



項目をクリックすることで当該記事に進みます

寄稿

日本における最新物流事情と日用雑貨業界の物流クライシス適応

サンスターグループ ロジスティクス研究室 室長
荒木協和様

目次

I センター情報

- ① SIC人財育成協議会主催:第3回ケーススタディ研修講座
「～NTTドコモ顧客管理システム ALADIN の構造改革に学ぶ～」(10/28(土))開催案内
- ② SIC臨時社員総会決議:SIC会員拡大を目的とした準会員制度導入について
- ③ 連携団体主催イベント開催案内
 - ・ロボット革命・産業IoT 国際シンポジウム2023 (10月11日(水)、25日(水))
 - ・第14回横幹連合コンファレンス (12月16日(土)、17日(日))

II 活動報告

- ① 2023. 9. 27 2023年度第9回実行委員会開催報告

III 正会員一覧

はじめに

日本国内の物流事情は、2017年頃から EC(Electronic Commerce)市場の本格的な台頭による、急激な宅配便の取扱量増加や、過酷な労働環境によるドライバー不足などで、「宅配クライシス」と呼ばれる現象が強く言われるようになった。更に2020年からの新型コロナ流行により宅配数が急増し、更に悪化傾向は大きくなっている。政府は物流クライシス対策として、「ホワイト物流」「ドライバー労働時間規制強化」「標準運賃精度」などの手を打ち、強く物流改善に取り組み始めている。またその他にも、頻繁に発生する地震や台風などの自然災害で輸送ラインが停止してしまう危機もあり、事業継続のため事前対策の導入がより推奨されるようになった。そこで日本の物流現状と日用雑貨メーカーの方向性、それらに対するサンスターの対応策について、災害(第1章)・「物流2024年問題」(以降「24年問題」)(第2章)の両面から意見を述べる。

第1章 災害リスクに向けた対応

1. 日本の環境

日本は美しく豊かな自然に恵まれているが、同時に地震、津波、火山噴火、台風、季節風など、さまざまな自然災害が多発する国でもある。日本の国土面積は世界の0.28%、人口比率では世界の1.9%に過ぎないが、世界で発生するマグニチュード(M)6以上の地震の18.5%が日本で発生する。また日本には111の活火山(世界の活火山の7%)があり、噴火も頻繁的に発生するなど、世界有数の自然災害大国なのである。(内閣府防災白書より) 表①にあるように、日本において避難を伴う災害は、いつ・どの地域で発生してもおかしくない。実際に毎年どこかの地域で大規模な災害が発生し、被災地の方々は身一つで何日間もの避難生活を余儀なくされている。そして被災された方々にとって、我々が製造する日用雑貨製品は、飲料・食品・医薬品と共に、生活の上で非常に重要なアイテムとなっている。メーカーは救援のための物資支援や被災地域の販売店への供給を、即座に行わなければならない。この重要な任務を担うのが、我々物流担当者となる。通常時には当たり前のように流れている物流だが、災害で交通インフラが遮断され

表① 最近の大規模災害

2011年	3月	東日本大震災 (M9.0) 震度7
2012年	7月	九州北部豪雨
2013年	8月	秋田・岩手豪雨
2014年	2月	平成26年豪雪
	8月	広島土砂災害
	11月	長野県北部地震 (M6.7) 震度6強
2015年	9月	関東・東北豪雨
2016年	4月	熊本地震 (M6.5) 震度7 熊本地震 (M7.3) 震度7
	10月	鳥取県中部地震 (M6.6) 震度6弱
	12月	茨城県北部地震 (M6.6) 震度6弱
2017年	7月	北部九州豪雨
2018年	2月	平成30年豪雪
	6月	大阪北部地震 (M6.1) 震度6弱
	7月	平成30年7月豪雨
	8月	感染症 (風しん)
	9月	台風21号
	9月	北海道胆振東部地震 (M6.7) 震度7 台風24号
2019年	8月	九州北部豪雨
	9月	台風15号
	10月	台風19号
2020年	1月～	新型コロナウイルス感染症
	7月	令和2年7月豪雨
2021年	2月	福島沖地震 (M7.3) 震度6強

た時、「いかに速やかに必要とされるものをお届けするか」が物流担当者の価値につながる。

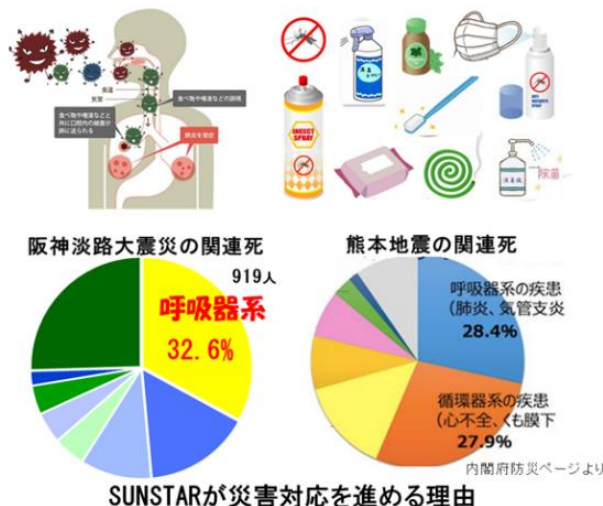
本文では、今までの大規模災害に対する対応例を元に、日用雑貨メーカーにおける災害物流への対応について考察し、今後予測される大震災の備えにしたいと考える。

2. 大規模災害発生時の物流対応

サンスターの災害に対するロジスティクス活動は、以前から積極的に取り組まれてきた。それは図①にあるように、災害により水不足などで口腔内ケアが困難になると、多くの細菌が増殖し、その細菌を誤嚥して呼吸器官に障害を来すことで、最悪お亡くなりになる被災者が多数発生する(災害関連死)。このため水が不要な液体歯磨きを、被災地に即座に送る必要があるからだ。これは消費財メーカーの社会的使命だと考えている。

災害時に商品必要とするパターンは2つある(図②)。一つは行政機関などから要請が来る支援物資である。これは、被災地の避難所などに直接持って行くことになる。もう一つが店舗への供給だ。災害時に店舗への供給が滞り、買い物客の長蛇の列と何も置かれていない品切れの棚は、よくニュースで報道されている。

図① 災害時、口腔内の細菌による影響



お口の中には、300~700種類の細菌が生息し、歯を磨く人で1000~2000億個あまり細菌があります。ほこりが多い災害時、水不足で1日歯を磨かないと1兆個以上に細菌が増殖し、口腔内の細菌が原因で肺炎になる可能性が極端に増加します。

図② 災害支援物資+必要商品供給の重要性

■ 支援物資

- ① 被災者(救援 避難所対象)
自社製品を活用した被災地への無料支援の
⇒政府や自治体と連動し、特別輸送方法で輸送

■ 商品供給

- ② 卸店様向け・販売店様向け(商流)
被災地の消費者に向けた販売のための輸送。
卸店・販売店に早く供給し、商品が購入できる体制をつくる
⇒物流取引先と協議し配送

東日本大震災時避難所に入った最大被災者数 45万人



自宅で過ごした被災者数 900万人



避難所・自宅避難 全ての被災者への生活物資をお届けする計画が重要

All Rights Reserved SUNSTAR Logistics

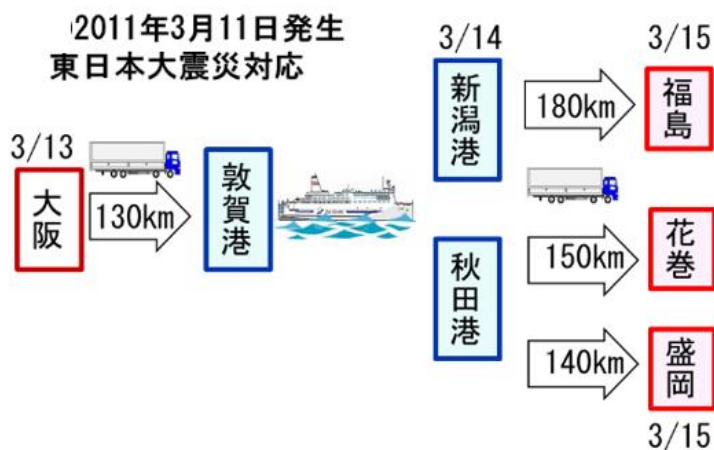
支援物資の輸送は政府や地方自治体の協力もあり、自衛隊などで被災地に運ばれることもある。比較的に優遇されて運ばれる。しかし店舗への商品供給は事業活動のため、メーカーや卸店が独自に運ばなければならない。災害時の需要量を3.11(東日本大震災時)の例でみると、避難所に入所された被災者の方々は約45万人(内閣府資料)。関東を含む被災地域全体では900万人の被災者が自宅で生活し、生活物資を店舗から購入している。我々はこの方々にも安定して商品を提供する義務がある。避難所と比較して20倍の物量を、不安定で危険な災害地域に向けて、一般の物流会社をお願いをして運んでもらう。非常に難易度の高い物流を、各企業単位で瞬時かつ独自に組み立てなければならないのだ。

3. 過去の災害に対する対応

(1) 過去の災害時で輸送網確保に苦労した、物流対応例を3つあげる。

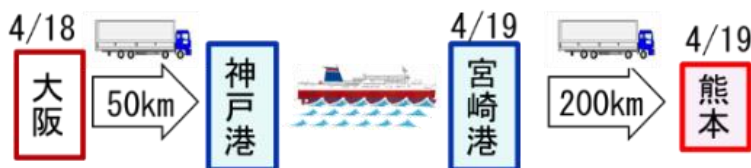
① 2011年:東日本大震災

3月12日(土)6時から SCM 緊急対策会議により製品手配・輸送経路を確定。13日(日)夜出発。下図にあるように、大阪から敦賀港に陸路、その後フェリーで新潟港・秋田港に入港、15日朝:福島、花巻、盛岡の卸店に納品。メーカーの中で最も早い納品となった。



② 2016年:熊本震災

2016年4月16日深夜1時25分に



③ 2018年:山陽地方洪水



(2) これまでの災害物流のまとめと共通点

日本における海運の優位性は、大きく次のような事項が挙げられる。

- 日本は周囲を海に囲まれ、国際戦略港、国際拠点校、重要港を合わせて126もの港がある。
- 多くのフェリー・RORO 船・貨物船が運行されている。
- 海運は多くの車両や荷物を一回で輸送でき、乗船中はドライバーの休息期間になる。
- 災害での道路や線路破損等は復旧に長期化するが、海はどこでも走れるため運行停止は少ない
- 海が荒れても数日で治まる。また港数も多く緊急時の対応にも融通が利きやすい。

4. 今後の自然災害に対する準備

(1) 関西企業が想定しなければならない関東エリアの災害

災害が発生した時、救援する企業の本社が被災した場合(すなわち企業が被災者になった場合)、自社の社員や設備の対応に追われ、救援活動は殆んど満足に出来ない。これは関西淡路大震災の時に大阪本社の我々は痛感した。そこで本社が西日本のサンスター社は、東日本(特に首都圏)が被災した時の災害物流を考えておくことが重要だと考えている。

災害の種類は関東直下型地震や東海地震、富士山の噴火などが考えられる。太平洋側の道路が遮断された時、関東北部から東北地方にかけて、全国の約半数の人口が生活する地域に、どのようなルートで運ばよいかを研究しなければならない。

(2) 関東方面の災害に対する物流対応

例えば富士山が噴火し、東海道や中央道という大動脈が遮断された場合どうなるか。関西から関東方面への移動は、日本海側の北陸道を経由して向かうことになる。大阪から新潟経由で仙台までの距離は900km。盛岡までは1100kmになる。最短で車中3泊4日の運行となり、災害時一人のドライバーに走行を指示できる距離ではない。また北海道への鉄道貨物の影響も大きい。日本海側だけの線路では、鉄道コンテナの枠は減少するだろう。更に今まで東京湾に入っていた輸出入コンテナが、代替え港として阪神港へと入ってくると、関西では相当数の海外貨物を処理しなければならない。これは現状のままでは至難の業と言える。これらの交通障害を解決する最善の策は、東日本大震災で経験した日本海の内航海運(フェリー・RORO 船)を活用した、シー&ロード輸送しかないと思われる。

関西は幸い、太平洋側から日本海までの距離が近い。大阪から舞鶴港まで 120km。敦賀港まで 170km である。そこからフェリーや RORO 船で、小樽・苫小牧・新潟・秋田・博多へと移動ができる。東北地方への輸送でも東日本大震災の時で証明されている。更に中国主要港や釜山、ウラジオストックなどからのコンテナ船も、それぞれの港に定期運航されており、アジアとの連携も可能なのだ。(下図)



また、大阪湾の阪神港、京都府の舞鶴港の連携で京阪神の港湾連携になる。しかし、この日本海ルートには大きな課題がある。

(3) 環日本海のシー&ロードに対する 課題と対策

災害時、環日本海におけるシー&ロードの優位性は多くの方が理解を示していただけるが、災害時だけ利用しようとしても、緊急時には緊急車両の移動や荷が集中するため、乗船枠を確保することは困難だ。そこで通常時から定期的に利用する必要があるのだが、通常時の利用には3つの課題がある。

- ① フェリーによる中距離輸送は、トラックでの直送よりリードタイムが長くなり、現状のサービスレベルを達成することが出来ない。
- ② 日本海ルートを利用できる届け先は量が少なく、トラックへの積載効率が悪い。またトラック直送よりフェリー料金は高いため、コストアップにより社内での利用承認が下り辛い。
- ③ 通常時に利用しないと、航路そのものが無くなるか減少してしまい、いざと言う時に利用できなくなる可能性がある。

これらの解決策として進めているのが次の活動である。

- リードタイムの調整が可能な工場から拠点への輸送(社内物流)は、出来る限りフェリーを利用する(関西⇒九州)。
- 複数社のメーカーや着荷主(卸)が連携し、共同輸送などで積載効率を向上させる。また往復荷運行を手配するなど実車率を高める。
- フェリー活用の目的として、CO2 の削減やホワイト物流への貢献、2024年度からのドライバー拘束時間の短縮など、SDGsに関連した付加価値を付けることで、社内にコストアップを承認させやすくする。

これらは1社だけで出来る訳ではない。経済界全体として進めていかなければならないと認識している。まずは日用雑貨業界に浸透させ、その後水平展開を考え活動している。

第2章 「24年問題」に関する物流状況と日用雑貨業界の対応

1. 日本における最近の物流事情

日本における『輸送・機械運転従事者』は現在約83万人程度である。しかし米ボストンコンサルティンググループの調査では、「今後インターネット通販の更なる普及により宅配便の増加などで、現在より約2割多い96万人の運転手が必要となるが、高齢化や条件の悪さなどで運転者は約1割以上減の72万人となるため、トラックドライバーは24万人不足する」との試算を発表している。これにより2030年には、現在の70%の輸送能力となると危惧されている。

国交省が実施した調査の結果を見ると、ドライバーは産業標準と比較し、労働時間は20%長く賃金は10%低い(近年まで20%低かった)ことが判明した。産業平均より労働条件が30%も悪いようでは、求人難になるのは当たり前という結論になった。当然有効求人倍率は、最悪だった2019年(令和元年)時の3倍からコロナの影響で良化したものの、2倍前後を推移する状況が続いている。そこで政府は、ドライバーの労働環境改善に向け、労働時間を業界標準に近づけるための規制づくりを開始した。これが世に言われる「24年問題」だ。

- 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ② **納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入
- ④ **荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称））**

③ 独占禁止法及び下請法の考え方の周知徹底

1 法律上問題となり得る取引価格の据え置きに関する考え方の周知

- ・円滑な価格転嫁に向けた要請【継続実施】
- ・経済団体等への働きかけ【継続実施】
- ・ウェブサイト等を通じた周知【継続実施】

2 相談対応及び情報収集の実施

- ・「不当なしわ寄せに関する下請相談窓口」の運用等【継続実施】

（不当な下請取引）ゼロゼロ 110番

電話番号 **0120-060-110**

【受付時間】10:00-17:00（土日祝日・年末年始を除く。）

- ・中小事業者等が匿名で情報提供できる「違反行為情報提供フォーム」の運用【継続実施】

2-3. 物流業界における行政の対応策2（荷主や元受けを規制する⇒企業名公表・注意勧告・罰則）

日本経済新聞

公取委が公表した事業者一覧

元受	佐川急便
荷主	三協立山
荷主	全国農業協同組合連合会
元受	大和物流
荷主	デンソー
荷主	東急コミュニティー
荷主	豊田自動織機
元受	トランコム
荷主	ドン・キホーテ
荷主	日本アクセス
元受	丸和運輸機関
荷主	三菱食品
元受	三菱電機ロジスティクス

佐川急便やデンソーなど13社公表 価格転嫁協議せず

2022年12月27日

公正取引委員会は27日、下請け企業などとの間で原燃料費や人件費といったコスト上昇分を取引価格に反映する協議をしなかったとして佐川急便や全国農業協同組合連合会（JA全農）、デンソーなど13社・団体の名前を公表した。下請け側が価格転嫁を要請していなくても、立場の強い発注側が自発的に協議するよう求め、社名公表に踏み切った。中小企業の経営を安定させ、賃上げや成長投資につなげる狙いがある。

独禁法の運用方針は①受注企業と発注企業の価格交渉の場で価格転嫁の必要性について協議しない、または②価格転嫁の要請があったのに拒否し、その理由を回答しないのいずれかの場合で取引価格を据え置けば「優越的地位の乱用」に該当する恐れがあると明記する。

公取委は法令違反を認定したわけではないと説明している。

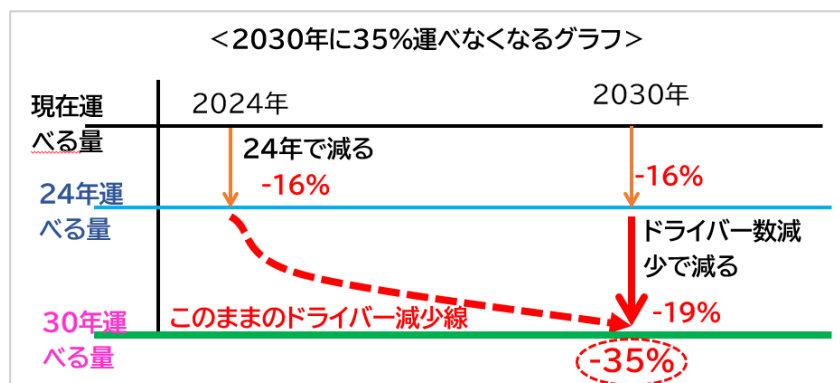


違法性を確認する前に企業名が公表される。今後政府は荷主を厳しく取り締まる

(2) 物流規制強化とトラック不足に対する日用雑貨業界の対応

<野村総研の資産分析>

野村総合研究所は、「24年問題」とドライバーの不足により、2030年には「日本全国で約35%もの荷物が運べなくなる」との推計を明らかにした。この内訳は、「24年問題」で△16%が運べなくなる。更に将来の就業ドライバー数（供給）と、将来の荷物量を運ぶのに必要なドライバー数（需要）を比較した場合の需給ギャップで2030年に△19%。両方を合計すると、2030年には△35%となる。（右図）



ここで必要なのは、要因別に対策を講じることにある。（2030年に35%運べなくなる）

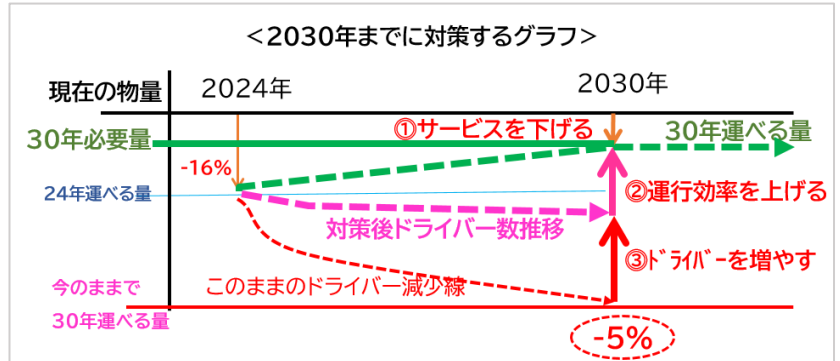
輸送量が減少すると思われる要因を分析すると、大きく3つに分けることができる。

- ① 元からの課題⇒配送リードタイム、再配達など、今までにエスカレートした物流サービスにより、輸送生産性が悪化している。
- ② 24年規制により生じる課題⇒の拘束時間短縮により輸送量が減少する。
- ③ 元からの課題⇒運送業界の過当競争により、ドライバーの労働環境が徐々に悪化し、ドライバー不足が加速する。

これら3つの課題が合算され、△35%の輸送量減少となるのだ。

それなら、3つの課題それぞれに適応した対策を講じる必要がある。対策に対する最終の目的は、荷物が無事に需要者に届くこと。目標は「ドライバー数の増加」と「輸送生産性の向上」の両立。

KPI は、①過剰サービスを落とし生産性を向上させる、②無駄な輸送を減少させ、運行効率を向上する、③ドライバーの収入を増やし人数を安定させる、となる。(2030年までに対策する)



3. 日用雑貨業界の企業連合による解決活動

日用雑貨のメーカーでは、メーカー16社・物流会社8社・パレットレンタル会社などが加入して、物流改善を目指す研究グループを2016年から結成している。この団体は総売上約1兆円規模となり、日雑卸売業管轄の約50%、日雑業界全体の約30%になり、業界に与える影響は大きいといえる。現在は「24年問題」対応を中心に、物流標準化等を進めている。そこで今回は、研究会を中心に取り組んでいる改善活動の一部を紹介する。

<連携>

メーカー側の販売物流(卸サイドからは調達物流)は、どんなにサービスを向上させても消費者の購買力には繋がらない。すなわち競争領域となる要素は何もない。今回の改善は単社だけでの改善は難しい。そこで卸企業への納品に関連する3企業(物流会社・卸店・メーカー)が協調して改善に取り組む。

<目標>

- ・ 物流会社が“優先的に運びたい”と思ってもらえる業界になる
- ・ ドライバーの労働時間を20%短縮し、給与を20%向上させる

<お主な施策>

(ア) ドライバーの労働環境改善によるホワイト物流の実装

- ・ 卸店の入荷待ち時間削減＝卸店に入荷予約システムの導入を依頼
- ・ 卸店での荷下ろし後のドライバー荷役作業撤廃を卸店に要請
- ・ 完全パレット化、アイテム別積み込みなど出荷倉庫の作業改善

(イ) 積載効率向上による物流費の抑制と車両の確保

- ・ 共同物流参加会社の出荷実績で最適配車を試算する
- ・ 資産データを元に、卸店と連携して発注曜日を調整する
- ・ 共同化でトレーラーなどの大型車を利用する

(ウ) SDGs への貢献

- ・ 電子伝票化に向け、卸店への事前出荷情報の EDI 送信
- ・ 伝票仕分け作業の削減、判取り後の確認、保管、紙の廃棄削減
- ・ 段ボールレス、オリコン化に向けた実証実験

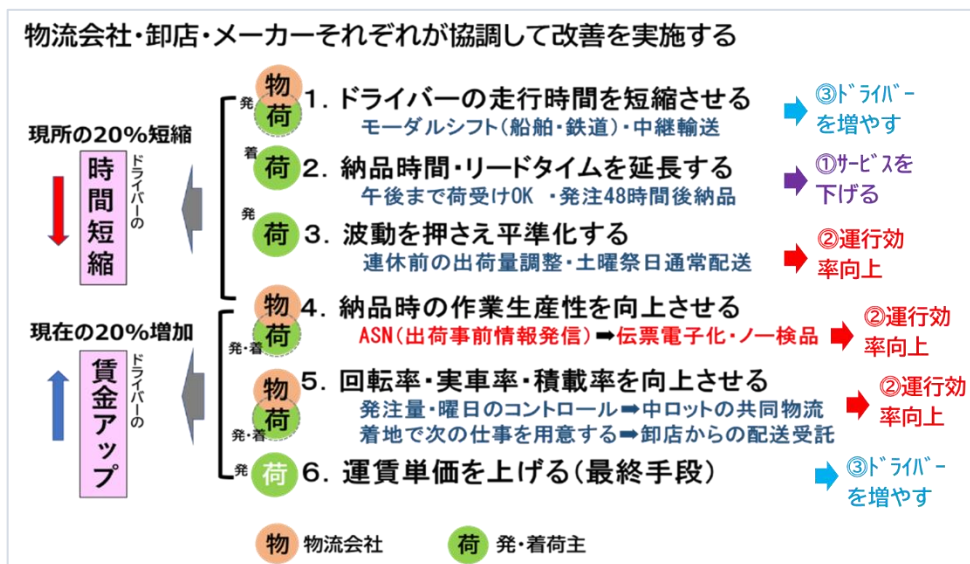
(1) アクションプラン

①現状における現場を中心とした改善活動

3企業(物流会社・卸店・メーカー)が連携し、それぞれが協調することでトラック台数の削減と時間の短縮を行う。(次図の1~6)。

この活動により、物流会社はトラック1台の生産性が上がり収入が増え、CO2削減も期待できる。メーカーは物流費の増加を抑えられ、卸はスムーズな荷降ろしにより、入荷作業の生産性が向上する。

しかし大きな課題は、協調化により「波動を無くし」「リードタイムが延長され」「積載効率が上がり」「トラック使用台数が減れば」、必要車両台数は大きく減少することになる。これにより各メーカーが契約している物流会社を絞り込むこととなる。どの物流会社を選択するか。物流会社側も選ばれる物流会社になるための努力が必要となるだろう。



②システムを中心とした新規の改善活動

今までの受発注・納品の仕組みでは、卸店の発注に対し、品薄・品切れ・偏在在庫などにより、100%の回答は出来ていない。このため着倉庫では、発注した商品が何時・どの輸送機関で・どれだけの量か来るのか正確には分らず、来た時の伝票を見てチェック・検品を行っている。これも長時間の待機や、作業付加の要因といえる。

また紙による伝票も、印刷・届け先別セット・判取り整理・保管など、非常に多くの労力を要している。そして最終的には伝票廃棄によるCO2も排出している。

そこで日雑業界標準として、利用している受発注VAN会社(プラネット社)によるASN(Advanced Shipping Notice:事前出荷通知)を2023年より順次行い、伝票レスを目指している。

ASNは商品の個数、JANコード、賞味期限、納品予定日などの情報を含み、事前にメーカーからEDIで納品先に送信される。

ASNのメリットは、

- 入荷量の事前予測が可能となり、物流センターは効率よく準備できる。
- 翌日の人員配置や保管スペースの使用計画が立てられ、トラックバースの準備なども可能となる。

I センター情報

① SIC人財育成協議会主催：第3回ケーススタディ研修講座 「～NTTドコモ顧客管理システム ALADIN の構造改革に学ぶ～」開催案内

(1) 開催概要

本講座では、これまでに社会実装されてきた様々なシステム開発の現場を紐解き、受講生自らがそのイノベーションの現場を疑似体験することで、システム思考やイノベーションに必要な課題解決のスキル・考え方や、協調性・探究心といったマインドセットを体得していただくことを目指します。

ケーススタディ研修講座の第3回目となる今回は、「NTTドコモの顧客管理システム ALADIN の構造改革」を取り上げます。このシステムは、大規模オープン系の CRM(顧客管理)システムとしてNTTドコモのカスタマー業務を支える、日本が誇るべきシステムの一つです。

1990年代後半に構築された初代の顧客管理システムは、運用開始後のシステム肥大化ののち、2000年代の熾烈な携帯電話事業におけるサービスリリースへの追従すべくシステムの構造改革を実施します。携帯電話の業務、カスタマーサービスを踏まえて、ALADIN を理解しつつ、初期版の課題や解決アプローチ、業務や組織の変革を当時のシステム担当者の立場から考え、グループ討論します。

SIC人財育成協議会 担当 赤津雅晴（株式会社日立システムズ 執行役員）
古屋聡一（株式会社日立製作所 主管研究員）

(2) 開催要項

日時： 2023年10月28日(土) 10:00-17:10（対面開催のみ）

場所： 西新宿：新宿住友ビル47F 新宿住友スカイルーム（新宿駅西口徒歩8分）

<https://www.bellesalle.co.jp/shisetsu/shinjuku/sankaku/>

受講対象者： 企業のデジタルトランスフォーメーションを担う中堅技術者・幹部候補、システム開発のプロジェクトに参画していて、具体的な課題を抱える技術者。
講習はディスカッションが基本です。積極的に自分の意見を発言し、講師と一緒に講義を作っていくという姿勢で参加いただくことが望めます。
また、参加者には事前課題を提示する予定です。

受講料： 15,000円/人（SIC正会員企業の方は原則2名様まで無料）
正会員企業の申込者数が無料枠を超えた場合、超過分は非会員の申込者と同じ有料扱いとなります。
有料で参加される方には振込先を明記した請求書を事務局より発行いたします。

参加申込： 参加申込は、[SICイベント参加登録ページ](https://sysic-org.sakura.ne.jp/SICregistration.html)
<https://sysic-org.sakura.ne.jp/SICregistration.html>
『SIC第3回ケーススタディ研修講座』よりお願いいたします。
定員： 30名（定員になり次第、締め切ります。）

(3)プログラム概要

本研修講座は、以下のプログラムに従い講義と演習を実施します。
 受講者はシステムイノベーションの疑似体験を通して、その勘所を習得して頂きます。
 最後のまとめでは、NTTドコモ様にシステム構築の効果とシステム部門の役割について講義して頂きます。

2023年10月28日(土)

	時刻	内容	形式
1	10:00-10:10 (10分)	オープニング	木村英紀SIC副センター長 ・SIC人財育成協議会主査
2	10:10-12:00 (110分) 5分休憩を含む	○講義 「概要」と「初代 ALADIN の開発」 ○演習 1,2 「業務面、システム面で発生する問題を考える」 「顧客サービス向上に向けての課題」	講義/講師: (株)日立製作所 研究開発グループ・主管研究員 古屋 聡一 (略歴、下記*) 同・主任研究員 矢野 浩仁 (略歴、下記**) 演習/グループ討論: SIC人財育成協議会
3	12:00-13:00 (60分)	昼食休憩	
4	13:00-14:15 (75分)	○講義 「初代 ALADIN 運用後の発生した課題」 ○演習 3 「システム改修スピードの向上」	講義/講師・演習/グループ討論 同上
5	14:15-14:30 (15分)	休憩	
6	14:30-16:20 (110分) 15分休憩を含む	○講義 「ALADIN の構造改革」 ○演習 4 「システムスリム化による変化」	講義/講師・演習/グループ討論 同上
7	16:20-17:00 (40分)	○講義 「構造改革の効果と、情報システム部役割の変化」	講義/講師: (株)NTTドコモ 情報システム部・担当課長 前山雄大 (略歴、下記***)
8	17:00-17:10	まとめ	

ケース作成協力者:

株式会社富士通ラーニングメディア様、富士通株式会社様、株式会社NTTドコモ様

講師紹介:

(*) 古屋聡一 (株式会社日立製作所)

九州大学大学院システム情報科学研究科情報工学専攻修士課程修了、1997年日立製作所システム開発研究所入社、2004年九州大学大学院システム情報科学研究科博士後期課程修了、博士(工学)。システム工学、システムアーキテクチャ、サービス工学の研究に従事。1998年ケンブリッジ大 Industrial Research Fellow、2018年世界経済フォーラム第四次産業革命センターフェロー。同社主管研究員。電子情報通信学会、情報処理学会各会員。

(**) 矢野浩仁 (株式会社日立製作所)

京都大学大学院工学研究科数理工学専攻修士課程修了、1996年日立製作所システム開発研究所入社、2016年東京工業大学大学院総合理工学研究科博士後期課程修了、博士(工学)。システム工学、データサイエンスの研究に従事。同社主任研究員。2019-20年日本オペレーションズ・リサーチ学会理事。日本オペレーションズ・リサーチ学会、電気学会、情報処理学会、情報社会学会各会員。

(***) 前山雄大 (株式会社 NTT ドコモ)

東京理科大学工学部第一部電気工学科卒業、2007年 NTT ドコモ入社、情報システム部にて社内 OA システム開発に従事、2008年より ALADIN 開発部隊にて ALADIN 構造改革業務に従事、2017年サービスデザイン部にて SP モード NW 開発業務に従事、2020年現職に着任し情報システム部にて IT 戦略作成・部内人材育成等の業務に従事、TOGAF9/BA/Archimate の認証を取得し NTT グループ EA (Enterprise Architecture) 推進活動も行っている。

問合せ先

一般社団法人 システムイノベーションセンター(SIC) Tel/FAX 03-5381-3567
e-Mail office@sysic.org

以上

② SIC臨時社員総会決議：SIC会員拡大を目的とした準会員制度導入について

2023年度第2回SIC臨時社員総会(9月14日)にて以下の準会員制度導入議案が承認されました

会員の拡大によりSICの一層の活性化を図るため、企業の会員種別として、現行の「正会員」、「学会会員」、「個人会員」に加え、スタートアップ企業等の中小企業や、人財育成の研修などに興味がある、また、SIC分科会のテーマに興味があるなどの企業が、まずはSICの活動への一部参加が容易に参加できるよう、よりライトウェイトな会員種別として、「準会員」を新設する。ただし、あくまでも、正会員への導入のステップと位置付ける。

具体的には、次の3つの種類の準会員の設定を行う。

- ① **インキュベーション会員**：資本金5千万円以下または従業員50人以下の企業。
 年会費：5万円(参考：正会員は一口20万円)。
 SIC活動への参画は、正会員と同等の資格を有する。ただし、理事会、実行委員会、人材育成協議会への参加資格は有しない。
 会員資格期間：2年間とし、その後は正会員となることを前提とする。
- ② **人財育成限定会員**：人財育成協議会が主催する人財育成活動に参加を希望する企業。
 年会費：10万円。
 SIC活動へは、人財育成協議会が主催する会員限定活動ならびにSICフォーラムに参加できる。
 社員総会、理事会、実行委員会、人材育成協議会への参加資格は有しない。
 会員資格期間、企業規模は、特に定めない。
- ③ **分科会限定会員**：SICの分科会活動のみに参加を希望する企業。企業規模は問わない。
 年会費：10万円。
 SIC活動への参画は分科会活動への参加のみとし、その他のSIC会員限定の活動には参加できない。

「正会員」と各「準会員」との対比を下図に示す。

	年会費	運営 (理事会・実行委員会・人材育成協議会等)	人財育成プログラム参加	分科会参加	その他の活動	備考
正会員	20万円 /口	○	○	○	○	
インキュベーション会員	5万円	—	○	○	○	資格期間：2年 (その後正会員)
人財育成限定会員	10万円	—	○	—	—	資格期間：定めなし
分科会限定会員	10万円	—	—	○	—	資格期間： 参加する分科会の活動期間

③ 連携団体主催イベント開催案内

●ロボット革命・産業 IoT 国際シンポジウム2023

主催 ロボット革命・産業 IoT イニシアティブ協会(RRI)

テーマ:

～「データ連携された世界」における競争戦略～

日時: 10月11日(水) 10:00~17:30、10月25日(水) 14:00~16:15

会場: 機械振興会館 B2 ホール(対面) および オンライン

詳細は下記 URL を参照ください

https://www.jmfrri.gr.jp/event_seminar/5048.html

●第14回横幹連合コンファレンス

主催 特定非営利活動法人横断型基幹科学技術研究団体連合(横幹連合)

テーマ:

対立・矛盾を克服する横幹知イノベーション:領域融合のトランスフォーメーションを目指して

期日: 12月16日(土)、17日(日)

会場: 東京大学本郷キャンパス [東京都文京区本郷 7-3-1]

詳細は下記 URL を参照ください

<https://www.trafst.jp/trafst2023/>

II 活動報告

① 2023. 9. 27 15:00-17:00 2023年度第9回実行委員会開催報告

開催形式：MS-Teams によるオンライン開催

出席者数： 実行委員11名、副センター長・監事・事務局各1名、オブザーバー2名(東電PG)
総出席者数16名

議題

司会 松本隆明実行委員長

1. 報告事項

- 1.1 第3回ケーススタディ研修講座(10月28日(土))開催予定 久保忠件事務局次長
- 1.2 連携団体のイベント開催について 同上
- ・RRI 主催 国際シンポジウム2023(10月11日、25日)
 - ・横幹連合主催 第14回横幹連合カンファレンス(12月16日、17日)
- 1.3 2023年度 第2回臨時社員総会開催報告(9月14日) 出口光一郎事務局長
- ・SICの会員種別「正会員」、「学会会員」、「個人会員」に加え、新たに「準会員」を設けることの承認
 - ・(上記承認の上での)会員種別に新たに「準会員」を設けるためのSIC定款、会員規則の改正案の承認
 - ・上記2件の審議事項の承認を得たとの報告
- 1.4 戦略サブワーキンググループ活動報告 松本隆明実行委員長
- ・防災・レジリエンス(宮前義彦実行委員)
 - ・金融((代)久保忠件事務局次長)

2. 討議事項

- 2.1 2023年度第2回SICフォーラムでの東電PG岡本浩副社長の講演を参考にしたエネルギーを軸としたユティリティ 3.0 に関して意見交換 松本隆明実行委員長
- 2.2 会員拡大キャンペーンの方法について アイデア出し 同上

次回、次々回の実行委員会開催予定日時

2023年度第10回実行委員会 10月18日(水) 15:00-17:00

2023年度第11回実行委員会 11月22日(水) 15:00-17:00

Ⅲ 正会員一覧

SCSK株式会社	NTTコムウェア株式会社
株式会社NTTドコモ	株式会社クエスト
株式会社構造計画研究所	株式会社JSOL
株式会社テクノバ	株式会社東芝
株式会社ニューチャーネットワークス	株式会社野村総合研究所
株式会社日立国際電気	株式会社日立産業制御ソリューションズ
株式会社日立システムズ	株式会社日立製作所 研究開発グループ 社会システムイノベーションセンタ
株式会社三井住友銀行	損害保険ジャパン株式会社
東京ガス株式会社	東京電力パワーグリッド株式会社
日鉄ソリューションズ株式会社	日本郵船グループ株式会社MTI
ファナック株式会社	富士通株式会社
マツダ株式会社	三菱重工業株式会社 デジタルイノベーション本部
三菱電機株式会社	横河電機株式会社
ロジスティード株式会社（旧日立物流株式会社）	

2023年10月1日現在(五十音順)

©SIC 2023.10

発行者: 一般社団法人 システムイノベーションセンター(SIC)
代表理事・センター長 浦川伸一

編集者: SIC 実行委員 中野一夫 (株式会社構造計画研究所)
事務局 〒160-0023 東京都新宿区西新宿 6-12-7 ストック新宿 B-19 号
URL: <https://sysic.org> E-mail: office@sysic.org Tel.Fax: 03-5381-3567