



IR DAY 2023.10.13

2024年問題がもたらす影響と セイノーHDの企業価値向上に向けて

セイノーホールディングス株式会社 (9076)

はじめに



- 2019年4月1日に施行された働き方改革関連法に基づき、「自動車運転業務」においても、**2024年4月1日から時間外労働時間の上限規制が施行されます。**
- 当社では、2024年問題に対応出来ており、早くからドライバーの働き方の改善や輸送の多様化に努めております。一方で、**中小の事業者が大多数を占める貸切領域においては、今後も対策が必要と考えています。**
- ドライバーの労働時間の短縮には業界全体でのトラック1台当たりの稼働率の上昇や運び方の多様化が必要であり、**業界全体での協力・協業が不可欠です。**
- お客様の繁栄をブラさず、業界全体の適切な成長、すなわち運べないリスクを回避するために、**適正運賃の收受も継続課題**と考えています。
- 当社は、「Team Green Logistics」というスローガンの下、**特積み・貸切事業者に当社の物流インフラを開放し、業界全体の2024年問題の解決に率先して取り組むことで、これからも日本の物流を支えていきます。**

目次

01

物流における2024年問題の概要

02

セイノーグループにおける対応について

03

業界における対応について

04

荷主における対応について

05

社長としてお伝えしたいこと



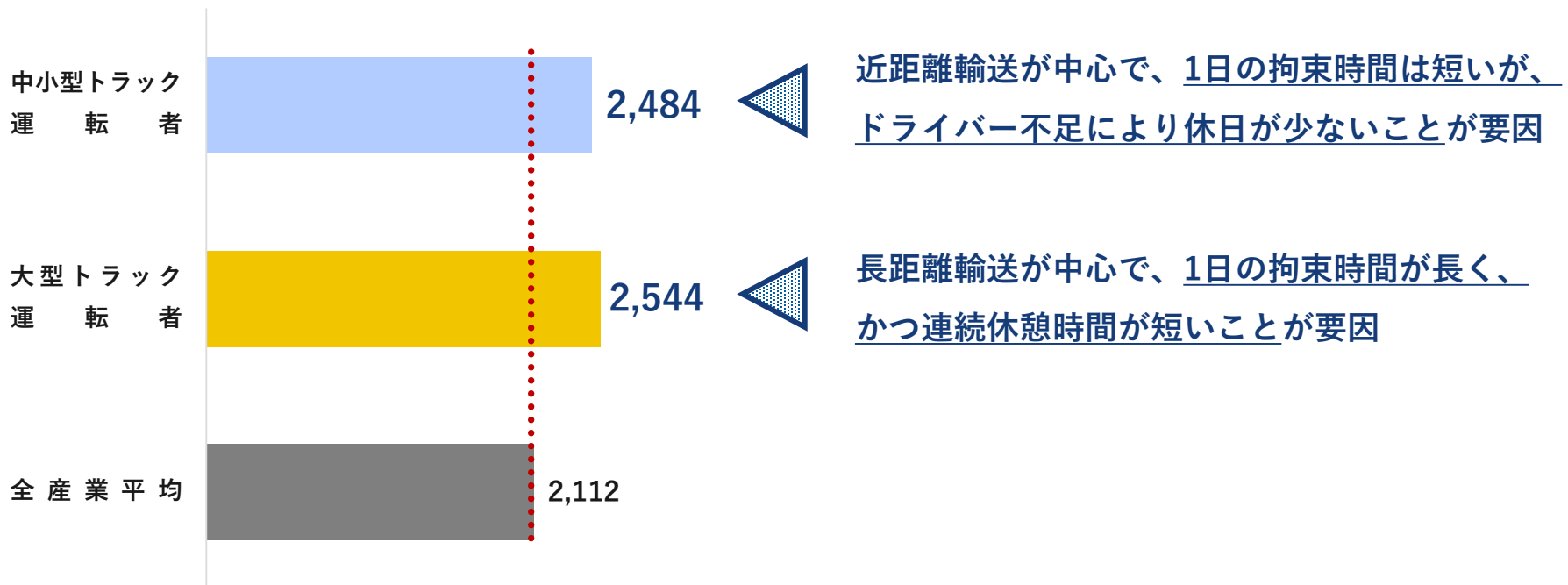
01 物流における2024年問題の概要

トラックドライバーの現状 ～長時間労働の根本要因～



長時間労働の是正に端を発する2024年問題は、
ドライバーの負担軽減の反面、運べないリスクが高まった

トラックドライバーの年間労働時間の比較



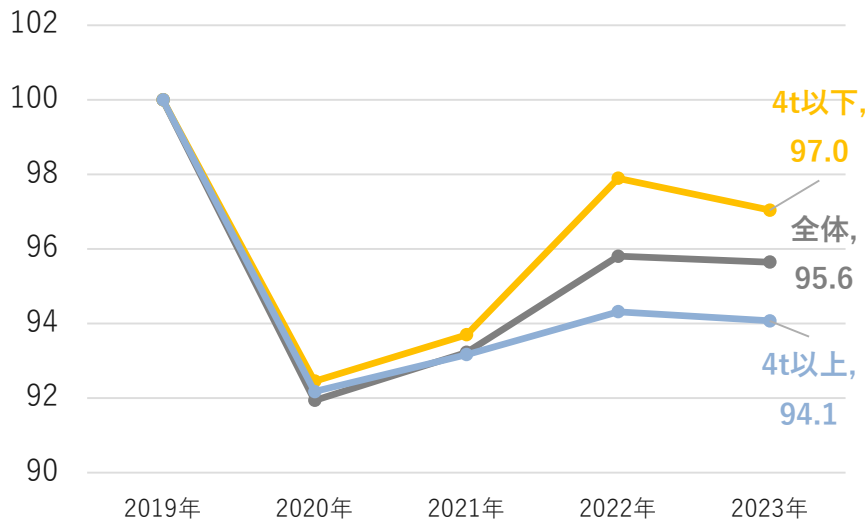
出所：厚生労働省「令和3年賃金構造基本統計調査」

トラックドライバーの現状 ～運賃水準と所得～



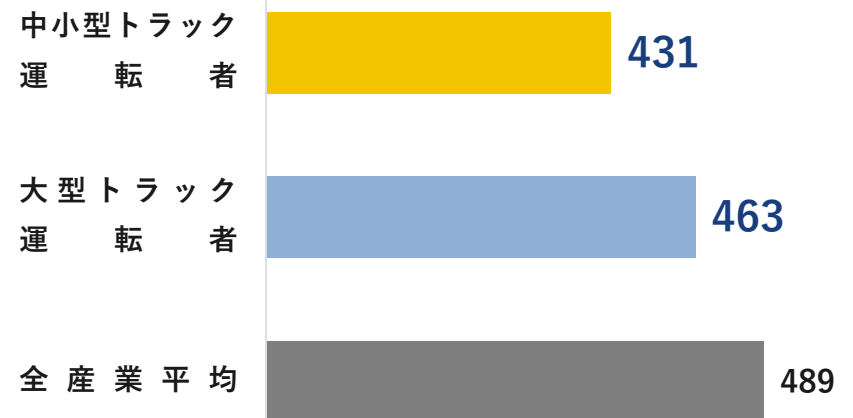
BtoBの領域においては、コロナ禍以降もインフレ等による輸送需要の減少から
運賃水準も低く推移しており、結果ドライバーの年間所得額も低水準に留まっている

成約運賃指数（年度）の推移
[2019年を100とする]



出所：全日本トラック協会

トラックドライバーの年間所得額（万円）



出所：厚生労働省「令和3年 賃金構造基本統計調査」

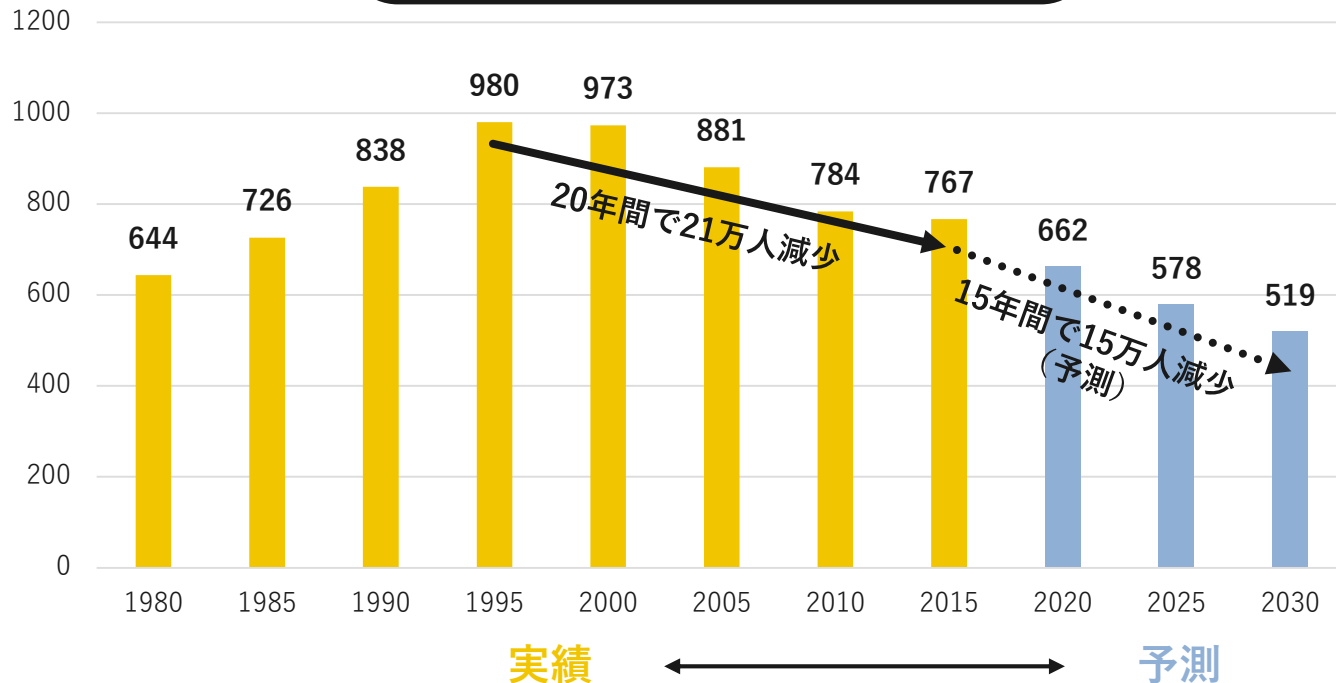
ドライバー不足の深刻化がもたらす 運べないリスク



1995年をピークに減少。高齢化を背景に今後も減少傾向である。

時間外労働の制限により、運べないリスクに拍車がかかる。

道路貨物運送業の運転従事者数（千人）の推計



出所：日本ロジスティクスシステム協会「ロジスティクスコンセプト2030」2019年調査

2024年4月から ドライバーの拘束時間が短縮



2024年4月1日、「働き方改革関連法」が施行され、時間外労働時間の上限が引き下げられることで、対策が必要となる。拘束時間の違反があった場合は、処分が科される。

改正前
2024年3月まで

改正後
2024年4月から

拘束時間
(1年)

原則 **3,516**時間 以内

原則 **3,300**時間 以内

拘束時間
(1ヶ月)

原則 **293**時間 以内

原則 **284**時間 以内

拘束時間
(1日)

13時間以内
(最大16時間/15時間超は
週2回までが目安)

13時間以内
(最大15時間/14時間超は
週2回までが目安)

休息時間

継続**8**時間以上

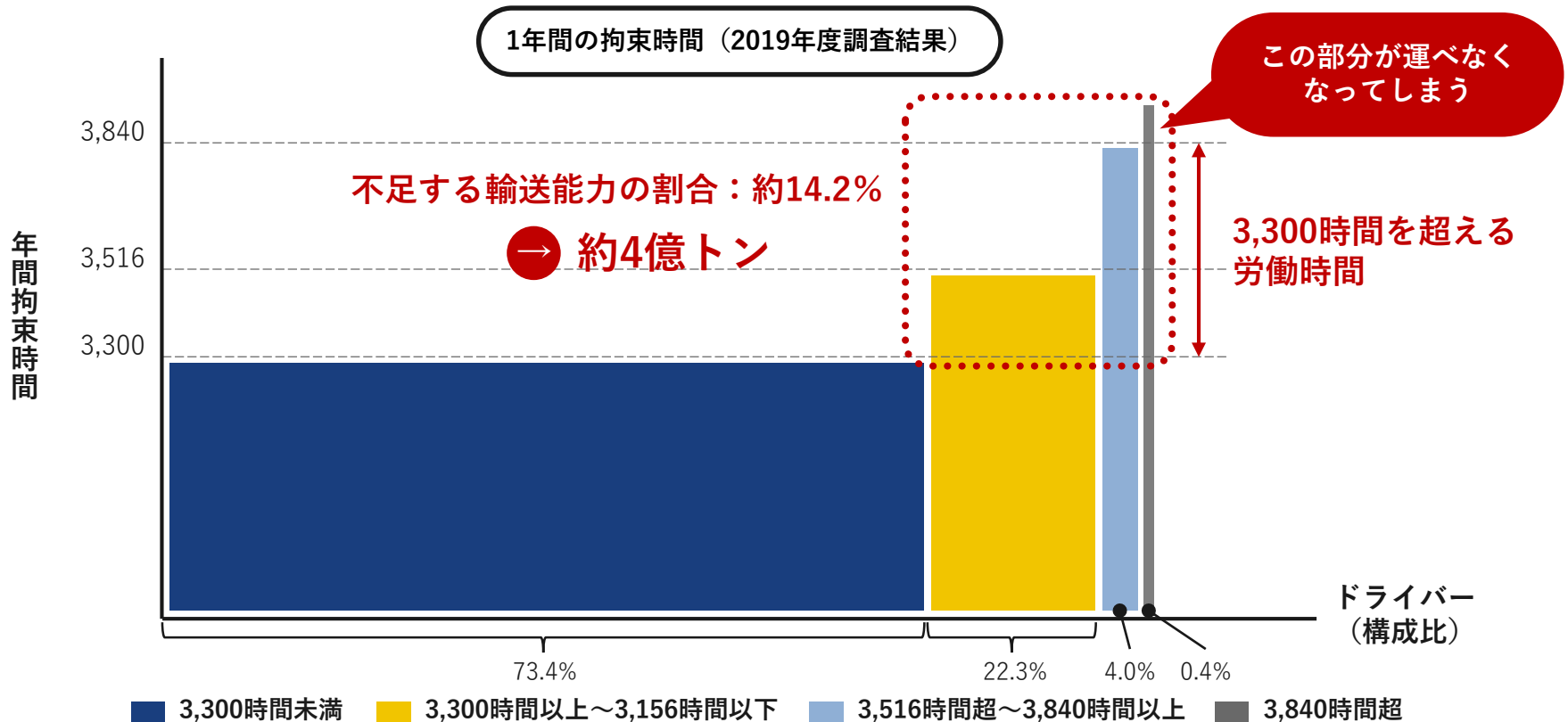
継続**11**時間を基本とし、
9時間を下回らない

出所：厚生労働省「改善基準告示が改正されます！」

従来の輸送方式では 日本の物流が成り立たない



2024年問題の影響により14.2%（4億トン）の輸送能力が不足し、
供給不足の深刻化で2030年には34.1%（9.4億トン）の輸送能力が不足する



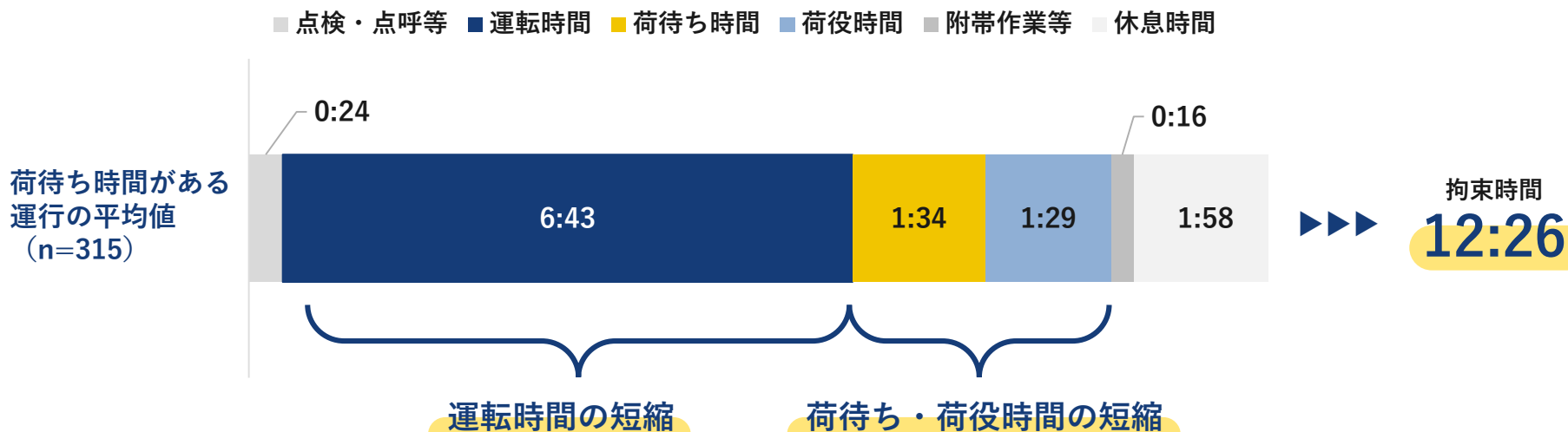
※出所：厚生労働省「令和3年度トラック運転者の労働時間に係る実態調査報告書」から作成

ドライバーの拘束時間短縮に必要なこと



ドライバーの拘束時間の是正には、
単に運転時間（距離）の短縮のみならず、荷待ち・荷役時間の短縮も求められる。

ドライバーの拘束時間





02

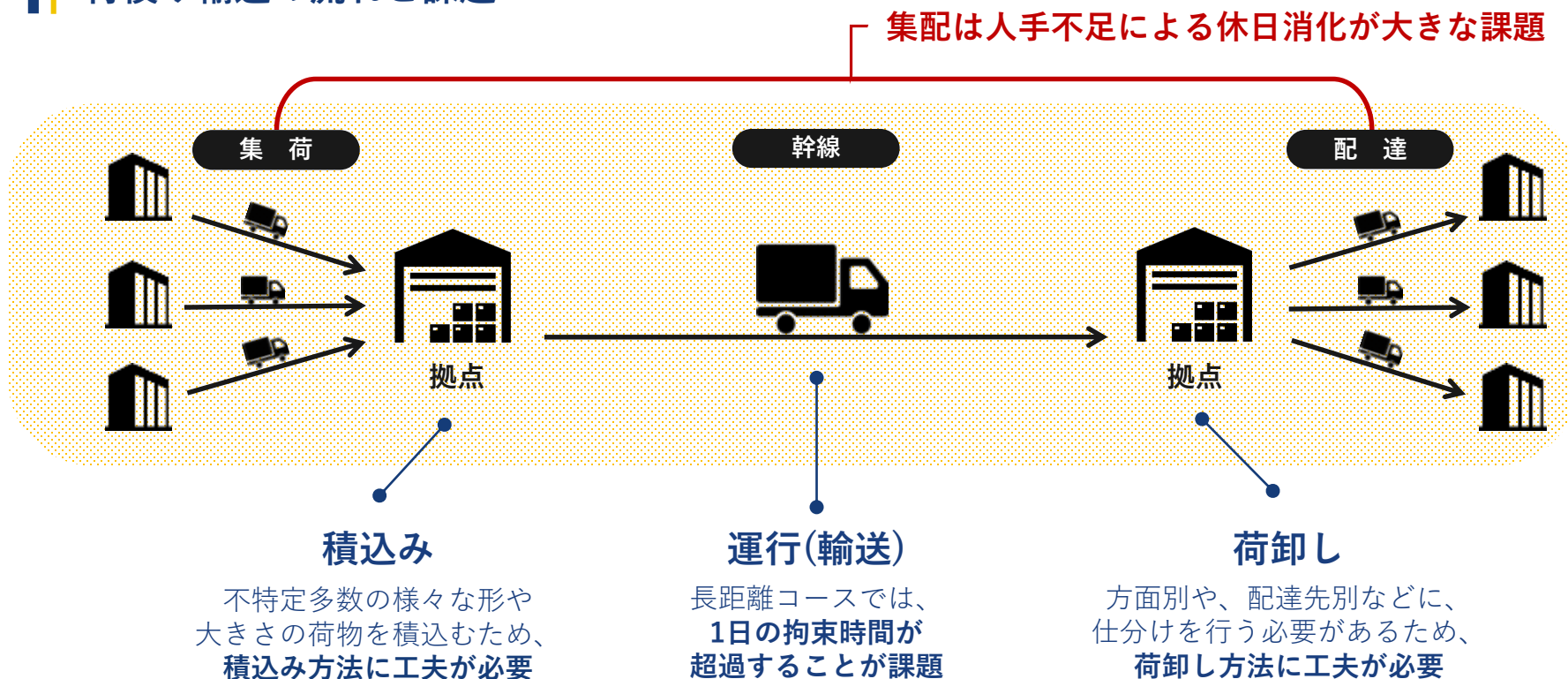
セイノーグループにおける対応について

特積み事業者における 2024年問題の影響



大手運送事業者の占有率が高い特積み領域では、リレー形式の輸送方法であり、モーダルシフトや中継地点などの活用で拘束時間短縮の対策が既に進んでいる。

特積み輸送の流れと課題



セイノーグループにおける2024年問題の対策 ～早くから対策を講じる～



これまでの取組み

中期 | ~5年

長期 | 5年~

当社だけで
対応可能

(統制可能)

- 会社統合による運行効率化
- 荷役分離
- 運行便のダイヤグラム化

- 中継専門店の開設 (九州向け2023年10月より稼働)

- DX推進
- ロジスティクスの推進
- 人手不足を見越した定着と採用

業界での協業
顧客との交渉

(半統制)

- モーダルシフト
- 適正運賃収受
- O.P.P. (オープン・パブリック・プラットフォーム) の促進によるGreen物流の展開
- ドローン技術を活用した過疎地対策

- 当社インフラの解放 (貸切領域における中継拠点の共同利用など)
- システム連携による多様なOne Stop輸送

外部環境に
依存

(統制不能)

様々な規制

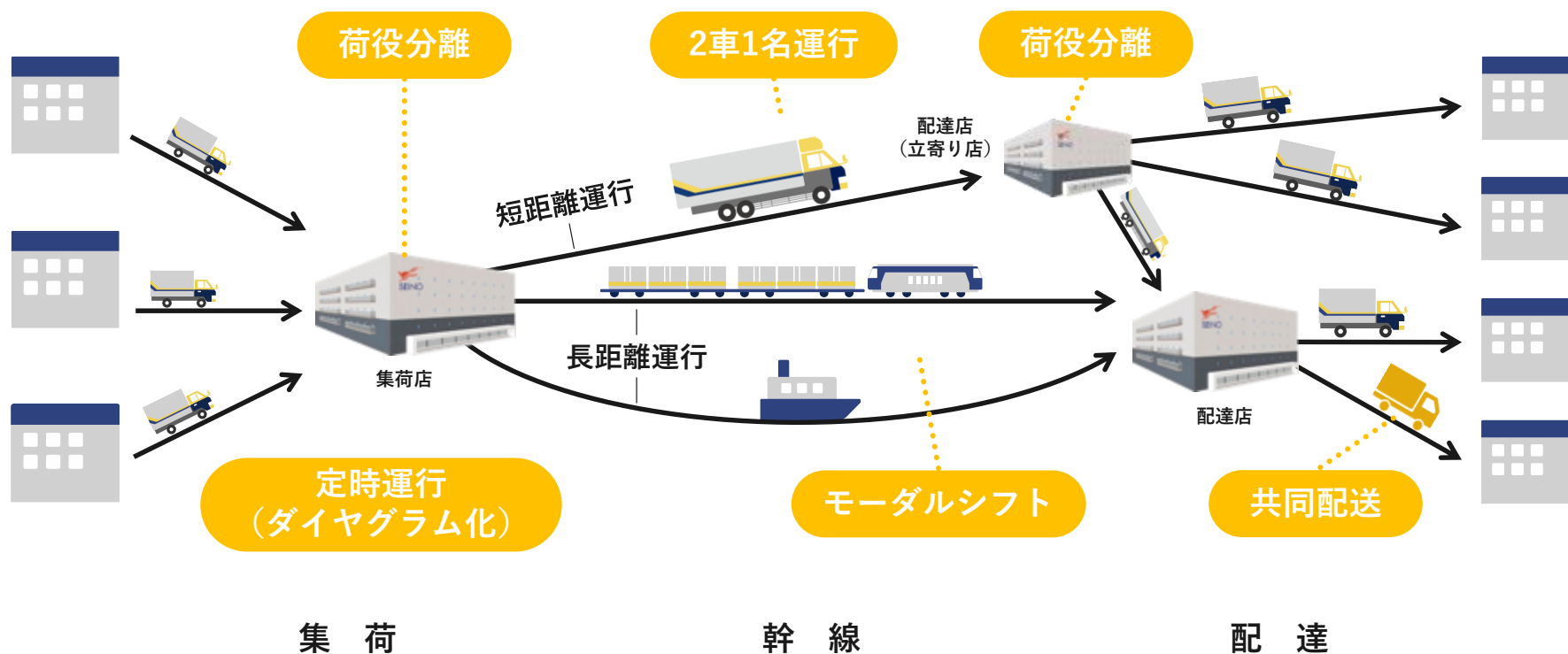
- 自動運転 (隊列走行)
- 水素スタンド
- 外国人ドライバーの受入体制

- 少子化対策
- エネルギー対策

さまざまな局面での取組みを推進



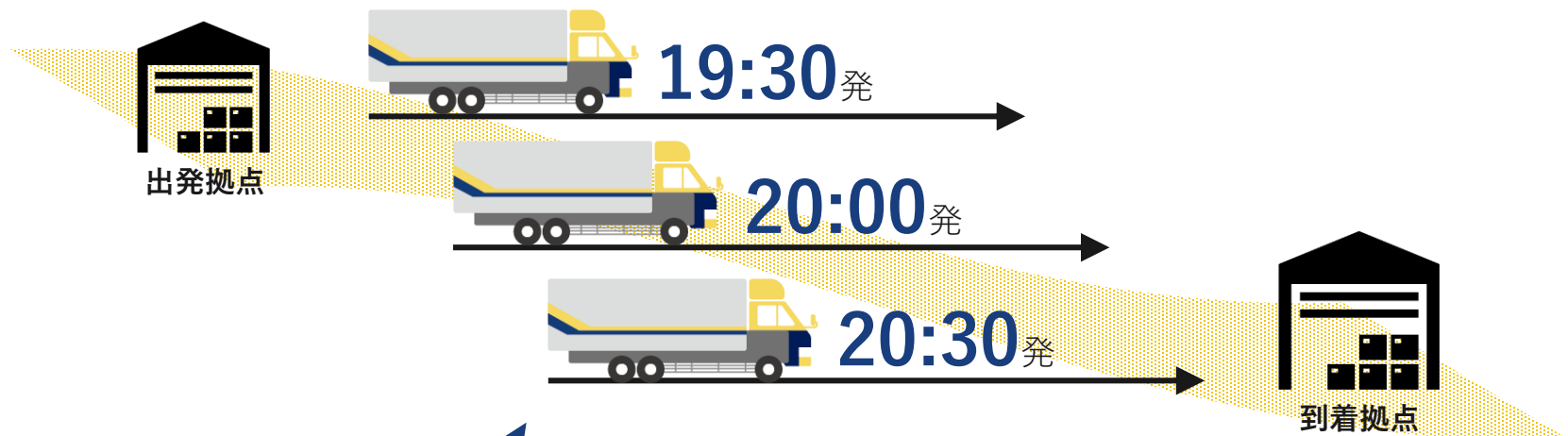
輸送方法の見直しや、荷役体制の見直しを実施することで
2024年問題における法改正に対応済み



ダイヤグラムの推進が 良循環を生み出す



- 2018年4月よりダイヤグラムを導入し、出発時刻が安定化。その結果、出発までの拘束時間が減少、また到着時間も安定するため、荷卸し体制の効率化に寄与。
- お客様の働き方改革の思いと、当社の定時運行へのニーズが合致し、一気に定着。



出発時間をすべて
ダイヤグラム化

到着時刻が予想できることから
荷卸しの準備が可能

多彩な幹線輸送による効率化



600kmを超える運行便の **4割**は、トラックを使わない輸送を実施し、CO₂削減にも寄与



カンガルーライナー

一部貨切列車を利用した鉄道輸送へのモーダルシフト

大型トラック

304台分をシフト

2018年から専用列車導入により
一気に加速

カンガルーライナーSS60

吹田（大阪）～郡山～仙台

カンガルーライナーNF64

名古屋～福岡

カンガルーライナーTF60

東京～福山（広島）

他

船舶輸送へのモーダルシフト

2019年以降

大型トラック

10台分をシフト

- ・清水～大分
- ・有明（東京）～苅田（福岡）
- ・東京～那覇
- ・敦賀（福井）～博多
- ・大阪～大分
- ・横須賀～新門司

フェリー・RORO船



ダブル連結トラック

ダブル連結トラックの導入による人手不足への対応

5 コースにて運行中

- ・小牧～藤枝間
- ・西広島～姫路間
- ・西広島～福山間
- ・西広島～神明感
- + 他社との共同運行

当社の優位性を活かした幹線の 2車1名運行



- 当社の1運行多店所卸しの運行形態と、多くの車両を保有する強みを最大限活かし、荷役業務と運転業務を切り分けることで、少人員での運行が可能。
- けん引免許不要、荷役分離による性別・年齢不問、運行経路の自由度が高い。
- 運行距離によっては、3・4・5車1名など、更なる効率化を進めている。

例：2車1名運行

(ドライバー1名で大型2台分の幹線運行)

荷役分離の推進

▼
ドライバーの拘束時間の範囲内
で最大限、効率的な運行を実現



ドライバー313名で大型トラック697台を運行

2車1名 261コース 4車1名 9コース
3車1名 38コース 5車1名 5コース にて実施

荷卸しを簡略化する、ユニット輸送

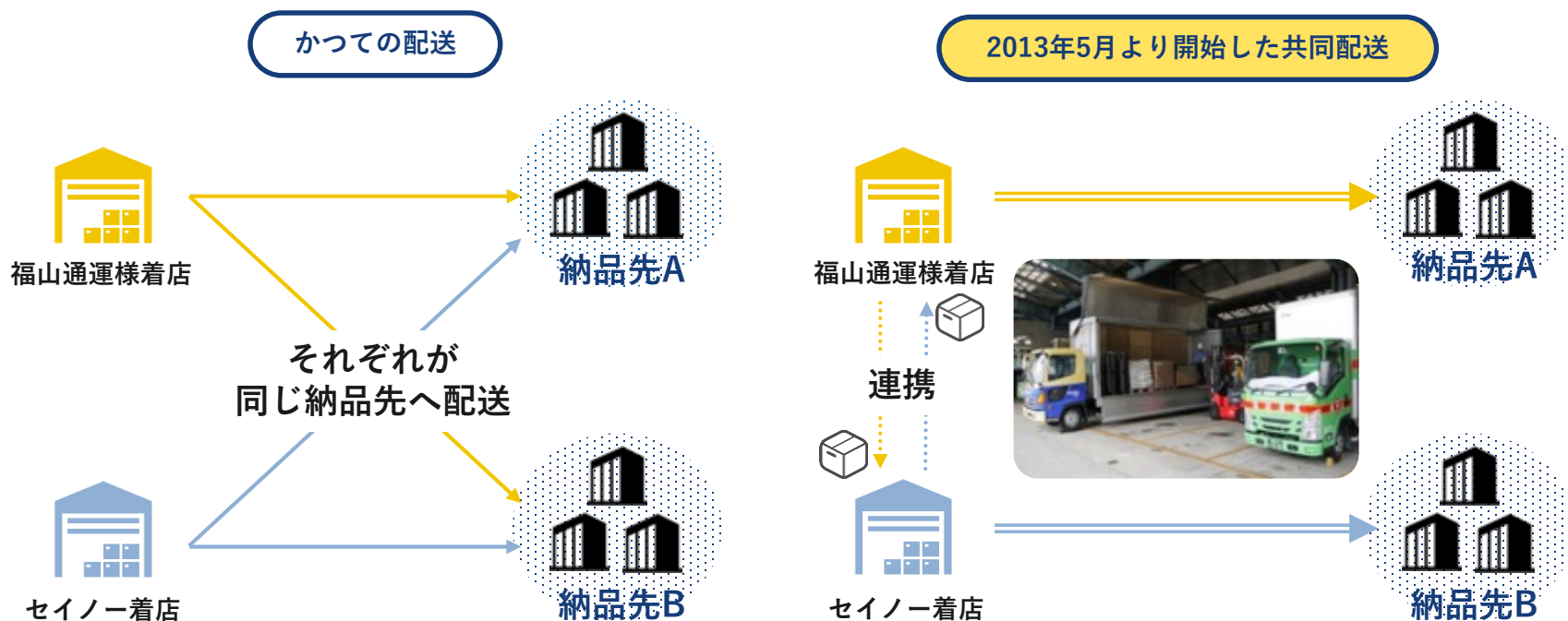
ユニットごと荷卸しをすることで、荷卸し時間の削減



納品先での荷待ち時間削減に向けた 共同配送事例



共通の課題（ペイン）を抱える福山通運様と、荷待ち時間の長い納品先での共同輸送を行うことで、1時間以上の待機時間の削減、納品先の荷受緩和に貢献。

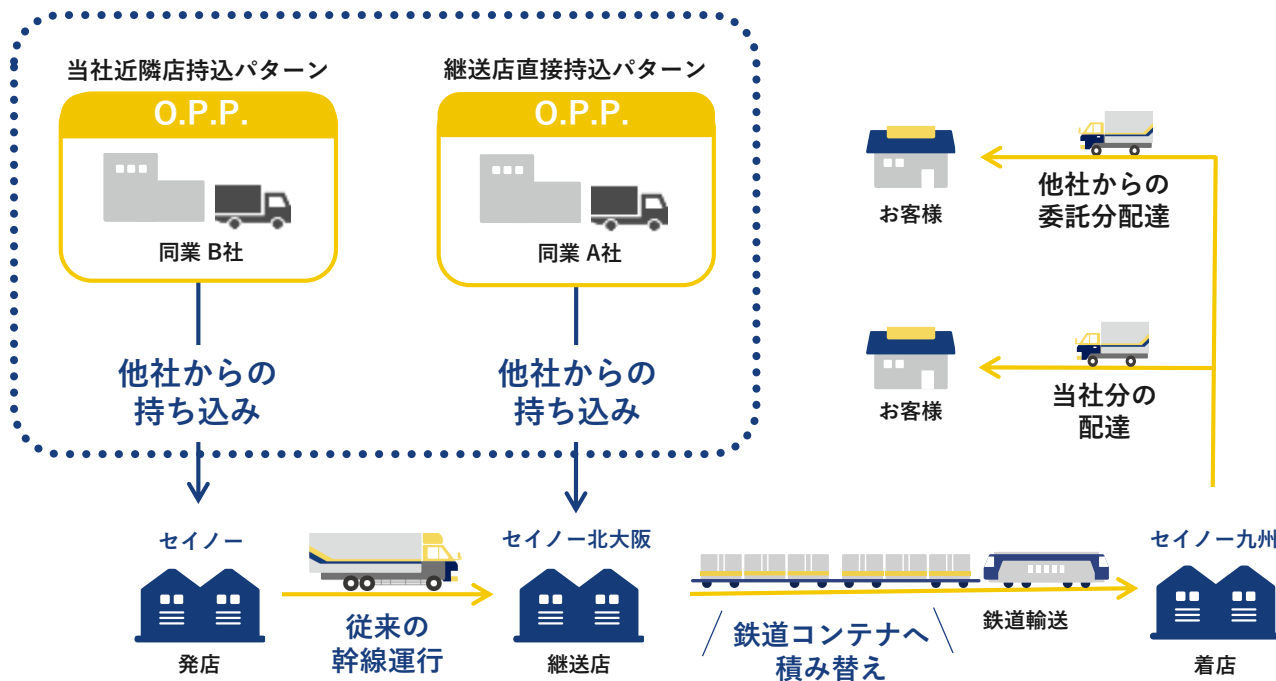


物流の効率化、持続可能な全国ネットワークの維持へ

O.P.P.で物流インフラを 広く他社へ提供



2024年問題への対応策を同業他社にも提供し、Green物流の実現へ仲間を集めていく



北大阪ハブ店について

- 九州向けの継送専門店を2023年10月より稼働。
- 専門店化により輸送力の強化、運行便の効率化、そして同業他社や区域業社からの商品の受け入れによりGreenを実現。

参考：キャパシティ700トン/日

オープン・パブリック・プラットフォーム (O.P.P.)

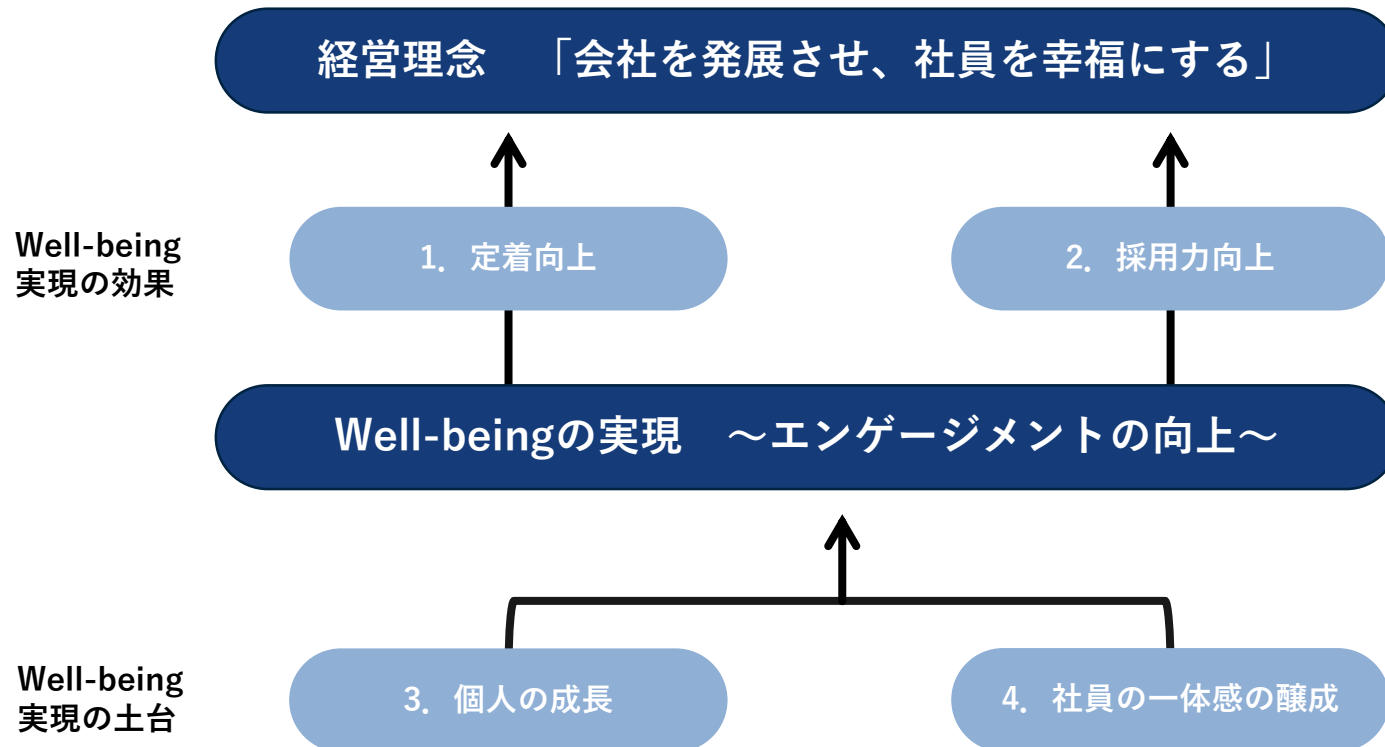
社内外、業種の違い等を問わず連携した（オープン）、誰もが使える（パブリック）、物流プラットフォームを構築し、プラットフォーム利用者それぞれの効率化や価値向上、さらには社会インフラとして産業・環境・生活への貢献を実現する構想。

人的資本戦略

～Well-beingの実現＝経営理念の実現～



Well-beingとは「社員がやりがいや働きがい、自己成長を感じられる」ことと捉え、社員のWell-beingを高めることが定着の向上につながり、採用のアドバンテージにもつながると考える。



定着率向上に向けた取組み



→ ドライバーのグループ制の導入

連携と協力体制の強化が図れ、業務量の平準化や、安定的な休日取得に寄与

→ 職種変更制度

集配ドライバーから路線ドライバーへのステップアップの道筋を重要視することで、採用の困難な大型ドライバーの安定的な確保

→ 持株会の拡充

企業価値向上＝社員の経済価値向上につながるよう、従業員持株会を強化

→ 免許取得支援制度

運転免許の限定解除にかかる費用を会社が一部負担することにより、ドライバーの定着に寄与

→ リフレッシュワン休暇

入社1年後を対象とした連続休暇制度の導入で、入社後1年以内の退職を防ぐことに寄与

→ 企業スポーツを通じた仲間意識の醸成

西濃運輸野球部ならびに空手道部などの応援を通じて、従業員の一体感を生み出す

更なる定着率の向上へ

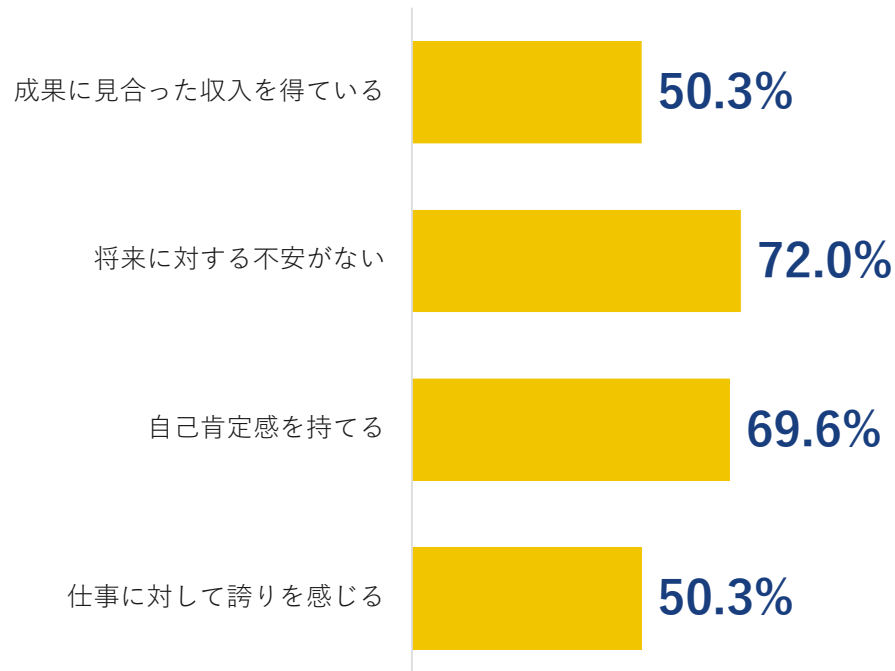


経営理念（幸福の三本柱）にもとづく取組みを推進し、
働きやすい・働きがいのある職場、Well-beingの実現を目指す

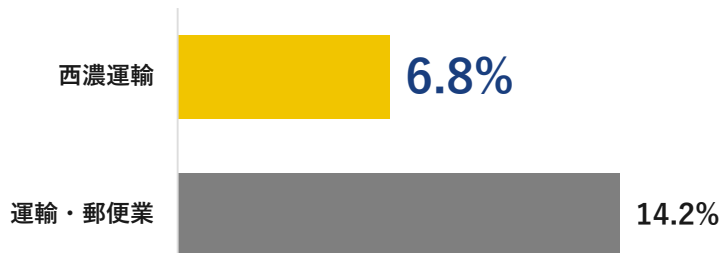
平均勤続年数の比較



エンゲージメントサーベイで重視する指標



離職率の比較

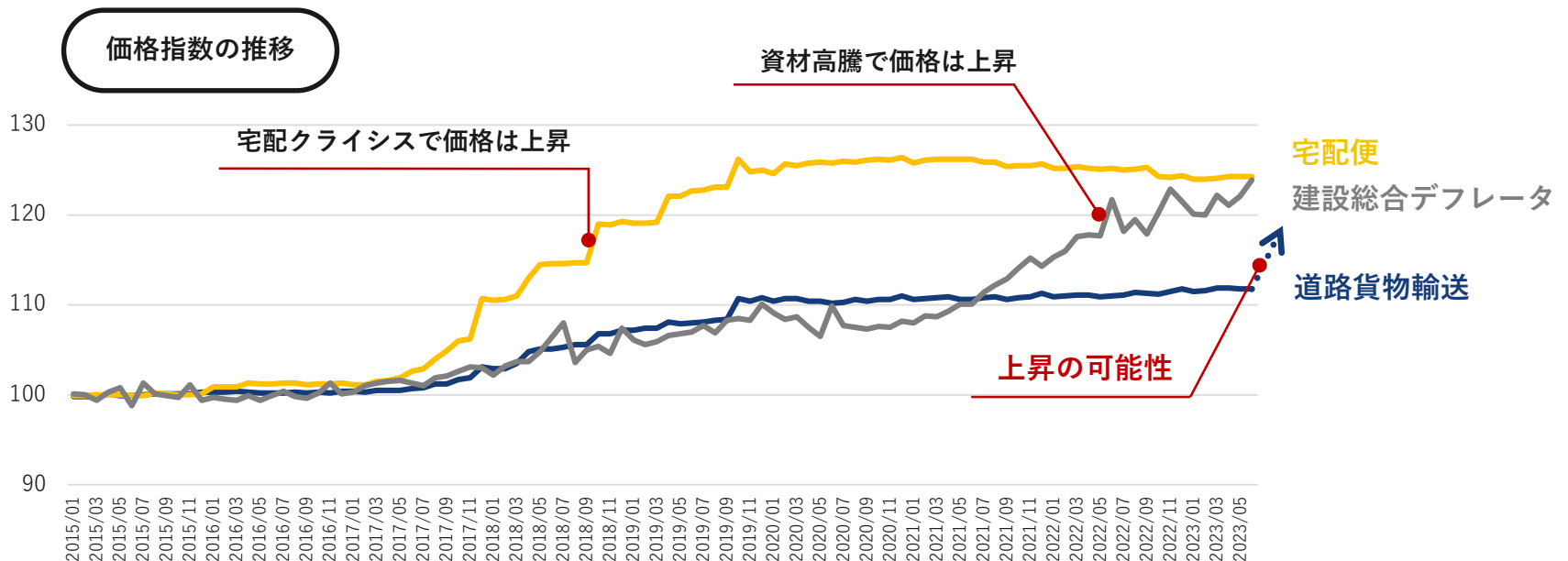


出所：厚生労働省「令和2年雇用動向調査：産業別入職率・離職率」、「令和3年賃金構造基本統計調査」

適正運賃収受は継続課題



- 各社2024年問題の対応コストは、増加傾向であり、企業努力での対応には限界があるが現状、価格転嫁は十分に進んでいない。
- 2017年の宅配クライシス同様、2024年問題が次年以降に顕在化することで、業界において、価格への転嫁が一気に進む可能性がある。
- 付加価値の提供によるお客様の繁栄に貢献することを大前提に、適正運賃収受を進めていく。



出所：日本銀行企業向けサービス価格指数、国土交通省建設工事費デフレーター



03

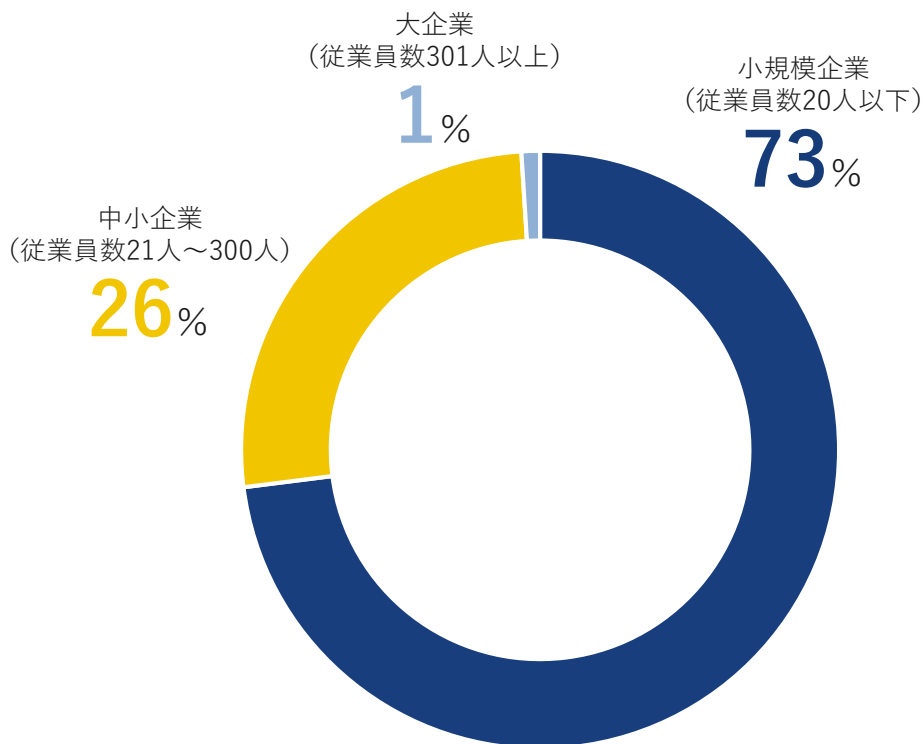
業界における対応について

トラック輸送業界の概要

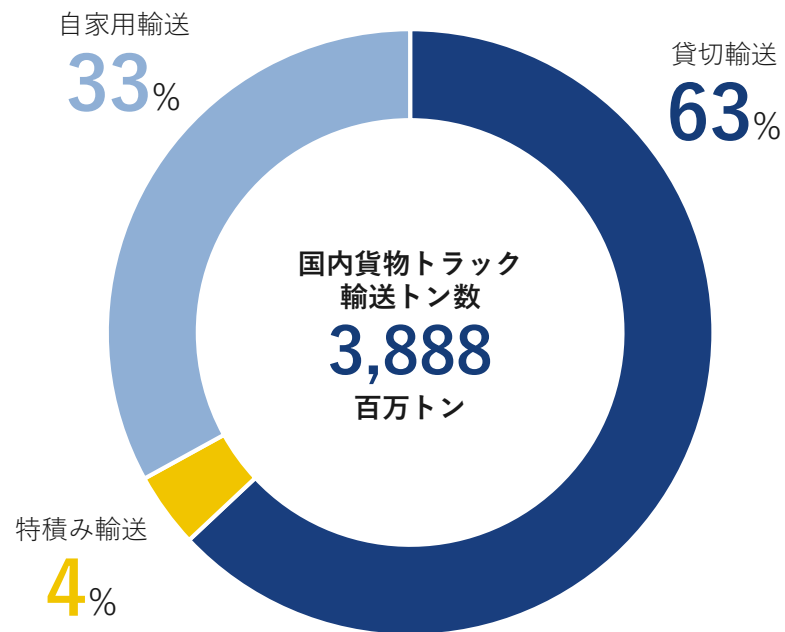


圧倒的に中小企業の割合が多く、主に貸切事業に従事

貨物自動車運送事業者の規模別割合



国内貨物トラック輸送のシェア



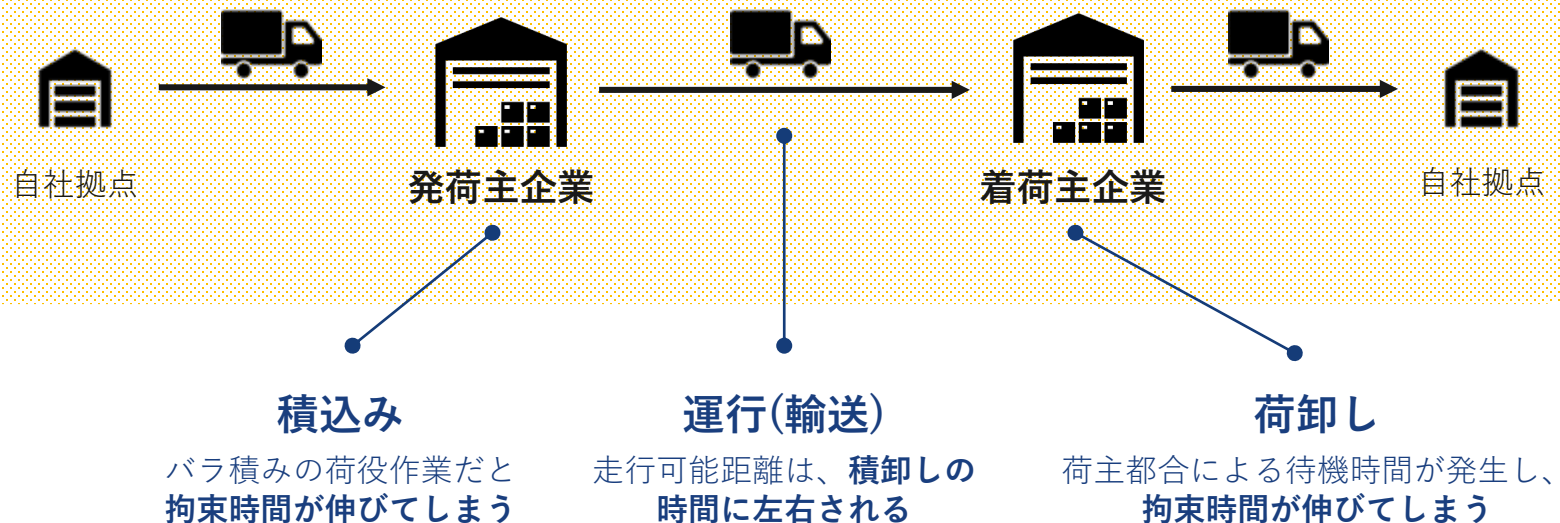
出所：国土交通省

貸切事業者への影響は大きい



貸切輸送のうち長距離輸送においては、1日/月間当たりの拘束時間の問題から、より短い運行距離の仕事へのシフトによる収入の減少が考えられる。

貸切輸送の流れと課題



1人のドライバーで積込み・納品する自己完結型が貸切輸送の基本

長距離貸切輸送において 長い拘束時間が課題

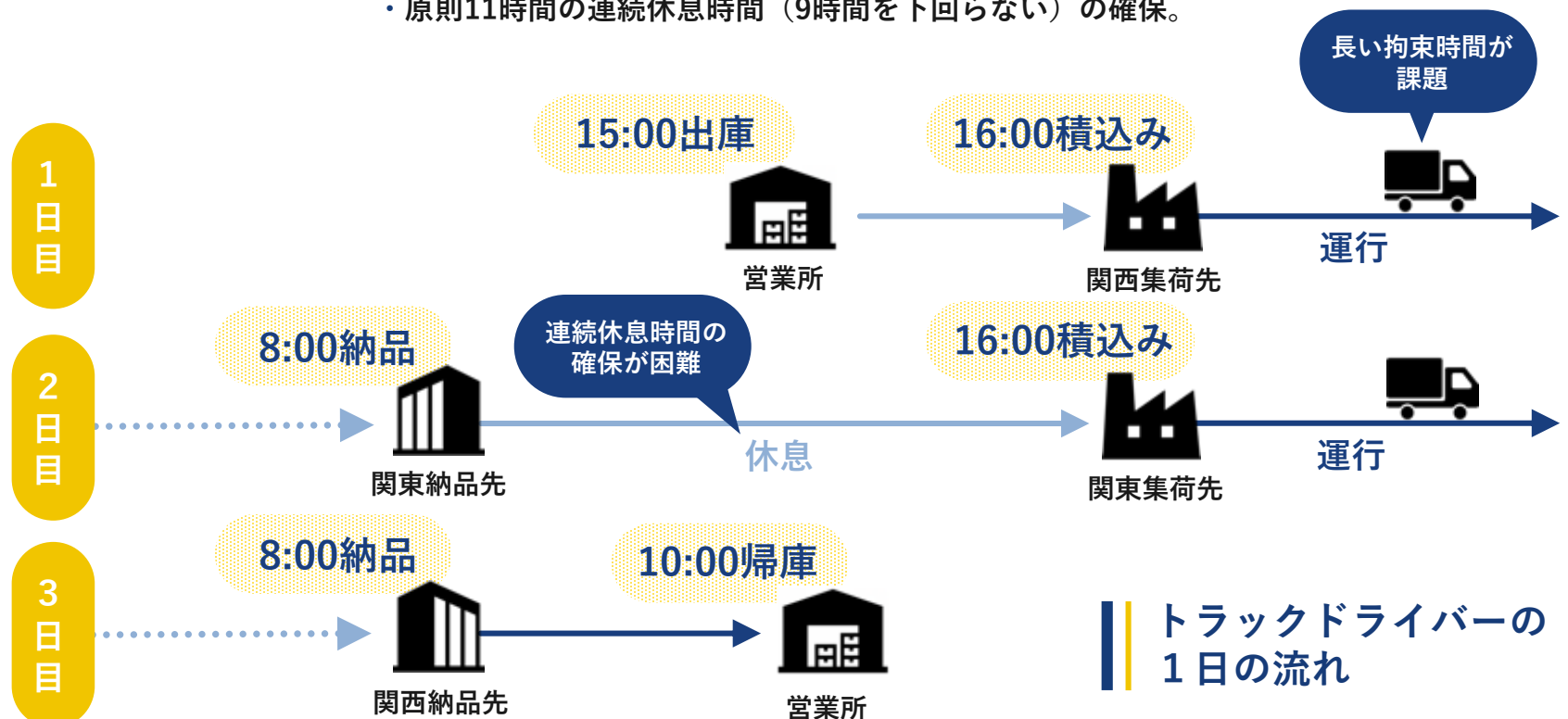


特徴

日本の商習慣は、夕方出荷・翌朝納品であり、運行は夜に行われることが多く、長距離運行では3日運行（1泊3日）と呼ばれるような運行体制が基本。

課題

- ・長い運行時間と荷待ち・荷役時間の発生で**拘束時間が長い**。
- ・休息時間が安定しない。
- ・原則11時間の連続休息时间（9時間を下回らない）の確保。



持続可能な物流モデルの構築へ



今後の流れ

長距離輸送が難しく、**中継輸送のニーズが増えていく**ことが想定される

当社の取組みと今後の課題

- **中継センター**として当社グループの物流インフラの開放と、**ハコベル**のデジタル技術で事業者同士をつなぐ
- 業者間の精算も可能とするなど**利便性の確保**が課題



セイノールの物流インフラ

輸送拠点：**736**拠点



ハコベル

デジタルプラットフォーム

登録事業者数：**13,000**社

登録車両数：**38,000**台

ハコベル株式会社 ～物流の「次」を発明する～

2022. 8 JV設立

株主構成 50.1%：セイノーホールディングス株式会社
49.9%：ラクスル株式会社

事業内容

- 物流のDXプラットフォーム「ハコベル」の運営サービス
- ハコベルカーゴ 求貨求車マッチングサービス
- ハコベル配車管理 ワンストップで配車業務をDX化
- ハコベルサポータープログラム
運送事業者の経営環境をトータルサポートするサービス

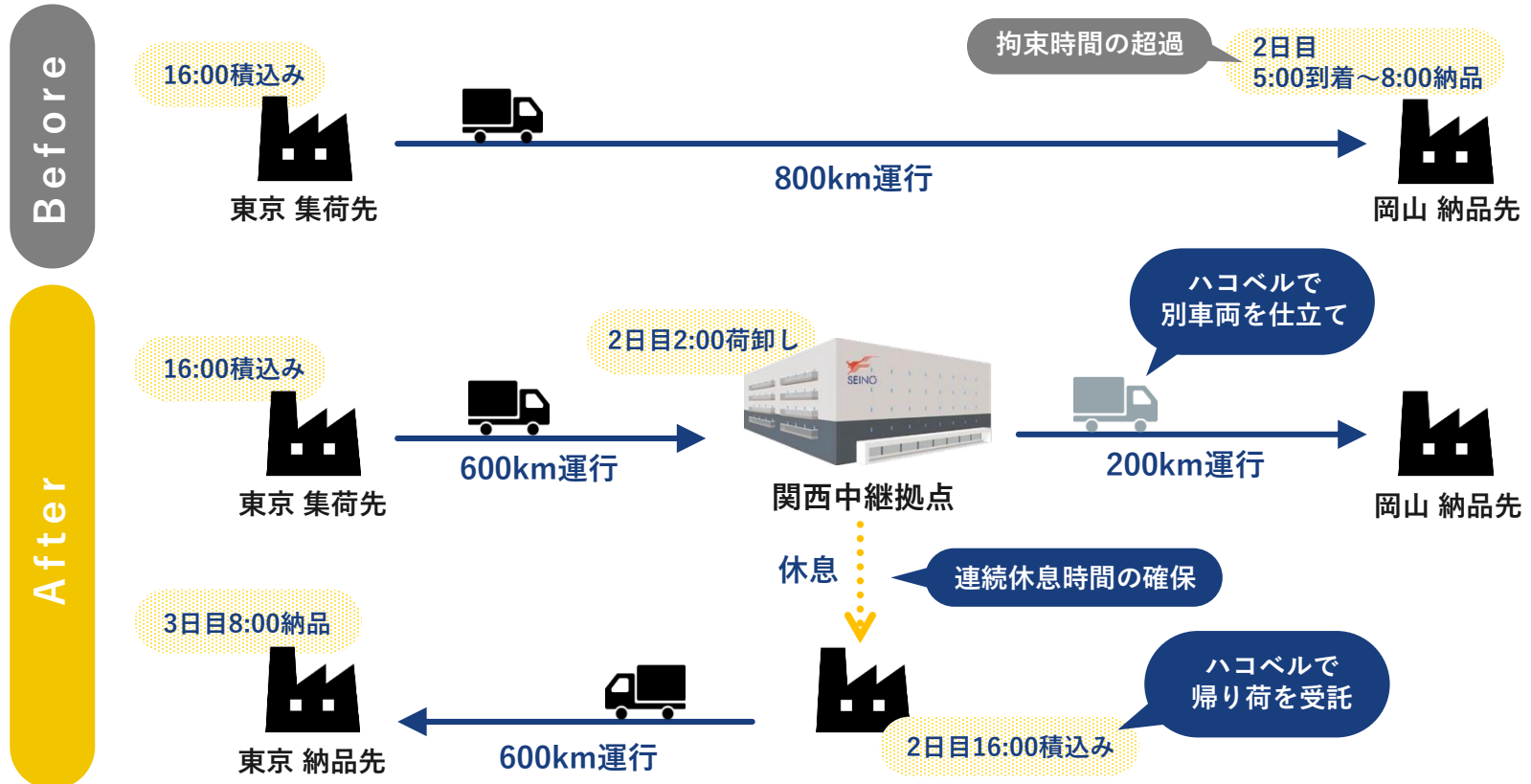
輸送インフラを中継地点として活用へ



当社の物流インフラ・デジタルインフラを開放し、拘束時間の短縮・連続休息時間の確保の実現へ

トラックドライバーの一日の流れの変化

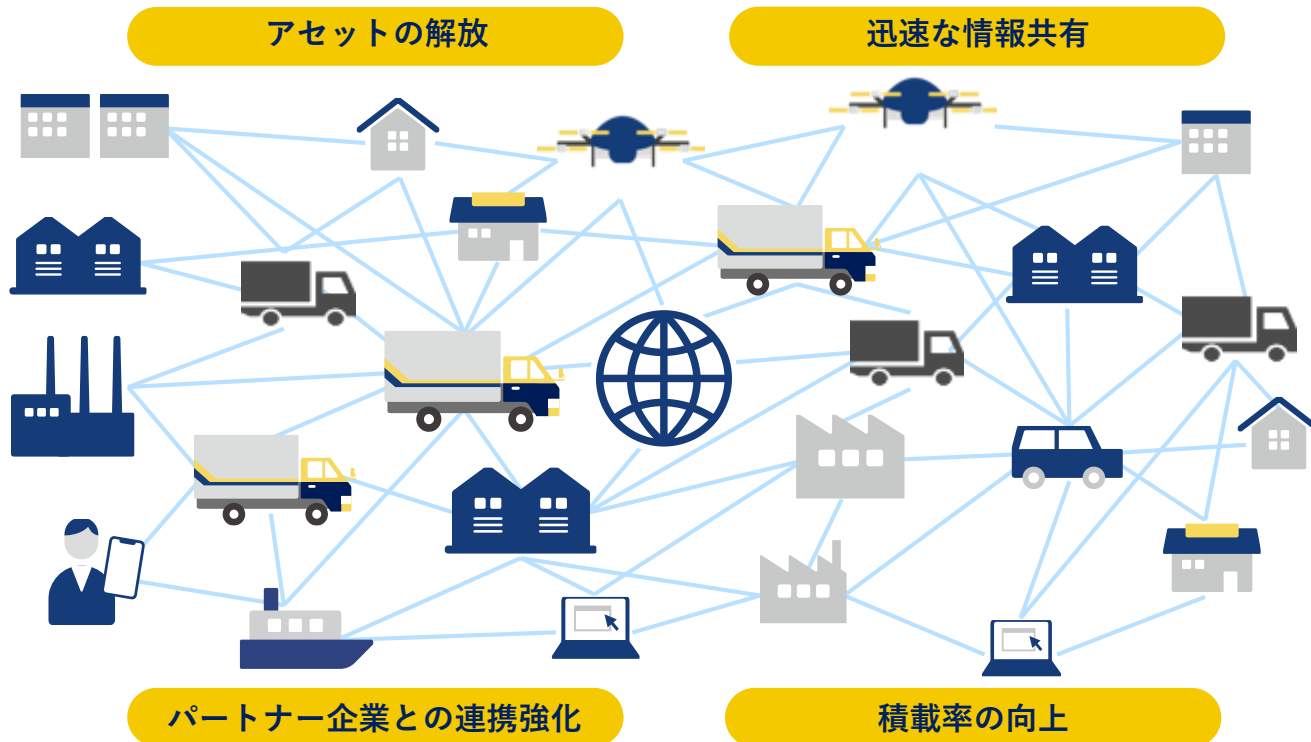
(東京から岡山までの輸送を受託した場合)



目指す姿 フィジカルインターネットの実現

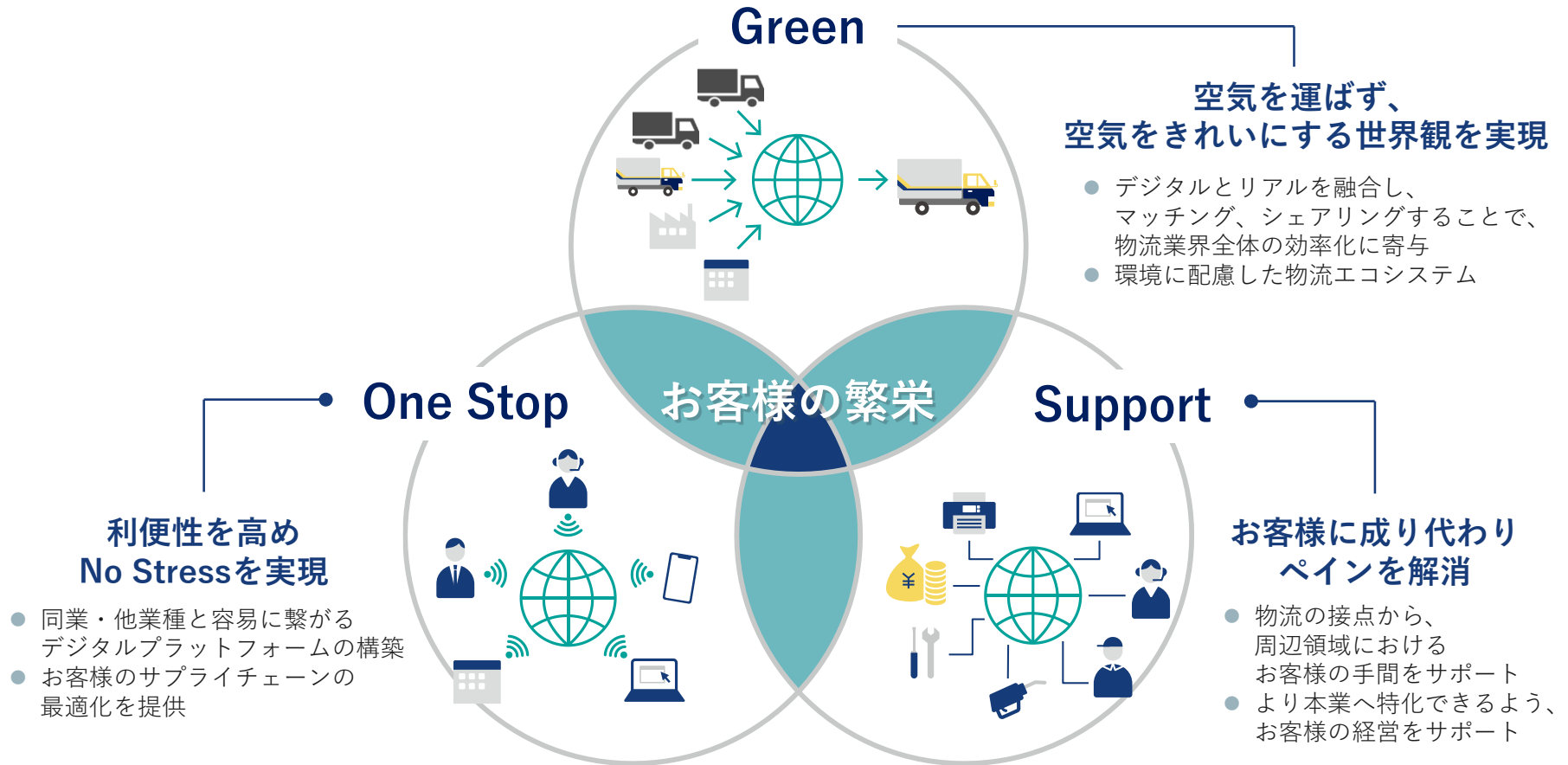


デジタルプラットフォームで荷主や輸送事業者各社が保有する輸送データをつなぎ、
中継センターなどオープンに活用できるアセットを物流業界全体の効率化に寄与。



より少人数で、より効率よく、よりGreenに

業界・企業の垣根を超えた Green物流を展開



ラストワンマイルにおける課題



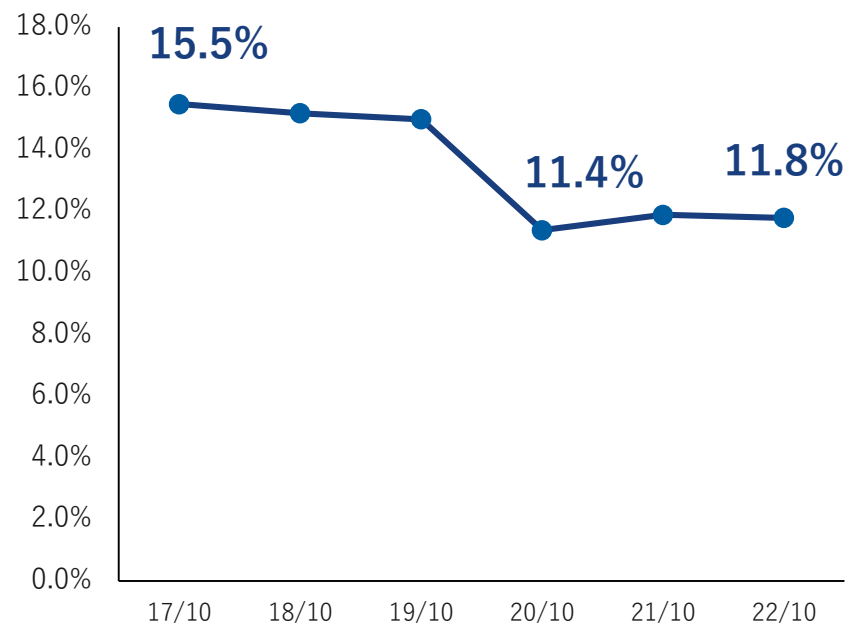
外部環境

- 2017年頃より、EC市場が急拡大し、個人事業主が大幅に増加
- 再配達が多い

課題と今後のポイント

- 企業間物流の比べ、軒先件数が多い
- ドライバー不足や再配達などの要因で、長時間労働における問題が潜在している
- 過疎地域においては、ドライバーの担い手不足、まとまった荷量の確保が困難であり、慢性的な不採算

再配達率の推移



持続可能なラストワンマイル物流をどのように構築していくかがポイント

ドライバー・環境負荷を低減する運び方



置き配サービス「OCCO」



特徴

- 通販大手のフェリシモとJV設立
- 幹線輸送を“まとめて”“ゆっくり”輸送
- 地域の方々のスキマ時間を活用した配送で、置き配で再配達を削減
- 消費者にTポイントを付与

ポストインサービス「コニポス」



特徴

- **Green**（徒歩、自転車による配達組織）& **スロー**（メール便配送インフラ）物流による配達サービス
- **グループ約1万人のGreen配達員**による小荷物のポストインサービス

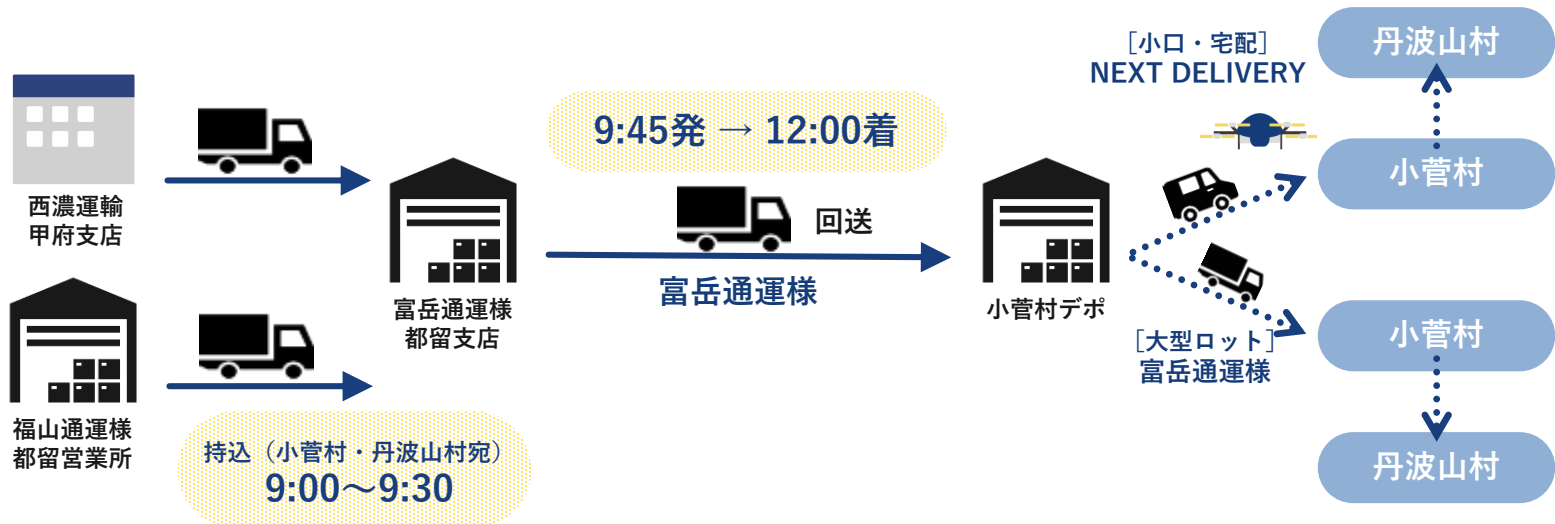
人手不足の解消・持続可能な運び方の新たな手段へ

過疎地域物流のモデル



山梨県小菅村・丹波山村での特積み物流会社の共同配送開始

共同配送のフロー



過疎地域物流を持続可能とするリレー共同配送・ドローン配送

業界他社に先駆けたCVCの取組み



2019年

CVC設立(70億円)



2023年

新たに CVC設立(100億円)



物流領域のみではなく
“バリューチェーン全体”
の価値提供を行う
スタートアップへの投資



Shippio

Nealle



Quick
Get

ジョーシス



openLogi

eiiicon
Embedding a "Innovation"
-> all companies



ROMS

FULL KAITEN

azit

RECOTECH

+ minacolor inc.

H/ACOBU



自治体とも連携して新スマート物流SkyHub®を推進

ドローンを含む次世代高度技術活用による
「持続可能な未来のまちづくり」に向けた
包括連携協定 調印式



AERONEXT

LexxPluss

OPTIMIND



04

荷主における対応について

2024年問題がもたらす荷主への影響



1. 営業（販売）体制の見直し

→ 販売減少のリスク

現在のリードタイムを提供できなくなる恐れから、リードタイムを延長するなど、営業体制の見直しが迫られる。

2. 業務体制の見直し

→ コスト上昇のリスク

直接的な運賃の上昇に加え、現在のリードタイムを守るために、前倒しの出荷、生産・在庫拠点の見直し、あるいは運送事業者が行っていた荷役作業を手伝うなど、業務体制の見直しが迫られる（人的負担増）。



お困り事に対する解決の一助とするためには何が必要か

ロジスティクスの推進が課題解決の鍵



物流の川上から受託し、ロジスティクスでお客様の運べないリスクを軽減へ

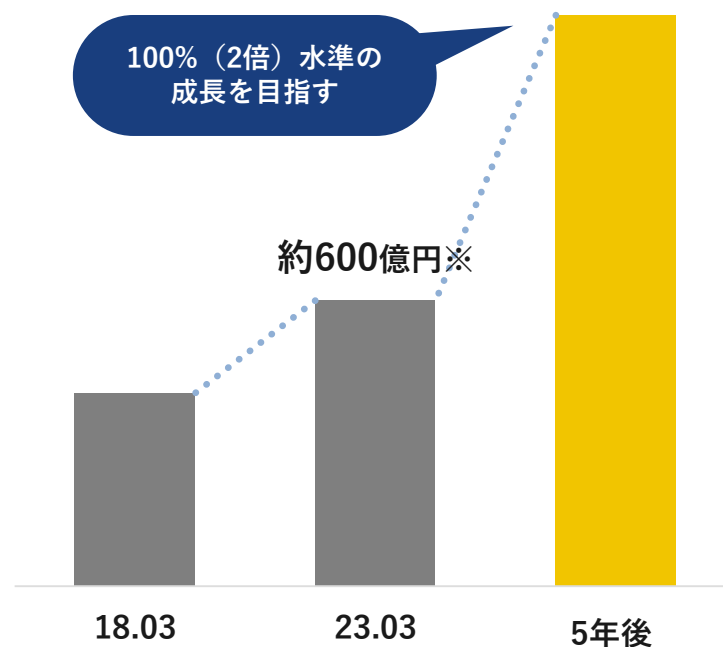
競争力

- 全国輸送ネットワークを基にした運ぶ力
- 全国展開を優位性に最適な場所でのロジ提案が可能
- 豊富な専門営業ならびにオペレーション、管理人材
- 物流センター×トラックターミナル一体型施設により、お客様の在庫が全国ネットワークに直結



リードタイム短縮に貢献
トータルコスト削減にも寄与

ロジスティクス | 売上高



※セイノーHDとしての参考数値（管理会計ベース）
ロジスティクスから派生した輸送売上も含む

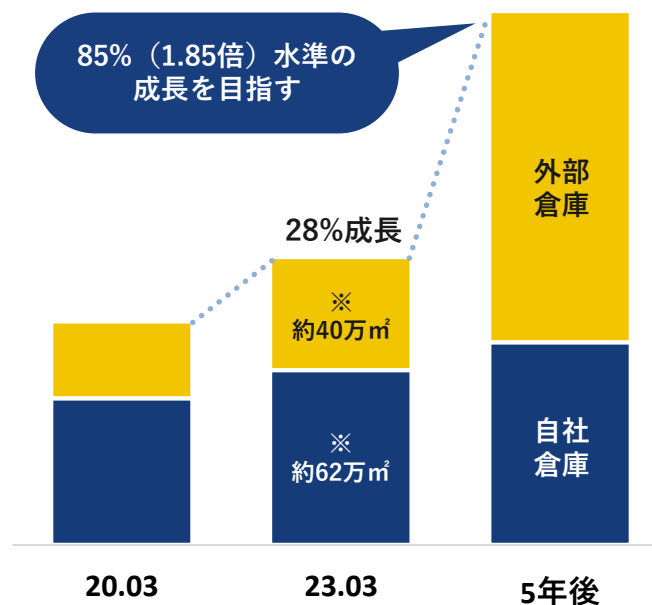
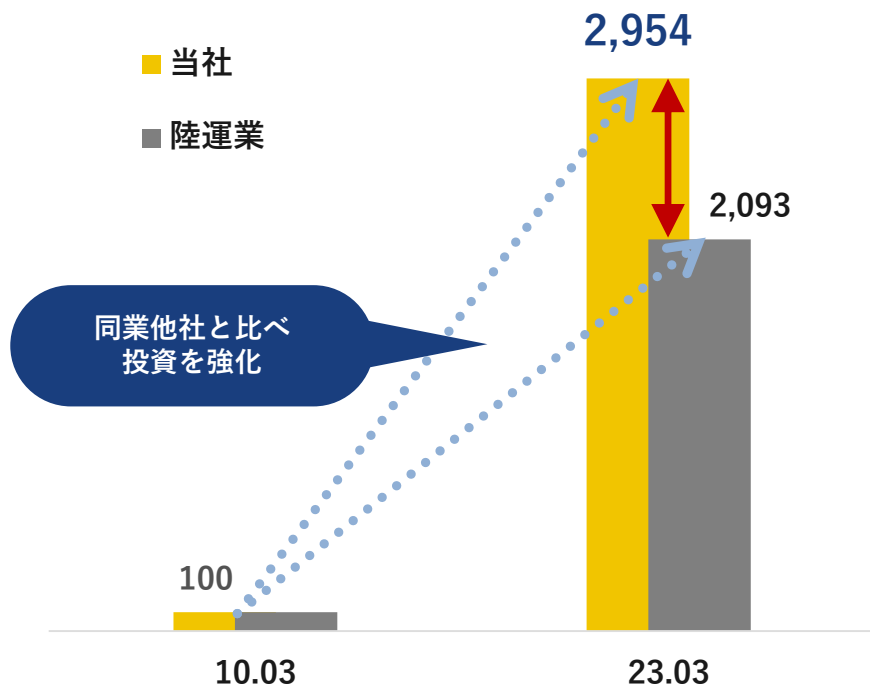
物流インフラの強み



物流インフラへの積極的な投資、外部施設の積極的な活用で物流インフラの強みを強化

設備投資額の推移
[11.03期から累計、指数化]

倉庫確保のイメージ
<倉庫面積>



出所：財務省「法人企業統計調査」

※セイノーHDにおける倉庫面積

無形資産（ITシステム構築）の強み



ロボットや在庫管理システムの提供などを通じた 物流オペレーションの効率化で人材不足の課題を解決

- 当社グループのセイノー情報サービスは、ロジスティクス領域でお客様の物流の効率を支援
- それぞれのお客様の業務環境に合わせた物流ソリューションを提供

ロボット導入の一例と導入効果

GTP

入出庫作業の自動化



t-Sort

仕分けの自動化ロボット



龍ヶ崎支店ではt-Sortを90台 350のシュートを設置

ロボット導入効果
(ヘルスケア関連産業A社)

庫内作業員

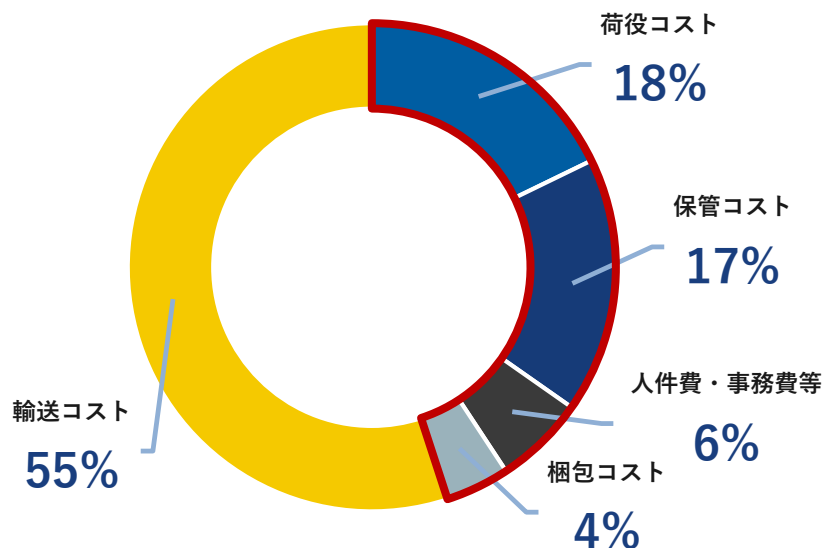
15% 削減

トータルコストを俯瞰した対策がポイント

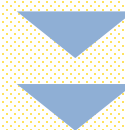


売上高に占める物流コスト比率は概ね 5%~8%とされているが、2024年問題が顕在化することで、物流コスト単価が急激に上がる可能性がある

2022年度の物流コストの構成比



上昇する輸送コストに対し
全体最適を図り解決していくことが重要



当社の目指すロジスティクスはお客様の
物流コスト全体の削減をサポート

お客様の物流課題を解決



お客様の物流を肩代わりすることで、お客様は本業に集中することができ、お客様の繁栄に貢献しています。



株式会社オサダ様 インタービュー抜粋

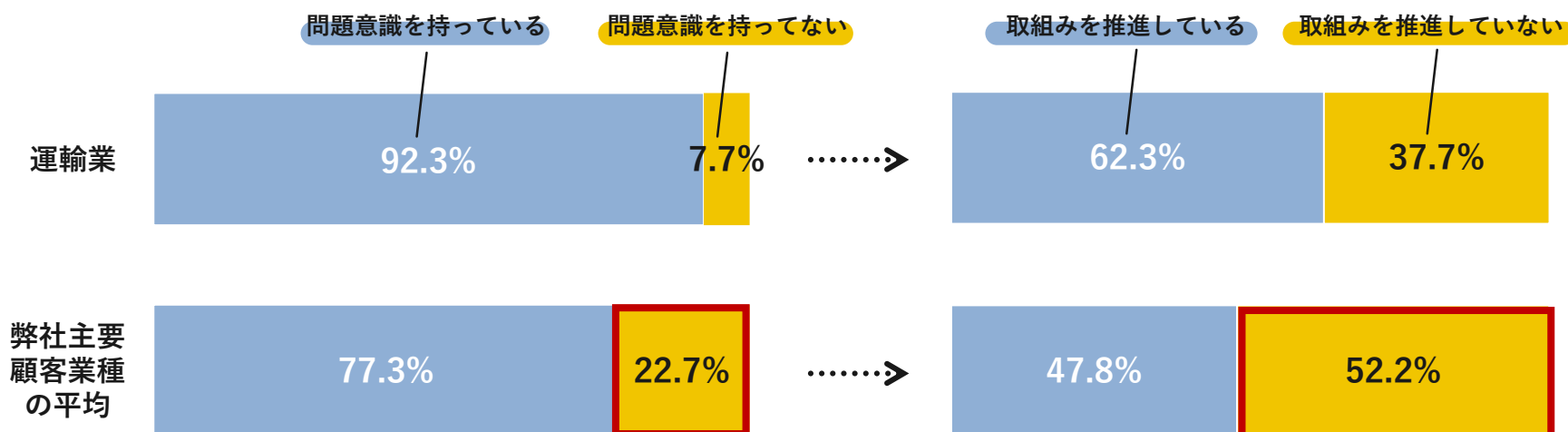
2024年問題の解決には、荷主の行動を促進していくことが必要



荷主側の問題意識が薄く、2024年問題の解決には荷主の理解と協力が必要不可欠

2024年問題に対し問題意識を持つ法人・事業者

2024年問題対策の取組みを実施している法人・事業者



※2022年10月国土交通省調べ 事業者向け定量アンケート（製造業438社／運輸業876社／卸・小売業208社／その他185社）より作成

荷主企業と運送事業者ならびに 公的機関との連携が不可欠



事業者単体での対策には限りがある



事業者が利用できるプラットフォーム構築が必要不可欠



2024年問題を根本的に解決するには

**荷主企業・運送事業者・公的機関が
一体となった課題解決がポイント**

物流革新に向けた 政策パッケージが後押し



- 2023年6月、物流革新に向けた政策パッケージが閣僚会議で決定
- さらに、前倒しの成果を目指し、物流革新緊急パッケージ（案）が表明される

物流効率化への施策（抜粋）

「物流GX」
の推進
～モーダルシフト・
EVトラック～

再配達削減に
向けた取組み

地域物流等
における
共同輸送の
促進

女性や若者等の
多様な人材の
活用・育成

「物流DX」
の推進
～求貨・求車
システム・
ドローン物流～

今後の動き

2023年末まで

「標準運送約款」「標準的な運賃」
の改正等

2024年初

通常国会での法制化を含めた
規制的措置の具体化

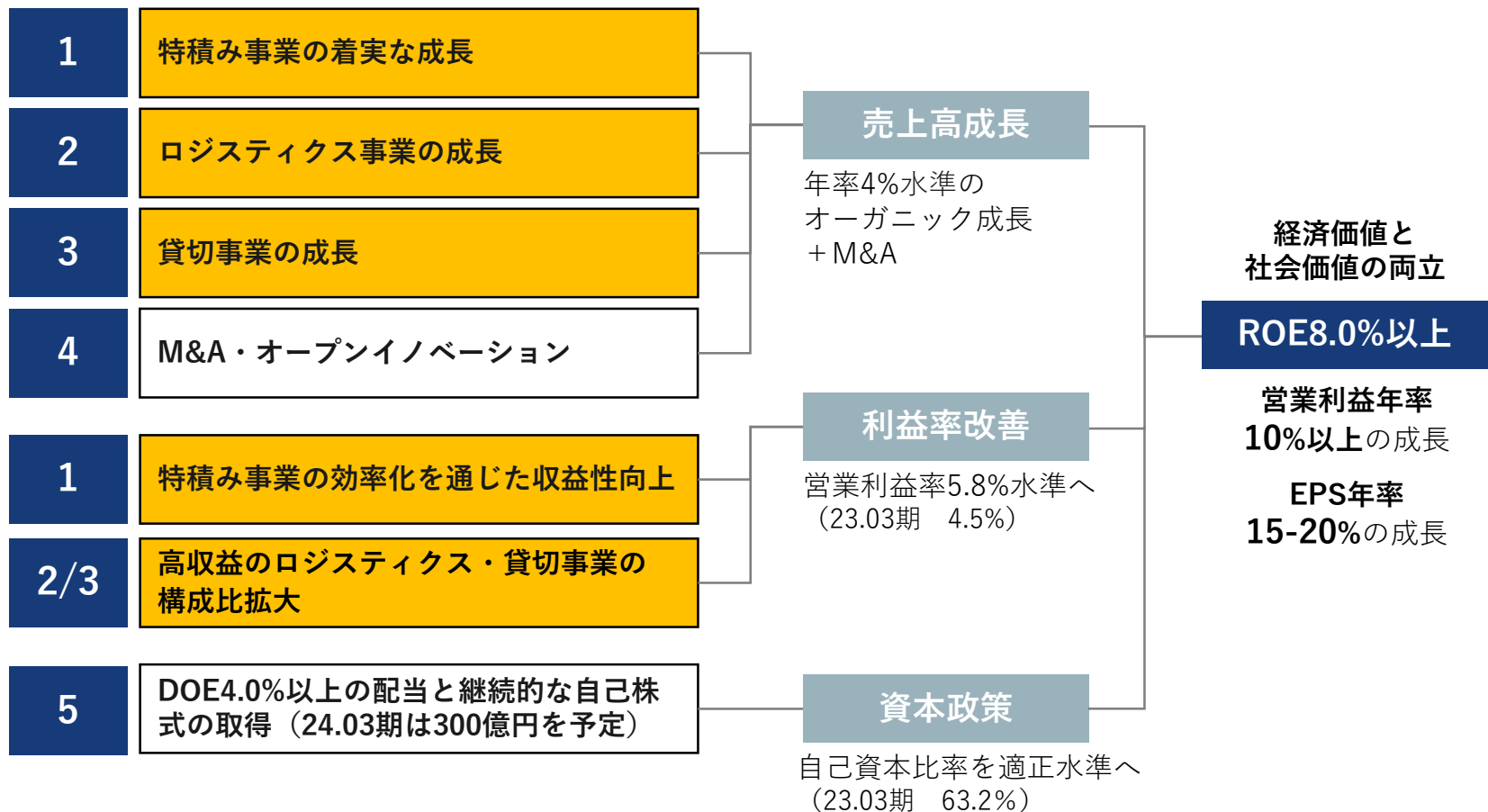
持続的な物流の実現に向けてTeam Green Logisticsで推進

2024年問題の対応を好機と捉え ロードマップ2028の達成へ



稼ぐ力の向上、積極的な株主還元で、3-5年以内にROE8.0%達成を目指す

ROE改善のドライバー



2024年問題の解決策と ロードマップ2028との一貫性について



2024年問題を乗り越える具体的な施策

ROE改善のドライバー

特積み事業の着実な成長

- 同業他社とのシステム連携（O.P.P.）による利便性向上
- キャリア優位性を活かしたロジスティクスによる物量確保

ロジスティクス事業の成長

- 同業他社の空きスペース活用（見つカル倉庫）や全国展開の優位性を活かした課題解決型ロジスティクスの展開

貸切事業の成長

- ハコベルを活用したデジタルプラットフォームによる品質を担保した利用運送の拡大

M&A・オープンイノベーション

特積み事業の効率化を通じた収益性向上

- 会社統合による運行効率化、モーダルシフト、中継輸送、荷役分離の推進による拘束時間の短縮

高収益のロジスティクス・貸切事業の
構成比拡大

- 運行基準を満たす運送業者可視化による価値創造
- ハブ構想へ貸切の中継拠点を付加し、施設回転率の向上

DOE4.0%以上の配当と継続的な自己株式の取得（24.03期は300億円を予定）

資本政策

- 従業員持株会の推進



05 社長としてお伝えしたいこと

社長としてお伝えしたいこと



- 本日本日お伝えした**2024年問題は大きな社会課題**ですが、1946年に長距離輸送を始めた創業者田口利八の社会貢献の志・想いを引き継ぎ、日本経済のライフラインである物流を滞らせることなく、当社の全てのステークホルダーの価値創造に資する課題解決に全力で取り組むことをお約束いたします。
- 物流の課題解決には、**One Stopな情報とインフラが必要**であり、当社は他社に先駆け、**人材・インフラ・DXへの投資、他社との協業を積極的に推進**してきたと自負しています。特に「会社を発展させ、社員を幸福にする」という経営理念の下、**社員の定着に努めてきました**。当社の人的資産の価値はこれからの時代において、ますます重要になると信じています。
- 荷主企業や運送事業者、消費者、株主などマルチステークホルダーの衆智を集めて、健全で持続性のある未来を創るために、**荷主企業・運送事業者・公的機関が一体となって、最適な物流の仕組みや適正運賃の水準などの検討が必要**です。皆さまと率直な意見交換ができればと願います。



Appendix

ロードマップ2028 スローガン

『Team Green Logistics』

～ 共に創り 未来に貢献する ～



日本が直面している少子高齢化や環境問題などの社会課題に対し、持続可能な物流ネットワークの最適化が必要である

我々は、オープン・パブリック・プラットフォームの概念のもと、サプライチェーン全体において環境配慮を促すため、顧客ならびに様々なパートナーとの連携を強化し、チーム一丸となって「Green物流」を共創していく

だからこそ、従業員ひとりひとりが企業理念に則り、互いを尊重し、お客様から選ばれる「物流を超えた」企業となるべく、「心をつなぐ」ことで未来に貢献する

当社の有形資産・無形資産で 業界の課題解決へつなげる



- 日本トップクラスの物流インフラ
(ターミナル・倉庫・トラック)
- 日本全国736の輸送拠点と
車両台数約26,000台
- 拡大中のロジスティクス

物的資産



- 86万社の顧客との長期信頼関係
- グローバル先進企業の物流業務の受託

顧客資産



- 理念・企業文化の浸透
- BtoBトラック輸送No1の実績
- 多様な輸送ネットワーク
- 豊富な物流データ
- ITシステム
- スタートアップとの協業体制
- 貢献意識の向上に寄与する
企業スポーツ

組織資産



- 成長投資と株主還元の両立が
可能なバランスシート
自己資本比率 63.2%
現金及び預金 1,000億超

金融資産



人的資産



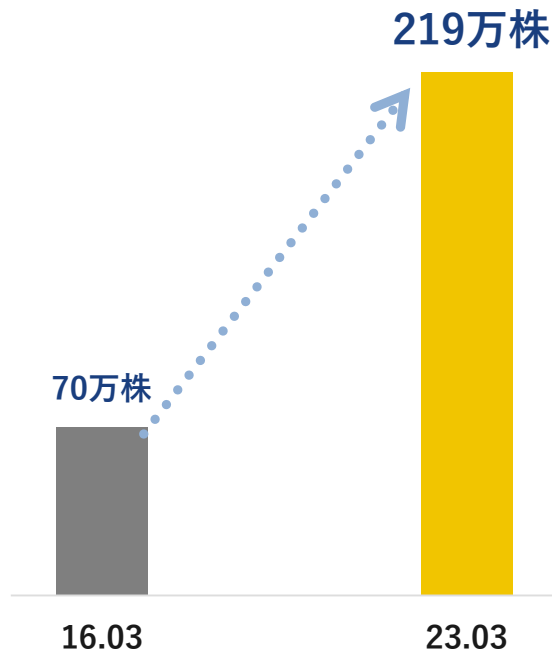
- 輸送グループ従業員 約27,000名
ドライバー 約17,000名
営業専任者 約500名
- 新設ロジ関連4事業部 約120名
- エンゲージメント・定着率の向上

従業員持株会による 目標と成果の共有



従業員に対して中長期的な企業価値向上のインセンティブを付与すると同時に、福利厚生を増進策として、持株会の加入を促進。

保有株式数



- 企業価値向上 = 社員の経済価値に繋がるように従業員持株会を強化
- 従業員持株会の概要
会員数 5,289名
保有株 219万株
(株主名簿 第16位)
- インセンティブプラン
22.03～26.03 (4年間)
期間終了後に、期間中の株価上昇分を
会員の積立株数に応じて分配
- PBR1倍超に向けて従業員が目標と成果を共有できる。

新スマート物流の取組み事例①



北海道上士幌町(共同配送)

日本初となるドローン配送事業者による陸・空連結配送（大手EC事業者の荷物）
帯広からの共同配送の荷物をトラックとドローンでリレー配送



陸送ドライバーから
ドローンオペレーターへリレー



ドローンで配送



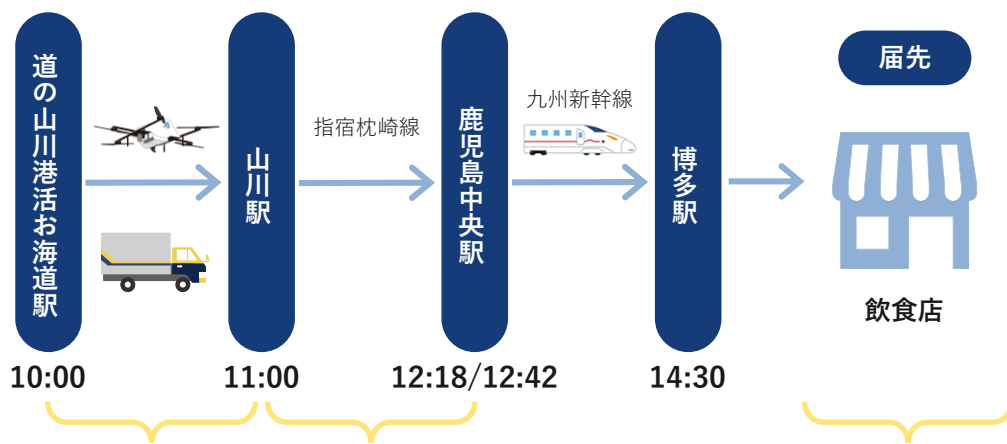
お客様へお届け

新スマート物流の取組み事例②



JR九州との連携(鹿児島⇄福岡)

トラックとドローン及び、旅客列車(在来線・新幹線)を組み合わせた物流網の検証



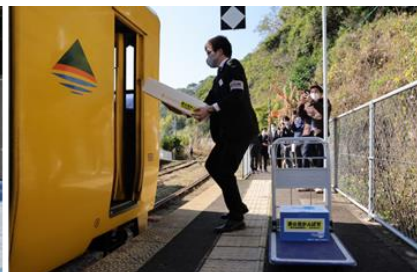
道の駅から指宿市の海産物をドローン+陸送で輸送

山川駅から博多駅まで貨客混載で輸送

喜水亭 和樂 博多店にて商品の提供



JR九州「はやっ!便」サービス



AirTruckによる集荷配送の受取

山川駅に停車する指宿枕崎線へ積み込み

鹿児島中央駅で新幹線に乗り換え

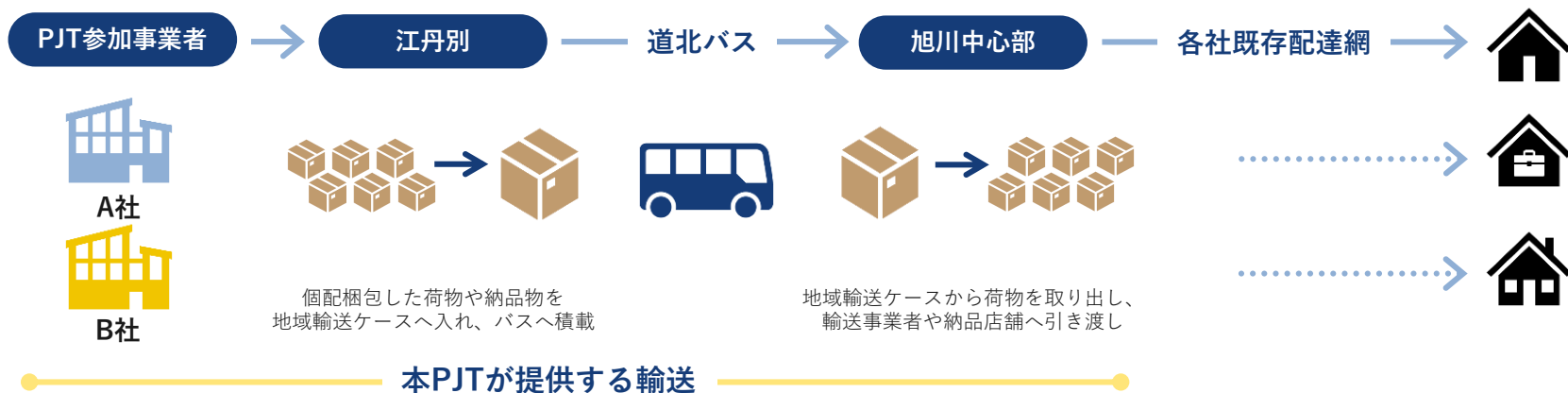
博多駅の店舗へ即日配送

新スマート物流の取組み事例③



ファーストワンマイルの先進事例(北海道旭川市)

江丹別地域の地元事業者が連携し、生産した産品を自分たちで集約・梱包して、路線バスに貨客混載して市街地へ輸送するCO₂削減を目指したGreen物流プロジェクト



本PJTが提供する輸送



宅配事業者ではなく、地元事業者が主体となって、「配達」ではなく「出荷」することにより、地域課題、業界課題、環境課題の3つの課題解決を進める取り組み

減少するドライバー数 ～免許制度の改定～



- 2017年に運転免許が改正されたことにより、普通免許を取得した若年層は基本的に2tトラックを運転することが出来ない
- 更に、輸送能力の高い4t車両は中型以上の免許が必要

普通免許取得年月日	車両総重量（最大積載量）				
	3.5t(2t)	5t(3t)	7.5t(4.5t)	8t(5t)	11t(6.5t)
～2007年6月1日	取得時…普通 現在……中型(8t)に限る				大型
2007年6月2日～ 2017年3月11日	取得時…普通 現在……準中型(5t)に限る		中型		大型
2017年3月12日～	普通 18歳以上	準中型 18歳以上	中型 20歳以上 ※普通免許等保有 2年以上	大型 21歳以上 ※3年以上	

準中型免許以上の運転免許を取得しなければ、積載量2t以上のトラックの運転はできないため、若年層がドライバーを目指すハードルは高い

改善基準告示を守らないと



改善基準告示違反が発覚すると労働基準監督署の監査・指導や、国土交通省から行政処分を受けることとなり、拘束時間の違反があった場合は、最低でも10日車の処分が下される

事項	初回違反	再違反
各事項の未遵守計5件以下	警告	10日車
各事項の未遵守6件以上15件以下	10日車	20日車
各事項の未遵守計16件以上	20日車	40日車
上記と別立てで追加となる違反分		
各事項の未遵守1件	10日車	20日車
各事項の未遵守2件以上	20日車	40日車

発覚する主な原因

- 監督計画に基づく事業所と抽出された場合（定期監査）
- 当該事業所で働く従業員から相談があった場合（申告監督）
- 労災事故や車両事故等が発生した場合

プレゼンター紹介



神谷敏郎

セイノーホールディングス株式会社
執行役員 経営企画室担当

- ・ 1997年、当社入社
- ・ 単独ドライバー乗務研修を経て都内店所で現場営業に従事
- ・ 西濃運輸京都支店長ならびに北大阪支店長を歴任
- ・ 現場経験を活かし、当社監査室室長として全国店所業務の平準化に尽力
- ・ 2019年より、経営企画室室長として中期経営計画を推進
- ・ 2023年から現職、ロードマップ2028を策定・発表



河合秀治

セイノーホールディングス株式会社
執行役員 ラストワンマイル推進チーム担当
オープンイノベーション推進室室長

- ・ 1997年、当社入社
- ・ 単独ドライバー乗務研修を経て、大阪店所で現場営業後、本社各プロジェクトに従事
- ・ 2011年、社内ベンチャーとしてココネット株式会社を設立、後に社長に就任
- ・ 2016年、オープンイノベーション推進室を発足、室長に就任
- ・ 2018年、ラストワンマイル推進チームを発足、2021年から現職
- ・ 現在、ラストワンマイル関連グループ会社10社の代表取締役を兼務
- ・ (一社)こども宅食応援団戦略パートナー、新スマート物流推進協議会理事など
社会課題解決の取組みも推進

プレゼンター紹介



伊藤友昭

西濃運輸株式会社
営業企画部営業開発チーム チームリーダー
物流技術管理士 物流現場改善士

- ・ 2002年、当社入社
- ・ 都内店所で約10年間にわたり営業・業務を経験
- ・ 2014年、グローバルインターンとして半年の海外研修を経験（上海）
- ・ 帰国後、ロジスティクス部にて6年半にわたりロジスティクス営業に従事
- ・ 2021年、同社深川支店課長として赴任し、大手EC企業現場を立ち上げ
- ・ 2022年、ハコベル株式会社出向、東日本地域部長としてJV立ち上げに従事
- ・ 2023年、営業開発チームの立ち上げ、O.P.P.の推進を担う

本資料に記載されている業績見通し等の将来に関する記述は、当社が現在入手している情報及び合理的であると判断する一定の前提に基づいており、実際の業績等は様々な要因により大きく異なる可能性があります。

お問合せ先

セイノーホールディングス株式会社 経営企画室

〒503-8501 岐阜県大垣市田口町1番地

TEL：0584-82-5004

<http://www.seino.co.jp/seino/shd/>

E-mail：shd-keieikikaku@seino.co.jp