

物流効率化法の概要と特定荷主の届出及び 物流統括管理者について

2026年5月18日

経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室

- 1. 物流効率化法の概要について**
2. 特定荷主の届出について
3. 物流統括管理者と優良事例について
4. その他参考情報

「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

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）。
- ・ 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、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、抜本的・総合的な対策が必要。

○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的措置

【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。

○一定規模以上の事業者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な場合、**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。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」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的措置

【貨物自動車運送事業法】

○**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。

○**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。

○他の事業者の**運送の利用（＝下請に出す行為）の適正化**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的措置

【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

【物流効率化法】 荷主・物流事業者に対する規制措置の概要

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

すべての事業者（2025.4～施行）

○**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。

*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（2026.4～施行）

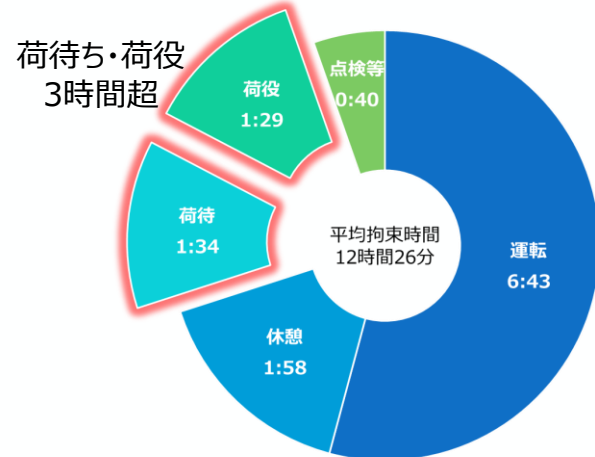
○上記の事業者のうち一定規模以上のものを特定事業者として指定し、**中長期計画の作成**や**定期報告**等を義務付け、中長期計画に基づく取組の実施状況が不十分な場合、**勧告・命令**を実施。

○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。

※鉄道建設・運輸機構の業務に、認定「物流総合効率化事業」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」】

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

【荷主等が取り組むべき措置の例】



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

<荷主・物流事業者の判断基準等>

- **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

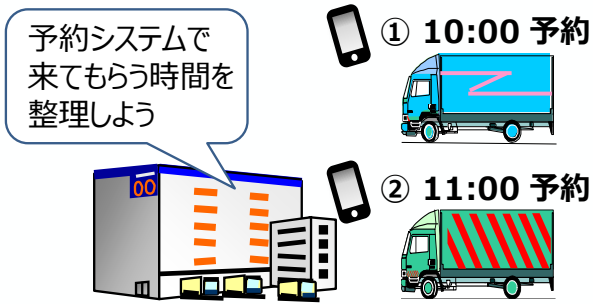
- ・ 複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷の確保等のための実態に即したリードタイムの確保や荷主間の連携
- ・ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化
- ・ 配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化等



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**取組状況の把握**及び結果の**公表**。

<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。

＜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、改正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8月** 法律の施行②に向けた政省令の公布
- **2025年秋頃** **判断基準に関する調査等**の実施

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：車両台数の把握
倉庫：保管量の把握

- **2026年4月1日** **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5月末** **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** **中長期計画**の提出 ※初年度のみ。2027年度以降は7月末まで
- **2026年秋頃（想定）** **判断基準に関する調査等**の実施

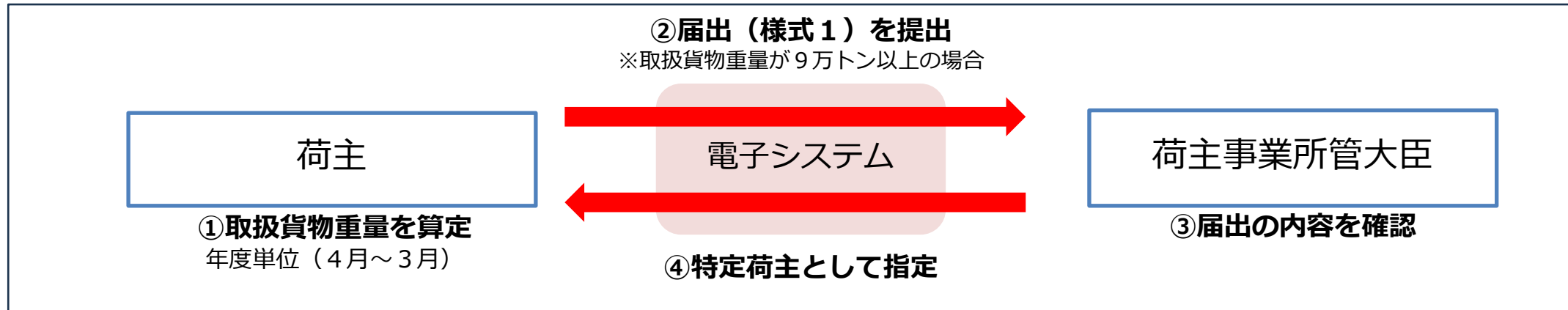
定期報告に向け
・実施状況把握
・荷待ち時間等の計測

- **2027年7月末** **定期報告**の提出

1. 物流効率化法の概要について
2. **特定荷主の届出について**
3. 物流統括管理者と優良事例について
4. その他参考情報

①特定荷主の指定に係る届出

○届出の流れ



○届出のイメージ【様式1：事業者に関する事項】

事業者の名称			
主たる事務所の所在地			
主たる事業	<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;"> 該当する場合にチェックを入れる (両方該当する場合は両方に入れる) </div>		
主たる事業の細分類番号			
貨物の運送の委託の状況（年度）	<input type="checkbox"/> 9万トン以上	<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block;"> 記載は任意 (把握していれば記載) </div>	トン
貨物の受渡しの状況（年度）	<input checked="" type="checkbox"/> 9万トン以上		トン
備考			

第一種荷主分

第二種荷主分

②重量の算定方法

「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」(2025年8月29日公布)

(特定第一種荷主の指定に係る貨物の重量の算定方法に関する規定)

第一条：令第六条（特定第一種荷主の指定に係る重量）第一項の主務省令で定める方法は、次に掲げる方法とする。

- 一 **実測**
- 二 **対象貨物の単位数量当たりの重量に当該対象貨物の数量を乗ずる方法**
- 三 **対象貨物の容積を当該対象貨物の重量に換算する方法**
- 四 **対象貨物の運送に係る貨物自動車の最大積載量又は平均積載量に当該貨物自動車の台数を乗ずる方法**
- 五 **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額で除する方法^{※1}**
- 六 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、**受渡し貨物重量を委託貨物重量とみなす方法**
- 七 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、当該重量を運送ごとに区別する方法**
- 八 一～七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**

各企業・業界の実態に応じて選択

さらに、重量の算定に当たっては、以下の重量を考慮しないことができます。

①郵便物、②信書便物、③特別宅配貨物^{※2}、④軽量な資材や事務用品[※]

取扱貨物や事業に応じて使い分け・合算も可能

※1 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。

※2 特別積合せ貨物運送又はこれに準ずる運送であって、1の運送契約により1個の貨物を運送する方法により運送される、1個当たりの重量が30kg以内の貨物をいい、当該貨物と同時に受渡しが行われる他の貨物との合計の重量が150kg未満のものに限る。

※3 当該事業者の対象貨物の重量の合計の1%程度までであれば算定対象から除くことができる。

③特定荷主の指定の届出の様式

様式第1 (第2条関係)

貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書

殿

年 月 日

住所
法人名
法人番号
代表者の役職名
代表者の氏名

物資の流通の効率化に関する法律第45条第2項又は第6項の規定に基づき、次のとおり届け出ます。

1. 事業者に関する事項

事業者の名称				
主たる事務所の所在地	〒			
主たる事業				
主たる事業の細分類番号				
貨物の運送の委託の状況 (年度)	<input type="checkbox"/> 基準重量以上			トン
貨物の受渡しの状況 (年度)	<input type="checkbox"/> 基準重量以上			トン
備考				

2. 作成担当者連絡先

所在地	〒
事業所名	
所属部課	
氏名	
電話番号	
メールアドレス	

備考 1 この用紙の大きさは、日本産業規格A4とすること。
2 「主たる事業」、「主たる事業の細分類番号」の欄には、当該荷主において行われる事業について、日本標準産業分類の細分類に従い、分類の名称及び番号を記入すること。
3 貨物の運送の委託の状況が物資の流通の効率化に関する法律施行令（以下「令」という。）第6条第3項で定める重量（法第45条第1項に規定する基準重量）以上である場合に

○ 指定の届出に係る注意点について

- 第一種荷主としての取扱い貨物の重量と第二種荷主としての取扱い貨物の重量を分けて算定いただき、基準重量（9万トン）を超える区分のみ特定荷主の指定の届出を提出する。
→ 例えば**第一種荷主として10万トン、第二種荷主として6万トン**の場合は、**第一種荷主のみ必要事項を記載し提出。**
- 第一種荷主、第二種荷主それぞれの重量が9万トンに達していなければ、本届出を提出する必要はない。
→ 例えば、**第一種荷主として8万トン、第二種荷主として8万トン**で合計16万トンであったとしても、**それぞれの区分で9万トンに達していないため、届出の提出は必要無い。**
- 具体的な取扱い貨物の重量の記載は“任意事項”とする
→ 例えば、自社の取扱貨物重量が第一種荷主として明らかに基準重量（9万トン）を超えるということであれば、**「基準重量以上」という欄にチェックを付し、具体的な重量数については必ずしも記載いただく必要は無い**こととする。
- 前年度実績が基準以上であるにも関わらず、所管大臣への届出をしなかった場合や、虚偽の届出をした場合には、五十万円以下の罰金が科せられる可能性がある。

④ 特定荷主が行う届出等の手続方法

改正物流効率化法に関する届出・指定等の手続きは、
原則、「**e-Gov電子申請**」にて**オンライン申請**をお願いいたします。

e-Gov電子申請



<https://shinsei.e-gov.go.jp/>

「手続分野分類から探す」から
大分類「国土交通」→ 中分類「物流」→ 小分類「物流効率化法」で検索

e-GOV 電子申請

トップ | 電子申請について | 利用準備 | **手続検索** | ヘルプ e-Govポータル >

いつでも、どこでも申請
仕事を効率化するe-Gov電子申請

ログイン e-Govを初めてお使いの方へ

- 操作マニュアルや各種様式は経済産業省のホームページからダウンロードいただけます。
<https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/butsuryu-kouritsuka.html>
- 申請には「**GビズID**」が必要となります。以下のサイトからアカウントの作成をお願いいたします。
<https://gbiz-id.go.jp/top/>

経済産業省への申請は各地方経済産業局を提出先として選択してください。「経済産業省 商務・サービスグループ」ではないためご注意ください。

**特定荷主の指定の届出
提出にあたっての注意点**
(最終更新:2026年5月15日)

「特定荷主の指定の届出」の注意点①

1

申請の前に

- e-Gov電子申請を利用するためには、事前に「**GビズID**」の作成が必須です。
取得していない場合には、以下のURLから取得手続きを行ってください。
※ GビズID取得ページ(<https://gbiz-id.go.jp/top/>)



- GビズIDのアカウント種別は、原則「**プライム**」での取得をお願いいたします。
※ 「プライム」は取得時に審査がありますが、それにより申請時に転記される住所等の基本情報がより正確に反映されますので、書類不備により修正作業が発生するリスクを減らせるメリットもあります。



- **基本情報等の入力の際、誤りがないようご確認ください。**
届出等を提出する際、GビズIDに登録された住所等の基本情報が自動的に転記される仕組みとなっております。
※ 届出時に自動転記された情報は手動で修正することも可能です。

2

手続検索時における注意点

- 「特定荷主の指定の届出」の提出あたっては、
「**00-01** 貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書(●●省提出用)」
と記載のある手続から申請をお願いいたします。

- 例 農林水産省への提出 ➡ 06-01 貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書 (農林水産省提出用)
- 経済産業省への提出 ➡ 07-01 貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書 (経済産業省提出用)



Point !

- 提出先は**主たる事業の所管省庁**を選択ください。所管省庁は以下を参照ください。
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001993304.pdf>
※主たる事業については、自社の事業内容について貨物の運送の委託及び受渡しの規模や、事業種別の従業員数、営業収益の割合その他様々な観点から総合的に判断して決定してください
- 「**手続名称から探す**」で検索することも可能です。

④ 手続名称から探す

貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書

検索

「貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書」
と入力し、検索

「特定荷主の指定の届出」の注意点③



- 「00-06 貨物の受渡しの状況届出書(●●省提出用)」は「連鎖化事業者」用の手続となりますので、特定荷主になる方は選択しないでください。
- 主たる事業を所管する省庁に提出する手続から複数の省庁を選択し、提出することが可能です。そのため、提出する省庁ごとに別途手続を行っていただくことは必要ありません。

■主たる事業の所管	
所管	
必須 省庁	国土交通省
必須 部局	関東運輸局
必須 課室	交通政策部 環境・物流課
■事業の所管	
所管1	
任意 省庁	農林水産省
任意 部局	関東農政局
任意 課室	経営・事業支援部食品企業課

「所管」の欄には主たる事業の所管省庁（提出先省庁）を設定し「事業の所管」の欄に主たる事業以外を所管する省庁を選択

3

入力時における注意点

○ 「所在地」について

「所在地」はGビズIDのアカウントから自動的に転記されますが、番地が登録されていない場合がありますので、**番地まで正しく入力されているか**ご確認ください。

○ 「主たる事業」と「細分類番号」について

「細分類番号」はわからない場合は、**e-Stat(※)の「キーワード検索」から検索可能**です。

※e-Stat(<https://www.e-stat.go.jp/classifications/terms/10>)

例 「自動車ターミナル業」を主たる事業として営んでいる場合

分類コード	
4853	運輸業、郵便業 > 運輸に附帯するサービス業 > 運輸施設提供業 自動車ターミナル業

【 e-Statの画面 】



必須	主たる事業	自動車ターミナル業
必須	細分類番号	4853

【 届出入力画面 】

検索結果を転記
※「細分類番号」で入力いただいた4桁の数字に対応する細分類名をそのまま入力してください。

「特定荷主の指定の届出」の注意点⑤

○ 「委託状況」、「受渡状況」について

「委託状況」は「第一種荷主」、「受渡状況」は「第二種荷主」に関する記載項目です。
基準重量(9万トン)を超える区分にチェックを入れてください。



Caution !

「第一種荷主」、「第二種荷主」のどちらの区分でも9万トンを超えている場合には、
「委託状況」と「受渡状況」の両方にチェックして届け出る必要があります。

※ いずれも基準重量を超えているにも関わらず、一方のみチェックして提出することのないようご注意ください。

※ 重量の記載は任意ですが、重量を把握している場合はなるべく記載ください。

The screenshot shows two side-by-side form sections: 「委託状況」 (Entrusted Status) and 「受渡状況」 (Received Status). Both forms have a dropdown menu for weight categories with 「9万トン以上」 (Over 90,000 tons) selected and checked. Callouts explain that for both types of carriers, if the weight exceeds 90,000 tons, a check is required. The 「委託状況」 form also has a callout to record the previous year's fiscal year (2025). The 「受渡状況」 form has a callout to record the weight if it is known (12345678 tons).

項目	委託状況	受渡状況
任意 年度	2025	2025
任意	<input checked="" type="checkbox"/> 9万トン以上	<input checked="" type="checkbox"/> 9万トン以上
任意 重量(トン)	12345678	12345678

【届出入力画面】

注意：第一種・第二種どちらの区分でも9万トンを超えている場合、両方チェックする

「特定荷主の指定の届出」の注意点⑥

○ 「審査担当省庁」について

審査担当省庁で選択した「主たる事業の所管」の機関と、選択した「事業の所管」の機関いづれにも提出されます。

※提出先を誤ると、提出先から差し戻されますので、特に以下の点にご注意いただき提出してください。

- ✓ 選択した手続名「貨物の運送の委託及び受渡しの状況届出書(●●省提出用)」の「●●省提出用」の部分と同一の省庁を選択しているか。
- ✓ 届出先は各省庁の「本省」なのか、「地方支分部局」なのか。
※ 財務大臣(国税庁に提出するもの)、農林水産大臣、経済産業大臣、国土交通大臣への提出の場合は、自社が所在する都道府県を管轄する地方支分部局を設定してください。
- ✓ そもそも提出先省庁に誤りはないか。
業種毎に提出先省庁が異なりますので、以下に掲載されている提出先と照らし合わせ、提出先が正しいか改めてご確認ください
【提出先省庁】 <https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001993304.pdf>
- ✓ 主たる事業を所管している省庁が複数ある場合や、主たる事業以外の事業を所管している省庁がある場合は、「事業の所管」の所管1以降に記載してください。

※主たる事業以外で、中長期計画や定期報告において取り上げる課題のない事業の荷主事業の所管大臣は、提出先から除くことができます

「特定荷主の指定の届出」の注意点⑦

○ 一時保存後に発生するエラーについて

申請データを一時保存した後、後日入力を再開して提出した際に、入力内容に不備がないにもかかわらずエラーが表示される場合があります。

記入漏れや指定外の文字の入力などが無いことを確認後も、同様のエラーが発生する場合には、恐れ入りますが、一時保存データを使用せず、改めて申請をお願いいたします。

※ 本事象は、一時保存後にシステムアップデートが実施された場合に発生することがございます。

❗ 以下のエラーがあります。

・要素 '井明の機会の付与に際しての留意事項' に無効な子要素 '留意事項5' があります。

❗ 以下のエラーがあります。

・要素 '審査担当省庁' には無効な子要素 '注意文' が含まれています。必要とされる要素は '主たる事業の所管' です。

【エラーの例】

4

提出後における注意点

○ 審査担当省庁から差し戻された場合等の「通知設定」等について

申請内容に不備等があった場合、審査担当省庁から書類が差し戻されますので、その際には補正を行っていただいた上で、再提出していただく必要があります。

このとき、差し戻されたことに気付かないまま提出締切りを超過してしまわないよう、以下のご対応をお願いいたします。

1 「**処理状況**」の画面から、定期的に手続の進捗状況を確認する

2 「**メッセージ通知**」を設定し、メール等で通知が受けられるようにする

※ 初期設定では通知が来ない設定となっておりますので、必ず設定変更ください。

「アカウント管理」→「利用者設定」から設定変更が可能です。詳細は以下をご参照ください。

<https://shinsei.e-gov.go.jp/contents/help/guide/mypage/user-settings.html>



【e-Gov電子申請画面】

1. 物流効率化法の概要について
2. 特定荷主の届出について
- 3. 物流統括管理者と優良事例について**
4. その他参考情報

④ 物流統括管理者の選任・解任の届出

(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。

○ 省令：物流統括管理者に関する規定

第八条 法第四十七条第一項第三号の主務省令で定める業務は、次のとおりとする。

- 一 第十条の報告書の作成事務並びに法第五十条第一項及び第二項の報告の作成事務に関すること。
→ 定期報告書（並びに報告徴収・立入り検査の報告）の作成
- 二 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（以下「効率化」という。）のための開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送又は受渡しに係る業務に係る各部門間の連携体制の構築及び当該各部門の効率化に関する従業者の意識の向上に関すること。
→ 社内における物流に係る部署の統括と従業員の意識向上
- 三 特定荷主が管理する施設における効率化に関する情報処理システムその他の設備の維持及び新設、改造又は撤去並びに器具、設備、データ等の標準化に関する計画の作成、実施及び評価に関すること。
→ 物流に関する設備等の更新や標準化に向けた計画の作成
- 四 効率化に向けた取引先その他の関係者との連携及び調整に関すること。
→ 社外における物流における関係者との連携及び調整

2026年度は中長期計画の提出
(10月末)前には提出すること

※ 物流統括管理者は特定荷主に指定された事業者において1名選任する（ホールディングスやグループ企業等からの選任は行えない。ただし、兼任で複数事業者の物流統括管理者となることは可能）。

※ 特定第一種荷主、特定第二種荷主、特定連鎖化事業者のうち複数の指定を受けた場合は、同じ者を物流統括管理者として選任する。

CLO取組事例集について

- 特定荷主に指定された事業者は、**遅滞なく物流統括管理者（CLO）を選任し、荷主事業所管省庁に届出ることが必要**。
- 他方、実際に物流統括管理者（CLO）に選任された者が、どのように物流の効率化に向けた取組を全社的に進めて行けば良いのか、どのように他社と連携して物流を改善していくのか、物流統括管理者（CLO）の役割のイメージがつかないため、選任が遅滞するケースもある。
- 遅滞ない物流統括管理者の選任及び選任後の取組の円滑化の一助としていただくことを目的に、「**CLO取組事例集**」を策定。事例集においては、**様々な業種や地域において、CLOやCLOに資する立場の者による物流改革を先行して推進する優良事例を収集・整理**しており、新任CLO向けのコラムも作成。

CASE 08 三菱食品株式会社
- トップダウンによる可視化・最適化の推進 -

CLOのプロフィール/使命と役割

従来のコストセンターとしての物流から、発想を転換していく。これが物流部長とCLOの違いである。

三菱食品株式会社 取締役兼物流執行役員 SCM統括(CLO) 田村 幸士氏

【経歴】三菱食品株式会社に入社。以降、一貫して物流部門にてキャリアを形成し、国土交通省航空物流官、三菱商事ロジスティクス株式会社取締役付、三菱商事物流事業部長等を歴任。2020年に三菱商事株式会社物流部 物流本部長、三菱商事株式会社物流部に在任。2021年に三菱食品株式会社取締役兼物流執行役員 SCM統括に就任。2025年に取締役兼物流執行役員 SCM統括(CLO)に就任。

CLOのミッションは、「コスト」「品質」「持続可能性」の3つの領域を同時実現することである。

使命 役割

従来、物流責任者の一層の関心は「コスト」である。コストは物流会社からすると「収入」であり、コストと直接に連なるものは「品質」である。そして品質は「安全」に繋がる。コストを抑えて高品質を求めると、収入を上げて安全を高めるという物流事業者のトレードオフをどのようにバランスさせるかが出来ていないことが多かった。ここに課題に加えてきたのが、「持続可能性」である。現状のコストは安くても、CO2排出の状況や品質といった持続可能な面を確保していくことが今後求められる要素の一つとなる。

CLOとして、2つの本部（SCM本部と本部、ロジスティクス本部）を統括。日本の仕入れ、購入、オーダーへの出荷状況等の情報はSCM本部と本部で揃っており、CLOとして両本部を統括している。

田村氏がCLOとして就任以降、物流のデータ化・可視化の動きが加速

	目的	取組（実務の手順）	結果・効果
荷主	輸送の可視化	Heacbu社の動態管理システム「MOVIO Fleet」の全社導入（2022年度～）	約3,100社のトラックに導入済、車両の運行状況をデータ化
荷主	オープン化	輸送予約システム「アラシグサーズ」(InuKing)の開始（2023年度～）	他社との物流リソースのシリアルタリングの取組開始
社内	倉庫内の可視化	KURANDORの倉庫内可視化ツール「Logmeter」の全社導入（2022年度～）	約5年間で100拠点以上に導入済、倉庫内作業状況をデータ化
社外	輸送データの最適化	Heacbu社と豊通配車ツール「MOVIO X-Data」を共同開発（2023年度～）	拠点間共同配送（エリア配車）の促進

- 34 -

【事例集の構成】

- ・はじめに・・・事例集作成の背景、目的、活用方法、構成、物流統括管理者（CLO）とは
- ・各事業者の取組事例
 - ✓ **株式会社梅の花グループ**：CLO×物流部長の変革力で課題解決を加速
 - ✓ **株式会社サンゲツ**：安全を土台に、現場と経営でつくる物流オペレーション
 - ✓ **株式会社J-オイルミルズ**：社内外の「対話」を重ね、業界課題に挑む
 - ✓ **株式会社SUBARU**：物流本部新設とCLO先行設置で、全社視点の物流改革へ
 - ✓ **ダイキン工業株式会社**：部分最適から全体最適へCLO×物流本部で進める物流改革
 - ✓ **日清食品株式会社**：Well-beingを実現するサプライチェーンマネジメント
 - ✓ **株式会社日本アクセス**：入荷データを軸に、社内外連携で進める物流改善
 - ✓ **三菱食品株式会社**：トップダウンによる可視化・最適化の推進
 - ✓ **株式会社アルペン**：「新物流戦略」を立案、物流DXを組織全体で推進
- ・参考資料・・・新任CLOのための実践ポイント、用語集

CLO優良事例集 新任CLOに向けてのメッセージ①

サプライチェーンの意識をもって、全体を俯瞰すること。同時に、自分自身が率先して関与すること。



株式会社サンゲツ
ロジスティクス部門ゼネラル
マネージャー
山下 栄二氏
※2026年2月時点

可視化が取組の起点

まずは**可視化が最優先**です。データがなければ、課題の設定も効果検証もできず、改善活動は進みません。

- ✓ 荷待ち時間や積載効率など、取得できていないデータを整備し、可視化→課題設定→改善のサイクルを回す。
- ✓ 物流効率化法では直接関係しないものの、輸送だけでなく庫内作業も可視化し、生産性を測れる状態にする。

見える化が改善の第一歩です

自動化・効率化への移行

これまでの人手中心の対応には限界があります。採用環境も踏まえると、今後は従来どおりのやり方では立ち行きません。

- ✓ 採用環境の変化により、従来のマンパワーに頼ったオペレーションは、持続可能性の観点から課題がある。
- ✓ 自動化の前提として可視化を整備し、必要な領域から自動化を進める。
- ✓ データに基づき、費用対効果を検証しながら投資判断を行う。

可視化を土台に自動化を推進

CLOとして、社内外の「対話」を重ね、業界全体で取り組むべき課題の解決に挑戦する。



株式会社J-オイルミルズ
執行役員 SCM統括部長
畑谷 一美氏

自社の物流の実態把握から

まずは**自社の物流の実態把握と実務理解**から始めましょう。物流ネットワークの実態把握は、一朝一夕には進みません。物流会社と情報を共有し、用語や前提条件を確認し、目線を合わせながら進めることが、**改善を進める土台**となります。

- ✓ 時間軸・工程ごとに物流を整理。
- ✓ 可視化した内容を文書化することで、物流部内の教育ツールかつ他部門への説明ツールとして活用可能。

実態把握から「対話」を重ねましょう

「対話」により取組を加速する

物流課題を解決し、物流持続性を向上するためには、行政、業界団体、競合企業、業界他社、サプライヤー、顧客（納品先）、物流会社、社内他部門など、社内外の関係者との「対話」による土台作りが必要不可欠です。

- ✓ 社外との連携により、個社では対応できない業界固有の課題解決に挑戦する。
- ✓ 社員への物流教育により、全社での物流環境の認識を合わせ、部門横断の課題解決につなげる。

社内の物流教育もCLOの大切な役割です

CLO優良事例集 新任CLOに向けてのメッセージ②

個別最適にとどまらず、視座を上げた全社視点でプロセスを見直し、物流の効率化につなげていく。



株式会社SUBARU
執行役員 CLO(最高物流責任者)・物
流本部長 総務部長
村田 眞一 氏

CLOは、サプライチェーンを切り口にしたCEO。
物流経験の有無は関係なく、
企業ごとに多様なCLO像があっいいい。



日清食品株式会社
常務取締役 事業統括本部長 兼
Well-being推進部長
物流統括管理者(CLO)
深井 雅裕 氏

CLOのミッションは、物流問題
だけでなく、企業の存在意義や
社会的価値をつくり出すことにある

素人目線で見た「新しい気づき」を大事にする

異業種勉強会に出席し、他社の物流経験者のCLOとコミュニケーションを取る中で、「物流をやってきた人が固定観念として持っているものを、素人の目線、新しい目線で見たとときの気づきを大事にした方がいい。」とアドバイスをいただいた。

そこから、「素人質問で悪いのですが」と前置きをし、気付いたことは口に出すようにしています。

物流の現場経験がない立場からCLOに就任したからこそ、
固定観念に縛られない新しい目線で見たと時の気づきがあります。

まず可視化、次に連携へ

今あるデータを整理し、ステップを踏んで実行していくことが重要です。

可視化・改善、連携に向けたステップ

- ✔ データの整理：今あるデータをすべてシステム化
- ✔ 業務プロセスの連携：各部署の業務をイメージ化
- ✔ ムダな作業への気づき：改善点の発見
- ✔ 連携の推進：社内外との協力体制の構築

外交はCLOの重要な仕事

外交（人脈づくり、ネットワークづくり）は、
CLOの重要な仕事です。これまで行った共同輸
送の取組は、業界の上位企業を自らリサーチし、
直接連絡を取ることで実現しました。

- ✔ 共同輸送では、実務レベルでは現場担当者同士の話し合いで行われていても、その入り口である企業同士をつなぐのはCLOの仕事です。
- ✔ 人脈やネットワークをビジネスにつなげる力が必要です。

製・配・販、物流事業者、行政など多様なプレーヤーと連携し、サプライチェーン全体で社会・消費者にどんな価値を提供するのかを常に問い続けること
——これがCLOの本質です。

CLO優良事例集 新任CLOに向けてのメッセージ③

CLOのミッションは、社内外に対してメッセージを発信し、ロジスティクス事業全体を動かす役割を果たすことにある。



株式会社日本アクセス
代表取締役副社長 副社長執行役員
CLO
宇佐美 文俊 氏

従来のコストセンターとしての物流から、発想を転換していく。これが物流部長とCLOの違いである。



三菱食品株式会社
取締役常務執行役員 SCM統括(兼)CLO
田村 幸士 氏

CLOのミッションは、「コスト」「品質」「持続可能性」の3つの価値を同時実現することである。

第一歩として重要なのは、物流に関するデータの収集

CLOは物流の専門家である必要はありません。重要なことは、社内外に対してメッセージを発信し、組織全体を動かす役割を果たすことです。

- ✓ 社内における物流改善・効率化に向けた意識醸成と働きかけ
- ✓ 仕入れ先メーカーや取引先、物流事業者との協力体制の構築

物流の効率化を推進し、社内外へメッセージを発信するためにも、まず現状の「見える化」ができていないといけません。

CLOは社内外へのメッセンジャー役です

自社の物流の実態を知ること

自社の物流オペレーションがどのようになっているのか、まず「現場のオペレーションがどうなっているのか、知ること」が重要です。

- ✓ データを収集・整理し、物流現場で何が起きているかを把握する
- ✓ 物流事業者からの報告を待つのではなく、自らデータを取る手法を考える
- ✓ 委託先についても、把握できない情報は開示してもらえるよう依頼する

「能動的に動く」ことが求められます

コスト以外の部分に興味を持つこと

コストだけでなく、オペレーションそのものに関心を持つことが重要です。

- ✓ 貨物自動車運送事業法の改正により、下請けに関する規制は厳格化
- ✓ 委託先に任せきりではなく、トラックの台数を把握する
- ✓ 自社貨物を運んでいる事業者や、ドライバーが誰か、どのような運用がされているのかを知る

「荷主責任」が問われる時代です

新任CLOのための実践ポイント

- 本スライド以降は、事例集作成にあたり各社のCLOに取材を行った際に見られた共通した取組や要素を抜粋し、まとめました。
- これからCLOに選任される方、CLOとしてまず何から始められるか迷われる方は是非ご参考にしてみてください。

はじめに、知っておくこと

前提

CLOとして活動する上での基盤づくり

🔍 自社のサプライチェーンを知る

まず、自社のモノの流れがどのようになっているのかを把握することが重要です。実際のモノの流れ、関与部署、委託先、契約形態など、一連の流れを整理しましょう。

🔍 「チームCLO」の体制作り

CLOは必ずしも物流の専門家である必要はありません。社内外の関係者を巻き込み、合意形成をリードする役割が重要です。まずは社内で、CLOを中心としたサプライチェーン改善を担う組織(推進体制)を設計しましょう。

実践に向けた2つの観点

観点A

可視化（見える化）

- ✓ データの取得
- ✓ データの可視化
(定義・算定ルールを統一した「同じ物差し」で見える化)

社内外との対話の
「土台」を整えましょう

観点B

対話・外交

- ✓ 社内対話（連携）
(部門を横断した物流改善)
- ✓ 社外対話（連携）
(物流パートナー、取引先)
- ✓ 外交
(同業他社・異業種との対話)

部門間・企業間の壁を越えた
協働体制を構築しましょう

サプライチェーン最適化を推進できるCLOへ

新任CLOのための実践ポイント：観点A 可視化（見える化）について

Point

「自社の物流が今どうなっているか」を知ることで、社内外の関係者との対話の土台を整える

データの取得



まず、「知りたいこと」（目的）を決める

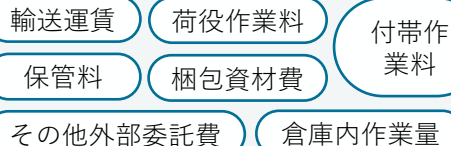
優先順位を定め、取得するデータを決める

「お金の流れ」から知る

会社全体の物流費を知る

川上～川下（調達・製造・販売）まで、会社全体の物流費を横断して把握する

(例)



「調達物流」などは、物流費が商品価格と一体である店着価格制となってしまうことで、「物流部門」の管轄外となることもあります。しかし、そこでも物流は発生しているため、商品価格と物流費を切り分けて整理し、会社全体としてどの程度物流コストが発生しているのかを把握することが大切です。

川上から川下まで、組織として縦割りになっている物流の情報を、横ぐしで把握することが重要です。

「物流の実態」から知る

物流の実態を知る

「契約」と「現場」の両面から把握

契約の実態を知る

「だれが」「いつ」「どのような状態で」「荷物を運んでいるのか」を知る

- 契約している物流事業者や、その先の委託先の把握
- 物流事業者との契約内容（条件）トラックの車格／付帯作業の条件
- 調達先・納品先との契約内容（条件）輸配送の場所、車両台数、リードタイム等

現場の実態を知る

「現状」や「前提」を知る

- 倉庫内：作業時間、生産性、波動
- 輸配送：走行ルート、積載効率、待機・荷役時間
- 商品荷姿：パレット／バラ（ユニットロード比率）、荷役手段（フォークの可否）
- 安全KPI：事故件数、物損、労災、危険運転指標

データの取得方法（3段階）

STEP1

既存データの棚卸し

WMSやTMS、伝票、請求書、業務日報、運送体制管理簿など、すでに存在・取得できるデータを把握・一覧化する。

STEP2

データがないところは「手でとる」

システムで取れないデータは現場でチェックシートを作成し、手書き・Excel・スマホで入力する。

STEP3

余力が出たら「システム化」

効果が実証されたデータ取得を自動化し、リアルタイムでの意思決定を可能にする。投資の判断を行う。

Point

委託先任せにすることをやめる

把握できない情報は開示してもらう交渉をする

次のステップ：誰が見ても同じ結論になる形（データ・図・ルール）に整える

データの可視化



緻密さよりも、「第三者が一目でわかる」ことを念頭に置く

その段階をクリアしてから、精度の高い可視化へ移行

- 全社の物流費の流れ（月次）増減のポイントを把握
- 荷待ち待機時間・荷役等時間（月次）1時間以上の荷待ち発生率、荷待ち時間の長い拠点、荷主別の動向
- 輸配送の台数・積載率（月次）トラックの稼働台数、積載率（容積・重量どちらかでも可）
- ユニットロード比率（パレット化比率）拠点別、取引先（商材）別
- 安全KPI（月次）事故・物損・労災・危険運転（点数化できるなら点数推移）

Point

可視化は監視ではなく、関係者が同じ事実を共有して改善を進めるための「共通の物差し」

データは「誰が悪いか」ではなく「どこを変えるか」のために使う

新任CLOのための実践ポイント：観点B 対話・外交について

Point

可視化されたデータを基に、社内・社外と対話を行う

社内対話

● 部門間をつなぐ・連携を促す

「物流の話」を物流部門だけの問題ではなく、全社の事業課題として扱い、「事業運営の話」にする。

調達・製造・営業に同じ資料を見せ、物流を欠品・売上・在庫・品質と絡めて議論する。

■ 各部門との共通資料

- ・現状の物流コスト構成
- ・リードタイム・在庫回転率
- ・欠品・遅延の発生率
- ・品質KPI（誤出荷・破損率）
- ・改善テーマ

■ 対話のポイント

調達：発注ロット・納品リードタイム・パレット化

製造：生産計画・出荷波動や荷姿の平準化、パレタイズに最適な商品規格の検討

営業：受注締め時刻、納品時間指定、返品処理ルール、リードタイム確保

情報：データ連携、API整備 等

■ 分科会の運営（月1回／各部門）

テーマに合わせた分科会の設定 等

社外対話

● 物流事業者・取引先・納品先と連携

委託先の物流事業者、発荷主、着荷主との継続的な対話のため、定例会を設定する

定例会では、改善指標を設定し、課題の早期発見・対応を目指す。

(例)

■ 物流事業者との定例会

- ・荷待ち／荷役等時間の分析
- ・バース運用の状況
- ・積載効率向上に向けた取組
- ・安全／品質の課題共有 等

■ 発荷主／着荷主との対話

- ・リードタイム
- ・納品時間の調整（時間分散）
- ・ユニットロード化の状況
- ・検品の効率化 等

外交

● 企業の枠を超え、同業他社・異業種と接点を作り、連携を加速させる

同業他社・異業種との交流を通じて、自社だけでは解決できない物流課題(共同化・標準化・平準化など)について意思決定者間の**関係性を強化し**、協業の成立条件と具体テーマを探索・形成する。

交流：単なる名刺交換ではなく、「一緒にできるテーマ」を探す活動
糸口：最初の一步（例：エリア・車建て・温度帯・波動・荷姿が合う相手を見つける）

外交：経営層同士で「やる前提」を作る

できるところから、一歩ずつ進めていきましょう

CLO取組事例集より抜粋

掲載URL：

https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/CL_O_collection_of_cases.pdf

CLO優良事例① 株式会社梅の花グループ【外食・昼食事業】 ～CLO×物流部長の変革力で課題解決を加速～

- 2019年10月に物流プロジェクトの一環として物流部を新設し、物流管理体制の整備に着手。初代リーダーに着任した吉田氏は、**従来は外食店舗経営や営業領域で改革実績を有しており、物流の専門経験は無かったが、「現場起点で変革を進める力」が評価され、物流の見直しを担う立場に就任。**
- 現場を統括する物流部長と連携し、社内の物流改革に着手。**CLO自身は「責任は取る」姿勢で現場支援を行い、物流部長は改善を押し進めることで、他社との共同配送や社内における「改善」の風土を形成。**

物流改善のステップ

最初のステップ

企業規模の観点から、容易にシステム導入はできない。「まずは可視化から」をキーワードに、Excelベースでデータ収集に取り組んだ。

社内への対応

「製品を運ぶのが最優先」という文化から「物流の最適化」意識を醸成。物流側で記録したイレギュラーについて、工場側と改善を協議。

社外への対応

物流部長が3PL事業者と毎週30分程度の定例会を設定し、イレギュラー事象の振り返り、発生原因の共有と改善策の確認等の情報共有を実施。

設定したKPI

イレギュラー配送発生件数、出荷期限切れや破損品発生件数・金額などをKPIに設定。

実際の効果

破損・不良起因の年間ロスが大幅縮小。グループ全体から見ると金額は小さいが、改善の積み上げとして重要な成果と認識。

POINT デジタル化が困難でも、まずは可視化から

企業規模の観点から高度なシステム導入が難しい場合でも、改革は可能であると考えている。重要なのは「まずは可視化から」を合言葉に、Excel等の**自社で実行可能な手段で最低限のデータを集め、事実に基づく改善サイクルを回す**ことである。

梅の花グループでは、データ整備が不十分で非効率な部分を把握できていないという課題があった。そこで、物流側でイレギュラーを記録しデータ化に着手。その結果、製造部門や店舗、物流事業者と同じテーブルで課題を共有・協議できるようになり、改善につなげることができた。

物流の改善は、物流だけの効率化にとどまらず、会社全体のメリットにつながるのである。

取組事例：幹線輸送の共同配送化



- 米価高騰を受けて営業部門でレシピを見直した結果、製品当たりの使用米量が減少した。これに伴い米の輸送量も減り、**チャーター便の運行規模が相対的に過大**となったことで、**積載効率が低下し、単位当たりの輸送コストが上昇していた。**
- 輸送効率を改善するため、**チャーター運行から他社貨物と混載する共同配送への切り替え**を実施。物流事業者にとっても、前後の仕事に繋げることで稼働率が向上し、双方にとってメリットのある最適化を実現した。

自社メリット

輸送効率の向上
物流コストの削減

物流事業者メリット

前後の仕事をつなげる
稼働率の向上

Win-Win

双方にとって
メリットのある最適化

- ✓ **納品時間がタイトになるというデメリットはあるものの、組み合わせにより物流の効率化を図るほうが、長期的なサステナビリティに資すると判断。**
- ✓ **年間ベースで数千万円規模のコスト改善効果が見込まれている。**

取組事例：物流部で月次の改善活動報告会を実施



開催概要

- 毎月1回、物流部全体で改善活動報告会を実施
- **何かしらの改善活動の報告が求められる**
- 物流部の全メンバーが参加、**全体最適の視点を持ち、改善を指摘しあえる風土が形成**

評価の基準

- **物流部門のコスト削減に直結しない内容であっても、グループ全体にメリットがある改善であれば評価対象**

CLO優良事例② 株式会社サンゲツ【インテリア卸売業】 ～安全を土台に、現場と経営でつくる物流オペレーション～

- 創業当時から、経営方針の一つとして、「デリバリーも品質のうち」であることを明確にしており、ロジスティクス部門を重要な部署として位置づけ。2016年4月より、執行役員がロジスティクス部門に在籍、物流を一元的に管理する体制を構築。
- 物流効率化を優先する中で、安全意識が少々希薄になり対応が後回しになっている部分が見受けられた。そこで物流改善の最初のステップとして、**安全対策の強化を改めて推進**。安全対策の強化も可視化から着手することが重要である。また、**自社が率先して取り組み、グループ会社、協力会社へ展開することで、サプライチェーン全体の安全意識向上を図っている**。

物流改善のステップ

最初のステップ

安全第一の周知・徹底。自社配送、協力会社に委託している配送、庫内作業のすべての安全性を改めて強化する取組を推進。

社内への対応

AIドライブレコーダーを導入。さらに安全第一の啓蒙活動として、四半期に一度、グループ会社が集合する安全衛生協議会を実施。

社外への対応

協力会社に対して、AIドライブレコーダーの事例共有や協力依頼を実施。導入検討や取組開始につながるなど、安全意識の向上につながる。

設定したKPI

労働災害の発生件数や、物損事故・車両事故の件数など、安全性に関するKPIを設定。

実際の効果

AIドライブレコーダーの導入当初は、危険運転の回数が3.2回であったが、半年導入後には0.7回まで削減。物損事故等の減少も達成。

POINT 物流効率化は、安全対策の強化から

これまで安全対策に注力してきたが、効率化を優先する中で安全意識が少々希薄になり、対応が後回しになっている部分が見受けられた。そこで**物流改善の最初のステップとして、安全対策の強化を改めて推進**。

AIドライブレコーダーは、わき見運転などの危険運転を画像で検知し、点数化して可視化するシステムである。危険予知を判断してアラートが発生する仕組みで、日々の運転が点数化されるため、データに基づく指導が可能となる。

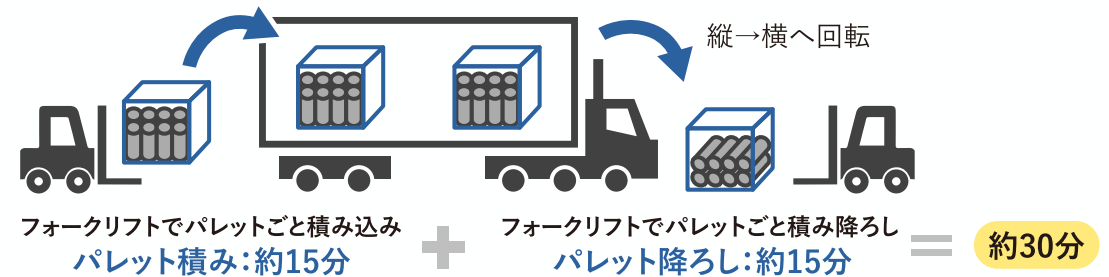
安全対策の強化も可視化から着手することが重要である。また、自社が率先して取り組み、グループ会社、協力会社へ展開することで、サプライチェーン全体の安全意識向上を図っている。

取組事例：荷役等時間の削減



- 調達物流の作業効率化と荷役時間の削減を目的に、**調達先からの輸送、庫内荷受け、搬送、格納までを一気通貫でカバーするユニットロードシステムを一部拠点で導入**。回転式パレット「Vパレ™」と回転フォークリフトの組み合わせにより、スピーディかつ効率的なパレット積み・パレット降ろしを実現。

ユニットロードシステム導入後



- ✓ 導入の結果、積み込み・積み降ろし作業時間を、約240分から約30分へと約87.5%短縮。
- ✓ 積載効率は低下（800本→680本）するも、**作業負荷軽減と荷役時間削減を優先し、持続可能な物流体制の維持・強化を進める**。

CLO優良事例③ 株式会社J-オイルミルズ【油脂製造等】 ～社内外の「対話」を重ね、業界課題に挑む～

- 従来の物流担当役員は、需給管理と物流管理（主に販売物流）を中心としていた。しかし、物流課題が社会問題化刷る中で、他工程で発生する発荷主・着荷主としての課題にも取り組む必要性が高まった。そこで、**全社横断で議論・意思決定できる仕組みを整備し、物流改善を推進する体制を構築した。**
- 具体的には、全社横断組織のサステナビリティ委員会のもと、2021年10月に「外装標準化分科会」、2023年に「物流分科会」を設置。**物流文科会長として、調達・工場・開発・営業の垣根を越えて、物流課題の解決に取り組んでいる。**

物流改善のステップ

最初のステップ ロジスティクス部内で物流ネットワークの実態理解を徹底し、時間軸・工程ごとに整理した「物流ハンドブック」を制作。

社内への対応 サステナビリティ委員会のもと、2021年10月に「外装標準化分科会」、2023年4月に「物流分科会」を設置。全社横断の取組を加速。

社外への対応 「着荷主」としての責任を果たすため、全サプライヤー（調達先企業）を対象にサプライヤーアンケートを実施し、物流課題を可視化。

設定したKPI アンケートで明らかとなった改善要望を取組課題として整理し、要望の対応状況をKPIとして管理。

実際の効果 改善要望に対し、約2年間をかけておおよそ対応を完了。2025年10月には第2回アンケートを実施し、改善活動を継続している。

POINT 物流改善の起点は「物流ハンドブック」

委託先や現場に任せきりとなり、ロジスティクス部の社員であっても、自社の輸送形態や物流ネットワークを説明できない状態にあった。そこでまず、**部内で物流ネットワークの実態理解を徹底。時間軸・工程ごとに整理した内容を可視化・文書化した「物流ハンドブック」を制作した。**

活用① ロジスティクス部内の教育ツール：ハンドブックにより自社の物流に関する部内の共通理解が深まり、「物流のことはロジスティクス部に聞けば間違いない」という他部署からの信頼につながった。

活用② 他部署への説明ツール：ハンドブックに基づいて物流のボトルネック等を具体的に説明できるようになり、営業や工場など他部署の協力を得やすくなった。

こうして物流に関する社内認識を整えたうえで、2023年10月にサプライヤーアンケートを実施。約300件にのぼる改善要望に対しても、関係部署の協力を得ながら着実に改善を進めることができた。

取組事例：外装表示の見直し

- 伝票表記と商品の外装表示が一致していなかったため、ドライバーの判別ミスによる類似品の誤納品が発生していた。
- 従来は頼末書の提出を求めるなどドライバー側へ改善を求めていたが、**誤納品への本質的な対応として「物流事業者に探させない・迷わせない」運用へ転換することを決断。**味の素が制定した「外装ガイドライン」に同調し、**伝票の記載と外装表示の一括表示ルールを採用した。**
- しかし、一斗缶などガイドライン対象外の製品については、一括表示化を牽引する組織・権限がなく、移行が進まない状況となっていた。そこで、2021年10月にサステナビリティ委員会に「外装標準化分科会」を設置し、全社一元で方針決定と取組推進ができる体制を構築。



対応内容	取組状況
外装表示ガイドライン作成	一括表示への移行完了
賞味期限年月表示への移行	家庭用完了、業務用移行中
デザインforロジスティクス (DFL) 対応	対応継続中

ロジスティクス部門単独ではなく、**他部門と連携することで改善を実現した初めての事例となった。**

社内

CLO優良事例 ④株式会社SUBARU【自動車製造業等】 ～物流本部新設とCLO先行設置で、全社視点の物流改革へ～

- SUBARUでは、物流領域の課題解決に向け継続的に取り組んできた一方で、経営企画や製造寄りの部署に物流部署が置かれるなど、物流機能が組織上分散していた時期があった。
- 部門最適では解決できない本質的な課題に取り組むため、これまで**各製造部門に分散していた物流機能を集約した「物流本部」を新設。物流の専門組織として動き出すと同時に、CLOのポストも設置することとなった。**

物流改善のステップ

最初のステップ

経営視点で物流費の全社的な把握（可視化）。

社内への対応

管理会計上で物流に関わる費用を集計する仕組みを構築。

社外への対応

契約内容の確認、契約条件の見直し。

設定したKPI

物流費。

実際の効果

物流費が可視化されたことで、その変化点が見えるようになってきた。変化点の理由を分析し、改善活動につなげていった。

POINT 物流費を全社で可視化し、全体でいくら使っているかを把握する

これまで物流費は、各部門の勘定科目に分散して計上されていた。例えば生産部門では、部品物流費用が部品代など製造原価に含まれ、販売部門では完成車輸送費用（キャリアカーの輸送費）が販売経費として計上されていた。経理として全て項目が異なるため、会社全体で物流費用としていくら使っているかを把握することが難しい状態となっていた。

この改善に向け、**部門横断で集計ルールを整え、管理会計上で物流費がいくらかかっているかを把握できるようにした。**ただし、契約や取引が多様で単純比較は難しく、改善できる費用もあれば長期契約で動かしにくい費用もある。月次の物流費をデータで追い、変化点を分析することで対応方法を判断し、物流改善につなげている。

取組事例：ドライバー荷役削減



- 工場の軒下納入（部品納入）において、サプライヤー側で手配したトラックドライバーが、フォークリフトを運転して荷下ろしを行うケースが一般的であった。場合によっては、ラインサイド近くまで運んでもらうこともあり、ドライバーの負担が大きくなっていた。
- そこでサプライヤー手配のドライバーによる荷下ろしを廃止し、自社のフォークリフトとフォークマンを配置するトライアルを北本工場を開始した。

改善策：ドライバーによる荷下ろしの廃止

トライアルの実施

- 北本工場で行先実施
- 外部倉庫をデポとして使うケースでも導入
- 今後立ち上げ予定の大泉新工場にも展開予定

実装のポイント

- 原則としてドライバーによる荷下ろしを廃止
- 工場側で自社の教育を受講した社員が作業を実施
- オペレーションの標準化を推進
- トラックドライバー側でフォークリフト免許が不要となる

1

ドライバー到着

指定時間に到着し、事務所に伝票を持っていくのみ

2

工場側で荷下ろし

自社のフォークリフトとフォークマンを配置し荷下ろし

3

すぐに出発が可能

ドライバーが戻ってきたらすぐに発車できる状態に

- ✓ **結果として、ドライバーの荷役時間の削減、自社教育受講社員による作業で安全性が向上したほか、非常にスムーズにトラックの出入りがコントロールできるようになった。**

先を見据えてドライバーの負担を軽減

自動車部品は重量物が多く、フォークの操作技術も必要で、簡単にできるものではなかった。**自社荷役に切り替えることで、女性・シニアのドライバーの方でも負担を軽減できると先を見据えた狙いもある。**

- 物流本部創設時から物流担当役員を配置し、物流業務を担ってきた。その後、需給調整（販売と製造キャパシティのコントロール）を担うSCM部とSCX担当役員が設置された。今回、そのSCM部を管轄する担当役員が物流統括管理者（CLO）に就任した。
- 物流コストコントロールやサプライチェーンマネジメントは従来から経営課題として重要視されており、今回の法改正を物流改善を促す契機の一つとして位置づけている。CLOは、生産・営業・調達部署との連携や、物流改善を推進する旗振り役を担う。

物流改善のステップ

最初のステップ 細かなKPI管理の限界に気づき、部分最適から全体最適、すなわち長期的で持続可能な物流効率化へ転換。

社内への対応 パレット輸送の拡大に向け、工場の生産計画に輸送単位情報を反映。調達・製造まで含め全体の効率化に着目。

社外への対応 一社だけの部分最適ではなく業界全体の最適化を図るため、家電業界パレット共同化（標準化）を推進。

設定したKPI 車両積載効率、ドライバーの荷役時間や拘束時間、ユニットロード比率など、多角的なKPIを設定。

実際の効果 パレット輸送により、荷役時間を2時間から20～40分に短縮、運送事業者の稼働メリットが高まり車両確保の安定化も実現。

POINT 「全体最適」を意識した改善

バラ積み輸送からパレット輸送に切り替える場合、どうしてもトラック1台あたりの積載効率は低下してしまう。しかしこれからは、**目先の効率化や一部の効率化だけでは、改善を持続できない。**

この場合は、積載効率だけで評価するのではなく、「車両の運行効率（回転数）」、「作業効率」、「ドライバーの拘束時間・負荷軽減」など、**多角的なKPIを設定することが重要**である。

ダイキン工業では、パレットサイズの変更による車両積載効率を向上させる取組や、汎用車両輸送を可能とする荷姿の開発によるフォークリフト荷役の実現など、多方面から取組を実施。


部分的・一時的な効率低下を恐れない「全体最適」の改善を続けている。

取組事例：パレット輸送の標準化 🚚 発荷主


- パレット輸送を拡大することでドライバーの拘束時間を削減する一方、バラ積みから低下した積載効率をカバーする施策を推進。
 - 2021年に家電パレット共同利用協議会を発足し、2022年よりエアコン専用標準パレット実証実験を開始。家電業界全体で、パレットの共同化による効率的な運用を目指す。
- ✔️ 車両1台あたりの積載量は、従来の24パレット／車から、28パレット／車となり、車両積載効率の向上を実現。
- ✔️ **パレット輸送により低下した積載効率をカバー。**

FOCUS 情報共有と相互研鑽により、Win-Winとなる施策を推進

ダイキン工業では1984年の物流本部設立以来、物流パートナーとの関係が深い。定期的に物流協議会を開催し、事業方針や物流方針の説明、品質管理の研修、教育等、相互研鑽できるプラットフォームを構築。様々な物流改善につなげている。


ダイキン工業
Win

→
Win-Win
←


物流事業者
Win

- ✔️ **ドライバー拘束時間削減**
物流事業者から各車両の運行状況を詳しくヒアリングし、共同でバーススケジュールを作成。あわせてバースを増設したことで、待機時間や積込時間を大幅に削減。
- ✔️ **異業種連携の共同配送**
物流事業者とのコミュニケーションをきっかけとして、飲料業界等と連携し、関東-関西間でダブル連結トラックを活用した異業種連携による往復輸送の取組を実現。

CLO優良事例 ⑥日清食品（株）【食品製造業】 ～Well-beingを実現するサプライチェーンマネジメント～

- 日清食品では、調達・生産・営業・物流といったサプライチェーンを横ぐしで管理すべく、事業統括本部を開設。それと同時に、構造改革の最終目標を「Well-beingの実現」と改め、Well-being推進部を開設。「長期的視点」と「サプライチェーンを横断する職務権限」が必要と考え、CLOのポストが設置された。
- CLOの役割はサプライチェーンを切り口に構造改革を進め、企業価値を向上させることにある。具体的には、社内の構造改革と社外との外交を通じた連携により「2024年問題の解決」、「物流クライシスの解決」、「CO2排出量削減の実現」を目指す。

物流改善のステップ

最初のステップ

調達物流と製品物流の可視化からスタート。現在あるデータを整理&整備（システム化）し、各部署の業務プロセスを見直した。

社内への対応

業界・企業・アカウントごとに物流が分断されていることが課題。S&OPシステムを導入し、ダッシュボードで一元管理&可視化を実行。

社外への対応

CLOの外交で製配販、物流事業者、行政との連携を加速。共同輸送を実現。

設定したKPI

サプライチェーンのゴールはWell-beingであり、企業価値に直結する。そのため、KPI=株価とした。

実際の効果

社内でサプライチェーンの可視化、及び物流改善に向けた活動が加速。社外との共同輸送も実現。

POINT 見える化で“社内共通の物差し”をつくる

物流効率化の第一歩は、現場にある構造的な課題を整理し、改革の出発点を定めることにある。ただ、物流の立場から営業や生産を含めた議論を前に進めるのは容易ではない。そこで鍵となるのが、部署間で同じ前提で話せる「社内共通の物差し」であり、その中心は**コストを軸にしたデータの見える化**である。

深井氏はS&OPの考え方を取り入れ、ダッシュボード等で情報を一元管理する仕組みを整えた。各部署の判断が次工程やサプライチェーン全体に与える影響を数値で示すことで、議論が部分最適に寄りすぎること避け、全体最適の観点に揃えやすくなった。結果として、部署ごとに見過ごされていた課題も表面化し、改善の論点が揃っていった。

取組事例：業界を超えた連携、共同輸送の実現



①水平連携： 日清食品×サッポログループ物流

- ✓ 日清食品の即席麺とサッポロのビール樽の共同輸送を実現（エリア：静岡～関西間）
- ✓ 軽量貨物（容積勝ち）と重量貨物（重量勝ち）の組み合わせで積載効率が大幅に向上し、容積積載率96%、重量積載率95%を実現。
- ✓ 結果：車両台数20%削減、環境負荷軽減に貢献

②垂直連携：日清食品×JA全農

- ✓ 調達物流と製品物流を統合し、効率的な輸配送を実現（横移動ゼロ化）
- ✓ ラウンド輸送：往復での積載率向上
- ✓ 上り便：農産物原料の調達輸送（JA全農→日清食品工場）
- ✓ 下り便：日清食品の製品輸送（日清食品工場→日清食品製品倉庫）
- ✓ 幹線共同配送：ラウンド輸送により、往復で積載効率を向上
- ✓ 結果：ドライバー拘束時間7%削減、積載率9%向上、CO2排出量17%削減



- ✓ 水平連携：企業を超え、異業種連携で平準化へ（「発荷主」・「着荷主」どちらの視点も重要）
- ✓ 垂直連携：ゼロサムゲームからプラスサムへ（新しいパートナーシップ）

CLO優良事例 ⑦ (株) 日本アクセス【食品卸売業】 ～入荷データを軸に、社内外連携で進める物流改善～

- 以前からロジスティクス管掌を設置しており、ロジスティクス事業における全社の戦略や管理を行っている。また、食品流通業界における影響も大きいことから、業界の課題に対しても積極的な改善に着手していた。
- 政府よりCLO設置について発表があった際、業務内容がロジスティクス管掌の業務内容と相違ないことを確認。**2026年のCLO設置義務期間を待たず、早期に社外に対しCLOの設置を明確化することで、さらに物流課題解決に取り組めると判断し、2024年7月にCLOを設置した。**

物流改善のステップ

最初のステップ

入荷情報の可視化を目的に、入荷管理システムを自社開発。入荷の実態（運送事業者／メーカー（商品）／待機時間／荷降時間）を把握。

社内への対応

可視化されたデータを基に、発注ロット（入荷頻度・入荷SKU）の見直し、物流に合わせたパレット単位の発注の徹底を啓発。

社外への対応

可視化されたデータを基に、発荷主（会社）ごとにパレット化、発注曜日集約、時間指定入荷に伴う出荷調整を要請・連携。

設定したKPI

「1時間以上の入荷待機」発生率（加えて「2時間以上」も管理）。

実際の効果

データに基づく効率化で、「1時間以上の入荷待機発生率」を半減。

POINT 業界に先駆けて入荷管理システムを自社開発

倉庫とトラックの結節点である荷下ろし現場の現状を数値（データ）として把握する必要があると考え、**業界に先駆け2017年頃より入荷管理システムの自社開発に着手**した。

自社開発の入荷管理システムはWMSと紐づいており、**システム上でどの運送会社が、どのメーカーの商品を運んできたのか把握することが可能**である。可視化されたデータを基に、社内で発注ロットや入荷頻度の見直しを行い、運送会社・メーカー単位で入荷時間の分散化や、パレット単位の発注を要請している。実際はメーカーからの抵抗感もあり、容易に進むものではない。無理強いはできないため、お願いをして時間の調整を進めている状況である。

取組事例：トラックの入荷時間（待機時間）の可視化



- 自社開発の入荷管理システム、日本加工食品卸協会の「N-Torus」、Hacobu社の「MOVO Berth」の計3種類のシステムを物流拠点に導入し、入荷するトラックの予約・受付状況の可視化を行っている。
- システムは卸物流センターにほぼ全て導入済み（2025年10月時点141拠点）であり、**データを基にした効率化の取組を行い、1時間以上の入荷待機時間発生率を半減させた。**

待機削減状況と目標値

待機	1時間以上	うち2時間以上
2023年12月	4.4%	1.0%
2024年6月	3.3%	0.6%
2025年6月	2.8%	0.6%
2025年9月	1.4%	0.2%
2027年3月目標	0.5%	0.0%
2029年3月目標	0.0%	0.0%

データを基に行った取組

発荷主への協力要請

- 納品時間の分散化
- パレット化

社内における取組

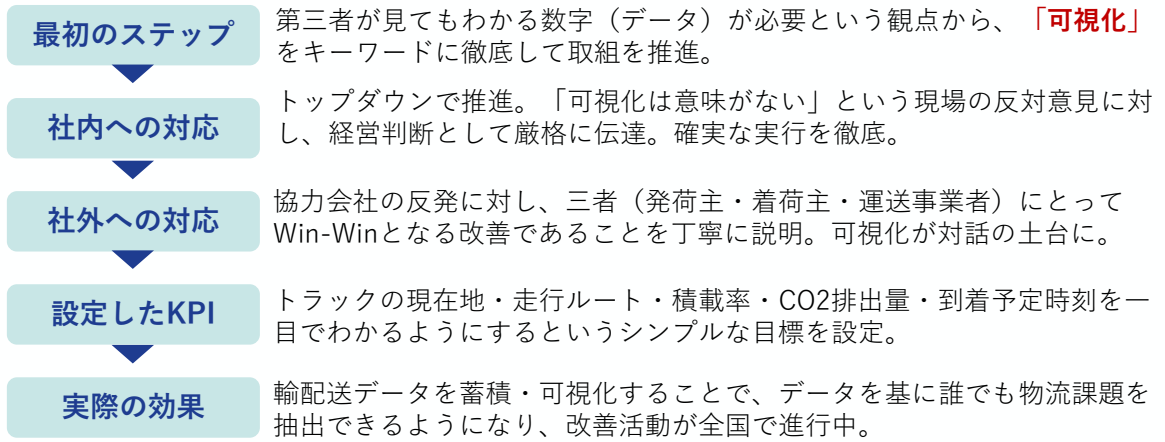
- 発注曜日集約の取組（メーカーごとに発注曜日を集約し、納品車両台数を削減）
- 入荷物量の平準化
- 入荷バースの増設・人員増
- 入荷時間枠の解放

- ✓ **2027年3月までに1時間以上の待機発生率を0.5%以下に、2029年3月までにはゼロを目指す。**

CLO優良事例 ⑧ (株) 三菱食品 (株) 【食品卸売業】 ～トップダウンによる可視化・最適化の推進～

- 2018年頃よりCLOという制度が明確化される以前から、実態としてはCLOに資する役割や機能は存在し、物流改善の取組を進めていた。
- 2019年4月の組織改編にてロジスティクスと受発注を同じ管轄とした「SCM統括」を新設し、組織として物流を戦略的に統括する体制づくりを開始。物流を一元的に管理する体制へ移行した。
- 2025年1月（2025年4月1日付組織改編の発表時）にCLOの設置を対外的に公表した。

物流改善のステップ



POINT トップダウンによる「可視化」の推進

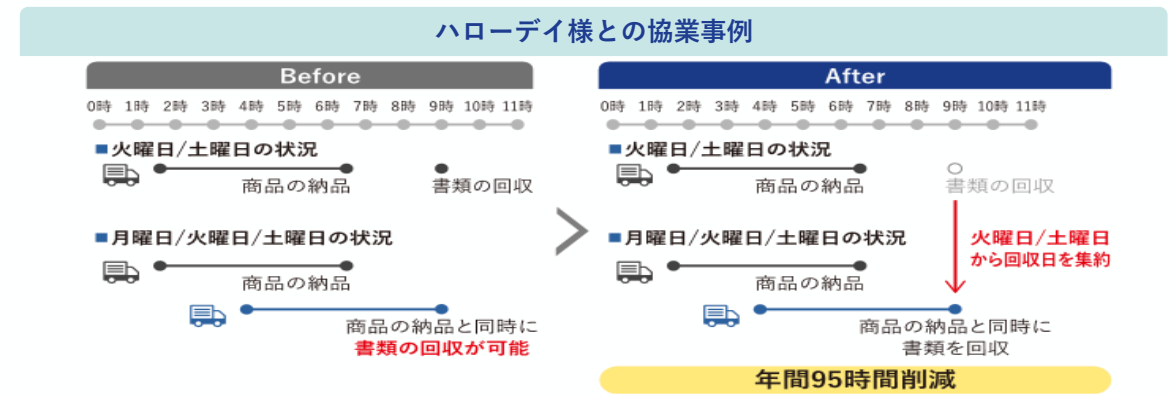
田村氏は現場のオペレーションの状況を知りたいと考えた。そこで、第三者が一目で分かる数字（データ）を集めることを目的に、「可視化」をキーワードとした取組を開始した。

トラックの現在地や走行ルート、積載率や待機時間といった車両情報を可視化することに対し、当初はドライバーに抵抗感が生じることや、収入にならず、コストや作業負担ばかり増えるという現場の意見もみられた。こうした否定的な意見に対し、**車両情報の可視化・データ化が、発荷主・着荷主・運送事業者が改善に向けた話し合いを行う上で必要な土台であり、スタートラインとなる**旨を説明した。それでも反対がある場合は、トップダウンで経営判断として進めることを社内で厳格に伝える場面もあった。

取組事例：輸配送の可視化



- 2022年からHacobu社が提供する動態管理システム「MOVO Fleet」のテスト導入を開始し、2023年4月には本格導入を発表。現在約3,100台のトラックに導入し、可視化を行っている。導入費用は同社が負担し、協力会社へ依頼して車両にGPS端末を装着してもらい、実装データを蓄積した。



事例：店舗納品時のドライバー滞在時間の削減例

着荷主である小売店の協力の下、MOVO Fleetの実態データを使用し、ドライバー滞在時間の実態調査を行った。その結果、商品の納品と店舗書類の回収時間にアンマッチがあることが判明。小売店に滞在時間の課題を共有し、相談の下、納品ルールの見直しを図った。

回収日を(月)・(水)・(金)に集約することで、滞在時間の短縮に繋がった。

※(月)・(水)・(金)は物量が多く、車両2台を効率的に運用させることが可能だった。

- ✓ 可視化の次のステップとして、最適化に取り組んでいる。データでマッチングして物流を共同化するツールを開発し、これから実装する段階である。将来的には、複数社で協働化を進めたいと考えている。

**物流統括管理者の選任の届出
提出にあたっての注意点**

「物流統括管理者の選任の届出」の注意点①

1

提出時における注意点

- **特定荷主の指定の通知を受け取った日以降**に提出してください。
※物流統括管理者の選任の届出には、特定荷主の指定の通知に記載される
「特定事業者番号」が必要となります
- 様式内における「物流統括管理者の選任日付」は、**特定荷主の指定の通知を受け取った日以降**に記載ください。

※法律上、**物流統括管理者は特定荷主の指定を受けた後、選任される必要があります**です。
事前に社内において選任していた場合においても届出上は、
特定荷主の指定の通知を受け取った日以降の日付を記載ください

2. 物流統括管理者の氏名等

・氏名等1

必須 選任日付 ※半角数字のみ 2026 年 2 月 27 日

任意 解任日付 ※半角数字のみ 西暦 年 月 日

必須 役職名 役職名サンプル

必須 氏名 氏名サンプル

特定荷主に指定された通知を受け取った日以降の日付を記載ください

1. 物流効率化法の概要について
2. 特定荷主の届出について
3. 物流統括管理者と優良事例について
4. **その他参考情報**

指導・助言、報告徴収・立入検査、勧告・公表・命令

荷主事業所管大臣は、法律の規定に基づき、荷主に対して以下の対応を行うことができます。

○指導・助言

- 運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の適確な実施を確保するために、荷主に対して、**判断基準を勘案して必要な指導・助言**を行うことができる。（法第44条）

○報告徴収・立入検査

- **特定荷主への指定や取消し**を行うために、荷主に対して、**貨物の運送の委託又は受渡しの状況**に関して**報告をさせる**ことができ、また**荷主の事務所等への立入検査**を行うことができる。（法第50条第1項）
- **勧告又は命令**を行うために、特定荷主に対して、**運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施の状況**に関して**報告をさせる**ことができ、また**荷主の事務所等への立入検査**を行うことができる。（法第50条第2項）

○勧告・公表・命令

勧告

特定荷主の運転者の荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等を図る措置の実施に関する状況が、**判断基準に照らして著しく不十分である場合**は、特定荷主に対して**勧告**を行うことができる。（法第49条第1項）

公表・命令

勧告に従わない特定荷主に対して、その旨を公表することができる。（法第49条第2項）
勧告を受けた特定荷主が正当な理由がなくその勧告に係る措置をとらなかった場合に、当該措置を行う**命令**を行うことができる。（法第49条第3項）

罰則

荷主は、以下のいずれかに該当する場合には、罰則が科されます。

- 特定荷主の指定基準重量を上回る荷主が、特定荷主の指定に係る届出を行わない又は虚偽の届出をした場合（法第76条第1号）
- 中長期計画を提出しない場合（法第76条第2号）
- 定期報告を行わない又は虚偽の届出をした場合（法第76条第3号）
- 報告徴収の際に報告をしない又は虚偽の報告をした場合（法第76条第4号）
- 立入検査を拒み、妨げ、又は忌避した場合（法第76条第4号）



50万円以下の罰金

- 物流統括管理者の選任・解任の届出を行わない又は虚偽の届出をした場合（法第80条）



20万円以下の過料

- 命令に違反した場合（法第75条第1号）
- 特定荷主が物流統括管理者を選任しない場合（法第75条第2号）



100万円以下の罰金

ポータルサイト・法律概要説明動画等について

『「物流効率化法」理解促進ポータルサイト』では、説明会等の情報に加えて、

- ・荷主・連鎖化事業者の判断基準等について、取り組むべき事項をより詳細に記載した「**解説書**」
 - ・取り組むべき事項について優良事例を集めた「**取組事例集**」
 - ・様々な物流パターンごとにどの事業者が荷主に該当するかを整理した、荷主・連鎖化事業者の「**パターン集**」
 - ・特定荷主が行う必要のある手続き等をまとめた「**特定荷主の手引き**」
- などの物流効率化に資する情報を発信しております。

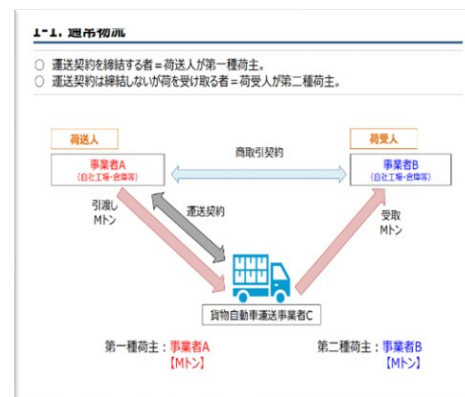
○「物流効率化法」理解促進ポータルサイト <https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

○加えて、**YouTubeに法律の概要を説明した動画を公表**していますので是非ご参照ください。

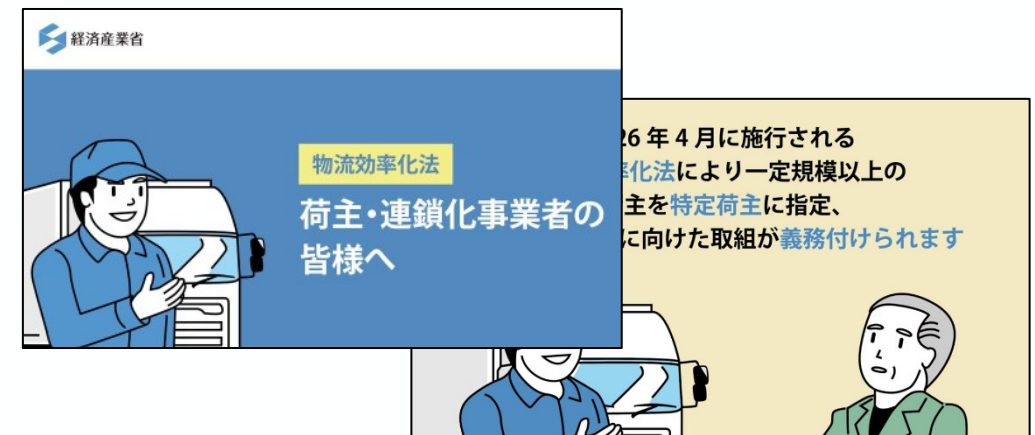
- ・【5分版】<https://www.youtube.com/watch?v=Tnw9GTEHsf0>
- ・【60秒版】<https://www.youtube.com/watch?v=nzJMdVQcQoQ>
- ・【30秒版】<https://www.youtube.com/watch?v=uGpkVKiiSvc>



ポータルサイト



パターン集



法律概要説明動画

ご清聴、ありがとうございました