

Grow

No. 99

2022
March





物流連会報

Grow

2022 March 99号
令和4年3月発行

C O N T E N T S

会員の皆様へ	1
論説.....	2
ウィズ/ポストコロナのASEAN経済 石田 靖 国際機関日本アセアンセンター 貿易・投資クラスター長	
論説.....	6
アジア／北米コンテナ物流の現状と回復見通し アジア／北米コンテナ物流の現状と回復見通し	
令和3年度グリーン物流パートナーシップ会議を開催会	9
「物流DX・標準化表彰」「物流構造改革表彰」を新設！	
『令和3年度 物流業界研究セミナー』を開催	12
国際業務委員会.....	16
コロナ禍における現地実態調査をWeb活用による懇談形式で実施 「2021年度海外進出日系企業実態調査」について報告	
経営効率化委員会.....	18
パレットの循環運用に関する講演、一貫パレ阻害要因について意見交換 物流事業者における女性の活躍推進に向けて	
会員企業をたずねる～女性の力、女性の声	22
セイノースーパーエクスプレス株式会社 大野 淳子さん	
物流環境対策委員会.....	24
自動車分野におけるカーボンニュートラルに向けた取り組みについて講演	
2021年度版「数字でみる物流」のご案内／.....	25
最近の活動状況／編集後記	



令和3年度グリーン物流パートナーシップ会議
を開催会



『令和3年度 物流業界研究セミナー』を開催



自動車分野におけるカーボンニュートラルに
向けた取り組みについて講演

会員の皆様へ

会長 池田 純一郎



昨年も新型コロナウイルスの感染がおさまらず、社会、経済全体がその対応に追われる1年でした。そのような中、東京オリンピック・パラリンピックが無事開催され、ワクチン接種が進むとともに国内感染者の数が徐々に減少し、緊急事態宣言がひとまず解除されるなど、先行きの不透明感は拭えないものの明るい兆しも見え始めた年でもありました。

物流を取り巻く環境は、感染症の影響でグローバルサプライチェーンの混乱が続く中、物流を止めないことに注力したことで、物流が重要な社会インフラであることがあらためて認識された1年でもありました。サプライチェーンの安定化までは今しばらく時間を要するものと考えます。

このような中、物流連ではさまざまな活動を実施してまいりました。

「物流を等身大で社会一般から見ていただく活動」として、会員企業のご協力のもと学生を対象とした物流業界セミナーやインターンシップをウェブ併用で開催し、人材育成と広報活動の強化を継続しました。大学での寄附講座や学内セミナーにおいても、より多くの学生に「リアルな物流業の実態と物流業の重要性」を認識してもらう機会を増やしました。

「社会インフラとしての物流機能強化」の取り組みでは、国交省等と連携し、総合物流施策大綱の方向性を踏まえ、官民物流標準化懇談会にて関係者の連携・協働による物流標準化について議論・検討を開始しました。

「国際的な課題への取り組み強化」については、海外物流戦略ワーキングチームにおいて、ウェブを活用したアセアン各国の現地実態調査を行いました。

「物流環境対策の取り組み」では、コロナ禍にも拘わらずモーダルシフト取り組み優良事業者賞に多数の応募をいただき、脱炭素社会に向けた物流事業者の取組みを社会に公表しました。さらに新たな取り組みとして、国や産業界のカーボンニュートラルに向けた動向を把握するとともに、陸運、海運、倉庫等、業態を超えてベストプラクティスを共有する情報交換会を立ち上げました。

本年は、これまで継続して行ってきた多様な活動が実を結び、物流業界の発展に役立つものとなるよう一層充実した取り組みを推進していきたいと考えます。物流業界における労働力不足は深刻化しており、規格の統一や共通基盤の構築、自動化やDXを活用したさまざまな取り組みにより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、サプライチェーンの根幹として安全は最重要の課題であり、地球温暖化対策、自然災害や感染症など有事の際にも対応できるサプライチェーンの強靱化へ向けた取組みも必要と考えます。

物流連としても官民連携、他産業との連携を一層強化するとともに、インフラを支える「血液」として物流業界からの発信力強化を推進していく所存です。

論説

第18回

このコーナーでは、各界の有識者の方々に、
物流についてさまざまな角度から解説していただきます。

ウィズ/ポストコロナの ASEAN経済

石田 靖

国際機関日本アセアンセンター
貿易・投資クラスター長



2022年の東南アジア諸国連合（ASEAN）は、注目すべき点が満載である。1月1日にASEAN加盟の10カ国のうちの6カ国（ブルネイ・カンボジア・ラオス・タイ・シンガポール・ベトナム）と非ASEAN加盟の4カ国（日本・中国・オーストラリア・ニュージーランド）の10カ国で地域的な包括的経済連携（RCEP）が発効し、他のASEAN加盟国も協定の批准、発効の手続きを進めている。

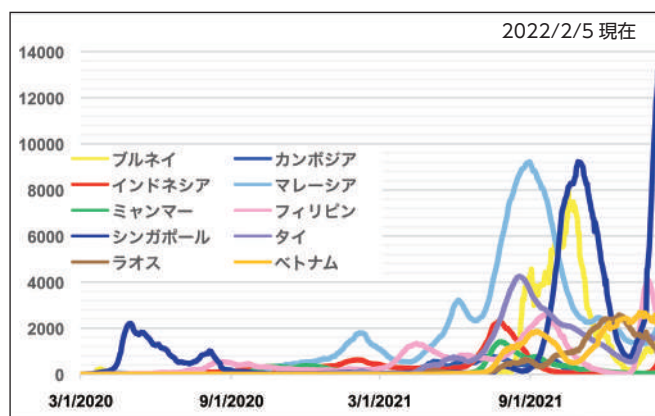
世界ではオミクロン株が猛威を振るい、新型コロナウイルスの収束を世界中が迎えるにはまだ時間が必要に思われるものの、コロナウイルス感染症対策と、その世界的感染拡大（パンデミック）からの回復を同時に行う必要がある時期（いわゆるウィズコロナ期）、そしてパンデミックがはっきりと収束へ向かう時期（いわゆるポストコロナ期）のASEAN経済はどのように進展していくのであろうか。また、日本とASEANとの関係についても、どのように進んでいくのであろうか。本稿では、現在のASEAN経済をとりまく環境について触れながら、今後について概観したい。

コロナの収束判断は時期尚早

-新型コロナウイルスの感染状況-

世界保健機関（WHO）はコロナの収束判断は時期尚早としつつ、新型コロナウイルスに関わる渡航規制は

ASEANでの新規感染者数（人口100万人あたり隔週の数値）

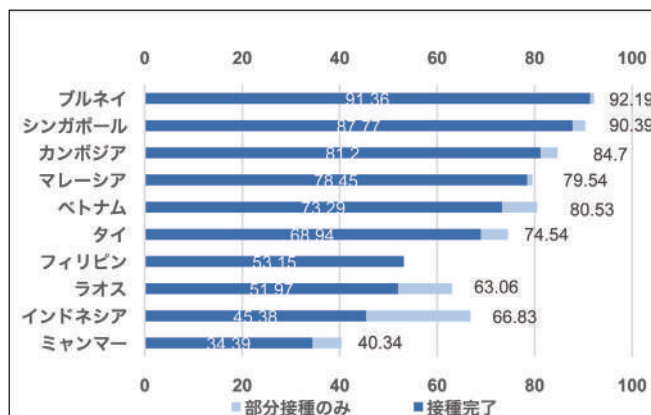


（出典）Our World in Data ASEANでの新規感染者数
（人口100万人あたり隔週の数値）

撤廃するか、緩めるよう、加盟国に勧告している。ⁱ

ASEAN諸国では、2021年9月以降、感染者数がピークアウトし、ワクチン接種は加速しているものの、今年1月後半より各国で新規感染者数増加傾向が見られる。パンデミックがもたらした社会・経済への深刻な影響からの出口は、まだ明確には見えていない。

ASEANでのワクチン接種が完了した人口割合（%）



（出典）Our World in Data ASEANでのワクチン接種が完了した人口割合（%）

ASEANの経済は段階的に回復、 今年は各国で利上げも

- ASEANの経済予測 -

新型コロナウイルス感染拡大に伴う感染拡大制御措置の実施で、経済活動はある程度犠牲にしながら、感染拡大を抑制してきたASEANの2022年の経済は、段階的に回復を続け、2023年に本格的な回復を迎えると予想されている。

2022年1月に発表された世界銀行による「世界経済見通し」ⁱⁱ及びASEAN+3マクロ経済リサーチオフィス（AMRO）による「ASEAN+3地域経済見通し」ⁱⁱⁱでは、2021年のASEAN各国の経済成長率（実質GDP伸び率）は、前年のほとんどの国でのマイナス成長から一転し、回復の兆しが見て取ることができる。

尚、インフレのリスクに関して、AMROが発表した2022年のASEAN各国の消費者物価指数予測^{iv}では、ミャンマーを除いて概ね急激なインフレは回避できると予想されている。

ASEAN諸国における中央銀行の多くは、新型コロナウイルスの感染が拡大した2020年に連続して利下げに踏み切った後、2021年は政策金利を据え置いている。経済が段階的に回復する中、今年は利上げに踏み切る可能性が高い。米連邦準備理事会（FRB）は今年中に3回程度の利上げが見込まれており、金利差の縮小で投資マネーが流出し通貨安を招けば、輸入品価格の上昇によるインフレが生じる恐れがあり、各中央銀行は利上げを検討せざるを得ない状況にある。^v

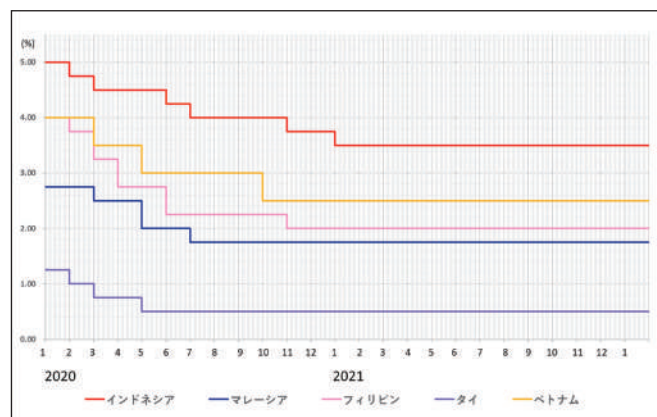
ASEAN各国の経済見通し

- 実質GDP伸び率、消費者物価指数、政策金利 -

国名	世界銀行 実質GDP伸び率					AMRO					
	2019年	2020年	2021年 (推定)	2022年 (予測)	2023年 (予測)	実質GDP伸び率	消費者物価指数	2020年	2021年	2022年	2023年
ブルネイ	3.9	1.1	N/A	N/A	N/A	1.1	0.2	4.1	1.9	1.7	1.3
カンボジア	7.1	△3.1	2.2	4.5	5.5	△3.1	2.9	5.2	2.9	2.8	2.4
インドネシア	5.0	△2.1	3.7	5.2	5.1	△2.1	3.8	5.2	2.0	1.6	2.8
ラオス	5.5	0.5	2.2	4.5	4.8	3.3	2.6	3.9	5.1	3.8	5.2
マレーシア	4.4	△5.6	3.3	5.8	5.3	△5.6	3.5	6.0	△1.1	2.5	2.4
ミャンマー	6.8	3.2	△18.0	N/A	N/A	3.2	△18.7	0.0	5.8	3.6	9.5
フィリピン	6.1	△8.6	5.3	5.9	5.7	△9.6	4.9	6.2	2.6	4.5	3.3
シンガポール	1.3	△5.4	N/A	N/A	N/A	△5.4	7.2	4.0	△0.2	2.2	1.9
タイ	2.3	△6.1	1.0	3.9	4.3	△6.1	1.1	3.6	△0.8	1.2	1.6
ベトナム	7.0	2.9	2.6	5.5	6.5	2.9	2.6	7.5	3.2	1.8	3.4

(出所) 世界銀行/ASEAN+3 マクロ経済リサーチオフィス

ASEAN 5 カ国の政策金利



(出所) CEIC ASEAN5 国の政策金利

経済の回復基調の原動力となる輸出の伸び

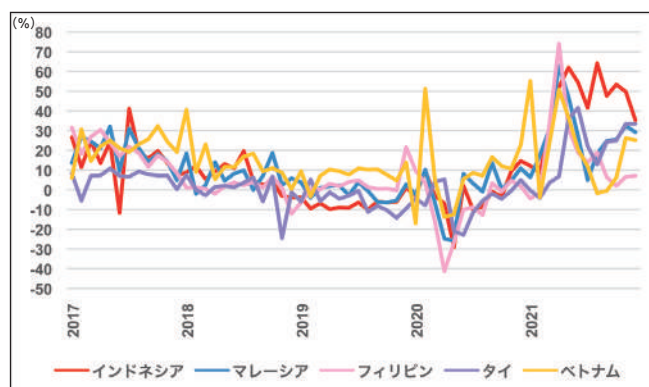
- 輸出伸び率、購買担当者景気指数 -

ASEAN5カ国（インドネシア・マレーシア・フィリピン・タイ・ベトナム）の輸出の月次ベースの推移を

みると、最初に新型コロナウイルスの感染が広がった2020年3月～6月頃に急激な落ち込みを記録し、以後、回復が続いていることが見て取れる。

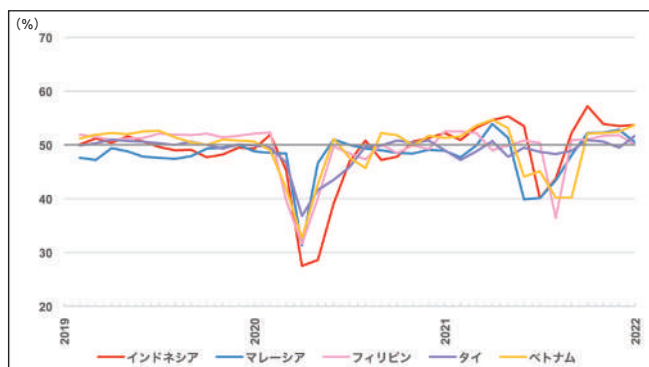
同様に、PMI（購買担当者景気指数）についても、2020年の感染拡大の時期の景況感の落ち込みがグラフで一致している。各国では2021年の夏にかけて落ち込むものの、その後に持ち直しが見られる。

ASEAN5カ国の輸出伸び率（同年同月比）



(出所) CEIC ASEAN5 国の輸出伸び率（同年同月比）

ASEAN5カ国の購買担当者景気指数 (PMI)



(出所) CEIC ASEAN5 国の購買担当者景気指数 (PMI)

ASEANへの直接投資も回復基調に

- ASEANへの対内直接投資 (FDI) -

今年1月に国連貿易開発会議（UNCTAD）が発表したレポート^{vi}では、2021年のASEANへの対内直接投資（FDI）は、1,840億ドルと前年比35%増になったとの試算が報告された。本試算金額は、2020年の1360億ドルを上回るばかりか、新型コロナウイルス前の1,810億ドルを上回っており、コロナ禍においても各国が経済活動を後押しすることで投資が回復したと見られる。

また、報告書では、外国に投資をする際に、新たに投資先国に法人を設立する形態のグリーンフィールド投資について、ASEANでの2021年の件数は765件（2020年は755件）であり、件数では2019年の1,316件を大幅に下回っている。^{vii}

経済復興に不可欠な観光産業の回復

-ASEANの観光産業-

観光産業の回復が特に若者や女性の雇用参加、接客業、旅行サービス業、小売業の回復にも大きな影響をもたらす。国連が今年1月に発表した「世界経済情勢と展望2022」^{viii}では、新型コロナウイルス感染症の拡大以前、主要輸出分類として燃料、化学に次いで世界3番目の規模であった観光が、各国の経済回復において重要な役割を果たし、特に開発途上国の経済にとって観光産業は欠かせないと強調している。^{ix}

ASEAN各国の経済にとっても観光産業は、外貨獲得や関連業種の幅広さ、雇用吸収の高さなど、GDPへの貢献度が高く、経済成長に大きく貢献している産業である。

今年1月にカンボジア・シアヌークビルで開催された第25回ASEAN観光大臣会合では、ASEAN各国の観光再開、2025年までにASEANを単一の観光目的地として位置付けること、観光の持続性及び包摂性の向上について、合意がなされた。^x

新型コロナウイルス感染症拡大前(2019年)のASEANの観光産業

国名	外国人観光客数(万人)	観光産業のGDP貢献割合(%)	観光関連就業者	
			就業者数(万人)	全体比(%)
ブルネイ	30	5.9	1	7.9
インドネシア	1,550	5.7	1,256	9.7
カンボジア	660	26.4	237	26.4
ラオス	440	9.1	32	9.6
マレーシア	2,610	11.5	221	14.7
ミャンマー	440	4.6	107	4.8
フィリピン	830	25.3	1,023	24.1
シンガポール	1,510	11.1	52	14.1
タイ	3,980	19.7	805	21.4
ベトナム	1,800	8.8	495	9.1

(出典) 世界旅行ツーリズム協議会 (WTTC) 2020

地域的な包括的経済連携 (RCEP) 協定

-巨大自由貿易圏の誕生-

日本を含む10カ国参加での協定が今年1月1日に発効され、参加15カ国の経済規模(GDP)の合計が25.8兆ドルで世界全体の29.4%、またその経済圏の市場規模(人口の合計)が約22.7億人、世界全体の29.5%を占める^{xi}巨大な自由貿易圏が誕生した。2月1日には韓国が同協定に加わった。RCEPは日本からみて、最大の輸出先である中国、そして3番目に大きな輸出先である韓国との間で結ぶ初めての自由貿易協定でもある。

国連貿易開発会議(UNCTAD)によると、関税引き

下げにより域内貿易は420億ドル程度増加が見込まれる。中でも日本は増加分の半数近くの金額に近い200億ドル程度の域内輸出額の増加が見込まれている。^{xii}

ASEANの包括的復興枠組み (ASEAN Comprehensive Recovery Framework : ACRF)

-ポストパンデミックに向けて-

ASEANはパンデミック前まで高い経済成長を継続して示しており、世界の「開かれた成長センター」としての潜在力が世界各国から注目されてきた。今後、経済、政治、外交に加え、持続可能な開発、デジタル化、地球環境などの様々な問題においても、ASEANはさらに世界の関心を向けられることになるであろう。こうした中、ポストコロナ期への備えはASEANにおいても準備が継続的に進められている。

ASEANは、2020年11月8日の第37回ASEAN首脳会議(ベトナム・ハノイ)において、長期的な社会経済復興戦略としてASEAN包括的復興枠組み(ACRF)を採択した。^{xiii}

ACRFは6つの原則として、「焦点を絞る(Focused)」、「均衡がとれる(Balanced)」、「インパクトがある(Impactful)」、「実践的である(Pragmatic)」、「包摂的である(Inclusive)」、「評価可能である(Measurable)」を採用し、6つの原則に基づいた実行スケジュールとして3つの段階「再開段階(re-opening)」、「復興段階(recovery)」、「強靱化段階(resilience)」による短・中・長期的なアプローチとなっている。

実際の復興戦略として、ACRFには5つの広範な復興戦略が掲げられている。①保健システムの強化、②人間の安全保障の強化、③ASEAN域内市場とより広範な経済統合の潜在性の最大化、④包摂的なデジタルトランスフォーメーションの加速、⑤より持続可能で強靱な未来への前進、の5つである。

5つの広範な復興戦略のうち、特に、ポストコロナのASEAN経済と日本企業との関係で注目すべきは戦略の③④⑤となる。2021年7月、ASEAN日本人商工会議所連合会(FJCCIA)は、ACRFへの賛同と実行を後押しするための上記3つの戦略に対する提言をASEANに行っている。^{xiv}

ポストコロナの日 ASEAN 協力

・ 未来志向の新たな投資 ・

今年1月、日本政府は、「ポストコロナ時代の新たな日 ASEAN の経済協力」を発表し^{xv}、日 ASEAN 経済関係を次のステージへと進める2つのイニシアティブ、「アジア未来投資イニシアティブ (AJIF)」と「アジア・エネルギー・トランジション・イニシアティブ (AETI)^{xvi}」に取り組むことで、日 ASEAN で協創する3つの未来像の実現を目指すことを公表した。

AJIF では、① ASEAN 各国の実情と向き合い、実効的な解決策を提供、②民間のイノベーションを最大限活用し、持続可能な経済社会の基盤を創る、③現地企業との協業などを通じ、日本と各国がパートナーとして地域の未来を共創していく、を3つの理念として掲げ、未来志向の新たな投資（未来投資）を積極的に推進し、グローバル・サプライチェーンのハブとしての地域の魅力向上や持続可能性を高め、社会課題の解決につながるイノベーションの創出を日 ASEAN で協創することを志向している。

AETI では、現実的なエネルギーのトランジションを加速させるとして、カーボンニュートラルに向けたロードマップ作成支援や再エネ・省エネ、LNG などへのファイナンス支援、脱炭素技術に関する人材育成が支援策として組み込まれている。

ASEAN の物流産業の発展へ向けて

・ OECD の2つの報告書と日本の貢献 ・

2021年9月9日、ASEAN と OECD は、ASEAN 経済大臣会合（ブルネイ）において共同で成長と地域経済統合を牽引する ASEAN の物流産業に関する報告書を発表した。報告書は2つあり、1つは「OECD 競争評価レビュー：ASEAN の物流部門 (OECD Competition Assessment Reviews: Logistics Sector in ASEAN)」であり、もう1つは「OECD 競争中立性レビュー：ASEAN の小包配送サービス」である。^{xvii}

同報告書によると、ASEAN の貨物輸送・物流市場の総収入は2019年に約3,577億8千万ドルであり、2020年は新型コロナウイルスの影響から前年12%減の約3,165億4千万ドルとされている。特に貨物輸送と倉庫管理部門の落ち込みが10%以上と、最も大きかったとされている。

都市間の貨物輸送では、宅配等の小口貨物や速達、小荷物の配達、ロックダウンの影響で消費者の行動に変化が起きた結果として、2020年には20%程度の伸びが見られたとされる。市場の収入規模は2021年末までにコロナ前の水準に回復し、2020年から2025年にかけて年平均5.07%の成長がもたらされると予想されている。

ASEAN では、経済成長や所得の向上により食生活が多様化する中、コールドチェーンの需要が高まっている。^{xviii} 日本政府は、日本のコールドチェーン規格の ASEAN での普及に向けて、「日マレーシア物流対策対話」を実施している。^{xix} マレーシアは、2025年にはコールドチェーンの国家規格を策定する見込みであり、両国間での協力が進むことが期待される。

おわりに

本稿では現在の ASEAN 経済をとりまく環境について触れながら、ウィズ/ポストコロナの ASEAN 経済について、概観してみた。ASEAN は、新型コロナウイルスによってもたらされた世界が直面する未曾有の危機においても、したたかに、そしてダイナミックに進んでいることがうかがえる。日本と ASEAN は、開発パートナーから共創パートナーとして、ポストパンデミック時代に向けて新たなスタートを今年2022年、始めた。

本論考内容は報告者個人の見解に基づくものであり、筆者が所属する組織の公式見解ではありません。

- i Statement on the tenth meeting of the International Health Regulations (2005) Emergency Committee regarding the coronavirus disease (COVID-19) pandemic (who.int)
- ii Global Economic Prospects (worldbank.org)
- iii Quarterly Update of the ASEAN+3 Regional Economic Outlook (AREO) - January 2022 - AMRO ASIA (amro-asia.org)
- iv 同上
- v 新型コロナ：東南アジア、経済回復へ輸出主導 22年5.1%成長予測：日本経済新聞 (nikkei.com)(2022年1月2日)
- vi Global Investment Trend Monitor, No. 40 | UNCTAD
- vii 同上
- viii World Economic Situation and Prospects 2022 | Department of Economic and Social Affairs (un.org)
- ix UN report Underscores Importance of Tourism for Economic Recovery in 2022 (unwto.org)
- x THE SEVENTH MEETING OF ASEAN TOURISM MINISTERS 100115475.pdf (mofa.go.jp)
- xi A new centre of gravity: The regional comprehensive economic partnership and its trade effects (unctad.org)
- xii ASEAN-Comprehensive-Recovery-Framework_Pub_2020_1.pdf
- xiii ASEAN 日本人商工会議所連合会、ASEAN 事務総長との対話実施 (ASEAN、日本) | ビジネス短信 - ジェトロ (jetro.go.jp)
- xiv 20220110001-3.pdf (meti.go.jp) 萩生田経済産業大臣の東南アジア訪問の際、インドネシア現地シンクタンクでビデオ・スピーチが行われた。
- xv 20210528007-1.pdf (meti.go.jp) (スライド6ページ目参照、AETI は2021年5月公表)
- xvi Fostering Competition in ASEAN - OECD 001462390.pdf (mlit.go.jp)
- xvii 001462390.pdf (mlit.go.jp)
- xviii 001462390.pdf (mlit.go.jp)
- xix 001462390.pdf (mlit.go.jp)

論説

第19回

このコーナーでは、各界の有識者の方々に、物流についてさまざまな角度から解説していただきます。

アジア／北米コンテナ 物流の現状と回復見通し

森 隆行

流通科学大学 名誉教授



1. はじめに

新型コロナウイルス感染症拡大を契機に、世界的に物流が混乱している。中でも海上輸送の船腹不足や遅延による経済への影響は大きく、それに伴い過去に経験したことのないような極端な海上運賃の高騰となって表れている。本稿では、アジア／北米西岸航路を中心にその現状と混乱がどうして起こったのかその背景を探った。また、今後の物流回復の見通しおよび運賃動向についてまとめた。さらに、現在の混乱が収束した後の定期船市場についても言及した。なぜなら、コンテナ物流を支える定期船市場は、目先の混乱とは異なる歴史的ともいえる大きな変革の真只中にある。現在の収束の後には、従来とは違った定期船市場が現れると考える。目先の混乱に目を奪われ、長期的な変化を見落としてはならない。

2. アジア／北米西岸航路の現状

現在、旺盛な荷動きに対して明らかに船腹及びコンテナが不足しており、需要と供給のバランスが大きく崩れている。その結果、運賃の高騰に見舞われている。北米の大半のコンテナを扱うロサンゼルス／ロングビーチ港沖では、2021年12月段階で100隻以上のコンテナ船が入港を待っている状態であった。このため、船会社は計画通り配船できないため、結果として欠便となった。北米西岸航路を例にとると、2021年は当初予定されていた配船計画から15～25%が欠便により、船腹供給が減少したと見られている。最も欠便率が高かったのは、2020年2月で40%が欠便扱いであった。コンテナについても船舶に積んだままの状態であるために、大きな不足状態となっている。2021年に456万TEUの新造コンテナを投入している。これは、前年比74.7%の増であるが、それでもまったく需要に追いついていない。2021年はアジア出し、北米向け住宅関連貨物や電気機器などの貨物輸送が旺盛で、前年比20%増となった。そのため船会社は、中国を中心としたアジア向けの空コンテナの回送に力を入れている。ロサンゼルス港を例にとると、2021年1～10月の同港の輸出

コンテナの76%が空コンテナであった。上海発米国西岸向けのスポート運賃は、2021年3月ごろには5,000

～7,000ドル／FEU（40フィートコンテナ）が、夏場のピーク時には、1万5,000～2万ドル／FEUまで上昇した。これは、あくまでスポート運賃であり、大手荷主の多くは船社と年間契約をしているためこれほど極端な上昇はない。上海／北米西岸航路は、定期船社にとってドル箱路線ともいわれており、スケジュールの乱れの影響を少しでも小さくし、空コンテナを上海に回送するために日本への寄港を取りやめるケースも出ている。北米西岸から日本への輸入品は食肉や、大豆、冷凍食品などが多い。日本への寄港の減少は、更なる船腹スペースの不足となり、輸入商品の不足や価格の上昇圧力という形で日本への影響が出てくる。マクドナルドは、ポテト輸入の遅延による品不足からフライドポテトの販売の一時休止に追い込まれている。

3. コンテナ運賃高騰の背景

中国／北米西岸のスポート運賃は、新型コロナウイルス感染症によるパンデミック前に比べ10倍という異常な値上がりをした。その背景には、旺盛な荷動き需要に船舶の輸送供給が追いつかないという輸送における需要と供給のバランスの崩れにあるわけであるが、それでは、その需給の崩れはなぜ起こったかということ、やはり新型コロナウイルス感染症拡大に起因する。2020年初めには、中国全土で生産がストップした。そのため、貨物輸送需要は瞬間的には減少したが、中国では、新型コロナウイルスの封じ込めに成功し、生産が回復した。一方の消費国であり、最大の輸入国である米国では、消費者は“ステイホーム”を強いられた。加えてコロナ対策で支給された給付金がネットショッピングなどを通じて消費に回されたことで、輸入需要が大きく伸びた。しかし、港湾労働者や鉄道など貨物輸送に従事する労働者の新型コロナウイルス感染により、港湾荷役、鉄道やトラックの生産性が大きく減退することになった。また、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策による移動制限もあり船員の交代が難

しくなるなどの問題も起きた。港湾や鉄道、トラックの生産性低下は、現場の渋滞を引き起こした。また、中国の“ゼロコロナ”対策は、一人でも新型コロナ患者が発生すれば港そのものを封鎖するという極端なものである。こうしたことから、多くの船舶が入港できず沖合で滞留するという結果を招いた。ロサンゼルス／ロングビーチ港だけでなく世界の主要港ではコンテナ船の沖待ちが発生している。船舶とコンテナが滞留（＝不稼働）により大きな輸送需要を賄う船腹が不足する事態となったわけであり、荷主が少ないスペースを奪い合うこととなった結果が、運賃の高騰を招いた。

4. 今後の回復見通し

今後の見通しについては、2022年2月の中国の春節（旧正月）が正常化の節目と考えられていたが、残念ながら混乱は2022年いっぱい続きそうだとの見方が強くなっている。運賃は高値のピークは過ぎたとの見方はあるが、当面、高い水準で推移しそうである。長期契約運賃も現在の高い運賃水準に影響されかなりな値上げとなるだろう。また、船社によっては複数年の契約を求める動きもあるようだ。サプライチェーンの混乱、つまり港湾の正常化を見通すのは不確定要素があり、見通しは非常に難しい。2022年には北米西岸港湾労使交渉が予定されており、この交渉がどのようになるのかによっては混乱に拍車をかけることも考えられる。さらに、新型コロナの状況も、変異種の発生など非常に予想しにくい状態にある。中国で新型コロナの発生が拡大すると、中国政府の“ゼロコロナ”政策が内陸からの船舶輸送やフィーダー輸送にも大きな影響を与え、サプライチェーンの混乱に拍車をかけることになる。

定期船社は、現在の高水準の運賃により多大な利益を上げた。その資金で多くのコンテナ船が発注されているが、これらのコンテナ船が投入されるのは、多くが2023年になると見込まれる。2022年に投入されるコンテナ船は、2021年の水準を下回るとの見通しである。したがって、当面、船腹の供給面での改善は大きな期待はできない。2022年内に混乱が解消しないという

予測の根拠の一つである。

5. 定期船事業に現在起こりつつある 変革と戦略転換

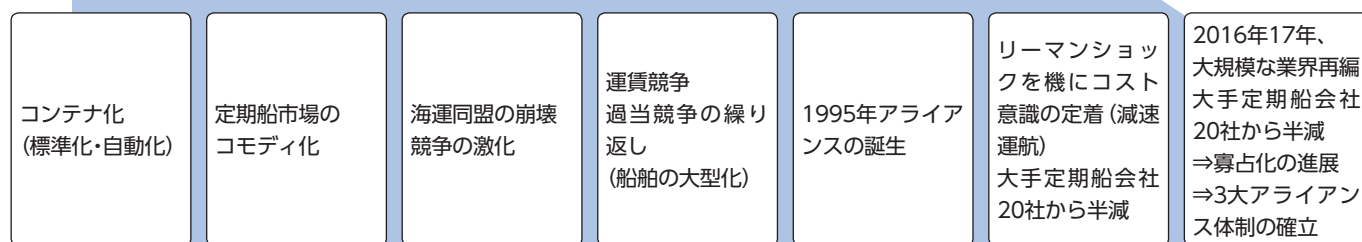
定期船市場は、コンテナの登場以来半世紀余り目まぐるしく変化した。130年の歴史を有した海運同盟の崩壊、アライアンスの誕生、その過程で、P&Oなど多くの名門海運会社はその姿を消していった

コンテナ運賃の推移を見通す上では、定期船市場構造の変化に注目する必要がある。これまで、定期船市場は、需要が旺盛な好景気のもとで船舶が大量に発注され、投入される頃には景気が転換し、需要がしばみ、輸送船腹の供給過剰となり、運賃が大幅に下落する。それでも、船会社は固定費を賄うために赤字であっても1本でも多くのコンテナを確保しようとし、さらなる運賃の下落を招くということの繰り返しであった。この運賃競争に耐えるために輸送コストの引き下げとシェア獲得を狙って、船舶の大型化が続いた。半世紀前に日本郵船が投入したコンテナ船“箱根丸”は、積載能力752TEUであった。最新のコンテナ船の積載能力は24,000TEUと30倍以上になった。その大型化によるコスト削減効果は低運賃として荷主に還元されていった【図1】。

今からおおよそ25年前、横浜／ロッテルダム港の20フィートコンテナ1本の同盟運賃は、3,315.63米ドル（基本運賃2,765米ドル＋CAF 373.28米ドル＋THC 177.35米ドル）であった。2014年から2020年（パンデミック前）までの同航路の運賃は2014年の1,810米ドルが最高値で、その後おおむね1,200～1,400米ドルの間で推移している。25年前に比べてかなりの低運賃であることがわかる。定期船運賃のように25年前に比べ大きく価格が下がった例はほかに見当たらない。

定期船業界は、今、その低運賃競争の歴史に幕を下ろし新たな歴史を刻もうとしているかに見える。その背景には、多くの船社による群雄割拠、1970年代～1980年代にかけて新興国海運の台頭を経て、アライア

図1 定期船市場のこれまでの変革とその転機



ンスによる寡占体制が構築されたことがある。

3大アライアンス体制の下で、従来の運賃・シェア競争からの脱却、定期船貨物の低運賃時代が終焉しようとしている。それは、価格競争から非価格競争への転換である。運賃ではなく、サービスの質によって差別化をはかる。海上輸送というサービスに如何に付加価値を付けられるかが差別化に、そして競争優位につながる。これからの定期船社にとっては、低運賃ではなく、サービスで競争する時代になる。そうした転換ができなければいつまでも過去のような悪循環を繰り返すことになる。サービスにおいて重要なのは情報である、各船社ともITの活用、デジタル化による生産性と効率アップに努めている。もう一つは、環境対応である。顧客の環境対応を支援することが付加価値の一つでもある。海上輸送も顧客にとって重要なサプライチェーンの一部であり、顧客の環境対応はサプライチェーン全体にわたっている。そうしたことを先取りしているのがCMA/CGMである。LNG燃料のコンテナ船を多数投入し、「低炭素輸送サービス」をキャッチフレーズに顧客獲得を図っている。

1990年代以降、コンテナ船の大型化を牽引してきたのはマースクラインであるが、同社はその戦略を大きく転換し、大型化から1歩身を引いた形となっている。その戦略は、IT・デジタル利用や環境対応はもちろんであるが、もうひとつ顕著な戦略は、海運以外の物流分野（フォワーディングや物流センター、航空・陸上輸送）への投資である。垂直統合といわれる戦略であり、同社は「コンテナ物流のインテグレーター」を目指すと言っている。既にマースクラインはコントラクトロジスティクスの分野で世界第7位の位置にある。このような垂直統合の動きを見せる定期船社と海運に集中する戦略の二極に分かれている。垂直戦略を志向する船社は、マースクラインの他に、MSC、CMA/CGMやCOSCOなど、一方、海運集中戦略志向の船社は、ハパグ、ONE、Evergreen、HMMなどが挙げられる。

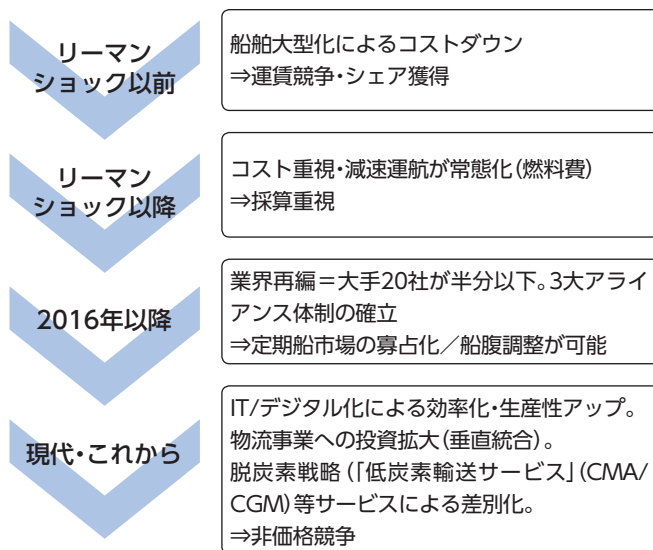
注) ONEの場合は、その性格上集中化戦略しかありえない。

コンテナターミナル事業者においても、こうした垂直戦略がみられる。DP Worldがその例である。同社は、近年、積極的にフィーダー船社や物流事業者の買収、投資を行っている【図2】。

6. おわりに

現在の混乱は、2022年いっぱいとは続くと考え、荷主は多様な輸送手段の確保などの対策を講じる必要がある。

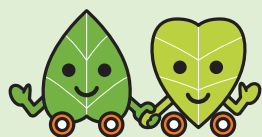
図2 リーマンショック以降の定期船社の戦略変化



注) 2016-2017年にかけて、定期船業界では大きな再編があり、多くの定期船社が姿を消した。COSCO/China Shipping合併、CMA/CGMがAPL買収、MaerskがHamburg Zud買収、HapagとUASCの統合、韓進海運倒産、ONE誕生、COSCOがOOCL買収など。

新型コロナ感染症拡大によるパンデミックにより海上輸送の混乱と運賃高騰が続いている。この異常な状況がいつ収束するのか、いつ元の状態に戻るのかが関心のあところである。しかしながら、足元の動きだけでなく定期船市場構造の変化に注目する必要がある。

定期船市場は、今大きな変革期にあり、パンデミックが収まった時には以前と違った市場になっていると考えられる。その変革のキーワードは、「Digital」「Green(環境)」の二つである。そして、その先にあるのは、定期船市場の運賃競争からの脱却であり、付加価値産業への脱皮である。これまでの、船腹過剰と運賃下落という悪循環を断ち切ることができるのは、今においてほかにないであろう。付加価値産業としての定期船市場が形成されて初めて、定期船社の経営安定と顧客への質の高い長期安定輸送サービスを提供することができる。定期船社の収益の安定は、今後必要とされる代替燃料の技術開発などの環境投資には必須である。付加価値産業としての定期船市場が確立したときには、以前のような低運賃サービスはなりを潜め、そのかわり顧客の求める情報や環境支援といった質の高い輸送サービスが実現しているはずである。そうしたサービスが提供できない定期船社は淘汰される道しかない時代が目の前にきている。



みんなで地球にやさしい物流を

グリーン物流パートナーシップ

令和3年度グリーン物流 パートナーシップ会議を開催

「物流DX・標準化表彰」「物流構造改革表彰」を新設！

国土交通省、経済産業省、(公社)日本ロジスティクスシステム協会、および(一社)日本物流団体連合会は、(一社)日本経済団体連合会の後援のもと、昨年12月15日(水)、日経ビル 日経カンファレンスルームにおいて、令和3年度グリーン物流パートナーシップ会議を開催しました。

グリーン物流パートナーシップ会議は、物流分野のCO₂排出量削減に向けた自主的取り組みの拡大へ向け、業種業態の域を超えて互いに協働していこうとする高い目的意識のもと、荷主企業と物流事業者が広く連携していく場として、2004年に発足しました。

また今年度より、総合物流施策大綱(令和3年6月15日閣議決定)の柱である「物流DXや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」や「労働力

不足対策の推進と物流構造改革の推進」に則した取組を行った事業者を表彰する「物流DX・標準化表彰」および「物流構造改革表彰」を創設しました。

会議では、優良事業者表彰のあと、受賞事業者による事例紹介および有識者からの講評が行われました。



挨拶する
杉山世話人



挨拶する
中山国土交通副大臣



挨拶する
石井経済産業副大臣

国土交通大臣表彰

「ドライバー不足によりモノが運べなくなる」という社会課題解決に向けた高効率輸送スキームの構築



取り組み概要

業種業態を超えたパートナー各社のノウハウや、CASE技術を活用しオープンな高効率幹線輸送スキームを構築。全体最適の実現に向けて荷姿の変更やリードタイムの見直し等、商習慣や慣習を見直し従来のやり方を変える取組により、社会課題の解決を図った。

受賞事業者

- ◆ NEXT Logistics Japan (株)
- ◆ アサヒグループホールディングス(株)
- ◆ 江崎グリコ(株)
- ◆ (株)ギオン

- ◆ 鴻池運輸(株)
- ◆ 鈴与(株)
- ◆ 千代田運輸(株)
- ◆ トランコム(株)

- ◆ (株)ニチレイロジグループ本社
- ◆ 日清食品ホールディングス(株)
- ◆ 日本梱包運輸倉庫(株)
- ◆ 日本製紙物流(株)

- ◆ 日野自動車(株)
- ◆ (株)ブリヂストン
- ◆ 三菱HCキャピタル(株)
- ◆ (株)ユーネットランス

経済産業大臣表彰

産業を跨いだ新たな鉄道輸送水平共同モデル

～農産物用の空回送コンテナの利用と、疑似的な在庫拠点としてのコンテナ輸送利用～



取り組み概要

農作物（米等）輸送用に空回送されていたコンテナを、ペットボトルコーヒー飲料の輸送に活用することで、物流におけるムダを削減。同時に、物流の安定化、駅活用の新たな形、第一次産業と第二次産業のコラボレーションの可能性など、多くの付加価値を生み出した。

受賞事業者

- ◆ ネスレ日本(株)
- ◆ 全国通運(株)
- ◆ 日本貨物鉄道(株)
- ◆ 中越通運(株)
- ◆ 鹿島臨海鉄道(株)
- ◆ 鹿島臨海通運(株)

国土交通省公共交通・物流政策審議官表彰

物流DXとスワップボディ車を活用した中継輸送の効率化

～2024年ドライバー残業時間上限規制に向けた長距離運行への2拠点中継輸送導入～

取り組み概要

異業種5社の運行を組み合わせ、物流DXおよびスワップボディ車を活用した2拠点中継輸送を実施し、実車率93.6%、トラックドライバーの労働環境改善を実現。

受賞事業者

- ◆ 鈴与(株)
- ◆ サッポログループ物流(株)
- ◆ 中部抵抗器(株)
- ◆ (株)Mizkan Logitec
- ◆ 三菱電機ロジスティクス(株)



経済産業省商務・サービス審議官表彰

異業種共同輸送による未来の物流のカタチ

～もう空気は運ばない！～

取り組み概要

重量物であるアサヒ飲料社の製品の上部空きスペースに軽量物である日清食品社の製品を混載するスキームを構築。低床ウイングトレーラーを採用することで積載率向上を図り、往復運航とすることで実車率向上に寄与。

受賞事業者

- ◆ アサヒ飲料(株)
- ◆ 日清食品(株)
- ◆ 日本通運(株)



物流DX・標準化表彰

海上コンテナ転用による資材国内輸送と同一コンテナでの製品輸出

～労働力不足解消・労働環境改善に寄与するパニングマシン導入によるバラ積み作業の自動化～

取り組み概要

輸出コンテナのピック場所を門司港から神戸港へ変更し、国内輸送に輸出用コンテナを転用。住友精化姫路工場からユニ・チャームプロダクツ九州工場への輸送は内航船にモーダルシフト。住友精化の資材の国内輸送に使用した同一コンテナを、ユニ・チャームプロダクツ九州工場からの製品輸出に使用。

受賞事業者

- ◆ (株)日立物流
- ◆ (株)バンテック
- ◆ 井本商運(株)
- ◆ ユニ・チャームプロダクツ(株)
- ◆ 住友精化(株)



物流構造改革表彰

サプライチェーン全体で環境負荷低減を実現した全国共同配送

取り組み概要

ミルクラン方式で集荷した商品をハブ拠点に集約し、全国54箇所のセンターとデポに直接納品する「発地集約型共配」を実施。卸企業と物流企業のデータ連携による荷量平準化、車両大型化やモーダルシフトの推進など、サプライチェーン全体で環境負荷低減を実現。

受賞事業者

- ◆(株)ライフサポート・エガワ
- ◆(株)高山
- ◆(株)エス・ビー・デー



KRSグループ「結ぶ輸送」を進化させた新たな長距離輸送モデル～持続可能な食品物流への挑戦～

取り組み概要

東京～九州間の低温輸送で、ドライバー乗換方式とトレーラー交換方式を組み合わせた中継リレー輸送を行い、3拠点をリレーする『止めない&泊まらない長距離輸送』により、働き方改革、物流生産性向上、CO₂排出量の削減、運行時間短縮を実現。

受賞事業者

- ◆ キューソーティス(株)
- ◆ (株)キューソー流通システム
- ◆ (株)キューソーエルプラン



グリーン物流パートナーシップ会議特別賞

「JR用ウィング式3温度帯混載コンテナ」のコールドチェーン輸送

取り組み概要

鮮度保持機能を有する「JR用ウィング式鉄道チルド・冷蔵・常温の可変式混載コンテナ31f」開発導入による「トラック輸送⇒鉄道輸送」へとモーダルシフト化を図り、鮮度保持機能により高品質で高効率なコールドチェーンを構築。効率的輸送、ドライバー不足問題の解消、CO₂排出量の削減を実現。

受賞事業者

- ◆(株)西武建設運輸
- ◆日本フルハーフ(株)
- ◆菱重コールドチェーン(株)
- ◆札幌通運(株)
- ◆(株)興和総合研究所

物流センター間トラック移送から鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフト

取り組み概要

埼玉県と岩手県の物流センター間における医療用医薬品の移送について、従来大型トラックでの輸送を行っていたところ、鉄道コンテナ輸送へモーダルシフトし、ドライバーの長距離・長時間運行の削減・環境負荷低減及びトータル運送コストの削減を実現。

受賞事業者

- ◆(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)

商流を超えた物流集約による積載率向上

取り組み概要

月次解析から判明した積載率ワースト納入先を対象に調査した結果、商流の違いはあるが同じ加工先へ配送していることがわかり、顧客、商社、加工先の協力のもと、荷量を集約し配送することで積載率を向上させた。

受賞事業者

- ◆愛知製鋼(株)
- ◆アイチ物流(株)

『令和3年度 物流業界研究 セミナー』を開催



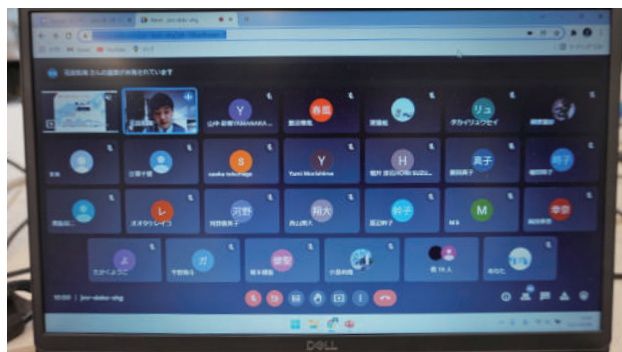
本セミナーは、コロナ禍の中、企業の採用をめぐる環境が厳しさを増す昨今において、若い世代に対し、参加した物流連会員企業各社が会社概要や事業内容の説明を行うことで、物流業の社会的重要性や先進性について、業界の理解を幅広く深められる機会を提供することを目的とし、国土交通省の後援を得て実施している催しです。



大阪会場受付の様子



東京会場受付の様子



業界研究セミナー (Web) の様子

大阪会場

1月15日(土) 大阪梅田ハービス HALL
出展21社 参加者81名

東京会場

2月5日(土) 東京都立産業貿易センター浜松町館
出展22社 参加者151名

Web①

1月29日(土)
出展29社 参加者 約280名

Web②

2月9日(水)
出展27社 参加者 約300名

第4回物流業界研究セミナー大阪

1 月15日、大阪梅田ハービス HALLにおいて、会員企業21社と共同で開催し、大学3年生を中心とした81名の学生が参加しました。

当日、参加学生は、会員企業が構えるブースを自由に訪問しながら、1クール30分とし全9クールを行うタイムスケジュールで、各社の会社概要や事業内容の説明を受けることを通じ、陸・海・空・倉庫・フォワーダー等、多業種で構成される物流企業の役割や使命等、様々な情報を収集しました。

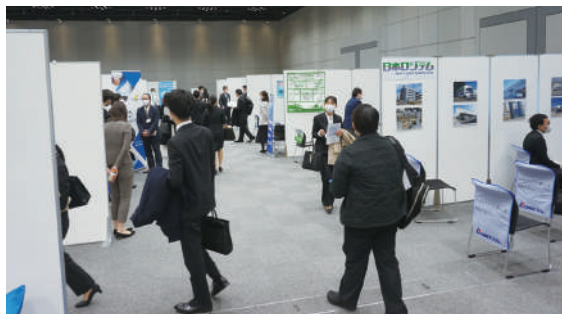
参加各社の説明と並行して行われた、伊勢川事務局長による『物流業界の現状と未来 求める人材像』と題した講演会やバニラックス LLC による『With コロナ、就活支援のプロが教える、知っておくべき5つのこと』の講演会では、熱心にメモを取りながら聴講する学生が多く見られました。

続いてパネルディスカッションでは、会員企業の若手社員で構成された「物流いいとこみつ隊」のメンバーにより、物流業界を目指した志望動機や仕事のやりがい、経験談等が披露され、生の声を学生に伝える機会となりました。

また、若手社員による「なんでも相談会」「なんでも相談コーナー（個別相談）」では、多くの学生がさまざまな質問や相談をするなど、積極的な姿勢が見られました。



パンフレットコーナー



業界研究セミナーの様子



事務局長講演会の様子



パネルディスカッションの様子

参加企業(大阪)

NX商事、ケイヒン、鴻池運輸、佐川急便、山九、鈴与、セイノースーパーエクスプレス、第一貨物、東洋埠頭、トナミ運輸、ニチレイロジグループ本社、日新、日鉄物流、日本貨物鉄道、日本梱包運輸倉庫、日本ロジテム、福山通運、丸全昭和運輸、三菱倉庫、安田倉庫、ユーピーアール

第8回物流業界研究セミナー東京

2月5日、1月の大阪に引き続き東京都立産業貿易センター浜松町館において、会員企業22社と共同で開催し、学生151名が参加しました。

東京開催では、30分×全10クールを行うタイムスケジュールで、大阪同様に企業セミナーに並行して『物流業界の現状と未来 求める人材像』、『Withコロナ、就活支援のプロが教える、知っておくべき5つのこと』の講演会、会員企業の若手社員によるパネルディスカッションにより、物流業界や参加企業、就職事情の最新情報や業界で働く魅力等を学生に伝えるイベントを実施しました。「なんでも相談会」「なんでも相談コーナー（個別相談）」にも多くの学生が参加し、開始から最終クールまで会場に残る学生も多く、参加学生の積極的な姿勢が見られました。

対面方式による開催での参加学生は例年と比べ少なかったものの、対面を重視する会員企業や学生から、実態や熱意がリアルに伝わり距離が縮むなどの意見もあり、対面で開催する価値と意義を再認識できたイベントとなりました。



なんでも相談
コーナーの様子



なんでも相談会の様子



受付の様子



事務局長講演会の様子



パネルディスカッションの様子

参加企業(東京)

NX商事、F-LINE、花王ロジスティクス、ケイヒン、鴻池運輸、佐川グローバルロジスティクス、山九、鈴与、セイノースーパーエクスプレス、第一貨物、東洋埠頭、トナミ運輸、日陸、ニチレイロジグループ本社、日新、日鉄物流、日本貨物鉄道、日本ロジテム、日立物流、福山通運、丸全昭和運輸、三井倉庫HD

第2回物流業界研究Webセミナー（①・②）

2 日間オンラインにて開催したセミナーは、1日目（1月29日）は29社参加で約280名の学生が参加し、2日目（2月9日）は27社参加で約300名の学生が参加しました。

長谷川理事長の開会挨拶に続き、伊勢川事務局長による講演会で、当日に参加をしている各社の強みや特徴等を業種毎に解説した後に、会員企業によるセミナーを1クール30分で、最大8社が別回線にて実施し、全9クールを行い、学生は自由に企業ルームへ入室し様々な情報を収集しました。1日で多くの物流業界の企業を知ることができ、非常に貴重な時間であったとの学生の声がアンケートで多く寄せられました。

特別プログラムとして「物流いいとこみつ隊」によるQ & Aセッション（4チームに分かれライブ配信）を実施し、パネルディスカッション（対面開催時のものを編集し録画配信）も行われ、2日間で約580名の学生が視聴しました。



業界研究セミナーの様子



長谷川理事長挨拶



事務局長講演会の様子



特別プログラムの様子

参加企業（Web1日目）

SBSフレック、NX商事、F-LINE、花王ロジスティクス、鴻池運輸、佐川急便、佐川グローバルロジスティクス、山九、西濃運輸、セイノースーパーエクスプレス、センコー、第一貨物、東洋埠頭、トナミ運輸、日陸、ニチレイロジグループ本社、日新、日鉄物流、日本貨物鉄道、日本梱包運輸倉庫、日本通運、日本ロジテム、日立物流、丸運、丸全昭和運輸、三井倉庫HD、三菱倉庫、安田倉庫、ユーピーアール

参加企業（Web2日目）

SBSフレック、NX商事、F-LINE、花王ロジスティクス、鴻池運輸、佐川急便、佐川グローバルロジスティクス、山九、鈴与、第一貨物、東陽倉庫、東洋埠頭、トナミ運輸、日陸、日新、日鉄物流、日本貨物鉄道、日本梱包運輸倉庫、日本郵船、日本ロジテム、日立物流、福山通運、丸運、丸全昭和運輸、三井倉庫HD、三菱倉庫、安田倉庫

ミャンマー情勢についての講演と 海外物流実態調査を報告

令和3年度第4回「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を開催

ミャンマーの現状と今後の見通し を解説

昨年12月10日（金）、今年度第4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40名が参加しました（内17名がWebにて参加）。

コロナ禍で海外渡航が困難であるため、令和3年度はアセアン諸国の中から地域や国を特定し、その地域、国に特化した講演を専門家に依頼、また会合とは別にWebを活用し海外の専門機関や進出企業に対し懇談形式にて現地の物流実態などについて調査を行うこととしています。

今回の講演は、（一社）日本ミャンマー協会の宮野弘之氏を講師として招き、「ミャンマー情勢 現状と見通し」と題し、クーデター後のミャンマーの現状と今後の見通しが解説されました。

講演では、2021年2月1日以降の経緯、現政権の

閣僚、国軍の実態、NLDの軍への対応不足、中国との微妙な関係、少数民族が与える影響、米国・日本への国民感情、中国の野望、運送業者紹介、製造業が発展しない理由、街の様子等、さまざまな角度から、解説がなされました。

各解説は、日本のメディアが伝えるミャンマー情報と、現状のミャンマー情勢とを比較しながらの説明がなされ、参加メンバーは興味深く耳を傾けていました。

現地物流実態調査結果を報告

続いて、国土交通省総合政策局参事官（国際物流）室、馬場厚史物流渉外官から「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、日中韓物流大臣会合、シベリア鉄道の利用促進、国際海上コンテナ輸送の需要逼迫等について説明されました。

最後に事務局より、令和3年度の新たな取り組みである、Webを活用した海外の専門機関への懇談形式の現地物流実態調査の結果が報告されました。

今回は11月24日にジェットロ・ミャンマー事務所との懇談を、日本側企業6名、ジェットロ・ミャンマー事務所1名、物流連2名、事務局1名の総勢10名で開催。ミャンマーにおける、港湾、フォワード、国境物流、船舶・航空の運航、日系企業、市民生活、渡航手続き、ECビジネス、コールドチェーン等の稼働状況や軍政ミャンマーの今後の見通し等、物流を中心に幅広い分野での意見が交換されました。



講演する
日本ミャンマー協会宮野弘之氏



取り組みを発表する
馬場厚史物流渉外官

「2021年度海外進出日系企業実態調査」について報告

令和3年度第5回「海外物流戦略ワーキングチーム会合」を開催

アジアの今後について活発な意見交換

2月24日(木)、今年度最後となる第5回「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名が参加しました(内23名がWebにて参加)。

令和3年度はASEAN諸国の専門家を招聘し講演を開催するほか、コロナ禍で海外渡航が困難であるため、Webを活用し海外の専門機関や進出企業に対し懇談形式にて現地の物流実態などについて調査を行いました。

今回の講演は、独立行政法人日本貿易振興機構(ジェトロ)海外調査部アジア大洋州課山城武伸氏を講師として招聘し、「2021年度海外進出日系企業実態調査」と題し調査結果が報告されました。これは、アジア・オセアニアにおける日系企業活動の実態を把握し、その結果を広く提供することを目的とし、北東アジア5カ国・地域、ASEAN9カ国、南西アジア4カ国、オセアニア2カ国の計20カ国・地域

に進出する日系企業を対象にアンケート調査された結果の報告です。

講演では、新型コロナ禍からの経済活動の再開に伴い、現地市場や輸出による売上増加を通じ、需要は回復傾向であり、大半の国・地域で進出日系企業の景況感が改善され、黒字企業の割合は一部の国・地域で新型コロナ前(2019年)を超えていることが報告されました。

需要回復の一方、半導体などの原材料の不足、コンテナ不足による物流の乱れなどサプライチェーンの混乱により、調達コストの上昇や調達難など新たな課題が発生していること等、国別に比較しながら解説がなされました。

メンバーからも、インドにおける事業拡大の傾向、タイの人材不足、インドネシアの税制、アジアの今後のマーケット動向等幅広く質問がなされ、活発な意見交換が行われました。

国土交通省の国際物流政策について説明

続いて、国土交通省総合政策局参事官(国際物流)室、柏島輝佳氏から「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、日中韓物流大臣会合、シベリア鉄道の利用促進、国際海上コンテナ輸送の需要逼迫等について説明されました。

最後に事務局より、本年度の活動報告及び来年度の活動計画(案)が報告されました。



講演を行った
ジェトロ山城武伸氏



最近の取り組みを発表する
柏島輝佳氏

パレットの循環運用に関する講演、 一貫パレ阻害要因について意見交換

「第3回物流標準化調査小委員会」を開催

運用事例について講演

1月27日(木)、第3回物流標準化調査小委員会(座長:東京女子大学 二村真理子教授)を開催し、国土交通省を含む委員15名が出席しました。

はじめに、講演の部では、(1)(一社)Pパレ共同使用会 常務理事 平世哲雄氏より「Pパレ共同使用会の取組について」、(2)日本パレットレンタル(株)/JPR総合研究所 主席研究員 永井浩一氏より「パレット利用に関する一つの提言」と題して、標準パレット運用や循環利用のあり方について事例を交えた説明が行われました。

出席者からは30年以上にわたるビール・飲料業界やレンタルパレットにおける取り組みの歴史や現状について、これから一貫パレに取り組む事業者だけでなく、パレットの回収・流失に課題を感じている事業者にとっても示唆に富んだ講演であったとのコメントが寄せられました。

また、(1)の説明に関して、パレットを自社個別所有から共同使用に切り替えた場合の効果の検証について質問があり、共同回収によりパレットの安定的供給が可能となり、個別企業毎の大量購入が抑えられる効果があるとの説明があり高い関心が寄せられました。

パレット分科会における進捗状況

続いて、議事(1)として1月18日に開催された第2回パレット標準化推進分科会における論点について、国土交通省 総合政策局 物流政策課 高田公生課長より情報共有が行われました。パレット標準化に向けた検討の進め方について、これから実態調査を行い、サイズ・仕様などの「規格」と「運用」の両面から標準化推進方策の検討を進めていくことや、現状と課題を踏まえ、標準化のあるべき姿やそのため

のステップを示していくこと等が示されました。

T11型が7割弱と最多

議事(2)では、アンケート分析結果の説明と意見交換が行われました。メーカー・生産者などサプライチェーン上流の物流施設で使用されるパレット平面サイズは、T11型が7割弱と最も多かったこと、続いて14型、12型、9型(Pパレ)がいずれも低い割合で確認され、このことを踏まえて、標準パレットを2〜3に収めんとするとの当初提案よりも、T11型の普及率を上げることの方が現実的ではないかとする見解も示されました。

「古くて新しい問題」へのアプローチ

続いて、一貫パレを阻害する要因分析についての意見交換では、①倉庫における保管効率の低下、②トラック積載効率や運賃低下への懸念、③着荷主側におけるパレット流失対策およびパレットレンタル料の応分の負担など、コストに関わる問題も多く含まれることから、当事者間同士では解決が難しく、20年前と比べて進展が見られない状況にあるのではないかと懸念も寄せられました。

その一方で、ビール・飲料業界やレンタルパレットの事例に言及して「共同化」の歩みは着実に進んでいること、コストを圧縮する新たな取り組みとして、レンタルパレット会社間の連携によるパレット共同回収も始まっているなどの動きもみられるとの意見も寄せられました。

また、パレット流出問題への対策として、これを可視化できるようリアルタイムで動態管理する先進技術を導入するべきではないかとの意見も複数寄せられました。

次回会合は3月を予定しています。

物流事業者における女性の活躍推進に向けて

～第3回ダイバーシティ推進ワーキングチーム会合を開催～

女性活躍のロールモデルの創出について議論

2月7日(月)、第3回ダイバーシティ推進ワーキングチーム「女性活躍推進」(座長:東京女子大学 二村真理子教授)を霞が関の尚友会館ビル会議室においてオンライン併用で開催しました。

二村座長の進行により、最初に事務局から令和3年11月に行った企業用、従業員用アンケート結果概要が報告された(アンケート結果概要報告の一部を下記に掲載します)。

続いて、小グループに分れてのグループ討議では、「女性活躍のロールモデルの創出について」をテーマに、アンケート情報を含め活発な議論が行われ、ロールモデルは一つではなく、やるべきことを行い生き生きと働く為に、管理職を目指すロールモデルだけでなく家庭環境やワークライフバランス等に応じた多様な働き方を示すロールモデルが必要との意見が多数提示されました。

最後に、二村座長より、グループでの討議で出た事例を交え、「女性活躍＝女性管理職の数ではないが、外部に女性管理職数を示すことが必要であり、

外部に出せる女性管理職数が目標となり得るが、女性管理職を増やすためには、分厚い女性社員の層が必要。そのためには、女性の定着が必要であり働きやすい職場を目指す必要性がある。一方で、ロールモデルは、自分に合ったモデルを探せる複数モデルが必要であり、自然発生的な2～3年先の先輩の背中もロールモデルになり得る。さまざまな機会において、スキルアップや横のつながりが必要で、社内だけでなく業界内での連携も必要。年1回の上司との面接での会話等において管理している人の目配りも大事ではないか」とのまとめがありました。



二村真理子座長



グループ討議風景

アンケート結果概要報告

1. アンケート調査の概要

物流連では、経営効率化委員会のもとに、「女性の活躍推進」をテーマとするワーキングチーム(WT)を設置し、女性が個々の能力を最大限発揮できる組織、働き方、人事制度、意識改革、キャリアパス等「ありたい姿」について検討を進めることになり、本アンケート調査を昨年11月に実施しました。

調査方法: ウェブ回答方式

調査対象:

【企業用アンケート】 会員企業79社

【従業員用アンケート】 経営効率化委員会とワーキングチーム参加者企業37社
(各社20名程度に配布依頼)

回答数:

【企業用アンケート】 33社(回答率 41.8%)

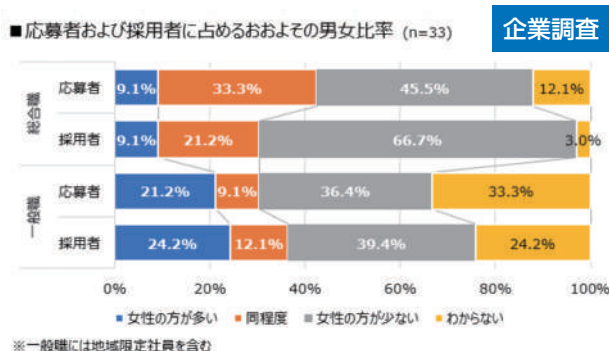
【従業員用アンケート】 373名

II. アンケート調査の回答内容 (物流業における女性活躍の現状)

(1) 女性従業員自体が少ない

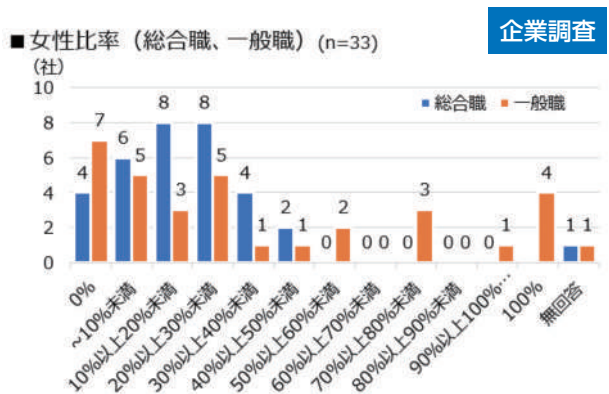
① 女性の方が多いと回答した事業者もあるが総合職、一般職（地域限定を含む）ともに、応募者と採用者において、「女性の方が少ない」との回答が最も多い結果となった。

特に、総合職の採用者において「女性の方が少ない」との回答が多く、全体の2/3を占めた。一般職では、応募者、採用者共に、女性の方が多い」との回答割合が多い。



② 女性従業員の比率は、総合職では平均16.9%。一般職（地域限定社員）では34.2%。一般職の女性比率は、総合職の2倍以上となっている。

* 総合職と一般職で区分を設けていない事業者もあり、総合職と一般職の両方で女性従業員がいないという事業者はいなかった。

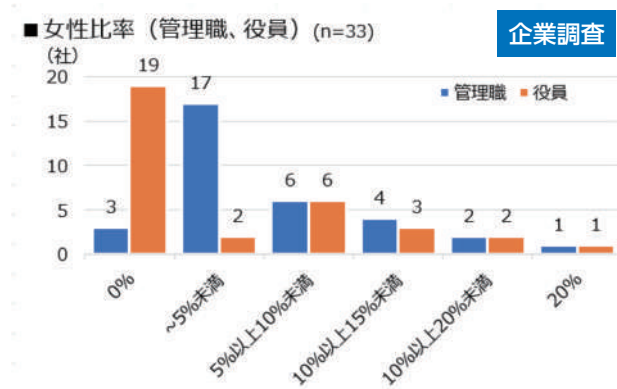


(2) 女性管理職比率が低い

課長職以上の管理職における女性比率は、平均5.6%、最高20%、最小0%。役員は平均4.1%、最高

20%、最小0%。従業員における女性比率は、総合職で16.9%、一般職で34.2%であったものが、管理職、役員クラスになると平均女性比率が一桁に下がっており、また、役員に女性がいない事業者が33社中19社で回答事業者の半数以上(57.6%)であった。

管理職、役員クラスの平均比率は、全国平均を下回っている。尚、2017年に物流連で実施した「物流業におけるテレワーク推進に関するアンケート調査（企業調査）」での管理職に占める女性比率は平均4.5%、最高13.0%であり、回答事業者には違いがあるが、物流連の会員事業者における女性管理職比率は、上昇した可能性がある。

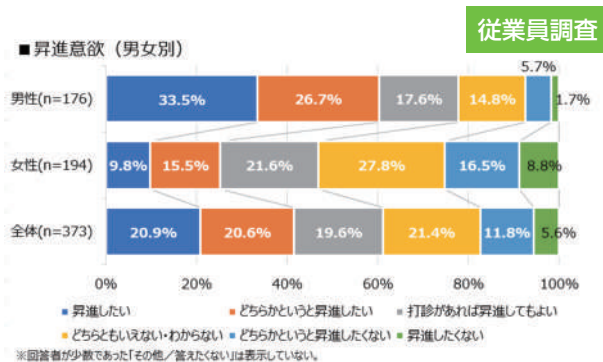


	平均	最高	最小	(n=33) 全国平均	企業調査
総合職	16.9%	42.0%	0.0%	44.5%*1 (運輸・郵便業: 21.3%)	運輸・倉庫業女性管理職の平均割合(2021年)*3 5.7%
一般職	34.2%	100.0%	0.0%		
管理職	5.6%	20.0%	0.0%	11.5%*2	
役員	4.1%	20.0%	0.0%	10.7%*2	
*1 資料 総務省 労働力統計(2020年)					
*2 資料 国土交通白書2021年					
*3 資料 帝国データバンク「女性つように対する企業の意識調査(2021年)」					

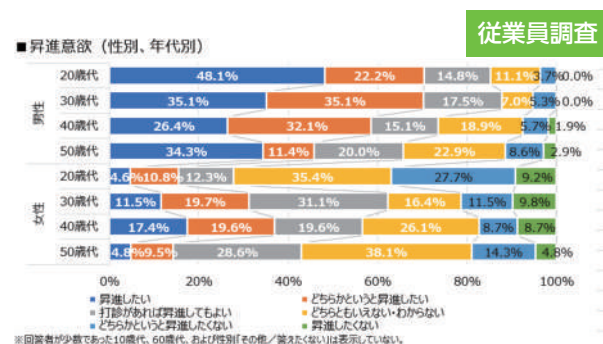
(3) 管理職を目指す女性が少ない

① 女性従業員における昇進意欲

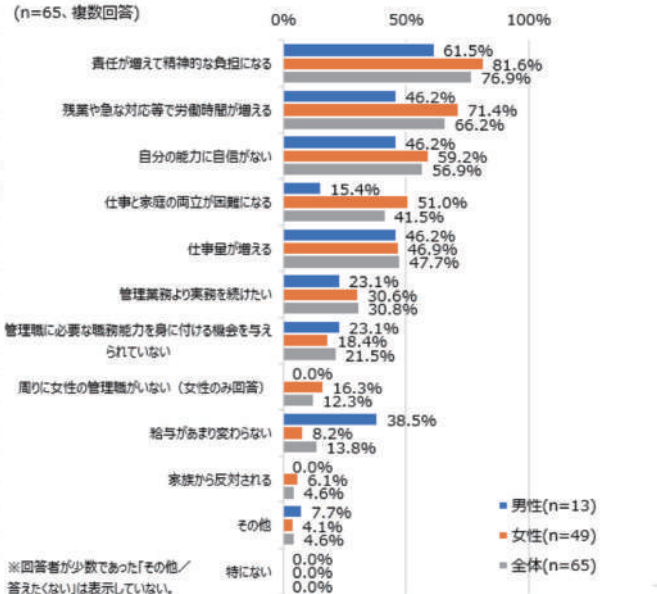
従業員調査における「管理職（課長以上）への昇進意欲」を男女別にみると、「昇進したい」と「どちらかという昇進したい」の合計は、男性で60.2%であったが、女性は、25.3%と大きな差が見られた。性別・年代別にみると、特に20代女性の「昇進したい」が4.6%、30代女性で11.5%、50代女性で4.8%と極端に低い。30代女性は、「打診があれば昇進してもよい」を含めると6割超となるが、20歳代女性は、「打診があれば昇進してもよい」を含めても3割(27.7%)に満たない。



従業員調査



■昇進を望まない理由（昇進したくない、どちらかという昇進したくないと回答した方への設問）



②女性従業員が昇進を望まない理由

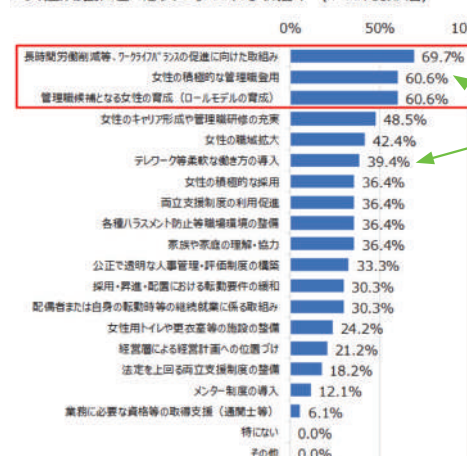
「責任が増えて精神的な負担になる」ということが81.6%で最多。次に「残業や急な対応等で労働時間が増える」71.4%で多かった。「管理業務より実務を続けたい」は3割程度であり、管理職に就くことによる負担増が課題となっている。男女差が最も大きかったのは「仕事と家庭の両立が困難になること」であり、女性51%、男性15.4%と女性の方が昇進を望むうえでの課題となっている。

(4)女性活躍推進のために必要な取り組み

企業調査、従業員調査ともに、女性活躍推進のためには、第1位に「長時間労働削減等、ワークライフバランスの促進に向けた取り組み」が挙げられた。第2位は、企業調査では「女性の積極的な管理者登用」、従業員調査では「テレワーク等柔軟な働き方の導入」が挙げられ、第3位は、「管理職候補となる女性の育成（ロールモデルの育成）」で企業、従業員共に一致した。

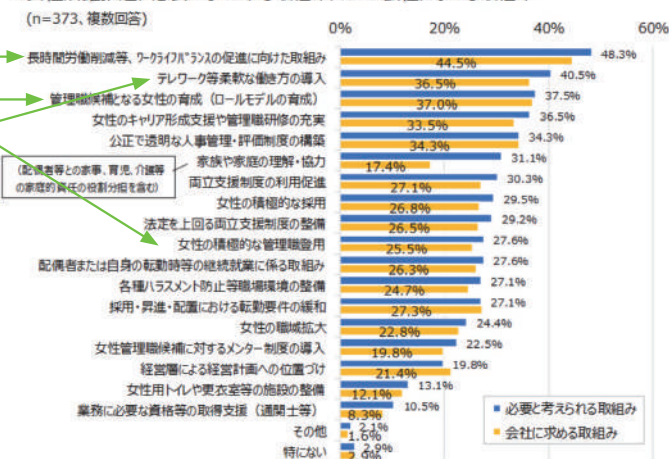
企業調査

■女性活躍推進に必要と考えられる取組み (n=33、複数回答)



従業員調査

■女性活躍推進に必要と考えられる取組み、および会社に求める取組み (n=373、複数回答)





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31回

セイノスーパーエクスプレス株式会社

関西エリア管理課

係長

大野 淳子さん

PROFILE

2001年入社。本町営業所に配属。同年12月門真東営業所、2012年大阪東営業所、2014年門真航空営業所、2016年尼崎営業所に異動。経理を中心に多様な業務に携わる。2020年現職である関西エリア管理課に異動すると同時に係長に昇格。大阪府出身。

「ありがとう」をやりがいに

—これまでの経歴を教えてください。

2001年2月に入社し、本町営業所に配属されました。伝票入力など経理を中心に担当することになり、近くの部署に所属していた女性の先輩に教えていただきながら、仕事や会社のことを学びました。このときに教えていただいたことは今でも私の糧となっています。その年末に門真東営業所に異動。その後、同営業所と門真営業所が統合した門真航空営業所配属となりました。それから大阪東営業所、再び門真航空営業所、尼崎営業所を経て、2020年に現職に就いています。業務的には国内輸送を扱うEXPRESS店しか経験していませんが、門真航空営業所は路線店と引越店が同じ事務所内に、さらに道路を挟んで倉庫業務を担うロジ店があり、相互の交流や連携も活発だったため、EXPRESS店以外の業務を知る良い機会になりました。その際に培った経験が今の職務に生かされていると感じています。

—現在の業務について教えてください。

当課は関西エリア（大阪、京都、兵庫、奈良、和歌山）に位置する事業所の統括・サポートを担当する部署です。総務、労務、経理等幅広い業務を、課長とスタッフ、私の3名で担当を分担し遂行しています。私

は、各事業所からあがってくる伝票や請求書、入出金の確認など、経理業務をメインに担当しています。

—どんなことにやりがいを感じますか。

月並みかもしれませんが、お客様からの感謝の言葉です。以前勤務していた事業所では、宅配便の受け付けや電話でのお問い合わせなど一般のお客様対応もあったのですが、「説明が分かりやすかった」「ありがとう」と言ってもらい、とてもうれしかった思い出があります。これは個人のお客様に限りません。お礼の言葉をいただくと、お役に立つことができた充実感が得られますし、次も頑張ろうという気持ちになります。

「人の話は“聞く”のではなく“聴く”

—業務上心がけていることなどはありますか。

話をしていると、ついつい自分が話すことに集中してしまいがちですが、人の話にきちんと耳を傾けること、「聞く」のではなく「聴く」を心がけています。これは元上司からの教えでもあります。

—管理職になって意識の変化などありましたか。

心がけていることにも通じますが、いつ声を掛けられても受け入れられる態勢を意識しています。管

理課に異動したことが関係あるかもしれません。事業所にいると本社や管理部門に問い合わせるのはなかなかハードルが高いものです。コミュニケーションが取りづらいと業務にも影響が及んでしまいますので、いつでも話しかけやすい雰囲気づくり、丁寧な対応を心がけ、今まで以上にコミュニケーションを密にするようになりました。

——今後の抱負を教えてください。

管理課は事業所あつての部署です。エリア内の皆さんが少しでも働きやすくなるよう、サポートに努め、「大野さんに頼んでよかった」「信頼できる」と言っていただけるようになりたいと思います。また、日々の仕事が忙しいとついつい心に余裕がなくなり、先輩・後輩間のコミュニケーションが取りづらくなると思います。営業所にいた頃、職場の先輩にさえも話しかけづらそうにしている後輩の姿を目にしたこともありますので、常に周囲に目を配りながら、私が先輩から指導していただいたように、今度は私が後輩の成長を手助けする存在になりたいと考えています。

——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。

物流業界は他業界に比べ男性が多い業界です。以前は今よりもその色が濃く、私自身も女性だからと相手にしてもらえない悔しさを感じたことがありました。それでも、自分がやるべきことをコツコツとやっていけば、自分自身の知識も増えていき、それが信頼につながっていきますし、そうした姿を誰



元保護猫のたつごろうくん(左・オス・7歳)、ここくん(右・オス・4歳)は大野さんの癒し担当。「どんなに疲れて帰ってきても、2匹の顔を見たら疲れが吹き飛びます!」



職場の皆さんと

かが見てくれているものです。ぜひ頑張っていたいただきたいと思います。私自身も頑張っている女性社員を見守っていきたいと思っています。

——ありがとうございました。

会社概要

セイノースーパーエクスプレス株式会社

本社住所：東京都江東区辰巳3-10-23

関西エリア統括事務所：大阪府門真市四宮2-11-50

設立：1944年1月15日

代表者：取締役社長 増田 敦

資本金：1億円

社員数：2,028名(2021年3月末現在)

事業所数：230事業所(2021年3月末現在)

【事業概要】

セイノースーパーエクスプレスは、1959年に西武系の3つの運送会社が合併し、西武運輸株式会社として発足。2009年、さらなるサービスの拡充・事業発展を目指すため、セイノールディングス傘下に入り、2014年、「セイノースーパーエクスプレス株式会社」に商号変更した。企業理念「会社を發展させ、社員を幸福にする」の下、陸・海・空にわたる総合物流会社として、常に新しいサービスの開拓とネットワークの充実、輸送品質の向上に取り組んでいる。



自動車分野におけるカーボンニュートラルに向けた取り組みについて講演

第2回「物流分野における低炭素・脱炭素化推進に向けた情報交換会」を開催

メンバー以外の会員企業・団体にも講演を公開

1月31日(月)、全日通震が関ビルで、第2回「物流分野における低炭素・脱炭素化推進に向けた情報交換会」を開催しました。

今回は2部構成とし、第1部では、国土交通省自動車局安全・環境基準課 課長補佐(総括)の諸川慎治氏から、「自動車分野におけるカーボンニュートラルに向けた取組みについて」と題して講演がなされ、メンバー以外の会員企業・団体にも公開型とし、関東をはじめ、宮城、大阪、富山、福岡など全国からも102名(実参加15名、オンライン参加87名)が参加しました。

講演会では、自動車分野における各国の電動化目標や、日本の開発状況、次世代自動車導入における支援・助成等について説明がなされました。現段階の技術では、バッテリーやモーターを使用する電動車は、重量、耐久性、使用条件等に課題があり、特に電気自動車は航続距離や充電時間にも課題があると述べた上で、事業用自動車のうち大型トラック、バスの分野において、電動車等が開発・販売されている状況にないことから、引き続き技術開発を推進すると力説されました。

参加企業・団体による低炭素・脱炭素化に向けた取り組みをプレゼン

引き続き開催された第2部、メンバー限りの会合では、会員企業・団体から26名(実参加15名、オンライン参加11名)が参加しました。今回から参加企業・団体による自社での低炭素・脱炭素化に向けた取り組みに関するプレゼンテーションが開始され、当日は鴻池運輸(株)と佐川急便(株)の2社から説明がなされました。再生可能エネルギーへの転換や次世代車両の導入などの事例が紹介され、自社で抱えている課題についても言及され、対面、Webの双方から専門的な質問が寄せられるなど、活発な意見交換を行い閉会しました。

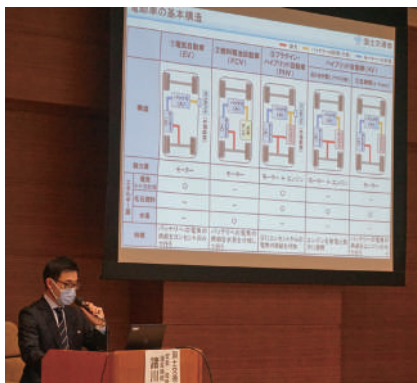
次回は3月頃の開催を予定しています。



会合全景



講演する諸川氏



講演の様子



プレゼンを行う
鴻池運輸(株) 高井氏



プレゼンを行う
佐川急便(株) 竹下氏

2021年度版「数字でみる物流」発刊のご案内

2021年度版「数字でみる物流」概要

A 6 版 ポケットサイズ

2021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

2021年

12月 10日 第4回 海外物流戦略ワーキングチーム会合

12月 15日 令和3年度グリーン物流パートナーシップ会議表彰式

2022年

1月 15日 物流業界研究セミナー大阪

1月 27日 第3回物流標準化調査小委員会

1月 29日 物流業界研究Webセミナー

1月 31日 第2回物流分野における低炭素・脱炭素化推進に向けた情報交換会

2月 5日 物流業界研究セミナー東京

2月 7日 第3回女性活躍推進WT

2月 8日 物流業界研究Webセミナー

2月 24日 第5回海外物流戦略ワーキングチーム会合

3月 3日 第2回経営効率化委員会

3月 4日 物流ロジスティクス入門講座 砂防会館

3月 8日 第3回物流分野における低炭素・脱炭素化推進に向けた情報交換会

3月 11日 人材育成・広報委員会

編集後記

ウクライナが揺れています。ムソルグスキーの「展覧会の絵」には「キエフの大門」という曲がありますがこの門は実在はしません(「黄金の門」が別にあります)。「展覧会の絵」はもともとピアノ組曲ですがオーケストラ、吹奏楽、ロック、ジャズ等にアレンジされています。個人的にはELPのアレンジが気に入っています。海外メディアは「Kiev」ではなく「Kyiv」(キイフ)とウクライナの発音での表記がはじまっています。(I)

4月に息子が小学校入学を迎えますが、コロナの勢いが収まらない中、入学式が開催されるか心配です。校門で桜と一緒に記念撮影したい！(Y)

表紙の写真

テーマ
「明日に
つながる」



舞子公園から望む春の明石海峡

全長3,911m、中央支間1,991mを誇る世界最長の吊橋・明石海峡大橋。1998年の開業以来、「ギネス世界記録」に認定・掲載されている。3本の本州四国連絡橋（本四架橋）ルートの一つ「神戸淡路鳴門自動車道」として供用されており、交通量も本四架橋の橋の中では最も多い交通の要衝。兵庫側のふもとにある舞子公園は1900年に開園した初の県立都市公園。園内にある体験展望施設「舞子海上プロムナード」は、明石海峡大橋の添加施設として同時施工された。