

「物流2024年問題突入直前 加工食品物流は準備万端か」

2024年2月15日(木) 幕張メッセ

パネリスト	株式会社ライフコーポレーション 首都圏物流部 部長	渋谷 剛 様
	一般社団法人日本加工食品卸協会 専務理事	時岡 肯平様
	株式会社日清製粉ウェルナ ロジスティクス部 部長	須貝 竜生様
コーディネーター	公益財団法人流通経済研究所 特任研究員	堀尾 仁

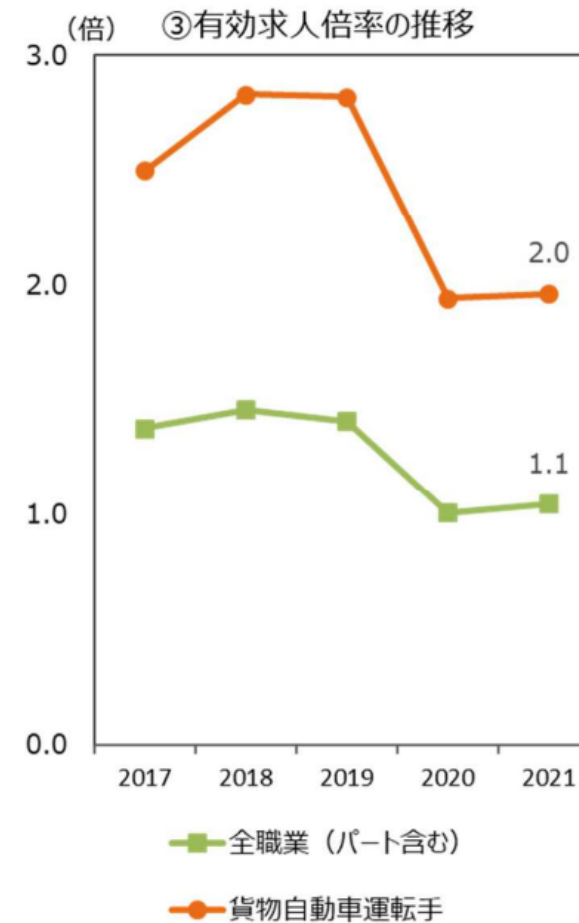
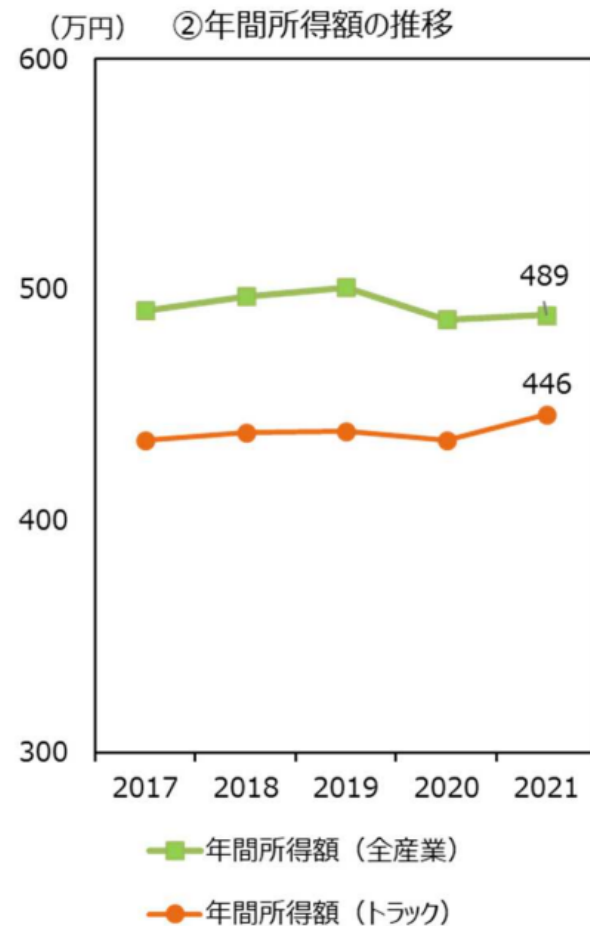
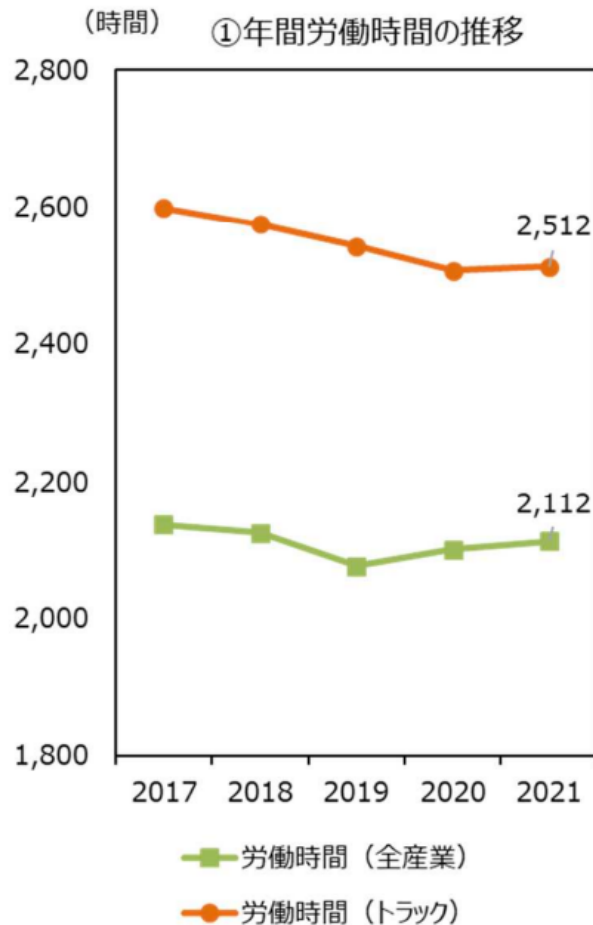
本日の流れ

1. 加工食品物流を取り巻く「3つの危機」と行政の動き
2. 製(メーカー)、配(卸)、販(小売)で取り組んできたこと
3. これからのさらなるサプライチェーン改革の必要性

トラックドライバーの働き方をめぐる現状

1つ目の危機

- ~~トラックドライバー~~を全産業と比較すると、年間労働時間は**約2割長く**、年間所得額は**約1割低く**、有効求人倍率は**約2倍**。
- ~~トラックドライバー~~の長時間労働の主な要因としては、**長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業等**が挙げられる。



出典：①②厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成、③厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省自動車局にて作成

- 物流業界は現在、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など様々な課題を抱えている。そのような中、平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、令和6年4月より、**年960時間（休日労働含まず）の上限規制が適用**される。
- 併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、**拘束時間等が強化**される。
- この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流の停滞が懸念される、いわゆる「**2024年問題**」に直面している。

＜主な改正内容＞

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間＋休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 284時間、年3,300時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

＜労働時間規制等による物流への影響＞

- 具体的な対応を行わなかった場合
- その後も対応を行わなかった場合



- 2024年度には輸送能力が**約14%（4億トン相当）不足する可能性**
- 2030年度には輸送能力が**約34%（9億トン相当）不足する可能性**

①短いリードタイム

受注翌日午前配送 ⇒ 夜間作業前提の作業工程、見込みによる配車

②長時間待機

加工食品が全産業ワースト1(国交省調べ)

30分で済む荷下ろしに7時間待ち! ⇒ どこで待っているのか?(路上?コンビニ?) トイレは?

③附帯作業

バラ積み/バラ下し ⇒ 真夏の20kg紙袋200袋のバラ積みバラ下し ⇒ もはや危険作業!

納品先指定機材に積み替え ⇒ パレットで持って行くも、カゴ車に積替え

トラックドライバーによるフォークリフト運転

④厳しく、複雑な日付管理、納品日付管理

ロット逆転防止のための多頻度検品 ⇒ 多様な納品基準(A社2/3、B社2/3+5日、C社3/4……)

⑤非効率で、非合理的な悪しき商慣行

ドライバーによる納品先での棚入れ、日付順並べ替え

ドライバー作業を見込んだ納品先作業合理化

⑥小ロット、多品種、多頻度納品、SKU増加

複雑な管理

これからの加工食品物流は・ ・ ・ ・

潤沢に人がいた時代はできていたが・ ・ ・

👉 危機1 + 危機2の2030年輸送能力34%不足に加えて危機3が加わる！

⇒加工食品は、**今まで通り届けることができるのか？！**

もはや、**ものを届けることが当たり前ではない**世の中に！

👉 **従来の延長線上ではない改革が必須！**

👉 これまで当たり前のように行われていた作業や **“常識”の根本的な見直し！**

行政の動き

<国土交通省>

<経済産業省>

<農林水産省>

ホワイト物流

<内閣府> SIPスマート物流サービス

2020年度

総合物流施策大綱

2021年度

フィジカルインターネット
実現会議 ※1

2022年度

持続可能な物流の実現に向けた検討会

2023年3月31日

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 総理指示 ※2

2023年6月2日

物流革新に向けた政策パッケージ ※3
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 ※3

2023年10月6日

物流革新緊急パッケージ ※4

2023年11月～12月

トラックGメン集中監視月間 ※5

2023年7月～

加工食品分野の物流の適正化・
生産性向上に向けた取組の
情報連絡会

※ さらには内閣府、厚生労働省、公正取引委員会等関連省庁が連携し、物流政策を推進

※1 フィジカルインターネットを実現するために

- 「フィジカルインターネット実現会議」の「スーパーマーケット等ワーキンググループ」の論議を踏まえ、

「ロードマップを作成しておしまい！」にしないために、
「人が代わって、立ち消え！」にしないために

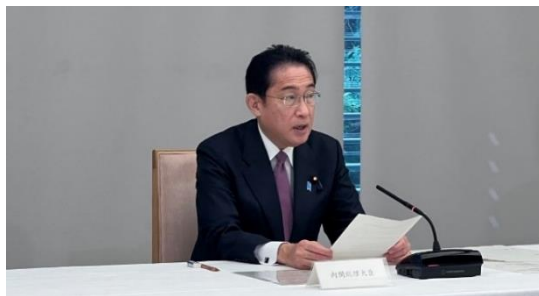
- 「製配販連携協議会」に4つのWGを設置し、実現に向けた論議を継続
(事務局 流通経済研究所)

1. 商流・物流におけるコード体系標準化WG
2. 物流資材の標準化および運用検討WG
3. 取引透明化に向けた商慣習検討WG
4. データ共有による物流効率化検討WG

- 別会議体で実施されている同様の取組等と連携を図り、2030年のあるべき姿実現に向けて、検討を継続していく

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について （経済産業省資料より抜粋）

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**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。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、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・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



＜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の出席を求める。

■総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024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、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **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、（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「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**（※）も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

（1）商慣行の見直し

- ① 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）に向けた規制措置等の導入（※）
- ② 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
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制措置等の導入（※）
- ④ 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））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等の取組み（※）
- ⑥ 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

- ① 即効性のある設備投資の促進（パース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「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）
- ③ 「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）
- ④ 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 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
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- ⑦ 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
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進（※）
- ⑫ 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（※）
- ⑬ 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

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制措置等の導入（※）
- ② 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
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 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）
- ⑤ 物流に係る広報の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）	（施策あり）	（効果）
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間×達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% ×達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制措置の具体化

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

速やかに実施

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

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

※3 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

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
・荷待ち・荷役作業等時間
2時間以内ルール/1時間以内努力目標
・物流管理統括者の選定
・物流の改善提案と協力
・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

・予約受付システムの導入
・パレット等の活用
・検品の効率化・検品水準の適正化
・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
・共同輸配送の推進等による積載率の向上
・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

・出荷に合わせた生産・荷造り等
・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

・出荷情報等の事前提供
・物流コストの可視化
・発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

・発注の適正化
・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

○共通事項	○個別事項(運送モード等に応じた事項)
・業務時間の把握・分析	・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
・長時間労働の抑制	・トラック運送業における多重下請構造の是正
・運送契約の書面化 等	・「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

○共通事項	○個別事項(運送モード等に応じた事項)
・物流システムや資機材(パレット等)の標準化	・倉庫内業務の効率化
・賃金水準向上	・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
	・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

- 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来年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、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
- モーダルシフトの推進
- トラック運転手の労働負担の軽減 ……など

2. 荷主消費者の行動変容

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取り組み
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

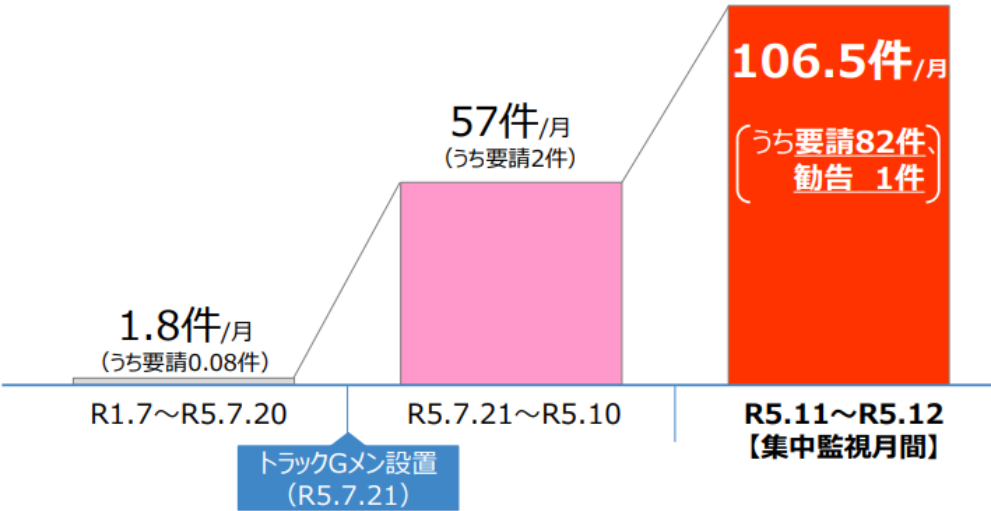
- トラックGメンによる荷主・元請への監視体制強化(「集中監視月間」(11月～12月)の創設)
- 現下の物価動向の反映、荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ(年内対応予定)
- 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、**悪質な荷主・元請事業者に対し**、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和5年11月・12月を「集中監視月間」と位置づけて取組を強化し、過去に要請を受けたにもかかわらず、**依然として違反原因行為**をしている疑いのある荷主等に対し、**初めての「勧告」(2件)**を実施(令和6年1月26日)したほか、「働きかけ」「要請」による是正指導を徹底。

社名公表

トラックGメンの活動実績

＜月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数＞



今般「働きかけ」「要請」「勧告」の対象となった荷主等についてはフォローアップを継続し、改善が図られない場合は更なる法的措置の実施も含め厳正に対処。

「集中監視月間」の取組

集中監視月間における実績

- **勧告： 2件【初】** (荷主1、元請1件)
 - 要請： 164件 (荷主82、元請77、その他5)
 - 働きかけ： 47件 (荷主26、元請19、その他2)
- ⇒ 計213件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (62%)
- 運賃・料金の不当な据置き (14%)
- 契約になかった附帯業務 (13%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運行の要求 (3%)
- 異常気象時の運行指示 (1%)

違反原因行為の内容

- ・ 長時間の荷待ち
- ・ 契約にない附帯業務
- ・ 運賃・料金の不当な据置き
- ・ 過積載運行の指示
- ・ その他の無理な運送依頼

いずれも2022年に「要請」有

国土交通省ホームページより

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください (←意見募集の投稿ページに移動します)

恒常的に長い荷待ち時間



適正取引における運賃・料金等の不当な据え置き



無理な到着時間の設定



過積載になるような依頼



大型台風や豪雨・豪雪日の配送

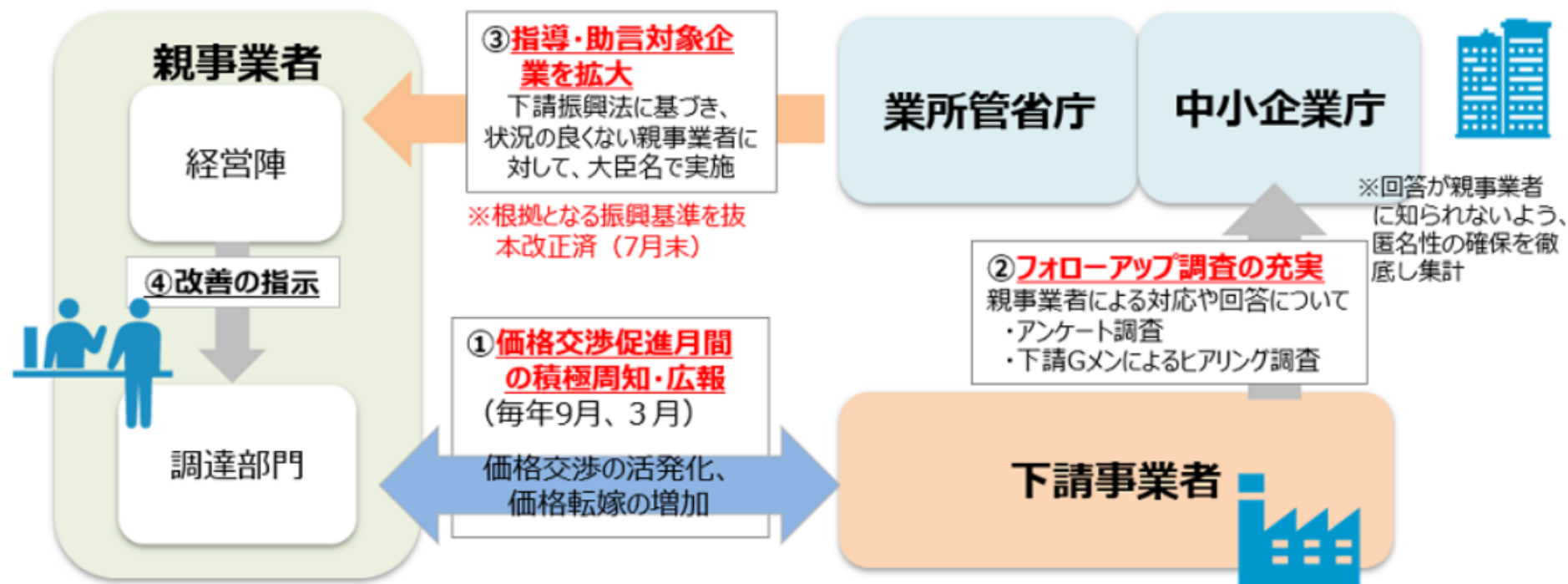


価格交渉促進月間の実施とフォローアップ調査結果

令和6年1月12日更新

概要

エネルギー価格や原材料費、労務費などが上昇する中、中小企業が適切に価格転嫁をしやすい環境を作るため、2021年9月より、毎年9月と3月を「価格交渉促進月間」と設定。この「月間」において、価格交渉・価格転嫁を促進するため、広報や講習会、業界団体を通じた価格転嫁の要請等を実施しています。また、各「月間」終了後には、多数の中小企業に対して、主な取引先との価格交渉・価格転嫁の状況についてのフォローアップ調査を実施し、価格転嫁率や業界ごとの結果、順位付け等の結果をとりまとめるとともに、状況の芳しくない親事業者に対しては下請中小企業振興法に基づき、大臣名での指導・助言を実施しています。



参考



各回における取組とフォローアップ調査結果について

2023年9月	▶ フォローアップ調査結果1 (速報版) ▶ フォローアップ調査結果1 (確報版) (令和6年1月12日更新) ▶ フォローアップ調査結果2 (企業リスト) (令和6年1月12日更新)
2023年3月	▶ お知らせ ▶ 要請文 (関係事業者団体代表者宛) ▶ 要請文 (放送コンテンツ) ▶ 要請文 (トラック運送) ▶ フォローアップ調査結果 ▶ フォローアップ調査(2) ▶ 好事例集
2022年9月	▶ お知らせ ▶ 要請文 ▶ フォローアップ調査結果(1) ▶ フォローアップ調査結果(2)
2022年3月	▶ お知らせ ▶ 要請文 ▶ フォローアップ調査結果
2021年9月	▶ お知らせ ▶ キックオフイベント ▶ フォローアップ調査結果

調査結果
社名公表

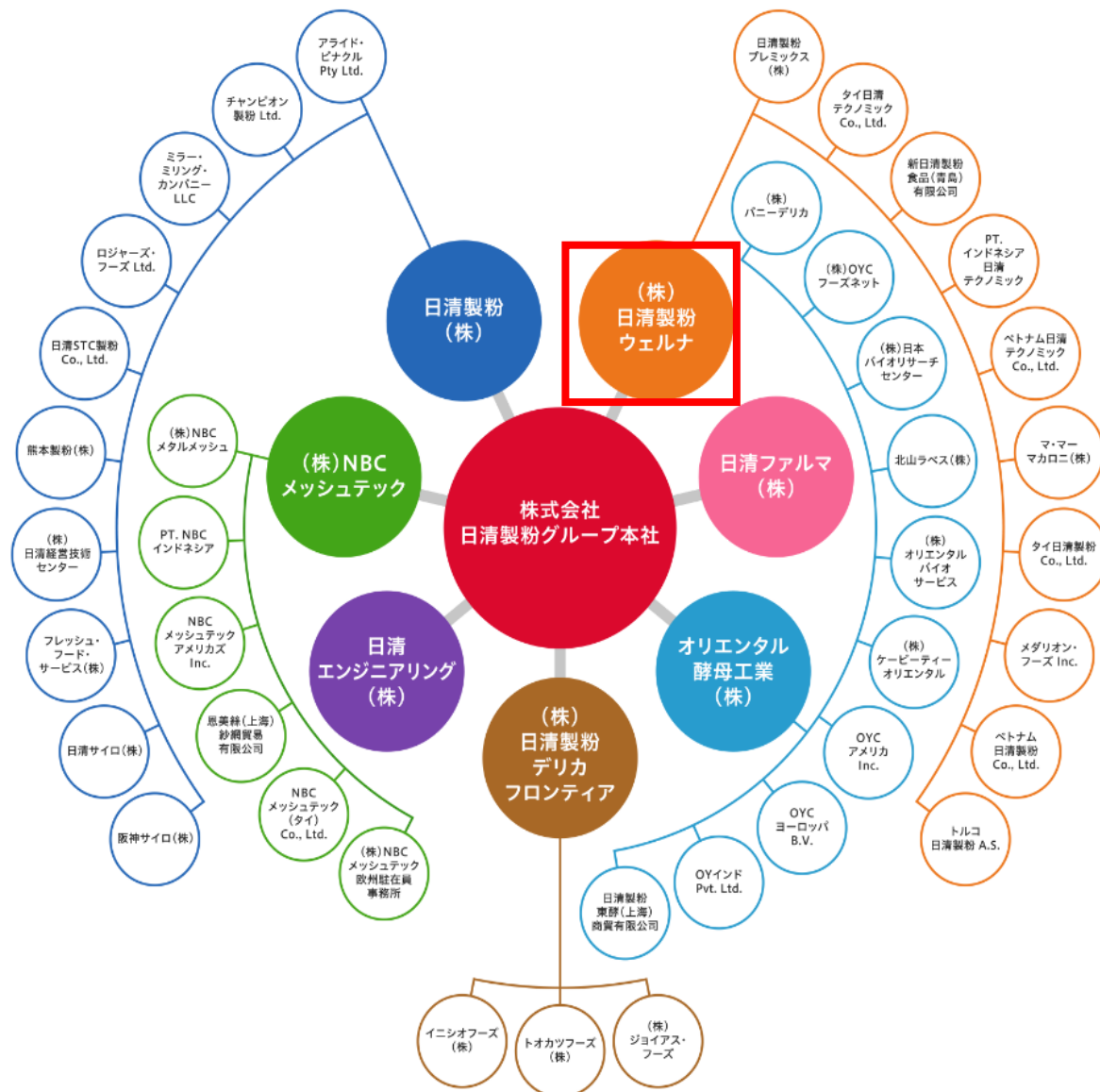
経済産業省ホームページより

物流2024年問題突入直前 加工食品物流は準備万端か？

(株)日清製粉ウェルナの取り組み

1. 日清製粉ウェルナのご紹介
2. 日清製粉ウェルナの物流
3. 持続可能な物流への取り組み
 - 1) 個社での取り組み（「製品設計の見直し」による物流効率化）
 - 2) 他社と連携（水平展開）した取り組み（F-LINEプロジェクト、SBM会議）
 - 3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み（長時間待機・附帯作業の問題）
4. これからの取り組み

日清製粉
meln



是社
『信を万事の本と為す』
『時代への適合』

企業理念
『健康で豊かな生活づくりに貢献する』

創業	1900(明治33)年10月	
資本金	171億円	
従業員数(連結)	9,420名(2023年3月31日現在)	
売上高(連結)	7,986億円(2022年度実績)	
	製粉事業	53%
	食品事業	23%
	中食・惣菜事業	19%
	その他	5%

1. 日清製粉ウェルナのご紹介



(株)日清製粉ウェルナ

日清製粉グループの食品事業を担う会社として、パスタ、パスタソース、プレミックス、家庭用小麦粉、乾麺および冷凍食品などの加工食品の製造及び販売を行っています。

家庭用製品



業務用製品



2. 日清製粉ウェルナの物流

生産物流



国内主要工場（自社・関連会社）



【生産物流】

数力所の国内工場、海外工場(港湾倉庫)の製品を全国のDCへ配送

➡ 長い幹線輸送が発生

海外工場（関連会社）



2. 日清製粉ウェルナの物流

販売物流

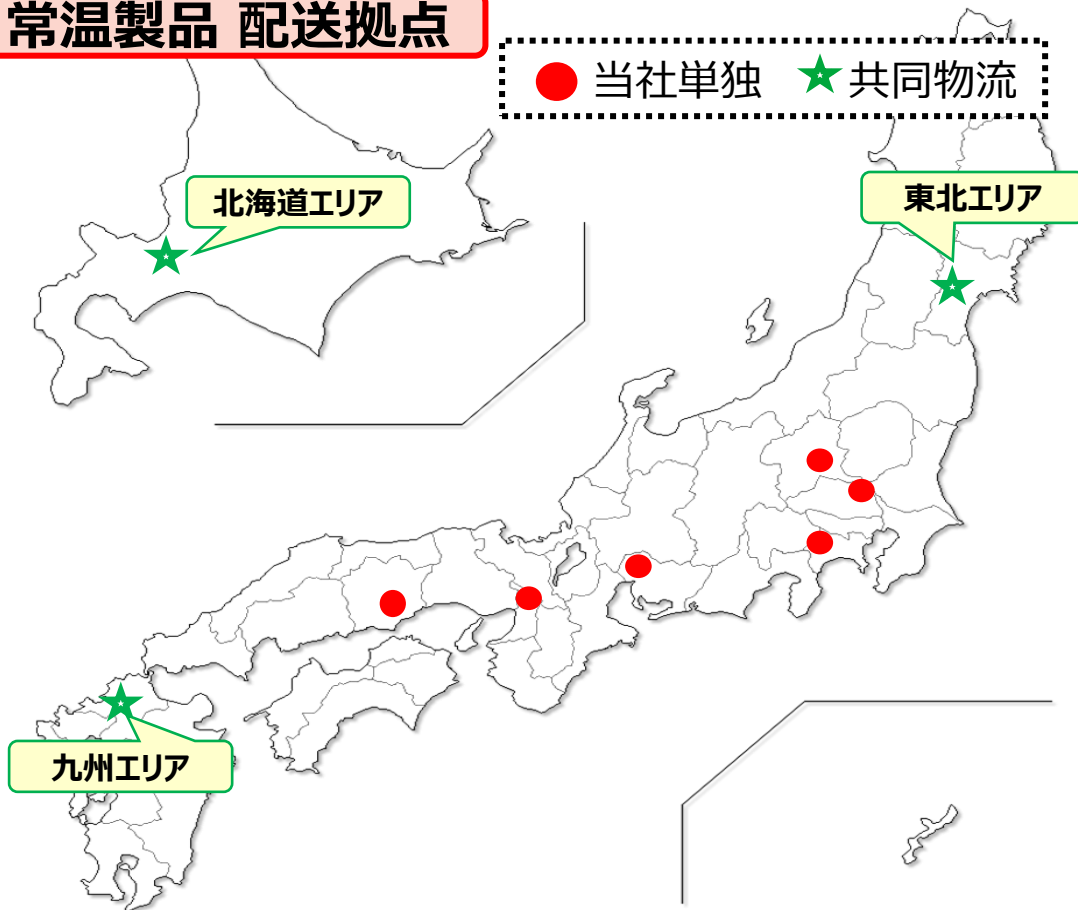


【販売物流】

常温製品について、メーカー共同物流(**F-LINE施策**)を展開中

常温製品 配送拠点

● 当社単独 ★ 共同物流



冷凍製品 配送拠点

● 当社単独



3. 持続可能な物流への取り組み 個社→水平展開

物流危機の到来
(物流2024年問題)

「選ばれない荷主」を
回避するには・・・

自社(メーカー)
でしかできない事

「製品設計の見直し」による物流効率化
(製品サイズ見直し・パレット積載率向上)



個社で取り組める事には限界有り！

他社と連携
(水平展開)
した取り組み

F-LINEプロジェクト
(味の素、ハウス食品、カゴメ、日清オイロ、Mizkan、当社)
SBM(食品物流未来推進)会議
(F-LINEプロジェクトメーカー＋キューピー＋キッコーマン食品)

3. 持続可能な物流への取り組み

製品設計の見直し



1) 個社での取り組み（「製品設計の見直し」による物流効率化）

課題

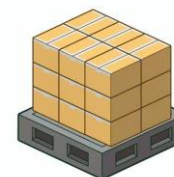
冷凍食品での物流において、トラックへの積み込み・荷降ろしが手作業になっており、ドライバーの方にとって大きな負担。パレット積に変更すれば、負担を大幅に削減する事ができるが、従来の製品サイズでパレット積みに変更すると、パレットを積込分、トラックに積載できる量が減少し、結果、必要なトラック台数も増加してしまう。

【トラックへの積込・荷降ろし 手作業】



積み込み・荷降ろし
合計で3時間はか
かってしまう……

フォークリフトでパレット積
込できれば楽で早くなる
けど、必要なトラック台数
が増えてしまう…



フォークリフトでパレット積込

3. 持続可能な物流への取り組み

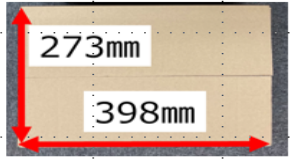
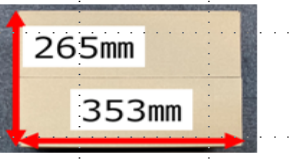
製品設計の見直し



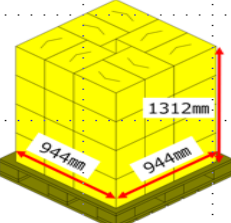
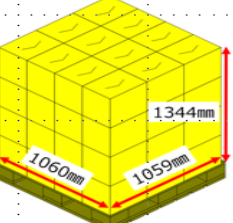
1) 個社での取り組み (100品以上 「製品設計の見直し」による物流効率化)

対応

内容量を変えずに商品サイズを縮小し、パレット積にしても、これ迄と同じ量を運べる様に商品設計を変更。積込・荷降ろし・輸送方法を手作業からパレット積に変更。

		現状	変更後
①	製品サイズ	 縦250×横140×厚み25mm	 縦235×横146×厚み26mm
②	段ボールサイズ (外寸)	 縦273×横398×高さ146mm	 縦265×横353×高さ150mm

参考	
 現状	 変更後
 現状	 変更後

③	1パレット当たりの製品の積載数	 縦944×横944×高さ1312mm 32ケース	 縦1059×横1060×高さ1344mm 48ケース
---	-----------------	--	--

取組みによる効果:
**積載数
1.5倍にアップ**

※
「マ・マ- THE PASTA
ソースパグティ ナポリタン」
の場合

- ・ドライバーの荷役作業負担、拘束時間を大幅に削減
- ・パレット積にしても必要なトラック台数は同じ。

3. 持続可能な物流への取り組み

他社と連携 水平連携の拡大



2015年2月

« **F-LINEプロジェクト** 発足 »

味の素社
カゴメ社
日清オイリオ社
日清製粉ウェルナ社
ハウス社
ミツカン社

競争は商品で
物流は共同で

6社による持続可能な物流体制構築を議論する場

【テーマ】 ①共同配送 ②共同幹線輸送 ③製・配・販課題

2019年4月

« **F-LINE株式会社** 設立 »

- ・物流企画立案機能統合
- ・物流資産共有
- ・3つの物流子会社統合

【出資比率】
味の素社 45%、ハウス社 26%、カゴメ社 22%、
日清製粉ウェルナ社 4%、日清オイリオ社 3%

F-LINE物流未来研究所



2016年5月

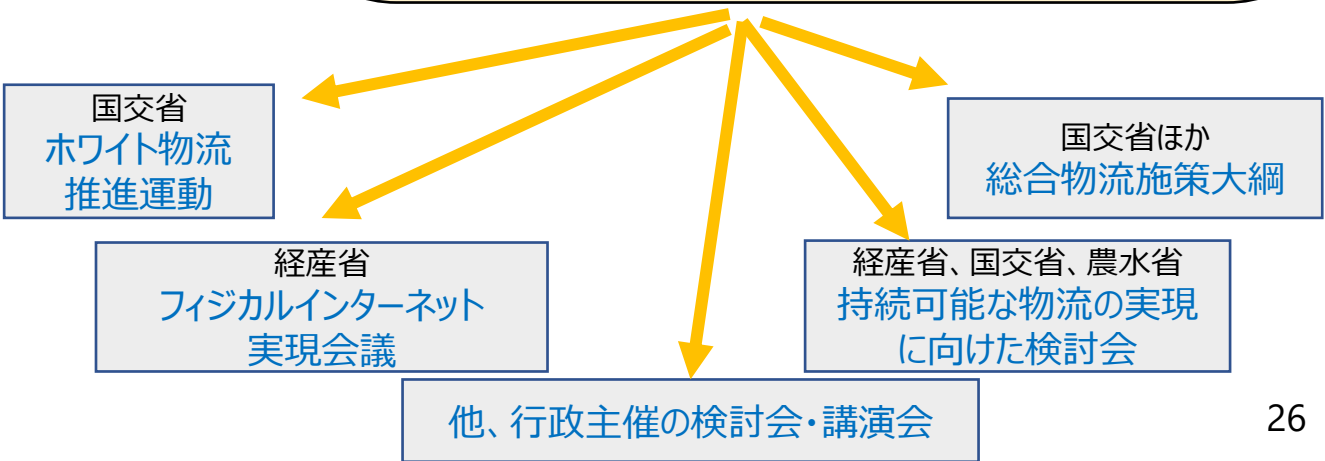
« **SBM会議** 発足 »

食品物流未来推進会議

左記 F-LINEプロジェクト6社に
キッコーマン社
キューピー社
を加えた8社

8社による製配販課題解決の討議・実行の場

長時間待機、附带作業、納品方法、商慣習
などの共通課題を議論
加工食品業界を代表する立場で各委員会等に参画



3. 持続可能な物流への取り組み F-LINEプロジェクト



2) 他社と連携（水平展開）した取り組み（F-LINEプロジェクト、SBM会議）

2013年末、2014年3月
トラックが手配できない事態が発生。



加工食品物流の課題を共有し、解決に向けた議
論の場「食品物流プラットフォーム」を創ろう。



2015年2月「F-LINEプロジェクト」が発足。

【基本理念】

「競争は商品で、物流は共同で」
より効率的で安定した物流力の確保と、
食品業界全体の物流インフラの社会的・
経済的合理性を追求する。

2015年2月2日 プレスリリース

2015年2月2日

Eat Well, Live Well.
AJINOMOTO

自然を、おいしく、楽しく。
KAGOME

mizkan
やがて、いのちに変わるもの。

NISSHIN
oillio 日清オイリオ

日清製粉グループ
日清フーズ株式会社

House

～食品物流の諸課題に対し、食品メーカー協働での検討を開始～

国内食品メーカー6社、「食品企業物流プラットフォーム」の構築に合意

味の素株式会社（社長：伊藤雅俊 本社：東京都中央区）、カゴメ株式会社（社長：寺田直行 本社：愛知県名古屋市中区）、株式会社Mizkan（社長：結城幸一 本社：愛知県半田市）、日清オイリオグループ株式会社（社長：今村隆郎 本社：東京都中央区）、日清フーズ株式会社（社長：岩崎浩一 本社：東京都千代田区）、ハウス食品グループ本社株式会社（社長：浦上博史 本社：東京都千代田区）（以上五十音順）の食品メーカー6社は、より効率的で安定した物流力の確保と食品業界全体の物流インフラの社会的・経済的合理性を追求するため、理念を共有する多くの食品メーカーが参画できる「食品企業物流プラットフォーム（名称：F-LINE※1）」の構築に合意しました。

※1：Food Logistics Intelligent Network

食品業界においては、物流体制が企業毎に個別化していることが多く食品業界全体で課題を解決する体制が必要となっています。今回の「食品企業物流プラットフォーム」は、業界全体で、「食品業界およびそのサプライチェーン全体の発展」に資する効率的で安定した物流体制の実現などにより物流品質の向上を目指します。各企業単独では解決困難な昨今の「トラックドライバー不足」や「行政の指導強化の取り組み」といった物流環境の激変に対応しながら、CO2削減等、環境保全の社会的責任を果たしていきます。

3. 持続可能な物流への取り組み

F-LINEプロジェクト



2) 他社と連携（水平展開）した取り組み（F-LINEプロジェクト、SBM会議）

持続可能な物流に向けたF-LINEプロジェクトの取り組み範囲

前工程

■ 幹線輸送 ■

運転手の負荷軽減
各拠点間移動の効率化
BCP強化



中心工程

■ 共同配送 ■

保管・配送の効率化



後工程

■ 製配販連携取組 ■

ものの動きの整流化
標準化の推進



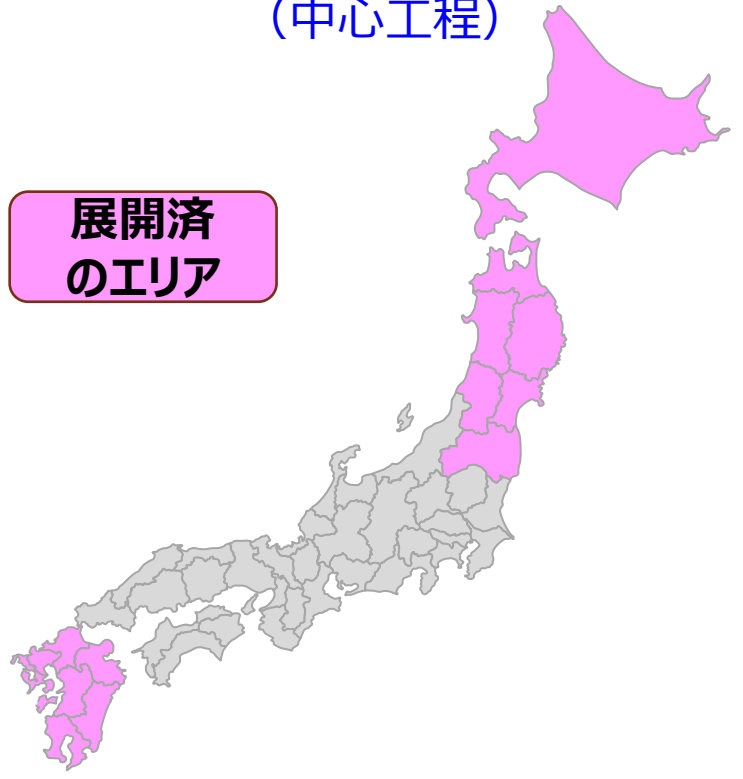
3. 持続可能な物流への取り組み

F-LINEプロジェクト
地区配送 共同物流



2) 他社と連携（水平展開）した取り組み（F-LINEプロジェクト、SBM会議）

【常温_地区配送 共同物流】
(中心工程)



展開済
のエリア

共同配送を順次展開
北海道 → 九州 → 東北3社(2022年10月～)

2016年～ 北海道エリアでの共同配送

■ 共同配送の実施

積載率	88%(+11%)
配車台数	▲18%
Co2排出	▲15%

■ 納品課題の改善活動

F-LINE者提起の納品先課題に対して荷主と納品先との協議を実施し改善策検討

Ex 検品後の格納作業
配送先別仕分要請
ラベル張り要請
長時間の待機

■ 納品伝票統一化

2018年～ 九州エリアでの共同配送

F-LINE株式会社
福岡第一営業所

- ・2018年10月竣工
- ・2019年1月～
共同配送一部開始
- ・2019年5月～
6社在庫集約完了、
完全共同配送開始

初めての6社在庫集約保管実施
保管能力120万ケース
延べ床面積12000坪
省人化のための最新マデバン導入

2023年10月～ 北海道エリアでさらにCO2約16%削減

～持続可能な物流体制の実現に向けて～
食品メーカー6社と物流企業F-LINEが北海道地区の共同配送を再構築
配送拠点・配送車両の共同利用の推進により物流効率を改善し、CO2排出量を削減

味の素株式会社（社長：藤江太郎 本社：東京都中央区）、カゴメ株式会社（社長：山口聡 本社：愛知県名古屋市中区）、日清オイログループ株式会社（社長：久野貴久 本社：東京都中央区）、株式会社日清製粉ウエルナ（社長：岩橋恭彦 本社：東京都千代田区）、ハウス食品グループ本社株式会社（社長：浦上博史 本社：東京都千代田区）、株式会社Mizkan（社長：吉永智征 本社：愛知県半田市）（以上五十音順）の食品メーカー6社と物流企業のF-LINE株式会社（社長：本山浩 本社：東京都中央区、以下F-LINE社）は、2023年10月に物流効率の改善を目的に北海道地区における共同配送の仕組みを再構築します。配送拠点と配送車両の共同利用の推進により、環境面でもCO2排出量の約16%削減を見込んでいます。

■今回の取組
食品メーカー6社とF-LINE社の重点取組のひとつである「共同配送の推進」において、北海道地区では2016年4月より取組を開始しています。今回、現在2箇所ある保管・配送拠点を2023年10月に1箇所に集約し、共同保管・共同配送により車両1台あたりの積載効率を高めるとともに配送回数を削減します。これにより納品先様への配送車両台数が削減され、荷受時の負担も軽減できるものと考えています。次期ステップでは、環境負荷低減の一環として、道内遠隔地納品の鉄道輸送活用を検討します。

【参考】北海道地区における6社共同配送イメージ図

現状

変更後

■これまでの経緯と目指す姿
食品業界の物流環境は、物流の2024年問題が生じる以前から、トラックドライバー不足や物流コストの上昇、CO2排出量削減をはじめとする環境保全への対応等、多くの課題を抱えています。
2015年2月2日、上記の食品メーカー6社は、より効率的で安定した物流力の確保と食品業界全体の物流インフラの社会的・経済的合理性を追求するため、理念を共有する食品メーカーが「食品企業物流プラットフォーム」の構築に合意しました。
「競争は商品で物流は共同」という理念のもと、F-LINE社と（1）6社共同配送の推進、（2）中・長距離幹線輸送ルートの再構築、（3）物流の整流化・各種標準化（伝票電子化、外装サイズ等）を実現します。食品企業の物流プラットフォームの高次化に向けて、持続可能な物流体制の構築により社会へのさらなる貢献を目指します。

3. 持続可能な物流への取り組み

F-LINEプロジェクト
幹線輸送(工場→地区)

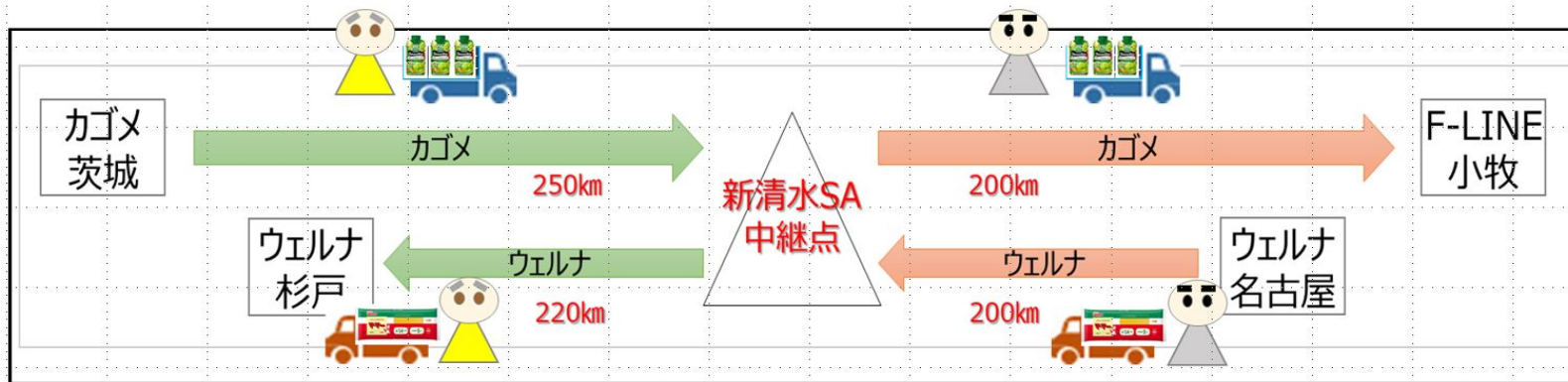


2) 他社と連携（水平展開）した取り組み（F-LINEプロジェクト、SBM会議）

【常温_幹線輸送(工場→地区)】 距離の長い幹線輸送を共同物流

(前工程)

(中継リレー輸送)



・従来、北関東と中部間の輸送は1名のドライバーが泊りがけの往復。

・これを、静岡の新清水SAでトラックを乗り換えて往復することで日帰り運行が可能となり、労働環境が改善、持続可能な物流が構築できる。

- ① 関東～関西間のブロックトレイン往復運行（2022年5月～ 味の素社、ハウス食品社）
- ② 幹線輸送複線化によるBCP対応強化策として海上トレーラーによる共同輸送
 - ・中部エリア→北海道エリア 日本海ルート（2022年11月～ カゴメ社、日清製粉ウエルナ社）
 - ・中部エリア→東北エリア（2023年2月～ ハウス食品社、日清製粉ウエルナ社）
- ③ 関東～九州 レールライナー31ft往復（2023年2月～ 味の素社、ハウス食品社）
- ④ 関東～中部 中継リレー運行（2023年6月～ 日清製粉ウエルナ社&カゴメ社、ハウス食品社&Mizkan社）

※ 今後は、F-LINEプロジェクト以外の荷主との連携に向け、拡大へ！

3. 持続可能な物流への取り組み

SBM会議



SBM会議

水平連携の
さらなる拡大

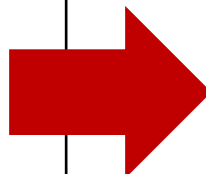
2016年

SBM(食品物流未来推進)会議設立

- ・F-LINE 6社の活動を他メーカーと共有
- ・製配販物流課題の解決へ向けメーカーとして協議する場



- ①賞味期限年月表示化推進
→取り組み状況情報交換
- ②外装表示標準化推進
→味の素社ガイドライン公開(各社対応開始)
- ③フォークリフト作業安全確保
→日食協への協力依頼
- ④附帯作業定義付け
→出荷から納品完了までの附帯作業定義実施
- ⑤リードタイム延長協議
→課題および解決へ向けた協議



総合物流施策大綱

- 製・配・販 3層 + 物流事業者
+ 行政(国交・経産・農水) + 業界団体
+ 有識者 + コンサルティング

製配販
連携協議会

ロジスティクス
最適化
加工食品小WG

スマート物流
構築推進検討会

日食協物流問題
研究会
納品LT延長問題WT

各種物流課題協議会について、
SBM 8社として意見参加

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業 の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

【物流2024年問題】に向けた 政府・行政の取り組み

2023年3月31日、岸田総理が、
関係閣僚会議を開催し、
政策パッケージの取りまとめ
を関係省庁に指示。

→ **行政の取り組みが本格化**

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、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・開催。



＜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の出席を求める。

■総理指示

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業 の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

- 2023年6月、経産省、農水省、国交省の3省連名で、
「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」(以下、物流の適正化に向けた取り組みガイドライン)を発表し、荷主・物流事業者に対応指針を示した。
- **2024年の通常国会で罰則付きの法案を提出**する予定で、行政が各団体にガイドラインを説明、啓蒙活動を行い、準備を促している。
- 国交省は**トラックGメンを162名配置し、「適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請への監視を強化**しており、対策が日増しに強まっている。

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業 の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

「物流の適正化に向けた取り組みガイドライン」を踏まえ、
「長時間待機・附帯作業の問題」の解決に向けた取り組みを開始。

日食協物流問題研究会内に「待機・附帯作業改善小WG」を設置いただき、
主要卸 7 社と S B M 8 社で解決に向けた協議を開始。

2023年10月18日に「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取り組みに関するガイドライン」が完成。並行して個別改善の相談も実施中。

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業 の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みに関するガイドライン」のポイント 1/8

はじめに 【作成者】日本加工食品卸協会（日食協） 物流問題研究会と食品物流未来推進会議（S B M会議）

「持続可能な加工食品物流」構築のためには、トラックドライバーの拘束時間（特に、納品時の荷待ち時間および荷役作業に要する時間）削減、限りあるトラック輸送能力の最大限の活用等が不可欠である。

これらを実現するための施策の策定および実行に向けた手引きとして、本ガイドラインを作成する。

なお、本ガイドラインの適用範囲は、メーカー拠点（以下、発荷主事業者）から卸拠点・小売専用D C（以下、着荷主事業者）への納品までとする。

1. 長時間の荷待ち・荷役作業発生要因

- (1) アイテム数の増加
- (2) 着荷主事業者物流センターのバースや入荷作業の狭隘化
- (3) バラ降ろしによるバースの占有
- (4) 先着順による入荷検品

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業 の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みに関するガイドライン」のポイント 2/8

2. 長時間の荷待ち

(1) 荷待ち時間の定義

各拠点が設定している開場時間以降で、「受付時間（予約時間）から荷降ろし開始時間まで」を荷待ち時間とする。開場時間（予約時間）前に到着し、待機している時間は対象外とする。
ただし、こうした待機も拘束時間にあたるため、削減に向けて努力する。

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業 の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みに関するガイドライン」のポイント 3/8

2. 長時間の荷待ち

(2) 長時間の荷待ちの削減施策

以下の施策については本来の目的（トラックドライバーの拘束時間の削減、限りあるトラック輸送力の最大限の活用）に合致し、発着荷主事業者と物流事業者の業務効率化に資することを前提とする。実施に当たっては事前に十分に協議を行い、いずれかに負荷が偏らないように留意する。

① 入荷予約システムの利用促進

入荷予約受付システムは、長時間の荷待ち削減の有効なツールとして導入が進んでいる。一方で、予約枠の不足、希望予約時間帯と確定時間帯のかい離、時間指定の増加、複数システムの乱立、予約業務負荷の増大など、物流事業者の負担が深刻化している。導入の目的を明確化し、発着荷主事業者双方協議の下、導入を進めていくことが望ましい。

② A S Nデータの普及

発荷主事業者から着荷主事業者に対し「事前出荷情報（A S N）」データをあらかじめ送信することにより、立会い検品の免除（検品レス）や、（優先）入場後即時退場を実現し、長時間の荷待ち削減を目指す。

③ 入荷時間枠の見直し

早朝や午後など、オフピークにも入荷枠を拡げることによりコアタイムの入荷車両数を分散し、長時間の荷待ちを削減する。

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業 の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みに関するガイドライン」のポイント 4/8

2. 長時間の荷待ち（続き）

(2)長時間の荷待ちの削減施策

④車両の相互活用

卸車両によるメーカー卸間納品や、メーカー車両による卸ー小売店舗間配送など、発着荷主事業者が車両を相互活用することにより、台数の削減や積載効率の向上を目指す。

⑤先行在庫の検討

着荷主事業者のセンターに発荷主事業者名義の在庫保管を行い、着荷主事業者側の発注に基き、名義変更する。大口配送による車両台数の削減や、物流センターのスペースの有効活用を図る。

⑥発注頻度の低減

発注頻度を低減（発注ロットの引き上げ）することにより、車両台数削減、納品時作業の削減、総荷待ち時間の削減を目指す。定曜日発注、正パレット・面単位発注、低ランク商品の集約発注等によりこれを実現する。

⑦マザーセンター化の検討

一部の物流センターにマザー機能（横持ち機能）を持たせ、納品先の集約化を目指す。

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みに関するガイドライン」のポイント 5/8

3. 荷役作業

(1)留意事項

- ①『物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者ガイドライン』（2023年6月）には、「荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。」「既に2時間以内となっている事業者は、目標時間を1時間以内としつつ、更なる時間短縮に努める。」と記載されており、荷役作業自体の工数見直しや削減に、発着荷主事業者双方が継続して取り組む。
- ②新規納品先については、荷役作業の内容や範囲等につき、事前に協議の上、決定する。

(2)荷役作業現場での安全対策

- ①荷役作業の現場は十分な広さを確保し、床面の凹凸等つまずきの原因をできるだけ排除する
また、死角となる箇所を極力無くすように対策を施す。
- ②フォークリフトによる荷役作業が発生する場合、フォークリフトを管理する事業者は、法令に基づき必要な定期点検を実施し、安全性を確認する。

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業 の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みに関するガイドライン」のポイント 6/8

3. 荷役作業（続き）

(3)フォークリフト作業

- ①「バラ積みバラ降ろし」は該当車両がバースを占有して長時間の荷待ちの原因となる。
また、ドライバー作業負担も高いため、双方で取り決めた利用可能なパレット（T 1 1 型プラスチックパレット、ビールパレット等）に積載納品し、フォークリフトでの荷降ろしを推進する。
- ②上記『ガイドライン』には、「適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。また、入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む」と記載されている。
また、ドライバーがフォークリフト免許取得を必須とされている現状は、将来ますます深刻化するとされる
ドライバー不足に影響を与える懸念があるため、ドライバーによるフォークリフト削減に、発着荷主事業者双方が継続して取り組む。

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業 の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みに関するガイドライン」のポイント 7/8

3. 荷役作業（続き）

(4)商品の整列作業

- ①荷降ろし時、パレットに商品が単載（1アイテム1賞味期限）されている場合は、そのまま荷受けする。
複数の商品がパレット上に混載され、そのままでは検品ができない場合、検品できる状態に商品を整列することは、発荷主事業者側の業務範囲とする。同一商品で賞味期限が混在する場合も同様とする。
- ②検品できる状態に商品を整列するために使用する積替え什器の種類は問わない（パレット/カートラック/カゴ車等）
ただし、什器は作業場付近にあらかじめ荷主事業者側で用意しておき、保管場所までドライバーに取りにいかせてはならない。また、積替え後に所定の場所まで商品を搬送させることも不可とする。
- ③双方で事前に取り決めた納品ルールがある場合には、それに従う。

3. 持続可能な物流への取り組み

長時間待機・附帯作業 の問題



3) 「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取り組みに関するガイドライン」を踏まえた取り組み(長時間待機・附帯作業の問題)

「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みに関するガイドライン」のポイント 8/8

3. 荷役作業 (続き)

(5)その他の作業

- ① ラベル貼付、所定の場所への二次移動、棚入れ、賞味期限入替え等の作業は着荷主事業者側の業務範囲とする
- ② 着荷主事業者事由で、事前に双方で取り決めた利用可能なパレットから他のパレットに積替える作業は、着荷主事業者側の業務範囲とする。着荷主事業者物流センターのラック高さに合わせるための段落とし作業も同様とする。

※ 「ガイドライン」原本は、日本加工食品卸協会のホームページをご覧ください。
[20231018_1.pdf \(ooco.jp\)](#)

4. これからの取り組み

自社(メーカー)でしかできない事



1) 賞味期限「年月」表示化製品の拡大

・現状は、パスタ等、一部の商品に留まるため、対象製品の拡大を検討。

→ **製・配・販のサプライチェーン全体での食品ロス削減や、物流管理の効率化につなげていく。**

2) 製品外装サイズの見直し

・冷食で取り組んだ様な物流効率化に寄与するサイズ見直しの拡大。

→ **先ずはパレット積付上のはみ出し(オーバーハング)の解消**
(完全解消へは道半ば・・・)

3) 「物流の適正化に向けた取り組みガイドライン」

・**メーカーは、発荷主であると同時に、着荷主。**

→ **着荷主としての「必要項目」「推奨項目」の取り組みを強化し、推進していく。**

事務局発 第448号

2021年10月11日

賛助会員企業 各位

納品時におけるパレット積み付けに関するお願い

一般社団法人 日本加工食品卸協会

専務理事 時岡肯平

物流問題研究会座長 小谷光司

(公印省略)

謹啓 時下ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

平素より弊協会の活動にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、物流に関わる安全管理は、私ども会員卸企業に取りまして非常に重要なテーマであり、物流拠点における庫内作業の安全性確保につきましては、日頃より高い意識を持ちながら管理を行っているところであります。その中で今般、一部のメーカー様よりパレット納品される商品に積み付け上のはみ出し(オーバーハング)があり、庫内の安全管理上問題があるとの報告があり、調査を行ったところ、一部の飲料製品を中心に広くオーバーハングが認められました。オーバーハング自体が直ぐに安全性の棄損に繋がるものではありませんが、重量によってはオーバーハング部分から回みが生じ、最悪は荷崩れを起こしかねません。一方で、メーカー様の社内基準では一定の考え方に基づいて、オーバーハングを許容しているご企業もあることは承知をしております。しかしながら、私どもは庫内安全性の確保の観点から、この問題を放置することは出来ず、オーバーハングの是正を強く要望させていただきたいと存じます。メーカー様各位のご理解とご協力をお願い申し上げる次第です。

4) 「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みに関するガイドライン」に定めた事項の実施

- **ガイドラインの制定は、ゴールではなくスタート。**
**継続して協議が必要な事項、検討が必要な課題も残っており、
個々の現場で丁寧に対話し、実行していく。**

5) 情報連携の強化による「ロスの削減」「物流波動の平準化」

- 配・販で取り組んでいただく「特売品・新商品」の計画的なご発注等を受け、
緊急手配等のロスの削減、計画的な在庫移動(工場→販売拠点)による
物流波動の平準化等、サプライチェーン全体の効率化に取り組んでいく。

粉製清日

 **MELNA**

サステナブルなフードサプライチェーンを目指して

～製・配・販の連携による協同ワークの重要性～



一般社団法人 **日本加工食品卸協会**

一般社団法人 日本加工食品卸協会 概要・沿革

- 沿革
 - 1905年（明治38年） 大日本缶詰業連合会 設立
 - 1922年（大正11年） 缶詰普及協会 設立
 - 1927年（昭和 2年） 社団法人日本缶詰協会 設立
（現在の「日本缶詰びん詰レトルト食品協会」）
 - 1966年（昭和41年） 日本缶詰協会の内販部会342社が結集分離し
「全国缶詰問屋協会」が発足
 - 1977年（昭和52年） 日本加工食品卸協会 設立
 - 1993年（平成 5年） 農林水産省の社団法人化
 - 2012年（平成24年） 一般社団法人日本加工食品卸協会に組織変更

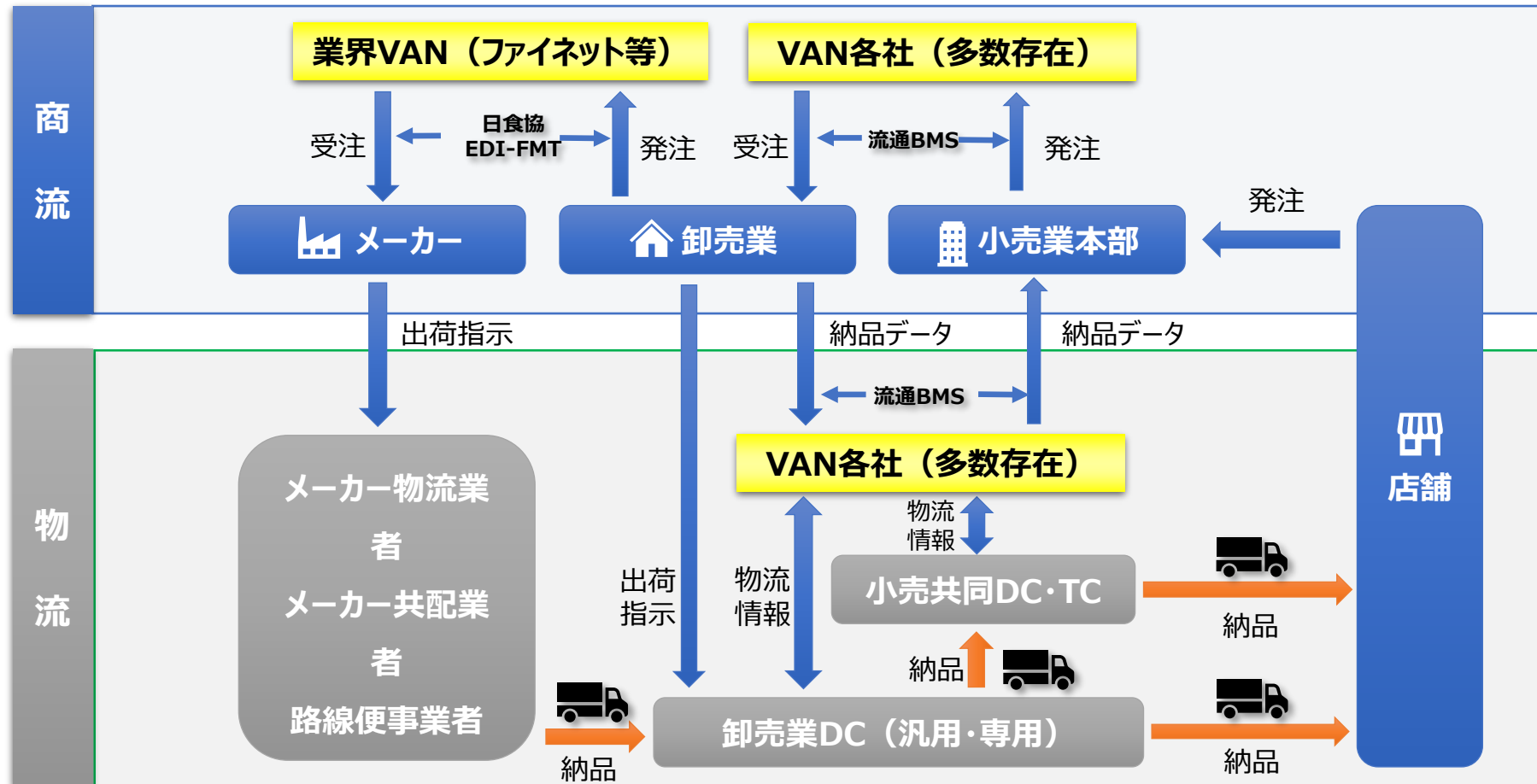
- 代表理事
 - 会 長 國分 晃 （国分グループ本社株式会社 代表取締役 社長執行役員COO）
 - 副会長 佐々木 淳一 （株式会社日本アクセス 代表取締役会長）
 - 副会長 岡本 均 （伊藤忠食品株式会社 代表取締役 社長執行役員）
 - 副会長 京谷 裕 （三菱食品株式会社 代表取締役社長）

- 加盟会員
 - 正会員 94社
 - 事業所会員 97社
 - 賛助会員 126社
 - 団体賛助会員 3団体 （2023年9月末日現在）

加工食品サプライチェーン（S C）の商流・物流状況

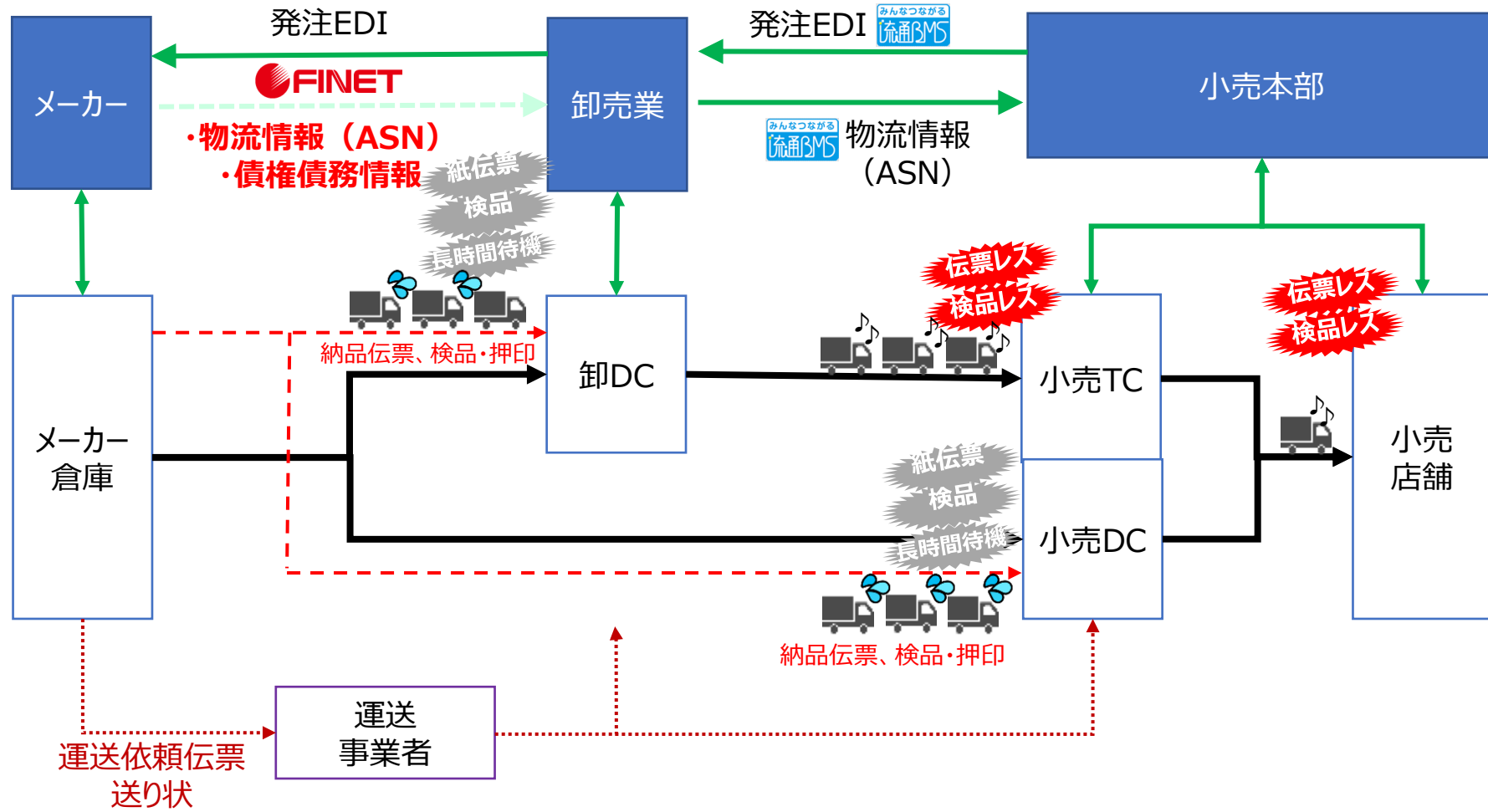
現状と課題

- 卸・メーカー間：①商流 - 業界VANにより、標準化が進んでいる。多数を占める中小メーカーと卸間での効率化が課題。
 ②物流 - 情報は紙媒体（納品伝票）のやり取りが主に主流で、電子的に情報が繋がっていない。
- 小売・卸間：①商流 - VAN事業者が多数存在し、卸側に負担が大きい。流通BMSも中小小売業には普及していない。
 ②物流 - 納品情報は既にデータによりやり取りがされ、その信頼性に基づいた検品レスが実施されている。



メーカー・卸間、卸・小売間における物流情報(事前出荷情報等)の共有状況

- メーカー・卸間のEDIについては、納品情報と債権債務情報の部分が紙でのやり取りとなっており、照合作業や紙保管等にコストがかかっている。
- 特に納品情報については、荷受側ではいつ何がどのような荷姿でどの程度来るのか荷物が到着するまでわからないため、受入体制が整えられず、検品においても荷物と伝票をアナログでチェックしなければならず、結果としてトラックドライバーの長時間待機にもつながっているとも言われている。



本日の報告内容

「持続可能な物流の構築」に向けた取組み

- ・「フードサプライチェーン・サステナビリティプロジェクト（FSP）」の活動について
- ・「物流の法規制化に向けた動向と製配販の対応」について

「物流テーマ」における製配販の連携経緯

- ・2019年7月 全日本トラック協会食料品部会から受注日翌日納品から翌々日納品へのリードタイム延長要望
- ・2019年9月 日食協「リードタイム（LT）延長化について」
- ・2020年6月 製・配・販連携協議会 ロジスティクス最適化WG
LT延長問題「基本的な考え方と取組の方向性」
- ・2020年12月 食品メーカー8社と卸6社の共同ワーク開始
～
・受注締め時間後倒しの実証実験
- ・2021年10月 製配販各層が取り組むべき施策を取りまとめ
- ・2022年4月 FSP会議発足－製配販3層の取組み開始

製配販各層が取り組むべき施策～持続可能な物流実現のための施策

「持続可能な加工食品物流」の構築を進める上で、製配販各層が取り組むべき施策」

【製（メーカー）】

- リードタイム延長を前提とした受注締め時間の後倒しの取組み（第1ステップ：13時受注）
- リードタイム延長実施と合わせた、柔軟な緊急対応の許容

【配（卸 店）】

- メーカー発注の原則EDI化、緊急対応等、負荷業務の抑制
- リードタイム延長に伴う需要予測精度向上に努める
- リードタイム延長による一定の在庫増加リスクへの柔軟な対応

【販（小売業）】

- 賞味期間180日以上の商品について、納入期限を賞味期間2分の1 残しへの統一化
- 小売⇒卸間での定番発注締時間の前倒し
- 特売、新商品の適正リードタイム日数確保と計画数量化・追加の抑制

フードサプライチェーン・サステナビリティプロジェクト会議（FSP会議）

① 目 的

- ・フードサプライチェーン全体の使命である「生活者への途切れることのない食品供給」を将来にわたり維持発展させるために、先ずは喫緊の課題である「物流」課題の発掘とその解決策を製（製造業）、配（卸売業）、販（小売業）の三層でそれぞれの立場および個社の事情を超えて議論し、社会実装する。

② 構成メンバー

- ・小売業：日本スーパーマーケット協会（JSA）
全国スーパーマーケット協会（NSAJ）
オール日本スーパーマーケット協会（AJS）
- ・卸売業：日本加工食品卸協会（NSK）
- ・製造業：食品物流未来推進会議（SBM）
味の素、カゴメ、キッコーマン食品、キューピー
日清オイリオ、日清製粉ウェルナ、ハウス、ミツカン

F S P 会議の検討テーマ

製配販が連携する3つのアクションプラン！

アクション 1

店舗納品期限「2分の1 残し」への統一化と、
それを前提としたメーカー・卸間納品期限の
ルール化

アクション 2

3層間の最適連携を目指す、小売・卸間、
卸・メーカー間の定番発注締めめの時間調整

アクション 3

特売・新商品の確定数量化を可能にする、適正
納品リードタイムの確保

小売・卸間、卸・メーカー間の定番発注時締め時間調整

現状	1日目		2日目		3日目	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
小売		発注		発注		
卸売		受注		受注		
	発注		入荷【予測 2 回分】			
メーカー	受注	↑				

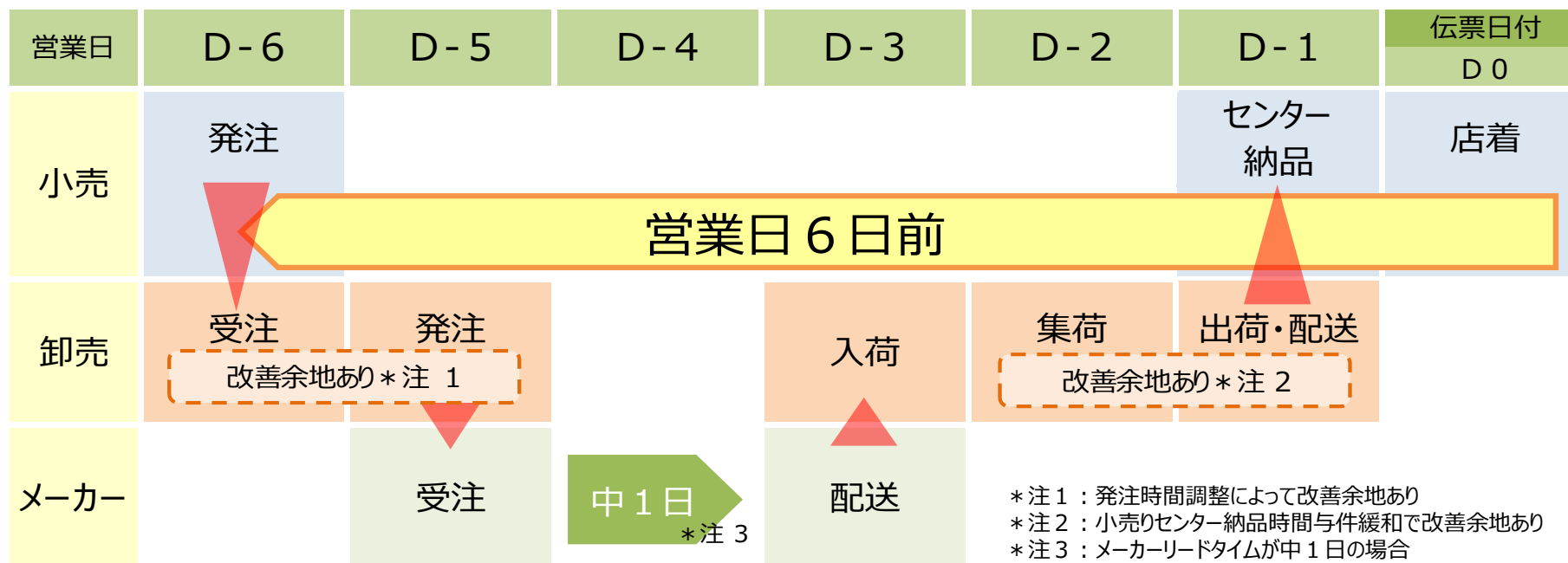
LT 2 日延長 時間調整なし	1日目		2日目		3日目	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
小売		発注		発注		発注
卸売		受注		受注		受注
	発注				入荷【予測 3 回分】	
メーカー	受注	↑				

アクション 発注締め時間調整	1日目		2日目		3日目	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
小売	発注		発注		発注	
卸売	受注		受注		受注	
		発注			入荷【予測 2 回分】	
メーカー	受注	↑				

特売・新商品受注の「現状」と「理想とする計画発注（営業日 6 日前）運用」

【現状】・特売LT不足と追加の常態化により卸は予測在庫となり、故に誤差が欠品・ロス在庫の要因となる
・初回発注数の精度向上と追加ルールの明確化が課題

【特売・新商品 理想運用】・特売・新商品注文（追加含む）の営業日 6 日前数量確定発注
・初回発注数精度を向上させ、極力追加の発注を抑える



小売からの特売・新商品注文の営業日 6 日前受信により、休日を加味した場合においても、
メーカー・卸とも安定した車両確保・商品供給が可能となる
※特売期間の追加が発生した場合も営業日 6 日間のリードタイムを確保する

FSP会議を通じての取組み概要

【メーカー・卸間の取組み状況の共有】

- (1)リードタイム延長（メーカー受注時刻の後ろ倒し、LT1日延長）実施状況の共有
SBMメーカー他と卸との取組み状況を共有
- (2)メーカー賞味期限年月表記化、賞味期限延伸状況の共有
- (3)荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みに関するガイドライン策定
（10月18日協会HP上で公表）

【小売業3団体の活動及び会員企業の取組み状況の共有】

- (1)各団体での啓蒙活動や主催イベントでのFSP活動の周知状況の共有
- (2)SM物流研究会への参画小売業状況や取組みテーマの共有
- (3)物流革新に向けた政策パッケージ・ガイドライン対応に対する考え方共有

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について （経済産業省資料より抜粋）

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**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。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、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・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



＜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の出席を求める。

■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やD X・G X等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」

ー 2023年6月2日の関係閣僚会議にて取りまとめ

1. 具体的な施策

- (1) 商慣行の見直し－荷待ち・荷役時間の削減、納品期限、多重下請構造、等
- (2) 物流の効率化－物流DX推進、物流標準化、速度規制引上げ、共同輸配送
- (3) 荷主・消費者の行動変容－荷主経営者層の意識改革、消費者の意識改革・行動変容を促す

2. 当面の進め方

- (1) 2024年初 ・通常国会での法制化を含めた規制的措置の具体化
- (2) 2023年末 ・再配達率「半減」に向けた対策
 - ・業界・分野別の自主行動計画の作成・公表
 - ・2030年に向けた政府の中長期計画の策定・公表
- (3) 速やかに ・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

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（概要）

（経済産業省資料より）

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

（1）実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握 ・物流管理統括者の選定
- ・**荷待ち・荷役作業等時間** ・物流の改善提案と協力
- ・**2時間以内ルール/1時間以内努力目標** ・運送契約の書面化 等

（2）実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入 ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・パレット等の活用 ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・検品の効率化・検品水準の適正化・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

（1）実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等 ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

（2）実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供 ・発送量の適正化 等
- ・物流コストの可視化

3. 着荷主事業者としての取組事項

（1）実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

（2）実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化 ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

（1）実施が必要な事項

- | ○共通事項 | ○個別事項（運送モード等に応じた事項） |
|-------------|-----------------------|
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |

（2）実施することが推奨される事項

- | ○共通事項 | ○個別事項（運送モード等に応じた事項） |
|------------------------|--------------------------|
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

ガイドライン対応の「加工食品業界 製配販行動指針」（FSP版）

「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」 対応の「加工食品業界製配販行動指針」（F S P 版 23年10月時点）

ガイドライン項目		（内容）		取 組 み 事 項		
				① 製－配連携（メーカー→卸拠点（小売DC含む））	② 配－販連携（専用DC→小売店舗）	③ 配－販連携（卸拠点→小売TC）
1. 発着荷主共通取組み事項						
実施 が 必 要 な 事 項	■ 物流業務の効率化・合理化					
	① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握		入出荷に係る荷待ち・荷役作業等にかかる時間を把握する	発着荷主双方で、荷待ち、荷役作業の実態を把握する 原則すべての拠点を把握する（日別、納品先別、時間、業務内容等）		
	② 荷待ち・荷役作業時間「2時間以内」ルール		・物流事業者に対し、長時間の荷待ちや運送契約にない荷役作業等をさせてはならない。 ・荷待ち荷役作業等にかかる時間が2時間以内となっている荷主は、目標1時間以内としつつ、更なる時間短縮に努める	（ゼロステップ） 附帯作業の定義（認識）を発着荷主・物流業者で合わせる （第一ステップ） 発着荷主それぞれの拠点で恒常的に2時間以上の荷待ち・荷役作業時間が発生している場合は、発・着・物が連携して、時間短縮を図る （第二ステップ） 1時間以内を目指す		
	③ 物流管理統括者の選定		物流業務を統括する者（役員等）を選任し、物流の適正化・生産性向上に向け他部門との交渉・調整を行う	社内および社外に対して実効性を発揮する責任者を選任し、物流適正化・生産性向上を主導する		
	④ 物流の改善提案と協力		・商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討・改善する ・荷待ち時間や附帯作業の合理化要請があった場合は、真摯に協議に応じ自らも積極的に提案する	各会議体（FSP、日食協物流問題研究会、首都圏SM物流研究会、SBM会議等）において情報を共有し、引き続き検討・改善を図る また、関連する業界・団体・企業に広く情報発信し、活動の推進・拡大を図る		
	■ 運送契約の適正化					
	⑤ 運送契約の書面化		運送契約は書面または電磁的方法を原則	運送事業者と契約書・覚書を適切に締結する		
	⑥ 荷役作業等にかかる対価		・荷主は運転者が行う荷役作業料等を支払う者を明確化し、物流事業者に適正な料金を支払う ・自ら運送契約を行わない荷主事業者においても同様	物流事業者に適正に荷役作業料等が支払われるよう、発着荷主は真摯に協力する	契約した業務範囲外の荷役作業は、発着荷主で作業確認を行い適正料金を支払う	
	⑦ 運賃と料金の別建て契約		運送の対価である「運賃」と、運送以外の役務等の対価である「料金」は別建てで契約を原則とする	発着荷主、物流事業者間で協議し、「料金」の詳細を定め、これを支払う	発着荷主、物流事業者間で運送以外の役務を要する事項は、契約書に明文化し、これを支払う	
	⑧ 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映		物流事業者から燃料サーチャージ、燃料費上昇、高速道路料金実費の料金反映を求められた場合は、適切に転嫁する	物流事業者から燃料サーチャージ、燃料費上昇、高速道路料金実費の料金反映を求められた場合は、協議の上、改定内容を契約書に明文化し、適正料金を支払う		
	⑨ 下請取引の適正化		元請事業者が下請に出す場合、⑤～⑧の対応を求めるとともに、特段の事情なく多重下請が発生しないよう留意する	下請状況の実態を把握する		
	■ 輸送・荷役作業等の安全の確保					
	⑩ 異常気象時等の運行の中止・中断等		異常気象が発生または発生見込みの場合は無理な運送依頼を行わない。物流事業者が運行中止を判断した場合はこれを尊重する	異常気象が発生または発生見込みの場合は無理な運送依頼を行わない。物流事業者が運行中止を判断した場合はこれを尊重する		

ガイドライン対応の「加工食品業界 製配販行動指針」（FSP版）

「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」 対応の「加工食品業界製配販行動指針」（F S P 版 23年10月時点）

ガイドライン項目		(内容)	取 組 み 事 項		
			① 製－配連携（メーカー→卸拠点（小売DC含む））	② 配－販連携（専用DC→小売店舗）	③ 配－販連携（卸拠点→小売TC）
実施が推奨される事項	■ 物流業務の効率化・合理化				
	⑪ 予約受付システムの導入	システムを導入し、荷待ち時間を削減する	待機削減効果が見込まれる場合は導入を進め、個別に生じる課題は、協議解決を図る		待機削減効果が見込まれる場合は導入を進め、個別に生じる課題は、協議解決を図る
	⑫ パレット等の活用	パレット等の活用について提案があった場合には協議に応じ、積極的な活用を検討する	T-11型プラスチックパレット、ビールパレット等を標準とし、パレット納品を推進する		T-11型プラスチックパレットを標準とし、レンタルパレットでの納品も含め推進する
	⑬ 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置	・適正な数のフォークリフトや作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する ・入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取組む	・着荷主は、フォークリフトや作業員の不足により作業が滞らないよう適切な措置を取る ・納品伝票電子化の実現に取組む		・一定物量以上の納品は、手降ろしから搬送什器への積付け納品に切替を推進する ・伝票レスと受領データを推進する
	⑭ 検品の効率化・検品水準の適正化	検品の効率化・適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品時間を削減する	SKU特性（出荷量 在庫量）に応じた出荷単位を設定し、検品頻度を削減する ASNを活用した検品レスの実現に取り組む		
	⑮ 物流システムや資機材（パレット等）の標準化	データ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する	・T-11型プラスチックパレット、ビールパレット等を標準とし、パレット納品を推進する ・標準化された納品伝票電子化の実現に取組む	・T-11型プラスチックパレットを標準とし、レンタルパレットでの納品も含め推進する ・伝票レスと受領データを推進する	
	⑯ 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮	幹線輸送と集荷配送の分離、集荷・配送先の集約等を実施する	着荷主と先行在庫、マザーセンター化を検討する	店舗配送を効率化する手段として、サテライト拠点からの店舗配送を検討する	得意先センターから距離が近い卸と同居もしくは共同物流を検討する
	⑰ 共同輸配送の推進等による積載率の向上	他に荷主との連携や積合せ輸送の実施により、積載率を向上する	・車両の相互活用を検討する ・共配荷主の配送条件の調整を行う（リードタイムや納品時間・曜日等）	エリア・方面別に共同店舗配送を検討する	・納品先センターより引取り物流を推進する ・他企業との共同TCセンター・店舗配送を検討する
	■ 運送契約の適正化				
	⑱ 物流事業者との協議	運送契約の条件に関して、積極的に協議の場を設ける	最低限年1回は物流事業者との契約条件に関する協議機会を設ける		
	⑲ 高速道路の利用	拘束時間削減のため、高速道路を積極的に利用する	拘束時間の短縮が見込める際は、配送ルート再設定を検討する	拘束時間の短縮が見込める際は、店着時間の変更と配送ルート再設定を検討する	納品先センターとの指定着荷時間から、計画的な高速道路利用を検討する
	⑳ 運送契約の相手方の選定	物流事業者の選定にあたり、法令遵守状況や、働き方改革・安全性向上への取組みを考慮する	物流事業者の法令遵守状況や、安全性向上への取組みを定期的に共有する場を設ける		
■ 輸送・荷役作業の安全の確保					
	㉑ 荷役作業時の安全対策	労災の発生を防止するための対策を講じるとともに、事故が発生した場合の賠償責任を明確化する	納品環境の安全確認を行い、必要に応じて改善を行う		

ガイドライン対応の「加工食品業界 製配販行動指針」（FSP版）

「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」 対応の「加工食品業界製配販行動指針」（F S P 版 23年10月時点）

ガイドライン項目		(内容)	取 組 み 事 項		
			①製－配連携（メーカー→卸拠点（小売DC含む））	②配－販連携（専用DC→小売店舗）	③配－販連携（卸拠点→小売TC）
2. 発荷主としての取組み事項			メーカーとして対応する事項	センター運営者として対応する事項	納入ベンダーとして対応する事項
実施が必要な事項	■物流業務の効率化・合理化				
	①出荷に合わせた生産・荷造り等	出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮する	出荷の庫内業務と配送業務の引き渡しルール化により、相互に負荷が偏らない運用を構築する		
	②運送を考慮した出荷予定時刻の設定	運転者が適切に休憩を取れるよう出荷予定時刻を設定する	1日の拘束時間と翌日運行開始までの休憩時間を考慮した配送ダイヤグラムを設定する		
実施が推奨される事項	■物流業務の効率化・合理化				
	③出荷情報等の事前提供	物流事業者や着荷主の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に（可能な限り出荷の前日以前に）提供する。	・適切なリードタイム確保によって、必要な車両数を事前に物流事業者案内する ・入荷予約システム運用拠点は、前日までに納品予定台数の予約を行う		
	④物流コストの可視化	着荷主との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、サービスの高低に応じてコストを上下させるメニュープライシング等の取組みを実施し、物流効率に配慮した発注を促す	「基準となる物流サービス水準の明確化」と「サービスに応じたコスト設定」につき、真摯に協議する（「物流事業者への還元」を原則とする）		
	⑤発荷主側の施設の改善	物流施設の集約、新増設、レイアウト変更等必要な改善を実施する		出荷準備、回収品の配置に十分なスペースを確保する	
	⑥混雑時を避けた出荷	渋滞や混雑を避け、出荷時間を分散させる	着荷主と協議し、効率化を検討する		
	⑦発送量の適正化	日内・曜日・月波動の平準化や、隔日配送化・定曜日配送化等の納品日集約等を通じて発送量を適正化する	着荷主と協議し、納品量と頻度の適正化を検討する		
	3. 着荷主としての取組み事項			受け入れるセンター側として対応する事項	小売業店舗として対応する事項
実施が必要な事項	■物流業務の効率化・合理化				
	①納品リードタイムの確保	輸送手段の選択肢を増やすために、納品リードタイムを十分に確保する	「納品日前々日の午後1時発注締め」を早期に実現し、最終的に「午後3時発注締め」を目標とする	「定番発注の卸受信時刻は納品日前日午前12時まで」「特売・新製品発注の卸受信日は納品日6営業日前まで」など、納品リードタイムを十分に確保したうえで、相対で定める	
実施が推奨される事項	■物流業務の効率化・合理化				
	②発注の適正化	日内（朝納品の集中）・曜日・月波動の平準化や、適正量の在庫の保有・発注の大口化等を通じて発送を適正化する。取引先がメニュープライシングを用意している場合はそれを活用する	発荷主と協議し、納品量と頻度の適正化を検討する		
	③着荷主側の施設の改善	物流施設の集約、新増設、レイアウト変更等必要な改善を実施する	物量に応じた必要な接車可能バース数の設定を行う	物量、納品車格に応じた必要な荷受け場所の改善を行う	
	④混雑時を避けた納品	渋滞や混雑を避け、納品時間を分散させる	発荷主と協議し、効率化を検討する		
	⑤巡回集荷（ミルクラン方式）	着荷主が車両を手配し、巡回して集荷する方がより効率的となる場合は、発荷主と合意の上導入する	車両の相互活用、引取り物流を検討する		
5. 業界特性に応じた独自の取組み					
	①賞味期限の年月表示化		・賞味期間1年以上商品の早期賞味期間延長・年月表示化を実現する ・1年未満商品の年月化も検討する		
	②「1/2ルール」の完全実施		賞味期間180日以上加工食品については、製配間の納品限度は「原則2/3残し」を推進する	賞味期間180日以上加工食品については、配販間の納品限度は「原則1/2残し」を推進する	
	③E D I の推進		E D I 受発注を推進する	・流通BMS受発注を推進する ・伝票レス納品を推進する	

日食協 「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」

2023 年11月20日
一般社団法人 日本加工食品卸協会

物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

一般社団法人日本加工食品卸協会は、「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」を踏まえ、下記のとおり自主行動計画を定め、会員企業による物流の適正化・生産性向上に向けた取組みを推進するものとします。

記

1. 物流の適正化・生産性向上は、1 業種 1 企業だけの対応で成果をあげることは困難であり、発着荷主間の連携・協力があって達成されるものとの前提に立ち、製配販 3 層で組織するフードサプライチェーン・サステナビリティプロジェクト(「FSP 会議(*1)」)において策定された「加工食品業界製配販行動指針(FSP 版)」(別紙 1)をもって当協会の自主行動計画とする。
2. 上記 1 に加え、荷待ち時間・荷役作業削減については、更に対応方針を明確にするため、当協会と食品物流未来推進会議(SBM 会議)が取りまとめた「荷待ち・荷役作業削減に向けた加工食品業界の取組みガイドライン」(別紙 2)の主旨に沿って行動するものとする。
3. 上記 1 及び 2 は今日時点での対応指針であり、今後の進捗の状況により、更なる適正化・生産性向上を目指して見直しを行っていくものとする。

以上

「SM物流研究会」の取り組み

2024年2月15日

SM物流研究会

■ 本日の内容

1. 「首都圏SM物流研究会」発足までの取り組み
2. 「首都圏SM物流研究会」の概要と活動状況
3. これからの取り組み

1.「首都圏SM物流研究会」発足までの取り組み

■ 取り組み開始の経緯

◆ 物流分野の現状

- ・ トラックドライバーの不足（厳しい労働環境と全産業平均を下回る収入状況）
- ・ 需要の増加（EC市場の拡大、消費者ニーズ多様化による多品種・小ロット輸送増加）
- ・ 更なる供給制限のおそれ（2024年度から働き方改革関連法施行）
→ 食品物流における従来型の発注から納品までの工程維持が困難になりつつある



◆ 行政における取り組み

「物流施策大綱」、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン（加工食品、飲料・酒物流編）」

◆ フードサプライチェーン・サステナビリティプロジェクト（FSP）

- ・ 製・配・販の各団体が参画し、2022年4月発足
- ・ 持続可能な加工食品物流構築に向けて課題や実態を情報共有し、サプライチェーン全体の最適化に向けた取り組みを検討
- ・ 検討課題 ①定番商品における発注時間の見直し
②特売品・新商品におけるリードタイムの確保および計画発注化
③納品期限の緩和（1/2ルール）



日本スーパーマーケット協会の正副会長企業である首都圏4社が協議

このような動きを踏まえ、現在、そして将来に向けた食料品の安定供給維持に向けて、今までの取り組みを見直し、食料品流通網のあり方を再構築するための取り組みを進めていく。

■「4社物流協議会」の発足⇒物流課題解決に向けた取り組み

「持続可能な食品物流構築に向けた取り組み宣言」

1. 加工食品における定番商品の発注時間の見直し

加工食品における定番商品の店舗発注時間を前倒し

→お取引先様の夜間作業の削減および調整作業時間確保の実現

2. 特売品・新商品における発注・納品リードタイムの確保

特売品・新商品の計画発注化を進める

確定した発注データをもとに商品や車両の手配ができる環境を整備

→緊急手配等の作業負担軽減、積載効率および実車率の向上

3. 納品期限の緩和（1/2ルールの採用）

180日以上賞味期間の加工食品における「1/2ルール」採用

→商品管理業務の負担軽減による食品物流効率化への貢献

4. 流通BMSによる業務効率化

卸売業と小売業間の受発注方式における標準化された流通BMSの導入

→高速通信による作業時間確保、伝票レス・検品レスによる業務効率化

■ 物流課題解決に向けた取り組み

◆ 「4社物流協議会」開始時点の各社の状況

「特売品・新商品のリードタイム確保」と「納品期限の緩和（1/2ルールの採用）の解決が必要な状況。他の項目は4社とも対応済。

	対 応 項 目	サミット	マルエツ	ヤオコー	ライフ
①	加工食品の定番商品の発注時間の見直し（前倒し）	○	○	○	○
②	特売品・新商品のリードタイム確保	×	○	×	×
③	納品期限の緩和 （1/2ルールの採用）	×	×	○	○
④	流通BMS導入による業務効率化	○	○	○	○

■ 物流課題解決に向けた取り組み

◆ 特売品・新商品のリードタイム確保 各社の状況

- ① マルエツのみ解決済み
- ② 協議を進める中で、どの段階で発注から納品まで中8日(営業日6日)必要なのか議論となる
- ③ 提案側の日本加工食品卸協会・三菱食品・国分と直接対話
⇒「サミット・ライフ・ヤオコーそれぞれ問題が異なる」と説明を受ける

卸売業・小売業が個々ではなく数社で直接対話

連携

解決に向け大きな前進

- 新商品の追加発注について改善が必要と判明⇒サミット、ライフ
- 発注納品リードタイムの延長が必要と判明⇒ヤオコー、ライフ

■ 物流課題解決に向けた取り組み

◆ 特売品・新商品のリードタイム確保 各社の対応

	課題	社内調整	対応内容
サミット	特売の追加発注の物量予測が難しい	・ 店長、チーフ会議等で重要性について説明を継続的に実施 ・ 直近では事前発注:追加発注 = 8 : 2に改善	約80%の店舗が6営業日前までに発注 →現在、100%に向けて対応中
ヤオコー	特売発注の納品リードタイムが6営業日必要に対し、1日短い	・ 商品部、販売部に変更の必要性を説明し、理解を得る ・ システム変更スケジュールを確認し、変更日を決定 ・ 取引先説明会を実施し、取引先の理解を得る	2023年5月より特売発注の納品リードタイムを5→7営業日に変更 ※2日延長
ライフ	① 特売発注の納品リードタイムが6営業日必要に対し、1日短い ② 定番未導入新商品の追加発注の物量予測が難しい	・ 持続可能な加工食品物流実現のために「絶対にやらなければならない」事を商品部と共有 ・ 商品部+物流部一体となり、店舗に組みの必要性を丁寧に説明し理解を得る	① 2023年4月より特売発注の納品リードタイムを5→6営業日に変更 ② 2023年4月より定番外新商品は確定数での発注に変更

■ 物流課題解決に向けた取り組み

◆ 納品期限の緩和（「1/2ルール」の採用） 各社の状況と対応

- ① サミット・マルエツの2社が未導入
- ② ヤオコー・ライフから2社に対し、導入後の状況やマスタの変更方法等の情報共有を行い、実施に向けてのハードルを下げる

	社内調整	対応内容
サミット	営業会議の中において、首都圏4社物流協議会で共通の内容を取り組む事の重要性を説明し、理解を得る	2023年5月完了済
マルエツ	- SDGsフードロスの撲滅の観点から、商品部、店舗と認識を共有し、4社での取り組み、影響等からも協力を得る - 店舗での日付管理運用方法も簡素化し、作業軽減も図れた	2024年4月より随時変更



4社全てが「4つの取り組み」を実施済、若しくは実施予定とすることができたため、2023年3月16日に「取り組みに関する記者発表」を実施。

2.「首都圏SM物流研究会」の概要と活動状況

■ 2023年3月16日 4社による記者発表会



- ① 持続可能な食品物流に向けた取り組みに関する発表
- ② 「首都圏SM物流研究会」発足の発表

■「首都圏SM物流研究会」の概要

◆発足の目的

「2024年問題」をはじめとする物流危機を回避し、地域の生活を支える社会インフラとしての責務を継続して果たすため、物流分野を各企業間の「競争領域」ではなく「協力領域」と捉えて、各社の協力による物流効率化策を研究・検討する。

◆参加企業

サミット(株)、(株)マルエツ、(株)ヤオコー、(株)ライフコーポレーション

◆発足日 2023年3月16日

◆取り組み内容

- 各社協力による物流効率化策
- サプライチェーン全体の効率化につながる施策

- 一過性の取組みではなく継続して課題解決に共同で取り組む
- 火を消してはいけない！

■「首都圏SM物流研究会」の活動状況

◆ 研究会の内容・決定事項

4/12（水）より月1回の頻度で開催。

➤ 研究会での「研究・検討内容」について

- ・ サプライチェーン上の全体最適が図れる改善をする。
- ・ そのためにメーカー・卸売業とも情報共有を行い、一番の困り事と改善効果の高い課題を優先的に解決する。
- ・ SM業界のみの部分最適課題も各社間で情報共有を行い解決する。

➤ 研究会への新規加入条件について

- ・ 「持続可能な食品物流構築に向けた取り組み宣言」4項目と「トップコミットメント」「バス予約システムの導入」「パレット納品の推奨」の計7つの取り組みを求める。

※「持続可能な食品物流構築に向けた取り組み宣言」4項目は、実施予定が

あることを最低限の条件とするが、「トップコミットメント」は必須。

■「首都圏SM物流研究会」の活動状況

◆ 研究会の内容・決定事項

➤ フードサプライチェーン・サステナビリティプロジェクト（FSP）との情報交換

- 荷待ち時間削減策
⇒2024年3月末までには荷待ち時間を1時間以内へ（月毎に計測、共有）
- ドライバーの荷役作業と附帯作業の定義
- バース予約システム（N-Torus）導入事例
- パレット納品の拡大
- 検品レスの拡大（事前出荷情報「ASN」の活用）

➤ 自主行動計画作成に向けて

- FSPとの連携
- 各社の荷待ち・荷役作業時間の実態と対応の共有
- 荷待ち・荷役作業時間2時間以内ルール遵守に向けた取り組み

■「SM物流研究会」の活動状況

◆ 2023年11月末時点のメンバー

2023年5月から(株)西友と(株)カスミがメンバーに加わり、6社に。



2023年10月から(株)いなげや、(株)原信、(株)ナルス、(株)東急ストアがメンバーに加わり、10社に。



- 約3兆円の売上規模で課題解決に取り組む
- 今後もさらに拡大予定→SM物流研究会（全体会）と首都圏SM物流研究会（エリア部会）の2部制へ

■「SM物流研究会」の活動状況

◆「持続可能な食品物流構築に向けた取り組み宣言」4項目（2024年1月末時点）

社名	加工食品の 定番発注時間見直し	特売品・新商品の リードタイム確保	納品期限の緩和 (1/2ルールの採用)	流通BMSによる業務効率化
サミット	○	○	○	○
マルエツ	○	○	○	○
ヤオコー	○	○	○	○
ライフ	○	○	○	○
西友	○	○	▲ 変更は決定済だが 時期未定	○
カスミ	○	○	○	○
いなげや	▲ 2024年7月末までには 変更予定	○	▲ 2024年3月末までには 変更予定	○
東急ストア	○	○	○	○
原信ナルス	○	○	○	○

3. これからの取り組み

■ 全体最適で効率の改善を目指す

◆ 二つの方向性の取り組み

1. 『縦の取り組み』～製配販の連携

- ① 加工食品における定番商品の発注時間の見直し
- ② 特売品・新商品における発注・納品リードタイムの確保
- ③ バース予約受付システムの導入と活用
- ④ 荷待ち・荷役作業時間「2時間以内」ルールの徹底 最終目標1時間以内
- ⑤ パレット納品の拡大
- ⑥ ドライバーの荷役作業の明確化
- ⑦ 商品マスタの標準化

2. 『横の取り組み』～小売業の連携

- ① 物流センターの空き車両の有効活用（各社の物流センターを共有済み）
- ② 共同配送
- ③ 搬送機器の研究

■ 全体最適で効率の改善を目指す

◆ 取り組み拡大の方向性

1. 縦の拡大

- ① スーパーマーケット業界だけでなく、製配販の取り組みとする
- ② 生鮮物流の効率化に向けた取り組みも加える
- ③ 全国各エリアの物流研究会との意見交換

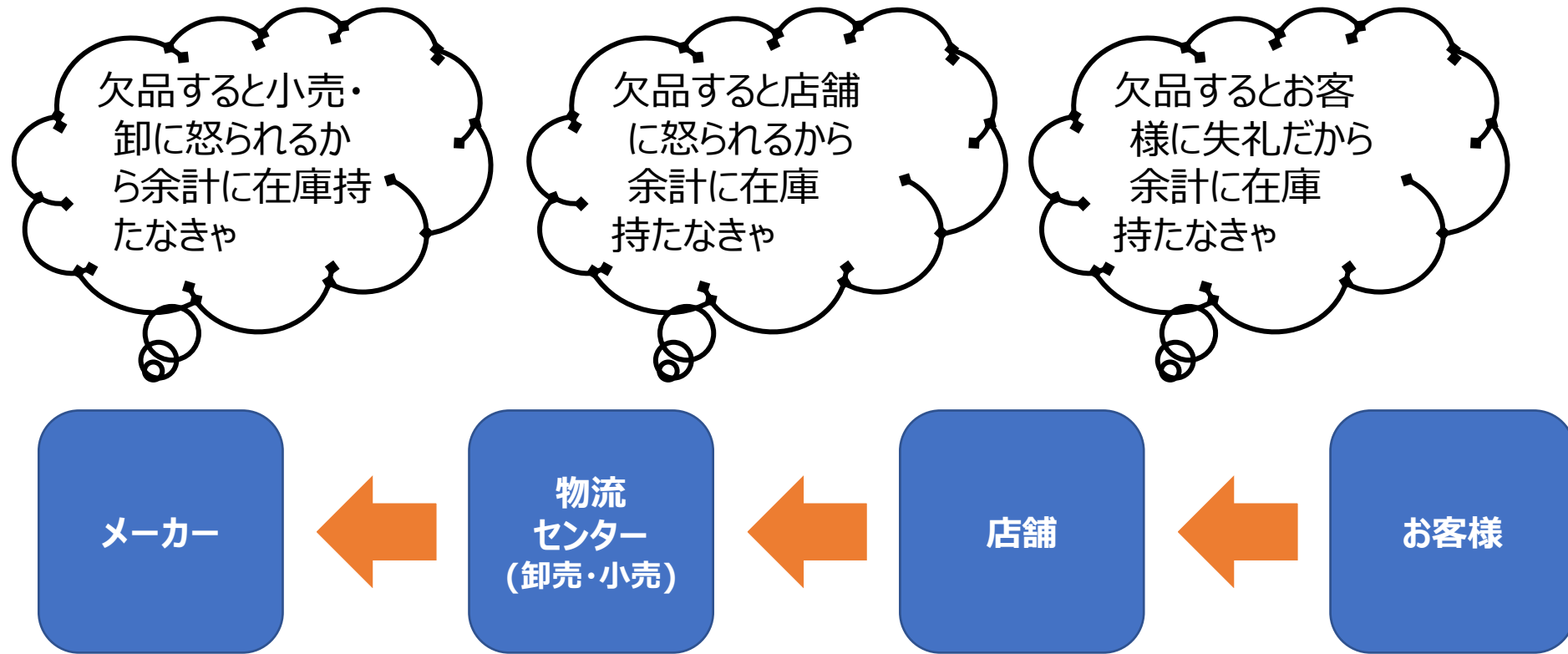
2. 横の拡大

- ① 「首都圏」という枠組みを超えた企業の参加
- ② 「運べなくなる」「変えなければいけない」という意識の波及効果の役目

3. 「ガイドライン」に基づく取り組みの実施

「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」に基づき、製配販連携の自主行動計画の作成と取り組みの実施
⇒SM3団体合同で「食品スーパーマーケット物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」を経済産業省に提出

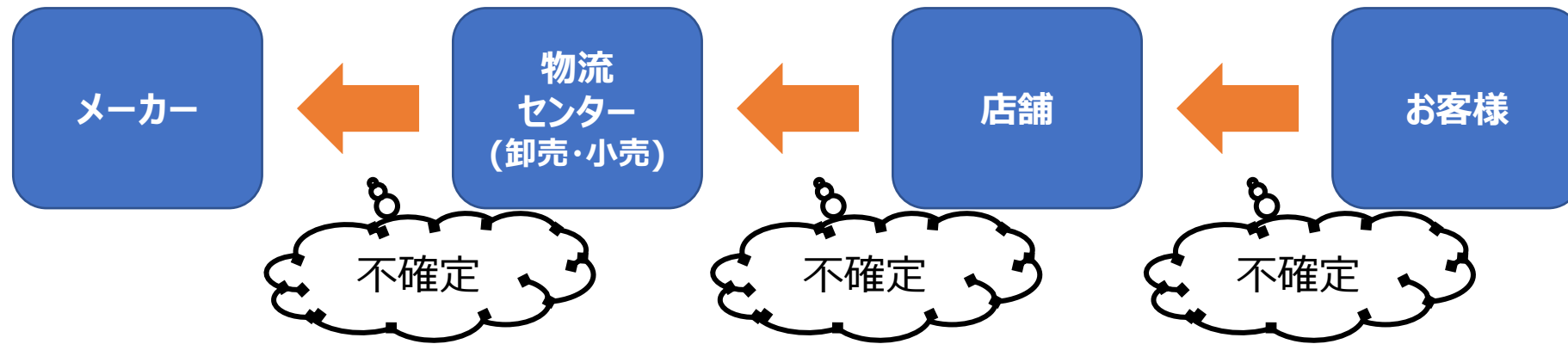
■ サプライチェーンで非効率な事が起こる要因の具体例



➤ 川下からひとつ川上に向かってのプレッシャーの連続が原因

■ サプライチェーンで非効率な事が起こる要因の具体例

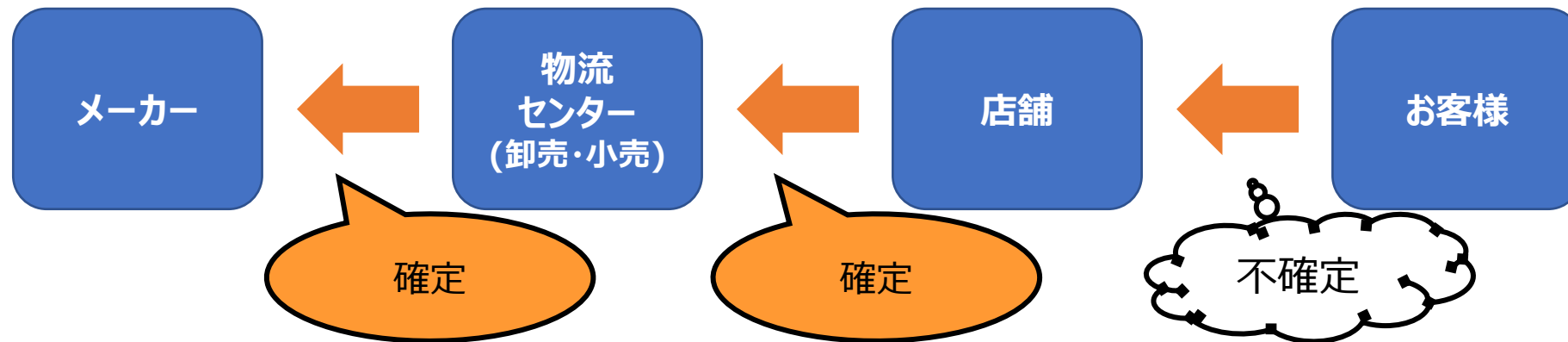
改善前 部分最適



➤ 不確定要素が多く在庫が増加 = SCM上では効率の悪化



改善後 全体最適を目指す



➤ 確定で商品を動かすので在庫が減少 = SCM上の効率の改善

■ サプライチェーンで非効率な事が起こる要因の具体例

◆ まとめ

- それぞれの階層の部分最適が全体の効率を下げている
- そのため全体最適で効率化を図る事が重要
- 解決には製配販の連携が必要不可欠

今後の改革の必要性和 取り組みについて

2024年2月15日
(株)ライフコーポレーション

「2024年問題」は通過点。

**「持続可能な物流の構築」を実現
するためには、従来の枠にとらわれない
「中長期的な改革」が必要。**

● 製配販三層における現状の課題

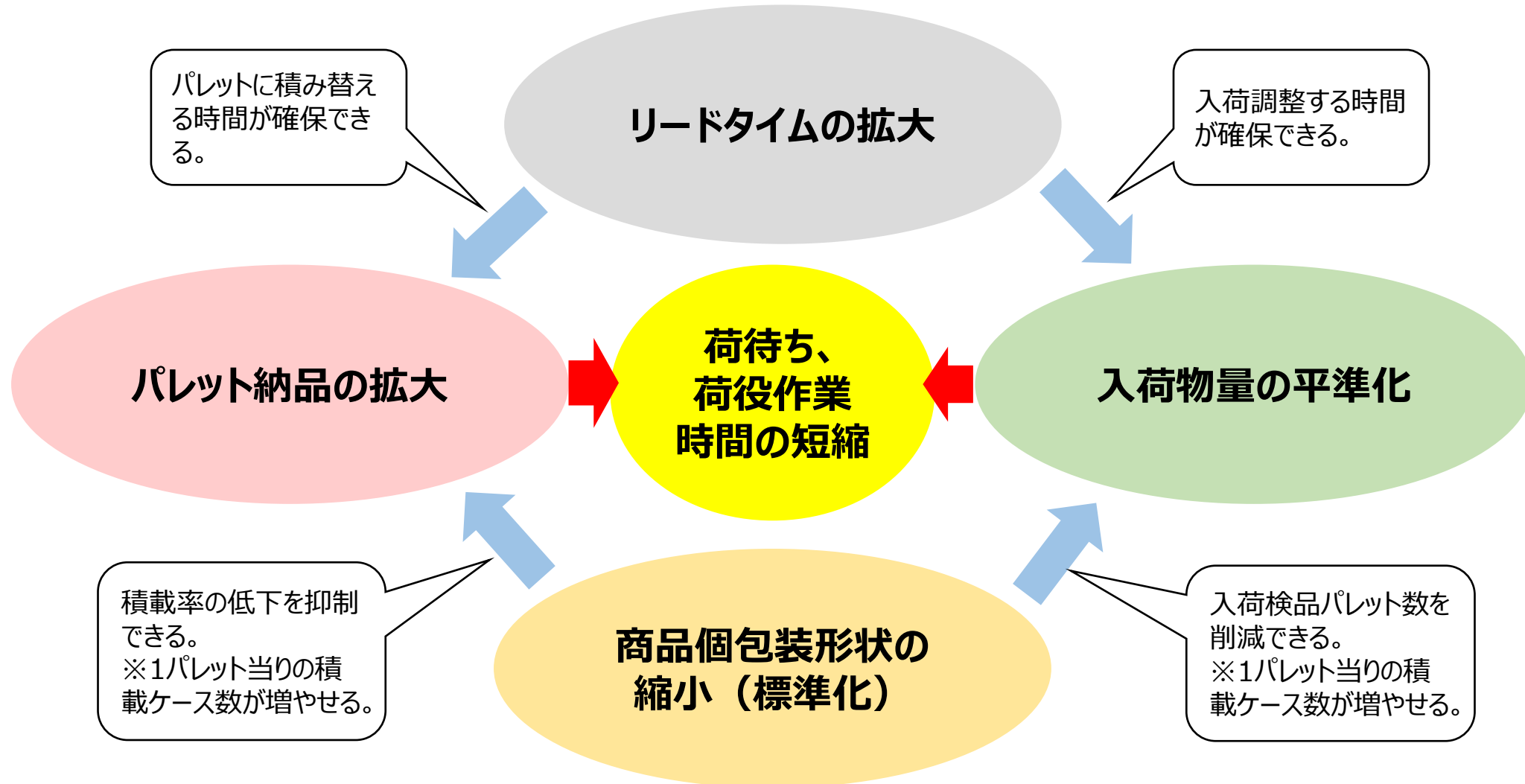
- ①リードタイムが短く、商品・車両の手配が非効率になっている。
- ②トラックへの「バラ積み、バラ降ろし」によりドライバーの荷積み・荷降しが長時間化。
- ③トラックへの積載率低下により、パレット納品が進まない。
- ④入荷物量・SKU数の波動が大きく、多い時は荷待ち時間が削減できない。

● 製配販三層で改革すべきポイント

- ① リードタイムの拡大
- ② パレット納品の拡大（パレットの標準化）
- ③ 商品個包装形状の縮小（標準化）
- ④ 入荷物量の平準化

社内物流（物流C～店舗）は自社で改革する。

●改革のイメージ



「加工食品分野におけるサプライチェーン全体連携」

< 製（メーカー） >

< 配（卸売業） >

< 販（小売業） >

2015年

F-LINEプロジェクト

2016年

SBM会議
（食品物流未来推進会議）

日本加工食品卸協会
（日食協）
物流問題研究会

日本スーパーマーケット協会
全国スーパーマーケット協会
オール日本スーパーマーケット協会

2020年

“**製配間**で物流問題を論議する場”を設置

（テーマごとにワーキンググループ立ち上げ）
第一期 「納品リードタイム延長」
第二期 「長時間待機と附帯作業」

2022年4月

“**製配販間**で物流問題を論議する場”を設置

FSP（フード サプ ライチェーンサステナビリティプロジェクト）

2023年3月

首都圏SM物流研究会

2023年10月

SM物流研究会

経済産業省



農林水産省



国土交通省



厚生労働省



フィジカルインターネット実現
アクションプラン（2022～2030年）



ホワイト物流推進運動

公正取引委員会

総合物流施策大綱
（2021年度～2025年度）

持続可能な物流の実現に向けた検討会

「政策パッケージ」と「ガイドライン」 2023年6月2日

加工食品分野の物流の適正化・生産性向上に向けた取組の情報連絡会

製配販連携協議会

4つのWG

商流・物流におけるコード体系標準化
物流資材の標準化および運用検討
取引透明化に向けた商慣習検討
データ共有による物流効率化

流通経済研究所
他業種との連携も視野に

日本加工食品卸協会

日本スーパーマーケット協会
全国スーパーマーケット協会
オール日本スーパーマーケット協会

F S P（製配販三層による物流課題解決プロジェクト）
フードサプライチェーンサステナビリティプロジェクト

S B M会議（キッコーマン、キューピー＋F-LINEプロジェクト6社）

F-LINEプロジェクト（味の素、カゴメ、日清オイリオ、日清製粉ウェルナ、ハウス、ミツカン）

ここからは、中長期視点の話

「危機1」+「危機2」+「危機3」は、2024年で終わらない！

- ・人口・生産労働力は、これからも減少し続ける
- ・トラックドライバーをはじめとする物流従事者の高年齢化はますます進み、さらになり手もないので、担い手も減少の一途
- ・時間外労働上限規制の最終着地点は、960時間ではなく**720時間**と想定する必要あり

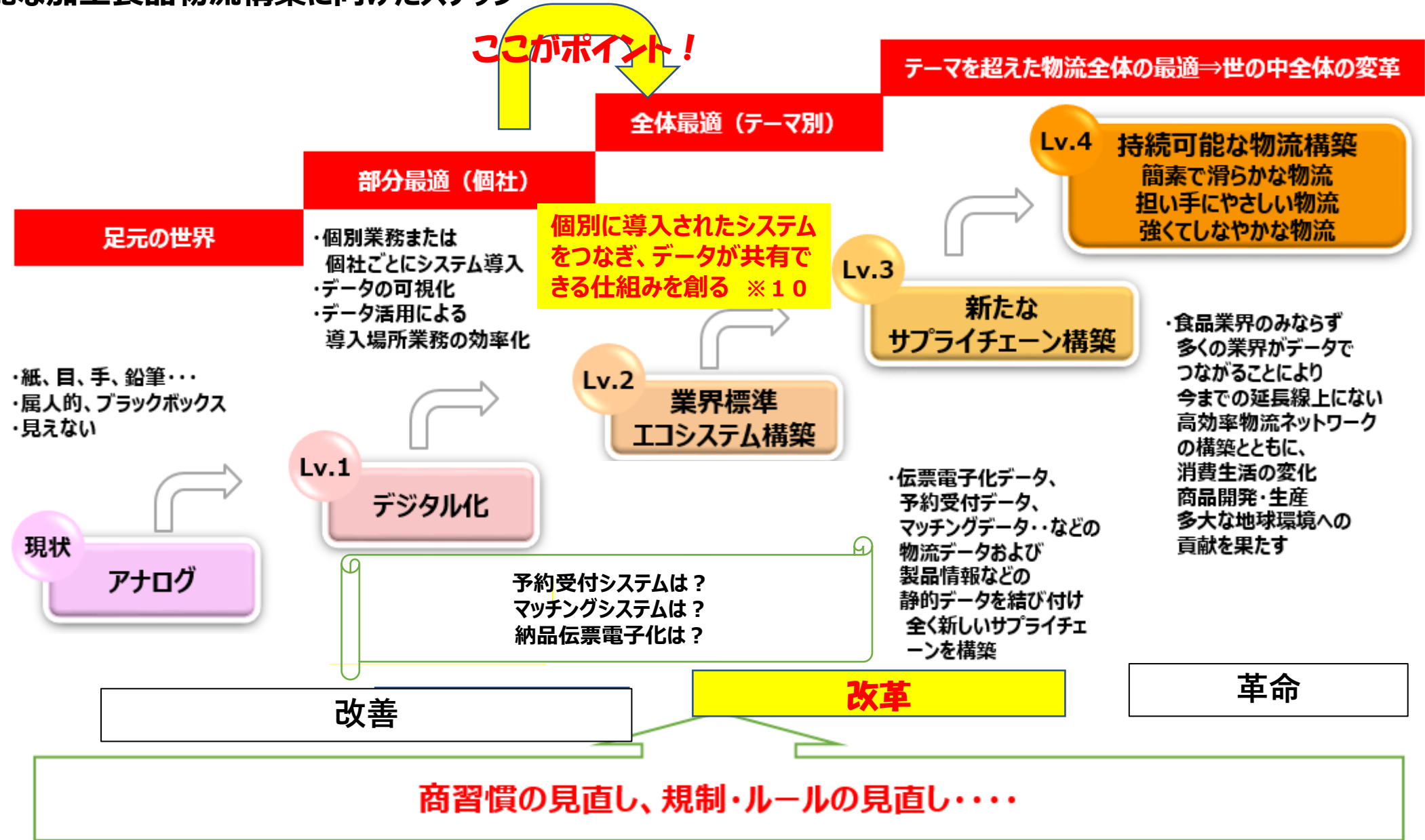
そして、「環境問題・CO2削減」、「SDGS」、「激甚災害の増加」、「新しい生活スタイル」などが加わり、物流環境を取り巻く状況は、今後ますます厳しさを増していく



**「2024年問題」は2024年で“終わり”ではない。
むしろスタートととらえ、
ここからも、従来の枠にとられない“さらなる改革”が必須**

物流「改善」から物流「改革」へ～究極に効率的な物流を目指して

持続可能な加工食品物流構築に向けたステップ



物流データプラットフォームとは

■ 物流業務のデジタル化と共有プラットフォームの構築

GS1標準のコードとデータキャリア（バーコード／QR／RFIDなど）とを標準メッセージを活用して物流業務のデジタル化を行い、SCM共有のプラットフォーム(*)を社会インフラの位置付けでの構築

物流データプラットフォーム

※「貯める」だけではなく、「つなげる」ことも含む“ターミナル”のイメージ

GS1標準コード・標準データキャリア・標準メッセージ

サプライヤ 

メーカー 

輸配送業者

卸売業 

小売業 

(*) プラットフォーム：データファイル交換だけではなくプラットフォーム上のデータベースを更新し、何らかの同期方法で該当データに関係のある各社が自社システムを更新する運用方法

どのようなことができるようになるか（したいか）

次頁へ

「物流データプラットフォーム構築」で、どんなことができるようになるか(したいか)

- ・ **サプライチェーンの可視化**

例：流通在庫の見える化 ⇒ SCMの大変革へ

- ・ **次世代EDI構築・運用**

- ・ **物流の共同化/効率化**

- ・ **物流標準事業所マスタの利活用**

- ・ **トレーサビリティ**

- ・ **Scope 3 CO2可視化**

など

DPC協議会の立ち上げ

2023年9月

D Data
P Platform
C Construction

< 検討メンバー >

日本加工食品卸協会
SBM会議
ファイネット
プラネット
流通経済研究所

これまで、連携して物流改革を進めてきた中で、将来の物流にとって「物流データプラットフォーム構築」は、必須であるという強い思いが生まれ、その議論を加速するために本協議会の立ち上げに至った

目 的： 加工食品サプライチェーンにおけるデータプラットフォーム構築の基本計画を検討・策定する

ポイント： 他と同様なプラットフォーマーも参画できる枠組み作り

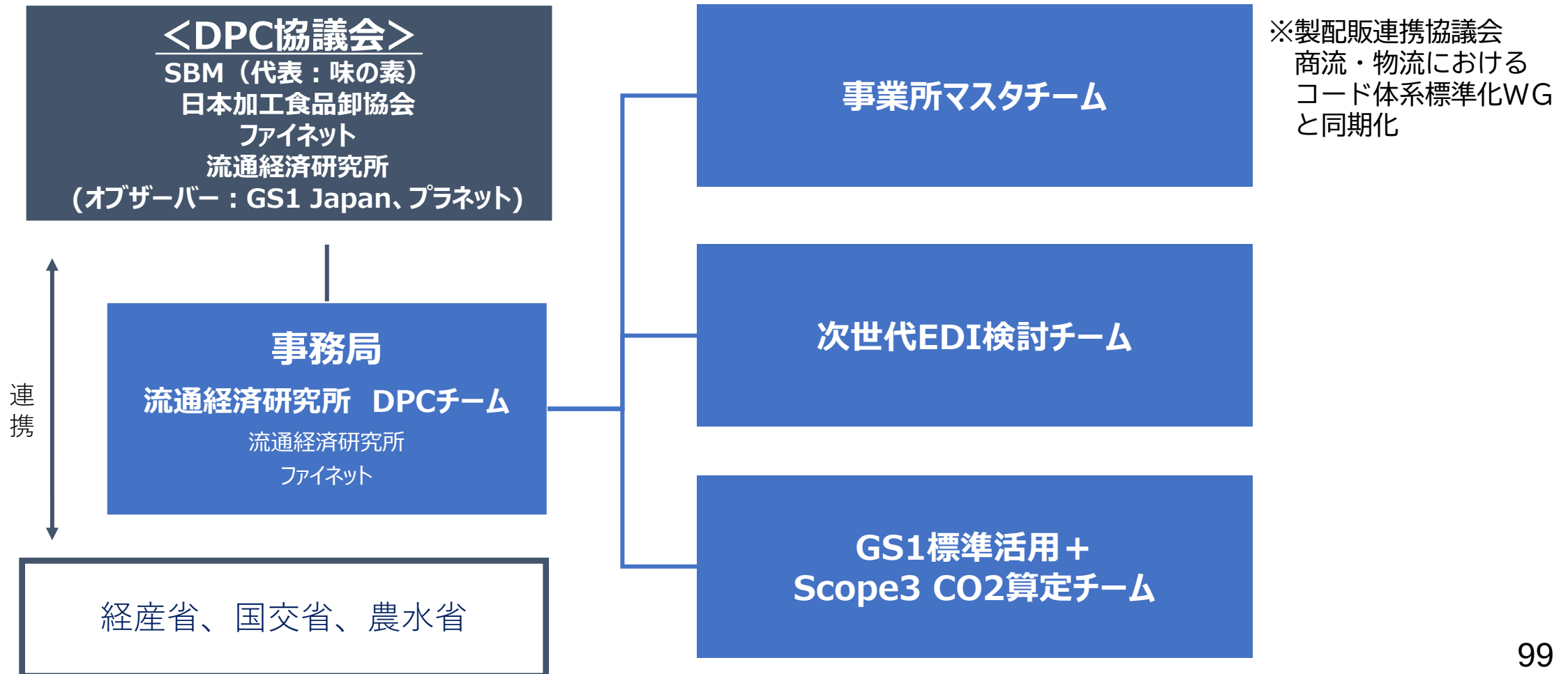
⇒中立性、公正性、透明性

DPC(Data Platform Construction)プロジェクト 組織体制

- 加工食品業界におけるステイクホルダーの代表をメンバーとし、事務局を流研、ファイネットが担当。
- 流研DPCチームが、各テーマについて検討するチームの議論をとりまとめ、協議会での意思決定を進める。
- 各検討チームは、他の同様のテーマを検討している検討体との連携、情報共有等を図る

(前出のF S Pにおいても逐次情報共有化)

<DPCプロジェクト 組織体制>



DPCプロジェクトの位置づけ

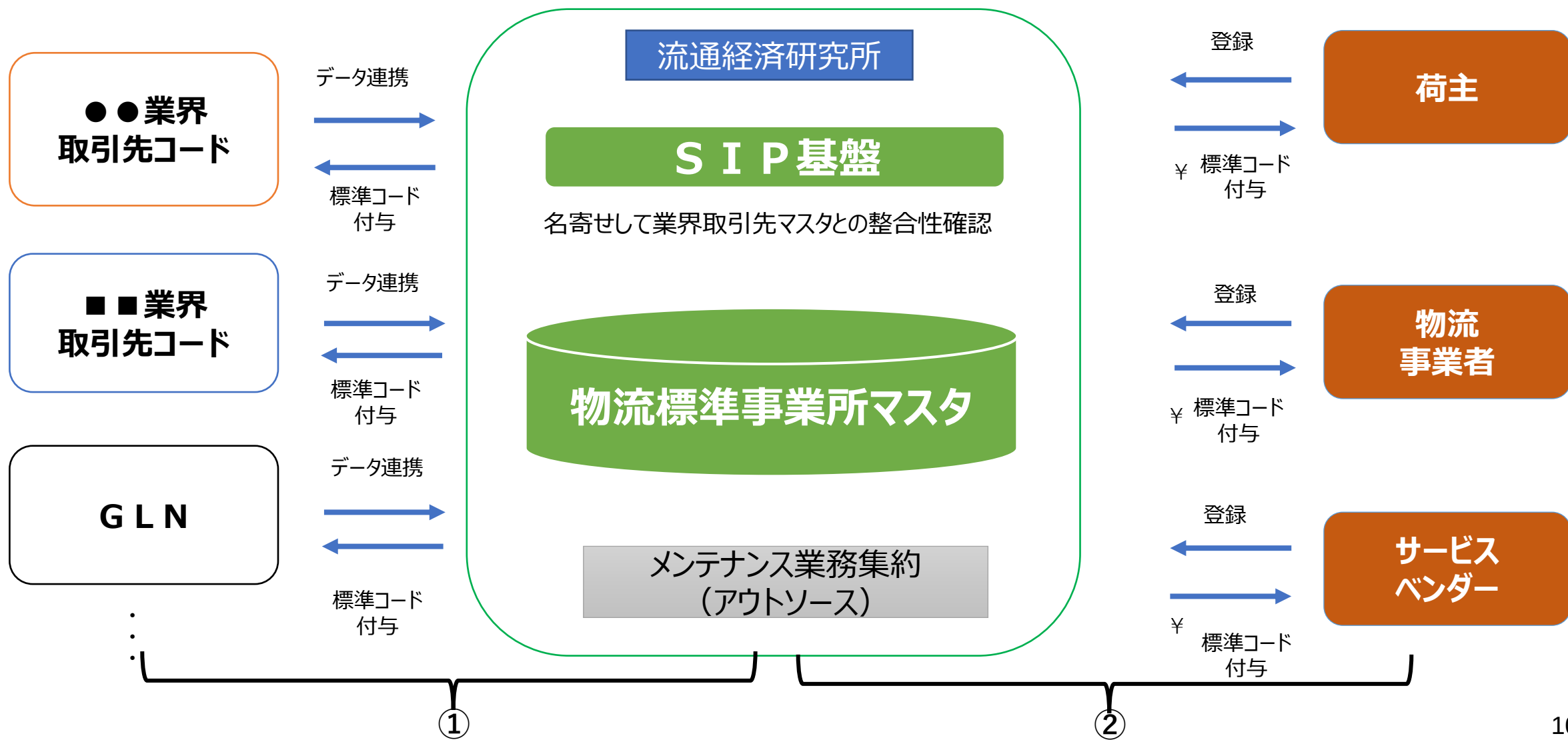
★以下を行うことで、次世代EDI構築、およびデータプラットフォーム構築の足掛かりにする

1. 統一取引先コードと標準事業所コードとの連携による標準事業所マスタ構築
2. メーカー・卸間のEDIの刷新と納品情報のデジタル化
3. 上記1, 2を活用したCO2排出量算出サービス等の新機能検討



具体例) 物流標準事業所マスタの考え方、運用 (案)

- ① 正確性、網羅度ともに業界標準となっている業界取引先マスタや、他業界における拠点データをベースとして、S I P 基盤を活用し名寄せ。標準事業所マスタのベースを構築
- ② 利用者の自社拠点データを S I P 基盤に登録することで、該当する標準コードを付与することを想定



令和 6 年 2 月 1 3 日
物流・自動車局物流政策課
物流・自動車局貨物流通事業課
物流・自動車局安全政策課

「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案」を閣議決定

2024 年問題に対応し、物流の持続的成長を図るため、「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案」が、本日、閣議決定されました。

I. 背景

物流は国民生活・経済を支える社会インフラです。物流産業を魅力あるものとするため、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」に直面しています。こうした状況に対応するため、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、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です。

また、軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数が最近 6 年で倍増しており、安全対策の強化が求められています。

II. 法律案の概要

(1) 荷主・物流事業者に対する規制 【流通業務総合効率化法】

- 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。
- 上記取組状況について、国が判断基準に基づき指導・助言、調査・公表を実施。
- 上記事業者のうち、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の場合、勧告・命令を実施。
- さらに、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「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」から「物資の流通の効率化に関する法律」に変更

(2) トラック事業者の取引に対する規制 【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。
- 荷主・トラック事業者・利用運送事業者に対し、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。
- トラック事業者・利用運送事業者に対し、他の事業者の運送の利用（＝下請けに出す行為）の適正化について努力義務を課すとともに、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。

(3) 軽トラック事業者に対する規制 【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国土交通大臣への事故報告を義務付け。
- 国交省による公表対象に、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。

【問い合わせ先】

物流・自動車局 物流政策課 内波、古川、小原、宇野 <(1) 関係>
TEL：03-5253-8111（内線：41-802、41-831、41-823、41-883）、03-5253-8799（直通）

物流・自動車局 貨物流通事業課 羽田野、佐藤、佐々木 <(2) 関係>
TEL：03-5253-8111（内線：41-323、41-347）、03-5253-8575（直通）

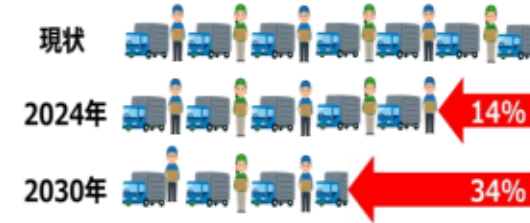
物流・自動車局 安全政策課 宮坂、荻島 <(3) 関係>
TEL：03-5253-8111（内線：41-613、41-615）、03-5253-8566（直通）

●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案

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。

法案の概要

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施

【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（＝下請けに出す行為）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施

【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 |