

第4回紙加工品（衛生用品分野）物流研究会  
議事概要

令和5年2月22日（水）10時～12時  
自動車局第一・第二会議室（オンライン併用）

- 行政から資料説明の後、各委員よりアクションプランに基づく取組みの進捗等の報告と意見交換を行った。主な報告は以下のとおり。

（メーカー）

- ・ 商品サイズの変更と、段ボールへの商品の入れ方を変えることで、従来の約半分のサイズの段ボールに従来と同じ個数を梱包できるよう改良した。この取組みにより、パレット使用枚数とトラック台数の半減を予定している。  
今回は販売中の商品を改良したが、本来は発売前の商品設計段階から DFL を考慮することが重要。
- ・ ドライバーの拘束時間削減の取組みとして、予約受付システムの導入し成果をあげてきた。現在は集荷便と幹線便を切り分けることで拘束時間の削減を検討している。

（メーカー）

- ・ パレタイズ未対応工場への設備投資計画を加速化できないか検討中。
- ・ 重量物については、2023 年上期にはパレット輸送を開始する予定。
- ・ DFL を実施するにあたり、具体的なトラックへの積付け高さをどうするか社内で議論中。

（メーカー）

- ・ 昨今の外部環境悪化の影響により、パレタイズ対応は難航しているものの、今後東北エリアでも一部パレット輸送を開始する予定。
- ・ 今後さらにパレット輸送を普及させるためには、パレットの紛失対策や回収方法の課題をクリアにする必要。
- ・ 社内で DFL の考え方が浸透しつつあり、商品開発の際には DFL の考えが考慮されるようになってきている。
- ・ 春の商品リニューアルの際に DFL を実施したところ、段ボールサイズが 20%減少し、これによりパレットへの積付け効率も改善した。このモデルを参考に、他の商品も順次商品サイズの見直しを図る予定。
- ・ その他、ドライバーの労働時間削減の取組みとして伝票のペーパーレス化も検討中。

（メーカー）

- ・ 当社製品のうち、現状 50%以上がパレット輸送できているが、当社は紙製品と液体製品の混載も行っていることに加え、余剰在庫削減の観点から一部バラ積みを行っていることからすべてをパレット化することは困難。
- ・ ドライバーの労働時間削減の取組みとして、自社倉庫におけるドライバーの積荷の時間をタイムテーブル化し、運送会社へ共有する取組みを進めている。これにより、ドライバーの荷役前の待ち時間に関して、従来

は 2~3 時間発生していたところ、最短 30 分程度にまで短縮された例もあると聞いている。

(メーカー)

- ・ 当社は、自社倉庫から卸までは、一部パレット化済みという状況。
- ・ 数年前から DFL の取組み開始。今年度から新商品の商品設計の段階から DFL の考えを取り入れる仕組みが導入された。既存商品に関しても、出荷の多い商品から順次見直しを行う予定。

(メーカー)

- ・ 約 2 年前から 1 工場で拠点間輸送における T11 パレット輸送を開始している。開始当時、商品の段ボールサイズの見直しを実施し、他部門も巻き込んで DFL の考えを共有した。
- ・ 昨年、別工場でも T11 パレット輸送の開始を検討したが、外部環境悪化の影響により設備投資の時期が先延ばしになってしまっている。

(メーカー)

- ・ 現在、パレット輸送に向け実証実験を行っており、まずは効率の良い商品を対象に検討を進めている。

(卸)

- ・ 発注単位について、以前はキリの良い単位が主流であったが、現在、物流効率を意識した発注単位への見直しを進めている。
- ・ ドライバーの労働時間削減の取組みとして、4 年前から入荷予約システムを順次導入しており、今年度で自社倉庫はすべて導入したところ。今後は外部委託倉庫についても入荷予約システムを導入していきたい。

(卸)

- ・ ドライバーの労働時間削減の取組みとして、在庫予約システムを導入しているところ。ドライバーの待機時間の更なる削減に向け現在社内で検討中。

(卸)

- ・ 日用品分野においては、昨年策定された「日用品における物流標準化ガイドライン」と「ロジスティクス EDI 概要書」をベースに標準化を推進している。併せて、納品伝票の伝票レス化も進めており、最終的には検品レスを目指していきたい。

(パレットサプライヤー)

- ・ 当社の取組みとして、手間とされていた紙伝票によるレンタルパレット受払いの伝票電子化を進めており、今年 4 月以降 100%デジタル化を目指している。
- ・ パレットサプライヤー同士で協調領域について、話し合いを進めている。

(パレットサプライヤー)

- ・ パレット化に向けた実証実験時のパレット提供等の個別相談に応じてご協力している。

- ・ パレットサプライヤー同士で協調領域について、話し合いを進めている。

(トラック事業者)

- ・ パレット輸送に関して、着実に実績が積みあがってきている。
- ・ ドライバーの労働時間削減の取組みとして、中継輸送の実証実験を重ねており、一部定期運行に移行したケースもある。多くの荷主から問い合わせを頂いている。
- ・ ドライバーの長時間待機の課題に関しては、実態を荷主と都度共有しながら、改善のお願いをさせて頂いているところであり、継続して取り組んでいきたい。

(トラック事業者)

- ・ トラックドライバーの労働時間改善に向け多くの関係者が取組みを進めて頂いていることにまずは感謝申し上げます。
- ・ パレット化を進める上では、外装サイズやパレットの回収方法が大きな課題だと感じている。
- ・ トラック業界の課題として、2024 年問題も当然のことながら、今年 4 月から時間外労働 60 時間を超えた部分に対する割増し賃金の適用されることも大きな問題として捉えている。
- ・ 2024 年 4 月からは時間外労働 960 時間の上限となるが、将来的には一般則同様に 720 時間になることを見据えた取組みが必要であることについてご理解頂きたい。
- ・ 新しい改善基準告示の内容については、業界としてもしっかりと周知を図っていきたい。

- 主な意見は以下のとおり。

(パレット化を進めるにあたっての課題について)

- ・ パレット化するにあたり、既存設備の大幅改修が伴う場合はハードルが上がると思う。設備投資をしている会社ほど難しいと思う。
- ・ 例えばすでに自動倉庫が入っている場合はそれに合わせてオペレーションを考える必要があるなど、パレット化する工場によって状況や環境が異なる点が設備投資する上で難しい。

(まとめ)

- ・ 各社状況が厳しい中でもしっかりと取組を進めて頂いているという印象。アクションプランはパレット化や DFL の話を中心になっているが、それ以外の生産性向上に向けた取組みも進めて頂いており、引き続きお願いしたい。

以上