

第 5 回紙加工品（衛生用品分野）物流研究会
議事概要

令和 6 年 6 月 2 1 日（金） 1 3 時 3 0 分～ 1 5 時 0 0 分
物流・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）

- ・ 家庭紙の生産工場では家庭紙専用パレットを使って輸送を開始。
- ・ 紙加工品については現段階では一部の生産工場での準備は整っていないが、2025 年度中に全工場での T11 型のパレット化を実施できるよう設備の準備を進めている。
- ・ AGF を数台導入。今後物流の効率化と省人化、無人化の取り組みとして他の拠点でも導入を検討中。
- ・ ダブル連結トラックの本格導入に向けて輸送テストを実施中。
- ・ 効率的な輸送を実現させるために倉庫のリプレース及び中継倉庫の設置といった物流網の再編に着手。

（メーカー）

- ・ 今まで使用していた 13 型パレットを 65%まで T11 型パレットに変更。
- ・ 紙加工品の主力商品について、単品パッケージは 13%のコンパクト化、外装段ボールは 19%のコンパクト化を実施。今まで T11 型パレットに 24 ケースの積載だったものが、36 ケースの積載となり効率化に成功。車両の積載量は、大型車両だと 384 ケースから 576 ケース、150%の積載量アップを達成。
- ・ 紙加工品の主力商品 41SKU のうち、31SKU についてパレタイズが完了。

（メーカー）

- ・ 2024 年問題やアクションプランへの対応として、トラック予約受付システムの導入や、積込時間短縮のためのパレット化対応等を促進。
- ・ 主力工場はパレット化の工事を本年 6、7 月に予定。小規模工場では全てを手積みで行っていたが、トラックの前部は手積みで、後部をパレット積みとするハイブリッド積みを行うことで、90 分かかっていた積込作業を 55 分程度に短縮。その結果、トラックの滞在時間 2 時間超は 0 件とすることに成功。
- ・ 今後は全量パレット化を進めるため、段ボールケースのサイズ調整に取り組む予定。

（メーカー）

- ・ 工場からの出荷では、T11 型パレットの導入が比率として半数以下にとどまっている状況。
- ・ バラ積みの部分は現在、手積みとパレット積みのハイブリッド積みを検討中。
- ・ トラック予約受付システムの導入により、待機時間の大幅削減に成功し、現在では待機時間は 30 分を切っている。

(メーカー)

- ・ 4 工場のうち、1 工場では 2021 年に幹線輸送の T11 型パレット化がほぼ完了。残り 3 工場のうち、1 工場では今期の 3 月くらいには T11 型パレットでの輸送が可能となり、2 工場では 2026 年までにひとりパレット輸送でできる予定。
- ・ 去年 1 年間は待機時間の削減に取り組み、80%以上のトラックドライバーが 30 分以内の待ち時間に改善。

(卸)

- ・ 当会では、会員各社の取り組みを支援している状況。各社連携する部分と、各社独自で取り組む部分があると思うが、今後も必要に応じて会員各社を支援していきたい。
- ・ 当会として、本日の報告をとりまとめて会員へ共有する予定。

(卸)

- ・ 各メーカーと個別に調整しながらパレット化を推進中。
- ・ 現場からも早期のパレット化を望む声が上がっている。
- ・ 衛生用品分野だけではないが、メーカーが長期休暇となる際の波動の影響で、1 日のキャパシティを超える量が入ってくるタイミングは、どうしても待機時間が発生してしまうことが課題。

(卸)

- ・ 待機時間は平均 11 分弱、荷下ろし時間は平均 40 分弱で、待機と荷下ろしを合わせても平均 1 時間を切る状況。
- ・ あくまでも平均のため、今後は最大値をいかに効率よくドライバーの拘束時間を無くしていくかが課題。こちらについては、各メーカー、運送会社とトラック予約受付システムを導入することにより、一極集中していた時間から分散して荷物を受け取るという取り組みを実施中。

(卸)

- ・ 日用品分野においては、日用品における物流標準化ガイドラインに沿って従来から T11 型パレットで積載効率やパレット高さも決めて運用中。
- ・ また、納品伝票レスや検品レスで物流現場の生産性を上げて、トラックドライバーの待機時間を削減する取り組みを推進。

(パレットサプライヤー)

- ・ 紙加工品業界に限らず、レンタルパレットは 2024 年になったからといって 4 月以降にオーダーが激増した事実は無く、ほぼ昨年並みのペースでレンタルを行っている状況。
- ・ 一気に切り替わっていくという事は無く、段階を踏んで変わっていくのではないかと見ており、それを見据えてパレットの保有数量を増加させる予定。

（パレットサプライヤー）

- ・ 紙加工品の業界でも T11 型パレットの導入について声をかけてもらっているため、T11 型パレットの需要に応えられるよう供給体制を整えている。
- ・ 管理・回収の運用ルールを再度明確にし、着荷主である卸店様との共同回収管理契約の締結、更新を推進中。
- ・ 本年 5 月より受払管理についてオープンプラットフォームである X-Web へ移行。着荷主様より利便性が上がっていると好評。

（貨物取扱事業者）

- ・ 社員の意識改革や作業の合理化、簡素化はもとよりトラック管理システムや伝票のペーパーレス化等の DX をはじめ、取引先との連携強化を行った結果パレチゼーション化も進み、課題となっていた詰め合わせ、バラ商品のパレタイズも調整が進行中。
- ・ 今後の問題として、生産拠点ごとに T11 型パレットと 13 型パレットを併用しており、パレット管理を複雑にしているため、今後 DFL を進めていく中でコストとリターン配分を見極め、どの段階で T11 型パレットに統一していくかがポイント。

（トラック事業者）

- ・ トラック予約受付システムの導入等しながら車両の荷待ちを抑制する取り組みを実施。
- ・ 各メーカーと調整して卸店への納品をパレット化する取り組みを拡大。ここに関しては当社とメーカー側だけの協業では足りないため、同業他社や卸店との協業を視野に入れて進めていかなければならないと思慮。

（トラック事業者）

- ・ 2024 年の 4 月から時間外労働の 960 時間規制が始まったところ、これは年間の規制なので現時点でまだどうなっていくかは不明。
- ・ 960 時間を超えるドライバーがいるか調査をかけたところ、26%の事業者がいるとの回答を確認。ただし、全数調査ではないため、実際はもっと多いと想定。
- ・ 4 月から適用された改善基準告示について、昨年度全国で事業者向けのセミナーを実施。その中でアンケートを取ったところ、改善基準告示を守れそうという回答、遵守できない項目があるという回答が半々だった。また、遵守できない項目があるという回答のうち、75%は 1 日の拘束時間が守れないとの回答結果。
- ・ 1 日の拘束時間には荷待時間や荷役時間がかなり関与していると推察しており、パレット化について引き続き取り組んで行くことが重要だと思うので、今後も皆さんと一緒に取り組んで行きたい。

○ 主な意見は以下のとおり。

（季節波動の課題について）

- ・ ゴールデンウィークやお盆、年末年始などの長期休暇前はメーカーの製造工場も休みとなるため前倒しで入荷が多くなる。トラック予約受付システムを使ったとしてもそもそものキャパシティを超えてしまうため荷待時間が発生してしまう。
- ・ メーカーと協力して色々取り組んではいるが、連休を見越した形で物量を多く抱えざるを得ないという状況。

(まとめ)

- ・ 2024 年問題は 4 月からという事が世間で言われているが、ドライバー不足は年度末に向けて酷くなるという事は間違いない。
- ・ 季節波動などを含めると、繁忙期、長距離輸送が厳しいという事が起きてくる。
- ・ そういった中、物流改革という意味で衛生用品分野は T11 型パレットを導入していくことを進めてほしい。
- ・ ただ、T11 型パレットに変えたときの積載効率の悪さがあるため、その問題を解決するために各社 DFL の取り組みも検討していく事になる。
- ・ 少しずつ各社取り組んでおり、ハイブリッド積み等の工夫も出てきている。こういった取り組みの事例は国土交通省に共有するなどして貰えればと思う。
- ・ この会議自体は衛生用品分野だが、他の業界の事例も参考になることがあると思うので、いろいろ情報提供をしていただきたい。

以上