

食品スーパーマーケット  
物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

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

2023年12月1日策定



# 食品スーパーマーケット

## 物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

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

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・協力があってこそ達成されるものと認識しています。そのため、食品スーパーマーケットを会員とする3つの団体は、サプライチェーン全体の最適化を目指し製配販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（「F S P」（※））において、各層が協力して取り組むべき項目を「加工食品業界製配販行動指針（F S P版）」（別紙）として策定しました。

本自主行動計画は、サプライチェーン全体の最適化に向けて「加工食品業界製配販行動指針（F S P版）」の取組の主旨に沿って行動するとともに、本年6月に経済産業省、農林水産省、国土交通省により策定された「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」を踏まえて、下記のとおり定め、取組を推進するものとします。

以上

### （※）「F S P」所属団体

小売業：オール日本スーパーマーケット協会（A J S）

一般社団法人全国スーパーマーケット協会（N S A J）

一般社団法人日本スーパーマーケット協会（J S A）

卸売業：一般社団法人日本加工食品卸協会（N S K）

製造業：食品物流未来推進会議（S B M会議）

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、キューピー株式会社、日清オイリオグループ株式会社、株式会社日清製粉ウェルナ、ハウス食品株式会社、株式会社M i z k a n

# 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

### ▶ 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

- ・物流センター、店舗など全ての拠点で、出荷、入荷にかかる荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握します。
- ・なお、荷役作業等時間を区分けして把握することが困難な場合は、トラックの入退場時間をもって、荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間とします。

#### ※荷待ち時間とは

- ・各拠点が設定している開場時間以降で、「受付時間（予約時間）から荷卸し開始時間まで」を荷待ち時間とします。開場時間前に到着し、待機している時間は対象外とします。

#### ②荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間 2 時間以内ルール

- ・ゼロステップとして、発・着荷主、物流事業者間で荷待ち時間、附帯業務の定義（認識）を合わせます。
- ・第一ステップとして、それぞれの拠点で恒常的に 2 時間以上の荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間が発生している場合は、発・着荷主、物流事業者が連携して時間短縮を図ります。
- ・第二ステップとして、目標時間を 1 時間以内と設定し、更なる時間短縮に努めます。

#### ③物流管理統括者の選任

- ・社内および社外に対して実効性を発揮し、統括管理する責任者（役員等）を物流管理統括者として選任します。物流管理統括者は、物流適正化・生産性向上の取組を総合的に実施します。

#### ④物流の改善提案と協力

- ・商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善します。
- ・また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間やドライバー等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案を行います。

### ▶ 運送契約の適正化

#### ⑤運送契約の書面化

- ・運送契約は、書面またはメール等の電磁的方法を原則とし、適切に締結します。

#### ⑥荷役作業等にかかる対価

- ・物流事業者に適正な料金が支払われるよう、発・着荷主が協力して、荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）の定義（認識）を合わせ、支払う者を明確化し、適正な料金を支払います。

## ⑦運賃と料金の別建て契約

- ・運送契約は、「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」の別建て契約を原則とします。

## ⑧燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映

- ・物流事業者から燃料サーチャージの導入、燃料費の上昇分や高速道路料金の実費を料金に反映することを求められた場合には、協議のうえ、適切に転嫁します。

## ⑨下請取引の適正化

- ・自ら運送契約を行う場合は、当該契約における下請状況等を把握し、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意します。

## ▶ 輸送・荷役作業等の安全の確保

### ⑩異常気象時等の運行の中止・中断等

- ・台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行いません。
- ・ドライバー等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重します。

## (2) 実施することが推奨される事項

---

## ▶ 物流業務の効率化・合理化

### ①予約受付システムの導入

- ・物流センターにおいて、荷待ち時間短縮の効果が見込まれる場合は、予約受付システムの導入を推進します。

### ②パレット等の活用

- ・パレット、台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用した納品を推進し、荷役時間等を削減します。
- ・物流センター等における一定量以上の納品は、パレットによる納品への切り替えを推進し、手作業での荷役作業の削減に努めます。
- ・取引先や物流事業者からパレット等の活用について提案があった場合は、協議に応じるとともに、積極的なパレット等の活用を検討します。

### ③入出荷業務の効率化に資する機材等の配置

- ・物流センターでは、フォークリフト等の機材や作業員の不足による荷待ち時間が発生しないよう、荷役に必要な機材・人員を適正に配置します。
- ・また、入出荷業務の効率化を進めるため、デジタル化・自動化・機械化を推進します。

#### ④検品の効率化・検品水準の適正化

- ・ A S N（事前出荷情報）を活用した検品レス化を推進し、検品に伴う拘束時間を削減します。
- ・ 検品頻度を削減するため、特性（出荷量、在庫量）に応じた出荷単位を設定します。

#### ⑤物流システムや資機材（パレット等）の標準化

- ・ 物流にかかるデータ・システムの仕様や資機材の規格等について標準化を推進します。
- ・ パレットの活用にあたり、平面サイズ 1, 1 0 0 mm× 1, 1 0 0 mm のプラスチックパレット（T- 1 1 型）を標準とし、優先的に検討します。
- ・ 物流にかかるデータ項目の標準化にあたっては、「物流情報標準ガイドライン」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意します。

#### ⑥輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮

- ・ 輸送距離の短縮、ドライバーの拘束時間削減のため、サテライト拠点からの店舗配送を検討します。

#### ⑦共同輸配送の推進等による積載率の向上

- ・ 積載率の向上を図るため、エリア別、方面別などの共同店舗配送、納品センターからの引き取り物流の活用を検討します。

### ▶ 運送契約の適正化

#### ⑧物流事業者との協議

- ・ 自ら運送契約を行う事業者は、（最低限）年 1 回は物流事業者と契約条件に関する協議の機会を設けます。

#### ⑨高速道路の利用

- ・ ドライバーの拘束時間短縮が見込める場合は、高速道路の利用を検討します。
- ・ 必要に応じて、指定着荷時間や配送ルートの変更を検討します。

#### ⑩運送契約の相手方の選定

- ・ 契約する物流事業者を選定する場合は、関係法令の遵守状況や輸送の安全性向上の取組状況を重視します。

### ▶ 輸送・荷役作業等の安全の確保

#### ⑪荷役作業等時の安全対策

- ・ 荷役作業を行う場所や作業手順の安全性を確認し、必要に応じて改善を行います。

## 2. 発荷主事業者としての取組事項（物流センター運営者としての取組）

### （1）実施が必要な事項

---

#### ▶ 物流業務の効率化・合理化

##### ①出荷に応じた生産・荷造り等

- ・出荷の庫内業務と配送業務の引き渡しについてルール化し、一方に負荷が偏らない運用に留意します。

##### ②運送を考慮した出荷予定時刻の設定

- ・ドライバーの拘束時間と休息期間等を十分に考慮した配送ダイヤグラムを設定します。

### （2）実施することが推奨される事項

---

#### ▶ 物流業務の効率化・合理化

##### ③物流コストの可視化

- ・「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、真摯に協議します。

##### ④発荷主側の施設の改善

- ・物流センターでは、出荷準備や回収品の配置に十分なスペースを確保します。

## 3. 着荷主事業者としての取組事項

### （1）実施が必要な事項

---

#### ▶ 物流業務の効率化・合理化

##### ①納品リードタイムの確保

- ・発荷主事業者や物流事業者の準備時間の確保、輸送手段の選択肢を増やすため、発注から納品までのリードタイムを十分に確保します。
- ・加工食品の小売店舗への納品にかかる発注について、「定番発注の卸受信時間は納品日前日12時まで」、「特売品・新商品発注の卸受信日は納品日の6営業日前まで」等を目標とし、取引先と協議し、早期の実現に努めます。

## (2) 実施することが推奨される事項

---

### ▶ 物流業務の効率化・合理化

#### ①発注の適正化

- ・荷待ち時間を削減するとともに運行効率を向上させるため、発・着荷主が協力して、納品量や納品頻度の適正化を検討します。

#### ②着荷主側の施設の改善

- ・荷待ち・荷役作業等時間を削減するため、物量、納品車格に応じた荷受け場所の改善を検討します。

#### ③混雑時を避けた納品

- ・混雑時間を避けた納品時間について、発荷主と協議し、検討します。

#### ④巡回集荷（ミルクラン方式）

- ・より効率的な物流が可能となる場合は、発荷主との合意のうえで、車両の相互活用や引き取り物流を導入します。

## 4. 業界特性に応じた取組事項

#### ①「納品期限1/2ルール」の完全実施

- ・小売店舗への賞味期間180日以上加工食品の納品限度は、原則として「1/2残し」を推進します。

#### ②EDIの推進

- ・小売と卸（メーカー）間の受発注は、業界の標準EDIである「流通BMS」の導入を推進します。
- ・伝票レス化など取引業務の効率化を進めるとともに、「事前出荷情報メッセージ」を利用した検品レス化により、検品作業時間を削減します。

参考資料：（別紙1）「加工食品業界製配販行動指針（F S P版）」

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」 対応の「加工食品業界製配販行動指針」（FSP版 23年11月時点）

ガイドライン項目	(内容)	取組み事項		
		①製-配連携（メーカー→卸拠点（小売DC含む））	②配-販連携（専用DC→小売店舗）	③配-販連携（卸拠点→小売TC）
<b>1. 発着荷主共通取組み事項</b>				
<b>■物流業務の効率化・合理化</b>				
①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握	入出荷に係る荷待ち・荷役作業等にかかる時間を把握する	発着荷主双方で、荷待ち、荷役作業の実態を把握する 原則すべての拠点を把握する（日別、納品先別、時間、業務内容等）		
②荷待ち・荷役作業時間「2時間以内」ルール	・物流事業者に対し、長時間の荷待ちや運送契約にない荷役作業等をさせてはならない。 ・荷待ち荷役作業等にかかる時間が2時間以内となっている荷主は、目標1時間以内としつつ、更なる時間短縮に努める	（ゼロステップ） 附帯作業の定義（認識）を発着荷主・物流業者で合わせる （第一ステップ） 発着荷主それぞれの拠間で恒常的に2時間以上の荷待ち・荷役作業時間が発生している場合は、発・着・物が連携して、時間短縮を図る （第二ステップ） 1時間以内を目指す		
③物流管理統括者の選定	物流業務を統括する者（役員等）を選任し、物流の適正化・生産性向上に向け他部門との交渉・調整を行う	社内および社外に対して実効性を発揮する責任者を選任し、物流適正化・生産性向上を主導する		
④物流の改善提案と協力	・商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討・改善する ・荷待ち時間や附帯作業の合理化要請があった場合は、真摯に協議に応じ自らも積極的に提案する	各会議体（FSP、日食協物流問題研究会、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>■運送契約の適正化</b>				
⑤運送契約の書面化	運送契約は書面または電磁的方法を原則	運送事業者と契約書・覚書を適切に締結する		
⑥荷役作業等にかかる対価	・荷主は運転者が行う荷役作業等を支払う者を明確化し、物流事業者に適正な料金を支払う ・自ら運送契約を行わない荷主事業者においても同様	物流事業者に適正に荷役作業料等が支払われるよう、発着荷主は真摯に協力する	契約した業務範囲外の荷役作業は、発着荷主で作業確認を行い適正料金を支払う	
⑦運賃と料金の別建て契約	運送の対価である「運賃」と、運送以外の役務等の対価である「料金」は別建てで契約を原則とする	発着荷主、物流事業者間で協議し、「料金」の詳細を定め、これを支払う	発着荷主、物流事業者間で運送以外の役務を要する事項は、契約書に明文化し、これを支払う	
⑧燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映	物流事業者から燃料サーチャージ、燃料費上昇、高速道路料金実費の料金反映を求められた場合は、適切に転嫁する	物流事業者から燃料サーチャージ、燃料費上昇、高速道路料金実費の料金反映を求められた場合は、協議の上、改定内容を契約書に明文化し、適正料金を支払う		
⑨下請取引の適正化	元請事業者が下請に出す場合、⑤～⑧の対応を求めるとともに、特段の事情なく多重下請が発生しないよう留意する	下請状況の実態を把握する		
<b>■輸送・荷役作業等の安全の確保</b>				
⑩異常気象時等の運行の中止・中断等	異常気象が発生または発生見込みの場合は無理な運送依頼を行わない。物流事業者が運行中止を判断した場合はこれを尊重する	異常気象が発生または発生見込みの場合は無理な運送依頼を行わない。物流事業者が運行中止を判断した場合はこれを尊重する		
<b>■物流業務の効率化・合理化</b>				
⑪予約受付システムの導入	システムを導入し、荷待ち時間を削減する	待機削減効果が見込まれる場合は導入を進め、個別に生じる課題は、協議解決を図る	待機削減効果が見込まれる場合は導入を進め、個別に生じる課題は、協議解決を図る	
⑫パレット等の活用	パレット等の活用について提案があった場合には協議に応じ、積極的な活用を検討する	T-11型プラスチックパレット、ビールパレット等を標準とし、パレット納品を推進する	T-11型プラスチックパレットを標準とし、レンタルパレットでの納品も含め推進する	
⑬入出荷業務の効率化に資する機材等の配置	・適正な数のフォークリフトや作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する ・入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取組む	・着荷主は、フォークリフトや作業員の不足により作業が滞らないよう適切な措置を取る ・納品伝票電子化の実現に取組む	・一定物量以上の納品は、手降ろしから搬送仕器への積付け納品に切替を推進する ・伝票レスと受領データを推進する	
⑭検品の効率化・検品水準の適正化	検品の効率化・適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品時間を削減する	SKU特性（出荷量 在庫量）に応じた出荷単位を設定し、検品頻度を削減する ASNを活用した検品レスの実現に取り組む		
⑮物流システムや資機材（パレット等）の標準化	データ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化を推進する	・T-11型プラスチックパレット、ビールパレット等を標準とし、パレット納品を推進する ・標準化された納品伝票電子化の実現に取組む	・T-11型プラスチックパレットを標準とし、レンタルパレットでの納品も含め推進する ・伝票レスと受領データを推進する	
⑯輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮	幹線輸送と集荷配送の分離、集荷・配送先の集約等を実施する	着荷主と先行在庫、マザーセンター化を検討する	店舗配送を効率化する手段として、サテライト拠点からの店舗配送を検討する	得意先センターから距離が近い卸と同居もしくは共同物流を検討する
⑰共同輸送の推進等による積載率の向上	他に荷主との連携や積合せ輸送の実施により、積載率を向上する	・車両の相互活用を検討する ・共配荷主の配送条件の調整を行う（リードタイムや納品時間・曜日等）	エリア・方面別に共同店舗配送を検討する	・納品先センターより引取り物流を推進する ・他企業との共同TCセンター・店舗配送を検討する
<b>■運送契約の適正化</b>				
⑱物流事業者との協議	運送契約の条件に関して、積極的に協議の場を設ける	最低限年1回は物流事業者との契約条件に関する協議機会を設ける		
⑲高速道路の利用	拘束時間削減のため、高速道路を積極的に利用する	拘束時間の短縮が見込める際は、配送ルート再設定を検討する	拘束時間の短縮が見込める際は、店着時間の変更と配送ルート再設定を検討する	納品先センターとの指定着荷時間から、計画的な高速道路利用を検討する
⑳運送契約の相手方の選定	物流事業者の選定にあたり、法令遵守状況や、働き方改革・安全性向上への取組みを考慮する	物流事業者の法令遵守状況や、安全性向上への取組みを定期的に共有する場を設ける		
<b>■輸送・荷役作業の安全の確保</b>				
㉑荷役作業時の安全対策	労災の発生を防止するための対策を講じるとともに、事故が発生した場合の賠償責任を明確化する	納品環境の安全確認を行い、必要に応じて改善を行う		
<b>2. 発着荷主としての取組み事項</b>				
<b>■物流業務の効率化・合理化</b>				
①出荷に合わせた生産・荷造り等	出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮する	出荷の庫内業務と配送業務の引き渡しルール化により、相互に負荷が偏らない運用を構築する		
②運送を考慮した出荷予定時刻の設定	運転者が適切に休憩を取れるよう出荷予定時刻を設定する	1日の拘束時間と翌日運行開始までの休憩時間を考慮した配送ダイヤグラムを設定する		
<b>■物流業務の効率化・合理化</b>				
③出荷情報等の事前提供	物流事業者や着荷主の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に（可能な限り出荷の前日以前に）提供する。	・適切なリードタイム確保によって、必要な車両数を事前に物流事業者へ案内する ・入荷予約システム運用拠点は、前日までに納品予定台数の予約を行う		
④物流コストの可視化	着荷主との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、サービスの高低に応じてコストを上下させるメニュープライシング等の取組みを実施し、物流効率に配慮した発注を促す	「基準となる物流サービス水準の明確化」と「サービスに応じたコスト設定」につき、真摯に協議する（「物流事業者への還元」を原則とする）		
⑤発着荷主側の施設の改善	物流施設の集約、新増設、レイアウト変更等必要な改善を実施する	出荷準備、回収品の配置に十分なスペースを確保する		
⑥混雑時を避けた出荷	渋滞や混雑を避け、出荷時間を分散させる	着荷主と協議し、効率化を検討する		
⑦発送量の適正化	日内・曜日・月波動の平準化や、隔日配送化・定曜日配送化等の納品日集約等を通じて発送量を適正化する	着荷主と協議し、納品量と頻度の適正化を検討する		
<b>3. 着荷主としての取組み事項</b>				
<b>■物流業務の効率化・合理化</b>				
①納品リードタイムの確保	輸送手段の選択肢を増やすために、納品リードタイムを十分に確保する	「納品日午前午後の午後1時発注締め」を早期に実現し、最終的に「午後3時発注締め」を目標とする	「定番発注の卸受信時刻は納品日前日午前12時まで」「特売・新製品発注の卸受信日は納品日6営業日前まで」など、納品リードタイムを十分に確保したうえで、相対で定める	
<b>■物流業務の効率化・合理化</b>				
②発注の適正化	日内（朝納品の集中）・曜日・月波動の平準化や、適正量の在庫の保有・発注の大ロット化等を通じて発注を適正化する。取引先がメニュープライシングを用意している場合はそれを活用する	発着荷主と協議し、納品量と頻度の適正化を検討する		
③着荷主側の施設の改善	物流施設の集約、新増設、レイアウト変更等必要な改善を実施する	物量に応じた必要な接車可能バース数の設定を行う	物量、納品車格に応じた必要な荷受け場所の改善を行う	
④混雑時を避けた納品	渋滞や混雑を避け、納品時間を分散させる	発着荷主と協議し、効率化を検討する		
⑤巡回集荷（ミルクラン方式）	着荷主が車両を手配し、巡回して集荷する方がより効率的となる場合は、発着荷主と合意の上導入する	車両の相互活用、引取り物流を検討する		
<b>5. 業界特性に応じた独自の取組み</b>				
①賞味期限の年月表示化		・賞味期間1年以上商品の早期賞味期間延長・年月表示化を実現する ・1年未満商品の年月化も検討する		
②「1/2ルール」の完全実施		賞味期間180日以上の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日以上の加工食品については、配販間の納品限度は「原則1/2残し」を推進する	
③E D Iの推進		E D I受発注を推進する	・流通BMS受発注を推進する ・伝票レス納品を推進する	