

## 素形材産業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20日  
一般社団法人日本金型工業会  
一般社団法人日本金属熱処理工業会  
一般社団法人日本金属プレス工業協会  
一般社団法人日本ダイカスト協会  
一般社団法人日本鍛圧機械工業会  
一般社団法人日本鍛造協会  
一般社団法人日本鑄造協会  
一般社団法人日本鑄鍛鋼会  
一般社団法人日本バルブ工業会  
日本粉末冶金工業会

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、素形材産業にとっても不可欠なものであるが、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時間となるなど、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねなくなるという、いわゆる「2024年問題」に直面している。これは一過性の課題ではなく、2030年度の輸送力不足の可能性も見据えて、荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者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。

この点、素形材産業においても、人手不足や労務費・エネルギーコスト等の価格転嫁等の取引適正化に関する課題を抱え、厳しい事業環境にある中で、例えば、燃料価格高騰の際の運賃の価格転嫁や、納品リードタイムの短縮に向けた取組等について、荷主事業者たる素形材事業者と物流事業者の関係だけで解決することは困難であり、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）を踏まえて、素形材産業として、発荷主事業者又は着荷主事業者の観点から、物流の適正化・生産性向上に向けて取り組むべき内容を本自主行動計画として定めることとし、現場の実態等を踏まえて随時見直しを行っていくものとする。

## 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

### (1) 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

荷主事業者たる素形材事業者は、必要に応じて物流事業者やトラックドライバーの協力を得つつ、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）にかかる時間を適切に把握することとする。

※荷待ち時間とは、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並びに物流事業者都合による早期到着による待機時間及び休憩時間を控除した時間を指す。

※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・荷役作業等の時間の短縮に向けた取組

荷主事業者たる素形材事業者は、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ないように、徹底することとする。

また、荷主事業者たる素形材事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間について、後述する取組等を通じて、安全性の確保を大前提として、平均2時間以内を目指す。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には、更なる時間短縮に向けた取組に努めるものとする。

なお、安全性の確保や養生等の作業の必要がある大型の製品・機械設備等については、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が、その場合であっても可能な限り時間短縮に努めるものとする。

加えて、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、荷主事業者たる素形材事業者においても関係部門に対する関係法令に関する社内教育を徹底するなど必要な取組を行うこととする。

※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時間と推計されており、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が全産業の目標として求められている。

#### ③ 物流管理統括者の選定

荷主事業者たる素形材事業者は、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・管理するため、事業者規模や荷量等を踏まえて、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し、当該物流管理統括者は、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・調整を行うなど積極的な取組に努めるものとする。

#### 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、契約当事者双方の相互協力の下で検討し、必要な改善を行うこととする。

また、取引先や物流事業者から、荷待ち時間やトラックドライバー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こととする。

#### ⑤その他の荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の短縮に向けた取組

荷主事業者たる素形材事業者において、例えば、以下のような取組について、個別の素形材事業者毎の状況を踏まえて、有効性や生産性向上に資することが確認されれば、積極的に取組を推進するものとする。

##### a) 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活用することで、より効率的な物流が可能となることが見込まれ、かつ、費用対効果等の面でも効果的な場合には、物流事業者との合意の下に当該システムを導入し、荷待ち時間の短縮を図ることとする。

##### b) パレット等の活用

貨物特性を踏まえ、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、荷役作業等にかかる時間の削減に努める。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、協議に応じるとともに、貨物特性を踏まえた上で、積極的なパレット等の活用を検討するものとする。

##### 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・人員の配置に努めることとする。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・機械化に努めることとする。

##### 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）等の明確な取り決めを行った上で、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ることとする。

##### e) 物流システムや資機材（パレット等）の標準化

貨物特性を踏まえた上で可能な限り物流に係るデータ・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とする。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、必要に応じて自らも提案を行うこととする。

なお、パレットの導入及び標準化に当たっては、平面サイズ 1,100 mm×1,100 mmのパレットの採用可能性も念頭に置きつつ、貨物特性を踏まえて検討するものとする。

##### 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には着荷主事業者や

その先の取引先の理解も不可欠であるところ、必要に応じて物流事業者とも協議しつつ、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・配送先の集約等の検討・実施を行うよう努めるものとする。

#### 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、物流事業者の要請等も踏まえて、物流事業者への積合せ輸送の実施などにより、積載率の向上に努めるものとする。

## (2) 運送契約の適正化

### ① 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する。

### ② 荷役作業等に係る対価

荷主事業者たる素形材事業者は、運送契約を締結するに当たり、トラックドライバーが行う荷役作業等の必要性を確認し、必要がある場合にはその内容、料金及び料金を支払う者を当該契約において予め明確化するものとする。また、当該契約に基づき、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ものとする。

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うものとする。

### ③ 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。

### ④ 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又は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又は料金に適切に転嫁するものとする。

また、当該価格転嫁の根拠となるデータ等を請求し、荷主側のコスト上昇分を加味した上で、取引先に対して価格転嫁していくものとする。

### ⑤ 物流事業者の下請取引の適正化

一義的には物流事業者間で解決すべき課題ではあるものの、運送契約の相手方の物流事業者(元請事業者)が業務の一部を下請に出すことが確認された場合、1.(2)①から④までについて対応すること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及び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ものとする。

## ⑥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、物流事業者の求めに応じて協議の場を設けるものとする。

## ⑦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、荷主事業者たる素形材事業者を含めた業務の効率化を促進するため、物流事業者の求めに応じて、高速道路の利用を検討するものとする。

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、高速道路の利用が業務の効率化に資する場合には、高速道路の利用に係る費用を、運賃とは別に実費として支払うものとする。

## ⑧運送契約の相手方の選定

契約する物流事業者を荷主事業者たる素形材事業者が選定する場合には、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の積極的な活用を推進するものとする。

## (3) 輸送・荷役作業等の安全の確保

### ①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、着荷主事業者や取引先と調整を行う等、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るものとする。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、対応を協議するものとする。

### ②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とする。

## 2. 発荷主事業者としての取組事項

### ■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

発荷主事業者たる素形材事業者は、出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行うなど、更なる荷役時間の短縮に努めるものとする。

#### 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

発荷主事業者たる素形材事業者において、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があった場合には、協議に応じ、着荷主事業者や取引先の協力の下、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るものとする。

### ③出荷情報等の事前提供

発荷主事業者たる素形材事業者は、貨物を発送する際に、物流事業者や着荷主事業者の準備時間を確保するため、着荷主事業者や取引先の協力の下、物流事業者に対し、出荷情報等を可能な限り早期に提供するよう努めるものとする。

### ④物流コストの可視化、メニュープライシング等の取組の推奨

発荷主事業者と着荷主事業者との間の商取引においては、商品価格に物流費を含める商慣行が存在すると言われている。この場合、注文者である着荷主事業者は、物流事業者の物流サービスの程度に関わらず、発荷主事業者に対して同一の商品価格を支払うことになるため、着荷主事業者にとって、繁忙期を避けた発注や発注の大ロット化等の物流負荷軽減に資する取組を行うインセンティブが働かない状態となる。このため、運賃の適正収受を図る観点からも、物流事業者からの提案等を踏まえ、発荷主事業者たる素形材事業者において、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など、物流効率に配慮した発注、商取引における物流コストの見える化の推進に努めることとする。

### ⑤発荷主事業者側の施設の改善

発荷主事業者たる素形材事業者は、荷待ち及び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、必要な改善に努めることとする。

### ⑥混雑時を避けた出荷

発荷主事業者たる素形材事業者は、着荷主事業者や取引先の協力の下、道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、可能な限り出荷時間を分散させるよう努めることとする。

### ⑦月波動の繁閑差の平準化等を通じた発送量の適正化

発荷主事業者たる素形材事業者は、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、着荷主事業者や取引先の協力の下、日内波動（例、朝納品の集中）や曜日波動、月波動等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ることとする。

## 3. 着荷主事業者としての取組事項

### ■物流業務の効率化・合理化

#### ①納品リードタイムの確保

着荷主事業者たる素形材事業者は、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、発荷主事業者や取引先の協力の下、発注から納品までの納品リードタイムの十分な確保に努めるものとする。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、サプライチェーン全体の課題として、関係者間で課題解決に向けた取組を協議するなど、物流負荷の軽減に取り組むものとする。

## ②月波動の繁閑差の平準化等を通じた発注の適正化

着荷主事業者たる素形材事業者は、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、発荷主事業者や取引先の協力の下、日内波動（例、朝納品の集中）や曜日波動、月波動等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に努めることとする。

なお、発注の適正化にあたり、発荷主事業者がメニュープライシングを用意している場合（2. ④参照）には、可能な限りそれを活用する。

## ③着荷主事業者側の施設の改善

着荷主事業者たる素形材事業者は、荷待ち及び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、必要な改善に努めることとする。

## ④混雑時を避けた納品

着荷主事業者たる素形材事業者は、発荷主事業者や取引先の協力の下、道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、可能な限り納品時間を分散させるよう努めることとする。

## ⑤巡回集荷（ミルクラン方式）

着荷主事業者たる素形材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）の有効性や経済性が確認され、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、この活用を推進するものとする。

以上