

お得意先様、メーカー様、物流パートナー様と 連携した 物流2024年問題への取組

ACCESS

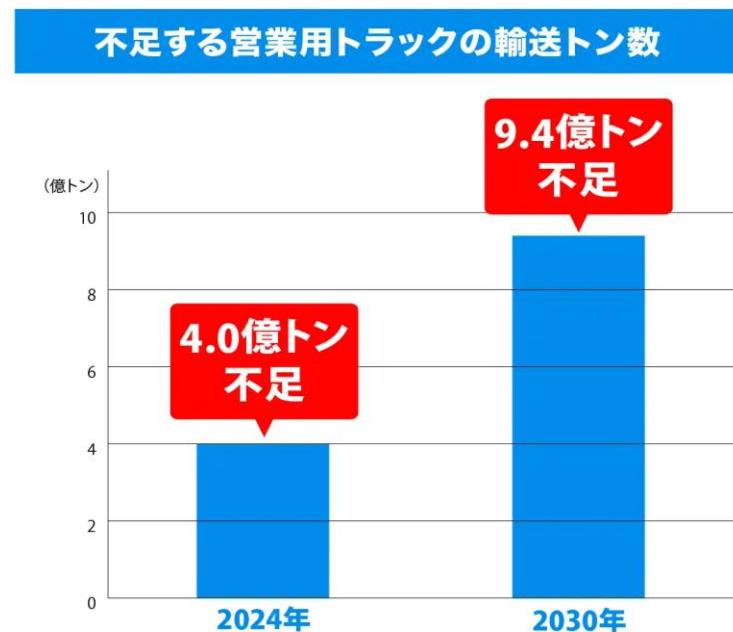
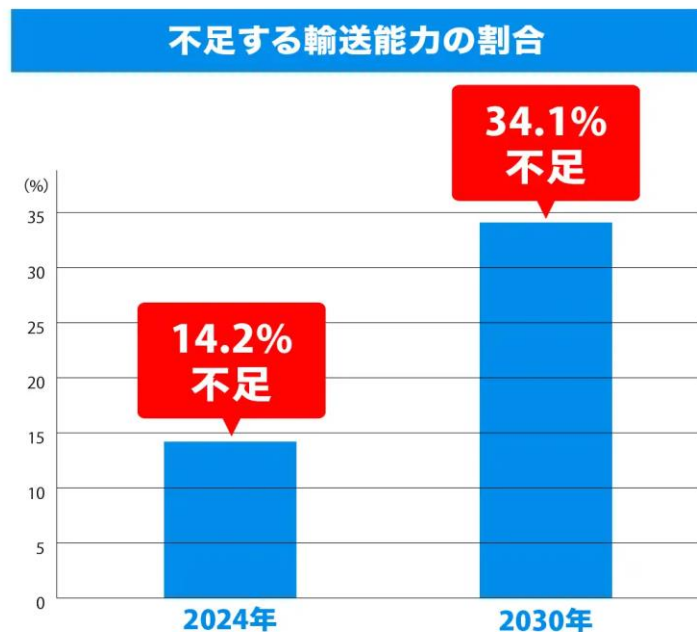
株式会社 日本アクセス



物流の2024年問題とは？

2024年4月からトラックドライバーの時間外労働の960時間上限規制と改正改善基準告示（次頁）が適用され、**労働時間が短くなることで輸送能力が不足し**、「モノが運べなくなる」可能性が懸念されており、このことを「物流の2024年問題」と言われています。

国の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」では、2024年問題に対して何も対策を行わなかった場合には、**営業用トラックの輸送能力が2024年には14.2%さらに2030年には34.1%不足する可能性**があると試算



全日本トラック協会HPより

トラック運転者の 改善基準告示 改正の主なポイント

主な項目	主な内容	
1 年、 1 か月の 拘束時間	1年 3,300 時間 以内	【例外】 労使協定により、次のとおり延長可（①②を満たす必要あり） 1 年：3,400 時間以内 1 か月：310 時間以内（年 6 か月まで） ① 284 時間超は連続 3 か月まで ② 1 か月の時間外・休日労働時間数が 100 時間未満となるよう努める
	1か月 284 時間 以内	
1 日の 拘束時間	13 時間 以内（上限 15 時間 、14 時間超は週 2 回までが目安）	
	【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、 16 時間 まで延長可（週 2 回まで）	
1 日の 休息期間	継続 11 時間 以上与えるよう努めることを基本とし、 9 時間 を下回らない	
	【例外】 宿泊を伴う長距離貨物運送の場合、継続 8 時間 以上（週 2 回まで） 休息期間のいずれかが 9 時間を下回る場合は、運行終了後に継続 12 時間 以上の休息期間を与える	
連続運転 時間	4 時間 以内 運転の中断時には、 原則として休憩 を与える（ 1 回 おおむね 連続 10 分以上 、 合計 30 分以上 ） 10 分未満の運転の中断は、3 回以上連続しない	
	【例外】 SA、PA 等に駐停車できないことにより、やむを得ず 4 時間を超える場合、 4 時間 30 分 まで延長可	

食品流通業界のドライバー業務 課題と対策の整理

食品流通業界においても物流2024年問題は極めて大きな社会課題であり、サプライチェーン全体で連携し対策を行わなければなりません。以下の通り、業界におけるドライバーの主な業務ごとの課題と、対策を整理しました。**規制対応の「労働時間削減」だけではなく、「十分な給料支払」「労働環境改善」と併せた観点が重要**と考えます。スライド10以降にて、①～⑦それぞれの対策ごとの具体的な取組内容を紹介します。

ドライバー業務の改善



労働環境の改善

肉体的負担軽減(⑦)

- ・パレチゼーション
- ・長時間走行の改善
- ・ロボット化

ドライバー
人材確保

- ・深夜残業の削減

メンタル負担軽減 (参入障壁の軽減)

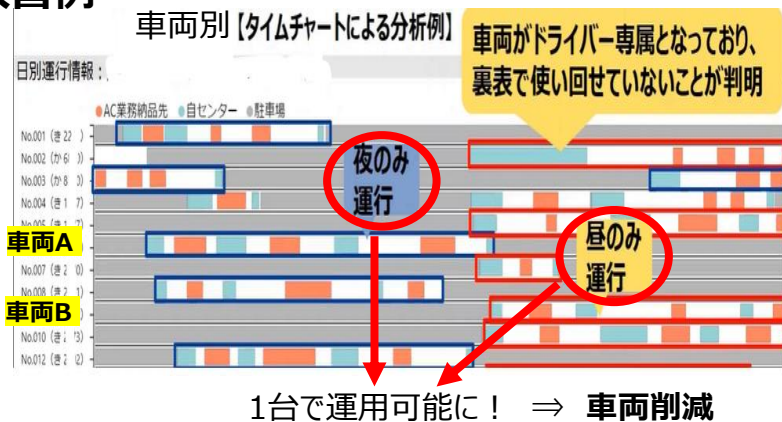
- ・ローカルルールの再検討(⑥)

全社での対策① 動態管理端末による配送を見える化、改善

まずは当社にて全社的にを行っている対策を紹介します。動態管理端末を設置し業務をデジタル化することで配送実態を見える化、課題を明らかにし、改善につなげています



改善例



得意先 企業CD	得意先 企業	納品先	納品先 種別	店直セ ンター	配送回 数(月合 計)	滞店時 間(平均)
2480A社	〇〇〇〇センター	AC	センター	1	2.12	
586B社	××××センター	AC	センター	16	1.79	
36513C社	▲▲▲▲店舗	AC	店直	2	1.17	
2104D社	▽▽▽▽センター	AC	センター	14	1.06	
4154E社	▽▽▽▽センター	AC	センター	28	1.01	
29020F社	▽▽▽▽センター	AC	センター	55	0.97	
4154G社	▽▽▽▽センター	AC	センター	16	0.92	
4154H社	▽▽▽▽センター				0.87	
36513I社	◎◎◎◎店舗				0.84	

納品先別実績

長い滞店時間
↓
原因調査
付帯業務?
交通事情?
↓
得意先様との
相談・交渉
↓
納品時間短縮

全社の
MOVO導入効果

～2022年度 126拠点に導入
1.2億円の導入効果
4トントラック
181台分改善



2023年度
2.24億円の導入効果
4トントラック
240台分改善

全社での対策②「一貫パレチゼーション」による納品業務効率化

「フローズンマザー物流センター」の展開により、**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パレット運用を前提とした物流設計により、納品業務の効率化を図っています

2022年1月、関東フローズンマザーセンターが本稼働！

実施前

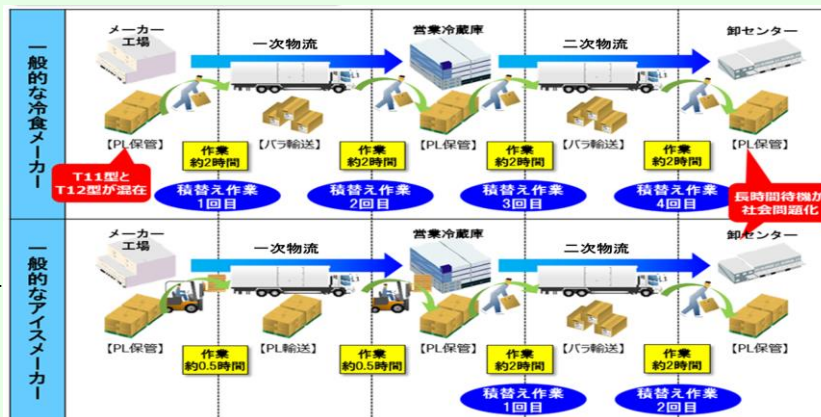


都度、手積み
手降し

ドライバーの長時間作業

冷凍車両はアイドリングストップ不可

長時間バス占有、長時間待機で
CO₂排出増



人手による
積み替え作業時間

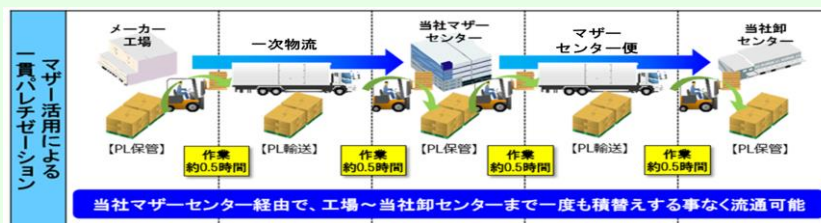
合計 8 時間

合計 5 時間

実施後



パレット化
することで、
大型車1台分の積み込み・荷降しは
30分以内に終了！



合計 2 時間
に短縮！

関東エリア
のみで

トラック 1 台あたりの納品所要時間▲11% = 年間**9,180**時間削減

2023年3月、近畿フローズンマザーセンター稼働 ⇒ 2024年度までに**全国6エリア**へ展開予定

全社での対策③ 「物流課題解決取り組み動画」を作成・公開

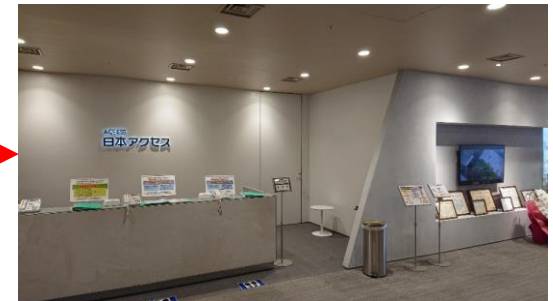
スライド5、6で紹介した取り組みを中心に、当社の物流課題への対策についての動画を作成し、公開しました。社内外のいろいろなコミュニケーションに役立てています。

「日本アクセスの社会課題解決」動画 YouTubeで公開（約7分）

<https://www.youtube.com/watch?v=sGiHy9z11kk>



日本アクセスの 社会課題解決 ～物流問題編～



会社の受付フロアで終日繰り返し再生
（再生アイテムの一つ）



展示会で終日繰り返し再生



アクセスロジスティクス
会で紹介



ホームページで公開

全社での対策④ 取引先とのパートナーシップを構築

当社は、企業経営において多様なステークホルダーとの価値協創が重要となっていることを踏まえ、令和5年2月7日に「マルチステークホルダー方針」を策定しました。賃金引上げのモメンタムの維持や経済の持続的発展の観点で「取引先への配慮」を大項目の一つに掲げ、2024.4.1にはパートナーシップ構築宣言の更新を行いました。

パートナーシップ構築宣言(2024.4.1更新)

「パートナーシップ構築宣言」

当社は、サプライチェーンの取引先の皆様や価値創造を図る事業者の皆様との連携・共存共栄を進めることで、新たなパートナーシップを構築するため、以下の項目に重点的に取り組むことを宣言します。

1. サプライチェーン全体の共存共栄と規模・系列を超えた新たな連携

直接の取引先を通じてその先の取引先に働きかける（「Tier N」から「Tier N+1」へ）ことにより、サプライチェーン全体での付加価値向上に取り組むとともに、既存の取引関係や企業規模を超えた連携により、取引先との共存共栄の構築を目指します。その際、災害時等の事業継続と働き方改革の観点から、取引先のテレワーク導入やBCP（事業継続計画）策定の助言等の支援も進めます。

（個別項目）

製配版の企業間連携を強化し、サプライチェーン全体の最適化と効率化を推進するとともに、環境負荷の低減に取り組み、持続可能な社会の実現を目指してカーボンニュートラルを推進します。

2. 「振興基準」の遵守

親事業者と下請事業者との望ましい取引慣行（下請中小企業振興法に基づく「振興基準」）を遵守し、取引先とのパートナーシップ構築の妨げとなる取扱いや商慣行の是正に積極的に取り組みます。

①価格決定方法

不合理な原価低減要請を行いません。取引対価の決定に当たっては、下請事業者から協議の申入れがあった場合には協議に応じ、労務費上昇分の影響を考慮するなど下請事業者の適正な利益を含むよう、十分に協議します。取引対価の決定を含め契約に当たっては、親事業者は契約条件の書面による明示・交付を行います。また、受注者に対し、労務費、原材料費、エネルギーコスト等のコスト上昇分の取引価格への反映に関する協議を積極的に働きかけ、価格交渉の推進、取引価格の適正化に向けて取り組みます。

②手形などの支払条件

下請代金は可能な限り現金で支払います。手形で支払う場合には、割引料等を下請事業者の負担とせず、また、支払サイトを60日以内とするよう努めます。

③知的財産・ノウハウ

知的財産取引に関するガイドラインに基づいて取引を行い、取引上の立場を利用したノウハウの開示や知的財産権の無償譲渡などは求めません。

④働き方改革等に伴うしわ寄せ

取引先も働き方改革に対応できるよう、下請事業者に対して、適正なコスト負担を伴わない短納期発注や急な仕様変更を行いません。災害時等においては、下請事業者に取引上一方的な負担を押し付けないように、また、事業再開時には、できる限り取引関係の継続等に配慮します。

3. その他（任意記載）

取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもと、生産性の高い物流と働き方改革を実現するべく、「ホワイト物流」に関する「自主行動宣言」を表明しました。
DX認定制度による「事業者認定」を取得。取引先や各層の皆様との共存共栄を推進するべく、デジタル技術活用や業務プロセス再構築等に取り組みます。

2024年4月1日
(2023年4月1日 代表者変更による更新)
(2024年4月1日 更新)

株式会社日本アクセス

代表取締役社長 社長執行役員 CEO 服部 真也

-取引先に関連する内容抜粋-

- ・不合理な原価低減要請を行わない
 - ・下請事業者から協議の申入れに応じ、適正な利益を含むよう十分に協議
 - ・受注者に対し、コスト上昇分の取引価格への反映に関する協議
 - ・立場を利用したノウハウの開示や知的財産権の無償譲渡などは求めない
 - ・適正なコスト負担を伴わない短納期発注や急な仕様変更を行わない
 - ・災害時等では一方的な負担を押し付けない、取引関係の継続等に配慮
 - ・「ホワイト物流」に関する「自主行動宣言」を表明
- 等々



日本アクセスは今後とも、適正な価格転嫁における取引先との真摯な協議など、パートナーシップ構築宣言の内容遵守に取り組んでまいります。

2022年12月27日、公正取引委員会が「独占禁止法上の「優越的地位の濫用に関する緊急調査の結果」として、適正な価格転嫁への懸念について当社含む、13社・団体の名前を公表

⇒以後、同様の公表(2024.3.15など)においては当社の記載なし

物流改善事例発表会 「物流2024年問題」にテーマを絞って実施

当社では毎年、得意先様、物流パートナー様、当社の各拠点が協力して取り組んだ改善内容について発表する「全国物流改善事例発表会」を行っています。2023年度はその重要性を鑑み、「**物流2024年問題**」にテーマを絞って実施しました。以降のスライドで主なものを紹介します。

全国物流改善事例発表会

目的：「各現場の改善手法を共有し、物流現場の更なる強化を目指す」

年に一度、得意先様、物流パートナー様、当社が協力して取り組んだ改善内容を発表

⇒「優勝」「準優勝」「第三位」の3つの賞を選出して表彰

アクセスロジスティクス会

目的：物流パートナー企業と当社が「お客様第一主義」のもと、サービスレベル向上・品質管理強化・業務最適化を図り「共存共栄」の実を挙げること
2023年度は会員70企業様130名、賛助会員企業様、当社社員含め223名が参加

全国物流改善事例発表会で優勝した事例（スライド18で紹介）を発表

2023年度は「物流2024年問題」にテーマを絞って実施

11件の改善事例を発表

⇒以降のスライドで主なものを紹介します



① 倉庫の作業時間削減

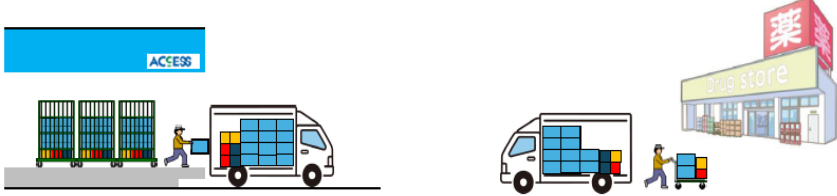
倉庫の作業時間削減については、「パレチゼーション」（スライド6）のフローズンマザー物流センター以外への展開、カゴ車の活用や、発注単位の見直しなどで改善を図っています。

①パレチゼーション（スライド6ご参照）

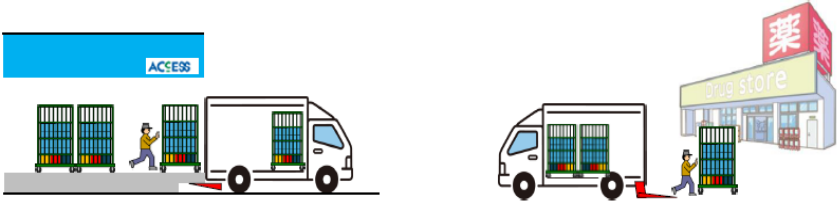
フローズンマザーセンター以外への展開

②バラ積みバラ降ろしからカゴ車配送へ（取り組み中）

【現行】センターカゴ車からバラ積み・店舗へバラ降し納品



【取組み案】センターカゴ車積み・店舗へカゴ車降し納品

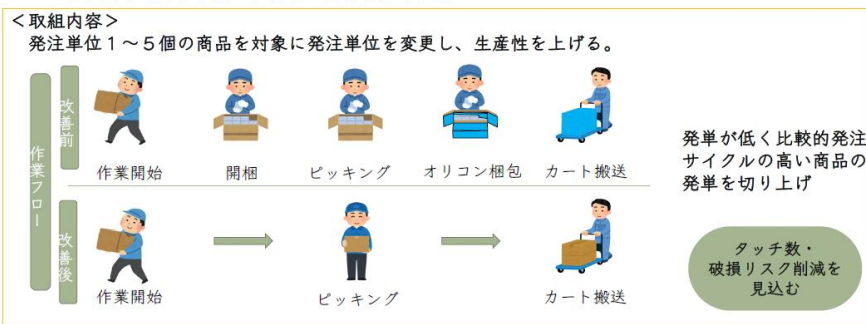


③発注単位の見直し（事例）

庫内作業員へのアンケートにて、「発注単位が少ない」との声

現状分析、仮説

発注単位 1～5個の商品が全体の33.4%存在している。
⇒全体7,508アイテム中2,508アイテム
※1日平均ヒット数：700～800アイテム



データで検証

商品名	入数	店舗名称	9月1日	9月2日	9月3日	9月4日	9月5日	9月6日	9月7日	回数/週
商品 A	12	あ 店		3		2	3		2	4
		い 店			1				1	2
		う 店	4						5	3
商品 B	12	え 店			1	1				2
		お 店				2		3		2
		か 店	1		1					2

課題の洗い出しと対策

課題:店舗在庫が増加するのでは? ⇒対策:本部様と店舗スペースの確認

結果

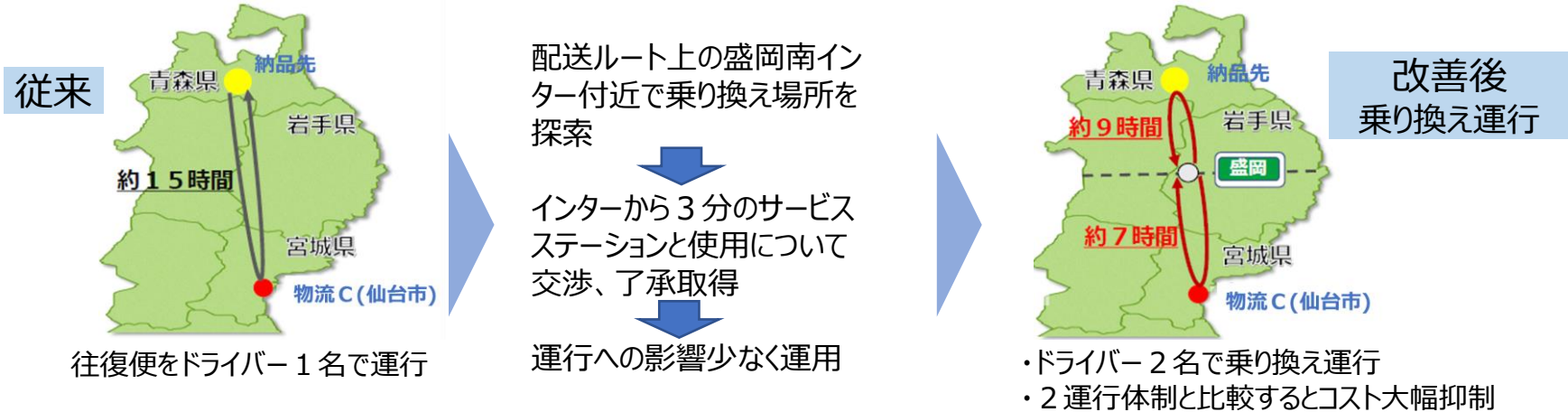
- 対象商品の納品回数/9月実績 : ① 23, 213回 × 1.0秒 = 65時間
- 発単切上げ効果による納品回数見込/月 : ② 10, 002回 × 5秒 = 14時間

★削減効果: ①-②=月間 ▲ 51MH 年間 ▲ 612MH ★取組効果 : 人時削減、作業時間短縮 発注回数や品出し回数の削減

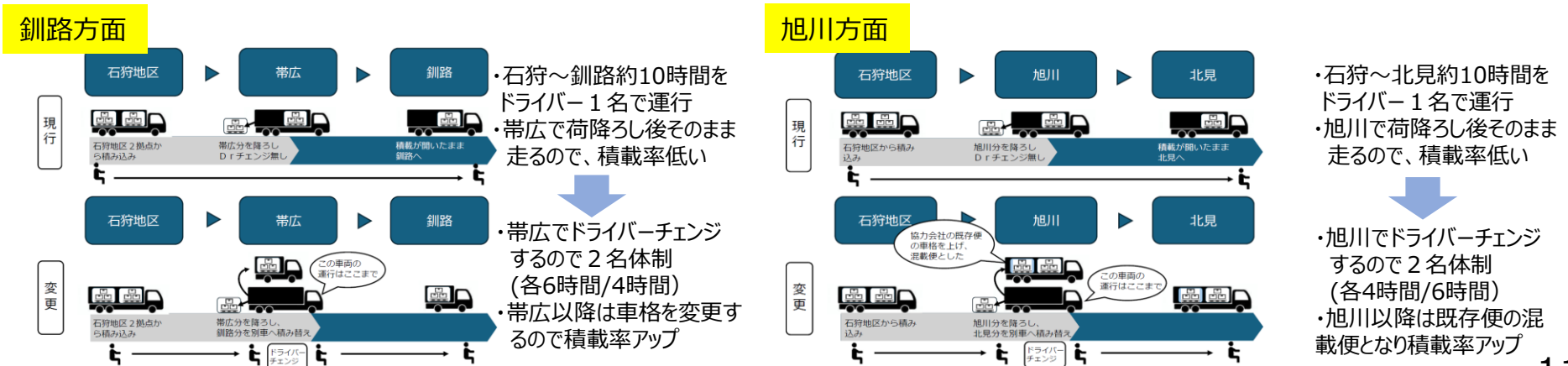
② 長時間走行の改善

長時間走行については、改善基準告示（スライド2）における一日の拘束時間、休息時間、連続運転時間への対応に加え、**労働環境改善と、コストの観点を併せた対策**が必要にて、実践している2つの事例を紹介します。

① 東北エリアの事例…乗り換え運行化により、長時間走行を改善



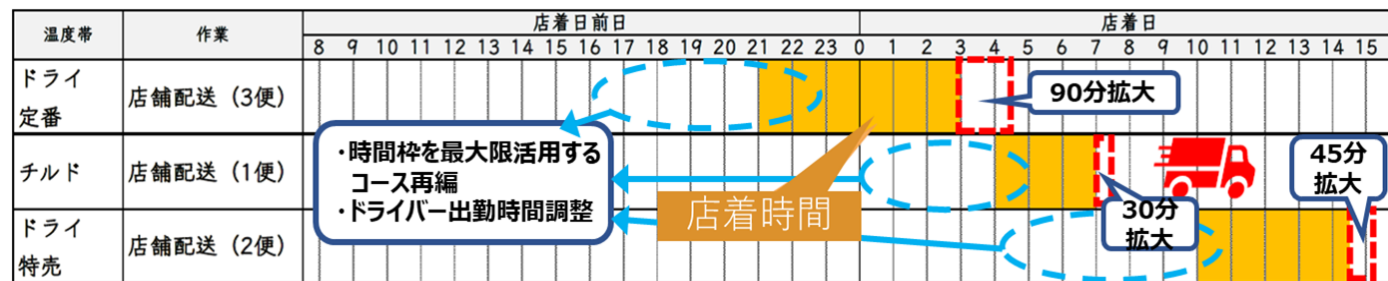
② 北海道（グループ会社）の事例…横持ち物流にて、走行距離の長い釧路、北見、稚内の運行スキームを変更



③ 便の効率化

便の効率化により人員削減や労働時間の削減、積載率アップを図ることが出来ます。但し実現にあたり、**店舗様のご協力が必要**な場合が多く、以下は小売チェーン様に店舗様のご負担含め、ご理解、ご協力をいただき対策を実現した事例です。

納品時間の緩和



便の集約



休配日の設定

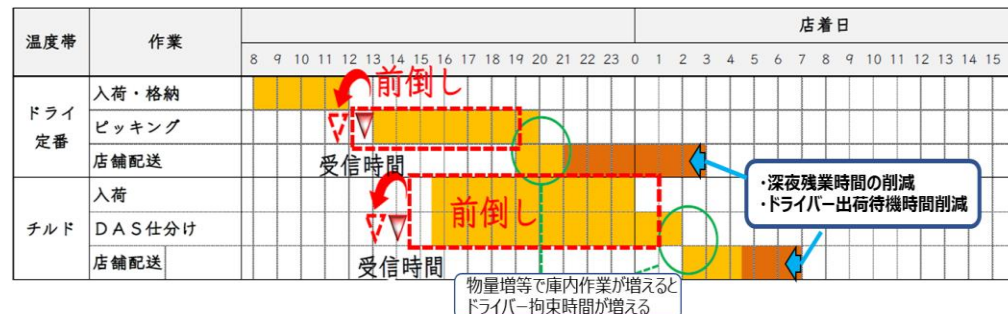
店着曜日	月	火	水	木	金	土	日
行数	11,132	14,24	9,033	10,453	9,920	10,395	16,967
ドライバー数	133,584	170,98	108,346	125,554	119,040	124,740	203,664
MT人当り店着数 (1000)	110	135	91	109	102	101	140
MT人当り店着数 (1000)	1,232	1,400	1,184	1,147	1,171	1,044	1,454
その他人時	11	11	11	11	11	11	11
ドライバー人時合計	108.4	102.2	120.4	112.7	130.5	151.0	

発注データや
傾向を分析

①物量が少ない事②店舗様の影響が
少ないことから「水曜日休配」を決定



データの受信時間前倒し



全体の結果(見込み)

24年度不足ドライバー2名に対し

4名分の労働時間を確保！！



③ 便の効率化

中食チェーン様のご理解、ご協力をいただき、以下の通り、週6回から週3回配送に削減する取り組みを行いました。削減に伴い発生が懸念される事項を洗い出し、チェーン本部様、当社で丁寧に対応し解消を図りました。

MOVO（スライド5参照）を基に車両ごとの積載率等を分析

各センターから改善案をヒアリング

得意先提案、課題の明確化

チェーン本部様、物流パートナー様、当社で連携し改善

物流パートナー様と一緒に効率的な配送を考えコース案作成

A市方面
『月・水・金』配送

N物流センター

B市方面
『火・木・土』配送

懸念事項の解消



週3回配送により
1回あたりの納品物量が増え、
ストッカーに入らない可能性

－チェーン本部様－
各店舗巡回を行い、ストッカーが物量増に対応できることを確認



－当社－
商品がストッカーに入らなかった場合に備え、
納品時にシッパーを持参



結果

目標達成率



年間改善目標金額:

28,000千円

年間改善金額:

27,100千円

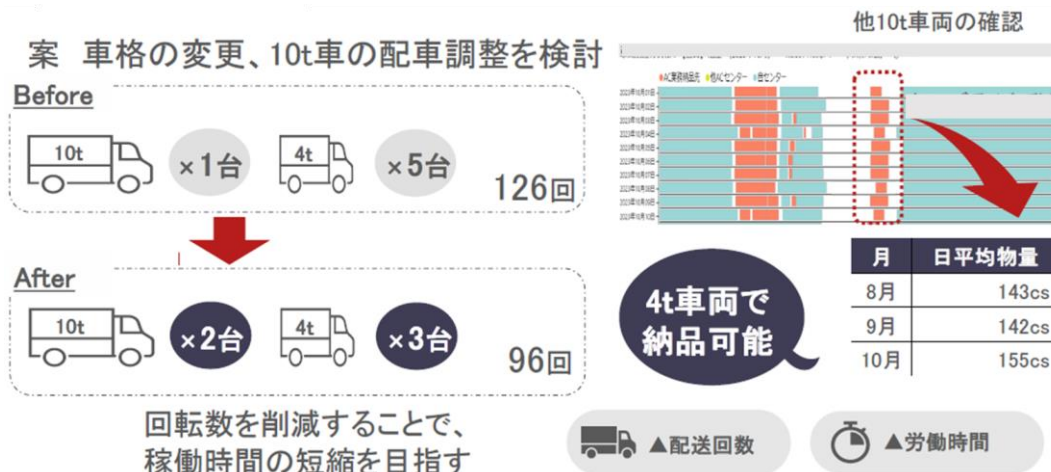
※23年度改善見込金額: 9,883千円

物流C:	11,400千円/年(車両1台)
物流C:	2,400千円/年(人件費・燃料費)
物流C:	900千円/年(人件費・燃料費)
物流C:	11,400千円/年(車両1台)
物流C:	1,000千円/年(人件費・燃料費)

④ 積載率向上 – 車格の再編 –

車格の変更、集約、効率的な組み合わせを追求することで積載率の向上と車両台数の削減を図ることが出来ます。実態調査を行い、パートナー様と連携して改善した2件の事例です。

事例①



物量と車格の実態を調査し、10t車、4t車の組み合わせを変更

事例②

・積載に合せた車格に変更できないか？



積載の調査

↓
パートナー様へ
日々の物量と積載
写真を提示

↓
打ち合わせの結果、
10t車から4t車への
変更が可能と判断

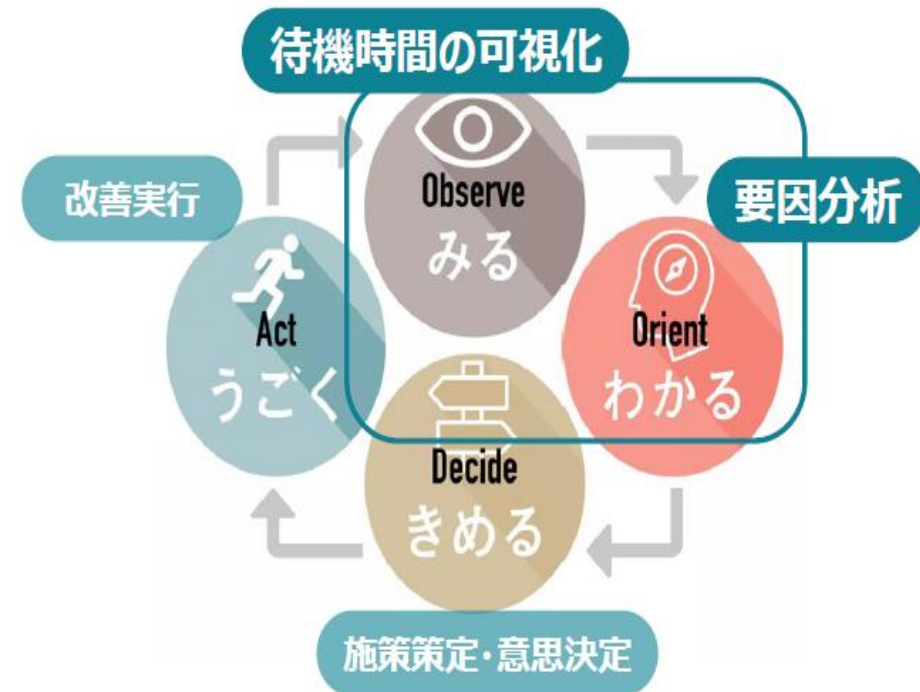
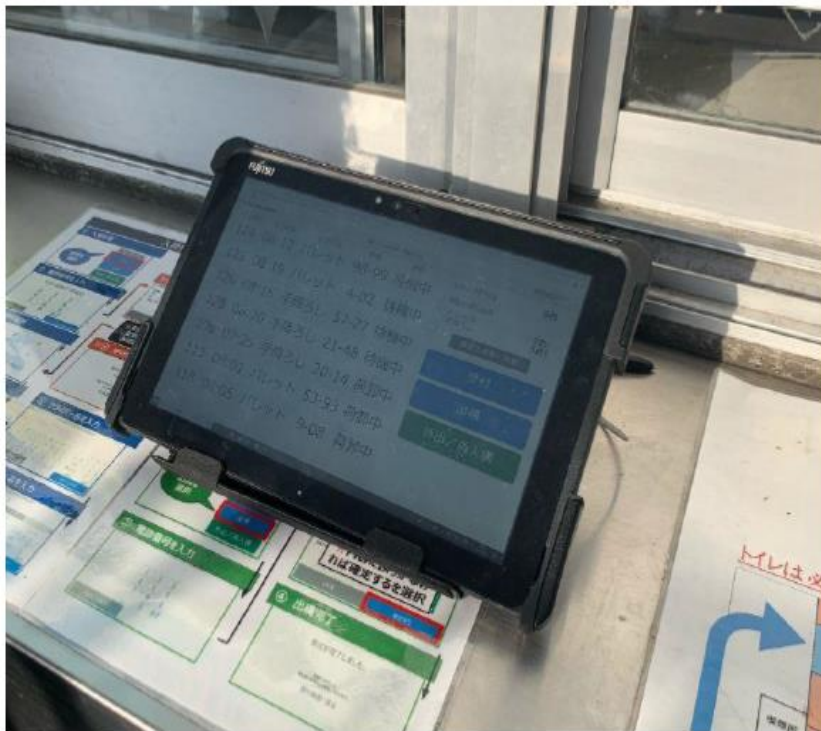
⑤ 納品待機時間の削減 – 入荷受付・予約システムの活用 –

一般社団法人日本加工食品卸協会（日食協）が提供している、業界標準のトラック入荷受付・予約システム『N-Torus』の導入推進により、メーカー様の荷待ち時間改善を図っています。

入荷管理システムによる荷受け待機時間・要素可視化

狙い

待機時間の可視化・要因分析によるボトルネック抽出



⑦ 労働環境の改善 – 肉体的負担軽減 –

冷凍物流における手作業は身体的に大きな負荷となり、ドライバーの高齢化問題も踏まえ、人材確保の観点でも喫緊の課題となっています。フローズンマザー物流センターのパレチゼーションの取り組み(スライド6)を、**労働環境改善の観点から**、スライド7の動画内容を使用して紹介します

–「日本アクセスの社会課題解決」動画より–

パレチゼーションによる負担軽減 ～関東フローズンマザー物流センター～



フォークリフトで積み込み



レールを使って奥へ



将来的に年齢を重ねていても、



ドライバー職というのを続けていける



希望がちょっと増えましたというところは、



ドライバーさんから結構意見は頂戴しています。

-株式会社ギオン様(関東フローズンマザー物流センター 物流パートナー)
高橋エリマネージャーのコメントより-

手積み手降ろしという体力的にかなり厳しい業務を、パレット積みパレット降ろしにいただいたおかげで納品時間を短縮。その過酷な寒い中で重い荷物を持つと、ただでさえ身体に冷え込むような作業場で10kg・15kgとかの重量物をずっと持ちっぱなし、腰を中心に痛めるドライバーさんが多くいました。専用器具を使って運搬できるようになり、身体的な負荷が減りました。**将来的に年齢を重ねていても、ドライバー職を続けていける希望がちょっと増えましたと、ドライバーさんから結構意見は頂戴しています。**

小売チェーン様に店舗納品ルールを大幅に緩和いただくなど多大なるご理解、ご協力をいただき、②長時間拘束の改善、③便の効率化、④積載率向上、⑤待機時間削減などの改善が見込める対策を実現しました。**全国物流改善事例発表会にて「優勝」を獲得した事例**です。

従来

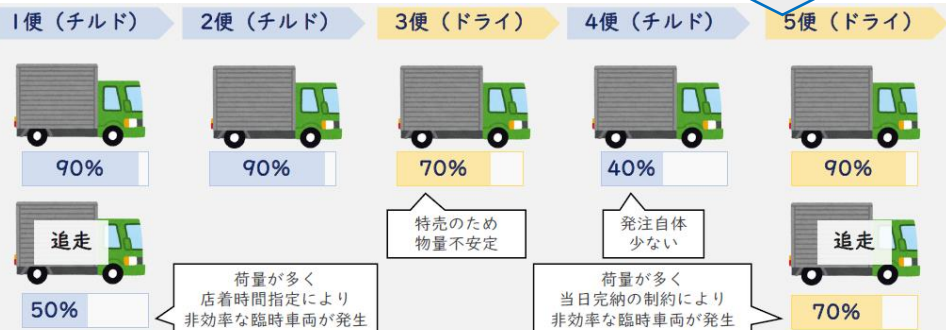
- 1日5便体制
- 便ごとに納品カテゴリ指定
- 便ごとに店着時間の指定

積載率の低い
コースが発生

時間、カテゴリ
の制約により

長時間拘束の発生

作業待ちによる
待機時間の発生



抜本的な改善策を策定

改善後

- ① 2～4便を一つの店着時間枠として日中便を新設
- ② 積載率が100%となってから配送
- ③ 残荷は次便配送（臨時車両の削減や最終便の追走廃止）

わかりやすく順を追って説明！



次の
スライド
に続く

ベストプラクティスの紹介－新ダイヤグラムの提案－

No.2

この取り組みは本年2月からスタートしたばかりにて、今後小売チェーン様、物流パートナー様、当社にて、さらなる検証、改善等、PDCAを継続していきます。

前の
スライド
から続く



改善後の便体制イメージ



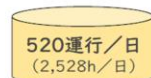
効果

削減要素

日中便の定期便10運行が削減され、総稼働時間が削減されます。



▲10運行



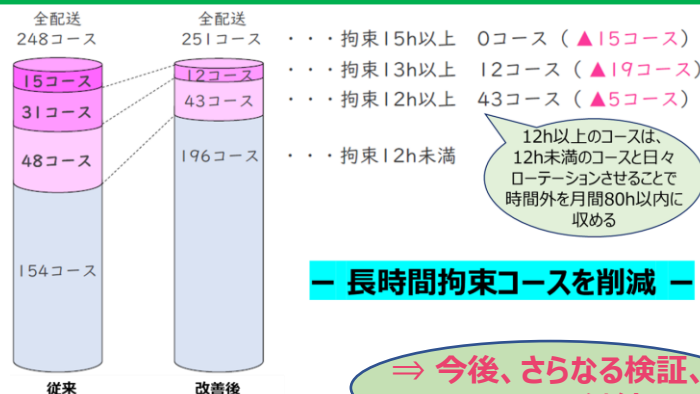
▲177h/日の削減効果！

増加要素

長時間拘束となっているコースを、日中便を踏まえ見直した結果、3コースの車両増となります。



+3コース



－ 長時間拘束コースを削減 －

⇒ 今後、さらなる検証、PDCA継続

**日本アクセスは今後も、
持続可能な社会実現に向け、
製・配・販で連携した
物流改革に取り組んでいきます。**

