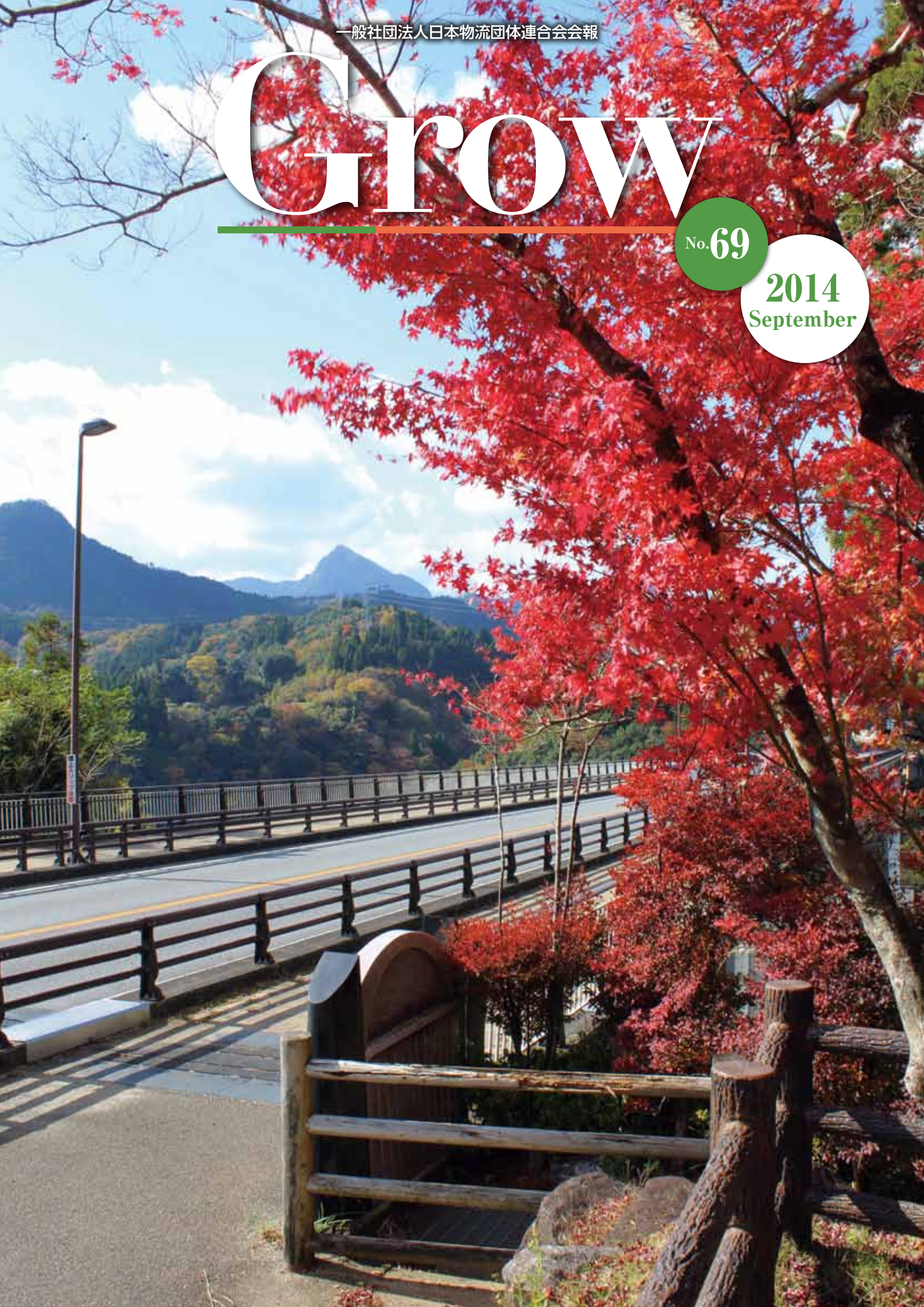


一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 69

2014
September



C O N T E N T S

「潮流」	1
安部 正一氏 (株)住友倉庫 代表取締役社長	
「論説」物流業界の人材育成について	4
矢野 裕児 流通経済大学教授	
第25回通常総会・懇親会を開催	7
第15回「物流環境大賞」が決まる	10
物流環境大賞 ヤマト運輸(株) 自然エネルギーを利用したターミナル施設 「羽田クロノゲート」の建設を含む環境保護活動	13
2014「欧州ロジスティクス視察団」を派遣	17
経営効率化委員会 労働力問題小委員会中間報告／山間過疎地における輸送の維持・確保に関わる 調査検討の小委員会中間報告	20
会員企業をたずねる～若手の力、若手の声 三井倉庫(株)	22
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
第1回物流業界インターンシップまもなく開催!! ／最近の活動状況／編集後記	25



第 25 回通常総会



物流環境大賞



欧州ロジスティクス視察団

倉庫業は社会を支える基盤 ～事業を通じて社会に貢献する～

あべ しょういち

安部 正一 氏

株式会社住友倉庫 代表取締役社長

一般社団法人日本倉庫協会 会長

一般社団法人日本物流団体連合会 副会長



——最初に、日本倉庫協会会長としての立場から、最近の経済情勢と今後の荷動きなどについてどのように認識されているのかお聞かせください。

倉庫業界としては、一言でいえば「ぼちぼち」です。営業普通倉庫統計(21社)においては、入庫・出庫とも本年1月から3月までは増税前の駆け込み需要により前年同月比で10%以上上回りましたが、徐々に増加のテンポが鈍っています。今後、消費増税の反動減から経済が回復していく中で、貨物取扱量が経済に追従して回復していくのか注視する必要があると思っています。

——緊急時のBCP策定の取り組みについてお聞かせください。

昨年度、「事業継続計画書(BCP)作成のてびき及びモデル」を作成し、会員事業者に配布しました。東日本大震災以前はこのような手引きを作っても、お題目程度にみられていた感もありましたが、震災以降は事業者側も真剣に対処しているように見受けられます。地区協会連合会との共催により、「BCP作成に関する説明会」を全国8カ所で開催したところ、約500人もの参加がありました。

今年度も支援活動を継続することとし、説明会の内容をDVDにして会員に配布できるよう準備を進めているところです。

事業継続計画書(BCP)作成のてびき



安部社長の略歴

1940年 兵庫県出身
1963年 (株)住友倉庫 入社
2000年 同社代表取締役社長
2002年 (社)日本倉庫協会 会長
(社)日本物流団体連合会 副会長
2008年 (社)日本倉庫協会 会長(再任)
(社)日本物流団体連合会 副会長(再任)
2014年 (一社)日本倉庫協会 会長(再々任)
(一社)日本物流団体連合会 副会長(再々任)

——さまざまな業種で人手不足が顕在化していますが、倉庫業界ではいかがでしょうか。

震災の影響もまだあると実感しています。特に被災地では作業員の確保に苦勞しています。従って人件費も上がってきており、保管料コストへの影響も懸念されます。また最近の人手不足感は東北地方だけに限らず、全国的に広がってきているのが実態です。

——東日本大震災以降、建物の省エネや低炭素化について関心が高まってきています。倉庫業界における環境問題に対する取り組みをお聞かせください。

2007年に、2012年度末時点でエネルギー消費原単位※を1990年度比で8%改善することを目標とした5ヵ年計画(2008年～2012年)「普通倉庫に係る自主行動計画」を策定するとともに、エネルギー使用量の削減状況を把握すべく「営業倉庫におけるエネルギー使用実態調査」を開始しました。その結果、2012年度末には14%改善し目標を達成しました。なお、目標達成の要因は、東日本大震災後の節電意識の高まりもありますが、不況下における貨物量の減少なども影響していると考えられます。

※ エネルギー消費原単位…エネルギー効率を表す値。単位量あたりの製品や額を生産するのに必要な電力・熱(燃料)などのエネルギー消費量のことで、一般に省エネルギーの進捗状況をみる指標として使用される。

2013年には、エネルギー消費原単位を1990年度比で16%改善することを目標にした「低炭素社会実行計画」(2013年～2020年)を策定。実態調査も継続して行い、エネルギー削減量をフォローしています。

また、目標達成の手段の一つとして、低炭素社会創出促進協会の「低炭素価値向上に向けた二酸化炭素排出抑制事業補助金」や環境共創イニシアチブの「エネルギー使用合理化事業者支援事業」等の公募情報を会員に向けて積極的に案内し、環境負荷低減に資する設備等の導入を側面支援しているところ です。

——作業員の安全確保について、倉庫協会としての取り組みをお聞かせください。

環境問題と並んでCSR上最も重要な課題の一つが 作業員の安全確保についてです。

倉庫協会では国土交通大臣が定める倉庫管理主任者講習を毎年度20回ほど実施し、安全管理全般、安全衛生関係法令等について講義を行っています。また、港湾貨物運送事業労働災害防止協会の協力を得て、会員事業者の事業場を対象に年2回労災防止のため安全点検パトロールを実施。さらに安全衛生ビデオライブラリーにおいてDVDの貸出しも行っています。

——倉庫協会として将来の物流業を担う若手社員へ期待することは何でしょうか。

我が国を取り巻く経済情勢は、グローバルに連動して変化を続けています。倉庫業も例外ではありません。将来の物流業を担う若手社員には、時代のニーズに的確に対応するためにも、倉庫・物流についての豊富な知識経験を備える必要があると感じています。当協会においても人材育成でサポートすることは必要不可欠。会員のために必要な研修レベルや内容などの検討を行い、倉庫業界独自の研修の充実を目指して教育研修活動を行っていきたいと考えています。

——次に住友倉庫の社長としてお聞かせください。御社の中期経営計画では「海外事業の拡充」を大きな柱とされていますね。

当社の中期経営計画は、第二次中期5ヵ年計画(2013年3月期～2017年3月期)が進行中です。

今中期経営計画では、加速するグローバル化に沿った海外事業の強化を第一に掲げ、海外拠点の拡充と最適なロジスティクスサービスの提供による成長戦略を実行することに主眼を置いています。

日系企業の海外移転により三国間取引が増加する中で、海外においても日本同様の高品質な物流



ニーズが高まっています。高付加価値サービスの提供を志向する当社では、需要増加を追い風にして、海外事業の拡充に取り組んでいるところです。例えば、今年1月にはアメリカ中西部での営業強化を目的にシカゴ支店を開設、中国では上海錦江航運(集団)有限公司と合弁会社を設立し、新倉庫を建設中(2015年1月竣工予定)です。

『海外事業の拡充』の取り組みは、2007年、日系物流事業者として初めてサウジアラビアに本格進出し、稼働したラービグプロジェクトを成し遂げたことと関係が深いと考えています。このプロジェクトは石油化学工場で生産される製品について、工場構内での取り扱いから、陸上輸送、輸出フォワーディング業務等に至るまで包括的に行うもので、取扱数量は年間160万トンにも上っています。

中期経営計画 (2013年3月期から2017年3月期までの5ヵ年)

- ・ 主な経営戦略… (イ)ソリューション志向の徹底
(ロ)営業地域の拡大
(ハ)経営基盤の国際化
- ・ 主な事業戦略… (イ)海外事業の拡充
(ロ)国内物流事業の拡充
(ハ)不動産事業への積極投資
(ニ)経営基盤の強化
- ・ 連結業績目標 2016年度(中計最終年度)
営業収益 1,900億円(2013年度(1,649億円)比15.2%増)
営業利益 130億円(2013年度(97億円)比34.1%増)
- ・ 成長を可能にし、将来の利益獲得を見据え、5ヵ年で700億円の投資を実施
物流事業250億円、不動産事業360億円、
海運事業50億円、情報システム・地球環境保全等40億円



右：住友倉庫 安部社長

左：インタビュアー 物流連 大庭理事長

——国内事業についてはいかがでしょうか。

現在、重点を置いているのは、書類や磁気テープなどの情報記録媒体をお預かりするアーカイブズ事業です。これはしっかりした事業に育ったと感じています。当社では情報記録媒体の保管に的を絞った専用施設をご提供し、お客様に安心してご利用いただけるよう、免震構造、非常用自家発電設備の導入により耐災害性を高めるとともに、最新鋭セキュリティシステム、窒素ガス消火設備、温湿度管理により情報の管理・保護に万全を期しています。現在、埼玉県羽生市に第二期倉庫を建設中です。

また、大阪・南港地区にも新倉庫を建設中で2015年4月の竣工を予定しています。新倉庫は、咲洲に位置し、関西国際空港や大阪市街地へのアクセスに優れた立地を活かし、配送センターの運営をはじめ、お客様の多様なニーズにお応えする物流拠点としてご利用いただけます。不動産事業への積極投資も行っており、今年4月からは大阪・淀屋橋に「淀屋橋ミッドキューブ」が稼働しています。

——御社では、環境性能を総合的に評価する「CASBEE」のAランクの取得やグリーン経営認証の取得等にも積極的に取り組んでいますね。環境対策、省エネ対策等についてお聞かせください。

当社グループは、地球環境保全が事業上の重要課題の一つであるという認識のもと、環境保全に一層貢献することを目的に、2006年に環境方針を定め、さまざまな取り組みを着実かつ継続的に進めています。その中で、建築物総合環境性能評価システム「CASBEE」Aランク評価や、倉庫業及び港湾運送業を対象とするグリーン経営認証を、それぞれ複数の拠点で取得しています。

また、大阪・南港東倉庫では太陽光発電システムを屋上に設置し、年間30万kWh超の発電量により、同倉庫における消費電力の15～17%を賄っています。

さらに、CSRの取り組みの一環として、2013年秋からメガソーラー事業『大阪ひかりの森プロジェクト』に参加しています。このプロジェクトは、大阪市の無償提供する夢洲の廃棄物埋立処分場で行う、官民共同の発電容量約10メガワットの大規模太陽光発電（メガソーラー）事業です。当社は本プロジェクトを通して、地球環境保全への貢献とともに、土地の有効活用での地域社会活性化への寄与を目指しています。

そして何より、従業員一人ひとりが環境問題に対する意識を高め、環境保全活動に自主的に取り組めるよう、環境方針の周知徹底と環境教育に努めています。

——最後に経営信条、生活信条についてお聞かせください。

まず絶対に不正をしないこと。これが一番大事です。

当社は1899年の創業以来、お客様にご満足いただける質の高いサービスを提供し、事業を通じた社会貢献に努めてきました。今年115年を迎えることができたのも、皆様のご理解とご協力の賜物であり、深く感謝しています。また、当然のことですが、従業員の努力によるところが大きいと感じています。

今後ますます厳しくなると予想される環境の変化を乗り切るためにも、グループ丸となった積極果敢な提案型営業活動が一層必要です。そして、その積極展開の根底には明朗闊達な社風づくりが不可欠であり、源泉であると信じています。

『事業は人なり』とする住友の人間尊重の理念に基づき、「社員がのびのびと、そしてより能力を発揮し、生きがいを実感しながら仕事に打ち込める」という企業風土づくりにより一層努め、グループ内のコミュニケーションを良くして、わだかまりのない明るくのびのびとした職場が作られることを希望しています。



羽生アーカイブズ第2センター

論説

このコーナーでは、各界の有識者の方々に、
物流についてさまざまな角度から解説していただきます。

矢野 裕児

流通経済大学 流通情報学部 教授

物流業界の 人材育成について

高度なロジスティクス 人材育成の必要性

2013年後半から、トラックのドライバー不足が深刻となっている。消費税増税前の駆け込み需要、さらに震災復興、オリンピック関連の建設業を中心とした需要などが拡大する一方で、供給側ではドライバーの確保が難しく、需給バランスが崩れたためといわれている。日本の生産年齢人口の減少が進むなか、ドライバーは仕事がきつ、給料も安いといったことから、若い人がドライバーという職業に魅力を感じないという問題が指摘されている。トラックドライバーの極端な高齢化が進んでおり、物流業界では現場の人手不足が中長期的な深刻な問題となっている。このことは、従来の安い運賃を前提として構築してきたロジスティクスシステムを今後根底から見直す必要性を示唆しているともいえる。多頻度小口、時間指定などのサービスの適正化、共同プラットフォームの構築、さらにトラックを中心としたシステムの見直しなど、効率的なロジスティクスシステムを新たに構築していくことが求められている。

今後、日本のロジスティクスを発展させていくためには、企業、大学等により、高度な人材の育成を図っていく必要がある。上記のような課題を解決するためにも、ロジスティクスの専門知識を持った人材が欠かせないのであり、本稿ではこのような人材を育成していくための課題について考えることにする。このことは総合物流施策大綱(2013-2017)においても、「物流を支える人材の確保・育成」の「高度化した物流システムを支える人材を育成し、我が国物流の競争力強化を図る。」として、指摘しているところである。

企業、大学における ロジスティクス人材の育成の現状

社会人については、業界団体あるいは個別企業での人材育成が図られてきたものの、高度な専門知識を有する人材の数はまだ少ないのが現状である。メーカー、卸売業、小売業といった荷主企業において、ロジスティクスは重要な経営戦略として位置づけられることが多くなってきている。しかしながら、企業内で高度なロジスティクス人材

を、組織だって育成している荷主企業は少なく、個人対応になっている場合が多い。さらに物流、ロジスティクスに関連する部署は多岐にわたり、関係者も多いのにも関わらず、物流業務を実際に担当している社員のみを対象としたロジスティクス教育がなされている場合が多い。一方、物流企業においても、ロジスティクス人材の育成は業務上欠かせないものであるが、日々の業務に追われ、総合的、体系的な教育、育成を行っているのは一部の企業に限られている。

企業が人材を育成していくためには、企業内でのキャリアパスを示すことも重要であるが、明確になっていない企業が多い。そのなかで、資格制度が少しずつ浸透してきており、例えば日本ロジスティクスシステム協会の物流技術管理士は累計で約9,300人、中央職業能力開発協会(JAVADA)が実施しているロジスティクス管理、オペレーション3級の合格者は累計で約19,500人、2級合格者も約7,000人にまで拡大している。さらに3級合格者の属性として運輸業が最も多くなっているが、製造業、卸・小売業、さらに情報通信業の合格者も多い。また、学生も8.2%となっている。このように、物流業だけでなく、裾野が広がっていくことが重要と考えられる。

一方、大学においても、ロジスティクス人材の育成は非常に遅れている。ロジスティクスのカリキュラムを有し、体系的な教育を実施している学部、学科はほとんどないのが現状である。物流、ロジスティクス関連科目がある大学でも、1科目だけしか開講しておらず、専任教員がいないという場合も多い。一方で、欧米の大学では物流、ロジスティクス関連の学部、学科が多数あり、中国では400以上に及ぶといわれている。

このような状況のなか、流通経済大学はロジスティクス人材育成について、体系的に行っている数少ない大学の一つである。日本通運が1965年に創設し、流通、物流を重要な柱として位置付けている大学で、1996年にはロジスティクスを柱とした流通情報学部を開設し、流通科学、情報科学を融合したカリキュラムが特色となっている。入学時、日本人学生は情報分野に興味を持つ一方で、留学生は物流、ロジスティクスに興味を持つ学生が大半である。すなわち、日本の高校生が物流という言葉聞いても、トラックドライバーなどの現場の作業員しか思い浮かばないのが一般的で

ある。日本は社会を経験してから大学に入学する場合が少ないということもあるが、高校生の多くは企業がどのような活動、業務を行っているのかについての関心が低い場合も多いようである。

このことは大学での教育内容、教育方法にも大きく影響している。ロジスティクスに関するさまざまな講義科目があり、体系的なカリキュラムを用意しているものの、学生にとっては実感がわきにくい。例えばコンビニエンスストアの棚にどのような商品が並んでいるのか、どのようなマーケティングをしているのかについては興味を持っても、棚に並ぶ商品がどのように運ばれてくるのか、さらにそのためにどのようなシステムが構築されているのかといったことについて、日本人学生はあまり考えないのである。そこでロジスティクスを実際に担当している企業講師を年間約90人招いての実践講座、さらに実際に企業現場を訪問する講座を開講している^{*1}。このような産学連携の試みによって、学生も実際の企業現場を知り、ロジスティクスの奥深さにふれ、少しずつ興味を持ち始めるのが現状である。

また、産学連携のプログラムを構築するに当たって、業界団体、企業の方からさまざまな意見をうかがったが、大学に最も求めるのはロジスティクスに興味を持つ学生を育てることであるという意見が多かった。この背景として、入社した社員が、ロジスティクス業務に馴染まないで退社するなどのミスマッチングが多く発生しているということであった。すなわち就職活動のときに、学生が物流、ロジスティクスをよく分からないまま企業を選ぶ場合が多いという問題である。学生時代に少しでも企業現場を見せることが必要であり、このようなことを解決する新たな試みとして、今年から日本物流団体連合会が実施している物流業界合同インターンシップは注目されるところである。

ロジスティクス人材育成の今後の展開

大学そして企業において一貫した人材育成がなされていない理由として、物流、ロジスティクスは総合的・横断的な分野であるのにも関わらず、輸送や保管などに限定した教育がなされることが多いほか、教育対象も物流業務を担当してい

る部署に限定されることが多かったことが挙げられる。さらに、その背景として、社会全体、あるいは一般企業での物流、ロジスティクスに対する意識と関心がまだまだ低いという問題もある。

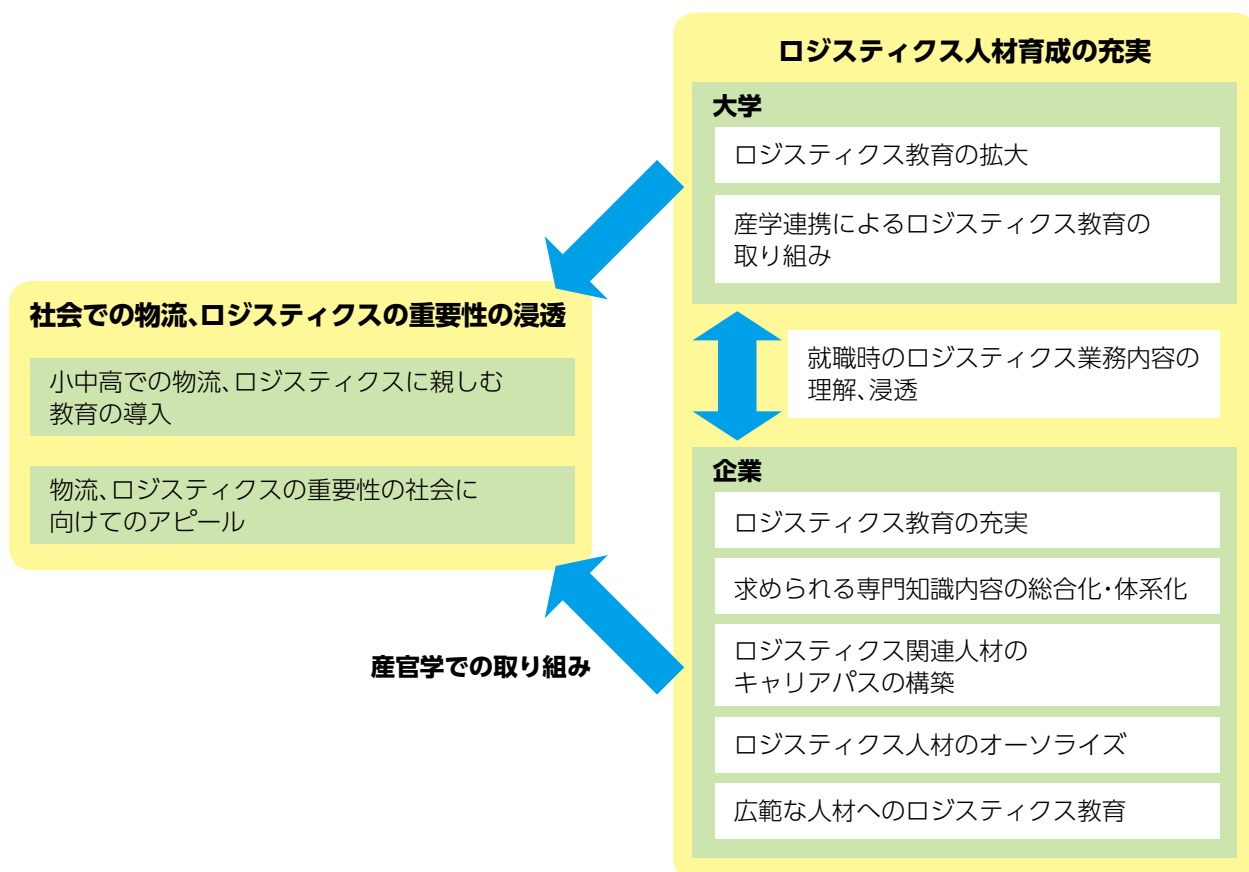
物流、ロジスティクス、サプライチェーンという言葉が新聞にどれだけ掲載されているのかをみると、朝日新聞では「ロジスティクス」という言葉は年間10～20件程度しかなく、ほとんど使われていない。「物流」については年間600件程度使われている。東日本大震災後は特に注目され、記事として取り上げられることが多かった。さらに「サプライチェーン」は2010年まではほとんど使われていなかったが、東日本大震災を契機に取り上げられることが多くなった^{※2}。その後も、例えば大雪、台風、さらに道路開通時においても物流が取り上げられることが多くなっており、関心が少しずつ高まっているように思われる。物流が途絶した時に、都市活動、生活にどのような影響を与えるのか、物流が社会を支えているという認識が少しずつ高まっていると考えられる。

物流、ロジスティクスの重要性をさらに浸透させていくためには、小中高での物流、ロジスティ

クスに親しむ教育の導入、社会に向けてのアピールが重要である。さらに前述したように大学におけるロジスティクス教育の拡大、産学連携によるロジスティクス教育の取り組み、就職時のロジスティクス業務内容の理解、浸透、そして企業におけるロジスティクス教育の充実、求められる専門知識内容の総合化・体系化、ロジスティクス関連人材のキャリアパスの構築、ロジスティクス人材のオーソライズ、広範な人材へのロジスティクス教育など、下図のようにさまざまな方策を講じていくことが考えられる。そして、このような方策を講じて高度なロジスティクス人材を育成していくためには、個々の企業あるいは大学だけでは難しく、産官学が連携した対応が重要といえる。今後のロジスティクスの発展のためにも、人材をどのように育成していくべきか、広範な視点で議論していくことが必要といえる。

※1: 流通経済大学で開講している産学連携プログラムについては、<http://www.rku.ac.jp/renkei/index.html>を参照されたい。

※2: 朝日新聞の記事データベース「聞蔵」によるタイトル、本文での掲載件数。





川合会長



総会の様子

▶ 物流連、川合会長の2年目がスタート

6月23日、当連合会は、東京都港区の第一ホテル東京で第25回通常総会を開催しました。

川合会長の挨拶後、平成25年度事業および公益目的支出計画実施についての報告があり、続いて平成25年度収支決算、役員選任などの議案が原案通り承認されました。

役員人事では、川合会長の再任が決まったほか、新副会長として日本倉庫協会の安部正一会長（住友倉庫社長）が就任、また新任理事5人が加わり、新たな布陣で第24期のスタートを切りました。



来賓として挨拶する国交省の加藤物流審議官



監査報告



各委員会からの報告



就任の挨拶をする安部副会長



総会終了後に行われた記者会見の様子

新役員のご紹介

新任副会長

安部 正一氏 (一社) 日本倉庫協会会長

新任理事

金原 智紀氏	西濃運輸(株)	取締役ロジスティクス部担当
辻 卓史氏	鴻池運輸(株)	代表取締役会長
中村 次郎氏	(一社) 国際フレイトフォワードーズ協会	会長
福田 聖輝氏	日本郵便(株)	代表取締役副社長
松井 明生氏	三菱倉庫(株)	取締役社長

▶大勢の来賓を迎え懇親会を開催

総会の終了後には、懇親会場「ラ・ローズ」に場所を移し、懇親会を開催しました。

太田昭宏国土交通大臣をはじめ赤澤衆議院議員、赤松衆議院議員、野田衆議院議員、松原衆議院議員など政界・官界からも多数の来賓が出席し、盛会のうちに終了しました。



太田国土交通大臣



新役員の紹介



第15回「物流環境大賞」が決まる 大賞は、ヤマト運輸



物流連は、平成 26 年 5 月 12 日、物流環境大賞選考委員会(委員長:川合会長)を開催し、第 15 回「物流環境大賞」の受賞者を決定いたしました。

環境に対する意識、取り組みとも各企業ともますます高まる傾向があり、今回も多数の応募をいただきました。

今回は、物流環境大賞 1 件をはじめ、合計 5 件について物流連第 25 回通常総会場で表彰いたしました。

1 物流環境大賞



ヤマト運輸 山内雅喜代表取締役社長

被表彰者 ヤマト運輸株式会社

功績事項 自然エネルギーを利用したターミナル施設「羽田クロノゲート」の建設を含む環境保護活動

ヤマトグループは、社員一人ひとりが取り組む環境保護活動を「ネコロジー」と総称している。ヤマト運輸(株)はその活動に「施設」の面からも取り組み、大型物流ターミナル「羽田クロノゲート」の建設に伴い、さまざまな環境施策を取り入れた。施設の設計段階から風、太陽光などの自然エネルギーを活用した空調や照明を取り入れ、太陽光発電設備を設置することで、既存の施設と比べ約 46%の CO₂ 削減を可能とした。敷地内の地域貢献エリアでは、自然環境と調和しさまざまな生態系を育む「和の里」も設けている。

現在、物流ターミナルの見学コースに月間約 2,500 人を受け入れており、物流における環境対策などについても広く理解してもらおう取り組みを進めている。



2 物流環境負荷軽減技術開発賞（2件）



豊田自動織機 石川直樹エンジン事業部技術部長

被表彰者 株式会社豊田自動織機

功績事項 DPFレス産業用クリーンディーゼルエンジン「トヨタ1KD」の開発

ディーゼルエンジンはガソリンエンジンに比べ、熱効率が良いため燃料消費量が少なく、CO₂排出量を抑制できるという利点がある一方、PMやNO_xの排出量が多いという欠点がある。PM排出規制に対応させるため一般的にDPFが用いられるが、捕集したPMを燃焼する必要があるため、燃費が悪化してしまう。

(株)豊田自動織機はこれらの問題を解決するため、NO_xの排出を抑えながら、DPFを使用せず、本体の燃焼改善のみでPMの発生を抑制するエンジンを開発した。このエンジンは、従来型と比べPMの排出量を約90%抑制し、日米欧の最新の環境基準をクリアするとともに、燃費を約23%向上させることで、排ガス対策と燃費改善を両立させた。



神鋼物流 小野玲児常務取締役鉄鋼事業本部長

被表彰者 神鋼物流株式会社

功績事項 機関車アイドリングストップシステムの開発

神鋼物流(株)は、(株)神戸製鋼所加古川製鉄所の構内鉄道輸送を行っているが、機関車のエンジンが常に運転状態になっていて、停止させることなく運用されていることに着目し、機関車アイドリングストップシステムを開発した。

開発に当たっては、エンジンの再始動に失敗し作業に遅れをきたすと工場操業への影響が大きいことを、再始動の信頼性に重点を置いたシステムとした。このシステムの導入により、年間約1,100トンのCO₂排出量削減を可能とし、併せて燃料費約2,500万円(年間)のコストダウンに成功した。



3 物流環境特別賞 (2件)



日本通運 中村次郎代表取締役副社長

被表彰者 日本通運株式会社

功績事項 使い捨てから再生へ
～航空貨物コンテナ作業用ボールデッキ
ステージの部品の再利用による資源の有
効活用～

日本通運(株)は、羽田空港支店国内貨物中継課における作業の効率化のため、ボールデッキステージを導入している。ボールデッキステージには13,000個のボールが使用されているが、劣化のため年間約1,200個を廃棄し、新品と交換する必要があった。

この無駄に着目し、使い捨てではなく再生可能なボールをメーカーと共同で開発した。この取り組みにより、2年に一度のメンテナンスを行えば長期間利用し続けることが可能となり、資源の有効活用とコスト削減、廃棄物の減少を実現した。



日通商事 澁澤登代表取締役社長

被表彰者 日通商事株式会社

功績事項 40フィートウイング型国際海上コンテナ
による物流効率化と環境にやさしい輸送
システムの提案

トラック輸送ではウイングボディを利用したサイド荷役が普及しているが、国際海上輸送については海上コンテナの構造上、妻側荷役をせざるを得ず、荷役効率や梱包面で運用上の課題があった。

日通商事(株)は、これらの課題を解決するため、サイド荷役が可能なウイング型国際海上コンテナを開発した。これは、ISO等の国際基準に準拠しており、通常の海上コンテナ同様の運用が可能であるほか、ウイングの開閉動作には、特別な外部電源を必要とせず、市販のハンドドリルを用いれば足りる。

このコンテナにより、国際コンテナ輸送の効率化が期待されるほか、国内海上輸送への活用が可能となれば、モーダルシフトの進展も期待される。

※今年度は物流環境保全活動賞、物流環境啓蒙賞については該当がありませんでした。

※物流連では、平成12年物流部門における環境保全の推進や環境意識の高揚等を図り、物流の健全な発展に貢献された団体・企業または個人を表彰する「物流環境大賞」を創設いたしました。

近年、物流分野においても環境との調和がますます重要となっているという現状から、物流部門において、優れた環境保全活動や環境啓蒙活動、あるいは先駆的な技術開発などを行なうことにより、環境負荷軽減の面から物流業の発展に貢献された企業・団体等を表彰する制度です。

物流環境大賞

受賞者 ヤマト運輸株式会社



自然エネルギーを利用したターミナル施設 「羽田クロノゲート」の建設を含む環境保護活動

1. はじめに

A. 当社の概要

当社は宅急便・クロネコメール便等の一般消費者・企業向けの小口貨物輸送を中心に、ヤマトグループ各社のノウハウを連結させ、お客様に喜んでいただけるサービスを創り出し、提供している。また、創業100周年を迎える2019年に「一番身近で、一番愛される企業」となるべく、本業を通じた社会貢献活動に積極的に取り組んできた。

B. 当社の環境保護活動「ネコロジー」

数多くの車両を所有し、生活道路を使用して事業を営む当社は、環境保護を全社的な課題と捉え、今日までさまざまな取り組みを推進してきた。しかし、ひと目でわかるエコ製品などとは違い、物流という形のないサービスにおける環境保護の重要性は、一般のお客様には分かりにくいという課題があった。また、昨今における生活者の環境意識の高まりを見たとき、今まで当社が独自・単独で行ってきた環境保護活動を今後はお客様や地域社会と一緒に実現していかなければならないと考えようになった。

そこで、お客様や地域の皆様に当社の環境保護活動への理解を深めていただき、社員とともに当社の取り組みに親しみを持って参加していただけるよ

う、この理念・指針を

2012年に「ネコロジー」

と名づけた。「ネコロ

ジー」＝「クロネコヤ

マト」が行う「エコロジー活動」の略）この「ネコロジー」を合言葉として、社内と社外が一緒になってさまざまな環境にやさしい取り組みを積極的に行うことで、それぞれが単独で行うよりも大きな環境保護の成果が現れることを目指している。

当社では、「包む」「運ぶ」「届ける」を中心とし



▼輸送のCO₂削減3原則

①できるだけ車両を「使わない」

営業所の周辺地域の配達には台車や新スリーター（リヤカー付電動自転車）を活用。距離のあるエリアではバス停方式※を推進。

※バス停方式：集配エリア内にあらかじめ決められた停車位置である「バス停」から台車や新スリーターに積み替えて配達する当社独自の集配方法

②「使うならエコ」な車両

必要な車両については低公害車へシフト。メーカーと協力し、EVトラックの実証実験を実施するなど、将来の車両のエコ化にも貢献。

③徹底して「使い方」にこだわる

当社独自の安全・エコナビゲーションシステム「See-T Navi」を活用。運行状況を細部までデータ化＝「見える化」し、安全と環境に配慮した運転をサポート。

た環境にやさしい物流の実現を目指している。特に「運ぶ」については「輸送のCO₂削減3原則」を掲げ、地球温暖化防止に取り組んでいる。

また、「包む」では、ヤマトグループ企業で開発したリターナブル資材を活用したサービスの展開や、緩衝材を削減できる梱包方法の提案などを行っている。「届く」では、会員サービス「クロネコメンバーズ」のサービス充実による不在再配達の削減等を推進している。

さらに2013年には物流に新たな価値を付加し、ビジネスモデルを創出する「バリュー・ネットワーキング」構想を発表した。この構想を実現させるための拠点の1つとして建設した日本最大級の総合物流ターミナル「羽田クロノゲート」は、さまざまな省エネルギー設備を取り入れており、物流に関わるエネルギー消費の削減を施設の面から大きく加速させるものである。

2. 羽田クロノゲートの環境配慮

A. 羽田クロノゲート概要

羽田クロノゲートは「バリュー・ネットワーキング」構想の実現のための第一歩として2013年9月、東京都大田区に竣工した。羽田クロノゲートの名称は、ギリシャ神話における時間の神<クロノス>と国内とアジアをつなぐ<ゲートウェイ>の2語を組み合わせて、『新しい時間と空間を提供する物流の「玄関」であるとともに、物流の新時代の幕開け』を表現している。敷地内は大きく、①主に荷捌きや物流加工を行う「物流棟」、②当社やグループ各社の事務所のある「事務棟」、③託児所やスポーツ施

設（ヤマトフォーラム）、障がいのある人が働くスワンカフェ&ベーカリーなどの社会貢献施設を配置した「地域貢献ゾーン」の3つに分けられる。

B. 環境保護のための施策

（1）自然エネルギー活用

羽田クロノゲートには風や太陽、木々、水の持つ自然の力を活用することで、エネルギーの使用を抑える設備を数多く導入している。

①風の力

建物内に「ボイド」と呼ばれる吹き抜けを配置している。吸気口から取り入れた空気を免震層を通してボイドから、煙突効果を利用して屋上へ排出する自然換気システムを導入した。また、建物内の窓際や壁、床の各所に通気口を配置し、中間期には外気を直接取り込むことで電力ファンに頼らずに快適な環境を実現している。

②太陽の力

体育館の屋上に太陽光発電設備を導入し、地域貢献ゾーンの施設で使用している照明分の電力をまかなっている。また、物流棟、事務棟ではボイドや天窓からの自然採光を利用している。通常は光の届かない下層階や建物奥でも、反射光を利用して自然採光を得る設備を導入した。これらの場所の照明器具には照度センサーと連動して自動調光する設定を行い、昼間の照明電力の使用を抑制している。その結果、年間約20トンのCO₂排出削減が可能となった。

③木々の力

敷地面積の約4分の1が緑地であり、地面だけで



なく屋上や各フロアの窓辺等にも植栽が配置されている。そのため、空調設備に頼らずとも、覆土による断熱効果で冬季は暖かく、土中水分の蒸発による潜熱除去効果で夏は涼しく過ごすことができる。

また、窓面には国産杉材を使用したルーバーを設置し、視界を確保しつつ直射日光を遮蔽している。建物外のルーバーで日射を熱に変えることで、室内への入遮熱を減少させ、空調設備の負担を軽減した。

④水の力

建物上に降った雨は地下タンクに一次貯留され、周辺下水道への負担を軽減している。この水は、ろ過後に雑用水として植栽への散水やトイレの洗浄水等の下水系で利用される。夏季には屋外でドライミストを噴射し、気化熱効果により体感温度を2～3℃低下させることで室内での空調利用を抑制する。

(2) 省エネルギー設備

自然の力を利用できない設備についてはさまざまな工夫により、使用エネルギーを適切に管理している。

①空調設備

中央熱源方式を採用することでエネルギー使用を効率化し、物流施設ではまれな全館空調を実施している。機器はインバータ化されており、BEMS (Building Energy Management System) を導入してエネルギー管理を行っている。

②照明設備

LED 等の高効率照明器具を多く採用した。使用頻度の低いトイレや階段等には人感センサーと連

動して自動点滅・減光制御する照明器具を配置し、電気のつけっ放しを防止している。事務室・物流棟等の直管型の蛍光灯を使用している場所では初期照度補正を実施し、無駄な電力消費をなくした。

③建築材料

再生材セメント、二次部材に電炉材、カーペットにペットボトルのリサイクル繊維を使用するなど、機能性を考慮しつつ、各部位で再生資源を活用している。また、壁や階段等の鉄部には溶融亜鉛メッキ、銅板にフッ素樹脂塗装を施すなど、塩害や耐久性に配慮した建材を使用している。通常品は10年程度で塗り替えが必要であるが、これらは20～50年以上の耐久性があり、維持管理にかかるエネルギーや資源の削減につながっている。

(3) 環境保全への取り組み

設備以外の面でも羽田クロノゲートとその周辺エリアは環境保全に積極的に取り組んでいる。

①ゼロ・エミッション

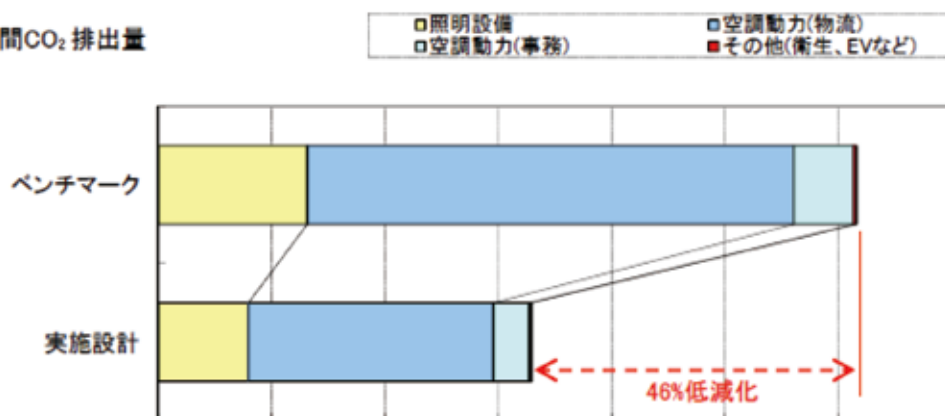
羽田クロノゲート内で発生したゴミは社員が各自で分別した後、リサイクル室に集約する。その後、詳細な分別が行われ、指定のリサイクル工場で処理されており、物流業界初のゼロ・エミッション達成施設となった。

②輸送の省エネルギー化

羽田周辺地域では新スリーターや台車を積極的に活用し、車両を使わない集配を推進している。また、一部では電気自動車を導入するなど、先進的な取り組みを行っている。



年間CO₂ 排出量



C. 施策の成果

このような施策の結果、従来型施設と比較して年間CO₂排出量46%、約14,000トンの削減を可能とし、建築環境総合性能評価システム（CASBEE）Sクラス相当の環境性を実現した。

3. 一般市民の理解促進

A. 社会貢献ゾーン

羽田クロノゲートには地域の皆様との共生を目指し、社会貢献ゾーンを設けている。ここには日本の里山を再現した公園「和の里パーク」を配置し、地域住民に開放している。周辺の生態系に配慮し、低木・高木、さまざまな樹種を織り交ぜた植栽があり、季節ごとに訪れた方々の目を楽しませている。また、敷地内には自然石材で造形したビオトープがあり、メダカやカブトムシ等の生き物を飼育している。また、トンボやカマキリなどの昆虫や野鳥が自然に集まり、豊かな生態系を育んでいる。今後はこれらの資源を活用して、地域の子供たちへの生物多様性に関する教育の場などとして活用していきたい。



ビオトープで羽化しようとするヤゴ

B. 見学コース常設

羽田クロノゲートには、当社と宅急便サービスの成長を支えていただいたお客様への感謝の気持ちを伝えるために、「羽田クロノゲート見学コース」を開設し、無料で一般公開している。見学コースでは宅急便の仕組みや歴史、ヤマトグループ全体で推進する「バリュー・ネットワークワーキング」構想の内容を紹介し、物流棟では実際に荷物が仕分けされる様子などが見られる。また、羽田クロノゲートの環境配慮や、全国で取り組んでいる「ネコロジー」の活動についても触れている。2014年2月に一般公開を開始してから、毎月約2,500人の見学者を受け入れており、当社を利用されているお客様をはじめ、小学生からお年寄りまでの幅広い層に対して、ヤマトグループと物流業への理解促進に努めている。

4. おわりに

今回、省エネルギー設備を多く取り入れた羽田クロノゲート建設と、その周辺活動を含む当社の環境保護への取り組みを「物流環境大賞」として高く評価いただいたことは誠に光栄である。改めて感謝申し上げたい。

当社では、この羽田クロノゲートを重要拠点の1つとして、「バリュー・ネットワークワーキング」構想を実現させ、物流の効率を高めながら環境負荷を低減していく。今後は、環境にやさしい物流支援をさまざまなお客様へ汎用的に提供することを目指し、全社をあげて「ネコロジー」を推進していく。



川合物流連会長と物流企業トップらによる

2014「欧州ロジスティクス視察団」を派遣

期 間

平成26年7月9日(水)～平成26年7月18日(金)、10日間

訪問国／訪問企業

- オランダ(ロッテルダム)／ロッテルダム港湾公団
- ベルギー(ブリュッセル)
／欧州連合日本政府代表部・欧州委員会
- ドイツ(フランクフルト)／UNIPART LOGISTICS
- ドイツ(ベルリン)／在ドイツ日本大使館



本年度は、川合正矩物流連会長を団長とし、欧州を代表する政府機関、物流のゲートウェイなども訪問先に加えました。

参加者は、物流連会員企業を中心とする企業幹部で、そのうち9人が代表取締役であり、企業のトップを中心とする構成となりました。

視察先は、ロッテルダム港湾公団(オランダ)、欧州委員会および欧州連合日本政府代表部(ベルギー)、UNIPART LOGISTICS(ドイツ)、在ドイツ日本大使館の3ヵ国5機関で、それぞれの訪問先において、各機関の取り組みや、EU地域における物流政策や課題について説明を受け、その後、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。

当連合会では、海外視察を、最新の情報収集と、幅広い物流企業経営者層の交流の場と位置づけ、今後さらに充実した企画を打ち出していきたいと考えています。

今回は、ロッテルダム港湾公団とUNIPART LOGISTICSの視察についてご紹介します。

2014 「欧州ロジスティクス視察団」を派遣

Netherlands

●オランダ

訪問企業

ロッテルダム港湾公団

ロッテルダム港は、世界第4位(2011年)の貨物取扱量を誇るヨーロッパ最大の港である。コンテナ取扱個数では世界11位(2012年)。

ライン川が北海に注ぐ直前に位置し、外洋と河川の結節点として発展した。世界最大級の石油化学工業地帯でもあり、石油メジャー各社のコンビナートが林立している。

港湾内ECTターミナルでは、ディーゼルのAGV(無人搬送車)が走っている。AGVは、中央司令室で管理しており、そこから送信される走行プログラムに従って路面に埋め込まれたセンサーをトレースする完全自動運転で、ターミナル内のコンテナ輸送を担っている。

すべてのコンテナは荷受日時や船積み日時をもとに中央司令室でコンピュータ管理されており、またAGVがターミナル内で渋滞発生や、コンテナがひとつのヤードに集中しないよう効率よく管理、運行されている。



AGVの荷役風景



- ▶貨物取扱量 434,551,000ト/年(2011年) 世界4位
- ▶コンテナ取扱個数 11,866,000 TEU/年(2012年) 世界11位
- ▶公団従業員 約11,000人
- ▶売上高 約5億ユーロ
- ▶港湾面積 約26,000エーカー(105km²) (施設面積 12,500エーカー、水路・鉄道・道路・パイプライン 13,500エーカー)
- ▶港湾の長さ 約40km
- ▶就労人口 約90,000人
- ▶入港数 外航33,000隻 内陸水運110,000隻(2011年)



Germany

●ドイツ

訪問企業

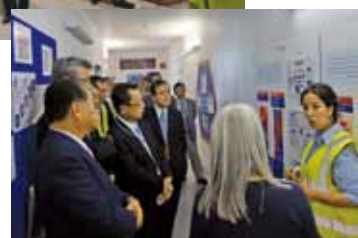
UNIPART LOGISTICS Parts distribution Centre & customer services

Unipart Logisticsは売上高約1,700億円、ネットワーク全体での従業員数約7,000人、英国に本社を置く3PLを主体とした物流企業(設立1974年) Unipart Groupの中核企業である。

2013年ヨーロッパ・サプライチェーン・エクセレンス・アワード 最優秀賞。

当センターはジャガー・ランドローバーのドイツにおけるアフターマーケットの自動車部品の配送拠点とカスタマーサービスセンターとして機能している。英国を除いては、EUではグローストハイムの他マドリッドにも拠点がある。

同じ敷地内に併設されているカスタマーセンターでは、イギリス、フランス、ドイツといった国ごとの担当を設け、かつその国の言葉を母国語として話す人員を配置して単に話せるだけでなく、文化や習慣も理解したうえで対応するように工夫されている。



労働力問題小委員会中間報告

「小委員会を立ち上げ、今後の課題と方向性を議論」

労働力不足の問題は 業界や官民連携での推進が必要

労働力不足の問題は、震災復興需要やオリンピック招致に伴う工事量の増加により深刻化することが懸念されており、建設業を始めとした技能労働者やトラックドライバーを含めて顕著になってきました。

物流連ではこのような状況からトラック、内航船、倉庫、鉄道など8企業、3団体を構成メンバーとして経営効率化委員会の傘下に改めて労働力問題小委員会を立ち上げることにしました。

これまで3回の小委員会を開催し、まず、各社の取り組むべき課題などについて自由に議論が行われてきましたが、労働力不足への対応としては、すでに各社ごとに女性や多様な労働力の活用に向けた労働時間や休業制度の工夫、機械化や自動化による荷役効率を検討するなど努力しているものの、十分な効果は得られていませんでした。解決に向けては、適正な運賃・料金の収受を前提とした魅力ある賃金・労働条件への改善や、物流業界の理解とイメージ向上のための広報活動、さらには手待ち時間の圧縮や作業効率化のための道路のネックの解消など、一社では対応できない取り組みを業界や官民連携で進めていく必要がある、との意見が相次いで出されました。

さらに外国人の活用については、すでに限定的に雇用を行っているとする事業者、流通加工の作業を海外に出すことにより雇用を圧縮するとする会社もあり、海外の従業員の教育・研修を含めた制度構築の検討を行うなど、今後の課題として多くの事業者が考慮していることが明らかになりました。

問題解決に向けた6項目の課題に取り組む

今後の問題解決に向けた討議すべき課題は、①若手の採用②女性の活用③高齢者の雇用④機械化、自動化について⑤外国人労働者の活用⑥国によるイ



ンフラ整備等。以上を整理し議論していく中で、若手の採用促進については、業界団体を中心に共通した取り組みとして、物流業界を分かりやすく理解してもらうためのマンガ、リーフレット、DVD等を作成して、一般に配布するなど業務内容を身近に感じてもらえるような取り組み、小中学生や高校生などを対象に倉庫施設の見学会や、体験乗船やパソコン上で操船し遊びの部分から心に残る取り組みも実施しています。

一方、海外に進出した事業者については、倉庫、輸送に精通したスタッフを現地に派遣してほしいという要望が強く、国内において専門性に係る人材の育成が十分対応できていない実態があります。この要因として、企業の収益に直結する現業職については支店、関係会社、下請け業者に任せたまま、コスト削減を中心に施策を行ってきた経緯があるのではないかと指摘もありました。

また、トラック事業者が高校の新卒者を採用後、中型免許取得まで必要な2年間はネックになっており、免許制度の改正に期待する事業者もあり、個社の取り組みとして現業職の採用を関係会社等から本社に戻す動きが一部事業者にも出てきています。

現業社員の長時間労働や賃金水準の問題は、集配条件や収受運賃が背景にあり、事業者だけでなく荷主を含めたサプライチェーン全体の課題として取り組むべきとの、指摘もなされました。

山間過疎地における輸送の維持・確保に関わる調査検討の小委員会中間報告

「地域の実情を調査し、今後の対応を検討」

山間過疎地における輸送実態を確認

山間過疎地における輸送の維持・確保について、宅配便・小口貨物輸送などに関し、各事業者が抱えている現状の課題として、輸送効率が悪いという問題に加えて、不在顧客への配送対応の難しさ、冬季の雪害や集中豪雨などの災害時は社員の安否確認さえも難しい等の実態が分かりました。また、物流事業者と地方自治体との連携事例として、高齢者の見回りや買い物支援なども紹介されました。

新たに主要事業者3社が過疎地で取り組んでいる実態や実情についてプレゼンを行いました。

A社は、群馬県の渋川営業所について、担当するエリアも広くドライバー不足とガソリン代の高騰によるコストの問題をあげていますが、課題としてサービス向上のため遠隔地の拠点もこれからもっと増やすことや、同業者との共同配送や業者を越えた共同配送も考えることも必要としています。

B社は、山間過疎地では二輪バイクで載る物であればそれで届けるし、無理であれば委託会社に委託して配達しています。四国や九州は離島も多く、配達だけを受け持つ小さな集配センターがあり、結構狭く社員は2人くらい。朝、荷物などが届くと社員がそれを全部持ち出して配達に出掛けますが、夕方過ぎまで帰ってきません。こういった拠点が過疎地には多くあります。

C社は、高知県でお年寄りのための買い物支援や住民が調達に困っている灯油などの配達ができないかチャレンジしています。また、青森県黒石市では自治体からの依頼で65歳以上の独居老人に定期刊行物を届けながら見守る取り組み事例など、地域の方々の困っていることを聞いてサービス、商品につなげ、自助努力によってネットワーク維持に努めています。

地域と連携し検討を進める

さらなる検討として物流事業者側からの問題として捉えるだけでなく、山間過疎地の問題を積極的に取り組んでいる地方自治体として高知県庁から委員



高知県石原集落活動センター視察ミーティング

会に参加していただき、高知県の中山間地域の現状と取り組みの中で、集落支援や生活支援の取り組みとして、集落活動センターの役割（地域住民が主体となって、旧小学校や集会所等を拠点に、地域外の人材等を活用しながら、近隣の集落との連携を図り、生活、福祉、産業、防災などの活動について、それぞれの地域の課題やニーズに応じて総合的に地域ぐるみで取り組む仕組み）や、地域の住民が直面している課題（将来、集落を維持できない、共同作業やコミュニティ活動が継続できない、生活物資の確保が難しい、病院や役場への移動手段が確保できない、飲料水の確保が困難、基幹産業の後継者がいない、耕作放棄地、手入れをしていない山林の増加、野生鳥獣による被害の増加等）について説明していただきました。

現在は、各事業者の努力によって全国ネットワークが維持されていますが、これから人口の減少に伴い労働力不足が進んでいく過程で「やれなくなるエリア」が顕在化する可能性があります。この「やれなくなるエリア」について、今後どのような対応ができるのか高知県の集落活動センターの実態を見聞するとともに、地域の商工会との意見交換をしながらどのような対応が考えられるのか検討を進めています。

7月末にWGメンバーが高知県で山間過疎地域の視察を行い、地域の方々の実情についてヒアリングを行い、現在取りまとめているところです。



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3回

三井倉庫(株)

広報室

玉置 響子さん

PROFILE

2011年入社。業務品質管理部に配属後、業務改善プロジェクト運営に参加。翌年1月総務部に異動し、役員秘書、広報、総務業務等を担当。2013年4月、広報室の設立とともに現職に。



——ご自身の職場の業務について教えてください。

当社の広報室は昨年4月に設立した新しい部署です。室長以下4人で、会社の動向を社会に発信する社外広報業務と、社員向けに発信する社内広報業務を担っています。昨年は全員で部署としての体制づくりに取り組みました。1年が過ぎてようやく落ち着いてきたところです。広報は会社と社会とのパイプ役であるとともに、会社と社員とのパイプ役でもあります。今年度は、会社の体制や方針をいかに社内外に発信していくかを主眼に取り組んでいます。

——担当されている業務内容を教えてください。

私は社内広報業務を中心に、社内報制作などに携わっています。社内報は、2ヵ月に1回、グループ社員を対象に4,000部発行しており、掲載内容の立案から取材、原稿作成、校正、校了まで一連の編集業務を担っています。また、Webサイトやお客様向けメールマガジンの担当もしています。

——ご自身が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。

広報は情報を扱う物流担当者であり、ネットワークの要であるハブのような存在。そのため、常に客観的な立場で情報を扱わなければなりません。日々の業務の中でフラットなスタンスを維持することには苦勞しています。社内報制作では、第三者の目を保ちながら、社内の動きをきちんと伝えることをモットーにしています。社内報を読んだご家族が「お父さん、かっこいい」と思ってくれるといいですね。ご家族で社内報を囲んでいる姿を想像しながら、苦しい校了作業を乗り切っています(笑)。

——仕事に対するやりがいを教えてください。

業務を通じてさまざまな部署の業務を知ることができるのは楽しいし、やりがいにもなっています。特に、当社の事業のベースを支えている現場への取材は、とても勉強になります。社内報担当になった当初は、取材を依頼しても「忙しいから」と断られることが多かったのですが、何度もお願いするうちに快諾してくださる部署も増えてきました。また、「今回の特集は良かったよ」とか「あの情報は役に立った」といった声を聞くと、社内報が皆さんの役に立っていると実感でき、うれしいですね。



◀三井倉庫グループでは業務改善への取り組みやビジネススクールの開講を通じて、職場の活性化を図っている

——最近の職場の課題を教えてください。

当社は、事業規模の拡大と企業価値の持続的向上を図るため、今年の10月1日、持ち株会社制に移行する予定であり、現在は全社をあげてその準備に取り組んでいるところです。広報室でも社内外に対する的確な情報発信に努めています。

——ご自身の現在の課題を教えてください。

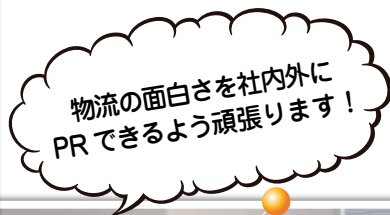
課題は三つあります。一つ目は英語の上達。当社は30年以上前からアジアに進出し、現地に根付いた企業として成長を続けていますが、さらなる発展を目的に、アジアパシフィック地域への集中投資を進めています。それに伴い、社内報でも日英併記の記事を掲載するようになりました。また、先日取材のためタイへ行ったのですが、現地の方とのコミュニケーションには大変苦労しました。その経験もあり、今後のためにも英語習得は必須だと思っています。二つ目は少人数体制でホールディングス化を乗り切るためのスキルを身につけること。三つ目は、ホールディングス化した組織体制に応じたグループ内の情報を収集するための仕組みづくりです。

——三井倉庫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。

一言でとは難しいですが、強いて言えば「社員を成長させてくれる会社」ではないでしょうか。一見、上品で穏やかな印象の方が多いのですが、内面は熱いようで、若手の挑戦もどんどんサポートしてくれます。「こういうことがやりたい」と手を挙げれば、



▲ Web用写真撮影の立ち会いも大切な業務の一つ
(手前が玉置さん)



▶ 先輩と打ち合わせ中の玉置さん



頭ごなしに「だめだよ」と言われることはありません。「まずやってみろ」と。具体的なアドバイスもしてください。中期経営計画からもわかるように、当社の経営方針はとてもアグレッシブ。そうした社風が、社員の成長を後押ししてくれる背景になっているとも思います。

——今後の抱負や目標を教えてください。

ホールディングス化は当社のイメージアップにもつながるはずです。新体制をいい形でスタートさせるためにも、しっかりと準備をし、10月1日を迎えたいと思います。個人的には、英語の勉強も含め、この先必ずや必要となるであろうグローバル広報ができる下地づくりに努めたいと思っています。

——ありがとうございました。

会社概要

三井倉庫(株)

本社所在地 東京都港区西新橋3-20-1
設 立 1909年10月11日
資 本 金 111億円
代 表 者 代表取締役社長 藤岡 圭
事業所数 国内:64拠点、海外:63拠点(2014.8現在)



◀ MITSUI-SOKO LOGISTICS CENTER BANGNA Km.19

バンコク市内向けの物流拠点として稼働中(面積20,000㎡)。釜山、ジャカルタ、上海にも物流センターを増築・竣工予定。

【事業概要】

創業以来100年以上にわたって倉庫事業、港湾運送事業、国際輸送等物流事業のほか、都市部の所有地を活用した不動産賃貸事業を展開。企業ビジョンを「物流から価値を」、ミッションを「革新と安心をユニバーサルに提供すること」とし、ロジスティクスカンパニーとして新たな価値を生み出すべくソリューションの提供に取り組んでいる。

現在は、中期経営計画「MOVE2013」の事業方針として「アジアパシフィック地域への集中投資」を掲げ、タイのほか、インドネシア、中国、韓国などでも物流拠点の新設・増設を推進。また、高品質なヘルスケア物流など、成長産業に対する挑戦も積極的に展開している。

平成26年度
国際業務
委員会



26年度 第1回海外物流戦略WG



取り組み内容を説明する
小瀬国際物流課長

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、平成26年度も引き続きその下部組織である海外物流戦略ワーキングチームにおいて、国土交通省の小瀬国際物流課長他幹部に出席いただき、官民連携で開催しています。

初回のワーキングチームでは、事前にメンバーを対象に行った取り組み内容に関するアンケート結果をもとに、平成26年度の海外物流戦略ワーキングチームの年間活動内容を決定しました。

今年度は、上期に「日本の物流の強みを確認しその普及を図る調査報告」に係るアンケートをメンバーに実施し、海外に展開する日系物流企業の在り方を掘り下げる予定です。その前段として調

査報告(中間報告)内容について、宿谷事務局長から説明が行われました。

下期は物流企業の海外進出に係る課題について、メンバーの所属企業専門家の参加を得て、情報収集等を進めながら、政府が海外で行う物流政策対話も含めて、課題検討および政策提案等を官民連携で行うことを取り決めました。

国土交通省の小瀬課長からは、「物流部門の取り組み」と題して、本年度の主な取り組み内容である「日中韓物流大臣会合」「日ASEAN交通連携における物流分野の取り組み」「アジアパイロット事業の推進」「アセアンにおける物流人材育成事業」「(株)海外交通・都市開発事業支援機構」について説明がありました。

また11月に実施予定の海外物流調査について、対象国をベトナムに決定し、調査同行者をメンバーから2名選出しました。日程は7日間の予定で、南北の主要都市(ハノイ・ホーチミン)を巡り、政府関係機関、日系物流事業者、地場物流事業者、物流関連施設を訪問する予定です。

■ ベトナム海外物流調査行程図

日程	都市名	概要・宿泊地
2014/11/9 (日)	羽田空港発 ハノイ着	午後:羽田空港より、ハノイへ 昼:ハノイ到着 午後:市場調査 ハノイ泊
11/10 (月)	ハノイ	終日:訪問調査 ハノイ泊
11/11 (火)	ハノイ	終日:訪問調査 ハノイ泊
11/12 (水)	ハノイ ハノイ ホーチミン	午前:訪問調査 午後:市場調査 夕刻:ホーチミンへ 夜:ホーチミン到着 着後、専用車にてホテルへ ホーチミン泊
11/13 (木)	ホーチミン カイメップ・ チーバイ港	終日:訪問調査・港湾施設見学 ホーチミン泊
11/14 (金)	ホーチミン ホーチミン発	終日:訪問調査 深夜:ホーチミン空港より、成田へ 機中泊
11/15 (土)	成田空港着	朝:到着、入国・通関後、解散



第1回物流業界インターンシップまもなく開催!!

人材育成・広報委員会において、昨年度の「ロジスティクスPRグループ2013～物流いいとこみつ隊～」の提案から準備を進めてきました「第1回物流業界インターンシップ」の開催がいよいよ近づいてまいりました。

今回のインターンシップは、9月8日(月)～9月12日(金)の5日間をかけて、総勢135人の学生を海運クラブ(〒102-0093 東京都千代田区平河町2-6-4)と各受入企業の事業所等で受け入れます。

学生の参加状況としては、今年度からの就職活動解禁日の後ろ倒しによって、どの業界もインターンシップに取り組む企業が増えているなか、首都圏の学生のみならず地方の学生まで幅広く全国から応募があり、さらに多くの女子学生からの応募が集まりました。

また、物流連では平成26年7月1日(火)に、参加企業20社との事前打ち合わせとして全社を集めた全体説明会を開催しました。

当日は、各社から担当者をはじめ合計29人の方々にご出席いただき、5日間のプログラム内容の確認や学生を受け入れる際の注意事項、参加企業・学生・物流連との契約関係等について、質疑応答を交えながら最終



的な擦り合わせを行いました。

この業界をあげたインターンシップの取り組みが、参加する学生にとって物流業の社会的重要性や活動の幅の広さ、仕事の先進性について理解を深める機会となり、多くの学生に物流業界の魅力を感じてもらい、我が国物流業のさらなる発展に向けた取り組みとなるよう目指してまいります。

今回多くの学生を受け入れていただく会員企業20社の関係各所の皆様、5日間どうぞよろしくお願いいたします。

当連合会 最近の活動状況

平成26年

6月 2日	第71回正副会長会議	7月 22日	青山学院大学経営学部寄附講座終了(4月15日～)
	第72回理事会	7月 23日	第3回労働力問題小委員会
6月 23日	第25回通常総会・懇親会	7月 24日	関西大学商学部寄附講座終了(4月10日～)
	第73回理事会		第4回労働力問題小委員会
	第15回物流環境大賞表彰式	8月 27日	第15回基本政策委員会
7月 1日	第1回物流業界インターンシップ全体説明会	8月 29日	第5回山間過疎地における輸送の維持・確保に関わる小委員会
7月 9日	2014欧州ロジスティクス視察団派遣(～7月18日)		
7月 10日	グリーン物流パートナーシップ運営会議		

編集後記

暦の上ではもう秋で、2014年の中秋の名月(十五夜)は9月8日です。旧暦では8月15日になります。花札の8月は坊主といわれますが、すすき野原に中秋の名月が浮かんでいます。でも東京周辺では、この時期すすきの穂はまだ見えません。

(I)

2014欧州ロジスティクス視察団に事務局として同行しました。ベルリン視察とワールドカップを制したドイツチームの凱旋パレード日程が見事に重なって、街は異様な熱気と歓喜にあふれており、日本ではなかなかできない貴重な体験をさせていただきました。

(Y)



表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



ひむか神話街道の紅葉

ひむか神話街道は、宮崎県西臼杵郡高千穂町の天岩戸神社を起点に宮崎県内各地を通過し、西諸県郡高原町の皇子原公園で終点となる。総延長はおよそ300km。沿線には天孫降臨や日本書紀、古事記にまつわる神話や平家落人伝説の舞台となる場所があり、神楽などの伝統芸能などが残されている。