

物流2024問題に関する 農林水産省の取り組みについて

令和5年11月27日

農林水産省

関東農政局経営・事業支援部

食品企業課

目次

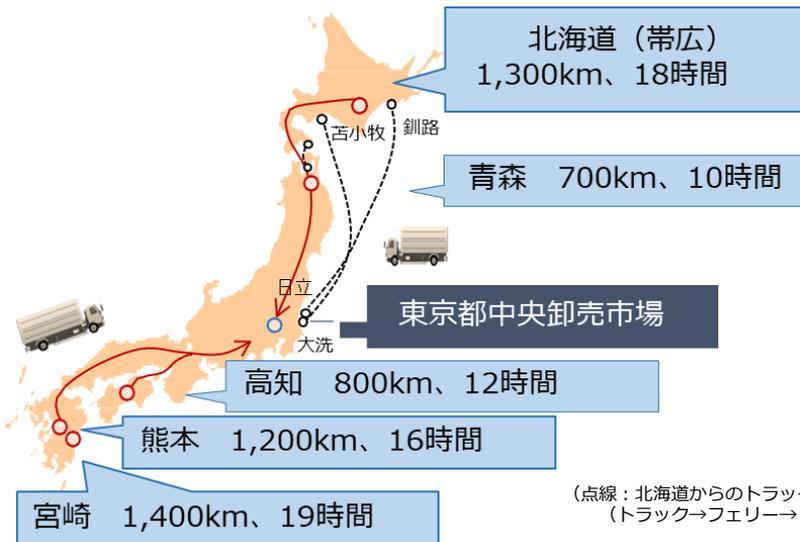
■ 農産物・食品流通の現状	2
■ 物流2024年問題	3
■ 物流革新に向けた政策パッケージ	4
■ 物流2024年問題への対処手法等	5
■ 流通標準化ガイドライン(青果、花き、水産)	6
■ 全国での11型パレットの導入・検討状況	9
■ 外装サイズ(段ボール箱)の標準化の推進	10
■ 卸売市場における場内物流改善の取組・推進体制	11
■ モーダルシフト	13
■ 全国各地での取組状況	14
■ 物流革新緊急パッケージ	15
■ 令和5年度補正予算	16
■ 自主行動計画	18

農産物・食品流通の現状

○ 物流の中でも、農産物・食品流通は**物流事業者の負担が多い**物品。

- 農産物・食品流通は、**トラックによる輸送が97%**。
 - 特に、生鮮食品の輸送では、次のような特徴。
 - ① 手積み、手降ろし等の**手荷役作業が多い**。
 - ② 出荷量が直前まで決まらないこと、市場や物流センターでの荷降ろし時間が集中することにより、**待ち時間が長い**。
 - ③ 品質管理が厳しいこと、ロットが直前まで決まらないこと等により、**運行管理が難しい**。
 - ④ 産地が消費地から遠く、**長距離輸送が多い**。
- 輸送費の引上げだけでなく、**取扱いを敬遠**される事例が出てきている。

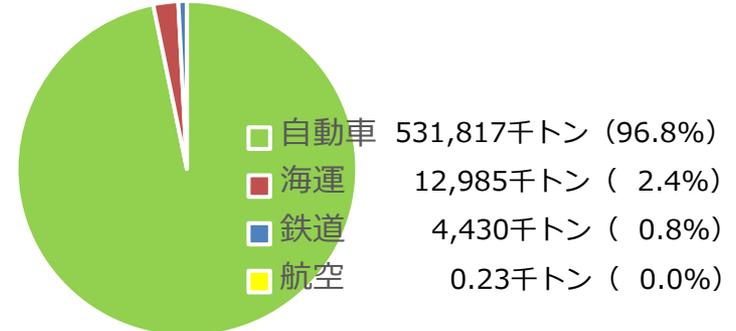
【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



(点線: 北海道からのトラック輸送形態 (トラック→フェリー→トラック))

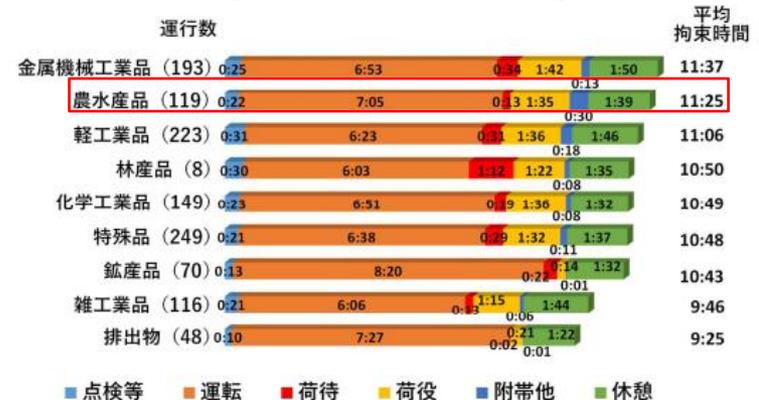
出典: 農林水産省調べ

【食品流通のモード別輸送形態】



出典: 国土交通省「貨物地域流動調査・旅客地域流動調査 (2021年度)」
 「航空貨物動態調査 (2022年度)」
 JR貨物「2021 (令和3) 年度 輸送実績速報」
 ※各種統計における農水産品及び食料工業品の合値を基に農林水産省にて推したものであり、実数とは異なる場合がある。

【輸送品類別 拘束時間の内訳】



出典: 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査 (R2)」

物流2024年問題

- トラックドライバーの長時間労働是正のため、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制（年960時間）が適用。
- 物流効率化に取り組みなかった場合、労働力不足による物流需給がさらに逼迫するおそれがあり、コロナ前の2019年比で最大14.2%（4.0億トン）の輸送能力不足※が起こると試算（物流の2024年問題）。

※株式会社NX総合研究所試算（2022年11月11日）

トラックドライバーの働き方改革

法律・内容	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度
時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】		大企業に適用	中小企業に適用	→			
時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】							適用
月60時間超の時間外割増賃金引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用						適用	→

	現行	2024年4月以降（原則）	
改善基準告示 (抄)	年間拘束時間	3,516時間	3,300時間
	1ヶ月の拘束時間	293時間	284時間
	1日の拘束時間	13時間	13時間
	休憩時間	継続8時間以上	継続11時間を基本とし、9時間下限

「物流の2024年問題」の影響により不足する輸送能力試算（NX総合研究所）

○全体

不足する輸送能力の割合（不足する営業用トラックの輸送トン数）
14.2%（4.0億トン）

○発荷主別（抜粋）

業界	不足する輸送能力割合
農産・水産品出荷団体	32.5%
紙・パルプ（製造業）	12.1%
建設業、建材（製造業）	10.1%
飲料・食料品（製造業）	9.4%

○地域別（抜粋）

地域	不足する輸送能力の割合
中国	20.0%
九州	19.1%
関東	15.6%
中部	13.7%

- 政府一体となって総合的な検討を行うため、令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。
- 6月2日に、①商慣行の見直し、②物流の効率化、③荷主・消費者の行動変容について抜本的・総合的な対策をまとめた「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。

物流革新に向けた政策パッケージ

※次期通常国会での法制化も含め確実に整備。

(1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措施等の導入（※）
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多重下請構造の是正に向けた規制的措施等の導入（※）
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（トラックGメン（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み（※）
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「物流GX」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「物流DX」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「物流標準化」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の物流拠点（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制（80km/h）の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進（※）
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化（※）
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措施等の導入（※）
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み（再配達率「半減」に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る広報の推進

我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

< 構成員 >

- 議長 内閣官房長官
副議長 農林水産大臣
経済産業大臣
国土交通大臣
構成員 内閣府特命担当大臣
（消費者及び食品安全担当）
国家公安委員会委員長
厚生労働大臣
環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長出席

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措施の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「標準運送約款」
- ・ 「標準的な運賃」の改正等
- ・ 再配達率「半減」に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた業界・分野別の自主行動計画の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた政府の中長期計画の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措施の具体化を前提としたガイドラインの作成・公表等

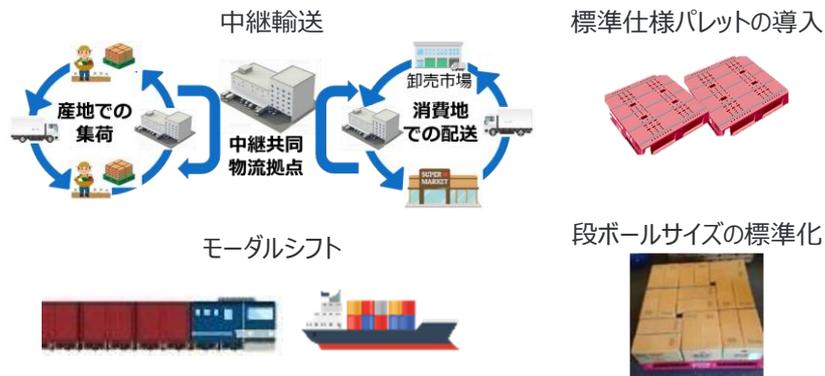
2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

物流2024年問題への対処手法、現在の支援策

- 対処手法は、①長距離輸送の削減、②荷待ち・荷役時間の削減、③積載率の向上・大ロット化、④トラック輸送への依存度の軽減の4類型。

対処手法の4類型

	類型	具体例
トラック輸送	①長距離輸送の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中継輸送 ・ 集荷・配送と幹線輸送の分離
	②荷待ち・荷役時間の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 標準仕様パレットの導入 ・ トラック予約システムの導入
	③積載率の向上・大ロット化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 共同輸送 ・ 段ボールサイズの標準化
	④トラック輸送への依存度の軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道・船舶へのモーダルシフト



現在の取組・支援策

対象	取組・支援策
荷主事業者 物流事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○ 「自主行動計画」の作成 ・ 青果物、花き等の分野や、生産者、卸売業等の業種ごとに、物流改善に向けた「自主行動計画」を年内に作成。計画に沿って取組を実践。
産地 卸売市場 物流事業者等	<ul style="list-style-type: none"> ○ 生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化対策 ・ 中継輸送、標準仕様パレットの導入、共同輸送、モーダルシフト等の実証及び設備・機器の導入。
産地	<ul style="list-style-type: none"> ○ 強い農業づくり総合支援交付金（産地基幹施設） ○ 産地生産基盤パワーアップ事業 ・ 産地の集出荷貯蔵施設等の整備、パレタイザー導入に係る施設の改修等。
卸売市場	<ul style="list-style-type: none"> ○ 強い農業づくり総合支援交付金（卸売市場） ・ 物流の効率化に資する卸売市場、共同物流拠点の整備・機能強化。

青果物流通標準化ガイドライン

- 令和3年9月に、荷主団体、卸売団体、物流事業者等から構成される「青果物流通標準化検討会」を設置。
- パレット循環体制、外装サイズ、コード・情報、場内物流について議論を行い、令和5年3月にガイドラインを策定。

ガイドラインの概要

○ パレット循環体制

1. サイズ・材質

- ・原則1.1m×1.1m (11型)
- ・プラスチック製を推奨

2. 運用

- ・利用から回収まで**レンタル**が基本
- ・パレット管理が不可欠。青果物流通業者の**意識醸成**が必要
- ・パレットの**情報共有システム**の構築・導入を推進



○ 外装サイズ

1. 最大平面寸法

- ・最大平面寸法は1.1m×1.1m
- ・パレットからは**み出さない**ように積み付け

2. 最大総重量

- ・プラスチックパレットの耐荷重を踏まえて**1 t**

(積み付けの様子)



3. 荷崩れ防止・品質劣化防止

- ・湿気による品質劣化を防止するよう、**簡潔なラッピング**

4. 外装サイズの寸法

- ・品目ごとに標準となる**段ボールサイズ**を順次設定。導入産地を順次拡大。

(荷崩れ防止策)



○ コード・情報

1. 納品伝票の電子化

- ・**送り状、売買仕切書**を優先
- ・送り状・売買仕切書の標準的な記載項目を提示

2. コード体系の標準化

- ・商品では青果物**標準品名コード** (JA全農のベジフルコード) を活用
- ・事業者では**県連、JA、市場の事業者コード**を活用



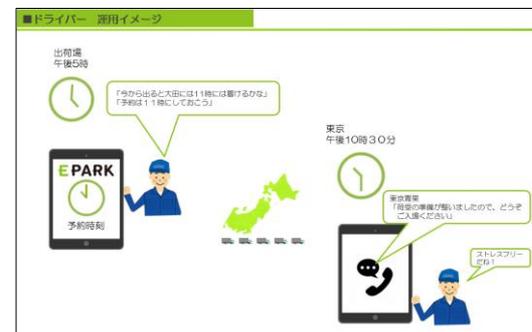
○ 場内物流

1. トラック予約システム

- ・到着時間等を予約。荷下ろし待ち時間を削減。

2. 場内物流改善体制の構築

- ・開設者を中心に、卸売業者、仲卸業者等による場内物流改善体制を構築
- ・市場内の**パレット管理、荷下ろし等の秩序形成、法令遵守**を促進



花き流通標準化ガイドライン

- 令和4年7月に、卸売団体、流通事業者等から構成される「花き流通標準化検討会」を設置。
- 11月以降は構成員に出荷団体、物流事業者等を加え、台車、パレット、外装、コード・情報について議論を行い、令和5年3月にガイドラインを策定。

1. 台車

- 産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、台車での輸送を推奨。
- 鉢物については、全国的に利用されているフル台車のサイズと実証実験で開発したハーフ台車のサイズを標準的な台車のサイズとして推奨する。



(写真左) フル台車 : W1055mm×D1285mm×H2068mm
(写真右) ハーフ台車 : W520mm×D1280mm×H1900mm

- 切り花については、使用実態に応じ原則としてフル台車、ハーフ台車での輸送を推奨する。

台車の統一

3. 外装

- 標準の平パレット1,100mm×1,100mmに合わせ、例えば次のようなサイズの横箱段ボールの使用を推奨する。
タイプA ; 長さ1,100mm×幅360mm×高さ260mm
タイプB ; 長さ1,100mm×幅360mm×高さ173mm
タイプC ; 長さ1,100mm×幅360mm×高さ130mm
タイプD ; 長さ1,100mm×幅275mm×高さ130mm
など



(写真はT11パレットに4種類の切り花標準箱を積み上げた様子▲)

- 品目特性を踏まえて、必要に応じて縦箱段ボールの使用も可能とする。
- 検品作業等が効率的になるようラベル等の表示の向きをそろえた積み付けモデルを推奨する。

段ボールサイズの統一

2. パレット

- 産地の出荷拠点から卸売市場までの幹線輸送における手荷役解消のため、パレットでの輸送を推奨。
- 平面サイズ1100mm×1100mm（写真）を標準とする。



パレットサイズの統一

情報伝達方式の統一

4. コード・情報

- ペーパーレス化・データ連携を前提とし、帳票の標準項目を定める。

水産物流通標準化検討会

- 令和5年5月に、卸売団体、卸売業者、物流業者等から構成される「水産物流通標準化検討会」を設置。
- 我が国の水産物流通の大宗を担う東京都中央卸売市場豊洲市場を中心とした水産物流通を念頭に議論を行い、令和5年度中に策定する予定。

<第2回水産物流通標準化検討会（10月3日）で提示された検討事項>

パレットサイズ

《検討事項》

- ・ パレット利用を標準としてよいか
- ・ 標準パレットサイズを11型としていくべきか
- ・ プラスチック製を標準としていくべきか

積付けパターン

《検討事項》

- ・ 箱サイズが多様であり、調査結果は積付けパターンとして一定の合理性は認められるものの、箱サイズ・積付けパターンの標準化は難しいことから、標準化ではなく参考として示すのはどうか
- ・ 他に留意すべき事項はないか

パレット管理

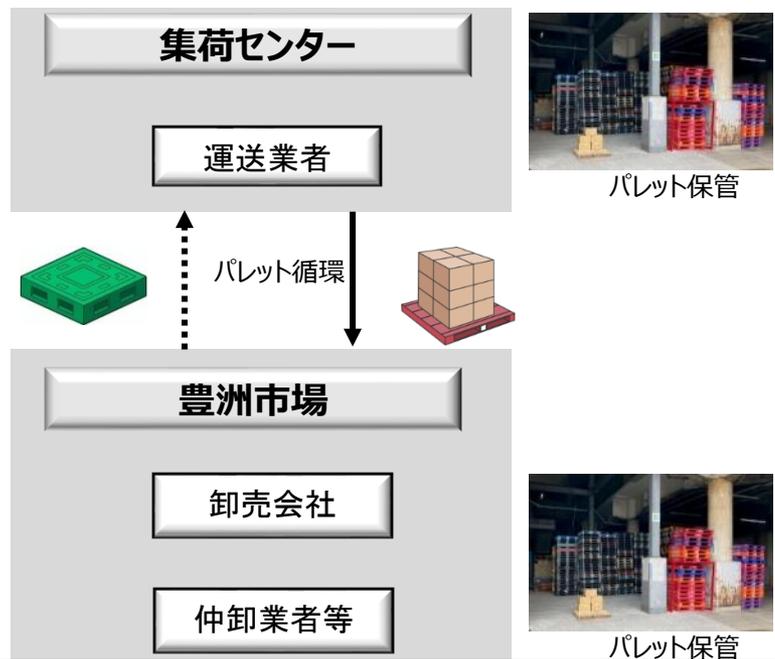
《検討事項》

持続的なパレットの利用に向けて、パレット管理ルールを作るとした場合、以下のようなものが考えられるかどうか。

（パレット管理ルールモデル案）

パレットを出荷する事業者及び配送先の実業者は、

- ① 当事者間でパレット管理契約を締結すること
- ② 管理者をそれぞれ決めること
- ③ パレット台帳をそれぞれ作成してパレットの管理枚数を把握すること
- ④ パレットの回収に当たっては、使用枚数に相当するパレットを回収（出荷時に等枚交換又は後日等枚分を回収）すること
- ⑤ 使い終わったらパレットは回収して、それぞれの置場に戻して保管すること

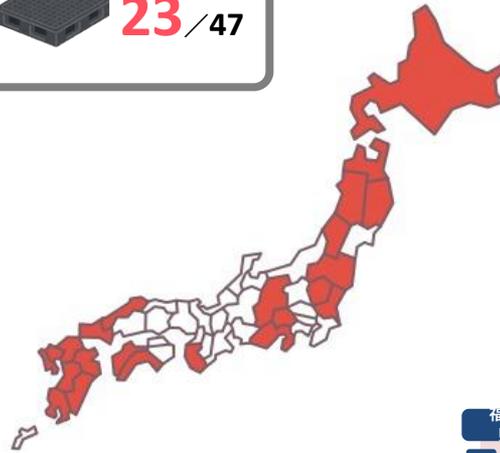


全国での11型パレットの導入・検討状況

○ 全国23道県において、11型パレットの一部導入・検討が進んでいる。

パレット化済
 実証・検討中
 2023年8月時点

11型パレット
導入済・検討中
23/47



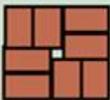
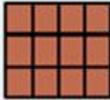
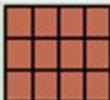
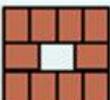
道県	パレット化済	実証・検討中
北海道	<input checked="" type="checkbox"/> 馬鈴薯 <input checked="" type="checkbox"/> たまねぎ <input checked="" type="checkbox"/> にんじん <input checked="" type="checkbox"/> だいこん	<input type="checkbox"/> スイートコーン <input type="checkbox"/> かぼちゃ <input type="checkbox"/> トマト その他 キャベツ ブロッコリー ながいも
青森県		<input type="checkbox"/> だいこん <input type="checkbox"/> かぶ <input type="checkbox"/> ごぼう
石川県	<input checked="" type="checkbox"/> レタス <input checked="" type="checkbox"/> しいたけ	<input type="checkbox"/> きゅうり <input type="checkbox"/> ねぎ その他 トマト ほうれんそう なす ピーマン
秋田県	<input checked="" type="checkbox"/> ねぎ <input checked="" type="checkbox"/> すいか <input checked="" type="checkbox"/> えだまめ	<input type="checkbox"/> きゅうり <input type="checkbox"/> トマト その他 しいたけ アスパラガス
山形県	<input checked="" type="checkbox"/> さくらんぼ <input checked="" type="checkbox"/> ぶどう <input checked="" type="checkbox"/> 桃 <input checked="" type="checkbox"/> りんご <input checked="" type="checkbox"/> 西洋なし	<input type="checkbox"/> かぼちゃ <input type="checkbox"/> その他 メロン すいか きゅうり トマト
福島県	<input checked="" type="checkbox"/> 桃 <input checked="" type="checkbox"/> 梨 <input checked="" type="checkbox"/> りんご <input checked="" type="checkbox"/> きゅうり <input checked="" type="checkbox"/> その他 トマト なす いんげん	<input type="checkbox"/> はくさい <input type="checkbox"/> キャベツ <input type="checkbox"/> レタス
茨城県	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
栃木県	<input checked="" type="checkbox"/> トマト <input checked="" type="checkbox"/> イチゴ <input checked="" type="checkbox"/> きゅうり	<input type="checkbox"/>
山梨県	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> キャベツ <input type="checkbox"/> ぶどう
長野県	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> りんご
新潟県	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
静岡県	<input checked="" type="checkbox"/> みかん <input checked="" type="checkbox"/> キンカン <input checked="" type="checkbox"/> レタス <input checked="" type="checkbox"/> トマト <input checked="" type="checkbox"/> ミニトマト <input checked="" type="checkbox"/> 白ねぎ	
愛媛県	<input checked="" type="checkbox"/> みかん <input checked="" type="checkbox"/> キウイ <input checked="" type="checkbox"/> きゅうり <input checked="" type="checkbox"/> ナス <input checked="" type="checkbox"/> 白ねぎ <input checked="" type="checkbox"/> その他 ピーマン かぼちゃ イチゴ	
和歌山県	<input checked="" type="checkbox"/>	
高知県	<input checked="" type="checkbox"/> 大根 <input checked="" type="checkbox"/> キャベツ <input checked="" type="checkbox"/> たまねぎ	
山口県	<input checked="" type="checkbox"/> 大根 <input checked="" type="checkbox"/> トマト	
島根県	<input checked="" type="checkbox"/> ぶどう <input checked="" type="checkbox"/> 柿 <input checked="" type="checkbox"/> ブロッコリー	
福岡県	<input checked="" type="checkbox"/> キャベツ <input checked="" type="checkbox"/> トマト <input checked="" type="checkbox"/> ごぼう	<input type="checkbox"/> イチゴ <input type="checkbox"/> みかん <input type="checkbox"/> きゅうり <input type="checkbox"/> ナス <input type="checkbox"/> 柿
佐賀県	<input checked="" type="checkbox"/> たまねぎ <input checked="" type="checkbox"/> きゅうり <input checked="" type="checkbox"/> イチゴ <input checked="" type="checkbox"/> キャベツ <input checked="" type="checkbox"/> トマト <input checked="" type="checkbox"/> ナス <input checked="" type="checkbox"/> みかん <input checked="" type="checkbox"/> その他 アスパラガス 馬鈴薯 たいこん にんじん等	
大分県	<input type="checkbox"/> ナス	
長崎県	<input checked="" type="checkbox"/> ばれいしょ <input checked="" type="checkbox"/> 大根 <input checked="" type="checkbox"/> にんじん <input checked="" type="checkbox"/> たまねぎ <input checked="" type="checkbox"/> イチゴ <input checked="" type="checkbox"/> ブロッコリー	
熊本県	<input checked="" type="checkbox"/> すいか <input checked="" type="checkbox"/> みかん <input checked="" type="checkbox"/> トマト <input checked="" type="checkbox"/> にんじん <input checked="" type="checkbox"/> ごぼう <input checked="" type="checkbox"/> 不気炊	
宮崎県	<input type="checkbox"/> きゅうり <input type="checkbox"/> ピーマン	
鹿児島県	<input checked="" type="checkbox"/> ばれいしょ <input type="checkbox"/> かぼちゃ <input type="checkbox"/> ピーマン	

※当該品目について、県内の一部産地・選果場で11型パレットが導入されている場合に「パレット化済み」と記載しており、必ずしも県全域で導入されているわけではありません。
 【出所】産地へのアンケート、ヒアリングを基に（公財）流通経済研究所にて作成

外装サイズ（段ボール箱）の標準化の推進

- 全農は、農水省の青果物流通標準化ガイドライン骨子（外装表示、外装サイズ）を具現化し、国内で数多く流通するT11型によるパレット輸送の拡大をはかるため、パレットサイズに適合した段ボール箱の標準化をすすめている。これまでレタス、タマネギ、ネギ、馬鈴薯、ニンジン、ダイコンで検討をおこない、最終的に主要野菜14品目で実施することとしている。
- 品目ごとの大きさや出荷規格の違い、産地集出荷施設の設備改修の必要性など、標準化に向けては時間を要するため、品目ごとにサイズを例示した「段ボール箱標準化ガイドブック」を作成し、これを参考に各県域で順次サイズ変更の検討をすすめている。

検討の一例（ネギ、馬鈴薯）

品目	はい数	箱寸法	組み方	入り数	参考
ネギ	8はい	長さ面： 540～580mm 幅面： 220～260mm		【5*o箱】 3L: 20 2L: 30 L: 45 【3*o箱】 3L: 14 2L: 20 L: 30	商品全長 57cm (青葉部 カット)
		長さ面： 610mm 幅面： 205～245mm			商品全長 60cm
品目	はい数	箱寸法	組み方	総目	参考
馬鈴薯	12はい	長さ面： 365mm 幅面： 275mm		10 k g	-
	12はい	長さ面： 360mm 幅面： 260mm		10 k g	-
	10はい	長さ面： 400mm 幅面： 260mm		10 k g	-

T11パレットに適合した段ボール箱標準化ガイドブック



卸売市場における場内物流改善の取組

- 全国の卸売市場（年間の取扱数量が3万トン以上）に対して、市場開設者を中心に、卸売業者、仲卸業者等による場内物流改善のための体制構築について働きかけ。市場内のパレット管理、荷下ろし等の秩序形成、法令遵守を促進。

	1 巡目	2 巡目
訪問実績	65市場	11市場

※令和5年6月時点

【地域別の内訳】

地域	実施状況		
	対象市場	1 巡目 訪問数	2 巡目 訪問数
北海道	3 市場（札幌市中央卸売市場 等）	1	1
東北	9 市場（仙台市中央卸売市場 等）	9	—
関東	21市場（東京都中央卸売市場大田市場、豊洲市場 等）	21	2
北陸	4 市場（金沢市中央卸売市場 等）	4	—
東海	3 市場（名古屋市中央卸売市場本場、北部市場 等）	3	1
近畿	10市場（大阪市中央卸売市場本場、東部市場 等）	10	3
中国四国	8 市場（広島市中央卸売市場中央市場 等）	8	2
九州	9 市場（福岡市中央卸売市場青果市場 等）	9	1

場内物流改善推進体制

<構成員>

- ① 開設者（事務局）
- ② 卸売業者
- ③ 仲卸業者（主として転送・量販店対応をしている事業者）
- ④ 市場関係運送事業者
- ⑤ 市場協会等
- ※ オブザーバーとして農林水産省も参加

<取組事項>

（パレット循環）

- ① パレット管理ルールの合意形成と周知徹底
- ② 場内でのパレット管理方法の確立
- ③ 産地へのパレット流通普及活動とパレット化支援
- ④ レンタルパレット積替え作業の機械化
- ⑤ 直送先（量販店センターなど）への回収協力依頼

（場内物流効率化）

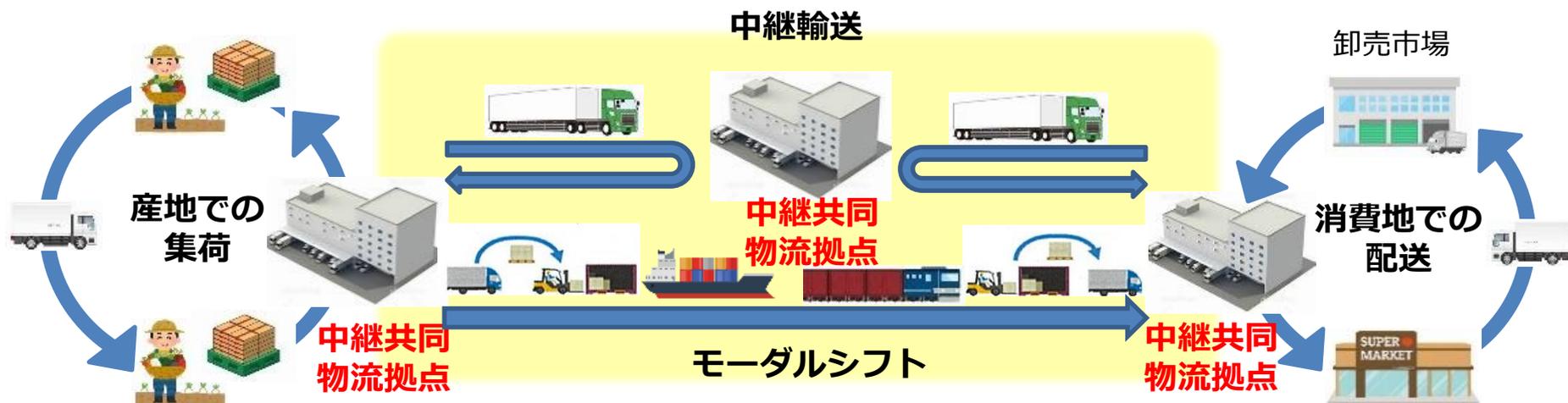
- ① 場内物流の秩序（通路など共有スペースの確保）
- ② 場内物流効率化に向けた施設整備・利用改善の検討

（法令の遵守）

- 貨物自動車運送事業法、労働基準法、標準的な運賃の告示制度、ホワイト物流等の周知

モーダルシフト：中継共同物流拠点の整備の推進

- 農産物輸送においては、北海道、九州といった大産地が消費地から遠方に位置し、長距離輸送が多いことから、2024年以降のトラックドライバーの労働時間規制に対応するためには、複数ドライバーによる中継輸送が重要。
- トラック長距離輸送から中継輸送に切り替えるために必要となる「中継共同物流拠点」の整備を推進していく必要。



標準パレット
での輸送



共同配送システム
の導入



パレタイザー



大型車に対応したト
ラックバース



コールドチェーン確保
のための冷蔵設備



全国各地での取組状況

○ 各地域・品目で荷待ち・荷役時間の削減、モーダルシフト等の取組の動き。

東北・北陸

青森→大阪

米を中心とした農産物の**鉄道輸送**
新潟・金沢などの途中駅でも積込み



北海道

かぼちゃの**11型パレット輸送**
11型パレットに合致した段ボールを試作



鳥取

なし、すいか、ねぎ、ブロッコリー等で
パレット輸送

島根

ぶどう、かき、ブロッコリーで**パレット輸送**

佐賀

東京向けいちごの**鉄道輸送**
振動抑制パレットを活用



熊本

かんきつ選果場を整備
ロボットによるパレットへの積付け



愛媛

愛媛→千葉

みかん（伊予柑）の**船舶輸**

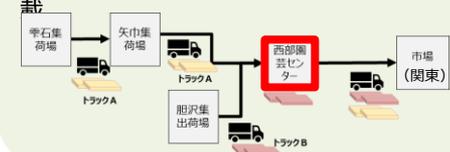


秋田

県内の集荷と東京への幹線便を分離
幹線輸送の便数を集約して積載率を向上

岩手

県内の複数品目をパレット化
関東までの**幹線輸送の便数を集約**して混載



東京

卸売市場に**トラック予約システム**を導入
パレット管理のルール化、機械導入



愛知

県内の集荷と消費地への幹線便を分離
幹線輸送の便数を集約して積載率を向上

大阪

卸売市場内の動線を見直して渋滞を緩和
荷降ろし待ち時間を**縮減**

○ 2024年が迫る中、2030年度の輸送力不足の解消に向け**可能な施策の前倒し**を図る「緊急パッケージ」をとりまとめ。

1. 物流の効率化

○ 即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や**荷主企業の物流施設の自動化・機械化**の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

○ モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を**今後10年**程度で倍増

- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

○ トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

○ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）

- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

○ 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

○ 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

○ 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

○ 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主消費者の行動変容

○ 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組

- ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配送日時の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施

○ 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

○ トラックGメンによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）

- ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び**荷主所管・法執行行政機関による連携強化**

○ 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）

○ 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進

- ・**大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け**、主務大臣による指導・勧告・命令等
- ・**大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け**
- ・トラック事業における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

<対策のポイント>

物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）・デジタル化・データ連携（納品伝票の電子化、トラック予約システムの導入等）・モーダルシフト等の取組、物流効率化やコールドチェーン確保等に必要な設備・機器の導入、中継共同物流拠点の整備等を支援します。

<政策目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大 等

<事業の全体像>

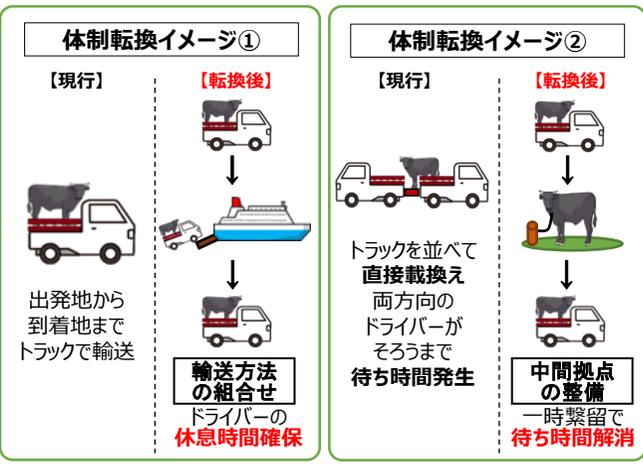
1. 物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策【2,500百万円】

- ① 物流の標準化、デジタル化・データ連携、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、物流の効率化やコールドチェーンの確保等に必要な設備・機器の導入を支援します。
- ② 農産品等の流通網を強化するため、中継輸送、モーダルシフト、共同輸配送に必要となる中継共同物流拠点の整備を支援します。



2. 家畜遠隔流通体制転換実証事業【150百万円】

生体家畜の長距離輸送について、家畜移出入産地や生体家畜輸送業者等が一体となって行う、陸上輸送と海上・鉄道輸送の組合せによる輸送ルートの転換や中継拠点を活用したりレー輸送等の実証的取組を支援します。



(関連事業) 産地生産基盤パワーアップ事業のうち国産シェア拡大対策【2,500百万円】の一部

流通体制合理化整備事業

加工・業務用野菜産地から実需までをつなぐ流通体制の合理化によりサプライチェーンの強靱化を図るため、集出荷貯蔵施設の11パレットに対応した施設改良やパライタイザーの導入等、青果物流通拠点施設の整備に係る経費を支援します。



【お問い合わせ先】 (1の事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 (03-3502-5741)
 (2の事業) 畜産局食肉鶏卵課 (03-3502-5989)
 畜産振興課 (03-6744-2587)₁₆
 (関連事業) 農産局園芸作物課 (03-3501-4096)

58-1 物流2024年問題への対応のうち

物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化総合対策【令和5年度補正予算額 2,500百万円】

<対策のポイント>

喫緊の課題である「物流2024年問題」に対処し、物流革新を実現するため、産地、卸売市場、食品流通業者等による①物流の標準化、デジタル化、モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組、②物流改善や食品アクセスの確保等に必要な設備・機器等の導入、③中継共同物流拠点の整備を総合的に支援し、生鮮食料品等のサプライチェーンを緊急的に強化します。

<事業目標>

物流の効率化に取り組む地域を拡大

<事業の内容>

1. 物流生産性向上推進事業 800百万円

- ① 物流生産性向上実装事業
物流の標準化（標準仕様のパレット導入等）、**デジタル化・データ連携**（納品伝票の電子化、トラック予約システムの導入等）、**モーダルシフト、ラストワンマイル配送等の取組**を支援します。
- ② 物流生産性向上設備・機器導入事業
物流の効率化やコールドチェーンの確保等に必要な設備・機器の導入を支援します。
- ③ 推進事業
 関係事業者に対し、本事業を活用した物流改善の提案を行い、関係者による協議会の設置や事業実施に当たっての指導・助言を行うとともに、優良事例の発信を支援します。

2. 中継共同物流拠点施設緊急整備事業 1,700百万円

農産品等の流通網を強化するため、中継輸送、モーダルシフト、共同輸配送に必要な**中継共同物流拠点の整備**を支援します。

<事業の流れ>



[お問い合わせ先] (1の事業) 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 (03-3502-5741)₁₇
 (2の事業) 食品流通課卸売市場室 (03-6744-2059)

<事業イメージ>



補助事業を活用した実装、設備・機器導入、施設整備

<①実装支援>

標準パレットでの輸送
共同配送システムの導入

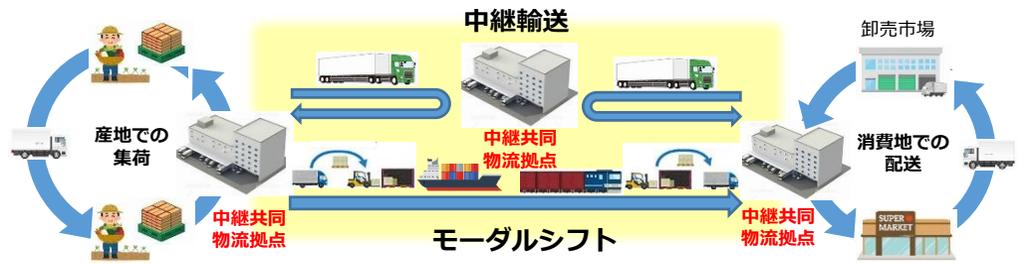
<②設備・機器の導入支援>

パレタイザー
冷蔵庫
コールドチェーン確保のための冷蔵設備

<③中継共同物流拠点の整備>

大型車に対応したトラックバース

物流革新に向けた生鮮食料品等サプライチェーンの強化



自主行動計画①：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

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

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・物流管理統括者の選定
- ・物流の改善提案と協力
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・物流コストの可視化
- ・発送量の適正化 等

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

- 共通事項
 - ・業務時間の把握・分析
 - ・長時間労働の抑制
 - ・運送契約の書面化 等
- 個別事項(運送モード等に応じた事項)
 - ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握
 - ・トラック運送業における多重下請構造の是正
 - ・「標準的な運賃」の積極的な活用

(2) 実施することが推奨される事項

- 共通事項
 - ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
 - ・賃金水準向上
- 個別事項(運送モード等に応じた事項)
 - ・倉庫内業務の効率化
 - ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進
 - ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

自主行動計画②：これまでの経緯、取組状況、今後のスケジュール

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づき、経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で、発荷主事業者・着荷主事業者・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「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」を策定。
- 農林水産省所管業界に対して、ガイドラインの遵守と2023年内の自主行動計画の作成について呼びかけ。
- 青果物、花き、加工食品については、農林水産省から自主行動計画モデルを提示。
- 農水省所管業界では、29団体が2023年内に作成する見込み。

○ これまでの経緯

令和5年

- 6月2日 「物流革新に向けた政策パッケージ」策定
- 〃 「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」策定
- 6月16日 農林水産省所管業界向け説明会（第1回）
- 26日 農林水産省所管業界向け説明会（第2回）
- 7月25日 加工食品分野の自主行動計画モデルを提示
（加工食品分野の物流の適正化・生産性向上に向けた取組の情報連絡会）
- 9月11日 青果物分野の自主行動計画モデルを提示
（青果物流通標準化検討会）
- 9月29日 花き分野の自主行動計画モデルを提示
（花き流通標準化検討会）
- 10月6日 「物流革新緊急パッケージ」策定

○ 取組状況（令和5年10月時点）

- 荷主団体等に対し、自主行動計画の取組状況についてアンケート調査を実施。

2023年内に作成見込 （団体、会員事業者等において作成見込）	29団体
検討を開始 （2023年内に完了するかは不透明）	18団体

○ 今後のスケジュール

- 令和5年12月中旬 自主行動計画を農林水産省担当課へ提出
（個社で作成した場合は、所属団体経由または直接提出）
- 〃 12月末 政府HPにおいて公表

令和6年初（予定）ガイドラインの遵守状況に関するアンケート調査

自主行動計画モデル(加工食品)(案)

【発荷主】

自主行動計画モデル(案)	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(案)
<p>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 (案1) <u>工場出荷バース、製品倉庫出荷バース等にトラック予約を導入することにより、出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。</u> (案2) <u>出荷に係るトラックの入退場時刻、荷役作業時間、附帯作業時間を記録することにより、出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。</u></p> <p>※ 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。</p> <p>※ 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。</p> <p>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</p>	<p>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。</p> <p>※ 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)を指す。</p> <p>※ 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。</p> <p>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</p>

外の荷役作業等をさせません。

(案1 パレット化されている場合)

トラック予約システムを活用したバース管理とこれと連動して製品出荷準備を適確に行うことにより、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既に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時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努めます(※)。

(案2 パレット化されていない場合)

パレットに積み付けた状態で出荷準備を行い、トラックへの積込をフォークリフトを用いた機械荷役とすることにより、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既に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時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努めます(※)。

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時間と推計されています。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。

③ 物流管理統括者の選定

物流の適正化・生産性向上の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

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。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時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める(※)。

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、必要な配慮をしなければならない。

※ 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・生産性向上の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

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。

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。

■ 運送契約の適正化

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します。

⑥ 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。

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

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。

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。

■ 運送契約の適正化

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。

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、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。

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。

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。

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します。

■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)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

「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(加工食品、飲料・酒物流編)」、「加工食品分野における外装サイズ標準化ガイドライン」等を踏まえ、物流業務の効率化・合理化を図

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。

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・料金に適切に転嫁する。

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、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。

■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

ります。

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。

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。

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。

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、事前出荷情報(ASN; Advanced Shipping Notice)の送付や二次元バーコード等の活用による検品レス化、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。

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

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、荷待ち時間を短縮する。

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、荷役時間等を削減する。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・人員を配置する。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・機械化に取り組む。

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。

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を行います。

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。

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。

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、積載率を向上します。

⑧ 納品期限の緩和

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行(3分の1ルール)を見直し、2分の1の間に納品するルールに統一することにより、検品の効率化と食品ロス発生を抑制します。

⑨ リードタイムの延長

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、自らも積極的に提案する。

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。

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、積載率を向上する。

定番商品のリードタイムをサプライチェーン全体で1日間から2日間に延長することで効率的な配送計画による積載率の向上を図ります。
また、特売品・新商品の計画発注化を進め、確定した発注データをもとに商品や車両の手配ができる環境を整えることで、緊急手配等の作業負担を軽減するとともに、積載効率の向上を図ります。

⑩ 流通BMSに準拠したEDIによる業務効率化

受発注において標準化された流通BMSに準拠したEDIを導入することで、高速通信による作業時間確保、伝票レス・検品レスによる業務効率化を図ります。

* 時間指定の柔軟化、年月表記、外装表示、クレート標準化

■ 運送契約の適正化

⑪ 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。

⑫ 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。

⑬ 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します。

■ 運送契約の適正化

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。

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、高速道路の利用に係る費用については、運賃とは別に実費として支払う。

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む物流事業者を積極的に活用する。

■輸送・荷役作業等の安全の確保

⑭ 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。

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、荷役時間を短縮します。

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となるような出荷予定時刻を設定します。

(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性が生じ、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います。

■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、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、荷役時間を短縮する。

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となるような出荷予定時刻を設定する。

(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

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。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性が生じ、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。

<p>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の発注を促します。</p> <p>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、必要な改善を実施します。</p> <p>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ます。</p> <p>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を適正化します。</p>	<p>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の発注を促す。</p> <p>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、必要な改善を実施する。</p> <p>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。</p> <p>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を適正化する。</p>
---	--

【着荷主】

<p>自主行動計画モデル(案)</p>	<p>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(案)</p>
<p>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 (案1) <u>物流センター着荷バース、製品倉庫着荷バース等にトラック予約を導入することにより、入荷・出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。</u> (案2) <u>着荷に係るトラックの入退場時刻、荷役作業時間、附帯作業時間を記録することにより、出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。</u></p> <p>※ 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。</p> <p>※ 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。</p> <p>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ません。</p>	<p>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。</p> <p>※ 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)を指す。</p> <p>※ 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。</p> <p>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。</p>

<p>(案1 パレット化されている場合) <u>トラック予約システムを活用したバース管理とこれと連動して製品荷受け準備を適確に行うことにより、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既に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時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努めます(※)。</u></p> <p>(案2 パレット化されていない場合) <u>輸送と荷卸し作業など荷役作業を分離することにより、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既に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時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努めます(※)。</u></p> <p>(案3 パレット化されていない場合) <u>トラック予約システムを活用して着荷時間を1～2時間単位で終日に分散させることにより、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既に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時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努めます(※)。</u></p> <p>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、必要な配慮を行います。</p> <p>※ 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時間と推計されています。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</p>	<p>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。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が既に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時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める(※)。</p> <p>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、必要な配慮をしなければならない。</p> <p>※ 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す</p>
---	---

しています。

③ 物流管理統括者の選定

物流の適正化・生産性向上の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。

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。

■ 運送契約の適正化

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します。

⑥ 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

る。

③ 物流管理統括者の選定

荷主事業者は、物流の適正化・生産性向上の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。

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。

■ 運送契約の適正化

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。

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、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。

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。

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。

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します。

■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)実施することが推奨される事項

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。

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。

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・料金に適切に転嫁する。

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、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。

■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

「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(加工食品、飲料・酒物流編)」、「加工食品分野における外装サイズ標準化ガイドライン」等を踏まえ、物流業務の効率化・合理化を図ります。

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。

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。

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。

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、事前出荷情報(ASN; Advanced Shipping Notice)の送付や二次元バーコード等の活用による検品レス化、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

■ 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、荷待ち時間を短縮する。

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、荷役時間等を削減する。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・人員を配置する。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・機械化に取り組む。

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

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。

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を行います。

パレットの活用にあたり、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あたっては、「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。

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。

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、積載率を向上します。

⑧ 納品期限の緩和

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が

減する。

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、自らも積極的に提案する。

パレットの活用にあたり、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あたっては、「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。

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、積載率を向上する。

求められる商慣行(3分の1ルール)を見直し、2分の1の間に納品するルールに統一することにより、検品の効率化と食品ロス発生を抑制します。

⑨ リードタイムの延長

定番商品のリードタイムをサプライチェーン全体で1日間から2日間に延長することで効率的な配送計画による積載率の向上を図ります。

また、特売品・新商品の計画発注化を進め、確定した発注データをもとに商品や車両の手配ができる環境を整えることで、緊急手配等の作業負担を軽減するとともに、積載効率の向上を図ります。

⑩ 流通BMSに準拠したEDIによる業務効率化

受発注において標準化された流通BMSに準拠したEDIを導入することで、高速通信による作業時間確保、伝票レス・検品レスによる業務効率化を図ります。

* 時間指定の柔軟化、年月表記、外装表示、クレート標準化

■運送契約の適正化

⑪ 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。

⑫ 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

■運送契約 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。

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。

⑬ 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します。

■ 輸送・荷役作業等の安全の確保

⑭ 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。

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めます。

(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

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

ては、運賃とは別に実費として支払う。

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む物流事業者を積極的に活用する。

■ 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、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。

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。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。

(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

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

<p>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。</p> <p>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. ④参照)には、それを活用します。</p> <p>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します。</p> <p>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ます。</p> <p>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、これを導入します。</p>	<p>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する。</p> <p>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. ④参照)には、それを活用する。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
--	---

ガイドライン項目	(内容)	取組み事項		
		①製一配連携（メーカー→卸拠点（小売DC含む））	②配一販連携（専用DC→小売店舗）	③配一販連携（卸拠点→小売TC）
1. 発着荷主共通取組み事項				
■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	入出荷に係る荷待ち・荷役作業等にかかる時間を把握する	発着荷主双方で、荷待ち、荷役作業の実態を把握する 原則すべての拠点を把握する（日別、納品先別、時間、業務内容等）		
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のない荷役作業等をさせない。 ・荷待ち荷役作業等にかかる時間が2時間以内となっている荷主は、目標1時間以内としつつ、更なる時間短縮に努める	まずゼロステップとして、附帯作業の定義（認識）を発着荷主・物流業者で合わせる 第一ステップとして、発着荷主それぞれの拠点で恒常的に2時間以上の荷待ち・荷役作業時間が発生している場合は、発着荷主、物流事業者が連携して、時間短縮を図る 第二ステップとして、1時間以内を目指す。		
③物流管理統括者の選定	物流業務を統括する者（役員等）を選任し、物流の適正化・生産性向上に向け他部門との交渉・調整を行う	社内および社外に対して実効性を発揮する責任者を選任し、物流適正化・生産性向上を主導する		
④物流の改善提案と協力	・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・改善する ・荷待ち時間や附帯作業の合理化要請があった場合は、真摯に協議に応じ自ら積極的に提案する	各会議体（FSP、日食協物流問題研究会、首都圏SM物流研究会、SBM会議等）において情報を共有し、引き続き検討・改善を図る また、関連する業界・団体・企業に広く情報発信し、活動の推進・拡大を図る		
■運送契約の適正化				
⑤運送契約の書面化	運送契約は書面または電磁的方法を原則	運送事業者と契約書・覚書を適切に締結する		
⑥荷役作業等にかかる対価	・荷主は運転者が行う荷役作業料等を支払う者を明確化し、物流事業者に適正な料金を支払う ・自ら運送契約を行わない荷主事業者においても同様	物流事業者に適正に荷役作業料等が支払われるよう、発着荷主は真摯に協力する	契約した業務範囲外の荷役作業は、発着荷主で作業確認を行い適正料金を支払う	
⑦運賃と料金の別建て契約	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」は別建てで契約を原則とする	発着荷主、物流事業者間で協議し、「料金」の詳細を定め、これを支払う	発着荷主、物流事業者間で運送以外の役務を要する事項は、契約書に明文化し、これを支払う	
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、燃料費上昇、高速道路料金実費の料金反映を求められた場合は、適切に転嫁する	物流事業者から燃料サーチャージ、燃料費上昇、高速道路料金実費の料金反映を求められた場合は、協議の上、改定内容を契約書に明文化し、適正料金を支払う。		
⑨下請取引の適正化	元請事業者が下請に出す場合、⑤～⑧の対応を求めるとともに、特段の事情なく多重下請が発生しないよう留意する	下請状況の実態を把握する		
■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	異常気象が発生または発生見込みの場合は無理な運送依頼を行わない。物流事業者が運行中止を判断した場合はこれを尊重する	異常気象が発生または発生見込みの場合は無理な運送依頼を行わない。物流事業者が運行中止を判断した場合はこれを尊重する		
■物流業務の効率化・合理化				
⑪予約受付システムの導入	システムを導入し、荷待ち時間を削減する	待機削減効果が見込まれる場合は導入を進め、個別に生じる課題は、協議解決を図る	待機削減効果が見込まれる場合は導入を進め、個別に生じる課題は、協議解決を図る	
⑫パレット等の活用	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、積極的な活用を検討する	T-11型プラスチックパレットを標準とし、パレット納品を推進する	T-11型プラスチックパレットを標準とし、レンタルパレットでの納品も含め推進する	
⑬入出荷業務の効率化に資する機材等の配置	・適正な数のフォークリフトや作業員等、荷役に必要な機材・人員を配置する ・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	・着荷主は、フォークリフトや作業員の不足により作業が滞らないよう適切な措置を取る ・納品伝票電子化の実現に取り組む	・一定物量以上の納品は、手降ろしから搬送仕器への積付け納品に切替を推進する ・伝票レスと受領データを推進する	
⑭検品の効率化・検品水準の適正化	検品の効率化・適正化を推進し、返品に伴う輸送や検品時間を削減する	SKU特性（出荷量 在庫量）に応じた出荷単位を設定し、検品頻度を削減する ASNを活用した検品レスの実現に取り組む		
⑮物流システムや資機材（パレット等）の標準化	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	・T-11型プラスチックパレットを標準とし、パレット納品を推進する ・標準化された納品伝票電子化の実現に取り組む	・T-11型プラスチックパレットを標準とし、レンタルパレットでの納品も含め推進する ・伝票レスと受領データを推進する	
⑯輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮	幹線輸送と集荷配送の分離、集荷・配送先の集約等を実施する	着荷主と先行在庫、マザーセンター化を検討する	店舗配送を効率化する手段として、サテライト拠点からの店舗配送を検討する	得意先センターから距離が近い卸と同居もしくは共同物流を検討する
⑰共同輸送の推進等による積載率の向上	他に荷主との連携や積合せ輸送の実施により、積載率を向上する	車両の相互活用を検討する 共配荷主の配送条件の調整を行う（リードタイムや納品時間・曜日等）	エリア・方面別に共同店舗配送を検討する	・納品先センターより引取り物流を推進する ・他企業との共同TCセンター・店舗配送を検討する
■運送契約の適正化				
⑱物流事業者との協議	運送契約の条件に関して、積極的に協議の場を設ける	最低限年1回は物流事業者との契約条件に関する協議機会を設ける		
⑲高速道路の利用	拘束時間削減のため、高速道路を積極的に利用する	拘束時間の短縮が見込める際は、配送ルート再設定を検討する	拘束時間の短縮が見込める際は、店着時間の変更と配送ルート再設定を検討する	納品先センターとの指定着荷時間から、計画的な高速道路利用を検討する
⑳運送契約の相手方の選定	物流事業者の選定にあたり、法令遵守状況や、働き方改革・安全性向上への取組みを考慮する	物流事業者の法令遵守状況や、安全性向上への取組みを定期的に共有する場を設ける		
■輸送・荷役作業の安全の確保				
㉑荷役作業時の安全対策	労災の発生を防止するための対策を講じるとともに、事故が発生した場合の賠償責任を明確化する	・「自主荷役」（乗務員によるフォークリフト荷役）の位置づけを継続協議し、乗務員の安全を担保する ・納品環境の安全確認を行い、必要に応じて改善を行う	・店舗納品環境の安全確認を行い、必要に応じて改善を行う	・納品先センターの安全確認を行い、必要に応じて改善を行う
2. 発着荷主としての取組み事項				
■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、荷役時間を短縮する	出荷の庫内業務と配送業務の引き渡しルール化により相互に負荷が偏らない運用を構築する		
②運送を考慮した出荷予定時刻の設定	運転者が適切に休憩を取れるよう出荷予定時刻を設定する	1日の拘束時間と翌日運行開始までの休憩時間を考慮した配送ダイヤグラムを設定する		
■物流業務の効率化・合理化				
③出荷情報等の事前提供	物流事業者や着荷主の準備時間を確保するため、出荷情報等を早期に（可能な限り出荷の前日以前に）提供する。	・適切なリードタイム確保によって、必要な車両数を事前に案内する ・入荷予約運用拠点は、前日までに納品予定台数の予約を行う		
④物流コストの可視化	着荷主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、サービスの高低に応じてコストを上下させるメニュープライシング等の取組みを実施し、物流効率に配慮した発注を促す	「基準となる物流サービス水準の明確化」と「サービスに応じたコスト設定」につき、真摯に協議する（「物流事業者への還元」を原則とする）		
⑤発着主側の施設の改善	物流施設の集約、新増設、レイアウト変更等必要な改善を実施する	出荷準備、回収品の配置に十分なスペースを確保する		
⑥混雑時を避けた出荷	渋滞や混雑を避け、出荷時間を分散させる	着荷主と協議し、効率化を検討する		
⑦発送量の適正化	日内・曜日・月波動の平準化や、隔日配送化・定曜日配送化等の納品日集約等を通じて発送量を適正化する	着荷主と協議し、納品量と頻度の適正化を検討する		
3. 着荷主としての取組み事項				
■物流業務の効率化・合理化				
①納品リードタイムの確保	輸送手段の選択肢を増やすために、納品リードタイムを十分に確保する	「納品日前々日の午後1時発注締め」を早期に実現し、最終的に「午後3時発注締め」を目標とする	「定番発注の卸受信時刻は納品日前日午前12時まで」「特売・新製品発注の卸受信日は納品日6営業日前まで」を目標とし、早期実現に努める	
■物流業務の効率化・合理化				
②発注の適正化	日内（朝納品の集中）・曜日・月波動の平準化や、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する。取引先がメニュープライシングを用意している場合はそれを活用する	発着荷主と協議し、納品量と頻度の適正化を検討する		
③着荷主側の施設の改善	物流施設の集約、新増設、レイアウト変更等必要な改善を実施する	物量に応じた必要な接車可能バス数の設定を行う	物量、納品車格に応じた必要な荷受け場所の改善を行う	
④混雑時を避けた納品	渋滞や混雑を避け、納品時間を分散させる	発着荷主と協議し、効率化を検討する		
⑤巡回集荷（ミルクラン方式）	着荷主が車両を手配し、巡回して集荷する方がより効率的となる場合は、発着主と合意の上導入する	車両の相互活用、引取り物流を検討する		
5. 業界特性に応じた独自の取組み				
①賞味期限の年月表示化		・賞味期間1年以上商品の早期賞味期間延長・年月表示化を実現する ・1年未満商品の年月化も検討する		
②「1/2ルール」の完全実施		「製配間の納品限度は原則2/3残し」を推進する	「配販間の納品限度は原則1/2残し」を推進する	
③EDIの推進		FAX発注削減に取り組む	・流通BMS発注を推進する ・伝票レス納品を推進する	

実施が必要な事項

実施が推奨される事項

実施が必要な事項

実施が推奨される事項

実施が推奨される事項