

# 新物流2法で求められる荷主・運送事業者等の行動変容

(一社)運輸デジタルビジネス協議会 (TDBC)  
代表理事 小島 薫

## 1. はじめに

いよいよ本年4月に物流の2024年問題解決に向けた新物流2法が一部を除き施行される見込みだ。

また、それに関連する政省令等も2月には公布の見込みで、新物流2法と同時に施行となる。荷主、運送事業者等にはこれらに規定された義務や努力義務の実施が求められることとなる。非常に短時間の

でその内容について紹介する。また、それぞれ出典を明記しておくので、ぜひ内容を確認し、実施の準備をお願いしたい。特に、政省令等は、この原稿執筆時点（2025年1月26日現在）では公布されておらず、政省令案の意見公募時点の案をベースとして紹介しているため、1～2月に公布見込みの政省令等を必ず確認して欲しい。

まずは、今回の新物流2法を含む政府の物流の2024年問題解決に向けた取り組みを時系列で紹介する。

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの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、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
  - **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整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。
- ▶ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(\*)も含め確実に整備。

1. 具体的な施策	2. 施策の効果（2024年度分）																								
<b>(1) 商慣行の見直し</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち・荷役時間の削減等）に向けた規制措置等の導入<sup>(*)</sup></li> <li>② 納品期限（3分の1ルール、短リードタイム）、<b>物流コスト込み取引価格等</b>の見直し</li> <li>③ 物流産業における<b>多重下請構造</b>の是正に向けた規制措置等の導入<sup>(*)</sup></li> <li>④ 荷主・元請の監視の強化、結果のフォロー及びそのための体制強化（<b>トラックGMX</b>（仮称））</li> <li>⑤ 物流の担い手の真の賃金水準向上等に向けた<b>適正運賃收受・価格転嫁円滑化</b>等の取組み<sup>(*)</sup></li> <li>⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底</li> </ul>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>(施策なし)</th> <th>(施策あり)</th> <th>(効果)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>・ 荷待ち・荷役の削減</td> <td>3時間</td> <td>→ 2時間×達成率3割</td> <td>: 4.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ 積載効率の向上</td> <td>38%</td> <td>→ 50%×達成率2割</td> <td>: 6.3ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ モーダルシフト</td> <td>3.5億トン</td> <td>→ 3.6億トン</td> <td>: 0.5ポイント</td> </tr> <tr> <td>・ 再配達削減</td> <td>12%</td> <td>→ 6%</td> <td>: 3.0ポイント</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td><b>合計：14.3ポイント</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>2030年度分についても、2023年内に<b>中長期計画</b>を策定</p>		(施策なし)	(施策あり)	(効果)	・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント	・ 積載効率の向上	38%	→ 50%×達成率2割	: 6.3ポイント	・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント	・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント				<b>合計：14.3ポイント</b>
	(施策なし)	(施策あり)	(効果)																						
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント																						
・ 積載効率の向上	38%	→ 50%×達成率2割	: 6.3ポイント																						
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント																						
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント																						
			<b>合計：14.3ポイント</b>																						
<b>(2) 物流の効率化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 即効性のある<b>設備投資の促進</b>（パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）</li> <li>② 「物流DX」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）</li> <li>③ 「物流DX」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）</li> <li>④ 「<b>物流標準化</b>」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）</li> <li>⑤ 道路・港湾等の<b>物流拠点</b>（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援</li> <li>⑥ 高速道路の<b>トラック速度規制（80km/h）</b>の引上げ</li> <li>⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい<b>高速道路料金</b>の実現</li> <li>⑧ <b>特殊車両運行制度</b>に関する見直し・利便性向上</li> <li>⑨ <b>ダブル連結トラック</b>の導入促進</li> <li>⑩ 貨物集配中の車両に係る<b>駐車規制</b>の見直し</li> <li>⑪ 地域物流等における<b>共同輸配送</b>の促進<sup>(*)</sup></li> <li>⑫ <b>軽トラック事業</b>の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化<sup>(*)</sup></li> <li>⑬ 女性や若者等の<b>多様な人材</b>の活用・育成</li> </ul>	<b>3. 当面の進め方</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2024年初</td> <td>・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化</td> </tr> <tr> <td>2023年末まで</td> <td>・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「<b>標準運送約款</b>」「<b>標準的な運賃</b>」の改正等 ・ <b>再配達率「半減」</b>に向けた対策 ・ 2024年度に向けた<b>業界・分野別の自主行動計画</b>の作成・公表 ・ 2030年度に向けた<b>政府の中長期計画</b>の策定・公表</td> </tr> <tr> <td>速やかに実施</td> <td>・ 2024年における規制措置の具体化を前提とした<b>ガイドライン</b>の作成・公表等</td> </tr> </tbody> </table> <p>2024年初に<b>政策パッケージ</b>全体のフォローアップ</p>	時期	内容	2024年初	・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化	2023年末まで	・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「 <b>標準運送約款</b> 」「 <b>標準的な運賃</b> 」の改正等 ・ <b>再配達率「半減」</b> に向けた対策 ・ 2024年度に向けた <b>業界・分野別の自主行動計画</b> の作成・公表 ・ 2030年度に向けた <b>政府の中長期計画</b> の策定・公表	速やかに実施	・ 2024年における規制措置の具体化を前提とした <b>ガイドライン</b> の作成・公表等																
時期	内容																								
2024年初	・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化																								
2023年末まで	・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「 <b>標準運送約款</b> 」「 <b>標準的な運賃</b> 」の改正等 ・ <b>再配達率「半減」</b> に向けた対策 ・ 2024年度に向けた <b>業界・分野別の自主行動計画</b> の作成・公表 ・ 2030年度に向けた <b>政府の中長期計画</b> の策定・公表																								
速やかに実施	・ 2024年における規制措置の具体化を前提とした <b>ガイドライン</b> の作成・公表等																								
<b>(3) 荷主・消費者の行動変容</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 荷主の<b>経営者層</b>の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入<sup>(*)</sup></li> <li>② 荷主・物流事業者の物流改善を<b>評価・公表</b>する仕組みの創設</li> <li>③ <b>消費者</b>の意識改革・行動変容を促す取組み</li> <li>④ <b>再配達削減</b>に向けた取組み（<b>再配達率「半減」</b>に向けた対策含む）</li> <li>⑤ 物流に係る<b>広報</b>の推進</li> </ul>																									

図1 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

(出典：内閣官房「物流革新に向けた政策パッケージ」)

(令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu\\_kakushin/pdf/seisaku\\_package.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf)

## 2. 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議の設置と「物流革新に向けた政策パッケージ」

2024年4月1日からのトラックドライバーへの働き方改革関連法の適用により時間外労働時間が年間960時間に制限されることで、従来通りの輸送能力が確保できなくなり物流が停滞してしまうのではとの危機感を持った政府は働き方改革関連法の適用の1年前となる2023年3月31日に荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、総合的な検討を行うための「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。そして同6月2日に第2回会議を実施し、

- (1) 商慣行の見直し
- (2) 物流の効率化
- (3) 荷主・消費者の行動変容

について、抜本的・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」（以降「政策パッケージ」）を決定し、公開した（図1参照）。

ここでは、「中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備」とされており、例えば、「1. 具体的な施策」の「(1)商慣行の見直し」として、「①荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入」等が掲げられており、後述の物流関連二法の改正により具体化されている。

また、「3. 当面の進め方」の「速やかに実施」とされている「2024年における規制的措置の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表等」については、「政策パッケージ」の公開と同時に「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」<sup>(1)</sup>が公開されている。

このガイドラインは、法制化に向けた事前準備のための資料として大手荷主企業等に積極的に活用されている。

更に、賃上げや人材確保等、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むとして「物流革新緊急パッケージ」<sup>(2)</sup>を2023年10月6日に公開している。

## 3. 新しい標準的な運賃の告示と標準貨物自動車運送約款の一部改正

そして、「政策パッケージ」（図1参照）での「1. 具体的な施策」の「(1)商慣行の見直し」として掲げられている「⑥トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底」、および「⑤物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み」「③物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入」の具体化として、2023年8月より、「標準的な運賃・標準運送約款の見直しに向けた検討会」を開催。その提言を受け運輸審議会での諮問等を経て2024年3月22日には、新たなトラックの標準的運賃を告示・施行している。

その中で今回の見直しの背景として、「「物流革新に向けた政策パッケージ」において、トラックの標準的運賃について、荷主等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主等に適正に転嫁できるよう、所要の見直しを図ることとされました。」とし、

- ① 荷主等への適正な転嫁
- ② 多重下請構造の是正等
- ③ 多様な運賃・料金設定等

を見直しの柱として提言が公開されている。また、併せて標準貨物自動車運送約款の一部を改正告示、既に2024年6月1日より施行されている。

これらの見直しの概要としては、図2の「標準的運賃」等の見直しのポイントで紹介しており、例えば、荷待ち、荷役作業時間の削減、および適正な運賃の収受を実現するための仕組みとして、これまで

● 検討会での議論を踏まえ、①荷主等への適正な転嫁、②多重下請構造の是正等、③多様な運賃・料金設定等の見直し方針を公表（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）。

### 1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの「**積込料・取卸料**」を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	積荷荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額は1台1台中型車（4tクラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記**【約款】
- 「**有料道路利用料**」を個別に明記するとともに、「**運送申込書／引受書**」の雛形にも明記【運賃】【約款】

### 3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】

● リードタイムが短い運送の際の「**速達割増**」（逆にリードタイムを長く設定した場合の**割引**）や、**有料道路を利用しないこと**によるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能とする**【約款】

図2 「標準的運賃」等の見直しのポイント

（出典：国土交通省「新たなトラックの標準的運賃を告示しました～運賃水準を8%引き上げるとともに、荷役の対価等を新たに加算～」添付資料（別添）より抜粋 <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001732088.pdf>）

荷待ち時間については30分を超えた場合の、30分毎の待機時間料が規定されていたが、荷役作業についても新たに「積込料・取卸料」として規定している。

また、長時間の荷待ち、荷役作業時間の抑制に繋がる荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合の割増率5割も新たに規定された。

更に、多重下請けの是正に繋がる仕組みとして新たに「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定している。これまでは、荷主から受け取った運賃から手数料を中抜きしていたが、実運送事業者が適正な運賃を収受できるようにするために、「下請け手数料」を加算して荷主、元請け等の委託元に請求することとなった。

また、改正された「標準貨物自動車運送約款」（以降「標準運送約款」）では、「運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受する旨を明記」、「荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した電子書面（運送申込書／引受書）を交付

することを明記」とされており、後述の改正「貨物自動車運送事業法」（以降「運送事業法」）での「運送契約を締結するときは、運送の役務の内容およびその対価等を書面に記載して相互に交付」に対応するため先行して見直しが行われている。既に運送申込書／引受書の例示も掲載されている（図3参照）。

## 4. 「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」の公布と新物流2法

そして、「政策パッケージ」での「中長期的に継続して取り組むための枠組みを、次期通常国会での法制化も含め確実に整備」の具体化として2024年の通常国会で「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

(別添)

運送申込書／運送引受書

※申込者は、太極内をご記入願います。

申込者	社名又は氏名 (担当者名)	電話: -- --
	住所	FAX: -- -- E-mail: -- -- 緊急連絡先: -- --
集貨/送地及び担当者	社名又は氏名 (担当者名)	電話: -- --
	住所	FAX: -- -- E-mail: -- -- 緊急連絡先: -- --
配達/到着地及び担当者	社名又は氏名 (担当者名)	電話: -- --
	住所	FAX: -- -- E-mail: -- -- 緊急連絡先: -- --
運送を引受ける者	事業許可	年 月 日 第 号
	引受営業所	社名又は氏名 (担当者名) 電話: -- -- 住所 FAX: -- -- E-mail: -- -- 緊急連絡先: -- --
利用運送により運送を受託した者	車両番号	社名又は氏名 (担当者名) 電話: -- --
	引受営業所	住所 FAX: -- -- E-mail: -- -- 緊急連絡先: -- --

運送の扱い種別		貨物の情報			
品名	品量	品名	重量又は容積	個数	kg/m <sup>3</sup>
集貨又は発送希望日時	月 日 ( )	配達又は到着希望日時	月 日 ( )	荷姿	合計
高価値品の場合		種類:		価値:	運送保険の希望 有・無
運賃及び料金の支払方法		<input type="checkbox"/> 銀行振込 <input type="checkbox"/> 現金 <input type="checkbox"/> その他 ( ) 支払日: 年 月 日 <input type="checkbox"/> 積込 <input type="checkbox"/> 作業内容 ( ) 予定作業時間 ( ) <input type="checkbox"/> 取卸し <input type="checkbox"/> 作業内容 ( ) 予定作業時間 ( ) <input type="checkbox"/> 品代金の取立て <input type="checkbox"/> 荷掛金の立替え <input type="checkbox"/> 貨物の荷造り <input type="checkbox"/> 仕分 <input type="checkbox"/> 保管 <input type="checkbox"/> 検収及び検品 <input type="checkbox"/> 横持ち及び縦持ち <input type="checkbox"/> 棚入れ <input type="checkbox"/> ラベル貼り <input type="checkbox"/> はい作業 予定作業時間 ( )			
【走行距離】		【走行時間】			
総実車	km	総実車	分		
運賃及び料金の円					
燃料サーチャージ (基準額120円・運賃額)		円 (走行距離 (km) × 燃費 (km/L) × 車上的燃料油増上料額 (円/L))			
利用運送手数料 (運賃の %)		円 有料道路利用料 (税込) (円)			
待機時間料		円 (見込み待機時間: 分、30分あたり単価 円)			
積込料		円	取卸料	円	
品代金の取立て		円	荷掛金の立替え	円	
荷造り		円	仕分け	円	
保管		円	検収及び検品	円	
横持ち及び縦持ち		円	棚入れ	円	
ラベル貼り		円	はい作業	円	
その他附帯業務 ( )		円			
附帯業務料 計		円			
運送料 (税込)		円	〇〇料	円	
合計請求額		円	(内消費税額 円)		

・上記のとおり運送を受けます。 運送引受者 (貨物自動車運送事業者)

図3 運送申込書／運送引受書 例示 (出典：国土交通省「標準貨物自動車運送約款等の一部改正について」(2024年3月22日) https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2024/03/mlit\_yakkan\_new.pdf)

正する法律」が審議され2024年4月26日に可決成立、5月15日に公布されている。

これにより、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(「物資の流通の効率化に関する法律」に改名)、および「貨物自動車運送事業法」が改正され、一部を除き、公布から1年以内に施行とされており、1月10日時点では、2025年4月施行とされている。

「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」の概要は図4の通り。

例えば、「物資の流通の効率化に関する法律」での「1. 荷主・物流事業者に対する規制措置」としては、「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。」とされている。

改正された「物資の流通の効率化に関する法律」

では、荷主の努力義務として以下のように規定されている。

<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

**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**、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）

**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**。

○**元請事業者**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・IP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

図4 「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  
 （出典：国土交通省・経済産業省・農林水産省「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」の施行に向けた検討状況について」資料からの抜粋  
<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/setsumeikaisiryoku.pdf>

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。

これらは、e-GOV法令検索（<https://laws.e-gov.go.jp/>）で確認することが可能だ。例えば、「物資の流通の効率化に関する法律」（公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日施行分までの場合）については、以下のURLで確認することが可能だ。

[https://laws.e-gov.go.jp/law/417AC0000000085/20250514\\_506AC00000000023](https://laws.e-gov.go.jp/law/417AC0000000085/20250514_506AC00000000023)

また、e-GOV法令検索のページから改名前前の「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」を入力して検索し、施行日を指定することでも確認することができる。

また、「当該措置について国が判断基準を策定」とされており、改正物流効率化法に基づく基本方針、判断基準、指定基準等については、国交省・経産省・農水省3省合同会議で協議し、意見募集を経て政省令として2月に公布、改正物流効率化法に合わせて4月施行の見込みだ。

## 5. 改正物流効率化法の3省合同会議と「合同会議取りまとめ」

改正物流効率化法に基づく基本方針、判断基準、

### 新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント

**本合同会議の開催趣旨**

○新物効法の施行に向けて、**国交省・経産省・農水省3省の審議会**の合同会議を開催し、国が定める**基本方針、判断基準、特定事業者の指定基準**等の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に**取りまとめ**。

※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 物流流通情報分科会 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**

- 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。
    - 5割の運行で、**1運行当たりの待ち・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）
    - 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）
- 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**
  - 設備投資・デジタル化・物流標準化・モーダルシフト・物流人材の育成等の支援
- 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 ・ 待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮
- 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
  - 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し
- その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項**
  - 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項

【待ちがある1運行の平均総稼働時間と内訳】

平均稼働時間 2時間以内

（トラック輸送状況の実態調査(R2)より）

### 荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

○**すべての荷主**（発荷主、荷荷主）、**連鎖化事業者**（ファンチャイネーションの本部）、**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、船舶）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**

- 共同輸送や帰り荷の確保
- 適切なリードタイムの確保
- 発送量・納入量の適正化 等

地域における配達の共同化

**② 荷待ち時間の短縮**

- トラック予約受付システムの導入
- 混雑時間を回避した日時指定

予約システムで来てもらう時間を短縮しよう

10:00 予約

11:00 予約

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
- タグ等の導入による検品の効率化
- フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等

パレットの利用や検品の効率化

**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と認められる**大手の事業者が指定**されるような基準値を設定。

<b>特定荷主・特定連鎖化事業者</b> 取扱貨物の重量 9万トン以上 （上位3,200社程度）	<b>特定倉庫業者</b> 貨物の保管量 70万トン以上 （上位70社程度）	<b>特定貨物自動車運送事業者等</b> 保有車両台数 150台以上 （上位790社程度）
--	--	---

○**物流統括管理者（CLO）**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**役員等から選任**。2

図5 「新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント」

（出典：3省合同会議「新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント」

<https://www.meti.go.jp/press/2024/11/20241127002/20241127002-1.pdf>

指定基準等について協議するための国交省・経産省・農水省3省合同会議が設置され第1回会合が2024年6月28日に開催。合同会議取りまとめ素案の提示や業界団体からのヒアリング等を経て、「合同会議取りまとめ案」を審議し、2024年9月27日より「合同会議取りまとめ案」に対する意見公募（パブリックコメント）が実施された（10月26日締め切り、意見提出件数合計875件）。

それを受けて11月11日開催の第4回3省合同会議で「合同会議取りまとめ案」を審議。パブリックコメントの結果を踏まえてどのように「合同会議取りまとめ案」を修正したのかについての資料<sup>(3)</sup>が公開されている。どのような背景で規定されたかを知る上では非常に参考になる資料だ。

そして、11月27日には審議の結果が反映された「合同会議取りまとめ」<sup>(4)</sup>が公開されている。

また、併せて以下の「新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント」も公開されている（図5参照）。

## 6. 改正物流効率化法の基本方針、判断基準を定める関係省令等

そして、その「合同会議取りまとめ」を基に「改

正物流効率化法」の基本方針、判断基準を定める関係省令・告示の制定等に関する意見募集が、2024年12月2日から2025年1月5日まで実施された。

その結果を受けて最終的な省令等が策定され2025年2月には公布され、新物流2法と併せて4月には施行の見込みとなっている。

既に、公布されている見込みなので、ぜひその内容を確認して欲しい。

参考までに意見募集時点の案としては、以下のe-GOVパブリックコメントで確認することができる<sup>(5)</sup>。

## 7. 改正運送事業法等に関連した規則、省令等の改正等

図4にも記載されているように改正運送事業法では、「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」された。運送契約の書面での相互交付について、荷主（ここでは真荷主）と運送事業者の双方の義務となっている点が重要だ。

「改正物流効率化法」は、前述の3省合同会議がオープンに開催され、関係団体のヒアリング等も実施されており、大手荷主企業もある程度認識している

が、この「改正運送事業法」の内容は、現時点でほとんどの大手荷主企業、運送事業者が認識していないように感じている。実際の改正運送事業法では、以下のように定められている。

### <書面の交付>

第十二条 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をいう。第二十四条の五において同じ。）及び一般貨物自動車運送事業者は、運送契約を締結するときは、国土交通省令で定める場合を除き、次に掲げる事項を書面に記載して相互に交付しなければならない。

- 一 運送の役務の内容及びその対価
- 二 当該運送契約に運送の役務以外の役務の提供が含まれる場合にあっては、運送の役務以外の役務の内容及びその対価
- 三 その他国土交通省令で定める事項

これらは、e-GOV法令検索 (<https://laws.e-gov.go.jp/>) で確認することが可能だ。例えば、「貨物自動車運送事業法」（公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日施行分までの場合）については、以下のURLで確認することが可能だ。

[https://laws.e-gov.go.jp/law/417AC0000000085/20250514\\_506AC00000000023](https://laws.e-gov.go.jp/law/417AC0000000085/20250514_506AC00000000023)

また、e-GOV法令検索のページから「貨物自動車運送事業法」を入力して検索し、施行日を指定することでも確認することができる。

この中で、書面には「役務の内容及びその対価」に関する事項も記載することとなっており、前述の「新しい標準的な運賃の告示」と併せて適正な運賃、料金の収受を実現するための前提ともなっている。それに、対応するために貨物自動車運送事業輸送安全規則が、業務記録における荷待時間・荷役作業等の記録義務の対象となる車両を、現行の「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上の車両」

から、全ての車両に拡大（第8条）との改正が行われている（2024年10月1日公布、2025年4月施行の見込み）。

また、併せて公開された「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」<sup>(6)</sup>では、運行記録計は、輸送の安全を確保するための「安全運転管理」のみならず、労働時間の適正化に伴う「労務管理（荷待ち時間・荷役時間の可視化を含む）」にも有効であることから、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第48条の2第2項の規定に適合する車載部を有するもしくは組込型デジタル式運行記録計を導入することが推奨されるとの記載がされている。

そして、「改正運送事業法」で、「運送契約に係る書面への記載事項等」省令で定めるとされている事項を定めるための「貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案」の意見募集<sup>(7)</sup>が、2024年10月28日から11月27日まで実施された。その意見を受けて省令が2025年1月に公布、新物流2法と併せて4月に施行の見込みだ。既に、公布との見込みなので、ぜひその内容を確認してほしい。

参考までに意見募集時点の案としては、e-GOVパブリックコメント<sup>(7)</sup>で確認することができる。

ここからは、時系列ではなく新物流2法関連外の仕組みについて紹介する。

## 8. トラックGメンによる 是正指導、荷主勧告制度

また、図1「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイントに掲げられている「④荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称）」については、既に2023年7月にはトラック運送事業における適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するため全国162名からなる「トラックGメン」が創設され、活動がスタートしている。

トラックGメンによる悪質な荷主等への是正指導としては、以下の貨物自動車運送事業法付則第1条の2\*に基づき、荷主等への「働きかけ」、「要請」、「勧告・公表」を実施しており、活動実績等も国土交通省のホームページ<sup>(9)</sup>で公開している。

更に、直近では各都道府県トラック協会の適正化指導員の中から「Gメン調査員」を2人以上選任し、トラックGメンと「Gメン調査員」を合わせると256人以上となる体制に強化されている。

また、それ以外にも貨物自動車運送事業法 第六十四条の「荷主勧告制度」<sup>(9)</sup>がある。貨物自動車運送事業者の違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであるときその他当該違反行為が主として荷主の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該貨物自動車運送事業者に対する命令又は処分のみによっては当該違反行為の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、当該違反行為の再発の防止を図るため適当な措置を執るべきことを勧告することができる。とされている。

## 9. 「物流特殊指定」、下請法の買いたたきの運用基準の改正

現行法では、荷主から見て物流事業者は下請けに該当しないため、代替措置として物流特殊指定(特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法)、荷主と物流事業者との取引における優越的地位の濫用を効果的に規制するために指定された独占禁止法上の告示が行われている<sup>(10)</sup>。

今後は、下請法の改正により物流事業者を下請法の対象にする方向で検討されている。また、併せて契約関係のない着荷主と実運送事業者間についても規制するとの議論も行われている。また、先行して下請法の買いたたき基準が「標準的な運賃」となるような改正も行われている<sup>(11)</sup>。

## 10. おわりに

政策パッケージおよび新物流2法の目指すところは、トラックドライバーの適正な労働時間と適正な賃金の両立による持続可能な物流の実現だ。そのためには、これまでの悪しき商慣行からの脱却とサプライチェーン全体での効率化が必須となる。荷主と運送事業者等の関係者全体がそれを理解し、連携・協力し、実践していくことが絶対条件となる。

既に、2024年を越え、輸送力不足、ドライバー不足が更に深刻な状況となっている。今、まさに双方の行動変容が求められている。

### <参考文献>

- (1) 経済産業省、国土交通省、農林水産省同時発表「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」(2023年6月2日)  
<https://www.meti.go.jp/press/2023/06/20230602005/20230602005-1.pdf>
- (2) 内閣官房「物流革新緊急パッケージ」(令和5年10月6日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定)  
[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/butyuryu\\_kakushin/pdf/kinkyu\\_package\\_1006.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/butyuryu_kakushin/pdf/kinkyu_package_1006.pdf)
- (3) 第4回合同会議「資料1 パブリックコメントの結果を踏まえた合同会議取りまとめ案の修正等」  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomuryutsu/distribution/pdf/004\\_01\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomuryutsu/distribution/pdf/004_01_00.pdf)
- (4) 3省合同会議「合同会議取りまとめ」  
[https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomuryutsu/distribution/pdf/20241127\\_1.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomuryutsu/distribution/pdf/20241127_1.pdf)
- (5) 荷主および連鎖化事業者の判断基準を定める省令案(案件番号550004022、農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課)  
<https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=550004022&Mode=0>  
貨物自動車運送事業者等および貨物自動車関連事業者の判断基準を定める省令案、基本的な方針案等(案件番号155240942、国土交通省物流・自動車局物流政

※<違反原因行為への対処>第一条の二国土交通大臣は、当分の間、貨物自動車運送事業者がこの法律又はこの法律に基づく命令に違反する原因となるおそれのある行為(以下この条において「違反原因行為」という。)を荷主がしている疑いがあると認めるときは、関係行政機関の長に対し、当該荷主に関する情報を提供することができる。

策課)

<https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=155240942&Mode=0>

※今後の進捗でURL変更の可能性あり。その場合には  
案件番号で検索

- (6) 「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」(2024年10月11日改正)

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/construction\\_kamotsu.pdf](https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/resource/data/construction_kamotsu.pdf)

- (7) 「貨物自動車運送事業法施行規則等の一部を改正する省令案に関する意見募集について」

(案件番号155240937)

<https://public-comment.e-gov.go.jp/pcm/detail?CLASSNAME=PCMMSTDETAIL&id=155240937&Mode=0>

※今後の進捗でURL変更の可能性あり。その場合には  
案件番号で検索

- (8) 国土交通省「トラックGメンについて」

[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000116.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html)

- (9) 国土交通省「荷主勧告制度改正の概要」

<https://www.mlit.go.jp/common/001024705.pdf>

- (10) 公正取引委員会パンフレット『物流特殊指定～知っておきたい「物流分野の取引ルール」～』

[https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu\\_files/buttokupanfu.pdf](https://www.jftc.go.jp/houdou/panfu_files/buttokupanfu.pdf)

- (11) 公正取引委員会「下請代金支払遅延等防止法に関する運用基準」の改正新旧対照表

[https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/may/240527\\_seian/240527\\_unnyou2.pdf](https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/may/240527_seian/240527_unnyou2.pdf)