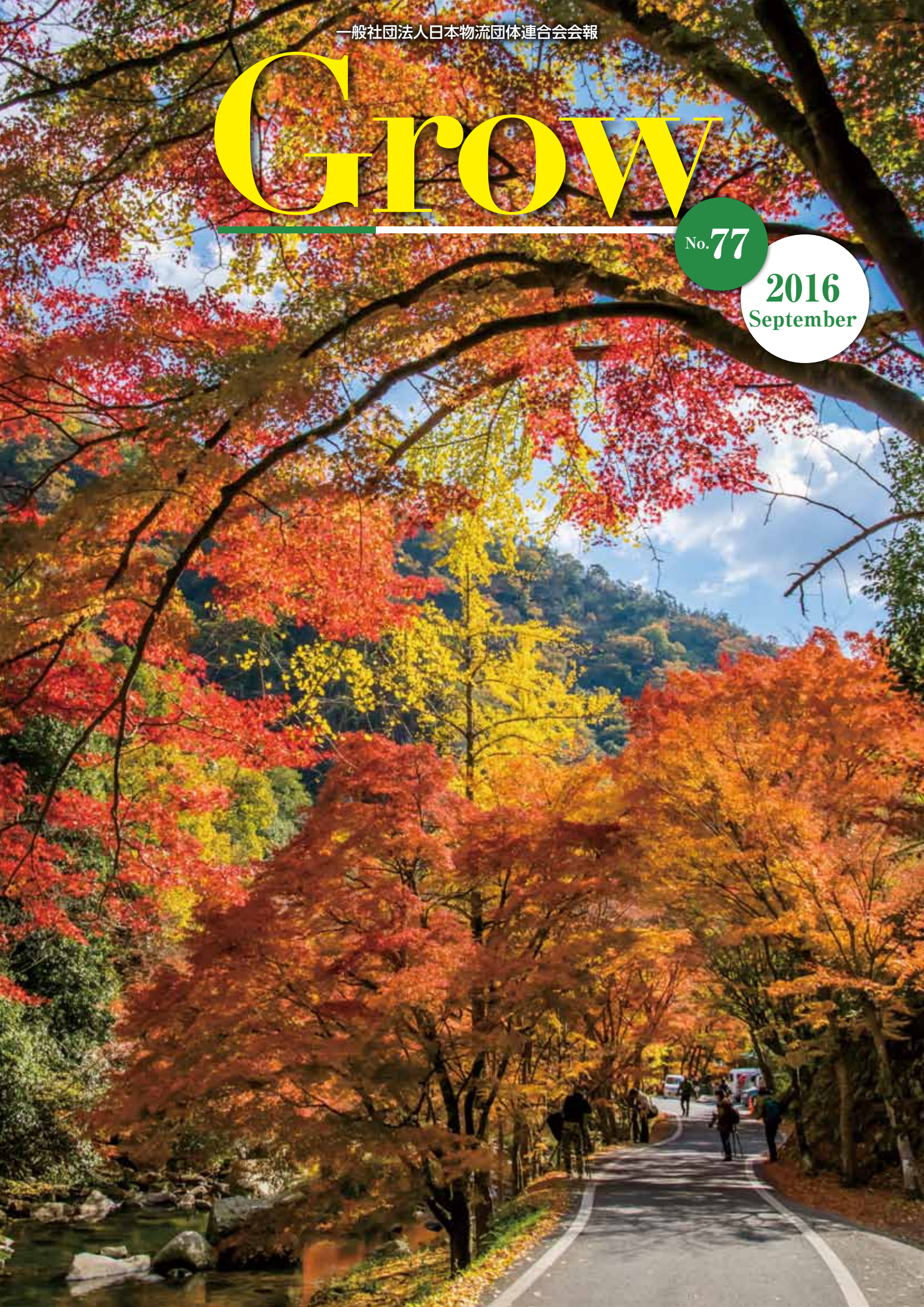


一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 77

2016
September



C O N T E N T S

潮流	1
藤岡 圭氏 一般社団法人日本倉庫協会会長 三井倉庫株式会社代表取締役社長	
「論説」日本の農林水産物・食品の輸出振興の現状と、 物流業界に対する期待	4
内田 政義氏 独立行政法人日本貿易振興機構(ジェトロ) 農林水産・食品部	
平成28年度 定時総会・懇親会を開催	8
第17回「物流環境大賞」の受賞者が決定	11
物流環境大賞	14
一般財団法人日本気象協会、ネスレ日本株式会社、川崎近海汽船株式会社 需要予測の精度向上・共有化による省エネ物流(モーダルシフト)プロジェクト	
平成28年度 国際業務委員会の活動	18
海外物流戦略ワーキングチームの活動について	
海外交通・都市開発事業 支援機構(JOIN)について	20
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	22
東陽倉庫株式会社 石原 まどかさん	
経営効率化委員会	24
トラック幹線輸送における手荷役の実態アンケート調査「最終報告書」を公表	
2015年版「数字でみる物流」発行のご案内／	25
最近の活動状況／編集後記	



平成28年度 定時総会・懇親会を開催



第17回「物流環境大賞」の受賞者が決定



平成28年度 国際業務委員会の活動



会員一丸となり、 物流業界の未来を創る 生産性革命の実現を目指す

藤岡 圭 氏

一般社団法人日本倉庫協会 会長

三井倉庫株式会社 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

——倉庫協会の会長として、現在の物流を取り巻く経営環境と貨物動向についてどのようにお考えかお聞かせください。

物流を取り巻くさまざまな課題は、少子高齢化による労働力不足という日本の構造的な問題と、国際的な物流需要の成長や消費者利便の追求によるものと、二つの要因があると思っています。また、昨今の自然災害頻発に伴い、物流・倉庫の持つ役割に注目が集まっているときでもあります。

このような背景から、国土交通省では本年を「生産性革命元年」とし、省を挙げて、オールジャパンの物流力を結集し、物流を大幅に効率化・高度化することで生産性の向上に取り組むこととされていますが、倉庫業界としても、今後も安定的な経済成長を持続させるべく、これに積極的に取り組んでまいりたいと思っています。

そこで、会長就任に当たっては、次の2点を指針として挙げました。

1)多くの公益性を有する倉庫業の発展

2)環境変化に対応し得る会員事業者支援策の拡充

これらを柱とし、社会的課題や物流諸問題の解決、会員事業者の活動支援に努めてまいります。

貨物動向については、昨年は1年を通して貨物の回転が鈍く、在庫も昨年中頃まではやや高止まりで推移していましたが、それが中盤あたりからは漸減傾向になっておりました。今年も5月までの入出庫量は概ね例年を下回って推移しており、やや力強さを欠いているような状況かと思われます。

6月末、英国においては国民投票によりEU離脱派が勝利した影響で、円高が急激に進み、株価が大幅に下落するなど、国内経済にも少なからぬ影響が

藤岡会長の略歴

1953年 宮城県出身

1977年 三井倉庫(株) 入社

2009年 同社執行役員

2011年 同社常務取締役

2012年 同社代表取締役社長

2016年 日本倉庫協会会長

ありました。現在は落ち着きを取り戻しつつありますが、先行きについて、景気の足踏み、不透明感是否めません。

そうした一方で、今年の夏は長期にわたり猛暑となる予測が発表されて、飲料関係やクーラーなどの電気機械といった品目の取扱いが増え、また、百貨店が夏のセールを前倒してスタートさせたことで、衣料品などが好調であることが伝えられており、こうした動向が、今後の好調な荷動きの引き金になってくれたらと期待しています。

——地震等大規模災害時における各自治体との災害協定および倉庫業界としてのBCP策定等の取り組みについてお聞かせください。

当協会では、これまでも「災害に強い物流システムの構築」に取り組んでまいりましたが、昨今の自然災害頻発に伴い、また先の熊本地震の発生を受けても、継続して取り組む必要があると思っています。各地区協会と地方自治体による災害時の協力協定は、残るは13自治体のものとなっており、早急に全都道府県を網羅できるよう進めてまいります。また、災害時において、早期に物流事業者としての能力を復旧できるよう、BCPは可及的速やかに、多くの会員事

業者に策定いただきたく、そのための支援を行ってまいります。当協会が前年度に実施した、BCP作成に関するアンケートでは、作成に着手できていない事業者が多くあり、早急に推進していかなくてはならない施策であると思っております。作成できていない要因は、「人員不足(作成する人がいない)」「ノウハウがない」などにより、自ずと優先度が低くなってしまっている実態がうかがえます。

そこで当協会では、アンケート結果を分析しながら、基本的な計画については人員やノウハウの有無に関わらずに作成が可能な手引きを提供するなど、まずスタートアップしやすい支援を行ってまいります。

——環境問題並びに安全問題に対する倉庫業界の取り組みについてお聞かせください。

環境問題は当然取り組むべき重要な課題の一つであり、当協会では数値的な目標値を設定して、長期的に対応しております。継続して『低炭素社会実行計画』の実行期間中ではありますが、COP21でパリ協定が締結されるとともに、国内外における環境対策への意識の高まりや政府からの要請等を受け、平成28年3月に『低炭素社会実行計画(フェーズⅡ)』を策定し、「2030年度までにエネルギー使用原単位を1990年度比で20%改善」とした目標を設定しました。また、「営業倉庫におけるエネルギー使用実態調査」の実施により、エネルギー使用量の削減が目標どおり進展しているか把握するべく継続して取り組んでおります。

また「物流総合効率化法(物効法)」も、全体オペレーションの生産性を上げ、環境問題にも配慮するというものでありますから、認定件数を上げることと、その支援も大きい取り組みの一つと捉えております。

安全問題については、協会内「安全環境委員会」を中心に、労働災害防止のための自主点検や労働災害に関するDVDや「手引き」の制作、安全講習会の実施、また定期的な安全パトロールの実施など、災害を未然に防ぐための取り組みを行っております。

——倉庫業界の労働力問題等、人材育成等の取り組みについてお聞かせください。

冒頭、物流を取り巻く環境においてもお話しましたが、労働力不足や人材育成については、倉庫業界



のみならず、日本全体で取り組むべき課題です。中でも、我々倉庫業界は、やはり国土交通省が掲げる「生産性革命」に全力で取り組むことにより、これらの問題に対応していきたいと思っております。労働力に替わる高性能機器の導入やIoT化、物流ネットワークの効率化などは、これまでも協会内の委員会活動において紹介したり、あるいは話し合ったりしておりますが、今後、日々進歩する技術について勉強し、会員に有益な技術や施策等について、発信する機会が一層増えるのではないかと思います。

また、地方自治体や地域、ひいては次代を担う若者に、倉庫業は「多くの公益性を有する」魅力ある仕事であるということを伝えるべく、現在も各地区で行っております倉庫見学会を継続し、また実績を増やしていきたいと思っております。

——三井倉庫グループの事業展開について、中期経営計画「MOVE2015」を策定し、アジアパシフィックにおける成長領域への集中投資を基本方針の一つに挙げておられますが、今後の海外展開および国内事業についてお聞かせください。

ご存知の通り、三井倉庫は2014年秋に持株会社制へ移行し、三井倉庫(株)は当社グループの中で、国内倉庫事業と港湾運送事業からなるマザー事業運営を担う、いわば土台の位置づけにあります。既存リソースを基盤にその拡張を、また時代に即した成長のための新サービス展開を行い、一方内部では、率先して業務品質を向上させることにより、グループ



右：日本倉庫協会 藤岡会長
左：インタビュアー 物流連 与田理事長

全体の高品質サービス確立、さらなる海外展開へつなげる役割があります。

倉庫事業においては、ヘルスケア分野を重要な成長領域の一つとして、昨年までに東西2拠点(埼玉県加須市、兵庫県神戸市)に大規模専用施設を竣工、稼働させました。中部地区(愛知県北名古屋市)にもすでに、ほぼ専用となる施設があり、お客様のBCP対策にも十分お応えできる準備が整っております。

また、港湾運送事業においては、昨年、那覇港公共国際コンテナターミナルを管理運営する那覇国際コンテナターミナル株式会社(本社：沖縄県那覇市)の一部株式を取得し、中核会社としてその運営に参画しました。

これらはいずれも、お客様より高い信頼と評価をいただいていた従来の事業の延長に成り立つものです。私たちは、お客様の事業を真に理解し、最良のオペレーションをご提供して、サービス品質のさらなる向上を目指すべく、日々取り組んでおります。

——物流連では、今年度経営効率化委員会で新技術の取り入れ等、生産性の向上について検討を始めたところですが、物流の生産性の向上についてはどのようにお考えでしょうかでしょうか。

物流のITは、一つには事務の生産性向上、一つにはマテハンだけではない現場でのオペレーションの進捗管理や荷捌き技術等の改善に寄与するところが大きいと感じています。今は、IoTやビッグデータの活用等によりインダストリー4.0といわれるように、

生産性革命が我々に大きな影響を与えると考えております。物流分野でも急速にロジスティクス・モデルの変革が起きつつあり、ネットワーク上に仮想の倉庫群が配置され、最適配送ルート等が検討される時代が来ています。インダストリー4.0はロジスティクス4.0ともいわれるように、極めて物流業界にインパクトのあるものだと考えています。1社でできることではありませんので、業界全体で取り組んでいかなければならない課題と思っております。

——最後に、経営信条についてお聞かせください。

会社の一番大切なリソースは社員一人ひとりです。個々の成長が会社、グループ全体の成長につながると考えております。私は社長就任以来、社員に対し、「考える」「議論する」「チャレンジする」ことを評価したいと申してきました。その結果が業務の改善や個人の意欲向上につながり、ひいては、お客様に提供するサービス価値の本質である、「三井倉庫は、私たちのことを一番に考えてくれている会社」と思ってもらえることにつながるからです。

私は大学時代オーケストラに所属しておりましたが、やはり良いハーモニー、心震わせる音楽というのは、個々の持つ高質の音の集まりで生みだされるものです。そしてどのパートが欠けてもいけないけれど、逆に自分の音だけを主張しても困るものです。それぞれが他人の音をよく聴くことで、最高の調和が完成します。ビジネスにそのまま準えられるものでもないと思いますが、同じ目標に向かって進む社員同士、経験がある者も浅い者もお互いの考えを尊重し合い、より豊かで深みのある音楽を奏でるように、常に「考え」「チャレンジして」ほしいと思います。それがお客様の心を動かすことにつながると信じます。今、社でタクトを振る立場にあって、お客様のアンコールには何度でもお応えする準備はできております。



三井倉庫関東 P&M センター

論説

第8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。

日本の農林水産物・食品の輸出振興の現状と、物流業界に対する期待

内田 政義 氏

独立行政法人日本貿易振興機構(ジェトロ) 農林水産・食品部

今年5月、政府を挙げて農林水産物・食品の輸出拡大を図る「農林水産物の輸出力強化戦略」が策定された。日本の農林水産物・食品輸出額は2015年に前年比2割以上増加して7,451億円に達し、3年続けて過去最高を更新。海外では日本食レストランも急増している。日本の「安全」、「安心」、そして「おいしい」農水産物を、鮮度を保持したまま競争力ある値段で海外市場に届け、さらなる普及を図る上で、より安く、より品質を守って運ぶ取り組みが一層求められている。

1. 海外で広がる日本食ブームと、農林水産物・食品の輸出拡大

近年、海外で日本食ブームが拡大している。海外へ出張や旅行で行かれた際、目にする日本食レストランの増加や、現地で食べる日本料理のレベルの向上に気づかれる方も多いのではないだろうか。農林水産省によれば、海外における日本食レストラン数は、2006年の約2.4万店から、2013年は約5.5万店、2015年には約8.9万店へと急激に増加している。店舗数が多いのはやはりアジア(約4.5万店)や北米(約2.5万店)だが、2013年調査からの店舗数の伸び率ではオセアニア(約2.6倍)や中東(約2.4倍)、アフリカ(約2倍)が目立ち、世界中に日本食が広がっている様子が見て取れる。2013年10月に「和食」がユネスコの無形文化遺産に登録されたことも追い風だ。

こうした中、農林水産物・食品の輸出も拡大してい

る。2012年までは年間4,500～5,000億円程度で横ばいを続けていたが、2013年以降は2桁成長を続け、2015年の輸出額は前年比21.8%増の7,451億円を記録。3年連続で過去最高を更新した(グラフ1参照)。後述するように、政府は農林水産物・食品の輸出額目標を2020年に1兆円、その中間目標として2016年に7,000億円とされていたが、これを1年前倒しで達成した形だ。

2015年の輸出を品目別にみると、農産物が59.5%を占め最大で、水産物37.0%、林産物3.5%となっている。農産物の中では、アルコール飲料、調味料、清涼飲料水、菓子などの加工食品が2,221億円(全体の構成比29.8%)で最大で、食肉、酪農品などの畜産品(470億円、6.3%)、小麦粉、米などの穀物類(368億円、4.9%)、野菜・果実等(350億円、4.7%)が続く。水産物では生鮮魚介類や真珠等の水産物が2,063億円(27.7%)で、水産缶詰や練り製品等の水産調整品は693億円(9.3%)となっている。

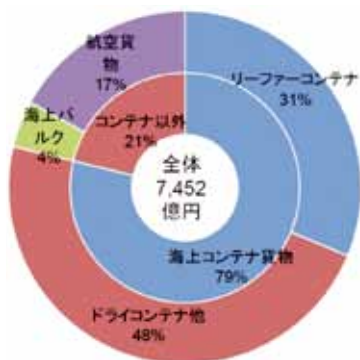
グラフ1 農林水産物・食品の輸出額の推移



(出所) 農林水産省

(注) 2015年値は速報値(確定値は総額7,451億円(農産物4,431億円)に修正された。グラフ2も同様。)

グラフ2 農林水産物・食品輸出の運送形態別の割合



〔出所〕国土交通省

〔注〕海上コンテナ貨物に閉めるリーファーコンテナの割合は、平成25年全国輸出入コンテナ貨物流動調査より算出

一方、輸出先を地域別にみると、アジア（西アジア（中東）含む）が5,474億円で全体の73.5%と圧倒的だ。北米（1,168億円、15.7%）と欧州（467億円、6.3%）を加えると全体の実に95%以上を占める。国・地域別にみると、香港（1,794億円）、米国（1,071億円）、台湾（952億円）、中国（839億円）、韓国（501億円）がトップ5で、以下、タイ、ベトナム、シンガポール、豪州、オランダが続く。対象市場ごとに主要輸出品目もまちまちで、香港向けは真珠や乾燥なまこ、米国向けはホタテ貝やぶり、台湾向けはたばこやりんごの輸出が多い。

物流の点からみると、海上輸送が83%を占め圧倒的に多く、残り17%が航空輸送となっている（グラフ2参照）。海上輸送のうちほとんどはコンテナ貨物として運ばれ、海上コンテナ貨物の約4割が生鮮食品などの低温輸送を行うためのリーファーコンテナで輸送されている。

2. 政府を挙げて民間事業者の農林水産物・食品輸出を支援

政府は2013年の「日本再興戦略」において、成長戦略の一環として2020年までに農林水産物・食品の輸出額を1兆円に倍増させるという成果目標を打ち出し、輸出促進の取り組みを本格化させている。同年には、農林水産省が「国別・品目別輸出戦略」を取りまとめ、2014年には輸出促進の司令塔役として「輸出戦略実行委員会」が設置された。一方で、引き続き各都道府県など産地ごとの海外プロモーションがバラバラに行われ効果が限定的であるといった問題も顕在化してきた。

そこで、政府と民間が一丸となってオールジャ

パンでの輸出を加速させるため、官邸に設置されている「農林水産業・地域の活力創造本部」（本部長：安倍首相）は今年5月、『農林水産業の輸出力強化戦略』を策定した。これは、民間の意欲的な取り組みを支援するために農林水産省のみならず外務省、財務省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省、観光庁など関係省庁が加わり、民間有識者の声を聞きつつ内閣官房が取りまとめる形で政府挙げての戦略を打ち出した点が特徴である。2020年の輸出額1兆円目標の前倒し達成を目指す方針も明記されている。安倍首相は、同戦略が「『農政新時代』の一丁目一番地の施策」であるとして、速やかに実行に移すと言及している。

政府が農林水産物・食品の輸出を重視するのは、海外の成長市場の開拓が日本の農林水産業の経営基盤を強化し、農林水産業を成長産業化する「攻めの農業」を実現する上で重要な手段と位置づけられているためだ。今後、日本国内は人口減少等により食市場の縮小が見込まれるが、世界の食市場に目を転じれば、2009年の340兆円から2020年には680兆円へと倍増が予測されている（ATカーニー社の推計を基に農林水産省作成）。特にアジア（中国、香港、韓国、インド、ASEAN諸国の合計）は同期間に82兆円から229兆円へと3倍近く伸びる見込みだ。成長を続ける海外市場を獲得できれば、長期的に農林漁業者や食品事業者の所得向上や、地域経済活性化・地方創生への寄与も期待できる。環太平洋パートナーシップ協定（TPP。注1）が2015年10月に大筋合意、今年2月に参加国間で署名されたことも大きい。同協定により相手国側の関税が撤廃されるため、日本の農林水産物・食品を海外に売り込むチャンスともなる。

農林水産業の輸出力強化戦略は、5つの大項目、すなわち①市場を知る、市場を耕す（ニーズの把握、需要の掘り起こし）、②農林漁業者や食品事業者を、海外につなぐ（販路開拓、供給面の対応）、③生産物を海外に運ぶ、海外で売る（物流）、④輸出の手間を省く、障壁を下げる（輸出環境の整備）、⑤戦略を確実に実行する（推進体制）から構成され、その下の21の方針に沿って具体的取り組みが示されている（注2）。また輸出の重点対象として香港、米国、台湾など21カ国・地域を取り上げ、別冊として「国・地域別の農林水産物・食品の輸出拡大戦略」もまとめられている。これは、各国・地域ごとに現地の消費者の嗜好や流通・物流

事情、日本や諸外国からの輸入の状況などを分析し、輸出拡大に向けた課題や具体的な取り組みを提示したものだ。

3. さらなる輸出拡大には 物流の課題解決が不可欠

農林水産物・食品の輸出拡大を図る上では、物流が重要な要素となっている。特に生鮮品の輸送、輸出には特有の問題がある。果物や野菜は生産時期が限られ、生産量も年ごとに変わることに加え、衝撃に弱い、鮮度保持に注意が必要といった輸送条件の制約が大きい。輸出を図る生産者や事業者の規模が小さいため、出荷ロットも小さく、コストが高くなる。異なる品目の混載によって大口化を図り、輸送コストの削減を図ろうにも、農産物は品目によって適した温度や湿度が異なるため混載しにくい。また航空輸送に比べて海上輸送は安価であるが、輸送に日数を要するため鮮度が損なわれてしまう。輸出先国に入ってから物流網、特にコールドチェーン（冷凍・冷蔵物流）も、設備などのハード面、そして商品を取り扱う現地人材のソフト面ともに課題が多い。

こうした事情を反映し、ジェトロが昨年行ったアンケートでは、「輸出をしている」または「輸出に関心のある」農林水産物・食品関連企業の4割が、輸出の際の物流に関して「課題がある」と回答している（回答数615社・団体）。具体的な課題としては、中国やベトナム、タイなどのアジア途上国においては、輸出先での「物流ルートの未整備」や「コールドチェーンの未整備」を挙げる事業者が多い。一方、米国やEU、シンガポールなど先進国・地域では「物流コストが高い」との回答が多かった。

こうした課題を克服するため、前出の農林水産物の輸出力強化戦略においては、物流に関して「安く運ぶ」、「より多く、品質を守って、運ぶ」という二つの方針が打ち出され、それぞれ以下の通り具体的な取り組みが示されている（戦略より抜粋）。

（1）安く運ぶ

- ・改正物流総合効率化法の活用による共同輸送の促進等を通じた出荷単位の大口化

- ・就航ニーズの高い国内空港の発着便数の拡大等による競争環境の整備
- ・空港着陸料減免措置の継続
- ・成田空港での冷蔵倉庫増床に係る賃料の割引措置の導入に向けた検討
- ・生鮮品の大量かつ低コストの海上輸送を可能とする最新の鮮度保持輸送技術の普及の促進・新規技術開発
- ・空港における流通加工基地の設置など流通工程の簡素化〔民間〕

（2）より多く、品質を守って、運ぶ

- ・空港・港湾等の輸出拠点周辺における冷蔵倉庫等の整備の促進
- ・成田空港において、貨物上屋の機能向上や貨物エリア内の動線改良を実施
- ・那覇空港において、暫定LCC施設の移設による貨物エリア拡大や駐機スポットの増設。また、国際物流ハブ化に向けた検討を推進
- ・港湾におけるリーファーコンテナ輸出環境の向上
- ・官民ファンドを活用した日本企業による海外コールドチェーン事業の参入に対する支援
- ・海外の物流環境改善に向けた政府間対話等の推進
- ・クール宅配システム等の規格化・国際標準化に向けた取り組みの促進

例えば、（1）に挙げられている生鮮品の海上輸送のための鮮度保持技術については、海上輸送の際にコンテナ内の窒素濃度を高めて酸素濃度を低下させ、青果物等の呼吸を抑制することで鮮度を保持する技術を用いた輸送サービスが最近始まった。航空輸送に比べコストを大幅に下げることが可能という。コンテナ内に高電圧を通して殺菌効果のあるオゾンが発生させて鮮度を保持する技術も近日サービス開始が予定されており、こうした新たな技術が開発・実用化され、普及していくことが期待される。

（2）の日本企業による海外コールドチェーン事業への参入については、今年7月、ベトナムで日本企業2社が官民ファンドの（株）海外需要開拓支援機構（クール・ジャパン機構）と合併で冷凍冷蔵倉庫事業を開始するなどの事例がある。本事業で

は、倉庫の設計、建設、冷却設備、運営まで全てを日本企業が主導する。また、香港や台湾、シンガポールなどには日本のクール宅配システムが展開されたことで、日本から産地直送の青果物等が販売できるようになった。

このように日本の物流事業者が誇る小口配送や定時配送といったきめ細やかな顧客サービスや、高品質なコールドチェーンなどのノウハウは、特にアジア諸国において優位性を持つ。日本の物流事業者がアジアへサービスを展開することは、日本の農林水産物・食品の輸出拡大に大きく貢献するとともに、新たな輸送技術開発の促進や海外物流市場の獲得によって物流業界の成長にも資する。物流事業者の皆様には、ぜひ農林水産物の輸出力強化に積極的なご参加・ご協力をお願いしたい。

4. ジェトロの取り組み

最後に、日本貿易振興機構（ジェトロ）の取り組みについて簡単に紹介したい。ジェトロは海外55カ国74事務所、国内43事務所のネットワークを生かして日本の貿易振興と海外からの投資誘致を総合的に実施する独立行政法人である。

ジェトロは「2020年までに農林水産物・食品の輸出額1兆円」の政府目標前倒しに貢献すべく、農林水産物・食品の輸出促進を最優先業務の一つに位置づけている。関係省庁と連携して、輸出市場の調査、セミナー開催、事業者から寄せられる個々の貿易相談への対応といった基礎的活動に加え、海外見本市への出展支援や海外商談会の開催、そして海外バイヤーを招いての国内商談会開催などのマッチング機会提供まで、輸出に取り組む事業者に対して継ぎ目の無い一貫支援サービスを提供している。

今年5月に策定された前出の農林水産物の輸出強化戦略においても、ジェトロは戦略実行の中核機関として位置づけられている。今後は同戦略を踏まえて、関係省庁・団体が収集した情報をジェトロが集約して一元的に提供したり、海外におけるプロモーションを官民一体となって統一的・戦略的に実施していく方針だ。

ジェトロが最近新たに始めた取組で事業者の

方々から好評なのが、農林水産事業者や食品事業者と輸出協力企業（国内輸出商社・物流会社等）との交流支援（マッチング）である。ジェトロでは輸出に関心を持つ事業者が直接輸出をできるよう民間企業OBを中心とした専門家を活用した個別企業支援にも取り組んでいるが、一方で、事業者の中には自社では生産に専念し、輸出・営業は代理店に任せたい事業者や、企業規模が小さいため貿易業務まで自社で対応できない事業者も存在する。こうしたニーズに応えるため、農林水産物・食品の輸出を行う国内の商社や貿易会社、船社（船舶代理店）、航空会社（航空代理店）、輸送会社、物流会社、輸出梱包サービス会社、保険会社などの輸出協力企業をリスト化（注3）し、こうした事業者と農林水産物・食品の輸出希望者を国内でつなぐことで、国内取引と同等のレベルで輸出に取り組める体制の構築を促している（写真1参照）。日本物流団体連合会の会員企業様にも既にご参加をいただいているが、この場をお借りしてあらためてご案内させていただきたい。

写真1 農林水産物・食品事業者と国内商社・物流会社等の交流会（ジェトロ主催）の様子



〔出所〕ジェトロ撮影（2016年3月）

<注>

1. 日本や米国を含む環太平洋地域の12カ国が、モノ、サービス、投資などの自由化を進め、さらに知的財産、電子商取引、環境など幅広い分野で21世紀型のルールを構築する経済連携協定（現在、各国の批准待ち）。参加国の合計GDPは世界全体の4割を占める。
2. 『農林水産物の輸出強化戦略』（2016年5月公表。別冊「国・地域別の農林水産物・食品の輸出拡大戦略」を含む）は、以下の首相官邸ウェブサイトにて全文公開されている。
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/nousui/yushutsuryoku.html>
3. ジェトロ農林水産物・食品輸出協力企業リストについては以下サイトをご参照。
https://www.jetro.go.jp/industry/foods/trading_company_list.html

平成28年度

定時総会・懇親会を開催

▶ 物流連、工藤会長の2年目がスタート

6月27日、物流連は、東京都港区の第一ホテル東京で平成28年度定時総会を開催しました。

工藤会長の挨拶後、各委員長から平成27年度事業報告があり、続いて平成27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、工藤会長の再任が決まったほか、新副会長として一般社団法人日本倉庫協会の藤岡圭会長、新監事として株式会社丸運の荒木康次代表取締役社長が就任、また新任理事2人が加わり、新たな布陣でスタートを切りました。



総会の様子



工藤会長



来賓として挨拶する国土交通省の重田物流審議官



来賓として挨拶する国土交通省の佐々木サイバーセキュリティ・情報化審議官



各委員長からの報告



副会長就任の挨拶をする藤岡副会長



監査報告



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
藤岡 圭氏 (一社) 日本倉庫協会 会長
- ◆ 新任理事
小野 孝則氏 (株) 住友倉庫 社長
高橋 智氏 西濃運輸(株) 常務取締役ロジスティクス部担当兼東京本社担当
- ◆ 新任監事
荒木 康次氏 (株) 丸運 代表取締役社長

定時総会・懇親会を開催

▶ 大勢の来賓を迎え懇親会を盛大に開催

総会の終了後には、懇親会会場「ラ・ローズ」に場所を移し、懇親会を開催しました。
土井亨国土交通副大臣をはじめ政界・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。



挨拶する土井国土交通副大臣



挨拶する工藤会長



田村副会長による乾杯

第17回「物流環境大賞」の受賞者が決定

大賞は日本気象協会をはじめ三者が受賞

日本物流団体連合会は、5月26日、第17回物流環境大賞の受賞者を決定・公表いたしました。

近年の環境意識の高まりにより、第17回目の開催となる本年は昨年度を上回る件数の応募をいただき、大変活気溢れるものとなりました。

今回は物流環境大賞1件をはじめ合計11件について、6月27日に開催された平成28年度定時総会において、表彰いたしました。

1 物流環境大賞(1件)

被表彰者:一般財団法人日本気象協会、ネスレ日本株式会社、川崎近海汽船株式会社

功績事項:需要予測の精度向上・共有化による省エネ物流(モーダルシフト)プロジェクト

ネスレ日本(株)は、自社製品輸送においてかねてからモーダルシフトを積極的に推進していたが、内航海運をさらに活用するためには、輸送量を含む輸送計画を早期に決定する必要があった。

自社製品であるペットボトルコーヒーの消費量は気温に大きく左右されることから、(一財)日本気象協会が昨年来開発した「二週間先の気温情報」を活用することにより、輸送計画の早期かつ綿密な策定が可能となり、その結果、内航海運を活用した出荷計画が立てやすくなり、モーダルシフトの増量が可能となった。

また、海上輸送を担う川崎近海汽船(株)も、船舶の運航に高精度・高解像度の気象海象情報を活用し、当日の気象海象に合わせた最適な航路を選択することにより、経済的な運航を実現した。

このような活動を通じ、モーダルシフトの推進により船舶使用頻度を向上させ、CO₂排出量削減を達成することにより、環境負荷軽減に貢献する仕組みを確立した。



2 物流環境保全活動賞(2件)

被表彰者:センコー株式会社

功績事項:酒類販売チェーン店向け集積センター設置による混載集荷及び鉄道輸送の取り組み

九州内の各酒造メーカーから全国拠点の物流センターへ焼酎等を供給する際の輸送について、輸送効率の改善を行った。従来各メーカーが独自の輸送手段で各物流センターへ直送していた商品を、混載集荷をした上で一旦集積センターに集め、12ftコンテナを利用した鉄道輸送による拠点間輸送へと転換した。



被表彰者:ヤマト運輸株式会社

功績事項:路線バスを活用した宅急便輸送「客貨混載」

ヤマト運輸(株)は、自治体・バス事業者と連携し、路線バスに宅急便を積載して輸送する「客貨混載」を岩手県・宮崎県の一部地域で開始した。

これは、路線バスに一定量の宅急便を積載できるよう、荷台スペースを確保し、トラックで運行していた区間の一部を路線バスに切り替えて輸送する取り組みである。これにより、CO₂排出量の削減につながり、環境負荷低減を実現した。

また、バス事業者にとってはバス路線網の維持につながる新たな収入源の確保、自治体にとっては生活交通路線の安定化による地域住民の生活基盤の維持・向上とヤマト運輸のセールスドライバーが地域に滞在する時間が増え、より地域に密着したサービスを行えるようになり、環境負荷低減に留まらない幅広い効果を生み出した。



3 物流環境啓蒙賞(1件)

被表彰者:グローバル・ロジスティック・プロパティーズ株式会社

功績事項:世界最高水準の環境とBCPに配慮した物流施設の開発と普及

グローバル・ロジスティック・プロパティーズ(株)は、「他社との差別化を図る」と「震災の教訓を活かす」観点を重視し、環境とBCPに最大限配慮した先進的な物流施設を開発している。

世界150ヵ国以上で採用されている建物環境認証システム「LEED」を物流施設としては国内で初取得したのをはじめ、耐震性と環境負荷軽減を両立する「PC免震構造」の採用、物流施設の屋根への太陽光発電装置搭載など、環境負荷低減に寄与する様々な施策を行っている。

これらの施策により大幅なCO₂排出量削減等を成し遂げ、物流施設における環境対策の重要性を示し、その範となる取り組みを実現した。



4 物流環境負荷軽減技術開発賞(4件)

被表彰者:井本商運株式会社

功績事項:540TEU型国内最大内航コンテナ船“なとり”(世界初の球状船首・省エネ型コンテナ船)就航

井本商運(株)は、モーダルシフトの追い風により海上コンテナ輸送が今後も増大することを見込み、競争力あるサービス提供と環境保全の両立を目指し、内航コンテナ船“なとり”を就航させた。

コンテナ船としては世界初採用となる球状船首をはじめ、様々な新技術により従来船と比較し大幅な低燃費運航を実現した。

加えて、内航コンテナ船として国内最大級の輸送力と定曜日運航サービスの提供によりモーダルシフト推進を後押しし、技術革新と輸送の効率化の両輪により、環境負荷軽減を実現した。



被表彰者:オーシャントランス株式会社

功績事項:大幅省エネ効果が認められる大型カーフェリー船4隻の代替建造

オーシャントランス(株)は、増大するモーダルシフトの需要に応えるため、保有するフェリー4隻を全て省エネ効果に優れた新造船に代替することとし、本年1月に第一船である“フェリーびざん”が就航した。

新技術採用による低燃費運航、車両積載能力向上により、モーダルシフトの推進、環境負荷軽減を実現している。

特に、同船に導入された積載車両を固定する“オートラッシングシステム”は、作業の効率化と荷役資材削減による環境負荷軽減を同時に達成する装置であり、単なる船舶のリプレイスに留まらない取り組みにも着目すべき案件である。



被表彰者:日東電工株式会社、日東ロジコム株式会社

功績事項:「GENEQ SHIELD®ロジスティクスシステム」を使用した「Hybridコンテナ」によるCO₂削減

日東電工(株)および日東ロジコム(株)は、従来リーファーコンテナで輸送していた一部の貨物について、太陽の輻射熱を反射し、コンテナ内の温度上昇を防ぐ養生材「GENEQ SHIELD®」を活用したドライコンテナによる輸送へ切り替えた。

この結果、リーファーコンテナの使用削減により、燃料の軽油節減とCO₂排出量削減を達成した。

また、養生材は繰り返しの使用が可能のため、輸送後発生する廃棄物を減少させる点においても環境負荷軽減に貢献している。





被表彰者:日本郵船株式会社、京浜ドック株式会社、株式会社ウィングマリタイムサービス

功績事項:日本初のLNG燃料船「魁」の竣工が導く、LNGへの燃料転換

日本郵船(株)は、環境規制への対応のため、日本初のLNG燃料船である曳船(タグボート)“魁”を、京浜ドック(株)の協力のもと完成させた。

同船は、(株)ウィングマリタイムサービスが横浜・川崎港にて運航している。

LNGを燃料として使用可能としたことにより、従来船と同等の性能を維持しつつ、重油比較でCO₂、SO_x、NO_x等の排出量の大幅削減が可能となり、環境負荷軽減に貢献した。

同船はLNGに加え重油も燃料として使用可能であり、運航面での冗長性も確保されている。

今後は自動車運搬船やLNG燃料供給船などの大型外航船へ技術を応用していく。



5 物流環境特別賞(2件)

被表彰者:日本コンテナ輸送株式会社

功績事項:コンテナラウンドユースによるCO₂排出量の削減

日本コンテナ輸送(株)は、海上コンテナ空回送による非効率な輸送と環境負荷増大を解決するため、全国の内陸デポを活用したコンテナラウンドユースを実施し、輸送の効率化を実現している。

港での空コンテナ搬出入作業を省略することでゲートでの手待ち時間を解消し、ドライバーへの負担軽減と環境負荷軽減双方を達成した。



被表彰者:日本通運株式会社

功績事項:空コンテナ輸送の削減によるCO₂削減、安定的な輸送戦力の確保、コスト削減への取り組み
～「日通コンテナマッチングセンター」設立によるコンテナラウンドユースプロジェクト～

日本通運(株)は、海上コンテナ輸送に関して、港湾地区の渋滞に起因する排ガス増加、ドライバーへの負担を軽減するため、空コンテナ輸送に伴う非効率な輸送の解消を目的としたコンテナラウンドユースプロジェクトを実施している。

自社のマッチングセンターを設立し、事業者同士のマッチングを実現するシステムを活用してコンテナラウンドユースを推進し、環境負荷軽減に貢献した。



6 日本物流記者会賞(1件)

被表彰者:濃飛倉庫運輸株式会社、株式会社しまむら、株式会社ジェイアール貨物・インターナショナル(現 日本フレートライナー株式会社)、日本高速輸送株式会社

功績事項:「同一の海上コンテナ」による「国内転用」と「ラウンドユース」を組合わせた取り組み

濃飛倉庫運輸(株)は、(株)ジェイアール貨物・インターナショナル(現 日本フレートライナー(株))、日本高速輸送(株)との協力により、同社で輸入デバンニングを終えた空の海上コンテナを内貨転用して(株)しまむらの拠点間国内輸送に活用。その後、同コンテナを東北地方の複数の輸出者がラウンドユースを行う取り組みを実施している。さらに同取り組みの長距離幹線輸送は鉄道輸送へモーダルシフトした。

「海上コンテナの内貨輸送への転用」「コンテナラウンドユース」「海上コンテナの鉄道輸送へのモーダルシフト」を組合わけて実施する先進的な物流を構築し、効率的な輸送と環境負荷軽減を両立する物流システムのモデルケースを実現した。



※ 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を行うことにより、環境負荷低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

一般財団法人日本気象協会 ネスレ日本株式会社 川崎近海汽船株式会社

需要予測の精度向上・共有化による 省エネ物流(モーダルシフト)プロジェクト

1. はじめに

(1) ネスレ日本

ネスレ日本は1913年に創業し、2013年に100周年を迎えた。

ネスレは企業が長期的に繁栄するためには、社会のために価値を創造しなければならないという基本的な戦略を持っており、その中の一つに環境に対する責任を掲げている。

自社工場での廃熱エネルギーを効率的に利用した先進的なテクノロジーの導入や船舶や鉄道でのモーダルシフトによるグリーン物流でのCO₂排出量の削減を図っている。

(2) 川崎近海汽船

川崎近海汽船は1966年に川崎汽船から内航営業権を継承し設立、今年で50周年を迎えた。環境面で

は、企業ビジョンの一つである、地球・海洋環境の保全に積極的に取り組み、モーダルシフトの推進に努めている。これにより社会に対し、燃料節減による省エネ効果、CO₂排出の削減、交通渋滞の緩和、少子高齢化による労働力不足の緩和に貢献できると考えている。

また、この担い手であるRORO船の運航では、ECoRO導入等の最新技術を採用することで常に改善していくことを求めている。

(3) 日本気象協会

日本気象協会は1950年に財団法人として設立して以来、民間の気象会社のパイオニアとして気象・防災・環境に関するコンサルタントを行ってきている。そして「Harmonability (ハーモナビリティ)」という企業ミッションを掲げ、「自然界と調和した社会」を創り出すために活動している。その中の環境

に対する取り組みとして、大気汚染の解析や再生可能エネルギーに関するコンサルティング、高精度な気象・海象の利用により、内航航路でも高い燃費削減効果の得られる航海計画の立案などを行っている。

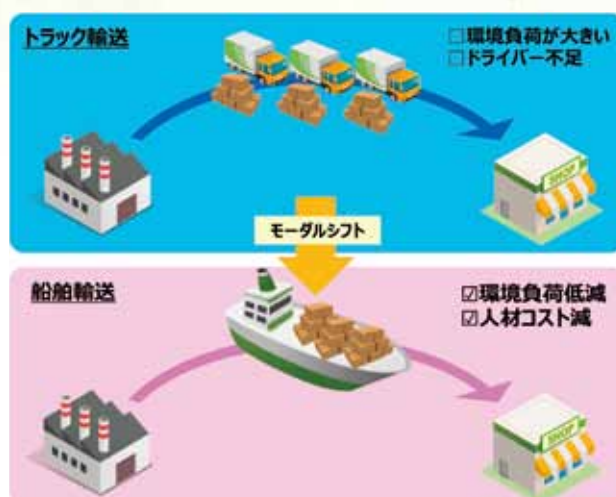
2. 取り組みの背景と課題

近年は温暖化が進行し、極端気象の増加、災害の激甚化など環境変化が顕著になっており、低炭素社会の構築が喫緊の課題となっている。また、2015年は第4次産業革命の元年といわれており、今後は経済効率化のために業種の壁を越えた連携が重要と指摘されている。

日本においては、環境面では温暖化によって気温が上昇し、局地的豪雨が増加するなど、これまで経験したことのないような気象状況が発生している一方で、経済面では生産年齢人口減少により経験や勘といった無形の知識を持った技能者が引退を迎えているなどの課題が生じている。これらの課題を解決するためには、環境負荷に配慮した上で、データを生かした効率的な経済活動を実現することが必要である。

このような状況の中、物流分野では、環境面では低炭素社会に向けた省エネ物流の構築が、経済面ではトラックドライバーの平均年齢の上昇、若年層希望者の減少などから、将来的なドライバー不足に対応した効率的な物流の構築が重要と指摘されている。そこで、本事業では「二酸化炭素排出量の低減による環境保護」に加え、「ドライバー不足の状況下における大量輸送による産業インフラの維持と経済効率化」の観点からトラック輸送から海上輸送などへのモーダルシフトの推進を実施した。

本プロジェクトでは、ネスレ日本・川崎近海汽船・日本気象協会が業種の壁を越えて連携し、各企業の課題を解決してモーダルシフトと経済運航を推進した事例である。各企業の課題を次に示す。



【モーダルシフト イメージ】

(1) ネスレ日本

ネスレ日本では、製品をよりおいしくより健康的にするだけでなく、バリューチェーン全体を通して環境に配慮したものにすることを目指している。物流分野においても、2008年よりトラック輸送から内航船輸送への切り替えに取り組むなど、環境負荷の少ないモーダルシフトを推進してきた。

モーダルシフトを推進するには、綿密な輸送計画と輸送量の決定を早期に実施する必要がある。ペットボトルコーヒーは出荷量が気温変化に大きく影響する製品であるため、早期に意思決定を行いモーダルシフトの推進をするには2週間程度のリードタイムの気象予測が必要である。しかし、一般に利用できる気象予測のリードタイムは1週間程度であり十分ではなかった。そこで、さらなるモーダルシフト推進のため、より長期のリードタイムの気象情報の開発が必要であった。

(2) 川崎近海汽船

川崎近海汽船では、陸上貨物を積載した状態のトラック、トレーラーをそのまま積み込める国内RORO定期船航路の拡充に努めており、トラックによる陸上輸送から環境負荷の低い大型RORO船による無人航送へのモーダルシフトを推進している。また、さらに環境負荷の軽減を目指した経済運航への

取り組みとして、高精度な気象・海象予測を活用した最適航路の選択などを行っている。

今後、さらにモーダルシフトを推進して高品質な海上輸送を実現していくには、荷主との連携やさらに経済的な運航の強化が必要である。

(3)日本気象協会

日本気象協会では、気象・防災・環境に関する情報コンサルタント事業を実施しており、極端気象に代表される気象の激甚化や地球温暖化、エネルギー問題など、幅広い分野の調査を行っている。近年は、防災・環境だけでなく経済分野にもその活動の場を広げ、自然と調和した社会を目指している。

気象は、唯一、将来を物理的に予測できるものであり、気象によるリスクを抱えているさまざまな業界とつながりを持てるという特徴がある。この特徴を生かし、経済活動で必要とされている気象予測情報の開発を行い、各企業との協力関係の強化を行い、気象の利用範囲を拡大していく必要がある。

3. 課題の解決とその結果

上記の課題を解決するために、①リードタイムの長期化とオペレーションの変更、②経済運航を実現するシステムの導入と運用、③気象の利用範囲の拡大を目指して事業を行った。本事業では、ネスレ日本・川崎近海汽船・日本気象協会が連携して各社の不足しているものを補い合うことにより課題の解決を図った。

(1)リードタイムの長期化とオペレーションの変更

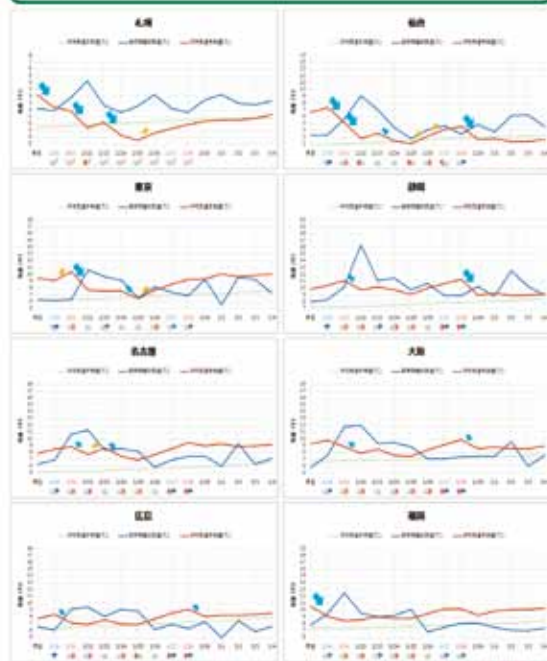
ペットボトルコーヒーは気温変動が出荷量に大きく影響を及ぼす。そこで、ネスレ日本は、気象予測のリードタイムをこれまでの1週間から2週間に長期化して、早期に気象予測を利用して製品の補充数量や日程の調整を行い、在庫レベルの圧縮と欠品のゼロ化を実現した。気象予測のリードタイムの長

期化では日本気象協会と連携して情報の開発、配信システムの構築を実施した。また、製品の補充数量や日程の調整を早期化することで、生産拠点から距離のある北海道・九州方面への出荷において内航船の利用(モーダルシフト)も推進した。

その結果、モーダルシフトの推進により、荷物一つ当たりの二酸化炭素排出量がトラックに比べて1/6程度と縮小し、環境負荷の低減および省エネが実現した。

全国気象予測 02月19日(金)発表

気象は、北日本では24日頃まで予測可能となり、その後は予測不能となるでしょう。北日本では23日から27日は早急な予測が、気象予報の精度が高くなることで予測されます。その後の気象は、早急な予測が続き、天気は、20日は低気圧が本州の南岸を通過するため、空気に湿り、23日は気圧の谷の前面で、曇りや雨となる所が多いでしょう。



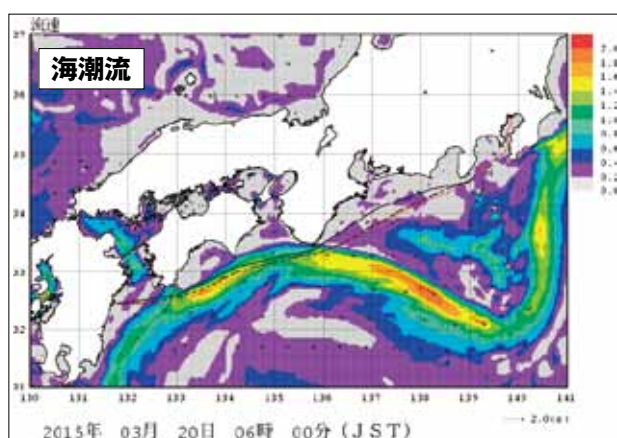
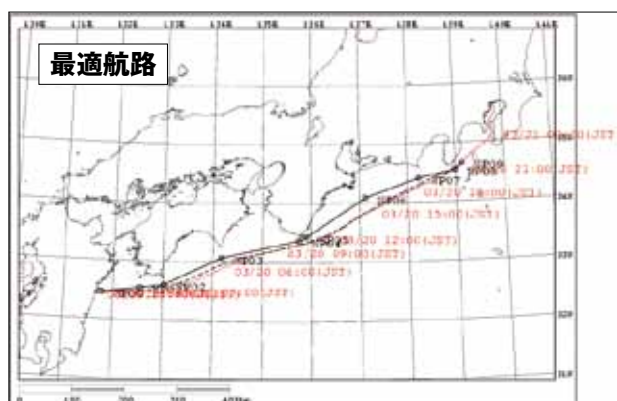
JMA

(2)経済運航を実現するシステムの導入と運用

川崎近海汽船は、ネスレ日本と連携することでモーダルシフトの推進を強化することが可能になった。さらに、経済運航を実現する日本気象協会のシステムECoRO-Light(内航船向け最適航海計画支援システム)を導入し、高精度な気象・海象予測を利用して最適な航路を選択することで効率のよい

運航体制の構築を実現した。ECoRO-Lightの導入では日本気象協会と連携して新たな情報配信システムの構築を実施した。

その結果、経済運航の実現により、定時運航を保ちつつ二酸化炭素排出量および燃料消費量を削減し、さらに省エネ効果を得ることが可能になった。



(3) 気象の利用範囲の拡大

日本気象協会は、気象の利用範囲の拡大として、「ネスレ日本の需給調整」や「川崎近海汽船の経済運航」を対象に、リードタイムの長期化やECoRO-Lightの構築を行った。リードタイムの長期化では、これまで1週間程度が限界であった気象予測をヨーロッパの予測値(欧州・中期予報センター)を利用することで2週間に長期化して配信システムの構築を行った。また、ECoRO-Lightでは、気象だけでなく海象の予測や最適航路を配信するシステムを構築して、3時間ごとの配信を行った。

その結果、これまで利用されていなかった分野で

の気象情報の利用が推進され、新たなコンテンツの開発につながった。

4. 今後の課題と展望

本プロジェクトの成果は、業種の壁を越えて連携をすることで、省エネ、経済効率化を実現したことである。今後も、このような異業種の連携や物流システム変革の試みが社会全体に広がるように取り組みを継続していく。各社の今後の課題と展望は下記である。

(1) ネスレ日本

さらなる配送の省エネ化、二酸化炭素排出量の低減に加え、台風等による内航船の遅延や欠航の予測をとりいれることで北海道・九州方面への内航船輸送拡大を図る。また、最適な社内物流の実現と、製造計画や製品の補充計画への気象予測の活用により、食品鮮度の向上や食品ロスの削減などの取り組みにもつなげていきたいと考えている。

(2) 川崎近海汽船

気象・海象予測を活用した資源の有効活用・環境保全・省エネルギー化・幹線輸送のモーダルシフトという一つの事業モデルを確立し、幅広い地域・産業にも拡大を図りたいと考えている。また今後は「北関東～北海道」間で成功している20時間航海のサービスを「静岡～九州」間でも展開することを検討しており、さらなるサービス品質向上を求めている。

(3) 日本気象協会

気象はさまざまな業種とつながることができ、予測を利用して経済効率化が可能である。今後は、気象を核として業種の壁を越えた連携を促進し、気象予測を利用してさまざまな技術やコンテンツを開発して経済への利用の拡大を目指す。

平成28年度 国際業務委員会の活動

海外物流戦略 ワーキングチームの 活動について

経済のグローバル化の勢いは、まだまだ衰えず、東南アジア地域等へ進出を図る物流事業者が増加しています。実際の現場では、各事業者は様々な問題に直面しながら解決の努力を行っていますが、それらの問題の中には国の制度に係るものなど、個別の企業努力では対応できないものもあります。

一方、政府は、関係国政府との間で物流政策に関する対話を行い、政府間レベルで、問題を協議する仕組みを持っています。そこで、物流連では、政府と物流事業者との、情報交換や意見交換の場を提供し、様々な問題解決を図るべく、国際業務委員会の下部組織である海外物流戦略ワーキングチームの会合を官民連携のもと開催しています。

昨年度は国土交通省の関係者、会員企業のメンバーからの積極的な参加があり、6回の会議が開かれ、熱心な議論が行われました。昨年度の取り組みとしては政府の物流政策対話対象国である、ラオ

ス、カンボジア、マレーシアについての情報交換を行い、それ以外でも様々な情報共有や意見交換を図りました。今年度は、海のASEANを中心に活動を展開してゆくことが既に決定しており、2回の会議を開催しています。

平成28年度第1回海外物流戦略 ワーキングチーム

初回の会議では、日本貿易振興機構（ジェトロ）より、「フィリピン経済概況および通関・物流事情」と題し、フィリピンに進出した日系企業を取りまく環境の現状につき、説明を受けました。

次に、国土交通省・国土交通政策研究所より、日本、並びにシンガポールにて実施した欧米系荷主企業へのヒアリングの結果についての報告があり、今後、物流連は、本報告を参照しつつ、「日本の物流の強みを確認し、その普及を図るための調査」に関する報告書を取りまとめることが決議されました。そして、最後

に、今夏、中国にて開催された日中韓物流大臣会合に先立ち、事前に実施されたアンケートの結果に基づき、中国・韓国をめぐる物流における懸案事項について、意見・情報交換が行われました。



ワーキングチームの様子



第1回ワーキングチーム ジェトロ発表風景

平成28年度第2回海外物流戦略ワーキングチーム

当会議では、前回に引き続き、日本貿易振興機構（ジェトロ）より、「インドネシアの日系進出企業動向とビジネス環境」と題し、インドネシアに進出した日系企業を取り巻く環境の現状につき、説明を受けました。

その中で、市場の将来性や成長性の点から、政治・経済が安定しており、人口・国土・資源等で、大きな規模を誇る同国に対する日系企業の関心は、依然として高いものの、一次産品の輸出規制や、道路・港湾等のインフラ整備の遅れ等の解決すべき課題があるとの指摘がなされました。

今後、物流連では、今秋に予定されている、インドネシア・フィリピンへの海外現地視察を見据え、ワーキングチームにおいて、両国に関する検討を活性化させてゆくこととしています。

次に、メンバーである、日本通運株式会社より、現在、注目を集めているハラル物流について、ハ



第2回ワーキングチーム ジェトロ発表風景

ラルの基礎知識や、ハラル物流に取り組むにあたっての基本的なエレメントについて説明が行われました。

今後も、物流連では、本ワーキングチームの活動を重要な業務と位置づけ、現地情報や実務に詳しい会員企業や、外部専門家の参加をいただきながら、継続した活動を進めていきます。

日本の物流の強みを確認し、その普及を図るための調査報告書の公表

総合物流施策大綱2013～2017が、平成25年6月に閣議決定されましたが、その中で「日本の優れた物流システムをアジアに普及する」ことがうたわれ、日系物流企業の海外展開を、官民連携で進めていくことが示されました。ただし、日本の物流事業の優れた点とはどのようなものか、については必ずしも明確にされているものではありませんでした。

そこで、物流連では、総合物流施策大綱を推進するにあたり、あらためて日本の物流事業の強みを確認し、その普及を図るための方策検討の一助とすることを目的に、調査を開始いたしました。

3年前から取り組みをはじめ、①学識経験者へのヒアリング②物流連メンバー企業へのアンケートや③運輸政策研究機構が実施、公表した「国際物流サービスの総合力に関する認証制度創設に係る検討について」の中の外資系企業へのヒアリング④国土交通省国土交通政策研究所が実施した「我が国物流事業者の海外進出に関する調査研究～欧米荷主企業ヒアリングからの考察～」の各報告の内容を参考情報として、この度、「日本の物流の強みを確認し、その普及を図るための調査」の報告書をまとめました。

近年、進出先の現地企業を買収して進出・拡大を図る日系物流事業者も増加しています。このような事業者の海外展開においては、買収した現地企業との

親和性や、多国間との連携を図るための標準化の必要性という視点からも、国際的に通用する戦略とそれを実施するビジネスモデルやシステム構築、社内体制整備等が重要であると考えられます。

日系物流事業者としては、あらためて、海外展開における企業戦略・ビジネスモデルの在り方について

の再検討が望まれるところであり、この報告書が、その再検討の一助になることを期待します。



【日本の物流の強みを確認し、その普及を図るための調査・報告書】は、物流連ホームページ左メニューの「関連資料」で閲覧できます。

目次

- I. 調査の概要
- II. 学識経験者へのヒアリング調査結果
- III. 海外物流戦略ワーキングチームメンバー企業へのアンケート調査結果
- IV. ヒアリング結果を元にした外資系物流企業の考え方(参考情報)
- V. ヒアリング結果を元にした外資系荷主企業の考え方(参考情報)
- VI. まとめ

海外交通・都市開発事業

海外交通・都市開発事業支援機構 企画総務部

1 JOINの設立

新興国を中心として、全世界のインフラ関係投資は急速な勢いで拡大しており、今後もさらなる拡大が期待される。経済協力開発機構（OECD）の報告によると、2009年～2015年の全世界における交通インフラシステムへの投資額は年平均3,880億ドルであるが、2015～2030年には5,850億ドルに達すると見込まれている。

また、民間企業が海外インフラ事業に参入する余地は大きく広がっている。以前は政府の公共投資によるものが一般的だったインフラ事業の分野において、近年、新興国の厳しい財政事情を背景に、民間の資金を活用する官民連携（PPP:Public-Private Partnership）方式のインフラ整備や、既設の公共交通サービスの運営へのコンセッション方式の導入などの事例が多くみられるようになってきている。

事業機会の拡大に伴い、海外インフラ分野での国際競争は激化している。中国・韓国などの新興国企業の競争力向上や、欧州のインフラ運営企業の積極的な世界展開に押され、我が国企業は諸外国に大きく遅れをとっているのが現状である。

このような背景のもと、我が国政府は、インフラシステムの海外展開を成長戦略の重要な柱の一つとして位置づけ、「2020年に約30兆円のインフラシステムを受注することを目指す」（日本再興戦略）との目標を掲げている。そして政府のインフラシステム輸出戦略のもと、2014年10月、国土交通省により、官民ファンドである株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development。以下「JOIN」という）が設立された。

2 JOINの役割

JOINは、我が国事業者の海外インフラ事業への参画を積極的に後押しするため、交通および都市開発に関連する事業に対する「民間との共同出資」、「役員・技術者の派遣」および「事業に関する相手国側と

の交渉」を主な業務内容とする。金銭的な支援だけでなく「ハンズオン」の支援を行うことが特徴である。

① 民間との共同出資

我が国企業が海外インフラ事業に参画する際には、現地で事業運営を行う事業体を設立することが一般的だが、JOINは、我が国企業と共同してこの現地事業体に出資することで、事業性の向上およびファイナンス組成の円滑化を図る。

② 役員・技術者の派遣

JOINは、出資先の現地事業体に対して、必要により役員・技術者の派遣などの人的支援を行う。日本の優れた技術・経験に基づく運営・保守のノウハウを現地の人材に伝達することで、事業の操業リスクを軽減するとともに、相手国の人材育成にも寄与する。

③ 事業に関する相手国側との交渉

海外インフラ事業には相手国政府に契約内容を反故にされたり、予定していた事業用地が取得されていなかったりといったリスクがある。リスクが顕在化し、民間事業者だけでは対応できない事態となった場合、日本政府の出資機関であるJOINは、日本政府と協調して相手国政府・企業その他の関係者と交渉・調整を行い、事業を計画どおり遂行できるように働きかけていく。

3 これまでの活動実績

2014年10月の設立以来、JOINには多くの民間企業から案件の相談が持ち込まれている。2016年6月末までに持ち込まれた相談案件数は、鉄道28件、空港19件、都市開発14件、港湾11件、道路・橋梁8件、船舶・海洋開発7件、物流7件、合計94件となっており、各分野から満遍なく相談がある状況である。地域別には、ASEANが半数以上を占めるが、中東・アフリカ、米州など、グローバルベースで案件の相談がある。

これらの相談を受け、関係者と精力的に調整を進め、案件の組成に努めてきた結果、2016年7月末までに次の4案件について国土交通大臣の認可を得て、支援決定を行った。

支援機構 (JOIN) について

① ベトナム港湾ターミナル整備・運営事業

ベトナムのホーチミン市近郊のチーバイ港において鉄スクラップ等を扱う港湾ターミナルを整備・運営する事業であり、本邦大手電炉メーカーである共英製鋼株式会社と、港湾運送事業者である株式会社辰巳商會とともに参画する。我が国の港湾運送事業者がベトナムで初めて港湾運営に参画するものであり、現地の日系企業に裨益すると同時に、ベトナムの経済発展にも寄与することとなる。本事業が、ベトナムのみならず今後のASEAN諸国への我が国企業の展開の糸口となることが期待される。

② 米国・テキサス高速鉄道開発事業

米国の民間会社が事業主体となり、東海道新幹線をベースとした技術 (N700-I Bullet) を導入する前提で、米国テキサス州のダラスーヒューストン間を高速鉄道により約90分で結ぶ事業を推進中。本事業は、(1)調査・プロモーション段階、(2)開発段階、(3)建設・運営段階の順に進められており、今回は第2段階の開発段階への支援となる。JOINの支援により、我が国の新幹線システム導入の流れを後押しするとともに、事業の実現性等をより確実なものとする。

③ ブラジル都市鉄道整備・運営事業

三井物産株式会社および西日本旅客鉄道株式会社とともに、ブラジルのリオデジャネイロ等3都市における近郊鉄道・地下鉄・LRTの4事業を一括して行う事業に参画する。海外の旅客鉄道事業への出資・事業運営に本格的に参入し、技術者の派遣や現地技術者の人材育成を通じて、都市鉄道の安全・安定輸送を実現するとともに、交通渋滞や環境汚染といった都市問題の改善に寄与する。

④ ヤンゴン中心部における都市開発事業

三菱商事株式会社および三菱地所株式会社とともに、ミャンマーのヤンゴン中心部における複合都市開発事業 (ランドマーク・プロジェクト) に参画する。経済成長の著しいヤンゴンで不足しているオフィス等を供給し、日本のノウハウを生かしてまちづくりを進めていくとともに、我が国の複合施設の運営に関するノウハウの移転等を通

じ、現地の人材育成に寄与する。本事業を通じて、日本の都市開発のブランド力が高まり、今後の我が国事業者の参入を促進することが期待される。



【左上】①鉄スクラップ取扱のイメージ (資料提供: 東北地方整備局港湾空港部)

【右上】②日本の新幹線システム (N700系新幹線・資料提供: 東海旅客鉄道株式会社)

【左下】③リオデジャネイロ近郊鉄道 (運行中の鉄道車両)

【右下】④ヤンゴン都市開発事業イメージパース (手前の低層建物は別事業)

4 おわりに

JOINは、我が国企業による交通事業・都市開発事業の海外市場への参入促進を図るため、引き続き精力的に出資、事業参画等の支援を行っていく。そのためには、民間企業の皆様からの案件相談に対しては、「問口を広く、敷居を低く」積極的に応じ、年間10件の支援決定を目標に体制の整備を進めていく。より多くの案件形成に向けた情報収集・周知活動、国際市場における立場の強化を図るためにも、海外の有力な投資機関・デベロッパーとの関係強化およびネットワーク作りに取り組んでいく。

JOINとしては、我が国企業が安心して海外市場に進出できるよう、政府および企業と協調し、各種リスクを軽減させるサポート体制を整えていくとともに、事業のオーナーである出資者としての立場から、事業の組成をコーディネートし、我が国の技術の活用、我が国企業の参入を積極的に働きかけていきたいと考えている。物流関係者の皆様におかれては、海外展開を検討される際には、JOINにお気軽にご相談いただければ幸いである。

JOIN お問い合わせ先：企画総務部 Tel 03-5293-6700



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11回

東陽倉庫株式会社

国内営業本部 国内物流部 名古屋営業所(大口倉庫)

主任

石原 まどかさん

PROFILE

2002年入社。箆屋倉庫(当時)に配属、化粧品メーカーの入出庫・保管等の事務を担当。2008年大口倉庫の新設に伴い異動。受注センターの立ち上げに携わる。2010年コンプライアンス統括室、2012年国内営業本部(東京駐在)に異動後、2014年現職に。愛知県出身。学生時代はボート部に活躍したアスリート。休日には旦那様とドラゴンズの試合観戦に。

——職場の業務や特徴について教えてください。

名古屋営業所大口倉庫は、2008年、複数の倉庫を集約・新設した国内物流拠点です。常温倉庫、定温倉庫、流通加工場を擁し、スタッフは化粧品メーカー、食品メーカーを担当するグループに分かれ、在庫管理、物流センター業務、輸配送等を遂行しています。

——現在の担当業務を教えてください。

化粧品メーカーの入出庫・保管に関する事務や受注センター業務に携わっています。受注センターは、お客様の受注業務を代行する部署です。エンドユーザーからFAXで送られてくるオーダーの入

力業務やエンドユーザーからの問い合わせ対応、後輩の指導等を担当しています。

——石原さんが現在の業務を担当するのは2回目とのことですが、最初の倉庫業務について教えてください。

最初に配属されたのは、大口倉庫の前身の一つである箆屋倉庫です。現在担当している化粧品メーカーはそれ以来のお付き合い。入出庫や保管関連のデスクワークもそのときからです。大口倉庫への異動は、倉庫の集約を目的とした異動だったため、業務内容に変更はありませんでしたが、取扱量やアイテム数が増えたので、慣れるまで大変でした。その半年後には受注センターの立ち上げに参加。限られた時間の中での準備には苦労しましたが、お客様や他部署と連携しながらの作業は良い経験となりました。

——倉庫業務以外はどのような経験をされていますか。

コンプライアンス統括室では、ISO14000、OHSAS18001の認証取得の拡大に向け、マニュアルの整備業務等に携わりました。また、2012年からは、国内営業本部(東京駐在)で、倉庫業務を担当していたお客様の営業担当に。小さな相談から大口案件までお客様のパートナーとして対応する日々は、とても楽しかったです。特に、初めて経験する輸出入案件は勉強になりました。結婚を機に大口倉庫に戻ってきましたが、全く異なる分野の経験は、私にとって貴重な財産になったと思っています。



後輩からの質問に答える石原さん

新業務の
スタートに向けて
頑張ります！

受注センター業務は▶
デスクワークが中心



——業務上で心掛けていることなどを教えてください。

一人で行う営業とは異なり、現場の作業はチームで行うもの。日ごろから後輩たちや現場のスタッフ、協力会社の皆さんに声掛けして、コミュニケーションを図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。

お客様から「石原さんをお願いしたい」と指名されるとモチベーションが上がります。時には難しい案件もありますが、うまくいった後にお褒めの言葉をいただくと、お客様との信頼関係がさらに強くなったと感じられますし、「次回も頑張ろう！」という気持ちになります。

——業務上の課題を教えてください。

若いメンバーが多い職場なので、後輩の指導方法が課題の一つとなっています。私たちが入社した職場は先輩との距離も近かったので、「見て覚える」ことが実践できましたが、今は環境も違いますし同じようにはいきません。指導する際は、声をかけるタイミングや伝え方などにも配慮するようにしています。

——現在、力を入れている取り組みを教えてください。

来年4月、新しい業務が始まる予定です。そのスタートに向け、職場をあげて準備を始めているところです。同時に、現在の業務についても見直し、改善すべきところは改善して後輩に引き継ぎたいと考えています。



東京駐在時代、職場の皆さんで行ったバーベキュー大会会場にて

——職場を一言で例えると。

みんなで協力し合う、アットホームな職場です。私がいろいろな経験を積めるのも、常に周囲が協力してくださるおかげだと実感しています。また、当社には、出産・育児や介護などでやむなく退職しても登録しておけば戻ってこられる「カムバック制度」がありますし、育児による短時間勤務も法律では子供が3歳までのところ、当社では小学校に入るまで延長しています。女性にとっては特に働きやすい環境だと思います。

——今後の抱負や目標を教えてください。

来春スタートする新業務を無事に立ち上げ、軌道に乗せることが当面の目標です。そして将来的には、新制度を活用しながら、働くママとして頑張っ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

東陽倉庫株式会社

本社所在地：名古屋市中村区名駅南2-6-17

設 立：1926年3月13日

代 表 者：代表取締役社長 武藤 正春

名古屋営業所所在地：愛知県丹羽郡大口町外坪2-1-1

【事業概要】

1926年、旧名古屋倉庫(株)(1893年設立)と旧東海倉庫(株)(1906年設立)が合併し、東陽倉庫(株)が設立。以来、倉庫業を基軸とし、事業領域を拡大しながら総合物流企業として発展してきた。

1996年に中国上海市に駐在員事務所を開設したことを皮切り

に海外へ進出、アジアを中心に国際物流業務も展開している。高品質のサービスを高効率、適性コストで提供し、「[もの]づくり、人の「くらし」を支える総合物流企業」として、業容の拡大に努めている。



大口倉庫

トラック幹線輸送における手荷役の実態アンケート調査「最終報告書」を公表

物 流連は、物流業が直面する人手不足問題への取り組みの一環として、「トラック幹線輸送における手荷役の実態アンケート調査」の最終報告書を取りまとめました。

我が国は少子高齢化、人口減少社会を迎え、これに起因する人手不足の影響は広く社会経済に及び、そのゆがみがさまざまな形で現れ始めています。物流業においても、「トラックの運転手不足」問題は、繁忙期を中心に、社会問題として大きく報じられる事案の一つとなってきています。

このような現状を踏まえ、物流連では、平成27年7月に経営効率化委員会の傘下に「ユニットロードシステム検討小委員会」(座長:増井 忠幸氏 東京都市大学 名誉教授)を設置し、物流業界、とりわけトラック幹線輸送における人手不足への具体的な対応策の一つとして“ユニットロードシステム”活用の検討を継続してきましたが、この度、その成果として「ト

ラック幹線輸送における手荷役の実態アンケート調査」の最終報告書を取りまとめました。

本調査の中間報告は、既に本年4月に公表されていますが、最終報告書では、中間報告で示されたアンケート結果の詳細



増井座長



小委員会

に加え、さらに①他の類似調査との比較検証、②荷主、荷主業界団体へのヒアリング、③提言にかえて(物流の真の効率化のために)といった章が新たに追加され、トラック運転手の手荷役実態に関するアンケート調査結果をふまえ、幅広い観点からより多面的な考察を加えた内容となっています。今後、本報告書が国交省・厚労省主導で進められている協議会(『トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会』)等において、有用な資料として活用されることを期待します。



【トラック幹線輸送における手荷役の実態アンケート調査「最終報告書」】は、物流連ホームページ左メニューバーの「関連資料」で閲覧できます。

目次

はじめに

- I. 本調査の経緯と目的
- II. アンケート調査の実施概要
- III. アンケート調査の回答事業者の概要
- IV. アンケート調査結果

1. 手荷役の実施状況(輸送モード別) 2. 手荷役の実施状況(輸送モード別)
3. 手荷役作業の実施が多い事業所の主な取扱品目
4. 手荷役作業の実施が多い事業所の主な取扱品目と輸送モード別の内訳
5. 手荷役を行う荷物の荷姿と場所 6. 手荷役の具体的な作業状況
7. 手荷役の作業時間 8. 手荷役が行われる理由
9. 手荷役の作業にかかる費用について 10. 手荷役改善に必要なこと
11. 手荷役改善に向けた荷主と連携の可能性
12. 手荷役を改善する取組みに関するご意見等(自由記入)
13. アンケート結果(まとめ)

V. 他の類似調査との比較による検証

VI. 荷主へのヒアリング

1. 発荷主へのヒアリング 2. 着荷主へのヒアリング
3. (一社)日本経済団体連合会との意見交換会

VII. まとめ(問題提起)

VIII. 提言にかえて:物流の真の効率化のために(座長コメント)

資料編

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28年

6月 27日 平成28年度第2回理事会、平成28年度定時総会、平成28年度第3回理事会、
 第17回物流環境大賞表彰式、
 北区立滝野川紅葉中学校 職場体験 2名受入 (～7月1日)

7月 5日 平成28年度 第1回 物流いいところみつけ隊全体会合

7月 8日 第2回海外物流戦略WT

7月 12日 第6回ユニットロードシステム検討小委員会

7月 27日 南アフリカ共和国大使館 公使来訪

8月 10日 「第3回物流業界インターンシップ」全体説明会

8月 19日 平成28年度 第2回物流いいところみつけ隊全体会合

8月 30日 第3回海外物流戦略WT

編集 後記

8月のオリンピックの後、9月はパラリンピック、プロ野球終盤戦、サッカーWCアジア最終予選&Jリーグ第2S、2019年RWC開催・強化に向け国内ラグビーシーズン到来…スポーツの秋はまだ続きます。＼(´O`)／ (I)

リオオリンピックで日本のメダル獲得数は史上最多の41個！2020東京も盛り上がるといいですね。 (Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



岡山豪溪

岡山県総社市と吉備中央町にまたがる槇谷川の上流に位置する「岡山豪溪」。主峰天柱山（海拔330m）をはじめ天を突くようにそびえ立つ奇岩怪岩の下は、桜や新緑、紅葉が美しい渓谷が広がる。陰しさと優美さを兼ね備えた景勝地だ。花崗岩の年代の古さと変化に富んだ形態はめずらしく、アテツマンサクなど貴重な植物も自生している。