

改正物流法の施行状況

令和 8 年 7 月

国土交通省 物流・自動車局

1. 荷主・物流事業者に対する規制的措施

一部を除き令和7年4月1日施行

【物流効率化法】

- **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**を課し、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。

【荷主等が取り組むべき措置の例】
＜パレットの導入＞



非効率な荷役作業



荷役等時間の短縮



- 上記の取組状況について、国が**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 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**、取組状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。**(R8.4.1施行)**
- 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**。**(R8.4.1施行)**

2. トラック事業者の取引に対する規制的措施

令和7年4月1日施行

【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等について記載した**書面による交付等**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、**責任者**の選任を**義務付け**。

3. 軽トラック事業者に対する規制的措施

令和7年4月1日施行

【貨物自動車運送事業法】

改正物流効率化法の規制措置のポイント（1年目施行分）

令和7年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けた基本方針のポイント

○**令和10年度まで**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、**以下の目標の達成**を目指す。

- ① 全国のトラック輸送のうち**5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間短縮**し、**ドライバー1人当たり年間125時間の短縮**
- ② 全国のトラック輸送のうち**5割の車両で積載効率50%**を目指し、**全体の車両で44%への増加**を実現

荷主・物流事業者の努力義務・判断基準等のポイント

○**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**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

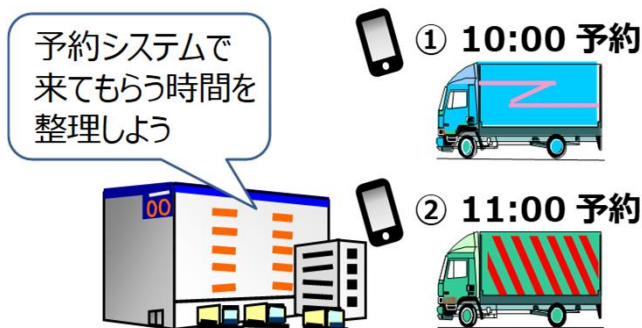


地域における配送の共同化

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

○上記①～③の取組状況について、国が判断基準に基づき、**指導・助言**、**調査・公表**を実施。

改正物流効率化法の規制的措置のポイント（2年目施行分）

令和8年4月1日施行

（公布日：令和6年5月15日）

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高い**大手の事業者が指定**されるよう、以下の**指定基準値を超える事業者**を「**特定事業者**」として指定し、**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。

＜特定事業者の指定基準値＞

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
（上位3,200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）

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
（上位70社程度）

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画

- （1）実施する措置
- （2）実施する措置の具体的な内容・目標等
- （3）実施時期 等

定期報告

- （1）事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式）
- （2）判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述）
- （3）荷待ち時間等の状況【荷主等】

物流統括管理者（CLO）の選任

- 特定事業者のうち**荷主・連鎖化事業者**には、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある**役員等の経営幹部**から、業務を統括管理する**物流統括管理者（CLO※）**の選任を義務付け。

※Chief Logistics officer

改正物流効率化法の今後のスケジュール（想定）

令和 8 年 4 月 1 日
(2026年)

改正物流効率化法の全面施行

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

→定期報告に向け、実施状況把握、荷待ち時間等の計測

令和 8 年 5 月末

特定事業者の届出～指定手続

→荷主は、指定後速やかに物流統括管理者の選任届出

令和 8 年 10 月末※

中長期計画の提出

※初年度のみ。2027年度以降は 7 月末め

令和 8 年秋頃（想定）

判断基準に関する調査等の実施

令和 9 年 7 月末
(2027年)

定期報告の提出

特定事業者の届出状況

- 物流効率化法に基づき、一定規模以上の荷主・トラック事業者・倉庫事業者を特定事業者として指定するため、5月末を期限として事業者からの届出を受け付け。
- 届出件数は以下のとおりとなっており、現在、各所管省庁において順次指定を実施中。指定した事業者について、今後、個社名も含めて公表することを予定。

	荷主・連鎖化事業者	トラック事業者	倉庫業者
届出業者件数	3,299社	867社	58社
特定事業者の 指定基準値 (想定事業者数)	取扱貨物量 9 万トン以上 (3,200社程度)	トラック保有台数150台以上 (790社程度)	保管量70万トン以上 (70社程度)

※ 7 月 9 日時点

令和7年度 物流効率化に向けた荷主・物流事業者の取組状況の調査概要

調査の目的

- **物流効率化法**では、トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に向けて、必要があると認めるときは、**荷主・物流事業者の努力義務に係る取組の例を示した判断基準について調査・公表を行う**旨が規定されている（法第71条）。
- これを踏まえ、**荷主・物流事業者における積載効率の向上等や荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保**に向けた**取組状況を調査**し、その**結果を公表**することで、**取組を促すとともに指導・助言等の今後の参考**とする。

調査の概要

<対象・回答数>

荷主・連鎖化事業者
約1,600社

<調査項目>

- 積載効率の向上、荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保に向けた取組状況

<調査方法>

荷主・物流事業者に対し、案内はがきの送付、関係する業界団体からの通知により調査協力を依頼し、Webアンケートにて回答を集計。

<調査期間>

- ・トラック事業者：令和7年11月25日～令和7年12月24日まで
- ・その他：令和7年12月22日～令和8年1月31日まで（令和8年3月25日まで追加調査を実施）

トラック事業者
約6,300社

- 積載効率の向上、実効性の確保に向けた取組状況
- 主要な取引先の荷主等の取組状況・事例・要望

倉庫業者
約1,000社

- 荷待ち・荷役等時間の短縮、実効性の確保に向けた取組状況
- 主要な取引先の荷主等の取組状況・事例・要望

調査結果（取組の実施状況・事業者からの具体的な意見）

取組の実施状況

- **荷主**については、**積載効率の向上**等に向けた「積合せや帰り荷の確保等を行うための時間確保」（85%）や「関係部門間の連携」（83%）などの**取組の実施が進展**している。
- **物流事業者**（トラック事業者・倉庫業者）は、「積載効率等の取組状況・効果の適切な把握」など事業者が**単独で取り組むことのできる項目は実施率が高い傾向**にあるものの、「荷主等との協議による配送の共同化」「データの標準化等による多様な主体との連携の円滑化」といった**関係者との連携を要する取組**や、「バース予約システムの導入」などの**設備投資を伴う取組**については、**実施率が低い水準**にとどまっている。
- また、「物流効率化の取組に関する**責任者の選任**」については、荷主・物流事業者ともに実施率が**約 6 割**となっている。

回答のあった事業者からの具体的な意見

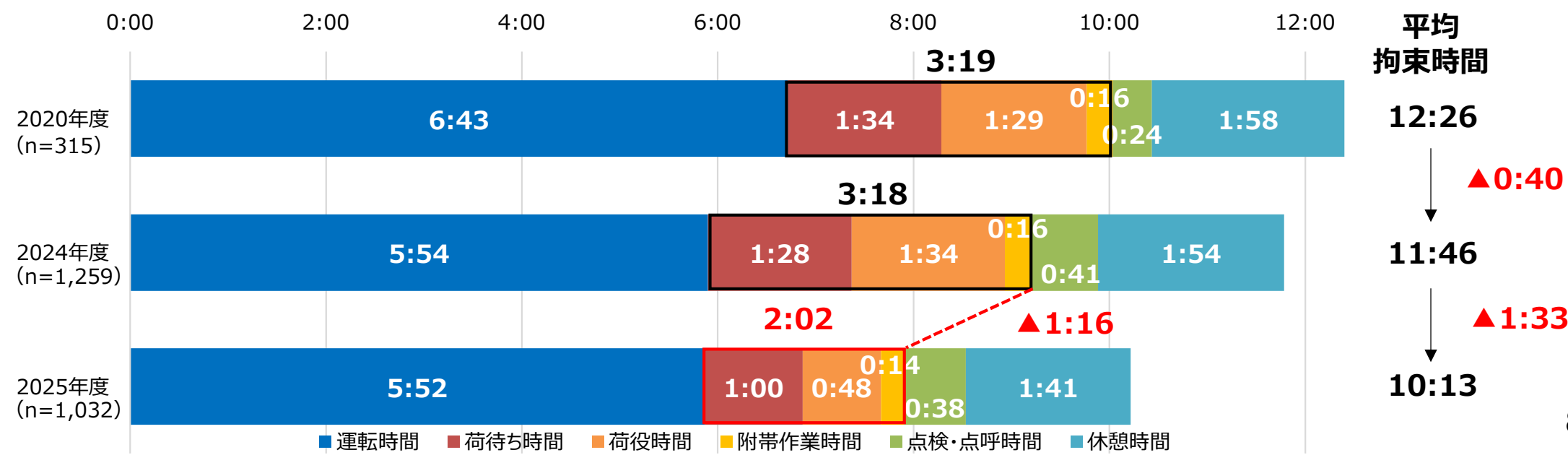
【凡例】 ○：良い事例、 ▲：問題のある事例

- 予約システム導入や積込時間の共有、伝票事前準備により、**荷待ちゼロ化とドライバーの時間活用**が進んでいる。
- パレット化やフォークリフト活用が進み**積載効率と荷役速度が向上し、ドライバー負担が軽減**している。
- 予約システムを導入し、**着車時間の見える化と関係者間での迅速な情報共有**を着実に進めている。
- **改正物流効率化法に対応する荷主の交渉窓口が整備**され、運行や運賃の協議機会が増え、双方で改善提案を行える環境が整いつつある。
- ▲ 手積み・手降ろしやパレット養生不足など荷姿改善が進まず、未だに**荷待ち5時間超も発生している**現場がある。
- ▲ バラ貨物での手降ろしを求められる事例があり、パレット化の遅れが**作業負荷と安全リスク**を高めている。
- ▲ 荷主・卸先の都合による制約や急変更が多く、**附帯作業や仕分けの負担が運送側に偏り適正対価を得られていない**。
- ▲ 段取り不足や工場内分散配置により積込開始が遅れ、**ピーク集中・月前半偏重など計画性の欠如**が深刻化している。

トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間に関する調査結果

- 【調査概要】**
- 調査対象：一般貨物自動車運送事業のうち実運送を行う事業者
 - 調査期間：2025年11月25日から同年12月24日まで
 - 調査内容：2025年4月から同年8月までの通常期における代表的な1日の運行について、主に以下の項目を調査
①運転時間、②荷待ち時間、③荷役時間、④附帯作業時間、⑤点検・点呼に要した時間、⑥休憩時間
- 【調査結果概要】**
- 今回、トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間は**10時間13分**であり、荷待ち・荷役等時間は**2時間2分**であった。
 - 今回調査（2025年度）では、前回調査（2024年度）と比較して、運転時間は横ばいながら、平均拘束時間が**大幅に減少した（▲1時間33分）**。その主な要因としては、**荷待ち・荷役等が減少（▲1時間16分）**したこととなっている。
 - 2025年4月から**改正物流効率化法が施行**され、荷主・物流事業者に対して、**荷待ち・荷役等時間の短縮などの努力義務**を課されており、各主体がその履行に努めていることが寄与しているものと思われる。
 - 国としては、改正物流効率化法に基づく基本方針において**1運行の荷待ち・荷役等時間を2時間以内**にする目標を掲げているところ、個別には長い荷待ち・荷役等時間が発生しているケースがあることも踏まえ、**目標が安定的に達成され、さらに短縮されるよう、引き続き取り組んでいく**。

＜トラックドライバーの1運行当たりの平均拘束時間とその内訳＞



荷待ち・荷役等時間の短縮に向けた荷主の取組の優良事例

荷待ち時間短縮の優良事例

- 発荷主が荷量と必要車両台数を把握し、計画的な配車調整を行うことや、出荷・納品日時の分散により、積込作業を平準化。
- 積載重量の上限を事前に確認し、前日までに荷量や配車を調整することで、積込みの待ち時間を抑制。
- トラック受付簿等で荷待ち時間を可視化し、原因と対応策を運送事業者と共有。
- トラック予約システムを活用したバース運用を行い、荷待ち時間短縮を提案しやすい関係を構築。

荷役等時間短縮の優良事例

- 発・着荷主が荷物の積み下ろし要員を確保し、ドライバーの荷役負担を軽減。
- 発荷主がパレットの準備や積付けを行い、パレット化を進めることで、ドライバーの手荷役を削減。
- トラックの停車位置付近への貨物を事前配置、軒下卸しへの変更など、現場動線を踏まえた運用により、荷役の効率化・ドライバーの作業負担軽減を実現。

その他の取組の優良事例

- 荷主と運送事業者が継続して定例会議を実施し、経営層も含めて物流効率化に向けた課題認識を共有。
- 荷主と運送事業者が輸送実績や課題を情報共有し、ルート見直しや積載効率向上に一体で取り組む。