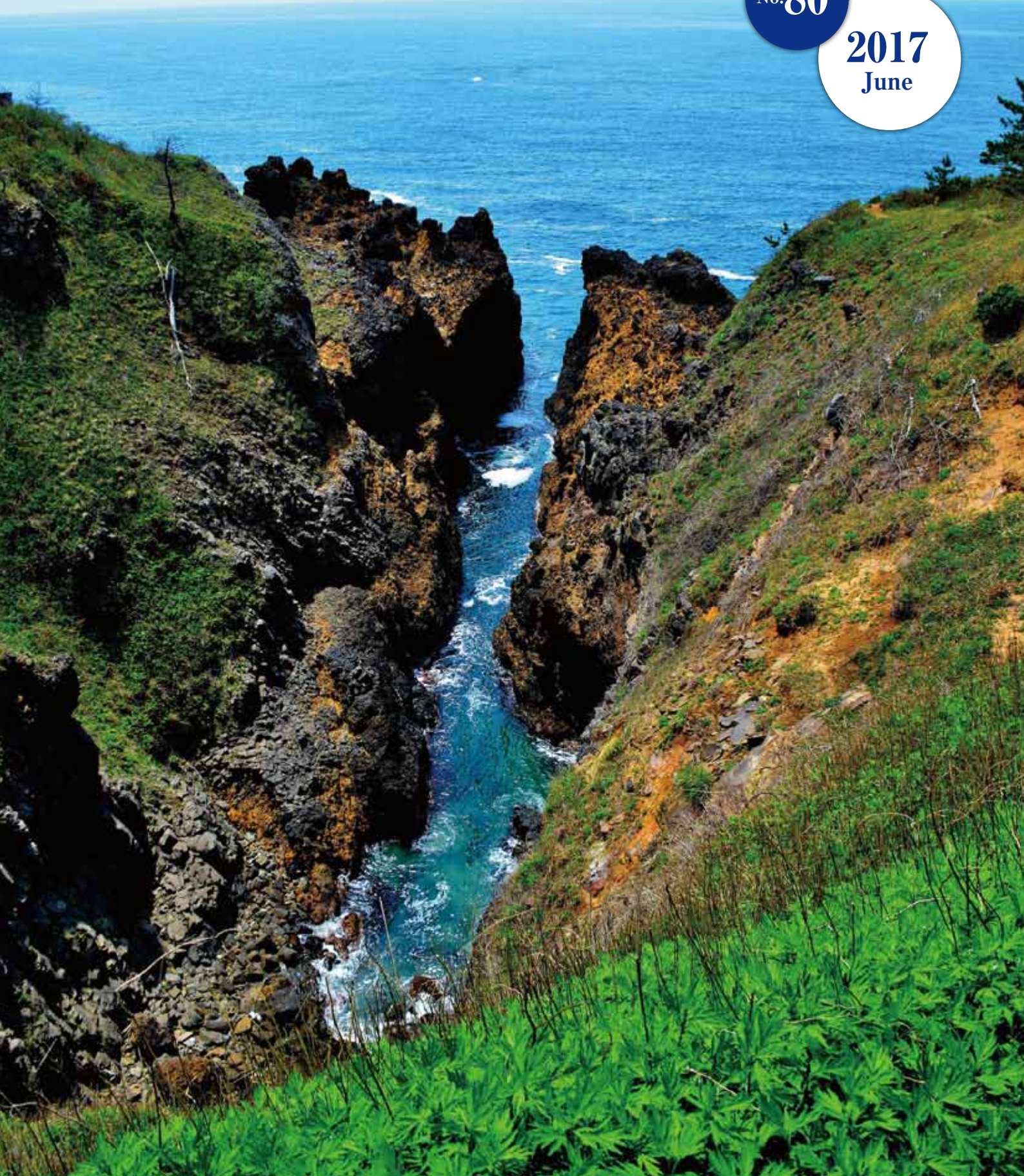


一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 80

2017
June



C O N T E N T S

潮流.....	1
福田 聖輝氏 日本郵便株式会社 代表取締役副社長兼執行役員副社長	
「論説」配送にやさしい「建物づくり」の考え方と方法.....	4
ー物流を考慮した建築物の設計・運用についてー	
苦瀬 博仁 流通経済大学教授	
第11回物流連懇談会を開催	8
株式会社ニチレイロジグループ本社代表取締役社長 松田 浩氏を迎えて	
コールドチェーンの役割と今後の展望	
第4回物流業界インターンシップ開催のお知らせ.....	13
物流環境対策委員会.....	14
『物流を考慮した建築物の設計・運用について』(手引き)公表までの経緯 COOL CHOICEについて	
国際業務委員会.....	16
物流業の海外進出に向けた諸外国の物流実態調査報告 インドネシア・フィリピン編	
経営効率化委員会の活動について.....	19
物流連 平成29年度事業計画の概要	20
平成29年度 物流連 大学寄附講座スタート.....	21
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	22
三井倉庫ホールディングス株式会社 高須 美聡さん	
実務研修.....	24
2016年度版「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11回物流連懇談会を開催



『物流を考慮した建築物の設計・運用について』
(手引き) 公表までの経緯



物流業の海外進出に向けた諸外国の物流実態調査報告
インドネシア・フィリピン編



新しいものへ挑戦する「情熱」を「継続」していくことが人の心を動かす

ふくだ せいき
福田 聖輝 氏

日本郵便株式会社 代表取締役副社長兼執行役員副社長

——最近の景気動向について、特に貴社の宅配貨物を中心とした動きについてお聞かせください。

宅配業界の動向は、ここ5年間で約10%増加し、2015年度は約37.5億個(+3.6%)となりました(国土交通省)。また、2016年は約38億個を超えたと言われています。

特に、インターネットやスマートフォンの普及によるeコマースの進展が荷物の増加につながっているものと考えられます。当社においても、荷物分野であるゆうパックやゆうパケットが堅調に増加しているところです。

また、EC市場等の利用拡大により当日配達や時間帯指定など差出人様、受取人様のニーズも多様化し、特に夜間帯における配達のニーズが高まっています。

しかし、宅配業界の課題として、日本の総人口、労働者人口は年々減少に伴う労働市場の逼迫等を背景にした人件費単価の上昇や不在で配達できない荷物の再配達の問題もあり、働き方改革やCO₂の観点から、国土交通省、環境省、経済産業省による国を挙げた検討会やキャンペーンの取り組みも始まっています。

——通販を主体としたeコマースの増大で宅配貨物の取り扱いも各社増えていますが、今後のEC市場の動向と貴社の対応についてお聞かせください。

<宅配荷物の状況>

国土交通省の調べによると、2015年度の宅配便取扱個数は、約37.5億個で前年度と比較すると、約1.3億個(前年度比3.6%)増加しています。

また、経済産業省の調査によると、国内電子商取引のBtoC市場規模は、15.1兆円(前年比9.9%増)、BtoB市場規模は、204兆円(前年比1.2%増)、CtoC市場規模は1兆849億円で、うちCtoC部分3,458億円、フリマアプリ市場規模は3,052億円と言われています。

当社のゆうパックについても、2015年度5.13億個で対前年5.8%増加しました。本年度も順調に増加しており、今後もEC市場はますます拡大し、このような状況が続くと考えています。

<eコマースの動向>

当社においても、通販事業者様やオークション等個人間の需要が増加しており、商品・サービスの拡充やオペレー

福田副社長の略歴

1971年	郵政省入省
2006年4月	日本郵政公社東京支社郵便事業部長
2006年7月	本社郵便事業総本部オペレーション企画部長
2009年6月	郵便事業株式会社執行役員新東京支店長
2012年2月	常務執行役員東京支社長
2012年10月	日本郵便株式会社常務執行役員東京支社長
2014年4月	常務執行役員本社
2014年6月	代表取締役副社長

ション面で差出人様の利便性の向上や受取人様の利便性の向上を図っているところです。

発送の利便性では、荷物の発送はゆうパック、小型物品の発送はゆうメールやゆうパケット、回収物品の発送はリターンパックなど、通販事業者様、オークション等の個人利用者様のニーズにあわせた商品・サービスを提供しています。

オペレーションの改善としては、増加する荷物に対して全国の約70の地域区分郵便局(ハブ郵便局)を集約新設、集中処理を行う「郵便・物流ネットワーク再編」を実施し、輸送の効率化、生産性の向上に取り組んでいます。

2015年度から2017年度で大型の地域区分郵便局を13局新設する計画です。

また、eコマース市場の拡大に対応して、新設の地域区分郵便局等に倉庫を設け、ロジスティクスの仕事にも取り組んでいます。

これまで日本郵便は荷物をお預かりしてから配達するまでの配送のみのサービスでしたが、多様化、高度化する通販事業者様のニーズにワンストップで対応できる物流ソリューションを2014年4月から開始しました。

具体的には、受注、ピッキング、梱包、配送といったロジスティクスサービスを既存の郵便局の空スペースを活用する等して行っています。また、新設を予定している地域区分郵便局には需要に応じて物流倉庫を設置していくこととしています。

郵便局内でロジスティクス作業を行い、そのまま差出ができることから、送達日数の短縮、トラックによる横持ち費用も不要という利点があります。まだ、スタートして3年と後発ではありますが、拡大・強化していく計画です。

——再配達問題については物流連でも広く周知していく必要があると認識しており、大学寄附講座や各種イベント等でこの問題を取り上げているところですが、貴社でも「はこぼす」等を設置し再配達削減に取り組んでおられますが、再配達削減に向けた方策等をお聞かせください。

宅配業界では、e コマースを中心とする荷物の増加に伴い、ご不在のため1回で配達できない荷物が増加しており、労働力確保及びCO₂削減の面からも大きな課題となっています。

現在、宅配便の不在持戻り荷物の割合は全体の約20%と言われており、当社も同様の状況で再配達に多くのコストがかかっています。また、夜間帯の再配達も増加している実態もあります。

これを解決するためには受取人様に1回目で受け取っていただくための利便性を向上させるかということが重要であると考えています。そのためには、通販事業者様との連携やWebの活用を取り入れていくことが必要と考え取り組んでいるところです。

国土交通省のアンケート結果では、1回目の配達について「配達が来るのを知らなかった」人が約42%、「配達が来るのは知っていたが用事ができて留守にした」が約26%も占めており、ここの部分についてどのような方法で事前に連絡を取り合えるかがポイントになると考えます。

現在、郵便局受取り、コンビニエンスストア受取り、宅配ロッカー「はこぼす」受取りを促進しており、通販事業者様での商品購入時に1回目の受取先としてご利用いただける受取拠点としては、約46,400ヵ所（郵便局：約20,000局、コンビニエンスストア：約26,300店舗、はこぼす：105ヵ所）あり、不在配達後の再配達先としてご利用いただける受取拠点としては、約20,000ヵ所（郵便局：20,000局、はこぼす：105ヵ所）あります。なお、「はこぼす」は、郵便局、駅、商業施設、スーパー、コンビニエンスストア等に、今後も拡大をしていく予定です。

その他、他の宅配・物流業者様にご利用いただけるよう「はこぼす」のオープン化も目指しており、関係各社に提案しているところです。当社が考えている「はこぼす」のオープン化は、宅配・物流事業者様に開発負担が一切かからないシステムを考案しているところです。

また、環境省の「COOL CHOICE できるだけ一回で受け取りませんかキャンペーン ～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～」に参画し、「郵便局、コンビニ、『はこぼす』で受け取ろうキャンペーン」を実施しています。通販事業者様から差し出されるゆうパックを郵便局、コンビニエンスストア、「はこぼす」で受け取られたお客さまに、専用サイトからエントリーしていただくと、ポイントを付与するキャンペーンとなっており、同キャンペーンを通じて消費者（荷取人）のみなさまにも広くご理解いただくきっかけを作りたいと考えています。

1回目で配達するという観点からは、Webを活用した配達通知が有効と考えていますが、荷姿からみると当社は全国に8万台を超えるバイクを保有しており、郵便はもちろん、小型の荷物を機動的に配達できるという点では他に例を見ない強みであると考えています。

e コマースの荷物の中には受箱に投函できる荷物もたくさんあり、バイクで効率的に回り、受箱に配達することも効果的と考えており、小型物品が送れるゆうパケットやレターパック、スマートレターの拡大も図っていきたく



取り組んでいるところです。

そのために、集合住宅への差入口の大きな集合郵便受箱の設置普及取り組み（2014年10月から実施）や、戸建て住宅への宅配ボックスの普及（2016年2月から実施）についても取り組みを開始しているところです。

e コマースが今後もっと発展するためには、通販事業者、宅配事業者、ロッカー事業者、受箱事業者の皆さんと利用者が発送方法（荷姿）、配送方法、受取方法などについて連携して取り組む必要があると考えています。

——今後ますます日本社会は高齢化、少子化に向かうものと予想されますが、今後の労働力問題と貴社の人材育成について、女性の活躍推進等を含めてお聞かせください。

人的依存度の高い当社にとって優秀な人材を安定的に確保していくことは重要な課題であり、社員にとって働き甲斐のある会社でなくてはならないと考えています。そのためには、働きやすさの向上は不可欠であり、働き方の改革に積極的に取り組んでいく必要があると考え、さまざまな取り組みを行っています。

「頑張った人が報われる」という基本理念に基づき、新しい人事・給与制度を2014年度から段階的に導入しており、社員の職務や期待する役割に着目した区分に分け、採用時から明示して、各区分に合致した処遇、キャリアパス、研修を構築しているところです。

一般職（エリア外の転勤なし、役職なし）、地域基幹職、総合職のコースに区分し採用しますが、社員の就業ニーズやチャレンジにに応えるコース転換制度もあります。また、一般職は新規採用の他、登用も実施して人材の確保に努めています。

人材育成については、OJT、集合研修及び自己啓発を三位一体とする計画的な人材育成を推進しています。このうち集合研修として、新入社員や役職者・管理者、期間雇用社員等に対する各階層別の研修のほか、営業・業務運行など専門別の研修を実施しています。

研修環境として、全国に研修センターを設置しているほか、バイク等乗車訓練及び郵便業務の実務訓練等を行うトレーニングセンターを設置・活用しています。

また、本社社員の育成の場としては、階層別の研修や社内講座のほか、日本郵便が将来を見据え取り組むべき事業・サービスを社員チームが検討・提案し、そのアイデアの事業化を支援する取り組みも行っています。



左：日本郵便株式会社 福田副社長
右：インタビュアー 物流連 与田理事長

＜女性活躍＞

郵便局のお客様の7割は女性です。ライフスタイルが多様化する中、「人で選ばれる郵便局」として、全国のお客様に、多様な商品・サービスの中から、きめ細かくご提案できる女性の社員力は、日本郵便の財産です。少子高齢化で労働力人口の減少が見込まれる中、多様な人材の能力発揮を支援することが重要です。

日本郵便では、2014年から「女性活躍室」を設置し、あらゆるライフステージで生き生きと力を発揮できるよう、働きやすく働き甲斐のある職場づくりに、上司部下ともに取り組み、多様な社員力を育てる取り組みを行っています。2017年度からは、「ダイバーシティ推進室」と改称し、ES、CSと合わせて、更に幅広い取り組みとして取り組んでいます。

取り組みの二本柱は、1点目は「働きやすく働き甲斐のある職場づくり」です。

管理者のマネジメントスキルの向上・意識変革について、管理者には「異性の部下の力を引き出すマネジメント」、女性社員のキャリア意識醸成・スキル養成については、女性管理者ステップアップセミナーの実施やビジュアルに訴える雑誌仕立てのハンドブックでの意識づけで効果を高めています。

仕事と家庭の両立支援施策としては、社員の育児休業取得や復帰後の環境の変化に対応しやすくするため、さまざまな取り組みを行っています。また、退職者の再採用・後補充スキームも構築しています。

2点目は、「女性等の視点・特性を活かした商品・サービス・営業体制の実現」です。

女性社員で構成するプロジェクトの提案意見などを、女性のお客様に喜ばれる店舗づくり、窓口レイアウト改善に活かしています。

また、女性向けライフスタイル誌「Kiite!」を販売するなど、女性のお客様を意識した商品展開、女性のお客様向けイベントに合わせた金融相談会等を実施しています。また、郵便局のスペースを保育事業者に提供し、保育施設として利用する等の取り組みも行っています。

当社では、2021年4月1日までの女性管理者割合10%を目標として取り組んでいます。

この他、主婦等女性のライフスタイルに合わせた短時間での雇用についても行っているところです。

——海外での事業展開についてはいかがでしょうか。

＜トール社＞

日本郵便が総合物流事業として成長していくために、国際物流事業を立ち上げることも必要であり、グローバル物流の主要事業を展開する力を持ち、成長するアジア市場に強い、オーストラリアの物流大手、トール・ホールディングスを2015年5月に約6,200億円で買収しました。

しかしながら、2016年以降、資源価格の下落および中国経済・豪州経済の減速を受け、営業損益が前年実績を大きく下回る見込みとなりましたので、2017年3月期決算においてのれん等約4,000億円を減損損失として計上することにしました。

今年1月よりトール社の経営陣を刷新し、人員削減や部門の統廃合等によるコスト削減施策を中心に、トール社の業績回復・将来に成長への基盤を整えるための対策を講じているところです。

今回の処理は、トール社に係る負の遺産を一掃するという大きな意味があるものと認識しているところです。

当社としましては、引き続きトール社をグローバル展開のための中核との位置付けには変わりなく、早急に業績を回復しグループの企業価値向上に資するよう構造改革を進めてまいります。

＜郵便インフラ＞

海外展開ということではありませんが、当社はミャンマー、ベトナムへの郵便・物流システムのコンサルも行っています。

ミャンマー郵便は、現在日本からのODAとしての取り組みが行われており当社からも社員を派遣しています。

また、ベトナムについては2015年から配達郵便局、地域区分郵便局のオペレーションやCS等のコンサルを行っていますが、送達日数や破損などの品質の面で顕著な成果が見られています。

——最後に経営信条、生活信条などありましたらお聞かせください。

私が常に考え行動していることは、「情熱」と「継続」という言葉です。自らが常に新しいものへ挑戦する「情熱」を持つこと、そしてそのことを「継続」していくことが重要であると考えています。物事に強い思いがない上司には人はついてきませんし、そのたびに考えや行動が変わる上司にもついてきません。自分にそう言い聞かせながら自分を奮い立たせ取り組んでいるところです。私は情熱を継続していくことが「人の心を動かす」と考えています。

また、私が社員の皆さんに常日頃言っていることは、「今、やっている仕事はベターではあるが、ベストではないと考えなさい」と言うことです。

先人が作り上げてきた仕事、先輩に教わった仕事、マニュアルに書いてある仕事も時間とともに変わります。その時はベストであったものがベストではなくなっていることもたくさんあり、もっと生産性の上がるやり方もたくさんあります。言われたことをこなすだけではなく、自分でベストのやり方を見つけ出す気持ちで仕事をする「工夫」は生まれ、仕事が楽しくなると考えています。

将来を担う若い人たちが日頃の仕事の中で、自分の仕事、会社の将来のことを考える時間とチャンスを作ること、重要な仕事だと思っています。

論説

第10回

配送にやさしい 「建物づくり」の考え方と方法 ー物流を考慮した建築物の設計・運用についてー

苦瀬 博仁

流通経済大学 教授

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。

1. はじめに

人々が生活していくためには、食料、飲料水、生活物資などを、必ず手に入れなければならない。このとき、自ら出向いて手に入れる方法と、誰かに届けてもらう方法がある。

そして、その昔、水を汲みに行く代わりに水が届く水道網が文明の証だったように、現代でも郵便や宅配便で物が手元に滞りなく届くことは、都市生活の進歩の証でもある。

そこで本稿では、「届ける」という視点から、都市内物流政策の変遷、現代の都市内物流の特徴、物資を届けるときの建築物の課題を述べるとともに、国土交通省のガイドラインを紹介し、将来への期待を述べてみることにする。

2. 都市内物流政策の変遷

2-1 都市物流政策の始まり

江戸時代に河岸の整備があり、明治時代に鉄道駅の整備があった。そして、日本で最初の都市計画である東京市区改正条例（明治21年（1888））では、東京の日本橋の魚市場の移転が示された。

しかし、具体的な都市政策として物流が議論されるのは、昭和以降である。昭和40年（1965）前後に、東京などの大都市に人口が集中し、都心では貨物車の集中による交通混雑や騒音振動などの公害が起きていたために、都心の物流施設（ノード）の市街地郊外への移転を考えたのである。¹⁾²⁾

昭和41年（1966）に「流通業務市街地の整備に関する法律」が公布された。東京都市圏では、5つの流通業務団地（京浜二区、高島平、足立、葛西、越谷）が建設され、その後全国で団地整備が進んだ。

2-2 安定成長期における政策提案と実施の延期

昭和48年（1973）の石油危機以後の安定成長期となると、従来の物流政策に疑問も出されるよう

になった。昭和49年（1974）には運輸政策審議会都市交通部会の貨物輸送小委員会が、物流施設の郊外移転だけでは問題の解決が困難と考え、物資の最終到着地の地域特性ごとに物流対策を立てるべきとした。

例えば、物流施設（ノード）では、工業地域でのトラックターミナル、商業地域での集配センターや貨物車用駐停車施設、住宅地域での共同荷物授受施設などが提案された。また都市計画の方法論として、道路の通行可能な交通量にあわせた建物規模の調整や、貨物車用の駐停車施設の設置が提案された。しかし、石油危機の影響もあってか、実現には結びつかなかった。

この後、国鉄民営化（昭和62年（1987））により、汐留や品川などの鉄道貨物操車場は、配送のために必要なトラックターミナルにはならず、配送を必要とするビル街に変わっていった。また、大都市で高層ビルが多く建てられていったが、物流への配慮が十分な建築物は少なかったようである。

約40年前の貨物輸送小委員会で構想されていた「商業地域での集配センター」や「道路の通行可能な容量と建物規模の整合性」などの提案は、先送りになってしまったのである。

2-3 平成時代の都市物流政策の復活

貨物輸送小委員会の報告後の約15年間の空白を経て、平成時代に多様な物流政策が打ち出される。

このなかでも、配送に関しては、建物内や路上の「駐車対策」、取り締まりなどの「交通対策」として、また大規模店舗立地法にかかわる「荷さばき対策」として実現していく。（表1）

また、東京都環境局では、平成16年3月に「端末物流効率化に向けた路外荷捌き施設の手引（建物編）」を公表し、さらに平成25年3月に改訂する形で「建築物における物流効率化の手引」を公表した。

東京都市圏交通計画協議会は、平成18年5月に「端末物流対策の手引き ～まちづくりの中での

物流への取り組み～」を公表し、平成27年12月には「端末物流対策の手引き ～まちづくりと一体となった物流対策の推進～」を公表している。

これらは先進的な手引きであるが、いずれも十分に活用されたとは言にくい。³⁾⁴⁾

表1 平成時代の都市物流政策(主な法律)

- 【1】 輸送事業
①物流二法の改正(H2)、②物流三法の改正(H15)
- 【2】 広域物流拠点
①流市法の改正(H5)、②物効法(H17,28)
- 【3】 駐車対策
①駐車場法の改正(H6)、②大店立地法(H10)
- 【4】 道路交通
①道路交通法の改正(H5,18,23)
- 【5】 環境
①自動車Nox・PM法(H4,13,19)、②改正省エネ法(H17)
- 【6】 資源リサイクル
①資源有効利用促進法(H3)、
②リサイクル法(容器包装・H7、家電・H10、建設・H12、食品・H12、自動車・H17)

3. 現代の都市内物流と都市の物流マネジメント

3-1 物流拠点と最終発着地を結ぶ物流

都市内物流の対象は、「物流拠点から、建物内にある最終発着地まで」である。具体的には、海外や遠隔地から港湾やトラックターミナルなどに輸送された貨物が、配送ネットワークを経て、建築物における飲食店やオフィスへ配送されるまでである。

つまり、「物流拠点→配送ネットワーク→建築物」と表現できる。(図1)

3-2 都市の物流マネジメント

都市の物流マネジメントとは、「交通の円滑化や都市と産業の活性化のために、環境にやさしく効率的な物流の実現」を目指し、「物流施設計画(ノード)、道路交通計画(リンク)」を対象に、「ハード・ソフトの物流対策」を組み合わせることで「都市の物流の総合的な管理をすること」である。⁵⁾

このとき物流マネジメントの具体的な対策は、3つに分かれる。(図2)

第1に、企業は、商取引や物流の改善のために、在庫管理・配送管理・荷さばき管理をおこなう。

第2に、公共部門の規制誘導対策(ソフト)では、物流施設の土地利用規制や建築制限、トラックルートなどの交通誘導と居住環境地区内の通行規制、物資到着地の高層ビルでの共同配送や建

築物の荷さばき施設附置義務などがある。

第3に、公共部門の施設整備対策(ハード)では、流通業務団地などの広域物流拠点の整備、貨物車優先道路の整備、荷さばき施設整備などがある。

図1 都市内物流の対象と物流ネットワーク

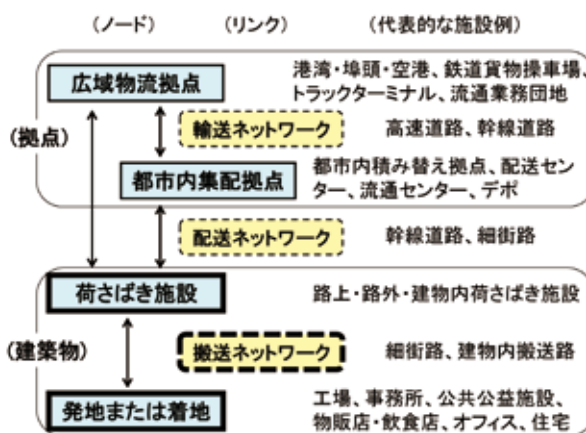
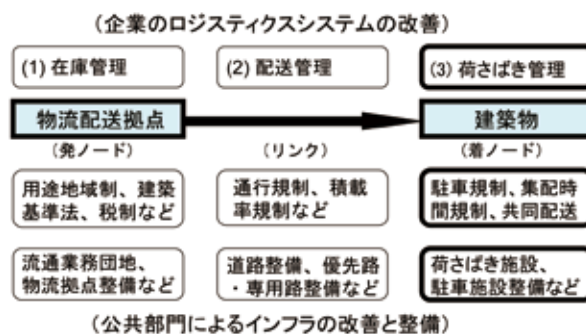


図2 物流ネットワークにおける対策



4. 配送にやさしい建物づくりの重要性

4-1 オフィスや店舗への配送の重要性

建物にあるオフィスや店舗にとって、配送は極めて重要である。なぜならば、オフィスに書類やコピー用紙が届かなければ仕事に差し支えるし、デパートやスーパーに商品が配送されなければ販売できないからである。

ちなみに東京駅に面した高層オフィスビルには、食事やショッピングを含め一日約6万人が訪れているが、ここに来る貨物車は約650台にもなり、乗用車の約550台を上回っている。ピーク時には数十台の貨物車が集まるために、専用の駐車スペースの約20台分だけでは足りず、貨物車と乗用車の併用スペースで対応している。

さらに建物内では、共同配送により効率的で円滑な配送を実現している。このような工夫がある

からこそ、配送作業に気付くことなく、人々は快適にオフィス業務やショッピングができるのである。

4-2 物流への配慮不足による悪影響

上記のような物流に配慮した建築物は、残念なことに、あまり多くはない。むしろ、物流への配慮不足により、人と物の動線が錯綜し、完成予想図と異なる無様な建築物も少なからずある。

加えて近年は、ネット通販の爆発的な増加と物流業界の深刻な労働力不足により、「頼めば届けてもらえる状況」の維持が困難になりつつある。

この状態が続けば、引越し料金が階段の段数や駐車場所からの距離によって加算されるように、通常の配送でも不便な建物には料金が加算される可能性さえある。このことでテナントに嫌われれば、ビルの賃貸料にも影響することだろう。

4-3 物流への配慮がもたらす効果

物流の視点からすれば、建物のなかに貨物車の駐車スペースを用意し、仕分け用の荷さばき施設を設け、貨物用エレベータを設置して、各フロアまで円滑に配送できることが重要なのである。

こうすれば、輸送業者の作業効率は高まり、テナントは確実な商品の入手とセキュリティを確保でき、ビルオーナーも賃貸する上で有利になるに違いない。

つまり、建築設計での物流への配慮は、輸送事業者だけではなく、テナントやオーナーなどにとっても、必要になりつつある。

5. 国土交通省のガイドライン⁶⁾

5-1 ガイドラインの基本的な考え方

このような状況を踏まえて、国土交通省は平成29年3月29日に、「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」をガイドラインとして公表した。⁶⁾

このガイドラインの目的は、①建築物の利用者の利便性・快適性の向上、②メンテナンスや入居者交替に伴う工事等へのより柔軟な対応、③搬入される荷物の紛失防止やセキュリティ確保、④路上駐車等による道路交通への支障防止及び見通しが阻害されないことによる安全性の向上、⑤路

上駐車等を抑制することによる良好な景観の形成などのまちづくりとの調和等である。

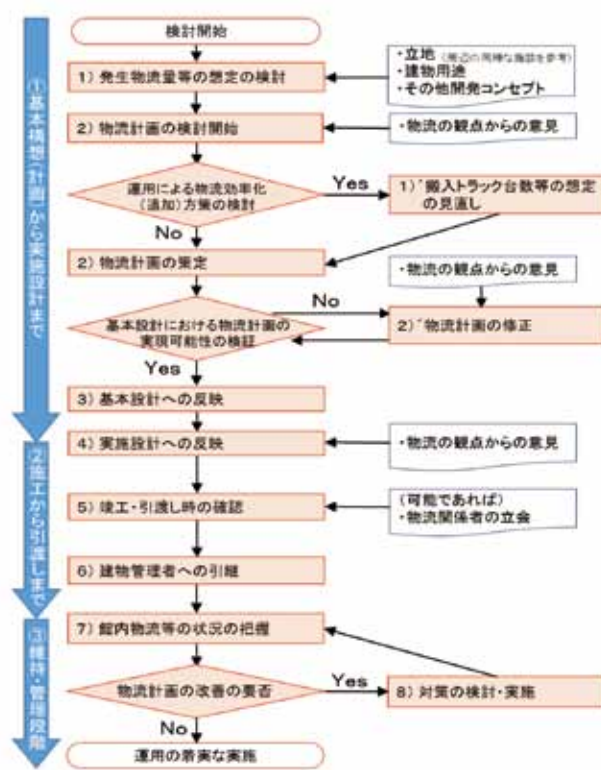
つまり、高度な物流サービスを継続的かつ効率的に受けるためには、都市計画や建築設計において、物流を考慮したデザインを考えること(Design for Logistics)が不可欠なのである。

5-2 ガイドラインで想定する建築物と検討フロー

ガイドラインで想定している対象の建築物は、設計については、政令指定都市において、屋内駐車場を設ける大規模な商業施設とオフィスビル(店舗・事務所部分の床面積が2万㎡以上(事務所は1/2換算)の新築建築物)である。

設計にあたっては、物流の専門家とともに、貨物の発生量の予測、荷さばき駐車場の設計、荷さばきスペースなどを検討することとしている。このために、建築の構想段階から始める「物流検討フロー」と「チェックリスト」を提示している。(図3)

図3 建築物の構想段階からの物流検討フロー



5-3 ガイドラインにおける設計・運用の考え方

ガイドラインでは、建築の設計と、竣工後の運用について、配慮事項を示している。(表2)

設計では、物資のために、車路の勾配・高さ・幅などをはじめ、駐車マスの大きさや、荷捌きスペースの確保について示している。(図4、図5)

運用では、効率的な物流を実現するために、館内配送の共同化、納品時刻の指定、一括納品などについて示している。

表2 建築設計と竣工後の運用の考え方

建築設計の考え方

- (1) 車路、(2) 駐車マスの大きさ、
- (3) 車路・駐車マスの高さ、
- (4) 荷捌きスペース、館内受付・一括荷受けスペース
- (5) 館内動線、(6) 貨物用エレベーター、
- (7) 駐車マスの必要数

運用の考え方

- (1) 館内配送の共同化、(2) 納品時間の指定・調整
- (3) 一括納品、(4) その他

図4 駐車マスの設計例

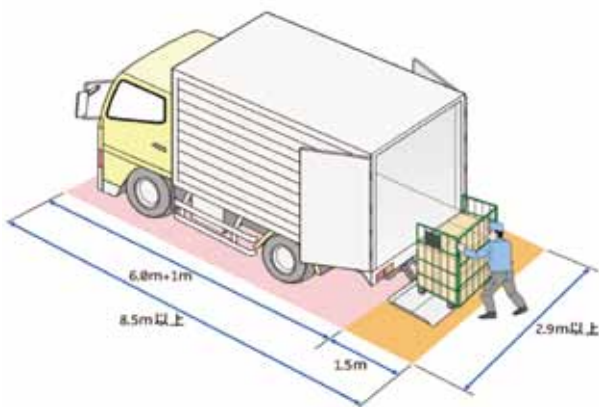
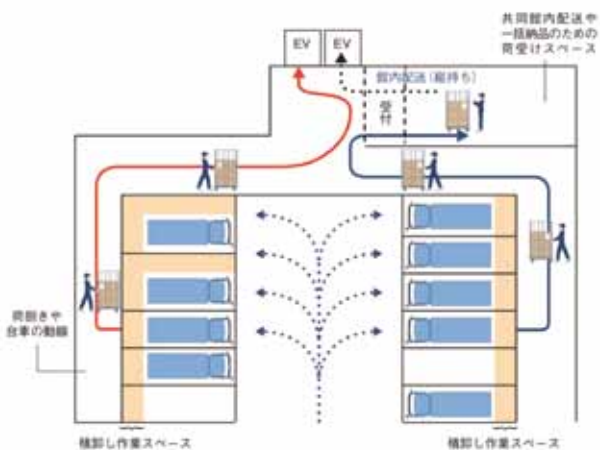


図5 荷さばきを考慮した駐車場の設計例



6. ガイドラインの今後

今回のガイドラインは、物流を考慮した建築物を設計するために、非常に有効なものである。

一方で、さらなる発展も期待できる。

期待の第1は、建築物から、地区への拡大である。今回のガイドラインは、大規模建築物を対象にしているが、大きな建築物の周辺に小さな商店街があるとすれば、これらを含めて地区単位での計画も必要になるだろう。

第2は、オフィスや物販店から、競技場や公共施設、マンションや戸建て住宅地への拡大である。

第3は、物資の対象である。通常的生活だけでなく、少子高齢化対策（買い物弱者のための配送）や防災対策（物資の補給や備蓄、非常用電源など）についても、物流に配慮して、補給や備蓄などを含めた設計が求められている。

この意味で、今回のガイドラインは、到達点というよりも、むしろ中間点の一つと考えたい。

7. おわりに

高級な住宅には玄関と勝手口があるように、また効率的かつ景観上も美しい姿を見せるためにも、都市や建築物では、人と物の動線を区別しておきたい。

そして、いつの日か、賢明な先輩たちによる昭和49年（1974）の貨物輸送小委員会の提案に新たな知恵と工夫が加わり、物流を考慮した都市計画や建築設計が、議論にさえないほど当たり前になる日が来ることを願っている。

参考文献

- 1) 苦瀬博仁：ロジスティクスの歴史物語、白桃書房、2016
- 2) 苦瀬博仁：日本における都市物流政策の過去・現在・将来、pp6-13、IATTS Review、vol.41、No.1、国際交通安全学会
- 3) 東京都環境局：<https://www.kankyo.metro.tokyo.jp/vehicle/management/attachement/路外荷捌き手引（建物編）.pdf>、および、https://www.kankyo.metro.tokyo.jp/vehicle/management/attachement/logistics_manual.pdf、
- 4) 東京都市圏交通計画委員会：<http://www.tokyo-pt.jp/pd/files/sanko1tebiki.pdf>、および、https://www.tokyo-pt.jp/publicity/file/02_151216.pdf
- 5) 苦瀬・高橋・高田編著：都市の物流マネジメント、勁草書房、2006
- 6) 国土交通省物流政策課：物流を考慮した建築物の設計・運用について、平成29年3月

第11回 物流連懇談会を開催

株式会社ニチレイロジグループ本社 代表取締役社長 松田 浩氏を迎えて

コールドチェーンの役割と今後の展望

4月18日、学士会館において第11回物流連懇談会を開催しました。この懇談会は、参加者が共に食事をとりながら、物流業界幹部による講演を聴くことにより、物流界の交流や情報交換を行っています。

今回は、株式会社ニチレイロジグループ本社 代表取締役社長の松田浩氏を講師に迎え、「コールドチェーンの役割と今後の展望」と題した講演を実施しました。

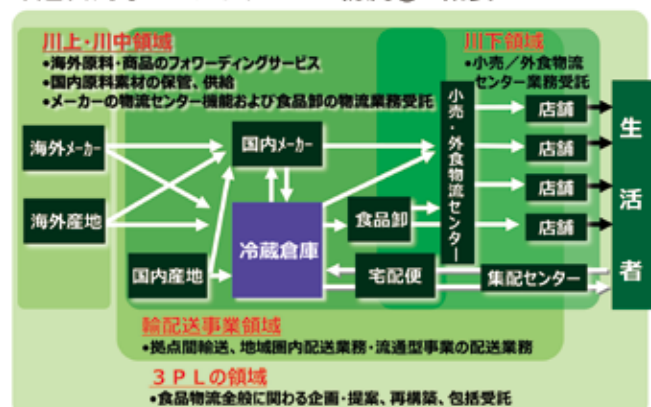
今号では、この講演の要約を紹介します。



本日は、「コールドチェーンの役割と今後の展望」と題し、コールドチェーンがわが国において果たしてきた役割、直面している課題と今後の展望を、当社の紹介をはさみながら紹介いたします。

1. コールドチェーンの果たした役割 選ばれつつある仕事。Nニチレイロジグループ

1) 近代的なコールドチェーン物流① 概要



コールドチェーンの役割

まず、当社がコールドチェーンの中でどのような機能を提供しているかですが、川上・川中領域では、冷蔵倉庫のサービスがあります。冷蔵倉庫は温度管理が必要な荷物のストックポイントとして、また多様な物流の結節点として重要な役割を果たしています。国内外の原料や素材の通関、保管、流通加工、仕分けといった機能をメーカーなどに提供するだけでなく、メーカーが製造した商品の保管やさらには物流センター機能を提供しています。また、食品卸の物流業務も受託しており、冷蔵倉庫は多様な業務に対応しています。川下領域では、小売りや外食企業の物流センターを受託しており、効率的に店舗に商品を届ける仕組みを提供しています。

次に、このようなさまざまな拠点をつなぐ輸配送

事業領域について説明します。この領域では、例えば関東と関西にある冷蔵倉庫間、拠点間の輸送、いわゆる幹線輸送の機能や、地域圏内にあるさまざまな規模の届け先への配送業務、特定のお客様の店舗間を配送する流通型事業の配送機能を提供しています。

コールドチェーンとは、この保管・配送を切れ目のない温度管理のもと、必要な温度帯で物流を行うことを指しています。

日本の冷蔵倉庫設備能力(営業+自営)は、国民一人当たりのGDPと同様に右肩上がり成長してきて2015年12月時点で1,400万トンとなっており、冷蔵倉庫設備能力の拡大が日本国民の経済力の発展と密接に連動しています。

この背景となるポイントについて説明をするために、まず高度経済成長期について触れる必要があります。

食生活の変化

まず一つ目は家電製品の普及率です。冷蔵庫、洗濯機はほぼ全ての家庭に普及し、主婦の家事負担を少なくするとともに、食生活についても変化をもたらしたと考えられます。

二つ目は、国民のエネルギー摂取量に占める動物性たんぱく質の構成比になります。高度経済成長期を経て、動物性たんぱく質は44%増えており、冷蔵庫の普及と併せて国民の食生活が豊かになっている査証と考えられます。

最後に一人当たりのGDPです。高度経済成長期に国民の食生活が大きな変化を迎えたことが以上

三つから考えられると思います。また、この変化がコールドチェーンの発展の背景だったと思います。

当時豊かさの象徴として三種の神器と呼ばれた洗濯機、冷蔵庫、カラーテレビといった消費財の普及率は、高度経済成長期が終わる1970年代半ばにほぼ100%となっています。

この時点で国民は急速に豊かになり、購買力がより広い消費へ向かう準備が整ったことを示していると考えています。

この流れを最もつかんだのが、1970年代初頭に現れたスーパーマーケットです。スーパーマーケットはチェーンストア理論に基づき、統一されたサービス内容、作業ノウハウ、店舗デザインにより大量に出店することで価格交渉力を高め、全国の消費者へ商品を安価に提供してきました。この仕組みが豊かになった国民の消費欲をつかみ、急速に成長しています。1974年から1999年の25年間にスーパーの販売額はおよそ9倍、年平均成長率は9%に及んでいます。

そして、このことがコールドチェーンの成長に影響を与えました。従来の小売店が二次卸売問屋や卸売市場から商品を手配していたのに対し、スーパーマーケットなどのチェーンストアは、組織的、効率的に商品手配を行います。そのため、一次問屋への集約とともに、大量の商品を効率良くさばく物流の需要が拡大しました。スーパーマーケットで販売する商品の約3~4割は温度管理が必要な商品ですので、コールドチェーンの需要が拡大したことも理解いただけたと思います。もちろんスーパーマーケットはコールドチェーンを必要とする顧客の一つであり、ほかにもさまざまな業態の顧客が同時期に成長しています。結果として、同時期に、冷蔵設備能力は年平均4%で成長したということです。

ニチレイロジグループの紹介

当社は1945年12月に日本冷蔵株式会社として事業を開始しています。帝国水産統制株式会社が前身となりますが、ご存じの通り当時は終戦直後で過半の施設が損壊しており、大勢の復員を受け入れ、苦難に満ちた出発だったと聞いています。その中でまず取り組んだのが冷蔵倉庫の再建でした。

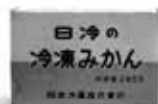
1955年を過ぎて、ようやく食糧供給が安定し始

2. 当社の紹介

選ばれつつある仕事。ニチレイロジグループ

1) 当社の歴史② 多角経営のための冷凍商品販売

✓ 低温事業は「国民生活に欠くべからざる重要性」



1952年 冷凍ジュース原料



1957年

→南極観測隊宗谷

昭和中期→

学校給食に普及



コールドチェーンの役割と今後の展望

め、国民の消費志向もより豊かなものを求め消費が著しく増大し、冷蔵重要が拡大を始めました。先にお話した高度成長期の始まりとなります。私もその需要にお応えすべく、いち早く投資に踏み切り、勝鬃橋工場など全国各地に大型の冷蔵倉庫を稼働させていきました。また、当時は冷蔵倉庫の再建を始めたとはいえ、戦争で過半を失った状態で復員を受け入れており、事業が必要とする倍以上の人員を抱えて経営していました。しかし、当時の経営陣は、我々の事業が国民生活に欠くべからざる重要性を持っているという認識の下に再建に尽力すべきであると考えていました。そのため、冷蔵事業を中心とする多角化経営を行うと、当時の新会社の経営方針に宣言されています。今日、当社グループの冷凍食品事業はお客様から支持をいただいています。当時は大変な覚悟を持って取り組んだ新たな事業の一つであったということです。

1960年代半ばになると冷凍食品の需要は確かなものになっており、さらに冷凍食品を普及させるために、スーパーマーケットなど販路の開拓を進めるための販社を設立しました。当社が今日、食品物流において確固たる地位を占めているとすれば、冷凍食品の普及を通じて食品メーカーや流通小売業、卸売業など幅広い業種のお客様の課題を解決してきた基盤があるからだろうと考えています。

現在当社は、日本を含む13カ国で事業を展開しています。欧州へは1989年に進出し、10カ国29カ所に拠点と営業所を展開しています。高い成長率が見込

まれる中国には2004年に、タイには2013年に進出しています。

国際冷蔵倉庫協会が毎年発表している世界の冷蔵倉庫設備能力についての企業別ランキングでは、当社の冷蔵倉庫設備能力は国内ではトップですが、世界では第6位に着けています。ヨーロッパ、中国、タイで展開している海外設備能力が当社全体の3割を占めており、低温物流に特化して海外展開を進めているところです。

コールドチェーンの今後の展開

まず、国内の低温食品物流市場規模について、2017年見込みで1兆5,500億円となり、堅調に成長を続けています。背景として、総合スーパーや食品スーパー、コンビニエンスストアなどで低温食品の取扱規模が拡大していること、特にコンビニエンスストア大手が弁当や総菜などの生産・販売にチルド温度帯の活用を増やしていることもあり、日本の低温食品物流市場は拡大トレンドにあります。また、長期的には人口減少による規模縮小が懸念されていますが、中期的には高齢化の進展や高まる労働参加率により中食や加工食品の需要拡大を通じ、市場の下支えするものと考えています。

輸出需要に関連する低温食品物流市場については、日本政府が農水産物食品の輸出促進を図るため、日本とASEAN諸国間の低温物流網整備と冷凍冷蔵技術普及支援事業を進めています。加工食品や水産物は、現状では常温食品を多く含みますが、特に高品質、高付加価値の食品輸出を目指していく中で、温度管理を行う需要は今後高まっていくと考えられます。

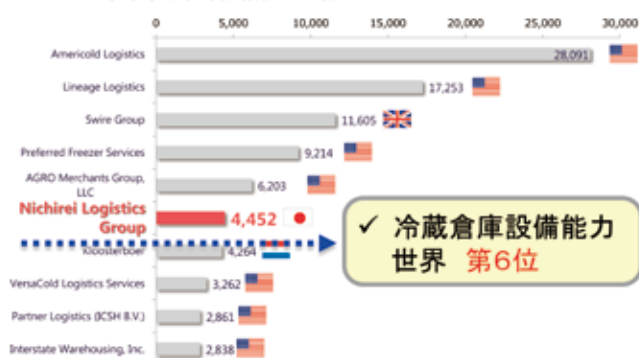
海外の低温食品物流市場は、これから低温物流の需要拡大期に入っていくことが予想されます。まだ公共インフラが整備中であり、さまざまなリスクがありますが、有望な市場だろうと考えています。中国、ASEAN地域で加工食品販売額は、2021年まで当面力強い成長を続けることが予想されていて、特にASEANについては、2015年11月に発足したASEAN経済共同体により巨大な経済圏が誕生し、ボリューム圏である中間層の継続的な増加が見

2. 当社の紹介

選ばれつづける仕事。NICHIREI LOGISTICSグループ

2) 当社の現在③ グローバルポジション

冷凍冷蔵倉庫設備能力世界ランキング(千m3)



✓ 冷蔵倉庫設備能力
世界 第6位

出所：Report by International Association of Refrigerated Warehouse 2016

込まれています。これらの市場は低温食品物流ののびしろがあると考えています。

冷蔵倉庫業界を取り巻く課題

今後の物流業界を取り巻く環境についてですが、まず、コールドチェーンのベースとなる冷蔵倉庫業界について簡単に説明したいと思います。

日本全国にある冷蔵倉庫の経過年数別設備能力の割合は、40年以上経過した倉庫数は2割となり、設備更新が進行しています。ただし、20年未満の設備では、冷蔵倉庫業者による投資は4割にとどまる状況です。新增設など投資を積極的に展開できる上位20社が占めるシェアは約43%に過ぎず、残り57%の設備は1社平均2事業所を展開する中小事業者であります。冷蔵倉庫業界は中小企業が多い産業構造であることが、設備更新の懸念事項になっています。

設備更新の視点では、環境規制の強化や建設コストの上昇が、さらに状況を難しくしています。冷蔵倉庫を冷却する際7割近くを占める冷媒「フロン22」は2020年に製造中止となり、使用についても今後規制が入る可能性があります。他方、温暖化に影響を及ぼさないアンモニアなど自然冷媒については、設備導入コストが高く、現状約2割の使用にとどまっています。加えて東北の震災、東京オリンピックの開催決定を受け、労働力不足も相まって建設コストは大幅に上昇しています。

また、流通や外食産業などサービス産業において、人手不足から営業時間の短縮や24時間営業の廃止が報道されていますが、物流業界においても労働力不足が大きな変革を迫る状況となってきました。

低温物流に対する需要の拡大と直面する課題は、相互に関連して、低温物流業界および当社事業の発展性だけでなく事業継続性をも脅かしています。

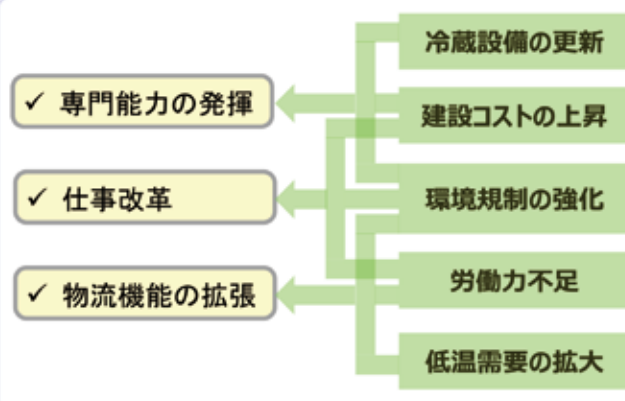
取り組むべき3つのポイント

一つ目は「専門能力の発揮」です。当社業界は、歴史を経て積み上げた知見、技術が生きる産業分野です。個社の専門能力は言うに及ばず、業界全体での取り組みや国の制度を活用し、環境負荷の低減や事

3. 今後の展望

選ばれつつある仕事。ニチレイロジグループ

4) 業界および当社の取組み 3つのポイント



業継続性の向上を図る必要があります。

ここでは当社の独自能力であるサード・パーティ・エンジニアリング事業について紹介します。当社グループのエンジニアリング事業は、お客様が抱える課題の解決を目指し、計画、設計施工、メンテナンス、評価診断の各フェーズで冷凍冷蔵設備の最適なサービスを展開しています。コールドチェーン全般にわたる技術サービスの提供は、当社独自のサービスと自負しているところでして、3PLエンジニアリングを提案しています。お客様の相談を受け、ニチレイロジグループ施設の技術情報、管理実績の知見を活用し、協力会社と連携をとりながら、エンジニアリングで低温物流企業にとどまらず食品工場などの冷凍冷蔵設備へ高度なコンサルティングサービスを提供しています。

二つ目は「仕事改革」です。日本経済の成長に向け生産性向上が必要とされており、労働力不足と相まって、働き方改革が社会的に求められています。当社業界は、新しい技術を活用した業務改革にとどまらず、職場環境のダイバーシティや多様性の推進に取り組む必要があると考えています。

組織や風土という観点では、物流業界は大変難しい課題を抱えています。物流の効率化は、わが国における重要な成長戦略の一つと位置付けられていますが、実際の働き方という点はまだまだ労働集約型で、人の手による作業が主流です。人に依存するところが大きいからこそ、生活者の利便性向上は、物流の本質的な効率化が実現した結果としてはか

コールドチェーンの役割と今後の展望

られるべきだと考えています。そのためには、私たち物流事業者の自助努力はもちろん、荷主企業との業界の枠を越え、共に物流のあり方や働き方を考えるような取り組みが欠かせません。今年1月に、「これからの女性活躍について」というテーマで、初めての試みとなるダイバーシティ企業交流会を実施しました。業種の異なる企業との交流を通して、ダイバーシティ推進の先進的な事例や課題を共有し、各社の取り組みのさらなる推進を目指していこうというものであり、また物流業界発信でこのような取り組みを進めていくことにより、物流業界のプレゼンス向上にもつなげたいという主旨に基づき開催しました。厚生労働省、日本物流団体連合会および日本冷蔵倉庫協会に加え、民間企業27社の参加を賜り、盛況のもとに第1回を終えることができました。業界の組織や風土を変えていく意味において、さまざまな企業の方と垣根を越え、企業としての倫理観、価値観を共有することは、今後の働き方改革の土壌づくりとして大きな成果となると考えています。当社でも女性活躍推進室を設置し、さまざまな取り組みを行ってきましたが、あらためて各社の取り組みをうかがうことで数多くの気付きを得ることができています。交流会の取り組みを主導された佐川急便をはじめ、さまざまな参加企業のご協力の下、取り組みを継続して広げていきたいと考えているところです。

三つ目は「物流機能の拡張」です。環境規制の強化や労働力不足は、当社業界だけでなく、我々の顧客業界でも等しく迎える環境変化となります。その中で拡大する低温物流需要を獲得し発展していくためには、顧客業界の悩みも等しく解決していく物流機能の拡張が求められるだろうと考えているところです。

物流事業者が他社の機能を活用したり、機能を取り込むことで効率化を実現したり、さらには機能をフル活用することでさらなる効率化を実現しようという取り組みになります。当社グループ会社であるロジスティクス・ネットワークは、昨年、物流連よりモーダルシフト取り組み優良事業者として表彰いただきました。当社のモーダルシフトは船舶輸

送を利用したものが中心となりますが、昨今のドライバー不足と労働基準法順守の視点から、さらに取り組みを強化する必要があると感じているところです。例えば、北海道と九州間の輸送では、海運企業の協力の下、一部にコンテナ無人航行を実施しており、その拡大を目指しています。また、地域によっては外貨搬入後に空回送している鉄道路線があるとうかがっていますので、それらの活用も可能だろうと考えています。多様な輸送手段の組み合わせが必要だと考えているところであり、取り組みの拡大を検討していきます。

今後の展望

需要面こそ底堅いものを感じていますが、業界構造や労働力不足など外部環境の変化を踏まえると、長期視点に立った経営が必要になってくるだろうと感じているところです。また、東日本大震災をはじめとした大規模災害により、社会インフラとしての物流の大切さが周知されてきています。業界で連携した専門能力の発揮、業界の垣根を越えた連携による仕事の改革、マーケティング力を発揮した物流機能の拡張を通じ、この大きな環境変化を乗り越えていけるものと考えています。

過日、経済産業省流通政策課の方の話をうかがう機会がありました。その際に印象に残りましたことを共有させていただきたいと思います。日本の経済成長を目指す上で、運輸業や小売業の労働生産性向上が必要であり、そのためには一つ目として製・配・販で連携した情報共有や規格の共通化、二つ目は過剰なサービスの見直し、三つ目はマーケティングに視点を当てた需要喚起、以上三つの施策が必要であるとの指摘でした。私も全く同意するところであります。企業がそれぞれ独自で効率化やマーケティングに努力することは当然として、大きな環境変化を踏まえると、さらなる進化のためには業界内で、また業界の垣根を越えて連携することで大きなイノベーションを起こすことが可能となり、ひいては日本経済の成長に貢献できると考えています。

本日はご清聴誠にありがとうございました。



全景



グループワーク全景



業界研究セミナー

第4回

物流業界インターンシップ 開催のお知らせ

このたび物流連では、前年度に引き続き大学生を対象に物流業を横断的に見学・体験してもらうプログラムとして、業界をあげて取り組む「第4回 物流業界インターンシップ」を会員企業32社と共同で実施することといたしました。

9月4日(月)は物流初心者の参加者に物流業界全体の知識を習得するための講演会から始まり、各企業がブースを構え、様々な業種の説明を行う「業界研究セミナー」を開催。

9月5日(火)～9月7日(木)には各企業の事業所等を訪問し、普段目にすることのない物流現場の最前線を見学・体験することで、産業の血液である物流業の理解を深める機会を提供します。

最終日9月8日(金)はインターンシップの総まとめとして、4日間で得た知識を各人が持ち寄って共有するグループワークや座談会を行い、全プログラムを終了いたします。



日鉄住金物流



JR 貨物



グループワーク風景



各班発表



座談会風景

(写真：昨年の様子)

参加企業等の詳細につきましては当団体のホームページ「ニュースリリース」または「リーフレット」をご確認ください。

『物流を考慮した建築物の設計・運用について』(手引き) 公表までの経緯

平成29年3月29日に国土交通省より『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～』が公表されました。

このガイドラインは、今後建設される大規模な建築物について、より「物流を考慮したデザイン (Design for Logistics)」とされるようにポイントを示したものであり、すでに建設されている建築物についても運用面において物流を考慮する際のヒントを示すものです。

ここでは、物流連における小委員会の設置から、ガイドラインの公表に至るまでの経緯を振り返りながらご紹介します。

1 小委員会の設置

物流連の物流環境対策委員会は、平成26年11月7日に「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」を設置しました。

小委員会設置の趣旨は、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向けてますます盛んになる大規模建築物の建設を大きな機会と捉え、建築物の設計段階から物流への配慮が一層なされるよう求めるものであり、提言等により物流業界の意見を広く社会に発信していくことでした。



「第1回 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」の様子

2 「提言」のとりまとめ・提出

第2回以降の小委員会では、会員企業へのアンケート調査を行った上で、各社共通の問題点を洗い出しながら専門家を交えた議論を行い、「提言」の取りまとめを進めて参りました。

平成27年9月14日には、物流連より国土交通省に対し、「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)」を提出いたしました。

この提言では、小委員会委員各位の意見に基づき、具体的な数値等を示しながら物流連として考える大規模建築物のあり方(例えば、貨物車両出入口を適切な高さで設計することや、荷捌きスペースの確保、貨物用エレベータの設置など)を提示しました。



羽尾物流審議官(左・当時)に提言を提出する与田物流連理事長(右)

3 国土交通省「物流を考慮した建築物の設計・運用検討会」の開催

一方、国土交通省では建築物の設計や運用において、どのように物流を考慮することが望ましいかを示すことを目標として、「物流を考慮した建築物の設計・運用検討会」が立ち上げられました。

この検討会では行政、学識経験者、物流業界(物流連含む)や建設業界、流通業界等が出席し、物流連が提出した「提言」の内容にも触れていただきながら、第1回(平成28年11月16日)から第6回(平成29年3月24日)まで議論が重ねられました。

折しも、宅配便の再配達やトラックドライバー不足などの問題が社会的に広く認知されるようになった時期であり、建設業界等の意見も踏まえながら、ますます高度化する物流サービスが持続可能であるために必要な配慮について丁寧な議論が行われました。

4 『物流を考慮した建築物の設計・運用について』の公表

平成29年3月29日に国土交通省より公表された『物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～』では、建築物の設計の段階からフロー図やチェックリストを用いて各種項目について点検できるようになっているほか、サンプルデータに基づいた場合に必要と考えられる建築物のスペックも例示されており、建築物のスペックを検討する際に活用できるヒントを示しています。

このように、平成27年の「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(第7回より「大規模施設対策等小委員会」に改称)」発足より、物流連として発信し続けてきた建築物の物流への配慮について、国土交通省よりガイドラインが公表されたことは大変大きな成果であり、今後はこのガイドラインの一層の普及に協力していきながら、持続可能な物流サービスの発展に取り組んでまいります。

なお、小委員会の活動については、ガイドラインの公表という成果を得たことから当初の目的を達成したとして、第8回の開催をもって終了しました。

COOL CHOICE について

1. パリ協定とCOOL CHOICE

2016年11月4日にパリ協定が発効し、日本も11月8日に批准しました。

パリ協定では、「世界的な平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求すること」を目指しており、CO₂の主要排出国である中国やインドが締結していることなどでも注目されています。

また、パリ協定締結国は、先進国・発展途上国を問わず、温室効果ガスの排出削減目標を掲げることとなっており、日本は2030年度までに、2013年度比で温室効果ガスの排出を26%削減することを目標としています。

この目標を達成するための取り組みとして環境省が推進する「COOL CHOICE」運動は、国民が生活の様々な場面で地球温暖化防止に資する「賢い選択」を行うことを呼びかけており、具体的には、クールビズ・ウォームビズの実践や低炭素型製品の購入、公共交通機関の利用などがあります。

2. 物流業界からみた COOL CHOICE

- COOL CHOICE できるだけ一回で受け取りませんかキャンペーン -

環境省では、COOL CHOICEの普及に向けて特に重点的に啓発を行うべき各テーマについてキャンペーンを行っており、物流については、昨今問題となっている、宅配便の再配達問題について「COOL CHOICE できるだけ一回で受け取りませんかキャンペーン～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～」の取り組みを行っています。

このキャンペーンは3月29日にキックオフとなり、4月17日現在で121社・団体が賛同登録を行っています。物流連はこのキャンペーンの検討段階か

ら「低炭素物流作業グループ」に検討メンバーとして参画し、意見を申し上げてきました。

このキャンペーンでは、年間42万トンのCO₂を排出しているとされる、宅配便の再配達について、「受け取る場所」と「受け取る時間」を指定することで、できるだけ一回で受け取ることを勧めています。また、宅配ロッカーの活用やコンビニエンスストアでの受け取りなど、多様な受け取り方も併せて提示し、環境負荷低減だけでなく、便利でより暮らしやすい社会の実現を目指しています。

3. COOL CHOICE の一層の普及に向けて

COOL CHOICEの一層の普及に向けて、物流連では講演会の開催や、会員企業に対する情報発信などの協力を行っています。

3月7日に開催された平成28年度物流環境対策委員会の前段において、環境省地球環境局地球温暖化対策課のご協力を得て、「地球温暖化対策のための国民運動『COOL CHOICE』の推進について」と題し、講演を行っていただきました。

また、「COOL CHOICE できるだけ一回で受け取りませんかキャンペーン～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～」のキックオフにあわせて、会員企業に対しCOOL CHOICE賛同登録のご案内*を発信し、多くの皆様に登録いただいています。

* COOL CHOICE 賛同登録は、環境省ホームページにて受付中です。

引き続き、COOL CHOICEの一層の普及に向けて協力していきますので、皆様のご賛同をお願いいたします。



環境省の協力により、COOL CHOICE についての講演会を開催

物流業の海外進出に向けた
諸外国の物流実態調査報告

インドネシア・フィリピン編

国際業務委員会では、日本の物流事業者の海外進出の動きに対応し、諸外国と国内の物流サービスとの違いを「物流」の側面から現地調査を行い、課題や問題を整理し国内の物流事業者へ情報提供を行うため、海外現地物流実態調査を毎年行っています。平成28年度はインドネシアとフィリピンを調査対象国とし準備を進め、傘下の海外物流戦略ワーキングチームメンバー4名が、2016年11月6日～12日、インドネシアの首都ジャカルタとフィリピンの首都マニラ、海のアセアンの主要国である両国の首都を中心に調査を行いました。今回はその調査報告書の内容(抜粋)について紹介します。

1 インドネシアの現状と日系物流事業者の活動の実情と問題点について

(1)インドネシアの物流概況について

インドネシアは、島国であり、東西が5,100kmと広大で、名目GDPは8,800億ドルと日本の約18%、最新の数字では9,000億ドルを超えているとのことである。ただし、人口1人当たりのGDPは、3,500ドル程度で、アセアンの中で中位にあり、フィリピンより500ドル程度高いというのが相場観である。

国内輸送は、トラックによる陸上輸送と海上輸送、航空輸送を組み合わせで行われている。一部鉄道輸送も実施されている。

これらのネットワークにより、島しょ部を含めた主要地域向けの輸送は、小口輸送からトラック単位の輸送まで、物流事業者によりサービスが提供されている。

また、輸出入に関しては、ジャカルタのタンジュンプリオク港を起点とし、国内輸送が提供されているが、特にタンジュンプリオク港周辺を含めたジャカルタ市内における交通混雑が、大きな課題となっている。

現在、日系企業の進出企業数は、1,500社強であり、ほぼジャワ島に一極集中している。未だに輸送機器(二輪、四輪)関係(パーツ等の産業を含む)が上位を占めており、その他に電気関係、日用雑貨、食品系、飲食業等、幅広い業種が進出している。直接投資の中で目立つものは、鉱物系のマイニング関係、物流倉庫、通信関係、不動産、オフィス関係などである。

(2)インドネシアのインフラ事情について

インドネシアの港湾施設は、ジャカルタのタンジュンプリオク港がメインポートである。タンジュンプリオク港は、総面積が604ha、パース長が12.4km、ふ頭数81、うちコンテナ専用が15、コンテナ取扱量は650万TEU(2014年、世界第22位)と

なっている。港は24時間運用となっている。タンジュンプリオク港は、従来より港湾の混雑が大きな問題とされていた。今回の調査においても、①船舶の沖待ちが発生(以前よりは減っているものの)、②コンテナヤード等ターミナル施設の不足によるヤード外への保管が発生、③通関手続きに時間を要する、④アクセス道路に慢性的に渋滞が発生(東部工業団地への輸送時間は約6時間、貨物の運送は1日1往復が限度)といった情報もあった。

JETROによると、東部工業団地へのアクセス道路については、一般道と高速道路1本しかなく、工業団地とジャカルタ市内の往復、あるいはタンジュンプリオク港とジャカルタ市内、工業団地との間で、渋滞の発生が大きな問題となっており、近年でも、あまり大きな改善がみられていない。ジャカルタ市内の交通混雑は、未だに朝夕を中心にひどく、ダウンタウンから空港まで通常での2時間程度、ひどい時には6時間以上かかり、飛行機への搭乗ができなかったようなケースも聞かれた。

この交通渋滞は、道路のキャパシティ不足に加えて、天候(特に降雨時)や道路工事等が大きく影響している。ある調査では、交通渋滞は世界で2番目にひどい国との結果であり、経済ロスも年間2千億円程度とのことである。

また、インドネシアでは、ジャワ島以外は電力が不足している。発電は基本的に石炭による火力が主体であり、ガスや水力で補完している。原子力発電は行われていない。政府では、発電容量の増加に向けて、独立系発電事業者の参入促進や、発電、送電、配電における外資出資規制の緩和による外資の呼び込みを図っているとのことである。

(3)インドネシアでの事業経営上の環境や課題について

・インドネシアの物流効率化への取り組みについて

国としての物流効率化への取り組みは、①チカランドライ



インドネシア・タンジュンプリオク港近くの
鉄道ターミナル



インドネシア・タンジュンプリオク港



ジャカルタ東部工業団地では建設中の工場が目立つ

ポート (CDP) の活用、②保税物流センター (PLB)、③パティンバン新港の開発の3点が大きく掲げられている。

チカランドライポート (CDP) は、東部工業団地の中央に位置し、40万TEU規模の大きなドライポートである。前述の通り港湾ではなくこの内陸拠点を利用することで、通関をより早くできることや保税倉庫が利用できる利便性をPRしている。

また、新しい目玉政策の一つとして、保税物流センター (PLB) を整備することで、インドネシアを物流のハブ拠点化することを目指す政策としている。これは非居留者の荷物を3年間蔵置可能とし、基本的に税関の職員は常駐せず簡便な通関が可能としている。現時点では、一次指定で11社が認可され、二次指定で17社が認定されている。

認定企業は、物流企業が主体であるが、製造業等も対象となっている。最も基本的な認定条件は、物流センターの規模で1万㎡以上で、近代的な設備とともに、税関の委託を受け自主管理ができることが必須のため、カメラなどセキュリティについても条件化されている。ただし、本格的な非居留者扱いができるのか、送金関係も含めて適切な運用ができるのかなど、不透明な部分が多く、現時点では多くの事業者が静観しているような状況とのことである。

さらに、パティンバン港の開発については、2019年に完工予定とされているが、当初の建設予定地 (チラマヤ) から変更されたことなどの影響により、一般的に完成は遅れるとの見通しである。パティンバン港は、東部工業団地よりさらに約70km東側に位置するため、タンジュンプリオク港ではなくパティンバン港を利用することで道路渋滞なく輸送できることから、東部工業団地の西側エリアの魅力が上がっているとされている。なお、将来的には、タンジュンプリオク港とパティンバン港の役割分担や船社の振り分けなどが問題となることが推測される。

現地物流事業者との競争と実運送の確保について日系物流事業者は、日系間の競争のみならず、現地企業とも競争となる。その際、現地の物流企業のコンプライアンスの程度等によりコストに差が生じ、提供するサービスの単価面の競争力において、厳しい場面が散見される実情があるとのことである。日系物流企業の強みである品質面の維持とコストのバランスをいかにとるかが今後の大きな課題となっている。

・インドネシアの労働条件について

JETROによると、インドネシアにおける一般的な月給は、高卒で工場勤務の場合で約3万円、大卒で約5万円、就職後2～3年で5万5千円～6万円、さらに管理職クラスで約20万円である。学歴別の就業状況は、労働人口が1億1,400万人の中、大卒が950万人と1割弱である。共働きも多く、二人が大卒で就業していれば、月に10万円以上の所得が得られるため、マイカーが買える程度の生活レベルとなる。物価レベルは、日本の1/4程度が目安となる。

従業員の確保や教育という面では、インドネシアでも、ジョブホッピングが一般的であり、企業に対するロイヤリティは低い。副業を持つ労働者も少なくなく、働くことは生活のためといったドライな感覚が一般的である。

また、同じ働くのであれば条件のよい都市部という傾向もあり、通勤に公共交通機関を乗り継ぎ、1時間半～2時間もかけることも稀ではない。

・インドネシアの法改正等への対応について

インドネシアでの法改正等は、発令や変更が急になされるケースが頻繁にある。最近でも、輸入ライセンス関係やルピアの使用義務、加工食品の輸入手続、ハラール法への対応など

もある。さらにこれらの変更等への具体的な対応や運用が不明瞭であるため、特に日系企業は、コンプライアンスに厳格であることから、対応を苦慮しているケースがみられる。

2 フィリピンの現状と日系物流事業者の活動の実情と問題点について

(1) フィリピンの物流概況について

フィリピンは島国であり、中でもルソン島に位置するメトロマニラが一大消費地、一大拠点となっている。それ以外には、セブ島を中心としたビサヤ地方、ミンダナオ島のミンダナオ地方の二つが、大きな消費地となっている。

国内輸送の特徴としては、その中心基地はマニラ港となっている。輸送モード別にみると、国内輸送でも99.6%が海上輸送、その他に航空輸送が1%弱となっている。国内輸送でも、当然ルソン島内はトラックで輸送されているが、統計データとしてトラック輸送が計上されていない。

国内輸送の主要モードである海上輸送は、スケジュール通りの安定した輸送が保証されないケースが多々みられる。フィリピンの今後の経済発展には、島しょ部の発展が大きなポイントと考えられるが、例えば島しょ部への大手スーパーのさらなる進出などは、物流面でのサポートが重要であり、特に島しょ部への輸送の安定化は大きな課題とみられている。また海上輸送では、例えばマニラからミンダナオ地方への輸送は、ドアツードアで約13日かかるなど相当の輸送時間を要している。例えばこの区間をフェリーを使つてのトラック輸送であれば3日間程度で輸送できなくはないが、実際には海上輸送が使われている。

航空貨物輸送については、フィリピン航空およびセブパシフィック航空の機材利用程度である。ただし、使用する航空機はナローボディが多く、キャパシティは限られている。また、島しょ部の空港間のピストン運行が基本のため、到着時間が遅くなるほど遅延するケースが少なくない。輸送される貨物自体は、製造業がマニラおよびルソン島に偏っているため、地方空港からは果物の加工品などに限られている。

フィリピンへ進出している日系企業数は、約1,500社であり、輸出製造基地としての製造業が50%強と最も多く、次いで卸売業が17%となっている。進出先は、PEZAが主体となっている。PEZAへの進出は、製造業のみならず、ITサービス企業やBPO関連企業、さらには、運輸・倉庫サービス企業などもその対象となっている。

日系製造業の進出は、2012～13年に大手企業が進出したのをピークに、最近では目立ったものがない。ただし、チャイナ・プラスワンの動きの中で、従来から中国とフィリピンの双方に工場がある製造業が、フィリピンでの生産を増やしたり、完全に移管するといった動きが、ここ数年継続しているとのことである。

小口輸送については、冷凍・冷蔵を除き、国内配送はマニラ発で2日から5日程度、時間指定配送や冷凍・冷蔵品の取扱いはしていないが、フィリピン全土でCOD (代引き) が可能である。中国のアリババ資本のLAZADAなどeコマースの取扱いが増加しているとのことである。

また、フィリピンにも郵便はあるが、信頼性が不高くないため、重要な書類等は、運送業者の小口輸送システムが利用されるようになってきている。

また、コールドチェーンについては、インフラが全くなく、鮮度のよい魚や野菜を買うことがなかなかできない。

実際の冷凍冷蔵輸送は、専門の運送事業者又は自家車両で実施されている。例えばコンビニで売っているアイスクリームなどは、メーカー責任で、自家車両で店舗へ配送している

のが実態である。コールドチェーンの全国展開は、まだこれからの状況である。

フィリピン国内では、家庭での冷蔵庫の普及率がまだ低く、中間層未満では3割以下と言われている。したがって、買い物をしたものをその日のうちに食する習慣がまだまだ多い。一方で、冷凍冷蔵輸送が普及していないために、野菜や魚など生鮮品は、スーパーなどで買えるものの、非常に高いものとなっている。

地方の農業支援の観点からもコールドチェーンは必要とみられ、日系の民間側からの提言や協力が期待が高まっているとのことである。

(2) フィリピンのインフラ事情について

・マニラ市内の交通渋滞について

マニラ市内の交通渋滞は、道路インフラが未整備の一方で、二輪車、四輪車の販売台数が大きく伸長しており、交通需要に道路インフラが全く追いついていないことが最大の要因とみられる。さらに、信号のある交差点が限られ、人手による誘導が主体であるなど交通管理のシステムが未導入なことも、さらに拍車をかけているものとみられる。鉄道や地下鉄など公共交通機関の整備による改善も期待されているが、短期間での抜本的な改善は期待できない。

・マニラ市内のトラックの通行規制について

マニラ市内では、トラックの通行規制が実施されている。トラックの通行禁止時間帯は午前6時～10時、午後6時～10時までの間は、2トン超のトラックの通行が禁止されている。

・マニラ市内での交通規制等による港湾の混乱について

2014年2月から9月まで、マニラ市内では、空コンテナの積載車両の市内通行が規制された。この規制によってドレージの車両が不足し、港湾内やコンテナヤードの占有率が100%を超え、コンテナが滞留し輸送できないといった大混乱を招いた。結局9月にこの規制は解除されたが、混雑はその後すぐには終息せず、クリスマス繁忙期も混乱が続いた。例年であればこれも翌年1月には解除されるものが、1月にローマ法王の来比による港湾閉鎖が重なり、3月頃まで影響が続いた。

その後、①マニラ北港のコンテナヤードの拡張、②インランド・コンテナデポの設置、③TABS (Terminal Booking System) という港湾ターミナルへの乗り入れ車両の事前予約システムの導入などにより、現在は平穏を保っている。なお、TABSに関しては、2016年1月から稼働し、Web予約した時間の1時間前後に入ることができる仕組みで、時間を守れない場合には罰金の徴収もあり、当初は罰金の徴収に対するストライキなどの混乱もあったが、現在では混雑集中の緩和に資するものとして評価されているとのことである。

(3) フィリピンの事業環境上の問題点について

日系物流事業者がフィリピンで事業展開を図る上では、問題点も多い。

① フィリピンでの雇用事情について

事務系については、女性の応募が多く、実際に男性と比べ女性でも業務の遂行にそん色ないことを経験しているため採用されている。ドライバーについては、採用が厳しい面があるとのことである。

また、他のアジア諸国と同様に、ジョブホップは当たり前のようにみられるが、フィリピンの特徴は、特に若年層は、フィリピン国内での転職のみならず、アジア諸国や米国、中東など他の国への転職が目立つことにある。それには英語が使えることが優位に働くためとみられる。

② フィリピンでの物流に関する外資規制について

フィリピンの外資規制は、現実的には国内事業への参入障壁となっている。トラック輸送も外貨規制の対象であり、外資100%で参入可能とされているものの、例えば「公共の交易に関する輸送事業」という条件が付くなどして、実際には参入が難しい状況が多々見られる。

また、輸送に関しては、外資企業では車両の保有が難しかったり、島しょ部での輸送サービスの提供は、さらにハードルが高い状況にあるとのこと。

③ 中古車使用の規制への対応について

フィリピンは従来から日本の中古トラックの輸入車が非常に人気が高く、台数も多い状況にある。しかし、その中で、2015年から法規制が強化され、トラックのみならずバスも含めて使用15年超の車両については、使用許可が下りないようになった。

3 最後に

2016年度のインドネシア・フィリピンでの実態調査に続き、本年度は、マレーシア・シンガポール・ブルネイの3カ国を対象に調査を進めていく。マレーシアは、アセアン諸国の中でも、ハラル食品の取扱いが厳格であり、その他の諸国のモデルとも言えることから、ハラル食品の流通の実際と物流管理について、調査を進めていきたい。シンガポールでは、東南アジアの地域総括会社が多く存在していることから、シンガポールでの統括会社の位置づけ・役割が数年前に比べて、変化しているかどうか、ASEANの将来も探りながら調査を進めていきたい。

最後に、ブルネイの物流の実態の調査を実施し、その情報を少しでも皆様にお伝えできればと考えている。

引き続き、物流連では、官民連携により海外展開を行う日系物流企業の支援を行っていきたい。

なお、詳細は報告書に記載しており、報告書は(物流連ホームページ>物流統計・書籍>書籍・調査研究報告書等のご案内)にて購入可能です。



マニラの毎朝の渋滞



マニラのスーパーでは、韓国語表示のアイスも販売されていた



マニラ市内【空港近く】の運送会社の夜間作業の後、夜便でフィリピン各地に配送されていく

経営効率化委員会の 活動について

平成29年2月27日、昨年度第2回経営効率化委員会(委員長:外山敏明氏、全日本空輸(株)執行役員貨物事業室長)を港区のTKP新橋カンファレンスセンターで開催しました。

委員会に先立ち、株式会社ダイフク執行役員 F A & D A 事業部生産副本部長 三品 康久氏より「マテハンの動向と今後」と題した講演会を開き、会員企業の経営層や次代を担う中堅管理職など約70名が参加しました。

講演では、マテハンが物流業界において、これまで果たしてきた役割・経緯をはじめとして、現在の利用実態のDVDによる例示紹介、今後も生産性の向上を推進する上で、マテハン機器の必要性和期待される方向性まで、マテハン機器全般の説明が幅広く行われました。

引き続き開催された第2回経営効率化委員会では、①今年度の活動報告、②平成29年度の活動計画について事務局より説明が行われました。

はじめに、①に関して、本年度の活動テーマとして掲げていた「先進技術の研究」「ユニットロードの推進」「女性・高齢者の活躍推進」「経営リスクとなる諸問題への対応」に関して、各々、講演会の開催、施設見学会の実施、ユニットロード小委員会の報告書作成・公表等、今年度行われた活動全般について説明がなされました。続いて②について、継続課題である「労働力不足対策」に関し、「物流の生産性向上・働き方改革」を主眼とする取り組みに力点を置くという基本方針に基づき、「先進技術の研究及び



講演会風景

既存技術の活用・工夫」の活動継続、「ユニットロードの推進」については小委員会の継続、現在の予測困難な世界社会経済を見据えて「経営上留意すべき案件への対応(適宜講演会実施)」を新年度の活動のテーマとすること、および「女性・高齢者の活躍推進」については、従来の識者による講演会開催継続に加え、今後、共稼ぎ世代における人材確保のために必要と思われる「事務職在宅勤務制度」をテーマとした「(仮称)テレワークモデルプラン策定小委員会」新規立ち上げ、等が提案され、委員会の了承を得ました。特に新規活動である「テレワークモデルプラン策定小委員会」については、会員より、委員の参加を募集した結果、人事・労務関連部署より、女性役職者を中心に委員13名、オブザーバー2名の参加者を得られ、東京女子大学の二村真理子教授を座長として、6月29日に第1回の「テレワークモデルプラン策定小委員会」開催を予定しているところです。



講師(株)ダイフク 三品康久氏



経営効率化委員会(委員長 外山敏明氏)



委員会風景

物流連では、3月14日、東京都千代田区霞が関3-2-1霞山会館において、平成29年度第1回理事会を開催し、平成29年度の事業計画(案)が可決承認されました。これまで取り組んできたそれぞれの活動をブラシアップしつつ、特に労働力不足対策として、新たに「女性、高齢者の活躍・働き方改革」の推進方策の検討をすることとしました。概要は以下のとおりです。

物流連 平成29年度事業計画の概要

1. 基本政策委員会

官民連携、物流業界全体での情報共有と取り組みの強化として、社会インフラとしての物流機能強化、物流業界全体で取り組むべき課題の抽出、総合物流施策大綱検討会への参加、物流連活動の今後の方針に関する審議等

2. 人材育成・広報委員会

物流業界を等身大で見て頂くための施策実行・発信力強化として、物流業界インターンシップ、物流業界研究セミナーの開催、物流見学ネットワークの拡充、大学寄附講座の実施と物流連会員への開放、大学学内セミナーの実施等

3. 国際業務委員会

我が国物流企業の国際展開に資するための施策として、海外現地物流調査(マレーシア、シンガポール、ブルネイ)、海外戦略ワーキングチームの活動の充実、国交省が行う「物流政策対話」、「我が国物流システムの国際標準化等の推進に関する連絡検討会」への参加、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)との連携強化等

4. 物流環境対策委員会

環境負荷低減への取り組みの奨励として、グリーン物流パートナーシップ会議への参加、物流環境大賞表彰、モーダルシフト取り組み優良事業者公表・表彰、大規模施設対策の継続検討、COOL CHOICE・低炭素物流作業部会への参加等

5. 経営効率化委員会

労働力不足対策・物流の生産性向上を目指した取り組みとして、先進技術の活用に関する研究、既存技術の活用・工夫の検討、女性、高齢者の活躍・働き方改革の推進方策の検討、ユニットロード化の推進の啓発等

6. その他

会員への情報提供拡充、出版事業、研修事業、内閣サイバーセキュリティセンター(NISC)における物流業界幹事、物流EDI事業等



青山学院大学教室



首都大学東京教室



平成29年度

物流連 大学寄附講座スタート

青山学院大学経営学部・首都大学東京都市教養学部において春学期の大学寄附講座始まる

今年度は4大学(青学、首都大、横国、法政)で開講

春学期の寄附講座が4月17日から青山学院大学 経営学部で開講しました。

青山学院大学 経営学部における寄附講座は、楠由記子准教授がコーディネーターを務め「現代の物流機能と経営」の講座名で開講しました。4月17日第1回目の講義では、当連合会事務局長 村上敏夫が講師を務め、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)。

また4月18日には首都大学東京都市教養学部経営学系(コーディネーター 高橋勅徳

准教授)においても同様の内容で寄附講座がスタートしました(受講登録学生268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、12,000名を超え、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おり、10月からは秋学期の寄附講座の開講が横浜国立大学経営学部および法政大学経営学部で予定されています。

また、例年同様物流連会員企業の若手社員の聴講も青山学院大学、首都大学両校のご厚意により受け入れています。



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14回

三井倉庫ホールディングス株式会社

人事部人材企画開発課 課長

高須 美聡さん

PROFILE

1997年三井倉庫㈱入社。関東支社営業グループ運輸チームに配属。通関手配をはじめ輸出入関連業務を担当。2002年に人事部に異動、給与・労務・採用・教育など人事関連業務を幅広く経験した後、2012年同部課長代理、2016年現職に。人材企画開発課長として、人員計画、キャリアパス、教育体系の企画、運用および管理に携わっている。神奈川県出身。

「働き方改革」に取り組む

——ご自身の職場について教えてください。

人事部は、私が所属する人材企画開発課と、労務や給与計算などを担当する人事課で構成されており、担当ごとのチーム制になっています。かつては少人数制だったため、各自の分業制で成り立っていた時代もありましたが、近年は部全体で取り組まなければならない課題も増えていますので、チームごと、そして部内で連携を取りながら仕事を進めています。年々、チームワークが強化されてきていますし、課と課の間に垣根のない職場なので人事部全体の連携もあり、良い雰囲気だと感じています。

——現在、力を入れている取り組みについて教えてください。

環境の変化が激しい現代、当社では会社を挙げた改善活動に取り組んでいます。また、昨年から始まった「働き方改革」は、会社においても人事部においても重要課題です。もともと人事の仕事は、世の中の流れに応じた変化が必要であり、これと決まった形がありませんが、今回の改革は今まで当たり前だったことが通用しなくなるほどの大変革となります。私たちも他社の状況など最新の情報収集に努めなが

ら、人事関連の制度改革に取り組んでいるところです。人材育成に対する考え方も、これまでの「育てる」から「個々の能力を引き出す」に変わってきています。そうした変化に柔軟に対応しながら、キャリアパスや海外研修等、社員一人ひとりが活躍できる環境を整えなければならないと思っています。

人の成長が会社の成長を支える

——取り組みを進めていく上での課題を教えてください。

ご承知の通り、もともと物流業界の体質は古く、当社においても同様です。働き方改革に対する理解も十分ではありませんし、事業特性から在宅勤務や短時間労働は難しいかもしれません。しかし、この取り組みは社会から求められていることであり、全企業が推進すべきものだと思います。そうした意味でも、社内



の意識改革は大きな課題の一つとなっています。また、物流業界は社会や学生からの認知度が低いため、人事としてもさらなる広報活動が必要です。これまでのよ

うに、物流や当社に興味を持ってくれた人の中から採用すればいいという考えでは、人材不足になる一方です。また、これから入社する世代は、公私の両立は当たり前と考えている世代ですから、誰もが活躍できる仕組みや風土づくりは必須となっています。

——ご自身はどんなときにやりがいを感じますか。

人事業務には「予算達成」というような結果が伴いません。そうした意味ではやりがいを感じにくい業務かもしれませんが、社員は会社にとって財産であり、社員の成長が企業の成長を支えています。その社員のモチベーションの向上やスキルアップをサポートし、「この会社で働きたい」と思ってもらえる制度を整えるのが人事の仕事です。社員の成長、ひいては会社の成長に貢献できる意義ある仕事に携わっていることにやりがいを感じています。

目標の有無が成長に差をつける

——ワークライフバランスについてのお考えをお聞かせください。

公私のメリハリをいかにつけるかが重要だと考えています。私自身も、プライベートでは工作中とは全く逆のことがたくなります。何も考えず身体を動かしたくなってゴルフやテニスの練習に行ったり、未計画のまま旅行に行ったりすることもあります。計画を立てないなんて仕事ではあり得ませんよね(笑)。でも、そうやって何にも縛られずに過ごしていると、不思議とまた仕事をしたくなってきました。そう

プライベート旅行の一コマ、
ハワイではホーストレッキングを楽しんだ



入社式で司会を務める高須さん(左)

した気持ちのメリハリが、オンオフのバランスを取る秘訣なのではないでしょうか。

——ご自身の経験を踏まえ、これから会社を支えていく世代に向けて、アドバイスをお願いします。

何事にも目標を持つことが大事だと思います。同じ仕事をするうえでも、何も考えずに着手するのと、目標を立ててから着手するのでは、仕事のスピード自体はもとより成長のスピードにも差が出てきます。自分の目指す方向がしっかりと決まっていれば、途中でつまづいたとしても原因究明や改善もしやすくなります。自分の成長のためにも、目標およびその達成に向けた行動計画を立て、一つひとつ推進していくことをお勧めします。

——ありがとうございました。

会社概要

三井倉庫ホールディングス株式会社

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

【事業概要】

三井倉庫グループ全体の指針を示し事業会社への経営サポートと全体最適化を行う持株会社。多岐にわたる三井倉庫グループの全体を広く見渡して、経営戦略の立案や方向性を策定。さらに、グループ収益の最大化を実現するため、グループ会社個々の事業戦略にもとづいたサポートや助言、経営資源の再分配などを行っている。

また、各事業会社で共通に必要な機能を経率的に集中処理するなど、事業会社をサポート。事業の効率化を図ることによって、よりスピーディーで、安全、確実なサプライチェーンを提供している。



物流連 9月実務研修開催のお知らせ

物流連は、毎回好評でリピーター企業の参加も多い定番の3つの実務研修を下記のとおり、9月に開催します。これらの研修の詳細は物流連ホームページでご覧いただけます。参加申込みも同ホームページからも受け付けております。

新任担当者のための

物流・ロジスティクス入門講座

開催日時 平成 29 年 9 月 5 日（火）10：00～17：00

会場 砂防会館別館「会議室」 東京都千代田区平河町2-7-5

講師 鈴木 邦成 氏

日本大学生産工学部教授 物流エコノミスト、（一社）日本ロジスティクス学会理事

- 当講座では、物流・ロジスティクスの基本知識から最新動向、これだけは知っておきたい実務知識について体系的に解説いたします。

参加費 物流連会員 ￥43,200 一般 ￥49,680

物流センター長のための現場力活性化の実務

～知識の習得から演習による実践・定着まで～

開催日時 平成 29 年 9 月 12 日（火）～13 日（水）10：00～17：00 2日間

会場 砂防会館別館「会議室」 東京都千代田区平河町2-7-5

講師 上村 聖 氏 経営コンサルタント、城西大学経営学部准教授

久保田精一 氏 合同会社サプライチェーン・ロジスティクス研究所 代表社員

城西大学経営学部非常勤講師

- 当研修では、定量管理、品質管理、労務管理（パート・外国人・他）等を中心に、第一線の作業に従事する物流センター長が解決すべき問題を発見し、改善していく現場力活性化のための知識とマネジメント技術を具体的事例と演習を交えて2日間にわたって解説いたします。

参加費 物流連会員 ￥59,400 一般 ￥64,800

物流現場業務改善の実務 物流現場の動画・写真も交えて解説

～物流コスト削減・物流業務の生産性向上・在庫削減に向けて～

開催日時 平成 29 年 9 月 21 日（木）10：00～17：00

会場 砂防会館別館「会議室」 東京都千代田区平河町2-7-5

講師 横山 英機 氏 株式会社流通エンジニアリング 代表取締役社長

- 物流コスト削減・物流業務の生産性向上・在庫削減に向けて、物流の基本となる「在庫管理の取り組み」について、実際の物流センター等の動画・写真を交えて事例解説・紹介します。

参加費 物流連会員 ￥42,120 一般 ￥48,600

2016年度版「数字でみる物流」発刊のご案内

2016年度版「数字でみる物流」概要

A 6版 263ページ ポケットサイズ

2016年11月刊

定価860円＋消費税(送料別)

I.物流に関する経済の動向 II.国内物流の動向
III.国際物流の動向 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29年

3月	14日	平成28年度第5回理事会
4月	17日	青山学院大学 寄附講座開始
4月	18日	第11回物流連懇談会
4月	18日	首都大学東京 寄附講座開始
5月	11日	第8回大規模施設対策等小委員会
5月	17日	第1回海外物流戦略WT
5月	18日	平成29年度第1回理事会

編集 後記

もともと8月の祝日「山の日」は6月の予定だったとか、授業も消化できなくなるし、農繁期だから皇室に由来した祝日もないし、まあ、梅雨だから外に出たくないからいいか。(I)

～前号の続き～ 東海道新幹線の車窓から見える「727」看板の正体を調べたら、なんと大阪の化粧品メーカーの看板でした。やはり気にならせるのが目的で、両サイドで30基以上の看板が設置してあるそうです。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



義経の舟隠し

能登志賀町の海岸沿いは、能登外浦の荒波に削られた断崖や岩が多い絶景スポットだ。その中に、「義経の舟隠し」と呼ばれる断崖絶壁の入り江がある。兄・源頼朝に追われた源義経が奥州に逃亡する際、追っ手から逃れるために、間口5m、奥行き100mほどの狭いスペースに48隻もの舟を隠したと言われている。嵐を避け、岩陰に身をひそめた義経らの姿がしのばれる伝説の地だ。