北海道地区用品供給モーダルシフトの実現

＝ 持続可能な物流網の構築に向けた取り組み ＝

1、物流業界動向・背景

・背景「物流関連法規制強化」の動き
・輸送会社の撤退状況と拘束時間実態調査
・課題設定と施策方向性

2、モーダルシフト化の検討推進

・拠点と輸送モードの選定
・モーダルシフト化に伴う輸送リードタイム対応

3、施策トライと結果確認

・施策トライ状況
・トライ結果確認と切替判断
・本稼働に向けた輸送治具導入
・本稼働確認
・他地区の展開

2022年3月9日

(株)ホンダアクセス　日高事業所　調達部　物流ブロック

株式会社　ホンダアクセス　会社紹介

世界中で喜ばれているHonda車とともに、ホンダアクセスは日本をキーステーションに、Honda車をさらに魅力的・快適・安全にする純正用品を世界中にご提供しています

社　名　　株式会社　ホンダアクセス
本　社　　〒352-8589　埼玉県新座市野火止8-18-4
設　立　　1976年（昭和51年）8月2日
代表者　　代表取締役社長　白土 清成
資本金　　20億円（本田技研工業株式会社100%出資）
従業員数　767名（2020年4月1日現在）

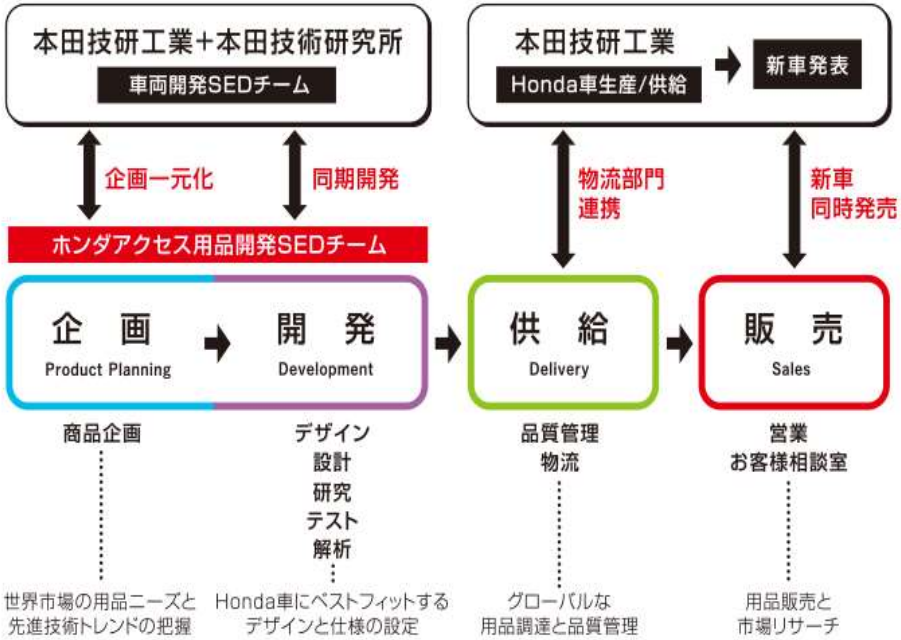
株式会社　ホンダアクセス　会社紹介

ホンダアクセスは、
お客さまの期待に応えられる魅力ある商品を
スピーディに開発し、提供します

Honda車の長所をさらに惹き立てる純正用品で、
車両＋用品でのトータルな魅力向上やさらなる個性化、
快適化をめざします。

Honda車の開発コンセプトをベースに、その存在をより輝かせる純正用品を開発します。
車両と連動した企画・開発を行うことで、車両開発チームと用品開発チームの役割分担が可能となりました。
ホンダアクセスならではの、小回りが効いたタイムリーな商品開発や、
エッジの効いた個性的な商品を提供します。

〈業務の流れ〉



Delivery / Logistics
【供給：物流】

お客さまのご要望に応じて、Honda純正用品を、最も良い状態で、最適な輸送リードタイムで、最適なコストで、お届けしています。

Honda純正用品を、効率的に搬入・保管・出荷・輸送する機能を駆使し、取引先からお客さままでの物流を、戦略的にコントロールしています。

日高物流本部は、ホンダアクセス最大の物流拠点で、
５０品目２４，０００アイテムにのぼる商品の調達・供給を担い、
国内はもとより、海外までを担う、いわば物流のヘッドクォーターです。

物流にあっても品質は重要

ホンダアクセスでは、純正用品を大切にお客さまにお届けするために、"物流品質"を徹底的に追及しています。物流における品質には、商品を外傷から守る"包装品質"、各工程での破損を防ぐ"荷扱品質"、輸送中の損傷を防ぐ"輸送品質"、経年劣化を防ぐ"保管品質"などがあり、これらのどれが欠けても品質を維持することができません。このため、協力会社や輸送会社と一体となった取り組みにより、"物流品質"の維持を実現しています

事業特性にあわせたシステム

純正用品は、売り方や供給の仕方など運用面で、完成車や補修部品とは全く異なった特性を持っています。ホンダアクセスでは、この事業特性にあわせたシステムを導入することで、変動の大きい荷量の平準化を可能とし、大幅なロス取りを実現。併せて、輸送Ｃ０２排出量低減も図れ、地球環境にやさしい物流を築き上げています。

開発段階からの物流

純正用品を外傷や破損から守り、保管や輸送をする際の効率を高めるために、商品のパッケージには重要な意味があります。それらの命題に応えるために、物流では純正用品の開発段階から参画することで、その形状や商品特性を把握し、同時に物流上も最適となる包装仕様を設定しており、単に包むだけの包装とは一線を画しています。

北海道地区用品供給モーダルシフトの実現
＝ 持続可能な物流網の構築に向けた取り組み ＝

1、物流業界動向・背景
- 背景「物流関連法規制強化」の動き
- 輸送会社の撤退状況と拘束時間実態調査
- 課題設定と施策方向性

2、モーダルシフト化の検討推進
- 拠点と輸送モードの選定
- モーダルシフト化に伴う輸送リードタイム対応

3、施策トライと結果確認
- 施策トライ状況
- トライ結果確認と切替判断
- 本稼働に向けた輸送治具導入
- 本稼働確認
- 他地区の展開

2022年3月9日

(株)ホンダアクセス　日高事業所　調達部　物流ブロック

物流業界全体の問題

物流業界動向 ※日経ビジネス（2019年9月16日号）引用

ヤマトもフィジカルインターネットへ

PART 2

「もう運べない」悲鳴上げる物流現場

非効率な仕事の進め方に人手不足が相まって、国内の物流現場が悲鳴を上げている。
効率的な物流基盤となるフィジカルインターネットは日本にこそ必要な考え方だ。
国内の宅配網を築き上げたヤマトホールディングスも動く。

2019年9月3日、米ジョージア州にあるジョージア工科大学。PART1でフィジカルインターネットについて語ってもらったブノア・モントルイユ教授の元に意外な日本人の姿があった。

日本の宅配最大手、ヤマト運輸を傘下に持つヤマトホールディングス（HD）の元会長で、ヤマトグループ総合研究所理事長を務める木川眞氏。この日、両者はフィジカルインターネットの共同研究を視野に協力を深めていくことで合意。日本の大手企業がフィジカルインターネットの実現に取り組むと初めて表明した瞬間だ。

ヤマトHDは今年で創業100年。1929年に日本初の定期便路線事業を開始、76年には故・小倉昌男氏が所管官庁と闘いながら宅急便事業を始め、日本全国に宅急便ネットワークを築き上げてきた。

だが、そのヤマトの宅急便事業は限界を迎えた。2017年にはドライバーの長時間労働や未払いの残業代支払い問題が表面化。ヤマトはドライバー不足を理由に最大顧客だったアマゾンジャパン（東京・目黒）など法人顧客に大幅な値上げを提示し、受け入れる荷物量も抑制した。17年3月期は大幅な営業減益に陥り、ヤマトの経営基盤は大きく揺らいだ。

そうした中、活路を求めたのが、フィジカルインターネットだった。ジョージア工科大学との協力を通じて、これからの物流網を探る狙い。木川氏は

ヤマトグループ総合研究所は米ジョージア工科大学とフィジカルインターネット分野で協力する（左）

フィジカルインターネット実現のカギを握る「オープンシェアリング」の発想を積極的に取り入れる構えだ。「（ライバルの）佐川急便に我々の倉庫を使ってもらっても構わない。業界全体で効率化に取り組む必要がある」と、従来の業界の常識にとらわれず、他社にも呼び掛けて、新たな物流網を作り上げる覚悟を示す。木川氏が「ヤマト1社のための研究ではない」と強調するのも日本の物流網は今や回復困難なまでに傷んでいるからだ。

下請け配送業者が“反旗”

「○○エリアの委託先である○○運送社から11月中旬に撤退要請がありました。時期は2019年2月末まで。現在委託先を検討中です」

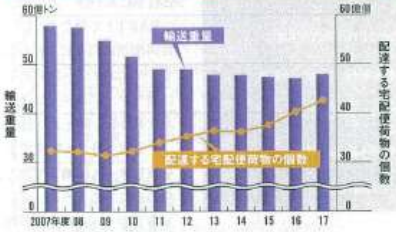
18年暮れ。年末商戦向けの商品配送業務で慌ただしさがピークを迎えていた味の素本社に、傘下の物流会社から1通の書面が届いた。この物流会社がトラック配送業務の委託先業者から契約打ち切りを通告され、親会社である味の素に窮状を訴える内容だった。

文面からは現場の悲痛な叫びがにじみ出る。「備車先に料金値上げを実施しても拘束時間の長さを重視する会社

写真＝右：Rodrigo Reyes Marin/アフロ

物流の現場は疲弊している

総量は減少基調だが、宅配便の個数は急増



出所：国土交通省

ドライバーは徐々に高齢化している

運送業に関わる年代別就業者の構成比

出所：全日本トラック協会

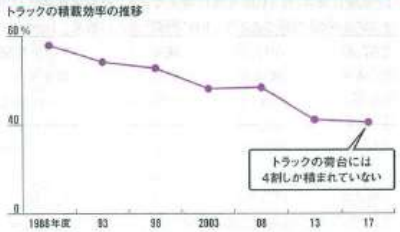
大型トラック運転手は長時間労働で年収も低い

カッコ内は全産業平均との比較

出所：厚生労働省（2018年）

積載率は悪化している

トラックの積載効率の推移



出所：国土交通省

が多く、加工食品配送は敬遠される」「自社便で対応も自社乗務員が帰宅後再出勤することになり、拘束時間がコンプライアンス上問題」「管理職が対応するも、疲労により、現在1名が退職、1名が休養」「納品先での待機時間や夜間仕分けの対応などで乗務員の不満が積もり、退職者が増加中」――。

配送の依頼が下請けや孫請け、ひ孫請けの配送業者へと流れ、下層にいくほど仕事の単価が下がる「多重下請け」が根付く日本の物流業界。消費増税前の駆け込み需要など荷物配送量が一時的に急増するケースでは、業界の「割に合わない仕事でも上から振られたら断れないという暗黙の了解」（あるトラック配送ドライバー）のもと、配送業者らが徹夜で荷さばきするなど現場に負担をかけながら対処してきた。

いびつな関係は1990年から

今の荷主と配送業者のいびつな関係の起点になったとささやかれるのが、1990年に施行された貨物自動車運送事業法だ。配送業への新規参入をしやすくする法律で、これを受けて90年に約4万社だった配送業者はピークの2007年には約6万3000社へと増えた。競争が促進された分、配送料金は下がり、少しでも荷主から仕事を得ようと配送業者は荷物の積み下ろしや検品、フォークリフトでの倉庫内の運搬など単なる「貨物の輸送」の枠を越えた仕事を配送料金に含めずに請け負うようになった。

その結果、「ドライバーの労働環境はこの30年で過酷になった」と建設、運輸などの労働者が集まる全日本建設交運一般労働組合（建交労）の担当者が振り返る。荷物の積み下ろしなどで月の拘束時間が400時間を上回ったドライバーもいるという。

悲鳴を上げる物流の現場。専門の物流業者に仕事を依頼することで、自社製品を店舗などに配送してきたメーカ

ドライバー不足、高齢化に伴い「乗務員確保」が極めて困難

物流業界全体の問題

物流業界動向 ※アフターマーケット（2019年10月号）引用

補修部品の供給責任に赤信号

ドライバー不足で道路貨物運送業者の倒産増加
物流危機で「部品を運べない時代」が到来か!?

自動車メーカーには補修部品の供給責任がある。事実、経済産業省が2012年1月に策定（2014年12月改訂）した自動車補修部品産業未来ビジョンには、「自動車メーカーは、販売した自動車が使用済自動車となるまで、アフターサービスとして補修部品を供給する責任を負っている」と明示されている。

今、この補修部品の供給責任は、トラックドライバー不足をはじめとする物流危機に直面しており、自動車メーカーや系列の部品販売会社は対応が迫られている。

運送業者の倒産件数が増加

帝国データバンクの「道路貨物運送業者の倒産動向調査」によると、今年1～8月の道路貨物運送業者の倒産件数は前年同期比26%増の126件であった（負債1000万円以上、法的整理のみ）。

図①のとおり、道路貨物運送業者の年間倒産件数は、過去最多となった2009年の374件から減少傾向にある。EC市場の拡大から宅配貨物取扱個数が急増したことで、中小業者にも仕事がまわり、昨年は161件とピーク時の半分以下まで減少していた。

しかし、今年は6年ぶりに前年超えとなる可能性が高まっている。倒産件数は過年で200件に迫り、負債総額は200億円を超えるペースで推移している。

帝国データバンクは、その理由について「慢性的なドライバー不足に加え、労務管理の厳格化など政策的な外部環境の変化に、業者のコスト管理が追い付いていないケースも多い。燃料価格も上昇・高止まり傾向が続く中、近年の仕事量の増大を背

図① 道路貨物運送業者の倒産件数の推移

元サービス部長が描く

『最強チャネル「ディーラー」の設計図』

第98回

物流危機で「補修部品の共同配送」の気運が上昇!!
実現に向けて部品販売会社の覚悟が問われています

少し古い話ですが、全国に33社あるトヨタ共販が統合して、新会社が設立されるそうですね。新聞報道で知り、驚きました。

先行して行われたマツダ部販や三菱部販の統合・広域化に関しては、「国内販売の状況を考えれば仕方ないのだろうな」と思いながら見ていました。それに比べれば、いくら国内販売の先行きが厳しいとはいえ、他社を圧倒する販売台数と保有台数を有するだけに、トヨタ共販が統合するとは思ってもみませんでした。

私の職歴はディーラーのサービス部門一筋です。何度か転職し、系列の異なる会社にお世話になりましたが、出発点はトヨタ販売店です。入社して数年後に、私が勤務するエリアにもトヨタ共販が設立されることになりました。当時、サービス部と部品部は仲が悪く、トヨタ共販に移籍する部品部員に対して、先輩たちが「いなくなると思うと清々するぜ」と言いながら、部品部員任せだった部品の発注や在庫管理を自分たちで行わなければならなくなることを心配していたのを、つい昨日のことのように思います（笑）。

運転手不足が「補修部品の供給責任」に暗い影を落としています

報道発表によると、新会社は来年4月に事業開始予定で、主に「日本が直面する労働力やトラックドライバーの不足に対し、これまでのテリトリーを越えた配送体制や倉庫配置など、効率的な物流ネットワークの構築」「安全な運転をサポートする『後付け踏み間違い加速抑制システム』などの純正品の販売・供給に加え、安全や使いやすさに配慮した商品を企画することによる、お客様一々なニーズに対応した『もっと良い商品』の提供」「トヨタ自動車が販売店とともに取り組むモビリティサービスや地域の困りごとサポートに対し、統合による効率化で空いた倉庫スペースや配送ネットワークの活用の具体化」の3点を推進していくそうです。

小耳に挟んだ話では、特にひとつめの「効率的な物流ネットワークの構築」は喫緊の課題となっているようです。

というのも、部品・用品の配送の大部分を担っている運送会社は、どこもドライバー不足に陥っており、いつ手を引かれて供給責任を果たせなくなる日が訪れてもおかしくない情勢だからです。

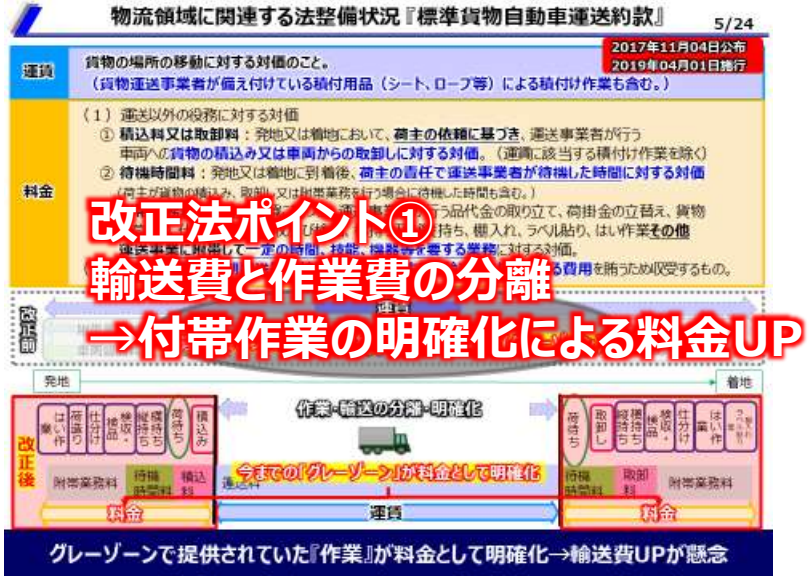
そのため、単に高騰する物流費を抑制するのではなく、積載効率を引き上げ、使用するトラックの台数を減らすことで、ドライバー不足に対応し、供給責任を果たし続ける――。

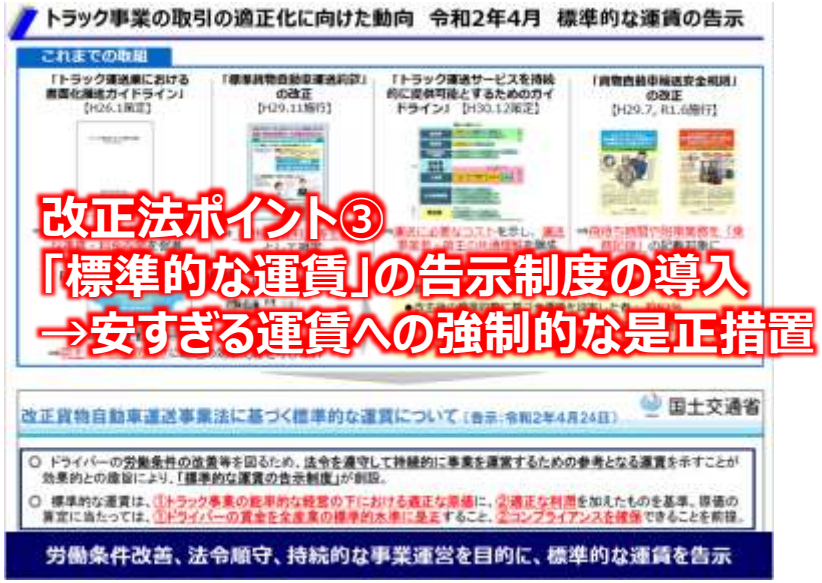
新会社の設立を機に、そのための効率的な物流ネットワークを構築しようとしているのではないでしょうか。

●著者プロフィール
1952年、茨城県生まれ。地元茨城のディーラーで、「ディーラーの最大の資産は顧客である」との持論に基づき、「整備業から接客業への変革」を推進してきた。

既存の“物流”概念を大きく変えることが、直面している物流危機を乗り越えるカギ

ホンダアクセス用品物流における法令改正状況





国土交通省「荷主の皆様へ　ご存知ですか？トラックドライバーの労働時間のルールを」より

新約款、国交省・厚労省のガイドライン順守への対応が急務

「標準的な運賃」とは？　～貨物自動車運送事業法改正～

改正目的	経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、**令和６年度から時間外労働の限度時間が設定**される（＝働き方改革法施行）こと等を踏まえ、その担い手である**運転者の不足**により重要な社会インフラである**物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要がある**こと等に鑑み、所要の措置を講じる。

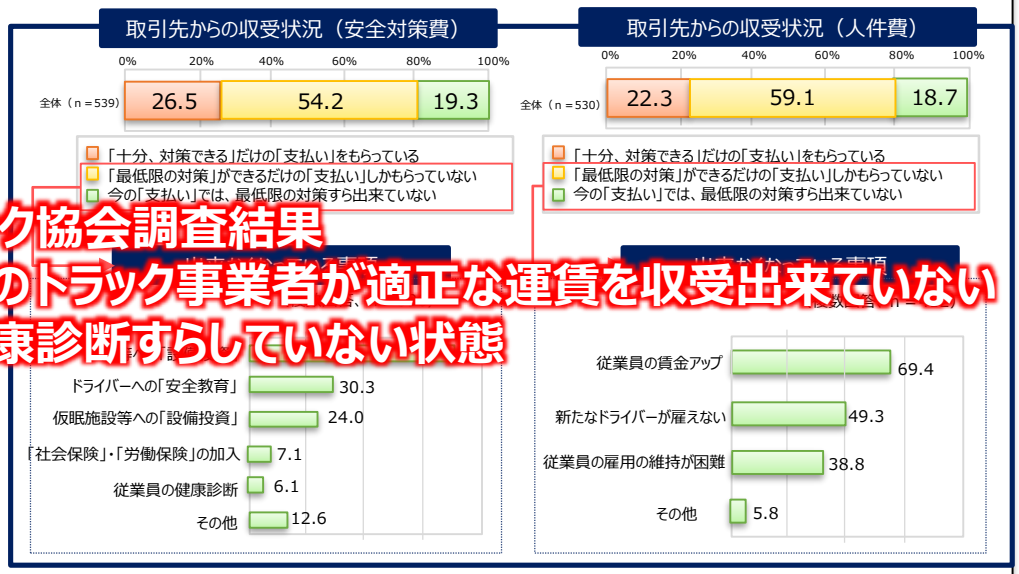
標準的な運賃の告示制度の導入【令和５年度末までの時限措置】

標準的な運賃　＝　適正な原価　＋　適正な利潤

能率的な経営下において、①**ドライバーの賃金の全産業並みへの是正**　②**コンプライアンスを確保**　が出来る様な設定

ドライバーの労働環境改善が課題	・**労働時間が2割長く、賃金は２割低い** ・令和6年度　労働時間**規制:960時間**
必要なコストに見合った対価を収受出来ていない	・立場が弱く、荷主と交渉出来ない ・人件費UP、車両入替等の対応不可 ・法令の順守が難しい
法律を改正し、標準的な運賃を告示	・交渉の材料としての運賃告示
持続的な経営によりドライバー労働条件改善と物流維持	・交渉や原価計算に基づいた適正な運賃の収受

十分に収受出来ていない費用について（「運賃」関係）



トラック協会調査結果
７割のトラック事業者が適正な運賃を収受出来ていない
→健康診断すらしていない状態

※日本トラック協会「一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について」より

法令順守し、ドライバー労働条件改善をしていく為、業界全体で物流費上昇の見込み

法令対応による輸送費用の増加と安定供給を阻む潜在的リスク

単位：億円

▲3.1

前提条件：バラ積みバラ降ろしの継続
作業費、運賃の上昇のみを反映

標準運賃
▲2.0

新約款対応
▲1.1

XX.X

XX.X

XX.X

XX.X

輸送費用

■2017年11月
輸送費と作業費の分離

■2019年7月
荷主勧告制度の強化・・・取り締まり強化

■2023年4月
時間外労働60時間以上の割増賃金率UP
（25%→50%）中小企業へ適用
人件費UP→さらなる運賃の上昇圧力

輸送費用

将来想定（法規・環境・業界）リスク

■2024年4月
時間外労働規制960時間トラックドライバーへの適用
・ドライバー１人当たり500時間以上の労働時間削減が不可避
・20万人規模のドライバー不足

■2027年　ドライバー不足深刻化
27万人不測の予測
4回に１回程度、運べなくなるリスク

■20XX年~
時間外労働規制720時間トラックドライバーへの適用
お金を払っても運べない時代

物流業界全体における
抜本的構造改革

2020年度　　2025年成行　　20XX年

安定供給継続の為、将来の“運べなくなるリスク”を見据えた施策展開が必須

物流関連法規制強化によるホンダアクセス物流影響

◆撤退路線と暫定対応及び発生費用

輸送業者名	担当地区	撤退路線	撤退日	暫定対応
A社	四国	四国　高知/香川ルート (土曜集荷便のみ)	2019/5/18~	AIR輸送
B社	東北	栃木→福島→山形ルート 仙台デポ→花巻デポルート	2019/7/1~	輸送業者変更
C社	関東	東雲/木更津ルート	2019/9/ 1 ~	最低保証適用

◆輸送撤退理由

撤退業者名	輸送撤退理由
A社	「ドライバー拘束時間に関する厚生労働省ガイドライン」
B社	同上
C社	用品集中取付拠点拡大の影響より配送ルート荷量が激減 現状コスト配送は赤字常態化 (企画設定時の35%まで低下)

A社、B社・・・厚労省【ドライバー拘束時間改善基準】
C社・・・　国交省【標準貨物運送約款、貨物自動車運送事業法】

→ 法令規制(順守)が主な撤退理由

ドライバー拘束時間を理由に撤退 ⇒ 安定供給と物流費に多大な影響が発生

ホンダアクセス　地域別・路線別　拘束時間実態調査

◆ホンダアクセス　ドライバー拘束時間　全３４路線実態調査

※福岡２名乗務特例
※積込補助者、中継地作業者の延べ時間で調査（≠拘束時間）

地域		東海・中部・北陸地区			
輸送会社		A社			
		拘束時間			
NO	路線名	作業時間	輸送時間	合計	ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ判定
1	新潟基本便	2:35	3:00	5:35	
2	山梨・長野基本便	4:55	8:20	13:15	×
3	群馬・北陸基本便	4:10	11:00	15:10	×
4	東海便 A	4:50	6:50	11:40	
5	東海便 B	5:00	7:40	12:40	
6	東海便 C	5:00	5:00	10:00	
合計		26:30	41:50	68:20	

地域		関東・九州地区（陸送）			
輸送会社		C社			
		拘束時間			
NO	路線名	作業時間	輸送時間	合計	ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ判定
1	福岡幹線便	13:20	14:30	27:50	×
2	九州便 A	1:13	4:10	5:23	
3	九州便 B	1:12	4:10	5:22	
4	九州便 C	0:55	3:25	4:20	
5	千葉基本便	5:20	6:25	11:45	
6	神奈川基本便	5:50	4:30	10:20	
7	東雲基本便	2:45	4:30	7:15	
合計		30:35	41:40	72:15	

地域		近畿・中国地区			
輸送会社		B社			
		拘束時間			
NO	路線名	作業時間	輸送時間	合計	ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ判定
1	近畿幹線便	13:20	7:30	20:50	×
2	近畿便 A	1:23	4:05	5:28	
3	近畿便 B	1:10	2:05	3:15	
4	近畿便 C	1:32	1:55	3:27	
5	近畿便 D	0:53	2:05	2:58	
6	中国幹線便	6:50	10:10	17:00	×
7	滋賀便	0:40	1:30	2:10	
8	中国便 A	0:45	2:30	3:15	
9	中国便 B	0:45	0:40	1:25	
10	中国便 C	0:53	2:25	3:18	
11	中国便 D	0:35	2:20	2:55	
合計		28:46	37:15	66:01	

地域		東北地区			
輸送会社		D社			
		拘束時間			
NO	路線名	作業時間	輸送時間	合計	ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ判定
1	東北便 A	7:05	7:15	14:20	×
2	東北幹線便	6:40	6:50	13:30	×
3	仙台ﾀｰ仙台	0:35	0:30	1:05	
4	仙台ﾀｰ宮城	0:17	0:30	0:47	
5	花巻ﾀｰ岩手	1:10	0:50	2:00	
6	花巻ﾀｰ秋田	0:45	1:40	2:25	
7	花巻ﾀｰ青森	0:40	2:00	2:40	
合計		17:12	19:35	36:47	

地域		四国地区			
輸送会社		E社			
		拘束時間			
NO	路線名	作業時間	輸送時間	合計	ｶﾞｲﾄﾞﾗｲﾝ判定
1	四国幹線便	9:30	10:00	19:30	×
2	四国便 A	0:50	1:00	1:50	
3	四国便 B	2:10	3:10	5:20	
合計		12:30	14:10	26:40	

◆各地域毎における路線全体調査結果（トラック輸送）

～1.全路線における拘束時間・・・約273時間

・作業時間・・・約117時間（全体の約42%　＝　拘束時間　－　輸送時間）

・輸送時間・・・約155時間（全体の約58%）

～2.厚労省拘束時間ガイドライン抵触路線数・・・**全３４路線中、8路線（全体の約22%）**

拘束時間が長い⇒長距離路線の作業・輸送の両面からの時間削減が必要

法令順守に向けた各社改善事例

参考事例① 荷待ち時間の削減等関係者間の協力による拘束時間短縮

静岡県
事例集 96p

成功のポイント
- ボックスパレットの利用について、荷主が協力的であった
- 出荷の順番を計画化、それに基づいて荷主側で出荷の荷揃え作業を行った

参考事例② パレット荷役による積込み作業時間の削減

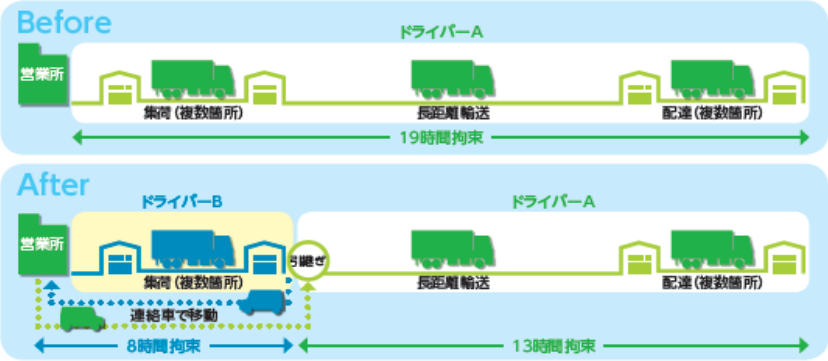
岡山県
事例集 66p

成功のポイント
- バラ積み貨物をパレット化するにあたって、荷主側も積載効率の低下、コストアップといった要因等を理解した上で実施した
- パレタイズをする側の発荷主の理解をいただけた

参考事例① 集荷と幹線輸送のドライバー分離による拘束時間削減

佐賀県
事例集 148p

成功のポイント
- 集荷担当ドライバー、長距離運行ドライバーを別々に設定し、集荷終了後、車両を引き継いで長距離を運行させた
- 運送事業者がマニュアルを整備し、工夫をこらした帳票を用意した



参考事例② 巡回集荷を外部委託することで拘束時間を短縮

静岡県
事例集 34p

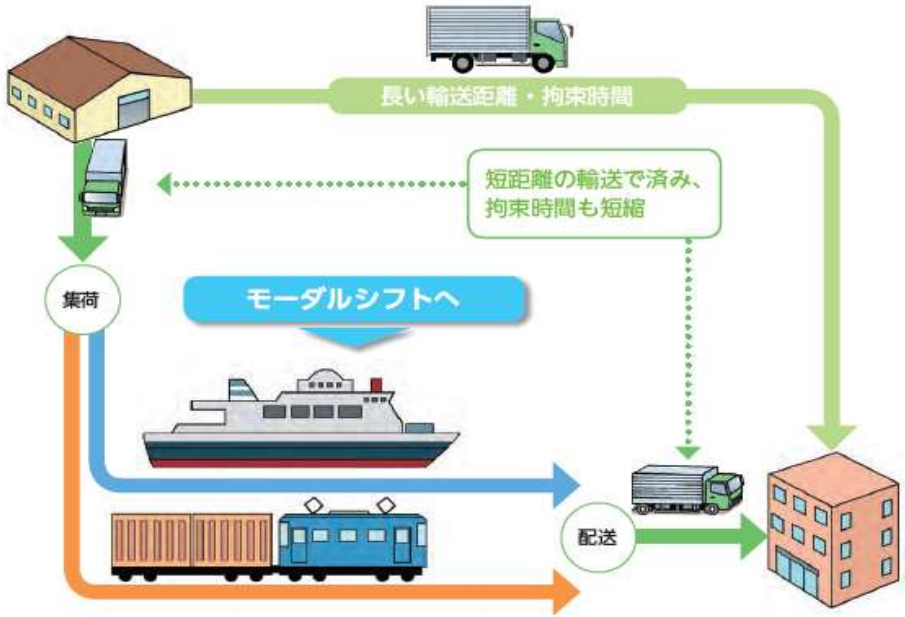
成功のポイント
- 条件が整わなければ取引を止めることも念頭に改善に取り組んだ
- 関東での複数箇所での巡回集荷を元請物流事業者に委託できた
- 荷主が運賃アップを受け入れてくれた。また、荷主もその運賃アップ分を顧客に対して負担交渉し、一部の顧客の理解を得た

既に各社取り組んでいる事例を参考に用品物流に最適な施策を検討

法令順守に向けた各社改善事例

モーダルシフト

- 長距離輸送については、トラックからフェリーなどの内航海運や鉄道の利用に切替えるモーダルシフトを進めることで、トラックドライバーは最寄りの港湾や貨物駅までの輸送で済むこととなり、拘束時間の短縮が可能となります。
- ただし、フェリーや鉄道は運行ダイヤが決まっているため、これに乗り遅れないよう、出発時刻の厳守が必須であり、これには発荷主の理解と協力が不可欠となります。
- 荷主にとっても、輸送ロットを大きくすることで物流コストの削減が期待できることに加え、複数の輸送モードを利用することにより、いざというときのバックアップルートの確保にもつながります。



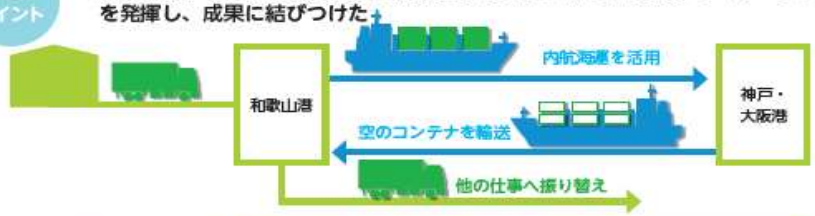
参考事例① フェリーと高速道路利用におけるモーダルシフト効果の検証　大分県
事例集 36p

成功のポイント
- フェリー利用により幹線移動と休息が同時に実現できること
- 当該航路が瀬戸内海航路で、悪天候による欠航が極めて少なく、全面的にモーダルシフトを行っても物流水準が低下しなかった

比較の結果
- 発・着を同時刻とする場合、高速道路を運行する場合は翌日昼過ぎまでの約 22 時間休息が取れない。
- 1 日の運転時間が高速運行は約 11 時間 20 分となった。
- 運送コストはフェリーで運行する方が約 1 万 1 千円高くなる。

参考事例② 短距離輸送におけるモーダルシフトによるトラックドライバーの拘束時間削減　和歌山県
事例集 168p

成功のポイント
- 発荷主はトラック運送事業者の意見を取り入れながら、的確なリーダーシップを発揮し、成果に結びつけた



トラックドライバー
【問題・課題】
労働時間の削減
▼
輸送車両数を削減

神戸・大阪港へのトラック輸送から、内航海運を活用することで、トラックドライバーの労働時間を削減する。
- 和歌山から神戸・大阪港への輸送をトラック輸送から内航海運に切り替えることにより、トラック運送事業者はその分の車両を他の仕事に振り替えることができ、トラックドライバー不足にも対処できる。
- 神戸・大阪港から和歌山に戻る際には、トラックにより空コンテナを輸送していたため、輸送効率も低い状態にあったが、内航海運により空コンテナを輸送することが可能である。

発荷主
【問題・課題】
輸送コストの削減
CO_2 排出量の削減

和歌山から神戸・大阪港への輸送を内航海運にモーダルシフトすることは、輸送コストの削減と CO_2 排出量の削減に寄与する。

和歌山から神戸・大阪港への輸送を 100%モーダルシフトするためには、内航船の寄港回数を増加させるなど課題が残る

特にモーダルシフトは地理的条件・地域特性を考慮し輸送モードを選定

法令順守に対応した施策検討の方向性

◆基本的なスタンス・考え方・・・用品物流領域における法令順守に向けた取組み展開
・改正法を根拠とした輸送会社の撤退を防ぎ、安定供給を継続するために、
構内荷役作業～実輸送～積降し作業全体を見直し、拘束時間（作業+輸送）の削減で対応する

～1.長距離輸送モード変更　　：輸送時間
～2.積込／積降し作業の簡易化：作業時間

左記項目を施策化・実行で
厚労省ガイドラインをクリア

大きく2つの施策で対処を目指す

◆具体的検討施策案

検討項目	方向性	施策	狙い
長距離輸送モード変更	モーダルシフト化	鉄道輸送・内航船輸送	輸送時間の削減
積込／積降し作業の簡易化	手積・手降からの脱却	荷姿パレットモジュール化	作業時間の削減

作業時間、拘束時間の短縮による安定供給だけでなく、モーダルシフトによる輸送費増加も抑制可能

◆施策実行に伴う検討課題

1.長距離輸送モードの変更
・L/Tの緩和
・モーダルシフト実行拠点選定
（物流費損益分岐と特性を考慮した拠点の選定）

社外中心課題
・L/T延長による供給懸念

2.積込/積降し作業の簡易化
・パレットモジュール化に対する構内業務・要員対応
・パレット返却方法

社内中心課題
・構内OP調整
・パレット導入費用、回収費用の増加

拘束時間削減は、大きく２つの施策で対応可能⇒L/T延長による供給懸念

北海道地区用品供給モーダルシフトの実現
＝ 持続可能な物流網の構築に向けた取り組み ＝

1、物流業界動向・背景
- 背景「物流関連法規制強化」の動き
- 輸送会社の撤退状況と拘束時間実態調査
- 課題設定と施策方向性

2、モーダルシフト化の検討推進
- 拠点と輸送モードの選定
- モーダルシフト化に伴う輸送リードタイム対応

3、施策トライと結果確認
- 施策トライ状況
- トライ結果確認と切替判断
- 本稼働に向けた輸送治具導入
- 本稼働確認
- 他地区の展開

2022年3月9日

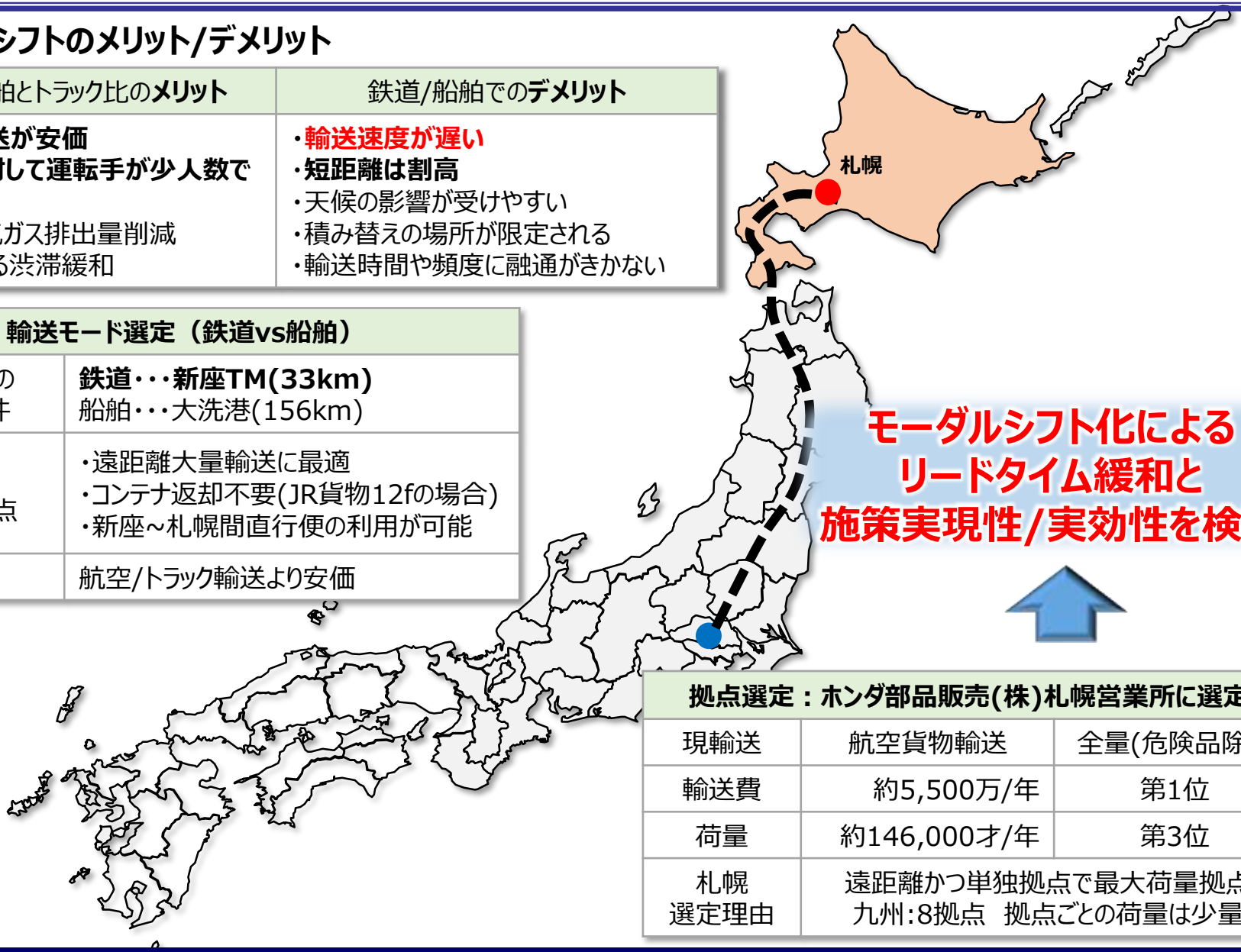
(株)ホンダアクセス　日高事業所　調達部　物流ブロック

モーダルシフト化における輸送モードと実証拠点選定

■モーダルシフトのメリット/デメリット

鉄道/船舶とトラック比の**メリット**	鉄道/船舶での**デメリット**
・**長距離輸送が安価** ・**輸送量に対して運転手が少人数でまかなえる** ・CO2、排気ガス排出量削減 ・トラックによる渋滞緩和	・**輸送速度が遅い** ・**短距離は割高** ・天候の影響が受けやすい ・積み替えの場所が限定される ・輸送時間や頻度に融通がきかない

輸送モード選定（鉄道vs船舶）	
日高からの立地条件	**鉄道・・・新座TM(33km)** 船舶・・・大洗港(156km)
鉄道その他利点	・遠距離大量輸送に最適 ・コンテナ返却不要(JR貨物12fの場合) ・新座~札幌間直行便の利用が可能
コスト	航空/トラック輸送より安価



モーダルシフト化による
リードタイム緩和と
施策実現性/実効性を検証

拠点選定：ホンダ部品販売(株)札幌営業所に選定		
現輸送	航空貨物輸送	全量(危険品除く)
輸送費	約5,500万/年	第1位
荷量	約146,000才/年	第3位
札幌選定理由	遠距離かつ単独拠点で最大荷量拠点 九州:8拠点　拠点ごとの荷量は少量	

モーダルシフト化の実証/実験拠点として、鉄道輸送とHDW札幌を選定

モーダルシフト化によるL/T延長に伴う供給懸念

単純にモーダルシフトを実施し輸送モードを変更した場合、輸送LTは+2

	オーダー種類	輸送モード	出荷日(N日)	N+1日	N+2日	N+3日
現状	緊急	AIR貨物	15:30 →	AM		
	指定日					
	定期補充					
改定後	緊急	JR貨物	15:30 →			AM
	指定日					
	定期補充					

用品の装着は新車と同時 ⇒ 事業特性を考慮すると、納車日の前に届けば基本的には問題ないはず
⇒ 急ぐ用品、急がない用品を分離出来れば、現状L/T（N+1）に対して、L/T緩和の可能性がある

	オーダー種類	輸送モード	出荷日(N日)	N+1日	N+2日	N+3日
対応案	緊急 急ぐもの 指定日	AIR貨物	15:30	AM		
	定期補充	JR貨物	15:30 →	急がないもの		AM

用品事業特性から「急ぐもの」と「急がないもの」を分離し、最適モードを選定

北海道地区用品供給モーダルシフトの実現

＝ 持続可能な物流網の構築に向けた取り組み ＝

1、物流業界動向・背景

・背景「物流関連法規制強化」の動き
・輸送会社の撤退状況と拘束時間実態調査
・課題設定と施策方向性

2、モーダルシフト化の検討推進

・拠点と輸送モードの選定
・モーダルシフト化に伴う輸送リードタイム対応

3、施策トライと結果確認

・施策トライ状況
・トライ結果確認と切替判断
・本稼働に向けた輸送治具導入
・本稼働確認
・他地区の展開

2022年3月9日

(株)ホンダアクセス　日高事業所　調達部　物流ブロック

2019/11/25~28　鉄道輸送トライ内容

計画通りに出庫出荷のオペレーション及び、出荷処理を実施

庫内からの払い出しから車両出荷まで、計画より早く出荷完了

新座/札幌TMまでの輸送は、L/T、品質共に問題無く完了

HDW到着~積降しまで　時間、荷役含め大きなトラブルも無く引き渡し完了

計画通りにトライ完了⇒結果：手積み手降し作業時間に課題が見られた

鉄道輸送トライのQCD評価

■D：供給リードタイム

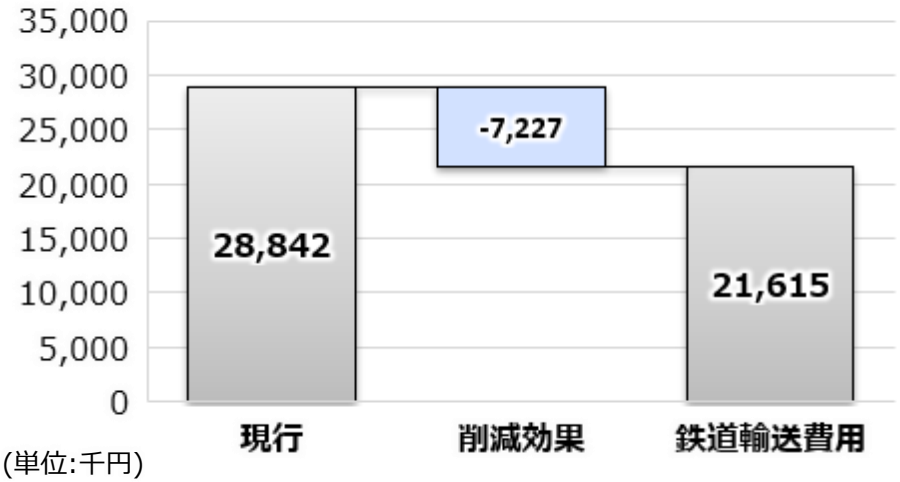
出荷元	出荷区分	行程	輸送形態	N	N+1	N+2
HAC 現状	緊急/指定日/定期	HAC⇒羽田空港	陸路輸送	18：00 HAC発		
		羽田空港⇒新千歳空港	Air便輸送	羽田空港		
		新千歳空港⇒HDW札幌	陸路輸送		新千歳空港 ～12:30 HDW札幌着	
HAC 変化後	定期	HAC⇒新座駅	陸路輸送	16：00 HAC発		
		新座駅⇒札幌駅	JR貨物輸送	新座駅	20:15 札幌駅着	
		札幌駅⇒HDW札幌	陸路輸送			～12:00 HDW札幌着
HB	緊急	HBSL⇒HDW札幌	Air便輸送	HB SL 羽田空港	新千歳空港 ～12:30 HDW札幌着	
	定期	HBSL⇒HDW札幌	海上輸送	HB SL 敦賀港	苫小牧港	～12:00 HDW札幌着

L/Tは部品部同等の「N＋２」でHDW札幌様へ供給

■C:費用効果

項目		内容
出荷物量		76,913才/期（44期　HDW札幌　定期出荷物量）
積載可能才数		300才/コンテナ（トライ実績より算出）
コスト（単価）		現状コスト対比：▲27%DOWN
その他	損益分岐点	220才/日（5.5千才/月：稼働25日換算）
	作業条件	手積み手降し（輸送トライ時）

44期実績ベース：現行 vs JR貨物輸送



■Q:輸送品質について

【過去のトラブル】

【輸送コンテナ供給】

トライでの品質異常は発生無し
本稼働では、作業時間短縮と品質維持の為、パレット化にて実施

トライ結果、切替Goと判断⇒拘束時間短縮を目指し、輸送治具化にトライ

ドライバー拘束時間短縮の取組：納品治具新規導入

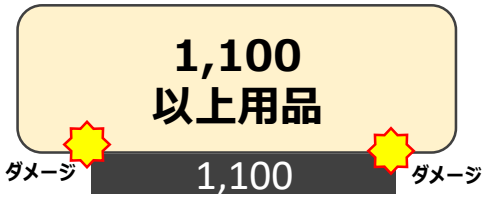
■使用予定コンテナ　19Dタイプ

内法寸法(mm)	(長さ) 3,647 × (幅) 2,275×(高さ) 2,252
側入口(mm)	(幅) 3,635 × (高さ) 2,187
内容積(m3)	18.7
積載重量(kg)	5,000

■納品治具

すべての用品は段ボールの荷姿
納品治具はパレットを使用（流通量が多く、規格化され、安価）
⇒　課題：用品サイズに合わせたパレットサイズの決定

オーバーハングは破損リスク有



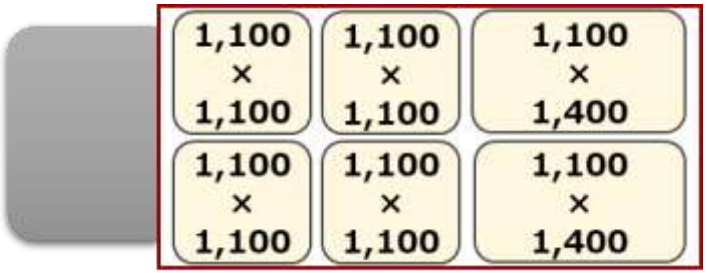
大型用品は、1,400サイズで対応

■2020年1月調査　北海道定期長尺物リスト

品名	L cm	W cm	H cm
LUGGAGE MAT	130.3	12.3	15
LUGGAGE MAT	118.5	22.1	24
ROOFCONS*NH900L*	118	58	15
ROOFCONS*NH900L*	114	53	17
DOOR VISOR	113.8	31.1	30.5
DOOR VISOR	115.2	29.6	29
DOOR VISOR	115.3	27	24.3

通年で顔ぶれにほぼ変更無しの為、1.4PL導入で対応可

■積み込みイメージ（簡易バン図）



■2020年1月23日（木）PL敷詰めテスト(1.1×1.1PL:4枚、1.1×1.4PL:2枚)

コンテナ内に6枚ピッタリ収まる

クリアランス有で、扉の干渉無

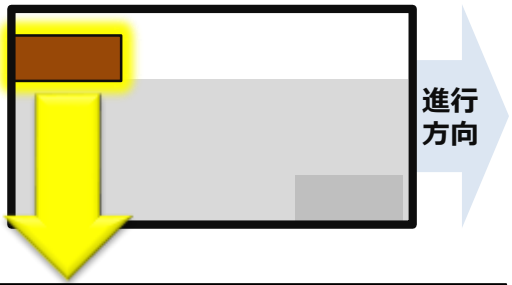
無理なくコンテナを閉じれる

サイズ違いの規格品パレット組み合わせし、本稼働で拘束時間短縮を図る

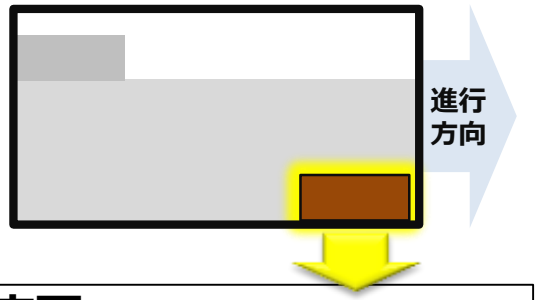
振動計測結果

■ 振動計設置による輸送時の品質検証（Air輸送(現状) vs JRコンテナ輸送）

上段配置

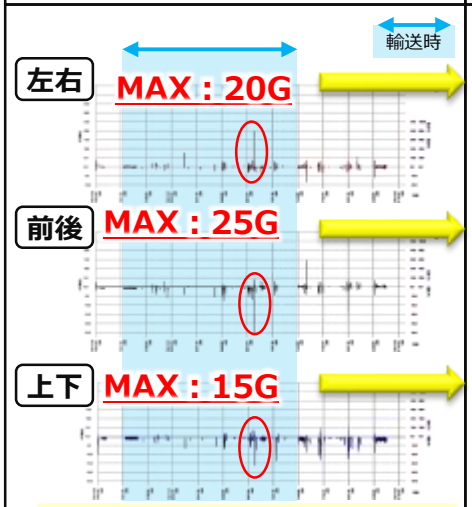


床面配置

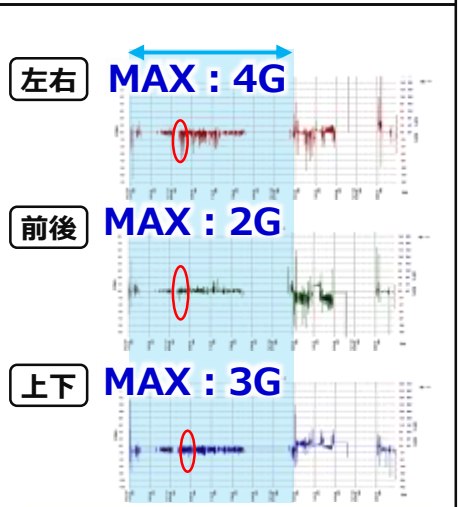


上段配置

Air輸送時	JR輸送時



新千歳空港着陸時

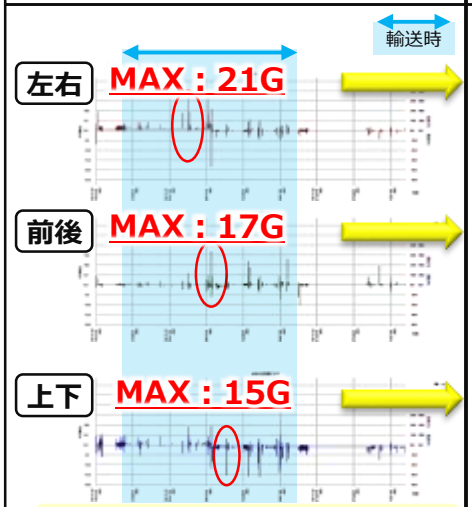


鉄道輸送道中

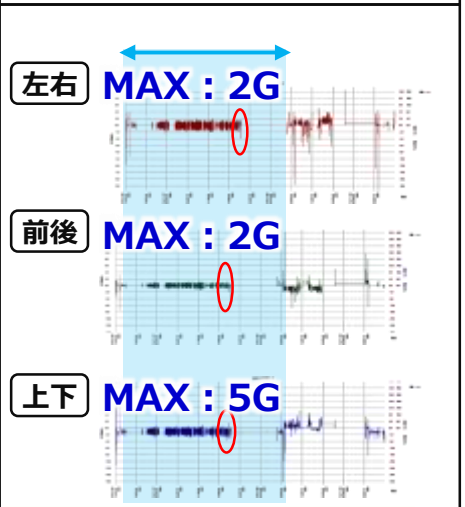
通常便(Air)の**80%**振動が減少

床面配置

Air輸送時	JR輸送時



新千歳空港着陸時



札幌駅鉄道到着時

通常便(Air)の**67%**振動が減少

振動が最大8割減少する事により、更なる輸送品質の維持が期待できる

JR貨物輸送テストトライ　結果内容

■ ホンダアクセス/ホンダロジスティクス チェックリスト(全48項目)

最終チェック項目：46項目	未チェック理由
No.25：コンテナへIマークの設置	床面全使用の為、設置無し
No.41：ベニヤ板とのすれ傷はあるか	積載状況よりベニヤ板未使用

HACチェック内容
チェック者：守屋/吉田/西川
○＝46/46
△＝46/0
×＝46/0

HLIチェック内容
チェック者：谷川/清水/山之内
○＝46/45
△＝46/1
×＝46＝0

No.10：フォークリフト同線と交わることがあるのか
事象：コンテナ専用スペースへの荷役時、フォークリフトの交差が見られた
対策：注意喚起、「接触注意」看板の設置
⇒危険な事象が継続される場合、動線の変更

供給に伴う大きな問題は無く、
ホンダアクセス/ホンダロジスティクス共に実施可能と判断

・供給リードタイムについて

日付	N	項番	項目	時刻	
11月26日	N	①	HAC⇒新座駅出発時刻	26日	15:22
		②	新座駅到着時刻		16:00
		③	新座駅構内コンテナ荷役開始時刻		16:16
		④	新座駅構内コンテナ荷役終了時刻		16:16
		⑤	新座駅鉄道出発時刻(貨車が動き始めた時刻)		18:20
11月27日	N+1	⑥	[illegible])		19:45
		⑦	[illegible]	27日	20:09
11月28日	N+2	⑦-1	札幌駅構内位置替え	28日	8:31
		⑧	札幌駅構内コンテナ荷役終了時刻	28日	9:12
		⑨	札幌駅⇒HDW札幌出発時刻		9:26
		⑩	HDW札幌到着時刻		9:51
		⑪	HDW札幌荷降ろし作業開始時間		9:58
		⑫	HDW札幌荷降ろし作業完了時間		10:13

問題無し

L/Tは計画通り「N＋２」で札幌RDC様へ供給

・輸送品質について

【過去のトラブル】

【コンテナ供給】

今回のテストトライでの品質異常は発生無し
今後は更に効率的にする為、パレットによる
コンテナ積込みも視野に品質維持を図る

テストの結果、すべての項目で問題がないことを確認⇒実行に向け展開を加速

判定結果 （Go/NoGo判断）

目標	1. 北海道向け現行輸送費(AIR) 15% 抑制 2. オーダー分類（緊急/指定日/定期）に応じた分離輸送の実現
要件	1. 部販会社、対象HDW様に理解を求め、協力体制を構築し推進ができること 2. JR貨物輸送における発生リスクを想定し、異常発生時の対応策を含め検討すること 3. 供給リードタイム＋1.0日の実現(現状N+1→N+2)

トライ結果まとめ

No.	項目	結果	判定
1	コスト	施策効果：**7,227千円／年 削減** （25%抑制）	○
2	供給L/T変更	定期品のN+2 問題 **“無し”** （部販会社様、札幌RDC様回答）	○
3	オーダー分離輸送 （緊急/指定日/定期）	L/T、品質ともに問題 **“無し”** （部販会社様、札幌RDC様回答）	○
4	品質	納品時破損 **“無し”**	○

すべての項目で目標クリアの為、量産切替はGoと判断⇒2020年2月13日量産切替

本稼働切替スケジュール

■ JR貨物輸送の推進スケジュール

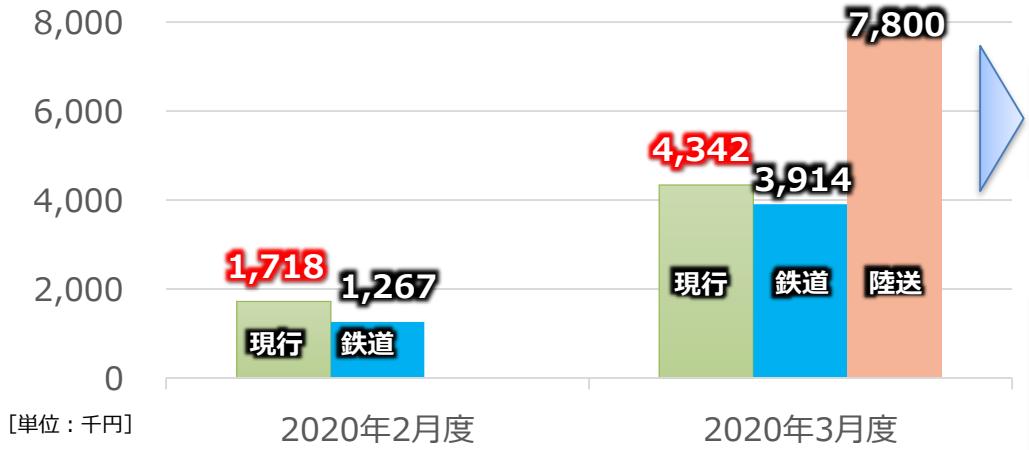
HDW札幌向け定期品輸送を2020年2月~JR貨物輸送へ切換

効果確認：鉄道輸送本稼働結果

■パレットモジュール化による本稼働　作業時間短縮

項目	テストトライ	本稼働	効果
輸送治具	手積み手降ろし	パレット積込	バラ積みから脱却
作業時間	２時間/コンテナ	３０分/コンテナ	-１時間３０分/コンテナ
輸送費用	83,000円/コンテナ	76,000円/コンテナ	7,000円/コンテナ

■モーダルシフト化による費用削減効果



付帯効果
2020年３月からコロナウィルス影響による航空輸送減便発生

航空機の代替輸送として活用（3月度単月）
⇒代替陸送のトラック輸送と比較し、3,886千円 費用抑制

拘束時間短縮、輸送費抑制だけでなく、先手推進で、コロナ禍での安定供給対応

北海道地区用品供給モーダルシフトの実現
＝ 持続可能な物流網の構築に向けた取り組み ＝

1、物流業界動向・背景
- 背景「物流関連法規制強化」の動き
- 輸送会社の撤退状況と拘束時間実態調査
- 課題設定と施策方向性

2、モーダルシフト化の検討推進
- 拠点と輸送モードの選定
- モーダルシフト化に伴う輸送リードタイム対応

3、施策トライと結果確認
- 施策トライ状況
- トライ結果確認と切替判断
- 本稼働に向けた輸送治具導入
- 本稼働確認
- **他地区の展開**

2022年3月9日

(株)ホンダアクセス　日高事業所　調達部　物流ブロック

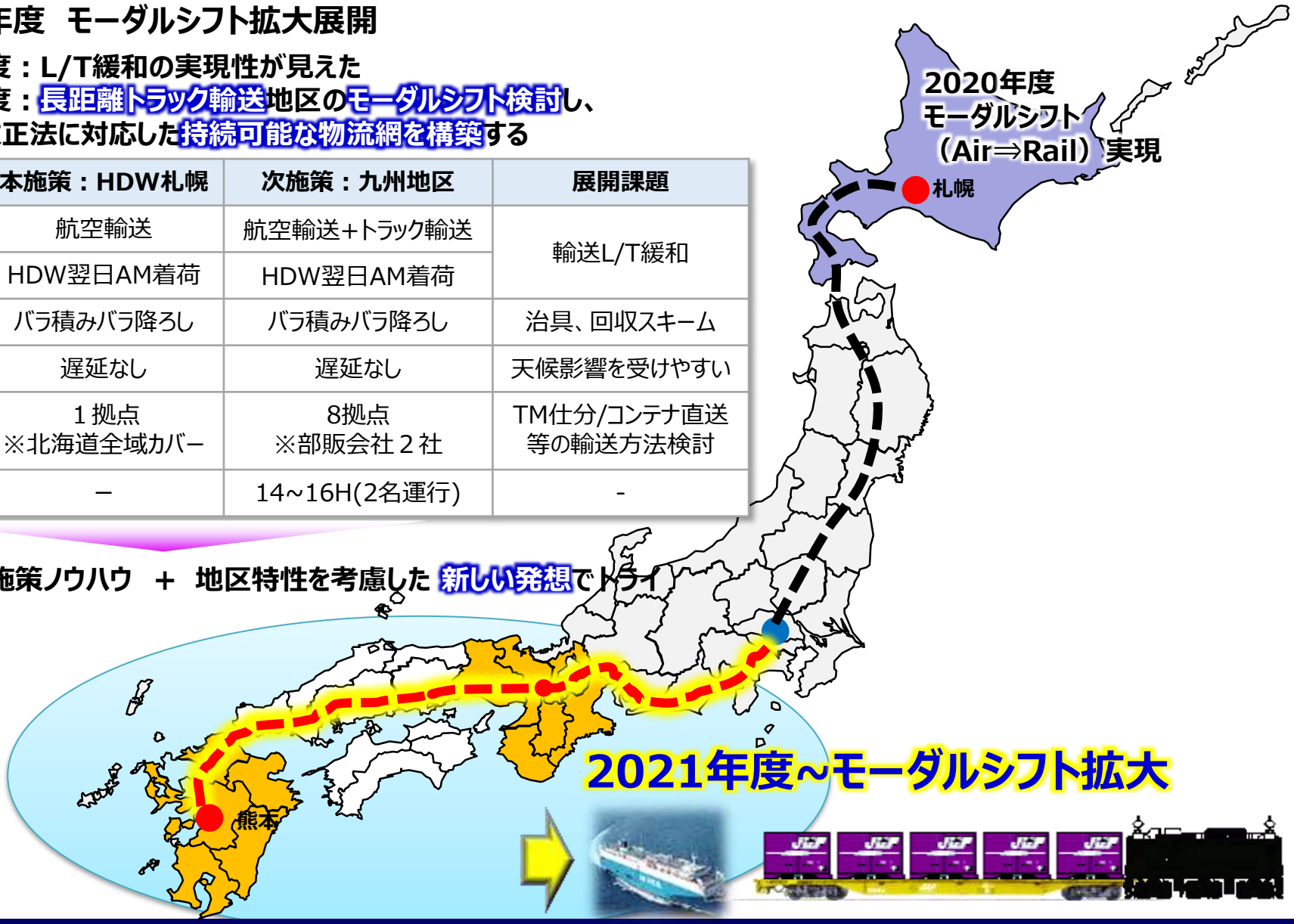
北海道以後の展開

■2020年度　モーダルシフト拡大展開

2021年度：L/T緩和の実現性が見えた
2022年度：長距離トラック輸送地区のモーダルシフト検討し、改正法に対応した持続可能な物流網を構築する

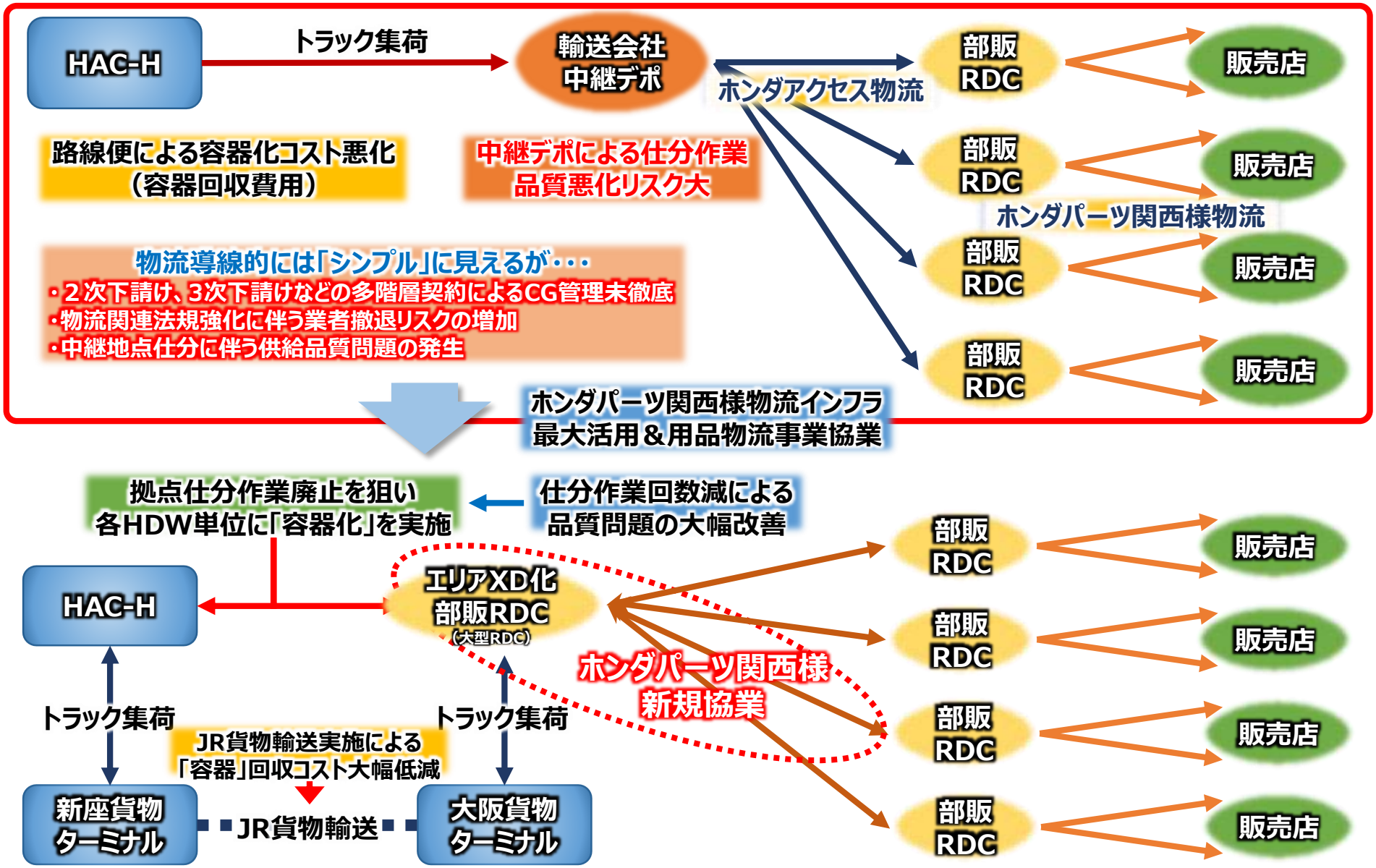
項目	本施策：HDW札幌	次施策：九州地区	展開課題
現行輸送	航空輸送	航空輸送+トラック輸送	輸送L/T緩和
現状L/T	HDW翌日AM着荷	HDW翌日AM着荷	
作業	バラ積みバラ降ろし	バラ積みバラ降ろし	治具、回収スキーム
遅延	遅延なし	遅延なし	天候影響を受けやすい
拠点数 (納品先)	１拠点 ※北海道全域カバー	8拠点 ※部販会社２社	TM仕分/コンテナ直送 等の輸送方法検討
輸送時間	－	14~16H(2名運行)	-

2020年度施策ノウハウ　＋　地区特性を考慮した 新しい発想でトライ



長距離トラック輸送地区の九州地区へ、HDW札幌経験を活かした拡大展開を図る

関西エリア　部販会社インフラを活用した新輸送スキーム検討



関西地区RDCとの物流インフラを最高効率で稼働(協業)を実施

施策実行イメージ

■ 北海道地区

モーダルシフト：JR貨物輸送

2020年2月開始

航空輸送から鉄道輸送に切替(L/Tの緩和)

■ 関西地区

協業輸送：物流インフラ最大活用

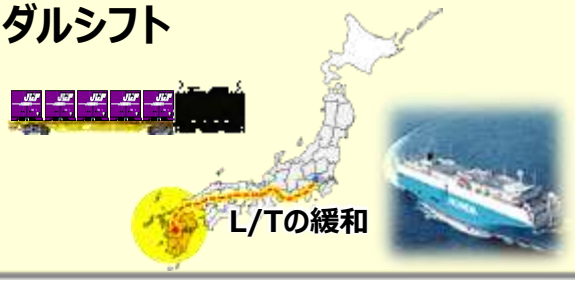
2021年4月開始予定

中継地　　：ホンダパーツ関西 大阪南営業所
二次配送車輌：パーツ関西ロジ 二次配送車輌活用

■ 九州地区

モーダルシフト ＋ 協業輸送

・モーダルシフト



・協業輸送

物流インフラ最大活用

部販会社の車輌活用

『モーダルシフト+協業輸送』による『新しい用品物流ビジネス』を構築

九州地区における現状の問題点：荷役作業

■ 現状の積込み状況

・車両10t(荷量：およそ1,000才/日)

■ 今後の課題

長距離ドライバー２名 でパレットの荷台代用による危険な積込み作業を行い、労働災害の発生が懸念 される。今後の ドライバー不足 が進む中、手積み・手降ろしによる輸送は法令順守・運用両面において 安定的な継続は厳しい

不安全/非効率な積込み作業　⇒　早急な安全/効率的な作業へ対策要

九州地区における現状の問題点：長距離輸送

● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

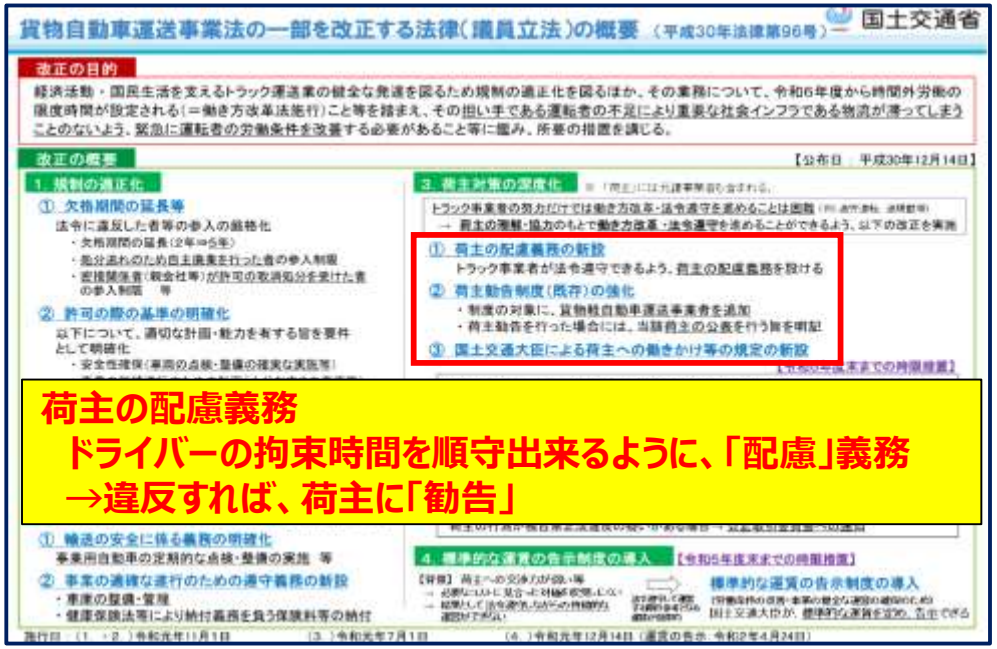
拘束時間（始業から終業までの時間）	・1日　原則13時間以内 最大16時間以内（15時間超えは1週間2回以内） ・1か月　293時間以内
休息期間（勤務と次の勤務の間の自由な時間）	・継続8時間以上
運転時間	・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	・4時間以内

◆２人乗務の特例（長距離輸送）

１人のドライバーが１日に運転できる時間は決められているので、長距離運行が不可能な場合があります。そのような場合には、**やむを得ず**運転者を**２人乗務**させることで対応します。２人で交代しながらの運転なので、連続運転時間や１日の運転時間を守りながら運行することができます。

２人乗務（ただし、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る）の場合は、１日の拘束時間を**２０時間**まで延長し**休息時間を４時間まで短縮**することが出来ます。

特例措置の為、
拘束時間は今後
見直しの可能性あり


貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の概要（平成30年法律第96号）　国土交通省

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、令和6年度から時間外労働の限度時間が設定される（＝働き方改革法施行）こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要　【公布日　平成30年12月14日】

1. 規制の適正化
① 欠格期間の延長等
② 許可の際の基準の明確化
① 輸送の安全に係る義務の明確化
② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

2. 荷主対策の深度化
① 荷主の配慮義務の新設
② 荷主勧告制度（既存）の強化
③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

3. 標準的な運賃の告示制度の導入

荷主の配慮義務
ドライバーの拘束時間を順守出来るように、「配慮」義務
→違反すれば、荷主に「勧告」

今後のドライバー不足の加速による働き手の減少、時間外労働の罰則付き上限規制の適用による労働時間の減少により、物流危機が深刻化し『 運べなくなる 』状況が加速すると予想される。

トラック輸送は、法改正の加速により厳しい状況を迎え、輸送モード検討が必要

九州地区モーダルシフト化と物流協業による輸送刷新

施策方向性

~1、 モーダルシフト化・・・	輸送モード：JR貨物輸送 熊本貨物ターミナル、鹿児島貨物ターミナル活用 運休リスク対応として、トラック、及び船舶による海上輸送併用
~2、 地域集約拠点化・・・	(株)HP西南　HDW北九州　(株)HP九州　HDW熊本、HDW鹿児島
~3、 1.5次輸送・・・	(株)HP西南→各HDW供給 (株)HP九州→各HDW供給

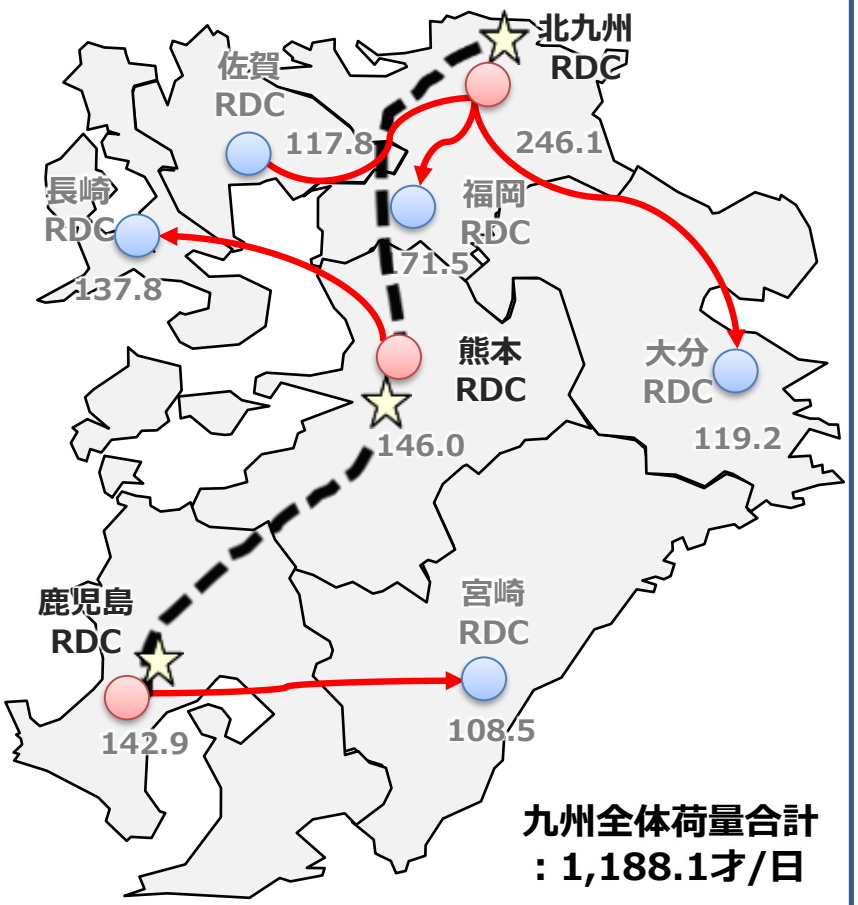
今後の検討課題

~1、 モーダルシフト化による輸送LTの緩和
~2、 1.5次輸送における各HDWへの供給ルート設計
~3、 展開日程、体制

九州地区での輸送刷新により持続可能な物流設計を目指す

九州地区の部販物流協業における1.5次配送の輸送スキーム

■ 鉄道＆トラック輸送ルート



九州全体荷量合計
：1,188.1才/日

※2020年4月～2021年3月
日当たり平均出荷才数

☆ 貨物ターミナル(TM)

ハブRDC拠点　　RDC拠点

【ホンダアクセスのメリット】

■物流2024年問題「運べなくなるリスク」への安定供給に向けた恒久対応

■容器化導入：「物流品質」向上
「荷役作業」削減

モーダル化　：「CO2削減」貢献
「運転時間」削減

■中継倉庫間配送はローカル物流マネジメントで安定供給を担保
災害等への連携/対応も強化

■モーダルと協業輸送ハイブリッド化で「できるを、拡げる」新物流体制を構築
(他地区RDC拠点への水平展開)

将来を見据えた安定供給体制を構築

九州地区　モーダルシフト　国土交通省　総合物流効率化法認定

国土交通省

279.自動車用品の鉄道モーダルシフト

令和3年7月30日 認定

事業主体

(株)ホンダロジスティクス、(株)ホンダアクセス、(株)ホンダパーツ西南、(株)ホンダパーツ九州
日本通運(株)

事業内容

トラックで輸送をしていた埼玉から九州地区までの自動車用品の輸送を鉄道コンテナ輸送に転換するモーダルシフトを実現し、環境負荷低減と省力化を推進する。

転換前

転換後

特徴

- 自動車用品の鉄道モーダルシフト
- 出荷姿を手積み手降ろしから容器化し、ドライバーの作業負荷軽減を図る。

効果

- CO_2排出削減量:253.6t−CO2(48.2%)
- ドライバー運転時間省力化　5,775時間(48.0%削減)

長距離輸送のモーダルシフト化を実行し、持続可能な物流網の構築を推進

物流改革の軌跡と今後の進め

短期間で大きな改革を断行　→　『荷主の責任』で持続可能な物流網の構築を継続

以上