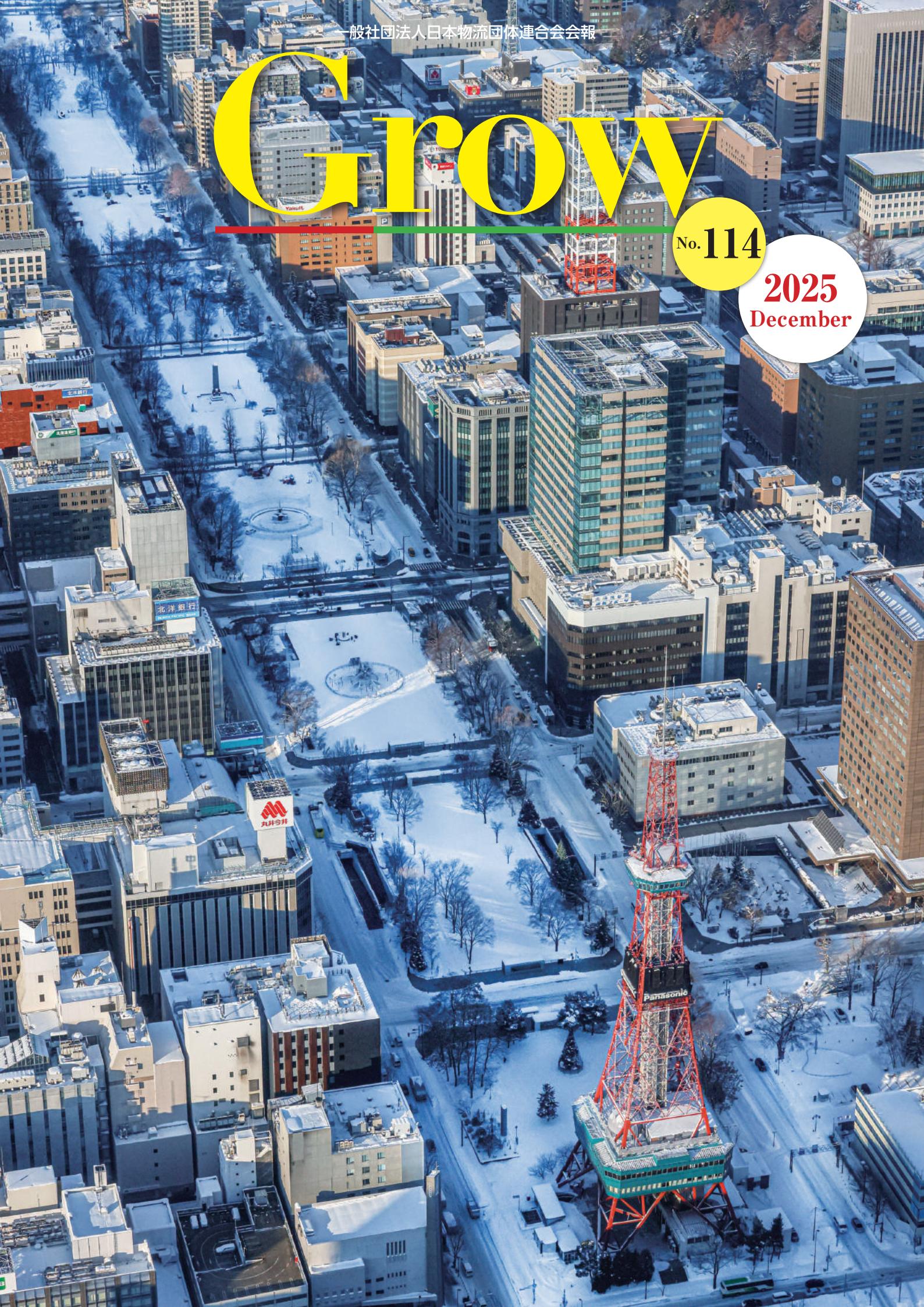


GROW

No. 114

2025
December





物流連会報

Grow

2025 December 114号
令和7年12月発行

C O N T E N T S

第27回物流連懇談会を開催 1

栗林商船株式会社 代表取締役社長

栗林 宏吉氏を迎えて

内航海運の現状と今後～モーダルシフトを中心に～



第27回物流連懇談会を開催

環境・サステナビリティ委員会 7

・第26回「物流環境大賞」大賞受賞 日本通運(株)による講演会を開催

・新たに「日本物流大賞」を創設



2025海外物流視察団を派遣

成田空港内ANA貨物上屋「第8貨物ビル」を見学 12

・令和7年度 施設見学会を開催

基本政策委員会 13

・国交省の施策等についての講演会を開催

国際業務委員会 14

・「A S E A Nの物流事情」の講演会と国土交通省から国際物流政策について説明

2025海外物流視察団を派遣 16

人材育成・広報委員会 19

・物流業界の魅力発信に向け、上期活動報告と下期活動計画を承認

・令和7年度「物流業界合同説明会」を会員企業と共同開催予定

・中学生職場体験の受け入れ



中学生職場体験の受け入れ

会員企業をたずねる～女性の力、女性の声 22

札幌通運株式会社 森田 美沙さん

2025年度後期 物流連 大学寄附講座 24

「数字でみる物流」2025～26年度版のご案内／ 25

最近の活動状況／編集後記

第27回

物流連懇談会を開催



栗林商船株式会社 代表取締役社長
栗林 宏吉氏を迎えて



懇談会風景



挨拶する長澤会長

内航海運の現状と今後 ～モーダルシフトを中心に～

10月22日(水)、東京都千代田区の海運ビルにおいて、第27回物流連懇談会を開催しました。

物流連懇談会は、物流業界の幅広い会員の参加を得て、会員への情報提供、会員相互の情報交換・交流のために行っています。今回は、栗林商船株式会社代表取締役社長の栗林宏吉氏が、「内航海運の現状と今後～モーダルシフトを中心に～」と題する講演を行いました。

1 内航海運の現状

●内航海運業界の規模

- 内航海運事業者数は、10年間で、約14%減少しており、特に貸渡事業者(オーナー)は、約27%(船舶管理事業者区分前と比較)減少している。
- 内航船の船腹量は、隻数ベースで横ばいであるが、1隻当たりの平均トン数は増加傾向にある。



出典:国土交通省 海事局 内航課(各年3月31日時点)

内航海運業界はそう大きな業界ではありません。売上は9,577億円(2022年度)と1兆円はいかない規模です。事業者には、運送全体の手配等を行う運送事業者、船舶を運送事業者に貸し渡す貸渡業者、令和4年から貸渡業者から区分された船舶管理事業者があり、事業者数は2,957者(2024年度)、10年間で約14%減少しており、中でも貸渡事業者は約27%も減少しています。船舶数は大小合わせて5,146隻(2025年3月末時点)、過去10年間5,000隻くらいで横ばいですが、新しく建造される船舶の大型化が進んでいます。船員数は21,586人(2023年10月末時点)となっています。

●内航海運の役割

国内貨物輸送活動量において、内航海運は自動車の57%に次いで38.34%と、4割弱のシェアを占めています。輸送貨物の約9割は石油製品、石灰石、鉄鋼、セメントといった産業基礎物資で、産業基礎物資をいかに効率良く運ぶかが内航海運の課題となっています。輸送量は国内産業の規模縮小等により年々減少傾向にあります。平成16年までは4億4,000トンでしたが、現在は3億トン程度となっています。

内航海運には産業基礎物資輸送以外にも大きな役割があります。その一つがBCP対応で、災害時の代替輸送としての役割を担っています。また、日本内航海運組合総連合会や地方の海運組合および13

の都道府県で災害協定を締結しており、協力体制を整えています。

●内航海運を担う内航船と運航を担う内航船員

内航海運を担う船舶は、大きく分けて、船の中に大きな直方体の貨物艙に鉄やバラ貨物などを積む汎用性のある一般貨物船、荷物に合わせて特殊な構造や荷役設備などを備えた専用船、液体貨物を輸送するタンカーの3種類です。本日ご説明するモーダルシフトを担うRORO船は専用船です。

一般的な大きさである499トンの一般貨物船の場合は、船長、一等航海士、二等航海士、機関長、一等機関士の5人体制で運航しています。一方、RORO船の場合は、船長と航海士3人、甲板部員3人、機関長、機関士2人、司厨部員合わせて11人体制が一般的です。

船員は3ヵ月の連続乗船と1ヵ月の連続休暇を1年のうちに3回繰り返します。4時間交代の三直制、1日2回の当直を繰り返す形が一般的ですが、出入港の際には全員が配置に着く体制が取られるため、労働時間の管理が難しい側面があります。また、最近は働き方改革の影響もあり、若い方を確保するために乗船期間を短くする事業者が増えています。

内航船員は海技士という国家資格の取得が必要で、取得するための学校が全国に存在しています。航海士・機関士の資格は1級から6級まであり、養成施設では3級から6級までの資格が取得できます。

[内航海運を担う内航船]



2 内航海運業界の課題

●船舶の老朽化、船員不足、燃料費高騰

内航海運は船舶の老齢化と船員の老齢化という2つの老齢化課題を抱えています。

まず船舶ですが、船舶の償却年数は本来14年のところ、現在の約7割が船齢14年以上です。1990年代前半の最盛期には、建造される船と14年以上の船が半々くらいだったのですが、ここ最近は新造船が100隻を下回っており、令和5年度には55隻しか建造されていません。

船員数は2015年から20,000人～21,000人の間で推移しており、35歳未満の人が少しずつ増えてきています。有効求人倍率が上昇しているのは、退職した45歳以上のベテラン船長、機関長の代わりを探すためです。もう少し頑張れば45歳未満の層が育ってくると思っていますが、船員不足問題は業界全体の大きな課題になっています。日本の漁業衰退による水産系学校の卒業生の減少もあり、海上技術学校や水産系学校の卒業生が今後どのくらい入社するかということも課題になっています。

一方、船舶運航費用の上昇が止まりません。まずウクライナ問題以降燃料価格が高騰しています。2020年のSOx規制強化もあり、燃料価格は2020年以前と比較して倍以上となっています。さらに、2022年4月から船員の働き方改革が進められる中で、休暇サイクルの短縮による乗下船費用の増加、

これに加えてベースアップも上昇しており、人件費の高騰は今後も続いていくと考えられます。船舶の建造、船舶保守費用も大変な勢いで上昇しています。

●課題解決に向けて

船員確保に向けて必要なのは、やはり広報活動になります。内航総連としては、マイナビニュースやYouTubeチャンネルを使って船員確保に向け積極的な広報活動を行っています。YouTubeのフォロワーも1万人を超えており、SNSによるさらなる効果を期待しています。

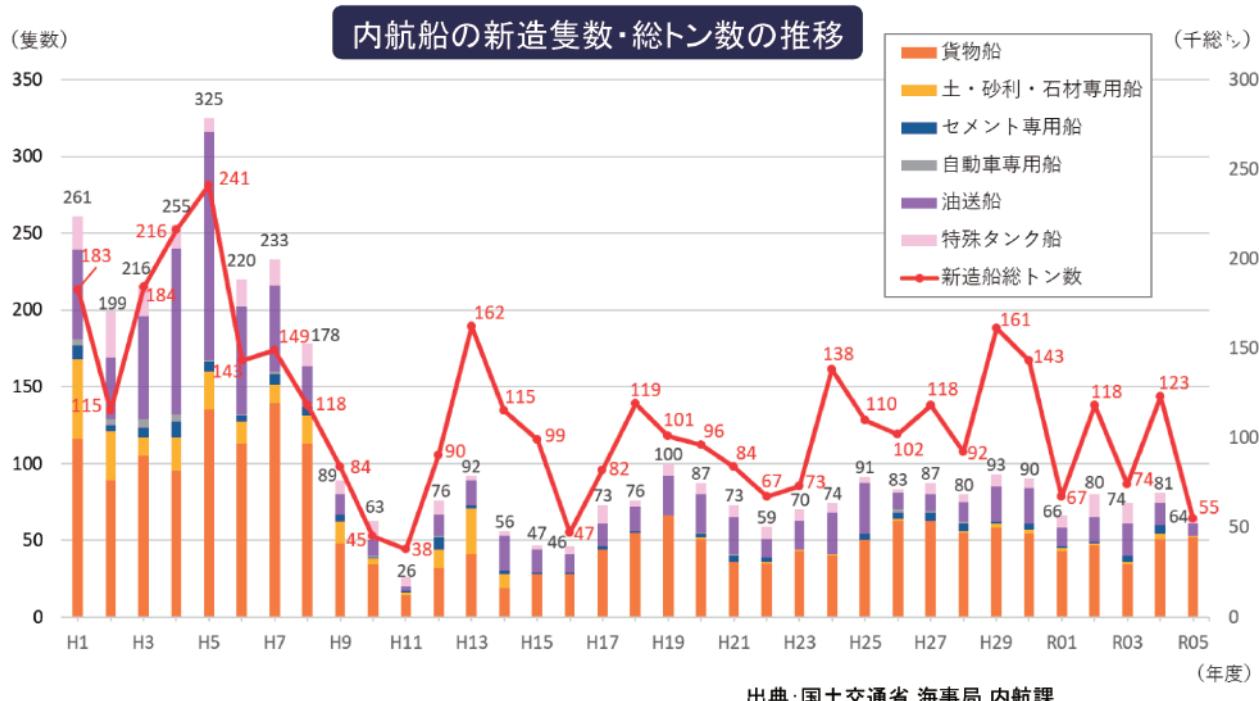
また、内航総連では、4級海技士を数多く派出していただいている海技教育機構への奨学金、6級海技士短期養成施設へ奨学金や乗船実習への支援など、他の団体への支援事業も行っています。

【課題解決へ向けて】



【船舶の老朽化問題】

◆ 新造船の年間建造隻数については、バブル景気の影響を受けた時期(平成元～8年度)は毎年度200隻を超える新造船が建造されていたが、直近の10年間は概ね70～90隻程度の範囲内で推移



出典:国土交通省 海事局 内航課

老朽船の建造も含め船員対策などの課題を解決するにはやはりコストがかかります。中長期的視野に立って、関係者が問題意識を共有し取り組んでいく体制として、2017年に国交省海事局主導により出された「内航未来創造プラン」を基に、産業基礎物資の品目（鉄鋼、石油製品、石油化学製品等）ごとに荷主企業、内航海運事業者、行政等が話し合う「安定・効率輸送協議会」が設置されました。

2021年には、「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案」が閣議決定され、船員の働き方改革をさらに進めていくために、「内航海運と荷主との連携強化に関する懇談会」が設置されました。

2022年4月に働き方改革関連法案が施行され、船員の働き方に合わせた運航計画の見直しなど厳しい指針が示されました。さらに今年、荷主との話し合いの結果などを反映した「内航海運業者と荷主との連携強化のためのガイドライン」の改訂版が出されました。運賃・用船料算出にあたっての「標準的な考え方」の議論も始まっており、この結果もガイドラインに反映していただけるとのことです。

●カーボンニュートラルへの対応

カーボンニュートラルへの対応については、国が定めた指針に則り取り組みを進めています。モーダルシフトを考慮した場合は2040年に(2013年度比で)387万トン、モーダルシフトを考慮しない場合

に2040年に425万トンのCO₂削減を目指していますが、モーダルシフトを進めると逆に船舶の方のCO₂排出量が増えてしまいます。

内航船の場合は、基本的にディーゼル機関が使用されているため、カーボンニュートラルとなる手段が限られており、現在のところ確実な解決策は定まっていません。燃料をグリーン燃料に置き換えていく方法がありますが、グリーン燃料用のエンジンは開発されていません。現在の重油にバイオ燃料を混ぜる、飛行機のSAFにあたる手段もあるのですが、数量が確保できるのか、燃料を船舶に積み込む際のルールはどうするのか、新たなケミカル船の建造、その船を動かすための船員育成など課題があります。船舶主機、発電機メーカー、造船所の今後の開発動向に期待するところです。

●自動運航船の商用運航の実現に向けた取り組み

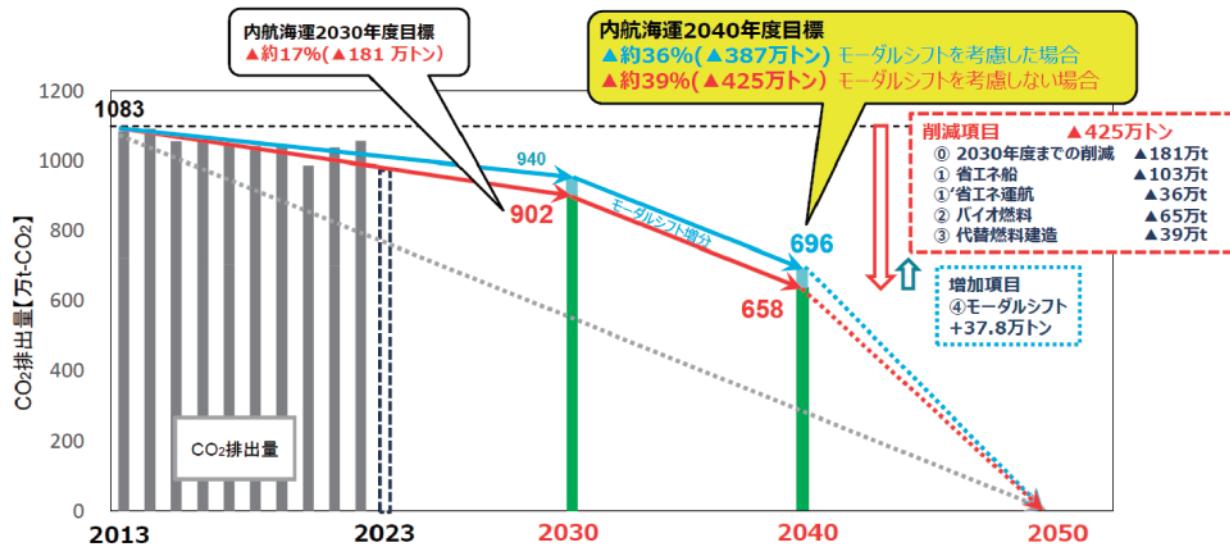
自動運航船への対応については、日本財団がMEGURI2040という研究開発を進めています。2040年には4割の船を自動運航させるという目標の下、現在はステージ2まできており、これが実現すれば船員問題などもすべて解決するのではないかと期待しています。海上交通のルールについては、国際海事機関(IMO)において、必要な条約改正のための議論が行われ、国内ルールもこれに合わせた法整備を行っているところです。

●モーダルシフトを考慮しない場合の2040年度削減目標は▲425万トン(▲約39%)

2030年目標に向けた取り組みを進めた上で、2040年に向けて以下に取り組む

- ✓ 省エネ船への転換を継続して実施 (▲103万トン)
- ✓ 運航改善による省エネ (▲ 36万トン)
- ✓ 既存船のCO₂削減に寄与するバイオ燃料の利用拡大を行う (▲ 65万トン)
- ✓ 代替燃料船の導入 (▲ 39万トン)

●モーダルシフトを考慮した場合の2040年度削減目標は▲387万トン(▲約36%)

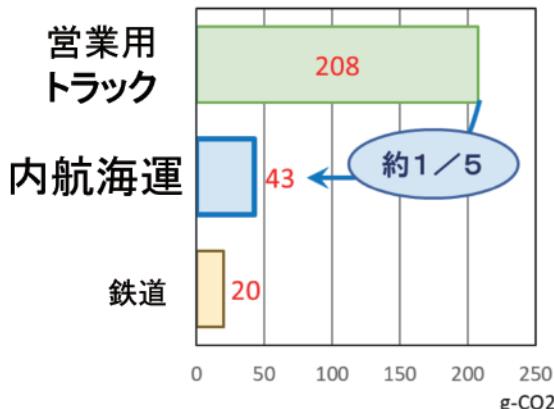


出典: 令和7年3月3日公表『内航海運の2040年度温室効果ガス削減目標』(国土交通省 海事局)

[モーダルシフトが環境に与える効果]

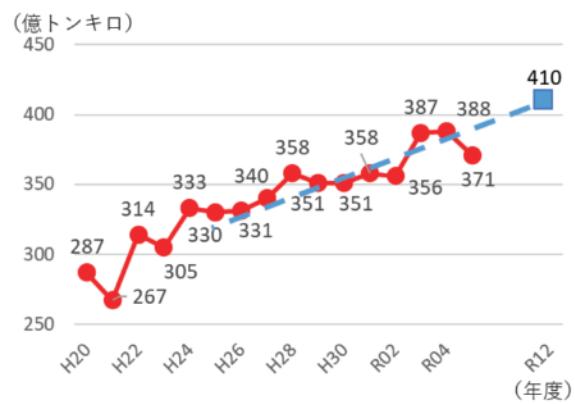
- ◆ 内航海運は、同じ重さの貨物を運ぶ際に排出するCO2量がトラックの約1／5と環境に優しい輸送機関である。
- ◆ 「地球温暖化対策計画」(令和3年10月22日閣議決定)において、海運を利用したモーダルシフト貨物輸送量(トンキロ)を令和12年度までに410億トンキロとする目標を設定。
- ◆ 2024年4月からトラック運転手の時間外労働の上限規制が適用されたことから、長時間労働是正の取り組みの一環として、モーダルシフトの取り組みの促進が期待される。

1トンの貨物を1km運ぶ際に排出するCO2量



出典: 温室効果ガスイベントリオフィス:「日本の温室効果ガス排出量データ」、国土交通省:「鉄道輸送統計」、「自動車輸送統計」、「内航船舶輸送統計」より国土交通省作成

海運モーダルシフトの現状と目標



出典:「内航船舶輸送統計」等より国土交通省海事局作成

3 内航海運へのモーダルシフト

内航海運のモーダルシフトは、トラック輸送の一部を船に置き換えるもので、RORO船とコンテナ船が担っています。輸送形態は、カーフェリーのようにトラックとドライバーが船に乗り込む「有人航走」と、トラックをトレーラに置き替えて荷台部分だけを船に積み込み、ドライバーは乗船しない「無人航走」があります。「有人航走」は、現行のトラック運送のまま一部区間で船を利用しますが、船での輸送期間中ドライバーは休憩時間中として拘束されることとなります。一方の、「無人航走」は、船舶は無人のシャーシ(またはコンテナ)のみを海上輸送するため、ドライバーは集荷・配達業務のみとなります。本来の意味での海運モーダルシフトは「無人航走」の方を指しています。

モーダルシフトという言葉自体は20年以上前から使われてきていますが、コスト面でトラックには勝てない状況が続いていました。2024年にトラックドライバーの時間外労働上限規制が適用され、ここにきてようやく環境だけでないセールスポイントも出てきましたので、今後は従来と異なる展開になってくるのではないかと思います。

4 栗林商船(株)におけるモーダルシフトの取り組みと今後

栗林商船のRORO船サービス

栗林商船は1919年の設立以来、北海道と本州の海上輸送を担ってきました。現在は北海道、仙台、東京、清水、名古屋、大阪の港の間で大型RORO船の定期運航を行っています。10月からは1隻増便しました。中短距離のモーダルシフトにご活用いただけるようになっています。

【栗林商船について】

商 号	栗林商船株式会社
本社 所在地	東京都千代田区大手町二丁目2番1号 新大手町ビル3F
設 立	1919(大正8)年 3月29日 (創業 1894(明治27)年)
資本金	1,215,035千円
代表者	代表取締役社長 栗林宏吉
従業員	単体54名 連結1,107名 (2025年3月末現在)
主な 事業内容	<p>▶ 内航定期船事業 北海道、仙台、東京、清水、名古屋、大阪に内航大型RORO船を運航</p> <p>▶ 内航不定期船事業 お客様のニーズに応え小型船を日本全国に運航</p> <p>内航大型RORO船が寄港する各拠点に栗林商船グループの港湾荷役会社ならびに協力会社があります。 港湾における貨物の積揚、トレーラーを利用した内陸への集配を行なう海陸一貫輸送サービスを提供。</p>



また、多様な貨物、荷役方法に対応できるよう、平ウイング、幌アコーディオンなどさまざまなシャーシを取り揃えサービスを提供しています。現在、当社で約1,100台、グループ会社で約2,200台、合計約3,300台のシャーシを保有しています。

●さらに海運モーダルシフトを推進するには

さらに海運モーダルシフトを推進するためには、第一に物流事業者の受入環境整備、中でも省エネ船舶、船舶の大型化といった船舶設備の増強、第二にシャーシ、輸送設備の増加、第三に港湾設備・機能の増強が重要です。船舶の大型化への対応は言うまでもなく、シャーシ置場の確保など港湾の整備・機能の強化、荷役作業員の確保も必要であり、そうした点を国に訴えていきたいと考えています。この3点が融合しないと、モーダルシフトの推進はうまくいかないと思います。

また、海運モーダルシフトは海陸の一貫輸送ですから、陸上輸送業者と海運業者との協業が不可欠です。今以上に協業がやりやすくなる仕組みに変えていかなければなりません。例えば、RORO船に積むトレーラはコンテナとは異なり特車扱いになります。

ですので、「特車申請、連結申請の簡素化と迅速化」が必要です。誰もが申請しやすくなる仕組みを構築しなければならないと思っています。

さらに、20トン単位の荷物はなかなかありませんので、小口混載の対応が必要になってきます。現在、栗林商船が提供しているサービスは大阪～仙台だけですが、小口混載を全面的に可能にするとともに、フィジカルインターネットにも対応できるようにして、RORO船もインフラの一つとして広く認知していただき、効率的な物流を実現していきたいと考えています。

荷主にモーダルシフトの使い勝手の良さなど重要性を認知していただくことが重要となります、我々としてもまだアピールが足りていないと感じています。栗林商船単独でできることは限られていますので、業界全体で積極的にモーダルシフトをアピールし、国内海上輸送がスムーズにいくよう努めたいと思います。さらに、より使いやすい海運サービス提供に向けた取り組みを推進するとともに、陸上輸送業者さんとの協業により新たな物流を築いていきたいと考えています。

[栗林商船のRORO船サービス]

① 航路紹介

➤10月より1隻を追加投入し
6隻の運航船による定曜日配船



第26回「物流環境大賞」大賞受賞 日本通運(株)による講演会を開催

令和7年度 第1回 環境・サステナビリティ委員会を実施

9月16日(火)、全日通霞が関ビル(千代田区霞が関)において、令和7年度 第1回 環境・サステナビリティ委員会(旧 物流環境対策委員会から改称)(委員長:日本貨物鉄道株式会社 取締役兼執行役員 経営統括本部長 高橋秀仁氏)を実施しました。

本委員会は、物流分野の環境対策、カーボンニュートラルの達成や生産性の向上などを通じて、サステナビリティな物流体系の構築を目指すため、諸課題の検討や会員への情報提供を行っています。また、優良事業者・優良事例の顕彰等を通じた啓発活動に取り組んでいます。

第26回「物流環境大賞」大賞受賞 日本通運による講演会

第一部は、第26回「物流環境大賞」で大賞を受賞された団体・企業を代表して、日本通運(株)を講師に招き、「青森県産りんご モーダルシフトの取り組み」と題して講演会を開催し、対面・オンライン合わせて59名が参加しました。事業統括本部 通運部 次長の植竹 裕治 氏が講師を務め、青森地区のりんご栽培の背景から話を進め、大賞を共同受賞したJAつがる弘前においては、取扱高の8割以上をりんごが占めていることや、そのブランド力を活かして低温保管倉庫から年間を通じた出荷を行っていることなどが紹介されました。

さらに今回の取り組みの契機として、①物流2024年問題への対応、②環境負荷低減による付加価値向上、③安定輸送のノウハウを蓄積しておくこと、の3点を挙げられ、2025年度は、作柄にもよるが鉄道利

用を前年比約50%増としたい考えにも触れられました。

一方、苦労した点として、①保冷コンテナにドライアイスを入れて輸送した場合に、密閉性が高すぎるために発生するりんごの炭酸ガス障害、②鉄道の輸送障害時のBCP対応や、③着市場では、競り落とされた商品が早朝～日中にかけて順次搬出されていくが、鉄道コンテナは午前～日中に配達したいケースが多いため、荷下ろしスペースが不足しがちなこと、等を挙げられましたが、①は通風コンテナの使用、②は関西～九州間でのフェリー併用、③はJAつがる弘前による日中時間帯での荷受スペース確保の働きかけにより、いずれも対応している旨を話されるなど、今回の取り組みのノウハウや今後の展開についても惜しみなくお話しいただき、講演後は聴講者から多数の質疑がありました。

「日本物流大賞」創設を決定

第二部の委員会では、令和7年度上期活動報告と、下期活動計画について審議され、原案通り承認されました。特に下期活動計画として、物流分野において、カーボンニュートラル目標の追求や、生産性の向上などを通じて、広く、将来にわたって持続可能な物流を目指す取り組みを行った団体・企業または個人の功績を顕彰する「日本物流大賞」を創設することが決定されました。

今後も本委員会の活動を通じて、物流分野において、広く、将来にわたって持続可能な物流を目指す取り組みを進めてまいります。



講師の日本通運(株) 植竹氏



委員会で議事を進める高橋委員長



講演会全景



新たに「日本物流大賞」 を創設します

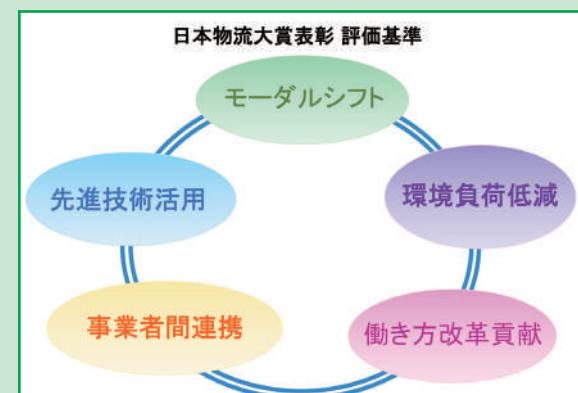
物流連では、これまで「物流環境大賞」と「モーダルシフト優良事業者大賞表彰」の2つの表彰制度により、事業者の取り組みを顕彰してきましたが、今般、これらを見直し、新たに「日本物流大賞」を創設し、第1回の募集を令和7年12月15日(月)より開始することとなりました。

本賞は、従来の2賞が対象としていた「環境負荷低減」「モーダルシフト」という2つの基準を発展・拡張し、カーボンニュートラルや生産性の向上などを通じて、広く、将来にわたって持続可能な物流を目指す取り組みを行った団体・企業または個人の功績を顕彰することにより、関係者の意識の高揚と取り組みの促進に資するとともに、社会全体に広くその意義と重要性を知らせることを目的としています。

対象は、物流事業者・荷主事業者に限らず、取り組みに寄与した事業者が広く応募できるものとしており、単独もしくは複数いずれでも応募可能です。

物流業界としても、国が掲げる「2050年カーボンニュートラル実現」に向けた取り組みが求められており、また物流2024年問題を契機として様々な物流改革の動きがあり、本賞がそうした取り組みへの関心を高めていく一助となることを目指していきます。

詳細は当連合会ホームページをご覧ください。皆様のご応募を心よりお待ちしております。



募集期間

令和7年12月15日(月)から令和8年3月13日(金)

応募方法

詳細は当連合会ホームページの応募要項をご参照ください。

<http://www.butsuryu.or.jp/public/environment/>

授与式

令和8年6月(詳細は後日発表)

問い合わせ先

〒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

(一社)日本物流団体連合会 日本物流大賞事務局 島

電話:03-3593-0139 メール:shima@butsuryu.or.jp

モーダルシフト

大量輸送モードへの転換等による、効率的な物流の構築

【例】鉄道輸送や海上輸送へのモーダルシフト



事業者間連携

物流事業者どうしや、物流事業者と荷主事業者が協力して行う効率的な物流体制の構築、商習慣の見直し、物流サービスレベルの調整などの取り組み



【例】共同輸配送、往復輸送、マッチング輸送、輸送の集約・大型化、空車・空コンテナ・空スペース等の有効活用、鉄道・海上輸送とトラック輸送を組み合わせた効率的な物流体系の構築（モーダルコンビネーション・モーダルミックス）

先進技術活用



特に、新しい技術の活用を評価すべきもの

【例】ダブル連結トラック、自動運転技術、ドローン、AI・IT等の、新技術活用、先進的な機器・施設等の開発・活用など

環境負荷低減



環境負荷低減の効果が顕著な取り組み、カーボンニュートラル目標追求の取り組み

【例】輸送網・拠点等の見直し、集約・大型化、空車・空コンテナ

空スペース等の有効活用、環境対応車や次世代燃料等の導入

働き方改革貢献

労働負荷軽減や生産性向上の効果が顕著な取り組み



【例】運転時間・荷待ち・荷役時間の短縮、早朝・深夜・長時間労働等の削減、

各種作業の自動・機械・電子・省力化、物流の標準化の取り組み、

運転と検品・荷役作業の分離、等

先進的な機器・施設・輸送容器・梱包資材等の開発・活用、など

その他

※上記の評価基準に当てはまらない場合でも、
成果が顕著であると認められるものは評価対象とします。

「ヤマトグループにおける障がい者福祉の取り組みについて」の講演会を開催

令和7年度 第1回 経営効率化委員会を実施

9月29日(月)、全日通霞が関ビル(千代田区霞が関)において、令和7年度 第1回 経営効率化委員会(委員長: ANAホールディングス(株)顧問 兼(株)ANA Cargo 取締役会長 外山俊明氏)を実施しました。

第一部の講演会には、ヤマト運輸(株) 働きやすい職場作り推進部 EX推進課長 高橋幸一氏を講師にお招きして、「ヤマトグループにおける障がい者福祉の取り組みについて」と題した講演会を開催しました。

「ヤマトグループにおける障がい者福祉の取り組みについて」についての講演会を開催

講演では、最初に厚生労働省が公表したデータを挙げ、我が国における障がい者雇用を取り巻く環境とその雇用率や雇用数の推移等についての紹介があり、産業別にみると「運輸業・郵便業」は実雇用

率(2.45%)においても法定雇用率達成企業の割合(52.6%)においても、全体の数値(同 2.41%, 46.0%)を上回っていること等に触れた後、今後の法定雇用率の動向や法定雇用率未達時のペナルティなどについて詳しく解説され、障がい者雇用はもはや単なる法律で定められた「義務」ではなく、企業の持続的な成長と競争力強化に不可欠な「経営戦略」としてますます重要になっていると説明されました。

続いて、ヤマト運輸の故・小倉昌男 元会長が目指したノーマライゼイション(高齢者や障がい者などの社会的弱者を特別視せず誰もが健常者と同等に生活できる社会を目指す考え方)、そして公益財団法人ヤマト福祉財団の設立と活動内容、およびヤマト運輸ならびに同グループにおける障がい者福祉に対する全体方針や取り組み等について、事例や動画も交えて具体的に紹介していただきました。

最後に、今後も雇用率を維持向上させていくためには、障がい者が安心して長く働き、活躍できる環境を社内全体で作り上げていくことが不可欠であり、そのためには経営トップによる強い意志表明と推進体制の構築が極めて重要であると説明されました。



ヤマト運輸(株)高橋幸一氏



外山委員長



全体風景

令和7年度 上期活動報告および 下期活動計画

引き続き行われた第二部の委員会では、「令和7年度 上期活動報告」として

- ① 障がい者活躍推進ワーキングチーム(ダイバーシティ推進)
- ② 「2030年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」への参画
- ③ 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」への参画
- ④ 「官民物流標準化懇談会」および「モーダルシフト推進・標準化分科会」への参画

の4点の活動状況について事務局より報告しました。

続いて「令和7年度 下期活動計画(案)」について

- ① 「先進技術の活用」、「物流デジタル化」等に関する検討
～「先進技術活用推進情報交換会(仮称)」の設置～
- ② 施設見学会の実施
- ③ 「2030 年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会」、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」および「官民物流標準化懇談会」ならびにその分科会等への参画

の3点を実施していく案が事務局より示され、原案通り承認されました。

今後も物流連は、経営効率化委員会の活動を通じて、物流業界の労働力不足、生産性向上を目指した取り組みを実施してまいります。

成田空港内ANA貨物上屋 「第8貨物ビル」を見学

令和7年度 施設見学会を開催

11 月10日（月）、経営効率化委員会における先進技術の活用等に関する検討の一環として、成田空港貨物ターミナル地区内にあるANA最大規模の貨物上屋「第8貨物ビル」において令和7年度施設見学会を開催し、会員企業・団体から24名が参加しました。

今回訪問した(株)ANA Cargoの成田貨物上屋「ANA Cargo Base +」は、日本の航空会社で初となる、AGV(Automated Guided Vehicle)等の先進技術が導入された最新鋭の航空貨物上屋で、昨年10月に運用開始されました。

冒頭、会議室において、物流連河田理事長による挨拶に続き、(株)ANA Cargo 執行役員 成田ウェアハウスオペレーションセンター長の萩原氏より貨物上屋施設の紹介動画を用いた概要説明が行われ、その後、2チームに分かれて貨物上屋に移動し、輸出・輸入両方の上屋を見学しました。輸出上屋では、輸出貨物の受託後、貨物とAGV搬送用台車がデータ連携され、AGVエリアに搬入されると最大60台のAGVが自動的に保管エリアまで搬送する工程や、ULD(航空機搭載専用コンテナ)積み付けエリアへの自動搬送工程などを見学しました。一方、輸入上屋では、航空機から取り下ろされたULDが受託エリアで解体された後、貨物が自動ラックに保管され、そこで輸入通関許可となった後に、2台のAGF(Automated Guided Forklift)によって自動ラックから無人でトラック積み込みエリアまで滞りなく運ばれていく様子などについて、詳しい解説とともに見学しました。

最後に会議室にて質疑応答の時間が設けられ、参加者から活発な質疑があった後、本見学会は終了しました。



会議室での概要説明



上屋内見学の様子

物流連では、今後も労働力不足への対応や物流生産性の向上への方策として活用が期待される先進技術等の動向を注視し、情報収集および提供を行ってまいります。

第37回基本政策委員会を実施

国交省の施策等についての講演会を開催

9月30日(火)全日通霞が関ビル(東京都千代田区霞が関)において第37回基本政策委員会(委員長:河田守弘物流連理事長)を実施しました。

「基本政策委員会」は、国土交通省の物流政策部門と積極的に連携し、物流業界の抱える様々な諸課題、問題点について、特に陸・海・空のそれぞれの業界にわたる横断的な影響のある項目に留意しながら、具体的な諸施策に関する審議を行いその推進を図っており、年に2回開催しています。

『最近の物流政策の概要について』の講演会を開催

今回の第37回委員会では、委員会に先立ち、国土交通省物流・自動車局物流政策課長高田龍氏による「最近の物流政策の概要について」と題した講演会が、対面・オンライン視聴と併用で開催され、会員団体・企業から90名の参加がありました。

講演の内容としては、物流業界の現状について話された後、EC需要の拡大やトラック運送事業の働き方をめぐる現状、物流危機に対する認知度等に触れられ、「物流革新に向けた政策パッケージ」の概要

および法律改正等についての説明がなされました。続いて、「2030年度に向けた政府の中長期計画」の進捗状況と今後の対応、次期「総合物流施策大綱」の策定に向けた検討状況についても言及され、講演に続いた質疑応答では、参加者から物流政策に対する期待と要望が多く寄せられました。

令和7年度上期の活動報告と今後について説明

委員会では、河田委員長の挨拶の後、高田物流政策課長から「令和8年度物流関係予算概算要求」についての説明があり、意見交換が行われました。その後、根元事務局長から物流連の令和7年度上期事業活動についての具体的な内容の報告と今後の主な活動予定についての説明がなされ、閉会となりました。

物流連では、今後も物流業界のさらなる発展に寄与するため、諸施策の推進に向けて協力・連携を図るなど、官民連携、他産業との連携を強化とともに、物流業界からの発信力を高め、より一層充実した取り組みを行ってまいります。



講演する高田課長



講演会の様子



基本政策委員会風景

「ASEANの物流事情」の講演会と 国土交通省から国際物流政策について説明

令和7年度 第1回 国際業務委員会を実施

9月4日（木）、令和7年度 第1回 国際業務委員会を千代田区の尚友会館で実施しました。本委員会は、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30名が参加しました（内10名がオンライン参加）。

「ASEANの物流事情」についての 講演会を開催

講演会では国際機関 日本アセアンセンター業務統括部長代理 石田靖氏をお招きし「ASEANの物流事情」と題しご講演いただきました。講演会にはオンライン参加者を含めて合計67名が参加しました。

講演では、データや調査資料を基に

①ASEAN物流の現状と国際比較：人口約6.7億人、GDPは約3.8兆ドルで世界第5位の規模であること、2025年の物流市場規模は約2,882億ドル、2030年には3,900億ドルへ拡大の見込み。物流パフォーマンスで

シンガポールが世界上位、他国はインフラや制度の差が大きい。

②強み：地政学的要衝（マラッカ海峡）、人口ボーナス。China Plus One戦略により製造・供給拠点がASEANに移行。FTA/RCEPなどの制度的優位性。

③課題：インフラ格差（道路舗装率・港湾能力の違い）。通関・制度的障壁（国ごとに規制差）。運賃・賃金上昇によるコスト増。

④新しい潮流：デジタル化／ASEAN Single Window（通関電子化）、IoTによるサプライチェーン可視化。グリーン物流／港湾低炭素化、EVトラック・水素燃料車導入。コールドチェーン／食品・医薬品需要拡大、ワクチン輸送経験が強み。

⑤Eコマース物流とラストマイル：EC市場は急成長（インドネシア650億ドル、ベトナム220億ドル等）。配達所要日数はシンガポールで約1.3日と短いが、



日本アセアンセンター
業務統括部長代理 石田靖氏



伴野委員長

フィリピンなどは地域差あり。ラストマイルコストが物流費用の最大部分(41~53%)、スマートロッカーやドローンなどで効率化が進行。

⑥今後の展望と日本企業への示唆:ASEAN Connectivity Strategic Plan(2026-2035)に基づき、域内輸送ネットワーク強化、デジタル化、グリーン物流推進。日本の役割として、道路・港湾整備(フィリピン、インドネシア、ベトナムで事例)、通関システム導入、コールドチェーン・EV物流支援。ビジネス機会:成長市場そのものが投資対象。EC・冷蔵物流・倉庫自動化で日本企業の強み發揮可能。港湾運営・グリーン物流などの共同投資の余地など詳細な説明があり、講演会は終了しました。

続いて、国土交通省 物流・自動車局 国際物流室長牧野武人氏から「物流サービス分野における国際標準化に関する議論について」と題しISO(国際標準化機構)の概要、日本主導のコールドチェーン物流サービスの国際規格化、進行中の中国主導の国際標準化議論(TC344:Innovative Logistics)について説明があり、TC344におけるSC1(韓国主導/Retail logistics)およびSC2(中国主導/Courier services)への影響について、各物流事業者への参画や国際標準化に対する人材育成について協力を依頼されました。

国土交通省から国際物流政策の取り組みについて説明

講演会に続き実施された国際業務委員会では、国土交通省の牧野室長から「最近の国土交通省の国際物流政策の取り組みについて」説明がありました。国土交通省では引き続き、コールドチェーン物流サービスの普及に関する取り組みを進めており、7月には国際・食品物流EXPOで講演を実施、こう

いった機会を利用して認証取得促進に努めていきたいと話されました。

ISO31512普及に向けた調査については日ASEAN交通連携の枠組みのもとで、これまでASEAN地域へのコールドチェーンの普及に努めてきたが、今後はASEAN地域のみならず広くグローバルサウスに着目し、どこにニーズがあるのかなど調査を進めたいと考えていると発言されました。また、日ASEAN物流専門家会合およびワークショップについては来年の1月もしくは2月にタイ・バンコクで開催したいと考えており、その際は物流事業者も参加いただいて、ワークショップ会場の後方に簡易ブースの設置を検討している旨の説明がありました。続いて中央回廊に関するビジネスツアーをカザフスタン・ジョージアあたりで検討しており、積極的な参加を期待していると発言されました。最後に国際物流に関する官民コンソーシアムの立ち上げについては、体制も含め検討中であり、初期段階ではスマールスタートとなるが、徐々に機能を拡充していく計画であることを説明されました。

最後に、事務局から令和7年度上期活動報告とインド海外物流実態調査結果(速報)を報告した後、下期活動計画について審議が行われ、原案通り承認されました。



国土交通省牧野室長

2025 海外物流視察団を派遣

期間：9月7日(日)～13日(土) 7日間

訪問先

Salesforce社. (サンフランシスコ)

Amazon フルフィルメントセンター (ロサンゼルス)

Yusen Logistics Americas Inc.&Yusen Terminals Inc. (ロサンゼルス ロングビーチ港)



2025海外物流視察団は総勢16名で7日間、アメリカ西海岸地区の物流関連施設4カ所を視察しました。今後の物流変革に必須となるDX(デジタルトランスフォーメーション)の研究や、最先端のEC物流倉庫・港湾施設などを訪問し、高度化、個性化、インテリジェント化が著しい最新物流技術の動向を視察するとともに、日本の物流事業の課題を踏まえた活発な意見交換が行われました。今号では、Salesforce社の視察についてご紹介します。

(1)企業概要

Salesforce社は、クラウドベースの顧客関係管理(CRM)システムを主力製品とするグローバル企業である。1999年に米国にて設立され、営業、マーケティング、カスタマーサービス等の分野において、企業の業務効率化および顧客体験の向上を支援している。同社は柔軟性の高いクラウド基盤、多様なアプリケーション群、AI技術の積極的な活用を特徴としている。

(2)主力商品

◆ Sales Cloud：営業活動の管理や顧客情報の一元化を可能にするCRMサービス。案件や商談の進捗管理、売上予測などをサポート。

◆ Service Cloud：カスタマーサービスの効率化を実現し、顧客からの問い合わせ対応やサポート業務の自動化、顧客満足度の向上を支援。

- ◆ Marketing Cloud：メールやSNSなど多様なチャネルを統合したマーケティング施策を展開できるプラットフォーム。パーソナライズした顧客アプローチが可能。
- ◆ Commerce Cloud：ECサイト運営やデジタルコマース体験の最適化を支援。オンラインストアの構築から運用、顧客データ分析までをカバー。
- ◆ Experience Cloud：顧客やパートナー、従業員同士のコミュニケーションを円滑にするためのコミュニティ基盤を提供。
- ◆ Einstein (AI)：Salesforce各製品にAI機能を組み込み、データ分析や予測、業務自動化などを強化。
- ◆ MuleSoft：社内外の様々なシステム・サービスを安全に連携するためのプラットフォーム。データ連携やAPI管理で業務効率化を実現。
- ◆ Platform：業務アプリケーションの開発・拡張を支援する基盤。独自のビジネスアプリやワークフローの構築が可能。

(3)本社見学

Salesforce社各都市のオフィスには、「Ohana Floor」と呼ばれる同社の価値観や社会貢献へのコ

ミットメントを体現する場所があります。顧客、社員そして地域のコミュニティを第一に考えていることを表現するため、どのオフィスでも展望の良い最上階に位置しており、居心地のよい環境となっています。本社である「SalesforceTower」はサンフランシスコで一番高い建物であり、地上61階に「Ohana Floor」があります。



交流の活発化のためカフェなどが併設されており、社員がコーヒーを片手にリラックスして打ち合わせをする様子をよく見かけました。

(4)会社概要・同社サービス Agent force の概要について

同社が掲げる企業理念の共有と理念に基づく企業文化の構築について、企業理念の実現にあたり「1-1-1モデル」という取り組みを実施していること。「1-1-1モデル」とは、コミュニティを支援するために、株式の1%、製品の1%、そして就業時間の1%を社会貢献活動に充てる取り組みです。具体的な取り組みを通じて社会の中における自社が果たす役割を明確に定義することは、従業員が社会に貢献していることを自覚する一助となり、愛社精神や働き甲斐に寄与していると考えられま

す。理念だけではなく、行動することが重要とのプレゼンテーションがありました。

Agent forceは、同社が提供する自律型AIエージェントプラットフォームです。生成AIであるChat GPTなどのサービスが広く普及しましたが、自律型AIエージェントはこれらのサービスと異なりAI自らが考え状況に応じて最適なアクションを実行することができるサービスとなっています。AIエージェントは、デジタルレイバー（デジタル労働力）を生み出し、業務効率化や生産性向上を実現します。AIエージェント導入にあたり最も重要なことは質の良いデータを収集することであると説明がありました。企業内には膨大なデータが蓄積されていますが、点在や分断していることから大部分が活用できていないと指摘がありました。DXの推進にあたり、どのような技術を導入するのかといった方法の議論になることが多いですが、まずは基となるデータの取り扱いについて目を向けることの重要性について改めて認識したいとの説明がありました。

(5)物流業界におけるケーススタディ紹介 およびソリューション解説

「グローバル競争時代の物流営業戦略と営業力強化の鍵 顧客データ×AI」という表題で、「MAERSK社」および「UPS社」における活用事例が紹介されました。

「MAERSK社」の事例

Salesforceでカスタマーサービスや顧客ポータル、分析基盤のデータを統合し、事業やアセットを越えた顧客中心の体験を実現した。

- 世界中の営業担当者が顧客中心で情報を記録し、商談成立のリードタイム短縮、顧客の要望可視化、重要顧客に対する部門横断コミュニケーションを実現
- 世界中の商談情報をリアルタイムで可視化し、データに基づく科学的な営業戦略の立案を支援
- カスタマーサービスの全拠点で共通のプラットフォームを使用することで、シームレスな対応を実現、顧客ロイヤルティを向上

「UPS社」の事例

Salesforceで営業データから実行ツールまでの一連の流れを統合し、各顧客に応じたアプローチをAIで実行、既存顧客の深耕を実現した。

- ・ Web上の見積もり依頼などの情報から離脱・要フォロー顧客を探知し、アクションを自動的に実行
- ・ 蕪積したデータを活用し、自律的に問い合わせを実行する AI Agent を構築し、人手を介さずに顧客のニーズに対応することで取りこぼしの最小化を実現

2社で共通していることは、データを統合し可視化、自動化を図ることで顧客満足度の向上、営業力の強化を効率的に実現していることです。また、同社が認識している日本企業が直面している課題について共有されました。

- ①グローバル競争の激化
- ②差別化の難しさ
- ③営業力・提案力の属人化
- ④M&Aの効果最大化
- ⑤データ活用の遅れ

国内の物流においては、デジタル化の遅れ、プラットフォーム乱立によるデータの分断、標準化の遅れなど課題が山積しています。その状態を打破するためには、高品質なデータの収集、統合、分析が必要となります。それによってオペレーションの標準化、データに基づいた戦略の策定や営業モデルの構築を進め、課題にアプローチすることが提言されました。

(6)同社サービス MuleSoft を活用した 物流業界におけるデータ連携について 解説

MuleSoft とは、社内外の様々なシステム・サービスを安全に連携するためのプラットフォームであり、データ連携や API 管理で業務効率化を実現するものです。デジタル化の推進においては、様々なシステムを採用する際に個別に開発を進めてきたことによるシステム全体のスパゲッティ化が障壁となっています。同プラットフォームを介して各システムを接続することにより以下4点が達成されます。

- ①統合
分散したシステムや外部パートナーをすべて接続し、効率的なデータ共有を実現
- ②自動化
最小限のコーディングでワークフローを作成し、手動タスクを自動化

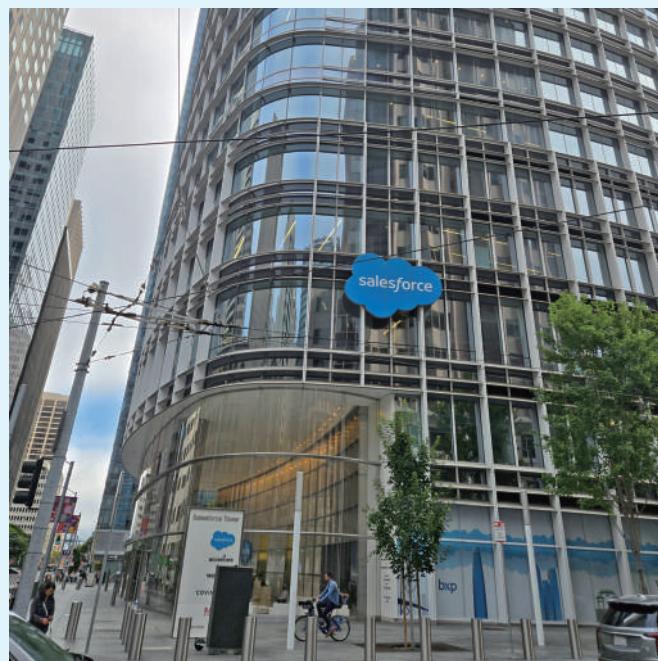
③API管理

APIの管理とスケールを可能にし、効率的なデータアクセスを提供

④人口知能の活用

予測および生成的な AI 機能を導入し、データ活用を強化

これらによって AI が業務を自律的に代行する AI Agent が最大限活用できるようになり、CS 業務の効率化、問い合わせ業務などにおける顧客満足度の向上、データに基づく意思決定の補助、コスト削減を実現できます。同プラットフォームの掲げる概念を導入し AI エージェント活用の基盤を築くことは、物流業界が抱える人手不足や属人化という問題解決につながると考えられます。



本社外観



打ち合わせ風景

物流業界の魅力発信に向け、 上期活動報告と下期活動計画を承認

令和7年度 第1回 人材育成・広報委員会を実施

9月24日(水)、千代田区の全日通霞が関ビルにて、令和7年度 第1回 人材育成・広報委員会(委員長:当時NIPPON EXPRESSホールディングス(株) 常務執行役員 赤間立也氏)を実施しました。

本委員会は、物流業界の社会的認知度向上を目的に、若年層へのPR活動や教育現場での物流理解促進に取り組んでいます。

冒頭、赤間委員長から「物流業界における人材不足は今後さらに深刻化が予想され、人材確保は喫緊の課題です。大学生の就職活動は早期化しており、当団体のイベントもその動向に合わせた見直しが必要です。また、中途採用層や小中学生などにも物流の魅力を伝え、将来の選択肢として意識してもらうことが重要です。さらに、荷主や一般消費者に対して、物流業界の課題や社会的重要性を広く理解していただくため、広報活動の強化が不可欠です」との挨拶がありました。

委員会では、令和7年度上期活動の報告と下期活動計画の審議が行われ、以下の通り承認されました。

令和7年度 上期活動報告

◆「ロジスティクスPRグループ～物流いいとこみつけ隊」

会員企業27社46名によって会合を3回実施。令和7年度「物流業界研究セミナー」の内容を議論。

◆令和7年度「物流業界研修セミナー」

オンライン2回、対面1回を開催。参加した216名の大学生に対し、物流業界の魅力を紹介。

◆マイナビ転職フェア出展

8月30日のイベントに出展。転職希望者に向けて物流業界の魅力を発信。

◆大学学内セミナー

京都外国语大学、東京女子大学、清泉女子大学、神戸学院大学で講義を実施。

◆大学寄附講座(青山学院大学)

会員企業講師(役員を含む)による全14回講義を実施、履修登録学生数は200名。

◆物流見学ネットワーク

19回実施。合計888名の小・中・高・大学生が物流施設を見学。

◆活躍する女性の紹介

2名の女性を取材し、会報、ホームページ、「物流業界研究セミナー」で紹介。

◆アニメを活用した広報活動

再生数3,000万回超の国土交通省制作アニメ「あれも、これも、物流なんだ。」にロゴを掲載。ホームページやイベントで活用。

令和7年度 下期活動計画

◆「ロジスティクスPRグループ～物流いいとこみつけ隊」

「物流業界合同説明会」の内容精査と、大学生以外への魅力発信を協議。

◆令和7年度「物流業界合同説明会」

12月から2月にオンライン2回、東京1回、大阪1回を開催予定。

◆大学寄附講座(横浜国立大学)

会員企業講師(役員を含む)による全14回講義を実施予定。履修登録学生数は83名。

◆物流見学ネットワーク

全国66か所の物流施設をホームページ上で掲載・更新し受け入れを継続。

◆活躍する女性の紹介

10月、1月に取材予定。女性が活躍できる業界として発信。

◆職場体験受け入れ

11月に中学生4名を受け入れ、会員企業の施設見学を実施予定。



議事を進める赤間委員長



委員会全体風景

令和7年度「物流業界合同説明会」を 会員企業と共同開催予定

会員企業36社とともに、学生へ物流業界の魅力を発信

物流連は、令和7年12月13日から令和8年2月14日にかけて、会員企業36社と共同で「物流業界合同説明会」をオンラインおよび東京・大阪の会場で開催いたします。

本イベントは、就職活動を控えた学生に向けて、参加企業が会社概要や事業内容を紹介し、物流業界の社会的重要性や先進性について理解を深めてもらうことを目的としています。国土交通省の後援を受けて実施される本説明会では、陸・海・空にわたる多様な業種が集結し、学生にとって業界全体を知る貴重な機会となります。

会場では、各企業がブースを出し、学生は自由に訪問・質問することが可能です。さらに、特別プログラムとして、物流連による「物流業界の現状と未来」に関する講演や、会員企業の若手社員で構成する「物流いいとこみつけ隊」によるトークセッション、就活相談コーナー等を予定しています。

現在、就職情報サイト「マイナビ2027」「Re就活キャンパス」にて学生の募集を開始しており、今後は大学キャリアセンターへの広報活動や、参加企業のWebサイト等を通じて、より多くの学生へ参加を呼びかけていきます。

開催概要

■開催日時

- ・令和7年12月13日(土) 9:30~17:35 オンライン
 - ・令和8年 1月 9日(金) 9:30~17:35 オンライン
 - ・令和8年 2月 7日(土) 10:00~16:30 東京会場
 - ・令和8年 2月14日(土) 10:00~16:30 大阪会場

会場情報

東京 東京都立産業貿易センター浜松町館 2F
東京都港区海岸 1-7-1 東京ポートシティ竹芝

大阪 ハービスホール
大阪市北区梅田2-5-25 ハービス OSAKA B2F

【参加者条件】

大学生、大学院生、高等専門学校生、
短期大学生、専門学校生の全学年、
および第二新卒者



物流業界合同説明会のポイント

- | | |
|-----------------------|--|
| 1.業界研究ができる！ | 講演会で「産業の血液」と呼ばれる物流業界のスケールや
未来を学べる！ |
| 2.企業比較ができる！ | 各社の事業内容や強み、役割を一度にチェック！ |
| 3.インターン先が見つかる！ | 気になる企業の仕事体験にチャレンジ！ |
| 4.リアルな声が聞ける！ | 現場で活動する社員の就活エピソードや業界の魅力を
直接聞く！ |
| 5.来場者特典あり！ | 東京・大阪会場では、Amazonゴフトカード&
物流専門書籍「物流みらい」プレゼント！ |

東京・大阪会場 来場者特典

「Amazonギフトコード」をプレゼント！
以下の3つの条件をすべて満たした方に、Amazonギフトコードを進呈します。
(条件)
1. 企業ブースを5社以上訪問
2. 終業プログラムに参加
3. ブースアンケートに回答

物流書籍
「数字で見る物流」
プレゼント！
物流業界をデータで把握！
豊富なデータで物流の
全体像がわかる！


特別プログラム

講演会 「物流業界の現状と未来」をテーマに、物流業界の動向や展望を分かりやすく解説！

間の中から、当

参加对象

- ◆オンライン開催の詳細は、開催1週間にパンフレット＆参加URLをお送りします。
 - ◆東京・大阪会場の詳細も、開催1週間にメールでご案内します。
 - ◆服装自由！お気軽にご参加ください。 ◆入退室・入退場自由！途中参加もOK
 - ◆各回定員200名、お早めにご予約を！

物流連社名帳

一般社団法人 日本物流団体連合会
Japan Association for Logistics and Transport
〒100-0013 東京都千代田区麹町一丁目3番3号 全日通商ビル5階

中学生職場体験の受け入れ

物流業界の社会的認知度向上を目的とした活動の一環として、11月11日から13日の3日間、東京都立白鷗高等学校附属中学校からの依頼を受け、4名の生徒を職場体験として受け入れました。

11月11日(火) 佐川急便 Xフロンティア



11月12日(水) 日本通運 羽田空港国際貨物ターミナル



今回の受け入れは、「生徒が自己の将来について考え、勤労の意義や職業への理解を深め、より良い進路選択につなげる」という同校の進路方針に基づくものです。

生徒たちには、まず物流業界に関する基礎知識や、取材に必要なビジネスマナーを学んでもらい、その後、所属企業3社の物流施設を訪問しました。

最終日には、同年代の生徒に向けて物流業界の魅力を伝える広報レポートを作成し、広報活動の一端を体験してもらいました。

11月13日(木) 日本貨物鉄道 東京ターミナル駅





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46回

札幌通運株式会社

さくらスマイル引越センター センター長
森田 美沙さん

PROFILE

2006年入社。札幌西支店(当時)に配属され、特積み貨物の問い合わせ対応、支店総務業務を担当。1年3ヵ月後、さくらスマイル引越隊準備室に異動し、引越部隊の立ち上げプロジェクトに携わる。プロジェクト解散後は引越店舗で、下見、作業、営業等引越にかかる幅広い業務を担当。2011年係長、2015年課長、2019年さくらスマイル引越センター長に昇進。現在に至る。札幌市出身。多忙な日々を過ごす中、リフレッシュ方法は旅行。「オンオフをしっかりと分け、気分転換するようにしています。なるべく1年に1回は旅行に行こうと思っています!」

「さくらスマイル引越隊」ブランドの立ち上げに参加

—入社動機と入社してからこれまでの経緯について教えてください。

就職活動にあたって「生まれ育った大好きな札幌で働きたい」との思いから、札幌を中心に全国展開している当社を志望しました。また、面接の際、女性の活躍度が高い企業だと感じた点も大きな志望動機となりました。

入社後は特積みを扱う支店に配属され、お客様からの電話対応や総務業務などを担当しました。3年目に異動があり、さくらスマイル引越隊の立ち上げを目的としたプロジェクトメンバーとして、ネーミングやマークなどブランドの開発に携わりました。半年後、引越隊の稼働開始に伴いプロジェクトは解散となり、それ以降は引越を担当しています。プロジェクトで引越に関わりましたが、実際の業務経験はなかったため、先輩や作業員の皆さんから教えていただきながら、引越業務について知識やノウハウを習得し、その後は法人営業等も担当しました。

—御社の引越事業およびさくらスマイル引越隊について教えてください。

ロジネットジャパングループの札幌通運では、創業当初より70年以上にわたって引越事業を行っていますが、プロジェクトが発足された当時、引越事業は男性中心の世界でした。一方、引越業者との窓

口となるお客様はご家庭の主婦が多く、女性スタッフを求める声も次第に大きくなっていました。そうしたニーズにお応えしようと設立したのがさくらスマイル引越隊です。女性ならではのきめ細やかな対応で多くのお客様からご好評をいただいているいます。

また2023年には、単身引越の対応商品として「さくらボックス」の販売を開始しました。段ボール製のボックスに一人暮らしの荷物をまとめて収納する、プライバシーにも配慮した輸送商品で、ボックス単位の料金がわかりやすいと評判です。長年にわたり多様な物流サービスを展開してきた当社のモードを活用した引越サービスを、札幌を基点にしたネットワークにより全国展開できることが札幌通運の引越の強みだと思っています。



単身引越向け商品
「さくらボックス」

—現在の担当業務について教えてください。

現在は、支店全体の管理業務が中心となっています。時には、責任者として部下の営業に同行することもあります。また、組織改正に伴い、引越以外の業務の管理も行っています。

—管理職になって意識の変化はありましたか。

「会社のために」という思いが強くなり、売上に対する意識もより高くなりました。立ち上げからかか

わっている「さくらスマイル引越隊」ブランドの認知度を上げ、さらに拡大させていきたいという気持ちも日に日に大きくなっています。

目標は「日本一の引越業者」

—仕事に臨む際、心がけていること、モットーなどを教えてください。

入社当時からスピード感を大切にしています。特に営業においてお客様をお待たせすることはあってならないと思っており、部下の皆さんにも迅速な対応を徹底するよう指導しています。同時に、相手に好印象を持ってもらえるよう明るい対応も心がけています。

—仕事をする上で、どんなときにやりがいを感じますか。

お客様から感謝の言葉をかけられたときです。引越は数ある当社事業の中でも個人のお客様と直接お会いできる事業であり、そのほとんどが一期一会であるため、毎回が真剣勝負です。緊張感もありますが、終了後に「ありがとう」「札幌通運に頼んでよかったです」といった声をいただくと本当にうれしいです。中にはリピーターになってくださる方や、ご家族やお知り合いを紹介してくださる方もいます。お客様に満足していただけることがモチベーションの源になっています。

—今後の抱負を教えてください。

まずは「さくらボックス」の拡販を目指しています。発売して2年が経過し、少しずつ売り上げも伸びています。



オフタイムは旅行で
リフレッシュ！

びてきましたが、より多くの方にこの商品の良さを知っていただきたいと考えています。当社の引越事業のブラッシュアップに努め、いざれは「日本一の引越業者」と呼ばれるまでに成長させたいです。当社はもともと年齢、性別に関係なく社員一人一人を評価してくれるフラットな文化があります。私自身もさらに知識や経験を積み、会社に貢献できるよう尽力していきたいと思っています。

—ありがとうございました。

会社概要

札幌通運株式会社

本社所在地：札幌市中央区大通西8丁目2番地6

さくらスマイル引越センター所在地：札幌市北区新川西3条1丁目1番1号

設立：1950年3月10日

代表者：代表取締役 社長執行役員 齋藤 穣

拠点数：33カ所（ロジネットジャパングループ拠点数 約100カ所／全国）

従業員数：札幌通運グループ 1,239人 連結 2,304人（2025年3月現在）

【事業概要】

札幌通運株式会社は、今年（2025年）で創立75周年を迎えた、北海道を中心に輸送サービスを提供する総合物流企业。

全国で物流事業を展開する株式会社ロジネットジャパンのグループ企業として、豊富な輸送モードを生かした物流事業を中心に、北海道内外の顧客の幅広いニーズに対応している。



本社ビル

2025年度後期 物流連 大学寄附講座



横浜国立大学で開講



物流連による令和7年度後期の寄附講座を
10月9日(木)から横浜国立大学経営学部
で開講しました。

倉田久教授(国際社会科学研究院経営学専攻)がコーディネーターを務められ、物流連根元事務局長による「物流総論」の講義以降、物流連会員企業・団体より講師をお招きして、陸・海・空など物流の構成要素別、キャリア・フォワーダー・3PL・国際物流などの機能別、さらには環境問題など物流の諸課題への各社の取り組みや、行政の施策など、テーマごとの講義を行っています。履修登録学生数は83名で、講義後の質疑応答では多くの学生から毎回活発な質問があがり、活況を呈しています。

物流連の寄附講座は、平成7年度より各大学で開講され、累計の履修登録学生数は約16,000名に達しています。今後とも寄附講座を通じて、次代を担う学生に、物流が経済や社会の中で果たす役割を伝えてまいります。



講義の様子

「数字でみる物流」2025～26年度版のご案内

概要

A6版 ポケットサイズ
2025年12月刊予定
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
- その他参考資料



表紙のお写真の方を、これまでこの会報でご紹介していましたが、今号からは「数字でみる物流」の中にご紹介ページを設けています。

さて、この方はどなたでしょうか？気になった方は、ぜひ「数字でみる物流」をお手に取ってみてください。

当連合会 最近の活動状況

2025年

- 10月 16日 横浜国立大学 寄附講座開講
- 10月 22日 第27回物流連懇談会
- 11月 10日 施設見学会 成田空港内 ANA 貨物上屋
- 11月 11日 中学生職場体験(都立白鷗高等学校付属中学校) (~11月13日)
- 11月 19日 第4回いいとこみつけ隊会合

当連合会へ来てから、大学を訪問する機会がとても多くなっています。寄附講座や、物流業界合同説明会のご案内のおためですが、学生さんを見ると自分の学生時代を思い出すとともに、「少年老い易く学成り難し」と感じます。仕事では、常に学んで新しいチャレンジを忘れないようにしたいと思います。(K.Y.)

秋も深まり、すっかり初冬の気配です。自身は寒がりなのですが、南国生まれということもあり雪国への憧れがありまして、いつかさっぽろ雪まつりに行ってみたいなと思っています。その際にはダウンコートにスノーブーツに…と行く前から大変そうです。(M.C.)

表紙の写真

テーマ

「明日に
つながる」



北海道の発展に寄与した大動脈

1869年に北海道開拓使が置かれた2年後、札幌の中心部を北の官庁街と南の住宅・商業街とに分ける大規模な火防線がつくられた。大通公園のはじまりである。同年、札幌市で開拓使庁舎建設工事(現在の赤レンガ庁舎の北側)が本格化したことに伴い、函館市を結ぶ道路建設が始まった。物資の大量輸送に耐えうる我が国最初の西洋式馬車道であり、北海道の大動脈をつくる工事は1年余りで完成し、北海道の発展に大いに貢献した。