

一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 94

2020
December



C O N T E N T S

第17回物流連懇談会を開催 1	
F-LINE株式会社	
代表取締役社長執行役員 深山 隆氏を迎えて	
物流業界の課題とF-LINEが描く「超・物流」戦略	
基本政策委員会 7	
第27回基本政策委員会を開催	
人材育成・広報委員会 8	
令和2年度 第1回 人材育成・広報委員会を開催	
今年度の物流業界インターンシップ終了後に実施した 9	
参加企業アンケートの結果	
令和2年度モーダルシフト取り組み優良事業者を公表・表彰 ... 12	
大賞はF-LINE株式会社 南関東支店 マルチモーダルサービスセンター	
物流環境対策委員会 16	
令和2年度 第1回物流環境対策委員会を開催	
第22回「物流環境大賞」募集を開始しました 17	
国際業務委員会 18	
令和2年度第1回「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を開催	
令和2年度第1回「国際業務委員会」を開催	
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声 22	
日鉄物流株式会社 高垣 美穂さん	
経営効率化委員会 24	
令和2年度 第1回 経営効率化委員会を開催	
第2回ダイバーシティ推進WT(外国人材の活用)を開催	
2020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	



第17回物流連懇談会を開催



第27回基本政策委員会を開催



令和2年度モーダルシフト取り組み優良事業者を
公表・表彰

第17回

物流連懇談会を開催

F-LINE 株式会社
代表取締役社長執行役員
深山 隆氏を迎えて



物流業界の課題と F-LINEが描く「超・物流」戦略



10月2日（金）、東京都千代田区の学士会館において、第17回「物流連懇談会」を開催しました。

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ます。今回は、F-LINE株式会社の代表取締役社長執行役員深山隆氏より、「物流業界の課題とF-LINEが描く「超・物流」戦略」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します。

1 物流業界の産業構造と ビジネス環境変化

皆さんもご存知の通り、物流業界は60,000社あっても、保有車両20台以下の企業が8割です。先輩方の前で僭越な言い方ですが、この業界の社会的地位やポジションを上げないと根本的な解決ができません。小規模事業者がこれまでメーカーなど出荷側の無理を散々飲んできた構造に、メスを入れなくてはいけないと思います。

これも言われて久しいことですが、7年後には24万人のドライバーがいなくなります。物流業界は全産業の就業者人数の4%を占めており、多くの人が介在してる産業ですが、生産年齢人口働ける15歳から64歳が減り、一方で65歳以上は増えます。

こうした生産人口のくぼみの対応として、定年延

長や再雇用、パート・アルバイトなどの副業を認めるなどして、労働者の流動性を高めなくてはならないと言われています。今はサプライチェーンマネジメントと言われるメーカーの専売特許と、物流のロジスティクスがバラバラに行われています。お届けの情報を仕組み化・デジタル化を推進し、SCMとロジスティクスの一体運営を考えないと真に「強い物流」は実現できません。付け焼刃的に外国人を雇用したりパートやアルバイトを起用したりということでは本質的な解決にならないと考えています。製・配・販、商品を作るメーカーさん、お届けする我々、そして卸店小売店さんが一体となって「強い物流」を作りたいと思いますが、「強い物流」は物流会社だけが頑張って作れるものではありません。メーカーとお届け先の協力が必要です。そうしたことがF-LINEプロジェクトの発火点となります。

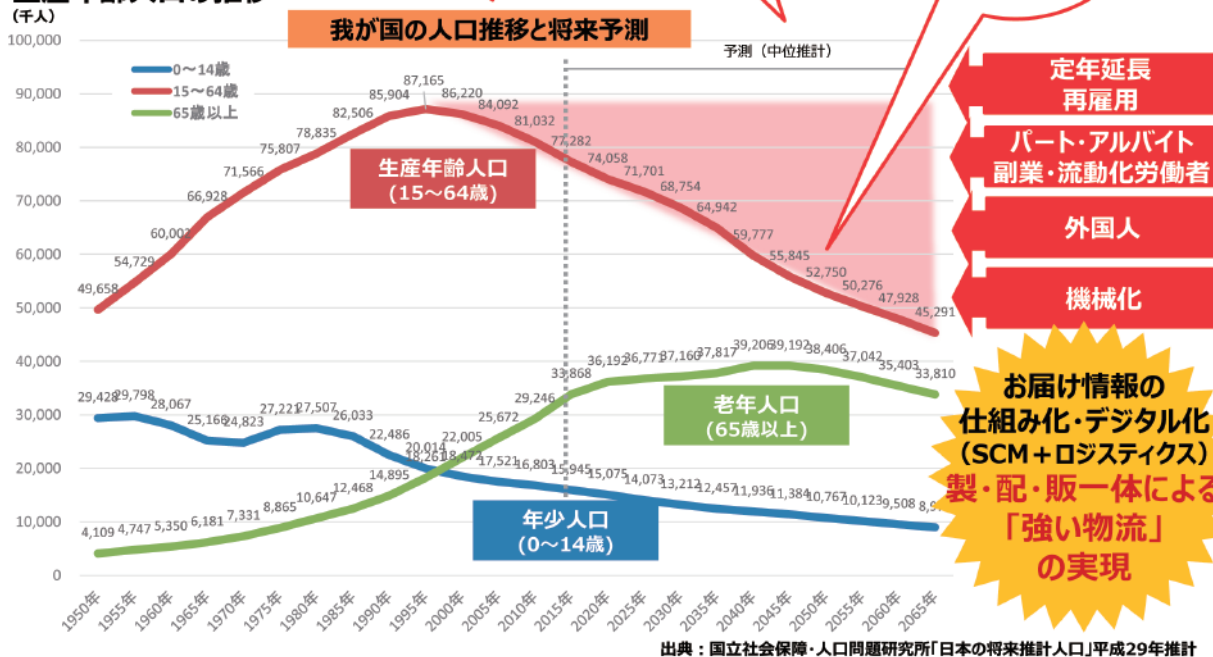
第17回 物流連懇談会を開催

物流業界の課題とF-LINEが描く「超・物流」戦略

食品物流を取り巻く環境の深刻化

人口推移と今後の予想

生産年齢人口の推移



2 F-LINEプロジェクトからF-LINE(株)へ

2-1 新生F-LINE

これまで味の素は味の素物流、カゴメはカゴメ物流サービス、ハウスはハウス物流サービスといったように、食品物流は純血物流の歴史でした。一方、災害が大規模化かつ集中化している、情報システムのデジタル化が進むといった中で、検品や出荷納品のデータ可視化や機械化、人材育成などを進めていかなければいけないのですが、これを物流会社1社1社ではできないわけです。「運べなくなる」、「届けられなくなる」、「出荷不能になる」、純血物流の限界は食品業界の大きな問題でした。

これではもう限界ということで、トライアルとして2017年3月に旧F-LINEを北海道エリアと九州エリアでスタートさせたのです。味の素さん、カゴメさん、日清フーズさん、ハウス食品さんが25%づ

つ出資し、日清オイリオさん、ミツカンさんも加わり、6社の荷物をいかに効率的に運ぶかというテーマでスタートしました。

そして2019年、2年間にわたるトライアルを踏まえ、正式に全国でやってみようと新生F-LINEがスタートしました。味の素物流、カゴメ物流サービス、ハウス物流サービスの一部を統合し、資産持ち寄りの出資としています。出資比率に差はありますが、いずれの会社の50%にも満たしていないため、どの会社にも帰属しないグループ会社ではないという条件を整えました。

2-2 三つのミッション

F-LINEの「F」ですが、最初はFoodだったのですけれども、物流の未来を作り上げようと、Future Logistics Intelligent Networkとしています。

ミッションは三つあり、一つ目は物流を整え、整流化することです。二つ目は物流のプラットフォーム

ムを作ること。例えば、共配の伝票や受発注のタイムスケジュールを一緒にし、共配がしやすい諸条件を整えていきます。各メーカーさんの外装サイズや表示の標準化、パレットの積み付けから逆算した包材テストやバンプテストを行い、運搬適性のある強度の段ボール開発といったことまでをプラットフォーム化することを目指しています。三つ目は、永続的な物流の競争力です。もちろんコスト競争力なども大事ですが、未来永劫続く競争力となると、物流で働く人材を開発していかなくてはなりません。技術開発も含め新しいマテハンの導入、および新しい物流の仕組みやシステムなどを備えたセンター作りを考えていかなければなりません。

2-3 福岡第一物流センターをスタート

2019年5月に九州の福岡第一物流センターをスタートしました。業界で初めてメーカー6社の九州向け荷物を全てここに集約している、シンボリックなセンターです。

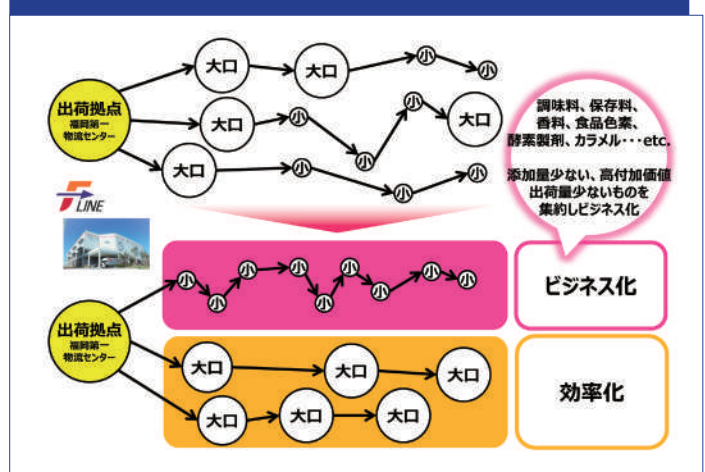
近未来の食品物流を実現しようとの目標コンセプトのもと、もともと各社で担当していた計約100名を60名とし、残り40%を置き換えるため、人の流れと物の流れ、出荷についてもすべて色分けしてから、オペレーション設計、それに付随するマテハンの開発という手順を踏みました。ようやく落ち着いてきましたので、機会がございましたら、ご覧いただきたいと思います。

現在、今まではオーダーを受けた翌日のお届けだったところを「N+2」にする、翌々日お届けのトライアルに取り組んでいます。1日余裕があると計画配車ができますし、中継地点で夜間作業を昼間作業にシフトできるので人が集まるようになります。それだけでも物流効率は上がってきています。

第一物流センターから200mくらいのところにある第二センターでは、他のメーカー15、6社の荷物をお預かりしています。F-LINE メーカーと合わせると約22～23社の食品をお預かりしていることになります。

また、少し離れたところに日用品メーカーのセンターがあります。芳香剤や柔軟剤などのにおいが食品に移ると問題なので、保管も輸送も別にしてはいますが、最近のデータを見ますとお届け先がドラッグストアのセンター等似てきていますので、なんとか一緒に運べないのかという研究も始めました。理論的には、食品側を陽圧側にすれば陰圧側からのおいが入ってこないだろうということで、荷室車を2台

F-LINE九州支店の新規ビジネス創出プロジェクト



ほど作りました。お客様の方がまだ観念的に受け入れていないため、実行には移っていませんが、そんなことも始めています。

いずれにしても、九州におけるF-LINEモデルを作り、各地の物流センターの設計コンセプトに生かしていきたいと考えています。

2-4 新規ビジネス創出プロジェクト

今は小口プロジェクトを行っています。食品の出荷においてパレット単位出るものは意外と少なく、ドレッシング2ケース、ナツメグ2ボールといった場合や、工場用の原料、特に香料や保存料系の添加物などはとても少量です。それをパレットや大量ケースのものと一緒に運んでいるのを、小口は小口で集めるというトライアルで、いかに食品物流・食品流通の効率を上げていくかが競争力になるという発想です。まだ1tバン2台だけでビジネスにはなっていないのですが、普通免許で大丈夫ですから、シニアドライバーの再雇用や、契約社員・パート社員といった方々も起用できるかなと思っています。

食品メーカーさんとタイアップしているため、メーカー製品を運ぶことが主となりますが、工場向けの原料輸送部分の効率化、つまりサプライチェーンマネジメント全体を効率化していく、その部分にロジスティクスと物流側でお手伝いできないかという発想です。小口物流をある程度ビジネス化できれば、本業である大口の商品物流の効率化につながります。

2-5 拠点モデル構築

九州は大消費地の福岡に大きな拠点を作り、そこから他地域へ流していけば成立するのですが、関西

第17回 物流連懇談会を開催

物流業界の課題とF-LINEが描く「超・物流」戦略

圏や関東圏になると、必ずしも大きな拠点を持つことが是とはなりません。道路事情もありますし、むしろ3カ所ぐらいに分散するとか、あるいは小さなサテライトを併用するといったことを考えています。

拠点モデルを構築する時のコンセプトとして、人口100万人以上だったら在庫拠点、20万人以上だったら中継基地、在庫拠点の170 km以遠に大規模人口密集地がない場合はスイッチング・センターとしています。

人口減少エリアや高齢化が進んでいるところは、ほかの物流会社さんや他業界のメーカーさんと組むことが考えられます。地方は人口が減少しますから、小売業流通業も再編していくでしょう。おそらく5年の間に、スーパーさんやコンビニさんの提携・合併などが進むと想定しながら取り組んでいます。

また、食品メーカーの生産拠点が国内から中国、タイ、他のアセアンに移ったり、あるいは生産品目も微妙に変わっています。今後の拠点構想は、そういったこともにらみながら進めています。

3 ミッションと取り組みテーマ

3-1 F-LINEのミッション

拠点政策を考える上でのミッションも、先ほど申し上げた「物流の整流化」「物流関連プラットフォーム」「永続的な物流競争力」の三つです。さらに一つ言うと、お届けした後の仕組み、システムの部分です。運ぶのは出荷側のコスト、届いてからは荷受側のコストのはずなのですが、届けた後に問屋さんの棚入れや荷札の貼り付けを当社のドライバーがやっているんですね。しかし、それは荷受側がやるべきことで、もし頼むなら料金をくださいという話です。

また、これまで各社各様のレイアウトだった伝票を、2枚綴りのフォーマットに統一しました。この延長上としてデジタルになれば、データをクラウド化して自分の好きなフォーマットにすることもできると思います。

F-LINEプロジェクトとキッコーマンさん、キューピーさんに入っていたいただいた8社による食品物流未来推進会議 (SBM) という会議体があります。

F-LINEのミッション

(1) 「物流の整流化」を徹底的に図ります。

ムダ・ムリ・ロス及び非合理性の解析を行ない、徹底的にそれらを排除、改善し、安全且つ品質の良い物流に向けて、本来の「モノの流れ」になるように取り組みます。

(2) 食品（全温度帯）・日用品等 各業界における「物流関連プラットフォーム」を創り上げます。

業務の仕組み化、包装設計（材質・サイズ等）・外装表示の標準化、受発注ルール化、SCM+ロジスティクスのシステム化を図り、それらを導入実践していきます。

(3) 「永続的な物流競争力」を実現します。

(1)(2)を基盤に、人材育成、設備開発、新技術導入に積極的に取り組み、未来に繋がる持続可能な物流競争力を実現します。

この8社で、現在の主なお届け先である卸店7社に申し入れをしています。F-LINE株式会社は、その命を受けた実行部隊という位置付けです。

3-2 現在の取り組み

先ほど申し上げたリードタイム延長、すなわち「N+2」で随分変わります。加えて待機時間を改善しよう、検品をやめよう、伝票自体をデジタル化しようということで、実証実験や提案を始めています。

現在の課題としては縦連携があります。メーカー同士や物流会社同士が合併するなどして横連携は結構できてきたと思いますが、これからは縦連携です。お届け先の卸店さん、出荷側のメーカーさん、そして運ぶ我々、この縦の連携を密にしていけないといけません。キューソー流通システムさんやキリンググループロジスティクスさん、大塚倉庫さんなどにもお声がけし、さまざまなテーマを共同で行う取り組みもスタートしています。これは国からの後ろ盾もあり、ある程度実験プランができると、その実行部隊であるF-LINEが実験を推進しています。

3-3 次の課題 災害対応・BCP、フードロス

さらなるステージアップとしての次の課題は、やはり災害対応、BCPになります。災害が大規模化、集中化している現在、災害はこれからも起こることを前提とした拠点づくりやネットワークを考えなくてははいけません。これはとりもなおさずメーカーさんのBCPに直接的に貢献できます。

災害対応には大まかに初動と復旧、復興の三段階がありますが、その都度で必要とされる商品は違います。災害時に、今回はレベル1を持っていけ、復旧したらレベル2を持っていけといったような模式図を、業界をまたいで作れないかということです。正直無駄なお届けもありますし、せっかく届けたのにお店がいていなくて持ち戻りということもよくありますね。そういうことを整流化できないかということです。

もう一つの課題は、食品業界の大きなテーマであるフードロスです。メーカーもいろいろ取り組んでおり、年月日表示だった賞味期限が今では年月表示になっています。また、賞味期限が1年の場合、3カ月を1/3として、3カ月少し経つと返品するという、メーカーからすると少し理不尽な流通のルールがあるのですが、これによる廃棄ロスがかなり出ています。流通側の協力を得て、それをせめて1/2にしようとお声掛けしています。

コンビニさんの共同配送なども始まっていますし、ここ数年でかなり意識は変わってきているかなと思います。日本のフードロスは600万t、日本の米の生産量776.4万tに近い数字です。メーカーでのロスもあるし、家庭や飲食店小売店のロスもありますし、我々物流上のトラブルや事故によるロスもあり

ますが、これらを減らしていかなければいけません。

4 「F - LINE[®]」の未来予想

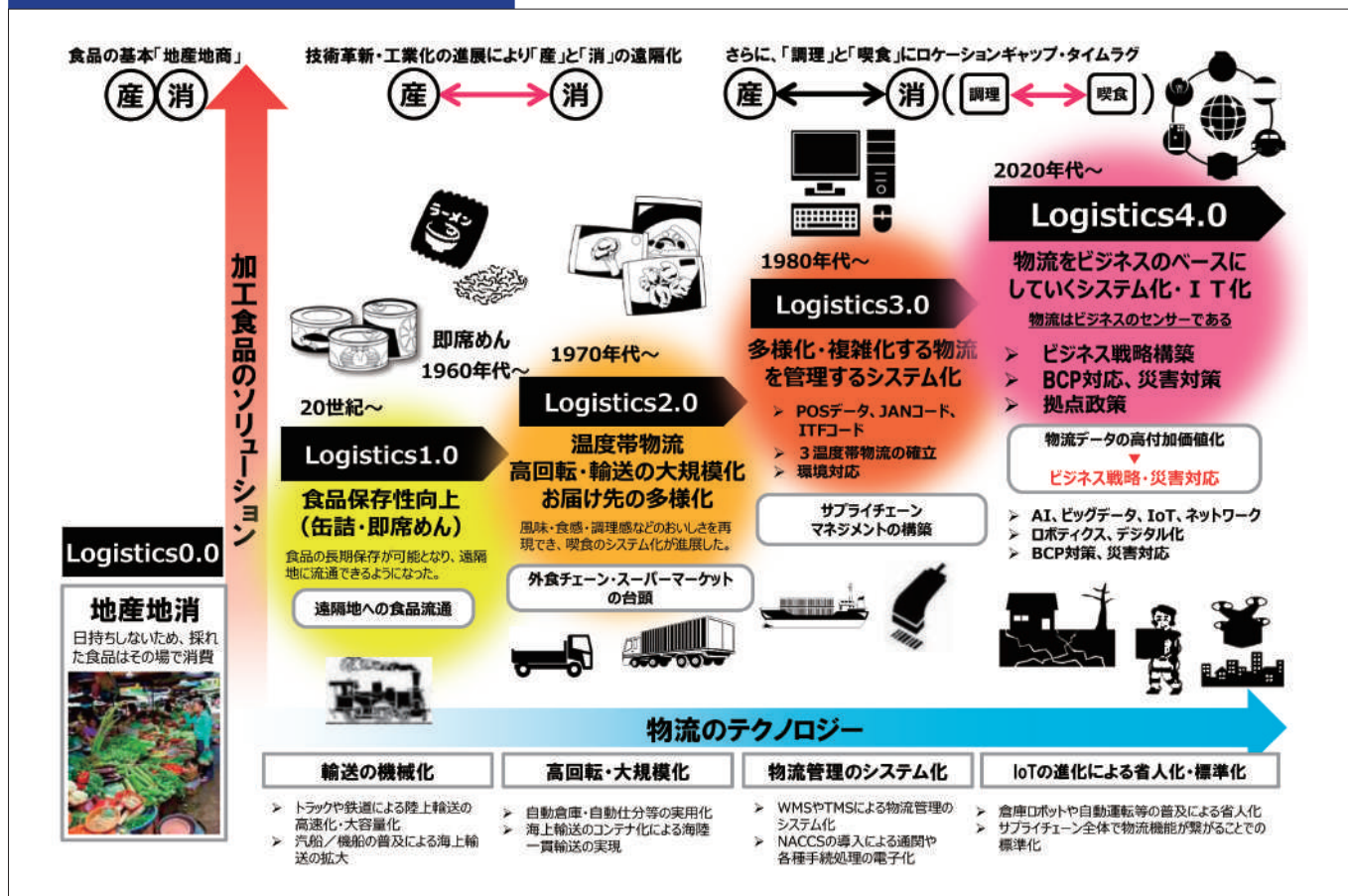
4-1 食品物流の大変革

日本は超高齢社会と言われて久しく、80歳以上が1,000万人を超え、100歳以上が7万人になりました。食品に置き換えて何が起こるかということ、人口減少により胃袋が減り、高齢化するから消化力が落ちます。メーカーさんはもちろん発想を転換しており、物量が動かない分、単価を上げたり健康価値を提供したりしています。それから売り場やお届け先も変わっています。また、国内を諦めて海外にシフトしているメーカーさんもあります。そんな状況で、届け方、届ける物、届ける場所、届けた物の使われ方や人が変わっています。メーカーだけじゃなくて物流も変革しなきゃいけない、ソリューションサービスへの転換を図ろうということです。

4-2 食品物流が目指す「Logistics4.0」

皆さんもご存知のように、物流のテクノロジーは、輸送の機械化、大規模化、システム化と進んできましたが、食品の場合は食品自体も技術革新しています。

食品物流が目指す「Logistics4.0」



第17回 物流連懇談会を開催

物流業界の課題とF-LINEが描く「超・物流」戦略

食品とは本来腐るもの、日持ちがしないものですから、基本は地産地消、その土地でとれたものを、その日の内に、その市場で売ることが基本です。しかし、20世紀に入り、缶詰という技術が開発され、食品が腐らなくなりました。しかもそれが流通するようになり、食品物流の発火点になったのです。次のエポックはインスタントラーメンです。一食食事型の加工食品がものすごい勢いで売れるようになり、一度に大量に動く出荷が増え、食品物流を成長させました。その次のエポックは冷凍食品で、温度帯物流が始まります。システム化や仕組み化がどんどん変わりました。商品が増える、お届け先が増える、データが増える、いろいろなことが物流を引っ張っていききました。

従って食品物流を考える場合、物流自体のテクノロジーもさることながら、食品自体の変化、食べられ方の変化が大切です。地産地消だったものが、産地と消費地が離れて物流が始まり、今は調理する場所と食べる場所に距離が生まれています。弁当工場で作られた弁当がコンビニさんの店頭並び、それを持ち帰った人が食べるということで、タイムラグとロケーションギャップがあります。この差が物流ソリューションビジネスになっているわけですが、今後はさらに何かが起こっていくことでしょう。

5 「F-LINE®」が考えるイノベーションのあり方

5-1 ソリューション追求のための「物流のR&D」

ソリューション型とは何かというと、例えば鹿児島県の養殖の魚をいったん福岡まで運び活け締めにしてから大阪へ運ぶとか、漬物を輸送中に発酵させるといったソリューションを提供する、商品価値とセットの物流を考えた方がいいのではないかと思います。保管と配送のみならず、輸送中をメーカー視点に立った最終加工プロセス、最後の加工場所と位置付けたら、物流のビジネスはもっと膨らむのではないかと思います。

そのためにはイノベーション、技術革新が必要に

なりますので、F-LINEが求めるR&D、技術開発をどのように考えるべきかになります。AIや自動運転などまだまだ物流には使えないという人が多いですが、常にいろいろな技術をいじり続けていかないと、いつ使う時代が来るか分かりません。あるいは我々の方から設計開発を提案しなくてはならない。開発費を我々だけが負担するのではなくて、マテハンメーカーや自動車メーカーに共同開発費として応分を持ってもらって、一緒に開発していくんだという気概でやっていこうと思っています。

5-2 未来のF-LINEドライバー、倉庫（イメージ）

食品ドライバーは、大切な荷物をお預かりしていますから、人の命を預かっているパイロットと同じです。そうした意味では機長ですから、ドライバーからの命令で、受注センターをはじめその他の倉庫事務職が働くというように逆転発想しなければいけないと思います。ドライバーの地位を上げていくために教育も必要になりますが、口に入る物を運ぶための温度管理、物流品質、フードディフェンスといった技術知識などを習得してもらったドライバーは、必ず業界にとって重要な乗務員になります。

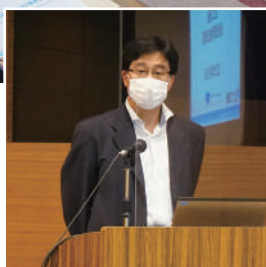
倉庫についても、24時間稼働無人オペレーションという発想で、あらためて「未来の倉庫のあり方」を考えてみたいと思っています。

未来のF-LINE倉庫（イメージ）





基本政策委員会での活発な質疑応答



講演する阿部竜矢物流政策課長



講演会の様子

第27回

基本政策委員会を開催

▶ 次期物流施策大綱の策定に向け議論

9月25日(金)全日通霞が関ビル(東京都千代田区霞が関)において第27回基本政策委員会(委員長:長谷川伸一物流連理事長)を開催しました。

委員会に先立ち、国土交通省総合政策局物流政策課長の阿部竜矢氏による「最近の物流政策について」と題した講演が対面、オンライン視聴と併用で行われ、合わせて会員団体・企業から約60名の参加がありました。

講演会では、まず、物流を取り巻く現状の分析にはじまり、現在の物流施策大綱(2017年度から2020年度)の進捗や残された課題について説明がありました。特に次期物流施策大綱の策定に向け、年度内に行われる有識者会議の意見等を踏まえ、課題の洗い出しを進めており、残された課題として「ポストコロナ時代の物流」、「AI、IoT、デジタル化、ロボット、自動運転等による生産性の向上」、「デジタル化促進のための物流の標

準化」、「今後深刻化する担い手不足への対応」、「ハード・ソフト両面の物流ネットワークのより一層の強靱化」など5項目の具体例を挙げて詳細な説明があり、参加者は熱心に耳を傾けていました。

委員会では、講演会に引き続き阿部物流政策課長の出席を得て、長谷川委員長の挨拶ののち、阿部課長から「令和3年度概算要求の概要」について説明があり、活発な意見交換が行われました。続いて、物流連令和2年度上期の事業活動報告について宿谷事務局長から具体的活動の説明がなされ、質疑応答が行われました。各委員からもコロナ禍の中でこの夏に開催されたインターンシップの成果について質問や励ましが相次ぎ、来年度以降の開催に向け貴重な意見が寄せられました。その後、物流連の今後の主な活動についての説明を行い閉会しました。

人材育成・ 広報委員会

令和2年度 第1回 人材育成・広報委員会を開催



委員会会議全景

10月19日、砂防会館（千代田区平河町）において、令和2年度 第1回人材育成・広報委員会（委員長：堀切智氏 日本通運㈱代表取締役副社長 副社長執行役員）を、会員企業・団体から20名が参加しオンライン併用で開催しました。（会場参加11名、オンライン参加9名）

冒頭、堀切委員長より、「大学寄附講座を中止するなど、新型コロナウイルスの影響で、当委員会の活動には大きな支障が生じているが、そんな中で物流業界インターンシップの活動においては、オンラインを併用することにより、全国からより多くの学生に参加をしていただき、例年以上に盛り上がった。世の中では人手不足に対して、DXや先端技術の活用が大きなテーマになっているが、企業の持続的な成長を考える上でもっとも重要なことは、多様性に富む優秀な人材を確保することではないかと考えている。そうした意味で当委員会の活動も、参加企業のダイバーシティを推進して、物流業界の活性化につながるのではないかと期待をしているところである。そのためにも、また新たな取り組みを検討できればと期待をしている」旨の挨拶がありました。

議事では、事務局から上期活動報告として、2校での「大学学内セミナー」の実施、「物流業界で活躍する女性のインタビュー記事の掲載」等の実施状況の報告がなされました。



挨拶をされる堀切委員長
（日本通運㈱代表取締役副社長 副社長執行役員）

続いて、本年8月22日から約1カ月に及び開催された「第7回物流業界インターンシップ東京」「第1回物流業界インターンシップ大阪」の活動報告が行われました。本インターンシップ後に行ったアンケート結果から、物流業に対する参加学生の理解が深まり、かつ業界への就職志望も強まった旨の説明があり、本事業を会員企業・団体と共同して、継続実施していく重要性が再度確認されました。

最後に下期に取り組む事業として、「第7回物流業界研究セミナー東京」に加え、「第3回物流業界研究セミナー大阪」の概要や、物流連と大学が共同で実施する「物流連大学学内セミナー」等についての説明が行われました。



今年度の物流業界インターンシップ 終了後に実施した 参加企業アンケートの結果



1 はじめに

今年度は会員企業23社・1団体と共同で、8月22日から9月18日にかけて物流業界インターンシップを開催しました。初日の合同説明会を8月22日にはWebにて、24日には大阪会場（ハービス OSAKA）にて、31日には東京会場（ベルサール秋葉原）にて開催し、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。Webと大阪はともに今年度が初めての開催となります。

また、実際の企業訪問は大阪方面では9月1日から始まり、計7日間（9月1～3日・5日・7～9日）で実施し196名の学生が参加、東京方面では9月8日から始まり、計6日間（9月8～10日・14日・16日・18日）で実施し295名の学生が参加し実施しました。訪問先の希望は、学生にそれぞれ初日の合同説明会終了後に提出してもらい、物流連にて訪問企業先を振り分け、企業インターンシップに参加してもらいました。

このインターンシップ終了後に、物流連では参加企業の担当者や物流いいとこみつけ隊メンバーを対象にアンケート調査を実施し、その結果を踏まえて次年度の開催へ向けての概要を決めています。

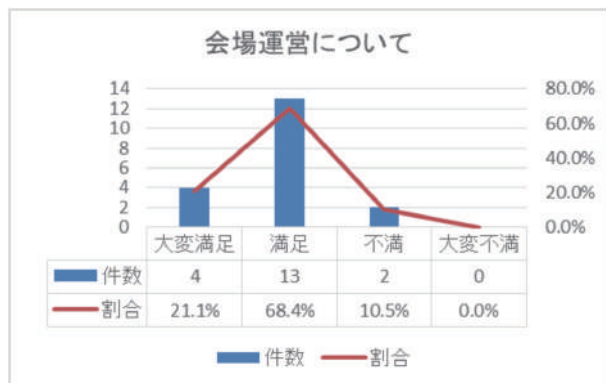
以下は、そのアンケート結果となります。

2 参加企業アンケート (第7回物流業界インターンシップ東京)

実施期間：9月18日（金）～29日（火）

対象者：参加企業担当者、物流いいとこみつけ隊メンバー

回答数：19社（19名）



初日の業界研究セミナー(Web)
について



⇒回答者の感想の一部抜粋

- ・初めてのWebということで、なかなか感覚がつかみにくい部分もあったが、たくさんの学生が参加できたこと、コロナ禍の状況なので、このような手段も必要だと感じた。
- ・予想以上の人数が参加をしていたので、物流業界をPRする良い機会になったと思う。

⇒次年度へ向けて

- ・予想以上に学生の参加が多く、企業からも好評だったので、次年度もWebによる開催を実施する方向で進めたい。

初日の業界研究セミナー(会場)
について



⇒回答者の感想の一部抜粋

- ・参加学生も多く、またコロナ禍の状況下だからこそ、限られたリアルでのセミナーを求める真剣な学生が多くいたように感じた。
- ・コロナ対策が万全の状態で、多くの学生と会うことができて良かった。

⇒次年度へ向けて

- ・今後もコロナ禍の状況が続くと予想されるが、対面での開催を望む声が学生からも企業からも多数あるので、感染防止対策を徹底して実施していく。

学生の訪問期間中について



⇒回答者の感想の一部抜粋

- ・非常に意欲的な学生が多く参加してくれた。
- ・例年と異なり、当社を選んでくれた学生だけあって、熱心な学生が多かった。

⇒次年度へ向けて

- ・意欲があり、熱心な学生が多かったとの感想を多くいただいたので、次年度も初日の合同説明会実施後に、学生に対して訪問希望先の聞き取りをし、企業の訪問先を決めていく。

全体を通して



⇒回答者の感想の一部抜粋

- ・物流業界に興味を持っている意欲の高い学生と接触できることは大変良い。
- ・対面の説明会やインターンシップなどが中止されている中での開催に、多くの学生が興味を持ち、意欲の高い学生が多く参加してきたと思う。物流業界に興味がある学生の理解度を知ることができた。
- ・Webにより実施する事で例年以上の人数・地域の方に参加していただき、業界のPRにつながったと考える。
- ・リアルイベントはかなり重要だと感じる。オンラインでの説明会開催という点でも勉強になった。
- ・コロナ渦であっても対面を希望する学生も多く、今後の活動の参考となるインターンシップとなった。

⇒次年度へ向けて

- ・学生の参加数が増え、企業からも好評だったため、今後もWeb併用でインターンシップを実施していく。そのために、Webを使用する際の精度を高めていく。
- ・事務局と企業側との情報共有を密にし、全体の運営を行っていく。

第8回開催について



3

参加企業アンケート

(第1回物流業界インターンシップ大阪)

実施期間：9月18日（金）～29日（火）

対 象 者：参加企業担当者、物流いいとこみつけ隊メンバー

回 答 数：11社（11名）

会場運営について



初日の業界研究セミナー(Web)について

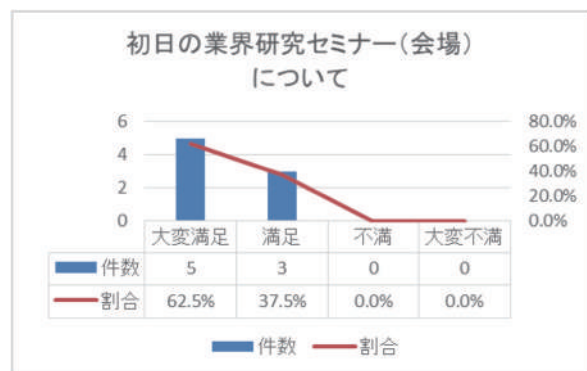


⇒回答者の感想の一部抜粋

- ・Webでの対応により、Webのみに参加の学生にも多く会うことができた。
- ・Webでのセミナーを見て興味を持ってくれたという学生も一定数いたため、良い取り組みであると思う。
- ・例年に比べ接触できた学生数も多く、インターンへの応募につながったと思う。
- ・1クールに3企業が同時にセミナーを行ったが、視聴したい企業が重なった場合には参加ができなくなってしまったので、各企業もう1クールずつあっても良かったと思う。

⇒次年度へ向けて

- ・ 予想以上に学生の参加が多かったので、次年度も実施する方向で進めていきたい。
- ・ 各企業もう1クールあっても良かったという意見があったので、クール数を増やす、回線を増やすなどして、1社が2クールを担当できるようにしたり、学生が一度に参加できる人数を増やすため、使用するツールを変更するなど、今後検討していく。

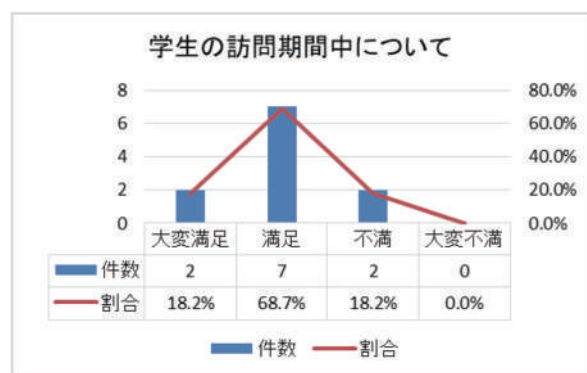


⇒回答者の感想の一部抜粋

- ・ 東京会場に比べ(地域差)、熱心な学生が多かった。参加企業数が少なかったこともあるが、多数の学生と接触することができてよかった。
- ・ コロナ対策が万全で、多くの学生と会うことができた。ブースの一つ一つが広々としていて学生も安心感があったと思う。

⇒次年度へ向けて

- ・ 今後もコロナ禍の状況が続くと予想されるが、対面での開催を望む声が学生からも企業からも多数あるので、感染防止対策を徹底して実施していく。
- ・ 学生が多数参加することを継続していけるよう、関西方面の告知活動も続けていく。



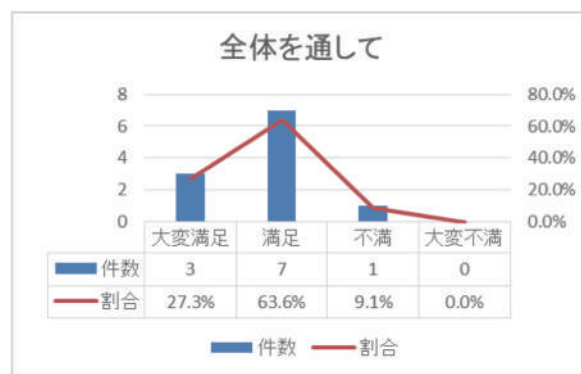
⇒回答者の感想の一部抜粋

- ・ 昨年度までとは違い、弊社を希望して参加してきただけあって、熱心な学生が多かった。
- ・ オンラインにより実施をしたので、直接会うことはできなかったが、意欲的な学生が多くいた印象を持った。

⇒次年度へ向けて

- ・ 意欲があり、熱心な学生が多かったとの感想を多くいただいたので、次年度も初日の合同説明会実施後

に、学生に対して訪問希望先の聞き取りをし、企業の訪問先を決めていく。

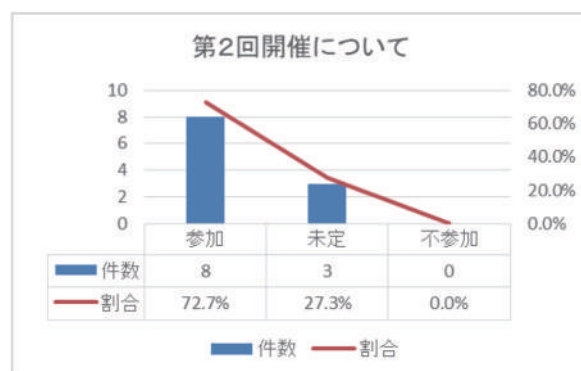


⇒回答者の感想の一部抜粋

- ・ リアルのインターンシップイベントなどが無い中での開催に、多くの学生が関心を持ち、意欲の高い学生が多かった。良い学生と巡り会えたこと、物流を知ってもらえたことが良かった。
- ・ 物流に興味のある多くの学生と出会うことができた。物流志向の学生と接点を持つこともできた。
- ・ 学生に対し、物流業界への興味喚起につなげることができたと考えている。
- ・ 昨年よりも参加者が増加しており、Web開催により遠方を含め多くの学生に当社の魅力を伝えることができたと感じる。
- ・ 物流業界の他社さんの話が聞けたのも良かった。
- ・ コロナ禍ではあったが学生にとっても企業にとっても有意義なインターンシップになったのではないかなと思う。

⇒次年度へ向けて

- ・ 学生の参加数が増え、企業からも好評だったため、今後もWeb併用でインターンシップを実施していく。そのために、Webを使用する際の精度を高めていく。
- ・ 事務局と企業側との情報共有を密にし、全体の運営を行っていく。



4 終わりに

今年度も令和3年1月17日(日)に第7回物流業界研究セミナー東京を、2月6日(土)に第3回物流業界研究セミナー大阪を、また1月30日(土)と2月9日(火)には第1回物流業界研究Webセミナーの開催(2日間)を予定しています。好評だった夏のインターンシップ同様に、会場参加かWeb参加かを選べるようにしました。

令和2年度モーダルシフト 取り組み優良事業者を公表・表彰

大賞はF—L—I—N—E株式会社 南関東支店 マルチモーダルサービスセンター



表彰式全景



来賓挨拶される久保田氏
(国土交通省 公共交通・
物流政策審議官)



講評を述べる西村選定委員
(株カーゴ・ジャパン
代表取締役社長 編集局長)

令和2年10月30日(金)、令和2年度モーダルシフト取り組み優良事業者を公表しました。

本制度の趣旨は、物流業界における環境負荷低減と労働生産性向上の観点から、大量輸送機関を利用した輸送の重要性が増している状況のもと、他の範となる取組みを行っている物流事業者を表彰するとともに、その取組みを広く社会に紹介し、モーダルシフトを更に促進しようとするものです。

本年度は、17件13社が優良事業者として選定され、11月11日(水)に表彰式を開催しました。

表彰式では、まず、渡邊会長が挨拶を述べ、菅首相が2050年までにカーボンニュートラルを目指すことを発言したことで、モーダルシフトの機運が高まっ

ており、モーダルシフトの拡大実現に向けて、荷主をはじめ関係各位との対話と連携を進めていくと表明しました。次に、来賓の国土交通省の久保田公共交通・物流政策審議官より、国土交通省が進める物流効率化策について紹介がなされ、今後もモーダルシフトのさらなる推進に取り組む姿勢が示されました。続いて、モーダルシフト取り組み優良事業者表彰選定委員会の竹内選定委員長(東京女子大学教授)に代わり、西村選定委員(株カーゴ・ジャパン代表取締役社長)より、受賞案件の講評が述べられた後、渡邊会長から受賞企業へ表彰楯が手渡されました。

受賞企業の取り組み概要は以下の通りです。

1

モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)

被表彰者：F—L—I—N—E(株) 南関東支店 マルチモーダルサービスセンター

功績事項：食品の海上・鉄道輸送へのモーダルシフト



モーダルシフト最優良事業者賞(大賞) F—LINE(株)

F—L—I—N—E(株)南関東支店 マルチモーダルサービスセンターは、食品の輸送に関して、トラック輸送から海上・鉄道輸送へのモーダルシフトを3案件実現した。

転換にあたっては、リードタイムが一番のネックとなっていたが、メーカー各社と交渉し、トラック輸送と比較してリードタイムが1日伸びることを了承してもらえよう働きかけ、輸送効率化に成功した。また、近年、自然災害が多発していることから、トラック・鉄道・船舶など、複数の輸送モードの併用(複々線化)の実現に取り組み、災害時にも柔軟に対応できる供給体制を構築しており、環境負荷低減や安定的な輸送の実現に対して範となる取り組みとなっている。

2

モーダルシフト取り組み優良事業者賞

①実行部門（4件）

被表彰者：フェリックス物流(株)

功績事項：幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%超を達成

被表彰者：三八五通運(株)

功績事項：幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%超を達成

被表彰者：日本石油輸送(株)

功績事項：幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%超を達成

被表彰者：センコー(株)

功績事項：幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%超を達成

フェリックス物流(株)、三八五通運(株)、日本石油輸送(株)、センコー(株)は、幹線区間における貨物総輸送量のうち鉄道・海運の利用比率が40%超を達成した。

②改善部門（3件）

被表彰者：住鋁物流(株)

功績事項：幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%を超えるとともに、前年度を1%以上上回る実績を達成

住鋁物流(株)は、拠点間の幹線区間における輸送量について、トラックの割合を減らし、大量輸送機関である海運の割合を一層向上させた。平成30年度における実績が全輸送量中83.8%であったのに対し、令和元年度においては85.0%を達成し、前年度と比較し、モーダルシフト輸送比率の改善を実現した。

被表彰者：日本通運(株)

功績事項：幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%を超えるとともに、前年度を1%以上上回る実績を達成

日本通運(株)は、拠点間の幹線区間における輸送量について、トラックの割合を減らし、大量輸送機関である鉄道・海運の割合を一層向上させた。平成30年度における実績が全輸送量中51.9%であったのに対し、令和元年度においては53.3%を達成し、前年度と比較し、モーダルシフト輸送比率の改善を実現した。

被表彰者：山九(株)

功績事項：幹線区間の輸送において、鉄道・海運の利用比率が40%を超えるとともに、前年度を1%以上上回る実績を達成

山九(株)は、拠点間の幹線区間における輸送量について、トラックの割合を減らし、大量輸送機関である鉄道・海運の割合を一層向上させた。平成30年度における実績が47.1%であったのに対し、令和元年度においては51.9%を達成し、前年度と比較し、モーダルシフト輸送比率の改善を実現した。

③有効活用部門 (7件)

被表彰者：住鉱物流(株)

功績事項：モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

住鉱物流(株)は、愛媛県から全国各地への電気ニッケル他の輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実現した。

トラックドライバー不足を背景に、これまで不定期であった輸送を定期化するため、出荷スケジュールを営業部門と調整し安定的な輸送を実現した。トラック台数についても年間370台分削減効果があり、CO₂排出量を削減したほか、トラックドライバーの負担を軽減した。

被表彰者：日本通運(株)

功績事項：モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

日本通運(株)は、広島県から千葉県への鉄鋼製品の輸送について、トレーラー輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実現した。

モーダルシフトにあたっては、トレーラーの改造や新規の転送架台作成に取り組み、海上モーダルシフトによってCO₂排出量を削減したほか、ドライバーの運転時間についても、年間で2,000時間以上の削減に成功した。

被表彰者：(株)日立物流

功績事項：モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

(株)日立物流は、神奈川県から全国39拠点への食品(小麦粉、パスタ等)の輸送について、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトを実現した。

12 f コンテナで年間400本以上を継続的に輸送しており、本取り組みによってCO₂排出量を削減したほか、ドライバーの運転時間は年間4,000時間以上の削減に成功し、トラックドライバーの負担軽減効果の大きな取り組みとなっている。

また、一度に大量に輸入される在庫品を定期的に転送することにより、鉄道輸送量の安定供給を実現した。

被表彰者：王子物流(株)

功績事項：モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

王子物流(株)は、愛知県から埼玉県、東京都への紙製品の輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実現した。

モーダルシフトにあたっては、船内ばら積み輸送を実施し、本取り組みによりCO₂排出量を削減したほか、ドライバー運転時間は年間5,000時間程度削減することに成功した。

被表彰者：三八五通運(株)

功績事項：モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

三八五通運(株)は、岩手県から兵庫県への化粧品原料水の輸送について、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトを実現した。

モーダルシフト当初は液体専用IBCコンテナやドラム缶で輸送していたが、2016年よりフレキシタンクを利用した液体輸送方法の検証を繰り返し行い、積載効率の向上と荷役作業効率の改善に成功した。モーダルシフトによるCO₂排出量の削減効果に加えて、さらに積載効率向上分のCO₂排出量の削減効果およびドライバーの負担軽減を実現した。

令和2年度モーダルシフト 取り組み優良事業者を公表・表彰

被表彰者：(株)バンテック

功績事項：モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

(株)バンテックは、神奈川県から福岡県への自動車部品の輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実現した。

モーダルシフトに際しては、荷量に合わせた船の利用や、船舶輸送拠点の両端に貨物を混載できる混載センターを設けて、一定の積載率未満の貨物に対しては混載輸送を提案するなど、CO₂排出量の削減と物流効率化を実現している。

被表彰者：センコー(株)

功績事項：モーダルシフトの実施により、効率的な輸送を実現

センコー(株)は、関西地区から九州地区間の食品、樹脂、ソーラーパネル等の往復輸送について、トラック輸送から海上輸送へのモーダルシフトを実現した。

モーダルシフトに際しては、社内集配ネットワークで両地区の集約拠点(ハブ)に荷物を集約することにより、まとまった物量確保と安定した配送力を確保したほか、有事等の船便欠航に備えて、東広島(中間拠点)折り返しによる自社トレーラーのドッキング輸送体制を構築しており、安定的な幹線輸送体制を実現した。ドライバー運転時間は年間2,000時間以上の削減効果を見込んでいる。

④新規開拓部門(2件)

被表彰者：(株)日陸

功績事項：新規モーダルシフト案件の実現とその継続

(株)日陸は、山口県から茨城県への化学製品の輸送について、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトを実現した。

トラックドライバー不足を背景に、鉄道輸送へモーダルシフトすることにより、ドライバーは日帰り輸送が可能となり、CO₂排出量の削減およびトラックドライバーの負担軽減を実現した。

被表彰者：濃飛倉庫運輸(株)

功績事項：新規モーダルシフト案件の実現とその継続

濃飛倉庫運輸(株)は、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトについて、3地域にて新規案件を実現した。

輸送品目はプラスチック成型品や化合織、特積み貨物など様々で、輸送区間は静岡県から北海道、愛知県から福岡県など多岐にわたり、多種多様なモーダルシフトを推進し、CO₂排出量の削減やトラックドライバーの負担軽減を実現した。

物流環境対策委員会

令和 2 年度 第 1 回物流環境対策委員会を開催



委員会全景

9月16日（水）、全日通霞が関ビル（千代田区霞が関）において、令和2年度第1回物流環境対策委員会（委員長：犬飼新氏 日本貨物鉄道㈱ 取締役兼常務執行役員経営統括本部長）を開催しました。

委員会に先立ち、物流分野における環境対策への取り組みに関する講演会が開催されました。

講演会では、西濃運輸㈱取締役ロジスティクス担当兼国際部担当兼東京本社担当 服部千太郎氏より、「特別積合せ貨物運送事業における路線便の『運び方改革』」と題し、第21回物流環境大賞を受賞した取り組みを中心に紹介されました。オンラインによる同時視聴も可能としたことから、関東圏外からも含めて54名（実参加22名、オンライン32名）が参加しました。

委員会では、冒頭、長谷川理事長、犬飼委員長の挨拶に続き、本年度上期の活動報告、本年度下期の活動計画および物流環境大賞規程の改正について審議されました。

上期の活動については、第21回物流環境大賞の表彰結果などが報告され、下期の活動については、第7回モーダルシフト最優良事業者賞



講演する服部千太郎氏



挨拶する犬飼新委員長



講演会全景

（大賞）の表彰式を11月中旬に開催すること、第22回物流環境大賞の募集を12月より開始することなどが説明され、活動計画は原案通り了承されました。

最後に、物流環境大賞表彰規程の見直しについて、議論、審議が行われました。近年、物流総合効率化法の対象となるモーダルシフト、共同輸配送等の取り組みが増加してきたことや、各部門賞の応募状況が変化してきたことから、実態に合わせた見直しが必要となっており、今後の物流環境保全の取り組みのより一層の促進を図るため、①部門賞の改正、②各部門賞の位置付けの明確化、③選考の進め方の見直しを内容とする規程改正案が提案され、委員からの活発な質疑の後、原案を一部修正する形で承認されました。

新しく
変わります！

第22回「物流環境大賞」



募集を開始しました

第22回物流環境大賞の募集を12月1日より開始いたしました。より多くの取り組みを顕彰するため、今回から募集対象を拡充しました。詳細は物流連ホームページにも記載しています。

物流連ホームページ <http://www.butsuryu.or.jp/public/environment/>

なお、募集要項等は上記URLから取り出すことができます。

大賞・部門賞

下記のいずれか基準に適合した方を表彰します。

- ① モーダルシフトの推進、輸送網の集約、輸配送の共同化等物流効率化を図る取り組みであって、温室効果ガスの削減に資するものを実施された方
- ② 環境保全に資する取り組み又は環境啓発活動等を行い、サステナブルな社会の実現に貢献した方
- ③ 環境負荷低減に資する先進的な技術開発を行い、又は先進技術を活用して環境負荷低減に資する物流システム、輸送機器、施設等の創出を図った方
- ④ その他、物流分野における環境保全の推進、環境意識の高揚等を図った方

応募案件の中で、最も優れた取り組みを行った方を「物流環境大賞」として表彰するほか、以下の各部門賞表彰も行います。

「低炭素物流推進賞」「サステナブル活動賞」「先進技術賞」「日本物流記者会賞」「特別賞」

※他の表彰制度に応募した案件もご応募いただけます。

スケジュール

- ◆ 令和2年12月1日(火) 応募受付開始
- ◆ 令和3年3月15日(月) 応募受付締切
- ◆ // 3月～5月 審査期間
- ◆ // 5月下旬 審査結果通知
- ◆ // 6月下旬 表彰式

過去の受賞者

- ◆ 第21回大賞
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』」
- ◆ 第20回大賞
山九株式会社
三菱エンジニアリングプラスチックス株式会社
日本ニュートリション株式会社
株式会社サンキュウ・トランスポート・東日本
(4社連名案件)
「路線便輸送から複数品目の共同輸送及び鉄道を利用したモーダルシフトの実施」

お問い合わせ先

物流環境大賞事務局 細野 電話: (03) 3593-0139 FAX: (03) 3593-0138



令和2年度第1回 「海外物流戦略ワーキング」



会合が開催された学士会館

日本物流団体連合会は、10月13日(火)、今年度第1回目となる「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を千代田区神田錦町の学士会館で開催しました。

これは、物流事業の海外進出に関する課題について官民連携して検討する会合で、国土交通省や会員企業から28名(内4名がWeb参加)が参加しました。

また、今回は二部構成とし、第一部は日本貿易振興機構(JETRO)海外調査部アジア大洋州課北見リサーチマネージャーと中国北ア

ジア課方氏から、「新型コロナウイルス禍でのASEANの状況」および「新型コロナウイルス禍のASEAN及び中国の状況について(中国編)」と題した講演が行われ、地方の企業を含む会員、参助会員、約50名もWeb参加しました。

講演ではASEAN他への日系進出企業2,000社を超えるアンケート回答に基づく、新型コロナウイルスが及ぼしたビジネスへの影響、これに対応した販売戦略の変更などのビジネスモデルの見直しの内容、中国経済の地域別影響とデジタル技術を活用した新たな取り組

新型コロナウイルスに関する アンケート結果を報告

チーム会合」を開催



挨拶する長谷川理事長



谷合参事官による国交省の取り組み発表



講演するJETRO 北見リサーチマネージャー



講演するJETRO 方氏

みの例示など、最新の情報が披露されました。

第二部ワーキングチーム会合では、国土交通省大臣官房谷合参事官（国際物流）から「最近の国土交通省の国際物流政策の取組」と題し、アセアン各国への物流システムの海外展開支援、日中韓物流大臣会合、シベリア鉄道の利用促進など幅広い取り組みに関し説明がなされました。

また、事務局から今年度の海外物流戦略ワーキングチームの活動方針案等について説明が行われ、了承されました。

本ワーキングチームの活動は、当連合会の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得ながら進めることとし、次回開催は12月を予定しています。



会合が開催された学士会館

令和2年度第1回 「国際業務委員会」を開催

日本物流団体連合会は、10月28日（火）、今年度第1回となる国際業務委員会（委員長：原田浩起氏 日本郵船株式会社 取締役専務執行役員）を千代田区神田錦町の学士会館で開催しました。

当委員会は、物流事業の海外展開に関する横断的課題について官民連携して検討する会合で、国土交通省や会員企業から36名（内8名がWebにて）が参加しました。

今回は二部構成とし、第一部は国土館大学政経学部教授助川成也氏から、「ASEANを中

心としたコロナ禍のサプライチェーン - タイとミャンマーの連結性を中心に - 」と題した講演が行われ、地方の企業を含む会員、参助会員、約30名もWeb参加しました。

講演ではコロナによりASEAN経済の影響が国別に紹介され、日系進出企業の半数以上が調達先の多元化、生産の複数拠点化、適正在庫の見直しなど、サプライチェーンの再構築を考えていることが報告された。そのような状況で注目されるのはミャンマーの新SEZ構想とダウエー SEZであることが解説されるなど最新情報が披露されました。



委員会を運営する原田委員長



講演する国士館大学助川教授



谷合参事官による国交省の取り組み発表



挨拶する長谷川理事長

～コロナ下における国際物流について情報を共有～

第二部国際業務委員会では、国土交通省大臣官房谷合参事官（国際物流）から「最近の国土交通省の国際物流政策の取組」と題し、ASEAN各国への物流システムの海外展開支援、日中韓物流大臣会合、シベリア鉄道の利用促進など幅広い取り組みに関し説明がなされました。

また、事務局から上半期の活動報告および下半期の活動計画について説明が行われ、下期はワーキングチームで会員企業の海外赴任者の方にWeb等でヒアリングを行うなど、新たな情報活動を検討していることや、コール

ドチェーン物流サービスの規格等の普及に向けた取り組みへの参画を引き続き行うことが承認されました。

最後に原田委員長より、コロナ禍のこの時期だからこそ連携し情報を共有しながらベストプラクティスをシェアする事が大事であり、現地現物的なことは難しいが、Webを用いるなどで活動をより活発にしていきたいとの言葉があり、委員会を終了しました。

次の開催は3月を予定しています。



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27回

日鉄物流株式会社

技術本部 物流・ITソリューション部

主査

高垣 美穂さん

PROFILE

1999年八幡船舶(株)(当時)入社、君津支店で船舶代理店業務を担当。本社へ異動後、運航調整業務を担当中の2001年に会社が合併し日鉄物流(株)となる。物流ソリューション部、名古屋支店営業部、本社営業本部、人事・労政部を経験し、2012年産休・育休に。2013年4月、会社が合併し日鉄住金物流(株)になったと同時期に復職。2014年第2子の産休・育休を経て、2016年4月現職に。大阪府出身。

統合前の企業文化を融合させ研修に生かす

——現在の業務について教えてください。

物流・ITソリューション部で輸送技術にかかわる社員研修の企画・運営に携わっており、研修では講師も務めています。

——高垣さんは2001年に入社されていますね。

もともと船舶に興味があり、船にかかわる仕事に就きたいと思って入社しました。入社後は君津支店で船舶代理店業務を、1年半後には本社で内航船運航の調整に携わりました。その後、物流ソリューション部で重量物等のイレギュラーな輸送案件の設計を担当し、名古屋支店営業部を経て、本社営業本部に異動しました。

——現職である人材教育に携わるようになったのはいつですか。

2011年、人事・労政部に新設された人材開発のための専門部署に、初期メンバーとして配属されてからです。会社としても初めての部署で分からないことも多く苦労の連続でしたが、仕組みを一から構築する醍醐味を感じることもできました。技術部門に移り、研修の講師を担当するようになったのは、次男の産休・育休明けからです。前任の方の退職に伴い引き

継ぐことになったのですが、当時のプレッシャーの大きさは今でも覚えてます。

——現在力を入れている取り組みはありますか。

当社は、昨年からはWebによるリモート研修を始めました。その矢先、コロナ禍により今年度の集合研修が見送りとなったため、Web研修の充実に向けて部内で検討しているところです。受講生に、よりフォーカスした内容にするべく、試行錯誤しながら取り組んでいます。また、当社は合併・統合を重ねて拡大してきましたが、統合前のそれぞれの会社が培ってきた企業文化やノウハウをいかに融合し、発展させていくかが重要課題です。研修内容を決める際も、その点を念頭に進めています。

人や組織の成長のサポートにやりがい

——管理職になって意識の変化はありましたか。

主査になったのは名古屋支店時代なのですが、当時は管理職に求められていることをイメージできていませんでした。それが人材育成に携わるようになり、より実践的な研修内容を追求するため現場のヒアリングなどを進めていくうちに、会社が求めている人物像や管理職像が次第に見えてくるように。それに伴い管理職としての責任も感じるようになりました。

——業務にあたる上で心がけていることを教えてください。

目的意識を持って行動すること、さらに全体最適を追求することを心がけています。また、仕事に人と人との連携は必須ですから、コミュニケーションも大切だと考えています。自分の仕事に関わっている人に、自分の伝えたいことを理解してもらえるよう伝え方に留意しています。

——どんなことにやりがいを感じますか。

受講生から、「研修を受けてよかった」「受講した内容が仕事の役に立った」といった感想をもらうとうれしくなります。技術的な研修は教える側のレベルアップも必須です。そのための苦労もありますが、受講生のそうした声を聞くと、自分自身のレベルアップも実感でき、やりがいにもつながっています。

——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。

仕事は計画をきちんと立てるようにし、家事は夫とシェアしながら、仕事と家庭の両立に努めています。小学2年と年長の息子がいるので毎日大変ですが、仕事をすることで家事にもメリハリがつきます。育休明けの初日は、自分の都合で動ける喜びを実感しました(笑)。反対に、息子たちから自分が思いもつかなかった発見をさせてもらうことも。オンとオフが良いバランスで刺激し合っていると思います。

——今後の抱負を教えてください。

入社当初はいろいろな仕事をしたいと思っていた



▲前任者の退職時に職場で撮影した思い出の1枚



研修で講師を務める高垣さん▶



◀◀休日は電車好きの息子さんたちのお付き合

ので、担当業務の幅が広がることに喜びを感じましたし、転勤することも楽しかったのですが、人材育成の経験を積むにつれ、やりがいある業務内容に魅力を感じるようになりました。今後も、人や組織の成長をサポートしていく仕事にじっくりと向き合っていきたいと考えています。

——ありがとうございました。

会社概要

日鉄物流株式会社

本 社：東京都中央区日本橋1-13-1

設 立：2006年4月3日

資 本 金：40億円

代 表 者：代表取締役社長 酒本 義嗣

支 店：東北、中部、関西、和歌山、西日本

従業員数：グループ計約8,380名(2020年4月1日)

【事業概要】

1942年広畑港運として創業、2006年日鉄物流と製鉄運輸の統合・再編に伴う両社の持株会社として設立。海上輸送、港湾物流、陸上輸送、製鉄所構内輸送、重量物輸送、国際輸送などにおいて、長年培ってきた技術力とソリューション提案力により、顧客の物流改善・効率化を実現している。海外においても現地法人を設立し、日本で培った技術とノウハウを生かした物流サービスを提供している。



令和2年度 第1回 経営効率化委員会を開催

9月10日、今年度第1回の経営効率化委員会(委員長:外山俊明氏 全日本空輸(株)取締役執行役員)と、講演会を開催しました。

コロナ禍での開催となりましたが、ソーシャル・ディスタンスを確保するとともに、オンラインも併用しましたので、講演会には関東圏外を含む82名が参加されました。

委員会に先立ち行われた講演会では、(株)日通総合研究所 コンサルタント 大原みれい氏より、「自然災害時における物流業のBCP作成について」と題して講演が行われました。

これは、昨年度の取り組みとして、近年頻発する自然災害に関してヒアリング調査を行い、7年ぶりに改定されたBCP作成ガイドラインの普及促進を図るため企画したものです。

講演では、近年の自然災害リスクが、当初想定していた東日本大震災のような震災リスクから、台風や極地的な豪雨など多岐にわたるものとなっていることが解説されました。

よって、物流業者がBCPを作成する際は、まずその作成目的を明らかにすること、そして、作成することがゴールではなく、定期的に見直しを図るなどPDCAサイクルを回すことの重要性や、テレワークなどICTツールの有用性が示されました。

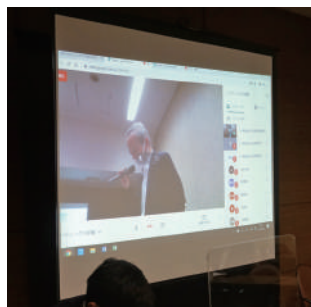
引き続き行われた委員会では、事務局より本年度上半期の事業の進捗状況として、①ダイバーシティ推進ワーキングチーム(外国人材の活用)の活動報告、②物流業における新型コロナウイルス感染症への対応動向調査、③次期総合物流施策大綱の策定に向けた有識者検討会への参画、④多様な交通主体の交通ルール等の

在り方に関する有識者検討会への参加等について報告がありました。

また、下半期の活動予定については、上半期活動を継続するとともに、新たな総合物流施策大綱の策定を受けて講演会の開催を予定すること等が説明されました。



外山委員長



長谷川理事長



(株)日通総合研究所 コンサルタント
大原みれい氏

第2回ダイバーシティ推進WT(外国人材の活用)を開催

10月29日、第2回ダイバーシティ推進ワーキングチーム会合を開催しました。

会合には15名が参加(オンライン1名含む)、鴻池運輸(株)ダイバーシティ推進部長 勝田章裕氏より物流業における外国人技能実習制度の取り組み事例が紹介されるとともに、コロナ禍の厳しい雇用情勢をふまえた今後の人材確保について意見交換が行われました。

鴻池運輸(株)では、10年以上前から現業部門を対象に、同

制度を活用する実証事業に着手しており、海外関連会社から従業員を送り出し、日本で1年以内に実習を終え帰国させるという、企業単独型で技能実習1号の運用事例が説明されました。当初、同事業は海外関連会社からの要請を受け人材育成のために始められたものでしたが、勤務態度もよいことから一定数の割合で受け入れるようになったとのことでした。

同社の取り組みについて、参加者から高い関心が寄せられたほか、今後、国内の人手不足感が強まるとされることから、団体監理型による実証事業を始めている事例報告がありました。次回会合は、来年1月を予定しています。



鴻池運輸(株)
ダイバーシティ推進部長 勝田章裕氏

2020年度版「数字でみる物流」発刊のご案内

2020年度版「数字でみる物流」概要

A 6 版 ポケットサイズ
2020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

山九株式会社
横浜支店 港運グループ

佐々木 優さん 2017年入社

現在の業務内容

コンテナターミナルのオペレーターをしており、現在は特に空コンテナの在庫管理業務をしています。

業務に対するやりがい

コンテナターミナルはコンテナ船による海上輸送とトラックによる陸上輸送の結節点です。スーパーで目にする日用品から大型の機械までたくさんの貨物を扱っており、私たちの生活の中で重要な役割を果たしていることにやりがいを感じます。

目標

この現場でしか学べないことがたくさんあります。できるだけ多くのことを学び、日本の産業を支えていることに誇りを持ち、お客様に信頼されるターミナルオペレーターになりたいです。

数字でみる物流

2020年度



山九株式会社 山九物流パートナーシップ
発行 日本物流団体連合会
Japan Association for Logistics and Transport

表紙を
飾ったのは
この方！



当連合会 最近の活動状況

2020年

10月	2日	第17回物流連懇談会
10月	9日	第2回物流いいところみつけ隊会合
10月	13日	第1回海外物流戦略ワーキングチーム会合
10月	19日	第1回人材育成・広報委員会
10月	28日	第1回国際業務委員会
10月	29日	第2回ダイバーシティ推進WT
11月	11日	第5回理事会およびモーダルシフト取り組み優良事業者表彰式
12月	7日	第3回物流いいところみつけ隊会合
12月	17日	第2回海外物流戦略ワーキングチーム会合

編集 後記

今年は、新型コロナウイルスに世界中が振り回された1年でした。経済とのバランスを考えないと、自殺者数も秋以降増加してきており、自殺者の多くは青年層・壮年層で経済を支えるべき人々です。(I)

今年はコロナ対応に追われた1年でした。来年には終息してるといいですが、、インフルエンザの季節もやってきます。健康に気をつけてよいお正月をお過ごしください。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



西海橋の夜明け

日本三大急潮の一つといわれる針尾瀬戸により、長い間「陸の孤島」であった西彼杵半島と佐世保市を陸路で結び、半島における産業の振興、開発の促進を目的に架けられた。

1955年10月に竣工。完成時には固定アーチ橋として世界で3番目の長さを誇っており、日本の橋として初めて支間長200mを超えた長大橋だった。