

本格施行が迫る物流関連法（物流効率化法・貨物自動車運送事業法・取適法（旧下請法））の改正への実務対応

～3,000社を超える荷主を含めた企業はどのような対応を求められるか～

企業法務ニュースレター

2026年1月23日号

執筆者：

田原 吏

t.tahara@nishimura.com

山本 紀乃

ki.yamamoto@nishimura.com

目次

- I はじめに
- II 法改正の概要・ポイント
- III おわりに

I はじめに

2024年4月からトラックドライバーの労働時間に上限が適用されたことに端を発したいわゆる「2024年問題」への対応を含め、物流を支えるための環境整備に向けた商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容についての抜本的・総合的な対策が推進されています。国土交通省が公表した令和7年度版交通政策白書¹においては、「2024年問題について、「『物流革新に向けた政策パッケージ』に基づく取組の成果等により、現時点では懸念された物流の深刻な停滞は生じていないところである」と述べられています。他方で、直近でも2025年12月には年末商戦の影響等により大規模な配送の停止・遅延が発生したほか、将来的にも引き続きドライバーの担い手不足等の更なる輸送力不足が見込まれており、物流の効率化や人材確保の一層の取組み強化が課題となっています。

このような状況において、物流に関する重要な法改正（具体的には、「物流効率化法（旧流通業務総合効率化法）」、「貨物自動車運送事業法」及び「取適法（旧下請法）」等）が行われ、それぞれの本格施行のタイミングを迎えていました。

これらの法改正は、いわゆる物流事業者のみならず荷主に対しても幅広い規制を課すものであり、例えば物流効率化法に基づき新たに種々の義務を負うことになる「特定事業者」は3,200社にものぼると推定されています。

本稿では、これらの改正法の施行が迫り、それに向けた対応の本格検討が待ったなしとなっているこのタイミングで、各法改正の概要、荷主を含めた関連事業者に求められる対応について概説します²。

なお、筆者らはこれらの法改正への対応方針や留意点等を含めて物流関連法に関するリーガルアドバイス

¹ 國土交通省「令和7年度版交通政策白書」
<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001890733.pdf>

² なお、特に物流効率化法及び貨物自動車運送事業法の改正の概要やその背景については、筆者らの過去のN&Aニュースレター（以下から入手可能）もご参照ください。
https://www.nishimura.com/ja/knowledge/newsletters/corporate_240722

も行っておりますので、ご要望がございましたらご遠慮なくご連絡賜りますようお願い申し上げます。

II 法改正の概要・ポイント

1. 物流効率化法

物流効率化法（正式名称は「物資の流通の効率化に関する法律」）は、従前の「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から名称が改められるとともに、政府が定める物流効率化に向けた具体的な数値目標³を達成するために、より実効性をもった規制的措置が導入されました。

具体的には、①すべての荷主（発荷主・着荷主）、連鎖化事業者（フランチャイザー）、物流関連事業者（貨物自動車運送事業者等）に課される努力義務（積載効率の向上、荷待ち時間・荷役時間の短縮等に関する努力義務）と、②一定規模以上の対象事業者（特定事業者）に課される義務に大きく分けられ、上記①については既に2025年4月から改正法が施行されています。

今後、実務への影響がより大きいと考えられているのが、上記②の義務であり、具体的には、以下のスケジュールで各事項への対応が必要になります。

タイムライン	対応事項	対象者
2026年4月1日	物流効率化法（特定事業者関連条項）施行	
2026年5月末まで	特定事業者の届出～指定	指定基準値を満たす事業者
特定事業者への指定後速やかに (2026年10月末まで)	物流統括管理者（CLO）の選任	特定荷主及び特定連鎖化事業者
2026年10月末	中長期計画の提出	各特定事業者
2027年7月末 (以後毎年)	定期報告の提出	各特定事業者

（1）特定事業者の届出～指定

2026年度から対応が必要となる上記②の義務は「特定事業者」を対象とするものです。「特定事業者」とは、下記指定基準値を満たす、物流全体への関与が高いと認められる大手事業者を指すものであり、物流への関与の態様により「特定荷主」「特定連鎖化事業者」「特定貨物自動車運送事業者等」「特定倉庫業者」に分けられます。

「特定荷主」という表現にも示されているとおり、いわゆる物流事業者に限らず、製造業・小売業等の荷主として物流に関わる幅広い企業が含まれることが特徴です⁴。

³ 例えば、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運行の荷待ち時間・荷役等時間を2時間以内、1回の受渡しごとの荷待ち時間・荷役等時間を1時間以内にする）、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）等。

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/basic-policy-promoting-revised-logistics.pdf>

⁴ 国交省・経産省・農水省「改正物効法に基づく特定事業者の対応について」（2025年9月17日、18日）

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/250917-18_material.pdf

■ 指定基準

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

全ての荷主を含めた関連事業者は、取扱貨物重量の算定等⁵を行い、自らが「特定事業者」に該当するか否かを上記の基準に照らして判定した上で、該当する場合には、2026年5月末までに荷主事業所管省庁等へ電子システムによる届出を行い、指定を受ける必要があります。

具体的な取扱貨物重量の数値は任意記載事項であり、9万トン以上であることが確実な場合に精密な算定を求めるものではないものとされているため、明らかにこの基準に該当する荷主については必ずしも正確な取扱貨物量の算定まで求められるものではありませんが、取扱貨物重量の算定及び「特定事業者」該当性の判定は、事業者自身で行う必要がある点に留意が必要です。

そして、特定事業者の指定を受けた場合には、以下の(2)乃至(4)に記載の義務を負うことになります。

(2) CLO（物流統括管理者）の選任

特定事業者として指定された事業者のうち、特定荷主及び特定連鎖化事業者（いわゆるフランチャイズチェーンのフランチャイザー）は、指定後速やかにCLOを選任し、その氏名及び役職を遅滞なく（2026年度は中長期計画の提出（10月末）前までに）届け出る義務があります⁶。

特定荷主及び特定連鎖化事業者が、CLOを選任しない場合、100万円以下の罰金、選任・解任に係る届出を懈怠した場合には、20万円以下の過料に処せられます⁷。

① CLOの要件

CLOとは、物流効率化に向けた中長期計画の作成やその管理体制の整備等の業務を統括管理する者であり、「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」を充てるものと規定されています⁸。すなわち、特定荷主及び特定連鎖化事業者は、重要な経営判断を行う役員等の経営幹部からCLOを選任する必要があることになります。

また、CLOの選任義務を負うのは、各特定荷主等であるため、グループ企業内で複数の会社がこれに該当する場合には各社がCLOの選任義務を負う上に、例えばホールディングス等のグループ内の他社の役職員から選任することもできない点には留意が必要です。もっとも、複数事業者のCLOを兼任することは可能であり、かつ、物流の効率化という観点からはグループを通じた取組みが必要な場合も想定されるため、例えば適任者がグループ内の複数の会社の役員及びCLOを兼任する等の対応も含めて、実務

⁵ 取扱貨物の具体的な算定方法については、「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」17、18頁をご参照ください。

⁶ 特定荷主について物流効率化法47条、特定連鎖化事業者について同法66条。なお、本稿における物流効率化法の条文は、2026年4月1日からの改正法の施行後の条文を指します。以下同様です。

⁷ 物流効率化法75条2号、80条

⁸ 物流効率化法47条2項

的な工夫が望ましいと考えられます。

② CLO の役割

CLO は、持続可能な物流の提供に向けて、以下の業務を統括管理する役割を負います。

- ✓ 中長期計画の作成
- ✓ トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備
- ✓ その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務
 - ✧ 定期報告の作成
 - ✧ 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する国からの報告徴収に対する当該報告の作成
 - ✧ 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、**リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための社内の関係部門（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）間の連携体制の構築**
 - ✧ 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、実施及び評価
 - ✧ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修等の実施
 - ✧ 物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、**調達先及び納品先等の CLO や物流事業者等の関係者との連携・調整**

③ CLO の重要性

上記のとおり、CLO には、中長期計画や定期報告の作成はもちろん、社内の関係部署間の調整や、取引先等の社外事業者等との水平・垂直連携の推進も求められます。したがって、例えば調達・製造・販売等のサプライチェーン全体を通じた連携・取組みや、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り得る等、その役割は単なる物流にとどまらず多岐にわたります。

このような CLO の位置づけや役割等については、筆者らの過去の N&A ニューズレター⁹にも整理しておりますので、本稿と併せてご参照ください。

(3) 中長期計画の提出

各特定事業者は、定期的に、物流効率化に向けた努力義務に関する詳細な判断基準（貨物重量、荷待ち・荷役時間等）を踏まえた中長期的な計画を作成することが義務付けられ¹⁰、中長期計画を提出しない場合、50 万円以下の罰金が科せられます¹¹。

⁹ https://www.nishimura.com/ja/knowledge/newsletters/corporate_240722

¹⁰ 特定貨物自動車運送事業者等について物流効率化法 38 条、特定荷主について同法 46 条、特定倉庫業者について同法 56 条、特定連鎖化事業者について同法 65 条

¹¹ 物流効率化法 76 条 2 号

① 提出時期・期間

特定事業者に該当することとなった初年度は **10月末**、翌年以降は 7 月末日が提出期限です。毎年度の提出が基本ですが、計画内容に変更がなければ 5 年に 1 度の提出とすることも可能です。

もっとも、毎年の定期報告において改善が進まない事項、施設等について、中長期計画に記載がない場合には、記載を促す指導が行われる可能性があります¹²。

② 内容

荷主の判断の基準となるべき事項¹³を踏まえ、荷主の努力義務とされる措置の実施に関する中長期的な計画を作成する必要があります。

具体的には、「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」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」の各項目に関し、下記事項を記載することとされています。

- ✓ 実施措置
- ✓ 計画内容（具体的な措置の内容・目標等）
- ✓ 実施時期等
- ✓ 参考情報

なお、中長期計画の様式は、法令において指定されており、ウェブからも入手が可能です¹⁴。

(4) 定期報告の提出

各特定事業者は、指定を受けた年度の翌年以降、毎年定期報告を行うことが義務付けられており¹⁵、定期報告を行わない又は虚偽の届出をした場合、50 万円以下の罰金が科せられます¹⁶。

① 提出時期・期間

初回報告は、**2027 年 7 月末**となり、以降、毎年提出が必要です。

② 内容

荷主の努力義務の実施状況に関して、以下の事項を報告することが必要となります。

- ✓ 事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式）
- ✓ 関連事業者との連携状況等の判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述）
- ✓ 荷待ち時間等の状況（特定荷主及び特定連鎖化事業者、特定倉庫業者のみ対象）

¹² 「特定荷主の物流効率化法への対応の手引き」13 頁

¹³ 荷主の判断基準となるべき事項に係る省令の全文は、下記をご参照ください。

<https://laws.e-gov.go.jp/law/507M60001FCA001>

¹⁴ 様式第 3「中長期計画書」

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/form3_specified-sippers.docx

¹⁵ 特定貨物自動車運送事業者等について物流効率化法 39 条、特定荷主について同法 48 条、特定倉庫業者について同法 57 条、特定連鎖化事業者について同法 67 条

¹⁶ 物流効率化法 76 条 3 号

なお、定期報告の様式も、法令において指定されており、ウェブからも入手が可能です¹⁷。

(5) 小結

以上のとおり、必ずしも物流事業者に限られない広範な企業が、物流効率化法上の特定事業者に該当するか否かを自ら指定基準に照らして判断した上で、仮に該当する場合には、2026年5月末までに指定に係る届出を行い、同年10月末までにCLOの選任や中長期的計画の提出等について速やかに対応する必要があります。

既に提出書類の様式等も定まっており、手続面で参考となる資料も充実してきていますが、未だ相応数の企業が、CLO選任の義務付けを含めた今回の改正に伴って必要となる対応について十分な認識を有していない可能性があるとの現状も聞かれるところです。そのため、あらゆる企業が、速やかに、特定事業者への該当性、仮に該当した場合に負うべき義務の内容等について確認・検討の上で、2026年4月1日以降に適切な対応ができるよう準備しておくことが肝要であると考えられます。

2. 貨物自動車運送事業法

2025年6月、トラックドライバーの適切な賃金の確保、トラック運送業界の質の向上等を目的とした「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」及び「貨物自動車運送事業の適正化のための体制の整備等の推進に関する法律」（いわゆる、「トラック適正化二法」）が公布され、同年11月、違法な白トラに係る荷主等への規制や委託次数の制限等に関する規定の施行期日を2026年4月1日と定める政令等が閣議決定されました¹⁸。

これに伴い、2026年4月1日以降、以下の規定が施行されることになります。

(1) 違法な白トラの利用に係る荷主等への規制

荷主等が、一般貨物自動車運送事業の許可¹⁹を受けていない、いわゆる白ナンバーのトラック事業者に有償貨物運送を委託した場合が新たに処罰対象として追加され²⁰、これに違反した場合には、100万円以下の罰金に処せられます²¹。

現行法上、荷主側に直接の罰則は設けられておらず、帮助犯や共同正犯等の関係にある場合に限って処罰対象とされていましたが、立証が難しいこと等もあり、実際には処罰範囲は限定的であったと考えられます。今回の改正で処罰の対象が拡大されたことから、荷主側でも、運送委託先の事業者が違法な白トラ事業者の疑いがないか、チェックする必要があります。

¹⁷ 様式第5「定期報告書」

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/form5_specified-sippers.docx

¹⁸ <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001969743.pdf>

¹⁹ 貨物自動車運送事業法3条。なお、本稿における貨物自動車運送事業法の条文は、2026年4月1日からの改正法の施行後の条文を指します。以下同様です。

²⁰ 貨物自動車運送事業法65条の2

²¹ 貨物自動車運送事業法75条14号

なお、荷主等が、違法な白トラ事業者に運送を委託している等の疑いがある場合には、国土交通大臣から当該荷主等に当該違反原因行為をしないよう要請や勧告、公表等を行うことができる旨の規定²²も追加されました。

(2) 委託次数の制限

多重下請構造の是正を背景として、貨物自動車運送事業者及び貨物利用運送事業者は、元請として運送を引き受ける場合、再委託の回数を2回以内までとする努力義務が課されます²³。



(3) 貨物利用運送事業者への書面交付義務等の準用

現行法上、真荷主と貨物自動車運送事業者が運送契約を締結する場合には相互の書面交付、貨物自動車運送事業者が利用運送を行う場合には委託先への書面交付が義務付けられています²⁴。

2026年4月1日以降は、元請となる貨物利用運送事業者にも同規定が準用されることとなります²⁵。

(4) 小結

上記のとおり、荷主・運送事業者は、トラック適正化二法に関する対応も求められます。また、2028年度を目指し、トラック運送事業の5年毎の許可更新制度の導入、適正原価を下回る運賃の禁止、ドライバーの適切な処遇確保義務に係る規定も段階的に施行される予定となっており、新たな法律の施行に向けて計画的に準備を行っておく必要があります。

3. 取適法（旧下請法）

(1) 「特定運送委託」の追加

2025年5月16日、「下請代金支払遅延等防止法（下請法）及び下請中小企業振興法（下請振興法）の一部を改正する法律²⁶」が成立しました。この改正により、2026年1月1日から、下請法・下請振興法の名

²² 貨物自動車運送事業法附則1条の2

²³ 貨物自動車運送事業法23条の4

²⁴ 貨物自動車運送事業法12条1項、24条2項

²⁵ 貨物自動車運送事業法37条、37条の2

²⁶ 公正取引委員会「改正法概要」

https://www.jftc.go.jp/partnership_package/toritekihou-gaiyo.pdf

称が取適法・振興法²⁷に改められるとともに、その内容も大幅に改正されます²⁸。サプライチェーン全体で適切な価格転嫁を定着させる「構造的な価格転嫁」を実現し、取引の適正化及び価格転嫁の促進を図るため、適用対象となる取引や事業者の範囲が拡大されます。

この旧下請法から取適法への改正に際して、物流の文脈で影響が特に大きいと考えられるのが、対象取引に「特定運送委託」が追加され、発荷主から元請運送事業への運送委託も適用対象になり得る点です。

旧下請法においては、元請運送事業者から下請運送事業者への運送委託のみが適用対象とされ、荷主から物流事業者への運送委託は対象外とされてきました。また、荷主と物流事業者の関係については、独占禁止法上の優越的地位の濫用規制の適用を目的とした公取委の告示として「物流特殊指定」が存在しますが、取引段階によって適用法令が異なる点で分かりづらいこと、物流特殊指定における禁止行為の定め方が抽象的であり具体的な行動規範が必ずしも明確ではないこと、独禁法の適用には執行面でのハードルが高いこと等の指摘がされてきました。このような状況において、荷主に対して立場の弱い物流事業者が、例えば荷役や荷待ちを無償で行わされている等役務提供に関する荷主への価格転嫁が十分になされていないという指摘等を踏まえ、取適法においては、発荷主が物流事業者に対して運送を委託する取引が「特定運送委託」と定義され、新たに適用対象とされました。

具体的には、「特定運送委託」とは、事業者が販売し、製造、修理等を請け負う物品について、その取引の相手方に対して運送する場合に、当該運送に係る行為を他の事業者に委託する取引のことを指すものと定義され、発荷主が運送事業者に対して運送を委託する場合が適用対象に含まれることになります。

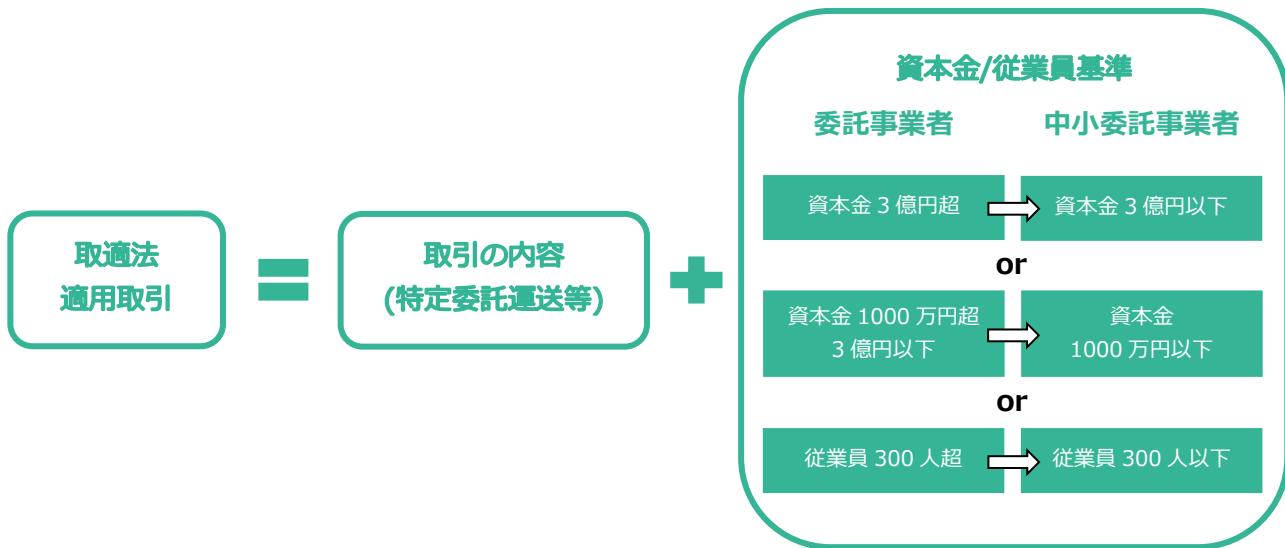
さらに、旧下請法においては、対象事業者に関する基準として資本金基準のみが設けられていますが、実際は事業規模が大きくても資本金が少額であったり、大幅な減資によって適用対象から外れる場合があることが問題視され、取適法においては従業員数に係る基準が追加されることとなりました。具体的には、物品の特定運送委託等の場合には、常時使用する従業員の数が300人超であるか否かが基準とされます²⁹。

上記の改正を踏まえ、以下の基準に該当する場合には、発荷主も委託事業者として取適法の対象となります。

²⁷ 取適法の正式名称は「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」、振興法の正式名称は「受託中小企業振興法」。

²⁸ 下請法・下請振興法の改正の概要は、[取適法特設ページ | 公正取引委員会](#)も参照。

²⁹ なお、この従業員基準は、荷主と物流事業者間の「特定運送委託」に限らず、物流事業者間の元請・下請関係にある事業者の間の運送に関する「役務提供委託」にも適用されます。



(2) 委託事業者（荷主）が負う義務

上記のとおり、取適法の対象取引を行う委託事業者には、同法上の義務及び遵守事項が課されます³⁰。具体的には、①発注内容等を明示する義務、②取引に関する書類等を作成・保存する義務、③支払期日を定める義務、④遅延利息を支払う義務の4つの義務が課されます。また、①受領拒否、②支払遅延、③減額、④返品、⑤買いたたき、⑥購入・利用強制、⑦報復措置、⑧有償支給原材料等の対価の早期決済、⑨不当な経済上の利益の提供要請、⑩不当な給付内容の変更、やり直し、⑪協議に応じない一方的な代金決定が禁止されます。

現在、物流事業者に対して運送を委託する荷主企業においては、取適法の適用対象となる取引がないか、改めて確認した上で、対象となる場合には、自社のこれまでの価格交渉ルール、発注方法や支払方法に関する確認や見直しを行う必要がないかを包括的な再チェックをする点に留意が必要です。

III おわりに

以上のとおり、今般改正された物流関連法はいずれも荷主たる企業にも新たな規制を課す点に特徴があります。これまで物流関連法は物流事業者のみに適用されるものであるという認識もあったかと思われますが、殆どの企業は何らかの形で荷主として物流に関わっていると言っても過言ではない状況に鑑みると、物流関連法は幅広い企業に大きな影響を及ぼすものと考えられます。加えて、国交省によるいわゆる「トラック・物流 G メン」の取組みや公取委・中小企業庁による物流業界に対する法執行の動きも年々強化されてい

³⁰ 詳細は、公正取引委員会「[中小受託取引適正化法ガイドブック](#)」等をご参照ください。

ます³¹。

各改正法の施行が迫るこのタイミングで、今のうちから対象となる取引の洗い出し、取引先との交渉・契約締結時のルールの見直し等を進め、スムーズに法改正に対応できるよう準備を整えておくことが各社の法務・コンプライアンスの観点から極めて重要となります。

また、法改正への的確な対応を進めることはもちろん、新たに選任される CLO を中核に据え、サプライチェーン全体の最適化をいかに推進していくかが、今後、荷主企業にとって競争力を左右する重要な戦略テーマとなっていくものと考えられます。その意味においても、関連制度や他社の取組状況を含む業界全体の最新動向を継続的に注視していくことが不可欠です。

なお、筆者らは法改正への対応方針や留意点等を含めて物流関連法に関するリーガルアドバイスも行っておりますので、ご要望がございましたらご遠慮なくご連絡賜りますようお願い申し上げます。

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

³¹ 例えば、国交省はトラック・物流 G メンの活動実績として、5 件の勧告、195 件の要請、2,194 件の働きかけを行ったことを公表しています。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000116.html

また、公取委・中小企業庁は、2025 年 12 月 23 日、運送事業者間の取引について集中調査を行い、荷待ちの強要といった下請法違反やそのおそれ、2 件の勧告及び 530 件の指導を行ったと公表しています。

https://www.jftc.go.jp/houdou/pressrelease/2025/dec/251223_unso_tyousa.html