
チルド物流研究会 活動報告資料

2025年10月

チルド物流研究会

目次

- | | |
|--------------|-------|
| 1. 発足までの経緯 | p.02~ |
| 2. 対外協議等の状況 | p.08~ |
| 3. 参画企業間の勉強会 | p.17~ |
| 4. 情報発信等の状況 | p.20~ |
| 5. 今後の予定 | p.25 |

1. 発足までの経緯

発足の背景

- 様々な物流外部環境に対応し、持続可能なチルド食品物流を構築する為、チルド物流研究会を発足しました。

物流外部環境

「物流の2024年問題」への対応

労働力（ドライバー・作業員）不足・高齢化

法改正への対応（物流関連2法）

過去からの商習慣

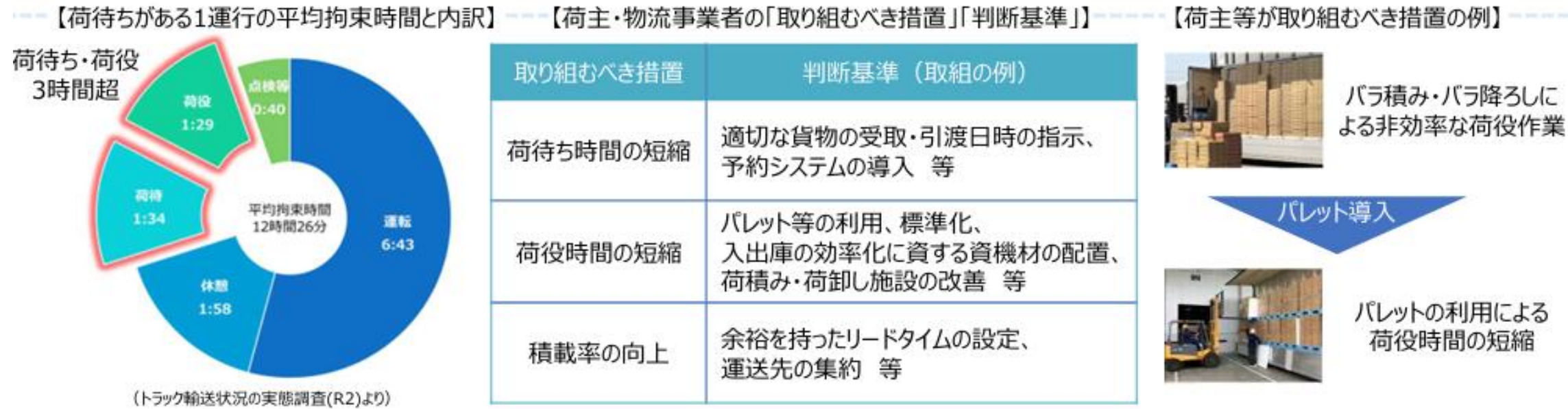


個社での対応には限界があり、
このままではチルド食品物流を維持できない危機感！！

物流外部環境「過去からの商習慣」

■ トラックドライバーに負荷が掛かっていた従来の商慣行※を見直し・是正を検討する必要があります。

※接車・出発までの待機時間、短いリードタイム（LT1）、バラ単位出荷による作業生産性と積載率の低下、等



引用：国土交通省「[トラック物流2024年問題に関するオンライン説明会資料](#)」

参画企業の一覧

- 持続可能なチルド物流の実現を目指し、業界の垣根を越えてハム・ソーセージ、乳、麺から企業が参画しています。



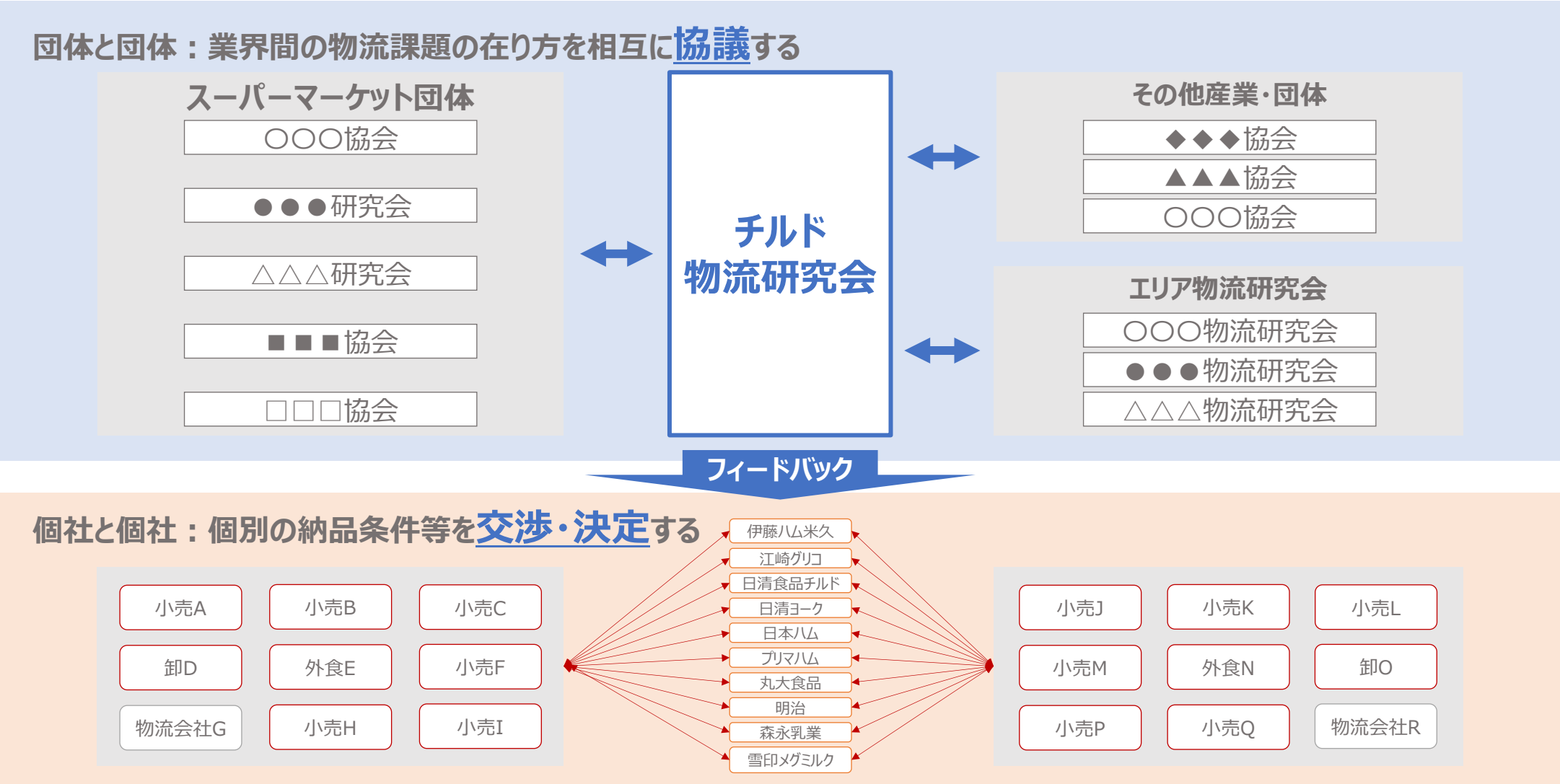
(2025年1月参画)



2024年10月7日「チルド物流研究会」発足記者会見の様子

チルド物流研究会のあるべき姿

■ チルド物流研究会は業界間の団体協議を推進し、個社間の交渉に際しての互恵関係構築を推進します。



スケジュール

■ チルド物流研究会は以下4つの課題を掲げ、その解決に向けた取り組みを開始しました。

課題 \ 年度 ステータス	2024	2025～2029		2030
	現状	準備期	変化期	(一旦の) 完成期
1.納品条件の 緩和	短納期・即時即応の ビジネスルールが続く	分科会で課題整 理優先順位付け	他業界団体と協議 店舗納品LT2日 休配日の設定 ケース受発注 納品期限1/2	
2.ドライバーの 付帯作業削減	法令整備によりドライ バーの荷待ち・荷役時 間削減が求められる	分科会で課題整 理優先順位付け	行政等との連携 ドライバーの運送業 務と荷役業務の切り 分け	取組課題を解決して 将来に亘って持続可 能なチルド物流を実現
3.輸配送効率化	課題1と2が制約と なって輸配送効率が 良くない		課題3と4も分科会 を設置 共同輸配送の実現	
4.標準化・ システム導入 による効率化	全体最適を見据えた 物流システムが未整 備		持続可能な物流の 在り方(ガイドライン) 策定を目指す パレット共同利用等 その他標準化・ システム化施策	

2. 対外協議等の状況

概況

■ これまでに全国の物流研究会や行政といった、様々な対面先と面談・勉強会・情報交換などを実施しました

1. 他業界団体

- ① SM物流研究会 様
- ② 中四国物流研究会 様 など

2. 行政

- ① 国土交通省 様
- ② 経済産業省 様
- ③ 農林水産省 様
- ④ 公正取引委員会 様

3. その他 団体

- ① 日本加工食品卸協会 様
- ② 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） 様
- ③ セブン&アイ・ホールディングス 様
- ④ 日本豆腐協会 様
- ⑤ 全国製麺協同組合連合会 様
- ⑥ 全国納豆協同組合連合会 様
- ⑦ その他（食品メーカー 様、物流会社 様 など）

「チルド食品業界製配販行動指針」

SM物流研究会様との協議を通じて、チルド食品業界版の製配販行動指針を作成しています
また、「チルド物流研究会×SM物流研究会」の会議には、卸企業様にも参加いただいております

「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「チルド食品業界製配販行動指針」 **(案)**

	ガイドライン項目	内容	①製配連携【メーカー→卸拠点（小売TC含む）】	優先度
	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） ・時間を把握するために受付システムの導入を進める ・付帯作業の定義（認識）を発着荷主、物流業者間で合わせる	B
	②荷待ち・荷役作業時間 「2時間以内」ルール 1回の受け渡しを1時間以内	・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	1回の受け渡し1時間以内を目指す	B
	④納品リードタイムの確保	物流事業者の準備時間の確保や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	・適切なリードタイム確保により、必要な車両台数を運送会社へ連絡し、効 率的で合理的な配送をおこなう ・「定番発注のメーカー受信時刻は店着納品日前々日の12時まで」、「特 売・新製品のメーカー受信日は店着日8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	A
	⑤物流資機材の標準化・利活用	物流資機材の規格等について標準化を推進する	効率的で統一的な納品形態を検討する	C

チルド物流研究会は2025年8月にFSPへ参画
持続可能な物流の実現を目指します

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）

SBM会議
（食品物流未来推進会議）

チルド物流研究会

日本加工食品卸協会

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）

SM物流研究会

納品条件の緩和 ①

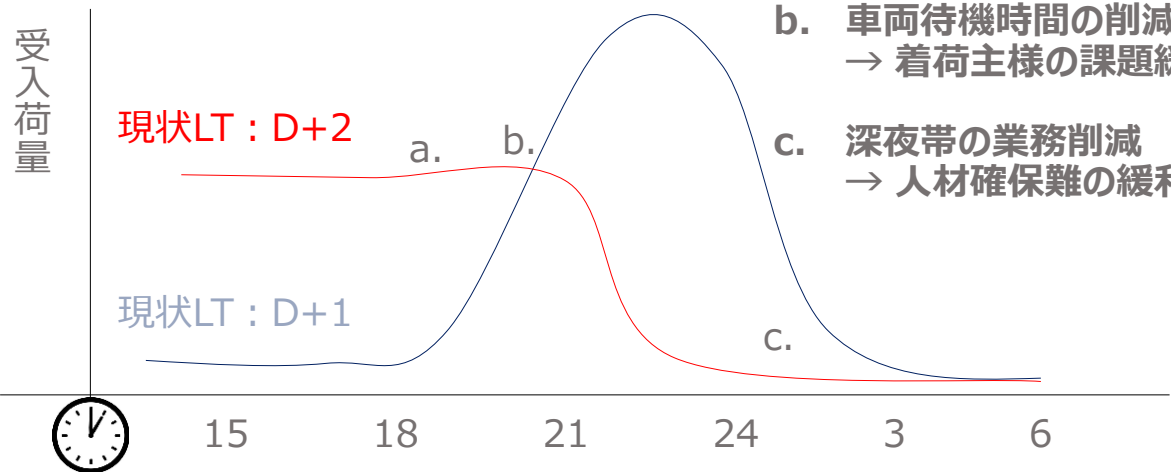
リードタイム延長

効率化への効果が高く、発荷主・着荷主・物流事業者の三方にメリットが期待できます

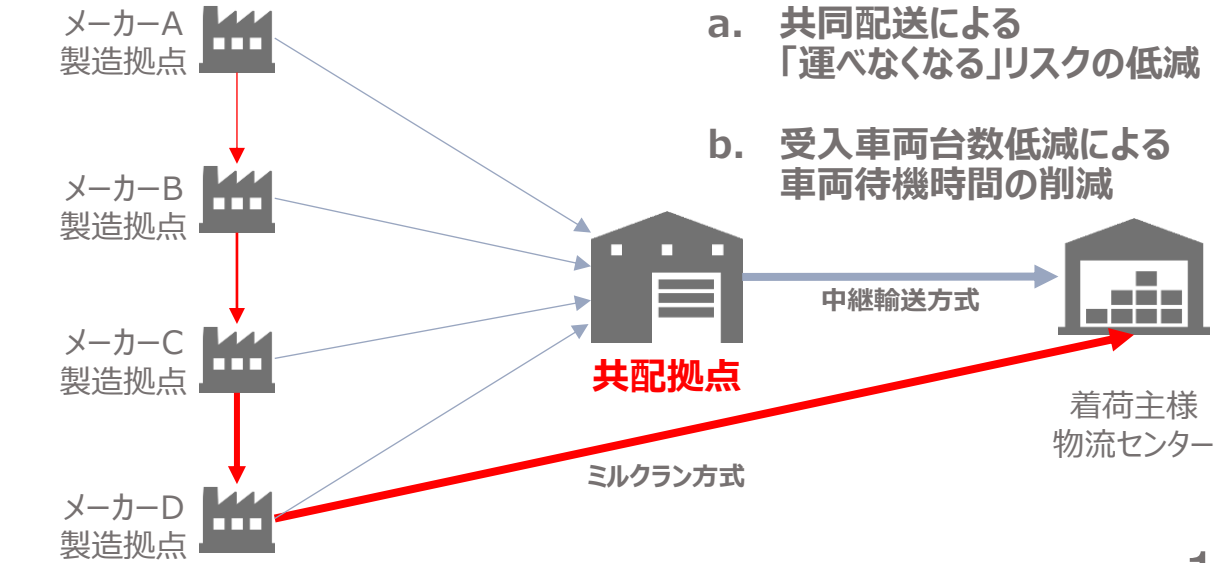


着荷主様 メリット①

物流センター時間別荷受量推移



着荷主様 メリット②



納品条件の緩和 ②

リードタイム延長以外の項目についても、今後協議していくことを検討しています

発注単位変更

物流：作業や積載の効率向上だけでなく品質の向上も期待され、持続可能な物流が実現できると考えられます。
店舗様：管理・作業工数の低減によりご来店のお客様に充てる時間が増え、顧客満足度を向上できる可能性が考えられます。



休配日設定

休業日が確保できることにより、倉庫作業やトラックドライバーの雇用の安定化が期待され、持続可能な物流が実現できると考えられます。



他にも、●新商品・特売品の事前発注化 ●納品鮮度期限の延長 ●納品時間帯の緩和 など

荷待ち・荷役等時間の削減

荷待ち・荷役等時間の削減

物流効率化法「すべての荷主・物流事業者に対する努力義務」への対応が必要です※1

- 取組事項①

: 荷待ち・荷役等にかかる時間の把握

実態調査 ➡ 当該時間が120分以上（ないし60分以上）要しているセンターの把握 ➡ 課題抽出
- 取組事項②

: 荷待ち・荷役等時間2時間以内ルール、1回の受け渡しで1時間以内

荷待ち時間の削減（納品時刻の設定、荷役作業員・運搬機器の適切な配置、など）
- 改善・協力事項

: 荷役等時間の削減

① 作業分担の明確化（荷卸し・フォークリフト荷役、店別仕分け、シール貼付、空容器整理・回収、など）

② 作業の効率化（パレット納品、ケース発注、検品レス、など）
- ```
graph LR; A[待機] -.-> B[バース接車]; B --> C[待機]; C --> D[荷卸し]; D --> E[台車積替え 仕分け・シール貼付 ソーター流し※3]; E --> F[庫内搬送 店別仕分け※3]; F --> G[検品]; G --> H[バース離車]; H -.-> I[待機]; I --> J[空容器 整理・回収];
```
- ※1：国土交通省「[物流効率化法](#)」理解促進ポータルサイトより
- 14

荷待ち・荷役等時間や付帯作業に対する認識を合わせるべく今後協議していく予定です

|                                                                                                       |                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| 取組目標                                                                                                  |                                                          |
| 「荷主等は、1回の受渡しごとの荷待ち時間等について、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時間等を短縮するものとする。」 |                                                          |
| チルド物流における納品形態の定義                                                                                      |                                                          |
| 納品形態について                                                                                              |                                                          |
| 納品は積載効率を考慮してパレットを優先するが、積載効率を損ねず作業性に優位性がある場合はかご車でも問題なしとする                                              |                                                          |
| 総量納品                                                                                                  | 単品ごとの発注量を合計し、全数量をまとめ、概ねメーカーの製造荷姿で小売りセンターへパレットもしくはかご車等で納品 |
| エリア別仕分け納品                                                                                             | エリア別の発注単位に仕分けをして小売りセンターへパレットもしくはかご車等で納品                  |
| 店別仕分け納品                                                                                               | 店別の発注単位に仕分けをして小売りセンターへパレットもしくはかご車等で納品                    |
| 便別仕分け納品                                                                                               | 店配便別の発注単位に仕分けをして小売りセンターへパレットもしくはかご車等で納品                  |
| チルド物流における荷役作業および荷待ち荷役等時間の測定の定義                                                                        |                                                          |
| センター入場                                                                                                |                                                          |

※ 資料一部抜粋

# 商習慣について

## チルド食品業界の中でも独特の商習慣があります

得意先への納品などに対し、得意先より様々な条件を受けております。  
その中でも取引契約等には明確となっていない条件を商習慣と位置付けております。  
特に一部の乳業メーカーにはチルド食品業界の中でも独特の商習慣があります。

- ・納品可能時間帯でも、早い時間での納品指定
- ・納品先でのフォークリフト作業
- ・空容器回収に関わる作業（仕分・積み込み等）
- ・CVSセンター納品は原則として全国の共配センターへ直送



### 【早い時間帯での納品】

重量物のため納品時間が早めに設定されていることが多い



### 【フォークリフト作業】

納品ドライバーによるフォークリフト作業



### 【空容器回収】

納品後に自社の空容器を回収

---

## 3. 参画企業間の勉強会

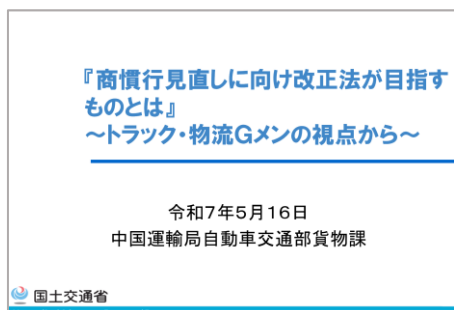
# 勉強会 ①

## ■ (株) 明治 物流部主催 講演会 チルド物流研究会参画企業も参加

「商習慣見直しに向け法改正が目指すものとは」  
～トラック・物流Gメンの視点から～

国土交通省 中国運輸局 自動車交通部 貨物課  
課長 田中幸久様  
課長補佐 丸山峰雄様

2025年5月16日（金）13時半～15時半  
（株）明治 京橋ビル



## ■ チルド物流研究会 勉強会 各社が参加

「新物効法について」  
施行に向けた状況の解説 及び 事前質問に対するQ&A

国土交通省 物流・自動車局 物流政策課  
課長補佐 宮沢由香里様

2025年2月21日10時～  
Teams会議

| 新物効法の施行に向けた状況    |    |
|------------------|----|
| 1. 新物効法の概要       | 1  |
| 2. 新物効法の施行に向けた状況 | 8  |
| 3. 新物効法の施行に向けた状況 | 20 |
| 4. 新物効法の施行に向けた状況 | 29 |

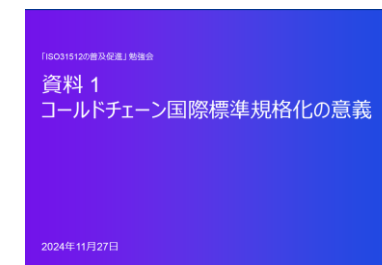
2025年2月

## ■ ISO31512普及促進 勉強会 チルド物流研究会より数社が参加

「国際標準規格化の意義、概要説明 など」

国土交通省 物流・自動車局 国際物流室  
経済産業省 消費・流通政策課 物流企画室

2024年11月27日10時～  
経済産業省会議室&Teams

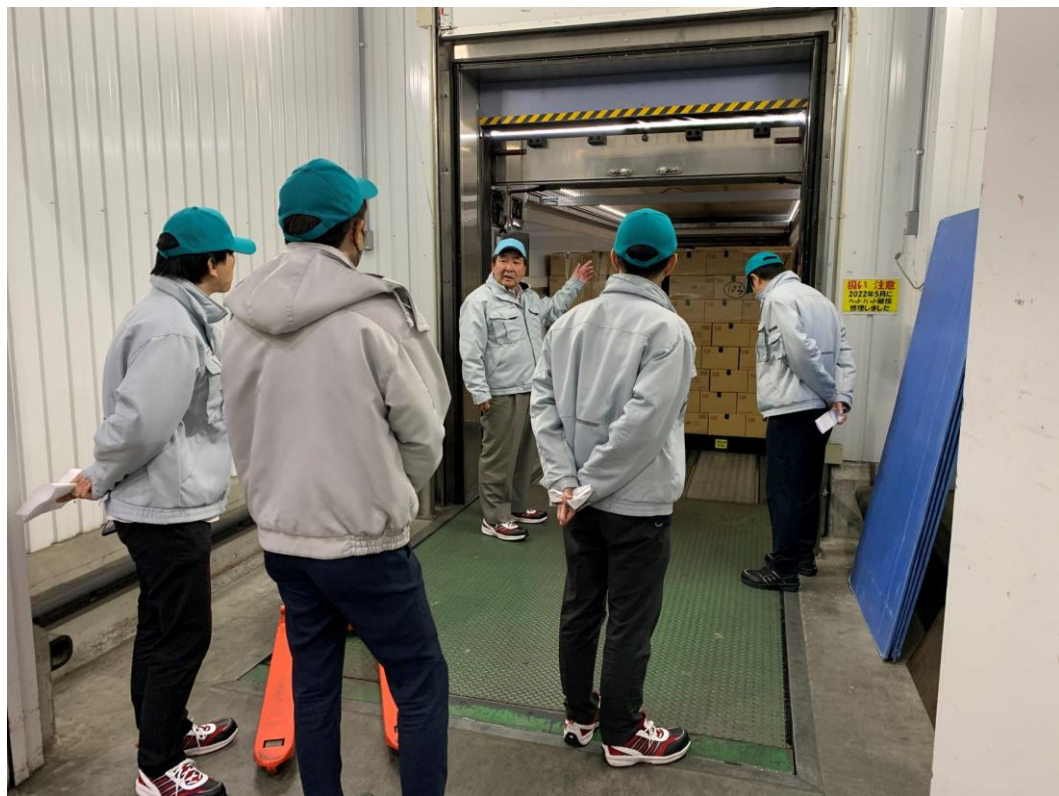


# 勉強会 ②

## ■ チルド物流研究会 参加企業の物流センターを視察

仕分、保管、配送など状況説明、質疑応答など  
パレットに関する意見交換会を実施 ～ 各社の状況や困りごとなど

2025年5月29日（木）、6月13日（金）



---

## 4. 情報発信等の状況

# メディア掲載

## ■記者会見後の反響

2024/10/25時点

■TV 4番組

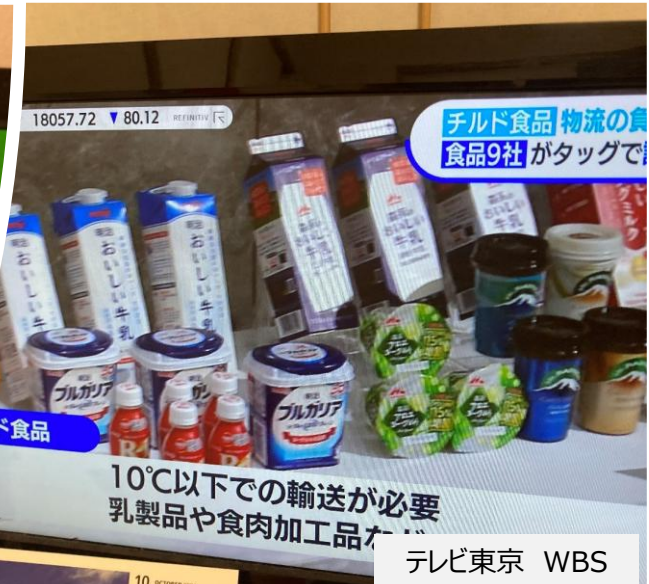
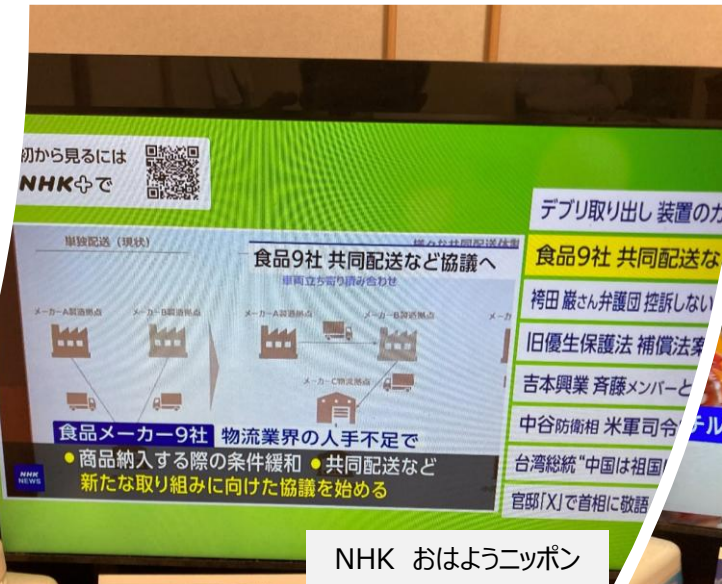
■紙媒体 80件

■WEB媒体 250件

計334件

### ■その後

日報ビジネス社『食品包装 2025年2月号』  
物流ニッポン新聞社『物流ニッポン 2025年6月24日』  
など



■ 農林水産省様 『農林水産物・食品等の流通合理化について』 商習慣の見直しに関する事例に掲載頂きました

商慣習の見直し（事業者の取組促進）

- 物流負荷の軽減にも資する①リードタイムの延長、②納品期限の緩和、③賞味期限の大括り化等の商慣習の見直しを推進。
- 「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」を開催し、取組の事例紹介やフォローアップを行うとともに、食品等流通調査では、商慣習の見直しに係る取組状況を毎年調査し、事業者に対する協力要請等を実施。

チルド物流研究会の取組

- ・ チルド食品は冷蔵温度帯（0～10℃）で流通、賞味期限が短い、納品リードタイムが短い、多頻度・少量配送といった特徴。
- ・ 持続可能なチルド食品物流で商品をお客様へお届けするため、関係 9 社が令和6年10月7日に「チルド物流研究会」を発足。
- ・ 2030年を一旦の完成期として目指し、①納品期限の緩和、②トラックドライバーの付帯作業（店別仕分け作業等）の削減、③輸配送効率化、④標準化・システム導入による効率化に取り組む。

取組課題②トラックドライバーの付帯作業削減

付帯作業を削減しトラックドライバーの運転時間を確保（以下一例）

|                                                    |                                                                |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 【店別仕分け作業】<br>● 店舗別加工車への倉庫内仕分<br>● 自動店別仕分け機での商品供給作業 | 【庫内積み替え作業】<br>● パレットから加工台車への積替え<br>● 商品別の積み替え作業<br>● 日付別積み替え作業 |
| 【庫内移動作業】<br>● 指定場所までの庫内移動<br>● エレベーターなどでの庫内移動      | 【フォークリフト作業】<br>● ドライバーによる<br>フォークリフトの運転                        |

※これらの内容が全ての納品先で行われているわけではありません

（出典）令和6年10月7日 チルド物流研究会発表資料

SM物流研究会の取組

- ・ 2024年問題をはじめとする物流危機を回避し、物流分野を「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の研究・検討を目的として、発足。
- ・ 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納品期限の緩和、④流通BMSによる業務効率化に取り組む、持続可能な食品物流に向けた取組を共同宣言。

(2)持続可能な食品物流に向けた取り組み宣言

「持続可能な食品物流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日以上の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

（出典）令和6年7月9日 第3回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資料

FSP研究会の取組

- ・ 「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）の三層で議論し、社会実装することを目指したもの。
- ・ 製・配・販が連携して、①店舗納品期限「2分の1残し」への統一化、②小売・卸間、卸・メーカー間の定番発注締め時間調整、③特売・新製品の確定数量化を可能にする適正リードタイムの確保を掲げている。

資料 1-3

農林水産物・食品等の流通合理化について

**MAFF**  
Ministry of Agriculture,  
Forestry and Fisheries  
農林水産省  
令和7年6月  
新事業・食品産業部

■『新物効法に関する判断基準解説書の事例集』に取組事例を掲載頂きました

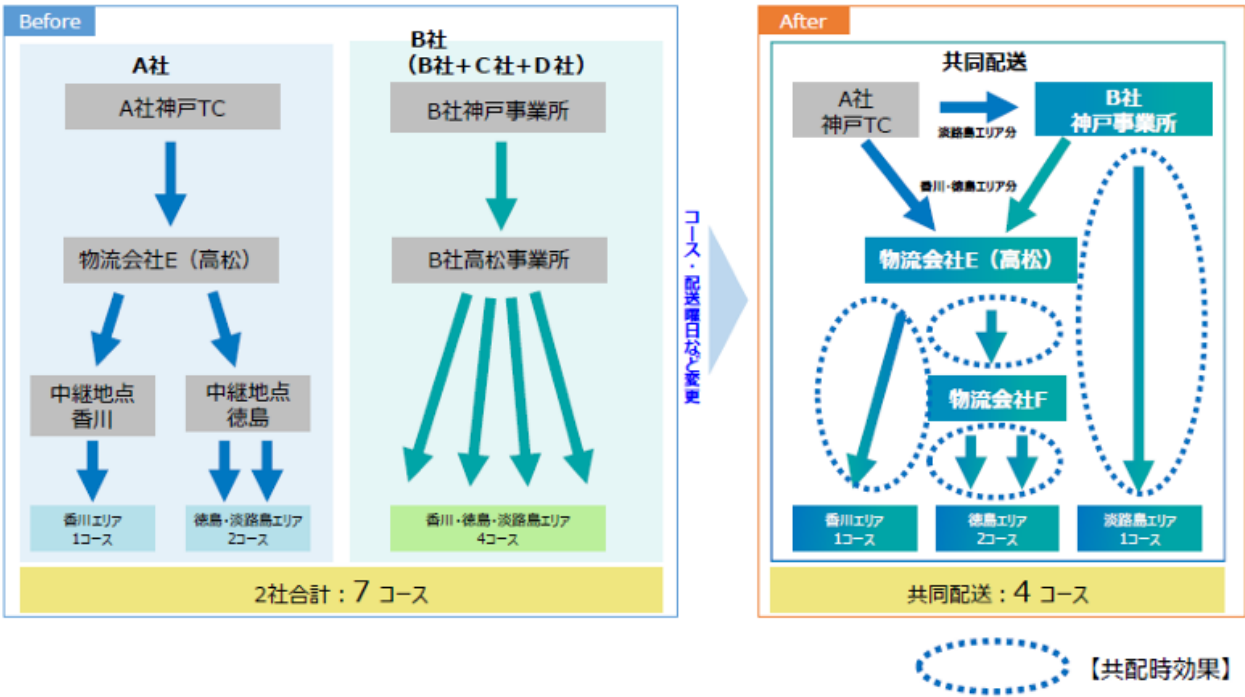
④取組が適切且つ円滑に行われるよう、関係する業務に係る各部門間の連携を促進すること。

○事例5（部門間連携・発着連携）

日本ハム・ソーセージ工業協同組合 **チルド物流研究会**

- 日本ハム・ソーセージ工業協同組合では、2023年12月1日に「SDGs への貢献と持続可能な物流のための食肉加工業界取組宣言」を公表し、①トラックドライバーの附帯業務の負荷軽減（棚入れ、値付け等の見直し）及び②納品条件の変更による効率化（365日納品、ピース納品等の見直し）のため物流部門と営業部門が連携して納品先と交渉するとともに、③同温度帯の荷主事業者と連携した共同配送を推進。
- 2024年10月7日には、チルド食品を取り扱う9社（伊藤ハム米久ホールディングス（株）、日清食品チルド（株）、日清ヨーク（株）、日本ハム（株）、プリマハム（株）、丸大食品（株）、（株）明治、森永乳業（株）、雪印メグミルク（株））が「チルド物流研究会」を発足し、①納品条件の緩和、②トラックドライバーの附帯作業削減、③輸配送効率化及び④標準化、システム導入による効率化に取り組んだ。
- たとえばハム・ソーセージ4社は、①各社の物流部門と営業部門で現状の配送ルート、納品条件（曜日・時間・頻度等）を確認し、②それを基にハム・ソーセージ4社で最適な共同配送コースを策定。③納品条件変更となる着荷主と交渉し、2024年4月までにトラックドライバーによる店頭陳列、商品への値付け作業を廃止し軒先納品とするとともに、共同配送スキームを検討。四国エリアにおいて、重複納品先を整理して7コースを4コースに集約し、年間配送トラック台数を1,820台から884台への削減を実現。

【配送フロー図】



# 行政様 公開資料掲載 ③

## ■ 農林水産省様 『令和6年度 食料・農業・農村白書』で当研究会の立上げについての言及いただきました

このような中、農林水産物・食品等の流通合理化に取り組む事業者数<sup>1</sup>については、令和6(2024)年度は前年度に比べ80件増加し296件となりました(図表4-1-5)。

他方、農林水産物・食品の物流の現場での取組も進展しており、例えば九州・四国では、熊本・愛媛のかんきつ産地が共同で標準仕様パレットに対応した新たな段ボール規格の開発に着手したところであり、また、東北・北陸では、生産者団体が鉄道事業者と連携し、青森県から北陸を経由して大阪府へ米等を輸送する貨物列車の定期運行を行っているところです。

さらに、ハム、チーズ、生麺等のチルド食品の食品製造業者が共同で、納品条件の緩和、輸配送効率化等について協議するため「チルド物流研究会」を立ち上げるなどの取組も見られています。



青果物の標準仕様パレットでの出荷

---

## 5. 今後の予定

# 2025年度 活動予定

■ 各課題について「あるべき姿」を定め、2025年度は下記の通り活動する予定です

| 課題                 | 年度<br>ステータス      | 2025                                                                                                                                | あるべき姿・目標                                                                                                                                                                                                                                                                |  |                  |                 |      |      |  |      |             |      |      |  |             |
|--------------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------|-----------------|------|------|--|------|-------------|------|------|--|-------------|
|                    |                  | 変化期                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |                  |                 |      |      |  |      |             |      |      |  |             |
| 1.納品条件の緩和          |                  | ①SM物流研究会、中四国物流研究会を中心に取り組み、交渉の知見を蓄積する<br>②25年度内にSM物流研究会との団体間でLT2を合意する（最終は個別交渉）                                                       | LT2化、休配日設定および発単変更等を段階的に合意形成<br><table><tr><td></td><td>SM物流研究会・中四国物流研究会</td><td>他団体(九州・東北・北海道等)</td></tr><tr><td>25年度</td><td>LT2化</td><td></td></tr><tr><td>26年度</td><td>休配日設定・発単変更等</td><td>LT2化</td></tr><tr><td>27年度</td><td></td><td>休配日設定・発単変更等</td></tr></table> |  | SM物流研究会・中四国物流研究会 | 他団体(九州・東北・北海道等) | 25年度 | LT2化 |  | 26年度 | 休配日設定・発単変更等 | LT2化 | 27年度 |  | 休配日設定・発単変更等 |
|                    | SM物流研究会・中四国物流研究会 | 他団体(九州・東北・北海道等)                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |                  |                 |      |      |  |      |             |      |      |  |             |
| 25年度               | LT2化             |                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |                  |                 |      |      |  |      |             |      |      |  |             |
| 26年度               | 休配日設定・発単変更等      | LT2化                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |                  |                 |      |      |  |      |             |      |      |  |             |
| 27年度               |                  | 休配日設定・発単変更等                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |                  |                 |      |      |  |      |             |      |      |  |             |
| 2.ドライバーの付帯作業削減     |                  | 付帯作業の実態把握と解消に向けた具体的取組を立案し、協議団体との合意、個社交渉での解消に繋げる                                                                                     | ドライバーの運送業務と倉庫荷役業務を切り分けて、荷待ち荷役等時間1時間以内（ドライバー荷役作業ゼロ）                                                                                                                                                                                                                      |  |                  |                 |      |      |  |      |             |      |      |  |             |
| 3.輸配送効率化           |                  | <p>&lt;支線&gt; ①各社の現状把握、課題や取り組みエリアの選定<br/>②エリアや客先を絞った共同配送の検証・実現</p> <p>&lt;幹線&gt; ①各社の現状把握、課題や取り組みエリアの選定<br/>②幹線の共同輸送検証・実現（混載含む）</p> | <p>&lt;支線&gt; ①物流拠点の集約（センター前センターの検討含めた拠点施策）<br/>②エリア毎に共同配送を実現</p> <p>&lt;幹線&gt; ①モーダルシフトの展開<br/>②往復幹線の活用</p>                                                                                                                                                            |  |                  |                 |      |      |  |      |             |      |      |  |             |
| 4.標準化・システム導入による効率化 |                  | ①各社のパレット運用・管理状況や課題を把握（一次・二次物流での自社orレンタルパレットの運用状況、パレットサイズ、リース会社、今後の二次物流へのパレット運用方法の各社方針）<br>②パレット紛失原因の調査や意見交換の実施                      | ①パレット納品率の向上を図り荷役等時間を削減する<br>②パレット紛失防止体制確立<br>③データ連携の仕組み構築<br>④システム導入による効率化                                                                                                                                                                                              |  |                  |                 |      |      |  |      |             |      |      |  |             |

---

以 上