

一般社団法人日本物流団体連合会会報



Grow

No. 97

2021
September





物流連新会長ご挨拶

新たな総合物流施策大綱を踏まえ 関係者との連携を密にし活動を推進

日本物流団体連合会（物流連）第11代目の会長に就任しました池田潤一郎です。渡邊会長の後任として重責を担うこととなりました。

物流連は、1991年7月に発足し、今年で設立30周年を迎えます。陸、海、空の物流企業と団体を包括する組織として発足して以来、物流業界が抱える横断的な諸課題について業界全体としての意見を取りまとめ、経済界をはじめとする関係者の理解と協力を求め、また、国の諸施策に反映していただくため政策提言などを行ってまいりました。

昨年来のコロナ禍にあっても、物流を止めないことに注力したことで、物流は重要な社会インフラであり、物流従事者はエッセンシャルワーカーであるという認識が改めて浸透してきましたが、一方で、物流業界では労働力不足が深刻な問題となっており、デジタル化や機械化・自動化、そのための物流標準化等を進めて生産性の向上を図ることが喫緊の課題となっています。また、安全確保が最重要の課題であることは当然ですが、地球温暖化対策、自然災害や感染症など有事の際のサプライチェーンの維持等の対応も迫られております。

今年6月、国から示された新たな総合物流施策大綱を踏まえ、物流連としても、関係者と密に連携をとりながら、以下の活動を実施してまいります。

ウェブ活用などにより 多様な機会を提供

1点目は、物流連が一貫して取り組んできた「物流を（広く社会・国民から）等身大で見ていただく」取り組みです。特に若い世代の皆様は、物流業が生活・産業の血流として重要な役割を果たしていることや、物流業が魅力あるやりのある産業であること等を理解していただくため、ウェブも活用しつつ、インターシップなどをはじめ多様な機会を提供してまいります。

物流標準化や物流DX、 ダイバーシティを推進

2点目は、社会インフラとしての物流機能の強化を図る取り組みです。AI等の新技術を活用して効率的な物流体系を構築し生産性の向

上を図るため、官民協働で物流標準化や物流DXを推進するとともに、多様な人材が活躍できる就業環境の整備に向けて、会員との情報共有を図りながらダイバーシティの推進に取り組んでまいります。

地球温暖化対策に関わる活動を充実

3点目は、物流分野における環境対策への取り組みです。2050年カーボンニュートラルやSDGsは、物流業界においても重要な課題となっています。物流環境大賞等の表彰を活用して、モーダルシフトなど物流分野のグリーン化の取り組みの促進を図るとともに、幅広い関係者の連携のもと、地球温暖化対策に関わる活動を充実させてまいります。

有事の際のサプライチェーン強靱化に向けた提言も

4点目は、国際的な課題への取り組み強化です。海外での活動を拡大している多くの物流事業者の事業遂行の円滑化を図り、コロナ禍など有事の際のサプライチェーンの強靱化等に資するため、会員への情報提供・調査活動や国土交通省との連携を踏まえた政策提言などを行ってまいります。

以上のような取り組みに際しては、さまざまな機会を捉えて会員企業・団体の皆様をはじめ幅広い関係者の方々のご意見をうかがい、実情をよく把握しながら活動を進めてまいりたいと考えております。

物流連の諸活動を十全に進めるためには、物流業界はもとより、荷主業界や経済界、国など関係先の方々との連携の下、協力体制をとりながら進めていくことが不可欠です。

皆様方の絶大なる支援と協力をお願い申し上げます。



会長
池田 潤一郎



物流連会報 Grow

2021 September 97号
令和3年9月発行

C O N T E N T S

物流連新会長ご挨拶	1
総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）	4
経営効率化委員会	10
物流標準化調査を開始	
令和3年度 定時総会を開催 池田会長新体制スタート！	11
第22回「物流環境大賞」の受賞者が決定	13
物流環境大賞	16
株式会社ベイシア、河村商事株式会社、株式会社日本アクセス、 株式会社関東デیلیー、南日本運輸倉庫株式会社、株式会社ケーツー、 昌和商事株式会社 特許技術による6輪カートでの効率的な往復運用	
国際業務委員会	20
Webによる海外の専門機関・進出企業の物流実態調査を実施	
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	23
株式会社 日立物流 小川 菜絵さん	
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	25
2020年度版「数字でみる物流」のご案内／	26
最近の活動状況／編集後記	



経営効率化委員会 物流標準化調査を開始



令和3年度 定時総会を開催



第22回「物流環境大賞」の受賞者が決定

「簡素で滑らかな物流」、「担い手にやさしい物流」、 「強くてしなやかな物流」の実現に向けて

総合物流施策大綱 (2021年度～2025年度)

国土交通省総合政策局物流政策課

総合物流施策大綱策定にあたって

総合物流施策大綱は、物流施策や物流行政の指針を示し、関係省庁の連携により施策の総合的・一体的な推進を図るものとして、1997年4月に初めて閣議決定されました。以来、概ね5年ごとに閣議決定により策定しています。物流は発着荷主や物流事業者など、さまざまな主体の活動により成り立つものであることから、利害を異にする多様な関係者が同じ方向を向いて物流を取り巻く課題に立ち向かっていくためにも、政府として大きな方向性を示すことに大きな意義があります。

これまで、今回を除いて6次にわたって総合物流施策大綱が定められてきましたが、当初は経済のグローバル化の中で、国際的に競争力のある水準の物流市場をいかに実現していくかということに主眼が置かれていました。それが、時を経て、前回第6次の総合物流施策大綱では、少子高齢化の進展や、第4次産業革命、通販事業の拡大など社会状況が大きく変化する中で、そうした変化に対応できる“強い物流”を構築すべく、物流の生産性向上に向けた六つの視点から取り組みを進めることとしました。具体的には、①サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革（繋がる）、②物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現（見える）、③ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現（支える）、④災害時のリスク・地球環境問題に対応するサステナブルな物流の構築（備える）、⑤新技術（IoT、

BD、AI等）の活用による“物流革命”＋物流分野での新技術を活用した新規産業の創出（革命的に変化する）、⑥人材の確保・育成＋物流への理解を深めるための国民への啓発活動等（育てる）——になります。前大綱のもとでさまざまな施策が推進され、物流事業者のみならず、一定の荷主や消費者の間でも物流の重要性について理解が深まり、具体の取組に結びついてきたことは、大きな成果と言えます。一方で、物流業の労働生産性やトラックの積載効率など、定量的に見れば未だ道半ばであると評価せざるを得ません。

生産年齢人口の減少や担い手不足、災害の激甚化・頻発化など、昨今物流を取り巻く状況は厳しさを増しています。特に担い手不足に関しては、トラックドライバーへの時間外労働の上限規制（年960時間）の適用を2024年4月に控え、かねてから大きな課題となっていたところです。そこに、昨年からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大があり、巣ごもり需要によるEC（Electronic Commerce）需要の更なる高まり、非接触・非対面型の物流への転換の要請、物流のエッセンシャルサービスとしての再認識の広がりといったことが起こり、こうした社会の劇的な変化もあいまって、我が国の物流が直面する課題が先鋭化・鮮明化しています。新しい大綱では、現在の状況を、これまで進捗してこなかった物流のデジタル化や構造改革を加速度的に促進させる好機と捉えて、三つの観点からの取り組みを推進していくこととしました。具体的には、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（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（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（強くてしなやかな物流）の三つを、大きな方向性として打ち出しています。

新大綱の三つのポイント

第7次の大綱には、三つのポイントがあります。ひとつは、大綱に位置付けた各施策の進捗状況を客観的に管理・検証すべく、大綱本体で数値目標（KPI）を設定したことです。次に、物流にとって重要なプレーヤーである荷主業種を所管する経済産業省及び農林水産省とこれまで以上に強力な連携を図っていることが挙げられます。特に、手荷役の多さや小ロット多頻度輸送が多いといった課題を抱える農林水産物・食品の分野を所管する農林水産省については、今回から総合物流施策大綱の策定を担当する共同事務局に加わってもらいました。最後に、産官学一体となった推進体制を構築することとしている点です。物流は民間事業者の活動

によって成り立つものです。したがって、物流分野において新たな取り組みや現状の改善を行おうとする場合には、民間事業者や、その先の一般消費者のご理解・ご協力が必要となりますので、行政側だけではなく、産業界や学識経験者にもご参画いただいて政策評価や施策の進捗管理・検証を行うこととしています。

三つの柱に位置付けた主な施策

「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」の概要について、大きな柱は先に述べた三つ、すなわち、「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（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（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（強くてしなやかな物流）」です。それぞれの柱に位置付けた施策のうち主なものをご紹介します。[図1・2]

図1 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）

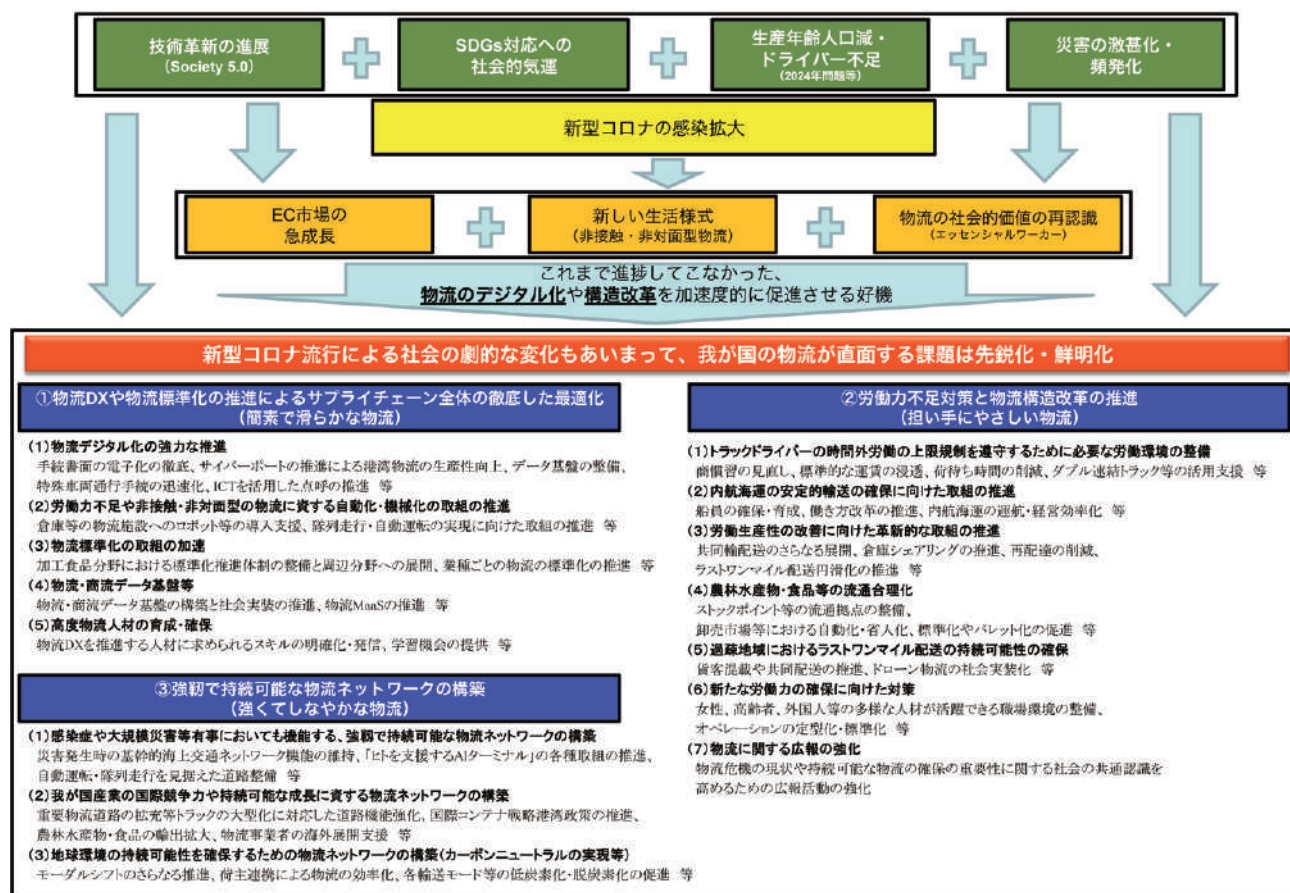


図2 「総合物流施策大綱(20120年度～2025年度)の主なKPI」

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(簡素で滑らかな物流)

指標名	現状値	目標値
物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けた取組に着手している物流事業者の割合	—	100%(2025年度)
物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、物流DXを実現している物流事業者の割合 (「物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、従来のオペレーションの改善や働き方改革などの効果を定量的に得ている事業者をいう。)	—	70%(2025年度)
物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けて、荷主と連携した取組を行っている物流事業者の割合	—	50%(2025年度)
業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドライン等策定数	—	3件(2021年度～2025年度)

2: 労働力不足対策と物流構造改革の推進(担い手にやさしい物流)

トラックドライバーの①年間所得額平均/②平均労働時間に関する目標	①大型トラック454万円、中小型トラック419万円(2020年) (参考: 全産業487万円) ②大型トラック2,532時間、中小型トラック2,484時間(2020年) (参考: 全産業2,100時間)	①年間所得額平均を全産業平均まで引き上げる ②平均労働時間を全産業平均まで引き下げる(2025年)
物流業の労働生産性	2,569円/時(2018年度)	2025年度までに2018年度比で2割程度向上させる
トラックの積載効率	37.7%(2019年度)	50%(2025年度)
宅配便の再配達率	10%程度(2020年度)	7.5%程度(2025年度)

3: 強靱性と持続可能性を確保した物流ネットワークの構築(強くてしなやかな物流)

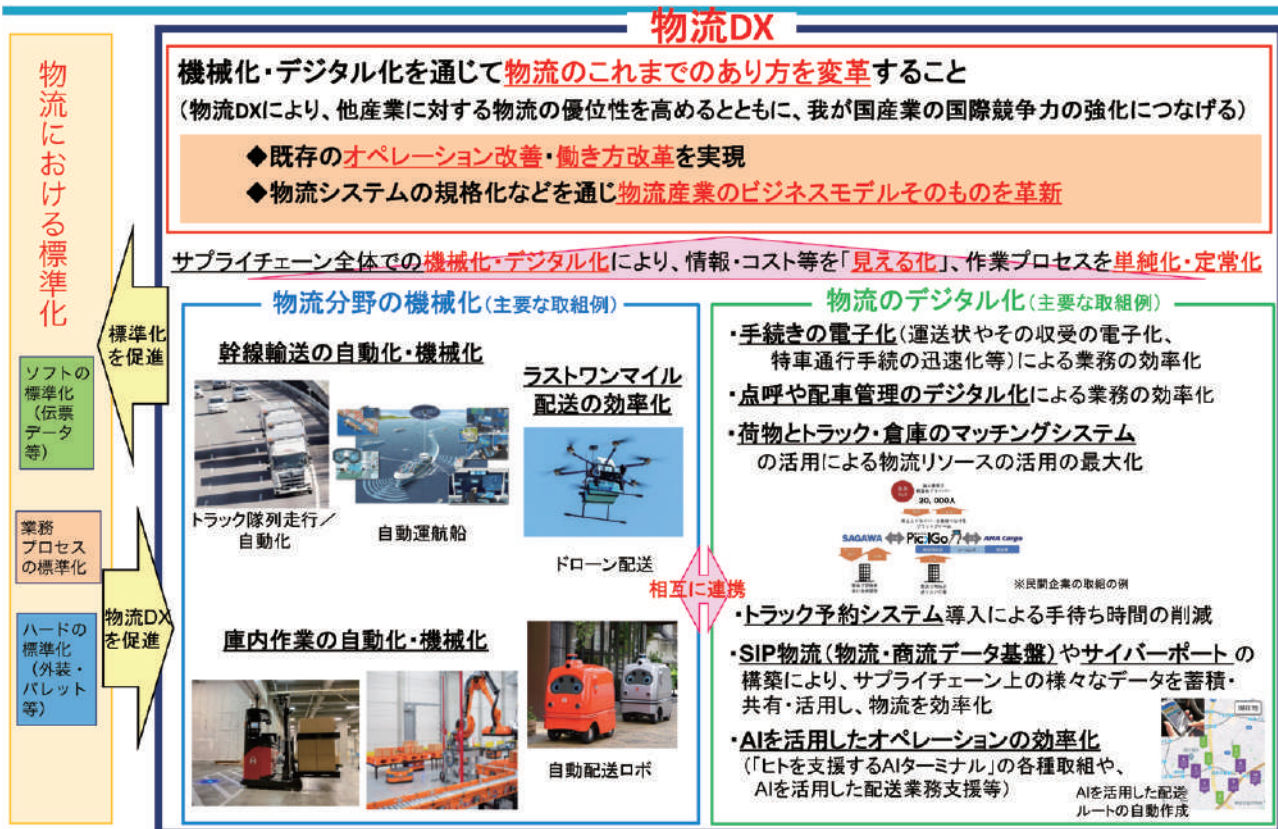
一定規模以上の輸送能力を有する輸送事業者の省エネ改善率(特定貨物輸送事業者(鉄道300両～、トラック200台～、船舶2万総トン～)及び特定航空輸送事業者(9000トン～))	—	毎年度 直近5年間の改善率の年平均－1%
モーダルシフトに関する指標 ①鉄道による貨物輸送トンキロ ②海運による貨物輸送トンキロ	①184億トンキロ(2019年度) ②358億トンキロ(2019年度)	①209億トンキロ(2025年度) ②389億トンキロ(2025年度)

「簡素で滑らかな物流」に向けた施策

まず、「①簡素で滑らかな物流」について、ここでは、新型コロナウイルス感染症の流行により、非接触・非対面型の物流への転換が喫緊に求められているところ、これまで生産性向上等の観点からその必要性が認識されながらもなかなか進捗してこなかった物流の機械化やデジタル化、そしてそれらの前提となる物流標準化、すなわち、伝票やデータ、外装やパレットなど、物流を構成する各種要素の標準化を、時機を逸せず集中的に推進すべき機会と捉え、その推進を通じて物流分野におけるデジタルトランスフォーメーション(物流DX)の実現を目指していくこととしています。物流DXについてはその概念を図(図表②)で整理していますが、総合物流施策大綱では、単なるデジタル化・機械化ではなく、それによりオペレーション改善や働き方改革を実現し、物流産業のビジネスモデルそのものを革新

させることで、これまでの物流のあり方を変革する取組を「物流DX」と総称しています。具体的な取り組みとしては、「特殊車両通行手続きの迅速化」、「ICTを活用した点呼の推進」、「サイバーポートの推進による港湾物流の生産性向上」、「隊列走行・自動運転の実現に向けた取組の推進」等多岐にわたりますが、その中でも、「物流業務の自動化・機械化やデジタル化の推進」や「物流標準化の推進」については、物流DX推進のための重要な要素となり、KPIとしても、「物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けた取組に着手している物流事業者の割合 100%(2025年度)」、「物流業務の自動化・機械化やデジタル化により、物流DXを実現している物流事業者の割合 70%(2025年度)」、「物流業務の自動化・機械化やデジタル化に向けて、荷主と連携した取組を行っている物流事業者の割合 50%(2025年度)」、「業種分野別の物流標準化に関するアクションプラン・ガイドライン等策定数 3件(2025年度)」などを設定しています。[図3]

図3 物流DXについて



「担い手にやさしい物流」に向けた施策

次に、「②担い手にやさしい物流」について、ここでは、生産年齢人口の減少や、2024年4月に迫ったトラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用を踏まえ、トラックドライバーや船員の働き方改革や、労働生産性の改善に向けた革新的な取り組みの推進等を図っていくこととしています。具体的には、改正貨物自動車運送事業法に基づき令和2年4月に告示された「標準的な運賃の浸透」、「デジタル機器等の活用による荷待ち時間の削減」、「ダブル連結トラック等の活用支援」、「船員の労務管理体制に係る見直し」、「共同輸配送の更なる展開」、「再配達削減」等に取り組めます。また、今回から農林水産省が共同事務局に加わりましたが、同省と連携して、「農林水産物・食品等の流通合理化」にも取り組めます。主なKPIとしては、物流業の労働生産性を2025年度までに2018年度比で2割程度向上させる、2019年度で37.7%となっているトラックの積載効率を2025年度に50%まで引き上げ

る、2020年度に10%程度であった宅配便の再配達率を2025年度に7.5%程度まで引き下げるといった目標を設定しています。

「強くてしなやかな物流」に向けた施策

最後に、「③強くてしなやかな物流」について、ここでは昨今激甚化・頻発化している自然災害や今般の新型コロナウイルス感染症の流行によるサプライチェーンの途絶などを踏まえ、物流ネットワークの強靱性・持続可能性の確保を喫緊の課題として捉えて、「災害発生時の基幹海上交通ネットワーク機能の維持」、「「ヒトを支援するAIターミナル」の各種施策の推進」、「自動運転・隊列走行を見据えた道路整備」などに取り組むこととしているほか、我が国産業の国際競争力強化などに資する物流ネットワークの構築のため「重要物流道路の拡充等トラックの大型化に対応した道路機能強化」、「国際コンテナ戦略港湾政策の推進」、「農林水産物・

図4 物流DX予算について



食品の輸出拡大」、「物流事業者の海外展開支援」などに取り組みます。また、脱炭素社会の実現という目標達成に向け、「モーダルシフトの更なる推進」、「荷主連携による物流の効率化」、「各輸送モード等の低炭素化・脱炭素化の促進」などを図っていきます。

物流DX、物流標準化の取り組み

物流DXについてはその概念を図3で整理していますが、総合物流施策大綱では、単なるデジタル化・機械化ではなく、それによりオペレーション改善や働き方改革を実現し、物流産業のビジネスモデルそのものを革新させることで、これまでの物流のあり方を変革する取組を「物流DX」と総称しています。この物流DXと切り離せない関係にあるのが「物流標準化」であり、物流DXの推進が物流における標準化を促進し、そしてその逆も然り、という関係にあります。【図4・5】

国土交通省としては関係省庁とも連携して、令和3年度予算から早速、モーダルシフト等の取組とあわせてAGVやピッキングロボットなどの省人化・自動化機器を導入する取組や、発着荷主と物流事業者の連携によりサプライチェーン全体の効率化・省エネ化を図る取組に対する支援策を講じて物流DXを推進していくこととしています。また、中小企業庁の予算においても、デジタル化や機械化に取り組もうとする中小物流事業者が利用できる支援メニューが用意されています。

また、物流標準化に関して、これはまさしく古くて新しい極めて重要な課題です。伝票やデータフォーマットなどのソフト面と外装やパレットなどのハード面の標準化が必要になりますが、実態としてはある程度まとまった業種ごとに取り組んでいく必要があるといった状況になっています。例えば、加工食品分野では従来から乗務員の荷待ち時間の長さなどの課題が多く指摘されていましたが、運び手の確保に危機感を抱いた主要メーカーなどの間での機運の高まりを受け、官民による加工食品分野における物流標準化研究会を発足させ、

図5 物流標準化とは

施策の背景・経緯

- 少子高齢化をはじめ、社会構造が変化していく中において、我が国の競争力を強化し持続的な成長を図るためには、経済活動と国民生活を支える社会インフラたる物流の生産性向上と、その機能の発揮が必要不可欠。特に、物流の効率化に向けた荷主・物流事業者等の関係者の連携・協働を円滑化するための環境整備として、共同化・自動化・データ化等の前提となるソフト面及びハード面の標準化が必要。
 - 上記の問題意識から、令和元年度、物流効率化に向け意欲的な取組が進められ改善の幅が顕著である加工食品分野における物流標準化について議論を進め、アクションプランをとりまとめたところ（令和2年3月）。
 - この加工食品分野におけるアクションプランの実現に向けて、官民ともに取り組むとともに、進捗をフォローアップし、他分野への情報共有や横展開を図るため、フォローアップ会を実施したところ（令和3年6月）。
 - また、産学官連携の下、長期的視点で物流標準化の課題や推進方策を議論・検討するため「官民物流標準化懇談会」を設置・開催（令和3年6月）。
- 今後の予定**
- 引き続き加工食品及びそれ以外の各分野における課題を整理し、業種分野ごとの標準化の取組を推進していくとともに、サプライチェーン上の様々な事業者の参画を得つつ、官民協働して、業界及び業種横断的な物流標準化に向けた検討を進める。



令和2年3月にはアクションプランを策定、本年6月にはそのフォローアップ会を開催したほか、民間主導で「加工食品分野における外装サイズ標準化ガイドライン」が策定・公表されています。総合物流施策大綱においては、こうした加工食品分野での動きが物流標準化推進のひとつのプロトタイプとなるよう、引き続き官民連して不断に推進していくことや、取り扱う製品・商品の特性や商慣習が近い他の業種分野への横展開等を図っていくこととしています。

施策の推進に向け官民連携を強化

この物流標準化を今度こそ実現するため、総合物流施策大綱の閣議決定の2日後に早速、長期的視点で物流標準化の課題や推進方策を議論・検討するための「官民物流標準化懇談会」を設置し、赤羽国土交通大臣の同席のもとで開催したところです。この懇談会には、物流事業者はもちろん、経済同友会、日本経済団体連合会や日本商工会議所、全国農業協同組合連合会など、荷主の立場の方々も多く

加盟する団体にご参画いただいております。今後は年1～2回の頻度で開催していくほか、個別のテーマを議論する分科会を設け、物流標準化に向けた議論を加速させていくこととしています。まずは先行的にパレットの標準化について検討する分科会を今後設置して、議論を進めていきます。

新型コロナウイルス感染症の流行に伴う非接触・非対面型の物流への転換の要請やトラックドライバーへの時間外労働の上限規制の適用など、物流はまさに今転換期を迎えています。物流が、今後もその機能を維持できるよう、この機を逃さず各種施策を、まさに総合的に展開していくことが重要です。そのためには、行政だけではなく、荷主・物流事業者等の民間事業者、そして、最終消費者である一般消費者のご理解・ご協力が不可欠です。国土交通省としても、物流危機ともいわれる現状や物流事業に従事する労働者の社会的価値、物流を取り巻く課題の解決方策などについて社会の共通認識を高めるための広報活動を強化しながら、総合物流施策大綱に位置付けた施策の推進に向け、関係省庁や民間事業者の皆さまと連携して、しっかりと取り組んでいきます。

物流標準化調査を開始

「第1回 物流標準化調査小委員会」を開催

パレットサイズ規格の標準化・統一化

6月23日「物流標準化調査小委員会」(以下、小委員会)初会合を都内の全日通霞が関ビル会議室で開催、オンラインを含む計27名が参加しました。

本小委員会は、物流事業者によるパレットなど分野横断的にわたる物流標準化の推進に向けて調査検討を行うものです。

座長には、東京女子大学教授 二村真理子氏が就任、小委員会メンバーには経営効率化委員会(委員長: 外山 俊明氏 全日本空輸(株)取締役常務執行役員)委員を中心とする企業および業界団体と、国土交通省から総合政策局物流政策課 阿部竜矢課長と児玉うらら物流高度化推進官が参加しています。なお二村教授は、官民物流標準化懇談会(以下、官民懇談会)委員を務めています。

新たな総合物流施策大綱が閣議決定

冒頭、阿部課長から挨拶があり、6月に閣議決定された総合物流施策大綱について、物流DXと物流標準化は重要施策の柱の一つであり、両者は“車の両輪”として不可分であること、また、物流標準化についてはこれまで25年間にわたる物流大綱の中でも常に大きく掲げられており、このたび官民懇談会が発足するに至ったことが述べられました。

出席者からは真摯かつ率直な意見も

続いて、議事として事務局より(1)物流標準化の推進に向けた調査検討案、(2)小委員会での取り組みについて説明があり、出席者からは現状や課題について真摯かつ率直な意見が寄せられました。

主なものとして、①中小企業が9割超を占める物流業界の現状を踏まえて、大企業に偏らない実態に即した調査とすべきとの意見、②トラック架台寸法やフォークリフト仕様など、ハード標準化にかかる輸送機器の検討の必要性、③貨物の重量・容積など産業別の適合性、④一貫パレチゼーションやパレットプール・システム等すでに方策は出尽くした感もあり、パレット流出の懸念がなくなるような動態管理技術の必要性や、これまでの運用上の課題や阻害要因の分析を進めるべきであるとの指摘、⑤誰が標準化のメリットを享受し負担するのか、等の意見が上がりました。

以上のことから、今後については事務局を窓口してこれらの意見を集約し、会員等へのアンケートやヒアリング調査案を作成することとしました。次回会合の開催は、10月頃を予定しています。



委員会風景



国土交通省 阿部課長



長谷川理事長



二村座長

令和3年度 定時総会を開催 池田会長新体制スタート！



6月29日、東京都港区の第一ホテル東京で令和3年度定時総会を開催しました。昨年度は新型コロナウイルスの感染拡大を受け、規模を大幅に縮小して開催。今年度も昨年に引き続き、総会後の懇親会は中止し、出席者の数を減らして行いました。

渡邊会長の挨拶後、各委員長から令和2年度事業についての報告があり、続いて令和2年度決算、役員選任などの議案が原案通り承認されました。

役員人事では、渡邊会長に代わる11代目の新会長に日本船主協会会長の池田潤一郎会長を、渡邊健二副会長を代表理事に選任して、新たな布陣でスタートを切りました。

総会終了後には記者会見が行われ、池田会長は「歴代の会長の活動を継承しつつ、さらに充実させ、新たな方向性、テーマに取り組んでいく」と述べると、渡邊副会長、長谷川理事長とともに、記者からの質問に対応しました。



挨拶する渡邊会長



新任の挨拶をする池田新会長



来賓として挨拶する国土交通省の久保田雅晴
公共交通・物流政策審議官

新役員のご紹介

新任会長

池田 潤一郎氏 一般社団法人日本船主協会 会長
株式会社商船三井 代表取締役 取締役会長 会長執行役員

新任理事

梅澤 一彦氏 株式会社ニチレイロジグループ本社 代表取締役社長
遠藤 俊夫氏 岡山県貨物運送株式会社 代表取締役会長
衣川 和秀氏 日本郵便株式会社 代表取締役社長兼執行役員社長
久保 高伸氏 三井倉庫株式会社 代表取締役社長
鴻池 忠彦氏 鴻池運輸株式会社 代表取締役会長兼社長執行役員
原田 浩起氏 日本郵船株式会社 代表取締役・専務執行役員

新任業務執行理事

伊勢川 光氏 一般社団法人日本物流団体連合会 事務局長



各委員長からの委員会活動報告



荒木監事による監査報告



定時総会終了後に行われた記者会見の様子

第22回

「物流環境大賞」の受賞者が決定

4月21日、第22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、前回を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26件について、公表・表彰いたしました。



講評を述べる野尻俊明理事長
(選定委員会委員長・流通経済大学)

1 物流環境大賞(1件)

被表彰者: 株式会社ベイシア、河村商事株式会社
株式会社日本アクセス、株式会社関東デیلیー
南日本運輸倉庫株式会社、株式会社ケーツー
昌和商事株式会社

功績事項: 特許技術による6輪カートでの効率的な往復運用

(株)ベイシア、河村商事(株)、(株)日本アクセス、(株)関東デیلیー、南日本運輸倉庫(株)、(株)ケーツー、昌和商事(株)は、1都14県で店舗ごとに行っていた空ダンボールの回収について、回収拠点を5カ所に集約することにより、大幅なCO₂排出量の削減を実現した。

また、輸送にあたっては6輪カート用の被覆材を使用することで、一度の回収量を大幅に増加させた。静脈物流の効率化で、廃棄物であったダンボールについて資源としての高付加価値化を実現し、環境負荷低減と物流効率化の範となる取り組みを行っている。



2 低炭素物流推進賞(2件)

被表彰者: 株式会社ランテック

功績事項: セミトレーラーを活用した海上モーダルシフトによるドライバー不足と環境負荷低減の取り組み

(株)ランテックは、宮崎県から関西地区へのプロイラーの輸送について、出荷曜日の固定化や定期数量の対応等で、13.5t冷凍車による陸送から15m冷凍セミトレーラーを

用した海上輸送へのモーダルシフトを実施し、CO₂排出量の削減とドライバーの負担軽減を実現した。



被表彰者: 株式会社メディセオ、日本貨物鉄道株式会社
日本フレートライナー株式会社
日本石油輸送株式会社

功績事項: 物流センター間(埼玉ALC～東北ALC)の在庫移送をトラック輸送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフト

(株)メディセオ、日本貨物鉄道(株)、日本フレートライナー(株)、日本石油輸送(株)は、埼玉県から岩手県への医薬品の輸送について、トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトを実施し、CO₂排出量の削減とドライバーの負担軽減を実現した。

医薬品輸送で重要な温度管理について、新たに2～8℃で72時間管理できる保冷BOXを開発したほか、真空断熱を施したコンテナを使用し、輸送品質を安定させることで実現に至った。



3 サステナブル活動賞(2件)

被表彰者: 株式会社ランテック

功績事項: (株)ランテックによる冷凍・冷蔵物流に於けるCO₂排出量の削減取り組み

- ① トラック&冷凍冷蔵装置の『ダブルハイブリッド』車導入推進
- ② 物流センターの再生可能エネルギー自家消費
- ③ 自然冷媒を活用した冷凍冷蔵機器の導入

(株)ランテックは、冷凍冷蔵物流において、「ハイブリッド電動式冷凍機」の開発や省エネ型自然冷媒を使用した冷凍装置等の先進機器の導入など、環境対策を幅広く実施し、CO₂排出量の削減を実現した。

輸送に関しては、特許を取得している「ハイブリッド電動式冷凍機」を大型ハイブリッドトラックに搭載し、回生電力を車両走行の動力に活用することで、ダブルのハイブリッドを可能とした。



被表彰者: ユーピーアール株式会社、東レ株式会社

功績事項: アクティブRFIDタグ搭載スマートパレット®の活用による物流の生産性向上

ユーピーアール(株)、東レ(株)は、合成樹脂製品の輸送について、アクティブRFIDタグ搭載スマートパレット®を導入したことで、空パレットの所在が自動で把握可能になり、効率的なパレット回収網を確立しCO₂排出量の削減を実現した。

また、従来はパレット紛失のリスクから顧客先によってはバラ出荷もあったが、同パレットの活用で一貫パレット

輸送が実現し、納品先にてパレット単位で作業が行われることにより、ドライバーによる手荷役を大幅に解消した。



4 先進技術賞(2件)

被表彰者: プロロジス

功績事項: IoT技術を活用した環境負荷低減の取組

プロロジスは、スマートバス、センサー LED照明システム、プロロジススマートボックスなど、最新のIoT技術を活用した物流施設を稼働し、環境負荷低減を実現した。

被表彰者: 株式会社日立物流

功績事項: スマートウェアハウス (EC物流向けシェアリング自動倉庫) 運営による環境負荷低減

(株)日立物流は、複数のEC事業者の物流作業を1つのプラットフォームで運用するスマートウェアハウス (EC物流向けシェアリング自動倉庫) を開設し、複数荷主の出荷作業の統一化により、CO₂排出量の削減及び自動化による

物流効率化を実現した。現在では約30社と契約し、拠点集約によるCO₂排出量の削減にも貢献している。



5 日本物流記者会賞(1件)

被表彰者: 浪速運送株式会社

功績事項: ハンガー物流推進による、ファッション業界サプライチェーン全体の環境保全と経済効果実現の両立

浪速運送(株)は、ファッションカー第1号の誕生(1968年)を足掛かりとして、モーダルシフトを目的とした車両の製作など、複数種類のハンガーコンテナ車を開発し、ダンボールケースレス輸配送によるCO₂排出量の削減を実現した。

また、53年に渡る歩みの中で、大手量販店(複数社)へのハン

ガー共同配送を実現し、大幅な納品車両台数の削減及び段ボールレスで店舗側の品出し作業の軽減を実現。百貨店物流においては、納品代行への移行・集約を進めることで、百貨店調達物流における全体的な運行車両台数を大幅に削減し、現在は百貨店業界の標準的な調達物流の仕組みとして定着している。



6 特別賞 (18件)

被表彰者: SK-II / 滋賀工場(ピー・アンド・ジー株式会社)
濃飛倉庫運輸株式会社

功績事項: 31f鉄道コンテナへの「モーダルシフト」「往復共同利用」「混載化」の取組み(関西⇄関東)

被表彰者: 日本パレットレンタル株式会社
サッポロビール株式会社
サッポログループ物流株式会社
エバラ食品工業株式会社
株式会社エバラ物流

功績事項: モーダルシフトが物理的、コスト的に不可能な地方同士の幹線輸送の強靱化と長距離幹線輸送における女性ドライバーの活躍

被表彰者: 日本通運株式会社

功績事項: 日通オリジナル器材: プロテクトBOXの開発とマルチモードユニットサービスの推進について

被表彰者: アサヒ飲料株式会社
日清食品株式会社
日本通運株式会社

功績事項: 関東～九州間における共同輸送

被表彰者: JFEスチール株式会社
日本通運株式会社

功績事項: 広島県～千葉県の間鋼材輸送のモーダルシフト

被表彰者: 株式会社クラベ
日本通運株式会社

功績事項: 福山港を利用した海上輸送

被表彰者: 山九株式会社
三井化学株式会社
旭化成株式会社

功績事項: 千葉⇄山口・広島間の海上モーダルシフトおよびコンテナ・ラウンドユース～東・西日本の化学メーカーによる定期コンテナ船の共同利用～

被表彰者: オリオン機械株式会社
センコー株式会社

功績事項: 酪農機器の長距離輸送における海上輸送モーダルシフトの取組み

被表彰者: 日本梱包運輸倉庫株式会社
YKK AP 株式会社

功績事項: 宮城～富山 21mフルトレーラーによる乗り継ぎ運行における、CO₂排出量の削減と乗務員の負荷低減対応

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
株式会社ニチレイロジグループ本社
日本梱包運輸倉庫株式会社
日野自動車株式会社
三菱HCキャピタル株式会社
株式会社ユーネットランス

功績事項: 新たな幹線輸送スキームによる省人化、環境負荷低減、働き方改革の実現

被表彰者: ネスレ日本株式会社
鈴与株式会社
鈴与カーゴネット株式会社

功績事項: フェリー輸送採用のモーダルシフト

被表彰者: アイシン北海道株式会社
鈴与株式会社
鈴与カーゴネット株式会社

功績事項: 東北向け物流網の構築

被表彰者: 株式会社ニチレイ・ロジスティクス東海

功績事項: 低温物流施設におけるトラック予約システム活用による車両待機時間削減および環境負荷低減への取組み

被表彰者: 株式会社住友倉庫

功績事項: 照明器具LED化、空調機器更新及び太陽光発電設備設置によるCO₂排出量の削減並びにグリーンボンド発行による環境意識の高揚

被表彰者: 日鉄物産株式会社
株式会社住友倉庫

功績事項: 揚地港変更によるCO₂排出量の削減の取組み

被表彰者: 株式会社ロジスティクス・ネットワーク

功績事項: 3PLがコーディネートした31フィート冷凍コンテナの活用

被表彰者: F-LINE 株式会社 業務本部 東日本ブロック
南関東支店 マルチモーダルサービスセンター

功績事項: "地球にやさしい物流の構築" 持続可能な社会を目指して

被表彰者: 株式会社ニチレイ・ロジスティクス東海

功績事項: 物流施設における共同配送によるCO₂排出量の削減とトラック予約システム活用によるドライバー待機時間の削減

物流環境 大賞

第22回「物流環境大賞」

受賞者

株式会社ベイシア、河村商事株式会社
株式会社日本アクセス、株式会社関東デイリー
南日本運輸倉庫株式会社、株式会社ケーツー
昌和商事株式会社

特許技術による6輪カートでの 効率的な往復運用

1 はじめに

株式会社ベイシアは、1958年に設立された前身の株式会社いせやによって、1959年に創業（伊勢崎店開店）し、以後1989年に株式会社カインズを分社化、その後1996年に株式会社ベイシアを設立、売上高は3,059億円（2021年2月期）で、カインズ、ワークマンを含めたグループ28社の総売上高は1兆円を達成し、ベイシア単体では1都14県でショッピングセンター138店舗を運営している。

ベイシアでは省エネ型社会の実現に貢献すべく、さまざまな環境保護活動を進めている。レジ袋の削減やリサイクルの推進などを中心に、物流分野では物流センターへの納入トラックをベイシアの輸送トラックとしてチャーターし、メーカー直物流により、メーカーから店舗までのトータル搬送回数を削減してきた。カート配送による荷積み降ろし作業の軽減も行い、作業時間短縮による車両回転の向上も実施してきた。

株式会社日本アクセスは、1993年に5社の合併によって設立し、売上高2兆1,472億円（2021年3月期・連結）で、食品物流に精通しているが、今回の取り組みでは、6輪カートという物流資材で段ボール古紙を運ぶという帰り便運用において低炭素型社会の実現に向けて取り組んだ。

今回の受賞した取り組みにより、株式会社ベイシア店舗で発生するリサイクル資材である段ボール

古紙の回収について、株式会社日本アクセス、センターと店舗間物流を担う南日本運輸倉庫株式会社、昌和商事株式会社、株式会社関東デイリー、株式会社ケーツー、古紙卸売業者の河村商事株式会社の計7社で、特許技術を用いて大幅な効率化を図るとともにCO₂の発生量も大幅に削減することができた。こうした静脈分野での取り組みも含め、今後とも循環型社会形成の一端を担うことを目指している。

2 取り組みの背景

店舗の作業面では、棚前で商品を取り出した後の段ボール古紙を6輪カートに載せて店内を移動し、バックヤードであらためてカゴ車に移し替える手間の削減が課題であった。同様に物流面では、商品を下ろした配送トラックは空の6輪カートを積んで流通センターに戻っていたので、帰り便の有効活用が課題であった。また店舗より毎日排出される段ボール古紙の回収においては、店舗ごとに全店舗、段ボール回収車が毎日、店舗によっては毎日複数車が配車されていたが、ドライバー不足や働き方改革等により、日曜日の回収が難しくなり、回収頻度を減らさざるをえない店舗もでてきていた。これらの課題を解消し、同時にCO₂排出量の削減や省力化の実現を図るため、共同による取り組みに至った。

図1 ムササビシート運用前の、各店舗段ボール古紙回収と空カート回収

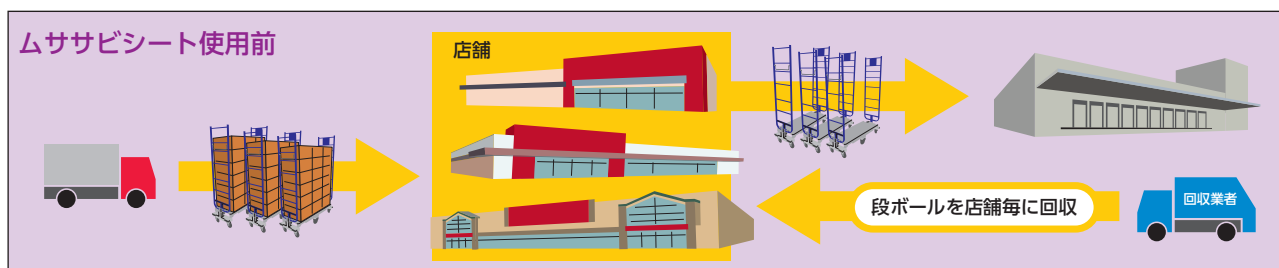


図2 6輪カートでの往復運用による段ボール古紙の回収



3 取り組みの概要

2017年6月よりカゴ台車を使って要冷センターへの帰り便に段ボール古紙を積み込む取り組みを開始した。カゴ台車を使っての往復運用は問題なく定着するかと思われた。しかし、カゴ車ではなく、順次運用を開始していた6輪カートの利用が拡大すると、問題が発生した。6輪カートは長細いため、商品を運び、通路を通り、商品を両側から取り出せるなど、カゴ車に比べ便利な点が多かったが、陳列後の空段ボールを積むとすぐに崩れてしまう。カゴ車の奥行きは880mmか600mmであったが、6輪カートの奥行きは420mm。段ボールを積むためにラップを巻くなどの必要があった。それが手間になるため、少しだけ6段ボール古紙を積み、バックヤードでカゴ車に段ボールを積みなおす、といったさらに追加の作業が発生した。追加作業の発生により、要冷センターへの往復運用の前に壁が立ちふさがり、帰り便への段ボール積み込みはいったん停止せざるを得ない状況に追い込まれた。

担当者はそれでも段ボール古紙の往復運用を実現するために、試行錯誤を繰り返した。6輪カート2台を連結させてみたり、店舗備品で6輪カートに壁を作ってみたりと、試作品を多数作成したが、どれもうまく機能しなかった。



6輪カートで段ボール古紙を運ぶための試作品

多くの失敗作を積み上げた末に辿り着いたムササビシートは、2018年11月に新店舗であるベイシアふかや花園店にて運用を開始した。



店内でのムササビシート

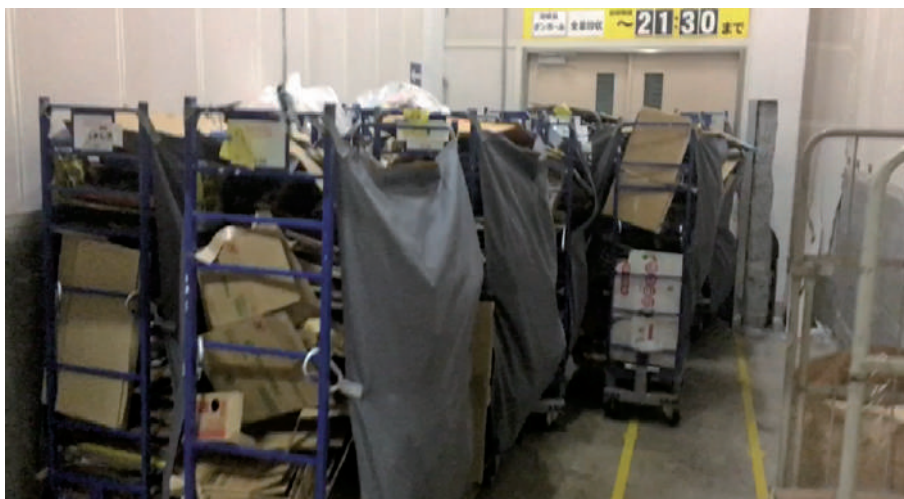
ムササビシートは横に膨らむため、思った以上に段ボール古紙を積み込むことができた。カゴ台車では手前に段ボール古紙が倒れてしまう事があったが、ムササビシートはそれがない。陳列を担う店舗社員の評判も良かった。また、段ボール古紙を積み込むと横に膨らむ事は、帰り便トラックへの積み込み場面でも試行錯誤であった。それでも、センター業務を担った日本アクセス、運送を担った運送事業者の努力によって、ムササビシートを使った往復運用は成功を収めた。ムササビシートの登場により、6輪カートの運用は店舗の陳列業務から、帰り便への積み込み、積み降ろし運用、リサイクルまで、スムーズに流れることができた。

その後、一気に既存店へ展開した。展開にあたっては、店舗での業務フローの変更も伴うため、大掛かりな取り組みとなった。

図3 取り組みの概要

2017年6月～	順次要冷センターでの回収を実施
2018年2月～	5カ所の要冷センター全てで回収の実施(千葉要冷センター、長野要冷センター、高崎要冷センター、太田要冷センター、東海要冷センター)
ここまではカゴ台車を使用しての運用でしたが、並行して6輪カートに独自に開発したシート(通称:ムササビシート)を装着することで、段ボール等の資源物を荷崩れのリスクなく集約する計画を進めました。	
2018年11月～	新店舗のベイシアふかや花園店にてムササビシートの運用を開始。引き続き、新店舗のベイシア新座店にも導入し、一気に既存店へ展開しました。
2018年12月	一連の取り組みについて特許出願
2020年9月	特許登録(特許6764174号)

その後、2018年12月に、6輪カートへの被覆部材であるムササビシートを特許出願し、2020年9月に特許を取得した。6輪カートを利用する流通業界において段ボールを拠点に持ち帰る技術として認定されたのである。



店舗バックヤードでのムササビシート



帰り便に積み込む様子



流通センターで荷降ろしする様子

4 段ボール古紙のリサイクルについて

5ヵ所の拠点に集約された段ボール古紙は、古紙卸売業の河村商事株式会社に引き渡され、原料として国内外の製紙メーカーに出荷される。138店舗での回収が必要であったものが、5拠点に集約された。これにより、大幅な効率化が図られたことはもちろんの事、CO₂排出量は、従来トンキロ法による計算で、4896.2 t から 373.8 t に、約92%削減することができた。5拠点のうち1拠点は、同敷地内に古紙のリサイクル施設（選別・加工施設）も設けられ、さらに静脈分野での物流改善に寄与する事になった。

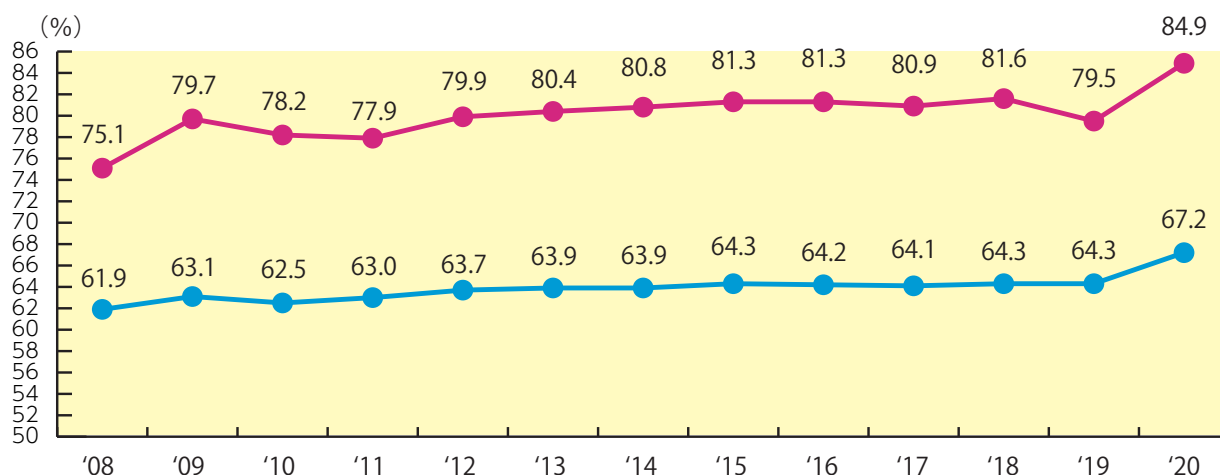
段ボールは最終製品が梱包材、という紙製品である。物流分野においては多くのシーンにおいて、段ボールが利用されている。段ボール箱で運んだ

ものは開梱され、空段ボールが発生する。これを効率よく回収し、また再び段ボール箱の原料として再生することは、SDGsの12番目、つくる責任つかう責任、にも資する事になる。我が国の紙のリサイクルは古くは平安時代より始まり、社会に浸透し、現代においても世界に冠たる文化だと言える。

5 今後の展望

第22回物流環境大賞を7社のパートナーシップによって受賞できたことは、1社では解決が難しい問題も、企業連携によって解決することができる、との事例になると考える。各社は今後もさらに連携を深め、個々の課題を解決し、それをSDGsといった社会的課題の克服に向けた取り組みにつなげていきたい。

図4 日本の古紙回収率と古紙利用率



Webによる海外の専門機関・進出企業の物流実態調査を実施

令和3年度第1回、第2回「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を開催

令和3年度第1回第「海外物流戦略ワーキングチーム会合」

5月27日、今年度第1回となる「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を千代田区の全日通霞が関ビルで開催しました。

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39名(内16名がWeb)が参加しました。

コロナ禍で海外渡航が困難であるため、令和3年度はWebを活用し海外の専門機関や進出企業に対しヒアリング形式で、現地の物流実態等について調査を行うこととしました。

対象地域は、ASEAN諸国のうち陸のASEAN(タイ、ベトナム、ミャンマー等)を取り上げ、また、会合の前に会員企業と現地の専門機関や進出企業をオンラインで結び、ヒアリング形式で物流実態と課題、要望等を調査し報告します。

今回はその第一弾として、日本アセアンセンターとオンライン懇談会を実施しアセアンの状況を調査しました。

また、日本アセアンセンターから石田靖氏を講師として招き、ASEANの概況、特にメコン諸国(ミャンマー、ラオス、タイ、カンボジア、ベトナム)の各種



日本アセアンセンターの石田靖氏

情報についてご講演をいただきました。メコン諸国の基礎情報、新型コロナウイルスの影響、グローバルサプライチェーンの見直し等に触れた上で、タイを除く4か国はGDPがASEAN諸国の中でも低く、貿易も中国に依存しているが、近年経済成長が目覚ましく海外からの投資も増加し、将来の可能性に富んでいることが報告されました。

また、日本政府の支援政策であるグローバルサプライチェーン多元化事業について、ベトナムを中心に多数採択されていること、さらに、今後の成長が期待されるコールドチェーン事業、M&Aの状況、E-Commerce等についても触れられ、出席者は興味深く耳を傾け、多くの質問がなされました。

令和3年度第2回「海外物流戦略ワーキングチーム会合」

7月27日、今年度第2回となる「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を千代田区の全日通霞が関ビルで開催しました。

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50名(内31名がWeb)が参加しました。

コロナ禍で海外渡航が困難であるため、令和3年度はWebを活用し海外の専門機関や進出企業に対しヒアリング形式で、現地の物流実態等について調査を行うこととしました。

今回はその第二弾として、7月15日にジェトロ・バンコク事務所との懇談を、日本側企業3名、タイ側企業1名、ジェトロ・バンコク事務所2名、物流連1名、事務局2名の総勢9名で開催し、タイにおける、eコマース、外資規制、人材確保、カントリーリスク、南部ランドブリッジ構想、コールドチェーン、物流標準化等について意見を交換しました。

また、日本貿易振興機構（ジェトロ）の石川雅啓氏を講師として招き、「ASEAN地域（陸のASEAN諸国中心）におけるコロナ禍の通関・貿易取引トラブル事例」と題し、タイ、ベトナム、ミャンマー、カンボジア、ラオスでの実際の事例を織り込み、通関・貿易のみならず、人の往来（コロナ禍での渡航）や投資案件（現地での工場やオフィスの拠点設立）など、興味深い事例を披露頂きました。



講演される日本貿易振興機構石川雅啓氏

続いて、国土交通省総合政策局参事官（国際物流室、馬場物流渉外官）から「最近の国土交通省の国際物流政策の取組」と題し、ASEANコールドチェーンへの取り組みとして、カンボジアでのパイロット事業の展開、ベトナム・ラオスとの人材育成、ISO/TC315総会と最新の情報が説明されました。また、8月に開催予定の日中韓物流大臣会合についての案内もなされました。



馬場物流渉外官

Web調査結果



Web参加者

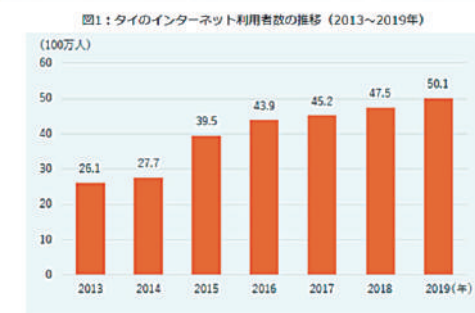
1. 外資規制と人材確保

一般的に少子高齢化が問題となっており、人材不足は顕著に存在しているが、コロナ禍の状況において失業率が2%程度にまで拡大していることも手伝い、有名大学の出身で英語も日本語も堪能といった、通常期ではまず応募のない優秀な人材を、人材斡旋業者を通して採用できたという事例もある。

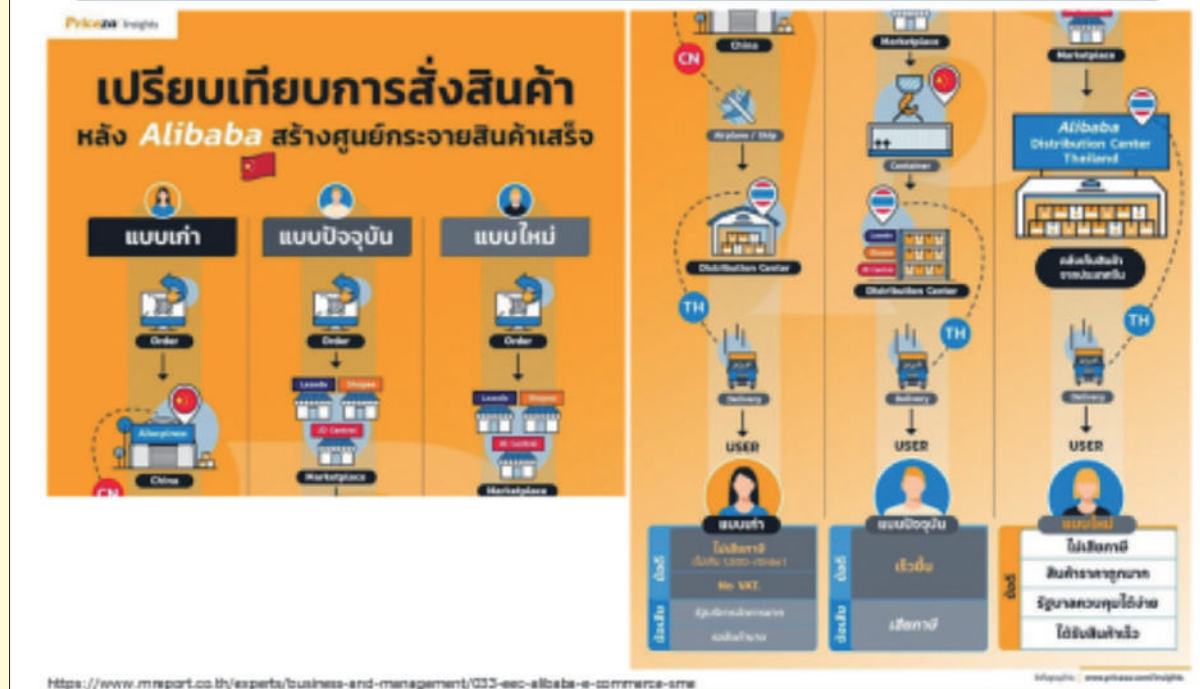
2. ミャンマー問題がタイに及ぼす影響

同じ軍政下であっても、タイとミャンマーでは感覚が異なり、タイでは中間層を中心とした「黄派」と地方住民や貧困層を中心とした「赤派」の政治対立が続いており、ある程度「対立はありき」という感覚がある。

【参考】タイのインターネット利用者数の推移（2013年～2019年）



【参考】EECにおけるアリババの通関スキーム



タイでは1932年の立憲革命以来、19回のクーデターが起きており、憲法も平均寿命が4年と言われるほど変更されているが、政権や憲法が変わっても外資誘致などそれまでの基本政策に変更はなく、サプライチェーンや投資活動に大きな影響を与えたことはない。ミャンマーとは異なり「国民対軍部」といった対立構造にはなっておらず、ミャンマーと同じようなカントリーリスクはほとんどないと思われる。

3. 南部エリアのポテンシャル

南部で、アンダマン海とタイ湾を結ぶランドブリッジ建設構想があるが、南部の基幹産業は観光とゴム産業であり、タイ・マレーシア間の物流という観点では、タイからの分離独立を標榜するイスラム武装勢力が存在していることもあり、日系企業の進出先とという意味ではポジティブな要素は少ない。ミャンマーのクーデターによりダウエイ港活用の見通しが立たないなかで、鉄道でバンコク周辺と南部・ラノーンに繋ぐという構想がある。日系企業としてもインド、中東やアフリカ向けにマラッカ海峡を通らないルートにはニーズが見込まれる。

また、中国が協力を持ち掛け、アンダマン海とタ

イランド湾を繋ぐ運河構想が再燃し、主に退役軍人を中心に組織されるタイ運河協会 (Thai Canal Association: TCA) に大勢の中国人および関係者が訪問している。これらの動きは一帯一路政策の一環でもあり、今後、タイ南部における中国のプレゼンスは高まるのではないかと。

4. コールドチェーン

いまだにタイでは外食文化が根強く、家で作るよりは「買って帰る」という考え方が多い。電子レンジの普及率も上がっているものの、冷凍冷蔵食品の需要が急速に伸びるとは考えづらい。

5. 物流標準化の動き

次回APECの議長国であることもあり、デジタルトレードのプラットフォーム化に関心を持っている。これが進めば伝票をはじめとしたあらゆる手続き面でデジタル技術を使った標準化が進むのではないと思われる。

パレット標準化の窓口はタイ荷主協議会 (Thai National Shippers' Council: TNSC) であり標準化に関しては、日本のJIS規格をそのままタイ語に訳したものが使用されている。



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29回

株式会社 日立物流

営業企画部
部長補佐
(マーケティングG)
小川 菜絵さん

PROFILE

2008年入社。成田空港近隣の拠点でフォワーディング業務を経験。2010年情報電子機器システム部に異動し、営業活動に従事。2019年営業企画部に異動し、新規事業開発に携わる。2020年5月、マーケティングオートメーション(以下、MA)の運用開始に伴い、同部マーケティンググループに配属。同年10月、現職に昇進。神奈川県出身。

デジタルライゼーションによる 営業支援

—これまでの経歴を教えてください。

入社直後はフォワーディング統括部で、仕入れを中心に航空貨物のフォワーディング業務を担当、2年後に情報電子機器システム部(当時)に異動しました。同部は情報機器メーカー等の営業開発を担当する部署で、既存のお客様の深耕や新規開拓に取り組みました。2019年に新規事業開発を行う営業企画部に異動し、翌年5月、新規事業の営業チャネルを拡販することを目的に導入したMAの運用を開始し、20年10月に新設されたマーケティンググループに配属となりました。

—現在の業務について教えてください。

近年の社会の変化と同様に、営業活動においてもデジタル化が進み、お客様にとってインターネットが業者を選ぶツールの一つとなっています。そうした状況の中で、新しい見込み客を探し、日立物流グループやそのサービスを知ってもらい、そして売り上げに結びつけるには、マーケティングのデジタルライゼーションが重要になってきます。当グループでは、EC物流向けシェアリング倉庫「ECプラットフォーム」やレンタル・サブスクを支援する個品管

理サービス「レコビス」などの新規事業の認知拡大と既存事業の営業機会拡大に向け、MAを活用したWebセミナーの開催やメールマーケティングを通じて、デジタル領域における営業チームのサポートを行っています。

—新設部署ならではのご苦労はありますか。

マーケティング自体、社内では本格的な取り組みは初めてのところに、デジタルという新領域が加わったため、当初は何から手をつければいいのか悩みました。資料を調べたり、デジタルマーケティングが進んでいる会社にヒアリングしたりしながら、自分たちがやるべきことを模索し、初年度の取り組みに着手しました。最初はスモールスタートとなりましたが、2年目に入り徐々に活動の幅を広げています。

成功体験を重ね、その先を目指す

—グループ発足から約半年で管理職になられていますが、意識の変化などを感じることはありますか。

管理職になると自分が見るべき範囲が広がり、視野を広く持つことの重要性を実感しています。また、当グループの方向性を考え、決めたことを社内に理解してもらうのも管理職の責務だと思っています。

——どんなことにやりがいを感じますか。

これまで社内で未着手だった立ち位置に立ち、デジタルマーケティングのノウハウや他社事例などをインプットしながら進めていくことに面白さを感じています。社内にデジタルマーケティングの経験者がいないため、難しい部分もありますが、外部の知見も借りつつ、メンバーと意見を出し合いながら新しいことに挑戦する楽しさもあります。

——ワークライフバランスについて心がけていることを教えてください。

在宅勤務が増えています。在宅だとオンオフの区別がつきにくくなるので、メリハリをつけるようチーム内で意識しています。趣味はラグビー観戦。父と姉の影響で好きになり、以前はシーズンになるとよく観に行っていました。コロナが落ち着くまではテレビ観戦で楽しんでいます。

——今後の抱負を教えてください。

設立して1年以上が経過し、社内にもグループの取り組みが少しずつ浸透してきていると感じています。目の前にあることを確実にこなして成功体験を重ね、社内での存在感を大きくしながら、最終的には会社になくてもならないインフラになることを目指したいと考えています。また、マーケティング活動の目的は営業に結びつけることですので、成果にこだわるということも意識して、さらに効果的な営業支援ができる仕組みを作りたいと思っています。そのためにチームメンバーの拡充・育成を進めていきたいです。



「LOGISTEED CAFÉ」で、
職場の皆さんと



ラグビーワールドカップ2019の試合会場で

——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。

当社でも年々女性社員の数が増え、キャリアパス制度の見直しなども行われており、女性活躍への理解も深まってきていると感じています。女性にとって働き方の選択肢もますます広がってくると思っていますので、一緒に頑張りましょう。

——ありがとうございました。

会社概要

株式会社 日立物流

本社：東京都中央区京橋2丁目9番2号 日立物流ビル

創業：1950年2月

資本金：168億2百万円（2021年3月末現在）

代表者：執行役社長 中谷 康夫

連結社員数：43,729名（2021年3月末現在）

グループ会社数：97社（2021年3月末現在、連結子会社81社、持分法適用会社16社）

事業所数：国内 330カ所、海外 422カ所（2021年3月末現在）

【事業概要】

日立物流グループは、ブランドスローガン「未知に挑む。」とビジネスコンセプト「LOGISTEED」を掲げ、お客様の多様なニーズにワンストップで対応し、ロジスティクスのスマート化を実現するとともに、ロジスティクスの領域を超えた新たなイノベーションを創出し、エコシステム（経済圏）の形成・拡大を図っている。現中期経営計画では、デジタルイノベーションにより形成されたプラットフォームを同業他社も含めたシェアリングエコノミーの拠点とし、物流領域を基点/起点としたサプライチェーンを実現している。



LOGISTEED CAFÉ

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

～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、第8回「モーダルシフト最優良事業者賞(大賞)」の募集を受け付けております。

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>

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

- | | | |
|----|-----|-------------------------------|
| 6月 | 15日 | 2020年代の総合物流施策大綱に関するシンポジウム |
| 6月 | 23日 | 第1回物流標準化小委員会 |
| 6月 | 24日 | 第1回物流いいとこみつけ隊全体会合 |
| 6月 | 29日 | 第2回(書面開催)・第3回理事会
令和3年度定時総会 |
| 7月 | 27日 | 第2回海外物流戦略WT会合 |
| 7月 | 29日 | 第2回みつけ隊全体会合 |
| 8月 | 25日 | 物流業界インターンシップオンライン |
| 8月 | 30日 | 物流業界インターンシップ大阪 |
| 9月 | 1日 | 物流・ロジスティクス入門講座 |
| 9月 | 3日 | 第1回経営効率化委員会 |
| 9月 | 6日 | 物流業界インターンシップ東京 |

編集 後記

オリパラの次は、大谷翔平のホームラン、打点、10勝以上！大谷君ならやってくれるでしょう。

Shohei got it! He got it! Oh my goodness! Shotime! (I)

今回表紙の写真、十三大橋の袂に以前勤務していた会社があり、いろいろと思い出深い写真です。阪急電車の中津側高架下にはマニアックな店が多々ありおもしろい町ですよ。(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



月に照らされる十三大橋と大阪の街

淀川河口から7 kmに位置する十三大橋は、大阪市北区中津（南岸）と同市淀川区新北野（北岸）を結ぶアーチ橋。十三の地名は、かつての淀川の渡しのうち、上から数えて13番目であったこととする説が残っている。現在の橋は、旧能勢街道を府県道大阪池田線として拡幅整備するのに伴い着工、昭和7年に開通した。親柱のたもとに歯車をモチーフとした欄干など、その時代を反映した意匠が残っている。