

物流生産性向上に向けた取組事例（加工食品メーカー）

食品メーカー間での共同輸配送や
納品条件見直し等における協調
【F-LINEプロジェクト、SBM会議】

- 積載効率の向上等
- 荷待ち時間の短縮
- 荷役等時間の短縮
- 商慣習の見直し
- モーダルシフト

- 「競争は商品で、物流は共同で」を基本理念に、2015年、食品メーカー6社（味の素株式会社、カゴメ株式会社、株式会社Mizkan、日清オイリオグループ株式会社、日清フーズ株式会社、ハウス食品グループ本社株式会社）が、共同配送や製配販の物流課題の協議のための食品企業物流プラットフォームを設立。共同配送・保管やその前提となる納品条件・伝票の統一を各地で進めている。
- 2016年に、F-LINE参加企業とキッコーマン株式会社、キューピー株式会社の8社で手待ち時間、附帯作業、納品方法など製配販の課題を討議するSBM会議（食品物流未来推進会議）を立ち上げ。

- 2019年には食品メーカー5社の出資による全国規模の物流会社F-LINE株式会社を設立。
- 2024年問題を前に、社長直下にF-LINE(株)物流未来研究所を設置。
 - ①参加企業の幹線輸送データを一元化・分析し、長距離輸送のBCPや輸送安定化、中距離輸送の中継化など洗い出された課題に対処。
 - ②主要物流センターに対して配送リスクをヒアリングし、地域ごとの物流インフラやリソースに鑑みた対策を実施。
 - ③主要センターに対して納品先課題を聞き取り調査し、荷主と連携して解消商談を実施。

（地域ごとに可能な対策を選択）

物流現場のリソース負担	軽い	配送リスク 対策モデル 案	
		高速道路活用	発地 → IC → MAX 80km/h → IC → 着地 高速走行により運転時間を短縮
		リードタイム延長	発地 → 出荷日 → +1日 → 納品日 → 着地 納品日を日延べすることで1日あたりの配送距離を分割
		中継輸送（スイッチ）	発地 → 中継拠点 → 着地 中継拠点で乗務員交替もしくは車両入れ替え
		モーダルシフト	発地 → 駅/港 → 船・鉄道 → 駅/港 → 着地 船・鉄道などトラック以外の輸送手段利用による配送距離の分割
	重い	中継輸送（積替え）	発地 → 中継拠点 → 着地 中継拠点で別車両に積み替えることで配送距離を複数台に分割
		拠点再編	補充元 → 発地 → 配送 → 着地 納品エリアの近くに出荷拠点を移動もしくは新設（増設）することで配送距離を短縮

（拠点と納品先ごとに待機課題・附帯作業課題を洗い出し）

No	Fセンター名	得意先名	待機課題		附帯作業課題										
			長時間待機	予約システム課題	ラベル（シール）張り	パallet	仕分け	搬入れ入れ替え	段積み段落とし	積み替え（パレットカゴ車）	パallet切りラップ作業	二次移動流込み	その他	路上駐車	
1	札幌		○	○				○						○	
2	札幌							○		○		○			
4	川崎		○												
14	川崎													○	○
15	川崎														
16	川崎					○	○	○	○		○				
17	鶴見			○							○				
18	鶴見									○	○				
19	久喜			○							○			○	
20	久喜													○	
21	久喜														
22	久喜			○											
23	久喜			○											
24	久喜														

物流生産性向上に向けた取組事例（加工食品メーカー）

附帯作業の見直しと共同配送の推進

【日本ハム・ソーセージ工業協同組合】

【チルド物流研究会】

積載効率の向上等

荷役等時間の短縮

商慣習の見直し

・日本ハム・ソーセージ工業協同組合では、2023年に自主行動計画を策定し、大手4社は、このうち緊急性の高い事項を「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」として共同発表した。

①ドライバーの附帯業務の負荷軽減（棚入れ、値付け等の見直し）

②納品条件の変更による効率化（365日納品、ピース納品等の見直し）

のため**物流部門と営業部門が連携して納品先と交渉**

③同温度帯の荷主事業者と連携した共同配送を推進。

・ハム・ソーセージ4社では、①各社の物流部門と営業部門で現状の配送ルート、納品条件（曜日・時間・頻度等）を確認し、②それを基にハム・ソーセージ4社で**最適な共同配送コースを策定**。③**納品条件変更となる着荷主と交渉**した。

結果、四国エリアにおいて、重複納品先を整理して7コースを4コースに集約し、**年間配送トラック台数1,820台から884台への削減**を実現。

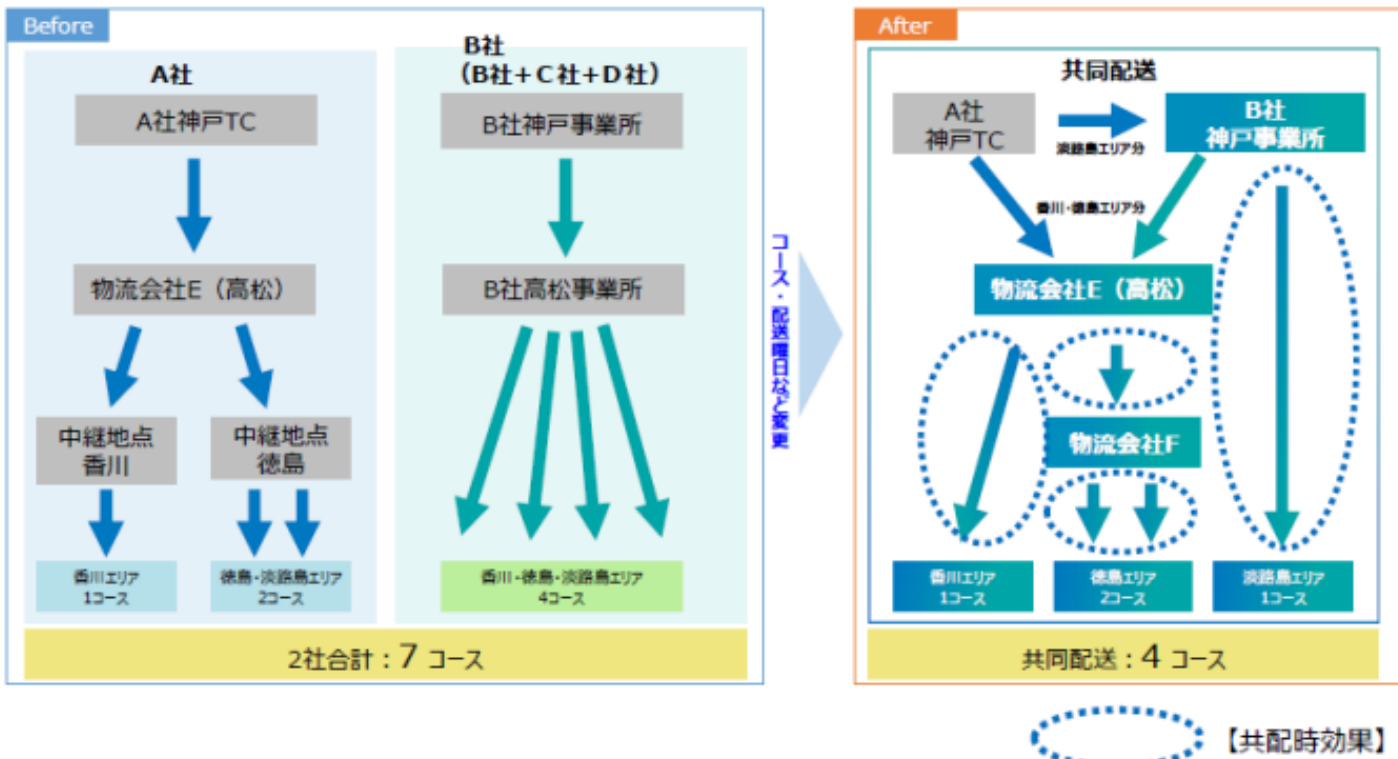
・さらに**チルド食品**として冷蔵温度帯（0～10℃）で流通、**賞味期限が短い、納品リードタイムが短い、多頻度・少量配送**といった特徴を共有する食品メーカーへ連携を拡大。

2024年に関係9社（伊藤ハム米久ホールディングス(株)、日清食品チルド(株)、日清ヨーク(株)、日本ハム(株)、プリマハム(株)、丸大食品(株)、(株)明治、森永乳業(株)、雪印メグミルク(株)）で「チルド物流研究会」を発足（2025年9月末時点：江崎グリコ(株)を含む10社）。

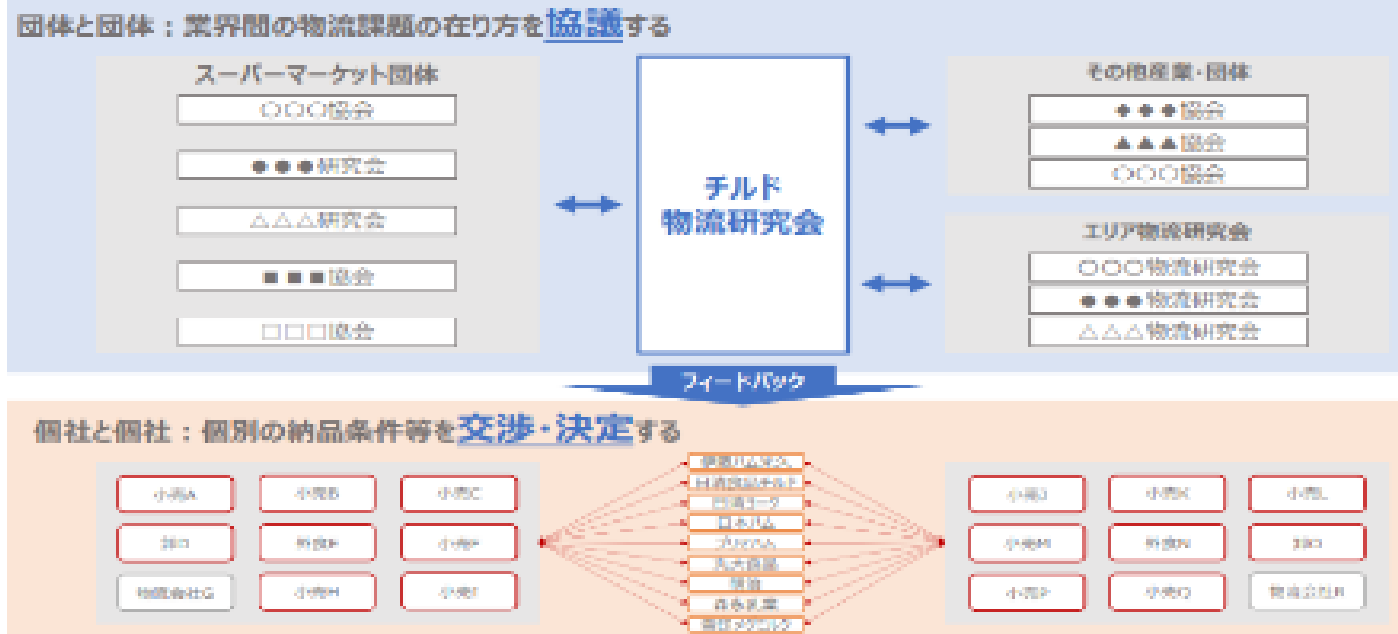
・2030年を一旦の完成期として目指し、①**納品期限の緩和**、②トラックドライバーの**附帯作業（店別仕分け作業等）の削減**、③輸配送効率化、④**標準化・システム導入による効率化**に取り組む。

（ハム・ソーセージ4社の共同配送の効果）

【配送フロー図】



（チルド物流研究会の取組範囲）



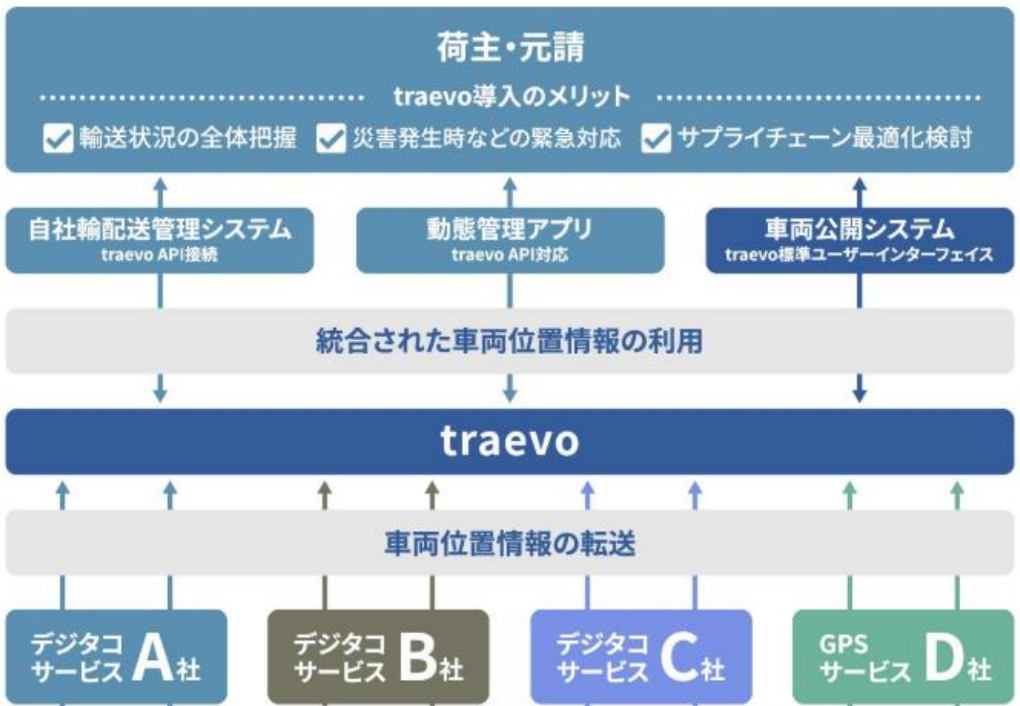
トラック位置情報活用の円滑化

【株式会社traevo・サントリー】

荷待ち時間の短縮

デジタル化

- ・運輸デジタルビジネス協議会（TDBC）が開発した**車両動態管理プラットフォーム**では、**国内のほとんどのメーカーのネットワーク型デジタルタコグラフに対応し、各物流パートナー企業が運用するシステムなどとも自動連携**して、荷主におけるトラックの位置情報やドライバーの作業情報の一元的な収集・可視化が可能。
- ・物流パートナー企業にほぼコスト・手間をかけることなくデータ取得でき、サントリーでは全国で**1日当たり繁忙期で約6000台のトラック**を配送に利用しているところ、**そのうち約4割**を占める首都圏で運行するトラックについて、**位置情報や動態情報が可視化できる仕組みの整備が実現**。
- ・配送状況の問合せ対応について、物流パートナー企業に電話することなく対応ができるようになり、年間で物流パートナー企業側で約6万時間、サントリー側で9000時間の対応時間が削減される試算。
- ・到着見込時刻を基に出荷する荷物を準備し、ドライバーの待機時間を削減するとともに、将来的には共同配送への活用も検討。



（事例紹介資料）



外装破損による返品基準の合理化
ほかメーカー協働による社会課題への対応

【飲料メーカー 5 社】

荷役等時間の短縮

商慣習の見直し

- ・アサヒ飲料(株)、(株)伊藤園、麒麟ビバレッジ(株)、コカ・コーラ ボトラーズジャパン(株)、サントリー食品インターナショナル(株)では、倉庫納品時に生じていた**外装破損による納品可否の判断のばらつき**について、**納品基準に関するマニュアルの共有やAI判定**（富士通(株)開発）による**基準統一化**を図り、検品作業の負担軽減と返品削減に貢献。

状態	店舗様 納品可	店舗様 納品不可
シワ		
【判断のポイント】 納品可：ショートフラップ両サイドのシワ、手掛け穴付近のシワ、ひも・フィルムによるシワ、うろこ状のシワ 納品不可：箱全体折れに近いシワ、箱が歪んでいる、箱全体がシワの影響で傾いたもの		

- ・小売事業者（(株)セブン-イレブン・ジャパン）と共同実証実験を行い、一部エリアで製造から販売までの流通過程における外装破損のAI判定を実施予定。実験結果を踏まえて全国展開を検討。
- ・2024年には、5社で「**社会課題対応研究会**」を立ち上げ、**物流の2024年問題**をはじめ、**温室効果ガス排出量削減**や**食品ロス問題**といった社会課題を協働領域として捉え、個社単位では解決が難しい社会課題について、清涼飲料各社が協働して課題の共通認識や対応の検討を行い、社会課題の改善に繋げることを目指す。

物流標準化とダブル連結トラックの活用等

【新潟菓子メーカー物流研究会】

積載効率の向上等

荷役等時間の短縮

商慣習の見直し

- ・2021年にCGCの働きかけもあり、**新潟菓子メーカー物流研究会**（岩塚製菓(株)、越後製菓(株)、亀田製菓(株)、(株)栗山米菓、三幸製菓(株)、(株)ブルボン）を立ち上げ。
 - ①**スカスカ撲滅**（箱・袋ごとの容量増）、②**段ボールのモジュール化**（パレットごとの積載量増）、③**パレット単位での共同配送**、④**賞味期限の年月表示化**等に順次取り組み。年に1回、6**社社長の前での成果報告会**を実施。
- ・さらに2022年には業界全体へ拡大し、菓子物流改善委員会が発足。**卸分科会、メーカー分科会**間で物流効率化に向けた協議を継続しながら、持続可能な物流体制の構築を図っている。
- ・(株)ブルボンでは、**月1で開発部門と物流部門が打合せ**を行い、上位50品のうち積載率90%未満の商品の外装等見直しを議論。**マスターカートン**を12種類定めており、そのいずれかで内容量が多くなるよう検討。
- ・(株)ブルボンと岩塚製菓(株)は、新潟～関東間において、**25mダブル連結トラック**を活用した**共同配送**を本運行。



株式会社ブルボン、岩塚製菓株式会社、京葉流通倉庫株式会社、大東実業株式会社、朝日物流株式会社 2025年7月17日ニュースリリースより

物流生産性向上に向けた取組事例（加工食品卸）

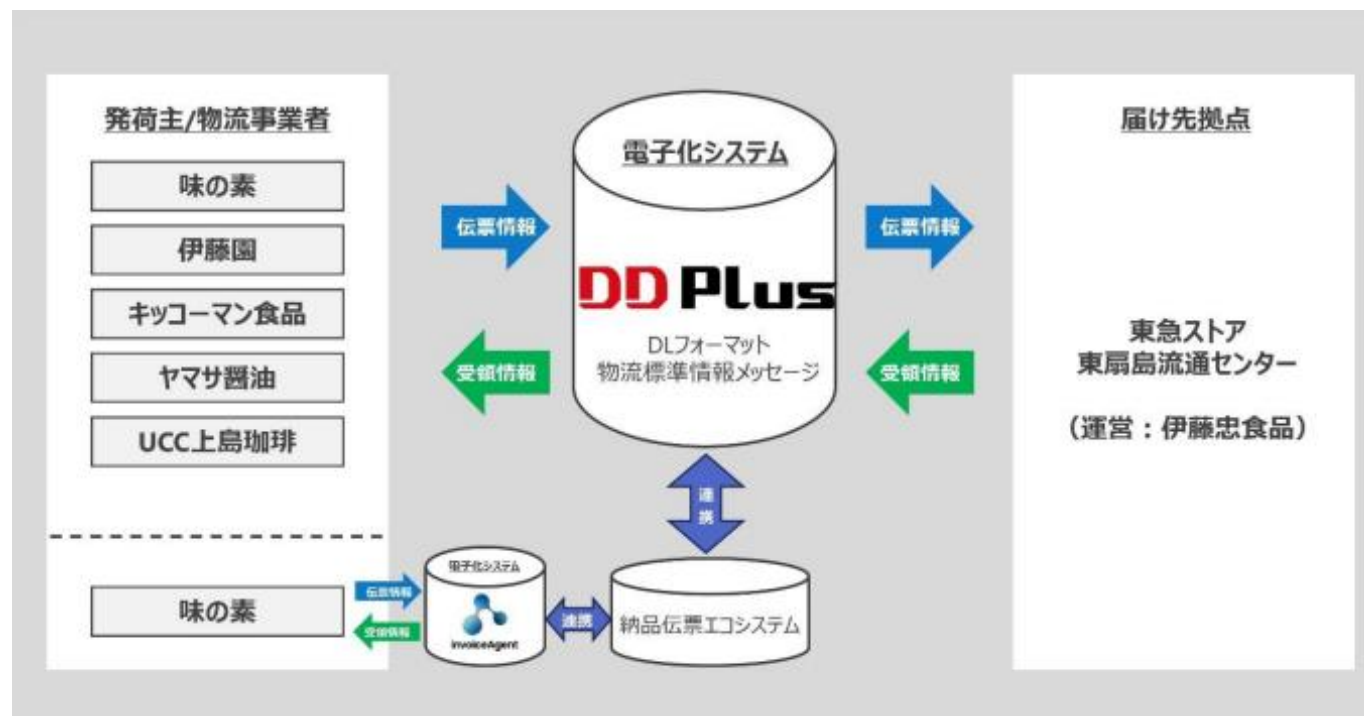
納品伝票の電子化・データ連携

【伊藤忠食品株式会社ほか】

荷役等時間の短縮

デジタル化

- ・酒類・食品卸売業の伊藤忠食品(株)と(株)東急ストアは、日本パレットレンタル(株) 及び食品メーカー 5 社と納品伝票電子化をパイロット運用。
- ・納品データの事前通知、入荷データの事前作成、受領書代わりのシステム上での受領結果登録などを行うことで、**発着荷主の作業削減**や、**ドライバーの検品後即時退場**などが可能になった。
- ・さらに、複数のシステム間でのデータ共有を実現するため、流通経済研究所が提供する「**納品伝票エコシステム**」を介してウイングアーク1st (株) が提供する電子帳票プラットフォームと接続し、納品／受領のデータ連携を実施。
- ・2025年11月からは、伊藤忠食品昭島物流センターにて大塚倉庫（発着主）と納品伝票電子化の本運用を開始。納品伝票電子化を行うメーカー、センターの順次拡大を予定。



伊藤忠食品株式会社・株式会社東急ストア、2025年2月27日ニュースリリースより

動態管理システムを活用した配送の最適化

【三菱食品株式会社】

積載効率の向上等

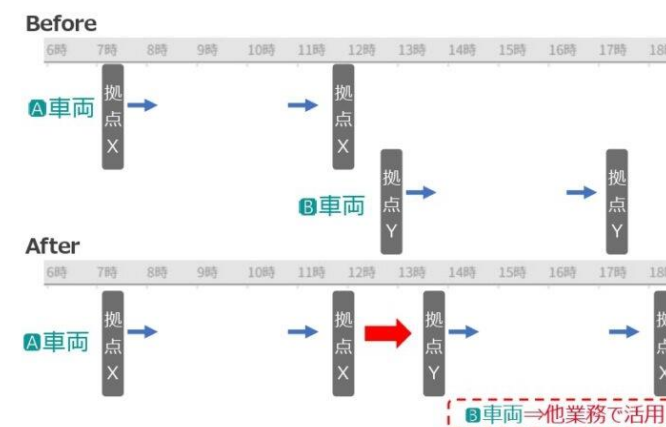
荷役等時間の短縮

デジタル化

- ・三菱食品(株)では、約109拠点・3,000台にMOVO Fleet を導入し、**配送データを可視化**。ドライバーの滞在時間が長い取引先への納品条件の見直しの依頼や、積合せ可能なルートへの検討に利用。
- ・さらにMOVO X-Dataを介して**他社と配送データを共有**し、車両融通を検討。

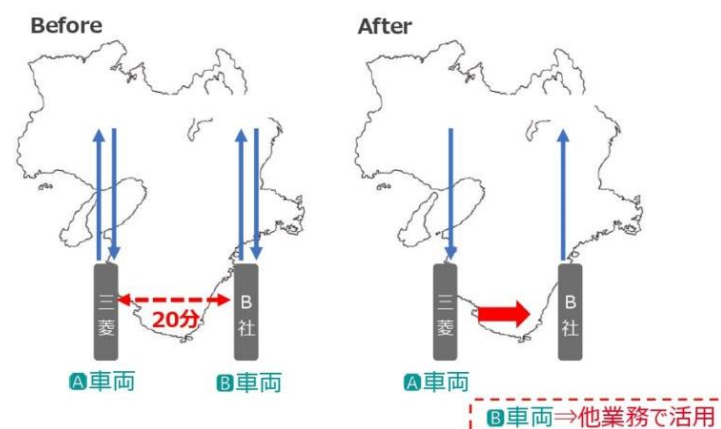
事例③：【自社拠点間】短時間稼働コースの融合

拠点Xの午前みの短稼働コースと 拠点Yの午後みの短稼働コースを融合して運行台数を削減



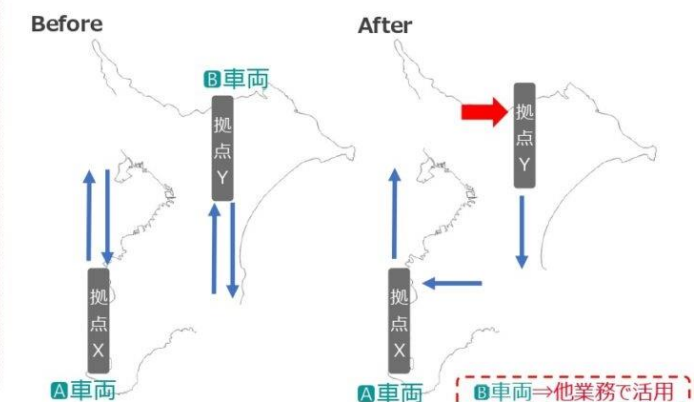
事例⑤：【B社との取組】共同配送（混載）

MOVO Fleet 導入済のB社と MOVO X-Data を活用した車両融通を検討。同一店舗の共同配送を行い、運行台数削減と積載率向上を実現



事例④：【自社拠点間】長距離コースの帰便の活用

拠点Xの県南部から県北部へのコースの帰便を活用し 拠点Yの県北部から県南部へのコースを融合することで、運行台数の削減と積載率向上を実現



事例⑥：【C社との取組】他配送データの取込と検討

MOVO Fleet 未導入のC社の配送実績サンプル（エクセル）を MOVO X-Data に取込して車両融通について検討
本格的な融通については時間データが必須となる為、MOVO Fleet を試験導入し、車両融通等による共同配送の検証を今後実施していくこととした



※MOVO Fleet 以外のデータの場合、一部機能は使用できません

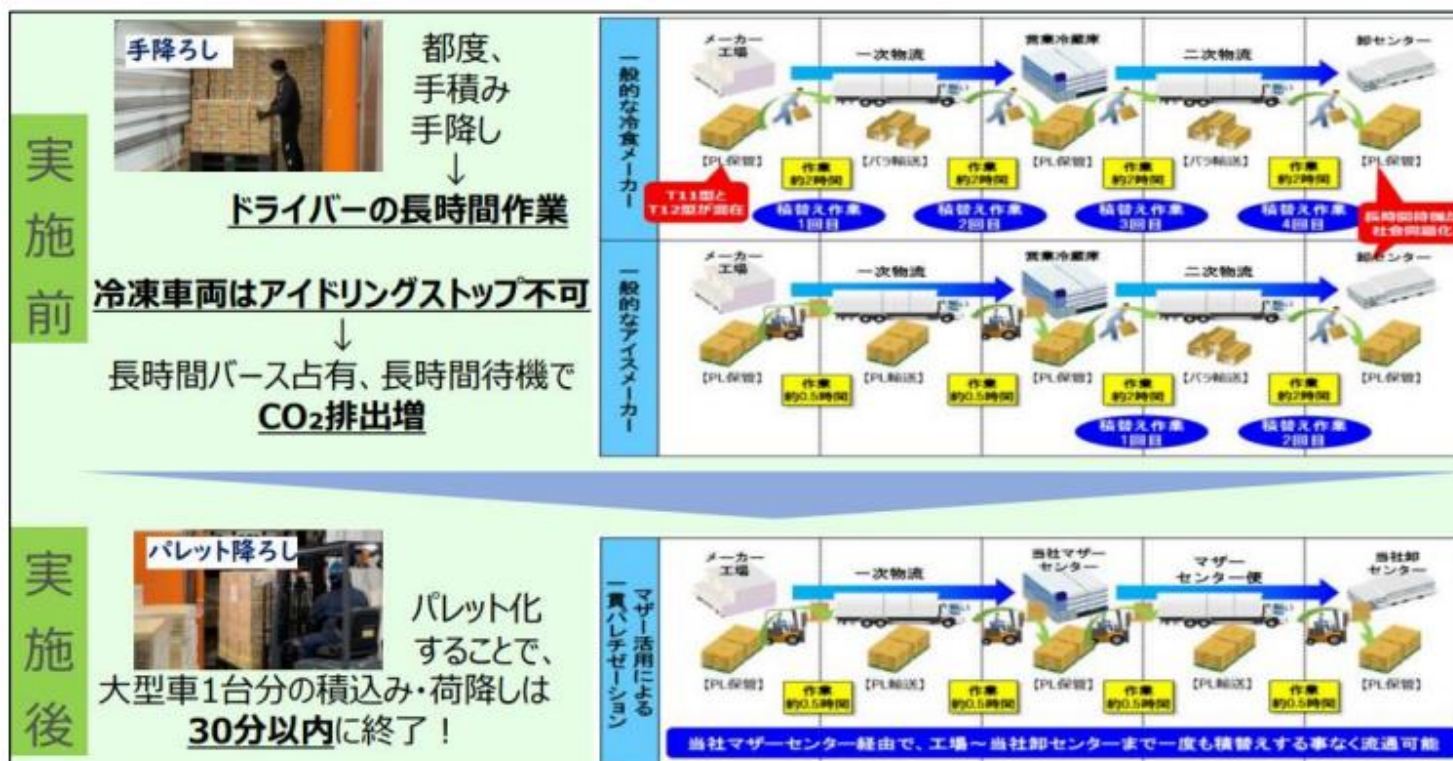
物流生産性向上に向けた取組事例（加工食品卸）

一貫パレチゼーションによる荷役削減

【株式会社日本アクセス】

荷役等時間の短縮

- ・業務負荷の重いバラ積み配送が主流の冷凍物流にメスを入れ、メーカー工場から卸センターまで一貫パレチゼーションを前提とした物流設計により、納品業務の効率化を実現。
- ・具体的には、**メーカーで使用するパレットの統一**を依頼し、営業冷蔵倉庫ではなく**自社のフローズンマザー物流センターで保管**をして自社の卸センターに輸送することで、**全ての輸送過程において積替えを不要**とした。
- ・人手による積替えは**1回当たり約2時間の作業時間**を要していたところ、一貫パレチゼーションにより**荷積み・荷卸しが1回当たり約0.5時間に短縮**。これにより、同社関東エリアの納品所要時間は年間9,180時間削減。
- ・関東エリアで稼働したフローズンマザー物流センター構想を、近畿・中四国にも展開し、現在、他のエリアへの展開を推進中。



事前出荷情報を活用した検品レスの取組

【加藤産業株式会社】

荷役等時間の短縮

- ・加藤産業(株)では、自社運営の23箇所の物流拠点において、ユニット検品を実施し検品作業の効率化に繋げている。
- ・従来は納品日前日の午前中までに発注を行い、翌日納品というフローであったが、**ユニット検品実施にあたり**、納品日前々日の午前中までに発注を完了させ、**納品リードタイムを1日延長**。納品日前日に食品メーカーが**ユニット毎の品目・数量・賞味期限の情報が記載されているASN（事前出荷情報）データ**を作成し、加藤産業(株)へ送付。
- ・納品日の荷役作業はユニット毎の荷役となり、ASNデータに基づいて、**品目・数量・賞味期限の確認、入力を省略し、ユニット毎の納品有無の照会のみを行う**ため、検品作業の簡略化に繋がった（導入前は荷役・検品にトラック1台当たり50分を要していたが、導入後は20分と60%の時間短縮を実現）とともに、物量を集約したことによる積載効率の向上やCO₂削減にも寄与。



物流生産性向上に向けた取組事例（加工食品メーカー・卸・小売）

リードタイムの確保に向けた取組
【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）】

積載効率の向上等 商慣習の見直し

- ・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は、**小売業団体**（(一社)日本スーパーマーケット協会、(一社)全国スーパーマーケット協会、オール日本スーパーマーケット協会）、**卸売業団体**（(一社)日本加工食品卸売協会）、**製造業団体**（食品物流未来推進会議、チルド物流研究会）が参画し、2022年4月に発足。
- ・「物流」課題の発掘とその解決策を三層で議論し、社会実装することを目指したもの。①店舗納品期限「2分の1残し」への統一化、②小売・卸、卸・メーカー間の定番発注締め時間調整、③特売・新製品の確定数量化を可能にする適正リードタイムの確保などを検討。
- ・「加工食品業界製配販行動指針」を作成した上で、これに基づく会員各社の取組を点数化・促進。

○ 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7月時点）

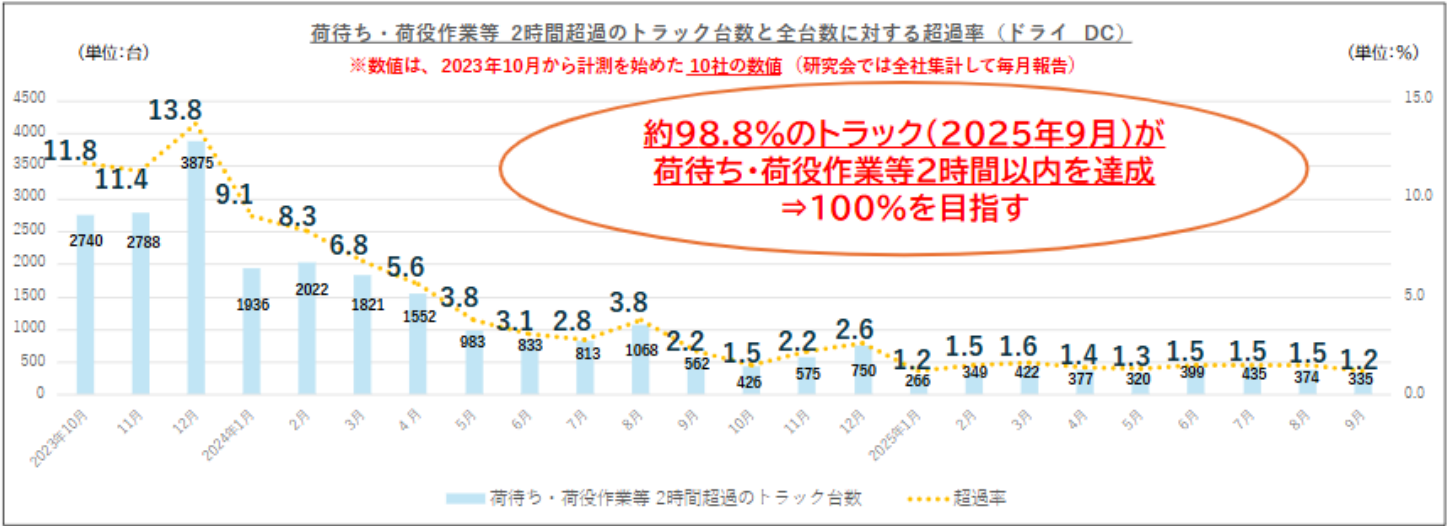
	LT 1 日	LT 2 日以上			合計
			LT 1 日 →LT 2 日	従来から LT 2 日以上	
午前締	21社 (17.5%)	56社 (46.7%)	22社 (18.3%)	34社 (29.1%)	77社 (64.2%)
午後締	0社 (0.0%)	43社 (35.8%)	38社 (31.7%)	5社 (3.3%)	43社 (35.8%)
合計	21社 (17.5%)	99社 (82.5%)	60社 (50.0%)	39社 (32.5%)	120社 (100%)

（一社）日本加工食品卸協会賛助会員アンケート

物流改善へのコミットメントの枠組み
【S M物流研究会】

積載効率の向上等 荷待ち時間の短縮 荷役等時間の短縮

- ・S M物流研究会は、2024年問題をはじめとする物流危機を回避し、**物流分野を「競争領域」ではなく「協力領域」と捉えて**、各社の協力による物流効率化策の研究・検討を目的として2023年10月に発足。2025年11月1日現在で**24社が参加**。
- ・新規加入要件として、以下の取組の実施又は実施予定があることを条件としており、**必須で「トップコミットメント」を求める**。
 - ①加工食品における定番商品の**発注時間の見直し**
 - ②特売品・新商品における**発注・納品リードタイムの確保**
 - ③納品期限の緩和（1/2ルールの採用）
 - ④**流通BMSによる業務効率化**
 - ⑤**バス予約システムの導入**（ドライDCを対象）
 - ⑥**パレット納品**の推奨
 - ⑦**トップコミットメント**（必須項目）



※2025年9月 21社集計 荷待ち・荷役作業等 2時間超過のトラック台数 1,069台(全台数に対する超過率2.2%)

(京成ストア、とりせんはドライDCのみの運営のため、上記のドライDCは計測していない)

荷役時間の短縮(「バラ積み」⇒「パレット積み」など)に向けて取り組む
⇒製・配・販で意見交換を行い、全体最適を目指す

※今までは、ドライDCを中心に計測していたが、ドライTCの計測も行っている。最終的にはチルドセンター、生鮮センターの計測に向けて検討中。