

第2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31年2月27日（水） 10：00～12：00

2. 場 所

TKP 虎ノ門駅前カンファレンスセンター ホール3A

3. 議事概要

- (1) 議題1「紙・パルプ物流（洋紙・板紙）における現状・課題について」、
議題2「課題に関するデータ収集・検証について」、議題3「アンケートの
実施および途中経過について」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。

- 問題点として挙げられることはこの資料にあることがほとんどであるが、そ
れぞれの会社の事情が異なり温度差はある。
- 事務局案については各所で改善のためネックがあり、それを一つずつ潰して
いく必要がある。
- 全体で取り組むべきは、AI やデジタルなど共通のシステムを検討すること
である。国の補助も視野に入れ、物流の問題をシステムチックに改善していく
方向性を出していく必要がある。
- 改善の必要性について、着荷主、発荷主の理解度をいかに高めるかというこ
とが重要と思われる。総論で理解しても各論で反対であることは多い。メー
カー、代理店、流通、着荷主など紙業界全体で取り組んでいく必要がある。
特に荷待ち時間では着荷主の理解を得る必要がある。
- トラックドライバーの不足という点は構造的に変えないといけない。紙の製
品は運賃込みで販売価格を決めており、運搬を意識する文化はあまりない。
人件費や単価が上昇し運賃が相当かかっている中で、運搬や倉庫業の地位を

あげる必要がある。

- ある製紙メーカーでは運賃単価を別途請求し、運賃を可視化している。しかし、運搬先によって運賃は変わるが、それによって製品の単価が変わることは受け入れにくい。
- 当日配送、前日から予定されている配送、前日に前倒しで納品する配送では要するコストも変わる。運賃を可視化することは重要である。昨今は輸送の問題が注目され、ユーザーに対して理解を求める環境が整いつつある。
- システムによって生産性を高めることも重要であり、システム改修への補助金の検討も一案である。
- 締切時間の改善やバラちらし等の早急に取り掛かる部分と、中長期で時間をかけて取り組むべき部分を分けて考えるべきである。
- 発荷主、着荷主、運送事業者の3者による交渉が必要であるが、着荷主の事情で改善に至らないこともある。
- フィンランドで行われている MaaS の考え方で、スマートフォンや IT を使い人や物の動きを可視化し、3者で情報共有ができるような取組も検討したい。発荷主の情報が着荷主まで届くようなシステムを構築するということである。
- 国土交通省のホワイト物流の取組もトラック業界だけではなく、発荷主も含めて一体で行うべきである。荷主側にも認証マークを付けるなどの取組が必要ではないか。
- ドライバーが不足している中で、大型免許を所持する 20 代が少なくなっている。企業もドライバー確保のために補助金や労働時間の改善にも取り組んでいるが、あまり結果が出ていない。この問題については、着荷主も一体となりスマートフォンや IT などを活用して解決していきたいと考えている。
- 紙・パルプ業界は関わる事業者の数も多く価格など競争が激しい。その中でサービス強化の一環で附帯作業を受けている。オーダーの締め切り時間も発荷主側の各社が決めているが、時間を過ぎた場合でも営業が引き受けることが多く、配車に苦慮している。

- 販売面では、紙自体の価格と経費は分離して考えるべきで、経費がかかる場合は経費を含めた対価として考えるようにアピールすることが重要である。
- 改善策についても、取り組むために相当な資金が必要となる。例えば倉庫の自動化とあるがコストがかかりすぎ、中小には厳しい。
- 荷役の人員やトラックドライバー確保も難しくなっているため、川上から川下まで一貫したルールをつくっていく必要がある。
- 直近で取り組める改善策としてはルールづくりが考えられる。オーダーの発注、納品の分散などアナログかつ当たり前にできることをルールとして明確化することである。
- その次の段階として AI や IT、システムで解決できることに取り組むべきである。システム、インフラについては、発着荷主が情報を共有できるような仕組みが必要である。
- 出版でも雑誌の発売日を平準化することで物流面の大きな改善が可能である。ユーザーも含めてサプライチェーン全体で課題を潰していくことが必要である。
- 荷待ち時間や附帯作業など様々な問題があるが、ドライバーや運送事業者にかかる負荷が可視化されていない。
- 荷待ち時間にしても納入先の人手不足や伝票の情報が伝わっていないなど様々な理由がある。現場を観察すれば分かることも多く、起きている現象を精査し、それに対して何ができるのか業界全体で検討していく必要がある。
- 将来的には IT 化は必要だが、待ち時間や附帯作業の問題は日々発生しており、まずは荷主と運送事業者が話し合っ、できることを一つずつ潰していくべきである。
- 附帯作業が発生しているのは、主に中小の印刷会社である。しかし、設備の高度化や機器の統一は中小企業にとっては難しい。

- 荷待ち時間については、出荷時間の設定、出荷オーダー締切の時間厳守によって改善は可能である。
- 納入時間の分散化については、午前と午後に分けることで荷待ち時間を減らすことはできるが、時間指定をされるとトラックの回転率が低下し、配車が難しくなるという問題もある。
- 前倒し納品については、保管スペースの確保が必要だが、印刷会社では原紙を置くスペースが必要であり、空きスペースの確保が難しい。
- 実態に合わせた発注量の決定や受注予測に基づく発注量の平準化、発注システムの見直し、一定ロット以上の発注は効率化につながるのではないか。現在は細かいロットで出荷しているため、進めていただきたい。
- トラック業界の一番の関心は、2024年度からのトラックドライバーの残業規制である。年間 960 時間以内という制限にどのように対応するか事業者が苦慮している。
- 紙・パルプで一番重要なのは、納入時間の分散化である。トラックドライバーから聞くとところによると、長距離で朝一番に卸すために早くに来て待機していることがある。長距離運送の車を優先できないのかと考えている。
- 付帯作業は料金をもらってもやりたくないということは、他の業界でも聞いている。付帯作業があると若いドライバーが敬遠するため、運送に特化して付帯作業はなくすなどの見直しは、ドライバーを確保する上でも重要である。
- 物流事業者側の配車は、ある程度発荷主の発注量を予測して行っている。しかし、実際には追加の発注などがあり、配車の変更やトラックの到着時に生産側のロットが揃っていないために荷待ちが発生することがある。
- 段ボール工場は受注形態が計画的ではなく、ユーザー側が都度発注を行っているため、発注がつかめないことが問題である。3 日後の状況が分からないこともある。
- リードタイムを広げるために 2015 年頃から急な発注を抑制しようとしているが、変更すると原紙のメーカーからユーザーまで広く影響する。

- ユーザー側の倉庫にも十分なスペースがないため、都度発注になっている。そのため川上の業界に負担をかけてしまっている。
- 段ボール原紙は300～400km圏内で生産し、段ボール工場に直納しているが、納入時に荷待ちが生じている。付加価値の高い商材ではないので、コスト削減のために直納になっている。
- 段ボール工場の付近に倉庫をつくり、一度そこにストックすることで改善は可能である。直納のロットが小さくなっており、直納が難しくなっているのが昨今の流れである。
- 無償でやっているサービスが多く、サービスが過剰な面はある。これまでユーザーの要望をすべて受け入れてきた体質がある。
- 業界全体で共通認識を持ち、このままでは運べなくなると明言する必要がある。
- 段ボールは即日納品や駆け込みがある。印刷でも突然発注が来るケースは多く、ユーザーからの発注と生産側のタイミングはなかなか一致しない。

以上
(文責：事務局)