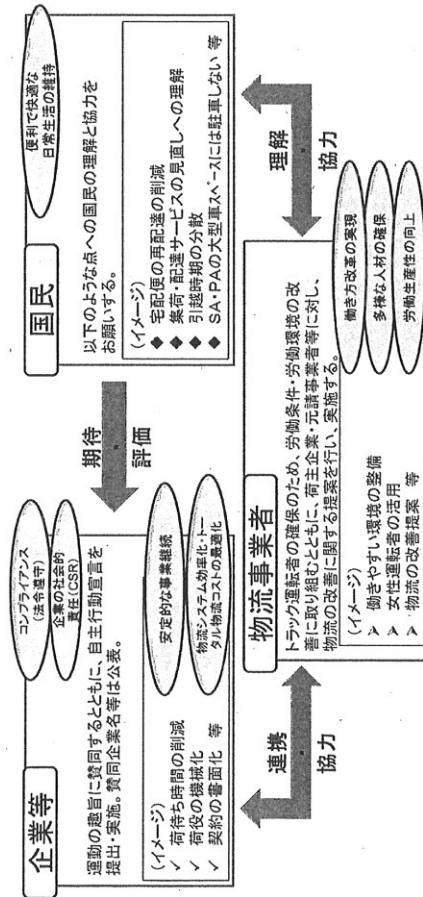


# 「ホワイト物流」推進運動の概要

- 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、

- ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
  - ②女性や60代以上の運転者等も働きやすい、「よりホワイト」な労働環境の実現
- に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

## 推進運動のイメージ



## 推進運動の経緯

- 平成30年 5月30日：自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議  
政府行動計画の決定（「ホワイト物流」推進運動は重点施策）
- 12月14日：第1回「ホワイト」物流推進会議（推進方針を決定）
- 平成31年 2月20日：トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会  
（詳細な呼び掛け内容等を決定）
- 3月：賛同企業の募集開始、上場会社等に参加要請文を送付

## 「ホワイト物流」推進会議の構成員

「ホワイト物流」推進運動の推進体制として、有識者、荷主や物流事業者の関係団体・労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議を設置。

(有識者)

- 野尻 俊明 流通経済大学学長(座長)  
齋藤 実 神奈川大学経済学部教授  
高岡 美佳 立教大学経営学部教授

(関係団体)

- 日本経済団体連合会  
日本商工会議所  
全国農業協同組合中央会  
日本農業法人協会  
日本ロジスティクスシステム協会  
全日本トラック協会  
日本物流団体連合会

(労働組合)

- 交運労協  
運輸労連  
交通労連  
(事務局)  
国土交通省(主管)  
農林水産省  
経済産業省  
全日本トラック協会

## (参考) 自主行動宣言のイメージ

- ◆ 自主行動宣言の様式や推奨項目リストは「ホワイト物流」推進運動のポータルサイトでご覧になれます。提出方法についてもご案内しております。(URL <https://white-logistics-movement.jp>)
- ◆ まずは、取り組みやすい項目からでも結構ですので、是非ご検討をお願いします。

		「ホワイト物流」推進運動 持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言																											
賛同企業 情報	代表者の役職・氏名	企業・組合名	役職	氏名	所在地	主たる事業	ホームページ																						
					〇〇都	製造業																							
賛同宣言	必須項目	当社は、「ホワイト物流」推進運動の趣旨に賛同し、以下のように取り組むことを宣言します (取組方針) ・事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、..... (法令遵守への配慮) ・法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、..... (契約内容の明確化・遵守) ・運送及び荷役・検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、.....																											
	推奨項目	<table border="1"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>分類番号</th> <th>取組項目</th> <th>取組内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td>推奨項目リストにある取組項目を記入します。</td> <td>推奨項目リストからの選定事項について、取り組もうとする具体的な内容を記載します。</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td>推奨項目に付す分類番号を記入します。</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⋮</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="3">PR欄</td> <td>希望される企業等は、この欄で自社PRが可能です。</td> </tr> </tbody> </table>					No.	分類番号	取組項目	取組内容	1				2		推奨項目リストにある取組項目を記入します。	推奨項目リストからの選定事項について、取り組もうとする具体的な内容を記載します。	3		推奨項目に付す分類番号を記入します。		⋮				PR欄		
No.	分類番号	取組項目	取組内容																										
1																													
2		推奨項目リストにある取組項目を記入します。	推奨項目リストからの選定事項について、取り組もうとする具体的な内容を記載します。																										
3		推奨項目に付す分類番号を記入します。																											
⋮																													
PR欄			希望される企業等は、この欄で自社PRが可能です。																										

(スケジュール)

2019年

10月頃

賛同企業の数、取組状況等の集計・公表(第1回)(9月末締切)

※各企業等は、自主行動宣言を事務局に提出の上、自社のプレスリリース、HP等で随時公表可。

2020年

1月頃

賛同企業の数、取組状況等の集計・公表(第2回)(12月末締切)

※以後、随時公表

# ホワイト物流参画(伊藤忠食品)

— 日食協の開発システム導入・食品卸では初 —

伊藤忠食品は国が有力企業に参画を呼び掛けている「ホワイト物流」推進運動に対し、食品卸業界で初めて自主行動宣言を表明した。日本加工食品卸協会(日食協)が開発した「トラック入荷受付・予約システム」を自社物流センターへ導入し、ドライバーの過剰な業務負担となっている荷待ち時間の削減を推進する。3月の「船橋物流センター」(千葉県)を皮切りにシステム導入を順次拡大し、昨今の深刻な物流危機の改善へ寄与させる。

「ホワイト物流」は深刻化するトラックドライバー不足の改善に向け、国土交通省・経済産業省・農林水産省が推進する運動。

この4月から上場会社および各都道府県の主要企業約6300社へ参加の呼び掛けを開始し、食品業界でも味の素社やキューピー、ハウス食品などの有力メーカーがすでに参加を宣言。伊藤忠食品は6月24日の提出で参加を表明し、食品卸としては初の事例となる。

同社は日食協の開発システムを導入した船橋センターにおいて、従来手書きで管理していた受付簿の電子化を実施。今後は車両入構時刻の事前予約へ機能の拡大を進め、食品物流の大きな課題となっていたトラックの順番待ちによる渋滞緩和、ドライバーの待機時間削減の短縮に取り組む計画だ。

船橋での事例検証に基づき、5月末から導入を開始した埼玉県の「三郷物流センター」では6月に予約システムを一部メーカーとの間で開始。7月以降は同拠点で予約システム対応メーカー数の拡大を図るとともに、他の物流センターにもシステム導入を進める。物流効率化とドライバーの働きやすい環境整備へ取り組み、社会に不可欠な物流の安定化へ力を注ぐ方針だ。(篠田博一)

(日本食糧新聞7月3日号より転載)

# 食品ロス削減に向けた加工食品の納期期限の 更なる見直しについて（通知）

— 農林水産省・経済産業省 —

元食産第843号  
20190628商局第4号  
令和元年7月4日

一般社団法人 日本加工食品卸協会 会長 殿

農 林 水 産 省 食 料 産 業 局 長



経済産業省大臣官房商務・サービス審議官



## 食品ロス削減に向けた加工食品の納品期限の見直しについて（通知）

我が国においては、年間621万トンの食品ロスが発生していると推計されており、これを削減することが重要な社会的課題となっているところです。この食品ロスについては、我が国の商慣習として、小売企業等による加工食品の納品期限（いわゆる1/3ルール）が、他の先進国と比べて厳しいものとなっていることが、その一つの要因とされています。

こうした商慣習の見直しに当たっては、個別企業の取組では解決が難しく、製造・卸・小売間における利害を乗り越えて、フードチェーン全体で解決していくことが必要です。こうしたことから、「食品ロス削減のための商慣習検討ワーキングチーム」（以下「ワーキングチーム」という。）及び「製・配・販連携協議会」において、農林水産省と経済産業省の連携による支援の下、食品ロス発生要因となっている商慣習の見直しに向けた話し合いや「納品期限見直しパイロットプロジェクト」等が行われたところです。

「納品期限見直しパイロットプロジェクト」の成果を踏まえ、小売店舗での廃棄増等のリスクが少なく、フードチェーン全体での食品ロス削減効果が認められる「飲料及び賞味期間180日以上菓子」について、納品期限を賞味期間の1/2残り以下に緩和することが、ワーキングチームのとりまとめにおいて推奨されています。現在、一部の大手量販店やコンビニエンスストアにおいて納品期限緩和が取り組まれているところですが、食料品スーパーや地方の小売企業においては取組が進められていない実態もあります。さらに、一部の卸・小売企業においては、より厳しい納品期限の設定や返品が行われ、結果として製造業において相当のコストが必要になる等、フードチェーン全体で食品ロス削減効果が発揮できない状況もあります。

このため、貴団体におかれては、食品ロスを削減するための商慣習の見直しという趣旨を十分御理解の上、「飲料及び賞味期間180日以上菓子」について、納品期限の緩和に向けた取組の推進をお願いします。

また、その他の加工食品についても、今後、納品期限緩和に向けた検討を行っていくこととしておりますので、併せて御承知をお願いします。

(参考)

29食産第697号  
20170428商局第2号  
平成29年5月9日

卸・小売関係団体の長 殿

農 林 水 産 省 食 料 産 業 局 長

経済産業省大臣官房商務流通保安審議官

食品ロス削減に向けた加工食品の納品期限の見直しについて（通知）

我が国においては、年間621万トンの食品ロスが発生していると推計されており、これを削減することが重要な社会的課題となっているところです。この食品ロスについては、我が国の商慣習として、小売企業等による加工食品の納品期限（いわゆる1/3ルール）が、他の先進国と比べて厳しいものとなっていることが、その一つの要因とされています。

こうした商慣習の見直しに当たっては、個別企業の取組では解決が難しく、製造・卸・小売間における利害を乗り越えて、フードチェーン全体で解決していくことが必要です。こうしたことから、「食品ロス削減のための商慣習検討ワーキングチーム」（以下「ワーキングチーム」という。）及び「製・配・販連携協議会」において、農林水産省と経済産業省の連携による支援の下、食品ロス発生の要因となっている商慣習の見直しに向けた話し合いや「納品期限見直しパイロットプロジェクト」等が行われたところです。

「納品期限見直しパイロットプロジェクト」の成果を踏まえ、小売店舗での廃棄増等のリスクが少なく、フードチェーン全体での食品ロス削減効果が認められる「飲料及び賞味期間180日以上菓子」について、納品期限を賞味期間の1/2残り以下に緩和することが、ワーキングチームのとりまとめにおいて推奨されています。現在、一部の大手量販店やコンビニエンスストアにおいて納品期限緩和が取り組まれているところですが、食料品スーパーや地方の小売企業においては取組が進められていない実態もあります。さらに、一部の卸・小売企業においては、より厳しい納品期限の設定や返品が行われ、結果として製造業において相当のコストが必要になる等、フードチェーン全体で食品ロス削減効果が発揮できない状況もあります。

このため、貴団体におかれては、食品ロスを削減するための商慣習の見直しという趣旨を十分御理解の上、「飲料及び賞味期間180日以上菓子」について、納品期限の緩和に向けた取組の推進をお願いします。

また、その他の加工食品についても、今後、納品期限緩和に向けた検討を行っていくこととしておりますので、併せて御承知おきます。

# 加工食品卸売業の課題と方向性

— 株式会社ファイネット —



FINET LECTURE ファイネットレクチャー

## 加工食品卸売業の 課題と方向性

物流問題や消費税軽減税率制度に対する取組み



一般社団法人日本加工食品卸協会  
専務理事

**奥山 則康** 様

～プロフィール～

国分株式会社(現国分グループ本社  
株式会社)の経理部長、取締役人事  
部長を経て、2005年より日食協の専  
務理事に就任される。

# 課題1 物流問題への対応

## topic.1 課題の背景

近年、加工食品の物流は、流通構造の変化を受けて運用形態が多様化し、また物流分野における労働力不足が長期化するおそれがあることなどから、加工食品物流は厳しい現実に直面している。

特に、加工食品物流は、多頻度少量小口配送や厳格な納品時間指定、納品時の付帯作業、長時間待機等で、トラックドライバーが加工食品の配送を敬遠し、人手不足に拍車をかける要因にもなっている。

### トラックドライバーの人手不足は深刻化!

- 運転者数 平成27年: **767**千人  
→平成7年のピーク時(980千人)より減少
- 有効求人倍率 トラックドライバー: **3.03**倍  
→全職業平均(1.57倍)を大きく上回る
- 平均年齢  
大型トラック: **47.8**歳、中小型トラック: **45.8**歳  
→全産業平均(42.5歳)を大きく上回る

### トラックドライバーの労働条件は過酷!

- 年間賃金  
大型トラック: **454**万円、中小型トラック: **415**万円  
→全産業平均(492万円)より約1~2割低い
  - 年間労働時間  
大型トラック: **2,604**時間 中小型トラック: **2,592**時間  
→全産業平均(2,136時間)より約2割長い
- トラック配送業務において  
「荷待ち」や「荷役」が長時間労働の要因  
1運行あたりの平均待ち時間は約1時間45分

※2019年3月「ホワイト物流」推進運動のご案内(国土交通省・経済産業省・農林水産省から)

物流業界における人手不足の解消に向けては「働き方改革」への対応も含めて過酷な労働環境と労働条件の見直し、特に長時間労働の是正と賃金の改善が必要である。

それには我々の業界も協力していかなければ解決は図れないと認識している。我々の業界の物流は、まさに「命の物流」でもあり、これらを維持していくために我々業界は迅速な対応が必要であった。

## topic.2 行政の主な動き

行政(国土交通省)からは物流環境是正のための制度改正が矢継ぎ早に実施された。

- |          |  |
|----------|--|
| 2017年 7月 | 「 <b>貨物自動車運送事業輸送安全規則</b> 」の改正<br>車両総重量8t以上または最大積載量5t以上のトラックに乗務した場合について、荷主の都合により30分以上の荷待ち時間が発生した場合に、ドライバー毎の乗務記録が貨物運送事業者者に義務付けられた。   |
| 8月       | 「 <b>トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン</b> 」の改訂<br>運賃及び料金を定義付けして、運賃と料金を別建収受(標準運送約款の改正)することになった。さらに荷待ち時間の改善における着荷主の役割が明記された。   |
| 11月      | 「 <b>標準貨物自動車運送約款</b> 」の改正<br>運賃と料金の区別が明確になった。運賃とは貨物の場所移動に伴う運送の対価で、料金とは運送以外の役務に対する対価となった。荷待ち時間、積込み・荷卸し、付帯業務(ラベル貼りなど)は、運賃とは別であることが具体的に謳われるようになった。「標準貨物自動車運送約款」は国土交通省が制定するトラック事業者と荷主との契約書の雛形になっている。 |

## topic.3 日食協の取り組み

メーカー・卸間の物流については荷受け側の卸が着荷主になるため、サプライチェーン全体で効率化・最適化を進める上で、このテーマは大変重要であると認識し、弊協会の「物流問題研究会」では、業界の物流環境改善の優先的課題として、この荷待ち時間の改善に取り組むこととした。

### 「入荷受付記録簿」の作成

最初に取り組んだのが、待機時間が存在する施設、時間帯、状況等の実態を把握・分析するための業界標準の共通フォーマット「入荷受付記録簿」の作成であった。既に卸各社が独自のフォーマットで運用していたものだが、これを日食協のホームページに掲載し、共通フォーマットの普及に努めた。

### 「事前出荷情報(ASN)」の策定

検品レスや鮮度管理情報の取り込みなど、卸におけるパース上での業務を合理化し、トラックの配送時間全体の削減を目指して、業界標準のEDIフォーマットを策定した。2017年3月より、ファイネット商品流通VANサービスで「事前出荷情報(ASN)」データの利用が可能になった。

### 即席麺メーカーに対するパレット配送の要請

即席麺メーカーが10t車(約1,400ケース)でバラ積み配送をした場合、荷卸しに約2時間を要していた。これにより、長時間パースを占有することになるため、他のトラックにおける待機時間発生の大いなる要因となっていた。これをバラ積み配送からパレット積み配送に切り替えた場合、実証実験では荷卸しが20分に短縮されるという結果が出た。事態打開のため、日本即席食品工業協会にパレットでの配送要請を行い、1度目の要請では反応が鈍かったが、2度目の要請ではドライバー不足が深刻な状況ということもあって、真摯に取り組んでいただくことになった。その結果、一部の即席麺メーカーと卸の物流センターとでパレット配送による運用が始まった。引き続き、粘り強くパレット配送の拡大に取り組んでいきたい。

## topic.4 「業界標準 トラック入荷受付・予約システム」の立上げ

### ■立上げの背景■

物流現場の実態としては車両の集中化により納品トラックの渋滞が常態化していた。また、入荷受付記録簿もアナログの台帳管理のため、荷卸しや待機時間などの実態が把握できておらず、生産性の改善を図るために必要なデータも管理できていない状況にあった。

この現状を打開し、行政が求める物流環境の改善を図るためには、入荷受付記録簿のデジタル化が必要との認識が弊協会の「物流問題研究会」で広がった。荷卸しや待機時間などの実態を容易に把握することと生産性の改善を図るために必要なデータ管理を実施することの2つの課題が解決でき、結果として、荷待ち時間改善の実現に繋げることができると確信したからであった。

デジタル化にあたっては、個々の企業が独自にシステムを開発しバラバラに運用を始めると、トラックドライバーは卸の拠点毎に違うアプリを操作しなければならず、非常に負荷がかかることになる。サプライチェーン全体の効率化を図るという大きな視点から、構築するシステムは加工食品卸業界として業界標準に基づいた共通アプリを策定していこうという認識が深まった。

こうした動きの中で、農林水産省から平成29年度の補正予算の補助事業で、「トラック入荷受付・予約システム」の公募の発表があり、弊協会の國分会長をはじめ副会長の皆様にご相談をしたところ、一致して業界の協調領域事業として取り組みに値する事業としてご理解・ご協力をいただき、システム開発を行うITベンダーに富士通株式会社を選定し、「トラック入荷受付・予約システムの開発」というテーマで弊協会が応募し、採択された。

### ■立上げにあたっての検討■

システム開発を進めるにあたって、「物流問題研究会」の下部組織として「物流効率化専門部会（座長：伊藤忠食品神山氏）」を設置し、会員卸11社（※）に参画いただいた。また、システム開発を請け負うITベンダーと要件定義を重ね、クラウドサービスによる「業界標準」トラック入荷受付・予約システムの開発に着手することになった。

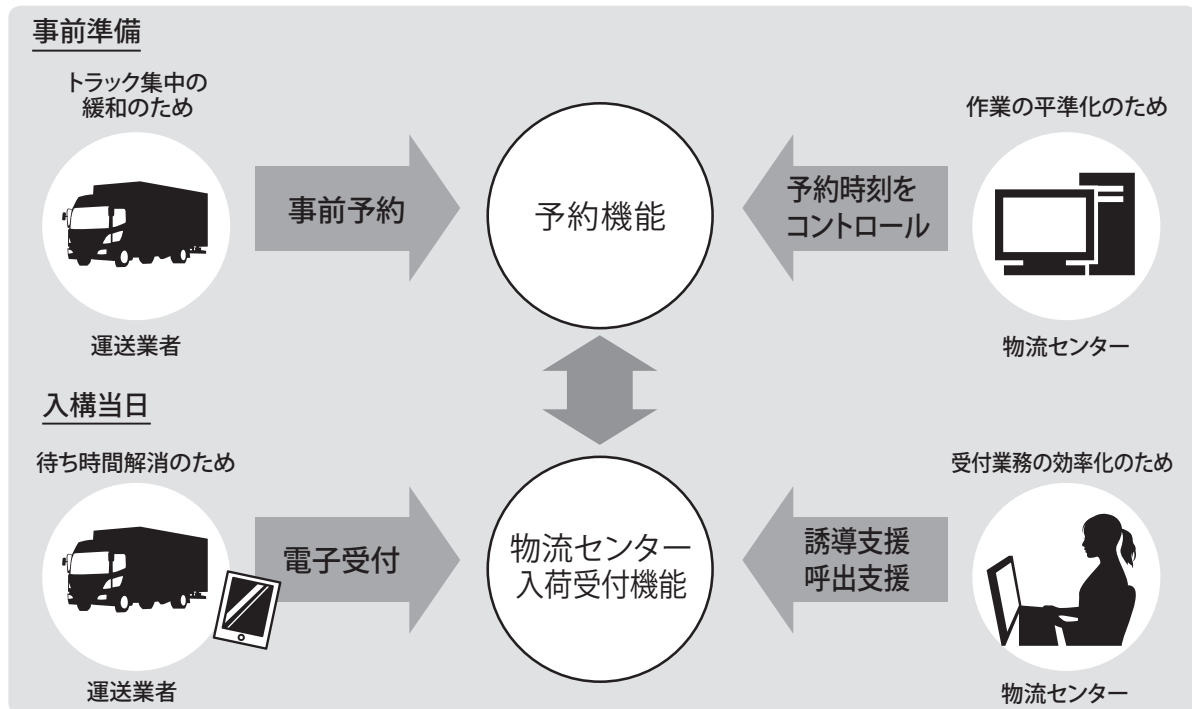
日食協として、加工食品業界におけるトラックの平均待機時間（1時間45分）の30%を削減することを目標に掲げ、システム開発に取り組んだ。

（※）物流効率化専門部会11社～

旭食品株式会社	株式会社日本アクセス
伊藤忠食品株式会社	日本酒類販売株式会社
加藤産業株式会社	三井食品株式会社
国分グループ本社株式会社	三菱食品株式会社
コンタツ株式会社	ヤマエ久野株式会社
株式会社トーカン	

## topic.5 「業界標準 トラック入荷受付・予約システム」について

### ■システム概要■





## 機能概要

### ▼機能1：物流センター受付機能

- ・タブレットorPCによる受付業務のデジタル化(情報収集) ①ドライバーへ待ち状況を表示(物流センター側でバース管理可能)
- ・バース入構指示をドライバーの携帯電話へメール/SMSで送信(受付事務所を経由する回数を削減)

### ▼機能2：入構時刻の事前予約

- ・トラック事業者or倉庫業者(代行)がWebサイトから物流センターへ入構時刻を予約
- ・定期予約/不定期予約可能(過去のトラック予約状況を表示し、順番待ちによる渋滞/待ち時間を軽減)

### ▼機能3：車両の作業実績収集

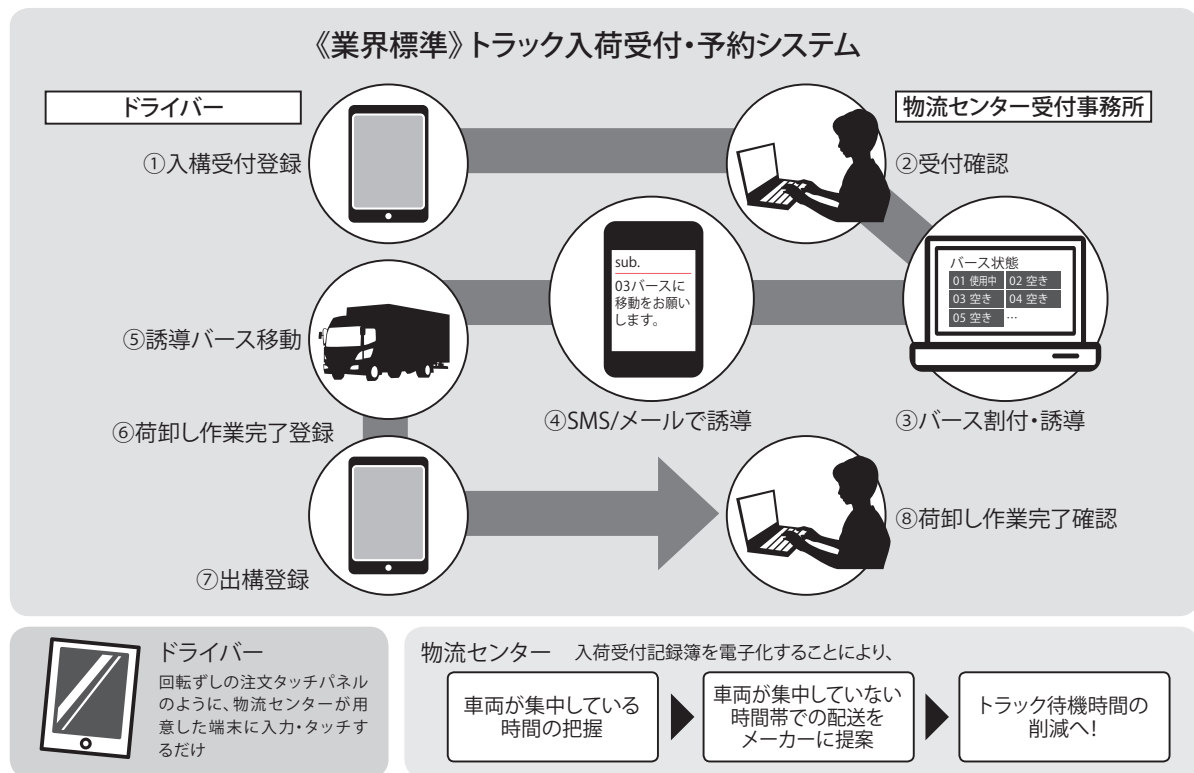
- ・倉庫/企業単位で車両毎の作業実績(入退構時間、待機時間、作業時間)が収集可能～ CSV出力機能あり

## 構成概要

- ポイント1・・・・・・クラウド環境利用(インターネット環境)
- ポイント2・・・・・・ガラケーにも一部対応(待ち時間情報の確認)
- ポイント3・・・・・・初期投資の抑制

## 導入事例 ex.伊藤忠食品株式会社船橋物流センター

- ・2019年3月より、物流センター入荷受付機能を導入
- ・比較的規模が小さく荷物の量が安定している物流センターを選定し、機能検証を行った。



## topic.6 今後の展望について

IT分野の技術革新は極めて早いスピードで進み、導入コストも安くなってきている。「《業界標準》トラック入荷受付・予約システム」の将来像として、画像認識技術による車両ナンバーの自動読込・自動認識機能やGPS機能と連動した自動受付機能などの提供を検討していきたい。「《業界標準》トラック入荷受付・予約システム」は、日食協の会員・賛助会員であれば、メーカー・卸を問わず月額定額料金(着荷主側に料金が発生)で利用できる。詳細については、日食協のホームページに「利用ガイド」などを掲載しているので、内容をご確認いただき、是非ご利用を検討いただければ幸いです。

「《業界標準》トラック入荷受付・予約システム」に関する資料  
一般社団法人日本加工食品卸協会 ホームページ <http://nsk.c.ooco.jp/yoyakusys.html>

## 課題2 消費税軽減税率制度への対応

### topic.1 課題の背景

- 社会保障と税の一体改革として、消費税は2度の延期を経ていよいよ2019年10月には10%へ引き上げられ、同時に低所得者への配慮の観点から「軽減税率制度」が導入されることになる。これにより、「軽減税率制度」の下では、標準税率(10%)と軽減税率(8%)の2つの税率に対応することになる。
- 加工食品卸売業としては、「適用税率ごとに区分した消費税の計算」や「商品ごとの適用税率およびその合計額を記載した請求書(2019年10月から区分記載請求書等保存方式、2023年10月から適格請求書等保存方式)等の発行」といった新たな作業が必要になり、日々の業務の中で製造業からの仕入と小売業への売上の双方に対応する必要があった。
- 消費税軽減税率制度の導入に伴う複数税率化は、税率判定等の複雑さがあり、流通業界にとって対応に負担がかかる制度である。なにより食品流通は裾野が広い業界であり、この制度の周知徹底が重要であり、周到な準備が必要であった。

### topic.2 日食協の取り組み

- 取り組みにあたって、一般社団法人流通システム開発センターが事務局を務める「情報志向型卸売業研究会(卸研)」に依頼し、卸売業全体で情報を共有化し、軽減税率制度にどう対応していくかについて研究をいただき、報告書をまとめていただいた。
- 中間流通機能を担う卸売業がいち早く業界としての明確な対応方針を発信することにより、製造業や小売業のみならずとりましても円滑な対応につながるものと考え、卸研での研究成果を踏まえながら、日食協では加工食品卸売業として商取引上混乱なく対応するために、弊協会の「情報システム研究会」の専門部会として「軽減税率対応システム専門部会(座長:三菱食品大久保氏)」を設置して、対応ガイドラインを作成することになった。

### topic.3 対応ガイドラインの整備

まず、請求書の記載内容や関連業務の運用など企業間取引に係る影響範囲や課題を明らかにした上で、対応策を検討し、財務省、国税庁、農林水産省などの関係省庁の多大なるご協力をいただきながら、「消費税軽減税率対応 企業間取引の手引き」として、対応ガイドラインを作成した。第1版を2018年3月に、第2版を2018年10月に完成させ、日食協のホームページに掲載した。

～「消費税軽減税率対応 企業間取引の手引き」の内容～

- 軽減税率制度の概要
- 軽減税率のポイント
- 対応ガイドライン
- 日食協 標準EDIフォーマットの対応
- 日食協 標準書式の対応
- その他(業界共通データベース、流通BMS対応)
- Q&A

### topic.4 対応準備状況等に関する実態調査

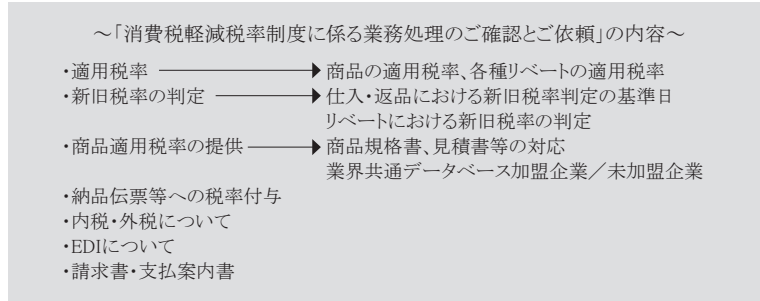
会員各企業が、軽減税率制度に対してどのような準備を行っているかを確認するため、2019年1月に対応準備状況等に関する実態調査を行った。調査対象は弊協会会員(卸売業)100社で回答は51社から得られた。

～対応準備状況等に関する実態調査(主なもの)～

- ▼消費税軽減税率制度への準備  
準備を開始:90%→そのうちの72%はプロジェクトチームを組成し対応
- ▼システム対応状況  
開発に着手:33%
- ▼税率情報の入手  
業界DBから入手:61%→そのうちの半数以上は登録用紙やExcel等での入手と併用
- ▼リピートの適用税率  
課題あり、よくわからない:61%
- ▼請求書対応  
区分記載請求書等保存方式に対応:49% 適格請求書等保存方式までを見据えた対応:43%  
→システムの二重投資を回避
- ▼取引先(メーカー、得意先)への対応  
取引先への案内およびアンケートを実施予定:46%→そのうちの70%は2019年4月までに実施予定

## topic.4 運用ルールの整備

対応準備状況等に関する実態調査の結果において、“レポートの適用税率の判断が難しい”、“取引先との合意形成が難しい”という回答があったため、適用税率を詳しく解説して、業務処理においてできる限りスムーズに判断いただけるよう対応ガイドラインとは別に、「消費税軽減税率制度に係る業務処理のご確認とご依頼」という運用ルールを整備した。



## topic.5 適用税率の要点

商品の適用税率	【仕入先対応】	【得意先対応】
	メーカーが判断した税率とする	卸が判定した税率とする
各種レポートの適用税率	適用税率の判定にあたり、そのレポートの性質を明確にするため、必要に応じて契約書等の見直しを行うものとする。	
	<p>① 販売促進の目的で商品の販売数量に応じて支払われるレポートのように、仕入割戻に該当するものであれば、その商品に基づく税率を適用する。なお、上記以外に卸から小売への販売実績(数量、金額等に基づく)や小売から消費者への販売実績(数量、金額等に基づく)をもとに算出されるレポートについても同様に、その商品に基づく税率を適用する。</p> <p>② POP代・物流補助等に対して支払われるレポートのように、役務提供の対価に該当するものであれば、標準税率を適用する。</p>	
	(注) 適用税率の判定はあくまでも取引の目的・性質によるため、例えば下記の具体例にある名称に変更しただけで、適用税率を変更することは不可	

役務提供(標準税率適用)の具体例 拡売協力金 ・センターフィー ・チラシ代、ギフトカタログ代、コマ代等の販促活動の対価

レポートの適用税率に関して不明点があれば、必ず取引先と確認を行っていただきたい。同じ内容のレポートであっても、企業により解釈の仕方が異なるのが現状で、双方で解釈の異なったまま運用を行ってしまうと違算が多く発生し、余計な業務負荷が発生することになる。取引先と軽減税率制度への対応について打ち合わせをされる際は、この「消費税軽減税率制度に係る業務処理のご確認とご依頼」を活用して、お互いの認識を確認いただくと同時に、運用ルールの見直しに繋げていただければと思う。

「消費税軽減税率制度対応」に関する資料  
一般社団法人日本加工食品卸協会 ホームページ <http://nsk.c.ooco.jp/>

## 終わりに

加工食品業界のメーカー・卸間におけるEDIの標準化は、極めて歴史が古く、情報システム分野における“業界協調領域事業”は進んでいる。一方で、物流分野における“業界協調領域事業”は、これから本格的なスタートになると認識している。

“デジタル時代は取引コストを最小にする時代”と言われている。そのためには、何でも自前主義で対応するのではなく、新しい技術を取り込みながら業界のインフラとなるプラットフォーム基盤をしっかりと作り、その上で“競争と協調”を実現して行かなければならない。日食協がこれらの基盤づくりの主體的な役割を果たせるように、今後も努力を続けて行く。

# フードディストリビューション2019開催予定

— 主催：(一社)日本加工食品卸協会、(一財)食品産業センター —



**9月11日(水)～13日(金)**  
**東京ビッグサイト 青海展示棟**

## - 食品物流の効率化を目指す専門展示会、青海展示棟で開催 -

キーワードは食品物流

「食品の物流」にフォーカスした専門展『フードディストリビューション2019』が本年9月11日(水)から13日(金)の3日間、東京ビッグサイトで開催される。業界を絞り込んだ物流の専門展として、関係者からの注目は日増しに高まっている。主催は(一社)日本加工食品卸協会と(一財)食品産業センターの2団体。製・配・販それぞれの物流効率化に向け、本年も展示とセミナーの両面から最新情報の発信が期待されている。

### ◆食品物流関係者が一堂に

近年の人手不足による人件費や物流費の高騰は、製造原価を押し上げる要因となっている。大手食品メーカーを中心に希望小売価格の値上げが相次ぐなど、その影響は食品業界にも大きな打撃を与えている。そうした状況を打開すべく、共同配送への切り替えやピッキング作業の効率化など、各社で物流改革に余念がない。特に「温度管理」「日付管理」が必須である食品物流には、今後さらなる効率化・合理化が求められていく。

そのような背景のもと、フードディストリビューションは『食品物流の効率化』をテーマに開催する。展示内容はマテハン／搬送機器、自動倉庫、フォークリフト、パレットなどの設備機器から、温度管理システムやWMSといったソフトウェア、3PL、物流不動産まで幅広い。食品メーカーの物流・ロジスティクス部門や食品卸、輸配送業者、スーパー・コンビニの配送・流通担当は必見の内容となる。

### ◆魅力あるセミナープログラム

出展者の展示に加え、主催者企画によるセミナーも本展の魅力。主催両団体、食品卸売、食品メーカー、マテハン・エンジニアリング、物流不動産関係で構成された企画委員会でセミナーを決議。(セミナー企画委員長：東京理科大学教授／上智大学名誉教授の荒木勉氏)。

来場者が求めるテーマを取り上げたセミナープログラムが今年も目白押しだ。

## 事前来場登録のご案内

- 1) 事前登録いただきますと、展示会入場料(当日2,000円)が無料となります。
- 2) 同時開催展(フードシステムソリューション/フードセーフティジャパン/フードファクトリー/フードディストリビューション/SOUZAI JAPAN/フードeコマース/アグリ・ビジネス・ジャパン/エヌプラス/EV・PHV普及活用技術展/衛星測位・位置情報展)もそのままご覧になれます。
- 3) 10名以上で同時にご来場の場合は別途、事務局までお問い合わせください。

### □ご登録方法

事前来場申込は下記のWEBサイトで行います。

[www.f-sys.info](http://www.f-sys.info)

### □事前来場登録完了までの流れ

- 1) 「事前来場登録」タブをクリックします。
- 2) 以下、登録フォームに沿ってご入力いただき、申し込みを完了してください。
- 3) 画面に表示される「事前来場登録証」または、入力したアドレスに届く「登録完了メール」をプリントアウトして、お名刺1枚とともに、当日会場受付へお持ちください。

## 専門セミナーのご案内

今年も専門セミナー多数。聴講登録開始は8月上旬を予定。

### セミナー受付手順

