

家電量販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 12 月

一般社団法人大手家電流通協会

一般社団法人大手家電流通協会の所属各社においては、物流の適正化・生産性向上を図るべく、下記に掲げる諸事項に積極的に取り組んでまいります。

I ガイドラインに基づく取組

1. 物流業務の効率化・合理化

(1) 物流業務全体

○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・調整を行います。

○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、改善します。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。

(2) 物流センターへの入荷業務

○荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

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します。

○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させません。また、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計 2 時間以内とします。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を行います。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。

○予約受付システムの導入

トラックの予約受付システムを、物流量の多い物流センターについては導入し、荷待ち時間を短縮します。

○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、荷役時間等の削減を検討します。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します。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、積極的なパレット等の活用を検討します。

○入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を削減できるよう、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・人員の配置を検討します。また、入荷業務の効率化を進めるためのデジタル化・自動化・機械化の検討を行います。

○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を検討し、返品に伴う輸送や検品に伴う拘束時間を削減できるように検討致します。

○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検討します。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、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。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。

○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します。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みます。

○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、発注の大ロット化等を通じて発注を適正化します。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、その活用を検討します。

○着荷主事業者側の施設の改善

必要に応じて倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等の検討を行い、荷待ち・荷役作業等の時間を削減できることを検討します。

○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、納品時間の分散を検討します。

○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、これの導入を検討します。

（３）店舗への配送業務

○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）にかかる時間を把握します。

○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させません。また、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計２時間以内とします。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を行います。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。

○資機材の活用

カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間等の削減を検討します。取引先や物流事業者から資機材等の活用について提案があった場合には、協議に応じ、積極的な活用を検討します。

○物流システムや資機材の標準化

物流に係るデータ・システムの仕様や資機材の規格等について標準化を検討します。また、取引先や物流事業者からデータ・システムの仕様や資機材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。

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。

○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、積載率の向上を検討します。

○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、荷役時間を短縮します。

○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します。

○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取り組みます。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います。

○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、必要な場合には、改善の検討を実施します。

○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します。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みます。

○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、発注の大ロット化等を通じて発注を適正化します。

○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、納品時間の分散を検討します。

（４）消費者への配送業務

○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、積載率の向上を検討します。

○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、荷役時間を短縮します。

○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します。

○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取り組みます。

○物流コストの可視化

商品購入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商品購入者の発注を促します。

○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、必要な場合には、改善の検討を実施します。

2. 運送契約の適正化

○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。

○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。

○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。

○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。

○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、上記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。

○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。

○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。

3. 輸送・荷役作業等の安全の確保

○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。

○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の明確化を検討します。

II 業界独自の取組

○新たな協議体の設置

物流をインフラとしてとらえ、製造・物流・販売という上流から下流までの物流に関わる競争環境を見直し、協業を促進します。生産性の向上を目指し、今回の自主行動計画策定を契機として新たな協議体の構築を検討します。具体的には、下記になります。

- ・家電量販業界の横断的な、物流構造改革検討会議体の構築（協会会員以外の参加も求めます。）
- ・製造・物流・販売を通じた物流に関する取り組みの検討会の開催（業界団体の協力を仰ぎます。）

○業界標準システムの開発・導入の検討

家電量販業界のラストワンマイルである顧客への製品配送・設置を担う比較的小規模の物流事業者との関係においてタブレットでの配送依頼のようなツールの使用による生産性向上を推進いたします。このシステム開発については、業界協働して開発のようなことも検討いたします。

○RFID タグ導入・活用の検討

物流面でメリットが大きいと考えられている RFID タグの導入については、過去、実証実験も行ってきております。本格導入に向けては、業界横断的な、規格の標準化をにらんだ検討が必要であると認識しているため、上記に記載したような製造・物流・販売の関係者での協議を開始しております。実現できれば、サプライチェーンの標準化により、大きな生産性の向上が図ることが期待されており、協会として取り組んでまいります。