

Grow

No. 103

2023
March



C O N T E N T S

会員の皆様へ.....	1
論説.....	2
D Xで変わる物流業界～ 2024年問題 鈴木 邦成 日本大学 教授	
経営効率化委員会.....	5
ダイバーシティ推進ワーキングチーム(女性の活躍推進)調査検討 報告書発行 「パレット循環スキームによる物流効率化調査報告書」発行	
令和5年 新年賀詞交換会を開催	14
『令和4年度 物流業界研究セミナー』を開催	16
国際業務委員会.....	20
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 グリーン物流パートナーシップ会議	22
物流パートナーシップ優良事業者表彰を開催	
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	24
トナミ運輸株式会社 石坪 優衣さん	
令和4年度モーダルシフト取り組み優良事業者公表・表彰	26
2022年度版「数字でみる物流」のご案内／.....	29
最近の活動状況／編集後記	



令和5年 新年賀詞交換会を開催



『令和4年度 物流業界研究セミナー』を開催



令和4年度モーダルシフト取り組み優良事業者
公表・表彰

会員の皆様へ

会長 池田 潤一郎

昨年は、ロシアによるウクライナ侵攻に端を発し、食料やエネルギーをはじめとする物価が高騰し、世界各国でインフレが深刻な問題となりました。インフレ抑制に向けた欧米の中央銀行による金融政策は急激な円安を加速させ、世界的な景気後退懸念が高まりつつあります。

国内に目を転じますと、新型コロナウイルス感染症のまん延はいまだ終息の見通しが立たない状況にはあるものの、水際対策の見直しが行われ、移動の制限も少なくなるなどウイズコロナのもとで「新しい日常」と共に経済活動が確立されはじめている感がいたします。

物流を取り巻く環境は、このような国際情勢や感染症の影響でグローバルサプライチェーンの混乱が続く中、物流を止めないことに注力した一年でもありました。我々物流事業者にとって最も大切なことは、安全な輸送を通じ、人々の生活を支えるさまざまな生活必需品や物資、エネルギーなどの輸送を絶やさず、安定した輸送を提供し続けることでグローバル経済や社会の持続的成長を支えることにあると思います。

このような中、物流連ではさまざまな活動を実施してまいりました。

まず、「物流を等身大で社会一般から見ていただく活動」として、会員企業のご協力のもと学生を対象とした物流業界研究セミナーやインターンシップをウェブ併用で開催し、人材育成と広報活動の強化を継続しました。大学での寄附講座や学内セミナーにおいても、より多くの学生に「リアルな物流業の実態と物流業の重要性」を認識してもらう機会を増やしました。

また、「国際的な課題への取り組み強化」では、バングラデシュに焦点を当て、ウェブを活用した現地実態調査を行いました。バングラデシュは一人当たりのGDPがインドを抜くなど、今後の成長が期待されており、引き続き情報収集に努めてまいります。



「物流環境対策への取り組み」では、コロナ禍にもかかわらずモーダルシフト取り組み優良事業者賞に多数の応募をいただき、脱炭素社会に向けた物流事業者の取り組みを社会に公表しました。また、物流分野における低炭素・脱炭素推進に向けた情報交換会を開催し、国や産業界のカーボンニュートラルに向けた動向を把握するとともに、陸運、海運、倉庫等、業態を超えてベストプラクティスを共有しました。

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大によりサプライチェーンのあり方や、物流の姿そのものが変わりつつあります。物流の担い手が減少するなかで、運転や荷役の自動化への取り組みや、輸送の効率化に向けた「共通基盤の構築」、感染を防止するための非接触による受渡しなど、さまざまな取り組みを並行して進めていく必要があります。そしてこれらを可能とする前提は、「物流標準化」と「デジタル化」の推進です。これらについて物流業界を超え、官民連携、他産業との連携を一層強化しながら推進していく所存です。

論説

第21回

このコーナーでは、各界の有識者の方々に、物流についてさまざまな角度から解説していただきます。

DXで変わる物流業界 ～ 2024年問題

鈴木 邦成
日本大学 教授



I. はじめに

2024年問題が、1年後に迫り、荷待ち、荷積み、荷卸しなどの作業の長時間化の見直しなどが急務となっている。ホワイト物流を推進し、中継輸送のさらなる導入などを積極的に進めていく必要があるだろう。無論、中継輸送の導入に際しては帰り荷の確保などを徹底させたい。ドライバー管理や車両管理を行わなければならない。しかし、手作業で複雑化する業務を処理していくことは容易ではない。クラウド型のデジタルプラットフォームの活用によるDXの導入で、中継輸送が推進され、物流業界も大きく変わっていくことになる。

そこで2024年問題のソリューションという視点から物流DXの導入とその効果を考えていくことにする。

II. DXの導入による働き方改革

2024年問題を念頭にホワイト物流については、労働力不足を念頭に、アナログ的な労働集約的な対策ではなくデジタルの力を借りることで3Kを払拭していくという考え方が広がってきている。トラックドライバーや庫内作業員の労働環境をデジタル化により改善することで「魅力ある職場」を創出していくというわけである。物流DXを推進していくことでまずは煩雑な事務処理をクラウド型のプラットフォームなどを活用したデジタルシステ

ムに変換させていく必要がある。

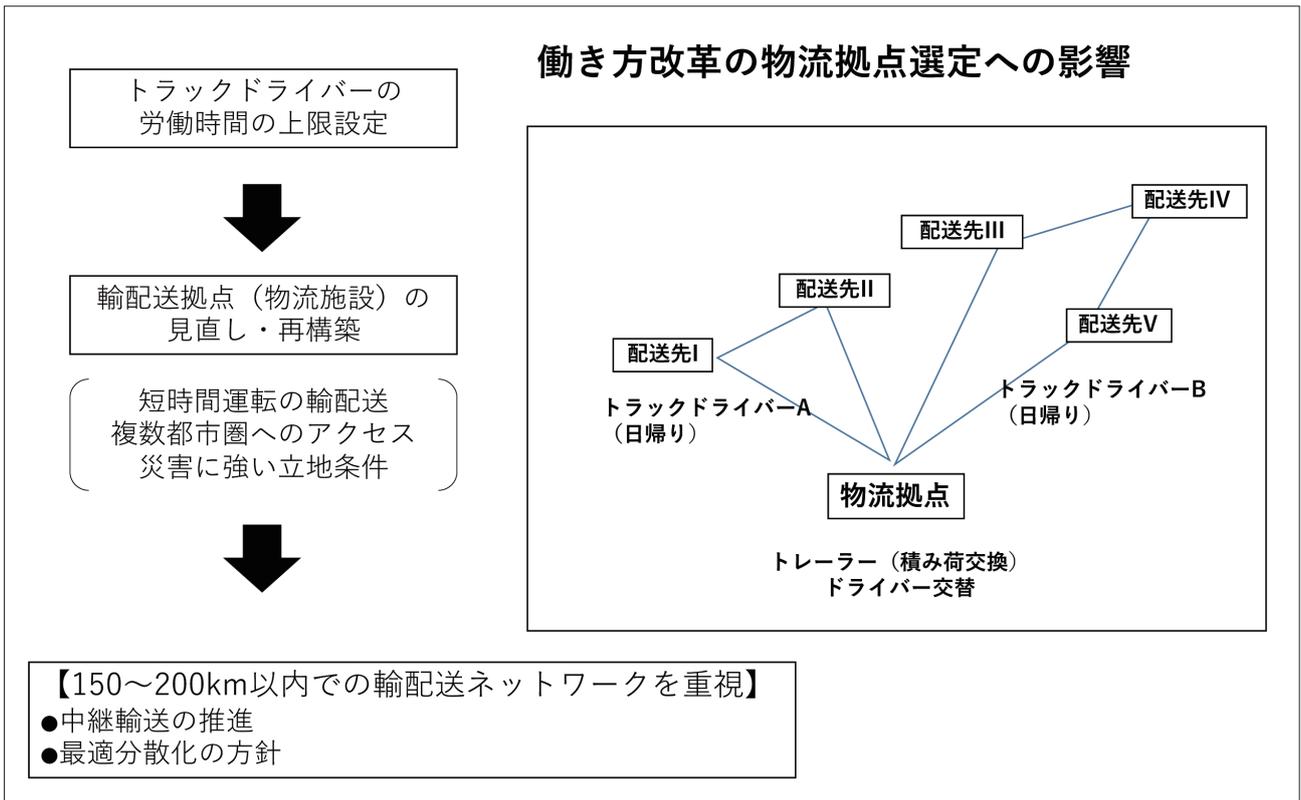
さらにいえば、物流企業のDXの推進にあたり中核となるのはクラウドネイティブ(クラウド型ベース)の情報システムである。初期費用がかからず、維持コストについてもアップグレードなどは運営会社側が適時対応するのでサブスクリプションとして要求される月額を払うだけで導入が可能である。導入にあたって職場環境や実務プロセスをある程度、明確化しておく必要もあるが、比較的、短期間で導入できる。

トラック車両について、適切な配車計画を紙媒体で管理するのは煩雑な手間と時間を要する。クラウド型の車両管理システムを導入することで業務効率化と事務処理の簡易化を実現できる。ホワイト物流の推進にあたっては、ドライバーのみならず車両に関する管理についてもデジタルシフトを進めておく必要がある。将来的には荷待ち時間解消を目的に導入が進むバース予約システムとの連動も進む可能性も高い。

III. DXの導入による中継輸送の円滑化

2024年問題の解決策として期待されている中継輸送(図1)をスムーズに行うにはクラウド型の情報システムの導入が不可欠になるが、中継輸送に必

図1 中継輸送のイメージ



要なDX導入のポイントを整理すると次のようになる。

(1)中継輸送プロセスの標準化

中継輸送の方式、トラックの運行ルート、荷役作業などについて、標準的な設定、手順、段取りを取り決めておく必要がある。また物流事業者・荷主間のデータ共有や事業者間のドライバー一元管理なども求められる。あわせてIT端末やスマートフォンなどをドライバーや現場管理者、作業者が大きな負担なく使えるように準備する。またトレーラー交換方式の場合は広いスペースも求められる。なお、ドライバー交替や車両相互利用については関連企業間での協定締結なども必要になる。

(2)目標KPIの設定

DXの導入により、待機時間、荷役時間などのトラックドライバーの労働時間の短縮、トラック積載率（積載トン数÷積載可能トン数×100）、トラック

実働率（運行日数（時間）÷運行可能総日数（時間）×100）などの適正化について現状値を分析したうえで、目標値を設定する。目標が達成できない場合にはその要因を分析して課題の解決を図る。

(3)動態管理システム・バース予約システムの導入

IT端末やスマートフォンからクラウドにアクセスして、トラックの位置情報、到着時間、待機情報などの動態管理システムを活用できるようにする。トラックドライバーの拘束時間内での労働を最大限にできるしくみ作りが必要である。またバース予約システムを導入して、トラックドライバーの乗り換え、トラクター交換、貨物の積み替えなどの情報共有・案内通知を行う。

(4)現場研修と環境の最適化

トラックドライバー交替方式以外の方式の場合、スワップボディの装着スキル、荷扱い情報の引継ぎの円滑化などが求められる。また貨物積替え方

式の場合、バラ積み貨物の積み替えは待機時間が長時間化することになるのでパレット荷役を標準として、フォークリフト作業者を現場に配置する必要もある。

Ⅳ. 中継輸送におけるDXとビジネスチャンス

中継輸送の推進でトラック運送会社間の連携が密になれば、それをきっかけに共同物流などのネットワークも広がっていく可能性が高まる。

さらにいえばデジタルプラットフォームの構築により物流事業者間のビジネスモデルのすり合わせなどを「デジタル共創」で進めることにより、事業者と荷主が横申しのかたちで情報共有が可能になる。物流事業者が2024年以降に低下することが懸念され

るトラック輸送能力を維持しつつ、顧客の要求にきめ細かく対応できるようになるのである。物流事業者は実務コストを、荷主企業もトラック運賃の上昇の影響を最小限に抑えることが可能になる。

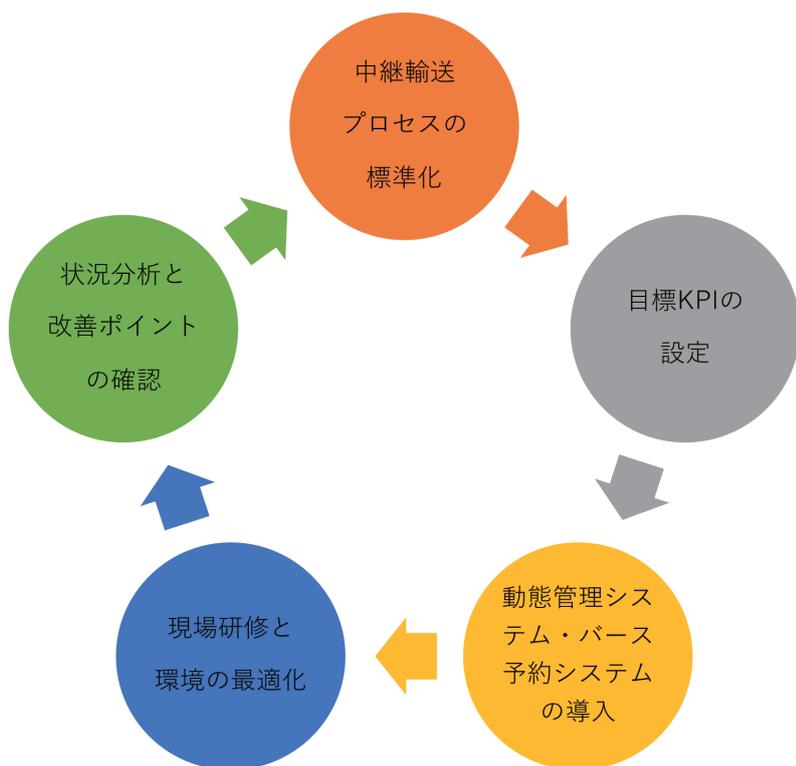
また中継輸送の導入にあわせてデジタル化を推進することで伝票などのペーパーレス化などを進めていけば、従来のレガシー型輸送体系から脱却した新しいビジネスモデルを構築できるようになる。(図2)

Ⅴ. おわりに

2024年問題との関係から注目度が高まる中継輸送の導入については、これまでのトラックドライバー一人による長時間労働を原則とした長距離輸送からの脱却により新しいビジネスモデル、ビジネスチャンスの創出も期待されている。

ただし、DXの視点からの準備はこれからという企業が多いのではないかと懸念されている。だが2024年問題というピンチをチャンスに切り替えるためには、どのような方式をメインに標準化を進め、トラックドライバーの労働時間の短縮を念頭にDXをKPIの目標値を設定し、それにあわせてどのような工程でDXを導入し、現場研修と現場環境の最適化を推進していく必要がある。そして取り組み方次第で、大きなビジネスチャンスに切り替えられるという発想も大切になってくるだろう。

図2 中継輸送におけるDX導入のPDCAサイクル



ダイバーシティ推進ワーキングチーム (女性の活躍推進)調査検討 報告書発行

これまでの調査検討と内容を公表

「女性の活躍推進」をテーマとするワーキングチーム(座長:東京女子大学二村真理子教授)において、令和3年10月より約1年間、物流企業の女性が個々の能力を最大限発揮できる組織、働き方、意識改革、人事制度、キャリアパス等の「ありたい姿」について、講演の聴取、企業・従業員アンケート調査、グループ討議等を通じて調査検討を行ってきました。令和4年11月16日に第7回最終会合では、あらためて活動内容の振り返りと統括が行われました。今般、これらの調査検討の内容を報告書にまとめました。(下記参照)

昨今、女性の活躍推進はすべての企業にとって重要な経営課題となっていることから、本書を各企業で活用してもらおうべく、ワーキングチーム活動参加企業・協力企業で共有する以外にも広く公表(有償)することにしました。



二村座長による議事進行

物流事業者における女性活躍推進に向けた調査検討 報告書 ワーキングチームで討議された概要(一部抜粋)

1. 就業継続の支援 (多様で柔軟な働き方の実現)

入社10年目頃となる30歳前後で女性従業員の離職率が上がるという課題を抱える事業者が複数社あり、就業継続を支援するための施策やその重要性が共有された。各社からは、(1)各種両立支援制度、(2)働く時間や場所を柔軟にする多様な働き方の推進、(3)就業継続やキャリアアップを促す柔軟な人事制度、(4)ワーク・ライフ・バランスを支援する制度等に関する取り組み事例が共有された。

さらに、2022年10月1日には育児・介護休業法の改正を踏まえ、女性従業員の育休取得率を維

持するとともに、男性従業員についても育休の取得促進が図られている。女性活躍には女性の家庭での負担軽減、男性の家庭参加を促すことも視野に入れ、従業員全員が働きやすい職場環境を整えることが重要であるという認識が共有された。

2. 社内の意識改革

どの組織にも思い込み、思いやり、気遣い等からくるアンコンシャス・バイアスは「ある」という認識のもと、女性活躍やダイバーシティ推進を妨げているアンコンシャス・バイアスを取り除く研修等を実施している事業者が多いことが

わかった。ほかにもダイバーシティ研修、イクボスセミナー実施や、心理的安全性や従業員エンゲージメントの向上による職場風土の改善に取り組んでいる事業者も多くあった。

3. 育成・キャリアアップのための取り組み強化

「女性活躍は必ずしも管理職になることだけではない」という共通認識が持たれたが、政府目標や女性活躍推進法に基づく各社の一般事業主行動計画において、女性管理職の比率が掲げられていることから、女性管理職の比率の増加を目標に取り組んでいる事業者も多い。

そのため、各社では以下の対応をしていることがわかった。

- (1) 早期育成(個別のキャリアプラン・面談、登用等)
- (2) ネットワークづくり(講演会や座談会の実施、社外研修への参加等)
- (3) キャリアアップのサポート(メンター制度 等)
- (4) 管理職研修を実施(上司等管理職が非常に重要な役割を担っている)

上記の早期育成のほか、女性従業員が自分の限界を作らずにそれぞれ自分の個別のキャリアプランを考えていくこと、また、それを会社も支援していくことが望ましいという結論になった。

4. 職域の拡大

職位については、必ずしも管理職にならなければ活躍していないということではなく、業務スペシャリストとして活躍している従業員もいるので、管理職になることがすべてではないということが共有認識として挙げられた。

物流現場では力仕事もあり、女性は必ずしも喜んで受け入れられないという課題が挙げられたが、トイレや休憩室等の環境設備面の改善や

作業内容の見直し、ダイバーシティやコンプライアンス教育等による社内意識改革のほか、女性従業員の「やってみたい」と思う気持ちを後押しする風土を築き、現場業務を含む女性従業員の職域拡大に成功した例もある。

5. 女性本人の意識改革・ロールモデル

ロールモデルは必要である、必ず女性である必要はなく、男性のロールモデルでもよい。育児を経験した管理職だけでなく、さまざまな年次、職種、役職、家庭環境等、複数の多様なロールモデルがあるとよい。

女性本人の意識については、遠慮しがちな人が多いことや、一般職入社従業員が多く総合職と同じようなキャリアアップ研修を受けていないなどの課題が共有され、業務スキルアップ研修だけでなく、キャリア研修やリーダーシップ研修などマインドを変えるための研修の実施や、昇格に対する不安解消のため面談等を重ねている例もあった。

6. 会社全体の推進態勢

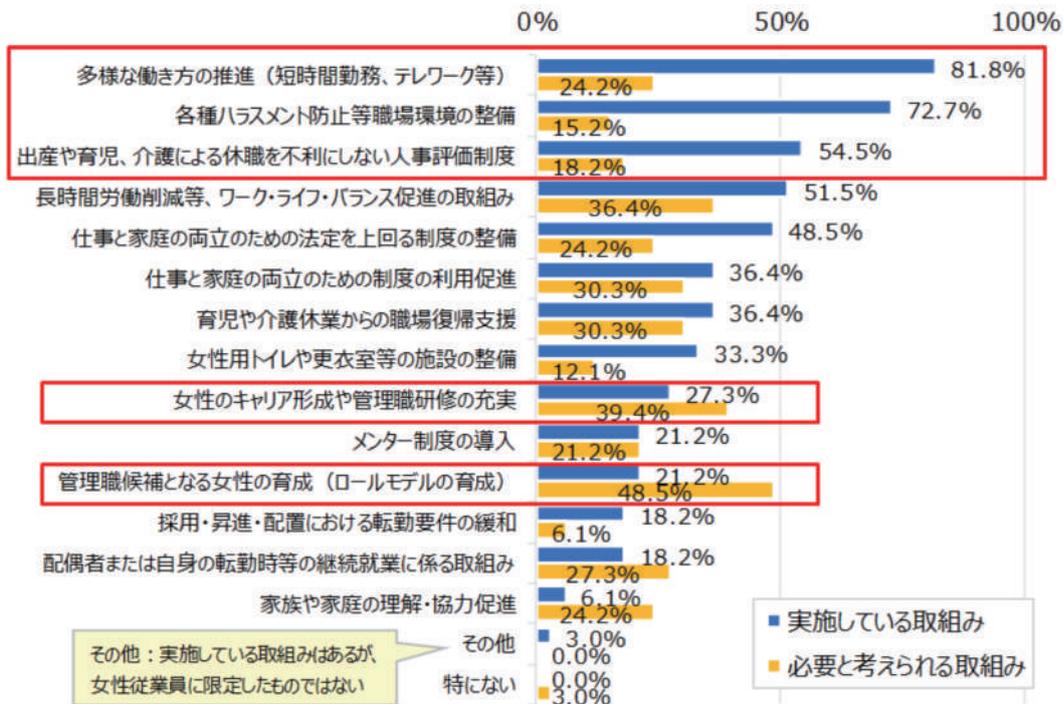
会社としての女性活躍推進やダイバーシティ&インクルージョンに関する方針を掲げたり、トップのコミットメントを発信したり、女性管理職比率等の数値目標を掲げ、KPIを設定して取り組んでいる例が共有された。

また、全従業員だけでなく、経営層のワークショップを実施することで、経営層におけるダイバーシティの基本方針を深め、推進している例も挙げられた。

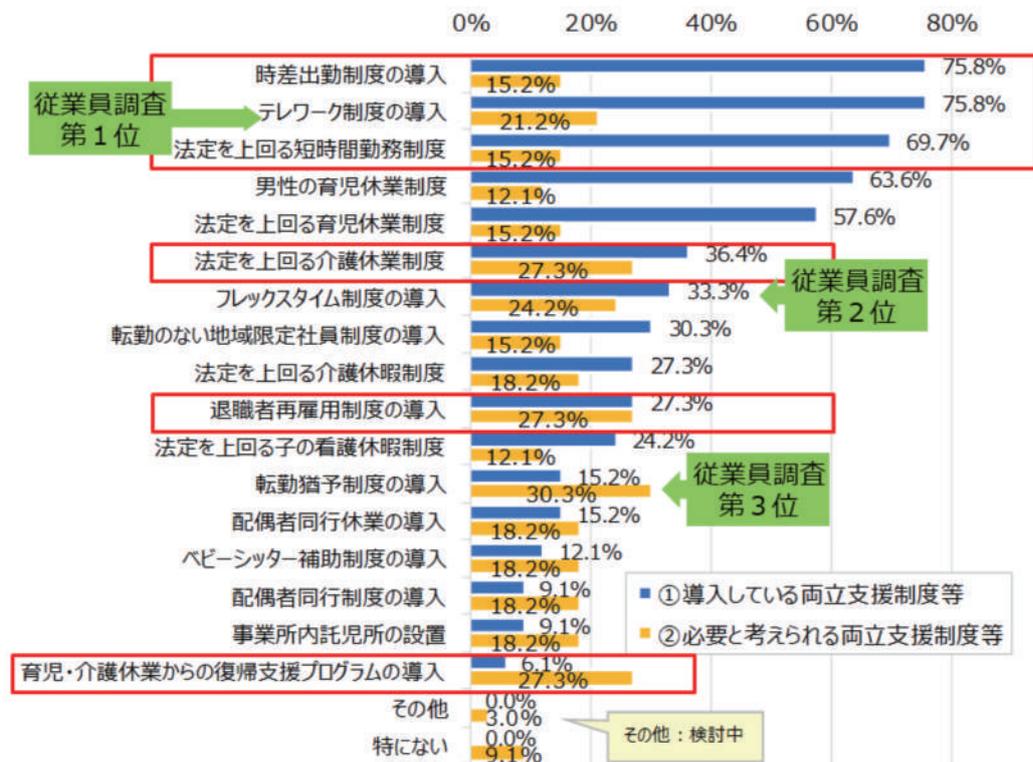
各社の推進体制としては、担当部署やプロジェクトチームを設置して、全社の方針や制度などは社内報等だけでなく携帯アプリを活用し発信している例も共有された。

◆ 企業アンケート調査

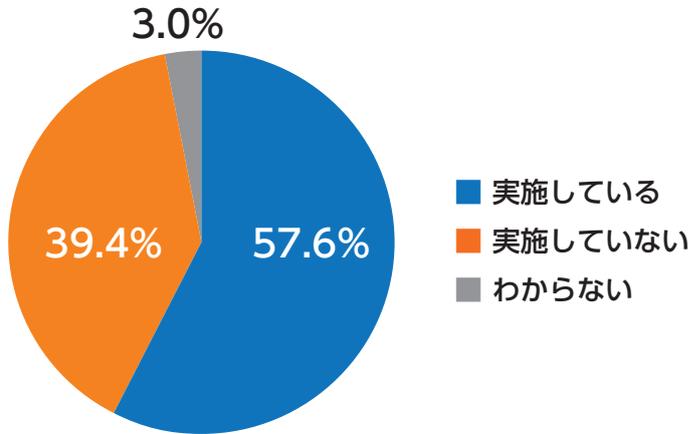
①女性従業員の継続就業のために実施している取り組み、今後必要と考えられる取り組み (n=33、複数回答)



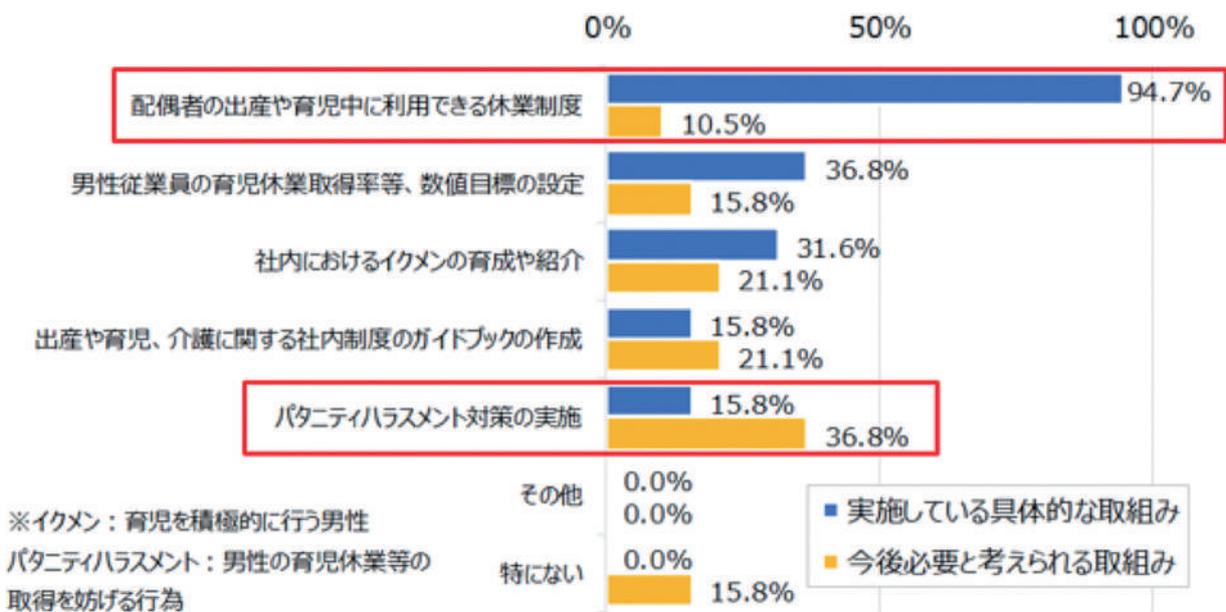
②現在導入している両立支援制度等、今後必要と考えられる両立支援制度等 (n=33、複数回答)



③男性従業員が育児・介護に参加しやすくなる取り組みの実施状況



④男性従業員に対して実施している取り組み、および必要と考えられる取り組み (n=19、複数回答)



用語 (資料：日本の人事部)

アンコンシャス・バイアス

「アンコンシャス (unconscious) = 無意識」と「バイアス (bias) = 偏見」の二つの単語から構成されており、「無意識の偏見」「無意識の思い込み」という意味である。本人が気づいていない、偏ったものの見方やゆがんだ認知のことを指し、多くは過去の経験や周囲の意見、日々接する情報から形成される。

メンター制度

業務だけに限定せず精神面でのサポートも行い、人材育成はもとより、社員の定着率の向上に貢献する制度。

ワーク・ライフ・バランス

「私生活を充実させることで仕事が進み、また仕事が進むことによって私生活も充実する」という、仕事と生活の相乗効果を高める考え方と取り組みを指すもの。

「パレット循環スキームによる物流効率化調査報告書」発行

これまでの調査検討と内容を公表

当連合会の経営効率化委員会のもとに令和3年6月に設置された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)にて、パレットの標準化に関する調査検討を実施してきました。令和4年12月22日に開催されました最終回となる第8回の会合では今まで当小委員会にて行ってきたアン

ケート調査や討議の取りまとめと総括が行われました。

これらの調査・検討の結果を報告書に取りまとめ、小委員会参加企業・協力企業で共有する以外にも広く公表(有償)することにしました。

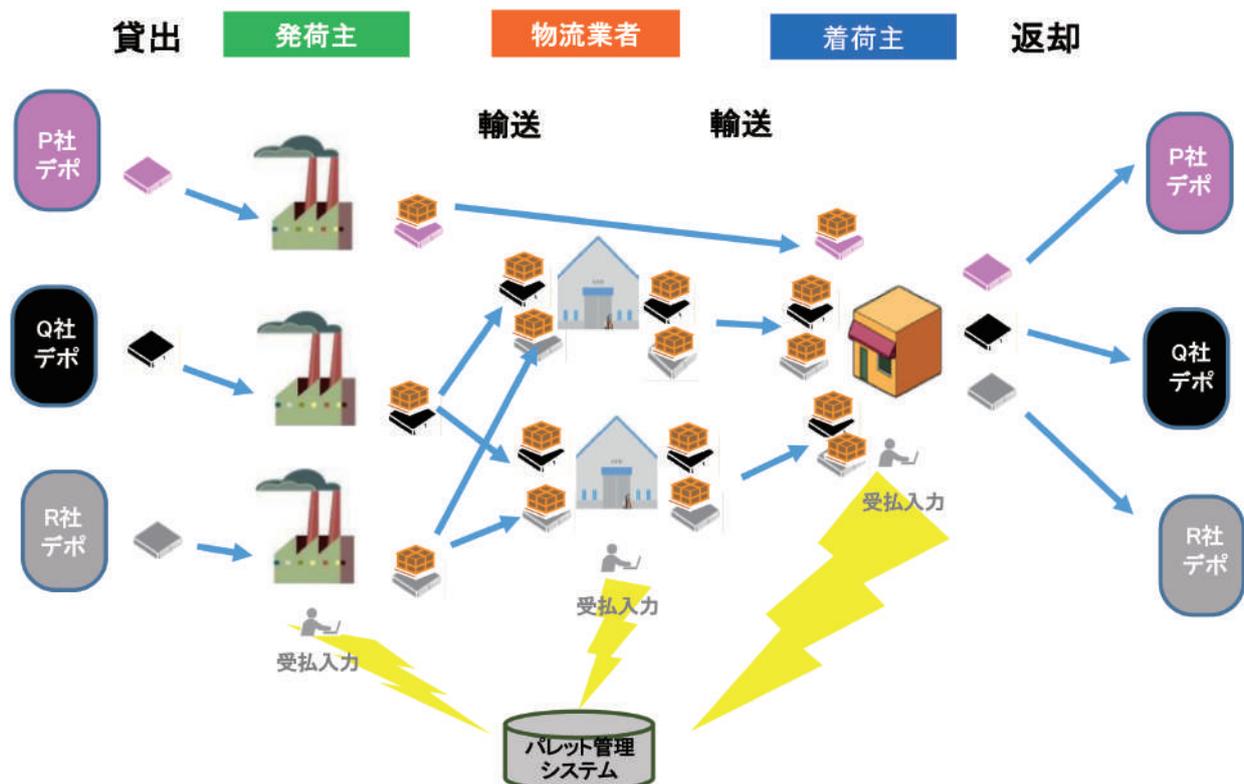
「パレット循環スキームによる物流効率化調査報告書」概要

[1. パレット循環スキーム素案]

パレット循環スキーム素案として1.「レンタルパレットを利用する方式」 2.「共有パレットを利用する方式」の2種類を提案しました。

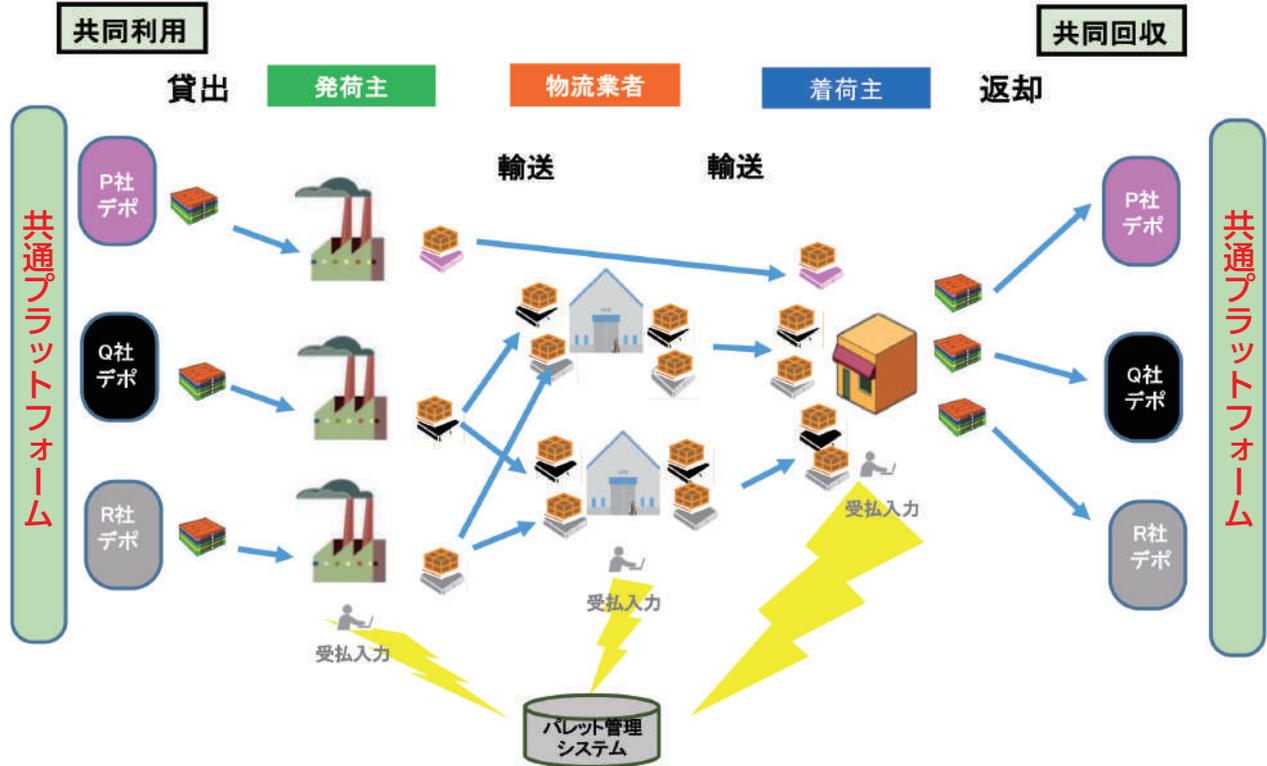
◆ スキーム1- (1) レンタルパレットを利用する方式

レンタルパレット会社のパレットを使用して一貫パレチゼーションを行う方式。貨物を上に載せた状態で複数の企業、拠点をまたいでパレットが移動します。



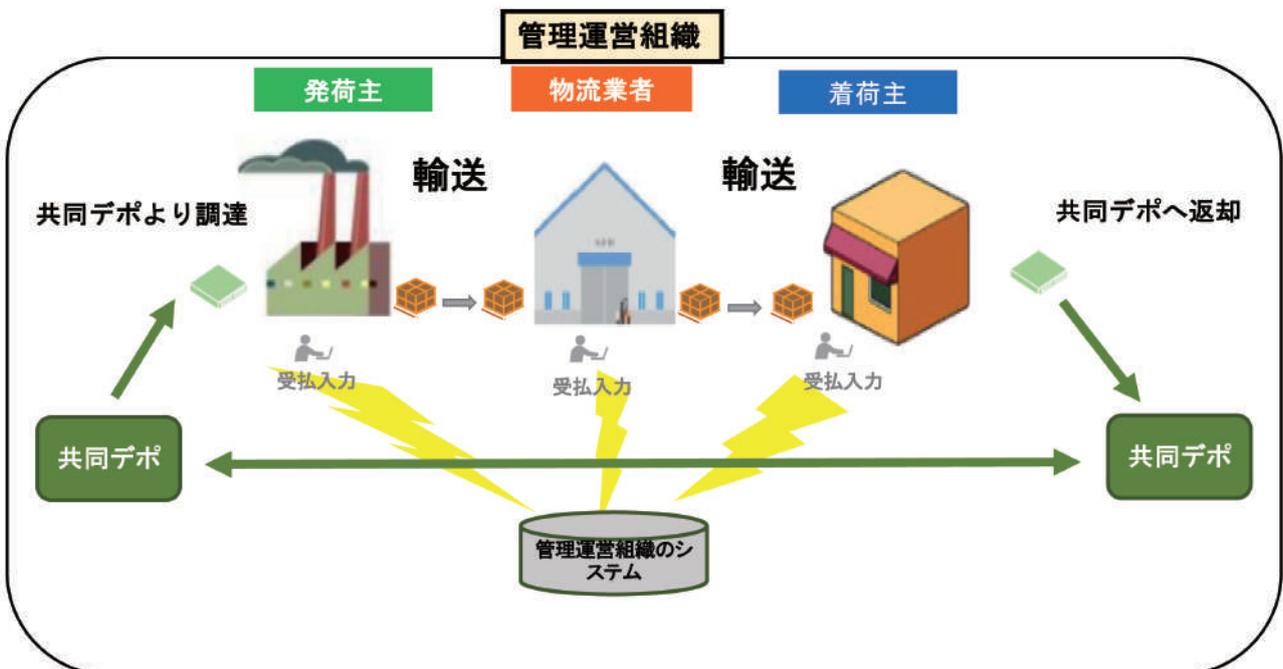
◆ スキーム 1 - (2) レンタルパレットを利用する方式 (将来形)

将来的には次の図のように、どのパレット会社であっても関係なく共同利用、設備回収できることを目指します。



◆ スキーム 2 共有パレットを利用する方式

業界、または複数の荷主が共同でパレットを所有する方式。運用に関しては運営管理組織が管理します。



◆ パレット循環スキーム対比表

項目	レンタルパレットを利用する方式	共有パレットを利用する方式
導入までの時期	レンタルパレット会社のパレットを使用するため即時開始可能。	管理組織を立ち上げてからとなるので開始まで時間がかかる。
パレット不足時	レンタルパレット会社が準備するため、柔軟に対応可能。	パレット不足時はメーカーに依頼して作成するところから始めなければならない。
荷主保有パレットの再利用	レンタルパレット会社のパレットを使用するので原則不可。	パレットの規格・仕様次第で再利用できる可能性あり。
管理組織	不要。ただし循環スキームのさらなる拡大のために管理組織を検討することは考慮する価値あり。	必要。ただし時間がかかる。
費用	総コストについては要確認。	総コストについては要確認。
費用負担(分担)	誰がどのように負担するか関係者で要検討。個々のケース(発荷主一着荷主)で取り決める必要あり。	スキームを決めれば費用負担者が明確になる。
空パレットの返却・回収	返却・回収方法を契約時に決める。	返却・回収方法を決めて自社または管理運営組織で行う。
運用スキーム導入	個社で対応可能。	業界でコンセンサスを形成する必要がある。
仕様	レンタル会社によって仕様の種類の数は異なるが、自由度は低い。	業界で決めれば自由に決めることができる。
管理方法	レンタルパレット会社の既存の管理システムを活用。管理はレンタル会社に委託する。	管理組織をつくって管理するシステムを決める。永続的な管理が必要。(レンタルパレット会社に管理を委託することも可能。)
資産計上方法(パレット)	資産のオフバランス化が可能。	オンバランスとなる可能性がある。

[2. パレット循環スキーム普及に関する主要課題（要約）]

①パレットの調達

循環スキームの導入にあたっては、「パレット化された輸送（パレチゼーション）」が前提となるため、パレットを、安定的かつ低廉に必要な場所で確保できるような仕組みを構築することが求められています。

②パレットの仕様

循環スキームでは同一規格、仕様のパレットが一貫して共同で利用され、最終目的地（着荷主）まで循環されることを前提としています。現状は同一業界であっても荷主ごと、また物流拠点ごとに異なる仕様のパレットが使用されています。循環スキームに用いるパレットは、規格のみならず仕様についても標準化することが望まれます。

③関係者での合意形成 （物流事業者、発着荷主、等）

循環スキームの導入にあたっては物流事業者だけでは解決できない問題も多く、荷主、特に着荷主の理解が欠かせません。国等とも連携して官民一体となって進める必要があります。

④運用ルールの検討

発荷主のパレット調達について、レンタルの場合は荷主がレンタル会社に依頼しますがパレット共有方式の場合は管理組織にオーダーするのが基本となります。このようにレンタルパレットを利用する方式と共有パレットを利用する方式で運用が異なる部分もありますので、方式ごとの運用ルールが必要となります。

⑤管理運営組織の検討

循環スキームを業界単位で進めていく場合、レンタルパレットを利用する方式と共有パレットを利用する方式の2種類の方法があります。共有パレットを利用する方式においては管理運営組織が

必要となります。レンタルパレットを利用する方式の場合も業務効率化と期待しうるシナジー効果を検証の上、共同管理の組織について検討することで、循環スキームのさらなる拡大と一層の効果が期待されます。

⑥費用負担

費用については、物流事業者のみならず、荷主にとっても関心が強い分野です。貨物が複数の企業、拠点をまたいで移動することになるため、発荷主、着荷主、物流事業者（拠点）間にて循環スキームの運用と併せ、パレットに関する費用について誰がどのように負担するのか、費用対効果も考慮してあらかじめ関係者の間で十分に確認しておく必要があります。

⑦循環スキームを利用しない事業者への対応

循環スキームを利用しない荷主の輸送においては、積替え作業やバラ積み輸送の依頼が来るものと思われれます。これらの作業に対しては適正な附帯料金を収受するとともに、官民一体となって循環スキームを含めたパレット標準化の啓発に努めることが必要です。

⑧積載効率への対応

輸送時にパレットを使用していない商品をパレットに積載することで、パレットの体積の分だけ積載効率が落ちることが考えられますが、工夫次第で積載効率が改善される可能性もあるので検証する必要があります。

⑨小口配送（多頻度小ロット化）

発荷主だけでなくエンドユーザーである着荷主も交えて、外装サイズの変更など実態に即した検討が行われる必要があります。

[3. パレット標準化の進め方]

パレット標準化については、令和4年6月に公表された「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」の中間とりまとめにおいて、これからパレット化を図る事業者に推奨する規格が示されたところです。一方、パレット利用実態の把握を進め、パレット化実施済みの事業者も含めたパレット標準化に向けた仕様(高さ・強度等)・運用(循環システム実現等)の両面については今後の検討課題となっています。パレット循環スキームにおいてはパレットを共同で利用することが前提となるため、規格のみならず仕様についても標準化されていることが基本となります。

また、当委員会での取りまとめにおいては、2024年問題までの時間的な猶予を考え、パレット循環スキームの素案策定と導入を最優先とし、ドライバーの確保に問題を抱える等、安定した輸送の確保に不安を持ち始めている業界をまずは候補とし、業界単位でのパレット循環を進め方としてまとめました。しかしながら経済産業省と国土交通省を中心に令和4年3月に取りまとめられた物流のあるべき将来像「フィジカルインターネット」のロードマップにある最適解の共同輸配送、より効率化された輸送モードのゴールを考えると最終的には全業界で標準化された循環スキームが導入されることが望ましいです。発着荷主と物流事業者とが密接にコミュニケーションをとり、まずは業界単位でパレット循環のスキームを確立し、しかる後、共通する運用やプラットフォームを業界を超えて共有し、ヨーロッパやオーストラリアのように全業界の領域をまたがった循環スキームによる一貫パレチゼーションを展開していくことがフィジカルインターネットのロードマップとも密接につながると考えます。

一方、我が国においてさまざまな仕様が存在することや業界単位で物事を進めることが多い背景についても考えておくことは意味のあることだと

考えます。我が国においては全体最適よりも個々のニーズに沿った対応を考える個別最適が優先される傾向が強く、またその個別最適がサービスの差別化と考えられてきました。この結果、パレットの仕様一つをとっても、多くの種類が存在することになりました。標準化とは全体最適の観点から規格を統一していくことであり、場合によっては一部の要素を諦めることになる可能性があります。パレット標準化にあたっては全業界で一つの統一基準にまとめ上げることが目的ではなく、パレットを標準化することで他の物流領域の標準化・効率化につなげることが重要と考えます。

前述のフィジカルインターネットのロードマップによれば、2025年までにパレットの標準化、並びにフィジカルインターネットコンテナ(P I コンテナ)の標準化が掲げられており、フィジカルインターネットを実現させ、物流の効率化を図るためにもパレット標準化は待ったなしの状態にあります。

パレット標準化は「一貫パレチゼーションの推進」として過去から取り上げられてきましたが、思う通りの展開に至っていないのが現状です。今まではそれでも物流が「なんとかあった」時代であったが、「運べない時代」がもうそこに迫ってきているのが実態です。

物流が人々の生活を支える重要な社会のインフラである以上、効率化を単に物流の側面からのみ検討するだけでなく、例えばパレットサイズに適した梱包サイズへの変更や物流を意識した商品設計など、川上から川下まで含めたサプライチェーン全体を面にとらえ、物流の全体の効率化を考えていくことが望ましいです。これらの課題については物流事業者のみでは解決することができず、危機的状況が訪れる前に荷主を含め官民一体となって議論し、標準化を推進していくことが必要です。

陸・海・空の各界リーダーが集結

令和5年 新年賀詞交換会を開催



陸・海・空の各界リーダーをはじめ多数が出席

日本物流団体連合会は、1月24日（火）、東京・港区の第一ホテル東京において、新年賀詞交換会を開催し、豊田俊郎国土交通副大臣、古川康国土交通大臣政務官をはじめ多数の国土交通省関係各所・物流連会員トップの皆様にお集まりいただきました。

賀詞交換会の開催は、コロナ禍の影響により3年ぶりとなります。



挨拶する池田会長



挨拶する豊田国土交通副大臣



挨拶する古川国土交通大臣政務官



乾杯の音頭をとる渡邊副会長



懇親会の冒頭、主催者代表として登壇した池田潤一郎会長は、「今年は、2024年問題や人材不足という問題がくっきり浮かび上がってくる1年になると思います。物流連は物流全体の主要課題について国民の皆様の認知度を向上させる大きな使命を担っていますので、今年も引き続きこうした活動に集中したいと考えています」と挨拶しました。

引き続き、来賓代表として豊田俊郎国土交通副大臣が登壇し、「物流業界において2024年問題への対応は喫緊の課題となっており、今年はその対応に向けた重要な1年です。国

交省としても関係省庁と連携し取り組みを進めていきますので、皆様のご協力をお願いいたします」と挨拶されました。また、古川康国土交通大臣政務官からは「コロナ禍により、物流の存在感が大きく増しているのではないかと考えています。物流連会員の皆様をはじめ関係者間のパートナーシップがより一層拡大して、持続可能な物流の実現に向けた取り組みがさらに発展することを強く期待しています」との挨拶がありました。

その後、渡邊健二副会長（全国通運連盟会長）の音頭で乾杯し、懇談に入りました。

『令和4年度 物流業界研究セミナー』 を開催



本セミナーは、若い世代に対し、参加した物流連会員企業各社が会社概要や事業内容の説明を行うことで、物流業の社会的重要性や先進性について、業界の理解を幅広く深められる機会を提供することを目的とし、国土交通省の後援を得て実施している催しです。



大阪会場

1月28日(土) 大阪梅田ハービスHALL
出展22社 参加者70名

東京会場

2月3日(金) 東京都立産業貿易センター浜松町館
出展31社、1団体 参加者112名

Web①

1月14日(土)
出展22社 参加者約250名

Web②

2月8日(水)
出展33社 参加者約210名

第5回物流業界研究セミナー大阪

1月28日、大阪梅田ハービスHALLにおいて、会員企業22社と共同で開催し、大学3年生を中心とした70名の学生が参加しました。

当日、参加学生は、会員企業が構えるブースを自由に訪問しながら、1クール30分とし全6クールを行うタイムスケジュールで、各社の会社概要や事業内容の説明を受けることを通じ、陸・海・空・倉庫・フォワーダー等、多業種で構成される物流企業の役割や使命等、さまざまな情報を収集しました。今年は3クールと6クール終了後に、Q & Aセッション（質問会）の時間を設けたことにより、企業と学生が対話する光景が多く見られました。

講演会場では、伊勢川事務局長による『物流業界の現状と未来 求める人材像』と題した講演会や学生との直接対話方式を取り入れたタウンホールミーティングを実施し、熱心にメモを取りながら参加する学生の姿が見られました。

続いてパネルディスカッションでは、会員企業の若手社員で構成された「物流いいところみつけ隊」のメンバーにより、物流業界を目指した志望動機や仕事のやりがい、経験談等が披露され、生の声を学生に伝える機会となりました。

また、若手社員による「なんでも相談コーナー（個別相談）」では、多くの学生が訪れさまざまな質問や相談をするなど、参加学生の積極的な姿勢が見られました。



長谷川理事長挨拶



会場の様子



伊勢川事務局長講演会



パネルディスカッション



なんでも相談コーナー



企業紹介動画

参加企業(大阪)

SBSフレック、ケイヒン、鴻池運輸、佐川グローバルロジスティクス、山九、セイノースーパーエクスプレス、センコー、第一貨物、東洋埠頭、ニチレイロジグループ、日新、日鉄物流、日本貨物鉄道、日本梱包運輸倉庫、日本通運、日本ロジテム、日立物流、福山通運、丸全昭和運輸、三菱倉庫、安田倉庫、ユーピーアール

第9回物流業界研究セミナー東京

2月3日、1月の大阪に引き続き東京都立産業貿易センター浜松町館において、会員企業31社1団体と共同で開催し、学生112名が参加しました。

東京開催でも、30分×全6クールを行うタイムスケジュールで、大阪同様に講演会場では、『物流業界の現状と未来 求める人材像』、と題した講演会や、学生との直接対話方式を取り入れたタウンホールミーティング、会員企業の若手社員によるパネルディスカッションにより、物流業界や参加企業、就職事情の最新情報や業界で働く魅力等を学生に伝えるイベントを実施しました。「なんでも相談コーナー（個別相談）」にも多くの学生が参加し、開始から最終クールまで会場に残る学生も多く、参加学生の積極的な姿勢が見られました。

対面方式による開催での参加学生は例年と比べ少なかったものの、対面を重視する会員企業や学生から、実態や熱意がリアルに伝わり距離が縮むなどの意見もあり、対面で開催する価値と意義を再認識できたイベントとなりました。



受付の様子



会場の様子



パネルディスカッション



伊勢川事務局長講演会



長谷川理事長挨拶



何でも相談コーナー

参加企業 東京

イーソーコードットコム、ANA Cargo、SBSフレック、NRS、NX商事、F-LINE、ケイヒン、鴻池運輸、国際フレイトフォワードーズ協会、佐川急便、佐川グローバルロジスティクス、山九、鈴与、セイノースーパーエクスプレス、センコー、第一貨物、東洋埠頭、トナミ運輸、ニチレイロジグループ、日新、日鉄物流、日本貨物鉄道、日本通運、日本パレットレンタル、日本ロジテム、日立物流、福山通運、丸運、丸全昭和運輸、三菱倉庫、安田倉庫、ヤマタネ

第3回物流業界研究Webセミナー (①・②)

2日間オンラインにて開催したセミナーは、1日目(1月14日)は22社参加で約250名の学生が参加し、2日目(2月8日)は33社参加で約210名の学生が参加しました。

長谷川理事長の開会挨拶に続き、伊勢川事務局長による講演会で、当日に参加をしている各社の強みや特徴等を業種ごとに解説した後に、会員企業によるセミナーを1クール30分で、最大7社が別回線にて実施し、全10クールを行い、学生は自由に企業ルームへ入室しさまざまな情報を収集しました。1日で多くの物流業界の企業を知ることができ、非常に貴重な時間であったとの学生の声がアンケートで多く寄せられました。



伊勢川事務局長講演会

特別プログラムとして「物流いいとこみつけ隊」によるQ&Aセッション(3チームに分かれライブ配信)を実施し、パネルディスカッション(対面開催時のものを編集し録画配信)も行われ、2日間で約460名の学生が視聴しました。



長谷川理事長挨拶



特別プログラムの様子

参加企業(Web1日目)

SBSフレック、NX商事、F-LINE、花王ロジスティクス、鴻池運輸、佐川急便、佐川グローバルロジスティクス、山九、セイノースーパーエクスプレス、センコー、第一貨物、東洋埠頭、ニチレイロジグループ、日新、日鉄物流、日本通運、日本パレットレンタル、日本ロジテム、日立物流、丸運、丸全昭和運輸、ヤマタネ

参加企業(Web2日目)

イーソーコドットコム、ANA Cargo、SBSフレック、NRS、NX商事、F-LINE、花王ロジスティクス、ケイヒン、鴻池運輸、佐川急便、佐川グローバルロジスティクス、山九、西濃運輸、セイノースーパーエクスプレス、センコー、第一貨物、東陽倉庫、東洋埠頭、トナミ運輸、ニチレイロジグループ、日新、日鉄物流、日本貨物鉄道、日本パレットレンタル、日本ロジテム、日立物流、福山通運、丸運、丸全昭和運輸、三菱倉庫、安田倉庫、ヤマタネ、ユーピーアール

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3回海外物流戦略ワーキングチーム会合を開催

バングラデシュの建設プロジェクトと物流事業の可能性について開催

令和4年12月21日(水)、令和4年度第3回「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霞が関ビルで開催しました。

物流事業の海外における事業活動に関する課題について官民連携して検討する会合で、会員企業や国土交通省から30名(内9名がWeb参加)が参加しました。

令和4年度の当ワーキングチームの調査対象国はバングラデシュです。昨年に引き続き、コロナ禍の影響で海外渡航による実地調査が困難であるため、Webを活用し海外の専門機関や進出企業に対し懇談形式を用いて現地の物流実態について調査を行うこととしています。

今回は、清水建設株式会社国際支店営業部水品恭志氏を講師として招き、「バングラデシュにおける建設プロジェクトと物流事業の可能性」と題した講演を行いました。

講演は、1958年(東パキスタン時代)の同社進出当時の事業として、フェンチガンジ肥料工場の設計・施工管理の説明から開始されました。次に、1968年の同社における戦後初の海外請負工事となるチョットグラム漁港の施工プロジェクトについて解説がなされました。1971年、パキスタンからの独立後は日本政府経済援助プロジェクトが本格的に

始動しました。シヨナルガオンホテル建設工事やフェニー川締切ダム建設工事、在バングラデシュ日本大使館・大使公邸新営工事等、同社関わった数多くの事業や、物流へ大きな影響を与えた事業としてチッタゴン空港整備、モングラ港へ接続するルプシャ橋施工工事などの円借款プロジェクト関連事業について説明がありました。

次に「建設プロジェクトの現状」として、2014年の日バ「包括的パートナーシップ」立ち上げから始まった円借款建設プロジェクトが継続していることについて触れると、BIG-B(ベンガル湾成長地帯構想)に関し、輸送ネットワークを含む4つの分野において、両国が協力する意思を共有したと述べました。さらに、このBIG-Bは単発で終わるのではなく、継続すべきプロジェクトであることを強調しました。

続いて、建設プロジェクトと物流の関係性を道路や鉄道網、水運等の分野ごとに課題と計画について説明がありました。資源の少ない同国における建築資機材の輸入に関する問題点や、日本企業に対する免税措置等についても解説がなされました。



講演された清水建設株式会社水品恭志氏



会合の様子

最後に「同国における物流業の可能性」として進出日系企業の状況を示し、今後も日本政府ODAプロジェクトに大型案件が見込まれていることから、引き続き同国に大きな期待を持つことができると説明がありました。また同国はeコマースの市場が拡大しており、高レベルな物流センターの建設や、日本のノウハウを生かしたコールドチェーンの構築等、現地における「必要性」に対して注力していくことが、日系企業の重要な選択肢の一つであると解説され、講演は終了しました。

国土交通省から国際物流政策の取り組みについて説明

続いて開催されたワーキングチーム会合では、国土交通省総合政策局、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り組みについて」の説明が行われました。国際海上コンテナの需給逼迫が緩和する傾向にある状況、および国際物流の多元化・強靱化に向けた実証輸送に関する調査結



最近の取り組みを発表される国土交通省村井香菜氏

果の報告と今後の取り組みについて説明がありました。

その他、日中韓物流課長級会合の報告、ASEANにおけるコールドチェーン分野の取り組み状況について説明がなされました。

最後に事務局より、海外物流事情調査報告書の制作状況等を報告し、閉会しました。



令和4年度 グリーン物流パートナーシップ会議

物流パートナーシップ優良事業者表彰を開催

国土交通省、経済産業省、(公社)日本ロジスティクスシステム協会、ならびに(一社)日本物流団体連合会は、(一社)日本経済団体連合会の後援のもと、昨年12月22日(木)に砂防会館別館において、令和4年度 グリーン物流パートナーシップ会議 物流パートナーシップ優良事業者表彰を開催しました。

『グリーン物流パートナーシップ会議』は、物流分野の排出量削減に向けた荷主と物流事業者が連携した取り組みを支援する場として発足しました。平成18年より特に優れた取り組みを行った事業者に対して表彰を行っています。会議では、優良事業者表彰のあと、受賞事業者による事例紹介ならびに有識者からの講評が行われました。

国土交通大臣表彰

異業種連携による中間拠点を中心とした中継輸送等の推進



国土交通大臣表彰を受賞した事業者と古川康国土交通大臣政務官

取り組み概要

輸送の起点を区間の中間に置く事で、2024年問題に対応した上で、空走距離を最大限短縮した中継輸送を実現。統合配車センター機能と自動配車シミュレーションの活用、2拠点中継輸送、フェリー輸送と陸送の組み合わせ運行、戦略車両の投入した運行を実施して、実車率の高い往復運行と車両使用台数削減によりCO₂排出量を削減した。

受賞事業者

- ◆ 鈴与株式会社
- ◆ 富士フィルムロジスティクス株式会社
- ◆ 南光運輸株式会社
- ◆ MGCウッドケム株式会社
- ◆ サッポログループ物流株式会社
- ◆ 株式会社PALTAC
- ◆ ライオン株式会社
- ◆ ユニリーバ・ジャパン株式会社他

経済産業大臣表彰

Honda 純正アクセサリーの九州地区供給モーダルシフト



経済産業大臣表彰を受賞した事業者と中谷真一経済産業副大臣

取り組み概要

ホンダ車純正アクセサリー用品は、従来、埼玉県から九州の中継倉庫まで大型トラックでバラ輸送し、2人乗務の特例を利用して翌日納品していた。鉄道輸送へのモーダルシフトと輸送容器の導入により、ドライバーの長距離運行・荷役作業の削減、環境負荷の低減を実現。

受賞事業者

- ◆ 株式会社ホンダアクセス
- ◆ 株式会社ホンダロジスティクス
- ◆ 株式会社ホンダパーツ西南
- ◆ 株式会社ホンダパーツ九州
- ◆ 日本通運株式会社

国土交通省

物流DX・標準化表彰

物流DXとスワップボディ車を活用した中継輸送の効率化 複数の中継拠点を有いたリレー輸送ネットワークの構築

- ◆ 株式会社キューソー流通システム
- ◆ キューソーティス株式会社
- ◆ 株式会社キューソーエルプラン
- ◆ 株式会社エスワイプロモーション
- ◆ 株式会社ヨシダ商事運輸

物流構造改革表彰

ドーリー式ダブル連結トラックを活用した共同配送の推進

- ◆ センコー株式会社
- ◆ 旭化成ホームズ株式会社
- ◆ フジテック株式会社

強靱・持続可能表彰

複数の内陸コンテナ拠点が連携した海上コンテナ共同利用の推進

- ◆ 鈴与株式会社
- ◆ クボタロジスティクス株式会社
- ◆ いすゞロジスティクス株式会社
- ◆ 日立建機ロジテック株式会社
- ◆ 帝人物流株式会社
- ◆ 青伸産業運輸株式会社
- ◆ 吉田運送株式会社
- ◆ 有限会社川崎屋運送

経済産業省

物流DX・標準化表彰

チルド販売物流における三者一体での協働効率化
～物流危機を乗り越えるAI配車を活用した適正化モデルの実現～

- ◆ 江崎グリコ株式会社
- ◆ 鴻池運輸株式会社
- ◆ 株式会社誠和
- ◆ 株式会社ゼンリンデータコム
- ◆ 株式会社ライナロジクス
- ◆ ダイセーエブリー二十四株式会社

物流構造改革表彰

食品業界における『卸センターにおける納品事業者の待機時間削減』という社会課題解決に向けた、パレチゼーションによる冷凍物流の高効率化

- ◆ 株式会社日本アクセス
- ◆ 横浜冷凍株式会社

強靱・持続可能表彰

販売代理店の物流ネットワークを活用した医療機器貸出モデル

- ◆ ジョンソン・エンド・ジョンソン株式会社
- ◆ 株式会社カワニシ
- ◆ 九州風雲堂販売株式会社
- ◆ 株式会社栗原医療器械店
- ◆ クロスウィルメディカル株式会社
- ◆ 小西医療器株式会社
- ◆ サンメディックス株式会社
- ◆ 株式会社竹山
- ◆ 日光医科器械株式会社
- ◆ 株式会社フィデスワン
- ◆ 株式会社増田医科器械
- ◆ 丸木医科器械株式会社
- ◆ 宮野医療器株式会社
- ◆ 株式会社八神製作所

〈グリーン物流パートナーシップ会議特別賞〉

専用倉庫を用いたふるさと納税返礼品の新たな配送スキームの構築

- ◆ 株式会社さとふる
- ◆ 佐川急便株式会社
- ◆ 旭川市
- ◆ 釧路町
- ◆ 稚内市
- ◆ 弟子屈町
- ◆ 白老町
- ◆ 八雲町
- ◆ 留萌市
- ◆ 有限会社マルカフーズ
- ◆ 釧之助本店
- ◆ 株式会社てっぺん
- ◆ 有限会社三共岡部商店
- ◆ 株式会社加藤水産
- ◆ 株式会社牛の里
- ◆ 有限会社ミノリ商事
- ◆ 株式会社やまか

川上から川下までのトータル物流効率化による、環境・労働負荷軽減と持続性向上

～マザーセンター設置によるBtoB中小規模配送網効率化～

- ◆ 江崎グリコ株式会社
- ◆ グリコチャンネルクワイエット株式会社
- ◆ 株式会社日立物流
- ◆ 株式会社ドトールコーヒー
- ◆ フォルダ株式会社



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35回

トナミ運輸株式会社

北大阪支店

副支店長

石坪 優衣さん

PROFILE

2013年入社。加古川流通センターに配属。2014年、北大阪支店に異動、経理業務を担当後、翌15年、近畿エリア(大阪、京都、兵庫、滋賀)の支店を統括する近畿主管支店に異動し営業補佐を担当。2020年、北大阪支店に異動、営業に従事。2022年7月、副支店長に昇進、現在に至る。大学時代には1年間スペインに留学。休日はグルメ(お酒を含む)を楽しむアクティブ派。京都府出身。

職場のパイプ役を担う

——入社後の経歴を教えてください。

最初の勤務地は加古川流通センターです。入出庫業務を担当した1年後、北大阪支店に異動し、経理業務の補佐を務めました。翌年、再び異動することになり、近畿主管支店の営業担当になりました。主管支店はエリア内の事業支店を統括する支店で、近畿主管支店の営業は、直属の課長と二人体制でした。そのため、アシスタントとして課長に付き、お客様対応や管轄支店のサポートなど、さまざまな業務に携わることができました。2020年、北大阪支店が現在の拠点に移転したのと同時期に、営業担当として北大阪支店に戻りました。2022年7月から副支店長を務めています。

——現在の業務について教えてください。

当支店は特積み事業所で、事務職とドライバー等、合わせて80名以上が働いており、その社員の労務管理がメイン業務になります。また、支店長不在時の代行も担っています。

——入社10年目で副支店長に就任されたとのことですが、意識の変化などはありましたか。

副支店長の役職は、数年前、次世代の責任者育成を目的に新しく設けられたもので、入社10年くらいの社員が任命されています。私は昨年辞令を受けたのですが、当初は正直戸惑いました。副支店長の

重責を考えると私で務まるのか不安でしたし、いまだにプレッシャーを感じることもあります。後に続く人のためにも責務を全うしたいと考えています。

——業務にあたる際、心がけていることを教えてください。

以前から「人の話を聴く」ことを心がけており、現職になってその思いがさらに強くなりました。また、忙しそう先輩に声が掛けにくかった新人時代の経験から、気軽に声を掛けてもらえるよう留意すると同時に、声を掛けられた際には必ず手を止め、相手の方を向くようにしています。私自身、センター業務、経理、営業と多様な業務に携わる中、分からないことはその都度、本社や主管支店、業務職の皆さんなど、多くの方々に指導していただきながらやってきました。これからはそうした経験の中で培ってきたネットワークを生かし、皆のパイプ役になりたいと思っています。

一人一人が力を発揮できる職場に

——これまでのご経験の中で、印象的なエピソードを教えてください。

当社は現在、変化する時代に対応すべくDX導入をはじめとした変革を進めているところです。そのため、本社などに問い合わせや依頼をする機会も増えているのですが、話の中で「石坪さんの頼みなら

引き受けましょう」といった言葉をかけてもらうことがあります。日頃から社内の信頼関係はとても重要だと考えているため、私のことを認め信頼して下さる人がいると思うと、ありがたい気持ちになります。また、副支店長に就いた直後、かつて女性社員研修で一緒になった先輩の女性副支店長から激励をいただいたことも忘れられません。そうした縁は大切にしたいと思っています。

——現在抱えている課題などはありますか。

本来、部下に任せる仕事はちゃんと任せ、それを管理するのが私の役目なのですが、皆の忙しそうな姿を見てみると、つい仕事に手をつけてしまいがちです。当支店の事務職は若い世代が多いので、皆の成長のためにもあらためなくてはいけないと自分を戒めているところです。

——今後の抱負を教えてください。

他業界や他社に比べたらまだまだかもしれませんが、当社にも女性社員が増えてきています。また、深刻化する労働力不足問題対応として、例えば外国人労働者の受け入れも考えなくてはならない時代です。これから先、性別や国籍などを問わず、一人一人が力を発揮できる職場にしていくためにも、まずは現段階で少数派の女性社員にとって働きやすい環境づくりに注力したいと思っています。そして将来、彼女たちが次世代のリーダーを目指してくれればうれしいです。コロナ禍も収束の気配を見せています。集合研修なども増えてくるでしょうから、



労使共催のツアーにて、参加者の皆さんと



◀ 執務中の石坪さん

ぜひ社内の横のつながりも増やし、活躍の場を広げてほしいと思います。

——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。

物流は社会貢献性が高く、社会から必要とされている業界です。また、その業務は人と人のつながりで成り立っています。一方、当社は現在変革の最中ですが、これまでと同じ視点のままでは時代に追いつくことはできません。女性にもたくさんの方に入社いただき、新たな風を吹き込んで、共に会社の変革を進めていただきたいと思います。

——ありがとうございました。

会社概要

トナミ運輸株式会社

本社住所：富山県高岡市昭和町3-2-12

北大阪支店：大阪府茨木市宮島2-5-1

創業：1943年6月1日

設立：2008年10月1日

代表者：代表取締役社長 高田 和夫

資本金：100億円

社員数：3,940名(単体、2022年1月現在)

主要拠点：東京、埼玉、富山、石川、愛知、大阪、兵庫 他(2023年1月現在)



北大阪支店

【事業概要】

トナミ運輸は、1943年に礪波運輸株式会社(本社：富山県砺波市)として設立。富山を起点とした定期路線運行を展開。1962年、現社名に商号変更。倉庫、航空輸送、物品販売、引越等、事業を拡大していく。2008年、純粋持ち株会社体制に移行し、商号をトナミホールディングス株式会社に変更する。トナミ運輸は新生の事業会社として事業を承継。「トナミ運輸は輸送を通じ社会に寄与し事業の発展をはかる」を経営基本方針に掲げ、ロジスティクス、サブライメンテナンス、航空国際、情報サービス等、幅広い事業を展開している。

令和4年度モーダルシフト取り組み 優良事業者公表・表彰

大賞は三井倉庫ホールディングス株式会社

昨年11月9日に令和4年度(第9回)モーダルシフト取り組み優良事業者を公表しました。今年は12社がモーダルシフトを積極的に推進した優良事業者として選定され、同年12月6日に表彰式を開催しました。大賞を受賞した取り組み内容の詳細は次号にて紹介します。



挨拶する池田会長

挨拶する竹内委員長
(東京女子大学教授)

1 モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)

被表彰者:三井倉庫ホールディングス(株)

功績事項:建設機械の海上輸送へのモーダルシフト



モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)を受賞した
三井倉庫ホールディングス(株)伊藤智光執行役員(右)と池田会長(左)

九州から北海道への建設機械(以下、建機)の輸送について、福岡から敦賀までのルートトラック輸送から船舶を利用した海上輸送に転換し、全輸送行程において90%のモーダルシフトに成功した。

建機は貨物自体の自重が重く、背も高いため、コンテナやウイングトレーラーに積載して輸送することが困難なため、本取り組みではドライバーが建機を自走させて積卸を行うRORO船への2回の乗り継ぎに加え、建機のトン数に応じた荷役、車両タイプ、ドライバーを用意するといった工夫をこらし、モーダルシフトを実現した。

また、都度異なるオペレーションでも均等なサービス品質を保つために一貫輸送手配を行っており、環境負荷低減だけでなく、建機の安全な輸送の継続に対して範となる取り組みとなっている。

2 モーダルシフト取り組み優良事業者賞

① 実行部門

被表彰者:山九(株)

功績事項:全社的な幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%超を達成。

被表彰者:日本石油輸送(株)

功績事項:全社的な幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%超を達成。

被表彰者:日本通運(株)

功績事項:全社的な幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%超を達成。

②改善部門

被表彰者:住鋁物流(株)

功績事項:全社的な幹線区間の輸送において、海運の利用比率が40%を超えるとともに、前年度比率を1%以上上回る実績を達成。

被表彰者:センコー(株)

功績事項:全社的な幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%を超えるとともに、前年度比率を1%以上上回る実績を達成。

③新規開拓部門

被表彰者:(株)日立物流

功績事項:モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

日立物流グループの日立物流コラボネクスト(株)は、神奈川県から佐賀県へトラックでの化粧品輸送について、同グループ内の(株)バンテックが運用する内航船での海上輸送にモーダルシフトした。バンテックが実施する自動車部品輸送の復路部分を有効活用することで、ラウ

ンド運行の推進、船舶積載効率の向上も実現した。

トラックからトレーラーへの車格変更で積みきれなくなる貨物は他貨物と混載し、全量のモーダルシフトを実現。また、欠航が見込まれる場合には陸送切替えを行うフローも整え、安定的な輸送体制を構築した。

被表彰者:山九(株)

功績事項:合成樹脂および副資材の海上輸送へのモーダルシフトを実現

1. 千葉県から広島県への合成樹脂および副資材の輸送について、トラック輸送からコンテナ船を利用した海上輸送に転換。積載効率を落とさないように荷主と1パレットの積載量を検討し、年間81%のCO₂削減と約2,000時間のドライバー運転時間を削減した。

2. 神奈川県から大阪府への合成樹脂および副資材の輸送について、トラック輸送からRORO船を利用した海上輸送に転換。シャーシを活用してトラック約2台分の物量を1回で輸送し、年間45%のCO₂削減と約1,000時間のドライバー運転時間を削減した。

被表彰者:鈴与(株)、鈴与カーゴネット(株)

功績事項:空缶容器の海上輸送へのモーダルシフトを実現

佐賀県から兵庫県への空缶容器の輸送について、トラック輸送からフェリーを利用した海上輸送に転換した。年間56%のCO₂排出量を削減するとともに、トラックドライバーの運転時間について4,000時間以上

の削減に成功した。また、さらなるCO₂削減の取り組みとして、全社的にトレーラー(シャーシ)保有台数を増やし、荷主に車両の大型化及び海陸一貫輸送による物流改善を積極的に提案している。

④有効活用部門

被表彰者:F-LINE(株)南関東支店 マルチモーダルサービスセンター

功績事項:複数区間でのモーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

食品の輸送について、複数区間でトラック輸送から鉄道・海上輸送へのモーダルシフトを実現した。年間70%CO₂排出量を削減、トラックドライバーの負荷を軽減した。現在、鉄道輸送は11貨物駅で、船舶輸送は

22港、21航路を使用し、主要ルートの効率化、複線化に注力しながらモーダルシフト拡大を続けている。また、ラウンド輸送も複数区間で実施し、環境負荷低減や安定的な輸送に貢献している。

被表彰者: (株)日陸 (現NRS(株))**功績事項: 化学製品の海上輸送へのモーダルシフト実現**

千葉県から北海道への化学製品の輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実現した。

長距離トラック輸送から海上輸送へ転換する際は、夏の台風、冬期の爆弾低気圧による遅延や欠航で配車調

整に苦労したが、リードタイムを変えることなく、年間72%のCO₂排出量削減ならびにトラックドライバーの負担軽減を実現した。

被表彰者: (株)ランテック**功績事項: 小口混載便の鉄道輸送へのモーダルシフトを実現**

宮城県から兵庫県への冷凍混載便の輸送について、トラック輸送から31ftコンテナを使用した鉄道輸送へ転換し、CO₂削減に貢献した。転換に際しては、各荷主への出

荷時間前倒し交渉や、現場作業を工夫して積込時間を短縮することで、出荷量を変えることなく、モーダルシフトを実現した。

被表彰者: 住鋳物流(株)**功績事項: 電気ニッケル他の海上輸送へのモーダルシフトを実現**

愛媛県から関東地区への電気ニッケル他の輸送について、トラック輸送からRORO船を利用した海上輸送に転換した。モーダルシフトによって、CO₂排出量の削減およびトラックドライバーの負担軽減を実現した。

また、過去にモーダルシフト取り組み優良事業者賞に選定された関西地区への輸送は、さらに海上輸送比率(2019年度9%→2021年度18%)を上げ、環境負荷低減を推進している。

被表彰者: センコー(株)**功績事項: 日用品の鉄道輸送へのモーダルシフトを実現**

埼玉県から大阪府への日用品在庫移送について、トラック輸送から31ftコンテナを利用した鉄道輸送に転換した。鉄道輸送に切り替えるにあたっては、列車発着時間に合わせて各関係先と積込み・荷卸し時間の時間

調整に苦労した。また、輸送荷物がバラ積みバラ卸しであること、コンテナ積載重量(8t)とトラック積載重量(13t)が異なることから、日々、配車工夫や物量調整といった効率化を行うことで、安定的な輸送を実現した。

被表彰者: 南光運輸(株)**功績事項: 紙製品の海上輸送へのモーダルシフトの実現**

福島県から兵庫県への紙製品の輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実現した。年間35%のCO₂削減やドライバーの省力化を実現し、荷主の協力のもと、顧客に直接納入を行うことでさらなる

省力化を図った。長距離輸送の削減により、ドライバーの負担軽減(運転時間・拘束時間の削減、容易な年休取得など)も図られ、今後も輸送を拡大していく予定である。

被表彰者: 日本通運(株)**功績事項: 酒類の鉄道・海上モーダルシフトの同時開始を実現**

大分県から京都府への酒類の輸送について、トラック輸送から鉄道・海上輸送への同時モーダルシフトを実現した。荷量を確保するため鉄道・海上輸送を同時展開したため各関係先との手配・調整に苦労しながら、納品先

の手前にストックポイント設置して安定した輸送を確保し、年間70%のCO₂排出量を削減したほか、ドライバー運転時間を年間8,000時間以上削減することに成功した。

2022年度版「数字でみる物流」のご案内

2022年度版「数字でみる物流」概要

A6版 ポケットサイズ

2022年12月刊

定価946円(税込み・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

12月 6日 令和4年度モーダルシフト取り組み優良事業者表彰式

12月 21日 第3回海外物流戦略ワーキングチーム

12月 22日 令和4年度グリーン物流パートナーシップ優良事業者表彰式

12月 22日 第8回物流標準化調査小委員会

2023年

1月 14日 物流業界研究Webセミナー

1月 24日 令和5年新年賀詞交換会

1月 28日 物流業界研究セミナー大阪

2月 3日 物流業界研究セミナー東京

2月 8日 物流業界研究Webセミナー

3月 2日 第4回海外物流戦略ワーキングチーム

3月 3日 第2回物流環境対策委員会

3月 9日 第2回人材育成広報委員会

3月 10日 第2回国際業務委員会

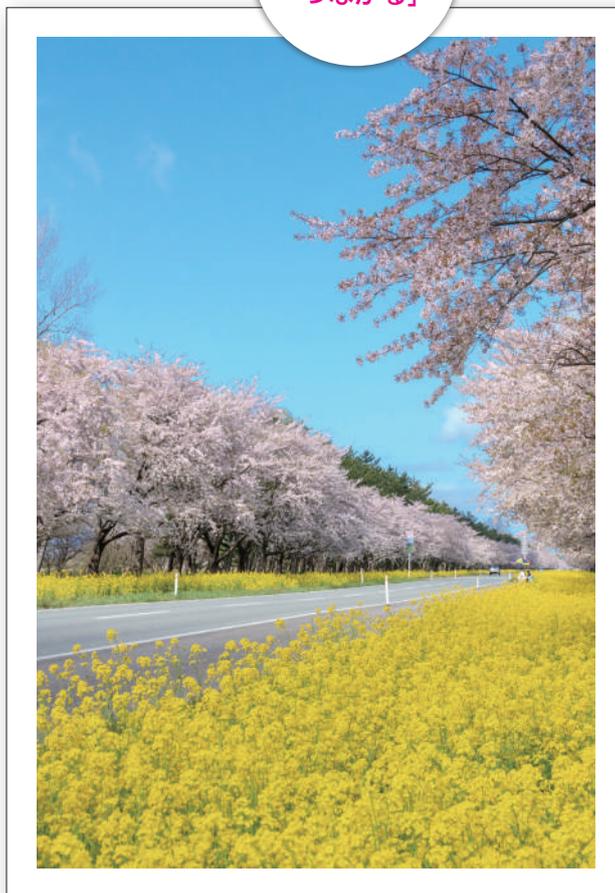
編集後記

暖かな日が多くなり、いろいろな花が見られる季節になりました。次の休日はどこへ出かけようか迷ってしまいます。マスクの話題が賑わっていますが、花粉症の方にとってはしばらく悩ましい季節ですね。お大事に。(S)

『1月は行く、2月は逃げる、3月は去る。』という言い回しがあります。確かに少し前に新しい年を迎えた気がしますが、もう春の訪れを感じます。今年の新しいことへのチャレンジは何にしようか、と考えている今日この頃です。(N)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



大瀧村の春

秋田県道298号道村大川線は、秋田県男鹿市から南秋田郡五城目町に至る一般県道。その途中にある大瀧村は、かつて日本で2番目の面積を誇る湖沼でもあった八郎潟を干拓して造った日本最大の干拓地である。春になると、村を走る県道の途中11kmにわたって、約4000本のソメイヨシノ、八重桜、紅山桜と菜の花が織り成すピンクと黄色の鮮やかなコントラストを堪能できる。