

Grow

No. 105

2023
September





物流連新会長ご挨拶

荷主業界や国と連携し 次の展開へ

日本物流団体連合会（物流連）第12代目会長の真貝康一です。

物流連は、陸、海、空の物流企業と団体が広く加盟する団体として1991年に発足して以来、物流業界が抱える横断的な諸課題について、モードや業界の垣根を越えて意見を取りまとめ、提言や諸活動を行ってきました。

物流は国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラですが、トラックドライバーの「2024年問題」をはじめ、業界全体で労働力不足が深刻な課題となっているほか、カーボンニュートラルに向けた地球温暖化対策など多くの課題を抱えております。国の総合物流施策大綱等を踏まえて、物流連として以下の活動を実施してまいります。

物流業の魅力、やりがいなどを発信

1点目は、「物流を等身大で見ていただく」取り組みです。特に若い世代に向けて、物流業が果たす重要な役割、物流業の魅力、やりがいなどを、方法も工夫し発信してまいります。さらに、荷主様や一般消費者の方等に向け、物流を取り巻く現状をご理解いただけるよう機会をとらえて発信いたします。

官民協働でデジタル化や 物流標準化・自動化等を推進

2点目は、「社会インフラとしての物流機能の強化」を図る取り組みです。陸海空共通の労働力不足に対応して、官民協働でデジタル化や物流標準化・自動化等を進め生

産性の向上を図るとともに、高齢者や女性など多様な人材が活躍できる就業環境の整備に資する取り組みを進めてまいります。

環境負荷低減への取り組みを強化

3点目は、「物流分野の環境対策」の取り組みです。環境負荷低減への取り組みを奨励するため、物流環境大賞やモーダルシフト優良事業者表彰の二つの表彰制度を中心に進めるとともに、カーボンニュートラルに取り組む事業者の皆様へのサポートも行ってまいります。

会員企業と国で情報共有・連携を図る

4点目は、「物流事業者の海外展開の支援」の取り組みです。我が国物流企業の各国における事業遂行の円滑化や、有事の際のサプライチェーンの多元化・強靱化に資するため、会員企業と国で構成するワーキングチームの場で情報共有や官民連携を図り、アジア各国の物流事情の調査などを進めてまいります。

これらの活動に際しては、物流業界内だけでなく、荷主業界や一般消費者の方、国など関係の皆様と連携し協力しながら進めていくことが不可欠と考えております。このため、当連合会からの発信を強化するとともに、コロナ禍も一段落しましたので、皆様方とのコミュニケーションをよくとりながら、次の展開を模索していきたいと考えております。

会員各社および物流に関わる全ての関係の皆様からの絶大なるご協力とご支援をお願い申し上げます。



会長
真貝 康一

C O N T E N T S

物流連新会長ご挨拶..... 1

潮流..... 4

好況の際は抑制的に、市況が悪化した折には戦略的に市況耐性を強化し、
持続的成長による企業価値の向上を目指す

明珍 幸一 一般社団法人日本船主協会 会長 川崎汽船株式会社 代表取締役社長

「2024年問題」など対応で齊藤国土交通大臣と意見交換会 7

経営効率化委員会..... 8

物流業界における高齢者のさらなる活躍に向けて

令和5年度定時総会・懇親会を開催 9

第24回「物流環境大賞」の受賞者が決定 12

物流環境大賞..... 16

株式会社フェリーさんふらわあ

LNG燃料フェリー「さんふらわあ くれない・むらさき」の就航

国際業務委員会..... 21

「コロナ禍以降のベトナムの経済概況と日系企業動向」について講演

会員企業をたずねる～女性の力、女性の声 23

日本梱包運輸倉庫株式会社 上田 梨紗さん

令和5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 25

2022年度版「数字でみる物流」のご案内／ 26
最近の活動状況／編集後記



「2024年問題」など対応で齊藤国土交通大臣と
意見交換会



令和5年度定時総会・懇親会を開催



第24回「物流環境大賞」の受賞者が決定



好況の際は抑制的に、
市況が悪化した折には戦略的に
市況耐性を強化し、
持続的成長による企業価値の向上を目指す

みょうちん ゆきかず
明珍 幸一 氏
一般社団法人日本船主協会 会長
川崎汽船株式会社 代表取締役社長

◆日本船主協会会長として
——ウクライナ危機によるエネルギー高騰、世界的なインフレと急激な円安、アフターコロナの物流を取り巻く経営環境変動等についてお聞かせください。

海運業界や物流業界を巡る事業環境について、不確実性が増していると感じています。コロナ禍においては、各国の国境規制に伴い、船員交代に大きな制約が生じ、また労働力不足による国際物流の目詰まり等様々な混乱が発生しましたが、海運業界として「世界の経済と人々の暮らしを支える『海上物流』を止めない」との決意の下、サプライチェーンの維持に腐心して取り組んでまいりました。また、昨年2月からのロシアによるウクライナ侵攻にみられるような地政学リスクの高まり等、各国の経済安全保障に関わる政策の変化は、世界の海運や物流に少なからず影響を与えており、こうしたリスクへの対応も必要です。当協会としては、船舶および船員の安全確保、サプライチェーンの維持のため、国土交通省はじめ関係省庁と密接に連携して、様々なリスクへの対応を適切に行っていきたいと思っております。

また世界的なインフレへの対処、ウクライナ危機によるエネルギー価格の高騰、急激な円安等の為替変動といった経済動向については、引き続き慎重に状況を見極めていく必要があると考えています。

——海運税制についてどのようにお考えでしょうか。

海運業界は、世界単一市場の中で激しい国際競争に晒されています。その中で我が国商船隊が、国際競争力を維持し、日本の経済と暮らしを支えるサブ

ライチェーンをしっかりと維持して、経済安全保障に貢献するためには、諸外国に比肩する海運税制の確保が不可欠です。令和5年度税制改正では、国会議員の先生方や国土交通省の皆様、そして造船業界をはじめ海運に関わる多くの方々のご理解を得て、船舶特別償却制度の拡充・延長、トン数標準税制の延長等が、過去に例を見ない形で実現しました。今年度は「国際船舶(外航日本籍船)に係る登録免許税と固定資産税の特例措置」が期限を迎えますが、次年度以降の確保に向け、国土交通省と連携して全力で取り組んでいきます。国際的な厳しい競争環境の中で日本の海運業界が、日本の経済安全保障に資する為にも、国際競争力を担保できるよう税制改正による海運税制の確保等のイコールフットイングを図っていきたいと思っております。

——ソマリア沖・アデン湾における海賊対策についてお聞かせください。

国会議員の先生方や国土交通省はじめ関係省庁の大きなご支援の下、自衛隊、海上保安庁による海賊対処行動が行われており、現地で任務に当たられている自衛隊員や海上保安官の皆様をはじめ、関係の皆様へ改めて感謝の意を表します。こうした日本を含む各国政府による海賊対処活動、各商船による海賊対策の強化等により、近年同海域での海賊活動は抑えられていますが、潜在的なリスクがあることには変わりはありません。脅威に対して、船舶が今後も同海域を安全に航行できるよう、引き続き政府に対し自衛隊による商船の護衛活動の維持・継続を求めると共に、関係省庁とも緊密に連携しながら対

応していきます。さらには、関係諸団体とも連携し、各国が協調した海賊対策を実施することも求めていきたいと思えます。

——海運業界における船員育成・ダイバーシティ・働き方改革の取り組みについてはいかがでしょうか。

海運業界を支える優秀な海事人材の確保は非常に重要です。日本の海運は優秀な海技者によって支えられていますが、内航と外航いずれにおいても人手不足が喫緊の深刻な課題となっています。コロナ禍で中断していた商船系大学の学生と教員との意見交換を今年度から再開する他、海運が取り組む新たなビジネスや技術革新への対応等、将来期待される人材像と海運業界の魅力を各商船系大学・学校・教育機関の学生へ紹介していきます。その他に、若年層を対象としてバーチャル訪船コンテンツの活用を図る等IT等を活用した情宣を行うと共に、学校・教育機関で教材としての活用を依頼していきます。

また、わが国の外航海運を支える船員と海技者のあるべき姿、養成のあり方、教育体制等について、国土交通省、文部科学省、海技教育機構を含む海事教育・訓練機関、および関係団体等と協議して、人材の確保・育成に取り組んでいくとともに、外航日本籍船に乗り組む外国人船員の承認制度や諸手続きについても、その見直しやさらなる合理化に努めて改善を図ります。

内航海運についても、船員に関わる「働き方改革」、船員不足・定着率低下等の関連諸問題について、関係団体とも連携し、教育・訓練機関や内航船社と意見交換や情報収集・情報発信を行っていききたいと思えます。こうした取り組みを通じて海運業界の魅力を発信することで、一人でも多くの方が海事人材の道を歩むよう取り組んでまいります。

——海運業界としての環境対策、その他環境負荷低減に向けた取り組みについてはいかがでしょうか。

当協会は、2021年10月に日本の海運業界として「2050年GHGネットゼロへの挑戦」を宣言しました。会員各社をはじめとして、移行期(トランジション)としてのLNG燃料船の実用化に取り組んでいます。またLNG燃料船以外に、次世代燃料として、アンモニアや水素燃料、メタノール、合成メタンの燃料船の建造・研究開発等が盛んに進められているほか、バイオ燃料も選択肢の一つとなっています。まずはハードとしての本船の対応が必要ですが、加えて、

新燃料の供給ネットワークがどう確立されるかも重要です。これは他業界の動向も見ながら取り組んでいく必要があります。

一方、温室効果ガス(GHG)排出削減に関する議論および取り組みがグローバルに加速しており、国際および地域ルール策定動向への対応が求められています。これまで、国際海運からのGHG排出削減目標については、2018年4月にGHG削減戦略(海運版パリ協定)にて、「2050年までに50%排出削減」、「今世紀中早期の排出ゼロ」との戦略目標、2030年の中期目標として、「2008年比燃費効率40%改善」、2050年の長期目標として、「GHG総排出量半減」との目標が採択され、海運各社におけるGHG削減対策のベースとなってきました。その後、2023年7月に開催された国際海事機関(IMO)の第80回海洋環境保護委員会(MEPC80)において、「2050年頃までにGHG排出ネットゼロ」をはじめとする「2023 IMO GHG削減戦略」が採択され、新たに強化されたGHG削減目標等が盛り込まれました。その他にも、2024年以降、欧州域内において、EU-ETS(EU域内排出量取引制度)が海運セクターにも適用されることとなっており、新たな手続きおよび相当な経済的負担も想定されます。当協会として、引き続き国内会合やIMO等の国際会合に積極的に参画し、各国政府、国際機関や関係業界と連携して、情報収集や発信、働きかけを行い、合理的且つ現実的な対策・運用となるよう、日本の海運業界全体での取組みを強力にサポートしていきたいと思えます。

また、欧州をはじめとする海運先進国においては、自国海運産業の競争力強化の観点から、近年GHG削減に向けた各企業の取り組みを促す政策等が講じられつつあります。海運、造船・船用工業等のわが国海事クラスター全体が取り組むべきGHG削減に向けた必要な施策等、海運の国際競争力強化につながる中長期の支援策のあり方についても、国土交通省海事局や関係省庁とも相談させていただきながら検討を進めていきたいと思えます。

海運業界は、環境保全は最重要課題の一つであるとの認識に立ち、IMOルールの遵守はもとより地球・海洋環境・生物多様性の保全に積極的に取り組んでいます。取り組みの継続には、海運企業を取り巻く関連業界等にも現状を知ってもらうことが不可欠と考えています。このため当協会の環境広報タスクフォースを中心に海運業界の環境保全への取り組みについて広報活動を行い、社会的な認知度を高める

努力も継続してまいります。特にGHG排出削減に向けた取り組みについては、広報資料や当協会ホームページ等を活用し、関係者の理解醸成に向け、引き続き広報活動を展開していきたいと思っております。

◆川崎汽船社長として

——貴社で掲げておられる『“K” LINE環境ビジョン2050 ～青い海を明日へつなぐ～』（2021年改訂）における「2050年GHG排出ネットゼロ」を目標とした具体的アクションプランについてお聞かせください。

前述の通り、国際海運のGHG削減においては、新たなGHG排出削減目標として、「2050年頃までにGHG排出ネットゼロ」へと強化されました。また、新たに2030年までにゼロエミッション燃料の使用割合5～10%を目指す目標が合意された他、2050年頃のGHG排出ネットゼロに向けた削減目安も掲げられる等、GHG削減への取り組みが加速しています。

当社では、2015年に、2050年に向けた環境保全に関わる長期指針「“K” LINE 環境ビジョン2050」を策定しました。2030年におけるCO₂排出効率の中間目標は50%削減とIMOが求めている基準を上回る業界トップクラスの目標を設定しており、2021年11月に「2050年GHG排出ネットゼロに挑戦する」という環境ビジョンの目標見直しを行い、低炭素・脱炭素社会実現に取り組んでいます。

2030年目標の達成に向けては、LNG等低炭素燃料への転換、EEXI,CII等既存船規制への対応に加え、様々な省エネ技術の導入や減速運航等具体的取り組みに努め、2008年の排出効率は7.21 g/トンマイルでしたが、2022年では42%の削減となる4.2 g/トンマイルまで進捗しており、2030年目標達成の見通しがついてきました。

一方、2050年のGHG排出ネットゼロ実現には、水素やアンモニアといったゼロエミッション燃料船（ゼロエミ燃料船）の導入が不可欠ですが、2020年代後半にはゼロエミッション燃料で稼働する実船の運航が実現する見通しです。しかしながらゼロエミ燃料船の開発は、研究・実証は進んでいるものの、まだ必要な様々なルールや規格等が定まっていないのが現状です。またゼロエミ燃料船の社会実装は海運会社だけで成り立つものでなく、ゼロエミ燃料が安定して生産、供給されるようエネルギー業界等様々なパートナーとの協働も欠かせません。またゼロエミ燃料船の運航、整備や取り扱いに必要な知識

や技能を有する船員の育成等も必要になります。2050年GHG排出ネットゼロという大きな目標に取り組むには、海運業界のみならず、サプライチェーンに関わる関係者全員の社会的課題として取り組んでいく必要があります。当社もその一員として自社・社会の低・脱炭素化に向けて努力を重ねています。

——2022年5月公表された「中期経営計画」についてお伺いいたします。

当社は、2022年5月に新たな中期経営計画を公表し、自社及び社会の低炭素・脱炭素社会実現への貢献を事業機会としてとらえ、海運を主軸とした成長戦略を策定しました。中計期間での投資額のうち約6割を環境投資に充てており、自社においては2020年代後半には、ゼロエミッション船の導入、また様々な省エネ技術の導入をハードのみならずDXも活用したソフトウェアを磨き、自社のGHG排出量削減への取り組みを強化することで、お客様のバリューチェーンの海上輸送における低・脱炭素化の実現による貢献を目指しています。更に海運を主軸とする当社の強みを生かし、洋上風力発電支援船事業や、水素・アンモニア等の新エネルギーの輸送需要への対応、回収した液化CO₂の輸送等、社会の低炭素・脱炭素化に貢献する事業にも積極的に取り組んでいます。

——最後に、経営信条についてお聞かせください。

米中の対立、ロシア・ウクライナ問題等による経済活動の分断、また、インフレ、エネルギー価格の高騰、利上げ政策等による景気下押し、各国による流動的なエネルギー政策等、不確実な状況が継続する中、海運も常に様々なりリスク、事業環境の変化に備えなければなりません。投下資本が大きく、15年や20年といった長期間にわたり使用する船舶資産の投資に当たっては、投資規律がますます重要になっています。過去には好況の際に行った右肩上がりの成長を前提とした投資が、後年重石となった苦い経験もあり、投資は「好況の際には抑制的に、市況が悪化した折には戦略的に」との方針の下、客観的な投資判断により投資規律を効かせることで、過去と同じ轍を踏まぬよう取り組んでいます。海運を主軸として当社の強みを生かし、競争優位性を確保するよう経営資源を重点的に配分することで、市況耐性を強化し、持続的成長による企業価値の向上を目指してまいります。

「2024年問題」 など対応で 斉藤国土交通大臣 と意見交換会



斉藤国土交通大臣



池田会長

5月30日、国土交通省内で、斉藤国土交通大臣と物流連会長・副会長他9名との意見交換会が開催されました。

本年3月末、トラックドライバーの「2024年問題」などに対応し、我が国の物流を支える環境整備について政府一体となった総合的な検討を行うため、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」が開催され、その際、岸田総理から、6月上旬を目処に「政策パッケージ」を策定するよう指示がありました。

これを受けた「政策パッケージ」の策定に当たり、物流業界の意見を聴取し「政策パッケージ」に反映するため、斉藤国土交通大臣と物流連会長・副会長他との意見交換会が開催されたものです。

意見交換会では、最初に、斉藤大臣と物流連池田会長のあいさつがありました。池田会長からは、

「課題解決にあたっては物流事業者単独では自ずと限界があることから、政策パッケージでは、荷主や消費者を巻き込み行動変容を促す仕組みが導入され、成果が実感できるよう推進していただくことを期待する」等の発言がありました。

引き続き、物流連の会長・副会長から、それぞれの団体・企業の意見、要望等について、順次発言がありました。

最後に斉藤国土交通大臣から、「2024年問題の対応に向け、国交省として皆様のご意見をしっかりと受け止め政策パッケージに反映させていきたい、皆様と力を合わせて取り組んでいく」旨の発言がありました。

この意見交換会を踏まえて、6月2日に関係閣僚会議が開催され、「物流革新に向けた政策パッケージ」がとりまとめられました。



物流業界における高齢者のさらなる活躍に向けて

「第1回高齢者活躍推進ワーキングチーム」を開催

7月27日(木)、「第1回高齢者活躍推進ワーキングチーム」を都内の全日通霞が関ビル会議室で開催し、オンラインを含む計22名が参加しました。

「高齢者活躍推進ワーキングチーム」の立ち上げについて

物流業界では労働力不足が大きな課題となっており、豊富な知識や経験を持つ高齢者の活躍が大いに期待されています。また「高年齢者雇用安定法」によって従前の65歳までの雇用確保(義務)に加え、65歳から70歳までの就業機会の確保のために、事業主が講ずべき措置(努力義務)が新設されました。



長谷川理事長



二村真理子座長

このような状況に鑑みて、同ワーキングチームは物流業界における高齢者雇用の現状と課題を調査し、高齢者の活躍推進についての対応策を検討するために物流連の経営効率化委員会のもとに設置されたもので、座長には東京女子大学教授 二村真理子氏が就任しました。

取り組みの報告とアンケート調査案について議論

会合では、物流連の長谷川理事長、二村座長の挨拶、各委員の自己紹介の後、事務局より(1)ワーキングチームの概要説明、(2)高齢者雇用の現状、(3)事前調査の結果報告、についての説明がなされました。その後、物流業界の各社・団体における高齢者雇用の現状と課題を調査するために今後実施予定のアンケート調査案について議論が行われ、委員から様々な意見が飛び交い、その内容をもとに事務局でアンケート調査案を完成させることとなりました。

次の第2回会合は、2023年10月に開催する予定としており、その後数回の会合を経て、「物流業界における高齢者活躍推進」の検討結果を取りまとめ、公表する予定です。



全体風景



令和5年度 定時総会・懇親会を開催

真貝会長新体制スタート！

6月27日、東京都港区の第一ホテル東京で令和5年度定時総会を開催しました。

池田会長の挨拶、国土交通省の鶴田浩久公共交通・物流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4年度事業についての報告、令和4年度収支決算、役員選任などの議案が原案通り承認されました。

役員人事では、池田会長に代わる12代目の新会長に日本貨物鉄道株式会社の真貝康一代表取締役会長兼会長執行役員を選出したほか、新副会長として日本船主協会の明珍幸一会長が就任。また、栗林宏吉副会長が代表理事を兼任することも決定しました。



挨拶する池田会長



新任の挨拶をする真貝新会長



来賓として挨拶する国土交通省の鶴田審議官

新役員のご紹介

◆ 新任代表理事・会長

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

◆ 新任代表理事・副会長

栗林 宏吉氏 日本内航海運組合総連合会 会長
栗林商船株式会社 代表取締役社長

◆ 新任副会長

明珍 幸一氏 一般社団法人日本船主協会 会長
川崎汽船株式会社 代表取締役社長

◆ 新任理事

川勝 敏弘氏 日本自動車ターミナル株式会社 代表取締役専務
千田 哲也氏 日本郵便株式会社 代表取締役社長 兼 執行役員社長
高田 和夫氏 トナミ運輸株式会社 代表取締役社長
田口幸太郎氏 西濃運輸株式会社 副社長執行役員
伴野 拓司氏 日本郵船株式会社 常務執行役員

◆ 新任業務執行理事

山田 哲也氏 一般社団法人日本物流団体連合会 事務局長



総会の様子



監査報告



総会終了後に行われた記者会見の様子

4年ぶりの懇親会を盛大に開催

総会の終了後には、懇親会場「ラ・ローズ」に場所を移し、2019年以来4年ぶりとなる懇親会を開催しました。

齊藤鉄夫国土交通大臣をはじめ政界・官界からも多数の来賓が出席し、盛会のうちに終了しました。



挨拶する齊藤国土交通大臣



挨拶する真貝会長



栗林副会長の音頭による乾杯



第24回 「物流環境大賞」の受賞者が決定

第24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30件について公表し、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、多岐にわたるさまざまな案件のご応募をいただきました。各社の取り組みをぜひご覧ください。



池田潤一郎 会長



野尻俊明 物流環境大賞選考委員長

第24回表彰受賞者の概要

物流環境大賞

受賞者:株式会社フェリーさんふらわあ
案件名:日本初のLNG燃料フェリー「さんふらわあ くれない」
大阪別府航路へ就航

日本初のLNG燃料フェリー「さんふらわあ くれない」(所有:株商船三井)を、大阪/別府航路で本年1月に運航開始した。

「さんふらわあ くれない」は、LNGと重油それぞれを燃料として使用できる高性能Dual Fuelエンジンを国内フェリーで初搭載している。LNG燃料を使用することで硫黄酸化物(SOx)排出量はほぼ100%、

窒素酸化物(NOx)排出量は約85%、CO₂排出量は約26%削減され、環境負荷低減を積極的に行っている。同社を含む商船三井グループは、フェリー事業を含め環境負荷低減の取り組みを今後もより一層推進する方針を掲げている。



低炭素物流推進賞

受賞者:北海道ロジサービス株式会社
案件名:持続可能な「北海道のライフライン」物流ネットワークの構築

生活協同組合コープさっぽろ・株サッポロドラッグストアの北海道全域の店舗の輸配送において、集約配送・他企業との共同配送、配車統合と拠点の共同化を順次行い、車両台数・CO₂排出量・ドライバー労務時間の削減を行った。

取り組みにあたり、荷主との集配時間、納品条件の変更調整は、説明会の実施、各店舗・各現場へ足を運ぶなどして1件ずつ承認をもらい、協力運送会社との運行内容・運賃交渉といった委託内容の変更調整は、

該当約20社と複数回協議を行った。その結果、2019年～2022年で1日あたり29台のトラックと約10%のCO₂排出量を、トラックドライバーの拘束時間は年間54,000時間を削減した。



サステナブル活動賞

受賞者: AGCロジスティクス株式会社

諸星運輸株式会社

名鉄運輸株式会社

案件名: RFIDを活用したパレット回収物流システムの構築

専用パレットにRFIDを貼付し、このタグを活用して回収するスキームを確立した。回収率を平均80%に上げ、パレットの廃棄の削減や新規パレット生産におけるCO₂排出量の抑制に貢献した。また、洗浄拠点に都度返却していたパレットを、各拠点にいったん集約後、洗浄拠点にロット単位で返却することに

より輸送CO₂排出量を削減した。

回収にあたっては専用のシステムを導入せず、RFIDのクラウド型管理システムを活用して、パレット回収通知や輸送業者への回収依頼を自動で行うExcel (VBA) のプログラムを作成。カスタマイズや水平展開をしやすくなっている。



受賞者: SBS東芝ロジスティクス株式会社

東芝ホクト電子株式会社

案件名: 工業用マグネトロン DFLアプローチによるサステナブル包装の取り組み

精密機器である工業用マグネトロンにおいて、従来の包装箱はプラスチックを緩衝材として使用していたため環境負荷、及び容積・質量大にともなう作業負荷が主な問題点であった。そこで、両社で協働して、競合他社ベンチマーク結果等をふまえ、DFL (Design for Logistics) の考え方にて、製品仕様を製品企画・設計段階まで遡って見直しを図ることで、包装箱のオール段ボール化・コンパクト化・軽量化を实

現。結果、緩衝材プラスチック100%減(脱プラ)、CO₂排出量25%減、作業工数30%減を達成して、環境負荷低減・持続可能性へと貢献した。



先進技術賞

受賞者: 株式会社クリンペット・ジャパン

案件名: 圧縮梱包による物流の効率化を図る

食品用真空パックを応用し、空気を抜く圧縮梱包(特許取得済)により、ペーパータオル製品の質感を損なわず約50%の圧縮を実現、輸送容積を小さくすることでCO₂排出量を40%削減した。

パレット積みを可能にするために圧縮後、外観が綺麗な立方体の形状になるよう工夫した。包装体の真空状態を少なくとも数分間維持できる製品(ペーパータオル紙類、布類、おむつ等)であれば圧縮可能

である。

今後、上海の企業とも取り組みを拡大予定で、国内外で環境負荷低減に貢献していく。



受賞者:三井倉庫ホールディングス株式会社

案件名:グローバルサプライチェーンにおけるCO₂排出量可視化サービスの開発

物流CO₂排出量算定システムとして『MS CO₂ Navigator』(簡易算定)、『MS CO₂ Analyzer』(一括算定)の2つを開発。物流データ入力によりCO₂排出量の可視化、削減のための施策立案をできるサービスの提供を開始した。

サービスのコンセプトは物流に「脱炭素・低炭素」という評価基準を新たにもうけることで、国際輸送も含めたサプライチェーン全体のCO₂排出量可視化・削減提案に寄与する。簡易算定はウェブサイトから簡単に算定ができ、誰でも利用が可能。一括算



定は、三井倉庫グループと所定の契約等を結び、物流データを提供することで利用が可能となる。既に300万件以上の輸送データの算定実績があり、今後の脱炭素物流における改善効果の精緻な可視化が期待される。

日本物流記者会賞

受賞者:霧島酒造株式会社

株式会社ニチレイ・ロジスティクス九州

案件名:焼酎製造副産物のリサイクル活動における共同スキームの構築を通じたカーボンニュートラルへの貢献

ニチレイ・ロジスティクス九州の鹿児島曾於物流センターが霧島酒造より受託している焼酎原料の流通加工業務において、発生する焼酎製造副産物(芋くず)を行政の認可のもと越境させ、霧島酒造が保有するリサイクルプラントでバイオガスを生成。生成さ



れたバイオガスは、焼酎製造工程のボイラー燃料となるほか、電力へと変換(サツマイモ発電)し、工場や地域の電力への活用を実現した。

特別賞(五十音順)

受賞者:株式会社キーテクノロジー

日本梱包運輸倉庫株式会社

案件名:新規輸送における鉄道を利用した長距離ラウンド輸送

受賞者:山九株式会社

THK株式会社

東京九州フェリー株式会社

マリネックス株式会社

株式会社サンキュウ・トランスポート・九州

案件名:お客様との共同改善による精密機器部品輸送のモーダルシフト化(省力化・CO₂削減)

受賞者:山九株式会社

三井・ダウポリケミカル株式会社

案件名:岩国・大竹→市原間の海上モーダルシフト

受賞者:昭和産業株式会社

鈴与株式会社

鈴与カーゴネット株式会社

案件名:トレーラーを活用したフェリー輸送によるモーダルシフト及び中継輸送の導入によるCO₂排出量の削減と法令を遵守した持続可能な運行の実現

受賞者:株式会社住友倉庫

案件名:使用済みストレッチフィルムをリサイクル材へ再資源化する取り組み

受賞者: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

案件名:ドリー式ダブル連結トラック導入による長距離輸送の脱炭素化と省人化の推進

受賞者: 東京九州フェリー株式会社
佐川急便株式会社
日本郵便株式会社
案件名: 佐川急便・日本郵便によるフェリーを活用した関東発九州向け幹線共同輸送

受賞者: 東京納品代行株式会社
案件名: EVトラック導入による排出ガスの削減

受賞者: 浪速運送株式会社
エコビズ株式会社
株式会社アーバンリサーチ
案件名: エコビズボックス(物流用通い箱)を活用した脱ダンボール配送の実現

受賞者: 日本製紙株式会社
DOWAエコシステム株式会社
日本貨物鉄道株式会社
案件名: 日本製紙、DOWA、JR貨物 秋田県一首都圏エリア間のラウンド輸送によるモーダルシフト化

受賞者: 日本通運株式会社
案件名: 低炭素な輸送モードへの転換に活用できる輸送商品の開発

受賞者: 日本通運株式会社
案件名: お客様のパレットにそのまま装着、「プロテクトBOXライト」の開発によるパレット一貫輸送

受賞者: 日本通運株式会社
三和酒類株式会社
案件名: ダブルモーダルシフトによるCO₂排出量および運転時間削減の実現

受賞者: 日本GLP株式会社
案件名: 既存物流施設における環境負荷低減に資する「再生」への取り組みについて

受賞者: 三井倉庫株式会社
花王株式会社
いすゞロジスティクス株式会社
案件名: インランドコンテナデポ活用によるCO₂・ドライバー負担の削減

受賞者: ミネベア アクセスソリューションズ株式会社
久留米運送株式会社
川崎近海汽船株式会社
案件名: フルトレーラーの海上輸送でCO₂削減(宮崎↔埼玉 自動車部品/返送パレット 幹線輸送)

受賞者: 株式会社メディセオ
日本石油輸送株式会社
日本貨物鉄道株式会社
日本フレートライナー株式会社
案件名: 医薬品物流における定温輸送モーダルシフトの拡大

受賞者: ユニリーバ・ジャパン株式会社
ライオン株式会社
株式会社PALTAC
鈴与株式会社
鈴与カーゴネット株式会社
案件名: 発荷主・着荷主・物流事業者の三者協力による、低床型のトレーラーを利用した中継輸送の実現

受賞者: ロジスティード株式会社
ロジスティードソリューションズ株式会社
案件名: EcoLogiPortal(サプライチェーン輸送領域におけるCO₂排出量可視化サービス)

受賞者: 株式会社ロジスティクス・ネットワーク
案件名: CO₂排出量削減による環境負荷逡減を目的としたEVトラックの導入

受賞者: AGCロジスティクス株式会社
大王海運株式会社
大川運輸株式会社
案件名: 特殊シャーシの会社間融通によるRORO船利用率の向上

受賞者: SBS東芝ロジスティクス株式会社
株式会社東芝
積水化成工業株式会社
案件名: リチウムイオン電池 100%リサイクル 緩衝材採用と収納効率最大化取り組み

受賞者: SBS東芝ロジスティクス株式会社
プラットフォーム事業部
案件名: 複数拠点からの遠距離輸送プロセスの改善による輸送CO₂の削減

受賞者

株式会社フェリーさんふらわあ LNG燃料フェリー 「さんふらわあ ぐれない・ むらさき」の就航

執筆 株式会社商船三井、株式会社フェリーさんふらわあ

物流環境
大賞

第24回
「物流環境大賞」

1 はじめに

2023年1月、日本初のLNG燃料フェリー「さんふらわあぐれない」が就航し、4月には姉妹船「さんふらわあむらさき」が続いた。現在まで順調な運航を続け、別府港ではほぼ毎日LNG供給が行われており、本稿掲載時には200回を目前としている見込みである。

本船が就航する大阪～別府航路は、1912年（明治45年）、大阪商船（現在の商船三井）が開設した伝統ある航路でその初代が「紅（ぐれない）丸」である。その後1960年（昭和35年）に登場した3代目「ぐれない丸」は、姉妹船「むらさき丸」とともに、その豪華な内装から“瀬戸内海の女王”の愛称で親しまれ、

別府観光の歴史とともに歩んできた。航路のフェリー化後の運航各船はモーダルシフトの担い手としてトラック航送に活躍の場を広げながら100年を超える歴史と伝統を引き継いできた。

この長い歴史と最新技術が融合し、復活した「ぐれない・むらさき」の名を引き継いだのが本船である。

2 開発の経緯について

商船三井におけるLNG燃料フェリー建造計画は2009年の次世代船構想「船舶維新」プロジェクトにおける環境負荷低減型フェリー（ISHIN-II）の発表に遡る。



本船「さんふらわあぐれない」

以来研究を重ねつつも経済性や安定的なLNG供給への懸念から具体化に至らずにいたが、パリ協定発効に伴い世界的に気候変動問題への関心が高まるのと歩調を合わせ2016年頃より実現への機運が高まり、グループ内での議論も活発化していった。

2019年には国内で初めてIGFコード⁽¹⁾に準拠して建造されたタグボート「いしん」を大阪湾で就航させ、その建造や運航を通じて得られるLNG燃料船の技術や安全運航の知見・ノウハウを積み重ねてきた。

それらの集大成として、2019年末にISHIN-IIを具体化した日本初のLNG燃料フェリー2隻を三菱造船(株)に発注した。両船は共に最新技術による環境負荷の低減と、フェリーさんふらわあの基幹船隊として伝統を受け継ぎさらに進化した「カジュアルクルーズ」⁽²⁾を実現するとともに、「2024年問題」解決の有力な手段であるモーダルシフトの担い手として期待される。

(1)「船舶安全法、含む検査心得の附属書[15]ガスまたは低引火点燃料を使用する船舶の安全に関する国際コード」

(2)上質な船旅としてのクルーズを、定期航路を利用することで気軽に楽しんで頂く、商船三井グループフェリー事業の基本コンセプト。

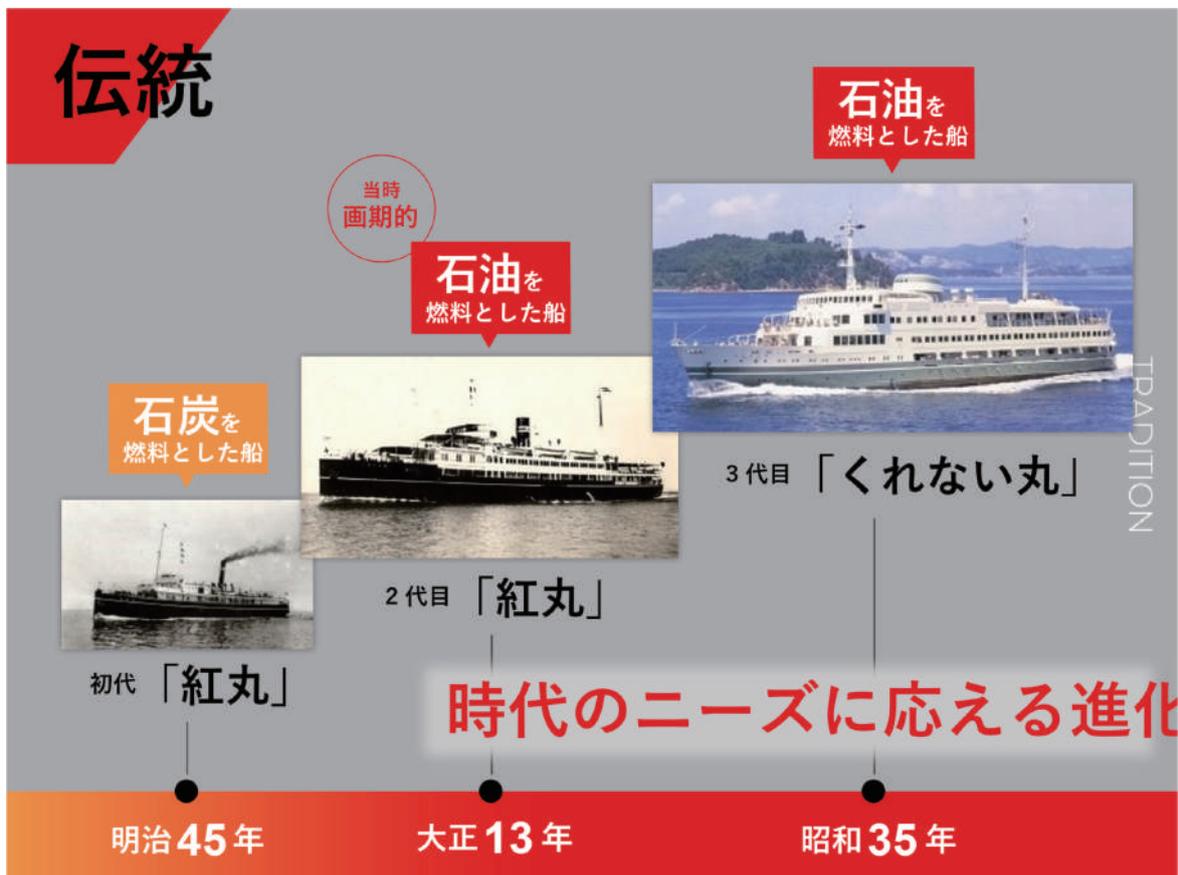
3 最新の環境性能とLNG燃料について

3.1 革新を求めた歴史

船舶の燃料は20世紀初頭まで「石炭」を使用しており、初代「紅丸」も石炭燃料の船舶であった。1924年に就航した2代目「紅丸」は、当時の最新技術である「油」を燃料とした「ディーゼルエンジン」をいち早く採用し“石炭を焚かぬディーゼル船”として、その後現代まで続く油燃料の船舶としてディーゼル船の先駆けともなった。石炭から油へ、さらにLNG燃料へと、革新の伝統を引き継ぎ、常に時代の最新技術を積極的に取り入れることで、優れた環境性能を達成してきた。

3.2 優れた環境性能

新造船はLNGを主たる燃料とすることで、大気汚染の原因となる硫黄酸化物(SOx)をほぼ排出せず、窒素酸化物(NOx)の排出も大幅に削減する。最も重要な二酸化炭素(CO₂)の排出抑制については、重油と比較し20%以上の削減を図っている。



歴代「くれない(紅)丸」の系譜

ほかにハードとして最新船型および高効率プロペラ・抵抗低減舵の省エネ推進システムを搭載し、ソフトとして航海支援システムを採用するなど、船型などの条件を揃える前提ではあるが、被代替船との比較において全体で40%以上のCO₂排出削減効果があったと評価している。今後は物流を含むサプライチェーン全体でのCO₂排出量管理が一層進むと予想されるが、本船の高い環境性能は輸送事業者や真荷主の排出削減に貢献できると考えている。

両船は国土交通省が認証する、「内航船省エネルギー格付け制度」において、最高評価の星5つ(☆☆☆☆☆)を取得している。同省と経済産業省による「内航船の運航効率化実証事業」にも採択頂いた。更に日本造船工業会などが主催するシップ・オブ・ザ・イヤー 2022において大型客船部門賞を受賞するとともに、今回第24回物流環境大賞を頂くことになるなど、その環境性能は公共・民間のセクターを問わず多方面に評価頂くこととなった。



図3 内航船省エネルギー格付け最高評価を取得

3.3 LNG燃料フェリーの技術的な特徴

本船に採用されているタイプCと呼ばれるLNGタンクは設計圧力を高く設定することが可能であり、自然蒸発によるガスをタンク内に保持する能力に優れ、運航上の高い柔軟性と安定的な定時運航が求められるフェリーに適している。このタンクは円筒形とすることが一般的であり容積効率の面からデメリットもあるが、本船では暴露甲板上かつ最船尾に配置することで旅客および車両搭載のスペースを最大限確保した。

また、本船はIGFコードに基づいて設計・建造され、他にリスクアセスメント手法を用い、多角的な安全対策が採用されている。

3.4 LNG燃料の供給

LNG供給については、停泊中のフェリーに対して陸側の岸壁に駐車したタンクローリーからLNGを供給する、所謂Truck to Ship方式を採用した。

別府港に着岸中の本船に対し1回あたり約40～50トンのLNGを供給している。国内で初めてスキッドと呼ばれる導管を接続し最大LNGタンクローリー4台から同時に供給することが可能となった。従来のタンクローリーと本船を1台ずつ接続する方式と比べ供給時間が大幅に短縮され、定時運航の確保と供給作業に伴う乗組員の負担最小化を意図した計画である。

国内フェリーへのLNG供給は、供給量の大きさや定時運航確保への強い要請など、前例がないものであったが、先行プロジェクトの経験を生かしながら安全かつ実用的にLNG燃料を供給できる仕組みについて関係各所と検討を進めた。

LNGの安定的な供給確保は本船そのものの建造以上に重要な課題であり、問題が生じた場合でも安全かつ安定的な輸送提供を継続するため、本船ではA重油による運航も可能な「二元燃料(デュアルフューエル)エンジン」を採用している。幸いにも就航以来大きなトラブルもなく、実際には停泊時を除いた航海中に使用するエネルギーの90%以上をLNG燃料で賄っており、想定以上の安定運用を達成している。

尚、本船は将来的にLNG供給船から供給する所謂Ship to Ship方式にも対応可能な設備を有しており、実現すれば一層の運航効率化が期待される。



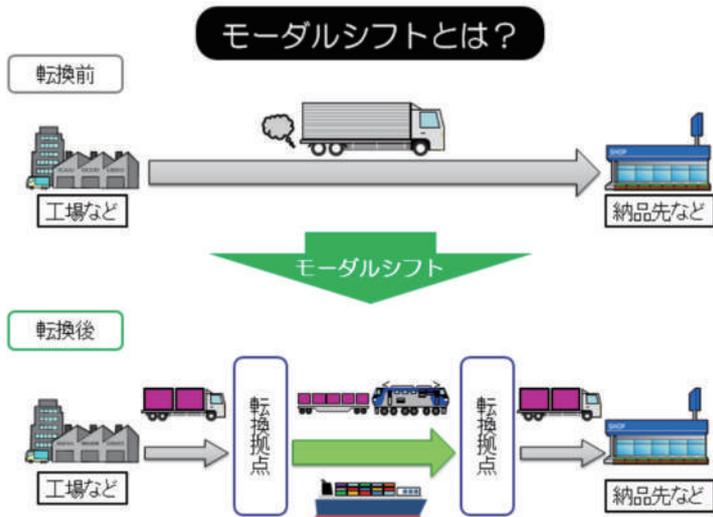
タンクローリー4台によるLNG燃料供給(Truck to Ship方式)

4 モーダルシフトの担い手として

いわゆる「2024年問題」は、本年に入り政府の発信や報道の増加によりようやく認知が広まりつつある。

解決策の一つとして期待されるのが鉄道や船舶の利用拡大によるモーダルシフトである。トラックがフェリーを利用した場合は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)の特例として乗船時間を休憩時間とみなすことが可能であり、労務管理の柔軟性確保に有効となる。ドライバーも船内でゆっくりと食事や入浴し、十分な睡眠を通じリフレッシュされた状態で下船後の運転に備えることができる。

さらにトラックから無人トレーラーへの転換を進めれば、ドライバーが担当するのは積揚港から(または積揚港へ)の配送のみとなり、要員不足を補うことになる。両端のドライバーは日勤も可能となり、成り手不足の大きな原因である離家庭性の問題改善にもつながるのではないだろうか。



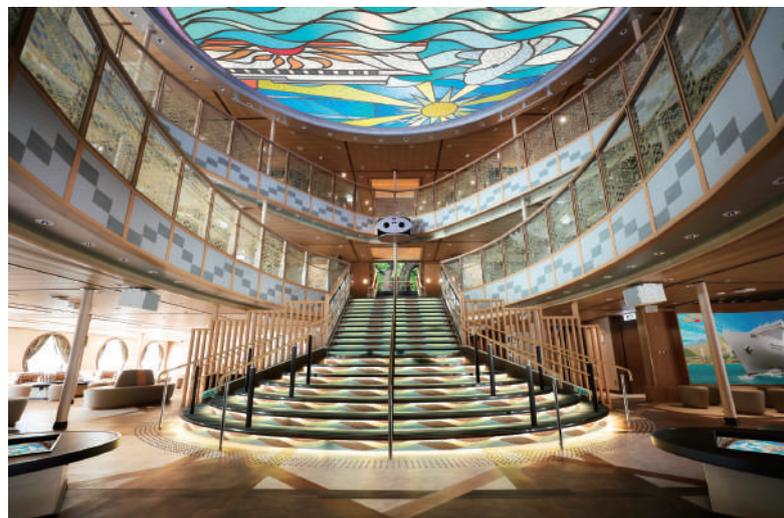
モーダルシフトの概要 (国土交通省 HP より)

新造船は、モーダルシフトの担い手として物流を支えるため、車両スペースを被代替船の1.5倍に拡大し、ドライバーズルームも拡充した。積載台数は13mトレーラー換算140台弱で近年就航した長距離フェリーや内航RORO船より若干小ぶりに映るものの、新たに増加したペース量は他航路と遜色ない水準であり、十分な受け皿を提供可能と考える。

大阪～別府航路は歴史的に旅客需要の強い航路であり、本船では乗客一人当たり面積を拡大し、船室の充実を図ったほか、大浴場とレストランの拡大、3層吹き抜けのアトリウムをはじめとしたゆとりある開放的なパブリックスペースを設置するなど、「カジュアルクルーズコンセプト」を更に拡充させている。乗船するドライバーも個室化された船室はもとより、これらのパブリックスペースの利用を通じ休憩時間を従来以上に楽しんで頂きたい。

さんふらわあくれない・むらさきの概要

船名	被代替船 あいぼり こぼると	新造船 くれない むらさき
総トン数(トン)	9,245	17,300
前長/幅(m)	153/25	199.9/28
燃料	重油	LNG/重油
航行速度(ノット)	22.4	22.5
内装面積(m ²)	4,950	8,300
旅客定員(人)	710	716
個室割合 (個室定員/総定員)	40%	60%
トラック (台/13m換算)	92	137
乗用車(台)	97	100



クルーズ客船のような3層吹き抜けアトリウム

5 商船三井グループの環境取り組みについて (あとがきに代えて)

商船三井グループは、2023年3月末に公表した経営計画「BLUE ACTION 2035」において環境戦略を主要戦略の一つとして位置付けている。

2023年6月には、2050年までのネットゼロ・エミッション達成と、人・社会・地球のサステイナブルな発展を実現するための新たな道標として、「商船三井グループ 環境ビジョン2.2」を策定・公表した。(<https://www.mol.co.jp/sustainability/environment/vision/index.html>)

「環境ビジョン2.2」は、2021年の「商船三井グループ 環境ビジョン2.1」からの着実な進捗を示すとともに、目標達成に向けた重要指標としてKPI・マイルストーンを追加・更新することで取り組みの実効性を高め、具体的なGHG排出削減の道筋を描くことでネットゼロ・エミッション移行計画をより明確化している。

マイルストーンの一つとして2030年までにLNG・メタノール燃料船を90隻投入する予定を掲げ、更に2035年までにはネットゼロエミッション燃料船130隻を建造する目標である。



ウインドチャレンジャーを搭載した松風丸

他に「風の力」を活かした伸縮式硬翼帆「ウインドチャレンジャー」の導入促進などもマイルストーンに挙げられており、採用第1船となる撤積船「松風丸」がシップ・オブ・ザ・イヤー 2022大賞を獲得した。

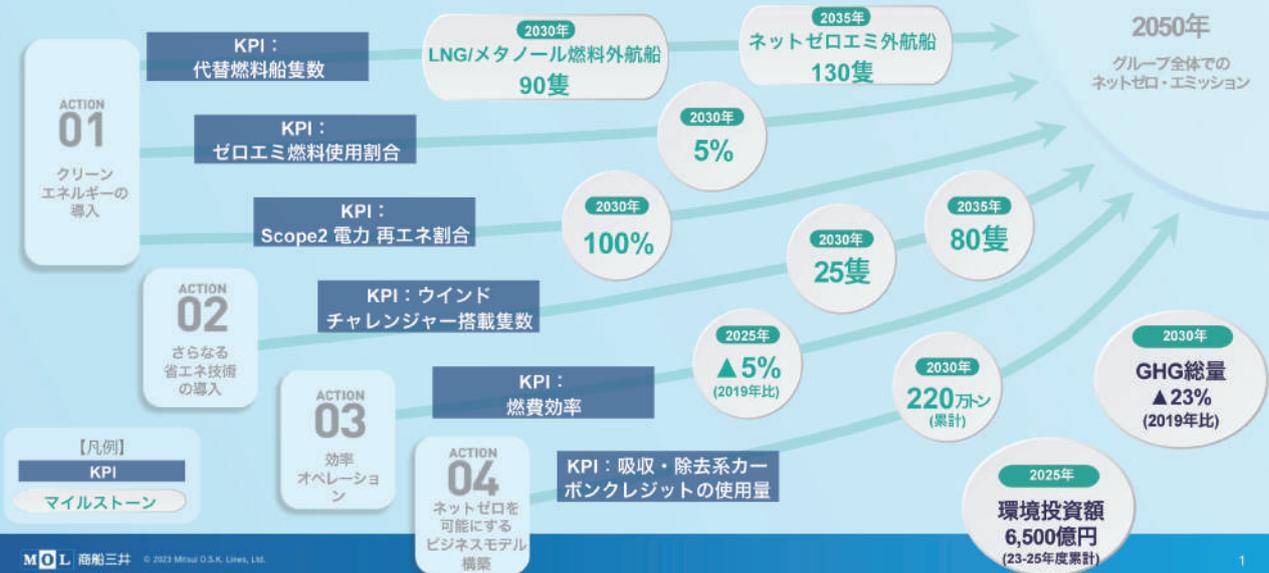
これらの数値目標は今のところ外航船を対象としているが、フェリー事業においても本船の経験も生かしながらLNG燃料の着実な普及を進めている。2025年には商船三井フェリー（10月に「商船三井さんふらわあ」としてフェリーさんふらわあと統合予定）の大洗（茨城県）～苫小牧航路にもLNG燃料フェリー2隻を就航させるなど、今後も引き続きグループ一丸となり低・脱炭素化社会の実現に貢献していく所存である。

Section 2

KPI&マイルストーンの整備

1 2.環境ビジョン2.2の全体像 3 4

ネットゼロを確実に達成するため、アクションごとに進捗を測る定量KPIとマイルストーンを設置しました。



商船三井グループ環境ビジョン2.2で示したKPI・マイルストーン

「コロナ禍以降のベトナムの経済概況と日系企業動向」について講演

令和5年度第1回「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を開催

7月19日(水)、令和5年度第1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。

物流事業の海外展開に関する課題を官民連携で検討する会合で、会員企業や国土交通省から44名(内20名がWeb)が参加しました。

「コロナ禍以降のベトナムの経済概況と日系企業動向」について講演会を開催

令和5年度のワーキングチームでは、物流業界のグローバル化を進める上で重要な「ベトナムの物流事情」について調査を行います。

会合に先立ち、講演会では、独立行政法人日本貿易振興機構(ジェトロ)の庄浩充氏を講師として招き、「コロナ禍以降のベトナムの経済概況と日系企業動向」と題した講演を行いました。

講演は、一般概況、経済動向、進出日系企業動向について詳

細なデータを用いて行われました。はじめに、同国の物流インフラ状況について、今後整備される予定の港湾、空港、高速道路及び鉄道構想に関する説明がありました。

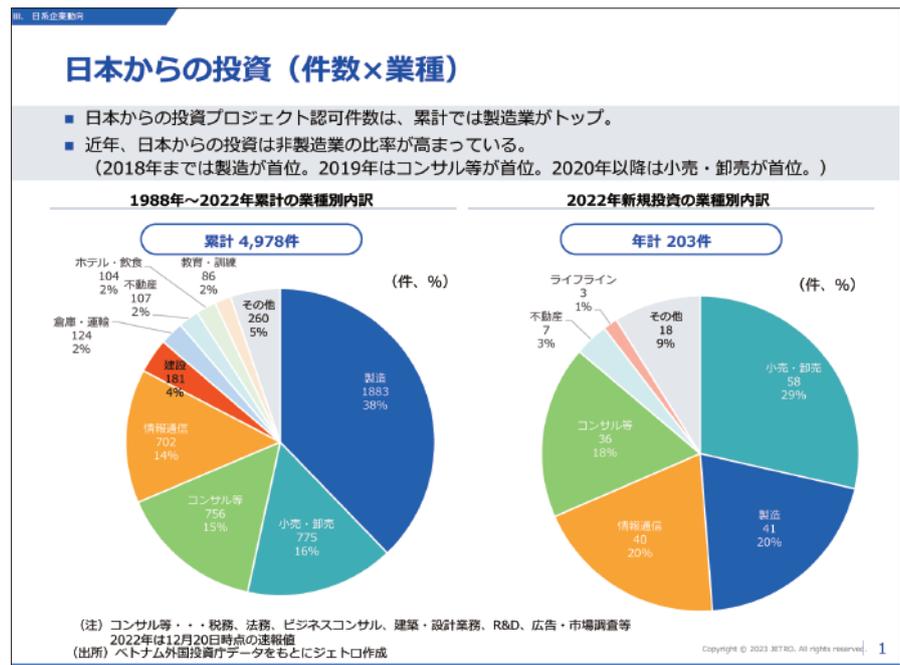
2023年は「日越外交関係樹立50周年」の記念する年であり、日越関係は政治、経済、安全保障、文化・人的交流など幅広い分野で緊密に連携していることに触れられました。ダナン領事事務所が2022年に総領事館に格上げされるなど、両国の強固な関係が示される事象を報告されました。

続いて、同国の経済動向について、GDP成長率はコロナ禍でもプラス成長を維持しており、2022年は8.0%と高い成長率があったことを解説されました。これは外需(製造業の輸出)の伸びに加え、内需の大幅回復が要因であると説明されました。

最後に、貿易および外国からの投資の状況につい



講演されたジェトロ 庄浩充氏



講演の資料より(ジェトロ作成)

て解説がなされました。日本企業の同国への進出企業数は約2000社、在留邦人は2万人強とされています。その進出状況については、ベトナム特有の地理的要因により、進出形態や業種には地域ごとの特性が見られると紹介されました。同国での事業拡大を検討する企業が日本は米国に次いで2位と、引き続き事業拡大先として注目される国であることを解説されました。併せて同国へ投資する環境において、メリットとリスクについても分かりやすく説明いただき、多様化する投資環境に合わせた投資をすべきであると締めくくり、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国際物流室の高橋潤氏と加藤大河氏から「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。具体的に

は、国際物流の多元化・強靱化についてのリスク要因の説明や、日中韓物流大臣会合及びASEANにおけるコールドチェーン分野の取り組み状況が報告されました。

その後、事務局から今年度のワーキングチーム行動計画と海外物流事情実態調査についての報告と確認を行いました。今年度の調査は海外現地への実地調査を予定していることを発表し、今年度最初の会合は閉会しました。



最近の取り組みを発表される国土交通省高橋潤氏、加藤大河氏



会合の様子



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37回

日本梱包運輸倉庫株式会社

輸出入営業所

上田 梨紗さん

PROFILE

2019年入社。三重県鈴鹿地区に位置する複数の拠点・倉庫で、1年間現地研修を経験。2020年、鈴鹿梱包センター営業所に本配属となり、二輪車のパーツセンター業務に従事。2022年6月から海外トレーニー制度（海外研修）でタイの拠点で研修を受ける。2023年6月、帰国し現職に就く。神奈川県出身。趣味は旅行。「学生のときからお金をためては旅行に出かけました。東南アジア、中でもベトナムがお気に入りです！」

海外で働くことを目指して

——御社に入社を決めた志望動機を教えてください。

以前から海外に興味を持っていたため、大学でも英語を専攻し、いずれは海外で働きたいと考えていました。また、就職活動を進める中で、派手な業界よりも堅実な業界の方が自分の性格に合っていると思うようになり、社会インフラとして重要な物流会社であり、海外に現地法人を持つ当社に興味を持ちました。

——入社後の経歴を教えてください。

新入社員は、最初の1年間、研修として現場に配属されます。私は三重県の鈴鹿地区にある拠点や倉庫で、自動車・自動二輪車の完成品やパーツの保管・配送業務等を経験しました。本配属も鈴鹿梱包センター営業所で、大手自動二輪車メーカーのパーツセンター業務に携わりました。

——入社4年目に海外研修へ行かれたそうですね。

当社には、入社4年目以上の社員を対象に、グローバルな感覚と視野を持ち合わせた人材の育成を目的とした海外トレーニー制度があり、研修生は、1年間、当社の海外現地法人で現地の言語や物流を学ぶことができます。海外駐在への道の第一歩ともいえる海外トレーニー制度は、当社を志望した

理由の一つでもあったので、少しでも早く経験したいと思い、4年目を迎えてすぐに立候補しました。

——研修中はどのように過ごされましたか。

1年間でタイ国内の拠点を6カ所回りました。2カ月ごとに研修先が変わるため、慣れた頃に異動しなくてはなりませんでした。その分経験できたことも多かったと思います。また、現地スタッフの皆さんの共通言語はタイ語になるため、赴任当初には語学学校にも通わせてもらいました。仕事だけでなく、現地スタッフとの交流、現地の文化・習慣の習得など、得るものは大きかったです。

海外にかかわる仕事にやりがい

——現在の業務について教えてください。

研修が終わり、帰国した今年6月から、輸出入営業所で自動車関連メーカー等のフォワーディング業務を担当しています。輸出入の仕事は、たった一つのミスがその後の工程すべてに影響を及ぼしてしまうため、段取りにミスがあってはいけないことを念頭に業務にあたっています。ミスを防止するためにも、正確な情報収集および発信を心がけていますが、まだ着任して間もないため、習得しなければならないこともたくさんあります。周囲の皆さんに助けをいただきながら学んでいるところです。

——上田さんにとって仕事のやりがいはどんなことですか。

もともと海外に関係する仕事を志し入社していますので、海外研修、そして現在の業務と、海外に直接かかわれる業務に携わっていることにやりがいを感じています。

——現在の目標を教えてください。

輸出入業務のエキスパートを目指し、通関士の資格を取りたいと思っています。来年度の試験に照準を合わせ、勉強を始めました。

——将来の展望をお聞かせください。

当営業所の所長は海外トレーニーを経験された女性の方なのですが、所長代理として5年間の海外駐在を経験されています。数百人いる現地スタッフをまとめるために、業務知識はもとより、コミュニケーション能力、現地の文化や習慣への理解など、さまざまなスキルが求められる駐在員を5年間も務めたこともすごいと思いますし、私たち女性社員にとってロールモデル的存在であり、大変尊敬しています。私も所長を目標にしながら、海外駐在、管理職と、ステップアップしていきたいと考えています。

——ありがとうございました。



海外研修の様子



海外研修にて、貴重な財産となった現地スタッフとの交流



プライベートでも海外旅行が大好き！

会社概要

日本梱包運輸倉庫株式会社

本社住所：東京都中央区明石町6-17

創業：1953年8月27日

設立：2015年5月25日

代表者：代表取締役社長 大岡 誠司

資本金：5億円

社員数：4,401名(2023年3月期)

国内拠点：90カ所(2023年3月現在)

【事業概要】

日本梱包運輸倉庫は、1953年に日本梱包運搬社として創業。二輪車の梱包事業から始まり、四輪車を含む自動車物流を主軸として、倉庫、運送、通関、テスト事業等を拡大。1968年に現在の日本梱包運輸倉庫に社名変更。2015年には持株会社体制に移行し、社名を「ニッコンホールディングス株式会社」とする。日本梱包運輸倉庫は新生の事業会社として事業を継承。「地球的視野に立ちビジネスロジスティクスを介し、社会の繁栄に貢献する」というグループ理念のもと、国内外にグループ会社70社を超える強固なネットワークを構築し、総合一貫物流サービスを提供している。



令和5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

荷主企業による講演を初開催

8月8日、商工会館（千代田区霞が関）で令和5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」を開催しました。



日清食品 深井氏

第一部：日清食品の講演会

今回は基調講演として、日清食品株式会社 取締役サプライチェーン本部長兼 Well-being 推進部長、日清食品ホールディングス株式会社 NISSIN ACADEMY 学長の深井雅裕氏を講師に招き、「日清食品におけるサプライチェーン構造改革」について講演を行いました。3年前に情報交換会を開始して以来、初めて荷主企業を講演に招いたこと、また多角的な経営を行う日清食品の物流改革についての講演ということもあり、日本国内だけでなく、遠く中国からもオンライン参加の申し込みがありました。

はじめに「食」を扱う企業として、「気候変動を始めとする環境・社会課題への危機感」、および「課題解決の全体像と取り組む意義」について説明がありました。実際の取り組みや直面している課題にも触れ、日清食品グループ全体で「課題解決を成長機会」と捉えて取り組んでいる様子が伝わりました。

続いて、「日清食品が進める物流改革」と称して、「異業種共同配送の取り組み」、および「グループ企業間の調達物流での可視化」、「小売業・卸売業との製配販連携」について説明がありました。特に共同配送に関しては、「発着荷主個社の努力ではマッチングの限界があり、課題解決のためにも荷量情報を持つ物流事業者の協力に期待している」と言及され、講演を終えられました。

講演後はオンライン聴講者からも活発な質問が挙がり、荷主の商習慣に関わる質問にも丁寧に回答されていました。

第二部：低炭素・脱炭素化に向けた情報交換

次に、参加企業・団体による低炭素・脱炭素化に向けた情報交換として、一般財団法人環境優良車普及機構常務理事の今井武人氏より、「商用車の電動化促進事業（トラック）」について説明が行われました。今年度のEV商用車導入に関する環境省補助金制度について、補助の対象、重複できる補助金制度、条件の注意点などわかりにくい箇所を重点的に話されました。

次回の情報交換会は10月頃、参加企業所有の施設見学を開催する予定としており、当連合会ではこの情報交換会を通じ、物流業界全体でのカーボンニュートラル推進の取り組みを進めてまいります。



環境優良車普及機構 今井氏



会場全景

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

2023年

5月	30日	国土交通大臣との意見交換会
6月	9日	京都外国語大学 学内セミナー
6月	19日	東京女子大学 学内セミナー
6月	20日	物流学習 川崎市立宮内中学校
6月	23日	拓殖大学 学内セミナー
6月	27日	令和5年度定時総会・第2回、第3回理事会・第24回物流環境大賞表彰式
6月	30日	第2回物流いいとこみつけ隊会合
7月	19日	第1回海外物流戦略ワーキングチーム会合
7月	27日	第1回高齢者活躍推進ワーキングチーム会合
8月	8日	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
8月	17日	第4回物流業界Webインターンシップ
8月	21日	第4回物流業界インターンシップ大阪
8月	28日	第10回物流業界インターンシップ東京

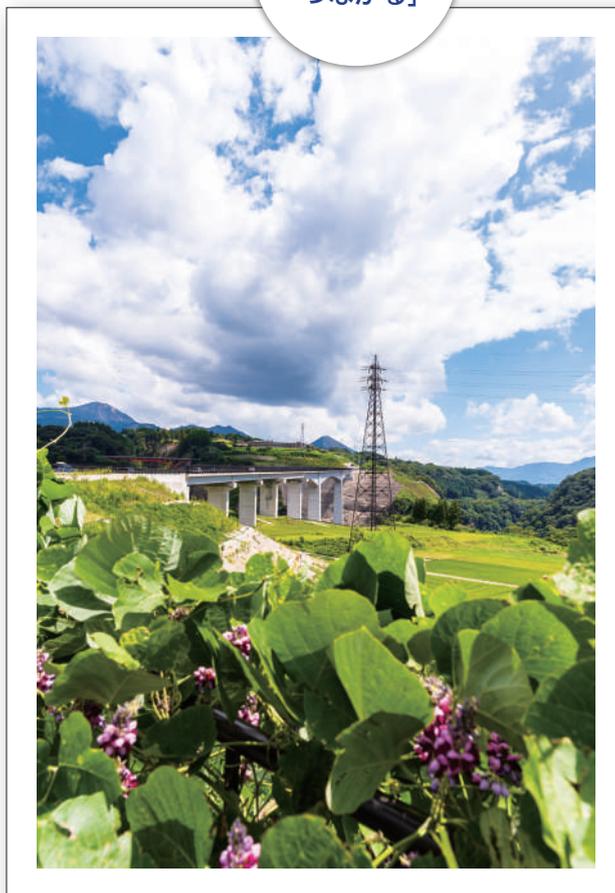
編集後記

地元長崎でいちばんの大祭、長崎くんちが4年ぶりに復活とのことで開催にあわせて帰省することにしました。祭りの雰囲気や友人との再会が楽しみです。(M.M)

お盆の帰省シーズンに関西を直撃した台風7号。おかげで今年は帰省を見送りましたが、インターンシップ大阪開催と重ならなくて本当によかった。1週ずれていれば大変でした。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



復興のシンボル

阿蘇の玄関口である立野地区は、熊本市と阿蘇市・大分方面を結ぶ国道57号線、熊本市と南阿蘇・宮崎方面を結ぶ阿蘇大橋、熊本と大分を結ぶJR豊肥本線が集まる九州横断の交通の要衝。2016年の熊本地震では、この地域も大規模山腹崩壊が発生し、国道57号線とJR豊肥本線が崩落土砂に飲み込まれた。阿蘇大橋も崩落したが、2021年3月7日、地震に強いPCラーメン橋構造の「新阿蘇大橋」として生まれ変わった。地域の復興のシンボルとなっている。