

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に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を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」、「3 6 5 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。