

本紙記者座談会

ながらないけれど。

B ミルフィーユ出荷の問題は難しい。トラック業界からすると「ドライバーの手荷役をなくすため、とにかくパレット化してくれ」ということが切なる願いで、パレット輸送を制度化すべきだと主張する業界関係者もいる。1枚に何アイテム載っているかがパレットで持つてきてくれれば良いというわけだ。そうすると必然的にミルフィーユ出荷が「正当化」されてしまう。その結果、どんな荷物もパレットで運ばれるようになるが、パレットの使用枚数は青天井に増えてしまう。果たしてそれがあべき姿なのか…。

E 「パレット化の促進」と「ミルフィーユ出荷の抑制」はある程度、両立できる可能性もある。ある飲料メーカーでは、営業拠点からの発注単位をパレット単位あるいは半パレット単位に変更し、ピッキングや検品の時間を短縮するなどの効果を上げているという。もちろん、レンタルパレットの費用削減にも寄与している。これはあくまでも社内的な発注だから実現したものであって、販売ロスも考えると、取引先にパレット単位の発注を100%求めることは難しいが、パレットの賢い使用方法として、せめて面単位の発注を推奨できないものか。

D ミルフィーユ出荷は課題が多いが、いつごろから始まったのかな。パレット化しなければならぬという大号令と、現場との悩みの中で折衷案として

出てきた異物のようなものなのか。パレット化の声が高まるよりも前からあったのか？

B 小ロット化が背景のひとつにあるだろう。例えば同じ商品であっても、「ぶどうジュース」と「オレンジジュース」は別のパレットに載せる。別のものとして管理したいという荷受け側の要望があるのでは。

E 在庫管理が細かくなつてSKUが増え、それに適合するように納品を要請するようになってきたということも考えられるね。

B 倉庫での仕分け要員不足という理由は、最近そこにかぶさってきた話なのかもしれない。

A ドライバー不足と着荷主側の仕分け要員不足が深刻さを加速させているが、もともとは商習慣の問題だ。パレットに積んでいるのだからいいだろうという言い訳になっていく面もある。

C バラ積みよりはミルフィーユ出荷であつてもパレット積みの方がトラックの積み降ろしは効率的になる。とはいえ、パレット枚数があまりに多いのであれば結局時間がかかる。ただ、到着側の倉庫からしたら、1パレットに複数のアイテムが混在しているものを仕分けするのは非常に大きな手間でもある。ここもやはり、発注ロットの見直

しなど、物流部門を超えたサプライチェーン全体の最適化が解決の糸口にはないかな。

不正流用、放置はコンプライアンス上のリスク

B レンタルパレットだけでなく、メーカー所有のパレットの回収率低下も問題になっている。例えば製紙メーカーが出荷する際に使用するパレットは、所有者名が入っているにもかかわらず、全体の6割しか回収できていない。パレット化の機運の高まりにより、不正流用が増えていくことが回収率悪化の要因のひとつとされている。製紙メーカーの納品先の印刷会社からダンボール会社へ横流しされ、最後には直接的な取引のない「飲料関係の倉庫」で放置されていることもあるらしい。所有者名の入ったパレットの横流しや転売は、業務上横領罪、盗品譲受の罪に問われる可能性がある。倉庫や物流拠点で心当たりがない所有者名に入ったパレットを放置しておくことはコンプライアンスの面でリスクがあ



所有者の分かるパレットの放置はリスク？