

Grow

No. 111

2025
March



C O N T E N T S

会員の皆様へ.....	1
潮流.....	2
「創業以来危機と機会の繰り返しで、常に挑戦し乗り越えてきたDNA」をバネに、 コロナ渦を耐え乗り切り、貨物、旅客輸送とも新たな飛躍へ。 航空ネットワークとスピードを生かして日本の地域を結び、物流発展に貢献していく。 片野坂 真哉 ANAホールディングス株式会社 取締役会長	
令和7年物流連セミナー「物流革新への取り組みと今後の展開」を開催 ...	7
令和7年新年賀詞交換会を開催.....	12
令和6年度『物流業界合同説明会』を開催.....	14
令和6年度グリーン物流パートナーシップ会議.....	18
令和6年度 モーダルシフト優良事業者大賞表彰 大賞 事例紹介 ...	20
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	22
日本通運株式会社 佐藤 修子さん	
国際業務委員会.....	24
・インド産業の現状と今後の講演と、国際物流政策の取り組みについての説明	
「数字でみる物流」2024年度版のご案内／	25
最近の活動状況／編集後記	



令和7年物流連セミナー



令和7年新年賀詞交換会を開催



令和6年度『物流業界合同説明会』



表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」

首都高速道路と墨田公園

東京都中央区の江戸橋JCTから、東京都葛飾区の堀切JCTへ至る首都高速6号向島線は、S1川口線（東北自動車道）方面・中央環状線方面と都心を結ぶほか、6号三郷線（常磐自動車道）方面・7号小松川線（京葉道路）方面とも結んでいる。浅草の近く、隅田川の上を走る6号線をまたいで台東区側、墨田区側に広がる隅田公園は、関東大震災で壊滅的な被害を受けた東京の復興事業の一環として整備された。桜の名所である。

会員の皆様へ

会長 真貝 康一

昨年は、ロシアによるウクライナ侵攻やイスラエルと周辺諸国との紛争について、終息が見えず長期化する一方、アメリカ大統領選挙の結果や中国の景気停滞の影響もあり、世界景気の動向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、元旦に能登半島地震が発生し、「南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）」が初めて発表されたほか、猛暑や大雨災害等、自然の変化の影響を大変多く受けた年でもありました。

我々物流業界においては、4月にいよいよ「物流の2024年問題」トラックドライバーの時間外労働規制の適用が開始されました。

この対応については、国において改正物流法の公布、物流関係予算の大幅な増加や、「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」の公表等さまざまな動きがあり、「持続的な物流の発展」を目指す国の強い意志が示された年でありました。

このようななか、物流連でも多様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」では、学生を対象として従来行ってきた物流業界セミナーやインターンシップについて、学生の就職活動の早期化に対応し、会員企業のご協力のもと、時期や運営方法を見直しました。その結果、夏のイベントについては、昨年と比較し学生の参加数が大幅に増加しました。そのほか、少人数を対象とする物流業界セミナー・座談会をWebで新たに開催する等、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、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組み強化」では、一昨年より実施してきたベトナムに対する調査のとりまとめを行い、それに続くものとしてインドの物流事情の調査を開始したほか、世界情勢の不安定化や感染症拡大により中止してきた海外物流視察団を9年ぶりに結成し、タイ・ベトナムの物流施設に対する視察を行いました。

「物流環境対策への取組み」では、モーダルシフトを強力に推進するという国の方針を受け、物



流連としてもこれまで以上に「モーダルシフト」の促進を図るため、従来行ってきた表彰制度である「モーダルシフト取り組み優良事業者賞」について、荷主企業も共同で応募できるようにする等、規程と名称を見直し、装いも新たに「モーダルシフト優良事業者大賞表彰」として実施しました。

「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、また激甚化する自然災害への対応やカーボンニュートラル実現への対応等、さまざまな課題に直面しているなか、今後も物流の持続的な成長を実現していくためには、物流構造の抜本的かつ革新的な根幹からの改革が社会から求められており、国や地方自治体、荷主の皆様・一般消費者の皆様など、関係者すべてが連携・協力し、モーダル総体での「モーダルコンビネーションの最適解」を追求していかなければなりません。

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、物流業界が抱える様々な問題について、荷主・消費者等一般の皆様にご理解をいただき、ご理解をいただき取り組みを、引き続き国と連携して積極的に進めていく所存です。

新しい年を迎えるにあたり、本年が物流業界にとり飛躍の年となること、そして物流の現場での安全を祈念し、皆様のご支援とご協力をお願い申し上げます。新年の挨拶とさせていただきます。



「創業以来危機と機会の繰り返しで、常に挑戦し乗り越えてきたDNA」をバネに、コロナ禍を耐え乗り切り、貨物、旅客輸送とも新たな飛躍へ。航空ネットワークとスピードを生かして日本の地域を結び、物流発展に貢献していく。

片野坂 真哉 氏

ANAホールディングス株式会社 取締役会長

◆最近の世界情勢、経済情勢等について

——ロシアのウクライナ侵攻や、選挙イヤー（2024年）を受けての各国での政権交代など、政治情勢は予断を許せません。一方、旅客や貨物の動きは回復傾向にあるなど、経済情勢には明るさも見られます。こうした情勢について、どう御覧になっていますか。

世界ではロシアによるウクライナ侵略の長期化に加え、中東情勢の悪化など、地政学的リスクが拡大しています。また、去年は主要国で選挙が相次ぎ、今年1月には4年ぶりにトランプ氏がアメリカ大統領に就任しました。自国第一主義や保護主義の台頭への懸念が再び高まっていることや政策転換の影響が多方面に及ぶことも想定されるため、特に今年は急激な環境変化に対する洞察力と対応力が求められる年になると感じています。世界経済では、米国経済が堅調さを維持する一方で、世界的な金融引き締めや中国経済の先行き懸念等が景気の下振れリスクとして想定されます。日本経済は、歴史的円安や物価高が続く中、設備投資は好調となっており、去年は日経平均株価も4万円台を記録しました。日本銀行はマイナス金利の解除に踏み切るなど、金融政策にも大きな転換点が訪れています。景気の先行きとしては、雇用・所得環境の改善も進み緩やかに回復していくと見ています。

私たち航空事業に目を移すと、旅客事業は旺盛な訪日需要とレジャー需要に支えられ足元の国際線旅客・国内線旅客はともに好調に推移しており、旅客需要の堅調は今後も続くと思われています。貨物事業は、コロナ禍の収束により旅客便がかなり回復してきていることに加え、フレーター（貨物専用機）の高稼働も続いて

います。需要の面では、さまざまな分野での「遅れ」による輸送需要が見られます。例えば、コロナ禍での半導体不足で生産が遅れていた自動車の買い替え需要や、AI（人工知能）技術の活用がさまざまな分野に浸透しつつある中、半導体供給が追いついていない状況が未だに継続しています。また、旺盛な中国発EC市場の拡大は需要の引き上げをけん引しています。こうした状況を踏まえても、国際貨物流動の大動脈であるアジアから欧米向けを中心とした需給が一気に緩むことはないと思っています。一方で、米国の関税政策による貿易全体への影響や、中国発EC貨物の猛攻に待ったをかける動きも出始めています。いくつかの国・地域では小口貨物輸入優遇（減免税）の動きも出てきており、これらの需要減退リスクへの注視をしていく必要があります。

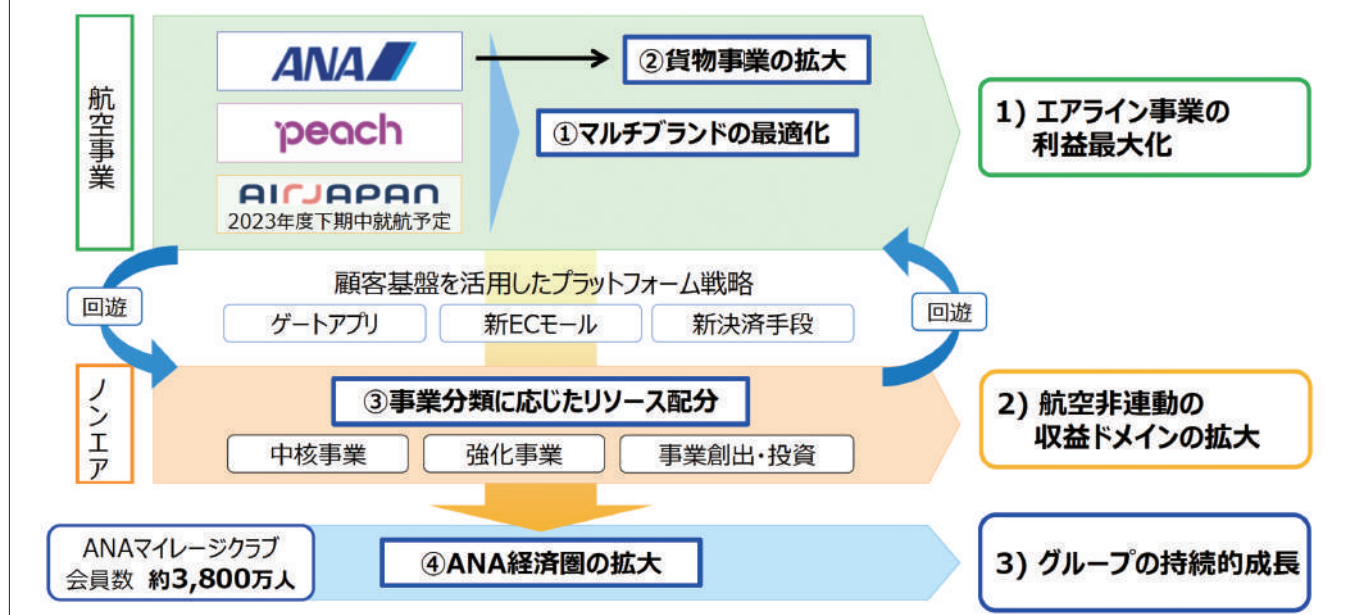
◆グループ中期経営戦略について

——2023～2025年度にわたる中期経営戦略を進めておられますが、手応えについてはいかがでしょうか。

2023～2025年度中期経営戦略では、成長回帰への足元固めと経営ビジョンの実現に向けた変革の3年間と位置付けています。航空事業を中心に収益を拡大しつつ、航空事業以外（ノンエア）を強化、航空とノンエア事業間をお客様に回遊してもらう流れを作っていく、まずは利益水準や財務体質をコロナ前の状態に復元させるという目標を掲げています。そして2026年以降は本格的な成長軌道に回帰していくフェーズと捉え、コロナ前を上回る利益水準と強靱な財務基盤の構築を目指しています。初年度の2023年度は回復する旅客需要に支えられ計画を大幅に達成することができました。

<2023-2025年度中期経営戦略 事業戦略3本柱>

- マルチブランドの最適化と貨物事業の拡大によるエアライン事業の利益最大化
- 事業分類に応じたリソース配分による航空非連動の収益ドメインの拡大
- グループの持続的成長に向けたANA経済圏の拡大



2024年度においても国際旅客はアジア、北米を中心とした訪日需要、国内旅客は好調なレジャー需要が堅調に推移し概ね計画通りの進捗となっています。

——貨物事業の拡大を含むエアライン事業の利益最大化を柱の一つに据えておられます。貨物事業についての展望をお聞かせください。

この数年間、貨物事業への投資も積極的に行っています。2019年のB777-F大型貨物機の導入(2機)や貨物基幹システムの刷新、24年10月には成田空港の貨物施設も増強しました。新たに運用を開始した第8貨物ビルの供用開始によって、これまで分散していた貨物上屋を集約してAGV/AGF*を活用した自動化を進め、従業員が高度な専門性を必要とする業務に注力できる環境を整えました。また、医薬品専用庫と温度管理庫を新設し、センシティブな貨物の取り扱いもできるようになっています。航空貨物の主力商品である半導体製造装置の輸送には高度な輸送品質が求められるため、航空会社の選定時には就航地や機材サイズだけでなく、ハンドリングスタッフの質が勝負を分けます。当社の成田空港では特殊貨物輸送の専門スキルを備えた人員を選抜し、「プロフェッショナルユニット」としてチーム化することで輸送品質を全面に打ち出した差別化を図っています。このプロフェッショナルユニットは半導

体製造装置以外にも、温度管理を求められるワクチンや動物の輸送、美術品や危険物、電子機器類の空輸オーダーにも対応します。

日本貨物航空(NCA)のグループ化に向けた準備も進めてきていますが、事業規模の単純な合算ではなく、ANAとNCAの機材やネットワークの融合、人財などの

ボーイング777型フレイター

- ・航続距離は約9,200km、搭載可能重量は約100トンの大型貨物機
- ・アジア=北米のネットワークで、特殊貨物など多様な貨物をスピーディーに輸送



成田 第8上屋(2024年10月より稼働)

- ・ANA最大規模の貨物上屋 延べ面積:約6.1万㎡ (うち、上屋面積:約3.8万㎡)



*AGV= Automatic Guided Vehicle(無人搬送車) /
AGF= Automated Guided Forklift(無人搬送フォークリフト)

AGV

・これまで上屋内でフォークリフトで行っていた作業を自動化する



シナジー発揮に大いに期待しています。貨物事業はこれから航空事業の利益最大化の柱の一つとしてさらに伸ばしていきたい考えです。

——ESG経営についても注力され、気候変動対策やCO₂排出量の削減について、さまざまな取り組みをされておられますが、特に工夫されている、あるいはご苦労されている点などがありましたらお聞かせください。

気候変動対策やCO₂排出量の削減については、2030年度の中期環境目標および脱炭素社会の実現に向けたトランジション戦略を見直し、2050年度までのカーボンニュートラルへ向けたトランジション・シナリオを更新しました。2030年度までに国際線・国内線合わせてCO₂排出量を2019年度比で実質10%以上削減していきます。目標達成のため、SAFの活用を中核とする4つの戦略的アプローチ（運航上の改善・航空機等の技術革新、SAFの活用等航空燃料の低炭素化、排出権取引制度の活用、ネガティブエミッション技術の活用）を組み合わせ、経済合理性との両立も追求しながら2050年カーボンニュートラルを実現していきたいと考えています。

SAFの活用に関しては、航空輸送におけるCO₂排出量削減に取り組むお客様に向けたプログラム「SAF Flight Initiative」の取り組みを推進しています。ANAを利用される企業の皆様が、このプログラムを通じてSAFのコストを一部ご負担いただくと、第三者機関の認証を受けたCO₂削減証書を受け取ることができ各社のバリューチェーン全体でのCO₂削減に貢献できるという仕組みです。この「SAF Flight Initiative」プログラムには、貨物輸送のCO₂削減に取り組む企業を対象とした「カーゴ・プログラム」と社員の出張時のCO₂削減に取り組む企業を対象とした「コーポレート・プログラ

ム」があり、これまでに20社以上の企業にご参画いただいています。気候変動に配慮した輸送を選択するという価値観をご理解いただきながらプログラム参加企業をいかに増やしていくかが今後の課題だと感じています。また、今後SAFを安定調達していくためには、日本政府の政策策定への働きかけとして政府のグリーンエネルギー戦略に継続的に提言していくことも重要になります。その他の取り組みでは、2024年9月から貨物定期便にリブレット加工フィルム（サメ肌の構造を模倣したフィルム）を実装した機体の運航を開始しています。この技術では航空機運航時の機体表面に発生する空気抵抗の低減により、一機当たり年間約250トンの燃料消費量と約800トンのCO₂排出量を削減することができま

「人財」は付加価値を生み出す源泉

——我が国の物流業界では、人材確保・育成に苦労している企業も多くあります。航空業界は、就職面の人気が高いかと思いますが、それに留まらず、グループ人材戦略による人的資本への投資を強化されておられます。目指す方向性はどちらでしょうか。

航空事業で高品質なサービスを提供するためには、「高い専門性を備えた人財が個々のスキルとチームワークを発揮すること」が重要です。これは他社との競争優位を確立するための絶対的な要素になると考えています。予測困難な時代の中で今後も当社グループが持続的な成長を果たすためには、人的資本を継続的に強化していく必要があります。また、当社グループ人材戦略では、従業員一人一人の価値を最大限に引き出すことで、中長期的な企業価値向上（社会的・経済的価値）につなげることを目的に、「人財への投資を起点に、さらなるエンゲージメント向上を図りながら生産性を向上させていく価値創造サイクルの循環」を掲げています。人材戦略の最終目標は、持続的な企業価値の向上（社会的・経済的価値）と、社員とその家族、当社グループにかかわる人たちの豊かな人生を実現してもらうことです。このような方向性や価値観を示し、「社員一人一人が圧倒的当事者意識を持ち、自ら行動を起こし、高い目標を達成していく」流れをつくっていきたいと考えています。

——特に、物流業界で活躍する女性も、もはや普通に見られますが、多様な人財の活躍について、特に意を用いておられる点などがあれば、お願いいたします。

*SAF=Sustainable Aviation Fuel(持続可能な航空燃料)

多様な人財の活躍として、当社グループでは経営戦略の柱の一つとしてDEI推進に取り組んでいます。年齢・国籍・性別・価値観・障がいの有無などのダイバーシティの尊重と一人一人が生き生きと働ける環境づくりにおいて、「持続的成長を担う人づくり」と「お客様の多様性への対応」の両面からグループ全体で取り組みを進めています。また、当社グループでは意思決定層の多様化という観点で、2020年代の可能な限り早期に、女性役員・女性管理職比率を30%以上とする目標を設定しています。意思決定の場における多様性の確保と社員の自律的成長に向けて、人事・サポート制度の見直しや能力開発・意識醸成といったアクションを進めています。加えて、厚生労働省が定める女性活躍推進法に基づく「えるぼし」認定の取得(継続取得)にも取り組んでいます。

——空港業務の発展のため(一社)空港グランドハンドリング協会が昨年設立されましたが、航空会社のお立場としてはいかがでしょうか。

一般社団法人 空港グランドハンドリング協会(AGHA)は、空港のカウンターや搭乗口で働くグランドスタッフ(地上旅客係員)による旅客サービスや、駐機場での貨物搭載など、航空機運航のグランドハンドリング(地上支援)業務を担う事業者が集まり昨年に設立されました。コロナの影響で大きく落ち込んだ航空需要が急回復する中、グランドハンドリング業務の不足は航空業界全体の問題となっています。そのような中で、これまで競合関係にあったグラハン事業者が系列の垣根を超えて業界の発展と社会への貢献を目指すという非常に意義深い取り組みだと感じています。同協会では、グランドハンドリング車両や必要な資格の統一など、航空会社などと連携して業務の標準化を目指しています。また、カスタマーハラスメント対策や自動化の推進など、業界全体で向上を図るべき具体的な課題も示されており、航空会社としても密に連携を図っていきたいと考えています。同協会の活動が、顧客満足度向上や生産性の向上など航空業界の発展にポジティブな影響をもたらすことに期待しています。

◆新たなモーダルシフトについて

——国土交通省は、令和6年11月に「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」をとりまとめましたが、その中で、陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員してトラックドライバー不足や物流網の障害などに対応していくことが述べられています。期待される航空業界としてはいかがでしょうか。

「新たなモーダルシフトに向けた対応方策」では、新モーダルシフトという新たな推進方策が発表され、その中に初めて“航空輸送活用の方向性”が明記されました。航空輸送については、鉄道や船などの輸送モードと比べて“供給量が少なく運賃が高い”、“環境負荷も高い”というイメージから、これまでの「多様な輸送モードの活用推進」の議論には含まれていませんでした。2023年6月2日「物流革新に向けた政策パッケージ」や2023年10月6日「物流革新緊急パッケージ」においても、モーダルシフト推進の項目には航空輸送活用が含まれていなかった訳です。実はANA国内定期航空便全体の貨物スペースの利用率は平均2割と低く、幹線区間の羽田と新千歳、伊丹、福岡間に絞っても平均4割に留まっているのです。幹線区間だけでも空きスペースは10トントラック換算で245台分/日に相当する輸送力があります。さらに、航空輸送はスピード輸送や長距離輸送に利点があり、鮮度が重要な生鮮品輸送や短いリードタイムを求められる半導体・電子部品等の輸送にも適しています。環境負荷という観点においても、国内定期航空便は旅客需要を前提に定期運航している便で輸送していますので、CO₂排出も限定的といえます。このように、航空輸送も2024年問題の対策における「多様な輸送モードの活用推進」において、荷主様のサプライチェーン保持と社会を支える輸送インフラの一つとしてご検討いただく価値があると考えていました。2024年9月18日開催の斉藤国土交通大臣と物流連の意見交換会の中では、「航空輸送活用についても政府ロードマップ・指針に明記して積極支援をお願いしたい」とお伝えしました。意見交換会後の第5回モーダルシフト推進・標準化分科会(2024年9月26日開催)においても、航空事業会社の団体である定期航空協会からも同様の主張をいたしました。結果として新モーダルシフトでは「陸・海・空のあらゆる輸送モードを総動員」という形で私たちの主張が反映されることになりました。しかし、これは単に航空業界からの主張をご理解いただけたということだけではなく、これまで物流連が継続されてきた真摯な活動という背景があってこそその成果だと感じています。あらためて、物流連の組織力、会員の皆様に敬意を表する次第です。

物流の2024年問題は、物流の担い手が不足するという危機感を社会全体で共有して物流を魅力ある産業にしていくという取り組みの一環と捉えています。このような意義深い活動をさらに盛り上げて官民が一体となって取り組み、社会を支える重要なインフラとしての物流が今後も持続的に発展していけるよう、これか

らも皆様との連携を深めてまいりたい所存です。引き続き航空の可能性を最大限に高め、新モダルシフトとしての航空輸送を促進し、お客様のニーズに叶うご提案を行ってまいります。一方で、環境負荷低減においては、国内定期旅客便におけるCO₂排出量算定のための新たな標準原単位データと根拠を示していく課題もありますので、物流連の皆様をはじめ関係省庁にもご協力を賜りながら、継続して取り組んでまいりたいと思います。

——経営信条、生活信条やご趣味などについてご自由 にお願いいたします。

「ANAグループの歴史は創業以来危機と機会の繰り返しであり常に挑戦し乗り越えてきたDNA」を信条として大事にしています。私は航空ビジネス45年の中で主として旅客営業部門、人事部門、経営企画部門に携わってまいりました。その間、企業経営にはさまざまな環境変化、危機に見舞われる訳で、社長6年目の2020年に世界中を震撼させたコロナパンデミックはその最たるものでした。航空旅客需要が国内線、国際線同時に消滅するという未曾有の事態となりました。この時にトップとして乗り切る精神的支柱になったのは「ANAグループのDNA」を信じることでした。1日19億円のキャッシュアウトにこのままでは半年しか持たないという判断から2020年の単年で1兆円の資金調達を行い、大型機材300機のうち35機売却、社員には雇用は守るが賃金はガマンだよと呼び掛け、2年間で2,300名の外部出向もお願いしました。いったん小さな会社になってコロナのトンネルを抜けよう、アフターコロナでは人々の意識が変わるだろう、ビジネスモデルを変えようと社員一丸となって取り組んでまいりました。また、コロナ禍においては、航空貨物は救世主でありました。ファイザーワクチンをわが国で初めてベルギーから成田に輸送したこと、お客様が乗られない客室にマスクを載せて運んだこともニュースになりました。国際線の休止減便が続く中で、唯一メキシコ線を毎日運航できたのは旅客の利用率が低迷する中、自動車製造の部品などで貨物室を満載にできたからです。コロナ渦を耐え乗り切った努力は、航空旅客需要が復活し旺盛な訪日外国人で賑わう今、大きな成長の力になっています。

そして今、私たちは日本貨物航空(NCA)の経営権を譲り受け、日本の公正取引委員会のクリアランスを得

て、グローバルな物流にこれまで以上に貢献していくという次なる挑戦を始めようとしているところです。ANAホールディングスの航空事業は今でこそ売り上げも収益も国際線が国内線を凌駕する規模となっていますが、振り返れば1986年に悲願の国際定期便に進出する契機となったのは、日本郵船、川崎汽船、商船三井をはじめとする日本の海運会社と全日空(現在のANAホールディングス)によるNCAの設立でありました。関係者のご尽力により、全日空の旅客・貨物の国際線複数社体制が実現しました。当時入社6年目の私は日米航空交渉、運輸省との折衝や米国側のさまざまな規制緩和の要求への対応に関わり、この頃に、スモールパッケージサービスから大型貨物を動かすフライングタイガーなど国際航空貨物の世界を知ることになったのです。その後NCAは日本郵船とANAの2社での共同運営するようになり、私も経営企画室在任中、大型貨物船の見学や、横浜港、香港、フィリピンなど港のコンテナターミナルを視察する機会に恵まれました。その後、日本郵船がNCAを100%保有され、長きにわたり大型貨物専用機によるわが国の国際航空貨物の発展に寄与してこられました。こうした歴史を経て、私たちANAホールディングスとNCAが新たな形でタッグを組めることは大変感慨深く、これまで陸海空の別なく物流の分野に貢献してこられた諸先輩方、今も尽力しておられる皆様方にあらためて敬意を表する次第です。

私は、前任の伊東に次いで、物流連に参加させていただいたことは本当に良かった、ありがたいと思っています。「物流の2024年問題」という業界全体の危機意識と国土交通省のご支援の下、トラックドライバーの働き方改革や荷主、運送・倉庫などの運送業者と一般消費者が協力して物流のさまざまな環境整備を総合的に取り組むための「物流改革政策パッケージ」の内容には目を見張りました。またインタビュー記事で紹介させていただいたように、昨年9月に斉藤国土交通大臣や鶴田物流・自動車局長他の方々との意見交換の場において、「モダルシフト」において陸、海に加えて、空も忘れないと力強いメッセージをいただけたことも、励みになりました。航空輸送は輸送量においてはトラック、船舶、鉄道には遠く及びませんが、航空ネットワークとスピードを生かして日本の地域を結び、世界の各地と日本を結び、物流発展に貢献してまいりたいと思いますので、何卒今後ともご支援のほどよろしくお願い申し上げます。



令和7年 物流連 セミナー

「物流革新への取り組みと 今後の展開」を開催

1月29日(水)、第一ホテル東京(東京都港区)にて、物流連セミナー「物流革新への取り組みと今後の展開」を開催しました。

本セミナーは、いわゆる「物流の2024年問題」、トラックドライバーの時間外労働規制の適用が始まって1年が経過しようとしている中、物流の持続的な発展に向け、代表的な荷主企業や国の取り組みを伺ったうえで、物流事業者としてありたい姿を思い描くきっかけとなることを目的としています。

開会にあたり、真貝会長から「2024年問題を契機に、物流事業者が連携協力して取り組みを進めていく必要性が高まってきた中、今回のセミナーにおいて参考となる荷主企業の取り組みや国の物流革新に向けてのさまざまな取り組みをお伺いしたうえで、今後の展望等を考えるきっかけにし、持続的な成長を実現したいと思います」と挨拶がありました。



セミナーの概要



講演① 「物流の『2024年問題』と今後の展開」
国土交通省 物流・自動車局長 鶴田 浩久氏



講演② 「荷主の物流効率化について ～2024年問題に対するメーカー物流の取り組み～」
ダイキン工業株式会社 物流本部業務部長 磯田 芳子氏



講演③ 「物流に想うコト」
株式会社シジシージャパン 商品本部生鮮事業部 青果チーム 野菜ユニット ユニットリーダー 松本 和隆氏



全体講評 「荷主と取り組む物流革新 ～総合物流施策大綱から改正物流法～」
敬愛大学教授 根本 敏則氏

講演①

「物流の『2024年問題』と今後の展開」

国土交通省 物流・自動車局長 鶴田 浩久氏



2024年を「物流革新元年」とし、荷主と物流事業者がWin－Winの関係に

日本の人口構造は、今後生産年齢人口は減るものの高齢者はしばらく増え続けるため、当面、財・サービスの需要よりも担い手が減少し、供給制約への対応が社会全体の課題になってきます。そうした中でも物流は大切な役割を担っており、特に輸送力の確保には、過去の実績を顧みて自動車・内航海運・鉄道・航空の強みを生かした適材適所が大切になってきます。また2024年問題に際し、改めて注目を集めたトラックドライバーの人員不足については、全産業と比べても倍近いほど人手不足の状況にあります。バブル崩壊後は求人倍率が1を切っていましたが、2010年を底に世の中全体で人材不足が叫ばれるようになりました。そんな中でもトラックドライバーの労働時間は、全産業と比べて2割長く、年間賃金は1割低い状態です。この状態で2024年問題を迎えましたが、2024年は始まりにすぎず、今後、年を経過するごとにもっと厳しい状況になっていくことから、2024年を「物流革新元年」として早急に対策を講じていく必要があります。それには、まず荷主・元請の協力が必要不可欠です。荷主との共存共栄に向けて荷待・荷役の時間削減や積載率のアップ、多重下請け構造の是正など物流の効率化を図れば、適正運賃の収受やコストダウンなどが実現でき、Win－Winの関係が構築できるはずです。

関係者が連携・協働することで物流業界の持続的な発展を目指す

今後、新モーダルシフトの推進として、今までの内航海運や貨物鉄道の活用は引き続き行うとともに、それに加えてダブル連結トラックや高速道路における自動運転トラック、旅客機の空きスペース、新幹線の活用などが求められます。特に、自動運転については一人が複数台管理することで担い手不足の解消につながればと期待しています。またもう一つの展望として物流拠点のあり方が挙げられます。中継輸送の拡大や自動運転技術の進歩、地域活性化施策との連携などをきっかけとして、結節点となる重要な拠点の整備や支援について検討していきます。

最後になりますが、国土交通省としては、物流事業者が適正運賃を収受できるようにするとともに、物流効率化により一人一時間当たりの仕事量・運賃の向上を目指していきます。また、「物流」という社会インフラの持続的な成長により、国民生活の向上や地域企業の競争力強化を図ります。そのためには、物流事業者・荷主・関係省庁の連携・協働が欠かせないため、今後ともご協力のほど、よろしくお願いします。

◆物流の「2024年問題」

- 物流を「より労働時間が短く」「より賃金が高い」産業にする必要
- 2024年から働き方改革に関する法律が適用される一方、対策を講じないと物流が停滞する懸念
- 年々深刻化する構造的課題であり、2024年は「物流革新元年」

対策を講じない場合の輸送力（推計）



出典：国土交通省調べ



ダイキン工業が行っている 2024年問題への取り組み

ダイキン工業では、2024年問題に対して、荷主がとるべきアプローチとして拘束時間の厳守については「待機時間の削減」、「積込・荷卸し時間/負荷の削減」、輸送力の確保については「輸送距離削減・輸送モード変更」などが必須と捉えています。ただ、現状としては、それぞれのアプローチに課題があるため、その解消に向けて取り組みを行っています。

例えば、「待機時間の削減」に対しては、トラック運行を加味した積込時間の基本スケジュール化や車両入構に合わせた庫内運営を行うことで構内滞在時間を4時間から2時間に削減できました。また、営業と連携による物流条件の緩和として、発荷主側の取り組みではオーダーの締め切り時間を前倒しすることで配車から荷揃えの待ち時間を削減。一方、着荷主側では低積載が常態化している土曜日配送のシフトを平日への配送シフトに切り替え、あわせて料金改定も実施したことで非効率な車両運行の要因を削除することができました。

「積込・荷卸し時間/負荷削減」では、パレット輸送の推進、家電業界でのパレット共同化の推進、輸送を考慮した積み付けパターンの検討、パレット輸送推進拡大に向けて工場との生産連携など、国内の

各工場の課題に合わせて取り組みを進めた結果、滋賀工場ではバラ積込・荷卸し作業で2時間かかっていたものが20分で終わるようになったほか、臨海工場では積載効率を高めることができました。また車種を選ばない梱包仕様を開発したことで、金岡工場・淀川工場ではクレーン荷役からフォークリフト荷役へ切り替えることができ、積込から養生までの時間を1時間短縮しました。

「輸送距離削減・輸送モード変更」については、モーダルシフトやスイッチ輸送など代替輸送の手段の拡充を図っており、モーダルシフトの2025年度の目標は2020年度比で50%増を掲げています。また家電業界初となるダブル連結トラックも2024年7月より運行開始しました。それと並行して中距離配送力の確保として、輸送距離の長いエリアには中継拠点の設置も行い、ドライバーの拘束時間を削減しています。その他、出荷波動の課題については、複数の外部倉庫を1カ所に集約し、大型外部配送センター利用による他社との共同配送や、集約した配送拠点に卸店や販売店を誘致し、共同保管を推進することで、出荷波動の平準化を図っています。

今後も、こうした課題解決のための取り組みを拡大・推進し、さらなる拘束時間削減と輸送力確保を図っていきます。

◆24年問題にあたっての現状実態と課題

◆24年問題において取るべきアプローチに対し、ダイキン物流が抱える現状課題

《求められるアプローチ》

《ダイキンの現状実態》

拘束時間の厳守	待機時間の削減	1) 車両運行スケジュールと荷揃えが合っておらず、工場/配送Cでの車両待機が発生	ピーク時 構内滞在時間 最大4時間
	積込・荷卸し時間/負荷削減 (ユニットロード化)	2) 販売条件による非効率な車両運行 ・オーダーが出荷日当日15時の為、車両待機が発生 ・土曜日配送による残業 ・客先都合による車両待機、付帯作業が発生	土曜配送5千件/月 不効率配送3百件/月
輸送力の確保	輸送距離削減 輸送モード変更	3) パレタイズ化にあたっての課題 ・バラ積みバラ卸し、重量品では、荷役作業者/ドライバーに敬遠される ・多様な製品形状、多品種少量生産の為、パレタイズ化、自動化が困難。	・バラ積み 卸し2時間 ・ユニットロード比率56%
		4) ユニックス車、平車等 特殊車両手配が必要	
		5) 工場が関西集中の為、配送Cへの供給が長距離輸送	・滋賀～福岡C 660km
		6) 配送センターが主要都市にしか所在しない為、地方都市への輸送が長距離	・草加～青森県 700km超
		7) 出荷波動が大きく、突発需要に対応する車両確保が困難	・日別波動最大 7倍

講演③

「物流に想うコト」

株式会社シジシージャパン 商品本部生鮮事業部
青果チーム 野菜ユニット ユニットリーダー 松本 和隆氏



「物流の見える化」に向けたラルズ様とシジシージャパンの取り組み

シジシージャパンとは、同じ理念・目的を持って集まった全国各地の地域愛着スーパーマーケット201社の集合体です。グループの総売上も2025年1月時点で5兆円を超えており、イオングループ様に次いで業界2位に位置しています。こうして皆が結集することで、大手スーパーマーケットに匹敵する取り組みが可能となります。

中でもシジシーグループで一番シェアをいただいているのが、北海道や北東北に出店しているアークスグループのラルズ様です。ラルズ様は、上は小樽から下は函館まで出店していますが、あるとき、小樽地区と室蘭地区の地方市場が閉鎖するという問題が発生しました。小樽については札幌中央卸売市場によってカバーできますが、室蘭地区はそうした受け皿が近くにありません。しかし、室蘭周辺には優良生産者が数多くいるため、その生産品がなくては大手と戦えないことから、産地を残すためにラルズ様を中心に仲卸業者や物流業者4社が集まり、集荷場を設置することで今まで通りに物を供給することができるようになりました。これは、安定供給には地域貢献が切っても切れないということを実感した取り組み事例でした。

またシジシージャパンにおける共同輸入および

モーダルシフトによるサステナブルな農産品輸送の取り組みとして、異常気象によって国産品の野菜が不足する中、海外の高品質な野菜をコンテナで大量に買い付け、鉄道貨物輸送にすることで輸送拠点を経由せずに加工拠点から配送拠点までの直接輸送が可能となり、物流効率化できました。それによってCO₂や輸送時間の削減、またコストダウンを実現した成功事例でした。

それ以外にも、2024年問題に対してラルズ様は早急に取り組むべきと判断し、2016年にはシジシージャパン、JR貨物様、全国通運様の4社でラルズ・シジシーモーダルシフト推進協議会を設立。現在は、趣旨に賛同いただいた広島県フレスタ様、新潟原信ナルス様が加わり6社で運営しており、当初12FTのコンテナで133台だったものが2023年には2,000台を超えるほどにまで事業が発展しました。

今後、物流業界がさらに発展していくためには、本来ならあり得ない送料無料などの非常識を消費者が理解し、「物流の見える化」を進めなくてはなりません。そうした「送料は無料じゃない」という啓発活動を、ラルズ様をはじめモーダルシフト推進協議会の企業で現在進めています。また、ドライバーによる積み下ろしや検品などの付帯作業を店舗側が行うよう徹底するほか、物流原価の明晰化を行うことで輸送コストを明確にすることが、これからの物流業界にとって大切になってくると考えています。

◆物流業界の常識は「非常識」

◇当たり前が「当たり前じゃない」コトを消費者が認識するために

①送料無料問題

送料無料表示により消費者に「物流費」がかかるという概念が欠如

「送料」を取るという行為に「嫌悪感」を抱く消費者も

「送料当社負担」も・・・、東京から北海道までいくらかかるのか周知必要

送料込みで
— わかりやすくなりました —



3,980 円(税込)以上で **送料無料**

特定商品・一部地域を除く 同一の対応ショップ内の購入が対象

「荷主と取り組む物流革新 ～総合物流施策大綱から改正物流法～」

敬愛大学教授 根本 敏則氏



国土交通省では、過去に7回総合物流施策大綱を策定しました。それぞれ第一次から第七次まで目標が掲げられていますが、第三次以降は災害の激甚化に伴う「安全・安心の確保」が目標に加わり、最近では「人材の確保・育成」、「労働力不足と物流構造改革の推進」が掲げられています。そうした中、回を追うごとに荷主の役割についての言及が増えています。それはつまり、荷主の協力がなければ物流革新はむずかしいということです。

国土交通省・農林水産省・経済産業省の三省による「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の最終とりまとめでは、荷主に対して物流統括管理者（CLO）の選定や荷待ち荷役時間の削減、積載率向上、付帯業務削減と物流効率化を義務づけましたが、法施行まで2年かかることから業界・分野別自主行動計画策定をお願いしています。また2023年の補正予算・24年の当初予算では、物流分野に大きな予算が用意され、荷主に対しても補助金制度が導入されました。24年度になり法施行され、同年11月には三省合同会議が開かれ、そこで法施行にあたっての基本方針や判断基準、特定事業者の指定基準が決められました。また荷待ち・荷役時間の計測方法についてもきめ細かく議論して決めました。その後、本年度の補正予算と来年度の当初予算でも引き続き大きな額の補助金ことができましたが、目新しいところでは自動運転トラックやドローンの実証事業、

新モーダルシフト推進に予算がつけられました。これらは、労働者一人当たりの仕事量を増やす物流効率化を目指すための補助制度です。

業界の自主行動計画については、現在140以上の業界で策定されてきています。ダイキンさんがいる冷凍空調機器業界では、ダイキンさんは優等生と言ってもいいほどの取り組みを実施しています。特に出荷に合わせてエアコンの生産の順番を変えたのは、CLOに期待されている役割です。物流に合わせて生産方法を変えることに取り組んでいることが素晴らしいと思いました。他方、シジシージャパンさんは食品卸業界、ラルズさんは食品スーパー業界ですが、シジシージャパンさんの発表にあったロットによる買い付けや鉄道によるモーダルシフト、産地直送で価格を抑える取り組みについて、物流費を反映した値付けに取り組んでいることは食品卸業界の自主行動計画に含まれている取り組みです。またラルズさんはスーパー業界では珍しい送料無料の表示見直しにも着手しており、大変驚きました。

今後、25年、26年と2年かけて法制度を定着させていきますが、一方で目標として掲げる鉄道・内航海運の輸送量を10年程度で倍増するモーダルシフトは、若干力不足な気がします。そのため、国・物流事業者・荷主が引き続き協調し、民間の荷主の歩調に合わせることで目標達成し、荷主と物流事業者が共存共栄していければと期待しています。





令和7年 新年賀詞交換会を開催

1月29日(水)、第一ホテル東京(東京都港区)において、新年賀詞交換会を開催しました。会場では、中野洋昌国土交通大臣をはじめ、多数の国土交通省の関係者・国会議員・物流連会員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



挨拶する中野大臣



乾杯の音頭をとる栗林副会長



会の冒頭、主催者を代表して真貝康一会長より「昨年は、2024年問題をきっかけに物流革新がスタートしたという極めて意義深い年になりました。国においても物流革新に向けた政策パッケージ、あるいは新モデルシフトに向けた対応方策が打ち出され、それに基づいてさまざまな政策・予算が措置されました。今後ますます深刻化する労働力不足の中、物流が持続的に発展していくためにも、関係者や消費者が協力・協調しながら新たな物流をつくることにご協力をお願いします」と挨拶がありました。

続いて来賓代表として中野洋昌国土交通大臣から「国土交通省では、2024年問題の対応に向けて物流革新への政策パッケージ等に基づいて抜本的・総合的な対策をしています。昨年の通常国会では、物流に関連した法律の改正を行いました。2025年4月の施行に向けてご理解、ご協力のほど、よろしくお願いします。また物流産業の持つさまざまな課題は、待ったなしの状況です。国土交通省でも昨年は物流革新元年とし、本年はさらなる飛躍の年となるよう全力で取り組んでいきます」と挨拶があったのち、栗林宏吉副会長による音頭で乾杯し、懇親会に移りました。





令和6年度 『物流業界合同説明会』 を開催

本イベントは、主に就職活動を控える学生を対象に、各社が会社概要や事業内容の説明を行い、物流業の社会的重要性や先進性について幅広く業界の理解を深め、物流業の業界研究、採用選考に進む企業を発見することができる機会を提供することを目的として国土交通省の後援を得て実施している催しです。今年度は名称を「物流業界合同説明会」に変更して、12～2月にかけて、Web および対面（東京、大阪）にて開催いたしました。



Web①

令和6年12月14日(土)
出展28社 参加者123名

Web②

令和7年1月10日(金)
出展36社 参加者171名

東京会場

令和7年2月7日(金) 東京都立産業貿易センター浜松町館
出展35社 参加者124名

大阪会場

令和7年2月15日(土) ハービスHALL 大ホール
出展20社 参加者56名

「物流業界合同説明会」Web開催①・②

Web開催は2回行われ、1回目(12月14日)は会員企業28社、学生123名が参加し、2回目(1月10日)は同じく36社、171名が参加しました。

河田理事長の開会挨拶に続き、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』と題した講演会を実施いたしました。その後、会員企業による説明を全10クールの中で毎回5～8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ていました。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。

また、特別プログラムとして、会員企業の若手社員で構成された「物流いいとこみつ隊」のメンバーによる『トークセッション』を開催し、物流業界を目指した志望動機や仕事のやりがい、経験談が披露され、生の声を学生に伝える機会となりました。その他にも事前に質問を集め当日投票で決まった質問に答える『投票形式ぶっちゃけ質問会』を実施し、普段直接聞きにくい質問も選ばれ、各企業のリアルな事情を知ることができる機会となり、2日間で294名の学生が視聴しました。



企業説明



トークセッション



ぶっちゃけ質問会

参加企業(Web 1回目) [50音順]

イーソーコードットコム/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/セイノースーパーエクスプレス/センコー/第一貨物/中越運送/東洋埠頭/
トナミ運輸/ニチレイロジグループ本社/日鉄物流/日本オイルターミナル/日本石油輸送/
日本ロジテム/濃飛倉庫運輸/福山通運/丸運/丸全昭和運輸/安田倉庫/ロジスティード/

参加企業(Web 2回目)

イーソーコードットコム/上野トランステック(上野グループ)/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/セイノースーパーエクスプレス/
センコー/第一貨物中越運送/東洋埠頭/トナミ運輸/日新/日鉄物流/
日本貨物鉄道(JR貨物)/日本梱包運輸倉庫/日本通運/日本オイルターミナル/
日本石油輸送/日本パレットレンタル/日本ロジテム/濃飛倉庫運輸/福山通運/丸運/
丸全昭和運輸/三菱倉庫/安田倉庫/ユーピーアール/ロジスティード/

「物流業界合同説明会」 東京開催

2月7日(金)、東京都立産業貿易センター浜松町館において、会員企業35社と共同で開催し、大学3年生を中心とした124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7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クール目と7クール目終了後に、フリータイム(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。

特別プログラム会場では、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。

続いてトークセッションでは、会員企業の若手社員で構成された「物流いいところみつ隊」のメンバーにより、「人事が語る～物流の魅力とリアル～」と題して、物流業界や入社を決めた理由、仕事で大変だった話や学生時代とのギャップ、活躍している人物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。



受付



理事長挨拶



会場の様子



トークセッション



パンフレットコーナー



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(上野グループ) / 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/セイノースーパーエクスプレス/
センコー/第一貨物/中越運送/東京九州フェリー/東洋埠頭/トナミ運輸/
ニチレイロジグループ本社/日新/日鉄物流/日本貨物鉄道(JR貨物) /日本通運/
日本オイルターミナル/日本石油輸送/日本ロジテム/福山通運/丸運/
三井倉庫ホールディングス/三菱倉庫/安田倉庫/ユーピーアール/ロジスティード/

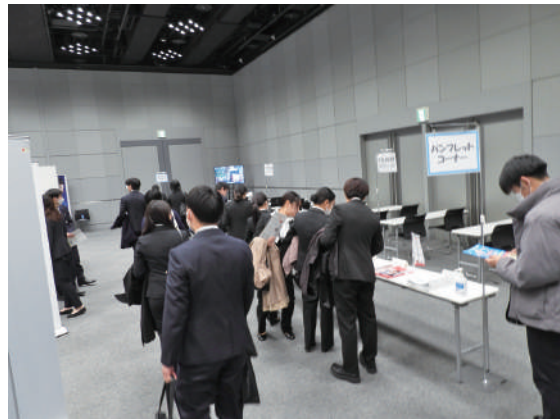
「物流業界合同説明会」 大阪開催

2月7日の東京に引き続き2月15日（土）に、大阪梅田ハービス HALLにおいて、会員企業20社と共同で開催し、学生56名が参加しました。

大阪開催でも、30分×全7クールを行うタイムスケジュールで、東京同様に特別プログラム会場では、『物流業界の現状と未来 求める人材像』と題した講演会や会員企業の若手社員によるトークセッション、自由に質問ができるフリータイムを実施しました。

トークセッションでは、若手社員たちが「就活のヒントが盛りだくさん！？若手社員のホンネ」と題して、物流業界に興味を持ったきっかけ、入社後に感じたギャップ、求められる人材像・活躍している人の特徴など今までの経験を交えながら披露しました。

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」「1回で物流業界の企業研究、比較をすることができて良かった」「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、「学生と直接接点を持つことができ、直近の採用選考の案内ができて良かった」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。



会場の様子



企業説明ブース



トークセッション



理事長挨拶



講演会

参加企業(大阪)

SBSフレック/NX商事/鴻池運輸/佐川急便/山九/
セイノースーパーエクスプレス/センコー/第一貨物/
中越運送/東京九州フェリー/東洋埠頭/トナミ運輸/日新/
日鉄物流/日本貨物鉄道(JR貨物)/日本ロジテム/
福山通運/丸運/三菱倉庫/ユーピーアール/





みんなで地球にやさしい物流を

令和6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、ならびに当連合会は、(一社)日本経済団体連合会の後援のもと、12月23日(月)に砂防会館別館(東京都千代田区)において、令和6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。

この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、優良な取り組みを行った事業者を表彰しています。

なお受賞案件の詳細な資料は、

<https://www.greenpartnership.jp/>

からご覧いただけます。

国土交通大臣表彰

事業名:「輸送モジュールの標準化及び検品レス納品等による物流の効率化」

受賞事業者

- ◆ 鈴与(株)
- ◆ アース製薬(株)
- ◆ 大塚倉庫(株)
- ◆ 加藤産業(株)
- ◆ 岐阜プラスチック工業(株)
- ◆ (株)久原本家グループ本社
- ◆ (株)J-オイルミルズ
- ◆ 太陽化学(株)
- ◆ (株)ロジパルエクスプレス
- ◆ (株)Mizkan Logitec
- ◆ ライオン(株)



事業の概要

「モノが運べなくなる時代」に備えた持続可能な物流の構築、およびカーボンニュートラルへの対応として、①輸送モジュール化と混載輸送、②消費地在庫と事前出荷通知(ASN)を利用した食品共同配送、を実現した取り組みとなります。

経済産業大臣表彰

事業名:「食品・飲料業界初の中距離帯での大規模鉄道輸送への挑戦」

受賞事業者

- ◆ 静岡通運(株)
- ◆ 全国通運(株)
- ◆ 日本運輸倉庫(株)
- ◆ ネスレ日本(株)

事業の概要

「物流の2024年問題」によるドライバー不足および国内排出量の約1/5を占める運輸部門のCO₂排出量削減のため、中距離帯における食品飲料業界初的大量鉄道輸送実現に成功した取り組みとなります。



国土交通省

物流 DX・標準化表彰

AIと需要予測を活用した遠隔地向けフルライン型シェア物流

- ◆ 佐川急便(株)他 2 社

物流構造改革表彰

関西物流センター新設に伴うサプライチェーンの効率化及び環境負荷低減の実現

- ◆ ロジスティード(株)他 4 社

強靱・持続可能表彰

ダブル連結トラック導入によるCO2排出量削減・省人化

- ◆ センコー(株)他 6 社

グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

異業種メーカーによるリレー方式を用いたラウンド輸送の取組

- ◆ サントリーロジスティクス(株)他 5 社

経済産業省

物流 DX・標準化表彰

事務機業界における複数メーカーによる複合機などの共同配送

- ◆ (一社)ビジネス機械・情報システム産業協会他 18 社

物流構造改革表彰

<2024年問題> 複数課題同時解決！ダイアグラムの抜本的改定

- ◆ (株)日本アクセス他 2 社

強靱・持続可能表彰

メーカーの垣根を超えた物流データ活用によるイノベーション創出

- ◆ 江崎グリコ(株)他 2 社

グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

共同輸入およびモーダルシフトによるサステナブルな農産品輸送の実現

- ◆ (株)シジシージャパン他 4 社

令和6年度 モーダルシフト優良事業者大賞表彰 大賞 事例紹介

受賞者

株式会社コクヨロジテム、日本通運株式会社

取り組み
案件名

「千葉県松戸市～佐賀県三養基郡基山町のコクヨ様の
自動車輸送を海上輸送に全量転換」

1 背景～物流業界～

現在物流業界には多くの課題があり、経済産業省・国土交通省・農林水産省の「我が国の物流を取り巻く現状と取り組み状況」(2022年9月)によると、物流業界の平均年齢は全産業に比べて3～6歳高く、65歳以上の就業者の割合が少ない業種となっており、今後高齢化が進み、担い手が不足していくことが懸念されています。

また、2024年からトラックドライバーに時間外労働の上限(休日を除く年960時間)規制が適用され、業務時間中の拘束時間や休息時間の基準についても検討が行われるなど、法整備によって一人あたりのドライバーが稼働できる時間も短くなってきており、物流業界では担い手不足への対応が急務となっています。

さらに、政府からは「2050年カーボンニュートラル」宣言が出されており、運輸部門では2030年の温室効果ガス排出量を2013年から35%削減することが目標とされているなど、物流業界として環境対策に取り組むことも重要になってきています。

2 背景～オフィス家具物流～

当社はコクヨグループのオフィス家具の輸配送・組み立てを担っており、ノンアセットで協力会社に業務を委託しています。

バラ積みの様子(2022年ごろ)



デスク、椅子、テーブル、収納庫などのオフィス家具全般を扱っており、物流業界でパレット輸送が主になる一方で、オフィス家具は輸配送時の商材の荷姿、サイズ、重量が多種多様なため、バラ積みが主となっていました。そのため、トラックへの荷積みや荷降ろし等の際、ドライバーや倉庫作業員に負担が多かったかかっていました。

また、年間を通じて週末の物量が多く、加えて、年度末である3月は最需要期となり、繁閑の差が大きいため、物量の変化に柔軟に対応していく必要がありました。

3 これまでの取り組み

上記のような背景から、当社ではドライバーや倉庫作業員の業務時間・作業負荷の軽減や、物流業界の担い手の確保につながる取

り組みを行ってきました。

2019年には「ホワイト物流推進運動」に参画し、2022年には社内に「物流2024年問題対策チーム」を設置し、課題の検討と打ち手の策定を進めてきました。

具体的な打ち手として、商品の荷積み・荷降ろしにかかる時間や作業負荷を軽減するためにパレット輸送を推進するとともに、ドライバーの拘束時間の把握・軽減に向けて車両入退場管理システムを導入しました。

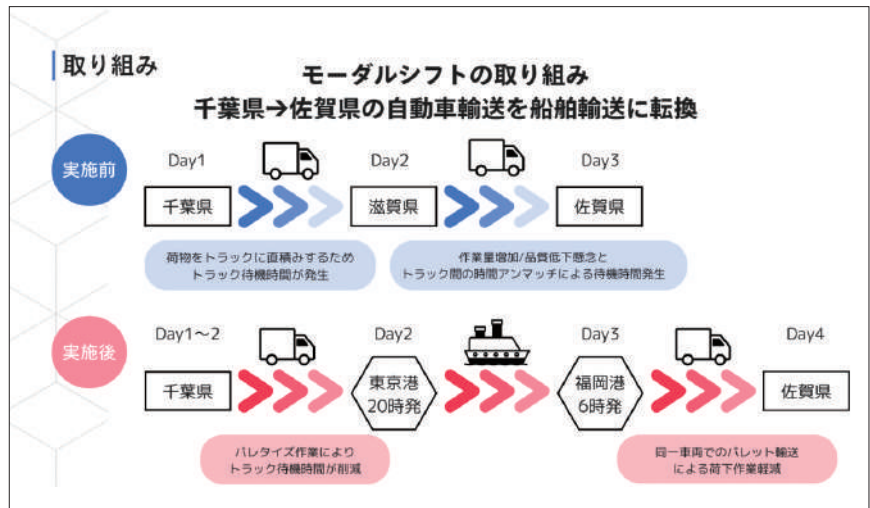
その他、弊社倉庫内作業の負荷軽減・効率化に向けてWMS (Warehouse Management System) を導入したほか、働きやすい環境を整備し倉庫内作業の担い手確保につなげるため、全物流センターでコアタイム無しのフルフレックス制度を導入しました。

パレット輸送の様子(2023年ごろ)



そして今回、トラック以外の輸送形態導入の必要性を踏まえ、さまざまな対策を検討した結果、実効性、運用性、コンプライアンス順守、環境負荷低減の観点から、日本通運株式会社様と共にモーダルシフトに取り組むことにしました。

モーダルシフトを行うにあたっては、受注から配送までのリードタイムを延長する必要があり、荷主様や販売会社様のご理解が欠かせませんでしたが、全国の関係会社様を訪問し、物流業界の状況や環境対策の重要性を説明し、「安定的な物流の維持のために」ということでご理解をいただきました。



また協力会社様との連携も欠かせないものであり、今回の取り組みに関して、課題解決策の検討からモーダルシフト実現の過程において、日本通運株式会社様との連携を深めながら、情報共有・議論・トライアルを行ってきました。

そうした過程を経て、これまで自動車輸送を行っていた千葉県から佐賀県への輸送を船舶輸送に転換し、ドライバーの拘束時間を年間1,440時間、CO₂を年間140.5トン削減することに成功しました。また、荷物の積み替え回数が少なくなったことで荷痛みのリスクも減少し、コンテナとシャーシの組み合わせによる輸送方法になったことで荷量の変化に対する柔軟性が高まりました。

4 今後の取り組み

コクヨグループでは、お客様の多様な「はたらく」「まなぶ」「くらす」をサポートしており、私たちコクヨロジテムも、ロジスティクス事業、ワークプレイス構築事業、循環型事業の3つの事業を通してグループに貢献しています。あらゆる事業分野でお客様の期待を超える「感動納品」を実現し、コクヨグループ全体で社会全体を豊かにするため、ワクワクする未来を創造するため、これからも皆様に選ばれ続ける感動納品企業を目指してまいります。そのためにも、荷主様、販売会社様、協力会社様と協業しながら、環境にやさしい「モーダルシフト」を継続し、物流課題の解決・持続可能な物流に向けた取り組みを推進してまいります。

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43回

日本通運株式会社

岡山支店キリンビール事業所

佐藤 修子さん

PROFILE

2021年、キリンビール岡山工場に隣接する日本通運岡山支店キリンビール事業所に入社。原料・製品の入出荷、容器回収等工場内の荷役作業を担当。2023年、全国フォークリフト運転競技大会女性の部で優勝。翌年、同大会一般の部に出場し、女性として大会史上初の優勝に輝く。趣味はドライブ、温泉巡りなど。「体を動かすことでリフレッシュしています」

積み降ろし“される”側から “する”側へ

——入社経緯を教えてください。

子供のころから「働く車」が好きで、機械の運転操作にも興味がありました。トラックドライバーを経験したこともあり、そのときにトラックへの貨物の積み降ろしをしてくれるフォークリフトオペレーターに興味を持ちました。それからしばらくして就職活動をしていた際にドライバー時代のことを振り返り、今度は自分が積み降ろしする立場になりたいと思い立ち、就職活動と並行して個人的にフォークリフト技能講習を受けていました。そうした中で当社の求人を知り、入社することになりました。

——担当業務について教えてください。

入社当時は各地から工場へ戻ってきた空容器やパレットの荷卸し作業を担当しました。当初は初めて乗るフォークリフト操作や職場のルール of 習得に苦労しましたが、もともと機械操作は好きでしたし、職場での丁寧な研修や上司・先輩方からのサポートもあり、2～3カ月で慣れることができました。現在は製品の入庫作業を担当しています。

——仕事をする上で、どんなときにやりがいを感じますか。

工場内はお客様の生産計画に合わせて運営されていますが、作業に滞りが生じるとライン全体に影響

響が及んでしまうため、どんな状況下でもスムーズな作業を実現しなければなりません。次々と製品が生産される繁忙期はプレッシャーも大きいですが、例えば「この山はきれいに付けてみよう」など自分の中で目標を立ててチャレンジしています。小さな目標でも達成できればうれしいですし、技能の向上にもつながっていると思います。また、人力では何時間もかかる作業を、短時間で効率的に荷役してくれる機械を操作できるだけでロマンを感じます。この職場はさまざまなフォークリフトがあり、それだけでも興味深いですし、新しい仕事を覚える過程や難しいと感じていた作業ができるようになったときの感覚に楽しさを覚えます。

価値ある運転競技大会への挑戦

——2023年に全国フォークリフト運転競技大会女性の部で優勝、その翌年に一般の部で優勝されていますが、挑戦を決めたきっかけを教えてください。

職場で大会のことを聞いたのがそもそものきっかけです。2022年に初めて大会に出場した際は女性の部でのエントリーでした。入賞に届きませんでした。その結果が悔しかったのと、事前研修で受けた教官の方々の指導力が印象的だったこと、また、一緒に大会を目指す皆さんと切磋琢磨できたことも自分にとって大変価値があったと感じ、翌年の挑戦を決めました。その際に最終的な目標として掲げたのが、一般の部での優勝でした。もともと運転技

術や安全意識に性別は関係ないと思っていましたので、女性の部での優勝は一般の部への優勝の通過点として頑張ることにしました。

——挑戦する中で得られたものはありますか。

精神面を鍛えてもらったと思っています。生来マイナス思考に偏りがちな性質がコンプレックスだったのですが、3年間の挑戦を通じて一見ネガティブに見える事柄もすべてが自分の原動力になっていることが分かりました。時には自分の思うように伸びないときや、精神的に気負い過ぎて悶々とした時期もありましたが、日常作業のあらゆる面が大会につながっている、この作業の一瞬一瞬も本番だと捉えるようにして、すべてをフォークリフト競技大会にと連動させて過ごしました。

——仕事に臨む際に心がけていることを教えてください。

安全な現場は精神面の安定が大きくかかわって



◀旅行中、ラッピング車両の前で



フォークリフト運転競技大会の会場で(2024年)



職場で大型フォークリフトを操作する佐藤さん

おり、不安を昇華させてプラスにつなげることが大切だと思います。私自身も睡眠をしっかりとり、心身を整えるよう心がけています。また、3年にわたる大会挑戦の経験から、自分のライバルは自分自身という言葉を実感しました。毎日「今日は大会の本番」と思って仕事に臨んでいます。

——今後の抱負を教えてください。

日々の業務の中では、毎日の仕事を安全に確実に遂行し、安全作業を通じて「ケガなく、事故のない明るい職場づくり」に貢献していきたいと思っています。また、これから競技大会へ挑戦する人たちのサポートができるよう研鑽していきたいと考えています。自分が多くの手厚い指導のもと目標を達成できたように、次は後進の人の目標と一緒に叶えられるような教官を目指したいと思っています。

——ありがとうございました。

会社概要

日本通運株式会社

本社所在地：東京都千代田区神田和泉町2番地

設立：1937年

代表者：代表取締役社長 竹添 進二郎

拠点数：1,000以上

従業員数：34,299人(2024年1月時点)

【事業概要】

日本通運は、NXグループの中核会社として、物流を通じて人・企業・地域を結び、社会の発展に貢献してきた。グループでは、日本を含む世界50以上の国・地域で拠点を構えるグローバルロジスティクスカンパニーとして発展。航空、船舶、鉄道、トラック、倉庫、ITシステムを駆使し、高品質なロジスティクスサービスをグローバルで提供している。



NXグループビル

インド産業の現状と今後の講演と、国際物流政策の取り組みについての説明

令和6年度 第3回「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を実施

12月12日（木）、令和6年度第3回「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を全日通霞が関ビル（東京都千代田区）で実施しました。この会合は、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、会員企業や国土交通省から50名が参加しました（内25名がWeb参加）。

「自動車生産世界4位のインド、小型車のグローバル生産拠点化進む」についての講演会を開催

今回の会合では、少し趣向を変えてインドにおける自動車産業についてスポットをあて、中型2輪車の輸出拠点となっていることなども言及し、これから進展するインド産業の現状と今後を現地調査の内容を含めた講演会としました。

講演会では、株式会社フォーイン企画調査部部長の前田偉康氏をお招きし、「自動車生産世界4位のインド、小型車のグローバル生産拠点化進む」と題しご講演いただきました。講演会にはワーキングチームメンバー以外も多数聴講いただき、Web参加を含めて合計93名が参加しました。

講演は、はじめにインドの自動車産業全体の順位について自動車販売が2年前に日本を抜いて世界3位、自動車生産については、まだ日本の輸出が沢山あるので、世界4位となっている。小型車がメインであったインド自動車のトレンドは、SUVへと変化し、需要を牽引し拡大している。中国と比較して人口規模は変わらないものの、1人当たりのGDPで



講師の前田氏

は、かなりの差が生じている。但し、2030年頃にはインド経済も成長し自動車販売台数も1千万台を超える可能性が高い。中型2輪車の生産拠点については、欧米のバイクメーカーからの委託で中型

2輪の生産が多くなっていると説明され、その他、自動車業界の関係者との情報も多くあり、貴重な講演会となりました。

国土交通省から国際物流政策の取り組みについて説明

講演会に続き開催された海外物流戦略ワーキングチーム会合では、国土交通省 物流・自動車局 物流政策課 国際物流室 牧野武人室長から「最近の国土交通省の国際物流政策の取り組みについて」の説明がありました。具体的には、まず輸送容器の標準化について、2024年10月のAPSF（アジアパレットシステム連盟）総会におけるアジア諸国の標準化状況として、日本が官民連携でパレット標準化推進のKPI設定に協力していることや、日中韓では前年度比でパレット標準化が向上したことなどを報告されました。また、国交省のパレット標準化推進分科会最終とりまとめとして、2030年までのロードマップと標準化の実現に向けたKPIを設定したことを発表されました。次に、国際物流の多元化・強靱化事業について、中央回廊に関する実証調査に参加する企業が決定（3事業者・5案件）したこと、また、2024年11月にタイで開催されたESCAP（国連アジア太平洋経済社会委員会）会合で、日本の、中央回廊を利用した実証輸送や今後のBCPルート開拓について発表した取り組みを紹介するとともに、多元化・強靱化の後続事業に関する会員アンケート調査への協力を依頼されました。



説明する牧野室長



「数字でみる物流」2024年度版のご案内

概要

A 6 版 ポケットサイズ
2024年12月刊
定価1,210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

2024年

12月 23日 令和6年度グリーン物流パートナーシップ会議表彰式

2025年

1月 10日 物流業界合同説明会 Web 2 回目
1月 29日 令和7年 物流連セミナー・新年賀詞交換会
1月 30日 令和6年度 横浜国立大学寄附講座 終了
2月 7日 物流業界合同説明会 東京会場
2月 12日 第3回低炭素・脱炭素化推進に向けた情報交換会
2月 15日 物流業界合同説明会 大阪会場
2月 20日 第4回海外物流戦略WT
2月 25日 論説・解説委員との懇談会
2月 26日 第2回障がい者活躍推進WT
3月 3日 第2回経営効率化委員会
3月 6日 第2回委員長会議

編集後記

昨年末にISO31512が発行されました。TC315の国内委員会に委員として参画してまいりました。日本の技術が世界標準の規格になる事の重要性をあらためて実感しました。これからISO31512の普及と新規格策定に向けた勉強をしていきたいと思っております。皆様からのご提案もお待ちしております。(Y.H)

「三寒四温」と言われる季節になりましたが、最近のこの激しい寒暖差にそんなほのぼの感などなく、イソップ寓話「北風と太陽」に出てくる“旅人”になったような気分になります。Global WarmingからGlobal Boilingの時代に入ったことを肌で感じる今日この頃です。(Y.N)

意見広告「Sorry Xmas!」が 「第62回 J A A 広告賞 消費者が選んだ広告コンクール」で メダリスト(入賞)に選定されました



➡ のたび、2023年12月26日に朝日新聞に掲載した『物流の2024年問題意見
C 広告「Sorry Xmas!」』が、公益社団法人日本アドバタイザーズ協会(略称 J A A)
が主催する「第62回 J A A 広告賞 消費者が選んだ広告コンクール」で「メダリスト
(入賞)」に選定されました。

「J A A 広告賞」とは、審査員に広告の関係者を含まず、広告の受け手である消費者
が生活者の視点から審査を行う、世界でも類を見ない大きな特徴を持つ総合広告
賞です。

新聞広告・雑誌広告部門には186点の応募があり、グランプリ1点、メダリスト
(入賞)11点が決定され、物流連の広告がメダリスト(入賞)に選定されました。