

第2回「紙・パルプ（家庭紙分野）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28日（木） 10:00～12:00

2. 場 所

中央合同庁舎第4号館1階 全省庁共用108会議室

3. 議事概要

- (1) 議題1「紙・パルプ物流（家庭紙）における現状・課題について」、議題2「紙・パルプ物流（家庭紙）の課題に対するデータ収集・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。

- 我々の内部検討会で荷積み、荷卸し、待機時間が問題として挙げられた。特に荷卸しではパレット輸送の取組みは進んでいるが、まだ普及はしておらず進めていく必要がある。
- 待機時間は各所にアンケートを取り、平均2時間36分の待機が発生していると判明した。その結果を受けて、関連する団体に対して納品時の待機時間削減を依頼する文書を出した。
- 実際にセンターなどでも待機時間は問題となっているが、具体的な解決策は見出しにくい。トラックドライバーは道路が混雑しない夜間の移動を好むため、夜間の荷受けを可能にすることも一案である。
- 手積みで、満載でも重量が少なく、単価も低いため運賃増加につながらない。商品も同じ容積で内容量の多い製品にすることでトラック台数を減らすことができるが、消費者の反応を見ているメーカーはためらっている。
- 家庭紙は全国で大手メーカー4社、中小メーカー50社程度があるが、同じコンセプトの商品をつくり問屋に納品している。すると問屋で持つ種類が多く

なり、それ自体が物流効率を下げているという意見も一部である。

- 効率を上げる点では仕事の平準化が必要である。花粉症の時期や年末に販売量が増えるのはやむを得ないが、平準化は考えるべき。特売があると発注量が急増するため、平準化を阻害している部分もある。
- 我々の内部検討会では、ユーザー側で荷卸しする際の待機時間を短縮してもらう方法を検討している。パレット化を行うためにはパレタイザーの改良が必要で、それには数億円を要するため大手企業以外は対応が難しい。パレットの普及には費用負担の可否が大きく関わる。
- ユーザー側への納品は午前指定が多く、そこで待機時間が生じているので、場所によっては午後納品も働きかけていきたい。時間指定の緩和や発注の方法なども検討するべき。
- 納入頻度についても、1日の販売数を視野に入れた発注をお願いしたい。月末や特定の日に集中することで荷待ちが発生している。
- 一部の大手通販で使われている予約バースは、納入時間が可視化されているので、時間が読みやすい。卸でも大きな倉庫やセンターでは取り入れてもらうために働きかけていきたい。
- 特売については、基本的に大手小売では2か月前に計画が組まれている。卸側も一定の予測は立つが、発注は店舗ごとに上がってくるため、確定の数字は平均して1週間前に判明する。そこから大きくは動かないが、追加される場合もある。目玉商品として扱われた場合は波動が大きくなる。
- 物流を平準化するために、EDLP (Everyday low price) の考え方に変えていくという動きはあるが、特売が客寄せに使われていることもあり、平準化につながっていない。物流を改善するためには、小売の売り方も変える必要がある。
- 小売側では開店前に商品を整えておきたいので午前中の納品指定が多い。その場合、午後はトラックが空いてしまうことがある。効率を上げるために夜、朝、開店前に納品をするケースがあり、店の鍵を借りて納品している。ただし、夜の納品は人手の確保という問題がある。物流効率は高まるが、働き方

改革を含めて生産性向上にどこまで寄与するかは不明である。

- 待機時間は卸や運送事業者だけでは対応が難しい面があり、国から規制などがあれば動く可能性はある。トラックが早朝に着いて待機するよりも、着いた時点で荷受けをしてもらえたら大きく変わる。
- レンタルパレットについて受入側で問題になっているのは、トイレットペーパーをパレットに積む時、大型トラックの高さ限度の7段で積んでも、ドライバーは6段までしか手が届かないことである。そのため、卸側でパレットごと卸した後に5段に積み直す作業が生じていることである。(6段は、ギリギリで作業がしにくい)パレットで積み卸しは合理化できているが、卸ではかえって作業が発生している。
- パレットはトラックの両側から詰めるように小さくなっている。これまでは倉庫を有益に活用するため5段積みをも3段重ねて積んでいたが、パレットが小さく不安定になるため、3段重ねる高積みはしにくいという問題も指摘されている。
- レンタルパレットを普及させると、今まで使っていたパレットが廃棄になるため、新たに作ったコストを含めるとレンタルパレットは割高で、年間1,000万~2,000万円は余計にかかる計算になる。地域一体でパレット共通化を進めるか、1社独自で通いでやるのかという議論も出てきている。
- 四国のメーカーでは通いで試行し、上手くいっているところがある。パレットで届けて別の業者が回収する仕組みが機能している。今のパレットを利用して保管効率を上げる方法もある。(これでは意味がわからない?)
- パレタイズロボットの改修は大手メーカーでは1,000万円単位で改修コストがかかるが、それよりもレンタルパレットやそのオペレーションにかかる費用の方が大きいのではないか。パレタイズロボットの改修は大手や中小の規模の大きな向上では億単位、中小メーカーの中規模工場では1千万円程度。
- 商品の荷姿もパレットに合った設計になっていないため、そこを合わせるのに時間がかかるという印象である。

- UPR のパレットは輸送だけではなく保管にも使っている。自社の製品倉庫から卸まで使用し、そこで UPR が回収する仕組みになっている。
- レンタルパレットは在庫期間はレンタル費用が発生する形である。同じ場所に同じ量の輸送があるならば、通いで十分ではないかという考えがある。中小メーカーにおいては工場のライン上でパレタイザーを改修するのではなく、倉庫でパレタイズし直すという運用も十分可能である。実際には進んでいないが、こういう考えもある。
- 倉庫では平均的に 5 段積みにするため、パレットに 7 段積みで来たトラックから荷卸しの後に手卸しで積み替えるという作業がある。
- 大手メーカーの場合は 7 段積みと決めているが、輸送段階でどのような積み方にするか卸との話し合いは必要と感じている。
- あるメーカーがパレットレス方式を発表したが、これはユニットごとラップで包んでしまうという構想である。そうすると、パレットと段ボールの厚みがなくなるため、8 段積めるようになる。まだ実験段階のようだが、この問題は早急に取り組む必要があり、トータルで時間と費用が効率化する方法を検討している。
- 7 段積みでは保管時に傾いて危険である。5 段積み程度のパレットにしないと構造上難しい。パレットの規格を含めて課題である。
- 現在の商品はパレットにぴったり合わない。トイレットペーパーは 12 ロール 8 パックが一般的な荷姿だが、これでは積載効率が 60% くらいになる。これを 6 パックにする方向でメーカー 1 社が取り組み始めた。商品設計そのものを変えないとパレットに合わせることは難しい。
- 6 パックになると段ボールのコスト等が若干増えることや、1 ケースあたりの単価が下がるという問題がある。そうすると、ケースあたりの運賃で運送会社と契約している場合は見直しが必要になる。
- 商品単価も下がるため、容量を小さくしてユニットあたりの単価を下げないような工夫が必要になる。

- 紙以外で合積みすることについては、納品先が同じということはありません。そのため難しい。
- 小売がセンター一括物流を始めたのは、納入業者のトラックで店舗周りに交通渋滞が発生したことが起因だが、家庭紙だけは容積に対して単価が低い。紙おむつは容積が大きい。収益性の高い製品を合積みできないかと考えている。紙おむつは容積が大きい。食品用ラップも回転が速い商品でかさばらないが単価が高い。
- 家庭紙も 2 回転できれば他の日用品と同じ単価になる。これまでは成立していたが、店舗が増えロットが小さくなったことで成り立たなくなっている。今では 1.5 回転でさらに悪化する方向になっている。車建てと個建ての両方で運送会社と契約しているが、個建てだと 8 個入りから 6 個入りになるため運賃が上がり収益性が確保できなくなる。
- 卸側から生産性を高めるには、商品のコンパクト化で積載効率を上げることである。バックヤードがない店舗は毎日納品になっているが、これを週 2 回、3 回にすることで改善は可能である。
- ロットの引き上げも必要である。最近、1 回のロットを 5 ケースから 7 ケースに引き上げた。もっと引き上げないと採算性が合わない。競合との共配などの取組みも進めている。
- 店舗納品は店員がいる時に限らない。開店前に鍵を受け取って店内に納品する場合や店舗の前に置く場合もある。高額な商品なら盗難の心配があるが、家庭紙は安価なためできています。ただし、閉店後の納品は夜間に置きっぱなしになるので防犯上難しい。開店の 2 時間くらい前なら可能である。
- 時間指定で卸が持っていくことは小売の生産性は上げるが、卸の生産性は下がる。これまで卸側は無償で受けざるを得なかったが、これからはサービスの対価を得られるようにしないと行けない。物流改善が最優先ならば午前指定や日曜配送などを基本的にやらないようにしていくべきである。
- ドライバーの労働時間を短縮する必要があるなかで、サービスは高いレベルを要求されてしまう。小売と幹線は異なるが、受ける側の協力姿勢が必要である。

- 受ける側の発注のバランスが一番の問題である。朝の一番に納品する状態ではすべてが集中してしまう。ここに挙げられているもので改善点としては十分で、受ける側が改善点を洗い出し対応を考えていく必要がある。
- 予約システムはどこのシステムをどう入れた方が良いのかという問い合わせが多いため、整理をしているところである。業種別に適したシステムを提示できれば良いと考えている。参考資料1のように荷主と交渉する方法を知りたいというトラック事業者も多い。その方法も整理できたら良いと思う。
- 卸では7段積みそのままではエレベーターやラックに入らないという問題がある。
- 紙以外の商品でも待ち時間を減らすために、事前出荷データの共有をするべきという意見がある。問屋に納入した荷物をどこに持っていくのかという情報をドライバーしか持っておらず、問屋に着いてからドライバー自らがシール貼りをしている。QRコードなどをあらかじめメーカー側で貼っていれば、ドライバーが問屋で作業する必要がなくなる。また、検品も自動化できる。
- 出荷元の倉庫が登録できていない。例えば、600ケースをあるメーカーに発注したら、A倉庫から400、B倉庫から200という情報が共有されず、先に400だけ到着して困ることがある。
- カートンケースの積み方も各メーカーで統一されておらずドライバーが困っている。標準化を徹底することが必要である。
- トイレットペーパーの紙幅がJIS企画では114mmだが、それが1cm縮まれば積載効率が上がると聞いた。
- 幅の狭いものは流通し始めている。ただ、トイレのペーパーホルダーにかからないという問題があり、最低105mmは必要になっている。
- 荷待ちは、トラック側の希望で道路が混雑しない早朝に到着して待っているという事情もある。ただ、午前には出荷が中心なので、入荷は一斉に来ても対応できない。メーカーごとに時間指定したいが、メーカー側がそれで非効率になる場合もある。

- 地方から来るトラックが午後指定になると、帰り荷が確保しにくくなる。距離を含めての組み合わせを考える必要がある。工場が遠い場合は効率が悪くなり、それが平準化のできない理由でもある。
- トータルの効率を考える必要がある。これまでのやり方では成り立たないという意識を各所が持つべきである。
- ある卸で納品単位を増やしたら、最初は小売からクレームが来たが、そのうち対応できるようになっていた。
- 今までの方法でないとできないという先入観を排し、生産性を業界全体で高めるために考えるべきである。

以 上

(文責：事務局)