

新物効法の施行に向けた状況

2025年 3 月

農林水産省

大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課

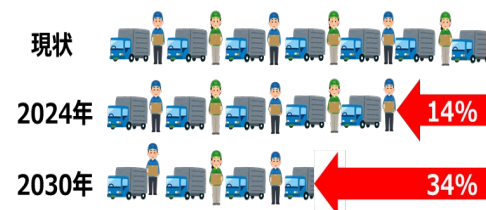
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

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2024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措置

【流通業務総合効率化法】

○①**荷主***1（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。
*1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＞



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業



パレットの利用による荷役時間の短縮

2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【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（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**書面による交付**等を義務付け*2。

○**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***3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**。

*2・3 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HP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

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

○荷待ち・荷役時間の削減

年間125時間/人削減

○積載率向上による輸送能力の増加

16パーセント増加

新物効法の施行に向けた検討状況

○国交省・経産省・農水省 3 省の審議会の合同会議※の取りまとめを踏まえ、**本年 4 月 1 日**より、**新物効法**に基づく**運送・荷役等の効率化**に向けた**基本方針**、**荷主・物流事業者の努力義務**、**判断基準**等を施行。

※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 ※本年（2025年）4月1日施行

（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 トラックドライバー 1 人当たり年間125時間の拘束時間の短縮（1 回の受渡しごとの荷待ち時間等 1 時間以内など）
 - ② 全体の車両で積載効率44%に増加（5 割の車両で積載効率50%を実現など）

（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

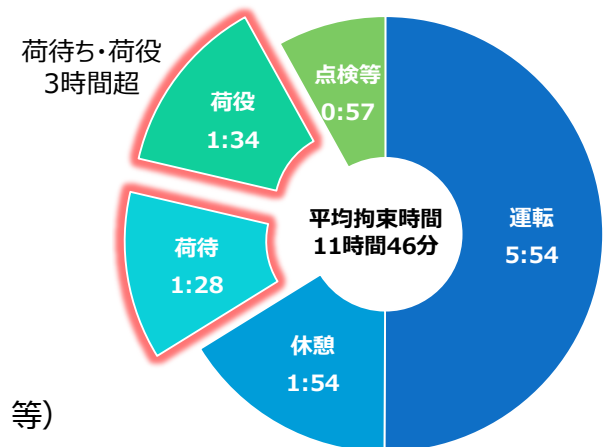
（4）集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 再配達の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
- ・ 返品物の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）

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】



（ドライバー実態アンケート調査(R6)より）

＜荷主・物流事業者等の判断基準等＞

○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

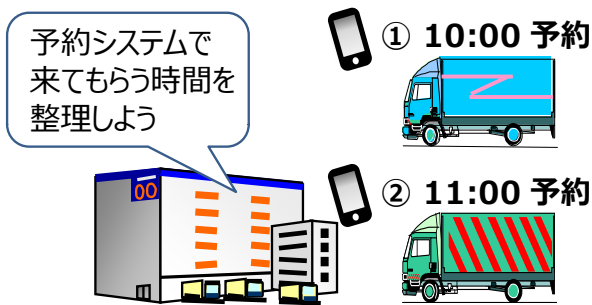
- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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）。

＜物流に係る事業者等の責務＞

○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。 3

＜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。

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）

＜中長期計画・定期報告の記載内容＞

中長期計画

○作成期間

- ・ 毎年度提出することを基本としつつ、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） 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

○記載内容

- （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】

○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サンプリング等の手法を許容
- ・ 荷待ち時間等が一定時間以内の場合には報告省略が可能 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～11月 第1回～第4回合同会議（規制的措置の施行に向けた検討・取りまとめ）
 - 2024年11月27日 合同会議取りまとめを策定・公表
 - 2025年1月・2月・3月 法律の施行①に向けた政省令の公布
-
- 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
 - 2025年秋頃（P） 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 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
 - 2026年4月末（P） 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
 - 2026年10月末（P） 中長期計画の提出
 - 2026年秋頃（P） 判断基準に関する調査・公表の実施
-
- 2027年7月末（P） 定期報告の提出

特定事業者の指定に向け
荷主：取扱貨物重量の把握
トラック：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

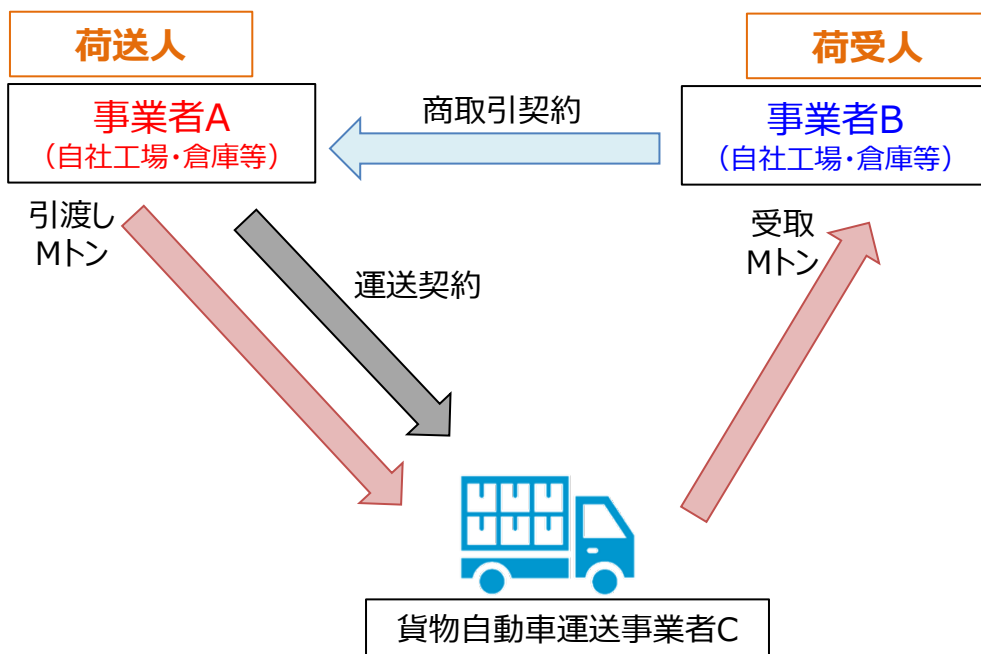
よくある質問

Q 1. 新物効法の努力義務について、具体的には何をすればよいのか。

→ 自らの事業に関するトラックの利用状況と荷主等の区分（第一種荷主、第二種荷主等）を確認の上、努力義務とされている荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮及び積載効率の向上等に取り組んでください。

具体的に取り組むべき事項については、判断基準を参照いただき、各事項について、行っている取組の内容又は取組を行わない理由を、対外的に説明できるようにしてください。

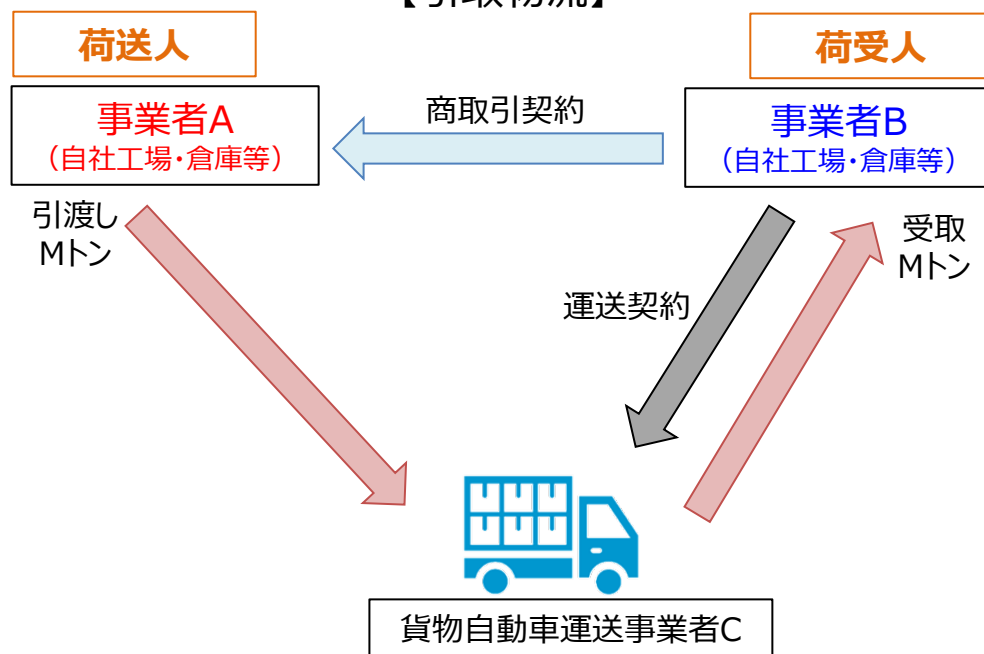
【通常物流】



第一種荷主：事業者A
【Mトン】

第二種荷主：事業者B
【Mトン】

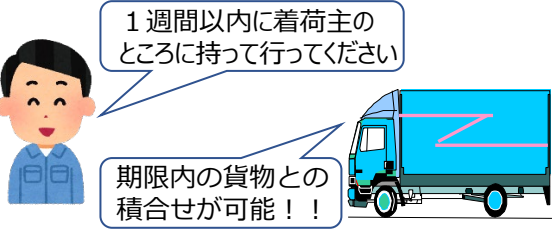
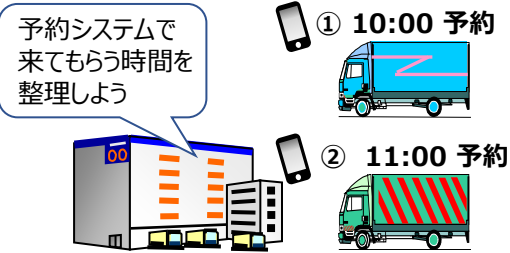
【引取物流】



第一種荷主：事業者B
【Mトン】

第二種荷主：事業者A
【Mトン】

荷主の判断基準チェックリスト

積載効率の向上等	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
＜第一種荷主＞ □ トラック事業者が他の貨物との積合せなど積載効率の向上等に係る措置を講ずるために必要な時間を把握すること等により、適切なリードタイムを確保すること □ 貨物の量の平準化、受渡し日時の集約等により、貨物の出入荷量の適正化を図ること □ 配車・運行計画作成システムの導入等により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと □ 上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る部門間の連携を促進すること ＜第二種荷主＞ □ 第一種荷主が積載効率の向上等の取組のために協議したい旨を申し出た場合は、必要な協力を行うこと □ 上記の取組が適切かつ円滑に行われるよう、貨物の受渡しに係る部門間の連携を促進すること 	＜第一種荷主＞ ＜第二種荷主＞ □ 集貨又は配達を行うべき場所に、一時に多数のトラックが集中して到着しないよう、当該場所の状況を把握すること等により、貨物の入出荷時の日時等を分散させること □ トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整すること □ 寄託先に寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、寄託先における貨物の受渡しを行う日時を分散させること 	＜第一種荷主＞ □ パレット等の荷役の効率化に資する輸送器具の導入、一貫パレチゼーション実現のための標準仕様パレット等の使用、荷役等を省力化するための貨物の荷造り、フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置等により、荷役等の効率化を図ること □ 第二種荷主、倉庫業者等に対して出荷情報を事前に通知すること、検査を効率的に実施するための機械を導入すること等により、検査の効率化を図ること □ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること ＜第二種荷主＞ □ 検査を効率的に実施するための機械の導入等により、検査の効率化を図ること □ フォークリフトや荷役等作業員の適切な配置等により、荷役等の効率化を図ること □ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保するなど、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること 

ガイドライン（自主行動計画）と荷主の判断基準の対応

積載効率の向上等	荷待ち時間の短縮	荷役等時間の短縮
1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項		
（１）実施が必要な事項		
	①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握 ②荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール	①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握 ②荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール
（２）実施することが推奨される事項		
⑥輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮 ⑦共同輸配送の推進等による積載率の向上	①予約受付システムの導入	②パレット等の活用 ③入出荷業務の効率化に資する機材等の配置 ④検品の効率化・検品水準の適正化 ⑤物流システムや資機材（パレット等）の標準化
2. 発荷主事業者としての取組事項		
（１）実施が必要な事項		
②運送を考慮した出荷予定時刻の設定		①出荷に合わせた生産・荷造り等
（２）実施することが推奨される事項		
①出荷情報等の事前提供 ⑤発送量の適正化	④混雑時を避けた出荷	①出荷情報等の事前提供 ③発荷主事業者側の施設の改善
3. 着荷主事業者としての取組事項		
（１）実施が必要な事項		
①納品リードタイムの確保		
（２）実施することが推奨される事項		
①発注の適正化 ④巡回集荷（ミルクラン方式）	③混雑時を避けた納品	②着荷主事業者側の施設の改善

よくある質問

Q 1. 新物効法の努力義務について、具体的には何をすればよいのか。

→ 自らの事業に関するトラックの利用状況と荷主等の区分（第一種荷主、第二種荷主等）を確認の上、努力義務とされている荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮及び積載効率の向上等に取り組んでください。

具体的に取り組むべき事項については、判断基準を参照いただき、各事項について、行っている取組の内容又は取組を行わない理由を、対外的に説明できるようにしてください。

Q 2. そのほか、2025年度に取り組まなければいけないことはあるのか。

→ 2026年度から、一定規模以上の荷主（特定荷主）には、貨物運送の状況に係る届出、物流統括管理者の選任、中長期計画や定期報告の作成等の義務が課されます。これに当たり、2025年度に年間取扱貨物重量を、事業者ごと、荷主等の区分別に確認いただく必要があります。

Q 3. 物流効率化に当たって、取引先の協力が得られない場合は、どうしたらよいのか。

→ 新物効法においては、発着荷主双方に努力義務が課されているため、これを物流効率化に向けた協議・協力要請の手がかりとしてください。本制度の周知に国も努めます。

荷主事業所管省庁の窓口にご相談いただければ、取引の両者の話合いに荷主事業所管省庁が立ち会うなどの支援を検討いたします。なお、荷主等がトラック事業者の法令違反行為の原因となるおそれのある行為に関与している場合は、トラック・物流Gメンの相談窓口にご連絡いただくことも可能です。

Q 4. 取組を行っていてもトラック・物流Gメンから働きかけ等の指導を受けたが、どのようにすればよいのか。

→ トラック・物流Gメンによる是正指導は、不利益処分に直接繋がるものではありませんが、外部から見てどのような評価があるか、コミュニケーションを含めどのように対策できるか等を考える機会として受け止めていただき、引き続き違反原因行為の解消に必要な対策を実施してください。

Q 5. 荷待ち時間等の短縮にあたり、業界特性として認められるのは何か。

→ 荷役等時間の更なる短縮が難しい特殊性のある運行例として、

- ① 特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる
 - ② 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
 - ③ 重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
- 等の類型があり、具体的には解説書に記載いたします。

Q 6. 重量把握が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 実測による重量把握が困難な場合は、他の算定方法を用いることを可能としており、解説書には以下を例示しています。

- ・商品マスタ等において重量のデータを用い、重量換算する。
- ・容積を把握している場合は、1立方メートルあたり280kgとして換算する。
- ・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。
- ・売上金額や仕入れ金額を元に貨物の重量を換算する。

係数からの換算も認められており、算定根拠を示すことができれば各々の事情に応じた対応で良いですが、必要があれば業界内で議論することも考えられます。

Q 7. 時間計測が困難な場合は、どうしたらよいか。

→ 負担をかけて恐縮ですが、新物効法において推進される荷待ち時間等の短縮の実効性を確保するために、荷待ち時間等の状況把握への御対応をお願いします。

その上で、少しでも特定事業者の負担が軽減されるよう、荷待ち時間等の報告対象についてサンプリングを認めるなどの措置を講じています。なお、トラック予約受付システムの導入等による効率的な状況把握に取り組む場合、補助事業が活用できる場合もあります。

持続可能な食品等流通総合対策

【令和7年度予算概算決定額 120（150）百万円】
（令和6年度補正予算額 2,973百万円）

<対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足という構造的課題、新たな基本法の下で国民一人一人の食料安全保障を確立するという課題に対処するため、多様な関係者が一体となって取り組む、①**物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組**、②**物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入**、③**中継共同物流拠点の整備の支援等**を行うことにより、遠隔産地の負担軽減を進めるとともに、若手や女性トラックドライバーも継続的に従事可能な農林水産品・食品の流通網を構築し、将来にわたって持続可能な食品流通を実現します。

<事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の内容>

<事業イメージ>

1. 持続可能な食品等流通対策事業

120（150）百万円

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト等の取組や物流の効率化等に必要な設備・機器等の導入を支援します。

2. 持続可能な食品等流通緊急対策事業【令和6年度補正予算額】2,973百万円

① 物流生産性向上推進事業

973 百万円

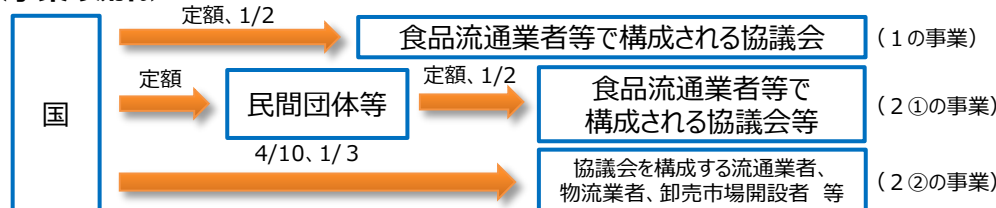
物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の効率化、デジタル化・データ連携等に必要な設備・機器等の導入を支援します。また、関係事業者に対する指導・助言や優良事例の発信、産地や業界等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を行います。

② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業

2,000百万円

中継輸送、共同輸配送、モーダルシフト等に必要な中継共同物流拠点の整備を支援します。

<事業の流れ>



【お問い合わせ先】（1、2の①事業）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（03-6744-2389）
（2の②事業）食品流通課卸売市場室（03-6744-2059）

流通関係者による協議会

産地

卸売業者

小売業者

物流事業者

ITベンダー

等

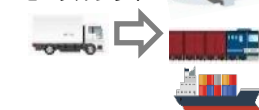
補助事業を活用した実装、設備・機器等導入、施設整備

<実装支援>

標準仕様パレットでの輸送



モーダルシフト



<設備・機器等の導入支援>

パレタイザー



クランプフォークリフト



<中継共同物流拠点の整備>

大型車に対応したトラックバース



コールドチェーン確保のための冷蔵設備



新たな食品流通網の構築

