回収率向上へ交渉加速

国交省啓発 推進力に

製紙パレット機構

製紙パレット機構（岩田憲明社長、東京都中央区）は、物流への社会的な関心が強まっている現状を好機と捉え、更なるパレット回収率の向上に向けた活動に弾みを付ける。国は物流課題を解決する手段の一つとしてパレット化を促進しており、国土交通省では「パレットの不正利用は厳禁です！」と記した啓発ポスターを作製し、事業所や物流拠点などへの掲示を促している。こうした国の取り組みも推進力にしながら、パレット返却を求める交渉を一層加速させていく。

（沢田顕嗣）

近年は新聞への啓もう広告の掲載、ビラの配布・ファクス送信、大手印刷会社の法務セクションへの働き掛けなど様々な手を打ってきた。その結果、6割程度だったパレットの回収率は1月実績で67・5％を記録した。

成果は着実に上がってきているものの、不正流用の根絶は自助努力のみでは限界があると認識。国交省には2022年11月に、パレットが不正流用されている実態を説明した上で対策を講じてほしい旨を要望した経緯もあり、岩田社長は「国による支援は大きな励みと力になる」と歓迎する。

3割超のパレットを回収できていない要因は、紙の流通構造が複雑なことに加え、商売上の力関係でメーカーが得意先に返却を強く求めるのが難しいことにある。

これまでパレットの所有者であるメーカー、パレットの回収を委託している協力会社と連携し、不正に製紙パレットを流用している印刷会社や物流事業者などに粘り強く返却を求めてきたが、今後は国の側面支援による回収効果に大きな期待を寄せる。経済産業省にも2月にコンタクトし、不正流用防止活動へのバックアップを要請している。

同社は1976年4月に「木材資源の愛護」「流通合理化促進のためのパレットプールシステムの推進」を目的に設立され、全国からパレットを無料で回収して所有者である製紙メーカーなどに返却する事業を半世紀近くにわたり展開してきた。

岩田氏は「未回収パレットの大半が印刷会社、紙の加工会社、物流会社で滞留していると認識している。パレットは側面に記載している所有者の財産。不正に流用するのは違法であり、製紙メーカーにきちんと戻してほしい。これまで泣き寝入りすることが少なくなかったので、国土交通省がアクションを起こしてくれたことには大いに感謝している」と強調。

また、「『2024年問題』対応にはパレット活用が不可欠であり、往路の一貫パレチゼーション推進には復路であるパレットの適正な回収が欠かせない。国の理解を得られたのは大きな成果であり、この応援を力に変えて更なるパレット回収率アップに結び付けていきたい」と話している。

啓蒙チラシの配布などによりパレットの回収率は1月実績で67.5％を記録

四運局長に河野氏

国土交通省は1日付で人事を発令し、四国運輸局長に大臣官房の河野順技術審議官（海事局担当）を充てた。石原典雄局長は退職した。

河野順（こうの・じゅん）1993年東大工学部船舶海洋工業学科卒業、運輸省（現国交省）入省。2014年海事局海洋・環境政策課技術企画室長、20年海事局船舶産業課長、21年大臣官房技術審議官（海事局担当）。大阪府出身、56歳。

（矢野孝明）

新車発表会でF2を披露

フォロフライ/新電動トラ

1.5、2.5トンモデル開発

来年量産 低価格めざす

フォロフライ（小間裕康社長、京都市左京区）は、3月30日、最大積載量1・5㌧と2・5㌧の2モデルを用意した新電動トラック「F2（エフツー）」を公開した。同社最大サイズとなり、2025年中の量産開始を予定している。

F2の航続可能距離は、最大積載量2・5㌧モデルで230㌔㍍、1・5㌧モデルで250㌔㍍。充電は急速充電のDC電源（直流）がCHAdeMO（チャデモ）、AC電源（交流）のJ1772（Type1）の両方式に対応する。東京ビッグサイト（東京都江東区）で開催された「E-Tokyo Festival 2024」で新車発表会を開いた。

最大積載量1・5㌧、2・5㌧の車両は選択肢が少なく、価格もガソリン車と比べて高い。フォロフライは「ファブレス2・0」の生産方式により開発費を圧縮し、低価格での販売を実現するという。

小間社長は「自社工場を持たず、共通部品を増やしてコストを削減するファブレス生産方式に比べ、ファブレス2・0では更に、開発費のシェアリングエコノミー（モノ・サービスの共有）を実現している。自動車開発投資を複数の自動車メーカーとシェアすることで、1台当たり数百億円掛かるとされる開発費を大幅に削減する」と説明。その上で「ファブレス2・0という新しい生産方式で、世界の自動車産業の仕組みを変革していく。今回発表したモデルは、この考え方を世界に示す一歩になる」としている。

今回のイベントでは、ブランドアンバサダーとして俳優の七海ひろきさんを起用。F2に加え、既存の「F1（エフワン）」をベースに千房ホールディングス（中井貫二社長、大阪市浪速区）と共同開発した移動式EV（電気自動車）お好み焼きフードトラックも公開した。

F2は今後、自動ブレーキ（衝突被害軽減ブレーキ）などの安全機能や、日本市場のユーザーの要望に対応した新機能を追加開発していく。また、希望する企業向けの試乗会を4月8日から30日まで横浜市で行う。

（根来冬太）

埼玉・日高に先進施設 GLP

日本GLP（帖佐義之社長、東京都中央区）は3日、先進的物流施設「GLP狭山日高Ⅲ」（埼玉県日高市）を竣工し、同日に竣工式を行った、と発表した。敷地面積5万5千平方㍍、延べ床面積は6万6千平方㍍で地上3階建て。ホームセンター事業を展開するカインズ（高家正行社長兼CEO＝最高経営責任者、本庄市）が専用施設として利用する。

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）・狭山日高インターチェンジから約3・4㌔㍍、圏央道と国道16号の結節点に位置。カインズは首都圏エリアへの配送と保管の機能を持つ関東最大の物流拠点と位置付け、稼働させる。17台のトラック待機場を設置し、トラックドライバーの負荷軽減に取り組む。施設はスロープによる2階への直接アクセスや、1階は3面バース採用によって保管や配送業務を効率化した。また、建物の外側にブレース（筋交い）を配置し、庫内の機械化に向けた設計の自由度を確保。

カインズ専用施設として稼働

日本GLPの帖佐社長は「首都圏における更なる事業拡大をサポートさせていただき大変光栄だ。当施設はカインズさまの旗艦店へのアクセスが優れており、効率的な物流オペレーションに寄与できる好立地にあると考えている。今後も付加価値の高い物流施設の提供を通じて、持続可能な地域発展への貢献を進める」とコメントしている。

（ダシルバ・サミー）

アスエネ&阪和興業

脱炭素化支援へ協業

CO_2（二酸化炭素）排出量の見える化・削減クラウドサービス「ASUENE」を提供するアスエネ（西和田浩平代表取締役CEO＝最高経営責任者、東京都港区）と阪和興業は3月27日、協業を開始する、と発表した。ASUENEと阪和興業の脱炭素ソリューションにより、企業のサプライチェーン（SC、供給網）全体の脱炭素化を支援していく。

ASUENEは企業や自治体を対象に、温室効果ガスの排出量算定と報告の国際・世界基準におけるサプライチェーン全体のCO_2排出量の見える化、削減、報告のクラウドサービスを実施。更に、各企業の持続可能性を重視した経営方針への切り替えに対するコンサルティングを行っている。強みである脱炭素のワンストップソリューションにより、各企業の脱炭素経営推進に向けた包括的サービスを提供している。

一方、阪和興業は「阪和のサーキュラー・サプライチェーン・マネジメント」を運営し、資源の算出から製造・加工、消費・利用、廃棄物の集荷、リサイクルなどのサイクルに合わせた脱炭素ソリューションを提供している。阪和興業もASUENEを導入しているため、自社のCO_2排出量の見える化と削減に取り組みながら、事業活動では取引先企業の環境資源や生物多様性の保全、人権の尊重などの様々な課題の解決に貢献している。

ASUENEの導入企業はCO_2排出量を見える化した上で、阪和興業の削減ソリューションを導入することにより、CO_2排出量の包括的な削減が可能となる。

（小菓史和）

24年春の新卒採用実績と25年春の計画

社　名	全　体	増減比	大卒短大卒	現業職	大卒初任給（円）	25年春の採用計画
アサヒロジスティクス	16	▲1	8	6	250,000	↑
アルプスウェイ	10	▲5	0	10	196,188	→
アルプス物流	62	19	14	39	—	→
一宮運輸	18	▲5	11	5	194,300	→
エア・ウォーター物流	6	▲4	3	2	192,100	↑
ＳＢＳＨＤ※9	153	10	—	—	226,000	↑
ＮＸ備通※1	4	▲5	1	2	—	↑
Ｆ－ＬＩＮＥ※3	35	▲18	3	27	208,800～226,400	↑
カンダＨＤ	21	▲9	15	6	216,300	→
共通運送	3	▲2	0	3	—	↑
近鉄エクスプレス※1	86	31	86	0	—	↓
ケイヒン※4	7	▲5	7	0	217,000	↑
鴻池運輸※2	47	16	47	0	226,000	→
山九株式会社	337	30	98	158	未定	→
サントリーロジスティクス※1	7	▲4	7	0	231,000	↑
Ｃ＆ＦロジＨＤ	47	▲41	12	13	221,500	→
シーエックスカーゴ※2	14	▲3	5	0	210,000	→
澁澤倉庫※7	19	3	17	0	240,000	↑
シモハナ物流	125	▲6	25	77	220,970～242,970	↑
鈴与※1	39	3	39	0	—	↑
西濃運輸	119	▲43	51	68	239,250	↑
センコー	136	▲12	118	11	171,000～239,800	→
センコン物流	6	4	3	2	—	→
第一貨物※3	103	▲45	56	59	159,340～197,000	↑
ダイセーエブリーニ十四※6	1	▲1	1	1	229,080	↑
トランコム	57	横ばい	29	19	243,000	→
名古屋東部陸運※1	6	3	5	1	226,500	→
日　新	56	▲9	56	0	230,000	↑
日本貨物鉄道※10	167	▲46	103	149	222,300	→
博運社※7	13	▲3	9	0	213,400 ～278,000	↑
ハマキョウレックス	17	▲2	15	17	220,000	↑
福岡運輸ＨＤ	8	▲6	7	3	職種により変動	↑
福岡倉庫	9	▲2	5	7	—	↑
福山通運	150	▲20	80	50	未定	→
フジトランスポート	23	横ばい	12	19	191,000	→
富士物流	7	2	7	0	225,000	→
ホッコウ物流	3	3	2	1	205,000	→
丸全昭和運輸※7	54	▲5	52	0	230,000	↑
丸和運輸機関	165	▲18	155	154	218,000	↑
三菱倉庫※7	35	5	35	0	240,000	→
安田倉庫	17	▲7	17	0	245,000	→
ヤマタネ※6	9	▲2	9	9	222,000	↑
郵船ロジスティクス※2	55	▲7	55	0	243,100	→
ライフサポート・エガワ	13	1	11	0	242,500	→
ランテック	34	7	17	11	196,000～213,000	↑
ロジスティード※5	217	▲23	147	0	—	↑
ロジネットジャパン	18	9	18	0	300,100	—

（注）単位は人。「—」は公表していないもの、算出できないもの、内訳不明（区分なし）など。▲はマイナス。25年春の採用計画で「→」は24年春並み、「↑」は増やす、「↓」は減らす。ＨＤはホールディングスの略。3月26日時点。現業職はドライバー、作業スタッフ、整備職など。※１＝全体数は一昨年の回答に基づく、※２＝大卒・短大卒は総合職採用、※３＝大卒・短大卒は短大卒を除く、※４＝大卒・短大卒に高専卒を含む、※５＝大卒・短大卒に大学院卒を含む、※６＝現業職は総合職採用、※７＝大卒初任給の24年卒は未定、※８＝大卒初任給は総合職・指定の首都圏配属の場合、※９＝グループを含む、※10＝大卒初任給は総合職の場合

フラッシュ

推奨物流業者に選定

▼三菱倉庫は、2027年国際園芸博覧会の推奨物流事業者に選定された。2027年国際園芸博覧会協会（十倉雅和会長）が主催し、27年3月19日から9月26日まで旧上瀬谷通信施設（横浜市瀬谷区）で開催される。国内、海外から出展する企業の通関（輸送を担う）

機構改革

▼SGホールディングス〈4月1日〉コーポレートコミュニケーション部を新設し、IR室を廃止。

▼佐川ヒューモニー（東京都江東区）〈4月1日〉営業部のマーケティング課、企画販売課、経営企画部の商品企画課を統合し、営業部に商品開発課を新設する。財務経理部を廃止し、管理部へ経理課を移管。事業推進部を物流事業部へ改称し、CS課を営業部へ移管する。

▼佐川グローバルロジスティクス（東京都品川区）〈4月1日〉営業部をエリア統括部に改称し、責任範囲を明確にするとともに、法人営業部をエリア統括部へ統合する。グローバルSCM部とロジスティクス営業部企画営業課を統合しコンサルティング部を新設。輸送企画部をロジスティクス営業部へ統合する。

▼鈴与（静岡市清水区）〈4月1日〉回漕営業部を回漕営業第一部と回漕営業第二部に分割。

▼王子物流（東京都中央区）〈4月1日〉営業統括本部を新設し、事業統括本部から事業開発部、国際事業部、RORO船事業部を編入する。事業統括本部企画部企画業務グループに中日本統括本部から中津事業所、滋賀事業所を、西日本統括本部から佐賀事業所、大分事業所をそれぞれ編入する。

▼富士物流（東京都港区）〈4月1日〉営業統括本部の東日本統括部営業部、西日本統括部営業部をそれぞれ廃止し、営業統括部に編入する。

信用情報

①代表者②所在地③資本金（出資金）④従業員⑤負債額⑥事柄

東京商工リサーチ調べ

■隼運送＝①越前俊雄氏②福島県郡山市安積町成田

北山崎14ノ1③350万円⑤51億9700万円⑥3月11日までに事業を停止し、破産手続きを弁護士に一任した

一般貨物自動車運送業者として、福島県内のほか関東、北陸方面にも営業基盤を築いていた。カゴ台車や雑貨類などの運送を行い、業容を拡大。東日本大震災以降は除染土壌運搬も手掛け、業容維持に努めた。

しかし、近時は復興需要の収束や新型コロナウイルス感染拡大、同業他社との競争激化などにより受注確保に苦戦した上、人件費や燃料費などの高騰で累積赤字を抱えていた。2023年8月期は1億2千万円の売上高をあげたものの、諸経費がかさみ5千万円の赤字を計上、債務超過額が拡大した。24年8月期に入っても業況は好転せず、資金繰りも限界に達したことから、今回の措置となった。

（面担　明石衛）

湯浅コンサルティング コンサルタント　内田　明美子氏

「ないのが一番良い」

本年度から、このコラムの執筆陣に加えていただいた。初回なので、自己紹介をさせていただきたい。物流専門のコンサルタントになりたいと考え、日通総合研究所（現NX総研）のコンサル部門の責任者だった湯浅和夫を頼り、銀行員から転職した。「湯浅コンサルティング」として独立して、20年目を迎える。

湯浅門下に入って衝撃を受けたのは「物流は本来、やらないのが一番良い」「物流管理とは、極力、物流しないで済むようにするためのマネジメントだ」という考え方だった。

それまで、物流管理のミッションといえば「必要なものを、必要な時に、必要な量だけ届ける」だと思っていた。供給活動が広域化し、多品種化・短ライフサイクル化で物流の難易度が上がり、コストを抑えて環境配慮という制約も強まる。困難を克服し、最大限のサービスを実現するという発想しかなかった。

自分の仕事をなくすことがあなたの仕事だと思え、という言い方は、組織論の話で耳にしたことはある。それでも、物流そのものをなくすように物流を管理するという発想は新鮮だった。

この発想を持つと、目の前の物流活動が違ってみえる。そもそもなぜ、毎日、少量ずつ届けなければならないのか？なぜここに在庫を持ち、日々補充をかけるのか？「必要な時に」というけれど、その必要の多くは、あらかじめ分かることではないのか？　発想を変えると、活動の背後に、その活動をしないで済むようにする可能性が、広がっていた。

この発想は、現在も、物流を考える上で最も重要な視点として大切にしている。

ちょっといっぷく