

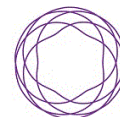


「幸せを運ぶ」外国人ドライバーと目指す 新たなステージを共創しませんか



由良海運株式会社

加藤 佑希子



地域未来牽引企業



AEO事業者

MISSION / VISION

- **No Logi No Life**

人々の暮らしを物流で支え、尊い日常を
今日も明日もひたむきに守り続けていく。

- **Only One を極める**

由良グループにしかできないことを極め、
新たな価値を創り出し、取引先や社員から
安心と信頼の“Only One”企業を目指す。

会社概要

設 立	1941（昭和16年）4月30日
資 本 金	1億円
売 上 高	9,552百万円 （由良グループ全体：32,607百万円）
代 表 者	代表取締役社長 寺岡 洋一
拠 点 数	14 （本社、衣浦支店、東京支店、袖ヶ浦営業所、由良埠頭ほか現業部拠点8か所、整備工場、海外現地法人）
従業員数	200名 （由良グループ全体：950名）

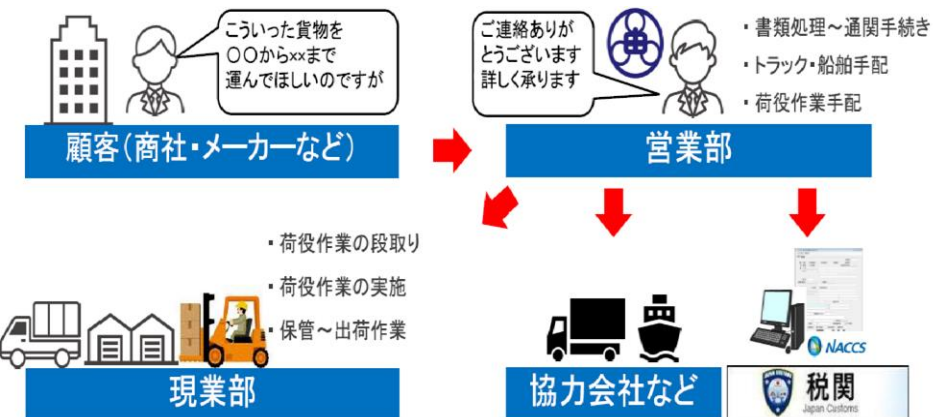
※ 2024年8月（グループ売上高は2023年度）

事業内容

1. 港湾運送事業
2. 内航運送事業
3. 通関業
4. 倉庫業
5. 貨物利用運送事業
6. その他物流附帯事業

1

港湾運送事業



2

内航運送事業



八十八由良丸
(2023年10月就航)



綾音丸



まなか丸

今日も日本全国を航行中

3

通関業



4

倉庫業



5

利用運送事業



船の運行・荷役・お客様へ届ける 一貫したサービスを行います！

YURA KAIUN CO., LTD.

当社の強み① 港湾運送事業

私設岸壁「由良埠頭」を所有していること。

多くの港湾運送事業者が行政が持っている公共埠頭を使う中、

当社では、自社所有の由良埠頭を活用した「スピード」と「柔軟性」を持った港湾運送の提供が可能です。また、通関手続きも自社で行いますので、ワンストップ対応が可能です。

私設岸壁「由良埠頭」

公共埠頭と比べると、荷役の順番待ちがほぼありません



由良埠頭とアンローダー

特に海外から輸入する
粉体原料の取り扱いに
長けています！

広大な「保税地域」

外国荷物を一時的に荷揚げ・保管できる保税地域を自社で所有しています



特殊貨物の取扱い

由良埠頭での作業の流れ

- バースの全長が250mあり、効率的な荷役、融通性、柔軟性に優れています。

※バース（Berth）とは船舶が入港したあと、貨物の積卸のために陸地に接岸する必要があります。
このときに着岸する場所（岸）のことを意味します。

荷揚げ

運搬

搬入/搬出

運搬

荷役とは・・・

- 貨物の輸送機器への積み込みや荷下ろし、または倉庫やヤードでの入出庫作業を総称して荷役作業といいます。

・ 輸入
バラ積み貨物

・ 倉庫へ運搬

・ 倉庫での
入出庫・保管

・ ユーザーへ
配送

当社の強み② 一般貨物自動車運送事業

- 貨物特性によって車両を使い分け、お客様へ荷物をお届けします。
- 海上輸送だけでなく、当社はグループシナジーを生かした陸上輸送も得意としており、手間無く、スピーディに荷物を運ぶことができます。

多様な車両

20社あるグループ会社のシナジーを生かします。



特殊貨物の取り扱い

何でも運びます。

- ・ 硝子原料
- ・ 化学品
- ・ セメント
- ・ 危険品
- ・ 冷蔵品
- ・ 衣料品 etc



取引先構内での製造作業

単なる「運び屋さん」ではなく、
物流を主軸として取引先の経営課題を
ともに探り、解決する「ビジネスパートナー」へ



海も陸も



独身寮・家族用社宅



独身寮



ワンルーム寮

※家族用社宅もあります

当社の課題 ①社内の課題

- 特殊な貨物、特に粉体状の貨物取り扱いについて、課題を抱えています。
- また、従業員の満足度を向上させたいと考えています。



- ・ 扱う商品は、梱包されていない粉体状の原料
- ・ 倉庫内で動かす度に粉塵が舞う
- ・ 作業への対策（換気、防護装備等）を実施してはいるものの... 健康面での不安がある
- ・ 荷揚げ作業以降特に倉庫内作業をなるべく省人化することで
抜本的な対策ができないか？
- ・ 作業従事者不足の解消と満足度向上に繋げたい

課題となる荷揚げ作業
以降の荷役

船から荷揚げ
(アンローダー)



入庫作業（ダンプ車にて
岸壁～倉庫往復）



倉庫内作業（ショベルで
かき揚げる）



出庫作業
（ダンプ車で船積み or
ホッパーへ落とし
ジェットパック車出荷）

粉塵

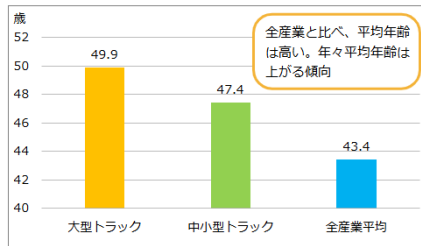
当社の課題 ②業界とリンクした課題

- トラック業界は、労働時間規制、高齢化、担い手不足等様々な課題がある。
- 外国人の労働力にも頼りたいけれど、交通ルール等の物流知識習得は難易度が高い。

業界の課題

- 全産業平均より年齢が6.5歳高く高齢化が深刻
- 全産業と比べ年間労働時間は長く
年間収入は少ないので担い手不足が深刻
- 物流業界の2030年問題
1990年代に参入したドライバーの割合が多く
2030年頃に一気に定年や引退を迎える
- いつでも安定的に運べていた貨物が
対策を講じないと... 急に運べなくなる

トラック運転者の平均年齢



厚生労働省「令和3年賃金構造基本統計調査」

特定技能制度の活用

- 物流ドライバー不足は（業界の課題 ≤ 社会的課題）
- 解決方法としては、「自動運転技術の実用化」、
「労働環境の改善」等ありますが、

当社が取組みたいのは

「1号特定技能外国人」が活躍できる環境整備です

受入れ事業者「特定技能所属機関」としての雇用ではなく
「登録支援機関」の運営を目指し将来にわたって
持続的な仕組みづくりを目指します

まとめ：共創したい課題

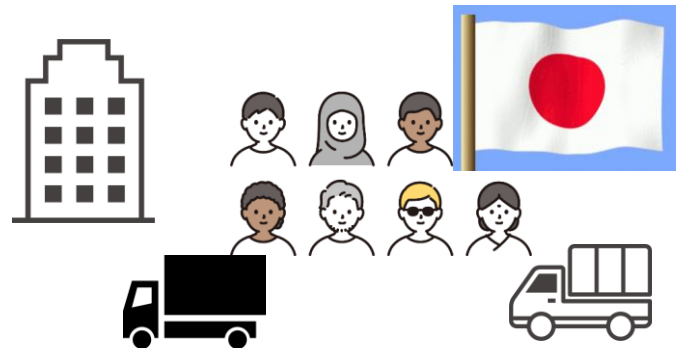
① 粉塵にまみれた倉庫内作業を解決したい

- 最先端技術などにより省人化ができないか？
- 人体を守り、作業者の満足度を向上ができないか？
- 公共岸壁よりは自由度があるため
ぜひ実験検証等トライしていただきたい



② 特定技能制度を活用した持続的な仕組み作り

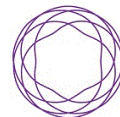
- 当社で登録支援機関の運営ができないか
- プラットフォームを作りたい
- 単なる労働力ではなく国際協業 日本ファンになっていただくような環境づくりを



おわり

ご清聴ありがとうございました。

今後も物流インフラを通じ地域社会の発展に貢献して参ります。



地域未来牽引企業



AEO事業者

Be the Best Logistics Partner



由良海運株式会社