

一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 87

2019
March



C O N T E N T S

平成31年「新年の物流を語る会」を開催	1
新年賀詞交換会を開催	7
「論説」小口保冷配送サービスの国際標準化	9
根本 敏則氏 敬愛大学 経済学部 教授	
経営効率化委員会	13
「第3回 物流における高齢者(シニア層)の活躍推進方策検討小委員会」を開催	
国際業務委員会	14
海外物流戦略ワーキングチームの活動について	
平成30年度 物流業界研究セミナーを東京・大阪で開催	15
人材育成・広報委員会	18
若手の施設見学会を初開催	
平成30年度 教育支援説明会を実施	
初の物流学習出張授業を帝京中学校で実施	
平成30年度 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
株式会社ロジネットジャパン 橋本 潤美さん	
国際業務委員会	24
ISO/PC315ロンドン会議に参加して	
2018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 31 年「新年の物流を語る会」を開催



新年賀詞交換会を開催



平成 30 年度 物流業界研究セミナーを
東京・大阪で開催

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10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31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)

一般社団法人日本物流団体連合会 会長	田村 修二 氏
日本貨物鉄道株式会社 代表取締役社長	真貝 康一 氏
公益社団法人全日本トラック協会 理事長	梶野 龍二 氏
公益社団法人全国通運連盟 会長	渡邊 健二 氏
日本内航海運組合総連合会 会長	小比加恒久 氏
一般社団法人日本長距離フェリー協会 会長	入谷 泰生 氏
一般社団法人日本船主協会 会長	武藤 光一 氏
全日本空輸株式会社 上席執行役員貨物事業室長	外山 俊明 氏
株式会社ANA Cargo 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	伊藤 豊 氏
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 副会長	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



◆2018年物流連の活動

昨年は「物流を等身大で見ていただき、その重要性を認識していただく」活動として、大学寄附講座、物流企業研究セミナー、インターンシップ、物流見学会ネットワーク等のほか、教科書に物流を多く取り上げていただく働きかけを継続しました。

「社会インフラとしての物流機能強化」については、女性・高齢者の働き方改革による人材確保の検討を行ったほか、昨年10月に「物流関連基盤インフラの防災機能強化について」の要望書を石井国土交通大臣宛に提出しました。

「国際的な課題への取組み強化」については、海外物流戦略ワーキングチームによる過去6年間のASEAN各国調査が巡ったことから、昨年はインドの現地実態調査を行いました。

◆グローバリズムと一国主義

本年の動向を考えるうえで、いくつかのキーワードが挙げられると思います。

一つは「グローバリズムと一国主義」です。世界の政治経済のレベルでは、米中の貿易摩擦の行方が重要になりますし、皆さんにとっても関心事ではないかと思います。グローバリズムと一国主義、あるいは貿易摩擦と皆さんの海外事業展開への影響がキーワードになると考えられます。

◆自然災害と地球環境問題

昨年は西日本豪雨、台風21号、24号の上陸、北海道胆振東部地震といった大規模自然災害が多発、それにより物流の基盤インフラが被災し、経済活動や国民生活に多大な影響を及ぼしました。こうした極端な自然災害の多発は、地球温暖化の影響かという説がありますので、「自然災害と地球環境問題」がキーワードになると思います。

◆労働力不足問題

3点目は最も重要である「労働力不足問題」です。特にトラック業界では労働規制と相まって大きな課題になっています。昨年は貨物自動車運送事業法の改正がありましたが、技術革新を取り入れたり、働き方改革を進めたりすることによって、生産性を向上させることが解決に向けた鍵になります。官民あるいはモード間の連携、規格と情報の共有化、人材育成等々がさらに重要になると思います。

◆希望をもって2019年に臨む

物流連としても、官民の橋渡し役を担い、物流業界の地位向上や認知度向上、人材確保等々にあらためて努めていく所存です。今年は新天皇の即位と元号の制定、消費税増税、参議院選挙などがありますが、物流業界の発展のため、希望をもって頑張りたいと思っています。

日本貨物鉄道株式会社 代表取締役社長 眞貝 康一氏



災害発生時の対応

昨年は大規模な自然災害が多発し、物流インフラが大きな影響を受けました。このような災害は今後も引き続き発生することが予想されており、当社においては迂回輸送および代行輸送体制のシミュレーションの精緻化とともに、代行輸送力の確保の検討に取り組んでいます。

また11月には、国に対し、国土強靱化対策の推進及び災害時

の代行輸送への支援を要望しました。貨物列車の走行区間について特に強靱化を図れるよう、引き続き、関係各所に働きかけたいと思っています。

鉄道を基軸とした総合物流企業グループ

当社グループにおいては、「JR貨物グループ中期経営計画2021」のもと、引き続き全力を挙げ経営改革に取り組んでいきたいと考えています。2018年度も通期で連結経常利益の黒字を確保すべく、第4四半期の収支改善に努めています。

また、中期経営計画では「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」を目指しています。現在、そのスタートと位置付けている東京貨物ターミナル駅の東京レールゲートWESTの建設が進んでおり、2020年2月に竣工予定です。

業務創造推進プロジェクト

社内では新たな視点に立った事業改革を目指し、業務創造推進プロジェクトを推進しています。具体化も進んでおり、昨年10月には車両検修管理にIT化を図り、大幅な業務量削減と正確な作業を実現するシステムをリリースしました。また、全社員を対象とした仕事のデジタル化を進めています。こうしたIT化による業務の見直し、働き方改革への取り組みのほか、新技術の研究も推進しています。

時代の要請に応える

今後は、労働力不足やSDGs（持続可能な開発目標）への対応や、災害への予防保全、災害時のBCPの観点から物流インフラのさらなる強化が求められています。モード全体を総合的にとらえ最適解を得たうえで、各モードがそれぞれの役割を発揮することが、時代の要請に応えることだと思っています。今年、明治2年に日本で初めて鉄道計画が決定されてから150年という節目の年にあたります。我々も安全の確保が輸送の生命であると肝に銘じ、「鉄道を基軸とした総合物流企業グループ」を目指し、新たな気持ちで取り組んでいきたいと思っています。

公益社団法人全日本トラック協会 理事長 榎野 龍二氏



貨物自動車運送事業法の一部改正

昨年12月8日、参議院本会議で貨物自動車運送事業法の一部改正が全会一致で可決しました。特に「荷主対策の深度化」「標準的な運賃の告示制度の導入」が肝となります。人材不足を解消し、残業規制を守っていくうえで必要な人件費の上昇分を反映させた運賃について国交省が示してくれることを、荷主との交渉にあたり非常に力になると期待しています。また、荷主側の問題でトラックドライバーが違反を起こしてしまった恐れがある場合に、国交大臣が働きかけをしてくれることになりました。今後も、関係省庁にお願いしながら、この制度を磨きこんでいきたいと思っています。

適正運賃・料金の収受、人材確保

昨年3月、生産性の向上や取引環境の改善を目的としたアクションプランを石井大臣に提出しました。このプランに基づき、働き方改革に見合う形で進めていきたいと思っています。さらに、適正な運賃と料金の収受を図っていくとともに、消費税の上昇分についても適正に転嫁していきたいと考えています。

人材確保は非常に厳しくなっており、インターンシップや各セミナーを行うとともに、女性や高齢者の活用について考えていきたいと思っています。そうした取り組みの中では、魅力ある職場が大切です。適正な運賃をいただき、賃金向上に好循環させ、働きやすい職場づくりに注力していきます。

安全対策、高速道路の4車線化

安全対策については、政府による安全総合プラン2020に見合う形で推進していく所存です。高速道路については、現在約38%ある暫定2車線の4車線化を図っていただき、多頻度割引についての対応もお願いしたいと考えています。また、国交省、政府全体で取り組まれている自動運転隊列走行やダブル連結トラックなど新技術の導入の取り組みについても、引き続き関係機関のご努力をお願いしたいと思っています。

昨年は広島、岡山、愛媛の大洪水や台風、北海道の地震など多くの災害がありました。トラック業界としても今後も、緊急輸送に対応してまいりたいと思います。

公益社団法人全国通運連盟 会長 渡邊 健二氏



労働力不足への対応

昨年の西日本豪雨発生時には、当連盟の多くの会員も代行輸送を行ってきましたが、代行輸送には限界があり、最近の鉄道運行にかかわる事象は、鉄道会社の範疇を超えた隣接地等からの原因で長期不通であることから、国に対して強化対策を要望するとともに、今後の対応を検討することが必要だと考えています。

労働力不足、トラックドライバー不足はますます厳しい状態になっており、11月の有効求人倍率は3.12%と、一般の産業界と比べ2倍近くになっているのが現状です。いかにトラックからほかの輸送にシフトしていくかが重要であり、モーダルシフト受け皿として当連盟も取り組んでいかなければなりません。通運業界においても集配を担う運転手不足は顕著になってきています。

公益法人としての使命、地球環境保全を推進

来年は、2030年度に2013年度に比べ26%の温室効果ガスの削減を目指す協定実行の年となります。当連盟におい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、社会および国民の期待に応えるべく尽力していきます。また、地球に優しい鉄道貨物輸送であることをあらためてアピールしていくとともに、私どもが地球環境保全を推進する公益性を有する団体としての自覚をもって行動したいと考えています。

「鉄道コンテナお試しキャンペーン」

当連盟では、モーダルシフト促進に向け、コンテナ輸送の持つ環境に優しい輸送であること、定時大量性などの強みを発揮するとともに、発送障害や輸送中の荷物事故等の弱みを克服すべく各種事業を展開しています。

本年度の「鉄道コンテナお試しキャンペーン」は、従来からの新規荷主を対象とするキャンペーンに加え、パレット化の推進、私有コンテナのラウンドユースの推進を展開しています。また、本年度限りの措置として、昨年の自然災害発生を機に鉄道輸送を中断しているお客様を対象とする追加施策も実施中です。

新規事業「通運事業フォーラム」を仙台で開催

昨年、通運事業の生産性向上を図り、会員相互の連携・協働を推進する場として「通運事業フォーラム」を仙台で開催しました。ご



好評をいただき、次回開催を検討しています。また、31フィートコンテナの助成、発送障害代行の助成、養生材の購入の助成、認知度向上に向けた取り組みを引き続き進めていく予定です。

今年も、J R 貨物と連携協力してお客様に選ばれる物流サービスの実現に向け、これまで以上の取り組みを推進していく覚悟です。

日本内航海運組合総連合会 会長 小比加 恒久氏



内航海運の有効性

昨年の内航海運の動きは、貨物船の輸送量は1年を通しほぼ横ばいでしたが、東京オリンピック・パラリンピックに向けた施設整備、国土強靱化等の輸送需要に加え、トラックドライバー不足によるモーダルシフトへの動きが出てきているものと感じます。一方、油送船の輸送量は近年の石油離れの大きな流れにより、減少となりました。

また、昨年多発した災害による影響は、海上輸送にも及びました。寸断された陸上輸送に代わり生活支援物資、電源車、警察官・自衛隊員等の輸送を行ったことで、社会的インフラとしての役割を果たせたとともに、内航海運の有効性をご理解いただけたのではと思っています。

船舶、船員の高齢化問題

内航海運業界では、船舶、船員両者の高齢化問題を抱えています。この3月末に船舶の特別償却制度および中小企業投資促進税制が期限切れの予定でしたが、昨年末いずれも延長が認められました。皆様のご理解を得たうえで、運賃の値上げに踏み込んでいく必要があると感じています。

船員については、高齢化とともに働き方改革が求められています。労働環境の改善などを進めていますが、内航海運がわが国の基幹物流の一翼を担うとの意識を伝えるためにも、内航船員という職業を魅力あるものとしていく必要があります。国土交通省、荷主、関係者の皆様と議論を進めていければと思っています。

SOx 規制

2020年1月のSOx規制開始まで1年を切りました。内航船の多くは小型船舶であり、規制への対応が必要なことから、船側に設備投資改良の負担なく、安全かつ正常に運航できる燃料が適正な価格で提供されることを望んでいます。

また、不定期航路が多い内航船舶にとって、燃料油の混合安定性の確保も重要です。環境問題はコストを伴うものですが、海運業界だけがその負担を負うのではなく、荷主を含め社会全体で負担していただく必要があります。関係者の皆様のご理解、ご配慮をお願いしたいと思っています。

一般社団法人日本長距離フェリー協会 会長 入谷 泰生氏



2018年の業容

2018年は災害が多発した年でした。その際、長距離フェリーは、海上交通の代替機能を担うとともに、救援部隊の輸送、災害支援や緊急物資輸送に取り組みました。今後も災害発生時には、円滑な災害支援活動の実施や、緊急輸送などの役割を最大限担っていく所存です。

協会全体としての2018年の輸送実績は、旅客230万人、乗用車76万台、トラックが126万台となっており、ほぼ前年並みの輸送量でした。

また、日本初の長距離フェリーが神戸港と小倉港の間に竣工してから50周年となった昨年、室蘭港と宮古港を結ぶ航路が14年ぶりに開設されたほか、2021年春に横須賀と北九州を結ぶ航路を開設することが発表されました。モーダルシフトの受け皿として、関東圏と九州圏を結ぶ物流や観光の活性化が期待されています。

環境に優しい海上輸送

ここ数年、既存航路の船舶の代替や大型化が進んでいるとともに、最近の運転手不足や環境対策により、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトに対応する体制が整ってきたと思っています。また、長年フェリーとRORO船が進めてきたエコシップマーク認定制度もかなり浸透してきました。環境に優しい海上輸送を、さらに消費者レベルまで認識を深めてもらうべく、引き続き努力してまいりたいと思います。

安全規制による効果

物流業界全体を見渡しますと、課題はまだ残っており、産業構造の中で物流の位置は、過重労働の要請や重層的な運賃構造などの過去からのしがらみから抜け出せない状況にあります。その意味では、昨今の安全規制により過酷な労働条件が改善し、効果があったと思います。今後は少し前向きな動きが出てくるのではと考えています。

硫黄酸化物排出規制

2020年から厳しくなる硫黄酸化物の排出規制は、海運業界、フェリー業界における大きな課題です。各位にも排出規制をご理解いただくとともに、社会全体でコストの負担をお願いしたいと考えています。

当業界においても、安全は最高のサービスであり、経営の根幹です。安全運航を最大限に確保し、かつ高品質な輸送サービスを提供できるよう心がけ、物流の一翼を担う輸送モードの一つとして貢献していきたいと思っています。

一般社団法人日本船主協会 会長 武藤 光一氏



再びスロートレードに

2018年の世界貿易量は、数量ベースで対前年比2.7%の伸びとなりました。2017年は世界経済の伸びを上回りスロートレードを脱却しましたが、再びスロートレードに舞い戻りました。

主要品目別では、荷動きを支えてきた鉄鉱石がマイナス0.2%、石炭は世界全体で3.3%の伸び、米中貿易戦争のあおりで米国・中国間的大豆トレードが大きくマイナスとなりました。LNGは中国の輸入が44%と大幅に増加しており、現在世界最大のLNG輸入国である日本も、あと数年で抜かれることになりそうです。

2019年の動向

2019年も前年並みの荷動き増が見込まれていますが、米中貿易戦争の行方、欧州のブレグジットの影響など不確実な要素もあり、全体的に緊張が強いられる1年になると思います。

コンテナトレードについては、昨年4月より日本の大手外航海運3社によるオーシャンネットエクスプレス(ONE)が事業を始めましたが、米国政府の事業承認がぎりぎりまで下りず、サービス開始早々混乱をきたし、多くのお客様の流出を招きました。今年は挽回に励むということなので、日本のコンテナ船事業会社として発展していただくことを期待しています。

SOx規制対応

2020年1月からSOxに関し、より厳しい規制が始まります。主な対策である規制に適合する低硫黄燃料の使用については、世界的に十分な量が手当てできるか、船が正常運転できる油を提供していただけるか、その価格がどうなるのかといった不確実な課題があります。船会社としてはこうした環境対応のコストを社会全体で吸収していただけるよう願っています。

温室効果ガス削減

パリ協定による温室効果ガス削減については、世界の外航海運全体として目標を設定することになっており、昨年4月、国際海事機関IMOで、2008年比で2030年に効率性を40%上げ、2050年までに排出量を絶対量で2008年比半分に、今世紀末までにゼロエミッションをすることを目標としました。導入にあたっては、事業として成り立たなくなるような行き過ぎたルールが取り決められないよう、バランスのとれたものにしたいと思っています。

また、最近、交通機関に携わる者のルールを逸脱した飲酒が問題となっています。外部の常時監視が難しい船舶において

は、内部統制システムを強化しなければなりません。安心な海上輸送を通して、国民生活や産業活動に引き続き貢献していけるよう、安全運航の徹底に努めていきます。

全日本空輸株式会社 上席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



2018年を振り返って

2018年は自然災害の多い1年でした。台風21号では、関西空港の貨物地区の大部分が浸水し、貨物が多数濡損するとともに、オペレーションの完全復旧まで約3ヵ月かかりました。また、関西空港の機能停止により、成田、羽田など他空港に貨物が押し寄せ、深刻な滞貨が生じました。企業活動におけるサプライチェーン、BCPにおける航空物流の重要性が、あらためて社会で注目されたと思っています。

また、世界的に好景気だった2018年は、航空貨物の荷動きも高位に継続しました。中でも、日本、中国を中心に自動車部品、電子部品の荷動きが非常に活発でした。

2019年の荷動き

2019年は楽観視ばかりしてはいられません。米中の貿易摩擦の課税対象となる品目の中には、航空貨物の主力品目が含まれており、中国発北米向けの自動車、電子部品の荷動きに影響を落とすのではと心配していますが、一方で、中国以外の第三国であるアジア諸国を発着する航空輸送ニーズが出てくるのではとの期待もあります。

また、技術革新が進む中、半導体、センサーなど電子部品、リチウムバッテリーなどの商材の需要は、引き続き拡大していくと期待しています。

私どもは今年、ボーイング777型の大型フレイターを導入し、太平洋の長距離路線運航を予定しています。大型貨物も輸送できる機材によりサービスのラインアップ拡充を図っていきます。

デジタルライゼーションの推進

国際航空運送協会(IATA)は、今年1月からeAWB(電子航空貨物運送状)の標準化を定めました。eAWBは導入から9年を経過し、全世界の普及率は58%までに上昇していますが、日本はまだ35%とかなり遅れをとっている状況です。航空貨物におけるデジタルライゼーションの推進に注力したいと思っています。

正の循環を生み出す

多くの空港が人手不足の今、過去踏襲型の業務手順、業界慣習の見直しにより、航空貨物業界の働き方を真剣に考えるべき時期にきていると感じています。デジタルライゼーションに

併せ、自動化、機械化を進めることにより、貴重な人的リソースを、より生産性、創造性の高い業務に集中させるべく取り組んでいきたいと思っています。それにより、ワークライフバランスを充実させ業界で働く人材の成長を促し、新たなイノベーションにつなげる、こうした正の循環を生み出していきたいと考えています。

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



2018年国際複合輸送貨物量の実績

2016年後半から続く世界経済の回復基調の流れは2018年も続き、大半の新興国市場は安定的に推移しました。一方日本経済は、相次ぐ自然災害により一時成長が鈍化したものの、全般的に穏やかな回復が続きました。

そのような状況の中、2018年上期（4月～9月）の国際複合輸送貨物量は、輸出が対前年同期比10.6%増、輸入も9.5%増となり、輸出入ともに過去最高を更新しました。輸出入の相手国は中国、韓国と続き、米国は4.3%減になったものの、欧州14.1%増、ベトナム27.5%増と、いずれも2桁台の大幅な伸長傾向が継続しています。

2018年国際航空貨物量の実績

2018年の国際航空貨物量は、輸出が対前年同期比13.1%増、輸入が2.8%増となりました。輸出入合計は235万トンとなります。輸出先の国別は、南北アメリカ向けが15.8%増、ヨーロッパ・中近東・アフリカが32.2%増、アジア・オセアニアが7.1%増と大幅な伸長傾向でした。

昨年12月30日、環太平洋パートナーシップ協定が発効しました。日本とEUの経済連携協定や東アジア地域包括的経済連携も、フォワーダー業界として期待しているところです。

2019年の予測

2019年の世界経済についてはIMFとOECDが3.5%成長を予測していますが、米中両国間の貿易制限、英国EU離脱といった不透明感も払しょくされていない状況です。これに加え、輸送燃料価格の上昇や環境規制も、輸送コストに直接大きな影響を与えるのではないかと懸念しています。

一方、昨年12月14日に閣議決定された「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」に基づき、空港港湾の浸水被害対策が推進されることに期待しています。

持続的発展に向けたサポート活動

当協会においても、フォワーダー事業のますますのグローバルな展開を志向し、その持続的発展に向けたサポート活動

を推進していく所存です。

昨年、JIFFAにおいては、運送約款基礎講座を開講したほか、商法及び国際海上物品運送法改正についての講習を開催。JAFAにおいては、航空保安講習、独占禁止法等各セミナー、税関の事前報告制度に関する説明会等も実施しました。会員各社への情報提供、人材育成は両協会事業の柱です。内容の充実にも努めるとともに、グローバルな物流の効率化、輸送の安全の徹底に引き続き尽力していきたいと思っています。

一般社団法人日本倉庫協会 副会長 木納 裕氏



災害対応力強化を目的とする支援活動

昨年は、大規模災害の発生が相次ぎ、倉庫業界においても、少なからぬ事業者が被害を蒙りました。物流機能が被害を蒙ったことにより生じる社会的な影響の大きさを私たちに再認識させるものであったと思います。

東日本大震災を一つの契機として、災害発生時に物流業界が担う社会的な役割に大きな期待が寄せられるようになりました。日本倉庫協会としても、倉庫業がその期待に十分にこたえられるよう、引き続き、会員の災害対応力強化を目的とする支援活動を進めていきます。

倉庫業界の景況

昨年の倉庫業界の景況について、国土交通省21社統計の入庫数量を見ると、9月には災害被害による影響もあり、前年同月を5%下回りましたが、10月には前年同月比プラス10%となり、全体としては国内経済の緩やかな成長を反映して、比較的堅調に推移したものと思います。

今後の見通しにおける懸念材料として、消費税増税、日韓の緊張の高まり、米中間の貿易戦争や英国のEU脱退等がありますが、政府では平成31年度の経済成長の見通しを、30年度推定を0.4%上回る1.3%としており、本年も倉庫業界の安定成長を期待したいと思っています。

生産性向上への取り組み

倉庫業においても長期的な労働人口の減少は避けられず、生産性向上への取り組みは必須になると思われます。

生産性向上の手段として、ロボットやIoT技術を用いた荷役機器やシステムが開発されています。現時点では、費用や汎用性等の点で営業倉庫への導入は慎重に判断せざるを得ませんが、技術開発の速さを考慮すると、近い将来、業界全体に普及するような機器類の開発が期待できます。また、倉庫業者側でも、新技術を活用できる人材の育成に向けた取り組みを進めなければならず、当協会としても、教育・研修プログラムの充実を図っていく所存です。



— 新年 — 賀詞交換会 を開催

日本物流団体連合会は、1月23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、工藤彰三国土交通大臣政務官をはじめ多数の国会議員・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



挨拶する工藤国土交通大臣政務官



乾杯の音頭をとる小比加副会長

懇親会の冒頭、主催者代表として登壇した田村修二会長は、「最大の懸案である労働力不足問題は、厳しい状況が続いていますが、荷主等と連携した生産性向上の事例が多数報告され、宅配便や引越など消費者に身近な物流でもその使命が広く認識されるようになったほか、先端技術を駆使した新しい時代の物流が各所で芽吹いています。こうした世の中の変化を自らの力に変えて業界発展の原動力としていきたい。物流連としても、官民連携、他産業との連携を強化し、物流業界からの発信力を高めてまいる所存です」と挨拶しました。

引き続き、来賓代表として工藤彰三国土交通大臣政務官から、「持続可能な強い物流を実現するためには、生産性の向上が急務となります。国土交通省では、生産性革命の取り組みを始めて4年目となる本年を、生産性革命完結の年と位置付けており、特に物流分野については、総合物流施策大綱に基づき、物流生産性革命を加速化させるため、引き続き皆さんとともに取り組んでいきたいと考えています」と挨拶がありました。

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。

会場は、300名を超える来場者で、盛況な会となりました。

新年
賀詞交換会
を開催



陸・海・空の
各界リーダーをはじめ
多数が出席



論説

第14回

小口保冷配送サービスの国際標準化

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。

根本 敏則

敬愛大学 経済学部 教授

国際標準化機構（ISO: International Organization for Standardization）で、日本が提案国になり「小口保冷配送サービス」の国際標準化作業が進んでいる。以下では、本規格制定の意義、規格の構成、これまでの経緯・今後の予定などについて報告する。

国際標準化の意義

近年、世界的にネット通販市場が拡大している。消費者の生鮮食品に対する需要も旺盛で、少量の荷物も冷蔵・冷凍状態で配送できる小口保冷配送サービスに対するニーズが高まっており、同サービスを提供する物流事業者も増えている。しかし、事業者によってサービス品質にバラツキがあり、残念ながら荷主・消費者が安心して利用できる状況にはなっていない。

小口保冷配送サービスを実現するためには、ラストマイルを含め輸送ネットワーク上に適切に温度管理できる保冷库が必要である。また、冷蔵・冷凍荷物を常温環境下に放置しない等、配送員が順守すべき事項を定めておくことが望まれる。新しい規格では、サービス品質を保証するために物流事業者が実行すべき、実行することが望ましいさまざまな要件を定めている。

国際標準化の意義に関しては、かねてより「国際規格導入による非関税障壁撤廃」「経済活動の効率化」「我が国産業の競争力強化」などが指摘されてきた（（公社）自動車技術会（2018）、知的財産戦略本部（2006））。それらの中で、小口保冷配送サービスについては「経済活動の効率化」が重要と思われる。以下、主要な関係者ごとのメリットを挙げてみたい（図1）。

物流事業者は本規格の活用によってサービスのさらなる品質向上が見込まれる。第三者の適

図1 小口保冷配送サービス国際標準化の意義

物流事業者にとっての意義

- ・小口保冷配送サービスの運用改善に活用
- ・適合審査を受けることで品質を証明

荷主にとっての意義

- ・物流事業者の品質を確認
- ・商品価値を損なわずに消費者に商品を届ける手段が拡充

消費者にとっての意義

- ・新鮮な食品を安心して手に入れる手段が拡充し、生活の質が向上（消費者余剰の増加）

政府にとっての意義

- ・小口保冷配送サービスがインフラとして健全に発展
- ・中小企業の販路が拡大
- ・物流付加価値の増加

出典：高野・大河原（2018）を修正

合審査を受けることでサービス品質を荷主・消費者にアピールすることが可能になる。さらに、サービス普及の過程でシステム・機器の互換性が高まれば、サービス提供費用の低減も期待できる。

荷主は安定した品質の小口保冷配送サービスを利用することができる。商品価値を損なわずに消費者に商品を届けることが可能になり、生鮮食品のネット通販などのビジネス機会が増える。

消費者は新鮮な食品を安心して手に入れる手段が拡充し、生活の質が向上できる。価格は多少高くなるかもしれないが、それ以上の満足（消費者余剰）を得ることができる。

政府にとっては、小口保冷配送サービスが社会インフラとして発達し、中小荷主企業の販路が拡大することにより、経済の活性化を図ることができる。消費者に高く評価される生鮮食品の販路の拡大は、荷主・物流事業者にとって新たな付加価値の創出につながるはずである。これが物流生産性革命の本命ではないだろうか（AI・ロボットによる省力化ではなく）。さらに、国土交通省では、これまでもアジア諸国と連携しながら、コールドチェーン物流のガイドラインづくりなどに取り組んできているが、本規格が国際標準化された場合には、ラストマイル部分についての参照規格になることが期待できる。

規格の構成

規格の正式名称は“Indirect, temperature-controlled refrigerated delivery service - Land transport of refrigerated parcels with intermediate transfer”である。ここでindirectとは「荷主から直接受取人に配送されるわけではない」ことを意味している。また、Land transportとある様に、対象を陸上輸送に限定している。多くの荷主から預かった荷物を発地物流拠点で方面別仕分けし、幹線輸送を経由して、着地物流拠点で地区別仕分けし、多くの受取人に配送することが想定されて

いる。

したがって、輸送ネットワーク上に存在する多くの保冷库を管理すること、保冷库間の積み替えを適切に行うことが求められる。また、それらを作業指示書としてスタッフに提供する必要がある。保冷库内の温度の監視・記録は義務化されている。ただ、荷物の入出庫の頻度が高いか、低いか、など当該サービスを提供する物流事業者によって温度管理水準は異なるので、監視・記録に関しては「連続的」から、「特定地点のみ」まで複数の選択肢を用意した。

荷主に対しては、提供できる温度帯・標準配送時間・料金などのサービス内容を伝えること、配送時に受取人が不在だった場合の選択肢を示すこと、荷物の受領時に予冷されていることを確認することが求められる。対事業者サービスと異なり、不特定多数の荷主を対象とするサービスであることに鑑み、温度帯は物流事業者が決め荷主が複数の温度帯の中から適切なものを選ぶこととした。受取人に対しても、サービス温度帯を伝えるほか、受取人の身分を証明する情報や荷物受領を確認する署名を取得することを求めている。

国・地域によっては食品の輸送には法令・規則、または業界標準が存在する。策定している規格は配送サービスの品質を保証するためのもので、荷物の中身に焦点を当てたものではないが、サービス提供時にはそれらの法令などに従うことに配慮する必要があり、それを本規格の付属書(Annex)に参考として明記することとなった。

これまでの経緯・今後の予定

国際標準化作業はISOの定めた手順によって進められる。まず、日本から提出した新作業項目提案(NP: New Work Item Proposal)がISOメンバー国に回布され、賛成多数で可決され、2018年1月に同規格を審議するプロジェクト委員会(PC315: Project Committee 315)が正式に設置された。PC315は投票義務のある参加メンバー

国 (Participating Members) 15 カ国、規格提案にコメントを提出できるメンバー国 (Observing Members) 20 カ国から構成されている。なお、国際議長・国際幹事は日本が務めることとなった。

その後、2018年6月に東京で開催した第1回国際会議で、各国から出された作業草案 (WD: Working Draft) に対するコメントを審議し、同審議結果を反映した委員会草案 (CD: Committee Draft) をメンバー国に回布することとなった。さらに、2018年12月にロンドンで開催した第2回国際会議で、CDに対するコメントを審議し、次の段階である国際規格案 (DIS: Draft International Standard) に進むことを決議したところである。

2019年夏までにDISを各国に回布すべく準備をしているところだが、2019年末までには第3回国際会議を(できればアジアで)開催し、最終国際規格案 (FDIS: Final Draft International Standard) を回布し、2020年には国際規格 (IS 23412) を発行したいと考えている (図2)。

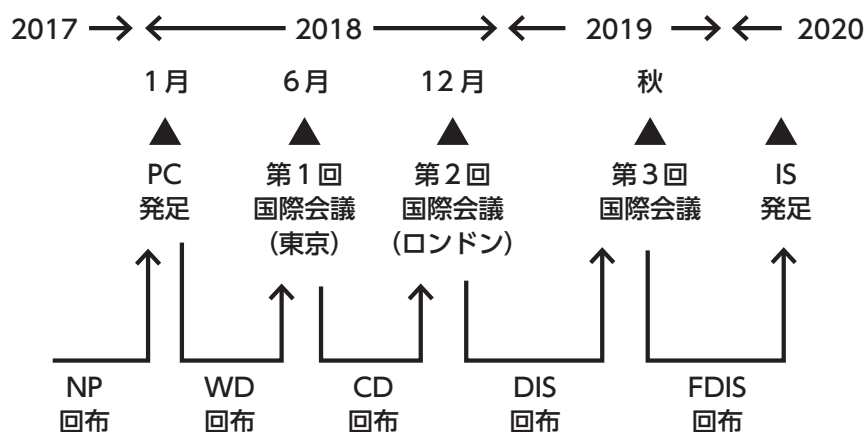
なお、異例の速さで順調に国際標準化作業が進んでいるのは、2015年から2017年にかけてヤマトホールディングをはじめとする関連企業・業界団体・有識者が集まり、英国規格協会 (BSI: British Standard Institute) とともに、小口保冷配送サービスの国際規格を審議し公開仕様書 (PAS: Publicly Available Specifications) を発行していたからである (BSI (2017))。参加国・地域は日本・

英国・中国・台湾に限られていたが、多くのコメントが寄せられ、それらの審議を通じて一定水準のPASを発行することができた。PASの主要部分が2018年1月に配布したWDとなっている。

BSI PAS1018:2017 (英国規格協会公開仕様書)



図2 国際標準化のスケジュール



おわりに

小口保冷配送サービスを実現する方法としては、発泡スチロール製などの断熱コンテナに荷物とともにドライアイスなどの冷却剤を同梱し、常温で輸送する方法もある。しかし、この場合、荷物ごとに断熱コンテナ・冷却剤が必要となるわけで、輸送が効率的とは言えない。配送完了までの時間的な制約も生じる。

日本の宅配各社が開発してきたラストマイルまでトラックの保冷库で保管する方法、すなわち本規格で標準化しようとしている方法は、冷蔵・冷凍荷物の輸送密度がある閾値を超えた場合には、より経済合理的な輸送方法と考えられる。今回の国際標準化活動を通じて、日本方式を世界の専門家に理解してもらうことができた。そして、同方式が経済合理的な方法であるとの認知を受け国際標準に認定されることとなったのである。

抗菌試験方法が国際標準化されたことで、日本の抗菌製品の海外進出が促進されたといわれているが、本規格が日本の物流事業者の国際競争力強化に資するか、どうか、現段階では見通せない。普及を優先させたことから、規格に日本の物流事

業者でなければ実施が難しい要件などは含めていない。

しかし、アジア諸国で本規格から刺激を受け、同サービスを開始する物流事業者が現れれば、小口保冷配送サービスが国際的につながり、越境ネット通販で日本の生鮮食品を販売することが容易になると思われる。前述したように、これが荷主・物流事業者の付加価値の創出につながるはずである。

なお、国際標準化活動に際し、経済産業省・日本規格協会からはご支援をいただいた。記して感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) (公社)自動車技術会(2018)「ITSの標準化2018」
- 2) 知的財産戦略本部(2006)「国際標準総合戦略」
- 3) 高野・大河原(2018)「小口保冷配送サービスの成長可能性と国際規格の開発」、情報処理、Vol.59、No.5
- 4) British Standards Institution(2017) 'Indirect, temperature-controlled refrigerated parcel delivery services', PAS 1018, London

第2回国際会議(ロンドン)





委員会風景

「第3回 物流における高齢者(シニア層)の活躍推進方策検討小委員会」を開催

平成30年12月6日、第3回物流における高齢者(シニア層)の活躍推進方策検討小委員会(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電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)上席執行役員)の下に設置されたもので、委員18名(座長を含む)が出席しました。

はじめに、埼玉県下を基点に主に運輸事業を営む清水運輸グループの代表取締役 清水英次氏をお迎えし、同グループにおける「シニア層の活躍方策」について講演が行われました。

同グループのシニア層の雇用維持・継続策は、車両運行上の安全面確保や就労上の健康面への配慮等の個別の措置に加え、グループ内の他業種・他業務への配置転換等のための就労環境整備等、広範な取り組みの中で進められていることが丁寧に説明されました。

講演終了後の小委員会では、前回の小委員会(9月27日開催)で中間報告された「シニア層の活躍に関するアンケート調査」について最終報告がなさ

れ、今後の活躍推進方策の検討・策定を適切に行うため、一部の調査結果を補足調査することとしました。

また、他業界、並びに、物流業界の選定対象企業に実施中の「シニア層の活躍に関するヒアリング調査」の中間報告がなされました。

本調査は、アンケート結果では抽出しきれなかった回答内容・背景等の確認を含め、シニア層の活躍実態や取り組み内容を把握するものです。

各委員からは、ヒアリング項目等について活発な要望・意見が出され、これらを踏まえて、今後のヒアリング調査に反映することとしました。



講師 清水氏



二村真理子座長

平成30年度 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

国際業務委員会では、平成30年度も引き続きそ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で開催しています。

今年度は、上期に3回、メンバー所属企業や外部の専門家の参加を得て、物流事業者の海外進出に係る課題について熱心な議論が行われました。下期も、海外現地視察や政府の物流政策対話の予定を見据え、ワーキングチームにおいて、対象国に関する情報共有や意見交換を活発化させていくこととし、3回の会合を開催しました。



日本貿易振興機構(ジェトロ)
安野氏

第4回海外物流戦略ワーキングチーム会合

第4回の会合では、日本貿易振興機構(ジェトロ)の安野氏より、今年度の政府の物流政策対話が予定されているカンボジアの主な産業概況、インフラ整備状況、物流・貿易事情などにつき説明を受けました。

続いて、国土交通省・総合政策局の伊藤国際物流課長(当時)より、最近の国土交通省の国際物流政策の取組として、10月に開催された日中第三国市場協力フォーラム、および9月に開催された日ベトナム物流政策対話・ワークショップの概要等の説明がありました。



伊藤国際物流課長(当時)

第5回海外物流戦略ワーキングチーム会合

第5回の会合では、国土交通省・総合政策局の伊藤国際物流課長(当時)より、最近の国土交通省の国際物流政策の取組として、シベリア鉄道パイロット輸送プロジェクトの状況、およびASEANにおける外資規制撤廃・緩和に向けた取り組みの状況、並びに小口保冷輸送国際規格の普及に関する最近の取組の状況等の説明がありました。続いて、同局の人見物

流渉外官より、11月に実施されたインド政府機関、経済団体、現地物流事業者を訪問しての意見交換、並びにデリー視察調査の内容説明がありました。インドについては、現在の市場規模だけではなく将来の市場としての成長性も見据え、我が国物流事業者進出・操業しやすい環境の整備に現時点から取り組むとの方向性が示されました。



宮島国際物流課長

第6回海外物流戦略ワーキングチーム会合

第6回の会合では、国土交通省・総合政策局の宮島国際物流課長より、最近の国土交通省の国際物流政策の取組として、日カンボジア物流政策対話・ワークショップの開催結果、我が国物流システムの国際標準化等に向けた具体的

な取組、国際物流政策に関する今後のスケジュール等の説明がありました。続いて、国土交通政策研究所の山形創一研究調整官より、物流分野における高度人材の育成・確保に関する調査研究について説明がありました。

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



平成30年度 物流業界 研究セミナー

第5回

第1回

を東京・大阪
で開催

本年度で5回目となる物流業界研究セミナーは、1月19日(土)に「ベルサール渋谷ファースト」で東京を開催いたしました。また、多くの会員企業から関西での開催を求める声に応える形で、2月3日(日)に「サンライズビル大阪」で初めて大阪での開催を実現いたしました。

東京会場

1月19日(土) ベルサール渋谷ファースト

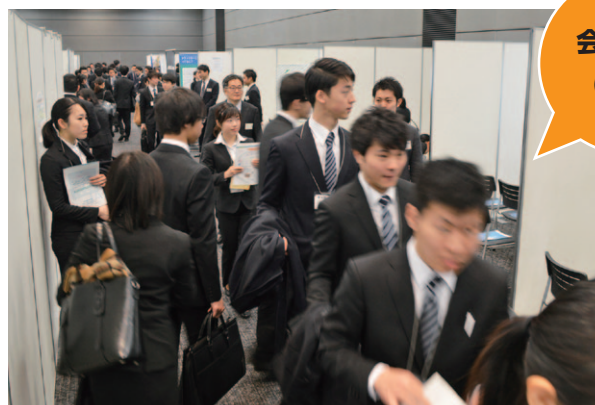
出展 46 社 参加者 381 名

大阪会場

2月3日(日) サンライズビル大阪

出展 36 社 参加者 290 名

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、1月19日の東京開催に続き、多くの会員企業から関西での開催を求める声に応える形で、2月3日に初めて大阪開催を実現したものです。



会場風景
(東京)

受付風景
(東京)グループ
ワーク
(東京)平成30年度
物流業界
研究セミナー

第5回

第1回

を東京・大阪
で開催講演会
「日本の物流に
ついて」
(東京)

当日、参加学生は、会員企業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、さまざま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』、今年は新たに追加した青山商事㈱による『スーツの着こなし術』の講演会には数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。

参加企業
(東京)

- 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キリンググループロジスティクス
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日本貨物鉄道(JR貨物) ㉙日本梱包運輸倉庫 ㉚日本通運 ㉛日本郵船 ㉜日本自動車ターミナル ㉝日本トランスシティ
㉞日本パレットレンタル ㉟日本ロジテム ㊱濃飛倉庫運輸 ㊲日立物流 ㊳福山通運 ㊴丸運 ㊵丸全昭和運輸
㊶三井倉庫ホールディングス ㊷三菱倉庫 ㊸安田倉庫 ㊹ヤマタネ ㊺ヤマト運輸 ㊻ユーピーアール

受付風景
(大阪)



会場風景
(大阪)



続いて2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「物流いいところみつけ隊」のメンバーにより、仕事のやりがいや辛かった経験談等、生の声を学生に伝える機会となりました。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参加希望学生を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。

- ①ANA Cargo ②花王ロジスティクス ③キリングroupロジスティクス ④ケイヒン ⑤鴻池運輸
- ⑥佐川グローバルロジスティクス ⑦札幌通運 ⑧山九 ⑨商船三井 ⑩鈴与 ⑪西濃運輸
- ⑫セイノースーパーエクスプレス ⑬センコー ⑭第一貨物 ⑮東陽倉庫 ⑯東洋埠頭 ⑰トナミ運輸 ⑱日陸
- ⑲ニチレイロジグループ本社 ⑳日新 ㉑日通商事 ㉒日鉄住金物流 ㉓日本貨物鉄道(JR貨物)
- ㉔日本梱包運輸倉庫 ㉕日本通運 ㉖日本郵船 ㉗日本トランスシティ ㉘日本パレットレンタル ㉙日本ロジテム
- ㉚濃飛倉庫運輸 ㉛日立物流 ㉜福山通運 ㉝丸全昭和運輸 ㉞三菱倉庫 ㉟ヤマタネ ㊱ヤマト運輸

若手の 施設見学会を 初開催



Tokyo C-NEX 施設前にて記念撮影

平成30年10月12日（金）、日本通運㈱の協力を得て、初となる若手の施設見学会を、同社のTokyo C-NEX（東京都江東区新砂）で開催し、人材育成・広報委員会の下部組織である“物流いいとこみつけ隊”等から19名が参加しました。

この取り組みは、物流いいとこみつけ隊が活動する中で、自らの知識向上を図り、新施設の見学を実施することで、新たな企画立案をすることの一助とすることを目的として、今回初めて実施したものです。

当日は同社新砂支店の富田次長ご協力のもと、延床面積45,000坪を有する施設の免震構造部分や非常用電源設備等の見学などを実施しました。見学後は活発な質疑応答がなされ終了しました。

参加者からは、普段なかなか見ることのできない施設であり、有意義な時間を過ごすことができたとの声が数多く寄せられました。

午後には場所を移動し、もう1件の物流施設を見学したのち見学会を終了しました。

平成30年度 教育支援説明会を実施

平成30年11月28日（水）、人材育成・広報委員会では学校教育での物流の扱いを充実させるべく、国土交通省と連携して、教科書・教材出版会社の初等中等教育における社会科などの教科書制作に協力するため、公益財団法人利用運送振興会の協力を得て、物流博物館を会場として、教育支援説明会を実施しました。

この取り組みは、学習指導要領改定の時期に当たる、平成29年度より実施しているもので、毎年多くの教科書・教材出版会社の参加を得ております。

今年度は、物流博物館玉井幹司学芸員による“物流”に関する講演と、2グループに分かれての同館施設の見学を行いました。その後は、参加した教科書・教材出版会社との間で質疑応答・意見交換を実施し、終了しました。

早速各教科書・教材出版会社より写真の提供依頼があるなど、その有効性が確認されたことから、引き続き、速やかな要望の把握や写真提供などの対応に向けて、今後も本活動を継続していきます。

初の物流学習出張授業を 帝京中学校で実施

平成30年11月30日（金）、先方の依頼を受け帝京中学校の2年生約81名に対して、物流学習の出張授業を実施しました。

この取り組みは、平成29年度より物流業のイメージアップ・発信力強化に向けた取り組みの一環である「小中学生を対象とした新たな取り組み」として、修学旅行の一環で物流連を訪問する学生に対し、事務所にて講義をする形でスタートしました。

今年度は、さらに物流学習の取り組みを進化させるため出張授業を企画しており、今回初めての開催となりました。

当日は事務局齊藤により物流の6大機能やモノの流れの紹介をしたのち、物流博物館提供のDVD「暮らしと産業を支える物流」を視聴、ビジュアルを交えた形で、物流の役割や重要性を講義しました。



授業風景

また、先方より要望のあった「考えさせる」を実践するため、質問形式を取り入れ、各クラスの生徒を無作為に指名し、回答を求めることにより、参加意欲を高め、大変有意義な授業とすることができました。

この取り組みについては、今後も学校の要望に応じる形で実施していきます。

協力機関・団体・企業（順不同）

◆国土交通省

◆日本貨物鉄道(株)

◆日本倉庫協会

◆物流博物館

◆日本パレット協会

◆日本物流団体連合会



講演する物流博物館 玉井学芸員

意見交換会の実施風景▶





みんなで地球にやさしい物流を

グリーン物流パートナーシップ

平成30年度 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11日(火)に日経ビルの日経カンファレンスルームにおいて、平成30年度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、業種業態の域を超えて互いに協働してい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

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が行われました。

当日は会員企業等、約230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
磯崎経済産業副大臣

国土交通大臣表彰

異業種3社による往復共同幹線輸送の取組における新たなロジスティクスの実現 ～内航フェリー活用による海上モーダルシフト～



国土交通大臣表彰

取り組み概要

関東・四国・九州間を結ぶ日用品、食料品および空パレット輸送について、出荷量や出荷日の調整、トレーラーの固定的な運用等を通じ、実車率99.5%と、ほぼ全区間での実車輸送を伴う形で、異業種3社による往復での海運モーダルシフトを実施し、環境負荷低減及び省労働力化等を実現した。

受賞事業者

- ◆ 日本パレットレンタル株式会社
- ◆ キューピー株式会社
- ◆ ライオン株式会社
- ◆ 関光汽船株式会社
- ◆ 株式会社キューソー流通システム
- ◆ ライオン流通サービス株式会社

経済産業大臣表彰

医療用医薬品安定供給体制の拡充を目的とした4社による北海道共同物流センター開設



経済産業大臣表彰

取り組み概要

製薬メーカー4社、3PL業者と運送業者により、北海道に共同の物流センターを設立し、災害発生時でも医療用医薬品を安定供給できる物流体系を構築した。また、各社の作業手順・温度管理等の標準化を実施し、物量の変動に応じた保管、荷役作業の効率化を実現した。

受賞事業者

- ◆ アステラス製薬株式会社
- ◆ 武田薬品工業株式会社
- ◆ 武田テバファーマ株式会社
- ◆ 武田テバ薬品株式会社
- ◆ 三菱倉庫株式会社
- ◆ 旭運輸株式会社

国土交通省 物流審議官表彰



国土交通省物流審議官表彰

27t改良アオリ型(ジャバラ付)フェリーシャーシを活用した海上輸送

受賞事業者

- ◆ 丸吉運輸機工株式会社
- ◆ JFE商事鉄鋼建材株式会社
- ◆ 日本トレクス株式会社
- ◆ 株式会社興和総合研究所

経済産業省 商務・サービス審議官表彰



経済産業省商務・サービス審議官表彰

調達物流

～製品輸送を組み合わせた31ftコンテナラウンドユース～

受賞事業者

- ◆ 江崎グリコ株式会社
- ◆ 全国通運株式会社
- ◆ 日本貨物鉄道株式会社

グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

専用列車である「TOYOTA LONGPASS EXPRESS」を活用した宅配便貨物のモーダルシフト

受賞事業者

- ◆ 佐川急便株式会社
- ◆ トヨタ輸送株式会社

路線バスを活用した客貨混載・共同輸送事業

受賞事業者

- ◆ 宮崎交通株式会社
- ◆ 日本郵便株式会社
- ◆ ヤマト運輸株式会社

ケミロジ共同輸配送「ライフサイエンスの専用便を目指して」

受賞事業者

- ◆ 株式会社ケミロジ
- ◆ 株式会社京三運輸
- ◆ プロメガ株式会社
- ◆ 和研薬株式会社
- ◆ 八洲薬品株式会社
- ◆ 理科研株式会社

サプライチェーンで取り組む配送効率化「バラちらし」

受賞事業者

- ◆ 乾汽船株式会社
- ◆ 日本製紙株式会社



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21回

株式会社ロジネットジャパン

常務取締役

経営企画管理本部長

橋本 潤美さん

PROFILE

1996年札幌通運入社、自動車部総務課に配属。2008年経営管理部副部長、2010年、経営管理部総務・人事担当副部長。2012年ロジネットジャパン総務・企画担当部長。2014年札幌通運取締役管理本部副部長、2015年取締役営業本部営業推進部長。2016年2月ロジネットジャパン人事担当部長兼札幌通運取締役管理部門統括、同年6月ロジネットジャパン取締役人事担当部長、2017年取締役経営企画管理本部副本部長、2018年3月常務取締役経営企画管理本部長、同年5月札幌通商代表取締役社長。北海道出身。

変革期の中で経験を蓄積

——入社されたころのことを教えてください。

私が就職活動していた当時は就職氷河期。特に女子は厳しい時代で、働き続けることができそうな会社に入りた一心で活動する中、出会ったのが札幌通運でした。説明会で「当社には男女差がない」と聞き、「ここだ!」と思いました。入社後は流通センター内に配属され、4年間自動車輸送の部門で総務の仕事に携わりました。入社してすぐに最前線である現場に配属されたことは、とても良い経験だったと思っています。

——四大卒女性の現場配属は、橋本常務が初めてだったそうですね。その後、女性として初めて部長クラスや取締役にいられていますが、女性初というプレッシャーなどはありましたか。

入社から今に至るまで、会社再編の過渡期に貴重な経験をさせていただきましたが、特に女性ということは意識していません。就職活動で男女差を痛感した経験もあり、入社当時は「男女差も本当はあるのでは」と少々懐疑的になっていたのですが(笑)、女性

の先輩も大勢活躍していましたし、努力すれば本当に誰にでもチャンスを与えてくれる会社でした。昇進の機会も他社と比べて早いと思います。役職になると責任感もより一層出てきますし、本人の成長にもつながります。そうした会社の方針は今も変わっていません。私自身も、昇進のたびに自分に与えられた責務を果たそうと気を引き締めてきました。

——兼任されている札幌通商社長として心がけていること、社会人生活の中で大切にしていることなどを教えてください。

ロジネットジャパングループとしての考え方を社員に浸透させながら、方向性を示すことが社長の役目だと心得ています。札幌通商が培ってきた実績を踏まえつつ、商事会社としてさらに発展させるべく取り組んでいきたいと思っています。社会人としては、誤ったときには、真摯に謝罪してからリスタートすること、物事をしっかりと咀嚼してから人に伝えることを心掛けています。



真摯に努力している人に光を当てる

——ご自身のやりがいを教えてください。

先ほどもお話ししましたが、会社に変化していく中で、自分自身もさまざまな経験をしながら物流企業としての発展に携われることがやりがいになっています。また、そうした経験からも、大切にしている部分は守りつつ、変革が必要な部分はドラスティブックに変えていくことも大事だと学びました。

——ワークライフバランスで心がけていることはありますか。

家に帰ると自然と気持ちがスイッチするので、リフレッシュできます。普段は仕事の顔は家庭に持ち帰りません。また、産休から復帰する際、事業所内保育所に子供を預けることができ、本当に助かりました。育児や介護をしながら働く従業員はますます増えていきますので、皆が安心して働ける環境づくりも強化していきたいと思っています。

——今後の課題を教えてください。

まずは、社会全体の課題でもあるドライバー不足です。近年自然災害が多発していますので、BCP対策も重要です。また、当社は本年4月1日に札幌通運の本州地区における全事業と中央通運の営業機能を、(株)ロジネットジャパン東日本(昨年10月に新設)に移管し事業統合します。併せて、新たな中期経営計画も



札幌通運の全支店長と子会社の社長が集結する「札幌グループ全支店長会議」の会場で(昨年11月開催)

スタートしますので、気持ちを新たに経営計画の実現に取り組んでいきたいと思っています。

——物流業界で働く女性の皆さんにアドバイスをお願いします。

「女性だからできない、評価されない」と、自分自身で限界を作らないでください。これまでは、もともと男性が多かったから男性に仕事が割り当てられる機会が多かっただけ。性差による体力の差などがありますが、男女関係なくできる仕事はたくさんあります。また、仕事に対し真摯に取り組んでいれば、その姿を見てくれる人は必ずいるはず。私自身、誠心誠意取り組んだことによって、周囲が助けてくれたり、賛同を得たりした経験があります。ぜひ、前向きに頑張ってください。私も、そうした人たちをサポートしていきたいと思っています。

——ありがとうございました。

会社概要

株式会社ロジネットジャパン

本 社:北海道札幌市中央区大通西8-2-6

創 立:2005年10月3日

資本金:10億円

代表者:代表取締役社長 木村 輝美

【事業概要】

ロジネットジャパンは、2005年10月、北海道と関東を中心に総合物流事業を展開する札幌通運(株)と、関東を中心に鉄道コンテナ輸送を展開する中央通運(株)との経営統合により誕生。2012年1月には、関西を中心に物流サービスを展開する(株)青山本店(現、(株)ロジネットジャパン西日本)を子会社化した。「スリム&ストロング&スピード」をスローガンに掲げ、少数精鋭でいち早く変化に対応し、強い意志を持って変革に臨む企業基盤の構築を目指している。



本社ビル

国際業務委員会

業務部 担当部長 中川 隆志

ISO/PC315
ロンドン会議
に参加して

2018年12月4日から6日までの3日間にわたり、英国・ロンドンにおいて第2回ISO/PC315会議が開催されました。会議はロンドン中心部の西寄りに位置するチジックにある英国規格協会(BSI)で行われました。この度、日本工業標準化調査会(JISC)が任命する専門家として、昨年6月に東京において開催された第1回ISO/PC315会議に引き続き、ロンドンでの国際会議およびその議論等に参加しましたので報告します。

ISO/PC315とは、国際標準化機構(ISO)に設置が認められた「温度管理保冷配送サービス - 輸送過程での積替えを伴う保冷荷物の陸送」に関する要求事項の規格制定を目指すプロジェクト委員会(PC)を意味し、一般財団法人日本規格協会が日本工業標準化調査会(JISC)から国内審議団体としての承認を受け、PC315に関する国内業務を引き受けています。PC315は、国際標準化機構(ISO)において315番目に設置されたプロジェクト委員会になります。

第1日目と第2日目の作業グループでは、敬愛大学の根本敏則教授の召集のもと、会議のメンバー国から事前に提出された約60件の同規格案の委員会原案に関する要求事項等について議論を交わしました。第2回会議は欧州開催ということもあり、アジアからの日本以外の会議出席は中国のみで、第1回会議に出席したタイおよびインドネシアからの出席はありませんでしたが、第1回会議に引き続き今回も参加したフランスの意見も得て、終始和やかな雰囲気で作業グループでの議論は進みました。

第3日目の本会議では、前日までの作業グループで議論した委員会原案の変更点を確認し、全会一致で次の規格ステージへ進むことが決議されました。次回の国際会議は2019年に予定されており、開催国等会場の詳細については未定ですが、開催地はアジア地域が候補として挙げられました。

当連合会では、引き続き、2020年の温度管理保冷配送サービスにかかる国際規格発行に向け、規格開発メンバーの一員として検討などの取り組みを進めてまいります。



英国規格協会



会合風景

2018年度版「数字でみる物流」発刊のご案内

2018年度版「数字でみる物流」概要

A 6 版 ポケットサイズ

2018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30年

12月 11日 第17回グリーン物流パートナーシップ会議

12月 18日 第5回海外物流戦略ワーキングチーム

平成31年

1月 11日 第5回物流いいところ見つけ隊会合

1月 19日 第5回物流業界研究セミナー東京

1月 23日 新年の物流を語る会 新年賀詞交換会

2月 3日 第1回物流業界研究セミナー大阪

2月 6日 第6回海外物流戦略ワーキングチーム

2月 8日 第4回物流における高齢者(シニア層)の活躍推進方策検討小委員会

2月 22日 第6回物流いいところ見つけ隊会合

2月 26日 第2回物流環境対策委員会

編集 後記

弥生3月だんだん暖くなり、間もなくお花見シーズンです。

今年東京の桜の開花予想日は3月20日だそうです(去年は3月17日、平年値3月26日)。

(I)

物流連HPでは会員様限定で各種報告書・書籍を公開しております。↑の「数字でみる物流」PDF版もございますのでぜひご活用ください。ログインIDが不明な方はHPからお問い合わせください。

(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



菜の花越しに大阪湾を望む

淡路島北側に位置する丘陵地域の頂上部（標高235m～298m）に広がる「あわじ花さじき」は、近畿地方屈指の花の公園。甲子園球場の約4倍の広さに、約250万株の花が植えられている。特に菜の花は有名で、3月上旬から咲く早咲きの品種から遅咲きの品種まで栽培され、大阪湾に向けて一面続く菜の花畑は圧巻。