

ホームセンター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

2024年2月

一般社団法人日本DIY・ホームセンター協会

2024年4月より、働き方改革の一環として、トラックドライバーの時間外労働の上限規制が開始されることから、輸送能力の不足に伴う物流機能の脆弱化、いわゆる「物流の2024年問題」（以下、2024年問題）が社会経済上の課題の一つとして挙がっております。

このような中、当業界はサプライチェーンの一員として物流網を利用し、小売流通の安定供給に寄与している一方、取引先からの納品や自社店舗への配送では運送事業者への委託が多いことや、取扱（販売）商品には長尺や異形のものが多いこと等、物流上の業界特性も見られます。

当協会としましては、こうした業界特性を踏まえた上で、発・着荷主事業者の立場として2024年問題へ対応していくため、2023年6月に経済産業省、農林水産省、国土交通省の3省により策定された「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」（以下、政府ガイドライン）に準拠し、今般、「ホームセンター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」（以下、業界ガイドライン）を策定いたしました。業界ガイドラインでは、当協会加盟の小売事業者（以下、会員企業）ごとに取組の詳細が異なるため、各社の取組が円滑かつ効率的に実施できるよう、「実施が必要な事項」と「実施することが推奨される事項」に分け、総論として記載しております。

今後は、政府及び業界ガイドラインを踏まえて、会員企業をはじめ、その取引先の各事業者、物流事業者、政府とも連携、協力を図りながら、物流の適正化・生産性向上に取り組んでまいります。

【発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項】

1. 政府ガイドラインに基づく取組

物流の適正化・生産性向上を目指していくにあたり、発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項（実施が必要な事項）について、以下の各取組を進めていくものとします。なお、各事項の詳細説明については、政府ガイドラインに準拠するものとします。

（1）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）にかかる時間の把握に努めます。なお、荷主側による詳細把握が難しい情報（荷役作業にかかる時間等）については、物流（路線便）事業者の情報開示の有無により、可能な限り把握するものとします。

②荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール

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行わせないように、また、荷待ち・荷役作業等にかかる時間を計2時間以内になるよう努めます。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荷主事業者は、目標時間を1時間以内と設定し、更なる時間短縮のための取組に努めます。また、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

慮を行います。なお、2時間以内で荷役作業等へ対応するためにパレット等を用いた場合、業界特性により積載率の低下、パレット利用・回収コストの増大、パレット回収トラックの便数増加等が見られることも想定されます。このため、2時間以内ルールは原則としつつも、会員企業各社において業務負荷が生じた場合は、負荷軽減への配慮として、会員企業各社の裁量に委ね、柔軟に対応するよう努めます。

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（役員等）を選任します。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・調整に努めます。

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、改善に努めます。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よう努めます。

（2）運送契約の適正化

⑤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します。

⑥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います。また、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います。

⑦運賃と料金の別建て契約

運送契約を締結する場合、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」の契約について別建てで取り交わすかどうかは、企業ごとや委託内容などの様々な条件により異なります。このため、契約の有無については、原則としつつ、委託先である物流事業者への利益に配慮の上、柔軟に対応できるよう、各社の裁量に委ねます。

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

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よう努めます。

⑨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、⑤から⑧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します。

(3) 輸送・荷役作業等の安全の確保

⑩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いません。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、その判断を尊重します。

2. 業界において選択的に推奨する取組

発荷主事業者・着荷主事業者において、実施することが推奨される共通事項については、政府ガイドラインに則り、業界特性等を踏まえた上で、選択的に以下の各取組に努めていくものとします。

(1) 物流業務の効率化・合理化

①予約受付システムの導入

物流業務の対応状況や荷待ち時間等は会員企業により異なることから、トラックの予約受付システム導入については、検討課題の一つとして、荷待ち時間の短縮につながる取組に努めます。

②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、通い箱等の活用も含め、実店舗における最適なマテリアルハンドリングを検討し、荷役時間等の削減に努めます。特にパレットは、取扱（販売）商品の特性上、物流センターや店舗において荷役作業の負担増加があり得ることから、可能な限り最適な活用を目指します。

③入出荷業務の効率化

入出荷業務の効率化を進めるため、各社の裁量により、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・人員の配置を目指します。なお、会員企業各社の業務状況等を踏まえながら、デジタル化・自動化・機械化への取組にも努めます。

④検品の効率化・検品水準の適正化

検品方法（納品伝票の電子化、検品レス化、サンプル検品化、事後検品化等）や返品条件（輸送用の外装段ボールの汚れ、擦り傷があっても販売する商品に影響がなければ返品しない）等の検品の効率化・検品の適正化の推進、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間の削減に努めます。なお、輸送用の外装段ボールの汚れや擦り傷については、消費者側の意識・判断によるところが大きいこともあり、消費者の意識改革が求められるところです。

⑤物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様やパレットの規格等について標準化の推進を目指します。また、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、自らも提案しつつ、協議に応じます。パレットの活用に当たり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレットの導入の検討に努めます。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレットの採用の検討に努めます。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」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します。なお、物流システムの導入については、コスト面の考慮を踏まえる必要もあることから、会員企業各社の判断を尊重します。また、パレットのサイズについては、取扱商品の形状、物

流倉庫の保管パレットとの相違、トラックへの積載効率等、業界内の実情を踏まえ、柔軟に対応するよう努めます。

⑥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・配送先の集約等の実施に努めます。

⑦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、積載率の向上に努めます。なお、積合せ輸送には、車両の積載（空き）情報が重要となることから、物流事業者単位よりも運輸業界などのような大きな括りでの情報把握が望ましく、共同輸配送に課題が多いことから会員企業各社の裁量や取組に委ねます。

（２）運送契約の適正化

⑧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な協議に努めます。

⑨高速道路の利用

遠距離や時間内配送が難しい場合、またトラック運転者の拘束時間の削減が必要となる場合には、物流事業者との協議の上、高速道路の利用を促すように努めます。また、高速道路の利用に係る費用については、運送条件、委託内容、業務負担の軽減等、会員企業と物流事業者の現状を鑑み、物流事業者の利益を損なわないよう、運賃に含めての支払等、柔軟に対応します。但し、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、協議に応じていきます。

⑩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します。

（３）輸送・荷役作業等の安全の確保

⑪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ます。

【発荷主事業者としての取組事項】

1. 政府ガイドラインに基づく取組

発荷主事業者の立場として、実施が必要な事項については、政府ガイドラインに則り、以下の取組に努めていくものとします。

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、荷役時間の短縮に努めます。

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

よう出荷予定時刻の設定に努めます。

2. 業界において選択的に推奨する取組

発荷主事業者の立場として実施することが推奨される事項については、政府ガイドラインに則り、業界特性等を踏まえた上で、選択的に以下の各取組に努めていくものとします。

①出荷情報等の事前提供

貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主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ように努めます。例えば、出荷オーダー確定が当日になった場合、輸送手段を見込みで確保する必要が生じ、急な輸配送依頼や荷待ち時間の発生につながるため、可能な限り出荷の前日以前に出荷オーダーを行うように努めます。

②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ように努めます。

③発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、必要な改善を実施するよう努めます。

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に努めます。但し、店舗への配送時間が決まっており、出荷時間の分散が難しい場合も見られることから、会員企業の出荷業務を踏まえて柔軟に対応できるよう、各社の裁量に委ねます。

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の適正化に努めます。なお、季節波動については、可能な限り平準化や適正化に努めます。

【着荷主事業者としての取組事項】

1. 政府ガイドラインに基づく取組

着荷主事業者の立場として実施が必要な事項については、政府ガイドラインに則り、以下の取組に努めていくものとします。

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ます。なお、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）等により、物流負荷の軽減に取り組むよう努めます。

2. 業界において選択的に推奨する取組

着荷主事業者・着荷主事業者において、実施することが推奨される事項については、政府ガイドラインに則り、業界特性等を踏まえた上で、選択的に以下の各取組に努めていくものとします。

①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や、適正量の在庫の保有等を通じて発注の適正化に努めます。発注の適正化にあたり、取引先がメニュープライシングを用意している場合には、それを活用するよう努めます。なお、上記の対応に伴う発注パターンの変更は、取引先の各事業者との調整が必要となる他、発注の大ロット化は需要変動に対する柔軟性の低下等につながる可能性があることから、会員企業や取引先の各事業者の業務負担が増大しないよう、可能な限り平準化や適正化を目指します。

②着荷主事業者側の施設の改善

倉庫等の物流施設の改善について、会員企業の経費負担を勘案しながら、可能な限り集約、新設・増設、レイアウト変更等を行い、荷待ち・荷役作業等の時間を削減するよう努めます。

③混雑時を避けた納品

納品上の時間的制約など特段の問題が生じないものについては、道路が渋滞する時間等を避け、納品時間を分散させるよう努めます。

④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、これを導入するよう努めます。

以上