

高度物流人材に関する体験的な考察

An Experiential Study of Highly Logistics Talent



長谷川 雅行：株式会社日通総合研究所（現N X総合研究所）
顧問、流通経済大学 客員講師、港湾カレッジ横浜校 非常勤講師、中小企業診断士

略 歴

早稲田大学第一政治経済学部政治学科卒業、1972年日本通運(株)入社、2009年(株)日通総合研究所退職。現在は同社顧問、本学客員講師、日本物流学会理事（2007年～2019年）。

〔著書〕「SCMハンドブック」（2018年、共立出版）。「グローバル化と日本経済」（2009年、勁草書房）。
「ロジスティクス用語辞典」（2007年、日経文庫）いずれも共著。

〔要約〕 物流・ロジスティクスに関連する資格は多いが、「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」にも掲げられている「高度物流人材の育成・確保」は重要なテーマである。

大綱のKPIに掲げられたなかで大きなウェイトを占める、JILS「物流技術管理士」認定講座およびJAVADAビジネス・キャリア検定「ロジスティクス管理2級」「ロジスティクス・オペレーション2級」について、筆者は在職時から、両団体の人材育成に関わってきた。とくに後者については、その原点である厚生労働省「職業能力評価基準『ロジスティクス分野（原文のまま）』」作成以来の長きにわたる。また、自らも物流技術管理士の過去実施資格である物流管理士である。

その体験から、各資格の経緯・概要・特徴等を概括するとともに、資格取得を機に人的ネットワークを構築することの重要性や、企業や大学における高度物流人材の育成について私見を述べる。

1. はじめに

2021年6月に閣議決定された「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」（以下、「大綱」という）では、前大綱（2017年度～2020年度）に引き続き、「今後取り組むべき施策」の一つとして「高度物流人材の育成・確保」を掲げている。

大綱では、高度物流人材を、物流DXの実現のため「物流現場の課題を正確に把握するとともに、グローバル化の状況も踏まえなが

ら物流産業の今後の進むべき方向性を俯瞰的に捉え、先進技術等も活用した物流業務の革新のための企画・提案ができる人材」と位置付けている。また、国土交通政策研究所では、「全体の視点から物流の効率化と高付加価値化を図るための企画・提案ができる人材」と考えている（図1参照）。

高度物流人材の育成・確保のKPIとして、以下の2指標が掲げられている。

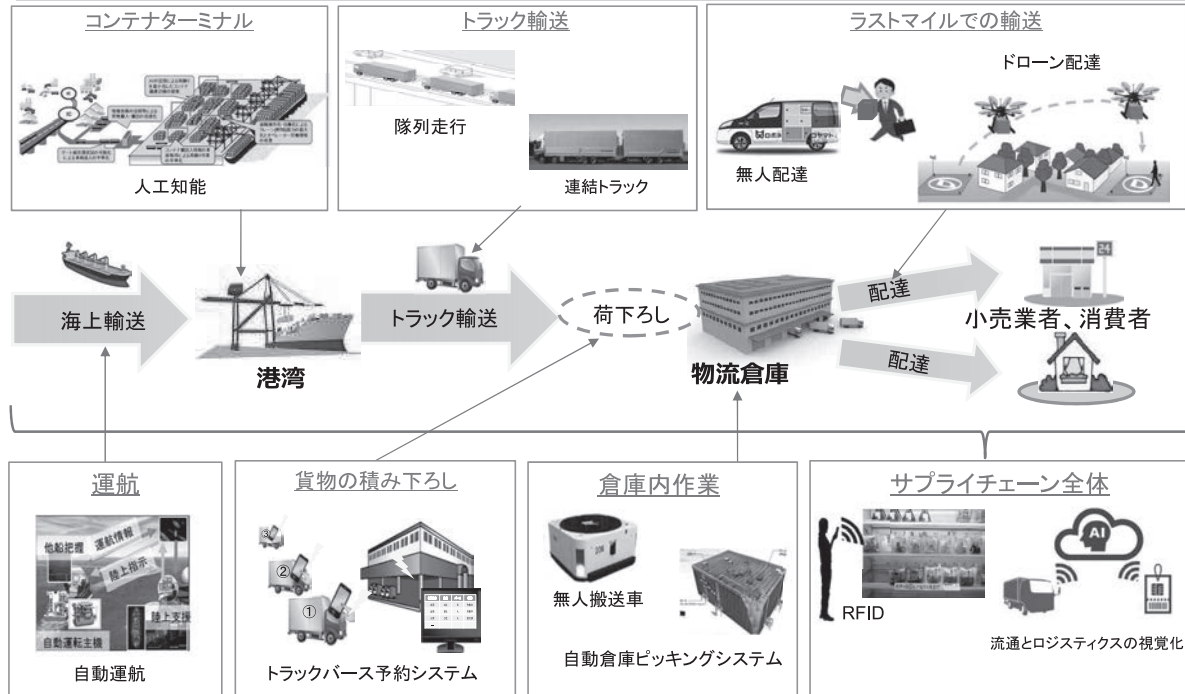
①大学・大学院に開講された物流・サプライチェーンマネジメント分野を取り扱う産

図1 高度物流人材のイメージ

新技術を活用した“ロジスティクス革命”

PRJ 国土交通省
国土交通政策研究所

状況を打開するべく、新技術の導入による効率化や省人化が期待されている



これらの技術を開発、導入、運用していくことができる、「高度物流人材」の育成と確保が必要

出所：国土交通政策研究所「物流分野における高度人材の育成・確保における研究」2021年6月

学連携の寄附講座数 50講座（2021年度～2025年度）

②物流に関する高度な資格の取得者数 4,451人（2017年度～2020年度）→6,000人（2021年度～2025年度）

このうち、①は前大綱にはなかった新規のKPIであり、②は前大綱では、4,247人（2013年度～2016年度）→4,700人（2017年度～2020年度）とされていたものを大幅に引き上げている。

①の「寄附講座」は、本学をはじめ各大学・大学院及び寄附者（企業等）にお任せすると、②の「高度な資格」について筆者の経験（体験）を踏まえて若干の考察をしたい。

なお、①については、筆者も本学の「日通

寄付講座」で3年間講師を務めさせて頂いた。ご指導頂いた先生方や事務局の方々には、この場を借りてお礼申し上げたい。

2. 物流に関する高度な資格

（1）資格とは

まず、資格（certification）とは何だろうか？一般的には、ある行為を行うために必要もしくは相応しいとされる条件や、仕事として任務に就くために必要な条件とされているようである。そのうち、特定の職業に就いたり、専門能力を証明するために取得するものを、社会的には「専門資格」と呼んでいる。

専門資格の認定（certificate）は、国・自

治体・民間法人・国際団体などで行われ、それぞれ、国家資格・公的資格・民間資格・国際資格などと称されている。国家資格については、法律・政省令等に基づいて国家から付与される資格であるが、公的資格・民間資格・国際資格については、資格認定機関による分類で、便宜上の分類ともいえる。

また、民法上の法人の社員（会員）の身分である身分資格（社員資格・会員資格など）や、特定の試験の受験条件（受験資格）や、就職・任免時の採用・任用条件、その他の応募または参加、学歴（卒業・修了）なども資格と呼ばれることがある。

（2）物流関連の資格

次に、物流関連の資格にはどんなものがあるだろうか？

筆者が、興味半分で調べたところでは、物流関連には以下のような専門資格があるようだ（代表的なもの。順不同。認定機関などの詳細は省略。なお、2－（3）以下で後述する資格は除く）。

①自動車運転免許、②フォークリフト運転技能者（クレーン等も要資格）、③危険物取扱者、④倉庫管理主任者、⑤運行管理者（貨物）、⑥技術士（包装・物流）、⑦包装管理士（輸送包装・生活包装）、⑧ロジスティックス・MH管理士、⑨通関士、⑩国際複合輸送士（JIFFA）、⑪国際航空貨物取扱士（IATA/ FIATAディプロマ。世界100ヵ国以上）、⑫海技士（貨物船など大型船舶。航海・機関）、⑬貿易実務検定（A～Cの各級）⑭3PL管理士（（一社）日本3PL協会）など。

このうち、①②③④⑤⑥⑨⑫が国家資格で、⑦⑧⑩⑪⑬⑭が民間資格、⑨⑩⑫が国際資格と言えるのではないだろうか。

これ以外にも、物流専門ではないが、従業員50名以上の事業所には必置となる衛生管理者（国家資格）や安全管理者（所定講習の修了者）、調達物流にも関係のある資材管理士（（一社）日本資材管理協会、民間資格）などがある。また、SCM管理士（（一社）日本SCM協会）のように新たな資格創設の動きもあるようだ。

これら資格を取得することで、関連の業務に就くことができるとともに、就職・転職・昇格等に生かすことができる。

資格の認定機関・受験講座など「資格商法」も多いが、本稿では省略する。

（3）物流に関する高度な資格

大綱では、物流に関する高度な資格として、（公社）日本ロジスティクスシステム協会（以下、略称の「JILS」）が認定する「ロジスティクス経営士」「物流技術管理士」、厚生労働省所管の特別民間法人である中央職業能力開発協会（以下、略称の「JAVADA」）が認定する「ロジスティクス1級」「ロジスティクス管理2級」「ロジスティクス・オペレーション2級」を対象としている。

上記1－②のKPIは、これら5資格の年間取得者数による。

各資格の詳細については、3項以下で紹介する。

なお、大綱が対象としている資格ではないが、上記（2）－⑥の技術士（包装・物流）や、（一

社) 全日本トラック協会が認定している物流経営士(運営は、東京都トラック協会・愛知県トラック協会)も十分に高度な資格であると、筆者は感じている。

国際的には、世界最大のSCM専門団体であるASCM (Association for Supply Chain Management, 本部=アメリカ・シカゴ) が認定しているCPIM (Certified in Planning and Inventory)・CSCP (Certified Supply Chain Professional)・CLTD (Certified Logistics, Transportation and Distribution) の3国際資格や、ISM (Institute for Supply Management, 本部=アメリカ・アリゾナ州) が認定するCPSM (Certified Professional in Supply Management) が知られており、日本国内にも有資格者がいる。

3. JILSの物流人材育成

ここまで書いてきたら、JILSから、「物流・ロジスティクスにおける人材育成支援ガイド」の2022年版(以下、「ガイド」という)が、会員である筆者に届いた。ちょうど良いので、ガイド等を基に、「ロジスティクス経営士」「物流技術管理士」の両資格と、その背景にあるJILSの物流人材育成を紹介したい。

ガイドの表紙には「人材育成は、企業の盛衰を決める最大の経営戦略」と書かれている。筆者は在職中に中小企業診断士の資格を取得し、中小企業経営を支援してきた経験から同感である。

経営資産とは、「ヒト・モノ・カネ・情報」と言われる。筆者は、このうちヒトだ

けはカネで買えないのでないかと思っている。また、ヒトの価値は財務諸表には表れない。P/Lの「人件費」ではないかと言うが、それは原価・コストという見方で、「人減らし=人件費削減」の発想である。10人の人件費はP/Lに表すことができて、10人の「人材としての価値」は財務諸表には表すことができない。「企業はヒトなり」と言われる所以である(閑話休題)。

(1) JILSの階層別・職種別資格認定講座

JILSでは、階層別の資格認定講座として、ロジスティクス経営士・物流技術管理士・物流技術管理士補の各講座と、入門編であるロジスティクス基礎講座がある。以前は、物流環境関連の資格認定講座もあったが、現在は開催していない。

また、テーマ別の資格認定講座として、国際物流管理士・物流現場改善士資格認定講座と、より上級のストラテジックSCMコース(東京工業大学から継承)もある。

2021年10月時点における各資格の取得者数は、上記ガイドによれば、①ロジスティクス経営士(2002年度～454名)、②物流技術管理士(1993年度～11,938名)、③物流技術管理士補(1997年度～2,734名)、④国際物流管理士(1978年度～1,598名)、⑤物流現場改善士(2010年度～655名)であり、①②が大綱の「高度物流人材」の対象である。

(2) 物流技術管理士資格認定講座

ここでは、②の「物流技術管理士資格認定講座」(以下、物流技術管理士の英語名称で

あるCertificate Logistics Masterの略称にちなみ、「CLM」及び「CLM講座」という)について論ずることとしたい。

CLMという英語名称からは、上述の国際的な資格のうちASCMのCLTDに近いようである。

直近の同講座第146期のパンフレット、上述のガイド、JILSホームページでは、CLMを以下のように紹介している。

1) CLMとは

「物流・ロジスティクスのスペシャリスト」として、複数の物流業務を全体最適の視点から管理し、物流品質の向上や効率化策を実践することや、分析的な手法から物流現場を改善する施策を立案し、実行計画を推進すること等ができる管理者やリーダー」とされている。

2) CLMのあるべき姿（筆者注：目標、教育の到達点とも言える）

①物流・ロジスティクスの全領域にわたる専門知識や管理技術を有し、実務で活かすことができる。

②現状を把握し、ありたい姿（目標）を描き、そのギャップから問題発見、解決すべき課題を設定することができる。

③課題を解決するための方策を立案し、関係者の理解を得て、協力しながら実行することができ、さらにその効果を評価することができる。

④全体最適を志向し、幅広い視点で改善策や新たなサービスを企画することができる。

⑤社内外の関係者や顧客に対し、提案、提言ができる。

3) 企業におけるCLMの役割

①荷主企業（製造業、流通業）

- ・QCD（品質、コスト、納期）の観点から最適な物流ネットワークを設計することができる。
- ・自社内の関係部門や他社と連携し、物流コスト削減や在庫の適正化を推進できる。
- ・提案依頼書（RFP）を作成し、物流業務の委託先（パートナー）の選定、評価ができる。

②物流企業（物流子会社、物流事業者）

- ・QCD（品質、コスト、納期）に係る定量的な指標を用いて、物流業務を管理することができる。
- ・全体最適の視点から業務に取り組み、コスト削減、品質・生産性向上を推進できる。
- ・荷主企業の物流実態を適切に分析し、問題点を把握したうえで、適切な品質・コストを踏まえたソリューションを立案、提案することができる。

③その他（情報システム業、人材派遣業等）

- ・コスト削減や品質向上等、顧客企業の物流・ロジスティクスにおけるニーズに的確に対応した製品やサービスを提供することができる。
- ・顧客企業の物流・ロジスティクスの実態を分析し、問題解決につながる

施策において、新たなサービスや製品を企画・開発をすることができる。

4) 受講条件・受講者の属性等

受講条件としては特に定めていないが、「物流に関する基本的な用語を理解している方」もしくは「物流技術管理士補の有資格者」とされている。

以前は「実務経験3年」という条件があり、実務経験が不足している受講者は試験に合格しても、実務経験が3年に達するまで資格認定証が発行されなかった。

受講者数はコロナ下でやや減少して、年5回開催（東京2回、大阪2回、名古屋1回）が4回（大阪が1回に。座学はオンライン）となり、年間合計で約400名である。

受講者の役職構成は、課長・センター長、係長・主任などが全体の70%近くを占める。

受講者が所属する企業は荷主企業が約20%、物流子会社が約30%、物流事業者が約40%、情報システムが約5%、その他が約5%とされている。

5) 資格認定について

以下の「出席」「レポート」「試験」結果で資格認定される。

○出席要件について：全講義日数18日の

うち、14日以上出席すること。

○レポートについて：前期・後期2回の受講レポートを提出すること。

○試験について：①客観試験・②論文試験・③面接試験それぞれの得点が合格基準点（6割以上）を満たし、総合得点が60点以上であること。

①客観試験

客観試験とは、講座で学んだ内容の習熟度を測るために実施する筆記試験である。前期・後期の2回に分けて実施される。試験問題は、講義で学習したポイントとなる内容を中心に、正誤問題、選択問題、穴埋め問題、計算問題等の形式で出題される。

②論文試験

講座で学んだ内容を活用しながら、5,000字～6,000字の論文を作成する。論文のテーマは自身の業務や企業における改善や改革に関するものとなる。物流・ロジスティクスの全般知識に加えて、第三者の理解を得るための論理的思考力や文章作成力が問われる。また開催期ごとに優れた論文を選定し、優秀論文として表彰を行っている（筆者注：優秀論文については、本人の了解が得られたものについてホームペー

図2 CLM講座の各試験の配点（カッコ内は合格基準点）

客観試験		論文試験		面接試験		減点		総合得点
前期・後期合計 30点満点 (18点以上)	+	40点満点 (24点以上)	+	30点満点 (18点以上)	-	①欠席減点 ②受講レポート 提出遅延減点	=	100点満点 (60点以上)

出所：JILS第146期CLM講座パンフレット

ジでも紹介されている)。

③面接試験

作成した論文の内容について、第一線で活躍している企業人、学識経験者、コンサルタントで構成される物流技術管理士 (CLM) 専門委員会 (筆者注: 後述の6) 参照) の委員2名が面接試験を行う。面接試験では、自身の作成した論文を第三者への確に説明し、質問に分かりやすく回答するプレゼンテーション能力が問われるとともに、質疑応答を通じて講義内容を踏まえた物流・ロジスティクスの理解度が確認される。

6) カリキュラムとプログラム

常設の能力開発委員会の下に、3-(1)の①~⑤の各講座について専門委員会が設けられている。

直近の第146期のパンフレットには、CLM専門委員会委員 (委員長は、渡邊一衛成蹊大学名誉教授) や講師が掲載されている。本学から矢野流通情報学部長が委員に加わっておられるとともに、第10単元「グリーンロジスティクス」で講義をされている。

JILSでは、同専門委員会で作成したカリキュラムの特徴として、実務経験豊富な講師陣から学んだ知識や技法を実務で応用するために、「自分自身やメンバー同士で考える」グループ演習、個人演習等を挙げている。

ガイドによれば、プログラムは以下の通りである。

約半年間、合計18日間の長丁場なので、受講者は「仕事との調整が大変」というが、調整もロジスティクスで求められるスケジュール管理・目標管理の一つではないだろうか (①④⑭以外は、リアルタイムのオンライン講義)。

①プレミーティング (2日) 問題の発見と解決 (グループ演習)

②第1単元 経営とロジスティクス (1日)

③第2単元 物流コスト管理 (1日)

④第3単元 物流拠点管理 (2日。個人演習含む)

⑤第4単元 輸配送管理 (2日。個人演習含む)

⑥第5単元 包装技術 (0.5日)

⑦第6単元 物流現場改善 (1.5日。個人演習含む)

⑧第7単元 総合演習Ⅰ (2日) 物流改善演習 (グループ演習)

⑨第8単元 在庫管理とSCM (1日)

⑩第9単元 グローバルロジスティクス (0.5日)

⑪第10単元 グリーンロジスティクス (0.5日)

⑫第11単元 物流アウトソーシングと3PL (1日)

⑬第12単元 ロジスティクスの社会的役割 (1日)

⑭第13単元 総合演習Ⅱ (2日) 物流改革演習 (グループ演習)

筆者は第12単元の「CSR (なぜかリス

クマネジメントを含む)」を2011年度から、「標準化」を2004年度から担当している。人手不足もあって標準化には追い風が吹いていることが、受講者の関心度からも伝わってくる。

また、在職中は能力開発委員・CLM専門委員を務めたこともあり、土曜休日を返上して、5) - ③の面接試験を行った。受講者側は1人15分で終わるが、専門委員の方は終日なので、面接を終えるとドッと疲れたのを思い出す。受講者のなかには、大手流通業の物流部長（当時）もおられて、どちらが面接しているのか分からないこともあった。

なお、ロジスティクス基礎講座の講師も何年か務めたが、大手冷蔵倉庫会社の社長（当時）が受講されておられて、冷汗三斗の思いをしたこともある。

講座の概要は、ロジスティクス・ビジネス誌2021年7月号の特集「物流を学ぶ」第5部（以下、「ロジビス誌」という）に、「物流技術管理士 日本のロジスティクス知識の共通基盤を形成」として紹介されているので省略する。

7) 半世紀にわたる高度物流人材の育成

CLMの前身となる物流管理士（英語名称：Physical Distribution Consultant）・物流士（同：The Logistics Master）は、資格認定講座を、1971年からJILSの前身団体である日本物流管理協議会・日本ロジスティクス協会が開催し、両資格とも累計で約3千名いる。1992年に前身団体が統合、JILSとして発足するとともに移

管され、今でもJILSが「過去実施資格」として、有資格者の管理をしている。したがって、通算すれば半世紀にわたる伝統ある「高度物流人材の育成」と言ってもよい。

筆者は勤務先の会社の指示で、1985年頃に物流管理士の資格を取得している。当時のカリキュラムは、現在のCLM認定講座に比べると、輸送・保管・包装・荷役・流通加工・情報という物流の6機能が中心であった。3PLやSCM以前の時代なのでやむを得ないが、当時は演習のほかに、物流施設見学があった。また、論文試験は、専門委員が作成した「架空の企業の物流システム」の改善案づくりだった。

CLMは、一時、運輸大臣認定資格となったが、今は民間資格である。

8) CLM講座の雑感

①良い点1「人的ネットワーク」

ロジビス誌でも紹介されているように、講座の全期間を通して5回の演習があり、そのうち、開講時・中間時・最終時の3回はグループ演習で、業種・職務・年齢の異なるグループ（グループ編成は毎回変わる）で共通の課題に取り組み、その結果を発表する。グループ演習の目的の一つは、他メンバーや講師との議論等を通じた人的なネットワークの構築である。

グループ演習以外の機会を活用すれば、各回約50～100名の人的ネットワークができる。資格の取得後も人的ネ

ットワークが役立つことも多いという。

資格取得後の相互研鑽および情報交換のために、3 - (1) の①～⑤と過去2資格の合計7資格取得者が任意加入できる（一社）日本物流資格士会があり、正会員・準会員合わせて約1千名を数える。同会では、物流施設見学会やセミナーを開催している。

筆者も同会の会員であるが、同会における人的なネットワークは大切な財産であることを実感している。残念ながら、荷主企業の会員は、物流部門から異動すると足が遠のくようである。

②良い点2「オンライン講義」

コロナ禍でCLM講座でも、講義・個人演習についてはオンラインが導入されている（グループ演習は集合・対面）。

従来は、東京・大阪・名古屋（開催規模順）の3カ所開催で、北海道・九州等の遠隔地からは、半年間にわたる18日の出張旅費などの点で受講が難しかったが、全日程の約2/3がオンライン化されて、受講の敷居が少し低くなったと言えよう。後述するビジネス・キャリア検定は全分野とも試験会場を全国展開して、受験者の便を図っている。

オンライン講義では、受講者はチャットで講師に質問可能であり、双方向性が図られている。

③足りない点「安全・労務管理」

3項冒頭で述べたように、経営資産とは「ヒト・モノ・カネ・情報」であり、とくに物流・ロジスティクスの現場では、省力化・自動化が進みつつあるとは言え、まだまだ労働集約型であり、ヒトが中心である。ということは、安全や労務管理は今日も重要なテーマである。

昨今の報道でも、残念ながら交通事故や倉庫火災など、物流・ロジスティクス現場における安全上の問題が発生している。仮に、物流事業者に原因があったとしても、荷主企業としての責任、あるいは荷主にとっての顧客対応の責任は免れない。

物流管理士講座では、安全・労務管理についても単元が設けられていたが、CLM講座では3 - (6) - ①～⑭のように安全に関する単元はない。筆者がCSR（コンプライアンス、リスクマネジメント）のなかで、「安全は全ての基本である」など、短時間でポイントのみ説明している。

同様に、労務管理の単元もCLM認定講座にはない。物流現場には、正社員、契約社員、パート・アルバイト（有期労働者）、派遣社員など多様な雇用区分の従業員がいる。運送を除けば、留学生などの外国人労働者もいる。ここでは、ダイバーシティやハラスメント、さらにはメンタルヘルスなど新たな労務管理上の課題も増えている。

筆者は、愛知県トラック協会の物流

大学校講座（修了して試験に合格すれば「物流経営士」の資格を取得できる）で物流関係法令を担当し、社会保険労務士など他の講師が安全・労務管理を担当している。講座の全日程は、物流技術管理士同様に半年間、毎月1回土・日曜の12回で、うち安全・労務管理関係は2回に分けて合計1日の講義となっているのが、CLM講座にも参考になるのではなかろうか。

4. JAVADAのビジネス・キャリア検定（ロジスティクス分野）

（1）職業能力評価制度とビジネス・キャリア検定

職業に必要な能力を職業能力というが、職業能力については、例えば、中央教育審議会では「社会・職業への円滑な移行に必要な力」や「学士力」、経済産業省では「社会人基礎力」などと示している。

なお、大学における「学士力」は、2016年度の中央教育審議会答申で、「大学が授与する学士が保証する能力の内容に関する参考指針」として、「知識・理解」「汎用的技能」「態度・志向性」「統合的な学習経験と創造的思考力」が掲げられており、これらを充足しているかどうかを試験・レポート・論文等で評価し、学生に対して「学士号」を授与するよう求めている。

同様に、各職業能力において、国（厚生労働省）では職業能力開発促進法（以下、「職開法」という）に基づいて職業能力評価制度（以下、「評価制度」という）を設けている。

評価制度とは、「業種別、職種・職務別に、業務を遂行するのに必要とされる能力を整理・体系化した職業能力基準に基づき、その基準を満たしていることを評価する仕組み」であり、業界や職業別に求められる能力要件が明確になり、企業における従業員教育や個人の能力開発の指針となり、習得した能力を客観的に評価することや把握することを可能にするものである。

国の評価制度は、職業能力を適正に評価するための基準である「職業能力評価基準」（以下、「評価基準」という）と、労働者がその基準に達しているか否かを判定する「技能検定制度」（造園・金属プレス・菓子製造など技能系を対象とした136職種を対象とした国家検定制度）、「ビジネス・キャリア検定制度」（事務系を対象とした公的資格試験＝能力評価試験）がある。

両検定制度は、分野・部門別かつ能力（等級）別に細区分されていることから、企業としては労働者の職業能力評価等に採用しやすく、労働者としては職務遂行能力の証明等として使うことができる（厚生労働省では、労働者の「生涯を通じたキャリア・プランニング」と「職業能力の証明」のためにジョブ・カード制度の普及を図っている）。

検定の合否水準となる評価基準は、厚生労働省が定める公的な職業能力の基準で、業種横断的な事務系職種のほか、ものづくりからサービス業まで56業種について整備されており、このうちロジスティクス分野でも倉庫業・運送業とマテリアル・ハンドリング業（整備順）が整備されている。

評価基準では、労働者の職業能力をレベル1～4に区分している（表1参照）。

上記「技能検定」「ビジネス・キャリア検定」では、個々の労働者のレベル到達度を「試験」という方法で確認する。

ロジスティクス分野では、レベル4がロジスティクス1級に、レベル3がロジスティクス管理2級とロジスティクス・オペレーション2級に、レベル2がロジスティクス管理3級とロジスティクス・オペレーション3級に、レベル1がロジスティクスBASIC級に相当すると言えよう。

筆者は在職中に厚生労働省から依頼され、関係省庁・学識経験者・民間企業のWGによるロジスティクス分野の「評価基準」づくりをお手伝いしたことがある。「倉庫業の係長クラスが備えるべき」「運送業の課長が備えるべき」職務能力について、法定の必置資格である2-(2)-④⑤の倉庫管理主任者・運行管理者（貨物）を念頭に置きながら議論し

たことを思い出す。

WGで作成した評価基準は、「職業能力評価基準12ロジスティックス分野（原文のまま）」として、厚生労働省のホームページからダウンロード可能である。

(2) ビジネス・キャリア検定（ロジスティクス分野）の概要

国の雇用政策としての「評価制度」→「評価基準」→「ビジネス・キャリア検定」の体系を簡記すれば、以上4-(1)の通りである。

本題の「ビジネス・キャリア検定」（以下、JAVADAに倣い「ビジキャリア」と略す）は、JAVADAが職開法に基づいて、厚生労働省の評価基準に準拠して「職務を遂行する上で必要となる専門知識の習得と実務能力の評価を行うこと」を目的として実施している試験であり、ビジキャリア合格者は公的資格と認定されることになる。

ビジキャリアは、①人事・人材開発・労務管

表1 評価基準におけるレベル区分の目安〈例：事務系職種〉

レベル	レベル区分の目安	呼称イメージ
レベル4	大規模組織の責任者もしくは最高度の専門職として、広範かつ総合的な判断及び意思決定を行い、企業利益を先導・創造する業務を遂行するために必要な能力・水準。	・本部長 ・部長 など
レベル3	中小規模組織の責任者もしくは高度専門職として、上位方針を踏まえて管理運営、計画作成、業務遂行、問題解決等を行い、企業利益を創出する業務を遂行するために必要な能力水準。	・課長 ・マネージャー など
レベル2	グループやチームの中心メンバーとして、創意工夫を凝らして自主的な判断、改善、提案を行いながら、業務を遂行するために必要な能力水準。	・係長 ・主任 など
レベル1	担当者として、上司の指示、助言を踏まえて定期的業務を確実に遂行するために必要な能力水準。	・担当者 など

出所：厚生労働省ホームページ

理、②経理・財務管理、③営業・マーケティング、④生産管理、⑤企業法務・総務、⑥ロジスティクス、⑦経営情報システム、⑧経営戦略の8分野について、評価基準のレベル1～4に相当するBASIC級～1級まで（一部未実施の分野があるので合計43科目）設定されている。

全科目とも同一日に全国各地で実施され、直近は、2022年2月実施の2021年度後期試験である。

試験内容は、以下の通り、各分野とも共通しており、受験資格は定められていない（「実務経験が〇年程度」とされている）。また、「下位級を取得していなければ、上位級を受験できない」という制約もない。

1) BASIC級

①仕事を行ううえで前提となる基本的知識を基に仕事の全体像が把握でき、職場での円滑なコミュニケーションを図ることができる（例えば、新入社員、内定者、就職希望者、学生）。

②出題形式：正誤形式で70問

③試験時間：60分

2) 3級

①職務全般に関する幅広い専門知識を基に、担当者として上司の指示・助言を踏まえ、自ら問題意識を持ち定型的業務を確実に遂行することができる（例えば、係長・リーダー等を目指す人、または担当職務を的確に遂行できることを目指す人）。

②出題形式：4選択肢からの択一形式
40問

③試験時間：110分

3) 2級

①職務に関連する幅広い総合的な専門知識を基に、グループやチームの中心メンバーとして、創意工夫を凝らし、自主的な判断・改善・提案を行いながら業務を遂行することができる（例えば、課長・マネージャー等を目指す人、またはシニア・スタッフ）。

②出題形式：5選択肢からの択一形式
40問

③試験時間：110分

4) 1級

①企業全体の戦略の実現のための課題を創造し、求める目的に向かって効果的・効率的に働くために、一定の専門分野の知識及びその応用力を活用して、資源を統合し、調整することができる（例えば、部門長、ディレクター＝取締役相当職を目指す人）。

②出題形式：論述式 3問

③試験時間：150分

計算問題や事例問題等もあり、各分野・各級とも受験者は「時間が足りない」と感想を述べている。

5) ロジスティクス分野の検定

ロジスティクス分野のビジキャリは、所管の厚生労働省以外に、経済産業省・国土交通省も後援している。

2007年にロジスティクス管理とロジスティクス・オペレーションの各2・3級が開始、2015年にBASIC級、2017年に1級と拡大した。開始以来13年で受験申

込者は増加傾向にあり、2020年度は9千人を超えている。

このうち、BASIC級・1級は年1回、2・3級は前期（8月）・後期（2月）の年2回開催されている。

「高度物流人材」の対象は、1級、ロジスティクス管理2級、ロジスティクス・オペレーション2級であり、その概要は以下の通りである。

①試験範囲（JAVADAパンフレットより）

ロジスティクス管理2級（概要）

「物流の概念と物流管理」「在庫管理」
「物流システム管理」「物流コスト管理」
「物流情報システム」

ロジスティクス・オペレーション2級（概要）

「包装・荷役・MH・保管」「輸配送システム」「国際輸送」「物流センター計画」「物流センターの管理と運営」

なお、1級の受験資格・試験範囲は定められていないが、「当該試験分野の2級に合格している方、または同等の能力を有している方を想定している」（JAVADAのホームページ）ことから、試験範囲は両2級を合わせたものと言えよう。

②標準テキスト・過去問題

JAVADAでは、受験者が独学できるように分野ごとに標準テキストを発行している。上記試験範囲の各項目については、ロジスティクス分野の標準

テキストで学ぶことができる。

2021年現在の標準テキストは第3版（2017年発行）で、物流・ロジスティクスの最新動向を取り入れて、5年ごとに改訂されている。筆者も、ロジスティクス管理2・3級の標準テキストの一部を執筆している。

また、各分野の過去問題については、JAVADAのホームページに掲載されているので、試験対策の参考となる。

③認定受験講座

JAVADAのホームページでは、JAVADAが認定した受験講座も掲載されている。受験講座の運営機関では、上記の過去問題集等を発行している例もある。

例えば、15年目を迎えた（一社）マテリアルフロー研究センターの受験講座（2021年はオンライン開催）の受講料は104千円（3級）～120千円（2級）であり、それだけ費用と時間を掛けても「資格を取りたい」という需要があると言えよう。

1級以外は択一式なので、（一社）日本倉庫協会のように会員サービスとして、e-ラーニングで受験講座を開催している例もある。

ロジビズ誌でもロジスティクス管理2級対策講座を連載している。

その他、ビジキャリの概要は、3－6）で述べたロジビズ誌2021年7月号の特集「物流を学ぶ」第5部に、「ビジキャリ ロジスティクス検定 年間

9千人が受験する裾野の広い公的資格」として、各級における望ましい実務経験年数や合格率などが紹介されているので参照されたい。

(3) ビジキャリへの雑感

1) 良い点

①費用が安く自由に学べること

最低限必要な費用は、「標準テキスト代＋受験料」だけである。また、自由な時間に独学で学ぶことができる。

標準テキストは各級1冊であり、内容も価格も「標準」的である。図表も多く、自分の知識の整理にも役立つと思われる。筆者も若い物流マン（ウーマン）から「仕事について、良い参考書を」と言われたときには勧めている。

②地方でも受験可能なこと

愛知県トラック協会の物流経営士（物流大学校）講座は、会員企業を対象にしているが、受講者定員に余裕があれば、他県のトラック協会会員も受講可能である。受講期間が長期かつ土・日曜日であるにもかかわらず、遠く九州などからも受講者がある。JILSのCLM講座（東京・大阪・名古屋開催）でも、以前から遠隔地からの受講者があり、コロナ下のオンライン講義もあって、3－(1)－8)－②での述べたように、地方からの受講者は増加傾向にある。

言うことは、高度物流人材やリカレント教育（社会人の学び直し）については、教育内容が良ければ、それだけの潜在需要があると考えられる。

技能検定とビジキャリは、通常の年2回の全国会場での受験以外に、大量受験を希望する企業については、当該企業限定で受験会場を設営する「出前検定」制度もある。

③受験資格に制限がないこと

また、受験資格に制限がない（望ましい「実務経験年数」は示されている）ことは、受験料さえ払えば誰でも受験できるということ、広く門戸が開かれている。

会社として、従業員の職業能力評価のために、受験を勧めている（指示している）例もある。ビジキャリ（ロジスティクス分野）のパンフレットを見ると、ビジキャリを受験・資格取得することを「活用」している企業が約40社列举され、他にも多くの企業が「利用」とされている。「利活用」し易いのも受験資格に制限がないことが寄与していると思われる。

2) 足りない点

①筆記試験のみであること

ビジキャリ8分野とも、正誤形式・択一形式あるいは論文形式による筆記試験のみである。

正誤形式・択一形式（マークシート）は、受験テクニックに慣れた受験者には有利という点は否定できない（衛生管理者や運行管理者でも同様のことが言える）。

JAVADAのホームページで公開されている過去問題が、再出題されている傾向も、受験対策として有利と言えよう。

②資格取得者同士の交流やフォローがないこと

技術士（包装・物流）には、「技術士包

装物流会」があり、JILSの各資格取得者には3-(2)-8)-②の「(一社)日本物流資格士会」があり、それぞれ任意参加ではあるが、資格取得後の相互研鑽や情報交流を行っている。

ビジキャリについては、筆記試験のみで資格取得できるので、元々、受験者同士の交流機会もなく、JAVADAも資格取得後のフォロー手段を持っていない(職開法でも定めていない)。資格取得後のスキルアップやフォローは、各企業に任されていると言ってよいが、ICTやAIなどの技術進歩で、求められる職業能力の変化が著しい今日、ロジスティクス分野だけでも「高度物流人材」の継続的なスキルアップやフォローの機会が必要ではないだろうか。

5. JILS・JAVADAの連携

3・4項で紹介したように、大綱でKPIを設定して進めている高度物流人材の育成・確保について、JILS(CLM)・JAVADA(ビジキャリ)では、資格の内容・取得プロセス等が大きく異なる。

それでは、両資格が全く無関係かという、そうでもないようである。

(1) JILSにおける(職業能力)評価制度の導入

職開法に基づく評価制度が、JILSの人材育成に一部導入されている。高度物流人材であるロジスティクス経営士・CLMではないが、JILSでは「評価基準」を活用して、「物流現場で働く中堅管理者(現場主任・リーダー)育成の手引き」(2010年)を作成している。2010年から始まった3-(1)-⑤の「物流現場改善士」も、その一環とも思われる。物流現場改善士からCLMに進むこと(受講料が割引となる)も可能である。

(2) 資格認定制度の相互乗り入れ

3-(1)のJILSの各資格と、JAVADAのロジスティクス1・2・3・BASIC級は、図3のように関連付けられている。企業や受講者にとっては、いわば「相互乗り入れ」的な利活用も可能ということである。

図3では、両団体における物流関連の各資格のレベル等も一覧で分かる。

図3 ビジネス・キャリア検定試験(ロジスティクス分野)とJILS資格認定講座・コース

【試験体系】	ビジネス・キャリア検定試験 (ロジスティクス分野)	JILS資格認定講座・コース
役員・経営幹部・ トップマネジメント		資格認定講座
部長・ディレクター	1級ロジスティクス	ロジスティクス 経営士 資格認定講座
課長・マネージャー	2級 ロジスティクス 管理	物流技術 管理士 資格認定講座
係長・リーダー	2級 ロジスティクス・ オペレーション	物流現場 改善士 資格認定講座
スタッフ	3級 ロジスティクス 管理	国際物流 管理士 資格認定講座
学生等	3級 ロジスティクス・ オペレーション	物流技術 管理士補 資格認定講座
	ロジスティクスBASIC級	ロジスティクス 基礎講座

JAVADAの「2・3級ロジスティクス管理」「2・3級ロジスティクス・オペレーション」に合格された企業等での実務経験を有する方が、JILSの物流技術管理士補資格認定コースを受講できるようになりました。

出所：JAVADA「ビジキャリ ロジ検定」リーフレット

具体的には、JAVADAのロジスティクス（管理・オペレーション）の3級取得者はJILSの物流技術管理士補資格認定コースを、2級取得者はCLM資格認定講座を、1級取得者はロジスティクス経営士資格認定講座を割引料金で受講できるというものである（ビジキャリは公的資格なので、JILS→JAVADAでは「受験料割引」のような優遇措置はない）。

6. おわりに

（1）企業における高度物流人材の資格制度の利活用

JILSのCLM講座に、受講者を多数送り込んでいる企業がある。大手宅配便企業・情報通信系物流子会社は、一時大量に受講させて企業全体の人材レベルアップに役立てていた。筆者の勤務先も、各支店に最低1名CLMを配置するために大量受講を行い、現在では異動後の後任者に受講させているようである。

ビジキャリについては、上記4－（3）－1）－③のように利活用されており、また、JAVADAには企業から導入・利活用の相談もあるようで、高度物流人材の育成にとっては望ましいことと思う。

上述したように、社会人のリカレント（学び直し）が増えているなかで、高度物流人材の育成が進展することを期待したい。認定受験講座があるほか、企業内で受験講座を開催している例もある。

（2）大学等における高度物流人材の資格制度の利活用

国内外の大学等における高度物流人材の育成については、1項で掲げた国政研の調査報告に詳しい。

高度物流人材の育成・確保については、大学等の教育機関と企業・団体、それに行政等の官民学一体となった取り組みが必要である。

本学においても、筆者が日通寄付講座を担当していた当時は、希望する学生にはロジスティクス管理3級の受験対策講座が開催されていた。

筆者が、非常勤講師を務めている港湾短期大学校横浜校では、希望する学生には通関士・フォークリフト運転技能者・玉掛け主任者などとともに、ロジスティクス・オペレーション3級の受験対策講座が開催されている。

JILSの資格認定講座・コースは社会人向けなので学生には門戸が開かれていないが、ビジキャリであればBASIC級・3級は可能であり、合格者も出ている。

物流・ロジスティクスを学んだ本学の学生であれば、BASIC級ではなく3級にぜひチャレンジして欲しいものである。

参考文献

1. 「総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）」「同（2017年度～2020年度）」
2. 国土交通政策研究所「物流分野における高度人材の育成・確保における研究」2021年
3. JILS「物流・ロジスティクスにおける人材育成支援ガイド」2022年版、「第146期物流技術管理士資格認定講座」（2021年9月～2022年3月開講）パンフレット
4. ロジスティクス・ビジネス誌「特集『物流を学

ぶ』」2021年7月号

5. JAVADA「ビジキャリ ロジ検定」リーフレット
6. 厚生労働省・JILS・JAVADA・愛知県トラック協会ほかのホームページ等