

一般社団法人日本物流団体連合会会報

Grow

No. 96

2021
June



C O N T E N T S

第18回物流連懇談会を開催 東京九州フェリー株式会社 代表取締役 入谷 泰生氏を迎えて 長距離フェリーは現代の北前船か	1
人材育成・広報委員会 「第8回物流業界インターンシップ東京」 「第2回物流業界インターンシップ大阪」開催のお知らせ コロナ禍における大学生向け「インターンシップ」、「業界研究セミナー」の開催効果 『高度物流人材シンポジウム』を開催	6
物流環境対策委員会 モーダルシフト最優良事業者賞受賞企業講演、令和3年度活動計画を審議	10
第8回「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」募集のお知らせ	11
基本政策委員会 最近の物流政策についての講演と次期事業計画について討議	12
国際業務委員会 ミャンマークーデター、コロナの影響等、幅広い内容を説明 現地駐在員報告 「タイの物流事情」 ～タイのインフラ計画から課題、展望など生の情報を紹介～ 第3回海外物流戦略ワーキングチーム会合	13
経営効率化委員会 新型コロナウイルス対応動向、ダイバーシティWT経過等を報告 外国人活用編についてとりまとめ	18
令和3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 株式会社丸運 山本 香織さん	22
令和3年度物流連大学寄附講座スタート	24
2020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



『高度物流人材シンポジウム』を開催



基本政策委員会を開催



現地駐在員報告「タイの物流事情」

第18回 物流連懇談会を開催

東京九州フェリー株式会社
代表取締役 入谷 泰生氏を迎えて



長距離フェリーは現代の北前船か

4月9日(金)、東京都千代田区の学士会館において、第18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・交流のためにを行っています。今回は、新型コロナウイルス感染症対策を講

じたうえで対面で開催することとなり、新日本海フェリー株式会社の代表取締役社長であり、東京九州フェリー株式会社代表取締役の入谷泰生氏から、「長距離フェリーは現代の北前船か」と題する講演が行いました。

1 古代から近世に至る日本海海運 (北前船以前)

昔から海上は物を運ぶ上で非常に大きなポテンシャルがありました。縄文時代のくり船の遺跡が発掘されたことから分かるように、その時代から船は身近に使われていたようです。

奈良時代には、日本海側の各地方から都に貢物が運ばれました。北からは船で敦賀まで運んだ後、敦賀から琵琶湖の北岸の塩津まで陸路で、そこから大津への海上輸送を経て京都に運んだという記録があり、一つの正式なルートとして決められていたようです。中大兄皇子が蝦夷征伐にこのルートを使ったという記録も残っています。

鎌倉時代になると、荘園制が崩壊し武士の世の中になります。地元の豪族といいますが、実際に地元の生

産物を回してる者が品物のやり取りをし始め、貨幣経済というものも進んできました。商品の流通ルートと貨幣経済の進展が、物の動きを活発にしていっていったようです。

室町時代は平和な時代で、京都の貴族に地方から海を使い貢物があり、北海道や東北からは昆布や鮭などが運ばれてきました。

また、主に江戸時代になってからですが、日本海側、特に北の国々の幕府の直轄領や各藩の米は、敦賀に揚げてから京や大阪へ運びました。敦賀にはそうした船舶業や倉庫業といった業者が集まり、力を蓄えていきました。

その後、幕府の指導もあり、大阪から江戸向けあるいは東北から江戸向けの東回りの航路が開拓され、それに続いて、河村瑞賢により本格的な西回り航路が開拓されました。結果として敦賀の米の動きは減りました。

長距離フェリーは現代の北前船か

□年貢米の集積ルートとしての敦賀

□河村瑞賢による西廻り航路の開拓



たが、一方で蝦夷地からの商品の流通が増えてきました。特にニシンは、農業生産が広がってきた中で肥料としてのニーズがあり、東北、北海道から大量に送られてきました。そうしたことから敦賀はとても賑わいました。

2 北前船一出現と変遷

北前船は秀吉の時代、江戸時代の前あたりから始まっています。

北海道の蠣崎慶広という大名が秀吉から許可を得て松前藩を任されてから、アイヌとの交易が盛んになりました。当時の北海道は米が全く生産できなかったため、アイヌとの交易に経済の地盤を移していました。

江戸時代になると、家康から権利を継承し、交易はさらに盛んになりましたが、もともと武士なので具体的な運営はうまくできませんでした。そこに目を付けたのが近江商人です。近江から商人が北海道に出向き、実務を請け負ったのが北前船のもともとの始まりとなります。漁場請負や場所請負と言いますが、当初は松前藩が許可した場所で、商人が場所請負としてアイヌとの交易をさばきました。さらにニシン漁の漁場請負も行い、結果的に漁場請負、場所請負を一つにして経済活動を進めていきました。また、輸送については、加

□北前船



賀や越前などの船主を利用し運ばせました。それが荷所船です。

ところが、その後、江戸から江戸商人が入ってきて、近江商人の力がだんだん無くなってきました。それに伴い、荷主の商人と荷所船の船主との関係のタガが外れ、船主たち自身が直接荷物を集めて運ぼうという動きになりました。一方、荷主である商人たちも、船主の動きに合わせ、自分たちで船を手配して運ぼうと、手船経営をすることになりました。船主側と商人側のそれぞれの動きが融合する形で、結果的に買積み経営、手船経営という動きが出てきたのが北前船の予兆となります。

藩米輸送の西回り航路の開拓と同時に、買積み経営が盛んになり、敦賀に揚げる分もあれば、そのまま西に持っていき下関経由で瀬戸内海から大阪に入るといふ動きがどんどん出てきたようです。

そして北前船の本格的な登場となります。上方から持っていったのはお酒や衣類、塩、米など、反対に地方からは、ニシンや昆布、カズノコなどが運ばれました。上りは、目的地まで各地に立ち寄り、途中で荷物を仕入れてはさばいてまた仕入れる、といった形で進んだようです。圧倒的に上りの輸送が航路を支えました。同時に北海道から運ばれたニシンカスで西の農業が盛んになったそうです。そうした相方向で航路が支えられていきました。

北前船は非常に繁栄を極め、上りは下りの2～3倍

から10倍ぐらいの利益がありました。一船千両と言いまして、1回往復すると千両の儲け、今のお金にすると約1億円の利益があったとのこと。その儲けの要因は買積み経営です。今の総合商社のようなもので、船主が物を買って運んだことに大きな利が生まれました。高田屋嘉兵衛や銭谷五兵衛など、北回りで儲けた廻船問屋が各地にあり、敦賀の大和田莊七は、船主から銀行経営や北海道の鉱山経営まで乗り出し、その功績は近代経済の基礎になっています。

しかし、明治時代に入り、その北前船も終焉を迎えます。理由の一つが汽船の誕生です。船体が大きくスピードが速い汽船の出現により、従来の船は競争力を失っていきました。もう一つは情報です。昔は地方と消費地の間の価格差を利用することで大きな利益が出たのですが、情報が発達してくると仕入れ値も分かってしまうので、利益を生むことが難しくなりました。さらに陸路の制定、特に鉄道が整備されたことで船の総体的な地位が下がりました。そうしたことが、北前船が終焉を迎えた主な原因だったと思います。

これは私の私見ですが、明治以降、中央集権となり、全てが東京や大阪といった大都市に集まるというスポークハブ的な物の動きが増えてきたのも原因ではないかと思います。

今の話は牧野隆信先生の『北前船の時代』、中西聡先生の『北前船の近代史』、加藤貞仁先生の『北前船寄港地ガイド』によるところの知識でして、ご興味のある方は専門的に調べてみると興味深いのではないかと思います。

3

長距離フェリーの誕生と推移

3-1 長距離フェリーの誕生

昭和35年くらいから日本経済も高度成長期入り、モータリゼーションが進みます。

私どもの創業者は内航貨物輸送を行っていましたが、そうした時代の中で、内航の貨物がトラックに流れる傾向がありました。例えば雑貨輸送の場合、昔は手繰りでやっていたのですが、手繰りによる荷傷みが問題になり、船輸送はトラック輸送に対して劣後していきました。

同時に、トラックの方にも、当時は道路がそれほど整備されていなかったため、交通事故が多発したり、道路が渋滞して遅れたり、急激にトラックが増えた中で運転手不足という問題が出てきました。

そこで長距離フェリーの誕生となるのですが、トラックに荷物が流れるならいっそのことトラックごと載せると乱暴な発想をしたのが創業者です。当然のことながら、周りは随分冷やかでしたし、認可をもらいに役所に行っても門前払いで苦勞したようですが、時間をかけて実現させました。トラックが走る道路と並行した航路なので、いわば自動車運送の延長であるという捉え方ですね。船そのものも当時としては非常に性能の高いスピードのある船ができたので、迅速性、定時性で信頼を得たというのが始まりです。

最初は昭和43年に阪九フェリーとして神戸と小倉

長距離フェリーの誕生

□1968(昭和43)年8月 阪九フェリー就航 小倉(福岡県)ー神戸(兵庫県) 452km

「フェリー阪九」

総トン数	5,201トン
旅客定員	1,195名
積載能力	トラック 80台、乗用車 60台
航海速力	16.8ノット(時速約31km)
運航ダイヤ	神戸19:00発 ⇒ 小倉09:00着 14時間の航海 — 一晩で移動できる魅力



長距離フェリーは現代の北前船か

間で就航しました。今から考えますとたかだか5,000トン、トラックを70～80台積むくらいの大きさなのですが、当時学生だった私は非常に大きな船という印象を持っています。先ほど申し上げた定時性のほか、ドライバーが休息していけること、交通事故や渋滞がないこと、手繰りに比べて荷傷みが少ないことが当時の売りでした。

3-2 長距離フェリー航路の現状と輸送実績

最も多かったところは18事業者、27航路もあり、それなりに賑やかだったのですが、1979年のオイルショックで非常にダメージを受けました。その後、道路網が整備されたこともあり、逆に今度はフェリーが減り、現在は8社14航路で安定しています。

輸送実績は、旅客、乗用車、貨物車ともここ数年順調に伸びています。残念ながら昨年はコロナで旅客がどうしようもない状態になっていますが、荷物の方はそこそこ動いている状態です。

3-3 長距離フェリーの機能（船内渡し）

長距離フェリーの機能として一番大きなところは、船側渡しではなく船内渡しということです。岸壁で船に積む船側渡しは法律的に港湾運送業の範疇になりますが、船の中で受け渡しする船内渡しは、お客さんが自分で持ち込む形なので、貨物自動車運送業の範疇と

いう法的な仕切りがあります。また、従来の海運だと
いろいろな手続きでどうしても時間がかかるほか、積
み荷の確認も必要ですが、フェリーはあくまでお客様
が車で乗ってこられるのでチェックもしません。

もう一つの機能は拠点間輸送です。大きな経済圏同士での物流を担うということで、どちらかと言えば北前船以前の輸送に近いです。荷物を運んでるわけではなく、トラック事業者がこの船を利用しているということで、貨物自動車運送業のインフラという立ち位置です。海的高速道路とカッコよく言っていますが、基本的にはスピードや定時性が重要となります。

付加価値も機能の一部としています。車の種類が増え、昨今では冷凍車や冷蔵車が多いのですが、電源供給のニーズが高くなっています。また、普通のトラックはもちろんのこと、特殊車両やそれ以外の重量物もRORO式なので自由に乗船できるという柔軟性、さらにコストメリットもあります。船賃が高いというお客様もいらっしゃいますが、燃料費やタイヤの消耗、車両の修理といった運航3費を大幅に節約できる、表には見えない節約効果があります。

3-4 長距離フェリーの機能（無人車航走）

無人車航送は、長距離航路だと運転手がフェリーに乗ったままで効率が悪いということで、着地で引き取りをしたのが始まりです。それならトレーラの車体だ

長距離フェリー航路の現状

□事業者数	8社
□航路数	14航路
□隻数	36隻

最盛期	
事業者数	18社(1973・74年)
航路数	27航路(1974年)
隻数	64隻(1996年)

・港数 20港

小樽、苫小牧、苫小牧東、
秋田、仙台、新潟、
大洗、東京、名古屋、敦賀、
舞鶴、大阪、神戸、泉大津、徳島、
新門司、別府、大分、宮崎、志布志



久しぶりの新航路 — 東京九州フェリー—

□就航 2021年7月1日

□便数 日曜日を除く週6便(1日1便デیلیー運航)

□運航ダイヤ(予定)

西行き 横須賀23:45発 → 新門司翌日21:00着

東行き 新門司23:55発 → 横須賀翌日20:45着

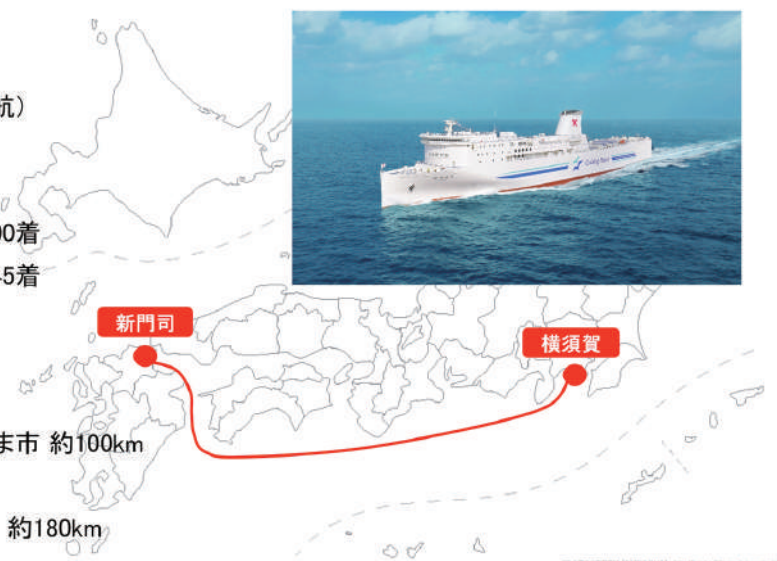
□アクセス距離

横須賀港から

横浜市 約30km、東京都内 約70km、さいたま市 約100km

新門司港から

福岡市 約80km、大分市 約130km、熊本市 約180km



け載せればいいのではということで、長距離航路になればなるほどトレーラ輸送が進んできました。私どもの航路で関西から北海道行きの90%近く、関東圏から北海道に行く他社の場合は95%ぐらいがトレーラ輸送です。

また、トレーラもトラクターをつければ自走しますから、ドアツードアの一貫輸送が増えており、お客様のニーズも高まってくると期待しています。

もう一つは国際物流との連携です。私どものグループで韓国と中国間でそれぞれフェリーやROROの航路があり、下関に着いた荷物をそのまま関東や関西にフェリーでつなげる輸送もあります。

3-5 長距離フェリーの役割

海上輸送は大量に運べるということで、環境負荷の低減に役立ちます。会員の皆様やお客様が物流環境大賞やモーダルシフト取り組み優良事業者表彰、エコシップマークなどを受賞することも増えており、海上輸送に対する認識も広まってきていると思っています。長距離フェリー協会では、トンキロベースでトラックの約7割のCO₂削減効果があると試算しています。

リダンダンシー、リスク分散について、日本列島はどうしても各地で災害が起こりますので、海上輸送だけがオールマイティではないのですが、いくつか輸送手段を持つということが必要ではないかと思っています。

さらに、再認識されたフェリーの役割として非常時対応があります。阪神淡路大震災の際は神戸港が使えなくなり、東日本大震災の際は太平洋側の港がダメージを受け、日本海側から物資を輸送しました。そういった災害に対し、要員資材輸送、救援物資輸送、臨時旅客輸送、避難宿泊施設、生活支援施設としても役に立っています。

3-6 久しぶりの新航路—東京九州フェリー—

この7月から東京～九州間のフェリーを就航させる計画を進めています。横須賀と新門司を結び、23時ぐらいに出発して翌日夜に到着するので、3日目配達が可能になると思っています。横須賀は東京、横浜、埼玉など関東圏にも比較的アクセスしやすいですし、新門司のほうは福岡、熊本、佐賀、大分へのアクセスが良いので、主に関東から雑貨輸送の路線便、九州からは農産物、一部畜産物、水産物の輸送を期待しています。トレーラ輸送するためには設備投資も必要ですし、時間もかかりますので、立ち上がりはトラック輸送が中心になるでしょう。営業をされていて反応はいいのですが、問題は運賃だと言われますので、できるだけご利用いただけるように持っていきたいと思っています。

長距離フェリーは、貨物の基幹輸送インフラの一つと、ご理解いただければ良いと思います。

「第8回物流業界インターンシップ東京」 「第2回物流業界インターンシップ大阪」 開催のお知らせ

物流連では前年度に引き続き、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8回物流業界インターンシップ東京」(9月6日)と「第2回物流業界インターンシップ大阪」(8月30日)を会員企業と共同で開催します。

初日の集合研修は今までと同じように会場(東京・大阪)を使用しての開催と、昨年に引き続きオンライン機能を使用したWebインターンシップ(8月25日)も開催します。こちらは両方の参加、もしくはどちらか一方の参加でも可能としています。

それぞれの初日では、講演会や会員企業の若手社員によるアドバイスや体験談等を視聴できるプログラムを予定しています。その後、学生は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ことのできる「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。そして、初日の終了後に企業訪問期間に参加したい企業を学生に選択していただきます。

その後の企業訪問期間では、学生は各企業の事業所等を訪問(Web含む)し、普段は目にすることのできない物流現場の最前線を見学・業務体験することで、物流業の理解をさらに深める機会を提供します。そして、物流の今を、現場を肌で実感していただきます。

前年度
の様子



長谷川理事長 開会の挨拶



宿谷事務局長 講演会風景



企業ブース風景



コロナ禍における大学生向け「インターンシップ」、 「業界研究セミナー」の開催効果

令和2年度 第2回人材育成・広報委員会を開催

委員会活動における好機

3月11日(木)、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2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)を開催しました。

冒頭、挨拶に立った堀切委員長より、「今年度は、コロナ禍の対応で企業活動に大きな影響を受けた状況であった。その中で、物流事業者が国民生活を支える社会のインフラとして、モノの流れを止めてはいけないという強い使命感のもと、感染症への対策と事業の両立に懸命に努力をしてきた。そして、その覚悟は社会に評価され、エッセンシャルワーカーとして物流事業に対する認知度や評価は高まったのではないかと。私たちが目指している物流業界を等身大で見ていただくことに少し近づいた1年であったかと思う。当委員会の活動としては、大変な好機である。コロナ禍により、活動に制約は生じているが、オンライン方式を活用して多くの学生と接点を持つことができおり、物流企業の人材確保に資する活動になっているのではないかと感じている」旨の発言がありました。



委員会会議全景

物流業のイメージアップに向けて

議事では、事務局から年間活動報告として、8～9月に開催し従前の3倍規模の約660名が参加した「物流業界インターンシップ」や、Webにより登録学生が大幅に増加した横浜国立大学の「寄附講座」、4校での「大学学内セミナー」の実施、会員の若手で構成する「物流いいとこみつ隊」の活動状況等の報告がなされました。

また、1月17日から開催された「第7回物流業界研究セミナー東京」、「第3回物流業界研究セミナー大阪」、「第1回物流業界研究Webセミナー」の活動報告が行われ、対面で300名、Webで約800名の学生が参加し、その後に行ったアンケート結果から、物流業に対する理解が深まり、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。

最後に令和3年度に取り組む事業として、「物流業界インターンシップ」、「物流業界研究セミナー」の開催や、大学と共同で実施する「大学寄附講座」、「大学学内セミナー」、さらに「物流業のイメージアップ・発信力の協会に向けた取り組み」等についての方針が説明され、補強意見が多数出された末に承認されました。



挨拶をする堀切委員長

『高度物流人材シンポジウム』を開催

～新時代のロジスティクスといま求められる人材像～

緊急事態宣言によりオンラインで開催

4月27日、大学生・大学院生・若手社会人（物流・メーカー系・流通系）等のための「高度物流人材シンポジウム」（国土交通省・経済産業省との共催、日本ロジスティクスシステム協会後援）を学士会館にてオンライン方式で開催しました。

4月23日の緊急事態宣言の発出を受け、急きょ、対面併用からオンライン形式に変更し、講演者、パネリストのみ会場に参集し、ライブ配信に対し、約600名（海外からも10名強参加）の学生・社会人の方が参加しました。

開会挨拶で、国土交通省 朝日健太郎国土交通大臣政務官は、「次期総合物流施策大綱では物流デジタルフォーメーションの推進等の方針を示しているが、その実現には高度な知識を有する物流人材が必要」と述べ、また、物流連の渡邊会長も、「物流分野の共同化やデジタル化を推進するために、多様な情報を的確に集約し、活用できる人材の育成に取り組まなければならない」と述べました。

シンポジウムは2部形式で、1部は講演、2部はパネルディスカッションを行いました。

新型コロナウイルス感染拡大の自体に直面し、社会経済活動や、日常生活における物流の重要性が再認識される一

方で、物流分野は、依然、人手不足やデジタル化の遅れも深刻であり、大きな変革を迫られている中、国内の物流課題や海外の動向、先端技術の活用やDXも含めた幅広い視野に立って経営戦略を構築する高度物流人材が求められています。各業界で物流の最先端の取り組みに携わる有識者の講演・対話を通じて、今後の物流業界に求められる能力を明らかにしていくシンポジウムとなりました。

最後に、閉会挨拶として経済産業省 大臣官房審議官（商務・サービス担当）岩城宏幸氏が「産業界における経営者の物流に対する重要性の認識向上、経営戦略におけるロジスティクスの認識向上および高度物流人材の育成に取り組むことが重要であり、持続可能な物流実現に向け、関係省庁、関係機関と尽力して行きたい」と締め括りました。



朝日健太郎政務官



渡邊健二会長



岩城宏幸氏

1部 講演：講演者・演題

- ▶ 国土交通省 公共交通・物流政策審議官 久保田雅晴氏
「物流を取り巻く動向と高度物流人材育成の現状」
- ▶ (株)ローランド・ベルガー パートナー 小野塚征志氏
「Logistics4.0ービジネスイノベーションによる物流革新ー」
- ▶ (株)野村総合研究所 主席研究員 藤野直明氏
「～日本発の経営理論 OM～」
- ▶ 東京大学 先端科学技術研究センター教授 西成活裕氏
「今後の高度物流人材像
～文理融合による分野横断的人材の必要性～」

2部 パネルディスカッション:テーマ・パネルディスカッション参加者

「物流クライシスを乗り越える DX 時代の高度物流人材像」

ファシリテーター

東京大学 先端科学技術研究センター教授 西成活裕氏

パネリスト

CBcloud (株) 代表取締役 CEO 松本隆一氏

日本マクドナルド(株) ストラテジックソーシング部長 梶野透氏

(株)日立物流 経営戦略本部 経営戦略部長 石山圭氏

ヤマト運輸(株) EC 事業部 ゼネラルマネージャー 齊藤泰裕氏

国土交通省 大臣官房審議官（公共交通・物流政策・危機管理） 金井昭彦氏



パネルディスカッション風景



質疑応答風景

※当シンポジウムはYouTube「高度物流人材シンポジウム」検索で視聴できます。



久保田雅晴氏



小野塚征志氏



藤野直明氏



西成活裕氏

令和3年度活動計画を審議

令和2年度 第2回物流環境対策委員会を開催

対面・Webによる講演を開催

3月10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2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、第7回モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)を受賞したF・L・I・N・E株式会社のマルチモーダルサービスセンター長 和田信幸氏より、「持続可能な物流の環境負荷軽減への取り組みについて」と題し、近年頻発する自然災害を背景として、荷主企業にリードタイムの延長を提案したことで、海上・鉄道など複数の輸送モードによる複々線化に成功し、安定的な輸送を実現したことなどが説明されました。当日は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83名が参加し、対面、Webの双方から多くの質問も寄せられました。



講演する和田信幸氏



挨拶する犬飼新委員長

情報提供と課題の共有化を図る

引き続き開催された委員会では、冒頭、長谷川理事長、犬飼委員長の挨拶に続き、令和2年度の活動報告および令和3年度の活動計画案について審議が行われました。

まず、令和2年度の活動報告については、第21回物流環境大賞・第7回モーダルシフト優良事業者表彰・第19回グリーン物流パートナーシップ会議の各種表彰結果が報告され、表彰案件のさらなる普及啓発を進めるため大賞受賞企業による講演会を開催した他、「東京2020TDM推進プロジェクト」に当連合会が参画したことが説明されました。

続いて、令和3年度の活動計画案については、各種表彰制度では、第22回物流環境大賞・第8回モーダルシフト優良事業者表彰・第20回グリーン物流パートナーシップ会議を継続実施し、表彰された優良事例は講演会等でさらなる普及・促進に努めること、2020東京オリンピック・パラリンピック輸送問題については、政府・東京都・大会組織委員会から最新の情報を収集し、周知を図ること、また、先進的な環境対策の事例や施策を紹介するセミナーや、国が「2050年脱炭素社会の実現」を目指すとしたことを踏まえ、連絡会やセミナー等を適宜開催し、物流分野における脱炭素化に関する取組み等について情報提供と課題の共有を図ることが提案され、委員からの活発な質疑の後、活動計画案は原案通り承認されました。



講演会全景

「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」募集のお知らせ

～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～

日本物流団体連合会では、7月1日より、第8回「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」の募集を開始します。

これは、モーダルシフト促進に関し、物流事業者の自主的な取り組みの推奨や、意識の高揚を図るため、平成15年度より継続してきた「モーダルシフト取り組み優良事業者公表制度」を、より広く社会に発信していくことを目指し、平成26年度より“表彰”を主軸とした制度へ改

定したものです。

近年の労働力不足の深刻化に鑑み、環境負荷低減のみならず輸送の効率化の観点も含めて多角的に評価し、表彰いたします。また、表彰対象とならなかった応募事業者も、表彰基準に該当する場合は優良事業者として認定・公表いたしますので、広く物流事業者各社のご応募をお待ちしております。

公募要項は、下記のとおりです。

当表彰制度は物流事業者を対象としたもので、最優良事業者賞(大賞)の他にも表彰基準ごとに複数の部門賞を設けています。公募要項と申請書等は、当連合会のホームページ(<http://www.butsuryu.or.jp/public/shift>)より、ダウンロードできます。

なお、今冬募集開始予定の「第23回物流環境大賞」と同時に応募も可能です。

▶ 公表・表彰基準

次の基準に適合したモーダルシフト案件を実現した物流事業者を、モーダルシフト優良事業者として、部門ごとに公表・表彰を行います。

◎モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)

全ての応募案件の中で、最も秀逸な成果を達成したとして、委員会にて選定された事業者

○モーダルシフト取り組み優良事業者賞

1. 実行部門 令和2年(暦年、事業年度いずれも可)の全社的な幹線輸送量の合計における評価対象比率(総輸送重量に対する鉄道・海運の輸送重量)が40%以上の事業者
2. 改善部門 1の実績が前年実績を1%以上上回った事業者
3. 新規開拓部門 モーダルシフトの新規案件を1件以上実施し、応募時点でモーダルシフトの輸送開始から3か月以上継続して現在も当該案件の輸送を行っている事業者
4. 有効活用部門 これまでに幹線輸送におけるモーダルシフトによって著しい環境負荷低減、または輸送の効率化・省人化を実現し、現在も継続して当該案件の輸送を行っている事業者。なお、過去に当制度において表彰を受けた案件は対象としない

▶ スケジュール

- ◆令和3年9月30日 応募受付締切
- ◆令和3年10月中旬 選定委員会にて表彰案件選定
- ◆令和3年11月下旬 公表・表彰予定

提出先・
問い合わせ先

〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-3-3(全日通霞が関ビル5階)
(一社)日本物流団体連合会 モーダルシフト優良事業者公表・表彰制度事務局
電話 (03)3593-0139 FAX (03)3593-0138 (事務局)細野
ホームページ <http://www.butsuryu.or.jp/public/shift>

最近の物流政策についての講演と 次期事業計画について討議

第28回基本政策委員会を開催

新型コロナによる影響や 次期大綱について講演

3月16日(火)全日通霞が関ビル(東京都千代田区霞が関)において第28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68名の参加がありました。

講演会では、まず、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。次に新型コロナウイルス感染症による交通産業、サプライチェーンへの影響についての分析やこれまでの有識者会議の検討内容、意見等が紹介されました。これらを踏まえて、次期総合物流施策大綱に盛りこむ内容として、①物流DXや物流

標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化をテーマとした「簡素で滑らかな物流」、②労働力不足対策と物流構造改革の推進をテーマとした「担い手にやさしい物流」、③強靱で持続可能な物流ネットワークの構築をテーマとした「強くてしなやかな物流」などの施策について詳細な説明と活発な質疑応答があり、参加者は熱心に耳を傾けていました。

国交省予算案の概要説明や 3年度事業計画について討議

委員会では、長谷川委員長の挨拶ののち、講演会に引き続き阿部物流政策課長の出席を得て、「令和3年度政府予算案の概要」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、物流連の令和3年度の事業活動案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。各委員からも当連合会の物流業界の認知度を向上させるための物流業界研究セミナーの取り組みや物流標準化に向けた国土交通省との連携等への期待や質問が相次ぎ、来年度以降の当連合会の活動に対して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。



講演する阿部竜矢物流政策課長



講演会の様子



基本政策委員会での活発な質疑応答

ミャンマークーデター、コロナの影響等、幅広い内容を説明

令和2年度 第2回国際業務委員会

ミャンマークーデターの背景等について講演

3月18日(木)、今年度第2回となる国際業務委員会(委員長:原田浩紀氏 日本郵船株)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31名(内12名がWeb)が参加しました。

委員会は二部構成で開催され、第一部は読売新聞東京本社(元アジア総局長)深澤淳一氏から、ミャンマークーデターの背景や日本企業への影響をテーマとした講演が行われました。

講演ではクーデター発生の原因、軍とNLD、中国との関係、欧米と日本の立ち位置、経済予測などについて詳しい説明がなされました。

続いて物流については、東西経済回廊、南部経済回廊ともにミャンマー側の開発が進んでおらず、最適ルートでもなく、その解決策として、旧日本軍がタイからミャンマー(旧ビルマ)へ建設した泰緬鉄道のルートを幹線道路に整備する事が最適解ではないかとの提案がなされました。

日本がその幹線道路を21世紀の平和と繁栄のルートとすべく主体的に整備し、アセアン貿易(物

流)の大動脈を創生することになれば、現地経済並びに日系進出企業等への効果も期待できる旨の解説がなされました。

令和3年度活動計画を承認

第二部国際業務委員会では、原田委員長の挨拶の中で、アジアからの北米向け航路について、コロナによるアメリカの巣ごもり消費の増、港湾労働者の不足等により、コンテナの循環が正常に行われていない状況と、海運業界をあげてできる限りの改善策を講じているとの説明がありました。

次に、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、アセアンにおける取り組み、シベリア鉄道の利用促進に関する取組など幅広い取り組みに関し説明がなされました。

最後に、事務局から令和2年度の活動報告および令和3年度の活動計画について説明が行われました。令和3年度は、令和2年度に新たな試みとして海外物流戦略ワーキングチームにて開始した、会員企業の海外駐在員からのWeb講演を踏襲し、陸のアセアンを中心に現地と質疑を交わすことで最新の情報を会員に発信する等の計画が承認されました。



委員会が開催された学士会館



講演する読売新聞東京本社深澤氏

現地駐在員報告

「タイの物流事情」

～タイのインフラ計画から課題、
展望など生の情報を紹介～

第3回海外物流戦略ワーキングチーム会合



KONOIKE ASIA(THAILAND)CO.,LTD.
村上 直弘 社長

2021年2月25日、東京都千代田区の学士会館で「第3回海外物流戦略ワーキングチーム会合」が開催され、国土交通省や会員企業から31名（内12名がWeb参加）が参加しました。会員企業の海外駐在員による講演の第2弾として、鴻池運輸(株)のタイ現地法人であるKONOIKE ASIA(THAILAND) CO.,LTD.の村上社長と稗田ジェネラルマネージャーを講師に招き、タイからWeb-オンライン参加で「タイの物流事情」をテーマに講演を行いました。



KONOIKE ASIA(THAILAND)CO.,LTD.
稗田 直生 General Manager

1 タイの概要

タイの主要産業は約40%が農業、残りはサービス業と製造業で、人口6,641万人、国土は51万3,115 km²（日本の約1.4倍）です。GDPは5,436億ドル（名目2019年IMF）ですが、2020年第2四半期はコロナの影響により観光業を筆頭にマイナス成長（▲12.1%）となっています。

2 開発状況

2036年まで高所得国入りすることを目標（20年計画）としている経済政策「タイランド4.0」は、コロナの影響を受け進んでいません。そこで、2021年から2026年の5カ年計画として「BCG（バイオ・循環型・グリーン）経済」として、「環境」を重視した投資の誘致を進めています。

注目されている政策の一つに、チョンブリ、ラヨーン、チュチュンサオの3県の活性化を図るプロジェクト「EEC（東部経済回廊）」があります。

また、2018年から2037年までの20年計画のSEZ（Special Economic Zone）開発計画は経済回廊の開発発展、住民の生活の向上をビジョンにし、BOI（法人税免除）や中小企業支援、ミャンマー、ラオス、カンボジアなどからの外国人労働者受け入れ等を進めています。

今後、開発の可能性としては、ドライポート（内陸港）事業、ランドブリッジ事業、タイブリッジ事業が挙げられます。

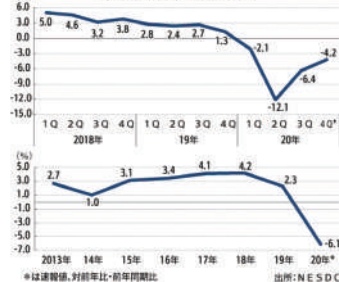
タイ概要（全体状況）

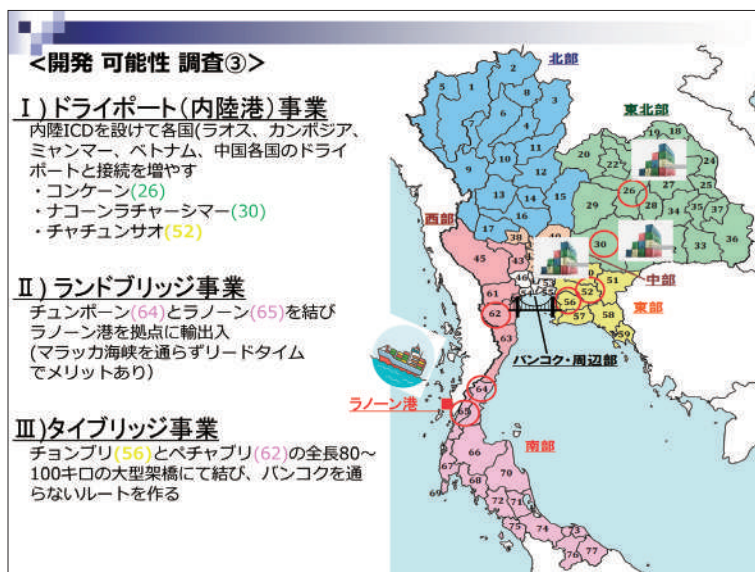


<情報>

人口 : 6,641万人（2018年、出所：内務省）
国土 : 51万3,115平方KM（日本の約1.4倍）
GDP : 5,436億ドル（名目2019年IMF）

タイのGDP成長率の推移





3 輸送事情

バンコクは渋滞が激しく、通勤時間帯は通行規制があり、雨季は冠水も多く渋滞がより悪化します。天然ガスのトラックも多く走っており、環境面、燃料コストでメリットはありますが、メンテナンスや補給箇所の面でデメリットもあります。

日本と異なる点としては、賃金面において労働力は確保できるため手作業の積み降ろしも行われていますが、日本のように無償の附随作業サービスではなく、基本的には料金を収受します。

4 倉庫需要

短期的需要は、日本と同様コンテナ不足が深刻になっており、輸出できない貨物が発生しています。庫腹率が100%を超えている業者や、外部倉庫を借りている業者もあります。中長期的には、ヘルスケアや食品、医療に加え、特にEC関係の需要大幅に伸びる見込みです。

2021年は50万㎡程度の倉庫需要が見込まれるのではないかとされています。

5 新関税法 (B・E・2560 Customs Act)

2017年に大幅改正された、関税法の改正ポイントとして4点が挙げられます。

1点目はタイの特徴でもある報奨金制度の変更です。税関調査で没収した物品の売却代金または罰金の一部が報奨金として税関職員へ配分される制度で、その配分比率が変更となりました。

2点目は事後調査機関の明確化で、旧法では期限が規定されず高額徴収につながっていましたが、新法では5年になりました。

3点目は罰金額の軽減です。旧法では同額だった密輸、関税回避、禁制品の輸入及び規制品の無許可輸入についての罰金が細分化され、密輸以外は大幅に軽減されました。

4点目はトランジット貨物およびトランシップ貨物の輸出制限が、輸入日から90日以内から30日以内に短縮されました。

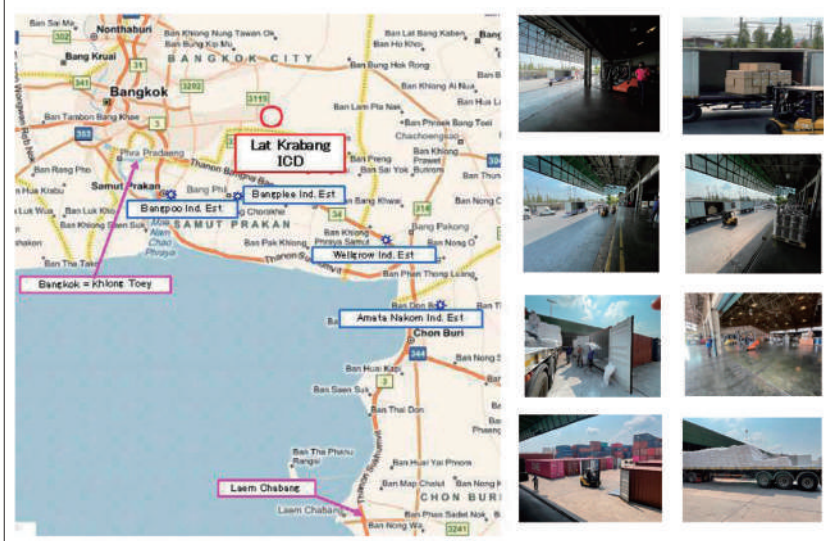
6 貿易協定

ASEAN物品貿易協定(ATIGA)はASEAN域内では関税メリットがあり、EPAは多国間または二国間で協定しており、GSPは一部の国で使えます。TPPに関しては、一部の小規模農家の影響を懸念して後ろ向きなようです。RCEPは前向きに検討されていますので参加するといわれています。

7 鉄道輸送

バンコクから東にあるラッカバンにあるICDでは輸出コンテナを受け、レムチャバンに輸送し輸出するルートがあります。2017年実績では、鉄道本数は1日に約10便、1便当たり68TEU、輸送時間は

<Lat Krabang ICD>



4時間～20時間を要しています。輸送比率はトレーラー80%、鉄道20%という割合で、鉄道輸送はまだそれほど発展していません。

8 保税地域

最近ではフリーゾーンが主流となっています。タイを世界のハブ拠点として、各国から集めた貨物の保管、選別、グレーディング、検査、組立、テスト、再ラベリング、再梱包などを行い各国へ再び輸出

MFREE ZONEは地域・場所によって政府の恩典に違いがある

スワンナプームにはVAA (VALUE ADDED ZONE)と呼ばれるFREE ZONE AREAがあり、そこでは保管、選別、グレーディング、検査、組立、テスト、再ラベリング、再梱包などのみならず、税関に個別承認を得れば、HS CODEの変更が認められる制度もあり。



<HS CODE変更を利用した事例：現場ヒアリング>

- ①各国からパソコン周辺機器を輸入して、パソコン一体にセットしてタイ国内に輸入。周辺機器個別でタイに輸入すると個別に関税がかかるが、パソコン一体であれば関税が安くなる
- ②イタリアからチーズをFREE ZONEに輸入、タイから生地をFREE ZONEに輸出してピザを作り、ピザとしてタイに輸入。チーズのみであれば高関税であるが、ピザで輸入すると関税が安くなる。(別のFREE ZONE)

が可能です。BACK-TO-BACK 制度の利用も進んでおり、関税メリットを得ながら各国へ輸出することができますが、場所や地域、税関の管轄によってルールが異なります。

9 クロスボーダー

クロスボーダーには、南北経済回廊、東西経済回廊、南部経済回廊があります。

CBTA (越境交通円滑化協定) の中で、物流については共通検査場でのシングルストップ検査、車両の相互進入などの取り組みが始まっています。

インフラ改善は着実に進んでおり、貿易量も増加していますが、次の様な課題もあります。

- ◆タイからミャンマーまでの貨物はあるが、帰り便の貨物がないため運賃が高止まりする
- ◆ミャンマーからタイ経由で輸出する場合、タイから空コンテナを輸送するが、ミャンマー側のICDが整備されていない。
- ◆ドライバーが他国の字が読めない
- ◆右通行や左通行のレーンや交通ルールの違いがある。
- ◆車両保険や貨物保険も適用できないケースがある。
- ◆国によってガソリン値段が異なる。

<クロスボーダー>

- ・南北経済回廊(昆明～ラオス～ミャンマー～チェンライ～バンコク)
- ・東西経済回廊(ダナン～サパナケット～ムクダハン～モラーミヤイン)
- ・南部経済回廊(ホーチミン～ブノンペン～バンコク)



- ◆ 通関手続きに時間が掛かる
- ◆ バスの荷台に通関手続きされず運ばれる貨物がある。

10 コールドチェーン

生活水準の向上、都市化、女性の社会進出などライフスタイルの変化、新鮮な生鮮食品の需要増加、EC、巣ごもりによるフードデリバリーの急増により、コールドチェーンの需要も増えていますが、日本のように混載便が発達していない、ピースピッキング配送が増加しておりより細かな対応が求められている等の課題もあります。

また、日系、外資、ローカルの参入により供給過多となり、医薬品等非食品分野をターゲットにする戦略も出てきています。

11 コロナの影響

物流面からのコロナの影響として次のようなことが挙げられます。

- ◆ レッドゾーンエリアへの移動制限
- ◆ コロナ発生地域から出荷された貨物の荷受け拒否や減便によるスペースの減少
- ◆ 観光客激減による飲食業の閉鎖で物流の滞留や減少
- ◆ 国境の一部閉鎖や検疫、隔離によるリードタイムの増加
- ◆ 夜間10時から4時までの外出制限
- ◆ 船員や港湾関係者のコロナ対策による入出港の遅れ

一方、悪いことばかりではなく、船社チャージの支払いが送金となる、周辺国からタイ経由での輸出入問い合わせが増加する、宅配輸送の増加など良くなった点もあります。

<JETRO/ AMEICC 取組み>

コネクティビティ

デジタルイノベーション

SDGs

・メコン産業開発ビジョン2.0

- 1)ポストコロナにおける日メコン協力の緊密化
- 2)日本のメコン地域への主要協力プロジェクトの体系化
- 3)物流改善をはじめ在メコン日本産業界に裨益(ひえき)する動きの本格化

・日ASEANにおけるアジアDX促進事業 (ADX実証事業)

日ASEANにおけるアジアDX促進事業 (ADX実証事業)

ASEAN companies × Japanese Companies

Solution utilizing digital technologies

アジアDX実証事業 令和元年年度補正予算額:5億円

1. 補助要件
 - ・実施対象国: ASEAN加盟10カ国
 - ・対象事業: 日本企業が、①在ASEANの企業と連携し、②デジタル技術を活用しながら、③対象国の抱える経済・社会課題の解決に資する実証事業
 - ・補助率: ①大企業: 上限1,000万円、②中企業(通商特): 上限2,000万円、③補助。④中企業(特別特): 上限5,000万円、⑤補助
2. 第1回公募の実施スケジュール
 - ・2020年7月22日～8月19日 公募 <全55件の応募あり>
 - ・9月25日 審査委員会開催
 - ・10月上旬 事業書への通知・各種契約手続・対外PRの調整
 - ・10月14日 採択結果公表予定 <#123社>
3. 留意点
 - ・実施期間: 現在は、2022年1月まで。
 - ・申請先: 日本法人→JETRO本部。現地法人からの申請は不可。

※関連URLは別途送ります。

12 JETRO/AMEICCの取り組み

「メコン産業開発ビジョン2.0」は、コネクティビティ、デジタルイノベーション、SDGsをもとに進められており、ポストコロナにおける日メコン協力の緊密化、日本のメコン地域への主要協力プロジェクトの体系化、物流改善をはじめ在メコン日本産業界に裨益する動きの本格化を3本柱にメコンの発展を目指すものです。



BKK から講演されるタイ鴻池村上社長

新型コロナウイルス対応動向、 ダイバーシティWT経過等を報告

令和2年度 第2回経営効率化委員会を開催

物流業界の2024年問題について講演

3月5日(金)、今年度第2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)をオンライン開催しました。

委員会に先立ち開催されたオンライン講演会には42名が参加、講師の加藤博敏氏(復建調査設計(株) 執行役員企画開発本部技師長、敬愛大学/みなと総合研究財団客員研究員)より「海運活用によるトラック輸送の輸送力確保と働き方改革モデルシフトの受け皿となる海運サービスの現状・活用意義・課題」と題した講演が行われました。

これは長距離フェリー・RORO船の活用について、新たに航路開設が予定されるなど、トラックドライバーの長時間労働改善や人手不足対策につながる取り組みとして期待が高まっていることから企画されたものです。

講演では、長距離トラック輸送が抱える、輸送力低下や働き方改革などの課題に対して、複合一貫輸送を活用(モデルシフト)する意義が、福岡・東京間の輸送例を用いて紹介されました。

具体的には、改善基準に定める休息期間を取ること、輸送ルート間の時間差が無くなること、運転時間上限内で、2往復/人週の輸送が可能になること。さらに、無人航送の活用で、通勤勤務を可能にした上で、3往復/人週の輸送、集配エリア拡大も可能になること、これらより、人件費・償却費等を含む総コストでの経済合理性も見込めること、などが、1990年のモデルシフト提唱以来の海運サービスの改善状況、トラックと海運の関係変化も交えながら示されました。

令和2年度活動報告について

引き続き行われた委員会では、令和2年度活動報告として、①ダイバーシティ推進ワーキングチーム(外国人材活用)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概要、③新総合物流施策大綱に関する検討会への参画、④警察庁: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説明されました。

次年度活動計画案について

次に令和3年度活動計画案として、①「生産性向上」に資する物流標準化の推進に関して、国土交通省と連携して調査小委員会を立ち上げること、次期物流大綱の決定後国土交通省と連携してシンポジウムを開催すること、②ダイバーシティ推進に関して、新たに女性活躍推進をテーマに取り上げること、③先進技術の活用、物流デジタル化等に関してワークフローにおけるペーパーレス化推進するための検討の場を設けること等について事務局案が示され、これらについて了承されました。



外山委員長



講演する加藤執行役員

外国人活用編についてとりまとめ

第4回ダイバーシティ推進WT (外国人材の活用) を開催

本テーマ最終会合を開催

5月13日(木)、第4回ダイバーシティ推進ワーキングチーム(以下、WT)会合を開催しました。このテーマの最終回となる会合にはオンラインを含む13名が参加。国土交通省総合政策局物流政策課課長補佐の福田ゆきの氏より、次期物流大綱に関する有識者検討会提言の概要について本テーマに関わる部分を中心に説明があり、活発な質疑が行われたほか、事務局が示したWT活動報告書案についてメンバーより了承されました。

次期物流大綱におけるダイバーシティ推進について

次期物流大綱に関しては、有識者検討会において、少子高齢化に伴う担い手不足の状況も踏まえ「女性、高齢者および外国人材を含む多様な人材の活用が求められている」、「運転技術教育、荷扱いスキル教育、運行管理システムの教育など標準的な教育項目を策定すべき」との意見が上がった一方、「外国人材の活用を否定するわけではないが、技能性やコロナ禍を含めた安定的な雇用確保の観点から、技能実習制度自体がそぐわないのではないか」との懸

念も一部の委員から示されました。こうした議論を経て、最終的には「物流業界におけるダイバーシティの確保等の観点も踏まえ、トラックドライバー等への外国人材の活用についても今後議論を進めていくほか、空港における航空貨物取扱業務への特定技能外国人材の活用について推進する」との文言が提言に盛り込まれたことが紹介されました。

活動報告書と今後の活動について

WT活動報告書では、①外国人材の就労に係る制度の概要、②直近の統計データ、③メンバーによる事例紹介等について整理し、結びとして「本WTにおける外国人材の活用に関する検討は一旦終了するが、今後とも、この問題に関する国の動きや他業界の対応等に係る情勢の把握と情報共有等を継続し、会員団体・企業の意向等を踏まえて適切に対応していくことが望ましい」としています。

WT活動報告書については、外国人活用を検討する物流事業者への参考とするため、物流連ホームページ上で公開しています。

なお、ダイバーシティ推進WTは、今後、女性活躍推進を新たなテーマとしてメンバー招集を行い、今夏にも初会合の開催を予定しています。



会合風景(対面&オンライン)



説明をする福田課長補佐

令和3年度事業計画の概要

1 基本政策委員会

◆ 官民連携、物流業界全体での情報共有と取り組みの強化 社会インフラとしての物流機能強化

- 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 次期総合物流施策大綱の推進に向けた協力・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 「物流業界インターンシップ」(2～4days)を東京及び大阪で開催(Webも活用)
- ② 「物流業界研究セミナー」を東京、大阪及びWebで開催
- ③ 大学寄附講座の実施と物流連会員への開放
- ④ 大学学内セミナーへの講師派遣
- ⑤ 物流業のイメージアップ・発信力強化に向けた取り組み
- ⑥ 高度物流人材の育成・確保に向けてシンポジウムを開催
- ⑦ 「物流見学ネットワーク」及び「物流学習」の拡充

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 海外物流事情実態調査:陸のASEANを対象に、広域的な観点も含め調査
- ② 「海外物流戦略ワーキングチーム」の活動の充実
- ③ 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
- ④ 国土交通省が行う「物流政策対話」等への参加

4 物流環境対策委員会

◆ 環境負荷低減への取り組みを奨励

- ①「物流環境大賞表彰」(第22回)の実施
- ②「モーダルシフト優良事業者公表・表彰」(第8回)の実施
- ③「グリーン物流パートナーシップ会議」(第20回)への継続参加
- ④ 物流環境大賞、モーダルシフト表彰等を受けた優良事例の普及
- ⑤ 2020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・周知等

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り組み

- ① 国等と連携して「生産性向上」に資する物流標準化を推進
 - a. 国土交通省と連携し、物流標準化の推進に向けた調査を実施
 - b. 次期総合物流施策大綱の重要施策の推進に向け、シンポジウムを開催
- ② 「労働力不足」・「働き方改革」に対応してワーキングチームの活動の充実
 - a. 外国人材活用の検討を継続
 - b. 女性の活躍推進に向けた検討
- ③ 「先進技術の活用」、「物流デジタル化」等に関する検討
- 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、ホームページの会員専用ページの充実、物流連のご案内、メールマガジンの発信、物流施設見学会 等)
- ② 出版事業(「数字で見る物流」の発行)
- ③ 「物流連30年の歩み」の発行
- ④ 物流実務研修講座の開催
- ⑤ 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
- ⑥ 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28回

株式会社丸運

貨物輸送事業部

国際貨物東京営業所

業務課 課長

山本 香織さん

PROFILE

商社等で貿易業務に従事。2017年、丸運が国際物流部門の中途採用社員を募集したのを機に同社に入社。国際貨物東京営業所業務課に配属され、係長として国際物流業務に携わる。2020年7月、課長に昇進。現在に至る。千葉県出身。

管理職としての責任を実感

——現在の業務について教えてください。

創業から100年以上の歴史を持ち、お客様にさまざまな物流サービスを提供し続けている当社において、国際物流部門は後発部隊となりますが、社会環境の変化に対応すべく、中国およびベトナムの海外現地法人と連携した一貫輸送をはじめ、多様なフォワーダー業務を展開しています。当課はお客様のニーズに合わせ、航空および海上貨物の通関、輸出入手続き、保管、配送の調整までを担っており、私は課長として部下のマネジメントをしています。同時に、既存・新規のお客様対応にも携わっています。

——現職に就いたのはいつですか。

前職の経験から係長として入社し、課長になったのは2020年7月です。課長昇進について当時の上司から話があったときは本当に驚きました。課長の仕事は仲間のリーダー的存在である係長と違い、スタッフ一人一人の力を最大限に引き出し業績を上げることが責務であり、そうした役割を担っているほかの課長の方々は、長年勤められている方ばかりです。中途採用で経験の浅い私には務まらないと一瞬ひるんでしまいました。けれども、仕事を認めてもらっていることは大変ありがたいことですし、「サポートするからやってみなさい」との上司の言葉にも背中を押されました。

——管理職になって変化はありましたか

業務や周囲への見方が変わり、常に収支を考えるようになりました。同時に、部下はもちろんのこと、部下の家族も守らなくてはならないという責任を感じています。実は課長になって半年たった頃、自分の知識不足や経験不足から不甲斐ない思いが高じ、職場で感情的になってしまったことがあります。その際、当時の上司が「感情的になることで、今までの頑張りが無駄になってしまう」と注意してくれ、冷静になることができました。上司として部下に真摯に向き合う大切さも教えていただきました。

部下の活躍する姿がやりがい

——業務にあたる上で心がけていることを教えてください。

お客様との窓口である部下や、お客様のご要望に対応する現業スタッフの頑張りがあるからこそ、お客様からの信頼につながっていることを忘れないようにしています。また、皆のモチベーションを保つため、ほめたり声掛けしたりすることも大切です。今はコロナ禍で新入社員の歓迎会もできませんから、よりコミュニケーションの重要性を感じています。もともと当課には、新しく仲間入りした人を端には座らせない、という伝統があります。私自身も入社した際、周りの方々にとても助けられました。そうした伝統を大切に、私も文句の言いやすい職場

づくりをモットーにしています。部下たちもそれを実践してくれており、ありがたいと思っています。

——どんなことにやりがいを感じますか。

先ほど新規のお客様を対応しているとお話ししましたが、そのお客様から2回目の連絡をいただけるとうれしいですね。また、課長として仕事がしやすい環境づくりを心がけていますので、皆が活躍している姿を見るのは何よりうれしいですし、私自身のやりがいになっています。

——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。

仕事のことを考えずに何かに没頭することが、リフレッシュにつながると思い、休日は趣味の時間にあてています。15年前からフラメンコを始めました。歌い手やギター奏者とのアドリブの掛け合いもあり、踊っている最中はとても集中できます。海外旅行も好きですが、コロナ禍で難しかったため、今は過去の写真を見返したりして我慢しています。

——今後の抱負を教えてください。

まずは、一人前の管理職になることを目指しています。入社当時、目標にしていた先輩がいたように、私自身も皆の目標になれる人間になりたいと思っています。また、国際部門は当社の中でも新しい部署のため、他部署と関わるのがまだ少ないですが、歴史ある国内輸送と新規の国際輸送の連携により、世界を舞台にした一貫輸送の拡大も夢ではないと考

フラメンコを踊る山本さん▶



▲社員旅行にて、職場の皆さんと

えています。課題もあると思いますが、ぜひ実現させたいと思っています。

——物流業界で働く女性の皆さんにメッセージをお願いします。

最近の風潮なのか、ジェンダーを意識しすぎてかえっていろいろなことが窮屈になってしまっているように感じます。まだまだ女性が少ない業界ですが、性別を意識しすぎることなく、精いっぱい、自分のできること、すべきことに取り組んで、活躍の場を広げていってほしいと思います。

——ありがとうございました。

会社概要

株式会社丸運

本社：東京都中央区日本橋小網町7番2号

国際貨物東京営業所所在地：東京都港区芝大門1丁目2番8号 COSMIC BLDG 4階

創業：1892年（明治25年）9月21日

設立：1938年（昭和13年）12月17日

資本金：35億5,923万円

代表者：代表取締役社長 桑原 豊

事業所：90カ所（連結）

従業員数：2,326名（連結）378名（単体）（2020年4月1日）

【事業概要】

丸運は創業120年超の歴史を誇る総合物流会社として、「お客さまの物流ソリューションを最高の品質と創造力で革新します」を「わたしたちの使命」として掲げ、多様な物流ニーズに対応している。日用雑貨などの一般貨物、重量品・長尺物などの特殊貨物、石油製品・潤滑油などの液体危険物、食品・医療関連器具などの多温度帯製品など、多様かつ高品質な物流サービスの提供に努めている。





令和3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・東京都立大学経済経営学部において春学期の大学寄附講座始まる

今年度は3大学（青学大、都立大、横国大）で開講

物流連は、春学期の寄附講座を4月12日（月）から青山学院大学経営学部で、4月13日（火）から東京都立大学経済経営学部でそれぞれ開講しました。

昨年度はコロナ禍の影響で秋からの横浜国立大学でのオンライン開催だけの講義となりましたが、今年度は3大学（青学大、都立大、横国大）で開講できることとなりました。

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」の講座名で対面式の授業形式で開講しました。4月12日（月）第1回目の講義では、当連合会の事務局長宿谷肇が講師を務め、物流の構成要素や物流発展の推移、国際物流の動向について「物流総論」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200名）。

また4月13日（火）には東京都立大学経済経営学部（コーディネーター 高橋勅徳准教授）においても同様の内容で寄附講座がスタートし、初回の「物流総論」では物流連の長谷川伸一理事長が講師を務めました（受講登録学生208名）。

ただし、東京都立大学の講義では対面・オンライン併用の授業形式を採用しました。久しぶりの対面形式の授業とあってほぼすべての学生は教室に集まって受講しました。

両大学の講義教室ではコロナ対策としてマスク着用、教室定員の50%に抑える、私語を慎む等の対策が取られました。今後のコロナウイルス感染拡大等により青山学院大学でも対面・オンライン併用または両大学ともオンライン授業へ移行するなど柔軟に対応していくこととしています（緊急事態宣言下ではオンライン授業を実施となりました）。

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、約14,000名となり、講師自らの体験を踏まえた講義は大学・学生にも好評で、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も予定されています。



青山学院大学講義風景



青山学院大学 楠教授



物流連 宿谷事務局長



東京都立大学 高橋准教授



物流連 長谷川理事長



東京都立大学教室

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946円(税込み)・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

2021年

2月	25日	第3回海外物流戦略ワーキングチーム会合
3月	5日	第2回経営効率化委員会
3月	10日	第2回物流環境対策委員会
3月	11日	第2回人材育成・広報委員会
3月	16日	第2回基本政策委員会
3月	18日	第2回国際業務委員会
3月	25日	第6回理事会
3月	30日	第4回物流いいところみつけ隊全体会合
4月	9日	第18回物流連懇談会
4月	12日	青学大寄附講座開始
4月	13日	都立大寄附講座開始
4月	27日	高度物流人材シンポジウム
5月	13日	第4回ダイバーシティWT
5月	25日	第1回理事会
5月	27日	第1回海外物流戦略WT会合

編集後記

東京オリパラは開催できるのでしょうか？イギリスの大手ブックメーカーでは、「開催できる」のオッズが「中止もしくは延期」を上回っており、この文を記した時点では「中止もしくは延期」が優勢です。（I）

新型コロナウイルスの関係で講演会等のWEB配信に力を入れておりますが、最近業務用の配信機材を準備いたしました。映像・音声を今までより安定してお届けできるようになりますのでご期待ください。（Y）

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



男神山と国道341号線をつなぐ男神橋

秋田県鹿角市から仙北市、大仙市を経由し、由利本荘市を結ぶ国道341号。途中の豪雪地帯にはスノーシェッド（屋根を設けた雪崩対策施設）が設置されている。田沢湖手前の道沿いには酸性水の宝仙湖の青い湖面が広がっており、341号線から湖に架かる男神橋を横断した先には伝説の残る円錐形の男神山と女神山がそびえたつ。