

荷主の物流効率化法対応と 物流機能強化の検討のすすめ



目次

1. 物流総合効率化法の改正に至る背景と概要
2. 「物流効率化法」で追加された規定
3. 2025 年 4 月 1 日に施行される規定関係
4. 公布後 2 年以内＝2026 年度初めに施行予定の規定関係
5. 自社の物流機能の向上につなげるための検討のすすめ

1. 物流総合効率化法の改正に至る背景と概要

「物流の 2024 年問題」は 2025 年以降本格的に深刻化すると見込まれます。時間外労働上限規制が自動車運送業の運転者等にも適用されたことで、トラック運転者の長時間労働は改善が期待される一方、運転者の長時間労働に依存してきたトラック輸送力の減退は避けられません。何も対策を講じなければ、物を運べなくなる事態が多発することが危惧されます。

そうならないよう、国は様々な対策を講じていますが、そのための法整備として、2024 年に「物流総合効率化法」「貨物自動車運送事業法」の物流関連 2 法の改正が行われました。

このうち「物流総合効率化法」の改正は、様々な事業者に対し、非効率な物流を改善する努力義務を課すものとなりました。元々の「物流総合効率化法」は、複数事業者が連携して物流を行う取組を支援し、輸送の合理化や省力化を促進することを目的とする法律でした。今回の改正はそれに加えて「**トラック運転者の運送や荷役等を効率化する**」ことを新たなもう一つの目的とし、そのために荷主や物流事業者等を中心とした様々な事業者に、努力義務や規制的措置を課す各種条項が追加されたものです。特に荷主企業には様々な取組を行う必要が生じます。この改正に伴い、法律の名称も「**物資の流通の効率化に関する法律**」（以降「物流効率化法」と表記）と変更されました。

「物流効率化法」が課す努力義務や規制的措置の具体的内容の多くは省令や政令で定めることとされていますが、その内容の方向案が国土交通省・経済産業省・農林水産省の関係審議会等の合同会議で策定され、2024 年 11 月に「合同会議取りまとめ」として公表されました。これを基に、「物流効率化法」のうち 2025 年 4 月 1 日に施行される規定に関係する省令等が、2025 年 2 月に公布されました。

本稿では物流関連 2 法のうち「改正物流総合効率化法」を対象として、運送や荷役等の効率化を目的とした改正内容や省令、および合同会議での「取りまとめ」の主なポイントを、荷主に关するものに絞って確認します。なお以降本稿では、「改正物流総合効率化法」について「物流効率化法」又は単に「法律」と記します。

2. 「物流効率化法」で追加された規定

「物流効率化法」で追加された規制的措置に関する主な内容は、次の通り要約されます。

(1) 2025 年 4 月 1 日に施行される規定

- 荷主・物流事業者をはじめ物流に関係する全ての事業者が、それぞれの立場で物流効率化のために取組むべきこと（「講ずるべき措置」）について「努力義務」が課されます。この「措置」の内容については、国が「判断基準」を示します。
- 「措置」の取組状況について、国が必要と認める場合には「判断基準」に基づき、国が「指導や助言、調査や公表」を行います。

(2) 公布後 2 年以内に施行される規定（2026 年度初めに施行される予定）

- 一定規模以上の事業者を「特定事業者」とし、(1)の講ずるべき措置の実施について「中長期計画作成」「定期報告」を義務付けます。この中長期計画の実施状況が不十分の場合、国が勧告・命令を行います。
- 荷主（着荷主も含む）である「特定事業者（特定荷主）」には「物流統括管理者（CLO）」の選任が義務付けられます。

3. 2025 年 4 月 1 日に施行される規定関係

2025 年 4 月 1 日に施行される規定は、取扱貨物量の大小に関わらず、物流に関係するすべての事業者に対し、物流効率化のための取組措置について努力義務を課すものです。

(1) 「荷主」の定義

法律では、運送契約の当事者であるか否かの違いにより「第一種荷主」と「第二種荷主」の 2 つが定義されています。

- 第一種荷主…トラック運送事業者（利用運送事業者含む、以下同）と運送委託契約を結び、貨物の発送や受取を行う事業者
- 第二種荷主…運送事業者を通して貨物の受取や発送を行うが、運送事業者との契約当事者ではない事業者

貨物発送者（発荷主）だけでなく、納品先として貨物を受取る着荷主にも努力義務や規制的措置が課されることに注意が必要です。発荷主が第一種荷主となることが一般的ですが、引取物流等の場合では着荷主が第一種荷主、発荷主が第二種荷主と

なります。以降、第一種荷主と第二種荷主を分けて説明する必要が無い限り、荷主と記します。

(2) 運送や荷役等の効率化の目標

「運転者の労働時間」「荷待ち・荷役等時間」「積載効率」について、運送・荷役の効率化に向けて国全体で達成すべき目標が「基本方針」として掲げられています。これらの目標達成に向けて、荷主や物流事業者等、様々な事業者が協力して取組むことが要求されています。

運転者の労働時間	- 令和 10 年（2028 年）までに、トラック運行の 5 割で荷待ち・荷役等の時間を 1 時間削減 - これにより、運転者 1 人あたり年間労働時間を 125 時間短縮
荷待ち・荷役等時間	1 回の貨物受渡しに要する荷待ち・荷役等の目標時間を原則 1 時間以内とし、やむを得ない場合を除き、1 運行あたりの荷待ち・荷役等時間を 2 時間以内に短縮
積載効率	- トラック運行の 5 割で積載効率 50%以上 - これにより、国内全体の運行の積載効率を 44%に増加

(3) 荷主に努力義務が課される「講ずるべき措置」と、それに対する国の「判断基準」

荷主が「講ずるべき措置」として、「積載効率の向上（一運送ごとの貨物重量増加）」「荷待ち時間の短縮」「荷役等時間の短縮」の 3 点を目指すことと、「これらの取組の実効性を確保するための社内体制整備や関係事業者との連携」を図ることの、計 4 点が挙げられています。

そのための具体的な取組は、各荷主が業務の実情に応じて有効な方法を検討することとされていますが、荷主がそのための取組を考える上での「判断基準」として、省令では次の事項を挙げています。

講ずるべき措置	判断基準（●…第一種荷主、○…第二種荷主、★…第一種・第二種共通）
① 積載効率の向上	●運送事業者が複数荷主の貨物積合せや共同配送、帰り荷確保等を行うために必要な時間の確保（方策例；運送委託から貨物引渡しまでの時間の見直し、貨物の出荷・引渡しや納品等の指定時刻・時間帯見直し等） ●貨物の入出荷量適正化（方策例；貨物量平準化、納品日・納入回数集約等） ●配車・運行計画の最適化（方策例；配車システム導入等） ○第一種荷主が貨物の受渡日や時刻・時間帯について協議を申し出た場合、これに協力して対応 ★生産、販売、調達、その他貨物受渡しに関係する各業務部門間の連携促進

② 荷待ち時間の短縮	★出荷（第一種荷主）／納品（第二種荷主）の時刻・時間帯分散（方策例；トラック予約受付システムの導入と、出荷／納品スケジュールに配慮した時間調整実施等による適切な活用、混雑時間を回避する日時指定、受発注前倒しと倉庫作業時間確保等）
③ 荷役等時間の短縮（注）	●荷役等の効率化（方策例；標準仕様パレット等の輸送用器具導入、運転者の荷役等を省力化する荷造りの実施等） ●検品の効率化（方策例；第二種荷主や倉庫業者等への事前出荷情報の通知） ★荷役等の効率化（方策例；荷役要員等の適切な配置、適切な荷役スペース確保等） ★検品の効率化（方策例；検品効率化機器の導入等）
④ 上記の取組の実効性確保	★責任者の選任等の社内体制整備や、物流効率化のための取組の研修実施 ★荷待ち・荷役等時間、貨物積載重量の状況や、効率化施策の取組効果の把握 ★寄託先倉庫との連携・協力 ★物流データ標準化等による、多様な事業主体との連携を通じた物流効率化のための取組の円滑化促進

注：荷役「等」とは、積込・積卸しの他、検品、荷造り、搬出、搬入、保管、仕分、陳列、ラベル貼付け、その他運転者の運転業務に附帯する業務と定義されています。これら業務の開始から終了までが、荷役等時間となります。

（４）荷主等の取組状況の「調査・公表」

荷主等の取組状況をどのように調査するかは、本稿執筆時点（2025 年 2 月）では明らかにされていませんが、「取りまとめ」では、荷主等を対象とした網羅的調査は困難であるため、荷主と物流事業者の関係を崩さずに実態を聴取することを前提に、トラック運送事業者をはじめとする物流事業者を対象として、発・着荷主の取組状況をアンケート調査によって確認することが提起されています。具体的には以下の内容です。

調査対象	・ 荷主との間で集荷・輸配送・納品等を行っている物流事業者（トラック運送事業者、倉庫事業者等）
調査方法	・ 優良な取組状況の把握や物流改善促進を目的とした、アンケート調査の定期的実施
荷主等の取組状況の把握と公表対象	・ 定期的アンケート調査で、物流事業者の回答に基づいて主要な荷主等を抽出 ・ 荷待ち・荷役等時間の短縮、積載効率の向上等に関する項目別に、当該荷主等の取組状況について把握し、回答を点数化 ・ 点数化結果に基づき、点数の高い荷主と、低い荷主を公表 ・ 点数の低い荷主には、ヒアリング等を行って物流効率化に向けた取組状況の実態を把握し、その内容を踏まえて必要に応じ点数を見直した上で公表を検討
悪質な事例を確認した場合	・ アンケート調査結果から、長時間の荷待ちや契約にない付帯業務、無理な運送依頼等が常態化している悪質な事例を確認した場合は、それら事例の実態や対象荷主等の取組状況について、必要に応じて荷主等からヒアリング等を実施

・ それら調査結果に基づき、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る

4. 公布後2年以内＝2026年度初めに施行予定の規定関係

2026年度初めに施行予定の規定は、一定規模以上の「特定事業者」を対象として限定し、運送・荷役効率化のための措置に関する「中長期計画作成」「定期報告」等を義務付ける内容のものです。

さらに、特定事業者のうち荷主（特定荷主）には、取組措置の実効性を確保するために社内体制整備や関係事業者との連携等を推進する役割を担う「物流統括管理者（CLO）」の選任が義務付けられます。

（1）「特定荷主」の定義

第一種荷主・第二種荷主として、政令で定める指定貨物重量以上の取扱貨物重量がある荷主は、特定荷主として、省令で定める事項を荷主事業所管大臣に届け出る義務が生じます。該当企業がこの届出をしないことが発覚した場合、罰金が科される場合があります。

特定荷主の基準は、第一種荷主・第二種荷主とも、年間取扱貨物重量9万トン以上となる見通しです。

それぞれの取扱貨物重量の対象は次の通りです。

- 特定第一種荷主…運送委託契約に基づき、トラック運送事業者に運送を行わせた貨物の合計重量
- 特定第二種荷主…トラック運送事業者を通して納品した貨物や発送した貨物で、自社が運送委託契約をしたものでない貨物の合計重量

取扱貨物重量は、各事業者が第一種荷主の立場での重量と、第二種荷主の立場での重量に区分して集計し、それぞれの立場で特定荷主に該当するか否かが判定されます。よって、第一種荷主・第二種荷主の両方の立場で「特定荷主」に該当する場合があります。

なお、容積勝ちの貨物を扱う荷主や、実重量の把握が困難な業種（主に卸・小売業が想定されます）の荷主等は、換算重量（1 m³＝280 kg）や、商品マスタ登録重量を用いての集計値、輸送トラックの最大積載量を取扱貨物重量と仮定しての推計値、売上・仕入金額を元に何等かの基準で貨物重量換算した推計値等も、認められるものと想定されます。

(2) 「中長期計画作成」の提出と内容

「取りまとめ」では、中長期計画は毎年度の提出を基本としつつも、計画内容に変更がなければ、5年に一度提出することとされています。

記載内容は、「判断基準」に示される取組事項に基づき、「①運転者1人当たりの一回の運送ごとの貨物重量増加」「②運転者の荷待ち時間短縮」「③運転者の荷役時間等の短縮」の3項目について、それぞれ「①実施する措置（取組事項）」「②措置の具体的内容・目標等」「③実施時期等」「④その他参考事項」の4点を記すこととされています。

(3) 「定期報告」の提出と内容

法律では、特定事業者は、特定事業者として指定を受けた年度の翌年度以降、**毎年度、努力義務の実施状況について報告義務を負う旨**を規定しています。

定期報告として記載すべき内容として、「取りまとめ」では以下3点を挙げています。

① 事業者の判断基準の遵守状況

- ・チェックリスト形式で記載することが想定されています。
- ・具体的内容やフォーマットは今後例示が公表されるのではないかと考えられますが、チェック事項があらかじめ指定されており、その達成状況を選択肢形式で自己評価するものが考えられます。

② 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

- ・自由記入欄に記述することが想定されています。
- ・記述内容は、積載効率向上や荷待ち・荷役等時間短縮を図る取組の実効性を確保するために、物流事業者や他の荷主企業等とどのような連携を行ったかについて、記すものと考えられます。

③ 荷待ち・荷役時間等（以下「荷待ち時間等」と表記）の状況

- ・特定荷主自身が荷待ち時間等の現状を把握し、どの程度改善する必要があるかを認識できる記載内容とするものとされています。これにより、特定荷主の取組が実効性のあるものとするのが求められています。
- ・一方で、荷待ち時間等の状況把握のために特定荷主が過度な業務負担を負わないよう、業務負荷軽減の観点も考えて、バランスのとれた合理的な方法とする必要性も指摘されています。
- ・荷待ち時間等の状況については、この他にも具体的方法の考え方、計測方法、計測対象施設について、「取りまとめ」で詳しく記されています。

具体的方法	・ 特定荷主が管理する施設等にて荷積み・荷卸しをするトラックの荷待ち時間等を計測し、結果を報告に記載します。 ・ 全施設の荷待ち時間等を計測すると負担が過大となる場合は、以下のサンプリング計測や一部省略も認められます。	
計測方法	・ 原則として、荷待ち時間と荷役等時間を分けて計測します。ただし業務実態から荷待ちと荷役を切り分けられない場合は、「荷待ち時間等」として区分せずに計測することも認められます。 ・ 1回の運行で1事業所内の複数施設で積込・積卸しを行う場合は、各施設で荷待ち時間と荷役時間を計測します。ただし業務実態から施設別に分けての計測が困難な場合は、事業所全体を1施設として計測することも認められます（その場合、計測荷待ち時間等が実際発生時間より過大となる可能性もあります）。	
計測対象施設等	対象施設	・ 特定荷主自身が管理する施設と、特定荷主が貨物の寄託契約をした営業倉庫施設が、対象施設とされます。 ・ 後者では、寄託先から荷待ち時間等を削減するために行っている取組を聴取したり、契約上可能であれば寄託先に荷待ち時間等の計測やそれを踏まえた改善策の提案を受けたりして、定期報告に記載します。
	サンプリング	・ 特定荷主が荷待ち時間等の現状や課題を認識し、全体の荷待ち時間等の改善につなげるために適切なサンプリング計測方法が、今後継続検討された上で公表される模様です。 ・ 「取りまとめ」では、サンプリング手法について、次のような方向性が考えられるとしています。 ✓ 対象施設・計測期間・対象トラック運行数等ごとに、サンプル抽出する最低数値を示した上で、それ以上の数の施設・期間・トラック運行等を荷主自ら選定して計測し、その内容を報告する。 ✓ 対象施設は、取扱貨物重量の半分程度把握することを前提に、特定荷主自身が管理する全施設から年間取扱貨物重量の大きな施設を対象とする。 ✓ 対象期間は、四半期ごとに任意の連続5営業日以上とする（つまり、年4回、各連続5営業日以上の計測が必要）。ただし、各四半期中で、前年度実績で最も売上金額が低い月はサンプル対象から除外する。 ✓ 対象運行トラックは、計測対象施設での全ての運行トラックを原則とする。
	報告省略	・ 流通業等、計測対象となる集荷配送拠点が非常に多い特定荷主（主に特定第二種荷主）等では、一部施設について報告省略も認められる場合が想定されています。 ・ 「取りまとめ」では、報告省略が認められる条件検討案として、以下を挙げています。 ✓ 荷待ち時間・荷役等時間の合計が1時間以内である場合 ✓ 荷役等に要する時間が、安全性や衛生面の観点から短縮困難な場合（例；洗浄等の附帯作業が必須の場合、危険物や重量物を取扱うため安全確認に時間を要する場合等）
	報告方法	・ 計測した荷待ち時間等の平均時間を、施設ごとに報告書面に記載します。

- ・ 以上のように、サンプリングが認められる場合やその方法、および報告省略が認められる場合を中心に、施行までの間に今後も引続き検討が行われる予定です。

(4) 「物流統括管理者 (CLO)」の選任・業務内容等

物流統括管理者については、法律でも行うべき業務と対象者がある程度具体的に規定されていますが、「取りまとめ」では、今後省令で規定されるべき必要な業務について詳細に提起されています。

また物流統括管理者には、社内関係部門間の調整や社外事業者との連携推進が求められ、これらの観点や経営管理観点から事業運営上の決定を主導することが期待されることを踏まえて、行うべき業務の規定や対象者の選定を行う必要性が、法律よりも具体的に指摘されています。

	法律の規定	「取りまとめ」の内容
行うべき業務	① 中長期計画の作成 ② 運転者の負荷軽減と、輸送物資の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策定、および事業管理体制の整備 ③ その他運送・荷役等の効率化のために必要な業務(具体的には省令で規定)	・ 左記③の業務として、具体的に以下を規定すべき旨が提起されています。 ✓ 定期報告の作成 ✓ 貨物運送の委託・受渡し状況につき国から報告を求められた場合の報告の作成 ✓ リードタイム確保や発注・発送量の適正化のため、社内関係部門間の連携体制の構築 ✓ 運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化、物流標準化等に向けた事業計画作成・実施・評価 ✓ 運送・荷役等の効率化に関する従業員の意識向上に向けた社内研修実施 ・ この他、物流効率化のため、調達先・納品先等の CLO や物流事業者等の関係者との連携・調整についても規定すべき旨が提起されています。
対象者	「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」を選任することを義務付け	・ 基本的に重要な経営判断を行う役員等の経営幹部からの選任が必要とされています。

以上が物流効率化法や省令、「取りまとめ」にて、発・着荷主に対する義務付け内容や取組むべきとされる事項の概要です。

2026 年度初めの施行となる特定事業者関係の規定に関しては、届出手順や、中長期計画・定期報告の書式・具体的記載内容等、実務を行う上ではまだまだ不透明な点が多々あり、それらについては今後ガイドラインや例示等が関係各省から示されるのではないかと思います。それでも「取りまとめ」の内容から、荷主が講ずるべき措置の内容はかなり明らかになってきました。取組事項には相応の時間を要すると見込まれるものも多々あるので、対応可能なものは先駆けて内容検討や実施方法

の計画策定を進め、後日関係各省から参考資料の提示があれば適宜見直しを行いつつ、施行日に備えることが望ましいと考えます。

5. 自社の物流機能の向上につなげるための検討のすすめ

本稿の結びにかえて、物資流通効率化法対策からやや離れる点もありますが、筆者の雑感を2点記します。

(1) 自社の物流のあり方を見直す「物流の中長期計画」検討のすすめ

お気づきと思いますが、物流効率化法が特定事業者を求める中長期計画は、国がトラック運送効率化目標を達成するために作成を要求するもので、個々の荷主の物流改善は特に意識されるものではありません。それはそれでマクロ的観点では大きな意義のある事ですが、一方で荷主としてはメリットを感じにくい、という思いが率直なところかもしれません。

そこで荷主企業、特に特定荷主では、これを機に自社の物流を再点検して、今後の自社の物流のあり方を見直すことを主眼とした「中長期計画」を策定することをお奨めします。

典型的には、輸配送ネットワークの再構築を検討することが考えられます。すなわち、自社の輸配送網の各区間における物量規模や輸送手段とその積載効率等の実態を点検し、非効率な区間でのトラック輸送方法見直し（車格変更、路線便活用、運行頻度変更等）や、モーダルシフト活用、他の荷主企業との共同物流の可能性等を検討するものです。これにより、自社の輸配送ネットワークにおける非効率な点や脆弱な点の改善、輸配送コストの抑制等を図れると共に、トラック輸送の効率化にも寄与できるものとなります。また、物流効率化法が直接対象とはしていない、倉庫の拠点配置見直しや倉庫業務効率化をテーマに検討することも考えられます。これにあたり、トラックの運送・荷役効率化に資することも目的の一つとして取組むことで、間接的に物流効率化法の要請に寄与できる可能性も考えられます。

さらに、省令ではトラック運送・荷役効率化のため、社内の調達・生産・販売各部門との連携や、取引先・物流事業者等社外事業者との連携に基づく改善の取組を求めています。このような社内外の連携体制は、物流の枠を超えてサプライチェーンの強化や効率化検討につながるものと言えます。特に特定荷主では、CL0にこのような社内外の事業者との連携・調整の役割が求められていることも鑑みて、先々のサプライチェーンの強化・効率化を目的とした取組に発展させることができれば、事業経営上の観点からもより有益なものになると思われます。

本来は法律が要請する運送・荷役の効率化措置や中長期計画の検討と併せて、以上のような検討を行うことが理想的ですが、当面は法律への対処だけで手一杯ということもあり得るでしょう。その場合、法律の要請に直接応える対応が一段落してからでも、上記のような物流のあり方見直しを検討してはいかがかと考えます。

なお、「取りまとめ」では特定荷主に5年に一度の中長期計画の提出を義務付けるべきとしていますが、初回の中長期計画提出後は、自社の中期計画策定スケジュールと連動させて物流の中長期計画を策定することが望ましいと考えます。

(2) 物流子会社と、荷主である親会社との役割分担再確認のすすめ

第一種荷主では物流子会社を有している企業も多いと思われますが、その場合、法律が荷主に要請する「講ずるべき措置」に関する情報は、全て物流子会社が取得・管理可能な環境にあるというケースが一般的かもしれません。その物流子会社が、積載効率や荷待ち・荷役等時間の管理を行う力を有しているなら、物流子会社にこれらの管理や改善の充実化と情報共有を要請すれば足りると考えられます。反面、そのような物流管理業務ができていない物流子会社もあり得ます。その場合、その物流子会社が「講ずるべき措置」に対処した管理ができるか否か、親会社である荷主がどこまでサポートするかが問題となります。

一方で荷主である親会社は、「講ずるべき措置」や中長期計画の策定にあたって何を担うべきか、物流子会社とどういった役割分担が適当なのかが課題として浮上する事が考えられます。一般的には、親会社が物流に関する企画を担い、子会社が物流管理と実務を担うケースが多いかと思われます。その場合、子会社に物流管理機能向上を図る取組を推進させる一方、親会社は今後の自社の物流のあり方についてテーマを設定した上で、子会社の情報を踏まえた改革方針検討、物流フロー見直しや、省力化・デジタル化等に向けた設備投資、他事業者との連携検討等に注力することとなると思われます。

ただ実際には、親会社の考え方やグループでの物流業務内容、スキルの状況等に応じ、機能・役割分担の適切なパターンは企業によって多様となります。また、機能・役割分担の形は同じでも、各機能に係る個々の業務として行われる内容やレベルも様々です。

こういったことを踏まえて、運送・荷役の効率化措置の検討や中長期計画の策定を機に、物流の企画・管理・実務の各機能の担い手や、業務の質的強化対象を改めて検討することも、物流の中長期計画の一つのテーマとして考えられます。物流効率化法の要求とは直接関係しない内容ですが、物流各機能の向上と、間接的・中長期的観点での「講ずるべき措置」の対応策としては、推進意義があるものと考えます。

最後までお読みいただきまして、ありがとうございました。

(この記事は 2025 年 2 月 25 日の情報をもとに書かれました。)

[ろじたんお問合せ先]

株式会社N X総合研究所

<https://www.logitan.jp/>

※ろじたんサイトのお問合せフォームよりご連絡ください