

Grow

No. **101**

2022
September



C O N T E N T S

潮流.....	1
何事にも果敢にチャレンジし変革を目指す 真貝 康一 日本貨物鉄道株式会社 代表取締役会長兼会長執行役員	
令和4年度 定時総会を開催.....	4
令和3年度決算、役員選任等を決議	
物流環境対策委員会.....	6
カーボンニュートラルに向けた情報交換	
第23回「物流環境大賞」の受賞者が決定	7
物流環境大賞.....	10
日本通運株式会社 CO ₂ 排出量可視化による脱炭素社会実現に向けた物流支援ツール	
人材育成・広報委員会	14
結成当初の精神を引き継ぎ若手社員が活発な意見交換	
国際業務委員会.....	15
バングラデシュの物流実態調査に向けた講演会を開催 講演 バングラデシュ、その概要と経済概況 日バ二国間関係と物流関連情報	
経営効率化委員会.....	18
パレット標準化推進による効果検証 女性の活躍推進に向けて建設業界の講演、グループ討議を実施	
物流ABC	20
「輸送・配送・輸配送・配達・運行・運搬・搬送の物流用語としての違いについて」 —社会言語学的な視点からのアプローチを踏まえて— 日本大学教授 鈴木 邦成	
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	22
株式会社日新 岡 祐子さん	
令和4年度(第9回)「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」	24
応募のご案内	
2021年度版「数字でみる物流」のご案内／.....	25
最近の活動状況／編集後記	



令和4年度 定時総会を開催



第23回「物流環境大賞」の受賞者が決定



バングラデシュの物流実態調査に向けた講演会を開催



何事にも果敢にチャレンジし 変革を目指す

しんがい こういち
真貝 康一 氏

日本貨物鉄道株式会社
代表取締役会長兼会長執行役員

——ウクライナ情勢や急激な円安等先行きを見通せない経済情勢にあって、ウイズ・ポストコロナを見据えた我が国経済の動向および鉄道貨物を中心とした今後の荷動きについてのお考えをお聞かせください。

国内貨物輸送量[※]は、コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2019年度4,504百万tに対して、2021年度は4,253百万tと約5.6%減となりました。当社の取扱輸送量も、コンテナ、車扱の合計で2019年度実績が29.5百万t、2021年度は26.6百万tと約9.9%の減となっており、大きな影響を受けています。2022年度に入りましても、食料工業品や紙パルプなどの品目が低調となっているほか、半導体不足および海外からの部品調達が困難な状況であることが加わり、自動車部品や、化学工業品、化学薬品も減送となっています。さらには、ウクライナ情勢悪化による資源価格上昇や、円安による物価上昇の懸念など依然として経済動向の先行きは極めて不透明な状況と言えますが、今後、ワクチン接種の進展や治療薬の確保など新型コロナウイルス感染症対策が実行され、政府による物価高騰対策、外国人観光客の受入再開の効果も期待できることから、経済活動は徐々に回復していくものと想定しています。

このような中、物流分野では、2024年のトラックドライバーの時間外労働の上限規制によりトラックドライバー不足が深刻化すると見込まれます。また、政府が掲げる「カーボンニュートラル」目標やSDGsに向けた各企業における取り組みが加速し、環境特性や労働生産性に優れた貨物鉄道輸送への期

待が高まっています。2022年3月に国土交通省により設置された「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」では有識者、関係団体、鉄道事業者および関係省庁で物流分野における貨物鉄道の利便性向上などについて議論され、7月に中間取りまとめが行われました。この検討会の提言も踏まえ、「モーダルコンビネーション」の考えに立ち、貨物鉄道輸送の特性を十分に生かした役割を発揮し、お客様の期待に応え、物流全体の高度化や生産性向上を図り、さらには脱炭素化をしていくという社会的使命を果たせるよう輸送量の拡大に取り組んでいきたいと考えています。

——近年、地震、台風、水害等大規模自然災害が多発する傾向にありますが、それら大規模自然災害を中心としたBCPおよび貴社の取り組みについてお聞かせください。

当社では「安全の理念」を「安全は、鉄道事業の存立基盤である」と位置付けています。また、「安全の定義」を「安全は人命を守ること」とし、これが最重要であるとの認識に立ち、貨物列車に起因する旅客・公衆の人命に関わる事故・事象を発生させないよう取り組んでいます。

2018年「平成30年7月豪雨」に伴う山陽線100日間不通をはじめ、近年、自然災害が頻発し貨物列車運行線区が寸断されるリスクはますます高まっています。このような多発化・激甚化する自然災害へ備えたBCP対策として、日本海縦貫線迂回輸送に備えた機関車のリダンダンシーの確保(EH500形式機関

※NX総合研究所「経済と貨物輸送の見通し」より

車の改造)や、代行トラックの運行に必要となる駐車場の事前確保など、災害時でもお客様からお預かりした貨物の輸送を継続させるための取り組みを行っています。

輸送機材のリダンダンシーの確保の具体的な取り組みとして、日本海縦貫線の迂回運転に備え2021年度までにEH500形式機関車6両の一部改造を完了しましたが、2022年度末までに合計18両の改造を完了させます。また、隅田川機関区の八王子乗り入れの開始など迂回列車運転に備えた運転士の乗務線区拡大を継続実施するほか、シミュレーターを活用し大規模災害時の迂回運転等を想定した教育を行います。

代行トラックの運行に必要となる夜間・休日駐車場の事前確保については、複数の地方自治体と交渉し、一部で候補地の事前選定および災害時の連絡体制を構築し「令和3年8月大雨」による不通への対応で初めて適用しました。今後、地方自治体や地方整備局等と連携し、さらに実効性の高いスキーム作りに各地で取り組んでいきます。

また、先ほどお話ししました「今後の鉄道物流のあり方に関する検討会」における中間とりまとめにおいて、JR旅客会社、国、当社の間での情報交換を強化し、輸送災害発生時の影響が大きな線区を中心に、災害による輸送障害の発生可能性が高い線区の特定制や予防保全の仕組みの検討も進められることになっています。引き続き、荷主、利用運送事業者、通運連盟等の関係団体をはじめ物流関係者の皆様との連携を図り、実効性の高い対策案を構築していきます。

——御社の物流DX等による業務の効率化、人材育成・ダイバーシティ・働き方改革の取り組みについてお伺いします。

業務効率化の取り組みについては、トラックドライバーがこれまで直接参照することのできなかった各種情報をリアルタイムに提供するトラックドライバー用アプリ(T-DAP)を、2022年1月より全国6駅で試運用を開始しています。2022年度は、「コンテナ持出持込時間予約機能」により駅構内荷役作業を可視化することで、貨物鉄道輸送における利用運送事業者の作業利便性向上と荷役作業のさらなる

安全性向上・省力化を図るとともに、トラックドライバー用アプリの全国展開の準備を行い、貨物駅のスマート化の推進に取り組んでいます。

また、モバイル対応端末やITインフラの導入を進め、コロナ禍における在宅勤務に必要な環境の整備やマイクロソフト社のTeamsを活用したオンライン会議によるコミュニケーションの強化、ペーパーレス化などを推進してきましたが、2022年度はすべての現業機関社員へのITインフラの導入が完了しますので、さらに、規程・マニュアル類や図面、資料の電子化、eラーニングの充実やリモート教育の実施など教育・研修のIT化、全社ポータルサイトを活用した社内情報の展開、異常時における現地復旧作業のリモート支援や画像・動画を活用した情報共有など、ITインフラを活用した業務プロセスの抜本的な見直しを行います。

会社発展の原動力は社員一人一人の成長であり、その成長を支援しすべての社員がそれぞれの持つ能力と意欲を最大限発揮できる環境を整えることが、会社の持続的な発展につながります。そのために、グループ会社を含めた人事ローテーションの活性化や教育機会の拡充などを有機的に組み合わせ、人材育成の充実を図っていきます。また、多様化が進む現代社会において会社が持続的に発展していくためにはダイバーシティ&インクルージョンの推進が不可欠です。ウィズコロナ時代を見据えた勤務制度の見直しなど社員の働き方改革を推進し、併せて次世代ITインフラの活用による業務効率化や情報共有の迅速化を進めることで、すべての社員がそれぞれの環境に応じて最大限のパフォーマンスを発揮できる組織づくりに取り組んでいます。

——「JR貨物長期ビジョン2030」の中で、「総合物流事業の推進」を打ち出しておられますが、どのような将来像を描き、具体的にどのような取り組みを進めていかれるのでしょうか？

JR貨物グループがお客様に提供する物流機能を、軸となる鉄道輸送の部分だけではなく、グループの総合力を生かし、駅ナカ・駅チカ物流施設や積替ステーションを設置することにより、物流施設での保管、荷役、流通加工、梱包・包装、輸配送、情報管理の機能にまで広げ、ハード・ソフトを有するプラット

フォーマーとして、お客様の物流の効率化に寄与すべく、最適なソリューションをコーディネート・提供すること、これがJR貨物グループの目指す総合物流事業の姿です。具体的には、当社とグループ会社およびその協力会社との間で連携を強化し、顧客の物流ソリューションの提案・コーディネートできる領域を拡充することで、JR貨物グループでの幅広い物流業務の受託を増加させる取り組みを進めています。駅ナカ大型物流施設の代表格が、2020年3月に営業開始した「東京レールゲートWEST」、2022年6月に営業開始した「DPL札幌レールゲート」、そして同7月に竣工した「東京レールゲートEAST」であり、引き続き貨物鉄道輸送を軸とした基幹物流のネットワークを構築するために、仙台、福岡、大阪、名古屋などの主要拠点を中心に、貨物駅構内もしくは近隣での設置を進めています。

引き続き、当社のグループ会社および協力会社との協働等により、首都圏をはじめ全国各地の在来の物流センターやグループ会社のアセットを組み合わせた貨物の保管機能の提供、各駅の積替ステーションを組合せたコンテナの構内移送・短距離配達等をお客様に提供し、鉄道ロジスティクス事業とのシナジー効果が着実に進むよう営業活動を進めています。

——産業界全体でカーボンニュートラルに向けた取り組みが急務となっており、鉄道物流に期待される役割はますます大きくなっていると思います。こうしたなかで、グリーン社会の実現に向けた貴社グループの取り組みをお伺いします。

JR貨物グループでは、これまで脱炭素化の具体的な取り組みとして環境に配慮した機関車の導入を進めてきました。さらに、フォークリフトの第4次排出ガス規制対応車の導入、駅構内等のLED化、また越谷貨物ターミナル駅では次世代バイオディーゼル燃料の使用を開始するなど、貨物駅でのCO₂排出量削減の取り組みも進めています。

こうした取り組みをさらに加速させるため、昨年10月にカーボンニュートラル・地域貢献推進プロジェクトを立ち上げ、議論を進めてきましたが、その検討結果を踏まえて当社グループのロードマップを作成し、2013年度比でJR貨物単体のCO₂排出量



を2030年度に50%削減、2050年度にグループ全体のCO₂排出量を実質ゼロとする「JR貨物グループ カーボンニュートラル2050」を策定しています。

今後は、この目標に基づき、JR貨物グループのScope1・2のCO₂排出量削減のため、本年4月から導入したインターナルカーボンプライシング(社内炭素価格)を活用しながら、省エネ施策を推進していきます。また、本年7月に満床で稼働した東京レールゲートEASTには太陽光パネルを設置していますが、さらに遊休地を活用した太陽光発電を行うなど、再生可能エネルギーの活用も推進していきます。

一方、貨物鉄道輸送においても、輸送量増大に向けた施策を打ち出し、環境特性に優れた貨物鉄道へのモーダルシフトを推進することで、鉄道をご利用いただくお客様のScope3のCO₂排出量削減を図り、産業界のカーボンニュートラルに貢献していきたいと考えています。

——最後に、経営信条、生活信条などについてお聞かせください。

2019年4月にJR貨物グループのブランドメッセージ「挑戦、そして変革～ Challenge & Change」を定めました。環境が激化し不確定要素が多い時代において、何事にも果敢にチャレンジし、変革をしていく気構えを持つことが社員や経営にとって重要だと思っています。そのためには、日頃から、社外や現場を知り、そのことにより気づき、考えることが必要だと社員に呼びかけています。



令和4年度 定時総会を開催 令和3年度決算、役員選任等を決議

6月27日、東京都港区の第一ホテル東京で令和4年度定時総会を開催しました。コロナ禍の影響により、今年度も一昨年度、昨年度に引き続き規模を縮小して開催。総会後の懇親会は中止し、出席者の数を減らして行いました。

池田会長の挨拶、国土交通省の岩月理浩大臣官房

審議官からの祝辞に続き、池田会長が議長となって議事を進行。各委員長から令和3年度事業についての報告、令和3年度決算、役員選任などの議案が原案通り承認されました。

総会終了後には記者会見が行われ、池田会長、長谷川理事長が記者からの質問に対応しました。



挨拶をする池田会長



祝辞を述べる国土交通省の岩月理浩大臣官房審議官



監査報告

新 役 員 の ご 紹 介

新任副会長

久保 高伸氏 一般社団法人日本倉庫協会 会長
三井倉庫株式会社 代表取締役社長

真貝 康一氏 日本貨物鉄道株式会社
代表取締役会長兼会長執行役員

新任理事

高木 宏明氏 株式会社日立物流 代表執行役社長 (COO)

新任監事

飯田 聡氏 神奈川臨海鉄道株式会社 代表取締役社長

桑原 豊氏 株式会社丸運 代表取締役社長



新任挨拶をする久保副会長



新任挨拶をする真貝副会長



委員会報告



記者会見の様子

カーボンニュートラルに向けた情報交換

令和4年度 第1回「物流分野における低炭素・脱炭素化推進に向けた情報交換会」開催

カーボンニュートラルと金融施策についての講演

7月5日(火)、全日通霞が関ビル(千代田区霞が関)で令和4年度第1回「物流分野における低炭素・脱炭素化推進に向けた情報交換会」を開催し、会員企業・団体から22名(出席15名、オンライン参加7名)が参加しました。

今回は経済産業省 産業技術環境局 環境経済室環境金融企画調整官 井上峰人氏を講師に招き、「経済産業省が進めるカーボンニュートラル政策について」講演をいただきました。金融業界出身の井上氏はカーボンニュートラル政策と金融施策は切っても切れない関係である、と前置きをした上で、2030年目標に向けた計画、カーボンニュートラルを巡る海外や金融の動向、カーボン・クレジット概要と適切な活用に向けた取り組みの方向性と具体策についてプレゼンテーションを行いました。

説明では今後10年間で脱炭素に必要な投資額を提示され、企業経営者に対してカーボンニュートラルを経営課題として取り組むことの重要性が改めて示唆されました。

発表後は炭素税、排出量取引の導入時期、カーボン・クレジット供給の二重カウントについて質疑応答が行われました。

低炭素・脱炭素化に向けた取り組みを説明

続いて参加企業・団体による自社での低炭素・脱炭素化に向けた取り組みに関して、日本パレットレンタル株式会社、NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社から説明がなされました。

最後に事務局より今年度の活動計画、方向性を説明し、意見交換会は閉会しました。

次回は10月頃の開催を予定しています。



経済産業省 産業技術環境局
環境経済室環境金融企画調整官
井上峰人氏



日本パレットレンタル(株) 新井健文氏



NIPPON EXPRESS ホールディングス(株)
岸田博子氏



会合全景

第23回 「物流環境大賞」の受賞者が決定

第23回「物流環境大賞」の受賞者が決定しました。今回は物流環境大賞1件をはじめ合計22件について公表し、2022年6月27日に第一ホテル東京にて表彰式を行いました。

環境にやさしい物流を目指す意識は年々高まりを見せ、多岐にわたる様々な案件のご応募をいただきました。各社のお取り組みをぜひご覧ください。



講評を述べる野尻俊明氏
(流通経済大学理事長)

物流環境大賞(1件)

受賞者: 日本通運株式会社

功績事項: CO₂排出量の可視化による脱炭素社会実現に向けた物流支援ツール

国内ネットワーク輸送においてCO₂排出量を可視化する日本初の検索ツール「ワンストップ・ナビ」を開発した。

このシステムは発着地、貨物重量等を指定すれば、誰でも輸送モード別のリードタイム、CO₂排出量を一括で算出可能。また会員登録により運賃も検



索可能で、環境への配慮を含めた顧客への最適な輸送モード提案につなげている。詳細は物流環境大賞(P10～P13)を参照。

低炭素物流推進賞(2件)

受賞者: 味の素株式会社 物流企画部

F-LINE株式会社 常温本部 南関東支店
マルチモーダルサービスセンター

功績事項: "持続可能な社会実現に向けた取り組み"
未来につなぐ物流の構築

関東と関西間の食品輸送について、トラック輸送から鉄道・船舶輸送へ転換し、CO₂削減とドライバーの負担軽減を実現した。

両社で月1回定例会を実施して個別ルートごとのモーダルシフト難易度を共有化したほか、リードタイムを1日延長することに合意、また、翌々日着ルー



トのリードタイムから移動中の日曜・祝日を除外することにより月～土の週間の波動が減少、毎日納品が可能になり、荷役作業の平準化や車両手配の負担を軽減した。

受賞者: 佐川急便株式会社

東京九州フェリー株式会社

功績事項: 横須賀～新門司間高速フェリーに大規模転換
～大幅なCO₂削減・労働環境改善・レジリエンス強化～

関東から九州への宅配便の輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実施し、安定的な長距離輸送とCO₂削減、ドライバーの運転時間の短縮を実現した。

モーダルシフトにあたっては、大規模な転換になるため、フェリー申込方法、シフト台数、ターミナルへの到着時間等、両社で綿密に打合せを行い、安定



した定期輸送を確保したほか、トラック輸送からトレーラー輸送に転換し輸送台数を減らすことによって、さらなるCO₂削減を実現した。

》サステナブル活動賞(2件)

受賞者:株式会社クラベ

功績事項:商品センター (Logistics Center)を基点とした物流CO₂削減

静岡県都田北工場を基点とした海上コンテナのラウンドユースや内貨転用、輸送の集約、免税リターナブルトレイ、ボビンの再利用などの取組みにより、CO₂削減を実現した。



受賞者:株式会社東芝

SBS東芝ロジスティクス株式会社

功績事項:コンテナ本数削減・積載効率向上のための製品開発まで遡った連携改善取り組み

二次電池の輸送において、製品の包装設計を見直し、積載率向上によるCO₂削減を実現した。

従来、パレットと製品のサイズ・形状が適合しておらず、パレットに隙間が生じていたことから、製品サイズをパレットに合わせて最適化、さらに顧客の製造工程でハンドリング方法を変更することで包装の形状も変更することによりコンテナ積載数を最大で1.9倍まで上昇させ、コンテナ数を大きく削減した。



製品仕様が決まってからのロジスティクス視点の製品改善提案の導入は難しいが、今回、製品開発段階から、ロジスティクス視点での取組みも参画したことで輸送効率を向上させることができた。

》先進技術賞(2件)

受賞者:株式会社キョクレイ

功績事項:太陽光発電設備による環境負荷低減と省エネ型省力化機器による庫内作業自動化推進

神奈川県の本牧物流センターに省エネ型省力化機器(パレット搬送型AGV)4台と太陽光発電設備を導入し、CO₂削減および自動化による作業負担軽減を実現した。

AGVの導入においては、搭載センサーによる状況の自動認識機能をもたせることで、有人フォークリフトと交差するエリアでの安全性を確保した。



受賞者:ユニ・チャームプロダクツ株式会社

住友精化株式会社

井本商運株式会社

株式会社バンテック

株式会社日立物流

功績事項:海上コンテナ転用による資材国内輸送と同一コンテナでの製品輸出で環境負荷低減に貢献

兵庫県から福岡県への紙おむつ資材の輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実施し、CO₂削減とドライバーの負担軽減を実現した。

モーダルシフトにあたっては、積載量の大きい海外輸出用40HCコンテナを使用することでトラック台数を半減。荷下ろし後のコンテナは、福岡県から海外への紙おむつの輸出品輸送に活用し、紙おむつ資



材の国内輸送と製品の輸出品輸送を同一コンテナで行うというスキームを構築した。福岡県での積み込みには自動バンニングマシンを導入し、荷役時間削減も実現した。

》日本物流記者会賞(1件)

受賞者: いすゞ自動車株式会社

功績事項: 大型LNGトラックの量産車開発

国内商用車メーカーとして初めて、CO₂削減につながる大型LNGトラックの開発・量産化に成功した。

2018年度から行ったモニター車による実証走行では、同級ディーゼル車比10%程度のCO₂削減性能、充填時間に関してはディーゼル車とほぼ同等、航続距離は1,000km超の実力を確認した。



》特別賞(14件)

受賞者: いすゞロジスティクス株式会社

株式会社牧野フライス製作所

株式会社住友倉庫

功績事項: コンテナラウンドユースを活用したCO₂排出量削減の取り組み

受賞者: SBS東芝ロジスティクス株式会社

功績事項: 上海発香港向けモーダルシフトによる輸送CO₂排出量の削減

受賞者: SBS東芝ロジスティクス株式会社

功績事項: 中重量物の電機製品のSDGs視点での包装3R改善活動

(1)ReduceとReuseの取り組み: 受変電システム用変圧器サプライチェーンの一貫梱包導入による負荷軽減活動

(2)Recycleの取り組み: 電機製品一括集合梱包の木箱から強化ダンボール化と資材調達の定期便利用

受賞者: D S ロジスティクス株式会社

株式会社日新

日本通運株式会社四国支店

日機装株式会社

功績事項: 松山港を利用したモーダルシフトによるCO₂削減、2024年問題への取り組み

受賞者: 日本梱包運輸倉庫株式会社

功績事項: 21mフルトレーラー運行と段積みラックの開発・運用による輸送積載率向上

受賞者: 株式会社パン・パシフィック・インターナショナルホールディングス

センコー株式会社

埼玉南センコーロジ株式会社

功績事項: 店舗商品の東西拠点間幹線におけるモーダルシフト(鉄道利用)

受賞者: 株式会社ユニマットライフ

株式会社サーフビバレッジ

川崎近海汽船株式会社

功績事項: 飲料水海上輸送でSDGs(山梨⇄大分 飲料水/返送パレット幹線輸送)

受賞者: SBS東芝ロジスティクス株式会社

功績事項: 共配運送の効率化による車両台数の削減(輸送CO₂排出量の削減)

受賞者: SBS東芝ロジスティクス株式会社

功績事項: 棚搬送ロボットシステムと太陽光発電設備を導入し、荷役生産性向上と省エネ化の実現

受賞者: 山九株式会社

株式会社サンキュウ・トランスポート・関西

日機装株式会社

功績事項: お客様との共同改善による医療部材輸送のモーダルシフト化(省力化・CO₂削減)

受賞者: 株式会社ニチレイロジグループ本社

株式会社ニチレイ・ロジスティクス北海道

株式会社ニチレイ・ロジスティクス東北

株式会社ニチレイ・ロジスティクス関東

株式会社ニチレイ・ロジスティクス東海

株式会社ニチレイ・ロジスティクス関西

株式会社ニチレイ・ロジスティクス中四国

株式会社ニチレイ・ロジスティクス九州

株式会社キョクレイ

株式会社ロジスティクス・ネットワーク

功績事項: 車両待機問題の緩和・解消に向けた「トラックバース予約システム」による入庫車両接客時間の完全予約制導入

受賞者: 日本サニパック株式会社

功績事項: 自社倉庫間在庫移動における陸送から内航船へのモーダルシフトならびに海上コンテナのラウンドユース

受賞者: 不二製油株式会社

センコー株式会社

功績事項: ①関東物流拠点の京浜エリアから埼玉県北部移転によるトラック由来CO₂排出量削減

②関西→関東移送時の中継輸送導入によるドライバー労働時間削減の取り組み

受賞者: 株式会社ランテック

功績事項: 「トレーラーを活用した車両大型化」と「鉄道コンテナへのモーダルシフト」による低炭素輸送

物流環境
大賞

第23回「物流環境大賞」

受賞者

日本通運株式会社

CO₂排出量可視化による 脱炭素社会実現に向けた 物流支援ツール

1 はじめに

物流事業を取り巻く環境は、収束の見えない新型コロナウイルスや、緊迫する国際情勢など、世界的に不安定かつ予測困難な状況にあることに加え、社会的に求められているSDGsやDXへの対応など、グローバルレベルで取り組むべき課題が山積している。こうした状況下、経営計画で掲げる長期ビジョン「グローバル市場で存在感を持つロジスティクスカンパニー」の実現に向けて、スピーディーな意思決定と企業グループとしての価値最大化を図るため、2022年1月にNIPPON EXPRESSホールディングス株式会社を設立し、持株会社体制へと移行した。

併せて、新たにグループブランド「NX」を導入し、グループ名を「日本通運グループ」から「NXグループ」へと刷新した。

NXグループでは2019年4月よりスタートさせた5年間の経営計画について、残り2年の期間でNXグループの変革をさらに加速させ、「NXグループ経営計画2023～非連続な成長“Dynamic Growth”～」として、引き続き取り組んでいる。

輸送に関するCO₂排出量の検索サービスとして、国内で初めて「物流支援ツール」をリリース。カーボンニュートラルの実現に向けたお客様の取り組み支援という時代の要請に添えていく。

NXグループは1937年の創設以来、物流を通じて人、企業、地域を結び、社会の発展に貢献することで、日本から世界へと事業を拡大してきた。今後もこの使命は変わることなく、新しいブランドの下、グループの力を結集し、自らを進化させ続け、物流から新たな価値を創造することに挑戦し続ける。

2 開発の背景

先に述べた、2037年長期ビジョン「グローバル市場で存在感を持つロジスティクスカンパニー」を実現するために、2021年にマテリアリティ（重要課題）

評価を再確認している。「ステークホルダーへの価値提供」の観点と、「ビジネス視点での優先度」の観点の2軸で評価を行い、①事業のデジタル化とDXの推進、②品質の向上と新価値の創造、③気候変動への取り組み、④持続可能でレジリエントな物流インフラの構築、⑤従業員エンゲージメントの向上、⑥ガバナンスの強化、の6項目をマテリアリティとして選定した。これらのマテリアリティは新規に取り組むをはじめのものに限らず、過去からの継続的な取り組みや積み上げてきた無形資産をベースに、現在および未来の企業価値向上に向けて対峙すべきテーマとなっている。

なかでも③気候変動への取り組みについて、NXグループでは、気候変動をグローバル規模の社会課題と認識しており、事業活動に伴う温室効果ガス排出量の削減による気候変動の緩和、また、指定公共機関の責務として災害時等の緊急輸送対応、資源循環や生物多様性の保全にも積極的に取り組んでいる。

気候変動がもたらす異常気象は航空機・船舶の運航停止や鉄道の運休、幹線道路の通行止めなど、物流インフラに支障をきたし操業コストの増加につながる。また、異常気象の影響によるお客様の生産・出荷数量の減少は、荷扱いの減少・収入減につながる恐れがある。NXグループは、通常時から複数の輸送手段を確保しておくことで、お客様が求める安定的な輸送を実現し気候変動に対する事業の強靱性（レジリエンス）を高めている。

また、経営計画「NXグループ経営計画2023～非連続な成長“Dynamic Growth”～」においても「持続的成長と企業価値向上のためのESG経営の確立」の中で「E 環境」のKPIとして設定していたCO₂排出量削減目標について、2021年にそれまでの2030年度目標を2023年度に前倒しして取り組むこととしている。

2022年1月のホールディングス体制への移行に伴い、日本政府の2050年カーボンニュートラル宣言や2030年度46%の排出削減目標（2013年度比）など、昨今の気候変動への対応に関する国際潮流や各種規制を踏まえ、NXグループとしての長期目標の設定を検討しているところである。


[ホーム](#)

[新規会員登録](#)
[ログイン](#)

[ホーム](#) > [検索結果](#)

出発地

京都府京都市 北区

到着地

北海道旭川市

CO₂排出量の少ない順

リードタイム順

料金の安い順

 複数サービスあり
  注意メッセージあり

選択		サービス名	CO ₂ 排出量(kg)	発送日時	配達日時	運賃(税別)	営業窓口店
☐	1	鉄道12フィート5トンコンテナ 	31.6	9/22 (水) AM	9/25 (土) AM		京華コンテナ課
☐	2	12フィート5トンコンテナ	87.1	9/22 (水) AM	9/25 (土) PM		京華コンテナ課
☐	3	海上12フィート5トンコンテナ	116.2	9/22 (水) AM	9/27 (月) PM		大国 内航営業課
☐	4	アロー便 	214.5	9/22 (水) AM	9/27 (月) AM		京華引越転移
☐	5	2トントラック 	893.8	9/22 (水) AM	9/28 (火) 中		京華営業セ
☐	6	エクスプレス ハイスピード	1,736.5	9/22 (水) AM	9/24 (金) AM		京航京都国内営業

ご希望商品を選択し、下記ボタンよりお問い合わせください(※複数選択可)

[お問い合わせ](#)

[前へもどる](#)

気候変動の原因といわれる温室効果ガスの大部分を占める二酸化炭素(CO₂)に関して、照明のLED化をはじめとする施設の省エネ化やEV車、ハイブリッド車など環境配慮車両の導入等により、自社の事業活動に伴う排出量削減に積極的に取り組むとともに、お客様との協業を進め、貸し切りトラック輸送の共同配送への切り替えや、これまでのトラック中心の輸送形態を船舶や鉄道など環境負荷の低い輸送モードへ切り替える「モーダルシフト」を積極的に進めている。

お客様から見て、委託先物流業者の輸送で排出されるCO₂はScope3(サプライチェーン)排出量のカテゴリ4(上流の輸送・流通)とカテゴリ9(下流の輸送・流通)に区分されるが、輸送に係るCO₂排出量は、実際の軽油やガソリンの消費量などのデータが入手困難で、また、燃料消費量からお客様の輸送に係る数量だけを切り分けなければならないこと、さらに協力会社・利用運送での計算など、算定が複雑、かつ、困難で、共同配送やモーダルシフトによる環境負荷軽減の効果も測定しにくいという実態があった。

そこで、既に開発していた、輸送単位ごとに複数輸送モードの運賃、リードタイムを算出する検索・営業ツールに、トンキロ法に基づくCO₂排出量の計算機能を追加し、2021年8月にCO₂排出量可視化ツール「ワンストップ・ナビ」として社内に先行リリースし、検証を行ったうえで、2021年10月に当社ホームページで公開し、お客様へのサービス提供を開始した。

3 取り組みの概要と実績

「ワンストップ・ナビ」はリリース以降、2022年7月11日現在で、システムの会員登録社数304社・検索数31,343件の実績があり、強力な営業ツールとなっている。

この「ワンストップ・ナビ」では、輸送単位ごとに、運賃・リードタイム・CO₂排出量を比較することができる。

例えば、999kg、20個の貨物を京都市北区から北海道旭川市に輸送する場合、輸送モードごとのCO₂排出量として、エクスプレス ハイスピード(航空輸送):1,736.5kg、2トントラック(貸し切りトラック輸送):893.8kg、アロー便(積合せ貨物):214.5kg、海上12フィート5トンコンテナ(内航船利用):116.2kg、12フィート5トンコンテナ(Sea&Rail):487.1kg、鉄道12フィート5トンコンテナ(鉄道輸送):25.5kg、が一括計算可能。お客様は、運賃・リードタイムとともにCO₂排出量を比較検討することで、最適な輸送モードを選択することができる。【図①】

このCO₂排出量は、発住所から着住所までの輸送モードごとの経由ルートに係る一連の距離を自動計算し、それぞれの距離と輸送重量(輸送トンキロ)に環境省(温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル)の輸送モード別トンキロ法に基づくCO₂排出量原単位を乗じることでCO₂排出量を算出している。

これらCO₂排出量の算定に際し、より正確に算出するため、都道府県コードおよび市区町村コードを利用し、地図データと連携した精緻な距離算出方法を独自に開発している。

図②

CO₂排出量XXXXXレポート

結果サマリ

対象期間：R3年4月1日～R4年3月31日

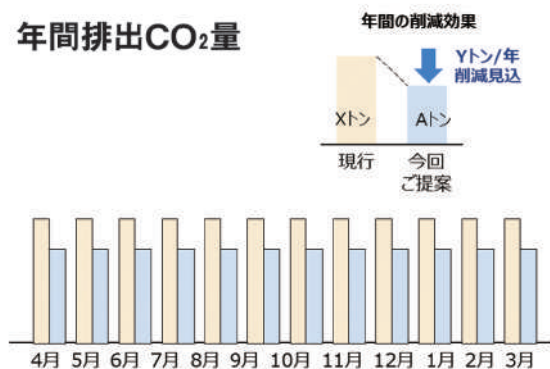
対象地域：国内全域

CO₂排出量実績値：200,000トンCO₂排出量予測値：180,000トン

削減幅：▲20,000トン

輸送モード(実績)：トラック輸送

比較対象モード：鉄道

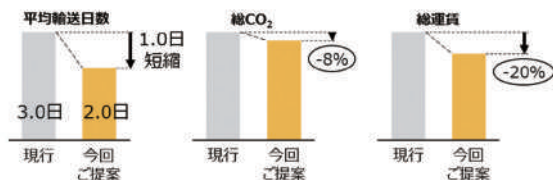
年間排出CO₂量

図③

特定期間の総計値の比較

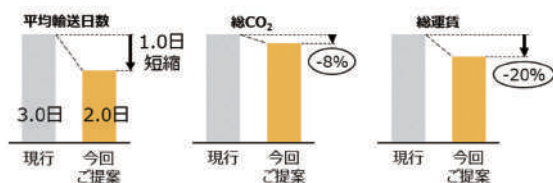
東北エリア着

モード：鉄道



九州エリア着

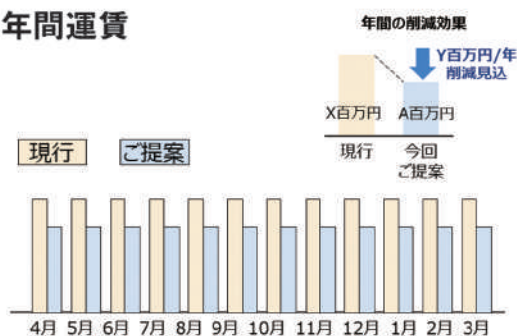
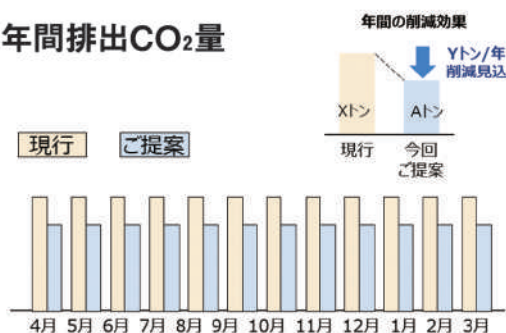
モード：鉄道



図④

2020年度の実績と提案商品の比較

年間運賃

年間排出CO₂量

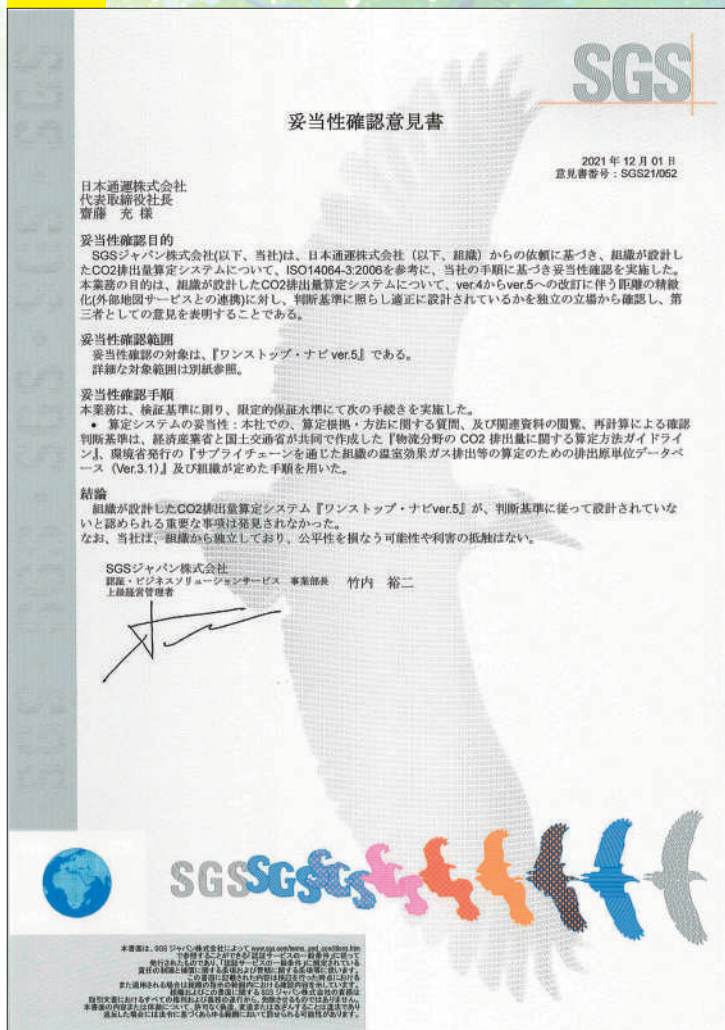
このCO₂排出量算出サービスを進化させたものが「エコトランス・ナビ」になる。このサービスでは、輸送単位ごとではなく、お客様の過去一定期間の輸送データを基に、現行の輸送モードと、より環境に優しい、鉄道輸送や海上輸送などの輸送モードに変更した場合のCO₂排出量を一括計算、出力されたグラフなどのレポートを用いて、環境への負荷軽減を可視化することで脱炭素への取り組みをサポートすることが可能となる。

具体的には、新規のお客様であれば他社のトラック輸送データ実績(発地・着地・重量・個数・品目等)を「エコトランス・ナビ」用にデータとして取り込み、当社の鉄道輸送・内航船輸送に切り替えた場合のCO₂排出量を「CO₂排出量試算結果報告書」として提供が可能で、一定期間のCO₂削減効果を月別、方面別など様々な角度から可視化することができる。

また既存のお客様であれば当社の輸送モード別の請求書データなどを「エコトランス・ナビ」用にデータとして取り込み、トラック輸送をした場合(仮想)と、現行の鉄道輸送・内航船輸送によるCO₂排出量を算出比較した「CO₂排出量算出結果報告書」を提供し、現行の輸送モードでのCO₂排出削減量から環境への貢献度合いを可視化することができる。

【図②、③、④】

図⑤



「エコトランス・ナビ」のCO₂排出削減量の可視化機能については、実際にお客様からも、高い評価をいただいている。

さらに、「エコトランス・ナビ」では物流総合効率化法の「総合効率化計画」認定申請に必要な「CO₂排出量の算定結果と削減効果の把握」の「現行」と「計画」の数値や、省エネ法特定荷主定期報告書の付表3「トンキロ法によるエネルギー使用量等の算定」に必要な数値の出力が可能で、これらの排出量をお客様側で外部公表を可能にするため、SGS ジャパン(株)による ISO14064-3:2006に基づく第三者検証を受けている。【図⑤】

4 今後の展望

「ワンストップ・ナビ」、「エコトランス・ナビ」については環境問題に取り組むお客様から高評価を

いただいております。「他社扱いを含む物流全体のCO₂排出量の算定」や「国際・海外輸送に係るCO₂排出量の算定」など、もう一段上のご要望もいただいている。

複数のお客様の声を受けて2022年8月より、当社の輸送だけでなく、他社扱いの輸送で発生するCO₂排出量も算出できるよう運用範囲を拡大していくことを計画している。

今後は国際物流にも対応するツールの開発やマーケットインの思考に基づき、お客様のご要望にマッチしたさらなるモーダルシフト新商品の開発など、環境に特化したグリーン商品の造成を計画している。

特に、お客様から強く要望されているエコトランス・ナビの適用範囲の拡大は、他社扱いを含むお客様物流全体のCO₂排出量等の数値を算出、可視化して環境へのサポートを行うと同時に、事前に承諾を得ていただいた物流データから、ミルクラン集配・共同輸送など新たな輸送提案を行い、さらなる脱炭素経営サポートも可能と想定している。

これらのツールを駆使しながら、NXグループの強みを生かした物流提案を積極的に推進し、環境に優しい物流改善提案、他社サービスと差別化した商品提案や、配送方面にターゲットを絞ったモーダルシフト提案につなげていきたい。

昨今では熱波や森林火災、台風の激甚化や洪水など地球温暖化に起因するといわれる災害も多く、足元の電力不足なども含め、これらのリスクを軽減し、より強靱な企業経営、企業の持続的な発展のためには地球温暖化の防止、二酸化炭素排出量の抑制など環境に関する取り組みがさらに求められている。

「ワンストップ・ナビ」と「エコトランス・ナビ」をあらゆるお客様にご利用いただき、お客様の環境経営の取り組みや脱炭素の取り組みを推進する一助になれば、と考えている。

NXグループは、企業理念として、社会発展の原動力になること、物流から新たな価値を作ること、また信頼される存在であること、を掲げており、今回の物流環境大賞受賞を機に、より一層、これら企業理念の実現に向け力を注いでいく。

結成当初の精神を引き継ぎ 若手社員が活発な意見交換

令和4年度 第1回「物流いいところみつけ隊」会合を開催

物流業界インターンシップに向けて 意見交換

今年度第1回目となる「ロジスティクスPRグループ2022～物流いいところみつけ隊」全体会合を、6月7日（火）、千代田区霞が関の全日通霞が関ビルにて開催し、今回はオンライン併用も含め、会員企業の若手社員21名が参加しました。

会合では、特に夏に実施される物流業界インターンシップに向けて、スケジュールやプログラムについて検討し、活発な意見交換がなされました。

物流業界インターンシップは、東京での開催は今年で9回目、大阪やオンラインでの開催は3回目を迎えますが、この会合において、新たなイベントを企画するなど、その実施に向けて内容を詰めています。

結成10年目を迎えて

「みつけ隊」は、平成25年（2013年）7月に物流連の活動に会員企業の若手社員の意見を積極的に採り入れ、新たな活動領域を広げるために結成され、その後、このインターンシップ、物流業界研究セミナーの他、物流連ロゴや英文名称の刷新など、新たな活動やブランド作りなどを提案し、実施につなげています。結成10年目となりメンバーが代替わりしつつも、結成当初の精神はそれぞれに引き継がれています。

会員企業の若手社員の意見を生かす「みつけ隊」の活動は、今年度も物流連の重要な活動と位置づけています。



バングラデシュの物流実態調査に向けた講演会を開催

令和4年度 第1回海外物流戦略ワーキングチーム会合

バングラデシュについての講演を開催

6月22日(水)、今年度第1回となる「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を千代田区の全日通電が関ビルで開催しました。

当会合は、海外における物流事業者の事業活動に関する課題について官民連携して検討するもので、国土交通省や会員企業など47名(内27名がWebにて参加)が参加しました。

令和4年度と同ワーキングチームでは、日本を上回る世界第8位の人口(約1.7億人)を抱え、生産地だけでなく、消費地としても注目をされるとともに、アパレルを中心として営業・製造の拠点が伸長しているバングラデシュを調査対象国としました。物流実態などについての調査を実施し、会員企業の同国進出に際し有益となる情報を提供、共有してゆく方針です。

第1回会合では、バングラデシュの基本情報を得る機会として、一般社団法人日本バングラデシュ協会の神山秀夫理事を講師として招聘し、「バングラデシュ、その概要と経済概況、日バ二国間関係と物流関連情報」と題し講演が行われました。

講演では、同国の概要、雇用状況、経済状況、日本からのODA、地政学的リスク等、同氏の経験に基づく多岐にわたる情報が、同氏自ら撮影された写真等とともに提供されました。

また、経済成長が著しい一方、天候に影響を受け

やすい国土であること、中国企業の進出が顕著であること、LDC指定解除後の国情不安、インフラの中でも特に鉄道インフラ整備の遅れ、産業が根付きにくい等、今後の課題についても説明いただきました。

メンバーからは、アパレルに代わる高付加価値品の生産拠点としての可能性や、首都ダッカとチョットグラム(旧チッタゴン)港を結ぶ最主要幹線道路の拡充、その他道路や交通のインフラの発展性について等幅広く質問がなされ、活発な意見交換が行われました。

国土交通省の国際物流制作について説明

続いて、国土交通省総合政策局参事官(国際物流)室、村井香菜物流渉外官から「最近の国土交通省の国際物流政策の取組」と題し、ASEAN コールドチェーンへの取り組み、日中韓物流大臣会合、国際海上コンテナ輸送の需要逼迫等について説明がなされました。

最後に事務局より、本年度の活動方針と具体的な調査内容が提案され、会員企業に対し、調査に対する意見や情報提供を呼び掛け、閉会いたしました。

なお、次ページ以降に、神山氏による講演の内容を掲載しています。



講演された日本バングラデシュ協会
神山秀夫氏



最近の取り組みを発表される国土交通省
村井香菜氏



会合の様子

講演

バングラデシュ、その概要と経済概況 日バ二国間関係と物流関連情報

日本バングラデシュ協会 理事 神山 秀夫 氏

1 バングラデシュの概要



人口	1億6,468万9,383人(推定値) (World Bank Data 2020)
面積	14万7,570km ² (北海道の約1.9倍)
言語	ベンガル語(国語)
民族	ベンガル人
宗教	イスラム教徒 90.4%(国教)
政治	共和制(現在の政権与党:アワミ連盟)
首都	ダッカ(首都圏人口:約2,174万人)
経済	【名目GDP】 3,242億3,918万ドル (World Bank Data 2020) 【1人当たりGDP】 1,961.6ドル (World Bank Data 2020)
邦人数	1,080人 (出所) 外務省「海外在留邦人数調査統計」 (令和4年版: 令和3年10月1日現在)

バングラデシュの人口は1億6,468万人9,383人(推定値)、ベンガル人で構成され、イスラム教徒が約90%です。バングラデシュは、ベンガルが「ベンガル人」、デシュが「国」を意味し、ベンガル人の国ということです。ベンガルは古代インドのマハーラバタにてでくる地域の名前でもありました。「ベンガル地方の東部の国」が正しいかもしれませんが。外国に住んでいる人も合わせるとベンガル人は約2億6,500万人います。民族としては漢民族(約12億人)に次いで世界で2番目、国別では世界8番目、アジアでは5番目になります。

1947年、インドが英国より独立するときに、イスラム教を基にパキスタンとインドに分かれますが、ベンガル州はイスラム教徒が多いことからパキスタンに入れられ、東ベンガル州(後の東パキスタン州)となりました。

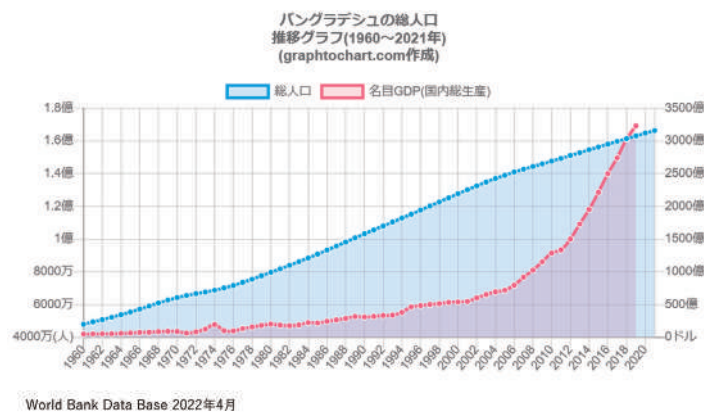
国土面積は14万7,570km²で北海道の約1.9倍、ガンジス川、その支流ブラマプトラ川、メグナ川という国際河川の最下流に位置し、7m水位が上がったら国土の9割近くが埋まってしまう。首都ダッカはベンガル湾から約200km上流に位置しますが、それでも標高は平均約4mです。

熱帯モンスーン気候の影響下にあり、雨季と乾季の区別が明確で、雨季は5月から始まります。今年

は降雨量が多く、北東部では120年ぶりの大雨が降りました。約730万人余がこの水害を被っています(6月22日現在)。

2 バングラデシュの経済概況

〈バングラデシュの人口と名目GDPの推移(1960年～2021年)〉



バングラデシュの会計年度は7月から6月になります。バングラデシュは今年6月までにGDP成長率7.2%を目標にしていますが、世界銀行の予想は6.4%となっています。2000年を越えてから名目GDPがぐんぐん上がってきており、ほかの国と比べても成長率は安定しています。現在の一人当たりGDPは2,000ドル強で、インドとあまり変わりません。

輸出については縫製産業がほとんどで、衣料品の輸出量は世界第2位です。

在留邦人数は2021年10月31日現在で1,080人。2016年のダッカテロで一時減りましたが、復活しています。進出日系企業は321社です(2020年)。

3 日本との関係

1960年の肥料プラント、1963年のチッタゴン製鉄所のプラント輸出が日本のプラント輸出の嚆矢となっています。

1971年12月16日にバングラデシュが独立を勝ち取った翌年2月、日本はバングラデシュを国家承認

しました。今年が日本バングラデシュ国交樹立50周年です。

ビジネス的には、1974年1月に超大型経済使節団が派遣され、現在の経済協力の基礎を作りました。一昨年ODAは1,200億円供与しています。2014年に当時の安倍首相が6,000億円のODA供与を表明したのを機に、金額の桁が違ってきました。現在日本は、マタバリからチッタゴン、ダッカの地帯をBIG-B (The Bay of Bengal Industrial Growth Belt) と称し、インフラを整備する構想を進めています。

バングラデシュは、2026年に後発開発途上国 (LDC) から中所得国になることが予定されています。

4 バングラデシュの物流関連情報

物流について、物量はダッカ～チッタゴン間が一番多く、輸入貨物の80～90%はこの間を通ります。

<鉄道>

鉄道の本数は少なく、ダッカ～チッタゴン間の貨物便も1日5便で、しかも単線の部分があり、1日で着かないことが当たり前です。

鉄道網はダブルゲージで、インド時代英国がつくった標準軌と、アッサム地方を中心としたベンガルアッサム鉄道がつくったメーターゲージです。パドマ川の東側はメーターゲージ、さらに東に行きインド領になりますと標準軌に変わります。

<道路>



バングラデシュの道路網

バングラデシュ道路国道路部 (RHD) が維持管理する道路：
- 総延長： 21,302km

- 国道(National Highways)： 3,813km
- 地域間幹線道路(Regional Highways)： 4,247km
- 地方道路(Zila Roads) 13,242km

【参考】2020年3月31日現在
日本の道路の総延長：

- 一般国道： 1,281,793.6km
- 都道府県道： 66,123.5km
- 市町村道： 142,847.8km
- 市町村道： 1,063,590.6km
- 高速自動車国道： 9,231.7km

バングラデシュは、洲の中にできているような国なので橋がないことが一番の悩みです。ダッカ中心部の道路は乗用車と三輪車とバスで混雑しています。

<港湾(水運)>

主要港は、チットグラム港、モングラ港、パイラ港の3カ所です。

チットグラム港は主に国際貿易の貨物を扱っています。先日、内陸インナーヤードで火災が発生し、23時間後に鎮火しました。火災時には約4,000個のコンテナがあったとのことでした。

モングラ港は、ベンガル湾の河口から131km上流のシュール側左岸に位置します。ここは置場の料金を安くしており、RORO船が中心に利用しています。

パエラ港は中国がつくった超々火力発電所用の石炭を扱っています。

内航コンテナ輸送は、チッタゴン港とダッカ周辺の河川港の間で行われています。鉄道コンテナ輸送はチッタゴン港とダッカ港に隣接するICD Kamalapur Dhakaの間で行われており、鉄道輸送能力拡大のため、Dhirasram ICDが計画されています。

現在建設中のマタバリ港は、コンテナおよび一般貨物の増加に応える多目的商業港です。



<航空>

メジャーの航空会社は、Biman Bangladesh Airlines、NOVOAIR、Regent Airways、US-Bangla Airlinesです。空港は小さいものも含めて8カ所あり、中心はダッカのHazrat Shahjalal国際空港、チッタゴンのShah Amanat国際空港、シレットのOsmani国際空港です。

バングラデシュはモンスーンの被害を受けるため、被害を受けた車両や道路の復旧も、付け焼刃的対応だと翌年のモンスーンにより再び傷んでしまいます。まずは鉄道の複線化、そして道路の拡充がバングラデシュにおける最大のインフラ強化策だと思っています。

パレット標準化推進による効果検証

第6回物流標準化調査小委員会を開催

物流連は、8月22日（月）、第6回物流標準化調査小委員会（座長：東京女子大学 二村真理子教授）を全日通霞が関ビル会議室で開催、オブザーバーを含む計24名が出席しました。

官民物流標準化懇談会について 情報共有

伊勢川事務局長の挨拶の後、第2回官民物流標準化懇談会の概要、パレット標準化推進による効果検証、欧州におけるパレットの循環スキームの事例紹介が説明され、質疑応答が行われました。

まず国土交通省 総合政策局 物流政策課 児玉物流高度化推進官より7月に開催された第2回官民物流標準化懇談会について情報共有が行われました。続いて2024年問題（自動車運転業務の年間時間外労働の上限の厳格化）およびトラックドライバーの減少により2030年に運べなくなると予測される物量に対して、パレット標準化による効果の試算（推定値）が事務局より説明されました。これに対し委員からはさまざまな意見が寄せられました。

欧州のパレット管理情報を提供

さらに事務局より欧州で実際に行われている等枚交換によるパレット循環スキームが紹介された後、一貫パレチゼーションを行うにあたっての課題と整理すべきポイントに関する一例が説明されました。これに対し委員より欧州でのパレット在庫管理の実態や等枚交換の際の具体的な手続きについて質問がありました。また欧州で使用されているユーロパレットを管理する組織であるEuropean Pallet Association（欧州パレット協会）と定期的にミーティングを行っている委員よりユーロパレットの情報についての提供がありました。

最後に事務局より今後2回予定している小委員会にて①パレット循環スキームのモデル（素案）を検討②実現に向けた課題・進め方の整理について検討を行う旨案内がありました。次回会合は10月下旬開催を予定しています。



委員会風景



二村座長による議事進行



国土交通省 児玉物流高度化推進官

女性の活躍推進に向けて 建設業界の講演、グループ討議を実施

第6回ダイバーシティ推進ワーキングチームを開催

物流連は、7月27日（水）第6回ダイバーシティ推進ワーキングチーム「女性活躍推進」（座長：東京女子大学 二村真理子教授）を全日通霞が関ビル会議室にて開催し、オンライン参加12名を含む16名が参加しました。

建設業界の活動を講演

当事務局長の挨拶の後、大成建設株式会社土木営業本部電力営業部副部長 畠中千野氏が、テーマ「働きたい、働き続けたい、建設業をめざして」と題し、講演しました。畠中氏は、一般社団法人日本建設業連合会 けんせつ小町支援専門部会 部会長も兼任しています。

畠中氏自身のキャリア紹介では、仕事やプライベートで月日や自分の成長で変化していく「ありたい姿」を意識し、生き生きと行動することを大切にすること、また、上司になってからは、仕事の成果だけでなくひとの成長を評価していくことが大切とお話しされました。「けんせつ小町」委員会の紹介では、団体と個社が連携した色々な活動を行っており、委員会メンバーが会員企業の現場を視察し、新たな気づき・発見の共有や、各社の制度を開示することで、各社は制度・福利厚生等を改定する際に参考にしていくと紹介され、制度を充実するだけでなくそれを浸透し、社員に活用して貫く風土・雰囲気形成することが重要との認識を述べられました。けんせつ小町メンバーは、会員企業の様々なニ

ズを拾い上げ、セミナーの企画・開催も行っています。講演は示唆に富むものであり、参加者からは多くの質疑が寄せられました。建設業界の活動を参考にし、採用範囲が広いマーケットを持つ物流業界では、前向きに女性活躍制度整備や採用を進めることが大切であると二村座長が統括されました。

今までの取り組み等を振り返り、 活発な意見交換

続いて、4つの小グループに別れたグループ討議では、「気づきや自社のありたい姿、取り組みたい事」をテーマに、今迄当ワーキングチームで行われてきた各社の現状や課題、取り組み事例発表、グループ討議等を含め、更なる情報・意見交換が活発に行われました。

最後に二村座長は、政府目標の女性管理職3割という数字には違和感があるかも知れないが、女性に管理職を目指してもらい、社会が女性活躍に向かっていくには数値目標も必要であり、そしてその目標達成のためにはまず女性の採用数を増やし、女性管理職候補を増やすことが必要とコメントされました。また、働き続けてもらうには、グループ発表にあった育休利用促進、女性同士の繋がりや男女関係なく同じ悩みを持つグループでのコミュニケーション、育てる社内研修等、継続的に働きやすい職場環境整備が必要とまとめられました。

次回会合は、最終会合となります。



講演する大成建設株式会社 畠中千野氏



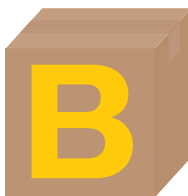
二村座長



グループ討議風景



物流



日本大学教授
鈴木 邦成

「輸送・配送・輸配送・配達・運行・運搬・搬送の物流用語としての違いについて」

—社会言語学的な視点からのアプローチを踏まえて—

1. はじめに

物流の5大機能（輸送、保管、荷役、流通加工、包装）の中でも「輸送」は物流の最も骨格となる基本部分となる。ただし、「運ぶ」という概念は「輸送」以外にも状況に応じて、配送、配達、運搬、輸配送、運行、搬送など、多様に表現される。

社会言語学の視点からいうと、「ある文化圏において関係深い対象には細かい命名が行われる」ということが知られている。日本文化において魚類の名称が豊富であることや、イヌイットが雪に関する多彩な表現を有することなどがその代表的な事例とされている。そしてさらにいえば、物流においてもその中心となる概念である「運ぶ」ということには幾つもの表現が存在するのかもしれない。そこで今回はそうした社会言語学的な背景も踏まえつつ、物流に用いられる「運ぶ」という表現の差異を辞書的な意味を念頭に行政機関や物流実務での運用に鑑みながら説明する。

2. 「運ぶ」に関わる語彙

昨今、執筆していると「この文章には輸送、配送、運行、運搬など、いろいろな表現が、『運ぶ』という意味で使われていますが、すべて『輸送』に統一してもいいですか」といった編集者の声を聞く。しかし、これは物流部門の「運ぶ」という語については相当に無理な話となる。物流における「運ぶ」という概念は細かく分化、整理されており、「運ぶ」に関わる一連の類語を正確に用いることで、物流業務の緻密さも表現できることになる。もっとも物流の実務家の方々は無意識のうちにそうした違いを肌で感じて使い分けしているケースが多いが、専門外の方などから改めて聞かれると、その違いをなかなかうまく説明できないことが多いようである。その点を意識しながら、順を追って、「運ぶ」に関わる用語の違いを解説していく。

(1) 輸送

「運ぶ」、あるいは「運び送る」という概念を表現した最も基本的な用語が、「輸送」である。基本的には「公共空間を経て人やモノを運ぶこと」を指す。な

お、人を運ぶ場合は「旅客輸送」、モノを運ぶ場合は「貨物輸送」となる。したがって、物流部門に限らず、観光・通学通勤などでも輸送の概念が使われることになる。なお、物流における輸送の手段はトラック、船舶、航空機など多岐に及ぶが、一般にトラック輸送、鉄道輸送、船舶（海上）輸送、航空（機）輸送というように公共空間の主要輸送モードと結びつけて使われているがトラック輸送以外では旅客輸送でも主要輸送モードと結びつけて用いられる。

(2) 配送

輸送のなかでも短距離小口の端末輸送のことを「配送」という。ただし、配送の区間は実務によってバラつきが生じるために「輸送」と混乱されることも多い。たとえば、物流センターから着荷地となる最終目的地である一般世帯までは一般に短距離で小口輸送となるので「配送」と呼ばれることが自然であるが、最終目的地が店舗や営業所の場合も短距離小口輸送であるならば、「配送」と呼ばれることになる。ただし短距離小口については数量的な定義が決まっているわけではないので、慣例的な判断に委ねられることになる。なお、旅客については基本的に使われない概念である。

(3) 輸配送

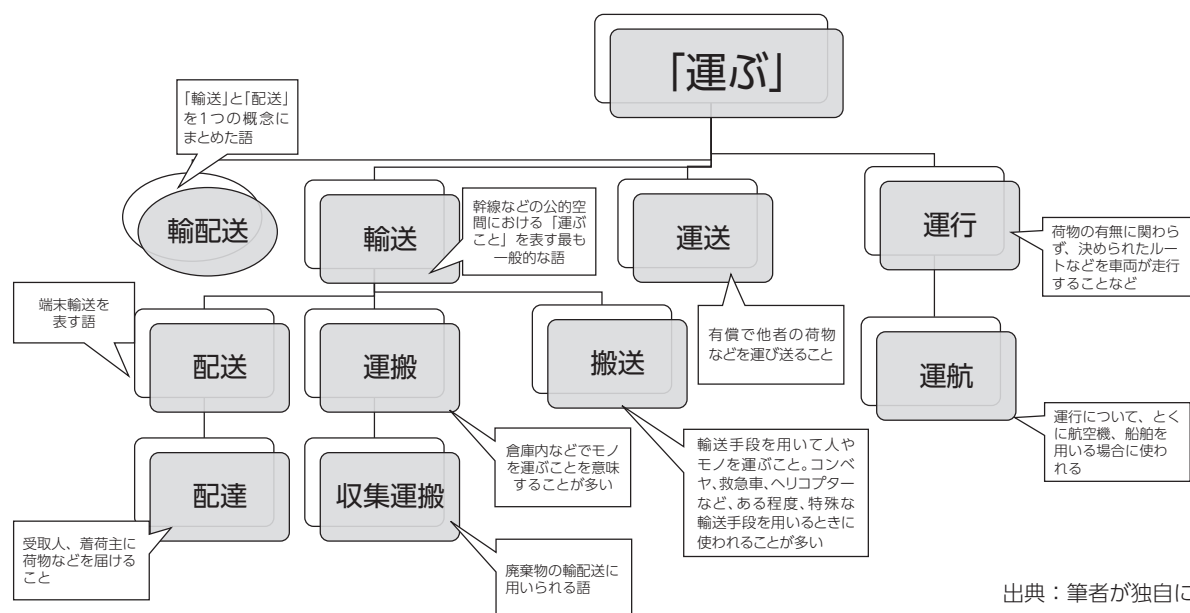
輸送と配送の2つの概念を合わせて表現しているのが「輸配送」である。一般にトラックによる輸送と配送による出荷元から出荷先までのモノの流れの全プロセスを説明する場合に用いられる。

ただし、「輸送」と「配送」を個々に使う場合に比べて、意味合いは曖昧になる。また、「トラック輸配送」とか「ラストワンマイル輸配送」といった表現は見られない。「輸送」や「配送」のようにその語の前に名詞を重ねて形容詞的に用いて、物流形態を説明するという使い方は行われないうである。漠然と、発荷地から着荷地まで貨物などを移動させることを説明する際にのみ用いることが多い。

(4) 配達

郵便用語に由来し、荷物（主として、貨物全般ではなく、手に持ち運ぶことができる「手荷物」）を指

◆「運ぶ」に関わる物流関連用語の関係図



す)を送り先に届ける行為を意味する。「配送」が短距離小口の末端輸送のプロセスが強調されるのに対して、配達では届けるという行為(アクション)自体が強調される。物流では宅配便における「再配達」が代表的な使い方である。ただし、たとえば「百貨店配送における個々の配達先の確認を怠らないようにしたい」といったように、末端輸送のプロセスとアクションを分けて、それぞれが強調確認されることもある。なお、「輸送」とは異なり、旅客には原則的に使われない。

(5) 運行

物流では運行管理者(貨物)の国家資格の重要性が高まっているが、そこで使われる「運行」とは、荷物積載の有無に関わらず、トラックなどが決められたルートを走行することをいう。トラックだけでなく、バスや鉄道など、多くの輸送モードについても使われる。輸送モードのみならず、たとえば、惑星の動きなどについても使われる。なお、航空機や船舶の場合は「運航」と「航」の字を変えて使われることが多いが、これは輸送モードが「航海」あるいは「航空」に関係のあることを強調する意味合いと考えられるが、基本的には「運行」と「運航」に大きな違いはない。

(6) 運送

まさしく「運び送る」という意味であるが、物流においてはより狭義に「有償で他者、あるいは他者の荷物や貨物を運び送ること」を運送という。運賃を払った乗客など(他者)を運べば「旅客運送」になるし、有償で貨物を運べば「貨物運送」となる。したがって荷主企業が自社トラックで自社の貨物を運ぶのは「貨物輸送」になるが「貨物運送」ではない。さらにいえば「トラック輸送」ではなく「トラック運送」と表現することでトピックの主体が物流事業者であることが明確化される。

(7) 運搬

「運ぶこと全般」を意味する語であるが、「輸送」のような公的空間を経由して運ぶのではなく、倉庫内、工場内などの私的空間を運ぶことを指す場合が多い。「庫内における運搬作業の効率化を図りたい」といった具合に用いられる。

ただし、「収集運搬」と「運搬」の前に「収集」という語がつくと意味が異なってくる。収集運搬とは静脈物流、廃棄物処理において、一般廃棄物や産業廃棄物を集荷(収集)して、リサイクル工場などの中間処理施設に運ぶこと(運搬)を指す。実際、廃棄物処理においては一般/産業廃棄物について収集運搬業の許可をとる必要がある。

(8) 搬送

「輸送手段を用いて運んで送ること」を「搬送」という。「救急車で患者を搬送する」「台車で荷物を搬送する」のように使われる。輸送手段には公的機関だけでなく、台車のようなものも慣例的に含まれる。

運搬との違いについて、あえて説明すると、搬送の場合、霊柩車、ヘリコプター、コンベヤなど、トラック、トレーラーといった物流における汎用性の高い手段を用いた特殊性の高い形態での移動を示すケースが多い。

3. まとめ

「運ぶ」という概念はその一言で全てを言い切れないほどの深い意味がその行為・動作に含まれている。物流実務との関わりを切り口に、この概念の広がりについて説明したが、日本語以外ではより詳しく、「運ぶ」について定義されている言語もある。たとえば、何を運ぶかということ言葉の意味合いやニュアンスが変わってくるのである。

言い換えれば、物流関係者は、それだけの深みがある「運ぶ」という概念と日々向き合っているわけである。



会員企業をたずねる

女性の力、女性の声

このコーナーは、会員企業をたずね、物流業界で働く女性社員に業務内容や、職場の取り組み、個人の抱負などを語ってもらうコーナーです。



第33回

株式会社日新

事業戦略部 業務高度化推進室

室長

岡 祐子さん

PROFILE

1992年入社。半導体、自動車部品、電子機器類の海上航空貨物の営業を担当後、2006年から自動車メーカーの営業担当に。2008年課長に昇格、2014年次長に昇格。自動車営業本部を経て2016年から米国日新コロナバス支店長として米国駐在。2019年に帰任。2022年4月に自動車営業本部から現職に異動。東京都出身。

データ活用による営業力強化を目指す

——入社後の経歴を教えてください。

入社から今回の異動まで一貫して営業に携わってきました。入社当初は先輩のアシスタントとして内勤だったのですが、当時の上司が女性活躍に理解のある方で、すでに女性の先輩2名も活躍しており、その背中を追いながら私も外回りをするようになりました。当時は女性の営業がめずらしかったせいか、お客様からも名前を覚えていただくなど親切にしてくださいました。女性としては、営業部門の課長も海外法人の支店長も私が初めてになります。自分のことながら面白いキャリアを積みせてもらっていると思いますし、さまざまな機会を与えてもらった会社や周囲の皆さんに感謝しています。

——現在の業務について教えてください。

業務高度化推進室は、昨年、新基幹システムの導入に伴い、営業支援部門に新設された部署です。新たなシステムの定着とともに、データの見える化、データの分析力向上による営業力強化を目指しており、営業部門や経営陣が求めているデータをいかに迅速かつ的確に提供できるかを喫緊の課題とし

ています。私は室長として部下3名のマネジメントをしています。3名とも業務に精通した心強いメンバーです。

——管理職になって意識の変化などありましたか。

2008年に課長に昇進した当初、上司から「管理職の仕事は、部下が5年後10年後も安心して働ける場所を保証すること」と教わりました。その後、次長、支店長、室長とキャリアアップしましたが、今でも事あるごとに思い出します。経験を積むにつれその言葉の意味の重さを感じますし、自分を励ます言葉にもなっています。

お客様に共感し、課題を引き出す

——どんなことにやりがいを感じますか。

新入社員のころからお客様に共感することを意識しています。営業のときには、お客様が抱えているもやもやしたもの、言葉ではなかなか表現できない困りごとなどを会話から引き出し、解決につなげることにやりがいを感じていました。今は営業ではないのでお客様相手ではなくなりましたが、私との会話によって相手が喜んだり、やる気になったりすることにやりがいを感じています。

——ワークライフバランスについてお考えをお聞かせください。

家に帰ると仕事のことは忘れてしまうので、かえって在宅勤務がやりにくいタイプです(笑)。コロナ禍により在宅勤務の機会も多くなってきましたが、部下にもオフタイムは仕事について考えない習慣をつけるように指導しています。育児中の人などはオンオフの切り替えが難しいかもしれませんが、仕事の効率を上げるためにも気持ちの切り替えはとても大切だと思います。

——今後の抱負を教えてください。

直近では、先ほどお話しした私たちの部署に課せられたタスクを達成すること、そして1日も早く必要な部署に必要なデータを提供できるようにすること、さらに会社全体の業務削減を実現することです。また、アメリカ駐在時代に、アメリカ人の仕事に対する考え方に触れ、日本と違うと感じていたのですが、社会環境が変化する中、日本企業におけるグローバル化もさらに進むと思います。そうした時代が来たときに会社はどうあるべきか、それに向かって今何をするべきか、といった課題にも取り組みたいと考えています。

——物流業界で働く女性の皆さんにメッセージをお願いします。

物流の仕事は目には見えませんが、世の中を支え



駐在していた米国日新コロバス支店にて、日本駐在員の皆さんと



日新が協力参加している水源林保護活動のイベントにて、参加者の皆さんと(神奈川県やどりき水源林)

る仕事であり、実はとてもおもしろいことを知ってほしいと思っています。A地点からB地点までモノを一つ運ぶにしても、実に多くの人が介在している楽しさや難しさ、仕事を通じてさまざまな業界の人と話せる醍醐味を味わってほしいですね。

——ありがとうございました。

会社概要

株式会社日新

横浜本店：横浜市中区尾上町六丁目81番地

本社住所：東京都千代田区麹町一丁目6番4号

設立：1938年12月14日

代表者：代表取締役社長 筒井 雅洋

資本金：60億97百万円

1,700名(単体、2022年4月1日現在)

グループ国内主要拠点：北海道、東京、神奈川、千葉、大阪、兵庫、福岡 他(2022年2月21日現在)

グループ海外主要拠点：アメリカ、カナダ、イギリス、ベルギー、ドイツ、シンガポール、マレーシア、タイ、中国 他(2022年2月21日現在)

【事業概要】

日新は、1938年、港湾運送業者として横浜で発足以来、神戸、大阪、千葉の各港にも進出し物流の一翼を担ってきた。1968年、国際複合一貫輸送業務を開始し、現在は国内、海外24カ国・地域で事業を展開。「真のグローバル・ロジスティクス・プロバイダー」として、「持続可能な社会の実現を目指している。社名の「日新」は、中国の古典「大学」にある「苟(まことに)日新、日日新、また日新」が由来となっており、今日よりも明日の進歩を実現する、変化に積極的に対応する精神をあらわしている。



平和島冷蔵物流センター

令和4年度

「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」 応募のご案内

日本物流団体連合会では、令和4年度(第9回)モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)の公募を絶賛受付中です。【9月30日(金)受付締切】

公募要項、申請書、調査票、公表・表彰規程は、物流連のホームページ(<http://www.butsuryu.or.jp/public/shift/>)よりダウンロードできます。

今冬募集開始の物流環境大賞への同時応募も可能です。皆様のご応募をお待ちしております。

公表・表彰基準

次の公表基準のいずれかに該当した物流事業者を公表・表彰します。

◎モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)

全ての応募案件の中で、最も秀逸な成果を達成したとして、委員会にて選定された事業者

○ モーダルシフト取り組み優良事業者賞

1. 実行部門 令和3年(暦年、事業年度いずれも可)の全国的な幹線輸送量の合計における評価対象比率(総輸送重量に対する鉄道・海運の輸送重量)が40%以上の事業者
2. 改善部門 1.の実績が令和2年(暦年、事業年度いずれも可)実績を1%以上上回った事業者
3. 新規開拓部門 モーダルシフトの新規案件を1件以上実施し、現在も3ヶ月以上継続して当該案件の輸送を行っている事業者
4. 有効活用部門 これまでに幹線輸送におけるモーダルシフトによって環境負荷軽減とともに輸送の効率化・省人化を実現し、現在も継続して当該案件の輸送を行っている事業者 なお、過去に当制度において表彰を受けた案件は対象としない

公表の方法、認定マーク

- ◆ 物流連ホームページでの公表、会報への掲載、業界紙への発表等により公表します。
- ◆ グリーン物流パートナーシップ会議等各関係機関に公表への協力を依頼します。
- ◆ 認定事業者は右記マークをホームページ、ポスター、会社案内等に表示できます。



問い合わせ先

一般社団法人日本物流団体連合会 モーダルシフト取り組み優良事業者公表制度事務局
〒100-0013 東京都千代田区霞ヶ関3-3-3 全日通霞が関ビル5階
電話:(03)3593-0139 FAX:(03)3593-0138 事務局 島田

2021年度版「数字でみる物流」発刊のご案内

2021年度版「数字でみる物流」概要

A 6版 ポケットサイズ

2021年12月刊

定価860円＋消費税(送料別)

I.物流に関する経済の動向 II.国内物流の動向
III.国際物流の動向 IV.輸送機関別輸送動向
V.貨物流通施設の動向 VI.貨物利用運送事業の動向
VII.消費者物流の動向 VIII.物流における環境に関する動向
IX.物流企業対策 その他「総合物流施策大綱」等参考資料



当連合会 最近の活動状況

2022年

6月	21日	業界研究セミナー東京女子大学 Web開催
6月	22日	第1回海外物流戦略WT会合
6月	27日	定時総会・理事会・物流環境大賞表彰式
6月	28日	業界研究セミナー京都外国語大学
7月	5日	第1回CN情報交換会
7月	26日	第2回みつけ隊全体会合
7月	27日	第6回女性活躍WT
8月	22日	第6回物流標準化調査小委員会
8月	24日	物流業界Webインターンシップ
8月	29日	物流業界インターンシップ大阪
9月	5日	物流業界インターンシップ東京

編集後記

お盆休みが終わりましたが、猛暑とコロナは収まらず、大雨災害も発生しています。
早く普通の生活が戻ってきてほしいですね。(S)

お盆に徳島に帰省しました。3年ぶりに阿波踊りが開催されたので、見る阿呆になってきました。
いつか踊る阿呆にもなってみたいです！ずっと中腰なので腰がやられそう！！
まずは筋トレからですね。(SS)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



広重も描いた絶景ポイント

静岡県清水市に位置する薩埵峠の麓には、狭い海岸線に、首都圏、中部地方、関西地方を結ぶ東名高速道路（直線距離248.4km）、東海道本線、国道1号線が、日本の大動脈を束ねたようにして走っている。峠に立てばその様子と富士を一望できる絶景ポイント。歌川広重が『東海道五十三次之内』（保永堂版）で描いた構図を目にすることが出来る有名なスポットだ。