

第1回「加工食品物流における生産性向上及び
トラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」
議事概要

1. 日 時

平成30年6月29日（金）10:00～12:00

2. 場 所

中央合同庁舎2号館 16階 国際会議室

3. 議事概要

- (1) 議題1「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について」、議題2「トラック運送業の現状等について」、議題3「加工食品物流における課題について」について事務局より説明を行い、意見交換を行った。
- (2) 各委員からは、以下のような発言があった。

○単純に物流現場をどう改善するかという単純な話ではない。サプライチェーン全体が抱える問題を物流現場に押し付けている。生産現場や販売現場など効率化が進んでいるところがあるが、そこは部分最適で物流にしわ寄せが行っており、荷主側からの無理難題に应付しているところ。荷主とともに生産性向上を進めていく必要がある。リードタイム、納品時間、ロット、荷姿など今までのやり方が良かったのかということから改善していく必要がある。

○物流における情報化が非常に遅れている。物流における情報が把握できていないために何が問題なのか、なぜ問題が発生しているのかがなかなか見えない。情報の共有化が進んでいないということは効率性を下げている状況である。IoTの導入についても、その前提の情報化が進んでいなければ導入しようがない。

○この懇談会とJILSで立ち上げている「持続可能な加工食品物流検討会」が連携して検討を進めていきたい。検討会では思い切ってやめるところはやめるといったこともやろうとしている。川上から川下まで携わる人の仕事量そのものを減らすことができればと思っている。

○当事者としての問題意識が高まっている。夫々が各々企業間の効率化について取組んでおり、それを業界全体で取組むことで更なる効率化につながると考える。従来は企業間の情報共有が進んでおらず、良かれと思ってやってきたことが、あまり効果がないということが話し合ってみて明らかになったりすることもある。

- 3年前に即席めん協会とタイアップして、パレットを使った荷受をできないかという検討を行い、実証実験もやったが効率化にならず実験で終わったのもあれば、1社については独自のパレットサイズで工場からパレット輸送してパレット受けすることが徐々に始まっている。
- 日食協の方で入荷受付予約システムを検討しており、共通のインフラ、クラウドシステムを開発中である。どこでどれくらい待機が発生しているかを明らかにし、事前予約した上でその時間に荷受ができないかということを考えている。
- 食品流通については、日付を一回々々各自がデータ化している。これを上流からつながるしくみができれば効率化する。荷役についてもパレットをスキャンすることで検品が終了するしくみが広がっていけばかなり効率化される。既に始まっているそれぞれの取組をどうすれば広められるかという議論が効率的ではないか。
- センターでの荷待ちもあるが、圧倒的に多いのが店舗への配送。ドライバーの人手不足は深刻である。配送効率を上げるなど工夫をしていきたいと考えている。
- 都心の店舗での駐車に関するクレームが最近多くなってきている。駐車場の確保についても考えていきたい。
- 物流センターから店への配送についての検品や納品状態や配送効率を見ていて、上流は見る事ができていないのが現状。標準クレートについて弊社では早くから取り組んでいるところ。今回の懇談会において、サプライチェーン全体において良い取組があれば検討していきたいと考えている。
- 労働集約型の労働はやがて頭打ちになると考えており、機械化や自動化が必要になってくる。物流部門にコストをかけたがらない傾向にあるが、経営者がロジスティクスを経営の戦略として考えてもらわないといけない。
- 物流コストを下げることをKPIとするのではなく、サービスレベルといったところまでメスを入れていかないといけない。
- 冷蔵品の特徴は小ロットであること。
待機時間の定義をどう捉えるか。トラックが着いたから待機が始まったと言われると困る。トラックが到着したことを受入側が確認できていないこともしばしばある。

- 倉庫で問題になるのは貨物の集中波動。商流の締め関係で月末か月初に集中しているがここを見直していきたい。商流の方では締日がいつでも対応できる状態になっているわけだからやっていただきたい。
- 賞味期限の3分の1ルールの見直しもやって頂きたい。検品のルールも荷主、倉庫業者、トラック事業者バラバラである。
- 時間指定（ジャストインタイム）と少量多頻度化は事業者の処理能力を越える要因になる。
- トラック事業者は中小零細がほとんどであり、そこをどう効率化するかが重要。自社だけで車を調達できないこともあり、トラックドライバー不足にどう対応していくかが課題。
- パレットの統一化とか進めていく必要があるが、短期的にどういうメリットがあるのかがわかりやすく出てくると、小売や3PLも取り組みやすくなる。いったことができるかわかるといい。また、小売に対しては待機時間のほか、頻度やロットの問題もある。これらにも広げて議論できればと思う。
- 一番苦労しているのはパレットの問題。パレットのサイズに違いがあり、11と12、それからビールパレットもある。また私有パレットの場合は持ち帰るためパレット間の積み替え作業が発生する。一貫パレチゼーションができると画期的に拘束時間が少なくなる。ぜひそこを検討してもらいたい。
- トラックドライバーは早く行って待機する習性があるため、荷主都合による荷待ち時間の定義が難しい。受付予約システムの導入が必要と考えている。
- ロットをまとめると、配達頻度を減らせる反面、大型車両が必要になるが、規制があって走れない。その点も検討できるとありがたい。
- パイロット事業でも好事例は必ず荷主の協力により実現している。サプライチェーンで真荷主と委託を受けた者がいる場合、真荷主でない方は改善に取り組もうとしない。サプライチェーン全体で待機時間の削減やパレット利用等の改善をしていくことが必要。
- リードタイムを半日長くしたらどうなるだろうか、あるいは1日長くしたらどうなるのか、そういったことを検証できたらいいかと思う。

○常温、冷凍といった温度ごとよりも商流のポジションごとに課題を洗い出すのがいいのではないか。また、原料は加工食品という扱いでないと議論が狭くなる。

○メーカーにはロスがあり、戻ってきてしまうものが相当ある。受注生産ではなく見込生産となっており、いかに需要情報をつかむかが重要で、みんなでどうしたら良いか議論できればいい。F-LINE やビールでも共同輸送の取組もあるが、同品目同業だけでは限界があると言われている。もう少し品目を広げて共同できるよう効率化できるといい。

○各流通における在庫をどうするか。在庫を持つのは悪だと言われている。在庫についてルール化し全体で考えていかないと、在庫を持たない方に進んでしまい、そのしわ寄せは物流事業者へ行くことになる。

以 上

(文責：事務局)