

燃料油に関する物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

2023年12月
石油連盟

石油連盟の加盟元売各社では、燃料油(ガソリン、軽油、灯油、重油)に関する物流の適正化・生産性向上を図るべく、次に掲げる諸事項に徹底的に取り組んでまいります。

なお、各取組のスケジュールは別紙の通りです。【別紙：自主行動計画(工程表)】

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

物流事業者の協力を得て、発荷主事業者として出荷に係る荷待ち時間及び荷役作業時間等(荷積み・附带業務)にかかる時間(以下、「荷待ち・荷役作業時間等」)を把握します。

〔「荷待ち・荷役作業時間等」の把握方法〕

(1) 記録の収集方法: 出荷に係る「荷待ち・荷役作業時間等」を把握する方法としては、物流事業者とも協議して、物流事業者(タンクローリー乗務員、運行管理者等)に過度な負担がかからない方法を採用する。

方法(a): 車載端末を利用して記録。

方法(b): タンクローリー乗務員が手作業で記録簿に記入。

方法(c): 出荷基地側の記録を利用。

※(a)～(c)を組み合わせても可。

(2) 記録を取る対象: 持ち届け・専属契約車両を対象にしたサンプル調査とする。

(3) 時間の記録方法: 「荷待ち・荷役作業時間等」を記録する方法として、以下のいずれかを用いる。

方法(a): 「荷役作業時間(出荷レーン滞在時間)」および「荷待ち時間・その他(附带業務・休憩等)」(入構～出構時間から「出荷レーン滞在時間」を差引いたもの)を記録

方法(b): 「荷役作業時間(附带業務を含む)」および「荷待ち時間(休憩除く)」をそれぞれ記録

方法(c): 入構～出構時間を記録(荷待ち時間・荷役時間等について個別には把握しない。)

②荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール

(1)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、出荷に係る「荷待ち・荷役作業時間等」を計 2 時間以内とします。

物流事業者が貨物自動車運送事業法、消防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。

(2)もし、「荷待ち・荷役作業時間等」が 2 時間を超えた場合は、その原因を物流事業者や出荷基地関係者と協力して、その原因を特定するとともに、必要に応じて改善策を協議します。

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・調整を行います。

④物流の改善提案と協力

発荷主事業者の商引取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、消防法令等の遵守とタンクローリー乗務員の安全を確保した上で、自らも積極的に提案を行います。

⑤タンクローリー配車に関する納入先との調整

燃料油の納入先であるガソリンスタンド(SS)との間における計画配送等の事前通知を通じて、荷卸し先での速やかな荷卸しと荷待ち時間の短縮に協力します。

⑥検品の効率化・検品水準の適正化

荷卸し先では、消防法令を遵守し、荷卸し先の危険物取扱者の立会いによる相互確認を徹底して(単独荷卸し対象施設を除く)、納品油種や納品数量等の確認を安全に且つ効率よく行います。

⑦共同輸配送の推進等による積載率の向上

(1)個社間でのバーター取引や出荷基地の共同利用等、会社間を超えた物流提携が行われており、燃料油の輸送については、既に高水準の積載率となっている(ガソリン・灯油・重油 平均積載率で 95%前後)。引き続き物流の合理化と高い積載率の維持に努めます。

(2)物流効率化の観点から、関連する法制度(車両総重量規制等)見直しの検討を国に働きかける等、積載率向上のための更なる環境整備に努めます。

■ 運送契約の適正化

⑧ 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。

⑨ 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。

⑩ 運賃と料金の別建て契約

運賃契約を締結する場合には、運送（燃料油の積込み及び荷卸し等の他、消防法上規定された保安業務を含む）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。

上記の危険物取扱業務以外の役務に関しては別建てで契約を行います。

⑪ 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。

⑫ 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、ガイドラインの主旨を理解し、⑧から⑪までについて対応することをお願いします。

⑬ 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。

⑭ 高速道路の利用

タンクローリー乗務員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。

⑮ 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

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。

⑪荷役作業時の安全対策

(1)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)危険物を取扱う荷積み・荷卸しに関する手順を明示したマニュアルを作成し、物流事業者と連携してマニュアルの遵守を徹底することで、タンクローリー乗務員が安全に且つ効率的に作業できるようにします。

(3)業界全体としても、タンクローリー乗務員が安全に作業でき、SSでの荷卸し事故(混油、誤注入等)も防止できるよう、物流事業者ならびにSS関係者と協力して「荷卸し時の安全対策統一キャンペーン」を推進します。

(2)業界独自の取組

⑫「荷卸し時の安全対策統一キャンペーン」を推進。

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

納品先と連携して配送計画を立て、出荷基地において、計画に基づいた無駄のない荷役作業ができるようにします。

特約店との連携を強化し、計画配送(元売会社が配送先のSS在庫量データを把握・共有し、配送計画を策定)を実施します。

計画配送以外の特約店・需要家からの受注には受注期限を設定し、無理のない配送計画の早めの策定・通知に努めます。

②運送を考慮した出荷予定時刻の設定

タンクローリー乗務員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、もしくは物流事業者から出される荷積み予定時刻を踏まえた運用をします。

③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します。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。

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を適正化に努めます。

(2)業界独自の取組

⑥共同油槽所の利用、バーター取引の実施による物流の合理化

以 上

【別紙】

燃料油に関する物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画(工程表)

取組事項		2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	...
ガイドラインに基づく取組	荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握	準備※	実施	継続					
	※各社で、記録収集に関する契約物流事業者との調整(作業負担の確認や収集方法の調整等)や記録収集の試行等。								
	荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール	準備※	実施	継続					
	※上記の「荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握」準備の範囲内で、2時間を超えているケースがないか、超えている場合は何が要因か等確認。								
	物流管理統括者の選定		選定	継続					
	物流の改善提案と協力	継続							
	ローリー配車に関する納入先との調整	継続							
	検品の効率化・検品水準の適正化	継続							
	共同輸配送の推進等による積載率の向上	継続							
	運送契約の書面化	継続							
	荷役作業に等に係る対価	継続							
	運賃と料金の別建て契約	継続							
	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	継続							
	下請取引の適正化	継続							
	物流事業者との協議	継続							
	高速道路の利用	継続							
	運送契約の相手方の選定	継続							
	異常気象時等の運行の中止・中断等	継続							
	荷役作業時の安全対策	継続							
	出荷に合わせた生産・荷造り等	継続							
運送を考慮した出荷予定時刻の設定	継続								
出荷情報等の事前提供	継続								
混雑時を避けた出荷	継続								
発送量の適正化	継続								
業界独自の取組	「荷卸し時の安全対策統一キャンペーン」を推進	継続							
	共同油槽所の設置、バーター取引の実施による物流の合理化	継続							

※「荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握」「荷待ち・荷役作業等時間2時間以内ルール」に関する各社の準備状況については、石油連盟でも各社にヒアリング等を通じて進捗状況を確認。

【参 考】

「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」にて、「実施することが推奨される事項」として挙げられた事項の中で、掲載を省略した項目およびその理由

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

➤パレット等の活用

＜省略の理由＞

燃料油は液体バルク貨物なのでパレット等は使用しないため。

➤入出荷業務の効率化に資する機材等の配置

＜省略の理由＞

燃料油は液体バルク貨物なので入出荷にあたりフォークリフト等の機材を使用しないため。

➤物流システムや資機材(パレット等)の標準化

＜省略の理由＞

燃料油は液体バルク貨物なのでパレット等は使わないため。

他方、物流の生産性向上に繋がるような標準化の論点が、物流事業者あるいは荷主事業者から提案された場合は、関係する物流事業者ならびに荷主事業者における取組の実態も踏まえて検討を行います。

➤輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮

＜省略の理由＞

石油業界の出荷拠点の多くが臨海部に位置するため、臨海部の出荷拠点間および大口需要家への輸送には、内航輸送を活用している。

また、内陸部の油槽所へは鉄道貨車による輸送を活用している。

なお、危険物を配送しているため、危険物施設内での荷積み・荷卸しが必要となり、燃料油の輸送は、危険物施設である製油所・油槽所から危険物施設であるガソリンスタンド等への直送となっていることから、配送途上での集荷は行われぬ。

2. 発荷主事業者としての取組事項

➤物流コストの可視化

＜省略の理由＞

燃料油の輸送量は年間ほぼ一定しており、需要変動を加味したタンクローリーを確保した運送契約を締結しているため、メニュープライシングは採用しない。

➤発荷主事業者側の施設の改善

＜省略の理由＞

既に石油業界では、輸送ルート最適化を図るとともに、出荷基地の集約・共同利用化等を行ってきた。

また、タンクローリー乗務員の荷役作業が効率的に行われるよう出荷基地内のレイアウトの改善については、燃料油の出荷基地が危険物施設のため、消防法令遵守を前提として、タンクローリー乗務員をはじめとする構内で働く関係者の安全を第一にどのような改善が可能であるのか考える。