

日 薬 業 発 第 35 号
令和 7 年 4 月 28 日

都道府県薬剤師会担当役員殿

日 本 薬 剤 師 会
副会長 森 昌平

物資の流通の効率化に関する法律に基づく努力義務規定等の施行について

平素より、本会会務に格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

標記について、厚生労働省医薬局総務課より別添のとおり連絡がありましたのでお知らせいたします。

働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成 30 年法律第 71 号）による改正労働基準法により、令和 6 年 4 月 1 日以降、自動車運転業務の時間外労働時間の上限が年 960 時間に制限されたこと等に伴い想定される物流問題（いわゆる物流 2024 年問題）について、医薬品・医療機器業界に関し生じうる課題と対応策が示されたことに関しましては、令和 6 年 3 月 18 日付け日薬業発第 482 号（医薬品）及び令和 5 年 12 月 18 日付け日薬業発第 322 号（医療機器）にてご案内のとおりです。

今般の連絡は、荷主企業、物流事業者、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の整備に向けた「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」（令和 6 年法律第 23 号。令和 6 年 5 月 15 日公布）が、一部を除き、令和 7 年 4 月 1 日より施行されたことに関するものです。

改正後の「物資の流通の効率化に関する法律」では、荷主に対し取り組むべき事項（①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮）について努力義務が課されています。

また、改正後の「貨物自動車運送事業法」では、真荷主（自らの事業に関して貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者以外のもの）が貨物自動車運送事業者と運送契約を締結するときは、契約内容について記載した書面の交付が義務付けられます。

貴会におかれましては内容につきご了解頂きますとともに、貴会会員にご周知方よろしくお願い申し上げます。

<別添>

- ・ 物資の流通の効率化に関する法律に基づく努力義務規定等の施行について
（令和 7 年 4 月 25 日付、厚生労働省医薬局総務課事務連絡）

<参考>

- 物質の流通の効率化に関する法律に基づく努力義務規定等の施行について
（周知依頼）（令和7年4月7日付け都道府県衛生主管部（局）等宛厚生労働省医政局総務課他事務連絡）
- ※ 当該通知では、物流効率化法について医療機関の考え方等が示されていますので、併せてご参照ください。

事 務 連 絡
令和 7 年 4 月 25 日

公益社団法人 日本薬剤師会 御中

厚生労働省医薬局総務課

物資の流通の効率化に関する法律に基づく努力義務規定等の施行について

荷主企業、物流事業者、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の整備に向けた「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」（令和 6 年法律第 23 号。以下「改正法」という。）が第 213 回通常国会で成立し、令和 6 年 5 月 15 日に公布され、一部を除き、令和 7 年 4 月 1 日から施行されるところです。

改正法による改正後の「物資の流通の効率化に関する法律」（平成 17 年法律第 85 号。以下「物流効率化法」という。）は下記のとおりであり、荷主に対して、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮のために取り組むべき措置について努力義務を課すこととされています。

また、改正法による改正後の貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号。以下「トラック法」という。）において、真荷主が貨物自動車運送事業者と運送契約を締結するときは、契約内容について記載した書面の交付が義務付けられます。

つきましては、上記の努力義務や書面交付義務の適確な実施に向けて、貴傘下会員に対して、物流効率化法及びトラック法の内容について周知をよろしくお願いいたします。

なお、関係事業者における物流効率化法の理解の促進に資するよう、国土交通省、経済産業省及び農林水産省において「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」及び「物流効率化法理解促進ポータルサイト」を作成しておりますので、あわせてお知らせいたします。

1. 物資の流通の効率化に関する法律の概要（別添1参照）

（1）全ての事業者に対する措置【本年4月1日から施行】

- ① 荷主（発荷主、着荷主）、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。
- ② 荷主・物流事業者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。
- ③ 努力義務の概要

荷主の努力義務の概要は次のとおりです。努力義務の具体的内容を定める判断基準¹とその内容を解説する「解説書²」も合わせてご覧ください。

努力義務	判断基準の概要
積載効率の向上等	・ リードタイムの確保 ・ 入荷量及び出荷量の適正化 ・ 配車計画等の最適化 ・ 関係部署間の連携促進
荷待ち時間の短縮	・ 到着時刻の分散 ・ 到着時刻の適切な指定 ・ 寄託先の到着時刻の分散
荷役等時間の短縮	・ 荷役等の効率化 ・ 検品の効率化 ・ 荷役等を行う環境の整備

（2）一定規模以上の事業者に対する措置【令和8年度施行予定】

- ① 荷主・物流事業者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、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施。
- ② 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。

¹ 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となるべき事項を定める命令（令和7年内閣府・総務省・財務省・文部科学省・厚生労働省・農林水産省・経済産業省・国土交通省・環境省令第1号）

² 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

2. トラック法に基づく書面交付義務について（別添2参照）

トラック法第12条第1項において、真荷主³及び貨物自動車運送事業者が運送契約を締結するときは、運送の役務の内容及び対価（運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合にはその内容及び対価）等について記載した書面を相互に交付することが義務付けられます。制度の詳細は、国土交通省HPにおいて公表している「改正貨物自動車運送事業法 Q&A」等をご覧ください。

URL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000014.html

3. 「物流効率化法理解促進ポータルサイト」について

物流効率化法の理解促進のため、ポータルサイトを作成しました（3月31日公開）。

制度の概要や、努力義務の対象となる「荷主」の定義、「判断基準」・「解説書」の内容を紹介していますので、是非ご覧ください。

URL：<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

また、国土交通省・経済産業省・農林水産省の各webサイトでも制度の概要や解説書等について紹介していますので、ご覧下さい。

○国土交通省

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000029.html

○経済産業省

<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>

○農林水産省

<https://www.maff.go.jp/j/shokusan/ryutu/250327.html>

以上

³ 「自らの事業に関して貨物自動車運送事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であって、貨物自動車運送事業者以外のもの」をいう。

「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

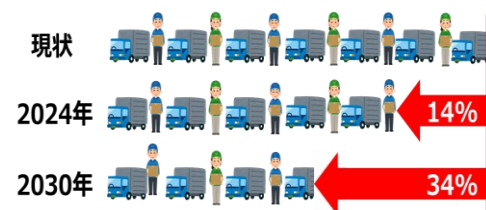
別添 1

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本年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**、努力義務に係る措置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

荷主・物流事業者に対する規制措置のポイント

荷主・物流事業者間の**商慣行を見直し**、荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等を図る。

すべての事業者

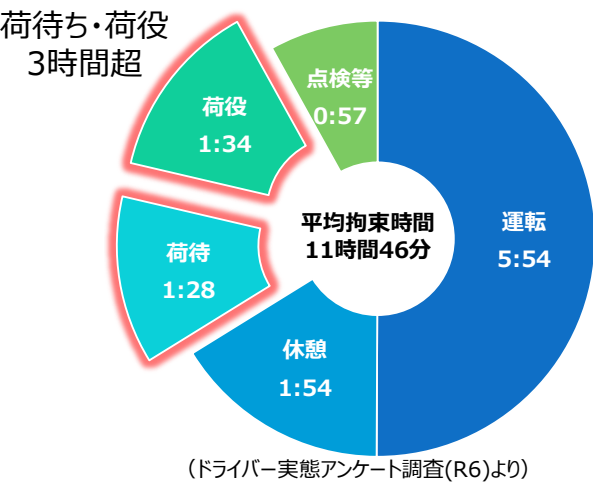
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者

- 上記①②の事業者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**、努力義務に係る措置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「物資の流通の効率化に関する法律」に変更。
※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〉

――【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】――【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】――【荷主等が取り組むべき措置の例】――



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	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	パレット等の利用、標準化、入出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	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

物流効率化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 5 割の運行で、**1 運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計 2 時間以内に削減**（1 人当たり年間125時間の短縮）
 - ② 5 割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）

（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

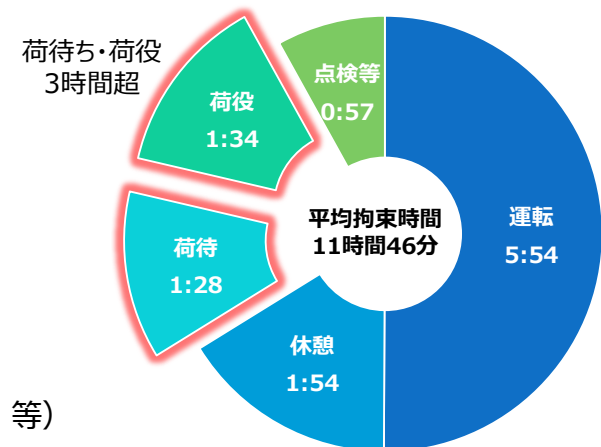
（4）集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- ・ 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 of 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

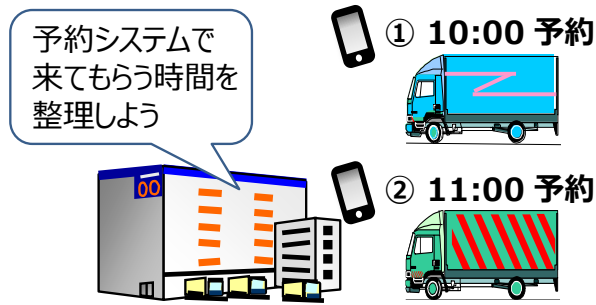
- ・複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化 等



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

＜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。 4

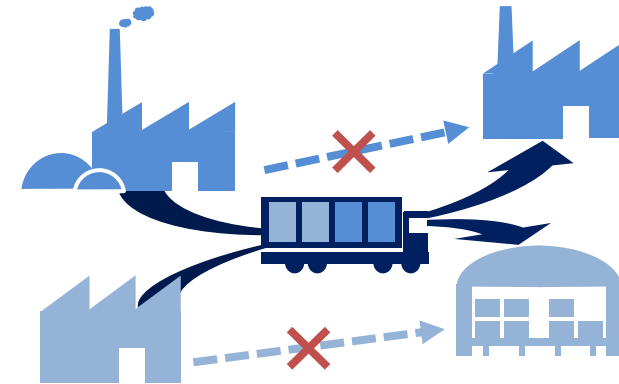
積載効率の向上等

- 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等により、輸送網を集約すること
- 荷主や他のトラック事業者等と協議を実施し、配送の共同化に取り組むこと
- 求貨求車システム等を活用した復荷の確保により、**実車率の向上**を図ること
- 配車システムの導入等により、**配車・運行計画の最適化**を行うこと
- 輸送量に応じた大型車両の導入等により、**積載することが可能な貨物の総量を増加**させること

※ このほか、合同会議の取りまとめを踏まえ、

- ・トラックドライバーの荷待ち・荷役等時間を把握し、荷主が自ら荷待ち・荷役等時間を把握することが難しい場合に実際に要したこれらの時間について情報提供すること
- ・関係事業者がトラック予約受付システムを導入している場合は、そのシステムを利用すること
- ・荷主が指示した時刻・時間帯に遅延する場合は荷主や寄託倉庫にその状況を報告するとともに、理由なく必要以上に早くトラックドライバーが集荷・配達を行う場所やその周辺の場所に到着しないよう、効率的な配車・運行に努めること。
- ・取引先に対して、共同輸配送のための個建て運賃の導入やリードタイムに応じた運賃設定、標準仕様パレットの活用などの提案を行うこと

等にも取り組んでいただきたい。



積合せによる輸送網集約



地域の配送の共同化

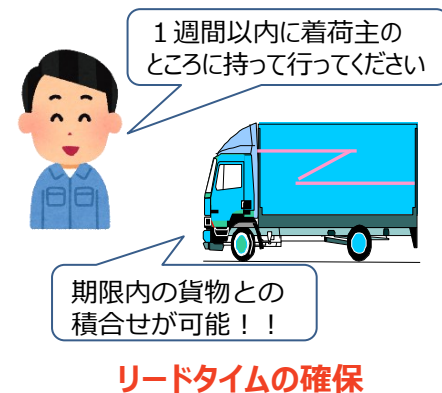


求貨求車システムの活用

荷主（発荷主・着荷主）の判断基準・解説書の概要

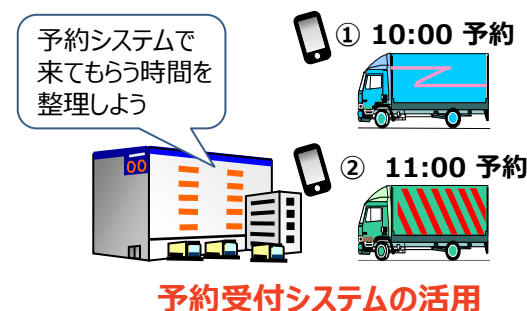
積載効率の向上等

- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ等に積極的に取り組めるよう、**実態に即した適切なリードタイムの確保**や**荷主間の連携**に取り組むこと
- トラック事業者の運行効率向上のため、**繁閑差の平準化**や**納品日の集約**等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた**配車・運行計画の最適化**に取り組むこと
- 適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化ができるよう、**社内の関係部門（物流・販売・調達 等）の連携を促進**すること 等



荷待ち時間の短縮

- トラックが一時に集中して到着することがないよう、**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**等により、**貨物の出荷・納品日時を分散**させること（システムについては、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こと） 等



荷役等時間の短縮

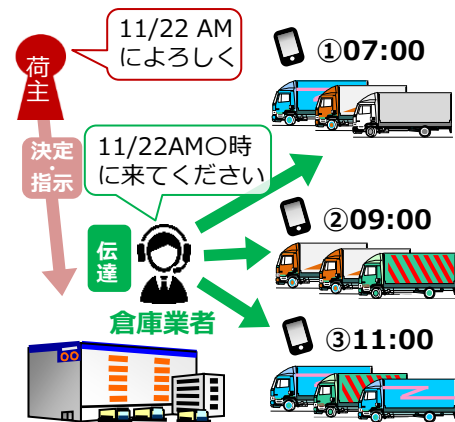
- **パレット、カゴ車等の輸送用器具**の導入により、荷役等の効率化を図ること
- 貨物の出荷の際に、**出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り**等を行うこと
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、**トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化**を図ること
- ASNの活用、バーコード等の商品の識別タグの導入等により、**検品の効率化**を図ること
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保**し、作業環境を整えること 等



荷待ち時間の短縮

※倉庫業者のみ努力義務が課される

- **トラックが一時に集中して到着することがないよう、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り、貨物の出荷・納品日時を分散させること（システムについては、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こと）等**

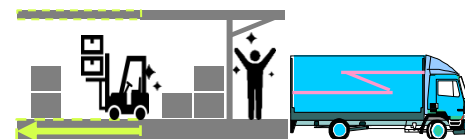


予約受付システムを活用した調整

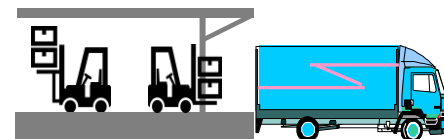
荷役等時間の短縮

※全ての関連事業者に努力義務が課される

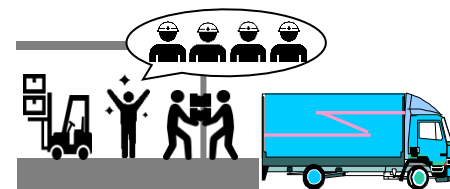
- **バース等の荷捌き場を貨物の量に応じて適正に確保し、作業環境を整えること**
- **荷役前後の搬出入の実施に関するマニュアルの作成や周知等により、搬出入を迅速に行うこと**
- **フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、ドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること**
- **発送先の荷主ごとに有償で貨物を仕分けてトラックドライバーに引き渡すこと**
- **荷主から一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品を提案された場合に、その提案に有償で協力を行うこと等により、荷役等の効率化を図ること**
- **検品を効率的に実施するための機器を導入すること等により、検品作業の時間を短縮すること 等**



物量に応じた拡張



フォークリフト等を適切に配置



作業員を適切に配置

＜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：車両台数等の把握
倉庫：保管量の把握

定期報告に向けて
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測（荷主等）

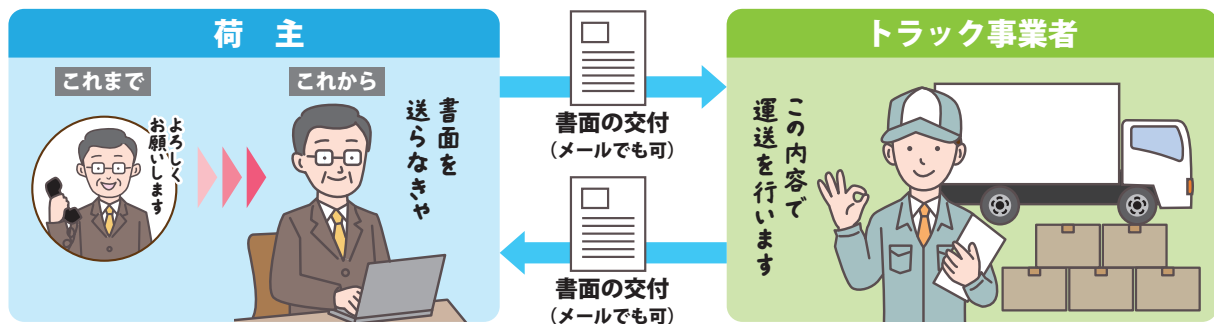


運送契約を書面化しよう

運送契約締結時の書面交付義務化



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**に義務付けられます。

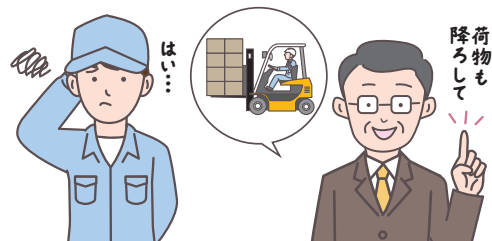
※トラック事業者が利用運送を行う場合も書面交付が必要です。(裏面を参照)

書面化によるトラック事業者のメリット

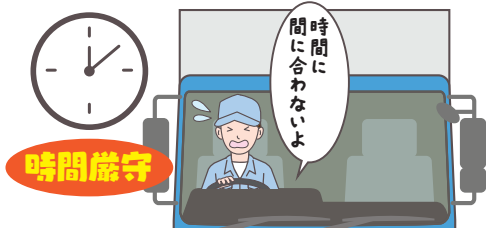
適正な運賃・料金の収受



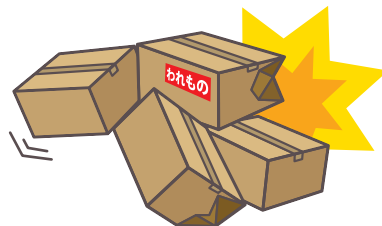
現場でのトラブルの回避 (契約にない附帯業務の防止等)



過労運転等のコンプライアンス違反の防止



事故等が起こった場合の 契約内容の確認



※貨物自動車運送事業法の改正は、令和6年4月に成立した「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」により行われるもので、令和7年4月1日より施行されます。

※改正内容の詳細は、国土交通省 HP において公表している「改正貨物自動車運送事業法 Q & A」等をご確認ください。



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会

● 書面交付には、「法第12条」に基づくものと「法第24条」に基づくものがあります。

- ・真荷主とトラック事業者が運送契約を締結するときは、相互の書面交付（第12条）
- ・トラック事業者等が利用運送を行うときは、委託先への書面交付（第24条）



※真荷主とは「自らの事業に関してトラック事業者との間で運送契約を締結して貨物の運送を委託する者であつて、トラック事業者以外のもの」を指します。
※元請トラック事業者に運送を委託する貨物利用運送事業者も、真荷主に該当します。
※下請構造の中にいる貨物利用運送事業者は、委託先への書面交付（第24条）が必要です。

● 交付書面には、以下の事項を記載します。

- ①運送役務の内容・対価 ②運送契約に荷役作業・附帯業務等が含まれる場合には、その内容・対価
- ③その他特別に生ずる費用に係る料金（例：高速道路利用料、燃料サーチャージ等）
- ④契約の当事者の氏名・名称及び住所 ⑤運賃・料金の支払方法 ⑥書面を交付した年月日

個々の運送ごとに契約の範囲や料金を明確にしましょう！



● 書面の交付は、メール等でも可能です。

- ・書面の交付は、メール等の電磁的方法により行うことも可能です。
- ただし、電磁的方法により行うことを契約の相手方が承諾している場合に限りです。

● 交付した書面は、その写しを1年間保存しなければなりません。

詳細は、国土交通省ホームページにおいて公表している「改正貨物自動車運送事業法 Q & A」をご参照ください。



○メール本文に法定事項を記載して送信する場合の記載例（※赤字は法定事項）

真荷主→トラック事業者 メール送信	トラック事業者→真荷主 メール返信
差出人：*****@***.co.jp 送信日時：2025年4月1日火曜日 10:57 宛先：xxxxxx@xxx.co.jp 件名：【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため 冷凍車1両 ○○食品㈱ □□運輸㈱ 御中 下記のとおりお願いいたします。 車種等：冷凍車1両、貸切距離制 品名：冷凍食品1トン（10パレット） 積込：4/5 12時（○○食品 A工場） 取卸：4/5 15時（△△商店） 積込作業の委託：有、30分程度 取卸作業の委託：有、30分程度 附帯業務の内容：15時30分～16時30分、倉庫内における検品・梱入れ作業 運送保険加入の委託：無 運賃 50,000円 有料道路利用料（税込）4,000円 燃料サーチャージ 2,000円 積込料及び取卸料 5,000円 附帯業務料 3,000円 消費税込 60,000円 合計：70,000円 支払方法：R7.4.4 銀行振込 ○○食品㈱ ○○課 国土 花子 〒***** 栃木県〇〇市〇〇1-1-1 TEL:028-111-**** / FAX:028-222-**** E-MAIL:*****@***.co.jp	差出人：xxxxxx@xxx.co.jp 送信日時：2025年4月1日火曜日 13:25 宛先：*****@***.co.jp 件名：RE:【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため 冷凍車1両 ○○食品㈱ ○○食品㈱ 国土さま メールにて依頼のありました下記の件了解しました。（※） □□運輸㈱ □□課 運輸 一郎 〒xxxx-xxxx 栃木県〇〇市〇〇2-2-2 Tel:028-333-xxxx / Fax:028-444-xxxx -----Original Message----- 差出人：*****@***.co.jp 送信日時：2025年4月1日火曜日 10:57 宛先：xxxxxx@xxx.co.jp 件名：【運送依頼】冷凍食品1トン輸送のため 冷凍車1両 ○○食品㈱ □□運輸㈱ 御中 下記のとおりお願いいたします。 車種等：冷凍車1両、貸切距離制 品名：冷凍食品1トン（10パレット） 積込：4/5 12時（○○食品 A工場） 取卸：4/5 15時（△△商店） 積込作業の委託：有、30分程度 取卸作業の委託：有、30分程度 附帯業務の内容：15時30分～16時30分、倉庫内における検品・梱入れ作業 運送保険加入の委託：無 運賃 50,000円 有料道路利用料（税込）4,000円 燃料サーチャージ 2,000円 積込料及び取卸料 5,000円 附帯業務料 3,000円 消費税込 60,000円 合計：70,000円 支払方法：R7.4.4 銀行振込 ○○食品㈱ ○○課 国土 花子 〒***** 栃木県〇〇市〇〇1-1-1 TEL:028-111-**** / FAX:028-222-**** E-MAIL:*****@***.co.jp

（※）トラック事業者から真荷主に対してメールを返信するときは、記載例のように、真荷主から受信したメールを引用する形で「依頼を引き受ける旨」を記載すれば、返信メールの本文に改めて法定事項を記載し直す必要はない。

事務連絡
令和7年4月7日

各 〔都道府県
保健所設置市
特別区〕 衛生主管部（局） 御中

厚生労働省医政局総務課
厚生労働省医政局地域医療計画課
厚生労働省医政局医療経営支援課
厚生労働省医政局医事課
厚生労働省医政局歯科保健課
厚生労働省医政局看護課

物資の流通の効率化に関する法律に基づく努力義務規定等の施行について
(周知依頼)

日頃より医療行政への対応に格段の御尽力・御協力を賜り、誠にありがとうございます。

平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、トラックドライバーの時間外労働についても、令和6年4月1日から労働時間の上限規制が適用された一方、人手不足の中で何も対策を講じなければ物流の停滞を生じかねないという課題に直面しています。

こうした状況を踏まえ、荷主企業、物流事業者、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の整備に向けた「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」（令和6年法律第23号。以下「改正法」という。）が第213回通常国会で成立し、令和6年5月15日に公布され、一部を除き、令和7年4月1日より施行されました。

改正法による改正後の「物資の流通の効率化に関する法律」（平成17年法律第85号。以下「物流効率化法」という。）の内容は下記のとおりであり、荷主に対して、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮のために取り組むべき措置について努力義務を課すこととされています。

物流効率化法の内容についてご了知いただくとともに、管内の医療機関等に対し以下の内容について周知をいただき、適切にご対応いただきますようよろしくお願い申し上げます。

なお、関係事業者における物流効率化の理解促進のため、国土交通省、経済産

業省及び農林水産省においてポータルサイトを公開しております。加えて、制度の概要や、努力義務の対象となる「荷主」の定義、荷主が物流の効率化に向けて取り組むべき努力義務について、具体的に解説した「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」等の内容を紹介していますので、本事務連絡の内容とあわせて是非ご覧ください。

なお、本事務連絡の内容については、国土交通省、経済産業省及び農林水産省と協議済みであることを申し添えます。

URL：<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

(※) 改正法により法律の名称を「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「物資の流通の効率化に関する法律」に変更

記

1. 改正法の概要について

改正法は、物流の持続的成長を図る観点から、

- ・荷主・物流事業者に対する規制的措施（物流効率化法で規定）
 - ・トラック事業者の取引に対する規制的措施（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）で規定）
 - ・軽トラック事業者に対する規制的措施（貨物自動車運送事業法で規定）
- を講ずることを主な内容としている。

このうち、「荷主・物流事業者に対する規制的措施」においては、荷主・物流事業者間の商慣行の見直し、荷待ち・荷役等時間の短縮や積載効率の向上等を図るため、業種を問わず全ての荷主（発荷主、着荷主）・物流事業者（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対して、以下の規制を設けている。

（荷主・物流事業者に対する規制）

- ・全ての荷主・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、当該措置について国が判断基準を策定。（「**3. 物流効率化法の施行に伴い荷主が対応すべき事項について**」参照。）
- ・上記取組状況について、国が判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。（「**3. 物流効率化法の施行に伴い荷主が対応すべき事項について**」参照。）
- ・上記事業者のうち、一定規模以上のもの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、中長期計画に基づく取組の実施状

況が不十分の場合、勧告・命令を実施。（令和８年度施行予定「**４．物流効率化法における「特定荷主」の範囲及び測量的方法について**」参照。）

２．物流効率化法の対象となる「荷主」の定義について

荷主・物流事業者に対する規制の対象となる「荷主」について、物流効率化法では以下のとおり定義されており、例えば医療機関は、医薬品卸売業者から継続的に医薬品を受け取るなど、医薬品・医療機器をはじめとする貨物（※１）を継続的に運転者から受け取ることが想定されるため、もっぱら、物流効率化法における「第二種荷主」に該当すると考えられる。（荷主該当性の判断の詳細については、参考３「荷主事業者向け説明会資料」p 9、10を参照。）

第二種荷主に該当する場合、**３．物流効率化法の施行に伴い荷主が対応すべき事項について**において後述するとおり、令和７年４月１日より、物流効率化法における各種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が課せられる。

なお、荷主は事業者単位で規定されていることから、特定の法人が複数の医療機関の開設者となっている場合等については、当該法人が荷主に該当する。このため、**４．物流効率化法における「特定荷主」の範囲及び測量的方法について**においては、法人単位で合計した測量となることに留意すること。

あわせて、特定の法人が、自らが開設者となっている複数の医療機関間での貨物の受け渡しを目的として貨物利用運送事業者等と運送契約を締結する場合などは、当該法人は「第一種荷主」（※２）に該当すると考えられる。

第一種荷主に該当した場合にも、各種の努力義務が課せられることとなる（詳細は**３．物流効率化法の施行に伴い荷主が対応すべき事項について**を参照されたい。）。

（※１） ここでいう「貨物」とは、医業に関連してトラック等の運転者から受け取るもの及び引き渡すものが該当する。

例えば、医療機関における貨物自動車を通じて納入される医薬品や医療機器のほか、医療機器・繊維製品等の滅菌業務、食事の提供業務、衣類の洗濯業務等に係る外部事業者との間で輸送する各種資材等が該当する。

（※２） 自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者から貨物の運送を行わせることを内容とする契約（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約を除く。）を締結する者をいう。

医療分野においては、例えば、滅菌・洗濯等の各種業務の委託先や医薬品卸事業者等が想定される。

○物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号）

（定義）

第三十条 この章において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

一～六 （略）

七 荷主 第一種荷主及び第二種荷主をいう。

八 第一種荷主 自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者（第一種貨物利用運送事業者、第二種貨物利用運送事業者及び貨物利用運送事業法第四十六条第一項に規定する外国人国際第二種貨物利用運送事業者をいう。以下同じ。）に貨物の運送を行わせることを内容とする契約（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約を除く。）を締結する者をいう。

九 第二種荷主 次に掲げる者をいう。

イ 自らの事業（貨物の運送及び保管の事業を除く。ロにおいて同じ。）に関して継続して貨物（自らが貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託する貨物を除く。ロ及び第三十七条第四項において同じ。）を運転者（他の者に雇用されている運転者に限る。以下この号において同じ。）から受け取る者又は他の者をして運転者から受け取らせる者

ロ 自らの事業に関して継続して貨物を運転者に引き渡す者又は他の者をして運転者に引き渡させる者

3. 物流効率化法の施行に伴い荷主が対応すべき事項について

物流効率化法では、全ての荷主に対し、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することとしている。また、荷主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・公表を実施することとしている。

荷主が物流効率化のために取り組むべき措置の例を示した判断基準として、「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となるべき事項を定める命令」（令和7年内閣府、総務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省令第1号）が定められており、具体的な措置として、「積載効率の向上等」「荷待ち時間の短縮」「荷役等時間の短縮」が掲げられている。（命令の詳細な内容については、参考3「荷主事業者向け説明会資料」p12～20を参照。）

医療機関が該当すると考えられる「第二種荷主」の取り組むべき事項としては、以下が規定されている。

①「積載効率の向上」

- ・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組織内における部門間の連携を促進すること

②「荷待ち時間の短縮」

- ・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（※1）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

③「荷役等時間の短縮」

- ・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

さらに、**2. 物流効率化法の対象となる「荷主」の定義について**に記載のと

おり、法人内の貨物の運送等により、第一種荷主に該当する場合には、以下の事項について取り組むべきこととなる。

①「積載効率の向上」

- ・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の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

②「荷待ち時間の短縮」 ※ 第二種荷主と同内容

- ・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

③「荷役等時間の短縮」

- ・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（※2）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に配置等により、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

これらについては、努力義務の具体的内容を定める判断基準（参考2「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となるべき事項を定める命令」）とその内容を解説する解説書（参考4「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」）も合わせて確認されたい。

なお、荷主の取組状況について、国土交通省により、物流事業者を対象として定期的なアンケート調査が行われ、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・低い者も含め公表する運用が想定されている。

- (※1) トラックドライバー等が到着時刻を携帯端末等から事前に予約することができるシステム。例えば、公益社団法人全日本トラック協会では、同システムを取り扱う各社が紹介されている。

「トラック予約受付システム」の導入促進について | 全日本トラック協会
| Japan Trucking Association

- (※2) 一貫パレチゼーションは、貨物を荷主から荷受人まで一つのパレットに積載して輸送する輸送方法であり、積替えの際にフォークリフト等の荷役機械を使用するので大幅な効率化を図ることが可能となる。

4. 物流効率化法における「特定荷主」の範囲及び測量的方法について

(※令和7年4月時点の政府における検討状況)

また、令和8年度から施行となる物流効率化法では、荷主のうち一定規模以上のものを特定荷主として指定し、中長期計画の作成や定期報告等を義務付け、努力義務に係る措置の実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施するとともに、物流統括管理者の選任を義務付けることとしている。

この「一定規模」については、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、特定荷主については、「取扱貨物の重量 9万トン以上」という指定基準値が設定される見込みである。

特定荷主に係る義務の施行については、令和8年度以降が予定されているため、令和7年度中に荷主の取扱貨物の重量を測量し、指定基準を上回る事業者については、令和7年度末までに特定荷主としての義務を履行するための準備を行うとともに、施行日以降、特定荷主に該当する旨を荷主事業所管大臣（医療機関であれば厚生労働大臣）宛に届け出る必要がある。

具体的な測量的方法は以下のとおりであり、各荷主において対応をお願いする。（測量的具体的な方法については、参考3「荷主事業者向け説明会資料」p22、32を参照。）

- ①荷主が自社の取扱貨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、基準重量（9万トン（予定））と比較すること。
- ②他方、輸送量を容積で把握している、多品目の受取りが主である等の特殊性を有する業種においては、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るため、重量の算定に当たって、例えば、下記の算定方法を用いることを可能とする予定。
 - ・商品マスタ等において重量のデータを集計することが可能な場合にあっては、当該システムに登録されている重量を元に換算する
 - ・容積を把握している場合においては、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
 - ・売上金額や仕入金額を元に貨物の重量を換算する※

等

※ 換算係数としては、例えば、物流センサス付属資料の出荷原単位を利用することが考えられる。

(<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001619173.pdf>)

(参考1)

- 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の推進に関する基本的な方針

(https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250304_kihonhoushin.pdf)

(参考2)

- 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となるべき事項を定める命令

(https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250304_ninushi.pdf)

(参考3)

- 荷主事業者向け説明会資料 (250304_setsumeikai.pdf)
- 荷主事業者向け説明会動画 (<https://www.youtube.com/watch?v=4HJ0HZhLGTy>)

(参考4)

- 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

- ・国土交通省

https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000029.html

- ・経済産業省

<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>

- ・農林水産省 <https://www.maff.go.jp/j/shokusan/ryutu/250327.html>

(参考5)

- 物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号） 令和7年4月1日施行分

第三章 運転者の運送及び荷役等の効率化

第一節 総則

(定義)

第三十条 この章において次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

一～六 (略)

七 荷主 第一種荷主及び第二種荷主をいう。

八 第一種荷主 自らの事業（貨物の運送の事業を除く。）に関して継続して貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者（第一種貨物利用運送事業者、第二種貨物利用運送事業者及び貨物利用運送事業法第四十六条第一項に規定する外国人国際第二種貨物利用運送事業者をいう。以下同じ。）に貨物の運送を行わせることを内容とする契約（貨

物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約を除く。)を締結する者をいう。

九 第二種荷主 次に掲げる者をいう。

イ 自らの事業（貨物の運送及び保管の事業を除く。ロにおいて同じ。）に関して継続して貨物（自らが貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託する貨物を除く。ロ及び第三十七条第四項において同じ。）を運転者（他の者に雇用されている運転者に限る。以下この号において同じ。）から受け取る者又は他の者をして運転者から受け取らせる者

ロ 自らの事業に関して継続して貨物を運転者に引き渡す者又は他の者をして運転者に引き渡させる者

十 (略)

第三節 荷主に係る措置

(荷主の努力義務)

第三十七条 第一種荷主は、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に貨物の運送を委託する場合（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行うことを委託する場合を除く。）には、当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置を講ずるよう努めなければならない。

一 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せその他の措置により、その雇用する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定すること。

二 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。

三 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具（貨物自動車に積み込むものに限る。第三項において同じ。）を運転者が利用できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置

2 前項の規定により第一種荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷待ち時間にあっては次に掲げる施設又はその周辺の場所におけるものに、荷役等時間にあっては次に掲げる施設におけるものに限られるものとする。

一 当該第一種荷主が管理する施設

二 当該第一種荷主との間で当該貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設

3 第一項に規定する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加には、同項第三号に規定するパレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具を使用しないことにより増加した貨物の重量は含まれないものとする。

4 第二種荷主は、貨物を運転者から受け取り、若しくは他の者をして運転者から受け取らせ、又は運転者に引き渡し、若しくは他の者をして運転者に引き渡させる場合には、

当該貨物を運送する運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、次に掲げる措置（当該貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない場合にあっては、第三号に掲げる措置に限る。）を講ずるよう努めなければならない。

- 一 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を運転者に指示するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること。
- 二 第一種荷主が第一項第一号に掲げる措置を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合にあっては、これに応じて、必要な協力を行うこと。
- 三 運転者に荷役等を行わせる場合であり、かつ、運転者に荷役等の方法を指示することができる場合にあっては、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査の効率的な実施その他の運転者の荷役等を省力化する措置

- 5 前項の規定により第二種荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷待ち時間にあっては次に掲げる施設又はその周辺の場所におけるものに、荷役等時間にあっては次に掲げる施設におけるものに限られるものとする。

- 一 当該第二種荷主が管理する施設
- 二 当該第二種荷主との間で当該貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設

（荷主の判断の基準となるべき事項）

第三十八条 荷主の行う事業を所管する大臣（以下「荷主事業所管大臣」という。）は、基本方針に基づき、主務省令で、前条第一項及び第四項に規定する措置に関し、荷主の判断の基準となるべき事項を定めるものとする。

- 2 前項に規定する判断の基準となるべき事項は、運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況その他の事情を勘案して定めるものとし、これらの事情の変動に応じて必要な改定をするものとする。

（指導及び助言）

第三十九条 荷主事業所管大臣は、荷主の第三十七条第一項又は第四項に規定する措置の適確な実施を確保するため必要があると認めるときは、当該荷主に対し、前条第一項に規定する判断の基準となるべき事項を勘案して、当該措置の実施について必要な指導及び助言をすることができる。

○物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号） 令和8年度以降施行予定

（指導及び助言）

第四十四条 荷主事業所管大臣は、荷主の第四十二条第一項又は第四項に規定する措置の適確な実施を確保するため必要があると認めるときは、当該荷主に対し、前条第一項に規定

する判断の基準となるべき事項を勘案して、当該措置の実施について必要な指導及び助言をすることができる。

(特定荷主の指定)

第四十五条 荷主事業所管大臣は、第一種荷主のうち、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送（貨物自動車を使用しないで貨物の運送を行わせることを内容とする契約によるものを除く。次項及び第三項第二号において同じ。）を行わせた貨物について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第三項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

2 第一種荷主は、貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の重量について、前項の政令で定めるところにより算定した前年度の貨物の合計の重量が基準重量以上であるときは、主務省令で定めるところにより、貨物の運送の委託の状況に関し、主務省令で定める事項を荷主事業所管大臣に届け出なければならない。ただし、同項の規定により指定された第一種荷主（以下「特定第一種荷主」という。）であるときは、この限りでない。

3 特定第一種荷主は、次の各号に掲げる事由のいずれかが生じたときは、主務省令で定めるところにより、荷主事業所管大臣に、第一項の規定による指定を取り消すべき旨の申出をすることができる。

一 第一種荷主に該当しなくなったとき。

二 貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の重量について、第一項の政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が基準重量を下回った場合において、同項の政令で定めるところにより算定する年度の貨物の合計の重量が再び当該基準重量以上となることがないと明らかに認められるとき。

4 荷主事業所管大臣は、前項の申出があった場合において、その申出に理由があると認めるときは、遅滞なく、第一項の規定による指定を取り消すものとする。前項の申出がない場合において、同項各号に掲げる事由のいずれかが生じたと認められるときも、同様とする。

5 荷主事業所管大臣は、第二種荷主のうち、次に掲げる貨物（当該第二種荷主が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該第二種荷主が貨物の受渡しを行う日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができないものを除く。次項及び第七項第二号において同じ。）について政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が政令で定める重量（次項及び第七項第二号において「基準重量」という。）以上であるものを、運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に特に寄与する必要がある者として指定するものとする。

一 自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物

二 自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物

三 自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物

四 自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物

6 第二種荷主は、前項各号に掲げる貨物について、同項の政令で定めるところにより算定した前年度の貨物の合計の重量が基準重量以上であるときは、主務省令で定めるところにより、貨物の受渡しの状況に関し、主務省令で定める事項を荷主事業所管大臣に届け出なければならない。ただし、同項の規定により指定された第二種荷主（以下「特定第二種荷主」という。）であるときは、この限りでない。

7 特定第二種荷主は、次の各号に掲げる事由のいずれかが生じたときは、主務省令で定めるところにより、荷主事業所管大臣に、第五項の規定による指定を取り消すべき旨の申出をすることができる。

一 第二種荷主に該当しなくなったとき。

二 第五項各号に掲げる貨物の重量について、同項の政令で定めるところにより算定した年度の貨物の合計の重量が基準重量を下回った場合において、同項の政令で定めるところにより算定する年度の貨物の合計の重量が再び当該基準重量以上となることがないと明らかに認められるとき。

8 荷主事業所管大臣は、前項の申出があった場合において、その申出に理由があると認めるときは、遅滞なく、第五項の規定による指定を取り消すものとする。前項の申出がない場合において、同項各号に掲げる事由のいずれかが生じたと認められるときも、同様とする。

（中長期的な計画の作成）

第四十六条 特定第一種荷主及び特定第二種荷主（以下「特定荷主」という。）は、主務省令で定めるところにより、定期に、第四十三条第一項に規定する判断の基準となるべき事項を踏まえ、第四十二条第一項又は第四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しなければならない。

（物流統括管理者の選任）

第四十七条 特定荷主は、第四十五条第一項又は第五項の規定による指定を受けた後、速やかに、主務省令で定めるところにより、次に掲げる業務を統括管理する者（以下この条において「物流統括管理者」という。）を選任しなければならない。

一 前条の中長期的な計画の作成

二 自らの事業に係る貨物の運送を行う運転者への負荷を低減し、及び輸送される物資の貨物自動車への過度の集中を是正するための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

三 その他運転者の運送及び荷役等の効率化のために必要な業務として主務省令で定める業務

2 物流統括管理者は、特定荷主が行う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もって充てなければならない。

3 特定荷主は、第一項の規定により物流統括管理者を選任したときは、主務省令で定める

ところにより、遅滞なく、その氏名及び役職を荷主事業所管大臣に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。

(定期の報告)

第四十八条 特定荷主は、第四十五条第一項又は第五項の規定による指定を受けた日の属する年度の翌年度以降、毎年度、主務省令で定めるところにより、第四十二条第一項又は第四項に規定する措置の実施の状況に関し、主務省令で定める事項を荷主事業所管大臣に報告しなければならない。

(勧告及び命令)

第四十九条 荷主事業所管大臣は、特定荷主の第四十二条第一項又は第四項に規定する措置の実施に関する状況が、第四十三条第一項に規定する判断の基準となるべき事項に照らして著しく不十分であると認めるときは、当該特定荷主に対し、その判断の根拠を示して、当該措置をとるべき旨の勧告をすることができる。

2 荷主事業所管大臣は、前項の勧告を受けた特定荷主がその勧告に従わなかったときは、その旨を公表することができる。

3 荷主事業所管大臣は、第一項の勧告を受けた特定荷主が、正当な理由がなくてその勧告に係る措置をとらなかったときは、政令で定める審議会等（国家行政組織法（昭和二十三年法律第百二十号）第八条に規定する機関をいう。第六十八条第三項において同じ。）の意見を聴いて、当該特定荷主に対し、当該措置をとるべきことを命ずることができる。

(報告徴収及び立入検査)

第五十条 荷主事業所管大臣は、第四十五条第一項及び第五項の規定による指定並びに同条第四項及び第八項の規定による指定の取消しを行うために必要な限度において、荷主に対し、その貨物の運送の委託若しくは受渡しの状況に関し報告をさせ、又はその職員に、荷主の事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 荷主事業所管大臣は、前条第一項及び第三項の規定の施行に必要な限度において、特定荷主に対し、第四十二条第一項若しくは第四項に規定する措置の実施の状況に関し報告をさせ、又はその職員に、特定荷主の事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

3 前二項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人に提示しなければならない。

4 第一項及び第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。