

「フィジカルインターネット実現会議・化学品ワーキンググループ」による
「物流の2024年問題」に対する自主行動計画の発表について

経済産業省・国土交通省が主導する「フィジカルインターネット実現会議」内に設置されている「化学品ワーキンググループ」（座長：流通経済大学矢野教授）は、政府が発表した「物流革新に向けた政策パッケージ」を受け、「物流の2024年問題」に対する自主行動計画を本日12月20日に発表しました。

「化学品ワーキンググループ」には、現在、荷主事業者、物流事業者を中心とする70企業、日本化学工業協会、石油化学工業協会、経済産業省・国土交通省の関連各部署等が参加しており、三菱ケミカルグループ^{※1}は、三井化学株式会社、東ソー株式会社および東レ株式会社とともに事務局を務めています。

詳細につきましては、添付資料をご参照ください。

■ご参考

2023年6月13日付「フィジカルインターネット実現会議」における「化学品WG」の設置について～“2024年問題”に向けて化学業界の共同物流を加速～

https://www.mcgc.com/news_release/pdf/01619/01862.pdf

※1 三菱ケミカルグループは、三菱ケミカルグループ株式会社とそのグループ会社の総称です。

以上

お問合せ先
三菱ケミカルグループ株式会社
コーポレートコミュニケーション本部
メディアリレーション部 TEL：03-6748-7140

2023年12月20日

フィジカルインターネット実現会議
化学品ワーキンググループ事務局

「物流の2024年問題」に対する自主行動計画の発表について

経済産業省・国土交通省が主導する「フィジカルインターネット実現会議」内に、2023年7月に設置された「化学品ワーキンググループ」（座長：流通経済大学矢野教授）は、政府が発表した「物流革新に向けた政策パッケージ」を受けて、「物流の2024年問題」に対応するための自主行動計画を本日12月20日に発表しました。

◆背景

日本の物流業界は、小口貨物を中心とする物流が増加する一方で、ドライバーや船員の高齢化、人手不足を背景に、逼迫した状況が続いています。さらに「物流の2024年問題」も加わり、将来における物流の輸送・保管能力不足は、化学業界にとって極めて重要な課題の一つとなっています。また、化学品物流は貨物の物性・梱包形態・重量などの特殊性により、輸送方法・条件が多岐にわたるため、個社単位では効果的な施策を打つことが難しい環境にあります。

◆経緯

これらの課題解決に向けて、2023年7月に「化学品ワーキンググループ」（荷主事業者、物流事業者を中心とする参加70企業、一般社団法人日本化学工業協会、石油化学工業協会、経済産業省・国土交通省の関連各部署等）を「フィジカルインターネット実現会議」内に設置し、商慣行改革、標準化・物流DX推進、共同物流推進の分科会に分けて、改善に向けた各施策の取り組みについて荷主事業者・物流事業者間で議論を進めてきました。特に、商慣行の改革は「物流革新に向けた政策パッケージ」の根幹であり、最優先課題として取り組んでいます。

◆自主行動計画のポイント

2024年4月からドライバーの働き方改革に関する法律が適用されることへの対応として、荷待ち・荷役時間の削減など政府のガイドラインに示された荷主事業者で実施が必要な13項目を中心に、荷主事業者と物流事業者が協調・協力して対応を進めることとします。加えて、鉄道や海上輸送などへのモーダルシフト、幹線やエリア集荷・配送などの物流協力、資機材・コードの標準化やペーパーレスなど物流デジタル化を推進して、中長期的に物流が持続可能となる施策にも取り組みます。また、物流の効率性向上のため、法規制の緩和などを関係省庁に要請することも検討します。

◆今後の予定

1) 「化学品ワーキンググループ」の自主行動計画を受け、一般社団法人日本化学工業協会、石油化学工業協会をはじめ化学業界団体において自主行動計画策定に向けた意見調整を進める予定です。

2) 「化学品ワーキンググループ」では、年明けから化学品の取引先業界団体様へ各施策実施に向けてご協力の要請を行う予定です。既に、一般社団法人日本鉄鋼連盟とは自主行動計画策定の段階から、各種課題、施策に対する意見交換を開始しており、今後も連携を図っていく予定です。

3) 自主行動計画の各施策について、2030年までのアクションプランを策定し、短期・中長期に分けて活動計画を策定する予定です。

添付資料：化学品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20日）

以上

	取組項目	参考）ガイドライン抜粋	自主行動計画（案）	アクションプラン策定
1. 実施が必要な項目（荷主）				
(1) 発着荷主共通	① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握	発着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。 ※荷待ち時間は、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）のこと。 ※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、機待ち及び機持ち、搬入れ、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。	・発着主事業者として自社事業者、物流事業者へのヒアリング、及び予約受付システム等により、出荷に係る荷待ち時間(*1)及び荷役作業(*2)にかかる時間を把握します。 ・発着主事業者となる貨物の配送において、納入先が着荷主としての把握が困難な場合等必要に応じて、荷卸し先での荷待ち時間・荷役作業を物流事業者等へのヒアリングを通じて把握に努めます。 ・着荷主事業者として自社事業者、物流事業者、取引先へのヒアリング等を通じて、入荷に係る荷待ち時間(*1)及び荷役作業(*2)にかかる時間の把握に努めます。 *1 荷待ち時間とは、荷主が指定した入場時間から実際に積み込んだ時間とし、早期到着や場内での休憩等、物流事業者都合による待機時間は荷待ち時間には含まない。 *2 荷役作業とは、荷積み、荷卸し、附帯業務のことを言い、附帯業務には、荷造り、仕分、検品、ラベル貼り、はい作業他、運送事業に附帯して発生する業務時間を含む。	●
	② 荷待ち・荷役作業時間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。 ※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時間と推計されます。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しています。	・原則として、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。 ・自社施設からの出荷、または自社施設への納品時においては一部の例外(*3)を除き、荷待ち・荷役作業等にかかる時間を1拠点で合計2時間以内とし、その上で、荷待ち・荷役作業等にかかる時間が2時間以内となった場合は、更なる時間短縮に努めます。 *3 ローリー車、ISOコンテナ車、サイロタンク車等（以下ローリー車等）への充填・払い出し作業等、貨物や車輛・施設の特性上、荷卸時間が2時間超となるものは除く。 ・貨物の輸配送において、長時間の荷待ちや運送契約にない荷役作業等が見受けられた場合は、必要に応じて、発着荷主事業者に要請する等、改善に努めます。 ・物流事業者等から、長時間の荷待ちや荷役作業について改善要請があった場合は、真摯に対応します。 [化学品業界独自] ・ローリー車等への充填・払い出し作業においては、運転者の拘束時間の緩和に向けた対策を検討します。また、充填・払い出し設備の設置・交換・改造時においては、作業時間の短縮に繋がる設備を検討します。 ・サンプリング作業やサンプルの分析等により長時間の荷待ちが発生する場合は、分析時間の短縮等荷待ち時間の削減について発着荷主事業者に要請する等、改善に努めます。	●
	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。	・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。	(法律に従って対応)
	④ 物流の改善提案と協力	発着主事業者・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。	・発着主事業者・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。	
	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します。	・原則として、定期取引がある企業と書面又はメール等の電磁的方法での運送契約の締結促進に努めます。スポット取引の場合も運送契約を締結するよう推進します。 ・既に締結している契約についても、現状に即して必要に応じた見直しを行います。	●
	⑥ 荷役作業等に関する対価	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。	・車上受け・車上渡しを原則とし、運送契約にない運転等以外の荷役作業等は基本的にさせません。 ・発着荷主事業者との協議の結果、運送以外の荷役作業等附帯作業を運転者が実施する場合は、作業内容とその費用を透明化した上で、料金を支払う者を明確にし、当該者から取引先、または物流事業者に対して適正な料金を対価として支払います。 [化学品業界独自] ・サンプリング作業や分析待ち等で物流事業者のコストが増加する場合は、作業内容とその費用を透明化した上で、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適正な料金を対価として支払います。	●
	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ます。	・車上受け・車上渡しを原則とし、運送以外の荷役作業等附帯作業を運転者が実施する場合は、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に努めます。	●
	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、コスト上昇分を運賃・料金に適切に転嫁します。	・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は、真摯に協議に応じます。	
	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・料金の收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。	・多重下請構造が適正な運賃・料金の收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。	
	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。	・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。	
(2) 発荷主	⑪ 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。	・パレタイズ(*4)を推進し、手荷役を削減します。 ・輸送途中でパレットの載せ替えが発生しないよう、一貫パレチゼーション(*5)を推進します。 *4 パレタイズとはパレット輸送(パレットを利用せずに荷台等に直接、貨物を積んで輸送すること)をパレットを利用した輸送に変更すること *5 一貫パレチゼーションとはパレット積みそのまま発送から到着の荷卸しまで一貫して輸送する方式	●
	⑫ 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。	・予約受付システム等の活用により、物流事業者による積込時間の選択（前倒し含む）をできるように努めます。 ・リードタイム拡大のために、着荷主事業者へ「受注締め切り時間の前倒し」を呼び掛けるとともに、発着主事業者から物流事業者への輸送依頼（情報伝達）のタイミングを早めるよう努めます。 ・運転者の労務管理上、不適切または大きな負担の掛かることが予測される納期は、着荷主と調整を行います。	●
(3) 着荷主	⑬ 納品リードタイムの確保	発着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。	・発注するタイミングの前倒しに努めます。また、発着主事業者から、「受注締め切り時間の前倒し」を要請された場合は、真摯に協議に応じます。 ・着荷主事業者による引取を含む、輸送方法の多様化による物流負荷の軽減に努めます。 ・範囲納期制（物流事業者の事情に合わせた納入）の導入可否を検討します。	●

化学品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20日）

	取組項目	参考）ガイドライン抜粋	自主行動計画（案）	アクションプラン策定
2. 実施が推奨される項目（荷主）				
(1) 発着荷主共通	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、荷待ち時間を短縮します。	・荷待ち時間、荷役作業等にかかる時間の把握、及びその短縮を目的として、予約受付システムの導入を検討します。	●
	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、荷役時間等を削減します。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。	・化学業界各社間における輸送においてパレタイズ、一貫パレチゼーションを率先して推進し、輸送効率化に努めます。なお、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。 ・パレットレンタル事業者、パレット等(*6)回収事業者と連携し、パレット等回収のネットワーク構築を検討します。 *6 パレット等とはパレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を指す	●
	③ 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置	指定時間に到着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・人員を配置します。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・機械化に取り組みます。	・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・人員の配置に努めます。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・機械化に努めます。	
	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します。	・検品方法や返品条件等の見直しによる検品の効率化・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ます。 ・物流情報コード、ICTツール等の活用により、検品のデジタル化、機械化を検討します。	●
	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。パレットの活用に当たり、これからパレット化を図る荷主事業者は、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの導入を優先的に検討します。パレット化実施済みの荷主事業者がパレット標準化を行うに当たっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ1,100mm×1,100mmのパレットの採用を検討します。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。	・パレットについてはT11型、14型を基本としつつ、化学業界として、化学品の輸送に適したパレット規格を検討し、パレットサイズの標準化を進めます。 ・パレットサイズに合った荷姿になるように努めます。 ・小ロット用の輸送ユニットについて検討します。 ・物流に係るデータ・システムの仕様について標準化を目指します。また、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。 【化学業界独自】 ・ドラム缶(*8)用の標準パレット規格を作業の安全性、効率性の観点から検討し、パレタイズを進めます。 *8 ドラム缶にはクローズドラム他、オープンドラム、ケミドラムの類を指す	●
	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・配送先の集約等を実施します。	・トラック輸送の輸送距離を短縮し、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・配送先の集約等の実施に向けて検討します。 ・特定のエリアにおける共同集荷・配送（ミルクラン）についても検討します。	●
	⑦ 共同輸送の推進等による積載効率の向上	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、積載率を向上させます。	・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、積載率の向上に向けた検討を行います。	●
	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ます。	・物流事業者から運賃、料金の改定を含む契約条件の見直しがあった場合は、真摯に協議に応じます。	
	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、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。	・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、真摯に協議に応じます。	
	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とともに、働き方改革や輸送の安全性の向上等に取り組み物流事業者を積極的に活用します。	・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み物流事業者を積極的に活用します。	
	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、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。	・荷役作業を行う場合は、発着荷主事業者と物流事業者が連携、協力して荷役災害の防止に取り組みます。 ・「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」を遵守します。 ・物流事業者と発着荷主事業者の責任分担を明確化するため、荷役協定書の締結を推進します。 【化学業界独自】 ・ローリー車等からの運転者によるサンプリング作業や高所作業は極力廃止し、サンプルが必要な場合は、事前採取したサンプルの提出や着荷主事業者によるサンプリングへの変更を発着荷主事業者に要請します。 ・ローリー車等から運転者がサンプリングせざるを得ない場合は、関係法令を遵守し、作業が安全に実施できるよう、発着荷主事業者と協議します。また、当該サンプリング作業については、運送以外の役割として別途契約を締結し、物流事業者と発着荷主事業者の責任分担を明確化するため、荷役協定書の締結を推進します。	●
(2) 発荷主	⑫ 出荷情報等の事前提供	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、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。	・リードタイム拡大のために、着荷主事業者へ「受注締め切り時間の前倒し」を呼び掛けるとともに、物流事業者に対して輸送依頼情報が早期に提供されるように努めます。 ・社内転送・横持の早期策定により、物流事業者への輸送依頼情報が早期に提供されるように努めます。	●
	⑬ 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します。	・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」の明確化に努めます。 ・上記「物流サービス水準」に付加される発着荷主事業者からの受注要件が課金の対象となる料金制度の導入を検討します。	●
	⑭ 発着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、必要な改善を実施します。	・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（積み込み場、荷役作業場等）の集約、新設・増設、レイアウト変更等、必要に応じて、改善に努めます。 ・待機場所、休憩場所等、運転者の負担軽減、及び女性・外国人等、運転者の多様化に対応する施設の提供に努めます。 ・荷卸し先において、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・施設に不足がある場合は、荷主事業者に要請する等、改善に努めます。	
	⑮ 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。	・着荷主事業者に対して、「混雑期（特定の季節、週、曜日、時間帯）を回避、または分散化した輸送となる発注」を呼び掛けます。 ・物流事業者に対して、「混雑時（特定の季節、週、曜日、時間帯）を回避、または分散化した輸送依頼」に努めます。	●
	⑯ 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を適正化します。	・着荷主事業者に対して、「波動（季節、週、曜日、時間帯）の小さい発注（＝平準化）」を呼び掛けます。 ・着荷主事業者に対して、「車両、コンテナ、パレット等合ったロットサイズの発注」を呼び掛けます。 ・物流事業者に対して、「波動（季節、週、曜日、時間帯）の小さい輸送依頼」に努めます。 ・社内転送・横持の計画策定と物流事業者に対する輸送指示（情報伝達）のタイミングを早めるように努めます。	●
	⑰ 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。発注の適正化に当たり、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、それを活用します。	・発注数量の平準化に努めます。 ・納期に偏りがない発注に努めます。（波動（季節、週、曜日、時間帯）の小さい発注） ・輸送中の手荷役を削減するため、パレットを利用しやすい単位での発注に努めます。（パレット付納入条件にするなど）	●
(3) 着荷主	⑱ 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・荷役作業等の時間を削減します。	・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（荷降ろし場、荷役作業場等）の集約、新設・増設、レイアウト変更等、必要に応じて、改善に努めます。	
	⑲ 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、納品時間を分散させます。	・発着荷主事業者より、「混雑期（特定の季節、週、曜日、時間帯）を回避または分散化した輸送となる発注」を呼び掛けられた場合は、真摯に協議に応じます。	
	⑳ 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、発着荷主事業者との合意の上で、これを導入します。		

	取組項目	参考) ガイドライン抜粋	自主行動計画(案)	アクションプラン策定
3. 実施が必要な項目（物流事業者が発荷主・着荷主から協力要請を受けて進める事項） ※荷主事業者と協調・協力して取り組むものとして、荷主欄の記載内容を参照				
	①業務時間の把握・分析	荷主事業者による取組の前提として、運送時間、庫内作業時間、入出庫に係る荷待ち時間及び荷役作業等（積み込み・荷卸し・付帯作業）にかかる時間を把握・分析し、物流業務の問題・課題を明らかにするなど、生産性向上に向けた改善活動を実施する。	※	
	②長時間労働の抑制	荷主事業者等からの依頼を受ける時点で、労働基準法を遵守できるかどうか確認するとともに、他社に運送・保管等を委託する場合には、委託した下請事業者が労働基準法令等を遵守できるかどうか確認する。労働基準法を遵守できない事例が確認された場合には、原因分析、改善策の検討を行った上で、荷主事業者等との協議を実施する。	・荷主事業者等からの依頼を受ける時点で、労働基準法の遵守可否を確認するとともに、他社に運送・保管等を委託する場合には、委託した下請事業者が労働基準法令等を遵守できるか確認します。 ・労働基準法等を遵守できない事例が確認された場合には、荷主事業者と協力して原因分析・改善策の検討を実施します。	
	③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。	※	
	④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。	※	
	⑤コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組	労務費や燃料等の運送に係るコスト上昇分や、運送契約に含まれない荷役作業等への対価、高速道路料金、船舶運賃等の実費については、実運送事業者や倉庫事業者が収受すべきものとして、荷主事業者に対し、必要コスト負担について申し入れ、運送・保管・取引条件の見直し提案などの協議を実施する。また、他のトラック運送事業者に運送を委託する場合には、当該事業者は、委託先の下請事業者が実運送事業者に係る必要な対価を適正に支払っているか確認する。	※	
	⑥契約内容の見直し	運送・補充実態等と契約内容が整合していない場合、契約内容の見直しを実施する。	※	
	⑦下請取引の適正化	下請に出す場合、③から⑥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。	・下請に出す場合、③から⑥（長時間労働抑制、運送契約の書面化、運賃と料金の別建て契約、コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組）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します。 ・多重下請構造を防ぐため、荷主事業者と協力して、早期発注や発注平準化、まとめ輸送、計画輸送など業務改善の検討、並びに着荷主に対して改善に向けた協議を行います。	
	⑧荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握	トラック運送事業者は、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等を行った場合は乗務記録に記載し、最低1年間は保存する。なお、荷待ち時間等の把握に当たっては、デジタル式運行記録計を活用することにより、客観的な把握に務める。	※	
	⑨トラック運送業における多重下請構造の是正	元請トラック運送事業者は、下請トラック運送事業者の名称や運送内容等を整理したリストを作成し、実運送事業者を含む下請構造の把握に努める。下請トラック運送事業者は、その運送のうち一部又は全部を他の事業者に請け負った場合、当該他の事業者の名称を請負元のトラック運送事業者に報告する。		
	⑩「標準的な運賃」の積極的な活用	トラック運送事業者は、「標準的な運賃」の考え方を活用し、自社の人件費、燃料費、車両償却費等のコストを計算の上、自社運賃を算出し、荷主事業者と積極的に交渉する。なお、荷主事業者との交渉に当たり、交渉力が十分に備わっていないトラック運送事業者は、全国の運輸支局等に設置するトラック輸送適正取引推進相談窓口23や、国土交通省ウェブサイト上に設置した目安箱24を適宜活用する。		
4. 実施が推奨される項目（物流事業者が発荷主・着荷主から協力要請を受けて進める事項） ※荷主事業者と協調・協力して取り組むものとして、荷主欄の記載内容を参照				
	①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、業務分野横断的・業種分野別の標準化に関するアクションプラン・ガイドラインを踏まえ、荷主事業者に積極的に提案することにより標準化を推進する。パレットの活用にあたっては、取り扱う製品等に留意しつつ、平面サイズ1,100mmX1,100mmのパレット導入を優先的に検討する。また、物流に係るデータ項目の標準化にあたっては、「物流情報標準ガイドライン25」を参照し、ガイドラインのメッセージに準拠するなど、データとの連携ができるよう留意する。	※	
	②賃金水準向上	賃金の原資となる運賃・料金の適正収受を進め、労働者の賃金水準の向上に取り組む。出来高払いや残業代に依存する給与体系を見直し、基本給を向上させるなど、賃金水準の向上に努める。		
	③トラックの予約受付システム等の導入	トラック運転者の荷待ち時間を削減するとともに、電子伝票を導入する等により、事前に入出庫情報を把握し、庫内作業の効率化を図る。トラック運送事業者は、配車計画システム等を活用した効率的な配送ルートの設定による輸送の効率化に取り組む。	※	
	④共同輸送の促進、帰り荷の確保	共同で輸送を実施することにより、積載効率の向上に取り組む。また、片荷となっている場合には帰り荷を確保することとなり、空車回送の削減につなげる。	※	
	⑤倉庫内業務の効率化	自動化・機械化を進めるとともに、返品物流の減少や検品レスに向けた取組を荷主事業者と連携して進める。	※	
	⑥入出庫ロットの大口化、平準化、受発注時間の前倒し	入出庫ロットの大口化、物流波動の平準化、受発注時間の前倒し等を荷主事業者と連携して進める。	※	
	⑦モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進	トラックで輸送していた貨物について、荷主事業者積極的に提案を行い、大量輸送が可能な鉄道と船舶を活用して輸送するよう取り組む。船内でのトラックドライバーの休憩環境の整備に取り組む。	※	
	⑧中継輸送の促進	トラック運送事業者は、運転者の日帰り運行を可能とし、労働環境の改善を図るため、中継輸送に積極的に取り組む。	※	
	⑨高速道路の積極的な利用	トラック運送事業者は、運転者の拘束時間等を削減するため、高速道路を積極的に利用する。また、高速道路料金については、運賃とは別に実費として収受するよう、荷主事業者に対して申し入れる。	・高速道路利用を前提とする風土を荷主と作り、運転者の拘束時間等の削減を進めます。	
	⑩作業負荷軽減等による労働環境の改善	自動化・機械化やパレット化により、荷役作業の負荷軽減や時間削減を図る。特に、重量物を人力で持ち上げること回避することや、物流拠点における深夜労働等の削減に取り組む。	※	
	⑪働きやすい職場環境認証制度及びGマーク制度の推進	トラック運送事業者は、働き方改革や輸送の安全性の向上等を図るため、「ホワイト物流」推進運動に参加26するとともに、「運転者職場環境良好度認証制度」（働きやすい職場認証制度）の認証27や、貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）における「安全性優良事業所」としての認定28を積極的に受ける。		
	⑫下請取引の相手方の選定	下請トラック運送事業者を選定する場合には、関係法令の遵守状況を考慮29するとともに、働き方改革26,27や輸送の安全性の向上28等に取り組む下請トラック運送事業者を積極的に活用する。	※	

	取組項目	参考）ガイドライン抜粋	自主行動計画（案）	アクションプラン策定
5. 追加項目（自主行動計画の項目に該当しない項目）				
	① 規制緩和の要請		<p>・政府・関係省庁に対して、規制緩和や新たな制度導入による物流生産性の改善を積極的に呼びかけます。</p> <p><要請項目例> (共通事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外国人労働者の雇用確保に向けた法改正等 ・各種規制が地方地方に運用が任されており、全国一律の判断基準で適用される運用体制の導入（陸送関係） ・車格の見直し＝車両幅、積載重量の拡大（パレット積載効率の向上） ・特殊車輛通行制度の見直し（通行制限（申請）の緩和） ・危険物の通行規制緩和の検討 ・モーダルシフト、モーダルコンビネーション推進（運賃、作業戦力、設備補助など）（倉庫保管） ・ドラム缶の危険物倉庫保管時の高さ制限の緩和（港湾関係） ・コンテナヤードの新たな法規制の整備 <p>消防法、高圧ガス保安法、毒劇法などの国内法令ではなく、船舶安全法（危規則）をヤードに準用する形で運用できるように法改正を要望します。</p>	●
	② 多重下請の是正に関する物流事業者への要請（座長コメントとして）		<p>・元請トラック運送事業者は、下請トラック運送事業者の名称や運送内容等を整理したリストの作成等により、実運送事業者を含む下請構造の把握に努めます。</p> <p>・下請トラック運送事業者がその運送のうち一部又は全部を他の事業者に請け負わせた場合も、請負元のトラック運送事業者は、それらを把握するように努めます。</p> <p>・多重構造にならないように情報共有を行い、荷主と共に、必要な取組（早期発注や発注の平準化、まとめ輸送、計画輸送など）や取組を支援するシステムの活用について検討します。</p>	