

ダイレクトセリング業界における 物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

令和6年1月11日
公益社団法人日本訪問販売協会

はじめに

我が国における物流は、令和6（2024）年4月から適用されるトラックドライバーの時間外労働の上限規制をきっかけとして、輸送能力が大幅に低下することが懸念されています。経済産業省、国土交通省、農林水産省の三省で設置した「持続可能な物流の実現に向けた検討会」の報告書によれば、このまま物流の適正化・生産性向上について対策を講じなければ、来年度には輸送能力が約14%不足し、その6年後には約34%不足すると推計されています。

こうした問題の解決を図るため、物流に係る商慣行の見直しや作業の効率化、労働環境の改善等が求められていますが、運送業界の取組だけで実施することは極めて困難であり、荷主となる事業者や消費者を含めて社会全体の理解と行動が必要となります。

以上のような状況を踏まえ、当協会においては、関係事業者が、物流の適正化・生産性向上に向けて自主的に取り組むべき事項として、自主行動計画を定めることとします。

ダイレクトセリング業界では、企業毎に業種や販売形態、取扱商品・役務が異なるため、物流においても多様な状況があると考えられます。

会員各位には、本自主行動計画を参考にいただき、それぞれの物流に関する業務の実情に応じて、適切な自主的取組の推進をお願いいたします。

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

■物流業務の効率化・合理化

1-1. 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

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。

※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、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。

1-2. 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等以外の荷役作業等をさせな

い。また、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、更なる時間短縮のための取組を行う。

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、必要な配慮を行う。

※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。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る。

1-3. 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の交渉・調整を行う。

1-4. 物流の改善

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、改善する。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、附带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。

1-5. 予約受付システムの導入

必要に応じて、トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間の短縮に努める。

1-6. パレット等の活用

必要に応じて、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、荷役時間等の削減に努める。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。

1-7. 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置

フォークリフトを使用している場合、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・人員を配置するよう努める。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・機械化を検討する。

1-8. 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。

1-9. 物流システムや資機材（パレット等）の標準化

物流システムやパレットを使用している場合は、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の推進に努める。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企画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するよう努める。

これからパレット化を図る場合は、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレットの導入を優先的に検討する。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」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。

1-10. 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するよう努める。

1-11. 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、積載率を向上するよう努める。

■ 運送契約の適正化

1-12. 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。

1-13. 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、取引先又は物流事業者に対して別途対価を支払う。

1-14. 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。

1-15. 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る。

1-16. 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。

1-17. 高速道路の利用

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うよう努める。

1-18. 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するよう努める。

■輸送・荷役作業等の安全の確保

1-19. 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。

1-20. 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よう努める。

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

2-1. 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、荷役時間を短縮する。

2-2. 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。

2-3. 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よう努める。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う。

2-4. 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。

2-5. 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、必要な改善に努める。

2-6. 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るよう努める。

2-7. 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。

■業界独自の取組

2-8. 販売員による納品の促進

運送事業者の利用を削減するため、訪問販売で商品の売買契約を締結した場合は、販売員による納品を促進するよう努める。

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

3-1. 納品リードタイムの確保

発荷主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。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む。

3-2. 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の適正化に努める。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には、それを活用するよう努める。

3-3. 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するよう努める。

3-4. 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るよう努める。

3-5. 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、これを導入するよう努める。

以上