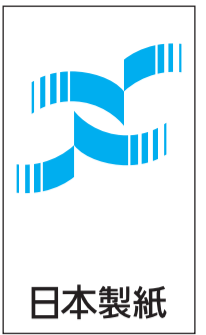


NIPPON



64号



発行所 東京都千代田区神田駿河台4丁目6番地 〒101-0062 日本製紙株式会社新聞営業本部 電話 03-6665-1030 FAX 03-6665-0319 www.nipponpapergroup.com/ newsprint@nipponpapergroup.com ©日本製紙株式会社2018

夏季特別企画

物流問題を考える



夏季特別企画

物流問題を考える

かわら版NIPPONの読者の皆様こんにちは。平素より弊紙をご愛読頂き、誠にありがとうございます。

さて、本号では昨今新聞、雑誌、テレビなどで多くの記事や特集が生まれ、大きな社会問題となっている物流問題について取り上げることに致しました。昨年はeコマースの市場拡大に端を発した宅配便問題が一気に注目され、宅配運賃の値上げや配達指定時間の見直しを実施されるなど、多くの皆様がその利便性の裏に潜んでいた問題に注目されたことと思います。

新聞用紙の配送については日々の新聞発行に支障があってはならない。その社会的使命と責任から長年にわたり常にご安心頂ける万全の配送体制を整えて参りました。今後もその考え方に変わりはないのですが、新聞用紙の配送にも物流問題の余波が押し寄せてきています。幸いにして現時点ではおおむね従来通りの対応が取れておりますが、今後懸念される課題があるのも事実です。問題点を明確にし、将来にわたり新聞用紙を安定的にお届けするために何をなすべきか。今回は特にトラック輸送に焦点を当て、課題解決の糸口を探るべく当社物流部長川里裕一にインタビュー致しました。

インタビューアール かわら版NIPPON編集長 高木 宏昌
かわら版NIPPON編集委員 中嶋 利昌



グループ販売戦略本部物流部長 川里 裕一

トラック輸送における
人手不足の本質とは

道路貨物運送事業者の年齢構成を見ると、全産業平均に比べ高齢層と若年層が低く、中年層の比率が高いのが特徴です(資料1)。将来的には中年層の大量退職を若年層でカバーしきれない懸念があります。また就業者に占める女性の割合が極端に低いのも特徴で、女性用の仮眠室・浴室といった労働環境整備の遅れが雇用機会の幅を狭め、人材確保の障壁となっているのも事実です(資料2)。

道路貨物運送事業者の中で私たちが最も注目しているかなければならないのがトラック運転者の動向です。トラック運転者数は2006年の92万人をピークに年々減少しており、2017年には80万人を切っています。年齢構成を見ても更に中年層の割合が高く、特に大型車では40歳以上の人が70%を超え、逆に20歳代は3.2%と極端に低くなっています。東京五輪に向けて急速なインフラ整備や建設ラッシュが続いており、国土交通省の交通政策白書によると、2020年のトラック運転者需要は103万人と予想していますが、一方で供給は92.4万人止まりと、10万人以上が不足すると試算しています。

また、旅客自動車運送事業者の動向も気になります。増大するインパウンド需要により、こちらも運転者不足が深刻です。道路貨

物運送を担う大型一種免許所有者は大型二種免許取得に向け最も優位な立場にあり、運転者の争奪戦となる可能性があります。

更に積載効率、業務効率の低さが結果として人手不足に拍車をかけている側面も見逃せません。国土交通省によると直近のトラック積載効率は40%程度と言われています(過去のピークは60%弱)。業務効率の面ではいわゆる「荷待ち」と言われる荷受け荷卸しまでの待機時間の長さや、配達拠点からエンドユーザーまでの最終区間を意味する「ラストワンマイル」の多様化がトラック輸送における業務効率の低下を招いています。運転者一人当たり、トラック一台当たり、単位時間当たりの運べる量を増やさやない限り、人手は足りなくなるばかりです。

法規制強化の影響

トラック運転者の労働条件改善を図るために、厚生労働省が拘束時間、休憩期間、運転時間の制限などについて、かなり細かな規定を定めています。背景には大型トラックやバスの事故が相次ぎ、社会問題となったことが挙げられます。規定違反は過労運転防止措置義務違反として事業者が罰せられますが、2017年7月には荷主勧告制度の運用が開始され、荷主の関与が判明すると荷主名が公表されることになりました。法令順守により運転者の労働条

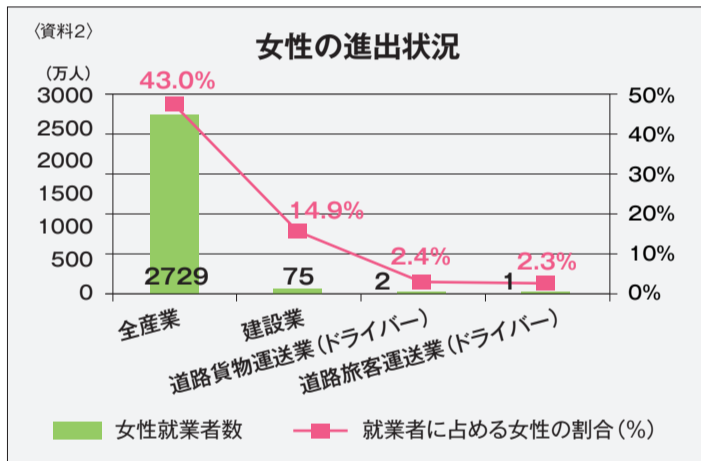
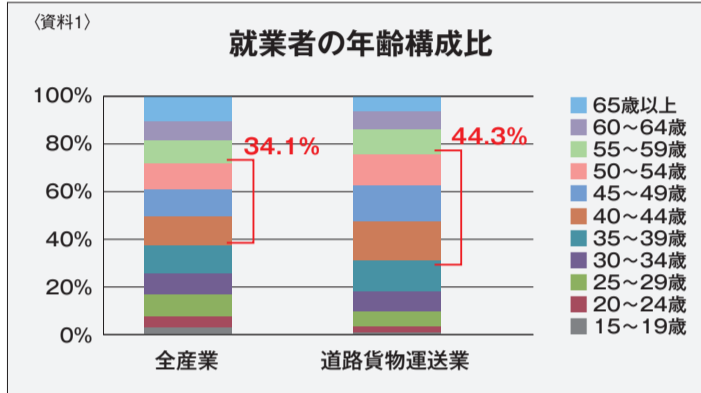
件が改善され、労務環境向上による就業者増に期待が集まる反面、拘束時間の中には前述の荷待ちなどによる手待ち時間も含まれるため、むしろ積載効率や業務効率の低さを結果として人手不足に拍車をかけている危険性ははらんでいます。

更に昨年11月の法改正で、運送対価である「運賃」と運送以外の対価(附帯業務、荷積み・荷卸し、荷待ち時間など)である「料金」を明確に区分しなければならなくなりました。今後は「料金」部分の明確化が求められるため、荷待ち時間、荷役時間や作業内容がコストアップにつながる可能性があります。

トラック運転者不足の根本的原因に長時間労働、低収入の問題があります。全産業比で大型トラック運転者の労働時間は122%、年収は89%と言われています。中型免許の導入など、運転免許取得制度の改正により大型免許取得のハードルも高くなっており、将来を担う若年層の就業者確保のためには労働条件改善は不可避な課題です。

新聞用紙輸送への影響

当社では現在全国4事業所で新聞用紙を生産し、消費地までの中長距離輸送においては個々の工場立地の特長を生かしながら、ROR船、フェリー、JRCコンテナ、トラックなど様々な方法で製品輸送を行って



総務省「労働力調査」(平成26年)

いますが、最終的にお客様へお届けする手段はほぼ100%トラック輸送に依存しています。当社の場合、トラック輸送については工場から遠隔消費地(一部は直接お客様)までの中長距離輸送と消費地倉庫(一部は工場)からお客様までの短距離輸送に大別されます。

中長距離輸送については前述の厚生労働省によるトラック運転者の労働時間規定の制約を受け、拘束時間以外に一日の運転時間を9時間に制限されるため、長距離輸送が難しくなっています。高速道路の利用や二人乗務により、ある程度の制約回避は可能ですが、コストアップに直結す

る頭の痛い課題です。今後は運転者の乗り換えを行う中継拠点を設けることで日帰り乗務を可能にするなど、長距離・長時間運転の抑止を図る新たな運行体系構築を検討する必要があります。国土交通省が官民一体で進めている高速道路での無人隊列走行による物流技術革命にも期待したいところではありますが、課題山積で実現までにはまだまだ時間を要するかと思います。

短距離輸送については現時点ではおおむね従来通りの運用による製品輸送ができています。しかしながら運転者の高齢化による離職や求人難で苦戦を強いられており、将来安定的にトラック



ウイング車からの荷卸作業

運転者を確保することによって不安を感じ、特に中小企業では廃業を検討する事業者が増えてきているのも事実です。今後は積載効率や業務効率改善による生産性向上や労務環境改善が重要なテーマとなります。現在では、中小の運送会社がアライアンスを組んで、少しでも効率の良い運送計画を維持する努力も始まっています。特に業務効率改善については荷待ち時間の短縮や、荷役作業負担の軽減が大きく寄与するものと思われませんが、荷主である私ども新聞用紙メーカーの協力姿勢が問われる課題でもあります。

新聞社の皆様へのご相談

将来にわたり新聞用紙を安定的にお届けするためには、運送会社に対する荷主の理解や協力が不可欠になっていることはこれまで述べたとおりです。事業者と荷主が協力して取り組むべき課題、例えば中継輸送体制の確立、共同運行や共同配送といった業界の垣根を超えた協業の実現などにも積極的に取り組んで参ります。しかしながら荷主として運送会社が抱える課題に向き合うには、どうしてお客様のご理解ご支援が

不可欠です。早期に取り組める課題とそうでない課題がありますが、お客様の諸事情に配慮しながら、今後は当社営業を通じて具体的なご相談をさせて頂くことになるかと存じます。

1. 積載効率の改善

既に一部新聞社様で実現済みですが、いわゆる「車単位納入」と称する車両台数単位(各車満載状態)で納入させて頂く方法を拡大して参りたいと存じます。お客様の紙庫事情他でお願い出来る条件が変わりますが、比較的取り組みやすい運用でもあり、ぜひともご支援ください。

2. 荷待ち時間や運行スケジュール改善による実働率・実車率の向上

新聞印刷業務の性質上、納品時刻厳守は大切なルー

ルですが、道路事情などを考慮するため、どうしても早め早めの行動となり、荷待ち時間が長くなり、荷役作業負担の軽減が難しくなっています。今後は積載効率や業務効率改善による生産性向上や労務環境改善が重要なテーマとなります。現在では、中小の運送会社がアライアンスを組んで、少しでも効率の良い運送計画を維持する努力も始まっています。特に業務効率改善については荷待ち時間の短縮や、荷役作業負担の軽減が大きく寄与するものと思われませんが、荷主である私ども新聞用紙メーカーの協力姿勢が問われる課題でもあります。

ルでありませんが、道路事情などを考慮するため、どうしても早め早めの行動となり、荷待ち時間が長くなり、荷役作業負担の軽減が難しくなっています。今後は積載効率や業務効率改善による生産性向上や労務環境改善が重要なテーマとなります。現在では、中小の運送会社がアライアンスを組んで、少しでも効率の良い運送計画を維持する努力も始まっています。特に業務効率改善については荷待ち時間の短縮や、荷役作業負担の軽減が大きく寄与するものと思われませんが、荷主である私ども新聞用紙メーカーの協力姿勢が問われる課題でもあります。

3. 荷役作業負担の軽減

新聞用紙の配送は伝統的に「俵二段積み」が主流です。かつては2段目の巻取紙を「割り落とし」で荷台に降ろし、転がし作業で搬入していました。現在では巻取の大径化が進み、「割り落とし」作業の危険性や荷痛みのリスクが高いこと

から、クレーン操作による搬入が主流となっているのはご承知の通りです。いずれのケースも荷役の特性上「平ボディ車」と言われるタイプの車両利用が必要なのですが、実はこのタイプの車両が将来不安の原因となっています。昨今の大型車は「ウイング車」と呼ばれる側方・後方開閉型の箱型が主流です。雨天でも積荷に影響がなく、側方・後方双方からの荷役が容易で、新聞用紙の輸送でも工場から消費地倉庫までの輸送に活用されています。トレーラーシャーシ(牽引タイプ)でも同タイプが利用され、RORO船やフェリーに積み込む形もありません。しかし「平ボディ車」のような「積積み+クレーン操作」で行われている上方からの荷役が来ず、大半の印刷工場への納入に対応出来ないのが実情です。「積積み+クレーン操作」による荷役の最大の問題は作業負担の大きさにあります。特に雨天時の雨避けシートの脱着は運転者にとって危険な高所作業かつ重労働であり、濡損防止に細心の注意を払わなければなりません。クレーン操作による荷役も作業時間短縮に限界があり業務効率改善のハードルとなっております。こうした背景から運転者を募集しても車両タイプにこだわり、「平ボディ車」拒否の傾向が強くなり、要員確保の懸念材料となっています。非効率故にコストアップを承知で「ウイング車」による「俵一段積み+後方転がし荷役」で対応せざるを得ない状況が増えるかもしれませんが、結局は生産性低下で人手不足に拍車をかけることにつながりかねません。一部の新聞社様では「ウイング車+縦積み+クランプリフト」による側方または後方からの荷役が実現し、作業負担の少ない理想的な荷役が実現しております。荷卸し場の設備対応が不可欠であるため、既存設備での対応が困難であることは重々承知しておりますが、印刷工場の新設や改築などの機会がございましたら、ぜひとも「ウイング車+縦積み+クランプリフト」対応のご相談をさせて頂きたいと存じます。

まとめ

将来にわたり輸送の質とコスト双方の安定を図る意味でも、もはや運送会社だけでは限界があり、私ども荷主にとどまらず、お客様のご理解ご協力が欠かせない状況です。「物流クライシス」とも呼ばれる状況は間近に迫っており、この難局を新聞社の皆様と共に乗り越えなくてはなりません。新聞社様とは運命共同体です。どうか力強いご支援の程よろしくお願い申し上げます。



平ボディ車による俵二段積み

雨避けシートを掛けた平ボディ車

南日本新聞南栄工場

今回ご紹介致します印刷工場は、明治維新から150年、大河ドラマ「西郷どん」の舞台として注目を集めている鹿児島県鹿児島市にある「南日本新聞南栄工場」です。三菱重工機械システム(株)製の4×1輪転機(DIAMOND SPIRIT)を導入し、2018年3月31日(4/1付け)朝刊から本格稼働しました。

インタビュアー かわら版NIPPON編集委員
廣本 剛 井上 洋一朗



〒890-8603 鹿児島県鹿児島市南栄3-12-2
TEL. 099-813-8846



ユーザーインタビュー



南日本新聞社 印刷局長
南日本新聞印刷株式会社 常務取締役
竹下 浩昭

新工場建設の経緯

南日本新聞社の関連会社の南日本新聞オフセット輪転は、昭和48年に設立されました。昭和50年に公明新聞(鹿児島・宮崎)の受託印刷を開始以来、聖教新聞(鹿児島・宮崎)、日本経済新聞を印刷してきました。しかしながら、稼働から28年が経過した輪転機の更新のめどが立たず会社を清算、受託業務は南日本新聞社が継承することになりました。

当初は、継承する受託業務のために国分工場内の増設も検討しましたが、敷地面積が足りなかったため、南日本新聞オフセット輪転の敷地を活用することになりました。南日本新聞社の印刷工場が3つになるにあたり、本社工場に加えて南日本新聞開発センターが運営していた国分工場と南栄工場も南日本新聞印刷株式会社が運営することとなりました。

新聞社として3つの工場を持つことが、経費負担増になるのではないかという意見もありましたが、今後の事業展開のために必要と判断しました。

新工場の特長

非常にコンパクトに仕上げた工場で、輪転機と発送設備が近い

め作業効率が良く、人員が互いに協力出来る環境にあります。また、工場内には多くのカメラを設置しました。給紙部の各ユニットに取り付けたカメラには録画機能が付いておりトラブル発生時の原因解析に役立っています。これらにより少人数でも運用でき、ローテーション人員は発送を含め6名で賅っています。

立地的には工業団地にあるため、近隣住民対策にそれほど気を使うことはありません。工場見学コースについては本社与次郎工場での受け入れ体制が整っており、あえて設けませんでした。本社与次郎工場では小学生の夏休みに合わせ100名規模のミッドナイト見学(朝刊)を実施、読者サービスは今後もそちらがメインとなります。そういった意味では印刷、発送などのオペレーションに重点をおいた新工場と言えるでしょう。

輪転機の特長

4×1輪転機「DAIAMOND SPIRIT」(三菱重工機械システム(株)製)を導入しております。受託印刷を行っているため印刷媒体の切り替えをスムーズに行えるかどうかを念頭に輪転機を検討してきました。結論として、全ユニット同時紙上げの実現と版掛け作業の簡素化が決め手となりました。

今回導入した輪転機の特長と言えば、三菱の輪転機でも初となる新空調システムでしょう。シャフトレスモーターと輪転機間に空気を循環させ、モーター冷却と輪転機の結露防止を効率的に実現しています。更にその排気を空調から再度取り込むことで、工場内の紙粉飛散を最小限に抑えてくれます。

また、ビッグデータ集積・分析・支援システム「ダイアナ」(DIAMOND

ANALYTICS 三菱重工機械システム(株)製の導入も大きな特長と言えるでしょう。このシステムは印刷中の操作ロギングにより、折り機の設定値の見直し、自動設定などが可能になります。また、交換部品も記録され、交換計画を知らせてくれます。その他にも、発送設備の宛名システム、刷り出し、刷了、残印刷部数、巻取りの残連をデータ化。更に、同システムはインキ設備とも接続しており、各色別の残インキ量や媒体別の使用量を確認することも可能です。今後の帳票づくりやデータづくりに役立つものと期待しています。

今後の取り組みについて

県紙で3カ工場を持っている新聞社は他に例がないのでは、と思います。これは不測の事態が起きた時のバックアップ体制という意味では大きな強みでもあります。今後、工場間の新しい支援体制を構築していかなければいけないと

考えております。

また、新工場単体で言うと、稼働以来少なからずトラブルが発生しました。今後は各トラブルの対処手順のマニュアル化を行い、全路線、工程を問題なくこなせるよう対策を行う必要があります。その後、損紙削減や全設備のメンテナンス計画に取り組む予定です。

最後に、南日本新聞社では輪転機更新の目安を稼働後25年としており、その中で本社与次郎工場が竣工後18年、国分工場が同20年と更新時期が近づいております。新聞の未来を見据えながら、更新計画について議論していく必要があります。今後も読者の信頼に応え、確かな情報を発信出来るよう努めて参ります。

この度はご多忙のところ取材にご協力頂き、誠にありがとうございます。南日本新聞社様、南日本新聞印刷(株)南栄工場様のますますのご繁栄を祈念致します。



三菱重工機械システム(株)製 4×1輪転機「DIAMOND SPIRIT」



輪転機操作パネル



新空調システム



新空調システム

- 設備概要**
- 輪転機:三菱重工機械システム(株) 4×1輪転機(DIAMOND SPIRIT)
 - 紙面検査装置:三菱重工ダイヤモンドアイJrプラス
 - 巻取り搬送装置:AGV3台 椿本チエイン製
 - 搬送キャリア装置:西研グラフィックス製
 - カウンタースタッカー装置:Stra Pack製

G²PS

GOOD PROPOSAL! GOOD SUGGESTION!

主体性を高めることが 可能性を最大化させる

昨今、日本アマチュアスポーツ界の育成について議論がなされている。今年5月に話題となった日大アメフト部の悪質ラフプレー問題は、現代の教育者・指導者のあり方をまさに物語っているのかもしれない。勝利至上主義は善か悪か？ 良い指導、悪い指導とはどういうものか？ 私自身のアマチュアスポーツ20年の経験を基に考察してみたい。

かわら版 NIPPON 編集委員 後藤 貴司



〈経歴〉

2004年 4月 早稲田実業学校高等部入学
2006年 8月 第88回全国高等学校野球選手権大会 優勝
2007年 4月 早稲田大学入学
6月 第56回全日本大学野球選手権大会 優勝
2010年 11月 第41回明治神宮野球大会 優勝
2011年 4月 日本製紙株式会社入社
日本製紙石巻野球部入部
2013年 7月 第84回都市対抗野球大会 ベスト8

勝利至上主義のスポーツ界

スポーツの世界において、結果がすべてであり、勝つためには何をしても良いという教えはまだ少なくない。ライバルを陥れようとしたカヌーの禁止薬物問題、角界の暴力、日本レスリング協会のパワハラ。すべての問題の根底に、『強ければすべてが許される』という価値観が横たわる。この勝利至上主義と一緒に語られるのは、『体罰』や『暴力』といった言葉だ。結果を残すためには、『体罰』や『暴力』が必要だと考えられてきた昔からの負の遺産であろう。日大アメフト部の件も同様、大学スポーツは学生を募集するため、部活動が広告塔の役割を担い、より勝利至上主義の影響を受けやすいのかもしれない。

あまりにも過度な勝利至上主義であると、勝つために根拠のない強制的な指示、指摘、指導が目立つ。自らの経験を押し付ける、指導者のエゴだ。命令をされると人の脳は抑制され、義務感を感じながらプレーをし、言われたことを素直に行動するロボットになり、思考停止状態に陥る。この状態こそ、将来を担うジュニア世代の可能性の芽を摘んでしまう。ふと気付いた時に、なんでこんなことをしているのだろう？と選手は疑問を持ち、もともと楽しかったはずのスポーツを嫌いになってしまう。本来のスポーツの持つ「楽しみ」「健全で自由な活動」とは、遠く離れてしまうのである。

勝つことを目標にスポーツをすることは、必然であり素晴らしいことだ。しかし、やり方、考え方に問題があっては本末転倒だ。勝っても負けても学ぶべきことは多くあり、その過程で忍耐力や協調性、思考力、コミュニケーション力といった能力が鍛えられ人格が磨かれていく。結果だけにフォーカスした勝利至上主義は自由な考え方、創造性が生む可能性を狭めるだけでなく、偏った価値観を持った人材を輩出してしまうという社会的な問題にもつながってしまうのである。

アマチュア時代の指導について

私は、週末の空いた時間に母校で野球指導をすることがしばしばある。高校生というジュニア世代に教えるということは奥深く、非常に難

しい。技術指導をする時に、生徒それぞれの性格、身体の作り、柔軟性が異なるため10人いれば10通りの指導方法を取らなくてはいけない。将来がある高校生にとって、教え方によっては視野を狭くしてしまう危険性も伴う。一方、私の経験上、人から指導されることよりも、自分で考え抜き、打開して身に付けたスキルは確固たる財産となる。教えるというのも一概に良いことばかりではないのだ。

指導するうえで大切なのは、選手自らが考えられる環境を作ることだ。良い選手の条件は、自分自身で考え抜くことが出来る選手だ。「自分で考えぬく姿勢」は、決して教え込みや根性で学ばれるのではなく、「問いかけること」から学ばれるものだと思う。「根性で粘れ」と叫ぶことではないし、押さえつけて教え込むことでもない。『なぜ、そうするのか？』、『何をすれば良いと思う？』、『坂本勇人選手なら、インコースの厳しい球をヒットに出来る。どうしたら良い？』と声をかけ考えさせることが重要だ。選手に考えさせ、体験させ、自分自身と対話する環境が選手の創造性を最大化させるのだ。母校早稲田実業の監督が、究極の理想は『ノーサイン野球』と言う。監督の指示がなくとも、選手が自主性を持ち、状況に応じて選手自ら判断し、試合を組み立てる。指導する立場になり、可能性を伸ばすことを第一に考えたこの言葉に、改めて感銘を受けた。

「批判」され、殴られて、怒鳴られてスポーツ選

手になった子供は、必ず、そのことを「再生産」するもの。このようにして理性あるスポーツ指導は、現在の世代のみならず、次世代を創ることに連鎖しているのだ。



スポーツから社会へ

自分の創造力をもとに、自主性を持ち、考えることは仕事をする上でも重要である。「仕事は自分で作るものだ」入社後、上司が言っていたことを思い出す。既に事務作業などはAI化が進み、ロボットが仕事をする時代の中、人間は何をするのか。狭い世界で生きてきた指示待ち人間は、整理される。スポーツで培われる、自主性、自律性、創造性といった能力が必要不可欠なのではないだろうか。今こそアマチュアスポーツ界は、勝利至上主義という狭い概念から脱却し、指導者は、選手一人ひとりの可能性を広げる指導・育成にスポットを当てるべきだと思う。

