

サプライチェーン・ロジスティクスの全体最適に向けて

LOGI-EVO

デジタルマガジン 月刊ロジスティクス・エボリューション

2025年
9月号

(株)サムライプレス

CONTENTS

＜連続特別企画＞清涼飲料物流の現在と今後の展望⑦

全バリューチェーンに応じた最適な生産・物流体制の構築を目指す

さらなる事業発展のための構造改革の一環として取り組み加速

ポッカサッポロフード&ビバレッジ(株)



盛岡・仙台～神戸の流動食輸送でモーダルシフト実施

「31ftスーパーURコンテナ」を活用したラウンド輸送で効率化実現

森永乳業(株)、日本通運(株)、日本貨物鉄道(株)、日本石油輸送(株)



売上高・営業利益・経常利益・純利益が過去最高に

一般製造業・流通業、半導体、自動車などの分野が軒並み順調

2025年12月期第2四半期(中間期)連結決算

(株)ダイフク

MH機器を常設展示する「さいたまラボ」を開設

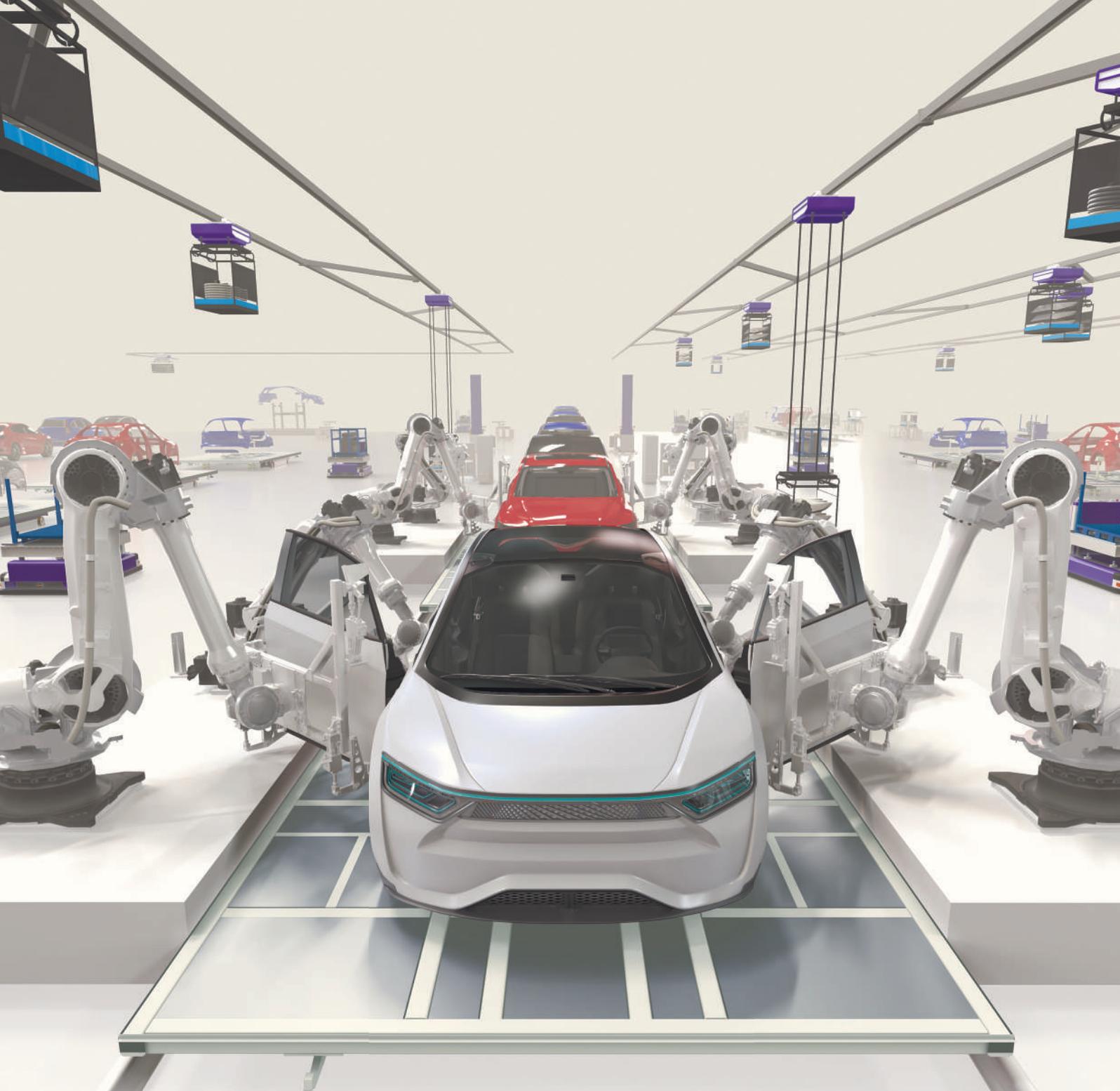
最新機種を「見て・触れて・語れる」共創の場を提供

ベーヴェ システック ジャパン(株)



「第1回[九州]次世代物流展」が10月8日に開幕

マリンメッセ福岡A・B館に物流課題解決のためのハード・ソフトが集結



モノを動かし、心を動かす。

次世代自動車生産ライン向けシステムが創る、その先の未来。

ダイフクコーポレートサイト

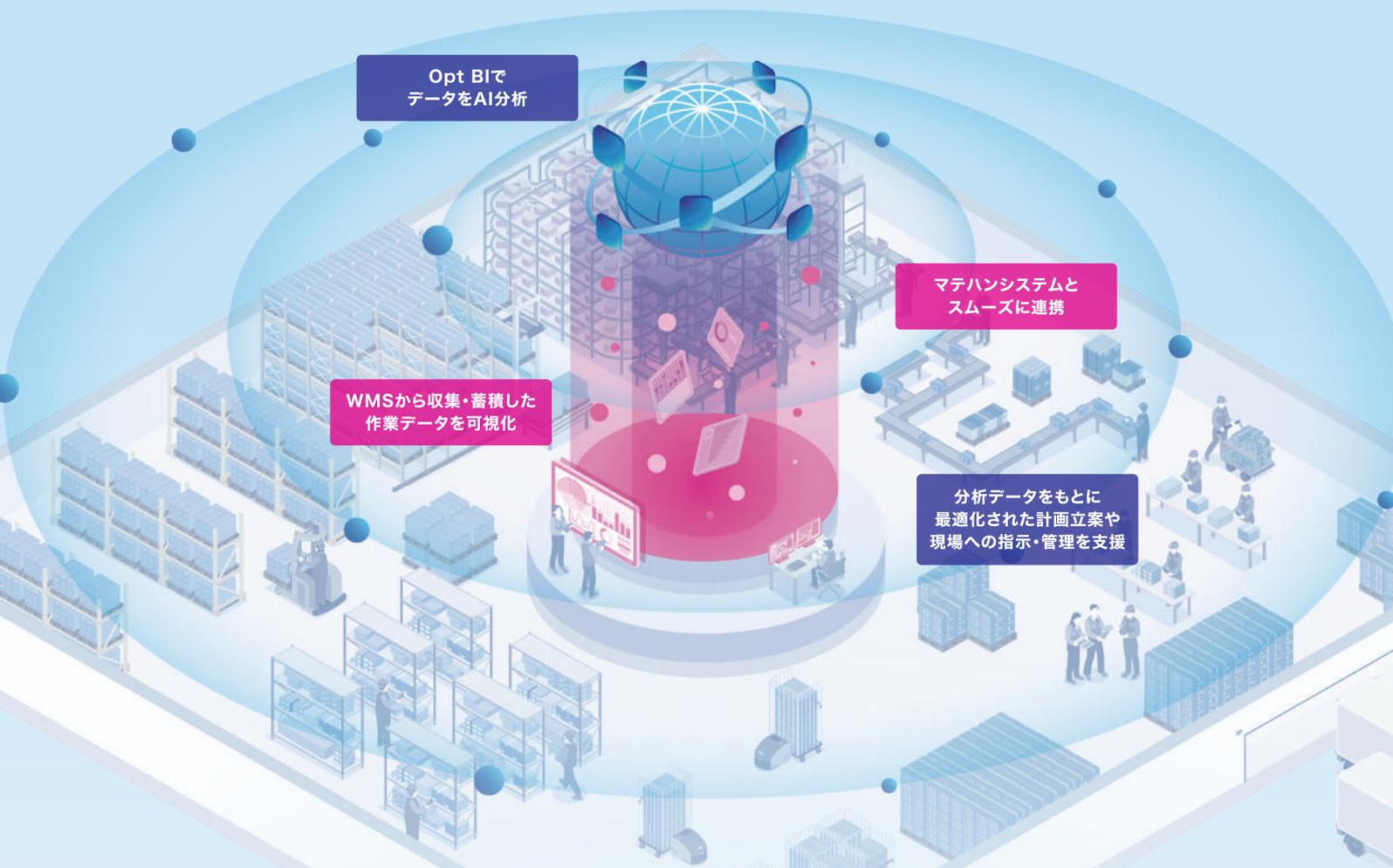


ダイフクは電気自動車など新しいモビリティの生産ラインに対応する次世代自動化システムを開発、より柔軟で効率的な生産ラインを構築しています。

先進的な物流技術・ソリューションにより、グローバルに広がるモータリゼーションに貢献し続けます。

DAIFUKU
Automation that Inspires

株式会社ダイフク

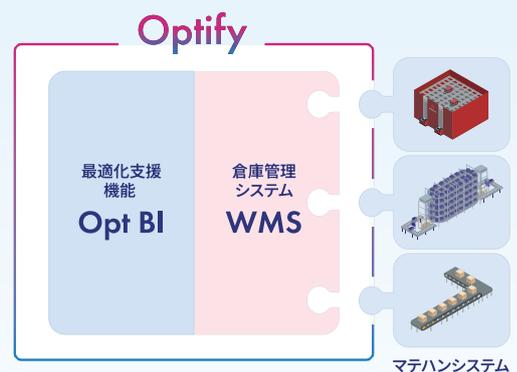


倉庫管理、 そして最適化へ



倉庫最適化システム[オブティファイ]

WMS(倉庫管理システム)とBI(ビジネスインテリジェンス)機能を一体化し、マテハン連携までワンストップで提供する倉庫最適化システムです。倉庫の作業データを集約・可視化し、AIによる分析で、オペレーション最適化のための意思決定や現場改善をサポートします。



Optifyについて詳しくはこちら ▶



国際物流総合展 2025 INNOVATION EXPO 出展 9月10日~12日 東京ビッグサイト オカムラブース: 東5ホール 5-608

OKamura

株式会社オカムラ <https://www.okamura.co.jp/>

事業では、「ポッカレモン」シリーズ以外にもレモン果汁の様々な可能性を広げる飲料「キレートレモン」シリーズや希釈飲料「レモンの酢」をラインアップしており、飲料事業では、ロングセラーブランド「ポッカコーヒー」をはじめ、「加賀棒ほうじ茶」や「富良野ラベンダーティー」、「北海道コーン茶」などユニークな飲料商品を提供している（写真1）。

物流のベースとなる飲料商品（業務用を含む）の年間販売実績は2024年度で3,040万ケース。食品（業務用を含む。「ポッカレモン」シリーズは食品カテゴリー）のそれは700万ケースであり、年間販売実績総計では3,740万ケースに達する。同社商品の中では果汁飲料とレモン商品の伸びが目立っており、近年特にレモン事業に注力してきた成果が表れたものと言える。

15の物流拠点（DC・工場）から全国に商品を供給 在庫最適化や改正物効法対応、輸送改善が課題

同社はサッポロホールディングス(株)の事業会社であり、サッポロビール(株)傘下の物流専門管理会社であるサッポログループ物流(株)（株式保有比率⇒サッポロビール：51%、ポッカサッポロF&B：49%）に商品輸送・保管といった物流業務のほぼ全てを委託している。

同社の全国を北海道エリア、東北エリア、関東・甲信越エリア、中部・北陸エリア、関西エリア、中国・四国エリア、九州エリア、沖縄エリアの8エリアに区分している。生産拠点は、自社3工場と生産委託1工場（スープ商品を生産している磐田ポッカ食品(株)の工場）の4拠点。物流拠点は、各エリア内に最低1つのDCを配置している（関東・甲信越は3拠点のため、全国合計は10拠点）ほか、サッポロビール工場5拠点（ポッカサッポロF&B商品を納品し、サッポロビール商品と一緒に出荷）を加えた15拠点から商品を供給する体制となっている（図表1）。

物流に関する課題について同社SCM本部 ロジスティクス部 副部長の河瀬聡明氏（写真2・左）は「在庫最適化、改正物効法対応、輸送改善の3つ」があるとし、在庫最適化については「工場倉庫の拡充やDC在庫最適化、在

図表1 エリア区分と生産・物流拠点



※ポッカサッポロフード&ビバレッジ(株)提供資料より抜粋

庫配置適正化といった施策に取り組んでいます。現状、当社工場には十分な倉庫スペースがないため、外部倉庫を利用していますが、できる限り工場周辺倉庫に在庫を集約することで各DCの過剰在庫を防止するよう努めています」と説明。また「飲料商品の生産委託先が全国に40拠点ほどあるため、これら拠点から納品先までの商品輸送の効率化についても検討してまいります」と語った。



写真2 河瀬氏(左)と水野氏(右)

改正物効法対応については「CLOの選定、長時間待機・付帯作業の改善、自社DC・工場の施策に取り組んでいます。CLO選任についてはすでに済んでおり、トラックドライバーの長時間待機や付帯作業の改善については着荷主の取り組みに依るところではありますが、当社も発荷主としての責任がありますので、商習慣の改善等の積極的な働きかけに努めています。また、当社工場・DCもその対象ですので、早急に対応を進めています。DCについては、サッポログループ物流の管理で理解が進んでおります。工場については、私たちロジスティクス部が原材料の受け入れもその対象となることを説明し、対応するための仕組み作りやシステム導入など、フォローを行っています」（河瀬氏）と話す。

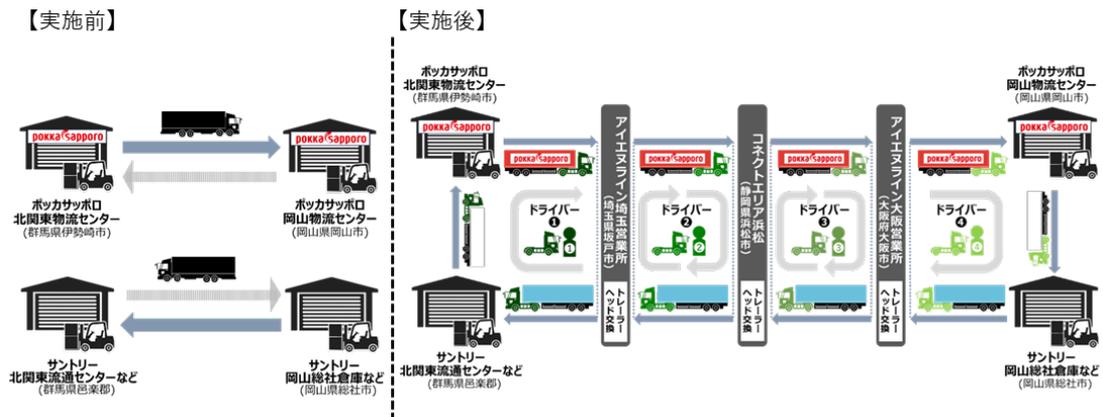
輸送改善については「長距離ルートのもーダルシフトや他社との協業を進めています」（河瀬氏）とし、「トラック輸送が困難な場合は、輸送手段を船舶や鉄道に切り替えたり、あるいはルート上に中継拠点を設けることでドライバーの労働負荷低減を図っています」と語った。同社のもーダルシフトでは「鉄道よりも船舶利用の方が多し」という。コストや利便性、商品保護の面で船舶に若干分があるようだが、天候悪化や災害などを考慮し、より止まらない輸送手段を選択したというのが実情のようだ。

また、全産業的に拡大しているもーダルシフトについて同社執行役員 SCM本部本部長 兼 ロジスティクス部 部長の水野和也氏（写真2・右）は「輸送手段におけるコストの比較もありますが、逆にコストが多少アップしたとしてももーダルシフトを環境負荷低減のために実施するという判断はあり得ます。環境問題がそれだけ社会的に重みを増しているということであり、物流における環境負荷低減の取り組みは今後あらゆる業界で進展していくとみております」と話している。

他社との協業スキームで2024年問題に対応 生産と物流を担うSCM全体で構造改革を推進

同社では近年、特に他社との協業が進展している。河瀬氏は「飲料・食品業界は

図表2 サントリーグループとの長距離商品輸送における協業の仕組み



※ポッカサッポロフード&ビバレッジ(株)提供資料より抜粋

もちろん、異業種では、紙パルプ業界との混載の検討もあります。当社の飲料商品は重量がありますが、スープ商品は軽量ですので、重量のある紙パルプとの混載により積載スペースと重量の面で効率的な輸送を実現することができると考えています。積み地への輸送のタイミングや物量の調整などオペレーション面での課題はありますが、それも今後検討していく考えです」と話す。

また2024年11月には、群馬・岡山間の長距離輸送でサントリーグループとの協業スキームを確立し、取り組みをスタート。往路（ポッカサッポロF&B・北関東物流センター→ポッカサッポロF&B・岡山物流センター）でポッカサッポロF&Bの飲料や食品を、復路（サントリー・岡山総社倉庫→サントリー・北関東流通センター→群馬）でサントリーグループの飲料などをスイッチ輸送するもので、ルートの途中3カ所（埼玉、静岡、大阪）にスイッチするための拠点を設けた（図表2）。

スイッチ輸送とは1人のドライバーが輸送全行程を担うものではなく、複数のドライバーによりリレー方式で輸送を完結するもの。両社の取り組みでは、スイッチ拠点でトラクターヘッドとシャーシを分離し、次の区間を担当するドライバーがシャーシを引き継いで輸送する。これによりドライバーの拘束時間短縮と労働負荷の低減が図れることは明らかだ。往路での輸送を終えたドライバーは、復路のシャーシを引き継ぎ、出発地に戻る格好（最初と最後の区間の担当は戻る場所が異なるが、距離は近い）となるため、長距離輸送で避けられなかった外泊も不要。さらには、輸送効率化で運行トラック台数を年間約150台削減できるほか、CO2排出量も約45t削減できる見込みだという。

一方、同社は物流拠点の拡充も進めており、2024年3月には埼玉県加須市に新たな物流拠点「埼玉加須物流センター」を設置した。この取り組みについて河瀬氏は「群馬県伊勢崎市の北関東物流センターが担っていた配送エリアの一部を新センターに移管することで、配送距離削減のほか、トラック発着や庫内作業の集中を緩和することができますので、ドライバーの拘束時間削減に寄与するものと言えます」

と説明。さらに「群馬から埼玉や千葉に商品を配送する従来体制では、災害や降雪によるルート寸断で商品を運べなくなるリスクがありました。新センター設置はそのリスク低減につながるという点でも意義が大きいと思っています」と話している。また、新センター設置により、庫内作業にかかる総労働時間を年間約1万6,000時間削減（日々の就業時間を1～2時間ほど短縮）できたとしている。

生産・物流に関する今後の予定・計画について水野氏は「物流費や燃料費の高騰によるコスト増加は続くとみております。また、物流2024年問題に関して、各社法令順守に基づいた取り組みを進めていらっしゃるものと認識しています。当社も自社生産・物流拠点での課題意識を高め、産業界全体の流れに沿って取り組みを進めております」とし、「サッポログループ全体が中継経営計画に沿った構造改革に取り組んでおり、その一環として当社も生産・物流体制の見直しを検討しています。生産拠点については、PETボトル飲料を生産していた群馬工場を2026年1月に譲渡することが決定しており、当工場で製造していた商品は生産パートナー企業に生産委託する予定で、これに対応する最適な物流体制も検討しているところです」と話した。

水野氏はさらに「そもそも1つの工場で生産した商品を広域展開するといった手法は、輸送距離が長くなり、環境への負荷もかかります。需要のあるところで商品を生産すれば輸送距離も短くなるため、コスト面でも環境面でも理想的です。当社を含めたサッポログループが構造改革に取り組み、生産・物流体制の見直しを検討している理由もここににあります」とし、「ただ、生産も物流もいつも理想的にフレキシブルに対応できるとは限りません。ゆえに生産・物流両部門が協調し、バリューチェーン全体の価値を高めるために結束していくことが重要だと考えています。SCM本部は生産・物流双方を統合する立場ですから、今後の構造改革においてその責務をしっかりと果たしていきます」と語った。

設備投資については「過去にAGF（Auto Guided Forklift）のような自動化設備・機器の導入を検討したことはあるのですが、当社の物量や庫内作業プロセス、費用対効果などに鑑み、導入するには至りませんでした。今後については定期的に検討を行い、必要に応じて導入を検討していきたいと思っています」（河瀬氏）とし、「改正物効法対応でトラック予約システムのようなDX投資も検討したいと考えています」（水野氏）と話している。

※役職については、取材時（2025年7月末）のものとなります。



80th Anniversary

ロボティクス 共働ロボット

未来をつくる
段取りロボット
安全ロボット



スピード物流
時代をとらえる
デジタル革新 ICT
スマート工場

未来の生産・物流を イノベーションします。

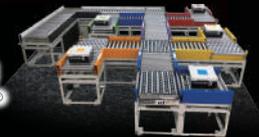
伊東電機はコア技術であるDC24Vブラシレスモータ搭載のMDR (Motor-Driven Roller) とソフトウェア技術により、時代を先取りしたコンベヤモジュール開発と、そのシステムソリューションにより未来の生産・物流をイノベーションします。



POWER MOLLER[®] 24
MDR -Motor Driven Roller-



id PAC
POINT AND CLICK[®]



展示会出展情報



会期

2025年
9/10(水)～12(金)

会場 東京ビッグサイト

ブースNo. 東6ホール 6-601

大阪・関西万博に出展した
新デモ機の展示開始!

見学のご予約
受付中

MDR式マテハンショールーム



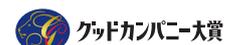
MDRはマテハンの万能細胞
id ITOH DENKI 伊東電機株式会社

<https://www.itohdenki.co.jp/>

〒679-0105 兵庫県加西市朝妻町1146-2 TEL:(0790)47-1115(代表) FAX:(0790)47-1325

営業本部 / 本社営業課 TEL:(0790)47-1115 東京営業所 TEL:(03)3523-3011 名古屋営業所 TEL:(052)228-7175 大阪事務所 TEL:(06)6829-7723

地域未来牽引企業



経済産業省認定

グローバルニッチトップ企業

どんな場所にもピタッと“FIT”する

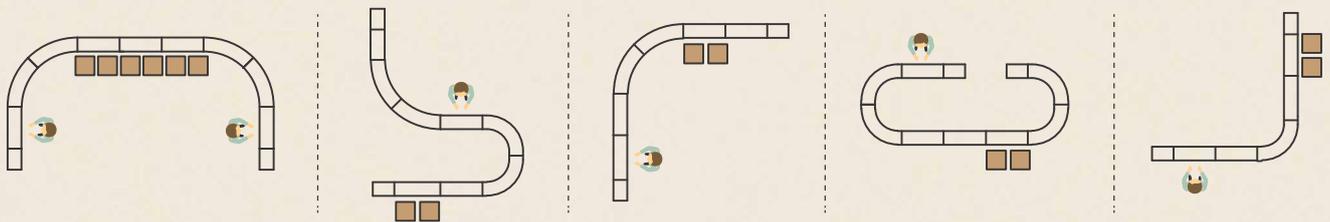
フィットソータ FIT SORTER —— チルトトレイ式 ——



水平方向・縦方向・曲線ライン が **混在可能** だから
建物の形状に沿って自在にレイアウトができる!

例えば・こんなレイアウト(一例)

: 作業者 : 仕分け荷物払い出し箇所



壁沿いに柱や突起物がある場合でも、建屋の構造に沿ってラインを曲げてレイアウトするなどで、倉庫内スペースの最適化がはかれます。



■ 不定形荷物も安心搬送

トレイは3辺が囲われた形状で、不定形品の搬送にも対応。フリマサイトの配送で増えた、ポスト投函サイズの荷物をはじめ、衣類を入れたビニール袋、円筒形品、丸みがある梱包物などの仕分けにも有効です。

処理個数

最大6,000個/h
【搬送速度45m/min】

仕分口配置

最大上下2段・片側
(仕分口数は6~100シュート)

投入方法

チルトトレイへの
直接投入

第一工業株式会社

搬送システム
本店

TEL 048-441-3660

〒335-0002 埼玉県蕨市塚越 7-2-8

支店

札幌・仙台・名古屋・
大阪・広島・福岡

MAIL

hansou@ichiko.co.jp

実際の動きは
こちらから



盛岡・仙台～神戸の流動食輸送でモーダルシフト実施

「31ftスーパーURコンテナ」を活用したラウンド輸送で効率化実現

森永乳業(株)、日本通運(株)、日本貨物鉄道(株)、日本石油輸送(株)

サプライチェーンにおける輸配送改革が進展し、様々な産業分野でモーダルシフトが拡大している。物流2024年問題や環境負荷低減への対応として、その有効性が高く評価されているからだ。こうしたなか、森永乳業(株)は、日本通運(株)、日本貨物鉄道(株)（以下、JR貨物）、日本石油輸送(株)と「流動食モーダルシフト推進協議会」を結成し、7月1日から新たに流動食輸送のモーダルシフトを実施した。このモーダルシフトは、日本石油輸送が所有する「31ftスーパーURコンテナ」を活用し、JR貨物の貨物列車を利用したラウンド輸送を行うというもので、国内初の取り組みになるという。そこで今回はこのモーダルシフトに着目し、その詳細について報告する。

市場拡大の流動食で100品種超をラインアップ

「物流2024年問題」で既存物流体制を見直し

今回のモーダルシフトの対象となる流動食は「かまないで飲み込める流動性のある食品」。嚥下機能低下により固形食品の摂取が困難な場合や消化器負担の軽減を図る必要がある場合のほか、日常生活での栄養補助などのため、主に高齢者や乳幼児、事故・病気により疾患のある人々に利用されている。その市場規模は推計で年間1,200億円程度（とろみ剤なども含む。グループ販売会社である森永乳業クリニコ(株)の事業領域ベース）で、近年は2～3%の成長が続いているという。同社が取り扱っている流動食は、神戸工場で製造している「CZ-Hi」や「エコフローアクア」のほか、盛岡工場で製造している栄養補助飲料「エンジョイクリーム」シリーズなどで、100品種を超えるラインアップを誇る。販売は病院や介護施設向けがメインで、栄養補助系商品については薬局やドラッグストアを通じて一般消費者向けにも販売されている。

流動食の以前の物流について、森永乳業 生産産本部 物流部 マネージャーの竹島章太氏（写真・左）は「トラック輸送がメインで、その生産拠点である盛岡工場と神戸工場から物流拠点（流動食については全国7カ所）に輸送し、物流拠点から主に食品卸や医薬品卸を通じて商品を市場に流通させてきました」と話す。

今回のモーダルシフトについては「物流2024年問題」が発端。物流業界におけるトラックドライバー不足が顕在化し、輸送力低下やコストアップなどの課題が取り沙汰されるなか、2025年以降、この課題がさらに深刻化していくとの想定から対応を検討した。この点について、同社商品センター業務課リーダーの松田晃祐氏（写真・右）は「盛岡工場と神戸工場ではそれぞれ異なる流動食を製造しており、それぞれの工場から全国の物流拠点に商品を直接輸送してきました。ただ2024年4月以降、時間外労働上限規制が施行開始となり、そのような物流体制（特に東北地区発着の広域輸送ルート）を維持していくことは次第に難しくなっていくと認識し、両工場から送り出した流動食を、首都圏の物流拠点を中継する形で東北・関西の物流拠点へ輸送する取り組みを実施しました。これにより一人のトラックドライバーによる輸送距離を短縮し、負担軽減は図れましたが、トラック輸送には変わりなく、トラックドライバー不足やトラックドライバーの年間労働時間削減といった根本的な課題は残ったままでした。また、この中継拠点経由による輸送対応は直接輸送と比較するとコストアップになり、当社にとっても負担となっていました」と語った。



写真 竹島氏(左)と松田氏(右)

積極推進してきたモーダルシフトでリスクヘッジ図る 4社コンソーシアム結成でラウンド輸送の課題を解消

依然として「運べないリスク」が残るなか、浮上してきたのがモーダルシフトだった。同社はこれまでもモーダルシフトを積極的に推進してきた実績がある。2021年8月には、東京都の同社委託倉庫から福岡県の同社委託倉庫までの常温輸送について、トラック輸送からトレーラーと船舶を利用した海上輸送に変更。CO2排出量を約77%削減（年間排出量を約382t抑制）を実現している。また、2022年2月には、東北森永乳業（株）・仙台工場から大阪府の同社委託倉庫までの常温輸送をトラック輸送から鉄道コンテナ輸送に変更し、CO2排出量を約84.2%削減（年間排出量を約65t抑制）したとしている。

同社は流動食の既存物流体制に鑑み、鉄道コンテナを利用したラウンド輸送へのモーダルシフトにより持続可能な物流体制を構築したいと考えた。ただ、このラウンド輸送については、往路・復路で輸送する荷物を確保するという難点がつきまとう。往路・復路で異なる荷主を探すという選択肢もあったが、そのために費やす労力は小さくない。そこで同社は、日本通運、JR貨物、日本石油輸送とともに「流動食モーダルシフト推進協議会」を結成し、従来課題を解消する新たなラウンド輸送スキームの構築にこぎ着けた。

同スキームでは、森永乳業が盛岡工場・神戸工場で生産している流動食（従来トラックで長距離輸送していた分）の輸送を日本通運に委託。日本石油輸送が提供する「31ft

スーパーURコンテナ」を使用し、盛岡→神戸→仙台→盛岡の長距離輸送についてはJR貨物の鉄道輸送を利用する往復輸送を作り上げた。実際の輸送オペレーションについては日本通運とJR貨物が連携。従来空のまま回送されていたコンテナを効率的に移動させることで、「線」であった輸送ルートをも「円（ラウンド）」としてつなぐ形に改めた。これにより盛岡工場で製造された「エンジョイクリーム」シリーズ等は神戸工場（神戸工場から大阪府出荷拠点に転送される分もある）へ、神戸工場で製造された「CZ-Hi」や「エコフローアクア」等は宮城県出荷拠点や盛岡工場にスムーズに輸送されることになり、往路・復路とも高積載率での安定的なラウンド輸送を実現した格好だ（図表）。コスト面でも従来と比較して同程度に抑えることができ、実施・運用における支障はなかった。

スーパーURコンテナは、真空断熱パネルを採用したコンテナ。冷蔵コンテナよりも高い断熱性を備える点が特徴で、品質保護の面から定温輸送〔16～20℃前後〕が必要な流動食の特性を考慮して利用を決めた。スーパーURコンテナには12ftサイズのものもあるが、積み下ろし荷役時により安定性のある31ftサイズの専用コンテナ（トップリフターで上からコンテナを把持することができる）を選択したという。「流動食はお身体が弱っていらっしゃる方が摂取される可能性の高い商品ですので、輸送途中でパッケージに傷がつくなどといった品質に関わるリスクもできる限り低下させたいと考えました」（竹島氏）というほどこだわった。

同スキームの実施・運用について竹島氏は「東北・関西間の長距離輸送について『運べなくなるリスク』を解消することが何よりの目的でした。今回このように将来にわたって安定的な輸送手段を確立できたことそれ自体が最大の成果です」と語っている。一方、同スキームの実施による環境面での成果としては、CO2排出量約72%削減（年間排出量約184t抑制）が見込まれるという。

なお、同コンソーシアムによる今回のモーダルシフトの取り組みは、流通業務の効率化を図る事業として、国交省の「『物流総合効率化法』に基づく総合効率化計画」に認定されており、「モーダルシフト加速化緊急対策事業」に採択されている。

物流に関するさらなる今後のさらなる改善については「検討中」（竹島氏）としており、当面は同スキームの運用に注力する意向だ。

図表 流動食モーダルシフトのスキーム



※森永乳業(株)提供資料より抜粋

働く人に合わせた ベストソリューションを

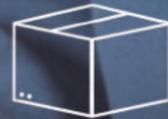
“いま10人で行っている業務を2人で行えたら…”
そんな経営者・責任者の願いを、西部電機が叶えます。

荷下ろし



保管
荷揃え

完全
自動
化



積付け



搬送



設備の動きは
こちらから

西部電機株式会社

<https://www.seibudenki.co.jp>

マテハン事業部 営業部

東京 | Tel.03-5628-0012 名古屋 | Tel.052-800-5051
大阪 | Tel.06-4796-6711 九州 | Tel.092-941-1530

売上高・営業利益・経常利益・純利益が過去最高に 一般製造業・流通業、半導体、自動車などの分野が軒並み順調

2025年12月期第2四半期(中間期)連結決算 (株)ダイフク

(株)ダイフクが8月7日に発表した2025年12月期第2四半期(中間期)連結決算は、売上高が前年同期比7.9%増の3,264億8,900万円、営業利益が同34.0%増の511億300万円、経常利益が同37.5%増の525億2,300万円で、親会社株主に帰属する中間純利益は同26.6%増の376億2,300万円となった(図表1)。受注高は、一般製造業・流通業と自動車生産ライン向けシステムが減少したものの、半導体生産ライン向けシステムと空港向けシステムが増加し、全体としては前年並みの水準となり、本会計年度から前期末の受注残高に対する為替変動の影響額を含めないことに変更したことから、本影響額を除いた実質ベースで同9.4%増の3,344億5,800万円だった。なお、前連結会計年度より3月から12月に決算期を変更しており、第2四半期(中間期)の連結対象となる期間が異なっているため単純比較することはできないものの、売上高、営業利益、経常利益、親会社株主に帰属する中間純利益は、いずれも第2四半期(中間期)連結累計期間としては過去最高となった。

同社は当中間連結会計期間の事業環境について、日米の一般製造業・流通業で労働力不足や人件費上昇等を背景に製造・物流現場における自動化投資が回復基調にあるとし、半導体産業では、中国におけるレガシー半導体投資が継続しているとした。また、生成AI向け半導体需要の急増に伴い、後工程における自動化も含めた先端半導体投資の需要が強含みで推移したという。自動車産業では、最終的な関税の決定内容を見極めるため、顧客サイドの意思決定にやや遅れが生じているものの、米国を中心に引き続き高水準の投資が計

図表1 2025年12月期第2四半期連結決算

(億円)	2024/12期H1*1	2025/12期H1	前年同期比	
			増減額	増減率
受注高	3,339*2	3,344*2	+5	+0.2%
売上高	3,026	3,264	+238	+7.9%
営業利益	381	511	+129	+34.0%
営業利益率	12.6%	15.7%	+3.1pt	—
経常利益	381	525	+143	+37.5%
親会社株主に帰属する中間純利益	297	376	+79	+26.6%
中間純利益率	9.8%	11.5%	+1.7pt	—
一株当たり中間純利益(円)	80.15	102.32	+22.17	+27.7%

為替レート(円)	2024/12期H1	2025/12期H1
米ドル	154.08	147.66
中国元	21.26	20.36
韓国ウォン	0.1133	0.1038
台湾ドル	4.81	4.66

為替影響
受注高 約▲114億円 売上高 約▲82億円 営業利益 約▲12億円

*1 国内2024年4~9月、海外2024年1~6月の実績。詳細は1ページの「決算期変更について」を参照。
*2 2025/12期より前期末受注残高に対する為替レート変動の影響額を当期受注高に含みます。
2024/12期H1受注高には2024/3期末受注残高に対する為替レート変動の影響額+281億円が含まれる。
その影響額を除いた2024/12期H1受注高は3,056億円。

※(株)ダイフク発表資料から抜粋

画されていると分析。空港については、航空旅客数増加に対応するための自動化投資が継続し、受注に結びついたものとしている。

こうしたなか、同社グループの売上高は、一般製造業・流通業、半導体生産ライン向けシステム、自動車生産ライン向けシステムが豊富な前期末受注残高をベースに順調に推移し、増収となった。利益面では、生産効率化をはじめとするコスト削減への取り組み等が寄与したことや、当中間連結会計期間には収益性が良好なサービス売上高が季節要因により増加する国内1～3月が含まれる（前中間期連結会計期間に含まれる国内は4～9月）ため、利益率が向上したと分析している。

なお、当中間連結会計期間の同社グループの平均為替レートは、米ドルで147.66円（前年同期154.08円）、中国元で20.36円（同21.26円）、韓国ウォンで0.1038円（同0.1133円）、台湾ドルで4.66円（同4.81円）等だった。この為替変動により、前年同期比では、受注高が約144億円、売上高が約82億円、営業利益は約12億円、それぞれ減少したとしている。

ダイフク単体では、売上は、当中間連結会計期間にサービス売上高が季節要因により増加する1～3月が含まれる（前述のとおり）ことや、豊富な前期末受注残高をベースにいずれの領域も順調に推移。利益も生産効率化をはじめとする各種コスト削減への取り組みや、収益性が良好なサービス売上高の増収効果により、大幅な増益となった。この結果、売上高は前年同期比10.6%増の1,343億600万円、セグメント利益は同92.6%増の340億2,500万円となった。また、受注高は、一部案件で顧客の意思決定に遅れが生じたことから、一般製造業・流通業と自動車生産向けシステムが減少し、同8.9%減の959億7,700万円だった。

なお、2025年12月期連結業績については、2025年5月13日に公表した予想を修正。受注高は7,000億円（修正なし）、売上高は6,500億円（修正なし）、営業利益は870億円（55億円上方修正）、経常利益は900億円（57億円上方修正）、親会社株主に帰属する当期純利益は680億円（30億円上方修正）になると同社では予想している（**図表2**）。

図表2 2025年12月期連結業績予想

(億円)	2024/12期		2025/12期					
	通期	2024/12期の調整後* [a]	通期				2024/12期の調整後*対比 (b-a)	
			2/14公表	5/13公表	8/7公表 [b]	前回比	増減額	増減率
受注高	5,947	6,531	7,000	7,000	7,000	—	+468	+7.2%
売上高	5,632	6,439	6,500	6,500	6,500	—	+60	+0.9%
営業利益	715	810	815	815	870	+55	+59	+7.4%
営業利益率	12.7%	12.6%	12.5%	12.5%	13.4%	+0.8pt	+0.8pt	—
経常利益	744	842	850	843	900	+57	+57	+6.8%
親会社株主に帰属する当期純利益	570	644	650	650	680	+30	+35	+5.6%
当期純利益率	10.1%	10.0%	10.0%	10.0%	10.5%	+0.5pt	+0.5pt	—
一株当たり当期純利益 (円)	154.21	175.15	176.78	176.78	184.94	+8.16	+9.79	+5.6%

2025年12月期の為替レートは対米ドル148円（2024年12月期実績レート152.27円）を想定。

* 2024年12月期に国内の2024年1～3月を加算したもの。詳細は1ページの[決算期変更について](#)を参照。

※(株)ダイフク発表資料から抜粋

MH機器を常設展示する「さいたまラボ」を開設

最新機種を「見て・触れて・語れる」共創の場を提供

ベーヴェ システック ジャパン(株)

ベーヴェ システック ジャパン(株)は、埼玉県さいたま市南区の「ベーヴェ・テクニカルセンター」2階に物流センター向けMH機器を常設展示するショールーム「さいたまラボ」を開設した。

「さいたまラボ」のスペースは85坪で、展示場と会議室で構成されている。「見て・触れて・語れる」現場主義をモットーとして物流現場で求められる“リアル”に徹底的にこだわった体験空間に仕上げた。

展示機器は、人手不足にも関わらず依然として人手依存度が高く、作業品質安定化が課題となっている「ピッキング」「パッキング」「ソーティング」にフォーカスして選定。“工程を切れ目なくシームレスに繋ぐ”との視点から、省人化・省力化を実現する統合ソリューション提案を展示として再現した。

上記コンセプトのもと展示しているのは、本邦初公開となるモジュール式高速仕分け機「モジュラー・バーティカル・ソーター (MVS)」(写真1)をはじめ、ピース品・ケース品兼用の汎用ソーター「オプティソーターH」、シンプルで直感的なピッキングを可能にする「デジタルピッキングシステム (DPS)」、自動給袋包装機「オートパッキングシステム」、複数オーダー分の商品ピッキングとオーダー別仕分けが同時に行う「マルチピッキングカートシステム」の5機種。これらMH機器の生産性の確認はもちろん、自社商品を実際に使用してのテストも行えるため、リアルな導入イメージに基づいた最適な機種選択、短期でのスムーズな稼働などの実現に寄与する。また、物流事業者が荷主企業と一緒に来場すれば「現場課題の共有化や運用方針のすり合わせがその場で行えますので、具体的に議論が深まり、適切で迅速な意思決定につながります」(イントラロジスティクス営業グループ グループ長 今村裕氏)としている。



写真 本邦初公開のモジュール式高速仕分け機「MVS」

今日、そしてこれからの数年間、
未来を見据えたビジネス投資

MOBILITY EDGE™

モビリティエッジ

▶ お問い合わせはこちら

Honeywell・Google・Qualcommの強力なパートナーシップ提携により 業界最長7世代のOSアップデートを実現

Honeywell・Google・Qualcommの3社間の強力なパートナーシップ提携により実現したモビリティエッジは、複数世代のAndroid OSのアップデートをサポートすると共に最新のセキュリティを長期間提供することにより、モバイルデバイスとソフトウェアの両面からセキュリティを強化し、導入を加速し、製品ライフサイクル(製品寿命)を延長し、ビジネスパフォーマンスを最適化します。

モバイル端末利用に伴う課題



**OSアップデートによる
端末の総入れ替えで
コストがかかる**

一般的な業務端末の場合、2世代または3世代のOSアップデートにしか対応していないため2年周期での端末の総入れ替えが必要。



**端末毎にカスタマイズや
設定が必要となり
IT部門への負担が増加**

運用現場・環境によって最適な業務端末は異なるため、端末毎の個別設定・個別カスタマイズが必要となりIT部門の負担が増える。



**情報漏洩や、
ウイルスへの感染など
セキュリティのリスク**

OSのサポートが終了すると、製造元からのアップデートや、製品の不具合の修正が受けられず、セキュリティリスクも高くなります。

MOBILITY EDGE™ 導入のメリット



セキュリティ強化
常に最新のOSとセキュリティパッチを提供し
セキュリティ強化をサポート

当社では、常に最新バージョンのOSと最新のセキュリティパッチを提供しています。モビリティエッジ搭載デバイスに対し、少なくとも90日ごとに定期的なセキュリティパッチを提供しています。最短で30日に一度の頻度で行われます。これによりお客様のビジネスのセキュリティ強化を常にサポートします。



ハードウェア・ソフトウェアの導入を加速
端末毎にカスタマイズや設定が不要
IT部門の負担を大幅削減

ハンディターミナル、車載端末など運用現場・環境によって最適な業務端末は異なります。モビリティエッジは、すべてのデバイスが同じコア・プラットフォームに統合されるため、1回の投資でセットアップ、導入、プロビジョニングをすべてのデバイスに適用できます。これにより、IT部門は端末毎の個別対応が不要となり、業務効率を改善できます。



製品ライフサイクルを延長
業界最長 7世代のOSをサポートを実現し
端末変更不要で、買い替えコストを削減

一般的な業務端末の場合、2世代もしくは3世代のOSメジャーアップデートにしか対応していないため、2年周期での端末の総入れ替えが必要となりますが、モビリティエッジは業界最長のOSサポートを実現することで、端末を変更せずに継続的なOSアップデートに対応。作業員は使い慣れた端末を長期的に使用でき、会社は、端末の買い替えコストを削減します。



ビジネスパフォーマンスを最適化
モバイル端末の最適化により
業務効率を向上

シンプルな操作で導入を加速するプロビジョニング機能に、業界最長のOSサポート、強固なセキュリティなど、モビリティエッジはIT部門にも作業員にも安心・安全を届けます。これにより、従業員は自分の作業に集中する事が出来、満足度の向上と共に業務の効率化向上に繋がります。



日本ハネウェル株式会社
インダストリアルオートメーション
〒105-0022 東京都港区海岸1-16-1ニューピア竹芝サウスタワー20階

info_pss.jp@Honeywell.com

Honeywell

「第1回[九州]次世代物流展」が10月8日に開幕

マリンメッセ福岡A・B館に物流課題解決のためのハード・ソフトが集結



九州地区初の物流専門展示会「第1回[九州]次世代物流展」(<https://k-logi.jp/>)が10月8日、出展社数約140社の規模で開幕する。会期は10月8日と9日の2日間。会場はマリンメッセ福岡A・B館で、人手不足や業務・環境改善、生産性向上などの物流課題解決に役立つハード・ソフトが一堂に集結する。出展予定社数400社規模の「第2回[九州]半導体産業展」との同時開催となるため、会期中は1万人の来場が見込まれている。

後援には、国土交通省九州運輸局をはじめ、福岡県、大分県、沖縄県、鹿児島県、熊本県、佐賀県、長崎県、宮崎県、福岡市、北九州市といった自治体のほか、(独)日本貿易振興機構(ジェトロ)、(公財)九州運輸振興センター、(公財)福岡県中小企業振興センター、(公財)大分県産業創造機構、(公財)かごしま産業支援センター、(公財)くまもと産業支援財団、(公財)佐賀県産業振興機構、(公財)宮崎県産業振興機構、(公社)全国通運連盟、(公社)福岡県トラック協会、(一社)九州経済連合会、九州トラック協会、福岡県倉庫協会とそうそうたる顔ぶれが並ぶ。

出展対象となる製品・サービスは、倉庫内作業効率化や物流業務改善支援に資する各種ツールのほか、運搬車両やソフトウェア・IoT・AI、梱包・包装システム、搬送・仕分け・ピッキングシステム、パレット・コンテナ・保管機器、3PLサービス、物流施設など。屋外車両展示エリアには、車両長さ25mのダブル連結トラックなど話題の車両が展示される予定だ。

セミナーメニューも充実しており、行政・企業のキーパーソンが講演する「特別セミナー」と、出展社が自社製品・サービスをPRする「専門セミナー」が多数用意されている。行政関係者が講師を務めるセミナーメニューは下記の通り。

○物流の「これまで」と「これから」<国土交通省 大臣官房審議官(物流・自動車局担当) 木村大氏>10月8日(水)10:30~11:15 特別セミナー会場A2

○経済産業省の物流政策<経済産業省 商務・サービスグループ 消費・流通政策課長 兼 物流企画室長 平林孝之氏>10月8日(水)14:30~15:15 特別セミナー会場A2

○持続可能な農林水産品・食品物流に向けて<農林水産省 大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課 物流生産性向上推進室長 丸田聡氏>10月9日(木)10:30~11:15 特別セミナー会場A2