

Grow

No. 82

2017
December





C O N T E N T S

第12回物流連懇談会を開催 1
 全日本空輸株式会社 執行役員 貨物事業室長
 株式会社ANA Cargo 代表取締役社長
 外山 俊明氏を迎えて
 航空貨物の今後の可能性とANAの戦略

平成29年度 モーダルシフト取り組み優良事業者を公表・表彰 ... 7
 大賞は日本通運株式会社

第4回 物流業界インターンシップを開催 10

平成29年度 第1回 人材育成・広報委員会を開催 13

平成29年度 施設見学会を開催 14

平成29年度 第1回 経営効率化委員会を開催..... 15
 第3回テレワークモデルプラン策定小委員会を開催

国際業務委員会報告 16
 シンガポール、ブルネイ、マレーシアの物流実態調査を実施して

第19回「物流環境大賞」～募集を開始しました～ 21

会員企業をたずねる～女性の力、女性の声 22
 日本ロジテム株式会社 山本 貴子さん

平成29年度物流連 秋・冬の大学寄附講座スタート 24

2017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12回 物流連懇談会を開催



平成29年度 モーダルシフト取り組み優良事業者を公表・表彰



第4回 物流業界インターンシップを開催

第12回 物流連懇談会を開催

全日本空輸株式会社 執行役員 貨物事業室長 外山 俊明氏を迎えて

航空貨物の今後の可能性とANAの戦略



講演する外山執行役員

10月19日、法曹会館において第12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、全日本空輸株式会社 執行役員 貨物事業室長の外山俊明氏を講師に迎え、「航空貨物の今後の可能性とANAの戦略」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。



本日は航空貨物の今後の可能性とANAの戦略ということで、航空物流の需要と当社の取り組みについてご説明したいと思います。

あらためてANAグループならびにANA Cargoについて簡単に触れさせていただきます。

ANAは、1952年にヘリコプターの輸送会社として誕生しました。おかげさまで皆様にご利用いただき、現在は航空機を268機所有し、国内線そして国際線を運航しています。皆さんもご承知の通り、国内線から始まった会社ですが、昨年度は初めて国内線の売り上げを国際線が上回りました。

私が担当する貨物部門は、2014年にANAの貨物のファンクションを一つにまとめ、「ANA Cargo」として分社化しました。ANAはホールディング会社制をとっており、ANA CargoはANAの100%子会社となっています。

ANAグループは貨物専用機を12機運航していますが、航空機運航は全てANAが行っており、ANA Cargoは事業戦略の策定やマーケティング、オペ

レーション、販売などを行っています。

ANAは、貨物輸送において世界で上位にランキングされるような会社になってきました。2016年度のIATA（国際航空運送協会）の輸送重量統計では、10位にランキングされています。1位、2位は皆様もご承知の米国のインテグレーターと呼ばれる大手の宅配便業者（FedExやUPS）で、最近、飛行機も輸送量も加速的に増やしています。もう一つ特徴的



航空貨物の今後の可能性とANAの戦略

なのは3位、4位についている中東のエミレーツとカタール航空です。石油の次を狙う産業を育てていこうと、航空事業に莫大な資金を投じています。5～9位は中国を中心とするアジアの航空会社で、特に中国の経済発展に従い航空事業が大きくなってきています。1位から10位までの顔ぶれを見ると、まさに現代の世界の経済状況を表しているのではと思っています。

航空貨物の今後の可能性

航空貨物輸送の特徴として、「品目の特性」、「戦略的理由」、「時間的制約」があげられます。いずれもキーワードは「スピード」になると思います。また、輸送する際の振動が海上輸送に比べて少ないという点もあります。

航空貨物を説明するときには代表的な貨物の一つがファストファッションです。「ZARA」や「GAP」、「TOPSHOP」などアパレルの会社は、戦略的に航空輸送を使っていると理解しています。そもそもファッションは生鮮品と一緒に、その時々トレンドを敏感につかんで生産し、そしてすぐに代金回収をしていくというように速いサイクルで商売していますので、航空貨物を、まさに時間を買う戦略的

な理由で利用されています。

輸出入における航空対海上の重量のシェアという点、航空は2015年度で0.2%程度です。一方、金額ベースになると27%となり、これが時代時代に変化していきます。基本的に多くのメーカーの工場ラインは海上輸送を前提にしていると思いますが、それを補完するような形、あるいは売れ筋の新製品が出る、港湾争議による滞貨といったイベントに合わせて、航空の比率が増減しているのかと考えられます。

航空輸送の用途の拡大

まずは、電気自動車(EV)あるいはハイブリッド車の拡大です。自動車産業は大変そ野が広い産業です。また、最近では、EUの国々、そして中国も、ゆくゆくは内燃機関の自動車を規制すると言われていきます。ある雑誌に、「自動車が輸送機械から電気製品に替わる？」という衝撃な見出しが載っていました。私は単純な人間ですから、「なるほど、そうなる」と電子部品が多くなるな」と考えてしまいました。また、従来三角形だった生産メーカーと部品メーカーの関係性が水平になり、調達先も多岐にわたるようになり、生産場所も変わってくるのだらうと思います。また記事には、EVの普及に従い、自動車産業への技術参入障壁が低くなるとありました。メーカーも増えるし、ロットもどんどん少量化していくでしょう。こうした中で物流も変わっていく。そして物流が変わっていく中で、また新たに航空輸送を提案する機会が増えていくのではと期待しています。

続きまして、人口知能、あるいは技術の進化です。自動車関連でいえば自動運転になります。AppleのSiri、Googleの音声検索など、私どもの身近にも人工知能が普及してきています。自動運転が増えれば、当然それらを支えるハイテク部品が必要になって

2-1. 航空貨物の特徴

航空輸送が利用される3つのキーポイント

- 品目特性**
 - 湿度・気温・鮮度 (医薬品、食材)
 - 衝撃・振動の回避 (精密機器、貴重品)
 - 商品サイクル (デジタル家電、液晶パネル)
- 戦略的理由**
 - 新製品マーケット投入・シェア確保
 - トータルコスト削減 (パーツ輸送：在庫管理コスト削減)
 - 資金回転率向上 (衣料品、半導体、PC、携帯電話)
- 時間的制約**
 - 生産計画 (遅れ等不足の事態による緊急出荷)
 - 販売計画 (商品の販売好調による在庫減による緊急出荷)

ANA Cargo



きます。カメラがあり、センサーがあり、そしてそれらを高速で処理するチップがありと、どれをとっても航空貨物の主力です。そうした分野にも期待をしています。同時にIoTに代表されるインターネットの技術がどんどん普及していけば、情報通信機器の需要も増えていきますので、デジタルライゼーションの進化により航空貨物の需要も増えていくと考えられます。

次は「越境EC」です。eコマースは国内だけでなく国境もまたいでいます。圧倒的な物流は中国行きですが、アメリカはもちろんヨーロッパ、東南アジア、日本各地で動いています。特に中国向けの越境ECはますます多くなってきていますので、当然、航空需要に期待をしています。

最新鋭機材の登場

この辺から航空会社らしい話をしていきます。

ANAはボーイング787を世界でいち早く導入しました。また最近、日本航空がエアバス350という機種を購入しました。この2種類の航空機の特徴は、ボーイング747や777のように大きくなく、767の後継機のようなサイズの中型機でありながら、実は航続距離が非常に長く、燃費性能に優れ、環境に優しい飛行機です。



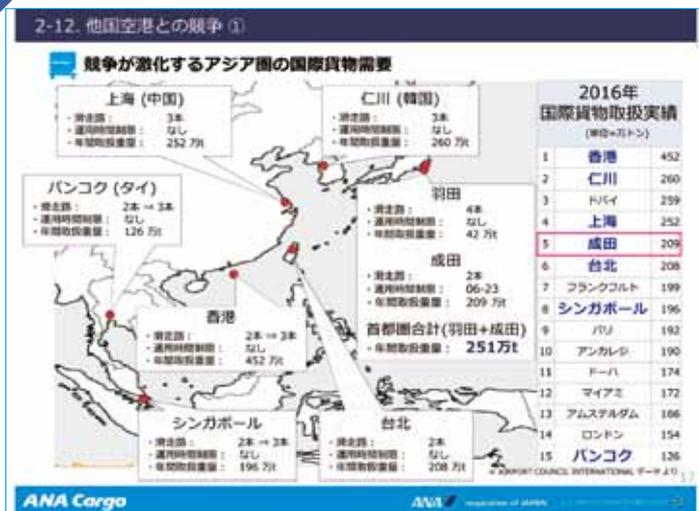
ANAの場合、航続距離が一番長いのがメキシコで、飛行時間が14時間を越えるロング路線です。距離にすると11,000kmですが、航続距離はそれをはるかに超える性能を持っています。メーカーが公表している航続距離なら、南米ペルーのリマ、南アフリカのケープタウンにまで運航が可能になる計算です。今まで大きい飛行機でなければ飛べなかったところに中型機で飛べるようになったことが一つのポイントです。

例えば787なら、燃費は同型の767と比べると約20%向上します。同様に従来の大型機と比べても25%と、非常に燃費効率が上がっています。私どもはメキシコシティやヒューストン、シアトルなどに飛んでいますが、従来こうした都市には、大型機でロサンゼルスやシカゴなどの大都市空港を経由して、お客様が乗換、貨物は転送するのが一般的でした。それが、こういった中規模都市にも直行便で飛べるようになったのが大きな特徴であり、当然移動時間もスピードアップします。

首都圏空港の拡大

日本の首都圏空港の容量は、長年いっばいで苦労してきましたが、ようやく解決に向けて動き始めました。

航空貨物の今後の可能性とANAの戦略



羽田空港では、ご承知の通り2020年の東京オリンピックに合わせて現在の発着枠の1.7倍に拡大します。便数にするとおよそ1日53往復程増加します。ほとんどは国際線に使用されるかと思えます。旅客にとっても貨物にとっても便利な羽田がさらに大きくなるということで期待しています。

次は成田空港です。成田空港はもっと大胆な計画を立てており、現在のB滑走路が長くなります。長くなるということは、大きな飛行機が何の制限もなく離発着できるようになります。それに加え、新たに3,500mのC滑走路を造ろうとしています。このように発着枠を大きく増やしていこうとする計画です。残念ながら成田にはまだ深夜の運用制限枠がありますので、成田と深夜も飛べる羽田とを組み合わせることで一体運用していく計画を国交省で考えています。これでようやく羽田、成田の容量制限がなくなり、アジアの空港と伍して戦える環境になってくると思っています。

現在、成田空港の年間取扱重量は209万トンでアジアでは5位、羽田を足しても251万トンで4位あたりになります。当然ながらライバルの空港もどんどん拡張しており、どの空港もアジアの空の主導権を獲得しようと努力しています。

私どもがターゲットとしている貨物の代表例はアジアから北米向け、特に東南アジアからの流動で

す。さきほど航続距離の長い飛行機を紹介しましたが、シンガポール航空も東南アジアからアメリカ東海岸まで飛ばしています。搭載重量を確保するためには、一度どこかにタッチダウンしなくてはならず、それをどこで行うかがポイントになると思っています。

成田空港を経由する三国間輸送の比率は右肩上がりに推移しています。2011年にはわずか20%だったのが現在では40%近くになってきています。その結果、直送貨物と経由貨物の比率は、ハブ空港として有名な仁川空港と同じような比率になってきています。私どもANAは日本の航空会社ですが、実は売り上げの7割は海外での売り上げになります。輸出、輸入が各3割、残りの3割がほぼ三国間の輸送になり、これが需要の実態となります。

ANAの事業戦略と沖縄ハブ

一点目は航空機です。機材選定する上では、なるべく異なる種類の飛行機を持たないことがポイントになります。乗務員、CA、整備士の訓練も全て機種ごとに違います。パイロットは実は1機種しか飛ばせません。747のパイロットは767の操縦はできないのです。機種を増やすとそれだけコストが掛かってくるため、できるだけ機種は少なくしています。

航空機購入の二つ目のポイントは、これは当社のやり方ですが、新しい飛行機を一番早くたくさん買うことです。航空機の仕様は基本的なところは同じですが、内装は航空会社によって全く違います。最初にローンチカスタマーとして参加することによって、希望の仕様に標準仕様を近づけてもらうことが可能になります。そして最後もう一つのポイントは、できるだけ貨物をたくさん積めるようにすることです。

次に、旅客機のネットワークについてお話し

す。現在、国際線は42都市、87路線、週約1,400便飛ばしています。国内線は49都市、113路線、1日782便です。おかげ様で昨年国際線は30周年を迎えることができました。これから羽田の発着枠も増えますので路線を増やしていくのですが、大きく二つのポイントで路線を選んでいきます。一つは、ビジネス顧客の流動を狙っている点、もう一つは、三国間の流動に注目しているということです。旅客も日本発着のお客様または訪日のお客様、それに加えて三国間の流動がものすごく増えています。この二つを軸として旅客便の路線を選んでいきます。

続いてフレーターです。私どもは現在ボーイング767型の中型フレーターを12機所有しており、1機当たり約50トン搭載できます。今年、ANAが貨物専用機を就航させてから15周年を迎えました。国際線で15都市、国内線で5都市運航していますが、全てアジア域内です。昼間は主に成田を中心に、なるべく自動車産業が盛んな場所へ飛ばしており、天津、上海、広州、バンコクなどに飛ばしています。一方深夜・早朝は、沖縄的那覇空港をベースに、エクスプレス貨物をターゲットに運航しています。このネットワークと先ほどの旅客のネットワークを組み合わせ、それぞれ乗り換えを行っています。アジア-アメリカが多いのですが、アジア-アジア、特に中国からインド、中国からインドネシアといった路線も多いです。

沖縄貨物ハブについて、「なぜ沖縄なのですか?」とよく聞かれますが、その理由は次の通りです。深夜出発して経由地で積み換えて各地に早朝到着できるダイヤを構築するためには、飛行時間が片道4時間以内であることが大きなポイントとなります。それでは、4時間圏内の中でできるだけ大きな経済圏があるところはどこなのかというと、アジアの中心に位置する沖縄が最適だったということが一つ目です。二つ目は、沖縄的那覇空港は日本で数少ない24時間運用空港の一つということです。三つ目は、私どもANAは日本の航空会社ですので、本邦の

運航権益を活用できるということです。最後に、最近国内線の航空機は小型化している傾向がありますが、沖縄には大型機の豊富な国内ネットワークがあるということがポイントとなります。

沖縄貨物ハブ事業は、ANAの単独事業ではなく、沖縄県との共同事業です。2009年から供用開始し、間もなく10年を迎えます。最初は「あんなに乗り換え、積み換えをして大丈夫か」と言われましたが、おかげさまで輸送もほぼオンタイムにできるようになり、それとともに貨物量も増えてきました。これはご利用いただく企業や事業が増えてきているからだろうと思っています。沖縄県は人口140万人くらいですが、観光客が年間800万人くらい来るところです。そうした需要を狙って、海外の企業も含めて進出しますので、沖縄発着という需要も新たに生まれてきているのかと思っています。

沖縄貨物ハブ事業は沖縄県の国際物流拠点政策であるため、県はいろいろな支援策を講じています。進出する企業に対する支援策と、ハブを利用される方に対する助成策です。私が思うに、「こんなことをしてほしい」「あんなことをしてほしい」といえば、かなり柔軟に対応していただける気がします。予算措置もありますので、ぜひ進出をご検討いただければと思います。



航空貨物の今後の可能性とANAの戦略

高品質な航空輸送

戦略の最後の柱は、高品質な航空輸送です。高品質なフォワーディング商品をつくろうと思えば、当然のことながら高品質な航空輸送が必要です。航空会社ですからハード側から提供することが基本的な私たちの使命です。もちろん運賃などもありますが、高いハンドリング技術、利便性、定時性という三つの柱があり、そうした観点が航空会社起用のポイントになっているということは十二分に理解しておりますので、今後もこの点をさらに磨いていきたいと思っています。

最近、輸送サービス、性能などをできるだけKPI、数値化していこうという世界的な動きがあります。こういったKPIを意識しながら品質を磨いているところです。

eコマースという新しい商流等の拡大が社会や生活を変えていくのではないかと考えています。

また、長距離を経済的に運航する飛行機の誕生が、輸送の特性であるスピードをまたさらに加速させるという意味で、エアカーゴというビジネスにおけるゲームのルールを新しく変えるのではと思っています。

最後に、日本をベースに事業をしている物流企業として、やはり日本の空港に立派になってほしいと思っています。発着容量の拡大はしていただけますので、さらに使い勝手を良くすることにより、アジアの需要をどんどん日本に取り込んでいこうと考えています。ANAでは、例えば航空機産業、ヘルスケア、バイオ関連が注目しておくべきセグメントかと捉えています。純正航空機部品は実に高額です。在庫を圧縮するためには、絶対に航空機で運ばないといけません。日本の航空機部品産業が発達して、MRJが登場すれば、ますます動きは大きくなると思います。

次々にこのビジネスに果敢にチャレンジしていくANAの戦略としては、貨物を大量にかつ効率的に、スピーディーに運べる機材をいち早く導入していくということ。そして、ネットワーク戦略においては、成長市場に積極的に出ていくということ。最後に、それを支える輸送品質への取り組みをしっかり行い、物流業者様のニーズにしっかりと応えていく、それがひいては荷主様のニーズに応えていくことになると思います。

まとめに、二つのことを申し上げます。

一つ目は、「航空貨物の新たな可能性」です。新しい技術がどんどん生まれてきています。第2の産業革命といわれるような世の中になってきています。これらの新しい技術は当然新しい需要を生むでしょう。自動車の部品が変わる、人工知能の発達、

3-10. 高品質な航空輸送 ②

航空貨物輸送において、質の高い輸送品質を提供

質の高い輸送品質を提供することにより、多くのお客様のグローバルサプライチェーンにとって、ANAの貨物輸送がなくてはならない存在でありたい

高い輸送品質とは・・・

- 高いハンドリング品質
ダメージ・ミッシングの低減（確実な輸送）
特殊輸送への対応
- 高い利便性
将来予測に基づくネットワーク構築
付加価値サービスの提供
タイムリーな輸送情報の提供
- 高い定時性
予約通りの確実な搭載
定時到着率の向上

ANA Cargo

平成29年度 モーダルシフト取り組み優良事業者を 公表・表彰

大賞は日本通運株式会社

物流連は、平成29年11月7日、平成29年度モーダルシフト取り組み優良事業者を公表しました。本制度の主旨は、物流業界における環境負荷低減と労働生産性向上の観点から、大量輸送機関を利用した輸送の重要性が増している状況のもと、他の模範となる取り組みを行っている物流事業者を表彰するとともに、その取り組みを広く社会に紹介し、モーダルシフトをさらに促進しようとするものです。

本年度は、19件12社が優良事業者として選定され、11月28日に表彰式を開催しました。

平成29年度モーダルシフト取り組み優良事業者公表・表彰の概要

1 モーダルシフト最優良事業者賞(大賞) (1件)



モーダルシフト最優良事業者賞(大賞) 日本通運



講評を述べる竹内健蔵教授
(選定委員会委員長・東京女子大学)

被表彰者：日本通運株式会社

功績事項：ビール製品の鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフト

日本通運(株)は、アサヒビール(株)およびキリンビール(株)のビール製品の北陸エリア向け輸送について、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。

日本通運(株)が吹田貨物ターミナル駅(大阪府吹田市)にて両社の製品を受託し、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)まで輸送した後、石川県金沢

市内の共同物流センターで荷捌きおよび保管を行う。

モーダルシフトの実施にあたっては、アサヒビール(株)、キリンビール(株)ともに製品の生産拠点を関西地区へ変更するなどの大規模な生産体制の変更を行い、環境負荷低減とトラックドライバー不足等の問題に対して範となる取り組みを行っている。

平成29年度モーダルシフト取り組み優良事業者を公表・表彰

2

モーダルシフト取り組み優良事業者賞

① 実行部門 (3件)

被表彰者: センコー株式会社
功績事項: 幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%超を達成

被表彰者: フェリックス物流株式会社
功績事項: 幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%超を達成

被表彰者: マリネックス西日本株式会社
功績事項: 幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%超を達成

センコー(株)、フェリックス物流(株)、マリネックス西日本(株)は、幹線区間における貨物総輸送量のうち鉄道・海運の利用比率が40%超を達成した。

② 継続部門 (3件)

被表彰者: 山九株式会社
功績事項: 幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が3年連続で40%超を達成

被表彰者: 日本通運株式会社
功績事項: 幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が3年連続で40%超を達成

被表彰者: 日本石油輸送株式会社
功績事項: 幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が3年連続で40%超を達成

山九(株)、日本通運(株)、日本石油輸送(株)は、3年連続で、幹線区間における貨物総輸送量のうち鉄道・海運の利用比率が40%超を達成した。

③ 有効活用部門 (4件)

被表彰者: 鈴与カーゴネット株式会社
功績事項: モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

鈴与カーゴネット(株)は、茨城県から福岡県への食品の輸送について、トラック輸送から海上輸送(RORO船)へのモーダルシフトを実現した。

本輸送について、従来のトラック輸送から自社ウイングセミトレーラとRORO船を組み合わせることで、ボリュウムの大きなモーダルシフトを実現した。

被表彰者: 日本通運株式会社
功績事項: モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

日本通運(株)は、熊本県から東京都への印刷紙の輸送について、トラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを実現した。

トラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのボリュウムの大きなモーダルシフトを実現することでCO₂の大幅な削減に成功するとともに、トラックドライバーの運転時間の大幅な削減にも成功している。

被表彰者: フェリックス物流株式会社
功績事項: モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

フェリックス物流(株)は、大阪府から福岡県への建材の輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実現した。

トラック輸送から海上輸送へのボリュウムの大きなモーダルシフトを実現するとともに、CO₂の大幅な削減にも成功している。

被表彰者: マリネックス西日本株式会社
功績事項: モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

マリネックス西日本(株)は、福岡県から東海地区へ工業製品の輸送および東海地区から福岡県へ空容器の輸送について、トラックから海上輸送(ラウンド輸送)へのモーダルシフトを実現した。

福岡県・東海地区相互間の輸送についてマッチングを行い、ボリュウムの大きなモーダルシフトをラウンド輸送で実現させている。

④新規開拓部門（8件）

被表彰者:山九株式会社

功績事項:新規モーダルシフトの実現とその継続

山九(株)は、北九州市から秋田県への電子部品の輸送について、トラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを実現した。

納品先の希望により、小ロット納品が指定されているため、従来はその都度トラック輸送を行っていたが、貨物駅における「コンテナ一時留置サービス」を活用することで、納品先への小ロット納品のニーズを満たしながらモーダルシフトを実現している。

被表彰者:清水運送株式会社

功績事項:新規モーダルシフトの実現とその継続

清水運送(株)は、2件のモーダルシフトを実現した。

①静岡県から広島県および福岡県への輸入雑貨の輸送について、トラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを実現した。

環境負荷低減のほかにも、従来のトラック輸送と比較して、コストダウンや安定した輸送が可能となっている。

②静岡県から大阪府への家電製品の輸送について、トラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを実現した。

当日オーダーの輸送でありながら、鉄道貨物輸送ならではの安定したサービスの強みを活かして柔軟な輸送を行っている。

被表彰者:株式会社日陸

功績事項:新規モーダルシフトの実現とその継続

(株)日陸は、福岡県から愛知県への液体化成品の輸送について、トラック(タンクローリー)輸送から鉄道コンテナ輸送(私有ISOタンクコンテナ)へのモーダルシフトを実現した。

荷主の生産拠点が九州に集約されたことにより、従来は愛知県までの輸送をタンクローリーで行っていたが、私有ISOタンクコンテナを利用することで、鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを実現した。

被表彰者:日本通運株式会社

功績事項:新規モーダルシフトの実現とその継続

日本通運(株)は、2件のモーダルシフトを実現した。

①東京都から徳島県へのソーラーパネルの輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実現した。

環境負荷低減に加え、従来のトラック輸送と比較して、

コストダウンにも成功している。

②熊本県から宮城県への建材の輸送について、トラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを実現した。

31ftコンテナを使用し、特に鉄道貨物輸送の強みが発揮される長距離の輸送についてモーダルシフトを実現させている。

被表彰者:濃飛倉庫運輸株式会社

功績事項:新規モーダルシフトの実現とその継続

濃飛倉庫運輸(株)は、青森県、宮城県、茨城県、静岡県、岐阜県、大阪府、兵庫県、福岡県の各府県において、いずれも従来のトラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを実現する新規案件を複数成約した。

輸送品目は多岐にわたり、様々な業界のモーダルシフトの推進に貢献している。

被表彰者:株式会社日立物流

功績事項:新規モーダルシフトの実現とその継続

(株)日立物流は、東海地区から北海道・東北・九州への精密機器(金融端末)の輸送について、トラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを実現した。

鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを実現するにあたり、自社のテクニカルセンタ(技術試験施設)での綿密な試験輸送を長期にわたって行ったほか、各種振動対策や専用パレットを開発するなど、モーダルシフトの実現について積極的に取り組んでいる。

被表彰者:フェリックス物流株式会社

功績事項:新規モーダルシフトの実現とその継続

フェリックス物流(株)は、三重県から福岡県へのタイヤ製品の輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実現した。

海上輸送の強みが発揮される長距離の輸送について、比較的ボリュームの大きなモーダルシフトを実現している。

被表彰者:三井倉庫株式会社

功績事項:新規モーダルシフトの実現とその継続

三井倉庫(株)は、東京都から岩手県へのタイヤ製品の輸送について、トラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトを実現した。

荷主の要望により、より環境に優しい輸送を行うこととなり、輸入タイヤ製品の国内の輸送について、鉄道コンテナ輸送によるモーダルシフトを提案し、実現させている。また、トラックドライバーの運転時間の大幅な削減にも成功している。

第4回

物流業界 インターンシップを開催

日本物流団体連合会は、平成29年9月4日～8日の5日間、ベルサール六本木を主会場として、会員企業32社と共同で、「第4回物流業界インターンシップ」を開催し、約130名の学生が参加しました。

物流連では、学生が普段見ることができない物流現場における業務体験を通じて、物流業の社会的重要性や先進性に対する理解を深め、業界の魅力を感じてもらおうと共に、自己の職業意識の育成を図る機会を提供することを目的として、平成26年9月より毎年この時期に5日間のインターンシップを開催しています。

9月4日(月) オリエンテーション

初日の午前中は、参加者全員を集めたオリエンテーションとして、物流連与田理事長の開会の挨拶の後、物流いいとこみつけ隊[※]3名による学生に対するメッセージ、物流連 松田事務局長による物流業全般の基礎知識習得のための講演会が行われました。続いて、参加企業32社が構えるブースに、学生が自由に訪問できる業界研究セミナーが全7クール(各クール30分間)行われました。学生は興味のある企業ブースを訪れ、多

種多様な業種で構成される物流業について多角的に情報収集を行いました。同日最後には、翌日以降訪問する企業ブースでの注意事項等の確認が行われ、初日のプログラムを終了しました。



与田理事長 開会の挨拶



物流いいとこみつけ隊によるメッセージ

松田事務局長 物流総論



業界研究セミナー

9月5日(火)～9月7日(木) 企業訪問・体験

2日目～4日目は、各企業での訪問・体験期間であり、参加学生に物流業を実際に目で見て肌で感じてもらうことを目的として、各社物流拠点の見学、座学、現場体験業務、座談会、ビジネスシミュレーションゲーム等、各社工夫を凝らしたカリキュラムを体験する貴重な機会となりました。



株丸運



鈴与株(8月28日実施)



JR貨物株



濃飛倉庫運輸株



花王ロジスティクス株



日本梱包運輸倉庫株



セイノースーパーエクスプレス株



ヤマト運輸株



株ナカノ商会

物流業界 インターンシップを開催

9月8日(金) 講演会・グループワーク

最終日の午前中は、後援を受ける国土交通省(総合政策局 物流政策課 平野企画官)より、「物流政策について」と題し、「物流政策の推進体制」や「物流を取り巻く状況変化」、「新たな総合物流施策大綱と施策例」、「震災時の支援物資輸送」について講演が行われ、聴講した学生との間で物流の業界の趨勢や、新技術(IoT, BD, AI等)の活用による“物流革命”に関し活発な質疑がありました。



国土交通省 平野企画官

講演後、本インターンシップ4日間で各人が得た知識を持ち寄って、参加学生間の情報共有を目的として、物流業をテーマとした企画提案型のグループワークが行われ、活発な議論・意見交換がなされました。

同日午後の座談会では、参加企業若手社員との交流の場として、物流いいとこみつけ隊を含む参加企業スタッフ総勢44名が、1名～2名で学生5名程度を担当する座談会をローテーションで6回行い、一人ひとりの学生のさまざまな質問に回答し、交流を深め、5日間の全日程を終了しました。



グループワーク



発表会



松田事務局長 閉会の挨拶

10月4日には物流いいとこみつけ隊全体会合、10月17日にはインターンシップ参加企業の全体報告会を開き、インターンシップの実施を通じて抽出された改善点について活発な意見交換を行い、次年度に向け、学生がより参加しやすいプログラム運営にしていけることが確認されました。

平成29年度 第1回 人材育成・ 広報委員会を開催

平成29年10月30日、商工会館（千代田区霞が関）において、平成29年度 第1回 人材育成・広報委員会（委員長：竹津久雄氏 日本通運(株)代表取締役副社長）を開催しました。

冒頭、挨拶に立った竹津委員長より、あらためて現状認識を共有するとして少子高齢化の進展による労働力不足の現状について、過去と対比した生産年齢人口減少の推移や免許保有者のうち大型免許の取得者数が減少していることを指摘した上で、人材の確保並びに教育の重要性、労働力の減少が見込まれる中での生産性を高める経営活動がより一層求められている旨の発言がありました。

議事では、事務局から上期活動報告として、全国各地より研修旅行で上京する中学・高校生を受け入れる「物流学習」を新たに開始したこと、昨年度からの継続案件である「物流見学ネットワーク」の実施状況や「大学寄附講座」の開講等の報告がありました。



挨拶をする竹津委員長
(日本通運代表取締役副社長)



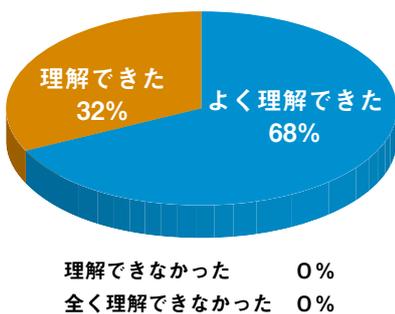
会議全景

続いて、本年9月に開催された第4回物流業界インターンシップの報告が行われました。本インターンシップ後に行ったアンケート結果から、物流業に対する参加学生の理解が深まり、かつ業界への就職志望も強まったことが読み取れる旨の説明があり、本事業を会員企業と共同して継続実施していく重要性が確認されました。

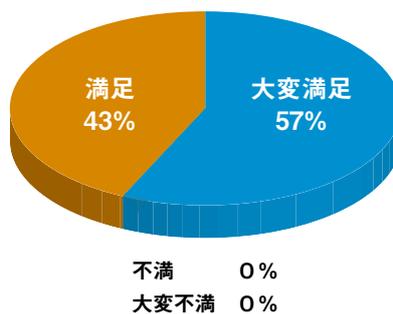
最後に下期に取り組む事業として、来年1月20日（土）に開催される「第4回物流業界研究セミナー」、物流連と大学、会員企業が共同で実施する「物流連学内セミナー」等についての概要説明が行われました。

参考：インターンシップ後に行った学生へのアンケート（抜粋）

Q1. 物流業界の理解度について



Q2. インターンシップ全体の満足度について



Q3. 物流業界の志望度について



平成29年度

施設見学会を 開催



施設全景▶

日本物流団体連合会は、平成29年10月25日（水）、名古屋港の飛鳥コンテナ埠頭（愛知県海部郡飛鳥村）にて、平成29年度施設見学会を開催し、会員企業・団体等から33名が参加しました。

飛鳥コンテナ埠頭株式会社は、日本で唯一の自動化コンテナターミナルを運営し、遠隔自動RTG（ラバータイヤ式ガントリークレーン）やAGV（自動搬送台車）などの設備がターミナル運行管理システムにより自動制御されることで、安全で効率的なオペレーションを実現しています。

冒頭、物流連の与田理事長より挨拶があり、続いて飛鳥コンテナ埠頭株式会社の粕谷悟代表取締役社長より、会社設立から現在までの歴史や自動化システムの設計思想、および海外の自動化港湾施設との比較などの説明がありました。

続いて2班に分かれて行った見学では、荷役を監視、制御する遠隔操作室や、建物屋上より施設全体を見ながらの説明等がありました。

遠隔操作室では、少人数のオペレーターがモニター映像を見ながら自動RTGを遠隔操作してトレーラへのコンテナ積降作業を行う様子を見学し、安全性と効率性を実現させた荷役作業を学んだほか、屋上からの見学では、システムが判断した優先順位に従って複数のAGVとRTGが見事に制御されている様子を見ることができました。

最後に質疑応答の時間が設けられ、参加者からの活発な質疑があった後、本見学会は終了しました。



構内を走行するAGV（自動搬送台車）



説明会および質疑応答の様子

平成29年度 第1回経営効率化委員会を開催

平成29年9月26日、平成29年度第1回経営効率化委員会（委員長：外山敏明氏、全日本空輸㈱執行役員貨物事業室長）を、千代田区の全日通霞が関ビルで開催しました。

委員会に先立ち、厚生労働省 雇用環境・均等局 雇用機会均等課長の堀井奈津子氏がゲストスピーカーとして、「更なる女性活躍と働き方改革に向けて」とのテーマで講演会が開かれ、会員企業の経営層や次代を担う中堅管理職など約90名が参加しました。現在の高齢化社会における日本社会の更なる女性活躍の必要性と、女性活躍推進法等の国の施策による現状改善に向けての動きを詳細かつ具体的な現状データの紹介とともに丁寧な説明が行われ、働き方改革については、労働政策審議会より概要の答申があった「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律案（仮称）／未成文化」の内容紹介がなされました。

引き続き開催された委員会では、①「ユニットロードシステム検討小委員会」および「テレワークモデルプラン策定小委員会」の活動中間報告、②先進技術施設見学会等の「今後の活動予定」について



委員会風景



講演を行う堀井奈津子氏



挨拶する外山委員長

事務局より説明が行われました。特に「テレワークモデルプラン策定小委員会」については、小委員会発足の背景・目的・年間運営予定等の説明とともに、日本テレワーク協会よりテレワーク全般についての概況・効果・導入に向けた課題等の幅広い情報提供があったこと、並びに現在行われているアンケート調査の概要について事務局より説明がなされました。また、これに関連して、女性の育休に伴う企業サイドの体制整備について簡潔に議論がなされました。

第3回テレワークモデルプラン策定 小委員会を開催

平成29年10月26日、平成29年度第3回テレワークモデルプラン策定小委員会（座長：二村真理子氏、東京女子大学教授）を、千代田区の全日通霞が関ビルで開催しました。

今委員会では、委員の一員である㈱ANA Cargoの川本貴子氏をゲストスピーカーとして、テレワーク制度をトライアル実施している同社の取り組み状況について、「テレワーク制度導入体験より」と題して、導入実施に基づいた経験や課題等の事例紹介を中心とした説明が行われました。

引き続き、先般、会員各社を対象に実施した「アンケート」について、事務局（日通総研）より会員企業の協力を得て、会社（人事部）：24社および、従業員



小委員会風景

（匿名）：496名の回答があったとの報告の後、各社のワークライフバランスの状況およびテレワーク導入に向けた「在宅勤務制度」への期待感が高いこと等、今回取りまとめた調査結果（中間報告）の説明がなされました。今後はさらに詳細なクロス集計とテレワークモデルプラン策定に向け各社へのヒアリング作業を実施していく予定としています。次回小委員会開催は来年1月下旬を予定しています。

国際業務委員会報告

シンガポール、ブルネイ、マレーシアの物流実態調査を実施して

物流連 業務部 小島 紀浩



国際業務委員会では、これから海外に進出する物流企業の参考とするため、物流実態調査を毎年、行っており、昨年までにASEAN10のうち7カ国の調査を実施してきました。そして本年は残る3カ国、シンガポール、ブルネイ、マレーシアで調査を実施しました。今回の調査は、国際業務委員会の海外物流ワーキングチームでアンケート調査を実施し、調査内容等を決定、準備を進め、9月に開催された第1回国際業務委員会の承認を得て実施しました。海外物流戦略ワーキングチームのメンバーである、佐川急便の廣島屋氏、日新の塙氏、日通総合研究所の金澤氏、物流連の小島、計4名が参加し、10月15日(日)～10月22日(日)の期間で調査を実施しました。

◆シンガポール・ブルネイ・マレーシア海外物流実態調査 日程

月日	都市名	現地時間	摘要・宿泊地
2017年 10/15(日)	羽田発 シンガポール着	11:05 17:25	羽田空港より、空路、シンガポールへ シンガポール泊
10/16(月)	シンガポール	終日	午前・午後：物流事情調査 シンガポール泊
10/17(火)	シンガポール	終日	午前・午後：物流事情調査 シンガポール泊
10/18(水)	シンガポール発 ブルネイ着	12:10 14:15	午前：物流事情調査 午後：空路、ブルネイへ ブルネイ泊
10/19(木)	ブルネイ発 クアラルンプール着	18:35 20:55	午前・午後：物流事情調査 夜：空路、マレーシアへ クアラルンプール泊
10/20(金)	クアラルンプール市内 または郊外	終日	午前・午後：物流事情調査 クアラルンプール泊
10/21(土)	クアラルンプール市内 または郊外	終日	午前・午後：物流事情調査 クアラルンプール泊
10/22(日)	クアラルンプール発 成田着	07:05 15:05	午前：空路、成田へ 午後：成田空港到着 入国手続き



10月15日、最初の訪問国であるシンガポールに到着。16日は現地日系物流会社であるSGホールディングスを訪問し、シンガポールにおけるトラック輸送やシンガポールにおける地域統括会社の実情を伺いました。その後ジェットロシンガ

ポール事務所と在シンガポール日本国大使館を訪問し、シンガポールにおける日系物流企業の進出状況やハラル物流の現況、インフラの整備状況などについて意見交換を行いました。翌17日は、現地日系物流会社であるシンガポール日通で地

シンガポール側から見たイスカンダル開発地域



マレーシア～シンガポールのクロスボーダー車両



国際業務委員会報告

シンガポール、ブルネイ、マレーシアの物流実態調査を実施して

シンガポールのハラルスーパーマーケット



域統括会社の実情を、S G 佐川アメロイドではシンガポールにおけるトラック輸送やマレーシアとのクロスボーダー輸送について説明をいただき、チャンギ国際空港でクーリエ貨物や越境EC貨物を取り扱うDHL eCommerce Singaporeを訪問、空港施設を視察させていただくとともに、シンガポールにおけるeコマースの動向について伺いました。

Sno-Food Trading 社にて



シンガポール港の沖待ちの様子



18日にはブルネイへ移動、新日鉄住金のブルネイ国鋼管継手加工子会社であるVAM® BRN SDN BHDを訪問、メーカーの視点から見たブルネイにおける物流の現状と課題について調査をしたあと、ブルネイ唯一のコンテナターミナルを有するムアラ港の視察を行いました。翌19日には在ブルネイ日本国大使館を訪問し、ブルネイにおける日系物流企業の進出状況や物流の現況、インフラの整備状況などについて伺いました。そして、ブルネイにおいて日本から輸入した食材を用いた日本食レストランを経営するSno-

Sno-Food Trading 社の自家要冷蔵トラック



Food Trading社を訪問、ブルネイにおけるコールドチェーン輸送の現状、ハラール認証およびハラール食材の輸入などについて意見交換を行いました。午後からは現地のローカル物流事業者であるArchipelago社を訪問し、国内の物流やフォワーディング業務の実情、eコマースの動向などを伺ったあと、夜の飛行機でマレーシアへと移動しました。

20日には現地日系物流会社であるマレーシア日通およびNISTRANS社を訪問、マレーシアにおけるトラック輸送やシンガポールにおけるハラール物流の実情について説明をいただき、ジェットロクアラランプール事務所と在マレーシア日本国大使館の皆様よりマレーシアにおける日系物流企業の進出状況や物流の現況、インフラの整備状況やeコマースの動向などについて伺いました。翌21日には、チルド食品を中心とした低温物流サービスを主要事業とする

ブルネイ・ムアラ港コンテナターミナル
(同港 Facebook より)



ダイセーエブリー二十四と現地物流会社PKT Logistics Groupとの合弁会社、PKT every24 Logisticsを訪問、マレーシアにおけるコールドチェーン輸送の現状などについて意見交換を行うとともに、冷凍・冷蔵倉庫を視察させていた

Archipelago 社事務所にて



PKT every24 Logistics 社の冷蔵倉庫



国際業務委員会報告

シンガポール、ブルネイ、マレーシアの物流実態調査を実施して

Isetan KLCC 内の刺身売り場



できました。そのあとはIsetan KLCCを訪問、マレーシアにおける生鮮食料品の流通状況やハラール物流の状況などについて伺い、翌22日早朝の飛行機で日本への帰途に就きました。

シンガポールとマレーシアではコールドチェーン輸送や宅配ボックスサービスなど、付加価値の高い物流サービスが展開される一方で、市場規模が小さいブルネイでは自家輸送も一般的であったり、ハラールへの対応に関しても国によって濃淡が見られたりと、短期間で3ヶ国を回ることで東南

クアラルンプールの宅配ボックス



アジアという地域の多様性を感じられた調査でもありました。

現在、マレーシアの首都・クアラルンプールとシンガポール・ジュロン地区を結ぶ高速鉄道計画が進められており、シンガポール海峡を挟んだ対岸のマレーシア・イスカンダル地域においては電気電子、石油化学、食料加工、物流、観光をコア産業とした大規模な開発計画が進められています。シンガポールでも最西端のトゥアス地区へのコンテナターミナル移転プロジェクトが進んでおり、この地域の物流の様相も、今後大きく変わっていくことでしょう。

調査にあたりましては、各国の日本大使館、およびワーキングメンバー各企業にも多大なるご協力を賜り、貴重な情報を得ることができました。また、各国のジェトロ関係者の皆様にも詳細な情報をいただきました。

今回の調査した内容は、取りまとめの上、来年3月までに報告書を刊行する予定です。

スーパーマーケットの宅配サービス (マレーシア)





「物流環境大賞」

～募集を開始しました～



日本物流団体連合会では、第19回物流環境大賞の募集を12月1日(金)より開始しました。募集要領は、下記の通りとなります。詳細は物流連ホームページにも記載しています。

物流連ホームページ <http://www.butsuryu.or.jp/public/environment/>

なお、募集要項と推薦(申請)書は、当連合会のホームページから取り出すことができます。

大賞・部門賞

下記の基準に適合した方を物流環境大賞として表彰します。

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

その他、各項目ごとに以下の各種部門賞表彰も行います。

物流環境保全活動賞、物流環境啓蒙賞、物流環境負荷軽減技術開発賞、物流環境特別賞、日本物流記者会賞

スケジュール

- ◆ 平成29年12月 1日(金) 応募受付開始
- ◆ 平成30年 2月28日(水) 応募受付締切
- ◆ // 3月～ 5月 審査期間
- ◆ // 5月下旬 審査結果通知
- ◆ // 6月下旬 表彰式

過去の受賞者

- ◆ 第18回大賞 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
(四社連名案件)
- ◆ 第17回大賞 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
(三社連名案件)
- ◆ 第16回大賞 日本梱包運輸倉庫株式会社

お問い合わせ先

一般社団法人日本物流団体連合会 物流環境大賞事務局

〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-3-3 全日通霞が関ビル5階

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

ホームページ: <http://www.butsuryu.or.jp/>



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16回

日本ロジテム株式会社

人事部 研修課
課長

山本 貴子さん

PROFILE

1997年入社。川崎営業所に配属、総合職としてお客様対応、倉庫オペレーション等に携わる。2006年女性初の所長として中央営業所に異動。2016年営業所運営のサポートを担当する業務部業務課長代理を経て、2017年1月現職に。2008年、同社の男性社員（トラックドライバー）と結婚。休日には二人で旅行やゴルフ、ガーデニングを楽しんでいる。特技は茶道。島根県出雲市出身。

自ら志望しチャンスを切り開く

—御社に入社された経緯を教えてください。

就職活動をする前から、男女差なく活躍できる会社を志望していました。物流業界は男性中心のイメージが強いため興味がなかったのですが、就活中に地味でありながら社会に無くてはならない物流のすごさを知り、かっこいいと思うようになりました。ですが、就職氷河期だった当時、物流会社の女性の総合職枠は狭き門。当社の面接も「どうせだめなら自分らしく言いたいことを言おう」と臨んだのです。ところが、それがかえって面白い子だと映ったらしく、内定をもらうことができました。とてもうれしかったですし、「あの面接で認めてもらえたということは、きっと自分らしくいられる。前向きに頑張ろう！」と決意を新たにしました。

—入社後の配属先について教えてください。

男性社員と同じ営業スタッフを志望し、川崎営業所に配属されました。女性社員の営業担当は初だったそうです。前例のない配属に、チャンスをいただいたと思いました。何でも吸収してやろうとの意気込んでいた私を、先輩方も面白い子が来たかと歓迎してくれ、本当にいろいろと面倒をみていただきました。

先輩方に育てていただいたからこそ今の私があると思っています。

会社、全社員の将来のために

—営業所長の就任も女性初だったそうですね。

10年目の秋にテーオーシーの中にある中央営業所の所長になりました。同営業所は、規模は小さいながらも、テーオーシーの開業（1970年）以来館内物流を担っている歴史ある営業所です。当初は自分に務まるかと不安だったのですが、「経験が認められて所長になったのだから、これまで通り私らしくやればいい」と考えるようにしたら肩の力が抜けました。お客様の拠点の中に営業所を置いている部署なので、常にお客様を意識していなければなりません。その分勉強になることも多かったですね。女性ならではの視点を評価される機会が増え、女性独自の感覚に期待するニーズが高くなっていることにも気付かされました。



—現在の業務について教えてください。

当課は、これまでの研修体系を再構築することを目的

に新設された部署です。より効果的な研修のあり方や全社における最適化など課題も多いですし、現在は一人体制なので苦勞も伴いますが、会社や全社員の将来にかかわる使命にやりがいも感じています。営業所の経験を生かしながら、社員に喜んでもらえる研修づくりに取り組んでいきたいと思っています。これまでも壁に当たるたび、「乗り越えたい」との思いでやってきました。研修の再構築という新たな課題にも、柔軟性を持って挑戦していきたいと思っています。

人が人を育てる

—これまでの経験で印象的な思い出はありますか。

入社して3年目の頃、入社志望の一つだった海外派遣のチャンスがなかなか巡ってこないことにふてくされていた時期があります。今考えると、経験も知識もない人間が何を思い上がっているのだと恥ずかしくなりますが、当時は自分を過大評価していました。そんな私の態度には目に余るものがあったのでしょう。ある日、当時の上司に呼ばれ、「嫌々仕事をやるなら周りに迷惑だから辞めてしまえ」と本気で叱られました。普段穏やかな上司だけにその雷はとて恐ろしく、おかげで自分の愚かさ気付くことができました。同時に、私のことをちゃんと見てくれている人がいることを実感しましたし、間違いをはっきり指摘してくれることにありがたさも感じました。あのとき叱られていなかったら、私は勝手な思い込みを抱いたまま辞めていたかもしれません。今でも本当に感謝しています。



懇親会にて、職場の皆さんと



営業所時代の思い出のショット

—今後の抱負をお聞かせください。

入社以来、さまざまな経験の中で、会社にとって社員がいかに大切かを学んできました。いくら自動化が進んでも、コアとなる部分は人が主役となりますし、人を育てるのは人です。今後は、社員教育の責務を担う立場として、取り組みを先導していく役目を果たすことを目標にしたいと考えています。実は、新入社員研修で「女性初の営業所長になること」を10年後の目標に、営業所長となったときには「どこよりも良い営業所にすること」を次の10年後の目標に掲げたのです。周囲の協力もあり、どちらも達成することができたと思っています。次の目標も達成に向け、頑張りたいと思います。

—ありがとうございました。

会社概要

日本ロジテム株式会社

本社所在地:東京都港区新橋5-11-3

設立:1944年10月13日

資本金:3,145,955,500円

代表者:代表取締役社長 中西 弘毅

【事業概要】

日本ロジテムグループは、総合物流企業として1944年の創業以来、「物流」の領域を超えた付加価値の高い3PLサービスを展開し、お客様のロジスティクス戦略に対応してきた。

近年では、ベトナムをはじめアジア地域のグローバルネットワークを活用し、高度化・多様化するお客様のニーズへ最適な「グローバル3PL」を提供している。社員一人ひとりがお客様の課題を共に解決するロジスティクス戦略の真のパートナーとなるべくまい進。「日本一信頼される企業グループ」を目指し、グループ一丸となって業務に取り組んでいる。



平成29年度物流連

秋 冬の大学寄附講座スタート

法政大学経営学部・横浜国立大学経営学部寄附講座はじまる

日本物流団体連合会は、春学期の寄附講座（青山学院大学・首都大学東京）に引き続き、平成29年度秋学期の寄附講座を9月25日（月）から法政大学経営学部、10月12日（木）から横浜国立大学経営学部でそれぞれ開講しました。

法政大学経営学部の寄附講座（受講登録学生約200名）では、李瑞雪教授がコーディネーターを務め「日本の物流と企業経営」の講座名で開講した。9月25日（月）第1回目の講義では、トナミ運輸株常務取締役の三枝保弘氏が「トラック運送」をテーマにトラック運送業界について解説しました。

横浜国立大学経営学部における寄附講座（受講登録学生約70名）は、松井美樹教授がコーディネーターを務め「現代の物流経営」の講座名で開講した。10月12日（木）第1回目の講義では、当連合会の与田俊和理事長が講師を務め、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。両大学の寄附講座ではテーマごとに各企業から業界を代表する講師がそれぞれ計14回の講義を行います。

平成7年度より開講している本寄附講座を受講した学生は、今年度で12,900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います。

また、物流連会員企業の若手社員の聴講も両大学のご厚意により受け入れています。



トナミ運輸株三枝常務



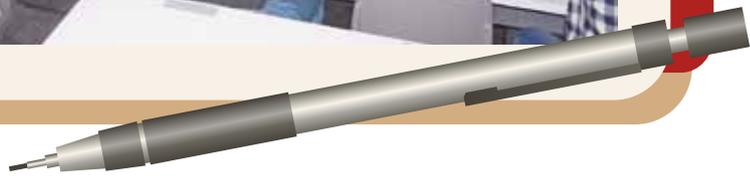
物流連与田理事長

寄附講座テーマ一覧 (両大学共通)

- 物流総論
- 物流と環境問題
- トラック運送
- 内航海運/フェリー
- 鉄道貨物
- 宅配便
- 外航海運
- 航空貨物
- フォワーダー
- 倉庫
- パレット、通い箱
- 食品物流
- 3PL
- 物流政策



法政大学寄附講座 教室



2017年度版「数字でみる物流」発刊のご案内

2017年度版「数字でみる物流」概要

A6版 ポケットサイズ
2017年12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.物流企業対策 その他「総合物流施策大綱」等参考資料



表紙を飾ったのはこの方!

日本貨物鉄道株式会社
吹田貨物ターミナル駅 輸送係
黒田 葵さん 2014年入社

現在の業務内容

列車の輸送枠調整やコンテナを貨車に積載後、積付状態を確認する業務を行っています。

業務に対するやりがい

年齢幅の広い現場ですが、フォークリフトオペレーターやトラックドライバーの方と積極的にコミュニケーションを取り、安全かつ正確に業務ができたときにやりがいを感じます。また今年入社した女性社員の指導を行い、日々の成長を実感しています。

目標

現在は操車業務*に就くことです。その後は助役という現場の管理者になることを目標に、女性社員も男性に負けない活躍を先輩と一緒に目指していきます。 *機関車や貨車の入換作業における誘導役



当連合会 最近の活動状況

平成29年

9月	26日	第1回経営効率化委員会
9月	29日	第1回国際業務委員会
10月	4日	第3回物流いいところみつけ隊全体会合
10月	12日	第4回海外物流戦略ワーキングチーム
10月	15日	海外物流実態調査【マレーシア・シンガポール・ブルネイ】(～10月22日)
10月	18日	第1回物流環境対策委員会/講演会
10月	19日	第12回物流連懇談会
10月	25日	施設見学会
10月	26日	第3回テレワークモデルプラン策定小委員会
10月	30日	第1回人材育成・広報委員会
11月	28日	第4回理事会・モーダルシフト取り組み優良事業者表彰式
12月	7日	第4回物流いいところみつけ隊全体会合

編集後記

年齢とともに1年の経過がはやくなったような気がします。今年もあっという間にもう12月、来年はどんな年になるのか。(I)

我が家では手足口病が大流行、一家全員かかってしまい大変でした。これからインフルエンザも流行の季節です。皆様も健康にご留意くださいませ。今年も1年間ありがとうございました。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



石狩湾を見守る日和山灯台

小樽市の西側から日本海へ突き出している高島岬。ここに建つ日和山灯台は、北海道では納沙布岬灯台に次ぎ2番目に初点灯された歴史を持つ(1883年)。付近の祝津はかつてニシン漁で栄えていた。現在は小樽水族館、ニシン御殿、ヨットハーバーなど施設が整った行楽地となっている。海食崖が発達する岬以西の海岸は、ニセコ積丹小樽海岸国定公園に属する景勝地だ。