

第3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31年3月25日（月） 15:00～17:00

2. 場 所

TKP虎ノ門駅前カンファレンスセンター ホール2A

3. 議事概要

- (1) 議題1「アンケート調査結果について」、議題2「関係者における最近の取組状況について」、議題3「「ホワイト物流」推進運動の加工食品分野における進め方について」、議題4「大型連休、大規模イベント等に関する意見交換について」、議題5「今後の検討の進め方について」について委員、オブザーバー及び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。

○アンケートで配送は委託してトラックの状況は分からないという回答の比率は高い。どういう形で影響しているのか問題。物流が関与しないで納入タイミングが決まっているという現状もある。そのあたりもクロスしてもらえると良い。

○ホワイト物流のメリットは、コスト面でない。物流の危機的状況、また今後もそれが続くという事を引き続き理解してもらわなければならない。物流サービスの持続、生産性を見直し、そこがホワイト物流の一番重要な所という事を国民に訴えていく事が重要。加工食品、食品系は消費者に訴える切り口としては報道機関も取り上げやすく、非常に有効である。

○今後の検討の進め方については、現段階では実態等、説明資料が不足している部分がある。今後の進め方として、大きく4つの政策をどうやって進めるのか、来年細かい議論が必要である。

○契約を当初から見直していないと言う点は、現在の担当者の「当初」であって、その前はおそらくN+2とか、リードタイムはもう少し長かったのではないかと考える。安くなる、高くなる等の話の中で、時間だけが短縮していった。その点についてアンケート結果に反映されていないため要注意である。

○リードタイムの延長のお願いをしている。納品先だけが負担増になるのではないかと主張で、厳しいご意見もいただいている。主な意見としては、①N+2になると在庫が増える、②24時間の内訳の中で、受注締めを遅らせて欲しい、③緊急出荷対応の要求がある。また、全ての加工食品メーカーに適用されると困るとの声もあるが、我々にメリットを出したいのではなく物流事業者やサプライチェーン全体の効率化のために必要だと話をしている。厳しい反応の中でも物流部門は理解を示してくれており、壁は高いが実現したい。N+2、リードタイムを延ばすことをベースとして、附帯作業問題や、長時間労働問題、サプライチェーン業界全体で効率化をしていくためにも、取り組みたい。色々な情報発信をしようとしており、日経からも取材を受けている。リードタイムの延長のメリットを広めてもらいたい。N+1とN+2が混在すると、上手くいかない。全体がならないと効率化が進まない。ぜひ、全体で理解が得られえよう、多方面より支援を得られたら。

○ホワイト物流で経営者視点は重要である。GWの10連休、オリンピック・パラリンピックもある。サービスを落とさないで、同じ事ができる工夫をするという発想、ホワイト物流との関係性、これらを滞留してしまうともったいない。色々な問題がある裏側で、ホワイト物流で意識を変えていく、そのように盛り上げていけないかなと思っている。

○アンケート結果から、現場が言っているという感じがする。現場と経営との関わり、物流危機状況を捉えてはいないのか。経営とどう関わっているのか、そこが知りたい。

○企業の社会的価値としてのSDGs (Sustainable Development Goals : 持続可能な開発目標) とホワイト物流はオーバーラップする部分がある。SDGs はぜひ使った方がよい。個々の政策はよくできている。ロジスティックスやサプライチェーンの話になると、世の中に普及していかない。経営者は「物流でしょ」と相変わらずの認識。現場ががんばってくればどうにかなると思っている。オペレーションマネジメントというキーワードがあって、徹底的にやった方がよい。コストの話ではなく、在庫の話も出てきて、経営とロジスティックスの関係も密接であり、課題を解決するのも経営者責任の一つと話していった方がよい。

○最終的に物流の所で国民の目に触れて、生産性向上にインパクトあったものが、ペットボトル等に印字されている年月日の6桁の数字を4桁に変えること。1/3ルール、2/3ルールはなかなか理解されていない。

○実証実験について、N+2になって活躍するのは卸売業であり、彼らのチェックを実証するのが重要である。一番問題なのは、オリパラを理由に始まって、オリパラで終わってしまっただけは意味がないこと。

- 運賃から荷役作業を除いたとすると、荷役作業の責任の所在はどこになるのか。曖昧になってきたと感じる。荷役が運賃の範囲外になり、ドライバーの仕事でないとすると倉庫業者の管轄になるのか。この点は労災の問題にも関係してくる。トラック内での作業で何か起こった際、責任や指揮命令がどこにあったのか問題が出てくる。付帯作業と言われると、運送以外の仕事としていただけるならよいが。
- ホワイト物流に参加することへの動機付けとして、一般消費者の理解促進が必要である。
- ホワイト物流はアンテナの高い企業がメインターゲットだと思うが、一次産品を扱っている企業は独自の特徴がある。コンプライアンス遵守もまだ出来ない所がある。特に漁業、農業に対応をしないと、全体としての底上げにはならない。
- ホワイト物流の目指す方向については、今後も会員企業と取り組んでいくところであると認識している。運送事業者側からは、荷主側の責任や考えていくべき事、配慮すべき事、詳細をご説明して頂き、主要メンバーの前で確認した。きちんと取り組んでいこうと考えている。発荷主側ではやれる限度がある、着荷主側も積極的に関与して頂きたいという事はお願いしている次第である。待機時間や荷役の問題、実際に運送事業者、ドライバーの状況は把握しているつもり。交渉はしているがなかなか進まないところもある。ぜひとも解消していきたい、発荷主のみならず着荷主にも協力をしていただきたい。改善事例も含めて様々学ばせて頂きたいと考えている。荷主側として対応しなければいけない事も認識している。
- 賞味期限が1年以上のものについては90%以上が年月表示に出来ている一方で、1年以内のものは難しい。特に炭酸・乳酸菌飲料系といった6ヶ月のものの年月表示推進のためには、納入期限の緩和が必須であり、飲料業界として協力をお願いする活動を進めている。
- ホワイト物流は当社も社内説明をしているところ、経営トップに危機意識を持ってもらう必要がある。合わせてそれは社会的にも必要なことであり、今後業界レベルで立ち行かなくなる。加工食品の物流は人気が高くないため、業界レベルで危機があった時、一早く我々の業界に影響がある。CSR的な要素を話して、企業価値向上に努める重要性等もあると経営陣に理解を求めている。企業向けの説明会も実施予定とのことだが、いち早く先進的な取組を行っている企業に登壇してもらうことや、商工会議所の協力をいただくことも有益である。1回目の集計が10月とあるが、もっと早くして盛り上げた方がよいのでは。社内外で話をするときにはコストの話は全くしない。業界の危機的状況を訴えるように徹底。また、業

務プロセスの見直しを行うことは、この先の人手不足の時に、ロボット化、機械化がやりやすいという事も議論している。

以 上
(文責：事務局)