

# 物流の適正化・生産性向上に向けた 自主行動計画

2024年1月25日策定

一般社団法人 日本アルミニウム協会

- 本計画では、「一般社団法人日本アルミニウム協会」を「アルミ協会」、アルミ協会の会員を「会員企業」と表記する。
- 本計画の対象は、アルミ協会の「圧延・押出部門」に所属する「会員企業」とする。

我が国のアルミ業界では、会員企業は各々の工場、製造所又は外注先などで製造された各種製品（アルミ圧延品、押出製品、箔製品など）を、トラックやトレーラーを中心とした輸送によりお客様に納入している。また、製品製造に必要な原材料の受け入れや、お客様・外注先などで発生するスクラップやパレットを回収する際にも、トラックなどによる輸送を行っている。

一方、物流業界では、他産業と比較し労働時間が長い業界であることから、働き方改革関連法の適用猶予期間が設けられていたが、2024年4月より自動車運転業務も本法の適用を受けることとなった。また、ドライバーの拘束時間、休息时间や運転時間等を定めた『自動車運転者の労働時間等の改善のための基準』（改善基準告示）も昨年改正され、2024年4月から適用される。加えて、政府としても物流業界の現状を踏まえ、経済対策も盛り込んだ『物流革新緊急パッケージ』をまとめている（2023年10月）。

かかる状況において、経済産業省は、効率的な物流を実現するために、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して現状の改善（物流の適正化、生産性向上）を図るための取組を実施することが必要である、との認識のもと、当該3者が取り組むべき事項を掲げた『物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン』を策定した（2023年6月）。

これに基づき、荷主事業者（発荷主及び着荷主）、物流事業者、さらには一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、商慣行の見直しや、物流の効率化、荷主の行動変容などがアルミ業界に限らず産業界に求められている。

アルミ協会においては、当ガイドラインを踏まえて、物流事業者との連携によりアルミ製品の持続可能な供給を実現するために、会員企業が荷主事業者（発荷主及び着荷主）として取り組むべきことを『物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画』として取りまとめた。

本計画の対象製品であるアルミ圧延・押出製品は、重量物である上に、表面に疵が付きやすく、荷扱いが非常に難しい製品であり、お客様に届く製品の品質管理の観点から、梱包形態や輸送手段については従来から重要視して取り組んでいる。従い、本計画策定にあたっては、以下に示すアルミ業界における物流の特徴や課題、各種アルミ製品・原材料などの特徴も十分に加味して、会員企業にとって実現性のある内容とするよう会員企業と意見交換を行い、策定した。アルミ協会及び会員企業は、物流能力不足問題の解消や、将来にわたるアルミ製品の持続可能な供給、物流機能の健全化に向けて、本計画に掲げる事項に取り組むこととする。

■アルミ業界における物流の特徴と課題

	特徴	課題
①	発荷主：多種多様な製品を生産	<ul style="list-style-type: none"> <li>・製造ラインが複数あり、ライン毎に積み込み場所がある事業所では、複数の積み込み場所となること</li> </ul> <p>➡トラックへの積み込み完了に時間を要する。</p>
②	発荷主：多種多様な梱包形態 (パレット、通い箱、バンド結束、段ボールなど)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・お客様の受入れ方法や設備の仕様形態に合わせた梱包</li> </ul> <p>➡パレットの統一・規格化は容易ではない。</p>
②	発荷主：製品の荷扱いが困難 <ul style="list-style-type: none"> <li>・温湿度管理（結露対策）が必要</li> <li>・輸送疵、取り扱い疵が付きやすい。</li> </ul>	<p><u>積み込み時、安全・品質を重視した対応が必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・疵防止のためのトラックへの緊締</li> </ul> <p>➡トラックへの積み込み完了に時間を要する。</p>
③	発荷主：納入物は大型で重量物 <ul style="list-style-type: none"> <li>・耐荷重の問題あり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同一貨物車両への積み合わせが困難</li> <li>・積載重量規制への対応</li> <li>・転倒や落下等の安全対策</li> </ul>
⑤	発荷主：納入先は多岐 全国の製造業（自動車、建築、食品、家電、製造設備など）	<p><u>お客様の生産に合わせた納期対応が必要</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・時間指定、カンバン納入に対応</li> <li>・小ロット、特急対応も頻発</li> <li>・需要変動に対応するため、アルミ製品の生産平準化が困難</li> </ul>
⑥	発荷主：主な輸送手段 <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内はトラック、トレーラー輸送中心</li> <li>・輸出はコンテナ輸送中心</li> </ul>	<p><u>トラック輸送能力の減少</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トラック、トレーラー輸送の効率化</li> <li>・鉄道輸送に適さず、内航船やバラ積み船による輸送は困難</li> </ul>
⑦	着荷主：受入物は様々 <ul style="list-style-type: none"> <li>・多岐にわたる原材料（含むスクラップ）</li> <li>・重量物、燃料や薬品（取り扱いに注意を要する液体）</li> <li>・お客様からの回収（スクラップ、空パレット）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・様々な梱包形態で納品されること</li> <li>・転倒や落下等の安全対策</li> <li>・納品受入に時間を要するもの（燃料、薬品）</li> <li>・荷受け後に製品の積み込みを要すること</li> </ul>

## 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

### (1) ガイドライン<sup>ウ</sup>に基づく取組

#### ■物流業務の効率化・合理化

##### ①荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握

発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を定期的に把握することに努める。

本計画における「荷待ち・荷役作業等に係る時間」の定義は、トラックが事業所の敷地に入所してから退所するまでの時間とする（休憩時間は、その時間を記録できているなど把握、管理できている場合に控除可とする）。

※荷待ち時間<sup>ウ</sup>とは、集貨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）のこと。

※附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、集貨の荷造り、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のこと。

※会員企業の各事業所においては、様々な荷役作業（荷積み・荷卸し・附帯業務）の形態があり、これらを一律に定義し、正確な時間を把握するのは困難である（長期的には、会員企業におけるシステムへの投資などを伴うことも考えられる）。従い、本計画においては「荷待ち・荷役作業等に係る時間」の定義を、会員企業が現状でも比較的容易に把握できる方法を選択した。ただし、本定義は一時的なものとし、今後の会員企業による定期的な時間把握の実態を踏まえた上で、最適な活動が行えるようなものを採用することとする。

##### ②荷待ち・荷役作業等時間の短縮に向けた取組

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、同一事業所内での荷待ち、荷役作業等に係る時間を月平均2時間以内とするよう努める。但し、アルミ製品は重量物である上に表面に疵がつきやすく、積込み時は安全・品質を重視した丁寧な対応が必要であり、積込みには時間を要する。そのため、同一事業者内で製造ラインが複数あり積込み場所が複数ある場合、製品の納入後に納入先でスクラップやパレットなどを積込む場合、且つ、これらの秤量が必要となる場合、多くの荷物を積込む場合、雨天時にトラックのシート掛けをする場合など、発荷主として2時間以内の達成が困難なケースがあれば、これらにかかる時間の取扱いや時間短縮に向けた取組を検討する。

また、物流事業者が貨物自動車運送事業法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<sup>3)</sup>。

### ③物流管理統括者の選定

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、物流業務の実施を統括管理する者を選任することを検討する。今後法制化される内容も踏まえながら、物流統括責任者の役割を定めることとする。

### 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、改善するよう努める。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を行う。

### ⑤パレット等の活用

パレット、通い箱等については、荷役時間等を削減する観点から活用する。また、レンタルパレットや他社所有のパレット等の貸与を受ける場合には、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。取引先や物流事業者からパレット等の活用について提案があった場合には、協議に応じ、検討する。

### 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の短縮に向けて、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・人員の配置を検討する。

### ⑦検品の効率化・検品水準の適正化

検品方法や返品条件（検査項目や手順等）を明確化し、検品の効率化・検品の適正化を推進するよう努める。

### ⑧輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮

トラック輸送の輸送距離を短縮し、トラック運転者の拘束時間を削減するため、長距離輸送におけるモーダルシフト、集荷先・配送先の集約等を検討することを推奨する。

## ■ 運送契約<sup>4)</sup>の適正化

### ⑨ 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<sup>5)6)</sup>。

### ⑩ 荷役作業等に係る対価及び運賃と役務対価の別建て契約

運転者が行う荷役作業等を明確にするとともに、その対価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支払う。また、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<sup>7)</sup>。

### ⑪ 燃料費等の上昇分の価格への反映

物流事業者から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、物流業者合意のもと、適切に対応する<sup>8)</sup>。

### ⑫ 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）が下請に出す場合であっても、⑨～⑪までについて対応することを求める<sup>9)</sup>。

### ⑬ 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こととする。

### ⑭ 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、高速道路の積極的な利用を図る。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、物流業者合意のもと、適切に対応する。

### ⑮ 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<sup>10)</sup>とともに、働き方改革<sup>11)12)</sup>や輸送の安全性の向上<sup>13)</sup>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

### ⑯ 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<sup>14)</sup>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こととする。また、運転者等の安全を確保するため、運航の中止・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よう努める。

### ⑰荷役作業等の安全対策

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. 発荷主事業者としての取組事項

### (1) ガイドラインに基づく取組

#### ■物流業務の効率化・合理化

#### ①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、荷役時間短縮を推進する。

#### ②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よう努める。

#### ③出荷情報等の事前提供

貨物を発送する場合の、物流事業者や着荷主事業者が準備時間を確認するための出荷情報等を早期に提供するよう努める。

#### ④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。

#### ⑤発送量の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行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よう、着荷主事業者とも連携した輸送効率化に取り組む。

#### ⑥着荷主事業者への改善要望

①～⑤に掲げた取組を進めるにあたり、着荷主事業者に対して、以下の改善を要望する。

着荷主事業者への改善要望	① 納入時間指定の緩和
	② 製造リードタイムを考慮した発注
	③ 内示と発注の差異の最小化もしくは分割納入の許容
	④ 着荷側での在庫保有
	⑤ 輸送回数削減のための納入ロットの拡大
	⑥ 運送契約に基づく委託業務の遵守



### 3. 着荷主事業者としての取組事項

#### (1) ガイドラインに基づく取組

##### ■物流業務の効率化・合理化

###### ①納品リードタイムの確保

発荷主事業者や物流事業者の準備時間を確保し、輸送手段の選択肢を増やすために、発注から納品までの納品リードタイムを十分に確保するよう努める。納品リードタイムを短くせざるを得ない特別な事情がある場合には、自ら輸送手段を確保する（引取物流）、分割納入を認める等により、物流負荷の軽減に取り組む。

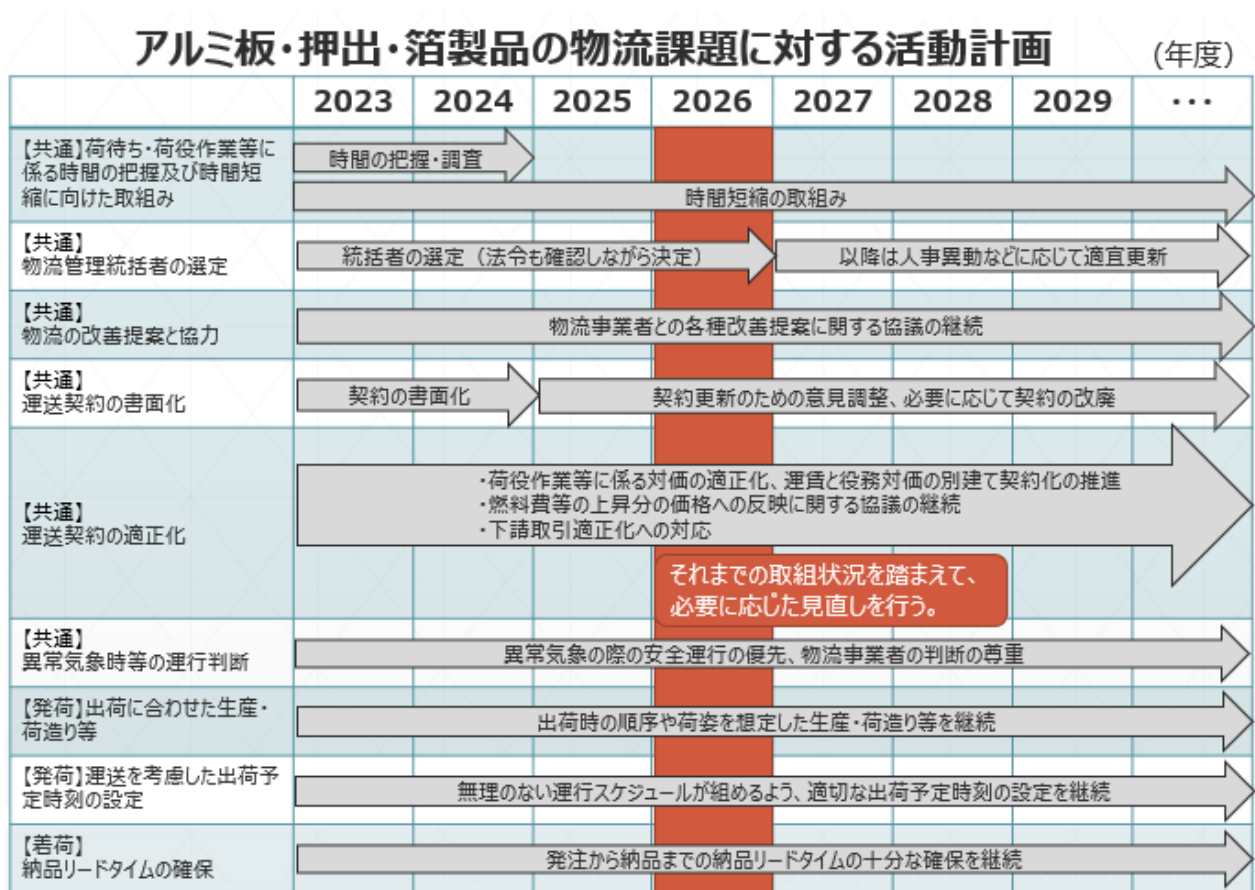
###### ②発注の適正化

荷待ち時間を削減するとともに運行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に努める。

###### ③混雑時を避けた納品

道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、納品時間を分散させるよう努める。

なお、上記に各掲げた取組のスケジュールは、以下に示す通りである。



(注釈)

- 1) 2023年6月2日付で経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で策定・公表された「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を指す。以下同様。
- 2) 荷待ち時間のうち、物流事業者都合による早期到着等は荷主事業者による把握及び削減は困難であるため、荷主事業者においては荷主都合による荷待ち時間を把握することとする。なお、中・大型トラックによる運送については、トラック運送事業者において、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、附帯業務を行った場合は乗務記録に記載することが義務付けられている。
- 3) 荷主事業者が、貨物自動車運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為（違反原因行為）を行っていることが疑われる場合、当該荷主事業者は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条の2に基づき、国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。なお、違反原因行為としては、「長時間の荷待ち」や「依頼になかった附帯業務」、「運賃・料金の不当な据置き」等があげられる。
- 4) 多くの場合、着荷主事業者が輸送条件（納品場所や納品時刻等）を指定し、これに基づき発荷主事業者が輸送を手配しているが、着荷主事業者が輸送を手配する場合（引取物流）も存在する。
- 5) トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成26年1月22日、平成29年8月4日改訂）  
<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>
- 6) 標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示第575号）  
<https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>
- 7) 一般貨物自動車運送業に係る標準的な運賃の告示（平成2年国土交通省告示第75号）においては、待機時間が30分を超える場合や、積み込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされている。
- 8) 荷主（元請を含む。）が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和31年法律第120号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）附則第1条2に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表の対象となる。  
[https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_mn4\\_000011.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000011.html)
- 9) 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成29年3月9日、令和4年12月26日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2次下請までに制限する。なお、2次下請は荷主からみて3つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされている。
- 10) 国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報  
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>
- 11) 賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）  
<https://white-logistics-movement.jp/list/>

12) 運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者（自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」）

[https://www.untenshashokuba.jp/?page\\_id=2597](https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597)

13) 公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」

<https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

14) 「異常気象時」の目安は、国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」によるものとする。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330342.pdf>

## 附 則

- ・この計画は、2024年（令和6年）1月25日より実施する。

以 上