

自主行動計画モデル(花き)

【発荷主】

当該自主行動計画は、あくまで自主的なものであり、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に対応するため、個々の事業者の実態に応じて可能な範囲で取組を進めるためのものです。

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

入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等(荷積み・附帯業務)にかかる時間を把握します。
例えば以下のような手法により把握します。

(手法1)

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。

(手法2)

バラ積み出荷の出荷量、パレット積み出荷の出荷量、台車積み出荷の出荷量、パレタイザーの有無、保管倉庫のパレット利用の状況、同時に積込が可能なトラック台数を整理し、荷待ちしているトラック台数を記録すること。

(手法3)

トラック予約システムや入構トラック管理システムを導入すること。

※ 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。

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。

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(※)。

例えば以下のような手法により時間を短縮します。

(手法1)

パレットに積み付けた状態又は台車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等とすること。

(手法2)

産地ストックポイントの設置や幹線輸送の鉄道・船舶利用を行い、集荷において複数箇所積みでそれぞれ発生する荷待ち・荷積み時間を幹線輸送から分離すること。

(手法3)

着荷主と協議し、複数箇所卸しを着荷主の共同荷受けの1か所卸しとし、複数箇所卸しでそれぞれ発生する荷卸し待ち、荷卸し時間を幹線輸送から分離すること。

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 出荷に合わせた生産・荷造り等

物流事業者と予め協議のうえ設定した出荷時刻までに、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。

⑥ 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な出荷予定時刻を設定します。

■ 運送契約の適正化

⑦ 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。

⑧ 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。

⑨ 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。

⑩ 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。

⑪ 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、⑦から⑩までについて対応することを求めるとともに、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

⑫ 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

出荷者団体、卸売市場関係団体、物流事業者関係団体と農林水産省等行政からなる花き流通標準化検討会で決定した「花き流通標準化ガイドライン」に基づき物流業務の効率化・合理化を図ります。

① 予約受付システムの導入

必要に応じてトラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮します。

② パレット等(台車含む。以下同じ)の活用

「花き流通標準化ガイドライン」に基づき、パレット等を活用し、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、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、擦り傷があつて

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

「花き流通標準化ガイドライン」に基づき、物流に係るデータ・システムの仕様やパレットや台車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や台車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。

パレットの活用にあたり、「花き流通標準化ガイドライン」に基づき、平面サイズ 1,100mm×1,100mm のパレット(T11 型パレット)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、T11 型のパレットの採用を検討します。

また、台車の活用にあたり、「花き流通標準化ガイドライン」に基づき、フル台車のサイズは、W1055mm×D1285mm×H2068mm、ハーフ台車は、W520mm×D1280mm×H1900mm の導入を優先的に検討します。台車化実施済みの荷主事業者が台車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、上記台車サイズ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、「花き流通標準化ガイドライン」のほか、「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、積載率を向上させます。

■ 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。

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します。

⑪ 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。

⑫ 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。

⑬ 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。

⑭ 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。

⑮ 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。

■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します。