

第3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

令和元年6月25日（火）13時00分～14時45分

2. 場所

中央合同庁舎第3号館8階 国際会議室

3. 議事概要

（1）議題1「今年度の懇談会（紙・パルプ）の進め方について」、議題2「紙・パルプ物流（洋紙・板紙）の現状・課題解決の方向性等について」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。

- ホワイト物流推進運動に全面的に取り組んでいきたい。各事業者が計画、目標を持って、顧客と交渉しないと改善はできない。ホワイト物流推進運動を推進するためにきちんとした計画を策定し、ドライバーの働き方改革に対応すべき。そのためにも国にはもっとこの取組みを周知してもらいたい。
- 実証実験は不特定多数の発着荷主が採用できる、応用がきく実証実験を選定し、得られた成果を幅広く展開できるようにすべき。
- 紙・パルプ分野では、いかに着荷主を巻き込んでいくかが一番重要で、発荷主、物流事業者単独の取組には限界がある。着荷主の協力を引き出すには、着荷主の納品条件等の改善ポイントを、わかりやすく「見える化」することが効果的。
- 着荷主に対して改善を申入れすれば、「おたくからの注文は要らない」とか、「他社ができる」、「そんなことというのはおたくだけだ」といった駆け引きをされてしまう。運送会社を含めて発荷主にとって着荷主は「お客様」であるため、納品条件等の改善の申入れをしづらい状況にある。とくに着荷主に対してホワイト物流推進運動の趣旨が伝わるようにしてほしい。
- 7月1日から改正貨物自動車運送事業法の荷主関連部分の施行があり、着荷主も含めた荷主の配慮義務が新設された。今後、関係省庁と連携して、負担が非常に大きい事項、安全に影響する事項などについて荷主に対して働きかけができる体制を整備したい。そのためにも実態把握できるデータが必要となるため、それらを集積していきたい。

- ドライバーは荷役作業が多く、荷役作業の疲れが運転操作に影響して安全上問題があるというような事例も聞いている。着荷主の了解を得て、無償の附帯作業を実施しないことを全国で水平展開していただきたい。
- 共同配送は以前からやってきているが、なかなか上手くいかない。共同配送の条件をより柔軟にするなど、いかにすれば成功するか経験値の集積が必要。
- 東日本大震災の際、着荷主からの時間指定や当日手配は全てなくなった。状況を着荷主がきちんと理解すれば、協力してもらえる素地は十分あるため、着荷主に対して厳しい物流現場の現状をいかに周知徹底するかが重要。
- 業界として反省すべきは、他社とのサービス競争で無理な条件で受注を続け、それが定着してしまったことがある。しかしながら、これまでは無償でサービスが提供できたが、現在は人材不足で現場が機能しないところまで来てしまった。
- 過剰な荷役作業については、ドライバーの事故リスクが高まる点をわかりやすく見える化し、着荷主に理解いただくように取組むべきではないか。
- 納品条件の急な変更による少量多頻度輸送にかかるコストが適切に着荷主に転嫁できていない。これでは運送事業者に対してコストを支払うことができないため、締め切り時間による追加料金、締め切り時間経過による別途料金、長距離、小口配送など、受注条件により料金を別建てとする必要もあるのではないか。サービスにはコストを要する、という当然のルールを浸透させていかなければ業界慣行の是正は困難ではないか。
- サプライチェーンのどこかで発注が遅れると、そこから先の発注も全部遅れていくので、サプライチェーン全体で課題解決に取り組んでいく必要がある。できるところとできないところがあるとは思いますが、その点も踏まえつつ検討は進めていく必要がある。
- デジタコ的位置情報でリアルタイムにトラックの動態情報を把握できるシステムを導入していると、ドライバーがどこで、どれくらい荷待ちをしているのか管理できる。例えば、60分荷待ちしていると、赤字で表示されて、責任者が発荷主に連絡し、発荷主から着荷主に対して改善要請を電話で伝える。その取組を繰り返し実施したところ、待機時間が減ってきたというような事例もある。

以上
(文責：事務局)