

Grow

No. 83

2018
March



C O N T E N T S

新たな総合物流施策推進プログラムについて……………	1
平成30年「新年の物流を語る会」を開催……………	6
新年賀詞交換会を開催……………	12
平成29年度第6回「海外物流戦略ワーキングチーム」を開催……………	14
経営効率化委員会活動……………	15
第4回テレワークモデルプラン策定小委員会を開催	
第4回「物流業界研究セミナー」を開催……………	16
人材育成・広報委員会……………	19
教育支援活動を開始！	
第16回グリーン物流パートナーシップ会議を開催……………	20
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声……………	22
佐川急便株式会社 大西 由希子さん	
物流連ホームページをリニューアルします！……………	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	



平成30年「新年の物流を語る会」を開催



新年賀詞交換会を開催



第4回「物流業界研究セミナー」を開催

新たな総合物流施策推進プログラムについて

国土交通省総合政策局物流政策課

1 はじめに

平成29年7月28日に閣議決定された「総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)」(以下「新大綱」という)に基づき、平成30年1月31日、各省庁関係局長等からなる「総合物流施策推進会議」において、「総合物流施策推進プログラム」(以下「新プログラム」という)が策定された。

総合物流施策大綱は、1997年からこれまで6次にわたり策定されてきたが、大綱に基づく具体的施策をとりまとめたプログラムが最初に策定されたのは2005年である。その後は大綱とプログラムを一体として、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ってきた。

本稿では、今般策定された新たなプログラムの構成やとりまとめられた具体的施策の一部を紹介する。

2 総合物流施策推進プログラムの構成

新大綱では、物流に対する新しいニーズに応え、我が国の経済成長と国民生活を持続的に支える「強い

物流」を実現していくために、政府において推進すべき取組の方針が6つの視点から示されている。それを受け、今般策定された新プログラムでは、目標年次である2020年度までに各府省庁が取り組むべき具体的な施策を、6つの視点ごとにとりまとめている。

さらに、各施策においては、客観的なデータに基づき把握可能なものについてはできる限り、その達成状況を定量的に測定するための指標を設定しているほか、目標の達成に向けて各府省庁において各年度に実施すべき取組を明らかにするための工程表も作成されている。これらを踏まえ、PDCA方式により各視点、各施策の進捗管理を行うことで、新大綱に基づく取組の予定する効果が発揮されることを期待している。

また、とりまとめられた施策のうち、新プログラムから新たに実施する“新規施策”が30施策、「総合物流施策大綱(2013-2017)」に基づく「総合物流施策推進プログラム」(平成28年12月26日改定版)の施策から実施内容を拡充した“拡充施策”が38施策、同プログラムに引き続き継続して実施する“継続施策”が31施策と、合計99施策をとりまとめ、そのうち約6割の施策に定量的指標を設定している。

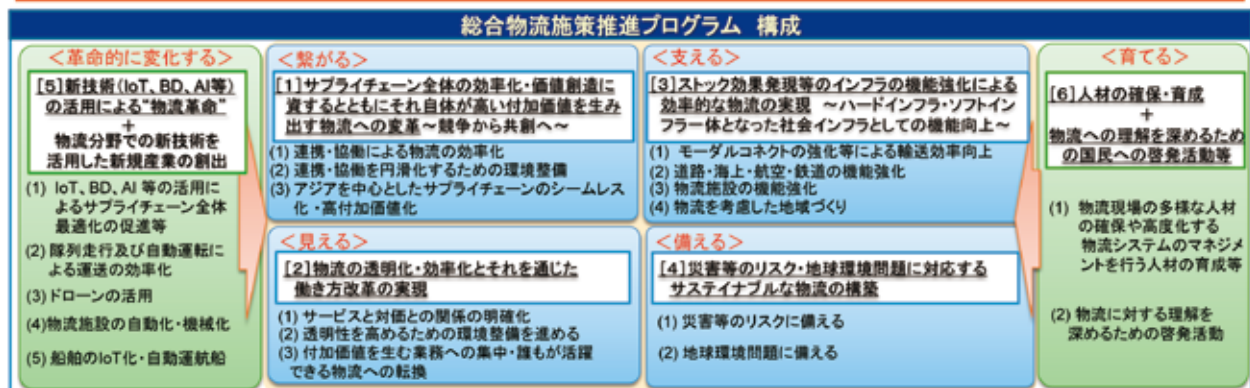
【総合物流施策推進プログラムについて】

- 総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)(平成29年7月28日閣議決定)に基づき、**今後推進すべき具体的な物流施策をとりまとめた施策集**
- **総合物流施策推進会議(関係局長等)により決定**

【プログラムの内容】

- 大綱に基づいて**今後推進すべき具体的施策**
- 各視点・各施策の**目標・指標**、目標の達成に向けて各年度に実施すべき施策をまとめた**工程表**
- 必要に応じてプログラムを見直すなど、**PDCA方式により進捗管理を適切に実施**
- 総合物流施策大綱に基づき、**関係省庁の連携により99施策を強力に推進(うち68施策は新規追加・拡充施策)**

関係省庁 国土交通省 経済産業省 環境省 農林水産省 警察庁 公正取引委員会 総務省 財務省 厚生労働省



物流事業の労働生産性を将来的に**全産業平均並み**に引き上げることを目指して、**2020年度までに2割程度向上**

新たな総合物流施策推進プログラムについて

3 | 総合物流施策推進プログラムの目標と推進すべき具体的施策

新大綱で示されている通り、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。新プログラムでは、新大綱に基づき今後進めていくべき具体的施策を6つの視点から整理しており、それらの取組を推進することで、物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020年度までに2割程度向上させることを目標として掲げている。政府一丸となって取組を進めることで、物流生産性向上の目標を達成し、「強い物流」の構築の実現を目指す。

以下、6つの視点に沿って、とりまとめられた具体的施策の一部を紹介する。

(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、海外との連結性の強化も含まれる。

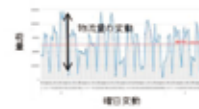
物流を取り巻く状況や物流に要求される機能が大きく変化している中、今後、さらに社会構造の変化が進むことを考えると、単独の事業者での対応には限界がある。共同物流の実施や輸配送上必要となる情報を事業者間で適切に共有・活用するなど、荷主、物流事業者等の様々な関係者が相互に理解しつつ連携・協働して、物流の効率化及び付加価値の向上を図ることが必要である。

このための具体的な施策として、物流総合効率化法に基づく総合物流効率化計画の策定支援、認定計画に基づく運行経費支援により、モーダルシフト、共同輸配送や輸送網の集約など先進的な取組を促進する。また、平成30年度税制改正において2年間延長が認められた、認定計画に基づき認定事業者が取得した事業用資産に係る特例措置の活用を通じて、輸送網の集約を後押しする。さらに、物流の非効率の大きな要因となっている波動に着目し、実態を調査するとともに、こうした波動の平準化を含めた事業者間の連携による物流効率化を促進するため、荷姿等の標準化に向けた検討も行う。これらの

【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～

施策例

○在庫、多頻度輸送等の見直しにより、波動を抑制し、稼働率を向上



○我が国物流システムの国際標準化 ○サプライチェーン全体の効率化のためのRFID利用の拡大



【世界初の保冷宅配サービスに関する国際規格(PAS1018)】



○パレット化等による機械荷役への転換促進



○農林水産物・食品の輸出促進に資する物流面での取組



上記施策に係る指標

- トラックの積載効率: 39.9% (2016) → 50%
- コンビニの取扱商品への電子タグを貼付数
0個(2016) → 推計1,000億個/年(2025) ※コンビニの全ての取扱商品への貼付
- 日本の小口保冷輸送サービスをベースとした国際規格の認証取得社数
—社(2016) → 30社
- 農林水産物・食品の輸出額: 7,502 億円(2016) → 1兆円(2019)

取組の指標として、例えばトラックの積載効率については、2020年度までに40%から50%に引き上げることを目指すこととしている。

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組である。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組を積極的に行っていく。具体的な施策として、昨年2月に英国規格協会(BSI)より発行された、我が国のサービスをベースにした、世界初の小口保冷輸送サービスの規格(PAS1018)の普及を図るとともに、より上位の国際規格であるISO化を目指す。小口保冷輸送サービスの規格については、2020年度までに認証取得社数を30社とすることを目指す。また、ASEAN地域において我が国の高品質なコールドチェーン物流サービスを普及させるため、昨年立ち上げた日ASEANコールドチェーン物流プロジェクトにおいて、ASEAN地域の物流事業者及び政府向けのガイドラインの策定等に取り組む。この他、「農林水産業の輸出力強化戦略」(平成28年5月19日農林水産業・地域の活力創造本部とりまとめ)等に基づき農林水産物・食品の物流効率化、輸出促進を図り、農林水産物・食品の輸出額を2019年までに1兆円とすることを目指す。

(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。そのため、「働き方改革実行計画」に基づき、平成29年6月に設置した「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」においてとりまとめた「直ちに取り組む施策」を推進し、サービス内容の可視化とそれぞれの対価の関係の明確化等を図るとともに、平成30年春頃を目処に政府としての行動計画を策定・公表する。これらの取組の主な指標として、トラック運送業における契約内容の書面化率を2020年度までに約50%から60%まで増加させる。また、その他の具体的な施策として、スワップボディコンテナ車両の導入等による輸送と荷役の分離や、物流総合効率化法の枠組み等を活用したトラック予約受付システムの導入支援による荷待ち時間の削減等を推進するとともに、宅配ボックスの導入や宅配システムのネットワーク化等の推進により、宅配便の再配達率の削減を図る。宅配便

の再配達率については、2017年度調査では16%程度であったことを踏まえ、2020年度までに13%程度まで削減することを目指す。

(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「モーダルコネクト」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



新たな総合物流施策推進プログラムについて

整備についても、ハード・ソフト一体で進める必要がある。具体的な施策として、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・災害時を問わ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及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政策や「内航未来創造プラン」の推進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、地域づくりにおいては、住民等の利便性、道路交通の安全性や景観等と物流との両立を図ることとしており、都市機能と物流の両立に関しては、昨年度末に策定した「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～」の浸透に取り組み、物流総合効率化法の認定案件の形成等を通じて、大型商業施設等における館内配送の共同化等の物流効率化の取組の定着を図る。また、過疎地における物流の確保に関しては、鉄道、バス等の公共交通機関を活用した貨客混載の取組を支援し、輸送の効率化を図りつつ物流機能を維持する。

(4) 災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステ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、様々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ねばならない。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、具体的な施策として、平成28年熊本地震においてラストマイルの輸送の混乱等の課題が顕在化したことを踏まえ、一次物資拠点から避難所までの支援物資輸送の実動訓練を行う等、ラストマイルも含めた円滑な支援物資輸送を実現するための体制の構築を図る。また、物流事業者によるBCPの策定促進、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。物流事業者によるBCPの策定については、2020年度までに、大企業については100%、中堅企業については50%の策定率を目指す。さらに、ハードインフラの老朽化対策やセキュリティ対応を引き続き実施する。

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。このための具体的な施策として、宅配便の再配達削減、モーダルシフトの推進や、冷凍冷蔵倉庫における省エネ型自然冷媒機器の導入促進等による物流拠点の環境負荷の低減等を通じて地球環境問題へ着実に対応し、「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)に掲げる我が国の温室効果ガス削減目標(運輸部門のエネルギー起源CO₂の排出量を2030年度までに163百万tとする)の達成を目指す。



以上の4つの視点からの取組は、それぞれが物流の生産性向上を図るうえで必要な取組であるが、これらを効果的に実施していくうえで有効な手段として、以下2つの視点からの取組が重要な鍵となる。

(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

すうえで重要な取組となる。具体的な施策として、トラック隊列走行の実現に向けた公道実証の実施、過疎地域等におけるドローンを活用した荷物配送の実現に向けた物流用ドローンポートシステムの開発、船舶の自動運航化や信頼性の高い船舶位置情報の取得を可能とするための技術開発等を図ることで、輸送の飛躍的な効率化・高付加価値化を目指す。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、生産性向上及び省人化を図ることとしている。これらの取組を進めるうえ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。

【5】新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”

施策例

○隊列走行及び自動運転による運送の飛躍的な効率化



車両イメージ
大型25トンクラストラック

○小型無人機（ドローン）の物流事業への活用



○IoT技術を活用した船舶の開発・普及



○荷役の自動化・機械化



上記施策に係る目標

- 2020年に高速道路（新東名）での後続無人隊列走行を実現
- 2018年に山間部などニーズの見込まれる地域でドローンを使用した荷物配送を実現
- 2020年代には人口密度の高い都市でも安全な荷物配送を本格化
- 先進船舶の導入隻数：0隻（2016）→ 250隻（2025）

（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・育成及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。このための具体的な施策として、大学での物流に関する専門的な教育体制のあり方等について関係者等から広

【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

施策例

○物流に関する資格の取得促進等による高度物流人材の育成



【ロジスティクス経営士（JLPS）】

○我が国企業の海外展開に資する現地人材の育成



【ASEAN地域における人材育成支援事業】

○中継輸送の普及・拡大



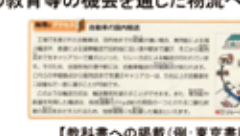
【中継輸送のイメージ】

○船員の安定的・効果的な確保・育成



【乗船実習の様子（観河丸）】

○教育等の機会を通じた物流への理解の増進



【教科書への掲載（例：東京書籍）】



【現場見学】

上記施策に係る指標

- 物流に関する高度な資格の取得者数：
4,247人（2013-2016）→ 4,700人（2017-2020）
- トラック運転に従事する女性労働者数：約2万人（2016）→ 約4万人
- 海運業（外航及び内航）における船員採用者数の水準
毎年度 1事業者あたり年間平均2.61人

く意見を聴取しつつ検討するとともに、企業内訓練等の実施の支援による事業主による従業員の人材育成の取組促進や、物流に関する資格について周知を図る。物流に関する高度な資格については、2017年度～2020年度の取得者数を4,700人とすることを目指す。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。物流業界と連携し、物流施設見学の実施など、教育等の機会を通じて物流への理解を推進するとともに、国民一人一人が物流の利用者として認識を高められるよう、例えば宅配便の再配達削減に向けたクールチョイスキャンペーンの取組に協力するなど、啓発に努める。

4 | おわりに

物流は、生産の現場から消費者に至るまで、官民の様々な主体が関わる活動である。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。新大綱を契機として、関係者間の連携を一層深め、新プログラムでとりまとめられた施策を総合的・一体的に推進することにより、新大綱が目指す「強い物流」の実現に努めてまいりたい。

毎年恒例となった物流連の「新年の物流を語る会」は、物流業界トップ8名が一堂に会し、それぞれの立場で物流を取り巻く経済状況、今後の展望等について語っていただきました。

平成30年 「新年の物流を語る会」 を開催



新年の物流を語る会 登壇者(発言順)

日本貨物鉄道株式会社 代表取締役社長

公益社団法人全日本トラック協会 会長

公益社団法人全国通運連盟 会長

日本内航海運組合総連合会 会長

一般社団法人日本船主協会 会長

株式会社ANACargo 代表取締役社長

一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会 会長

一般社団法人航空貨物運送協会 会長

一般社団法人日本倉庫協会 会長

田村 修二 氏

坂本 克己 氏

渡邊 健二 氏

小比加恒久 氏

武藤 光一 氏

外山 俊明 氏

伊藤 豊 氏

木納 裕 氏

司会

一般社団法人日本物流団体連合会 理事長

与田 俊和

物流連田村会長挨拶

◆物流業界の問題が表面化

昨年は景気の回復基調を追い風に、すべての業種において好調のようでしたが、一方で深刻な人手不足の問題を抱えており、手放しでは喜べない状況だったと思います。特に宅配便の課題の表面化により、物流業界の問題がクローズアップされました。

◆生産性向上対策と働き方対策

生産性向上対策や働き方対策についての抜本的取り組みは、まだ緒についたばかりです。労働力不足問題は人口ピラミッド問題もありますが、一昨年世間をにぎわせた過重労働問題も、もう一つの要因ではないかと考えています。従業員にむやみな残業をさせないという考え方が世間の大勢を占めており、これまでのように人数だけを確保すればいいというわけにはいきません。いかに魅力ある職場にするか、生産性向上と働き方改革を同時並行で進めていく必要があります、それを実現して初めて安定した労働力の確保につながります。

◆自主的な取り組みを推進

しかし、生産性向上のためには、阻害要因を分析し改善していくための地道な努力が必要ですし、生産性向上のための設備投資には原資が掛かるため荷主の理解が不可欠です。荷主の方々と労働実態の可視化、数値化を行い、互いに課題を共有化して進めていく必要があると考えています。

国においても物流総合効率化法や貨物自動車運送事業法の改正、総合物流施策大綱が打ち出され、さまざまな取り組みが始まりました。そうした流れを受け、今年は物流業界が発展していくために、自主的に生産性向上、働き方改革を実行していく年にしたいと思っています。

◆物流連の取り組み

昨年、物流連では3点の取り組みを進めました。1点目は物流の重要性を認識してもらう活動です。寄附講座や物流業界研究セミナー、インターンシップ等のほか、新たに小中学校の教科書に物流を取りあげてもらい働きかけを行いました。2点目の社会インフラの物流機能の強化については、国交省に提言し議論を重ねた結果、国交省から「物流を考慮した建設物の設計・運用の手引き」が発表されたところです。3点目はグローバルな課題の取り組みです。国際業務委員会でシンガポール、ブルネイ、マレーシアの現地実態調査を行い、5年にわたったASEAN共同体の調査を終了しました。

今年は、東京オリンピック、パラリンピックを2年後に控え、さまざまな形で人手不足問題がより厳しくなることが予想されますが、物流連としても官民、各産業との連携を一層強化し、物流業界の発信力も高めていきたいと考えています

公益社団法人全日本トラック協会 会長 坂本 克己氏



人手不足と最新技術の活用

昨年から本年にかけての最大の問題は、現場のドライバーが相当数不足していることです。また、私どもはトラック業を通じて、あらゆる地域で各産業の成長に貢献し、さらには地域で生活している人々の暮らしを守ることを標榜していますが、現在は、IoTやAIといった最新技術を活用し、社会的使命をより効率的に進めていくことが命題となっています。

最新技術のためのコスト

しかし、トラック業界64,000社のうち9割強が中小規模であり、零細ゆえ、運営原価が高い中では安全と環境にかかるコストで精いっぱいです。新たな時代を迎えるにあたり、合理化、効率化のための最新技術を利用していかねばならないとなると、業界あるいは各社の企業努力ではまかないきれないという実態があります。

原価に基づく適性運賃収受

また、全ての業界も同様でしょうが、原価に適した運賃が収受できていないという実態もあります。荷主であるお客様が優越的な地位にある中では、原価に基づく価格を示しても、なかなか理解していただけないということです。

荷主の要請により荷物を運んでも、届け先で待たされロス時間が生じていることがあります。また、届け先で作業を手伝わされることもあります。それら付帯業務がすべてサービスになっており、対価に反映されていません。そうした問題を解決する必要があります。

標準運送約款

昨年、「標準運送約款」が今の時代に合わせて改正されました。それから4ヵ月以上経ち、荷主の理解を得るため動いてい

ますが、なかなか進まないのが現状です。それでも、適正な料金をいただける形にすべく、取り組みをさらに推進しています。

魅力ある業界にするために

また、国交省のデータによると、トラック業界は他の業界に比べ、労働時間が3割弱長いうえに、給料は2割強低いとのことですが、こうした実態を改正していかなくてはならないと思っています。

魅力ある業界にしていくにも、安全コスト、環境コストならびに近代化に向け先行投資をしなくてはならない、なおかつ給料が低いでは問題です。その点は国交省とも連携し、法的な担保といったようなものを作らなくてはならないと考えています。

働き方改革

トラック、タクシー、バスのドライバーは今のところ5年間の猶予が認められていますが、働き方改革により労働条件は難しくなっている一面があります。しかし、給料が良くなればドライバーとして働こうという人も増えてくるはず。時間は世間並み、給料も最低世間並みに、この5年のうちにしなければならぬと思っています。

公益社団法人全国通運連盟 会長 渡邊 健二氏



ドライバー不足によるトラックの供給不足

2017年4月～12月の鉄道コンテナ輸送の実績は、対前年同期比で103.1%でした。ドライバー不足により、通運へのシフトが続いているからと考えています。

昨今の通運業界を取り巻く環境として、一つに人手不足問題が挙げられます。2014年の消費税アップ前後にドライバー不足によるトラックの供給不足が起きました。景気が上向く中、昨年中ごろから再びドライバー不足によりトラックの供給が困難になってきています。昨年11月では、有効求人倍率1.56に対し、自動車運転者は2.92と極めて厳しい状況になっています。通運業界としても集配を担うドライバーがここにきて不足してきています。

地球温暖化対策

先日、パリ協定発効から2年目を迎えました。国際的に本年は具体的な方策をとりまとめる予定となっています。当連盟としてもモーダルシフトを通じて、地球環境の保全、安全安心な輸送の確保に向け、社会からの期待に応えられるよう尽くしていきたいと思っています。

人手不足対策

続いて今年度の事業計画です。

人手不足については、物流業界と顧客の間でこういった形の物流を作っていくかを真摯に話し合わなくてはいけない時期になったと感じています。そのような中で鉄道貨物輸送だけではなく内航海運によるモーダルシフトも含め、顧客にとって使い勝手の良い物流の仕組みを考えなくてはいいけません。

鉄道コンテナ輸送お試しキャンペーン

当連盟ではモーダルシフトの推進にあたり、「鉄道コンテナ輸送お試しキャンペーン」をはじめ、養生資材の導入支援といった多角的な後方支援活動など各種事業を展開しています。

「鉄道コンテナ輸送お試しキャンペーン」は、トラックドライバー不足の深刻化を踏まえた鉄道コンテナ事業の高まりを背景に、本年度は前年並みの利用がありました。鉄道コンテナを物流の新たな選択肢に加えたいというお客様の増加に伴い、好調に推移しています。また、キャンペーン利用者の64%が継続して鉄道コンテナ輸送を利用しており、良さを理解していただいていると思っています。その一方で、我々の宣伝不足も反省しています。

シンポジウム開催

昨年、「労働力不足に対応した物流のあり方に関するシンポジウム」を開催しました。パネリストの方々には、労働力不足の中、生産性向上を図りながら荷主にモーダルシフトを提供する方策について、さまざまな角度から意見をいただきました。手荷役解消等物流の自動化やコンテナのラウンドユースなど、物流のさらなる効率化の向上を図るべく、現場に即ち反映させていくについて考えていきたいと思っています。

鉄道コンテナ輸送の関心が高まる中で、安定的かつ高品質な輸送サービスの提供の実現と、ドライバー不足に期する物流サービスの提供を通じ、通運業界の責務と期待に応えるため、JR貨物と協力し今まで以上に取り組みを進めていきます。

日本内航海運組合総連合会 会長 小比加 恒久氏



貨物輸送動向

平成29年の内航海運の動きは、昨年11月までのデータで貨物船の輸送量は前年同期比で104%、油送船は98%と、貨物船と油送船とで明暗が分かれました。貨物船については、鉄鋼原料、自動車、セメントなど、一昨年の秋以降回復傾向にあり順調に推移しています。深刻な人手不足を背景にモーダルシフトが進んだことや、鉄鋼、セメントに関しては2020年の東京オリンピック・パラリンピック、国土強靱化等の動きがあることから潜在的な需要は堅いものと思います。一方、油送船は石油離れが増えており、前年割れの状況が進んでいます。ケミカルは各メーカーとも好調ですが、絶対量が少ないためその効果も限られており、低迷状態を覆すまでに至っていません。本年度も同様の流れだと予測しています。

内航未来創造プラン

昨年6月、国交省において「内航未来創造プラン」がまとめられ、業界の目指すべき将来像に向けて幅広い分野の施策等が示されました。本プランの実現に向けて、輸送の安定、効率化に関する荷主との協議会、モーダルシフトの推進、船舶管理会社の活用に向けた制度化、船員養成や女性船員の活躍の促進、先進的船舶への改修等について進めています。

船舶・船員の高齢化対策

内航海運業界では船舶と船員の二大高齢化の問題が懸念されています。昨年、物流におけるコストや人件費が注目されました。これをきっかけに、適正な運賃の収受に取り組みたいと考えています。労働環境の改善を図りながら、働き甲斐のある環境づくり、給料、魅力ある業界にしなければなりません。船員の確保が困難になった場合、安定輸送の使命を果たせなくなります。内航海運は全輸送量の40%強、原材料の輸送においては80%強を担う物流の大動脈だと自負しています。その使命感をもって、今後も取り組んでいきたいと思っています。

SOxの規制

2020年、SOx規制が強化されます。内航海運において最も重要なのは、既存のエンジンに支障のない燃料を使用すること、そしてその燃料を安定的に調達できるかということです。2020年まであと2年しかありません。国および関係者とも連携をとり、スピード感をもって対応に取り組んでいきます。

内航海運暫定措置事業

また、長く続いている内航海運暫定措置事業について、近年大型船の建造が相次いだこともあり、順調に返済は進んでいます。この制度は収支が相償った時点で事業の終了となっていますが、今後の見通しも注視する必要があると思います。並行して、終了後の海運業界のあるべき姿を議論していますが、これについてもスピード感をもって進めていきたいと考えています。

一般社団法人日本船主協会 会長 **武藤 光一氏**



スロートレードを脱却

2012年頃からいわゆるスロートレードと呼ばれる状態が続いていた世界の貿易量ですが、2017年は世界の成長率が3.7%なのに対し、貿易量の伸びは4.2%となっています。海上貨物においては、中国向けの鉄鉱石、石炭、LNG、穀物などが復調、アジアからの欧州・北米向けコンテナの荷動きも伸び、コンテナ船やドライバルク船の運賃マーケットも明るい兆しが見え、海運業界においてもスロートレードを脱却した感がありました。2018年も引き続き堅調な動きになることが見込まれていますが、過熱感もなく、それにより投機的な新造船の発注が抑制され、船舶供給過剰のさらなる悪化を招くことなく、安定的に事業を営む我々日本の企業にとっては望ましい環境だと言えると思います。

邦船3社による「ONE」

日本の外航海運会社の特徴として、特定の貨物や船に特化せず、多様なポートフォリオによりリスクマネジメントを行っていることがあげられます。一方、外国の船会社は、コンテナ船のみ、タンカーのみといった特化型が多く、結果的に厳しい状況に陥っている会社もあります。

本年4月より邦船3社のコンテナ部門を統合した「オーシャ

ン・ネットワーク・エクスプレス (ONE)」がスタートします。実質的な本社機能はシンガポールに置き、世界6番目の規模となります。6番目とはいえ、アジア発北米向けでシェア16%、日本積み北米向けはシェア55%となり、効率面での競争力を有します。ただONEはコンテナに特化した会社ですから、失敗の許されない会社といえます。

環境規制への対応

2018年の課題として環境規制への対応があります。2020年から始まるSOx規制の対策としては、規制に適合する燃料を手配することですが、その燃料が世界的に十分に手配できるか、また価格はどうかといったことはいまだよく分かっていません。また、脱硫装置の設置については小型船など設置が難しい船もありますし、LNGへの転換については各港にLNG施設が設置できるのかといった問題もあります。環境規制にかかるコストについては、社会全体で吸収してもらえたいことを願っています。

また、パリ協定で日本は2050年度に2013年度比80%削減との目標と立っていますが、外航海運全体としてはそれぞれの国の目標とは別に世界の目標を設定することになっています。輸送量が伸びる中で温室効果ガスを削減するという厳しい課題となります。

安定的な輸送で社会に貢献

近年、アフリカソマリア沖、フィリピン、インドネシア、アフリカ西海岸等で悪質な海賊行為が増加しています。ソマリア沖、アデン湾では、日本も自衛隊、海上保安庁が他国と合同で対処活動を行っています。我々も危険水域に近づかないなど対策を講じています。また、今年1月には東シナ海でイランのタンカーと貨物船が衝突し、大量の原油が流出し生態系にも影響を与える大事故となりました。

日本の外航海運はこうした事故を起こすことなく、今年も引き続き安定的な輸送を通じて、国民生活や産業活動に貢献していけるよう一層安全運航に努めていく覚悟です。

株式会社ANACargo 代表取締役社長 **外山 俊明氏**



設備投資により順調な荷動き

昨年は、米国を中心として世界的に設備投資が堅調でした。この追い風を受け、航空貨物の荷動きも世界的に高位で推移したと思います。日本発の貨物では、特に電子部品、自動車関連部品が非常に伸びました。当社もそうした動きに対応するため、昨年はメキシコシティに新規路線をスタートさせるとともに、エアラインチャーターにより需要の高まりに対応しました。久しくなかった世界同時好況もあり、2018年も世界各地で設備投資の需要が続くものと見込まれ、航空貨物も順調に推移するものと理解しています。

AI関連の需要が表面化

特にAI等新技術の活用が現実的な需要として表れてくると思います。例えば電気自動車の普及に伴うリチウムバッテリー

や部材、自動運転、IoT技術、ビッグデータの解析技術等で利用される半導体・電子デバイスの需要が高まると思います。さらに、日本のみならず中国、韓国も同様である最近の人手不足問題対策として、産業用ロボットなどの関連事業の需要がますます高まるものと期待しています。

一方、北朝鮮等の情勢が取りざたされていますが、航空業界はこうした影響を受けるため、動向には敏感になっています。また、時代に適合したお客様のリクエストにもしっかり対応していくことが航空会社の使命です。サプライチェーンの変化についても敏感に捉え、柔軟に対応することで、グローバル経済に貢献する物流インフラになっていきたいと考えています。

航空輸送におけるデジタル化

現在私どもが注目しているポイントは三つあります。

一つは航空輸送におけるデジタル化です。国際航空運送協会 (IATA) では、eAWBを運送上のスタンダードとすることを目指しています。私どももフォワーダーと協力しながら積極的に取り組みたいと思っています。また、航空会社自身もITを活用し、生産性の向上、オペレーションの平準化に取り組んでおり、さらには業界全体の前進を期待しています。

首都圏空港の発着枠拡大

二つ目は2020年の東京オリンピック・パラリンピックに合わせ、首都圏空港の発着枠の拡大が予定されています。これまでアジアの他の空港に比べ容量が少ないと言われてきましたが、ようやく伍して戦える拡大が行われます。当社も最大のビジネスチャンスと捉え、しっかりと対応するために、2018年を準備の期間と位置付けています。業務の効率化、サービスの向上等に取り組み、しっかりと足腰を鍛えておきたいと思っています。

ヘルスケア関連の輸送

三つ目はますます需要が高まっているヘルスケア関連、つまり温度管理が必要な製品の輸送です。昨年当社は国際品質認証であるCEIVファーマを取得しました。これは環境の変化に敏感な製品の品質への影響を防ぐために、輸送の品質をある程度担保するという認証で、極めて厳密なハンドリング手順が求められています。医薬品は航空貨物業にとって非常に魅力的な商材です。品質の高い医薬品物流を提供することにより、新たなビジネスチャンスとして位置付けていきたいと思っています。

最後にエアラインの根幹である安全については、役職員一同認識を高め取り組んでいきます。フォワーダーの皆様をはじめ物流業者ともしっかりと連携し、物流業界の発展、良いサービスの提供に努めていきます。

一般社団法人国際フレイトフォワーダーズ協会 会長
一般社団法人航空貨物運送協会 会長 **伊藤 豊氏**



フォワーダー業界を取り巻く環境

昨年は、年始より米国大統領交代による混乱、欧州と英国の関係悪化、北朝鮮問題等があり、そうした国際関係の不透明感がグローバル物流にも大きな影響を及ぼすのではないかと懸念もありましたが、結果的には景気回復が世界的に堅調で、久しぶりに海運、航空貨物とも取扱数量が大きく増加しました。

一方で、会員各社のオペレーションの現場は大変苦労していました。急増した取扱貨物に対し、人手不足という難しい問題を抱えていたからです。私どもの業界も国内の業界と同様な状況であると認識していただければと思います。

国際海上貨物市場

2017年上期の実績は、日本発の輸出は2,218万トンで前年同期比16%増加、輸入は3,558万トンで4.5%増加、合計すると5,776万トン、8.3%増加でした。この数値からも景気の回復傾向が継続していることがうかがえます。また、米国－欧州間の輸送も二桁伸長となっています。

近日、邦船3社による「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス」が正式にスタートします。我々フォワーダーの間では、欧州、中国系コンテナ会社の再編も加速するだろうと予測しています。フォワーダー業界においても難しい環境となりますが、逆に好機と捉え、最適なサービスの提供を実現していきたいと思えます。今年も引き続き世界経済の拡大傾向が続く中で、輸出は穏やかながらも数量は伸長するのではないかと見通しています。

国際航空貨物市場

一方、国際航空貨物の市場は、一昨年から好調で、特に自動車、半導体関連、電子部品、機械部品も大変活発となりました。輸出については、重量は通年で16%増の1,115,000トンと大きな伸びを示しました。リーマンショック後の2010年の数値まで回復したと言えます。アジア向けのみならず、欧米向けも好調に推移しました。輸入についても件数で4%、重量で15%と、久しぶりに増加しました。

荷主の貨物自体の技術革新もあり、荷物もどんどん変わってきています。サプライチェーンとしても航空貨物の見直しということで必要性が高まり、取扱数量の増加が期待されます。私どももそうしたニーズにしっかり応えるべく、アンテナを高くして対応していく必要があると思っています。

安全・テロ対策

近年、国際情勢の変化に伴い、テロ対策への取り組みが一層強化されています。危険物の取り扱いについても世界全体で規則の厳格化が進展しています。JAFIAにおいても、これらの動きに的確に対応するために、航空保安教育訓練支援機関としての取り組みや、危険物取扱い従業者教育の実施、荷主企業への啓蒙などを一層推進していく所存です。そして、会員各社への教育を充実させ、フォワーダー業界としてグローバルの競合他社と勝負できる人材の育成に取り組んでいきます。

一般社団法人日本倉庫協会 会長 **木納 裕氏**

貨物動向

国土交通省営業普通倉庫21社統計によると、ここ数年低調に推移していた荷動きが、昨年前半より前年同月を上回る月も始始め、半ば頃からは安定して上回るようになり、改善の兆しが鮮明になりました。景気回復の恩恵がようやく倉庫業界にも及んできた感があり、この回復が持続していくことを期待しています。

効率化・省力化が課題

わが国経済は本年も好調を維持することが見込まれますが、人手不足が企業経営にとって大きな懸念材料となっており、今後の



持続的な成長には生産性向上が欠かせません。とりわけ人手不足が深刻化している物流業界におきましては、サプライチェーン全体の効率化・省力化は喫緊かつ最大の課題であります。

物流総合効率化法への対応

具体的活動として、まず物流総合効率化法への対応があります。物効法は物流分野の最大の課題である人手不足による物流の停滞などを解決するため、トラックの手待ち時間の削減を図り、輸送フローの効率化に資するよう物流関係者同士が連携して対処していくことを目的としています。さらに昨年当協会では、当業界と関連の深いトラック運送業との連携を図る取り組みとして、「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた日本倉庫協会の自主行動計画」を策定しました。会員事業者の物効法認定取得を支援するとともに、自主行動計画等の着実な取り組みにより、物流全体の事業環境改善、生産性向上に努めていきます。

BCP策定支援

災害に強い物流システム構築に向けての取り組みについては、継続案件である会員事業者のBCP策定支援、各地区倉庫協会と当該自治体間の災害時協力協定に基づく訓練等実施の促進に加え、大規模災害発生時における当協会組織自体の災害対応力強化に向けた取り組みも進めていく所存です。

人材確保

将来の人材確保に向けた教育研修や倉庫施設見学会の充実、またCO₂削減等の環境負荷低減対策や省エネ対策にも継続して取り組んでいきます。

昨年、当協会は法人化50周年を迎えました。これもひとえに関係する皆様方のお力添えの賜物と深く感謝しております。本年は大きな節目の年を超えて新たな気持ちで、「多くの公益性を有する倉庫業の発展」と「環境変化に対応し得る会員事業者支援策の拡充」を念頭に、物流業界の持続的な発展の一助となるよう事業活動を推進してまいりたいと存じます。

日本貨物鉄道株式会社 代表取締役社長 田村 修二氏



節目の年に黒字化達成

昨年は国鉄改革から30周年という節目の年でした。地方交通線と貨物輸送という二つの問題を解決する民営化という側面もありましたが、節目の年に鉄道事業部門の黒字化を達成することができました。黒字化により世の中から支持していただく基礎ができたと考えており、これを土台に次のステップに進むべく気持ちを新たにしています。コンテナの数量は103%程度増えています。

同業種、異業種による共同輸送

昨年の象徴的な出来事の一つとして、アサヒビールさんとキリンビールさんが非競争分野である物流で手を組み、大阪地区から北陸地区へ共同輸送をスタートされたことが挙げられます。これまで北陸地区には名古屋地区から製品を送られていたところを、この共同輸送をきっかけに製造工場もそれぞれ吹田と三田に変更されました。同業種あるいは異業種の企業同士の共同化が進んだ1年だったと思います。

「JR貨物グループ中期経営計画2021」

今年度は、国鉄改革の最終目標である上場に向けたステップとして、経営自立の達成を目標とする「JR貨物グループ中期経営計画2021」をスタートさせました。多少の景気変動があったとしても、売上2,000億円、経常利益100億円をコンスタントに達成できる企業体を目指しています。

安全最優先、安定輸送の両立

具体的な取り組みとして、四つの項目を標榜しています。一つは安全最優先そして安定輸送を両立させることです。昨年は新幹線の台車の亀裂問題が発生しました。私どもは在来線に貨物列車と旅客列車を走らせていますので、何かあったときには人命にかかわるということをあらためて認識しました。疑わしき事態があったときには、とにかく列車を止めることを全社員に徹底させ、その上で安定輸送とも両立させたい、BCPプランにより臨機応変に対応していきたいと考えています。

ビジネスモデルの進化

二つ目はJR貨物が有するビジネスモデルの進化です。輸送体系については、幹線輸送を確実にキープし、さらに前進させたいと考えています。現在、火曜～金曜までの積載効率は82%ですが、ある特積みの会社は80%後半と聞きましたので、まだ余裕があるということです。土日は55%、月曜も少し空いていますので、この供給力をどのように提供できるか工夫し、さまざまな営業施策を打っていききたいと思っています。

レールゲート(ターミナル駅構内大規模物流施設)の全国展開

三つ目として、現在、東京貨物ターミナルで汎用性のある物流施設を建設しています。将来的には札幌や仙台にも建設し、コンテナ輸送と組み合わせ使いやすい体系にしていきたいと思っています。また、将来的にはオペレーション技術を海外に提供したいと考えています。

AIと貨物輸送

最後にイノベーションについてです。本来鉄道はAIに適した仕組みですが、旅客列車と一緒に走っているため難しい側面もあります。大規模な貨物駅の構内を走るトラックやフォークリフトの自動化、また構内の列車運転の自動化、物流施設の無人化などに力を注いでいきたいと考えています。遅まきながら社内に技術企画部を作り、欧州の鉄道メーカー等へ勉強しに行かせるなど、さまざまな取り組みを進めています。

今後、パリ協定も着目されると思いますので、環境面で我々が貢献度を高められるよう取り組んでいきたいと考えています。



新年

賀詞交換会を開催



日本物流団体連合会は、1月24日(水)に、東京・千代田区平河町の海運クラブにおいて、新年賀詞交換会を開催し、石井啓一国土交通大臣をはじめ多数の国会議員・行政関係者・物流連会員トップの皆様にお集まりいただきました。



挨拶する田村会長



挨拶する石井国土交通大臣



乾杯の音頭をとる小比加副会長



懇親会には陸・海・空の各界リーダーをはじめ政界からも多数が出席



懇親会の冒頭、主催者代表として挨拶に立った田村修二会長は、「労働力不足問題については、物流業界においても働き方改革の実現と生産性向上を同時に推し進め、魅力ある職場、仕事を実現させることが重要と考えている。物流は産業活動や国民の生活を支える社会インフラであることから、その機能が果たせなくなる事態は何としても避けなくてはならない。その他、地球環境問題、パリ協定、グローバル化などさまざまな課題が山積しているが、総合物流施策大綱の方向性を踏まえつつ、私どもも発信力を持って取り組んでいきたい」と述べました。

引き続き、来賓として出席された石井啓一国土交通大臣が、「物流は豊かな国民生活の実現と地方創生を支える重要インフラだが、今後深刻な人手不足に陥る恐れがあり、生産性向上が急務となる。国交省では、本年は生産性革命を深める変化の年と位置付けてお

り、特に物流分野は生産性革命における宝の山だと考えている。物流の生産性向上や働き方改革につながる重要な観点は、総合物流施策大綱に盛り込んだところであり、政府全体で強い物流の実現に取り組んでいく」と挨拶されました。

その後、小比加副会長（日本内航海運組合総連合会会長）の音頭で乾杯し、懇談に入りました。

会場には、約280名と昨年以上の参加者が来場し、盛況な会となりました





国際業務委員会「海外物流戦略ワーキングチーム」の活動について

平成29年度第6回

「海外物流戦略ワーキングチーム」を開催



説明する国土交通省 相川渉外官

国際業務委員会では、海外において物流事業者がどのような問題を抱えているか、どのような要望を持っているかを把握し、一企業を越える横断的課題については、政府と連携しつつ取り組んでおります。平成24年より、会員と国土交通省を交えたワーキングチームを結成し、定期的な会合を開催して官民の連携を図ってきました。

今年度は、日本の物流事業者が東南アジア、中国で直面する課題、要望の洗い出しを行い、シンガポール・マレーシア・ブルネイの物流に関する報告書を作成しました。

平成30年2月13日、物流事業の海外進出に関する課題について、官民連携して検討する平成29年度第6回目となる「海外物流戦略ワーキングチーム」を、千代田区霞が関の尚友会館ビルで開催しました。会議には、国土交通省の町田国際物流課長をはじめとする幹部や、会員企業から23名が参加しました。

会議では、まず、「海外事業に関わる危機管理・リスク管理について」と題し、コントロール・リスクス・グループ株式会社の岡本氏より、海外におけるテロ・誘拐の脅威と危機管理について、黒田氏より、ビジネスに関わるリスク管理について、それぞれ、講演をいただきました。

続いて、国土交通省総合政策局国際物流課の相川渉外官より、最近の国土交通省の国際物流政策の取り組みとして、総合物流施策大綱の今後実施すべき具体的施策や、ASEAN諸国の外資規制の動向、シベ

リア鉄道の利用促進、平成30年度パイロット事業の募集についての説明が行われました。

次に、事務局より、ワーキングチームの来年度における活動方針に関するアンケートの集約結果が報告され、来年度は、アセアン各国の非関税障壁、中国の一路政策、我が国政府の農林水産物輸出促進施策といったテーマを中心に提起し、官民が連携して意見交換、情報交換を行う事を確認しました。また、来年度の海外物流実態調査では、顧客からのニーズが高まっているものの、未だ、情報が不足しているインドを調査することを確認し、秋の調査に向けて準備を進めていくこととなりました。

そして、最後に、事務局より、昨年10月に実施された、シンガポール・マレーシア・ブルネイでの物流実態調査の報告書の作成に関する報告が行われました。最終報告書は、3月に完成する予定となっています。



講演するコントロール・リスクス・グループ(株)黒田氏(右)岡本氏(左)

テレワークモデルプラン 策定小委員会を開催



委員会風景

日本物流団体連合会は、平成30年1月25日、第4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。

この小委員会は、経営効率化委員会（委員長：外山 俊明氏 全日本空輸(株) 執行役員）の下に設置されたもので、委員13名（座長を含む）、オブザーバー2名が出席しました。

今委員会では、オブザーバーの一員である（一社）日本通関業連合会の徳光和子氏をゲストスピーカーとして、女性通関士支援事業の一環として在宅勤務制度の活用を推進している同連合会の取り組み状況について、「在宅勤務の活用について」～女性通関士支援事業の紹介～と題して、全国女性通関士会議の開催およびワーキンググループ単位での取り組みに基づいた活動の事例紹介を中心とした説明が行われました。

引き続き、昨年、会員企業の協力を得て、会社（人事部）：24社および、従業員（匿名）：496名の回答があった「アンケート実施結果」に

ついて、事務局（日通総研）より、前回の小委員会において発表が行われた「中間報告」に続いて、テレワーク制度導入へのニーズ・期待等を含めた調査結果の最終取りまとめ案の説明がなされました。

今後は、テレワークモデルプラン策定に向け物流業界内外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



講師 徳光氏

会開催は3月下旬を予定し、今夏を目途としてテレワークモデルプランの最終報告書策定を目指しています。



写真中央 二村真理子座長



第 4 回

「物流業界研究 セミナー」を開催

(一社)日本物流団体連合会は、1月20日(土)、ベルサール渋谷ファーストにおいて、会員企業47社と共同で「第4回物流業界研究セミナー」を開催し、大学3年生を中心とした826名の学生が参加しました。



受付風景

本セミナーは、採用をめぐる環境が厳しさを増す昨今において、若い世代に対し、参加した物流連会員企業各社が会社概要や事業内容の説明を行うことで、物流業の社会的重要性や先進性について幅広く業界の理解を深められる機会を提供することを目的とし、国土交通省の後援を得て実施する催しです。

当日、参加学生は、会員企業47社が構えるブースを自由に訪問しながら各社の会社概要や事業



会場風景



講演会
「日本の物流業
について」

パネル
ディスカッション



内容の説明（1クール30分で9クールのタイムスケジュール）を受けることを通じ、陸・海・空・倉庫・フォワーダー等、多業種で構成される物流企業の役割や使命等、様々な情報を収集しました。

また、参加各社の説明と並行して行われた、松田事務局長による『日本の物流業界について』と題した講演会や㈱マイナビによる『面接&マナー対策講座』には、定員としていた50名を

超える多くの学生が参加し、熱心にメモを取りながら聴講する姿が確認されました。

続いて3回に分けて行われたパネルディスカッションでは、会員企業の若手社員で構成された「物流いいとこみつけ隊」のメンバー9名と今年よりコーディネーターも同メンバーより1名を選出し、仕事のやりがいやつらかった経験談等、生の声を学生に伝える機会となりました。

第4回

「物流業界研究セミナー」を開催

グループワーク



最後に、今後の就職活動対策として、同メンバーによる指導のもと20名の参加希望学生を4グループに分けたグループワークが行われました。「これからの物流業界に必要な企業を立ち上げよう!」をテーマとして、各グループがそれぞれ効果的な社名や事業内容の企画・立案を行いました。出来上がったコンセプトについて、

グループごとに発表が行われ、全てのプログラムが終了しました。

今後は参加学生、参加企業からのアンケートの分析を行い、今回のセミナーに関する課題を抽出した上で、次年度以降の開催に向け、鋭意検討していく方針です。

参加企業

- ①ANA Cargo ②味の素物流 ③上野トランステック ④花王ロジスティクス
- ⑤川崎汽船 ⑥ケイヒン ⑦鴻池運輸 ⑧佐川急便
- ⑨佐川グローバルロジスティクス ⑩札幌通運 ⑪山九 ⑫商船三井 ⑬鈴与
- ⑭西濃運輸 ⑮セイノースーパーエクスプレス ⑯センコー ⑰第一貨物
- ⑱東陽倉庫 ⑲東洋埠頭 ⑳トナミ運輸 ㉑ナカノ商会 ㉒日陸
- ㉓ニチレイロジグループ本社 ㉔日新 ㉕日通商事 ㉖日鉄住金物流
- ㉗日発運輸 ㉘日本海運 ㉙日本貨物鉄道(JR貨物) ㉚日本梱包運輸倉庫
- ㉛日本通運 ㉜日本郵船 ㉝日本自動車ターミナル ㉞日本トランスシティ
- ㉟日本パレットレンタル ㊱日本ロジテム ㊲濃飛倉庫運輸 ㊳日立物流
- ㊴福山通運 ㊵丸運 ㊶丸全昭和運輸 ㊷三井倉庫ホールディングス
- ㊸三菱倉庫 ㊹安田倉庫 ㊺ヤマタネ ㊻ヤマト運輸 ㊼ユーピーアール



人材育成・広報委員会

教育支援活動を開始！



物流を取り巻く環境が大きく変化していく中で、現代の物流が果たしている社会的な役割等について、より正確にご理解いただけるよう、学習指導要領の改訂に合わせ、教科書出版企業に最新の情報・資料・画像を提供する取り組みを実施していく活動を開始しました。

◆平成 29 年 11 月 7 日 (火)

教科書への物流に関する掲載を支援する活動を通して業界全体の魅力を伝え、児童・生徒が物流業の社会的重要性や先進性に対する理解を深めると共に、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に教科書出版企業 12 社 18 名に対して、教育支援説明会を実施しました。説明会では物流業界における各輸送モードの説明を物流連から順番に行い、教科書に使用できる可能性の高い写真を提供して終了しました。



団体発表風景

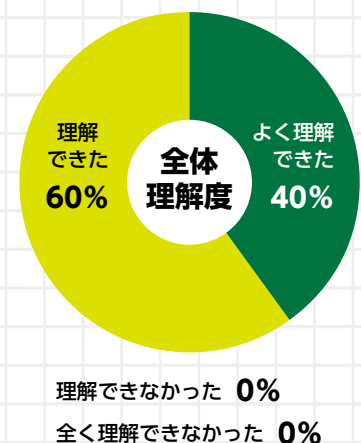
参加団体・社(当日発表順)

(一社)日本船主協会／(公社)全日本トラック協会／日本貨物鉄道(株)／(公社)全国通運連盟／
(一社)日本倉庫協会／(一社)日本冷蔵倉庫協会／(一社)航空貨物運送協会

提供した写真の一部



教科書出版企業の皆様の
アンケート結果より



第16回

グリーン物流パートナーシップ会議を開催

国土交通省、経済産業省、(公社)日本ロジスティクスシステム協会、および(一社)日本物流団体連合会は、(一社)日本経済団体連合会の協力のもと、昨年12月13日に日経ビルの日経カンファレンスルームにおいて、第16回グリーン物流パートナーシップ会議を開催しました。

グリーン物流パートナーシップ会議は、物流分野のCO₂排出量削減に向けた自主的取り組みの拡大へ向け、業種業態の域を越えて互いに協働していきこうとする高い目的意識のもと、荷主企業と物流事業者が広く連携していく場として、2004年に発足しました。

また第14回より、従前のCO₂排出量削減に資する取り組みに加え、それ以外の環境負荷の低減や物流の生産性向上等持続可能な物流体系の構築に資する取

り組みや、荷主と物流事業者の連携に限定しない複数事業者(荷主同士または物流事業者同士など)の連携した取り組みも表彰の対象としています。

会議では、優良事業者表彰のあと、受賞事業者による事例紹介および有識者からの講評、参加者からの質疑応答が行われました。

当日は会員企業等、約220名が参加し、盛況な会議となりました。



挨拶する杉山世話人



挨拶する石井国土交通大臣



挨拶する平木経済産業大臣政務官



国土交通大臣表彰

【アサヒビール、麒麟ビール物流分野における協業拡大 ～金沢配送センター開設および鉄道コンテナ路線の共同利用】

取り組み概要

商品販売では競合する同業他社間での共同輸送およびモーダルシフトを行い、CO₂排出量削減、省労働力化を実現した。生産・出荷拠点の変更を通じた効率的な鉄道貨物輸送力の活用や、共同配送センター開設による荷さばきの効率化等を実施している。

受賞事業者

- ◆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



国土交通大臣表彰



経済産業大臣表彰

【トラックバス予約による待機時間削減、生産性向上、およびCO₂削減】

取り組み概要

発・着荷主および運送業者がスマホで簡易にアクセスし、荷卸時刻の予約・変更ができるトラックバス予約の仕組みを導入することで、事前予約によりドライバーと倉庫内作業者が計画的に作業を行うことが可能となった。

受賞事業者

- ◆シーオス株式会社
- ◆大塚倉庫株式会社
- ◆セイノーホールディングス株式会社



経済産業大臣表彰



国土交通省 物流審議官表彰

【冷凍食品におけるモーダルシフトの取り組み】

取り組み概要

冷凍食品輸送におけるモーダルシフトの拡大に継続的に取り組み、CO₂排出量削減、省労働力化を実現した。需要予測システムを活用した輸送の平準化や複数荷主を組み合わせた幹線輸送の共同化等のモーダルシフトの高効率化に係る取り組みを全国各地で実施している。

受賞事業者

- ◆株式会社ロジスティクス・ネットワーク
- ◆株式会社ニチレイフーズ
- ◆オーシャントランス株式会社
- ◆日本通運株式会社



国土交通省物流審議官表彰



経済産業省 商務・サービス審議官表彰

【ラルズ・シジシージャパンモーダルシフト推進協議会】

取り組み概要

農作物の輸送に関し、小売、卸、運送業者が一体となって物流網の「見える化」を図った。輸送手段については、鉄道輸送によるモーダルシフトを推進しながら、小売（着荷主）側が決定することとするなど、業界の商習慣を改善した。

受賞事業者

- ◆株式会社ラルズ
- ◆株式会社シジシージャパン
- ◆日本貨物鉄道株式会社
- ◆全国通運株式会社



経済産業省商務・サービス審議官表彰



グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

【公共交通を活用した貨客混載による農産物販路拡大事業】

取り組み概要

道の駅を発着する高速バスのトラックルームを活用した貨客混載により、鮮度が求められる農産物を地方から首都圏へ素早く、安価で継続的に輸送できる物流体系を構築した。

受賞事業者

- ◆常陸太田産業振興株式会社
- ◆道の駅ひたちおおた農産物等直売所出荷者協議会
- ◆茨城交通株式会社
- ◆株式会社丸正ニューフーズ
- ◆中野区
- ◆常陸太田市



グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

【アパレルサプライチェーンにおける、電子タグを活用した環境負荷低減と生産性向上モデル】

取り組み概要

海外工場にて製品に電子タグを取り付け、最終検査工程で合格品数の情報を自動的に日本側と共有することで、日本側は納品先店舗情報を海外工場に送り、海外にて店舗毎の仕分けを行う。これにより、日本側で予め各店舗への最適な輸出ルートを選択することが可能となった。

受賞事業者

- ◆株式会社アダストリア
- ◆株式会社アダストリア・ロジスティクス
- ◆東芝テック株式会社
- ◆ナクシス株式会社



グリーン物流パートナーシップ会議特別賞



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17回

佐川急便株式会社

諫早営業所
所長

大西 由希子さん



PROFILE

1998年、延岡営業所にセールスドライバー®として入社。2006年営業主任に。2007年女性初の係長として福岡営業所営業課に異動。同所営業開発課係長、熊本営業所営業課長、福岡営業所営業課長を経て、2012年女性初の所長（現在は全国で3名）として八代営業所に異動。2013年南福岡営業所長、2017年3月現職に。休日には旅行や野球観戦、コンサート鑑賞でリフレッシュ。高校時代はソフトボール部で副主将として活躍した体育会系。宮崎県延岡市出身。

「ドライバーから“女性初”の係長へ

——入社はドライバーとしての採用だそうですね。

地元延岡で女性セールスドライバー®募集の新聞広告を見つけたのがきっかけです。アルバイトですが他社で配送ドライバーを経験し、「ドライバーの仕事っておもしろいな」と思っていたので、“女性セールスドライバー”しかも“正社員”としての募集に興味を持ちました。入社後は軽四トラックによる配送を担当。周囲もとても良い環境で毎日楽しかったですね。顔見知りになるお客様も次第に増え、「ありがとう」と言われることにやりがいを感じていました。

——女性初の営業係長になられたときのことを教えてください。

入社10年目でした。管理職になるなんて思ってもいなかったのですが、上司から話があったときには本当に驚きました。異動先は九州一の規模を誇る福岡営業所、当時女性係長はいませんでしたから「なんで私が？」と思いました。博多勤務のため引越しもしなくてはなりませんでしたし、何よりドライバーの仕事が大好きだったので、何度も上司に「無理だ」と断ったのですが、粘り強く説得され、結局博多行き

のレールに乗せられ着任の日を迎えてしまいました。その当時、社内では女性の活躍推進に向けた取り組みに力を入れ始め、ロールモデルとなる人材を探していたそうです。

「皆にとって働きがいのある職場づくり

——女性初の管理職となり、心境の変化がありましたか。

営業所の係長は一つのエリア担当をまとめる役目を担いますが、周囲は男性ばかり。部下の中には年上の人も多く、当初は手探り状態といった感じでした。正直、厳しい視線を感じることもありましたが、私自身男性の係長と同じようにしなくてはと肩に力が入っていたと思います。でも、現場に出て部下とコミュニケーションをとるよう心掛けているうちに、何も男性と同じやり方をするのではない、私らしいやり方でやればいいし、それを会社も望んでいるのではと思うようになりました。それからは、前例にこだわらず試行錯誤しながら、



みんなにとって働きやすい職場づくりに取り組んでいます。

——所長業務について教えてください。

女性初は係長、課長と経験してきましたが、営業所をまとめる所長ともなるとプレッシャーも大きかったですね。その一方で会社が期待してくれているとも感じました。現在は、諫早営業所の所長として社員85名のマネジメントをはじめ、新規顧客の開拓、協力会社との連携業務等を行っています。営業目標の達成は第一ですが、そのためにも当社の財産である社員にとって働きやすい職場にしなければなりません。休暇を取りやすくすることも大切です。繁忙期の前に社員の家族の皆さんに向けて「応援お願いします」と手紙を書いたり、女性社員と食事会を開いたりして、風通しの良い職場づくりを心掛けています。

自分が役職になった意味を追求

——ご自身に課せられた使命とはどんなことだと思いますか。

何のために私が管理職に任命されたのか、私に与えられた使命は何なのかについて常に考えてきました。先ほども話したように、男性と同じことをしていたのでは意味がありません。今までにない発想で新しいやり方を推し進める人材を会社が求めたからこそ、女性管理職の登用につながったと思っています。それだけ女性社員に対する期待も大きいの



出発するドライバーに声をかける大西さん



情報共有は風通しの良い職場づくりの第一歩

ではないでしょうか。私が係長になった10年前と比べ、女性活躍に対する周囲の意識もだいぶ変わりました。私の後に続けたいと言ってくれる女性社員も増え、とてもうれしいし、頼もしく思っています。

——今後の抱負をお聞かせください。

お客様に最適な物流サービスを提供することは勿論のこと、従業員にとって働きやすい環境をつくることです。縁あって当社に入社したからには、「入社して良かった」と思ってもらいたいし、佐川急便に入りたいと思う人が増えてほしい。そのために、これからも精いっぱい力を尽くしたいと思っています。

——ありがとうございました。

会社概要

佐川急便株式会社

本社：京都市南区上鳥羽角田町68番地
東京本社：東京都江東区新砂2-2-8
諫早営業所：長崎県諫早市貝津町1830-52
設立：1965年11月24日
資本金：112億7,500万円
代表者：代表取締役社長 荒木 秀夫

【事業概要】

1957年に創業した佐川急便は、「飛脚の精神(こころ)」を受け継ぎながら、お預かりした大切なお荷物を「お客さまの心とともに」お届けする”をモットーに発展してきた。2016年度からは、今日の課題や社会背景に対処すべく「最高の運ぶで物流を創る」をテーマに掲げ、中期経営計画「First Stage 2018」を推進中。多様な物流ソリューションの提供、顧客対応力を強化、輸送品質向上を図り、顧客満足度の向上に取り組んでいる。安全第一、環境保全や社会貢献活動を通じ、すべてのステークホルダーから選ばれる企業を目指している。



東京本社



物流連ホームページを リニューアルします！

このたび、物流連のホームページをリニューアルします。
デザインを一新し、見やすくするとともに、物流連の会員専用
サイトを新設し、会員の皆様の利便性の向上を図ります。各種
講演資料や会報バックナンバーを掲載する予定です。

<http://www.butsuryu.or.jp/>



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

A 6 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



当連合会 最近の活動状況

平成29年

12月 13日 第16回グリーン物流パートナーシップ会議
12月 19日 第5回海外物流戦略ワーキングチーム

平成30年

1月 17日 第5回物流いいところみつけ隊会合
1月 20日 第4回物流業界研究セミナー
1月 24日 新年の物流を語る会・新年賀詞交換会
1月 25日 第4回テレワークモデルプラン策定小委員会
2月 13日 第6回海外物流戦略ワーキングチーム
2月 26日 平成29年度第2回教育支援説明会会合
2月 28日 第6回物流いいところみつけ隊会合
3月 1日 平成29年度第2回経営効率化委員会
3月 7日 平成29年度第2回国際業務委員会

編集 後記

歳をとるにしたがって年月の経過がはやく感じませんか？これを科学的に説明した「ジャンネーの法則」があるそうです。興味のある方は検索してください。(I)

今年もインフルエンザが大流行しましたね。予防接種を受けていないのに数年前プレパндеミックワクチンを接種してから一度もかかっていない私、、、因果関係はないらしいですが、病は気からってことでしょうか。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



浦島伝説が残る紫雲出山

香川県三豊市の荘内半島に位置する紫雲出山（標高352m）。山頂の展望台からは瀬戸内海が一望できる。春には約1,000本の桜、初夏にはアジサイと四季折々の花が美しく山を彩ることも有名だ。荘内半島には浦島伝説の地がいたるところにある。「紫雲出山」には浦島太郎が玉手箱を開け、出た白煙が紫色の雲になって山にたなびいたとの伝説が伝わる。