



物流を超える、世界を動かす、ビジネスを変える



- 『特殊車両運行までの道のり』 -



2023年11月26日
センコー株式会社
事業政策推進本部
輸配送事業推進部
常務理事 殿村英彦

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



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が、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



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。



住宅物流
概ね前期と同様の収益となりました。



ケミカル物流
対前期比43億円の増収となりました。



その他物流
対前期比18億円の増収となりました。



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が、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。



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。



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。



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。



1. 2024年問題への取組

働き方改革関連法

時間外労働の上限規制

年960時間の適用

※月平均換算80時間

改善基準告示の改正

改善基準告示	現在	見直し	見直し時間
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



※物流バス：センコーの配送サービスの総称

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

具体的な解決策

ダブル連結バス



日本一長い25mトレーラを活用し、10トン車2台分を1度に輸送する事で省人化、脱炭素に貢献する輸送インフラをご提案します。

導入から運行に至るまでの経緯を報告

マルチモーダルバス



状況に応じて複数の輸送モードを組み合わせることで、お客様のニーズに応えます。また、モーダルシフトによる省人化、環境負荷の低減が可能です。

中継輸送サービス TSUNAGU STATION

2024年8月 静岡県浜松市オープン

1. 2024年問題への取組

P-7

INNOVATIVE SOLUTIONS FOR SUPPLY CHAIN LOGISTICS.

・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概要（全長・積載量他）

車両概要



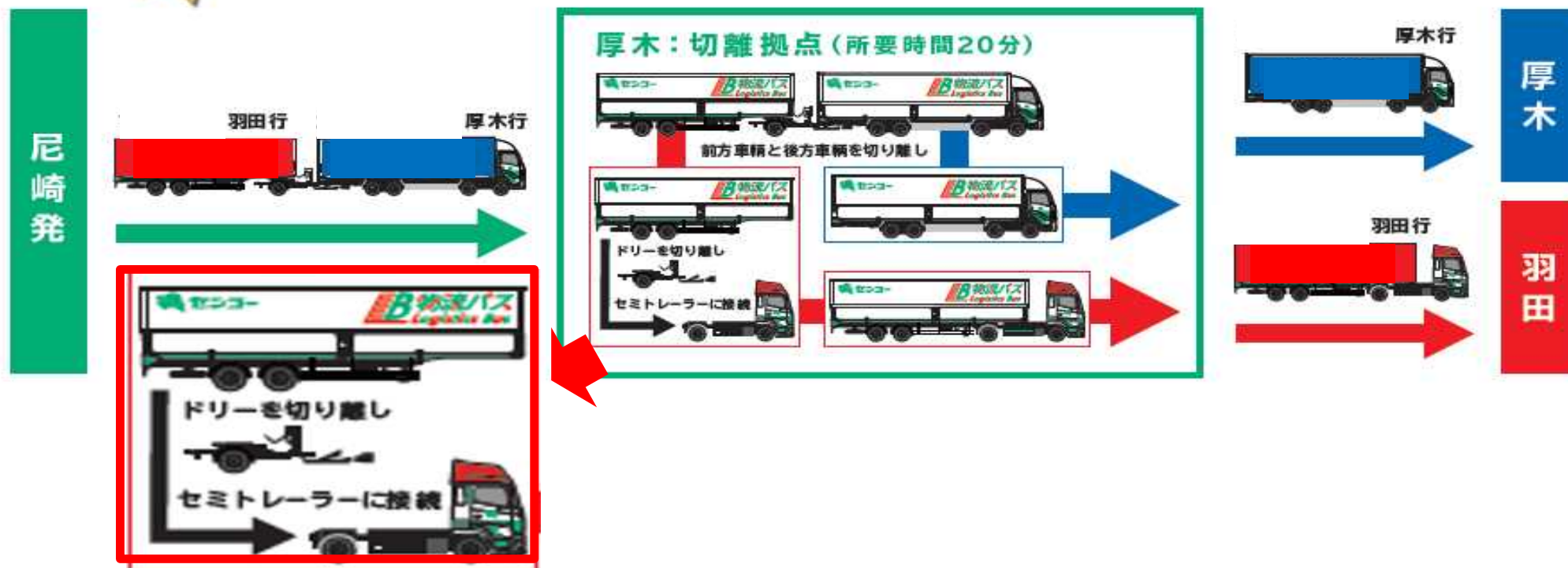
	車両総重量	車両重量	最大積載量
トラクタ部	24,980kg	11,370kg	13,500kg
トレーラ部	21,500kg	9,100kg	12,400kg
合計	46,480kg (44,000kgまで)	20,470kg	25,900kg (23,480kgまで)

	内寸長	内寸高	内寸幅
トラクタ部	10,010mm	2,600mm	2,405mm
トレーラ部	10,165mm	2,340mm	2,405mm

■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

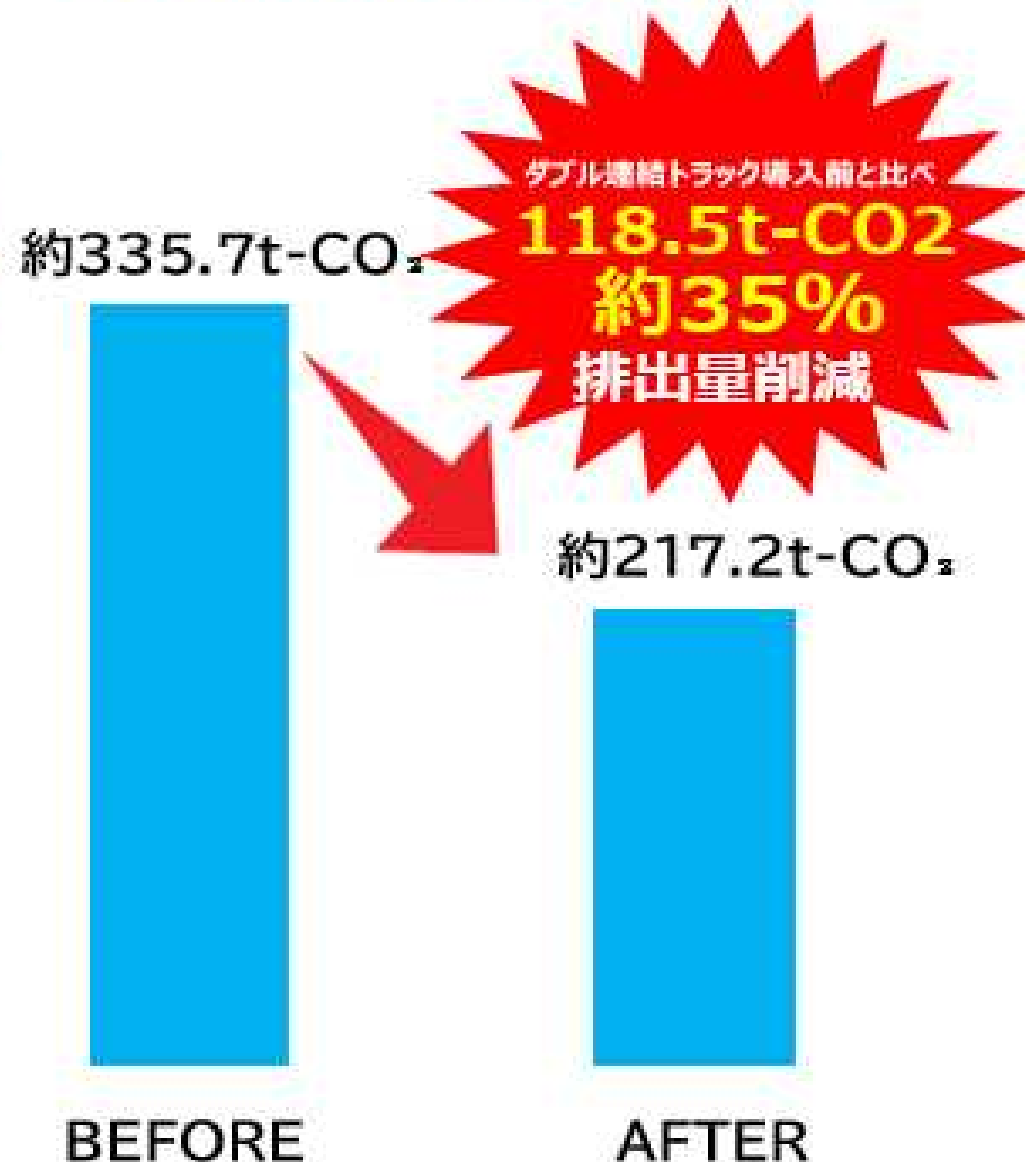
長距離幹線区間(高速)は連結してドライバー1人で運行、
切り離し拠点から10トン車とセミトレーラーの2台に分かれ
同時に別々の納品先へ運行可能

■ 運行開始後の導入効果（22年度実績）

運転時間削減効果/年間



CO₂削減効果/年間



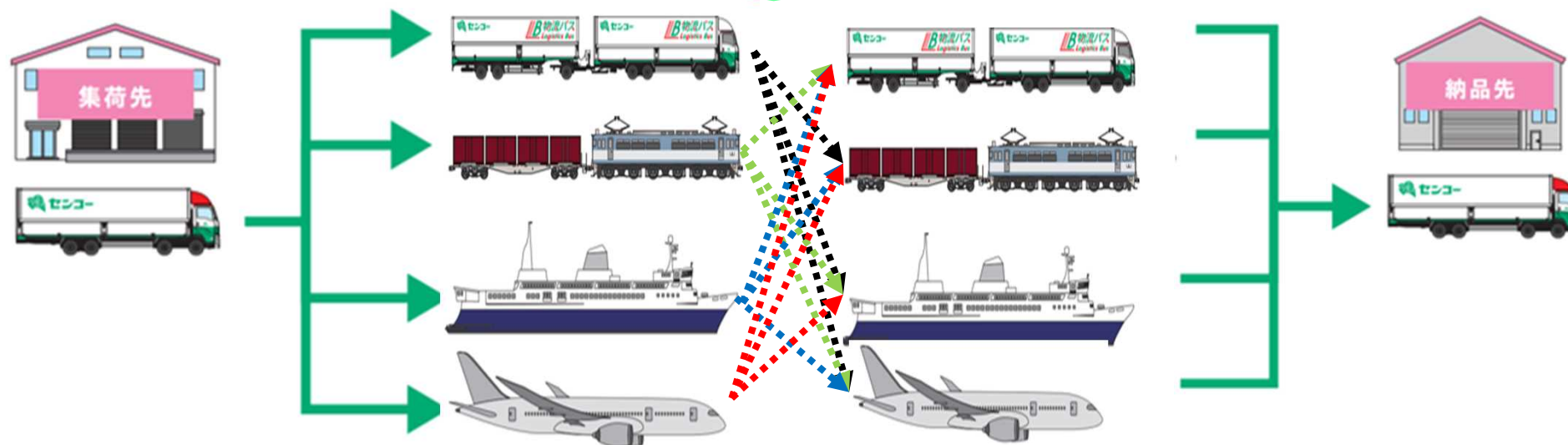
マルチモーダルバス



状況に応じて複数の輸送モードを組み合わせることで、お客様のニーズに応えます。
また、モーダルシフトによる省人化、環境負荷の低減が可能です。

陸送輸送、J Rコンテナ、海上輸送、航空便を複合的に組合せ配送サービス構築

マルチモーダルバス



幹線部分のモーダルシフト化 ⇒ 運転手の労働時間改善

船舶・鉄道・陸送の限定なし ⇒ 複合的輸送インフラの選択が可能

不測の事態にも様々な輸送手段で対応 ⇒ BCP対応

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

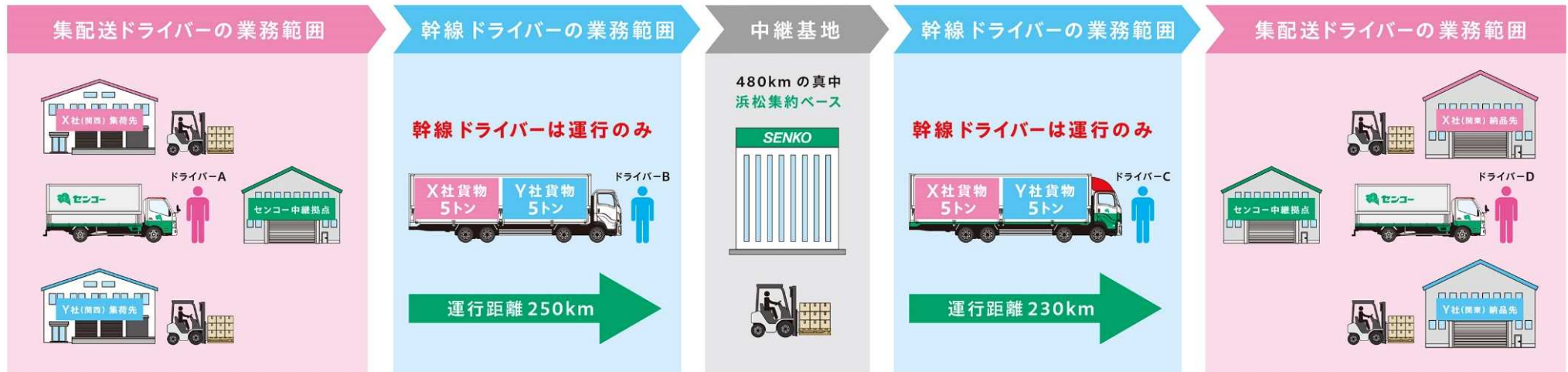
長距離輸送（450Km超）におけるの解決策

2. 1車1人2日運行の撤廃

3. 物流効率の向上

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。】

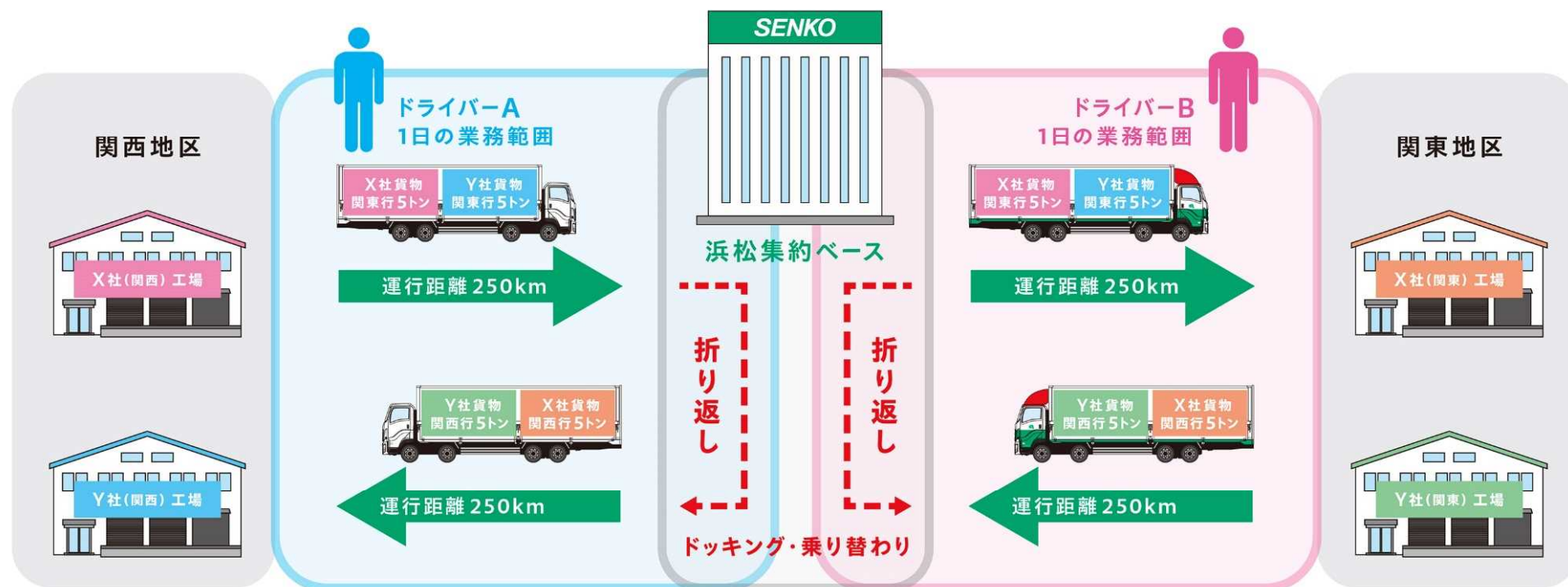


幹線ドライバー1名 + 集配送 0.5人 + 0.5人

運転時間 $8h$ + 点呼休憩 $2h$ = 拘束時間 $10h/日$

中継基地構想

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)**

中継基地構想

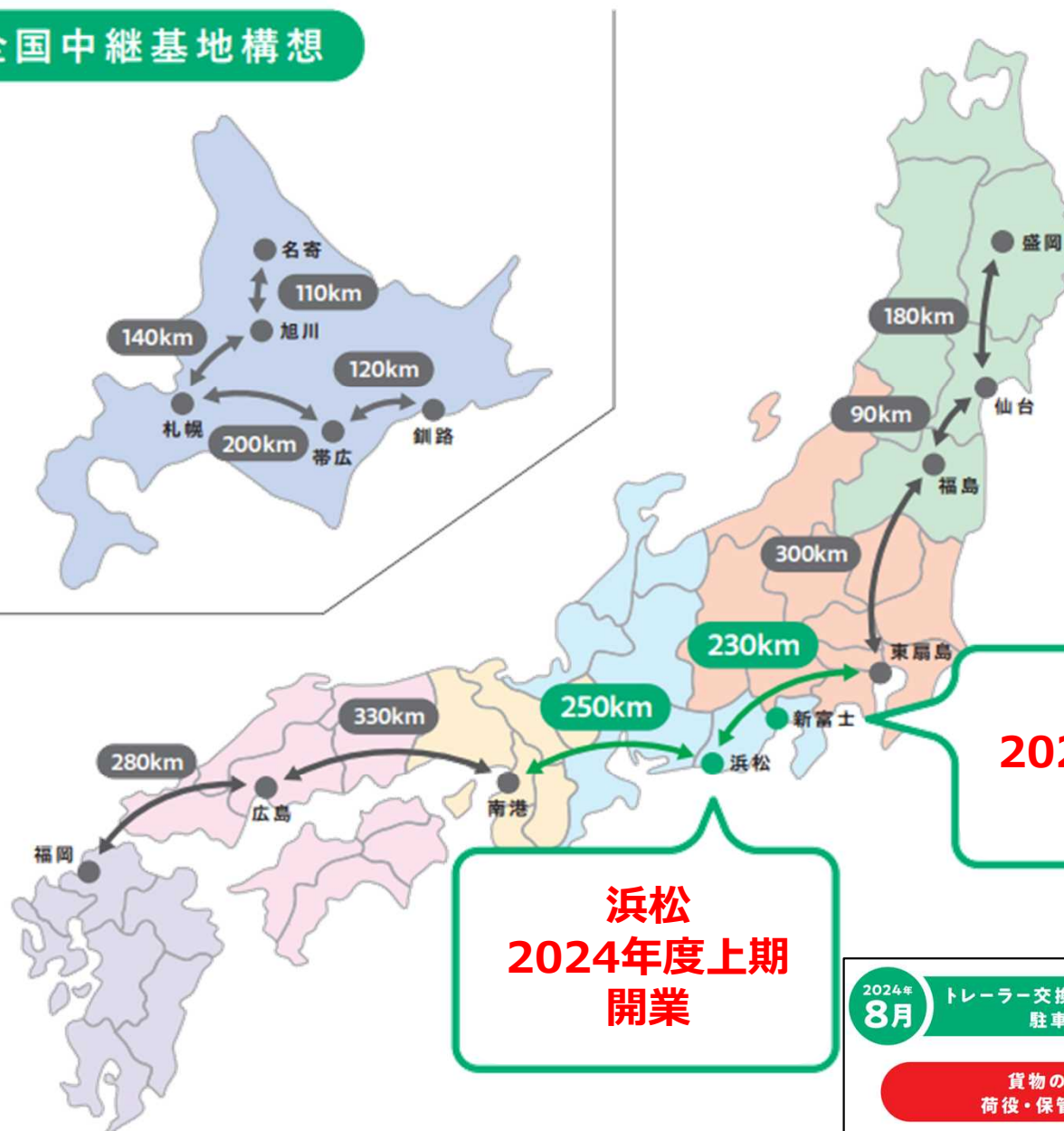
物流効率の向上



中継基地で**車輜・貨物・情報・人のマッチング**を
行うことで**幹線・配送積載効率向上**

中継基地構想

全国中継基地構想



**新富士
2025年度上期
開業**

**浜松
2024年度上期
開業**

2024年
8月

トレーラー交換、ドライバー乗り替り用の
駐車スペースの提供

貨物の積み替えができる
荷役・保管設備サービスの提供

2025年
2月

2. シヤーシ共有プラットフォームの必要性

2. シャーシ共有プラットフォームの必要性

P-18

INNOVATIVE SOLUTIONS FOR SUPPLY CHAIN LOGISTICS.

【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)

【環境対策】

- ・ **温室効果ガス排出量削減目標**
(2013年比)
2030年 ▲46% 運輸▲38%
2050年 実質ゼロ
(カーボン・ニュートラル)

脱炭素・省人化の対応

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。

シャーシ共有プラットフォーム

シャーシの利点（繋ぎかえが容易に可能）を最大限有効活用するためにプラットフォームが必要

【フィジカルインターネット】
・ 構想イメージ

サイバー空間

フィジカル空間



必要な時に
必要な場所でシャーシ
を有効活用

● 海運会社

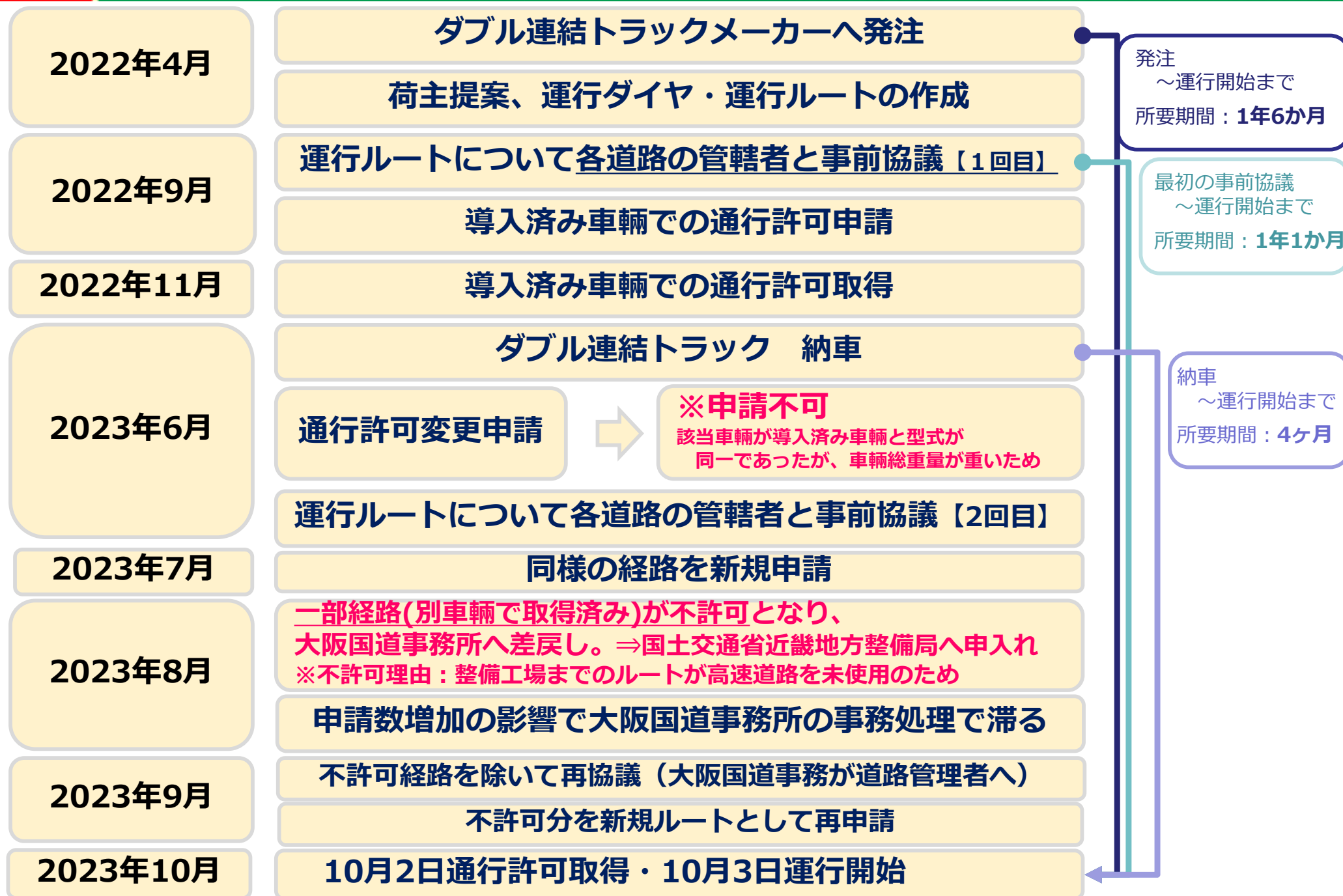
● 物流会社

3. ダブル連結トラック導入までの道のり

3. ダブル連結トラック導入までの道のり

P-20

INNOVATIVE SOLUTIONS FOR SUPPLY CHAIN LOGISTICS.



物流を超える、世界を動かす、ビジネスを変える。

Moving Global *SENKO*