

第2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 飲料・酒物流分科会／
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
東京都地方協議会 飲料・酒物流改善WG 合同会議

議事概要

日 時

令和3年2月24日（水）9：00～11：00

場 所

野村総合研究所内会議室（東京都千代田区大手町1-9-2）

※事務局及び希望者以外はWebにて参加

議事概要

I. 開会

- ・ 事務局（野村総合研究所）より資料等の確認
- ・ 流通経済大学教授 矢野座長より開会の挨拶

II. 議題

1. 第1回合同会議の振り返り

- ・ 事務局（野村総合研究所）より資料1の説明

2. 実証実験結果のご報告・討議

- ・ 矢野座長
 - 今回の実証実験は相当大胆なテーマの取組みを行い、精緻に数値を抽出している。いずれも、定量的に実証実験の効果を測定いただいた。
 - ノー検品ということで、今回は実証実験をしたが、課題も含めてご意見をいただきたい。

・ 委員 A

- ノー検品では、事前にメーカーと運用・ルールについて検討した。このとき、イレギュラーな対応についても協議した。
- 具体的には、事前出荷情報の送付時点で、商品の賞味期限・鮮度等の NG が出た場合や、発注したものに対するデータ件数の不足や過剰等様々な運用を取り決めた。実証実験は、約 2 週間実施したが、大きなトラブルはなかった。一度、日付の古い商品が事前出荷情報に紛れており、現物と照合して持ち戻りとした。今回は実際には営業側で確認出来ていた事例なので、大事には至らなかった。寧ろ実証期間中の NG 商品の対応方法について相互に確認することが出来た好事例となった。実際の運用が始まったときには、関係者への周知が必要となる。きめ細やかにメーカーと運用体制を構築すれば、他の企業・業界でもノー検品は実行できるということが明らかとなった。
- 卸側も商品を受け取った後に商品の格納、日付別の管理といった作業が残る。年月表記の実証実験も実施したが、年月表記の切り替えを進めることで、商品の賞味期限管理の軽減に資するため、とても有効な手立てとなる。卸だけでなく、メーカー・小売の方でも年月表記になった方が商品の管理、食品ロスも大きく削減できる。

・ 委員 B

- 今回の附帯作業の見える化に係る実証実験は、非常に意義のある取組みであったと考える。この結果を受けて、実際の物流効率化を更に推進していく必要がある。
- 行政には、関係者に向けて改善策の方針を出していただく必要があるのではないかと。荷主間協議に任せてしまうだけでは、取組みが遅滞する可能性がある。例えば、賞味期限の 1/3 ルールについては、7~8 年前から取り組んでいるが、業界としても 2 割程度の進捗状況となっている。既存の商習慣を変えることは簡単ではないことから、行政側にロードマップを示していただきたい。中長期で方針を示していただいた上で、実現できていない場合、追加的な取組み・施策を打ち出していきたい。

・ 委員 C

- ノー検品の実証実験について、事前出荷情報を活用したということであるが、情物一致の確認という認識で良いか。後検品の必要性はなかったのか。
- また、検品以外にも色々な施策によって、届け先での滞留時間が短縮されたという結果が数字で出たのは良いことであるが、それによって届け先がどの程度増やせそうか、というところまでは分からなかったのか。

- ・ 委員 A
 - ▶ データで事前検品をし、現物はノー検品というコンセプトで今回は実施した。実際の実証実験の中では、裏側で精度チェックも実施しており、これについては 100% の納品精度であった。今回実証実験をさせていただいたメーカーの精度には問題がないという評価をしている。
 - ▶ ノー検品の取組みを他社メーカーにも広げる場合、データと現物チェックのテスト期間を 2 週間程度設け、その期間中、一定レベルの精度が確認できれば、現物の検品は省略可能と考える。寧ろそうでないと、卸側の作業負担も減らない。「ノー検品に移行可能となる精度の基準をどの程度に設定するのか」といったあたりの議論が必要である。2 週間程度のうちに、誤差が 1 件も無かった場合、或いは 1 件以内に収まった場合などがノー検品に移行可能な水準と考えている。

- ・ 事務局（野村総合研究所）
 - ▶ 資料にも記載の通り、ドライバー一人当たり月 3～6 時間程度の短縮効果があると考えられるが、この時間分が新規の配送件数に繋がる。季節波動によって増減するため、新規で届け先を増やす推計は行っていない。短縮時間についてより認識が広まると、配送計画等でドライバーの手配の仕方等が変わってくるため、これも正の効果をもたらすという認識である。また、卸側のバースの回転率が向上するという点を述べさせていただいたが、ここをうまく使っていただくことで余裕のある配送計画の策定や荷待ち時間の削減にも繋がると考えている。

- ・ 矢野座長
 - ▶ 数字だけでみると、大変効果は大きい。荷待ち時間が減り、バース自体の回転率が上がり、そこで色々な効果が出てくる。すぐに数字として出すのは難しいが、そういう効果も表現は気を付けて記載してもよいと考える。

- ・ 国土交通省（貨物課）
 - ▶ 委員 B からのご意見については、メーカー・受入れ側オペレーターなど関係各社の取組み状況にもよるため、現段階で目標・期限等については明確に申し上げられない。委員会の中で挙げられた意見として事務局内でも検討し、今後の方向性に繋がりたい。

- ・ 矢野座長
 - ▶ ガイドラインを作成し、どのように普及していくか、どういう主体に対し、どういう形・スケジュールで展開していくかは、別途議論が必要と考える。

3. ガイドライン改定案のご説明・討議

・ 委員 C

- 年月日表示を年月表示に変えた時の時間短縮効果についてだが、所感としてはもう少し効果が大きくても良いのではないかと考える。平均値だけではなく、分散のようなものは分からないか。
- 事前出荷情報については、日食協の標準フォーマットを使用したのだと考えるが、情報システムの標準化も重要である。情報システムの標準化については、ガイドラインに記載してよいのではないか。その部分を強調した方がよいと考える。
- 標準運送約款については、参考扱いとしての記載になっており、控えめな書きぶりという印象を受けた。当会の会員企業（発荷主）に尋ねても、標準運送約款等への理解が浸透していないと考えられる。非常に重要な権利であるため、トラック会社向けにも、荷主事業者向けにも少し強めに、訴えた方がよいのではないか。

・ 事務局（野村総合研究所）

- 年月表記の切替え効果の分散値に関するご質問をいただいた。ご指摘の通りではあるが、今回はサンプル数の制約から分散の算出には至らなかった。年月表記は進んでおり、飲料・酒分野では全体の約 6 割が年月表記になっている。一方、年月日表記の商品は残りの約 4 割ということが明らかとなった。年月日表記が年月表記に変わることで 30 秒程度が短縮されるが、相対的に少なく見えてしまっている。一方、加工食品のような年月日表記が多いとされる他の商品でも年月表記への切替えを進めることでより大きな効果に繋がる。こういったところへの展開を図ることで効果は大きく変わっていくと考えている。
- 定量化が難しく、加工食品分野でも実証実験を実施しようという議論はあったが、サイズ・重さが商品毎にかなり異なっており、分散が大きくなることが懸念としてあった。飲料・酒は比較的、大きさ・重さ・作業内容等、各種条件が揃えられるため、比較的計測効果が得られやすいという背景があった。引き続き事務局内で年月表記への切替えによる削減効果の記載方法を考えたい。ガイドラインの中だけでなく、資料 2 についても書きぶりを調整する。

・ 国土交通省（貨物課）

- 約款についてのご指摘について、ガイドラインに約款改正の関係を列記させていただいているが、指摘の通り、国土交通省としてももう少し強く打ち出してもよいと考えている。見せ方についてはもう一度検討、ご相談をさせていただきたい。

- ・ 国土交通省（物流政策課）
 - 飲料・酒に特化した話ではないが、ガイドライン全体について提案したい。規格標準化の箇所では外装サイズについての言及があった。昨年 3 月の加工食品標準化のアクションプランを取り上げていただいているという認識であるが、アクションプラン作成時はパレットサイズの T11 もしくは T12 をサンプルという位置づけで示していた。一方、詳細についてはアクションプラン作成後に民間事業者を中心に具体的な検証を実施いただくことを想定しており、外装サイズ標準化評議会を発足することになった。T11 をベースにしたときの外装サイズの考え方ということで、詳細をまもなく取り纏めるところである。これから広く協力事業者を募っていくという段階である。詳細な検討を経た現実的な数値という意味で、事例として外装サイズ標準化協議会を挙げていただく形でもよいと考える。
 - 情報化や DX に関する検討の件について、次期物流施策大綱でも言及されており、現在当課では DX や情報化を重視している。データ項目や行動の標準化、というものも間接的に効率化に資すると考えているので、情報に関する標準化は取組事例という形でガイドラインに入れていただきたい。GS1 の活用という考えもあったが、政府の取組としては、現在 SIP の方で基盤を開発している。そういった取組についても、言及していただければ幸いである。
 - 情報化の部分は議論を踏まえてどこに入れるのかということもあると思うが、何らかの形で入れていただきたい。

- ・ 国土交通省（貨物課）
 - 外装サイズの例示について、ご意見の通り、民間で進められている取組があるので、事例として入れていきたい。委員からの意見・質問という資料で、加工食品懇談会の委員から外装サイズの強度について意見をいただいている。資料 3 では、中長期的な検討が必要と記載しているが、外装サイズ標準化協議会のガイドラインの中では、強度についても触れられているので、この点も含めて例示をガイドラインの取組に変更したい。
 - DX については、国土交通省として物流施策大綱に則って 5 年間で進めていくという観点からも、記載の必要があると考える。一方、デジタル化の取組は、本ガイドラインの作成段階からあまり深堀できていなかったというところがあり、どこにどのように記載するかは検討していきたい。本ガイドラインの最後に「おわりに」があるが、こちらは関係者の役割を主体別に整理している。そういった中に入れていくのはどうかと現時点では考えている。

III. まとめ

- ・ 矢野座長
 - 標準化の議論については非常に重要である。標準化には、パレット外装サイズ・情報・作業プロセス等が含まれる。例えば、作業プロセスの標準化をしないと、ハード・ソフトの面で標準化してもドライバーの労働環境の改善に結びつかない。実証実験を実施し、これをどういった形で表現し、実際に数値として届ける材料にするかが重要となる。ガイドラインを関係者だけでなく、その他のプレーヤーにもどう広めていくかという点が重要であり、今後検討の余地がある。

IV. 今後の流れ

- ・ 事務局（野村総合研究所）より資料4の説明

V. 閉会

- ・ 国土交通省自動車局貨物課課長 伊地知より閉会の挨拶
- ・ 関東運輸局東京運輸支局長 伊藤より閉会の挨拶

以上
(文責：事務局)