

物流 2024 年問題とその先を見据えた企業法務

～ CLO（物流統括管理者）の選任義務を含めた物流関連 2 法の改正への対応 ～

企業法務ニューズレター

2024 年 7 月 22 日号

執筆者:

[田原 吏](#)t.tahara@nishimura.com[山本 紀乃](#)ki.yamamoto@nishimura.com

I はじめに

いわゆる「物流 2024 年問題」の影響が本格化するなか、「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」が 2024 年 4 月 26 日に国会で可決され、同年 5 月 15 日に公布されました。この物流関連 2 法の改正は、同年 4 月から適用されているトラックドライバーへの時間外労働の上限規制に端を発する物流 2024 年問題を受けて物流の停滞が懸念されるなか、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を義務づけることなどを目的としています。

今般の物流関連 2 法の改正は、物流事業者のみならず荷主に対しても様々な義務を課す点に特徴があります。特に、一定規模以上の荷主には CLO（物流統括管理者）の選任が義務づけられるという新しい規制が導入されますが、CLO の選任義務を負うことになる企業は約 3000 社にも及ぶと想定されています。

本稿では、上記の物流関連 2 法の改正の背景や概要、これを踏まえた実務的な対応について概説します¹。

II 物流関連 2 法の改正の背景 – 物流問題に関する「政策パッケージ」

「物流 2024 年問題」とは、トラックドライバーの時間外労働の上限が年間 960 時間に制限されたことにより、物流事業者の輸送能力が不足し、物流の停滞が懸念されるという問題を指しています。現状のまま対策が講じられなければ、国内の輸送能力は、2024 年度には 14%（トラックドライバー 14 万人相当）、2030 年度には 34%（同 34 万人相当）も不足すると推計されています²。

あたかも新しい問題のように取り沙汰されている「2024 年問題」ですが、実際には、我が国における物流業界の問題は今になって始まったものではありません。長年にわたり、物流業界全体が価格競争に伴う長時間労働や多重下請構造により、厳しい雇用・取引環境に置かれてきたことが人手不足の大きな要因になっていると考えられています。

さらには、運送委託契約はいわゆる発荷主と元請物流事業者との間で締結される一方、実際の物の流れは発荷主から着荷主へ下請物流事業者を介して移動するため、着荷主の事情により、下請物流事業者が契約のない荷役作業を指示されたり、長時間の荷待ち時間を強いられたりと、実運送事業者たる下請物流事業者における物流サービスとこれに伴う物流負荷が十分に可視化・価格化されてこなかったことも、上述のような

¹ なお、物流関連 2 法の改正の背景や概要については、以下の国交省ウェブサイトからも入手が可能です。

https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000747.html

² 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新に向けた政策パッケージ」（2023 年 6 月 2 日）

https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/seisaku_package.pdf

雇用・取引環境の改善が進まなかった要因であると指摘されています³。

トラックドライバーの時間外労働規制の強化は、厳しい雇用環境の改善へのいわば対処療法として導入されたものですが、当該施策そのものは少なくとも短期的に見るとトラックドライバーの労働時間を減少させ、輸送能力を制限する方向に働き得るものであるため、この規制の導入のみでは物流が滞ってしまうという懸念がありました。

そこで、政府は、これにあわせて、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向けた抜本的かつ総合的な対策を「政策パッケージ」として策定しました⁴。

これらの政策パッケージの中には、様々な施策が含まれており、たとえば物流の適正化・生産性向上に向けて荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項を示したガイドラインの公表⁵、当該ガイドラインを踏まえて業種・分野ごとの業界団体、荷主企業、物流事業者等が定めた自主行動計画の公表⁶、トラックの標準的運賃の水準を8%引き上げる旨の国土交通省の告示⁷、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請物流事業者の監視を強化することを目的とする「トラック G メン」の創設⁸等は既に実施済みです。また、必ずしも規制的措置ばかりではなく、物流業務の効率化に資する設備投資の促進、物流 GX・DX の推進に向けた支援等、多角的な観点からの施策が盛り込まれています。

そして、「政策パッケージ」の中でも、法制化を伴う規制的措置の導入として重要な位置づけを与えられているのが、以下で概説する物流関連 2 法の改正です。

Ⅲ 物流関連 2 法の改正の概要 – 特に CLO の選任義務を含む荷主への規制の観点から

1. 物資の流通の効率化に関する法律

物流関連 2 法の改正とは、「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 2 つの法律の改正を意味します。このうち前者については、法律の名称そのものが「物資の流通の効率化に関する法律」（以下「改正物流効率化法」といいます。）へと改称され、物流事業者のみならず荷主をも対象とした、より実効性をもった規制的措置を含む法律に生まれ変わります。同法の施行日は 2025 年が想定されていますが、以下で概説する CLO（物流統括管理者）の選任義務等を負う特定事業者は、同法の施行から 1 年間の取扱貨物の重量を基準に指定されるため、法律上は 2026 年からこれらの義務を負うこ

³ 持続可能な物流の実現に向けた検討会「持続可能な物流の実現に向けた検討会 最終取りまとめ」（2023 年 8 月）
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/20230831_1.pdf

⁴ 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議・前掲注(2)

⁵ 経済産業省・農林水産省・国土交通省「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）
<https://www.meti.go.jp/press/2023/06/20230602005/20230602005-1.pdf>

⁶ 各種団体・企業が策定した自主行動計画は、以下のウェブサイトから確認が可能です。
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/jisyukoudoukeikaku.html

⁷ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000294.html

⁸ https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000278.html

とになります⁹。もっとも、同法の影響は、各社の物流のみならずサプライチェーン全体に及び得るものであるため、前もって検討・準備しておくことが必要であると考えられます。

以下では、公布された条文に基づき、特に実務上影響が大きいと思われる荷主に対して新たに盛り込まれた規制を中心に紹介します。

(1) CLO（物流統括管理者）の選任義務

① CLO の位置づけ

改正物流効率化法において新たに導入された規制のうち、最も広範な影響があり得ると考えられるのが、CLO（物流統括管理者）の選任です。具体的には、「特定荷主」と定義される一定規模以上の荷主は、荷待ち時間の短縮や積載効率の向上等に関する中長期的な計画や事業運営方針の作成、管理体制の整備に関する業務等を「統括管理する者」を選任しなければならないと規定されており、当該統括管理者が一般に CLO と呼ばれています。そして、この CLO には、「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（改正物流効率化法 47 条 1 項、2 項）、特定荷主は、役員クラスの CLO を選任する義務を負うことになると考えられています。

これまでの日本企業においては、一般的に、物流部門とは、いわゆる販売物流を所管する部署のみを指し、調達物流については購買部門が担当するなど、物流全体を一気通貫で所管する部署や役員が存在しない例が多かったと指摘されています。一方で、荷待ち時間の短縮や積載効率の向上といった物流効率化に向けた施策は、調達物流又は販売物流のいずれかのみを担当する役員や部門のみでは達成できず、調達・製造・販売等のサプライチェーン全体を通じた連携・取組みが必要であると考えられます。また、場合によっては、物流施策の一環として製品設計や設備投資のための財務的観点からの検討が必要になるなど、必ずしも物流分野にとどまらない経営判断が必要となることもあり得ます。

このような観点から、各企業における物流効率化のための実効的な施策を遂行するためには、サプライチェーン全体を統括する権限を有し、かつ、その責任を負う者が必要であると考えられ、そうした役割を担うことが期待される CLO の設置義務が法制化されることとなりました¹⁰。

② CLO の選任義務を負う企業

上述のとおり、改正物流効率化法において、CLO の選任義務を負うのは「特定荷主」と定義される荷主です（同法 47 条 1 項）。そして、特定荷主については、以下の点に留意が必要と考えられます。

まず、特定荷主には、いわゆる発荷主と着荷主の両方が含まれます¹¹。一般的には、貨物の運送委託契約

⁹ 森隆行『CLOの仕事』26頁（同文館出版、2024）

¹⁰ 国土交通省、経済産業省、内閣府支援の下、インターネット上での情報の動きと同じような効率的な物流の実現を目指し、企業支援や政策提言等を行う一般社団法人フィジカルインターネットセンターは、CLO を「持続可能な社会と企業価値向上を実現するために、モノの流れを基軸としたサプライチェーンにおいて、経営視点で社内外を俯瞰した全体最適を図る役割を担う責任者」と定義しています（森・前掲注(9)2頁～3頁）。

¹¹ 特定荷主は、「特定第 1 種荷主」及び「特定第 2 種荷主」を指すものと定義され、特定第 1 種荷主及び特定第 2 種荷主は、それぞれ「第 1 種荷主」及び「第 2 種荷主」のうち、本文記載の指定を受けたものがこれに該当しますが、このうち第 1 種荷主が発荷主に、第 2 種荷主が着荷主に該当します（改正物流効率化法 30 条 8 号、9 号、46 条）。

は発荷主と物流事業者との間で締結されるため、荷主というと発荷主を指すものと捉えられることが多かったように思われます。もっとも、物流事業者から提供される物流サービスの程度にかかわらず一定の商品の販売価格を着荷主（買主）が発荷主（売主）に支払う仕組みの下では、着荷主が物流コストへ意識を向けるインセンティブが働きづらく、このような構造が貨物の輸送先（着荷主側）での荷待ち時間や荷役作業の物流負荷を生み出す原因となっているのではないかという指摘がなされていました。そのような観点から、改正物流効率化法は、発荷主のみならず着荷主にも CLO の選任義務を含めた物流効率化のための規制を課しています。したがって、CLO は、自社が発荷主となる販売物流のみならず、着荷主となる調達物流についても物流効率化に向けた施策を統括する責任を負うこととなります。

また、特定荷主は、荷主のうち、前年度の取扱貨物の合計重量が政令で定めるところにより算定された重量以上のもののうち、荷主事業所管大臣に指定されたものを指します¹²。特定荷主への指定の基準となる貨物の重量を定める政令は定められていないため、現時点ではその具体的な基準は明らかではありませんが、約 3000 社が特定荷主として指定されると予想されており¹³、相当数の企業が CLO の選任義務を負うことになると考えられます。

さらに、特定荷主への指定は法人単位で行われるため、たとえば同一グループ内であっても上述の基準を満たす場合には、複数の法人が特定荷主として指定され、法律上はそれぞれが CLO の選任義務を負うこととなります。もっとも、物流の効率化という観点からは、グループ全体を通じた取組みも肝要であるため、グループ内での CLO の兼任や各 CLO 間の連携・役割の調整等の実務上の工夫も求められると考えられます。

なお、いわゆるフランチャイズビジネスにおいては、フランチャイザーが当該フランチャイズチェーンにおける貨物量を基準として CLO の選任義務を負う点にも留意が必要です¹⁴。

③ CLO の役割 - 誰を CLO に選任すべきか

改正物流効率化法上、CLO は、荷待ち時間の短縮や積載効率の向上等に関する中長期的な計画や事業運営方針の作成、管理体制の整備に関する業務等を「統括管理する者」であり、かつ、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にあるものでなければならないと規定されているのみであるため、実際にどのような方を CLO に選任し、どのような権限・責任を付与するかは、実務上悩ましい論点と考えられます。

この点についての検討の出発点となるのは、今般の法改正により新たに導入された CLO に期待される役割にあると考えられます。すなわち、上述のとおり、物流効率化のためには、必ずしも従来の物流という言葉から連想される施策に限らず、サプライチェーン全体を踏まえた検討が必要になるため、CLO には、販売物流のみならず調達物流も含めた物流全体、さらには製造・販売、投資等に関する財務的な戦略までもを含めた各社の全体最適化に向けた意思決定に関する役割を果たすことが期待されています。さらには、物流の効率化のためには、個社ごとの対応のみならず、他社との共同輸配送や規格の標準化・平準化等も重要となりますが、上述のような役割を果たす CLO が中心となって他社との連携を行うことで、このような施策を実効的に進めることも期待されています。

¹² 改正物流効率化法 46 条、45 条 1 項、2 項、5 項、6 項

¹³ 森・前掲注(9)26 頁

¹⁴ フランチャイザーが「連鎖化事業者」と定義され、荷主と同様に、連鎖化事業者のうち、当該連鎖化事業者の連鎖対象者（フランチャイジー）が運転手から受け取り、あるいは、他の者をして運転手から受け取らせる貨物につき、前年度の取扱貨物の合計重量が政令で定めるところにより算定された重量以上のもので、連鎖化事業所管大臣に指定されたものが、「特定連鎖化事業者」として CLO の選任義務等を負うこととなります（改正物流効率化法 61 条、64 条 1 項、2 項、66 条）。

このように、CLO は、サプライチェーン全体を統括する役割を担う立場であることから、必ずしも物流の専門家や物流部門の出身者である必要はないと指摘されてはいるものの、その果たすべき役割の広範さや権限・責任の大きさを踏まえて適任者を選任することが重要になってきます。サプライチェーン上のどこに重点を置けば全体最適化を図ることができるかや、望ましいサプライチェーンの在り方がどのようなものであるかは業種や各社の取扱商品等によっても大きく異なりますが、CLO の人選や具体的な役割・権限等については、上述のような今般の法改正の趣旨も踏まえて、各社における今後の実務的な創意工夫が必要となると考えられます¹⁵。

(2) 中長期計画作成、定期報告義務

改正物流効率化法において導入された規制的措置の中で、CLO の選任義務に加えて重要であると考えられるのは、荷主（フランチャイザーを含む）及び物流事業者の両方に対して、荷待ち時間の短縮及び積載効率の向上のために取り組むべき措置に関する努力義務が課された点です。その概要は以下のとおりです。

発荷主	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 貨物の受渡し日時等の決定 物流事業者が他の貨物との積合せその他の措置により、積載効率を向上させることができるよう、貨物の受渡しを行う日時等をあらかじめ決定すること（改正物流効率化法 42 条 1 項 1 号） ➤ 到着車両台数の調整 貨物の受渡しを行う日時等を決定するに当たっては、荷役をすることができる車両台数を上回る多数の車両が同時に集荷又は配達場所に到着しないようにすること（同項 2 号） ➤ 荷役省力化のための措置 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、パレット等の荷役の効率化に資する輸送用器具を運転者が利用できるようにするなど運転者の荷役等を省力化する措置を講ずること（同項 3 号）
着荷主¹⁶	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 到着車両台数の調整 貨物の受渡しを行う日時等を運転者に指示するに当たっては、荷役をすることができる車両台数を上回る多数の車両が同時に集荷又は配達場所に到着しないようにすること（同条 4 項 1 号） ➤ 発荷主との協議 発荷主から貨物の受渡しの日時等に関する協議の申し出を受けた場合に、これに応じて必要な協力を行うこと（同項 2 号） ➤ 荷役の省力化措置 運転者に荷役等の方法を指示することができる場合には、貨物の検査

¹⁵ なお、脚注 10 で言及した一般社団法人フィジカルインターネットセンターは、CLO の定義や CLO による物流効率化の KPI を作成し提案することを目的とした CLO 協議会を設立するとともに、今後 CLO の役割や求められる職能を明記した「CLO 職能提言書」を作成することを公表しており、今後の実務の参考になるものと考えられます。

¹⁶ 連鎖化事業者（フランチャイザー）も到着車両台数の調整（改正物流効率化法 61 条 1 項 1 号）、発荷主との協議（同項 2 号）について、着荷主と同様の努力義務を負います。

	の効率的な実施など荷役等を省力化する措置を講ずること（同項3号）
貨物自動車運送事業者等 ¹⁷	<p>➤ 輸送網集約、配送共同化等の措置 自らの事業に伴い雇用する運転者の負荷の低減に資するよう積載効率の向上を図るため、輸送網の集約、配送の共同化その他の措置を講ずること（同法34条）</p>
貨物自動車関連事業者 ¹⁸ （倉庫業者等）	<p>➤ 管理施設における荷待ち時間短縮措置 荷役等に係る停留場所の拡張、荷役等に先行する貨物の搬出及び後続する貨物の搬入の迅速な実施など荷役等の円滑な実施を図るための措置を講ずること（同法52条1項3号、同2項）</p> <p>➤ 到着車両台数の調整（倉庫業者のみ） 貨物の受渡し日時を運転者に伝達する際、管理施設の状況を考慮して、荷役をすることができる車両台数を上回る多数の車両が同時に集荷又は配達場所に到着しないようにすること（同法52条1項1号、同2号）</p>

上記の努力義務については、国土交通省令において判断基準が設けられ、その基準に基づき国が必要な指導・助言を行うことが想定されています¹⁹。

また、特定荷主や特定連鎖化事業者と同様、貨物自動運送事業者等及び倉庫業者のうち一定規模以上のものがそれぞれ特定貨物自動車運送事業者等及び特定倉庫業者²⁰として指定されますが、これらの特定事業者は、上記努力義務の実施に関する中長期計画の作成・提出や毎年度の定期報告等が義務づけられます²¹。なお、上述のとおり、特定荷主及び特定連鎖化事業者においては、CLO が中長期計画の作成を統括管理する責任を負うこととなります²²。

本改正については、勧告・公表・命令、立入検査等の規定が設けられた点も重要と考えられます。すなわち、国は、中長期計画に基づく取り組みの実施状況が判断基準に照らして著しく不十分な場合には、特定事業者に対し、勧告・公表・命令を実施することができ、かつ、これらの措置を行うために必要な限度で、立入検査等を実施できる旨が規定されています²³。

一定程度強制力をもった規定とすることで、物流問題解決に向けた物流関係者の一体的な取組みを実現し

¹⁷ 「貨物自動車運送事業者等」とは、貨物自動車運送事業者及び特定第二種貨物利用運送事業者をいいます（改正物流効率化法30条6号）。

¹⁸ 「貨物自動車関連事業者」とは、倉庫業者並びに一般港湾運送事業、航空運送事業、第一種鉄道事業及び第二種鉄道事業を営業者のうち、当該事業について運転者との間で貨物の受渡しを行う者をいいます（改正物流効率化法30条10号）。

¹⁹ 改正物流効率化法35条、36条、43条、44条、53条、54条、62条、63条

²⁰ 特定貨物自動車運送事業者等及び特定倉庫業者とは、それぞれ国土交通大臣が貨物自動車運送事業者等及び倉庫業者のうち、政令で定めるところにより算定した年度の輸送能力が政令で定める輸送能力以上であるものとして指定した者をいいます（改正物流効率化法37条1項、同2項、55条1項、同2項）。特定荷主の規定と同様、ある一定規模以上の事業者が対象となりますが、指定の基準となる輸送能力を定める政令は現時点では定められていません。

²¹ 改正物流効率化法38条、39条、46条、48条、56条、57条、65条、67条

²² 改正物流効率化法47条1項1号、66条1項1号

²³ 改正物流効率化法40条、41条、49条、50条、58条、59条、68条、69条

ようとしているものと思われます。

2. 貨物自動車運送事業法

物流関連 2 法の改正のうち、もう 1 つの改正が貨物自動車運送事業法の改正です。貨物自動車運送事業法については、主に①下請関係の適正化を目的としたトラック事業者（元請事業者）に対する規制的措置の強化、②ドライバーの安全性を確保するための軽トラック事業者に対する規制の導入を目的に改正が行われています。

(1) トラック事業者の取引に対する規制的措置

上述のとおり、物流業界における厳しい雇用・取引環境及びそれに伴う人手不足の原因の 1 つとして、多重下請構造や、特に零細な事業者ほど契約条件が書面で明確化されず必ずしも契約に規定されていない荷役作業等の附帯業務を求められている実態が指摘されてきました。

本改正は、元請事業者たるトラック事業者に管理者としての責任を負わせ、下請利用の適正化・多重下請構造の見える化を図るものであり、その具体的な内容は以下のとおりです。なお、物流業界における多重下請に関する問題については、公正取引委員会によるエンフォースメントも強化されており²⁴、また来年の通常国会における下請法の改正も議論されています²⁵。

① 元請事業者に対する実運送体制管理簿の作成

元請事業者たるトラック事業者は、荷主から引き受けた貨物の運送ごとに、(a)下請事業者の商号又は名称、(b)下請事業者に運送を委託した貨物の内容及び区間、(c)下請事業者の請負階層、(d)その他国土交通省令で定める事項を記載した実運送体制管理簿を作成し、貨物の運送が完了した日から 1 年間これを備置する義務を負います（改正貨物自動車運送事業法 24 条の 5 第 1 項）。また、荷主は、元請事業者に対して、実運送体制管理簿の閲覧や謄写を求めることができます（同条 6 項）。

② 運送契約の締結に際しての書面交付

トラック事業者は、荷主と運送契約を締結するときは、運送の役務の内容やその対価、運送以外の附帯役務が含まれるときにはその内容及び対価等を記載した書面を相互に交付することが義務づけられます（同法 12 条 1 項）。また、トラック事業者が下請事業者を利用する場合には、当該下請事業者に対しても、同様の書面を交付することが義務づけられます（同法 24 条 2 項）。なお、本規制は、下請事業者たるトラック事業者が、さらにその下請事業者に運送を委託する場合にも適用される点には留意が必要と考えられます。

²⁴ <https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2024/jun/240605.html>

²⁵ 「経済財政運営と改革の基本方針 2024」（2024 年 6 月 21 日閣議決定）9 頁
https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/cabinet/honebuto/2024/2024_basicpolicies_ja.pdf

③ 下請条件の適正化に向けた努力義務、適正化に関する管理規定の作成・責任者の選任

トラック事業者は、下請事業者を利用する場合には、当該下請事業者の健全な運営を確保するため、(a)運送の利用に要する費用の概算額を把握したうえで、当該概算額を勘案して利用の申込みを行う、(b)荷主が提示する運賃が、上記概算額を下回る場合には、当該荷主に対して運賃について交渉したい旨を申し出る、(c)下請事業者がさらにその下請事業者を利用する場合には、2以上の段階にわたる下請の制限を付す、(d)その他の国土交通省令で規定される事項（以上をまとめて「健全化措置」と定義されています。）について、努力義務を負います（同法 24 条 1 項）。

さらに、下請事業者を利用するトラック事業者のうち、その規模が国土交通省令で定める一定規模以上のものは、(ア)上述の健全化措置を実施するための事業運営方針、健全化措置の内容、健全化措置の管理体制に関する事項を規定した運送利用管理規程を定めて届け出ること（同法 24 条の 2）、(イ)健全化措置の実施及びその管理体制を確保するために、運送利用管理者を選任すること（同法 24 条の 3）、(ウ)健全化措置実施及びその管理体制を整備するに当たって、運送契約の相手方が CLO を選任している場合には、当該 CLO と連携すること等が義務づけられています²⁶。

(2) 軽トラック事業者に対する規制的措置

EC（電子商取引）の拡大に伴い、軽トラック事業への参入が増加しているなかで、軽トラックによる死亡・重傷事故件数も増加傾向にあることが指摘されています。従前の貨物自動車運送事業法においては、軽トラック事業者に課される輸送の安全に関する規制は一般のトラック事業者に課されるものよりも軽微でしたが、本改正により、軽トラック事業者にも同水準の規制が課されることになりました。

① 管理者選任及び講習受講

軽トラック事業者は、営業所ごとに、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、貨物軽自動車安全管理者 1 名を選任する義務を負うことになりました。安全管理者は、貨物軽自動車安全管理者定期講習を 2 年以内における一定の期間ごとに修了する必要があります（改正貨物自動車運送事業法 36 条の 2 第 1 項、3 項）。

② 国土交通大臣への事故報告等

従前の貨物自動車運送事業法においては、軽トラック事業者に対しては、一般のトラック事業者に課される(a)重大な事故が発生した場合の国土交通大臣への届出や、(b)国土交通大臣が安全確保命令を発出した場合の公表措置等の規制は適用されていませんでしたが、これらが適用されることになりました（同法 36 条 2 項、23 条、23 条の 2）。

²⁶ 改正貨物自動車運送事業法 24 条の 4 第 2 項、24 条の 3 第 2 項 2 号

IV 今後の展望

物流関連 2 法の改正は荷主及び物流事業者に対して新たな規制的措置を導入するものであり、これらに対応するための実務的負担は決して軽くはないと思われます。他方で、物流は経済活動を支える社会インフラであるところ、上述のような輸送力不足の予測は産業の発展への重大な懸念になるため、各企業が一体となって物流効率化に向けた取組みを進める必要性が増しています。さらには、これまで日本の企業においては物流にとどまらずサプライチェーン全体を効率的にマネジメントするという意識が必ずしも十分ではなかったのではないかという声もあるところ、CLO の選任を期にサプライチェーンマネジメントが進むことは、物流に関する社会的な課題の解決のみならず、各社の企業価値向上にも資するものと考えられます。

今後は、物流関連 2 法の施行に向けて、各社や業界団体が今後公表される政省令やガイドラインを踏まえて、具体的な対応方針を前向きに検討することが期待されます。

当事務所では、クライアントの皆様のビジネスニーズに即応すべく、弁護士等が各分野で時宜にかなったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。N&A ニュースレター購読をご希望の方は [N&A ニュースレター 配信申込・変更フォーム](#) よりお手続きをお願いいたします。

また、バックナンバーは [こちら](#) に掲載しておりますので、あわせてご覧ください。

本ニュースレターはリーガルアドバイスを目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切なアドバイスを求めていただく必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

西村あさひ 広報課 newsletter@nishimura.com