

一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 75

2016
March



C O N T E N T S

新年の物流を語る会を開催	1
新年賀詞交歓会を開催	8
「論説」TPPとASEAN経済共同体	10
石川 幸一 亜細亜大学アジア研究所所長	
第8回物流連懇談会を開催	13
日本貨物鉄道(株) 田村社長を迎えて JR貨物の現状と将来について	
第14回グリーン物流パートナーシップ会議を開催	18
第2回物流業界研究セミナーを開催	20
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	22
佐川グローバルロジスティクス(株) 吉嶺 彩香さん	
ホームページに「会員企業をたずねる～女性の力、女性の声～」を新設 ...	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	



新年の物流を語る会を開催



第8回物流連懇談会を開催



第2回物流業界研究セミナーを開催

物流業界トップ9名が一堂に会し

新年の物流を語る会 を開催

毎年恒例となった物流連の「新年の物流を語る会」は物流業界トップ9名が一堂に会し、それぞれの立場で物流を取り巻く経済状況、今後の展望等について語っていただきました。



新年の物流を語る会
登壇者（発言順）

公益社団法人全日本トラック協会 副会長	齋藤 充 氏
日本貨物鉄道株式会社 代表取締役社長	田村 修二 氏
公益社団法人全国通運連盟 会長	川合 正矩 氏
日本内航海運組合総連合会 会長	小比加恒久 氏
一般社団法人日本長距離フェリー協会 会長	入谷 泰生 氏
全日本空輸株式会社 専務取締役	岡田 晃 氏
一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会 会長	伊藤 豊 氏
一般社団法人航空貨物運送協会 会長	”
一般社団法人日本倉庫協会 会長	安部 正一 氏
一般社団法人日本船主協会 会長	工藤 泰三 氏

司 会

一般社団法人日本物流団体連合会 理事長 与田 俊和

新年の物流を語る会 を開催

工藤泰三物流連会長の挨拶

■ 物流を取り巻く環境の変化

日本の物流業は製造業とリンクしており、製造業は急速にグローバル化しています。今後の日本の物流業発展のためには、事業の国際展開を加速化することが不可欠となります。一方、国内における労働力不足の状況は物流業界にとどまらず、少子高齢化を背景に今後ますます厳しくなっていくものと覚悟せねばなりません。人材確保と併せ、日々の業務効率化をより推進していく必要があります。

■ 人材育成・広報

「物流を等身大で見ていただきその重要性を認識していただく」活動として、大学寄附講座の継続開講に加え、学生を対象とした「第二回物流業界インターンシップ」、「第二回業界研究セミナー」を開催するなど、人材育成と広報活動の強化を継続いたしました。

■ 経営効率化

「社会インフラとしての物流機能強化」への取り組みとしては、昨年度より継続して検討を進めてきた、大規模建築物設計の際の物流への配慮について提言書を取りまとめ、国交省に提出いたしました。一方、「労働力不足」への対応の一環として、ユニットロード推進による輸送の効率化について検討を開始しております。

■ 国際業務

「国際的な課題への取り組み強化」については、海外物流戦略ワーキングチームにおいて平成27年度の政府間対話対象国(ラオス、カンボジア)に絞った検討を継続して行い、現地視察を通じた実態把握を官民連携で行ってまいりました。ASEAN経済共同体(AEC)構想が現実化していく過程で、多くの日系物流企業がアジア各地に事業展開しており、今後も、進出先における課題の解決に向け、官民連携して取り組んでいく所存であります。

■ 今後に向けて

我が国社会の急速な「少子高齢化」は、物流業界を含むすべての産業の根本的な問題となりつつあります。この不可避な全体環境を商慣習の見直し、業務の効率化等を念頭に置いたさまざまな対策により乗り越えていくためには、何が何でも生産性の向上に取り組まなければなりません。そのためには、優秀な人材を確保するとともに、事業者同士、あるいは、荷主等とも連携・協調して、労働生産性をあげることが大事になってくると考えます。



燃油価格の低下とドライバー不足

昨年は燃料価格の低下で経営の安定化が図られましたが、トラック運送業界では、ドライバーの確保がより大きな課題となっています。

このような中、トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会が中央および47都道府県のすべてに設置され、荷主の参画も得て、手待ち時間の解消や付帯業務の有償化の方策等を協議することとなりました。本年は、パイロット事業などより具体的な施策が実施される予定です。

一方、高卒新卒者の採用にとって大きな障害となっていた中型免許問題については、道路交通法の改正により準中型免許が創設されることになり、できるだけ早い時期の施行をお願いしているところです。

税制要望について

昨年末の税制予算要望の結果、高速道路料金の最大割引50%の継続問題は、ETC2.0の搭載を前提として1年間延長されました。また、平成28年度予算では、エネルギー対策特別会計のトラック関係予算が20億円上積みされ80億円となり、新たに総重量36トンの大型シャーシー等が補助されることになりました。

交通事故防止対策

昨年は死亡事故発生率の高い交差点の事故について重点的に取り組み、四半期ごとの交通事故と経営分析結果を速報するなど新たな情報提供を行いました。その結果、昨年の事業用トラックが第1当事者となる死亡事故件数は、「トラック事業における総合安全プラン2009」の取り組みを開始して以来、最少を記録しました。また、貨物自動車運送事業安全性評価事業、いわゆるGマークの制度は、認定事業者数が22,372業者となり、業界全体の安全への意識向上が図られてきています。

引越事業者優良認定制度

引越事業者優良認定制度については、今年度65の事業者を新たに認定し、総認定数は362業者、事業所数では1,846事業所となりました。

平成28年度5つの最重点課題

平成28年度については、最重点施策として以下5点掲げています。

1. 取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた施策の推進
2. 高速道路料金の引き下げ及び割引制度の充実
3. 参入基準の厳格化等規制緩和の見直し促進
4. 準中型免許の導入に伴う高卒新卒者の人材確保
5. 消費税の増税にかかわる円滑な転嫁促進、また労災事故防止、適正化事業の効果的な推進、原価管理の徹底等についても引き続き力を入れていきます。



営業力強化への取り組み

昨年3月のダイヤ改正で特に要望の強かった関東から九州向けの輸送力の増強や、東京～大阪間の新設列車等を立てました。また、マーケティングセンターという新組織をつくり、営業力の強化・営業社員の増員を図りました。モーダルシフトの流れもあり、コンテナが累計でも昨年比103%となり、月の売上高、各種指標でようやくリーマンショック前の数値に到達したと実感をしています。今後さらに効率的な仕組みを作り出し、コストダウンも着実に取り組んでまいります。

北海道新幹線の開業

JR貨物は青函トンネルで臨時を入れて51本の貨物列車を毎日運行しています。この3月には整備新幹線の函館開業があります。いわゆる三線軌条で

新年の物流を語る会 を開催

標準軌の新幹線と、狭軌の貨物列車が3本の線の1つを共用します。安全性を担保するため、最低2年間は新幹線は時速140kmで走行することになっておりますのでご安心ください。とにかく、人流と物流の共存共栄に頑張っていきたいと思います。

海上コンテナ輸送、冷凍コンテナ輸送への対応

海上コンテナ(背高コンテナ)がトンネルの高さ等の制限により東海道は運べない状態ですが、早期に低床貨車を開発し、東京-福岡間での運行につなげたいと考えています。また12フィートを中心に冷蔵冷凍コンテナの技術開発を早めていく考えです。

全国通運連盟会長 川合 正矩氏



鉄道コンテナお試し輸送キャンペーン

全国通運連盟では、新規荷主、貨物の開拓を目的に「鉄道コンテナお試し輸送キャンペーン」行っており、必要運行経費の8割助成をするということで取り組んでいます。今年度、トラック輸送からコンテナ輸送に変えたいというお客様が増えており、お客様の57%がそのまま継続して鉄道を使っているという実態にあります。

31フィートコンテナの導入助成

トラック輸送からのモーダルシフトが容易となる31フィート規格コンテナの導入促進を目的に、国庫補助の対象とならないコンテナや車両等の購入費用の助成を行っています。

輸送障害代行費用の助成、養生材の購入助成

輸送障害によりコンテナ列車が運休または大幅遅延した場合、ちゅうちょなく発駅からのトラック代替輸送を促すことを目的に、発生した追加的費用の3/10を助成し、輸送障害時の対応で鉄道離れが起

きないように対処しています。

また、荷物事故の防止を目的に養生資材購入費の助成にも取り組んでいます。

「労働力に対応した物流の在り方に関するシンポジウム」の開催

昨年度から「労働力に対応した物流の在り方に関するシンポジウム」を開催。物流現場における労働力の確保、省労働力型物流の実現可能性等について各界のパネリストによる労働力不足時代の物流のあり方を議論していただき、物流の一層の効率化、施策の具体化に向けた検討を進めていきたいと考えます。

以上に加え、鉄道コンテナ輸送の認知度向上を最重要課題と位置付け、広報活動にも積極的に取り組んでいきたいと考えます。

日本内航海運組合総連合会会長 小比加 恒久氏



直近の荷動き

一昨年4月に消費税が引き上げられて以降、荷動きが反転のきっかけをつかめないまま低調に推移しています。輸送量調査によれば、昨年の輸送量は、油送船が前年同期並み、貨物船は前年同期の96%にとどまりました。

さらに、中国経済の減速から株式市場が世界的に大きく値を下げ、原油価格も安値水準になっています。内航海運にとって燃料価格が下がるのは好ましいのですが、原油価格の極端な下落が世界経済に混乱を生じているというような現状では困ります。また、経済面以外でも、北朝鮮、ISIL、欧州の難民等世界情勢が混沌の度を増しています。

船員の高齢化への対策

55歳以上の船員が全体の4割を占めていますが、

この課題の解決に向けて、昨年から一般社会人等の船員未経験者を対象とした6級海技士（機関）養成の講習が開始されるなど、若年船員の確保と育成に向けた対策を進めています。

船舶の高齢化への対策

7割の船舶が船齢14年以上です。代替建造が進むためには、船舶の特別償却制度、中小企業投資促進税制、船舶の買い替え特例などの租税特別措置の存続が今年の大きなテーマです。

カボタージュ制度の維持

国の安全保障や物流インフラとしての内航海運を維持するためにも、カボタージュ制度維持の必要性が広く理解されるよう広報活動にも力を入れています。

内航ビジョン策定に向けて

国土交通省では昨年11月から新たな内航海運ビジョン策定に向けての準備作業に着手されました。内航総連としても全面的に協力していきたいと考えております。

日本長距離フェリー協会会長 入谷 泰生氏



直近の動向

～モダルシフト、燃油価格の低下～

昨年は概して気候が安定し、各社ともほぼ予定の航海数が実現できました。旅行需要は旺盛でしたが、消費税の反動がまだ残っており、物流は低調に推移しました。ただし、トラック事業者の安全規制強化、トラックドライバー不足が顕著になってきて、長距離フェリーの利用というモダルシフトの動きが見直されてきています。また、原油価格が大幅に下がり、業界全体の経営環境に寄与しています。

新造船導入と就航

昨年から海運各社において新造船導入が続き、今年中に九州航路で8隻の新造船が就航します。また、新造船は大幅な省エネ化を図り、運行効率や積載効率も改善しています。航路によっては輸送能力に限界があったところもかなり改善されています。

地球環境にやさしいフェリー

エコシップマーク認定制度もかなり浸透し、参加企業も年々増えています。地球環境に優しい海上輸送を消費者のレベルまで認識していただくよう努力をしております。

安全、安心な高品質サービスを目指して

安全は最高のサービスであり、経営の根幹です。安全を最大限に確保して、高品質な輸送サービスに努めてまいります。

全日本空輸専務取締役 岡田 晃氏



貨物動向

昨年は北米の港湾争議があり、まさに数年来の特需となりました。しかし、少しずつ落ち着きははじめ、4月以降、6月を除いて前年を割る状況でした。後半さらにマーケットは低迷しました。2016年は中国マーケットの停滞等もあり厳しいスタートですが、最初は我慢で後半がよくなる右肩上がりの経済を期待しています。

原油安の影響

通常原油安はコスト低下につながりプラスに働くが、昨年の暮れには燃料サーチャージも大幅に下落し、ほとんどないに等しい状況です。

サーチャージが非常に高いときには、いかにトータルコストを下げるか運賃部分でお客様に協力し

新年の物流を語る会を開催

てきましたが、現在は逆にこちらが運賃面で厳しい状況にあり、お客様に協力をお願い、ご理解をいただければと考えています。

首都圏空港の拡張

羽田空港は昨年再拡張を開始し5年目となり、貨物の取扱量も2011年のほぼ2.5倍ということになっております。今後、首都圏では2020年に向けて羽田空港、成田空港の発着枠の拡大等が計画されており、貨物施設の充実等も期待されます。

農水産品の輸出拡大

政府の農林水産業地域活性創造本部により「輸出力強化ワーキング」が設置され、農水産物の輸出の拡大への官民の協調体制を確立する上で、物流も大きな役割を担うことになります。安全・安心で信頼できる日本の食材をアジアへどんどん運べるような1年にしていきたいと思えます。

e-AWBの導入推進

旅客ではeチケット等、電子化・ペーパーレス化が進んでいますが、航空貨物分野でもe-AWBの導入を推進し、システム化により効率化を図り、サービス向上に努めてまいります。

国際フレイトフォワーダーズ協会会長
航空貨物運送協会会長

伊藤 豊氏



JIFFA / 国際複合輸送貨物の動向

世界経済は、増加傾向のテロ、中東におけるイスラム関係諸国の対立など、大変不安定な状況です。また、株安、原油安が継続し、中国のみならずアジアや新興国における減速感も当面の懸念材料です。日本発着の国際複合輸送貨物の取扱重量実績も、昨年夏まではある程度順調に推移しましたが、夏以

降、前年度実績を下回る厳しい状況になっています。しかしながら、アジア地域においては、TPPの合意、ASEAN経済共同体による域内貿易の拡大は、プラス材料ということで期待しています。

JIFFA / グローバル対応人材の育成

今後ますます高度化、多様化するグローバルビジネスのニーズに対応できる人材の育成を図るべく、各種講習・研修内容を充実させたいと考えています。

JAFA / 航空貨物の動向

昨年は年初から4月ごろまで、米国西海岸における港湾混雑により、日本からの輸出貨物は航空機へシフトし、大きく数量を伸ばしました。夏場から中国、新興国における経済減速等により輸出航空貨物の取扱数量は前年度比マイナスという厳しい状況が続きました。今年も前半はこの傾向が継続するように思われます。一方、円安の定着により、一部メーカーの日本回帰、eコマースの増加、農水産品等の輸出入の増加はフォワーダーにとって大きなチャンスであると捉えております。

JAFA / 安全確保と人材育成

航空貨物業界においては、国際情勢を反映し、テロ対策が以前にも増して身近な重大案件となっています。JAFAにおいても、航空保安教育訓練支援機関として一層の取り組み強化を推進します。また、航空輸送の安全を確保し、業界の健全な発展を実現するためにさまざまな教育訓練を充実させてまいります。

日本倉庫協会会長 安部 正一氏

倉庫業界における貨物の動向

昨年半ばまでは前年を上回る高い水準で推移していた保管残高が、後半にかけては少し落ち着き、年間を通して入・出庫高とも低調となり、総じてにぶい荷動きの状態となっています。

物流総合効率化法への対応

従来から物効法には、災害対策等の認定を受けた倉庫については割増償却及び固定資産税等の課税標準の特例が受けられる税制支援措置があり、平成28年度の税制改正においても同様の税制が平成30年3月末まで受けられることとなります。今回の物



効法改正では、従来の災害対策を残した上で、さらにトラック運転手不足に対応した輸送フローの効率化に資する倉庫施設が認定の対象となります。当協会では、引き続き会員の認定取得を支援し、物流に対する社会的要請に広く応えていく所存です。

教育研修事業

本年度は新たに日倉協セミナーを開始しました。このセミナーは、各地区協会の要望に合わせたテーマ・講師を準備し、各地区で開催します。開催要望も多く大変好評を博しています。今後も開催を継続します。

さらに、昨年末からは新たに当協会のウェブサイトで会員限定のオンデマンド視聴研修を開始しました。第一弾として「初任者向けの倉庫業法の基本解説」をリリースしましたが、今後もコンテンツを拡充していく予定です。

社会貢献活動

災害発生時の支援物資物流に関する各地区倉庫協会と当該自治体間の協定への支援、CO₂削減のための低炭素化社会実行計画の推進等も気持ちを新たに取り組んでまいります。我々倉庫業界は協会活動を通じ、倉庫業の公共性をあらためて意識し、社会に貢献できるよう努めてまいります。

日本船主協会会長 **工藤 泰三氏**

景気動向と海運市況

中国をはじめ多くの新興国では景気の減速感が鮮明になりました。海運市況においても、円安の進展や、燃料油価格の下落という追い風はあったものの、新興国の減速の影響を大きく受けドライバルク



船市況は極端に低迷し、コンテナ船も欧州航路等で荷動きが落ち込むなど、総じて厳しい環境となりました。

海運の国際競争力強化に向けて ～「新外航海運政策」の早期実現に向けた提言～

このような厳しい国際競争の中でも日本の船社は日本経済の基本的なインフラとしての使命を果たすため、海運産業が我が国にもたらす利益やマーケットの特性、諸外国の海運政策などを踏まえ、我が国外航海運産業および日本商船隊の国際競争力の強化を国家戦略の最重要項目の一つとし、具体的な政策を検討すべきとの提言を取りまとめました。

特例措置、税制等の維持・改善

今年度末に期限を迎える「国際船舶に係る登録免許税の特例措置」の改善・延長も認められました。2016年度末には「船舶の特別償却制度」「船舶の買換特例」、2017年度末には「トン数標準税制」も期限を迎えますが、海運にとって極めて重要な税制です。本年はその維持・改善実現を強く訴えてまいります。

環境問題への取り組み

地球温暖化やバラスト水管理に対する取り組み、SO_xやNO_x、シップリサイクルなど様々な環境問題への的確な対応が求められています。地球温暖化防止対策については、昨年12月のCOP21において、GHG削減に取り組む新たな法的枠組みである「パリ協定」が採択されました。今後はIMOでの検討が加速されるものと思われます。国際的なルールが構築されるよう、引き続き積極的にサポートしていく所存です。



新年賀詞交歓会

日本物流団体連合会は、1月27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、石井啓一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まりいただきました。



挨拶する工藤会長



挨拶する石井国土交通大臣



田村副会長の音頭で乾杯する皆さん

を開催

新年賀詞交歓会の冒頭、主催者代表として挨拶に立った工藤泰三会長は、「今後の物流業の発展のためには、事業の国際展開を加速することが不可欠となる。一方、少子高齢化時代に向けて、生産性向上に取り組まなければならない。これは一社でできるものではなく、事業者同士や、荷主とのパートナーシップなどが必要。ポジティブな考えに立ち、労働生産性を上げることによって、優秀な人材を集めることが重要となる。今後も皆さんのご支援とご協力をお願いしたい」と述べました。

引き続き、来賓として出席された石井啓一国土交

通大臣が、「今後の労働力確保のために、国交省では本年を『生産性革命元年』と位置付け、さまざまな施策に取り組んでいく。物流連では、先ごろ、学生向けのセミナーで800名もの学生を集めたのは素晴らしいこと。今後も物流連のさまざまな取り組みと連携させながら物流政策を進めたい」と挨拶されました。

その後、田村修二副会長（JR貨物代表取締役社長）の音頭で乾杯し、懇談に入りました。

会場には約300名が来場。また、国会開催中にもかかわらず多数の国会議員の出席があり、盛況な会となりました



懇親会には陸・海・空の各界リーダーをはじめ政界からも多数が出席



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。

石川 幸一

亜細亜大学 アジア研究所所長

TPPとASEAN 経済共同体

2015年はアジアの経済統合の歴史で文字通り画期的な年となった。10月5日に2010年3月から交渉を行ってきた環太平洋経済連携協定 (TPP) が大筋合意に達し、12月31日には2003年に創設を決めたASEAN経済共同体 (AEC) が実現したのである。TPPとAECは直接には関連していないが、TPPにはASEANから4カ国が参加しており、ASEANの経済統合にも影響を与えることは確実である。本稿では、TPPの合意内容とその意義、次にAECで何が実現し何が課題かを論じた上でTPPのASEANへの影響を検討している。

1. TPP大筋合意の内容と意義

日本を除き高い自由化を実現

TPPは高い自由化率と新しいルール創りを目標として交渉を行ってきた。大筋合意した自由化率 (関税撤廃品目の割合) は品目ベースで99.3%、貿易額ベースで99.5%となる。品目ベースでは自由化率100%の国が8カ国あり、99%が3カ国あるが、日本は最も低く95%である。日本を除いて高いレベルの自由化という目標は実現できたといえる。日本は、工業製品は100%自由化したが、農林水産品の自由化率は81%と低かった (他の11カ国の平均は98.5%)。

表 TPPの自由化率 (関税撤廃率)

	品目数ベース	貿易額ベース
日本	95%	95%
米国	100%	100%
カナダ	99%	100%
豪州	100%	100%
ニュージーランド	100%	100%
シンガポール	100%	100%
メキシコ	99%	99%
チリ	100%	100%
ペルー	99%	100%
マレーシア	100%	100%
ベトナム	100%	100%
ブルネイ	100%	100%

(出所) 内閣官房TPP政府対策本部「TPPにおける関税交渉の結果」

日本の自由化率が低いのは、聖域といわれた5品目 (コメ、小麦・大麦、乳製品、牛肉・豚肉、甘味資源作物) の関税および現行輸入制度が概ね維持されたためである。ただし、その代償として米国の自動車関税は乗用車25年、トラック30年という超長期関税撤廃期間となった。

日本以外の11カ国の関税の99%が最終的に撤廃されることから日本からの輸出促進が期待できる。たとえば、米国の自動車部品は品目数87.4%、輸出額81.3%の関税が撤廃される。農水産品 (食品を含む) の日本以外の11カ国の関税撤廃率は、最終的に98.5% (平均) となる。日本の農林水産品、食品の輸出の強力な追い風となる。この機会を利用して攻め (輸出) を強化すべきである。

新たなルールに合意

ルールの分野では、WTOやFTAで対象としていなかった新しいルールや従来のルールに新たな規定を加えるなどルールづくりという目標を実現した。全く新たなルールは国有企業についての規定である。知的財産、電子商取引、労働、環境などでは新たなルールが盛り込まれている。他のFTAではすでに採用されているが、日本やアジアの国には新たなルールとなったものも多い。

国有企業についての規定は、他のFTAにみられない新たな、そして重要な規定である。これは米国の産業界からの「(民間企業と国有企業の) 対等な競争条件」の実現という強い要望に応えたものである。具体的には、国有企業とTPP加盟国企業の無差別待遇、国有企業への非商業的な援助の規制などが規定されている。ただし、特定の国有企業を除外することが認められ、日本を含め各国が地方政府の国有企業を適用除外にしている。

政府調達では、マレーシアが初めて政府調達を外国 (TPP加盟国) 企業に開放したことが注目される。マレーシアはマレー人優遇政策を国策として実施してきており、政府調達でもマレー人企業

を優遇していた。そのため、WTOの政府調達協定に参加せずFTAでも政府調達を含めてこなかった。TPPによる政府調達の開放は歴史的転換といえる。ただし、マレー人企業については例外措置を認めている。

妥協の産物

大筋合意は各国の主張を取り入れたバランスの取れた内容になっており、妥協の産物でといえる。米国が交渉を主導し強硬な主張を行っていたが、最終的に妥協を行ったことにより合意が可能になった。たとえば、バイオ製剤のデータ保存期間は米国主張の12年と豪州などの主張する5年の間の8年となった。国有企業への政府の支援は規制されるが除外が認められ、衣類の原産地規則のヤーンフォワード(TPP参加国の糸による生地の使用を条件とする)についても例外が認められた。各国の主張への配慮を行なった結果、途上国のTPP参加のハードルは従来考えられていたレベルよりも相当低くなった。TPP参加国は確実に増加するだろうし、中国のTPP参加も可能性が高くなったといえる。

2. ASEAN経済共同体の創設と課題

外国投資誘致が目的

ASEANは、2015年11月22日にマレーシアの首都クアラルンプールで開催された第27回首脳会議で2015年12月31日にASEAN経済共同体(AEC)を創設することを宣言した。AECは、AFTA(ASEAN自由貿易地域)に続く経済統合として2003年の首脳会議で創設が決まっている。提案したのはシンガポールであり、その狙いは21世紀に入り中国とインドが外国投資先として台頭する中でASEANへの外国投資を誘致することだった。関税を5%以下に削減したAFTAに続いて、関税撤廃、サービス貿易自由化、投資自由化などを目標としている。

AECの目指す統合を具体的に示したのは、2007年に発表されたAECブループリントである。ブループリントによると、AECの4大目標は、①単一の市場と生産基地(市場統合)、②競争力のある地域(輸送・エネルギーインフラ整備、競争政策など)、③公平な経済発展(格差是正と中小企業)、④グローバルな経済への統合(域外とのFTA)である。最も重要なのは「単一の市場と生産基地」であり、物の貿易に加え、サービス貿易、投資、熟練労働者の移動の自由化など「統合の深化」を目指している。

AECはどこまで進んだのか

AEC実現への行動計画の2015年10月時点の実施率を92.7%と発表された。12月末の創設時では目標の100%は実現していない。それでは、AECはどこまで実現したのだろうか。

最も重要な関税撤廃は実現が確実である。ASEAN6(インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ブルネイ)は2010年1月にほぼ全ての関税を撤廃した。

CLMV(カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム)は、2015年1月に約93%の関税を撤廃を目標としており、残りの7%を2018年1月に撤廃する。2018年には自由化率99%の世界でも非常に自由化レベルの高い自由貿易地域(FTA)がASEANで実現することになる。

遅れているのは非関税障壁の撤廃である。代表的な非関税障壁は工業製品や食品の基準・規格であり、健康や環境の保護のために必要と認められるものも多く、撤廃は先進国でも難しい。非関税障壁撤廃には、基準・規格を各国がお互いに認める相互承認が効果的であるが、実現には時間を要するからだ。

サービス貿易は全分野の自由化を目標としているが、交渉は遅れ気味であり、2015年末時点では、自由化されない分野が残される。銀行やコンビニの海外進出などサービス分野の投資(サービス貿易の第3モードと呼ばれる)は、外資100%出資ではなく外資出資比率70%が目標である。金融サービス自由化の目標は2015年ではなく2020年となっている。人の自由な移動は熟練労働者が対象であり単純労働者は対象外となっている。

このように、域内関税撤廃と対外FTAを除くと目標を100%実現することは不可能だ。非関税障壁撤廃、サービス貿易自由化やインフラ建設などは2016年以降も継続される。その意味で2015年末のASEAN経済共同体の創設は「通過点」であり、ASEANは2025年を目標年次とするAEC2025計画に従い、引き続き自由化の努力を継続している。

重要な輸送面の協力

市場統合以外で重要なのは輸送面の協力である。物品の自由・円滑な移動には、関税の撤廃に加え、輸送インフラの整備が必要であるからだ。輸送の統合・協力などについては、2010年にASEAN連結性マスタープラン(MPAC)が発表されている。MPACは、①物的連結性、②制度的連結性、③人と人の連結性の3つの連結性を掲げ19のプロジェクトを提示している。

物的連結性はハード・インフラの建設・整備で

ある。陸上交通については、ASEAN高速道路網(AHN)とシンガポール昆明鉄道(SKRL)が2大プロジェクトである。道路、鉄道ともラオス、ミャンマー、カンボジアの未接続部分の建設や補修が課題である。制度的連結性は、協定などの整備・締結を行うものであり、輸送では複数の国境を越えてスムーズに貨物輸送を行う越境交通の円滑化を目標としている。円滑な越境交通の実現のためには越境道路と越境地点、運送車両の種類と台数、検疫など多くの事項と手続きなどを関連する国の間で決めねばならない。そのための協定である輸送円滑化に関する3つの枠組み協定、「通過貨物円滑化枠組み協定」、「複合一貫輸送枠組み協定」、「国家間の輸送円滑化枠組み協定」の締結・発効が課題である。

3. ASEANへのTPPの影響

TPP参加国は増加する見込み

TPPにはASEANから4カ国(シンガポール、ブルネイ、ベトナム、マレーシア)が参加している。今後、ASEANからTPPへの参加は増加する見込みだ。すでに、インドネシアとフィリピンが関心を表明したし、タイは前政権時代に関心を表明している。

ASEAN各国がTPPに参加を希望するのは、TPPは米国とのFTAを意味するからだ。中国がASEANの最大の貿易相手国とはいえ、米国はASEANにとり依然として重要な市場(ASEAN域内を除き3位)である。TPP合意前に米国とFTAを結んでいたのはシンガポールだけだったが、TPPによりブルネイ、ベトナム、マレーシアが米国とFTAを結ぶことになった。マレーシアとタイはTPP交渉開始前に米国とFTA交渉を行っていたが中断していた。米国市場へのアクセスでTPP参加国に対する不利を是正するにはTPP参加が唯一の選択肢である。TPPを利用して無税で米国への輸出が可能になることにより、外国投資が増加することも期待できる。たとえば、ベトナムにはTPP合意前から繊維の投資が急増している。

インドネシア、フィリピン、タイがTPPに参加すれば、ASEANの主要国はすべてTPP参加国になる。韓国も参加の意思を表明しており、ASEAN主要国と韓国の参加は中国のTPP参加を促すだろう。

AECの自由化を促進

TPPはAECの自由化を超えた自由化を実現している。たとえば、AECは政府調達を開放を対象としていない。ASEANで政府調達を開放しているのは、WTOの政府調達協定に参加しているシンガポールのみである。しかし、TPPでは政府調達は重要な交渉分野であり、大筋合意の結果、WTOの政府調達協定に参加していないベトナム、マレーシア、ブルネイの政府調達が開放されることになったのである。その結果、これらの国はASEAN加盟国に開放していない政府調達をASEAN域外のTPP参加国に開放することになった。ASEAN以外の国に恩恵を与え、ASEANには与えないことになるため、ASEANの政府調達の開放が課題となることは避けられないであろう。詳細は不明だが、サービス貿易の自由化などこうした状況が生じることも考えられ、TPPがAECの自由化を推進する可能性がある。

TPPは、日本とASEANのFTAの自由化を超える自由化を実現している。そのため、ASEANでの日本企業のビジネス機会を拡大する効果がある。たとえば、日本とベトナムのFTAで例外となっていたベトナムの3000cc超の乗用車の高率関税(関税率77%、80%)が10年で撤廃されることになった。米、牛肉、果物、醤油、日本酒などの関税も段階的に撤廃され、日本食が人気なマレーシアやベトナムなどの国への輸出の追い風になるだろう。

サービス貿易でも自由化の範囲が拡大した。ベトナムでは、日本の小売業の進出の障害となっていた経済需要テスト(出店審査制度)が発効後5年の猶予期間を経て撤廃される。マレーシアでは、コンビニへの外資出資が禁止されていたが30%まで出資できるように緩和された。マレーシアでは、外国銀行の支店数の上限拡大(8→16)、②外国銀行の店舗以外の新規ATM設置制限の原則撤廃など金融自由化も行われた。投資では、投資家対国家の紛争解決(ISDS)が規定され、EPAで対象となっていなかった分野に加え、インフラ輸出契約も対象になったことも日本企業の投資保護の拡充となる。前述のようにベトナムやマレーシアの政府調達に参加することが可能になったことも大きい。政府調達はGDPの1割といわれる規模だからだ。

i 贈与や商業ベースよりも有利な条件での貸付などと例示されている。

JR貨物の現状と将来について



昨年11月26日、東京都千代田区の法曹会館「高砂の間」において、第8回「物流連懇談会」を開催しました。この懇談会は、物流連会員への情報提供、会員相互の情報交換・交流を目的として続けているものです。

今回は、日本貨物鉄道株式会社代表取締役社長の田村修二氏を講師に迎え、「JR貨物の現状と将来について」と題した講演を実施。田村氏は、JR貨物の現状と課題、将来への展望等について解説されました。

今号では、この講演の要約を紹介します。

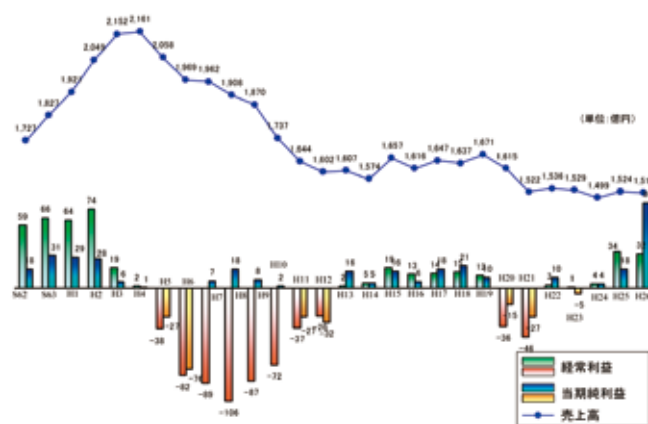
1. JR貨物の現状

本日は当社の現状および将来についてご紹介します。

昭和62年に国鉄が改革され、旅客は地域分割された一方、JR貨物は全国ネットワークの貨物機能を抜き出したような形になりました。資本金は190億円、株式会社ですけれども、実質は国が株主であり、鉄道・運輸機構が株を100%保有しています。

日本の鉄道約20,000kmと言われている中で、JR貨物は約8,000kmのネットワークを持っています。列車キロは193,000kmで、毎日地球を5周弱しているわけです。社員数は5,700人ほどになっています。売り上げ規模は単体で約1,500億円、経常利益は32億円、輸送量が3,000万トン、そのうちコンテナが2,000万トン強で、車扱は石油がほとんどです(870万トン)。

売上高と利益の推移



売上高と利益の推移ですが、会社発足以来最初の黒字はやはりバブル期です。一挙に黒字が出ましたが、バブルがはじけた後、売上高は急速に下がりました。合理化等に取り組みコストを下げ、最近少し

JR貨物の現状と将来について

ずつ回復しているというのが、売上高、利益から見た会社の姿です。

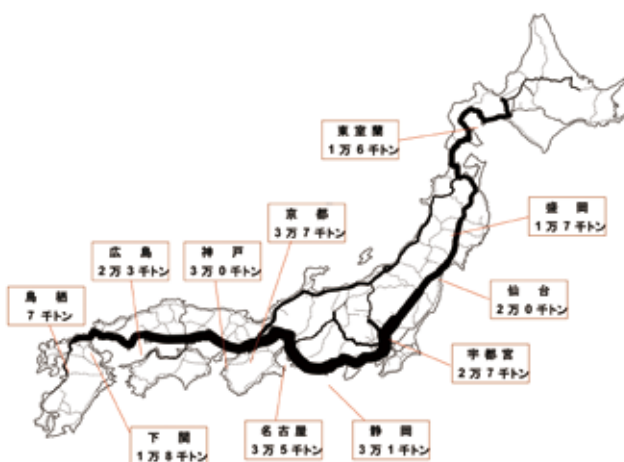
2. 鉄道貨物輸送の輸送力

鉄道貨物輸送の機関特性ですが、船、トラック、飛行機と比較して、中長距離に強いということ、大量に運べるということ、定時性もあるということが挙げられます。地球を毎日約5周している中、30分以上遅れた場合は定時性がないと判定され、平成25年度の定時運行率は92%程度です。また、営業用トラックと比べてCO₂排出量は9分の1程度です。輸送能力では、1編成26両というのがマックスで、荷物の量で言えば650トン、10トントラック65台分相当の輸送能力があります。

モーダルシフトを進める際に、JR貨物は旅客から線路を借りているから、供給力はもういっぱい、いっぱいだろうと思われることが多いのですが、結論から言えば、コンテナを2,200万トン程度走らせており、積載効率は平日で8割、土日はまだ5割台で、臨時貨物列車を走らせることもできますし、キャパは3,000万トンぐらいまで上げられると思います。26両編成で積荷650トンがマックスと言いましたが、東海道は50本中まだ40数本しか走らせていません。時間帯にもよりますが、その程度の供給力はまだ用意できるだろうということです。

輸送力を増強するという意味では、日本は架線が張られていて、アメリカのように上下二段に積むダブルスタックという方法は採れませんので、長さを伸ばすという手法で生産性を向上させています。

断面輸送量 (平成26年度 平日平均)



鉄道貨物輸送の断面輸送量ですが、やはり東海道のラインがものすごく太く、名古屋の断面で毎日約35,000トン、10トン車にすると3,500台が動いています。札幌から福岡もかなり太いラインです。日本海縦貫があって、一部の石油等が内陸に入っているのが、当社のネットワークの実態です。

積載率は年度を重ねるごとに上がって、最近は平日で80%を超えています。12月になると85%ぐらいまでいくかもしれません。その際は臨時貨物列車を走らせて供給力を増やしています。

長距離ではそれなりのシェアを持っていて、1,001キロ以上でのシェアは41%程度です。近距離は当然トラックの世界ですが、中距離帯の401～600kmでは、我々が活躍する余地がまだあるだろうと考えており、さまざまな工夫をしてお役に立ちたいと思っています。

3. 多種多様な輸送に対応

JR貨物が全国に運んでいる物資 (平成26年度)



コンテナの中身は紙・パルプが330万トン程度、食料工業品330万トン程度、宅配は1割ぐらいで約230万トンです。農産物が1割、化学工業品と化学薬品を足すと1.5割程度です。

車扱は石油がほとんどで、内陸に共同配送基地があります。内陸は雪が降って道路は凍ること等がありますが、鉄道の安定輸送に信頼いただき、長野は8割強、群馬は9割程度の仕事を任されています。

これはトピックになりますが、東日本大震災で仙台精油所が完全に使えなくなり、東北線も不通に

なったときに、関東から盛岡へ、新潟から郡山へ、石油列車を走らせました。生活を支える石油がないことが大問題になったのです。政府からの要請も受け、急遽各所から機関車を集め、J R 東日本のバックアップをいただきながら運びました。

農産物について、北海道を例にとると、たまねぎは出荷量の7割近くが、馬鈴薯は4割程度が鉄道で運ばれています。青函トンネルができてから、北見地区まで一挙に鉄道利用が拡大しました。

その他産業廃棄物や一般生活廃棄物についてもご利用いただいております、各駅で取り扱いできる仕組みにしています。

「クリーン川崎号」という先駆的取り組みでは、川崎市が臨海部に大処理場をつくられて、川崎市の北部から一般ゴミ、粗大ゴミ、さらにはさまざまな種類のゴミの専用列車をつくっています。これが一つのモデルとなり、今ではセメント工場の材料になったりする廃棄物をコンテナで運ぶ取り組みを、各地で展開しています。

また、東京都が東日本大震災によるがれきの広域処理の受け入れを表明しましたので、廃棄物のノウハウを生かし、我々も輸送主体としてがれき処理に参加しました。

4. 買い切り列車のメリット

モーダルシフトの本格的始動 (列車単位での買い切り列車)



モーダルシフトとして、列車単位、往復でお買い上げいただくと、極めてWin-Winの状態になるこ

とができます。現在、CO₂問題など環境意識、ドライバー不足や労働時間規制、交通混雑の問題により、多くの企業に鉄道を使っていただいております。

佐川急便さんに「スーパーレールカーゴ」をお買い上げいただいて、もう16年ぐらいいになりますが、これは寝台特急と同じ構造の台車を使っており、加減速がとても早いものです。100トンの機関車がゆっくり引っ張るのではなくて、動力を分散しているので、一気に加減速できる宅配便専用列車です。

ほかにも、福山レールエクスプレス、トヨタロングパスエクスプレス号といった買い切り列車を運行しています。

以上は1社の買い切りですが、発想が全く異なるものにイオン鉄道輸送研究会専用列車があります。イオンさんが調達される各会社が集まり、なおかつ我々が走らせない日曜日に東京・大阪往復でお使いいただく、極めて面白い事例です。調達側の力が強くなって開いた勉強会の集大成として、こうした列車を作ったのです。お盆前や暮れの商戦期をはじめさまざまな時期に使われており、参加企業もどんどん増えてきています。発想としても面白いもので、共同化する、物が動いていない日曜日を使っておいただく、しかも完全に100%お使いいただくという取り組みです。これに類似するようなもので、同業種会社同士で往復別々に使うとか、異業種で往復を使うとか、さまざまな取り組みを進めており、このような形がどんどん広がっていけばいいと思っています。

5. 新商品への取り組み

物流のグローバル化が進んでいますが、国際物流は我々の手があまり出ていない、極めて不得手な分野です。国鉄時代は韓国との間のみ行っていましたが、今は中国との間で航路をどんどん広げています。ただし、扱っている数量は2万TEUと微々たるものです。これについては、飛行機よりも安く、船よりも速く、値段もお手頃といったコンセプトで売り出し、開拓をしているところです。

新たな商品としては低床貨車の導入についてです。日本は狭軌鉄道で、トンネルの高さが限られているため、ハイキューブコンテナは東海道、山陽では無理ですし、本州北向きは行けても北海道に入

JR貨物の現状と将来について

るとトンネルでつかえてしまいます。そこで、ハイキューブの海上コンテナを運ぶために、来年夏頃から、高さ1mのスタンダードな貨車より下げた、70cmの低床貨車の試験輸送をする予定です。

そのほか、クール、低温の需要が大変多いため、当社もそれなりの品ぞろえをしています。プラス20度からマイナス25度までで、UR(断熱冷蔵コンテナ)、もう少し感度の高いSUPER UR、蓄冷式のリーファーコンテナ、エンジン式のコンテナなどがあります。ただし、リーファーコンテナは10数個と極めて少ないです。収支面では往復でお客様を誘致することが大切ですから、いろいろお知恵を借りながら、拡大していければと思っています。

6.諸問題への対応

駅での作業には時間が掛かります。これをもっとスピーディーにできないかというのが課題の一つです。また、当社所有の古い機関車、貨車の高性能化、安全輸送あるいは安定輸送の確立、代替手段の構築といったことも課題となっています。

駅の効率化についてですが、到着した貨物列車を荷役線に持っていくのに、ターミナル最終端の駅では20～30分かかっています。中間駅では、旅客のホームと同じように、着いたらフォークリフトで積み下ろしをして歯抜けのところを補充するという、着発線荷役方式を今進めているところです。これが拡大すれば、地方中核都市を含む高速ネットワークを張り巡らせることが可能となります。

7.東京貨物ターミナルの新たな活用計画

東京貨物ターミナルという一番大きな駅に、10万平米以上の活用可能な土地があります。平成33年までに、ここに汎用性のあるマルチ型複合施設をつくりたいと考えています。これまで当社は1対1のBTS(Build To Suit)という方法をとってきましたけれども、新施設はマルチでさまざまな形に対応できます。eコマースの発達などさまざまなことが起こりうるのに対応できるように、冷蔵・冷凍機能を持ち、港や空港に近く、なおかつインターチェンジに

東京貨物ターミナル 高度利用化プロジェクト



も非常に近い都心にあるこの施設をフラッグシップにします。このマルチ型複合施設とコンテナ輸送ネットワークを組み合わせ、さまざまな顧客ニーズの対応を拡大していけば、会社の将来も変わってくるだろうと考えています。

8.代替輸送の構築

昨年、台風による土砂崩れで東海道線が10日間寸断されて大変ご迷惑をお掛けしました。迂回ルートで鉄道を通す仕組みと、トラック利用運送業者にご協力いただき、静岡、西浜松まで使ったりしたのですが、残念ながら平常時の2割程度しかできませんでした。ITの設置が遅かったことや、駅のスペースが少なかったことなど、さまざまな反省があります。鉄道による迂回ルートはどういう形でできるか、東海道あるいは山陽の主要区間が使えなくなった場合のシミュレーションを行い、4割程度までは回復できるように取り組んでいます。機関車の乗入区間が機種によって違うなどさまざまな制限がありますので、シミュレーションに基づいて乗務員を訓練するなど、可能な限りどこまでできるかについて勉強しているところです。国交省にもご報告しながら、非常時に対応できるよう、着実に取り組んでいます。

危機管理についてはGPSを使い、コンテナや貨車にもIDタグを付けるほか、利用運送事業者のトラックにも付けていただいて、フォークリフトでそれを読み取るという仕組みを作り上げています。どこの

場所にどのコンテナがあって、何か起こったときにどう対応するかということを知らせる仕組みを着実に構築しているところです。

9. 新型機関車の導入

入換のハイブリッドの機関車HD300は、いわゆる技術革新をした機関車です。運転手に聞きますと、ほとんど音がなく、びっくりするくらい静かなので警報器を付けてくれという話があるほどです。

EH800型の機関車は、北海道新幹線が開業する来年3月から青函トンネルを走り始めます。在来線の電圧が20,000ボルトに対し新幹線は25,000ボルトですから、トンネル区間を走るために25,000ボルトに対応する機関車を20両つくりました。これがなければ北海道の物流が途絶えてしまうので、運行開始に支障のないよう、現在乗務員を訓練しているところです。

青函共用走行について



青函トンネルについては、貨物列車は相変わらず1,067mmの狭軌鉄道で、新幹線は1,435mm標準軌で走るので、線路が3本になるわけです。1本の線は新幹線も貨物列車も使い、中の線は貨物列車が使います。高速鉄道ではこのような仕組みは初めてです。先ほど申し上げたように電圧も違っていますので、その中に入っていく貨物がいかに共存していくかといった技術面の問題もありますが、安全のためのATS(オートトレインストップ)装置など、デジタル化やグレードアップした仕組みを構築しています。

北海道の物流を担う我々としては、人流も物流も同じ立場で共存共栄したいと思っています。福知山線の事故がありましたので、本来新幹線は主たる区間を時速200km以上で走るという定義なのですが、当面、最低2年間は140kmで走り、2年後に安全が確認された上で1本は260km目指したいという案があります。現在、さまざまな形で検証しているところですので、当面は全く心配ありません。

10. 消費者へのアピール

一般消費者に全然顔が見えていなかった物流ですが、東日本大震災をきっかけに知られ始めました。石油列車がよくテレビに出たため、貨物会社というものがあつたことを家庭の皆さんにもわかっていただけましたし、入社志望の学生さんのほとんどが知るようになりました。エコレールマークは、消費者にどう顔を見せるか、物流の地位を高めることにも役立つのではないかという目的で作ったもので、鉄道貨物協会に広めていただいています。

11. 関連事業について

鉄道以外の話に触れますと、関連事業で300億円レベルの売り上げがあります。物流関係の施設や商業施設のビルも持っていますが、こういった輸送以外の物流機能を拡大していくことが、当社の将来において大きな柱になります。

土地活用として鉄道輸送を補完する倉庫など物流関係を主体にやっています。立地によっては大きな商業施設としてお使いいただいたり、分譲マンション・賃貸マンションをつくったりしています。

最後に、当社はグループ会社を40社ほど保有しており、倉庫、利用運送、臨海鉄道のグループなどさまざまな機能を持っています。会社再編に手を付けていますが、グループ会社のノウハウも蓄積しながら、新たな機能をプラスアルファして、J R 貨物グループとしての将来性を高めていきたいと考えています。



グリーン物流パートナーシップ会議 を開催

国土交通省、経済産業省、(公社)日本ロジスティクスシステム協会、および日本物流団体連合会は、(一社)日本経済団体連合会の協力のもと、昨年12月15日(火)に日経ビルの日経カンファレンスルームにおいて、第14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排出量削減に向けた自主的取り組みの拡大へ向け、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、2004年に発足しました。

第14回目の開催となる本会議より、以下の通りの変更を行い、表彰対象を広げました。

- 従前のCO₂排出量削減に資する取り組みに加え、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等持続可能な物流体系の構築に資する取り組みも、表彰対象とする。

- 荷主と物流事業者の連携に限定せず、複数事業者が連携した取り組みを表彰対象とする。

会議においては、物流分野において地球温暖化防止に顕著な功績があった取り組みに対する優良事業者表彰、受賞事業者による事例紹介および有識者からの講評、参加者からの質疑応答が行われました。

当日は会員企業社員等、約240名が参加し、盛況な会議となりました。



挨拶する
杉山世話人



挨拶する
石井国土交通大臣



挨拶する
住田商務流通保安審議官

国土交通大臣表彰

輸送距離に応じて船・鉄道・トラックを使いわけ「戦略的モーダルシフト」、「パレット化」等を通じ、「女性・高齢者が働きやすい環境整備」及び「環境負荷の低減」を複合的に推進した取組

▼取り組み概要

輸送距離に応じた戦略的モーダルシフトによる大幅なCO₂排出量の削減を実現した。パレット化運用の標準化による生産性向上や、女性等の多様な人材を活用したドライバー不足対策が特筆される。

▼受賞事業者

- 神戸モーダルシフト推進協議会
- ネスレ日本株式会社
- 全国通運株式会社
- 日本貨物鉄道株式会社



国土交通大臣表彰

経済産業大臣表彰

「イオン鉄道輸送研究会」専用列車による環境負荷低減の取組

▼取り組み概要

日曜日に運休となるダイヤを活用して貨物輸送用の臨時列車を運行することで、イオンを始めとする異業種の荷主企業の貨物輸送に関して鉄道輸送へのモーダルシフトを推進し、CO₂排出量削減や繁忙期の輸送力向上を図った。

▼受賞事業者

- イオングローバルS C M株式会社
- 日本貨物鉄道株式会社
- 全国通運株式会社



経済産業大臣表彰

物流審議官表彰

特積みトラック3社による「運営・システム等の共通プラットフォーム化」、 「幹線輸送の共同化」及び「モーダルシフト」を複合的に推進した取組

▼取り組み概要

3社により合併企業を立ち上げ、集配作業の共同運営、I T システムの共通化、特積み貨物の幹線輸送を集約化等、輸送事業の効率化に取り組んだ。同時に一部区間でトラックから鉄道へのモーダルシフトを実施し、CO₂排出量の削減、労働生産性の向上を実現した。

▼受賞事業者

- ・トナミ運輸株式会社
- ・第一貨物株式会社
- ・久留米運送株式会社



物流審議官表彰

納品先の大幅変更による「新拠点への複数社貨物の集約化」及び 集約貨物の「幹線輸送のモーダルシフト」を複合的に推進した取組

▼取り組み概要

従来九州内の各製造元から東北・関東の配送センターへ、トラックで直接納品していた焼酎商品について、福岡に集約拠点を設置し、各製造元の貨物を共同集配により集約、その後、集約拠点から東北・関東の配送センターに鉄道で輸送を行うことにより、CO₂排出量の削減を実現した。

▼受賞事業者

- ・やまや商流株式会社
- ・センコー株式会社
- ・日本貨物鉄道株式会社
- ・小倉運送株式会社
- ・仙台運送株式会社
- ・SBSロジコム株式会社
- ・日本石油輸送株式会社



物流審議官表彰

商務流通保安審議官表彰

クリナップ・TOTOシステムキッチン共同配送

▼取り組み概要

配送時間指定の緩和や車種指定の緩和といった既存の商慣習を変えることで、クリナップの配送網にTOTOの商品を取り込む形の共同配送を実現し、トラックの車両台数の削減、積載率の向上を実現した。

▼受賞事業者

- ・TOTO株式会社
- ・TOTOハイリビング株式会社
- ・クリナップ株式会社
- ・クリナップロジスティクス株式会社



商務流通保安審議官表彰

グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

内航タンカー「SUNNY MARS」内外航兼用化による生産性の向上とCO₂排出量の削減

▼取り組み概要

出光興産が利用している内航タンカーを内外航兼用化し、船舶稼働の繁忙格差を減少させることで、安定供給力や船舶稼働効率の向上とCO₂排出量の削減を実現した。

▼受賞事業者

- ・出光興産株式会社
- ・旭タンカー株式会社



特別賞表彰

海上・鉄道輸送の複合的利用によるモーダルシフトの取組

▼取り組み概要

海上・鉄道輸送へのモーダルシフトによるCO₂排出削減を実現した取組。トラック大型化による輸送能力の向上や、トラック走行距離の減少によるドライバーへの負担軽減も併せて実施している。

▼受賞事業者

- ・日本通運株式会社
- ・富士フィルムロジスティクス株式会社
- ・商船三井フェリー株式会社
- ・日本貨物鉄道株式会社



特別賞表彰

「第2回 物流業界研究セミナー」 を開催



日本物流団体連合会は、平成28年1月16日、ベルサール渋谷ファーストにおいて、会員企業34社と共同で「第2回物流業界研究セミナー」を開催し、全国から802名の学生が参加しました。

受付の様子

当日は、参加各社がブースを出展し、訪問した学生に対し会社概要や事業内容の説明（1クール30分で9クルールのタイムスケジュール）を行うことで、物流企業の社会的重要性や先進性について、より具体的に発信する機会を提供し、一方参加した学生は興味を抱いている複数企業ブースを終日自由に訪問し、さまざまな情報を収集しました。



フロア風景



参加各社の説明と並行して、物流連村上事務局長による物流業界の概要に関する講演会や、物流業界で働く若手社員によるパネルディスカッション、グループワーク、座談会等が行われ、訪れた学生に対し、物流業界の幅広い知識を提供しました。

2回にわたって行われたパネルディスカッションでは「ロジスティクスPRグループ2015～物流いいとこみつ隊～」のメンバー8名がパネリストとなり、「物流業界でのやりがいや楽しかったこと」、「業務にまつわる辛かった経験談」等、物流業界で実際に働く若手社員からの生の声を学生に紹介しました。



パネルディスカッション第2部



座談会

最後のプログラムとして物流いいとこみつ隊のメンバー8名がグループワークを主宰しました。参加した47名の学生は、「物流業界の認知度を向上し、良いイメージをもってもらうためのキャッチコピー作成」をテーマとして、さまざまな価値観や認識を持った学生同士で議論を深め、企画・立案を行いました。最後にチーム毎の発表が行われ、物流業界研究セミナーの全プログラムを終了しました。



グループワーク

参加した学生からは①社会インフラとして、人々の生活に欠かすことができない業界であると認識した、②様々な企業の説明を受けることで、業界を多角的に理解できた、③知らなかった企業に出会えたことであらためて物流業界の重要性を認識できた、という声が多く、学生に物流業を等身大で見てもらうセミナーとなったと考えられます。

参加企業 (50音順)

- ①ANA Cargo ②イー・ロジット 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



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9回

佐川グローバルロジスティクス株式会社

営業部 西東京支店

東扇島SRC

吉嶺 彩香さん

PROFILE

2012年入社。神奈川県出身。入社後、成田空港、横浜港で現地研修を受講後、同年9月、現在の職場に配属。高校時代から物流や貿易に興味を持ち、港湾・物流に特化した短期大学で専門知識を学ぶ。フォークリフトの免許も在学中に取得した若きスペシャリスト。

——職場の業務や特徴について教えてください。

当社は、SGホールディングスグループにおける3PLを中心としたロジスティクスプロバイダーです。私が所属する東扇島SRCでは、化粧品やアパレルなど約30社のお客様に対し、入出庫から在庫管理、流通加工まで一連のロジスティクスサービスをご提供しています。佐川急便のターミナルと直結した複合物流拠点であるSRC（佐川流通センター）は、グループ内の連携により、受け取りから発送まで一貫サービスをご提供できることが強み。急な変更があった場合にも、臨機応変な対応が可能です。天井が高くネステナーの3段積み可能な倉庫は、小さな坪数でも高さを利用して効率良く保管できるため、お客様のさまざまなニーズに対応できることもメリットの一つです。



検品作業の様子

——ご自身の担当業務を教えてください。

配属当初から化粧品メーカーのお客様の出荷業務を担当しており、お客様から送られてくる指示のもと、作業スケジュールの調整やパートさんの手配などが主な業務です。また、昨年は、売り上げや収支等実績管理、パートさんの勤怠管理など、オフィス業務にも携わっています。

——業務上で苦労していることは何ですか？

作業は流通加工がメインとなりますが、化粧品はアイテム数が多く、それに伴って梱包資材も多種多様です。同時に、品質管理に厳しい化粧品を取り扱うためには、薬事法をはじめさまざまな法律やルールを順守しなければなりません。業務を遂行する上では、十分に配慮するよう心掛けています。

また、決算前やクリスマスシーズンといった繁忙期の前には物量が急増するため、通常30人体制のところを100人に増員して対応することになります。さらに期間限定のセット販売や新製品が追加されるのもこの時期。いつも以上に煩雑になる作業を滞りなく進めるためには、綿密なスケジュールリングが肝要となりますが、計画の立案にはいつも頭を悩ませています。とはいえ、お客様の大切な商品をエンドユーザーに渡すことが私たちに課せられた使命。シーズン前には、お客様と打ち合わせを重ねながら、万全の体制を整えるように努めています。

——仕事に対するやりがいを教えてください。

ものづくりの現場とは違って物流は目に見えないものなので、達成感を感じにくい業務だとも思います。私自身は、日々の業務の中で身近な目標を立て、一つひとつを確実に完遂することで、達成感を得るようにしています。また、お客様や現場の皆さんからいただくお礼の言葉もやりがいになっています。

——職場を一言で例えると。

新人研修の際に教わった「仕事は自らつくるもの」という言葉が頭に浮かびました。自分がどれだけ主体性を持って仕事に臨んでいるか、仕事に対する姿勢にもかかわってくる言葉だととらえていますが、この言葉を実現するため、各自が積極的にチャレンジするのを応援してくれるような、風通しの良い職場だと思います。

——現在、力を入れている取り組みなどを教えてください。

S Gホールディングスグループでは、2011年から「事業収入の30%を女性が担う」体制の確立を実務面で推進することを目指した「わくわくウィメンズプロジェクト」に取り組んでいます。2013年からは、女性参画のビジネス展開をテーマにビジネス創出や改善に取り組む事業所を表彰する「わくわくアワード」がスタートしました。それに伴い、当社でも「わくわくlogi活動」を開始。各支店の委員が定期的にミーティングを行い、サービスの向上や女性の戦力化などについて女性の目線からアイデアを出し合いなが

多くの経験を積み、
成長していきたい
です！



▲フォークリフトを運転する吉嶺さん

◀「わくわくアワード」のポスター前で

ら、グループのプロジェクトに即した活動に取り組んでいます。私も西東京支店の代表として委員会に参加しています。2014年度のアワードで、148件の中から当社が最優秀賞に選ばれたのにはとても感激しました。現在は「レディースロジスティクス」をテーマに、さまざまな取り組みを推進しています。

——今後の抱負や目標を教えてください。

「ワクワクロジ活動」では、営業から配送までの一連の業務を、全て女性スタッフで運営することを目指して掲げています。このモデルケースが実現すれば、女性社員にとって大きな励みになると共に、職場の活性化にもつながると思います。そのためにも、ぜひ実現させたいですね。また、この活動を通じて、さまざまな職場で働く方々と知り合うこともできました。今後は、私自身も幅広いジャンルに挑戦しながら経験を積み、成長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

佐川グローバルロジスティクス株式会社

本 社 所 在 地：東京都品川区勝島1-1-1

設 立：2013年5月1日

資 本 金：15億円

代 表 者：代表取締役社長 石川 秀範

国 内 拠 点：東京、川崎、船橋、大阪 他

東扇島SRC所在地：神奈川県川崎市川崎区東扇島15東扇島倉庫内

【事業概要】

1981年、佐川物流サービス(株)として設立。2006年6月佐川グローバルロジスティクス(株)に商号変更。2013年5月、SGHグローバル・ジャパン(株)への商号変更とともに、国内ロジスティクス事業を分割し、新設会社佐川グローバルロジスティクス株式会社へ承継した。

SGホールディングスグループの連携により、流通加工、輸配送、国際物流、フルフィルメント、コンサルティング等、さまざまなロジスティクスサービスを展開している。

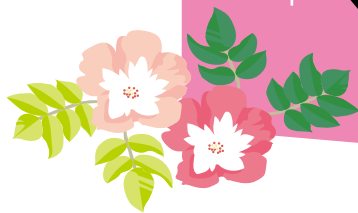


ホームページに

会員企業をたずねる

女性の力、女性の声

を新設



少子高齢化・人口減少社会の到来する中、労働者人口の減少は我が国の経済成長に深刻な影響を与えると予想されます。物流業界でも働く人材不足が懸念されており、官民挙げた担い手確保の取り組みが急務となっています。

物流連では、女性が職業生活において、その希望に応じて十分に能力を発揮し、活躍できる環境を整備するため、平成27年8月「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律（女性活躍推進法）」が成立したことを受け、物流業界においても、女性の活躍を広く社会に発信するため、物流連のホームページに「会員企業をたずねる～女性の力、女性の声～」というバナーを設け、過去に会報等の記事掲載のためインタビューを行った物流業界で働く女性社員の記事をまとめたページを開設しました。

(株)ニチレイロジグループ本社

三井倉庫(株)

(株)日立物流

鈴与(株)

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

数字でみる物流
2015

グリーン物流パートナーシップ
 実行委員会 日本物流団体連合会

株式会社ユニエックス

南本牧事業所グループ 港運チーム 柴嶺 雅子さん

2013年入社 埼玉県出身

所属する職場の業務

横浜南本牧埠頭でコンテナターミナルのオペレーション業務を行っており、現場作業会社と協力し、安全で高効率なターミナル事業を運営しています。

現在の業務内容

本船プランニングチームに入社時から所属しています。本船に積まれるコンテナの積み付けを考え、ターミナルで行われる荷役作業計画を作成しています。また本船荷役作業時には船員とのミーティング、現場監督者として様々なトラブルにも対応し、本船スケジュールを滞らせることなく、貨物と現場作業員の安全を最優先に日々業務を行っています。

趣味

現場で鍛えた足腰を活かし、学生時代の友人と登山やキャンプに行くのが楽しみです。昨年の夏は時間が取れませんでした、今年は夏山に行こうと思います。



表紙を飾ったのはこの方！

当連合会 最近の活動状況

平成27年

11月 26日 第8回物流連懇談会
 12月 3日 第6回大規模施設対策等小委員会
 12月 8日 第5回海外物流戦略ワーキングチーム
 12月 9日 第3回ユニットロードシステム小委員会
 12月 15日 第14回グリーン物流パートナーシップ会議

平成28年

1月 16日 第2回物流業界研究セミナー
 1月 27日 新年の物流を語る会・新年賀詞交歓会
 2月 9日 第4回ユニットロードシステム小委員会
 2月 12日 物流いいところみつけ隊全体会合
 2月 18日 物流現場業務改善の実務【研修】
 2月 23日 物流センター長のための現場力活性化の実務【研修】 ～ 24日
 2月 25日 第6回海外物流戦略ワーキングチーム

編集後記

弥生3月、今年の東京の桜の開花予想は3/26(土)だそうです。翌週の4/2(土)4/3(日)あたりが見ごろでしょうか。(I)

物流業界においても、女性の活躍を広く社会に発信するため、物流連のホームページに「会員企業をたずねる～女性の力、女性の声～」というバナーを設けました、今後も新企画にご期待ください！(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



瀬戸内銀座に架かる音戸大橋

平安時代、平清盛が沈む夕日を扇で招いて1日で開削したとの伝承「日招き伝説」が残る海峡「音戸の瀬戸」は、古くから交通の要所であり、狭い中を行き来する船の多さから「瀬戸内銀座」とも呼ばれている。瀬戸内海における初の離島架橋事例として1961年に「音戸大橋」が、2013年には「第二音戸大橋」が架けられた。毎年春になると約8,300本のツツジが本土側を彩る。