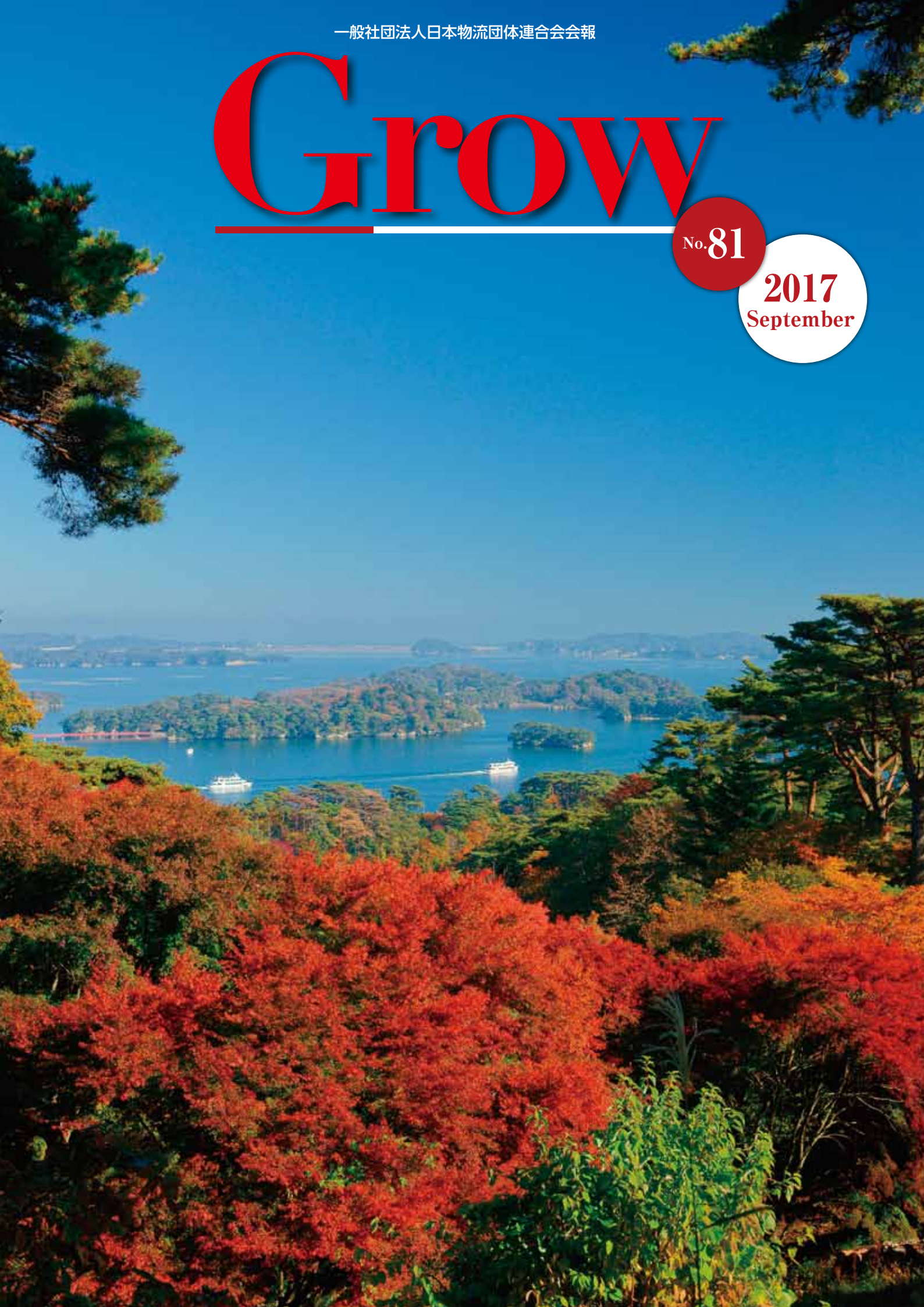


一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 81

2017
September



ごあいさつ | Top message

6月30日開催の平成29年度定時総会におきまして、日本物流団体連合会（物流連）第9代の会長に就任しました田村修二です。

物流連は、1991年に発足し、今年で四半世紀を超えるに至りました。陸、海、空各分野の物流企業ならびに関連団体が広く加入する団体として発足して以来、物流業界が横断的に抱える内外の諸課題を捉え、分野を超えた一元的な取り組みの中で物流業界全体としての意見の取りまとめを行い、これまで経済界をはじめとする関係者の理解と協力を求め、あるいはその解決策を国の政策に反映していただくよう数々の提言を行ってまいりました。

物流業は、いまや企業の経済活動を支えるだけでなく、個人の生活に欠かせない社会インフラであり、国内の市場規模は約25兆円でGDPの5%、就業者数は約213万人で全産業の3%を占めています。近年、物流現場における人手不足問題がeコマース市場の急速な拡大に伴い、国民生活に影響を及ぼす課題として広く認識されるに至っておりますが、近い将来、物流が産業活動や生活を支える社会的インフラの機能を十全に果たせない事態も危惧されています。このため、荷主をはじめ広く国民の理解を得て、物流業界が輸送効率を高めるなど生産性向上を一層推し進めるとともに、多様な就業ニーズを取り込むなど魅力ある労働環境を整備していくことが喫緊に求められており、物流連としては、こうしたことを踏まえ、以下の活動を実施、継続していきたいと考えています。

まず、物流連が過去一貫して取り組んできた「（産業・生活を根底で支える）物流を、（広く社会・国民から）等身大で見ていただく」取り組みです。ITの普及・高度化により、生活の利便性やビジネスの効率は目を見張る進化を遂げており、物流分野もITの進化に伴うeコマースの進展等でその社会的役割は益々大きくなっています。このため、若い世代の皆様が社会の基盤インフラである物流の使命を認識し、物流という仕事が社会的意義とやりがいを兼ね備えた職業であることを知るための様々な機会を提供しております。今後これに加え、今般、新しい学習指導要領で物流についての記述が充実して盛り込まれたことから、小中学生に対する働きかけについても強化してまいります。

次に、社会インフラとしての物流業界の諸機能を一層高めていく取り組みです。労働力不足といった業界共通の課題に対し、生産性の向上に寄与する最新の技術動向やその活用事例を把握し、その紹介に努めるとともに、手荷役・手待ち時間解消、働き方改革等の課題に取り組んでまいります。

さらに、地球環境問題の取り組みでは、先頃発効したパリ協定を踏まえ、物流部門におけるCO₂削減・環境負荷軽減を図るため、物流環境大賞、モーダルシフト最優良事業者賞、グリーン物流パートナーシップ会議における表彰を継続するとともに、国が進めるクールチョイス運動の宅配便再配達防止キャンペーンへの参画等、環境対策に係る啓発活動に努めてまいります。また、昨年改正された物

流総合効率化法に基づく総合効率化計画は、CO₂削減の観点からも有効であることから、モーダルシフト、共同輸配送、帰り荷の確保等、複数の荷主・物流事業者の連携や協調について一層の展開を図るべく、計画を後押しする取り組みを推進していきたいと考えております。

最後に、国際的な事案への取り組みです。近年、製造業等荷主企業の海外進出に伴い、我が国物流事業者の海外展開にはめざましいものがあり、特にアジア、最近では東南アジア諸国への進出が顕著となっています。これらの国々では、国によっては道路港湾等のインフラ面のみならず、通関等の制度面でも未整備なケースが見受けられ、円滑な業務遂行に課題を抱えていることから、「国際業務委員会」傘下の「海外戦略ワーキングチーム」におい

て海外進出企業の経験・ノウハウを情報共有するとともに、民間事業者のみでは対応が困難な課題について、政府間での対話につなげていただく等、官民連携を図ることにより、海外進出する物流事業者の支援を継続していきたいと考えております。

以上4点の取り組みを着実に進めていくため、あらゆるモードに関わる物流関係者のご意見に耳を傾け、現状を十分把握しながら物流連の活動を進めてまいりたいと思います。

物流連はあらゆる業態の物流企業・団体の連合体であり、会員の皆様ならびに国土交通省ほか関係先の方々のご協力があって初めて機能するものです。会員各社ならびに物流に関わるすべての関係者からの絶大なる支援と協力をお願い申し上げます。

会長
田村 修二



C O N T E N T S

ごあいさつ	1
会長 田村 修二	
「論説」新たな総合物流施策大綱について	4
国土交通省総合政策局物流政策課	
平成29年度 定時総会・懇親会を開催	10
第4回「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」募集のお知らせ ..	13
第18回「物流環境大賞」の受賞者が決定	14
物流環境大賞	17
日本通運株式会社、アサヒビール株式会社、麒麟ビール株式会社、日本貨物鉄道株式会社 4社協働による鉄道を利用したモーダルシフト	
国際業務委員会	21
海外物流戦略ワーキングチームの活動について	
経営効率化委員会活動	22
「第1回テレワークモデルプラン策定小委員会」開催	
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	23
日本通運株式会社 武知 紘子さん	
人材育成・広報委員会	25
中学生を対象とした「物流学習」をスタート！	
2016年度版「数字でみる物流」発刊のご案内／	26
最近の活動状況／編集後記	



平成29年度 定時総会・懇親会を開催



第18回「物流環境大賞」の受賞者が決定



中学生を対象とした「物流学習」をスタート！

論説

第11回

新たな総合物流施策大綱について

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。

国土交通省総合政策局物流政策課

1. はじめに

我が国の物流を取り巻く状況にさまざまな変化が生じている中で、政府の物流行政の方向性を示し、関係省庁の連携によって総合的・一体的な施策の推進を図るものとして、新たな「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」が平成29年7月28日に閣議決定された。本稿では、物流を取り巻く状況の変化と新しい大綱の概要を紹介する。また、本稿をお借りして、同大綱策定にあたりご協力いただいた日本物流団体連合会をはじめとする関係者の皆様に御礼を申し上げたい。

2. 物流を取り巻く状況変化

2011年を境に我が国の人口は減少に転じており、今後もさらなる少子高齢化の進展、生産年齢人口の減少が見込まれる。現時点でも、既にトラックドライバーの高齢化や労働力不足が深刻化しているが、今後、物流の現場を支える労働力にさらなる影響が生じる恐れがある。

一方、通信販売の利用の一般化により宅配便取扱量が急増するなど、消費者のライフスタイルの変化に応じて、物流に対するニーズも大きく変わってきている。年間約40億個に達する宅配便の約2割が再配達となり、労働力・環境面での社会的コストが増加している中、通信販売の利用はさらに広がることが予想され、需要集中期の対応が一層困難になることが懸念される。さらに、時間指定、代金収受、荷物の配送先での附帯作業など、物流に附帯するサービスの範囲が拡大しており、現状のままでは複雑化するニーズに的確に対応

できなくなるのではないかとという「物流危機」が指摘される状況となっている。

また、ハードインフラに関しては、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網や空港・港湾へのアクセス道路等の整備が進められ、トラック輸送の効率化等が図られてきた。今後は、さらなる既存インフラのストック効果の最大化を図るとともに、物流の生産性向上を実現するため、インフラ間をつなぐモーダルコネクトの強化を促進することが重要となっている。

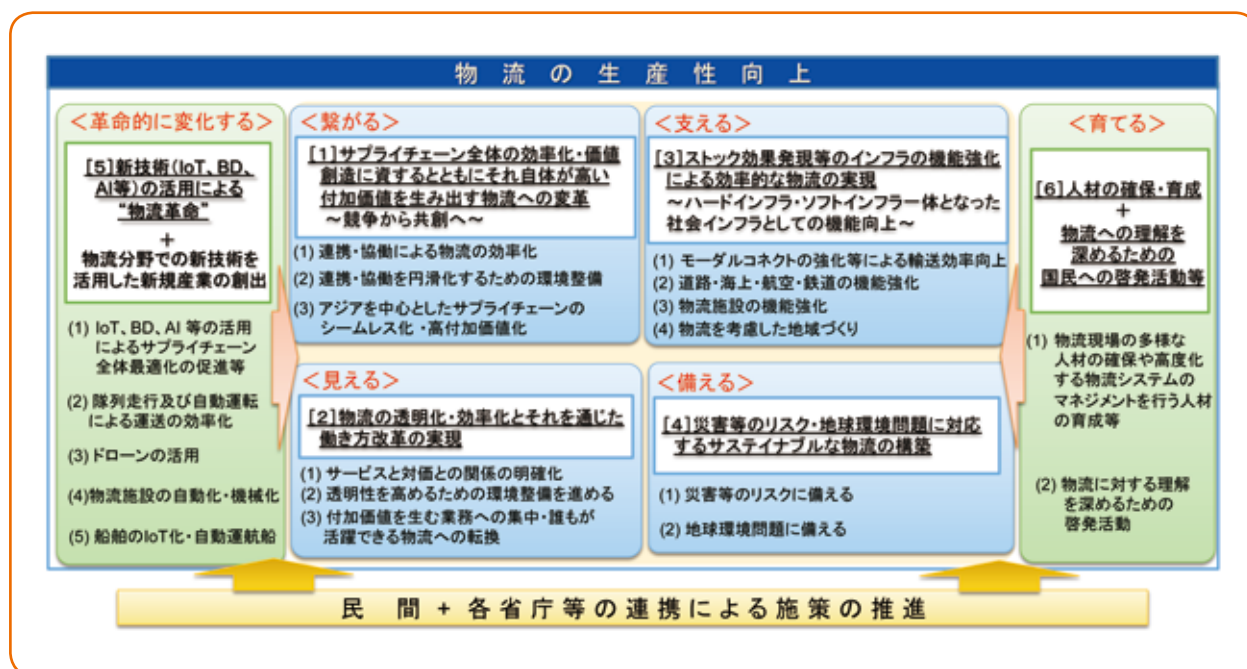
さらに、南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模自然災害の高いリスクへの迅速な対応や地球環境問題への対応、今後加速度的に増加する老朽化したハードインフラへの対応が喫緊の課題となっている。また、海外では、ASEAN等のアジア諸国において高い経済成長が続いており、これらの諸国との間で生産活動のみならず物流面でも関わりを深めることで、その成長を我が国に取り込んでいくことが重要となっている。

このように、物流を取り巻く状況や物流に要求される機能が大きく変化している中、安全性の確保を大前提としつつ、物流が我が国の経済成長と国民生活を支える社会インフラとしての機能を今後も持続的に発揮できるようにすることが課題となっている。

3. 総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）の概要

上記のような物流を取り巻く状況の変化や新たな課題に的確に対応していくためには、物流における生産性の大幅な向上を図り、効率的・持続

図1 物流の生産性向上に向けた、6つの視点



的・安定的に機能を発揮する「強い物流」を戦略的に実現していく必要がある。今回策定された「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（以下「本大綱」という。）では、今後進めていくべき施策の方向性を6つの視点から整理している（図1）。以下、6つの視点と、それに基づいて本大綱に記載された施策の方向性を紹介する。

(1) サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（＝繋がる）～競争から共創へ～

1つ目の視点は、「繋がる」と題したように、運送事業者間あるいは荷主との連携と協働等による、効率的で価値ある物流の構築である。これには、海外との連結の強化も含まれる。

前述のように物流を取り巻く状況や物流に要求される機能が大きく変化している中、今後、さらに社会構造の変化が進むことを考えると、単独の事業者での対応では限界がある。共同物流の実施や輸配送上必要となる情報を事業者間で適切

に共有・活用するなど、荷主、物流事業者等のさまざまな関係者が相互に理解しつつ連携・協働して、物流の効率化および付加価値の向上を図ることが必要である。また、荷主や物流事業者間の連携を図る上で、データや荷姿などの事業者間の相違が相互連携の障害となりかねないことから、事業者間での共通ルールの設定や全体での標準化を進める必要がある。このため、今後、昨年改正された物流効率化法による支援、サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大（図2）、データ・システム仕様の標準化等に係る官民での検討の場の設置等により、関係者間の連携・協働による物流効率化を促進していく。

また、アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化・高付加価値化も重要な取り組みである。ASEAN地域における連結性強化に向けたインフラ整備等、物流の円滑化に資する取り組みを積極的に行っていくほか、我が国の高品質なコールドチェーン等の国際標準化や、農林水産物・食品の物流効率化、輸出促進（図3）を図る。

図2 RIFDの導入による物流の効率化等(イメージ)

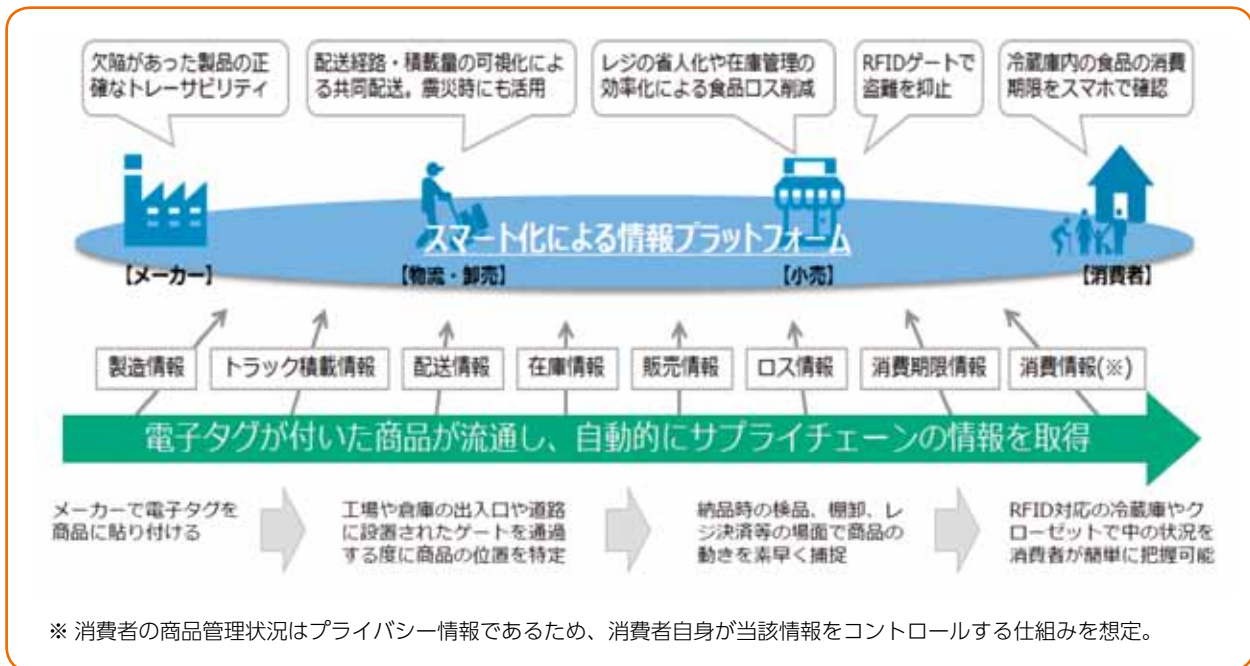
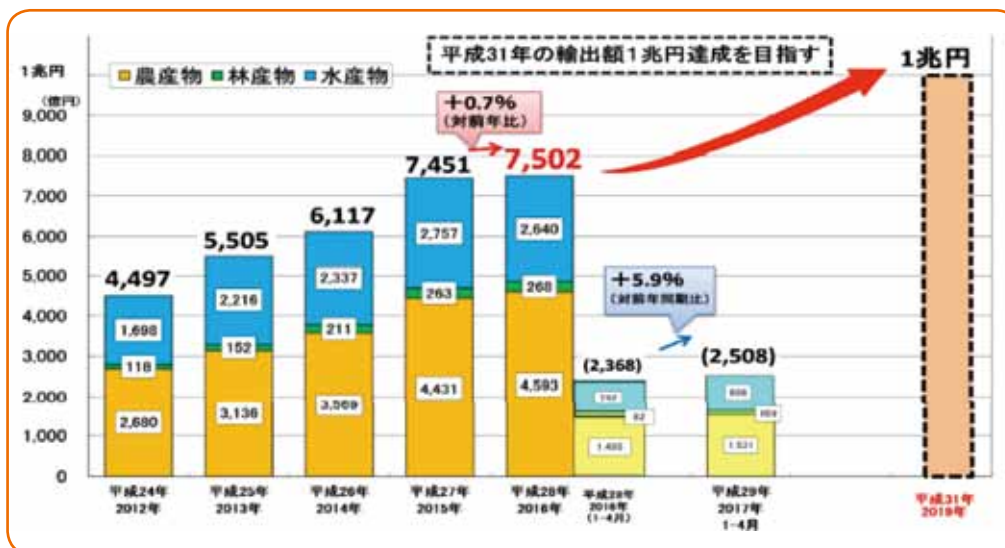


図3 農林水産物・食品の輸出促進



(2) 物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現(=見える)

2つ目の視点は、「見える」と題したように、透明化と効率化による働き方改革の実現とこれによる多様な人材が働きやすい環境づくりである。

現在、「働き方改革」が政府全体の重要課題と

なっているが、特に物流分野においても、商習慣改革や労働者の働きやすい環境づくりを推進する必要がある。トラック運送業は、契約に含まれていない附帯業務の実施を断りづらいといった商習慣等の課題により、他産業と比べて長時間労働・低賃金の傾向が強くなっており、これらの労働条件を改

図4 三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備



善し、その担い手を確保することは重要な課題である。そのため、法令遵守のもと、これまでの取引慣行を見直し、サービス内容の可視化とそれぞれの対価の関係を明確化するとともに、荷待ち時間や荷役時間の短縮、宅配便の再配達削減、中継輸送方式の導入等により、多様な人材が活躍できる働きやすい環境づくりを後押ししていく。

(3) ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現(=支える) ～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

3つ目の視点は、「支える」と題したとおり、ハードインフラとソフトインフラ(輸送機能等)の双方により発揮される社会インフラとしての物流の機能向上である。

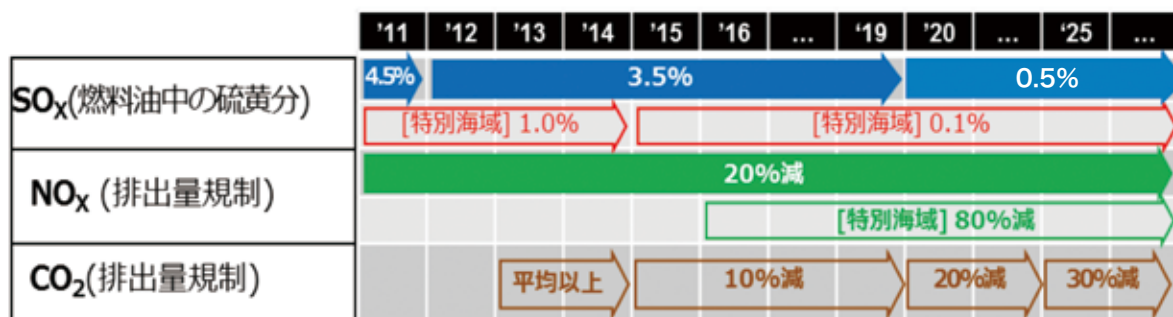
利便性、迅速性、安全性、効率性等を兼ね備えた

物流を実現するためには、物流インフラを、道路・港湾等の施設等のハードインフラと、輸送機能等のいわばソフトインフラを一体として広域的な視点で捉え、効率化・高度化を図ることが重要である。このため、空港、港湾、鉄道駅等との拠点と高速道路のアクセスの強化や高速道路と施設の直結の促進により、各輸送モード間の連携「モダリティコネクト」を強化し、ハードインフラとソフトインフラが一体的に機能を発揮して、スムーズにモノを移動させることが可能となるよう、輸送効率向上を図る。

また、各輸送モードに係るインフラや物流施設の整備についても、ハード・ソフト一体で進める必要がある。道路については、ピンポイント渋滞対策の強化、三大都市圏環状道路をはじめとする高規格幹線道路網の整備(図4)や暫定2車線区間の4車線化を進めるほか、平常時・災害時を問

図5

国際的な船舶からの排出ガス規制 (2020年より、一般海域においてもSOx(硫黄酸化物)の規制強化が開始)



わなない安定的な輸送を確保するための基幹となる道路ネットワークの構築やダブル連結トラックの早期導入および幹線物流での普及の促進を図る。また、国際コンテナ戦略港湾での大水深コンテナターミナルの整備等による海上輸送の機能強化、物流効率化法の枠組み等を活用した物流施設の機能強化等を促進する。そのほか、都市内における物流や、地域における物流については、それぞれの特性に配慮しつつ、広域的な視点からの物流マネジメントの取り組みを推進する。

(4) 災害等のリスク・地球環境問題に対するサステイナブルな物流の構築(=備える)

4つ目の視点は、「備える」と題したとおり、さまざまなリスクに対する強靱さや環境面での持続可能性を確保することである。

首都直下地震や南海トラフ地震等、我が国の災害のリスクが高い状況を踏まえ、物流においても災害等へのリスクに対する強靱さを備えておかなければならない。そのためには災害に強い物流システムの構築が重要であり、緊急物資の輸送や保管に関して地方自治体と物流事業者等との間での輸送協定や保管協定の締結の促進等を図るほか、官民連携による支援物資輸送の改善、道路・港湾等における防災・減災対策を引き続き進めていく。さらに、ハードインフラの老朽化やテロ対

策等のリスク、大規模なイベントの際のような通常と異なった状況に対して的確に対応していく。

また、環境面において、パリ協定等、国際約束に対応して我が国の温室効果ガス削減目標を達成しつつ経済成長と国民生活を支えるため、物流分野においてもサプライチェーン全体の環境負荷の低減が必要である。再配達の削減、モーダルシフトの推進や、自動車の単体対策、鉄道・船舶・航空・物流施設における低炭素化の促進、船舶からの排出ガスに関するSO_x規制への対応(図5)等を通じて地球環境問題へ着実に対応する。

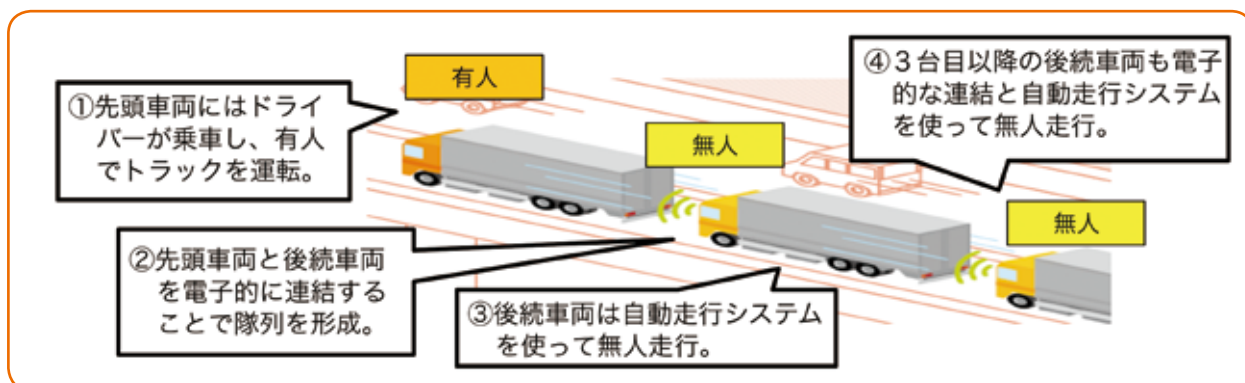
以上の4つの視点は、それぞれが物流の生産性向上を図る上で必要な取り組みであるが、これらを効果的に実施していく上で有効な手段として、以下2つの視点が重要な鍵となる。

(5) 新技術(IoT、BD、AI等)の活用による“物流革命”(=革命的に変化する)

5つ目の視点は、新技術の活用による「物流革命」である。

今後、人材不足がさらに課題となる中で、IoT、BD(ビッグデータ)、AI等の新技術の活用は、効率性の飛躍的な向上やサプライチェーンの最適化をもたらすものであり、新たな高い付加価値を生み出す上で重要な取り組みとなる。例えば、

図6 隊列走行のイメージ



トラックの隊列走行(図6)や自動運転化、ドローン配送、船舶の自動運航化・遠隔集中監視等、輸送の飛躍的な効率化・高付加価値化の観点から大きな可能性を有している。また、物流施設においても、自動搬送、ピッキング等のロボット機器の導入等、新技術を活用した施設内の自動化・機械化により、生産性向上および省人化を図ることとしている。これらの取り組みを進める上で必要な仕組みの導入やインフラ面等の事業環境整備等を進め、新技術の積極的活用により「物流革命」を目指していく。

(6) 人材の確保・育成、物流への理解を深めるための国民への啓発活動等(=育てる)

最後の視点は、人材の確保・育成および物流への理解を深めるための国民への啓発である。

物流がその機能を果たしていくためには、現場を支える人材に加え、関係者間の連携を促進し物流の効率化・高付加価値化を図ることのできる提案力のある人材の確保・育成が必要不可欠である。こうした人材の重要性についての産業界での認識が高まるとともに、大学での物流に関する専門的な教育の充実が進むよう、関係者間での取り組みの促進等を図る。また、持続的で効率的な物流の提供の観点から、荷主でもある消費者に対して、物流の果たしている役割や特性が理解され、利用されるよう、啓発活動を行うことも重要となる。

4. 今後の推進体制

以上のような本大綱で示された方向性に基づいて、政府が一体となって物流施策を計画的に実施していくため、具体的な施策を取りまとめた総合物流施策推進プログラムを本年中を目途に策定する予定である。同プログラムについてPDCA方式により進捗管理を行うとともに、施策の検証を通して必要な修正を行い、施策の効果が発揮されるよう取り組みを進めていく。

5. おわりに

政府において初めて「総合物流施策大綱」が策定されたのは、今からちょうど20年前の1997年である。当時は、物流コストが産業立地の阻害要因とならないよう、物流効率化を追求することが大きなテーマであり、これはその後の第5次までの大綱でも引き継がれてきた。これに比べると、本大綱では、現在の社会情勢を踏まえ、「働き方改革」による生産性の向上と物流自体の価値の創出を強く意識した内容となっている。

物流は、生産の現場から消費者に至るまで、官民のさまざまな主体がかかわる活動である。このため、物流の改善には、一般消費者も含めて物流に関係する者が他の関係者の制約や課題を相互に理解したうえで、連携して解決を図ることが必要不可欠となる。本大綱を契機として、関係者間の連携を一層深め、今後とも、本大綱が目指す「強い物流」の実現に向けて取り組みを進めてまいりたい。

平成29年度 定時総会・懇親会を開催

物流連、田村新体制がスタート

6月30日、物流連は、東京都港区の第一ホテル東京で平成29年度 定時総会を開催しました。

工藤会長の挨拶後、平成28年度事業についての報告があり、続いて平成28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、工藤泰三会長に代わる9代目の新会長に日本貨物鉄道株式会社の田村修二社長を選出したほか、副会長として木納裕日本倉庫協会会長、坂本克己全日本トラック協会会長、武藤光一日本船主協会会長、渡邊健二全国通運連盟会長が、業務執行理事として松田博和氏が選任されました。また、小比加恒久副会長（日本内航海運組合総連合会会長）が代表理事を兼任することも決定し、新たな布陣でスタートを切りました。



総会の様子



工藤前会長



新任の挨拶をする田村新会長

平成29年度 定時総会・懇親会を開催



来賓として挨拶する国土交通省の
重田物流審議官



副会長就任の挨拶をする木納副会長



副会長就任の挨拶をする武藤副会長



副会長就任の挨拶をする渡邊副会長



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

◆ 新任会長

田村 修二氏 日本貨物鉄道(株) 代表取締役社長・社長執行役員

◆ 新任副会長

木納 裕氏 (一社) 日本倉庫協会 会長

坂本 克己氏 (公社) 全日本トラック協会 会長

武藤 光一氏 (一社) 日本船主協会 会長

渡邊 健二氏 (公社) 全国通運連盟 会長

◆ 新任理事

松田 博和氏 (一社) 日本物流団体連合会 事務局長

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、懇親会場「ラ・ローズ」に場所を移し、懇親会を開催しました。
石井啓一国土交通大臣をはじめ政界・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。



挨拶する石井国土交通大臣



挨拶する田村会長



小比加副会長による乾杯



新副会長の紹介



第
4
回「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」
募集のお知らせ

モーダルシフト取り組み優良事業者公表・表彰制度について

(一社)日本物流団体連合会では、第4回「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」の募集を受け付けております。

これは、モーダルシフト促進に関し、物流事業者の自主的な取り組みの推奨や、意識の高揚を図るため、平成15年度より継続してきた「モーダルシフト取り組み優良事業者公表制度」を、より広く社会に発信していくことを目指し、平成26年度より“表彰”を主軸とした制度へ改定したものです。

近年の労働力不足の深刻化に鑑み、環境負荷軽減のみならず輸送の効率化の観点も含めて多角的に評価し、表彰いたします。また、表彰対象とならなかった応募事業者も、表彰基準に該当する場合は優良事業者として認定・公表いたしますので、広く物流事業者各社のご応募をお待ちしております。

公募要項は、下記のとおりです。

当表彰制度は物流事業者を対象としたもので、最優良事業者賞(大賞)の他にも表彰基準ごとに複数の部門賞を設けています。

今冬募集開始予定の「第19回物流環境大賞」と同時に応募も可能です。なお、公募要項と申請書等は、(一社)日本物流団体連合会のホームページ(<http://www.butsuryu.or.jp/>)より、ダウンロードが可能です。

公表・表彰基準

次の基準に適合したモーダルシフト案件を実現した物流事業者に対し、モーダルシフト優良事業者として、部門ごとに公表・表彰を行います。

◎モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)

全ての応募案件の中で、最も秀逸な成果を達成したとして、委員会にて選定された事業者

○モーダルシフト取り組み優良事業者賞

1. 実行部門

平成28年(暦年、事業年度いずれも可)の全国的な幹線輸送量の合計における評価対象比率(総輸送重量に対する鉄道・海運の輸送重量)が40%以上の事業者

2. 改善部門

1の実績が平成27年(暦年、事業年度いずれも可)実績を上回った事業者

3. 継続部門

3年以上連続で、1の基準を達成し続けた事業者

4. 改善継続部門

3年以上連続で、2の基準を達成し続けた事業者

5. 新規開拓部門

平成28年(暦年、事業年度いずれも可)においてモーダルシフトの新規案件を1件以上実施し、現在も継続して当該案件の輸送を行っている事業者

6. 有効活用部門

これまでに幹線輸送におけるモーダルシフトによって著しい環境負荷軽減、または輸送の効率化・省人化を実現し、現在も継続して当該案件の輸送を行っている事業者 なお、過去に当制度において表彰を受けた案件は対象としない

スケジュール

- ・平成29年9月30日 応募受付締切
- ・平成29年10月中旬 選定委員会にて表彰案件選定
- ・平成29年11月下旬 公表・表彰予定

提出先・
問い合わせ先

〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-3-3(全日通霞が関ビル5階)
(一社)日本物流団体連合会 モーダルシフト優良事業者公表・表彰制度事務局
電話 (03)3593-0139 FAX (03)3593-0138 (事務局)喜多
ホームページ <http://www.butsuryu.or.jp/>

第18回「物流環境大賞」の受賞者が決定

大賞は日本通運(株)・アサヒビール(株)・麒麟ビール(株)・日本貨物鉄道(株)の4社連名案件が受賞

(一社)日本物流団体連合会は、6月1日、第18回物流環境大賞の受賞者を決定・公表いたしました。環境にやさしい物流を目指す意識の一層の高まりにより、前回を上回る件数のご応募を頂き、たいへん活気に満ちたものとなりました。

今回は物流環境大賞1件をはじめ合計13件について、6月30日に開催された平成29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: 日本通運株式会社、アサヒビール株式会社、麒麟ビール株式会社、日本貨物鉄道株式会社

功績事項: 4社協働による鉄道を利用したモーダルシフト

アサヒビール(株)と麒麟ビール(株)は、自社製品の北陸エリア向け輸送について、より一層のCO₂排出削減とトラックドライバー不足等の輸送力低下リスクへの対応を図るため、従来のトラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトを行った。

モーダルシフトの実施にあたっては、両社とも製品の生産拠点を関西地区へ変更した上で、日本通運(株)が日本貨物鉄道(株)の吹田貨物ターミナル駅(大阪府吹田市)にて両社製品を受託し、鉄道利用運送で一体的に金沢貨物ターミナル駅(石川県金沢市)まで輸送したのち、近隣にある日本通運(株)の物流センターで荷捌きおよび保管を行う。物流センターより先の配送については、アサヒビール(株)、麒麟ビール(株)がそれぞれ行う。

本件は、大幅にCO₂の排出削減を実現しているほか、生産拠点の変更や物流センターの開設等、大規模かつ画期的な施策を実行することにより、環境負荷低減と物流効率化の範となる取り組みを行っている。



2 物流環境保全活動賞(1件)

被表彰者: Fujisawa SST 協議会、ヤマト運輸株式会社

功績事項: Fujisawa サステナブル・スマートタウンの総合的な物流インフラ「Next Delivery SQUARE」

Fujisawa SST 協議会が神奈川県藤沢市で推進する「Fujisawa サステナブル・スマートタウン」内において、ヤマト運輸(株)は「Next Delivery SQUARE」を開設し、これまで宅配事業者各社が個別に行っていた宅配便の配達について、一括で配達することで、配達車両の走行を減らし、CO₂排出量の削減と安全性の向上を実現している。

また、タウン内の各住宅のスマートテレビに「お届け予定情報」や「ご不在通知」を配信することで、住民の利便性を向上させるとともに、再配達の削減にも寄与している。

加えて、宅配便の配達には台車や電動アシスト自転車などを使用しているほか、「Next Delivery SQUARE」自体も太陽光発電やLED照明を取り入れるなど、街全体で環境負荷の低減に貢献している。



3 物流環境啓蒙賞(1件)

被表彰者: 旭運輸株式会社

功績事項: あいちCO₂削減マニフェスト2020への取り組みと藤前干潟における清掃活動

旭運輸(株)は、あいちCO₂削減マニフェスト2020に応募し、地球温暖化対策への取り組みとCO₂排出量の削減目標を毎年愛知県に提出している。

電気自動車の導入やソーラーパネルの設置など、多様な取り組みで毎年継続してCO₂排出量を削減しており、あいちCO₂削減マニフェストの最高ランクであるトリプルスターの認定を受けている。

また、ラムサール条約登録湿地である藤前干潟の、社員による清掃活動を継続して行うなど、企業による環境保全活動の範となる取り組みを行っている。





4 物流環境負荷軽減技術開発賞(2件)

被表彰者: 株式会社ユニエツクス、スタンレー電気株式会社

功績事項: KIRARI_LED PROJECT ~港湾施設(ターミナル・関連事業施設)用LED照明販売事業~

(株)ユニエツクスとスタンレー電気(株)は、港湾施設用照明のLED化について共同で開発・販売に取り組んでいる。

LED照明は従来の照明器具と比べて長寿命・高効率であるが、港湾施設の過酷な条件での使用についての耐性や品質保証の国際規格が無いなどの理由により普及が遅れている。

そこで、港湾施設での使用についてより信頼性の高い製品の開発と、日本海事協会が新設した「港湾用LED照明の形式認証」の第一号の認証を取得することで、信頼性を高めたLED照明を提供し、環境負荷軽減に貢献している。



被表彰者: 株式会社日立物流

功績事項: 再生資源物輸送のモーダルシフトの取組み

(株)日立物流は、ニーズが高まっている再生資源物の大量かつ効率的な輸送サービスについて、関東地区から北海道および九州向けの再生資源物輸送を、独自に開発したコンテナも活用しながら、海上輸送によるモーダルシフトを実現している。

独自に開発した40ft専用コンテナはオープントップ仕様となっており、再生資源物を上から積み込み、観音扉から一斉に排出できる仕組みとなっているため、効率的な輸送を可能にしている。



5 物流環境特別賞(6件)

被表彰者: 郵船港運株式会社

功績事項: 伏見インランドコンテナターミナル事業

郵船港運(株)は、「伏見インランドコンテナターミナル」(京都市)を運営することで、コンテナラウンドユースの推進に取り組んでいる。

「伏見インランドコンテナターミナル」では空になったコンテナのチェックを行うことから利用企業の責任範囲が明確になるとともに、複数の契約船社のコンテナを保管していることから、ラウンドユースのマッチング率向上にも寄与している。

これにより、CO₂排出量の削減と、トラックドライバー不足対策、港湾地区の渋滞緩和等に貢献している。



被表彰者: アクア株式会社、三井倉庫ロジスティクス株式会社、東芝ロジスティクス株式会社

功績事項: 同業他社との共同倉庫・共同配送による環境貢献と輸送安定化

三井倉庫ロジスティクス(株)では製配販連携プラットフォームを展開し同業他社と共同化することで、環境貢献・効率化・輸送の安定化等を図っている。

アクア(株)の製品について、従来の東日本向け複数拠点を東芝ロジスティクス(株)が運営の神奈川地区の倉庫に集約、東芝ロジスティクス(株)と共同の家電品倉庫を実現し、納品先への共同配送も実施することで、輸送距離短縮・配送車両削減・海上コンテナドレージの効率化等を実現した。

これらによりトラック積載効率向上、CO₂排出量の削減及びトラックドライバー不足対策等に貢献している。



被表彰者: 横浜ゴム株式会社、浜ゴム物流株式会社、濃飛倉庫運輸株式会社

功績事項: タイヤの輸入を複数荷主(輸出)とラウンドユースする取組み

横浜ゴム(株)は、東京港で輸入した商品を関東の在庫拠点である浜ゴム物流(株)の倉庫および外部倉庫に搬入している。

倉庫搬入後、空になった海上コンテナは、浜ゴム物流(株)、濃飛倉庫運輸(株)と共同事業として、周辺の古紙・農機具・建設機械等の複数の輸出案件にマッチングさせることにより、ラウンドユースを実現している。

これにより、CO₂排出量の削減と、トラックドライバー不足対策、港湾地区の渋滞緩和等に貢献している。

今後は東京港以外の輸出入についても積極的に海上コンテナラウンドユースを推進する。



被表彰者：センコー株式会社、東京納品代行株式会社

功績事項：東京納品代行(株)、センター間輸送におけるトラック輸送からの鉄道輸送への切り替えの取組み

東京納品代行(株)は、関東地方より全国へアパレル商品の輸送を行っており、主にトラックによる輸送を行っている。関西地方向けの輸送について、空回送されていた31ftコンテナを利用することにより鉄道輸送に切り替えることとし、集荷時間の前倒し等、顧客とも連携しながらモーダルシフトを実現した。

これにより、CO₂の排出を削減すると共に、トラックドライバーの労働時間削減も実現している。



被表彰者：センコー株式会社、百年住宅株式会社

功績事項：百年住宅(株)への長距離トラック輸送からRORO船輸送への切り替えの取組み

百年住宅(株)は、中部地方より全国へ住宅製品を供給しており、主にトラックによる輸送を行っているが、中部地方から東北地方への輸送について、センコー(株)の既存施設を活用しながら、RORO船と20tトレーラを用いた輸送に切り替え、モーダルシフトを実現した。

これにより、CO₂の排出を削減すると共に、トラックドライバーの労働時間削減も実現している。



被表彰者：センコー株式会社、株式会社ランテック、井村屋株式会社

功績事項：井村屋(株)への冷凍トラック輸送から私有クールコンテナ輸送への切り替えの取組み

井村屋(株)は、九州向けの冷凍製品の輸送について、従来は冷凍トラックによる輸送を利用していたが、関西地方から九州地方へ空回送されていた31ft私有クールコンテナを利用し、トラック輸送から鉄道輸送に切り替えることによるモーダルシフトを実現した。

これにより、CO₂の排出を削減すると共に、トラックドライバーの労働時間削減も実現している。



6 日本物流記者会賞(1件)

被表彰者：ケービーエスクボタ株式会社

功績事項：内陸コンテナデポ(ICD)を活用した異業種間コンテナラウンドユースの推進及び次世代物流モデルの構築

ケービーエスクボタ(株)は、国内各地において内陸コンテナデポ(ICD)を活用し、海上コンテナのラウンドユースを推進している。

往路または復路のいずれかが空となる海上コンテナのトラック輸送について、異業種間でのラウンドユースを推進すると共に、内陸コンテナデポ・荷主・港湾地区間のシャトル輸送を実施することで、ドレージの削減やそれに伴う港湾地区の渋滞緩和など、環境負荷軽減に貢献していることに加え、コンテナの安定的な供給も実現している。



7 物流連会長特別賞(1件)

被表彰者：創価大学 安田ゼミ SKYSTACK

功績事項：身近なところから始めよう～ 再配達削減プロジェクト

創価大学 安田ゼミ SKYSTACKは、宅配便の再配達問題について特に若者に向けたWEBサイトを開設するなどの啓発活動に取り組んでいる。

WEBサイトでは、宅配便の再配達についての問題提起を行うとともに、閲覧者が自分のライフスタイルに適した宅配サービスを見つけられるコンテンツを用意している。

この他にも、ポスター掲示やビラ配布等を行っており、学生ならではのユニークな啓発活動に取り組んでいる。





受賞者

日本通運株式会社
アサヒビール株式会社
キリンビール株式会社
日本貨物鉄道株式会社

4社協働による鉄道を利用した モーダルシフト



1

はじめに

(1) 日本通運

日本通運は、1872年設立の「陸運元会社」を基とし、1937年に創立され、今年で創立80周年を迎える。

当社は、トラック輸送、鉄道輸送、海上輸送、航空輸送、引越、倉庫など、幅広い物流事業を日本全国、また、世界43カ国の拠点で展開し、陸・海・空の輸送モードを駆使した総合物流企業として、お客様のあらゆる物流ニーズに答えている。

当社では、モーダルシフトや共同配送など物流の効率化や、エコドライブの実践、更には資材の省資源化や環境配慮車両の導入など、物流にかかわるさまざまな環境負荷低減策を講じて、CO₂排出量の削減、地球温暖化の防止に努めている。

(2) アサヒビール

アサヒビールは、1889年に大阪麦酒会社として創業し、1906年の大日本麦酒(株)設立、1949年の朝日麦酒(株)設立を経て、今年で創立128年目となる。

当社は、「No.1ブランドの育成と構造改革を通じて国内酒類のリーディングカンパニーを目指す!」をスローガンに、ビール、発泡酒、新ジャンルをはじめ、洋酒、焼酎、低アルコール飲料、ワイン、アルコールテイスト清涼飲料など、総合的なラインアップで、多様化するお客さまのライフスタイルに応えるよう、今までにない斬新で革新的な商品の展開に挑戦している。

当社は水や穀物などの自然の恵みを生かした事業を展開しており、地球環境と共生し、次世代へつなげていくことが使命だと考え、低炭素社会構築へ

の貢献、循環型社会構築への貢献、生物多様性の保全、自然の恵みの啓発の4つを重点課題に設定し取り組んでいる。

(3) キリンビール

キリンビールは、1885年設立のジャパン・ブルワリー・カンパニーを前身とし、1907年の創業以来、「お客様本位」「品質本位」の基本姿勢に基づき、お客様に新しい価値を提供するさまざまなチャレンジを行ってきた。今年、創立110周年の節目の年を迎えた。

当社は、生産から販売までの各部門、バリューチェーン全体が一体となり、お客様にとって価値ある商品・サービスを創造し、今まで以上に地域のお客様に寄り添う活動を展開している。

また、「事業活動を通じた地域の活性化」や「環境への取り組み」を通じて、社会と共有できる価値創造「C S V (Creating Shared Value)」を実践し、皆様から信頼される企業であり続けることで、地域のお客様との「絆」を一層深めていく。

(4) 日本貨物鉄道(JR貨物)

JR貨物は、国鉄分割民営化により1987年に設立され、今年で30周年を迎えた。

当社は、全国ネットワークを有する国内唯一の貨物鉄道会社であり、毎日約500本、距離では地球約5周分に相当する貨物列車を運行する。

鉄道貨物輸送は、安全性・定時性・大量一括輸送という特性を有している他、輸送単位当たりのCO₂排出量がトラックの約10分の1と、さまざまな輸送機関の中で環境負荷が最も少ない輸送手段である。

また、近年、長距離トラックのドライバー不足が懸念される状況の下、中長距離輸送に最適な輸送モードとしても注目を受けており、社会問題、環境問題の解決に向けた担い手として、お客様のニーズに沿ったサービス展開を進めている。

2

取り組みの背景

物流業界では、トラックドライバー不足や高齢化の進行、これらに起因する長距離トラック台数の減少などが問題となっており、その深刻さは日ごとに増している。加えて、日本企業は社会的責任として、地球温暖化防止のために温室効果ガス排出量削減などの環境問題にも取り組む必要に迫られている。



このような状況の下、アサヒビールとキリンビールは競合関係である一方で、将来を見据えた物流ネットワークの構築という同じ悩みを抱えている企業同士でもあり、協力できるところは協力するという「物流の協業」に既に取り組んでいた。今回のターゲットは、石川県と富山県の得意先までの輸送で、このエリアが選定された理由は、両社とも北陸地方に生産工場を有しておらず、主に愛知県と滋賀県の工場から200～300kmの長距離トラックを利用して製品(ビール類、ノンアルコール・ビールテイスト飲料、RTD飲料⁽¹⁾、清涼飲料水)の配送を行っていたからである。

この体制を改革するために、パートナーとして参画したのが、環境負荷の最も少ない鉄道輸送インフラを有する日本貨物鉄道と、倉庫を保有する貨物利用運送事業者の日本通運である。

(1) RTD飲料: RTDとはReady To Drinkの略語。

蓋を開けてすぐにそのまま飲める飲料。

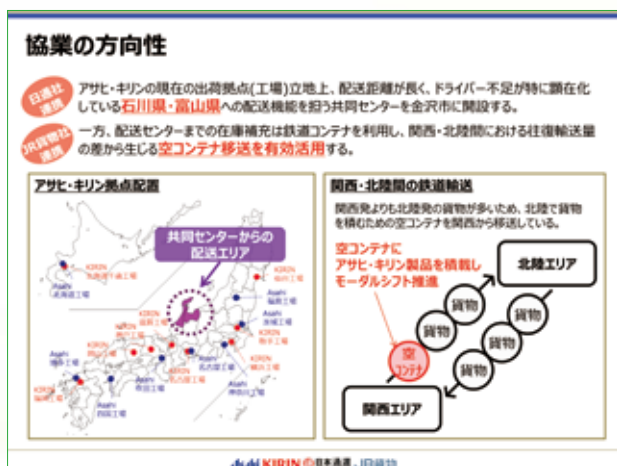
缶チューハイや瓶入りカクテルなど、割る手間のかからないアルコール飲料を指す。

3

取り組みの概要と結果

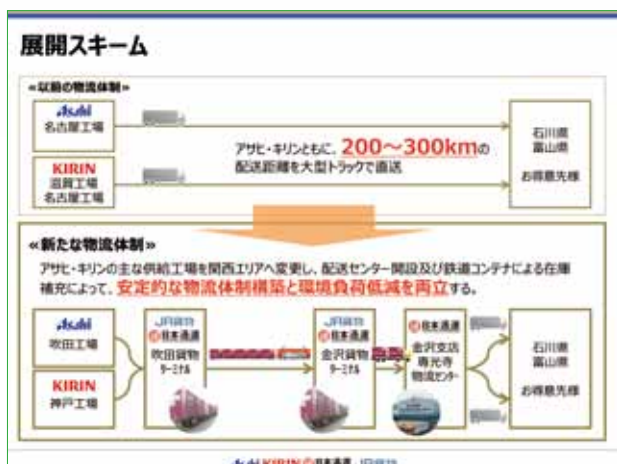
プロジェクト発足当初、2社は愛知県からの鉄道輸送を検討していた。しかし、愛知県から北陸地方への大量鉄道輸送には多くの問題があり、一度は頓挫しかけたところ、日本貨物鉄道と日本通運の提案により、関西から北陸への製品供給案に変更することで再度検討を行った。

日本貨物鉄道が運行する関西～北陸間の列車は、貨物地域流動差により、上り(北陸→関西)と比較して下り(関西→北陸)の貨物量が少なく、低積載区間となっていたことから、既存インフラを最大限活用でき、1日あたり最大80個のコンテナを輸送できる本区間を活用することとした。



また、日本通運が保有する専光寺物流センターは、金沢貨物ターミナルから10km圏内に位置しており、荷捌きに要する業務の効率化と環境負荷低減の双方を目的に、垂直搬送機(オートレーター)を2機増設するなど設備を改修し、既存の施設の有効活用と、鉄道駅に近い利点を生かしたトラック運行の効率化を実現した。

その結果、アサヒビールとキリンビールは主な製造拠点を関西に変更し、アサヒビールは吹田工場で製造した製品を、キリンビールは神戸工場で製造した製品を、それぞれの物流子会社がトラックやトレーラーで吹田貨物ターミナルに持ち込み、鉄道コンテナによって金沢貨物ターミナルに輸送する。その後、日本通運の専光寺物流センターに開設した共同物流センターを経て、得意先まではそれぞれの物流子会社が届けることになった。



鉄道輸送を利用することによって、環境負荷低減が可能となったほか、併せて一度に大量の輸送が可能になったことで、トラックドライバー不足解消と

いう点でも非常に効果的な取り組みとなった。ここで特筆すべきは、配送拠点のみならず、製造拠点も変更してしまったことである。アサヒビールとキリンビールが、物流部門だけでなく製造部門を巻き込んで製造拠点の変更まで実施したのは、関西から北陸向けの鉄道空コンテナに商品を積むという潜在的輸送能力を生かすことで、輸送の効率化を追求した結果である。

このほか、工場から製品を吹田貨物ターミナルに持ち込んだ際の、トラックから鉄道コンテナに積み替える作業では、製品にストレッチフィルムを巻きつける包装機械を導入し、包装作業を自動化することで、作業時間を短縮し、生産性向上に努めた。

また、製品の梱包特性ごとに、ストレッチフィルムを巻いたり、トラックボードを挿入する運用に変更したり、日本通運が開発した「隙間ダンボール」を使用するなど、製品梱包特性に応じた養生を行うことで輸送途中の汚破損の少ない輸送方法も工夫した。

さらに、後方事務処理面においては、アサヒビールとキリンビールの発注オーダーを電子化し、日本通運社内システムに取り込み、登録して受注することで、受発注事務の省力化と効率化を図っている。



長距離トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトの結果、年間で2,100万トンキロ、大型トラックに換算すると約10,000台相当の削減となった。

また、共同物流センターを開設した効果としては、1台1運行あたりの平均走行距離で160km(現行比70%減)もの削減が可能となった。

モーダルシフトと共同物流センター開設によって、環境負荷低減に関しては、年間2,700トンの温室効果ガス排出量削減を見込んでいる(現行との比較で約56%の削減)。

この取り組みは改正物流総合効率化法に基づき、平成29年1月16日付けで、総合効率化計画として国土交通省より認定を受けることとなった。



4 今後の展望

(1) 日本通運

日本通運は、トラック、鉄道、船舶、航空機といった輸送手段を用い、道路など公共のインフラ施設を利用して事業を営んでおり、環境負荷の低減は全世界の日本通運グループの重要課題と認識している。これまでもトラックから鉄道輸送や海上輸送へのモーダルシフト、共同配送など、さまざまな取り組みを行ってきたが、今回のアサヒビール、キリンビール、日本貨物鉄道の3社それぞれのご協力をいただき実現できた取り組みは、物流を通じた低炭素社会の構築に加えて、ドライバー不足など社会課題の解決を図り、地域に安心、安全を届ける新しいモデル事業作りができたと考える。

当社は今年4月、2030年度までに二酸化炭素排出量を2013年度比30%削減する長期目標を定め、地球環境の持続的発展に向けて新たな取り組みを始めたところである。これからもグリーンロジスティクスを積極的に推進し、社会や地域の人々にさまざまな価値を提供し続けられるよう取り組んでいく。

(2) アサヒビール

アサヒビールは、物流分野において今後も鉄道や船舶へのモーダルシフトを積極的に推進し低炭素社会の実現に貢献していく。グループ会社や業界他社だけでなく、垣根を越えた共同物流も今後検討していきたい。また、フォークリフトやトラックの使用においても、CNG⁽²⁾やEV⁽³⁾、FCV⁽⁴⁾といった次世代エネルギーの検討を積極的に行っていくと考えている。

当社は、中期経営方針においてESG (Environmental = 環境、Social = 社会、Governance = 企業統治) への取り組み強化を掲げ、アサヒグループの強みを活かしたCSV

(Creating Shared Value = 共通価値の創造) への発展を実現させていきたいと考え、取り組みを進めている。

(3) キリンビール

キリンビールは、400～500km以上の中長距離輸送においてCO₂排出量の少ない貨物鉄道輸送を積極的に使うモーダルシフトに取り組んでいる。

さらなる効率化を目指し、当社では物流分野を同業他社との協調領域として位置付けており、共同配送を行うことで、さらにトラックと積載商品の組み合わせを最適化できるだけでなく、輸送経路で空車の比率を下げるなど物流の効率化が図れ、輸送時のCO₂排出量の削減を行っていく。

キリングループ全体では、長期経営構想において、社会課題の解決を通じた企業の成長(CSV: Creating Shared Value)を経営の中核に位置付けており、今後も取り組みを推進していく。

(4) 日本貨物鉄道(JR貨物)

トラックドライバー不足の状況が深刻化する中、鉄道貨物輸送は、CO₂排出量がトラックの約10分の1、一人の運転士が10tトラック65台分の貨物を輸送することが出来る、環境に優しく、効率の良い輸送手段として大きな注目を浴びている。

ニーズの高まっている中長距離区間で利用率が高まる一方、発着のアンバランスにより空コンテナの回送など非効率になっている区間もあり、日本貨物鉄道では、効率的な運行に向けた取り組みの強化が課題となっていた。

輸送が開始された関西発北陸着の区間は、北陸の発送荷物に対応するため、多数の空コンテナを回送している区間であり、今回の取り組みは、その区間を有効に活用する提案であった。2社で共同輸送することによりお客様の輸送効率が上がり、短距離でありながらもお客様のニーズにマッチする輸送が実現し、お客様に限らず当社としても非効率となっていた物流の課題を解決できる非常に有効な輸送となった。

官民を挙げ効率的な物流を推し進める中で、今回の輸送は、共同輸送による効率的な物流の実現という点で、これからの変革につながる先進的なモデルになると考えており、その基幹的な担い手としてJR貨物が果たすべき責任はきわめて大きいと認識している。今後とも、安全・安定輸送の確立を第一とし、お客様に選んでいただけるような輸送サービスをご提供するために全力で提案、取り組みを進める。

(2) CNG: Compressed Natural Gas 圧縮天然ガス、(3) EV: Electric Vehicle 電気自動車、(4) FCV: Fuel Cell Vehicle 燃料電池自動車

平成29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、各事業者はさまざまな問題に直面しながら解決に向け努力していますが、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、ミャンマー・タイについての情報交換を行い、今年度は、インドネシア・フィリピンが対象国となっており、今後情報交換を予定しています。また、それ以外でもさまざまな情報共有や意見交換を図ります。今年度は、昨年度に引き続き、海のASEAN【マレーシア・シンガポール・ブルネイ】を中心に活動を展開してい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29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）田中氏より、「マレーシアの経済・産業事情」と題し、マレーシアに進出した日系企業を取り巻く環境の現状についての説明を受けました。今後、物流連では、今



第1回WT ジェトロ 田中氏発表風景

第1回WT 国交省
町田国際物流課長発表風景

秋に予定されている、マレーシア・シンガポール・ブルネイへの海外現地視察を見据え、ワーキングチームにおいて、それぞれの国に関する検討を活発化させていくこととしています。

次に、国土交通省・総合政策局 国際物流課 町田課長より、「最近の国土交通省の国際物流政策の取組について」と題し、①コールドチェーン物流の普及促進について②今年度の物流政策対話について③物流人材育成活動について④ASEAN域内越境交通について⑤今後のスケジュールの各項目について、取組内容の報告がありました。

平成29年度

第2回海外物流戦略ワーキングチーム

第2回の会議では、株式会社 流通研究社 謝取締役より、「中国通販業界最新事情・越境Eビジネス」と題し、未だ爆発的な数量の伸びを示している中国の通販業界を取り巻く環境の現状につき、説明を受けました。

その講演の中で、日本製品の内人気が高いのは、紙おむつや粉ミルクといったベビー用品や化粧品、白物家電などで、かつての爆買いが、そのまま越境ECサイトに移行したのではないかと指摘がなされました。また、個人輸入による輸入関税の脱税が問題化しており、政府が取り締まりを強化する動きがあり、この先、越境ビジネスに影響が発生するであろうとの指摘がなされました。

次に、前回に続き、国土交通省・総合政策局 国際物流課 町田課長より、前回の報告事案のフォローアップがなされ、各メンバーの理解を深めるのに役立ちました。

第2回WT
株流通研究社 謝取締役発表風景

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。



「第1回テレワークモデルプラン策定小委員会」開催

今年度経営効率化委員会（委員長：外山敏明氏、全日本空輸(株)執行役員貨物事業室長）における活動の一環として、当委員会の下に「テレワークモデルプラン策定小委員会」が設置され、座長には、東京女子大学教授 二村真理子氏が就任し、委員には、企業や業界団体の中から女性11名を含む14名が選出（他にオブザーバー2名）され、6月29日、千代田区の全日通霞が関ビルで、第1回の小委員会を開催しました。

初会合にあたり、物流業界における「働き方改革・ワークライフバランス」の推進への対策として、「テレワークの実施」を取り上げ、その際想定されるさまざまな課題を検討し、おおよそ一年をかけて物流業界でのモデルプランを策定すること等、事務局より当委員会発足の背景、目的、運営予定について、詳細な説明が行われました。

続いて、今後小委員会で実施予定の「アンケート配布・回収」について、具体的項目内容や、回収方法について、委員各々が自身の出身会社の立場・事情に基づき、積極的な議論が行われました。留意すべき事項として、①個人情報の保護、

②回収年代層・職層の多様性の確保、③一定回収率の確保、検討範囲の広さを考慮、別途、業種別に取り組み状況に十分に留意して実施されるべきといったさまざまな意見が寄せられました。

物流業界における労働力不足状況は、これから加速度的に進むことが見込まれることから、働き方改革を図り、男女を問わず優秀な労働力を確保することは、事業者にとって重大な課題と考えられます。そのためにはテレワークの推進が不可欠となるという共通の認識が得られ、テレワークモデルプラン策定に向けて、今後1年間をかけて検討に注力していくことが確認されました。



写真中央 二村真理子座長



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15回

日本通運株式会社

総務・労働部 ダイバーシティ推進室
課長

武知 紘子さん

PROFILE

2002年入社。東京コンテナ支店に配属、発送業務を担当。2005年厚生労働省に出向、労働関連業務を担当する。2007年総務・労働部労働担当に異動、2010年東京支店（総務）で給与を担当した後、2013年再び総務・労働部労働担当に異動。2017年現職に。東京支店時代、総務・労働部時代に産休・育休を経験した2児の母でもある。現在は短時間勤務制度を利用中。福岡県出身。

社会の変化、従業員の声に傾聴

—ご自身の職場について教えてください。

ダイバーシティ推進室は、多様な人材が能力を発揮できる組織づくりを目指すダイバーシティ推進の専任部署として、今年5月1日に新設されました。女性の活躍推進、グローバル経営人材の採用・育成強化、専門職人材の育成に向けた取り組みを推進していきます。また、そうした取り組みを推進するには、従業員一人ひとりの意識が重要になります。「人材の多様化」や「働き方の多様化」に対する社内の意識の醸成にも取り組んでいく予定です。室長以下4名体制で方向性を合わせながら、さまざまな施策に取り組んでいます。

—現在、力を入れている取り組みについて教えてください。

専任体制である当室が新設されたことで、ダイバーシティに対する社内の意識もより高まってきていると感じています。とはいえ、まだ十分に理解されているとはいえません。そこで第1フェーズとして、まずは社内の現状を知ろうと、全国各地をまわり、現場の実態に関する情報収集を行いました。10月からの第2フェーズでは、その結果を踏まえた施策や制度の実現を目指していきます。従業員の理解促進を目

的にeラーニングやポータルサイトの開設などもスタートする予定です。

一人ひとりの良さを引き出す

—管理職になって意識の変化はありましたか。

当室に異動したのと同時に課長となったため、まだ日が浅く、課長とはどうあるべきか模索しているところです。係長時代は、自分の考えを持ちながらも、最終的な判断は上司にお願いすることになりますが、課長になると自分の考えに責任を持ち自ら判断しなくてはなりません。予想以上に責任あるポジションだと実感しています。また、これまでは上司や同僚をお手本として、何を自分に取り入れていくかに注意が向いていましたが、最近では周囲にいる後輩一人ひとりの良さを引き出すためにはどうしたらいいのだろうと考えるようになりました。そうした意識の変化も課長になったからなのではと思います。

—これまでの経験で印象的な思い出はありますか。

厚生労働省に出向したときのこと、省内には、当時私の身近にいなかった女性管



理職が多く、同年代の女性たちも責任ある仕事をバリバリこなしているのを目の当たりにし、とても刺激を受けました。また、30歳になったときに受けた研修の中で、「子供を持ちながら管理職になる」ことを将来の目標に掲げたのは、出向時代に得た刺激を、今度は社内の後輩に与える立場になりたいと思ったからです。一方で、出向が終わり会社に戻ってからは、自分の仕事ぶりに自信が持てず、「この職場にいられるのは、自分が女性だからなのでは」と悩んだこともあります。そんなときに厚労省時代の先輩が、「会社にとって有益と判断されたのなら、客寄せパンダになったっていいじゃない」とアドバイスしてくれたのです。その一言で肩の荷が下り、自分なりにできることを出し切ろうと思えるようになりました。

時短勤務で効率アップ

——ワーキングマザーとして心掛けていることは何ですか。

子供を持つ前は遅くまで残業することもありましたが、時短勤務中の今はいかに効率的に時間を使うかを心掛けています。育児や家事は夫と協力しながら行っていますが、保育園から急な呼び出しが入り早退することも。一人目のときは職場に迷惑を掛けているかもと考えることもありましたが、二人目が産まれると「育児も仕事も私にとって大切なこと、そんな考えではいけない」と割り切りました(笑)。その分、決められた時間内に終わらせるスキルは高くなったと思います。社内のママたちも皆同じだと思います。



ダイバーシティ推進室の皆さんと



入社当時、
職場の皆さんと

——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。

現在は子育て中なので、気持ちの切り替えが大切だと思っています。もっとも、子供のおかげで自然とオンオフを切り替えられるようにもなりました。家に帰ると子供に集中して仕事の悩みは消えてしまいますし、出社すれば家庭のことは忘れ気持ちがリフレッシュします。仕事と育児との両立は大変なことも多いですが、私にとっては良いバランスをとるきっかけにもなっています。私の働く姿を見て、子供ができて当社で働き続けようと思う後輩が増えたらうれしいですね。

——ありがとうございました。

会社概要

日本通運株式会社

本社所在地：東京都港区東新橋1-9-3

設立：1937年10月1日

資本金：701億7500万円

代表者：代表取締役社長 齋藤 充

【事業概要】

自動車輸送、鉄道利用輸送、海上輸送、船舶利用輸送、利用航空輸送、倉庫、旅行、通関、重量品・プラントの輸送・建設、特殊輸送、情報処理・解析などの物流事業全般および関連事業を担う。

世界の国々や地域において、物流を核としたサプライチェーンソリューションを提供し、あらゆるお客様のグローバル展開に貢献する「真のグローバルロジスティクス企業」を目指している。その実現に向け、2016年4月よりスタートした「日通グループ経営計画2018―新・世界日通。―」で重点戦略として掲げている「エリア戦略」と「機能戦略」の遂行に、グループ一丸となって取り組んでいる。



人材育成・広報委員会

中学生を対象とした 「物流学習」をスタート！

申し込みフォームを当団体ホームページに開設し受付開始！

6月8日より平成29年度の人材育成・広報委員会における物流業のイメージアップ・発信力強化に向けた新たな取り組みの一環として中学生を対象とした「物流学習」の受付を開始しました。

全国各地より修学旅行で上京する中学生の企業訪問(自由研究テーマ)の対象として物流連が受け入れ先となり、物流学習を提供していくことを目的に、当団体のホームページに申し込みフォームを開設公開し受付を開始しました。この取り組みでは訪問した中学生に対して「物流のしくみ」をテーマに当団体の職員などが講師を務め、物流のながれや輸送形態、大規模災害時における物流の役割等について写真入りのスライドを交え、中学生でも理解しやすい内容として解説します。最後に「水が手元に届くまで」と題してペットボトルの原料輸送から流通加工され、配送センターを経由し手元に届くまでを解説し、物流が身近な存在であることを説明します。講義は1時間程度として質疑応答の時間を作ることで、物流に関する興味や関心をさらに深める内容としていきます。

また、この取り組みは修学旅行で上京する全国の中学生を対象に、物流連の会議室で受け入れることにしていますが、東京都内の中学生に対しては、別途出張授業も含めて各中学校の要望に沿う形で対応していくことも検討しています。



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

6月	16日	第1回物流いいとこみつけ隊会合
6月	29日	第1回テレワークモデルプラン策定小委員会
6月	30日	平成29年定時総会、理事会、懇親会
7月	6日	第2回海外物流戦略ワーキングチーム
8月	8日	第4回物流業界インターンシップ参加企業説明会
8月	18日	第2回物流いいとこみつけ隊会合
8月	24日	第2回テレワークモデルプラン策定小委員会
8月	30日	第3回海外物流戦略ワーキングチーム
9月	4日	第4回物流業界インターンシップ(~9月8日)
9月	5日	物流・ロジスティクス入門講座
9月	6日	第21回基本政策委員会

編集 後記

今夏は、梅雨時より"梅雨"らしい盛夏とは言えない日が続き、個人的にはたいへん過ごしやすい日々でした。夏物商戦にとっては大打撃、私は変わらずビール類の売りに上げに協力していましたが。(I)

これから秋の味覚が美味しい季節です。たくさん食べて秋を満喫しましょう(^o^)(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



変化する景勝地・松島

日本三景の一つ松島は、宮城県松島湾内外にある大小260余りの諸島と湾周辺を囲む丘陵を含めたエリアの総称。仙台平野を南北に分ける松島丘陵の沈水によりできた地形で、溺れ谷に海水が入り込み山頂が島として残った多島海である。侵食による奇岩や日本三大溪に数えられる嵯峨溪、島々を一望できる四大観等見どころも多い。時の経過とともに少しずつ変化してきた日本が誇る景勝地だ。