

一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 88

2019
June



C O N T E N T S

「論説」 物流業における働き方改革	1
二村 真理子氏 東京女子大学 現代教養学部 教授	
基本政策委員会	5
第24回 基本政策委員会を開催	
人材育成・広報委員会	5
平成30年度 第2回 人材育成・広報委員会を開催	
第15回 物流連懇談会を開催	6
日本船主協会会長 武藤光一氏を迎えて 日本の外航海運政策	
物流環境対策委員会	12
平成30年度 第2回物流環境対策委員会を開催	
国際業務委員会	13
平成30年度 第2回国際業務委員会を開催	
第6回 物流業界インターンシップ開催のお知らせ	14
経営効率化委員会	15
物流業におけるBCP対策 平成30年度 第2回経営効率化委員会を開催 「第5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	
物流連 令和元年度事業計画の概要	20
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	22
安田倉庫株式会社 宮内 依都美さん	
2019年度物流連 大学寄附講座スタート	24
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	



第15回 物流連懇談会を開催



物流環境対策委員会



2019年度物流連 大学寄附講座スタート

論説

第15回

物流業における働き方改革

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。

二村 真理子
東京女子大学 現代教養学部 教授

はじめに

近年、急速に少子高齢化が進む日本において、生産性向上と労働力の確保は極めて優先順位の高い課題である。平成29年3月には総理大臣主導の「働き方改革実現会議」において実行計画がまとめられ、平成30年7月には「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」が成立した。同会議によれば「日本経済再生に向けて、最大のチャレンジは働き方改革」であり、これが労働力の確保、労働生産性の改善を達成するための最良の手段であるとしている。

働き方改革実行計画には大きく3つの課題、すなわち①賃金など「処遇の改善」、②時間や場所などの「制約の克服」、③「キャリアの構築」が示されている。その下に9つの検討テーマと現状、さらにその下に19の対応策が示されている。物流連において2年間にわたって議論を行ったテレワークや高齢者雇用はこの対応策の中に位置づけられるものである。

働き方改革が必要とされる理由には「少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少」に加えて、「育児や介護との両立など、働く方のニーズの多様化」に対応するためであるとされる。たとえば女性は出産、育児などのライフイベントに多少なりとも左右され、働き方を変えなければ就業の継続は難しいであろうし、介護については男女を問わず、おのずと家で過ごす必要性から、やはり働き方を変えなければならないだろう。働き方改革の目的は、個々人の事情に応じた多様な働き方を選択し、無理なく働き続けられる社会を実現し、その結果として必要な労働力を確保することが望まれる。

物流業界の労働力不足

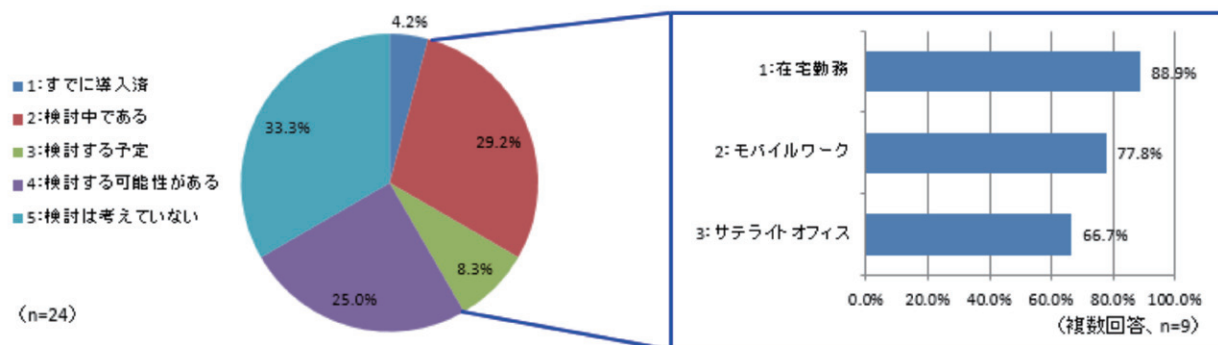
物流業界にも労働力不足は確実に影響を与えている。しばしばトラックドライバー不足の問題は新聞等でも取り上げられているが、今後はその他の人材についても確保のための努力を行わなくてはならないだろう。物流連の経営効率化委員会

では傘下に小委員会を設け、平成29年度に働き方改革実行計画の中の「柔軟な働き方がしやすい環境整備」としてテレワークの活用を、平成30年度に「ダイバーシティの推進」の中からシニアの活用について議論を深めてきた。いずれの小委員会にも会員企業から多くの参加者が出席し、このような取り組みを推進している組織の方からのレクチャー、さらにアンケートやヒアリング結果に関する議論を通じて、他社の状況の比較を行うなど、真剣な議論を行ったところである。

国立社会保障・人口問題研究所の推計では2050年には総人口は1億人を少し超える程度、65歳以上の割合が約40%となる見通しが示されているが、当然のことながら物流業界も生産年齢人口の減少の影響を受けざるを得ないだろう。人口減によるサービス総量の減少を見込んだとしても、新たな労働力の確保と現在の労働力の維持、定年を迎える人材の雇用延長などの工夫を行う必要がある。

新たな労働力の確保、という観点では、物流業に対するイメージが良いに越したことはない。2019年卒マイナビ大学生業界イメージ調査＜業界別＞には、大学生の物流業界に対するイメージが示されている。この調査では陸運、海運、物流業界をひと括りにしているものの、一定の示唆を得ることができるだろう。プラスのイメージとして「人の役に立つ」「社会全体への影響力」「安定」などの一方で、「休日、休暇、労働時間」「仕事の魅力」においてマイナスイメージがあるという残念な結果が示されていた。「仕事の魅力」については個々人の好みに加え、伝え切れていない部分が多いのだと思うが、少なくとも「働き方」を考える必要はありそうである。また、この調査には質問項目がなかったようであるが、私の東京女子大学のゼミ生は、ほぼ全員が産休、育休などの福利厚生について質問をするとのことで、実際にどの程度の女性が働き続けているか、という点に強い関心を示しているようである。女性のみならず、選ばれる業界であるためには、働き方の面でも時代のニーズをとらえる必要があるだろう。

図表1 テレワーク導入済/検討中企業の割合※2



ここで物流業界の働き方の特徴を見ておくこととしよう。まず、現場と管理部門が存在しており、その働き方は大きく異なっている。特に現場では機械化、省力化を進めているが、まだ人間の労働力が必要であり、場合によっては重労働や長時間労働を招いている。トラックドライバー不足が極めて深刻な事態であることは明確であるが、他の分野においても人件費上昇はもちろんのこと、労働力確保は困難となるものと予想される。このような時代において物流業が人材を確保し続けるためには、様々な工夫が必要であろう。

柔軟な働き方の模索 —テレワークモデルプラン策定小委員会

「テレワーク」とは、Tele（離れたところで）とWork（働く）を合わせた造語であり、情報通信技術を活用した、場所や時間を有効に活用できる柔軟な働き方のことである※1。そして、「時間や空間の制約にとらわれることなく働くことができるため、子育て、介護と仕事の両立の手段となり、多様な人材の能力発揮が可能となる」（働き方改革実行計画より引用）手段であると考えられており、働き方改革実行計画の②時間や場所などの「制約の克服」、③「キャリアの構築」への対応策であるとされる。

平成29年度のテレワークモデルプラン策定小委員会では会員企業より委員14名が参加し、その大半を女性が占めることとなった。物流連の会議室に女性がずらりと並ぶという珍しい光景となったが、これも女性の新しい働き方に対する関心の高さがうかがわれるものである。

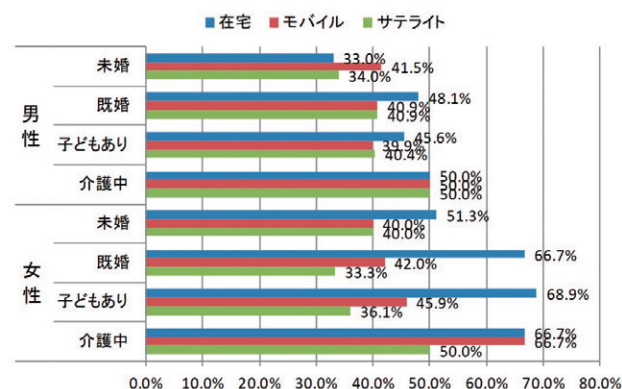
テレワークは自宅で仕事を行う「在宅勤務」に加え、出張時の移動時などに公共交通機関やカフェ等で仕事を行う「モバイルワーク」、さらに共同のワークスペースなどを利用して仕事を行う「サテライトオフィス勤務」に分類される。すべて、勤務

先とは別の場所で働くというものであるが、「モバイルワーク」、「サテライトオフィス勤務」については概念がかなり柔軟で幅広いものとなっており、必要に迫られて実施するテレワークとは異なり労働の現場に余裕を持たせる効果がありそうである。

では、物流企業、その従業員のテレワークに対する意識はどのようなものだろうか。物流連の会員企業を対象に実施したアンケートによれば、テレワークを「すでに導入済」の企業は4.2%に過ぎないが、「検討中」と「検討する予定」を合わせると37.5%になることから（図表1参照）、関心をもっている企業がある一方で、仕事内容等の特性からか、検討すら考えない企業が多いのも事実である。

また、従業員に対するアンケートからは、テレワークの中で最も関心が高いのが在宅勤務で、被験者の約半数が関心を示した。また利用希望者を属性別にみると、既婚女性や子を持つ女性、さらに家族の介護をしている女性からの在宅勤務の希望が特に多いことが分かる（図表2参照）。これは、新たな働き方が導入されなければ、労働力が維持できない可能性が高い部分であろう。

図表2 属性別テレワーク利用希望者の割合(従業員)



※1: 厚生労働省「情報通信技術を利用した事業場外勤務の適切な導入及び実施のためのガイドライン」より。

※2: 本稿の図表は全て、参考文献に示した物流連の小委員会の成果物より引用、もしくは一部修正したものである。

物流業におけるテレワーク導入に当たっては無理なく可能な部署から始めることが望ましいと考えられるが、企業内に不公平感が生じるようなことは避けたいものである。導入が難しいと思われる現場では自宅での事務作業を許容することによる労働時間の短縮など、部分的な導入を試みることも大事である。また、テレワークを一部の人だけが利用するものとせず、何らかの形で全ての人がテレワークを利用できて、さらに仕事の継続のために必要な人が必要な時にためらうことなく使える仕組みを考えてみる必要があるだろう。ただ、特に物流業の場合、テレワークを行いやすい部署とそうではない部署とがあることは事実であって、テレワークが必要な状態になった人の配置換えなどの工夫も必要である。

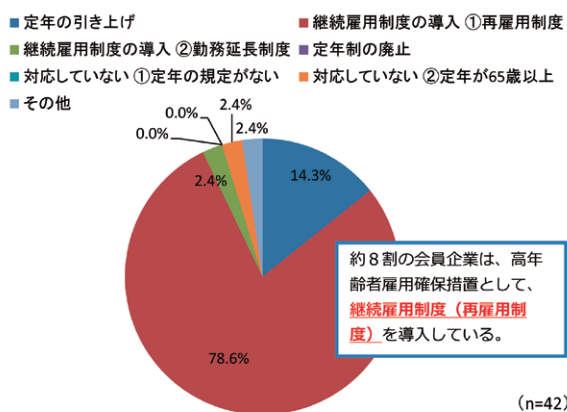
シニア活躍を考える —物流における高齢者（シニア層）の活躍 推進方策検討小委員会

アクティブシニアの活用も働き方改革実行計画のうち、③「キャリアの構築」の対策として提示されている。当初、シニア活用は年金支給年齢の引き上げを背景とした、「高齢者等の雇用の安定等に関する法律」（改正）高年齢者雇用安定法）の順守の議論として登場したようであるが、近年の労働力不足を背景として必要な戦力確保の手段ともなりつつあるようだ。実際、これまで定年とされてきた60歳という年齢では多くの方が若々しく、引退には早過ぎるという印象を強く受ける場所である。健康なアクティブシニアの増加がこの世代を人材と考えることを可能としているともいえるだろう。なお、八田（2017）によれば、国際的な定義において高齢者とは65歳以上の人を指しているとした上で、これが途上国も含めた数字であることから、日本の場合、もっと弾力的であるべきとし、日本老年学会の75歳以上を高齢者とする提案を紹介している。この年齢についての議論は行わないが、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が実施したアンケートにおいてもシニアの活

躍が明らかとなった。

平成30年度の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は会員企業より委員18名が参加し、先進企業のヒアリングやアンケート結果をもとに自社の状況と比較しながらの議論となった。同アンケートによれば、導入レベルの差はあるものの、既に各社各様に何らかのシニア活躍の対応が行われており（図表3参照）、同時に直面する課題や今後生じるかもしれない懸念なども明らかになった。

図表3 (改正)高年齢者雇用安定法への対応状況



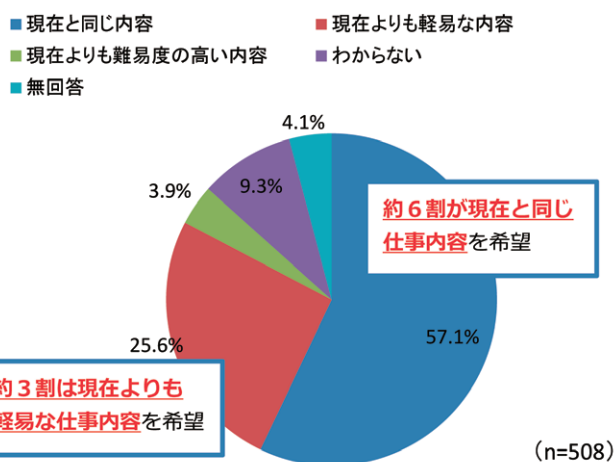
シニア活躍に当たってまず考える必要があるのは、いわゆる労働条件にあたる「業務の内容」「働き方」そして「給与体系」の問題である（図表4参照）。

図表4 物流業における高年齢・シニア社員の活躍推進にあたっての留意事項

- | | | |
|--|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 適切な仕事内容への従事 2. 働き方の選択肢 3. 給与体系 4. モチベーション 5. 健康・安全管理 6. 職場環境の整備 7. 若手社員への配慮 8. その他 | } | <p>働くシニア当人に関する対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1～4は個人の勤務条件に関連する事項 ・ 5,6は企業のソフト、ハード両面の健康・安全対策 |
|--|---|---|

例えば、アンケートからは、多くのシニアがこれまで同様の仕事内容を希望しているが(図表5参照)、給与水準(本給)は、定年前と比較して60～70%となる例が最多となることが分かった。

図表5 仕事・作業内容に関する希望(従業員)



これは労働環境の変化にほかならず、それが次の留意点である「モチベーション」の維持という課題につながることになる。

一般的に考えて、雇用側と雇用される側で、労働に対する希望や見解に食い違いが出るのは当然のことである。そして、それぞれの企業文化があり、規模も違えば、労働環境もそれぞれ異なるものである。さらに物流業では現場と事務職で労働内容が大きく異なることもあり、一律にシニア活躍のための方策が定まるものではないだろう。また、この年齢になれば、体力的な面で個人差も大きいものと思われる。各企業で労使双方にとって、無理の無い労働条件を模索することが必要であって、その際には働き方の選択肢を複数提示することも大事であるようだ。

シニア活躍の考え方やレベルは各社で大きく異なっており、取り上げられる企業の事例は概して先進的、かつ成功事例である。これらは単なる選択肢であり、それぞれの企業で労使双方が受け入れられるシニアの雇用体制の模索が必要である。

ただ、その際に雇用側はこの雇用体制に関し、若手も含めた社員に向けた丁寧な説明を行うことも必要であり、全社的なコミュニケーションが前提となるという感想を持ったところである。

アンケートではシニア社員の働く理由として、「収入維持」に次いで「健康維持」、「生きがい」も高い割合を示していた。企業ではシニア活躍推進にあたって健康や安全を守るための投資や工夫も行われているようであり、労働にいろいろな意義を見出すことで、今後ますますシニア層の活躍が推進されるものと思う。

おわりに

働き方改革の具体的な対応策は多岐にわたっているが、その中でもテレワーク、シニア活躍は総じて望まれる方策であろう。しかし、実際に企業内の労務管理体制の変更や必要な投資にあたっては、多くの事務作業や企業内コミュニケーションが必要になり、決して容易に導入できるものではない。とはいえ労働力不足は喫緊の課題であり、今後はできない理由を数え上げるのではなく、実行するための熱意と工夫が必要であろう。この働き方改革は労働者のためというよりも、むしろ、企業自身のためのものであると考えたらどうだろうか。すなわち、実効力のある働き方改革が達成されれば、企業は今ある労働力を維持し、新たな労働力を惹きつけることができるはずである。

参考文献

一般社団法人 日本物流団体連合会(2018)『物流業におけるテレワークモデルプラン～導入ガイドライン～』

一般社団法人 日本物流団体連合会(2019)『物流業における高齢者(シニア層) 活躍推進の手引き』

八田達夫(2017)『働き方改革の経済学』, 日本評論社.

第24回

基本政策委員会を開催



基本政策委員会風景



説明をする国交省山田課長

3月20日(水)、全日通霞が関ビル(東京都千代田区霞が関)において、第24回基本政策委員会(委員長:与田俊和物流連理事長)を開催しました。

委員会は国交省より物流審議官部門の山田輝希物流政策課長の出席を得て開催しました。

与田委員長からの冒頭の挨拶の後、山田課長より、物流政策に関する最近の動きについて説明がありました。この中で、東京2020大会における円滑な物流の確保について、2020TDM推進プロジェクトの概要と輸送量抑制の取り組み例を紹介し、都・組織委と物流に絞った意見交換をさらに踏み込んで

進める必要があるとの認識を示しました。また、現在設置されている「共同物流等の促進に向けた研究会」、「過疎地域等におけるドローン物流ビジネスモデル検討会」の検討状況、連結トラック・スワップボディコンテナ車両の導入を支援する「トラック輸送高効率化支援事業」の概要、さらに「ホワイト物流」推進運動、貨客混載の取り組み事例、自動走行ロボットの活用について紹介がありました。

説明後、各委員より活発な質疑応答があり。最後に、松田事務局長が物流連の次年度事業計画案を説明し、質疑応答の後、承認されました。

人材育成・広報委員会

平成30年度 第2回 人材育成・広報委員会を開催

3月4日(月)、商工会館(千代田区霞が関)において、平成30年度第2回人材育成・広報委員会(委員長:竹津久雄日本通運(株)代表取締役副社長)を開催しました。

議事では、事務局から年間活動報告として本年度新たに実施した「物流学習(出張授業)」や「若手の企業見学会」について報告が行われたほか、「物流業界で働く女性のインタビュー記事掲載」や「物流見学ネットワーク」、「教科書活動」等の継続事業の報告がなされました。

続いて、事務局から本年1月に開催された第5回物流業界研究セミナー東京の報告が行われました。また、多くの会員企業からの関西での開催を求める声に応える形で、第1回物流業界研究セミナー大阪も開催し、期待に合うものであったとの報告も合わせて行われました。参加した学生から得たアンケート結果から、本業界研究セミナーに対する満足度は高く、物流業界の理解の一助となる有意義な催しとなったとの報告がなされ、今後も継続して実施していくことの必要性が確認されました。



委員会全景



挨拶をする竹津委員長
(日本通運(株)代表取締役副社長)

最後に令和元年度活動計画の説明がなされた後、活発な質疑が行われ、次年度もより物流業界を等身大で見ていただくための施策実行と発信力の強化をテーマとして活動していくことが承認されました。

講演する武藤会長

第15回 物流連懇談会を開催

日本船主協会会長 武藤光一氏を迎えて

日本の外航海運政策



5月24日(金)、東京都千代田区の学士会館において、第15回「物流連懇談会」を開催しました。この物流連懇談会は、物流業界の幅広い会員の参加を得て、会員への情報提供、会員相互の情報交換・交流のために行っており、参加者は、会員企業の代表者や幹部など約80名にのぼります。今回は、日本船主協会会長 武藤光一氏より「日本の外航海運政策」と題する講演を実施しました。今号では、この講演の要約を紹介いたします。



外航海運の概要

海洋立国日本
排他的経済水域面積 世界で6番目



皆さんもご承知のとおり、日本は海洋立国日本と呼ばれ、排他的経済水域 (EEZ) の面積では世界で6番目です。ちなみに、1位アメリカ、2位フランス、オーストラリア、ロシア、カナダです。

海洋立国日本とは言え、海運の認知度は造船業に比べ低いと言わざるを得ません。船主協会では海運の認知度向上を政策の一つとして、海の日を中心に、学生、一般の人を本船見学会に招くほか、

学習指導要領の改訂の折には、海事、海運関係の記述を増やしてもらえるように働きかけています。また、海事団体および議員連盟では、海自体に対する関心を高めるため、海の日を本来の7月20日に固定化することを目指した働きかけも行っています。

日本の海運の歴史を振り返ると、第二次世界大戦中、2,259隻、814万総トンの商船が失われ、乗組員、漁船、機帆船含め60,545名が犠牲となりました。徴用された船は3隻残っただけでほぼ全滅、戦後はまさにゼロからの出発となりました。その後、経済成長に伴い、戦後10年で戦前の船腹保有量まで回復しましたが、朝鮮戦争特需、スエズブームでの海運ブームが終わると、一転、好況時に建造した船が船腹過剰となり、東京オリンピック前になると、海運各社は償却前赤字経営を強いられました。そこで、運輸省主導で合併が進められ中核6社体制に。6社の下に90数社が集まり、参加企業には建造融資、利子補給が行われました

が、80年代にその制度は終了。その後、自主的な合併の動きもあり、現在は大手3社体制となり、さらに、各社のコンテナ船事業を1社に統合しました。

グローバル経済を支える海運

日本の外航海運の重要性

- 世界経済が発展し続けるために不可欠な産業
- 日本の輸出入の99.6%が海上輸送
- 日本の生命線ともいえるエネルギー、食糧、資源の67%は日本商船隊が輸送
- 造船、船用機器など海事クラスターの中心

日本の貿易における海上輸送の割合は99.6%、貿易額では70%以上が海上輸送で運ばれています。特に輸入は、資源、エネルギー、食糧など日本の国民生活、経済を支える物資が多く、その67%は日本の船会社が輸送を担っています。経済安全保障上、シーレーン確保とともに日本商船隊は維持が必要と思われます。アメリカのように自給自足できる国でさえ、多額の補助金により一定のアメリカ商船隊を維持しています。

海運はグローバル経済を支えており、コンテナ船の定時、高速、廉価な輸送モードがあればこそ経済のグローバル化は進展したともいえます。例えば、欧州から日本へのワイン輸送は1本10円程度ですが、リーファーなら約40円、日本の港で揚げてから店頭並べるまでのコストの方が、欧州日本間の海上運賃より高くなります。それだけ、大型化メリットをお客様に還元していると言えるわけです。

一般的に、運輸業界を含む日本のサービス産業の労働生産性が低いと批判されますが、本当にそれが国民全体によって悪いことなのか疑問です。労働生産性は、粗利益を投入労働力で割った

もので、売値が安ければ労働生産性は低いと評価され、サービスの受け手の効用の評価がありません。海運の労働生産性は低評価になりますが、国民経済、世界経済には、低運賃で大きく貢献していると言えます。

日本の外航海運のポジション ～世界船腹量の9%～

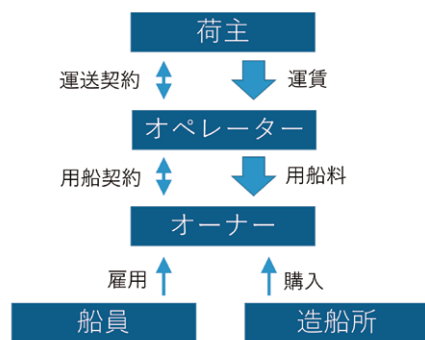
当協会の会員会社は127社、主に外航海運会社が主体です。内航海運については、日本内航海運組合総連合、日本長距離フェリー協会、日本旅客船協会などの業界団体があります。

世界の海上輸送量は年間116億トン、船腹量は18億重量トン、隻数は12万隻、客船、大型漁船など除き貨物船に限ると58,000隻。その中でも船主協会会員が扱うような1万トン以上は3万隻程度の規模感となります。それら世界中の船のうち、容量を表す総トン数ベースで9%が日本商船隊に属し、隻数では2,500隻、大きな船が多いということになります。日本の経済規模は、世界のGDP比で今や6%ですので、海運依存比率は高く、世界単一市場の熾烈な競争、完全自由競争の中で頑張っていると言えます。

日本の外航海運のポジション ～オペレーターとオーナー～

海運事業は、大きく分けて、オペレーター業とオーナー業があります。オペレーターは商船三井、日本郵船、川崎汽船、NSユニテッドなど船の運航事業者で、荷主から運賃をいただいて貨物を運ぶ事業を行う者です。船隊としては、自社保有船で日本籍船と、パナマやリベリアなどに籍を置く便宜置籍船があり、船隊のうち6～7割は用船（日本、海外のオーナーから借りている船）です。日本のオペレーターが運航している船隊を日本商船隊と称します。

オペレーターとオーナーについて



一方オーナーは、船を購入し、船員を乗せ、メインテナンスを行い、船が運航できるようにしてオペレーターに貸し出すことを生業とする事業者です。日本のオーナーはファミリー企業など中小企業が多く、中国、四国に多く存在し、中でも今治は造船とともに有名です。外国のオーナーは、かつてオナシスで有名になったギリシャオーナー、YKパオで有名な香港オーナーが多く存在します。

世界的にも、中小の海運会社が多く、寡占化は難しい業界と言えます。世界の9%を占める日本の海運会社のうち3社が世界の上位5位に入っています。現在の1位は、2016年に中国の2大国资海運会社が合併してできたCHINA COSCO SHIPPINGです。

海運会社は中小乱立とは言え、コンテナ船はかなり事情が異なります。コンテナ船のみのランキングで10位、11位、14位であった日本の3社が統合しONEを発足させましたが、それでも世界6位です。コンテナ船事業の競争は厳しく、儲からない事業であったため、大型投資がためられてきました。資本の論理でいけば、今後はさらに集約が進み、無駄な建艦競争（各社が大型船を競って造るという競争）も少なくなり、過当競争体質が多少緩和されるのではないかと思います。そうした時代が果たして到来するのかが、コン

テナ船事業にコミットし続けるかどうかの分かれ目だと考えます。

日本で外航海運を維持するには
～海運事業にかかわる税制～

次に税制についてです。

日本商船隊の船籍国は、パナマ、リベリア、シンガポールが多くなっています。かつては、日本籍船には日本人乗組員を乗せなければならない規制があり、コストの高い日本人船員を回避するための便宜置籍船が増えていました。今はその規制がなくなり、全員外国人でもOKとなっています。船舶職員法上の日本のルールに基づく資格の取得は必要ですが、比較的簡単に取得できるようになっています。

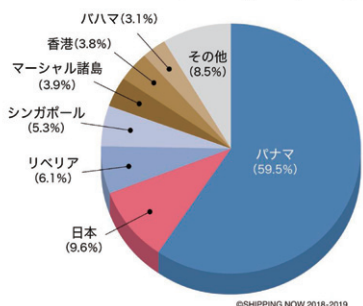
しかし、日本人配乗の規制はなくなったものの、船舶の保有について、日本には船舶を取得した際の登録免許税や固定資産税といった特別な税制があります。例えば建造価格が50億円の場合、日本の登録免許税は2,000万円ですが、世界標準はゼロか数万円、最高でも200万円までです。また、固定資産税を船舶に課税する国はほかにありません。従って、日本のオーナーは、特別な理由がない限り日本籍を選択することはありません。

便宜置籍国のオーナー事業で得る所得、法人税の対象となる所得は、タックス・ヘイブン税制で税務当局が大方把握していますので、脱税を目的とするものではありません。タックス・ヘイブン税制は赤字子会社が除かれますので、法人税的には事業者にとってマイナスですが、税の公平性という社会正義に照らすと問題であるやり方だと思います。

また、海運会社に対する法人税として、世界標準ともいえる特殊なトン数標準税制があります。これは、海運会社の運航する船舶に対し、外

船舶の船籍国及び運航事業本拠地の選択について

日本商船隊（2,458隻）の船籍国



船籍国の選定同様、事業の本拠地（本社所在地）の選択においても制約は無い。

©SHIPPING NOW 2018-2019

形標準課税を行うもので、儲かっている船も損している船も、一律の低い税率で税金を算出する制度です。各国は、海運会社、オペレーターを自国にとどめおくことを政策目標として、このトン数標準税制はオペレーターを対象に適用しており、法人税はそもそも無料としている国もあります。

一方日本では、2009年からトン数標準税制が導入されましたが、条件付きで、導入当初はわずかな日本籍船に限定されていました。絶滅の危機にある日本人船員、日本籍船を守ることを目的としたからです。その後、2013年からオペレーターが外国に保有する船舶を※準日本船舶として対象に加え、2018年からはオペレーターが用船する本邦のオーナーが海外に保有する船舶も準日本船舶として対象となり、本邦オペレーターが運航する80%の船が対象となりました。

トン数標準税制の対象とする船は、申請者が任意に選ぶことができますが、日本の場合は、日本人外航船員の確保義務や、日本人乗組員の訓練育成義務など日本籍外航船の確保の条件が付されています。世界標準にはそうした条件は課されていませんで、日本はその分、劣後した制度となっています。政府は日本籍船450隻、日本人船員5,500名の確保を目指していますが、業績が良くない船

が多い中、コストアップとなる日本人船員を増やすことも難しく、現在、日本籍船は240隻、日本人外航船員は1,350名となっています。海運事業者は活動拠点をより有利な海外に移転することが容易であり、日本の海運事業の海外流出を止めるには、世界標準イコールフットイングの税制が望まれ、世界標準の税制で戦える事業基盤整備を熟望しているところです。

※準日本船舶：航海命令が出された際、日本籍に切り替え、国に提供する便宜置籍船。

海運の取り組む新しい環境保全ルール ～SOx規制について～

そもそも、海洋自由の原則で船は世界中自由に動き回れることになっていますが、国際海運に関わる規則は、国連の専門機関である国際海事機関IMOで国際条約として取り決めます。ルールづくり、監督する立場の国土交通省が主体ですが、船主協会は国際的な船主協会の団体ICS (International Chamber of Shipping)を通して意見を述べるすることができます。

現在、海運業界で最大の課題となっているのが、2020年1月1日から実施される排出ガスの硫黄酸化物、SOx規制です。外航船のような比較的大型の船の燃料はC重油を使用していますが、硫黄分を3.5%以下から0.5%以下とするものです。これまでも、バルト海、北海、アメリカ、カナダ沿岸や中国沿岸の一部は、ECA (EMISSION CONTROL AREA)として0.1%以下に規制してきましたが、2020年からはECA以外の一般海域、海という海全体に0.5%以下の規制が適用されます。この規制は、空気汚染による人体への影響、酸性雨対策で森林保護を目的にしています。

対処法は3つありますが、それぞれに課題もあります。

第15回 物流連懇談会を開催

日本の外航海運政策

- ① 大半の船舶は、硫黄分0.5%以下の低硫黄燃料油（適合油）で対処することになりますが、適合油のスペックが製油所でまちまちで、適合油の性状、動粘度、流動点とかエンジンに馴染むか、スペックの異なる油を混合したときに問題はないか、そもそも量の確保はされるのか、また価格はどうなるのかが問題になっています。
- ② 船にスクラバー（脱硫装置）を設置するという方法です。脱硫装置は小さな家1軒くらいの大きさがあり、小型船への設置は難しく、1基4～10億円します。適合油とC重油の値差が\$150くらいあるとすれば、2～3年で回収でき、経済上は有利です。将来的には、需要が減るC重油のサプライチェーンが維持されるか、C重油用のタンク、バンカーバージが小さな港では確保できないという問題も出てきそうです。また、排ガスにアルカリの海水をかけることによって硫黄分を分離しますが、その排水処理が一部の港で問題となっています。
- ③ 重油に代わる代替燃料も検討されています。代表的なのはLNG燃料は、CO₂も2割少なく、NO_xも少ないので、伸びる可能性は大きいと言えます。問題は、供給体制ですが、需要が増えれば供給も追いつくと思います。原油よりLNGの方が安くなるというIEAの見通しもあり、将来性は高いと言えます。現在もLNGを燃料としている船は多いので技術的な問題はありますが、燃料タンクが大きくなり、貨物スペースが食われるとか、燃料サプライチェーンも油に比べればコストアップになります。ほかの新燃料としては、メタノール、LPGなども候補としてはあります。

SO_x規制の影響額は全世界で約3兆円／年との試算があります。邦船社の商船三井を例にとると、年間C重油消費量は年間400万トンで、C重油の

需要が落ち値段が下がり、値差が\$250になると年間1,000億円のコスト増となります。C重油の値段は、原油の価格変動で値動きが激しく変わります。原油の価格変動は経済全般におよび、産業連関の中で、吸収されることもあります。今回は海運業界のみのコストアップで、しかも一時期に一気に来るもので、経営に与える影響は大きいものがあります。

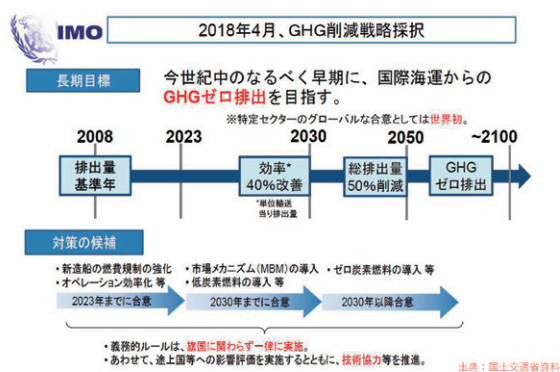
この環境コストは海運会社だけで吸収できる額ではなく、海運事業がサステイナブルになるには、やはりSDGs(Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標)に貢献すべき荷主、さらにその先の消費者など、広く社会全体での負担をお願いせざるを得ません。トラック業界では、健全な事業の発展のため、標準運賃の設定を議員立法で決めるなどしていますが、外航船には難しくても、内航船には同様な措置が必要となるかもしれません。

海運の取り組む新しい環境保全ルール ～温室効果ガス削減目標～

温室効果ガス削減は地球的規模の課題ですが、世界の海運全体で排出量は8億トン、日本の外航海運は6,000万トンで、一産業としては大きな排出量です。

外航海運は、世界の海運としてIMOでCO₂削減策を作成、規制をかけることになっています。現在、各国はパリ協定により、NDC(NATIONALLY DETERMINED CONTRIBUTION) 国別貢献目標を提出していますが、海運業界はパリ協定以前からすでにCO₂削減の具体的強制ルールを決め、EEDI(技術的手法)、運航的手法(SEEMP)、2019年より燃料消費量や距離など運航データ収集・報告を義務化するなど、地道な対策を取っています。

温室効果ガス(GHG)削減目標

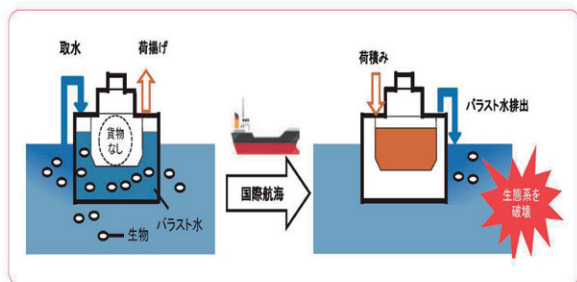


また、パリ協定による目標を2018年に作成しました。2008年比で、①2030年までに燃費効率40%改善、②2050年までに排出総量50%削減、③今世紀末までに排出ゼロ化の3段階となっています。

2030年目標は減速航海で可能ですが、2050年の絶対排出総量50%削減には燃料の革命的革新が必要で、排出ゼロ化には推進方法自体の革新も必要となりますが、再生可能エネルギー、バイオ燃料、電池、水素の革新がなければ、大きな船でゆっくり、最後は19世紀に戻り風頼りになるかもしれません。

海運の取り組む新しい環境保全ルール ～その他の環境保全ルール～

その他の環境保全ルール(バラスト水規制)



出典：海運レポート2018

バラスト水規制というものがあります。バラスト水とは、船が空のとき、船自体が浮いてしまっ
てプロペラが空回りすることがあるため、海水を
タンクに入れ船を沈めるのですが、この海水をバ
ラスト水と言います。世界中では、年間40億トン
のバラスト水が移動していますが、いろいろな海
域で取り込んだ海水を他の海域で排水すると、有
害、無害問わず水生生物が移動し、生態系を崩す
可能性があります。それを防止するバラスト水規
制が定められており、バラスト水の生物を死滅さ
せる装置の設置が義務づけられています。

また、船舶の解撤、スクラップは、インド、バン
グラディッシュ、中国などで行われますが、劣悪
環境で行われることも多く、海洋汚染も引き起こ
します。その是正が求められていますが、欧州を
中心にあまりに性急かつ厳しいルールを求めて
きており、容認するとスクラップする場所がなく
なる危険性もあり、現実との調和が必要です。

そこで、欧州が勝手に独自ルールを決めてしま
う前に、統一した国際的ルールづくりを日本中心
に進めています。通称香港国際条約と呼ばれてい
ますが、船舶と船舶リサイクル施設についてそれ
ぞれ証書保持を義務付け、危険品、有害物資など
の所持リストの作成を義務化しようとするもの
で、発効に向け批准国も増えています。

最後に、SDGsの一部ですが、船舶のSOx規制は
酸性雨対策であり森林保護のためで、温室効果ガ
ス規制も地球全体環境保護のためです。森林も地
球環境全体も人類にとって大切なものですが、海
運もまた、海上輸送を通して貧困をなくすとか、
福祉増進を図るとか、人類に必要なインフラであ
ります。環境も事業も、バランスの取れたサステ
イナブルな発展を遂げなければなりません。日本
船主協会としても、SDGsの達成に向けて、ますま
す努力していきたいと考えています。

平成30年度 第2回物流環境対策委員会を開催



物流環境対策委員会の様子

2月26日(火)、全日通電が関ビル(千代田区霞が関)において、平成30年度第2回物流環境対策委員会(委員長:玉木良知日本貨物鉄道(株)取締役兼常務執行役員)を開催しました。

委員会開催に先立ち、東京都オリンピック・パラリンピック準備局 大会施設部 輸送課長の松本祐一氏による「2020大会輸送と企業活動との両立に向けて」をテーマとした講演会が、多数の会員企業の参加を得て開催され、東京オリンピック・パラリンピック期間中の交通マネジメントについて、企業や個人の協力を得て道路や鉄道の交通量を減らすことの重要性が力説されました。

引き続き開催された物流環境対策委員会では、平成30年度活動報告、平成31年度年度活動計画案等について審議が行われました。

まず、平成30年度の活動報告について、第19回物流環境大賞、第5回モーダルシフト取り組み優良事業者公表・表彰、第17回グリーン物流パートナーシップ会議の結果報告が行われました。次に、環境省の「低炭素物流作業グループ」、都・国・東京2020組織委員会の「東京

2020TDM推進プロジェクト」、経済産業省の「荷主判断基準ワーキンググループ」に参画したこと並びに各グループの活動概要が報告されました。

続いて、平成31年度の活動計画案について、①第20回物流環境大賞、第6回モーダルシフト取り組み優良事業者公表・表彰、第18回グリーン物流パートナーシップ会議については、例年通りのスケジュールで選定・表彰を行っていくこと。②「低炭素物流作業グループ」については、引き続き宅配便再配達防止キャンペーンに協力していくこと。③2020年東京オリンピック・パラリンピック輸送問題については、引き続き情報収集・影響の把握に努めること。が提案され、活動計画案は原案通り了承されました。

最後に、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、公表・表彰制度へ移行後の応募の実態を踏まえ、応募者にとってより取り組みやすいものとすべく、①区分が複雑な表彰部門の整理統合をすること。②「新規開拓部門」における評価対象期間の設定を柔軟にすること。を内容とする規程改正案が提案され、原案通り承認されました。



国際業務委員会

平成30年度 第2回国際業務委員会を開催

3月19日(火)、平成30年度第2回国際業務委員会(委員長:原田浩起日本郵船(株)常務経営委員)を、千代田区霞が関の尚友会館で開催しました。

委員会には、国土交通省総合政策局の宮島正悟国際物流課長他、国土交通省幹部も出席しました。与田理事長、原田委員長に続いて挨拶に立った宮島国際物流課長は、冒頭、政府が策定した総物流施策大綱に基づき、強い物流を構築するための施策を推進し、消費

市場として急成長を遂げるアジアを中心に、今後とも物流事業者の協力を仰ぎながら官民連携で我が国物流システムの海外展開を進めていきたいと述べました。

議事では、まず、宮島国際物流課長から、日カンボジア物流政策対話・ワークショップの開催結果、ASEANにおけるコールドチェーン物流に関する取り組み、外資規制の撤廃・緩和に向けた取り組み、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り組み、シベリア鉄道による貨物運送パイロット事業と、国際物流政策に関する今後の予定について説明が行われました。

その後、事務局より、国際業務委員会に関わる本年度の活動内容と来年度の活動計画等の報告が行われ、その中で、海外物流戦略ワーキングチームにおいては、専門家を交えて、課題検討・情報



挨拶する国土省宮島正悟国際物流課長

共有を進めてきたこと、来年度も引き続き官民一体で活動を継続することが確認されました。

また、昨年11月に実施したインド北西部編物流事情実態調査の報告書案が示され、満場一致で承認を得ました。なお、来年度の海外物流事情実態調査は、今年度に引き続きインドを調査対象国(調査方面は南部)とし、併せてスリランカを調査することが承認されました。

次回の委員会は本年9月の開催を予定しています。



挨拶する原田浩起国際業務委員長

第6回 物流業界インターンシップ

開催のお知らせ

物流連では、前年度に引き続き、主に大学生を対象に物流業を横断的に見学・体験してもらうプログラムとして、業界をあげて取り組む「第6回 物流業界インターンシップ」を8月26日(月)から5日間の日程で、会員企業と共同で開催します。

初日は、講演や会員企業若手社員の体験談を聞き、各企業のブースを訪問してさまざまな業種の説明を聞く「業界研究セミナー」へ参加することで、物流の幅広い基礎知識を習得します。

8月27日(火)～8月29日(木)には、各企業の事業所等を訪問し、普段目にするのことがない物流現場の最前線を見学・体験することで、物流業の理解をさらに深める機会を提供します。

最終日8月30日(金)は、インターンシップの総まとめとして、これまでの4日間で得た知識や経験を各人が持ち寄って共有するためのグループワークや座談会を行い、全プログラムを終了します。

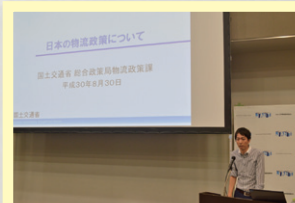
昨年の様子



理事長挨拶



物流総論



国交省講演



業界研究セミナー風景



グループワーク発表



座談会風景



佐川急便 営業提案実習



鈴与 港湾見学



JR貨物車両見学



日新 倉庫内実習

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

株式会社日通総合研究所
取締役 大島 弘明

物流業におけるBCP対策

平時のみならず災害時にも重要な役割を担う物流事業者

物流業にかかわらず、企業経営においてBCP（事業継続計画）の策定は、今や必須と言っても過言ではありません。その重要性は、8年前の東日本大震災が大きな転機となったと考えられます。東日本大震災では、直接被災した物流事業者はもとより、被災を受けていない事業者でも、支援物資輸送やサプライチェーン、産業活動の復旧に向け、通常とは異なる重要な役割とその業務体制が求められました。しかし、当時の物流業においては、一部の大手事業者以外ではBCPが策定されていなかったため、現場での安否確認や被害状況の把握、業務再開へ向けた外部との調整などに時間を要し、実務の対応にも苦慮した現場が少なくありませんでした。

そこで、行政や事業者団体等からBCP策定の必要性が指摘され、日本物流団体連合会においては、物流事業者が自然災害を対象としたBCPの新規策定あるいは見直しをする際の参考となる「自然災害時における物流業のBCP作成ガイドライン」（以下「ガイドライン」とする）が作成されました。

その後も熊本や北海道での大地震や、最近では豪雨や台風における甚大な被害が起きており、物流事業者の献身的な活動が行われてきました。しかし、中小事業者が多い物流事業者においては、いまだBCPが策定されていない状況が散見されます。平時のみならず災害時にも我が国の経済と生活を支える役割を担う物流事業者が、災害時にもできる限りの業務を実施できる準備と体制作りが、引き続き求められるところです。

物流におけるBCP対策の必要性

BCP（事業継続計画：Business Continuity Plan）とは、その名の通り、「企業が災害や事故等、事業や業務を通常通り続けていくことができなくなるリスクや危機が発生した際に、いかに必要最低限の業務を継続し、かつ短時間で乗り切るかのための計画」です。例えば製造業では、有事の際に、いかに製造をストップさせることなく、また製品を市場に安定的に供給するかを考え、それに必要な準備と行動を計画しておくものです。このBCPなくして、災害に強いサプライチェーンの構築を進めることは不可能と言っても過言ではありません。具体的には、安定した原材料や部品の調達ルートの確保や、災害でも操業停止にならない工場設備、従業員との連絡体制と参集基準、完成した製品の供給ルートと供給手段の確保など、さまざまな準備と有事の対応が必要になります。

その中でも、物流面では、どのような輸送手段を使うのか、災害時には平時と異なる輸送手段を確保できるのかを想定して計画しておかなければなりません。さらに、例えばトラック輸送を利用するにも、その災害時にトラック事業者の車両やドライバーをいかに確保するかの準備が重要となります。

従って、荷主企業、すなわち物流サービスを依頼する全ての産業・業種で、そのためのBCPの策定が必須といえます。

また、東日本大震災以降の度重なる自然災害においても、緊急支援物資の輸送や物流拠点の運営など物流業に対する期待は一層高まっています。物流事業者には、自社の事業継続はもとより、経済活動を支えるとともに社会的貢献も求められており、企業規模に関わらずBCPの策定が求められるところです。

物流業における BCP対策

物流事業者における BCP策定の考え方とポイント

そこで、日本物流団体連合会作成の「ガイドライン」をもとに、自然災害時の物流現場を想定したBCPの考え方を再確認したいと思います。

- ◆ 自社の営業をいかに早期に開始し、できるだけ短期間で通常通りに戻すか。事業をいかに存続させるか。
- ◆ 緊急物資輸送など社会から求められる物流機能をいかに担うことができるか。
- ◆ 顧客のサプライチェーン（物流システム）をいかに確保するか、早期に復旧するか。

この三つの視点から早期に事業を行うことができる体制を、予め準備しておくことが重要となります。

これを、中小事業者を想定した具体例で考えてみます。保有するトラックが10台の事業者が、事前の防災対策や減災対策をとらないまま被災すると、10台全てが稼働できなくなってしまうますが、適切な防災・減災対策をとっていれば、まず3台は稼働可能となったというようなことです。

さらに、被災当初は3台が稼働可能な状況から、●日後には7台、▲日後には10台（100%）のように、いかに短期間で復旧させるかということが重要となります。

また、自然災害時のBCP策定のポイントは、次の四つとなります。

ポイント1：防災対策

～事前の予防・被害緩和（減災）対策～

ポイント2：発災直後の措置

ポイント3：復旧対策の実行

ポイント4：平時からの準備

ここでは、BCPの大きな柱となるポイント1「防災対策」について確認してみます。

自然災害による被災は、予めの準備によって緩和することができ、その備えの有無による被害の違いは、決して小さなものではありません。

そこで、事前の防災対策として、①ハザードマップ（最新版）等で事業所や施設の危険度を把握、②必要に応じて防災対策（耐震・遮水・荷崩れ防止等）を実施、③構内・事務所の整理・整頓、④消火器、救急用品、避難・救難機材、⑤備蓄（食料・飲料水・毛布・救急用資機材等 最低3日分）、⑥通信手段の多重化、⑦データのバックアップ、⑧事務所・車両・倉庫など重要代替拠点・設備の確保、の順に個々の項目について準備と対策を行っておくことが望まれるとしています。

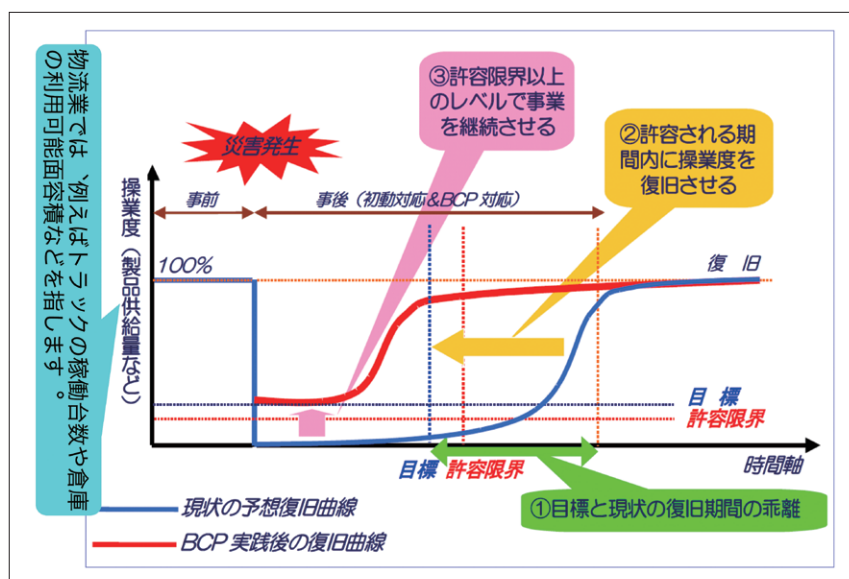
この中でも、災害時には回線の集中や基地局の被害、停電などにより、携帯電話での連絡がなかなかとれない事態が生じかねません。携帯電話への依存を変えることは現実的に難しいとしても、⑥のような「通信手段の多重化」の準備は重要と

なります。例えば、「複数の携帯電話会社を利用する」、「スマートフォンなど携帯端末を利用したインターネット接続体制を準備する」、「衛星携帯電話を準備する」、「固定電話もなくさないでおく」、「各種の無線を利用する」、「災害用伝言ダイヤル等を活用する」などが考えられます。

通信に関しては、手段の多重化とともに、電源の確保が非常に重要となります。上記の通信手段が停電時でも一定時間利用できるよう、「電池やバッテリーの予備を準備する」や「簡易発電機を準備する」など複数の電源の準備は望まれます。

また、従業員との連絡や安否確認には、予め、従業員に、会社

BCPの考え方



出所）「自然災害時における物流業のBCP作成ガイドライン」一般社団法人日本物流団体連合会

安否確認カードの例

運転手用 イザ!というときのための ○ 安否確認カード ○ 1. 運転中(例:地震にあった) ①路肩など、通行の邪魔にならない場所に停車する。 ②カーラジオをつけて情報を得る。 ③警官・道路管理者の指示がある場合はそれに従う。 ④避難する場合は、エンジンを止め、キーは車内に置いたまま避難する。車検証は持参する。 ⑤安全な場所に避難したら会社に連絡して指示に従う。 1	2. 連絡先 ①自宅 ②会社 (1)所属する営業所 (2)緊急連絡先(本社など) ③運行管理者・上司の携帯 ④給油所 ⑤修理工場 3. 緊急避難先 ①会社 ②一時避難所 ○○小学校 ③広域避難所 △△運動公園 2
4. 通信規制で携帯が通じないとき ①公衆電話 (テレホンカードは使えないので小銭を用意) ②災害用伝言ダイヤル「171」 1⇒録音 2⇒再生 ●被災地の場合は、自分の電話番号を市外局番からダイヤル(例:1 〇YY-YYY-YYYY) ●被災地以外の場合は、被災地の相手先(自宅・会社)の電話番号を市外局番からダイヤル(例:2 〇XX-XXX-XXXX) 1 録音 (録音時間は30秒以内で「氏名・現在の場所・状況」を) 2 再生 9 終了 ③携帯メール 3	5. 身分証明 ①個人データ (1)氏名 (2)血液型 (3)自宅住所 (4)自宅TEL (5)勤務先TEL (6)持病・主治医・処方薬(薬名・用法・用量) ②緊急連絡先 (同僚・親戚・知人等。できれば同一地域でない人) (1)氏名 TEL (2)氏名 TEL (3)氏名 TEL 4

出所) ロジスティクスレポートNo.18(株式会社日通総合研究所)

との連絡手段を明記した名刺サイズの「カード」を、常時運転免許証と一緒に携帯させることなども効果的と考えられます。

ポイント2以降の詳細については、ぜひ「ガイドライン」を参照してください。

BCP策定には企業トップのリーダーシップが必須

BCPの策定には、企業としての経営方針や意思決定が必要となります。例えば、被災等により自社の業務の操業度が低下した場合、限られた戦力をどの業務に充てるか、その優先順位を決める必要があります。つまりどの顧客の仕事を優先させるかを経営判断するということであるため、BCPは「企業戦略そのもの」ともいえます。従って、BCPは企業トップのリーダーシップのもとで策定することが重要となります。

また、実際にBCPに基づき行動するには、平時から全員による訓練が欠かせません。東日本大震災や熊本地震などの後、行政を中心に9月の防災の日をはじめとして行われる防災訓練等が、現実

性の高い訓練へと変わりつつあります。つまり「平時でできないことは、有事には決してできない」とこの認識が高まってきているといえます。

おわりに

平成24年に作成された「ガイドライン」は、主に大規模地震の発生時を想定したものであり、BCPの基本をまとめたものとして、今でも十分参考とすべきものと考えます。

なお、前述のように直近の自然災害には、豪雨や台風、寒波、暴風雪などこれまでの想定を超えた被害が多発していることから、日本物流団体連合会では、昨今頻発、多様化する自然災害に対応できるよう、新たな課題と教訓等をもとに、現行のガイドラインの改定を行うことが計画されています。

さらに充実したガイドラインの完成が待たれるところですが、自然災害はいつどこで起こるとも限りません。物流事業者としては、自社の事業継続と自然災害に強いサプライチェーン、物流機能の維持に向け、まずBCPの策定と、定期的な見直しに取り組むことが期待されます。

平成30年度 第2回経営効率化委員会を開催

3月6日(水)、今年度第2回の経営効率化委員会(委員長:外山俊明全日本空輸(株)上席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。

委員会では、平成30年度の活動報告、並びに、来年度の活動計画について事務局より説明がなされました。

はじめに、平成30年度の活動報告に関して、先

進技術の活用検討、女性の活躍の観点からのテレワーク導入ガイドライン策定、ユニットロード化の推進・啓発等の取り組みについて報告がなされ、また、平成30年度の新たな取り組みとして、「物流業における高齢者(シニア層)の活躍に関する調査」に係る一連の結果が報告されました。

続いて、新年度事業計画について、労働力不足対策、物流の生産性向上に資する、先進技術の活

用等の検討を行うとともに、継続案件であり、働き方改革にも関連するテレワーク、シニア層活躍、ユニットロード化についても、その推進・啓もう等の取り組みも継続していくこと、さらに、平成24年に策定した現行の「自然災害



委員会全景



委員長 外山 俊明氏

「第5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

3月22日(金)、第5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)上席執行役員)の下に設置されたもので、委員16名(座長を含む)が出席しました。

委員会では、前回の委員会(第4回:2月8日開催)までに取りまとめたアンケート調査の結果、並びに、物流連会員および他業界各社を往訪して実施したヒアリング調査の結果を踏まえて取りまとめた「物流業における高齢者(シニア層)活躍推進の手引き(案)」について、事務局より説明がなされました。

各委員からは、手引書として参照・利用しやす



講演会全景



講演会講師 高橋 孝一氏



講演会講師 大島 弘明氏

等における物流業のBCP作成ガイドライン」を、最近、頻発、多様化する豪雨・台風等の自然災害、並びに、想定される直下型地震に対応する新たなものとすべく、「物流部門のBCP策定に関する調査小委員会(仮称)」を立ち上げ、所要の調査、検討を行うこととしているとの説明がなされ、委員会です承されました。

委員会終了後は、自然災害等に対応するBCPをテーマとした講演会が開催され、会員企業の経営層や中堅管理職等約60名が参加しました。第一部は、SOMPOリスクマネジメント(株)首席フェロー 高橋孝一氏が「昨今のBCP(事業継続計画)に関わ

る各種取り組みの動向・方向性と物流業に求められるBCPについて」と題して、第二部は、(株)日通総合研究所取締役 大島弘明氏が、「物流連の自然災害時における物流業のBCP作成ガイドライン(平成24年策定)の概要について」と題して、昨今、頻発、多様化する自然災害による、想定を超えた物流への影響、被害に鑑み、あらためてBCPを策定する際の課題、留意点と、東日本大震災を機に策定された、現行のBCP作成ガイドラインの概要について説明がなされました。

くする工夫、列記事項についての解説の充実、最新技術を活用した就労環境の改善事例の紹介等について意見が寄せられました。

事務局では、こうした意見も踏まえ、座長・委員とも協議のうえ、3月末に最終報告書(冊子)を取りまとめました。



二村座長



委員会全景

物流連 令和元年度事業計画

1 基本政策委員会

◆ 官民連携、物流業界全体での情報共有、施策の展開 社会インフラとしての物流強化

- ① 生産性革命を念頭においた官民連携の強化
- ② 物流関係諸団体との情報共有及び連携強化
- ③ ①②を通じた物流業界全体で取り組むべき課題の抽出
- ④ 総合物流施策大綱、総合物流施策推進プログラム推進に向けた協力・連携
- ⑤ 物流連活動の今後の方針に関する審議

2 人材育成・広報委員会

◆ 物流業界を等身大で見て頂くための施策実行・発信力強化

- ① 「第6回物流業界インターンシップ／5 days」の開催
- ② 「第6回物流業界研究セミナー東京会場」の開催
- ③ 「第2回物流業界セミナー大阪会場」の開催
- ④ 大学寄附講座の実施と物流連会員への開放
- ⑤ 大学学内セミナーの実施
- ⑥ 「物流見学ネットワーク」「物流学習」等認知度向上・発信力強化の取組み拡充

3 国際業務委員会

◆ 我が国物流企業の国際展開に資するための施策実行

- ① 海外現地物流実態調査：インド南部及び同国周辺国
- ② 国土交通省が海外で行う「物流政策対話」等への参加
- ③ 海外戦略ワーキングチームの活動の充実
- ④ 小口保冷輸送に関する国際標準化への参画

の概要

4 物流環境対策委員会

◆ 環境負荷低減への取組みを奨励

- ① グリーン物流パートナーシップ会議への継続参加（第18回目）
- ② 物流環境大賞表彰の実施（第20回目）
- ③ モーダルシフト優良事業者公表・表彰の実施（第12回目、表彰は第6回目）
- ④ COOL CHOICE・低炭素物流作業部会への参加
- ⑤ 2020年東京オリンピック・パラリンピック輸送問題に関する情報収集・影響の把握

5 経営効率化委員会

◆ 労働力不足対策／物流の生産性向上を目指した取組み

- ① 地震、豪雨・台風等の自然災害に対応する物流部門のBCP策定に関する調査
- ② 「先進技術の活用」、「既存技術の活用・工夫」に関する検討
- ③ 「働き方改革」・「生産性向上」に沿った推進諸方策の啓発
 - a. テレワークの推進
 - b. シニア層の活躍推進
 - c. ユニットロード化の推進
- ④ トラック輸送の取引環境・労働時間改善等を目指す「ホワイト物流」推進への参画

6 その他

- ① 会員への情報提供拡充（会報、物流連懇談会、講演会、ホームページ：会員専用ページ開設、物流連のご案内、メールマガジンの発信）
- ② 出版事業（「数字で見る物流」の発行）
- ③ 研修事業（実務研修シリーズ4テーマ）
- ④ 内閣官房内閣サイバーセキュリティセンター（NISC）における物流業界幹事
- ⑤ 物流EDI事業（物流EDI標準JTRN/物流XML/EDI標準等における業界間整合）



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22回

安田倉庫株式会社

海外・国際推進部

海外・国際推進グループ

担当マネージャー

宮内 依都美さん

PROFILE

2002年入社、国際営業部に配属。2006年顧客企業に駐在。2007年国内営業、2011年国際輸送センターを経験。2013年から1年間の産休を経て、2014年復帰、営業企画部に配属、海外現地法人の統括業務を担当。2018年5月、海外・国際推進部が営業企画部から分離・新設したのに伴い、現在の部署に異動。東京都出身。

「今だからこそ経験できることにやりがい」

——これまでのご経験について教えてください。

入社当時は輸出入業務の営業を担当しました。4年後、お客様の拠点に駐在し、お客様と当社の窓口としてお客様のロジスティクスをサポートしました。1年後、本社に戻ると今度は国内業務の営業担当に。2011年に国際輸送センターに異動、2013年に産休を取るまでは、輸出入の手配を担当しました。産休から復帰後は、営業企画部で海外現地法人や駐在事務所の統括業務を担当。営業企画部から今の部署が分離した後も、担当業務自体は変わっていません。マネージャー職に就いたのは2017年です。

——管理職になった際、意識の変化はありましたか。

マネージャーになったといっても、当グループは部長とシニアスタッフの方と私の3名体制で、業務内容も以前とそう変わりありません。とは言え、例えば社内会議への参加機会が増えるなど、今のポジションだからこそスムーズにできることが増えたと感じています。もちろん責任も伴いますが、自分自身の可動領域が広がったと思います。

——やりがいを感じる時はどんなときですか。

変化が激しい海外における拠点の拡大が当部の課題の一つですが、そのためには世界動向や現地の情勢、またM&A等も含め、さまざまな要因について調査分析し、計画しなければなりません。スピード感も必要ですし、勉強しなくてはならないこともたくさんありますが、その分やりがいも感じています。また先般、新たな長期ビジョンと新中期経営計画の策定にあたり、中計策定タスクフォースチームメンバーとして立案の策定に携わりました。さまざまな知見を持った人たちとの取り組みはとても刺激になりましたし、やり終えたときには大きな達成感がありました。

「計画で仕事は8割が決まる」

——業務にあたる際、心がけていることを教えてください。

何事も計画を立てて進めることです。自分自身の経験から、仕事は計画が8割を占めていると思っています。事前に準備をしていれば、仕事もスムーズに進行しますし、イレギュラーな事案が発生しても容易にカバーすることができます。

——仕事と育児の両立のうえで、心がけていることはありますか？

一番大変なのは時間の調整になりますが、「今日は何時まで」と決めて取り組めば、何とかなることも分かってきました。私自身、子供を持つまでオーバーワーク気味だったのですが、これからは昔と同じやり方では通りませんし、時間を区切ることが生産性向上につながっているとも感じます。また、ワークライフバランスのためにも、健康管理には気を付けています。現在のオフタイムは育児で手いっぱいですが、子供の成長は見ていて楽しいし、仕事と育児がオン・オフの気持ちの切り替えになっています。

——今後の抱負を教えてください。

私は、当社が新卒女性総合職の採用を開始した年に入社しました。ここまでやってこられたのも、周囲の方々のサポートのおかげだと感謝しています。一方で、第1号としての責任も感じています。女性が働きやすい環境という点ではまだまだ課題が多いこともありますが、第1世代として後に続く皆さんの力になればと思っています。

——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。

人がいるところに物流は生まれます。技術革新が進み、仕事のやり方はAIによって変わることがあって



中経策定タスクフォース打ち上げの席で、藤井社長、メンバーの皆さんと



完成したばかりの上海倉庫(第1期)の前で。「初めての海外出張も上海でした。そのころはまだ発展途上の様子でしたが、10年後に再訪すると見違えるほどの大都市に。アジアに行くたび、成長する国独特のスピード感や活気を感じます」

も、物流業界自体は人が中心となって発展していく、やりがいのある業界だと思っています。今はまだ、他業界に比べ、先進的な環境とは言えませんが、これから変わっていくはずです。働く側も、変化が必要な部分について自ら発信することで、さらに良い環境になっていくと思います。一緒に頑張りましょう。

——ありがとうございました。

会社概要

安田倉庫株式会社

本社：東京都港区海岸3-3-8

創立：1919年12月20日

資本金：36億210万円

連結従業員数：1,063名(内、安田倉庫従業員数 397名 2018年9月30日現在)

代表者：取締役社長 藤井 信行

【事業概要】

安田倉庫は創立以来、倉庫業を中核として物流事業を全国に展開、さらにアジアを中心に海外へとネットワークを拡げてきた。また早くから不動産事業にも力を入れている。今年、創立100周年の節目を迎えるにあたり、次の100年の成長に向け「長期ビジョン2030」を、また2019年度からの3年間を対象とする中期経営計画「YASDA Next100」を策定。企業理念である「信頼・創造・挑戦」を基本に、新たに制定したコーポレートスローガン「Logistics, Progress, Borderless」を掲げ、社会からの期待を超える企業グループの確立を目指している。



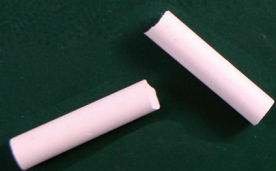
上海・青浦倉庫(安田物流(上海)有限公司)

2019年度物流連 大学寄附講座スタート



青山学院大学経営学部・ 首都大学東京経済経営学部において 春学期の大学寄附講座はじまる

今年度は3大学(青学、首都大、横国)で開講



春学期の寄附講座を4月15日(月)から青山学院大学経営学部で、翌4月16日(火)から首都大学東京経済経営学部でそれぞれ開講しました。

青山学院大学経営学部における寄附講座は、楠由記子教授がコーディネーターを務め「現代の物流機能と経営」の講座名で開講しました。4月15日第1回目の講義では、日本通運(株)CSR推進部 御友孝宏 専任部長が講師を務め、CSR、ESG、モデルシフトをキーワードに「物流と環境」をテーマに解説しました。今後もテーマごとに各企業から業界を代表する講師が計14回の講義を行います(受講登録学生 約200名)。

また、首都大学東京経済経営学部(コーディネーター 高橋勅徳准教授)においては、「物流企業の機能と経営」の講座名で開講しました。4月16日第1回目の講義では、当連合会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、国際物流の動向等について「物流総論」をテーマに解説しました(受講登録学生 約260名)。



青山学院大学教室



首都大学東京教室

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、13,500名を超え、講師自らの体験を踏まえた講義は大学・学生に好評を博しており、10月からは秋学期の寄附講座の開講が横浜国立大学経営学部で予定されています。

また、例年同様物流連会員企業の若手社員の聴講も各校のご厚意により受け入れています。

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

A6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

2019年

2月	26日	第2回物流環境対策委員会
3月	4日	第2回人材育成・広報委員会
3月	5日	物流・ロジスティクス入門講座
3月	6日	第2回経営効率化委員会
3月	13日	物流コスト管理入門セミナー
3月	19日	第2回国際業務委員会
3月	20日	第24回基本政策委員会
3月	22日	第5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
3月	28日	第5回理事会・記者会見・懇親会
4月	15日	青山学院大学 寄附講座スタート
4月	16日	首都大学東京 寄附講座スタート
5月	23日	第1回理事会
5月	24日	第15回物流連懇談会
5月	31日	第1回海外物流戦略ワーキングチーム

編集後記

世界3大スポーツイベントの一つ、ラグビーWCが9/20～日本で初開催(40万人の応援入国客予想)。ラグビー強豪国はどれもビール好き、前回2015年イングランド大会でのビール消費はスタジアムゾーンだけで200万リットル。居酒屋さんは品切れ大丈夫？ (I)

梅雨の季節ですね。この季節はなにかと憂鬱になりがち、気分がさえないときは毎朝ガッツポーズを2分間するとやる気ホルモンが増えて1日絶好調に過ごせるそうです。私はやりませんが。 (Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



宮古・浄土ヶ浜に並び立つ三王岩

三陸海岸一帯を占める三陸復興国立公園は、東日本大震災による津波の被害を受けた陸中海岸国立公園が、震災からの復興および被害の伝承を目的として、現名称にあらためられた公園。そこに属する三王岩は、白亜紀（1億年頃前頃）の海に堆積してできた砂岩や礫岩（宮古層群）から構成されている。津波にも耐えた男岩（高さ50m）、女岩（高さ23m）、太鼓岩（高さ17m）が、力強く並び立っている。