

第1回「紙・パルプ（洋紙・板紙分野）の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12月6日（木）16:00～18:00

2. 場 所

中央合同庁舎2号館 低層棟 共用会議室2A・2B

3. 議事概要

- (1) 議題1「紙・パルプ（洋紙・板紙分野）の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及び課題について」、議題3「紙・パルプ（洋紙・板紙分野）の物流に関する現状及び課題について」、議題4「アンケートの実施について」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。

○荷待ち時間が多いというのが大きな問題で、発側、着側両方に問題がある。板紙は直納が多いので、発側工場に到着した時にまだ製品が出来ておらず工場内でロットに合わせる、という理由で荷待ちが生じることがある。

○営業はオーダー締切をギリギリまで待つて欲しいことから配車する時間が厳しく見込み配車となるため改善を要望している。

○印刷会社向けでは受け側として荷役待機場所が狭かったり、早着順であることからかなり前から待ったり、ドライバーが荷を下ろしたり、製品胴面に日付や銘柄、寸法等をチョークで記録をしたりしている。これらは契約ではなく、長い間の慣習でサービスとしてやってきた。この結果、色々なサービスをドライバーにお願いし、中々やめられない。

○紙・パルプのドライバーになり手がいないのは、作業の危険さがある。原紙のロールを重ねて積んで、それを卸す作業は、教育してもできる前に辞めてしまう。巻き取り紙は、横積みにした場合、特殊な荷役となり、このノウハウは難しい。

○農産物の収穫期に青果品の段ボールの季節波動があるなど、必要な時期が偏っていることもある。発荷主、着荷主、運送会社の3社の連携が必要であると考える。

- 紙・パルプにはメーカー、代理店、卸など色々な物流がある。代理店では大型車ではなく、3、4トンの中小型車で5か所などに分散して小口で卸す。メーカーの一括に比較してロットが小さく、多頻度少量化が進んでおり、この小口化が一番の問題である。小ロットで毎日行くのではなく、2日分まとめる等ができれば効率があがるので、改善を要望している。
- 午前納品が多いので、午後はトラックが空く。朝一の集中は大きく、朝一番で行っても10台待っていることもあり、これを1時間以内で卸すことは困難な状況である。これは、納品先が時間帯毎に枠を決めてやれば解決するだろうが、帰り荷を確保するタイミングであわせることにも配慮が必要である。荷待ち時間の短縮だけではなく、ドライバーの効率化も同時に必要であると考える。
- 白板紙の用途はお菓子パッケージやコップなどであり、印刷、表面加工等を実施する。この特性から検討、調整が必要となるし、小口化（多頻度少量化）していることが問題である。
- 代理店で扱っているのは、全体の7割程度である。荷受時間の調整が課題である。その先は加工業者や印刷会社に納品するが、受け入れ側に十分なスペースがないのが問題である。対策としてメーカーからの直送を検討している。
- 小口化がますますひどくなっている。2トン車が中心だが、2～4トン車で1日30件近く配送するような状況で非常に厳しい。
- 印刷量の多い会社では待ち時間が発生していることから皆が早めにいくので、荷待ち時間が長くなる。100-200kg位の納品量なのに1-2時間かかることもある。多くの顧客を廻る必要があり、ジレンマになっている。
- 高速道路を積極的に利用しても渋滞、高速道路出口が少ない等のインフラも含めて問題がある。
- リードタイムも短く、料金よりもサービス強化を実施してきた結果、手が打ちづらくなっており、このままではドライバーの賃金を増やすことはできず、また、トラックドライバーの確保を考えると5年後や10年後に向けて改善を図らないといけない。
- 出版業者は取次業者に納品するが、納品時に1-2時間は待つのは当たり前で、この待ち時間をなんとかして欲しい。昨年9月から取次業者との打ち合わせの場が設定されて議論しているが、いい打ち手がない。出版の場合、発売日が集中すること

が要因であると考えて、もう少し分散できないか？との検討も実施しており、昨年
から取り組みが小さく始まっている。前日にできたら前日の夕方に運送する等も提
案している。やはりサプライチェーンという考えで進めていく必要があると認識を
している。受ける部分も含めて平準化ができれば良いと考えている。

○効率化のために板紙の輸送後に古紙を持って帰るような取り組みをしている。

○発注システムが長距離と近距離とで異なり、長距離だと発注は夕方にして、夜運ぶ
ようなものが運送会社にとって良いが、一定のルールが必要である。製紙の原紙を
運ぶときに幅が 2800mm のものは立積みかつ、低床車でないと運べず、俵積も特殊
な荷役になることから人手不足になっている。通常は着荷主と協力してやるが、ド
ライバーに任せられるときもあり、その場合は荷役時間を要する。

○モーダルシフトの取り組みがあるが、鉄道の場合は揺れて擦れがでる。また、海上
輸送で博多⇄釜山などの船舶を使う話もあると考える。

○輸送のタリフは H60 タリフの 50%をきっている、規制緩和をして新規参入が増えて、
運賃が下がり、そのまま低空飛行の運賃になっている。ユーザー側が理解できるよ
うな施策を打っていかないといけない。走行時間を減らすのは困難であることから、
止まっている時間を削減していくことが不可欠であろう。13 時間の上限を輸送時
間と思い、拘束時間と思っていない認識がある。もう少し細かい啓発をやって欲し
い。また、ガイドラインの普及をお願いしたい。

○洋紙を中心に輸送を実施している。昔は納入先が都内（有明、勝どき）などにあっ
たため、1日に5往復くらいはできたが、今では近くでも八街、戸田、海老名など
の他県になっているので1日2、3往復が限界となっている。

○印刷会社は帰り荷がなく、有明からピストン輸送になるので、積載効率を上げるこ
とが困難で、回転率を上げるのも難しい。これらの運賃が上がらない要因になっ
ているが、配送効率を上げようもない。

○運賃はトンキロでやっているが、小口化が進んでいるので、トンキロだと運送効率
を上げようがない。

○営業倉庫は8時ないし9時から16時なので、深夜早朝の納入はないことから労働
時間は平均すると多くはないが、波動がある。週末、連休前になると普段の倍くら
いにはなるので、車両もそれに合わせなければいけない。問題なのは週内の波動。
年間では下期に集中するので、上下で労働時間も偏りがある。

- 8割が午前指定で多くなっている。ASNの活用があるが、出荷情報は17時からダラダラと処理されるので、対応できることとしては、締切時間を早くしてもらうことが一番の解決策である。着荷主での荷待ち時間も曜日波動があり、これらは出版社との取引だが、納品先は印刷会社だったりする。
- 消費地までの輸送が主で、シートの運送はしていない。改善基準告示を守ることが最大の目的であるが、厳守されていないのが事実であり、その要因は2つ。工場側の能力不足と営業からの出荷オーダーが来るのが遅い、オーダーは締め時間が決まっているが、しばらくは守られても時間とともに締め時間より遅くなってしまおう。
- 納品先は大体わかっている。荷待ちが常態化しているところは把握している。附帯作業の実態は捉えているが、その交渉はまだ進めておらずこれからやりたい。改善を荷主と交渉している。労働時間を短縮するならば、附帯作業を改善しなければいけないというのが我々の考え。納入先の先の顧客まで（グローバルも含め）対応することが必要。附帯作業についての見識はお金を貰うのが目的でなく、附帯作業がなくなることが重要。時間指定は36%だが、段ボール原紙業界ではその倍位と言われている。
- 倉庫業を実施し、自社配送の出荷貨物に対応し、次に工場間の入荷貨物に対応する。待たせてしまう時間が長くなっていることは実感し、反省している。
- 小型車に納品車両が限定されるが、トラック事業者として小型車は赤字であり、持ちたくない。小型車で採算が合っている事例を知りたい。公道で荷待ちのための待機は危険である。2020年に南北線開通とオリパラがあり対応が心配である。

以 上
(文責：事務局)