

事 務 連 絡
令和 7 年 9 月 30 日

関係団体 御中

厚生労働省医政局医事課

物資の流通の効率化に関する法律の来年度施行に係る政省令の公布について
(周知依頼)

日頃より、医療行政の推進に多大なる御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。
標記について、国土交通省をはじめとする関係省庁より、別添のとおり事務
連絡が発出されましたので、物流効率化法の内容について御了知いただくと
ともに、会員の皆様に対する周知等の御協力をお願い致します。

事 務 連 絡
令和 7 年 8 月 29 日

荷主事業団体の長 殿

国土交通省物流・自動車局物流政策課
経済産業省商務・サービスグループ流通政策課物流企画室
農林水産省大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室

物資の流通の効率化に関する法律の来年度施行に係る政省令の公布について

我が国の物流を支えるために荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力して取り組む環境の整備に向けて、「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。）に基づき、令和 7 年 4 月 1 日から、全ての荷主（トラック運送事業を利用する事業者）に対して、①積載効率の向上等、②荷待ち時間の短縮、③荷役等時間の短縮に取り組む努力義務が課されました。

さらに、令和 8 年 4 月 1 日から、一定規模以上の荷主は届け出て、特定荷主として指定を受け、上記①～③の物流の効率化に向けて取り組むべき措置に関して中長期計画の提出や定期報告、物流統括管理者の選任を行う義務が課されます。

※連鎖化事業者（フランチャイズチェーンの本部等）にも荷主に準じる規制が課されます。

令和 8 年 4 月 1 日の施行に向けて、今般、令和 7 年 8 月 8 日に「物資の流通の効率化に関する法律施行令」（平成 17 年政令第 298 号。以下「令」という。）を改正し、特定荷主となる荷主の規模について、年間取扱貨物重量 9 万トン以上と決めました。また、同月 29 日に「物資の流通の効率化に関する法律の規定に基づく荷主に係る届出等に関する命令」（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 10 号。以下「届出省令」という。）等を制定し、特定荷主制度に関する取扱貨物重量の算定方法や、提出物の様式等を規定しました。

つきましては、令和 8 年 4 月 1 日からの法施行の適確な実施に向けて、貴傘下会員に対して、下記の物流効率化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・公表をしておりますので、あわせてお知らせいたします。

1. 特定荷主制度の詳細について（別添参照）

（1）特定荷主の指定の届出について【2026 年度の提出締切：5 月末日】

一定規模（年間取扱貨物重量が9万トン）以上の荷主は、法第45条第2項又は第6項及び届出省令の規定に基づき、特定荷主の指定に係る貨物の重量に関する届出を行い、「特定荷主」として指定を受けることとされている。このため、全ての荷主は、2025年度（2025年4月～2026年3月）における自社の取扱貨物の重量を算定し、届出の要否を判断することが必要となる。

① 特定荷主の定義と基準重量

- ▶ 第一種荷主（法第30条第8号。運送契約を締結する者。運送契約の締結を貨物利用運送事業者等に委託する場合を含む。）としての取扱貨物重量が年間9万トン以上である場合は、特定第一種荷主として指定される。
- ▶ 第二種荷主（法第30条第9号。運送契約は締結しないが、トラック事業者との間で貨物を引き渡し、又は受け取る者。受渡しを他者に委託する場合を含む。）としての取扱貨物重量が年間9万トン以上である場合は、特定第二種荷主として指定される。

※第一種荷主としての取扱貨物重量及び第二種荷主としての取扱貨物重量が、それぞれ年間9万トン以上である場合は、特定第一種荷主かつ特定第二種荷主となる。

※「特定荷主」は、特定第一種荷主及び特定第二種荷主をいう。

② 重量算定の方法

第一種荷主としての重量算定の方法は、届出省令第1条において以下のとおり規定されており、各事業者において適切な方法を選択して、第一種荷主としての取扱貨物の重量を算定すること。

1. 実測
2. 対象貨物（令第6条第2項に規定する「対象貨物」をいう。）の単位数量当たりの標準的な重量に当該対象貨物の数量を乗ずる方法
3. 対象貨物の容積を標準的な重量原単位等により当該対象貨物の重量に換算する方法
4. 対象貨物の運送に係る貨物自動車の最大積載量又は当該運送の種類に応じた平均積載量に当該貨物自動車の台数を乗ずる方法
5. 対象貨物の売上額又は仕入額を当該対象貨物の単位重量当たりの標準的な額で除する方法
6. 第二種荷主としての対象貨物の重量（受渡し貨物重量）が第一種荷主としての対象貨物の重量（委託貨物重量）とおおむね一致する場合に、当該受渡し貨

物重量を委託貨物重量とみなす方法（たとえば卸が出荷量を入荷量と同量として推計する方法）

7. 対象貨物に係る運送契約又は物品の売買その他の取引の契約において重量が定められている場合に、当該重量(対象年度に行わせた運送に係るものに限る。)を運送ごとに区分する方法

8. 1～7の方法により対象貨物の重量を算定することが困難であると認められる場合に、当該対象貨物の重量を適確に算定できると認められる方法

また、第二種荷主としての重量算定の方法については、届出省令第5条に規定されており、第一種荷主と同様、取扱貨物の重量を算定すること。

その上で、算定した取扱貨物の重量が基準重量を超えている区分（第一種荷主又は第二種荷主）について、届出を荷主事業所管大臣に提出する必要がある。

(2) 中長期的な計画の作成について【2026年度の提出締切：10月末日】

特定荷主は、判断基準を踏まえ、努力義務である①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（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実施に関する中長期的な計画を作成・提出することが必要。提出締切は毎年度7月末日（2026年度は10月末日）とし、記載事項は以下のとおり。

- 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

(3) 物流統括管理者の選任について【遅滞なく提出】

特定荷主の指定を受けた事業者は、指定の通知を受けた後速やかに「物流統括管理者」を選任し、荷主事業所管大臣に届け出ることが必要。

なお、法第47条第2項において「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。」と規定されており、適任となる者を選任すること。

(4) 定期報告書の提出について【初回提出締切：2027年7月末日】

特定荷主の指定を受けた事業者は、毎年度、努力義務である①運転者一人当たりの一回の運送毎の貨物の重量の増加（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実施に関する定期報告を行うことが必要。提出締切は毎年度7月末日とし、記載事項は以下のとおり。

- 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
- ③ 荷待ち時間等の状況

2. 「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ており、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、ご覧ください。

○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>

（参考）物資の流通の効率化に関する法律の概要

（1）全ての事業者に対する措置【本年4月1日から施行済み】

- 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

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

	・ 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）一定規模以上の荷主に対する措置【令和８年４月１日から施行】

- ① 荷主のうち一定規模（年間取扱貨物重量９万トン）以上のものを国が特定荷主として指定。
- ② 特定荷主は、中長期計画の作成や定期報告等を義務付けられ、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・命令を実施することも可能。
- ③ 特定荷主は、物流統括管理者の選任を義務付けられる。

以上