

1. 「物流コンソーシアムbaton」の概要

発足背景

- 2024年11月、東京海上グループ3社*を発起人として、大手特積み事業者を中心に「物流コンソーシアムbaton」を発足

* 東京海上ホールディングス株式会社、東京海上日動火災保険株式会社、東京海上スマートモビリティ株式会社(2023年11月に事業会社として新設)

活動計画

- 第一弾の取り組みとして、複数企業横断型の中継輸送の実現を目指し、2025年度内の現場実証、2026年度以降の社会実装を計画中
- 中継輸送は、物流業界の働き方改革と生産性向上を両立させる解決策の一つとして期待されているが、個社の企業努力を超えた企業横断連携がスケールの鍵
- これまでの企業間の垣根や従来の商系統を超えた業界連携を推進すべく、オープン・フェアネスな中立的コンソーシアムでの共同活動を計画



“

日本の物流産業を 魅力的な業界に変革する

「baton」という言葉の由来は、「棒」を意味するものに当たります。

この「棒」が、様々な場面で象徴的な役割を果たし、特に、引き継ぎや繋ぎのシンボルとして、深く根付いています。

スポーツではリレーの象徴として、一人の選手から次の選手へ、スムーズに役割を引き継ぐことは、バトンタッチと呼ばれています。

企業や業界を横断して一人ひとりが、力を合わせて繋がっていくこと。課題解決を目指す一つの行動が、次の行動を引き起こして連鎖していくこと。そして、現代のチャレンジを、次世代へ継承していくこと。

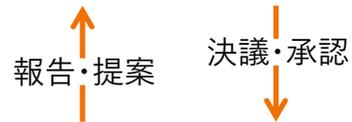
企業を結び、力を合わせて、未来へのバトンを繋ぐ。日本の物流業界に、新しいなごれをつくる活動を展開します。

”

1-1. 「物流コンソーシアムbaton」の構成

全体協議会

- 事務局** 東京海上スマートモビリティ株式会社 [事務局主幹事]、東京海上日動火災保険株式会社
- 幹事会員** セイノーホールディングス株式会社、第一貨物株式会社、トナミ運輸株式会社、トランコム株式会社
新潟運輸株式会社、ハコベル株式会社、福山通運株式会社、名鉄運輸株式会社
東京海上ホールディングス株式会社、東京海上日動火災保険株式会社、東京海上スマートモビリティ株式会社 順不同(設立時点)



一般会員
仕組や情報共有
中継輸送ネットワークへの参画
中継拠点利用...等

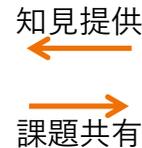


分科会ワーキンググループ (日常活動メイン)

幹事会員 **分科会会員**

実行・実現に向けた具体的な検討

- 運ぶWKG** 運送事業者、システム開発事業者...等
- 繋ぐWKG** 運送事業者、不動産開発事業者
道路管理事業者...等
- 支えるWKG** 運送事業者、ヘルスケア事業者、IT事業者...等
- 備えるWKG** 運送事業者、損害保険事業者
危機管理支援事業者...等



アドバイザリーボード

業界有識者等によって構成、専門的見地から助言

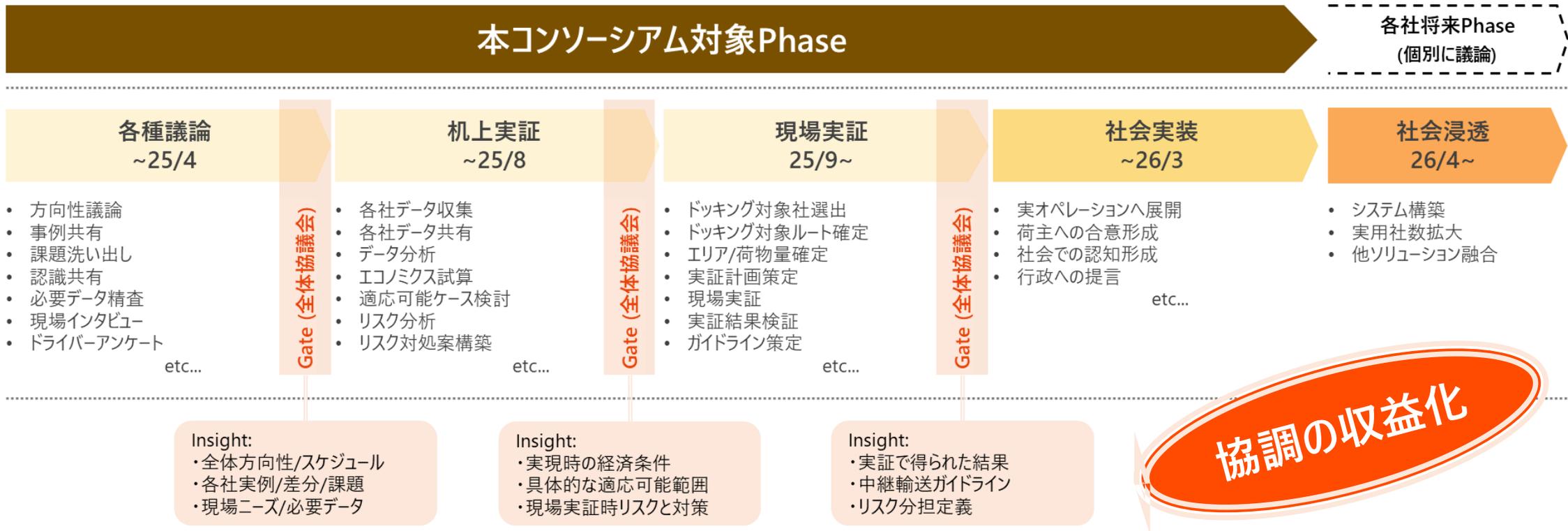
- 業界団体** 順不同(設立時点)
 - 全日本トラック協会 馬渡 雅敏 氏
 - 日本ロジスティクスシステム協会(JILS) 松井 拓 氏
- 学識専門家** 順不同(設立時点)
 - 東京大学大学院工学系研究科 西成 活裕教授
 - 流通経済大学流通情報学部 大島 弘明教授

1-2. 全体マイルストーン・スケジュール

- 現在は机上実証の内容に合意、今後は現場実証を計画
具体的には、複数企業横断型中継輸送を検討する「路線(東京・千葉～大阪)」及び「企業の組み合わせ」を合意済み

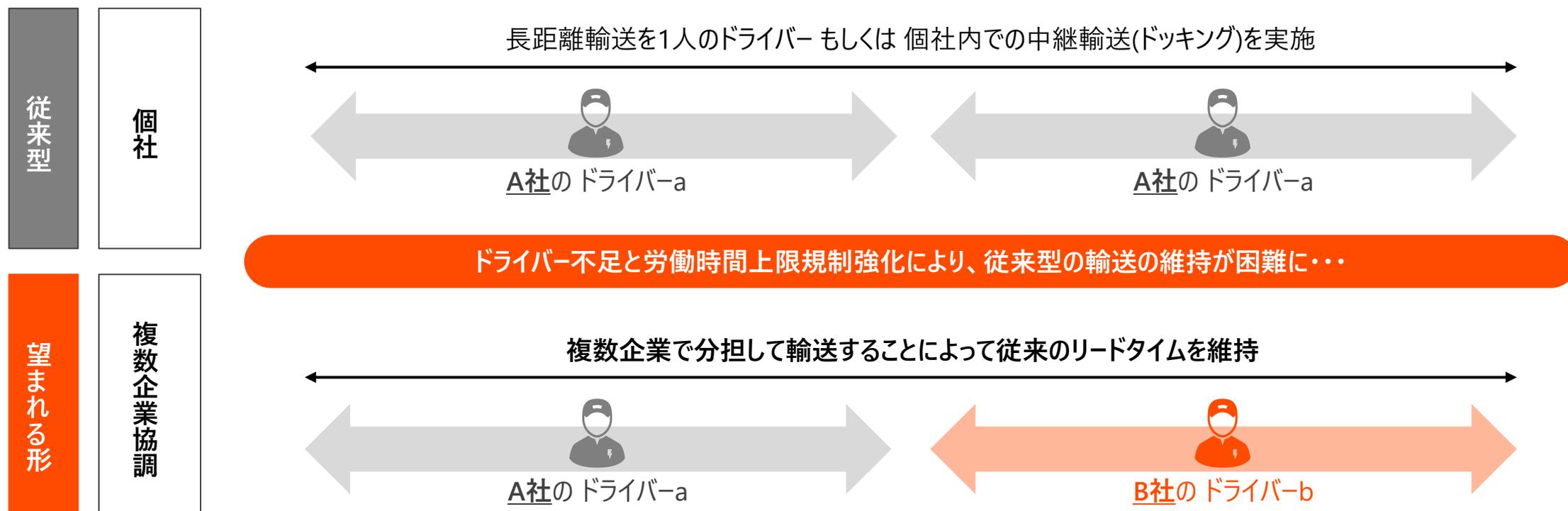
2025年は、課題共有や議論に終始することなく、

①机上実証、②現場実証の実施に加え、③経済合理性のある案件を1つでも創出することを目指したい



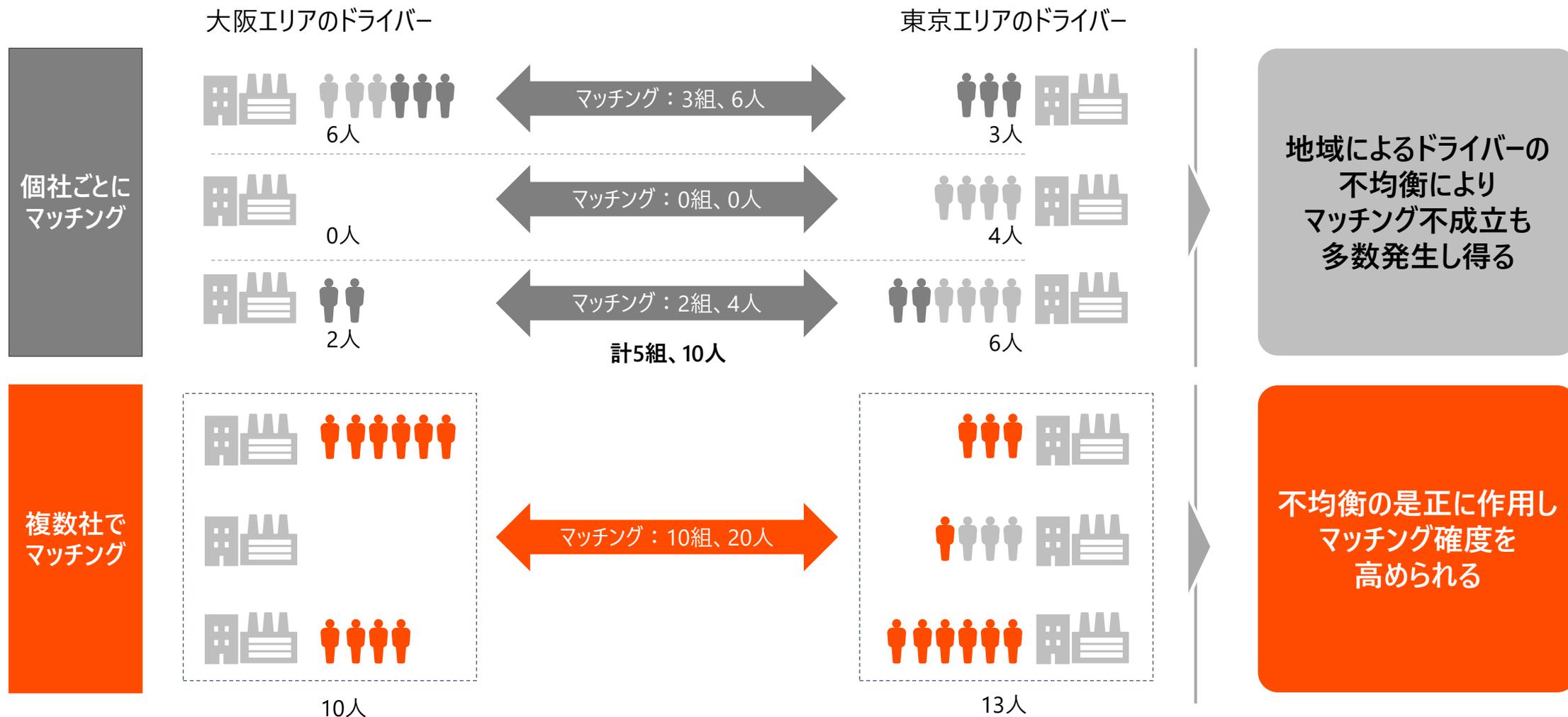
2. 複数企業横断型の中継輸送が求められる理由

- 人口減少と高齢化でドライバーの確保は今後も困難、長距離輸送を担う人材確保が物流業界全体の課題として深刻化
- ドライバーの分布には地域差があり、地域間で輸送力に偏りが発生、安定的な物流網の維持が困難になりつつある
- 業界大手各社は個社内で中継輸送の仕組みを導入しているが、個社内での限られたリソースでは全国規模での運用には限界がある
- ドライバーの持続的な労働環境や労働時間規制を守りながら、長距離輸送のリードタイムを維持するためには、企業の枠を超えた横断的な中継輸送体制の構築が不可欠



2-1. 複数企業横断で中継輸送マッチングを行うメリット

- 複数社で中継マッチングを行うことにより、地域によるドライバーの不均衡を是正し、マッチング確度を高めることが可能



2-2. ドライバー交換方式の複数企業横断型の中継輸送

- 中継輸送には「ドライバー交換方式」「トレーラー・トラクター交換方式」「貨物積替方式」が存在
- ドライバー交換方式は、途中での積み替えが発生しないためリードタイムを維持しやすく、即応性に優れるほか、追加の設備投資が不要なケースが多く、物流事業者・荷主企業双方にとって、導入コストを最小限に抑制することが可能
- 貨物の積み替えを伴わないため、事故や破損リスクも低く、複数企業が連携する中継輸送モデルとして最も現実的な選択肢



メリット-1

リードタイム影響が最小限：
ドライバーを交換するのみで中継が完了
(貨物の積み替えなどの作業が不要)

メリット-2

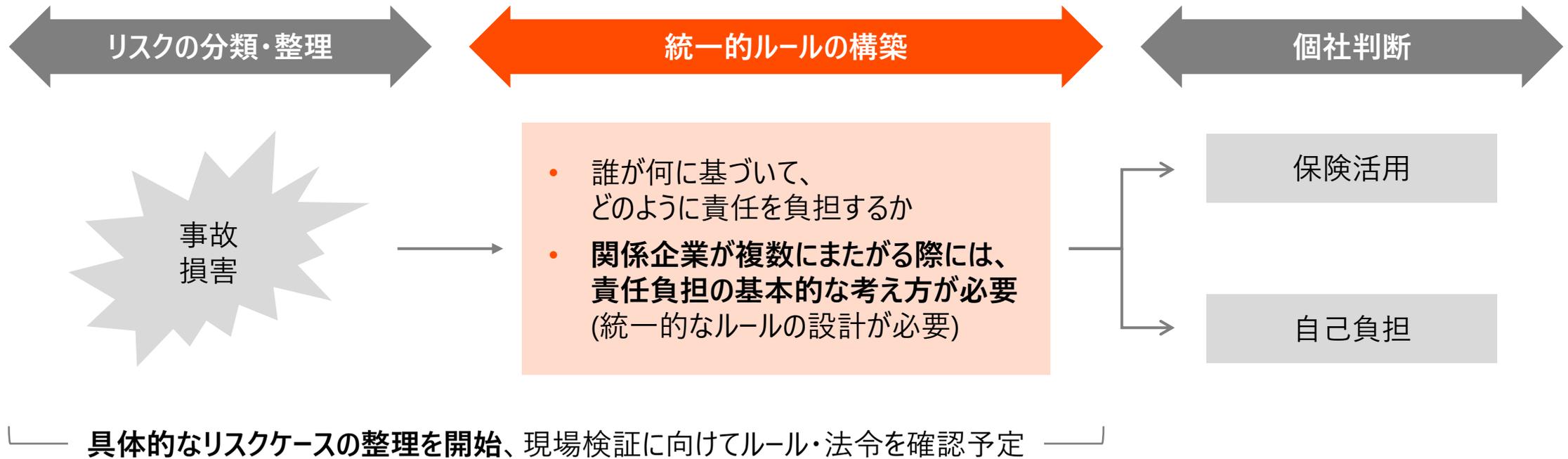
導入コストが最小限：
既存のトラックや拠点の活用が可能
(新たに特別な投資が不要)

メリット-3

貨物事故リスクが最小限：
中継時の貨物の積替作業が不要
(貨物の事故・損害リスクを排除)

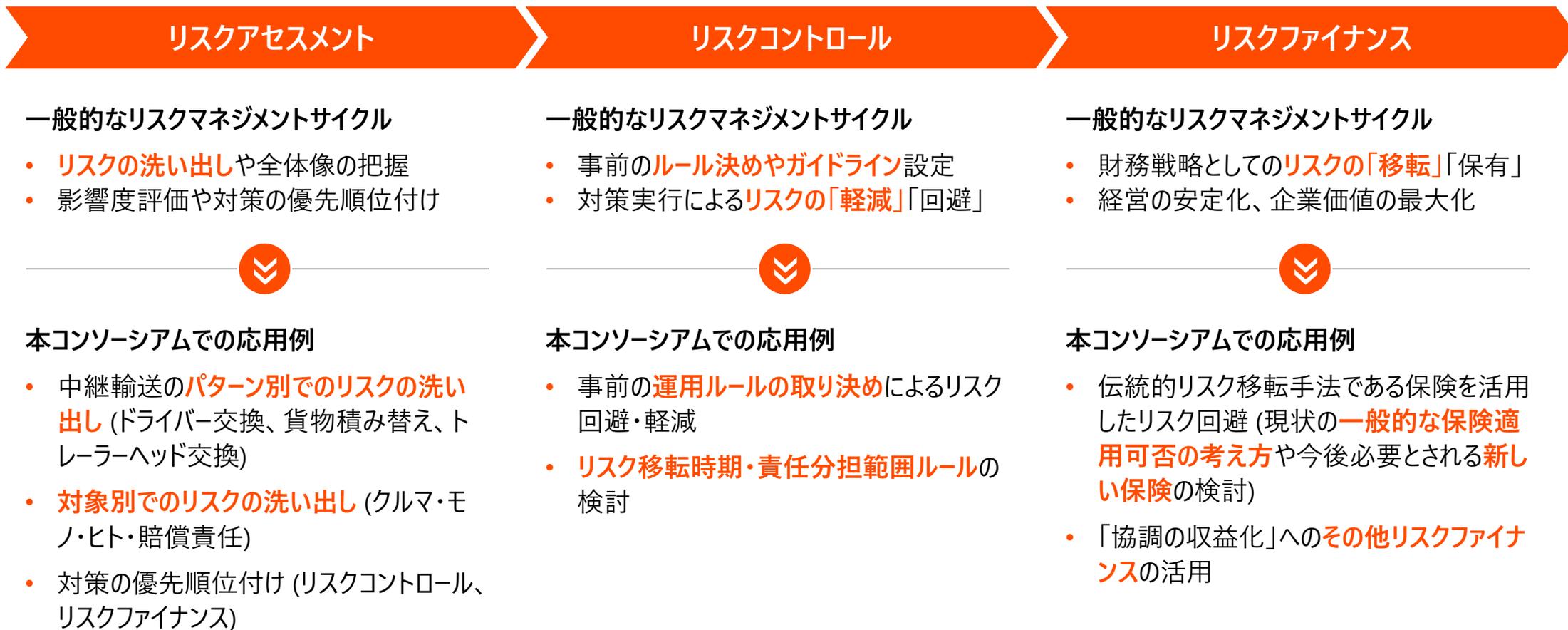
3. 社会実装に向けた責任負担ルール設定の必要性

- batonで取り組む「企業横断型中継輸送」のような複数の企業が協働する新しい物流形態の社会実装に向けては、リスク移転時期や責任負担ルールの整理が不可欠
- 各社の保険加入状況や加入内容は個社ごとに異なっているため、まずは万が一の事故が発生した場合に、誰がどのように責任を負担すべきか、基本的な考え方(ルール)を設定する必要がある
- その上で、事故・損害の責任に対処する手段として、保険を活用するか、自己資本で負担するかは、各社判断となる



3-1. 中継輸送実現へ向けた「リスクマネジメントサイクル手法」の活用

- 複数企業間横断型中継輸送のような新しい取り組みへの挑戦と社会実装に向けては、ボトルネックの特定と排除・最小化が必要
- 当該課題の整理と対策の検討プロセスにおいて、リスクマネジメントサイクル手法の活用が期待



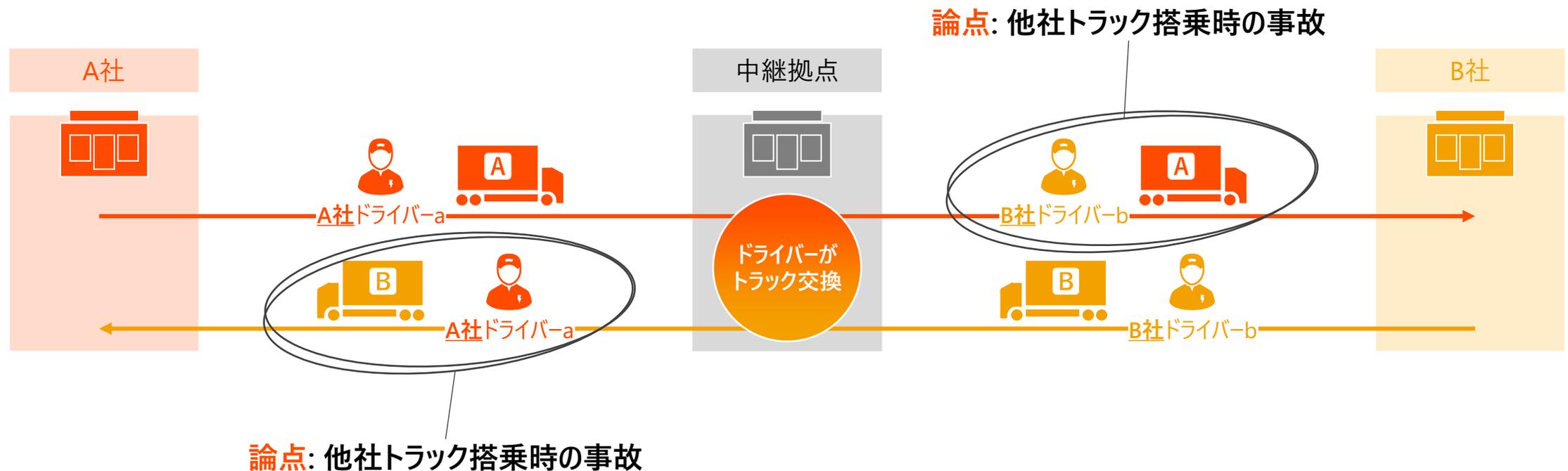
3-2. リスクの5大分類の全体像

- 中継輸送実行時の業務に関わるリスクを「クルマ」「モノ」「ヒト」「オペレーション」「法律・社会的」の5つに分類
- 具体的なリスクケースを洗い出し

分類	主なリスク内容	具体的なリスク
1 クルマ 	運転中の事故	車両の損傷 運転中の対人・対物事故
2 モノ 	お預かりしている 貨物の損害	貨物の破損・紛失・盗難 温度管理ミス等による品質劣化
3 ヒト 	従業員のケガ 健康被害リスク	運転中/作業中の業務災害 長時間労働による健康被害
4 オペレーション 	配送業務の イレギュラー・ミス・中断	誤配送・遅配・積み間違い 災害・天候による業務中断
5 法律・社会的 	法令違反・契約違反 による損害	第三者損害賠償・訴訟対応 企業の信頼失墜、行政処分

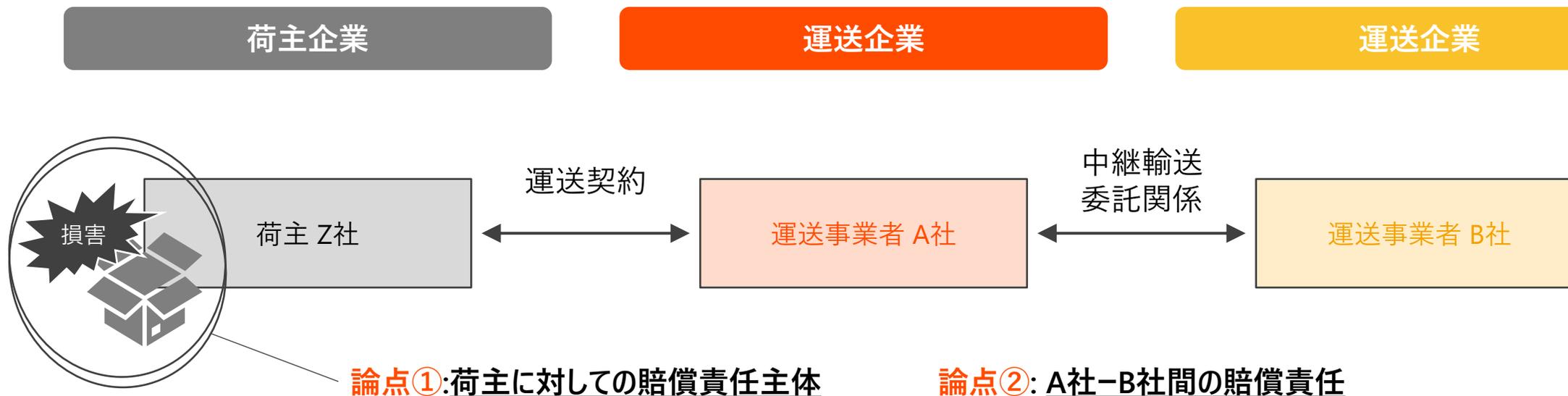
3-3. クルマ 事故発生時の責任負担(他社トラック搭乗時の事故)

- 他社のトラックを運転中に事故が発生した場合(他者にケガを負わせてしまった場合、車両を損傷させてしまった場合など)、トラックを所有する企業と、ドライバーが所属する企業との間で、どのように責任負担をするか、が論点となる
- 本論点について、baton参画企業各社との協議においては、運転中の事故は基本的にドライバーの責任であるため、ドライバーの所属する企業が責任を負うべきという考え方(ルール)が納得感があるとの見解を確認



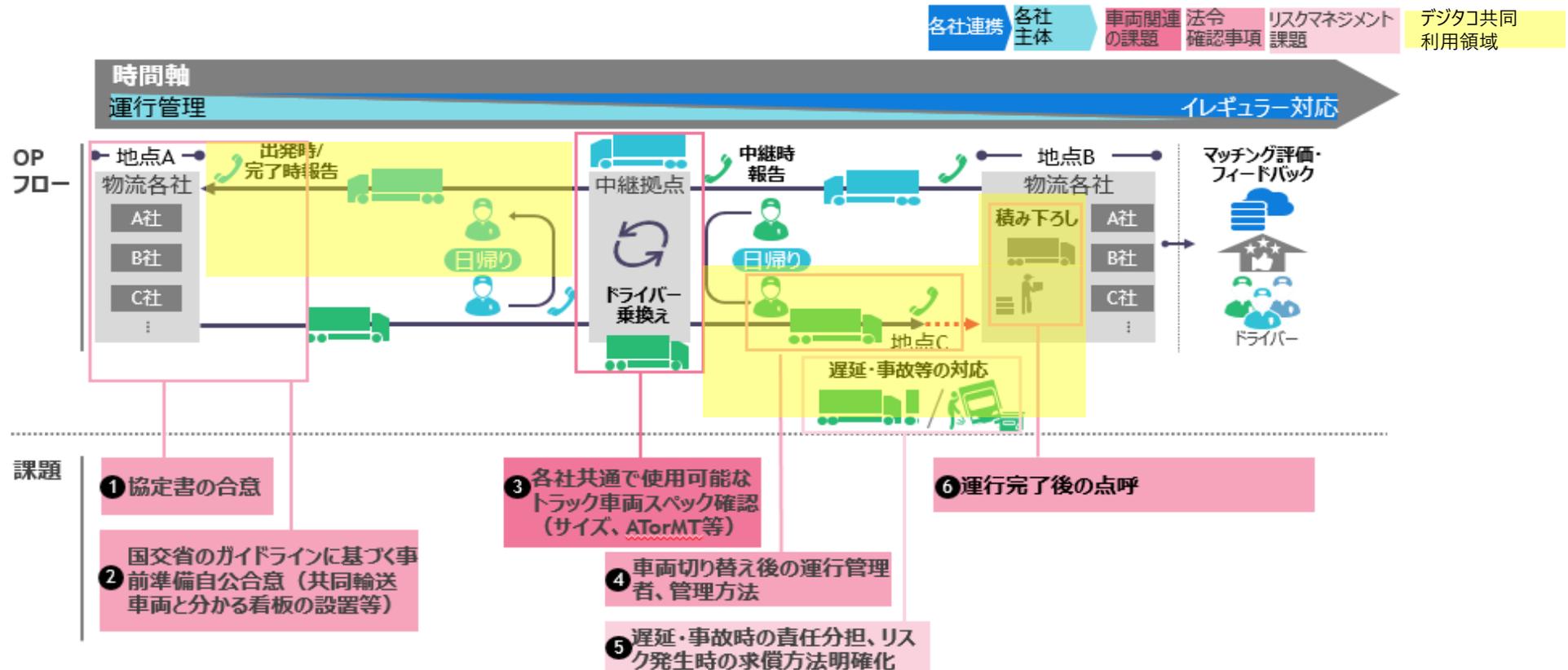
3-4. モノ 事故発生時の責任負担の論点

- 貨物の事故については、ドライバー交換方式の場合、運行途中で荷降・開梱しないため、到着時に初めて損害を発見・確認する、そのため、事故発生時の責任負担のルール(責任主体・責任分担割合など)をあらかじめ取り決めておくことが重要
- 貨物事故が発生した場合の責任負担に関する論点としては、大きく以下の二点が存在
 - ① 荷主に対しての賠償責任主体 (誰が賠償責任を負うか)
 - ② A社-B社間の賠償責任 (責任分担割合)



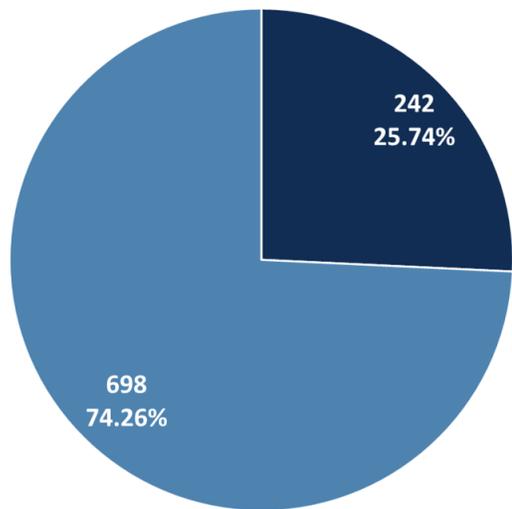
3-5. 課題・今後注力すべきこと

- 企業横断型中継輸送のトライアルに向けては、「車両」「法令」「リスクマネジメント(保険)」の観点で、**ルールメイク及び法令確認が必要**
特に、中継地点以降の車両切替後は、動態管理のためのデジタコ共同化が必要 (※以下黄色枠の部分)
- 人材配置の地理的不均衡(都市部の求人が特に不足する傾向)により、ドライバー不足がますます進行する懸念があり、
運行計画に加え、ドライバーの所在地をベースにした**中継拠点の立地選定及び配送拠点自体の集約可否の検討が必要**
- まずは、25年9月(予定)の現場検証に向けてルール・法令を確認、併せて、ドライバー所在を起点とした中継拠点・運行計画の再検討を予定



- 回答者の内、男性が **98.79%** を占めており、女性の活躍はまだまだ限定的。
 - 50歳以上の累積パーセントにて、**46.89%** を占めており、10年後を見据えた人材確保や対策が急務。
 - 1日の稼働時間に占める荷役従事時間割合は、全体で **33.33%** (4.0hr)、男性で **37.50%** (4.5hr) となっている。
 - ドライバー交換による日帰り運行と従来の3日運行では、前者の希望が **25.74%** となっている。(わからない除く)
 - 若年層は、ドライバー交換による日帰り運行を明確に望む傾向にある。
わからないを除いた状態での年齢別選択率は以下の通り。
- 20代: **54.84%** 30代: **28.18%** 40代: **25.47%** 50代: **24.29%** 60代: **18.03%**

★ドライバー交換による日帰り or 従来の3日運行 *わからない除く



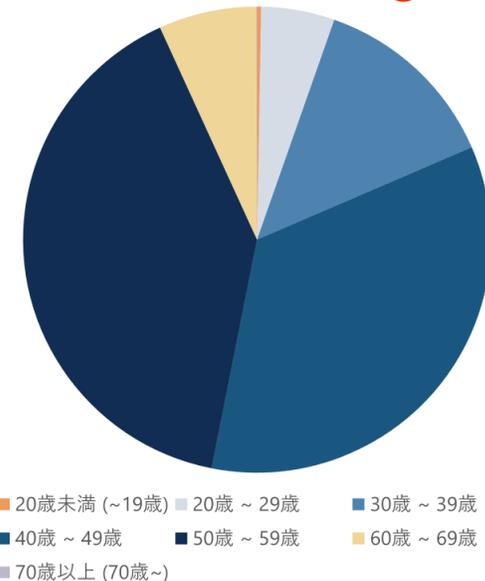
日帰り or 3日運行	人数	シェア
ドライバー交換による日帰り運行	242	25.74%
従来の3日運行	698	74.26%
総計	940	100.00%

ドライバー交換による日帰り運行と従来の3日運行では、前者の希望が **25.74%** となっている。
*わからない除く

累積パーセント

70歳以上	0.06%
60歳以上	6.81%
50歳以上	46.89%
40歳以上	81.49%
30歳以上	94.64%

50歳以上の累積パーセントにて、**46.89%** を占めており、10年後を見据えた対策が急務。



ドライバー交換による日帰り or 従来の3日運行 (年齢別) *わからない除く

若年層は、ドライバー交換による日帰り運行を明確に望む傾向にある。

20代: **54.84%**
30代: **28.18%**
40代: **25.47%**
50代: **24.29%**
60代: **18.03%**

他の年齢層に関しても、一定の割合で日帰り運行を望んでいる。

年齢別日帰り選好	人数	全体シェア	項目別シェア
20歳 ~ 29歳	31	3.30%	100.00%
ドライバー交換による日帰り運行	17	1.81%	54.84%
従来の3日運行	14	1.49%	45.16%
30歳 ~ 39歳	110	11.70%	100.00%
ドライバー交換による日帰り運行	31	3.30%	28.18%
従来の3日運行	79	8.40%	71.82%
40歳 ~ 49歳	318	33.83%	100.00%
ドライバー交換による日帰り運行	81	8.62%	25.47%
従来の3日運行	237	25.21%	74.53%
50歳 ~ 59歳	420	44.68%	100.00%
ドライバー交換による日帰り運行	102	10.85%	24.29%
従来の3日運行	318	33.83%	75.71%
60歳 ~ 69歳	61	6.49%	100.00%
ドライバー交換による日帰り運行	11	1.17%	18.03%
従来の3日運行	50	5.32%	81.97%
総計	940	100.00%	
*わからない除く			