



物流2024問題へのアプローチと その先の「新しい価値の創造」

日清食品株式会社



自己紹介

2024年
問題
とは

当社の
サプライ
チェーン
体制

当社が
目指すもの

当社が
進める
物流改革

将来に
向けて

自己紹介

2024年
問題
とは

日清食品の
サプライ
チェーン
体制

私たちが
目指すもの

持続可能な
物流への
取組み

将来に
向けて

深井 雅裕

日清食品

取締役サプライチェーン本部長 兼
Well-being推進部長

日清食品HD

NISSIN ACADEMY 学長

経済産業省

製配販連携協議会 運営委員

国土交通省

加工食品分野における物流問題標準化研究会 委員

農林水産省

食品ロス削減商習慣検討WG 委員

一般社団法人フィジカルインターネットセンター(JPIC) 理事

自己紹介

2024年
問題
とは

当社の
サプライ
チェーン
体制

当社が
目指すもの

当社が
進める
物流改革

将来に
向けて

自己紹介

2024年
問題
とは

当社の
サプライ
チェーン
体制

当社が
目指すもの

当社が
進める
物流改革

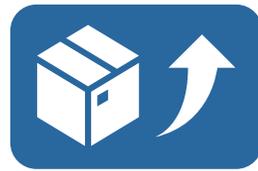
将来に
向けて

物流は「ドライバー減少」「多品種小ロット化」「自然災害リスク増」等、
様々な課題を抱えている

物流効率/積載率 = **低下**

消費者ニーズの多様化や、
EC市場の伸長により

「多品種小ロット化」が進行



いま、物流の置かれた環境...

物流クライシス



自然災害の発生 = **増加**

地震や噴火に加え、大雨・強雨等も
頻発化・激甚化し、**自然災害リスクが高まる**
新型コロナをはじめとした疫病リスクも顕在化

ドライバーの数 = **減少**

所得の低さや労働時間の長さから

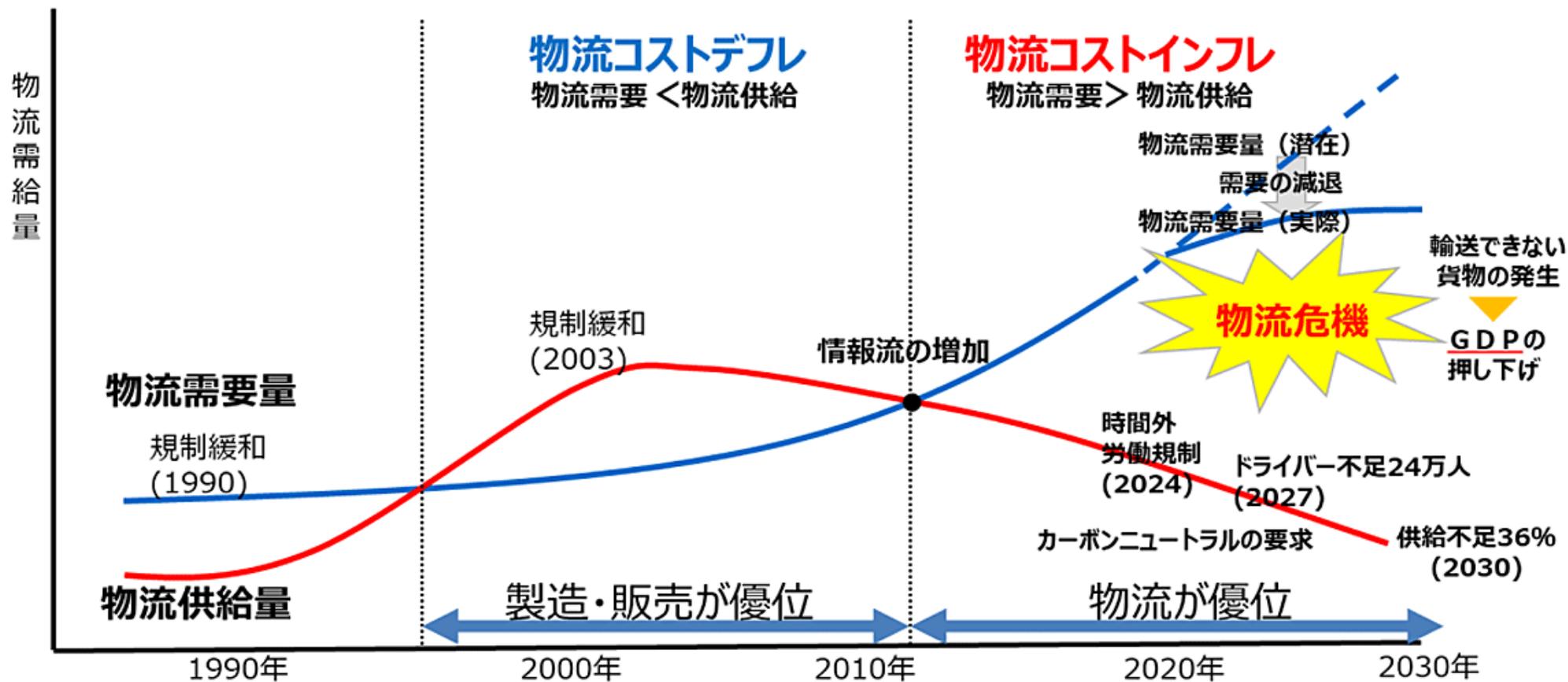
トラックドライバーは年々減少し、高齢化も進む

ドライバーの労働時間 = **減少**

働き方改革関連法案の施行により、
時間外労働時間が規制され

長距離輸送が困難に！

2010年を境に、「物流コストインフレ」になっており、
物流は、経営上の大きな課題に！



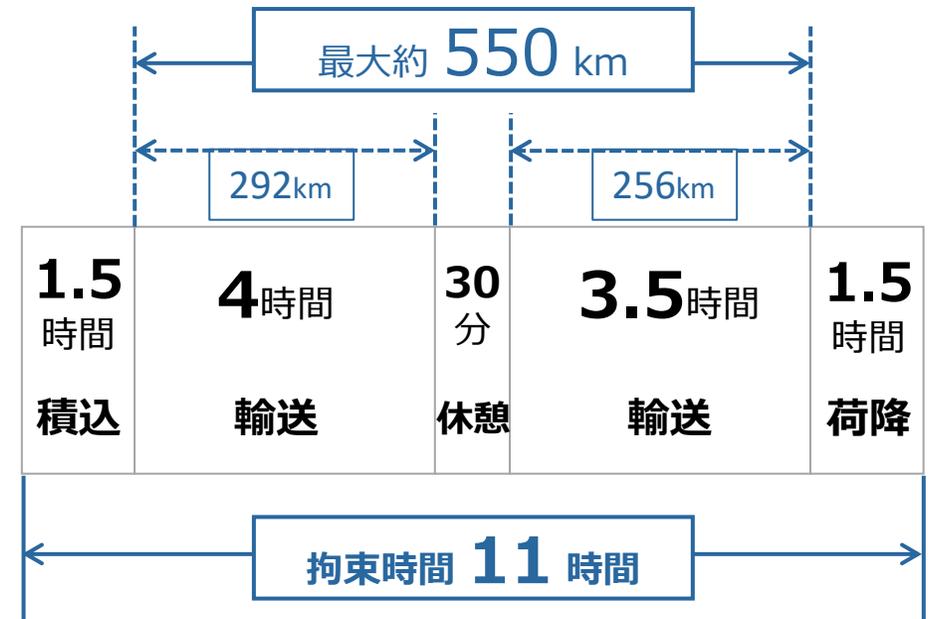
【24年問題】働き方改革関連法案施行により時間外労働時間が規制され、現状のままでは長距離輸送が困難となり、中継拠点の設置等の施策が必要に！

働き方改革関連法案の施行

現在 (改善基準告示)		2024年4月以降 イメージ
293時間		275時間
98時間	時間外労働時間	80時間
173時間	法定労働時間	173時間
22時間	休憩時間	22時間

1日あたりの拘束時間は11時間ほどに

点呼や日報作成等の準備も考慮すると
実働では**400~450kmが限界**
(東京・大阪間の道路距離 約500km)



トラックドライバーの時間外労働削減のために様々な対応を実行中
これらの施策に対し、相応のコストアップを想定

高速道路
活用拡大



長距離
分割輸送

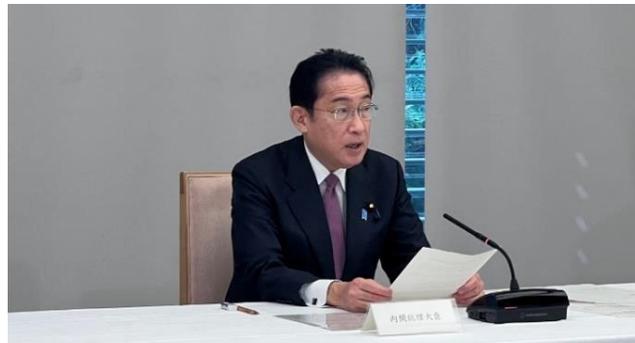


中継拠点
活用



コストアップ要因

2023年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が設置



<構成員>

議長 内閣官房長官

副議長 農林水産大臣

経済産業大臣

国土交通大臣

構成員 内閣府特命担当大臣

(消費者及び食品安全担当)

国家公安委員会委員長

厚生労働大臣

環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。

第1回（2023年3月31日）

「1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください」との総理指示

第2回（2023年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定

政府としての抜本的・総合的な対策を取りまとめたもの。荷主事業者・物流事業者に向けた「ガイドライン」と業界・分野別の自主行動計画の作成・公表、規制措置の導入等が明記された

第3回（2023年10月6日）

「物流革新緊急パッケージ」を決定

政策パッケージに記載される施策のうち、特に緊急的に取り組む事項を取りまとめたもの

第4回（2024年2月16日）

政策パッケージに基づき「中長期計画」を決定

政策パッケージに基づき、2030年度までに政府として取り組む事項をまとめたもの

国からは「政策パッケージ」発出に続き、「荷主責任の明確化」「多重下請け是正」を目的に再来年度から物流関連改正法が施行される予定

政策パッケージ

- ① 商慣行の見直し
- ② 物流の効率化
- ③ 荷主・消費者の行動変容



荷主に対しての影響

- ✓ 経営層の意識改革が求められる
- ✓ 国が物流改善を評価・公表する仕組を創設
- ✓ 物流に係る広報の推進が求められる

物流関連2法の改正

- ① 荷主責任の明確化
- ② 多重下請け是正



荷主に対しての影響

- ✓ 荷待ち時間の削減
- ✓ 物流改善計画の策定
- ✓ 役員クラスの実行責任者の設置

自己紹介

2024年
問題
とは

当社の
サプライ
チェーン
体制

当社が
目指すもの

当社が
進める
物流改革

将来に
向けて

自己紹介

2024年
問題
とは

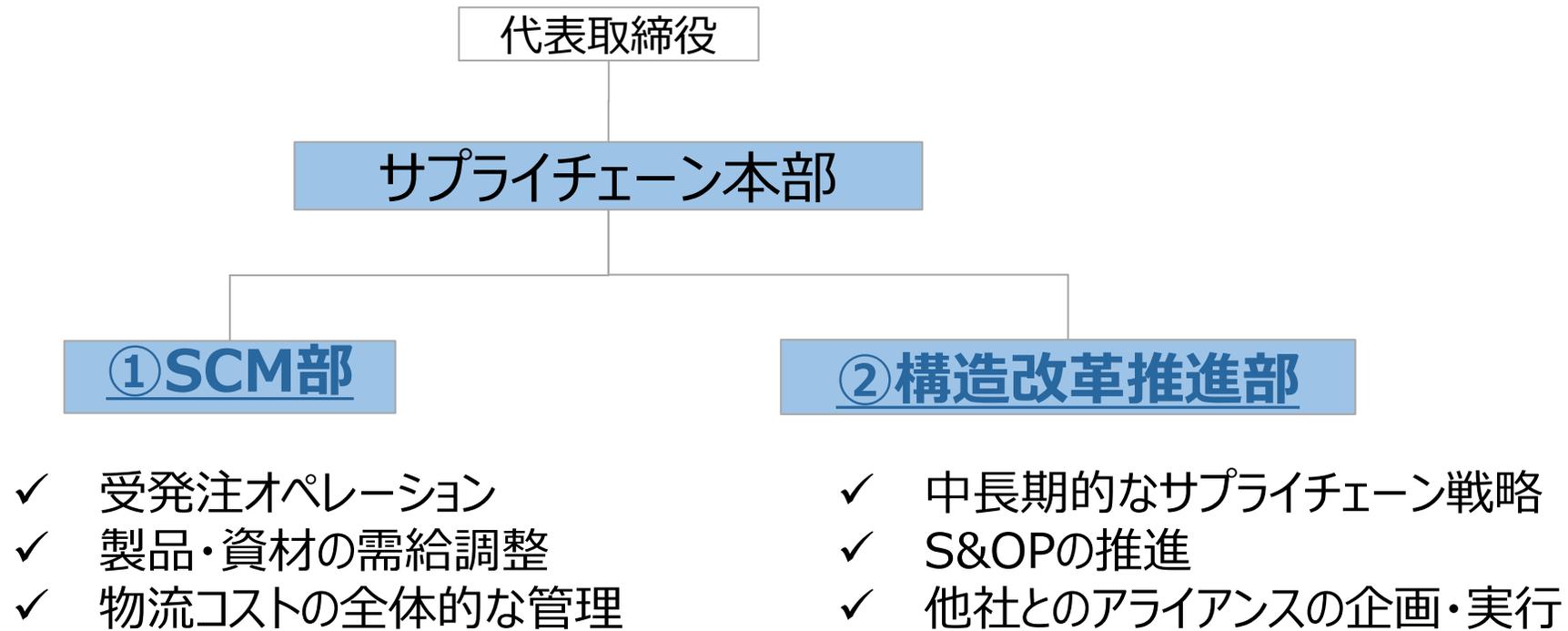
当社の
サプライ
チェーン
体制

当社が
目指すもの

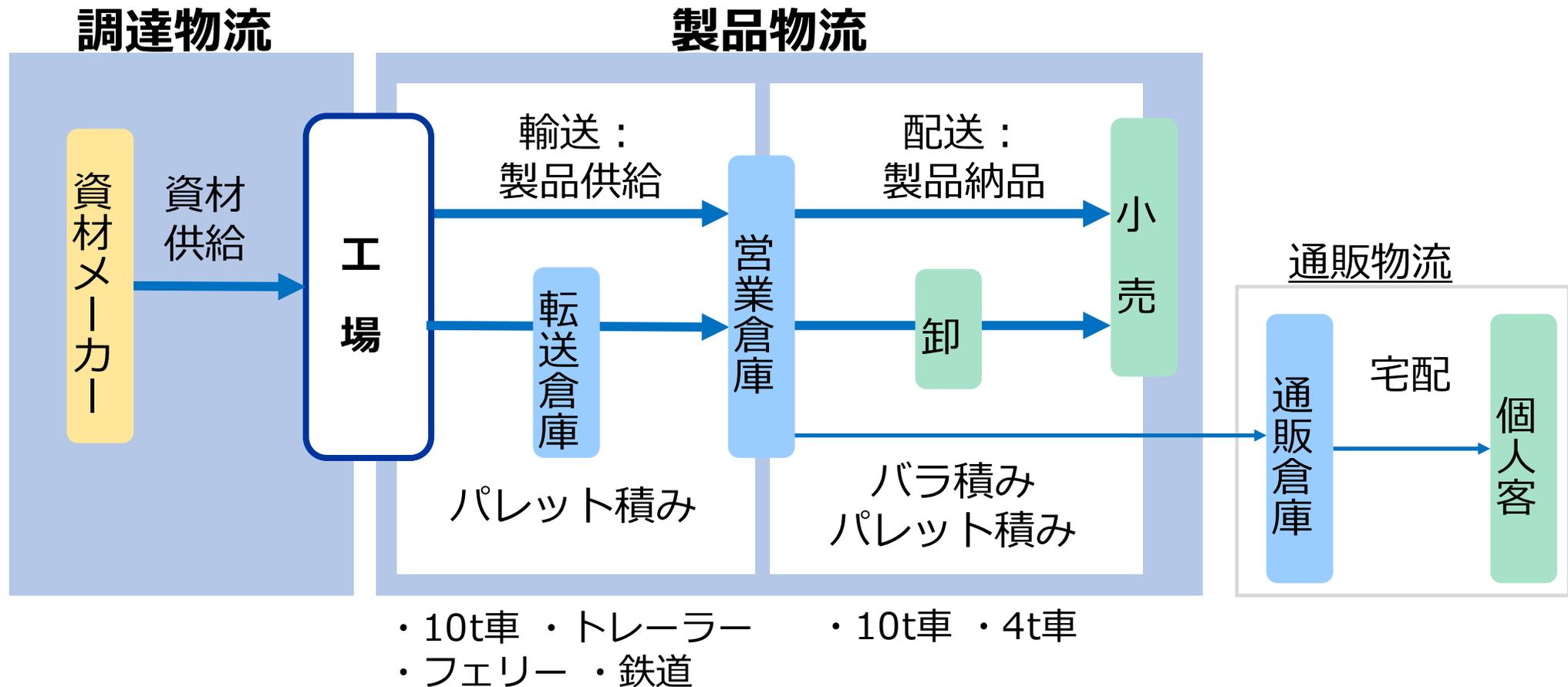
当社が
進める
物流改革

将来に
向けて

サプライチェーン本部の中に「SCM部」「構造改革推進部」を設置。構造改革推進部にて、中長期的な課題への対応を推進



【工場から営業倉庫への輸送】と【営業倉庫から得意先への配送】に加え、
資材メーカー様から工場への【調達物流】もスコープに！



自己紹介

2024年
問題
とは

当社の
サプライ
チェーン
体制

当社が
目指すもの

当社が
進める
物流改革

将来に
向けて

自己紹介

2024年
問題
とは

当社の
サプライ
チェーン
体制

当社が
目指すもの

当社が
進める
物流改革

将来に
向けて

サプライチェーン構造改革を通して、well-beingな社会の実現に貢献

サプライチェーンで価値を創造

組織の生産性向上

企業価値の向上

持続可能な物流体制構築

働き方改革

Well-beingへの貢献

ルーティン業務からクリエイティブ業務へ

環境問題(Scope3)
への対応

業種業界を
超えた協業推進

業務プロセスの
標準化

DX活用した
生産性向上

サプライチェーン全体での構造改革の具体的な施策として、
「サプライチェーン清流化」「流通DX」「異業種との共同配送」を推進

サプライチェーン全体での構造改革

サプライチェーン清流化

サプライチェーンBPO

サプライチェーン関連部門の
業務変革&システム統合

業務プロセス&データ標準化

調達物流と製品物流の統合

流通DX

データ連携による最適化

製配販のデータ連携による
ムダ・ムリ・ムラの削減

異業種との共同配送

究極の共同配送の実現

業種業界を超えた連携による
持続可能な物流への改革

自己紹介

2024年
問題
とは

当社の
サプライ
チェーン
体制

当社が
目指すもの

当社が
進める
物流改革

将来に
向けて

自己紹介

2024年
問題
とは

日清食品の
サプライ
チェーン
体制

私たちが
目指すもの

当社が
進める
物流改革

将来に
向けて

当社が進める 物流改革とは

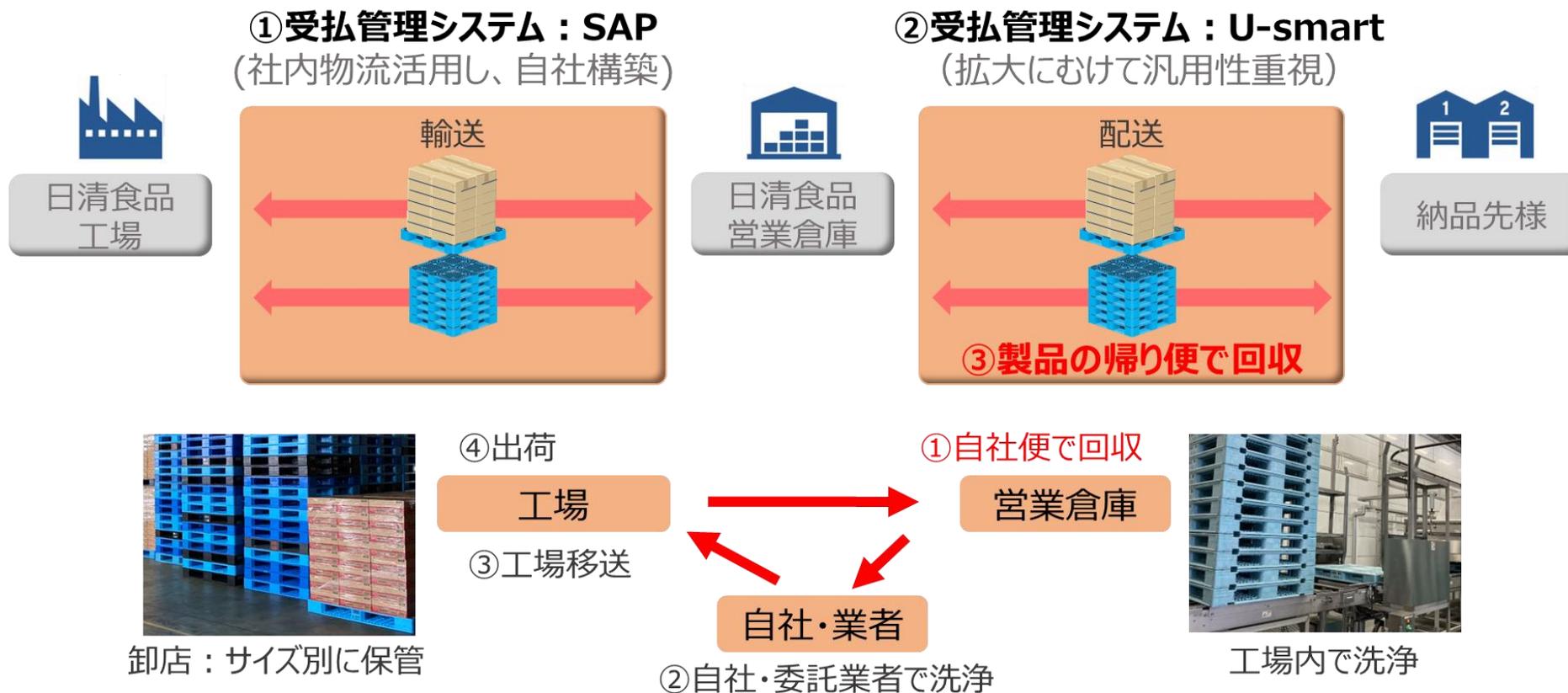
1. 標準化の推進：パレット化の推進
2. 水平連携：共同保管&共同配送
3. モーダルシフト
4. データ連携による最適化：垂直連携
5. 調達物流と製品物流の統合：垂直連携

当社が進める 物流改革とは

1. 標準化の推進：パレット化の推進
2. 水平連携：共同保管&共同配送
3. モーダルシフト
4. データ連携による最適化：垂直連携
5. 調達物流と製品物流の統合：垂直連携

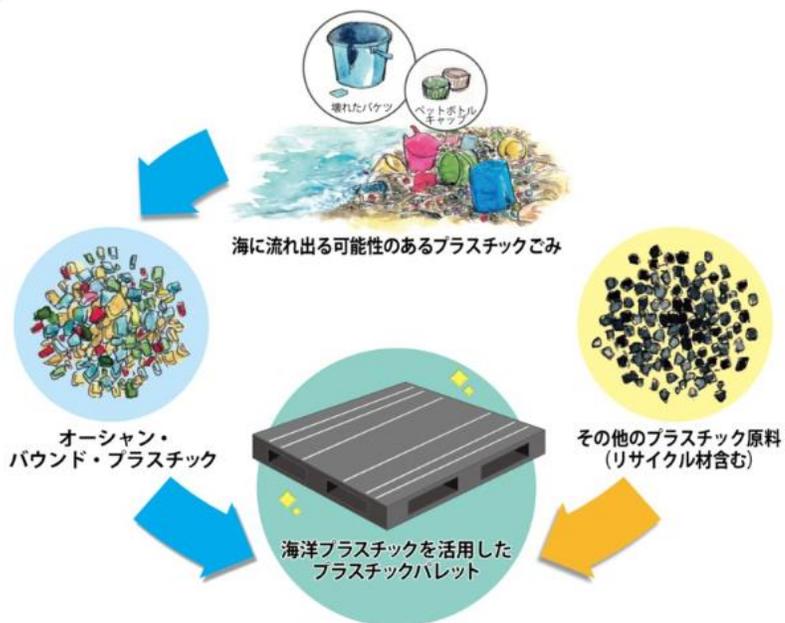
1. 標準化の推進：パレット化の推進

製品の帰りを活用により、レンタルと比較し47%のコストで運用！
自社保有パレットを自社回収&洗浄し、汎用システムで管理



1. 標準化の推進：パレット化の推進

地球にやさしい物流資材の活用！
リサイクル素材を活用したパレットへ切り替え、
2030年までに全量を切り替え完了予定！



NEWS RELEASE
2021.10.18

国内初！日清食品が“海洋プラスチック”を素材の一部に活用したパレットを導入

日清食品株式会社（社長：安藤 徳隆）は、海辺などに廃棄されたプラスチックごみをリサイクルして素材の一部に活用したプラスチックパレットを、製品の輸送、保管の際に用いる荷役台として国内企業で初めて導入し、2021年11月から順次使用を開始します。

“海のごみ”を価値あるモノへ

日清食品グループは、環境戦略「EARTH FOOD CHALLENGE 2030」のもと、持続可能な社会の実現と企業価値の向上に取り組んでいます。物流に関する取り組みの一つとして、弊社が製品の輸送、保

当社が進める 物流改革とは

1. 標準化の推進：パレット化の推進
2. 水平連携：共同保管&共同配送
3. モーダルシフト
4. データ連携による最適化：垂直連携
5. 調達物流と製品物流の統合：垂直連携

2. 水平連携：共同保管&共同配送

重量物と軽量物の混載によって、
複合積載率(重量・容積)の最大化を実現！

たった2社間の共配でも、
これだけのメリットが!!

日清食品 単独輸送



10t低床車
容積積載率:96%
重量積載率:39%

ビールメーカー 単独輸送



13t車
容積積載率:48%
重量積載率:96%

車両削減効果：▲20%
CO2排出量：▲10t（年間）

重軽混載 共同輸送



13t車
容積積載率:96%
重量積載率:95%

2. 水平連携：共同保管 & 共同配送

繋閑差を活用し、物量の平準化を実現
異業種との共同物流は、倉庫の稼働率アップにも効果あり！

共同配送・共同保管の推進

輸送に留まらない
包括的な取り組みへ

アサヒ飲料様との共配



2. 水平連携：共同保管&共同配送

定量的な効果が見込める共同物流を様々なパートナーとの取組へと拡大

サントリー 2017年6月～



北海道におけ共同配送
CO2 50t削減

ネスレジャパン 2019年1月～



静岡－関西間の幹線共同輸送
CO2 20t削減

アサヒ飲料 2020年6月～



関東－九州の幹線共同輸送
車両台数10%削減

サッポロG 2022年3月～



静岡－関西の幹線共同輸送
車両台数20%削減

当社が進める 物流改革とは

1. 標準化の推進：パレット化の推進
2. 水平連携：共同保管&共同配送
3. モーダルシフトの拡大
4. データ連携による最適化：垂直連携
5. 調達物流と製品物流の統合：垂直連携

EARTH FOOD CHALLENGE 2030の実現に向けたCO2排出量削減の道筋

中長距離輸送における段階的なモーダルシフト推進

2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

800km以上
95%

500~800km
(第1段階)60%

500~800km
(第2段階)85%

当社が進める 物流改革とは

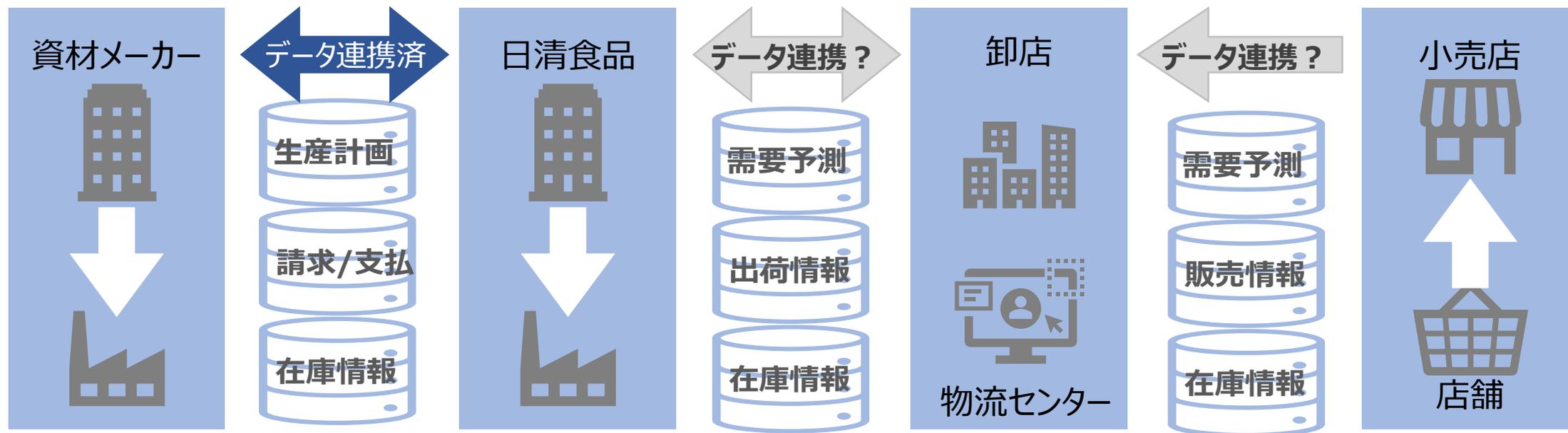
1. 標準化の推進：パレット化の推進
2. 水平連携：共同保管&共同配送
3. モーダルシフト
4. データ連携による最適化：垂直連携
5. 調達物流と製品物流の統合：垂直連携

4. データ連携による生産性アップ：垂直連携

小売り業・卸売業・メーカー 3 者での需要予測・在庫・販売実績等のデータを共有による、
サプライチェーン全体での自動発注化の実現！

【効果】

- CO2 排出削減
- 労働時間短縮等による働き方改革の実現



当社が進める 物流改革とは

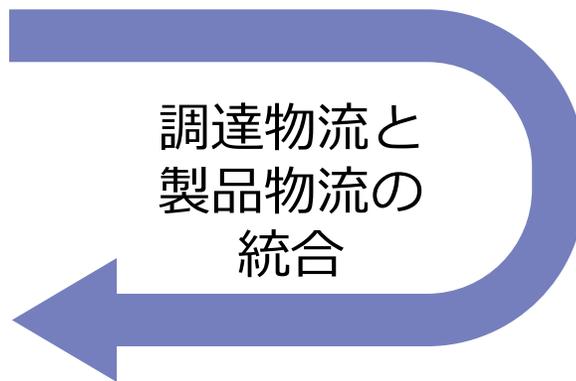
1. 標準化の推進：パレット化の推進
2. 水平連携：共同保管&共同配送
3. モーダルシフト
4. データ連携による最適化：垂直連携
5. 調達物流と製品物流の統合：垂直連携

5. 調達物流と製品物流の統合：垂直連携

「工場への資材納入便」と「工場からの製品出荷便」をマッチング

【効果】

- 「荷降ろし」から「積み込み」への横移動ゼロ化
- 物流資材と製品の共同物流により積載率向上とCO2排出量削減も実現



ドライバー拘束時間：7%↓

積載率：9%↑

CO2排出量：17%↓

5. 調達物流と製品物流の統合：垂直連携

「調達物流と製品物流の統合」は更なる進化へ・・・

日清食品とJA全農は、「物流」と「調達・供給」に関する包括的な連携を開始



持続可能な物流スキームを構築するほか、
日本の農畜産物の消費拡大にも貢献

調達物流と製品物流の統合

資材(農産物)の安定調達

農産物の安定生産・市場拡大

自己紹介

2024年
問題
とは

当社の
サプライ
チェーン
体制

当社が
目指すもの

当社が
進める
物流改革

将来に
向けて

自己紹介

2024年
問題
とは

日清食品の
サプライ
チェーン
体制

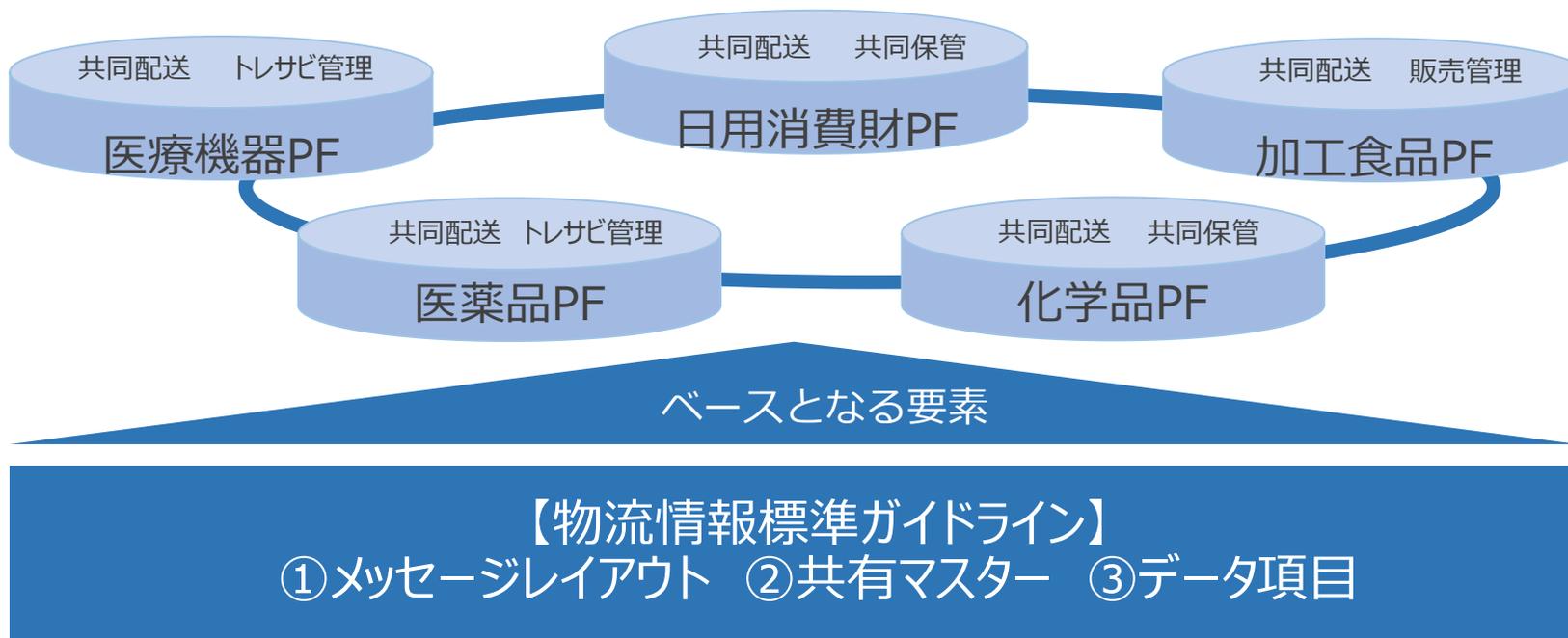
私たちが
目指すもの

当社が
進める
物流改革

将来に
向けて

究極の共同物流「フィジカルインターネット」の実現で、「物流危機」の解決へ

業種業界を超えた物流情報の見える化による共同物流の実現へ！



設置が義務付けられるCLOを中心に、サプライチェーンの改革を推進！

産官学連携により、様々な社会課題の解決への貢献を目指す！

環境問題(Scope3)
への対応

人材確保・育成

業務プロセスの
標準化

業種業界を
超えた協業推進

DX活用した
生産性向上

ご清聴ありがとうございました

