

「2022年度賛助会員幹事店会」開催

2022.8.26

一般社団法人 日本加工食品卸協会

2022年度「賛助会員幹事店会」次第

[日 時] 2022年8月26日(金) 11:00~12:30 (12:30~ : 昼食)

[場 所] LEVEL 21 東京會館
東京都千代田区大手町 2-2-2 アーバンネット大手町ビル 21階

[次 第]

1. 挨拶

日食協 政策委員会 委員長 三菱食品(株) 取締役常務執行役員 細田 博英
賛助会員幹事店会企業代表 味の素(株) 執行役常務 深瀬 成利 様

2. 日食協活動報告 日食協 専務理事 時岡 肯平

3. 討 議

テーマ：「持続可能な物流の構築」に向けた課題解決状況について

—物流コストインフレが顕著に進行し、更に「2024年問題」を間近に控える中でメーカー・卸間における「持続可能な物流の構築」は喫緊の課題であります。その状況下、賛助会員幹事店会の各ご企業が進められている物流対策について、各幹事店委員からご表明いただき、日食協委員と意見交換をさせていただきます。その対策の中で、①リードタイム延長(受注日翌々日配送)実施状況、②卸側が要望している(リードタイム延長の前提としての)受注締め時間の後倒しへの対応、について各ご企業の現状をお聞かせください。

4. 出席者

出席者名簿別添

以上

2022年度 賛助会員幹事店会 出席者名簿

一般社団法人 日本加工食品卸協会

(賛助会員幹事店委員)

(敬称略)

会 社 名	役 職	氏 名
味の素株式会社	執行役常務 食品営業統括	深瀬 成利
アサヒ飲料株式会社	常務取締役兼常務執行役員 営業本部長	伊藤 哲也
カゴメ株式会社	取締役 常務執行役員 営業本部長	小林 寛久
キッコーマン食品株式会社	執行役員 副ナショナル・セールスマネージャー 首都圏支社長	井上 信政
キューピー株式会社	執行役員 家庭用本部長	田川 篤志
サントリーフーズ株式会社	取締役 常務執行役員	富田 英伸
日清オイリオグループ株式会社	常務執行役員	三枝 理人
	(代理出席) 食品事業本部 営業推進部長	白石 鉄
日清食品株式会社	取締役 ビジネスソリューション本部長	高間 浩司
株式会社日清製粉ウエルナ	常務取締役 営業統括	新谷 浩治
日本水産株式会社	執行役員 広域営業本部長	松島 和浩
ネスレ日本株式会社	常務執行役員 営業本部長	井上 学
ハウス食品株式会社	取締役 営業本部長	井上 寿夫
株式会社桃屋	取締役 営業本部長	相原 淳
	(代理出席) 営業企画室 次長	加藤 勝徳

(日本加工食品卸協会委員)

(敬称略)

会 社 名	役 職	氏 名
伊藤忠食品株式会社	取締役 常務執行役員	福嶋 義弘
加藤産業株式会社	常務取締役 営業本部副本部長	太田 尚史
国分グループ本社株式会社	取締役 常務執行役員経営統括本部 副本部長	杉野 直起
コンタツ株式会社	専務取締役 営業本部長	津久浦慶邦
株式会社サンヨー堂	商品部 取締役部長	新網 博信
株式会社日本アクセス	常務執行役員	奥川 洋介
三井食品株式会社	取締役 専務執行役員	阿部 太
三菱食品株式会社	常務執行役員	細田 博英
一社 日本加工食品卸協会	専務理事	時岡 肯平

「賛助会員幹事店会」発言骨子

- 「持続可能な物流の構築」に向けて現在進めている物流対策
- リードタイム延長実施状況と卸発注後時間後倒しへの対応に関する現状

A 社

2022年1月～7月に於けるリードタイム延長実施状況を調査、出荷箱数ベースで94%が受注日の翌々日配送実施済み。届け先ベースでは約97%が翌々日配送実施済み。受注後時刻後ろ倒しの件では、フォークリフト作業員、トラックドライバーの不足や高齢化が深刻な問題。現在11時で12時後倒しも一部ある。13時後倒しについて検討させていただき、現状では難しい状況。

B 社

翌々日配送（LT2）については届け先ベースで60%ほどの実施状況である。業務用の卸店は比較的翌々日配送ができているが箱数ベースで3割にとどまる。盆暮れGW、年3回の繁忙期には業務用卸以外にも短期スポット的に対応いただいている状況。受注後時刻後ろ倒しの件では、バッチ式の処理作業のため11時と12時が混在すると、作業工数が2倍になるという悩ましい問題がある。この問題については物流連携各社と情報共有しつつ検討を進めていく。

C 社

翌々日配送（LT2）について、年3回の繁忙期は卸店にお願いをして営業日で7～8日間翌々日配送をほぼ100%実施を了承いただいている。これを踏まえ2023年3月から全国一斉翌々日配送をお願いしようとしている。後時刻の件、当社は現在午前10時であるが、諸々実験、検討の結果23年3月から13時に繰り下げる予定である。検討を継続し、さらに繰り下げを図っていききたい。

D 社

受注後時間の件で、自社の希望としては13時だが卸側の希望する15時と乖離がある為、7月4日から14時受注後を実際に開始している。8月現在、特に大きなトラブルもなく進行しているとの認識である。引き続き検討継続中であるが15時後はかなり難しいというのが現状である。

E 社

翌々日配送の実現度合いは一部直取引チェーン、例外的緊急対応等を除けばほぼ実現できている状況である。受注後時刻は現在11時だが、10分～15分遅れの駆け込みや受注エラーの修復等、極力対応できるよう数字を拾ったり、不足在庫を他拠点から横持ちするなど、後時刻の様々なフォローに3時間ほどかけて最終的な数値確定をしている。現状のやり方では後時刻繰り下げへの対応は難しい。製配販一体での取組、交渉が必要と考える。

F 社

盆暮れGWの三大繁忙期には受注日翌々日配送を依頼し、実施している現状にある。受注時刻の後ろ倒しの件、卸の要望する15時について現時点で想定される課題を社内で検証しているが実際に具体的なオペレーションの実態把握のための実証実験が必要であろうという社内の認識。先ず第一段階として13時の実証テストを一部エリアで行う方向で検討中。

G 社

広域卸店の5企業については繁忙期以外の通常受注についてのLT2を承諾いただけていない。それ以外はLT2ができており、物量ベースで70%が翌々日配送できている。昨年6月に受注時刻13時をテスト的に行ってあまり大きな障害が無かったので、本年9月頃から（日程等の相談はこれから）卸店1社にお願いして13時をテスト運用して検証後に首都圏エリアでの時刻13時を広げていきたいと考えている。

H 社

当社はいち早く翌々日配送について対応いただき、ありがたく思っている。受注時刻は現状11時であるが商品の特性として毎週のように新商品の投入があり新商品を含む物量波動が非常に大きく、受注時刻の後ろ倒しは難しい状況との認識。改善策を協議継続していく必要については認識しており、小売を含めた啓蒙、意識改革を一緒にやっていきたいと考えている。

I 社

当社は、コロナの問題が起きてそれに絡んでいろいろな問題が発生した時に翌々日配送のお願いを申し上げ、それをお受けくださった先については今も実施している。従って全てご対応いただいているわけではないという現状にある。受注時刻繰り下げの件については物流連携企業グループと一緒に検討を進める考えで、まだ結論は出ていないが先ず実証実験をして・・・ということになろうと思う。一方、物流効率化を図るためには積載効率の改善が必要で、メーカーなら段ボールのサイズ規格を統一するような取り組みも必要ではないかと考える。

J 社

当社は常温商品の扱いが少ないことも関係して翌々日配送に向けたアクションが遅れており、これからというのが実態である。優先順位の高い冷凍食品については新潟エリア、長野エリアに於いて盆暮れGWにシルバーウィークを加えた4大繁忙期についてLT2を昨年よりお願いして実施中である。一方、トレーラーを中継しドライバー交替することによって長距離運転の問題に対応するテストを行っている。

K 社

翌々日配送については2019年より卸の皆様をお願いをし、一部の例外を除いてほぼ実施できている。

現在は受注×11時で運用中であり13時に向けた社内検討を行っているところである。全ての注文が翌々日配送に統一されれば13時×の可能性が高くなる。

FAXオーダーについては13時×に含むことは難しいのでご了承いただきたい。

L 社

翌々日配送は届け先ベースで65%で実施という状況である。但し業務用ルートがほぼ翌々日配送できているので、箱数ベースに置き換えると全体では65%よりかなり低い状況である。年3回の繁忙期の対応としては殆どの卸店に翌々日配送を受けて頂いている。

受注×時刻の後ろ倒しについては勤務形態の変更等も含めて社内で影響度合いを検証中であるが、「歩みを止めない」との大前提で検討継続していく。

M 社

現在当社は11時×翌日配送にて運用中であり翌々日配送は行えていない。盆暮れGWの繁忙期には中一日空けたオーダーのお願いをしているが翌日配送の現状。

11時受注×後にFAXオーダーの取り込み等に約1時間半を要している。

LT2となった場合、受注締め13時への対応は現状作業の流れの延長で対応可能だろう（物流部署の見解）と思われるが、実際にその時間で運用していないのでそれ以降については不明。具体的なアクションができていないので同席各社と足並みを揃え早急に準備を進めたい。

卸代表N社

賛助会員各社の発表を伺い社会的要請の強い問題かつ自社のコストに直接跳ね返る問題として正面から取り組んでおられると理解したが、自社の体制の話題に終始するだけでなく卸や小売に「こうしてくれ」という要望を出していただかないと、お互いフラットな形ではないと思うので、是非次回からは言っていただきたい。

このテーマについて進めていく上でEDIは大前提であり、人的工数の非常にかかるFAX対応は対象外とする。また、受注されるメーカーも欠品が無いということがもう一つの前提となる。

我々卸はメーカーだけでなく小売に対しても発注リードタイムや配送頻度についてCO2問題等の社会的要請ということも踏まえ申し入れていかねばならない。

この活動によってお互いが若干収益面で傷つくことがあるかもしれないが、2024年以降も続いていく問題に対する投資と置き換えて、社会的要請に業界としてしっかりと対応していきたい。引き続き忌憚ない意見をお願いしたい。

2022年度 支部定時総会・幹事会他 開催

【東海支部】

東海支部の2022年度定時総会が名古屋市内の会場で開催された。
当日は中食連2022年度定時総会、講演会と併せての開催で、定時総会後の講演会では名古屋工業大学教授の平田晃正氏による「AIに基づく新型コロナウイルス感染症流行の予測と今後の展望」と題した講演が行われた。

【2022年度東海支部定時総会 要旨】

- 日時 2022年6月28日（火）13:30PM
場所 名古屋観光ホテル（名古屋市中区）
次第
1. 2021年事業報告書承認の件
 2. 2021年収支決算書承認の件
 3. 2022年事業計画案承認の件
 4. 2022年収支予算案承認の件



【近畿支部】

近畿支部の2022年度定時総会が大阪市内の会場で開催された。
当日は大阪府食品卸同業会の2022年度定時総会も同所で開催され、両総会の前に合同の席で日食協本部からの活動報告を時岡専務理事が行った。

【2022年度近畿支部定時総会 要旨】

- 日時 2022年6月29日（水）11:45AM
場所 OMMビル（大阪市中央区）
次第
1. 2021年度事業報告に関する件
 2. 2021年度決算報告に関する件
 3. 2022年度事業計画（案）に関する件
 4. 2022年度収支予算（案）に関する件
 5. 任期満了に伴う役員改選に関する件



【東北支部】

東北支部の2022年度定時総会が仙台市内の会場で開催された。
当日は定時総会終了後、昼食をはさんで賛助会員連絡会が同所で開催され、日食協本部から活動報告を時岡専務理事が行った。

【2022年度東北支部定時総会 要旨】

- 日時 2022年7月4日（月）11:45AM
場所 ホテルモンテレ仙台（仙台市青葉区）
次第
1. 2021年度事業活動報告
 2. 2021年度決算報告
 3. 2022年度事業活動計画及び予算案



【九州・沖縄支部】

九州・沖縄支部第74回幹事会と2022年度定時総会が福岡市内の会場で開催された。

【第74回九州・沖縄支部幹事会 要旨】

- 日時 2022年7月6日(水) 11:00AM
場所 ANAクラウンプラザホテル福岡(福岡市博多区)
次第 1. 議事録署名委員2名選出
2. 2021年度事業報告並びに収支決算書承認の件
3. 2022年度事業計画並びに予算案承認の件



【2022年度九州・沖縄支部定時総会 要旨】

- 日時 2022年7月6日(水) 13:00PM
場所 幹事会と同所
次第 1. 2021年度事業報告並びに収支決算書承認の件
2. 2022年度事業計画並びに予算案承認の件

【北陸支部】

北陸支部の2022年度定時総会が金沢市内の会場で開催された。

【2022年度北陸支部定時総会 要旨】

- 日時 2022年7月8日(金) 11:00AM
場所 ホテル日航金沢(金沢市本町)
次第 1. 令和3年度事業報告並びに収支決算報告
2. 令和4年度事業計画並びに収支予算
3. 日本加工食品卸協会活動報告



【北海道支部】

北海道支部の2022年度定時総会が札幌市内の会場で開催された。

定時総会終了後、同会場にて懇談会が開催され、支部ワーキングメンバーを代表して日本アクセス北海道(株)高田宗宏氏より支部活動の報告があり、続いて日食協本部からの活動報告を時岡専務理事が行った。

【2022年度北海道支部定時総会 要旨】

- 日時 2022年7月14日(金) 15:30PM
場所 京王プラザホテル札幌(札幌市中央区)
次第 1. 2021年度支部事業報告に関する件
2. 2021年度支部決算報告及び監査報告に関する件
3. 2022年度支部事業計画(案)に関する件
4. 2022年度支部事業予算(案)に関する件
5. その他 連絡事項



一般社団法人 日本加工食品卸協会 支部役員名簿

【北海道支部】

役職	氏名	企業名・役職	
支部長	黒沢 忠寿	日本アクセス北海道株式会社	代表取締役社長 社長執行役員
副支部長	諏訪 勝巳	国分北海道株式会社	代表取締役社長 執行役員
副支部長	内山 勝夫	三菱食品株式会社北海道支社	執行役員 北海道支社長
会計監事	藤田 裕一	株式会社スハラ食品	代表取締役社長 社長執行役員
常任幹事	伊関 淑之	北海道酒類販売株式会社	代表取締役社長
常任幹事	池内 齊	加藤産業株式会社 北海道支社	執行役員 北海道支社 支社長
常任幹事	濱仲 泰明	三井食品株式会社 北海道支社	支社長

【東北支部】

役職	氏名	企業名・役職	
支部長	佐藤 淳	佐藤株式会社	代表取締役社長
副支部長	佐藤 和宏	国分東北株式会社	代表取締役社長執行役員
会計監事	鈴木 徹郎	株式会社山形丸魚	代表取締役社長

【関東支部】

役職	氏名	企業名・役職	
支部長	佐々木淳一	株式会社日本アクセス	代表取締役社長 社長執行役員
副支部長	物井 敦	国分グループ本社株式会社	取締役常務執行役員
副支部長	南 博貴	国分首都圏株式会社	執行役員 第二営業本部長
副支部長	望月 義人	三井食品株式会社	首都圏第一支社 支社長代理
副支部長	植村 敏男	株式会社サンヨー堂	代表取締役社長
副支部長	横山 達久	三菱食品株式会社	執行役員 首都圏支社長
会計監事	神保 敏郎	伊藤忠食品株式会社	商品本部商品統括部長兼東日本商品部部長
幹事	田中 正昭	日本酒類販売株式会社	取締役会長
幹事	高尾 祐史	株式会社ヤグチ	執行役員 販売戦略室長
幹事	長沢 憲明	コンタツ株式会社	物流統括部長
幹事	竹田 富一	株式会社升喜	ホールセール事業本部 取締役本部長
幹事	山田 真史	株式会社マルイチ産商	取締役執行役員 食品事業部長
幹事	斉藤 浩一	横浜乾物株式会社	代表取締役社長
幹事	前原 康宏	国分関信越株式会社	代表取締役社長執行役員
幹事	山口 茂	ヤマキ株式会社	取締役会長
幹事	奥田 良三	ユアサ・フナシヨク株式会社	常務取締役
幹事	増子 幸吉	常洋水産株式会社	取締役営業本部長
幹事	高橋 定男	群馬県卸酒販株式会社	代表取締役社長
常任幹事	時岡 肯平	一般社団法人日本加工食品卸協会	専務理事

【東海支部】

役職	氏名	企業名・役職	
支部長	永津 嘉人	株式会社トーカン	代表取締役社長 執行役員
会計監事	西山 徹	西山商事株式会社	代表取締役社長
幹事	北村 篤司	株式会社北村商店	代表取締役社長
幹事	佐藤 太一	伊藤忠食品株式会社東海営業本部	執行役員 東海営業本部本部長
幹事	福井 稔	国分中部株式会社	代表取締役社長執行役員
幹事	幸村 伸二	三井食品株式会社	中部支社 支社長
幹事	山口 勉	三菱食品株式会社中部支社	執行役員 中部支社長

【北陸支部】

役 職	氏 名	企業名・役職	
支 部 長	荒木 章	カナカン株式会社	代表取締役会長
副支部長	澤田 悦守	北陸中央食品株式会社	代表取締役会長
会計監事	北野 守	石川中央食品株式会社	代表取締役社長
幹 事	塩田 浩一	株式会社田中与商店	代表取締役社長
幹事（監査）	藤井 伸子	マルコク株式会社	代表取締役社長

【近畿支部】

役 職	氏 名	企業名・役職	
支 部 長	岡本 均	伊藤忠食品株式会社	代表取締役社長・社長執行役員
副支部長	菅 公博	加藤産業株式会社	常務取締役
会計監事	角田 勇吉	五大物産株式会社	代表取締役社長
幹 事	角 博之	国分西日本株式会社	卸事業部 部長

【中四国支部】

役 職	氏 名	企業名・役職	
支 部 長	守分 孝治	藤徳物産株式会社	代表取締役会長
副支部長	廣川 正和	広川株式会社	代表取締役社長
会計監事	小澤 康二	国分西日本株式会社	常務執行役員 中四国支社長

【九州・沖縄支部】

役 職	氏 名	企業名・役職	
支 部 長	大森 礼仁	ヤマエ久野株式会社	代表取締役社長
副支部長	本村 陽一	コゲツ産業株式会社	専務取締役
会計監事	今井 博臣	国分九州株式会社	代表取締役社長執行役員
幹 事	石橋 講	旭食品株式会社	取締役 中四国支社長 九州支社長
幹 事	川西 邦彦	伊藤忠食品株式会社	西日本営業本部 九州支店長
幹 事	金子 潤一	加藤産業株式会社	執行役員 九州支社長
幹 事	斎藤 伸一	株式会社日本アクセス	審議役西日本営業部門長補佐九州エリア統括
幹 事	崎浜 敬	三井食品株式会社	執行役員 九州支社長
幹 事	佐塚 一郎	三菱食品株式会社	執行役員 九州支社長
幹 事	松尾 裕二	株式会社三久食品	代表取締役社長
幹 事	平林 宏一	平林食品株式会社	代表取締役社長
幹 事	宇野 圭郎	株式会社竹之下	会長
幹 事	山内 昌幸	株式会社許田商会	代表取締役社長

「フードディストリビューション 2022」開催

日食協と（一財）食品産業センターの主催で今年6回目となる食品物流をテーマとした展示会「フードディストリビューション 2022」が9月28日から9月30日の3日間に亘って有明の東京ビッグサイトにて開催された。来場者数は3日間で14,216人を数え、昨年を3割近く上回った。

開催2日目の29日11時より「持続可能な物流の構築に向けて」～メーカー、卸間の取組から製配販3層の取組へ～と題してパネルディスカッションを開催、定員200名のセミナー会場が満席となる盛況ぶりであった。以下にパネルディスカッション時の資料を掲載する。



セミナー

9月28日(水)	9月29日(木)	9月30日(金)
10:30~11:15 食品物流テクニカルセミナー 冷凍・冷蔵対応の自動化・省人化 (株)豊田自動織機 トヨタL&Fカンパニー (株)IH物流産業システム	11:00~12:30 「持続可能な物流の構築に向けて」 ～メーカー、卸間の取組から製配販3層の取組へ～ コーディネーター (一社)日本加工食品卸協会 専務理事 時岡 肯平	10:30~11:15 SIP:データ基盤の実装化事例紹介 コーディネーター 上智大学 名誉教授 荒木 勉 SIP「スマート物流サービス」の取組と目指す姿 戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「スマート物流サービス」 管理法人 統括プロジェクトマネージャー兼フェロー 奥住 智洋
11:45~13:30 物流施策大綱と2024年問題 コーディネーター 上智大学 名誉教授 荒木 勉 フィンテック・インターネット実現のロードマップ 講師 経済産業省 消費・流通政策課長 兼 物流企画室長 中野 剛志	パネリスト 味の素(株) 上席理事 食品事業本部 物流企画部長 堀尾 仁 パネリスト キュービー(株) 執行役員 ロジスティクス本部 本部長 前田 賢司 パネリスト 三菱食品(株) SCM統括オフィス室長 小谷 光司	SIPスマート物流サービス「地域物流」の取組 (株)セイコー情報サービス 取締役スマート物流推進担当 兼 物流技術担当 早川 典雄
国土交通省における最近の物流政策 講師 国土交通省 総合政策局 物流政策課 課長 平澤 崇裕	パネリスト 国分首都圏(株) 執行役員 首都圏業務センター 本部長 殿村 貴茂	11:45~13:15 食品物流におけるフィンテック・インターネット実現に向けた取組事例 コーディネーター 上智大学 名誉教授 荒木 勉
15:45~16:30 急速に進む、荷主と物流現場の情報共有プラットフォーム (株)KURANDO 代表取締役社長 岡澤 一弘	14:30~12:30 GS1標準と物流効率化 GS1Japan((一財)流通システム開発センター) リューション第2部 部長 浅野 耕児	アサヒグループの共同物流の取組 (フィンテック・インターネット)実現に向けて アサヒロジ(株) 取締役副社長 島崎 市朗 フィンテック・インターネットの実現に向けて 日清食品(株) 取締役 サプライチェーン企画部 管掌 深井 雅裕
		13:45~14:30 『コロナ禍で変化した「食」ビジネス』でのラストマイル (株)スベックホールディングス 代表取締役社長 兼 農林水産省 農林水産研究所 客員研究員 大野 泰敬

フードディストリビューション2022 パネルディスカッション

「持続可能な物流の構築にむけて」

～メーカー・卸間の取組みから製配販3層の取組みへ～

2022年 9月 29日



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

本日の出席者

【パネリスト】

- 味の素(株) 上席理事 食品事業本部 物流企画部長 堀尾 仁
- キューピー(株) 執行役員 ロジスティクス本部 本部長 前田 賢司
- 三菱食品(株) SCM統括 統括オフィス室長 小谷 光司
- 国分首都圏(株) 執行役員 首都圏業務センター部長 殿村 貴茂

【コーディネーター】

- (一社) 日本加工食品卸協会 専務理事 時岡 肯平

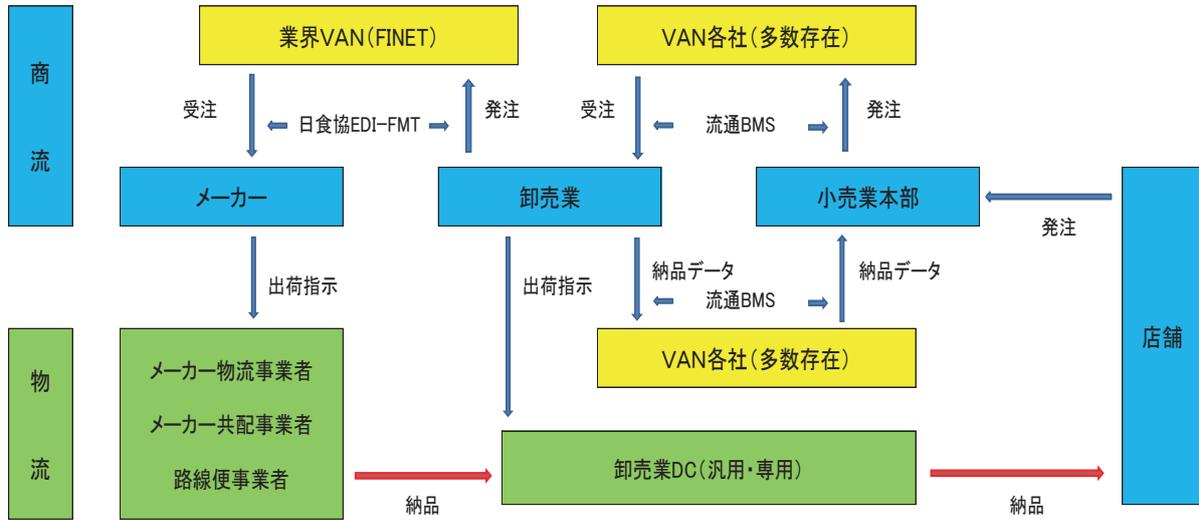
本日の報告内容

1. 「加工食品物流の現状と課題」
～「納品リードタイム延長問題」この1年の振り返り～
2. 「メーカー・卸間の物流の現状」
～深刻化する物流環境、間近に迫る2024年問題～
3. 「製配販3層の新たな取組み（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～
4. 「FSPが目指す姿とマイルストーン」
～持続可能な物流実現のための施策～
5. 「施策テーマの実現に向けたアプローチ」

1. 「加工食品物流の現状と課題」

～「納品リードタイム延長問題」
この1年の振り返り～

加工食品サプライチェーンの商流・物流状況（現状）



【現状と課題】

1. メーカー・卸間
 - ①商流－業界VANにより、大手メーカーでは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）でのやり取りが今だ主流、特に路線便を経由した配送形態に課題が多い。
2. 小売・卸間
 - ①商流－VAN業者が多数存在し、卸側に負荷が大きい。流通BMSも3～4割の使用率で業界標準になっていない。
 - ②物流－納品情報は既にデータによりやり取りがなされ、その信頼性に基づいたノー検品が実施されている。今後は配送便数の削減を目指した小売業による共同保管・共同配送がテーマとなる。

全日本トラック協会 食料品部会 意見書（2019年7月29日）

1. 意見

多くの加工食品物流は、物流事業者が午後に出荷指図を受けて、**翌日午前中に納品する運用となっております、ドライバー不足が深刻化する**なか、夜間運転や、夜間の仕分け作業を前提とした運用がドライバーとなることを敬遠させ、**ドライバー不足に拍車を掛けている。**

加工食品に関する各企業におかれては、ドライバーや仕分け作業員の労働環境の改善を図るための取組の一つとして、「**ホワイト物流推進運動の推奨項目リスト「A-⑩リードタイムの延長」を自主行動宣言としてご検討頂きたい。**

2. リードタイム延長（案）

現行：受注日の翌日納品

変更：受注日の翌々日納品

3. 理由

1) 働き方改革関連法案の施行を受けて、長時間労働や夜間作業を前提してきた物流事業者の労働環境の改善が喫緊の課題となっているが、現状の受注日の翌日納品を前提とした加工食品物流のリードタイムが要因の一つとして改善が進まない状況となっている。

2) **また、加工食品物流の夜間の運転や仕分け作業は、ドライバーとなることを敬遠する理由の一つとなっていて、ドライバー不足が深刻化している。**

3) リードタイムの延長は、納品先を確定して集車、配車調整することが可能となり、効率的な配車や運行計画を立てることで車両の削減につながる。

4) 事前に出荷作業要員の手配を組むことができ、適正な要員の確保、他センターからの応援が可能となることで、出発時間の遅れを回避し、倉庫員の作業時間の短縮が可能となる。

以上

日食協「リードタイム延長化についてのお願いの件」(2019年9月)

事務局発 第436号
令和元年9月吉日

事務局発 第437号
令和元年9月吉日

小売業事業者団体様

賛助会員各位

一般社団法人日本加工食品卸協会
会長 國分 晃

一般社団法人日本加工食品卸協会
会長 國分 晃

食品メーカーのリードタイム延長化に伴う対応についてのお願いの件

謹啓 時下益々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、食品流通業界を取り巻く環境は、人口減少と超高齢化社会を背景に競合の激化、消費税増税と軽減税率制度の導入、人手不足、働き方改革、コストの上昇など様々な課題に直面しております。特に物流環境は厳しい状況にあり、運搬なくなる危機感が深刻化しております。そうした中で食品メーカー各位からトラックドライバーを確保し持続可能な物流を構築することを目的にリードタイムの延長化の要請が相次いでおります。こうした要請に対しまして我々加工食品卸は、個々に在庫の積み増しや倉出物流の増加対策などで対応を検討しておりますが、中間卸機能だけで対応していくにはおのずと限界があります。
つきましてはこうした要請は、サプライチェーン全体の課題とご理解いただき今後、小売業様と加工食品卸との間のリードタイムや配送回数などの物流与件を精査して物流の合理化に資する活動を行いたく、傘下の会員各社の皆様に対し、ご協力をいただきますようお願いいたします。 謹白

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、食品流通業界を取り巻く環境は、人口減少と超高齢化社会を背景に競合の激化、消費税増税と軽減税率制度の導入、人手不足、働き方改革、コストの上昇など様々な課題に直面しております。特に、物流環境は厳しい状況にあり、運搬なくなる危機感が深刻化しております。

そうした中で一部の食品メーカー様よりトラックドライバーを確保し持続可能な物流を構築することを目的に、リードタイムの延長化のご要請をいただいております。こうしたご要請に対し我々加工食品卸は、個々に在庫の積み増しや倉出物流の増加対策などで対応を検討しておりますが、中間卸機能だけで対応していくにはおのずと限界があると考えております。小売業様からのタイトなリードタイムの中でかつ多品種小量物流が主流となっている加工食品物流の実態を考慮いたしますと、このご要請はきわめてインパクトある内容でございます。本来的にこうした内容のご要請はサプライチェーン全体で考えるべき課題と考え、弊協会として小売業様団体へリードタイムや配送回数などの物流与件を精査していただくなどの申し入れを行い、物流合理化に資する活動に対しご協力とご指導をいただくようお願いをいたしておるところでございます。

つきましては製・配を担う企業として、相互に協力関係を構築し円滑な食品物流を維持するため、こうした我々の活動もご理解のうえ、具体的にはASNシステム（事前出荷情報システム）の活用などを含め個々の事情等も充分鑑み相互に綿密なお打ち合わせをしていただけますようお願いいたします。 謹白

製・配・販連携協議会 ロジスティクス最適化WG 加工食品小WG

「基本的な考え方と取組の方向性」(2020年6月)

1. 基本的な考え方

加工食品のリードタイム延長について、基本的考え方を整理すると、

- ① 持続可能な物流の構築に向けた取組と位置づけ、
- ② リードタイム延長がもたらす「効果」と「課題」を理解したうえで、
- ③ 物流業務の全体調整、効率化・省力化の施策を併せて導入しつつ、
- ④ 製・配・販が連携・協力しサプライチェーン全体としてで検討・推進することが望ましい、とすることができる。

製・配・販連携協議会 ロジスティクス最適化WG 加工食品小WG

「基本的な考え方と取組の方向性」(2020年6月)

2. 実現に向けた取組の方向性

① 特売・新商品のリードタイム調整 (製・配・販)

② 商品回転に応じたリードタイム調整 (配・販)

③ 定番商品の発注締め時間の調整 (製・配・販)

<調整例>

小売業－卸売業間の発注締め時間：午前締め → 前日夜締め

卸売業－メーカー間の発注締め時間：午前締め → 午後締め

④ 配送時間の分散化、納品時間枠の調整 (製・配・販)

⑤ パレタイズ納品、予約受付システム、ASNによる検品レスの活用拡大 (製・配)

日食協「賛助会員幹事店会」での協議 (2020年11月17日)

1. メーカー・卸間で「LT延長問題」の初めての協議

卸 側：発注精度の維持のため、LT 2とする場合は発注締め時間の
3～4時間(具体的には15時)の後倒しを強く要望

メーカー側：受注締め時間の後倒しは課題が多く、検証が必要

2. 合意事項

① LT延長問題は、メーカー・卸の2者だけでの解決は難しく、小売を含めての
検討が必要であり、引き続き「製配販連携協議会」での議論を要請する。

② メーカー・卸間のLT運用については、相互の事情の更なる理解・共有が
必要であり、日食協「物流問題研究会」の場で相互の協議を行うこととする。

共同ワークの振り返り

1. 日食協物流問題研究会・リードタイム課題検討WGとしての活動

・SBM8社

(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G・日清製粉ウェルナ・ハウス食品・Mizkan)

・卸6社

(伊藤忠食品・加藤産業・国分グループ本社・日本アクセス・三井食品・三菱食品)

メーカー・卸 相互に上記取り組みについて活動開始。

2. 実証実験への対応

上記の協議を通して、味の素、キューピー2社と、受注時間の後ろ倒しによる物流業者への作業影響を検証する事を前提として、今回は、受注時間を2時間後ろ倒しで実証実験をする事で合意する。

但し、あくまで「在るべき方向性」は、「受注時間の4時間後ろ倒し」(タイムシェア)として、その可能性を追求するものとする。

「発注締め時間の調整」テーマ メーカー・卸間 実証実験概要

目的	「リードタイム2日・13時受注締め」オペレーションの効果と課題を明らかにする。
期間	2021年 6月 ~ 7月
参加企業	メーカー：味の素、キューピー 卸売業：伊藤忠食品、加藤産業、国分G、日本アクセス、三井食品、三菱食品
内容	味の素： 「リードタイム2日・11時受注締め」の拠点において、 物流事業者への出荷指図時間を13時から15時に変更し、受注締め時間を2時間後ろ倒しする影響を検証。 キューピー： 「リードタイム1日・11時受注締め」の拠点において、「現状」、「リードタイム2日・13時締め」「リードタイム2日・11時締め」の比較実験を行い、効果と影響を検証。
検証項目	メーカー：受注処理、配車、ピッキング、出車の時間変化、積載効率の変化 卸売業：在庫数量の変化、受注引当行数・数量の変化
今後の予定	7- 8月 各社・事務局でデータ整理・分析 9-10月 WGにて確認・結論取りまとめ

実証実験の総括

○メーカー

- ・受注締め時間を「11時→13時」に後ろ倒しても、全体への影響は軽微
- ・「15時締」までの後ろ倒しは、幹線輸送が遅れる事で車両確保への影響が懸念
- ・15時までには出荷指示を後続工程へ引き渡す事が必須であることが判明

※大手メーカーの受注調整時間は、日当たり2時間ほどが必要。受注締めから出荷指示までの時間短縮するためには受注調整時間の短縮が必須である。

○卸

- ・小売業の受注時間が現状と変わらない事を前提とすると品質担保の為に、**受注時間の「15時」迄の後ろ倒しは必須**
- ・受注時間の変更に関わらず、LT延長による在庫の増加は避けられない。
- ・欠品について **LT延長による欠品増加は不可避**

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）】

- 小売⇒卸間での定番発注締め時間の前倒し
- 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
- 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

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）

2. 「メーカー・卸間の物流の現状」

～深刻化する物流環境・
間近に迫る2024年問題対応～

運べなくなる危機！ 加工食品物流を襲う「三重苦」

「物流クライシス」+「嫌われる加工食品物流」+「2024年問題」

嫌われる加工食品物流

- ① 納品先での長時間待機(全産業中ワースト1)
例) 30分で済む下ろし時間に7時間待ち！
- ② ドライバーの運転以外の作業が多い(附帯作業)
例) 積み/下し、積替、フォークリフト運転
- ③ 厳しく、複雑な日付管理・納品期限管理
例) ロット逆転防止のための多頻度検品
- ④ 短いリードタイム(受注翌日配送、夜間作業)
- ⑤ 非効率で、非合理的な悪しき商慣行
例) 納品場所での棚入れ、ドライバー作業を見込んだ納品先合理化
- ⑥ 小ロット多品種多頻度納品

～潤沢に人がいた時代はできていたが・・・

ドライバー不足(物流従事者不足)

- ・2027年には需要の27%が不足
(全産業比で賃金が2割安く、労働時間が2割長い)
- ・EC等で荷物量は伸長

SDGS、環境問題(CO2)

災害の激甚化・多頻度化

- ・大雨洪水、台風、大雪、地震

行政の監督強化・法令順守の厳格化

働き方改革 ⇒2024年問題(後述)

コロナ=新しい生活様式

- ・非接触、非対面など

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

なぜリードタイムが重要か？！

翌日配送(N+1:受注日翌日午前届け)タイムスケジュール(例:九州エリアの場合)

問題点1
積み込むトラックを見込みで手配(余り！不足！ムリ！ムダ！)

問題点2
各県の協業会社での深夜作業前提の時間割(例:福岡～宮崎 300km 5時間として 18時出発23時到着 翌日午前届けるには・・・)



リードタイム延長(N+2化)の意義：受注日翌々日配送にすれば・・・

- ① 物流従事者の労働環境改善(深夜作業の削減、計画的な要員手配など働き方改革の“始めの一步” 「何時ころに作業が片付くか目途が立つ」)
- ② 「追いかける物流」から「先を見た計画物流」へ
- ③ 非常時に備え、日常から「しなやかな物流」構築(これだけ災害が多いと・・・)

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

長時間待機の実態

納品先C	都道府県 市町村名	庭先条件 (時間指定)	数量	受付時	荷降ろし 開始時	荷降ろし 完了時	退場時	待機時	備考	発生頻
		7:00-11:00	751	10:00	17:10	17:40	20:10	9:40	入庫車輛多過の為 混雑	慢性的
			303	7:30	17:00	17:30	17:20	9:35	荷降ろし後、検品までの時間:約15分	慢性的
				午前中	7時間待たされて			荷卸しは30分	受領書もらうのに 2時間半待った	慢性的
									8:00荷降ろし開始だが0:00受付開始。	慢性的
									30分で終わる荷卸しの為に 待ち時間が9時間40分。	慢性的
		5:30-10:00	1582	7:30	14:50	13:20	13:50	7:50	入庫車輛多過の為 混雑	慢性的
		11:30迄	531	9:00	16:40		17:20	7:40		慢性的
		11:00迄	75	11:00	17:47		18:17	6:47		慢性的
							16:30	6:25	先方都合	慢性的
							17:45	6:05	待機時間が酷過ぎて今後の対応が厳しい。	慢性的
							17:45	5:50	待機時間が酷過ぎて今後の対応が厳しい。	慢性的
							15:00	5:35	先方混雑の為	慢性的
							16:20	5:30		慢性的
							17:40	5:25		慢性的
							17:25	5:00		慢性的

実際に、2020年3月中旬から4月中旬までの約1カ月間で、1、5時間以上の待機時間が発生した件数は**330件**

納品できず持ち戻ったのは**66件**
(F-LINE(株)調べ)

※当該時期は新型コロナウイルス感染拡大初期で臨時休校となり、需要の急拡大により更に顕著となった。

Right © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

18

附帯作業の実態

■ 出荷基地作業

アイテム別・ロット別仕分け



■ 出荷基地納品先作業

出荷～納品まで何度も行われる**検品**作業



■ 納品先作業

指定パレット**積み替え**、**仕分け**、**格納**作業



■ 納品先作業

フォークリフト作業



All Right

19

さらなる危機が迫る！！

”2024年問題“

一般社団法人 日本加工食品卸協会
配送の場合

【「働き方改革関連法」の自動車運転業務への適用】

実はこれは特別扱い
他職種は720時間上限
いずれはドライバーも！

＜ルールの内容は？＞

トラックドライバーの時間外労働の上限が 年間**960**時間(月間80時間)に！
(今までは、月間100時間上限⇒▲20時間の影響)
⇒超過すると罰則規定

＜結局どうなるのか＞

(いろいろな前提を置いて試算すると)

- ポイント① 1日の拘束時間が**11時間30分**を超えない！
- ポイント② 納品先までの距離が**150km**を超えない！

■心配事

- ・発地から着地の往復ですよ
- ・いつも待機時間でほしい1時間、荷下ろしに2時間かかっているんですけど・・・
- ・札幌～帯広で181km、福岡～大分で174kmなんだけど.....

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

20

一般社団法人 日本加工食品卸協会

“2024問題”の影響 (長距離輸送/在庫移動 の場合)

【1日の走行距離の減少】



2024年4月以降



Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

21

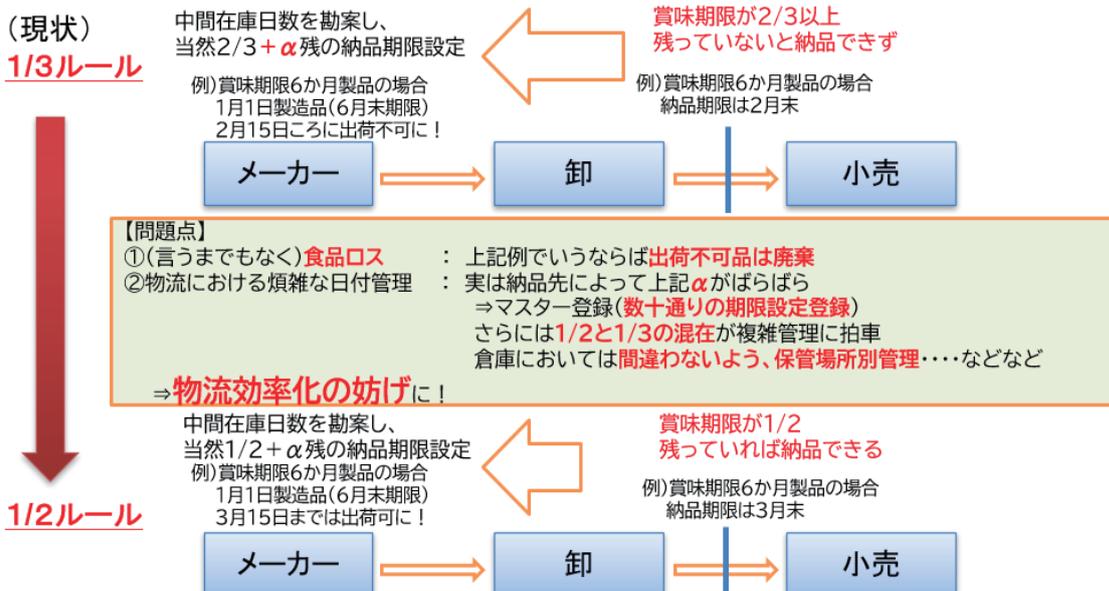
直近の実態は？ 2021年度 年末年始 長時間待機一覧

No.	納品日	納品先名	数量	庭先条件	受付	荷降ろし開始	荷降ろし完了	待機時間	待機料請求
1	2021/12/20 (月)		1,996	13:00~15:00時間指定特車対応	13:00	16:00		3時間	なし
2	2021/12/20 (月)		14	8:00~13:00	10:30	15:00		4時間30分	なし
3	2021/12/21 (火)		252	7:00~11:00	6:35	10:33	10:55	4時間	なし
4	2021/12/21 (火)		691	7:00~14:00	12:58	14:45	15:44	2時間45分	なし
5	2021/12/22 (水)		108	15:00指定	12:20	15:45	16:47	3時間15分	なし
6	2021/12/22 (水)		1,064	13:00~15:00時間指定特車対応	13:00	15:40		2時間40分	なし
7	2021/12/24 (金)		687	13:00~15:00時間指定特車対応	13:00	15:40		5時間	なし
8	2021/12/24 (金)		130	8:00~13:00	9:30	14:30		5時間	なし
9	2021/12/24 (金)		1,998	予約15:00-16:00	15:00	16:30		1時間30分	なし
10	2021/12/24 (金)		10		12:30	18:13	18:30	5時間45分	なし
11	2021/12/24 (金)		178	6:00~11:00	8:30	15:45	16:40	7時間15分	あり
12	2021/12/27 (月)		136	6:00~14:00	9:30	16:45	17:00	7時間15分	あり
13	2021/12/27 (月)		236	13:00~15:00時間指定特車対応	13:00	16:00		3時間	なし
14	2021/12/27 (月)		295	7:30~8:30	10:30	16:00		5時間30分	なし
15	2021/12/28 (火)		307	7:30~8:30	9:00	16:00	16:30	7時間	なし
16	2022/1/3 (月)		650	11:00ピンポイント	10:45	16:15		5時間30分	あり
17	2022/1/3 (月)		3,034	8:00ピンポイント	7:30	10:00	10:30	2時間30分	あり

今、一番怖いのは、2024年度末（2025年3月）に、ドライバーがみんな上限オーバーして車はあるのに、商品を配送することができなくなる

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

厳しく、複雑な日付管理、納品期限管理の実態



すでに農水省や製配販連携協議会で実証実験も済み、実施の結論は出ており、あとはやるのみ！ 賞味期限180日以上加工食品への「一斉一律導入」への動きかけ強化

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

平成 29年 7月 1日から、荷主都合 30分以上の荷待ちは「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち期間短縮と適正取組構築のために

国土交通省

荷主の皆様へご存知ですか？

トラックドライバーの労働時間のルールを

●労働時間のルール（改善基準告示）厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (就業から就業までの時間)	●1日 原則 13時間以内 最大 16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)
休息時間 (就業と次の就業の間の自由時間)	●1か月 293時間以上
運転時間	●2日平均で、1日あたり9時間以内 ●2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	●4時間以内

国土交通省 労働基準局 労働時間課

過労運転への荷主との関与が判明すると荷主名が公表されます

改正貨物自動車運送事業法（荷主関連部分）

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が落ちることのないようするためには、ドライバーの長時間勤務の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主と配送元の両方による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等を生じさせないことが重要であり、荷主の理解と協力が必須不可欠です。

※「荷主」には発注主や元請業者も含まれます。

改正事項 **令和元年7月1日から施行**

- 荷主の記帳義務が新設されました
●荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要の配慮をしなければならぬこととする責務規定が新設されました。
- 荷主への対応制度が拡充されました
●荷主主動色制度の対象に、貨物自動車運送事業者が追加されました。
●荷主に対して警告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。
- 違反届出行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います
●国土交通大臣は、「違反届出行為」※（トラック運送事業者の法令違反の原因となるもののある行為）をしている疑いのある荷主に対して、関係各庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保に必要の配慮が実施されることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
●荷主が違反届出行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合には、「罰則」や「公表」を行います。
●トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会」に通知します。

違反届出行為の例

- 長時間の荷待ち時間による長時間労働
- 長時間の荷待ち時間による長時間労働
- 長時間の荷待ち時間による長時間労働

国土交通省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省

令和元年6月15日から、ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、「乗務記録」の記載対象となります。

トラックドライバーの長時間労働の是正と適正取組構築のために

読み込み 取卸し 荷役作業が追加

国土交通省

「ホワイト物流」推進運動のご案内

荷主企業と物流事業者が相互に協力して物流を改善していきましょう

2019年3月 国土交通省・経済産業省・農林水産省

働き方改革法案 2019年4月施行

■時間外労働の規制

- 倉庫荷役は既に開始
- 年間720時間
- 自動車運転業務は5年間の猶予
- 2024年からは罰則付き規制適用
- 年間960時間

経済団体からのあいつぐ提言

日本経済団体連合会「Society 5.0時代の物流」 2018年10月

我が国の物流ネットワークの中長期的な維持・発展を図るためには、物流事業者と発着荷主双方の協力・連携のもと、輸送頻度の見直し、輸送量の平準化、輸送と荷役の分離、貨物のユニットロード化など、**物流の再設計**に取り組むことが急務である。特に、我が国の国内貨物輸送においては、荷主の要望に応じた**短いリードタイムでの納品、厳しい時間指定があたかも当然のこととされてきた**。しかし、これでは**早晩立ち行かなくなることは明白**であり、物流事業者に過度の負担がかからないような取り組みが求められている。……サプライチェーンを越えて、メーカー、卸、小売事業者、物流事業者等をはじめとする**多種多様なステークホルダー**が協力し、**情報連携や共同物流等による合理化・効率化に取り組むことも重要**である。

経済同友会「物流クライシスからの脱却」 2020年6月

今では当たり前となっている翌日納品や納品時の都度検品、荷主が個社ごとに様々な大きさの段ボールやパレットを作るなど、**長年にわたる不合理な商慣行を改革**する。

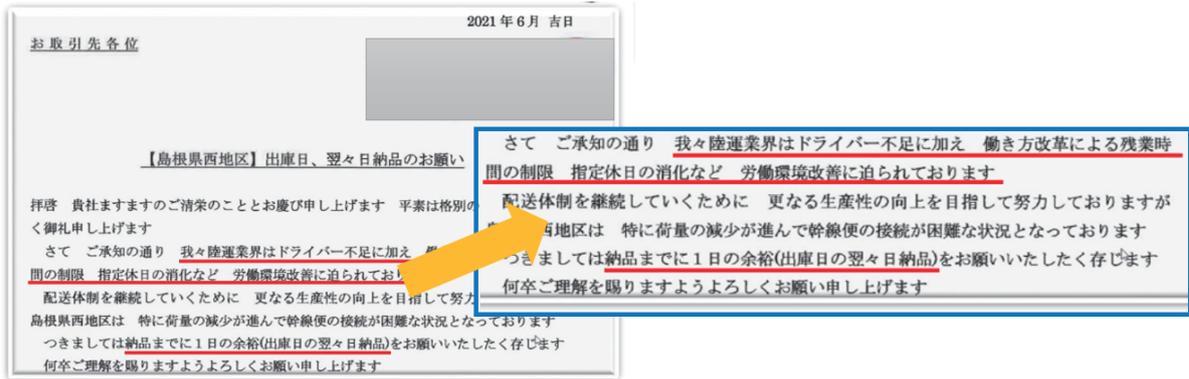
……ハード面においては、「標準的なパレット・ダンボール」の規格を策定すべきである。……**今後はかつての前提をアップデートし、「翌々日納品」、「検品レス」が取引における標準的なサービスレベルとなるように、商慣行をあらためるべきである。**……**「サプライチェーン全体の物流・商流情報」について、仕様を標準化する必要がある。**……

今回の提言では、物流事業者や荷主企業に対し、**今まで以上の痛みを伴う改革の必要性を指摘し、具体的な施策を示した。**

物流事業者からの相次ぐ悲鳴

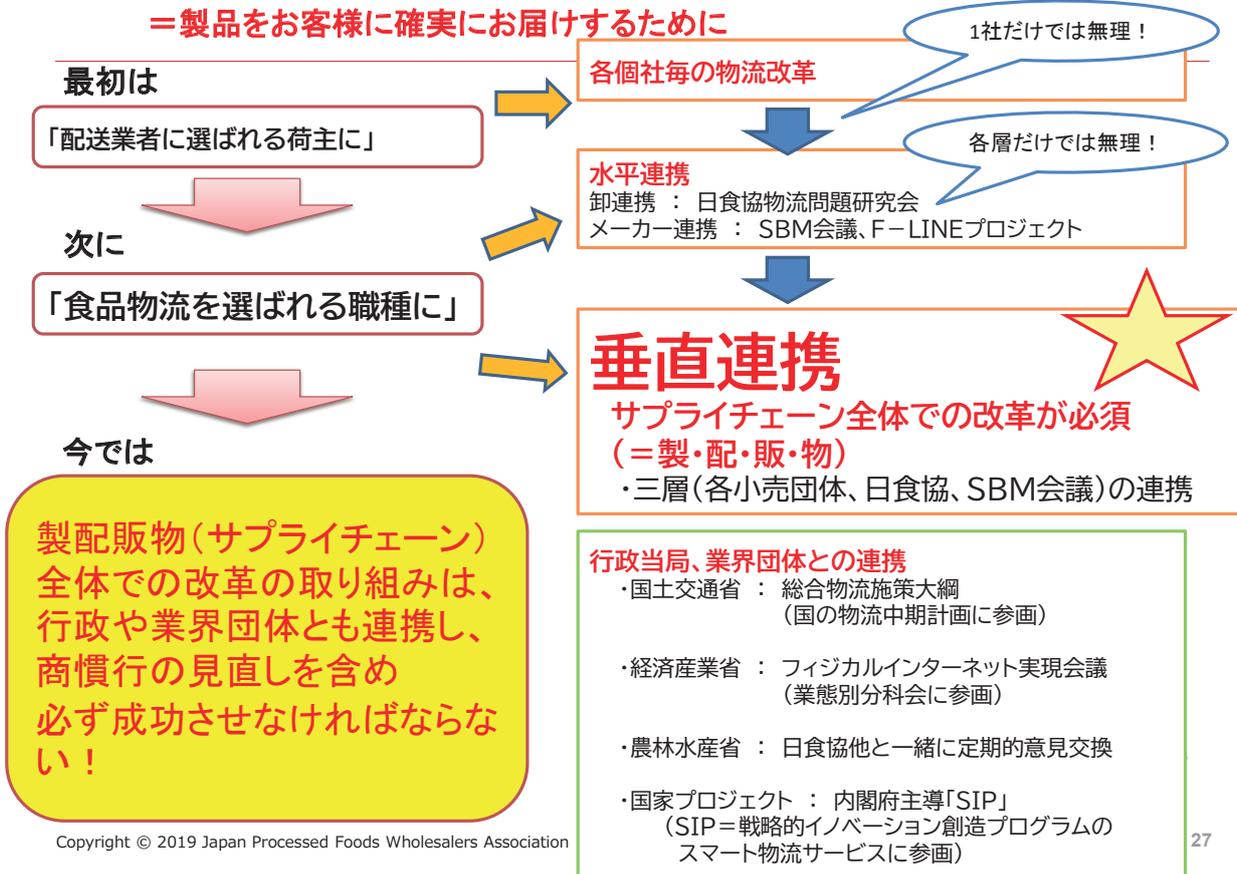
物流事業者から相次ぐ要請、撤退表明

- 2018年12月 「加工食品事業から撤退します！」（A社）
- 2019年 4月 「集配先における乗務員の附帯作業料金を徴収します！」（B社）
「料金徴収が目的ではなく、作業軽減、法令遵守が目的」
- 2019年 5月 「緊急時含め夜間、休日の問合せは翌営業日以降の対応に！」（C社）



まとめ1 「持続可能な加工食品物流を構築」するために

= 製品をお客様に確実にお届けするために



今の活動の全体スキーム



Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

加工食品メーカー (S B M 会議の取り組み)

2016年食品物流未来推進会議 (S B M 会議) 設立

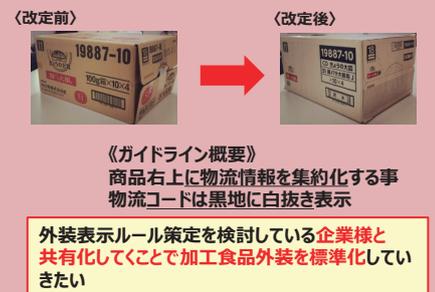
加工食品物流における製配販三層にまたがる課題 (リードタイム、長時間待機、附帯作業等) の解決へ向けメーカーとして協議する場

参加企業 8 社 : 味の素社、カゴメ社、キッコーマン社、キューピー社、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

【これまでに取り組んできた内容】

- 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
- ③ フォークリフト作業安全確保
⇒ 日食協様への協力依頼
- ④ 附帯作業のメーカーとしての定義づけ
⇒ 出荷から納品完了までの作業工程分解定義
- ⑤ リードタイム延長協議
⇒ 課題および解決へ向けて協議

外装表示の標準化



総合物流施策大綱、製配販連携協議会、FI実現会議、日食協物流問題研究会など外部の会議体には、個社としてではなくSBM会議の代表としての意識で参画

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

メーカー（製）－卸（配）の取り組み（日食協物流問題研究会）

日食協「賛助会員幹事店会」での協議（2020年11月17日）

1. メーカー・卸間で「LT延長問題」の初めての協議

卸側：発注精度の維持のため、LT 2とする場合は発注締め時間の3～4時間（**具体的には15時**）の後倒しを強く要望

ギャップ

メーカー側：受注締め時間の後倒しは課題が多く、検証が必要（**11時締め**）

2. 合意事項

- ① LT延長問題は、メーカー・卸の2者だけでの解決は難しく、小売を含めての検討が必要であり、引き続き「製配販連携協議会」での議論を要請する。
- ② メーカー・卸間のLT運用については、相互の事情の更なる理解・共有が必要であり、日食協「物流問題研究会」の場で相互の協議を行うこととする。

メーカー（製）－卸（配）の取り組み（日食協物流問題研究会）

◎卸店各社状況－小売業よりの受注データ状況

項目	～10時	～12時	～14時	～24時
受注件数	125,669	168,222	225,298	237,944
割合	53%	71%	95%	100%
受注ケース数	132,612	172,863	234,218	237,787
割合	56%	73%	98%	100%
受信企業数	70企業	43企業	104企業	27企業

・時間帯別 小売業 定番累計受注件数/ケース換算数(トライアル期間:卸6社 キューピー(株)データ)
 ・時間帯別 小売業 定番受信企業数(卸6社 全244企業)

- ※1：小売業受信時間からメーカー発注数量反映まで、おおよそ1時間以上を必要とする事を勘案すると各メーカー締め時間の1時間前には受信完了する必要がある
- ※2：メーカー希望の発注締め時間11時では**受注件数の53%**、実証実験の13時では**総受注件数の71%**のみ反映の状況

卸の要望する発注締め時間15時までの延長で**受注件数の95%、ケース数の98%**が反映される

メーカー（製）－卸（配）の取り組み（日食協物流問題研究会）

◎メーカー受注後ろ倒し課題

- ①在庫移動業務フローの調整
- ②受注業務のフローの変更
- ③物流センター業務（在庫移動・出荷作業）の調整
- ④締め時間後ろ倒しに伴う各種システム I / F
- ⑤例外納品先（N 1 納品先もしくは 1 1 時締め先など）の併存対応可否



第1ステップ：13時受注締め

- ・2021年6月～7月「発注締め時間の調整」メーカー・卸間 実証実験実施
メーカー：味の素、キューピー
卸売業：伊藤忠食品、加藤産業、国分G、日本アクセス、三井食品、三菱食品
- ・2022年3月～4月 キッコーマン食品・上記卸売業6社
- ・2022年7月～ キューピー 14時受注締め開始

メーカー（製）－卸（配）の取り組み（日食協物流問題研究会）

◎メーカー「恒久納品リードタイム延長」実施までのスケジュール

いわゆる「2024年問題」の対応策として、「リードタイム延長恒久化」は非常に有効な手段

⇒おそくとも2023年度中には実施したい

（システム等、社内事情により実行のめどが立っていないメーカーもあり）

「運べなくなるリスク」が高いエリアから、メーカーによっては部分実装も検討例）北海道、北東北、中四国、南九州等

メーカー（製）－卸（配）の取り組み（日食協物流問題研究会）

今回の実証実験において、下記を検証ポイントで確認した（キューピー実証実験より）

※注釈 LT1：リードタイム1日 LT2：リードタイム2日

1.受注面検証（13時受注で定時運用できるか。その課題は何か）

- －受注面は、13時受注により、LT2率は高まり、有効性が認められた。
- オペレーション観点でも仕組みや運用工夫で出荷指図までの定時内運用が可能。
- 一方、現時点での環境下では更なる時間延長は厳しい状況。

※納品期限緩和の課題が解決されると出荷調整業務自体の半減も可能

受注締から物
流業者まで2
時間必要

2.物流面検証（各種作業前倒し・配車効率・中継先深夜作業軽減につながるか）

- －物流面は、LT1⇒LT2になれば時間前倒しや配車作業には有効。
- 受注時間の後ろ倒し（11⇔13時）による物流上の不利益は発生しない。
- 但しテスト段階であった為、全体フローの抜本的な変更が未着手だった事もあり、時間前倒しや配車効率などの物流面での効果幅は控えめと評価。

概ね有効

＜今後＞ キューピー社全体でLT2比率が90%以上となる事を前提とすると確定情報で配車できる運用となり、中継引取便を含めた運用時間の見直しが可能となる。

- ①配車組み：納品日前々日夕方 ※繁忙期の実績より実現可能な見込み。
 - ②遠方分ピッキング開始：12:00～（2～2.5h前倒し（出発含め））
 - ③地場分ピッキング開始：2～2.5h前倒し（夜間作業の削減）が可能になる見込
- 委託物流業者の物流現場での大きな改善効果が期待出来る

メーカー（製）－卸（配）の取り組み（日食協物流問題研究会）

共同ワーク（実証実験）を受けて、
「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）】

- 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
- 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

メーカー（製）－卸（配）－小売（販）の取り組み（FSP会議）

実態調査・見える化を行い、業界標準や統一化の動きをとっていく。

① 小売→卸 の受発注締め時間

12時までの受注へ

② 特売の受注・納品リードタイム設定

8日ルールの補足

③ 納品期限の緩和

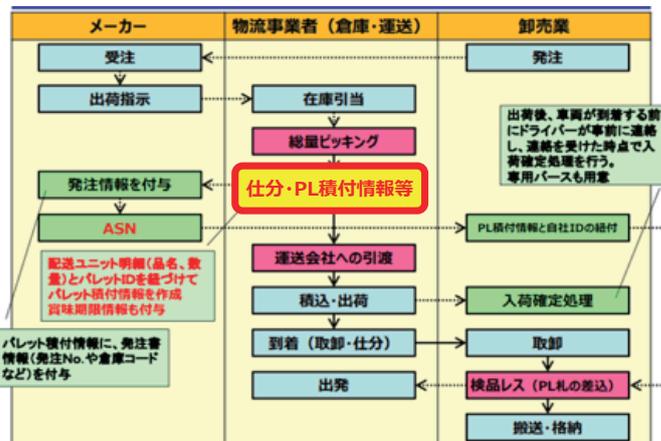
2分の1許容へ

まず第一に物流テーマとして、「加工食品流通の納品リードタイム延長問題」を取り上げ、リードタイム延長がもたらす効果を共有し、その実現のために製配販3層それぞれが取り組むべき施策について議論し、アクションプランとして纏める。

事前出荷情報（ASN）とリードタイム工夫による検品レス納品の取り組み

トラックドライバーなどの人手不足が深刻化する中、待機時間・荷降ろし時間の削減に向けて、入荷時の検品のあり方を見直すことを2011年より取り組んできました。

2013年1月 『事前出荷情報（ASN）とリードタイム工夫による検品レス納品』を実現



2019年 製・配・販連携協議会ロジスティクス最適化WG 資料抜粋

■この取組みを通じ、事前出荷情報（ASN）システムを業界標準化

※一般社団法人日本加工食品協会の標準フォーマットに<2016年>

■検品時間、待機時間、納品時作業などで一定の効果を得られた。

ASNとリードタイム工夫による検品レス納品、更なる拡大に向けて

3.3. 検品レスの今後の課題 検品レスの普及条件について

■ 先行する検品レスの取組の課題

- ・ 出荷側では、ASNの作成のために、パレットと積載荷物を紐づける必要があり、仕分け・積替え・仮置きスペースの確保など負担が大きい。
- ・ 入荷側では、パレットID札の差込待ちや、パレット単位の検品作業（パレット単位のRFID利用の検品レスの場合）が必要。



■ 検品レスの取組を普及させるには、より簡易な検品レスの方法を検討する必要がある。

- ・ ASNの情報を、「パレット単位」の積載情報 から「車単位」の積載情報に。

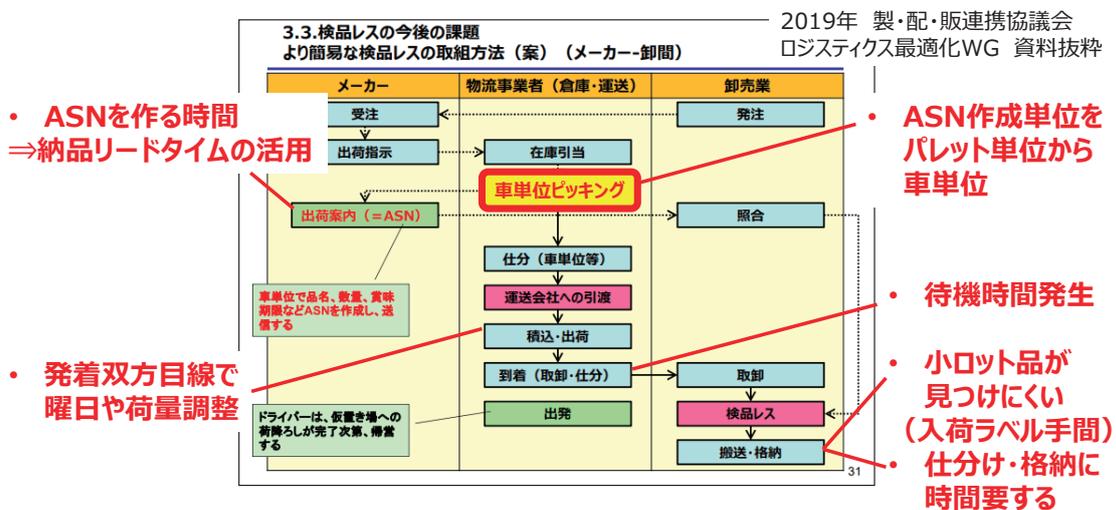
2019年 製・配・販連携協議会 ロジスティクス最適化WG 資料抜粋

これまでの「検品レス」では、**出荷作業の負担**や他物流業者の**導入難度が高い**。
より広めるには負担を軽減させる必要があり、そのASNの情報を
「**パレット単位**」から「**車（・届け先）単位**」での検討を進めた

ASNとリードタイム工夫による検品レス納品、更なる拡大に向けて

19年10月よりテストを開始

- ・ 課題の洗い出しを実施
⇒ コロナ禍もあり、現場連携が進まず



ASNとリードタイム工夫による検品レス納品、更なる拡大に向けて

20年10月より運用開始；効果

- 検品作業時間：30分/納品 → **6分/納品**
 - 接車待機時間：1~2時間/納品 → **次に接車**
 - 納品エラー：**ゼロ**
- ※ ASNデータを、発注・仕入管理、庫内作業改善に活用



この取組みにより...

- ドライバーなどをより活用できる（労働環境改善）
- より多くの商品をお届け、受け取りが可能になる

ASNとリードタイム工夫による検品レス納品、更なる拡大に向けて

実現できたポイント

- 「**持続可能な食品物流**」を大目標に据えたこと
- **業界に広く展開できるモデル**に
- 検品課題ではなく、「**納品全体の課題**」として拘った
※ 荷役業務の委託先会社へのヒアリング
- 現状のやり方に拘らず、協働し、考え抜いたこと
⇒ **複数の卸売業との取組み**、開始しております

コロナ禍で調整が難しく、予定通りに進まない厳しい環境下でも実現できた

3. 「製配販3層の新たな取組み」

～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）～

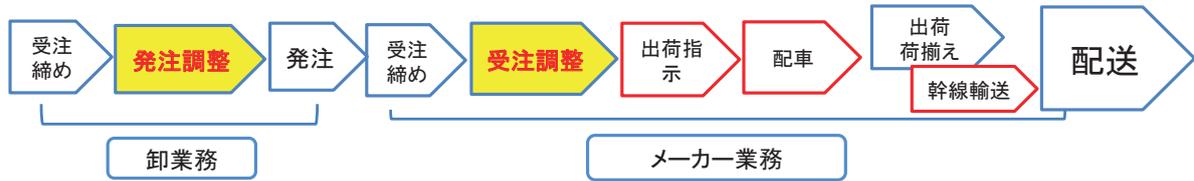
◎製配販各層での更なる連携強化に向けた活動

～「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) 「FSP会議」発足の背景と目的
- 2) 構成団体
- 3) 主な検討テーマ
- 4) 活動概要
- 5) 製配販連携協議会
ーフィジカルインターネットWG活動との連携

1) -①「FSP会議」発足の背景と目的

一卸発注→メーカー受注・配送の作業状況



◎ 実証実験総括

○メーカー

・大手メーカーの受注調整時間は、日当たり2時間ほどが必要。受注締めから出荷指示までの時間短縮するためには受注調整時間の短縮が必須であり、その為には以下の前提条件への対応が必須となる。

※受注締を後ろ倒しとする前提条件

- ・EDIオーダーによる受注取り込みを原則とする。
- ・「受注調整」時間の負荷となる作業の軽減

- ① 納品基準調整
- ② 配送ロットチェック(未達先連絡)
- ③ リードタイムエラーチェック
- ④ 受注済データ内容訂正
- ⑤ 後緊急出荷処理
- ⑥ 新商品・リニューアル商品対応
- ⑦ 個別対応業務

○卸

- ・小売業の受注時間が現状を前提とすると品質担保の為にも、受注時間の「15時」迄の後ろ倒しは必須。
- ・受注時間の変更(後ろ倒し)に関わらず、LT延長による在庫の増加は避けられない。
- ・欠品について LT延長による欠品増加は不可避。

1) -②「FSP会議」発足の背景と目的

◎メーカー(製)ー卸(配)の取り組み(日食協物流問題研究会)

共同ワーク(実証実験)を受けて、

「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)】

- 小売⇒卸間での定番発注締め時間の前倒し
- 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
- 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

1) -①「FSP会議」発足の背景と目的

◎背景

i) フードサプライチェーンにおける全体最適構築の遅れ

製配販ともに自己の都合を最優先に考えた結果、部分最適が優先され、全体最適構築の観点が疎かになってしまった。

ii) 喫緊の課題は「持続可能な物流の構築」

物流の「2024年問題」を始めとして、コストの上昇も去ることながら、物流の維持自体が問われる状況となっている。

iii) メーカー・卸間での取組み（前項 SBM 日食協 共同ワーク）

フードサプライチェーンに関する取組みの実現にはメーカー・卸のみならず小売まで含めたサプライチェーン全体での対応が必要との認識に至った。

iv) フードサプライチェーン全体におけるサステナビリティの追求

「持続可能でローコストな体制の構築と社会貢献」が実現されるものであり、その意味で「物流」「情報流」は3層間において協調分野である。

『持続可能な物流の構築』に向け、
製（メーカー）・配（卸）・販（小売）の3層間が連携が不可欠。
⇒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）を設立（22年4月～）

1) -②「FSP会議」発足の背景と目的

目的

i) 3層間での情報共有

「物流」「情報流」については協調分野という認識の中で、それぞれが行っている業務内容と、それがどのような負荷となっているかについて、その内容・実態を情報共有・理解を図るものとする。

ii) 全体最適を妨げる「商慣習」の洗い出しと見直しへのアプローチ

製配販のそれぞれにとって当たり前と認識されている「物流・情報領域の商慣習」を全体最適からの観点で洗い出し、その見直しと新たなルール作りを検討する。

iii) 将来にわたって存続する強固なフードサプライチェーンの構築

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」を維持発展するための強固でレジリエントなフードサプライチェーンの構築を優先し、そこで創造された利益を共有する。

2) 構成団体

(小売業)

- 一般社団法人 日本スーパーマーケット協会 (JSA)
- 一般社団法人 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)

- 一般社団法人 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

※当初は下記 5 団体で発足するが、今後は当会議の主旨・目的に賛同いただける団体の参画を募っていく。

3) 主な検討テーマ

実態調査・見える化を行い、業界標準や統一化の動きをとっていく。

① 小売→卸 の受発注締め時間

12時までの
受注へ

② 特売の受注・納品リードタイム設定

8日ルール
の補足

③ 納品期限の緩和・統一化

2分の1許容
への緩和

まず第一に物流テーマとして、「**加工食品流通の納品リードタイム延長問題**」を取り上げ、リードタイム延長がもたらす効果を共有し、その実現のために製配販3層それぞれが取り組むべき施策について議論し、アクションプランとして纏める。

4)「FSP会議」活動 概要

- 1) 2月 22日 「FSP会議」プレミーティング
 - ・会議の趣旨、活動方向性について、小売業参画団体への説明。
- 2) 4月 21日 第一回「FSP会議」
 - ・会議発足の背景・目的の共有 ・各団体の取り組み状況の共有
 - ・小売業・卸間の受発注実態の共有（卸調査）
- 3) 5月 20日 AJSTopp研修会参加
 - ・「持続可能な物流の構築を目指して」－「製配販三層の新たな取り組みへ」
- 4) 6月 21日 第二回 FSP会議
 - ・AJSTopp研修会後の課題共有
 - ・小売業各社への受発注実態アンケート内容・形式の共有
 - ・メーカー・卸間での取り組み進捗と内容の共有
- 5) 8月 23日 第三回 FSP会議
 - ・製配販連携協議会・総会の概要共有 －フィジカルインターネット資料抜粋説明・共有
 - ・「FSP会議」アクションプラン・マイルストーン共有
 - ・メーカー・卸間での取り組み進捗共有 －賞味期限年月表示化進捗状況

5) ①製配販連携協議会 フィジカルインターネットWGとの連携

2022年度の運営方針 背景・課題

- これまでのWG等活動、フィジカルインターネット実現会議に基づき、製・配・販連携協議会としてスーパーマーケット等（加工食品・日用雑貨）アクションプランを実行を推進する。

2021年度WG等活動

- ・ ロジスティクス最適化WG：返品実態調査・リードタイム延長実証・事例共有
- ・ スマート物流構築準備会：内閣府SIPスマート物流との取組：物流データ連携、共同輸配送
- ・ リテールテクノロジー勉強会：経産省RFID事業等の成果共有

フィジカルインターネット実現会議

- ・ フィジカルインターネット・ロードマップ：目標年次2040年
- ・ スーパーマーケット等（加工食品・日用雑貨）アクションプラン：目標年次2030年
製・配・販連携協議会や他の会議体で議論されてきた課題を網羅的にまとめる形で作成

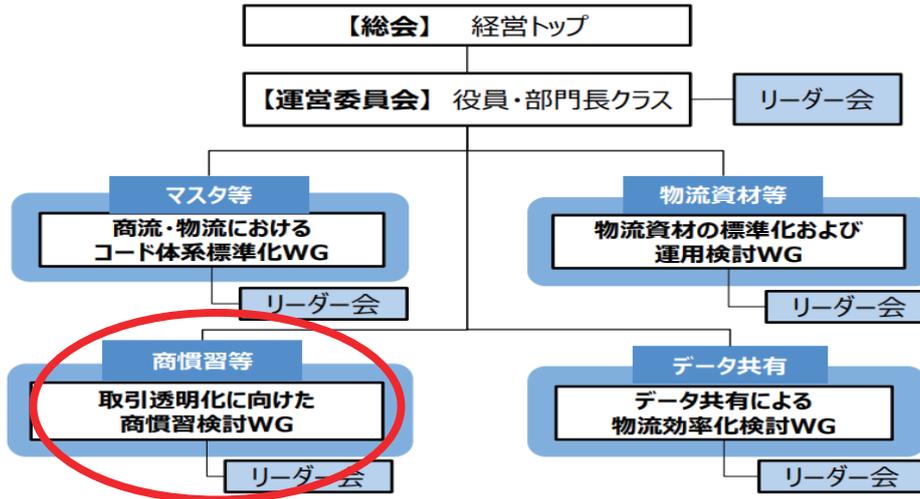
2022年度の活動方針・課題

- ・ サプライチェーン全体の最適化を実現するため、フィジカルインターネット・スーパーマーケット等アクションプラン実行。
- ・ 優先課題である「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の見直し」「データの共有の際のルール化」について、ワーキンググループを設置し、検討。

5)一② 製配販連携協議会 フィジカルインターネットWGとの連携

2022年度の運営方針 組織体制

- アクションプランに沿って、全体調整を実施する運営委員リーダー会を設置。
- また、アクションプランの重要項目ごとに、4つのワーキンググループを組成し、検討を進める。



3

第一回 製配販連携協議会 資料抜粋

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

52

5)一③製配販連携協議会 フィジカルインターネットWGとの連携

③取引透明化に向けた商慣習検討WG－ 課題の整理と注力すべきこと

- 本分野の課題の整理、および注力すべきこと、として以下の内容を提案する。

サブ項目	課題の整理	注力すべきこと
商取引の適正化	加工食品・日用品の流通では、着荷時に所有権が移転することを前提に、物流費込みで取引価格が設定されている。また、店着価格制のもと小売業が物流センターフィーを徴収する慣行も続いている。このため、物流コストを可視化しにくい状況にある。一方、納品期限の緩和（1/2基準へ）、賞味期限の年月表示化、リードタイム延長等の個別取組は、まだ十分とはいえないが、一定程度改善が進んでいる。	<p><物流コストの可視化> 生産財では物流費と商品価格を分離して取引が行われるが、消費財では工場出荷原価＋物流費で価格形成することは現実的でない（工場立地によって消費者価格を変えることは基本的にないため）。このため、基準となる物流サービス水準を明確化し、そこから物流サービスの高低に応じて物流コスト分を上下させる価格体系の導入等、消費財流通における商取引の適正化方策を検討する。</p> <p><非効率な商慣習の是正> サプライチェーン全体の効率性を著しく低下させる商慣行を是正する。具体的には、返品、過度な鮮度基準やリードタイム、行き過ぎた小ロット発注などを適正化する方策を検討する。</p>
在庫管理・発注業務	在庫管理・発注業務では過度な多頻度・小口・短リードタイムを適正化する必要がある。具体的には、定番商品の発注単位・発注ロット、新商品・販促商品のリードタイムの適正化が課題。	

第一回 製配販連携協議会 資料抜粋

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

53

4. 「FSPが目指す姿とマイルストーン」

～持続可能な物流実現のための施策～

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

54

持続可能な加工食品物流構築に向けての取り組みマイルストーン(案)

～2024年問題を時間軸とした具体的取り組み～

(1)納入期限の統一化

賞味期限180日以上商品の小売業への納品期限を賞味期限1/2残しに統一

製配販各層取組		2022年		2023年				2024年	
		7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	10～12	1～3	4～6
販	賞味期限1/2残し許容	啓蒙活動		実施状況確認	賞味期限1/2残しによる納品受入完全実施				
		現状調査	実行スケジュール策定						
配	納入期限+在庫日数許容	啓蒙活動		実施状況確認	納入期限+在庫日数による入荷受入完全実施				
		現状調査	実行スケジュール策定						
製	賞味期限延伸日付年月表記	賞味期限延伸商品開発・リニューアル商品発売							
		賞味期限の年月表記							

2024年問題

Copyright © 2022 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

持続可能な加工食品物流構築に向けての取り組みマイルストーン(案)

～2024年問題を時間軸とした具体的取り組み～

(2)定番発注締め時刻の変更

小売業→卸への発注締め時刻12時(前倒し)、卸→メーカーへの発注締め時刻15時(後倒し)

製配販各層取組		2022年		2023年				2024年	
		7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	10～12	1～3	4～6
販	卸への12時迄の発注(前倒し)	啓蒙活動		実施状況確認				卸への定番発注時刻12時迄実施	
		現状調査	実行スケジュール策定	システム改修 店舗オペ教育					
配	需要予測精度向上 メーカー発注原則EDI化	小売業からの定番受注の需要予測精度向上							
		メーカーへの発注原則EDI化				メーカーへの発注完全EDI化			
製	卸からの受注15時迄(後倒し)	特定メーカー・卸・エリアによる実行・啓蒙活動				卸からの受注時刻後倒し実施			
		SBMメーカーとの取組み実施		他メーカーとの取組み実施					

2024年問題

Copyright © 2022 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

持続可能な加工食品物流構築に向けての取り組みマイルストーン(案)

～2024年問題を時間軸とした具体的取り組み～

(2)特売・新商品の適正リードタイム確保と計画数量化・追加発注の抑制

小売業→卸への特売・新商品の納品日8日前迄の確定発注と追加発注の抑制

製配販各層取組		2022年		2023年				2024年	
		7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	10～12	1～3	4～6
販	納品日8日前迄の確定発注	啓蒙活動		実施状況確認				実施	
		現状調査	実行スケジュール策定	システム改修 店舗オペ教育					
配	受注内容の在庫確保 入荷車両の削減	受注内容の在庫確保							
		現状調査	実行スケジュール策定	メーカーからの入荷車両削減に資する発注方法への切り替え					
製	受注内容の在庫確保 納品車両の削減	受注内容の在庫確保							
		現状調査	実行スケジュール策定	卸への納品車両削減					

2024年問題

Copyright © 2022 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

5. 「施策テーマの実現にむけたアプローチ」

- ・納品期限の統一化
- ・定番発注締め時間の変更
- ・特売・新商品の適正リードタイム確保

納品期限**2分の1**への統一化

食品ロス削減、物流オペレーションの効率化の両面から「2分の1」ルール統一化は必須

統一化実現に向け、PR活動、各施策の加速化

FSP、流通経済研究所、行政当局等関係各方面を巻き込んだ大キャンペーンを展開(したい)

【訴求内容】これまでの活動や調査、実証実験結果などを改めてPRし、一斉実施につなげる

- ①製、配、販各層におけるデメリットはない！
- ②食品ロス削減、物流オペレーション効率化への貢献大！
 - ・未出荷廃棄品削減
 - ・受注調整工数の削減、煩雑な在庫管理解消
- ③菓子、飲料、加工食品などのいずれかの領域ですでに半数は2分の1ルール導入（加工食品領域はその半分）⇒ 100%実施でないと効果が半減！
- ④これまで行政当局（農水省、国交省、経産省）および経済団体等は、**社会的責任**として、**ESG、SDGS**観点から、**物流危機対応**として、「悪しき商慣行の見直しはやらなければならない」とガイドライン、宣言等で繰り返し表明してきている。

これまでの約束事であった「**納品期限の緩和(2分の1ルール)**」「**賞味期限年月表示化**」「**賞味期限の延長**」の**3点セット**を再認識し、サプライチェーン全体で完全実行すべき時。（まじめに取り組んできた先行企業が割を食っている状況の早期解消！）

メーカー・卸間 定番発注締め時間の変更

◎メーカー受注後ろ倒し課題

- ①在庫移動業務フローの調整
- ②受注業務のフローの変更
- ③物流センター業務（在庫移動・出荷作業）の調整
- ④締め時間後ろ倒しに伴う各種システム I / F
- ⑤例外納品先（N 1 納品先もしくは 1 1 時締め先など）の併存対応可否



第1ステップ：13時受注締め

- ・2021年6月～7月「発注締め時間の調整」メーカー・卸間 実証実験実施
メーカー：味の素、キューピー
卸売業：伊藤忠食品、加藤産業、国分G、日本アクセス、三井食品、三菱食品
- ・2022年3月～4月 キッコーマン食品・上記卸売業6社

・2022年7月4日～ キューピー 14時受注締め開始

メーカー・卸間 定番発注締め時間の変更

◎7月からLT2を前提とした 14時受注を開始

持続可能な食品物流を大目標に卸メーカー間の動きを加速する

メーカー側（QP）は、働き方も考慮した受注体制 と LT2定着前提の物流運行の整備を進める

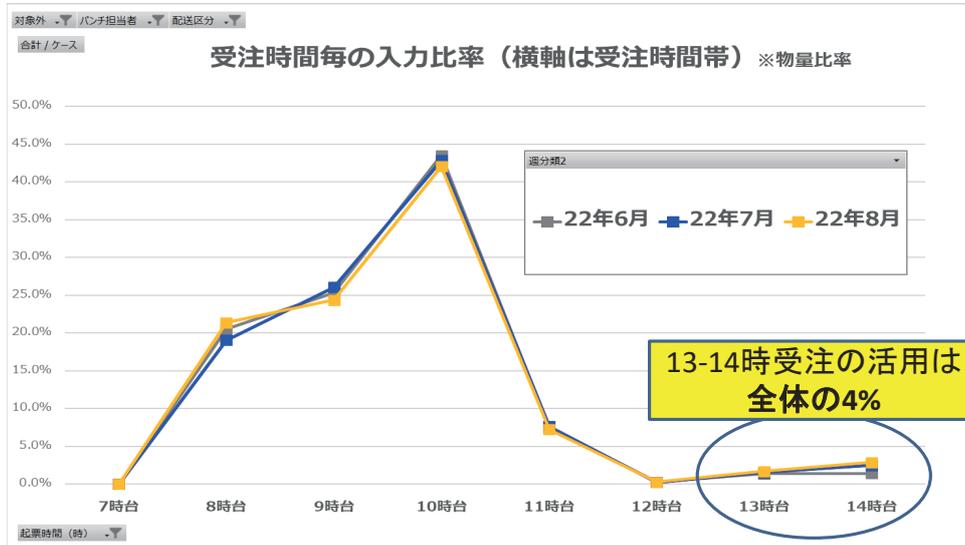
⇒受注も物流運行も従来の業務順序や時間軸変更に着手し、計画的な働き方・深夜帯の業務／運行の見直しを進める。

※ F S P 会議にて小売業まで含めて共有、2024年問題（物流危機）に対する対応力を磨く。

※業務時間を組み替えた14時受注業務は工夫により、運用上の問題は生じていない

メーカー・卸間 定番発注締め時間の変更

◎ 14時受注活用状況



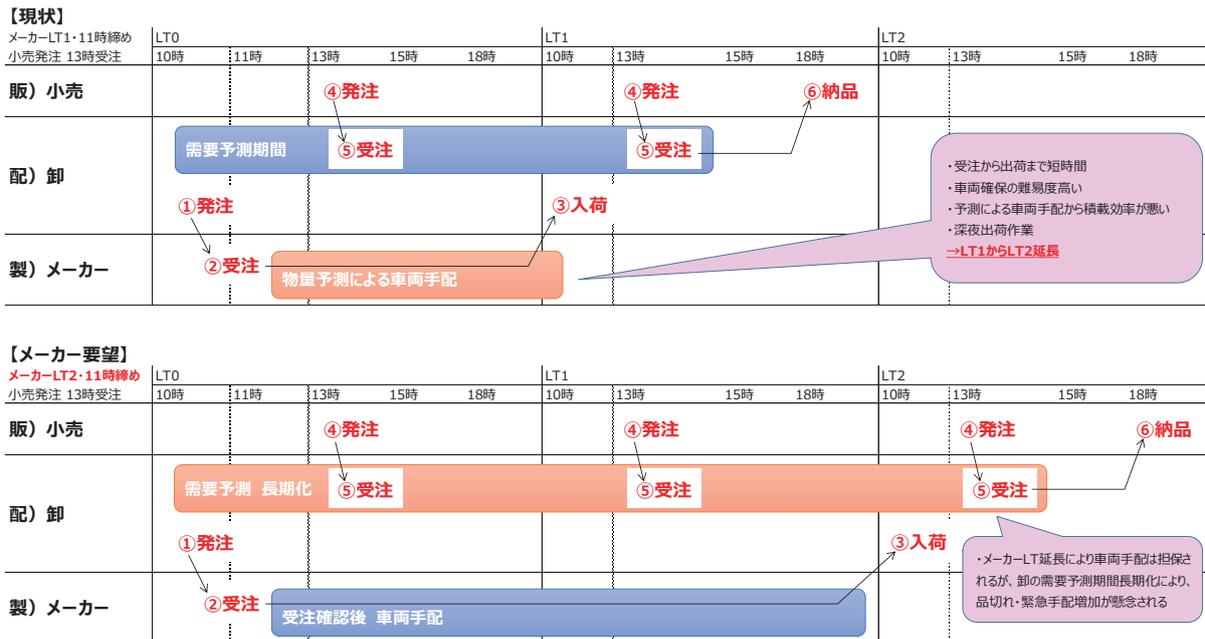
13時受注テストのときと同様、午前中（10時まで中心）の注文傾向は変わらず、午後受注は調整枠としての活用状況。ますますのご活用をお願いします。

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

※物量率 62

小売・卸間 定番発注注締め時間の変更 ①

◎ サプライチェーン全体俯瞰した リードタイム延長対応の考え方



Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

63

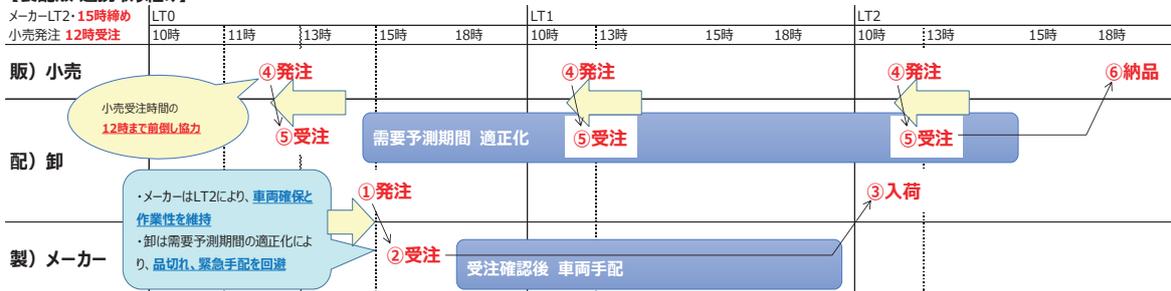
小売・卸間 定番発注注締時間の変更 ②

◎ サプライチェーン全体俯瞰した リードタイム延長対応の考え方

【製配 実証実験】



【製配版 連携取り組み】



Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

64

小売・卸間 定番発注締め時間の前倒しー卸受信時間の状況

- ・日本チェーンストア、オール日本スーパーマーケット、日本スーパーマーケット、全国スーパーマーケット、日本チェーンドラッグストア
上記団体所属小売業の日経全国スーパーマーケット売上上位100社企業 + エリア主要企業を加えた計108社について、日食協加盟卸へヒアリング調査

◆ 定番 卸受信時間 (時間帯別・部門別・企業数)

約半数の企業が12:00以前に受信

12:01~15:00受信企業の前倒しが望まれる

受信時間	企業数		
	食品	酒類	菓子
~12:00	51	51	42
12:01~13:00	9	10	9
13:01~14:00	18	22	18
14:01~15:00	11	10	7
15:01~	14	9	9
調査中	5	6	23
合計	108	108	108

Copyright © 2019 Japan Processed Foods Wholesalers Association All Rights Reserved.

65

特売・新商品受注の「現状」と「理想とする計画発注（8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8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8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8日間のリードタイムを確保する

ご清聴ありがとうございました。