

自転車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

2023年9月
一般社団法人自転車協会

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り、自転車業界にとっても不可欠なものである。一方で物流業界の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のほか、カーボンニュートラルへの対応にも迫られている。

そのような中、2024年4月には、トラックドライバーに「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」（平成30年法律第71号）が適用され、時間外労働の上限が年間960時間となることに伴い、何も対策を講じなければ物流の停滞を招く、いわゆる「2024年問題」に直面している。

2030年度の輸送力不足の可能性も見据えて、発・着荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）が協力して我が国の物流を支える環境整備に係る取組を進める必要がある。

自転車業界においても、人手不足や労務費及び燃料費、材料費の上昇といったコスト増加等の課題を抱え、厳しい事業環境にある中で、燃料価格高騰の際の運賃の価格の見直しや、納品リードタイムの短縮に向けた取組等について、発・着荷主事業者となるメーカー及び販売店等と物流事業者の双方が連携し、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。

こうした前提の下、「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議）、「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」（2023年6月経済産業省・農林水産省・国土交通省）（以下「ガイドライン」という。）を踏まえ、自転車協会の会員各社においては、物流の2024年問題及び物流業界における担い手不足の解消、カーボンニュートラルの取組に対応し、物流の適正化・生産性向上を図るべく、発荷主事業者（荷物の出し手）、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者（荷物の受取り手）が連携・協働して、次に掲げる諸事項に徹底的に取り組んでまいります。

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・荷役作業等にかかる時間の把握

発・着荷主事業者は、必要に応じて物流事業者の協力を得つつ、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）にかかる時間を把握するよう努めます。

②荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール

発・着荷主事業者は、物流事業者に対し、不当な長時間の荷待ちや、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に配慮します。

また、荷待ち、荷役作業等にかかる時間について、各種取組を通じて、自転車業界全体の平均として計 2 時間以内を目指すよう努めます。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が 2 時間以内を達成した、あるいは既に 2 時間以内となっている場合は、更なる時間短縮に努めます。なお、安全性の確保の観点から 2 時間以内とする目標の達成が困難なことも想定される場合であっても、可能な限り時間短縮に努めます。

また、物流事業者が貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）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、関係法令に関する社内教育を徹底する等、必要な配慮を行うよう努めます。

③物流管理統括者の選定

発・着荷主事業者は、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、物流業務の実施を統括管理する者（役員等）を物流管理統括者として選任するよう努めます。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・調整を行うよう努めます。

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、発・着荷主事業者及び物流事業者双方の協力のもと検討し、改善を図ります。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います。

⑤その他荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の短縮に向けた取組

発・着荷主事業者個別の状況を踏まえて、有効性や生産性向上に資する場合は、以下で挙げられるような事例を推進するよう努めます。

a) 予約受付システムの導入

より効率的な物流が可能となることが見込まれる場合は、費用対効果を検討したうえでトラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間の短縮を図ります。

b) パレット等の活用

貨物の特性に応じてパレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間等を削減に努めます。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、貨物の特性に応じて積極的なパレット等の活用を検討します。

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・人員の配置に努めます。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・機械化に取り組むよう努めます。

d) 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・検品の適正化を推進し、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。

e) 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、貨物の特性に応じて可能な限り標準化を推進するよう努めます。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、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。

パレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレットの導入を優先的に検討するよう努めます。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 のパレットの採用を検討します。

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。

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、トラックドライバー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を検討します。

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、積載率を向上させるよう努めます。

◇運送契約の適正化

⑥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。

⑦荷役作業等に係る対価

発・着荷主事業者は、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。

⑧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します。

⑨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・料金に適切に転嫁します。

⑩物流事業者の下請取引の適正化

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、⑥から⑨までについて対応することへの配慮を元請事業者に求めるとともに、多重下請構造が適正な運賃・料金の收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。

⑪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ます。

⑫高速道路の利用

トラックドライバーの拘束時間を削減し、発・着荷主事業者を含めた業務効率化を推進するため、物流事業者の求めるところにより高速道路を積極的に利用します。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います。

⑬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。

◇輸送・荷役作業等の安全の確保

⑭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、発・着荷主事業者や取引先と調整を行い、物流事業者に対して無理な運送依頼を行わないよう努めます。また、トラックドライバー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、対応を協議します。

⑮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します。

(2) 業界独自の取組

◇物流の現状把握と改善への対応

①社内教育の実施

安定的な物流環境構築のため、社内教育により物流の現状及び中・長期的なリスクの把握と共有化を図り、輸送条件の見直し等、物流効率化に努めます。

②発荷主事業者・着荷主事業者における時間指定の軟化

荷待ち削減のため、発荷主事業者・着荷主事業者の物流拠点への到着時刻等の条件を緩和するよう努めます。

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

発荷主事業者は、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よう努めます。

②トラックドライバーの負担等を考慮した出荷予定時刻の設定

発荷主事業者は、トラックドライバーの就労状況等に関して、物流事業者から相談を受けた場合は、着荷主事業者等、関係者の協力のもとトラックドライバー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、適切な出荷予定時刻を設定するよう努めます。

③出荷情報等の事前提供

発荷主事業者は、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、着荷主事業者等、関係者の協力のもと、物流事業者に対し、出荷情報等を早期に提供するよう努めます。

④物流コストの可視化

発荷主事業者と着荷主事業者との商取引において、基準となる商品価格や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等、物流効率に配慮した着荷主事業者の発注、商取引における物流コストの可視化を促すよう努めます。

⑤発荷主事業者側の施設の改善

発荷主事業者は、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。

⑥混雑時を避けた出荷

発荷主事業者は、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ます。

⑦発送量の適正化

発荷主事業者は、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、着荷主事業者等、関係者の協力のもと、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。

(2) 業界独自の取組

◇物流業務の効率化・合理化

①梱包形状の変更

発荷主事業者は、必要なトラック台数を圧縮するため、梱包形状の変更に積極的に取り組むよう努めます。

②生産及び納品計画の変更

発荷主事業者は、輸送頻度を低下させるため、物流事業者と密にコミュニケーションを取り、協議しながら生産及び納品計画の変更に努めます。

③梱包・荷姿の見直し

発荷主事業者は、荷扱いしやすくするため、簡易包装の見直しやネステナー、パレット等の活用と規格の標準化を行います。またサイズの統一化及び荷物量の平準化、小型化に努めます。

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

着荷主事業者は、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。

②発注の適正化

着荷主事業者は、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、発注の大ロット化等を通じて発注の適正化を図ります。

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。

③着荷主事業者側の施設の改善

着荷主事業者は、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、荷待ち・荷役作業等の時間を削減するよう努めます。

④混雑時を避けた納品

着荷主事業者は、発荷主事業者等、関係者の協力のもと、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ます。

⑤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、この活用の推進を図ります。

(2) 業界独自の取組

◇物流業務の効率化・合理化

①関係者との定期的な協議の実施

着荷主事業者は、物流効率化のため、発荷主事業者や物流事業者等、関係者から要請があった場合は協議の場を設ける等、物流に係る問題意識を共有し、双方で改善策を検討し、実施するよう努めます。

以上

参考資料

◇荷待ち時間とは (1. (1)①関係)

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）のことを指します。

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します。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ます。

◇附帯業務とは (1. (1)①関係)

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のこと。

◇荷主事業者の法令違反原因行為 (1. (1)②関係)

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・公表の対象となります。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」等があげられます。

◇トラックドライバーの 1 運行あたりの平均拘束時間の目安 (1. (1)②関係)

トラックドライバーの 1 運行の平均拘束時間のうち、荷待ち、荷役作業等にかかる時間は計約 3 時間と推計されます（国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和 2 年度）」による推計）。これを各荷主事業者の取組によって 1 時間以上短縮することを全産業で求められて基本的な考え方としています。

◇パレットの標準化 (1. (1)⑤ e) 関係)

官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（令和 4 年 6 月）を参照してください。

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001487773.pdf>

◇物流情報標準ガイドライン (1. (1)⑤ e) 関係)

官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ（令和 4 年 6 月）を参照してください。

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001487773.pdf>

◇運送契約の実態 (1. (1)⑥関係)

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）も存在します。

◇運送契約の書面化 (1. (1)⑥関係)

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> 及び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> を参照してください。

◇運賃と料金の別建て契約について (1. (1)⑧関係)

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ます。

◇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 (1. (1)⑨関係)

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・公表の対象となります。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000011.html

◇多重下請について (1. (1)⑩関係)

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。」とされています。

◇運送契約の相手方を選定する際の情報提供サイト (1. (1)⑬関係)

関係法令の遵守状況、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かどうかの参考情報として以下を参照してください。

○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>

○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/>

○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

○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>

◇異常気象の判断基準（1. (1)⑭関係）

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」によるものとします。
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330342.pdf>

以上