

肥料物流の適正化・生産工場に向けた 荷主事業者の取組に関する自主行動計画

2023年11月16日
全国複合肥料工業会
日本肥料アンモニア協会

全国複合肥料工業会・日本肥料アンモニア協会は、経済産業省・農林水産省・国土交通省が策定した「物流の適正化・生産工場に向けた荷主事業者の取組に関するガイドライン」に基づき、当業界に適応した取引適正化の取組みを一層進めるべく、2023年に自主行動計画を策定した。

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者(運送・倉庫等)、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るべく取り組む。

なお、本自主行動計画の対象の範囲、及び用語についてはガイドラインに準拠している。

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

■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

荷主事業者は、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取り組む。

※荷待ち時間¹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。

1 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が困難であるため、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する。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、貨物自動車運送事業輸送安全規則(平成2年運輸省令第22号)第8条に基づき、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る。

② 荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール

荷主事業者は、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てはならない。

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計 2 時間以内とするよう取り組む。荷待ち時間を削減するため荷主事業者は物流事業者に入場日と、大まかな入場時間帯を事前に連絡することに努める。

また、荷主事業者は、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することができるよう、必要な配慮に取り組む²。

※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 時間と推計される³。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基本的な考え方とする。

③ 物流管理統括者の選定

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：省エネ法に基づく特定事業者)を選任するべく取り組む。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・調整に努める。

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検討し、改善に取り組む。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するよう努める。

2 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・公表の対象となる。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」等があげられる。

3 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査(令和 2 年度)」

■運送契約⁴の適正化

⑤ 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^{5・6}。(努力義務)

⑥ 荷役作業等に係る対価

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う。

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対価を支払う。

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しなければならない⁷。但し、トン当りの運送費または車両1台分の運送費設定も可とする。

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、コスト上昇分を適切に転嫁するよう努める⁸。

4 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(引取り物流)も存在する。

5 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.mln.go.jp/common/001195720.pdf>

6 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>

7 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、積み込み、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る。

8 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・公表の対象となる。

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jiaosha_mn4_000011.html

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⁹。

■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¹⁰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。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。

(2) 実施することが推奨される事項

■物流業務の効率化・合理化

① 予約受付システムの導入

トラックの予約受付システムを導入し(努力義務)、荷待ち時間短縮に取り組む。

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、荷役時間の短縮に努める。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する。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、積極的なパレット等の活用を検討する。

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・人員の配置に取り組む。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る。

9 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。」とされている。

10 「異常気象時」の目安は国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」によるものとする。

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330342.pdf>

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よう努める。

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。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、取り扱い製品等に留意し、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレットの採用を検討する¹¹。なお、現状では、14 型、11 型、シートパレット、横長型利用等、地域ごとの事情があることから、標準化は努力事項とする。

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¹²」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。

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、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離、集荷先・配送先の集約等を検討する。

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、積載率の向上に努める。

■運送契約⁴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よう努める。

⑨ 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、状況に応じて高速道路を積極的に利用するよう努める。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、協議に応じる。

11 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)

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

12 物流情報標準ガイドライン

<https://www.lisc.or.jp/>

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¹³とともに、働き方改革¹⁴・¹⁵や輸送の安全性の向上¹⁶等に取り組む物流事業者の積極的活用に取り組む。

■輸送・荷役作業等の安全の確保

⑪ 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等については双方協議の上対応する。

13 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.cg>

14 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/>

15 運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者(I 自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」)

<https://www.untenshashokuba.jp/7page id=2597>

16 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>

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

■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、荷役時間の短縮に努める。

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するよう努める。

(2) 実施することが推奨される事項

■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に取り組む。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情報等の提供を行うべく努める。

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よう努める。

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、必要な改善を検討する。

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、出荷時間の分散に努める。

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。

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

■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の十分な確保に努める。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、自ら輸送手段を確保する(引取り物流)等により、物流負荷の軽減に取り組む。

(2) 実施することが推奨される事項

■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、月波動などの繁閑差の平準化や、適正量の在庫の保有、発注の大口ロット化等を通じて発注の適正化に取り組む。

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、それを検討する。

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・荷役作業等の時間の削減を検討する。

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、納品時間の分散に努める。

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、導入を検討する。

4. 業界特性に応じた独自の取組

上記1. から3. までの取組について、業界特性上実施することができない事項については、代替となる取組を設定して実施に取り組む。また、両団体や関係事業者間で物流の適正化・生産性向上のために合意した事項については、これを実施することに努める。