

物流対策自主行動計画

2023(令和5)年12月

一般社団法人日本ロボット工業会

はじめに

●物流の適正化・生産性向上に向けた政府の動き

2024年4月、トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、トラックドライバーの時間外労働の上限が年間960時間となります。他方で、物流の適正化・生産性向上について対策を講じなければ、2024年度には輸送能力が約14%不足し、さらに、このまま推移すれば2030年度には約34%不足すると推計されています（いわゆる「物流の2024年問題」）。

こうした中で、2023年6月、政府は「物流革新に向けた政策パッケージ」を取りまとめ、同「政策パッケージ」に基づく施策の一環として、経済産業省、農林水産省、国土交通省は、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「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」を策定しました。ガイドラインでは、発荷主事業者及び着荷主事業者に対して、荷待ちや荷役作業等にかかる時間を把握した上、それらの時間を2時間以内とし、これを達成した場合には1時間以内を目標に更なる時間の短縮に努めることや、物流への負担となる商慣行の是正や、運送契約の適正化について定めています。

●物流対策自主行動計画の策定

ロボット産業は、荷主事業者として物流事業者にも支えられ成り立つ産業であるため、また、国民生活・経済を支える物流機能を維持していくため、持続的な成長に向けて、物流事業者と相互の理解と信頼を構築し、サプライチェーン全体で生産性・付加価値を高め、競争力を強化していくことが重要です。

すでに物流産業において、搬送用ロボットなどを導入し、人手不足の解消、作業の効率化などが進められています。ロボット業界としては、搬送用だけでなく、パレタイジングロボット、ピッキングロボットなどについても、より作業効率の上がる製品を開発、供給するという形で、物流事業者の生産性向上に寄与するという立場にもありますが、会員各社（荷主事業者）物流事業者と協力して、物流業務の効率化・合理化、運送契約の適正化、輸送・荷役作業等の安全の確保などを図るという観点から、（一社）日本ロボット工業会（以下『ロボット工業会』）では、会員各社がガイドラインを履行するための行動規範として、『物流対策自主行動計画』を次のとおり策定しました。

本文

会員各社はガイドラインに基づき、以下の事項に取り組み、物流の適正化・生産性の向上を図ることとする。

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 必ず実施する事項

<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

会員各社は発荷主事業者としての出荷、着荷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こと。

※荷待ち時間とは、集貨また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・荷役作業等時間2時間以内ルール

会員各社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てはならない。

会員各社は荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とすること。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、あるいはすでに2時間以内となっている会員企業は、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こと。

ただし、会員企業の製造するロボットの中には大型の製品や取扱いに時間を要する製品などもあり、荷待ち・荷役作業の2時間ルールを一律には適用することが難しい場合には、物流事業者と日常のコミュニケーションを密に取り、現状の作業時間の2時間を超える部分については半分以下に短縮するよう努めること。

また、会員各社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できるよう、必要な配慮をすること。

③物流管理統括者の選定

会員各社は物流の適正化・生産性の向上に向けた取組を社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する者（役員等）を選任すること。物流管理統括者は物流適正化・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

会員各社は商取引契約において、物流に過度に負担をかけているものがないか検討し、改善すること。また、取引先や物流業者から、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こと。

<運送契約の適正化>

⑤運送契約の書面化

運送契約は書面またはメール等の電磁的方法を原則とすること。

⑥荷役作業等に係る対価

会員各社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こと。

また、会員各社が自ら運送契約を行わない場合においても、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ても、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業者に対して別途対価を払うこと。

⑦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こと。

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こと。

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すること。

<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わないこと。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こと。

(2) 実施が推奨される事項

<物流業務の効率化・合理化>

①予約受付システムの導入

トラック予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮すること。

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、通い箱等を活用し、荷役時間等を削減すること。また、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こと。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こと。

③入出荷業務の効率化に資する機材等の配置

指定時間に到着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・人員を配置すること。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、機械化に取り組むこと。

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。

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を推進すること。また、取引先や物流業者からデータ・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こと。

これからパレット化を図る会員企業のうち、取り扱う製品が標準サイズのパレットに収まる場合には、パレットの活用にあたり、平面サイズ 1,100mm X 1,100mm のパレットの導入を優先的に検討すること。パレット化実施済みの会員企業がパレット標準化を行うにあたっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ 1,100mm X 1,100mm のパレットの採用を検討すること。

物流に係るデータ項目の標準化にあたっては、「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すること。

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、幹線輸送部分と集貨配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等を実施すること。

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、他の会員企業、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、積載率を向上すること。

<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に協議の場を設けること。

⑨高速道路の利用

トラック運転手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こと。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こと。

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すること。

<輸送、荷役作業等の安全の確保>

①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こと。

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 必ず実施する事項

<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、荷役時間を短縮する。

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と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こと。

(2) 実施が推奨される事項

<物流業務の効率化・合理化>

①出荷情報等の事前提供

貨物を発送する場合に、物流業者や着荷主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こと。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性が生じ、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。

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こと。

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こと。

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こと。

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こと。

3. 着荷主事業者としての取組事項

（1）必ず実施する事項

＜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、輸送手段の選択視を増やすために、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こと。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（引き取り物流）等により、物流負荷の軽減に取り組むこと。

（2）実施が推奨される事項

＜物流業務の効率化・合理化＞

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を適正化すること。

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（2.（2）②参照）には、それを活用すること。

②着荷主事業者側の施設の改善

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こと。

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こと。

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、これを導入すること。