

## 繊維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

日本繊維産業連盟

物流現場においてその担い手の不足が深刻化しており、労働環境の改善が求められている。このため、2024年4月からトラックドライバーへの時間外労働の上限規制等が適用されるなど働き方改革に向けた取組が進んでおり、こうした取組に応じた対応を行わなかった場合、輸送能力が不足する可能性が懸念されている。（「物流の2024年問題」）。

物流需要は荷主による受発注により発生するもので、出荷・入荷の条件決定には荷主が大きく関わっている。また、貨物の積みおろしに伴う長時間の荷待ち時間や、契約にない附帯作業への対応等の慣行が、トラックドライバーの長時間労働など、労働環境の悪化の一因となっているとも言われている。

これからも安定的な物流を維持していくためには、荷主の協力による物流リソースの効果的な活用に向けた取組を推進していくことも必要であり、日本繊維産業連盟は、2023年6月2日付で経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で策定・公表された「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」に基づく取り組みを進めるため、発荷主事業者及び着荷主事業者双方の視点からトラックドライバーの長時間労働の改善、また輸送力不足を招くことのないよう「繊維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」を策定した。

日本繊維産業連盟に加盟する団体に所属する事業者においては、各社の実情に相応し、かつ各社のごとの実現手法により、これまで以上に物流の適正化・生産性向上を図るべく、本計画に掲げた項目について取り組みを進めていく。

## 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

- ・ 自社倉庫、外部自社倉庫(自社運営)、外部倉庫(倉庫会社運営)等において、出荷・着荷主事業者として出入荷に係る待ち時間及び荷役にかかる業務時間(荷積み、荷降ろし、付帯業務)を把握する。

※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、付帯業務等)及び休憩に係る時間を控除した時間(待機時間)のこと。

※付帯業務とは、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のこと。

##### ② 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以外の荷役作業等はさせない。
- ・ 荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計2時間以内とする。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、更なる時間短縮に努める。
- ・ 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、必要な配慮を行う。

##### 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統合的に実施するため、物流業務の実施を管理する物流管理統括者(役員等)を選任する。
- ・ 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交渉・調整を行う。

##### 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、必要があれば改善を行う。
- ・ 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、付帯業務の合理化等について要請があった場合は、協議に応じると

ともに、自らも提案を行う。

## ■ 運送契約の適正化

### ⑤ 運送契約の書面化

- ・ 運送契約は書面化(メール等の電磁的方法を含む)を原則とする。

### ⑥ 荷役作業等に係る対価

- ・ 運転者が行う荷役作業等については、運送契約に定められた作業か否かを確認し、契約に基づいて適正な料金を対価として支払う。
- ・ 契約にない作業等については、当該作業について支払う者を明確にし、物流事業者に対して別途適正な対価を支払う。

### 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」を別建てで契約を原則とするが、別建て契約が難しい場合には、運送と運送以外の役務等の双方の対価が支払われていることを明らかに出来るようにする。

### 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その協議に応じる。

### 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、当該業務を物流事業者が下請けに出す場合、⑤から⑧について対応することを求める。また、特段の事情がなく多重下請けによる運送が発生しないよう留意する。

## ■ 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、豪雪等の異常気象や地震、津波、大火事、大事故などの災害が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼は行わない。
- ・ 物流事業者が運転者等の安全を確保するため、運行の中止・中断が妥当と判断した場合は、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

- ・ 荷待ち時間を短縮するため、各社の実態に応じたトラックの予約受付システムの導入に努める。

#### ② パレット等の活用

- ・ パレット、カゴ台車、ハンガーラック、折りたたみコンテナ、通い箱等、標準段ボール箱(標準カゴ台車に無駄なく載せられる外寸、コンテナに無駄なく載せられる外寸、潰れにくい強度)等の活用による荷役時間の短縮に努める。
- ・ 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は、協議に応じ、パレット等の活用を検討する。

#### ③ 入出荷業務の効率化

- ・ 指定時間に着車したトラックにおいて、作業員待ち等の荷待ち時間が発生しないよう、適正な機材・人員の配置に努める。
- ・ デジタル化・自動化・機械化の導入により、入出荷業務の効率化が図れると判断した場合は、導入に取り組む。
- ・ 着荷主である小売事業者等との間で、必要に応じ受発注データの EDI 化の実現に向けて協議をする。

#### ④ 検品の効率化・検品水準の適正化

- ・ 検品方法や返品条件等の検品の効率化(納品伝票の電子化、検品レス化、RFID 等の電子タグの導入等)、検品の適正化とともに、入荷検品に伴う拘束時間や返品に伴う検品時間の削減に努める。

#### ⑤ 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮

- ・ 物流事業者より、トラック輸送の輸送距離を短縮し、トラック運転手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・配送先の集約等について提案があった場合は協議に応じる。

#### ⑥ 共同輸配送の推進による効率化

- ・ 貨物の輸送単位が小さい場合は、積載効率の向上のため、物流事業者による

積合せ輸送に協力する。

- ・ 商品輸入時において、生産出荷の時点より、複数社での同一港での集中集荷、同一船舶での同一コンテナ混載輸送を行うことで、国内輸入後も、極力コンテナを開梱することなく1物流拠点への配送となる「国際共同輸入」を促進することで、国内輸送での頻度の改善及び積載率の向上に努める。
- ・ 国内同一納品場所への配送の際、同一納品場所へは極力共同輸配送、また、同一拠点でない場合は、物流事業者による各社集荷の後、同一物流事業者拠点から共同配送の取組について検討をしていく。

## ■ 運送契約の適正化

### ⑦ 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、物流事業者との間に協議の場を設ける。

### ⑧ 高速道路の利用

- ・ 物流事業者より高速道路料金の負担の相談があった場合、契約内容・条件について協議の場を設ける。

### ⑨ 運送契約の相手方の選定

- ・ 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事業者を優先的に活用する。

## ■ 輸送・荷役作業等の安全の確保

### ⑩ 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。

## 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、荷役時間を短縮に努める。

##### ② 運送を考慮した出荷予定時刻の設定

- ・ 入出荷時を想定した生産・荷造り等を行い、荷役時間を短縮に努める。
- ・ 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の設定に努める。

### (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

##### 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する。

##### ④ 発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実施することで、荷待ち・荷役作業等の時間削減に努める。

##### ⑤ 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た出荷に努める。

##### ⑥ 発送量の適正化等

- ・ 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適正量の在庫の保有に加え、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。
- ・ 着荷主に対し、同一納品場所への多頻度少ロット配送を減らすことで、適正な車両運行ができるよう理解を求めていく。

### 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を十分に確保するよう努める。
- ・ 納品リードタイムを短くせざるを得ない場合は、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 発注の適正化等

- ・ 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、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に努める。
- ・ 同一納品場所への多頻度少ロット配送を減らすことで、適正な車両運行ができるよう留意する。

##### ② 着荷主事業者側の施設の改善

- ・ 荷待ち・荷役作業等の時間削減のために、倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を必要に応じ実施する。

##### 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た納品の分散に努める。

以上