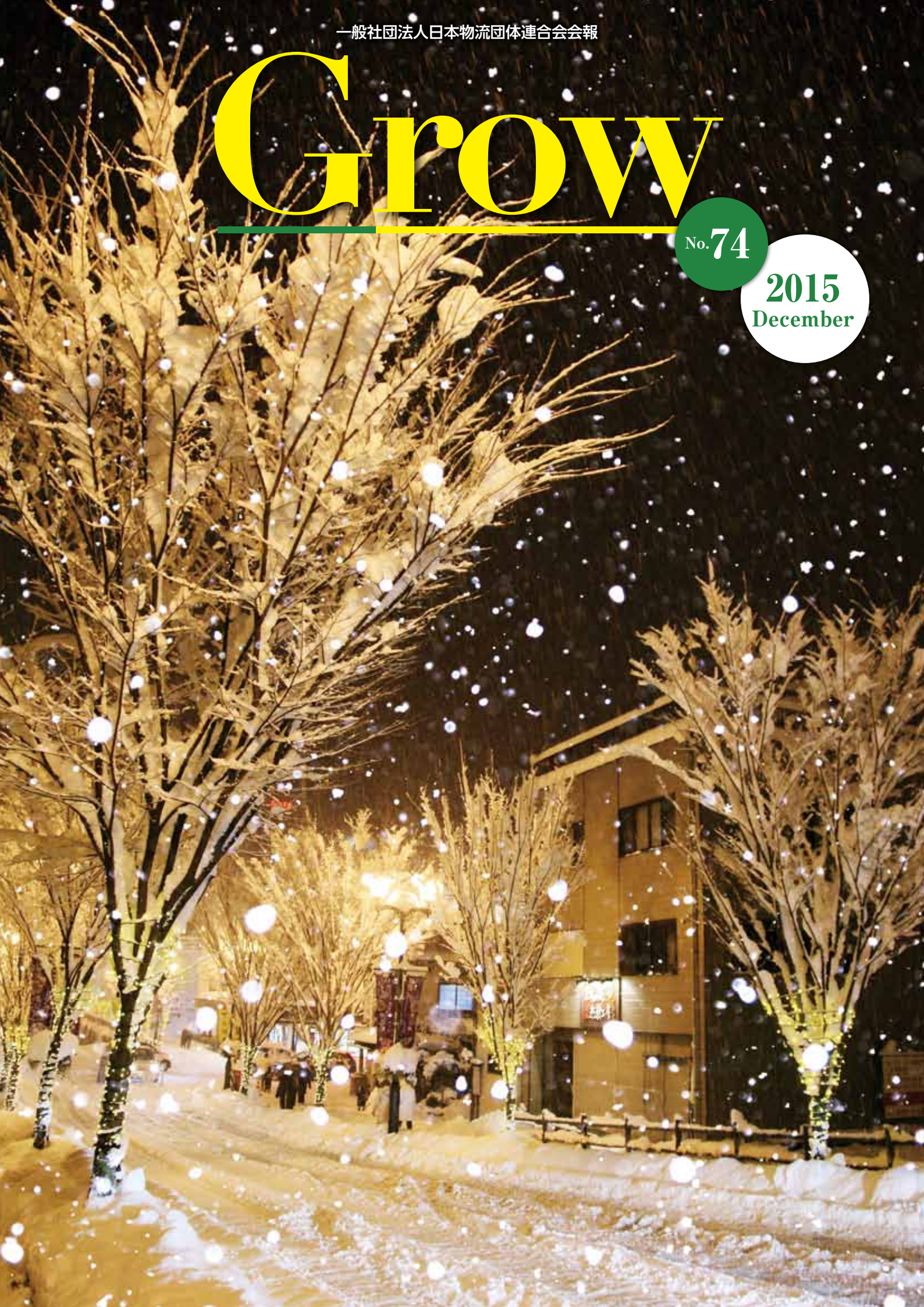


一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 74

2015
December



C O N T E N T S

潮流	1
小比加 恒久氏 日本内航海運組合総連合会会長	
「論説」中国の大学における物流・ロジスティクス分野の教育	4
李 瑞雪 法政大学教授	
会員企業24社による「第2回物流業界インターンシップ」を開催	8
第9回 人材育成・広報委員会を開催	11
「大規模建築物の荷さばき施設の計画設計方法について(提言)」を 国土交通省へ提出	12
第8回 物流環境対策委員会を開催	13
第17回「物流環境大賞」～募集を開始します～	14
国際業務委員会報告	15
カンボジア・ラオスの物流実態調査を実施して	
第10回経営効率化委員会を開催	18
平成27年度 物流連施設見学会を開催	20
会員企業をたずねる～若手の力、若手の声	22
西濃運輸(株) 渡邊 圭介さん	
平成27年度 物流連 大学寄附講座スタート	24
2015年版「数字でみる物流」発刊のご案内／	25
最近の活動状況／編集後記	



「第2回物流業界インターンシップ」を開催



カンボジア・ラオスの物流実態調査を実施して



平成27年度 物流連施設見学会を開催



50周年という大きな節目を迎え 次の時代に向けて新たな礎を築く

お び か つねひさ
小比加 恒久 氏

日本内航海運組合総連合会会長
(一社)日本物流団体連合会副会長

——内航総連がこれまで果たしてきた役割、さらに今後どのような役割を担っていくべきかについてお聞かせください。

内航総連は昭和40年9月27日に設立総会が開催されて誕生し、今年創立50周年となりました。

当時の内航海運は、過剰な船腹と多数の中小零細事業者の乱立によって過当競争を生じ、運賃市況は極度に低迷して、内航事業者の経営は著しく疲弊するという、まさに四面楚歌の状態でした。

こうした状態を打破して内航海運業界の秩序を確立するため、昭和39年に小型船海運業法および小型船海運組合法を一部改正する形で内航二法が成立しました。これが現在に至る内航海運体制の原点となっています。

昭和42年から実施してきた船腹調整事業は過剰船腹対策として効果を発揮しましたが、その一方で、自由な競争を阻害するという批判も受けました。ただ、船腹調整事業が解消して、内航事業者に多大な経済的影響を及ぼすため、そのソフトランディング策として、平成10年に暫定措置事業が導入されました。その暫定措置事業も平成36年度末には終了する予定で、終了に向けて昨年12月に暫定措置事業規定の一部改正が国土交通大臣から認可されたのに続き、今年3月にはその実施細則も決定しました。

今後は、暫定措置事業終了後の内航海運のあり方について、業界内外で議論を重ねて関係者の合意形成を目指すことになりますが、物流インフラとしての内航海運の重要性は些かも変わりません。その点をしっかり踏まえて、業界としての使命を果たしていきたいと思っています。

小比加会長の略歴

1948年 東京都出身
1973年 東都海運(株)入社
1997年 同社 代表取締役社長
2007年 全国海運組合連合会会長
2015年 日本内航海運組合総連合会会長
(一社)日本物流団体連合会副会長

——内航総連が行っている暫定措置事業の現状と課題についてのお考えをお聞かせください。

暫定措置事業の基本的スキームは、船を解撤する事業者に交付金を支払い、この交付金は当面借入金で賄い、船を建造する事業者に納付金を払っていただき、その返済原資に充てるというものです。

しかし、この制度もいよいよ終結への段階を迎えることになりました。今年3月にはそのスキームの詳細が決定され、来年度から終結に向けた新たな枠組みによる暫定措置事業がスタートします。

暫定措置事業の残債務は、平成27年9月末時点で約370億円となっています。資金管理計画では収支相償う時期を平成36年度としており、それまでにこの370億円を返済していくことになります。

巷間、年間100隻前後の建造申請のある近年の納付金納付状況から、平成36年度よりも前に返済が完了するのではないかとの見方もあるようですが、建造申請量はそのときの経済的背景に大きく影響されるものであり、定量的に確保されているわけではありません。

従って、現時点では、収支相償う時期の目処が付くのは未だ先のこととして、まずは粛々と事業を遂行していくということに尽きると考えています。



ケミカル船

——物流連では、物流環境大賞に加えてモーダルシフト再優良事業者賞(大賞)を創設し、一層の環境対策を物流業界一丸となって推進しようとしています。貴連合会でもモーダルシフトの推進をはじめグリーン物流の推進に積極的に取り組んでおられますが、環境への取り組みについてお聞かせください。

内航海運について申しますと、輸送原単位当たりの二酸化炭素の排出量が営業用トラックの5分の1程度で、鉄道と並んで環境に優しい輸送手段と言えます。

モーダルシフトは1990年代から提唱され、国も平成22年に荷主、物流事業者、行政当局からなる「モーダルシフト等推進官民協議会」を立ち上げるなど、その普及に努めてきましたが、最近までモーダルシフトが順調に進展したとは言い難い状況でした。

その潮目が変わったのは、昨今、トラック業界でドライバー不足が深刻になってきたことによります。その代替手段という形で、図らずもモーダルシフトがあらためて注目されるようになったということになります。このような状況にあって、トラック業界と内航海運や鉄道が貨物を奪い合うのではなく、長距離輸送貨物において互いに補い合う、いわばウィン・ウィンの関係を構築していきたいと思っています。

内航総連では、国土交通省および日本長距離フェリー協会と連携して、エコシップ・モーダルシフト事業を実施しています。これはモーダルシフトに貢献している企業を選定し、エコシップマークの使用を認定するとともに、特に貢献の大きい企業を海事局長が表彰するというものです。こうした活動を通じて、モーダルシフト推進に向けて関係者をはじめ広範な国民の理解が得られるよう努めていきます。

——最近では物流業界だけに関わらず、多くの産業界で労働力不足の問題が顕在化してきていますが、高齢化・少子化の問題を含めて労働力不足問題等への対応についてはどのようにお考えでしょうか。あわせて人材育成、安全教育等への取り組みをお聞かせください。

内航海運業界では、昨年の春頃から船員不足の状況にありますが、最近になって不足感が若干緩んだようでもあります。全体的には船員不足に変わりはありません。

年齢構成は、60歳以上が全体の25.2%、50歳以上で一線を引けば全体の55.8%になります。一方の30歳未満が13.1%となっています。平成18年当時と比較すると次のようになっています。

平成18年：船員総数21,768人、	
50歳以上12,703人	58.4%、
30歳未満1,596人	7.3%

平成26年：船員総数20,275人、	
50歳以上11,309人	55.8%、
30歳未満2,652人	13.1%

少しずつですが、50歳以上の高齢者が減少し、30歳未満の若年者が増加しています。10年以上前から若年船員の確保・育成対策を実施してきた結果だと

思っています。しかし、相変わらず50歳以上が過半数ですので、この年代の船員が退職する時には大きな船員不足になりますので、決して楽観視してはいません。

若年船員の確保・育成のために、次のような対策を行っています。まず「船員計画雇用促進事業」で、船員未経験者を計画的に採用し、訓練により船員の能力を向上させる事業者に助成金を支給する制度です。

「若年船員OJT助成金制度」を設け、若年船員を初めて雇用して、OJT教育(船上教育訓練)を実施する事業者に助成金を支給しています。

また、就業体験制度として「内航船乗船体験制度」を、海上技術学校・短大等の在学生を対象に、夏休み中の1週間程度の乗船体験を行っています。

平成25年には「内航船員育成奨学金制度」を立ち上げ、(公財)海技教育財団に3億円を内航業界から拠出し、奨学金の貸し出しを開始しました。

さらに、海上技術学校・短大の入学応募者数が最近増加傾向にありますので、定員の拡大を行政当局に要請してきました。その結果、平成23年度から養成定員が350人に減少していたのですが、平成28年度には390人になることが決まっています。

その他、国の船員養成機関や水産高校等との意見交換会などを通じて、若年船員確保の裾野の拡大に努めています。

さらに、船員養成機関卒業生以外の一般若年者からの採用を促進するため、短期間で海技免状が取得できる短期養成課程の創設を国交省に要望し実現しましたので、それに対しても助成しています。

今後も諸対策を実施していきますが、船員の魅力である高賃金や長期休暇等についてもっと若者にアピールしていかなければならないと思っています。関係機関や国交省等へもご協力をお願いしていきたいと思っています。

今まで申しあげました諸対策・諸活動は、少なからずコストの掛かるものです。私ども内航海運業界だけでは解決できないことです

ので、内航海運業界の現状を荷主にも理解してもらえような活動もしていきたいと思っています。

——総連合会会長としての抱負をお聞かせください。

今年6月、上野前会長の後を引き継ぎ、会長に就任しましたが、内航総連合会は今年50周年を迎え、この大きな節目の時期に会長を仰せつかったことは、次の時代に向け、新しい礎を築いていかなければならないという、大事な使命と重責を担っていると受け止めています。

申し上げたように船員の高齢化による船員不足と船舶の老齢化という2つの高齢化問題や、内航海運の存立基盤であるカボタージュ制度の堅持など、喫緊の課題には、少しでも有効な対策が見出せるよう、これまでも増して注力していきたいと思っています。

また、新たな枠組みとなる暫定措置事業については、景気や輸送の動向などを注視しながら、着実な運営に努めていく所存です。

今回決定された暫定措置事業の終了は、業界にとって大きな転換点であり、組合・総連合会のみならず、内航事業者も暫定措置事業終了後の対応についてしっかりと考えていかなければならない問題です。簡単に結論の出る問題ではありませんが、内航海運の将来にかかわる重要な問題ですので、内外の意見を聞きながら、議論を進めていきたいと考えています。



セメント専用船

論説

第5回

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。

李 瑞雪
法政大学教授

中国の大学における 物流・ロジスティクス 分野の教育

物流専攻設置の量的拡大と 監督指導体制

21世紀以降、中国政府は、高等教育機関における物流人材育成を積極的に推進している。中国教育省の集計によると、2014年の時点で、物流専攻を設置している4年制大学は、延べ515校に上り、2008年の292校と比べて62.7%も増加している（図1）。合計10万人ほどの学生は、これらの大学で物流管理、物流エンジニアリング、サプライチェーン・マネジメント、購買管理などを専門的に勉強しているという。

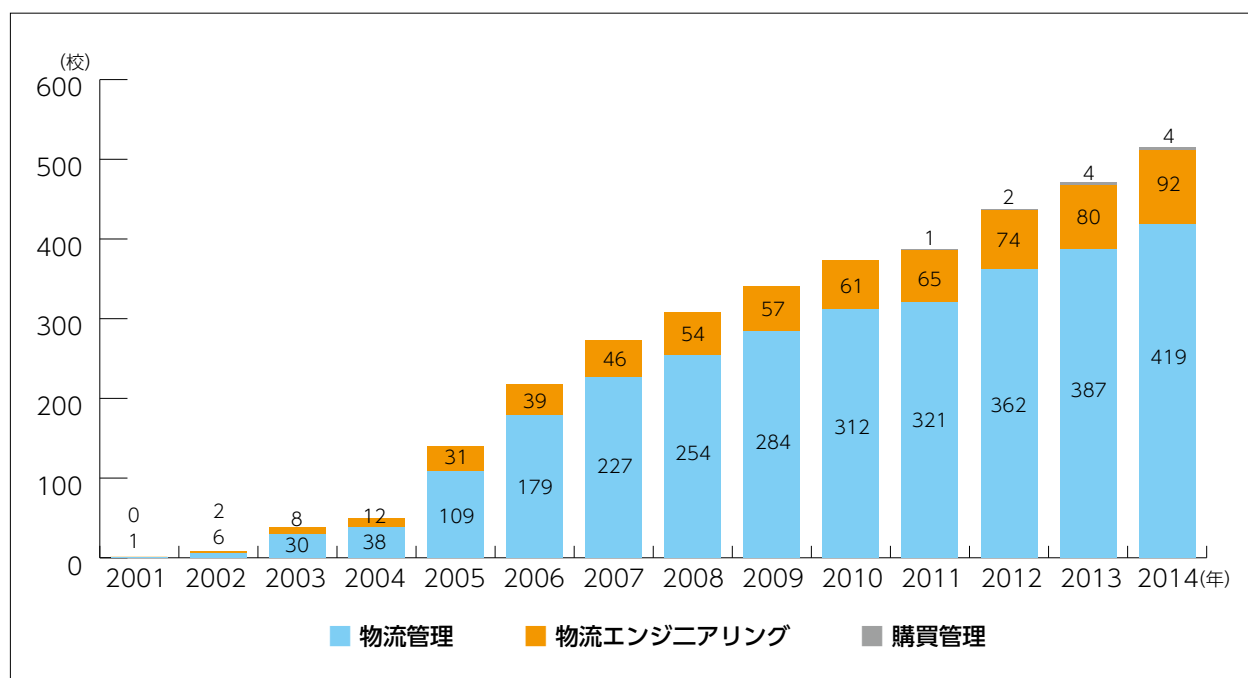
4年制大学だけではない。短期大学（3年制）や高等職業学校、専門学校（2年制）の中に、物流専攻を

設置している学校は954校で、約25万人の学生が在籍している。これらの学校は毎年、10万人ほどの卒業生を社会に送り出している。

教育省は2003年から、一貫して物流専攻の設置申請を容認して積極的な拡大を図ってきた。2012年に、それまでⅡ類専攻と位置づけていた物流専攻をⅠ類に引き上げ、「物流管理と物流エンジニアリング」を経営学の一分野として正式に認定した。

このように、中国の大学における物流の専門教育は急拡大してきており、量的には既に世界最大級を誇る。この大規模な教育体制を支援し監督するため、教育行政と物流業界団体が連携しながらさまざまな試みを行ってきた。例えば、教育省

図-1 中国における物流専攻の設置大学（4年制大学）数の推移



（出所：教指委の内部資料に基づき筆者作成）

は最大の物流業界団体である中国物流・購買連合会(略称、CFLP)の協力を受けて、「全国高等教育機関における物流教学指導委員会」(略称、「教指委」と「全国高等専門学校における物流教学指導委員会」(略称、「行指委」)を発足している。両委員会は主に著名な物流研究者や物流教育関係者から構成され、物流教育の基本方針や政策、規範などを議論・答申し、教学大綱の草案を作るといった役割を担っている。

最近の例として、教指委は「高等教育機関における物流分野の専門教学指導方案」と「高等教育機関における物流管理および物流エンジニアリング専攻の品質標準」、行指委は「職業学校における物流管理と物流サービス専攻の教学標準」の案をそれぞれ作成している。また、両委員会は『物流産業の発展と人材需要に関する報告書』をまとめ、政策立案に向けた環境整備のため、調査に取り組んでいる。

中国の大学における物流教育の特徴

急速に拡大してきた中国の大学における物流教育は、発展の速さのほかにも、幾つか顕著な特徴が見られる。

(1)経営学部をはじめとする、多岐にわたる設置学部

教指委(2013)によると、6割弱の物流専攻は経営学部の傘下に設置されている一方で、交通運輸系、エンジニアリング系、情報系、商学系、機械工学系などの学部に配されている物流専攻も一定の割合を占めている。また、独立した物流管理学院や物流エンジニアリング学院の設置は全体の1割に上る。

このように、経営学部を中心に、さまざまな学部で物流専攻が設置されていることは、学際的で複合的な学問としての物流・ロジスティクスの特性を反映していると言える。6割近くの物流専攻が経営学部内に設置されている点は、物流マネジャーの育成という目的と合致している。もっとも、経営学部内にある物流専攻の多くは、そのカリキュラムがマネジメント系の科目のみならず、ロジスティクス・エンジニアリング系や情報システム系の科目も多く含まれており、網羅的に構成されている。

大半の物流専攻は過去10年以内に設立された

もので、歴史が浅い。従って、設置大学はたいいてい、既存の専攻で蓄積していた教育資源(教授陣、ラボ、図書館、名声など)に依拠する形で、物流専攻の開設を始めたわけである。そのため、各々の物流専攻は所属する大学の特色を強く反映するところが多い。例えば、西南交通大学は、もともと鉄道建設や運営の分野の名門校であるため、同大学の交通運輸と物流学院では、鉄道貨物輸送を専門とする教員を多く擁しており、関連科目も充実している。

(2)カリキュラム標準化と教学品質維持への

取り組み

しかし、たった10年あまりの間に500以上の大学に相次いで物流専攻を開設している中で、専門教育の資源供給が追い付かず、ほかの分野から物流に配置転換してきた教員も少なくない。設置大学ごとの歴史的な経緯によって特色を維持しながらも、いかにして各大学の物流専攻の品質を一定水準に維持できるかが大きな問題になっていた。この問題を解決するために、中国の高等教育行政の取った対策は標準化である。

とりわけ、カリキュラムの標準化が挙げられる。先述した教指委は「高等教育機関における物流分野の専門教学指導方案」でカリキュラム編成のガイドラインを示し、必要最低限の中核科目を定めている。また、優秀な教員による中核科目の標準教材の作成と、ベスト授業の選出・認定を推進してきた。ベスト授業と選出された講義は、ビデオ録画して各大学に配布したり、専用のサイトに掲載したりしてコンテンツとノウハウの共有化を図っている。

また、教指委の主導で毎年開催される「全国大学物流教学シンポジウム」と「物流分野の若手教員研修プログラム」は、教員の質と教育内容の品質保証に一定の役割を果たしていると評価されている。教学シンポジウムでは、各物流専攻の学部長や専攻主任は一堂に集まり、意見交換と情報交換を行い、最新のFD(ファカルティ・ディベロップメント)モデルも紹介される。一方の教員研修プログラムでは、内外の著名な物流専門家から構成される講師陣による集中講義を実施する形で、若手教員の能力の底上げに寄与している。

(3)積極的に関与する業界団体、緊密な産学連携

最大の物流業界団体であるCFLPは物流教育に

積極的に関与し、多くの場合で中心的な役割を果たしている。実は、CFLPは教指委と行指委の事務局を担っており、物流教育行政に深く関わっている。

また、CFLPが手掛ける物流資格の認定や職業標準の制定は、物流教育の内容と方向性を誘導する効果を持っている。毎年の物流師・購買師の認定試験の内容は、物流教育の学習範囲の設定に大きく影響する。また、2010年にスタートしたCFLPによる「中国物流業界人材標準体系建設プロジェクト」は大学関係者から関心を集めている。同プロジェクトは先進諸国の職業標準に関する経験を取り入れながら、物流師や購買師の資格認定システムの改善を図り、物流の教育内容や教育水準の向上に努めている。

2013年にCFLPはさらに一歩進んで、国家開放大学(The Open University of China、前身は中央ラジオテレビ大学)と共同で国家開放大学物流学院を設立し、物流教育に自ら携わるようになった。国家開放大学の通信教育システムを活用して、現役の物流従業者を対象に各レベルの物流教育を展開する試みである。

業界団体だけでなく、多くの物流企業も大学の物流教育に協力を惜しまず、産学連携に積極的な姿勢をとっている。教指委(2013)の調査によると、52%強の物流専攻は、6社以上の企業と提携協定を結び、各企業を学生の実習拠点として利用しているという。4%の物流専攻は協定している実習拠点が20社以上に上る。2013年に全国で2,000社ほどの企業は、物流専攻学生のインターンシップ拠点を提供しているという。

特筆すべき産学連携の取り組みとして、2009年から発足した「全国大学生物流設計コンテスト」である。このコンテストはCFLPと教指委が共催し、大手物流企業はスポンサーとして出題と資金を支援する。出題の多くは、スポンサー企業自身の抱える状況や課題を題材にしているため、現実感、臨場感のあふれるものばかりである。ここ数年毎年、応募学生数は3万人以上に達している。学生たちの設計は、戦略構想、数理モデル、情報システム、拠点網企画、エンジニアリング設計などを網羅する包括的なもので、スポンサー企業に少なからずソリューション開発のヒントを与えたという。

(4)教育資源の充実に注力

もともと貧弱な物流教育の基盤は、近年の大規模な投資の強化によって急速に充実してきている。教指委(2013)の調査で明らかになったように、16人以上の専任教員を有する物流専攻は全体の47%に上る。また、博士学位の保有者は物流専攻の専任教員全体の50%強に達しているという。

専任教員の拡充とともに、兼任や客員の招聘といった形で、外部の研究者や実務家を教育資源として積極的に活用し、内部資源の不足を補うのは、一般的に見られる取り組みである。ほぼすべての物流専攻設置大学は外部人材を兼任教員や客員教員として起用し、そのうちの1割は欧米日の大学など海外からの招聘であるという(教指委、2013)。

人的資源のほかに、物的資源の充実に向けてさまざまな試みが行われてきた。例えば、約93%の物流専攻設置大学は物流実験や実習のための実験施設(ラボ)を設置しており、約2割の大学のラボは500㎡を超える使用面積を有する。これらラボの建設は巨額の投資を要する。2013年1年だけで、55.5%の物流専攻設置大学は、ラボの建設・運営に100万元(約2,000万円)以上の資金を投下したという(教指委、2013)。



西南交通大学の物流専攻のラボ

中国大学における 物流教育の問題と課題

急成長してきた物流産業に対して、必要な物流人材を育成・供給する役目を担う中国の物流専門教育が、大きな成果を上げているのは事実である。その一方で、問題も山積している。

例えば、量的拡大を成し遂げてきている一方、教育の質的向上は必ずしも十分に追いついていないと指摘されている（教指委、2012）。多くの物流専攻は性急に開設されたため、科目一致性のある適格な教授陣をそろえることができず、異分野の教員や非常勤教員に依存せざるを得ないところは少なくないという。

前述したカリキュラムの標準化、模範教材の整備、ベスト授業ビデオの配布、教員研修プログラムの実施といった措置は、個々の教員による創意工夫を阻み、教育内容や教育方法の画一化、同質化、硬直化といった問題を引き起こしてしまうという弊害が見られる。

物流専攻の学生は実学指向の人が極めて多い、という現象が起きている。前節で述べた業界団体や企業の関与と産学連携によって、学生を早い年次から実務世界に目を向けさせる効果があり、その結果、学生は早い段階に就職を意識し、企業に求められる実学的知識や技能の習得を心掛けようとしている。

大学側は、企業と学生のニーズに応えるべく、基礎科目や教養科目を減らして、職業訓練校の科目を彷彿させるほどの授業科目を増やしている。極端なケースとして、特定の業界や企業のためにカスタマイズした教育プログラムを提供する大学も現れている。

こうした短期指向、実務指向の物流教育の傾向に対して、批判する声も聞かれる。物流・ロジスティクスは、経営管理論、マーケティング論、オペレーション・リサーチ、情報工学、機械工学、応用経済学、ファイナンスなど多岐にわたる分野の知見を応用する学際的なアプローチを必要とするため、知的基盤と感受性、应用能力を有する高度な人材が極めて重要であり、性急な実務指向は弊害が多いと、指摘されている。

一方で、物流・ロジスティクスはそもそもアカ

デミックの領域というより、実学であるため、実践的な授業を提供し、即戦力となる人材の養成を目指すのは当然だという意見も一定の支持を得ている。このような意見をもつ人々は、より緊密な産学連携によって、産業界のニーズに即した物流教育を推進し、高い実践能力を持つ人材を供給することは、物流専攻設置大学の責務だと、主張する。

このような、対立する意見の共存は、まさに中国の物流教育の直面する重大な課題を反映している。つまり、ロジスティクスのオペレーションや現場管理の従事者への需要は依然として膨大であり、それを満たし続けていかなければならない。同時に、中国産業の高度化が進展するにつれて、ロジスティクス・イノベーションや複雑なサプライチェーン・マネジメントを担う高度な人材の養成はますます喫緊の要請となり、大学の物流専攻はその要請に答えていかなければならない。そのため、物流専攻の大学院、短期大学や専門学校、職業高校を含めた多段階で多様性のある、幅広い物流教育のシステムを包括的に設計し、システム内の効果的な役割分担と連携を模索することがますます重要になるであろう。

参考文献

- 教育部高等学校物流管理与工程类专业教学指导委员会（2012）
『全国高校物流管理与工程类专业教学指导委员会工作报告』
- 教育部高等学校物流管理与工程类专业教学指导委员会（2013）
『全国高校物流管理与工程类专业建设及学科战略发展 调查报告』
- 中国物流与采购联合会（CFLP）（2002）
『中国物流年鉴2002』中国物资出版社
- 中国物流与采购联合会（CFLP）（2014）
『中国物流年鉴2014』中国财富出版社
- 李瑞雪（2004）
『中国の物流産業と物流市場の構造的変化に関する一考察』
『国際開発研究フォーラム』No.25
- 李瑞雪（2014）
『中国物流産業論：高度化の軌跡とメカニズム』白桃書房

第2回

会員企業24社による

「物流業界インターンシップ」を開催

日本物流団体連合会は、9月7日～9月11日の5日間、ベルサール六本木を主会場として、会員企業24社と共同で、「第2回物流業界インターンシップ」を開催しました。参加した学生からは実際に物流施設を見学・体験することで、ただモノを運んでいるだけではなく、多様なサービス、高度なシステム、高い生産性を有している業界であるとの認識が生まれ、物流業への理解が深まる良い機会となったとの声が多く上がりました。また、首都圏外から参加した学生からは、一度に複数の企業と接点を持つことができる本インターンシップに参加してよかったとの声も上がっていました。

▼9月7日(月)AM

オリエンテーション



オリエンテーション全景



村上事務局長の講演

ロジスティクスPRグループ2015
物流いいとこみつけ隊のメッセージ

初日の午前中のオリエンテーションには、首都圏の大学生を中心に191名が参加し、当連合会の与田理事長の開会の挨拶の後、ロジスティクスPRグループ～物流いいとこみつけ隊～3名のメッセージ、村上事務局長による物流業の基礎知識習得のための講演会、そして翌日以降訪問する企業ブースでの注意事項等の確認を行いました。

▼9月7日(月)PM

業界研究
セミナー



物流連よろず相談コーナー



全体の様子

同日午後の業界研究セミナーには222名の学生が参加し、参加会員企業23社が各々ブースを設け、全6クール(各クール30分間)の間に学生は興味のある企業ブースに自由に訪問し、企業情報を収集しました。

▼9月8日(火)～9月10日(木)

企業訪問



佐川急便(株) 客先での集荷体験



日本パレットレンタル(株) 湾岸市川デポ



センコー(株) 市川ファッション ロジスティクスセンター



日本貨物鉄道(株) 物流講義

2日目～4日目は、企業訪問期間として学生に物流業の社会的重要性や先進性について実際に肌で感じてもらうことを目的に、各社物流拠点の見学、座学、現場体験業務、座談会、ビジネスシミュレーションゲーム等、各社工夫を凝らしたカリキュラムを体験する貴重な機会となりました。

▼9月11日(金)AM

グループワーク・発表会



グループ活動



グループ活動



全体発表

最終日の午前中は、企業訪問の3日間で各人が得た知識を持ち寄って、参加学生間の情報交換の場としてのグループワーク／発表会を行いました。参加者の多くが「物流業界ではコミュニケーションが重要だ」と発表するなど、積極的な姿勢で発表を行っていました。

▼9月11日(金)AM

座談会



座談会風景



座談会風景

同日午後の座談会では、参加企業若手社員との交流の場として、ロジスティクスPRグループ～物流いいところみつけ隊～と各社応援スタッフ総勢42名が、学生のさまざまな質問にざっくばらんに応答し交流を深め、5日間の全日程を終了しました。



10月22日にはみつけ隊全体会合を開き、次年度に向けた改善点について活発な意見交換を行いました。次年度はさらに参加学生に配慮したプログラムにしています。

第9回

人材育成・広報委員会を開催

日本物流団体連合会は、11月10日、尚友会館において、「第9回人材育成・広報委員会(委員長:齋藤充氏 日本通運(株)代表取締役副社長)」を開催し、総勢36名が出席しました。

委員会開会に先立ち、李瑞雪教授(法政大学経営学部)より「中国における物流人材教育の現状」についての講演会が行われ、これには委員以外にも多くの聴講者が参加しました(内容は「論説」ページをご参照ください)。

委員会冒頭で、挨拶に立った齋藤委員長より、「労働力不足が顕在化する環境下、明日を担う若い世代に物流業の重要性、先進性、その魅力を伝える機会として物流連が主催するインターンシップ、セミナー

等は重要な役割を担っている」旨の発言がありました。

議事では、事務局から本年9月に開催された第2回物流業界インターンシップ

の報告が行われ、本インターンシップ後のアンケート結果から、物流業に対する学生の理解が深まり、かつ業界への就職志望も強まったことが読み取れる旨の説明があり、本事業を会員企業と共同して実施、継続していく重要性が再確認されました。

続いて事務局から上期活動報告として「物流見学ネットワーク」と「大学寄附講座」の報告が行われ、その後、来年1月16日(土)に開催される「第2回物流業界研究セミナー」についての概要説明が行われ、多くの学生に参加を呼びかけるため参加各社からの協力も得て告知を行っていく旨の報告がなされました。



齋藤委員長



李教授

第2回物流業界研究セミナー 参加企業34社

- ①ANA Cargo ②イー・ロジック ③上野トランステック ④ケイヒン
- ⑤鴻池運輸 ⑥佐川急便 ⑦佐川グローバルロジスティクス ⑧札幌通運
- ⑨山九 ⑩商船三井 ⑪鈴与 ⑫西濃運輸 ⑬セイノースーパーエクスプレス
- ⑭センコー ⑮第一貨物 ⑯トナミ運輸 ⑰ニチレイロジグループ本社
- ⑱日新 ⑲日通商事 ⑳日鉄住金物流 ㉑日本貨物鉄道 ㉒日本梱包運輸倉庫
- ㉓日本自動車ターミナル ㉔日本通運 ㉕日本トランスシティ
- ㉖日本パレットレンタル ㉗日本郵船 ㉘日本ロジテム ㉙日立物流
- ㉚丸運 ㉛三菱倉庫 ㉜ヤマタネ ㉝ヤマト運輸 ㉞ユーピーアール

ご連絡先・お問い合わせ先

「第2回物流業界研究セミナー事務局」まで
 一般社団法人日本物流団体連合会(略称:物流連)
 〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-3-3 全日通霞が関ビル5階
 TEL:03-3593-0139 FAX:03-3593-0138 e-mail:seminar@butsuryu.or.jp



「大規模建築物の荷さばき施設の計画設計方法について(提言)」を国土交通省へ提出

日本物流団体連合会は、9月14日「大規模建築物の荷さばき施設の計画設計方法について(提言)」(別紙)を国土交通省羽尾物流審議官へ提出しました。



羽尾物流審議官(左)に「提言」を提出する与田理事長(右)

物 流連は、昨年11月に設置した「オリンピック・パラリンピックに伴う大規模施設対策等小委員会」において、五輪大会の開催を契機に想定される大規模建築物の建造に関し、物流面からの視点より、どのような対策を取るべきかの検討を続けてきました。

今回の提言は、本年3月に提出された提言を引き継ぐ形で、大規模建築物を設計する際、荷さばき施設の整備を行うことの重要性を検討項目ごとに記載しており、5回にわたる小委員会活動の成果として取り纏められたものです。

原則として4トン車が建築物に出入りできるような「車両出入り口の必要な高さの確保」、貨物車1台当たりの最小駐車スペース等を提示した「駐車・荷さばき用スペースの確保」、効率的な運用に

配慮した「貨物用エレベータの設置」、及び、建物内の搬送通路での作業効率を上げるための「館内動線の確保」といった4つの課題について、具体的な数値を挙げつつ、設計段階からの物流への配慮を提案した内容となっています。なお、提言を作成するにあたり活用されたデータ、事例等が記載された詳細資料も併せ提出しました。物流連は引き続き、幅広い関係者の理解を求めつつ、大規模建築物に関する物流の問題点解決に向けた検討を継続していく方針です。

なお、当提言は物流連ホームページへも掲載しておりますのでご参照ください。

<http://www.butsuryu.or.jp/images/pdf/news/384.pdf>

～第8回～ 物流環境対策委員会を開催

日本物流団体連合会は、平成27年9月29日(火)霞が関・全日通霞が関ビルにおいて第8回物流環境対策委員会(委員長:日本貨物鉄道(株)取締役執行役員 経営統括本部長 玉木良知氏)を開催しました。

●オリンピック・パラリンピックに伴う大規模施設対策等小委員会

昨年11月に小委員会を設置してからの活動報告に加え、9月14日に国土交通省羽尾物流審議官へ「大規模建築物の荷さばき施設の計画設計方法について(提言)」を提出したことが報告されました(12ページ参照)。

また、その内容の説明に合わせ、今後国土交通省交通政策審議会における審議の動向も踏まえ、関係各方面の理解を求めつつ検討を継続することが確認されました。

●モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)

本年度応募状況の説明の後、来年度以降の募集においてより多くの応募案件を募り、制度の活性化を図るため、選定委員会において応募要件の見直し・改訂を検討する方針が確認されました。

●物流環境大賞

第16回表彰概要の紹介と、第17回募集日程の確認が行われました。さらに、新規に「物流記者会賞(仮称)」制定に関し、日本物流記者会と検討を進める事が承認されました。

●グリーン物流パートナーシップ会議

会議のより一層の活性化と裾野の拡大に向け、本年度から応募基準の緩和を行い、より応募しやすい内容となった点が紹介されました。

その他事項として、平成28年度国土交通省物流関係予算概算要求・税制改正要望概要について事務局から説明が行われました。



委員会風景



玉木委員長(左)、与田理事長(右)



「物流環境大賞」

～募集を開始します～

日本物流団体連合会では、第17回物流環境大賞の募集を12月1日より開始します。募集要領は、下記の通りとなります。詳細は物流連ホームページにも記載します。また、本年度より新たな部門賞である「日本物流記者会賞」を新設しました。なお、募集要項と推薦(申請)書は、当連合会のホームページから取り出すことができます。

物流連ホームページ

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

大賞・部門賞

下記の基準に適合した方を物流環境大賞として表彰します。

- ① 物流分野において、鉄道及び海運の利用促進並びにトラックの効率的な輸送のためのハード・ソフト両面に亘る環境保全活動を広範囲かつ効果的に実施された方
- ② 物流分野に関する優れた環境啓蒙活動を行ない、広く社会的評価を得ている方
- ③ 物流分野において、環境負荷軽減に資する先駆的な技術開発を行った方
- ④ その他、物流分野における環境保全の推進、環境意識の高揚等に貢献した方

その他、各項目ごとに以下の各種部門賞表彰も行います。

物流環境保全活動賞、物流環境啓蒙賞、物流環境負荷軽減技術開発賞、物流環境特別賞
日本物流記者会賞(本年度より新設)

スケジュール

- | | | | |
|-----------------|--------|---------|--------|
| ◆ 平成27年12月1日(火) | 応募受付開始 | ◆ 3月～5月 | 審査期間 |
| ◆ 平成28年2月29日(月) | 応募受付〆切 | ◆ 5月下旬 | 審査結果通知 |
| | | ◆ 6月下旬 | 表彰式 |

過去の受賞者

- ◆ 第16回大賞 日本梱包運輸倉庫株式会社
- ◆ 第15回大賞 ヤマト運輸株式会社
- ◆ 第14回大賞 日本通運株式会社

【お問い合わせ先】

一般社団法人日本物流団体連合会 物流環境大賞事務局

〒100-0013 東京都千代田区霞ヶ関3-3-3 全日通霞ヶ関ビル5階

電話: (03) 3593-0139 FAX: (03) 3593-0138

ホームページ: <http://www.butsuryu.or.jp/>



国際業務委員会報告

カンボジア公共事業運輸省にて
(左から4人目が CHAN DARA 総局長)

カンボジア・ラオスの 物流実態調査を実施して

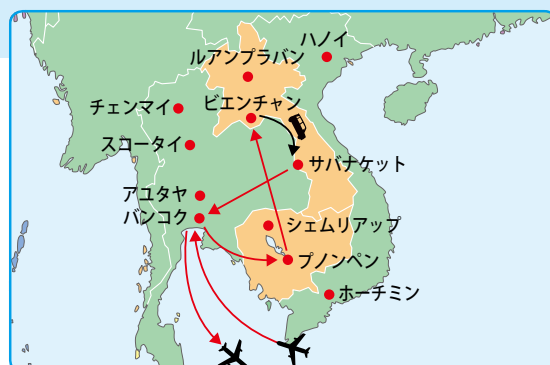
日本物流団体連合会
業務部 部長
永尾 電成

▼カンボジア・ラオス海外物流実態調査行程図

日程	都市名	概要・宿泊地
2015/ 11/8 (日)	羽田空港発 バンコク着 バンコク発 プノンペン着	羽田空港より、全日空にて空路、バンコクへ 乗り継ぎ 空路、プノンペンへ プノンペン泊
11/9 (月)	プノンペン	プノンペン物流実態調査 ※開通したネアックルン橋まで往復実走調査 ・日系事業者等訪問 プノンペン泊
11/10 (火)	プノンペン プノンペン発 ビエンチャン着	プノンペン物流実態調査 ・カンボジア政府関係機関 ・日系事業者等訪問 空路、ビエンチャンへ ビエンチャン泊
11/11 (水)	ビエンチャン	ビエンチャン物流実態調査 ・ラオス政府関係機関 ・物流関係協会訪問 ・在ラオス日本大使館訪問 ビエンチャン泊
11/12 (木)	ビエンチャン サバナケット	サバナケットまで車で移動(所要時間:10時間) ※ラオス国内、道路インフラ等実走調査 サバナケット泊
11/13 (金)	サバナケット	サバナケット物流実態調査 ・日系事業者等訪問 ・地場輸送業者訪問 サバナケット泊
11/14 (土)	サバナケット発 バンコク着 バンコク発	空路、バンコクへ 乗り継ぎ 空路、全日空にて帰国の途へ 機内泊
11/15 (日)	羽田空港着	朝:羽田空港到着 入国通関

①はじめに

国際業務委員会では、これから海外に進出する物流企業の参考とするため、物流実態調査を毎年行っており、3年前はタイ、一昨年はミャンマー、昨年はベトナム、そして本年はカンボジアとラオスで調査を行いました。調査は、国際業務委員会の海外物流ワーキングチームメンバーにヒアリングを行い、その中で希望の多かったカンボジアとラオスが調査対象国に決定し準備を進め、9月に開催された第1回国際業務委員会の承認を得て実施しました。なお両国は本年度の国土交通省物流政策対話の対象国となっています。調査団は、海外物流戦略ワーキングチームのメンバーである鴻池運輸の川嶋氏、日新の八重樫氏、日通総合研究所の大島氏、物流連の永尾、計4名で、11月8日(日)～11月15日(日)にて、カンボジアの首都プノンペンとラオスの首都ビエンチャン、東西経済回廊の主要都市であるサバナケットを中心に調査を行いました。





プノンペン市内接続部の工事区間 (カンボジア)



プノンペン新港 (カンボジア)



プノンペンのイオンショッピングセンター (カンボジア)



② 調査日程

11月8日(日)、タイのバンコク経由で深夜のプノンペンに到着。9日(月)はカンボジアの「独立記念日」で祝日でしたが、現地日系物流会社の鴻池カンボジア(高林代表取締役)とカンボジア日本通運(松野下社長)の2社にご協力いただき、それぞれカンボジアにおけるインフラ、陸上輸送、海上輸送等の実情を伺いました。その後、午後は今年の4月に開通したばかりのネアックルン橋(つばさ橋)まで車で実走し、交通量や道路の状態、渋滞の有無、市内を迂回する環状道路の整備状況に加えて、プノンペン新港の視察等の調査を行いました。

10日(火)は、午前中にJETROプノンペン事務所(伊藤アドバイザー)を訪問し、プノンペンにおける日系物流企業の進出状況や、その課題等について伺いました。午後は日新プノンペン駐在員事務所(松浦所長)を訪問し、プノンペンの実情を伺った後、物流行政を所轄するカンボジア公共事業運輸省のCHAN DARA総局長と面談を行い、当局側から直接カンボジアの物流事情を伺うことができました。その後、夜の飛行機でラオスの首都ビエンチャンへ移動しました。

11日(水)、ビエンチャンでは初めにラオスの公共事業運輸省を訪問しBOUAPHET SAYASANE副局長

と面談を行い、ラオスの物流行政について伺いました。次にラオスインターナショナルフレイトフォワードーズ協会(LIFFA)のPRACHITH SAYAVONG会長から国内の物流事情全般について説明を受けた後、ラオフレート社のSOMPHONE PHASAVATH副社長を訪問、特に地場輸送業者から見た、ラオスと隣国との越境物流に関する物流事情を伺いました。その後、在ラオス日本大使館を訪問し、大西参事官、栗原書記官、岡本JICA専門官と面談、ラオス公共事業運輸省副局長との面談内容の報告や、ラオスの物流に関して意見交換を行いました。

12日(木)はビエンチャンから東西経済回廊の主要都市であるサバナケットまで、車で500kmの道程を実走調査し、途中、ラオスで唯一の鉄道駅であるタナレーン周辺の開発状況や、第1、第2、第3メコン友好橋、サワン・セノSEZの視察等を行いました。

13日(金)はロジテムラオスGLKP(杉山社長)、ラオ日新SMT(横山社長)をそれぞれ訪問し、サバナケットを中心とした、タイーラオスーベトナムの三国間輸送について、現状を伺いました。最後にラオフレート社のサバナケットにおけるコンテナ積み替え場所の視察をもって調査を終え、翌朝、タイのバンコク経由で帰途につきました。



2015年4月に開通したネアックルン橋(つばさ橋) (カンボジア)



メコン川を航行するバージ船 (カンボジア)

ラオス公共事業運輸省にて
(右から3人目が BOUAPHET SAYASANE 副局長)



第1メコン友好橋（ラオス）



ラオス唯一の鉄道駅 タナレーン（ラオス）



③ 調査概要

インフラ関連については、カンボジアのプノンペン周辺では、市内の大型車通行規制に対応すべく、プノンペン中心の南東に位置するプノンペン新港から市内を通過することなく、市街地西部に位置するプノンペンSEZへコンテナ等の輸送が可能になる環状道路が完成し、今年9月から通行可能になったとの情報を得ましたが、実際に走行した市内中心部から1号線経由でネアックルン橋までの道路状況は、郊外接続部4kmが工事のため、通過に30分以上を要する渋滞が発生していました（日本の無償資金協力で行われている2車線→4車線化工事のため）。一方、ラオス国内は人口が少ないことも一因と考えますが、渋滞も少なく、街の中もきちんと清掃されていて、カンボジアのそれと対照的な印象でありました。事前の調査で舗装率が低いとの情報でしたが、一部の区間を除いて主要国道の舗装化はほぼ完了しており、実際にビエンチャンからサバナケットまでの走行でも日本の道路の舗装状態と比較すれば粗いものの、トラックの運行に支障がないように感じました。また、ラオスではタイ国境間の架橋整備が進んでおり、タイ・バンコクーベトナム・ハノイ間の三国間輸送について、サバナケットにある第2メコン友好橋の上流110kmに位置する第3メコン友好橋の開通体制が24時間体制（時間外対応も含め）となったた

め、貨物が第3メコン友好橋へ流れつつあることが確認できました。

行政面では、各国ともさらなるインフラ整備の必要性を感じており、時間を要しますがその状況は日々改善されていくことは確実であります。カンボジアにおいては物流マスタープランを日本の関係機関の協力を得て策定していくとのことでした。また、現地ヒアリングから各国とも、政府関係者の次の世代の担い手を欧米や日本へ送り込み教育を受けさせ、帰国後要職に登用することを実施しており、急激な変化は望めないものの世代交代が進んだ数年後には着実に変貌を遂げているものと思います。

今回のカンボジア公共事業運輸省の訪問については、在カンボジア日本大使館の千葉書記官に、ラオス公共事業運輸省については在ラオス日本大使館の栗原書記官に、それぞれ仲介をいただいたことにより実現し、今回の調査の内容を深めることができました。また、現地日系物流企業や地場企業及び、コンテナの積み替え施設の訪問については、ワーキングメンバー各企業にも尽力いただき、貴重な情報を得ることができました。本調査の目的をご理解いただき、ご協力いただいたことに感謝いたします。今回の調査結果は、来年3月までにとりまとめの上、報告書として刊行する予定です。



ビエンチャンからサバナケットまでの道路にて（ラオス）



第3メコン友好橋のゲート（ラオス）



サバナケットの地場企業のコンテナ積み替え場所（ラオス）

第10回 経営効率化委員会を開催



9月24日(木)、東京・霞が関の尚友会館において、第10回経営効率化委員会(委員長:岡田晃氏、全日本空輸(株)専務取締役執行役員貨物事業室長)開催しました。委員会に先立ち、法務省民事局の松井信憲参事官による講演が行われ、90名が参加しました。

講演会

「商法(運送・海商関係)等の改正に関する 中間試案の取りまとめについて」

法務省民事局 松井 信憲 参事官

商法(運送・海商)等の改正に向けた審議が進んでいますが、法務省に設置された法制審議会商法部会では、来年2月を目途に一定の答申をまとめ国会へ法案提出を目指しており、これに向けて現在月1回のペースで会合が開かれています。

松井氏の講演では、初めに今回の見直しについて、明治32年(1899年)以来実に120年振りであり、標準運送約款の変更の可能性や対消費者との関係など、今後物流業界にとって大きなインパクトを与える可能性があるのではないかとする考えが示されました。

続いて、今年3月に取りまとめられた中間試案の内容等を含め、議論の現状に関する説明が行われました。

まず、運送関係の改正の対象範囲は、主に国内運送ルールに関する部分であり、①陸上運送、②海上運送



法務省 松井参事官

は改正され、③航空(複合運送)についてはこれまで規定を欠いていたことから新設されるものであることが説明されました。

引き続き行われた委員会では、冒頭の挨拶として

岡田委員長より最近の物流を取り巻く動きに関して以下の様な意見が寄せられました。

「eコマース(電子商取引)市場が拡大するなど、物流サービスに対する社会的ニーズが高まる一方、送料無料など一部誤解を生じるような表現が見受けられることから、物流業に対して正しい理解が得られるよう、今後も業界を挙げて広く情報発信に努めていく必要がある」



岡田委員長(中央)

次に、議事1として国土交通省物流政策課企画室長 木村 大氏より「地域を支える持続可能な物流ネットワーク構築の取組み」に関して、今後全国5ヵ所で実施されるモデル事業の概要が説明されました。

この中で、昨年度の検討結果を踏まえ、本年度は

モデル事業を実施し、オペレーション上の課題や対応策等について検討を行うものである旨の説明がなされ、これに対して委員より今後への期待が寄せられました。



国土交通省 木村企画室長

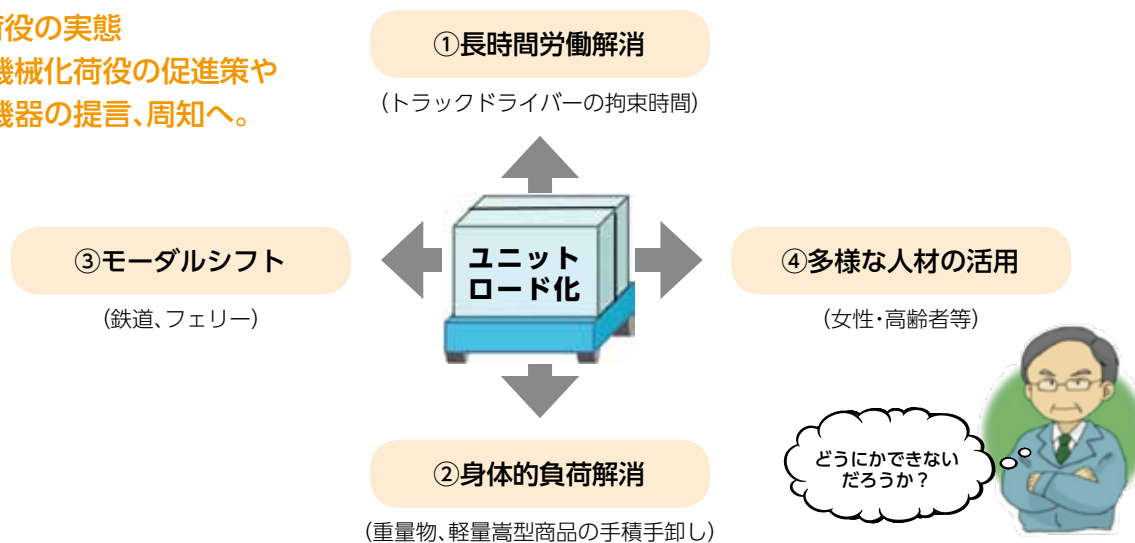
続いて、議事2として本年度新たに取り組みが始まったユニットロードシステム検討小委員会の経過報告が行われました。これまでの一貫パレチゼーションの検討内容を踏まえて、手荷役による長時間労働や肉体労働の解消を目的とし、荷役効率化に取り組むものであることが説明されました。

また、今後は実態把握に向けて物流業者を対象としてアンケートや、荷主企業へのヒアリング調査を実施する予定であることが報告されました。

▼ユニットロード化により解決を図る4つの課題

手荷役の実態

⇒ 機械化荷役の促進策や
機器の提言、周知へ。



平成27年度 物流連施設

日本物流団体連合会は10月28日(水)本年度の施設見学会を開催しました。

今回は『五輪大会を見据えた東京港／モーダルシフトの現状と未来』を二本立てテーマとし、鉄道貨物輸送における首都圏最大の拠点である「東京貨物ターミナル駅」訪問、東京都港湾局視察船「新東京丸」による海から見る東京港施設見学、そして東京～博多港を結ぶ高速RORO船「ひまわり5」訪船という日程に、会員企業・団体等から41名が参加しました。

まず、大井地区にある東京貨物ターミナル駅に到着した参加者は、日本貨物鉄道(株)総務部広報室および東京貨物ターミナル駅駅長より、鉄道貨物輸送が果たす物流における役割と、当駅の特色や実際の荷物取り扱いの流れ等について説明を受けました。

その後、広大な駅構内を移動しながら視察、荷役作業や併設された物流施設等を見学しました。

続いて、竹芝小型客船ターミナルへ移動し、「新東京丸」に乗船して東京港内を周航しました。船窓より2020年開催予定のオリンピック・パラリンピック大会

用施設予定地の紹介を受けると共に、コンテナふ頭をはじめとする大規模物流施設を海側から見るという貴重な機会を体験。乗船による視察を通じ、あらためて東京港が占める物流の一大拠点としての地位を再確認しました。

最後に、有明埠頭へ移動し、東京～博多航路(くろしおライン)に就航している日本通運(株)の内航RORO船「ひまわり5」を見学しました。車両の荷役作業を見ながらランプウェイを通して乗船し、操舵室で船長から船の機器・航路等について説明を受けました。

2020年東京五輪の選手村、競技会場の建設が予定されている東京港沿岸地区は、一方で、首都圏の玄関口として多様な物流施設が存在する地域でもあります。今回の施設見学は、双方の視点より東京港の現在と未来を考える良い機会を提供することができました。

特に、今後のモーダルシフト展開を踏まえ、港湾地区の後背地に位置する大規模な貨物鉄道施設、日々東京～九州間を往復するRORO船を訪問する機会を得たことは、参観者にとって東京港の今後を考える上で貴重な経験となりました。

東京貨物ターミナル駅



研修センターにおける座学



駅構内作業風景

見学会を開催

東京港内周航



視察船「新東京丸」



船室の様子

RORO船「ひまわり5」



操舵室にて



集合写真



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8回

西濃運輸株式会社

ロジスティクス部

営業開発課 主事

渡邊 圭介さん



PROFILE

2004年入社。千葉県出身。新入社員研修として岡山支店でドライバーを経験、翌年営業本部へ。その後ボックスチャーター(株)出向、東京本社営業開発部、セイノー情報サービス(株)出向を経験後、2013年現職に。中・高はバレーボール部、大学ではヨット部で主将を務めた。都市対抗野球大会の応援団にも参加。現在は職場のニューリーダーとして活躍中。

——職場の業務について教えてください。

当社は、設立以来、輸送を中心としたサービスを展開してきましたが、社会環境の変化やお客様ニーズの多様化に伴い、10年ほど前から輸送をはじめ保管、輸出入、キャッシュフローなど総合的な物流サービスの提供を開始、現在はさらに力を入れた取り組みを推進しています。ロジスティクス部はそうした取り組みを専門に推進するための部署。営業開発課、BC推進課、EC営業課で構成され、営業開発課は東日本、中日本、西日本のエリアごとに分かれたチームにより、サービスの提案やフォローといったお客様の窓口業務を担っています。

——ご自身の担当業務を教えてください。

私は東日本チームで、東京に本社があるお客様を担当しています。新規のお客様には、保管や輸送、物

流加工に至るまで、お客様のニーズに合わせた物流サービスの提案を、既存のお客様には改善提案等を行っています。また現場との調整等も担当しています。

——現在、特に力を入れている取り組みはありますか。

来年2月、新木場にトラックターミナル一体型の倉庫を備えた新東京支店が竣工する予定です。当社の施設の中で最大となる倉庫は、最新設備を備えた自走式マルチユース型で、集荷せずに全国への出荷が可能となります。また、全国への路線車両の出発地となるため、より安定的かつ効率的なサービスを提供できるようになります。新規案件の獲得に携わる当部でも一丸となって、新支店の竣工を目指した営業拡大を推進しているところです。

——仕事を遂行する上で、課題や苦労する点などはありませんか。

物流サービスの提供については全社を挙げて取り組んでいますが、社会における認知度は残念ながらまだ低く、営業先などでその低さを痛感させられることがあります。営業に携わる私たちも、お客様の窓口としてより一層アピールに努めなければならないと思います。また、物流の根底にあるのは、モノを動かす人と人との連携。その連携をスムーズにすることも我々の仕事の一つ。お客様のご要望を実現化する上で社内に大きな負担が掛かってはならないし、反



デスクワーク中の渡邊さん

対にお客様に当社のやり方を一方的に押し付けてもいけません。現場が動いてこそ物流ですが、近年ではドライバー不足という課題も抱えていますので、調整に当たっては、関係者全員にとって最善の解決策となるよう心掛けています。

——仕事に対するやりがいを教えてください。

調整に苦労するといいましたが、実は性格的に頼られると燃えるタイプ(笑)。お客様や社内から相談事を持ちかけられると、モチベーションが上がります。解決を目指して挑戦しているときもやりがいを感じますが、その結果、お客様や社内からいただくお礼の言葉もやりがいになっています。

——ロジスティクス部を一言で例えると。

お客様が抱える課題を解決に導くための提案は「創造」であり、社内における改善活動は「革新」と言えると思います。そういう意味で、ロジスティクス部は当社の社訓の一つである「創造と革新の精神に徹し、総合物流商社の業務を遂行する」を体現している部署だと思います。また、ロジスティクス部は、海外物流に強い人、物流加工に強い人、保管に強い人など、全国からさまざまな経験を積んだプロたちが集結して発足しています。分からないことはすぐに相談できますし、とても刺激になります。

新東京支店の内覧会で
お客様を案内する渡邊さん

来年2月の竣工を待つ▶
新東京支店の前で

“Seinoの物流”の
アピールに
頑張ります！

——そんなプロ集団の中、渡邊さんご自身の強みは何だと思いますか？

コーディネイト力でしょうか。入社以来異動が多かったため、さまざまな立場でお客様や社内、協力会社など、多くの方々と関わってきました。そうした経験から、課題解決に向けての調整力や交渉力などが身に付いたと思っています。

——今後の抱負や目標を教えてください。

今後も営業パーソンとして、お客様にも、現場にも満足してもらえる仕事を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

西濃運輸株式会社

本 社 所 在 地：岐阜県大垣市田口町1

設 立：2005年10月1日

資 本 金：1億円

代 表 者：取締役社長 大塚委利

事 業 所：128ヵ所(輸送グループを含む668ヵ所)

東京本社所在地：東京都中央区日本橋浜町2-18-7

【事業概要】

トラック輸送を中心に全国展開を図っていた旧・西濃運輸の持株会社化により、輸送事業と商号を継承して設立。カンガルー特急便を中心とした商業物流サービス事業を展開している。最近では、セイノーグループの路線ネットワークおよび海外ネットワークによる強みを生かし、PPP(釜山を基点にした輸出入サービス)をはじめ総合物流サービスの提供にも取り組んでいる。

新東京支店(2016年2月竣工予定)

住所：東京都江東区新木場3-1-1

地上6階建て、敷地面積29,776.89㎡

搬送用エレベーター3基、最新自動仕分け機を搭載



本社外観





平成27年度

物流連 大学寄附講座スタート

～横浜国立大・一橋大において秋学期の大学寄附講座始まる～

日

本物流団体連合会は、春学期の寄附講座（青山学院大学、首都大学東京）に引き続き、平成27年度秋学期の寄附講座を10月8日（木）から横浜国立大学経営学部で、10月9日（金）から一橋大学商学部でそれぞれ開講しました。

横浜国立大学経営学部における寄附講座は、松井美樹教授がコーディネーターを務め「現代の物流経営」の講座名で開講しました。10月8日（木）第1回目の講義では、当連合会の村上敏夫事務局長が講師を務め、物流の構成要素や物流発展の推移、国際物流の動向について「物流総論」をテーマに解説しました。今後もテーマごとに各企業から業界を代表する講師が計14回の講義を行います（受講登録学生200名）。

一橋大学商学部での講義は根本敏則教授がコーディネーターを務め、「グローバルロジス

ティクス論」と題したテーマのもと国際物流に焦点を当てた講座として開講しました。10月9日（金）第1回目の講義では、当連合会の与田俊和理事長が講師を務め、国際物流の動向を中心に幅広く「物流総論」をテーマに講義を行いました。横浜国立大学と同様、物流各界を代表するトップマネジメントが国際物流を取り巻くそれぞれの業界事情を講義します（受講登録学生100名）。

平成7年度より開講している本寄附講座を受講した学生は、今年度で11,800名となり講師自らの体験を踏まえた講義は大学・学生に好評を博しています。

また、例年同様物流連会員企業の若手社員の聴講も両大学のご厚意により受け入れており、毎講義両大学とも各社から多数の聴講をいただいています。

横浜国立大学教室



一橋大学教室



2015年版「数字でみる物流」発刊のご案内

数字でみる物流(2015年)版概要

A 6版 268ページ ポケットサイズ

2015年11月末発行

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27年

8月	25日	第3回海外物流戦略ワーキングチーム
9月	7日	第2回物流業界インターンシップ／5days ～12日
9月	8日	物流センター長のための現場力活性化の実務 ～9日
9月	9日	物流・ロジスティクス入門講座
9月	18日	平成27年度第1回国際業務委員会
9月	24日	第10回経営効率化委員会&講演会
9月	29日	第8回物流環境対策委員会
10月	5日	第2回ユニットロードシステム検討小委員会
10月	7日	第4回海外物流戦略ワーキングチーム
10月	28日	平成27年度施設見学会
11月	8日	カンボジア・ラオス物流実態調査 ～15日
11月	10日	第9回人材育成広報委員会
11月	17日	平成27年度第5回理事会
11月	17日	モーダルシフト優良事業者表彰式
11月	26日	第8回物流連懇談会

編集
後記

12月になり1年過ぎるのも早いと感じておられる方も多いのではないのでしょうか。子どものころは1年は長いと感じていたのに…。「若い時は一日は短く一年は長い。年をとると一年は短く一日は長い。」来年もよいお年でありますように。(I)

2015年もあと1ヵ月となり年末の慌ただしい時期がやってきました。Growは発刊3周年を迎えることができ、今年もたくさんの方々にお世話なり本当にありがとうございました。来年も皆様のご活躍をお祈りしております。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



下呂温泉の雪景色

愛知県名古屋市から富山県方面に国道41号を進むと、林羅山が有馬温泉・草津温泉と並び日本三名泉に数えた下呂温泉にたどり着く。約1000年前、湯ヶ峰山頂付近に温泉が湧出したのがはじまりと言われ、今も大勢の湯治客が訪ねるこの温泉には、薬師如来が一羽の白鷺に化身し、飛騨川の河原の湧出地を知らせたという「白鷺伝説」も残っている。