



物流を超える、世界を動かす、ビジネスを変える



～『物流バス』で日本の物流を変える～ 『2024年問題の解決を図る！』



2024年3月25日
センコー株式会社
SENKO

自己紹介・会社概要

殿村 英彦 Tonomura Hidehiko

センコー 株式会社 事業政策推進本部 輸配送事業推進部長

1973年 3月 兵庫県神戸市 生まれ (50歳)

1996年 4月 センコー 株式会社 入社 (社歴28年目)

2020年 4月 長距離輸送事業推進部着任

2023年 4月 輸配送事業推進部長

■ 主な担当

- ・センコー北陸支店(3年)
- ・センコー小牧支店(14年)
- ・センコー延岡支店(7年)
- ・センコー本社部門(4年)

**自動車事業を中心に
業務を担当**

会社概要 (2023年3月31日現在)

商号 センコーグループホールディングス株式会社
(SENKO Group Holdings Co., Ltd.)

創業 1916年9月
設立 1946年7月

本社所在地 東京都江東区潮見二丁目8番10号

資本金 284億79百万円

グループ従業員数 23,727名

グループ会社数 176社 (子会社160社、関連会社16社)

● 2022年度業績

連結営業収益	6,963億円	前期比11.7%増
連結営業利益	255億円	前期比3.1%増
連結経常利益	262億円	前期比0.2%増
親会社株主に帰属する当期純利益	153億円	前期比0.7%増

セグメント別の概況

物流事業 営業収益 4,758億円 営業利益 237億円

営業収益 構成比 68.3%

当期の状況

電気料金ならびに燃料価格の上昇、年度後半には荷動きの急減などがありました。拡販ならびに料金改定に取り組むとともに、M&Aの収益寄与があったことなどにより、営業収益は4,758億33百万円と対前期比352億67百万円の増収、セグメント利益は237億48百万円と対前期比4億72百万円の増益となりました。

事業収入	流通ロジスティクス	住宅物流	ケミカル物流	その他物流
2022年3月期 合計 4,406億円	2,550億円	617億円	849億円	390億円
2023年3月期 合計 4,758億円	2,842億円	617億円	892億円	407億円

 <p>流通ロジスティクス 対前期比292億円の増収となりました。</p>	 <p>住宅物流 概ね前期と同様の収益となりました。</p>	 <p>ケミカル物流 対前期比43億円の増収となりました。</p>	 <p>その他物流 対前期比18億円の増収となりました。</p>
---	--	---	--

商事・貿易事業 営業収益 1,598億円 営業利益 24億円

営業収益 構成比 23.0%

当期の状況
前期に連結子会社化した家庭紙卸売の株式会社カルタスの収益寄与があったことに加え、価格改定ならびに基販、コスト改善などに努めました。ティクアウト・デリバリーに使用する包材需要の減少や、仕入価格の上昇などがあり、営業収益は1,598億21百万円と対前期比136億97百万円の増収、セグメント利益は24億21百万円と対前期比26百万円の減益となりました。



ライフサポート事業 営業収益 390億円 営業利益 2億円

営業収益 構成比 5.6%

当期の状況
日常生活の正常化の動きに伴う利用者数・来店者数の回復と、新規出店ならびにM&Aの収益寄与があったことなどにより、営業収益は389億85百万円と対前期比101億72百万円の増収、セグメント利益は1億86百万円と対前期比8億94百万円の増益となりました。



ビジネスサポート事業 営業収益 107億円 営業利益 13億円

営業収益 構成比 1.5%

当期の状況
拡販ならびにコスト改善に取り組むとともに、M&Aの収益寄与があったことなどにより、営業収益は107億33百万円と対前期比31億7百万円の増収、セグメント利益は12億52百万円と対前期比1億52百万円の増益となりました。



プロダクト事業 営業収益 106億円 営業損失 2億円

営業収益 構成比 1.5%

当期の状況
当期に連結子会社化した中央化学株式会社の営業収益は106億4百万円、営業損失は1億80百万円となりました。



■ 目次

1. 物流業界を取巻く環境
2. 2024年問題・改善基準告示改正の対応
3. 今後の長距離輸送のあり方(2024年問題に向けて)
4. 中継基地計画について
5. ダブル連結バスについて

1. 『物流業界を取巻く環境』

【人手不足】

- ・ **ドライバーの高齢化**
87万人の内50才以上のドライバーが40%以上を占める。
- ・ **ドライバー不足**
EC貨物の物量は増加し続けているがドライバーが2030年には2015年対比で36%のドライバーが減少見込み。
(2015年/76.7万人→2030年51.9万人)

【法改正】

- ・ **働き方改革関連法**
自動車運転業務への時間外労働時間の上限規制
(2024年4月～年間960時間)
- ・ **改善基準告示の改正**
ドライバー拘束時間の短縮
休息時間の延長
(下限時間8時間→9時間)

法令遵守か法令違反かの2極化が進む

	優良	不良
体 力	有	無
法 令	遵守	脱法
インフラ	整備	未整備

中継基地を提供
【物流を相談できる開かれた場所】



特に、輸送距離450Kmを超える長距離輸送の完全遵法は、他社との協業が可能なトレーラ化が必須である。

競合から協業の時代へ

外部環境①【浜松TSUNAGUステーションの近隣状況】

同業他社も浜松エリアへ中継拠点として進出！

A社・B社共にトレーラー幹線輸送を得意とする企業



静岡県が東京⇄大阪間の中間地点であり、活況している。

外部環境③【物流革新に向けた関連法改正案 2024年2月13日閣議決定】

多重下請け構造是正に向けて『実運送体制管理簿』の作成義務化

2023年2月20日 カーゴニュースより抜粋

政府が13日に閣議決定した物流革新に向けた関連法改正案で、規制対象となる荷主（特定荷主）は3000社程度となることがわかった。荷主と同じく規制対象となる特定物流事業者はトラック運送業が400社程度、倉庫業が100社程度を想定している。また、トラック事業者に対しては特定荷主・特定物流事業者への規制とは別に、数百社程度の事業者に対し、トラックの多重下請構造の是正に向けた義務を課す。

トラックで輸送される国内の貨物輸送量（重量ベース）の50%程度を占める物量に関わる荷主を「特定荷主」と定め、規制対象とする。貨物量の基準はトラック輸送に限定し、鉄道・内航海運などトラック以外の輸送分は除外する。これによりモーダルシフトを促進する狙いがある。特定荷主は物流効率化の中長期計画を所管官庁（経済産業省、農林水産省、厚生労働省、財務省など）に提出しなければならない。併せて、物流改善の責任者となる役員クラスの担当者「物流統括管理者」を任命することが義務化される。中長期計画に基づいた取り組みが不十分な場合、国は助言・指導を行い、改善が見られなければ勧告・命令を発出する。命令に従わない場合は罰金が科せられる。改正法成立の2年後に施行する。

大手トラック、倉庫も規制対象に

特定荷主に加え、大手物流事業者も「特定物流事業者」に指定され、規制対象となる。車両数200台以上など事業規模の大きなトラック事業者や、保管貨物量の規模が大きな倉庫業者が指定される。国は特定事業者の数について、トラックは上位400社程度、倉庫は上位100社程度を想定。対象企業の基準は、国が検討会などを設置し、事業者の意見などを踏まえながら決定する方向。

その他、規模の大小にかかわらず、すべての荷主・物流事業者に物流改善の努力義務が課せられる。

「下請管理簿」により荷主は一定の配慮を

物流革新の改正法案はトラック運送業の多重下請構造の是正も目的としている。元請となるトラック事業者は荷主から依頼された輸送業務を実施する際、下請の名称などを記載した「実運送体制管理簿」の作成が必須の義務となる。違反事業者は行政処分の対象となる。元請は「実運送体制管理簿」（下請管理簿）を荷主に提出する。荷主は管理簿を受け取り、実運送を行うトラックの社名を把握する。荷主は下請に対して何らかの指示を行う必要はないが、輸送の安全を妨げる行為（違反原因行為）が生じないように配慮する義務があるため、国交省のトラックGメンが荷主を監視する際に、実運送体制管理簿の把握の有無が関わってくる場合がありそうだ。

元請が下請けとの運送契約を結ぶ際は、提供する役務内容とその対価（附帯業務料、燃料サーチャージなどを含む）を記載した書面の交付を義務付ける。また、元請には下請が適正な運賃收受を行えるよう配慮する努力義務を課し、大手元請には下請利用の「管理規程」作成と管理責任者の選任が義務化される。改正法成立の1年後に施行する。

（2024年2月20日号）

～～競合から協業の時代へ突入！～～

外部環境

法令遵守か法令違反かの2極化が進む

	優良	不良
体 力	有	無
法 令	遵守	脱法
インフラ	整備	未整備

中継基地を提供

【物流を相談できる開かれた場所】



不良ゾーンから優良ゾーンへ導く

優良

不良

社会的使命を果たす

内部環境

長距離輸送の協力会社への委託割合が高い

特に※500Km以上走行距離輸送

【現状】

②④のゾーンと取引

	取 引	
	無	有
優良	①	②
不良	③	④

【中継基地オープン】

①③④を②へ導く

プラットフォーム完成

	取 引	
	無	有
優良	①	②
不良	③	④

【協業体制の確立】

業務提携

	取 引	
	無	有
優良	①	②
不良	③	④

長距離幹線輸送の協業体制確立

2024年問題の対応に向けてセンコーが世の中に提供するサービス

センコーの輸送サービス「物流バス」は従来の海上輸送・陸上輸送・鉄道輸送という輸送手段（インフラ）の選択ではなく、課題を解決するためのメニューをラインナップ

センコーの輸配送サービス =



乗り合いバス

貸切バス

マルチモーダルバス



ダブル連結バス

小口配送サービス

中継輸送サービス

貨客混載バス



センコーの「物流バス」は荷物を運ぶだけではなく、多彩なサービスメニューで2024年問題を解決します。

2. 『2024年問題・ 改善基準告示改正の対応』

2024年問題の概要

働き方改革関連法による改正内容

時間外労働の上限規制
年960時間の適用

施工日
2024年4月1日



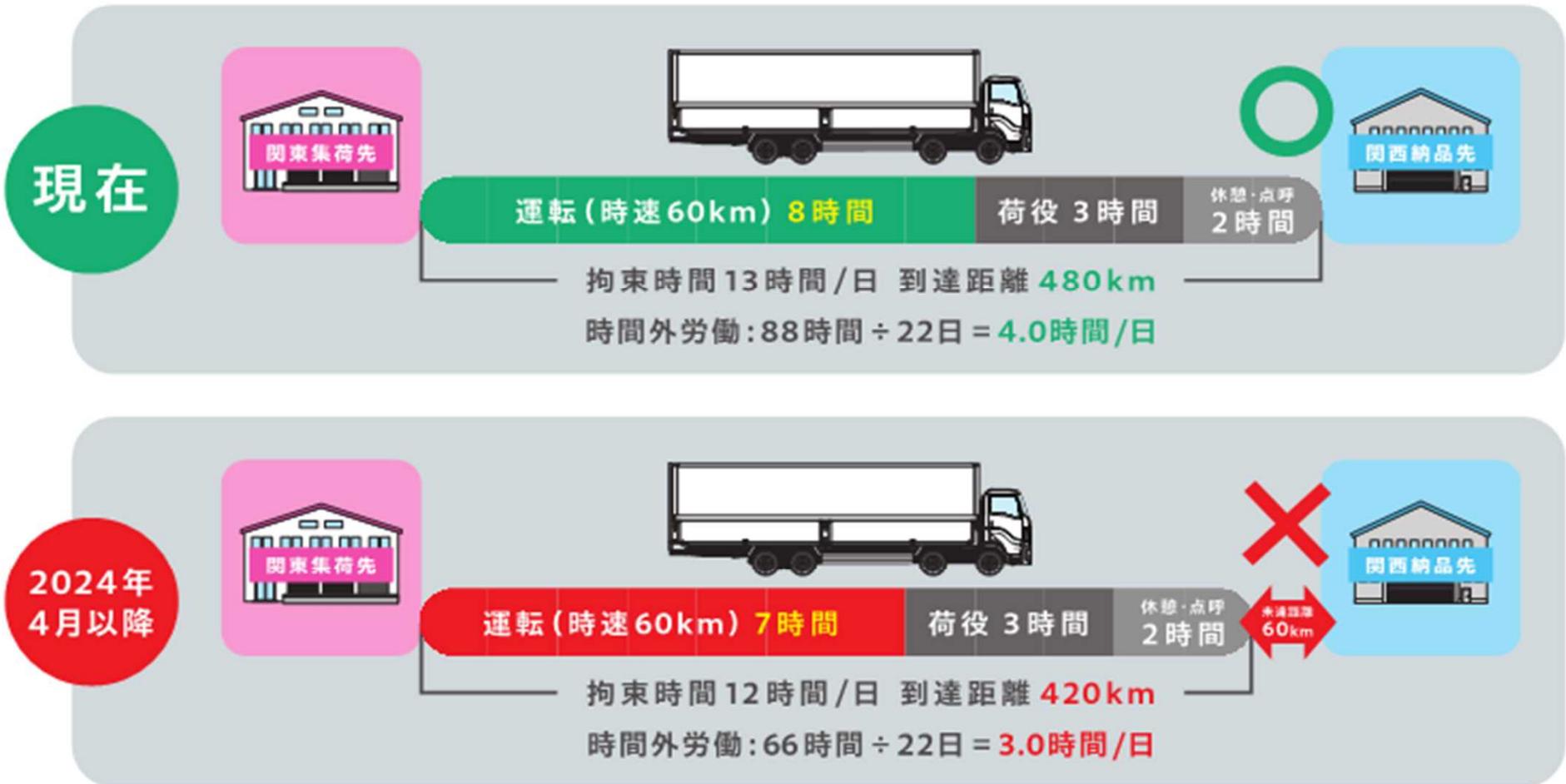
改善基準告示改正内容

改正基準告示	現在	見直し	見直し必要時間
拘束時間【年間】	3,516時間	3,300時間	-216時間
拘束時間【月間原則】	293時間	284時間	-9時間
拘束時間【月間最大】	320時間	310時間	-10時間
休息期間【努力義務】	継続8時間	継続11時間	+3時間
★ 休息期間【下限】	継続8時間	継続9時間	+1時間
最大拘束時間【日】	16時間	15時間	-1時間

休息時間が1時間延びることが日々の運行に影響

2024年問題の影響

450km(関東-関西)を超える長距離輸送における到達距離の変化



※荷役時間は、既に積込待ち時間の削減など実施されており、大きく改善できない。運送会社だけでは、改善できない。



運転時間を1時間削減!

・Before 【長時間労働の要因が2日運行】

課題

片道450km以上の運行は2日運行を行うことで成立できているが、後行程へ時間のしわ寄せが発生している。

DAY1



DAY2



$$\text{荷役作業 } 4\text{h} + \text{運転時間 } 8\text{h} + \text{点呼休憩 } 2\text{h} = \text{拘束時間 } 14\text{h/日}$$

■大阪/吹田IC ~東京料金所 476Km

■大阪/吹田IC ~浜松中継基地 246Km



■大阪/吹田IC ~博多港 624Km

3. 『今後の長距離輸送のあり方 (2024年問題に向けて)』

センコーが提案する **3**つの課題解決プラン

【自拠点での改善取組】

1. 荷役分離の導入

2. 1車1人2日運行の撤廃

3. 物流効率の向上

1. 荷役分離の導入

【自拠点で集荷・配達ドライバーと幹線ドライバーを分けることで、
幹線ドライバーの運転時間を確保する。】



幹線ドライバー1名 + 集配送 0.5人 + 0.5人

運転時間 8h + 点呼休憩 2h = 拘束時間 10h/日

センコーが提案する **3**つの課題解決プラン

【自拠点での改善取組】

1.

荷役分離の導入

中継基地の活用による

中継基地を活用した

長距離輸送（450Km超）におけるの解決策

2.

1車1人2日運行の撤廃

3.

物流効率の向上

4. 『中継基地計画について』

所在地：静岡県浜松市浜名区都田町

新東名浜松SAスマートICより750m



新東名 浜松SAスマートIC W連結トラックも通行可能

名神吹田ICより250Km 東名東京ICから230Km

■ 浜松中継基地 完成イメージ

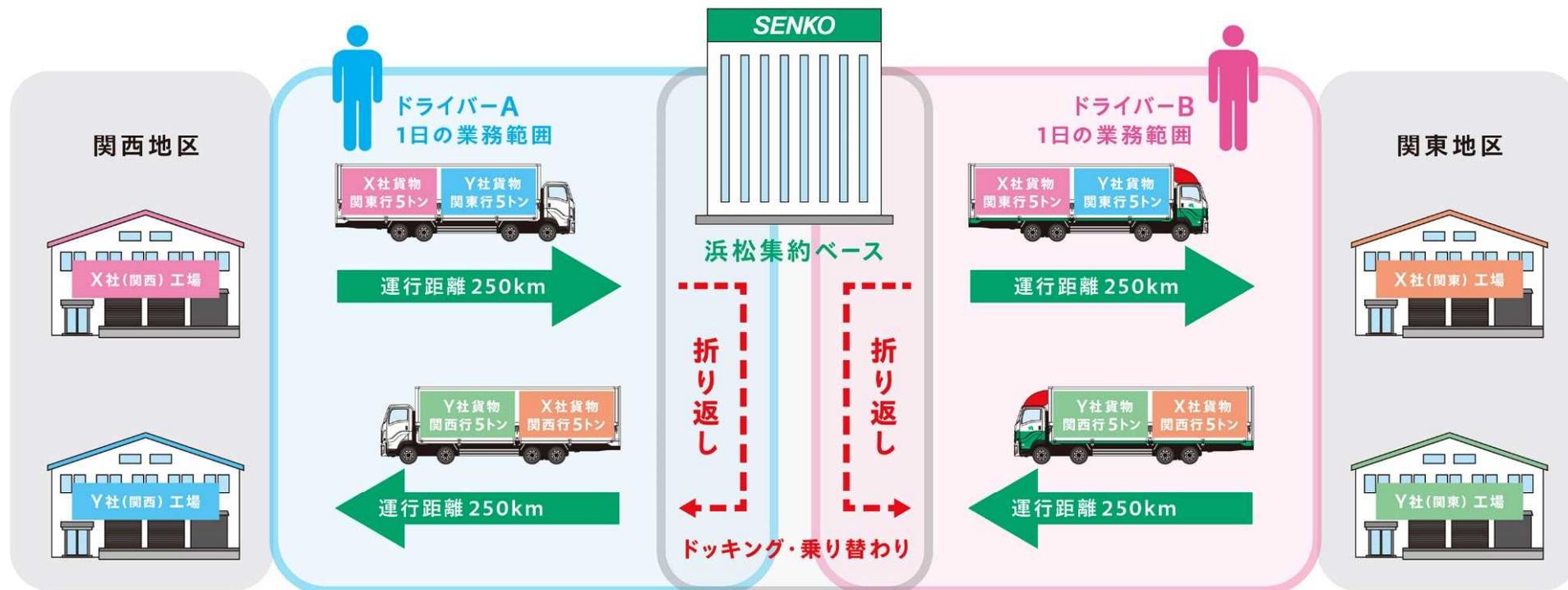


■ ドッキング・乗替スペース

■ リフレッシュスペース

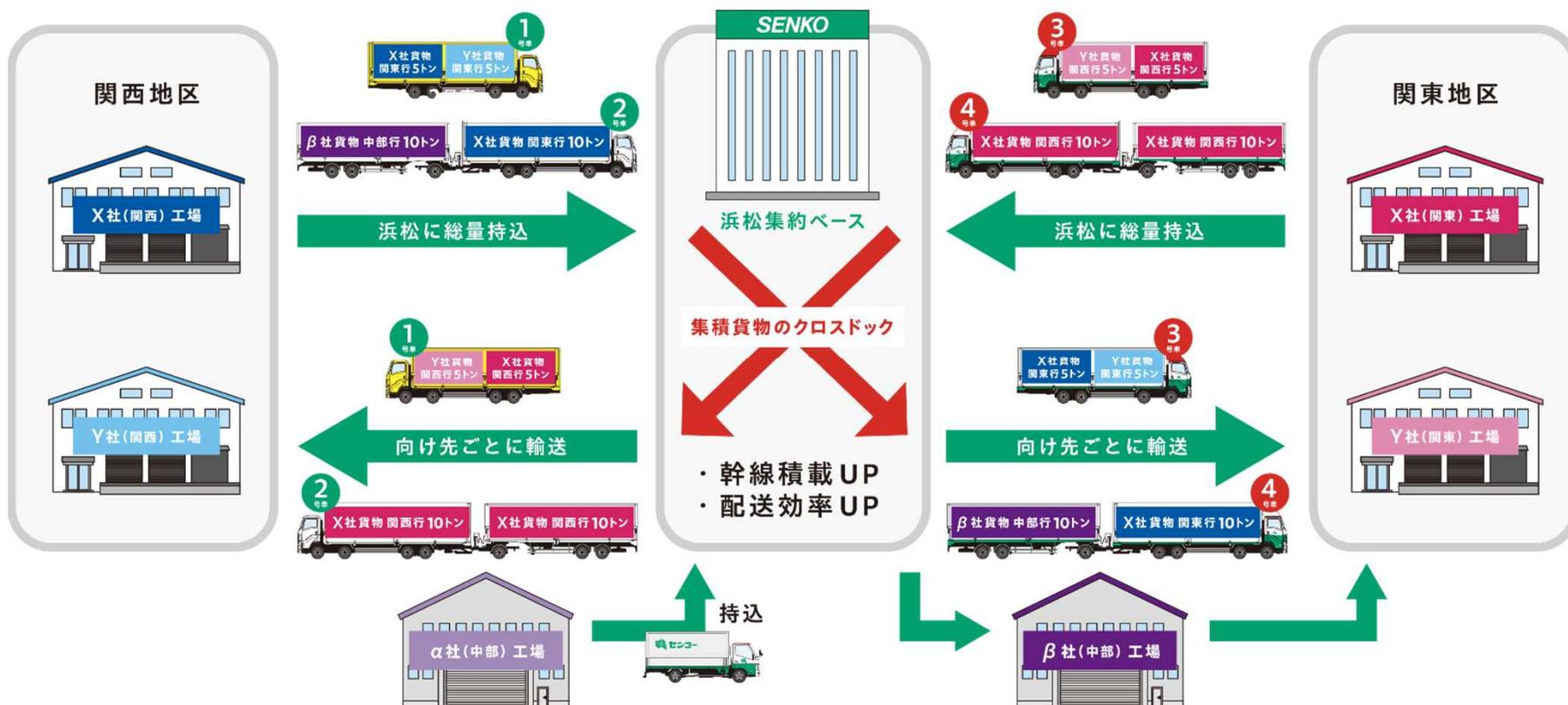


2. 1車1人2日運行の撤廃



片道走行距離・時間 → **半分** 2日運行 → **1日運行(日帰)**

3. 物流効率の向上



中継基地で**情報をマッチングし【車・貨物・人】**の最適効率を追求する。

中継基地構想 サービスイメージ

1. 一部の貨物の配達を依頼

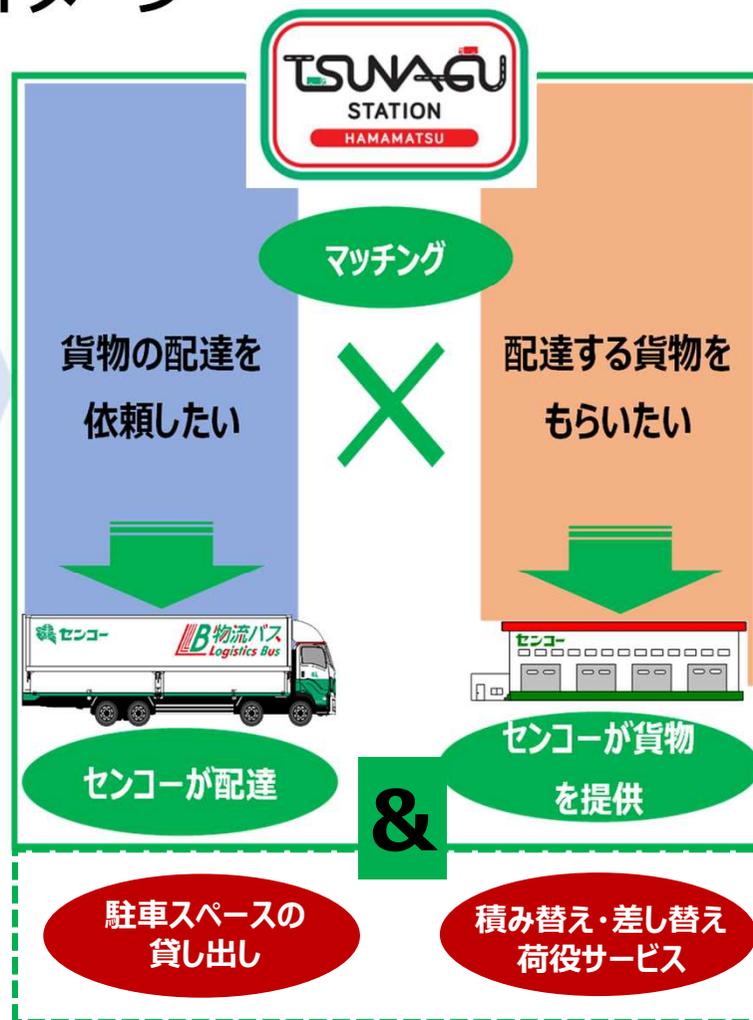


例) 複数箇所卸しの貨物の一部を配達してほしい
→運行時間が短縮できる

2. 全ての貨物の配達を依頼



例) 配達を依頼し、次の集荷に向かいたい
→運行効率の向上



- 2024年8月～①ドッキングエリアサービス
- 2025年2月～②配達おまかせサービス
- ③復荷提供サービス
- ④積替サービス

コストシミュレーション

荷主から収受する料金 **大阪→東京間** 90,000円とした場合

○現状よりコストアップする内容

ドッキングエリア使用料	600円/1台
高速代料金（特大車）	1,250円（10%UP）
積替料金	2,500円/1車/1回
会員費	150円（3,000円/月÷20日稼働した場合）
計	4,400円

○浜松中継基地にてドッキングを前提とした場合、

東京→大阪間の対となる運行が必要となる。

⇒運行費用、マッチング費用もコストアップとなる

2024年問題対応するための**適正なコスト**
（10%UP程度）

荷主への料金改定の明確な根拠

中継基地構想 サービスイメージ

SENKO

2024年問題、
対策してますか？



2024年8月浜松に中継基地が

OPEN!

その課題、
解決できます!



中継輸送で2024年問題に対応します!



STEP.1 トレーラー交換、ドライバー乗替用
約50台分の駐車スペース

2024年8月 OPEN!

STEP.2 約700坪の貨物積替え、荷捌き・保管用の
スペース + シャワーブース完備の休憩施設

2025年2月 OPEN!

センコー TSUNAGU STATION 浜松は、
静岡県浜松市北区郡田町(新東名高速道路 浜松SAスマートインターチェンジより約1km)
名神吹田ICから250km・東名東京ICから230km

東京・大阪間の中心



課題

改善基準告知の改訂、ドライバーの超勤時間制限で現在の運行ができなくなる。



センコーは、2024年問題への解決策を提供します!

中継基地 TSUNAGU STATION にできる4つのこと



2日運行の撤廃

・労働環境改善 ・人材確保

物流効率の向上

・稼働率、積載率の向上 ・複数件卸しの緩和
・リードタイム調整 ・CO₂排出量削減

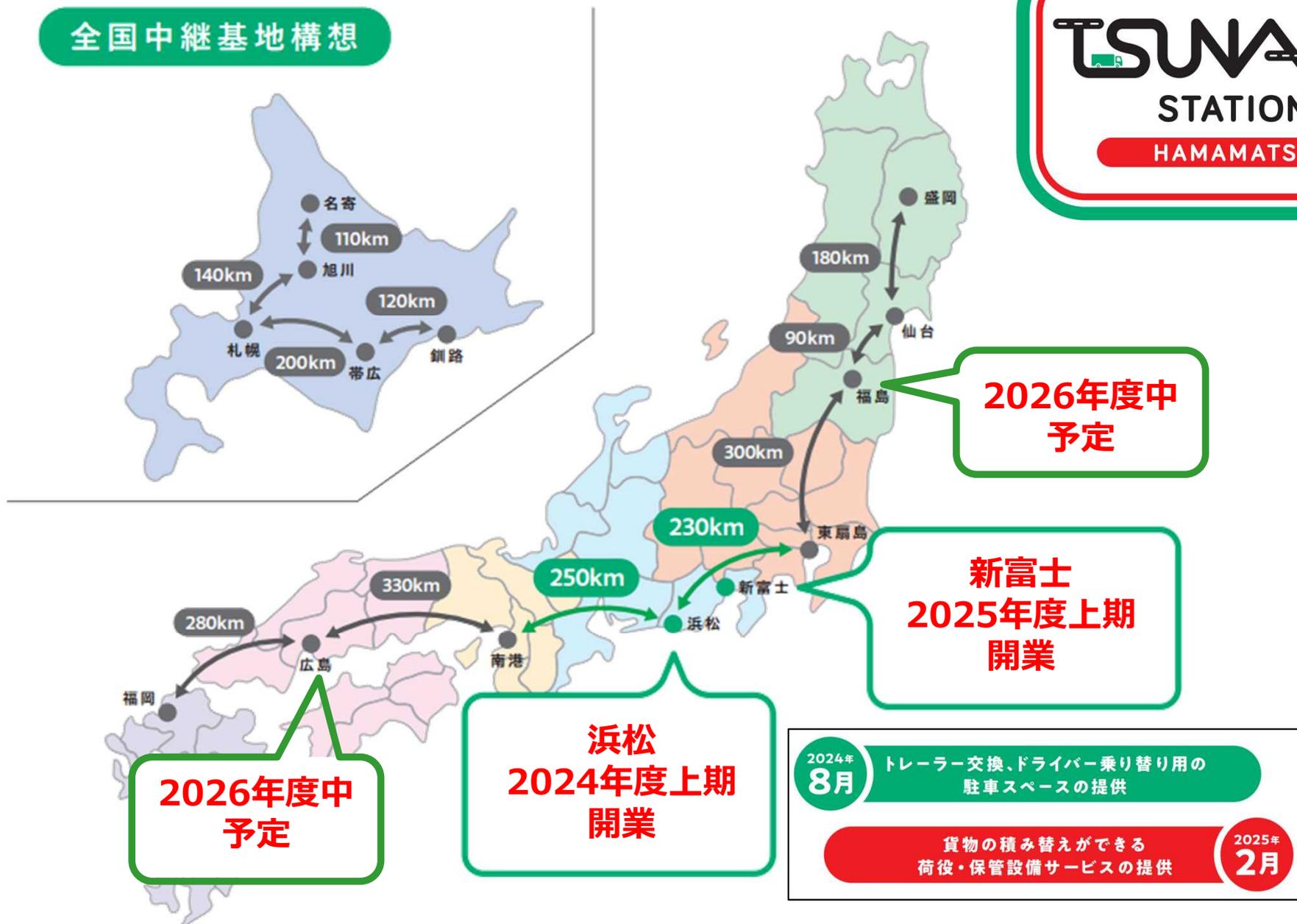
リスクの低減

・運行エリア限定による車両事故の削減
・法令遵守 ・BCP対応

WEB予約で、誰でも、簡単に、中継輸送が可能に!

中継基地構想

全国中継基地構想



5. 「ダブル連結バス」について

■ 「ダブル連結バス」 導入

① 「ダブル連結バス」 の写真



運行ルート	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	2026年度末時点
東北⇔関東				2編成		2編成
関東⇔関西	2編成	6編成		2編成	4編成	16編成
中部⇔関東			6編成		2編成	8編成
九州⇔関西				2編成	4編成	4編成
合計	2編成	6編成	6編成	6編成	10編成	30編成

2026 年度末 30編成体制

・ダブル連結トラックの概要

特車許可基準の車両長を緩和
(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討)

現在 通常の大型トラック



荷台長19.2m
ドライバー2名

今後 ダブル連結トラック:1台で2台分の輸送が可能



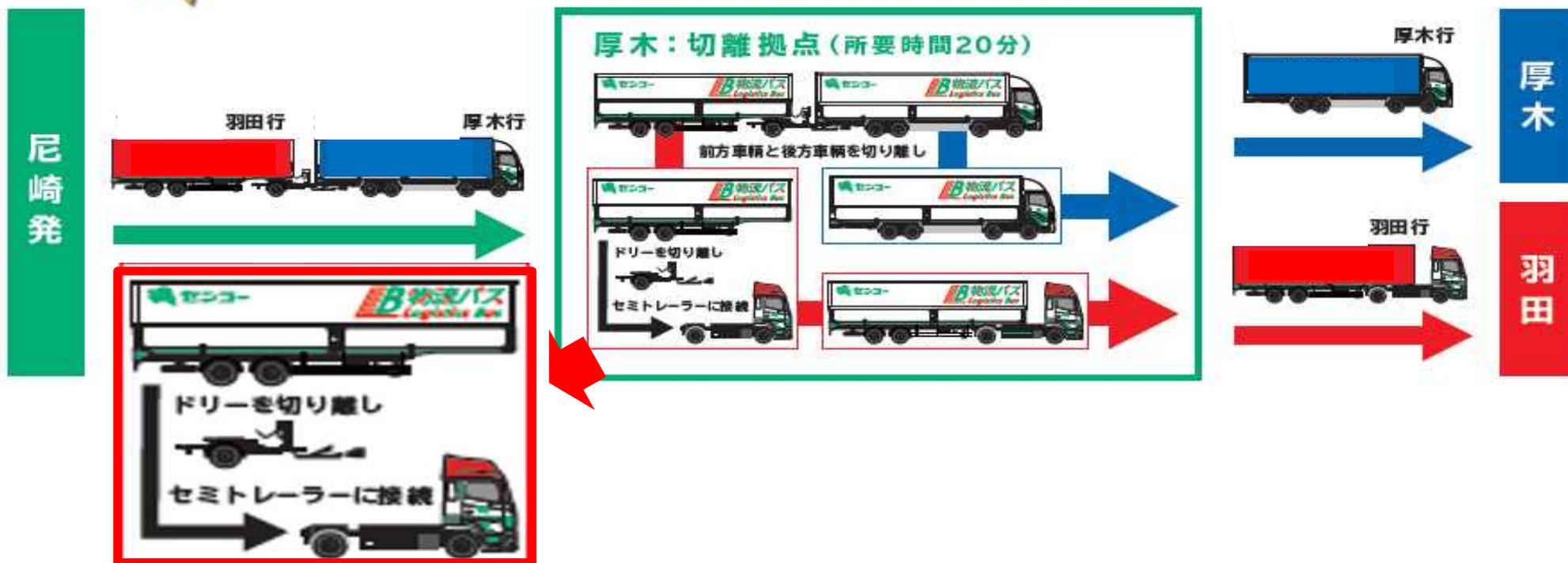
荷台長20.3m
ドライバー1名

W連結トラックは10トン2台分を1名のドライバー、1台のトラックで輸送可能となり、陸送における最大の省人化・脱炭素効果を発現する。

■ダブル連結トラック ドリー運用



10トン×2セパレート方式



センコーが提供する日本初の幹線輸送

長距離幹線区間（高速）は連結してドライバー1人で運行、
切り離し拠点から10トン車とセミトレーラーの2台に分かれ
同時に別々の納品先へ運行可能

「ダブル連結バス」効果



2026年導入計画

運行ルート	21年度	23年度	24年度	25年度	26年度	2026年度末時点
東北⇔関東				2編成		2編成
関東⇔関西	2編成	6編成		2編成	4編成	16編成
中部⇔関東			6編成		2編成	8編成
九州⇔関西				2編成	4編成	4編成
合計	2編成	6編成	6編成	6編成	10編成	30編成

■導入予定 想定効果 CO2排出削減 想定効果

単位：t-co2

CO2排出量削減効果	累計台数	ビフォー 年間合計排出量	アフター 年間合計排出量	年間合計削減量	削減率
2024年	14台	2,866.1	1,937.7	928.5	32.4%
2025年	20台	4,094.5	2,768.1	1,326.4	32.4%
2026年	30台	6,141.7	4,152.1	1,989.6	32.4%

2026年以降の年間CO2削減量

約2,000t-CO2 削減

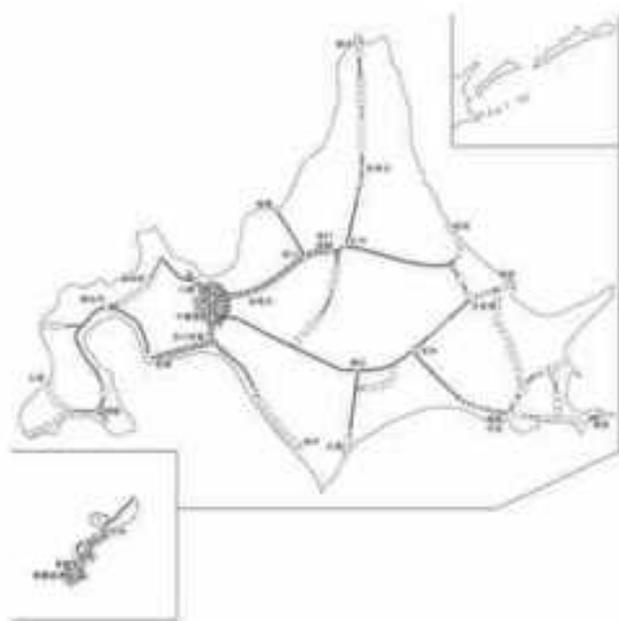
■導入予定分想定効果 省人化 想定効果

単位：時間

省人化	累計台数	ビフォー 年間合計運転時間	アフター 年間合計運転時間	年間合計削減量	削減率
2024年	14台	58,917.7	35,654.4	23,263.3	39.5%
2025年	20台	84,168.1	50,934.8	33,233.3	39.5%
2026年	30台	126,252.2	76,402.3	49,849.9	39.5%

2026年以降の年間削減時間 **約50,000時間 削減**

ドライバー18人相当削減※1名あたり2,800時間/年で想定



■ : 現在走行区間

■ : 今回拡充区間

太線: 複数社、または複数路線での要望

細線: 1路線のみでの要望

現在: 約2,050km

拡充後: 約5,140km

2022年11月8日よりダブル連結トラックの対象路線を2,050kmから5,140kmに拡充

R5.3末時点
(予定)



令和5年3月末時点で、改善基準告示(連続運転時間4時間で30分の休憩)を超過する箇所を解消

- ・黒部IC～磯ヶ岳SA: 約3時間
- ・鹿兒島IC～宮原SA: 約1時間30分

※改善基準告示: 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(厚生労働省)」
運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩
が必要とされている

引用: (国土交通省 第22回物流小委員会 資料3-1、2)

令和4年度 物流パートナーシップ優良事業者表彰において 「ダブル連結バス」取組が物流構造改革の表彰を受けました。

④グリーン物流パートナーシップ表彰式の写真



(参考) ダブル連結トラック取組TV放映について

P-38

引用：（読売テレビ ウェークアップ 2022年11月12日放映より）

INNOVATIVE SOLUTIONS FOR SUPPLY CHAIN LOGISTICS.

9:03

深刻 不足するトラックドライバー

どうする2024年問題

物流を超える、世界を動かす、ビジネスを変える。

Moving Global *SENKO*