

「第13回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県地方協議会」
九州運輸局福岡運輸支局輸送部門様 講演資料

2024年問題の影響と打開策について

2023年2月8日

常務執行役員
低温・流通本部長

ふじわら じょうじ
藤原 丈二



目次

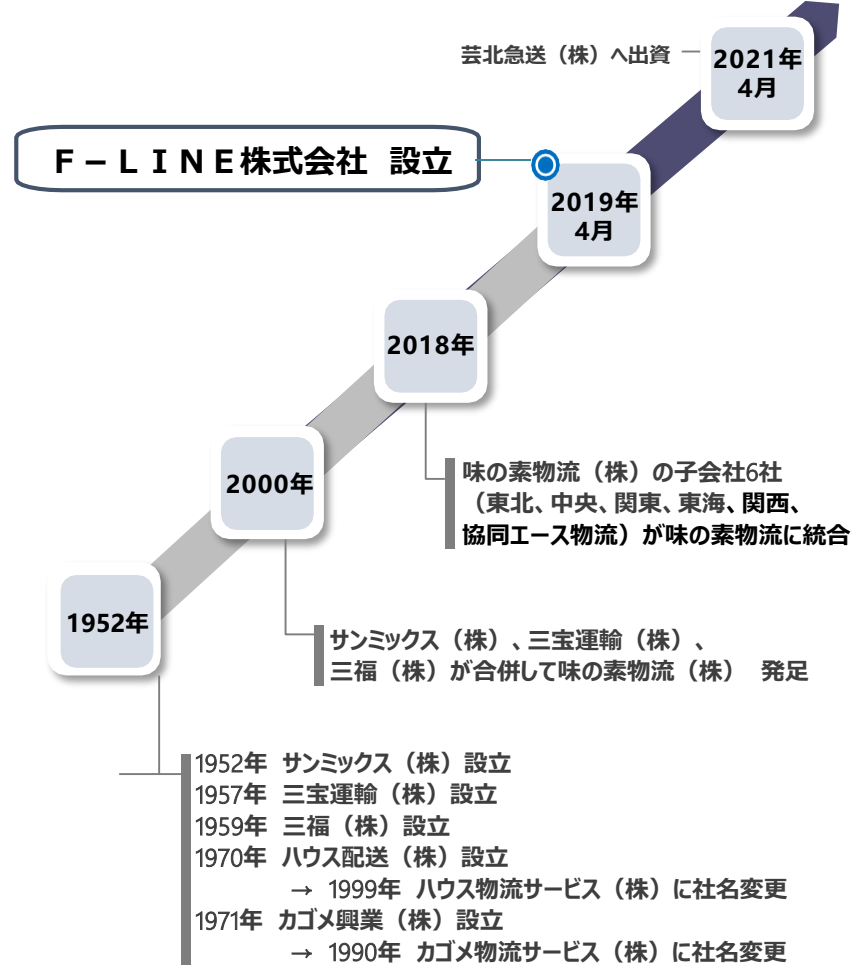
- 01 F-LINE株式会社の概要
- 02 物流業界を取り巻く課題について
- 03 物流業界に迫る2024年問題
- 04 F-LINE株式会社が目指すもの
- 05 具体的な取り組み内容について

01 F-LINE株式会社の概要

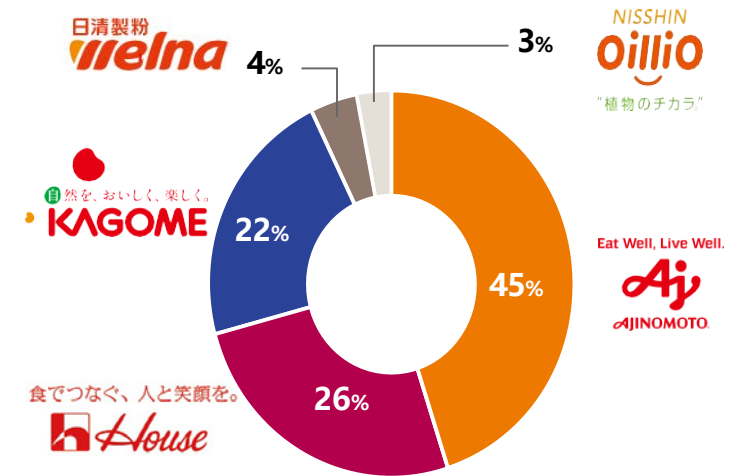
会社概要

会社名	F-LINE株式会社
設立	1952年10月2日
代表者	代表取締役社長 本山 浩
本社所在地	東京都中央区八丁堀三丁目3番5号
資本金	2,480百万円（2022年3月31日時点）
従業員数	1,857名（2022年3月現在） ※役員・嘱託・受入出向者及び契約社員を含まず
関係会社	芸北急送株式会社（33.4%） ※2021年4月
車両台数	535台
事業内容	貨物自動車運送事業／貨物利用運送事業／ 倉庫業／通関業／港湾運送事業 等

当社の変遷



出資比率



01 F-LINE株式会社の概要

沿革



味の素物流株式会社

- 1952年**
株式会社サンミックス設立（創立時の社名 株式会社坂本運送店）
- 1957年**
三宝運輸株式会社設立
- 1959年**
三福株式会社設立
- 2000年**
上記三社が合併し、味の素物流株式会社発足
- 2006年**
ISO14001認証取得
- 2018年**
物流子会社6社（東北・中央・関東・東海・関西・協同各エース物流）が味の素物流に統合



カゴメ物流サービス株式会社

- 1971年**
カゴメ興業株式会社設立
- 1972年**
大府・大阪配送センター開設
- 1975年**
自動車運送取扱事業登録
- 1976年**
営業倉庫業開設（大府配送センター）
- 1990年**
カゴメ物流サービス株式会社に社名変更
- 1997年**
第二種利用運送事業（鉄道）許可取得
- 1998年**
本社機能を大府から東京（東京カゴメビル）へ移転



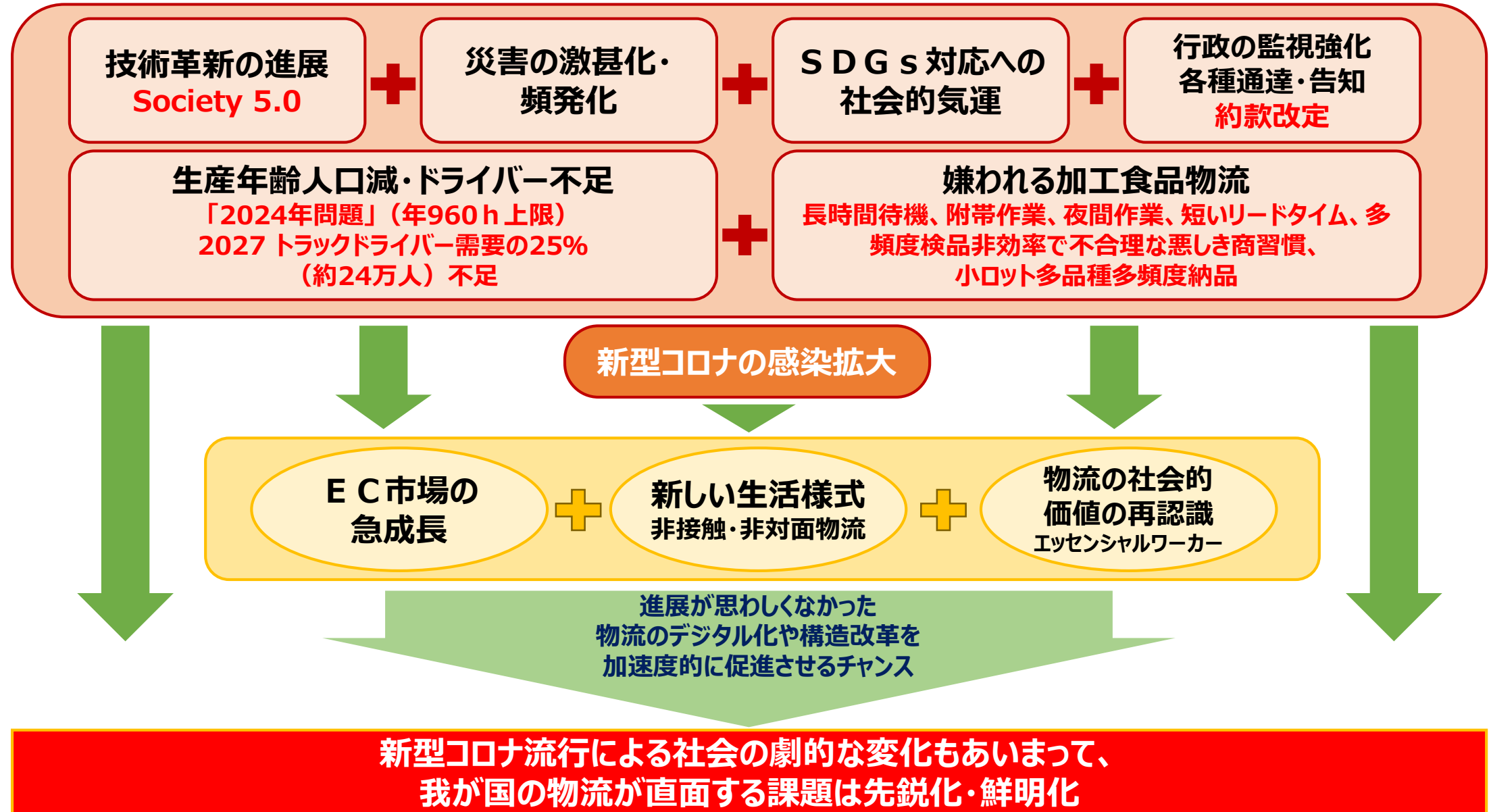
ハウス物流サービス株式会社

- 1970年**
ハウス配送株式会社を奈良県大和郡山市に設立
- 1999年**
ハウス物流サービス株式会社に社名変更
- 2004年**
グリーン経営認証取得
- 2011年**
ISO14001認証取得
- 2014年**
太陽光発電設備導入（埼玉営業所・西宮営業所・小牧倉庫）
- 2016年**
北海道における共同配送開始

統合



02 物流業界を取り巻く課題について



03 物流業界に迫る2024年問題

物流事業者の実態（アンケート結果より）

参照データ：(2021年)
厚生労働省「自動車運転者の労働時間等に関わる実態調査」

現状で1カ月の拘束時間275時間を超える事業者用

全体の34% → 加食が発荷主の場合に限ると**50%超**

残業規制も踏まえると拘束時間は11.5時間ほど（ドライバー1人当たりの運収が減り、人手不足が悪化）

2024問題の影響（配送の時間と距離への制約）

- 【前提】
- ① 休日数・労働日数・労働時間は運輸業における平均的な休日数、就業日数を設定
 - ② 一日当たりの労働時間を8時間に設定

※時間外労働の上限
平均での差 **▲20時間**

現行法 厚生労働省「改善基準告示」の制限
・1日当たりの拘束時間 原則13時間
・最大拘束時間 16時間 (15時間超えは週2日迄)
・1か月あたりの最大拘束時間 293時間

※時間外労働の上限
平均で **1か月約100時間**

+新規制 労働基準法上の制限
・1週につき1回以上の休日（4週を通じて4日以上の日）
・原則1日8時間（1週40時間）
・時間外労働の上限 年間960時間 (1か月80時間)
・年次有給休暇の取得義務 5日間

- 輸・配送は、2024年問題により、「届けられる距離」と「拘束時間」が、これまで以上に制限
- トラックで輸配送できる距離を延ばす為には、リードタイムの延長や、トラックの2マン運行、輸送モードの変更、（貨物輸送や内航海運）などの代替輸送手段への切り替えが必須
- 同時に乗務員の拘束時間のなかから、運転時間以外にかかっている時間を短縮する必要がある。
そのためには、積卸時の庭先条件の変更（待機時間、附帯作業等の削減）や新たな仕組み（物流DXなど）が必要
⇒業務フローの抜本的見直し、新しい物流スキーム、標準化、商慣行の見直しなどの準備

基本理念

「競争は商品で、物流は共同で」

基本理念に基づき、
持続可能な食品物流の基盤構築を目指す。

～ より効率的で安定した物流力の確保と
食品業界全体の物流インフラの社会的・経済的合理性を追求 ～

F-LINEが目指すもの

“価値ある物流品質を、ずっと。”

Ⅱ 取り組みテーマ

Ⅰ. 持続可能なネットワークの構築

- F-LINE理念に基づく 最適な物流拠点、配送ネットワークへの再編成
- 物流の整流化
(物流業務や商品外装、コード体系などの標準化と、サプライチェーン全体の効率化)
- 幹線輸送網の構築

Ⅱ. 高品質なサービスを提供する強い現場づくり

- 省人化設備や高機能なシステムの導入による物流センター業務の効率化
- 強い現場を支える基盤(技術、設備、機能)の整備
- 高い物流品質の維持、災害に強い体制の確保

Ⅲ. 人財の確保と定着

- いきいきと働ける職場環境の整備
- 就労条件や人事諸制度の見直しと新教育体系の導入 (伝承から教育へ)
- 物流を担う人財の確保、従業員満足度の向上

Ⅳ. コーポレートガバナンス強化による

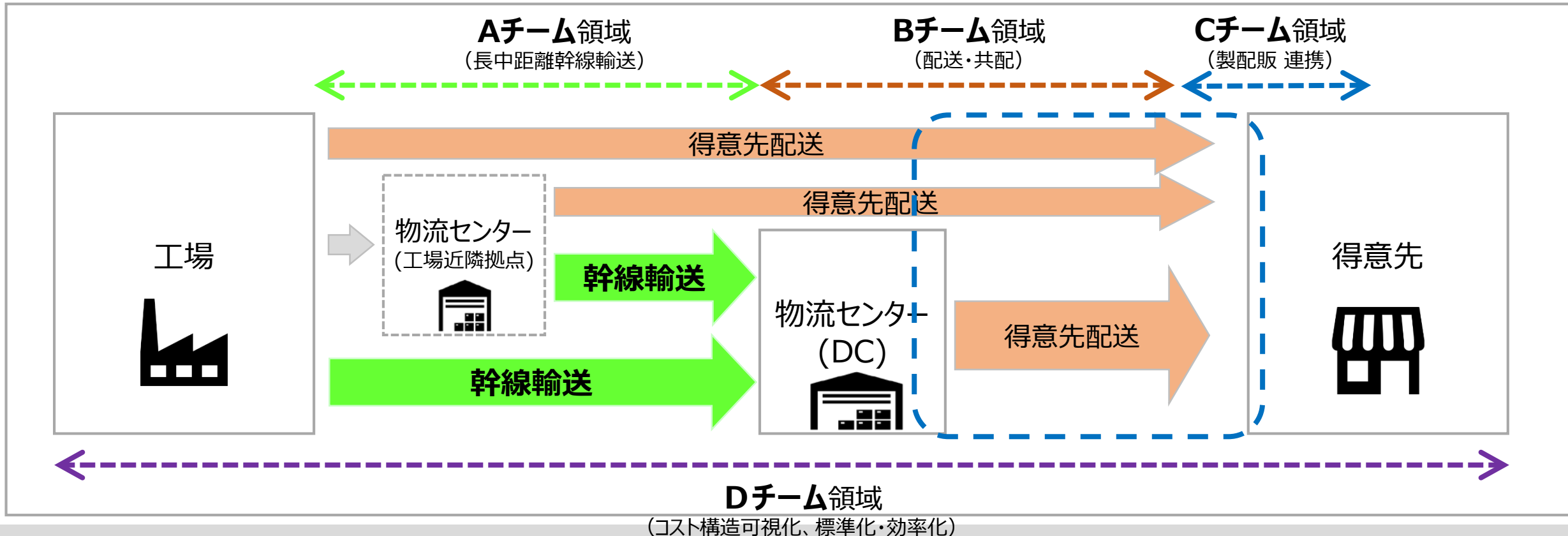
- 経営の透明化、経営基盤の整備 (コンプライアンス・倫理教育の実施)
- 組織風土の改革 (風通しの良い職場づくり)
- 次世代技術の探求

※「中期経営計画 2 1-23を実現させるための骨子」より

“F-LINE プロジェクト 第2期の始動”

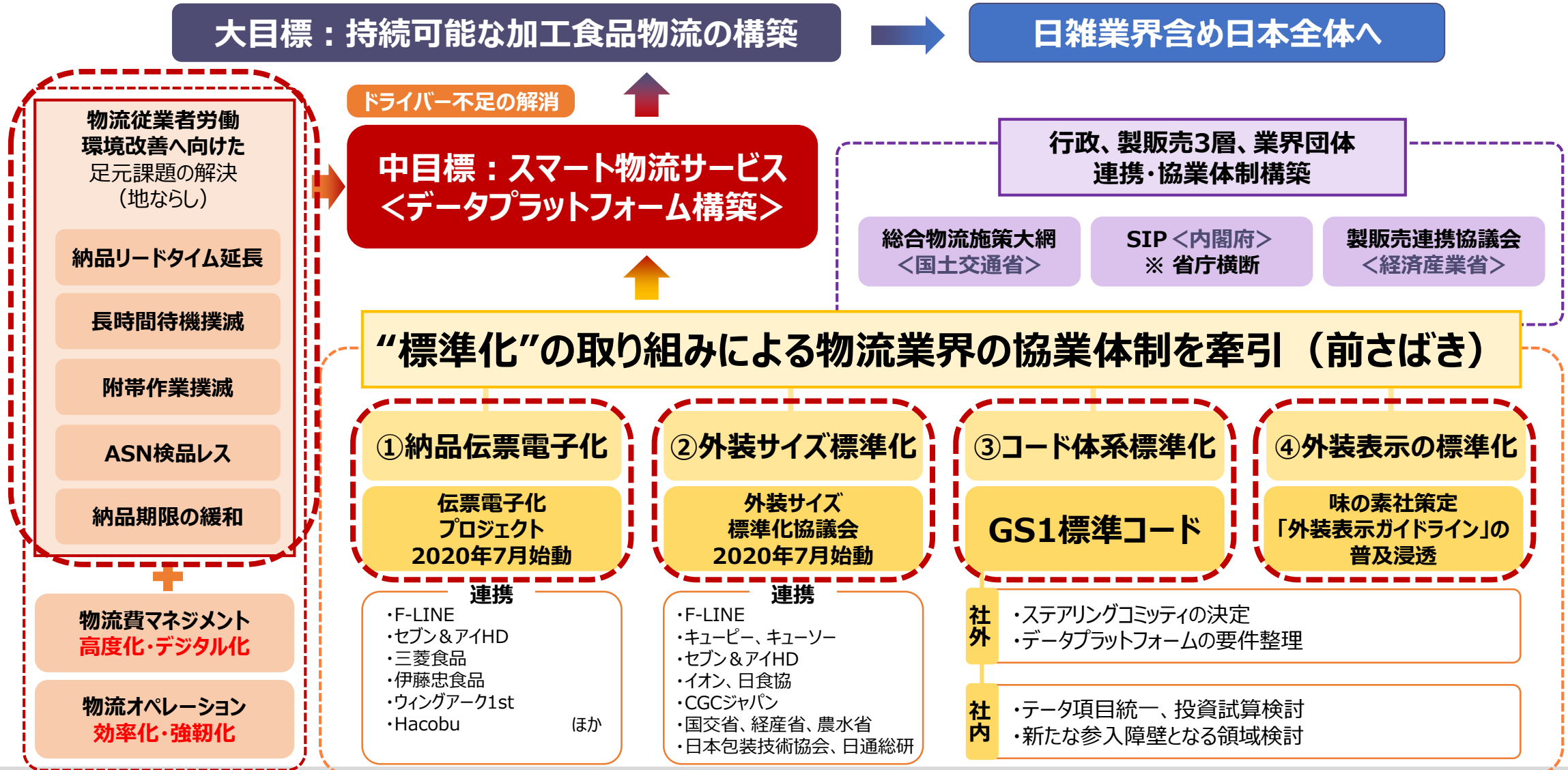
出資メーカーとF-LINE（株）が一体となったF-LINEプロジェクトだからこそ実現できる、ユニークで魅力的な戦略、施策、新しいスキーム（プラットフォーム）などを議論、立案、策定し、行政当局やステークホルダーを巻き込みながら実施、実装していく。まずは、加工食品物流（常温）においてその改革に資する領域でスタートするが、実現の過程の中で、冷凍食品や、日雑業界、他業界への連携拡大・発展も視野に入れて推進する。

◆サプライチェーン俯瞰イメージ



05 具体的な取り組み内容について

持続可能な加工食品物流の構築に向けた現時点における全体構造



05 具体的な取り組み内容について

取り組み① 納品リードタイム延長

※ 1/15 日食協様「物流問題研究会」

大目標：持続可能な加工食品物流の構築

物流従事者労働 環境改善へ向けた
足元課題の解決（地ならし）

納品リードタイム
延長

長時間待機
撲滅

附帯作業
撲滅

ASN
検品レス

納品期限の
緩和

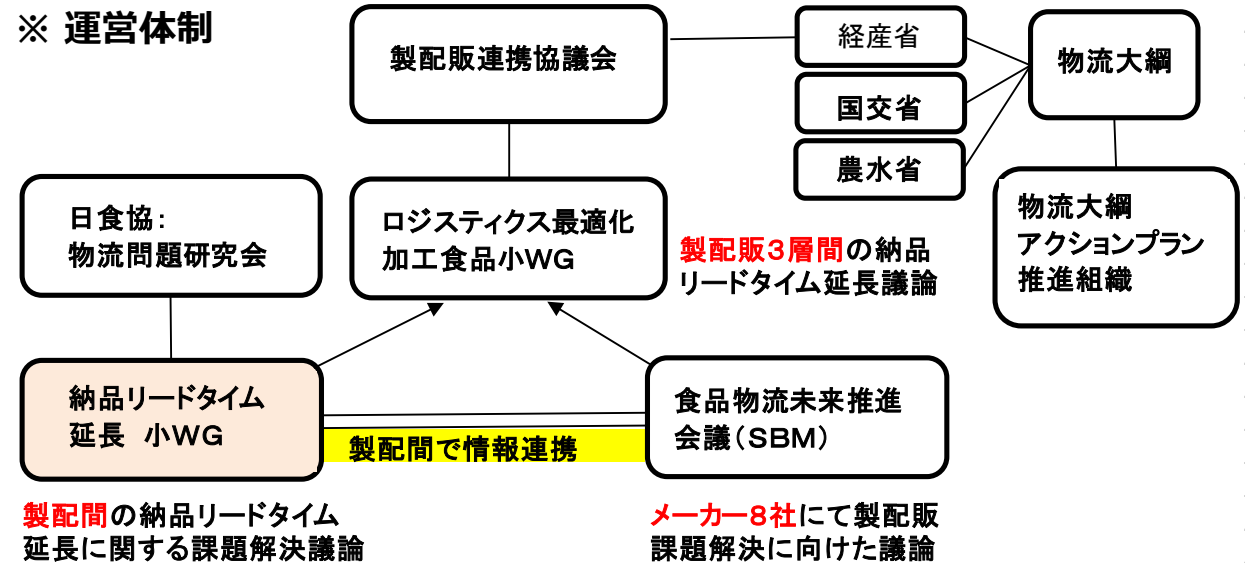
日食協とSBM間で、大目標達成に向け、
製配間で取り組むことで合意。
第一歩として「納品リードタイム延長」に取り組む。

日食協「納品LT延長小WG」における取組議論の結果

- ・ N + 2 届 受注メ時間：11時→13時、物流会社データメ：13時→15時
に変更した実証テストを、20年6-7月で実施（味の素社、キューピー社）

➡ 今後、実証テストの各社横展開を図り、実装に向けた標準化モデル構築を目指す。

※ 運営体制



経産省「製配販連携協議会」と、日食協「納品LT延長小WG（製配）」で
連携しつつ、行政監督のもと、製配間で議論。
小売にも提言を図っていく。

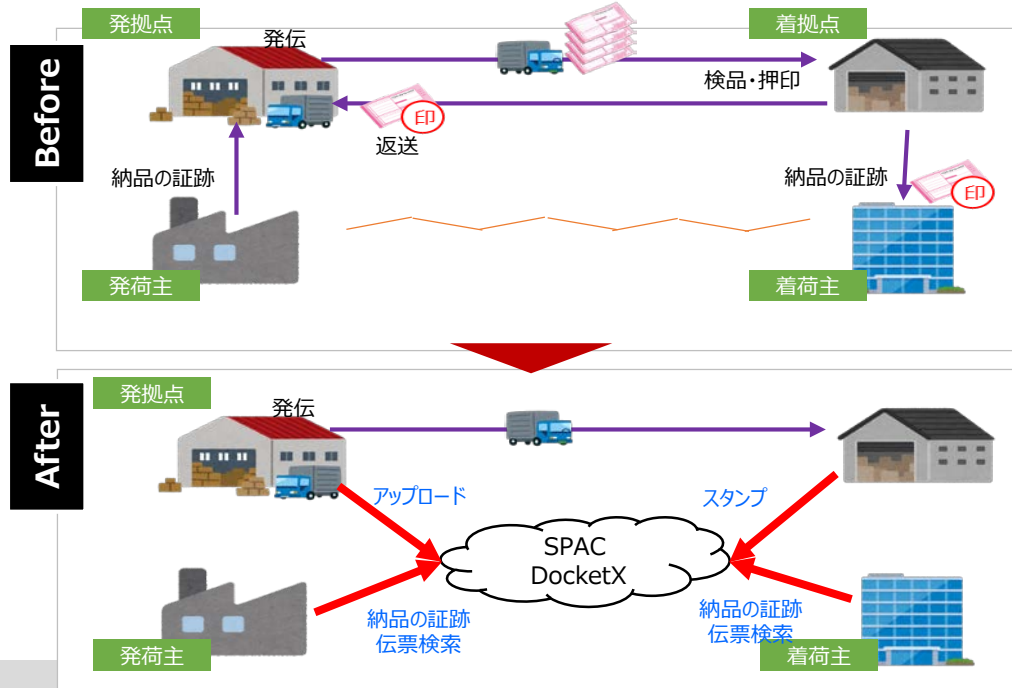
05 具体的な取り組み内容について

取り組み② 伝票電子化

2020年
プロジェクト立上げ ⇒ 実証実験実施

- ・ **伝票電子化プロジェクト発足（7月）**
7月～11月 プロジェクト会議
8月～ 9月 実証実験 量販ルートとCVSルート
※イトーヨーカドー、SEJ、伊藤忠食品、三井食品
- ・ R2国交省モーダルシフト等推進事業計画に認定

<伝票電子化の実証実験>

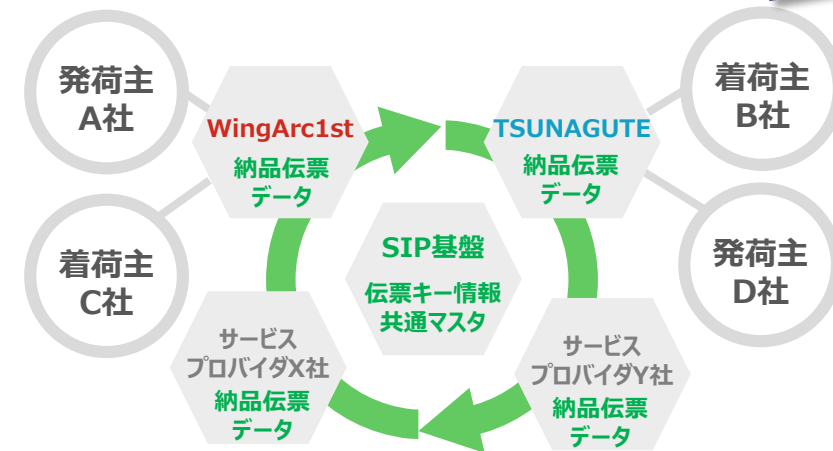


2021年
実装・拡大に向けた取り組み

- ・ 汎用性の高いシステムAPP開発中
※ALIS改修し、WA社と自動連携（9月末）
- ・ ①在庫移動②得意先配送③生産移動の順に
実証実験予定 ※三菱食品、イオンRDC予定
- ・ **納品伝票エコシステム**検討開始（国交省連携）

<納品伝票エコシステム>

どのサービスプロバイダを選んでも
納品伝票データをやり取りできる仕組み



※SIPスマート物流サービス（国交省、経産省）
WingArc1st、TSUNAGUTEにて検討中

この「**エコシステム**」を、
複数システムが乱立し、
個別最適化が進む他のシステム
（例：バス予約受付システムなど）
にも適用していきたい

05 具体的な取り組み内容について

取り組み③ <外装サイズ> 標準化の取り組み

2020年7月30日 外装サイズ標準化協議会発足

- (製造) 味の素、キューピー
- (卸売) 日本加工食品卸協会
- (小売) C G C、セブン&アイHD
- (物流) F-LINE、キューソー
- (関連) 日本包装技術協会、日通総研、流通経済大
- (行政) 国土交通省、経済産業省、農林水産省

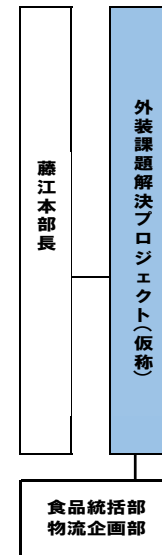
2021年4月15日
“「ガイドライン策定・公表」”

F-LINEプロジェクト各社が、
ガイドラインをもとに、
社内プロジェクト立上げの検討を開始。

(一例)

味の素(株)は、外装課題を同一プロジェクトとして、
「外装課題解決プロジェクト」と題し、
「DFLテーマ」「GS1コード」の両取組を同時に開始する

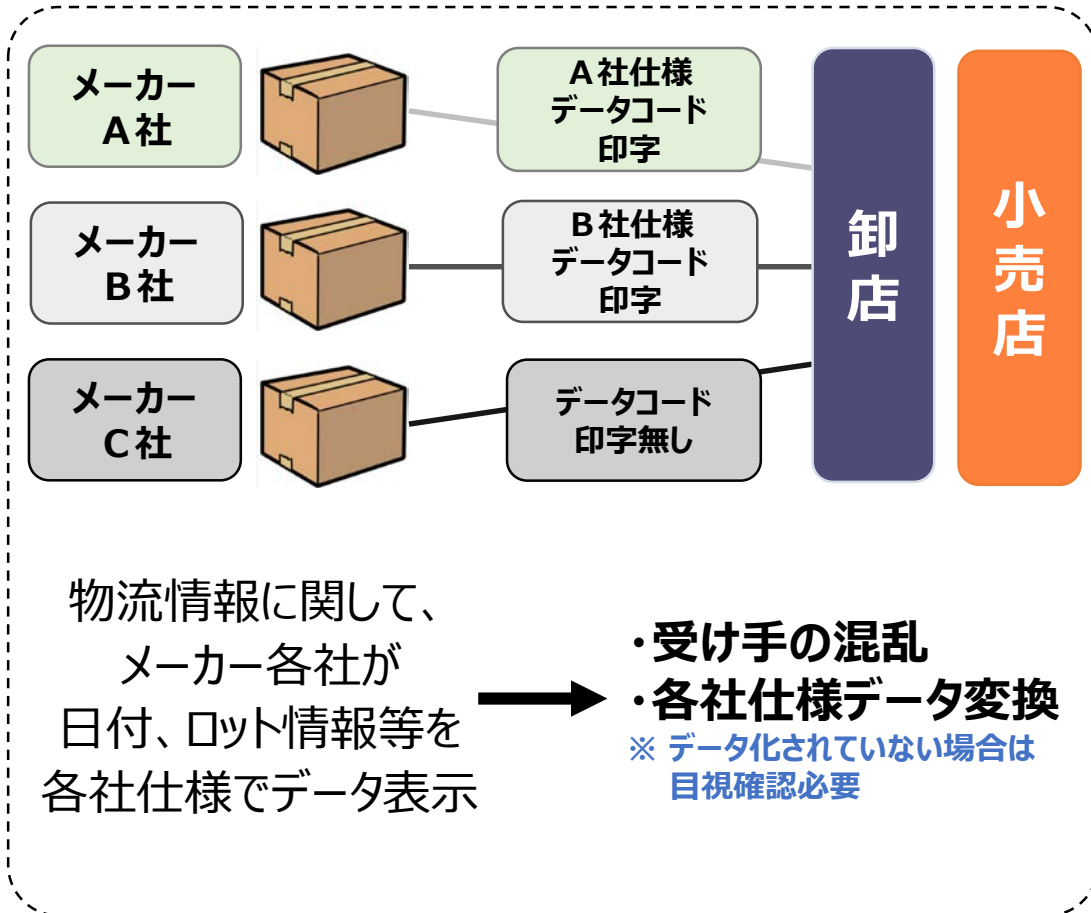
大目標: 持続可能な加工食品物流実現				
対象商品	取組項目	メリット	進め方(案)	
段ボール箱 一斗缶 オトール PPバンド シュリンク 天面シシ目	・外装サイズ種類の集約化、平面積載率90%以上の達成	・パレット積載率向上 ・輸送効率向上 ・荷役作業効率化 ・保管スペース有効活用 ・共同配送促進	・外部: 外装サイズ標準化ガイドラインを元に、社内ガイドライン作成。 ・新商品発売時や改訂切替時に全事業部で適用を図る。	
	・貨物高さ制限追求 ・箱重量上限設定	・破損数削減 ・自動化⇒少人化 ・CO2及び廃棄物削減 ・女性高齢者対応(働き方改革)		
全製品	GS1 Japanガイドラインに準拠した「GS1QR」コードの外装印字	・賞味期限データに伴う発着荷主検品作業効率化 ・データプラットフォームの構築による製配販データ連携実現、スマート物流の実現	・データ項目はGS1 Japan制定ガイドライン準拠 ・当社外装表示ガイドライン規格項目として追記	



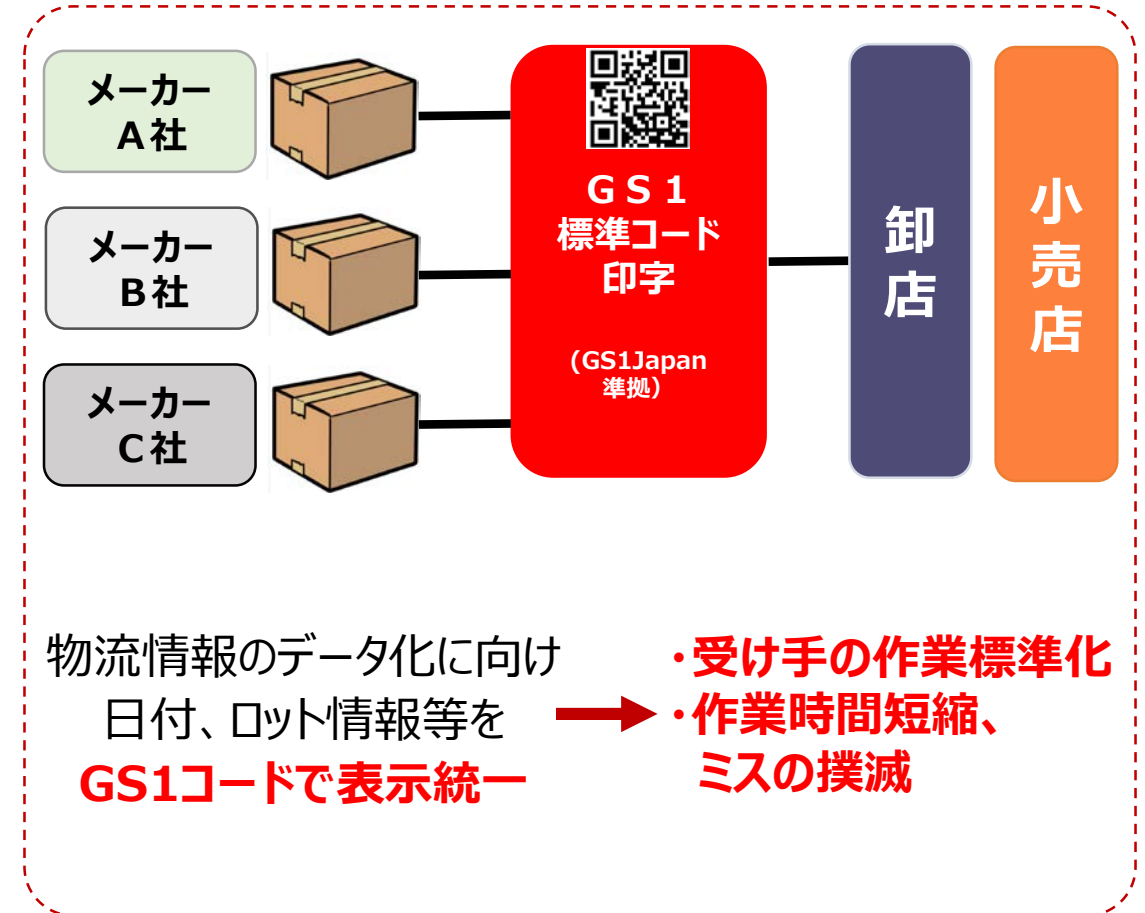
05 具体的な取り組み内容について

|| 取り組み④ コード体系標準化

GS1QRコード導入に伴う物流情報の清流化



今後



05 具体的な取り組み内容について

|| 取り組み⑤ 外装表示標準化

GS1 QRコード導入に伴う物流情報の清流化



GS1 Japan制定の
GS1 QRコード情報内容に準拠し、

- ① 商品コード
- ② 製造日
- ③ 賞味期限
- ④ 各社ロット情報 を盛り込む。

荷受け側のスキャンで4つの情報が取り込まれ、
各社管理システムにそのままインターフェイスされる。

目視作業、手書き作業がなくなることで

- ・作業ミスの撲滅
- ・荷受け作業時間の短縮

	項目 (AI)	内容
商品コード	(01)	GTIN 14行
製造日	(11)	YYMMDD 6行 ※ 表示しない場合は省略
賞味期限	(15)	YYMMDD 6行 ※ 表示しない場合は省略 年月表示はDDを〇〇表示
ロット番号	(10)	メーカー指定ロット管理番号

05 具体的な取り組み内容について

Ⅱ 取り組み⑥ 待機時間、附帯作業の改善

敬遠される食品物流業界

物流業界において、食品物流は物流事業者から敬遠されています。

その大きな理由として、 ①長時間労働（1日の拘束時間が長い）

②附帯業務（附帯作業・ロットの小口化等）

乗務員：納品先での長時間待機

倉庫職：物量波動による荷役時間増

乗務員：納品先での附帯作業対応 倉庫職：荷役作業の多品種小口化

自然災害等、トラブル発生時のリカバリ対応

検品（賞味期限仕分け・外装確認等）

事務職：トラブル対応・報告書作成

各種実績とりまとめ（PL・物量等）

上述が挙げられます。また、ここ数年、全国的に自然災害も頻発しており、それに対する対応にも非常に労力が掛かっています。

<メーカーがやるべきこと>

①お得意先様との環境改善に向けた地道な交渉

②現在対応している納品先での待機や附帯作業が（料金化しても）できなくなる（可能性がある）ことの周知

<F-LINEがやるべきこと>

①納品実態調査と荷主各社への改善提起

②待機時間・附帯作業の基準とその後の対応ルールの策定

・何時間以上の待機を長時間待機とするか？

例) 荷主都合30分以上の荷待ちは『乗務記録』の記載対象

・待機上限時間の設定と対応

例) 納品先での待機上限時間の設定と、上限に達した場合の対応。

⇒『持ち戻り翌日再配送』とする。

06 F-LINE株式会社の取り組み事例

【沿革①】共同配送に対するこれまでの取り組み：北海道

北海道エリアでの共同配送実施

	稼働前	稼働後	効果
CO ₂ 排出量	990.5 tCO ₂	845.9tCO ₂	▲15%
配車台数/日	74台	60台	▲18%
稼働率	77%	88%	+11%



共同配送

ただし、拠点は2か所に分散。

・札幌BC（北広島市）

※味の素社・ハウス食品社

・日通社（白石区）

※カゴメ社・日清オイリオ社

日清製粉ウェルナ社・Mizkan社



共同幹線輸送

北海道への幹線輸送共同化実施



※ 混載積込拠点での車両滞在時間の削減
(ハウス食品(株)関東物流センター)

約72分 → 約40分
(12ftコンテナ1個当たり)

※ 一貫パレチゼーション化による
北海道共配センターでの車両滞在時間の削減

約2時間 → 約1時間
(トレーラー換算で1台当たり)

06 F-LINE株式会社の取り組み事例

【沿革②】共同配送に対するこれまでの取り組み：九州

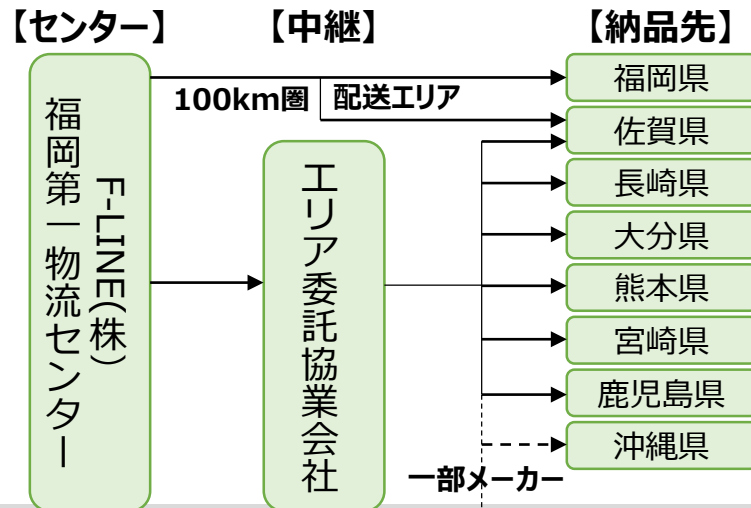
九州エリアでの共同配送実施

	稼働前	稼働後	効果
CO ₂ 排出量	980.6 tCO ₂	829.9tCO ₂	▲15%
配車台数/日	138台	108台	▲22%
稼働率	88%	96%	+8%

大型化



九州エリアの配送ネットワーク図

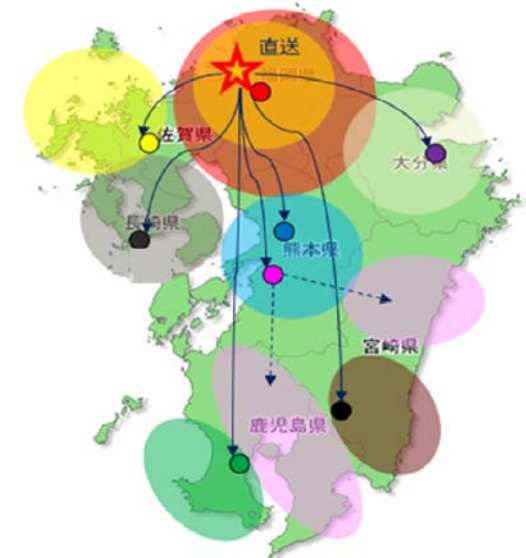


センター直送

- ・拠点から100km圏は主に直送対応
- ・実配送会社：自社＋傭車（協業会社）

中継配送

- ・エリア委託協業会社と連携し高密度配送を図る



ご清聴ありがとうございました。



Copyright (C) F-LINE Corporation.