

一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 93

2020
September





物流連会報 **Grow**

2020 September 93号
令和2年9月発行

C O N T E N T S

潮流 1
 小野 孝則氏 一般社団法人日本倉庫協会 会長
 株式会社住友倉庫 代表取締役社長(社長執行役員)

令和2年度定時総会を開催し、
 令和元年度決算、役員選任等を決議 4

「令和2年度 物流業界インターンシップ」を開催 5

コロナ禍を経て、これからのテレワーク 8

物流連事務局に運送業の皆様へ
 感謝のメッセージが届きましたので紹介します。 11

第21回「物流環境大賞」の受賞者が決定 12

物流環境大賞 17
 西濃運輸株式会社
 特別積合せ貨物運送事業における路線便の「運び方改革」

会員企業をたずねる～女性の力、女性の声 22
 山九株式会社 浅野 恵さん

令和2年度 第1回「物流いいとこみつけ隊」会合を開催 24

2019年度版「数字でみる物流」のご案内／
 最近の活動状況／編集後記 25



令和2年度定時総会を開催



「令和2年度 物流業界インターンシップ」を開催



第21回「物流環境大賞」の受賞者が決定



「自利利他公私一如」と 「百年の計」を常に念頭に 物流事業で社会の根底を支える

おの たかのり
小野 孝則 氏

一般社団法人日本倉庫協会 会長

株式会社住友倉庫 代表取締役社長(社長執行役員)

——まず日本倉庫協会会長としてお聞きいたします。グローバル規模のコロナウイルス感染症の拡大により世界的に経済への影響も懸念される中、物流を取り巻く経営環境も厳しいものと推察されますが、With コロナ、Postコロナを見据えた今後の貨物動向についてはどのように感じておられますか。

営業普通倉庫21社統計を見ると、昨年度の普通倉庫の実績(年度平均)は対前年比で入庫トン数が4.8%の増、出庫トン数が2.6%の増、保管残高トン数は4.5%の増と概ね堅調に推移してきました。一方で国内での新型コロナウイルス感染症の影響が本格的に表れてきた本年4—5月の数字では、対前年比で入庫トン数が7.3%の減、出庫トン数が5.3%の減、保管残高トン数は5.0%の増と荷動きの低下と保管残高の増加が顕著になっています。緊急事態宣言が解除された6月以降は荷動きが改善されつつあるものの、昨年実績対比ではマイナスが続いている状況であり、大変厳しいものであると認識しています。

今後については、非常に不透明であると感じています。現在、保管残高は高水準で推移していますが、新型コロナウイルス感染症の影響が長引けば、低調な入出庫が継続すると共に、荷主による在庫調整が行われ、保管残高も漸減していくことが予想されます。倉庫業の業績は荷主企業の業況から数か月遅れて反映されると言われており、暫くは厳しい状況が続くと考えられます。いずれにしても製造業の生産体制が正常化し、国際貿易量が戻り始めることが荷動き回復の第一歩であると考えています。

——地震、台風、水害等大規模災害時における各自治体との災害協定および業界としてのBCP策定等の取り組みについてお聞かせください。

災害時支援物資の保管に関する協定は各地区倉庫協会と都道府県の間で締結していますが、本年3月末時点で46都道府県との間で締結が完了し、ほぼ全国を網羅するに至っています。直近では、北海道胆振東部地震における苫小牧地区倉庫協会や令和元年台風第19号における福島県倉庫協会が被災自治体からの要請に協力し、被災地域における支援物資物流に貢献するなど成果も出ています。協定の締結が一巡したことから、今後は協定をより実効性のあるものにしていくことが重要だと考えています。災害時に協力した各地区倉庫協会からは、平時から自治体の担当者と連絡を取り合っていたことがスムーズな支援に奏功したとの声が挙がっているため、総合防災訓練や防災協議会への参加等を通じて各自治体との連携を強化できるように後押しを続けていきたいと考えています。また、本年度の日倉協事業計画では、災害時に支援物資の広域的な受入れ拠点としての活用を想定する民間物資拠点への会員事業者施設の登録を推進することを掲げており、災害発生時に貢献ができるような準備を進めていきたいと考えています。

BCPについては、2013年にBCP作成の手引を作成して以降、全国各地においてBCP作成のための説明会を開催した他、日倉協が開催している物流フォーラムにてBCPを取り上げる等会員事業者にBCP作成を促してきました。また、作成に取り組む人的・時

間的余裕のない事業者も多いことから2016年からは「簡易版BCP作成」説明会を開催し、作成のハードルを下げる活動も推進してきています。しかしながら、2018年12月に会員事業者を対象としてBCPの作成状況を調査したところ、まだまだ未作成の事業者が多いことも分かっています。昨今、毎年のように大規模な風水害が発生しており、BCP作成の重要性が以前にも増して高まっていると認識しているため、既に作成済みの事業者の見直しも含め、引続き啓蒙活動と作成の支援を行ってまいります。

——女性やシニアの活躍推進といった労働力不足への対応や働き方改革が注目されていますが、倉庫業界として労働力問題等人材育成等の取り組みについてお伺いします。

新型コロナウイルス感染症の影響もあり、足元では労働力不足は若干落ち着いている感がありますが、これは労働市場の緩みに起因するものであって根本的な解決には至っておらず、再び深刻化することを懸念しています。日倉協での労働力不足への取り組みは、倉庫業を就業先として認知してもらうための広報事業と、継続的なスキルアップを通じて業務の中核を担える人材を育成する教育研修事業が大きな柱となっています。

広報事業について、近年、災害の頻発等を背景に物流業が注目を集める機会が増えていますが、残念ながら倉庫業にまで目を向ける方はそれほど多くないと感じています。倉庫業務はB to Bが中心であり、一般消費者との直接的な関わりが少ないことに一因があると考え、倉庫業に興味を持ってもらうきっかけとして学生や学校の就職担当教員を対象に倉庫見学会を各地区の倉庫協会が開催しており、日倉協も支援しています。昨年度は10地区において開催し、いずれも盛況でした。今後は採用広報用の映像制作の検討も進めていく予定であり、広く会員事業者の採用支援を行っていきたく考えています。

教育研修事業については、新入社員が倉庫業で働くうえで必要な基礎知識をつけてもらうための「新社員のための物流入門講座」から倉庫管理者を対象とした「倉庫業務改善管理者研修」まで幅広い講座を用意し、活用戴いています。現在、各地で開催する集合研修が16講座、受講者が個別に学習するeラー

ニングが9講座にまで拡大し、さまざまなステップにいる方のスキルアップ支援ができています。また、日倉協が各地に講師を派遣し、時宜に即したテーマを解説する「日倉協セミナー」も開催しており、倉庫業に関係のある事項の最新動向を知る機会としていただいています。

——倉庫内の省エネ化、太陽光発電設備の設置、その他環境負荷低減に向けた取り組みについてお聞かせください。

省エネ化については設備投資を伴うことが多いため、原則として各事業者の経営判断ということになりますが、省エネに資する各種機器の調査研究を行うと共に、導入時の負担軽減につながる国の補助制度に関する情報を提供する等、会員事業者の意思決定を後押しできるように努めています。日倉協では2020年度におけるエネルギー使用原単位を1990年度比で16%改善することを目標に定めていますが、会員事業者に対して行った2018年度の実績調査では既に20%の改善を達成しています。また、物流総合効率化法で定める特定流通業務施設の整備を推進していくため日倉協内に物効法認定取得相談室を設置しており、会員事業者のサポートを行うべく各地方運輸局のご協力も仰ぎながら認定取得のための説明会を開催しています。

——次に住友倉庫社長としてお聞きいたします。貴社は創立120年を迎え、長期ビジョン“Moving Forward to 2030”をスローガンとして掲げ、2030年までにお客様と社会に対して貴社が果たすべきミッションを定めておられますが、今後の事業展開についてお聞かせください。

当社は2019年7月に創業120周年を迎えたことを機に、次の100年間も事業を通じて社会に貢献していくことを目標として2030年までの長期ビジョンを策定することとしました。長期ビジョンでは、グローバル化の進展に伴い増大する各種リスクに適切に対応し、社会に不可欠な物流サービスを幅広いステークホルダーの皆様へ安定的に提供するため、「モノをつなぐ」、「世界をつなぐ」、「ヒトをつなぐ」、「時代をつなぐ」という4つのミッションを定めています。そのうえで、本年度から3か年をこの長期ビ



ジョンの実現に向けた「事業基盤の強靱化」期間と位置づけ、中期経営計画を策定するに至りました。

——国内事業についてはいかがでしょうか。

新型コロナウイルス感染症が経済に深刻なダメージを与えつつある一方で、近年デジタルトランスフォーメーションへの取り組みの拡大やSDGs等企業による事業を通じての環境や社会課題に対する取り組み意識が高まりつつあります。こうしたさまざまな変化はこれからも継続していくものと考えます。将来にわたる事業環境の変化に対応し、持続的な成長を実現するためには、事業基盤の強化を図り、より安定的で高品質な物流サービスの提供を推進していく必要があります。

ここ数年は倉庫への投資を強化してきましたが、本年度は愛知、埼玉、兵庫にて計3棟の倉庫が新規稼働予定となっており、このうち1棟は既に稼働し順調に推移しています。これらの倉庫は荒天時でも事業への影響を最小限に抑える全天候型や免振構造を採用した震災対応型であることに加え、いずれも非常用自家発電装置を備える高機能なものとなりました。社会に不可欠な物流インフラの維持のため、既存施設の設備増強も含め激甚化する傾向にある自然災害への備えを継続していきます。

また、倉庫業務の効率化を目的にオペレーションのデジタル化も進めています。当社が開発したIoT技術を用いた倉庫管理ツールである「i-Warehouse®」は、作業指示の迅速化やリアルタイムでの進捗管理

が可能になるなど効果を発揮しています。汎用的な機器を利用するよう工夫しており投資額も抑えられることから、より多くの倉庫への導入を進めていく予定です。

——海外事業についていかがでしょうか。

前中期経営計画(2017年～2019年)では海外物流事業の拡充を掲げ、特に東南アジア地域での事業拡大を推進してきました。シンガポールでは周辺国の経済成長に伴い取扱貨物の多様化が進み、定温保管の需要が高まっているため定温庫を備えた新倉庫を、タイではアユタヤおよび同国最大の港湾であるレムチャバン港の近郊にそれぞれ新倉庫を稼働させました。また、東南アジアの中でも特に成長が著しいフィリピン、ミャンマーには駐在員を派遣し、現地物流事情の調査や顧客サポート体制の強化に努めています。今後は、駐在員派遣先の事業を早期に法人化し、グローバル物流の構築・運営能力を高め国際複合一貫輸送業務のさらなる拡大を図っていくこと、各地にある倉庫拠点を活用し、進出先の内需成長をターゲットとした事業展開を進めていくことに注力していきます。

——最後に経営信条、生活信条などについてお聞かせください。

経営においては、住友の事業精神である「自利利他公私一如」と「百年の計」を常に念頭に置いています。前者は、住友の事業は、住友自身を利するとともに、国家を利し、かつ社会を利するものでなければならぬという意味であり、後者は、遠い将来を見据え、緻密に計画を立て、数代にわたってでも事業を開花させるよう努力を続けるという考え方です。先にも述べたように当社は昨年創業120周年を迎えましたが、長きにわたり存続できた背景には、物流事業で社会の根底を支えるという強い意志の下、将来を見据え、不断の変革に挑み、時代の要請に応じたサービスを提供し続けてきたことが挙げられるとの思いからです。

また、挑戦する意欲や実行する意思の強さが会社の発展の原動力となること、即ち「意志あるところに道あり」と信じ、トップ自らが範を示すことが大切であるとの考えから「率先垂範」を信条としています。

令和2年度定時総会を開催し、 令和元年度決算、役員選任等 を決議

6月29日(月)、物流連は東京都港区の第一ホテル東京において令和2年度定時総会を開催しました。

当定時総会は新型コロナウイルス感染防止の観点から、極力規模を縮小して開催し、このため例年定時総会当日に開催していた物流環境大賞表彰式、懇親会については、中止としました。

定時総会では、渡邊会長の挨拶ののち、令和元年度の事業報告があり、年度中2月まではおおむね計画通り推移したものの、3月以降は、新型コロナウイルスの感染拡大により、委員会活動や研修などに多大な影響を受けたことなどが報告されました。

続いて審議事項として令和元年度決算、役員を選任についても審議を行い、すべての議案は原案通り可決承認されました。

また、総会終了後に予定していた新年度に向けた新役員体制を決める理事会についても書面開催とし、原案通り理事全員の同意を得て、可決承認されました。



挨拶する渡邊会長



定時総会風景

新役員のご紹介

◆ 新任副会長

小野 孝則氏 (一社)日本倉庫協会 会長

◆ 新任理事

尾本 直俊氏 (一社)日本長距離フェリー協会 会長
藤倉 正夫氏 三菱倉庫(株) 取締役社長

8月25日臨時総会(書面)にて選任

◆ 新任理事

米田 総一郎氏 第一貨物(株) 代表取締役社長



「令和2年度 物流業界 インターンシップ」を開催

会員企業23社・1団体と共同で「令和2年度
会物流業界インターンシップ」を開始しました。令和2年8月22日に初日の合同説明会をWebにて開催し、24日に大阪会場（ハービス OSAKA）にて第1回物流業界インターンシップ大阪と題して開催、続いて31日に東京会場（ベルサール秋葉原）にて第7回物流業界インターンシップ東京を開催しました。それぞれWeb開催には約440名、大阪会場には116名、東京会場には109名の学生が参加しました。東京会場は7回目となり、Webと大阪会場は今年度が初開催となります。

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

Web開催では、参加者全員を集めたオリエンテーションとして、物流連 長谷川理事長の開会の挨拶、宿谷事務局長による講演会を行い、その後は、参加企業22社・1団体による業界研究セミナーを、30分刻みで3回線に分かれて実施し、全8クールを行いました。学生は、自由に企業ルームへ入室し、各会員企業・団体は、一度のプレゼンテーションで、約50～250名の学生に対して事業内容や強



【web開催】宿谷事務局長による講演会風景の様子

「令和2年度 物流業界インターンシップ」を開催

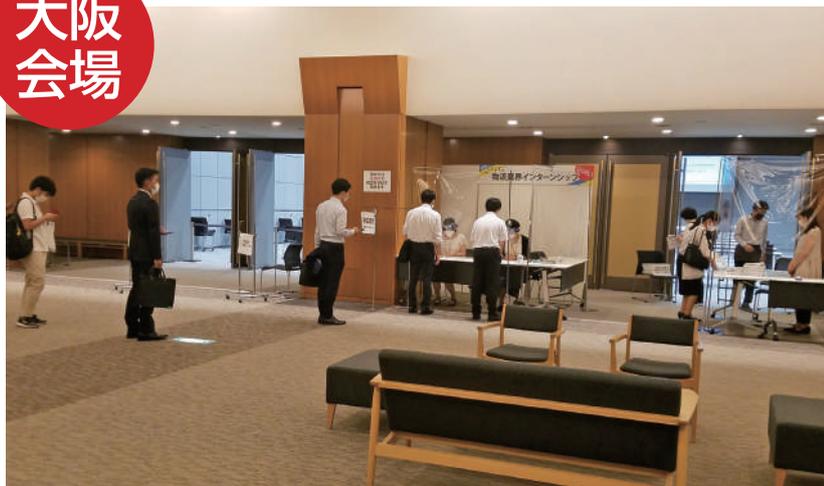
み等を説明しました。また、会員企業の若手社員からなる「物流いいとこみつけ隊」によるパネルディスカッションも開かれ、こちらには約250名の学生が視聴しました。

大阪会場の開催では、定員を130名に絞ったものの、その約9割が出席しました。参加者全員を集めたオリエンテーションとして、物流連 長谷川理事長の開会の挨拶、宿谷事務局長による講演会などの後、参加の7社・1団体がブースを設け、学生に対して30分刻みで6クールのプレゼンテーションを行い、学生は自由に興味のある企業ブースを訪問しました。

東京会場の開催には、例年200名以上の応募がありますが、今年は150名に絞り、その約7割が出席しました。大阪会場と同様に参加者全員を集めたオリエンテーションとして、物流連 長谷川理事長の開会の挨拶、宿谷事務局長による講演会などの後、参加の15社がブースを設け、学生に対して30分刻みで6クールのプレゼンテーションを行い、学生は自由に興味のある企業ブースを訪問しました。

各会場での開催では、会場の3密を避けるため、ブースの幅や座席の間隔を通常よりも大幅に広げ、入場前に全員の検温、手指の消毒、書類の手渡し廃止、入退場管理はもちろん、飛沫防止用ビニール

大阪会場



受付風景



長谷川理事長による開会の挨拶



企業ブースの様子



宿谷事務局長による閉会の挨拶 ▶

シートやアクリル板、フェイスシールド等を使うなどして、新型コロナウイルス感染症対策を行いました。

また、午前中の講演で参加企業の特徴、強み等を紹介し、物流業界の多様さを知ってほしい旨伝えたこともあり、参加学生が一部企業に偏ることなく、最終クールまで多くのブースが満席に近い状態が続きました。

大阪地区では、13社がインターンシップの受け入れを行い、22日のWeb参加者を含め、196名が24日までに希望の訪問先を提出し、物流連にて学

生の希望を最大限優先して1～3社の訪問企業先を振り分けました。実際の企業訪問は9月1日から始まり、各企業がそれぞれ指定した日程の計7日間（1～3日、5日、7～9日）で実施しました。

続いて東京地区では、19社がインターンシップの受け入れを行い、22日のWeb参加者を含め、295名が31日までに希望の訪問先を提出し、物流連にて大阪同様に訪問企業先を振り分けました。実際の企業訪問は9月8日から始まり、各企業がそれぞれ指定した日程の計6日間（8～10日、14日、16日、18日）で実施しました。

東京会場



受付風景



講演する宿谷事務局長



業界研究セミナーの様子



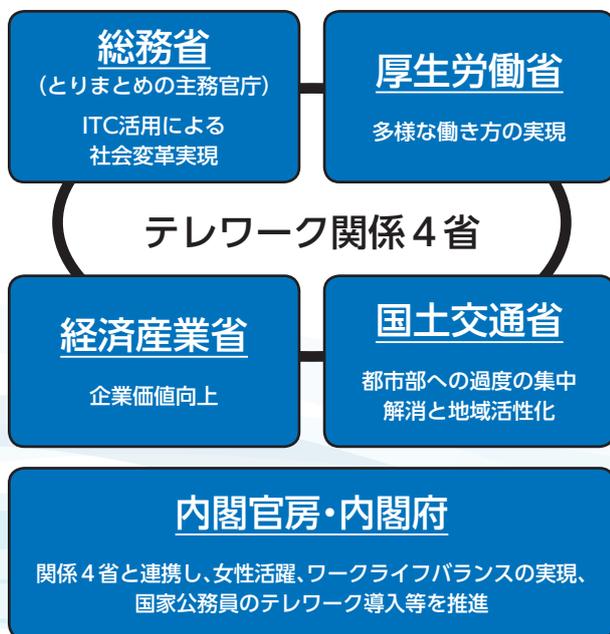
宿谷事務局長による講演会の様子

コロナ禍を経て、 これからのテレワーク

一般社団法人 日本テレワーク協会 事務局長 村田 瑞枝

1 日本テレワーク協会のご紹介

日本テレワーク協会は、1991年に「日本サテライトオフィス協会」として設立された。2020年6月現在で約400社・団体の会員を抱え、「情報通信技術（ICT）を活用した、場所と時間にとらわれない柔軟な働き方である「テレワーク」を、広く社会に普及・啓発することにより、個人に活力とゆとりをもたらし、企業・地域の活性化による調和のとれた日本社会の持続的な発展に寄与する」という理念のもと、30年にわたり活動を続けている。主な事業としては、テレワーク4省をはじめ東京都等と連携してテレワークを推進するとともに、テレワーク推進賞やテレワークトップフォーラムの開催、テレワーク推進フォーラムの運営などを行っている。



2 テレワークとは

コロナ禍でテレワーク＝(イコール)在宅勤務、外に出てはいけない、人と接触してはいけない、というイメージをお持ちの方も居られると思うが、本来の意味でのテレワークとは「情報通信技術（ICT）

を活用した、場所や時間にとらわれない柔軟な働き方」であり、「tele＝離れたところ」と「work＝働く」をあわせた造語である。また、働く場所に依りて①在宅利用型テレワーク、②モバイルワーク、③サテライトオフィス勤務・コワーキングスペース利用、の3つに区分され、就業形態によって雇用型と自営型に分けられるため、全部で6つのスタイルがあることをご理解いただきたい。

日本のテレワーク導入率は、コロナ禍前には平均して20%程度、コロナ禍を経て東京都では過半数を超えている^(※1)が、企業規模が小さいほど少なくなり、地方においては10%に満たないところも多い^(※2)。まだまだテレワーク普及の余地があるといえる。

3 なぜテレワークが必要なのか

テレワークの効果としては、下図の通りであり、就業者にとってワークライフバランスを向上させ、多様な働き方を確保できるものである。企業にとっても優秀な人材の確保につながり、生産性が向上、ひいてはオフィスコストの削減にもつながる。それらを踏まえ、労働力人口減少の緩和、地域活性化にもつながり、一億総活躍社会の実現に向け一翼を担うものといえる。

■テレワークは社会、企業、就業者の三者にとってプラス効果をもたらす

社会

- 労働力人口減少の緩和
- 高齢者・障がい者・遠方居住者の雇用創出
- 地域活性化
- 環境負荷の軽減

企業

- 生産性の向上・優秀な人材確保
- ダイバーシティ経営(女性・高齢者・障がい者)
- 事業継続性の確保(BCP対策)
- オフィスコストの削減

就業者

- ワークライフバランスの向上
- 育児・介護中の仕事(就業)継続
- 通勤時間削減による時間有効活用
- 多様な働き方の確保

- ※1:調査機関により情報は様々だが、おしなべて東京都は過半数を超えている
- ※2:厚生労働省「第4回「新型コロナ対策のための全国調査」より
- ※3:情報をカード等に記述していき、そのカードをグルーピングすることで図解し、まとめていく手法
- ※4:Plan、Do、Check、Actionの4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善すること

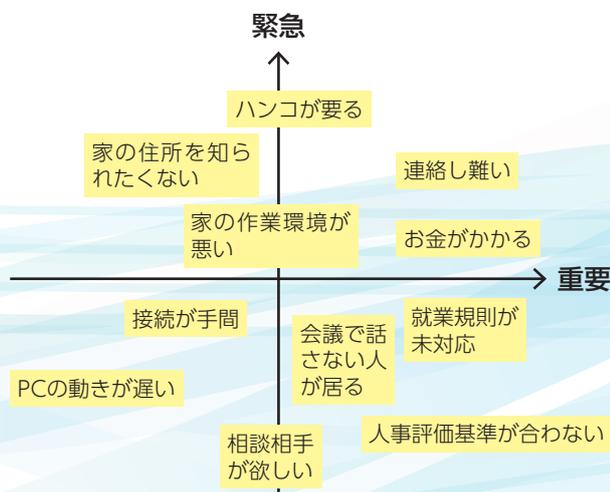
諸外国のテレワークの普及率と労働生産性を見ても、テレワーク普及率の高い米国やフィンランドや英国は日本よりも労働生産性が高く、テレワーク普及率が低い韓国の労働生産性は日本よりもさらに低くなっている。このことから、テレワークを普及させ、日本企業の生産性向上に寄与していく役割は重要と考えている。

4 コロナ禍の影響

この度のコロナ禍は予想外の出来事であり、多くの企業は短期間でテレワークの導入を強いられた。テレワークを導入していた大企業でも、これだけ一度に長期にわたりテレワークを行うことは想定していなかったため、社内ネットワークへのアクセスができなかったり、自宅からアクセスするとPCの動きが遅く非効率といった事象が発生した。テレワークを導入していなかった企業からは、「何から手を付ければいいのか」「医療関係者なのだが、テレワークをする方法がわからない」といった相談が寄せられた。また、緊急事態宣言が解除されてからは、「会社がテレワークをやめると言っているのだが、どうすれば継続してもらえるのか」といった相談も増え、コロナ禍で緊急導入した在宅型テレワークは、短期的には企業に生産性向上の価値をもたらすまでに至らなかったことが想定される。

テレワークをやったが生産性が上がったかどうか分からないといった企業に対しては、やってみて良かったことと悪かったことがあるはずなので、まず

■テレワークの振り返りをした例



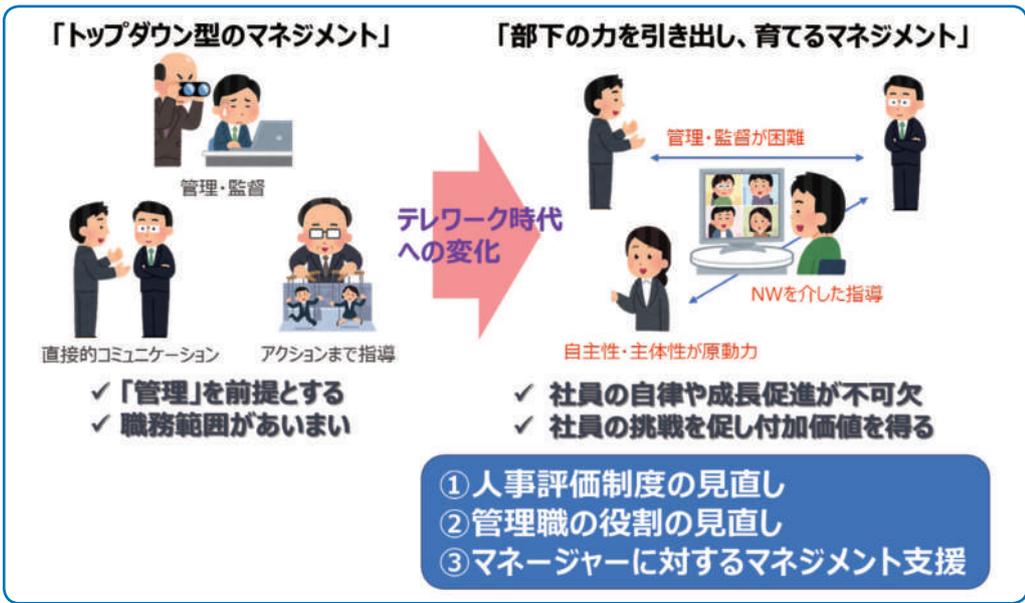
はそれらを洗い出していただくよう依頼している。同じ事象でも、立場によって見方が異なるため、経営者層、管理者層、担当者層、それぞれでお互いの意見を打ち消すことなく、まずは総ざらいしていただきたい。そのうえでKJ法^(※3)等を用いてグルーピングし、緊急度と重要度で今後のアクションプランを決めていく。本来ならば半年から1年がかりで導入検討、体制構築、現状把握、試行導入、効果測定、を経て本格導入をするべきものを、コロナ禍でいきなり大規模に本格導入せざるを得なくなったため、成果が上がらないのは当然である。使い古された言葉ではあるが、PDCAサイクル^(※4)をまわすことが求められている。

5 これからのテレワーク

テレワークの成果が曖昧だと言っても、多かれ少なかれテレワークのメリットを享受した以上、テレワークの無い社会に戻るのは難しい。Dropbox Japan 株式会社は5月に行った調査でも、リモートワーク経験者の約半分は、今後在宅勤務を導入または継続する場合、生産性の向上、長時間労働の是正、ワークライフバランスにつながると回答している。同様に5月末から6月初旬にかけて行われた内閣府の調査でも、テレワーク経験者(就業者)は、ワークライフバランス、地方移住、仕事に対する意識が変化した割合が高い。3年後なのか10年後なのかはさておき、テレワーク社会に向かっていくことは確かである。

日本テレワーク協会は、この7月にテレワーク時代のマネジメント改革として、従来の「トップダウン型のマネジメント」から、「部下の力を引き出し、育てるマネジメント」に変わっていく必要がある事を発表した。勤続年数や働いた時間に重きを置く日本型の人事制度から職務範囲が明確で結果に応じて評価される「ジョブ型」人事制度へ、部長や課長といった職位からミッションに基づく職責へシフトしていく。テレワークが主流となり、背中を見せて育ててもらい、時には愛情をもって厳しく指導するといったことは困難であり、マネージャー自身も「自らの行動を客観的に振り返り、新たな技術を学び続ける姿勢が必要」なのだ。一方、現在のマネージャーの多くはレガシーな日本社会の中で成長してきたため、そのようなマネジメントを受けていない。そのため、マネージャーをサポートする体制も不可欠であるといえる。

■テレワーク時代のマネジメント改革



日本テレワーク協会2020年7月1日プレスリリース「働き方の未来特別研究プロジェクト」をもとに作成

このような変化を踏まえ、既存社会でのマネジメント手法や評価制度が変わるのみでなく、就業そのものも変化していくだろう。就職先を考えるのではなく、自分に何ができるのか・何をしたいのかが起点となる。付加価値を生み出すことができれば、複数の事業に携わることも容易だ。テレワーク前提なので、企業の立地や豪華なビルも必要ない。丸の内OLという言葉も過去の遺物となっていく。一方で、背中を見せてくれる先輩も、愛情をもって叱ってくれる上司もいない。自分の力で成長するしかない。実は今のマネージャーよりもこれからの就業者自身にとって厳しい時代になるともいえる。

隣の家にカラーテレビが来たから我が家もぜひ、という時代から、十人十色の時代と言われて久しいが、テレワークの普及により働き方の柔軟性が増し、ますます選択肢が増える時代になっていく。今

日（8月21日）女子大学生と話をする機会があったので、テレワークについて聞いてみたところ“テレワークを実施している企業は選定条件にとってもプラスになりますし、そういった企業に就職したいと思っています。理由としては、今のような感染症予防対策などももちろんありますが、将来、子どもができたとき、近くにコンビニもないような田舎に住みながら働くことが理想だからです。他の女子大学生も、テレワークの一番の魅力は、勤務地に捉われずに働くことであるという意見がとても多かったです。”という答えが返ってきた。先輩社員の背中を見て育ってきた私自身は背中を見られないのは厳しいと感じたが、見てもいない若者には厳しいものでもなく、もはやテレワークは当たり前なのかと考えさせられた。テレワーク社会の実現はそう遠くないのかもしれない。

■【考察】テレワーク社会で就業がどう変わるか



4月、新型コロナウイルス感染拡大に伴い、全国に緊急事態宣言が発令される中、首都圏の大学に在学中の学生の皆さまから、「運送業で働く皆さまへ」というタイトルで多数のメッセージが物流連に届けられました。ここにその一部をご紹介します。

運送業のみはさまへ

初めまして。[]と申します。私は都内の大学に通う普通の大学生です。
 現在、コロナウイルスにより外出自粛要請が出ている中、私たちの生活のために毎日外出して働いて下さり、本当にありがとうございます。皆様に感謝の気持ちを目に見える形で伝えたいと思い、運送業の皆様へのメッセージを集めるプロジェクトを行い、アルバムという形にしてこの度送らせていただきます。
 毎日お店に商品が並んでいることや頼んだものがすぐに届くこと、この状況で今までの当たり前がどれほど有り難いことなのか実感しております。ウイルス感染への不安と毎日辛いながらも私たちの生活を支えて下さる皆様の姿はほんとに輝いています。
 私たちにはこうして感謝を伝えることができませんが、日々から応え度にお礼を。そして何日も早く皆が笑顔で暮らせる日々が戻ってくることを願っています。どうかお手に負えないお返し下さい。



運送業の方へ

皆の生活のために、ずいぶん働いてくださりありがとうございます。
 でも何より一番大切な自分自身の命も守って下さいね。
 応援しています!!



運送業の方々へ



Dear 運送業のみはさま

コロナの影響で今更には必要が増えて大変な中荷物を届けて頂き非対面の対応もして頂きありがとうございます!!!
 店舗に行けずネットを頼ってしまうこともあり、みなさんに生活を支えてもらっている日々を感念しております。本当にありがとうございます!!!



いつも西送おかげでございませう。家にいてお買い物に行けないのでネットでの買い物が多くなりました。西送のピンポンが鳴るとワクワクします。今は家の前と置いて下さることで大に便利に繋がっております。本当に感謝です。健康第一で、これからもよろしくお願いいたします。

運送業の方々へ

まずは、この大変な日々の中、働いてくださって本当にありがとうございます。
 新型コロナウイルスの影響で自身や家族への感染リスクの心配や、外出自粛の影響で普段以上の量の業務や、自滞りの際への対応など大変な思いをされているから、せめて毎日働いてくださる皆様にはとてほどお礼を申し上げます。私自身通販サイトにも頼ることが増えてきている現状で、運送業の方々のお力を今以上に感じています。
 私は感謝の気持ちを伝えることができないのが、心から伝えたいです！
 皆の生活を支えてくださりありがとうございます!!

運送業の皆様

いつもたくさん荷物の配達ありがとうございます。この大変な状況の中、危険と隣り合わせで頑張ってお仕事されている皆様には感謝しています。ありがとうございます。

Thank you

運送業をされている皆様へ
 外出自粛が呼びかけられている中で、自宅に直接荷物が届くこと、本当に助かっています。運送業をされている皆様がいるからこそ、自粛が実現していると思えます。本当にありがとうございます。コロナ禍の苦しみや差別を乗り越え、みんなの笑顔が再び見られることを心から祈っております。

第21回「物流環境大賞」の受賞者が決定

令和2年5月20日、第21回物流環境大賞の受賞者を決定しました。環境にやさしい物流を目指す意識の一層の高まりにより、前回は上回る多数のご応募をいただき、大変活気に満ちたものとなりました。

今回は物流環境大賞1件をはじめ合計18件について、公表・表彰いたしました。

※新型コロナウイルス感染拡大防止のため、表彰式は中止とさせていただきますが、受賞企業の皆さまより、素敵な写真をご提供いただいたおかげで、例年になく記事とすることができました。お忙しい中、ご協力いただき誠にありがとうございます。

1 物流環境大賞 (1件)

被表彰者: 西濃運輸株式会社

功績事項: 特別積合せ貨物運送事業における路線便の「運び方改革」

ドライバー不足対応・環境保全・SDGsに配慮した経営を目指し、特にドライバー負担の大きい夜間運行の長距離路線便トラック輸送について、「運び方改革」を実施した(詳細は、「物流環境大賞」(P.17～P.21)をご覧ください)。



西濃運輸株式会社

2 物流環境保全活動賞 (3件)

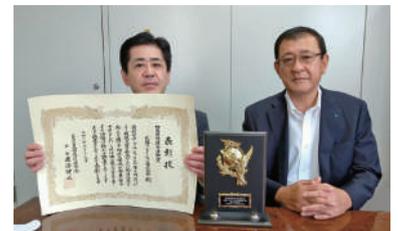
被表彰者: 北越コーポレーション株式会社

北越物流株式会社
日本紙運輸倉庫株式会社
イービー産業株式会社
日本貨物鉄道株式会社
センコー株式会社



功績事項: 含水パルプ(DIP)の三重県→新潟県への輸送の空コンテナ(20ft)回送を活用した鉄道モーダルシフト(私有20ftコンテナのラウンドユース)

片道の製品輸送となっていたコンテナに着目し、帰り荷を積載化することでコンテナラウンドユースを実現した。新潟工場で一定量ストックすることでリードタイムを創出し、輸送障害時対応も可能としている。



北越コーポレーション株式会社



センコー株式会社

被表彰者: 日本梱包運輸倉庫株式会社

東都積水株式会社
九州積水工業株式会社
オーシャントランス株式会社

功績事項: 21mフルトレーラーと内航船利用による、長距離往復輸送での環境対応及び乗務員負荷低減

21mフルトレーラーをフェリーに積載するという新たな取り組みを実現し、10t車2台分の荷量を定期便として安定的な輸送およびドライバーの省力化を可能とした。



日本梱包運輸倉庫株式会社

被表彰者: 日本通運株式会社

TOYO TIRE株式会社

日本貨物鉄道株式会社

功績事項: モーダルシフトで安定的製品供給

31ft空コンテナを活用したラウンドユースや輸送枠に余裕のある土日の列車の利用により、安定した輸送を実現し、貨物駅の無料留置を活用し季節変動や輸送障害時の対策も可能とした。



日本通運株式会社



TOYO TIRE 株式会社



日本貨物鉄道株式会社



3 物流環境啓蒙賞 (1件)

被表彰者: クリモトロジスティクス株式会社

日本通運株式会社

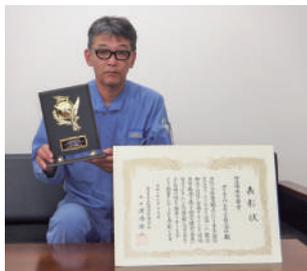
日本パレットプール株式会社

日本貨物鉄道株式会社

協同運輸株式会社

功績事項: 「フォールドデッキ」導入×「エコライナー」利用の合わせ技で「物流改革を推進!」と更なる改善でラウンドユース(往復荷)

フォールドデッキを導入することでエコライナー(31ftコンテナ)での段積み輸送を可能とし、同時に、競合他社と連携して帰り荷を確保することでコンテナラウンドユースを実現した。



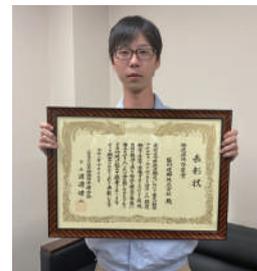
クリモトロジスティクス株式会社



日本通運株式会社



日本パレットプール株式会社(左)、
日本貨物鉄道株式会社(右)



協同運輸株式会社

4 物流環境負荷軽減技術開発賞 (3件)

被表彰者: NEXT Logistics Japan株式会社

アサヒグループホールディングス株式会社 江崎グリコ株式会社

千代田運輸株式会社 トランコム株式会社

株式会社ユーネットランス 日野自動車株式会社

功績事項: 新たな幹線輸送スキームの事業化策

ドライバー不足や積載率の低下など物流社会課題へのソリューションづくりを進める中で、新たな幹線輸送スキームを事業化。25mダブル連結トラックでの東阪間幹線輸送やセンサーで荷台内を3Dで捉えるシステムを開発したほか、運行管理拠点で中継輸送を行うことでドライバーの働き方改革も実現した。



NEXT Logistics Japan 株式会社



被表彰者:株式会社バンテック

功績事項:モバイルTMS (運行管理システム) :スマートフォンAPPを活用し、"空気"を"運ばない"トラック輸送を実現

車両の運行状況・荷台の積載状況の可視化を目的に、スマートフォンを使用した運行管理システムを開発。トラック発着地での荷台の積載状況を"エッジAI"で判定し、トラック待機時間のデータを基に荷主と共同で運行計画を最適化するなど、効率的な輸送を実現した。



株式会社バンテック

被表彰者:商船三井テクノトレード株式会社

功績事項:PBCF (プロペラボスキャップフィンズ)の開発による環境負荷低減寄与について

燃費向上効果があるPBCFの導入によりCO₂排出量の削減を実現した。クジラ等の水中哺乳類の繁殖に悪影響を及ぼしている「水中騒音」の低減効果もあり、生態系の保護へも寄与している。



商船三井テクノトレード株式会社

5 日本物流記者会賞 (1件)

被表彰者:ヤマト運輸株式会社

功績事項:日本初、宅配に特化した小型商用EVトラックの導入

ヤマトグループの環境ビジョン「つなぐ、未来を届ける、グリーン物流」に基づき、小型商用EVトラックを日本で初めて開発。従来のトラックより小型サイズで、ドライバーの立場に立って設計されているため、運転に不慣れな方でも運転しやすく、多様な人材の活用に資するものとなっている。



ヤマト運輸株式会社

6 物流環境特別賞 (9件)

被表彰者:株式会社ニチレイロジグループ本社

功績事項:低温物流施設におけるフロン漏えい防止体制の構築及び、環境負荷軽減への取組み

低温物流施設(冷蔵倉庫)で使用しているフロン冷媒について、専門チームによるデータ集積やフロンを発生させない自然冷媒冷凍装置の導入によりフロン漏えい量を削減したほか、各センターへ省エネ機器を導入し、CO₂排出量の削減を実現した。



株式会社ニチレイロジグループ本社



被表彰者: 三井倉庫株式会社

功績事項: ~持続可能な原材料調達物流を目指して~
門前倉庫を活用し、原材料輸送を効率化

従来は原材料サプライヤーが個別に4t車等で輸送していたが、専用の出荷拠点(=門前倉庫)を設置し、各原材料サプライヤーから届く原材料を集約することで必要量の原材料をまとめて輸送できるようになり、倉庫・工場間を10t車に満載で輸送することが可能となった。



三井倉庫株式会社

被表彰者: 富士山の銘水株式会社

佐川急便株式会社

全国通運株式会社

功績事項: 富士山の銘水モダシフト推進事業

山梨県から福岡県へトラック輸送していたが、近年のドライバー不足による車両不足等を解決するため、鉄道輸送へ転換し、ホワイト物流を実現した。さらに輸送効率化のため、積み荷をパレット化し、荷物の隙間をトラックボードとエアバックで固定することで輸送品質を維持しており、帰り荷はパレットの返送を実施した。



佐川急便株式会社



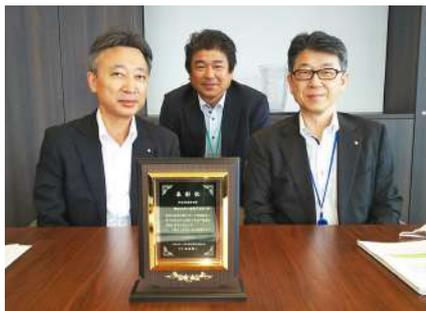
全国通運株式会社

被表彰者: 積水化学工業株式会社

センコー株式会社

功績事項: 住宅部材のハブ物流化とトレーラーシャーシによる海上モダシフトの取組み

サプライヤー各社から個別にトラック輸送していたものを、埼玉県と奈良県のハブ2拠点を設置してまとめて納入することで、効率的な輸送を実現した。さらに、北海道向けにはトレーラーシャーシを利用し、RORO船・フェリーを活用した海上モダシフトを実施した。



積水化学工業株式会社



センコー株式会社



被表彰者: 株式会社日立物流

功績事項: 新型専用輸送コンテナ開発による再生資源廃棄物輸送の
輸送効率向上への取組み

輸送効率を向上させるため、独自で新型の専用コンテナを開発。新型のコンテナはハイキューブ化し、側面に8分割が可能な観音扉を設置、さらに天井面を開閉式から天蓋着脱式にすることで圧縮積載および側面からの荷卸し(排出)を可能にした。



被表彰者: コルテバ・アグリサイエンス

丸全昭和運輸株式会社

日本パレットプール株式会社

高崎通運株式会社

日本貨物鉄道株式会社

功績事項: パレット化による輸送の効率化及び鉄道輸送によるモーダルシフトの実施

エアバッグ・免振パッド・滑り止めシートを利用した養生に取組むことで、ばら積みからパレット化に転換し、積み降ろしの効率化や養生による擦れ傷等の返品減少など、生産性および輸送品質を向上させることに成功した。



コルテバ・アグリサイエンス

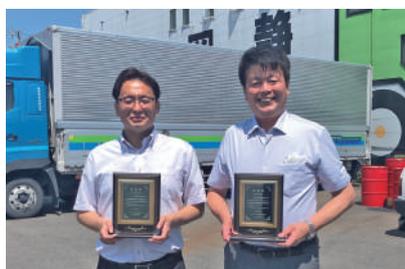
被表彰者: クレシア物流株式会社

静岡運送株式会社

川崎近海汽船株式会社

功績事項: 内航RORO船活用による海上モーダルシフト

空車回送の無駄の改善や、長距離ドライバー不足による輸送力確保に向け、トレーラーを活用した海上モーダルシフトを実施。輸送力の安定供給を可能としたほか、乗務員を近距離輸送に特化させることができ、働き方改革にも貢献している。



静岡運送株式会社



川崎近海汽船株式会社



被表彰者: 日本通運株式会社

日幸製菓株式会社

功績事項: 冷凍コンテナ利用でチョコレートの鉄道輸送

従来は温度設定が可能なトラックや路線便で輸送していたが、鉄道輸送へ切り替え、冷凍コンテナを固定で利用することで安定的な輸送を実現した。積み替え作業が発生せず、経路の温度管理も確認できるので、品質も満足できる内容となった。



日本通運株式会社



日幸製菓株式会社



被表彰者: 鴻池運輸株式会社

功績事項: 物流センター活用・集約化による空車走行解消によるCO₂削減・効率化

新たに集約拠点を設置し、輸送網の集約・実車率向上を実現した。集約拠点で各社の包材を一括で輸送し、復路には製品を積載する輸送へと転換することで、空車走行状態・待機時間の解消にも成功した。



鴻池運輸株式会社



特別積合せ貨物運送事業における路線便の「運び方改革」

1. はじめに

西濃運輸は1948年に大垣一名古屋間で路線便の運行を開始以来、70年以上にわたり特別積合せ貨物運送事業（路線混載貨物輸送）を行っている。

現在、トラックの総保有台数は、西濃運輸単体で約11,000台、年間のトラック輸送距離は約480百万km以上にのぼる。近年は輸送事業を中核としながら荷主へのロジスティクスサービスの提供に注力している。

ロジスティクスとは、「物流の諸機能を高度化し、調達、生産、販売、回収などの分野を統合して、需要と供給の適正化をはかるとともに顧客満足を向上させ、あわせて環境保全及び安全対策をはじめ社会的課題への対応をめざす戦略的な経営管理」（JIS物流用語）と定義されており、当社は顧客満足の創出だけでなく環境や社会に優しい物流システムを構築する責任があると考えている。

2. 背景

当社の事業はドライバーを中心とする労働集約産業であり、労働人口減少に伴う労働力不足、特に深刻なドライバー不足への対応が喫緊の経営課題の一つである。

この課題に対応するため、従来のようなトラック主体での全国輸送ネットワークを構築・維持

していくという考え方を転換し、限られたドライバーで効率よく運び、かつ環境保全とドライバーへの負担を減らす運び方を新たに構築していくことがこれからの物流システムに必要であると考えている。

そこで、特にドライバーの負担が大きい夜間運行の長距離路線便トラックの幹線輸送について、これまでの輸送方式を見つめ直し、路線便の「運び方改革」に着手した。当社は経営方針の一つに「価値創造型SDGsの展開」を掲げており、社会、環境、安全の三つの社会的課題に取り組むことが、「社会への持続的な価値創造」につながると考えている。

当社はこれまでもドライバーへのエコドライブ教育や集配車両（中型車）のハイブリット車の導入を積極的に行ってきた。今回、特別積合せ貨物運送事業における路線便の「運び方改革」では、エコドライブによる燃費改善などの個々の精度向上策のみで満足せず、さらなる環境保全と労働力不足への対応を目的に「トラックと鉄道」「トラックと船舶」といったモーダルシフトや新型車両の導入に取り組んだ。

「鉄道」「船舶」のダイヤグラム化された定刻出発・定刻到着サービスを従来の幹線便ネットワークに取り入れることで「集荷～幹線輸送～配達」という輸送業務全体の更なる物流効率化も期待できる。

表1. 路線便の「運び方改革」の取り組み事例

取り組み事例	実施時期
1. リレー化による東京・大阪・九州間の特別積合せ貨物の鉄道モーダルシフト	17年5月～
2. 一部貸切列車を利用した鉄道輸送へのモーダルシフト(カンガルーライナーSS60)	18年5月～
3. 特別積合せ貨物のRORO船モーダルシフト	19年6月～
4. 車両長25mダブル連結トラックの導入	18年3月～(実証実験)
5. 大型ハイブリッドトラックの導入	19年9月～

3. 取り組みの概要と実績

路線便の「運び方改革」ではドライバーの労働力不足への対応と社会・環境への負荷軽減を図るべく、五つの「運び方改革」に取り組んだ(表1参照)。「運び方改革」にあたっては、特別積合せ貨物運送サービスの特徴である『スピード』『定期・定時制』『混載(シェアリング)』という三つの優位性について「現状のサービスレベルを落とさない」という前提条件のもとで取り組みを進めた。

(1) リレー化による東京・大阪・九州間の特別積合せ貨物の鉄道モーダルシフト

2017年5月より、リレー化による鉄道モーダルシフトを開始した。これは関東拠点-大阪貨物ターミナル駅-九州拠点間で実施し、対象区間の輸送をコンテナ専用車両によるトラック輸送とコンテナ輸送を組み合せ、私有コンテナをトラック輸送した後、鉄道輸送へリレー化を行うというモーダルシフトを行った事例である。

以前は関東拠点から九州拠点への幹線輸送については大型トラックにて運行を行っており、輸送距離も長いとドライバー負担と環境への影響が課題となっていた。また、関東-関西間の幹線輸送では往路の関西から関東へ運ぶ貨物の量に比べ、復路の関東から関西へ運ぶ貨物量が2割程度少なく、東西間での物量のアンバランスが発生しており、幹線便の往復運行の積載率向上が課題であった。

そこで、関東から九州への幹線輸送については、関東-大阪間にコンテナ専用車両を導入し、大阪までの運行をコンテナ専用車両で行った後、大阪貨物ターミナル駅へコンテナを持込み、その後、鉄道コンテナにて九州まで輸送を行うこととした。

このリレー方式により、トラックによる長距離輸送の削減および、関東発関西行の運行便数を削減し、1台当たりの積載率向上が図られた。これらの取り組みの結果、CO₂排出量を年間で552.1t(26.1%減)削減することができた。

(2) 一部貸切列車を利用した鉄道輸送へのモーダルシフト

2018年5月より吹田貨物ターミナル駅-郡山貨物ターミナル駅-仙台港駅間で日本貨物鉄道株式会社の協力を得て、貨物専用列車「カンガルーライナーSS60号」の運行が始まった(図1参照)。このモーダルシフトでは一度に60台もの大型トラックの運行を切り替えなければならず、当社にとっては大きな変換点であった。

以前は関西拠点→東北拠点間、東北拠点→関西拠点間は各支店からそれぞれ大型トラックにて幹線輸送を行っており、上記区間を鉄道輸送へ切り替えるのに当たり、日本貨物鉄道株式会社には幹線トラックの運行時間に合わせた時刻での貨物列車の設定をしていただいた。

列車編成は20両あり、このうち当社が貸切専用枠を持つのは15両(残り5両は一般枠)である。

一部貸切列車を利用した鉄道輸送へのモーダルシフト



1. 従来の拠点間の運行 ※関西⇄東北



2. 直行専用貨物列車(カンガルーライナーSS60)の運行ルート



吹田貨物ターミナル駅－郡山貨物ターミナル駅－仙台港駅間を毎日上下1本ずつ運行し、合わせて大型トラック60台分の貨物を運ぶことが可能となった。大型トラックのみで幹線輸送を行っていた時に排出していたCO₂排出量は年間で約11,558tであったが、「カンガルーライナーSS60号」を活用した幹線輸送ではCO₂排出量は年間で約2,668tとなり、約87%のCO₂排出量を削減することができた。

(3)特別積合せ貨物のRORO船へのモーダルシフト

2019年6月より、「RORO船」による幹線輸送を東京－佐賀間で開始した。対象区間の幹線輸送には新たに20tトラクターの牽引によるシャーシを活用することでインターモーダル輸送を実現した。

以前は足立支店（東京都足立区）から鳥栖支店

（佐賀県鳥栖市）までの幹線輸送を大型トラックで行っており、その幹線輸送距離は約1,150kmだったが、「RORO船」活用による海上輸送へ切り替えた結果、足立支店－有明港間の約30kmと荻田港－鳥栖支店間の約100kmの合計130kmのみがトラック輸送となった。

約1,000kmを海上輸送に切り替えることでトラックの走行距離を約87%削減できた。全区間を大型トラックにて運行していた時は年間のCO₂排出量は約242tであったが、海上輸送へ切り替えた結果、年間のCO₂排出量は147tとなり、年間のCO₂排出量を約39%削減することができた。

また、RORO船へのモーダルシフトでドライバーの運転時間および拘束時間の削減も図られ、年間で約3,780時間（約87.5%）を削減することができた。さらに同様の取組みで沼津支店・静岡支店－大分港間でも海上輸送への切り替えを行った。

図2

車両長25m ダブル連結トラックの導入



当社のダブル連結トラックの運用状況



(4)車両長25m ダブル連結トラックの導入

2018年3月より、「ダブル連結トラック」の実証実験に参画する形で運行を開始した。翌年1月の特殊車両通行許可基準の車両長緩和を受けて、正式に幹線輸送に全長25mのダブル連結トラック(大型トラック2台分)を導入した。ダブル連結で運行しているのは小牧支店(愛知県小牧市) - 藤枝支店(静岡県藤枝市)間の約180kmで、この区間を日々2台で相互に運行している。

全体の概要としては、図2に示すように、四日市支店(三重県四日市市)で富士支店(静岡県富士市)および沼津支店(静岡県沼津市)行きの貨物を10tトラック(連結時の牽引車両)に積み込み、岐阜支店(岐阜県岐阜市)で藤枝支店および沼津支店行きの貨物をセミ・トレーラ(連結時の後部車両)に積み込む。それぞれの支店から出発した2台のトラックが小牧支店に立ち寄り、トラックとトレーラを連結し、ダブル連結の状態以小牧支店から藤枝支店まで運行し、藤枝支店に到着次第、再び連結

された車両を開放し、それぞれの最終支店へ向け運行している。従来は2人のドライバーが2台の大型トラックを運行させていたが、車両構造のイノベーションと道路交通法の規制緩和により、ダブル連結での運行が可能となった。対象区間については、ドライバー1人で大型トラック2台分の貨物が運べるようになるだけでなく、牽引運行のため、CO₂排出量も抑制され環境にも配慮した運行を実現できた。

ダブル連結トラックの運行については、国土交通省の実証実験から参画しており、何もかもが手探りの中でのスタートとなった。安全最優先の観点から、実際に何度もダブル連結トラックの運行車両の後ろから別車で追走し車両の挙動や周辺への影響を確認したり、日々ダブル連結トラックを運行する乗務員から気になる点をヒアリングしたり、さまざまな改善と安全策を実施し、現在に至っている。

また、ダブル連結トラックでの幹線輸送に関し

ては、ヤマト運輸株式会社、日本通運株式会社、日本郵便株式会社との4社共同で大阪－神奈川間の共同運行を実施している。

(5)大型ハイブリッドトラックの導入

2019年9月より、「大型ハイブリッドトラック」での運行を開始した。導入した車両は、日野自動車株式会社が開発した「日野プロフィア ハイブリッド」で、世界初のハイブリッドシステム搭載車である。当社ではこの大型トラックを2台導入し、山口支店（山口県山口市）－大垣支店（岐阜県大垣市）間での路線運行に相互に使用している。

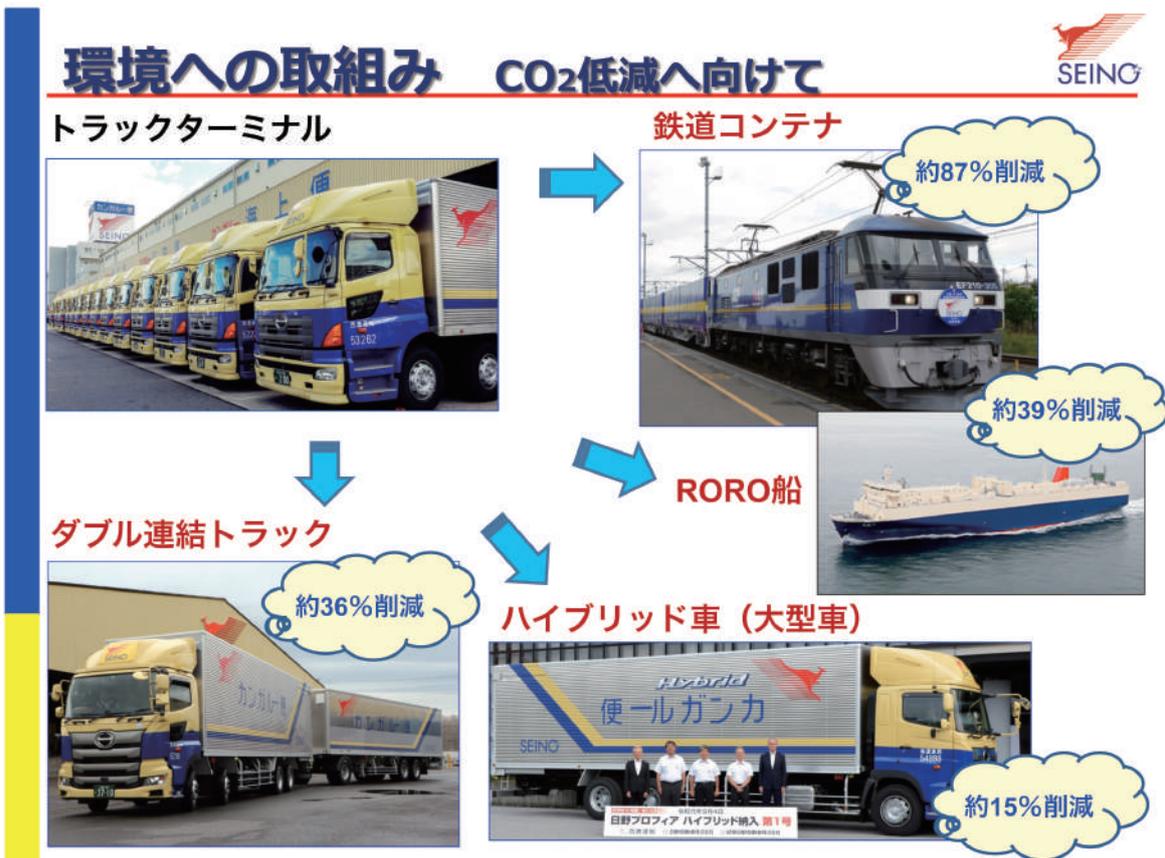
この車両はAIを活用したハイブリッド制御機能を搭載しており、走行ルート100km先まで勾配を先読みし、走行負荷を予測して最適なハイブリッド制御を行うことができる。ドライバーの熟練度やクセによる運転技術の差をAIによりサポートすることで、環境に優しい走行を実現する。導入後10カ月が経過したなかでは従来の大型トラックでの走行と比較して、約15%の燃費向上が認められた。

この実績を踏まえ、2020年8月より滋賀支店（滋賀県甲賀市）－東京支店（東京都江東区）間に新たなハイブリッド車2台の導入を行った。AIを活用したハイブリッド制御機能により、道路の高低差が多い運行コースの方が車両の運行効率が高まるとのアドバイスから、次期運行コースの選定を行っており、今後も積極的に大型ハイブリッドトラックを導入していく予定である。

4. 今後の展望

今後も当社は、「価値創造型SDGsの展開」を実践し、社会、環境、安全の社会的課題の解決に積極的に取り組み、「社会への持続的な価値創造」を実現していきたい。また将来に向けては輸送（物流）の省力化・無人化に取り組まなければならない。ダブル連結トラックのさらなる運用拡大、高速道路におけるトラック有人隊列走行、無人隊列走行の実現に向けて各関連会社と連携を深め、協力体制のもと取り組みを進めていきたい。

図3



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26回

山九株式会社

経営企画部 広報・IRグループ
グループマネージャー

浅野 恵さん

PROFILE

1993年入社、グループ会社(株)サンキュウリサーチアンドクリエイトに出向。調査部で物流動向調査等に従事。1997年、出向期間終了後本社営業部門に異動し、外資系新規顧客開拓、日本郵便との提携プロジェクト等を担当。2008年LS営業部に異動、エコビジネスに従事、2015年、再びサンキュウリサーチアンドクリエイトに出向し、階層別研修の企画・運営等人材育成に携わる。2018年、出向期間終了後経営企画部経営企画グループに異動。2019年4月から現職に。兵庫県出身。

コロナ禍で新しい働き方を模索

—現在の業務内容を教えてください。

私が所属する広報・IRグループは、2019年4月の組織改正により、総務・CSR部にあった広報機能と経営管理部にあったIR機能を経営企画部に移管・統合した部署です。広報は社内報発行等による社内広報やニュースリリース等の社外広報、IRは決算説明会や投資家向け広報等を行っており、私はグループの管理者として全体の統括を担っています。

—現在の業務にあたる上で心がけていることを教えてください。

広報もIRも携わるのは今回が初めてですが、私以外のメンバーは全員頼りになるスペシャリストばかり。メンバーが仕事をしやすいようにするのが私の役目だと心得ています。広報、IRとも山九の魅力を伝えることが使命ですが、私たちの伝え方一つで相手の受け取り方も変わってしまいますので、発信する際は正確さに留意するとともに、いつも相手にどう伝わるかを考えるようにしています。当社は昨年4月から、女子ラグビーチーム「東京山九フェニックス」のスポンサーをしています。記者会見の準備やPRに苦労もしましたが、昨年行われた試合で、多くの社員が応援してくれる姿を目の当たりにし、普段は味わえない一体感や充実感を得ることができました。

—コロナ禍となり、仕事への営業や意識の変化などはありますか。

非常事態宣言により当社でもテレワークを導入しましたが、コミュニケーションの重要性をあらためて痛感。グループミーティングをいつも以上に行い、進捗状況を確認し合うようにしました。今後も状況の変化に柔軟に対応しながら、新しい働き方について考えていく必要があると思っています。

新たなステージは怖がらずにチャレンジを

—管理職になったのはいつですか。

2008年、第2子出産のための産休・育休明けのタイミングでLS営業部へ異動し、エコビジネスに従事するのに伴い、PC回収事業のコールセンター長に任命されました。産休前は提携プロジェクトに携わっていたため多忙を極めており、提携の記者会見終了後に産休を取得、20日後には出産と、プライベートもあわただしかったことを覚えています(笑)。管理職になるために必要な試験は産休前に済んでいたので、職場復帰とともに辞令を受けました。

—管理職として心がけていることを教えてください。

—スタッフでいたときは自分の成果を優先させていましたが、管理職になってからは組織としてチー

ムで成果を上げることを第一に考えています。グループ会社で人材育成に携わった経験を生かしながら、部下の育成に取り組んでいます。

——ワークライフバランスについて心がけていることなどがあれば教えてください。

当社は女性管理職数がまだ少なく、私が係長になったころは出産後も働き続けるロールモデルとなる方もいませんでした。上司から「社外に目標となる人を探しては」とのアドバイスがあり、中学生のお母さんながら生き生きと活躍されていたお客様の女性マネージャーを目標にさせていただいた覚えがあります。今では私が後輩たちのロールモデルにと言われますが、考え方や働き方は人それぞれなので、私自身はロールモデルではなくサンプルの一つだと思っています。仕事と育児の両立は、その時々で迷いながら、周りの手を借りながらできることを選択して乗り切ってきました。自分の中で軸や優先順位が決まっていれば、迷いも少なくなると思います。

——今後の抱負を教えてください。

職位が上がれば上がるほど、その分出現する壁も高くなっていくと思いますが、目の前の課題を一つ一つクリアし、確実に前進していきたいと考えています。現在の業務に関しては、山九の知名度のさらなる向上を目指したいと思っています。プライベートでは、下の子の受験がひと段落したので、これから子どもと一緒に楽しめる趣味を見つけたいと思っています。



◀お嬢さんとハーバリウム作りを楽しむ

R&Cの社内旅行にて▶



女性活躍研修で

——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。

成長のチャンスを与えられたら、ぜひ怖がらずに一歩踏み出し、新しいステージを経験してほしいと思います。チャンスを大切に、チャンレンジしてください。

——ありがとうございました。

会社概要

山九株式会社

本社：東京都中央区勝どき6丁目5番23号
 創業：1918年10月1日
 資本金：286億1,900万円
 代表者：代表取締役社長 中村 公大
 拠点：国内支店41、国内関係会社49、海外現地法人41、海外駐在員事務所1
 従業員数：12,249名（連結31,496名）（2020年3月現在）

【事業概要】

山九グループはプラント・エンジニアリング、ロジスティクス、オペレーション・サポートを有機的に結び付けた、世界でも類を見ないビジネスモデルを構築。プラントの企画段階から、設計・建設・重量物輸送・据付・試運転までのトータルサポートを可能とする。さらに、お客様の操業支援と設備のメンテナンス、調達・生産・販売までの各種物流に至るまで、すべてを担う体制を整えている。



平和島ロジスティクスセンター

令和2年度 第1回「物流いいところみつけ隊」 会合を開催



今年度第1回目となる「ロジスティクスPRグループ2020～物流いいところみつけ隊」全体会合を、7月3日（金）、千代田区霞が関の全日通霞が関ビルにて、会員企業の若手社員21名ほかが出席のもと開催しました。今回は新型コロナウイルスの感染予防対策のため、オンライン併用とし、約半数がWebで自宅や職場から参加しました。

会合では、特に直近で実施される物流業界インターンシップに向けて、日程・スケジュール・プログラムについて検討し、活発な意見交換を行いました。

物流業界インターンシップは東京での開催は7回目となりますが、今年度は初めて関西方面でも開催。また、初日に行っていた合同説明会の定員を絞り、別途オンライン開催日を設定したり、最終日の集合研修を廃止したりと、新型コロナウイルスへの対策を施しながら実施しました。

「みつけ隊」は、平成25年（2013年）7月に物流連の活動に会員企業の若手社員の意見を



積極的に採り入れ、新たな活動領域を広げるために結成され、その後、このインターンシップ、物流業界研究セミナーの他、物流連ロゴや英文名称の刷新など、新たな活動やブランド作りなどを提案し、実現しています。結成7年となりメンバーが代替わりしつつも、結成当初の精神はそれぞれに引き継がれています。

会員企業の若手社員の意見を生かす「物流いいところみつけ隊」の活動は、今年度も物流連の重要な活動と位置づけています。

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

A6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



当連合会 最近の活動状況

2020年

6月	29日	第2回・第3回理事会(書面開催) 令和2年度定時総会
7月	3日	第1回物流いいとこみつけ隊会合
8月	19日	ダイバーシティ推進ワーキングチーム
8月	22日	物流業界インターンシップ(WEB開催)
8月	24日	第1回物流業界インターンシップ大阪(会場開催)(~9月9日)
8月	31日	第7回物流業界インターンシップ東京(会場開催)(~9月18日)
9月	10日	令和2年度 第1回経営効率化委員会、講演会
9月	16日	令和2年度 第1回物流環境対策委員会、講演会

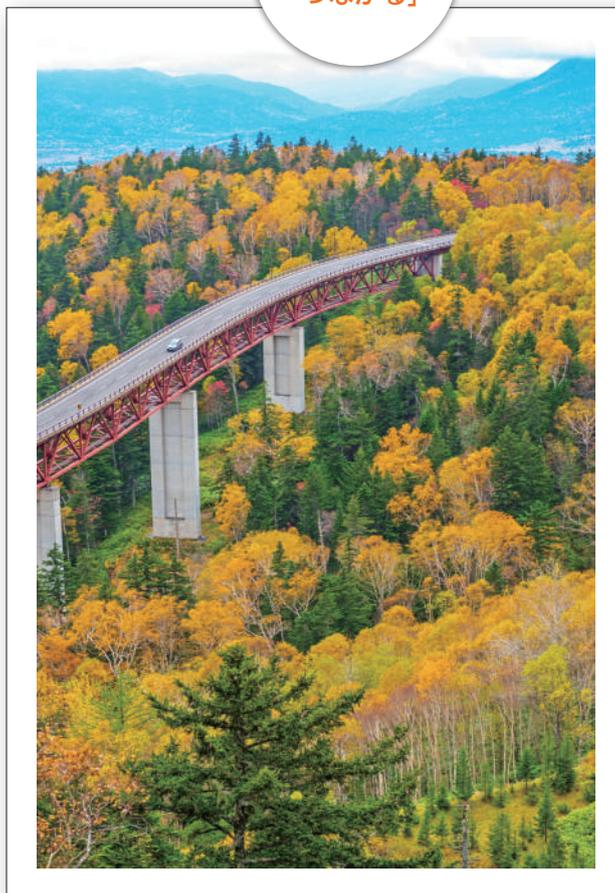
編集後記

子どものころ(50年前)に比べて夏の暑さが厳しくなっている(特に今年は暑い)と感じます。昔はエアコンなんてそんなになかった。気温の平年値は、過去30年間の平均値(10年毎に西暦の末尾が1となる年に改訂)だそうです。2000年以降毎年のように夏の最高気温が平年値を上回っているようですが、来年の平年値は1991年から2020年までの平均値なので多少実態に近づくのかもしれませんが。(I)

物流連ではセミナー・講演会のWEB配信を始めました。東京開催なのでいままで参加が難しかった遠方の会員様も気軽に参加していただけると幸いです。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



樹海を抜けた先に広がる絶景

北海道の中央部に位置し、「北海道の屋根」と呼ばれる大雪山系の山中に、旭川、帯広、北見などをつなぐ山越えの国道が走っている。糠平国道（国道273号線）の三国トンネル南側にある三国峠は、北海道の峠の中で一番の高さ（標高1,139m）を誇る。峠のすぐ下にある「三国峠橋」からは、四季折々の色に変化する樹海を望むことができる。