

食品廃棄物等の発生抑制に向けた取組の情報連絡会（第3回）

新物効法に関する情報提供

(物資の流通の効率化に関する法律)

I. 食品廃棄物等の発生抑制と物流効率化.....	1
II. 物流の現状	2
III. 新物効法の概要及び施行に向けた検討状況	4
IV. おわりに.....	13

2024年11月

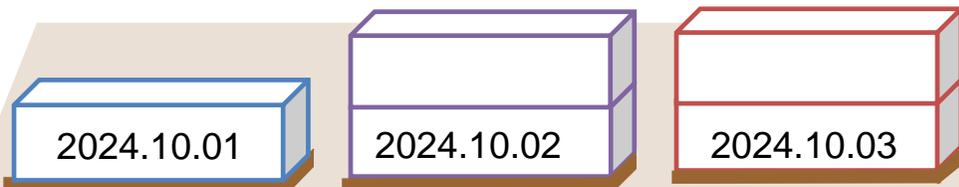
農林水産省

大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課

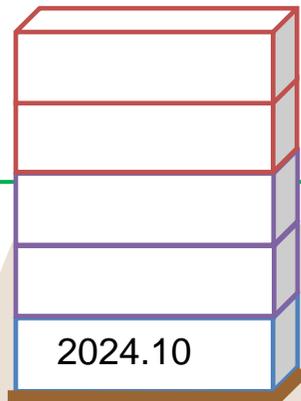
1. たとえば、賞味期限と物流効率化

- 日付管理から月管理になることで、貨物の賞味期限ごとの小ロット化を防ぎ、荷役、検品等を効率化、積載率も向上させやすくなる。

年月日表示



年月表示

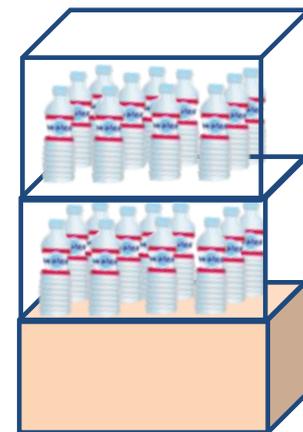


日付管理・検品等
作業省力化

保管スペースの
極小化



ピッキング省力化



期限確認・陳列作業効率化



運搬・積載効率向上

2. 物流の2024年問題

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、**2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用開始。**
- 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれ。

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容		2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用				
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】							適用
	月60時間超の時間外割増賃金引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用						適用	

		現行	2024年4月以降（原則）
改善基準告示（抄）	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休息时间	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算（NX総合研究所, 2022）

○全体

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）	
2024年	14.2%（4.0億トン）
2030年	34.1%（9.4億トン）

○発荷主別（抜粋）

業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
建設業、建材（製造業）	10.1%
飲料・食料品（製造業）	9.4%

○地域別（抜粋）

地域	不足する輸送能力の割合
中国	20.0%
九州	19.1%
関東	15.6%
中部	13.7%

3. 物流革新に向けた政策パッケージ（令和5年6月）

- 令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。
- 令和5年6月2日に、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ついて抜本的・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。

（1）商慣行の見直し

- 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入（※）
- 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
- 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措置等の導入（※）
- 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称））
- 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み（※）
- トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

（2）物流の効率化

- 即効性のある設備投資の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- 「物流GX」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- 「物流DX」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ダブル連結トラックの導入促進
- 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- 地域物流等における共同輸配送の促進（※）
- 軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化（※）
- 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

- 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入（※）
- 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- 物流に係る広報の推進

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

<構成員>

議長 内閣官房長官
副議長 農林水産大臣
経済産業大臣
国土交通大臣
構成員 内閣府特命担当大臣
（消費者及び食品安全担当）
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長出席

速やかに実施

- 2024年における規制的措置の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表等

2023年末まで

- トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」
- 「標準的な運賃」の改正等
- 再配達率「半減」に向けた対策
- 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表
- 2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表

2024年初

- 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

※次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

4. 規制措置の法制化（物流効率化法等の改正、令和6年4月26日成立、5月15日公布）

「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）。
- ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、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。
- ・ 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を整備。

○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。

○上記①②のうち一定規模以上のも（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**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、大臣認定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>



2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

○**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。

○**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**。

○下請事業者への**発注適正化**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HPI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

5. 規制的内容

荷主・物流事業者に対し、**荷待ち・荷役等時間の削減や積載効率の向上等**を努力義務化。

すべての事業者 2025年4月施行（想定）

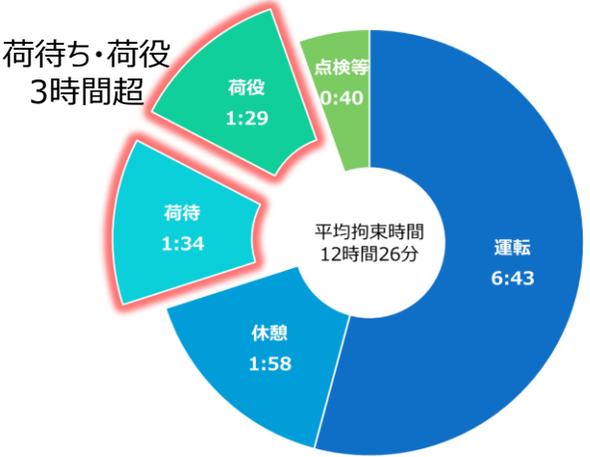
- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者 2026年4月施行（想定）

- 上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告等**を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**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**。

*特定荷主：第一種荷主、第二種荷主それぞれの立場で取扱貨物の重量が年間9万トン以上

【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
積載率の向上	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】



6. 改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール

・ **国土交通省、経済産業省、農林水産省の審議会**（交通政策審議会交通体系分科会物流部会、産業構造審議会商務流通情報分科会流通小委員会、食料・農業・農村政策審議会食料産業部会物流小委員会）の**合同会議**において、改正物流効率化法の施行に向けて必要となる**政令、省令、告示等の内容について審議**。

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- **2024年6月28日** **第1回合同会議**（規制的措置の施行に向けた検討を開始）
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換
- **2024年8月26日** **第2回合同会議**（取りまとめ素案の提示や業界ヒアリング 等）
- **2024年9月26日** **第3回合同会議**（取りまとめ案の審議（書面開催））
- **2024年9月27日～** **パブリックコメント**（意見提出件数 約880件）
10月26日
- **2024年11月11日** **第4回合同会議**（パブリックコメントを踏まえた取りまとめ案の審議）

➤ **2025年4月（想定）**

法律の施行①

- (1) 基本方針
- (2) 荷主・物流事業者等の努力義務・判断基準
- (3) 判断基準に関する調査・公表 等

➤ **2026年4月（想定）**

法律の施行②

- (1) 特定事業者の指定
- (2) 中長期計画の提出・定期報告
- (3) 物流統括管理者（CLO）の選任 等

7. 法律の施行①：(1) 基本方針

- ・ 新物効法第33条に基づき、国は、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に向けて、**トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する基本方針**を定めることとなっている。

1. 基本方針について（令和6年11月11日第4回合同会議取りまとめ案からの抜粋）

(1) 意義及び目標

- ・ 令和10年度までに、日本全体のトラック輸送のうち5割の運行で荷待ち・荷役等時間を1時間削減することで、トラックドライバー1人当たり年間125時間の短縮を実現すること。
- ・ このためには、現状、トラックドライバーの1運行の平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業等にかかる時間は計約3時間と推計されていることを踏まえ、この1運行当たりの荷待ち・荷役等時間が全国平均で計2時間以内となるよう荷待ち・荷役等時間を削減する必要があること。また、これを踏まえ、荷主は、1回の受渡しごとの荷待ち・荷役等時間について、原則として目標時間を1時間以内と設定しつつ、業界特性その他の事情によりやむを得ない場合を除き、2時間を超えないよう荷待ち・荷役等時間を短縮すること。
- ・ 令和10年度までに、日本全体のトラック輸送のうち5割の車両で積載効率50パーセントを目指し、全体の車両で積載効率44パーセントへの増加を実現すること。また、トラック輸送1運行当たりの輸送効率の向上に当たっては、重量ベースだけでなく、容積ベースでも改善を図ることが望ましいこと。

(2) 施策に関する基本的な事項

(3) 荷主等が講ずべき措置に関する基本的な事項

(4) 国民の理解の増進に関する基本的な事項

- ・ 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に当たっては、B to C 物流だけでなく、B to B 物流においても、再配達の削減、欠品時におけるペナルティの見直し、納品期限の緩和、外装等の汚破損基準の見直し等による返品の削減等に向けた関係事業者の理解と実践が必要であり、そのためにも最終購買者である消費者の理解の増進が必要であること。

(5) その他必要な事項

8. 法律の施行①：（2）荷主の努力義務、判断基準

- ・ 新物効法では、**荷主等に対し、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（第42条）、当該措置については国が**省令で判断基準**を定めることとされている（第43条）。
- ・ これらについて、「基本方針」に定められた目標の達成のため、業界特性その他の事情を踏まえて取り組む必要がある。

2. 荷主・物流事業者等の判断基準等について（第4回合同会議取りまとめ案からの抜粋）

（1）荷主の判断基準等

第一種荷主及び第二種荷主の判断基準・解説書については、以下の事項を取組の例として盛り込むこととする。なお、以下の事項による取組が目標達成に対し業界特性や作業員等の安全性の確保その他の事情により有効でない場合は、これによらないことも可能とする必要がある。

① 積載効率の向上等

- ・ トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷（復荷）の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。
- ・ トラック事業者の運行効率向上のため、年単位・月単位・週単位等の繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化や、配車システムの導入等を通じた配車・運行計画の最適化に取り組むこと。なお、繁閑差の平準化が容易ではない場合は、納入単位・回数の集約等に取り組むこと。
- ・ 社内の関係部門(物流・調達・販売等)の連携を促進することにより、適切なリードタイムの確保や発送量・納入量の適正化を図ること。

9. 法律の施行①：（2）荷主の努力義務、判断基準（続き）

② 荷待ち時間の短縮

- ・トラックが一時に集中して到着することがないように、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り、貨物の出荷・納品日時を分散させること。なお、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、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、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こと。
- ・寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行うこと等により、倉庫業者の適切な作業時間を確保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散させること。

③ 荷役等時間の短縮

- ・パレット、ロールボックスパレット（カゴ車）等の輸送用器具の導入により、荷役等の効率化を図ること。なお、パレットを使用する場合は、発荷主・着荷主等の関係事業者間で協力して、発注数や納品数の調整を行うとともに、一貫パレチゼーションの実現に向けて「標準仕様パレット」やこれに適合する包装資材の導入等のパレット標準化に向けた取組を行うこと。
- ・バーコード等の商品を識別するタグの導入、検品・返品水準の合理化、管理単位の統一等により、検品の効率化を図ること。また、食品の物流においては、賞味期限の年月表示化に取り組むこと。
- ・事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること。
- ・バス等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保し、荷役作業が行える環境を整えること。
- ・フォークリフトや荷役作業員の適切な配置等により、トラックドライバーの負担軽減と積卸し作業の効率化を図ること。
- ・貨物の出荷を行う際には、出荷荷積み時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うことにより、荷役等の効率化を図ること。

④ 上記①～③の実効性確保

- ・発荷主・着荷主間において連携を図ること。
- ・寄託先の倉庫における荷待ち・荷役等時間の短縮の達成のために、当該倉庫・発荷主・着荷主間において、事前出荷情報や、それに付随する容積、数量、重量、寸法等の情報、寄託者、運送事業者に関する情報を事前に伝達すること。また、入出庫日程・量の調整や定時便の設定などに関する寄託先の倉庫からの提案に応じるなど、当該倉庫等と必要に応じた協力・連携を行うこと。

10. 法律の施行①：（２）荷主の努力義務、判断基準（続き）

④ 上記①～③の実効性確保（前ページからの続き）

- ・ 貨物の入出庫に当たって、トラックドライバーに寄託者、貨物や施設等の詳細に関する情報を適切に伝達すること。
- ・ 責任者の選任や社内教育等の実施体制整備を行うこと。
- ・ やむを得ない遅延に対するペナルティの見直しなど、荷主が指示した時刻・時間帯よりも必要以上に早くトラックドライバーが集貨・配達を行う場所やその周辺の場所に到着することがないように配慮すること。
- ・ 荷待ち・荷役等時間の状況や取組の効果を適切に把握すること。これらの状況や効果の把握に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的に行うよう努めること。
- ・ レンタルパレットを使用する場合は、関係事業者との間で適正な費用分担等を徹底すること。
- ・ 物流情報標準ガイドラインへの準拠などの物流データの標準化に取り組むこと。
- ・ 貨物の運送を委託する際は、モーダルシフト等により、輸送される物資の貨物自動車への過度の集中の是正に努めること。
- ・ 異常気象時（台風・豪雨・豪雪等）に無理な運送を行わせないこと、荷役等を行わせる際の作業安全の確保等、トラックドライバーの安全・休憩環境の確保に配慮すること。
- ・ トラック事業者との運送契約の締結の協議の際に、物流効率化にも資する正当な対価の基準である「標準的運賃」を活用すること。
- ・ 発荷主・着荷主・物流事業者間の取引における物流コストの可視化を通じて、物流サービスに応じた価格設定の仕組みを導入すること。
- ・ 契約内容に関する交渉の場や物流現場の課題に関する相談や協議の窓口を設けるなど、関係事業者間での連携を図るとともに、必要に応じて取引先に対して協力を求めること。また、取組や費用負担等について必要に応じて契約内容の見直しを行うこと。

11. 法律の施行②：（２）中長期計画の提出・定期報告

- ・ 新物効法第46条及び第48条に基づき、特定荷主は、努力義務の実施状況について、**中長期計画**及び毎年度の**定期報告**を提出することとなっている。

2. 中長期計画・定期報告の記載事項について（第4回合同会議取りまとめ案からの抜粋）

（１）中長期計画

① 作成期間

毎年度提出することを基本としつつ、中長期的に実施する措置を記載することを踏まえ、計画内容に変更がない限りは、5年に1度提出することとする。

② 記載内容

判断基準で示す取組事項を踏まえ、「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」に関し、（i）**実施する措置**、（ii）**具体的な措置の内容・目標等**、（iii）**実施時期等**、（iv）**参考事項**を記載することとする。

（２）定期報告

① 記載内容

事業者の**判断基準の遵守状況（チェックリスト形式を想定）**、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（自由記述欄を想定）、荷待ち時間等の状況を記載することとする。

② 荷待ち時間等の状況

（ii）具体的方法の考え方

特定荷主等は、自らが管理する施設等における荷待ち時間等を計測し、報告することとする。

他方、全ての施設の全ての運行において、荷待ち時間等を計測することが費用や作業負担等の観点から必ずしも合理的でないケースも想定されることから、取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法の実施や、業務負荷の軽減のために荷待ち時間等が一定時間以内である場合等の報告省略を可能とする。その上で、荷待ち時間等の計測に当たっては、デジタル技術の活用等により効率的な把握を実施し、より多くの施設における物流改善につなげていくことが望ましい。

12. 法律の施行②：（3）物流統括管理者（CLO）の選出

- 新物効法第47条では、**特定荷主に物流統括管理者（CLO, Chief Logistics Officer）の選任を義務付けて**いる。
- 物流統括管理者は、**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**をもって充てるとされている。

3. 物流統括管理者（CLO）の業務内容について（第4回合同会議取りまとめ案からの抜粋）

- こうした中、新物効法上の物流統括管理者は、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、以下の業務を統括管理することとされており、これらのうち、下記③の業務の具体的な内容については、省令で定めることとされている。
 - ① 中長期計画の作成
 - ② 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
 - ③ 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
- 物流統括管理者は、新物効法に基づく義務等に対して全社的な責任を持って対応する必要があることから、上記③の業務として、以下の業務を規定する必要がある。
 - (i) 定期報告の作成
 - (ii) 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
 - (iii) 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・物流・販売等）間の連携体制の構築**
 - (iv) 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
 - (v) 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
 - (vi) 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物流統括管理者や物流事業者等の関係者との関係・調整**

13. お伝えしたいこと

- 新物効法により、**全ての荷主**に対し、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保のため、**物流効率化（荷待ち・荷役等時間の短縮と積載効率の向上等）に関する努力義務**が課される。
- 発荷主も着荷主も取組が必要であり、発着連携すべきとされている。
- さらに、一定規模以上の事業者は、**物流統括管理者**を選任し、物流効率化のための**中長期計画・定期報告**を提出する必要がある。

- **食品廃棄物等の発生抑制**の取組は、**物流効率化にも寄与**する。
- **社内で、また取引先と、食品廃棄物等の発生抑制の検討をする際に、新物効法の努力義務等への対応を後押しとしていただきたい。**

