

「物流改正法」（流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律）の概要

◆すべての事業者

全事業者

○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。

○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。

◆一定規模以上の事業者

特定事業者

○上記①②の事業者のうち一定規模以上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。

【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「基本方針」】

取り組むべき措置	基本方針（取組の例）
荷待ち時間の短縮	荷待ち時間等を1時間短縮することで運転者1人当たりの荷待ち時間等を年間125時間短縮することを実現する。 （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）
荷役等時間の短縮	荷待ち時間短縮のため、荷主等は1回の受け渡しごとの時間等について、原則として目標を1時間以内と設定 （パレット等の利用、標準化、出入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）
積載効率の向上等	積載効率について50%を目指し、全体の車両で44%への増加を実現する。また、重量だけでなく容積ベースも改善を図る （余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等）

（関連する施策への貢献）荷待ち時間短縮および積載率向上のために、効率的な共同輸配送、共同拠点利用等を図るフィジカルインターネットの実現を図るとともに、脱炭素物流の推進に貢献する。
※なお、上記基準は令和10年度までに全国の貨物自動車による輸送のうち5割の運行で達成するものとする。

150以上の企業・団体が「自主行動計画」を策定

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、国土交通省、経済産業省、農林水産省がとりまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」に基づき、荷主団体・物流事業者団体を含め、150以上の団体・事業者で自主行動計画を策定済みです。



関係行政機関の取組み

国土交通省・厚生労働省・公正取引委員会・中小企業庁では、運賃・料金の不当な据え置きや価格転嫁の協議に応じないもの、あるいは長時間の荷待ち等、荷主等による違反行為等の通報窓口を設け、情報収集を行っております。各省庁では、いただいた情報をもとに、当該荷主等に対し調査を行うとともに、違反原因行為等が確認された場合は、改善等の指導を行うこととされています。



「燃料サーチャージ」とは

燃料サーチャージとは、軽油などの燃料油価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度です。「標準的運賃」制度の一部で、令和6年3月には、国土交通省より算出方法等が告示されています。



「トラック・物流Gメン」とは

「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、国土交通省は、全国162人体制で「トラックGメン」を設置（令和5年7月）、6年11月には「トラック・物流Gメン」に改組し、各都道府県トラック協会の「Gメン調査員」と合わせ総勢360人規模で、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施しています。



問い合わせ先



国土交通省 関東運輸局 神奈川運輸支局（輸送部門）
〒224-0053 神奈川県横浜市都筑区池辺町3540番地



厚生労働省 神奈川労働局（労働基準部 監督課）
〒231-8434 神奈川県横浜市中区北仲通5-57 横浜第二合同庁舎8階（本庁舎）



一般社団法人神奈川県トラック協会
〒222-8510 横浜市港北区新横浜2-11-1 神奈川県トラック総合会館 5F



監修：大島 弘明（流通経済大学流通情報学部教授）

「物流改正法」が令和7年4月施行

きちんと届く。あたりまえの経済活動をこれからもずっと続けるために



2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示[※]が適用され、**労働時間が短く**なることで**輸送能力が不足**し、**「モノが運べなくなる可能性」**が懸念されており、このことは「物流の2024年問題」と言われています。**「運ぶ」で日本を支え続けるために、**

全ての荷主の皆様にも 物流効率化などの取り組みが 努力義務になりました。

※自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会

荷主企業の皆様 にお願ひしいたいこと。

物流現場の改善には荷主企業の皆様のご協力が必要です。

「物流改正法」が令和7年4月施行。

「物流改正法」が令和6年5月公布、7年4月から施行されました。「物流の2024年問題」に対応するために政府が推し進める「物流革新」政策の肝で、物流の構造的な課題に抜本的に切り込むものです。その目的は、「トラックドライバーの労働条件改善」や「物流業務の効率化」の推進です。

ここを
チェック荷主企業(発荷主・着荷主)の皆様を含む全ての事業者に
物流効率化のための取り組みが努力義務となりました。

すべての荷主企業の皆様へ、「物流の効率化」のために「荷待ち時間の短縮」や「荷役時間の短縮」、また1台当たりのトラックに積む貨物の「積載率の向上等」などの取り組むべき措置について、努力義務が課されました。さらに、この取り組むべき措置については、国が取組状況についての判断基準を策定し、この判断基準に基づいて、指導・助言、調査・公表がなされます。

運送契約締結時の書面交付が義務化されました。

運送契約の範囲や運賃・料金の明確化を図るため、運送契約締結時に、運送サービス(附帯業務等も含む)の内容やその対価等について記載した書面の交付が義務付けられます。書面交付は、荷主・トラック事業者双方に義務付けられ、トラック運送事業者が利用運送を行う場合も書面交付が必要です。書面の交付はメール等でも可能で、交付した書面は、その写しを1年間保存する義務があります。

全体的なQ&Aは
こちら

一定規模以上の「特定事業者」では 中長期計画策定と定期報告が必要です。

令和8年4月1日から

一定規模以上の荷主企業の皆様に、中長期的に取り組むべき計画の策定と実施状況の定期報告が義務づけられます。

なお、この一定規模以上の特定事業者になると、「物流統括管理者」*を選任しなければなりません。

*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。

特定事業者の種類	指定基準値
特定荷主	取扱貨物の重量* 9万トン以上 (上位3,200社程度)
特定連鎖化事業者	
特定倉庫業者	貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)
特定貨物自動車 運送事業者等	保有車両台数 150台以上 (上位790社程度)

*事業者としての全体の取扱い貨物の重量ではなく、第一種・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

物流革新施策を巡る動き

ここを
チェック

「物流革新に向けた政策パッケージ」の進捗状況と今後の対応

政府は、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため令和5年6月に、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」を柱とする抜本的・総合的な対策を取りまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定しました。また、令和5年10月には、可能

な施策の前倒しを図るため、「物流革新緊急パッケージ」を取りまとめました。さらに、令和6年2月には、両パッケージに基づき、中長期的な対策として、物流の適正化・生産性向上をさらに進めるため、「2030年度に向けた政府の中長期計画」を策定・公表しています。

「政策パッケージ」の柱

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

1 荷待ち時間の削減



労働時間の短縮のために

- 適切な時間指定への見直し
- 予約システムの導入
- 出荷・受け入れ体制の見直し
- リードタイムの延長 等

トラックドライバーの長時間労働の要因の一つに、発着荷主における「荷待ち時間」があります。

今後は、「時間指定見直し」や「出荷・受け入れ体制の見直し」、「予約システムの効果的な活用」など、荷待ち時間削減に向けた取り組みが必要であることを、ご理解ください。

ヒントは
こちらから

2 荷役作業削減など労働環境の改善



労働時間の削減等のために

- パレット化による手荷役作業の削減
- 情報の共有化、DXによる業務効率化 等

積込や積卸作業を荷主側で行わず、トラックドライバーが行っているケースが少なくありません。特にパレットやロールボックスなどを活用せずに、手荷役での積卸作業を行う場合、作業負荷が大きく、長時間労働に繋がります。貴社の現場では、荷役作業や附帯作業がドライバー任せになってはいないか確認し、改善をお願いします。

ヒントは
こちらから

3 適正な運賃・料金の支払い



労働条件改善と物流維持のために

- 『標準的運賃』の支払い
- 高速道路料金などの別途支払い 等

令和6年3月、持続可能な物流を維持するために、国土交通省から「標準的運賃」が告示されました。

運賃のほか、やむを得ず荷待ち時間が発生したり、荷役作業を行った場合は、運賃と別に「料金」として収受すること、また、高速道路などの有料道路を利用した場合は、別途収受することなども明記されています。



標準的運賃とは