

－ 皆で運ぶ、物流の未来 －
物流課題解決を目指す、NLJ活動の現状と将来

2023年11月1日
NEXT Logistics Japan (株)
代表取締役CEO 梅村幸生

悲劇の真相は

運びたいものに対しトラックが足りない

原因

日本国内の運びたい「モノの量」に対し、
運ぶための「輸送キャパシティ」が足りていない

日本の物流課題 5つの驚き

驚き

1

驚き

2

驚き

3

驚き

4

驚き

5

驚き

1



夫の好物を
作れないわ

日本の貨物輸送量のうち

91.6%^[1] がトラック輸送

時間外労働時間上限：年間 960 時間へ

全物流の 60%^[2]

長距離^[3] ほど届かなくなる！

2030 年には
1/3^[3] の荷物が
運べなくなる

※ 物流の 2024 年問題… 14.2%^[4] の荷物が届かなくなる。
これは始まりに過ぎない。

[2] 国交省「物流生産性向上に資する幹線輸送の効率化方策の手引き」
[1] [3] [4] 経産省・国交省「持続可能な物流の実現に向けた検討会」

驚き

2

家庭に届かなくなる前につくれない!

トラック輸送の多くは企業物流やその生産を支える原材料や農作物などの輸送

全物流の90%が企業間物流 (BtoB) ^[5]

BtoC

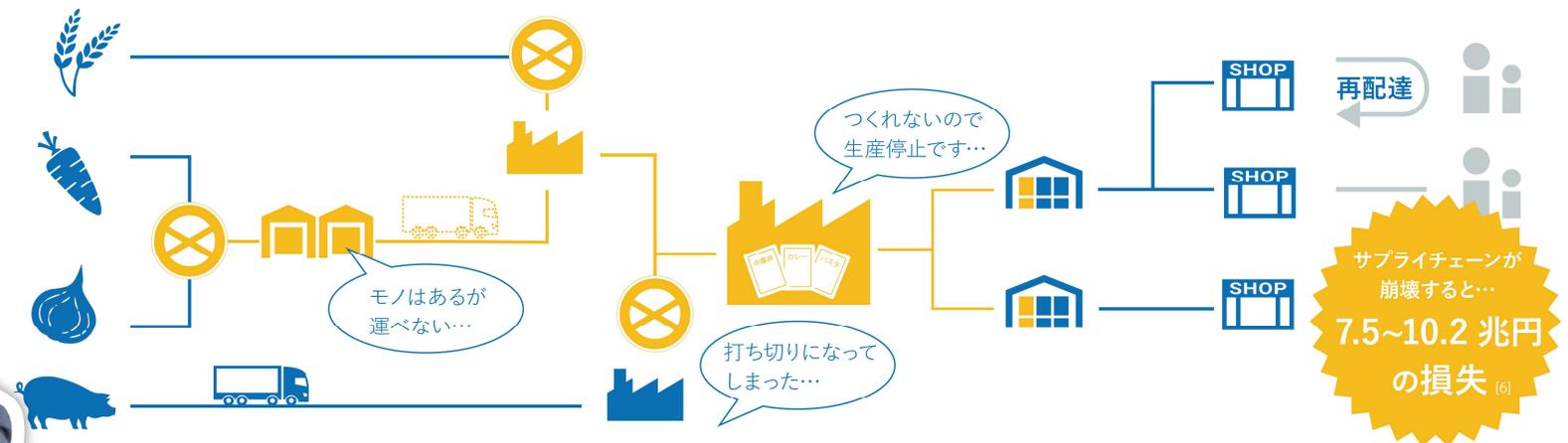
原料・サプライヤー

メーカー

物流センター(卸)

小売店

消費者



家族が待っているのに帰れない

※ 物流は誰の責任?...適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を「トラックGメン(仮称)」が実施、強化される。当該Gメンの「働きかけ」「要請」に応じない場合は企業名の公表等が行われる。^[7]

[5] Response.jp 小野塚征志「物流崩壊の深層と処方箋」

[6] 経産省「フィジカルインターネットロードマップ」

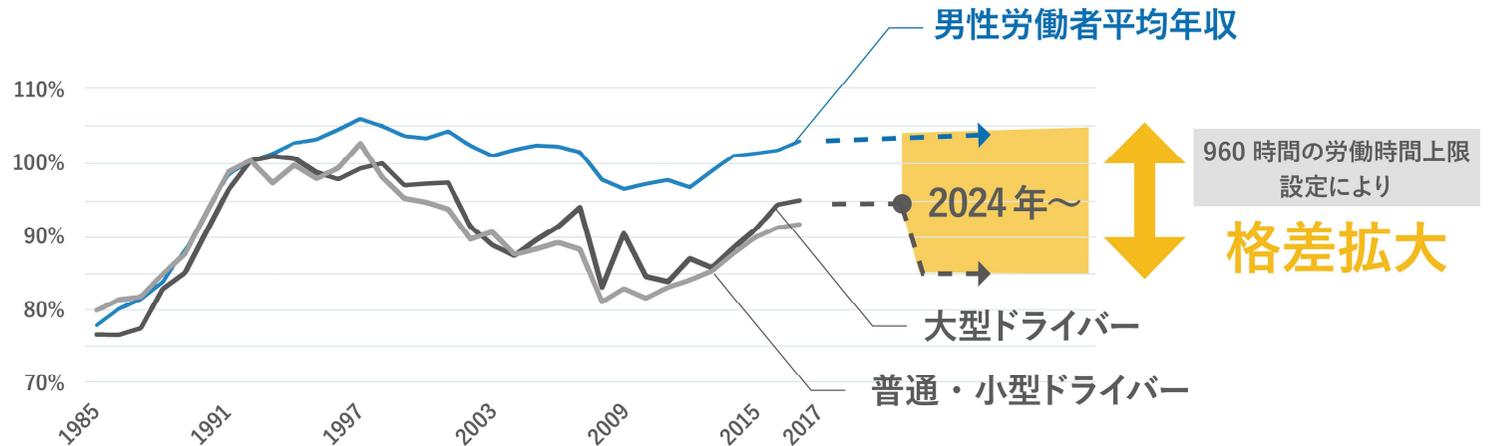
[7] 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新に向けた政策パッケージ」

驚き
3

かつてドライバーは「キツいが、稼げる仕事」だったが…

労働時間が 2 割長く^[8]、給与は 2 割低い^[9]

年収水準の推移 (1992 年基準)



厚生労働省『賃金サイエンス』各年版より

※ドライバー不足により 2030 年には輸送能力の 19.5%(5.4 億トン) が不足
2024 年問題の影響と合わせると輸送能力の 34.1%(9.4 億トン) が不足^[10]

[8] 厚生労働省「賃金センサス」各年版

[9] 厚生労働省「賃金構想基本統計調査」

[10] 経産省・国交省「持続可能な物流の実現に向けた検討会」

驚き

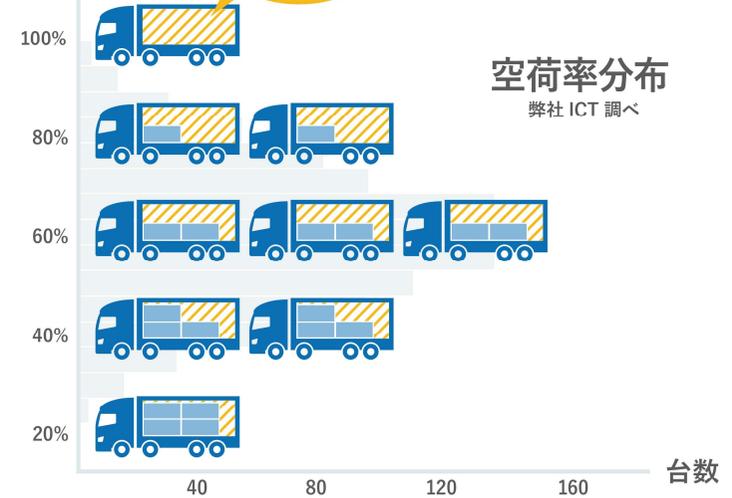
4

無駄

6割が空気を運んでいる!

空荷

空荷率



小ロットを多くのドライバーが運んでいる現状

今日届くと思っていたのに間に合わない!

行きは満載

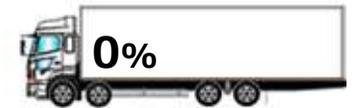
帰りの便は運ぶものが少ない

帰りは空っぽ

すぐ欲しい(即日配達)への対応

<平均積載率 4割のイメージ>

帰り荷って
本当にありますか？



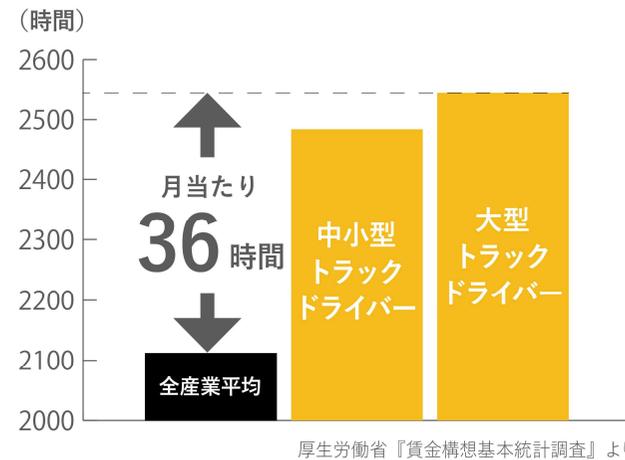
1日の
すべての便が
「満載」
ですか？

- 企業物流はワンウェイ
- 帰り荷は
「物流事業者が うまくやってくれている」
- 企業物流は 変動する
- 変動分は
「物流事業者が うまくやってくれている」

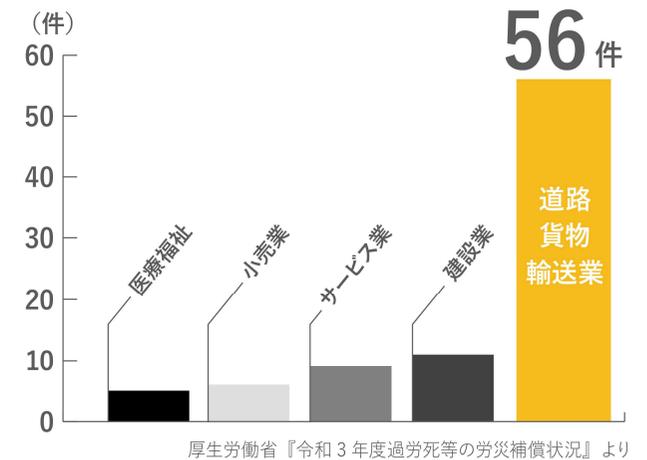
驚き
5

年間 960 時間 = 月当たり 80 時間は まだ過労死ライン！

年間労働時間



脳・心臓疾患の労災 (支給決定件数)



※物流の2024年問題は2024年で終わらない

今後、全産業平均レベルまで労働時間の制限が進んでいく可能性が高い

NEXT Logistics Japan の使命

経済・社会を支える 物流を止めない

ドライバー不足や低い積載率など
様々な課題によって持続可能性が危ぶまれる
物流業界で最適で健全な物流を実現



ドライバー不足

2024年問題
サプライチェーン維持

9 産業と技術革新の
基盤をつくらう



カーボンニュートラル

SCOPE3における
CO2排出量ゼロ

13 気候変動に
具体的な対策を



ホワイト物流

ドライバーに優しい
物流業界の
「働き方改革」

3 すべての人に
健康と福祉を

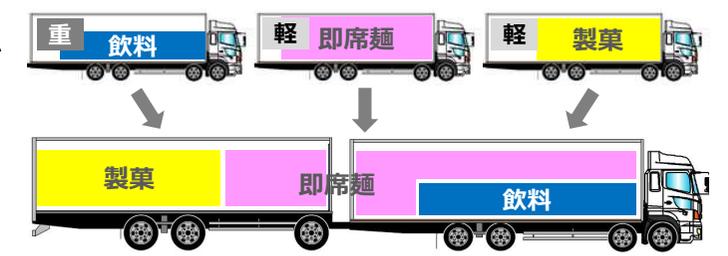


トラック荷台の使い切り Connected

1人のドライバーで より多くの荷を運ぶ Autonomous

業種業態を超えた荷主が 1台のトラックをシェア Shared

トラックの電動化 Electric



異業種の荷による ダブル連結トラック + コンサイ



会社概要

会社名	NEXT Logistics Japan 株式会社
本社所在地	東京都新宿区西新宿1丁目26-2 新宿野村ビル34階
設立日	2018年6月1日
代表者	梅村 幸生
資本金	796百万円（資本準備金含む）
役員	梅村 幸生：代表取締役社長CEO 片平 英司：取締役 首藤 若菜：取締役

株主

アサヒグループ
ジャパン(株)



江崎グリコ(株)

すこやかな毎日、
ゆたかな人生



(株)ギオン



(株)キューソー
流通システム



株式会社キューソー流通システム

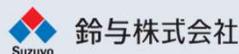
鴻池運輸(株)



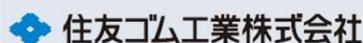
澁澤倉庫(株)



鈴与(株)



住友ゴム(株)



摂津倉庫(株)



千代田運輸(株)



トランコム(株)



(株)ニチレイロ
ジグループ

選ばれつづける仕事。



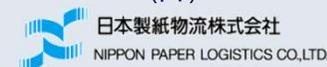
日清食品ホール
ディングス(株)



日本梱包運輸
倉庫(株)



日本製紙物流
(株)



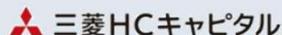
日野自動車(株)



(株)ブリヂストン



三菱HC
キャピタル(株)



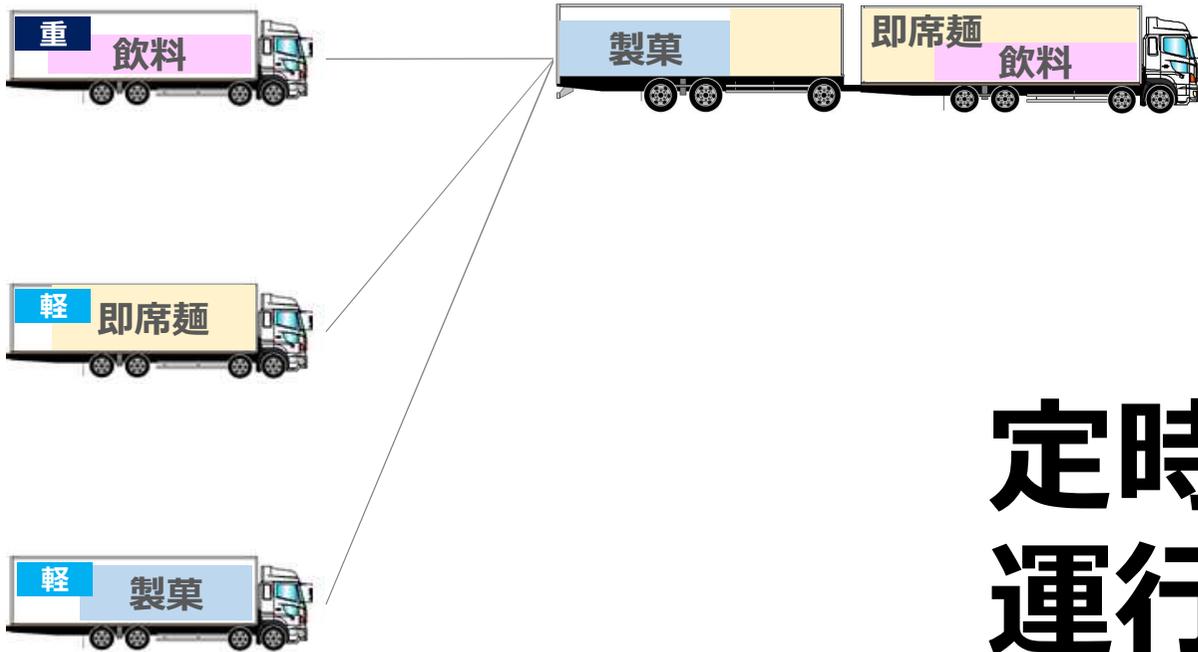
三菱UFJ銀行(株)



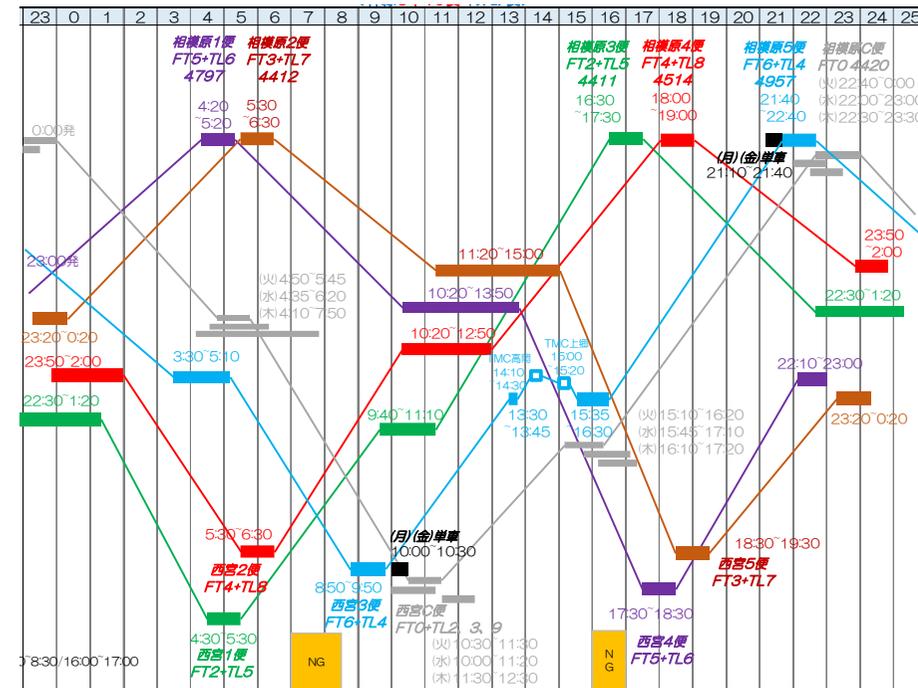
(株)ユーネット
ランス



異業種の荷による W連結トラック + 混載



定時 運行



トラック輸送の生産性 =

積載率 × 稼働率

業種・業態を超えた荷主



選ばれつづける仕事。



すこやかな毎日、
ゆたかな人生



住友ゴム



日本製紙物流株式会社
NIPPON PAPER LOGISTICS CO.,LTD.



日清食品ホールディングス



Solutions for your journey

Connected

車両×荷物×ドライバー情報による
物流効率化、安心/安全な運行

Autonomous

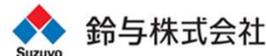
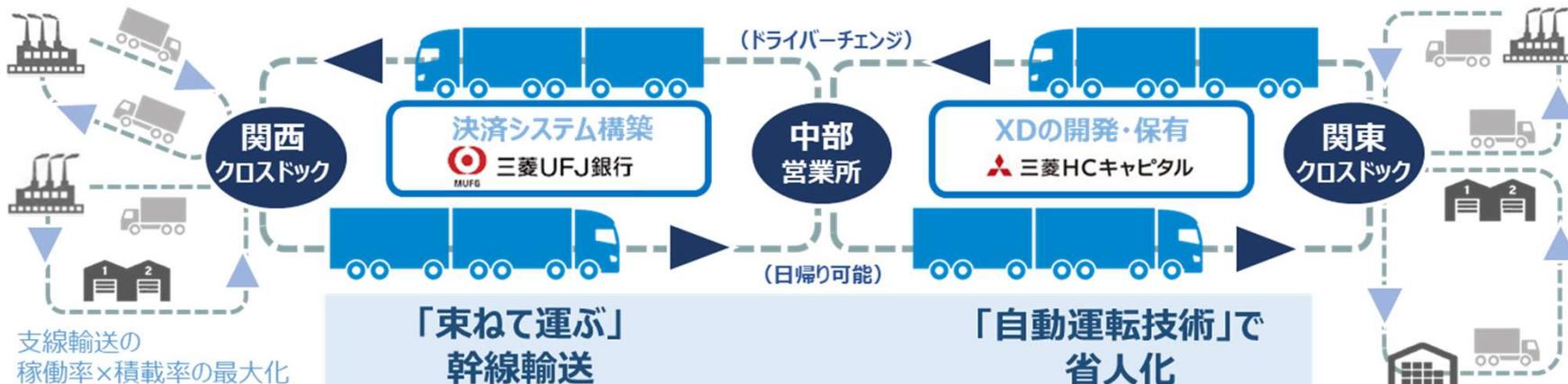
自動運転
自動荷役

Shared

各種荷主の混載
共同輸送

Electric

燃料電池トラック
水素ステーション設置



様々なノウハウを持つ物流事業者

CASE技術を活用した新たな領域への挑戦



Eat Well, Live Well.



AJINOMOTO



NLJ Plus+



富士フイルム ロジスティクス株式会社
FUJIFILM Logistics Co., Ltd.



株式会社DNPロジスティクス



複合積載率 (効率)

65%

直近3か月平均

89%

最大：7月19日西宮4便

参考：ロードファクター (統計値) 38%

2019年12月の事業開始以来4年で、着実に社会課題解決に寄与

トラック保有台数 

11 編成(ダブル連結トラック)

運んだ荷物の量 

137,000 トン

輸送力 

250 %(業界平均比)

積載率 

65 %(業界平均38%)

省人化の効果 

▲6,600 人(▲43%)

CO2低減の効果 

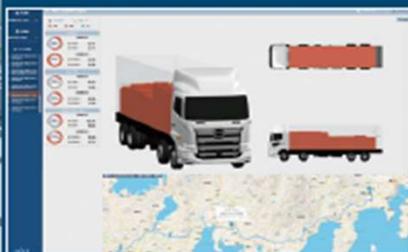
▲1,350 トン(▲25%)

(2023年9月末時点)

つながろう。物流の未来と。

あらたなテクノロジーの実装で物流の付加価値を最大化

Connected



物流情報・荷姿標準化
フィジカルインターネット

Autonomous



自動運転・自動荷役

Shared



クロスドック・車両
アセットシェアリング

Electric



車両の電動化



日本初！ダブル連結による
CACC/LKA 実証中



NEXT
LOGISTICS



食品



缶



紙製品



化粧品



機械



酒類

業種・業態を超えた 荷物の混載



ロール紙



洗剤



樹脂



自動車
部品

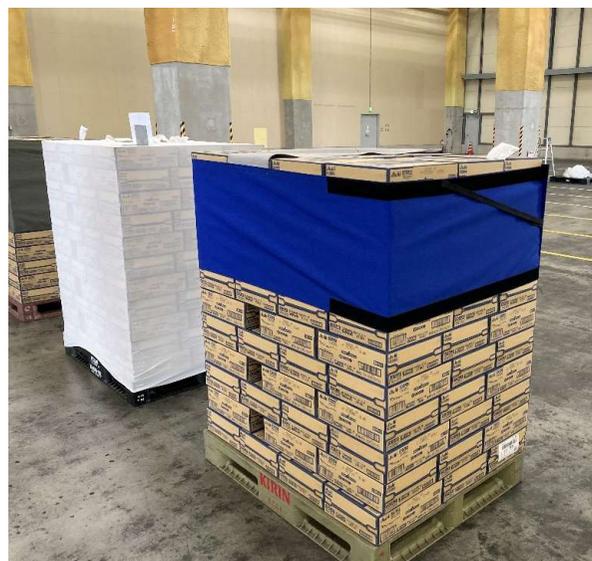


清涼
飲料



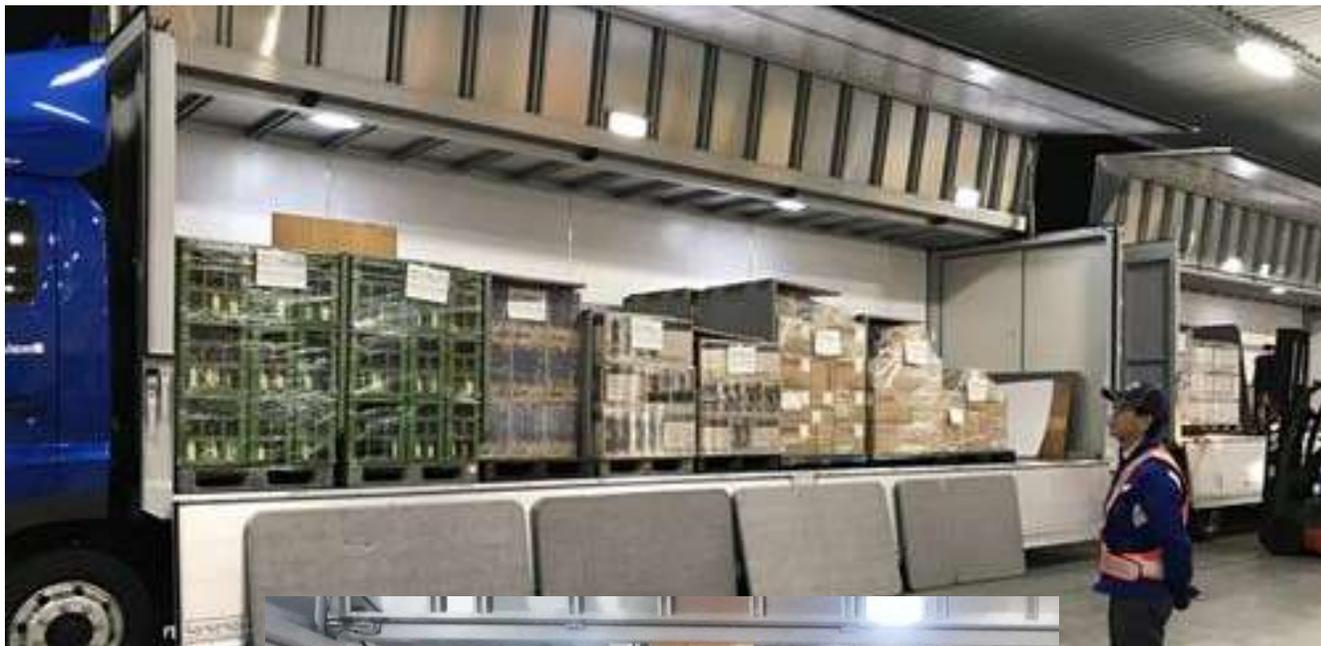
工業
製品

異業種多種・多様な 荷姿・情報



組合せ最適に積む

天面の高さが揃わない



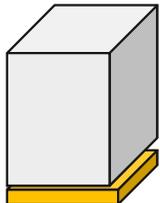
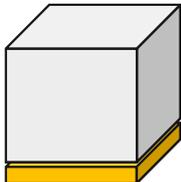
ケースに入っていない



におい品の取り扱い

強度が 足りない

荷姿の標準化 (経済産業省物流MaaS実証)

品目	飲料	日雑 加工食品	自動車部品 輸出品・冷蔵・冷凍
パレット サイズ	 1,300 ~1,600mm	 1,100 ~2,200mm	 1,200 ~2,400mm

縦×横 高さ	パレット		
	1 9型 : 900x1,100 (Pパレ)	2 11型 : 1,100x1,100	3 12型 : 1,000x 1,200 (デンソーパレット)
1,100	①	②	③
1,300	④	⑤	⑥
1,500	⑦	⑧	⑨

荷姿・タイミングの調整により、



積載率 **85** % CO₂ ▲ **35** %

世界初 全高4.1mダブル連結トラック



荷室容積 **150m³**・大型トラック**2.5台分**

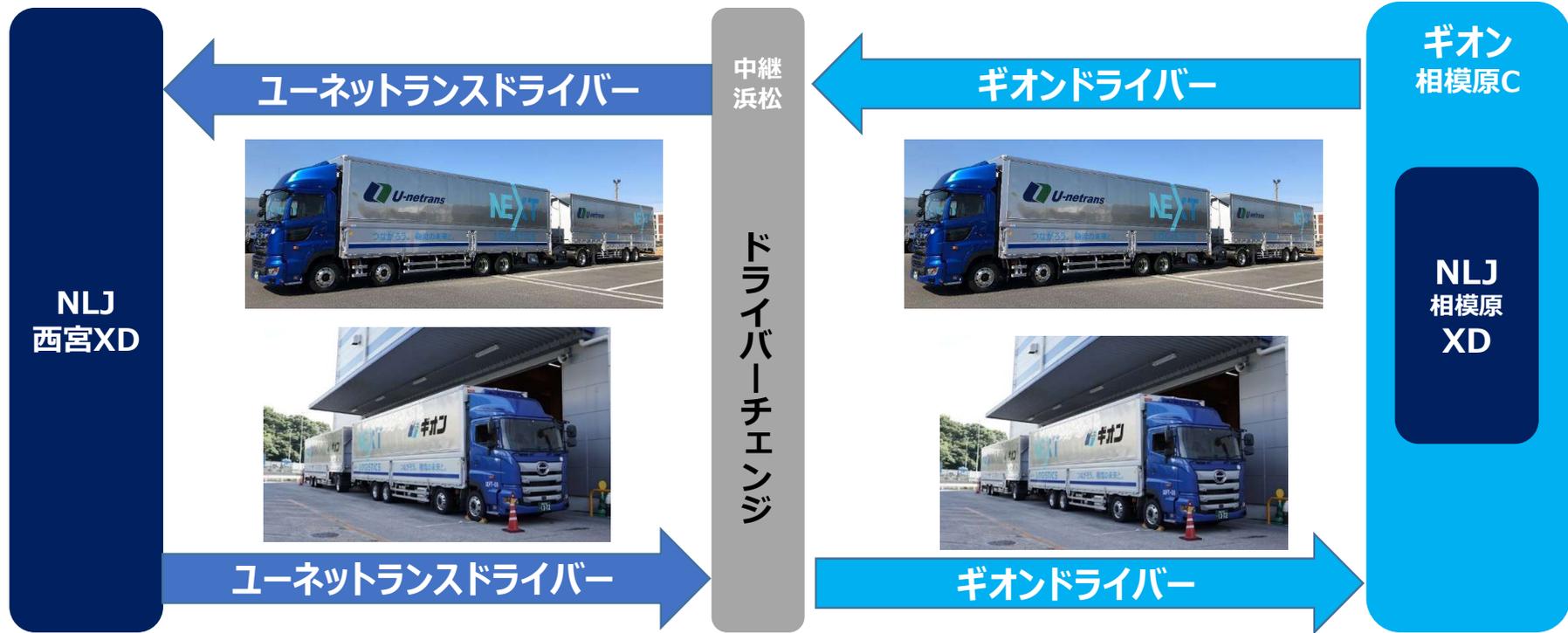


輸送

シェアリング



長距離幹線輸送を皆で支える



荷

×



トラック

×



ドライバー

A: MIX



B: Change



C: Change XL



世界初 自動割り付け×積付けシステム

NeLOSS (ネロス)

NEXT Logistics Optimal Solution System



量子コンピュータ

荷物情報

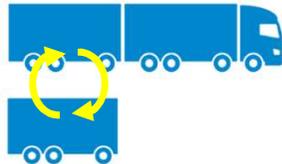
	飲料 重量荷 上段利用OK
	食品 軽量荷 上段利用NG
	材料 背高荷 上段利用NG



荷室



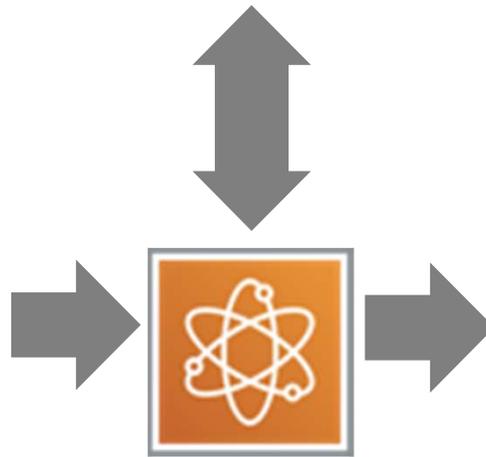
時間



車両



荷姿



NeLOSS
アルゴリズム



約2時間 ⇒ 40秒

ログアウト

計算インプットデータ引き出し画面

積付対象* 新規配送依頼 積付済配送依頼

持込予定日From* 2022/08/04

持込予定時間From* 06:00

持込予定日To* 2022/08/04

持込予定時間To* 10:00

データ引き出し

予定稼働と積載率一覧 (稼働形態をクリックすると積付図にジャンプします) ※翌週月曜は参考

便	項目	9月5日		9月6日		9月7日		9月8日		9月9日		9月12日	週平均
		朝	夕	朝	夕	朝	夕	朝	夕	朝	夕	朝	
相模原 1 便	稼働形態	フルトレ		フルトレ									
	容積	36.3%		62.5%		62.5%		50.4%		62.5%		36.3%	54.8%
	重量	78.5%		95.7%		95.7%		69.5%		95.7%		78.5%	87.0%
西宮 4 便	稼働形態		フルトレ										
	容積		59.0%		74.4%		74.4%		74.4%		37.1%		63.8%
	重量		85.1%		82.4%		82.4%		82.4%		72.6%		81.0%
相模原 2 便	稼働形態	フルトレ		フルトレ									
	容積	36.3%		57.2%		57.2%		57.2%		57.2%		36.3%	53.1%
	重量	78.5%		92.3%		92.3%		92.3%		92.3%		78.5%	89.5%
西宮 5 便	稼働形態		フルトレ										
	容積		47.5%		47.5%		47.5%		47.5%		47.5%		47.5%
	重量		38.0%		38.0%		38.0%		38.0%		38.0%		38.0%
相模原 3 便	稼働形態	連休		単車		フルトレ		フルトレ		フルトレ		連休	
	容積		東西パラス ×により、 非効率	0.0%	0.0%								
	重量			0.0%		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%	
西宮 6 便	稼働形態		単車		フルトレ		フルトレ		フルトレ		連休		
	容積		29.3%		59.0%		50.8%		37.1%				46.0%
	重量		35.2%		85.1%		63.9%		72.6%				67.9%

過去の実績データ・傾向より オーダーを 予測

週間積付計画

積付図作成便: 西宮 2 便

積付図ボックス貼付: 追加ボックス貼付

フルトレロック・図形コ

【 9月9日 18:20 発 相模原 4 便 】 運行種別: フルトレーラー (段付) 荷量多いため、森永、トップスを分割して積載

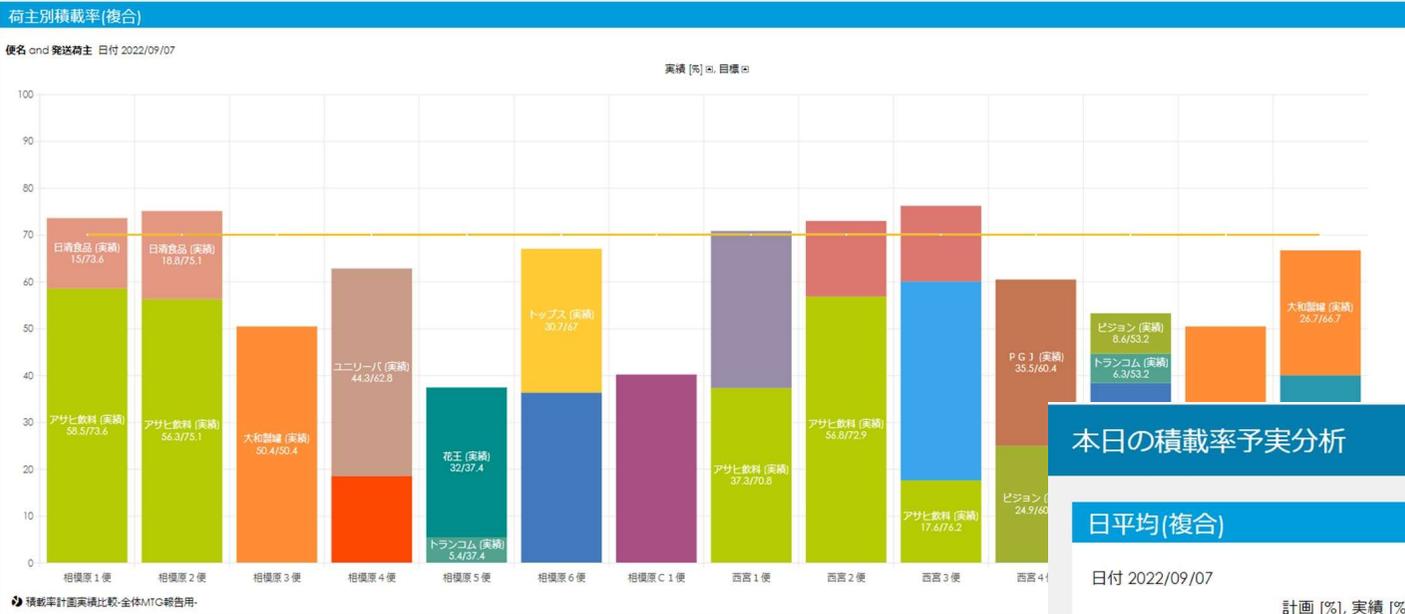
フルトレ右側

項目	値	トラクタ	トレーラー	合計
		容積	39.4 m ³	
容積	積載率	65.9%	49.6%	0m
		57.6%		
重量	値	9.2 t	11.0 t	合計 20.2 t
		79.3%	93.8%	0t
複合積載率		86.6%		72.1%

No.	送り状No.	発送荷主	商品コード	品名	サイズ L	サイズ W	サイズ H	容積 m ³	重量 kg	PL 個口数	荷物識別番号	積付PL数				容積m			重量 t			段
												トラクタ	トレーラ	合計	積残数	トラクタ	トレーラ	合計	トラクタ	トレーラ	合計	

デイリーで輸送の予実管理

予測精度UP



本日の積載率予実分析

日平均(複合)

日付 2022/09/07

計画 [%], 実績 [%], 目標

平均積載率 (実績) [%]

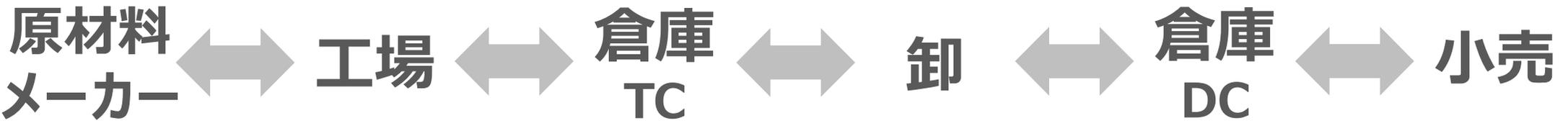
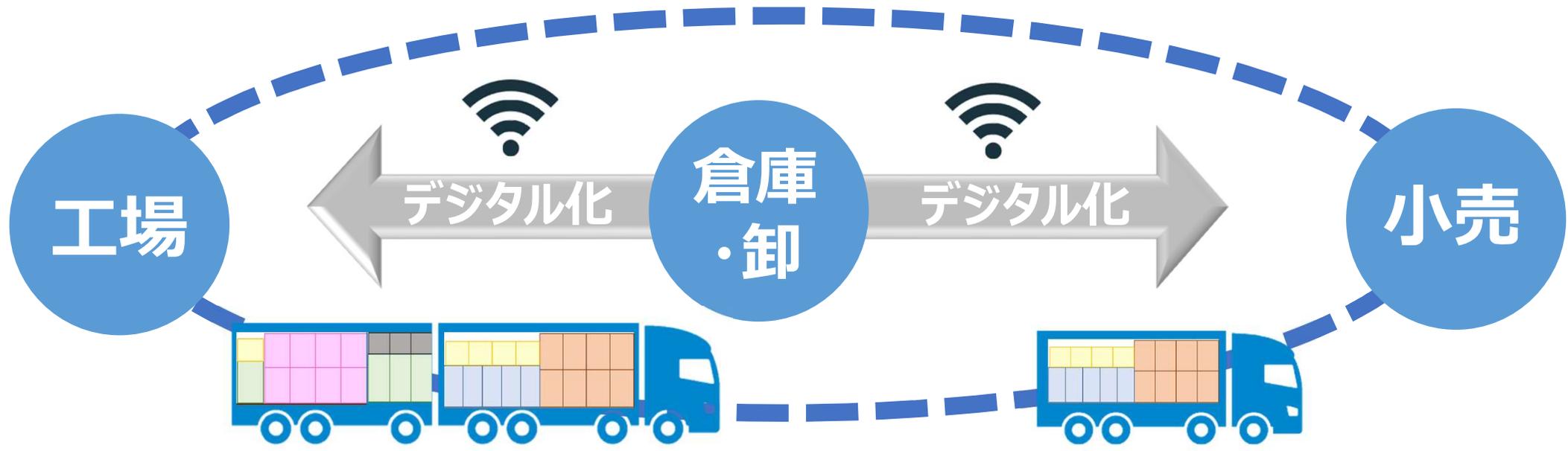
61.9

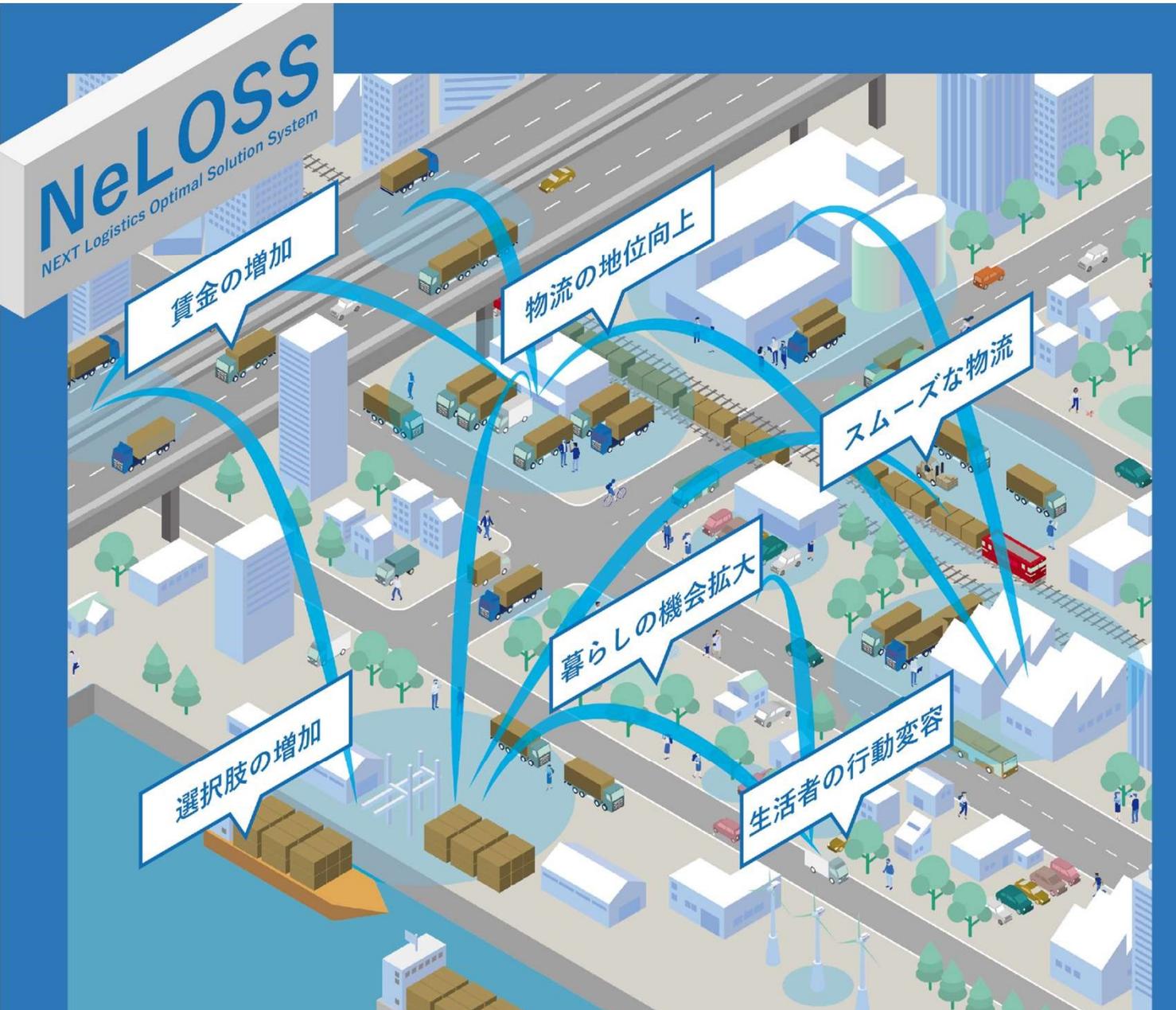
● 積載率計画実績比較-全体MTG報告用-

● 積載率/荷量レポート (現場管理板)

P D C A

システムの連携





マルチモーダル そして、 みんながうれしい 物流へ。

NeLOSS はトラック幹線輸送に留まらず、船舶、鉄道など日本中の物流全体をつなげ、物流のベストミックスを提案。生活者を始めとした多くの人々の行動変容を促し、持続可能な暮らしの機会が増える、みんながうれしい物流を実現。

NEXT Logistics Japanモデル



物流のムダを 見える化

- トラック荷室センサー
- モニタリングシステム

業種業態超え 一緒に運ぶ

- ・XDに集約異業種混載
- ・共同輸送・中継輸送

生産性・付加価値向上 1人でたくさん はこぶ

- ・W連結トラック活用
- ・トレーラー化
- ・トラック自動運転lv4

賃金アップ・待遇改善 トラック輸送を 魅力ある仕事に

- ・年収アップ・労働時間短縮
- 日帰り運行
- ・待機時間削減
- バース予約

普及促進のための制度、環境づくり

ドライバー年収

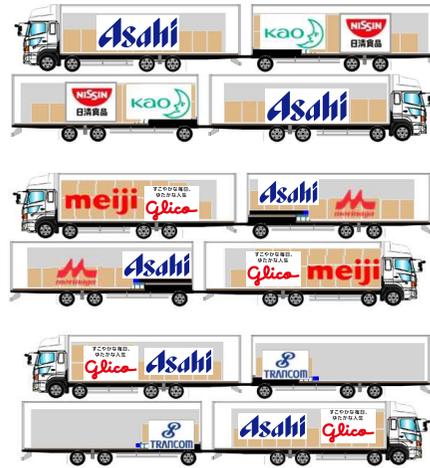
業界平均

463万円 ⇒

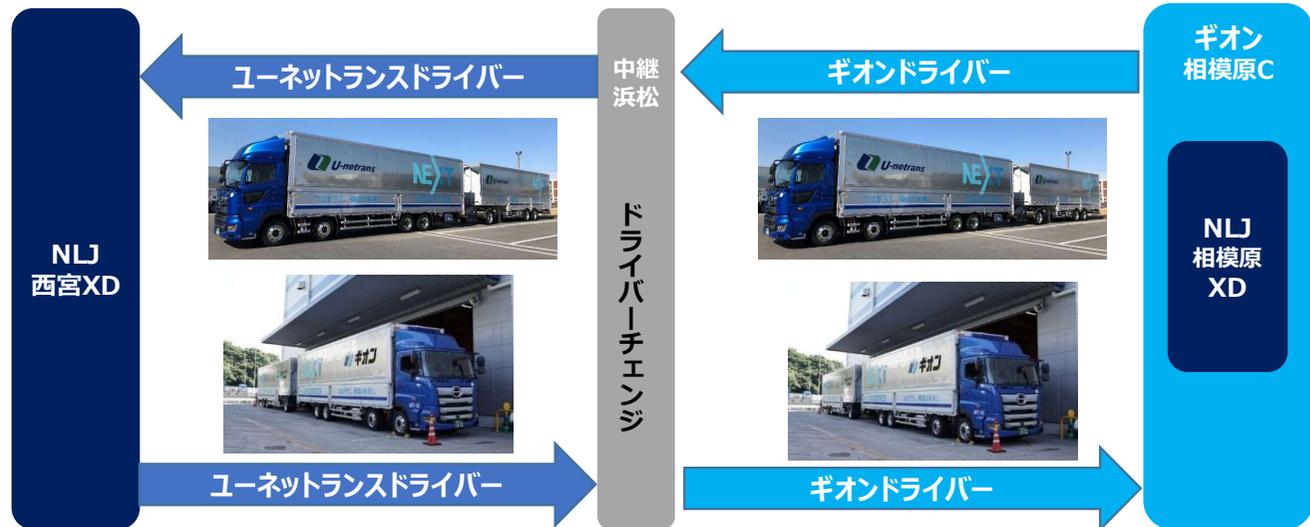
NEXT Logistics Japan

600~800万円

異業種の荷による W連結トラック+混載



長距離幹線輸送を皆で支える・物流シェアリング



- ・自動運転 (LV.4) ・自動荷役
- ・電動トラック (FC-EV)の実装
- ・フィジカルインターネットの実装

より少ないドライバーとトラックで

より多くの荷を運ぶための

しくみと枠組みを作る

⇒ 無駄にトラックを走らせない



**実業を行うことで
よりリアルな課題解決**

**日々生じる実際の物流
における課題解決**



ノウハウ化⇒システム化

共に課題解決を行う

NEXT Logistics Japan について

デジタル × リアルの力で 日本全国の物流を最適化

日本全国がつながるオープン物流 P/F で
究極に効率化された輸送を実現

