

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

(*1) 「FSP会議」所属団体

小売業：一般社団法人日本スーパーマーケット協会 (JSA)

一般社団法人全国スーパーマーケット協会 (NSAJ)

オール日本スーパーマーケット協会 (AJS)

卸売業：一般社団法人日本加工食品卸協会(NSK)

製造業：食品物流未来推進会議 (SBM会議)

味の素、カゴメ、キッコーマン食品、キューピー

日清オイリオグループ、日清製粉ウェルナ、ハウス食品、Mizkan

(別紙1)

「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)
1. 発着荷主共通取組み事項				
■ 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	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のない荷役作業等をさせない。 ・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) 付帯作業の定義 (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		
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 ・荷待ち時間や付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		
■ 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料等を支払う者を明確化し、物流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		
■ 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	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		
■ 物流業務の効率化・合理化				
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
■ 運送契約の適正化				
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		
■ 輸送・荷役作業の安全の確保				
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		
2. 発着荷主としての取組み事項				
■ 物流業務の効率化・合理化				
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		
■ 物流業務の効率化・合理化				
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業者に案内する ・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 発着側側の施設の改善	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・月波動的平準化や、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		
3. 着荷主としての取組み事項				
■ 物流業務の効率化・合理化				
① 納品リードタイムの確保	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	「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	
■ 物流業務の効率化・合理化				
② 発注の適正化	日内 (朝納品の集中) ・曜日・月波動的平準化や、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		
5. 業界特性に応じた独自の取組み				
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	
③ E 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	

(別紙2)

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

(一社)日本加工食品卸協会 物流問題研究会

食品物流未来推進会議

はじめに

「持続可能な加工食品物流」構築のためには、トラックドライバーの拘束時間(特に、納品時の荷待ち時間および荷役作業に要する時間)の削減、限りあるトラック輸送能力の最大限の活用等が不可欠である。

これらを実現するための施策の策定および実行に向けた手引きとして、本ガイドラインを作成する。

なお、本ガイドラインの適用範囲は、メーカー拠点(以下、発荷主事業者)から卸拠点・小売専用DC(以下、着荷主事業者)への納品までとする。

1. 長時間の荷待ち・荷役作業発生の要因

(1) アイテム数の増加

消費者意識の多様化(価格志向、食生活の価値観等)に対応した、競争領域における製配販各社のMD活動により、取扱アイテム数は増加傾向にある。このことが各層物流現場における作業の煩雑化、荷待ち・荷役作業時間の長期化につながっていると考えられる。

(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

取扱アイテム数や使用パレットの増加等により、入荷バースや作業場スペースを十分に確保できなくなってきた。より省スペースかつ機動性のある什器の活用等の工夫が必要になっている。

(3) バラ降ろしによるバースの占有

一部発荷主事業者においては商品特性等の理由から、車両積載率向上のための「バラ積みバラ降ろし」納品が行われており、荷待ちや荷役作業時間長期化の原因となっている。

(4) 先着順による入荷検品

入荷を先着順に行う着荷主事業者物流センターにおいては、多くのドライバーが出来るだけ早く荷降ろしを開始したいがため、受付開始前に並ぶこととなり、長時間の場外待機が発生する。

2. 長時間の荷待ち

(1) 荷待ち時間の定義

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)から荷降ろし開始時間まで」を荷待ち時間とする。開場時間(予約時間)前に到着し、待機している時間は対象外とする。

ただし、こうした待機も拘束時間にあたるため、削減に向けて努力する。

(2) 長時間の荷待ちの削減施策

以下の施策については、本来の目的(トラックドライバーの拘束時間削減、限りあるトラック輸送力の最大限の活用)に合致し、発着荷主事業者と物流事業者の業務効率化に資することを前提とする。実施にあたっては、事前に十分に協議を行い、いずれかに負荷が偏らないように留意する。

① 入荷予約受付システムの利用促進

入荷予約受付システムは、長時間の荷待ち削減の有効なツールとして導入が進んでいる。一方で、予約枠の不足、希望予約時間帯と確定時間帯のあい離、時間指定の増加、複数システムの乱立、予約業務負荷の増大など、物流事業者の負担が深刻化している。

導入の目的を明確化し、発着荷主事業者双方協議の下、導入を進めていくことが望ましい。

② ASNデータの普及

発着荷主事業者から着荷主事業者に対し「事前出荷情報(ASN)」データをあらかじめ送信することにより、立会い検品の免除(検品レス)や、(優先)入場後即時退場を実現し、長時間の荷待ち削減を目指す。

③ 入荷時間枠の見直し

早朝や午後など、オフピークにも入荷枠を拡げることにより、コアタイムの入荷車両数を分散し、長時間の荷待ちを削減する。

④ 車両の相互活用

卸車両によるメーカー卸間納品や、メーカー車両による卸-小売店舗間配送など、発着荷主事業者が車両を相互活用することにより、台数の削減や積載効率の向上を目指す。

⑤ 先行在庫の検討

着荷主事業者のセンターに発着荷主事業者名義の在庫保管を行い、着荷主事業者側の発注に基き、名義変更する。大口配送による車両台数の削減や、物流センターのスペースの有効活用を図る。

⑥ 発注頻度の低減

発注頻度を低減(発注ロットの引き上げ)することにより、車両台数削減、

納品時作業の削減、総荷待ち時間の削減を目指す。定曜日発注、正パレット・面単位発注、低ランク商品の集約発注等によりこれを実現する。

⑦ マザーセンター化の検討

一部の物流センターにマザー機能(横持ち機能)を持たせ、納品先の集約化を目指す。

3. 荷役作業

(1) 留意事項

- ① 『物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者ガイドライン』(2023年6月)には、「荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。」「既に2時間以内となっている事業者は、目標時間を1時間以内としつつ、更なる時間短縮に努める。」と記載されており、荷役作業自体の工数見直しや削減に、発着荷主事業者双方が継続して取り組む。
- ② 新規納品先については、荷役作業の内容や範囲等につき、事前に協議の上、決定する。

(2) 荷役作業現場での安全対策

- ① 荷役作業の現場は十分な広さを確保し、床面の凹凸等つまずきの原因をできるだけ排除する。また、死角となる箇所を極力無くすように対策を施す。
- ② フォークリフトによる荷役作業が発生する場合、フォークリフトを管理する事業者は、法令に基づき必要な定期点検を実施し、安全性を確認する。また、同事業者は使用ルールを構内に掲示または周知し、作業者が最大荷重に適合した資格を有しているか確認する。

(3) フォークリフト作業

- ① 「バラ積みバラ降ろし」は、該当車両がバースを占有して長時間の荷待ちの原因となる。

また、ドライバーの作業負荷も高いため、双方で取り決めた利用可能なパレット(T11型プラスチックパレット、ビールパレット等)に積載納品し、フォークリフトでの荷降ろしを推進する。

- ② 上記『ガイドライン』には、「適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。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・機械化に取り組む」と記載されている。また、ドライバーがフォークリフト免許取得を必須とされている現状は、将来ますます深刻化するとされるドライバー不足に影響を与える懸念があるため、ドライバーによるフォークリフト作業削減に、発着荷主事業者双方が継続して取り組む。

(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、発着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。
- ③ 双方で事前に取り決めた納品ルールがある場合は、それに従う。

(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。

以上

(一社)日本加工食品卸協会 物流問題研究会 所属企業 (五十音順)

旭食品(株)、伊藤忠食品(株)、加藤産業(株)、国分グループ本社(株)
国分首都圏(株)、コンタツ(株)、(株)トーカン、(株)日本アクセス
日本酒類販売(株)、三井食品(株)、三菱食品(株)、ヤマエ久野(株)

食品物流未来推進会議 所属企業 (五十音順)

味の素(株)、カゴメ(株)、キッコーマン食品(株)、キューピー(株)
日清オイリオグループ(株)、(株)日清製粉ウェルナ、ハウス食品(株)、
(株)Mizkan