

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

2026年
10月号

(株)サムライプレス

CONTENTS

共助の配送網基盤と人本主義経営で事業拡大
現場主体の事業運営と社会貢献で持続可能な物流モデルを構築
(株)宮田運輸



物流課題を乗り越えるためのハード・ソフトが一堂に
注目の自動化機器・設備やDXソリューションなど
＜国際物流総合展2026＞誌上レポート〔前編〕



共同配送拡大で物流効率向上へ
西関東の成果踏まえ関西エリアで一括納品開始
(株)あらた、(株)PALTAC



自動運転×鉄道の共同輸送実証を実施
4社連携で関東中国間850kmの往復輸送を検証
エスビー食品(株)、オタフクソース(株)、(株)エバラ物流、(株)T2



新生「卸事業戦略委員会」で体制強化へ
営業物流ソリューション領域を含む全般に対象拡大
アルフレッサホールディングス(株)

低温物流のモーダルシフトを4社で推進
冷凍31ftコンテナを増備、環境負荷低減と効率化図る
(株)ヒューテックノオリン、博多運輸(株)、JR貨物、全国通運(株)





モノを動かし、心を動かす。

エアポート向けソリューションが実現する、その先の未来。



ダイフクコーポレートサイト



ダイフクは先進的な空港向けシステムをグローバルで提供しています。
手荷物の自動預け入れ機や高速搬送システム、さらに、
空港運営システムを支えるデジタルソリューションで、
スマートエアポートの実現に貢献し安全で快適な空の旅を支え続けます。

DAIFUKU
Automation that Inspires

株式会社ダイフク

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



積付け

完全
自動
化



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

共助の配送網基盤と人本主義経営で事業拡大 現場主体の事業運営と社会貢献で持続可能な物流モデルを構築

(株)宮田運輸

生産年齢人口の高齢化と物流量の増加が相まってトラックドライバー不足が深刻化し、物流業界は現在、産業構造の大転換に迫られている。こうしたなか、独自の経営哲学と共配モデルで持続可能な事業モデルを確立し、事業拡大を続けている物流企業がある。トラック1台で創業し、今年で69期目を迎えた老舗物流企業、(株)宮田運輸がそれだ（写真1）。同社は「人を大切にする」精神を経営の核に据え、競合する米卸売業者同士の連携によって実現した米の共同配送事業や、トラック事故削減を目指す「こどもミュージアムプロジェクト」を展開する。

そこで今回は、同社の “人本主義” に基づいた組織づくり、現場主導の採用・拠点運用、最新WMS導入によるDXの取り組みなど、同社ビジネスモデルの核心に迫る。

全国15拠点の強固な物流ネットワークと事業構成

宮田運輸は創業から69期目を迎えた老舗トラック運送事業者。現在は自社輸送や協力会社との連携による利用運送事業をはじめ、拠点倉庫を活用した倉庫事業、付加価値の高い3PL事業や請負事業を展開している。現在の売上高は約53億円に達し、その構成割合は自社運送が40%、協力会社のネットワークを活用した利用運送事業が40%、倉庫および3PL事業が20%となっている。西日本エリアを中心に、福島県から埼玉県の東日本エリア、愛知県の小牧や半田の中部エリア、枚方市内の4拠点や京都、兵庫県の西宮・三木、岡山県、福岡県に至る全国15拠点を展開し、強固なネットワークを構築している。近年は大型拠点の新規賃貸および運送業務の受注拡大に伴い、倉庫事業の売上比率が30%近くにまで拡大している。



写真1 植栽も美しい宮田運輸・本社

競合企業を巻き込んだ米の共同配送と共助の思想

同社の事業ポートフォリオの中で特筆すべき存在感を放つのが食品物流、とりわけ「米の共同配送事業」だ。同社が扱う荷物の実に70～80%は食品および食品容器・関連資材で占められている。創業初期からビールびんや清酒びん、調味料用のガラスびん輸送を手掛け、その復路で製品輸送を請け負うようになり、食品メーカーとの信頼関係を深化させてきた背景を持つ。

米の配送業務は、24時間体制の運行や手積み・手降ろしを伴う重労働であり、荷物の重量も嵩むことから、運送業界全体でも敬遠されがちな高負荷な業務領域として知られる。しかし同社は、過酷な現場の課題に対して正面から向き合い、米流通において競合関係にある企業の物流枠組みを統合する“共助のモデル”に昇華させた。現在では実に38社もの企業がこの共同配送ネットワークに参加しているという。

同社代表取締役社長の宮田哲治氏（写真2）は「お米については、スーパー様などの納入先に対して、A社、B社、C社という本来ならライバル関係にある精米加工メーカー様や卸会社様が、それぞれ個別に車両を手配して配送していました。これでは車両効率も悪く現場の負担も大きい。そこで『商売で競合しても、物流においては共同で行う』という合言葉のもと、当社拠点に商品を集約し、一括して各店舗へお届けする仕組みを構築しました。お米の共同配送は全国を見渡しても極めて珍しく、他社が参入を躊躇する領域に挑み続けた結果、お米の物流については現在、当社が主導的な役割を担っています」と振り返る。



写真2
宮田社長(左)と中執行役員(右)

苦難を経て受注タイミングを改定、激しい物量波動にも対応

この共同配送モデルの構築は決して平坦な道のりではなかった。事業を拡大する過程では、1社単体の大規模案件を引き受けた際に物量が集中し、配送に苦心した歴史もある。社内で“米騒動”と語り継がれる2010年から2011年にかけての苦しい経験を糧に、同社は荷主企業や米卸業者を集めて粘り強い交渉を実施。受注タイミングを従来の配送前日夕方から前々日に見直す運用改定を成し遂げ、配車計画の安定化と現場負担の大幅軽減を実現した。

米の配送は季節や市場の動向によって激しい物量波動が生じる。通常時の取扱量は1日100tから200t程度だが、繁忙期や備蓄米の放出期には1日300tを超え、少量期には100tを切るなど、物量が最大3倍以上変動する特徴がある。同社はこの大幅な波動に対して、上限の300tに合わせた過剰な人員雇用を行うのではなく、今あるリソースを見極めつつ柔軟な配車運用と拠点オペレーションで対応している。近年多発した米不足や備蓄米の流通においても、蓄積された共同配送ネットワークのノウハウを駆使し、

流通インフラとしての使命を果たし続けている。

「最初はまさに手探りで、24時間絶え間なく業務が続く壮絶なハードワークでした。受託当初は現場の疲弊も激しくつらい日々もありましたが、荷主様や卸業者様に集まっていただき、受注のタイミングを前々日に切り替えていただくなど運用面の変革をご理解いただきました。10年以上の試行錯誤を経て、現在は繁忙期に1日300tを超える出荷があっても、現場が混乱することなく円滑に回せる体制を確立しています」と宮田社長は現場の粘り強い努力を強調する。

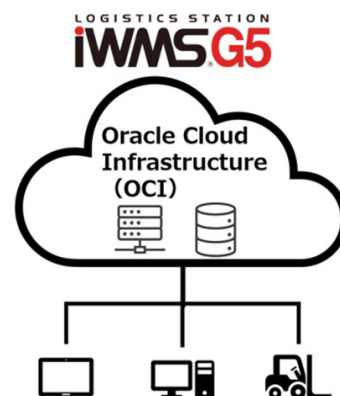
大手調味料メーカーとの固いパートナーシップとリスク管理 「関西物流センター」では最新のWMSが稼働開始

また、同社の成長を語る上で欠かせないのが、大手調味料メーカーとの長年にわたる深い信頼関係。取引が始まったのは35年ほど前で、主にガラスびんを当該メーカーの工場に輸送していた。その後、復路の有効活用との視点から製品輸送が加わり、宮田運輸の誠実な作業品質と安全追求の姿勢が評価され、次第に輸送受託規模を拡大してきたという。当該メーカーとの取引は宮田運輸の総売上において一時的に大きなウエートを占めるまでになった。その後は、当該メーカーとの信頼関係を維持しつつ、他社取引の開拓を進め、事業基盤をさらに拡大。その結果、以前より当該メーカーとの取引額が増えているにも関わらず、その比率は安定的に推移しているという。

宮田運輸は事業基盤をさらに強固なものとするため、DX投資にも積極的に取り組んでいる。特にDX投資については今年1月、関西エリア物流の基幹拠点であり、主に前述の大手調味料メーカーの製品物流を担っている「関西物流センター」（写真3）で高度な拠点管理を実現する最新のWMSを本格稼働させた。WMSには、(株)フレームワークスのオンプレミス向けパッケージ製品「Logistics Station iWMS® G5」（＝iWMS® G5）を採用。Oracle社が提供するクラウドインフラサービス「OCI（Oracle Cloud Infrastructure）」上に構築し、クラウド環境で利用する形で導入した（図表）。さらにシステム運用管理を一括してフレームワークスに委託することができる「運用管理業務代行サービス」も併せて利用しているという。宮田運輸はイニシャル・ランニングの両コストを抑制した形で最新のWMSを導入・稼働させることができたほか、運用負荷の低減ならびにBCP対応の強化も図った格好だ。



写真3 最新WMSが稼働開始した「関西物流センター」



図表 「関西物流センター」で稼働したWMSの枠組みのイメージ

宮田運輸はさらに、取扱量が増加しているお米の共同配送事業に関しても、安定稼働とデータ連携を目的とした次世代型WMSの稼働を目指し、現在その準備を進めているところだ。同社はシステムインフラの整備についても専門パートナー企業との協力を強化し、積極的な投資戦略で現場業務の効率化と負荷低減を図っていく考えだ。

創業精神と「盛和塾」の教えが導いた人本主義経営

人手不足が深刻化する物流業界にあって、宮田運輸の採用力と定着率が際立っている点も見逃せない。直近1年間における新規採用枠18名に対し、全国から寄せられた応募総数は約300名に達した。求人募集を行えばたちまち定員が埋まるほどの高い人気を誇る。人財を惹きつける魅力の源泉は、創業者から脈々と受け継がれてきた「人を大切にする」経営理念と、それを体現する人本主義的な組織文化にある。

創業者の宮田官太郎氏は50代半ばでトラック1台から起業し、社員とその家族を分け隔てなく大切に家族主義的な経営手法を徹底した。その精神は代々の社長に受け継がれ、現・代表取締役会長の宮田博文氏が4代目社長を務めた時代に開花する。宮田会長は稲盛和夫氏が主宰した「盛和塾」で学び、稲盛氏の警咳に接するなかで無形の文化を明確な言葉へと昇華させ、「共に輝く」「企業経営の目的は人を育てることにある」という経営理念の確立に行き着いた。

「多くの企業様は自社の不足するリソースを補うために人を雇用し、会社のために人を育てようとされます。しかし弊社の考え方は全く逆です。経営の最大の目的は、縁あって入社された方を立派な社会人として育成し、輝かせることにあります。トラックドライバー不足だから雇うのではなく、企業規模を拡大させるのも、より多くの雇用を生み出し社会に貢献するためです。会社にとって都合の良い採用選別を行うのではなく『選ばれる会社』を目指しています」と宮田社長は同社の経営哲学を語る。

現場主導の採用権限・「支援職」体制・女性管理職の登用

宮田運輸の人本主義経営を体現しているのが「現場への権限委譲」と「人財抜擢の仕組み」だ。同社では本社の採用担当が一括選考を行うのではなく、全国15カ所の拠点責任者がその権限において採用面接および採用決定を行う体制となっている。

「自ら選んだ仲間だからこそ責任を持って育成し、成長を最後まで支援するという責任感が現場に根付いています」と語るのは執行役員西日本事業部部長の中慎吾氏（写真2）。中氏は実際に採用面接および採用決定を現場で行っている経験者だ。現場たたき上げの中氏がリーダーとなり、現場責任を担っている姿は若手社員の希望と映るに違いない。同社従業員の平均年齢が43歳と若く、定着率が高いゆえんもここにある。

同社では管理職のことを「支援職」と呼称する。上から指示命令を出す役職ではなく、現場の従業員が能力を発揮できるようサポートする役割との意味だ。女性の活躍も際立つ。

「全従業員における女性比率は20%ですが、支援職（管理職）の女性比率は30%にまで達しており、すでに4名の女性事業所長が誕生しています。そして、その全員がパートタイマーや派遣社員からスタートし、社内の実践学習や推薦を経て事業所長へと登用された経歴を持っています」と、中氏は同社における女性活躍の実態を語る。

社内では、定期的に会社の将来計画を論議する「みらい会議」や、月刊誌「致知」を教材に感想を共有し、お互いの良いところを認め合う“美点凝視”を通じて学びを深める会「木鶏会（もっけいかい）」を開催している。これには外部の経営者や他社社員も参加しており、こうした人々との交流の場を積極的に創出することで、従業員自らが自発的に気づきを得る「内発的動機付け」の機会を提供している。誰かから強制されるのではなく、周囲との良質な対話や交わりを通じて「誰かの役に立ちたい」「自分も成長したい」という志が芽生える環境を整えているというのだ。

交通事故の悲劇から生まれた「こどもミュージアムプロジェクト」

宮田運輸が安全管理の象徴として積極的に取り組んでいるのが「こどもミュージアムプロジェクト」だ。この取り組みは、十数年前に発生した自社トラックによる交通事故死亡事故を契機にスタート。悲惨な事故を二度と起こさないとの誓いから、単に注意喚起の標語を掲げるのではなく、社員や地域の子供たちから親への想いを込めた絵やメッセージをトラックボディにラッピングした（写真4）。

運転席から見えない車両後方に子供の素直な願いを掲示することで、運転するドライバー自身が心にゆとりを持ち、安全運転を強く意識するだけでなく、後続車や周囲のドライバーの心にも優しい気持ちと心のゆとりを拡散させる効果が生まれた。その後、この活動に専従する「(一社)こどもミュージアムプロジェクト協会」を立ち上げ、活動をさらに加速。参画企業は約380社に達し、ラッピング車両はトラックやデイサービス送迎車、営業車も含め1,600台超に拡大している。

「事故を起こしてしまった当時、私たちの命とも言えるトラックで命が奪われたことに深い絶望を感じました。しかし、事故をゼロにするという消極的な発想ではなく、トラックを世の中に優しさを届ける存在に変えるという『活かす』発想への転換を学びました。子供たちの絵とメッセージを背負って走ることで、ドライバーの心に余裕が生まれ、張り詰めた心が和らいでいきます。自社だけの取り組みに留めず、協会を通じて全国へ広げることで、事故のない社会づくりに貢献しています」と宮田社長はプロジェクトの意義を熱く語る。

私心のない社会貢献活動が多くの人々の心を動かす

「こどもミュージアムプロジェクト」は、事故撲滅という本来の目的を超えて、同社の事業経営全体に計り知れない相乗効果をもたらしている。活動に共感した荷主企業から「ぜひこのような姿勢の物流会社に自社商品を運んでほしい」という新規案件の依頼が相次ぎ、営業活動を一切行っていないにも関わらず、学校給食の配送業務をは

こどもミュージアムプロジェクト



このトラックを
運転する。
父ちゃん
頑張らずに
いられない。



こども達の絵でラッピングした
日本中にあふれた...
乗る人も、見る人もみんな
心がよほど、やわらかくなる。



<http://kodomo-museum.jp/>

「なんとかして、危険運転・交通事故を無くしたい...」
トラック運転士の願いから生まれたトラック
こどもミュージアムトラック

こども達の絵で
トラックを
ラッピング!

私達トラック運転士にとって、交通事故は
最も辛く、苦しく、
しかし絶対に目をそむけられない問題です。
安全のために様々な取り組みを続けていますが、
管理体制やIT機器での安全対策で万全を期しても、
どうしても限界があります。
運転士の心に「ゆとり」や「優しい気持ち」が無ければ
事故は無くならない、そう思い至りました。
そんな時、一人の運転士が自分の子供の絵を
ダッシュボードに貼っているのが目にまりました。
子供が一生懸命描いたものは真っ直ぐに心に届く。
そう気づいた瞬間でした。
全ての人々に子供達の絵とメッセージを
感じてもらえる場を作りたい。
そんな思いから、子供達の絵でトラックをラッピングする
というアイデアが生まれました。
それが「こどもミュージアムトラック」です。

「日本中にこどもミュージアムトラックを走らせたい...」
私達は、そんな夢を見ている。

こどもミュージアムトラックにすると...

- 運転士の運転が
優しくなります。
- 後ろを走る車の運転が
優しくなります。
- 運転士がトラックを
もっと大事にするようになります。
- サービスエリアでいろんな人から
声をかけられます。
- その他お取引様からも
声をかけられます。
- トラックを見た全ての人の心に
「優しい気持ち」が生まれます。



どんな人でも、本当はだれでも持っている「やさしさ」。
その「やさしさ」が繋がりが合うことで、また新たな
「やさしさ」が生まれる。
「こどもミュージアムプロジェクト」は、そんな場や
出会いをたくさん作ることができると確信しています。



こどもミュージアムプロジェクト

「こどもミュージアムプロジェクト」に参加しませんか?
トラックだけでなく、協賛などいくつかの参加方法があります。
詳しくはホームページをご覧ください。

一般社団法人こどもミュージアムプロジェクト協会
(登録商標 前進社会館)
〒569-1851 大阪府高槻市大字道1880番地01
電話 072-688-5504 E-mail: m.gpt@kodomo-museum.jp
<http://kodomo-museum.jp/>

写真4 社会に広がる「こどもミュージアムプロジェクト」

はじめとする優良な案件が舞い込むケースが出てきている。

採用面においても、テレビ番組などで同プロジェクトを知った若者がその理念に強く共感して応募してくる事例が多発している。実際、10歳の時にテレビで同プロジェクトを見た男の子が18歳になって同社に入社し、現在は主力社員に成長しているケースもあるという。

「世の中の事故を減らし、人の心が温かくなる世界を作りたいという一心で始めた活動でしたが、結果として荷主様からの信頼、素晴らしい人財との出会い、そして社員のエンゲージメント向上という多大なギフトをいただきました。狙って得た成果ではなく、良い思いを持って行動を続けた結果として他力に応援していただけたのだと感じています。私たちは決して自社だけの力で大きくなったわけではありません。周りの皆様への感謝を忘れず、これからも仲間と共に輝きながら歩んでまいります」と宮田社長は言葉を込める。

宮田社長は就任してまだ2年だが、すでに事業承継を見据えた次世代リーダーの育成を進めている。歴代社長がつないできた人本主義経営の精神を次世代に承継する責務の重さがここにある。事業拡大への指揮をとりながら、次期社長候補と目する人財の育成にも力を注ぐ。一人ひとりが主役として輝ける「場」を提供し続けるため、「人を大切にし、共に輝く」との理念に基づき、今後も持続可能な物流の実現を武器に我が国の未来を力強く切り拓いていく。

未来へ続く、 流れをつくる。

ホクショーは「VEAS」「E-VEAS」を通じて
需要電力の低減や省資源・省電力を実現し、
産業界における資源節約に貢献しています。

重量物対応垂直往復搬送機オートレーター専用 省エネ制御装置 起動電力アシストシステム

昇降用モーターが起動する際に発生するピーク電力部分を蓄電デバイスからアシスト。
また、運転中に発生する回生電力を蓄電デバイスに取り込みアシスト電力として再利用します。



【VEAS】制御ボックス



- 消費電力量を
最大38%削減
- 電源設備容量を
最大40%低減
- 平成24年
省エネ大賞受賞

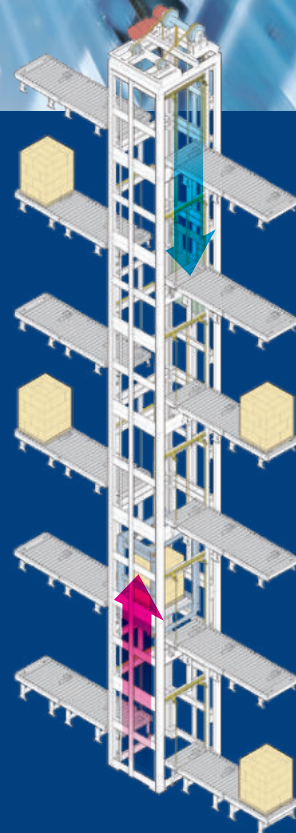
大型蓄電デバイス
(リチウムイオンキャパシタ)



【E-VEAS】制御ボックス



- 消費電力量を
最大50%削減
- 電源設備容量を
最大40%低減
- BCP対応**
災害時に停電が発生しても
出庫(下降運転)が可能



中小企業等経営強化法「中小企業経営強化税制」適用対象／重量物対応オートレーター「VEAS」「E-VEAS」標準装備機種



最適なモノの流れを創造する

ホクショー株式会社

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

本社

〒920-8711 石川県金沢市示野町16
TEL.076-267-3111(代) FAX.076-268-2241

白山工場

〒924-0004 石川県白山市旭丘3-17
TEL.076-275-7711(代) FAX.076-275-7171

最新情報は
webで!





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。

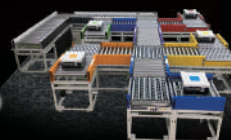
伊東電機はコア技術であるDC24Vブラシレスモータ搭載のMDR (Motor-Driven Roller) とソフトウェア技術により、時代を先取りしたコンベヤモジュール開発と、そのシステムソリューションにより未来の生産・物流をイノベーションします。



POWER MOLLER® 24
MDR -Motor Driven Roller-



id PAC
POINT AND CLICK®



展示会
情報

東京イノベーションセンター豊洲 グランドオープン

オートメーションの新たな未来が、はじまる。

id-Fair 2026

会期 2026 **10/13** (火) >> **14** (水)

場所 **豊洲プライムスクエア 3F**
江東区豊洲5丁目6番36号



展示会の詳細・
ご来場のお申込は
こちら



ITO DENKI

MDRはマテハンの万能細胞

伊東電機株式会社

伊東電機コーポレートサイト
お問い合わせ、製品情報はこちら



地域未来牽引企業



グッドカンパニー大賞



経済産業省認定

グローバルニッチトップ企業

物流課題を乗り越えるためのハード・ソフトが一堂に 注目の自動化機器・設備やDXソリューションなど

＜国際物流総合展2026＞誌上レポート〔前編〕



東京ビッグサイトで9月8日から4日間開催された「国際物流総合展2026」では、最新鋭の物流機器・システム・サービスが一堂に会し、来場した物流関係者の関心を集めた。特に目下の物流課題である人手不足に対応する自動化機器・設備をはじめ、持続可能な物流を実現するためのDXソリューションや各種サービスなどが目を引いた。そこで今回は同展出品製品・サービスのなかから、特に注目すべきものをピックアップし、〔前編〕〔後編〕2回に分けて紹介する。

■(株)ダイフク

⇒新開発の2機種を中核とした先端自動化ソリューション

(株)ダイフクは、「Robotics in Motion ～動き出すロボティクスの未来～」をテーマに、Roboticsを軸とした自動化ソリューションを紹介した。ブースでは実機デモンストレーションと大型スクリーンを組み合わせたプレゼンテーションを実施し、同社が描く未来の物流現場を再現した。

実機デモンストレーションでは、新開発の4wayパレットシャトル「シャトルラックLX (=Shuttle Rack LX)」(写真



写真1 「シャトルラックLX」

1) とハンガー式ケース自動倉庫「ファインシャトル (=Fine Shuttle)」(写真2) を軸に入出庫の循環的な流れを披露。「シャトルラックLX」は、無人搬送フォークリフト「ソーティングトランスファーロボット F (=SOTR-F)」やパレット搬送・仕分けシステム「ソーティングトランスファーロボット L (=SOTR-



写真2「ファインシャトル」

L)」とのシステム連携で“パレット系自動化ソリューション”を構成。一方、「ファインシャトル」は、ケース搬送・仕分けシステム「ソーティングトランスファールロボット M (=SOTR-M)」やピース仕分けシステム「ソーティングトランスファールロボット S (=SOTR-S)」、ピースピッキングロボット「XY-ピッキングロボット」との連携で“ケース・ピース系自動化ソリューション”を構成し、それぞれデモンストレーションを行った。

「シャトルラックLX」は、限られたスペースで高い保管効率と処理能力を両立するシャトル式自動倉庫システム。通路に対して複数奥行きに配置したラックと、ラック内を前後左右に移動するシャトル台車、層間搬送リフトを組み合わせることで、高密度保管と高い処理能力を実現する。複数のシャトル台車で構成されるシステムのため、万が一シャトル台車1台が故障した場合でも入出庫を継続でき、システム全体を止めることなく運用を継続することができる。

「ファインシャトル」は、マルチテナント型物流センター向けに開発された新タイプのケース自動倉庫。限られたフロアスペースを最大限に活用するため、高密度保管が可能なダブルディープラックを採用し、高い保管効率を実現した。ラック側面を走行するハンガータイプのシャトルにより、床面の固定設備を抑えた点も特長となっている。

■ベーヴェ システック ジャパン(株)

⇒商品サイズに応じた袋長さの調節が可能な新型自動包装機

ベーヴェ システック ジャパン(株)は、商品サイズに応じて袋長さを調節できるほか、紙・PE・エア緩衝材など幅広い資材にも対応可能な縦型長さ可変自動袋包装機「VTS (=Vertical Tri-Seal)」(写真3)を出品した。

「VTS」は、通販・EC物流における包装作業の効率化と工数削減を支援する小型のオートパッキングシステムで、今回日本国内で初めて公開した。紙やエア緩衝材付きシート材はもちろん、部品交換



写真3「VTS」

によりアルミ製シート材を使用している包装にも対応可能。ワークに合わせた長さ可変で、安定した美しい仕上がりを実現する。

操作は簡便で、①スキャン(商品/伝票)、②商品を投入、③ボタンを押す一の3ステップで包装作業が完了する仕組み。ラベルプリンターも標準搭載されており、送り状の印刷・貼付も自動で行えるため、検品作業工数の削減が見込める。コンプレッサは不要で、電源が単相200Vであるほか、類似設備より小型設計(3×2m)で省スペース化が図れることから、導入しやすい。機械能力は最大毎分12袋(毎時700袋)。

■ホクショー(株)

⇒無人搬送車と垂直搬送機の組み合わせで階層間搬送を完全自動化

ホクショー(株)は、最高水準の垂直搬送技術と無人搬送車を組み合わせた「〔中重量物対応〕無人搬送車“走行ルート立体化”ソリューション」(写真4)を出品し、階層間搬送の完全自動化を想定した実機デモンストレーションを披露した。

画期的なこのソリューションは、同社が製造する無人搬送車「HART」シリーズ(中量物〔500kg〕対応「HART500」と、新開発の重量物〔1t〕対応

「HART1000」)と、垂直往復搬送機〈無人搬送車専用〉「オートレーター」を組み合わせたシステム。多層階建屋における階層間搬送は、一般にパレット運搬作業など人手に頼る工程が残り、建屋全体の自動化を妨げる要因になり得る。ホクショーはこの課題に対し、「HART」シリーズと「オートレーター」を組み合わせたシステムでの解決を呼びかけるものだ。

今回1t対応の「HART1000」が加わり、水平搬送における自動化のバリエーションが重量物にまで広がったことで、「HART」シリーズ+「オートレーター」の立体化(水平搬送+垂直搬送)ソリューションの普及が加速する公算は大きい。「オートレーター」については、「HART」シリーズ以外の他社AGVにも対応可能なため、このソリューションをベースに同様の階層間搬送完全自動化の仕組み作りを行うこともできるという。



写真4
「HART」シリーズ+「オートレーター」

■西部電機(株)

⇒ケース自動倉庫とロボット・AGV・自動積付機による先端自動化ソリューション

西部電機(株)は、「生産者と消費者をつなぐ物流のBest Solutionを提供」をテーマにケース自動倉庫「RIO」(写真5)を中心とした先端自動化ソリューションを出品し、順立出庫から順立積付・自動供給、払い出しなどといった一連の出荷工程自動化を実機デモンストレーションで披露した。同社が自動倉庫の国産化を成し遂げて以来、60年間積み重ねてきた技術と、ロボット・AGV・自動積付機を組み合わせ、システムとして連携させることにより"つながる物流"を実現したもの。異なるサイズケースの混載というハードルの高いデモンストレーションで、その技術力を際立たせていた。

ケース系自動化ソリューションは、「RIO」(順立出庫／異サイズケース混載保管対応)、カゴ車自動積付機「CCL」(写真6／順立積付・自動供給／払出)、AI自動ティーチング対応 ケースハンドリングロボットシステム、無人搬送車(=AGV)によるカゴ車搬送システムで構成。異サイズケースの混載積付に対応する「CCL」はこれまで6輪カート用だったが、今回カゴ車対応も登場したことで、「RIO」を中核としたケース系自動化ソリューションの導入がさらに進むそうだ。

■第一工業(株)

⇒省スペース対応上下2段縦型循環式仕分け機に対象サイズ拡大の新モデル

第一工業(株)は、省スペース対応上下2段縦型循環式仕分け装置「フィンソータ」の対象サイズ拡大の新モデル「フィンソータEX」(写真7)を出品し、実機デモンストレーションを実施した。

「フィンソータEX」は、ポスト投函サイズに特化した従来の「フィンソータ」をグレードアップしたもの。EC物流で多い段ボールケースの大型サイズ(最大でW400mm×L580mm×H300mm)が自動仕分けできる仕様となっている。

装置サイズはコンパクトだが、大型機に匹敵する処理能力をもつ(毎時3,300個



写真5 「RIO」



写真6 「CCL」

／搬送速度は毎分44.5m）。上下2段・左右両側への4方向仕分けにより、機械が入りづらかった狭小スペースへの導入も可能だ。

コンベヤ循環はスクリウドラム伝達で行う構造のため、動力運用が効率的で消費エネルギーの削減も見込める。また、駆動源を最小限に抑えたシンプル構造のため、メンテナンスの手間削減やライン停止リスクの低下も期待できる。



写真7「フィンソータEX」

■(株)クレオ

⇒物流容器洗浄の省人化とCO2削減を実現する技術開発が進展

(株)クレオは、物流に使用する各種容器（コンテナ、パレット、オリコン、部品箱）の洗浄機器を出品した。各洗浄機を通じ、「洗浄の省人化とCO2削減」をテーマとした課題解決を提案。安全・衛生・品質管理ニーズの高まりを背景に、食品・飲料はもとより、工業製品でも輸送容器の洗浄が求められるようになってきたことから、優れた洗浄機能のほか、これら課題への対応も併せ持った機種の訴求で、洗浄機需要のさらなる拡大に弾みをつける。

今回クレオが出品したのは、コンテナ洗浄ライン、パレット洗浄脱水ライン、オリコン洗浄脱水ライン、バッチ式オリコン洗浄脱水機、部品箱（パーツボックス）洗浄脱水機、各種自動化機器（ロボット、スタッカー、アンスタッカーなど）。「洗浄の省人化」で

は、人手不足に対応する洗浄機と、ロボット、スタッカーなどを組み合わせたさらなる自動化を提案。「CO2削減」については、容器の乾燥工程に蒸気を使用しない脱水方式や、洗浄に使用する温水製造で環境負荷の低いヒートポンプを採用することなどを提案した。

出品された洗浄機のなかで目立ったのがバッチ式オリコン洗浄脱水機「オリコンちゃん」（写真8）。縦型洗濯機のような外観のコンパクト（約1m角）な洗浄脱水機で、1バッチで4枚まとめた浸漬洗浄が可能だ。その処理能力は毎時120枚と高く、洗浄品質も高い。今回は、洗浄槽への折り畳みコンテナの格納・取り出しを簡便・省力化する自動昇降機能を実装しており、従来のバッチ式オリコン洗浄脱水機の難点を解決したことで、その普及が一層進みそうだ。

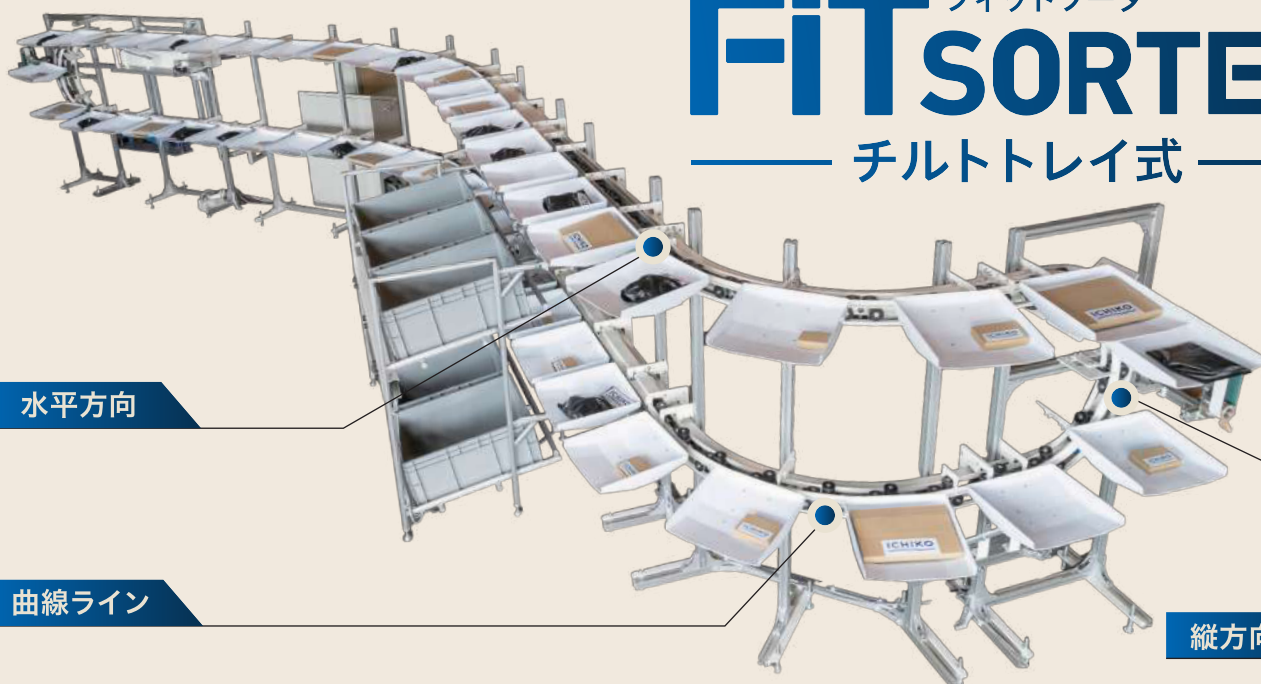


写真8「オリコンちゃん」

どんな場所にもピタッと“FIT”する

フィットソータ FIT SORTER

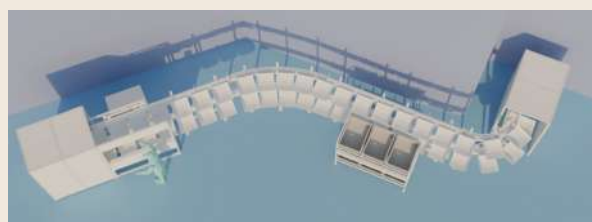
—— チルトトレイ式 ——



水平方向

曲線ライン

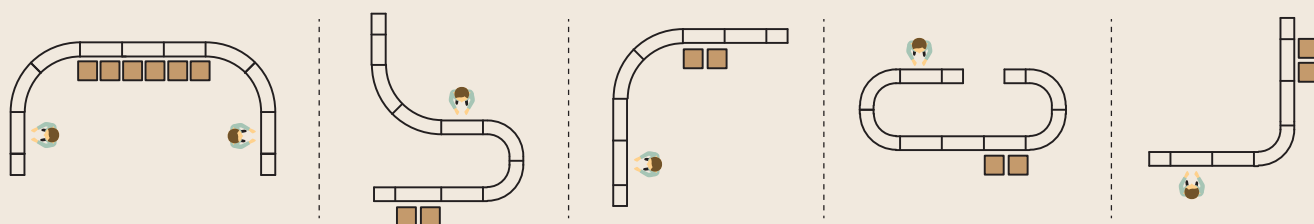
縦方向



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
事業

TEL 048-441-3660

〒335-0002 埼玉県蕨市塚越 7-2-8

支店

札幌・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



現場の整理や乱れが
アプリで見える



5S-KeePer

動画
クリック!



5S-KeePerとは？

5S活動で発生する、手間が掛かる多くの工程を一括管理できる画期的な **アプリ** です。

5S

整理

整頓

清掃

清潔

しつけ



POINT 1 スピーディな改善

これまで主流であった書面での改善活動と比べ、iPad を用いた 5S-KeePer は、チェックした指摘事項をコメントと写真ですぐに現場担当者へ通知することができます。

従来の作業行程

1	点検
2	改善点の確認・撮影
3	指示書作成
4	印刷・配布
5	改善作業・撮影
6	報告書作成
7	報告書確認
8	現場チェック

5S-Keeper 導入後の作業行程

1	点検
2	改善点の確認・撮影・その場で指示
3	改善作業・撮影・その場で報告
4	現場チェック

作業工程が半分に！

時間や労力を掛けず、スピーディに改善活動を行うことができます！



POINT 2 ペーパーレス化

iPad の使用により、指示書や報告書の印刷や集計作業、ファイリングが不要になります。ペーパーレス化により経費削減、業務効率化を実現でき、環境問題やサステナビリティへの取り組みにも寄与します。



POINT 3 クラウドサービスによる改善事項の水平展開

クラウドサービスのため、どの拠点からでも他拠点の取り組みを見ることができます。他拠点での良い取り組みを参考にすることで、無駄のない効果的な改善を展開することができます。



5S活動の継続が安心安全な職場環境をつくる！



5S-KeePer

¥6,000 / 拠点

※初期導入費用別途¥40,000



JIS マーク表示制度認証取得工場

三進金属工業株式会社

<https://it.sanshinkinzo.co.jp/>

□ 本社・工場 〒595-0814 大阪府泉北郡忠岡町新浜 1-30-10

□ 福島工場 〒963-8116 福島県石川郡平田村西山字 101



専用サイト

製品に関するお問い合わせ —

■ 東京支社 TEL.03-5822-7400

■ 中部支社 TEL.0568-75-7811

■ 大阪支社 TEL.06-6121-7870

■ 九州支社 TEL.092-925-4200

お問い合わせ ください

スタッフ募集 /

TEL 072-436-1533



共同配送拡大で物流効率向上へ

西関東の成果踏まえ関西エリアで一括納品開始

(株)あらた、(株)PALTAC

(株)あらたと(株)PALTACは、共同配送の対象エリアを拡大し、新たに関西エリアで一括納品を開始した。両社は2025年7月から西関東エリアで共同配送を進めており、物流効率化や配送先店舗からの評価など一定の成果が得られたことから、今回その取り組みを関西エリアにも拡大したとしている。生活必需品の流通を担う両社が広域で協働体制を強めることで、物流現場の課題に対応する取り組みが一段と進むものと見られる。

共同配送は、両社の商品を協力会社が荷合わせし、店舗へ一括納品する仕組みだ。従来は各社が個別に配送していたが、荷合わせによる集約でトラック台数を削減し、配送効率を高める。関西エリアでは、PALTACの「RDC堺」とあらたの「関西郡山センター」の商品を、東大阪の協力会社で集約し、店舗への納品を1回にまとめる体制を構築した。これにより、従来3回だった荷受回数は1回となり、店舗作業負担の軽減につながる（図表）。荷受回数の削減は、店舗側のバックヤード作業の効率化に直結し、従業員の負荷を抑える効果が期待される。

両社は化粧品・日用品など生活必需品の中間流通を担い、年間2兆円超の商品を取り扱う。全国規模の流通インフラを構築・運営する立場として、物流業界で深刻化するドライバー不足や労働人口減少への対応が求められている。近年、物流現場では人手不足が常態化し、荷主企業にも効率化の取り組みが求められる状況が続く。共同配送は、企業の枠を超えた連携により物流効率化を進める取り組みとして位置づけられ、両社は課題認識を共有しながら協働を進めてきた。

今回の関西展開で期待される効果は多岐にわたる。まず、トラック台数の削減による必要人員の抑制が挙げられる。配送の集約は、ドライバー不足が進む

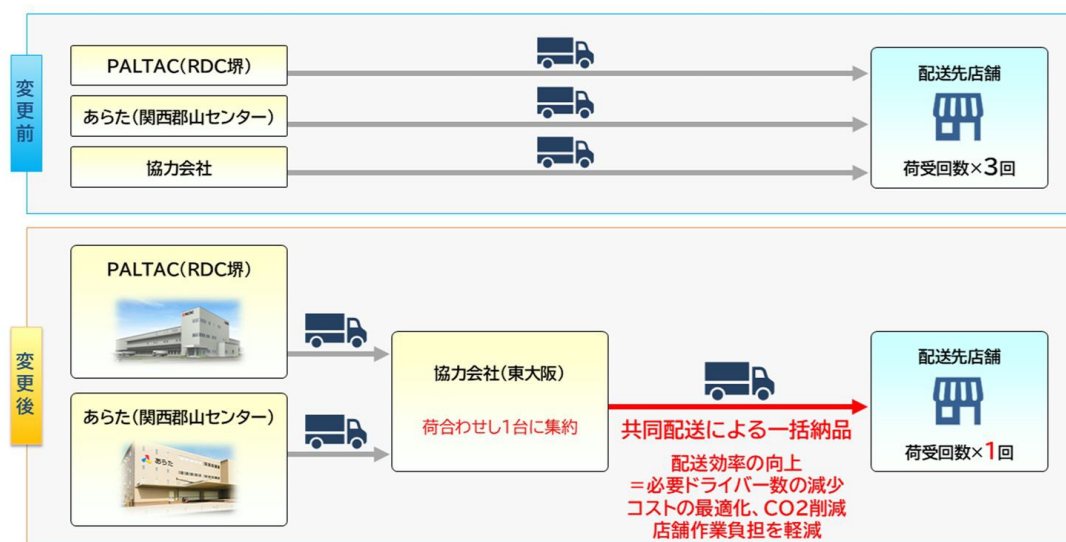
物流現場の負荷軽減に直結する。また、配送効率の向上と物流資源の有効活用により物流コストの最適化を図る。走行距離の最適化によるCO2排出量削減も見込まれ、環境負荷の低減に寄与する。環境対応は流通業界全体で重要度が高まっており、共同配送による削減効果は企業の持続可能性にもつながる。

西関東エリアでの取り組みでは、対象店舗を拡大しながら共同配送を推進し、物流効率化や店舗評価などの成果を積み重ねてきた。両社は2025年7月の開始以降、協働の枠組みを広げながら運用を進め、店舗側からも高い評価を得ている。今回の関西エリアへの展開は、こうした成果を基盤としたものとなり、共同配送のモデルを他地域へ横展開する動きが本格化した形だ。

両社は今後の展望として、共同配送エリアのさらなる拡大を視野に物流効率化を継続する方針を示す。生活者の暮らしを支える社会インフラを担う企業として、物流を取り巻く社会課題に向き合い、企業の枠を超えた協働を進める姿勢を明確にしている。持続可能な流通インフラの構築と生活必需品の安定供給は、地域社会にとって不可欠なテーマであり、共同配送の拡大はその実現に向けた重要な一歩となる。

今回の関西展開は、物流効率化と環境負荷の低減を両立させる取り組みとして、流通業界における新たな協働モデルを示すものとなる。生活必需品の流通を支える企業が連携し、広域で共同配送を進める動きは、今後の物流インフラのあり方に影響を与える可能性がある。あらたとPALTACは、共同配送を通じて得られた知見を活用しながら、持続可能な物流体制の構築を進め、豊かで快適な社会の実現に寄与する姿勢を示している。

図表 関西エリアにおける共同配送の仕組み



※(株)あらた発表資料より抜粋

自動運転×鉄道の共同輸送実証を実施

4社連携で関東中国間850kmの往復輸送を検証

エスビー食品(株)、オタフクソース(株)、(株)エバラ物流、(株)T2

エスビー食品(株)、オタフクソース(株)、(株)エバラ物流および(株)T2の4社は、9月8日から4日間、自動運転トラックと貨物鉄道を組み合わせたモーダルコンビネーションによる共同輸送の実証を行った。関東-中国エリア間約850kmを往復し、複数社の製品を往路・復路で分けて輸送する方式での検証は物流業界で初めて（T2調べ）。トラックドライバー不足が深刻化するなか、その対応となり得る新たな輸送モデルの確立を目指す。

モーダルコンビネーションは、複数の輸送手段を組み合わせることで持続可能な物流を実現する方式として注目されている。T2は2027年度以降のレベル4自動運転トラックによる幹線輸送開始を目指しており、JR貨物と連携し、レベル2自動運転トラックと貨物鉄道を組み合わせた輸送を2025年から開始している。今回の実証は、これにエスビー食品、オタフクソース、エバラ物流が新たに参画した形だ。

今回の実証では、T2とJR貨物が共同開発した31ft共用コンテナを使用。往路はエスビー食品が関東エリアで製造する「赤缶カレー粉」や「本生本わさび」などの商品を輸送し、復路はオタフクソースの「お好みソース500g」を輸送した。共用コンテナは貨物列車からT2のトラックへ直接載せ替えが可能で、モーダルコンビネーションの効率化を支える仕様だという。

往路では、エスビー食品の物流センター(埼玉県)からエバラ物流の「関西第2物流センター」(大阪府)までの区間の輸送をT2の自動運転トラックが担った。その後、空の共用コンテナを「吹田貨物ターミナル駅」(大阪府)から「広島貨物ターミナル駅」(広島県)まで貨物列車で輸送し、そこからオタフクソースの「本社工場」(広島県)まで道のりは通常のトラックで運んだ。

復路は、オタフクソースの「本社工場」で共用コンテナに荷物を積み、「広島貨物ターミナル駅」までの道のりを通常のトラックで輸送。「広島貨物ターミナル

駅」から「吹田貨物ターミナル駅」までは貨物列車を使用し、「吹田貨物ターミナル駅」からエバラ物流の「川崎物流センター」(神奈川県)までの輸送はT2の自動運転トラックが担った。レベル2自動運転区間は往路・復路ともに東名高速道路の「綾瀬SIC」と名神高速道路の「久御山JCT」の区間約410kmで、ドライバー監視のもと高機能自動運転が行われた。

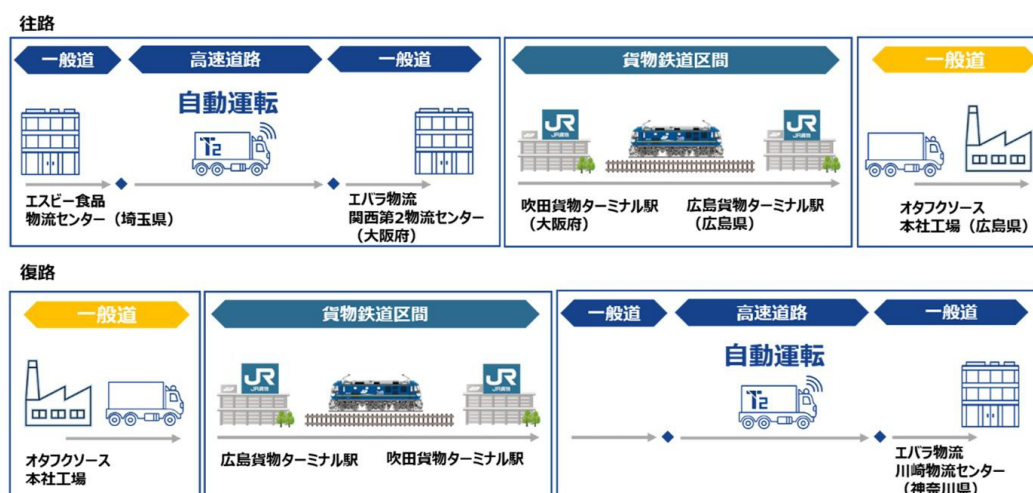
今回の実証は、4社が連携し、往路・復路で異なる企業の製品を共同輸送した点が特徴。自動運転トラックと貨物鉄道を組み合わせて、長距離輸送の効率化とドライバー負担の軽減を図った。特に約850km区間を往復する幹線輸送での自動運転技術の活用は労働環境改善に寄与した可能性が高い。貨物鉄道との組み合わせにより、CO2排出量の削減や環境負荷の低減も期待される。

また、共用コンテナの活用により、複数社の製品を効率的に扱える点も大きなメリットだ。往路はエスビー食品、復路はオタフクソースと、異なる企業の製品を同一コンテナで扱うことで輸送効率の最大化を図った。エバラ物流は両社の輸送を請け負う立場として実証に参画しており、実運用に近い形で検証を行った。

4社は今回の実証を契機に、レベル4自動運転トラックの実用化を見据えた取り組みを進める方針。T2は実証を経た企業に対し、定期的な輸送を提供する商用運行への参画を視野に入れており、各社は連携を深めながら持続可能な物流モデルの構築を目指す。

トラックドライバー不足が深刻化するなか、長距離輸送の効率化は物流業界全体の課題となっている。自動運転技術と貨物鉄道を組み合わせたモーダルコンビネーションは、幹線輸送の新たな選択肢として期待される。今回の4社連携による実証は、複数社の製品を往路・復路で分けて共同輸送する新しいモデルを提示するものであり、物流の持続可能性を高める取り組みとして注目される。

図表 4社共同輸送実証の仕組み



※エスビー食品(株)発表資料より抜粋

新生「卸事業戦略委員会」で体制強化へ

営業物流ソリューション領域を含む全般に対象拡大

アルフレッサホールディングス(株)

アルフレッサホールディングス(株)がグループにおける医療用医薬品等卸売事業の戦略推進体制を強化する。子会社アルフレッサ(株)に設置している「医薬営業戦略委員会」の対象領域を拡大するとともに、その名称を10月1日付で「卸事業戦略委員会」に変更。委員会の役割を営業戦略から事業全般へ広げ、グループ横断の重要課題に対応する協議・調整機能を高める。

医薬営業戦略委員会は2025年4月に設置され、営業戦略の共有やグループ各社との連携強化を進めてきた。一方、医療用医薬品等卸売事業を取り巻く環境は変化しており、物流効率化や顧客課題に応じたソリューションの提供、事業運営基盤の最適化など、営業領域を超えた課題への対応が求められている。アルフレッサホールディングスはこうした状況を踏まえ、同委員会の対象領域をロジスティクス戦略やソリューション戦略を含む事業全般へ拡大し、各領域の取り組みを一体的に推進する体制を整備することに決めた。

卸事業戦略委員会はアルフレッサを中心に、グループの医療用医薬品等卸売事業に関する重要課題を協議し、共通方針を取りまとめる役割を担う。取り扱う主な事項は、営業戦略、ロジスティクス戦略、ソリューション戦略、グループ横断で対応すべき重要事業課題などで、事業全体の競争力強化を目的とする。委員会で策定した方針のもと、グループ各社が連携して施策を推進することで、施策の実効性を高め、共通課題への対応力向上につなげる。

委員長には、アルフレッサホールディングス(株) 代表取締役副社長でアルフレッサ(株) 代表取締役社長の福神雄介氏が就任。副委員長には四国アルフレッサ(株)、ティーエスアルフレッサ(株)、明祥(株)、(株)琉薬、東北アルフレッサ(株)、(株)宮崎温仙堂商店の各社代表者が名を連ねる。委員長補佐はアルフレッサ(株) 取締役常務執行役員の山田祥久氏が務め、営業本部長クラスを中心とした各社の責任者が構成メンバーとして参画する。さらに、アルフレッサホールディングス(株) 代表取締役社長の荒川隆治氏らがアドバイザーとして加わる。

専門的な議題については、関係各社・関係部門の責任者が参画し、各分野の知見を取り入れながらグループ横断で方針を取りまとめる。これにより、各社の施策推進につなげる体制を整備する。

低温物流のモーダルシフトを4社で推進

冷凍31ftコンテナを増備、環境負荷低減と効率化図る

(株)ヒューテックノオリン、博多運輸(株)、JR貨物、全国通運(株)

(株)ヒューテックノオリンは、博多運輸(株)、JR貨物、全国通運(株)の4社と連携し、冷凍食品を中心とした低温物流の鉄道モーダルシフトを推進する。ヒューテックノオリンのロゴをラッピングした31ft冷凍コンテナ（写真）を新たに増備したほか、9月14日にはJR貨物の「東京貨物ターミナル駅」で完成記念式典も開催したという。

ヒューテックノオリンと博多運輸は2024年から冷凍鉄道コンテナを活用したラウンド輸送を共同で実施し、2025年6月には「第26回物流環境大賞」で「サステナブル活動賞」を受賞している。拡大する冷凍食品市場に対応し、より持続可能な輸送手段を求める荷主ニーズに応えるため、今回の増備に踏み切った。

今年4月の改正物効法全面施行により、荷主にも効率化への責任が課されるなか、環境負荷低減と物流効率化の両面で効果を発揮する鉄道モーダルシフトへの関心が高まっている。今回のモーダルシフトの取り組みでは、トラック輸送と比べて約120 tのCO2削減が見込まれるという。

輸送体制は、関東から九州への集荷・輸送をヒューテックノオリン、九州から関東への集荷・輸送を博多運輸が担当し、区間の貨物鉄道輸送をJR貨物が担う。全国通運はコンテナの調達を行い、4社それぞれが役割を分担する。

鉄道への移行は環境面だけでなく、働き方改革後のドライバー不足対策としても有効で、1運行あたり約13時間の拘束時間削減が可能となる。式典でも4社の代表が出席し、冷凍コンテナの活用に対する期待が示されたという。

4社は今後も連携を深め、荷主の多様な要望に応えながら、持続可能で高効率なコールドチェーンの提供を進めていく方針だ。



写真 ヒューテックノオリンのロゴがラッピングされた31ft冷凍コンテナ