

第4回「加工食品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7月3日（水）15：00～17：00

2. 場 所

中央合同庁舎3号館8階 国際会議室

3. 議事概要

- (1) 議題1「今年度の検討の進め方について」、議題2「加工食品物流における課題解決のための施策」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。

○GWにリードタイムの延長に取り組んだ。8月からの恒久化を検討しているが、合意を得られていない所が数社ある。開始までに理解を得られるよう取り組む方向。

○リードタイムの延長について、そもそも人材不足の加工食品業界では抜本的なやり方を変えていかなければ非常に厳しい。翌日納品の為に必須となってしまっている夜間作業を無くしていくにはリードタイムを1日増やす以外に無いのでは。経団連 Society 5.0の中で色々明確に書いてあっても、何も動いていないのが現状の中、ガイドラインを作成するという悠長な進め方でよいのか。様々な方面に理解・決断を頂くような施策を上げないといけないのでは。現状の問題を乗り越えるための策、回避できる策を考える事が必要。

○単純にリードタイムを延長すればよいという事ではない。リードタイムを延長する事により、物流対応が変化していくであろう。
ロジスティクスの考え方を大きく変化させる位置づけとして、訴えていけばよいのでは。ガイドラインに細かい実証だけを載せるのではなく、大きな変革を強調して行けたらよい。

○ガイドラインを作成するだけでは不足していると認識。ドライバー不足の状況とセットで見せていく必要がある。リードタイムの延長は、直接コストが上がる訳ではないが、ドライバーの負担を減らす事に繋がる。

- 過去のデータから需要予測の精度をあげる事が必要。来年のオリンピックへ向けて状況が変わり、現状のような配送はできなくなるので、予測の精度を上げることと欠品の問題を、しっかり対策すべき。
- 店舗で売れた段階で発注するようなプログラムもある。既存のトリガーをうまく活用して動かせれば、調整の余地がある。
- ガイドラインの作成で大きく抜けているのは、消費者にどうアピールするかという部分。物流起点で啓蒙や啓発を実施しないと厳しいと思う。
- リードタイムの延長はメリットが大きいのは事実だが、発注量（1日分 or 複数日分）の調整と直結するのか。需要予測といいながら、現状は結果の分析。消費者行動を変える方が重要だと考える。
- 消費者に対して訴えることも重要である。特に、オリンピックへの対応は消費者の関心が高い。
- 現状は毎日納品だが、深夜作業を昼間にできるようにするのがまず第一歩。発注が早ければ人員の確保、見通しができるようになる。
- 欠品していても自店で買ってもらえる、チラシなどに反応されずに、自店に消費者が来てくれるということであれば、リードタイムの延長による懸念が緩和されるのではないか。
- リードタイムの延長により、荷主側は欠品や過剰在庫などの影響が出るのではないかという印象が消えない。実証等でそこを何とか解決できればいい。イベントのときは事前発注も可能だが、継続的な予測物流が重要。賞味期限については消費者の方の理解が必要である。
- 現在は、短いリードタイムという条件のなかでも、深夜に作業をして対応している。現状として、持って行けない事による欠品という状況は発生していないが、今後は発生する可能性がある。現在はなんとか対応できているから、問題はないというのではなく、根本的に生産性、労働環境という面から望ましくなく、見直すということも含めて、サプライチェーン全体の中で検討してもらえたらよい。
- これまでは努力をしてきているので、届けられないという事例はない。加工食品というジャンルで今後どういう事が起きるのか、過剰・欠品にならないようなオペレーションの仕方をメーカー、卸売、小売とでテストが必要では。平常時に実施して

みたい。

○休暇、季節波動や特売等、こういった波動は、ある程度やむを得ない。月末月初等の波動については過去に定量的分析は検討している。

○波動要因は様々、定量的な分析は難しいのでは。

○波動の平準化について、紙パルプ業界では午前納品を着荷主と交渉して午後納品に切り替えた例もある。特売も地域で分ける等の段階的な対応で分散するのではないかと考える。作業が月末の締めになっていると貨物が集中し、トラック運賃が上昇する可能性があると思う。

○納品時間は、実は営業担当が思い込んでいるだけで、着側は特に急いでいないこともある。加工食品に繋がるか分からないが、バラチラシの例もあるので、協議していくとよい。

○倉庫の入庫量が10日・20日に集中している。対策があるとよい。

○トラックドライバーだけでなく、倉庫内の作業員も人手不足で厳しい状況。全体で変えていかないと、5年後に間に合わなくなってしまう。

○波動平準化について、断片的にできてはいる。サプライチェーン全体で検討が必要。

○予約受付システムは色々なシステムがある状態。将来的な事を考えた議論が必要。

○予約システムの標準化については、予約時の情報項目（日付、車輛ナンバー等）や入力手順、基本的なデータベースのフォーマットの統一などを考えている。

○予約システムはデジタルプラットフォームのようにならないのか。Tポイントカードのように誰でも共通で使えるものになると、どのシステムを利用してもよくなるのでは。

○日食協において標準的な予約受付システムを構築しており、卸側でも日食協の仕組みを標準として普及の方向。各社のWMSとの連携も検討されている。

○予約システムの標準化について、トラック・倉庫・ドライバー・発着地のコード化を標準化しては。将来的に統一コードが使えるようにしていければよい。まずは商流に沿って進めるのが大事。

- 納品先での検品は無い訳ではない。発地側の作業と、着地側の作業と、トータルに見ていかないとドライバーの状況は変わらない。
- 精度の高い物流の日本において、検品しない、というのはできないのか。PPM オーダーの納品に関する部分に限っては、検品無し、又は商取引にルールを決めれば、汎用性があるのでは。
- 検品についての議題は、ベースがあるので、引き続き議論。1万分の1、10万分の1のエラーの確率なら、検品の必要はないのでは。
- 冷蔵倉庫に関しては、ほとんど NO 検品はない。入出庫依頼書を正とし送り状等は参考程度とみるので、検品は必要。卸が小売に持って行って、検品なしというのは理解できるが、倉庫業者としては厳しい。
- パレット輸送について、主流はできていると思っている。段ボールについては、規格にあったものがコストも安く主流になるが、まだ進んでいない。
- パレットの回収、費用負担のメカニズム等も課題であり、視野に入れて欲しい。
- 倉庫の設計は、パレットサイズで決まる。冷蔵倉庫は T12 がベースだったが、最近流通型倉庫では T11 になってきている。倉庫を建設すると、長い期間使用する事が前提になるので、ずっと同じサイズで使用できないと問題。
- トラックのボディサイズの問題があり、日本は欧米と異なり大型車でも T12 が横に2枚入らない。4t 車ももう少し長いとパレット輸送が可能なのでは。
- トラックの内寸、外寸の統一等も視野にいれていく必要がある。
- 最終的なアウトプットとしてはガイドラインと簡単に理解できるものの作成を想定したい。庭先条件の統一も検討してはどうか。
- 倉庫業は中小事業者も含めて拘束時間が 720 時間に変更されるので、12 月位から 720 時間を超えている事業者は困ってくると思う。
- 倉庫は、バース数と処理能力、車輛台数と物量をどう組み合わせで効率化していくか。バース数は設備なので簡単に変えられないので処理能力をどのようにあげるかがポイント。自動化、補助制度、さらに外国人労働者の問題が重要になる。

○SCMは需要家の下流から変えていこうとするのは理解できる。今こうなったのは各分野の行動の結果なので、何故、今の状況になったかもつまびらかにしたい。SCMで努力しなくてはいけない所と、メリットが出てくる所にズレが生じる。経営という観点で、そのズレをどうするのか、オペレーションだけでなく、踏み込んだ議論をしていきたい。

○そもそもは、小売業へのサービスレベルを高めることを卸が競ってきた背景がある。それを維持・継続することが厳しくなってきたという点は卸側としても説明が必要であるし、国等の協力も得ながら小売業にもご理解頂く必要もあると考える。

○30年前は中1日で輸送していた。別の検討会ではメーカー、卸、小売の3層が集まって1年以上かけ、意見交換している。実証実験に向けて進展もしている。情報共有していきたい。

○このままでは物流は滞ってしまう状況の中、今後も意見交換、実証実験を行い、ガイドラインを作成する方向が望ましい。

以 上
(文責：事務局)