

Grow

No. 91

2020
March



C O N T E N T S

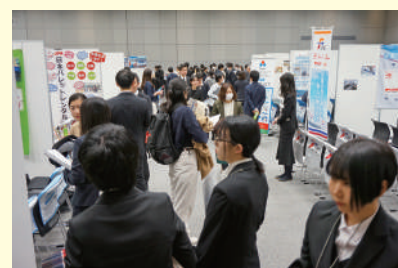
物流連 渡邊会長	1
令和二年新年のごあいさつ 物流の変革期に向けて	
令和2年「新年賀詞交換会」を開催	2
令和2年「新年特別講演会」を開催	4
「先を読んだロジスティクスへの転換」 流通経済大学 矢野 裕児 教授 「コールドチェーン物流サービスの国際標準化」 敬愛大学 根本 敏則 教授	
物流業界研究セミナーを東京・大阪で開催	12
国際業務委員会	16
海外物流戦略ワーキングチームの活動について	
令和元年度グリーン物流パートナーシップ会議を開催	17
物流環境対策委員会	20
「東京オリパラ期間中の物流効率化等に関する説明会」を開催	
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	22
三菱倉庫株式会社 猪俣 祐加子さん	
経営効率化委員会	24
第3回 物流部門のBCP策定に関する調査小委員会を開催	
2019年度版「数字でみる物流」のご案内／	25
最近の活動状況／編集後記	



令和2年「新年賀詞交換会」を開催



令和2年「新年特別講演会」を開催



物流業界研究セミナーを東京・大阪で開催



物流連 渡邊会長 令和二年新年のごあいさつ

(「賀詞交換会」あいさつより抜粋)



物流の変革期に向けて

生産性向上と働き方改革

新年あけましておめでとうございます。オリンピックイヤーであり景気も良くなるのではと思っているところに、新型コロナウイルスが拡大し大変懸念をしているところです。

さて、物流業界の一番の課題といえば、生産性の向上です。現在、物流業界全体で料金アップに取り組んでいますが、我が業界は賃金を高くすれば人が集まるということではなさそうです。物流の効率化、生産性の向上を実現させる必要があります。例えば共同輸送を進めるなどで現在42%といわれているトラックの積載率を50%程度まで引き上げていくことができるか等がポイントの一つだと考えています。

もう一つは働き方改革です。物流業界の「3K」の一つは「帰れない」の「K」と言われているそうです。渋滞が発生するから帰れない…。以前、東大の西成活裕先生から、「蟻はなぜ渋滞で止まらずに歩き続けるのか」といった話をお聞きしましたが、1カ所が滞ると全体が止まるということでした。物流もどこかの倉庫や工場の手積み手降ろしが始まると、あっという間に長い待ち時間の発生に繋がると考えています。

規格の統一や共通基盤構築を目指す

一方で世の中はデジタル化が進んでおり、大手メーカーはサプライチェーン全体をデジタル化したプラットフォームを作ろうとしています。物流にも大きな効果をもたらすとは思いますが、情報はプラットフォームの上を動いても、モノは動きません。トラックや船、鉄道コンテナを通して動いていくことになります。

ではいかにモノをうまく動かすかですが、それには規格の統一しかありません。ユニットロードシステムも早急に築き上げなければ労働時間の短縮も難しくなっていると思います。

当然コストもかかりますが、消費者の皆様も含め全体でシェアすることも必要だと考えています。物流標準化やパレット化(サプライチェーンにおけるパレットの共同・一貫利用等)については、すでに国土交通省、経済産業省、農林水産省など政府関係の皆様にも真剣に議論していただいているところです。皆様のご理解ご協力をお願い申し上げます。

物流は大きな変革期を迎えており、また厳しい局面だからこそ、改革も可能だと思っています。皆様とともに活動を進めていきたいと考えておりますので、本年もよろしくお願いいたします。

陸・海・空の各界リーダーが集結



令和2年 「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

日本物流団体連合会は、1月27日（月）、東京・港区の第一ホテル東京において、新年賀詞交換会を開催し、和田政宗国土交通大臣政務官をはじめ多数の国会議員・物流連合会員トップの皆様にお集まりいただきました。



挨拶する渡邊会長



挨拶する和田国土交通大臣政務官



乾杯の音頭をとる田村副会長



懇親会では、渡邊健二会長の主催者代表挨拶に続き、来賓代表として和田政宗国土交通大臣政務官が登壇し、次のように挨拶されました。

「物流ネットワークは経済成長を支える重要な社会基盤であり、平時はもとより災害時も機能を維持していくことが求められています。そのためには、効率性や生産性を向上させ、持続的かつ安定的にサービスを提供できる“強い物流”を目指していく必要があります。国土交通省では物流総合効率化法をはじめとする法制度や税制を最大限に活用しながら、輸配送の共同化や物流配送回数の平準化、貨客混載などの物流効率化のための取り組みを推進しています。本年は総合物流施策大綱の目標に向けた最終年にあたり、次の大

綱策定に向けた準備をする年、そしていよいよ東京オリンピック・パラリンピックが開催される年です。大会の成功と物流をはじめとする経済活動の両立の実現に向け、一層のご協力をいただきますようお願いします。国土交通省では、生産性革命の取り組みを始め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」

その後、田村修二副会長（J R貨物会長）の音頭で乾杯し、懇談に入りました。

会場は、360名を超える来場者で大盛況となりました。

令和2年「新年特別講演会」を開催

新年賀詞交換会に先立ち開催された令和2年「新年特別講演会」では、流通経済大学教授の矢野裕児氏、敬愛大学教授の根本敏則氏を講師に招き、「2020 物流業界の課題と展望」をテーマとした講演を行いました。

先を読んだロジスティクスへの転換

流通経済大学

矢野 裕児 教授



1 ロジスティクスの改革に向けて

本日は、2020年代、物流業界がどうなるかについてお話しさせていただきます。

ロジスティクスを再構築しなくてはいけない時代に入っています。これまでもサプライチェーンマネジメントという言葉がありましたが、水平、垂直を含め、もう一度きちんとした形の企業連携を考える必要があると思います。

現在の物流が危機的状況であることは明白です。トラック輸送比率が高く、厳しい時間規制、短いリードタイム、非効率な要求であっても対応せざるを得ない、そしてそれを安価な運賃で提供する、そうした今まで当たり前だった状態が崩れてきており、それにどう対応していくかがこれからの問題になるわけですが、目の前のドライバー不足対応だけでは改革にはなりません。まさしく2020年代は、根本的な改革をするということが重要だと思います。

企業における生産現場の生産性向上や店舗の改革は大きく進んでいる一方、企業と企業を結んでいる部分、つまり物流部分が非常に遅れています。部分最適にはなっているけど、サプライチェーンとして全体最適になっていないという問題が発生しているのです。情報の共有化がされていない、あるいは標準化が遅れているといったしわ寄せが物流に集中し、問題が表面化してきているのが現実なのだと思います。しわ寄せの部分を根本的に何とかしなくてはならない、そこがロジスティクス改革として一番重要なところと思っています。

1. ロジスティクス改革に向けて 物流からロジスティクスへの変遷、そして今後

- (1) 個別活動の改善の時代(1950年代、物流という統合概念はなく、物流が意識されない)
- (2) 物流システム化の時代(1960年代前半、物流という統合概念が生まれる)
- (3) 効率化物流の時代(1960年代後半～1970年代前半、処理能力の拡大、物流コストの削減が求められる)
- (4) 物流管理の時代(1970年代後半～1980年代前半、物流システムの生産性の向上が求められる)
- (5) 戦略的物流の時代(1980年代後半以降、物流が経営戦略に位置づけられる、ロジスティクスの時代)
- (6) 社会適合の物流の時代(1990年代後半以降、物流に環境問題等の社会性が求められる)

ロジスティクス再構築の時代—企業連携

出典 宮下正房、中田信雄「物流の知識」日経文庫等を参考にして作成

2 企業連携の重要性

ロジスティクス改革の中では、企業連携の重要性をもう一度考える必要があります。

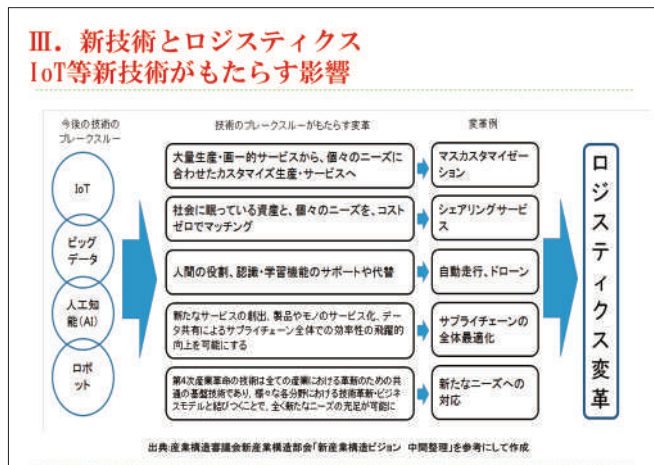
つなぎ部分の効率の悪さについて、物流企業も効率化を図っていますが、特に問題なのは荷役部分になります。

荷役部分とは、単純な荷物の積み下ろし作業だけでなく、物の管理主体、管理単位が変わる部分です。その転換部分の管理が統一化されておらず、そのゆえ、つなぎが悪い状態が発生しているのです。うまく連携させるための議論が求められていますが、単に組み合わせるだけではなかなか効果が出ません。水平、垂直の連携を、もう一度根本的にやっていく必要があります。

そのためには、物流活動を規定する要因を見直すことが重要です。2020年代はまさしく物流を見直し、そして再構築する時代だと思っています。

3 新技術とロジスティクス～IoT等新技術がもたらす影響

新技術にはいろいろとありますが、よくIoT、ビッグデータ、AI、ロボットの4つが挙げられます。



それらが何をもたらすのかというと、これまでの大量生産・画一的なサービスから個々のニーズにマッチングする、マスカスタマイゼーションに展開していくと思います。あるいは、いろいろな資産を有効に使うと、個々のニーズをマッチングするシェアリングサービスも出てくると思います。さらには、今まで人間が行っていたことをサポートあるいは代替する自動走行やドローンも一つの例です。こうした新技術を使い、新たな価値をつくっていくということです。

ロジスティクス、サプライチェーンの変革

- ①作業工程の全体最適化
- ②サプライチェーン全体での情報共有化による最適化
- ③先を読んだ最適化
- ④デマンドチェーン、バリューチェーンへの展開
- ⑤ビッグデータとロジスティクス
- ⑥シェアリングサービスの展開

物流現場の改革もちろん重要ですが、より必要なのは、ロジスティクス、サプライチェーンの変革です。今のロジスティクスは需要に合わせ供給していますが、情報はデジタル化あるいは共有化されていない部分が多くあります。そのため、先が読めない部分が多く、結局その場対応になり非効率です。今後は、先を見越しそれに備える、そうしたロジスティクスをいかに展開していくかが重要です。入庫や在庫、輸送、販売な

どさまざまな情報をいかに共有化し、サプライチェーン全体をいかに標準化していくか、こうしたことが進んでいけば、さらに新技術が導入しやすくなります。

先を読んだロジスティクス

- ▶ 前工程の状況を後工程に反映
- ▶ 入出荷情報等を事前に通知
- ▶ 在庫情報、輸送情報、販売情報、需要予測情報等を共有
- 情報共有、見える化による計画化、平準化
- ▶ 物流条件の見直しによる物流需要の計画化、平準化
- ▶ サプライチェーン全体の計画化、平準化
- ・ファーストリテイリングは、「無駄なものをつくらない、無駄なものを運ばない、無駄なものを売らない情報製造小売業」を目指している。

先を読んだロジスティクスというと、需要予測をより正確にすればいいのではないかとと思われるでしょうが、それだけではなく、前工程の情報が後工程にリアルタイムで正確に伝われば、より正確な手配が可能になるなど、さまざまな情報を共有化し、サプライチェーン全体の計画化、平準化していくことになります。

また、IoTやAIなどの導入の前提として標準化が必要ですが、物流企業だけでは難しいですから、連携が必要になってきます。デザイン・フォー・ロジスティクスということで、物流に合わせたサプライチェーンのデザイン、標準化も必要になります。物流の標準化も必要だし、物流の視点のサプライチェーン全体の標準化も必要だということです。

改革の前提となるもう一つの問題は電子化です。物流のオペレーション情報の電子化は進んでおらず、それにより効率化も進んでいません。従って、定量的な現状把握や分析も遅れていました。電子化が進めば全体の効率も上がっていきませんが、輸送機関別単位や貨物輸送単位、商品単位などさまざまな階層がある物流情報は、電子化が難しい面があり、これらの情報をいかにつなげていくかが重要です。

さらに最近、Digital Transformation (DX) という言葉が使われています。電子化、デジタル化することにより、人間がもっと豊かになるということですが、それにはロジスティクスから価値をつくっていくように考え直す必要があります。ロジスティクスが我々の生活にどう関わり、いかに価値をつくるか、そういった議論もぜひ進めたいと思っています。

4 物流産業の変革

物流産業の変革

- 集中型から分散型への移行
- 貨物需給のリアルタイムでのマッチングが可能。
- 貨物車、物流施設のシェアリングの進展
- 自動車メーカー、物流企業、荷主企業、情報システム企業などの垣根がなくなる
- 従来のように荷主ごとに特定の倉庫、特定のスペースに保管する必要がなくなる。リアルタイムの需要、さらに輸送手段と連動させて、様々な企業が倉庫ネットワークの最適な場所、保管スペースを利用。
- 生産・流通・消費の垣根がなくなるなか、物流がどこまでシームレスになるのか。

物流業界はこれまでもいろいろな要望に対応してきました。しかし、これが限界にきています。これまでは、多様なニーズやイレギュラーな条件に対応できる現場力が要求される、いわゆる出たところ勝負でした。しかし、これからは先を読んだロジスティクスが必要です。そのためには装置型産業へ転換する必要もありますし、全体をコントロールしていく必要もあります。今後は、さまざまな業種がロジスティクス業界に参入する可能性も高いですから、物流業界がいかに主導的に変革していくかが重要です。

物流産業の変革には、集中型から分散型への移行やシェアリングもあります。荷主企業と物流企業、情報システム企業には今まで垣根がありましたが、今後はどんどんシームレスになっていきます。こうしたことが同時に起き、ロジスティクス業界自体が今まで以上に幅を持つようになり、それがいかに連携していくかがますます要求されると思います。

また、今までの輸送コストと在庫管理コストの関係

は大きく崩れつつあります。今までは、拠点を統合集約化することが当たり前でしたが、これからは分散化が進みます。フィジカルインターネットという言葉がありますが、今までのハブアンドスポークでいいのかといった議論も出てきます。

さらに、今までは荷主企業から物流企業が仕事を受ける形でしたが、これからはそれぞれの資源を有効に使い、得意な分野を持つ企業が組織をつくり展開していくネットワーク型組織がますます活発化していくと思います。

5 中長距離貨物輸送と再構築

中長距離貨物輸送ネットワークをいかに再構築していくかが重要です。地方創生といいます、物流がネットワークになり、地方を活性化していくことができない状態になっています。物流のネットワークを構築しにくい中で、中長距離貨物輸送のネットワークをどう構築していくか、いかにインフラを作り上げていくかといった議論をもう一度しなくてはいけないと思います。

6 過疎地のラストマイル

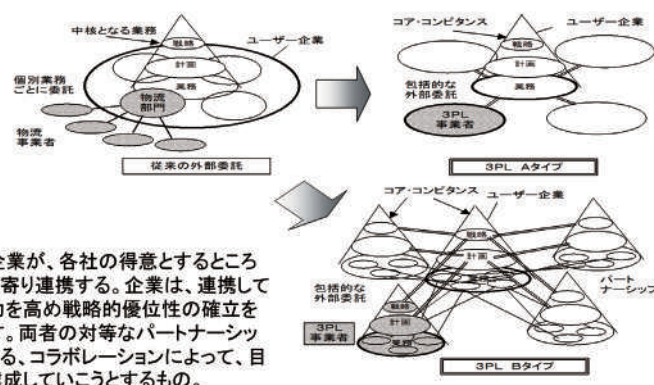
過疎地についても、人口が減少する中で、需要と供給を組み合わせしていくことは当然重要になります。混載や旅客運送の組み合わせなど供給側の輸送資源と、宅配サービス、代行サービス、見守りサービスなど需要側のサービスと組み合わせる MaaS の議論が進んでいます、その議論はまだ人が中心です。2020年代は、いかにモビリティ全体をつなげていくか、いかに物流の需要と供給をつなげていくかといった議論が必要だと思っています。

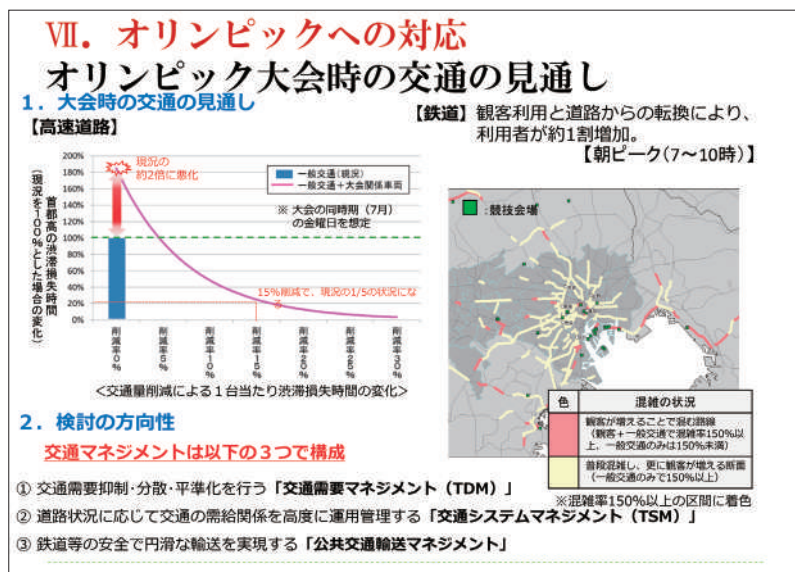
7 オリンピックへの対応

現在、オリンピックへの対応は、交通需要抑制・分散・平準化を行う「交通需要マネジメント (TDM)」、道路状況に応じて交通の需給関係を高度に運用管理する「交通システムマネジメント (TSM)」、さらに鉄道等の安全で円滑な輸送を実現する「公共交通輸送マネジメント」の3本柱で行っています。

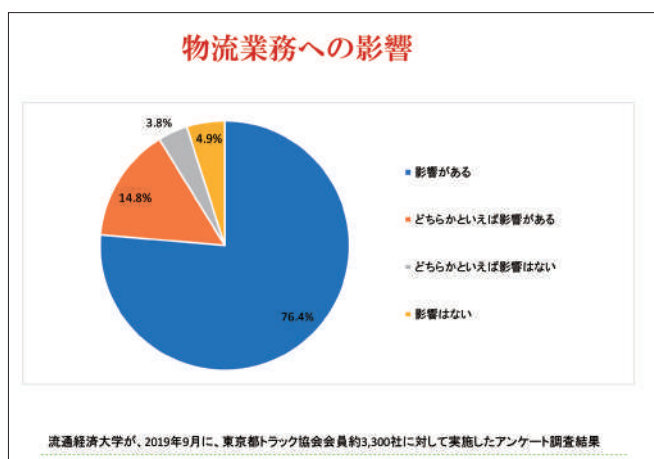
特に、物流においては、TDMをいかにやっていくかです。今のままだと渋滞をしてしまうので、東京圏全体で一律10%減、重点

ネットワーク型組織の展開





取組地区については出入りする交通量の30%減との目標がありますが、その目標に向け、どうやって交通量を減らしていくかを考える必要があります。

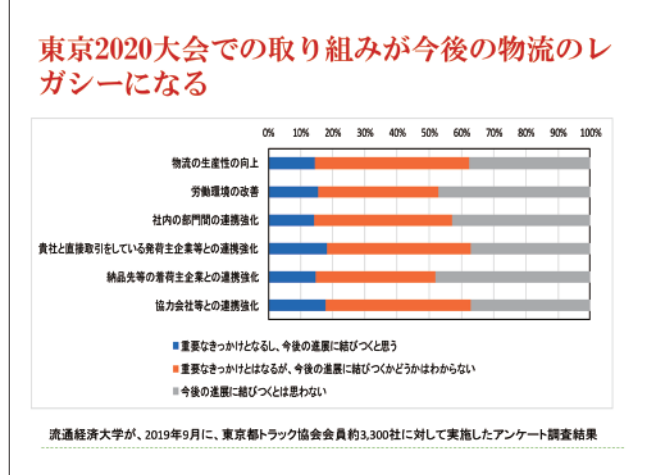


昨年9月、当大学で東京都トラック協会の会員にアンケートを実施しました。物流業務への影響については76.4%が、重点取組地区だけでなく東京圏全体に影響があると回答しています。



それに対し、どうやって取り組んでいくかということですが、物流企業としては取引先企業との連携が重要との回答がほとんどでした。昨年9月現在の結果ですが、すでに企業と調整しているという回答も15%あり、今から自社と取引先等で検討予定という回答をあわせると6割くらいです。輸送量自体の規制、大型車両の使用、地方港の利用、あるいは共同配送や配送リードタイムの延長など、さまざまな施策をやらなくてはならないという意識が高まっています。さらに物流施設関連では、在庫の積み増しや他の物流施設の利用などをせざるを得ないといった回答となっています。

TDM対策の課題として、発荷主や着荷主企業の理解や協力も必要ですし、さらに一般消費者の理解も必要になってきます。物流企業だけではどうしようもないということです。



逆に、私は今回の機会をうまく使うことが非常に重要だと考えています。アンケートでも、東京オリンピック対応の取り組みが今後の物流のレガシーになる重要なきっかけになると思っていると回答している企業が約15%ありました。さらに、どうなるかわからないがきっかけにはなると答えた企業は5割以上です。そういう意味でも、今年物流の見直しという議論は進むと思います。

2020年代は今までとは違った取り組みをしていかなければなりません、その中ではIoTやAI、標準化や電子化の議論も行う、あるいは取引条件の見直しも含めて連携していく、そうした改革をこのチャンスに進めていくことです。失敗したら二度とチャンスはないのではないかと考えています。

コールドチェーン物流サービスの国際標準化

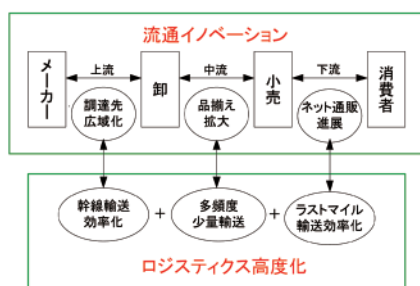
敬愛大学

根本 敏則 教授



1 分析視点：流通イノベーションとロジスティクス高度化の相互作用

1. 分析視点：流通イノベーションとロジスティクス高度化の相互作用
イノベーション：新製品、新生産方法、新組織、新販路、新調達先
(シュムペーター (1977) 『経済発展の理論』)

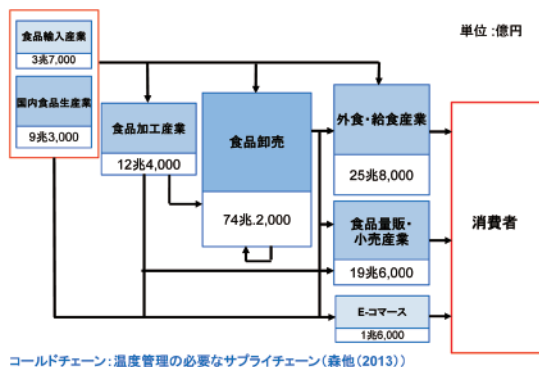


ロジスティクス：製品の生産・販売に連動した在庫方法・輸送方法

初めに分析視点ですが、これまでは流通とロジスティクスが互いに影響し合い、刺激し合って発展してきたと思います。流通イノベーションには、「新製品」だけではなく、「新しい販路や調達先」も含めて良いということになっており、ロジスティクスが高度化することで流通イノベーションが生じた例がたくさんあります。逆に、流通のイノベーションが進み、それに促されてロジスティクスの高度化が進んだ例もあります。

2 コールドチェーン需要の拡大

食品コールドチェーンと関連食品産業の売上高(日本、2018)

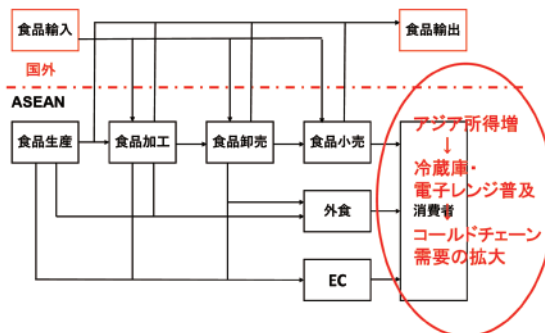


本日の話題は、ロジスティクス高度化として、リーファーコンテナ・保冷車両・小口保冷配送サービスなどによりサプライチェーン全体の温度管理をすることによって、流通イノベーションすなわち流通付加価値の創出を実現したいということです。

日本では、輸入された食品あるいは国内で生産された食品が卸や小売を経由して消費者に販売される、途中で食品加工産業の原材料となり外食産業で販売される、あるいは直接eコマースを経由して消費者に販売されるケースがありますが、サプライチェーンを下るにつれて付加価値が増えていきます。例えば、食品の輸入と国内の食品生産は約13兆円ですが、外食・小売・eコマースを足すと約46兆円になります。

2-1. 所得増によるコールドチェーン需要の拡大

2-1. 所得増によるコールドチェーン需要の拡大



一方、ASEANでは所得が増えて冷蔵庫や電子レンジが買えるようになり、コールドチェーン需要が拡大しています。IMFの予測では、カンボジアとミャンマーを除くASEAN各国では、2023年に一人当たりのGDPが3,000ドルを超えると予想していますが、3,000ドル超えが冷蔵庫や電子レンジ普及の分岐点になると言われています。

なお、各国の冷凍・冷蔵食品消費額は一人当たり

ただ、都市部と地方部との間に格差があります。タイはASEANの中で相対的に所得の高い国ですが、地方では所得が3,000ドル以下でコールドチェーンの恩恵を受けられない世帯も多く存在しています。実際、地方では食肉を常温で販売する市場も数多く残っています。ASEANでサプライチェーンの恩恵を受けてない人たちをカバーするようなコールドチェーンは、市場の力だけではなかなか整備できないと思います。その国の政府が一定の役割を果たさなければいけませんし、我が国ODAの活躍できる分野ではないかと思っています。

ヨーロッパ、北アメリカ、日本を含む北東アジアは、消費段階での食品廃棄も多いのですが、ASEANでは食品廃棄の90%が生産・流通段階で生じていることがわかっています。廃棄を減らし何とか消費者に届ける必要があります。また消費者に届いても、その鮮度が必ずしも良くないということもあり、WHOによると東南アジアだけで1年間に食品衛生上の問題で17万人が亡くなっています。コールドチェーンの整備がSDGsの掲げる「すべての人に健康と福祉を」という目標の達成に重要な役割を果たすと思われます。

食品コールドチェーンのグローバル化も ASEAN 諸国でのコールドチェーン需要を拡大させています。



こうしたB to B、B to Cで、日系企業もASEANで事業展開しています。物流連の正会員もたくさん含まれています。ただ、小口保冷輸送サービスはなかなか普及しておらず、各国で事業展開するに至っていないと言えます。また、倉庫専門の会社はあまり進出していません。倉庫に関しては外資規制が厳しいことが影響しています。

なお、中国では物流会社が積極的にB to Cコールドチェーン物流サービスを始めようとしているところです。また、中国は物流サービスのレベルアップを図るため、規格や基準づくりにも熱心に取り組んでいます。これからは中国をうまく巻き込みながら、国際標準化をしていかなければならないと思います。



3 コールドチェーン物流サービスの国際標準化

3-1. 国際標準化の意義

3-1. 国際標準化の意義

国際標準化の意義

- ・消費者・荷主はコールドチェーン物流サービスの品質を確認
- ・物流事業者は認証機関の適合審査を受けることで品質を証明

↓

・コールドチェーン物流サービスがインフラとして確立できれば、中小企業を含め生産・流通事業者の販路の拡大(ネット通販、食品輸出・輸入の促進)、食料廃棄問題・食料衛生問題の解決

BtoB	BtoC
「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」を基に「コールドチェーン物流サービス」の日本規格協会(JSA)規格を策定中	「小口保冷配送サービス」に関しては、2017年2月英国規格協会(BSI)の公開仕様書(PAS1018)発行 2017年11月JSA規格(JSA-S1018)発行 2020年ISO規格(ISO23412)発行予定

日本が主導する意味: 世界ルール作りへの貢献・国際競争力強化

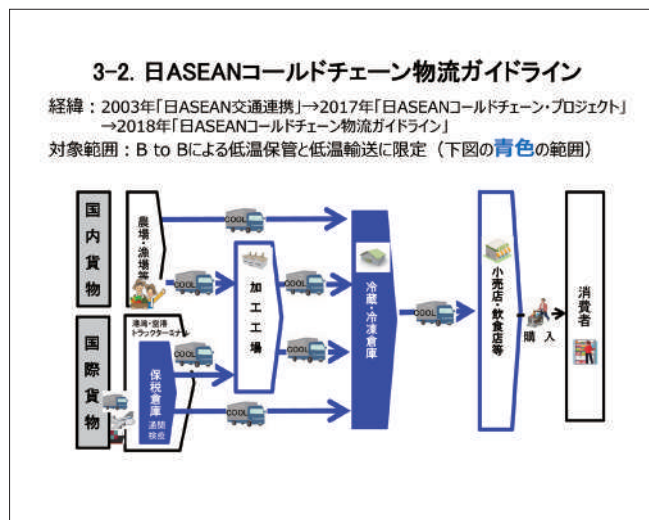
国際標準化の意義ですが、消費者・荷主はコールドチェーン物流サービスの品質を確認できます。物流事業者は認証機関の適合審査で認められればサービス品質を証明できます。政府当局としても、コールドチェーン物流サービスがインフラとして確立できれば、生産・流通事業者の販路の拡大、食料廃棄問題・衛生問題が解決できると思います。

「日ASEAN コールドチェーン物流ガイドライン」は、日ASEAN交通大臣会合で承認されたもので、現在、日本規格協会の規格にすべく原案を策定中です。

「小口保冷配送サービス国際規格」は、今まさにISO規格を作っているところです。2015年から17年にかけて、ヤマト運輸を中心とする物流事業者、また各国の専門家により策定した英国規格協会 BSIの公開仕様書に基づき、より影響力のある国際規格の策定を目指しています。経産省の立場から言えば、日本が国際標準化を主導することは、日本が国際世界ルールづくりに貢献していることを示し、日本の企業の国際競争力を強化することになっています。こうした国際標準化が、日本の物流業者の国際競争力の強化につながるかが、一つの重要な論点になるところです。

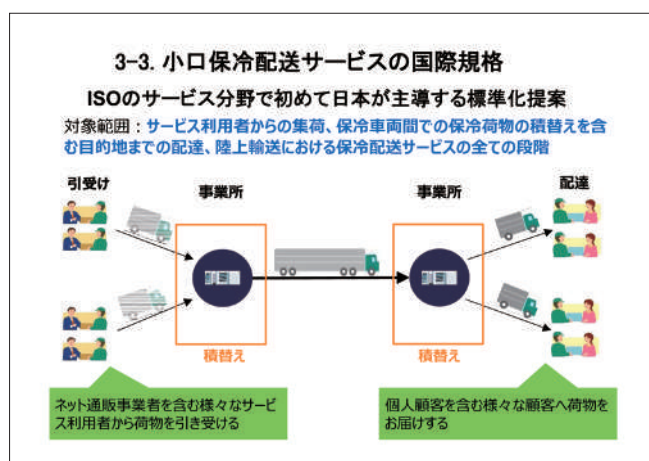
3-2. 日ASEAN コールドチェーン物流ガイドライン

「日ASEAN コールドチェーン物流ガイドライン」は、荷主から物流業務を受託する倉庫事業者および輸送事業者の立場、あるいはコールドチェーンに関し制度設計を行う政府の立場での基本的な留意事項を盛り込んだものです。非常に分かりやすくなっていますが、「要求事項」「推奨事項」「注解事項」を厳密に書き分け



てはないので、何らかの国際標準化機関で丁寧に作り上げていくことが重要かと思います。

3-3. 小口保冷配送サービスの国際規格



小口保冷配送サービスの国際規格は、いわゆる「クール宅配便」が順守すべき事項を定めたものです。日本ではお馴染みですが、ヨーロッパやアジアの専門家には十分に理解できないところもあり、丁寧に説明しながら理解を求めてきました。

ISOのサービス分野では、初めて日本が主導する標準化案件です。規格の内容には、サービスの開始から提供、監視・改善に至るまでが含まれており、サービス提供者と利用者との間で交換される情報、あるいはサービス提供者と受取人との間で交換される情報についても要求事項を定めています。

先ほどもお話しした英国規格協会の公開仕様書がISOの作業原案となったので、順調に標準化作業が進んでおり、現在、各国から最終的なコメントを受け付けていますが、今年の夏ぐらいには規格を発行できると期待しています。

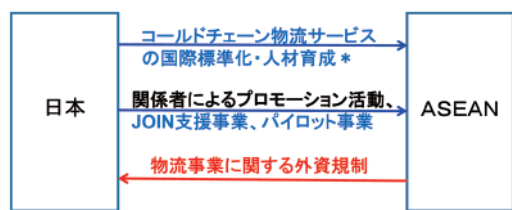
ISO23412の内容

保冷荷物の扱いだけでなく、サービスの開始からサービスの監視（温度監視・記録など）と改善に至るまでの、サービス提供に関する要求事項が含まれている

提供対象 及び 用語と定義	サービス要求事項		
	サービス開始	サービス提供	条件及び監視
1 適用範囲	4 保冷配送サービスの定義とコミュニケーション	6 保冷配送サービス提供者とサービス利用者との間で交換される情報	9 事業所、保冷荷室、保冷库、冷却剤の条件
2 引用規格		7 保冷荷物（発送、センター間輸送、配達）	10 作業指示書と運用マニュアル
3 用語と定義	5 輸送ネットワーク（事業所、輸送ルート）	8 保冷配送サービス提供者と受取人との間で交換される情報	11 スタッフ教育訓練
			12 保冷配送サービスの監視と改善

4 国際標準化をてこにしたASEANコールドチェーンの構築

4.国際標準化をてこにしたASEANコールドチェーンの構築



* JICAアジア物流研修、物流人材育成支援事業など

これからコールドチェーンを構築していくわけですが、今後、人材育成や実際に付加価値を生み出すビジネスモデルを示すパイロット事業も有用でしょう。海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）による資金的な援助も役に立つはずです。一方で、ASEAN各国には物流事業に対して外資規制があることを確認しておきたいと思います。最近ASEANに加入した国はどちらかというと外資規制が緩いのですが、以前からの加盟国は国内実運送、倉庫業などで規制が厳しくなっています。

人材育成については、ジャカルタで開かれたISO国際会議にあわせ、インドネシア国際標準化庁とインドネシアコールドチェーン協会と一緒にセミナーを開きました。聴講者はインドネシアの関係者ですが、ジャカルタ在住の商社の方や物流業者の方も参加しており、現地事業者との交流の機会になったと思っています。

あと、JOINが支援したインドネシアでの川西倉庫さんの成功事例があります。この倉庫は大統領規定で特別に認可され、日系の食品メーカーの輸入原料・中間製品の保管をしていましたが、現地荷主の保管需要の

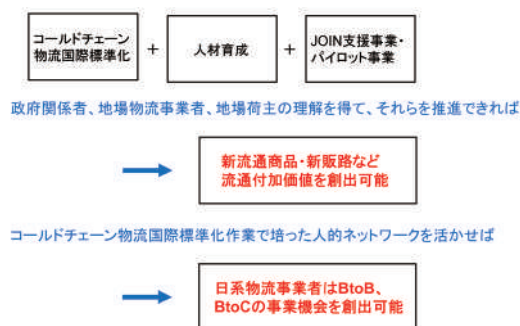
高まりから拡張棟を建設することになっています。

また、パイロット事業も重要です。ベトナムのダナン中部でとれた魚をハノイやホーチミンのレストランに運び付加価値を高めようという実証実験です。魚の鮮度を見極め保つ技術は日本固有のものですが、コールドチェーンと組み合わせることによりさらに付加価値が生み出せると思います。

政府関係者の理解を得ていくことがとても重要です。コールドチェーン物流サービスが確立すれば、農産物などの輸出ができます。地域の所得も向上します。食料廃棄問題・安全問題が解決でき、地方の生活の質が向上します。流通付加価値の創出・地域活性化は、各国の政府関係者にアピールすると思います。結果的に外資規制の緩和も期待できるのではないのでしょうか。

5 まとめ

5. まとめ



最後に、この国際標準化に関わることにより、日系物流業者の国際競争力が増すかという点に触れたいと思います。

B to Cの日本発小口保冷サービスはまだですが、ASEANの専門家・政府関係者にその有用性、重要性を理解いただけたと思います。これからはパートナーを探しながら、市場開拓に努めていくべきと考えています。

B to Bのコールドチェーンは、欧米系や現地の物流業者と競合します。しかし、国際標準化活動や人材育成事業に参加した日系物流事業者は、その過程で知己を得ることにより有用な人的ネットワークを築けていると思います。外資規制が強い弱いに関わらず、現地の物流事業者の協力を得なければコールドチェーン物流は実現できないわけですから、培った人脈をうまく活用しながら、是非この分野でも事業展開していただきたいと思っています。



物流業界 研究セミナー を東京・大阪 で開催

本セミナーについては、昨年12月8日、ベルサール渋谷ファーストにおいて本年度で6回目となる東京を、本年2月11日、JR大阪駅近くのハービス HALL において2回目となる大阪を開催しました。両催しは、関東・関西に通学する大学3年生を中心とした学生が主に参加しました。

東京
会場

令和元年12月8日(日) ベルサール渋谷ファースト
出展43社 参加者249名

大阪
会場

令和2年2月11日(火・祝) ハービス HALL
出展35社 参加者273名



受付の様子(東京)

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。



受付の様子
(東京)

会場内の様子
(大阪)



受付の様子(大阪)



宿谷事務局長による講演会(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、宿谷事務局長による『物流業界の現状と求める人材像について』と題した講演会やバニラックスLLCによる『就職支援のプロによるすぐに使える就職活動ワンポイントアドバイス』等の講演会では、熱心にメモを取りながら聴講する姿が見られました。

物流業界 研究セミナー を東京・大阪 で開催



パンフレットコーナー（大阪）

続いて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る「物流いいとこみつけ隊」のメンバーにより、物流業界に興味を持ったきっかけや目指した志望動機、入社してからの仕事内容と理想とのギャップ、働いてみて気付いた業界で働く魅力、仕事のやりがい、経験談等、生の声を学生に伝える機会となりました。また、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、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、その発表に対して同メンバーよりフィードバックも行われ、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による分析を行い、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。

パネルディスカッションの様子（東京）



グループワークの様子（東京）





グループ
ワークの様子
(大阪)



パネルディス
カッションの
様子(大阪)



会場内の様子
(大阪)



参加企業(東京)

(株)ANA Cargo 上野トランステック(株) F-LINE(株) 花王ロジスティクス(株)
 キリングループロジスティクス(株) ケイヒン(株) 鴻池運輸(株) 佐川急便(株) 佐川グローバルロジスティクス(株)
 札幌通運(株) 山九(株) (株)商船三井 鈴与(株) 西濃運輸(株) セイノースーパーエクスプレス(株) センコー(株)
 東陽倉庫(株) 東洋埠頭(株) トナミ運輸(株) (株)ナカノ商会 (株)日陸 (株)ニチレイロジグループ本社 (株)日新
 日通商事(株) 日鉄物流(株) 日本貨物鉄道(株)(JR貨物) 日本梱包運輸倉庫(株) 日本通運(株) 日本郵船(株)
 日本自動車ターミナル(株) 日本トランスシティ(株) 日本パレットレンタル(株) 日本ロジテム(株) (株)日立物流
 福山通運(株) (株)丸運 丸全昭和運輸(株) 三井倉庫ホールディングス(株) 三菱倉庫(株) 安田倉庫(株)
 (株)ヤマタネ ヤマト運輸(株) ユーピーアール(株)

参加企業(大阪)

(株)ANA Cargo F-LINE(株) 花王ロジスティクス(株) キリングループロジスティクス(株)
 ケイヒン(株) 鴻池運輸(株) 佐川グローバルロジスティクス(株) 山九(株) (株)商船三井 鈴与(株) 西濃運輸(株)
 セイノースーパーエクスプレス(株) センコー(株) 東陽倉庫(株) 東洋埠頭(株) トナミ運輸(株) (株)日陸
 (株)ニチレイロジグループ本社 (株)日新 日通商事(株) 日鉄物流(株) 日本貨物鉄道(株)(JR貨物) 日本通運(株)
 日本郵船(株) 日本トランスシティ(株) 日本パレットレンタル(株) 日本パレットプール(株) 日本ロジテム(株)
 福山通運(株) (株)丸運 丸全昭和運輸(株) 三菱倉庫(株) 安田倉庫(株) (株)ヤマタネ ヤマト運輸(株)

国際業務
委員会

物流業者の海外進出に係る課題を議論

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、令和元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、ワーキングチームにおいて、物流事業者の海外進出および課題解決に向けた意見交換を活発化させていくこととし、会合を開催しました。

令和元年度第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、昨年10月に実施したインド南部および北東部を対象とした物流事情実態調査について、今年度の物流事情実態調査団メンバーの会員4社および日通総合研究所より、所感を含めた中間報告が行われました。調査団メンバーからは、今回の調査では、普段見聞きすることができない情報を各所で得たとの報告が上がりました。

続いて、国土交通省宮島正悟参事官（国際物流）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、昨年10月に実施されたタイにおける物流政策対話とコールドチェーン物流ワークショップの開催結果、今年度のシベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業の実施状況等の説明がありました。



説明する国土交通省宮島参事官（国際物流）



会合全景

令和元年度第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、中東の一大消費市場といわれるサウジアラビアについて、一般財団法人中東協力センターの三束尚志審議役より、同国の最新情勢と新たな日サ協力の羅針盤となる「日・サウジ・ビジョン2030」の説明とともに、同センターが昨年度に実施した同国における低温物流の実情調査結果等の紹介が行われました。

次に、国土交通省宮島正悟参事官（国際物流）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、第16回日ASEAN物流専門家会合および1月に実施されたミャンマーにおける物流政策対話とコールドチェーン物流ワークショップの開催結果、日中韓における取り組み（日中韓物流大臣会合）、シベリア鉄道の利用促進に向けた取り組み、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。

最後に、事務局より、来年度以降の海外物流事情実態調査の対象として挙げた国々の概況や新たな調査テーマ案を説明し、チームメンバーの意見を

求めました。メンバーからはさまざまな意見が上がり、物流業の海外進出に向けた、当連合会の調査事業に関する関心の高さがうかがえました。



講演する中東協力センター三束審議役

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。

令和元年度 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、12月13日(金)に日経ビルの日経カンファレンスルームにおいて、令和元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210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



挨拶する赤羽国土交通大臣



挨拶する中野経済産業大臣
政務官

国土交通大臣表彰

日本初の鉄道とタクシーを組み合わせた貨客混載



国土交通大臣表彰

取り組み概要

北海道幌延町への宅配貨物輸送について、佐川急便稚内営業所から幌延町向けの宅配貨物の一部を、稚内駅から旅客列車に積み込み、幌延駅からタクシーが各配達先までの配達を行うことで、環境負荷低減及び省労働力化を実現した。

受賞事業者

- ◆ 佐川急便株式会社
- ◆ 北海道旅客鉄道株式会社
- ◆ 天塩ハイヤー株式会社



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

令和元年度 グリーン物流パートナーシップ会議を開催

経済産業大臣表彰

店頭用販促物の3社共同配送事業



経済産業大臣表彰

取り組み概要

従来は3社独自に運用していた販促物流について、物流センターを統合し、販促物コード・配送先コード体系を統一した他、同一店舗・着日で配送する場合に同梱詰め合わせ、共同配送することにより物流効率化と環境負荷低減を実現した。

受賞事業者

- ◆ ユニ・チャーム株式会社
- ◆ ライオン株式会社
- ◆ 株式会社資生堂
- ◆ トランコム株式会社
- ◆ 日立物流ソフトウェア株式会社

国土交通省 公共交通・物流政策審議官表彰

食品・日用品メーカー混載による輸送効率化への競創

～特性を活かした混載により高い積載量とコンテナ空間の有効活用を同時に実現～



国土交通省公共交通・物流政策審議官表彰

取り組み概要

関西・九州間を結ぶ製品等の輸送について、トレーラーの固定利用や出荷量の平準化、出荷日の固定等により、船舶による無人航送への転換（モーダルシフト）ならびに、高い実車率99.4%による輸送の効率化を実現した。

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
- ◆ サンスター株式会社
- ◆ 関光汽船株式会社
- ◆ 株式会社キューソー流通システム

経済産業省 商務・サービス審議官表彰

共同幹線ラウンド輸送の取組みにおける物流の効率化・強靱化 ～ 31ft冷凍コンテナの活用による鉄道モーダルシフト～



経済産業省商務・サービス審議官表彰

取り組み概要

関東・九州間を結ぶ食料品の輸送について、出荷量や出荷日時の固定化等により、実車率が97.2%と高い水準での31ftコンテナのラウンド輸送を実現した。本取組みの実施により、環境負荷低減及び省労働力化を達成した。

受賞事業者

- ◆ キューピー株式会社
- ◆ 伊藤ハム米久ホールディングス株式会社
- ◆ 株式会社キューソー流通システム
- ◆ 日本貨物鉄道株式会社
- ◆ 全国通運株式会社

グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

スーパーフルトレーラSF25を活用した共同輸送による物流効率化

取り組み概要

関東～関西間を結ぶ宅配貨物等の幹線輸送について、25mダブル連結トラックを活用した共同輸送を実施することで、物流効率化並びに環境負荷の低減を実現した。

受賞事業者

- ◆ ヤマト運輸株式会社
- ◆ 日本通運株式会社
- ◆ 西濃運輸株式会社
- ◆ 日本郵便株式会社

全国2900店舗における店舗配送強靱化事業～物流平準化・効率化と働き方改革を両立～

取り組み概要

2,900店舗の納品スケジュールをゼロベースでの最適化・かご車での納品率100%の他、納品方法を全国で再定義・一元化することによりトラックの走行距離の極小化や回転率の向上、倉庫作業の平準化を実現した。

受賞事業者

- ◆ 日本マクドナルド株式会社
- ◆ HAVI サプライチェーン・ソリューションズ・ジャパン合同会社
- ◆ 株式会社富士エコー

フレキシタンクを活用したJR12フィート汎用コンテナによる液体輸送の実現

取り組み概要

原料水の製品輸送について、従来はトラック輸送しかできない容器を使用していたが、新たに鉄道輸送に対応したフレキシタンクを開発することで荷役作業の簡略化および鉄道モーダルシフトを実現し、環境負荷低減及び省労働力化を達成した。

受賞事業者

- ◆ 釜石鉱山株式会社
- ◆ 三八五通運株式会社
- ◆ 日本貨物鉄道株式会社
- ◆ 日本物流株式会社

開催まで半年を切る！

物流環境対策
委員会

「東京オリパラ期間中の 物流効率化等に関する 説明会」を開催



講演会全景

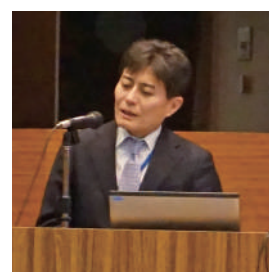
1 月29日（水）、全日通霞が関ビル（千代田区）において、「東京オリパラ期間中の物流効率化等に関する説明会」を開催し、会員・賛助会員企業等より151名が参加しました。

今回の説明会は、約半年後に開催を控えた東京オリンピック・パラリンピックについて、物流事業者が大会開催期間中の物流対策を進めていくきっかけとするため、最新の大会輸送・交通情報や、各社の具体的な取り組み事例紹介を中心とした内容で実施しました。

冒頭、長谷川理事長の挨拶に続き、第一部として東京都オリンピック・パラリンピック準備局輸送課長の松本祐一氏より、「東京2020大会輸送と企業活動との両立に向けて」と題して説明がなされました。松本氏からは、大会開催に伴う選手や大会物資の輸送、会場周辺の交通規制について解説があり、荷主と連携したリードタイムの緩和や配送ルートの変更の他、経営層



説明する松本祐一氏



説明する飯塚秋成氏

から会社全体の取り組みとしてTDMを推進していくことの必要性が強く訴えられました。

第二部では国土交通省物流政策課長の飯塚秋成氏より、物流TDMについて企業が具体的に検討中の取り組み事例について説明がなされました。搬出入時間の夜間帯への変更や、圏央道の利用等による東京を経由しないルートの変更、地域拠点機能の郊外への一時移転、時間帯指定サービスの見直しといった企業の事例が紹介されました。

最後に全体で質疑応答を行い、活発な意見交換の後、終了しました。

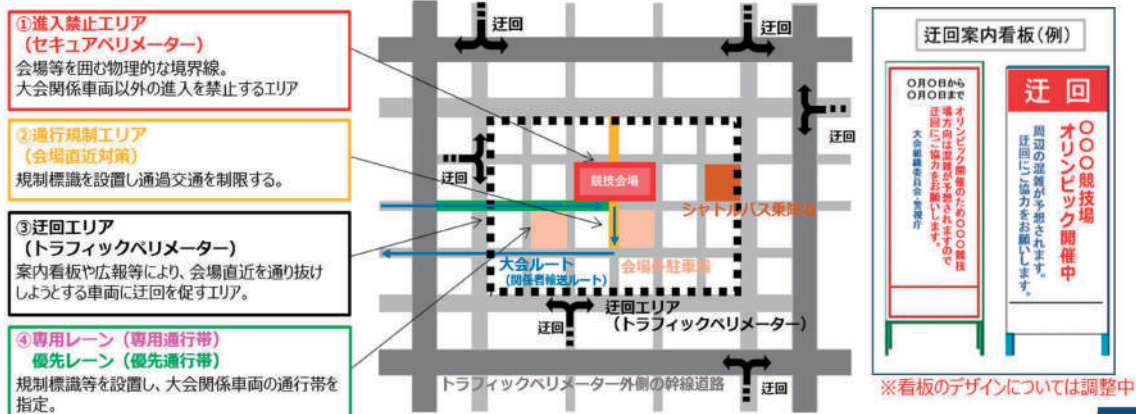
会場周辺交通対策について（2019.12）

オリンピック・パラリンピック東京大会において、競技会場等周辺一般道における交通混雑を緩和するため、主に以下の交通対策を実施する予定です。

区 分	目 的	方 法	対 象 等
①進入禁止エリア (セキュアペリメーター)	競技会場等の設置	会場等を囲む物理的なフェンス等を設置	大会関係者以外の車両や歩行者、自転車は通行不可
②通行規制エリア (会場直近対策)	通過交通の規制	規制標識を設置し通過交通を制限	通過交通は通行不可※ 歩行者・自転車は原則、通行可
③迂回エリア (トラフィックペリメーター)	通過交通の抑制	案内看板や広報等により、会場直近を通り抜けようとする車両の迂回を促す	通過交通は迂回※ 歩行者・自転車は原則、通行可
④専用レーン、優先レーン (専用通行帯、優先通行帯)	大会関係車両の 定時性確保	規制標識等を設置し、大会関係車両の 通行帯を指定	専用レーン：大会関係車両以外通行禁止 優先レーン：大会関係車両が通行していない場合は通行可

※居住者に加え業務や施設利用等その他所用のある車両などは原則、通行可。

各交通対策のイメージ



20

物流TDMの推進について

荷主から配送業者まで一体となったサプライチェーン全体での取組が不可欠

業界団体・大企業向け

《取組1》

農水省/経産省/国交省/組織委員会と連名で、物流にかかる協力をお願いの文書を出す
(2019年11月15日プレス)

実績：全国の延べ500以上の団体

経済団体

- ・経団連
- ・東京商工会議所
- ・経済同友会
- ・オリパ等経済界協議会

業界団体

- ・物流連
- ・東京都トラック協会
- ・日本倉庫協会
- ・日本鉄鋼連盟 等

《取組2》

2017年6月以降、約160回の団体向け説明会実施
2019年11月～国と共に、約40団体に個別に訪問

- ・フランチャイズチェーン協会
- ・全国鉄鋼販売業連合会
- ・日本繊維産業連盟
- ・日本雑誌協会
- ・自動車工業会
- ・全国通運連盟 等



(説明会の様子)

上記について、引き続き取組を進めていく

中小企業向け

中小企業・商店に対し、丁寧な発信をしていくため、現場事情に精通した実務担当者で構成される協議会を設立

2020物流TDM実行協議会

○会長 学識経験者（流通経済大学 苦瀬教授）

※東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会交通輸送技術検討会委員

○委員

国（内閣官房、農水省、経産省、国交省、中小企業庁）
経済団体等（東京商工会議所、東京都中小企業団体中央会、
東京都商店街振興組合連合会、全日本トラック協会等）
士業団体（社労士会、中小企業診断士協会、税理士会）
東京都（オリパ事務局、産労局、都整局）、組織委員会

○取組

経営者や商店主等に対し、業種業態別の実態に合った取組内容、周知方法などを議論し、実行する。

【例】

- ・経済団体のみならず、中小企業等と顧問などで直接関わるネットワークの活用
- ・都内の商店街等を通じた周知
- ・専門家による個別相談（コンサルティング）の実施

○商店街等でのプロモーションも検討

一般消費者向け

大会100日前となる4月から、家庭での予めのストックを呼びかける等、交通混雑緩和に向けた呼びかけを実施



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25回

三菱倉庫株式会社

大阪支店

業務課長

猪俣 祐加子さん

PROFILE

1993年入社、東京支店営業第二課に配属、輸出入業務を担当。2000年からは営業も経験。2001年、職種転換制度により総合職として医薬品営業を担当。2003年、同支店業務課へ異動し、法務、保険、業績管理、社内教育など幅広い業務を担当。2015年監査部に異動、マネジャーに昇格。2019年7月から現職に。愛知県出身。

さまざまなキャリアを積みながら成長

——入社当時のことを教えてください。

入社は東京支店入社になります。当時の総合職は男性社員のみだったので、女性は全員支店採用の地域職として入社しました。それから7年間にわたり、輸入海貨業務で事務を担当しながら、同時に営業の経験も積んできました。2000年になると、社内で力を入れ始めていた医薬品事業の営業に同行させてもらえるようになりました。営業に出て、いろいろな会社の方と知り合い、勉強できたことはとてもうれしかったですね。

——その後、地域職から総合職へ職種転換されているそうですね。

はい、2001年に試験を受け、転換しました。もともと地域職は転勤を伴わず、マネジャー職にもなれない規定となっています。営業アシスタントを経験する中で、さらに幅広い経験を積みたい、そのためには総合職のほうが良いと考えるようになりました。総合職になると独り立ちしてお客様担当に、異動後の業務課では営業時代には知らなかった「管理部門での業務」を経験し、重要な会議の資料作成など、違った責任の重さを感じるようになりました。

——現在の業務内容を教えてください。

業務課は支店全体の後方支援部隊です。業務全

体を見渡し法令・社内規定違反がないか、シンクタンク的にさまざまな情報を集めて提供したりと、営業の皆さんが働きやすい環境を整えることが使命です。その点では、これまでの経験や人脈が大変役立っています。

——業務にあたる上で心がけていることはありますか。

迅速・丁寧・プロ意識を心がけています。プロ意識は特に大切です。たとえ新入社員でも、お客様にとっては三菱倉庫の社員。つまりプロとして見られているということです。私自身も常に意識するようにしていますし、部下にもそう心がけるよう指導しています。

目の前のことをクリアしながら前進を

——課長になったことで意識の変化などありましたか？

私自身より、私を見る周りの目のほうが変わったと感じています。私が課長になった当時は、女性管理職の先輩が一人いらっしゃったのですが、現在は私一人です。女性社員440人分の1という重みを感じますし、女性というだけで良い意味でも悪い意味でも注目されます。厳しい目も向けられますが、活躍できるチャンスを与えてくれたことに感謝し、前向きに取り組んでいます。完璧主義に加え、負けず嫌いでもあるので(笑)。

——管理職として心がけていることを教えてください。

私は入社以来ずっと上司に恵まれており、常に良い指導を受け、応援してもらってきました。支店長から掛けられた一言に救われたり、上司のねぎらいの言葉で苦勞が報われたりしたこともあります。その経験から私も部下には惜しみなく教え、声掛けするよう心がけています。うれしいという気持ちはモチベーションの向上に通じるとしています。

——ワークライフバランスについてのお考えをお聞かせください。

自他ともに認める仕事人間なので、仕事自体にストレスを感じることはありませんが、心身の疲れはパフォーマンスにも影響してくるので気を付けています。東京にいるときは、毎週末、ゴルフに行っていました。上司に勧められて始めたのですが、リフレッシュできますし、社内外でのネットワークづくりにも役立ちます。こちらに来てからは、ゴルフの回数は減りましたが、有名な神社仏閣や美術館を訪れ、境界を越えた静かな空間を満喫しています。

——今後の抱負を教えてください。

後輩の女性たちが後に続けるように、目の前のことを一つひとつ丁寧にクリアしていきたいと思っています。女性管理職が他にいない現状、今後のことは私にはわかりませんが、私にできることは、常に努力し続けること、真摯に仕事に向き合うことであり、結果は後からついてくるものと思っています。



上司とともに訪れた高倉神社



美術館巡りも趣味の一つ



ゴルフを通じて
人脈も広がりました



オランダ出張

——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。

以前と比べ、女性が活躍する機会も増えていると思います。国内に限らず、海外にもチャンスが広がっていますので、自分で限界を作らず、さまざまな場所で活躍してほしいと思っています。

——ありがとうございました。

会社概要

三菱倉庫株式会社

本社：東京都中央区日本橋1-19-1

大阪支店：大阪市福島区野田6-5-20 大阪ダイヤビルディング

設立：1887年4月15日

資本金：22,393百万円(2019年3月31日現在)

従業員数：4,466名(2019年3月31日現在)

代表者：取締役社長 藤倉 正夫

【事業概要】

三菱倉庫は、旧三菱為替店の「倉敷業務」を継承し、1887(明治20)年に東京・深川で創業。以来130余年にわたり、倉庫事業を中核に陸上運送、港湾運送、国際運送取扱を有機的に結合したロジスティクス事業を担っている。昭和30年代からは不動産事業を開始し、ビル賃貸から、住宅の販売・賃貸、商業施設の運営へと事業領域を広げてきた。昨年、2030年に目指す姿「MLC2030ビジョン」の実現に向けた第1ステージとして、中期経営計画[2019-2021]をスタート。お客様から選ばれ続ける企業グループを目指し、海外事業の拡大や重点分野における事業基盤の整備、新技術活用をはじめとする施策を推進している。



大阪・茨木4号配送センター

「自然災害時における物流業のBCP作成ガイドライン」をバージョンアップ

第3回 物流部門のBCP策定に関する調査小委員会を開催



委員会全景

昨年12月5日(木)、第3回物流部門のBCP策定に関する調査小委員会(座長:鈴木邦成氏 日本大学生産工学部教授)を全日通霞が関ビル(千代田区)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、委員13名(座長を含む)が出席しました。

本委員会では、物流連が平成24年7月に策定した現行の「自然災害時における物流業のBCP作成ガイドライン」をバージョンアップして新「ガイドライン」とするため、前回小委員会までに策定したヒアリング調査実施計画に基づいて、現時点までに実施したヒアリング調査について事務局より報告がなされました。

ヒアリング先は、平成30年7月の西日本豪雨、同年9月の台風21号、および北海道胆振東部地震により被災した地域の関係事業者等12箇所に及びました。ヒアリング調査では、直近のものを含む自然災害による被害状況や影響、並びに具体的な事業継続の対策や課題等について調査が実施されました。



鈴木座長

続いて、事務局より、実施済みのヒアリング調査の結果を盛り込んだ新ガイドライン案について、その構成や内容等に関して説明がなされ、その後、各委員より本案の構成、内容等について意見、要望等を聴取しました。また、今後のヒアリング調査や関連情報の収集について、追加すべき事項等についても意見、要望を集約しました。

今後、事務局において、2月末までを目途にヒアリング調査、およびその他の情報収集を継続し、次回小委員会(本年2月17日開催)において、さらに構成、内容等を更新した新ガイドライン案について再度検討を加えることとしました。

2019年度版「数字でみる物流」発刊のご案内

2019年度版「数字でみる物流」概要

A 6 版 ポケットサイズ

2019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

数字でみる物流

2019 年度



発行 日本物流団体連合会
発行所 日本物流団体連合会
発行所 日本物流団体連合会

当連合会 最近の活動状況

2019年

12月 13日 令和元年度グリーン物流パートナーシップ会議 表彰式

2020年

1月 17日 第5回物流いいところみつけ隊会合
1月 27日 令和2年新年特別講演会 新年賀詞交換会
1月 28日 第5回海外物流戦略ワーキングチーム会合
1月 29日 東京オリパラ期間中の物流効率化等に関する説明会
2月 11日 第2回物流業界研究セミナー大阪
2月 17日 第4回BCP調査小委員会
2月 21日 第2回物流環境対策委員会・講演会
2月 28日 第6回海外物流戦略ワーキングチーム会合
3月 4日 第26回基本政策委員会
3月 6日 第2回経営効率化委員会
3月 9日 第6回物流いいところみつけ隊会合

編集後記

Jリーグは開催延期、トップリーグも延期、プロ野球オープン戦は無観客試合、3/20からの本戦は？大相撲も無観客、スポーツファンとしてなんとも寂しい限りです。(I)

新型コロナウイルス感染拡大が懸念されております。我が家では幼児と高齢者がいるため、帰ったらうがい・手洗い・消毒を心がけてますがどこまで効果があるやら心配です。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



立山連邦と新湊大橋

新湊大橋は、富山県射水市の富山新港に架かる日本海側最大の2層構造の斜張橋。2002年11月に着工、上層の車道部分が2012年に、下層の自転車歩行者道は2013年に開通した・総延長はアーチ部分も含めて3.6kmに及び、下層には歩行者道路「あいの風プロムナード」が整備されている。晴れた日には、橋から立山連峰や日本海、能登半島を望むことができる。