



## 物流効率化法の改正について

令和7年12月8日

弁護士 松浦 拓海

E-mail : matsuura\_t@clo.gr.jp

### 第1 はじめに

「2024年問題」が話題となり、輸送力不足の可能性が問題視されるなか、荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して物流を支えるための環境を整備し、物流の持続的成長を図るため、令和7年4月1日に、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」の改正法（法律名も「物資の流通の効率化に関する法律」と改題されており、以下「物流効率化法」といい、条文を引用する際は「法」といいます<sup>1</sup>。）が一部施行されました。また令和8年4月1日からは改正法の全部が施行される予定です。

本稿では、令和7年4月1日に施行されている部分について解説した上で（第2、3）、令和8年4月1日から施行される部分について解説します（第4）。なお本稿では紙幅の都合上、荷主及び連鎖化事業者に関する改正を中心に検討します。

### 第2 物流効率化法の対象者

#### 1 荷主とは

物流効率化法では、「荷主」には、一般的にいう発荷主と着荷主の両方が含まれますが、法律上は、「荷主」を①**第一種荷主**と②**第二種荷主**に分類しており（法30条8号及び9号）、運送事業者との間で運送契約を締結するか否かという点で区別されます。

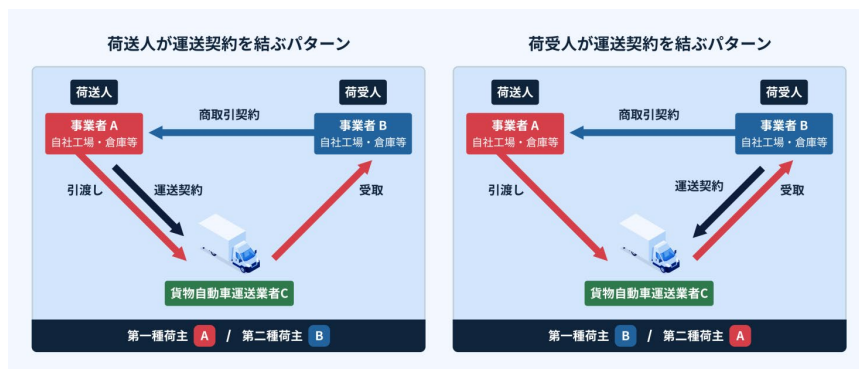
**第一種荷主**は、自らの事業に関して継続して運送事業者に対して貨物の運送を行わせる運送契約を締結する者をいいます。

**第二種荷主**は、①自らの事業に関して継続して貨物を運転者から受け取り、もしくは他の者に運転者から受け取らせる者、または②貨物を運転者に引き渡す者

<sup>1</sup> なお、条文は原則として本稿配信日現在施行されているものであり、令和8年4月1日からの施行により影響を受ける条文については、改正後の条文を併記します。

もしくは他の者に運転者に引き渡させる者をいいます。いずれの場合であっても、第二種荷主と運送事業者との間では、運送契約は締結されていない点に特徴があります。

第一種荷主及び第二種荷主の典型的なパターンは下記図1ですが、他のパターンも想定されています<sup>2</sup>。



-図1<sup>3</sup>-

## 2 連鎖化事業者とは<sup>4</sup>

連鎖化事業者とは、フランチャイズビジネスにおける特有の輸送パターンを想定した類型です。フランチャイズ本部が、加盟店と運送事業者との貨物の受渡しの日時または時間帯について運送事業者に指示ができる場合（加盟店経由で運送事業者に指示することができる場合を含みます。）には、フランチャイズ本部が連鎖化事業者該当します（法45条（改正後の法61条））。なお、加盟店はパターンによりませんが、概ね第二種荷主及び連鎖対象者<sup>5</sup>となります。

<sup>2</sup> 物流パターンごとの荷主の考え方については、下記をご参照ください。

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001881008.pdf>（令和7/11/28最終閲覧）

<sup>3</sup> 「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」（以下「荷主解説書」といいます。）10頁より抜粋

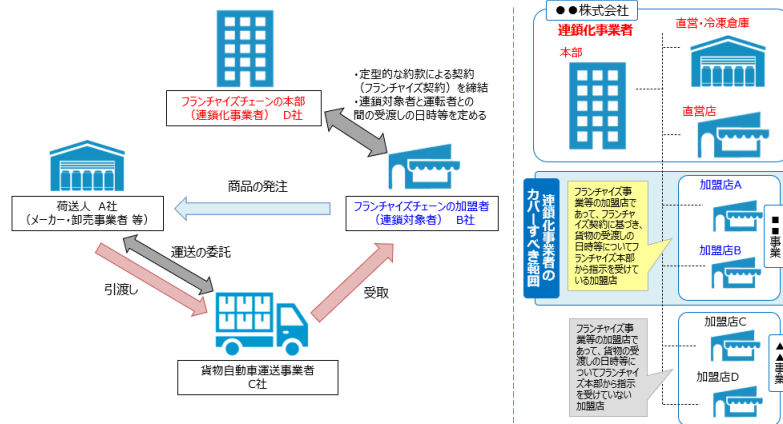
[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book\\_ver.1.3.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-book_ver.1.3.pdf)（令和7/11/28最終閲覧）

<sup>4</sup> 物流パターンごとの連鎖化事業者の考え方については、下記をご参照ください。

[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/chained-mindset-logistics-pattern\\_ver.1.1.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/chained-mindset-logistics-pattern_ver.1.1.pdf)（令和7/11/28最終閲覧）

<sup>5</sup> 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（フランチャイズ本部）の契約の相手方を指します（法45条1項（改正後の法61条1項））。概ね、フランチャイズの加盟店はこれに該当することになります。

### フランチャイズチェーン（連鎖化事業）に関して



-図 2<sup>6</sup>-

### 3 貨物自動車運送事業者等とは

貨物自動車運送事業者等には、トラック事業者等が該当します(法 30 条 6 号)。本稿では省略いたしますが、積載効率の向上等につき努力義務が課されるなど、対応が必要になります(法 34 条等)。

### 4 貨物自動車関連事業者とは

貨物自動車関連事業者には、倉庫業者などが該当します(法 30 条 10 号イからニ)。本稿では省略いたしますが、荷役等時間の短縮につき努力義務が課されるなど、対応が必要になります(法 41 条(改正後の法 52 条)等)。

### 5 特定事業者とは(令和 8 年 4 月 1 日施行予定)

特定事業者とは、上記 1 から 4 の者のうち、一定の基準を満たした場合に指定を受ける者をいい、一定の措置が義務づけられます。本稿では、このうち特定荷主及び特定連鎖化事業者を取り上げます。これは、年度の取扱貨物の重量が 9 万トン以上である場合に指定を受ける者をいい(改正後の法 45 条、64 条)、第 4 で解説します。

<sup>6</sup> 連鎖化事業者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の効率化に関する判断の基準の解説書(以下「連鎖化事業者解説書」といいます。)9 頁より抜粋

[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/chained-judgment-criteria-book\\_ver.1.3.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/chained-judgment-criteria-book_ver.1.3.pdf) (令和 7/11/28 最終閲覧)

## 第3 荷主が取り組むべき措置

### 1 概要

荷主は、その事業の特性及び従業者の安全その他の必要な事情に配慮した上で、運転者の荷待ち時間及び荷役等時間の短縮、積載効率の向上を図るための措置を実施することが求められます(法37条1項(改正後の法42条1項)、努力義務)。以下、①積載効率の向上、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮の順に解説します。なお、実際に行われている施策を集めた事例集が公開されておりますので、取り組むべき措置の参考となります<sup>7</sup>。

なお、連鎖対象者については、第二種荷主に該当する場合であっても、貨物の受渡しの日時について運転者に指示ができないことから、荷主の努力義務が③のみに限定されています(法37条4項(改正後の法42条4項) 柱書かっこ書)。

### 2 積載効率の向上について

他の貨物との積合せ等により、運転者1人当たりの1回の運送ごとの貨物の重量を増加させることを目的とされています。

#### ① リードタイム(発注から納品までに要する時間)の確保

発注・納品の間隔の延長や、発注時間の前倒しにより準備時間を確保することなどにより、労働力・車両の過剰手配の減少や、精度の高い計画に基づく積載効率の向上等が求められます。

#### ② 貨物の出荷量・入荷量の適正化

出荷能力を超えた納品依頼が集中することが予想される場合に、発注締切りを通常の場合よりも前倒しするなどにより、ピーク時における出荷量を抑え、適正化することが求められます。

#### ③ 配車計画や運行経路の最適化

配車計画システムの導入など、属人的な配車計画のノウハウを一般化するなどにより、全体的な積載効率を上昇させることが求められます。

#### ④ 関係部門間の連携促進

関係部門間で連携し、各部門の意向を踏まえ、効率化等を目的とした施策を行うことが求められます。

### 3 荷待ち時間の短縮について

#### (1) 荷待ち時間とは

---

<sup>7</sup> 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(事例集)

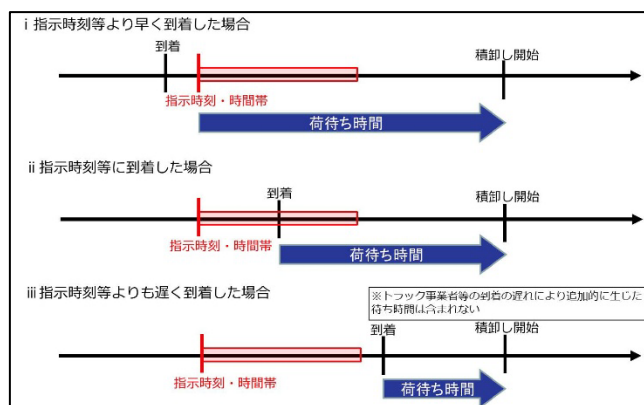
[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book\\_ver.1.1.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/sippers-judgment-criteria-casestudies-book_ver.1.1.pdf) (令和7/11/28最終閲覧)

荷待ち時間とは、運転者が集貨もしくは配達を行うべき場所またはその周辺の場所（以下「集貨場所等」といいます。）において、荷主、当該場所の管理者及び連鎖化事業者（以下「荷主等」といいます。）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（法 30 条 4 号、国土交通省関係物資の流通の効率化に関する法律施行規則（以下「国交省規則」といいます。） 5 条 1 項、2 項）。

ポイントとなるのは、「荷主等の都合により待機したか否か」という点です。例えば、荷主等の休憩時間に重なったため、受渡しができなかった場合は荷待ち時間に含まれることとなります。他方で、運転手が集貨場所等に到着後、業務上の指示等により休憩する時間など、業務から完全に離れることができる時間は、荷待ち時間に含まれません。

## (2) 荷待ち時間の計測方法

荷待ち時間は、運転者が集貨場所等に到着した時刻から荷役等を開始した時刻までの時間を計測します（法 30 条 4 号、国交省規則 5 条 2 項、下記図 3 参照）。



-図 3<sup>8</sup>-

## (3) 取り組むべき措置の具体例

具体例として、①多くのトラックが一時に集中して到着しないよう、トラック予約受付システムを導入・活用し、貨物の受渡しを行う日時等を分散させること、②寄託先に寄託物の入庫または出庫の発注を早期に行うことなどにより、

<sup>8</sup> 荷主解説書 13 頁より抜粋

寄託先における貨物の受渡しを行う日時等を分散させることなどが考えられます。

#### 4 荷役等時間の短縮について

##### (1) 荷役等時間とは

荷役等時間とは、運転手が行う荷役（荷積み・荷卸し）、検品、荷造り、搬出・搬入、保管、仕分け、陳列、ラベル貼り、代金の取立て・立替え、荷主が行う荷役への立会いなど、運転手の運転の業務に附帯する業務の開始時間から終了時間のことをいいます（法 30 条 5 号、国交省規則 6 条）。ただし、荷役等に従事していない時間は除かれます。

##### (2) 荷役等に従事していない時間とは

運転手が、運転事業者からの業務上の指示等により休憩する時間等を指します。もっとも、迅速に車両を動かせるような状態での待機や、荷役作業中の立会いが必要であるなど、業務から完全に離れることができず、実質的に休憩がとれていない時間は、「通常貨物自動車の運転の業務に附帯する業務に従事している時間」に該当するため、荷役等時間に含まれることとなります。

##### (3) 荷役等時間の短縮に関する事項

以下のような具体例が考えられます。

- ① パレット、カゴ車など、ばら積み・ばら卸しを避ける荷役機器の導入
- ② 施設内での保管から発送、着地での荷卸しまで同一のパレットを用いる等、標準仕様パレットやその他の標準化された規格に適合するパレットの統一
- ③ ドライバーが検品しやすい荷造りの実施
- ④ 事前出荷情報等の伝達、商品識別タグの導入による検品作業の効率化等
- ⑤ フォークリフトや作業員の適切な配置、作業の連携

#### 5 実効性の確保に関する事項

上記 2 から 4 までの取組みの実効性を確保するために、下記の措置を講じることが求められています。

- ① 物流効率化の取組みに関する責任者の選任や、社内教育の実施等による体制の整備
- ② 物流統括管理者に向けた取組みの状況、効率化のための取組みの実施状況・効果の把握
- ③ 寄託先倉庫における入出庫日程・量の調整や定時便の設定等の、荷待ち時間等を短縮するための提案・協力

- ④ 物流情報標準ガイドラインへの準拠などの物流データの標準化を通じた多様な主体との連携の円滑化
- ⑤ 物流サービスに応じた価格の把握
- ⑥ 物流効率化への課題把握・改善に向けた、国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携

## 第4 特定事業者について（令和8年4月1日施行予定<sup>9)</sup>）

### 1 特定事業者の指定と基準

#### (1) 概要

荷主、連鎖化事業者、トラック事業者または貨物自動車関連事業者のうち、一定基準を満たした事業者は、所管大臣から「特定事業者」に指定され、様々な義務を課されることとなります。特定荷主及び特定連鎖化事業者については、取り扱った貨物の重量によって指定されますので、**荷主及び連鎖化事業者は、前年度に重量を算定し、基準重量以上である場合には、所管大臣に届出の義務**があります（法45条2項、6項、64条2項）。また、当該届出は、**毎年度5月末日**までに、様式第1により提出する必要があります<sup>10)</sup>。

なお、取扱貨物の重量は、事業者全体としての合計重量ではなく、それぞれの運送において、第一種荷主、第二種荷主または連鎖化事業者のそれぞれの立場における重量が基準重量を超えた場合に指定されます。

#### (2) 指定基準

##### ① 第一種荷主

各年度における、貨物自動車運送事業者また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が9万トン以上

##### ② 第二種荷主

各年度における、自らの事業に関する次に掲げる貨物の合計の重量が9万トン以上

ア 運転者から受け取る貨物

イ 他の者をして運転者から受け取らせる貨物

<sup>9)</sup> 本項の条文はいずれも改正後の条文です。

<sup>10)</sup> 記載例等につき、「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」（以下「荷主手引き」といいます。）4-11頁、「特定連鎖化事業者の物流効率化法への対応の手引き」（以下「連鎖化事業者手引き」といいます。）4-10頁をご参照ください。

[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)（荷主手引き）、[https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-chained\\_ver.1.0.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/specified-chained_ver.1.0.pdf)（連鎖化事業者手引き）（令和7/11/28最終閲覧）

ウ 運転者に引き渡す貨物

エ 他の者をして運転者に引き渡させる貨物

### ③ 連鎖化事業者

各年度における、次に掲げる貨物の合計の重量（ただし、連鎖化事業者が運転者に、貨物の受渡しの日時や時間帯を指示することができない貨物は除かれます）が9万トン以上

ア 連鎖対象者（加盟店）が運転者から受け取る貨物

イ 連鎖対象者（加盟店）が他の者をして運転者から受け取らせる貨物

## (3) 重量の算定方法

荷主が自社の取扱荷物の重量を把握している場合は、当該重量の合計重量を自社の取扱貨物の重量として算定することになります。

他方で、輸送量を容積で把握している、着荷主になるケースが多いなどの特殊性を有する業種（卸売業、小売業など）では、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ます。そのため、下記のような重量の算定方法を用いることが許容されます<sup>11</sup>。

- ① 商品マスタ等で商品の重量データを集計することが可能な場合には、当該データを元に集計する。
- ② 商品の容積を把握している場合には、1立方メートルあたり280kgとして換算する。
- ③ 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。
- ④ 売上金額や仕入金額を元に貨物の重量を換算する。

なお、パレット、ロールボックスパレットまたはコンテナ等の荷役の効率化に資する輸送用器具の扱いについては、輸送用器具の一部とみなせる場合は重量の算定の対象から除かれます。他方で、商品として取り扱っている場合（例：パレット製造業者など）は重量算定の対象となります。

## 2 特定荷主・特定連鎖化事業者の義務

特定荷主・特定連鎖化事業者には、①中長期計画の作成（法46条、65条）、②物流統括管理者の専任（法47条、66条）、③定期報告の作成（法48条、法67条）の義務が課されることとなります。以下、順に解説します。

### (1) 中長期計画の作成について（法46条、65条）

---

<sup>11</sup> 荷主解説書5-7頁参照。

特定業者は、法 42 条 1 項、4 項または 61 条 1 項に規定する措置の実施に関する中長期的な計画を作成し、荷主事業所管大臣に提出する必要があります（法 46 条、65 条）。提出は、原則として毎年度 7 月末日までに様式第 3 の計画書によって行う必要があります<sup>12</sup>。

作成期間は、毎年度提出することを原則としつつ、計画内容に変更がない限りは 5 年に 1 度の提出とすることが可能です。

記載する必要がある内容は、法 42 条 1 項、4 項または 61 条 1 項の努力義務に関して、実施する措置、実施する措置の具体的な内容・目標等、措置の実施時期等です。

## (2) 物流統括管理者の選解任・業務について（法 47 条、66 条）

### ① 選解任の手続・要件

特定事業者は、特定事業者の指定を受けた後、速やかに、物流統括管理者を選任し、遅滞なく、その氏名及び役職を様式第 4 により荷主事業所管大臣に届け出る必要があります。物流統括管理者を解任したときも届け出る必要があります<sup>13</sup>（法 47 条、66 条）。

物流統括管理者は、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必要があります（法 47 条 2 項、66 条 2 項）。また、指定された事業者において選任する必要があり、ホールディングスやグループ企業等から選任することはできません。なお、特定第一種荷主、特定第二種荷主、特定連鎖化事業者のうち複数の指定を受けた場合は、同じ者を物流統括管理者として選任することが可能です。

### ② 物流統括管理者の業務

物流統括管理者は、下記の業務に従事します（法 47 条 1 項、66 条 1 項）。

- ア 中長期的な計画の作成（1 号）
- イ 事業の運営方針の作成及び事業の管理体制の整備に関する業務（2 号）
- ウ 定期報告の作成及び報告徴収への対応、貨物の運送及び受渡しに関する業務に係る各部門間の連携体制の構築及び関係部門の意識の向上、特定荷主が管理する施設における効率化に関するシステム等の維持・新設等、器具、設備、データ等の標準化に向けた計画の作成・実施・評価、効率化に向けた取引先その他の関係者との連携及び調整に関する業務（3 号、主務省令で定める業務）

---

<sup>12</sup> 2026 年度は 10 月末日とされています。記載例等につき、荷主手引き 12-20 頁、連鎖化事業者手引き 11-15 頁をご参照ください。

<sup>13</sup> 記載例等につき、荷主手引き 21-23 頁、連鎖化事業者手引き 16-18 頁をご参照ください。

### (3) 定期報告について（法 48 条、67 条）

特定業者は、特定荷主に指定された年の翌年度以降、毎年度、措置の実施状況に関して、様式第 5 により荷主事業所管大臣に報告する必要があります<sup>14</sup>（法 48 条、67 条）。

記載内容は、事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式）、判断基準と関連した取組みに関する状況（自由記述）、荷待ち時間等となります。

## 第 5 終わりに

物流効率化法は、物流業界のみならず、それを利用する企業に対しても大きな変革をもたらすものです。人手不足が顕在化する中で、物流の効率化を図ることはメリットとなる反面、法令改正への対応に伴い企業において負担が生じる側面もあります。荷主等のパターンや、対象となる規制については複雑な部分があり、各基準の解説やパブリックコメント等についても非常に多く発表されています。今回の改正に関するお問合せにつきましては、弊所及び当職までご連絡いただけると幸いです。

## 第 6 参考となるウェブサイト等

- ・ 経済産業省「物流効率化法について<sup>15</sup>」
- ・ 国土交通省・経済産業省・農林水産省「『物流効率化法』理解促進ポータルサイト<sup>16</sup>」

以上

---

<sup>14</sup> 記載例等につき、荷主手引き 24-49 頁、連鎖化事業者手引き 19-31 頁をご参照ください。

<sup>15</sup> <https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>（令和 7/11/28 最終閲覧）

<sup>16</sup> <https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/> 令和 7/11/28 最終閲覧）

当事務所では、主として名刺交換をさせていただいた方を対象とし、有用な法律情報等をお知らせすべく定期的にメールマガジンを発行させていただいております。また、バックナンバーは[こちら](#)に掲載しておりますので、あわせてご覧ください。

本稿は一般的な情報を提供するもので、リーガルアドバイスを目的とするものではありません。本稿記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所の見解ではありません。個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、弁護士の適切なアドバイスを求めていただく必要がございます。お問い合わせ等ございましたら、執筆担当者までご遠慮なくご連絡くださいますよう、お願いいたします。

【配信停止・お問い合わせについて】

今後、本メールマガジンの配信又は配信停止をご希望の方、メールアドレスの変更その他お問い合わせがございましたら、大変お手数ではございますが、下記メールアドレスまでご連絡ください。

([clo\\_mlstop@clo.gr.jp](mailto:clo_mlstop@clo.gr.jp))