

資料6

# その他報告事項について

# 異常気象時における輸送の安全確保について①

## 台風等の異常気象時における輸送の目安の設定

台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じていることから、(公社)全日本トラック協会からの要請を受け、令和2年2月28日付けで通達を発出。

- 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安の提示、また、荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼したものの。

## 大雪等の異常気象時における荷主への周知について

異常気象等を理由に貨物運送の運行の運行経路の変更や運行中止等を行う場合には荷主の理解が不可欠であることから、荷主所管省庁である経済産業省や農林水産省と連携し、荷主に対して情報の周知や要請を実施。

- 季節的な周知・要請  
降積雪期や出水期を迎える前に、降積雪期等における注意事項に関する文書を発出。
- 緊急的な周知・要請
  - ①大雪や大雨などの予報・警報を超える異常気象の予測に基づき気象庁が緊急発表を行う場合や、高速道路・幹線国道の通行止め情報などを事前に入手した場合には、関係省庁を經由して荷主団体等へ情報提供を実施するとともに、運行経路の変更、運行の中止等を認めるなど柔軟な対応を要請。
  - ②予め運送に支障を来すことが予想される場合には、在庫の積み増しや、運行可能域内での物資の融通を行うよう要請。

# 異常気象時における輸送の安全確保について②

## 各関係省庁連盟による要請

令和3年1月 国土交通省本省、農林水産省本省及び経済産業省本省の連盟で荷主団体あてに要請文書を発出。

**【R3.1.28 降積雪期】** 事務連絡 令和3年1月28日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課  
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室  
国土交通省自動車局貨物課

大雪等異常気象時における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力をお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運送時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要がありますが、大雪などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行の中止や運送経路の変更等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、昨今の大雪時において、高速道路や主要国道で大規模な車両の立ち往生が発生し、大型トラックが滞留の原因となったことが確認されており、トラック事業者に対する指摘にとどまらず、荷主のご理解とご協力を得ながら大雪時における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記的事项について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

**【要請事項】**

- 大雪などの異常気象による突発的な事象により、運送経路の変更や運送の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運送経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雪などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配達地点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配達時間の前倒し、運行可能域内での物資の搬送を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

**【R3.5.25 梅雨期・台風期】** 事務連絡 令和3年5月25日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課  
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室  
国土交通省自動車局貨物課

梅雨期及び台風期における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力をお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運行時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要がありますが、大雨や暴風などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行経路の変更や運行の中止等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、例年、梅雨期及び台風期においては、各地で局地的大雨や集中豪雨が発生しており、人命の犠牲を第一として、荷主のご理解とご協力を得ながら梅雨期及び台風期における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記的事项について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

**【要請事項】**

- 大雨や暴風などの異常気象による突発的な事象により、運行経路の変更や運行の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運行経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雨や暴風などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配達地点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配達時間の前倒し、運行可能域内での物資の搬送を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

3

## 雪道対策等のホームページ

- 全日本トラック協会ホームページにて「雪道対策」を掲載  
(<https://jta.or.jp/member/anzen/snow.html>)
- 全日本トラック協会のホームページにて「トラックステーションなどドライバー向け施設情報」を掲載  
(<https://jta.or.jp/member/bath.html>)
- 全日本トラック協会のホームページにて「気象・道路交通情報」を掲載  
(<https://jta.or.jp/member/kotsuiyoho.html>)
- 国土交通省 冬の道路情報 公式サイト  
(<https://www.hrr.mlit.go.jp/hokugi/yukinavi/>)

# 「ホワイト物流」推進運動

## 「ホワイト物流」推進運動とは

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動。（平成30年より実施）

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすいより「ホワイト」な労働環境の実現



## 「ホワイト物流」推進についての取組み

これまで、各種セミナー等において周知を行ってきたが、今後もセミナー等の開催を通じて、参画を呼びかけていくこととする。

- 令和6年1月24日 国土交通省において、3月～4月期における引越の分散化について周知
- 令和5年10月19日から6回に分けて国土交通本省によるwebセミナー開催  
令和6年度の時間外労働規制見直しに向けた最近の物流政策、改善基準告示改正ポイントについて講演を実施。

### ○「ホワイト物流」推進運動参画企業数

- 神奈川県内の企業では91社が自主行動宣言を提出（令和6年9月現在）

2017トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会(47都道府県・102のパイロット事業)

2018.5 自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画

6 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(加工食品)

7 働き方改革法案成立

10 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(洋紙・板紙分野))

11 **荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン**

(長時間労働改善等に向けた13の対応例(荷待ち対策等))

12 貨物自動車運送事業法改正

生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(紙・パルプ(家庭紙分野)、建設資材)

2020.5~ **輸送品目別ガイドライン**

(加工食品①、建設資材、紙・パルプ(洋紙・板紙分野)、

紙・パルプ(家庭紙分野)(2020.5)

加工食品②、飲料・酒(2021.4)

9 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会(飲料・酒)



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

取引環境と長時間労働の改善のため、荷主と運送事業者の協力は、中央及び47都道府県での「トラック輸送に輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中心に、輸送品目別実証事業によって加速させてきたところであり、今後も引き続きガイドラインの周知を行っていく。

## 各ガイドラインの概要

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品、 飲料・酒	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000230.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000230.html</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「1/3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在</li> <li>多種多様な製品サイズが存在</li> <li>飲料における夏期の物流波動</li> <li>⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業</li> <li>⇒長時間にわたる荷役作業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>賞味期限の年月表示化等による仕分け作業等の効率化</li> <li>ASNやQRコード等の活用による伝票情報等の電子化</li> <li>附带作業の見える化</li> <li>パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等によるノー検品の実現</li> <li>附带作業の軽減</li> <li>物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進</li> </ul>
建設資材	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的</li> <li>⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い</li> <li>多種多様な製品を邸別に仕分け</li> <li>⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事現場での事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進</li> <li>運送と荷役の分離の推進</li> <li>複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>元請業者による物流へのマネジメントの強化</li> <li>伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進</li> </ul>
紙・パルプ (洋紙・板紙)	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>製品での差別化ができず、不十分なリードタイムや少量多頻度納品、附带作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着</li> <li>⇒低積載率での運行</li> <li>⇒附带作業の実施による長時間労働</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附带作業の軽減等の対策を実施</li> <li>発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担</li> <li>共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進</li> <li>荷役の機械化を推進</li> </ul>
紙・パルプ (家庭紙)	<p><a href="https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html">https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない</li> <li>⇒手荷役による長時間労働</li> <li>製品が安価かつ嵩張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難</li> <li>⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>発着荷主の連携によるパレット化</li> <li>物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担</li> <li>「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進</li> <li>消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進</li> </ul>

# 自動車運送事業のための「働きやすい職場認証制度」の概要

(正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」)

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて令和5年度から新たに「三つ星」の申請を受け付ける。

## 認証マーク



## 1. 認証の審査要件

- A: **法令遵守等**、B: **労働時間・休日**、C: **心身の健康**、D: **安心・安定**、E: **多様な人材の確保・育成**、F: **自主性・先進性等**の6分野についての取組要件を満たしていること。  
※ Fは「二つ星」・「三つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。  
※ 「三つ星」においては、B、C、Eについて認証項目を追加。
- 「三つ星」においては、A～Fの認証項目に加え、働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などの記載欄を設け、事業者の改善に向けたPDCAが適切に回っているかについても審査。

## 2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会(Class NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。  
※ 審査料: 55,000円\*+3,300円×営業所数(本社除く)  
(\*: インターネットによる電子申請の場合、33,000円に割引。  
電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円に割引。)
- ※ 登録料: 66,000円+5,500円×営業所数(本社除く)
- ※ 料金は全て税込。
- ※ 「三つ星」の審査料・登録料については、後日日本海事協会より公表。

## 3. 認証事業者数 令和5年6月1日現在

トラック事業者	2,613社(一つ星1,906社、二つ星 707社)
バス(貸切・乗合)事業者	284社(一つ星 177社、二つ星 107社)
タクシー事業者	871社(一つ星 616社、二つ星 255社)
合計	3,768社(一つ星2,699社、二つ星1,069社)

## 4. スケジュール (予定)

- 「一つ星」新規・継続／「二つ星」新規  
受付期間: 令和5年7月18日～9月15日  
認証事業者の公表: 令和6年2月以降順次
- 「三つ星」新規  
受付期間: 令和5年9月19日～10月16日  
認証事業者の公表: 令和6年3月以降順次

## 5. 認証取得によるインセンティブ

- 厚生労働省と連携し、**ハローワーク**における求人票への**認証マークの表示**や、認証事業者と求職者の**マッチング支援**を実施。
- **求人エージェント**等の認定推進機関の協力を得て、「**求人サイト**」に認証事業者の**特集ページの掲載**、「**設備改修工事の料金割引**」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による**補助金**における認証事業者の**優遇等**も実施。また、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。 6

(正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」)

トラック・バス・タクシードライバーのための「働きやすい職場認証制度」

※正式名称:「運転者職場環境良好度認証制度」

## 安心を伝える！ 人が集まる！



働き方改革や職場環境改善の取り組みを  
「見える化」して業界に人材を呼び込もう

### 国土交通省・関係団体からのメッセージ



国土交通省  
自動車局長 堀内 丈太郎 氏

自動車運送業界は、長時間労働や低賃金などを要因とした人手不足が続いています。運転者を確保・育成していくためには、労働条件や労働環境改善のための取り組みが重要であると考えております。「働きやすい職場認証制度」は、各事業者によるこれらの取り組みを「見える化」することで、求職者のイメージ改善を図り、ドライバーへの就職を促すことを目的として、国土交通省にて創設した制度です。本制度を多くの事業者の方に取得いただくことで、自動車運送業界の人手不足問題を解決していきたいと考えております。国土交通省としても、制度の普及・広げやインセンティブの充実など、本制度がよりよいものとなるよう、積極的に取り組んでまいります。



公益社団法人 日本バス協会  
理事長 石指 雅啓 氏

新型コロナウイルスや経済格差の拡大によりバス事業は厳しい状況に直面していますが、行動規制・入国規制も徐々に緩和され新しい活が見えつつあります。バスは地域住民の生活を支える交通インフラとして大きな役割を果たしています。働き方改革や労働環境改善の改正により運転者の待遇改善が進められており、バス業界として真摯に取り組んでいます。「働きやすい職場認証制度」は、事業者が「ドライバー」が安全運転に力をつかせるよう労働環境の改善に努めていることを広く示すものです。求職者が「バス事業者」を就職先として選ぶ際に参考にできるもので、バス業界の発展である運転者不足解消の切り札にもなるものと期待しております。



公益社団法人 全日本トラック協会  
副会長 経営改善・情報化推進委員 庄子 清一 氏

2024年4月の残業時間上限規制の導入がいよいよ迫ってきております。いうまでもなく、トラック事業の継続には、業績引上げによる収益確保と抱い手であるドライバー確保が不可欠です。そのためには、労働環境・労働条件を改善し、トラックドライバーの職業としての魅力を高めるべく取り組む必要があります。こうした改革に積極的に取り組んでいる事業者でもこの業界内外に「見える化」することが大変重要です。トラック業界に優秀な人材を呼び込む契機として、この働きやすい職場認証制度を積極的に活用しましょう。



一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会  
副会長 武居 利春 氏

新型コロナウイルス感染症の影響に加えて、ゴタク・ライドシェア問題、燃料高騰問題など、タクシー業界を取り巻く環境は依然として厳しいですが、今後もタクシー業界が国民生活を支える地域公共交通機関として、また魅力ある産業として生き残るためには、タクシー利用者の利便性の向上を図るとともに、生産性の向上を図っていく必要があります。さらに、若者や女性の乗務員の確保と育成を進めることも重要です。その実現には、事業者自ら働き方改革を進めることが大切であり、そうした努力をしている事業者であることを、職を求めの人に「伝える」ためにも、ぜひ、働きやすい職場認証制度を活用していただきたいと思っております。

申請期間

2023年度：一つ星 新規・継続 二つ星 新規

2023年7月18日～2023年9月15日

2023年度：三つ星 新規

2023年9月19日～2023年10月16日

※資料がおこな電子申請を是非ご利用ください！

### 使っています！認証マーク！



▲働きやすい職場認証ステッカー



トラック事業者

**ハローワークでも効果てきめん！**  
認証取得事業者はハローワークでのサポートが手厚く、求職者の目にとまりやすい求人票も作成できます。その効果が、女性ドライバーへの応募がありました。



トラック事業者

**高校教員や親御さんへの安心感が違います！**  
国土交通省が創設した認証ということもあり、高校新卒採用の際、教員や親御さんに「安心G就職先」だと納得していただけ、会社説明がしやすくなりました。



タクシー事業者

**会社説明会で採用効果を発揮！**  
職場環境の改善に力を入れてきましたが、自社で宣言しても説得力がありませんでした。今回、第三者機関からの認証取得を前面に出すことで採用に効果が表れています。



バス事業者

**認証マーク表示で職場づくりのアピール！**  
認証について「労働環境や労働条件の改善に積極的に取り組んでいる事業者を認定するマークです」と説明することで、職場作りについて具体的に説明しやすくなりました。

### 認証取得によるインセンティブ

#### 国土交通省の監査について

「二つ星」「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを前提とした監査の対象から除外することができると規定を整備。

#### 国土交通省の補助金（2022年度実績）

- トラック関係
  - テールゲートリフター導入支援：申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優先
  - 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援：本認証制度取得事業者等が申請対象（予定）
- バス・タクシー関係
  - 二種免許取得支援：子界の範囲内で本認証制度取得事業者を優先



制度の概要、申請の詳細なご案内はこちらから  
<https://www.untenshashekuba.jp/>

国土交通省認定 運転者職場環境良好度認証制度 経理事務局  
一般社団法人 日本海事協会 交通物部  
〒110-8567 東京都千代田区西船場1-4-7 TEL 03-5226-2142



## 「SDGsへの貢献と持続可能な物流のための食肉加工業界取組宣言」

### に関する記者発表会の実施について

差し迫った「物流2024年問題」を始めとした物流の課題に関して、伊藤ハム米久ホールディングス株式会社、日本ハム株式会社、プリマハム株式会社、丸大食品株式会社のハムソーセージメーカー4社は、「SDGsへの貢献と持続可能な物流のための食肉加工業界取組宣言」を添付資料のとおり本日公表しました。

消費者の皆様にも今後も食肉加工品の安定的な供給責任を果たしていくため、政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」を受けて日本ハム・ソーセージ工業協同組合が作成した自主行動計画に盛り込まれた行動のうち、緊急性の高い取組を配送・販売の関連業界との協調・連携を働きかけつつ率先して進めることにより、社会的責務としてのSDGsにも配慮し、持続可能なハムソーセージ業界の物流の最適化を目指す取組です。



写真左から

伊藤ハム株式会社 代表取締役社長 伊藤 功一  
 (伊藤ハム米久ホールディングス株式会社 取締役常務執行役員)  
 日本ハム株式会社 代表取締役社長 井川 伸久  
 プリマハム株式会社 代表取締役社長 千葉 尚登  
 丸大食品株式会社 代表取締役社長 佐藤 勇二

(日時：2023年12月1日(金)、場所：ホテル雅叙園東京「華しらべ」)

#### 【リリースに関する問い合わせ先】

取組宣言について	伊藤ハム米久ホールディングス株式会社 03-5723-6889 日本ハム株式会社 (大阪) 06-7525-3031 / (東京) 03-4555-8024 プリマハム株式会社 03-6386-1801 丸大食品株式会社 072-661-2514
自主行動計画について	日本ハム・ソーセージ工業協同組合 03-3444-1211

# SDGs への貢献と持続可能な物流のための 食肉加工業界取組宣言

日本ハム・ソーセージ工業協同組合は、去る6月2日に政府から公表された「物流革新に向けた政策パッケージ」を受けて、業界・分野別の自主行動計画を作成するべく、物流において食肉加工業界、特にハム・ソーセージ業界が抱える様々な課題について検証し、11月21日に同計画を農林水産省に提出しました。

私たち業界大手4社は、今後とも消費者の皆さまへの食肉加工品の安定的な供給責任を果たしていくために、本計画に盛り込まれた行動のうち、緊急性の高い以下の取組を、配送・販売関連業界と協調・連携を働きかけつつ率先して進めることにより、社会的責務としてのSDGsにも配慮し、持続可能な物流を目指してまいります。

## 1. 配送ドライバーの負荷軽減

現在、食肉加工品の流通で慣習化している配送ドライバーによる得意先での配送付帯業務（納品先指定場所への棚入れ、商品への値付け作業、種まき作業、箱バラシ、店頭での商品陳列等）を見直し、配送の生産性を高めます。作業負荷が増す得意先に対しては、商品の流通が持続可能となるように協議します。

## 2. 納品条件の見直しによる効率化

物流の平準化と共同配送の実現に向けて、定番商品の「納品リードタイム2日以上」への変更、新商品・特売品の「計画発注化」、「365日納品」と「ピース納品」の見直し、「総量納品化」の推進等、納品条件を見直し、サプライチェーン全体の効率化を図ります。

## 3. 共同配送の推進

保存温度帯が同じ他の荷主事業者との連携や物流事業者への積合せ輸送の実施、中継地点での商品在庫の一定保管の体制構築等、業界内外での物流の共同配送を推進します。

令和5年12月1日

伊藤ハム米久ホールディングス株式会社  
日本ハム株式会社  
プリマハム株式会社  
丸大食品株式会社

日本ハム・ソーセージ工業協同組合

## 1. 背景

国民生活や経済を支える社会インフラである物流については、2024年度からトラックドライバーの働き方改革に伴う時間外労働の上限規制が適用され、何も対策を講じなければ来年度は14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性が指摘されています。

去る6月2日に政府より発表された「物流革新に向けた政策パッケージ」及び「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」を受けて、日本ハム・ソーセージ工業協同組合においては、物流分野においてハム・ソーセージ業界が抱える様々な課題を検証し、11月21日に同計画を農林水産省に提出しました。

これを受けて私たち業界大手4社は、今後とも消費者の皆様へ食肉加工品の安定的な供給責任を果たしていくためには、配送・販売の関連業界との理解を深めつつ、協調・連携を働きかけ、緊急性の高い以下の取り組みを率先して進める必要があるとの結論に達しました。

こうした取り組みにより、持続可能な物流を目指すとともに、社会的責務としてのSDGsの課題にも適切に対応してまいります。

## 2. 課題と対応策

物流を取り巻く環境が変化していく中で、これまで行われてきた配送方法では期日までに納品することが困難な状況となってきています。常温の加工食品分野においては、既にサプライチェーンにおける製・配・販の三層による物流課題解決プロジェクトが始動していますが、食肉加工品等の冷蔵・冷凍の加工食品においては今後の検討となっています。

このため、食肉加工品の物流効率化に向けた取組においては、配・販と協力して関係業界で横断的な全体最適化を目指した物流のあり方を追求し、現状の物流環境を改善する必要があります。

### (1) 配送ドライバーの負荷軽減

#### ①現状と課題

かつて、食肉加工品の営業と配送を兼ねたルートセールスが中心であった時代は、配送業務以外の付帯業務（納品先指定場所への棚入れ、商品への値付け作業、箱バラシ、店舗への商品陳列等）が付加的なサービスとして競争領域となっていました。各得意先の指定納品先への一括納品が主流となり、ルートセールスが大きく減少し、配送業務が専門のドライバーによって行われることが主流となった現在においても、これらの付帯業務がハム・ソーセージ業界に特徴的な商習慣として存続していて、これがトラックドライバーの負担増、長時間拘束等の原因となっています。

#### ②今後の対応策

これらのトラックドライバーの配送業務以外の付帯業務（納品先指定場所への棚入れ、商品への値付け作業、種まき納品、箱バラシ、店舗への商品陳列等）の実施を見直すことで、配送の生産性を高めます。なお、作業負荷が増す得意先に対しては、商品の流通が持続可能となるように協議します。

### (2) 納品条件等の見直しによる効率化

#### ①現状と課題

ハム・ソーセージ業界では「納品リードタイム1日」、「当日の特売品の受発注」、「365日納品」、「ピース納品」が常態化しています。受注から納品までの時間が極端に短い為に、メーカーの物流セ

ンターでは午後の数時間に作業量が集中し、作業人員を平準化することができません。また、ピース単位での集積・仕分や店舗別仕分が求められる為に作業時間が延びて更にリードタイムが圧迫されています。各種の仕分作業された商品はトラックの積載効率が悪く、また1運行で複数の配送先を組み合わせてトラックに積載する対応にも限界があるので、トラックの積載率を高めることが難しい状況です。

#### ②今後の対応策

物流の平準化と共同配送の実現に向けて、定番商品の「納品リードタイム2日以上」への変更、新商品・特売品の「計画発注化」、「365日納品」と「ピース納品」の見直し、「総量納品化」の推進等、納品条件の見直しを行い、サプライチェーン全体の効率化を図ります。

これらの取り組みは、適正な在庫量に見合った生産によるフードロスの削減、省エネ・CO2削減による気候変動対策など、物流分野の課題とともに社会・環境分野の課題としてSDGs(7,12,13)への対処にもつながります。

(注) SDGs 目標 7：エネルギーをみんなに、そしてクリーンに

SDGs 目標 12：つくる責任、つかう責任

SDGs 目標 13：気候変動に具体的な対策を

### (3) 共同配送の推進

#### ①現状と課題

働き方改革によるトラックドライバーの長時間労働の是正に伴い、近い将来、商品がお届けできない危機が迫っています。

また、私たち食品事業者は、地震等の自然災害時において救援物資の支援や被災地域の販売店への商品供給を寸断なく行わなければならない社会的責任を担っており、交通インフラが遮断されたときの同業他社との情報共有や共同配送等の重要性が今後ますます高まっています。

#### ②今後の対応策

これらの課題を解消するため、保存温度帯が同じ他の荷主事業者との連携や物流事業者への積合せ輸送の実施、中継地点での商品在庫の一定保管の体制構築等、業界内外での物流の共同配送を推進することによりトラックの積載率の向上を図ります。

これらの取り組みは、国のガイドラインに掲げる「共同輸配送の推進等による積載率の向上」に対応するものであり、ひいては、省エネ・CO2削減による気候変動対策など、物流分野の課題とともに社会・環境分野の課題としてSDGs(7,13)への対処にもつながります。

### 3. 今後について

輸送力不足は既に始まっており、2024年度からの物流業界の働き方改革により待ったなしの状況です。物流問題を解決するためには、個社の最適を追求するのではなく、製・配・販が一体となってサプライチェーン全体の最適化を図っていく必要があります。私たちは物流の課題に積極的に対処し持続可能な食肉加工品の物流体制が構築されるよう、取組宣言の実現に向けて真摯に取り組んでまいります。



yonekyu

NISSIN 日清食品チルド

NISSIN 日清ヨーク

NH Nipponham

プリマハム

丸大食品

meiji

森永乳業

雪印メグミルク

2024年10月7日

## 持続可能なチルド食品物流の実現を目指し 「チルド物流研究会」を発足 ～チルド食品物流特有の課題解決に貢献～

チルド食品\*を取り扱う9社（伊藤ハム米久ホールディングス、日清食品チルド、日清ヨーク、日本ハム、プリマハム、丸大食品、明治、森永乳業、雪印メグミルク）は、持続可能なチルド食品物流の実現を目指し、「チルド物流研究会」を2024年10月7日（月）に発足いたしました。



### ■発足の背景

現在、チルド食品を取り巻く物流環境は大きな転換点を迎えています。ドライバー不足や輸送力の低下によりモノが運べなくなる可能性が懸念される「物流の2024年問題」を抱えている中で、チルド食品の物流には賞味期限の短さや冷蔵保管の必要性といった特有の課題があり、常温物流と比べて対応が難しい状況です。

これまでメーカー企業は物流課題に対して個社や一部の業界で対応してきましたが、それだけでは根本の解決に至りません。そのため、チルド食品を取り扱う9社が結束し、今後のチルド食品物流の在り方を協議・検討するために「チルド物流研究会」を発足することとしました。

\* 10度以下の温度帯で流通される、ハムやソーセージなどの食肉加工品、牛乳やチーズなどの乳製品、生麺、ピザなどの調理食品

■理念（目指すもの）

「チルド物流研究会」は、チルド食品に関わる関係者（メーカー企業・流通企業・物流事業者）が一丸となって、チルド食品物流の在り方について協議を進めます。課題の解決と、環境負荷低減を両立させつつ、消費者に向けて安定的に商品を供給できる持続可能なチルド食品物流の実現を目指します。

■取組課題

チルド食品を消費者に向けて安定的に供給し続けるためには、発荷主・着荷主を含む荷主企業がこれまで当たり前に行ってきた納品条件や商習慣を見直し、ドライバーが働きやすい環境を整える必要があります。そこで、チルド食品物流の在るべき姿を目指し、以下の4つの課題に取り組んでまいります。

① 納品条件の緩和

納品リードタイム延長、納品時間帯の緩和、店別仕分作業・365日納品・発注単位の見直し、新商品・特売品の事前発注化、納品期限（納入限度日）の延長など

② トラックドライバーの付帯作業削減

ドライバーの店別仕分作業、庫内積み替え作業、庫内移動作業、フォークリフト作業の見直しなど

③ 輸配送効率化

共同配送の推進など

④ 標準化、システム導入による効率化

パレット運用の推進など

※今後の物流環境の変化に応じて、取組課題は追加・変更いたします

■業界団体と個社との線引き

団体と団体：業界間の物流課題の在り方を相互に協議する



個社と個社：個別の納品条件等を交渉・決定する



■参加企業・団体（五十音順）

伊藤ハム米久ホールディングス株式会社、日清食品チルド株式会社、日清ヨーク株式会社、日本ハム株式会社、プリマハム株式会社、丸大食品株式会社、株式会社 明治、森永乳業株式会社、雪印メグミルク株式会社

（オブザーバー）

経済産業省 商務・サービスグループ 消費・流通政策課 物流企画室、農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課、国土交通省 物流・自動車局 物流政策課、一般社団法人日本加工食品卸協会、一般社団法人日本乳業協会、日本ハム・ソーセージ工業協同組合、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会

■問合せ先

【「チルド物流研究会」に関するお問合せ】

「チルド物流研究会」事務局

土日祝を除く 10:00～12:00、13:00～17:00

TEL: 03-6267-2580