

物流の適正化・生産性向上に関する自主行動計画

令和 5 年 10 月 13 日

全国塩業懇話会

1. はじめに

全国塩業懇話会については、物流の 2024 年問題による国内物流への著しい影響を抑制するため、塩業界として「物流の適正化・生産性向上に関する自主行動計画」を策定するとともに、業界内の発荷主事業者及び物流事業者は連携・協働して本計画に基づいた取り組みを行っていくものとする。

なお、本計画でいう発荷主事業者、物流事業者、着荷主事業者とは以下の事業者を指す。

(発荷主事業者)

- 着荷主事業者からの塩商品の受注後、物流条件を実質的に決定して物流事業者に運送を委託する事業者のこと。具体的には塩元売業者や製塩業者、輸入塩業者等を指す。

(物流事業者)

- 発荷主事業者からの委託を受け、実際に塩商品を着荷主事業者まで配送する物流事業者のこと。具体的には塩業界内の物流事業者や自社で運送する塩元売業者等を指す。

(着荷主事業者)

- 塩卸業者や塩製造業者等に対し、塩商品の発注を行うスーパーマーケット等販売店や食品加工業者などのこと。塩業界以外の事業者であるため、本計画取組の対象事業者からは除外している。

2. 自主行動計画

(1) 発荷主事業者の取組

■ 物流業務の効率化・合理化

① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

発荷主事業者は、出荷に掛かる荷待ち時間及び荷役作業等(荷積み・荷卸し・附帯業務)にかかる時間を把握する。

※荷待ち時間とは、集荷又は配達を行った地点(集貨地点等)における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務(荷積み、荷卸し、附帯業務等)及び休憩に係る時間を控除した時間(待機時間)を指す。

※附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務をいう。

② 荷待ち・荷役作業時間 2 時間以内ルールの設定

発荷主事業者は、物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせないよう努める。

発荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計 2 時間以内とする。その上で、荷待ち、荷

役作業等にかかる時間が2時間以内となった、あるいは既に2時間以内となっている発荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める。

また、発荷主事業者は、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮を行う。

③物流管理統括者の選定

発荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を事業者内において総合的に実施するため、物流業務の実施を総括管理する者(役員等)を選任する。物流管理統括者は、物流の適正化・生産性向上に向けた取組の責任者として、販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整を行う。

④物流の改善提案と協力

発荷主事業者・着荷主事業者の商取引契約において物流に過度な負担をかけているものがないか検討し、改善する。また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者等の手作業での荷積み・荷卸しの削減、附帯業務の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案する。

⑤パレットの活用

商品の運送・保管の際には、現行通り、パレットを活用する。また、レンタルパレットを活用する場合には、本来の目的以外で使用せず、使用後は所有者等に適切に返却する。

⑥入出荷業務の効率化に資する機材等の配置

指定時間に着車したトラックにおいて、フォークリフト作業員待ち等の荷待ち時間が発生しないよう、適正な数のフォークリフトやフォークリフト作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する。また、入出荷業務の効率化を進めるためデジタル化・自動化・機械化に取り組む。

⑦検品の効率化・検品水準の適正化

検品方法の効率化、検品の適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間を削減する。

⑧出荷に合わせた生産・荷造り等

出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮する。

⑨運送を考慮した出荷予定時刻の設定

トラック運転者が輸配送先まで適切に休憩を取りつつ運行することが可能なスケジュールが組めるよう出荷予定時刻を設定するとともに、物流事業者の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に提供する。

⑩物流コストの可視化

着荷主事業者との商取引において、基準となる物流サービス水準を明確化し、物流サービスの高

低に応じて、物流コスト分を上下させるメニュープライシング等の取組を実施するよう努め、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

⑪発荷主事業者側の施設の改善

荷待ち・荷役作業等の時間削減に資するよう、倉庫等の物流施設の集約、レイアウト変更等、必要な改善を実施する。

⑫混雑時を避けた出荷

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、出荷時間を分散させるよう努める。

⑬発送量の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運送効率を向上させるため、日内波動(例.朝納品の集中)や曜日波動、月波動などの繁閑差の平準化や、隔日配送化、定曜日配送化等の納品日の集約等を通じて発送量を適正化する。

■運送契約の適正化

①運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする。

②荷役作業等に係る対価

発荷主事業者は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払う。

また、自ら運送契約を行わない発荷主事業者においても、取引先から運送契約において定められた荷役作業等を確認し、当該荷役作業が運送契約にないものであった場合も、発・着荷主事業者間で料金を支払う者を明確化し、当該者から取引先又は物流事業者に対して別途対価を支払う。

③運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則とする。

④燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の価格への反映

物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合及び燃料費等の上昇分や高速道路料金等の実費を運賃・料金に反映することを求められた場合には協議に応じ、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁する。

⑤下請取引の適正化

運送契約の相手方の物流事業者(元請事業者)に対し、下請に出す場合、①から④までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する。

⑥物流事業者との協議

運賃と料金を含む運送契約の条件に関して、物流事業者に対して積極的に協議の場を設ける。

⑦高速道路の利用

トラック運転者の拘束時間を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、物流事業者から高速道路の利用と料金の負担について相談があった場合は、協議に応じ、高速道路の利用に係る費用については、運賃とは別に実費として支払う。

⑧運送契約の相手方の選定

契約する物流事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮するとともに、働き方改革や輸送の安全性の向上等に取り組む物流事業者を積極的に活用する。

■輸送・荷役作業等の安全の確保

①異常気象時等の運行の中止・中断等

台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行わない。また、運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重する。

②荷役作業時の安全対策

荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保、足場の設置等の対策を講じるとともに、事故が発生した場合の損害賠償責任を明確化する。

(2)物流事業者の取組

■物流業務の効率化・合理化

①業務時間の把握・分析

発荷主事業者による取組の前提として、運送時間、庫内作業時間、入出庫に係る荷待ち時間及び荷役作業等(積込み・荷卸し・附帯業務)に掛かる時間を把握・分析し、物流業務の問題・課題を明らかにするなど、生産性向上に向けた改善活動を実施する。

②倉庫内業務の効率化

自動化・機械化を進めるとともに、返品物流の減少や検品レスに向けた取組を発荷主事業者と連携して進める。

③入出庫ロットの大口化、平準化、受発注時間の前倒し

入出庫ロットの大口化、物流波動の平準化、受発注時間の前倒し等を発荷主事業者と連携して進める。

■労働環境改善に資する措置

①長時間労働の抑制

発荷主事業者等からの依頼を受ける時点で、労働基準法令等を遵守できるかどうか確認するとともに、他社に運送・保管等を委託する場合にあつては、委託した下請事業者が労働基準法令等を遵守できるかどうか確認する。労働基準法令等を遵守できない事例が確認された場合には、原因分析、改善策の検討を行った上で、発荷主事業者等との協議を実施する。

②荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握

トラック運送事業者は、荷主都合による荷待ち時間が30分以上あった場合や荷役作業等を行った場合は乗務記録に記載し、最低1年間は保存する。

なお、荷待ち時間等の把握にあたっては、デジタル式運行記録計を活用することにより、客観的な把握に努める。

③高速道路の積極的な利用

トラック運送事業者は、運転者の拘束時間等を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、高速道路料金については、運賃とは別に実費として収受するよう、発荷主事業者に対して申し入れられる。

④作業負荷軽減等による労働環境の改善

自動化・機械化などにより、荷役作業の負荷軽減や時間削減を図る。特に、重量物を人力で持ち上げることを回避することや、物流拠点における深夜労働等の削減に取り組む。

⑤働きやすい職場認証制度及びGマーク制度の推進

トラック運送事業者は、働き方改革や輸送の安全性の向上等を図るため、「ホワイト物流」推進運動に参加するとともに、「運転者職場環境良好度認証制度」(働きやすい職場認証制度)の認証や、貨物自動車運送事業安全評価事業(Gマーク制度)における「安全性優良事業所」としての認定を受けるよう努める。

■運賃の適正収受に資する措置

①運送契約の書面化

運送契約は書面又はメール等の電磁的な方法を原則とする。

②運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合には、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで契約することを原則とする。

③コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組

労務費や燃料費等の運送に係るコスト上昇分や、運送契約に含まれない荷役作業等への対価、高速道路料金、船舶運賃等の実費については、実運送事業者や倉庫事業者が収受すべきものとし

て、発荷主事業者等に対し、必要コスト負担について申し入れ、運送・保管・取引条件の見直し提案などの協議を実施する。

また、他のトラック運送事業者に運送を委託する場合にあっては、当該事業者は、委託先の下請事業者が実運送事業者に対して実運送に係る必要な対価を適正に支払っているか確認する。

④契約内容の見直し

運送・保管実態等と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施する。

⑤下請取引の適正化

下請に出す場合、①～④までについて対応することを求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の収受を妨げる一因となることから、特段の事情なく多重下請による運送が発生しないよう留意する。

⑥トラック運送業における多重下請構造の是正

元請トラック運送事業者は、下請トラック運送事業者の名称や運送内容等を整理したリストを作成し、実運送事業者を含む下請構造の把握に努める。

下請トラック運送事業者は、その運送のうち一部又は全部を他の事業者に請け負わせた場合、当該他の事業者の名称を請負元のトラック運送事業者に報告する。

⑦「標準的な運賃」の積極的な活用

トラック運送事業者は、「標準的な運賃」の考え方を活用し、自社の人件費、燃料費、車両償却費等のコストを計算の上、自社運賃を算出し、発荷主事業者と積極的に交渉する。なお、発荷主事業者との交渉にあたり、交渉力が十分に備わっていないトラック運送事業者は、全国の運輸支局等に設置するトラック輸送適正取引推進相談窓口や、国土交通省ウェブサイト上に設置した目安箱を適宜活用する。

⑧賃金水準向上

賃金の原資となる運賃・料金の適正収受を進め、労働者の賃金水準の向上に取り組む。出来高払いや残業代に依存する給与体系を見直し、基本給を向上させるなど、賃金水準の向上に努める。

⑨下請取引の相手方の選定

下請トラック運送事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮するとともに、働き方改革や輸送の安全性の向上等に取り組む下請トラック運送事業者を積極的に活用する。

■新物流体制の構築に向けた取組(中期的課題)

全国を対象としている塩の物流に関し、輸配送の効率化、カーボンニュートラル化の積極推進、緊急事態への対応力強化等に向け、物流事業者は発荷主事業者等と連携・協働しながら、塩業界内の新たな物流体制の構築に努める。

①流通網の集約と再整備

現在の全国的な塩流通網について、非効率な輸配送体系を改め、基幹物流と地域物流に区分した上でそれぞれに適した運送方式を検討するとともに、各地に分散しているストックポイントを輸送連携型に集約して塩の流通網を再整備する。

②モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進(物流 GX)

すでに塩の基幹物流においては、大量・長距離輸送に適した大型輸送機関(船舶・JR コンテナ等)にシフトするモーダルシフト、モーダルコンビネーションについて実践しているが、地域の実情に応じてさらに拡大を図り、省エネ化・脱炭素化も視野に入れた取組へのシフト拡大に努める。

③共同輸配送の推進

輸送効率の向上、空車・空船回送の削減、脱炭素化を図るため、複数の発荷主事業者による貨物の共同輸配送や塩と塩以外の貨物とのシェアリングによる共同輸配送を推進する。船舶輸送については既に一部実践しているが、トラック輸送も含め更なる拡充を図っていく。

④物流システムや資機材(パレット等)の標準化

塩業界については、専用パレットを業界内で循環させる一貫パレチゼーションシステムが既に確立され、物流コストの低減や輸送効率向上に貢献してきたが、今後は、パレット返却率の向上や CO2 低減等の観点から、船舶や大型車両による返却ロットの拡大を目指すこととする。また、物流に係るデータ項目の標準化に当たっては、他データとの連携ができるよう留意する。

⑤デジタル技術の活用強化(物流 DX)

上記、各項目を実現するため、AI や IoT 等のデジタル技術を用いたフィジカルインターネットなどを基本として、受発注から納品までの一貫輸送システム構築(予約受付システムや効率的な輸送システム等)を目指していく。

3. 取組開始の時期

本計画書に記載した事項については、令和 6 年 1 月 1 日から取組を開始する。