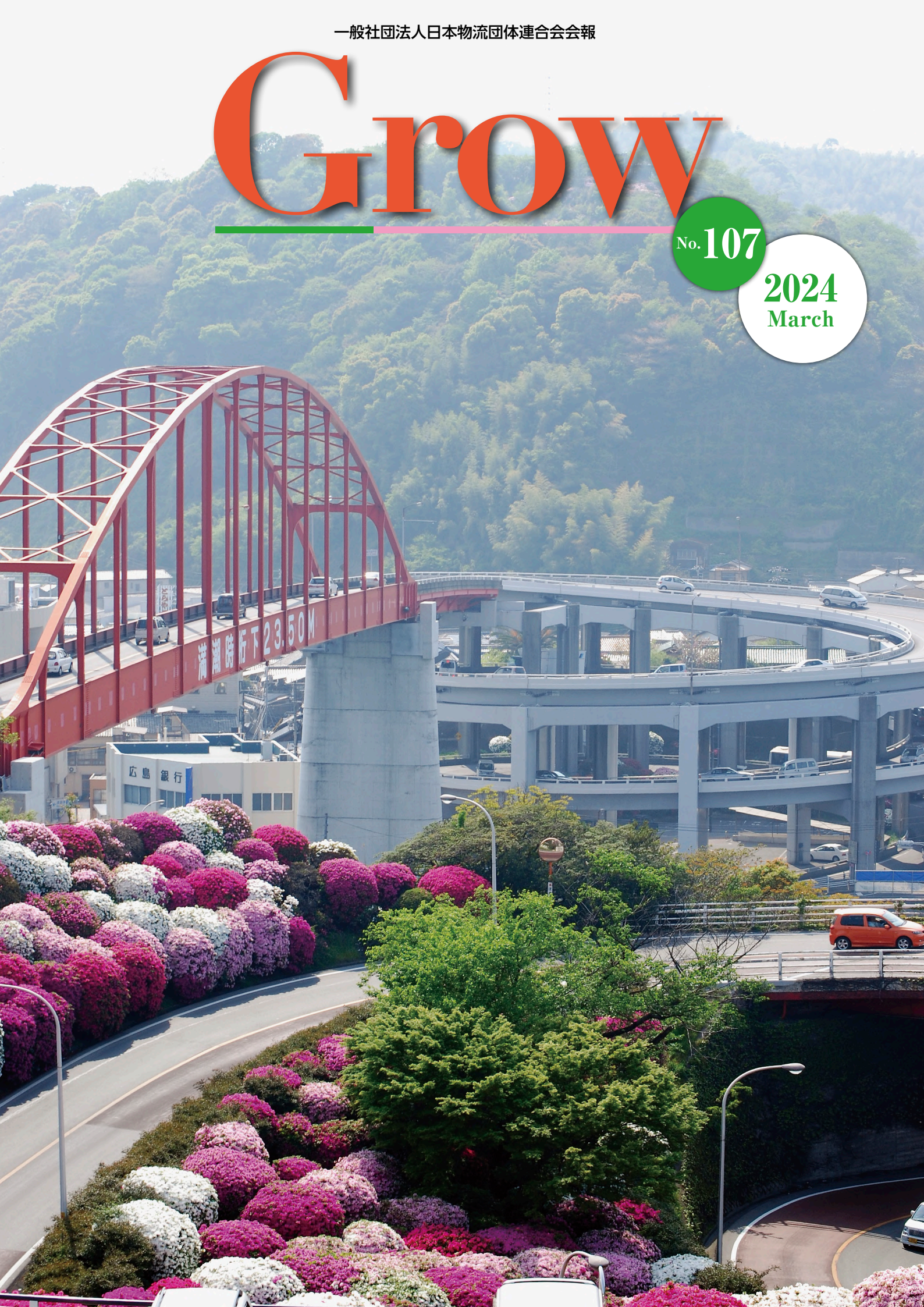
一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No.107

2024
March



物流連会報 Grow
2024 March　107号
令和6年3月発行

C O N T E N T S

会員の皆様へ…… 1

令和6年 新年賀詞交換会を開催…… 2

物流連シンポジウム…… 4
「これからの物流を語る～ 2024年は始まりの年」開催

国際業務委員会…… 9
「ベトナムにおけるメコン地域との物流連結性に見る現状と課題」に関する講演

『令和5年度 物流業界研究セミナー』を開催 …… 10

経営効率化委員会…… 14
「高齢者雇用の動向と先進企業事例」について講演会を実施

令和5年度モーダルシフト取り組み優良事業者公表・表彰 …… 16
大賞 事例紹介
佐川急便株式会社
全国通運株式会社

会員企業をたずねる～女性の力、女性の声 …… 22
NX商事株式会社 坪井　純代さん

令和5年度 グリーン物流パートナーシップ会議…… 24
物流パートナーシップ優良事業者表彰を開催

2023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６年 新年賀詞交換会を開催

物流連シンポジウム「これからの物流を語る
～ 2024 年は始まりの年」開催

『令和5年度 物流業界研究セミナー』を開催

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」

平清盛伝説が残る瀬戸内銀座

広島県呉市にある本州と倉橋島の間に存在する音戸の瀬戸（おんどのせと）は、平清盛が開削したという伝説が残る、南北方向約1,000mに伸びる海峡。北側の広島港および呉港から南側の安芸灘を最短距離で結び、関西および四国地方へとつながる航路の中にある。貨物船・油送船、漁船、高速旅客船、低速の台船・曳船など、数多くの船舶が通ることから、瀬戸内銀座と称されている。

会員の皆様へ

会長　真貝　康一

最初に、2024年新年に入り発生しました能登半島地震により、亡くなられた方のご冥福をお祈りするとともに、被災された方々の一刻も早い復興を、心よりお祈りさせていただきます。

昨年は、ロシアによるウクライナ侵攻は終息が見えず継続する一方、10月にはイスラエルとハマスの間で戦闘が発生するなど国際情勢の不安定化が増すなかで、インフレ抑制に向けた欧米の中央銀行による金融政策の引き締めは継続し、世界的な景気上昇が見通せない状況となっています。

国内に目を転じますと、新型コロナウイルス感染症が5月に5類に移行しさまざまな規制が緩和されたことにより経済活動が活発化したこと、またさまざまな物価が上昇した一方で賃金も上昇したこと等により、景気の底堅い成長がみられた年でもありました。

我々物流業界においては、「物流の2024年問題」をはじめとする労働力不足やカーボンニュートラルへの対応など、さまざまな課題に直面した1年でありました。それらの課題に対応し、今後も物流の持続的成長を実現するため、関係閣僚会議において6月には「物流革新に向けた政策パッケージ」が、続いて10月には「物流革新緊急パッケージ」が決定される等、国においてはさまざまな取り組みを決定し、実施に移していただいてきました。

このようななか、物流連でも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セミナーやインターンシップを開催したほか、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。

またコロナ禍により中止していた「物流見学ネットワーク」については、会員企業のご協力をいただき情報をリニューアルしたうえで9月より受け入れを再開し、また一般紙に意見広告を掲載する等、人材育成と広報活動の強化を継続しました。

また「国際的な課題への取り組み強化」では、今年はベトナムに焦点を当て調査を行い、コロナ禍以来中止していた現地に赴いての実態調査を実施しました。

「物流環境対策への取り組み」では、「物流環境大賞」および「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表彰を行い、脱炭素社会に向けた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引き続き開催し講演会を行ったほか、初めての物流施設の見学会を10月に行い、国や産業界のカーボンニュートラルに向けた動向の把握を行ってきました。

「物流の2024年問題」だけでなく今後の少子高齢化が不可避な日本において、今後も物流の持続的成長を実現するためには、まさに抜本的な「構造改革」が喫緊の課題となっています。

これを実現するためには、業界全体で一体となりさまざまな取り組みを協力して進めるとともに、国をはじめ荷主・物流事業者・一般消費者等関係者すべてが協力して取り組んでいく必要があります

物流連としても、人材の確保や効率化を進めるための標準化を推進するほか、物流業界が抱えるさまざまな問題について、荷主・消費者等一般の皆様に知っていただき理解していただく取り組みを、国と連携して積極的に進めていく所存です。

令和6年 新年賀詞交換会を開催

1月29日（月）、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ました。

國場幸之助国土交通副大臣、こやり隆史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。

陸・海・空の各界リーダーをはじめ多数が出席

挨拶する真貝会長

挨拶する國場副大臣

乾杯の音頭をとる渡邉副会長

懇親会の冒頭、主催者代表として登壇した真貝康一会長は、「物流の2024年問題において2024年はまさにスタートの年となります。今後も物流の持続的成長を実現していくためには、抜本的かつ革新的な物流の構造改革が必要になります。未来に向けた物流の姿を関係者全員で共有して取り組み、物流の最適解を追求していく始まりの年としたいと思っています」と挨拶しました。

引き続き、来賓代表として國場国土交通副大臣が登壇し、「物流は国民生活および経済を支える重要なインフラでありますが、人手不足やカーボンニュートラルへの対応などさまざまな課題に直面しています。昨年6月には物流革新に向けた政策パッケージを、10月には物流革新緊急パッケージを策定し、スピード感を持って取り組みを推進しています。これらパッケージの実効性を確保し、物流の持続的成長の実現に向けて取り組みを進めていきますので、引き続きご協力をお願いします」との挨拶がありました。

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

物流連シンポジウム
「これからの物流を語る ～ 2024 年は始まりの年」 開催

1月29日、第一ホテル東京（東京都港区）で、物流連シンポジウム「これからの物流を語る～ 2024年は始まりの年」を開催しました。

本シンポジウムは、トラックドライバーの残業時間規制が強化される4月を前に、物流の持続的成長に向けて、物流の未来とあるべき姿勢や取り組みなどを議論することを目的にしています。

開会にあたって真貝会長は、「物流の2024年問題を契機に、物流への注目も集まっており、持続性・安定性が求められています。今後の物流の持続的成長に向け、課題等を共有し、必要な取り組みについて議論していきたいと思っています」と挨拶しました。

※YouTubeに公開しており、物流連ホームページからご視聴いただけます。

真貝会長

根本教授

長井大臣官房審議官

深井取締役

シンポジウムの概要

第 1 部　講演①　「物流生産性向上による物流の持続的成長の実現」
敬愛大学教授　根本　敏則氏

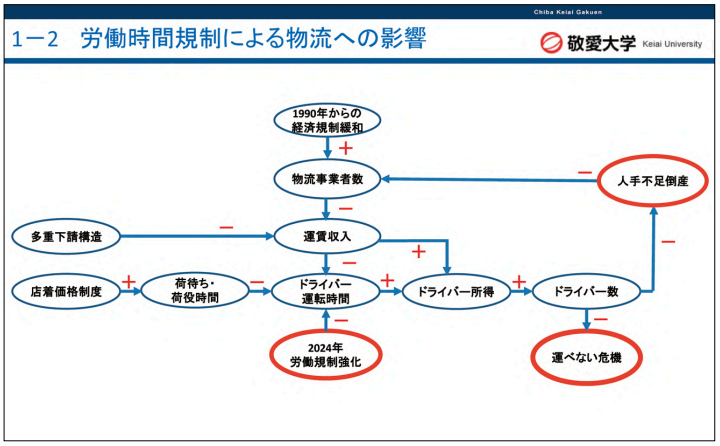
講演②　「我が国の物流革新に向けた取組みについて」
国土交通省物流・自動車局大臣官房審議官　長井　総和氏

第 2 部　パネルディスカッション「2024 年問題を越え、物流の持続的成長に向けて」
【パネリスト】
敬愛大学教授　根本　敏則氏
国土交通省 物流・自動車局大臣官房審議官　長井　総和氏
日清食品株式会社 取締役サプライチェーン本部長　深井　雅裕氏
日本物流団体連合会　真貝　康一会長
（進行　日本物流団体連合会　長谷川　伸一理事長）

講演①　「物流生産性向上による物流の持続的成長の実現」

敬愛大学　根本 敏則教授

1 物流の「2024年問題」とは

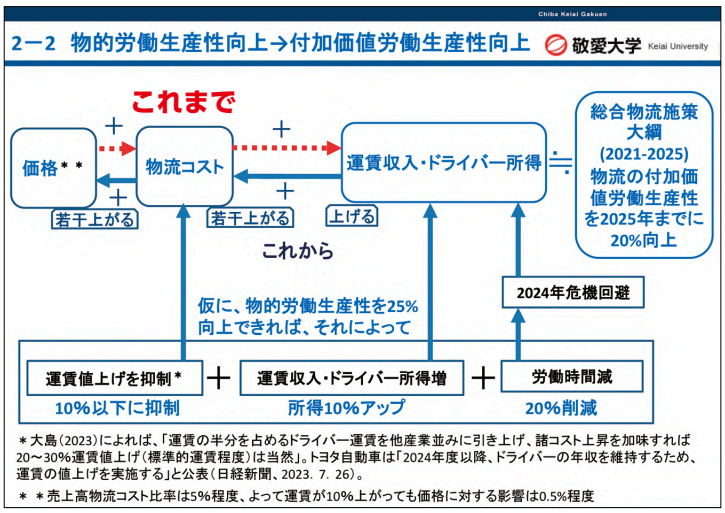


1990年からの経済規制緩和で物流事業者数が増え、相対的に供給過剰となり、運賃収入は低迷しました。ドライバーの年間労働時間は、全産業平均より20％長いのに、年間所得は10％低いため、ドライバー数は年々減っており、直近では80万人を切っています。

このドライバー不足問題に関しては、かねてより存在している店着価格制度、多重下請構造も悪影響を与えています。

さらにこの4月から労働規制強化が加わり、ドライバーの運転時間が減り、対策を講じないとドライバーの所得も減ります。NX総研の試算では、4月から輸送能力が14％不足することになっています。

2 目指すは物流生産性の向上



まず、労働生産性については付加価値労働生産性と物的労働生産性を区別することが重要です。デフレが長期間継続する中で、荷主は利益を出すため物流コストの削減を図り、結果的に物流業の収入減が生じました。総合物流施策大綱で物流の付加価値労働生産性を2025年までに20％向上させる目標を掲げましたが、今のところ改善の兆しは見られません。

荷主の売上に占める物流コストの低下に伴ってドライバーの賃金が下がったことが、統計データでも確認できます。

今後重要なのはドライバーを確保することですから、賃金の原資となる運賃を上げ、結果として物流コストも上がる因果関係に転換させたいと思っています。具体的には、物的労働生産性を25％向上できれば、それにより労働時間を20％削減できます。20％削減できれば、先ほど申し上げた4月からの輸送能力14％の不足も回避できます。

3 物流政策の方向性

過去、各種のガイドラインを策定し行政指導を行ってきましたが、実効性を上げるため罰則を伴う規制的措置の導入が必要と思われます。具体的には、一定規模以上の荷主・物流事業者に物流生産性を向上させる計画を作ってもらい、その取組状況を定期的に報告してもらうことが考えられます。また、荷主には役員クラスの物流管理統括者の選任、元請事業者には実運送事業者がわかる運送体制台帳の作成をお願いしたいと思っています。

4 物流生産性を向上させる個別施策

①標準パレット活用による荷役時間の削減

官民物流標準化懇談会のパレット標準化推進分科会では、標準規格のパレットを標準化された方法で運用すること

を通じて、パレット化可能なすべての荷物の効率的な輸送と保管を実現することとし、今年3月までに関係者に求める取組み、政府の推進策、ロードマップ等を策定する予定です。

②鉄道・内航海運へのモーダルシフト

モーダルシフト推進標準化分科会では、鉄道・内航海運の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増することを方針として示し、これが緊急パッケージに盛り込まれたところです。

鉄道・内航海運の現在の輸送能力は限られており、貨物を追加的に受け入れる余裕は多くありません。政府・荷主・物流事業者がそれぞれの中長期計画の中でコミットメントを表明し、輸送能力増強のための協調した公共・民間投資を行っていくことが重要です。脱炭素にも貢献するので、GX経済移行債の投資対象にしていただきたいと思っています。

講演② 「我が国の物流革新に向けた取り組み」

国土交通省物流・自動車局大臣官房審議官　長井 総和氏

1 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（3月）

物流業界の営業収入の合計は約29兆円、働く方も226万人、国内貨物のモード別輸送は、トンベースで9割超、トンキロベースでも半分以上が自動車ですが、トラックドライバーは年間の労働時間が全産業平均より2割長く、賃金が1割ほど低い、さらに有効求人倍率2倍と人が集まりにくい状況になっています。

この春からの年時間の残業規制に伴い労働時間も短くなり、これに合わせた物流ネットワークの構築が必要になってきます。その影響は、全産業、全方面に及び、特に農産品の関係、中国、九州といった地域に影響が出るという試算が出ています。

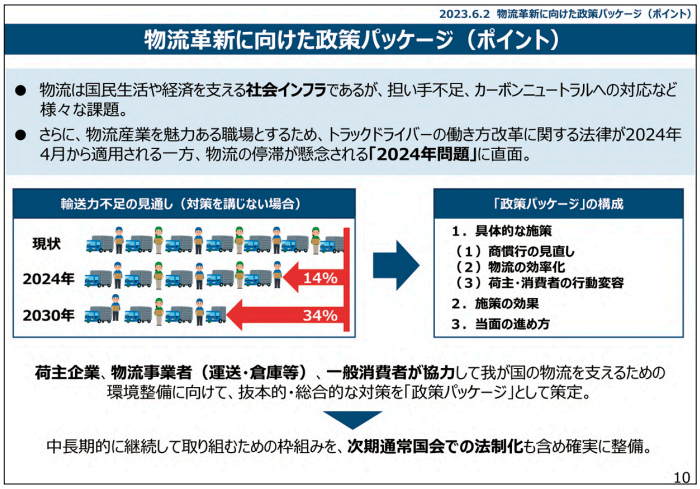
これは、2024年度だけの問題ではないというところがポイントです。2030年度には輸送能力が34%不足する可能性があり、構造的な問題として解決すべきと考えています。さらに、政策を打つ上で認知度向上の取り組みも重要です。

こうしたことを踏まえ、昨年3月、関係閣僚会議を発足しました。国土交通大臣だけでなく、農水大臣、経産大臣に主要メンバーとして入っていただき、政府を挙げての取り組みを進めようという機運が高まっています。

2 物流革新に向けた政策パッケージ（6月）

6月に取りまとめられた政策パッケージは、商慣習の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容という3本の柱で構成されており、荷主、物流事業者、一般消費者の皆さんが協力して取り組むことが、基本的な考え方になります。

荷待ち・荷役の削減、積載効率の向上、モーダルシフト、再配達の削減といったよ



うな措置をしっかりと取り組む必要があるとともに、現在、中長期計画として2030年度を視野に入れた取り組みも政府内で検討を進めています。

3 物流革新緊急パッケージ（10月）

政策パッケージの中で、特に早く取り組むべきものを具体的に検討し、整理をしたものが物流革新緊急パッケージです。設備投資やDXの推進、モーダルシフト、多様な労働力の確保に向けた支援などです。特に農産品への影響も出ますので、中継輸送の強化といったようなところも取り組んでいく予定です。

また、特に物流の効率化のため必要な予算を確保し、緊急パッケージに盛り込んだ施策についての補助や財政融資といった措置を講じているところです。

物流・自動車局の予算については、物流のDX、特に省人化・機械化に向けた取り組み、モーダルシフト推進のための大型コンテナ導入、パレット標準化、GXなど取り組みの支援といった措置を用意しています。ぜひご活用いただきたいと思います。

4 今後に向けて

私どもでは、荷主・物流事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向け、2024年度の法制化を推進しています。主な課題は、荷待ち・荷役時間の削減、一人当たり輸送量の向上、多重下請構造の是正等による物流の生産性向上、これに通じた適正運賃の収受とドライバーの賃上げです。

パネルディスカッション

「2024年問題を越え、物流の持続的成長に向けて」

（深井氏への質問）
――2024年問題が間近に迫った今、荷主企業として、物流の現状をどのように認識しどのように変えていくべきか、最優先で取り組むべきことは何か。

深井氏　現状の取り組みとして、①サプライチェーンの可視化、②業種業界を超えた情報の共有化、③これを柔軟かつ着実に推進できる人材の獲得なり育成、が挙げられます。①は、業務プロセスとそれに基づくコストを契約という形で明確化して初めて効率化や改革のインセンティブが生まれると考えています。②は物流事業者が情報のハブ、物のハブとして機能することで、共有化が加速するのではないでしょうか。そして何より③ですが、業務の変革を実現できる教育の仕組み、プログラムも準備していく必要があると思います。

荷主として物流事業者に期待することは

パネルディスカッションの様子

2つあります。1つ目は、サプライチェーン統合への期待です。調達物と製品物流の統合、パレット等の物流資材の物流を統合することによって、より効率的で持続可能な物流ができるのではないかと期待しています。

もう1つは、業種、業界を超えた連携です。当社でも物流業者のノウハウをもとに飲料メーカーとの混載を行い、容積と重量両面で生産性の向上が図れるということが分かってきています。こういった合積みの実現のためにも、物流業者のさまざまなノウハウを提供いただきたいと思っています。

――2030年、さらにその先を見据えて、物流の持続的成長に向けていかに取り組んでいくべきか。

真貝会長　中長期的な視点で言いますと、激甚化する自然災害への対応、物流の強靭化、カーボンニュートラルの実現などを踏まえ、物流の抜本的かつ革新的な改革が必要となります。各モードの強み、弱みを理解した上でモードルシフトを進めるとともに、物流全体の最適解を求める、新しい物流体系を関係者一体となって作っていきたい、それによって継続的で安定的な物流を中小企業にも確保していくことが大事だと思っています。

深井氏　あるべき姿、ありたい姿は、物流業者も荷主も一緒だと思っています。私たちは製品を通して社会のお客様に価値を提供していますが、それがお客様の手に届かなければ何の価値にもなりません。サプライチェーンを通して新しい価値を提供するという視点で協議する仕組みを作ることが、未来に向けて重要ではないでしょうか。

長井氏　輸送力不足がますます深刻になる中、物流を継続させるための取り組みの積み重ねが非常に大事になってくると思っています。中長期の視点で考えた場合、例えばＤＸなど骨太の対策が望ましいと思います。物流人材確保も重要な課題ですので、物流がいかに魅力的な産業なのかについても訴えていきたいと思っています。

根本氏　2024年問題は長距離ドライバー不足問題で、それを物流DXで解決しようとしています。今後10年間で実用化できる技術が増えてくると思いますが、人手不足が解消するわけではありませんから、物流DXは10年後も重要な課題としてあると思います。加えて、グリーントランスフォーメーションも重要です。物流分野が他の産業分野に先んじて脱炭素に貢献していくことを示すことが、中長期的に大事だと考えています。

「ベトナムにおけるメコン地域との物流連結性に見る現状と課題」に関する講演

令和5年度 第3回海外物流戦略ワーキングチーム会合を開催

12月22日（金）、全日通霞が関ビル（千代田区）において、令和5年度第3回海外物流戦略ワーキングチーム会合を開催しました。

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もので、会合には会員企業や国土交通省から40名（内18名がオンライン）が参加しました。

「ベトナムにおけるメコン地域との物流連結性に見る現状と課題」に関する講演

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」について調査を行っています。

会合の様子

熊本学園大学
伊津野範博氏による講演

国際物流政策の取り組みを説明される
国土交通省　鈴木淳氏

会合に先立ち、講演会では、熊本学園大学商学部長の伊津野範博（いづののりひろ）氏を講師として招き、「ベトナムにおけるメコン地域との物流連結性に見る現状と課題」と題しご講演いただきました。講演会には一般聴講(オンライン)を含めて合計84名が参加しました。

講演は、メコン地域の基礎情報、越境交通の現状と課題、今後の検討課題について説明されました。はじめに、メコン地域を取り巻く環境変化について、インドシナ半島の経済成長に伴う貿易活性化によって、連結性が強化されている事を紹介されました。続いて、越境交通インフラ整備や経済回廊について資料を用いて詳しく説明をされました。併せて越境手続きに関する諸制度の現状にも触れられました。

最後に陸路輸送へのシフトが進むうえで、それに応じた制度設計が必要であることが今後の検討課題であると締めくくり、講演は終了しました。

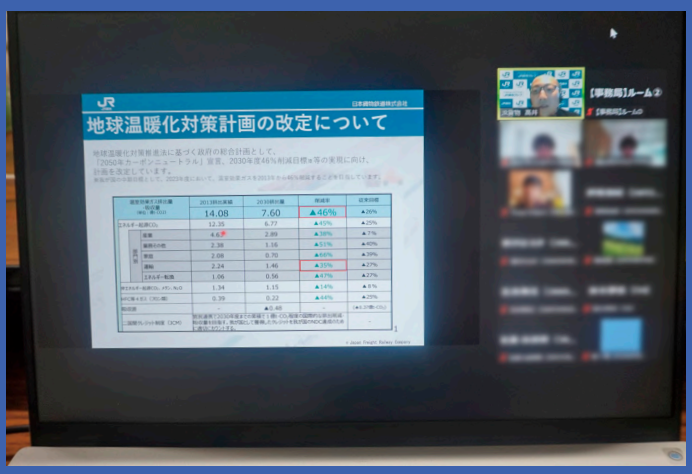
国土交通省から国際物流政策の取り組みについて説明

続いて開催されたワーキングチーム会合では、国土交通省物流・自動車局　国際物流室長の鈴木淳氏から「最近の国土交通省の国際物流政策の取り組み」について説明がありました。今回は、日中韓物流大臣会合にテーマを絞り、取り組みの状況を報告いただきました。

その後、事務局からベトナム物流事情実態調査の報告があり、報告書完成にむけた計画について確認を行いました。最後に事務連絡を行い、会合は終了しました。

『令和5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	令和６年１月27日(土)　大阪梅田ハービスHALL 出展24社　参加者42名
東京会場	令和６年２月10日(土)　東京都立産業貿易センター浜松町館 出展30社　参加者112名
Web①	令和５年12月９日(土) 出展30社、１団体　参加者 約131名
Web②	令和６年１月12日(金) 出展35社　参加者 約160名

第６回物流業界研究セミナー大阪

１月27日、大阪梅田ハービスHALLにおいて、会員企業24社と共同で開催し、大学3年生を中心とした42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8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8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、最後まで会場に残っている学生が多く、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、山田事務局長による『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「物流いいとこみつけ隊」のメンバーにより、「物流のリアル」と題して、入社してからの仕事内容と働いてみてのギャップ、物流業界の強み・弱み、働く人の特徴や求められる人材像など今までの経験を交えながら披露され、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「就活相談コーナー（個別相談）」では、学生より就活の悩みや不安、さまざまな質問や相談をする積極的な姿勢が見られました。

企業ブース

パネルディスカッション

山田事務局長講演会

長谷川理事長挨拶

参加企業（大阪）

SBSフレック、ＮＸ商事、Ｆ－LINE、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、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、日新、日鉄物流、ニチレイロジグループ本社、日本貨物鉄道（JR貨物）、日本通運、日本ロジテム、福山通運、丸運、三菱倉庫、ユーピーアール、ロジスティード

第10回物流業界研究セミナー東京

2月10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30社と共同で開催し、学生112名が参加しました。

東京開催でも、30分×全8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。「就活相談コーナー（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より、「各企業との対話（質問等）や雰囲気を知ることができた」「就職活動が本格化する前に業界研究ができた」「就職活動の不安や疑問が解消された」などの声が多く、出展企業からも、「本選考直前に学生と接点を持つことができてよかった」という声もあり、対面で開催する重要性を再認識できたイベントとなりました。

企業ブース

会場の様子

パネルディスカッション

山田事務局長　講演会

就活相談コーナー

参加企業（東京）

イーソーコドットコム、上野トランステック、SBSフレック、ＮＲＳ、ＮＸ商事、Ｆ－LINE、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、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、日新、日鉄物流、ニチレイロジグループ本社、日本貨物鉄道（JR貨物）、日本通運、日本ロジテム、福山通運、丸全昭和運輸、三井倉庫ホールディングス、三菱倉庫、安田倉庫、ヤマタネ、ロジスティード

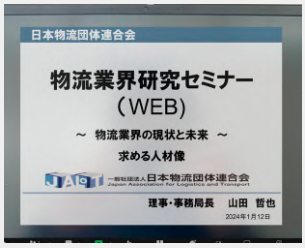
『令和5年度 物流業界研究セミナー』を開催

第４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回目（12月９日）は30社１団体参加で131名の学生が参加し、２回目（１月12日）は35社参加で160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、山田事務局長による講演会で、参加をしている各社の強みや特徴等を業種毎に解説した後に、会員企業によるセミナーを１クール 30分（全９クール）で、最大８社が別回線にて実施し、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。

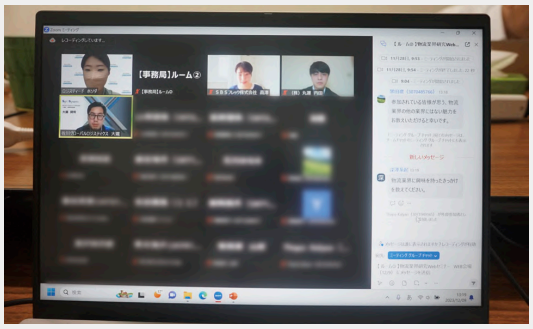
特別プログラムとして「物流いいとこみつけ隊」によるパネルディスカッションや物流業界＆就職活動質問コーナーも行われ、２日間で291名の学生が視聴しました。



講演会

説明中

パネルディスカッションの様子



質問コーナー

参加企業（Web1日目）

イーソーコドットコム、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、東洋埠頭、トナミ運輸、日新、日鉄物流、ニチレイロジグループ本社、日本貨物鉄道（JR貨物）、日本梱包運輸倉庫、日本パレットレンタル、日本ロジテム、福山通運、丸運、丸全昭和運輸、安田倉庫、ヤマタネ、ロジスティード、国際フレイトフォワーダーズ協会

参加企業（Web2日目）

ANA Cargo、イーソーコドットコム、上野トランステック、SBSフレック、ＮＲＳ、ＮＸ商事、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、鈴与、セイノースーパーエクスプレス、センコー、第一貨物、東陽倉庫、東洋埠頭、トナミ運輸、日新、日鉄物流、ニチレイロジグループ本社、日本貨物鉄道（JR貨物）、日本梱包運輸倉庫、日本通運、日本パレットレンタル、日本ロジテム、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、ロジスティード

「高齢者雇用の動向と先進企業事例」について講演会を実施

「第3回 高齢者活躍推進ワーキングチーム」を開催

12月７日（木）、全日通霞が関ビル会議室で「第３回高齢者活躍推進ワーキングチーム（座長：東京女子大学　二村真理子教授）」を開催し、オンラインを含む計18名が参加しました。

このワーキングチームは、物流業界において大きな課題となっている労働力不足において、その対応策の一つとして期待されている豊富な知識や経験を持つ高齢者の活躍について、必要な対応策等を検討することを目的としています。

「高齢者雇用の動向と先進企業事例」について講演

今回の会合では、最初に独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構の黒木朗充課長を講師に迎え、「高齢者雇用の動向と先進企業事例」と題した講演会を行いました。

【講演内容】

①高年齢者雇用に関する現状

さまざまな表やグラフ（日本の60歳以上の就業率の推移、60代就業希望者の最も希望する働き方、等）を用いて高年齢者雇用に関する現状について説明がありました。

②政府の動き

政府の方針等（経済財政運営と改革の基本方針2023、新しい資本主義のグランドデザインおよび実行計画2023改訂版）について説明がありました。

独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構　黒木 朗充課長

全体風景

③独立行政法人高齢・障害・求職者雇用支援機構について

同機構における各業務の位置づけや同機構の行っている産業別高齢者雇用推進事業についての説明がありました。

④先進企業の取り組み事例

高齢者雇用について先進的な取り組みを行っている企業の事例について説明がありました。

講演後の質疑応答では、参加者からさまざまな質問、意見が上がりました。

高齢者雇用に関する課題、問題点について討論

その後、事務局よりアンケート回答者や効果的な取り組みを行っている企業（他業界も含む）に対してヒアリング調査を実施中であるとの説明がありました。さらに、参加者から日頃感じている高齢者雇用に関する課題、問題点などを順に挙げていただき、討論を行いました。各企業が直面している具体的な課題について活発な意見交換がなされました。

なお、「物流業における高齢者の活躍推進」については引き続きこのワーキングチームで検討を進め、今後報告書として公表する予定です。

◆高年齢者雇用に関する参考資料

JEED Japan Organization for Employment of the Elderly, Persons with Disabilities and Job Seekers

高年齢者雇用に関する好事例等は、こちらからご覧いただけます。

1．高齢者雇用ガイドライン
https://www.jeed.go.jp/elderly/enterprise/guideline/index.html
現在、95業種（110件）のガイドラインをご紹介しています。

2．高年齢者活躍企業事例サイト
https://www.elder.jeed.go.jp/
企業の先進事例をはじめ、各種事例の情報提供をしています。

3．YouTube動画（JEED CHANNEL）
https://www.youtube.com/channel/UCnA1n5jB-GpC4qbdMt8wxXg
事業内容の説明やイベント等の動画を公開しています。

4．70歳雇用推進事例集

70歳雇用推進事例集2023
https://www.jeed.go.jp/elderly/data/q2k4vk000000tf3f-att/q2k4vk0000054mio.pdf
70歳雇用推進事例集2022
https://www.jeed.go.jp/elderly/data/q2k4vk000000tf3f-att/q2k4vk000002vgon.pdf
『70歳までの就業機会を確保する措置』を講じた事例をアイコン、図表、事例一覧などによりわかりやすく整理しています。

© 2023 JEED

令和５年度モーダルシフト取り組み優良事業者公表・表彰 大賞 事例紹介

受 賞 者：佐川急便株式会社
功績事項：飛脚JR貨物コンテナ便

モーダルシフト最優良事業者賞（大賞）を受賞した
佐川急便㈱栗和田取締役（右）

1 はじめに

1957年、飛脚業として京都から大阪間で一つの荷物をお届けすることからスタートした当社は、以来、「飛脚の精神（こころ）」を受け継ぎながら、お預かりした大切な荷物を「お客様の心とともに」お届けしてまいりました。現在では、こうした宅配便サービスを中心に多くのお客様にご活用いただき、生活インフラの一部として位置づけられています。一方で、安心で安全なサービスを維持していくためには、環境対応のほか、社会課題の一つとして注目されている物流の「2024年問題」への対策が急務です。

今回大賞をいただいた「飛脚JR貨物コンテナ便」サービスは、昨今加速しているカーボンニュートラルへの取り組みに対し、お客様のスコープ3であるサプライチェーンにおけるCO_2排出量の削減に物流事業者として貢献するべく、トラック輸送に比べCO_2排出量の少ない鉄道輸送を利用します。お客様の期待が高まるモーダルシフトの一環であるとともに、物流の「2024年問題」でもあるトラックドライバーの労働時間管理の解決の一つとなると考えます。持続可能なサプライチェーン構築に貢献する物流サービスである「飛脚JR貨物コンテナ便」の提供を通じ、お客様が抱えている「2024年問題」や環境問題の解決に少しでも貢献できる提案につながったことは当社にとって大きな喜びとなりました。

2 物流業界のモーダルシフトについて

近年、当社が関わる物流業界では、物流の「2024年問題」が連日のようにマスコミで取り上げられ、高い関心を集めています。この問題は、働き方改革関連法によって2024年4月1日以降、トラックドライバーの年間時間外労働時間の上限が規制されることから発生するもので、こうした制限により従来通りの輸送能力を維持することが難しくなる懸念があります。その中で、有効な対策として注目されているのが「モーダルシフト」です。モーダルシフトは、トラックなどの自動車を使った貨物輸送を鉄道や船舶など別の輸送方法に切り替え

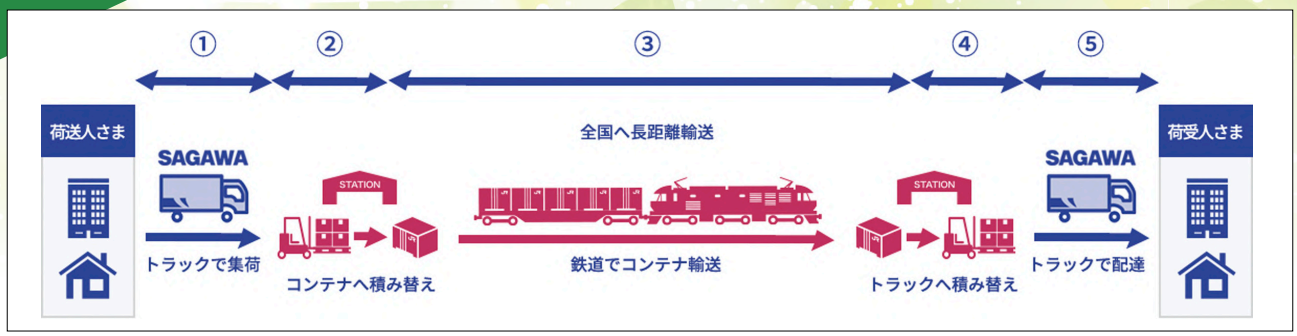
ることを指します。この取り組みは、過去にも注目されたことがあります。1997年に京都で開催された気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）で採択された京都議定書において、先進国に対して温室効果ガスの削減目標を義務付けたもので、モーダルシフトが有効な手段として取り上げられました。具体的には、トラック輸送から鉄道や船舶への転換により、温室効果ガスの排出を大幅に削減できるとされています。

物流の「2024年問題」においても、トラックドライバーの年間時間外労働時間の制限により、輸送能力が減少する可能性があります。この課題に対して、トラックからフェリーや船舶へのモーダルシフトが有効な対応策として注目されており、昨年6月には物流の革新に関する関係閣僚会議が「物流革新に向けた政策パッケージ」をまとめ、船舶へのモーダルシフト推進を明確にしています。これにより、効率的で持続可能な物流システムの構築に向けて動いています。

3 サービスの概要と導入の経緯

かねてより、当社は日本貨物鉄道株式会社様（以下：「JR貨物」）の協力を得て、2002年から東京から大阪までの幹線輸送を電車型特急コンテナ列車「スーパーレールカーゴ」に切り替えた輸送を開始するなど、モーダルシフトにいち早く取り組んでまいりました。さらに、両社における人事交流の実施や、一部の輸送を鉄道に切り替えるサービスを特定の荷主様にチャーター輸送として提供したりするなど、長年にわたり信頼関係を築いてきました。そのような中で、大きな契機は、2020年の新型コロナウイルス感染症の感染拡大です。当時、ドライバーが新型コロナウイルス感染症に感染することで、荷物を運ぶことができなくなった荷主様からのご相談が急増しました。しかしながら、当社のトラック輸送だけでは、全てのニーズにお応えすることができず、代替案として鉄道輸送を提案させていただくという事案が多々発生し、新たな輸送モードとして、鉄道輸送の商品化を現実的に検討し始めました。

それと同時に、昨今の環境負荷低減などに向けた荷主様の環境対策やＳＤＧｓに関するニーズの高まりを受けて、特定の荷主様へチャーター便として提供していた鉄道コンテナ輸送の商品化を具体的に目指し、2022年4月から全国各地でトライアル輸送を開始しました。当初は輸送コストやリードタイムなどの課題がありましたが、全国に427ヵ所ある佐川急便の営業所を積替場所として利用するなどして対応し、荷主様の理解を得ながらニーズに応えることで、2023年2月には「飛脚JR貨物コンテナ便」サービスを販売開始にいたりました。このサービスは、宅配便では取り扱いが難しい大きな荷物や一度に大量の荷物を送



る場合に、最大積載量5トンの12フィートコンテナをコンテナ単位で貸し切って利用することができ、幹線輸送の部分を通常のトラック輸送から鉄道へ切り替えて輸送するものです。鉄道コンテナが進入できないビルや狭い道路などでも、通常のトラックで集荷し、貨物駅近くの営業所や貨物駅構内の積替ステーションでトラックから鉄道コンテナに荷物を積み替え、鉄道輸送します。このように、輸送の一部を鉄道に切り替えることで、一運行におけるCO_2排出量を80％以上削減することができ、環境負荷低減と、安定的で持続可能な輸送を提供しています。

4 今後の取り組みについて

物流の「2024年問題」への対応や環境負荷の低減などから、荷主様の鉄道貨物輸送へのニーズは今後も高まることが予想されます。また、近年において、自然災害や事故などにより、高速道路などが寸断されたときのBCP対策の一環として鉄道輸送を検討する企業もあります。一般的に鉄道輸送はトラック輸送に比べ環境に優しく、通常のトラックによるチャーター輸送と同等で安定したサービスの提供が可能です。さらには、鉄道輸送に切り替えることで、ドライバーの負担が大きいトラックの長距離運行を削減できるため、物流業界全体の課題解決にも寄与したいと考えています。

受 賞 者：全国通運株式会社
功績事項：卸売業者、小売業者と連携した鉄道貨物輸送への転換

1 はじめに

モーダルシフト最優良事業者賞（大賞）を受賞した
全国通運（株）長岡取締役（右）

全国通運では、「モーダルシフト推進協議会」活動を主軸において、営業活動を展開しています。それは、物流事業者だけの提案でモーダルシフトを実現する事が困難な状況になっているからです。モーダルシフトを推進するには、荷主企業の理解・協力がなければ成しえないと考えており、荷主企業と、物流事業者であるJR貨物、弊社が同じテーブルにつき、課題を共有することで、協働で対策に取り組むことが一番です。このような状況下で、弊社の取り組みが大賞を受賞したことは着実に成果を上げ、ここまで拡大出来たことを評価していただいたからだと思います。

件の取り組みのスタート当初は、「取り扱い品目の拡大は難しい」と感じていました。スーパーマーケットの共同出資によるコーペラティブ･チェーンである株式会社シジシージャパン様に「プライベート商品を鉄道コンテナで輸送しませんか」とご提案をした時、「物流コストの削減が出来る区間であれば、グロサリー商品で試してみよう」という答えをいただいたからです。ましてや青果物の輸送までは全く考えていませんでした。それは我々が青青果物は足が速く、温度管理に厳しいため、自然災害等で列車遅延や列車運休がある鉄道輸送は不向きと決めつけていたからです。しかしスーパーマーケットは青果物の取り扱い量が膨大です。シジシージャパン様と共に青果物輸送への検討を行い、更にシジシーグループ加盟企業で道央地区を中心に営業展開しているスーパーマーケットである株式会社ラルズ様をご紹介していただきました。そして、数ある青果物の中から、比較的日持ちのする玉葱の北海道発送をスタートさせました。

これらの輸送が好調だったことから2016年3月に、株式会社シジシージャパン様、株式会社ラルズ様、日本貨物鉄道株式会社様、そして弊社の4社で国土交通省物流総合効率化法の認定を受け「モーダルシフト推進協議会」を立ち上げるに至りました。協議会では、物流コスト・二酸化炭素排出量の削減効果を「数値化」し「数値目標」を掲げ、各社で数値の「見える化」を実施することにより鉄道輸送への機運を高め、まずは人参や馬鈴薯など土物類を中心に輸送し、ブロッコリーやキャベツの葉物類、みかんやキウイといった果物類まで輸送品目を拡大することが出来ました。結果、立ち上げ1年目で12ftコンテナ450個の輸送を実現させ、従来のトラック輸送と比較し、CO_2排出量を60%削減することに成功しました。

その後、この協議会活動の方針に賛同してくれた、シジシーグループ加盟企業で広島県を中心に営業展開をしているスーパーマーケットのフレスタ様が2019年に、新潟県を中

心に営業展開をしているスーパーマーケットである原信ナルスオペレーションサービス株式会社様が2022年に参加し、現在参加企業は計6社となりました。2023年度は12ftコンテナ1850個分の計画を立て、本年度の計画は達成できる見込みです。

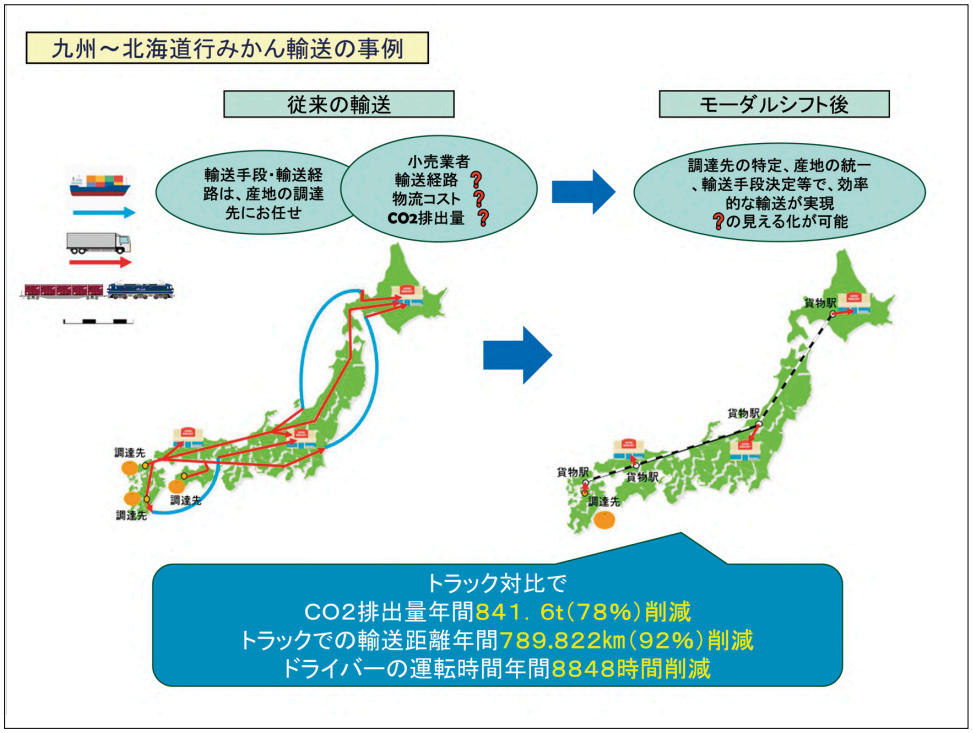
このような広がりから、今回大賞を戴いた「卸売業者と小売業の連携によるモーダルシフト」は、各小売業者がこれまで輸送手段を生産地に任せ、少量輸送で非効率な輸送だったものを「見える化」し、調達先の特定、商品や産地を統一することで効率的な輸送を可能にし、鉄道輸送を実現させることが出来ました。

2 現在の取り組み

先述の通り、2016年3月に「鉄道推進モーダルシフト協議会」を立ち上げたことが始まりです。加盟各社の役割は、ラルズ様、フレスタ様、原信様が農産品目の選定と物量の検討、シジシージャパン様がトラック輸送から鉄道輸送の転換に関する調整とコスト削減策、更に出荷元の積込作業の改善等を行っていただいています。日本貨物鉄道様は各会社からのニーズをトラックから鉄道輸送に切り替えるための輸送ルートの提案、輸送ルート毎のCO_2排出量の削減効果の取りまとめ等をしていただき、弊社は集荷・配達の作業手配と作業改善要望の調整を担当しています。各社の地道な歩み寄りの効果として、これまで鉄道輸送では、事例の少ない品目（青果物や卵）についてもチャレンジし、現在は、多品種の輸送を可能にすることに成功しています。

本事業の一部事例「みかんの輸送」の紹介です。これまでは仕入先が生産地に輸送手段を任せていたので輸送経路はバラバラで、仕入先もどういった手段で運ばれてくるのか把握していないのが現状でした。しかし、協議会でラルズ様、フレスタ様、原信様の各仕入業者が買付商品のモノの流れを「見える化」させ、調達先の特定、商品の統一、事前に販売計画をして物量を安定させて選果場に集約することで、鉄道輸送を可能にしました。

もちろん青果物ならではの課題もありました。みかんの輸送は、例年9月下旬から始まるので、その前提で輸送計画を策定していました。しかし、指定された日時に集荷先の選果場に行ってみると、その夏の異常なまでの酷暑による生育不良、長雨・日照時間不足による、みかんの着色不足で、12ftコンテナを賄うほどの出荷数量が揃っていなかったのです。この背景には、輸送者側でも「集荷日までには荷物は揃ってい



るだろう」、選果場側でも「出荷当日までにはみかんに色がつくだろう」「収穫物が揃うだろう」という予測があったため、直前の連絡をしなかった事が挙げられます。その後の対策として、事前の状況確認連絡を入れることとし、現在、選果場ではスムーズな積込み体制を整えることができております。このように、青果物の輸送では、天候や生育状況で出荷量が日々変わる特有の難しさを感じる場面があり、最適解を目指して輸送に取り組んでおります。

また、協議会の取り組みとして、一般のお客様向けに店頭向け専用ポスターやＰＯＰ広告を作成し、環境に優しい鉄道で商品を調達して、販売していることを消費者の皆様にも発信しています。写真３は今年度作成したポスターです。実際に店頭で商品と共に展開することでお客様に環境配慮への取り組みをＰＲしております。

写真１　集荷前の荷姿

写真２　積込後の荷姿

写真３　2023年度作成の店頭向け専用ポスター

3　今後の課題・改善と目標

今後の課題・改善について、全国通運が主体的に取り組まなければいけないことは、まずパレット化の推進です。現在行っている輸送はバラ積みバラ卸しが多く、商品によってはサイズ別や等級別の混載もあり、積み込み、取り卸しに作業時間を要しています。今後、協議会で品目を選定し着実にパレット化を推進していきたいと思います。

次に温度管理コンテナの導入です。温度管理が求められる農作物・畜産物を輸送するにあたり、現状はドライアイスを積載してコンテナ内部の温度上昇を制御して輸送しているケースがあります。今後は温度管理が出来るコンテナの需要が高まると想定しており、また、品質保持の観点からも温度管理コンテナ増備の検討を進めます。

そして我々協議会の今後の目標は、「鉄道推進モーダルシフト協議会」に賛同する企業を増やすことです。シジシーグループ加盟企業に協議会活動にも賛同・参加していただくことで、取り扱い品目・輸送区間を拡大し、輸送の効率性を高めていくことができます。ひいては、農林水産物・食品等の持続可能な物流の実現につながりますので、物流事業者としてできることを最大限行う所存です。

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39回

NX商事株式会社

ロジスティクス・サポート事業部
ソリューションセールス部（グローバルセールス）係長
坪井　純代さん

PROFILE
1997年入社。梱包事業部（当時）で庶務、経理等を担当。1998年国際営業部、2001年ロジスティクス・サポート事業部ソリューションセールス部に異動。2013年東日本営業統括部に異動。2021年ロジスティクス・サポート事業部ソリューションセールス部に異動、現在に至る。2005年、2009年に産休・育休を取得。学生時代はバスケットボールやダンスなどスポーツに専念。体育会系のオープンマインドで仕事と家事・育児を両立させている。

プロフェッショナルチームで新規開拓を推進

――入社後の経歴を教えてください。

入社後は、現在所属しているロジスティクス・サポート事業部の前身にあたる梱包事業部で、庶務や経理を担当しました。翌年、国際営業部に異動し営業補佐を担当した後、2001年にロジスティクス・サポート事業部に戻りました。新人のときとは異なり、請求業務や設備管理補佐など多様な業務に携わりました。2005年と2009年に産休・育休を取得。復帰してしばらくたった2013年に東日本営業統括部に異動しました。本格的に営業に携わることになったのはこのときからです。2021年に再びロジスティクス・サポート事業部に戻り、現在に至っています。

――現在の業務について教えてください。

ソリューションセールス部は主に輸出貨物の梱包セールスをしており、私が所属するグローバルセールスチームは、新規顧客開拓に特化しています。お客様のご要望に応じて、梱包を中心としたロジスティクス全般のサービス提案を行っています。チームは上司2名、同僚1名、私の4人体制です。3人とも海外や国内の最前線の現場で活躍してきたプロフェッショナル。互いの知識や経験を生かし補完し合いながら、チーム一丸となって新規開拓に取り組んでいます。

――業務にあたる際、心がけていることを教えてください。

上司、同僚、部下にかかわらず、感謝の気持ちを持つことです。仕事は一人で成立するものではありません。特に私たちの仕事の先には、お客様のオペレーション担当者や作業現場に携わるスタッフをはじめ、多くの人々が関わってくれています。時にはこちらの要望に応じていただいたり、助けてもらったりすることもありますので、そのようなときは必ず感謝の言葉を忘れないようにしています。

タスクマネジメントでオンオフを切り替え

――やりがいを感じるときはどんなときですか。

営業なので、やはり自分が手掛けていた提案が成約に結びついたときです。新規営業は、ターゲットの選定から、アポ取り、お客様のニーズに最適なサービスのプランニング、提案と、いくつものプロセスを重ねます。時間や手間がかかる分、自分がやってきたことが報われたと思うとうれしいですし、その際に感じる達成感や充実感が、営業の醍醐味だと思っています。

また、大型設備など部品の状態で輸出し、現地に到着してから組み立てるものがあります。お客様から、現地で完成品になった姿が撮影された写真等を見せていただいたときには、一連の業務のゴールを見た思いになりました。そうしたこともやりがいになっています。

坪井さんが担当した貨物の輸出作業の様子

休日は息子さんの野球の応援

北欧食器コレクション

――現在抱えている課題などはありますか。

タイムマネジメントです。育休から復帰して以来の大きなテーマです。「家には仕事を持ち込まない」をルールにしていますので、時間内にその日の仕事を終わらせなくてはなりません。日々、時間との闘いです。仕事が終わらないと周囲の皆さんに迷惑がかかってしまうため、やるべきことを管理できるように、手帳にオンとオフのタスクを全て書き出し、都度チェックするようにしています。

――ワークライフバランスについて心がけていることなどはありますか。

今の話とつながりますが、オンとオフはきっちり区別するようにしています。子どもたちが成長するにつれ学校の用事など、プライベートでもやらなくてはならないことが増えてきました。娘は大学生になりましたが、息子は中学生なのでまだ手が掛かりますし、休日は息子が入っている野球部の試合があれば観にいくようにしています。また、北欧食器を集めるなど、自分自身の楽しみも大切にしています。職場環境においても現在はシステムや社内のルール等も整備されてきていますので、入社当時と比べ、ワークライフバランスがとりやすくなりました。

――今後の抱負を教えてください。

輸出梱包の見直しはお客様の物流改善にもつながります。今後もお客様の課題解決をサポートし、お客様のお役に立ちたいと思っています。そのためにも、輸出梱包にかかわる貿易、通関についての知識も深め、物流のオールラウンダーになりたいと考えています。また、香料や化粧品など、日ごろから興味を抱いている業界へのアプローチも密かに狙っています。

――ありがとうございました。

会社概要

NX商事株式会社

本社所在地：東京都港区海岸1-14-22
設　　立：1964年
代 表 者：代表取締役社長　秋田　進
資 本 金：40億円
社 員 数：2,756名
拠 点 数：国内185拠点、国外11拠点
※数値はいずれも2023年4月1日時点

本社社屋

【事業概要】

2024年に創業60周年を迎えるNX商事は、物流業界を代表するNXグループ（旧：日本通運グループ）の中核商社として、物流の効率化を図り、付加価値を高めることで成長してきた。事業領域は多岐にわたり、【物販領域】における各種物流関連商品・機器の提供、【ファイナンス領域】における保険サービスの提案、【エネルギー領域】における石油・ガス等の燃料供給、【物流サポート領域】における特殊車両の製作や車両の整備、輸出梱包など。高機能複合商社として物流のあらゆる場面を支えている。

令和5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

みんなで地球にやさしい物流を
グリーン物流パートナーシップ

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、12月18日に砂防会館別館において、令和5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、優良事業者表彰、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。

※グリーン物流パートナーシップ会議：物流分野の排出量削減に向け荷主と物流事業者が連携した取組を支援する場として発足、優良取組を行った事業者を表彰しています。

国土交通大臣表彰

異業種連携によるDFL、DXを活用した2024年問題解決への取り組み

受賞事業者

- 鈴与株式会社
- アサヒロジ株式会社
- 住友精化株式会社
- ダイオーロジスティクス株式会社
- 日本ノボパン工業株式会社
- 株式会社ＰＡＬＴＡＣ
- ユニリーバ・ジャパン株式会社
- ライオン株式会社
- 公益財団法人流通経済研究所

経済産業大臣表彰

小売業の発注スキームの転換から車両削減・物量平準化の実現

受賞事業者

- アスクル株式会社
- 花王グループカスタマーマーケティング株式会社
- コクヨ株式会社

国土交通省

物流DX・標準化表彰	独自のCO_2可視化サービスにより、排出量削減効果の見える化を実現 ◆株式会社ライフサポート・エガワ 他13社
物流構造改革表彰	持続可能な「北海道のライフライン」物流ネットワークの強化構築～しなやかな物流の実現～ ◆北海道ロジサービス株式会社 他5社
強靭・持続可能表彰	本州最北端の青森県下北郡向け荷物の共同輸配送 ◆佐川急便株式会社 他1社
グリーン物流パートナーシップ会議特別賞	地方港活用によるグローバルサプライチェーンの効率化 ◆三井倉庫ホールディングス株式会社 他3社

経済産業省

物流DX・標準化表彰	ガラスびん業界におけるパレット共同回収による効率化の実現 ◆日本ガラスびん協会 他11社
物流構造改革表彰	「着荷主」としての物流の経営戦略化と物流戦略的パートナー関係の構築 ◆イオン北海道株式会社 他2社
強靭・持続可能表彰	異業種での重軽混載トレーラ2拠点スイッチ定期輸送 ◆大王製紙株式会社 他3社
グリーン物流パートナーシップ会議特別賞	【商習慣の改革】納品リードタイム延長による拠点集約、一貫パレット輸送の実現 ◆江崎グリコ株式会社 他3社 農林水産物・食品等における持続可能な物流システム構築モデル ◆株式会社シジシージャパン 他5社

2023年度版「数字でみる物流」のご案内

2023年度版「数字でみる物流」概要

Ａ６版　ポケットサイズ
2024年3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

11月	25日	物流業の海外進出に向けた諸外国の物流事情実態調査　ベトナム現地調査(～ 12/2)
12月	7日	第3回高齢者活躍推進ワーキングチーム
12月	9日	物流業界研究セミナー WEB
12月	18日	グリーン物流パートナーシップ本会議　物流パートナーシップ優良事業者表彰
12月	22日	第３回海外物流戦略ワーキングチーム

2024年

1月	12日	物流業界研究セミナー WEB
1月	27日	物流業界研究セミナー大阪
1月	29日	物流連シンポジウム　新年賀詞交換会
2月	7日	第3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
2月	10日	物流業界研究セミナー東京
2月	27日	論説委員・解説委員懇談会
3月	1日	第4回海外物流戦略ワーキングチーム
3月	4日	第2回経営効率化委員会
3月	8日	第2回国際業務委員会
3月	11日	第2回物流環境対策委員会
3月	13日	第2回人材育成・広報委員会

編集後記

弥生３月…　暖かくなってきた風に春の息吹を感じる今日この頃…。五感で感じる四季の移ろいを毎年楽しみたいのですが、暖冬に猛暑、地球温暖化の影響が心配です。我々に今できること、環境問題への取り組みの重要性をあらためて考えさせられる次第…。(M)

春について昔の人は次のような言い回しを残しています。「春宵一刻値千金」「春眠暁を覚えず」。これらを夜更かし・寝坊の言い訳にすることなく、今年も春を堪能したいと思います。(N)

（参考）朝日新聞（２０２３年１２月２６日）

物流連合会報 Grow
2024年3月発行　107号

発行所　一般社団法人　日本物流団体連合会
発行人　代表理事・理事長　長谷川　伸一
編集人　業務執行理事・事務局長　山田　哲也
〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-3-3　全日通霞が関ビル5階
TEL　03-3593-0139　FAX　03-3593-0138
URL　https://www.butsuryu.or.jp

ミックス 責任ある木質資源を使用した紙 FSC
Printed with UV Ink VOC Free