

# 令和6年度優良事業者表彰 受賞事業（全9件）

- 国土交通大臣表彰
- 経済産業大臣表彰
- 物流DX・標準化表彰
- 物流構造改革表彰（2件）
- 強靱・持続可能表彰（2件）
- グリーン物流パートナーシップ会議特別賞（2件）



## 事業者

アース製菓、大塚倉庫、加藤産業、  
岐阜プラスチック工業、久原本家グループ本社、  
J-オイルミルズ、太陽化学、ロジバルエクスプレス、  
Mizkan Logitec、ライオン、鈴与

## 事業概要

長距離輸送手段の安定確保とドライバーの労働環境改善を図るため、T11パレットサイズなど輸送モジュールの標準化により、トレーラを活用した複数荷主による混載ラウンド輸送を実現。また、DC(在庫型)化及びASN(事前出荷通知)を活用した検品レス納品等による食品メーカー共同配送の効率化も実施。

## 「モノが運べなくなる時代」を防ぎ、持続可能な物流を構築することで社会インフラを維持する

## 解決すべき物流課題

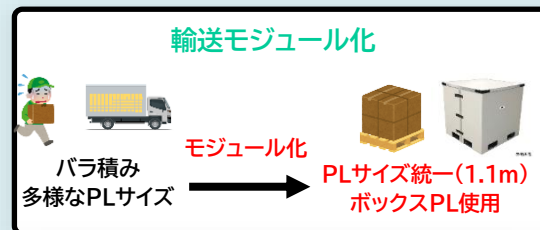
- ・ 人手不足解消や労働生産性の向上
- ・ 魅力ある職場環境整備
- ・ カーボンニュートラル対応

## 実現すべきソリューション

物流負荷軽減      物流標準化推進  
物流GXの推進      多様な人材の活用・育成

## 事業概要

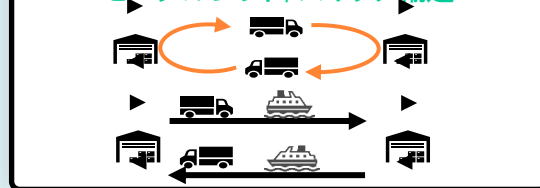
## 輸送モジュール化と複数荷主混載



## 複数荷主混載/台数削減

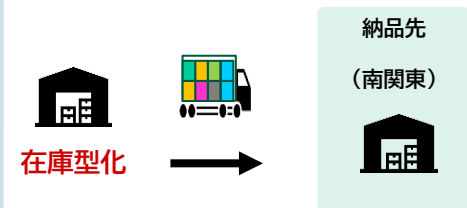


## モーダルシフト/スイッチ輸送

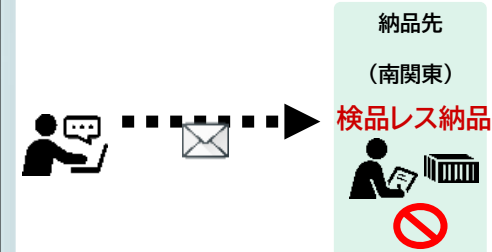


## 在庫型倉庫・事前出荷通知を利用した食品共同輸配送

## 食品共同配送



## 事前出荷通知



## 特徴

- 輸送モジュール標準化：T11パレットサイズへの標準化により複数荷主の混載ラウンド輸送実現
- 輸送条件調整：出荷日、出荷時間帯、出荷量（平準化）など、各種輸送条件を調整
- TC(通過型)からDC(在庫型)へ転換。さらに納品先への輸送を共同配送化
- ASN(事前出荷通知)を活用し検品レス納品を実現

## 効果

- CO<sub>2</sub>削減量 運行A： 31.2t-CO<sub>2</sub>/年 (19.0%) 削減  
運行B： 46.3t-CO<sub>2</sub>/年 (23.2%) 削減  
運行C： 538.1t-CO<sub>2</sub>/年 (37.8%) 削減
- 削減台数：運行A： 39台 運行B： 171台 運行C： 1392台

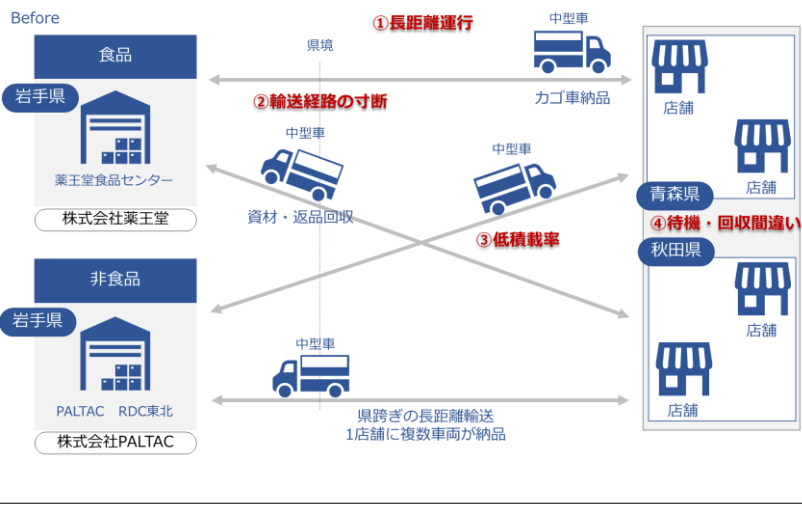
事業者

佐川急便株式会社  
株式会社薬王堂  
株式会社PALTAC

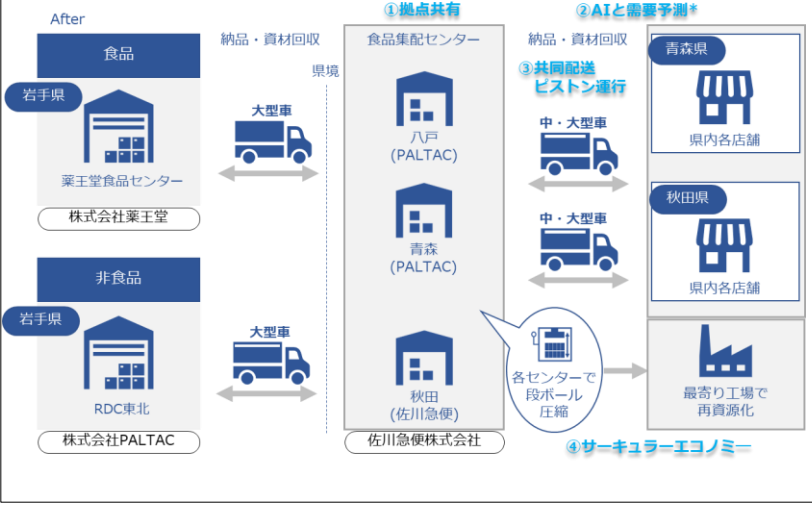
事業概要

- 生産性が著しく低下する人口減少地域に向けた食品・非食の積合せ共同輸配送を実現
- 需要予測により運行車両数を最適化、幹線輸送、店舗配送を含めた全車両の積載率を向上、輸送距離を短縮
- CO2排出量の削減による環境負荷低減を実現
- 店舗での仕分けなどの作業負荷が減少し、店舗オペレーションでも生産性を向上

実施前



実施後



DX施策 AIと需要予測

＜商流＞のメリット

- 機会損失の防止
- 定番品の発注作業効率化
- 廃棄ロスの改善

＜物流＞のメリット

- 物量予測の速度・精度向上
- 配送積載考慮し、物量を積載効率に最適化（増便抑止・積載向上）

- 課題
- ① 岩手から青森・秋田へ県を跨いで店舗納品で回収もあり車両拘束が長時間化
  - ② 積雪により輸送経路が寸断し冬期は配送中止も発生
  - ③ 輸送距離が長いことで低積載でも積合せが出来ない
  - ④ 1店舗に複数車両が納品し、順番待ちや回収間違いが発生

- 施策
- ① 配送拠点を食品・非食品で共有し貨物を集約、共同配送・共同回収の起点とした雪害などで幹線が寸断されても配送拠点の在庫から供給され、流通がストップしない体制を構築
  - ② AIと需要予測による車両台数の最適化
  - ③ 食品・非食品を混載し、フルラインで最短経路で店舗へ納品、帰り荷で資機材回収可能な配送網を構築
  - ④ 段ボール回収により地域のサーキュラーエコノミー構築へ貢献

特徴

- ◆ 業界で初めてドラッグストアでの配送積載効率考慮型のAIと需要予測を導入
- ◆ 人口減少地域に向けた店舗配送は、事業の継続性に課題があり、全国的に輸配送対応出来る佐川急便との共同輸配送を通じて他のエリアにも波及
- ◆ 遠隔地配送は小売業者に共通した課題であり、サプライチェーンの業界初の「仕組み」として、パッケージ化し、他の小売業及び、他の異業種、部門を含めた多角的な視点から課題解決できる事業として、他業態、他業種への水平展開も期待できる

効果

- ◆ CO2削減量 : 687t-CO2/年 (14.3%) 削減
- ◆ トラックの走行距離 : 1,471千km/年 (23.2%) 削減
- ◆ トラックの走行時間 : 31千時間/年 (27.33%) 削減
- ◆ トラック台数削減 : 3,756台/年 (17.9%) 削減

事業者

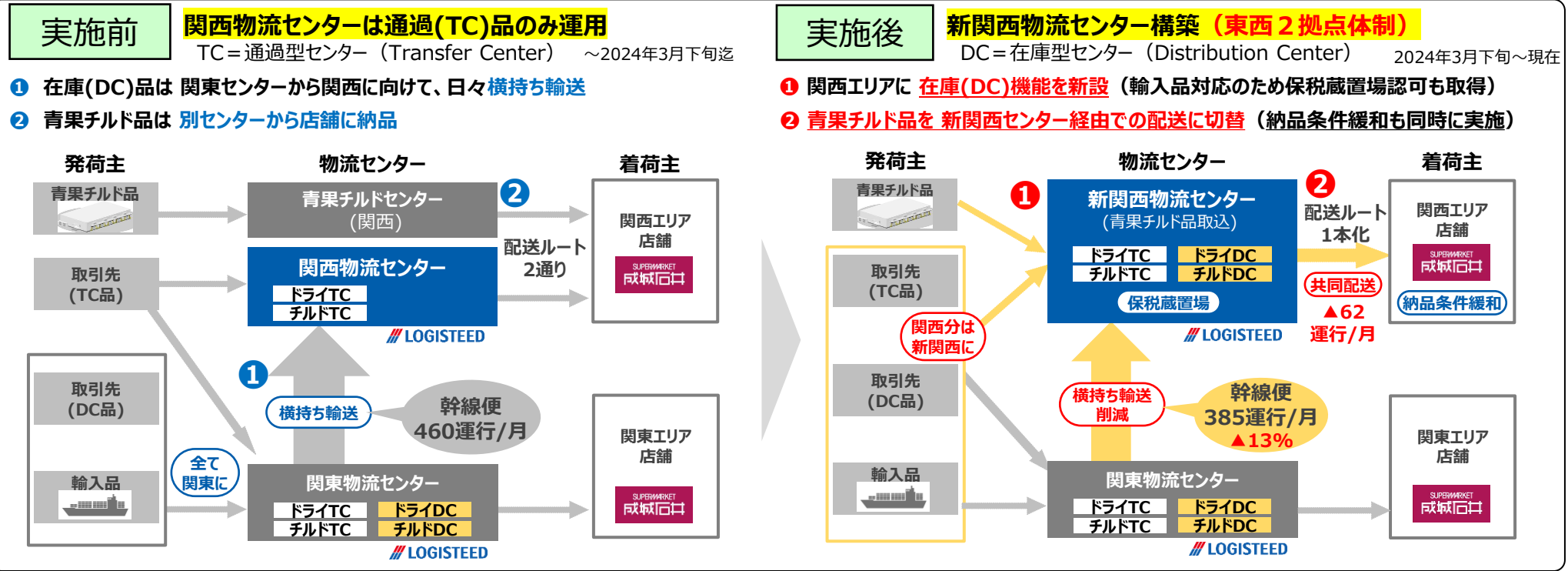
- ・ロジスティード（株）
- ・（株）成城石井
- ・東京ヨーロッパ貿易（株）
- ・（株）nakato
- ・ロジスティード西日本（株）

事業概要

・2024年問題に直面し、更なるトラックドライバー不足が深刻化する中、合理的な改善取組みによるグリーン物流の推進と、自然災害発生時における事業リスクの最小化（BCP対応）等を背景に、西日本エリアの物流インフラを整備・強化

・**関西エリアに新センター（DC在庫型・3温度帯（常温・冷蔵・冷凍）一括センター）を構築し、横持ち幹線トラック台数の削減や、青果チルド品の店舗納品条件の緩和を実施し、ドライ・チルド品の共同配送によるトラック台数を削減**

・上記ソリューションの実現により、**サプライチェーン全体の見直しによる効率化及び環境負荷低減を実現**



特徴

- ◆ 新関西センターに**在庫(DC)機能**を持たせ、**関東発の幹線便トラック運行数の抑制**
- ◆ 青果チルド品も新関西センター経由とすることで、**関西の店配便の配送効率化**
- ◆ 関東センターと概ね同機能を有するセンター設立を実現し、**BCP観点より強靱化**
- ◆ **着荷主の条件緩和、デジタル化**により、発荷主・物流事業者の**荷待ち・荷受時間短縮**

効果

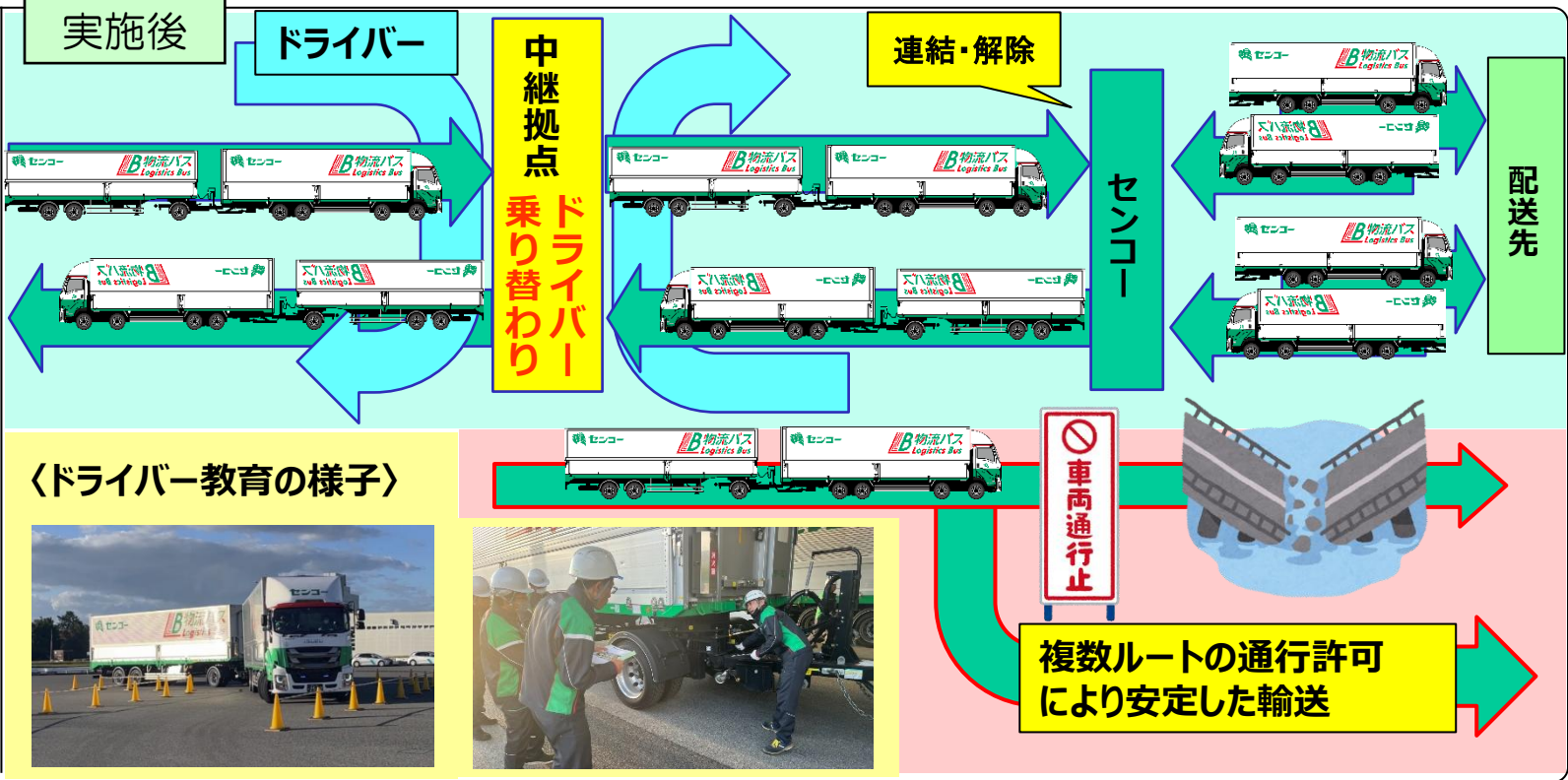
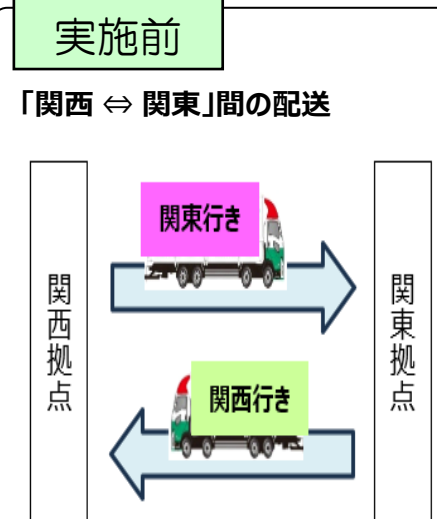
- ◆ CO<sub>2</sub>削減量 : 年間 387.2 t（削減率14%）
- ◆ トラック運行数 : 年間 1,644 運行削減
- ◆ 運行時間 : 年間 9,900 時間削減

**事業者** センコー(株)

フジテック(株) (株)プライムポリマー  
積水樹脂(株) 旭化成建材(株)  
不二製油(株) (株)パン・パシフィック・インター  
ナショナルホールディングス

**事業概要**

関西 ⇄ 関東 間の配送を集約し共同配送  
ダブル連結トラックを活用し、排出CO<sub>2</sub>、車両数、ドライバー数を削減



- 〈課題〉
- ・CO<sub>2</sub>排出による環境問題
  - ・長時間拘束のためドライバーに負担
  - ・ドライバー不足の懸念

**特徴**

- ◆ 大型車による配送を同圏内で集約し、距離の長い幹線部分をダブル連結トラックを利用して輸送し、幹線でないルートは連結を解除して配送ができる
- ◆ ピントルフック付きトラクタを開発したことで有事の際も配送や車両の回収が可能
- ◆ 中継地点での運転手乗り替わり輸送で、ドライバーの日帰り運行が可能
- ◆ センコーグループの教育施設にて、時間をかけてドライバーを育成している

**効果**

- ◆ CO<sub>2</sub>削減量：329.7t-CO<sub>2</sub>/年 (▲26%)
- ◆ 車両台数年間削減量：約720台削減(▲25%)
- ◆ ドライバー年間運転時間削減量：約9732.6時時間(▲38.4%)

**事業者**

- ・サントリーロジスティクス(株)
- ・ユニ・チャームプロダクツ(株)
- ・サントリーホールディングス(株)
- ・ユニ・チャーム(株)
- ・トランコム(株)・(株)朝日通商

**事業概要**

ユニ・チャーム、サントリー、朝日通商の貨物・拠点の組合せにより、四国～関東区間の定期ラウンド運行を実現。リレー方式（乗務員交代方式）導入と車両大型化によって、環境と人にやさしい長距離輸送ネットワークを構築した。

**実施前**

ユニ・チャーム：四国→関東  
（物流：トランコム）  
サントリー：関東→関西・四国  
（物流：サントリーロジスティクス）  
課題：それぞれが片道輸送

空車回送もしくは別の貨物を探す

四国 関西 関東

ユニ・チャーム 四国/工場 → LT2日 → ユニ・チャーム 関東/DC

サントリー 四国/DC → LT1日 → サントリー 関西/工場 → LT1日 → サントリー 関東/工場

それぞれが単独運行

**実施後**      ラウンド輸送×リレー輸送によるネットワークを構築

ユニ・チャームとサントリーの貨物組合せにより四国～関東間のラウンド輸送を実現。リレー輸送を得意とする朝日通商のネットワークを活用し日帰り運行化。CO2削減と車両安定確保に成功。

| 四国                  | 四国   | 関西   | 静岡   | 関東                  |
|---------------------|------|------|------|---------------------|
| 観音寺                 | 高松   | 滋賀   | 富士   | 関東エリア               |
| unicharm<br>ユニ・チャーム |      |      |      | unicharm<br>ユニ・チャーム |
| SUNTORY             | 交代 ① | 交代 ② | 交代 ③ | SUNTORY             |
| 丸亀                  | 高松   | 滋賀   | 富士   | 群馬・埼玉               |
| 四国                  | 四国   | 関西   | 静岡   | 関東                  |

各乗務員が短距離輸送することで日帰り運行が可能。  
寝台を荷台に転用・拡張することで荷台サイズを拡大し積載率を向上

ショートキャビン化  
寝台部分を無くすことで従来よりも荷台サイズが大型化  
60cm      従来のトラック約9.6m

**特徴**

- ◆ユニ・チャームとサントリー両社の貨物と拠点を組合せることで長距離区間（四国～関東）のラウンド運行を実現。
- ◆リレー方式導入により乗務員の日帰り運行を実現。
- ◆車両大型化（ショートキャビン車両導入）により積載効率向上を実現。
- ◆輸送リードタイム短縮（四国～関東：翌々日着から翌日着に）

**効果**

- ◆Co2削減：：223t-CO<sub>2</sub>/年
- ◆往復化率：100%（年間往復台数：250台）
- ◆輸送距離削減：20万Km/年間
- ◆乗務員負担軽減：日帰り運行、定時運行
- ◆車両積載向上：106%

<令和6年度 経済産業大臣表彰>  
食品・飲料界初の中距離帯での大規模貨物鉄道輸送への挑戦



事業者

ネスレ日本(株)、日本運輸倉庫(株)  
全国通運(株)、静岡通運(株)

事業概要

貨物量の多い中短距離輸送(走行距離 200-350 km中心帯を想定)を  
トラック輸送から貨物鉄道輸送へシフト

環境負荷の低減、鉄道を使用した大量輸送による生産性向上を図り、持続可能な物流の構築を実現する。

概要図



特徴

食品・飲料業界初(\*)の中距離帯での大量輸送を鉄道輸送にシフト  
側線倉庫や駅の積み替え施設を有効活用し **日々40コンテナ(200トン)** を実現  
貨物鉄道の管理システムとネスレ輸送管理システムの統合による効率的な運営

\*1社で200トン/日規模の輸送において、ネスレ日本、JR貨物調べ(2024年1月末時点)

CO2

**900**t-CO<sub>2</sub>  
63%削減

トラック台数

年間  
**4,000**台  
削減

運転時間

年間  
**24,000**時間  
75%削減

# <令和6年度 物流DX・標準化表彰> 事務機業界における複数メーカーによる複合機などの共同配送



みんなで地球にやさしい物流を

Green Partnership

## 事業者

■キヤノン(株) ■キヤノンマーケティングジャパン(株) ■東芝テック(株)  
■セイコーエプソン(株) ■エプソン販売(株) ■理想科学工業(株)  
■富士フイルムビジネスソリューション(株) ■沖電気工業(株) ■ブラザー販売(株)  
■京セラドキュメントソリューションズ(株) ■コニカミノルタ(株)  
■京セラドキュメントソリューションズジャパン(株) ■コニカミノルタジャパン(株)  
■シャープ(株) ■シャープマーケティングジャパン(株) ■(株)リコー  
■リコージャパン(株) ■SBSリコーロジスティクス(株)  
■(一社)ビジネス機械・情報システム産業協会

## 事業概要

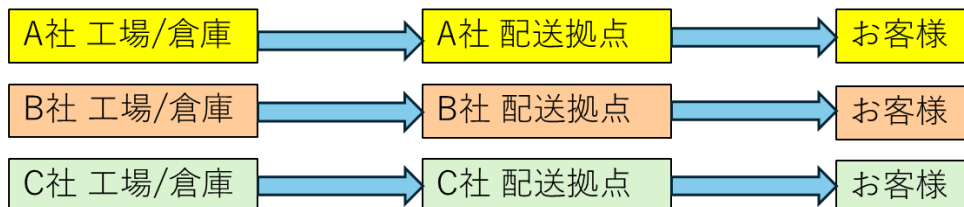
事務機業界の共通の課題である地方都市での非効率な低積載配送と物流の2024年問題から、コストをかけても事務機を運べないリスクが高まっていた。その課題に対し、事業者間の垣根を越えた共同配送というソリューションで、積載率を向上させトラックの台数を削減し、それに伴いCO2排出量の削減も実現した。

## 実施前

お客様への事務機の配送は、各社の工場/倉庫から、各社の配送拠点へ送られ、そこからそれぞれお客様に対して配送が行われた。

## 概要図

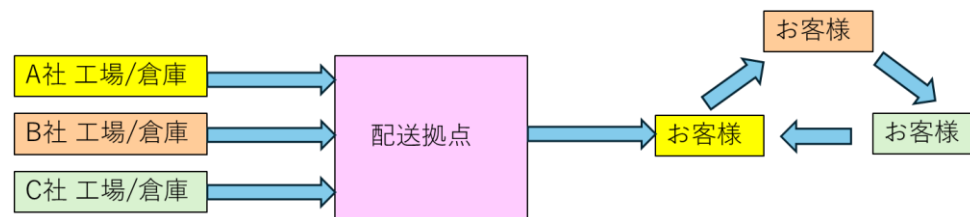
### 実施前



## 実施後

各社の工場/倉庫から、共通の配送拠点へ送られ、そこから各社製品を共同配送してお客様へ事務機をお届けする。

### 実施後



## 特徴

- ◆共同配送の運用基準とサービスレベルを定めて、賛同できる企業から開始した。
- ◆エリア内の各地域ごとに配送曜日を設定し、配送量に応じて配送頻度を設定した。
- ◆共同配送にいつからでも参加できるように門戸を開いている。
- ◆北海道、北陸、東北での展開を実施済みで、2025年1月に九州での展開を予定している。

## 効果

- ◆CO<sub>2</sub>削減量: 62.5t-CO<sub>2</sub>/年 (16.4%)削減
- ◆車両台数削減量: 938台/年 (22.0%)削減
- ◆積載率: 24.2%/平均トラック (4.8%)向上  
(23年4月~24年3月の北海道の実績)



## 事業者

株式会社日本アクセス  
株式会社東急ストア  
SBSロジコム株式会社

## 事業概要

物流2024年問題対策を機会として小売チェーン、食品卸、物流企業が連携し、便ごとの納品カテゴリ／店着時間指定緩和、積載100%後配送、最終便追走廃止等、抜本的にルールを改定、組み合わせにより全く新しいダイヤグラムを開発。⇒法改正対応(ドライバー長時間拘束解消)、収益改善(積載率の向上、コストダウン)、社会課題解決(待機時間削減、ドライバー収入対策)、環境対応(CO<sub>2</sub>削減)と、複数課題の同時解決を実現させた

## 実施前

- 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
- 最終便追走の当日完納

### 従来

- ・便ごとの発注ばらつき等で低積載率、
- ・店着時間指定等で作業待ち時間発生、
- ・追走等で長時間拘束等々



## 概要図



## 実施後

### ルール改定

- 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%となつてから」配送
- ③ 残荷は次便配送 (最終便追走廃止)

### 新ダイヤグラム

～順を追ってわかりやすく～

#### ①

従来の2便の荷物を前倒して積み、積載率100%で1便出発！



#### ②

2便の積載率が下がるので、4便の荷物を前倒して積み  
⇒4便の車両自体を削減！



③ 5便も同様に積載率100%になってから出発！



④ (当日完納の制約がなくなったので) 残った荷物は翌日の日中便で配送することし、従来の追走便は削減



⑤ 翌日、仮に2便で荷物が溢れた場合は、次便にて配送！



## 特徴

- ◆ 「積載率100%になってから出発」「日中便は仕分け作業が終わっているものから積み」…時間ベースの管理から、作業ベースの管理に発想を転換させた
- ◆ 小売店舗の多大なる協力のもとに実現。同時に店舗実験、検証を丁寧に実施
- ◆ 法改正対応(ドライバー長時間拘束解消)と併せてドライバーの収入確保に配慮

## 効果

- ◆ CO<sub>2</sub>削減量：197.4t-CO<sub>2</sub>/年 (4%) 削減
- ◆ 運行数、拘束時間：22運行/日(545⇒523)、=239h/日の削減
- ◆ 積載率(定期便)：2.5%向上(81.8%⇒84.3%)
- ◆ ドライバー長時間拘束解消/収入の確保
- ◆ 費用押上げ要素をカバーしてコストダウン(改善効果746百万円/年)

# <令和6年度 強靱・持続可能表彰> メーカーの垣根を超えた物流データ活用によるイノベーション創出



みんなで地球にやさしい物流を

Green Partnership

## 事業者

江崎グリコ株式会社  
コカ・コーラ ボトラーズジャパン株式会社  
ハコベル株式会社

## 事業概要

ハコベルの紹介によりコカ・コーラ ボトラーズジャパンと江崎グリコにて情報共有を実施。荷主同士で課題と配送網を共有することで課題を補い合うパートナーシップを確立。社会課題となっているドライバーの長時間労働、重筋労働の削減を実現し、さらに空回送やトラック輸送で発生していたCO<sub>2</sub>の削減にも成功。また、荷主間でパートナーシップを組むことにより、繁閑の物量差を相互に補完することで物流事業者と荷主間でもWIN-WINの関係を構築。

## 実施前

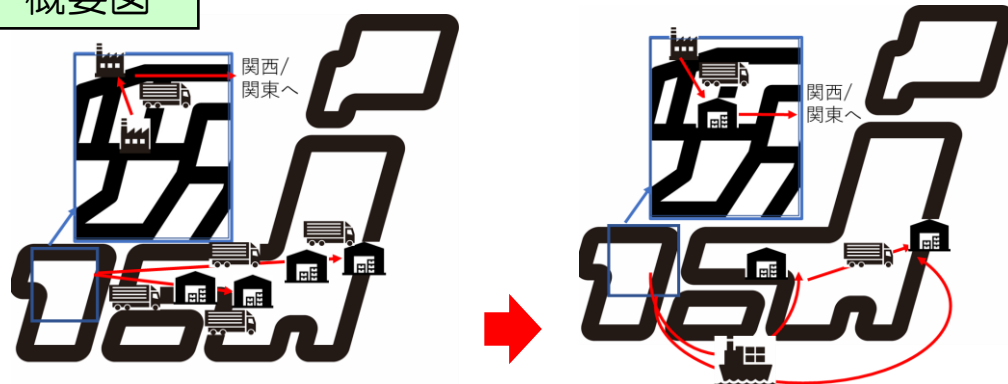
※ CCBJI：コカ・コーラボトラーズジャパン株式会社の略称

- ・江崎グリコの九州エリアは100km以上離れた小ロット生産工場と大ロット生産工場を組み合わせ2カ所での積込みの運行を実施。集荷工場の製品カテゴリーが異なるため、関西と関東のDC（ディストリビューションセンター）も2カ所での荷下ろしが必要となっており、1台のトラックが4カ所経由するオペレーションとなっていた。
- ・一方でCCBJIでは、需要に対してトラックを確保した際に、九州エリア内での空回送便が発生することがあった。
- ・山陰エリアは定期便数を季節毎に変動する形で車両手配を依頼しており安定した輸送力の確保に両社で課題を感じていた。

## 実施後

- ・CCBJIの空回送便を活用して小ロット生産工場からの製品を鳥栖の物流拠点に配送。鳥栖の物流拠点から船舶を活用して関西、関東の物流拠点への共同輸送を実施した。
- ・山陰エリアでは鳥取から関西向けに江崎グリコの繁忙期は10-3月の時期で使用していた便をCCBJIの繁忙期4-9月で活用することで、物流事業者は年間で安定した荷物を確保、荷主は年間で安定した輸送力の確保を実現した。

## 概要図



- 小ロットのため九州内で同一トラックが2工場で集荷
- 集荷工場の製品カテゴリーが異なるため関西エリア、関東エリアそれぞれ2倉庫に配送



- グリコだけでは閑散期の物量がまとまらず、本数が繁忙期の1/4しか活用できない

- 九州内でCCBJI空回送便にて集荷
- 鳥栖の物流拠点から乗務員交代し、関西行、関東行の船舶で配送



- グリコ閑散期はCCBJI繁忙期のためCCBJIにて山陰→関東便の物量を割り振り

## 特徴

- ◆ 荷主間の情報共有を通じて江崎グリコの課題とCCBJIの課題を相互補完する形で輸送スキームを確立
- ◆ 九州発便は既存の複数カ所立ち寄るトラック輸送から空回送便と船舶の活用によりCO<sub>2</sub>削減に貢献
- ◆ 繁忙期と閑散期の物量差の影響で確保が難しかった荷主の繁忙期の輸送力と物流事業者の閑散期の物量を荷主の相互情報交換により確保が実現

## 効果

- ◆ CO<sub>2</sub>削減量：138.5t-CO<sub>2</sub>／年（77％）削減
- ◆ 空回送車両活用：100台
- ◆ パレット化
- ◆ 労働環境改善

<令和6年度 グリーン物流パートナーシップ会議特別賞>  
共同輸入およびモーダルシフトによるサステナブルな農産品輸送の実現



事業者

- ・(株)シジシージャパン・(株)ラルズ・(株)フレスタ
- ・原信ナルスオペレーションサービス(株)
- ・全国通運(株)

事業概要

- ・気候変動等により凶作になった場合においても、農産品を安定的に供給できるスキームを構築
- ・また、輸送拠点を經由せずに加工施設から配送拠点まで直接輸送するとともに、鉄道貨物輸送を活用し、サステナブルな物流を構築
- ・これにより、気候変動・カーボンニュートラル・2024年問題への対応を同時に実現

実施前

気候変動により国内の農作物が凶作になった際には、農産品の調達が困難になり、店頭に商品が並ばない事態が発生していた。  
また、一部の輸入した農産品については、まず加工施設に輸送され、袋詰め等に加工したのち、輸送拠点到集約し、他の商品と混載のうえ全国に配送していた。

実施後

気候変動により国内の農作物が凶作になった際には、各社分を海外産地よりまとめて輸入し、各社の配送拠点等に輸送する。  
また、輸入した農産品については、加工施設での加工後、輸送拠点到集約せずに、鉄道12ftコンテナ単位で各社の配送拠点等に直接輸送する。これにより、凶作時であっても、農産品の安定的な供給が行えるとともに、輸送が効率化されることでトラックドライバー不足への対応及び環境負荷低減につながる。また、リードタイムが短縮されることで、より鮮度の高い商品の提供が可能となった。

概要図

特徴

- ◆気候変動等により国内の農作物が凶作になった際に、各社分の農産品を海外産地よりまとめて輸入し、各社の配送拠点等に輸送を行うことで農産品の安定供給が可能になった。
- ◆輸送拠点を經由せずに加工施設から配送拠点まで直接輸送を行うことで物流を効率化が可能になった。
- ◆12ftコンテナ単位で配送拠点まで輸送する事で鉄道貨物輸送の活用が可能になった。

効果

- ◆CO2削減量：19.9t-CO2／年（81％）削減
- ◆トラックでの輸送距離削減量：19,514km／年（95％）削減