

第 6 回紙加工品（衛生用品分野）物流研究会
報告概要

- 事務局から各構成員に対してアクションプランに基づく取り組みの進捗状況等についてヒアリングを行った。主な報告内容は以下のとおり。

（メーカー）

- ・ ほとんどの輸送ルートは T11 型パレットによる輸送を採用している。残る 12ft コンテナによるバラ積み輸送ルートについては、一部を 31ft コンテナによるパレット輸送に変更している。
- ・ ホワイト物流の一環として全拠点にトラック予約受付システムを導入し、荷待ち時間及び荷役時間を把握するとともに、ドライバーの拘束時間の削減に取り組んでいる。

（メーカー）

- ・ パレット化を進めている。DFL は製品自体のスペックの問題もあるので、製品リニューアルを一気に進めることは難しい。荷役時間短縮はできるが、車両の積載効率が落ちてしまう問題もあり、発着荷主と物流含めて取り組みを進めている。小売業者にも労力をかけるため、十分に協議しながら進めていく予定。
- ・ 紙製品のパレット輸送は 80%を超えている。
- ・ 2026 年 4 月から加工品のパレット輸送を開始する。

（メーカー）

- ・ アクションプランに沿って 13 型パレットを T11 型パレットに変更している最中。70%程度は変更が完了した。
- ・ DFL を踏まえた外装サイズの見直しは、主力の大人用紙おむつについてはあらかじめ終わった状況。新製品、あるいはリニューアル等々に含めて新たな DFL も現在進めている状況。
- ・ 少量での納品は手積みが生じてしまうため継続的な課題かと思う。

（メーカー）

- ・ 工場内倉庫作業の改善を通じて、工場における荷待ち・荷役時間の合計を今年度は 2 時間以内、来年度には 1 時間以内に短縮するために以下の取り組みを実施している。
- ・ 2025 年 4 月から工場直送便のハイブリッド輸送を本格的に開始し、積載効率を落とすことなく、バラ積みの荷役時間を平均 60 分まで短縮。
- ・ 2024 年 7 月以来、予約システムの導入により荷待ち時間は改善されてきたが、今後は工場内に複数ある荷積み場所を 1 か所に集約するなどの改善策で更なる時間短縮に取り組む。
- ・ また、荷受け側倉庫についてもバラ下ろしの荷役に専門の作業員サポーターを導入することで、今まで最大 120 分かかっていた荷役時間が平均 70 分に短縮。
- ・ 主要全倉庫での予約システムの導入で 26 年度には荷待ち・荷役 1 時間以内を達成する計画である。

(メーカー)

- ・ 社内間物流において片道運行となるルートがあり、他社との協業によるラウンド運行など効率化を推進したいが、マッチングする相手を見出すためのシステムや仕組みが不足している。
- ・ 相手が見つかったとしても、物理的条件（車格・荷姿・運行時間など）だけでなく運用条件（匂い移り、汚れ付着リスクなど）やビジネス条件（協業先との運送会社選定、費用など）の多くの調整が課題となっている。
- ・ パレット配送はバラ積みより積載が3割程低下するため、必要な車両が増加し、車両手配やコスト、環境面では大きな負担となる。
- ・ 社内における物流課題の理解を深めることで、DFL や各工場における生産品種拡大などの施策を実行。物流効率化が着実に進展している。
- ・ 販売量が少ないBC群商品など、規定のパレット積付数に満たない発注もあり、車単位にするための積載量計算やパレットへの積み方の工夫などの課題があり全量をパレット化するのは困難
- ・ 荷役時間短縮のため、パレット積みとバラ積みの混載を検討しているが、物流3PLからは、混載はバラ積み条件とみなされる可能性があり、集車面においては必ずしも有利に働かないとの意見もある。

(メーカー)

- ・ 工場が2棟あり、1棟はパレットで積付けができていないが、もう1棟はまだできていない。パレット化の進んでいない棟は2階建てで、1階が工場、2階が倉庫となっているが、2階の床の強度が持たないという状況。1,200×1,500という大きめのパレットを使っており、T11型パレットにするためには倉庫の改修が必要と考えているが、費用感的に難しい。
- ・ 1,200×1,500パレットだとトラックに乗らない。栃木工場はT11型パレットにした。第1回の紙加工品物流研究会が開催された頃から徐々にT11型パレットに変えていっている。
- ・ DFLの取り組みは徐々に進めている。外装サイズの見直しを行った際、効率の悪いアイテムがあり、営業と調整をしながら工夫して、商品サイズを変えず、段ボールへの入れ方や一梱（ひとこり）の寸法を変えたり、枚数調整等をしたことでパレットへの積付け効率を向上させた。バラ積みより4割積載効率が落ちたが、今はDFLの効果としてバラ積み比2割落ちまで改善できた。最初は栃木工場で取り組み、今回徳島工場も取り組んでいる。
- ・ 荷待ち、荷役時間の合計時間は90%くらいの運行で発生していないと思われる。2020年くらいから取り組んできて、だんだんと割合が上がってきた。

(メーカー)

- ・ 2024年問題を受け、主要工場でパレット化を進めている。投資コストについて、社内でも経営層から過去は同意をなかなか貰えなかったが、2024年問題が顕在化した後は、有効的な取り組みと理解が進んでいる。待機時間は劇的に改善されており、2時間超0件を達成した。直近の問題としては、積載効率は10~15%落ちるため、近年コストが上がる中でおいかコストを抑えて行くのが悩みの種となっている。
- ・ DFLは他社と同じような状況。パレットに合わせた設計はやらなければならないと考えているものの、実際は難しい。

(メーカー)

- ・ 現在のアクションプランに違和感などは無い。各自自発的にアクションプランに取り組んでいる印象であり、マイナスの発言をしている会員はいない。

(卸)

- ・ 完全なパレット化は完了していない。紙製品のメーカーは比較的に協力してくれている。当初の計画より進捗は後ろ倒しになっているが、運送事業者も卸事業者もバラ積みは困るので、取り組みは進めていかなければならないと考えている。

(卸)

- ・ 紙加工品の T11 型パレットの導入は順次進んでいる印象だが、まだ 100%ではない。紙加工品は特殊な荷種で、嵩高であり T11 型パレットより大きなパレットを使わないとトラックへ積み込む際の積載効率が悪くなってしまうので、メーカーは DFL とともに進めている。
- ・ メーカーから卸事業者への物流に主眼が置かれがちではあるが、卸事業者から小売業者に紙加工品を納品することの効率化も考えていかなければならない。メーカーから卸事業者、そこから小売業者まで一気通貫したものがあるといいと思う。

(卸)

- ・ 紙加工品については、商品サイズを変更して T11 型パレット化の取り組みを進めているところもあるなど、できるところからやっている印象。メーカーによっては、通常より薄い独自パレットを使って高さを最大限活用できるようにするなどパレット化を順次進めている印象。

(パレットサプライヤー)

- ・ パレットの利用率の上昇は一気に増えるといったものではなく、緩やかに増えている印象。完全にパレット化すると積載効率が落ちる分、パレット費用もまかなえないという事情もあり 100%になることは無いのかと思う。
- ・ 去年と比べると、今年は 120~130%程度の上昇率（紙加工品に限る）で、5割くらいはパレット化されているのでは無いかと思う。
- ・ パレット化をすることが荷役時間を減らす一番の方法であり、荷役時間が減れば自然と荷待ち時間も減るはずである。まずはパレット化をすることが優先で、商品とパレットのサイズの相性から標準サイズ以外のパレットが採用されるのは、パレット輸送化の過渡期には起こりうる。しかし、標準のサイズはあくまで T11 型パレットであり、標準パレットへの集約を目指すことが大切だと考える。標準サイズを定めるだけでなく、実運用での標準化をしっかり目指していかないと、何でもありになってしまい、結局パレット間の積替えが発生して時間がかかることになってしまう。
- ・ まずは標準サイズが T11 型パレットであること、時間がかかっても標準化を目指すという共通認識を作ることが大事。

(パレットサプライヤー)

- ・ パレット標準化推進分科会での議論は、対象範囲が卸事業者までになっているため、今後はその先にある小売業者へ出荷する際の課題について議論を進めていく必要が出てくる。具体的には小売業へ出荷した後のコストを誰が負担するのか明確にさせていただくこと、パレットの管理、回収について、小売業者とパレットレンタル会社との管理契約の締結を依頼していく。

(物流事業者)

- ・ 紙加工品について、4月から四国の拠点にデパレタイザーを導入した。2m×2mの大きなパレットで出てくるものを倉庫に運んでT11型パレットに積み替えて運送するというをしている。栃木でも同様の取り組みを進めている。T11型パレットを使うと積載効率が10～20%落ちるが、仕方ないと割り切っている。効果は感じているので、歩調を合わせながら進めていく。
- ・ 大型車両を最大まで積み込んだ場合、単発のアイテムだけなら60～90分かかり、10アイテムほど有る場合は2時間には収まらないという感覚。そこで、最大まで荷物は積み込まず、60%程度に抑えるなどの工夫により荷待ち・荷役時間の合計が2時間を超えないようにしている。

(物流事業者)

- ・ 荷待ち時間は、トラック予約システムの導入により現状の可視化ができるようになった。これをもとに、荷主と効率化に向けて協議を進める。
- ・ 卸事業者への支線部分はパレット化が約3割まで進んでいる。お客様と卸業者にてパレット化の拡大に向け、調整をいただき、現場で対応できるよう整備を進めている。2028年に支線PL配送比率50%到達を目指している。
- ・ パレット化が進んでいるところにおいては、だいたい60分～90分で出荷できていると思う。

(物流事業者)

- ・ 本研究会の発足に伴い、2021年度よりパレット輸送を推進する中で、パレット輸送の移行状況は、2023年9月から翌年3月のデータと2024年9月から翌年3月のデータで比較をした結果、出荷量に対しパレットでの出荷は全体の94.6%を占め移行状況は前年比124.8%という結果となった。
- ・ 当社での配送は、全てがパレットを使用した大型車両での配送ではなく、小・中型車両や路線便などを併用しているため、100%に到達することは現時点では不可能だがパレット輸送へ移行は着々と成果を上げている状況。
- ・ また、トラックの待機時間短縮のため、下記の対策を実施した。
トラック予約システム導入（2024年8月）
受注から納品までのリードタイム延長（2024年10月）
一部前日荷揃えの実施（2024年12月）
就業時間の変更（2025年4月）
- ・ 受付後、2時間を超えるドライバーの拘束時間が統計開始時点では、全体の30%～40%を占めていたが、これらの措置を実施した結果、現在では20%以下まで減少することが出来た。
- ・ 到着から30分以内に積込を開始することをスローガンにし、社員の意識改革を進め目的が浸透する中で、

大型連休前後の繁忙期以外は順調に推移しており、トラックの待機時間の短縮については改善方向にある。

(物流事業者)

- ・ 去年はパレット化が進んだため、ドライバーの確保に関して助かっている。待機時間もめまぐるしく減った。パレット化が進むにつれ、手積・手卸運行を避ける運送会社も増えてきており、更なるパレット化の拡大が必要と感じている。
- ・ バース予約システムを活用しており、積込時間は 10～20 分で終わる。積込時間と荷待ち時間を合わせても 30 分以内は達成できている状況。

(物流事業者)

- ・ 今後もパレット化と DFL の取り組みを継続的に推進していくことが重要。業界全体で連携し、着実に進めて欲しい。
- ・ 次のステップは、小売業までを含めたパレット化であると考え。ロット、商慣行、設備等の課題があり、難しい問題であるが、できるところから取り組みを広げていただきたい。
- ・ パレット化は、荷待ち・荷役時間の短縮と作業効率の向上を両立できる取り組みであり、トラックドライバーの負担軽減にもつながるため、より積極的な推進をお願いする。

以上