

印刷業界における物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

2025 年 4 月

一般社団法人 日本印刷産業連合会

物流は我が国の国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラであるが、現在物流業界では人手不足や低い労働生産性といった構造的な課題への対応に迫られている。一方印刷産業では、労務費・エネルギーコスト等の価格転嫁等の取引適正化に関する課題を抱えて厳しい事業環境にある中で、物流は印刷業界にとっても不可欠なものであり、物流の適正化・生産性向上に向けた取組は、印刷業界のサプライチェーン全体で進めて行かなくてはならない。

印刷産業に従事する事業者においては、発荷主事業者又は着荷主事業者の観点から本自主行動計画を定め、次に掲げる項目について取組を進めて行く。また現場の実態等を踏まえて、随時見直しを行っていくものとする。

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¹に基づく取組

■ 物流業務の効率化・合理化

① 荷待ち・荷役作業等時間の短縮

- 荷主事業者は、物流事業者に対して、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。さらに、荷待ち・荷役作業にかかる時間短縮に努める。
- 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²。

② 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（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。

③ 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。
- 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。

以上①から③は基本的にすべての業界で取り組むべき項目であり、以下の④は必要に応じて実施が推奨される事項で、各事業者の判断により実施する。

④ 荷待ち時間・荷役作業にかかる時間の短縮に向けたその他の取組

a) 輸送管理システムの導入

- トラック予約受付システムの導入など、荷待ち時間を短縮する方策を推進する。

b) パレット等の活用

- パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し荷役時間等を削減する。
- レンタルパレットや他社が所有するパレット等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。
- 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、積極的なパレット等の活用を検討する。

c) 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。
- 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。

d) 検品の効率化・検品水準の適正化

- 検品方法や返品条件等の検品の効率化・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。

e) 物流システムや資機材（パレット等）の標準化

- 取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化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。
- 物流に係るデータ項目の標準化に当たっては、「物流情報標準ガイドライン³」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、他データとの連携ができるよう留意する。

f) 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、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等に取り組む。

g) 共同輸配送の推進等による積載率の向上

- 貨物の輸送単位が小さい場合には、他の荷主事業者との連携や物流事業者への積合せ輸送の実施により、積載率の向上に取り組む。

h) 発荷主事業者・着荷主事業者側の施設の改善

- 荷待ち・荷役作業等の時間の削減に資するよう、倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を行い、必要な改善を検討する。

i) 混雑時を避けた出荷・納品

- 得意先や発荷主事業者・着荷主事業者の協力の下、道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、出荷時間・納品時間を分散させることに努める。

j) 発送量・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、得意先や発荷主事業者・着荷主事業者の協力の下、日内波動（例、朝納品の集中）や曜日波動、月波動等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によって発送量を適正化する。また、適正量の在庫の保有、発注の大ロット化等を通じて発注を適正化する。

■運送契約⁴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⁵⁶。

② 荷役作業等に係る対価

- 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。
- 自ら運送契約を行わない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⁷。ただし、過去からの慣習等により、別建て契約になっておらず、物流業者、荷主業者双方の都合により別建て契約が行えない場合は協議を行い、双方合意の上、契約を行う。

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年間契約等、長期的な契約の期間内においても協議に応じる⁸。

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⁹。

以上①から⑤は基本的にすべての業界で取り組むべき項目であり、以下の⑥は必要に応じて実施が推奨される事項で、各事業者の判断により実施する。

⑥ 運送契約の適正化に向けたその他の取組

a) 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。

b) 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る。

c) 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¹⁰とともに、働き方改革¹¹¹²や輸送の安全性の向上¹³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¹⁴が発生した際やその発生が見込まれる際には、得意先や着荷主事業者と調整を行い、無理な運送依頼を行わない。
- 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には、関係者協議の上、適切に対応するように努める。

(2)業界独自の取り組み

印刷業界のサプライチェーンにおいては、得意先が荷主である印刷会社に納入指示を行い、印刷会社は得意先からの納入指示に基づき、さらに印刷関連事業者や運送事業者に納入指示をする流れとなっている。物流の適正化・生産性向上の実現のためには、荷主ではない川上の得意先の理解や協力が必須で、サプライチェーン全体で取組を進めていくことが不可欠である。

■物流業務の効率化・合理化

① 納入時間の指定緩和

- 得意先からの納入指定時間は午前中納入が大半を占めているのが現状である。得意先に対し納入時間の平準化について理解を求め、納入指定時間の緩和に繋げることで車輛配送の効率化を図る。

② 納入指示書の早期提出

- 現状得意先から納品日の2～3日前に提出されている納入指示書を、さらに1～2日繰り上げて提出してもらうことを要請する。物流事業者や着荷主事業者の準備時間を確保し、早期に適正車輛を準備し効率的な配送を実現するよう努める。

③ 納品時におけるパレットの「その場回収」の実現

- パレットを有効活用し回収費用を抑制させるため、書籍など少部数の納品に際してパレットはその場で回収できるよう得意先に求める。

■運送契約の適正化

① 横持運賃の取り扱い

- 作業所間の横持運賃の負担については過去からの契約、商慣習等を見直し、実態にあわせて新たに協議をする。

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・荷造り等の実施

- 出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間の短縮に努める。

② 運送を考慮したスケジュールの設定

- 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努める。

以上①から②は基本的にすべての業界で取り組むべき項目であり、以下の③は必要に応じて実施が推奨される事項で、各事業者の判断により実施する。

③ 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し、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注を促す。

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。

以上は基本的にすべての業界で取り組むべき項目であり、以下の②は必要に応じて実施が推奨される事項で、各事業者の判断により実施する。

② 巡回集荷（ミルクラン方式）

- 着荷主事業者が車両を手配し、各取引先の軒先まで巡回して集荷する巡回集荷（ミルクラン方式）の方が、より効率的な物流が可能となる場合は、発荷主事業者との合意の上で、これを導入する。

(2)業界独自の取り組み

■物流業務の効率化・合理化

① 納品リードタイムの確保

納品リードタイムを確保するためには、サプライチェーン全体の問題として、得意先や発荷主事業者と課題解決に向けた取組を協議する必要がある。

- 用紙においては、出版社が印刷会社へ印刷を発注するが、印刷会社は製紙メーカーやその代理店に印刷用紙を発注する。そのため、出版物の発売日や印刷会社へ指示する納期が用紙のサプライチェーン全体の物流に大きな影響を与えている。発注期限の前倒しに関して、例えば印刷工場等の用紙の発注元、さらには印刷所に印刷を発注する得意先の関係者と下版日の早期化を検討する等、速やかに協力関係を構築するよう努

める。

- インキの発注に関しては、在庫品について納入3日前に発注し、受注日・発送日間に中一日を確保するよう配慮する。また、納期前日や当日での変更やキャンセルは極力控えるよう努める。

② 物流の平準化・効率化

- 出版物については今後用紙の物流が減少して行く中で、用紙の発注単位や最低発注ロットを明確化し、その基準に満たない手配内容については発荷主事業者と協議・交渉し改善に努める。
- インキに関しては、物流の効率化を図るため、まとめ納品を検討する。また、これを可能にするための設備設置についても検討していく。

③ 荷役作業の明確化・附帯作業の低減

- 警察署長の許可を得ない公道におけるリフト等による荷役作業は、道路交通法で禁止されている。歩道上でのインキの荷卸しなどの法令違反作業については、是正する。
- インキの納品に関しては車上渡し・軒先渡しを基本とし、ドライバーによる附帯作業を無くすような体制構築を検討する。附帯作業が発生する場合は、ドライバーの作業低減のために別途費用が請求される。

以上

<参考資料>

¹ ガイドライン

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。

² 荷主事業者の法令違反原因行為

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。

³ 物流情報標準ガイドライン

<https://www.lisc.or.jp/>

4 運送契約

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 運送と料金の別建て契約

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和 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 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に関する留意点

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 条の 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

9 多重下請について

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

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

「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>