

当協会の「会報日食協」は年3回紙面にて発行してきましたが、今号より冊子の発行を廃止し、ホームページ上でデータでの発行に統一いたします。毎月発行を基本とし、より新鮮な情報をお届けできるよう努めてまいります。

232号の概要

今号は業界動向として物流に関する政策の動向と「FSP会議」の活動状況についてご紹介します。協会の動向としては3月13日開催した「理事会」の内容や3月26日開催の「メーカー・卸間次世代EDI協議会幹事会」等の内容についてご紹介しています。また各支部の最近の活動、各委員会、研究会、専門部会、WGの活動、もご紹介しております。

CONTENTS

●業界動向

- ・ 物流に関する政策の動向
[\(農林水産省大臣官房 新事業・食品産業部食品流通課 令和7年2月資料\)](#)
- ・ 「フードサプライチェーン・サステナビリティ (FSP) 会議」の活動について
[\(2025年3月13日 日食協理事会資料\)](#)
- ・ 「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」
[\(FSP 2024年11月版\)](#)

●本部活動

- ・ 2024年度 第2回正副会長会議、第4回理事会開催
3月13日 (木) 10:00～、11:00～
会場：アーバンネット大手町ビルLEVEL21 (東京會館)
[理事会次第](#) [2025年度事業計画書](#) [2025年度収支予算書](#)
- ・ 異業種交流委員会開催 3月6日 (木) 15:00～
会場：東京化粧品健保会館5階会議室 [異業種交流委員会次第](#)
- ・ 第1回「メーカー・卸間次世代標準EDI協議会」幹事会開催
3月26日 (水) 15:00～ 会場：ビジョンセンター日本橋三越前
[「次世代標準EDI協議会」幹事会資料](#)

●支部活動

- ・ 近畿支部 新春講演会 (同業会共催)
2月20日 (木) 会場：帝国ホテル大阪5階「八重の間」
- ・ 関東支部 第4回流通業務委員会 2月4日 (火) 会場：日食協会議室
- ・ 関東支部 2024年度在庫回転日数調査報告 [在庫回転日数調査結果](#)

●N-Torusニュース

- ・ N-Torusリソース拡張に伴うURLアドレス変更の件
[N-Torus URLアドレス変更のご案内](#)

●2024年度 委員会・研究会・専門部会・WG活動 (2025年2月1日～3月31日)

- ・2月3日(月) 第2回EDI-WG 会場:日食協会議室
日食協標準EDIフォーマット更新の件、他
- ・2月7日(火) 第7回情報システム研究会 会場:日食協会議室
流通BMS値引メッセージのチェンジリクエスト検討、他
- ・2月27日(木) 第4回政策委員会 会場:日食協会議室
「持続可能な物流の構築」関連、
「サプライチェーン全体を繋ぐデータ基盤の構築」関連、他
- ・2月28日(金) 第11回N-Torus技術専門部会 会場:日食協会議室
エンハンス事項の確認、他
- ・3月14日(金) 第8回情報システム研究会 会場:日食協会議室
情報システム研修会資料より見た2025年以降流通業界トレンド、他
- ・3月17日(月) 第1回商品開発研究会幹事店会 会場:日食協会議室
2024年のクレーム実態調査について
- ・3月18日(火) 第3回SDGs分科会 会場:日食協会議室
SDGs分科会の成果物の件・「Scope3への対応とその範囲」、他
- ・3月21日(金) 第6回物流問題研究会 会場:日食協会議室
「改正物流効率化法」施行に向けての状況について、
「メーカー・卸間次世代標準EDI推進協議会」の発足について、他
- ・3月21日(金) N-Torus運営委員会 会場:日食協会議室
「2025年度N-Torus事業計画(案)」について、他
- ・3月25日(火) 第6回法務研究会 会場:日食協会議室
「電子契約について」、「カスタマーハラスメントについて」、他
- ・3月26日(水) 第4回労務管理研究会 会場:日食協会議室
人事異動等について、新卒及びキャリア採用について、他
- ・3月27日(木) 第4回執行運営委員会 会場:日食協会議室
3月13日開催「正副会長会議」・「理事会」議事報告、他
- ・3月28日(金) 第12回N-Torus技術専門部会 会場:日食協会議室
稼働状況・利用状況・エンハンス

物流に関する政策の動向

I. 物流に関する政策の動向.....	1
II. 新物効法の概要	11
III. 三省合同会議取りまとめの概要.....	14
IV. その他物流政策に関する動向.....	27
V. その他.....	41

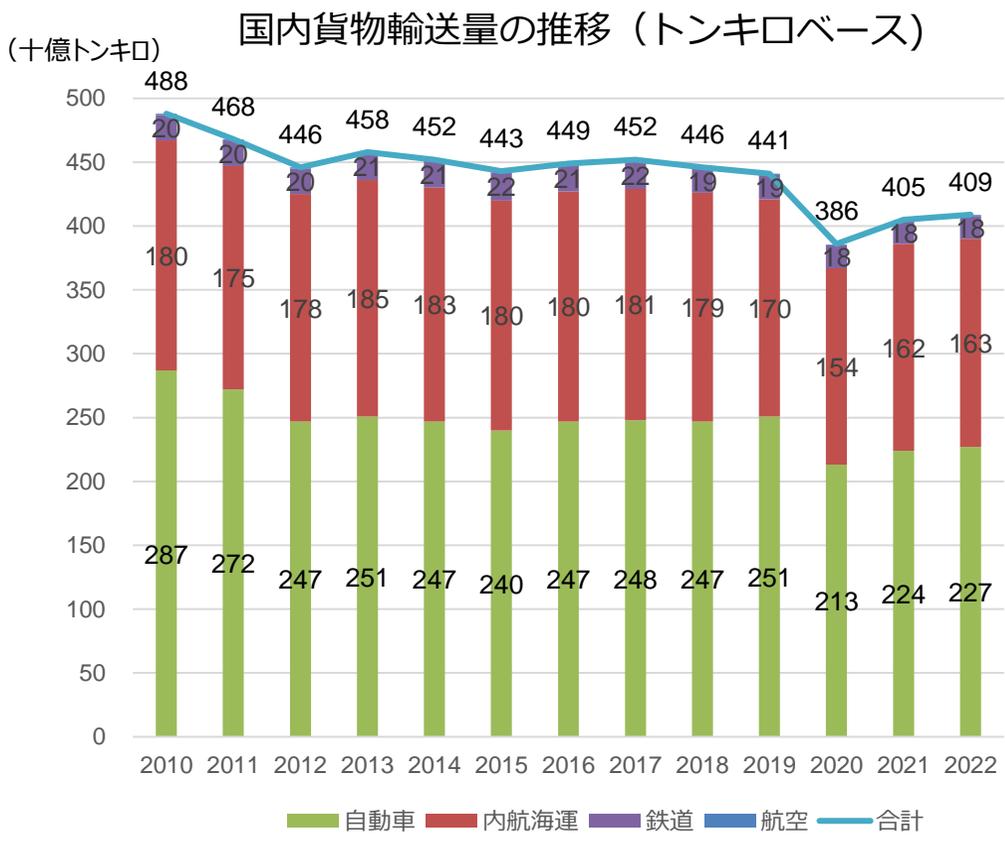
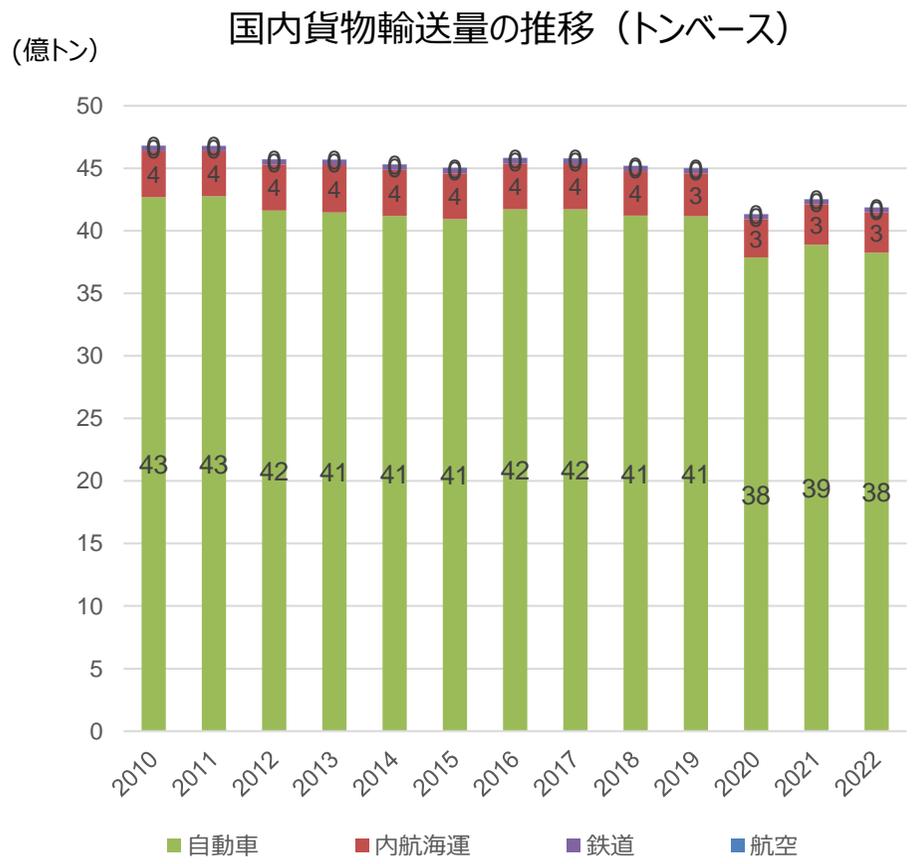
令和7年2月

農林水産省

大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課

1. 国内貨物輸送の現状

・ 国内貨物輸送は、輸送重量ベースではトラックが9割を占める。



(出典) 国土交通省総合政策局情報政策本部「自動車輸送統計年報」「鉄道輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」「航空輸送統計年報」より作成。

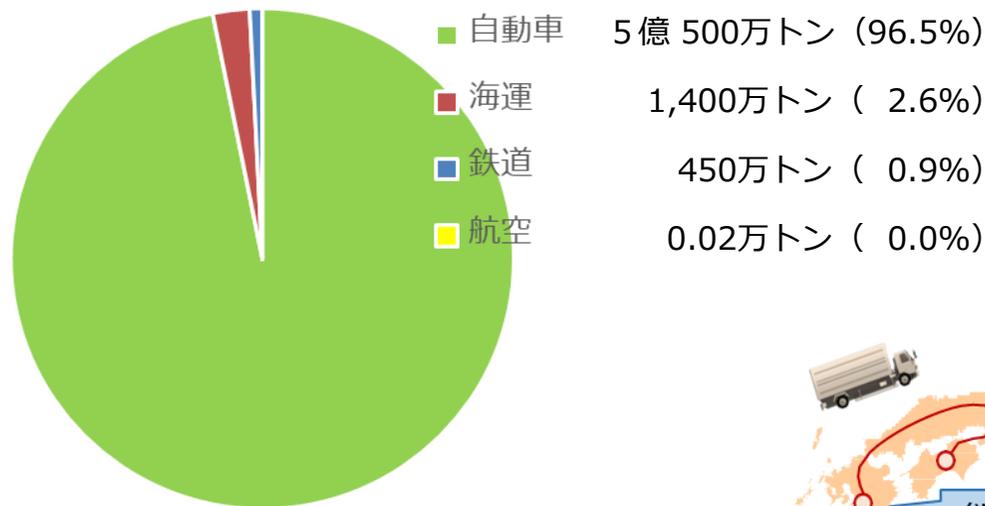
2. 農産物・食品の物流上の特徴

- 農産物・食品はトラックによる輸送が96.5%。物流事業者の負担が大きい品目。

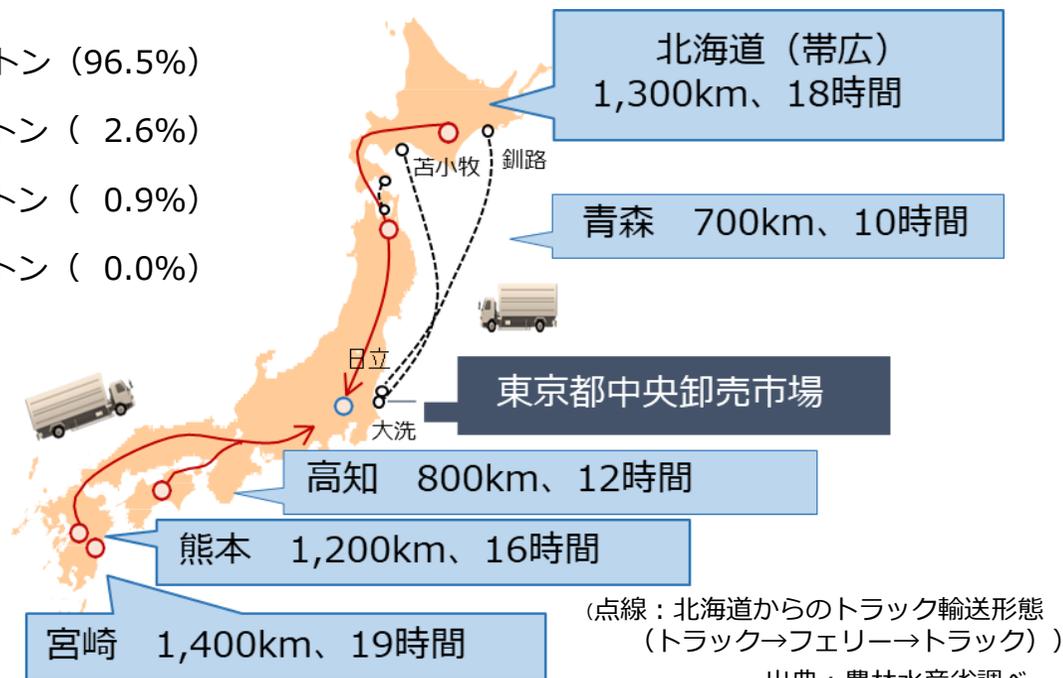
<生鮮品の輸送の特徴>

- 産地が消費地から遠く、長距離輸送が多い。
- 品質管理が厳しい、ロットが直前まで決まらない等により、運行管理が難しい。
- 出荷量が直前まで決まらない、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中する等により、待ち時間が長い。
- 手積み、手降ろし等の手荷役作業が多い。

○ 食品流通のモード別輸送形態



○ 各地から東京までの距離とトラック輸送時間



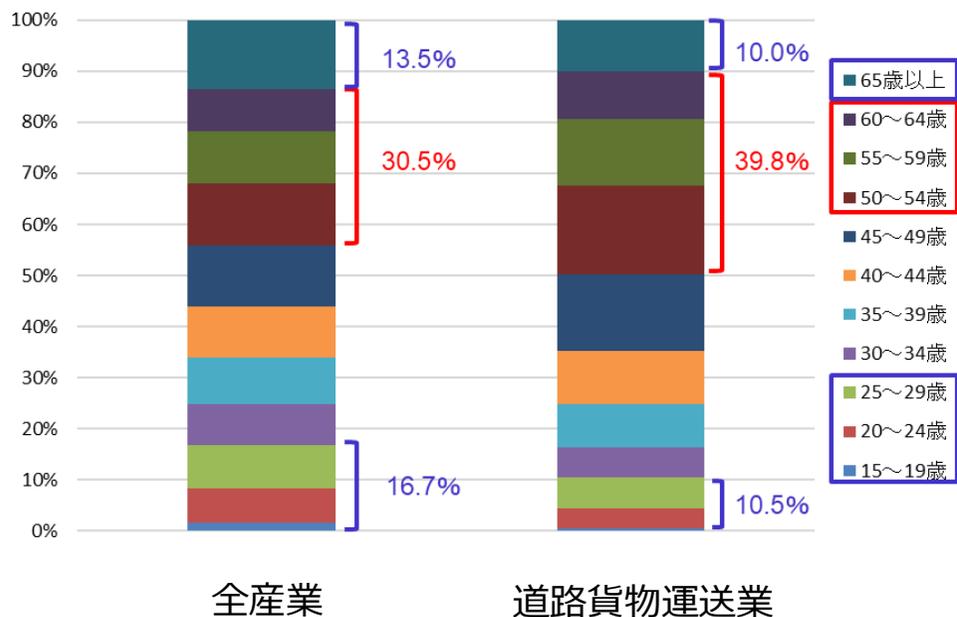
出典：国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査 (2022年度)」
 「航空貨物動態調査 (2022年度)」
 JR貨物「2023 (令和5) 年度 輸送実績速報」
 ※各種統計における農水産品及び食料工業品の合を基に農林水産省にて推計したものであり、実数とは異なる場合がある。

出典：農林水産省調べ

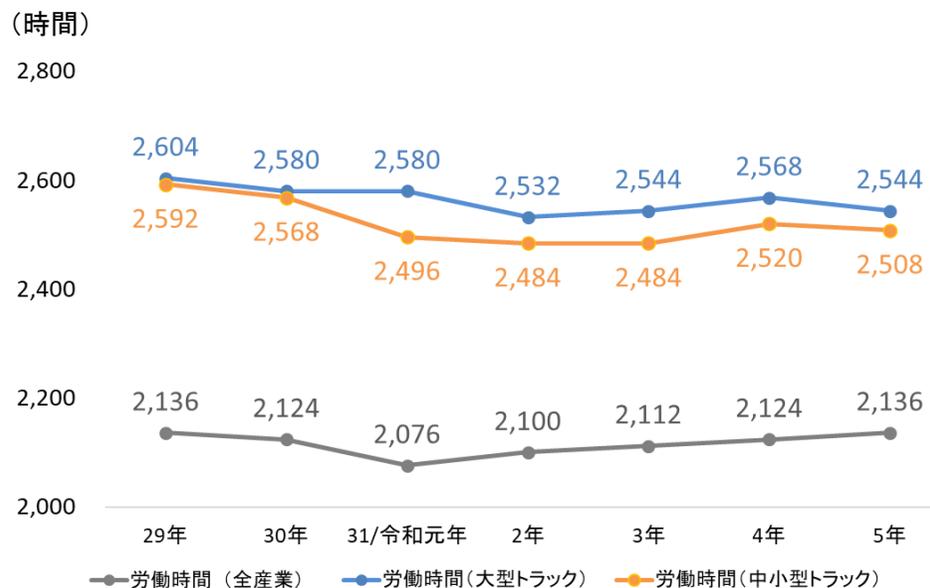
3. トラックドライバーの年齢構成、労働時間

- 物流分野における労働力不足が、近年、顕在化。
- 年齢構成は、若年層と高齢層の割合が、共に低い。
- 労働時間は、全産業平均より約2割長い。

○ 年齢構成の比較（全産業、道路貨物運送業）



○ 労働時間の比較（大型トラック、中小型トラック、全産業）



（出典）総務省「総労働力調査」

（出典）厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

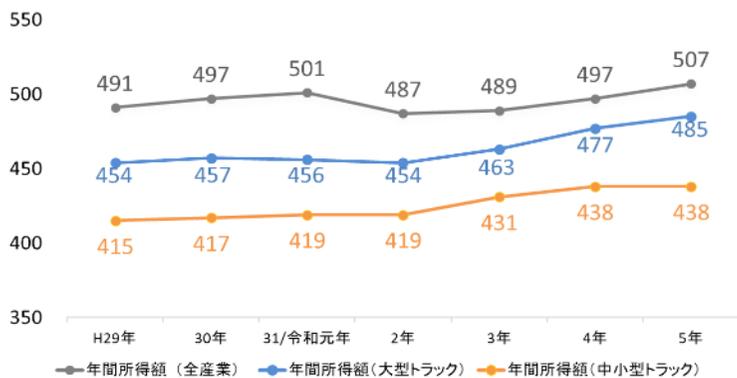
4. トラックドライバー数の推移

- ・ トラックドライバーについては、**労働環境が厳しく、人材確保が容易ではない。**
- ・ 65歳以上の就業者の割合も少なく、**対策を講じなければ担い手の減少が急速に進んでいくおそれ。**

年間賃金

全産業平均より**5%~15%** (20万~60万円)
低い。

(万円)

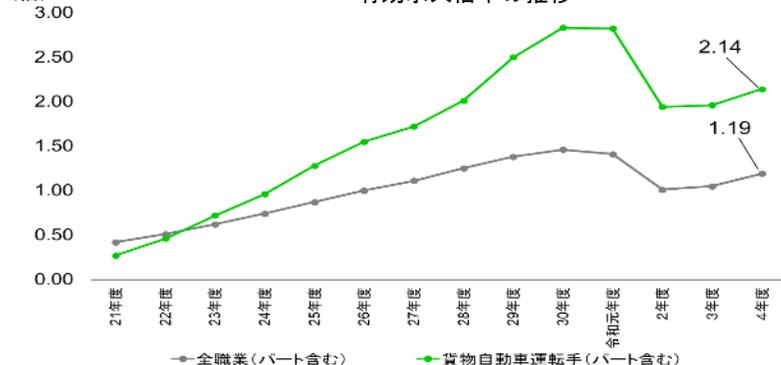


人手不足

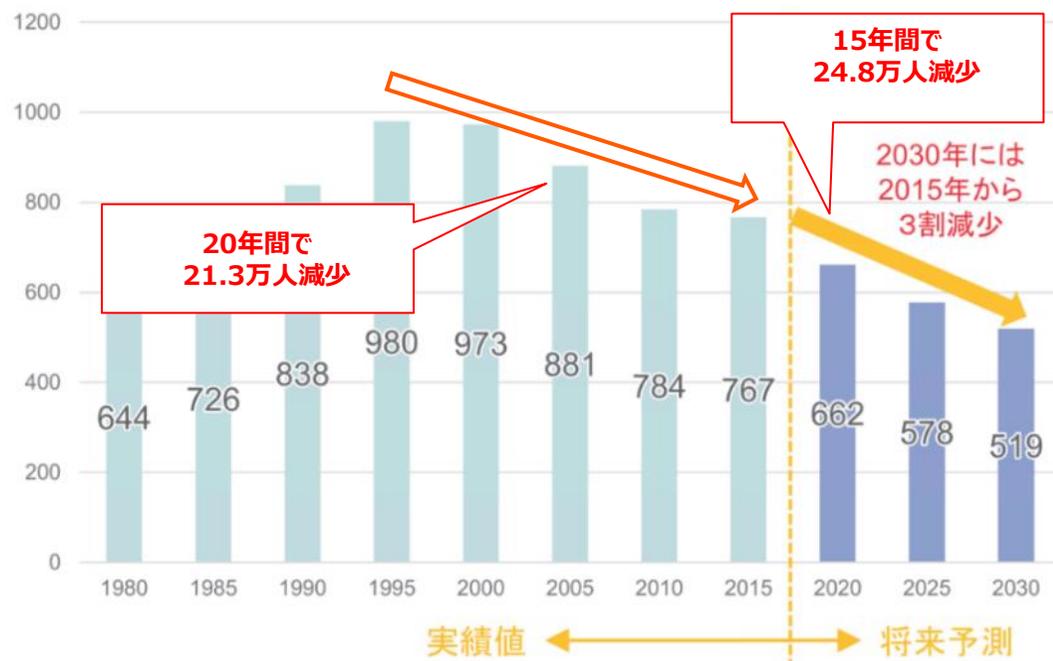
全職業平均より**約2倍**高い。

(倍)

有効求人倍率の推移



○ 道路貨物運送業の運転従事者数の推移



(出典) 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 「ロジスティクスコンセプト2030」2020年2月

5. トラックドライバーの働き方改革と物流2024年問題（令和6年4月）

- 平成30年改正の「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法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月1日）より**年960時間（休日労働含まず）の上限規制**が適用。
- 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**（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準、貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）も見直し。
- 物流効率化に取り組まなかった場合、労働力不足による**物流需給がさらに逼迫**するおそれ。コロナ前の2019年比で**2030年には34.1%（9.4億トン）の輸送能力不足***の懸念。

○ 労働基準法の改正

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

	2024年3月まで	2024年4月以降
時間外労働規制（労働基準法）	なし	960時間 （原則、年720時間）

○ 改善基準告示の改正

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

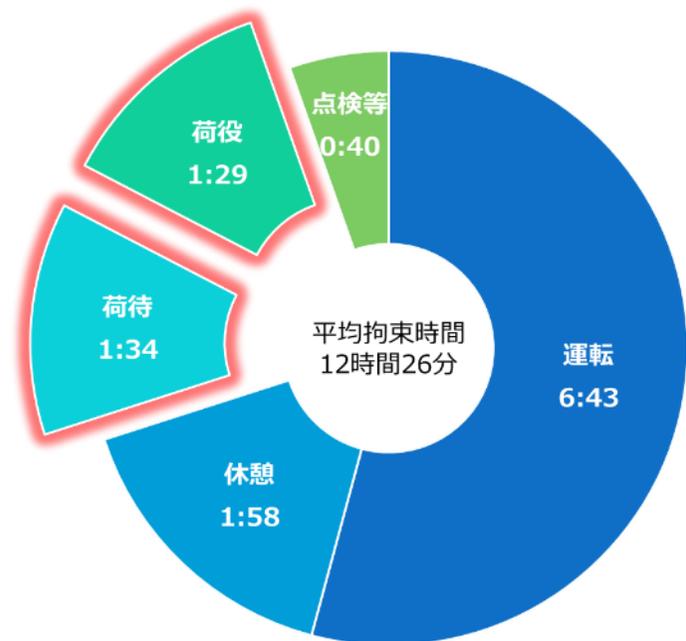
○ 「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

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

6. 荷待ち・荷役時間の削減等の必要性

- 荷待ち時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの拘束時間を削減する必要。
- 納品数の減少等を通じて総輸送需要の抑制や物流の平準化に取り組む必要。

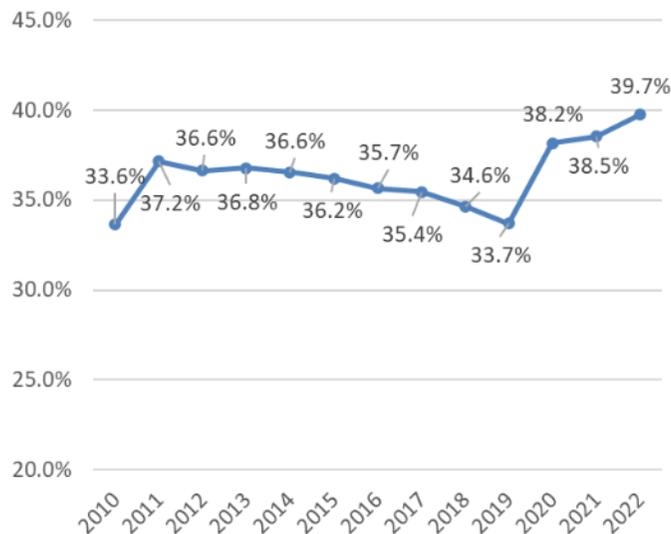
○ 荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



○ 小口・多頻度化の動向

	平成2年度	平成27年度	令和3年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656件	22,608件	25,080件

○ 貨物自動車の積載効率の推移



1 出典：自動車輸送統計年報（国土交通省総合政策局情報政策本部）
 2 積載率 = 輸送トンキロ / 能力トンキロ
 3 2020年度より、トンキロの調査方法及び集計方法が変更されたことから、「輸送トンキロ」及び「能力トンキロ」について、令和元年度以前の数値との連続性を保つため、接続係数により遡及改定を行っている。

7. 物流革新に向けた政策パッケージ（令和5年6月）

- 令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。
- 令和5年6月2日に、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容について抜本的・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。

（1）商慣行の見直し

- 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）に向けた規制的措置等の導入（※）
- 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的措置等の導入（※）
- 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収受・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（バス予約システム、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的措置等の導入（※）
- 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

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

<構成員>

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

※上記のほか、公正取引委員会委員長出席

速やかに実施

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

2023年末まで

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

2024年初

- 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

※次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

8. 農産物・食品分野における「自主行動計画」の策定状況

- 農産物・食品等分野では**70以上の団体・事業者が「自主行動計画」を策定**（令和6年9月時点）。
- 製・配・販が協調**して物流の負荷軽減に取り組み。

業種・分野	自主行動計画の作成団体
農業等 (16)	全国農業協同組合連合会、ホクレン農業協同組合連合会、協同組合日本飼料工業会、菊池地域農業協同組合、あしかた農業協同組合、熊本果実農業協同組合連合会、一般社団法人中央酪農会議、苓北町農業協同組合、玉名農業協同組合、全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会、熊本県経済農業協同組合連合会、八代地域農業協同組合、鹿本農業協同組合、鹿児島県経済農業協同組合連合会、松山中央市場、球磨地域農業協同組合
食品製造業 (46)	一般社団法人日本即席食品工業協会、一般社団法人日本パン工業会、日本ハム・ソーセージ工業協同組合、一般社団法人全国包装米飯協会、食品物流未来推進会議（SBM）（味の素株式会社、カゴメ株式会社、キッコーマン食品株式会社、キュービー株式会社、日清オイログループ株式会社、株式会社日清製粉ウエルナ、ハウス食品株式会社株式会社 Mizkan）、日本ビート糖業協会、日本スターチ・糖化工業会、一般社団法人日本冷凍食品協会、三和酒類株式会社、宝酒造株式会社、霧島酒造株式会社、全日本菓子協会、全日本糖化工業会、精糖工業会、株式会社ロッテ、一般社団法人日本乳業協会、ヤマサ醤油株式会社、亀田製菓株式会社、一般社団法人日本植物油協会、日清オイログループ株式会社、株式会社J-オイルミルズ、株式会社ブルボン、アサヒ飲料株式会社、キリンビバレッジ株式会社、サントリーホールディングス株式会社・サントリー株式会社・サントリー食品インターナショナル株式会社、株式会社伊藤園、一般社団法人全国清涼飲料連合会、一般社団法人日本冷凍めん協会、ビール酒造組合、アサヒビール株式会社、オリオンビール株式会社、キリンビール株式会社、サッポロビール株式会社、森永製菓株式会社、丸大食品株式会社、ポッカサッポロフード&ビバレッジ株式会社、不二製油株式会社、ダイドードリンク株式会社、カルビー株式会社、株式会社ニッスイ、メルシャン株式会社、株式会社不二家、昭和産業株式会社、日本マーガリン工業会、株式会社ニチレイフーズ、江崎グリコ株式会社
食品卸売業 (11)	日本花き卸売市場協会、一般社団法人日本外食品流通協会、一般社団法人日本加工食品卸協会、全国中央市場青果卸売協会、株式会社神明、木徳神糧株式会社、一般社団法人日本給食品連合会、全国給食事業協同組合連合会、全国青果卸売協同組合連合会、一般社団法人全国水産卸協会、公益社団法人日本食肉市場卸売協会
食品小売業 (3)	オール日本スーパーマーケット協会・一般社団法人全国スーパーマーケット協会・一般社団法人日本スーパーマーケット協会、日本チェーンストア協会、日本生活協同組合連合会

自主行動計画の記載例

- 荷役時間の削減に向け、青果物・花き等、品目別のガイドラインに従って、**標準仕様パレットの活用**。
（JA全農など）
- 納品リードタイムを延長**することで効率的な配送計画を実現。**加工食品の小売店舗への納品限度**について、**原則1/2ルール**。
（日本ハム・ソーセージ工業協同組合、日本加工食品卸協会など）
- 他の荷主との車両の相互活用や積合せ輸送など**共同輸配送を推進**し、積載率を向上。
（食品物流未来推進会議（SBM）など）
- 「事前出荷情報」データをあらかじめ送信することにより、**検品レスを実現**。**電子システム（EDI）による受発注を推進**し、作業を効率化。
（日本加工食品卸協会など）

9. 物流2024年問題の現在地①

- これまでのところ、**物流の深刻な停滞は起きていない。**

○ 令和6年5月14日（火）農林水産大臣会見概要

農産物・食品の物流については、昨年6月の「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、60以上の団体・事業者が「自主行動計画」を作成していただき、物流効率化に向けた取組を進めてきているところです。

一部には荷の到着が遅くなったとの声もありますが、労働時間規制の下で、産地によっては、販売日を1日遅らせる代わりに、予冷庫で一晩寝かせて冷やし込むことで鮮度保持を向上する、市場が混雑しない日中に到着するように出荷する等の工夫をしているところもあると承知しております。

このような工夫が行われることによって、本年4月以降、これまでのところ、大きな混乱が生じているとの情報には接していません。

また、物流相談窓口には、これまでに、物流コスト負担や手荷役を減らしたいといった相談が寄せられていますので、農水省職員が現地入りして、標準型パレットの利用可能性、共同輸配送の可能性、農水省の補助事業の活用などについて意見交換を行っているところです。

今後とも各般の取組を進め、農産物・食品の円滑な物流に努めてまいります。今のところ、4月以降は大きな混乱が起きていないという受け止めです。

○ 令和6年9月27日（金）国土交通大臣会見概要

物流の2024年問題として、本年4月から、トラックドライバーに時間外労働などの上限規制が適用される一方で、人手不足の中で、何も対策を講じなければ深刻な輸送力不足に陥ることが懸念されていたところです。

上限規制の適用から約半年が経過する中、関係者の取組が成果を挙げていることや、時間外労働の年間上限規制が現時点では大きな制約要因となっていないと思われることなどにより、これまでのところ、物流の現場から目立った混乱はお聞きしていません。

○ 令和6年12月中旬時点の状況（聞き取りベース）

<農産物の生産者団体>

例年に比べてトラックの手配は苦勞しているようだが、トラックがなくて運べないという状況にはない。

<農産物の卸売業者団体>

会員から物流が滞っている話や、トラックが足りない、運べないという話は聞いていない。

<加工食品の卸売業者団体>

運賃等コストアップはあるようだが、年末になり、物量の増加によりトラックが足りなくなるような状況は今のところ聞いていない。

<食品スーパー団体>

通常輸送用のトラックについて、現状において特に問題は生じていない。

○ 令和7年1月27日（月） 衆・本会議 総理答弁

2024年問題については、「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく、積載率の向上等に向けた官民での取組が成果を上げており、懸念された物流の深刻な停滞は起きておりません。

今後、懸念される運送業のドライバー不足の問題に対しては、運賃改定や価格転嫁の促進と省力化支援、荷主等への規制などを導入した改正物流効率化法の円滑な施行、日本版ライドシェア等による一般ドライバーの活用、外国人ドライバーの早期受入れ、などの生産性向上と賃上げ・働き方改革に総合的に取り組んでまいります。

10. 物流2024年問題の現在地②

- ・ **「2024年問題」**は、当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、**当該時点から始まる構造的な課題**であり、2030年の輸送力不足も見据え、**中長期的に継続して取り組む必要がある**。

○ 物流革新に向けた政策パッケージ（抜粋）（令和5年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）

我が国は、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという、いわゆる「2024年問題」に直面している。具体的には、このまま推移すると輸送力が2024年度には14%（トラックドライバー14万人相当）、2030年度には34%（トラックドライバー34万人相当）不足し、今のようには運べなくなる可能性があると推計されている。

もとより、「2024年問題」は当該時点を乗り越えれば終わる一過性の課題ではなく、当該時点から始まる構造的な課題であり、また、社会において大きな存在感を有する物流には、カーボンニュートラルへの対応が求められるため、2030年の輸送力不足も見据え、下記の対策に中長期的に継続して取り組む必要がある。

（中略）

青果物等の流通について、パレット化、中継輸送等やコールドチェーン化を進めるため、集出荷施設・卸売市場等の物流施設や保冷库等の機器の整備・機能強化を推進する。

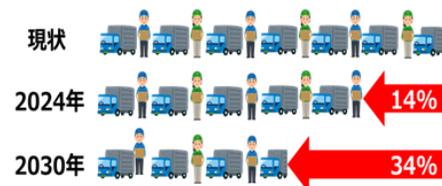


11. 規制措置の法制化（物流効率化法等の改正、令和6年4月26日成立、5月15日公布）

「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律」の概要

背景・必要性

- 物流は国民生活・経済を支える社会インフラ。物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が本年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
 - ・ 何も対策を講じなければ輸送力不足の可能性（右図）。
 - ・ 物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策が必要。
 - ・ 荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境を整備。
 - 軽トラック運送業において、死亡・重傷事故件数は最近6年で倍増。
- 以下の施策を講じることにより、**物流の持続的成長**を図ることが必要。



改正法の概要

1. 荷主・物流事業者に対する規制措置

【流通業務総合効率化法】

- ①**荷主***1（発荷主・着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。
 - *1元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。
- 上記①②の取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。
- 上記①②のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告**等を**義務付け**、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を**義務付け**。
- ※法律の名称を変更。
- ※鉄道建設・運輸機構の業務に、大臣認定事業の実施に必要な資金の出資を追加。〈予算〉

【荷主等が取り組むべき措置の例】<パレットの導入>



2. トラック事業者の取引に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

- 運送契約**の締結等に際して、提供する役務の内容やその対価（付帯業務料、燃料サーチャージ等を含む。）等について記載した**書面による交付**等を義務付け*2。
- 元請事業者に対し、実運送事業者の名称等を記載した**実運送体制管理簿**の作成を**義務付け**。
- 下請事業者への**発注適正化**について**努力義務***3を課すとともに、一定規模以上の事業者に対し、当該適正化に関する**管理規程**の作成、**責任者**の選任を**義務付け**。
- *2・3 下請関係に入る利用運送事業者にも適用。

3. 軽トラック事業者に対する規制措置

【貨物自動車運送事業法】

- 軽トラック事業者に対し、①必要な法令等の知識を担保するための**管理者選任と講習受講**、②国交大臣への**事故報告**を**義務付け**。
- 国交省HPIにおける公表対象に、軽トラック事業者に係る**事故報告・安全確保命令**に関する情報等を追加。

【目標・効果】 物流の持続的成長

【KPI】 施行後3年で（2019年度比）

- 荷待ち・荷役時間の削減 年間125時間/人削減
- 積載率向上による輸送能力の増加 16パーセント増加

12. 規制措置の内容

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

すべての事業者 2025年4月施行（想定）

- ①**荷主***（発荷主、着荷主）、②**物流事業者**（トラック、鉄道、港湾運送、航空運送、倉庫）に対し、物流効率化のために**取り組むべき措置**について**努力義務**を課し、当該措置について国が**判断基準**を策定。

* 元請トラック事業者、利用運送事業者には荷主に協力する努力義務を課す。また、フランチャイズチェーンの本部にも荷主に準ずる義務を課す。

- 上記①②取組状況について、国が当該判断基準に基づき**指導・助言、調査・公表**を実施。

一定規模以上の事業者 2026年4月施行（想定）

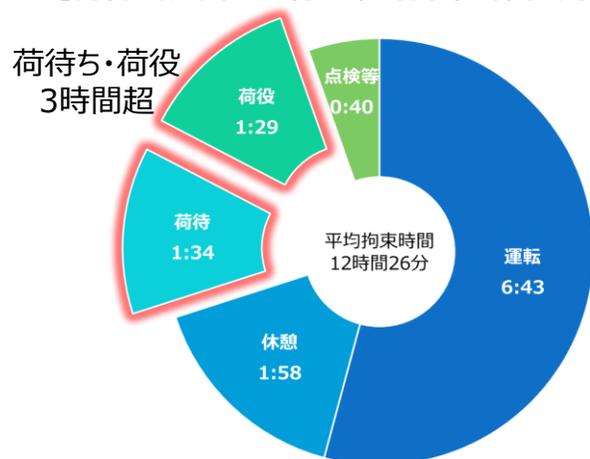
- 上記①②の事業者のうち一定規模以上のもの（特定事業者）に対し、**中長期計画**の作成や**定期報告等**を義務付け、中長期計画の実施状況が不十分な場合、国が**勧告・命令**を実施。
- 特定事業者のうち荷主には**物流統括管理者**の選任を義務付け。

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

【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】

【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】

【荷主等が取り組むべき措置の例】



取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役等時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載効率の向上等	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等



バラ積み・バラ降ろしによる非効率な荷役作業

パレット導入



パレットの利用による荷役時間の短縮

13. 改正物流効率化法の施行に向けたスケジュール

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

- 2024年5月15日 物流改正法 公布
- **2024年6月28日** **第1回合同会議**（規制的措置の施行に向けた検討を開始）
- 2024年7月以降 事務局にて各種業界団体と意見交換
- **2024年8月26日** **第2回合同会議**（取りまとめ素案の提示や業界ヒアリング 等）
- **2024年9月26日** **第3回合同会議**（取りまとめ案の審議（書面開催））
- **2024年9月27日～10月26日** **パブリックコメント**（意見提出件数 約880件）
- **2024年11月11日** **第4回合同会議**（パブリックコメントを踏まえた取りまとめ案の審議）
- **2024年11月27日** **合同会議取りまとめ**を策定・公表
- **2025年4月（想定）**

法律の施行①

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

法律の施行②

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

- **2026年4月（想定）**

14. 新物効法の施行に向けた合同会議取りまとめのポイント



本合同会議の開催趣旨

- **新物効法の施行**に向けて、**国交省・経産省・農水省3省の審議会の合同会議**※を開催し、国が定める**基本方針**、**判断基準**、**特定事業者の指定基準**等の具体的な内容を審議の上、令和6年11月に**取りまとめ**。

※交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会・産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会・食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

基本方針のポイント

(1) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進の意義・目標

- 物流は、国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラであり、安全性の確保を前提に、荷主・物流事業者・施設管理者等の物流に関わる様々な関係者が協力し、令和10年度までに、以下の目標の達成を目指す。

① 5割の運行で、**1運行当たりの荷待ち・荷役等時間を計2時間以内に削減**（1人当たり年間125時間の短縮）

② 5割の車両で、**積載効率50%を実現**（全体の車両で積載効率44%に増加）【荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳】

(2) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に関する施策

- 設備投資・デジタル化・物流標準化、モーダルシフト、物流人材の育成等の支援

(3) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関し、荷主・物流事業者等が講ずべき措置

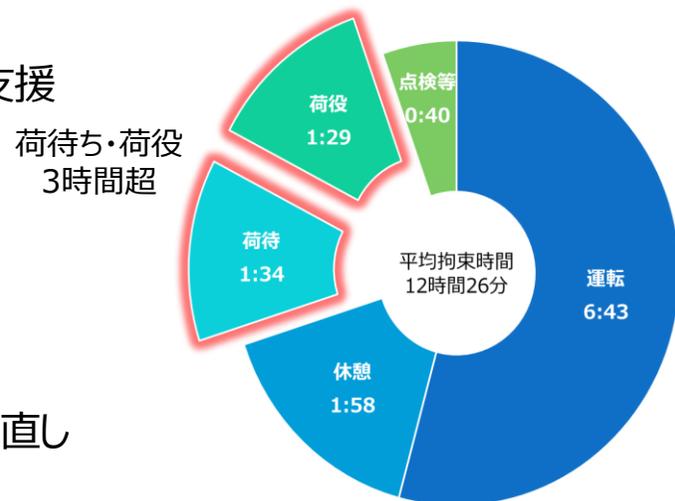
- 積載効率の向上等 ・ 荷待ち時間の短縮 ・ 荷役等時間の短縮

(4) 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減に資する事業者の活動に関する国民の理解の増進

- 再配達削減や多様な受取方法等の普及促進 ・ 「送料無料」表示の見直し
- 返品削減や欠品に対するペナルティの見直し

(5) その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の推進に必要な事項

- 物流に関わる多様な主体の役割 ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提事項



(トラック輸送状況の実態調査(R2)より)

荷主・物流事業者等の判断基準等のポイント

- **すべての荷主**（発荷主、着荷主）、**連鎖化事業者**（フランチャイズチェーンの本部）、**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、これらの**取組の例を示した判断基準・解説書**を策定。

① 積載効率の向上等

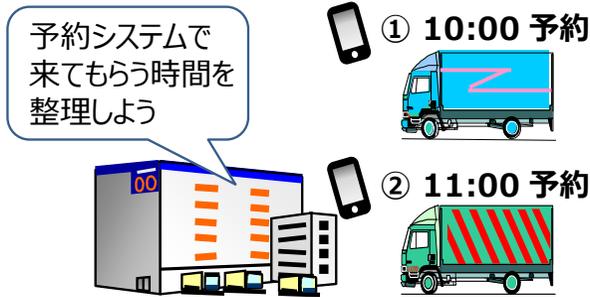
- ・ 共同輸配送や帰り荷の確保
- ・ 適切なリードタイムの確保
- ・ 発送量・納入量の適正化 等



地域における配送の共同化

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラック予約受付システムの導入
- ・ 混雑時間を回避した日時指定 等



トラック予約受付システムの導入

③ 荷役等時間の短縮

- ・ パレット等の輸送用器具の導入
- ・ タグ等の導入による検品の効率化
- ・ フォークリフトや荷役作業員の適切な配置 等



パレットの利用や検品の効率化

特定事業者の指定基準等のポイント

- 全体への寄与度がより高いと認められる**大手の事業者が指定**されるような基準値を設定。

特定荷主・特定連鎖化事業者

取扱貨物の重量 9万トン以上
(上位3,200社程度)

特定倉庫業者

貨物の保管量 70万トン以上
(上位70社程度)

特定貨物自動車運送事業者等

保有車両台数 150台以上
(上位790社程度)

- **物流統括管理者（CLO）**は、**事業運営上の重要な決定に参画**する管理的地位にある**役員等から選任**。15

15. 法律の施行①：(1) 基本方針

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

1. 基本方針について（合同会議取りまとめ（令和6年11月27日）からの抜粋）

(1) 意義及び目標

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

(2) 施策に関する基本的な事項

- ・ 国及び地方公共団体は、自らが港湾管理者、空港管理者、卸売市場開設者である場合や、荷主に対して行政財産の使用許可等を根拠に施設の一部を使用させている場合といった施設管理者となる場合は、その施設の管理に関し、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保に資する措置を講ずるよう努めること。
- ・ 国は、輸送される物資のトラックへの過度の集中の是正に資するモーダルシフト等に取り組む事業者を支援するため、鉄道・海運等の輸送経路の拡充や輸送品質の向上等に向けた調査・助言その他の必要な援助を講ずるよう努めるとともに、これらの援助に関する十分な情報の提供を行うこと。

16. 法律の施行①：(1) 基本方針(続き)

(3) 荷主等が講ずべき措置に関する基本的な事項 [略]

(4) 国民の理解の増進に関する基本的な事項

② 返品削減や欠品に対するペナルティの見直しについては、以下の事項とする。

- ・ 集貨・配達に係るトラックドライバーへの負荷の低減のためには、納品期限の緩和や賞味期限の大括り化、外装等の汚破損基準の見直し等による返品削減や、欠品に対するペナルティの見直しに向けた関係事業者の理解と実践が必要であり、そのためにも、最終購買者である消費者の理解の増進が必要であること。

③ 「送料無料」表示の見直しについては、以下の事項とする。

- ・ 消費者の物流サービスに対するコスト意識の浸透と集貨・配達に携わるトラックドライバーに対する社会的な理解の醸成のため、商取引において物流サービスが無償で提供されていると誤解を招かないよう「送料無料」等の表現は見直しが求められており、「送料として商品価格以外の追加負担を求めない」旨の表示をする事業者は、その表示について説明責任を果たすこと。国は、消費者や事業者の理解醸成の取組を積極的に進めること。

(5) その他必要な事項

① 物流に関わる多様な主体の役割

- ・ 港湾、空港、卸売市場、ショッピングセンター、中古車オークション会場等の施設管理者や、タワーマンション、オフィスビル、商業施設等を開発・運営するデベロッパー、商社や EC モールの運営事業者、物流マッチングサービス提供事業者など、運送契約や貨物の受け渡しに直接関わりを持たないものの商取引に影響がある者も含め、経済界全体で、トラック運送サービスの持続可能な提供の確保の重要性に関する理解を深めるとともに、その実現に資する措置を講ずるよう努める必要があること。

② トラックドライバーの運送・荷役等の効率化の前提となる事項

- ・ トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に当たっては、トラック事業者の法令遵守が大前提である。国は、トラック事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為をしている悪質な荷主・元請トラック事業者等に対して、トラック・物流 Gメンによる是正指導等を徹底するとともに、独占禁止法又は下請法に違反するおそれがある場合も含め、悪質な荷主・トラック事業者に対する処分の厳格化を図ること。(中略) トラックドライバーに対するハラスメント等の防止を図ること。

17. 法律の施行①：(2) 荷主の努力義務、判断基準

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

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

(1) 荷主の判断基準等

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

① 積載効率の向上等

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

18. 法律の施行①：（２）荷主の努力義務、判断基準（続き）

② 荷待ち時間の短縮

- ・ トラックが一時に集中して到着することがないように、トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により、貨物の出荷・納品日時を分散させること。なお、トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけでなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上など、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと。
- ・ 寄託先の倉庫に対する受発注の前倒しを行うこと等により、倉庫業者の適切な作業時間を確保するとともに、貨物の出荷・納品日時を分散させること。

③ 荷役等時間の短縮

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

④ 上記①～③の実効性確保

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

19. 法律の施行①：（２）荷主の努力義務、判断基準（続き）

④ 上記①～③の実効性確保（前ページからの続き）

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

20. 法律の施行②：（１）特定事業者の指定

- 新物効法では、**一定の基準以上の荷主等**について、**中長期計画の策定や定期報告等を義務付け、努力義務について判断基準に照らし実施状況が不十分な場合、国が勧告・命令を実施することとされている。**

特定事業者の種類	指定基準値	指標の算定方法	指定基準値の根拠
特定荷主	取扱貨物の重量※1 9万トン以上 (上位3,200社程度)	○特定第一種荷主（＝発荷主） 貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を行わせた貨物の年度の合計の重量 ○特定第二種荷主（＝着荷主） 次に掲げる貨物の年度の合計の重量 ①自らの事業に関して、運転者から受け取る貨物 ②自らの事業に関して、他の者をして運転者から受け取らせる貨物 ③自らの事業に関して、運転者に引き渡す貨物 ④自らの事業に関して、他の者をして運転者に引き渡させる貨物	国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）報告書」（令和5年3月）及び 総務省・経済産業省「令和3年経済センサス - 活動調査」（令和5年6月27日）を元に試算し、第一種荷主、第二種荷主及び連鎖化事業者の取扱貨物の重量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定連鎖化事業者		次に掲げる貨物（※2）の年度の合計の重量 ①当該連鎖化事業者の連鎖対象者が運転者から受け取る貨物 ②当該連鎖化事業者の連鎖対象者が他の者をして運転者から受け取らせる貨物	
特定倉庫業者	貨物の保管量 70万トン以上 (上位70社程度)	倉庫業者が寄託を受けた物品を保管する倉庫において入庫された貨物の年度の合計の重量	各倉庫業者から提出された「受寄物入出庫高及び保管残高報告書」（令和4年1月～12月分）を元に試算し、貨物の保管量が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出
特定貨物自動車運送事業者等	保有車両台数 150台以上 (上位790社程度)	保有する事業用自動車の台数	国土交通省「令和4年度 貨物自動車運送事業輸送実績調査」を元に、元請としての輸送能力を加味した上で試算し、輸送能力が多い順に対象とし、全体の50%をカバーする基準値及び対象事業者数を算出

※1：事業者としての全体の取扱い貨物の重量ではなく、第一種荷主、第二種荷主、連鎖化事業者それぞれの立場での取扱貨物の重量を指す。

※2：当該連鎖化事業者の連鎖対象者が貨物自動車運送事業者又は貨物利用運送事業者に運送を委託するもの並びに当該連鎖化事業者が連鎖対象者との定型的な約款による契約に基づき受渡しの日又は時刻及び時間帯を運転者に指示することができない貨物を除く。

21. 法律の施行②：（２）中長期計画の提出・定期報告

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

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

（１）中長期計画

① 作成期間

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

② 記載内容

判断基準で示す取組事項を踏まえ、「運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加」、「運転者の荷待ち時間の短縮」、「運転者の荷役等時間の短縮」に関し、（i）実施する措置、（ii）具体的な措置の内容・目標等、（iii）実施時期等、（iv）参考事項を記載することとする。

（２）定期報告

① 記載内容

事業者の判断基準の遵守状況（チェックリスト形式を想定）、関連事業者との連携状況等の判断基準と関連した取組に関する状況（自由記述欄を想定）、荷待ち時間等の状況を記載することとする。

② 荷待ち時間等の状況

（ii）具体的方法の考え方

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

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

22. 法律の施行②：（２）中長期計画の提出・定期報告

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

（２）定期報告

② 荷待ち時間等の状況

（iii）計測方法について

原則としては、荷待ち時間と荷役等時間を分けてそれぞれ計測することとする。他方、実態として切り分けられない場合等は「荷待ち時間等」として「荷待ち時間」と「荷役等時間」を分けずに計測することも可能とする。

また、1つの事業所（工場等）内にトラックの停留場所を備えた施設が複数箇所あり、1回の運送で複数の施設を回って貨物の積込み又は積卸し等を行う場合は、原則、各施設における荷待ち時間等を計測することとする。（中略）実態として切り分けられない場合等は、事業所全体を1施設として計測することも可能とする。

（iv）計測対象施設等について

【対象施設について】

新物効法では、荷主が短縮すべき荷待ち時間等（連鎖化事業者の場合は荷待ち時間）については、

（ア）荷主（又は連鎖化事業者）が管理する施設

（イ）荷主（又は連鎖化事業者）との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設におけるもの（荷待ち時間については当該施設の周辺の場所も含む。）と規定している。

（中略）他方、上記（イ）を全面的に荷待ち時間等の計測対象とすると、場合によっては倉庫業者等との寄託契約の変更が必要なケースがあり、当該契約の変更ができない場合には当該施設における荷待ち時間等の報告ができず、定期報告の義務を履行できない。

このため、上記（ア）を荷待ち時間等の計測対象とした上で、上記（イ）の施設の荷待ち時間等の改善に向けては、寄託契約を締結した者が管理する施設の名称を定期報告に記載し、荷待ち時間等の短縮に向けて、寄託先と連携しながら具体的にどのような取組を行っているか等について定期報告に記載することとする。また、契約に基づき寄託先の倉庫業者等から荷待ち時間等の状況やそれを踏まえた改善の提案等を受け取ることができる場合においては、これらを把握した上で改善につなげていくこととする。

23. 法律の施行②：（２）中長期計画の提出・定期報告

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

（２）定期報告

② 荷待ち時間等の状況

【サンプリングについて】

（略）全施設全運行での荷待ち時間等の計測が難しい特定荷主等においては、取組の実効性の担保を前提としたサンプリング等の手法を用いて報告することを許容することとする（※１）。このサンプリングについては、特定荷主等自身が荷待ち時間等の現状や課題を認識するために行うものであり、全体の改善につなげていく観点で適切な手法を示す必要がある。

（※１）（略）最低値としては以下の方向性が考えられるのではないかと。

対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主等自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設

対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）

対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

【報告省略について】

特定荷主等（主に特定第二種荷主）の負荷軽減のため、1回の受渡しに係る荷待ち時間等が一定時間以内又は業界特性や環境を踏まえて更なる短縮が難しい場合については、報告の省略を可能とすることとする（※２）。

（※２）報告の省略を可能とする場合は、以下の場合としてはどうか。

- ・ 荷待ち時間等が1時間以内である場合 ※連鎖化事業者においては荷待ち時間が30分以内である場合
- ・ 荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しく、例えば、以下に該当する場合

- ① 特殊車両を用い、洗浄等の附帯作業が必須となる
- ② 危険物を扱うことから、安全確認のため時間を要する
- ③ 重量物を扱うことから、安全確認のため時間を要する 等

【報告方法について】

計測した荷待ち時間等の平均時間を、施設ごとに報告することとする。



24. 法律の施行②：（3）物流統括管理者（CLO）の選出

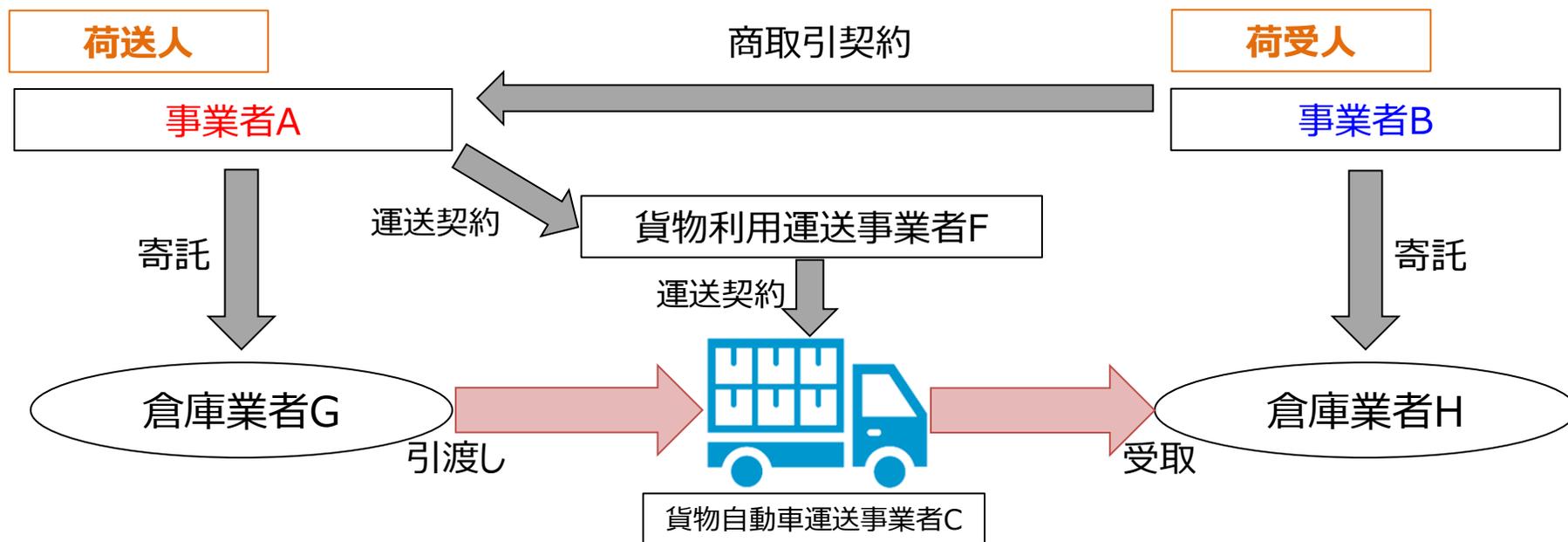
- 新物効法第47条では、**特定荷主に物流統括管理者（CLO, Chief Logistics Officer）の選任を義務付けて**いる。
- 物流統括管理者は、**事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者**をもって充てるとされている。

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

- こうした中、新物効法上の物流統括管理者は、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者をもって充て、以下の業務を統括管理することとされており、これらのうち、下記③の業務の具体的な内容については、省令で定めることとされている。
 - ① 中長期計画の作成
 - ② トラックドライバーの負荷低減と輸送される物資のトラックへの過度の集中を是正するための事業運営方針の作成と事業管理体制の整備
 - ③ その他トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のために必要な業務
- 物流統括管理者は、新物効法に基づく義務等に対して全社的な責任を持って対応する必要があることから、上記③の業務として、以下の業務を規定する必要がある。
 - (i) 定期報告の作成
 - (ii) 貨物運送の委託・受渡しの状況に関する国からの報告徴収に対する当該報告の作成
 - (iii) 事業運営上の重要な決定に参画する立場から、リードタイムの確保、発注・発送量の適正化等のための社内の関係部門（開発・調達・生産・販売・在庫・物流等）間の連携体制の構築
 - (iv) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化のための設備投資、デジタル化、物流標準化に向けた事業計画の作成、実施及び評価
 - (v) トラックドライバーの運送・荷役等の効率化に関する職員の意識向上に向けた社内研修等の実施
 - (vi) 物資の保管・輸送の最適化に向けた物流効率化のため、調達先及び納品先等の物流統括管理者や物流事業者等の関係者との連携・調整

25. 第一種荷主、第二種荷主とは

- **第一種荷主**は、**運送契約を締結している荷主**（発荷主の場合が多いが、引取物流では着荷主）。
- **第二種荷主**は、**運送契約を結んでいないが、自らの事業に関して継続して貨物を受け取ったり引き渡したりしている荷主**（寄託等を行っている場合を含む）（着荷主の場合が多い）。



第一種荷主：事業者A

第二種荷主：事業者B

26. 「トラック・物流Gメン」への改組と体制の拡充（令和5年7月発足→6年11月拡充）

- 令和5年7月に発足したトラックGメンは、これまでに荷主等に対して1,000件超の是正指導を行うなど、**着実に成果**を挙げてきている。
- 他方で、荷待ち時間の削減などにあたり、倉庫業者の取組みは寄託者である発・着荷主の協力が必須であり、サプライチェーン全体の取引環境を適正化するために**倉庫業者からの意見聴取や情報収集**も必要な状況。
- また、荷主による買ったたきや価格転嫁交渉に応じない事例など、**荷主と倉庫業者との間の取引適正化が課題**。
- このような状況を踏まえ、**トラックGメンの改組及び拡充**を行い、**荷主等に向けた対策の実効性を更に高める**。

概要

<トラックGメンの改組>

- ・現行のトラックGメンについて、物流全体の適正化を図る観点から、**「トラック・物流Gメン」に改組し、倉庫業者からも情報収集**

<体制の拡充> 現行162名に、

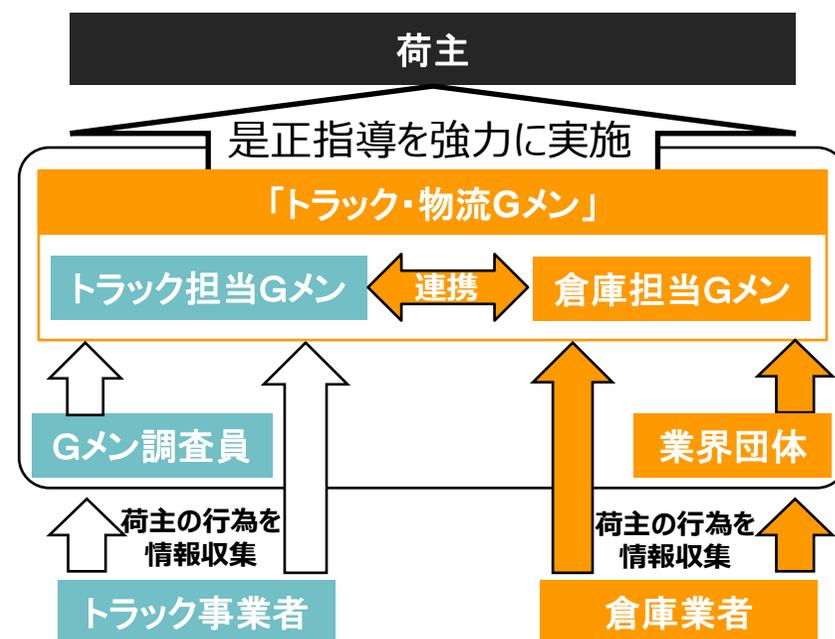
- ・国交省の**物流担当職員**（本省・各地方運輸局等）から29名
- ・各都道府県のトラック協会が新たに設ける**「Gメン調査員」**166名

を追加し、**総勢360名規模**で対応

スケジュール

11月1日 新体制始動
11月～12月 集中監視月間

業務フローのイメージ



参考 ○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に対する附帯決議（抄）（衆・国交委）
物流のサプライチェーン全体の取引の適正化に向け、トラックGメンを物流産業全体の健全化に向けた組織とすること

27. 「標準的な運賃」等の見直しのポイント（令和6年3月）

- **トラック事業者と荷主との運賃交渉にあたっての参考指標として創設された「標準的な運賃」制度**について、検討会での議論を踏まえ、**①荷主等への適正な転嫁**、**②多重下請構造の是正等**、**③多様な運賃・料金設定等**の提言をとりまとめ（令和5年12月15日）、運輸審議会への諮問等を経て告示（令和6年3月22日）

1. 荷主等への適正な転嫁

<運賃水準の引上げ幅を提示>

- 運賃表を改定し、**平均約8%の運賃引上げ**【運賃】
- 運賃表の算定根拠となる原価のうちの**燃料費を120円**に変更し、**燃料サーチャージも120円**を基準価格に設定【運賃】

<荷待ち・荷役等の対価について標準的な水準を提示>

- 現行の待機時間料に加え、**公共工事設計労務単価表**を参考に、荷役作業ごとの**積込料・取卸料**を加算【運賃】

待機時間料	→	1,760円	
積込料・取卸料	機械荷役の場合	→	2,180円
	手荷役の場合	→	2,100円

※金額はいずれも中型車（4クラス）の場合の30分あたり単価

- 荷待ち・荷役の時間が合計2時間を超えた場合は、**割増率5割**を加算【運賃】
- 標準運送約款において、**運送と運送以外の業務を別の章に分離し、荷主から対価を収受**する旨を明記【約款】
- **「有料道路利用料」を個別に明記**するとともに、「運送申込書／引受書」の雛形にも明記【運賃】【約款】

2. 多重下請構造の是正等

<「下請け手数料」（利用運送手数料）の設定等>

- **「下請け手数料」（運賃の10%を別に収受）を設定**【運賃】
- 元請運送事業者は、**実運送事業者の商号・名称等を荷主に通知**することを明記【約款】

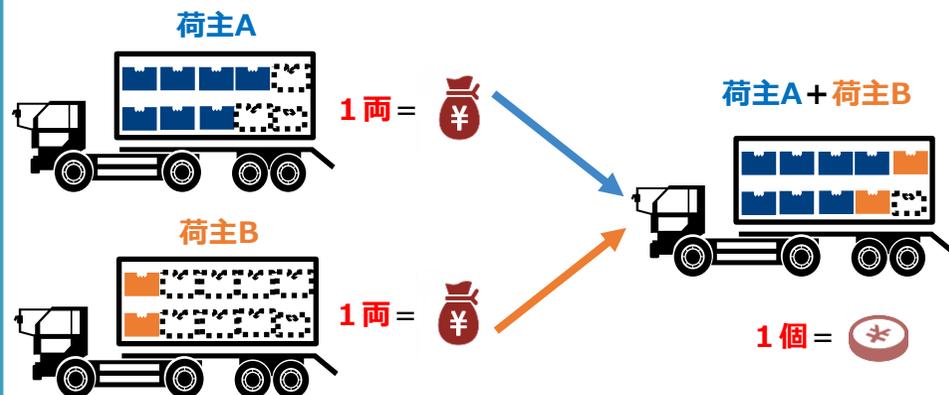
<契約条件の明確化>

- 荷主、運送事業者は、それぞれ運賃・料金等を記載した**電子書面（運送申込書／引受書）を交付**することを明記【約款】

3. 多様な運賃・料金設定等

<「個建運賃」の設定等>

- 共同輸配送等を念頭に、「**個建運賃**」を設定【運賃】



- リードタイムが短い運送の際の**「速達割増」**（逆にリードタイムを長く設定した場合の割引）や、**有料道路を利用しない**ことによるドライバーの運転の長時間化を考慮した**割増**を設定【運賃】

<その他>

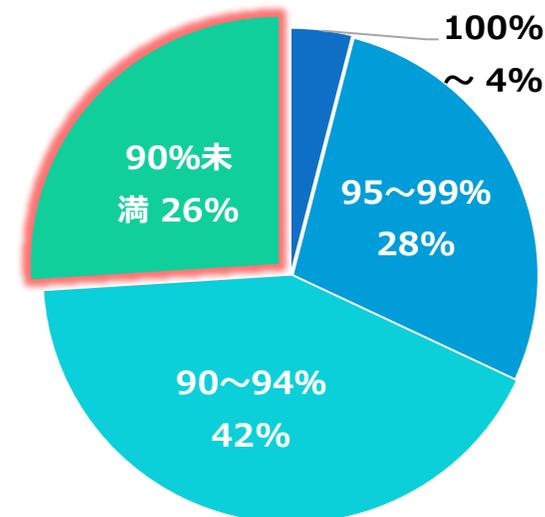
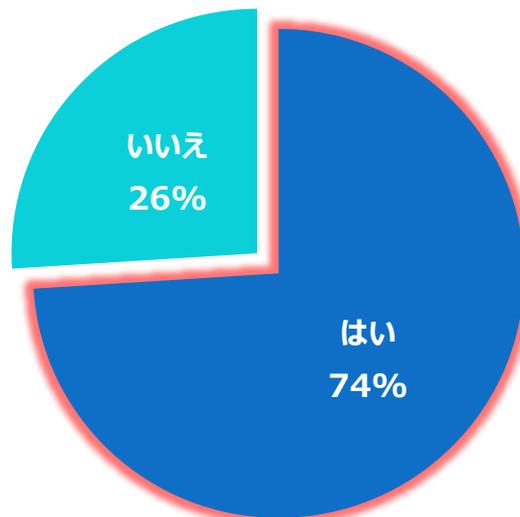
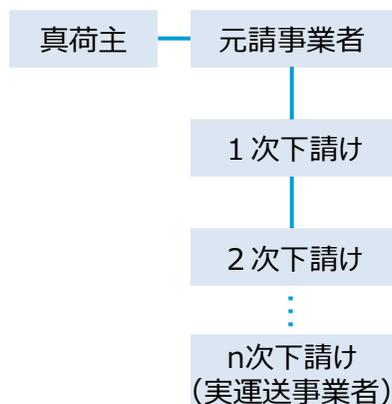
- 現行の冷蔵・冷凍車に加え、海上コンテナ輸送車、ダンプ車等5車種の**特殊車両割増を追加**【運賃】
- 中止手数料の**請求開始可能時期、金額を見直し**【約款】
- 運賃・料金等の店頭掲示事項について、**インターネットによる公表を可能**とする【約款】

28. 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）

物流業界の**多重下請構造を是正**し、実運送事業者の適正運賃収受を図る。

- 元請トラック事業者**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。

-----【多重下請構造のイメージ】----- 【他のトラック事業者を利用して運送することがあるか】 --- 【他のトラック事業者に委託する際の下請金額は、
請け負った金額の概ね何%か】

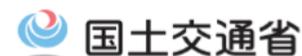


※調査対象としている下請行為は元請けから1次下請け、1次下請けから2次下請け等のケースを含む。
（令和4年度末に国土交通省が実施した貨物自動車運送事業者を対象としたアンケート調査より）

29. トラック運送業における多重下請構造検討会（令和6年12月国土交通省資料）



トラック運送業における多重下請構造検討会



概要

- トラック運送業における多重下請構造の是正に向けて、新たな標準的運賃における「下請け手数料」の設定、トラックGメンによる元請等への是正指導、改正法に基づく「実運送体制管理簿」による下請構造の可視化などを進めているところ。
- 他方、**トラック運送業における多重下請構造には、第一種貨物利用運送事業者や、運送契約の締結主体とならない取次事業者など、トラック運送事業者以外にも様々な事業者が介在するが、必ずしもその実態が明らかでない。**
- このため、国土交通省、中小企業庁、公正取引員会等の行政機関、学識経験者、業界団体等を構成員とする**検討会を立ち上げ、事業者ヒアリング等を通じて実態把握に努めるとともに、トラック運送業における下請構造の意義や課題を検証し、多重下請構造の是正に向けて必要な対策を検討する。**

構成員

委員

【学識経験者】

- ・野尻 俊明 流通経済大学 名誉教授
- ・矢野 裕児 流通経済大学 流通情報学部教授
- ・首藤 若菜 立教大学 経済学部教授
- ・若林亜理砂 駒澤大学 法科大学院教授

【行政】

- ・国土交通省

オブザーバー

【業界等】

- ・全日本トラック協会
- ・全国通運連盟
- ・国際フレイトフォワードーズ協会
- ・航空貨物運送協会
- ・日本内航運送取扱業海運組合
- ・全日本運輸産業労働組合連合会
- ・全国交通運輸労働組合総連合

【行政】

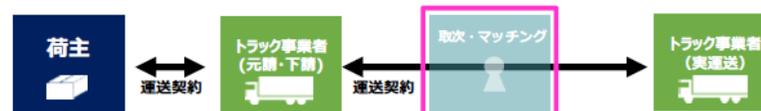
- ・経済産業省
- ・農林水産省
- ・厚生労働省
- ・中小企業庁
- ・公正取引委員会

【参考1】トラック運送業における多重下請構造のイメージ

・貨物利用運送事業者



・運送責任を負わない取次事業者・マッチングサービス提供者



【参考2】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に対する附帯決議（抄）（衆議院国土交通委員会）

- 六 トラック運送事業における多重下請構造の是正を図り、実運送事業者における適正な運賃収受を実現するため、実運送を行わない、いわゆる「専業水屋」についても実態を把握し、規制措置の導入も含め必要な対策を講じること。

スケジュール（予定）

- 8月23日：第1回検討会（全ト協提言報告）
- 8月～11月：実態調査（アンケート、ヒアリング）
- 11月28日：第2回検討会（調査結果フィードバック）

- 1月～：第3回検討会（論点整理）
- 2月～：第4回検討会以降、最終とりまとめに向けて検討

30. 公正取引委員会：荷主と物流事業者との取引に関する調査結果

- 公正取引委員会は、令和6年6月に令和5年度における荷主と物流事業者との取引に関する調査の結果を公表。
- 調査結果を踏まえ、独占禁止法上の問題につながるおそれのあった荷主573社（687件）に対して注意喚起文書を送付。取引の改善を要請。
- 注意喚起文書を送付した上位3業種は「協同組合※」「食料品製造業」「飲食料品卸業」。

※主に農産物、林産物及び水産物の販売事業等を営む協同組合

○ 注意喚起文書を送付した荷主の業種別内訳

業種名 ^(注)		荷主数	割合
製造業 (大分類)		265名	46.2%
	食料品製造業	40名	7.0%
	窯業・土石製品製造業	28名	4.9%
	化学工業	21名	3.7%
	金属製品製造業	18名	3.1%
	プラスチック製品製造業	17名	3.0%
	生産用機械器具製造業	17名	3.0%
	その他	124名	21.6%
卸売業、 小売業 (大分類)		178名	31.1%
	飲食料品卸売業	34名	5.9%
	建築材料、鉱物・金属材料等卸売業	32名	5.6%
	その他の卸売業	32名	5.6%
	機械器具卸売業	31名	5.4%
	その他の小売業	15名	2.6%
その他		130名	22.7%
	協同組合	53名	9.2%
	農業	11名	1.9%
	総合工事業	11名	1.9%
	その他	55名	9.6%
合計	573名	100%	

○ 注意喚起文書を送付した荷主の行為類型別内訳

行為類型	件数	割合
買ったとき	239件	34.8%
代金の減額	142件	20.7%
代金の支払遅延	117件	17.0%
不当な給付内容の変更及びやり直し	106件	15.4%
不当な経済上の利益の提供要請	45件	6.6%
割引困難手形の交付	31件	4.5%
その他	7件	1.0%
合計	687件	100%

(注) 複数の行為類型で注意喚起文書の送付を受けた荷主が存在するため、合計の件数は注意喚起文書送付先の荷主数573名とは一致しない。

出典：公正取引委員会プレスリリース資料（令和6年6月6日）

31. 下請法改正の主な方向性（令和7年1月公正取引委員会資料）



下請法改正の主な方向性①

① 買ったたきに係る課題

主な課題

- コストが上昇している中で、交渉することなく価格を据え置かれたり、一方的にコスト上昇に見合わない価格を決められたりして受注企業がしわ寄せを受けている。
- 現在の下請法の買ったたき規制は、市価の認定が必要なところ、市価の把握が難しい。

検討の方向性

- ◆ 下請法において、買ったたきとは別途、対等な価格交渉を確保する観点から、下請事業者からの価格協議の申出に応じなかったり、親事業者が必要な説明を行わなかったりするなど、一方的に下請代金を決定して、下請事業者の利益を不当に害する行為を禁止する規定を新設する。

② 約束手形に係る課題

主な課題

- 支払手段として手形等を用いることにより、発注者（親事業者）が受注者（下請事業者）に資金繰りに係る負担を求める商慣習が続いている。

検討の方向性

- ◆ 下請事業者の保護のためには、今般の指導基準の変更を一段進め、廃止を待たずに下請法上、手形払を認めないこととする。
- ◆ 電子記録債権やファクタリングについては、引き続き支払い手段として許容するが、支払期日までに下請代金に相当する金銭（手数料等を含む満額）と引き換えることが困難であるものについては禁止する。

32. 下請法改正の主な方向性（令和7年1月公正取引委員会資料）



下請法改正の主な方向性②

③ 物流に係る課題

主な課題

- 荷主・物流事業者間の問題（荷役・荷待ち）が顕在化しているが、発荷主から元請運送事業者への委託は、下請法の対象外（独占禁止法の物流特殊指定で対応）であり、機動的な対応ができていない。

検討の方向性

- ◆ 発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を、下請法の対象となる新たな類型として追加する。

④ 各省連携に係る課題

主な課題

- 現在、事業所管省庁には調査権限のみが与えられているが、公正取引委員会、中小企業庁、事業所管省庁の連携した執行を拡充していくには不十分である。
- 「トラック・物流Gメン」などに通報した場合、下請法の「報復措置の禁止」の対象となっていない。

検討の方向性

- ◆ 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与する。
- ◆ 下請事業者が申告しやすい環境を確保すべく、「報復措置の禁止」の申告先として、現行の公正取引委員会及び中小企業庁長官に加え、事業所管省庁の主務大臣を追加する。

33. 下請法改正の主な方向性（令和7年1月公正取引委員会資料）



下請法改正の主な方向性③

⑤ 「下請」という用語に係る課題

主な課題

- 下請法における「下請」という用語は、発注者（親事業者）と受注者（下請事業者）が対等な関係ではないという語感を与えるとの指摘がある。
- 時代の変化に伴い、発注者である大企業の側でも「下請」という用語は使われなくなっている。

検討の方向性

- ◆ 下請法において、「親事業者」、「下請事業者」、「下請代金」等の用語を時代の情勢変化等に合わせた用語に改正する。

⑥ 適用基準に係る課題

主な課題

- 実質的には事業規模は大きいが、資本金が少額であるため、下請法の親事業者に該当しない例がある。
- 自ら減資する／下請事業者に増資を求めることにより下請法の適用を逃れる親事業者が存在する。

検討の方向性

- ◆ 下請法の適用基準として従業員数の基準を新たに追加する。
- ◆ 具体的な基準については、下請法の趣旨や運用実績、取引の実態、事業者にとっての分かりやすさ、既存法令との関連性等の観点から、従業員数300人（製造委託等）又は100人（役務提供委託等）を基準とする。

34. 2030年度に向けた政府の中長期計画（概要）

- 2023年6月に関係閣僚会議で決定された「物流革新に向けた政策パッケージ」に盛り込まれた施策について、2030年度までのロードマップを作成するもの。
- 2030年度に見込まれる34%の輸送力不足（施策なしケース）を補うことを目指す。
- この中長期計画については、毎年度フォローアップを行い、次期（2026～2030年度）の「総合物流施策大綱」を閣議決定するタイミングと合わせて見直し。

○施策による輸送力への効果

	2024年度	2030年度
必要輸送力	100	100
施策なしケース	▲14	▲34
施策による効果	+14.5	+34.6
うち荷待ち・荷役削減	+4.5	+7.5
積載率向上	+6.3	+15.7
モーダルシフト	+0.7	+6.4
再配達削減	+3.0	+3.0
その他 (トラック輸送力拡大等)		+2.0

○「標準的運賃」の引上げによる賃上げ効果（推計）

「標準的運賃」の8%
引上げを通じて波及する
運賃改定の効果

荷役作業の料金等を
適正に収受できるよう
なる効果

大幅な賃上げを目指す

初年度賃上げ効果（推計）

10%前後（約6～13%）

※次年度以降も効果拡大

35. 中長期計画のポイント

(1) デジタル技術を活用した物流効率化

- 荷待ち・荷役時間短縮に向けた自動化・機械化設備・システム投資を支援
(2030年度までに荷待ち・荷役作業等時間を2019年度比で年間125時間以上削減)
- 物流標準化やデータ連携の促進等フィジカルインターネット・ロードマップを踏まえた取組を推進し、積載率向上に向けた共同輸配送や帰り荷確保を促進 (2030年度までに積載率を2019年度比で16%以上増加)
- 自動運転やドローン物流等のデジタル技術を活用したサービスについて実装を加速
(自動運転について、2024年度から、100km以上のデジタル情報配信道整備。ドローン物流について、2024年度から、150km以上のドローン航路整備)

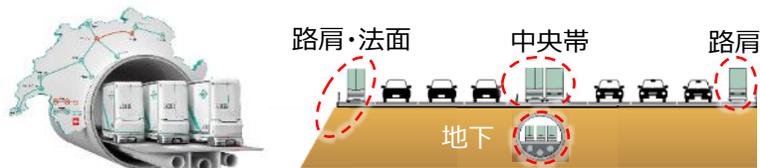
(2) 多様な輸送モードの活用推進

- 大型コンテナの導入支援等を通じたモーダルシフトの推進強化
(官民協議会で継続的にフォローアップ。10年程度で倍増を目指す)
- 自動物流道路の構築 (10年で実現を目指す)
- 自動運航船の本格的な商用運航
(2026年までに国際ルールを策定することにより、2030年頃の実現を目指す)

【自動物流道路の構築】

スイスで検討中の
地下物流システムのイメージ

道路空間の利活用イメージ



出典: Cargo Sous Terrain社HP

【荷待ち・荷役作業等時間の削減】

<自動倉庫>



<無人フォークリフト>



<ドローン航路>



【自動運航船の本格的な商用運航】



36. 中長期計画のポイント（前ページの続き）



(3) 高速道路の利便性向上

- 大型トラックの法定速度を2024年4月に90km/hに引上げ
(引上げの影響を見極めた上で、新たな車両開発等の状況変化が生じた際には更なる引上げを検討)
- ダブル連結トラックについて、運行路線の拡充やダブル連結トラックに対応した駐車マス整備を含め導入促進
(運行路線拡充や駐車マス整備、財政投融資によるダブル連結トラック導入支援)
- 大口・多頻度割引の拡充措置を継続、法令を遵守しない事業者に対しては、割引制度を厳格に運用
(2023年度補正予算)

(4) 荷主・消費者の行動変容

- ポイント還元実証事業等を通じた再配達削減の仕組みの社会実装
- 「送料無料」表示の見直しについて、2023年度中にその見直し状況を確認するため、フォローアップ調査を実施
(行動変容が見られなければ追加対応)

【ダブル連結トラック】

<ダブル連結トラック駐車マス整備>



【「送料無料」表示の見直し】



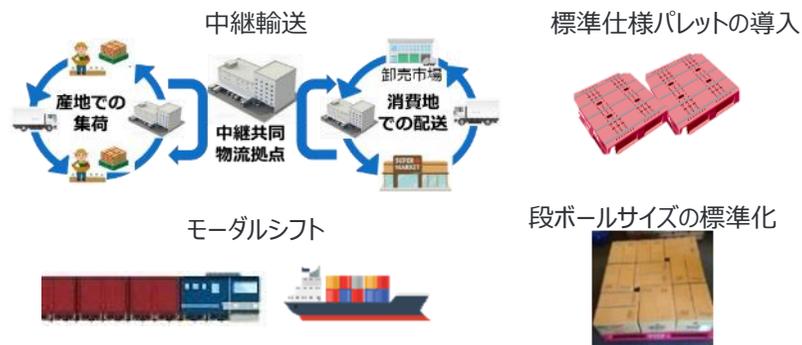
37. 農林水産分野における対応策

- 対応策は、①長距離輸送の削減、②荷待ち・荷役時間の削減、③積載率の向上・大ロット化、④トラック輸送への依存度の軽減の4類型。

対応策の4類型

	対策の類型	手法の具体例
トラック輸送	①長距離輸送の削減	<ul style="list-style-type: none"> 中継輸送（※） 集荷・配送と幹線輸送の分離
	②荷待ち・荷役時間の削減	<ul style="list-style-type: none"> 標準仕様パレットの導入 トラック予約システムの導入
	③積載率の向上・大ロット化	<ul style="list-style-type: none"> 共同輸送（※） 段ボールサイズの標準化
その他	④トラック輸送への依存度の軽減	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・船舶へのモーダルシフト

（※）あわせてコールドチェーンの確保（予冷設備の整備等）が必要

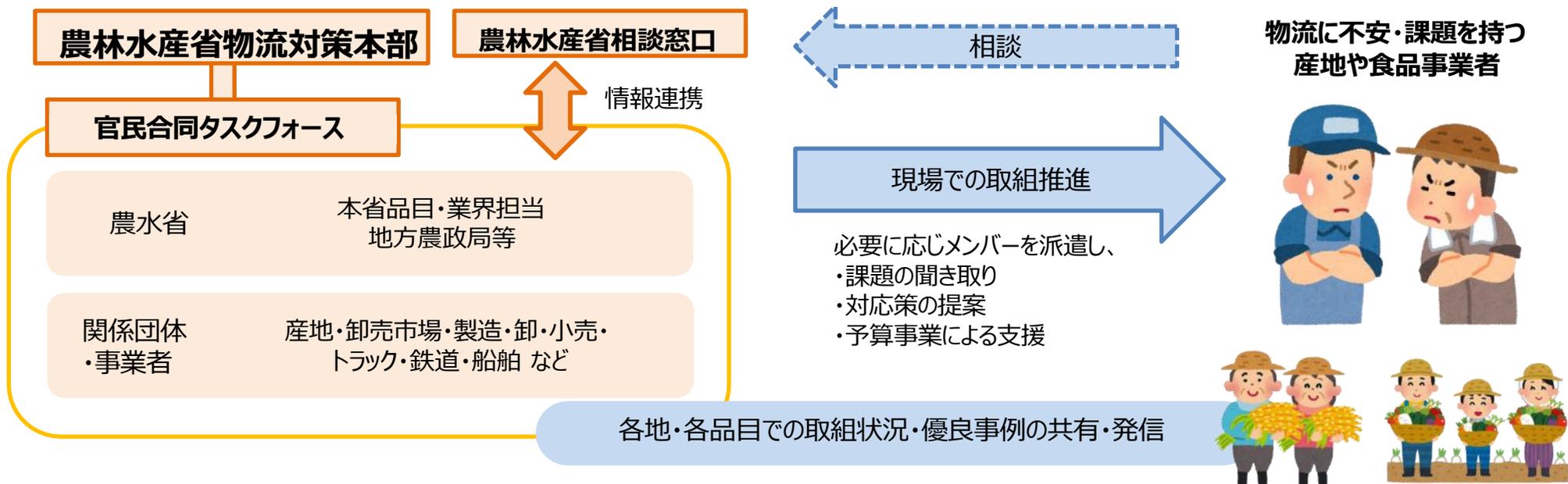


現在の取組・支援策

対象	取組・支援策
荷主事業者 物流事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「自主行動計画」の作成 ・ 青果物、花き等の分野や、生産者、卸売業等の業種ごとに、物流改善に向けた「自主行動計画」を作成。計画に沿って取組を実践。
産地 卸売市場 物流事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 持続可能な食品等流通緊急対策事業 ○ 持続可能な食品等流通対策事業 ・ 中継輸送、標準仕様パレットの導入、共同輸送、モーダルシフト等の実証及び設備・機器の導入。
産地	<ul style="list-style-type: none"> ○ 強い農業づくり総合支援交付金（産地基幹施設） ○ 持続的生産強化対策事業 ・ 産地の集出荷貯蔵施設等の整備、パレタイザー導入に係る施設の改修等。
卸売市場	<ul style="list-style-type: none"> ○ 強い農業づくり総合支援交付金（卸売市場） ・ 物流の効率化に資する卸売市場、共同物流拠点の整備・機能強化。

38. 農林水産省物流対策本部

- ・ **令和5年12月、農林水産大臣を本部長とする「農林水産省物流対策本部」を設置。**
- ・ また、本省・各地方農政局等に「**農林水産物・食品物流相談窓口**」を設置。
- ・ 本部の下に、農業団体、食品産業団体のほか物流団体の協力も得て「**官民合同タスクフォース**」を立ち上げ。物流の確保に不安や課題を抱える産地等に対し、必要に応じ、**タスクフォースメンバーの現地派遣**を行い、中継輸送やパレット化などについての具体的な改善策を提案することで、全国各地・各品目の現場での取組を推進。



39. 持続可能な食品等流通総合対策

【令和7年度予算概算決定額 120 (150) 百万円】
【令和6年度補正予算額 2,973百万円】

<対策のポイント>

我が国の物流における輸送力不足という構造的課題、新たな基本法の下で国民一人一人の食料安全保障を確立するという課題に対処するため、多様な関係者が一体となって取り組む、①物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、②物流の自動化・省力化・品質管理に必要な設備・機器等の導入、③中継共同物流拠点の整備の支援等を行うことにより、遠隔産地の負担軽減を進めるとともに、若手や女性トラックドライバーも継続的に従事可能な農林水産品・食品の流通網を構築し、将来にわたって持続可能な食品流通を実現します。

<事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の内容>

- 1. 持続可能な食品等流通対策事業** 120 (150) 百万円
物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、デジタル化・データ連携（伝票の電子化、トラック予約システム等）、モーダルシフト等の取組や物流の効率化等に必要な設備・機器等の導入を支援します。
- 2. 持続可能な食品等流通緊急対策事業【令和6年度補正予算額】2,973百万円**
 - ① 物流生産性向上推進事業 973 百万円
物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組や、物流の効率化、デジタル化・データ連携等に必要な設備・機器等の導入を支援します。また、関係事業者に対する指導・助言や優良事例の発信、産地や業界等の課題に応じて物流の専門家等を派遣する伴走支援等を行います。
 - ② 中継共同物流拠点施設緊急整備事業 2,000百万円
中継輸送、共同輸配送、モーダルシフト等に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。

<事業の流れ>



【お問い合わせ先】 (1、2の①事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課物流生産性向上推進室 (03-6744-2389)
(2の②事業) 食品流通課卸売市場室 (03-6744-2059)

<事業イメージ>



40. 自爆営業

- ・ 労働者の自由な意思に反して使用者の商品・サービスを購入させる「自爆営業」について、厚生労働省は、令和6年度中に違法となり得る類型やパワーハラに該当し得る言動の例を明確化。
- ・ 厚生労働省は、自爆営業に関連して生じた労働問題の相談件数や相談内容を業界別に整理し、事業所管府省に情報共有。事業所管省庁は、自爆営業を抑止するための取組を推進。

○ 規制改革実施計画（令和6年6月21日 閣議決定）（主な箇所抜粋）

II 実施事項

3. 良質な雇用の確保、高生産性産業への労働移動

(1) 良質な就労の確保

3 「自爆営業」の根絶

- a 厚生労働省は、使用者が、労働者に対し、当該労働者の自由な意思に反して当該使用者の商品・サービスを購入させること（以下「自爆営業」という。）に係る関係法令上の論点を整理した上で、労働基準法、労働契約法（平成19年法律第128号）及び民法（明治29年法律第89号）上違法となり得る自爆営業の類型や、パワーハラスメントに該当し得る自爆営業に関連する使用者等の言動の例を明確に示す。また、上記の内容や、具体的な相談先を分かりやすく示したパンフレットを作成する等、企業及び労働者の双方に周知を行う。
- b・c [略]
- d 自爆営業の発生原因が業界等の風習や慣習にある場合があることや、事業所管府省が自爆営業の実態について直接的に把握することが必ずしも容易ではないことを踏まえ、厚生労働省は、自爆営業に関連して生じた労働問題の相談について、その件数や相談内容を業界別に整理した上で、当該業界に係る自爆営業の抑止に資するよう事業所管府省に情報共有する。
- e 事業所管府省は、厚生労働省と連携し、dの情報共有を受けた場合は、必要に応じて、当該業界等の風習や慣習の是正その他の自爆営業を抑止するための取組を府省横断的に推進する。

<実施時期> a,c,d,e：令和6年度措置

41. 大規模災害等に備えた事業継続計画（BCP）の策定の推進

- ・ 大規模災害や新型インフルエンザ等の発生等の緊急事態が発生した場合においても食料を安定的に供給するためには、食品産業事業者による事業の継続が望まれる。
- ・ 緊急事態が発生し、企業が被害を受けた際も、重要な業務を中断させず、早期に復旧させるためには、**平時から事業継続計画（Business Continuity Plan：BCP）を策定しておくことが必要。**
- ・ また、**緊急時に食品産業間で連携**してどのような取引や協力を行うか等について、**平時より取決めや連携訓練**を行っておくことが重要。

○ 食品産業事業者の事業継続計画の策定状況 (令和6年3月時点)

	中小企業	大企業
策定済み	37%	71%
令和6年度中策定見込み	9%	6%
合計	46%	77%

(資料) 農林水産省新事業・食品産業部調べ。
食品製造業、食品卸売業、食品小売業の団体を通じてのアンケート調査によるもの。
(回答数326者)

○ 計画がカバーしている災害等の種類（中小企業）

大規模地震	風水害	火災	新型インフルエンザ	新型コロナウイルス	その他
73%	53%	41%	54%	61%	11%

(資料) 農林水産省新事業・食品産業部調べ。
上記アンケートで「事業継続計画策定済み」と回答した中小企業74社にその内容を確認したものの。

○ 事業継続計画に盛り込むべき事項の例

項目	内容
基本方針	・ 災害時にどのような心構えで取り組むかを具現化する。
危機管理体制	・ 本部長をトップとする対策本部の組織と機能・役割を決めておく。
重要製品・業務の選定	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>自社として優先的に復旧、継続すべき重要製品、業務を事前に選定しておく。</u> <p><選定する際の視点> 社会的責任、サプライチェーンの維持、自社の財務への影響 等</p>

(資料) 農林水産省平成23年度「新型コロナウイルス発生時等の食料供給能力向上対策委託事業」研修会テキスト

○ 事業継続計画策定のための参考資料（農林水産省HPに掲載）

事項	URL
事業継続計画策定の推進	https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/ampo/jigyoukeizoku.html
事業継続計画のひな型	https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/ampo/attach/pdf/jigyoukeizoku-9.pdf
事業者間の連携に関する方針	https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/ampo/attach/pdf/jigyoukeizoku-13.pdf
取組事例集	https://www.maff.go.jp/j/zyukyu/ampo/attach/pdf/jigyoukeizoku-3.pdf

「フードサプライチェーン・サステナビリティ（FSP）会議」の活動について

2025年 3月13日



一般社団法人 **日本加工食品卸協会**

「物流テーマ」における製配販3層の連携経緯

- ・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
- ・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
- ・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
- ・2023年4月 SM物流研究会の発足により製配販の取組みが加速
- ・2023年11月 FSP会議にて「ガイドライン対応の加工食品業界製配販行動指針」を策定

・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 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）
SM物流研究会（2024年4月加盟）
- ・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

■ 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**

メーカー・卸間 納品リードタイム・受注締め時間状況 (首都圏エリア：2025年2月現在)

1. 全賛助会員メーカー (120社) を対象とした構成

	LT1日		LT2日以上						合計			
	社数	構成比①	社数	構成比①	LT1日→LT2日		従来からLT2日				従来からLT3日以上	
社数					構成比①	社数	構成比①	社数	構成比①	社数	構成比①	社数
午前締	25	20.8%	55	45.8%	21	17.5%	27	22.5%	7	5.8%	80	66.7%
午後締	0	0.0%	40	33.3%	35	29.2%	1	0.8%	4	3.3%	40	33.3%
合計	25	20.8%	95	79.2%	56	46.7%	28	23.3%	11	9.2%	120	100.0%

2. 賛助会員メーカー中 従来LT1メーカー (81社) を対象とした構成

	現状でもLT1日		LT1日→LT2日		合計	
	社数	構成比②	社数	構成比②	社数	構成比②
午前締	25	30.9%	21	25.9%	46	56.8%
午後締	0	0.0%	35	43.2%	35	43.2%
合計	25	30.9%	56	69.1%	81	100.0%

3. 午後締LT2メーカーの受注締め時間

LT1日→LT2日		
受注締め時間	社数	構成比③
13:00	19	63.3%
14:00	11	36.7%
15:00	5	16.7%
合計	35	116.7%

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

2023年10月制定

食品物流未来推進会議
(一社)日本加工食品卸協会 物流問題研究会
SM物流研究会

取組みガイドラインの項目内容

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場の狭隘化
- (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

2. 長時間の荷待ち

- (1) 荷待ち時間の定義
- (2) 長時間の荷待ちの削減施策
 - ① 入荷予約受付システムの利用促進
 - ② ASNデータの普及
 - ③ 入荷時間枠の見直し
 - ④ 車両の相互活用
 - ⑤ 先行在庫の検討
 - ⑥ 発注頻度の低減
 - ⑦ マザーセンター化の検討

取組みガイドラインの項目内容

3. 荷役作業

(1) 留意事項

(2) 荷役作業現場での安全対策

(3) フォークリフト作業

(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。同一商品で複数の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着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。

(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。

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

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**
- ・**2時間以内ルール/1時間以内努力目標**
- ・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
- ・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
- ・業務時間の把握・分析
- ・長時間労働の抑制
- ・運送契約の書面化 等
- 個別事項（運送モード等に応じた事項）
- ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
- ・トラック運送業における多重下請構造の是正
- ・「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
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・賃金水準向上
- 個別事項（運送モード等に応じた事項）
- ・倉庫内業務の効率化
- ・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) 24年11月版

	ガイドライン項目	(内容)	取組み事項			優先度
			①製一配連携 (メーカー→卸拠点 (小売DC含む))	②配一販連携 (専用DC→小売店舗)	③配一販連携 (卸拠点→小売TC)	
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)	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)	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)	A
	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の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	(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	(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	A
	③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	・「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 ・適切なリードタイム確保によって、必要な車両数を迅速に物流事業者に連絡する	「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	「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	A
	④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	A
	⑤物流資機材の標準化・利活用	・パレット等の物流資機材の規格等について標準化を推進する。 ・パレット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	A
	⑥物流システムの標準化・利活用	データシステムの仕様の標準化と共同利活用を推進する	・標準化された納品伝票電子化の実現に取組む		・伝票レスと受領データを推進する	A
	⑦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、検品のための作業や検品時間を削減する	・ASNを活用した検品レスの実現に取り組む ・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 ・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 ・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	A
	⑧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	外装サイズや表示の標準化、適正化に取組む	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	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	A
	⑨共同輸配送の推進等による車両の有効活用	・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 ・他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	・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) ・着荷主と車両の相互活用、引取り物流、先行在庫、マザーセンター化等を検討する	・店舗配送を効率化する手段として、セライト拠点からの店舗配送を検討する ・エリア・方面別に共同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層もしくは共同物流を検討する ・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	C
	⑩発注の適正化	日内 (朝納品の集中) ・曜日・月変動の平準化や、緊閉差の平準化、適正量の在庫の保有・納品日の集約・発注の大ロット化等を通じて発注・納品量を適正化する。	発着荷主間で協議し、納品量と頻度の適正化を検討する	発着荷主間で協議し、納品量と頻度の適正化を検討する	発着荷主間で協議し、納品量と頻度の適正化を検討する	C
	⑪混雑時を避けた運送	渋滞や混雑を避け、出荷・納品時間を分散させる	発着荷主間で協議し、効率化を検討する	発着荷主間で協議し、効率化を検討する	発着荷主間で協議し、効率化を検討する	C
	⑫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、社内関係部門 (調達・販売等) との連携を促進する	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	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	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	B
	⑬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、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	・各会議体 (FSP、日食協物流問題研究会、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	・各会議体 (FSP、日食協物流問題研究会、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	B
	⑭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し、パース等の荷崩き場について、貨物の物量に応じて適正に確保する	・出荷準備、回収品の配置に十分なスペースを確保する ・物量、納品車格に応じた必要な荷受け場所の改善を行う	・出荷準備、回収品の配置に十分なスペースを確保する ・物量、納品車格に応じた必要な荷受け場所の改善を行う	・出荷準備、回収品の配置に十分なスペースを確保する ・物量、納品車格に応じた必要な荷受け場所の改善を行う	B
	⑮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	受け渡し時に、フォークリフトや作業員の不足により作業が遅らないよう適切な措置を取る		一定物量以上の納品は、手降ろしから搬送仕器等への横付け納品に切替を推進する	B
	⑯物流コストの可視化	荷主間の商取引において、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オプション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)	「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)	「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)	B

ガイドライン対応の「加工食品業界 製配販行動指針」(FSP版) 24年11月版

	ガイドライン項目	(内容)	取組み事項			優先度
			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)	
輸送荷役時の安全確保	①運送時の安全対策	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 	A
	②荷役作業時の安全対策	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 納品環境の安全確認を行い、必要に応じて改善を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 納品環境の安全確認を行い、必要に応じて改善を行う 	<ul style="list-style-type: none"> 納品環境の安全確認を行い、必要に応じて改善を行う 	A
運送契約の適正化	①運送契約の書面化	<ul style="list-style-type: none"> 運送契約は書面または電磁的方法を原則 	<ul style="list-style-type: none"> 運送事業者と契約書・覚書を適切に締結する 	<ul style="list-style-type: none"> 運送事業者と契約書・覚書を適切に締結する 	<ul style="list-style-type: none"> 運送事業者と契約書・覚書を適切に締結する 	B
	②荷役作業等にかかる対価	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	B
	③運賃と料金の別建て契約	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	B
	④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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	B
	⑤下請取引の適正化	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 下請状況の実態を把握する 	<ul style="list-style-type: none"> 下請状況の実態を把握する 	<ul style="list-style-type: none"> 下請状況の実態を把握する 	B
	⑥物流事業者との協議	<ul style="list-style-type: none"> 運送契約の条件に関して、積極的に協議の場を設ける 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	B
	⑦高速道路の利用	<ul style="list-style-type: none"> 拘束時間削減のため、高速道路を積極的に利用する 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	B
	⑧運送契約の相手方の選定	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	B
業界特性に応じた取組み	①賞味期限の年日表示化		<ul style="list-style-type: none"> 賞味期間1年以上商品の早期賞味期限年日表示化を実現する 1年未満商品の年日化も検討する 			A
	②「1/2ルール」の完全実施		<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	A
	③EDIの推進		<ul style="list-style-type: none"> 受発注EDI化を推進する 	<ul style="list-style-type: none"> 流通BMS受発注を推進する 伝票レス納品を推進する 	<ul style="list-style-type: none"> 流通BMS受発注を推進する 伝票レス納品を推進する 	A

加工食品業界製配販行動指針（FSP版）製配販平均評価

2025/2/21

2024年10月時点 優先度Aガイドライン項目の平均値

連携パターン	回答企業	優先度 ガイドライン項目	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
			①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握	②荷待ち・荷役作業時間「2時間以内」ルール	③納品リードタイムの確保	④予約受付システムの導入	⑤物流資機材の標準化・利活用	⑥物流システムの標準化・利活用	⑦検品の効率化・検品水準の適正化	⑧出荷に合わせた生産・荷造り等	⑩運送時の安全対策	⑨荷役作業時の安全対策	⑪賞味期限の年月表示化	⑫「1/2ルール」の完全実施	⑬EDIの推進
①製・配連携 (メーカー→卸拠点 (小売DC含む))	卸売業 日食協加盟卸 10社平均		3.8	3.4	3.2	3.2	3.4	3.4	2.9		3.1	4.0	3.0	3.3	3.7
	メーカー SBM加盟 8社平均		4.0	3.6	3.9	3.8	4.3	2.8	2.3	3.8	4.9	4.8	3.9	3.3	3.9
②配・販連携 (専用DC→小売店舗)	卸売業 日食協加盟卸 10社平均		3.8	3.4	3.2	3.2	3.4	3.4	2.9		3.1	4.0	3.0	3.3	3.7
	小売業 SM物流研究会 15社平均		4.9	4.0	5.0	4.7	4.1	3.9	3.1	4.1	4.8	4.6		5.0	5.0
③配・販連携 (卸拠点→小売TC)	卸売業 日食協加盟卸 10社平均		2.7	2.6	3.0	3.0	2.0	2.0	3.2	3.9	4.1	3.9		3.1	3.7
	小売業 SM物流研究会 15社平均		4.1	3.9	5.0	2.9	3.4	4.2	3.6	4.1	4.8	4.6		5.0	5.0

連携PT	No・傾向	ガイドライン項目	対比分析
製・配	① ギャップ	物流資機材の標準化・利活用	SBMメーカー以外のパレタイズ化が停滞
製・配	② 共に低評価	物流システムの標準化・利活用 検品の効率化・検品水準の適正化	受発注・返品工程のデータ化・システム化が停滞
製・配	③ ギャップ	運送時・荷役作業時の安全対策	荷下ろし作業の役割分担・運用定義の曖昧さ
配・販	④ ギャップ	荷待ち・荷役時間、納品リードタイム 1/2ルール完全実施、EDI推進	SM物流研究会以外のセンター、得意先で停滞
配・販TC	⑤ 共に低評価	予約受付システム	TCセンター受付の予約化、待機時間に課題
配・販TC	⑥ ギャップ	物流資材・システムの標準化・利活用	TCセンター納品什器、データ連携の標準化に課題

ロット逆転不可解消に向けた取組み（課題提起）

取組み背景

- ✓ 「納品限度期限（1/3ルール、1/2ルールなど）」に加えて、「納品時の賞味期限ロット逆転不可」が商慣習として存在している。
- ✓ 飲料業界はその取扱い物量の多さから、**製造拠点(50～60工場)×物流拠点(30～50拠点)の組み合わせによる“複雑なサプライチェーンネットワーク構造”**になっている。
- ✓ このため、各エリア内の納品先毎にロット逆転を発生させない日付合わせの調整対応を行っている。
- ✓ また、サプライチェーン全体でのフードロス削減の観点から、**製造工場～物流拠点における在庫ロットの偏在を抑えるために“製造工場→物流拠点、物流拠点間の日付合わせの輸送を頻繁に実施”**している。

物流2024年問題への対応（ドライバー不足）やSDGs（フードロス削減）の観点からも、加工食品業界におけるロット逆転不可の商慣習を見直したい



 一般社団法人 **日本加工食品卸協会**

	ガイドライン項目	(内容)	取組み事項			優先度
			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）	
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）	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）	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）	A
	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	（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	（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	A
	③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	・「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 ・適切なリードタイム確保によって、必要な車両数を迅速に物流事業者に連絡する	「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	「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	A
	④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	A
	⑤物流資機材の標準化・利活用	・パレット等の物流資機材の規格等について標準化を推進する。 ・パレット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、ピ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	A
	⑥物流システムの標準化・利活用	データ・システムの仕様の標準化と共同利活用を推進する	・標準化された納品伝票電子化の実現に取り組む		・伝票レスと受領データを推進する	A
	⑦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、検品のための作業や検品時間を削減する	・ASNを活用した検品レスの実現に取り組む ・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 ・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 ・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	A
	⑧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	外装サイズや表示の標準化、適正化に取り組む	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	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	A
	⑨共同輸配送の推進等による車両の有効活用	・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 ・他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	・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） ・着荷主と車両の相互活用、引取り物流、先行在庫、マザーセンター化等を検討する	・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 ・エリア・方面別に共同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 ・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	C
	⑩発注の適正化	日内（朝納品の集中）・曜日・月波動の平準化や、繁閑差の平準化、適正量の在庫の保有・納品日の集約・発注の大ロット化等を通じて発注・納品量を適正化する。	発着荷主間で協議し、納品量と頻度の適正化を検討する	発着荷主間で協議し、納品量と頻度の適正化を検討する	発着荷主間で協議し、納品量と頻度の適正化を検討する	C
	⑪混雑時を避けた運送	渋滞や混雑を避け、出荷・納品時間を分散させる	発着荷主間で協議し、効率化を検討する	発着荷主間で協議し、効率化を検討する	発着荷主間で協議し、効率化を検討する	C
	⑫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、社内の関係部門（調達・販売等）との連携を促進する	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	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	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	B
	⑬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、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	・各会議体（FSP、日食協物流問題研究会、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	・各会議体（FSP、日食協物流問題研究会、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	B

	ガイドライン項目	(内容)	取組み事項			優先度
			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）	
	⑭荷主側の施設の改善	物流施設の集約、新增設、レイアウト変更等必要な改善を実施し、パース等の荷捌き場について、貨物の物量に応じて適正に確保する	・出荷準備、回収品の配置に十分なスペースを確保する ・物量、納品車格に応じた必要な荷受け場所の改善を行う	・出荷準備、回収品の配置に十分なスペースを確保する ・物量、納品車格に応じた必要な荷受け場所の改善を行う	・出荷準備、回収品の配置に十分なスペースを確保する ・物量、納品車格に応じた必要な荷受け場所の改善を行う	B
	⑮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	受け渡し時に、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		一定物量以上の納品は、手降ろしから搬送仕器への積付け納品に切替を推進する	B
	⑯物流コストの可視化	荷主間の商取引において、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）	「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）	「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）	B
輸送荷役時の安全確保	①運送時の安全対策	・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 ・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	・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 ・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	・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 ・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	・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 ・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	A
	②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	納品環境の安全確認を行い、必要に応じて改善を行う	納品環境の安全確認を行い、必要に応じて改善を行う	A
運送契約の適正化	①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	運送事業者と契約書・覚書を適切に締結する	運送事業者と契約書・覚書を適切に締結する	B
	②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	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	B
	③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	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	B
	④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	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	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	B
	⑤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	下請状況の実態を把握する	下請状況の実態を把握する	B
	⑥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	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	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	B
	⑦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	B
	⑧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	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	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	B
業界特性に応じた取組み	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限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			A
	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	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	A
	③EDIの推進		受発注EDI化を推進する	・流通BMS受発注を推進する ・伝票レス納品を推進する	・流通BMS受発注を推進する ・伝票レス納品を推進する	A

2025年3月13日
一般社団法人 日本加工食品卸協会

2024年度 第4回「理事会」次第

日時 2025年3月13日(木) 11:00~12:00
場所 LEVEL21 東京會館 スタールーム
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. 会長挨拶

2. 来賓ご挨拶

農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課長 藏谷 恵大 様

3. 議 事

[第1号議案] 「2024年度下半期事業活動」報告の件

- ① 「持続可能な物流の構築」関連テーマ
 - ・「改正物流効率化法の施行に向けた対応」について
 - ・「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」の活動について
 - ・「N-Torus (日食協トラック入荷受付・予約システム) 事業計画」について
- ② 「サプライチェーン全体を繋ぐデータ基盤の構築」関連テーマ
 - ・「メーカー・卸間次世代標準 EDI」の検討について
 - ・「日食協商談支援システム (N-Sikle)」の事業運営について

[第2号議案] 「2025年度事業計画書」承認の件

[第3号議案] 「2025年度収支予算書」承認の件

[第4号議案] その他

以上



開会にあたり挨拶する
國分晃会長



挨拶する藏谷農林水産省
食品流通課長



理事会会場

**2025年度
事業計画書**

自 2025年 4月 1日

至 2026年 3月31日

2025年度（2025.4.1－2026.3.31）事業計画書（案）

I. 基本認識

2024年度は、元日の能登半島地震に始まり、各地の豪雨被害、夏以降の記録的高温など、自然災害が多発した一方で、経済面では訪日外客数が3700万人に迫る過去最多となり、インバウンド需要は堅調に推移した。また日経平均株価が34年ぶりに史上最高値を更新するなど、全体としては緩やかな景気回復が続いた1年であった。物流2024年問題も、これまで大きな混乱は生じていないものの、引き続き発着荷主、物流事業者の更なる連携協力による対応が求められている。

本年2025年度は、急速に進むコスト上昇に耐えうる企業体質を構築すると同時に適正な価格転嫁を継続し、長年にわたって続いたデフレ経済からの完全な脱却を遂げ、物価と賃金の好循環を実現し、市場の活性化を目指す年となる。そのためにも加工食品業界の製・配・販3層は連携協力し、効率的で強固なサプライチェーンを築くことが必要となる。当協会としても従前からの重点テーマである「持続可能な物流の構築」及び「サプライチェーン全体を繋ぐデータ基盤の構築」に加え、様々な環境問題についても主体的に関与していく。特に物流は「改正物流効率化法」の施行を直近に控え、製・配・販が連携して取り組まなければならない喫緊の課題である。食品流通全体をサステナブルなものにするために、避けて通れないこれらサプライチェーン全体のテーマに積極的に取り組み、課題解決に向けた役割を果たしていく。

II. 基本方針（重点テーマへの取組み）

1. 「持続可能な物流の構築」に向けた対応

「改正物流効率化法」が本年4月より施行されが、既にその骨子となる物流効率化のために取り組むべき措置については、各業界団体がまとめた「自主行動計画」の中で示されており、その内容に沿った施策を製・配・販の連携の中で進めるものとする。また大きく拠点数が伸びている「N-Torus（日食協トラック入荷受付・予約システム）」については、必要な機能整備を行うと共に安定的事業継続のための検討を開始する。

① 「新物流効率化法」の施行に向けた取組みの推進

- ・「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）」の活動を核とした参画団体との連携強化
- ・「SM物流研究会」と連携した荷待ち・荷役作業削減に向けた取組みの推進
- ・「物流効率化を阻害する商慣習の是正」に向けた製配販3層での取組みの推進

② 「N-Torus」の持続的成長を目指した体制整備

- ・拠点拡大に備えたリソースの拡張及び現場ニーズを踏まえた機能整備
- ・上記に伴う投資計画の策定と投資回収を踏まえた収支計画の策定
- ・中長期的な事業継続のための検討

2. 「サプライチェーン全体を繋ぐデータ基盤の構築」に向けた対応

加工食品流通業界の情報流は、我々卸売業がその結節点となって製販を繋いでいるが、メーカー・卸間、卸・小売間ともに課題が残っており、将来を見据えたあるべき方向を目指し、着実にその実装を進めていく。

① 「メーカー・卸間次世代標準 EDI」の実装に向けた取組み

- ・「DPC協議会：次世代 EDI 検討チーム」での ASN 実装に向けた取組み
- ・「メーカー・卸間次世代標準 EDI 推進協議会（次世代 EDI 協議会）」の発足と運営
 - ・ASN メッセージを始めとした EDI メッセージの策定
 - ・将来的なメーカー・卸間 EDI のあり方の検討・協議

② 「商品情報連携標準」の実現に向けた取組み

- ・製配販3層で進める「産業横断レジストリー構想」の実現に向けた取組み
- ・「商談支援システム (N-Sikle)」の小売連携を含めた普及推進に向けた取組み

3. 食品卸売業としての環境問題への対応

2021年度に取りまとめた「環境問題対応指針」を基に、食品卸各社が当該テーマへの関与を更に推進するための環境を整備し、食品卸売業全体として更なる社会的責任を果たしていくものとする。

① 「環境問題対応指針」に沿った啓蒙と運用

- ・環境対応アンケートの継続実施と結果の共有
- ・卸売業における環境関連テーマの検討と共有

② 「低炭素社会実行計画」に沿った施策の実施

- ・「低炭素社会実行計画」の周知と啓蒙
- ・メーカー・卸間物流における「Scope 3 CO2 算定」の検討

以上

2025年度 収支予算書

自 2025年 4月 1日

至 2026年 3月31日

- 収支予算書【本部】
- 収支予算書【物流効率化事業】

2025年度 収支予算書【本部】(案)
2025年 4月 1日から2026年 3月31日まで

(単位：円)

科 目	予算額	前年度予算額	増減	備考
一般正味財産増減の部				
1. 経常増減の部				
(1) 経常収益				
①特定資産運用益	500	500	0	
特定資産受取利息	500	500	0	
②受取会費	56,437,000	54,977,000	1,460,000	
正会員会費収入	28,245,000	29,105,000	△ 860,000	
事業所会員会費収入	930,000	920,000	10,000	
賛助会員会費収入	26,512,000	24,202,000	2,310,000	
団体賛助会員会費収入	750,000	750,000	0	
③雑収益	551,000	551,000	0	
受取利息	1,000	1,000	0	
臨時会費収入	0	0	0	
雑収入	550,000	550,000	0	
④事業収益	1,200,000	0	1,200,000	
N-S i k l eロイヤリティ	1,200,000	0	1,200,000	
経常収益計	58,188,500	55,528,500	2,660,000	
(2) 経常費用				
①事業費	39,921,032	37,718,436	2,202,596	
役員報酬	8,939,400	8,939,400	0	
給料手当	3,000,000	3,750,000	△ 750,000	
退職給付費用	830,960	771,364	59,596	
福利厚生費	750,000	770,000	△ 20,000	
調査研究費	16,701,000	12,608,000	4,093,000	
人材育成事業費	1,054,000	1,054,000	0	
情報システム研修会	1,200,000	1,200,000	0	
啓発事業費	4,038,000	5,218,000	△ 1,180,000	
宣伝事業費	200,000	200,000	0	
賃借料	3,207,672	3,207,672	0	
②管理費	13,822,088	16,382,284	△ 2,560,196	
役員報酬	570,600	570,600	0	
給料手当	1,075,000	3,660,000	△ 2,585,000	
退職給付費用	53,040	49,236	3,804	
福利厚生費	551,000	530,000	21,000	
会議費	1,500,000	1,500,000	0	
旅費交通費	1,000,000	1,000,000	0	
通信運搬費	400,000	400,000	0	
消耗品費	2,000,000	2,000,000	0	
光熱水料費	200,000	200,000	0	
賃借料	2,138,448	2,138,448	0	
会費	1,260,000	1,260,000	0	
交際費	74,000	74,000	0	
租税公課	2,500,000	2,500,000	0	
雑費	500,000	500,000	0	
経常費用計	53,743,120	54,100,720	△ 357,600	
当期経常増減額	4,445,380	1,427,780	3,017,600	
2. 経常外増減の部				
(1) 経常外収入				
収益事業より元入金返済	0	0	0	
(2) 経常外費用				
収益事業への元入金	0	0	0	
当期経常外増減額	0	0	0	
当期一般正味財産増減額	4,445,380	1,427,780	3,017,600	
一般正味財産期首残高	74,206,041	62,569,487	11,636,554	
一般正味財産期末残高	78,651,421	63,997,267	14,654,154	
正味財産期末残高	78,651,421	63,997,267	14,654,154	

2025年度 収支予算書【物流効率化事業】(案)

2025年 4月 1日から2026年 3月31日まで

(単位:円)

科 目	予算額	前年度予算額	増 減
I 事業活動収支の部			
1. 事業活動収入	238,080,000	143,256,575	94,823,425
売上収入	238,080,000	143,256,575	94,823,425
補助金等収入	0	0	0
他会計からの繰入金収入	0	0	0
2. 雑収益	30,000	200	29,800
受取利息	30,000	200	29,800
事業活動収入計	238,110,000	143,256,775	94,853,225
2. 事業活動支出			
事業費	190,999,392	132,278,277	58,721,115
保守・インフラ	184,661,534	113,050,285	71,611,249
減価償却費	6,337,858	19,227,992	△ 12,890,134
管理費	12,320,350	4,013,270	8,307,080
租税	8,952,300	4,000,000	4,952,300
人件費	3,350,000		3,350,000
雑費	18,050	13,270	4,780
事業活動支出計	203,319,742	136,291,547	67,028,195
事業活動収支差額	34,790,258	6,965,228	27,825,030
II 投資活動収支の部			
投資活動計	0	0	0
2. 投資活動支出			
投資活動支出計	0	0	0
無形固定資産取得支出	0	0	0
投資活動収支差額	0	0	0
III 財務活動収支の部			
財務活動収入計	0	0	0
収益事業元入金	0	0	0
2. 財務活動支出			
財務活動支出計	0	0	0
収入事業元入金返済	0	0	0
財務活動収支差額	0	0	0
当期収支差額	34,790,258	6,965,228	27,825,030
前期繰越収支差額	62,419,138	33,986,800	28,432,338
次期繰越収支差額	97,209,396	40,952,028	56,257,368

2024年度（見込） 貸借対照表【本部】

2025年 3月31日現在

(単位：円)

科 目	当年度	前年度	増 減
I 資産の部			
1. 流動資産			
現金預金	73,939,758	62,402,298	11,537,460
現金	204,177	190,863	13,314
普通預金	63,735,581	52,211,435	11,524,146
みずほ日本橋	5,279,985	10,093,486	△ 4,813,501
三井住友 東京中央	19,493,152	17,635,581	1,857,571
三菱UFJ日本橋	38,962,444	24,482,368	14,480,076
定期預金	10,000,000	10,000,000	0
三菱UFJ 日本橋	10,000,000	10,000,000	0
前払費用	493,830	493,830	0
仮払金	1,540	0	1,540
流動資産合計	74,435,128	62,896,128	11,539,000
2. 固定資産			
(2) 特定資産			
退職給付引当資産	4,934,050	4,050,050	884,000
みずほ銀行日本橋	4,934,050	4,050,050	884,000
特定資産合計	4,934,050	4,050,050	884,000
固定資産合計	4,934,050	4,050,050	884,000
資産合計	79,369,178	66,946,178	12,423,000
II 負債の部			
1. 流動負債			
未払金	110,000	110,000	0
預り金	119,087	203,187	△ 84,100
健康・介護保険	28,452	56,904	△ 28,452
厚生年金	49,410	98,820	△ 49,410
雇用保険	41,225	47,463	△ 6,238
流動負債合計	229,087	313,187	△ 84,100
2. 固定負債			
退職給付引当金	4,934,050	4,050,050	884,000
固定負債合計	4,934,050	4,050,050	884,000
負債合計	5,163,137	4,363,237	799,900
III 正味財産の部			
1. 指定正味財産			
指定正味財産合計	0	0	0
2. 一般正味財産			
正味財産合計	74,206,041	62,582,941	11,623,100
負債及び正味財産合計	79,369,178	66,946,178	12,423,000

2024年度（見込） 正味財産増減計算書【本部】

2024年 4月 1日から2025年 3月31日まで

(単位：円)

科 目	当年度	前年度	増 減
I 一般正味財産増減の部			
1. 経常増減の部			
(1) 経常収益			
受取会費	56,437,000	55,462,000	975,000
正会員受取会費	28,245,000	28,860,000	△ 615,000
事業所会員受取会費	930,000	920,000	10,000
賛助会員受取会費	26,512,000	23,082,000	3,430,000
団体賛助会員受取会費	750,000	2,600,000	△ 1,850,000
事業収益	400,000	0	400,000
N-Sikleロイヤリティ	400,000	0	400,000
雑収益	473,963	491,584	△ 17,621
受取利息	19,638	860	18,778
雑収益	454,325	490,724	△ 36,399
経常収益計	57,310,963	55,953,584	1,357,379
(2) 経常費用			
事業費	33,793,248	31,200,753	2,592,495
役員報酬	8,939,400	8,939,400	0
職員給料手当	3,000,000	3,750,000	△ 750,000
退職給付費用	830,960	771,364	59,596
福利厚生費	724,671	730,090	△ 5,419
調査研究費	13,304,144	9,035,413	4,268,731
人材育成事業費	408,708	397,130	11,578
情報システム研修会	100,233	100,233	0
啓発事業費	3,135,460	3,118,360	17,100
賃借料	3,207,672	3,207,672	0
広告宣伝費	142,000	1,151,091	△ 1,009,091
管理費	11,894,615	13,995,339	△ 2,100,724
役員報酬	570,600	570,600	0
職員給料手当	1,116,516	3,653,897	△ 2,537,381
退職給付費用	53,040	49,236	3,804
福利厚生費	557,966	486,725	71,241
会議費	1,361,368	1,258,807	102,561
旅費交通費	847,901	812,872	35,029
通信運搬費	339,582	278,099	61,483
消耗品費	1,498,839	1,695,494	△ 196,655
賃借料	2,138,448	2,138,448	0
租税公課	1,645,872	1,587,660	58,212
交際費	68,000	30,000	38,000
光熱水料費	136,854	132,476	4,378
会費	1,145,455	1,147,455	△ 2,000
雑費	414,174	153,570	260,604
経常費用計	45,687,863	45,196,092	491,771
評価損益等調整前当期経常増減額	11,623,100	10,757,492	865,608
評価損益等計	0	0	0
当期経常増減額	11,623,100	10,757,492	865,608
2. 経常外増減の部			
(1) 経常外収益			
経常外収益計	0	0	0
(2) 経常外費用			
経常外費用計	0	0	0
当期経常外増減額	0	0	0
他会計振替額	0	△ 10,000,000	10,000,000
当期一般正味財産増減額	11,623,100	757,492	10,865,608
一般正味財産期首残高	62,582,941	61,825,449	757,492
一般正味財産期末残高	74,206,041	62,582,941	11,623,100
II 指定正味財産増減の部			
当期指定正味財産増減額	0	0	0
指定正味財産期首残高	0	0	0
指定正味財産期末残高	0	0	0
III 正味財産期末残高	74,206,041	62,582,941	11,623,100

2024年度（見込） 貸借対照表【物流効率化事業】

2025年 3月31日現在

（単位：円）

科 目	当年度	前年度	増 減
I 資産の部			
1. 流動資産			
現金預金	59,139,758	12,169,667	46,970,091
普通預金	59,139,758	12,169,667	46,970,091
みずほ日本橋	59,139,758	12,169,667	46,970,091
未収金	16,978,500	10,714,126	6,264,374
流動資産合計	76,118,258	22,883,793	53,234,465
2. 固定資産			
(3) その他固定資産			
無形固定資産	17,634,306	22,862,298	△ 5,227,992
ソフトウェア	17,634,306	22,862,298	△ 5,227,992
その他固定資産合計	17,634,306	22,862,298	△ 5,227,992
固定資産合計	17,634,306	22,862,298	△ 5,227,992
資産合計	93,752,564	45,746,091	48,006,473
II 負債の部			
1. 流動負債			
未払金	19,968,501	11,701,087	8,267,414
未払法人税等	7,480,000	467,800	7,012,200
未払消費税	3,884,925	355,500	3,529,425
流動負債合計	31,333,426	12,524,387	18,809,039
負債合計	31,333,426	12,524,387	18,809,039
III 正味財産の部			
1. 指定正味財産			
指定正味財産合計	0	0	0
2. 一般正味財産			
正味財産合計	62,419,138	33,221,704	29,197,434
負債及び正味財産合計	93,746,755	45,746,091	48,000,664

2024年度（見込） 正味財産増減計算書【物流効率化事業】

2024年 4月 1日から2025年 3月31日まで

（単位：円）

科 目	当年度	前年度	増 減
I 一般正味財産増減の部			
1. 経常増減の部			
(1) 経常収益			
受取会費	0	250,000	△ 250,000
N-Torus加入登録料	0	250,000	△ 250,000
事業収益	163,367,333	71,634,345	91,732,988
トラック入荷受付・予約システム利用料	163,367,333	71,634,345	91,732,988
雑収益	16,910	133	16,777
受取利息	16,910	133	16,777
経常収益計	163,384,243	71,884,478	91,499,765
(2) 経常費用			
事業費	123,378,759	61,321,615	62,057,144
調査研究費	20,000	0	20,000
消耗品費	0	71,257	△ 71,257
保守・インフラ	118,130,767	55,802,256	62,328,511
ソフトウェア償却費	5,227,992	5,448,102	△ 220,110
管理費	10,808,050	2,652,692	8,155,358
職員人件費	3,312,000	0	3,312,000
租税公課	7,480,400	2,638,442	4,841,958
雑費	15,650	14,250	1,400
経常費用計	134,186,809	63,974,307	70,212,502
評価損益等調整前当期経常増減額	29,197,434	7,910,171	21,287,263
評価損益等計	0	0	0
当期経常増減額	29,197,434	7,910,171	21,287,263
2. 経常外増減の部			
(1) 経常外収益			
経常外収益計	0	0	0
(2) 経常外費用			
経常外費用計	0	0	0
当期経常外増減額	0	0	0
他会計振替額	0	10,000,000	△ 10,000,000
当期一般正味財産増減額	29,197,434	17,910,171	11,287,263
一般正味財産期首残高	33,221,704	15,311,533	17,910,171
一般正味財産期末残高	62,419,138	33,221,704	29,197,434
II 指定正味財産増減の部			
当期指定正味財産増減額	0	0	0
指定正味財産期首残高	0	0	0
指定正味財産期末残高	0	0	0
III 正味財産期末残高	62,419,138	33,221,704	29,197,434

第56回異業種交流委員会 次第

【日 時】 2025年3月6日(木) 午後3時～5時

【場 所】 東京化粧品健保会館 5F会議室
東京都台東区柳橋1-1-5

【参加団体】 ※交流会運営当番持ち回り順で紹介

- | | |
|-----------------|-------------------|
| ① 全国化粧品日用品卸連合会 | ④ (一社)日本医薬品卸売業連合会 |
| ② (一社)日本加工食品卸協会 | ⑤ 全国医療品卸商組合連合会 |
| ③ 全国菓子卸商業組合連合会 | ⑥ 全国米穀販売事業共済協同組合 |

【幹事団体】 全国化粧品日用品卸連合会 (司会進行) 専務理事 三好謙太郎

【 議題 】

1. 全国菓子卸商業組合連合会
・令和6年度 全国菓子卸商業組合連合会事業報告
2. (一社)日本医薬品卸売業連合会
・最近の業界動向について
3. 全国医療品卸商組合連合会
・展示会について ・売れ筋商品を作る為の施策、販促提案について
4. 全国米穀販売事業共済協同組合
・備蓄米の売渡しについて
5. (一社)日本加工食品卸協会
・持続可能な物流を目指した製・配・販の取組み 第2パート
6. 全国化粧品日用品卸連合会
・事前出荷情報の活用による納品伝票レス・検品レス運用について

幹事会資料

メーカー・卸間次世代標準EDI推進協議会

～ 体制・活動・方針 ～

2025年3月26日



一般社団法人 日本加工食品卸協会

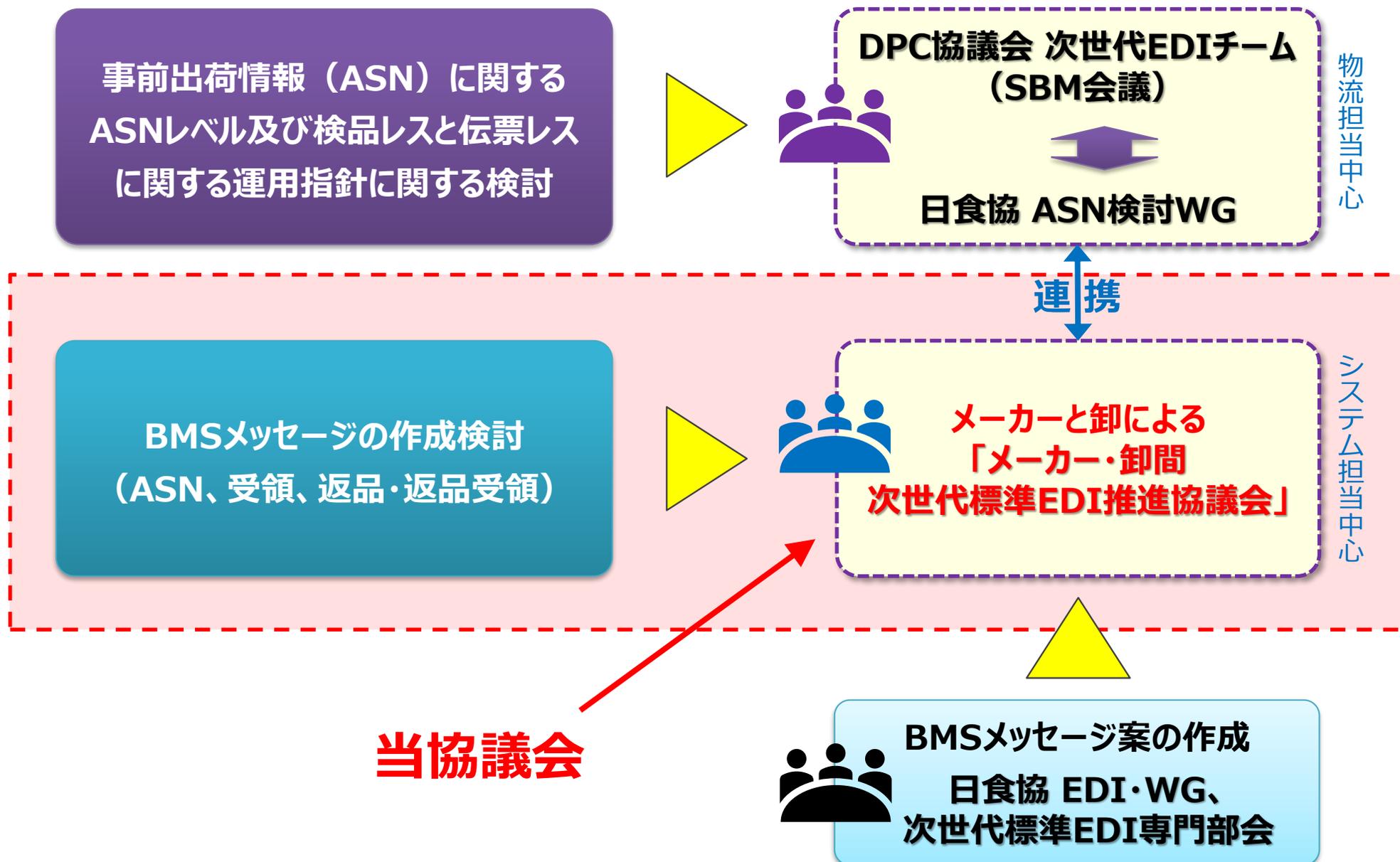
目次

- I. 協議会について
- II. 日食協標準EDIフォーマットの課題
- III. 日食協標準EDIフォーマットの検討経緯
- IV. メーカー・卸間EDIの「あるべき姿」
- V. 日食協標準EDIフォーマットの検討方針
- VI. 主な検討事項
- VII. BMSにする意義
- VIII. メーカー・卸間BMSの考え方
- IX. スケジュール

I. 協議会について

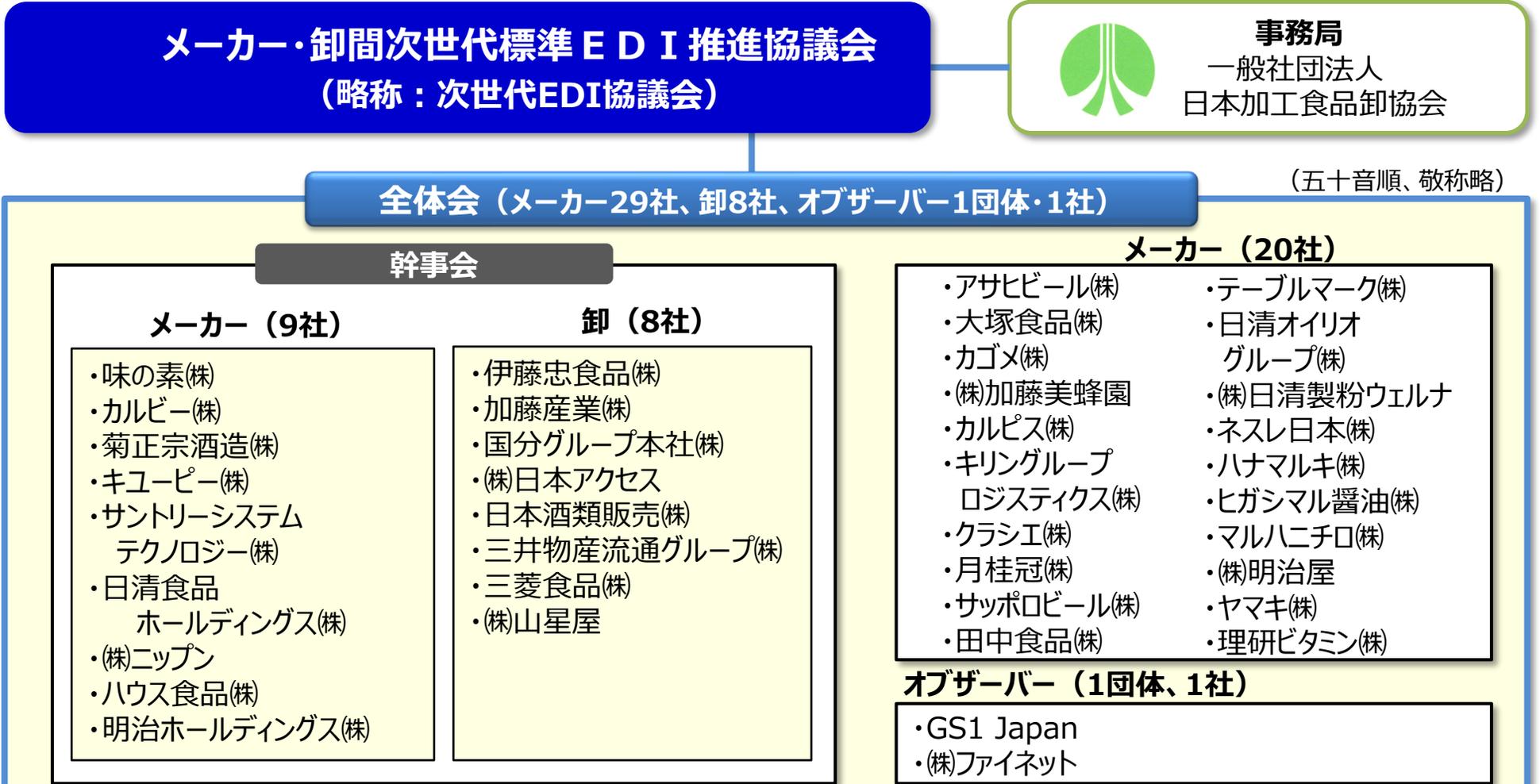
1. メーカーと卸の検討体制

《 メーカーと卸の検討体制 》 ※2024年12月「メーカー・卸間次世代標準EDI」に関する説明会資料より

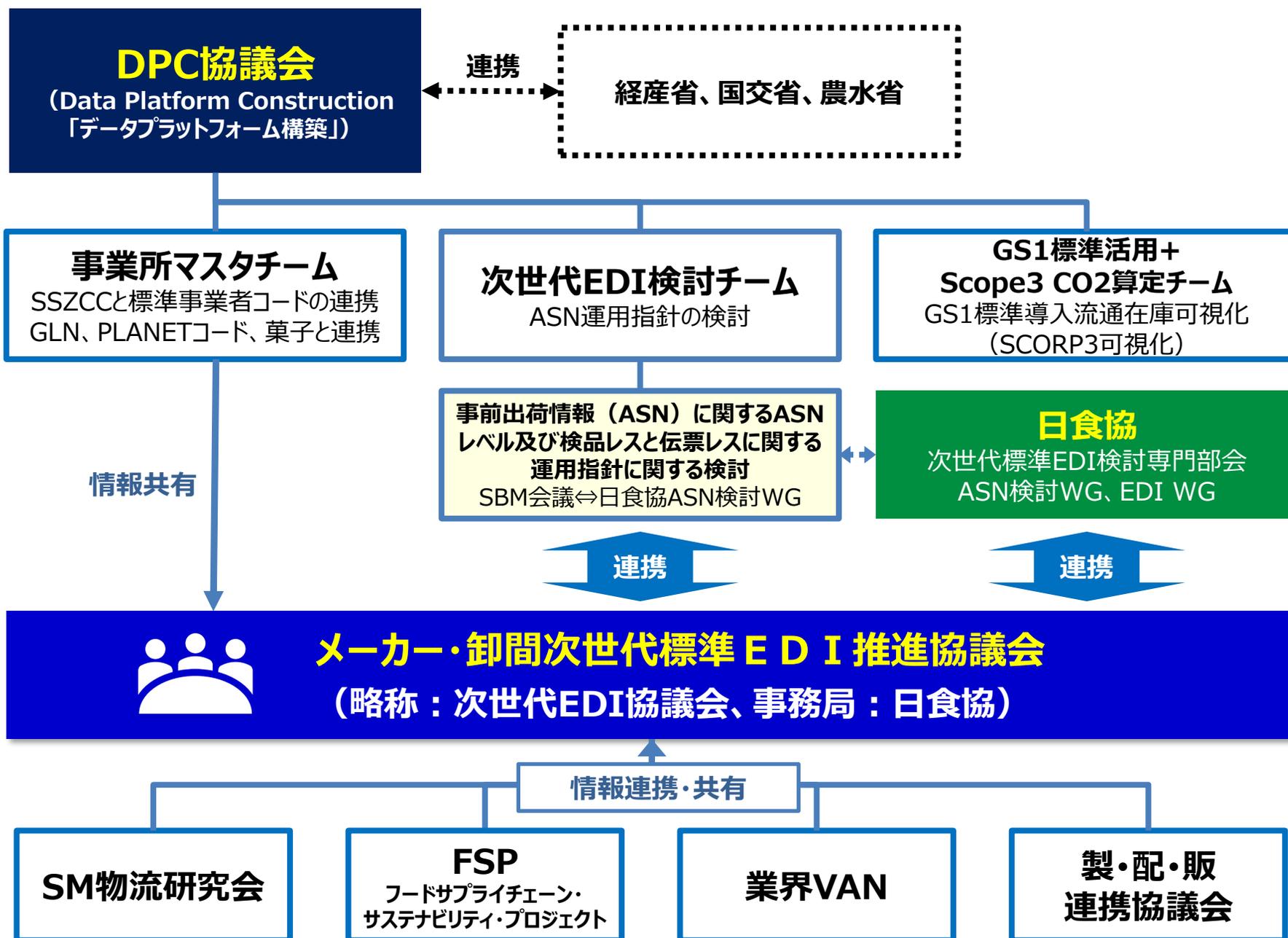


2. 協議会の体制

- メーカー・卸間の次世代標準EDIを協議する「メーカー・卸間次世代標準EDI推進協議会」を立ち上げる
- 目的は、加工食品サプライチェーンにおけるメーカー・卸間の次世代の標準EDIを策定し、先ずは、「持続可能な物流の構築」に関する導入が急がれる事前出荷情報（ASN）等の計画・活用・実施
- 1社2名までの参加とし、具体的な議論は幹事会にて行い、全体会にて情報共有を行う。



3. 協議会の位置づけ



4. 開催要領

4-1. 開催頻度

- 幹事会：2ヶ月に1回の開催とし、必要に応じて随時追加開催する
※ 幹事会には、オブザーバーも参加
- 全体会：情報共有を目的に、年2～3回程度の開催とする

4-2. 開催日

- 幹事会：

3月26日（水）	14:00～17:00	リアル開催（本日）
5月30日（金）	〃	〃
7月30日（水）	〃	〃
9月24日（水）	〃	〃
11月26日（水）	〃	〃
1月29日（木）	〃	〃
- 全体会：

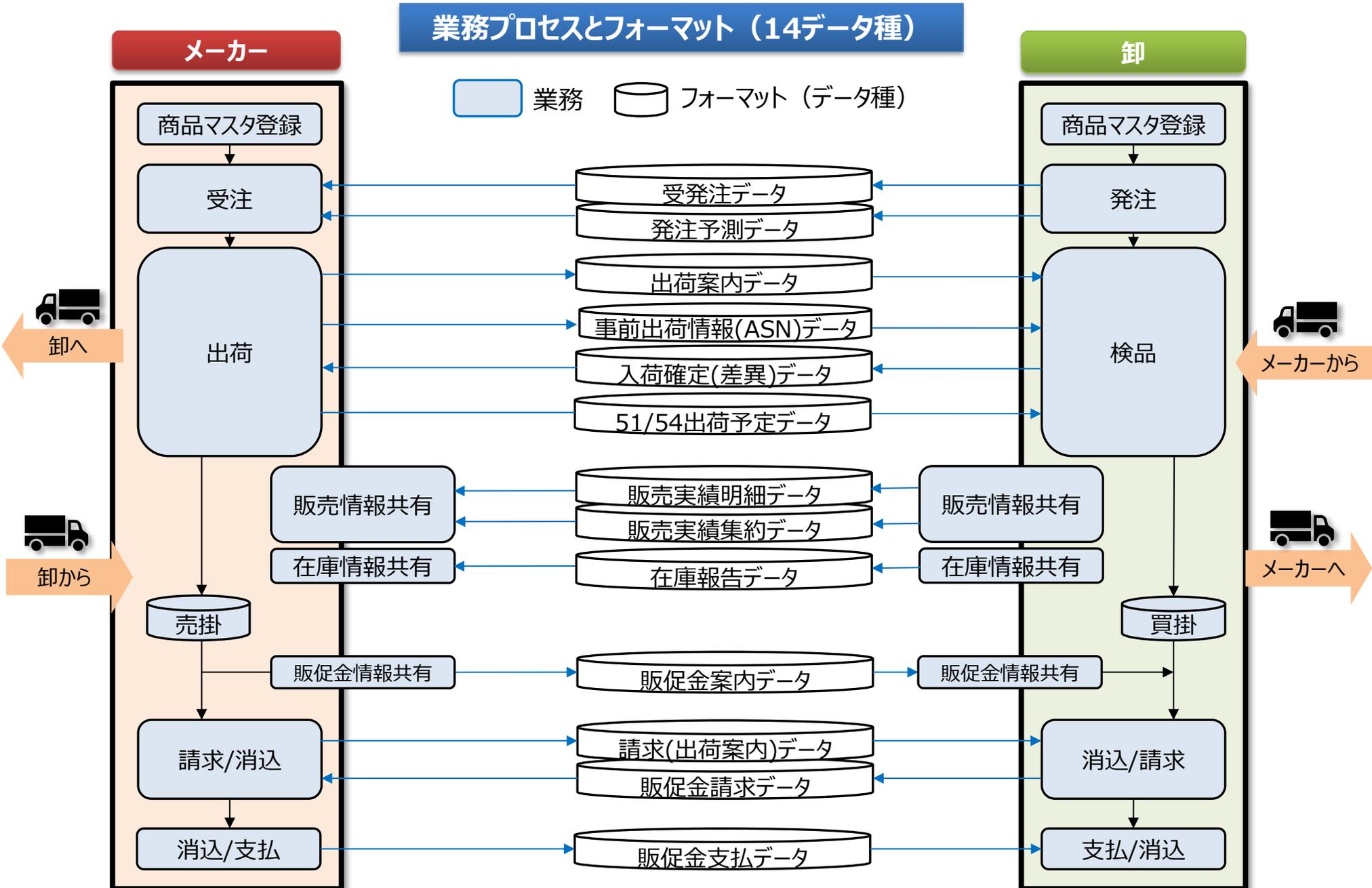
4月17日（木）	15:00～16:30	リアル開催（終了後、懇親会）
10月28日（火）	15:00～17:00	WEB開催

4-3. 開催場所

- 開催場所については、その都度ご連絡します
※ リアル開催を基本とし、必要に応じてWEB開催も併用する

Ⅱ. 日食協標準EDIフォーマットの課題

1. 現在の日食協標準EDIフォーマット



2. 課題

2-1. 技術的老朽化

日食協標準EDIフォーマット（酒類・食品業界卸店メーカー企業間標準システム）制定されてから、38年が経過し、拡張対応等の限界に近づいており、時代に則した対応が必要。

2-2. 新データ種フォーマットの要望

- ① 支払通知データ
- ② 納品伝票電子化標準メッセージ（DLフォーマット）～ 日食協「事前出荷情報（ASN）」との棲み分け

2-3. 現行運用と仕様書の老朽化

長い年月に渡り、各データ種フォーマットに対し、追加・変更が繰り返され仕様書が老朽化、また、現状運用に則した日食協標準EDIフォーマット仕様書の見直しが必要。

2-4. 利用が進んでいない又は未利用フォーマットに対する対応

- ① 過去12年間、06/請求、04/出荷案内、7A/事前出荷情報(ASN)、利用が進んでいない
- ② 過去12年間、15/販売促進案内、51/出荷予定、91/発注予測、94/入庫確定が未利用

2-5. 事前出荷情報（ASN）の利活用

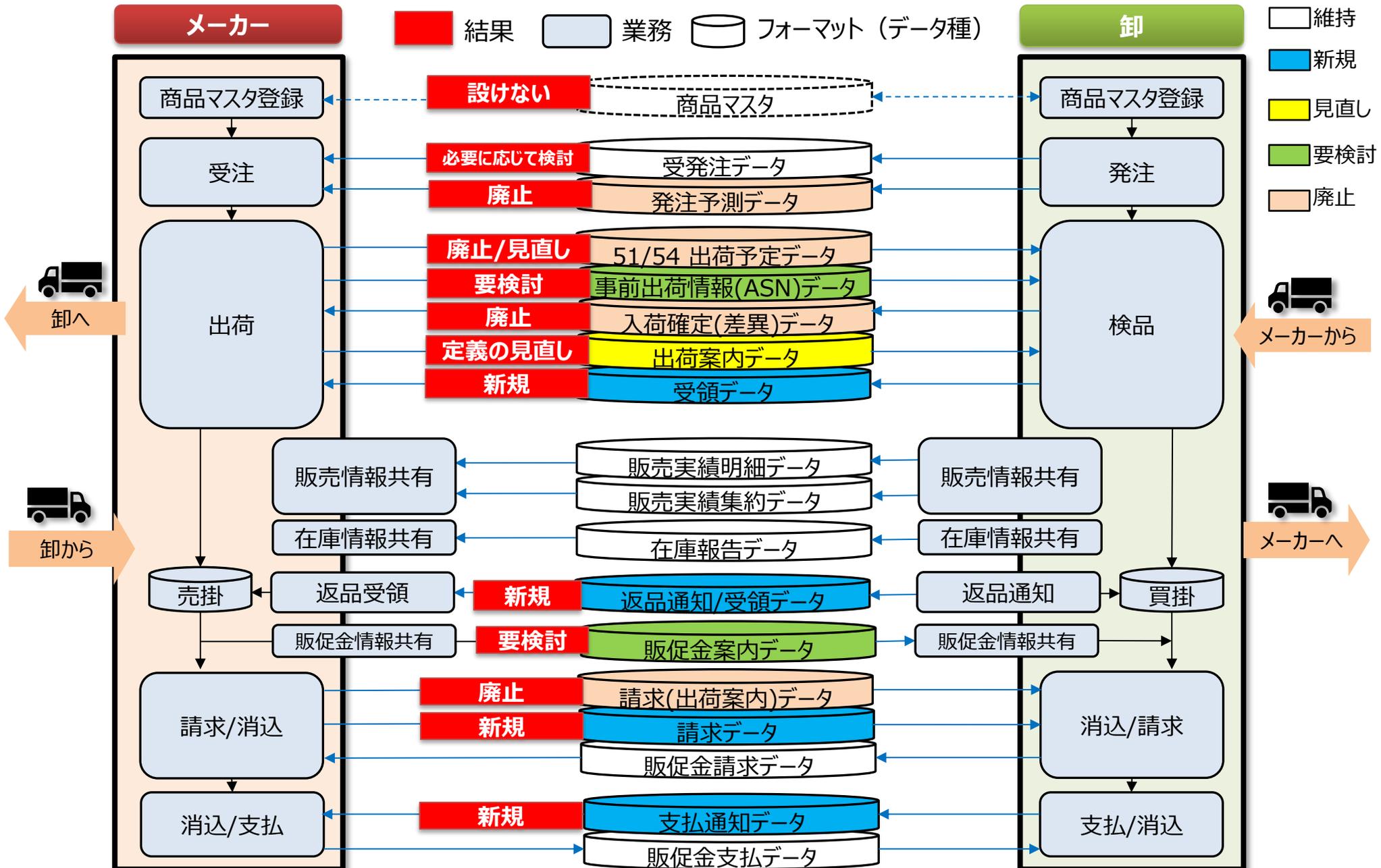
持続可能な物流体制構築が必要であり、導入が急がれるメーカー・卸間の事前出荷情報（ASN）の利活用拡大が必要。

2-6. 卸・メーカー間における業際間の標準化

小売は、流通BMSへ標準化を進めているが、卸・メーカー間は、業種ごとに標準化が行われてきており、別々のフォーマットが存在し、業際間の標準化が必要。

Ⅲ. 日食協標準EDIフォーマットの検討経緯

1. 日食協標準EDIフォーマットのデータ種ごとの検討経緯



IV. メーカー・卸間EDIの「あるべき姿」

1. あるべき姿

日食協標準EDIフォーマット

課 題					
技術的老朽化	新データ種 フォーマットの 要望	現行運用と 仕様書の 老朽化	未利用等 フォーマット の対応	ASNの利活用	業際間の 標準化



あるべき姿

日食協「次世代標準EDI検討専門部会」

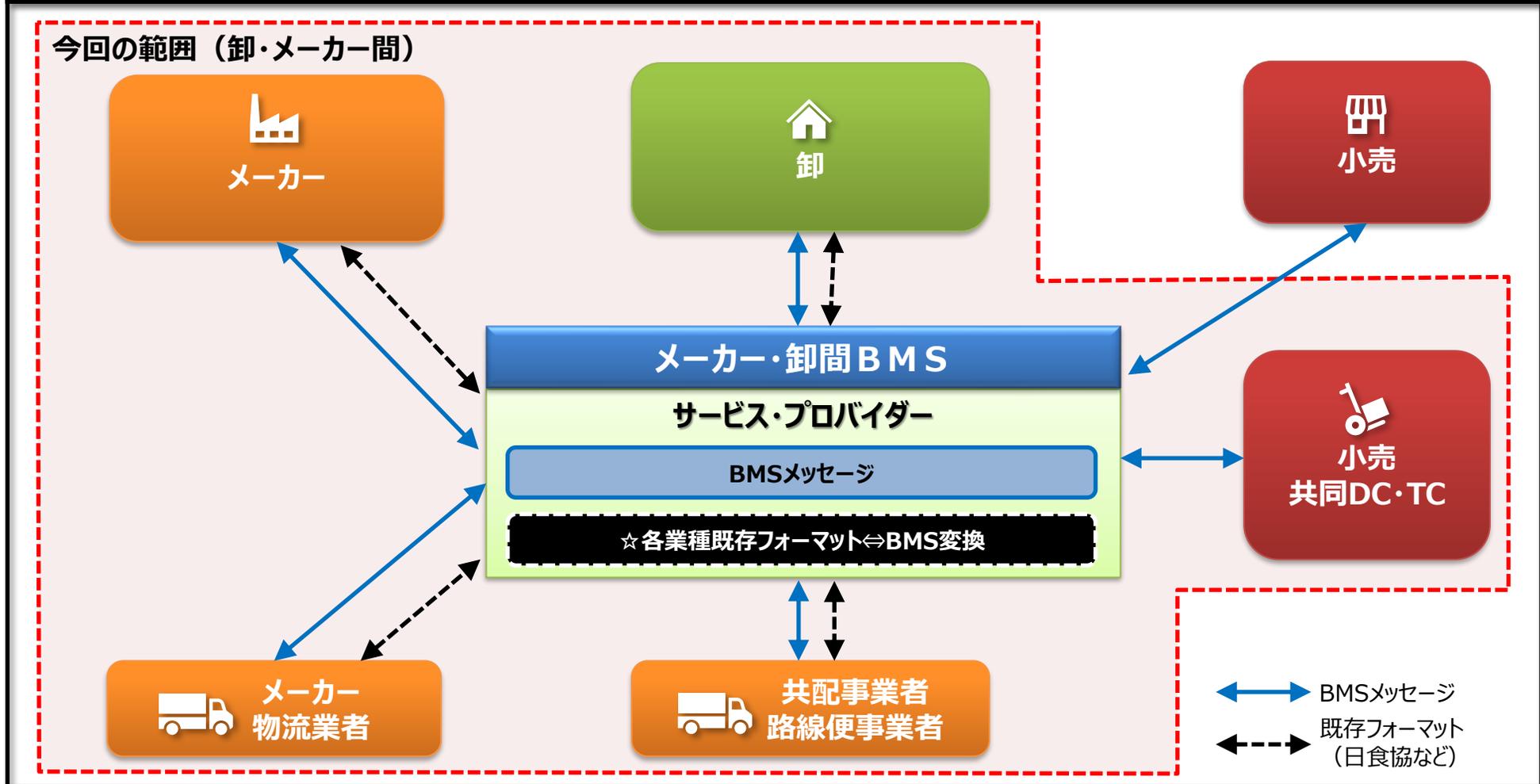
メーカー・卸間
BMS

今後は、日食協フォーマットをバージョンアップせず、
新たにメーカー・卸間BMSを構築し
BMSを製・配・販3層の標準化EDIとする

1. あるべき姿

商流と物流を支える相互に結び付いた標準化されたネットワークを基盤とするシームレスな共通プラットフォームにする。その目指すところは、メーカー対卸、卸（メーカー）対小売の製・配・販3層において、標準化されたBMS基盤を活用し、効率性と持続可能性が担保され、プロトコル（規格）を通じてリソースの共有と統合を実現する。

メーカー・卸間BMSプラットフォーム



V. 日食協標準EDIフォーマットの検討方針

1. 次世代標準EDI検討方針

1-1. 全体方針

- 基本的には流通BMSをベースに考えるが、業務プロセスとシステム対応は別々に対策を考える。
- システム対応の概要について認識合わせを行った後、データ種別の詳細検討を開始する。

1-2. 業務プロセス

- メーカー⇔卸間の業務プロセスは現在の業務プロセスをベースに検討し、小売⇔卸間の業務プロセスと無理やり合わせるようなことは考えない。

1-3. システム対応① データフォーマット（**メッセージ）

- 小売⇔卸間のメッセージを使用できる場合は使用する。
- 小売⇔卸間のメッセージを使用できない場合は、日食協フォーマットをベースに新メッセージを考える。
- 発注～ASN～受領は、ターンアラウンド、非EOS対応、他業界FMTとの整合性を意識する。

1-4. システム対応② データ形式

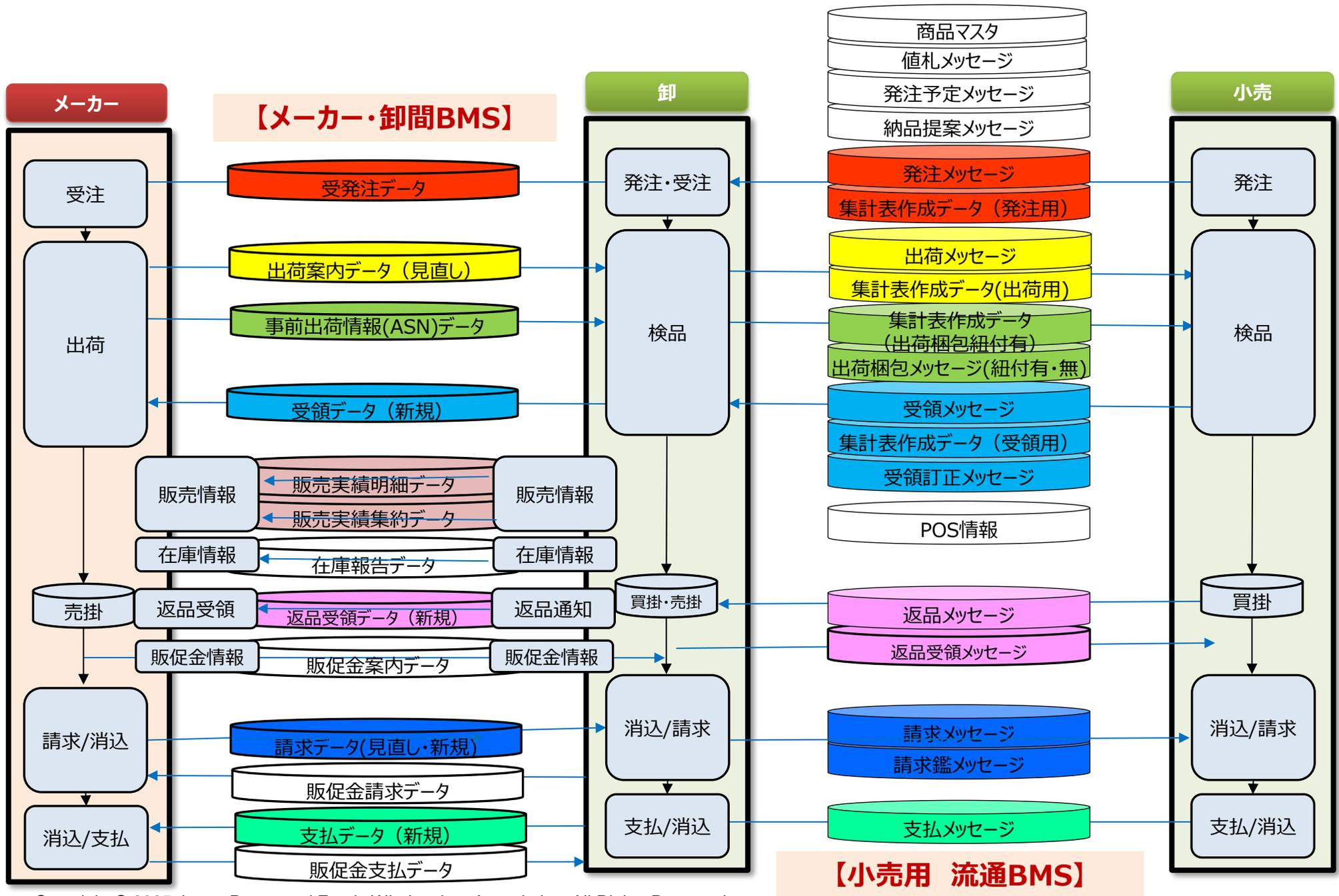
- 小売⇔卸間と同じXML形式とする。

1-5. システム対応③ 通信手順

- 小売⇔卸間と同じ「ebXML」か「JX」を基本とし、どちらにするかは接続者同士で決定する。

※API連携の考え方の取入れは要検討

2. データ・フォーマット検討イメージ



3. 進め方（案）

3-1. BMSメッセージの作成検討

Step 1

（本年度）

物流（事前出荷情報（ASN）～受領の高度化）

卸・小売間に比べ遅れている卸・メーカー間の事前出荷（ASN）～受領に関する物流の高度化を図る

以下、既存流通BMSメッセージを参考に各業界VANフォーマットを含めて検討を行う。

● **物流：仮称-仮ASN(新規)、ASN(見直し)、受領(新規)**

※ ASNを実現する上で、必要に応じて受発注データの見直しを行う（新規）

Step 2

（本年度）

返品・返品受領のデータ化

他業界では実現している返品・返品受領のデータ化を行う

以下、既存流通BMSメッセージを参考に各業界VANフォーマットを含めて検討を行う。

● **物流：返品・返品受領(新規)**

Step 3

請求（出荷案内）の見直しと支払のデータ化

請求・支払のEDI化を推し進め、効率化と高度化を図る

以下、既存流通BMSメッセージを参考に各業界VANフォーマットを含めて検討を行う。

● **債権債務：請求（（出荷案内）見直し→新規）、支払（新規）**

3. 進め方（案）

Step 4

出荷案内の定義見直し

メーカー・卸間で出荷案内の運用等に差異があるのを是正する

出荷案内の運用定義の見直しと日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージを検討する。

- 出荷案内（見直し）

Step 5

残りの既存日食協フォーマットからBMSメッセージへの集約

残りの既存日食協フォーマットからBMSメッセージへの集約を推し進め、効率化と高度化を図る

日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージを検討する。

- 残りの既存フォーマット（在庫、販売実績、販促金、その他）をBMSメッセージに集約し、標準化を図る

3-2. 運用指針の確認・検討

- ① ASN～受領に関しては、「事前出荷情報（ASN）の運用指針（案）」を基に、メーカーと卸で内容を再確認・再検討する。最終、「運用指針」、「ガイドライン」として纏める
※ 事前出荷情報（ASN）に関するASNレベル及び検品レスと伝票レスに関する運用指針は、DPC協議会におけるSBM会議⇔日食協ASN検討WGにて対応。
- ② ①以外のデータに関しては、各Stepを進める上で、運用指針を再確認・再検討し、次世代標準EDIの「運用指針」、「ガイドライン」として纏める

4. データ・フォーマット検討（案）

No.	データ種		検討方針	検討優先順位
受発注・出荷	受発注	BMS化 見直し	必要に応じて、小売⇔卸・メーカー間流通BMSメッセージ及び日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	Step1 メッセージを 定義する
	仮称-仮ASN	新規	事前出荷情報(ASN)を基にBMSメッセージを検討する	
	事前出荷情報(ASN)	見直し BMS化	小売⇔卸・メーカー間流通BMSメッセージ及び日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	
	受領データ	新規	のを検討する	
返品	返品通知	新規	小売⇔卸・メーカー間流通BMSメッセージ及び日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	Step2 メッセージを 定義する
	返品受領			
請求支払	請求（出荷案内）	新規	① 出荷案内データの定義見直し ② 小売⇔卸・メーカー間流通BMSメッセージ及び日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	Step3 メッセージを 定義する
	支払通知データ		小売⇔卸・メーカー間流通BMSメッセージ及び日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	
出荷案内	出荷案内	見直し BMS化	出荷案内データの定義見直し	Step4 メッセージを 定義する

4. データ・フォーマット検討（案）

No.	データ種		検討方針	検討優先順位
在庫	在庫報告データ	見直し BMS化	小売⇔卸・メーカー間流通BMSメッセージ及び日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	<p>Step5 メッセージ を定義する</p>
	販売実績	販売実績明細データ 販売実績集約データ	見直し BMS化	
販促金	販促金案内データ	見直し BMS化	① 廃止検討（12年間未使用） ② 必要に応じて、日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	
	販促金請求データ		日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	
	販促金支払データ		日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	
その他	商品マスタ	廃止済	BMSメッセージの検討は行わない	
	発注予測データ	要検討	① 廃止検討（12年間未使用） ② 必要に応じて、日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	
	51出荷予定データ	要検討	① 廃止検討（12年間未使用） ② 必要に応じて、日食協FMTと各業界VANフォーマットを参考にBMSメッセージのを検討する	

VI. 主な検討事項

1. 検討事項

- メーカー・卸間の次世代標準EDIを策定する
- メーカー・卸間の事前出荷情報(ASN)～受領・返品・返品受領に関する標準EDIを検討する
 - ・ 先ずは、仮称-仮ASN・ASN～受領までを検討する
 - ・ 検討メッセージ：仮称-仮ASN、ASN、受領、返品・返品受領

1-1. 考え方・方針について（メーカー・卸間BMS運用）

全体接続・運用の考え方を検討し、次世代標準EDIの方針を決める。

1-2. BMSにする意義の明確化

BMSにする意味・利点等を明確にする（説明できる様にする）

1-3. 小売専用センター・卸外部倉庫（汎用以外）とのASN関連データ送受信形態

- ① メーカー・物流業者・卸・各センター間。
- ② メーカー→VAN→商流→納品先、メーカー→VAN→納品先等。

1-4. 業務プロセスの確認・検討

DPC（日食協⇔SBM）での運用検討を受け、系統的にASN～受領等に問題が無いのか、業務プロセスを検証・検討する。

1. 検討事項

1-5. 技術基盤の確認・検討

① メッセージ

- 仮称-仮ASN、ASN、受領メッセージの作成（優先）
 - ※ 受発注メッセージは、必要に応じて作成
 - ※ 返品・返品受領メッセージも検討する
- データ・マッピング
 - ✓ 日食協EDI・WGにて検討→（専門部会）→次世代EDI協議会
 - ✓ 日食協⇔流通BMSマッピングと追加項目の検討
 - ✓ SIPメッセージとのマッピング
 - ✓ 他業界VAN-FMT（プラネット、e-お菓子ねっと）とのマッピングと追加項目の検討

② データ形式

小売⇔卸間と同じXML形式で良いか確認・検討

③ 通信手段

小売⇔卸間と同じ「ebXML」か「JX」を基本で良いか確認・検討

1. 検討事項

1-6. VAN機能

実現するうえでのVAN機能の検討。

- ① 既存日食協FMTと新メッセージの相互変換
- ② SIPメッセージ、DL-FMTと既存日食協FMTと新メッセージの相互変換
- ③ 複数宛先への配信機能
- ④ EDI連携が出来ないメーカー向け機能（WEB-EDI等）
- ⑤ その他

1-7. ガイドライン

EDI運用に関するガイドラインの検討・作成。

1-8. 実証実験

- ① 実証実験参加企業の選出
- ② 実証実験の具現化

1-9. その他

酒類・加工食品業界として検討を進め、必要に応じて流通BMSに組み入れるかを検討する。
この場合、菓子（e-お菓子ねっと）・日雑（プラネット）との合意形成が必要。
なお、小売専用センター等の場合、統合したメッセージが望ましいと思われる。

Ⅶ. BMSにする意義

1. 背景

【流通BMS導入背景】

1. グローバルスタンダードへの対応
2. データ交換の効率化と標準化
3. システムの相互運用性の向上
4. 運用コストの削減

日本の流通業界における固定長EDIフォーマットは、歴史的な背景と技術的な制約から採用されてきましたが、グローバルな視点で見ると、固定長フォーマットを使用している国や業界は限定的。



固定長フォーマット: 日本以外では限定的に使用されており、特定の古いシステムや業界で見られる。

可変長フォーマット: ANSI ASC X12、EDIFACT、XML、JSONなどが主流で、柔軟性と拡張性が高い。
企業間のデータ交換においては、可変長フォーマットが主流となっており、技術の進化とともにより効率的で柔軟な方法が採用される傾向にある。

2. メリット・デメリット

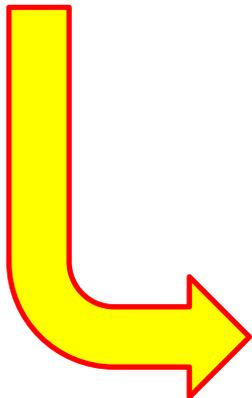
業界全体で使うと決めた統一EDIは流通BMSだけ

- ① 製・配・販で3年かけて策定した使える標準EDI
- ② 維持管理・普及を積極的に実施
- ③ 標準に沿っているかどうかチェックする体制も具備



【BMSデメリット】

1. 初期導入コスト
システム変更・移行に伴う費用が発生
2. トレーニングと教育の必要性
スタッフへの新しい技術の教育が必要
3. 互換性の問題
既存のレガシーシステムと互換性の確保が必要
4. データ量の増加



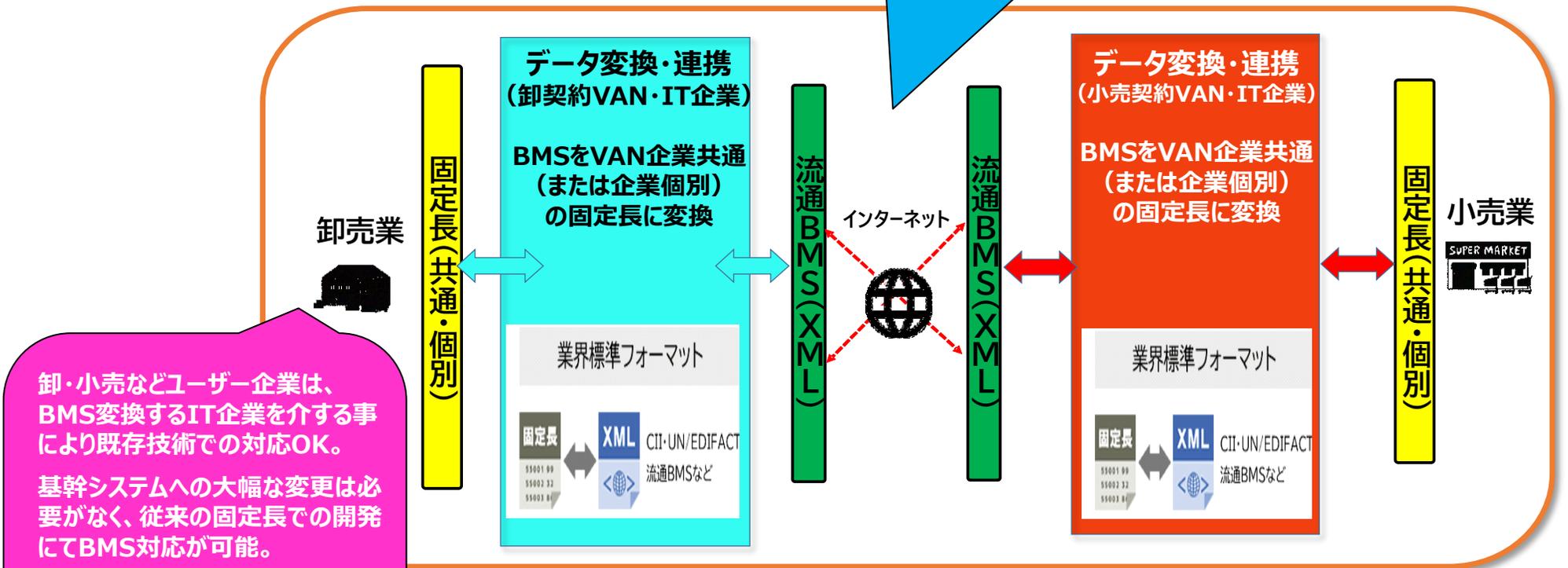
【BMSメリット】

1. データの互換性向上
異なるシステム間でのデータ交換容易
2. 柔軟性と拡張性向上
新しいビジネス要件への迅速な対応が可能
3. データの可読性と透明性の向上
人間が読める形式でデータを表示・編集可能
4. 国際基準に準拠
グローバルなビジネスパートナーと連携が容易

3. 流通BMS対応構成

① 卸・小売間流通BMS対応パターン

- グローバルスタンダードへの対応
- 企業間データ交換の効率化 (BMS)
- システム互換運用性向上
- 運用コストの削減



卸・小売などユーザー企業は、BMS変換するIT企業を介する事により既存技術での対応OK。

基幹システムへの大幅な変更は必要がなく、従来の固定長での開発にてBMS対応が可能。

かつフォーマットが共通なのでデータ連携に関して企業別に開発する必要がない。

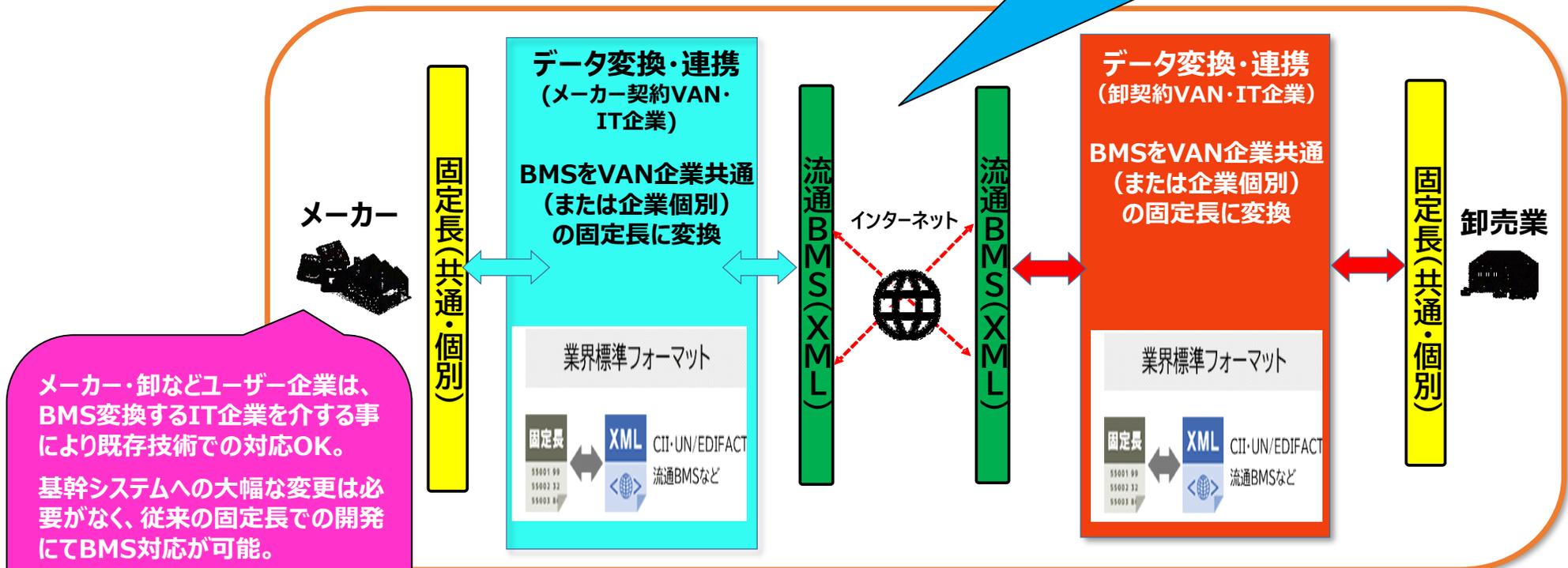
IT企業側も業界での対応なので企業別に対応する事はなく、業界標準での変換を用意する事によりIT企業側、利用ユーザー企業側も低コストにて運用が可能。

- デメリット解消の為のスキーム
- 【BMSデメリット】
1. 初期導入コスト
 2. トレーニングと教育の必要性
 3. 互換性の問題
 4. データ量の増加

3. 流通BMS対応構成

②-1 メーカー・卸間流通BMS対応パターン (卸・小売間と同様)

- グローバルスタンダードへの対応
- 企業間データ交換の効率化 (BMS)
- システム互換運用性向上
- 運用コストの削減

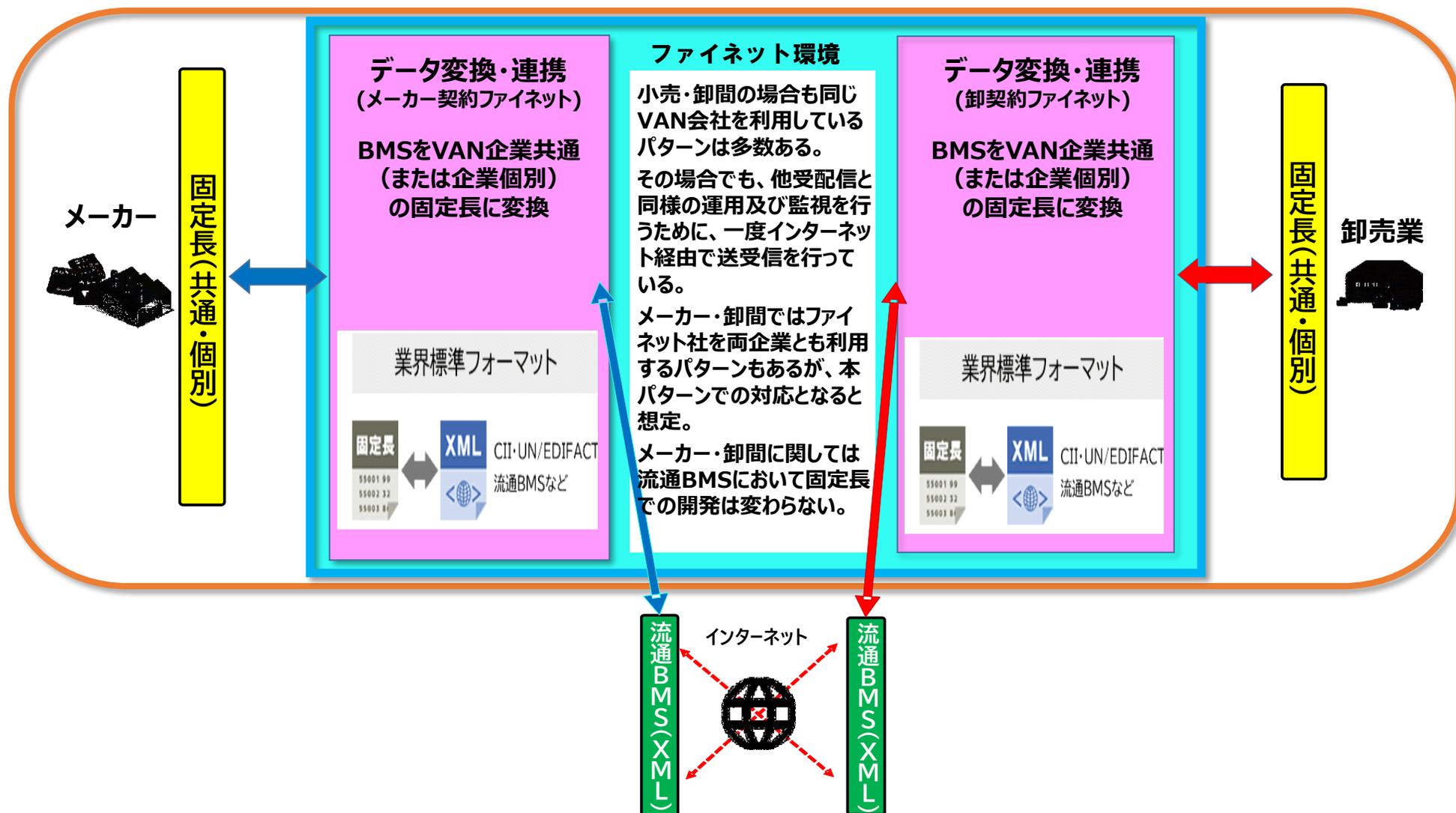


メーカー・卸などユーザー企業は、BMS変換するIT企業を介する事により既存技術での対応OK。
基幹システムへの大幅な変更は必要がなく、従来の固定長での開発にてBMS対応が可能。
かつフォーマットが共通なのでデータ連携に関して企業別に開発する必要がない。
IT企業側も業界での対応なので企業別に対応する事はなく、業界標準での変換を用意する事によりIT企業側、利用ユーザー企業側も低コストにて運用が可能。

- デメリット解消の為のスキーム
- 【BMSデメリット】
1. 初期導入コスト
 2. トレーニングと教育の必要性
 3. 互換性の問題
 4. データ量の増加

3. 流通BMS対応構成

②-2 メーカー・卸間流通BMS対応パターン (VAN・IT企業がファイネット社のみ)



Ⅷ. メーカー・卸間BMSの考え方

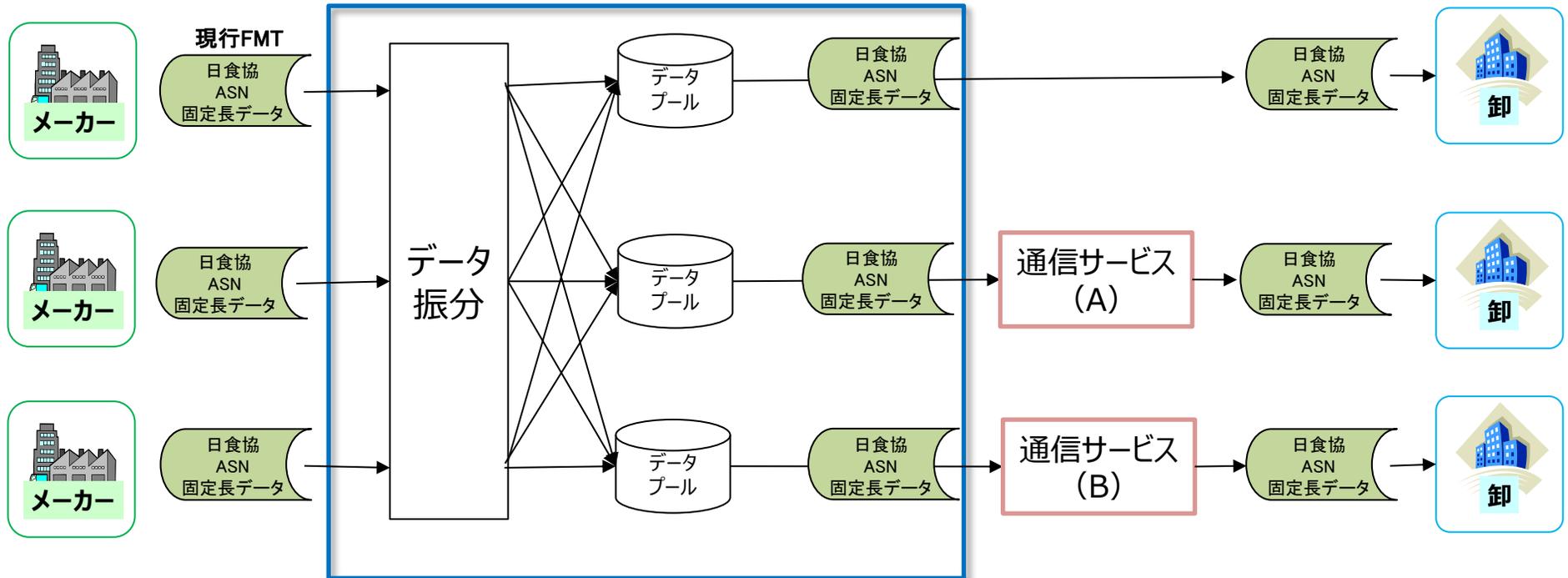
1. 前提

- Step 1 として昨今の物流問題を踏まえ、メーカー・卸間における「ASN～受領運用」を早急に普及したい。
- 現在の日食協標準EDIフォーマットには手を入れず、新しいASN運用を行うために必要なデータ項目などは、新しいデータ種（メッセージ）として刷新する。
- 新しいデータ種（メッセージ）は「流通BMS」に準じた通信方式、データ構造、運用で検討する。

- **メーカー・卸間でのASN～受領データ運用想定**
 - ① 現行日食協標準EDIフォーマットの「ASNデータ」を利用する
 - ② 刷新した「ASNメッセージ」（メーカー・卸間BMS）を利用する
 - ③ 「受領メッセージ」を新たに設けて利用する

2. 現在 (例.ASNデータ)

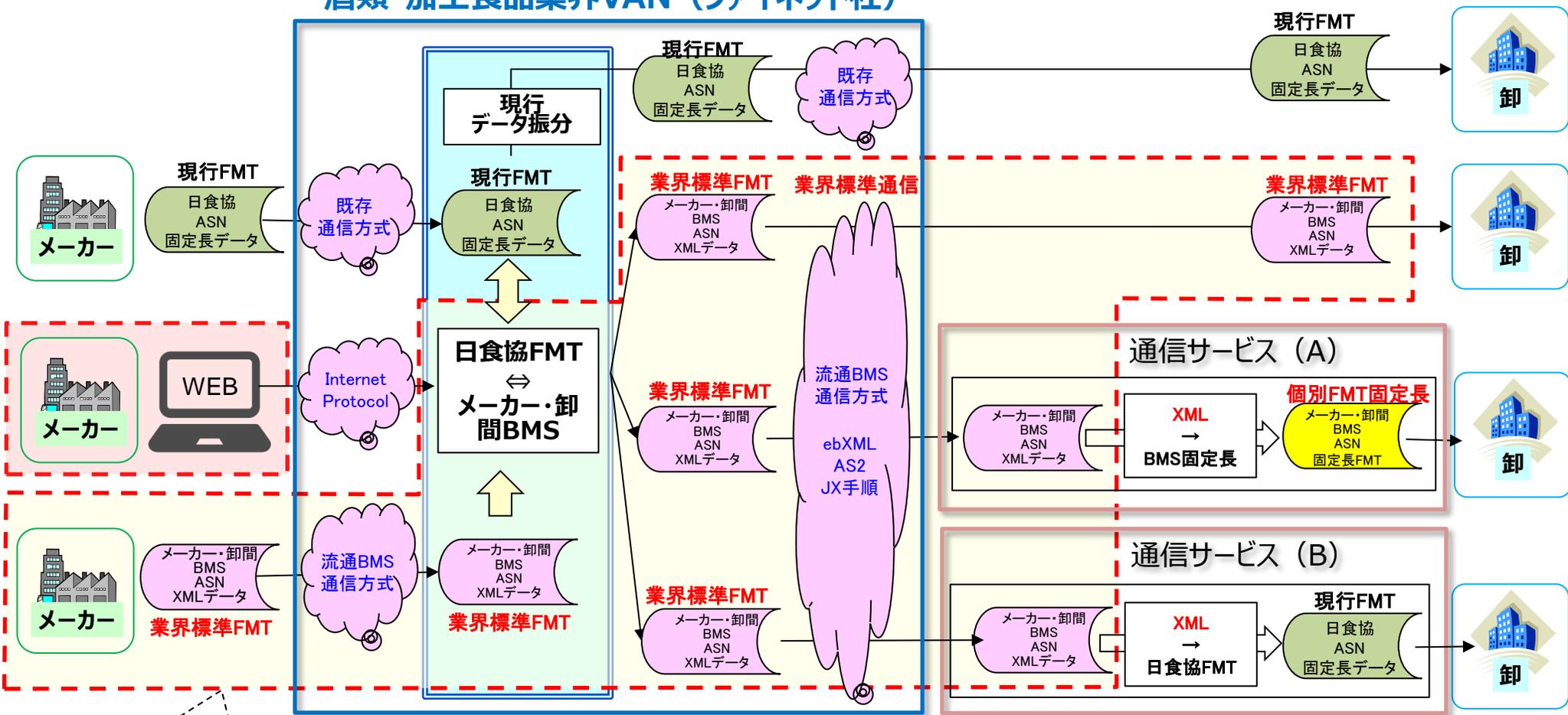
酒類・加工食品業界VAN (ファイネット社)



3. メーカー・卸間BMSの考え方（例.ASNデータ）

 : 今後のEDI標準と機能

酒類・加工食品業界VAN（ファイネット社）

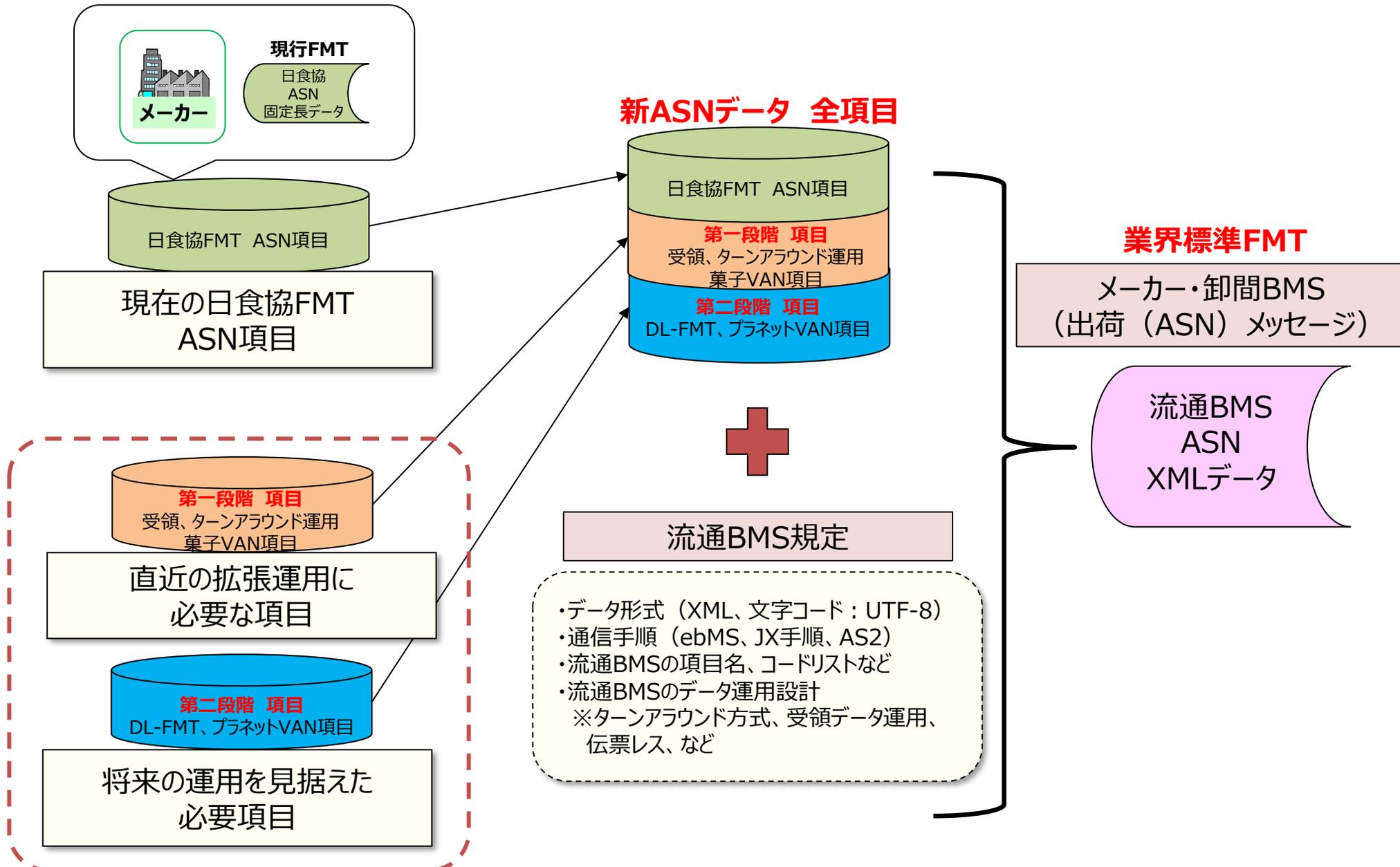


業界標準運用（BMS）ができるメーカーから BMSメッセージでデータ交換を始める

業界標準運用
メーカー・卸間 BMS
(出荷 (ASN) メッセージ)

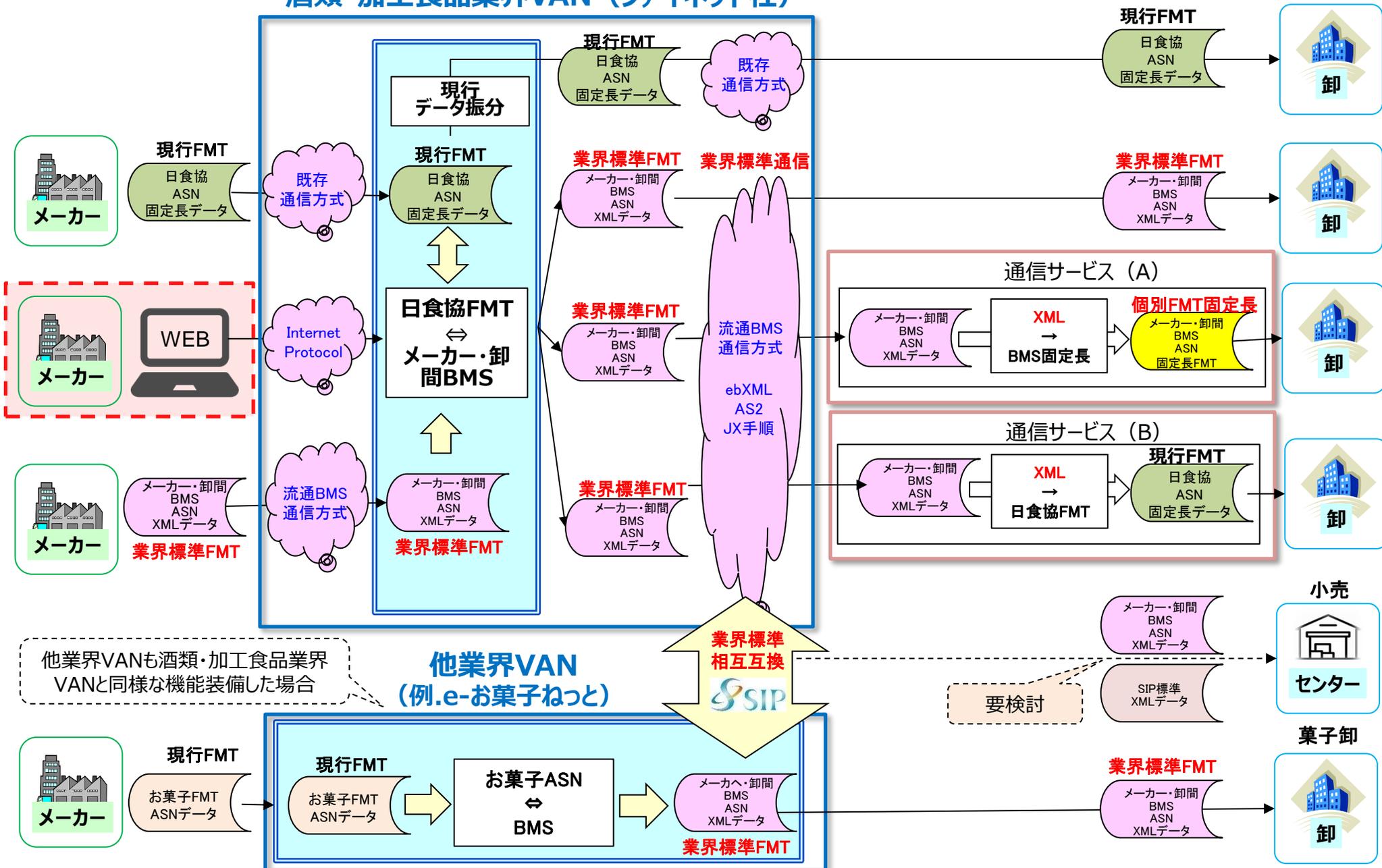
VAN機能において、現行の日食協FMT⇔メーカー・卸間BMSメッセージの相互変換を行う

3. メーカー・卸間BMSの考え方（ASNデータ項目）



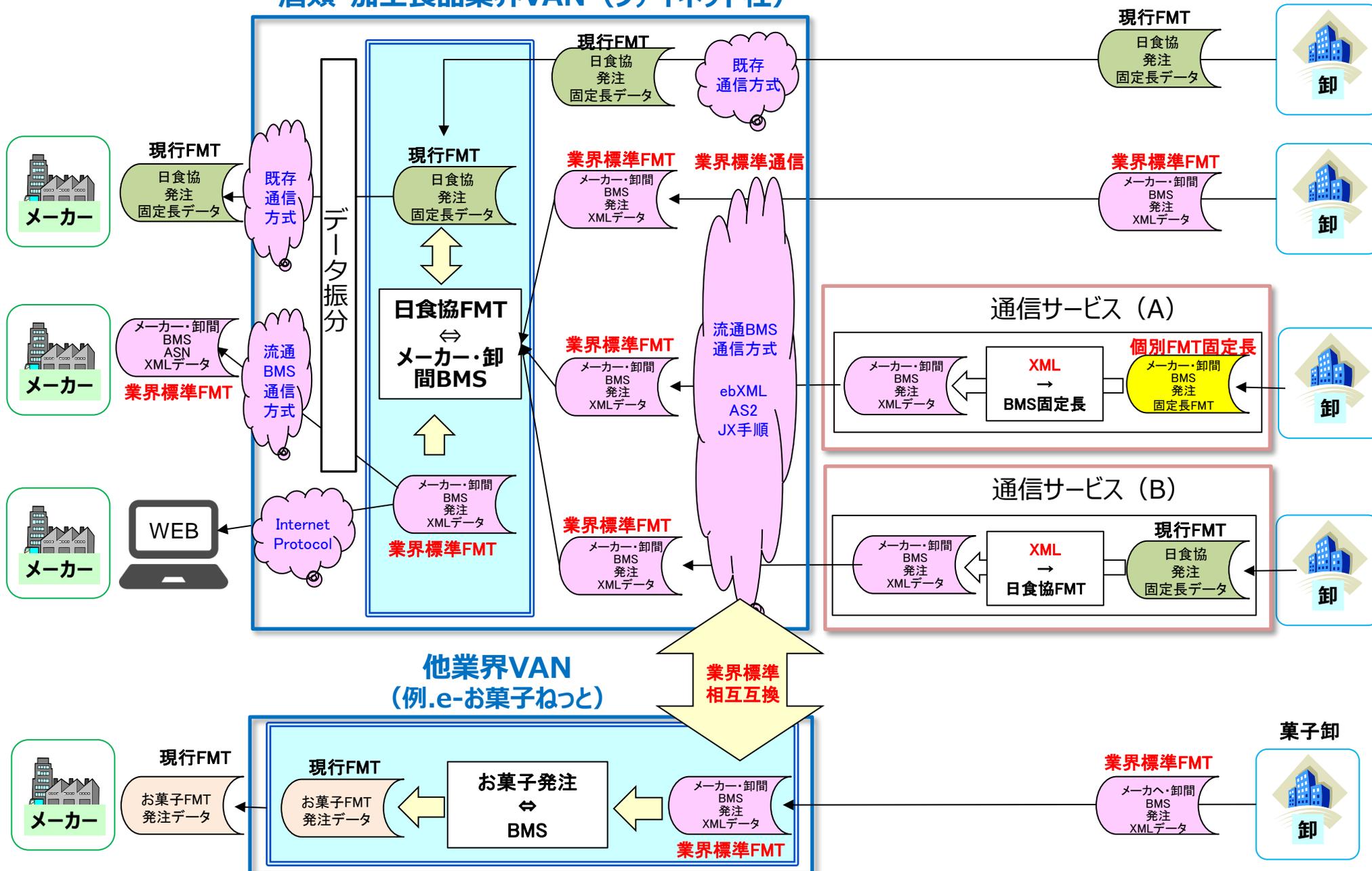
4. 他業界VAN接続 (例.ASNデータ)

酒類・加工食品業界VAN (ファイネット社)



5. その他データ種 (例.受発注データ)

酒類・加工食品業界VAN (ファイネット社)



IX. スケジュール

概要スケジュール（案）

項目	2025年										2026年		
	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
次世代EDI協議会	幹事会 3/26 ▲	全体会 4/17 ▲	幹事会 5/30 ▲		幹事会 7/30 ▲		幹事会 9/24 ▲	全体会 10/28 ▲	幹事会 11/26 ▲		幹事会 1/29 ▲		全体会 未定 ▲
1.考え方・方針	→												
2.BMSの意義明確化	→												
3.小売センタ送受信			→										
4.ASN業務プロセス確認			→										
5.技術基盤の検討		→		→									
6.VAN機能検討				→				→ 構築					
7.ガイドライン作成						→							
8.実証実験												→	
9.その他							→						
DPC ASN運用検討	→												
日食協 各部会検討	→										→		



 **一般社団法人 日本加工食品卸協会**

〒103-0023

東京都中央区日本橋本町2-3-4 江戸ビル4階

電話 03-3241-6568

FAX 03-3241-1469

URL <http://nsk.c.ooco.jp/>





「メーカー・卸間次世代標準 EDI 協議会」会場

2024年度在庫日数調査結果

関東支部流通業務委員会

2024年度の在庫回転日数調査結果をご報告致します。

関東支部流通業務委員会企業9社、74拠点を対象とし、倉出金額、平均在庫金額等の関連項目についてアンケートを実施致しました。

1. 総評

対象拠点数は、前年より2拠点少ない74拠点となっている。

年間倉出金額は、食品104.9%、酒類100.4%と食品は増加、酒類は前年並みであった。

年間平均在庫金額は、食品104.5%、酒類101.1%とともに増加している。

年間平均在庫日数は、食品99.1%、酒類100.8%と食品は減少、酒類は増加となっている。

食品は、売上、在庫金額ともに前年より増加している。

酒類に関しては、売上、在庫金額ともに前年並みをなっている。

2. 調査結果集計

◆年間平均在庫日数について

年間倉出金額

単位：億円

	本年	去年	増減	前年比
食品	4,108	3,917	191	104.9%
酒類	1,281	1,276	5	100.4%
合計	5,389	5,193	196	103.8%

年間平均在庫金額

単位：億円

	本年	去年	増減	前年比
食品	130.6	125.0	5.6	104.5%
酒類	47.0	46.5	0.5	101.1%
合計	177.6	171.5	6.1	103.6%

年間平均在庫日数

単位：日

	本年	去年	増減	前年比
食品	11.6	11.7	▲ 0.1	99.1%
酒類	13.4	13.3	0.1	100.8%
合計	12.1	12.1	0.0	100.0%

食品、酒類合計では倉出金額103.8%、在庫金額103.6%、在庫日数は増減なしという結果をなっている。

◆坪当たり倉出金額・平均在庫金額

坪当たり倉出金額

単位：千円

	本年	去年	増減	前年比
食品	4,581	4,355	226	105.2%
酒類	4,795	4,610	185	104.0%
合計	4,629	4,400	229	105.2%

対象拠点総坪数

単位：坪

	本年	去年	増減	前年比
食品	89,684	90,358	▲ 674	99.3%
酒類	26,724	27,685	▲ 961	96.5%
合計	116,408	118,043	▲ 1,635	98.6%

坪当たり平均在庫金額

単位：千円

	本年	去年	増減	前年比
食品	146	138	8	105.8%
酒類	176	168	8	104.8%
合計	153	145	8	105.5%

対象拠点総坪数は、食品99.3%、酒類96.5%、全体98.6%となり、全体的に減少している。

坪当たり倉出金額は、食品105.2%、酒類104.0%、全体105.2%と全体的に増加している。

坪当たり平均在庫金額は、食品105.8%、酒類104.8%、全体105.5%となり、全体的に増加となった。

3. まとめ

昨年より新型コロナウイルス感染症が5類に移動したことで人流が回復し、インバウンド需要、観光需要の増加があった。また、夏季の記録的な猛暑により消費が支えられたこともあり、売上は前年度より増加であった。

原料や資材、エネルギー価格の上昇などで厳しいコスト環境の中、インフレ基調が進み、メーカー各社の値上げも実施されました。それにより、昨年度同様に坪単価当たりの平均在庫金額の増加が見られた。

2024年問題の影響で、これまでと同じような配送方法が難しくなっており、製・配・販が一体となった取組が必要となっている。

N-Torus導入各社 様

N-Torus URLアドレス変更のご案内
～2025年4月リソース拡張 リリース～

2025年3月10日



一般社団法人 日本加工食品卸協会

1. ご案内

【ご案内】

N-Torusトラック入荷受付・予約システムのリソース拡張に伴い、URLアドレスの変更を行います。

日時：2025年4月20日（日）14：00～15：00(システム停止時間帯)

【新URLアドレス】

- ・ログイン画面（センター、運送業者様ご利用）

<https://nsk-c-truck-yoyaku-app.ntsrwebsites.net/View/Login.aspx>

- ・運送業者新規登録画面（運送業者様ご利用）

<https://nsk-c-truck-yoyaku-app.ntsrwebsites.net/View/RegTransport/RegisterForm.aspx>

- ・ドライバーログイン画面（ドライバー様ご利用）

<https://nsk-c-truck-yoyaku-app.ntsrwebsites.net/View/Driver/DriverLogin.aspx>

※新URLについてはリリース完了後利用開始となりますが、リリースまでに接続された場合は準備中の画面表示がされるようになっております。新URLへの事前接続確認などにご利用ください。

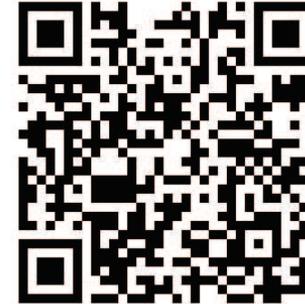


1. ご案内(続き)

【新URLアドレス】

- ・ドライバー電話番号登録画面（ドライバー様ご利用）

<https://nsk-c-truck-yoyaku-app.ntsrwebsites.net/D1>



- ・LINE友達追加画面（ドライバー様ご利用）

<https://nsk-c-truck-yoyaku-app.ntsrwebsites.net/View/Driver/DriverLineFriends.aspx>



- ・バース指示機能(個別指定)（システム間連携）

<https://nsk-c-truck-yoyaku-app.ntsrwebsites.net/api/BerthOrder1>

- ・バース指示機能(ファイル指定)（システム間連携）

<https://nsk-c-truck-yoyaku-app.ntsrwebsites.net/api/BerthOrder2>

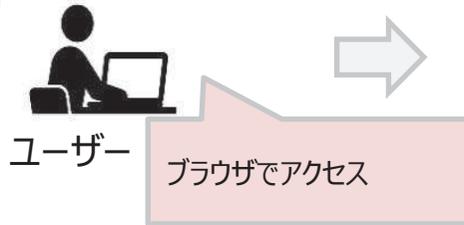
2 ご依頼事項

【ご依頼事項】

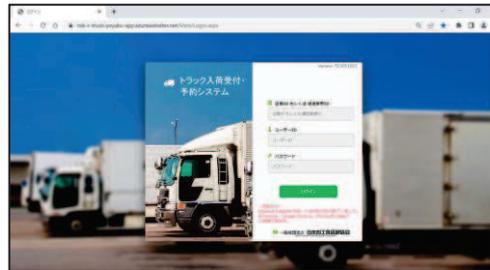
URLアドレスを「お気に入り」や「ブックマーク」などに登録されているお客様には、大変お手数をおかけいたしますが、新URLアドレスへ設定変更して頂きますようお願いいたします。

現行

A-① **現行URL**アドレス

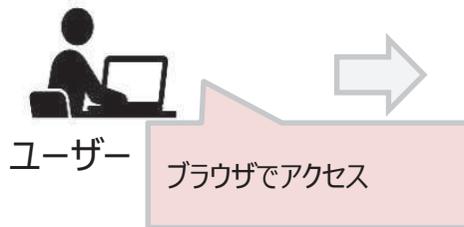


A-② ログイン画面

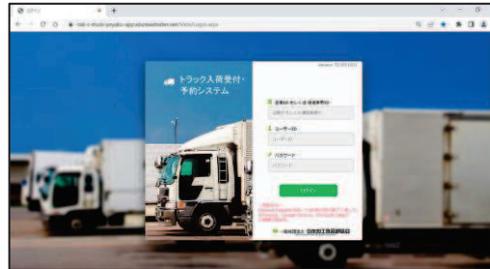


新環境

B-① **新URL**アドレス



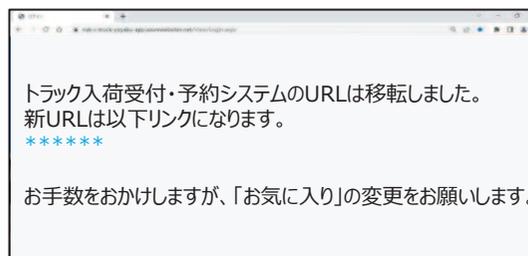
B-② ログイン画面



C-① **現行URL**アドレス



C-② **新URLアドレスへの切替**



C-③ ログイン画面

