

第1回 日本物流大賞



一般社団法人 日本物流団体連合会

賞	企業・団体名	案件名
大賞	北海道ロジサービス株式会社 生活協同組合コープさっぽろ 株式会社エース 札幌軽量急送株式会社	「DX×匠の現場力」による物流構造改革 ～AI需要予測による1日2便配送の1便化と地域シェアリングモデルの構築～
モーダルシフト賞	北越コーポレーション株式会社 ダイハツ工業株式会社 北越物流株式会社 日本通運株式会社 日本貨物鉄道株式会社	貨物鉄道を活用した紙と自動車、異業種ラウンドマッチング輸送 ～異業種連携による効率的で持続可能な輸送体系を構築～
事業者間連携賞	関光ロジNEXT株式会社 豊島株式会社 MNインターファッション株式会社 株式会社ヤギ 東京九州フェリー株式会社	3商社連携による輸入貨物の海上モーダルシフトを活用した共同輸送
先進技術活用賞	株式会社三五 株式会社Mujin Japan	工場物流改革への挑戦 自動車部品の完成品搬送～保管～集荷～ピッキング完全自動化
環境負荷低減賞	東京九州フェリー株式会社 赤城乳業株式会社 株式会社タイセイ マリネックス株式会社	関東発九州向けアイスクリーム低温輸送モーダルシフト 赤城乳業株のアイスを東京九州フェリーで九州へ
働き方改革貢献賞	日本通運株式会社 サステナブル・ソリューション推進部 日本通運株式会社 埼玉支店 WHILL株式会社 株式会社ミライロ	「多様な人財が活躍する誰にもやさしい倉庫 ～持続可能な物流（サステナブル・ソリューション）の創出～」

賞	企業・団体名	案件名
特別賞	株式会社クラベ 豊田通商株式会社 株式会社パンテック	ストレッチフィルムの水平リサイクル
特別賞	日本通運株式会社 損害保険ジャパン株式会社	南海トラフ地震 国際輸送BCPサービス
日本物流 記者会賞	株式会社村田製作所 ローム株式会社 日本通運株式会社	電子部品業界初のEVトラックによる共同輸送
奨励賞	九州センコーロジ株式会社 コカ・コーラ ボトラーズジャパン株式会社	鉄道輸送への転換による持続可能な物流の推進
奨励賞	株式会社ランテック UHA味覚糖株式会社	冷蔵コンテナによる食品輸送の環境負荷低減
奨励賞	ヤマト運輸株式会社 株式会社BANDAI SPIRITS 株式会社バンダイロジパル	社会課題である「2024年問題」や「サステナブル」に効果のある鉄道コンテナ輸送を活用することで、CO ₂ 排出量の削減やトラック運送事業者の働き方の改革を実現
奨励賞	株式会社モスフードサービス JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社 日本貨物鉄道株式会社	モスフードサービス主導の荷主・倉庫・輸送 連携による物流2法改正対応型鉄道モーダルシフト
奨励賞	株式会社モスフードサービス JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社	冷凍品幹線輸送における鉄道・船舶連携によるモーダルシフトの高度化事例

賞	企業・団体名	案件名
奨励賞	株式会社シジシージャパン 株式会社ラルズ 株式会社フレスタ アクシアル レーベル株式会社 株式会社マミーマート 日本貨物鉄道株式会社 全国通運株式会社	“積む”を変えれば、“運ぶ”が変わる！青果輸送の進化
奨励賞	全国通運株式会社 ユキグニファクトリー株式会社 中越通運株式会社 博多運輸株式会社 日本貨物鉄道株式会社	キノコ類輸送の効率化と鉄道モーダルシフト
奨励賞	若松梱包運輸倉庫株式会社 サントリーホールディングス株式会社 サントリーロジスティクス株式会社 JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社 全国通運株式会社 日本貨物鉄道株式会社	鉄道・トラック双方の空回送削減を実現した回送連携型モーダルコンビネーション
奨励賞	大王製紙株式会社 北越コーポレーション株式会社 ダイオーロジスティクス株式会社 北越物流株式会社 日本貨物鉄道株式会社 谷川運輸倉庫株式会社 日本通運株式会社 リンコー運輸株式会社	20ftコンテナラウンド輸送体制（新潟～大阪～愛媛）の構築

賞	企業・団体名	案件名
奨励賞	ニッコン株式会社 日本貨物鉄道株式会社 日本フレートライナー株式会社	鉄道モーダルシフト化によるCO ₂ 排出量と運転時間の削減 【三重県～熊本県】
奨励賞	佐川急便株式会社 プレミアムウォーター株式会社 日本貨物鉄道株式会社 JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社	14mトレーラー活用による「トラック×鉄道」のハイブリッド最適化モデルの構築
奨励賞	三菱倉庫株式会社	医療用医薬品配送における鉄道輸送モーダルシフトの実施
奨励賞	日本ゼオン株式会社 伏木海陸運送株式会社 山九株式会社	倉敷（岡山）～氷見（富山）間の幹線輸送における輸送スキーム改善
奨励賞	鈴与株式会社 鈴与カーゴネット株式会社 株式会社ヤマタネ 株式会社ヤマタネロジスティクス	青森県各生産地から千葉県印西市までのフェリー輸送への転換 秋田県・宮城県の各生産地から千葉県印西市への玄米幹線輸送における3軸トレーラーを使用した車両大型化
奨励賞	ネスレ日本株式会社 昭和産業株式会社 日清食品株式会社 株式会社リクス	持続可能な物流の未来を創造するため、2030年に向けた挑戦とその実践的戦略
奨励賞	株式会社ロッテ 株式会社曙運輸 株式会社商船三井さんふらわあ	輸送モード多様化推進 （トラック・海上輸送のモーダルミックス）



賞	企業・団体名	案件名
奨励賞	鈴与株式会社 鈴与カーゴネット株式会社 大王製紙株式会社 ダイオーロジスティクス株式会社	トレーラー輸送へのロットアップによる車両手配台数削減とフェリー活用型モーダルシフトの取組 — さくら市・いわき市～松原市間輸送 —
奨励賞	関光ロジNEXT株式会社 小林製薬株式会社 Dr.ルルルン株式会社 日本パレットレンタル株式会社	海上モーダルシフトによる異業種3社の共同輸送
奨励賞	F－L－I－N－E 株式会社 味の素株式会社 味の素 A G F 株式会社 全国通運株式会社	養生資材の往復共同利用による持続可能で効率的な物流体制の実現
奨励賞	SBS東芝ロジスティクス株式会社	梱包木材形状の見直し提案による包装容積縮小とプラスチック製緩衝材削減
奨励賞	SBS東芝ロジスティクス株式会社	医療装置用包装改善 DFLによる包装簡素化と安全な搬入・据付作業を両立した包装開発
奨励賞	ボッシュ株式会社 日本通運株式会社 株式会社近鉄エクスプレス	輸送会社別に分断された港湾・空港物流の再設計 — 周遊型統合輸送モデルによる構造改革 —
奨励賞	ヤマト運輸株式会社 東日本旅客鉄道株式会社 株式会社ジェイアール東日本物流	TAKANAWA GATEWAY CITY開発コンセプトに基づく、荷物の外部集約・館内一括配送による持続可能な都市物流モデルの構築
奨励賞	三井化学株式会社 山九株式会社	DX分析に基づく輸入港切替による低炭素・省人化物流の構築 (東京港→千葉港)

賞	企業・団体名	案件名
奨励賞	X NETWORK株式会社	季節変動と在庫管理のアナログ依存を解消した、 冷凍保管の共創プラットフォーム
奨励賞	霞ヶ関キャピタル株式会社	「賃貸型・マルチテナント型冷凍冷蔵倉庫」の開発による、 持続可能なコールドチェーン基盤の構築
奨励賞	株式会社ロジスティクス・ネットワーク	食品小売物流におけるベンダー様への効率的な輸送サービス 「NL+LiNK」
奨励賞	ニッコン株式会社 コマツ物流株式会社 石川県	石川県～大阪府 ダブル連結トラック乗り継ぎ運行によるCO ₂ 排出量と運転時間の削減
奨励賞	プロロジス 住友林業株式会社	国内の全開発物流施設へのLCA算定導入と脱炭素化標準モデルの構築 ～国の制度化を見据えた先行的取り組み～
奨励賞	日本通運株式会社 タイガー魔法瓶株式会社 岐阜プラスチック工業株式会社	高断熱性の長期間維持を実現した環境配慮型断熱輸送器材 「プロテクトBOXサーマル」の開発
奨励賞	一般社団法人運輸デジタルビジネス協議会 株式会社traevo	共同輸送データベース(traevo noWa)による持続可能な物流 ～フィジカルインターネットの実現
奨励賞	株式会社ANA Cargo 株式会社エニキャリア 株式会社朝日新聞社 鹿児島県	「国内航空輸送と既存配送網の融合による 地域創生型モーダルシフト『空カゴ便』の構築」






主要キーワード検索と案件番号対応表



1. 数値の改善









キーワード	案件番号
 CO2排出削減 (概ね50%以上)	<u>3,5,9,10,11,13,14</u> <u>16,17,18,19,22,33</u>
トラック運転時間／台数 削減(概ね50%以上)	<u>1,3,5,10,11,13,</u> <u>14,16,17,18,19,</u> <u>22,25,27,31,33</u>
積載(効)率向上 	<u>1,31,36</u>

2. 他社との協力・コラボ



キーワード	案件番号
 荷主と物流事業者の緊密な協力	<u>2,9,12,13,18,</u> <u>21,29,30,31</u>
同業種どうしのコラボ 輸送	<u>3,9,15,18,24,28,36</u>
往復輸送・マッチング輸送 	<u>2,9,19,24,28,31,40</u>
他事業者への水平展開・共有	<u>1,6,7,15,36</u>
複数事業者の混載・積合輸送	<u>3,24,27,31,32,36,40</u>
 一筆書き輸送 (空車区間の有効活用)	<u>18,27</u>
異業種間でのコラボ輸送	<u>2,27</u>
養生資材の往復共同利用 	<u>28</u>
館内配送の集約・共同化	<u>32</u>
 3PL	<u>33</u>
共同輸配送マッチング	<u>40</u>





3. 効率的な物流

キーワード	案件番号	キーワード	案件番号
 AI/DX/IT技術等の活用	<u>1,4,21,22,32,33,34</u>	軽量品の効率的な輸送	<u>13,37</u>
荷役・梱包作業の改善・標準化・自動化	<u>4,6,12,15,20,29,30,35</u>	 外部倉庫の廃止	<u>24,25</u>
トレーによる集約輸送 	<u>3,5,20,23,26,27</u>	発注・集荷日時の調整・前倒し、検品レス	<u>13</u>
大型（20/31フィート）鉄道コンテナ	<u>11,16,18,19,21,22</u>	中継・積替作業等の廃止 	<u>16</u>
空車・空コンテナ・空スペースの有効活用	<u>2,17,18,41</u>	貨物駅構内積替施設の活用	<u>20</u>
 自動倉庫	<u>4,34,35</u>	 鉄道コンテナを在庫管理に活用	<u>22</u>
パレット荷役化 	<u>15,23,28</u>	トレー進入不可な狭小地向け配達の工夫	<u>26</u>
常温／温度管理品の混載輸送	<u>13,39</u>	ダブル連結トラック 	<u>37</u>
トラックベース予約システム	<u>13,39</u>	中継乗継による日帰り運行	<u>37</u>






4. 新たな仕組み・技術

キーワード	案件番号
新たなビジネスモデルの構築	<u>8,34,35,36</u>
 物流の総合的な見直し	<u>1,13,31</u>
梱包・輸送資機材の開発	<u>29,30,39</u>
FC,EV車等の活用 	<u>9,32</u>
多様な人財活躍のための新たな倉庫モデル	<u>6</u>

5. 特定の品目

キーワード	案件番号
 冷蔵・冷凍品	<u>5,11,13,14,16,21,24,25</u>
輸出入貨物	<u>3,8</u>
完成車の鉄道輸送	<u>2</u>
医薬品類の鉄道輸送 	<u>21</u>

6. その他

キーワード	案件番号
 災害時等の代替輸送スキーム/物流の複線化	<u>8,14,19,21</u>
一般/地域社会への発信・啓発・協力	<u>33,37,41</u>
自然冷媒、太陽光発電の活用 	<u>34,35</u>
 リユース・回収・再生	<u>7</u>
貨物駅から遠隔場所で集荷・配達	<u>17</u>
D F L (Design For Logistics)	<u>30</u>
地方港の利用 	<u>33</u>
物流施設建設時のLCA(ライフサイクルアセスメント)	<u>38</u>
 航空機によるモーダルシフト	<u>41</u>



「DX×匠の現場力」による物流構造改革

～AI需要予測による1日2便配送の1便化と地域シェアリングモデルの構築～

北海道ロジサービス株式会社

生活協同組合コープさっぽろ

株式会社エース

札幌軽量急送株式会社

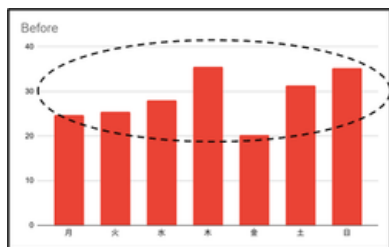
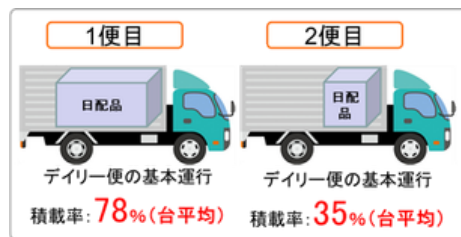
受賞ポイント

サプライチェーンにおいて、製造・出荷・店舗ニーズといった個別都合が優先され、そのしわ寄せが物流に来てしまうという慣行を抜本的に見直すために、**先進技術活用**と熟練者の経験を組み合わせ、荷量波動を抑制、利便性を損なわずに従来の2便/日を1便とし、**環境負荷低減**と**働き方改革貢献**に加え、空いた1便を**事業者間連携**で有効活用する等、複数の観点で持続可能な物流の構築に取り組みました。

従来の部分最適（コストカット）を脱し、全体最適を達成した点が、大賞にふさわしい優れた取り組みであると評価されました。

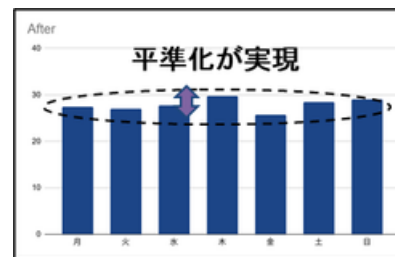
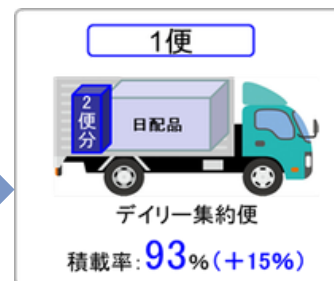
北海道ロジサービスは、コープさっぽろ向けの物流において、従来の「1日2便制」から、AI需要予測と現場の配車設計を組み合わせた「1便体制」への移行を、利便性を損なうことなく実現しました。従来は、製造工場の出荷都合やベンダーの納品指定時刻など、上流工程の制約に物流が縛られ、2便目の積載率は平均35%と低効率でありました。AIやPOSデータによる高度な客数予測（精度94.7%）などを基盤とした需要予測システムを活用。自動発注、納品曜日のコントロールや発注ロットの自動丸めによる荷量波動を抑制する仕組み（DeCM-PF）を導入しました。最後に熟練担当者がAIでは判断できない調整を実施し、「実効性の高い1便体制」を構築。1便化により創出した43の空コースを地域の共同配送プラットフォームとして開放、他社荷物の混載や協力会社の調達物流の統合を進めました。CO₂排出量310t、ドライバー拘束時間26,448時間と大幅削減し、環境・労働・地域物流の三領域で大きな成果を達成しました。

before



AI需要予測力
+
匠の現場力

after





モーダルシフト賞

貨物鉄道を活用した紙と自動車、異業種ラウンドマッチング輸送 ～異業種連携による効率的で持続可能な輸送体系を構築～

北越コーポレーション株式会社

ダイハツ工業株式会社

北越物流株式会社

日本通運株式会社

日本貨物鉄道株式会社

受賞ポイント

従来、空コンテナとして回送されていたコンテナを、小型自動車輸送に活用するという、業界の枠組みを超えた斬新な発想のモーダルシフトの取り組みです。実現にあたっては、自動車の固縛方法の工夫や、取り卸し場所の調整など5社の事業者間連携が不可欠であり、企業の垣根を越えて新潟～関西間の発着インバランスを改善する物流設計を行い、環境負荷低減も実現しています。

近年、物流2024年問題対応としてモーダルシフトが盛んになる中で、複合的なモーダルシフトの取り組みとして、高い評価を受けました。

鉄道輸送（新潟県～京都府）による「ラウンドマッチング輸送」を構築した取り組みです。従来、北越の紙製品輸送（私有20フィートコンテナ利用）は関西方面への輸送、逆にダイハツは新潟方面へキャリアカーでの輸送と、相互に片道輸送となっていました。この課題を、北越物流・日本通運・JR貨物を含む5社で共有し、自動車の取り卸し場所を、従来の貨物駅構内から北越新潟工場専用線内への切り替えや、20フィートコンテナを活用した小型自動車輸送のための固縛方法の開発など、各種調整を重ね、空車・空コンテナ輸送の大幅削減とCO₂130t削減を達成しました。





事業者間連携賞

3商社連携による輸入貨物の海上モーダルシフトを活用した共同輸送

関光ロジNEXT株式会社

豊島株式会社

MNインターファッション株式会社

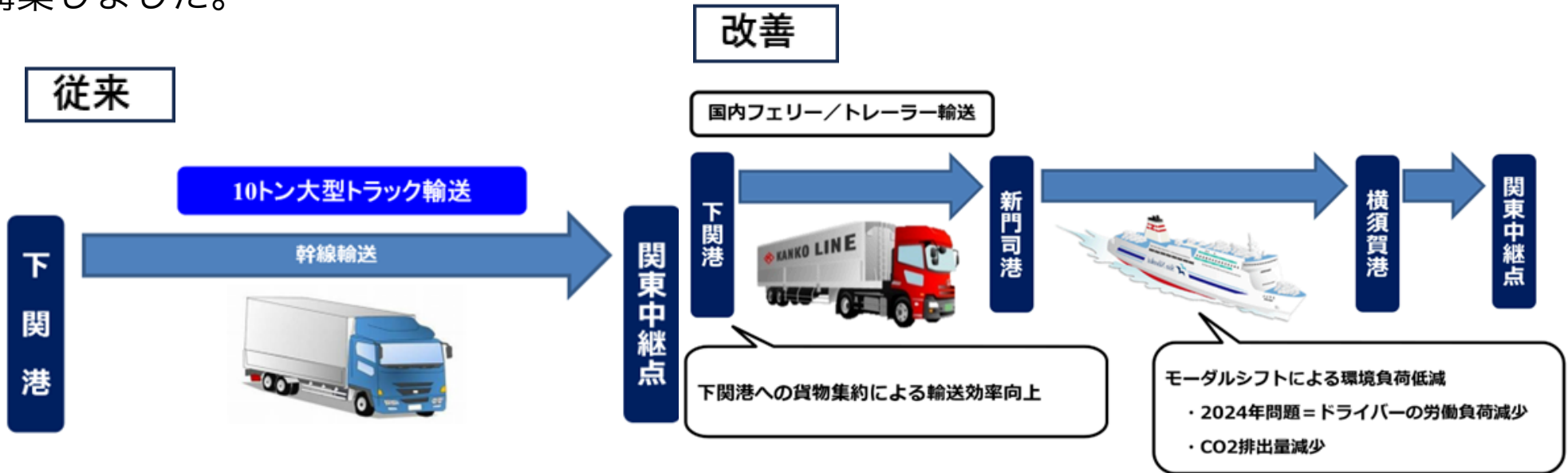
株式会社ヤギ

東京九州フェリー株式会社

受賞ポイント

競合関係にある3社が「物流は協調領域」と捉え、事業者間連携による共同輸送を実現し、下関港のコンパクトな特性を活かして、共通納品先の抽出と貨物集約によって安定したトレーラー単位の輸送を成立させた点で、輸入貨物の特性に即した実務的な工夫が光ります。さらに、近くの新門司港から通関当日（深夜23時55分出航）のフェリー乗船を可能とした運用設計は、海上モーダルシフトの実効性を大きく高めています。CO₂排出量や運転時間の大幅削減にもつながり、事業者間連携のモデルケースとして高く評価されました。

本件は、関光ロジNEXTが下関港に輸入後、関東へトラック輸送されていた荷主3社の貨物を、共同輸送および海上モーダルシフトした取り組みとなります。競合関係にある3社が「物流は協調領域」と位置づけ、輸入貨物を下関港に集約し、国内フェリー（新門司→横須賀）を活用した共同輸送スキームを構築しました。通関のタイミングが読みにくく、輸入品の共同輸送の障壁となっていたが、下関港のコンパクトな港湾特性を活かし、共通納品先を抽出して貨物を集約することで、トレーラー単位で安定した貨物量を確保し、海上モーダルシフトを成立させました。フェリー出航時刻（23:55）が深夜であり、通関当日の乗船が可能である点も後押しとなりました。その結果、CO₂排出量を149t（71%）削減し、ドライバー運転時間を85.7%削減するなど、輸入貨物における新たなモーダルシフトモデルを構築しました。





先進技術活用賞

工場物流改革への挑戦 自動車部品の完成品搬送 ～保管～集荷～ピッキング完全自動化

株式会社三五

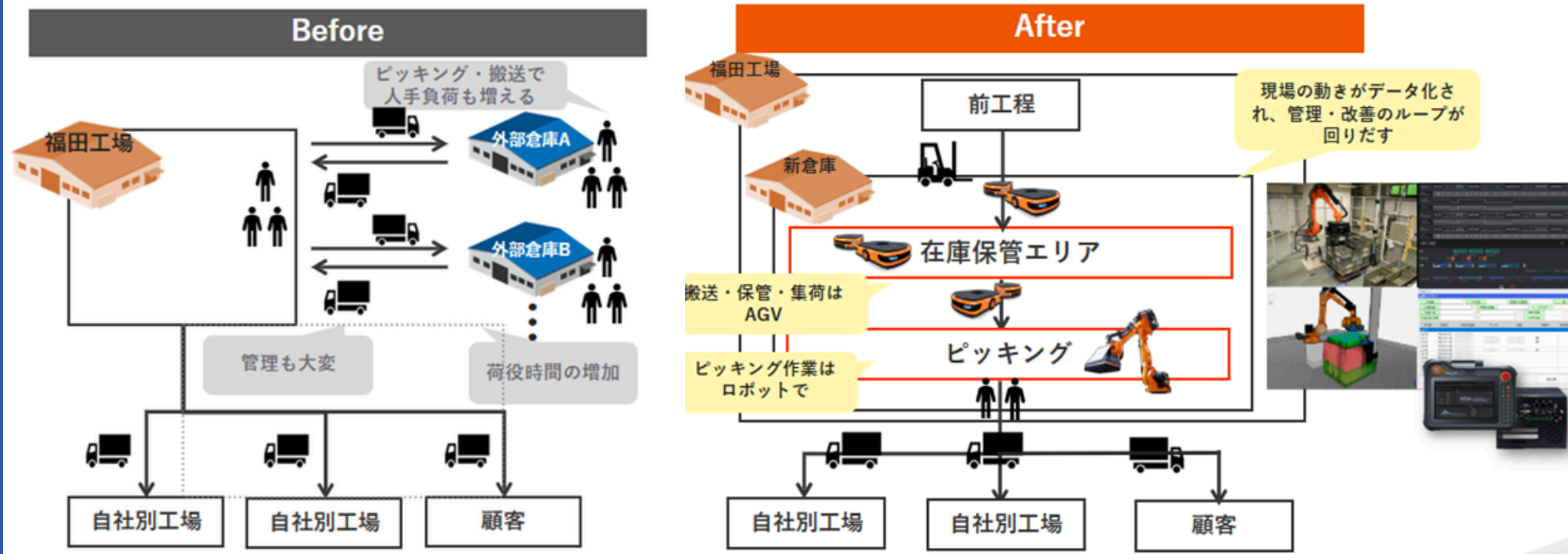
株式会社Mujin Japan

受賞ポイント

工場～外部倉庫間の移送という、生産拡大に伴って多く見られるケースにおいて、知能ロボットやAGVを統合したシステムを備えた倉庫を工場内に設け、従来の荷役作業の大幅効率化、CO₂とコストの大幅削減を同時に実現しています。倉庫の単なる集約ではなく、メーカーと協力した自動化技術を核とした先進技術活用によって、工場物流の構造そのものを刷新し、ボトルネックの解消と働き方改革貢献を同時達成した点が特に評価されました。

自動車部品メーカーの三五が、知能ロボットOSを手掛けるMujinと共同で、自社工場敷地内に自動化倉庫を構築して物流効率化を実現した取り組みです。

知能ロボットやAGVを統合したWCSで、EV車部品の生産拡大によりボトルネック化していた工場～外部倉庫間の往復輸送を廃止、年間10tトラック2,080便の輸送とそれに伴うCO2排出量(11.0t)及び荷役・荷待(1,700時間)を削減のほか、重量物(15kg/ケース)荷役の自動化により労働負荷も軽減し、コスト(1.0億円)削減を含めて、持続可能な物流モデルを確立しました。





環境負荷低減賞

関東発九州向けアイスクリーム低温輸送モーダルシフト 赤城乳業株式会社のアイスを東京九州フェリーで九州へ

東京九州フェリー株式会社

赤城乳業株式会社

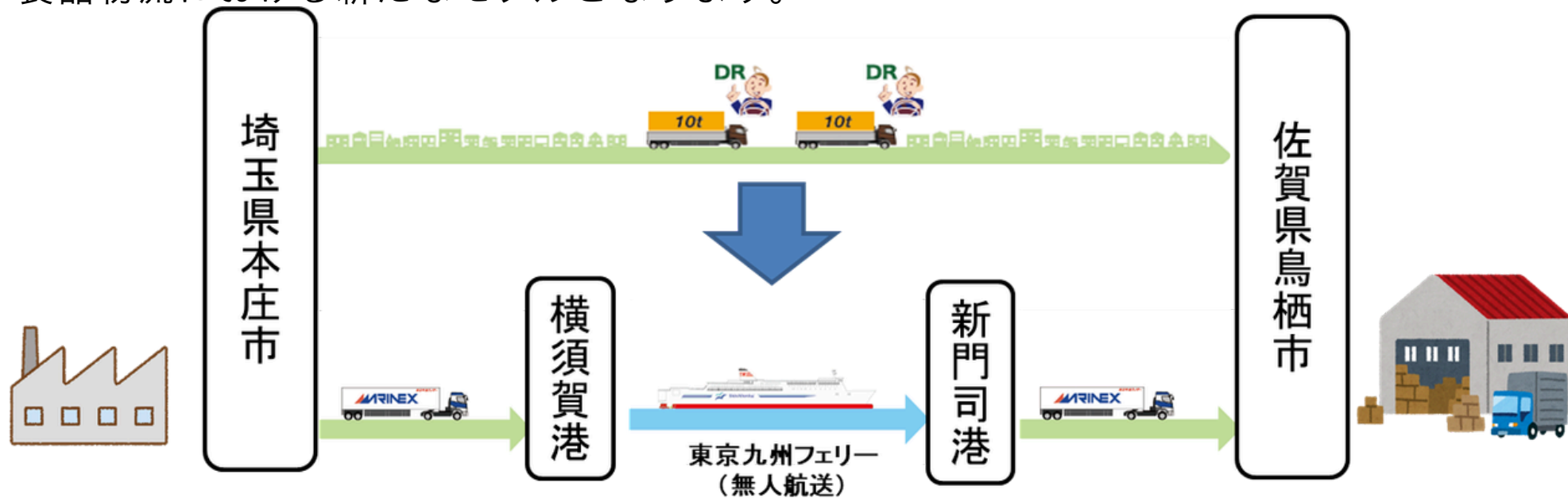
株式会社タイセイ

マリネックス株式会社

受賞ポイント

厳格な温度管理が求められるアイスクリームの輸送において、トラックドライバーのいない区間が生じるモーダルシフトは難しいと認識されていましたが、高速フェリーを活用することで、リードタイムを維持しつつ、セミトレーラーによる積載効率の大幅向上もありCO₂削減766.1tを実現しました。今回の応募案件中、最大規模の環境負荷低減を達成しており、同賞にふさわしい事例として評価されました。

赤城乳業の関東→九州向けアイスクリーム輸送について、トラック輸送からフェリーへのモーダルシフトを実現した案件です。アイスクリームは -20°C 以下の厳格な温度管理が必要で、長距離海上輸送への転換は難易度が高いとされてきたが、2021年に就航した横須賀～新門司航路の高速フェリーを活用することで、リードタイムを維持しながら環境負荷・労働負荷の大幅削減を可能にしました。本取り組みでは、赤城乳業・タイセイ・マリネックスの3社が連携、セミトレーラーによる積載量拡大（パレット16枚から22枚、積載ケース数144ケースから168ケース/パレット）、1便あたりの輸送量を大幅に増加させました。CO₂排出量766.1t（63%）ドライバー運転時間5,010時間（90%）削減の労働負荷軽減を実現。温度管理が厳しいアイスクリームで、リードタイムを維持しつつ海上モーダルシフトを実現した先進的事例であり、食品物流における新たなモデルとなります。





働き方改革貢献賞

「多様な人材が活躍する誰にもやさしい倉庫
～持続可能な物流（サステナブル・ソリューション）の創出～」

日本通運株式会社 サステナブル・ソリューション推進部

日本通運株式会社 埼玉支店

WHILL株式会社

株式会社ミライロ

受賞ポイント

ユニバーサルデザインと先進技術活用を組み合わせ、今後多様な人材の参画が求められる物流業界において、新しい倉庫のモデルを実現、それを特別な取り組みに留まらせずに、多くの拠点へ展開・普及に努めている点が注目されました。健常者を含め誰もが働きやすい環境は、物流産業全体の持続性を高める上で大きな意義を持つものです。こうした取り組みは、働き方改革貢献の趣旨に合致する先進的な事例として評価されました。

日本通運が他業界と連携し、これまで就労が難しかった人財も活躍できる新たな倉庫モデルを構築した取り組みです。ユニバーサルデザイン（UD）と最先端技術を融合した「誰にもやさしい倉庫」モデルを構築しました。従来の倉庫は、長距離歩行や重量物搬送など、健常者にとっても身体的負荷が大きく、多様な人財の就労を阻む環境でした。本プロジェクトでは、歩行領域を走行する近距離モビリティ（WHILL、ウィル）とAGV・AMRを連携させることで、倉庫内の移動・搬送負荷を大幅に軽減しました。さらに、ミライ口社と連携したユニバーサルマナー教育、バリアフリー調査、運用ルールのガイドライン化を通じて、多様な人財が安心して働ける倉庫環境を整備しました。棚や作業台へのアクセス性向上、ピッキング歩数の大幅削減などは、健常者にとっても作業負荷低減の効果があります。本モデルは、WHILL社と共同開発した作業専用モビリティを複数拠点へ展開しています。倉庫運営を安定的に支えるサステナブル・ソリューションとして、事業化を進めています。



物流倉庫のバリアや作業負荷を軽減。多様な人材が活躍できる環境を整備し、雇用機会の創出と就労定着を図る

物流現場におけるDE&Iの推進

多様性を受け入れ、従業員全体の意識改革を促し、エンゲージメント向上につなげる。



誰にもやさしい倉庫
立ち上げガイドライン

©2024
日本通運株式会社

多様性×DX

ハンディキャップレス
エイジレス
ジェンダーレス
ポスターレス
エリアレス

働き手不足の解消

物流現場に自動化機器を導入し、従来は働くことが難しかった人々と共に働ける職場をつくる。



誰にもやさしい倉庫を支える
作業専用モビリティ



特許出願中

持続可能でレジリエントな物流（サステナブル・ソリューション）の確立を目指します

 特別賞

ストレッチフィルムの水平リサイクル

株式会社クラベ

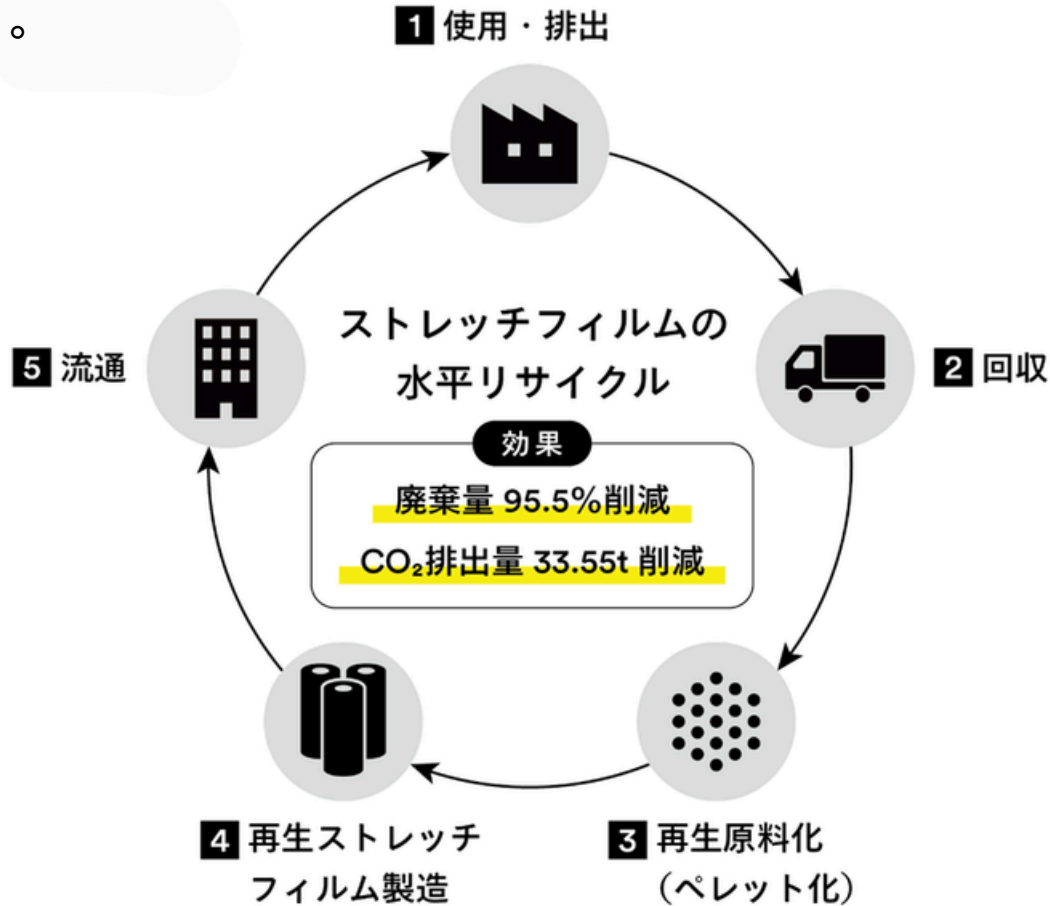
豊田通商株式会社

株式会社パンテック

受賞ポイント

使用済みフィルムの、完全な循環・水平リサイクルを、他社の事例も参考にしつつ、担当者の気付き・発案を起点として粘り強く実現した点が評価されました。従来の産廃を、一部有価売却すること等により、費用面でも継続性を持たせています。その結果、廃棄量の95.5%削減、廃棄時の燃焼廃止によるCO₂排出の削減など、**環境負荷低減**はもちろん、回収回数の約8割削減など、**働き方改革貢献**の点でも大きな改善を達成し、特別賞として自然に位置づけられる取り組みとなりました。

耐熱電線など機能性高分子素材メーカーであるクラベが、これまで産業廃棄物として処理していたストレッチフィルムについて、リサイクル体制を構築し、廃棄を廃止した取り組みです。② ①既存の段ボール回収業者がストレッチフィルムも回収し、②パンテックがそれをペレット化（※）して再生ストレッチフィルムへ加工し、③豊田通商を通じてクラベが買い戻すという、単なる再生ストレッチフィルムの購入・使用に留まらない水平リサイクル循環モデルを確立しました。その結果、廃棄量を95.5%削減し、廃棄時の燃焼廃止によるCO₂排出量を33.55t削減するなど、環境面・業務面で大きな改善を達成しました。



各社の役割



- 1** 使用済みストレッチフィルムの排出
再生ストレッチフィルムの購入 / 使用



- 2** 使用済みストレッチフィルムの回収
- 3** 使用済みストレッチフィルムの再生原料化
- 4** 再生ストレッチフィルムの製造



- 5** 再生ストレッチフィルムの販売

南海トラフ地震 国際輸送BCPサービス

日本通運株式会社

損害保険ジャパン株式会社

受賞ポイント

物流分野におけるBCPを扱った、先進的な取り組みとして評価されました。大規模災害時の国際物流の断絶に備え、国内代替港と海外ハブ港を組み合わせた実効性の高い仕組みを構築した点は、物流の強靱化に向けた先駆的な試みです。重要性が高いBCPにもかかわらず、物流事業者が荷主に提供出来る具体的な取り組みは少ない中で、本案件は業界全体への意識啓発に寄与し、その先進性と社会的意義が、特別賞にふさわしいとして評価されました。

日本通運が、南海トラフ地震時に西・東日本太平洋岸の港湾機能が喪失した場合に備えて、韓国釜山の自社倉庫を拠点としたBCPサービスを構築した取り組みとなります。また同サービスには、損害保険ジャパンによる包括保険も用意されています。大規模災害時の輸出入貨物滞留・操業停止・国際物流の断絶に備え、国際輸送のBCPを「国内の代替港+海外ハブ港（釜山）+包括保険」を組み合わせた独自のサービスとして構築しました。具体的には、①NX倉庫で貨物を受け入れ、②災害時に利用可能な地方港から韓国釜山へ輸送、③釜山のNX保税倉庫で在庫保管、④そこから世界各国へ二次輸送、となります。また損害保険ジャパンによる輸送中・保管中における貨物の損壊リスクを一貫してカバーする包括保険も設計しました。本取り組みは物流の強靱化を目的とした先進的なサービスとなります。

南海トラフ地震 国際輸送BCPサービス

南海トラフ地震に備えた新たな国際輸送BCPサービスを開始!!

全国の拠点ネットワークと韓国・釜山をハブとした国際輸送スキーム、さらに包括保険の導入により、災害時のリスクを最小化し、安定したサプライチェーンを実現します。

全国における当社倉庫拠点数

営業倉庫	約1,050拠点	<東京ドーム>
倉庫保有面積	約406万㎡	約87個分
全流通取扱	約2,130拠点	<東京ドーム>
国内No.1	約935万㎡	約200個分

日本から釜山へ、釜山から世界へ。

韓国釜山をハブとしたBCPスキーム

韓国釜山をハブとして、全世界への輸送ルートを確認します。当社倉庫で受け入れ後、韓国釜山に転送し、NX韓国BGLC倉庫で保税保管。その後、出荷オーダーに合わせて全世界の最終仕向地へ輸送します。

サプライヤー A社

サプライヤー B社

サプライヤー C社

釜山倉庫

- ・貨物の荷受
- ・保税在庫保管
- ・方面別の仕分と発送

アジア

北米

欧州

アフリカ

NX Busan Global Logistics Center

南海トラフBCP包括保険

韓国釜山をハブとしたBCPスキームをご利用の際に適用できる、特別な保険をご用意しています。日本から釜山までの1次海上輸送、韓国釜山倉庫での一時保管、韓国から全世界への二次海上輸送を包括的にカバーしています。

通常の貨物保険の場合

各輸送・保管毎に3件の保険付保が必要

南海トラフBCP包括保険の場合 **NEW!**

1件の保険で全てカバー



日本物流記者会賞

電子部品業界初のEVトラックによる共同輸送

株式会社村田製作所

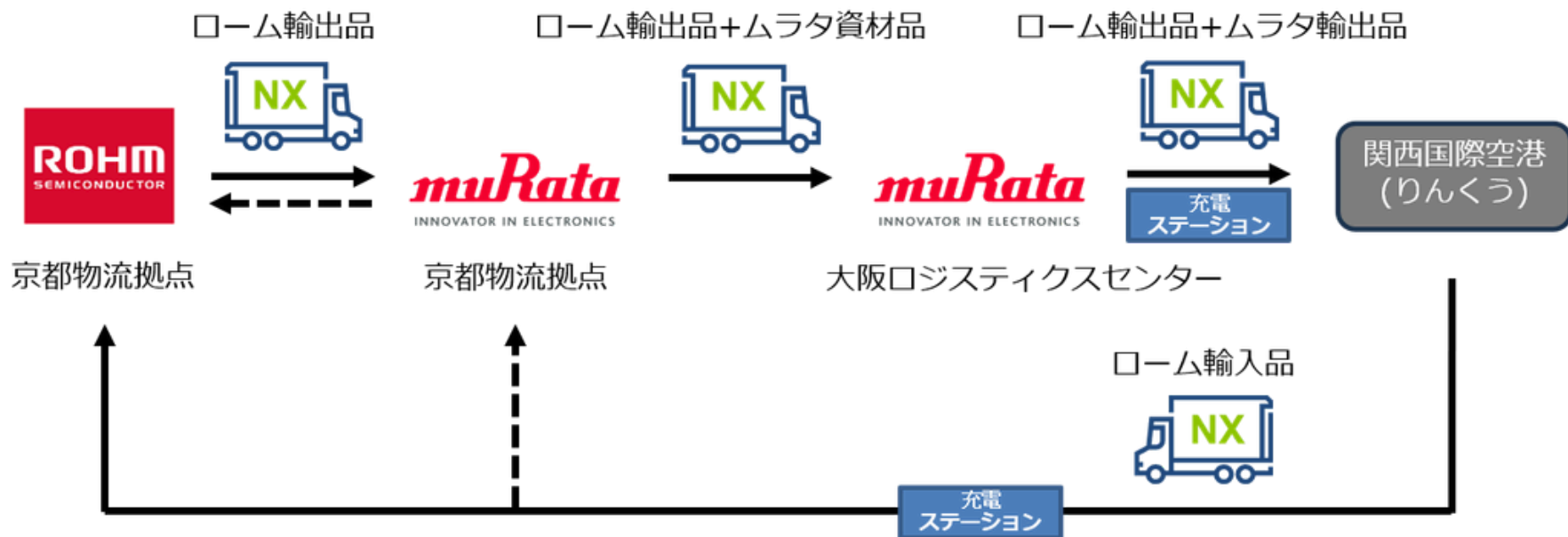
ローム株式会社

日本通運株式会社

受賞ポイント

事業者間連携による往復共同輸送とEVトラックの活用に際し、航続距離やトラック用の充電環境といったEV特有の課題を、関係者の工夫と調整で乗り越え、**環境負荷低減**（CO₂排出量ゼロ）の輸送や積載率の大幅改善を実現しました。また、低振動なEVの特性が電子部品輸送に適しているという新たな可能性も、**先進技術活用**の効果として指摘され、取り組みのユニークさと将来性が記者会賞にふさわしい先進的な事例として評価されました。

村田製作所とロームによる、EVトラックを使った電子部品業界初の共同往復輸送の取り組みです。従来、京都～関西空港で各社個別運行（4tトラック計2台/日）していたが、平均積載率15%と改善余地が大きかったため、両社は日本通運と連携してEVトラック導入と往復共同輸送に取り組みました。EVトラックの航続距離は120km（公表値）と短く往復運行困難とされていましたが、経路上に急速充電ステーションを確保しました。また当初トラックでの利用は非対応でしたが、調整の上、利用の承諾を得て運行に漕ぎ着けました。また、充電時間は休憩時間に該当しないため、積み卸し順序や到着時刻を3社で調整して対応しました。CO₂排出量100%（輸送中）削減、労働時間380時間削減、積載率15%から60%へ向上、トラック240台削減を達成し、さらにEV特有の低振動・点検容易性によりドライバー負担も軽減しました。本取り組みをモデルに、岡山⇄大阪/京都間共同輸送開始が決定しています(2026.4~)。



奨励賞

鉄道輸送への転換による持続可能な物流の推進

九州センコーロジ株式会社

コカ・コーラ ボトラーズジャパン株式会社



トラックから鉄道モーダルシフトへ切替え、
1運行あたり12ftコンテナ3基で運用をスタート



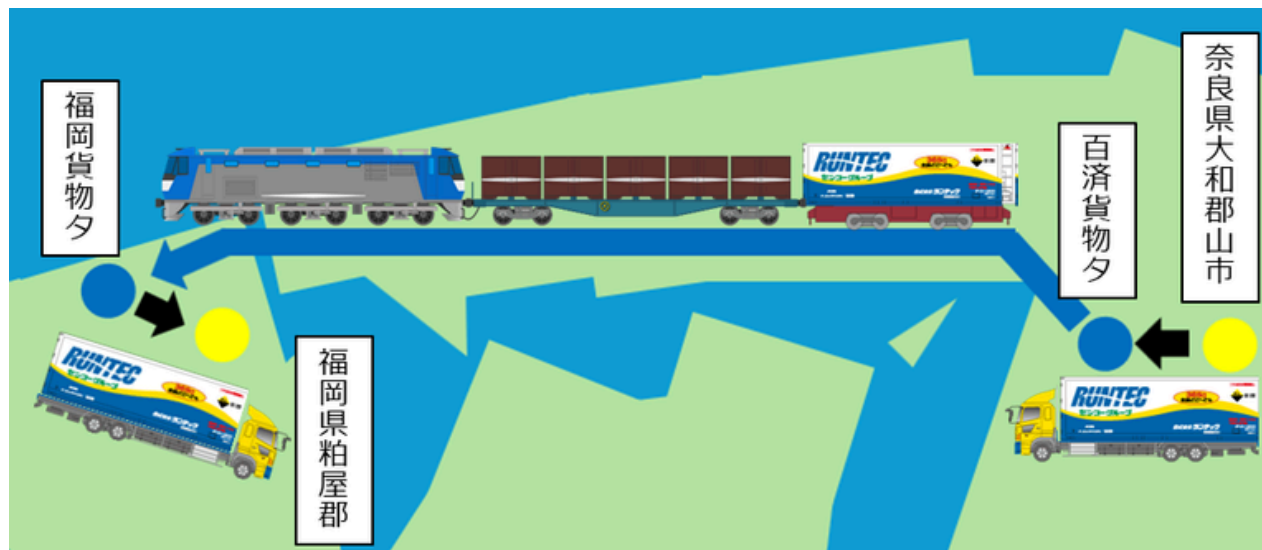
九州センコーロジが、荷主であるコカ・コーラ ボトラーズジャパンのペットボトル輸送（兵庫県から佐賀県）を、トラック輸送から鉄道輸送へモーダルシフトした取り組みです。輸送量の増加に対応するため、大型トラック年間607台分を鉄道輸送へ切り替えました。この取り組みにより、CO₂排出量は71%削減、トラック運転時間は90%削減となり、環境負荷低減と働き方改革を同時に実現しています。

冷蔵コンテナによる食品輸送の環境負荷低減



株式会社ランテック

UHA味覚糖株式会社



大型トラックにより長距離配送を行っていた荷主へ、リーファーコンテナを利用したモーダルシフトを提案

ランテックが、荷主であるUHA味覚糖の菓子類（グミ）輸送（奈良県から福岡県）の、トラックから鉄道へのモーダルシフトを実現した取り組みです。GPS動態温度監視が可能なコンテナを活用することより商品の品質を維持しつつ、CO2排出量67%削減、トラック運転時間91%削減を実現し、環境負荷軽減と働き方改革を同時に達成しました。気象影響による鉄道の遅延等の課題はあるものの、持続可能な食品輸送モデルを構築しました。

奨励賞

社会課題である「2024年問題」や「サステナブル」に効果のある 鉄道コンテナ輸送を活用することで、CO₂排出量の削減やトラック運送 事業者の働き方の改革を実現

ヤマト運輸株式会社

株式会社BANDAI SPIRITS

株式会社バンダイロジパル



ヤマト運輸、バンダイスピリッツ、バンダイロジパルの3社が連携し、バンダイナムコグループ公式ECサイト「プレミアムバンダイ」で購入された商品の輸送を鉄道モーダルシフトした案件です。社会課題となっている「2024年問題」「CO₂排出量削減」「運送事業者の働き方改善」を目的とし、関東から北海道・中四国・九州向けの幹線輸送をトラックから鉄道へ切り替えました。鉄道輸送のリードタイムに対応するため、作業スケジュールの見直しや、地域単位で伝票を出力できる伝票発行システムへの改修など、現場オペレーションを整備しました。その結果、従来のトラック輸送と同等のリードタイム・コストを維持しつつ、CO₂排出量を大幅に削減し、ドライバーの拘束時間削減にも大きく貢献しました。社会課題に正面から向き合い、幹線輸送の構造を持続可能な物流へ転換した取り組みとなります。

奨励賞

モスフードサービス主導の荷主・倉庫・輸送 連携による 物流2法改正対応型鉄道モーダルシフト

株式会社モスフードサービス

JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社

日本貨物鉄道株式会社

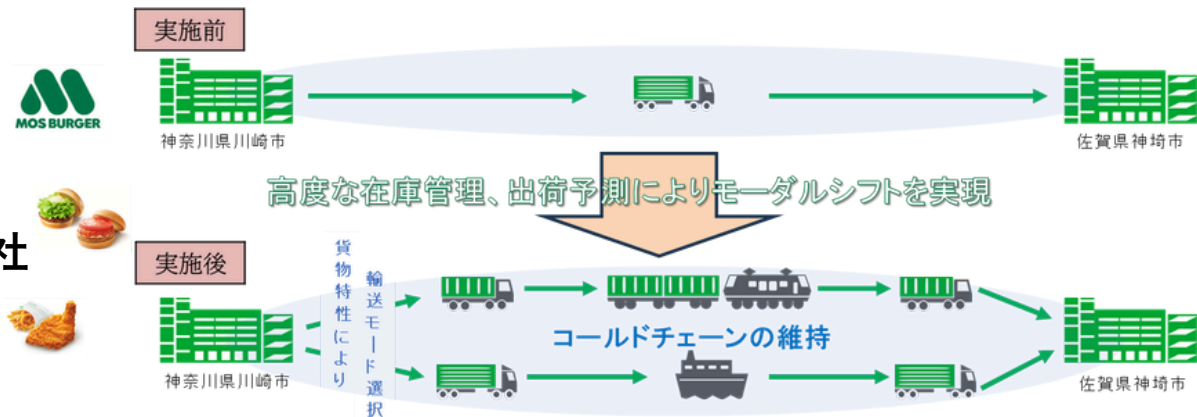
	【荷主】 モスフードサービス	【倉庫】 全国の在庫拠点(倉庫事業者)	【輸送】 JR貨物ロジ・ソリューションズ
物流効率化法 荷待ち・荷役時間の削減	<ul style="list-style-type: none"> 検品レスの導入 トラック予約システム導入(働きかけ) 集荷プロセスの平準化 	<ul style="list-style-type: none"> 荷役時間の短縮 トラック予約システム導入 貨物の前日準備 	<ul style="list-style-type: none"> 荷待ち・荷役時間の短縮 荷待ち時間の短縮 荷待ち時間の短縮
物流効率化法 積載効率の向上 (積載率・実車率)	<ul style="list-style-type: none"> 三温度帯同時配送の整備 柔軟な集荷日調整 	<ul style="list-style-type: none"> 三温度帯同時配送による積載率向上 柔軟な集荷日調整 	<ul style="list-style-type: none"> 集荷日調整による実車率向上
貨物自動車運送事業法 適正な運賃収受	<ul style="list-style-type: none"> 役務の内容及びその対価等の支払い 	<ul style="list-style-type: none"> 役務の内容及びその対価等を書面に記載 	<ul style="list-style-type: none"> 役務の内容及びその対価等を書面に記載
その他 自主的改善施策	<ul style="list-style-type: none"> 荷主・倉庫の直接契約による効率的なオペレーション 調達先への発注締め時間前倒し 	<ul style="list-style-type: none"> 荷主・倉庫の直接契約による効率的なオペレーション 	<ul style="list-style-type: none"> 調達物流のモーダルシフト検討

モスフードサービスが主導し、物流事業者と連携して、物流工程全体を再設計した取り組みです。従来の長時間待機時間、低積載率、役務内容の不明確さといった構造的課題と、物流2法改正にも対応するため、以下の取り組みを実施しました。荷待ち・荷役時間削減（検品レス導入、トラックバース予約システム活用、貨物前日準備徹底）、積載率・実車率向上（三温度帯同時配送、集荷日の柔軟な調整）、適正な荷役・荷待料金収受（役務内容・対価の書面化）、および鉄道モーダルシフト（そのために発注締切時間前倒しを実施）。その結果、CO₂排出量83.5%（143.2t）削減、長距離トラック運転時間89.2%（1,391時間）削減を達成し、持続可能な物流モデルを構築しました。

冷凍品幹線輸送における鉄道・船舶連携による モーダルシフトの高度化事例

株式会社モスフードサービス

JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社



モスフードサービスが、同一区間（神奈川県から佐賀県）の冷凍品幹線輸送を、鉄道と海運の両方へモーダルシフトした取り組みとなります。短納期（翌々日）・小ロット品（最大11t）は鉄道、長納期（それ以降）・大ロット品（最大16t）は船舶と、鉄道／海運を戦略的に使い分けることで、高積載率と安定供給を両立しています。また、自然災害等で一方が影響を受けた場合でも、もう一方へ即時振替できる体制としてBCPを確保しています。CO₂排出量69.2t（79.4%）削減、幹線トラック運転時間944時間（91.7%）削減を達成しました。

奨励賞

“積む”を変えれば、“運ぶ”が変わる！青果輸送の進化

株式会社シジシージャパン

株式会社ラルズ

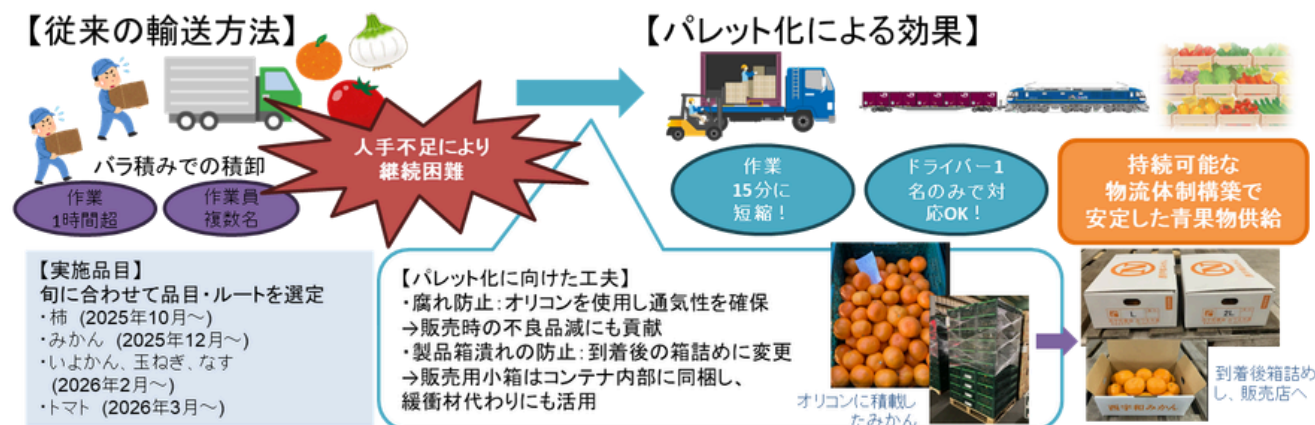
株式会社フレスタ

アクシアル レーベル株式会社

株式会社マミーマート

日本貨物鉄道株式会社

全国通運株式会社



全国の中堅・中小スーパーが物流・商品開発等の分野で協業する際の本部機能を担うシジシージャパンが、青果物輸送における荷役・積載方法を改善し、鉄道モーダルシフトに取り組んだ事例です。トラック輸送だけでなく鉄道輸送においても、バラ積みからパレット積みへ転換して、積込・待機時間とドライバー負担を削減、さらに、みかん等においては段ボールから通気性の高いオリコン（折りたたみコンテナ）へ変更してムレ・湿気による品質劣化を改善、また玉ねぎではパレット化・鉄道輸送でも荷崩れしない積付け方法を確立しました。さらに、CGCグループ内で成功事例を共有し、ラルズ・フレスタ・アクシアル・マミーマートなど資本関係のない企業にも水平展開を進めています。



奨励賞

キノコ類輸送の効率化と鉄道モーダルシフト

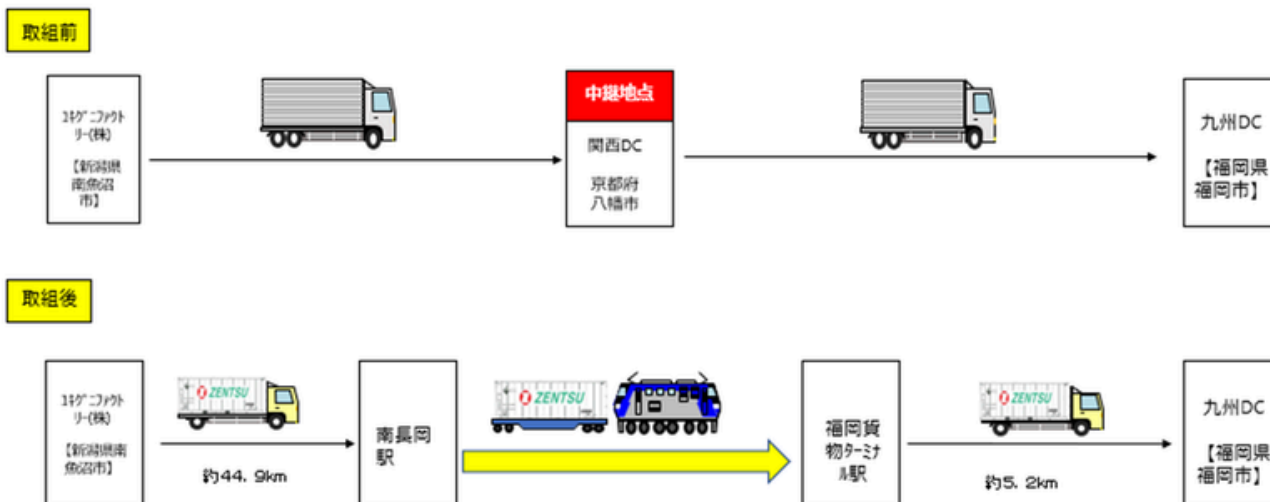
全国通運株式会社

ユキグニファクトリー株式会社

中越通運株式会社

博多運輸株式会社

日本貨物鉄道株式会社



ユキグニファクトリーのキノコ類の鉄道モーダルシフト案件となります。従来の「新潟→関西DC→九州DC」トラック中継輸送を、冷蔵トラック確保が難しくなってきたことから31ft温度管理コンテナを活用した鉄道一貫輸送へ転換、関西DCでの積替作業を一部撤廃し、作業効率とリードタイムの安定性を大幅に向上させました。同コンテナは遠隔監視システム（GENES）を搭載し、庫内温度・位置情報・軽油残量・異常アラームをリアルタイムで監視できるため、鮮度維持が重要なキノコ類でも鉄道輸送に適合した品質管理が可能となりました。CO₂排出量81.2t（84%）削減、トラック運転時間1,269時間（90.7%削減）削減を達成しました。北陸信越運輸局の総合効率化計画（物効法）認定案件です。

奨励賞

鉄道・トラック双方の空回送削減を実現した 回送連携型モーダルコンビネーション

若松梱包運輸倉庫株式会社

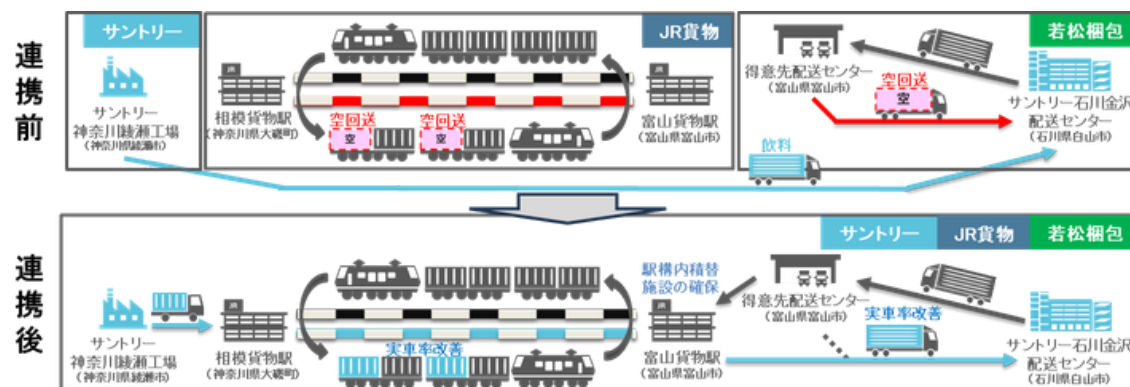
サントリーホールディングス株式会社

サントリーロジスティクス株式会社

JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社

全国通運株式会社

日本貨物鉄道株式会社



従来、鉄道・トラックそれぞれで個別に発生していた空回送区間を、回送区間同士の組み合わせにより実荷輸送へ転換し、空回送を大幅に削減した案件です。モーダルシフトの推進によるCO2排出量削減、駅構内の積替施設確保による効率的な輸送、トラックドライバーの運転時間削減および実車率向上を行うことで、回送区間の有効活用と限られた輸送アセットの最適配置による、コスト低減および輸送効率化の両立を実現しました。CO₂排出量191.9t (70.8%)削減、ドライバー運転時間1,049時間 (65.5%)削減となりました。



20FTコンテナラウンド輸送体制 (新潟～大阪～愛媛) の構築

大王製紙株式会社

北越コーポレーション株式会社

ダイオーロジスティクス株式会社

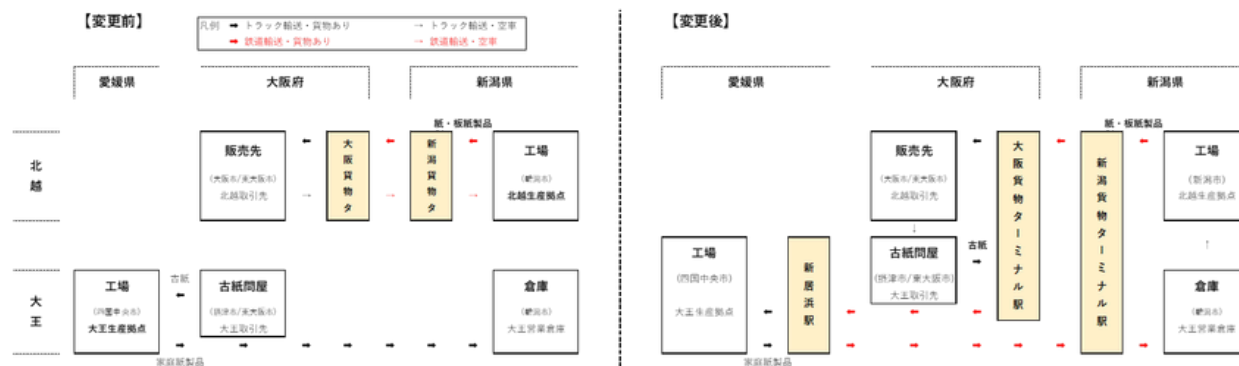
北越物流株式会社

日本貨物鉄道株式会社

谷川運輸倉庫株式会社

日本通運株式会社

リンコー運輸株式会社



大王製紙と北越コーポレーションによる、新潟～大阪～愛媛の鉄道一筆書き輸送・モーダルシフトの取り組みとなります。①新潟から大阪で北越コーポレーションの紙製品輸送、②大阪から愛媛で古紙輸送、③愛媛から新潟でエリエールの紙加工品輸送、再び①に戻る一筆書きを構築したことにより、従来発生していました、大阪から新潟の鉄道コンテナ空回送と、愛媛⇔新潟の長距離トラック輸送を同時に解消しました。北越コーポレーションの20ft私有コンテナを活用、エリエールの紙加工品のパレット選定、古紙9ベール積載を可能にする積み方の再設計、鉄道ダイヤに合わせたスケジューリング最適化など、多数の技術的・運用的課題を克服し、積載効率最大化と安全性を両立させました。CO₂排出量67.9t (70%) 削減、トラック運転時間1,654時間 (86%) 削減を達成。空コンテナを資源として再活用し、3拠点を結ぶ循環型モーダルシフトを実現した先進事例となります。

鉄道モーダルシフト化によるCO₂排出量と 運転時間の削減【三重県～熊本県】

ニッコン株式会社

日本貨物鉄道株式会社

日本フレートライナー株式会社



ニッコンが、三重県から熊本県間の輸送（一部）を、陸送から鉄道モーダルシフトした取り組みです。同区間の自動車部品輸送は従来、通常及びダブル連結トラックと内航海運を併用した輸送体系でしたが、BCP対応力を更に高めるためこれに鉄道を加えました。同社初となるU49A型31ftウイングコンテナを5個新造、積載効率を維持したまま大型トラックから鉄道へ移行することを可能としました。また熊本発の追加貨物を確保して往復運行を実現しました。CO₂排出量73.7%削減、運転時間73.1%削減となりました。長距離輸送における鉄道モーダルシフトの実装モデルとして高い再現性を持つ取り組みであります。

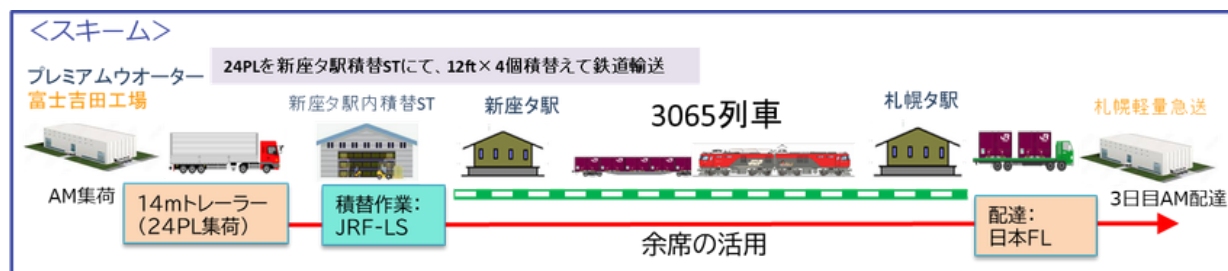
14Mトレーラー活用による「トラック×鉄道」 のハイブリッド最適化モデルの構築

佐川急便株式会社

プレミアムウォーター株式会社

日本貨物鉄道株式会社

JR貨物ロジ・ソリューションズ株式会社



佐川急便が、荷主であるプレミアムウォーターの輸送（山梨から北海道）を、海上輸送から鉄道輸送に切り替えた案件となります。フェリー輸送は燃料サーチャージの変動があり、かつ港湾までの陸送距離が長かったため、更なるCO₂削減のため、鉄道輸送を選択しました。切替にあたり、14mトレーラーにより24パレットを一括集荷（13mトレーラー比で荷役回数削減可）、新座貨物ターミナル駅の積替ステーションを利用し、12ftコンテナ4基にちょうど24パレットを積載しています。CO₂排出量205.9t（48%）削減、荷役回数削減と作業標準化により労働負荷も軽減されました。3日目AMという従来のリードタイムも維持し、環境・コスト・効率・品質を同時に満たす先進的なGX型物流モデルとなりました。

医療用医薬品配送における鉄道輸送モーダルシフトの実施

三菱倉庫株式会社



三菱倉庫が、厳しい輸送品質が求められる医療用医薬品の遠距離輸送について、鉄道モーダルシフトを実施した案件となります。医薬品はGDP（Good Distribution Practice）に準拠した温度管理・セキュリティ・振動対策が必須であり、鉄道輸送での実績がほぼ存在しなかったため、品質検証（バリデーション）から取り組みを開始し、温度計・加速度計を用いた検証、通運業者への説明、納品先への運用変更の調整など約1年をかけ、医薬品輸配送を専門とするグループ会社DPネットワーク、JR貨物、全国通運と連携し、鉄道輸送に適した品質管理体制を構築しました。医薬品輸配送データプラットフォーム「ML Chain」を活用し、温度・位置情報をリアルタイムで可視化が可能となります。荷主企業だけでなく卸売業者にも情報提供することで、医薬品特有の高い品質要求に応えました。196.7t-CO₂の削減効果、複数輸送ルートの実現によるBCP強化にも寄与しました。

倉敷（岡山）～氷見（富山）間の 幹線輸送における輸送スキーム改善

日本ゼオン株式会社
伏木海陸運送株式会社
山九株式会社

【変更前】



【変更後】(2025年7月～)



デジタル技術活用
・ コンテナQRコードと充填製品の情報紙づけ(紙情報からOCRによる読み込み)
・ SP内でのコンテナロケーション登録 等

山九が、日本ゼオンの岡山～富山間のタンクローリー輸送を鉄道モーダルシフトと併せて安定供給を可能とした案件です。本モデルの特徴は、①20ftコンテナによる積載効率向上、②工場近接にSP（ストックポイント）を新設、コンテナを在庫として保管し、波動の大きい樹脂輸送においても安定操業実現、デジタル管理によるロケーション・数量の可視化、③QRコード・OCRを活用した誤出荷防止と作業負荷軽減、という複数施策を一体化した点にあります。伏木海陸運送と連携、工場ラインへ直接投入できるダンプUPトレーラーを確保し、鉄道輸送から工場内物流までシームレスに接続することで、輸送効率と生産効率の双方を向上させました。CO₂排出量62%削減、ドライバー負荷68%削減、環境・労働・BCPの三領域で大きな成果を達成しました。

※（Optical Character Recognition/Reader）、紙の書類や画像データに書かれた文字を、スキャナやカメラで読み取り、コンピューターが編集・検索可能なテキストデータ（文字コード）に変換する技術

奨励賞

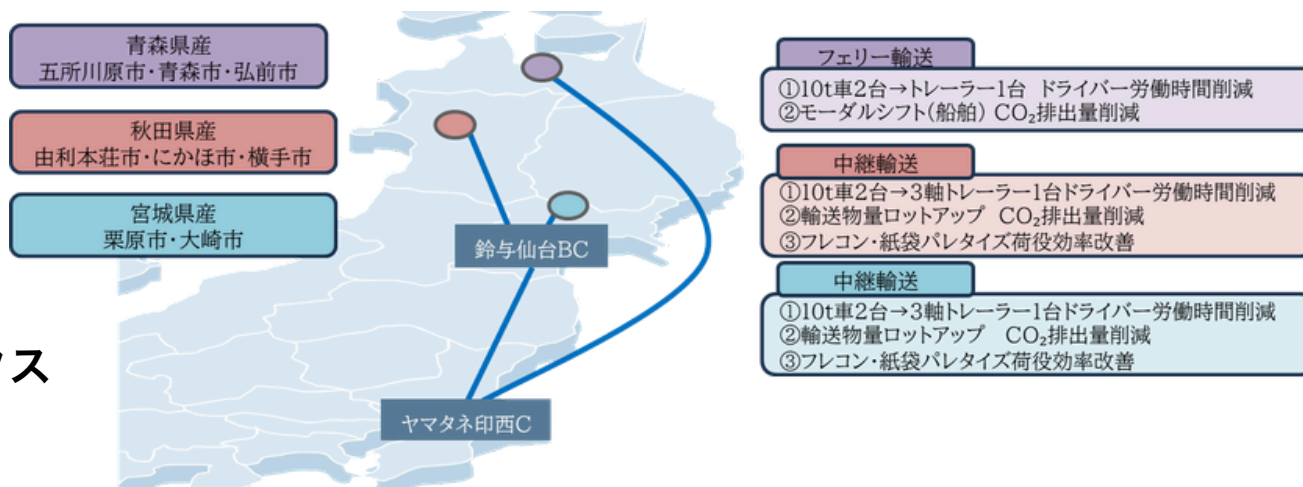
青森県各生産地から千葉県印西市までのRORO船輸送への転換 秋田県・宮城県の各生産地から千葉県印西市への玄米幹線輸送 における3軸トレーラーを使用した車両大型化

鈴与株式会社

鈴与カーゴネット株式会社

株式会社ヤマタネ

株式会社ヤマタネロジスティクス



鈴与グループが、東北各地から千葉県向け玄米輸送について、海上モーダルシフト及び陸上輸送のトレーラー化により物流効率化を図った取り組みとなります。従来、全て10t車（バラ積）で各産地から千葉へ陸送していましたが、産地ごとの積載率のバラつきが生じていました。そこで、全てパレット化した上で、①青森から千葉：10t車からトレーラー化しRORO船（八戸～川崎）へモーダルシフト、②秋田・宮城各地から千葉：仙台でトレーラーに積み替え、集約して輸送をしました。CO₂排出量14.6t（38.8%）削減、ドライバー運転時間約164時間（30.7%）削減、パレット化による荷降ろし作業省力化、トレーラー（3軸）化による台数半減が実現しました。輸送効率・環境負荷・労働負荷の三領域で高い効果を発揮するモデルとなっています。

奨励賞

持続可能な物流の未来を創造するため、 2030年に向けた挑戦とその実践的戦略

ネスレ日本株式会社

昭和産業株式会社

日清食品株式会社

株式会社リクサス



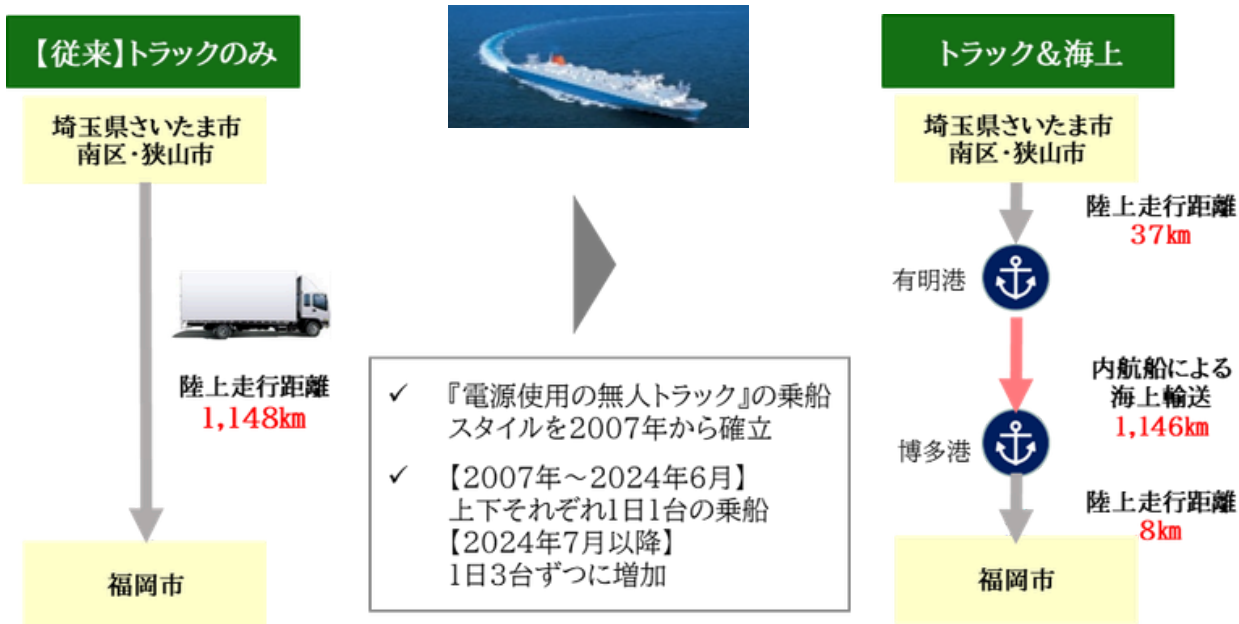
ネスレ日本が行っている、他社とのいくつかの共同物流の取り組みです。同社は、物流を重要な経営課題と位置づけ「特定荷主」としての対応に先行して取り組んでおり、特に、鉄道モーダルシフトに積極的に取り組んできましたが、それに留まらず、他企業との協働により複数の施策を同時並行で展開しています。具体的には、日清食品との重／軽貨物混載輸送（静岡から関西・千葉）、昭和産業とのラウンド輸送（静岡⇔千葉）、海上モーダルシフト（姫路工場→東北物流センター）、冷蔵トレーラ海上輸送（霞ヶ浦工場→北海道）など、輸送効率・積載率向上やトレーラ化による積載量増、モーダルシフト等を実施、CO₂排出量200t削減を実現しました。

輸送モード多様化推進 (トラック・海上輸送のモーダルミックス)

株式会社ロッテ

株式会社曙運輸

株式会社商船三井さんふらわあ



ロッテの、埼玉県から福岡県における海上モーダルシフト案件となります。2007年からの上下1台ずつの輸送を、2024年からは3台ずつに増加、軽量の菓子輸送では低床10t車とシートパレットを導入し、庫内を最大限活用することで積載効率を向上、製品1個あたりのCO₂排出量を最小化しています。また温度管理の必要なアイス輸送では、船内電源活用により、冷凍機の発電機稼働を抑制し、冷凍機由来のCO₂排出も削減しました。CO₂排出量約30%削減、トラック運転手労働時間10,800時間削減として、ドライバーの負担軽減と輸送の持続可能性向上を同時に実現しました。

奨励賞

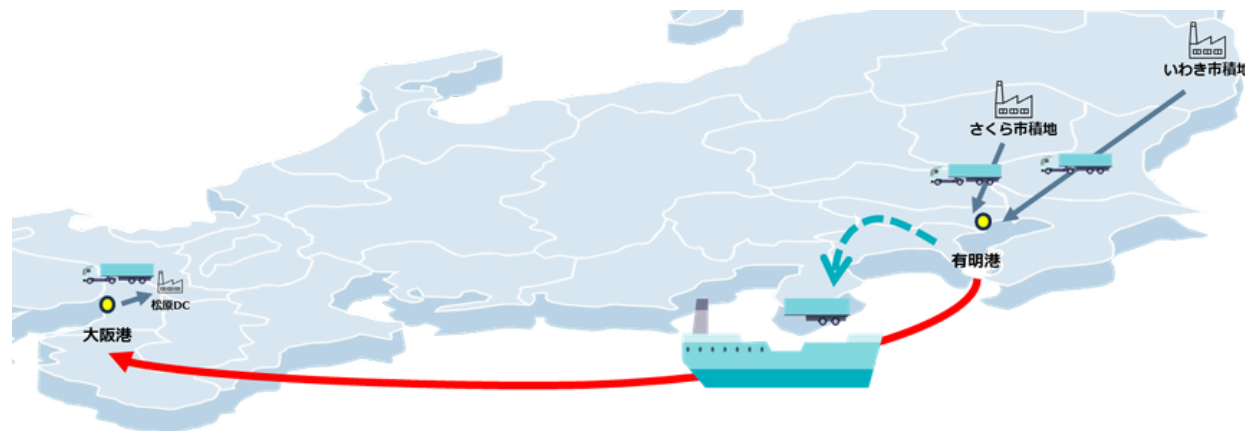
トレーラー輸送へのロットアップによる車両手配台数削減とRORO船活用型モーダルシフトの取組 — さくら市・いわき市～松原市間輸送 —

鈴与株式会社

鈴与カーゴネット株式会社

大王製紙株式会社

ダイオーロジスティクス株式会社



鈴与グループによる大王製紙の紙加工品輸送については、福島県・栃木県～大阪府間において海上モーダルシフトに取り組んでおります。エリエールの紙加工品輸送に関して、10tトラック陸送からトレーラ化することにより出荷ロットの大型化、車両手配台数を大幅に削減、東京港～大阪港の幹線区間をRORO船輸送へ切り替えることで、トラック走行距離を大幅に短縮し、CO₂排出量削減とドライバー拘束時間の削減を同時に実現しました。近畿エリアではトレーラ入庫が不可の納品先が多いという課題があった。そのため、松原市の倉庫をストックポイント（SP）として活用、在庫を集約するとともに配送網を再編することで課題を解決。これにより、幹線輸送の効率化とラストマイル配送の柔軟性を両立させました。CO₂排出量83.2t削減、車両台数123台削減、ドライバー運転時間837時間削減を実現しました。トレーラ納入不可な場合のSP活用は、他地域・他荷主にも展開可能な汎用性の高いモデルであります。

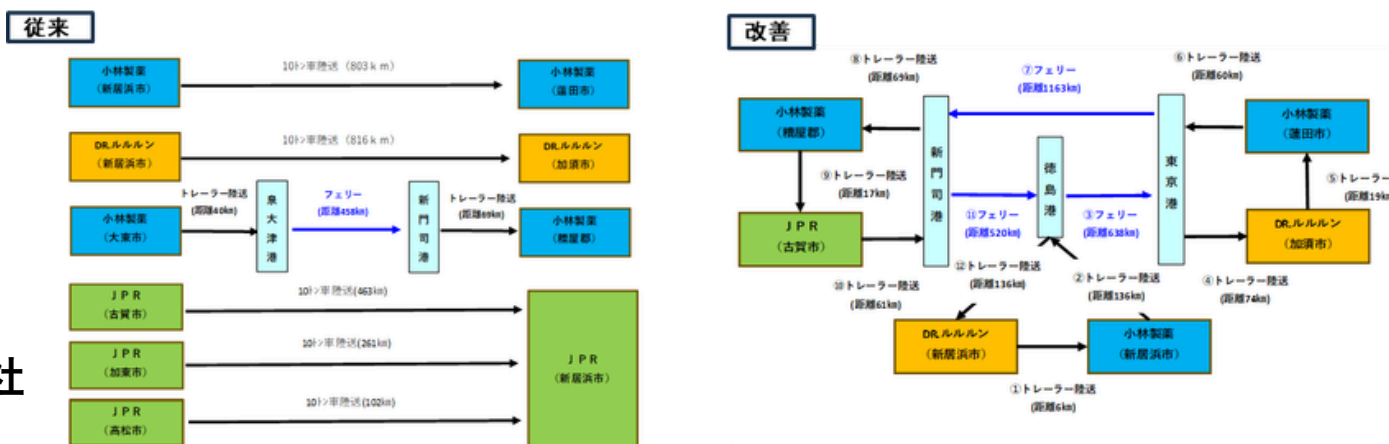
海上モーダルシフトによる異業種3社の共同輸送

関光ロジNEXT株式会社

小林製薬株式会社

Dr.ルルルン株式会社

日本パレットレンタル株式会社



各社と取引のあった関光ロジNEXTが仲介し、異業種3社による共同輸送&海上モーダルシフトの取り組みとなります。小林製薬・Dr.ルルルン・日本パレットレンタルの3社が抱えていた「小ロット輸送のモーダルシフト」「長距離トラックの確保」「出荷拠点分散」といった課題を整理、3社の発・着地が近接していたことに着目し、一筆書きの海上モーダルシフト輸送（東京～四国～九州）を設計、従来10t車で個別に陸送していた小ロット貨物を混載、実車率99%以上を実現しました。14MトレーラによりT11パレット12列積載を可能とし、四国から関東：小林製薬&Dr.ルルルンの混載、関東から九州：小林製薬貸切、九州から四国：日本パレットレンタル貸切、CO₂排出量20%削減、ドライバー運転時間65.9%削減を達成しました。

養生資材の往復共同利用による持続可能で効率的な物流体制の実現

F-LINE株式会社

味の素株式会社

味の素AGF株式会社

全国通運株式会社

①バラ荷役からパレット荷役への変更



※T11型パレットと12ftコンテナのサイズの相性の悪さ
荷台後方に約40cmの空間が生まれる



養生資材で空間を埋めて荷崩れ防止

②養生資材の往復共同利用

【実現：パレット荷役・養生資材の往復共同利用】

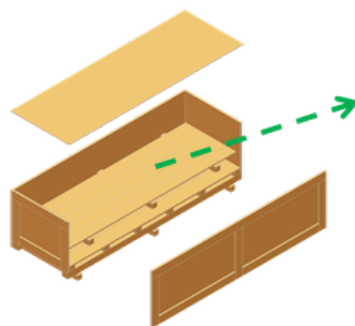


F-LINE(株)が、荷主である味の素(株)・味の素AGF(株)の加工食品輸送のパレット荷役化と同時に養生資材の往復共同利用を進めた取り組みです。バラ輸送のパレット化に際して、コンテナ内の隙間を養生資材で埋める方法を採用しましたが、そのままだと養生資材の返送が発生するため、味の素(株)（北海道から三重県）と味の素AGF(株)（三重県から北海道）で、養生資材を両方向で利用するスキームを構築し、養生資材の返送が不要となりました。その結果、パレット荷役化による荷役時間721時間削減、CO₂排出量13.0t削減を実現しました。

梱包木材形状の見直し提案による包装容積縮小 とプラスチック製緩衝材削減

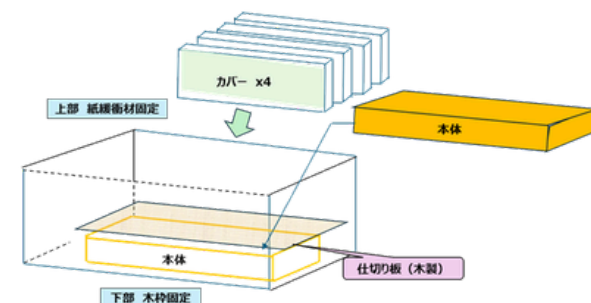
SBS東芝ロジスティクス株式会社

包装材料斜視図（2段構造の木箱）



大型かつ薄型のカバーを
縦て収納し、
カバーの形に合わせて
紙製緩衝材で保護

収納イメージ

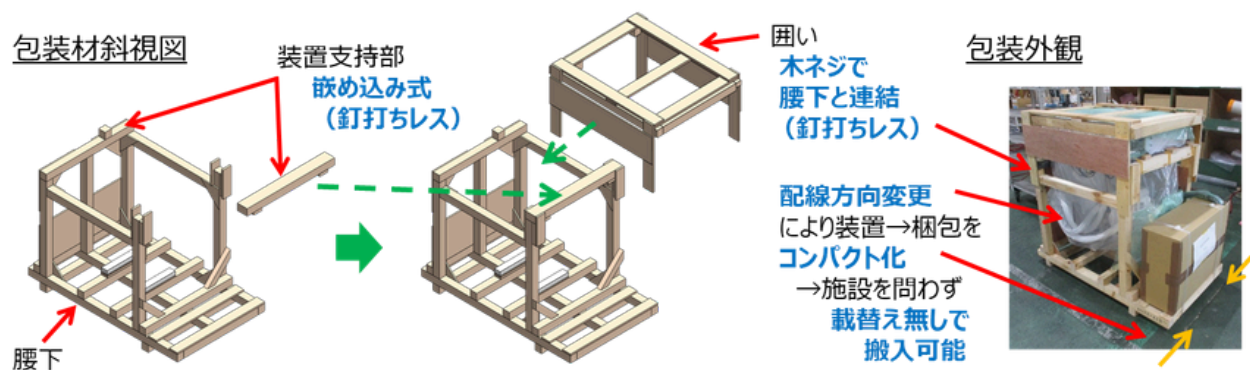


SBS東芝ロジスティクスが、医療装置の輸出梱包において新たな木箱を開発したことにより、包装容積を約30%削減した取り組みとなります。従来、4梱包であった本体・カバー・付属部品・マニュアルを、2段構造の木箱を開発することで2梱包に統合、その際、従来200袋使用していたプラスチック製充填材を、梱包資材を工夫することによりゼロ化としました。医療装置であるため耐衝撃性の確保にも苦労しましたが、大型かつ薄型のカバーを平置きではなく立てて収納し紙製緩衝材で仕切る等の工夫を凝らし、品質と容積削減の両立、さらには開梱作業の効率化も実現しました。元となる梱包仕様書は荷主の所有であり、荷主との連携・協働によって成立した持続可能な包装改善モデルであります。

医療装置用包装改善

DFLによる包装簡素化と安全な搬入・据付作業を両立した包装開発

SBS東芝ロジスティクス株式会社



SBS東芝ロジスティクスが、荷主と共同でDesign For Logistics(DFL)※の考え方をを用いて、医療装置の包装・搬入・据付工程を改善した取り組みとなります。従来、搬入口の狭い医療施設では幅の狭い腰下への載替え作業が必要で、ユニック車による吊り作業を伴う高リスク作業となっていました。また、木枠梱包が釘打ちされており、開梱作業に時間と労力を要し、装置への傷付きリスクもありました。本取り組みでは、荷主の設計部門と協議を重ね、製品配線方向変更による装置のコンパクト化により、入口が狭小な場合でも、現場での積替作業完全廃止、さらに木枠を釘レス構造に変更して安全性向上&開梱時間半減・作業員1名化を実現した、物流側から製品設計に踏み込んだDFLの事例であります。 ※DFL…製品の企画・設計段階から輸送や保管の効率化を考慮し、包装の最適化や積載効率の向上を図る取り組み

輸送会社別に分断された港湾・空港物流の再設計 — 周遊型統合輸送モデルによる構造改革 —

ボッシュ株式会社

日本通運株式会社

株式会社近鉄エクスプレス



ボッシュが、従来の、「輸送会社ごとの個別運行」を前提とした物流を、港湾・空港単位「ルート別・日別」に抜本的に再設計した取り組みとなります。本モデルでは、輸入配送／輸出回収を同一トラックで実施し、LCL貨物を最大3日集約して10t車での周遊輸送に転換、併せて緊急便の構造的削減、積載率85%以上のKPI管理、空車回送の統合設計など、輸送設計そのものを再定義し、トラック便数約50%削減、走行距離82,500km削減、CO₂排出量173トン削減を実現しました。この際、日本通運・近鉄エクスプレス・阪急阪神エクスプレス・西濃運輸など調整を行い、輸送会社統合ではなく「設計統合」による協調モデルを構築した点が特徴であります。新規システム投資は行わず、既存データ分析と設計思想の転換のみで構造改革を可能としました。

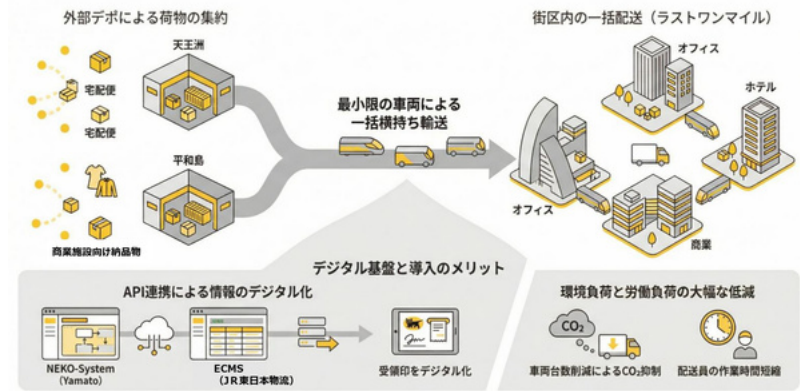
奨励賞

TAKANAWA GATEWAY CITY開発コンセプトに基づく、 荷物の外部集約・館内一括配送による持続可能な都市物流モデルの構築

ヤマト運輸株式会社

東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）

株式会社ジェイアール東日本物流



ヤマト運輸とJR東日本グループが連携し、TAKANAWA GATEWAY CITYにて

「外部集約」と「館内一括配送」による持続可能な都市物流モデルを構築。

従来の課題 多数の運送事業者が各テナントに個別納品するため、非効率が発生していた。

【具体的な対策】

- 外部集約：宅配荷物は天王洲、非宅配荷物は平和島のデポにそれぞれ集約。
- 一括配送：シャトル便（非宅配荷物の一部にFCトラック導入）で街区へ一括輸送し、車両の乗り入れ台数を大幅削減。
- 館内物流：専門配送員が、宅配・非宅配を区別せずテナントへ一括配送。
- デジタル活用：物流システム開発により、リアルタイム追跡、誤納品防止、ペーパーレス化、Slack連携による運用効率化を実現。

【導入効果（年間トラック削減台数）】

宅配車両：744台（78%削減）非宅配車両：24,000台削減。

奨励賞

DX分析に基づく輸入港切替による低炭素・省人化物流の構築 (東京港→千葉港)

三井化学株式会社

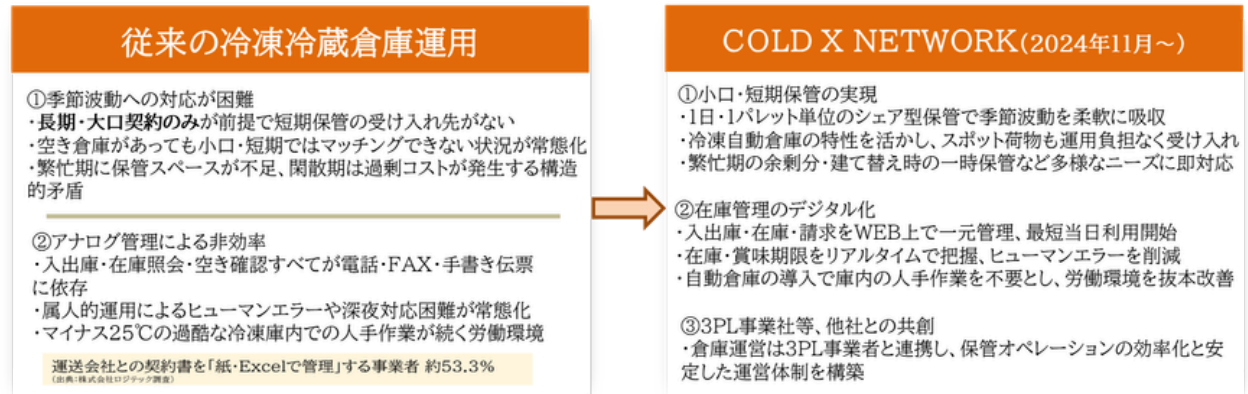
山九株式会社



三井化学とその3PLを受託する山九が、DX分析に基づいて輸入港を変更（東京から千葉）と併せ、効率的な物流を構築した案件です。東京港はコンテナ引き取りに長時間を要する一方、千葉港は混雑がなく、かつ三井化学市原工場周辺の在庫拠点にも近いという特性があります。両社の定期的な物流改善会議の中で、三井化学の物流BIツールと生成AIを活用し、輸入貨物の動線・港湾混雑・トレージ距離・CO₂排出量を詳細分析し、千葉港を利用することで、待機時間の大幅削減、輸送距離短縮、CO₂削減効果が最も高いことを特定しました。東京港ではドライバー待機・トレージ距離の増大・CO₂排出量増加が課題となっていました。2025年10月から一部製品で運用開始、CO₂排出量21.2t（70%）削減、ドライバー運転時間385時間(71%)削減となっています。また千葉港ポートセミナーで荷主講演を行うなど、社会的発信にも取り組み、地方港活用モデルケースとして注目されています。

季節変動と在庫管理のアナログ依存を解消した、 冷凍保管の共創プラットフォーム

X NETWORK株式会社



X NETWORKが、短期・小口保管に対応した冷凍保管プラットフォーム「COLD X NETWORK」を構築・運用している取り組みとなります。従来、冷凍倉庫においては一般に「季節変動による保管量の急増」「長期・大口契約が前提の倉庫慣行」「電話・FAX・手書き伝票によるアナログ管理」という課題がありました。本サービスでは1日・1パレット単位から、必要な期間・必要な量だけ保管できる柔軟な仕組みを実現し、また、入出庫指示等のWEB上で一元化、また環境面では、自然冷媒（CO₂）、太陽光発電、高断熱設計により温室効果ガス削減を実現しました。登録社数510社(2026年3月時点)に達し、柔軟な仕組みの冷凍倉庫の潜在的需要を汲んだ取り組みであります。

「賃貸型・マルチテナント型冷凍冷蔵倉庫」の開発による、 持続可能なコールドチェーン基盤の構築



LOGI FLAG
COLD



LOGI FLAG
TECH



LOGI FLAG
DRY & COLD

霞ヶ関キャピタル株式会社

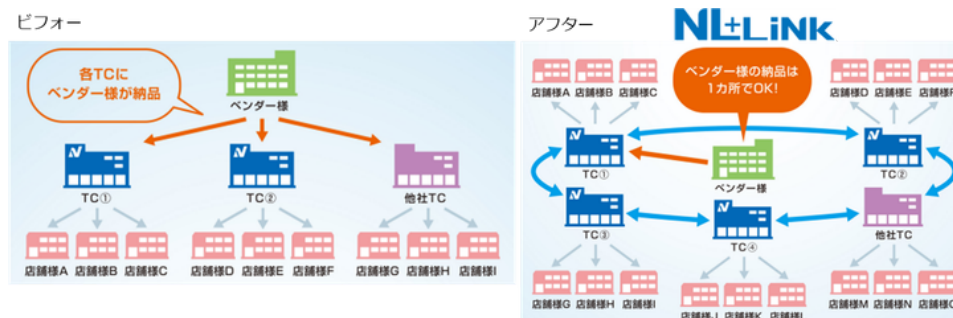


- ①供給不足解決に向け、約6年で全国22棟*の倉庫計画
賃貸型・マルチテナントに対応可能な次世代型物流施設ブランド「LOGI FLAG」の企画・開発 ※冷凍冷蔵倉庫以外のアセットも含む
- ②2030年のフロン規制を見据え、環境配慮型倉庫の開発
温室効果の小さい自然冷媒(ノンフロン)を採用し、脱炭素社会の実現に貢献する倉庫を提供
- ③安定収益の見込めるアセットとして評価
デベロッパーとしての側面を活かし、多くの金融機関や投資家から資金の提供を受けられるアセットとして評価されるようになった

霞ヶ関キャピタルが、従来なかった「賃貸型・マルチテナント型冷凍冷蔵倉庫」を開発し、荷主・物流事業者が初期投資なしで冷凍・冷蔵倉庫を利用できるようにし、自動化により低温下での作業を削減した取り組みです。従来、冷凍冷蔵倉庫は自社所有型が主流でしたが、2030年のフロン全廃規制に対応できない中小倉庫の廃業リスクが高まっています。こうした構造的な供給不足を背景に、霞ヶ関キャピタルは2022年に同取り組みの第1号「LOGI FLAG COLD市川Ⅰ」を竣工、冷凍物流インフラの新たな供給モデルを確立しました。自然冷媒を標準採用し2030年規制に先行対応、さらに太陽光発電・高断熱設計・自動温度管理により環境負荷を大幅に低減しています。また冷凍自動倉庫「LOGI FLAG TECH」を導入し、-25℃環境での入庫・保管・出庫を完全自動化、荷待ち時間削減、保管効率向上を同時に実現しました。現在全国21拠点を開発中です。

食品小売物流におけるベンダー様への効率的な輸送サービス 「NL+LiNK」

株式会社ロジスティクス・ネットワーク



ロジスティクス・ネットワークが、TC（トランスファーセンター）どうしの一括商品移送（他社製品含む）の導入により、納品ベンダーによる複数TCへの個別納品を不要とした取り組みです。従来は、各納品ベンダーが各TCへ個別に納品していたため、配送回数・荷待ち時間・積載効率において非効率が発生していましたが、「NL+LiNK」サービスにより、ベンダーは1拠点に納品後、ロジスティクス・ネットワークが他TC向け輸送も一括・合積みして行うことにより、ベンダーからTC向け配送を集約・軽減する仕組みを構築。これにより配送回数・荷待ち時間・CO₂排出量およびドライバー拘束時間を削減、高積載率を実現、働き方改革の観点でも大きな効果を上げています。荷受け時間調整や、他社小売向け商品を扱うための調整など、運用面での課題を克服し、2024年以降の本格運用体制となっています。食品小売物流における川上領域の効率化という、これまで手つかずだった領域に踏み込み、業界全体の物流効率化に寄与する取り組みとなっています。

石川県～大阪府

ダブル連結トラック乗り継ぎ運行によるCO₂排出量と運転時間の削減

ニッコン株式会社
 コマツ物流株式会社
 石川県



ニッコンが、ダブル連結トラック導入と、中継乗り継ぎ方式を組み合わせた輸送モデルを構築した取り組みです。石川県～大阪府間の建設機械部品輸送において、従来は大型トラック2台/日による輸送としていましたが、これをダブル連結トラック1台/日に集約し、加えて、滋賀県内営業所を乗り継ぎ拠点とすることで、ドライバーの日帰り運行が可能になりました。双方の工場出荷タイミングを調整することでリードタイムは維持しており、またトラックバース予約システムの活用により積み降ろし時間増にも対応しています。CO₂排出量38.8%削減、総運転時間47.6%削減、一方、積載重量13.0t→21.3t (+64%)、積載容積61.5m³→116.2m³ (+89%)へと向上しています。さらに、石川県・コマツ物流との産官連携により、県内企業の脱炭素化支援、幹線輸送の効率化、温室効果ガス削減施策の立案など、地域全体の物流最適化にも寄与しています。中距離輸送におけるダブル連結トラックの実装モデルとして高い再現性を持つ取り組みとなっています。

国内の全開発物流施設へのLCA算定導入と脱炭素化標準モデルの構築 ～国の制度化を見据えた先行的取り組み～

プロロジス

住友林業株式会社



プロロジスパーク古河6



プロロジスパーク八千代2



プロロジスパーク岡山

プロロジスが、物流施設の建設段階における環境負荷を削減するため、同社が日本国内で開発する原則すべての物流施設に対し、住友林業の協力により、国の制度化に先駆けてLCA（ライフサイクルアセスメント）算定を導入し、GHG排出量の可視化を実現した取り組みとなります。建設段階の排出量を可視化することで、資材選定や施工方法の最適化が可能となり「プロロジスパーク古河6」（2024.12竣工）では建設段階のGHG排出量17%削減、八千代2（2025.4竣工）では6%削減、岡山（2025.9竣工）では10%削減を達成しました。また、環境性能とコスト合理性を両立する工夫を積み重ね、削減効果の高い施策を標準仕様として取り込むことで対応を可能としています。

高断熱性の長期間維持を実現した環境配慮型断熱輸送器材 「プロテクトBOXサーマル」の開発

日本通運株式会社

タイガー魔法瓶株式会社

岐阜プラスチック工業株式会社

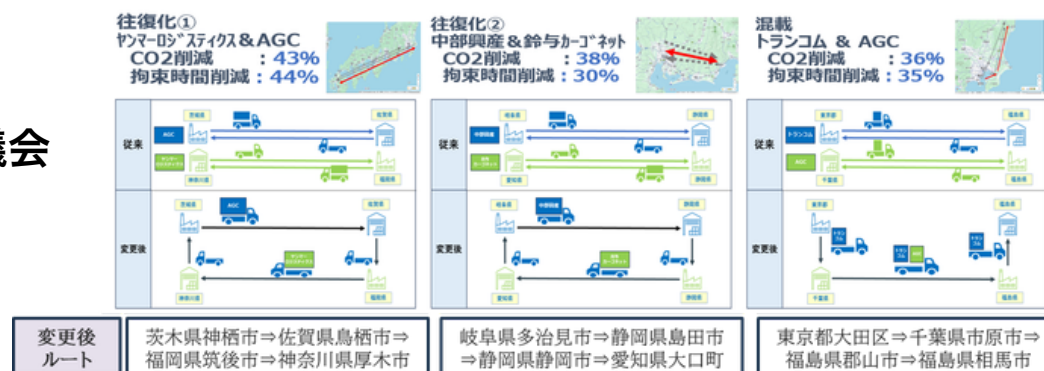


日本通運がメーカーと協力して、常温車両で冷凍・冷蔵品の輸送を可能とする、新しい断熱輸送器材を開発した取り組みとなります。従来、温度帯が異なる貨物はそれぞれ専用車両を必要とし、特に少量の場合、非効率が生じていました。この環境配慮型断熱輸送器材「プロテクトBOXサーマル」は、タイガー魔法瓶が開発したステンレス密封真空断熱パネル（TIVIP）と、岐阜プラスチック工業の軽量・高強度ハニカムパネル（TECCELL）を複合した断熱ユニットパネルを採用、庫内を貨物自身の温度で長時間維持できるため、冷凍・冷蔵貨物を通常車両に積載し、常温貨物と混載輸送することが可能となりました。冷凍車・冷蔵車の使用台数削減、従来のバラ積み、パレット形状の本BOXに置き換え積卸作業の省力化が可能となります。

奨励賞

共同輸送データベース(traevo noWa)による持続可能な物流～ フィジカルインターネットの実現～

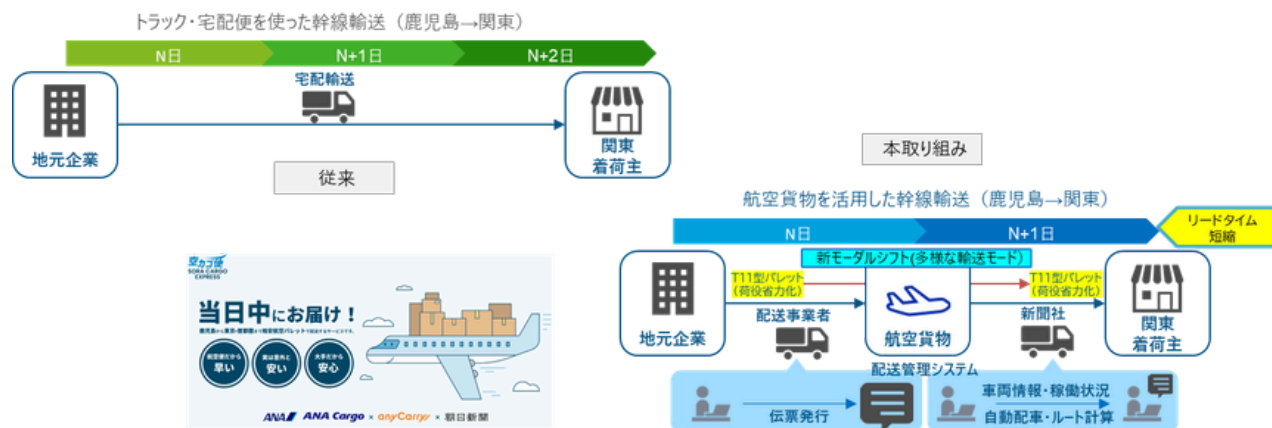
一般社団法人 運輸デジタルビジネス協議会
株式会社traevo



匿名化したデータに基づいて共同輸送の相手を探索できる共同輸送データベース「traevo noWa」を活用して実現した共同輸送の事例となります。TDBC（事務局；非営利）とtraevo（事業会社；システム構築・運営）は、デジタコ等の動態管理プラットフォーム「traevo Platform」で収集した輸送データを基盤に、共同輸送相手を検索できる「共同輸送データベース（traevo noWa）」を構築しました。参加各社による詳細住所・貨物情報の提供は不要、社名も双方合意まで非公開として、競合・異業種間でも探索可能なユニバーサル設計としています。発着荷主どうしが直接関与し、輸送力だけでなく、荷役やトラックのスペック等を調整し、単発でなく継続する案件を目指しています。実現事例として、往復輸送（ヤンマーロジスティクス&AGC；関東～九州）、同（中部興産&鈴与カーゴネット；東海地方内）、混載輸送（トランコム&AGC；関東から福島県）があります。

「国内航空輸送と既存配送網の融合による 地域創生型モーダルシフト『空カゴ便』の構築」

株式会社ANA Cargo
株式会社エニキャリア
株式会社朝日新聞社
鹿児島県



鹿児島地区～首都圏間で、航空機の貨物空スペースを活用して、鮮度保持が不可欠な農・畜・水産品等のモーダルシフトに取り組んでいる案件です。鹿児島～東京間を陸路トラック輸送する場合の走行距離は1,300km以上のため、労働時間規制によりドライバー1名運行では翌々日着輸送でも難しくなっており、鮮度保持が必要な貨物の物流が課題となっていました。そこで、航空会社、ラストマイル輸送を担う事業者及び地元自治体が協力し、鹿児島地区の豊富な農・畜・水産品の長距離輸送の新たな仕組みを構築しました。空スペースと、既存の地域配送リソースの有効活用に、鹿児島県による地元事業者のニーズ把握を組み合わせ、物流が引き金となって地域の産業競争力が損なわれないようにする取り組みであります。