

Grow

No. 67

2014
March





物流連会報 **Grow**

2014年March 67号
平成26年3月発行

C O N T E N T S

「潮流」	1
浅倉 次郎 川崎汽船(株) 代表取締役社長	
新年賀詞交歓会を開催	4
物流業界トップ9人による新年の物流を語る会	6
第4回物流連懇談会 鴻池運輸 辻会長を迎えて ～外国人との出会いから学んだこと～	12
会員企業訪問～若手の力、若手の声 (株)ニチレイロジグループ本社	18
第12回グリーン物流パートナーシップ会議を開催	20
新型インフルエンザ(H5N1型)の臨床研究への参加	23
国際業務委員会 「海外物流戦略ワーキングチーム」の活動について	24
2013年版「数字でみる物流」発刊のご案内／最近の活動状況 ／「物流連広報室Facebookページ」を開設しました！／編集後記	25



新年賀詞交歓会



新年の物流を語る会



第4回物流連懇談会

海運サバイバルの時代から グレートリバイバルの時代へ

あさくら じろう
朝倉 次郎 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
一般社団法人日本物流団体連合会 副会長



——国内経済はアベノミクス効果もあり改善の兆しが見えますが、依然として物流業界を取り巻く経営環境は厳しいものがあります。海運業をめぐる動向についてお聞かせください。

昨年の世界経済は、米国を中心とした先進国主導で緩やかに回復に向かいました。リーマンショック後の世界経済の牽引役となった新興国においては、一時の高い経済成長率からは減速したものの、一定の調整期間を経て今後は持続的な安定成長路線へ転換していくのではないのでしょうか。

日本国内では、アベノミクスによる大胆な金融緩和と、2本目の矢である機動的な財政出動が奏功したと思います。

海運市況においては、コンテナ船は残念ながら予想していたよりも少し悪かったようです。一方、ドライバルカー（ばら積み貨物船）は比較的早く回復が始まったと思います。今年もこの水準くらいの良い運賃市況が続くと思います。タンカーも少しずつ良くなってきており、昨年末は冬場の需要もあり、VLCC（大型原油タンカー）市況が大きく回復しました。原油輸送については、構造的な問題から市況が回復しにくく、回復しても持続性がないというのが海運関係者のコンセンサスのようですが、個人的には今年以降は悲観するほど悪くないと思います。

今年から需給バランスの改善が見え、標準的な水準の市況に戻ってきてもおかしくないでしょう。海運市況全般としては、確実に回復基調にあると思います。外航海運にとって久しぶりに明るい日差しが戻って来たと言えるでしょう。我が国の海運産業は2年間に及んだ超円高による未曾有の不況を克服しましたが、こうした努力は必ず報われると私は固く信じています。各船社の懸命な努力に加え造船・海運を主体とした海事クラスター（海運、造船、船用工業、港湾運送、海運仲立業、船級、船舶金融、海上保険、海事法律事務等の海事産業）にかかわる人の間での相互協力が我が国特有の不況克服モデルとして機能したこ

朝倉社長の略歴

1950年 兵庫県生まれ
1973年 神戸大学法学部卒業
1974年 川崎汽船株式会社入社
2005年 取締役
2011年 代表取締役社長 社長執行役員
2013年 一般社団法人日本船主協会 会長
2013年 一般社団法人日本物流団体連合会 副会長

とは世界に誇れることと考えます。IMFは2014年の世界経済成長率を3.7%に上方修正しました。海上荷動き量と世界経済成長率は密接な関連性があり、3.7%のGDP成長率は海上荷動き量で約5%程度の需要増が予測されます。ここ数年間では最高の伸び率となり、船腹供給増加率の低下との相乗効果で需給ギャップは大幅に縮小することが見込まれます。過去数年間の本当に苦しい状態から今年は脱却！ この変化を捉えて、私は海運サバイバルの時代からリバイバルへ、それもグレートリバイバル、大復活を希望も込めて予測します。

——日本船にも武装警備員の乗船が可能となる「海賊対策特措法」が2013年11月に成立しましたが、日本の生命線である国際貿易の障害となっている海賊・安全問題についてお考えをお聞かせください。

私は日本船主協会の会長に就任後、我が国のソマリア沖・アデン湾海賊対処部隊ジブチ活動拠点を訪問しました。環境的に大変厳しいところで、私が行ったときは摂氏45℃だったようですが、我々の1週間前に安倍総理が自衛隊を激励に訪問されたときは、摂氏50℃だったそうです。そのような猛暑と砂塵の過酷な環境の中、「海賊には警護する商船に指一本たりとも触れさせない」との司令官の大変心強い言葉通り、献身的な活動には深い感謝と尊敬の念を覚えました。我が国の自衛隊・海上保安庁を含む各国のこうした懸命な対処活動により、ソマリア沖・アデン湾における海賊事案は近年減少しています。

しかしその一方で、海賊の活動は護衛が及ばない海域にまで広がっており、脅威は解消されていません。そのような状況を踏まえて、「海賊多発地域における日本船舶の警備に関する特別措置法」の制定に向け精力的な陳情活動を展開していましたが、私が日本船主協会の会長に就任した直後の通常国会で廃案になってしまいました。

法案制定に向けた陳情活動が、いわば私の“デビュー戦”で、それがいきなりノックダウンされてしまったので非常に印象に残っています。

その後、最終的に、国会や、関係省庁をはじめ、関係の皆様の大変強力なご支援の下、秋の臨時国会で真っ先に成立、さらには11月末に直ちに施行していただき、すでに運用を開始しました。皆様のご支援に対し深く感謝しています。

わが国の海賊対処部隊ですが、昨年から2隻の護衛艦のうち1隻が多国籍の海賊対処部隊であるCTF-151に参加し、早速他国軍との連携により海賊グループの捕縛に成功しました。また、2月初旬に派遣される航空隊のP-3CもCTF-151の活動に参加予定と聞いています。海賊は人類共通の敵であり、国際的に連携した取り組みが必要不可欠です。最近では、ナイジェリアを中心とした西アフリカ・ギニア湾周辺諸国での海賊行為の増加が懸念されていますが、ソマリア沖・アデン湾と同様に、国際的な取り組みを関係方面に働きかけていきたいと思っています。

私ども外航海運業界も商船隊のさらなる自衛措置の強化と、陸上からの情報提供等により、乗組員の生命、船舶および貨物の安全を確保しつつ、安定的な海上輸送を通して我が国経済安全保障に引き続き貢献していきます。

注) CTF151：第151合同任務部隊(Combined Task Force 151, CTF-151)。ソマリア沖の海賊に対処している多国籍の艦隊。合同海上部隊(Combined Maritime Forces)の傘下に2009年1月8日に設立された。参加国はアメリカ合衆国のほか、日本、カナダ、デンマーク、フランス、オランダ、パキスタン、イギリス、オーストラリアなど。



タンカー SETAGAWA (左)、ISUZUGAWA (右)

——海運業界の重要課題であるトン数標準税制の拡充に対する取り組みについて、また、日本籍船など商船隊の整備と海事人材確保問題(日本人船員・海技者の育成)についてお聞かせください。

我が国のトン数標準税制は、昨年4月から対象が一定の条件を満たした外国籍船「準日本船舶」に拡充されました。

しかし、これでもまだ諸外国の制度と比べると不十分です。世界の海運会社と同じ土俵で戦っていけるよう、国際標準である全運航船舶への適用に向けて取り組んでいきたいと思っています。とはいえ、当面は現在の制度が円滑に実施されることが重要であり、さらなる拡充をすぐに要望するのは時期尚早だと考えています。引き続き関係者の方々のご理解・ご支援を得ながら、当面は準備期間として対応したいと思っています。

日本船主協会の会長という立場というよりも自分の会社のことを前提にお話することになりますが、日本人船員の確保については、これまでは会社の業績の状況によって採用を絞ったり、採用をしなかったり、業績が良いときには大量に採用したりといったことがありましたが、そういうことではだめだと私自身は思っています。

やはり「企業は人なり」だと思います。優秀な人材を確保すること。これは企業を持続的に成長させる重要なことだと思います。必ずしも日本人がベストだというつもりはありませんが、船会社の基盤基礎は、船を運航してお金をいただくことにあるわけですから、船舶を常に、安全、効率良く運航する必要があります。船舶管理も含めて、日本人の強みの発揮を期待しています。

それから人材確保という面では、海運だけではなく、海事クラスター全体の問題ととらえています。特に船舶の入・出港にとって不可欠な水先人の後継者不足問題は深刻化しています。この10年間で引退される水先人は非常に多く、船長の在籍数から考えても、新たに水先人になる人数を大幅に超えています。

これに対処するため、これまで一定の船長経験を免許要件としていた制度を改正し、一定期間教育機関での養成を前提とし、航海士経験のない三級水先人や一等航海士の経験を要件とする二級水先人の免許制度が導入されました。三級水先人の募集は2008年から開始しましたが、当初こそ応募者は多かったものの、減少の一途をたどり、わずか数名にまで激減しています。また、昨年から二級水先人の募集を開始しましたが同様に応募者は少ない状況





コンテナ船 HUMBER BRIDGE

で、後継者の確保は容易ではありません。

日本の輸出入貨物は世界全体の10%程度を占めており、かなりの数の船が日々、日本沿岸を航行し、また、入・出港しています。その安全を全国津々浦々の港で最前線で担っているのが水先人です。今の水先人の高い技能レベルを保った上で後継者を確保することが何より重要で、水先人側と知恵を出し合い、1人でも多く応募者が増えるよう方策を検討していきたいと思います。外航船の船長を経験してきた多くの水先人の方がいらっしゃる間に、若い水先人を教育していただきたいと切に願っています。

——新パナマ運河の開通が2015年になる見込みです。通行料も相当値上がりするのではないかと懸念されますが、我が国海運業に対する影響はどのようにみられていますか。

パナマ運河庁(ACP)はこれまで明瞭な根拠を示さないままに通航料の値上げを繰り返してきました。かねて海運業界はACPに、通航料体系や安全問題などについて業界と協議する場を持つよう要請していましたが、それを受けてACPは2015年にパナマ運河第三閘門が開通した後の新通航料体系について、船主団体と非公式な協議の場を持つことになり、昨年末までの1年間、協議を重ねてきました。

ACPから新通航料体系・料金券が提示されましたが、従来の「通航料の引き上げによって収入増加を図る」との姿勢から、「通航量の増加に努める」という姿勢へと変わってきたと感じています。

示された新体系・料金券にもそれがうかがわれる部分があります。これまで日本政府からパナマ政府に対して海運業界と真摯に対話するよう促していただいたことにも影響されたのではないのでしょうか。

ACPは今年中に新通航料体系・新料率を決めたいとのことですが、料金設定はユーザーの声を反映させるか否かを含めてあくまでもACPの専権事項という考えを堅持しているので、今後も一方的な値上げが行われることがないように、気を緩めることはできません。パナマ運河のほか、スエズ運河の料金問題についても、国土交通省や関係国際団体と連携しながら、ユーザーの意見反映のためにさまざまな機会を通じて働きかけを続けていきます。

——海運業界における環境問題(大気、海洋、バラスト水、リサイクル等)に対する取り組みをお聞かせください。

CO₂排出削減に関する国際的な議論のなかで特に気になるのが、海運業界に過度な資金負担を強いるようとしていることです。国連気候変動枠組条約(UNFCCC)で、途上国支援として先進国の官民が年間1,000億ドルの資金を拠出する話が出ていますが、海運界に対して年間100～150億ドルもの過大な負担が求められる可能性があります。2015年のCOP21(第21回締約国会議)で最終化される予定とされていますが、このようなおかしな話には断固反対をしています。

日本船主協会としても国会、関係省庁、日本経団連、国際海運団体のICS(国際海運会議所)やASF(アジア船主フォーラム)などに対して海運業界の懸念を伝え、また、公平な負担となるように引き続き要請し、連携して対応しているところです。

国際(外航)海運が排出しているCO₂の量は世界全体の2.7%です。鉄鋼や電力と比べても小さい。一方で世界の海上輸送量は年間95億トンといわれています。これほどの量の貿易を担っている海運が排出しているCO₂の量が世界でわずか2.7%なのです。

効率性からみて海運に代わる輸送モードはありません。IMO(国際海事機関)では他産業に先駆けて船舶に対する燃料効率の改善(CO₂規制)を強化し、昨年(2013年)1月1日より導入しました。これに加えて、海運各社では自発的に減速航海の採用や省エネ機器の搭載などによって燃料消費量、CO₂排出量の削減に取り組んでいます。さらに、まだ十分に使用できる船でも省エネ船へのリプレースを進めています。仮に海運がCO₂対策を何も講じていないのであれば懲罰的に課徴されるということもあるのですが、実際はそうではないのです。しかも、海運会社があまり利益を上げられていない中で巨額の負担を強いられることになれば産業として成り立たなくなる。そうなったときに95億トンもの貿易を誰が、どのように担うのでしょうか。そうなれば世界経済に大きな影響を与えるのではないかと危惧しています。

——最後に経営信条・座右の銘等があればお聞かせください。また新年度に向けた会長の抱負もお願いいたします。

座右の銘というほどのものではないですが、経営者の戒めとして次の言葉をいつも意識しています。

「過ちてはこれを改むるに憚ること勿れ」(論語)。

人間は必ず間違いをおかす生き物です。同じ間違いさえ何度も繰り返しているのが長い歴史で証明されています。過ったと思ったらすぐに修正することで企業の経営リスクも軽減されると考えます。

また、好きな言葉は「A friend in need is a friend indeed.」。

長いビジネスの経験を通じて、本当に困った時に助けてくれる盟友の存在を、この数年間これほどありがたいと思ったことはありません。

祝
2014.1.22
祝

新年賀詞交歓会を開催

物流連は、平成26年1月22日（水）に、東京・千代田区平河町の海運クラブにおいて、新年賀詞交歓会を開催し、太田昭宏国土交通大臣をはじめ多数の国会議員・行政関係者・物流連会員トップの皆様にお集りいただきました。



挨拶する川合会長



上野副会長による乾杯



挨拶する太田国土交通大臣



懇親会には陸・海・空の各界リーダーや政界からも多数出席

懇

親会の冒頭、主催者代表として挨拶に立った川合正矩会長は、「物流連は陸海空のモードを越えた横断型な課題に対応する機能が重要だと認識している。各業界の課題をうかがいつつ、各団体・企業と物流連が有機的連携を図りながら、日本の物流業界の発展につなげていきたい」と述べました。

引き続き、来賓として出席された太田昭宏国土交通大臣が、「今年は、『実感』と『未来』がキーワードになると思っている。現場においてとことん実感が得られる、同時に未来に向けていいスタートとなる1年にしたいと思っている」と挨拶されました。

その後、上野孝副会長（日本内航海運組合総連合会会長）の音頭で乾杯し、懇談に入りました。



物流業界トップ9人による 新年の物流を語る会

今年で3回目となる「新年の物流を語る会」は物流業界各分野トップ9人が登壇し、各物流を取り巻く経済状況、今後の展望等について語りました。



司会の大庭理事長

物流業界関係者

- 上野 孝氏 (日本内航海運組合総連合会会長・上野トランステック株式会社社長兼社長・物流連副会長)
朝倉 次郎氏 (日本船主協会会長・川崎汽船株式会社代表取締役社長・物流連副会長)
入谷 泰夫氏 (日本長距離フェリー協会会長・新日本海フェリー株式会社代表取締役社長・物流連理事)
岡田 晃氏 (全日本空輸株式会社常務取締役執行役員 貨物事業室長・物流連経営効率化委員会委員長)
石田 忠正氏 (日本貨物鉄道株式会社代表取締役会長)
星野 良三氏 (全日本トラック協会会長・多摩運送株式会社代表取締役会長・物流連副会長)
岡本 哲郎氏 (日本倉庫協会会長・三菱倉庫株式会社代表取締役会長・物流連副会長)
中村 次郎氏 (国際フレイトフォワードーズ協会会長・航空貨物運送協会会長・日本通運株式会社代表取締役副社長)
川合 正矩氏 (全国通運連盟会長・日本通運株式会社代表取締役会長・物流連会長)

司会者

- 大庭 靖雄氏 (一般社団法人日本物流団体連合会理事長)

川合物流連会長の挨拶

日本経済はアベノミクス効果に加え、円安・株高の追い風もあり企業業績が回復し、長い低迷から脱出しつつあります。これに伴い、物流業界でも年末には貨物量の回復が顕著となりましたが、人手、車両とも不足になるなど新たな課題が出てきている状況だと認識しています。

一方、昨年の政府の動きを振り返ると、6月に総合物流施策大綱が閣議決定され、7月には国土交通省内に物流を専門に取り扱う局長級組織として物流審議官が設けられ、さらに年末には交通政策基本法が施行されました。いわば物流を担う体制や法制が整った年でした。言い換えれば、経済的にも、政治的にも、ここ数年とは違った潮流が物流業界に押し寄せている状況にあり、我々物流業界の平成26年は、これら変化を物流事業の経営にプラスに生かすようにかじ取りをしていかなければならない年だと思います。

これらをふまえ、物流連として進めていく活動について4点申し上げます。

1点目は、官民の連携による施策の推進です。物流連

では、昨年、国土交通省の物流審議官を中心とする行政組織と連携して施策を推進する体制を整えました。今年はさらに踏み込み、具体的な成果を出していく年にしたいと思っています。

2点目は、国民に物流を理解していただくために、等身大の物流業界を見せることです。今年は、学生や一般社会に物流をアピールする機会を新たにつくるよう取り組みたいと思っています。

3点目は、社会に欠かせない重要なインフラである物流の機能強化です。新型インフルエンザH5N1型に対する備えとして、プレパレンデミックワクチン接種への積極的な参加をするとともに、山間過疎地での物流サービス維持の検討などを進めていきたいと考えています。

4点目は物流業の国際展開の推進です。昨年はインドネシア、日中間の政策対話に合わせ、物流連でも委員会を開催しましたが、今年はより具体的な成果を求めて進めていきたいと思っています。

以上の活動を力強く推進することにより、物流界の新たな発展に向けた一助にしたいと考えています。

本日は物流連加盟の企業・団体の代表の方々に、新年を語る会としてお話いただきたいと思っています。



上野 孝氏 日本内航海運組合総連合会会長

産業基盤を支える内航海運

内航海運は国内物流の20%を占め、特に産業の基礎素材である鉄鋼や石油については80%を輸送している業界ですが、これだけ大きな役割を果たしながら、一般の方の認知度は低く、何とか皆さんに内航というものを知ってもらふ努力が大事ではないかと常々思っています。

災害時の緊急輸送について

内航業界は東京都と災害時の輸送協定を締結しています。昨年、伊豆大島が台風被害を受けたとき、東京からの要請により緊急資材の輸送を行い、島民の皆様から感謝されました。東日本大震災では、業界として最初に家畜飼料の緊急輸送の要請を受け、燃料輸送も行いました。特に被害に遭われた地域の方々には、内航海運が緊急時にどのように役立つか、平時においてどれだけ大事な役割を担っているかについて、認識を高めていただきたいと思います。さらに一般の皆様にもご理解いただけるように、私どもは努力していかなければなりません。

今申し上げたことを契機に、一昨年には南海トラフ地震において相当な被害が予想されるといわれている高知県と、昨年は佐賀県と、災害時の輸送協定を結びました。内航海運が緊急時にも平時にも、国民経済、国民生活のお役に立てるようにしていくにはどうしたらいいかということ、常日頃から考えて行動していくことが非常に大事ではないかと思っています。

カボタージュ政策について

明治34年(1901年)、陸奥宗光が明治維新後の不平等条約を修正するためいろいろな法律を策定した一環として、船舶法がつくられ、日本の港間の輸送を行う船舶は日本国籍の船でないといけないことになりました。これはカボタージュと呼ばれる、世界各国にあるグローバルスタンダードの制度です。例えば、アメリカ本土とハワイの間はカボタージュの輸送であり、アメリカ国籍の船でないと輸送できません。

時々荷主から「なぜ外国船を使っていけないのか」「もっと安い船を使えないのか」というご意見をいただきますが、内航船の存立の基盤になっているカボタージュは、国家安全保障上の問題、治安の問題、緊急時輸送の問題等を踏まえ、絶対に守っていかなければいけないということを、政府および関係者の皆様に常々お願い

しています。特に物流に携わる方々に、内航海運が果たしている役割、そしてその基盤にはカボタージュという制度があることをご理解いただき、内航海運が存続できますようにご支援を賜りたいと思う次第です。



朝倉 次郎氏 日本船主協会会長

海運リバイバル(復活)の時代へ

今年の新年の挨拶回りでは、アベノミクスの効果ということで景気の良い話が聞こえてきました。我が外航海運業界だけは、相変わらず船が余っているという残念な状況ですけれども、それでも1~2年前に比べますと、若干改善の兆しが見えてきました。私も船主協会の新年賀詞交換会で、「外航海運は、過去数年間本当に苦しい状況が続いたが、今年はそこから脱却できそうだ。海運サバイバルの時代から海運リバイバルの時代になるのでは。最近グレートという形容詞を付けるのがはやっているので、グレートリバイバル(大復活)の年になる予感がする」と、希望を込めて話しました。

海運低迷時代を振り返る

外航海運の低迷について振り返りますと、2008年の金融危機による世界同時不況以降、世界経済の低迷により海上貨物輸送の需要が伸びない中で、以前の好況時に中国・韓国で大量に建造された新造船が市場に投入され、これが船腹量と貨物量の需給ギャップを大幅に悪化させることになりました。これにより運賃市況が大幅に下落し、一時は船を動かせば動かすほど損失が広がるという、ひどいレベルにまで落ち込みました。さらに、当時の政府、日銀による無策の結果としての超円高が、日本の船主、オペレーターを経営危機に追い込んだ理由の一つではないかと思っています。

アベノミクス効果

しかし、ご承知のとおり、この超円高はアベノミクスの大胆な金融緩和、異次元金融緩和をもって修正されました。このことにより多くの海運会社の経営状況が現在では好転してきています。もう一段金融緩和をして、20年間続いたデフレからの完全脱却を実現していくことを切に願っています。

世界経済の好転と海上荷動きの向上

新聞でも報道されていたように、IMFの2014年世界経済の成長率は3.7%に上方修正されました。海上荷動き量と世界経済の成長率には非常に密接な関連性があり、

3.7%のGDP成長率によって海上荷動き量は5%程度の利用増が予想されます。ここ数年では最高の伸び率で、現在は低下してきた船腹供給率との相乗効果で、需給ギャップは今後大幅に改善されることが見込まれます。

やや楽観的に過ぎるのではないかというご批判は承知の上で、2014年は海運リバイバルの年になるということを繰り返し申し上げて、私からの展望とさせていただきますが、外航海運系列の市況予測はほとんど当たった試しがないことをお断りしておきます(笑)。



入谷 泰生氏 日本長距離フェリー協会

長距離フェリー業界の現状

昨年の日本長距離フェリーの供給量は、8事業者15航路、保有船舶35隻、総トン数443,000トンでした。平成になってからのピーク、15事業者23航路、保有船舶64隻、総トン数768,000トンからは大幅に減少しています。また、輸送実績は旅客224万人、乗用車73万台、トラック118万台と、一昨年と比べて若干増加していますが、これもピーク時と比較すると大幅に減少しています。

これには、経済そのものが物からサービスへと質的に変化したこと、他の輸送手段の発達、高速道路網の強化などが影響していると判断しています。しかし、長距離フェリーはトラック輸送事業者と競合するものでなく、むしろ利用運送として取り込んでいただいており、CO₂削減による環境負荷低減、ドライバー不足対策などで経営の効率化に貢献できていると思っています。

地球にやさしい長距離フェリー

その一つとして、国交省海事局の指導の下、エコシップマーク認定制度の普及に努めています。この制度は、地球環境に優しい海上輸送を基準以上行っている荷主や運輸事業者に対して、エコシップマーク使用の認定を行うもので、マークの表示を通じて環境保全に貢献する企業としてアピールし、消費者に認識してもらうことを目的とします。

大規模災害時における社会貢献

また、平成23年、24年には、大規模災害時の交通手段の役割分担についてシンポジウムを開催しました。国交省をはじめ地方自治体でもフェリー活用の検討会が開かれており、当協会も積極的に参加しています。

燃油高騰について

一方、最近の燃料費高騰で、長距離フェリー業界は非

常に厳しい経営環境に陥っています。平成15年に25,700円だったC重油が、平成25年後半には73,200円と約3倍に、運航コストに占める燃料費の割合も、15年度の41%から65%に上がっています。これには為替など外的要因があり、企業努力だけでは対応できません。

今後に向けて

さらに、フェリー各社は、長引く景気低迷や高速道路料金割引制度の影響で、代替船造船の時期を逸してきたため、現行路線35隻のうち19隻が法定耐用年数を過ぎており、早期の代替新造船計画が喫緊の課題です。こうした中、昨年10月に海運3社が新造船計画を発表しました。新造船は運航・積載効率、環境性能にも優れた、利用者ニーズに合った大型船とのことです。

今年の年賀の会では、ようやく明るい国になってきたと聞きますし、政府も成長を軸にした健全な経済政策を目指そうとしています。経済活動に携わるものがWin-Winの関係になれるような社会が実現することが理想だと思います。我々も物流の一翼を担う輸送モードとしてその有用性を認識し、責任を実感しています。



岡田 晃氏 全日本空輸 常務取締役

はじめに

昨年は、皆様大変ご迷惑およびご心配をお掛けしたことを最初にお詫びしたいと思います。ちょうど1年前の今頃、最新鋭のボーイング787が運航停止という状況になっていましたが、その後安全が確保されたことを確認して、6月から順次運航を再開しました。ボーイング787は、部材、素材、部品の約35%が日本製で、まさに準国産の航空機として我々も期待しており、引き続き安全に、より良いサービスを提供していきたいと思っています。

航空貨物業界の現状

航空貨物業界として1年間を振り返ってみますと、前半はなかなか厳しい状況でしたが、10月に20カ月ぶりに航空貨物の輸出量が前年比でプラスになり、復調の兆しが見えてきました。まさにアベノミクスに始まる日本経済の回復、またヨーロッパの景気等々も含めて世界経済の活力が増してきたことが、この復調の兆しに直結しているのではないかと考えています。

航空貨物については、高速性を発揮しながらさまざまなサービスを提供していきたいと思っています。昨今、日本発着分は増えていないのですが、中国、アジアから欧米へ

の貨物の流れは非常に力強く、三国間輸送ということで日本経由、成田空港で仮陸揚げというものも出ています。

羽田発着枠の拡大

2014年、航空業界にとって一番のトピックスは、首都圏の輸送量の増加です。今年3月末のサマーダイヤから、羽田空港の昼間帯の国際線発着枠が、現在の3万回から6万回に倍増します。また、今まで深夜・早朝に制限されていた長距離路線も、ヨーロッパを中心に増えるため、ベリスペースという意味では、大幅に生産量が増加します。また、羽田空港は国内のハブ空港ですので、国内貨物の国際線への接続という面でもいろいろなサービスが提供できます。航空貨物はスピードが命です。首都圏の航空容量の増加、またネットワークの増強により、より良いサービスが提供していけると思います。

セキュリティ対策

また、航空貨物業界では、4月からKnown Shipper／Regulated Agent制度への完全移行が計画されています。フォワーダーや荷主の皆様にも負担が掛かるとは思います。航空の安全があって初めてサービスを提供できますので、この新制度をしっかりと円滑に運用しながら、さらなる航空貨物業界の発展に寄与していきたいと考えています。今年は午年であり、ぜひ航空貨物業界も“うま”くいく年にしていきたいと思っています。



石田 忠正氏 日本貨物鉄道 会長

鉄道貨物輸送の現状と見通し

JR貨物においても、昨年11月から明らかに上昇に転じてきました。2、3月は消費税アップ前のラッシュという大波が来ると予測し、その準備をしているところです。その反動として4月は一部減収になるかもしれませんが、基調としては高い市場を維持するのではないかと期待しています。

本当に潮目が変わったと強く実感していますが、それだけ責任が重くなるわけで、きちんと対応できる体制を作ろうと全社で取り組んでいます。3月15日からの次年度ダイヤでは、北海道から九州まですべての幹線で特急列車を大幅に増設・新設します。日本の鉄道の正確性は世界でも有名で、貨物鉄道においても90%台半ばの定時運行率ですが、今年はさらに磨きを掛けるつもりです。また、今月中には1カ月前から予約を確認できるようソフト面の体制が出来上がる予定です。

災害等緊急時の輸送について

また、JR北海道の脱線事故では大変ご迷惑、ご心配をお掛けしました。全社を挙げての最重要事項として、本格的に対策に取り組んでいるところです。さらに、昨年は台風など自然災害に大変悩まされましたが、緊急時の代替輸送についても、トラック、フェリー、内航海運との連携を強化し、信頼できるサービス体系を構築していきたいと考えています。災害の多い日本の場合、各種の輸送モードを確保しておくことがBCPの観点からも荷主の利益になるものだと信じています。我々物流事業者が連携すれば、きちんとした形が構築できると考えています。

海上コンテナ貨物輸送の増大へ向けて

その一例として、国際コンテナ港湾への直接乗り入れを図るべく具体的な検討に入っています。欧米やアジアの主要港湾ではボート・トレインは当たり前です。国際港湾から直接長距離のコンテナ専用列車が走ることで、大量かつ早くて安い、環境に優しいサービスが構築できます。日本企業の国際競争力あるいは消費者にとっても、国益につながってくる非常に重要な案件だと考えています。

また、コンテナ船社との連携により、韓国や中国で行っているシーアンドレールを一層拡充していく予定です。さらに、日本の主要空港にある隣接地を利用し、トラックで結ぶエアアンドレールの実現の検討にも入っています。

陸海空全体から見た総合的な物流の構築は、非常に重要なテーマであり、この物流連こそがこのテーマを推進していける母体ではなかろうかと思い、この点について補足しました。



星野 良三氏 全日本トラック協会会長

燃料高騰対策等への取り組み

トラック運送業界において、昨年は燃料高騰対策に追われた1年でした。5月には全国のトラック運送事業者の代表が参集して、自民党本部で「燃料価格高騰経営危機突破全国総決起大会」を開催。9月には燃料高騰対策本部を設置。11月には「トラック業界の要望を実現する会」を開催するなど、これまでにない積極的な要望、陳情活動を展開しました。

その結果、12月には、トラック運送業者に対する支援策として、50億円規模の補正予算案が計上されました。今年も引き続き燃料高騰対策と燃料サーチャージ導入

促進を一層強力に推進していく予定です。

もう1つの懸案事項である高速道路料金制度は、国交省から新たな基本方針が示され、物流対策として大口多頻度割引が最大50%まで拡充されました。

安全対策とドライバー不足への対応

全ト協としては、トラック運送事業がその社会的使命を果たしていくために、交通・労災事故防止対策、環境対策、少子高齢化に対応した労働力の確保、有事に備えた緊急体制の確立など諸課題に取り組んでいきます。

安全対策については、ドライブレコーダーについてさらなる普及拡大に努めました。また、Gマーク制度という安全性評価事業を推進しています。

消費税増税対策

アベノミクスで景気回復した中、昨年末には荷動きが活発化し、今後もドライバー不足が懸念されています。こうした状況に対して、今年は若手のドライバーを中心とした労働力確保、人材教育、能力開発の諸施策を推進していきたいと思っています。警察庁が貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する有識者会議を設置して検討を開始したところですが、全ト協としても検討会やヒアリングを行って、現状に即した免許制度にすべく運動を展開していきたいと思っています。

また、増税を前に適正な転嫁対策について、昨年末公正取引委員会に「消費税の転嫁及び表示の決定に係る共同行為」というカルテルを行うための届出を行いました。今年はその届出に基づいてスムーズに転嫁が行えるよう対策を進めていきます。

緊急輸送体制の確立

なお、今年7月には全日本トラック総合会館が完成します。これは防災・研修センターであり、有事の際には全国の緊急物資輸送の中央司令塔としての機能を担います。同センターの機能を最大限に生かすためにも、各都道府県や市町村など自治体とトラック協会とが災害時輸送協定を締結して、緊急輸送体制を確立し、暮らしと生命を支えるライフラインとして国民の期待にこたえていきたいと思っています。



岡本 哲郎氏 日本倉庫協会会長

荷動きの活発化

営業普通倉庫21社統計を見ると、昨年7月以降、電気機械、その他の化学工業品、食料関連を中心に入出庫、

回転率が対前年を上回りました。特に年末は大幅に上回り、その数値からも荷動きが活発になってきたことは明らかです。

今年4月に消費税のアップがあり、新興国の景況感の低下による景気腰折れということもあるかと思いますが、全体としてはこの20年の悩みであったデフレからの脱却が期待される年になるのではないかと、業界としても期待しているところです。

そのような中で、日本倉庫協会は引き続き倉庫業の公共性の維持拡大、会員事業者の経営基盤の強化を目指し、経済循環の中での役割をきちんと果たしたいと考えています。

大規模災害時のBCP策定支援

1つ目は大規模自然災害に対するBCP策定の支援の推進です。倉庫協会に参加している2500社のうち6割がまだ未着手という状況ですので、引き続き推進し、いざというときに倉庫業として機能を発揮したいと思っています。

環境負荷低減への取り組み

2つ目は環境負荷の低減への取り組みです。当協会では既に低炭素社会実行計画を作って、平成32年までにCO₂の排出量を平成2年の16%削減と努力目標を設定しています。省エネ機器の導入等、企業だけではなかなかできないところもあるので、昨年に引き続き助成措置を国にお願いしたいと思っています。

教育研修制度拡充

3つ目は教育研修制度です。事業環境のパラダイムシフトが起こり、従来の倉庫産業だけでは時代に付いていけないということから、流通加工や陸上運送等を加えた総合的な物流、いわゆるロジスティクスを全体最適の観点から企画し実行していく人材を育てるべく取り組んできました。今年も今まで以上に努めていきたいと思っています。

今後の取り組みに向けて

最後は物流総合効率化法、いわゆる物効法についてです。昨年4月に省令が改正されて、荷崩れ防止、在庫データのバックアップ等、災害に対する認定条件が新たに盛り込まれました。当協会は、昨年設置した物効法認定取得相談室の活動を通じて、取得を積極的にアピールし、これまで以上に災害に強い、環境性能の高い倉庫建設を促進したいと思っています。

これらの取り組みをしっかりと推進し、経済活動が活発になってくる今こそ、倉庫業を核としたロジスティクスを提供することが、我々倉庫事業者として果たすべく社会的使命でもあり、かつ会員事業者の経営基盤の強化につながっていくと考えています。

中村 次郎氏 JIFFA会長、JAFA会長

JIFFA、JAFAについて

海運貨物を取り扱うフォワーダーの協会JIFFA（ジャパン・インターナショナル・フレイトフォワーダーズ・アソシエーション）は1985年に、航空貨物を取り扱うフォワーダーの協会JAFA（ジャパン・エアカーゴ・フォワーダーズ・アソシエーション）は1991年に設立しまし



た。なぜこの時期に両協会ができたかという、単に船で運ぶ、飛行機で運ぶという従来の輸送の時代から、複合的に輸送を組み合わせないと荷主のニーズに対応できない時代になったからです。利用運送というよりも国際複合輸送業者とお考えいただいたほうがいいかと思います。

セキュリティ(テロ)対策

現在、両協会が一番重視しているのがテロ対策です。セキュリティは世界的に非常に大きな問題になっています。会員企業にとって負担になる面もありますが、1つの責任と考えるようになってきています。

海運では、今年3月から、貨物が日本に着く24時間前にコンテナに何が入っているかマニフェストを税関に提出する「24時間ルール」が導入されます。既にアメリカ、カナダ、メキシコ、中国、EU、韓国で導入されており、今後は世界中で導入される見込みなので、これにどう対応していくかも課題となっています。

中国の地産地消と米国の製造業回帰

また、中国では、中国で生産したものは中国国内で消費する地産地消の動きが出てきました。アメリカは製造業の回帰が起きてきて、地産地消に進んでいく可能性があると思います。

日本の海運・航空の輸出入貨物の品目はこの10年間で非常に変わってきました。今年も大きく変化していくだろうと思います。

航空貨物について

航空便については、緊急性を持った新製品の開発、あるいは商品化が日本でどれくらいできるかに掛かってくると思います。もう1点は、日本企業が海外に持っている在庫をどうするかです。在庫を減らす動きになれば、欠品という問題が出てきますので、緊急性のある航空便が増えていきます。

また、BCP対策として水平展開がさらに広がっていくと考えています。三国間の貨物が増えていくだろうし、日本を経由しないものも増えていく可能性が非常に高いといわれています。

国内経済の活性化とグローバル化への対応

日本も生産回帰や製造回帰といわれていますが、国内経済が活性化する中で、海外へ輸出するだけの余力生産ができるかどうか製造業の考え方が、今後の輸出を考えていく上で大きな要素になっていくだろうと思います。

物流がさらにグローバルに多様化し、水平垂直に物が

動くようになってくると、フォワーダーや国際複合輸送業者の存在価値が非常に高まり、その取扱貨物はさらに多くなっていくだろうと考えています。



川合 正矩氏 全国通運連盟会長

通運業界の現状

現在、通運業務というものはなくなり、死語に近くなりましたが、もともと鉄道を利用して、両端の駅の取り扱いと集配をするのが通運業務でした。昭和30年代はほとんど通運しかなかったのですが、今は取扱量も1割を切っています。お客様にこの業界に戻ってもらうために、どのようにお客様に知ってもらうかという、我々通運業者の取り組みについてお話しします。

鉄道コンテナ利用促進キャンペーン

1つは鉄道コンテナ輸送お試しキャンペーンということで、運行経費を一部助成しながらキャンペーンを張っています。ご存知のように、年度末からトラックが非常にタイトになり、通運のほうにかなり回ってきたということもありますが、去年は利用者が前年より4割ほど増えました。データは少し古いのですが、22年度実績でキャンペーン利用者の75%が継続利用されています。いかに我々が宣伝不足だったかということも踏まえて、お客様に知ってもらうことに取り組んでいます。

モーダルシフト拡大等各種補助・助成について

2点目は、モーダルシフトのトラック対応の31フィート大型高規格コンテナの導入に対して助成をしています。国庫補助も一部あるのですが、それから漏れたものや時期がずれたものに対して助成を行っています。

3点目は、事故等で鉄道が止まった場合、代替輸送が直ちにできる体制です。そのためにトラック輸送の費用を助成しています。

4点目は、荷物事故の防止策のために、いろいろな資材の購入にも助成を行なっています。

最後5点目は、認知度を向上させるために、各地イベントや雑誌等への広告掲載を実施しています。

地球にやさしい鉄道貨物

モーダルシフトで地球環境に優しくというだけではなく、トラック運転手不足という追い風が吹いているように思いますので、今年も通運にお客様の目を向けてもらう取り組みを中心に推進していく所存です。

第4回 物流連懇談会

～外国人との出会いから学んだこと～



昨年11月27日、東京都千代田区の法曹会館「高砂の間」において、第4回「物流連懇談会」を開催しました。

この懇談会は、参加者がともに食事を取りながら、物流界の幹部による講演を聴くことにより、物流界の交流や情報交換を行っています。

今回の講演は、鴻池運輸株式会社代表取締役会長の辻卓史氏を講師に迎え、「外国人との出会いから学んだこと」をテーマとして実施しました。辻会長は、中国、アメリカ、ベトナム、ブータンとの仕事を通じての交流や、駐在経験（アメリカ）をもとに、それぞれの国の国民性やビジネス上の違い、さらにはわが国を振り返り、日本人が真の国際人になるために必要なことなど、現代の日本が抱える課題について、ユーモアを交えながら解説されました。

今号では、この講演の要約を紹介します。

辻 卓史会長の略歴

1942年10月3日生まれ

1966年 宇部興産(株)入社

1983年 鴻池運輸(株)入社

1989年 同社代表取締役社長

2000年 同社代表取締役会長兼社長

2003年 同社代表取締役会長



本日は「外国人との出会いから学んだこと」と題して、自らのつたない経験を通じ学んだことを中心に、話をさせていただきたいと思っています。何か一つでも皆様の琴線に触れるところがあれば望外の喜びであります。

I 外国人とのいくつかの出会い

中国：日中の物差しの違い

私と海外のつながりは、さかのぼれば1942年（昭和17年）に父の赴任先だった中国・上海市の日本人

租界で生まれた時から始まりました。それを別にしますと、最初に中国を訪問したのは今から37年前の1976年のことで、10年間にわたって吹き荒れた文化大革命が終結した年でした。

それ以来50回以上訪中していますが、その中で最も印象に残っているのは1988年12月、天安門事件の前の年でしたが、日本国際貿易促進協会訪中団の一員として訪中した際、鄧小平国家主席に謁見したことです。当時、鄧小平氏は84歳でしたが、全く年齢を感じさせず、そして小柄な人物でしたが、後ろに12億の人民が付いていると思うと大きく見えました。印象に残っているのは団長の故櫻内義雄衆

鴻池運輸 社会長を迎えて



1986年5月25日、
上海市内の生家を訪問

議院議員との会談の中で、鄧小平閣下が中国のめざましい発展を示すものとして、「今やわが国において、食うに困っている人民はわずか6000万人だ」と言われたことです。中国の人口からすると6000万人は5%、つまり20人に1人です。ところが日本にとって6000万人は全人口の半分以上が飢えていることになります。当時の中国の状況から見れば、納得のいく数字であったと思うのですが、やはり中国と日本は物差しが違うことを痛感させられました。

●中国人の「したたかさ」と日本人の「淡泊な性分」

中国は陸続きで14カ国、海上6カ国と国境を接しています。そして漢民族が92%を占め、残りが55の少数民族で構成される多民族国家です。そのためさまざまな形での「もめごと」は日常茶飯事で、常にトラブルから逃げるわけにはいかず、何とか凌いでいかねばならないのです。中国人の「したたかさ」や「自己主張の強さ」は、こういった環境から必然的に育まれていくのだと考えます。一方、我が国は陸続きで他国と接していません。四囲が海という天然の要塞で守られています。嫌なら付き合う必要はありません。こういった地政学的な違いが、両国の国民性や外交面でのしたたかさの違いとなって現れているように思います。

●我が国にとっての重要な課題： 中国とどう向き合っていくか

世界には4000万人を超える華僑とその子孫が存在し、その7割はアジアに居住しており物流や商流

を握っています。華人ネットワークは非常に強いものがあります。そしてアジアの中でも、中国と領有権問題を抱えているベトナム、フィリピンは別として、その他の国々は、日本の立場に理解は示していますが、さりとて中国とは対立したくないというのが本音です。中国の存在感、影響力はアフリカ等、他地域においても非常に強まっています。今後我が国にとって中国とどう向き合っていくかが最大の課題です。

そして最近の中国や韓国の動きを見ますと、日本の国力の低下を見透かしているように思われます。従って我が国にとって国際的に低下している国力を、今後どう高めるかが喫緊の問題です。

台湾人から学んだこと： スケールの大きな構想力、決断力、実行力

私は28年前、エバーグリーングループ（長榮集団）の張榮發総裁と、代理店契約締結の際、初めてお会いしました。張総裁は40歳の時、1隻の中古船をもとにエバーグリーン社を設立され、わずか20年で世界最大級のコンテナ運輸会社へと発展させました。私が張さんに日本人経営者に見られないスケールの大きさを感じたのは、60歳になられた時、新たに数千億円を投じて国際航空事業に乗り出したことです。その後、アジア通貨危機やリーマン・ショックなど、航空業界にとって厳しい環境が続きましたが、今では国内外で確固たる事業基盤を築いています。



台湾エバーグリーン・
グループ(長榮集団) 張
榮發 総裁との出会い
1988年3月、
エバーグリーンの近海
部門の日本総代理店業
務開始直後



2013年7月、台北エバーグリーン本社にて

まさに中国人の壮大な戦略性、先見性、決断力が遺憾なく発揮されていると思いました。張さんは現在87歳ですが、今も年に1～2度お会いするたびに、「日本人はもっとしっかりせんかい」と発破を掛けられています。

アメリカ人から学んだこと： 「たくましさ」と「おおらかさ」

私は30代後半の1978年から約5年半、宇部興産の社員としてニューヨークで勤務した経験があり

ます。その後、鴻池運輸に転じ国際物流部門を担当しました。そして海外進出の一環として、1985年にロサンゼルスに現地法人を設立しました。その後は毎年一度は米国を訪れています。

そして1994年にロサンゼルスとワシントン州タコマで相次いで冷凍冷蔵事業をスタートさせました。こういった事業を通じチャーリー（愛称）さんというアメリカ人実業家と出会いました。チャーリーさんは、裸一貫から建設業を立ち上げ、その後



Charlie Myersさんとの最初の出会い
1996年10月24日、Charlie Myersさんが弊社施設(KPAC)へ来訪。最初の出会い



アリゾナ州Phoenix近郊ScottsdaleにあるMyersさんのご自宅



2012年8月、Omahaのご自宅で最後にお会いした際の写真



1988年8月、ロサンゼルスでの冷凍冷蔵倉庫建設予定地を初めて視察



倉庫の全景。屋根には約7,600枚の太陽光パネルを設置。敷地面積22,075坪、収容パレット数26,000枚



最近の現場風景(2013年8月)



最近の現場風景

冷凍・冷蔵事業に転じ財を成しました。まさにアメリカンドリームを実現された方です。残念ながら今年亡くなりましたが、私は訪米の度に彼の家でお世話になりました。冬を過ごすアリゾナ州の家の周りにはサボテンが群生し、野生動物が生息しております。そしてそこからはるか彼方の地平線に沈んでいく真っ赤な太陽を見たときは、非常に感動的で人生観が変わる思いがしました。こういった自然環境、気候風土がアメリカ人の「おおらかさ」と「たくましさ」の原点にあるように感じました。

●米国での事業について

20年前に始めた冷凍・冷蔵事業は当初、非常に苦労しましたが、この事業に精通しているアメリカ人をトップに起用して以来、業績は改善し、現在、弊社の海外部門の柱になっています。特にサービス産業の場合は、現地のことは現地に任せる現地化がベストではないかと思います。ただし、優秀な人材を見分ける眼力が必要なことは申し上げるまでもありません。

なお、私は現地での駐在経験やその後の業務を通じて、アメリカではビジネスに関する制度やルールが、新興国や他の国々と比べてはるかに整備され、外資に対してもフェアであると感じています。従って米国ではビジネスを始めた後、「こんなはずではなかった」というか「理不尽なこと」が比較的少ない、つまりカントリーリスクが比較的少ないように思います。換言すればビジネスが成功するか否かは、「本人の努力次第」という部分が大きく、これが誰でも頑張れば「アメリカンドリーム」を実現できるという背景にあるのではないかと思います。因みに米国では公正さ（フェア）を重視することと、資本のメカニズムが人為的に妨げられぬよう、入札制度のあり方や、カルテルのような独禁法違反への罰則が、我が国と比べはるかに厳しくなっています。

また、日米では商慣習の違いもあります。日本企業のROE（株主資本利益率）は平均6～7%ですが、アメリカは15%前後が普通です。現在トラック業界が転嫁に苦労しているオイルサーチャージといった、業者側ではいかんともしい難いコストアップや、付帯作業の請求については、比較的スムーズに受け入れられているように感じます。商慣習の違いとともに、わが国の過当競争体質を再認識させられます。

●米国と日本の教育システムの違い

アメリカでは、小さな頃から大学に至るまで学校の授業はディベート（自由に意見を述べ合う）が活

発で、先生と生徒が双方向で向き合います。大学でもケーススタディが中心でかんかんがくがくと意見をぶつけ合います。一方、日本では先生が一方的に知識を教える一方通行の教育です。そして日本では先生のいうことを黙って聞いているのがよい生徒とされています。こういった日本の教育システムは、金太郎飴的な人材育成には向いていますが、独創性のある人材は生まれにくいことにつながっています。その結果、日本企業は持っている技術を生かすアイデアやコミュニケーション力に乏しいことが指摘されています。また、日本人は外国人や外国企業といった異質なものを受け入れることにもいまだ警戒心が強いと思います。日本でアップルやグーグルのような企業が生まれないのは、幼少時からの没个性的な教育のあり方に起因しているような気がします。

ベトナム人から学んだこと： 粘り強さ、団結力、組織力

2013年は当社がベトナムで拠点を開設して20年の節目に当たります。進出した1993年当時、日本の投資先は主に中国やタイ、インドネシアで、ベトナムへの進出はいわば逆張りでした。その後ベトナムはWTOへの加盟を果たし、年率5%を超える経済成長を続け、今ではチャイナ・プラス・ワンの対象として有力な投資先となっており、誠に感慨深いものがあります。

私は毎年1～2回、ベトナムを訪問しますが、その都度お会いするのを楽しみにしている1人がサン閣下（現ベトナム社会主義共和国国家主席・大統領）です。その最初の出会いは、私が事務所開設の挨拶のため、当時ホーチミン市長だったサン閣下を表敬訪問したことでした。その後同閣下は順調に階段を上られ、ついに2年前、大統領にまで上り詰められました。今も現地訪問の際には以前とまったく変わることなく、長年の友人としてお時間を割いていただいております。

ベトナムは、中国と約1000年、フランスと約100年、アメリカと約10年戦って負けたことがないとされています。このように長期間にわたり組織だった戦闘を続けることができるということは、民族として組織力や動員力が優れているのだろーと思えます。その点からもベトナム人の粘り強さを教えられました。ベトナム共産党は、すべて国益優先の中国共産党と異なり、民意を非常に大事にします。そのため、成長率5%でもインフラ整備や道路拡張などはなかなか進まない面もあります。



ブータン王国との出会い

2010年4月、Thinley首相(当時)から在大阪ブータン王国名誉領事を委嘱される



2012年10月、首都ティンブーで野外コンサートを開催した加藤登紀子さんと

ブータンから学んだこと：「真の幸せとは」

2010年には、縁あってブータン王国首相から在大阪ブータン王国名誉領事を委嘱されました。ブータンはインドとチベットに隣接している九州と同じくらいの面積の国です。国全体が山々と深い溪谷の大自然の中にあり、首都ティンブーは標高2300mです。人口約70万人の80%はチベット系、20%がネパール系です。ブータン人は日本人のルーツだと言われるほど顔つきがよく似ていて、どこかで会ったことがあるような人がたくさんいますが、凛とした顔立ちの人が多いのが特徴です。

ブータンはGNPの代わりにGNH (Gross National Happiness) を国の中心に据え、物質的な豊かさよりも精神的な豊かさや環境保全に重点を置いています。人々の生活は清貧そのものですが、表情は非常に生き生きとしています。8年前に初めて訪れた時は、これまで私が訪れた国とは全く異質の国という印象を持ちました。

我が国は自由世界で第2位のGDPを擁し、物質的には豊かになりましたが、最近身の回りで生じている事件を見ますと、精神的には満たされていないように思います。OECDの幸福度ランキングでも、日本の総合順位は36カ国中21位です。私がブータンから学んだことは、「幸せ」かどうかは物質的なものや地位・名誉といった外見的なものではなく、「満ち足るを知る」かどうかであり、そしてそれはそれぞれの人の心の中にあるということです。

なお、2年前、ブータン国王ご夫妻が国賓として来日された際には、私も訪問地に随行し、心温まるお人柄に触れさせていただきました。また、宮中晩餐会への出席という得がたい経験もさせていただきました。



2013年11月8日、ブータン新首相・ドブゲイ首相と

Ⅱ 国際人とは 人間同士の「裸の付き合い」

これからの日本に必要なのは、民間レベルの草の根的な国際交流を進めていくことだと思います。最近よく国際人という言葉を使いますが、私にとって国際人とは、お互いのものの見方・考え方の違いがどこにあるかを知り、認め合える人です。もちろん最小限の語学力は必須ですが、単に外国語を話せるだけでは、真の国際人として十分な条件を備えているとはいえません。大事なことは、民族・宗教・言語・国家体制の違いを乗り越え、役職や地位とは関係なく、人間同士の、いわば「裸の付き合い」だと考えています。

とはいえ日本人が真の国際人になるためにはいくつかの課題があります。

その一つが語学力の弱さです。日本は国際成人力調査で3分野のうち2分野で1位に輝いており、一時落ち込んだ経済の国際競争力も2013年は9位に

上昇しています。ところが、そのような高いレベルの資質を持ちながら、自分の考えを伝えるコミュニケーション力、つまり語学、特にスピーキングが弱い。それが我が国にとって最大の弱点となっていると感じます。日本は伝統的にもものづくり大国を標榜（ハードを重視）してきました。その一方、グローバル時代に対応できる人材養成を怠って（ソフト軽視）きたように思います。今そのつけが回ってきており、政・官・財・学の人材不足は致命的ともいえる状態です。語学能力の強化と、海外での経営管理（マネジメント）能力の向上が喫緊の課題と考えます。

Ⅲ「日本の常識」は「世界の非常識」と感じる

●女性の社会進出の遅れ

我が国では世界的に見て女性の活用が極端に遅れています。根強い女性軽視やわが国固有の慣習のせいもあると思いますが、人類の半分は女性です。そして将来予想される労働力不足に備えるとともに、閉塞状態にある我が国社会が新たな成長を目指し、さらには少子化を食い止めるためにも、女性の社会進出を促進する環境整備がぜひとも必要だと考えます。

●長時間労働と生産性の低さ

次に長時間労働の問題があります。調査によると日本では週49時間以上働く人の割合が3割に達しており、1割程度の欧米諸国と比べて突出しています。このように長時間労働が目立ちますが、その一方、日本の労働生産性はOECD34カ国中19位と、非常に低いのです。長時間労働だから労働生産性が低いのか、労働生産性が低いから長時間労働になるのかはよくわかりませんが。

●強い「内向き・安定志向」と低い起業率（チャレンジ精神の弱さ）

日本の若者は他国と比べ、「内向き・安定志向」が強いように感じます。リクルートのアンケートによると、大学の新入生の約半数が志望校の選択時に地元に残ることを希望し、4割が卒業後に地元へ帰ることを希望しているそうです。また、日本、米国、中国、韓国の高校生を対象にしたアンケートによると、「偉くなりたい」と思う学生の割合が、アメリカ30%、中国37%、韓国19%に対して、日本はわず

か9%です。「偉くなったら責任が重くなって嫌だ」という回答もあるように、上昇志向がなく消極的です。

外国と比べ我が国は起業率が非常に低いことも、特色として指摘されています。こういった内向き志向やチャレンジ精神が弱いことは、日本が余りにも恵まれているからでしょうか。

一方、韓国や中国は激しい競争社会にあります。日本では大学は全入時代、そしてえり好みさえしなければ就職率は9割を超えます。中国では就職難で学生たちは大変な苦勞をしています。韓国でも激しい競争社会です。そういった背景から、韓国や中国は政府も民間も旺盛なハングリー精神とチャレンジ精神で、我が国を激しく追い上げ、さらには追い抜いていっているのです。

Ⅳアニマル・スピリットを持て

今後これらの国々との競争が一段と厳しくなり、わが国が今まで維持してきた国力と生活水準を維持するのは大変なことです。日本が国力を回復するためには、「内向き・安定志向」から脱し、日本人のDNAである「勤勉さ」を忘れず、世界に通用する人材を育成し、競争力を取り戻すことが喫緊の課題だと思います。そして、アジアを中心とする新興国の強い成長力を、我が国の再活性化の原動力として取り込んでいくことが不可欠です。

我が国のGDPの約7割は企業活動から生み出されています。そういった点から企業の果たすべき役割は極めて重要であり、企業が元気にならなければ国も元気になりません。そのために必要なものを、ケインズは「アニマル・スピリット」、そしてシュンペーターは「企業家精神」と呼んでいます。企業家のどう猛な「チャレンジ精神」と「改革精神」（イノベーション）が何より重要であり、そういった意味で私たち企業人は頑張らなければいけないと思います。

私は、中国人の「したたかさ」と「壮大な構想力」、ベトナム人の「粘り強さ」と「団結力」、アメリカ人の「たくましさ」と「おおらかさ」、ブータン人から教えられた「真の幸せとは」といった、今まで外国人との出会いから学んだことを生かし、これからも頑張っていきたいと思っています。



会員企業をたずねる

若手の力、若手の声

このコーナーは、会員企業をたずね、物流業界で働く若手社員に業務内容や、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1回

(株)ニチレイロジグループ本社

(株)ロジスティクス・ネットワーク
営業部

佐野 蓉子さん

PROFILE

2009年、ニチレイロジグループの中核企業の一つであるロジスティクス・ネットワークに入社。船橋物流センターで冷蔵事務を担当後、2012年から現職に。



——ご自身の職場の業務内容について教えてください。

私が所属している営業部は、全国にわたるお客様と、実作業を担当する現場の物流センターとをつなぐ役割を担っています。部内はお客様の業態によってチームに分かれており、私は冷凍食品メーカーや問屋を担当するチームに所属しています。主な業務は、新規案件の提案や既存案件の改善提案など。改善提案では、お客様が抱えている課題を抽出して、課題をクリアにするための運用の枠組みを考え、現場に落とし込んでいきます。営業担当になって2年目なのでまだまだ勉強中ですが、毎日がとても刺激的です。

——現在、職場で力を入れている取り組み等がありますか。

営業部では特に、共同配送の取り組みを全国的に進めています。メンバーは、週1回合同の営業ミーティングを行い情報の共有化を図っています。自分の案件以外にも、さまざまなお客様や現場の状況などを知ることができ、大変勉強になります。

——業務を遂行する上で心掛けていることを教えてください。

まだ余裕がないせいか、常に時間に追われている感覚がありますが、気持ちの焦りや乱れは周囲に伝わってしまいます。お客様にも出てしまうと大変ですから、どんなときにも笑顔をキープするよう心掛けています。笑顔でいると気分も前向きになる気がします。

——現在、課題になっていることや苦勞していることがあれば教えてください。

当社のお客様は全国展開をされている企業が多いため、ひとつのお客様の案件でも各エリアの物流センターと調整することがありますし、お客様のニーズと現場の現状とのすり合わせが必要なこともあります。その中で、満足していただける着地点を探りだすのには苦勞も伴います。営業には広い視野と細やかな気配りが必要だと痛感しています。

——仕事に対するやりがいを教えてください。

さまざまなお客様や全国の現場とのつながりの中で、お客様に最適な物流提案を考えていくことはとても大変ですが、やりがいも感じます。また、スーパーなどで自分が扱った商品を見つけると、商品が届くまでの工程に自分も微力ながら携わることができたんだなと思い、うれしくなりますね。



◀ 物流センターへ
お客様を連れて
視察に行くことも

——ロジスティクス・ネットワークの営業部を一言で表すとどんな言葉になりますか？ また、その理由を教えてください。

「静と動」です。営業部に配属される前は、営業部というと常に動きまわっているイメージがあったのですが、実際にはデスクワークが多くて驚きました。さきほど営業には広い視野と細やかな気配りが必要といいましたが、お客様のニーズを冷静に分析し、より効率化を意識した提案を構成する応用力も大切です。思った以上にじっくりと考える時間が多いですね。そして、動くときは動く。上司や先輩方のフットワークもとても軽快です。「静中に動あり」という言葉もありますが、状況を冷静に見極め、ここぞというときに的確に動く、まさに営業部を表した言葉だと思います。

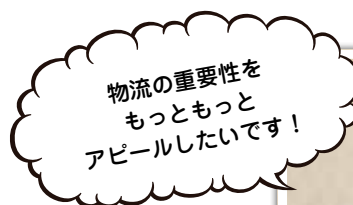
——今後の抱負を教えてください。

まずは1日も早く一人前になりたいと思っています。目標はお客様から信頼していただける営業パーソンです。いまはまだ上司の指示通りに動いていますが、さまざまな経験の中で自分の営業スタイルを見つけ、成長していきたいです。

——ありがとうございました。



▲船橋物流センター時代はフォークリフトの運転も



▶ニチレイロジグループのキャラクターのひとつ「レイちゃん」とともに



▼デスクワーク中の佐野さん



会社概要

(株)ニチレイロジグループ本社

本社所在地 東京都中央区築地7-17-1
設 立 2005年4月1日
資 本 金 200億円
売 上 高 1,564億円(2013年3月期 グループ連結)
代 表 者 代表取締役社長 松田 浩
グループ会社 ロジスティクス・ネットワークをはじめ
子会社31社、関連会社6社

【事業概要】

「食品の物流を通じて、生活者の暮らしに貢献する」をミッションとし、輸配送を軸とした物流ネットワーク事業と、地域保管事業とを生かした食品の流通により、日々の事業に取り組んでいる。国内および海外の関連会社を合わせた拠点数は123カ所、冷蔵保管能力は約190万トン。国内では最大の規模、世界でも第6位のシェアを誇っている。

現在は、2013年4月からスタートした「中期経営計画“RISING2015”」を達成するため、輸配送および海外事業の拡大を中心に、低温物流ネットワークのさらなる強化、物流ニーズの取り込みの加速に取り組んでいる。



▲東扇島物流センター

第12回

グリーン物流 パートナーシップ会議を開催

経済産業省、国土交通省、公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会、および一般社団法人日本物流団体連合会は、一般社団法人日本経済団体連合会の協力の下、12月12日(木)に東京国際フォーラムにおいて第12回グリーン物流パートナーシップ会議を開催しました。

グリーン物流パートナーシップ会議は物流分野のCO₂排出削減に向けた自主的な取組の拡大に向けて、業種業態の域を超えて互いに協働していこうとする高い目的意識のもと、荷主企業と物流事業者が広く連携していく場として発足し、本年度で9年目を迎えました。第12回会議では、物流分野における地球温暖化対策に顕著な功績があった取組に対する優良事業者表彰、受賞事業者による優良事業事例紹介と有識者による講評が行われました。

また、本年度からグリーン物流パートナーシップの推進にユニークな功績等が認められた事例を表彰するため、グリーン物流パートナーシップ会議特別賞が設けられ、2組が表彰されました。当日は会員企業の方等186人が参加し、事例紹介時には活発な質疑応答が行われるなど、大変盛況な会議となりました。



挨拶する
杉山世話人



挨拶する
松島経済産業副大臣



挨拶する
加藤物流審議官

経済産業大臣表彰

内陸コンテナターミナルを活用したコンテナの往復利用による 二酸化炭素排出量削減の取組



取組概要

往路及び復路の何れかが空となる海上コンテナのトラック輸送において、内陸コンテナターミナルを活用し、効率的にコンテナの往復利用(ラウンドユース)を行うことで、物流の効率化及び二酸化炭素の排出量削減を図る取組。

受賞事業者

- ・株式会社クボタ
- ・株式会社東芝
- ・株式会社イトーヨーカ堂
- ・キリンビール株式会社
- ・サントリービジネスエキスパート株式会社
- ・シャープトレーディング株式会社



(株)クボタ 土本様

- ナイキジャパン合同会社
- 株式会社アシックス
- SABICイノベティブプラスチックスジャパン合同会社
- 株式会社オートウェイ
- 株式会社ジョイフル本田
- NYK CONTAINER LINE 株式会社
- 株式会社 MOL JAPAN
- 株式会社ケイラインジャパン

- 株式会社韓進海運
- AMERICAN PRESIDENT LINES,LTD.
- ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE LIMITED
- ケービーエスクボタ株式会社
- みなと運送株式会社
- 山九株式会社
- 吉田運送有限会社
- 茨城県

国土交通省 物流審議官表彰

鉄道モーダルシフトによる化成品輸送の効率化

～石油貨車&化成品タンクコンテナ専用列車の誕生による液体品輸送の新たな可能性～

取組概要

化成品の原料であるメタノールの輸送について、荷主と物流事業者が協力して貯蔵タンクの建設と専用タンクコンテナの開発によるモーダルシフトを行い、CO₂排出量を大幅に削減した。また、調達物流の大規模な再編により、物流の効率化を図った。

受賞事業者

- 日本オイルターミナル株式会社
- 信越化学工業株式会社
- 株式会社ボルテックス セイゲン
- 日本貨物鉄道株式会社
- 神奈川臨海通運株式会社



(左)日本オイルターミナル(株) 松岡様
(右)信越化学工業(株) 福永様

経済産業省 商務流通保安審議官表彰

トラック輸送から鉄道輸送へモーダルシフトしたことによる 二酸化炭素排出量削減の取組

取組概要

ブルボン新発田工場(新潟)および羽黒工場(山形)から岡山物流センター間の配送をトラック輸送から鉄道のコンテナ輸送にシフトすることで二酸化炭素排出量削減を図った取組。

受賞事業者

- 株式会社ブルボン
- 日本貨物鉄道株式会社
- 巻運送株式会社
- 酒田海陸運送株式会社



(株)ブルボン 稲田様



グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

出荷情報の事前提供とリードタイムの工夫による 検品レス納品の実現を通じた商慣行の改善と二酸化炭素排出量削減を図る取組

取組概要

メーカーと物流事業者から卸売業者への出荷情報の事前提供および加工食品メーカーと卸事業者間による物流リードタイムの工夫による検品レス納品の実現を通じ、商慣行の改善と二酸化炭素排出量削減を図る取組。

受賞事業者

- ・ キューピー株式会社
- ・ 加藤産業株式会社
- ・ 株式会社キューソー流通システム



キューピー(株) 藤田様

グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

共同配送の更なる進化に向けて ～卸店様との連携で実現した共同配送の納入待機車両削減によるCO₂削減～

取組概要

食料品の卸店への配送について、配送時間を予め取り決め、その時間を厳守することでスムーズな荷下ろしを実現し、恒常的に発生していた待機時間とそれに伴うアイドリングをゼロにし、CO₂排出量を削減した。

受賞事業者

- ・ 若松梱包運輸倉庫株式会社
- ・ カナカン株式会社
- ・ 北陸中央食品株式会社
- ・ 株式会社北陸リョーショク



若松梱包運輸倉庫(株) 若松様

新型インフルエンザ(H5N1型)の 臨床研究への参加

当 連合会では、昨年秋に(独)国立病院機構が行ったプレパンデミックワクチンの臨床研究に参加する形で、川合会長、大庭理事長をはじめ10人が、(独)国立病院機構東京医療センターにて、ワクチン接種を受けました。これは、昨年4月に、新型インフルエンザ対策等特別措置法が施行され、新型インフルエンザの流行時に、指定公共機関である物流事業者が輸送の責務を負うことになったことなどに伴う対応の一環です。

政府は、新型インフルエンザの流行時に、特定接種を行うこととしており、特に、強毒性のH5N1型新型インフルエンザに対処するために、プレパンデミックワクチンの備蓄を行っています。

この臨床研究は、すでに製造販売承認の得られているこのワクチンについて、その有効性・安全性の研究に資するため接種例を増やして、より安全で効果的な接種に役立てようと計画され、募集が行われたものです。物流連から、この募集について会員に周知し、希望者が参加して、無事に接種が終わりました。

その後、政府を通じて、物流関係者を対象として、昨年末に250人の臨床研究の追加募集があり、これを会員に周知して参加者を募ったところ、288人の希望が寄せられました。

さらに、物流関係者を対象として、今年1月に200人の臨床研究の第二次追加募集があり、これを会員に周知して、再度希望者を募集しました。

これらの希望者に対し、(独)国立病院機構の東京、京都、三重、福岡の医療センターで、順次接種が行われています。

物流連は、物流事業は社会の重要なインフラであり、強毒性の新型インフルエンザの流行時においても機能維持が求められるため、そのような物流事業者の安全性が確保されるよう、政府関係者に対し、事前の対応を求めています。また、政府が事前接種は行わないとしている現時点で、希望者が臨床研究に参加することは、ワクチンの事前接種を受けるのと同様な効果を得られる意義もあると考えており、臨床研究の募集があるたびに、会員に周知しています。





「海外物流戦略ワーキングチーム」の活動について

国際業務委員会では、海外において物流事業者がどのような問題を抱えているか、どのような要望を持っているかを把握し、一企業を越える横断的課題については、政府と連携しつつ取り組んでいます。平成24年より、会員と国土交通省を交えたワーキングチームを結成し、定期的な会合を開催して官民の連携を図ってきました。昨年度は、日本の物流事業者が東南アジア、中国で直面する課題、要望の洗い出しを行い、報告書を作成しました。

今年度は、国土交通省が海外で行う物流政策対話に合わせてワーキングを開催し、政策の提言を行いました。

まずは、平成25年10月に行われた「日本タイ物流政策対話」に合わせて、8月、9月に会合を開きました。具体的には

- ① クロスボーダー輸送の円滑化
- ② 運輸業と倉庫業の兼業規制や外資規制、役員に関する規制の緩和
- ③ コールドチェーンの育成

について提言を行いました。

次に平成26年1月に行われた「日本インドネシア物流政策対話」に合わせて、11月、12月に会合を開きました。具体的には、

- ① 通関事情の改善
- ② 兼業規制、外資規制の緩和
- ③ 国内輸送、内航海運事業の拡大

について提言を行いました。

最後に、今年の夏頃に行われる予定の「日中韓物流大臣会合」について、10月と2月に会合を開きました。具体的には、

- ① 日韓シャーシ相互輸送の拡大
- ② NEAL-NETの取り組み
- ③ パレットの標準化
 - ・リターナブルパレットの利用促進
- ④ 港の諸手続きの簡易化、スピード化
- ⑤ 排出ガス削減の取り組み
- ⑥ コンテナ利用による海陸一貫輸送サービスの取り組み

について提言を行いました。

来年度も、このような政策提言を続け、官民の連携を深めていきたいと考えています。

2013年版「数字でみる物流」発刊のご案内

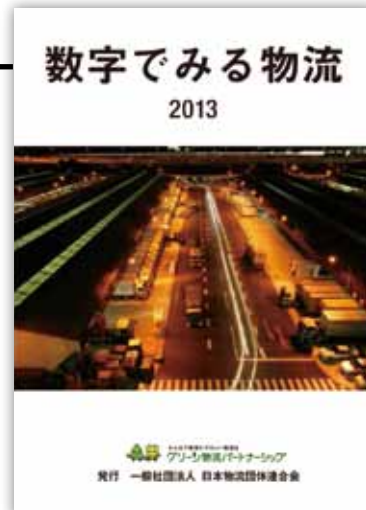
数字でみる物流(2013年)版概要

A 6版 274ページ

2013年11月末発刊

定価860円+消費税(送料別)

I.物流に関する経済の動向 II.国内物流の動向
III.国内物流の動向 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.物流における情報化の動向 X.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

平成26年

1月	14日	第2回新型インフルエンザ予防接種臨床研究に対応
1月	22日	新年の物流を語る会 新年賀詞交歓会
1月	23日	横浜国立大学寄附講座終了
1月	24日	一橋大学寄附講座終了 第2回山間過疎地における輸送の維持・確保に関わる調査検討小委員会
2月	13日	第6回海外物流戦略WT
2月	19日	第6回人材育成・広報委員会



物流連では、 「物流連広報室Facebookページ」 を開設しました！

物 流連広報室Facebookページ」を開設しました！
今後は物流連の活動内容や、物流に関係するさまざまな情報を「Facebook」からも発信していきます。「Facebook」をご利用の皆様には、ぜひ「いいね！」を押してくださいませようお願いします。それだけで、「ご登録」が完了となり、いつでもご覧いただくことができます。

「物流連広報室 Facebookページ」は下記 URL よりご参照いただけます。

<https://www.facebook.com/butsuryuren>

検索

Facebookアカウントをお持ちでない方も投稿記事を参照することができます。今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。



編集 後記

弥生3月。冬ごもりの虫も外に出て来る頃となり、弥草木も生い茂る季節です。年度替りに当たり出会いと別れの月でもあります。

今号の物流連会報「Grow」はいかがでしたでしょうか。次号は新しい年度を迎え、内容を充実できるよう努力します。(I)

消費税増税がジワリジワリと近づいています。皆様も駆け込み需要や増税前準備でお忙しい日々をお過ごしかと思います。

我が家も駆け込み需要に便乗して車を乗り換えました。春(納車)が待ち遠しいですね。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



一足早い春に会える房総フラワーライン

その名の通り、季節の花々が道沿いを彩る房総フラワーライン。館山市下町交差点から南房総市和田町まで続く約46kmでは、季節ごとに華やかな景観が楽しめる。特に1月から春先に掛けて盛りとなる菜の花は圧巻。あざやかな黄色と鼻をくすぐるやさしげな香りが間近に迫った春を予感させる。