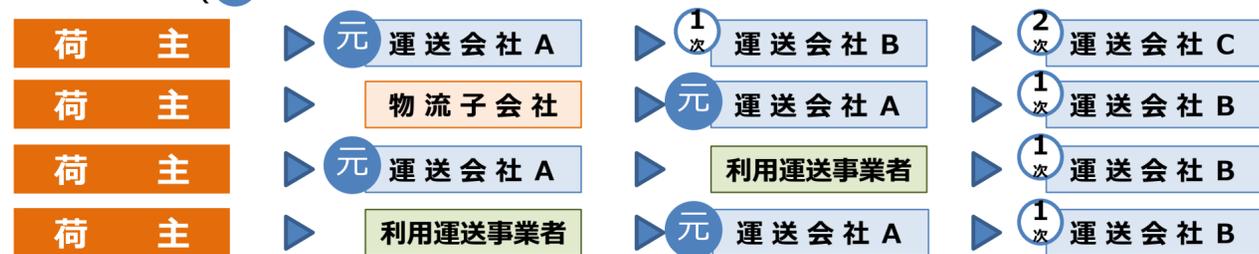
## 利用運送手数料

※以下はわかりやすいよう元請、1次下請が実運送を行わない前提で例を作成。

- ・運賃の10%を運賃と別に収受
  - ・実運送事業者の手配までに要した回数について収受
- ⇒下請け数が増えていくと10%、10%×2…と増えていく



下請構成の例 (元) は元請事業者、荷主に対して運送手数料が請求でき、実運送体制管理簿作成の義務を負う)

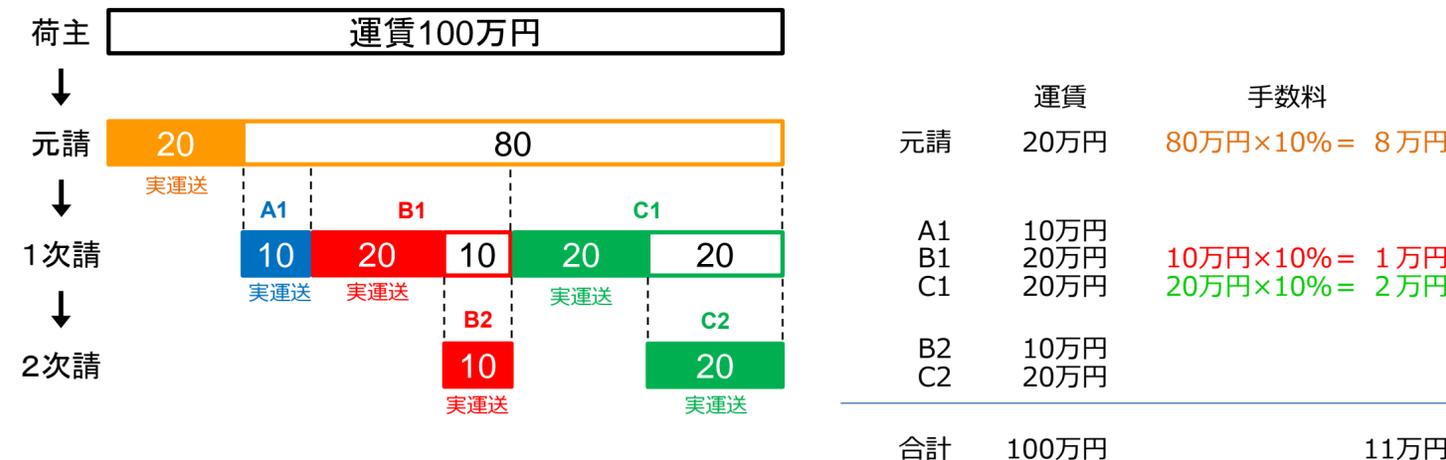


※上記物流子会社、利用運送事業者は、一般貨物運送事業の許可がない場合を想定。一般貨物運送事業者の場合は元請になる。

13

# トラック運送業における運賃及び下請け手数料収受の流れ (事例)

事例 荷主と元請Xが、荷物100t・運賃100万円の運送契約を締結した場合



- 元請事業者は、実運送体制管理簿の作成により把握した下請回数<sup>(※)</sup>を考慮して、荷主に対し運賃精算交渉<sup>(※)</sup>。
- 管理簿の作成を継続することで、下請回数を一定程度見通すことができるようになることから、荷主との運賃交渉段階においても、実運送事業者が収受すべき運賃を考慮した金額を荷主に請求。

【参考】標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）（抄）  
 (運賃、料金等の収受方法)  
 第三十一条 当店は、貨物を受け取るまで、荷送人から運賃、料金等を収受します。  
 2 前項の場合において、運賃、料金等の額が確定しないときは、その概算額の前渡しを受け、運賃、料金等の確定後荷送人に対し、その過不足を払い戻し、又は追徴します。  
 3 (略)

14

# 令和7年度物流関係予算概算要求について①

- 物流の「2024年問題」は、当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、**年々深刻化する構造的な課題**でもあり、**2030年に不足する輸送力34%を補う**ことを目指して、**継続的に対応していく必要**がある。
- このため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」に基づき、①**物流の効率化**、②**商慣行の見直し**、③**荷主・消費者の行動変容**を柱とする施策を一体的に講じ、**物流の適正化・生産性向上の更なる推進**を図る。

## (1) 物流の効率化 [1兆7,982億円の内数]

■ 物流の革新と持続的成長に向けて、モーダルシフト等の**物流GX**、自動化・機械化機器の導入等の**物流DX**、標準仕様パレットの利用促進等の**物流標準化**や**データ連携**のほか、**物流施設の機能強化**や**物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備**を推進。



# 物流の革新や持続的成長に向けた中長期計画を踏まえた取組の推進

■ 物流の革新や持続的成長のため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を踏まえ、モーダルシフト等の**物流GX**、**自動化・機械化機器の導入**等の**物流DX**、**標準仕様パレット**の利用促進等の**物流標準化**や**データ連携**といった**物流効率化**のほか、**商慣行の見直し**や**荷主・消費者の行動変容促進**等に**着実に取り組む**。

## 物流の効率化 [3,525百万円 (938百万円 3.8倍)]

### モーダルシフト等の強力な促進 [599百万円]

■ 鉄道(コンテナ貨物)や内航海運(フェリー・RORO船等)の輸送力を今後10年程度で倍増することを目指し、モーダルシフト等を強力に促進するため、地域の産業振興等と連携した先進的な取組を行う際の**大型コンテナ**や**シャーシ**等の導入経費を支援する。



- 物流効率化法に基づくモーダルシフト等の取組について、計画策定経費や認定を受けた取組等の初年度の運行経費を着実に支援する。
- トラックドライバーの担い手確保にも資するよう、多様な輸送モードの更なる活用に向けた新規需要調査や実証経費等を支援する。

16