

## 荷主企業に求められる物流改革 ～物流効率化は経営レベルで意思決定～

### 物流効率化に向けた荷主の法的義務

物流の「2024年問題」（時間外労働上限規制に伴う輸送能力の低下と物流の停滞）への対応が進められる中、物流の持続的成長のためには、物流事業者（トラックなど貨物運送・倉庫等）の取り組みだけでなく、荷主企業の協力が不可欠と言われています。

こうした中で、「物流効率化法」が改正され、積載効率の向上や荷待ち・荷役等時間の短縮といった物流の効率化と取引慣行の見直しなどに向け、2025年度よりすべての荷主・物流事業者に対する努力義務が、さらに今年4月より一定規模以上の特定事業者に対する法的義務が課されています（図表1）。

特定事業者のうち、年間取扱貨物9万トン以上の「特定荷主」には、「物流統括責任者（CLO：Chief Logistics Officer）」の選任と、「中長期計画」の策定・提出および「定期報告書」の提出等が義務付けられます（図表2）。CLOは「経営レベルで物流を統括し、調達・生産・販売・在庫など社内の各部門を横断した重要な意思決定を担う者」を選任するとされており、今回の法改正で実効性を伴った取り組みが進むと期待されます。

### 中小荷主も積極的な取り組みを

実際、CLOを先行的に設置している企業は、自社の出荷物流のみならず、調達物流を含めたサプライチェーン全体の効率化・最適化に取り組んでいます。

例えば、共同輸送やラウンド輸送、納入頻度の見直し等による輸送効率化、システム開発による荷待ち時間の短縮、パレット活用による荷役時間の短縮など、他社との連携を含めた取り組みにより、成果が上がり始めています（図表3）。

こうした大手事業者の取り組みが進展すれば、物流全体における取引慣行の変化や荷主自身の行動変容に繋がるとみられます。現状、特定荷主以外の中小荷主においては努力義務ではありますが、こうした動きが自社の事業運営に及ぼす影響を見極めるとともに、効果的な取り組みを積極的に取り入れていくことが肝要です。

図表1 物流効率化目標（2028年度）

トラックドライバー1人当たり 年間拘束時間の短縮目標 <b>125時間</b>	■ 荷待ち・荷役等時間 1運行：2時間以内 1回の受け渡し：1時間以内
全体車両の積載効率目標 <b>44%</b>	■ 5割の車両の積載効率 50%を実現

図表2 特定荷主の主な義務

主な義務	必要な手続き
CLO選任	・特定荷主が行う事業運営上の重要決定に参画する管理的地位にある者を選任
中長期計画策定・提出	・運送委託／貨物受け渡しの全体像と改善の優先順位・方法を検討 ・取引先との協議や施設整備などの長期的対応を含めて計画
定期報告書提出	・積載効率の向上や荷待ち時間・荷役等時間の短縮への取組状況を把握 ・取引先との協議状況や施設の制約・業種特性を可視化し、関係者の連携を図る

（資料）図表1・2ともに国土交通省・経済産業省・農林水産省「物流効率化法理解促進ポータルサイト資料」よりひろぎんHD経済産業調査部作成

図表3 CLO設置企業の取組事例（一部）

目的	取組概要・効果等
輸送効率化	・共同輸送（軽量貨物と重量貨物の組み合わせ）によりトラック台数を20%削減 ・ラウンド輸送（調達物流と製品物流の掛け合わせ）により積載率を9%向上 ・店舗輸送の頻度を週7回から4回に削減
荷待ち時間・荷役等時間の短縮 など	・トラック受付簿アプリや輸配送管理システムアプリを自社開発 ・幹線便のパレット輸送化によりバラ積み荷役を約2時間から30～40分程度に短縮

（資料）経済産業省「CLO取組事例集」よりひろぎんHD経済産業調査部作成

品質向上のためアンケートにご協力ください。



PCの方は  
[コチラをクリック](#)

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家に相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：古谷（Tel.082-247-4958）までお願いします。