

# 物流適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

令和5年 12月

一般社団法人 日本自動車部品工業会

日本の自動車産業は幅広い裾野を持ち、サプライチェーンを支える物流は広範囲に渡る。生産に必要な材料・部品を生産工程に輸送する「自動車部品物流」では、輸送の手配を一般的に「発荷主」が「物流事業者」に対し実施する一方、輸送量や頻度は「着荷主」の低在庫・多回納入のニーズに合わせて納期必達で行われることが多い。人口減/高齢化社会においても、効率的で強靱なサプライチェーンを実現するには、「発荷主」「物流事業者」「着荷主」が三位一体となり、物流の担い手であるドライバーの負担軽減に繋がる改善活動に計画的かつ継続的に取り組むことが不可欠である。

よって日本自動車部品工業会（以下、部工会）は物流の適正化・生産性向上に係わる政府方針（＊）を踏まえ、トラックドライバーの長時間労働改善及び輸送力不足の解消につながる改善活動を普及・定着させるべく、部工会に加盟する各会員企業が取り組む「物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画」（以下、自主行動計画）をここに示す。

＊2023年6月2日に開催された「我が国の物流の革新に関する関係者僚会議」において取りまとめられた「物流革新に向けた政策パッケージ」、並びに、この政策パッケージに基づく施策の一環として経済産業省、農林水産省、国土交通省が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」

まずは、「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」における「実施が必要な事項」を確実に実行するため、自主行動計画へ織込み取り組んでいく。「実施することが推奨される事項」については、各社の実情に相応し、且つ各社ごとの実現手法により、従来より取組みを進めているが、物流効率の向上、適正取引の観点から更なる取組みを進めていくことに加え、荷役作業の標準化・積載効率の向上に向けた取組は独自取組に記載した通り進めていく。また、活動や実態調査等を進める中で、新たな課題が明確になった際、自主行動計画を適宜、改定・拡充する。

自動車部品産業は、小ロット・多回納入に代表される低在庫により、裾野が広く深いサプライチェーンを繋ぎ、完成車メーカーの生産を止めないため、不断の努力を重ねてきた。然しながら、昨今の新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大による国際的な半導体不足に代表される部品不足・物流寸断、ロシアのウクライナ侵攻を始めとする国際情勢によるサプライチェーンへの影響など、従来とは異なる客観情勢に加え、物流2024年問題に代表される物流労働人口の不足を踏まえ、今の時代に即した持続可能な物流の在り方に見直す時期と捉え、部工会及び部工会に加盟する会員企業は、この自主行動計画の確実な実行と遵守状況の定期的なフォローアップに率先して取り組み、物流の適正化・生産性向上の取り組みの浸透を図る。この活動に当たっては、物流事業者や自動車関連団体とも連携・協力することで日本の物流を強靱かつ持続可能なものとするのみならず、日本の自動車産業の発展に寄与していく。

## (1) ガイドラインに基づく取り組み

### ■ 物流業務の効率化・合理化

自動車産業の「自動車部品物流」は材料メーカーから完成車メーカーまで様々な工程を繋いでいる。サプライチェーンに関連した改善は従来から、領域を跨いで進められており、前後工程は複雑に連鎖している。更なる物流業務の効率化・合理化のためには、より正確な時間把握、基準やルール、責任者の専任といった体制づくりが不可欠である。これらの整備を行うことで乗務員の荷待ち、荷役作業など（荷積み・荷卸し・\* 附帯業務）にかかる時間の短縮を図っていく。

\* 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・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、または着荷主事業者としての入荷に係る荷主責任による荷待ち、荷役作業等にかかる時間を把握する。

#### 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、荷主責任による荷待ち、荷役作業等にかかる時間をそれぞれの作業場所で計 2 時間以内とします。また、出荷時間までに確実に荷揃えを完了し荷待ち時間の解消に努める。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場合は、更なる作業時間短縮のため倉庫作業との分担も考慮し乗務員荷役（含む附帯作業）の効率化/合理化に取り組む。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。

#### 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り組みを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取り組みの責任者として、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

物流事業者との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を行う。

#### ⑤ 適正な運送への協力

トラック運転者が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に協力する。

#### ⑥ 納品リードタイムの確保

発荷主事業者（仕入先）及び物流事業者の準備時間確保や柔軟な輸送手段適用等、要望に応じ、発注から納品までの納品リードタイムを確保する。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（引取り物流）等により、物流負荷の軽減に取り組む。

## ■安全の確保

自動車産業は「安全」を企業活動の大前提と認識しており、我々の企業活動に関わる部材/製品の輸送においても安全への配慮を何よりも重要としてきた。より持続的な物流機能の維持のため、運転者等の物流事業者の安全の確保に継続して取り組む。

### ⑦ 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。また着荷主と共同し、異常気象時の運行中止・中断等の基準づくり等、発荷主・物流事業者が判断しやすい環境づくりを推進する。

### ⑧ 荷役作業時の安全対策

荷主自ら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。また、物流事業者が荷役作業を行う場合は同様の対策を講じているか確認する。いずれの場合においても事故が発生した場合の損害賠償責任を明確化する。

## ■運送契約の適正化

自動車業界の商慣習として、運転者が出荷元で貨物を引取り車上に積み、納品先で車上から貨物を降ろすところまでが業務範囲となっていることが多い。運送契約は荷役と一体となっていることが一般的である。よって契約或いは都度の見積もりにおいては業務範囲を明確にし、積み降ろし及びそれ以上の役が必要な場合は、それらも含めた費用の対価を明らかにして物流事業者を支払う。

### ⑨ 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。

### ⑩ 荷役作業等に係る対価

運転者が行う荷役作業等の対価を支払うものを明確化し、物流事業者に対し、当該荷役作業等に係る適正な対価を支払う。また、自ら運送契約を行わない場合においても、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、当該荷役作業等が運送契約にないものであった場合は、対価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その対価を支払うよう調整する。

### ⑪ 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できるようにする。

### ⑫ 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。

### ⑬ 下請取引の適正化

運送契約の相手方の物流事業者（元請け事業者）に対し、下請けに出す場合は⑦～⑩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けによる運送が発生しないよう留意する。

## （２）業界独自の取り組み

### ■自動車部品物流の特性を踏まえた更なる改善推進

生産に直結する物流であり、モノづくりの競争力の維持と物流の更なる効率化・合理化との両立に取り組む。サプライチェーン全体で物流リソース（倉庫/作業員/トラック/乗務員/包装資材など）の有効活用に物流事業者と一体となり取り組む。

#### ① 納入要件の基準ルールづくり

円滑な生産/物流を実現するために荷主間の納入要件を物流目線で見直し、納入荷姿、納入ロット、部品受渡し場（含む空箱）の基準ルールを設定し、関連する業務の標準化を図り生産性向上に努める。

#### ② 物流リソースの有効活用に向けた基盤の整備

共同輸送/引き取り物流/中継地活用など物流改善活動に取り組むと共に、それを支える包装資材の標準化及び情報共有基盤などの整備に物流事業者と連携して検討を進める。

物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画<日程表>

実施項目		実施担当	23	24	25	26	27	28以降		
ガイドラインに基づく取り組み	<b>■物流業務の効率化/合理化（乗務員作業改善）</b> ①荷待ち時間・荷役作業にかかる時間の把握 ②荷待ち・荷役作業時間2時間以内ルール ・定時運行の徹底（荷待ち解消/ゲート確保） ・冗長分の是正（目安2H以内化） ・作業区分の定義（乗務員または倉庫作業者） ・荷役基準時間の設定（ゲート/車格/パレット） ③物流管理統括者設定：全社視点で他部門と調整 ④物流の改善提案と協力：荷役含め全般 ⑤適正な運送への協力：輸送及び運行管理 ⑥納品リードタイムの確保	発荷主/着荷主（納入/調達）が共に取り組む	実眼確認 → 時間の把握 → より正確な時間の把握（システム活用など）	実眼確認/運用の見直し	2Hルール徹底	更なる短縮に向けた荷役基準時間の設定	更なる短縮 PDCA推進			
	<b>■輸送/荷役作業の安全確保</b> ⑦異常気象時等の運行の中止・中断など ・物流事業者の判断を尊重 ・判断基準づくり：着荷主が判断する運用の検討 ⑧荷役作業時の安全確認		人選/任命 体制づくり	物流事業者と一体となった改善推進		荷主と物流事業者双方による提案・検討の推進		取引先/物流事業者の要望を踏まえ基準を設け、リードタイムを適正化		
	<b>■運送契約の適正化</b> ⑨運送契約の書面化 ⑩荷役作業に係わる対価 ・運転者が行う荷役作業料と支払者の明確化 ・運賃契約に織込み対価支払い ⑪運賃と料金の別建て契約 ・役務時間*労務レートを合意し契約に織込み ⑫燃料サーチャージの導入/燃料費変動分の価格反映 ⑬下請取引の適正化：多重下請けの抑止		物流事業者と契約する荷主が取り組む	実眼把握 → 無理な運送依頼の撤廃、物流事業者の判断の尊重	安全な作業手順の明示					
	現状把握 → 更新タイミングに合わせ書面化/電磁式方法へシフト			現状把握 → 運用構築 → 運用開始	契約交渉 → 別建て契約又は対価支払い明確化	現状確認 → 荷主自ら物流事業者に能動的に働きかけ、明示的な協議を行う	現状確認 → 特段の事情ない多重下請の撤廃働きかけ			
	独自の取り組み		<b>■生産部品物流の特性を踏まえた更なる改善推進</b> ①納入要件の基準ルールづくり ・納入荷姿：基本パレット単位 ・納入ロット（頻度）の適正化 ・納場の指定及び空箱など包装資材回収ルール ②物流リソース有効活用に向けた基盤の整備 ・輸送網：遠隔地ハブ活用/共同輸送/ミルクランなど ・物流環境：積卸し場の整備/包装資材の標準化など ・物流情報の共有：基盤の整備	発荷主/着荷主（納入/調達）が共に取り組む	実眼調査	部工会で目標合わせ・基準作り	目工会と協議	物流の効率化/合理化 PDCA		
			個社毎で活動		ベストプラクティスの共有	改善の方向性検討				

今後、実態調査等を進める中で新たな課題が明確になったら、自主行動計画を適宜、改定・拡充する