

物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

一般社団法人 日本自動車工業会

2023年 12月 1日 策定

●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も広範囲に渡る。輸送形態を大きく分類すると、生産に必要な材料・部品を生産工程に輸送する「生産部品（調達）物流」、完成車を販売店等に輸送する「完成車物流」、及びアフターセールスサービスのための補修部品等を販売店等に輸送する「補給部品物流」の3つに分類できる。それぞれの前後工程を効率的に連鎖させるため、輸送量や頻度は完成車メーカーの要求に合わせて行われることが多く、こうした自動車産業の物流の適正化・生産性向上については完成車メーカーが計画的かつ継続的に改善活動に取り組むことが不可欠である。

●よって、日本自動車工業会（以下、自工会）は、物流の適正化・生産性向上に係る政府方針（※下記）を踏まえ、発荷主事業者及び着荷主事業者双方の視点でトラックドライバーの長時間労働の改善および輸送能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、自工会に加盟する各完成車メーカーが取り組む「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閣僚会議」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」、ならびに、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」】

●尚、「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「実施することが推奨される事項」のうち、下記の各事項については自主行動計画への記載を省略するが、自工会に加盟する各完成車メーカーは、物流業界の課題解決に向け、各社の実情に相応し、且つ各社ごとの実現手法により、従来より取り組みを進めており、物流の適正化・生産性向上に向けて更なる取り組みを進めていくことをここに明らかにする。

- ・ 予約受付システムの導入
- ・ パレット等の活用
- ・ 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置
- ・ 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
- ・ 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮
- ・ 物流事業者との協議
- ・ 高速道路の利用
- ・ 運送契約の相手方の選定
- ・ 出荷情報等の事前提供
- ・ 物流コストの可視化
- ・ 荷主管理下の施設の改善
- ・ 混雑時を避けた出荷
- ・ 発送量の適正化
- ・ 発注の適正化
- ・ 混雑時を避けた納品

- 自工会および自工会に加盟する各完成車メーカーは、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・生産性の向上に向けた取り組みの浸透と、リーダーシップを発揮していく。この活動にあたっては、物流事業者や自動車関連団体とも連携・協力することで、日本の物流を持続可能なものにさせていくことのみならず、日本の自動車産業の発展を行っていく。

1. ガイドラインに基づく取組

■物流業務の効率化・合理化

3万点に及ぶ自動車を構成する部品の1点でも届かないと生産ラインが滞り、無駄なコストが発生する自動車産業の特性上、サプライチェーンに関連する業務の効率化・合理化は、過去より領域を越えた取組が相当程度行われてきている。出荷・入荷の条件決定には生産部品物流では生産ラインの制約が、完成車物流・補給部品物流では販売店や整備工場の納期が大きく関わっており、自動車業界の物流業務は後工程への影響と製品コストが複雑に連鎖している。更なる物流業務の効率化・合理化に向けては、より正確な時間把握やルール、責任者の選任といった体制づくりが不可欠であり、これらの整備を行うことで、荷待ち、荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間の短縮を行う。

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します。

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。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。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、或いは既に2時間以内となっている場合は、更なる荷待ち、荷役作業等にかかる時間の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。

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

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適正な運送への協力

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に協力します。

⑥納品リードタイムの確保

発荷主事業者（取引先）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、要望を踏まえて、発注から納品までの適正な納品リードタイムを確保します。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。

■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。特に四輪完成車は、キャリアカーという特殊な輸送車両で販売店等へと搬送され、積み降ろしには運転者の熟練した技能を要するので、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荷役が必要な場合は、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。

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対価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対価を支払います。

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別途その対価を支払うよう調整します。

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、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。

■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品・完成車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。

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。

⑬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ます。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します。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します。

2. 業界独自の取組

■物流特性を踏まえた更なる物流の効率化・合理化

トラックドライバーの長時間労働の改善および輸送能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、自動車産業として「生産部品（調達）物流」、「完成車物流」、「補給部品物流」の其々について、各特性を踏まえ、共同物流を軸とした、一層の物流効率化・合理化に向けた取組みを推進していく。

①物流特性を踏まえた共同物流の推進

～生産部品（調達）物流～

生産に直結する物流であり、モノづくりの競争力を維持しつつ、仕入先間の共同物流化（複数の仕入先から部品を集荷し積載率を高めるミルクラン）を、各完成車メーカーが仕入先、物流事業者と連携し、取り組みます。

また、引取り物流化（完成車メーカーが物流事業者を手配）や、中継地の設置（仕入先から混載で集荷し、納入先別に仕分け発送する機能）等の方策により、上記推進を加速させていきます。

～完成車物流～

四輪完成車を輸送するキャリアカーや二輪完成車を輸送する専用車両は、トラックと違い汎用性が低いため、自動車業界の中で往復の荷を確保することが必要であり、各完成車メーカーの生産拠点の立地や荷量バランスを踏まえ、完成車メーカー間の共同物流化を推進し、積載率の向上、空荷区間の低減に取り組みます。

～補給部品物流～

完成車メーカーの出荷拠点から部品販社拠点までの1次輸送と部品販社拠点から販売店への2次輸送があり、積載率の低い2次輸送の共同物流を部品販社と連携し拡大していくとともに、1次輸送についても、25m連結フルトレーラー等を使った完成車メーカー間での共同物流化を推進し、更なる積載効率の向上を図ります。

■定期的なフォローアップ・PDCAの実行

物流の適正化・生産性向上の推進には、自主行動計画に掲げた方針や取組事項を、自工会活動及び自工会会員各社の物流に定着させることが重要である。そのため、自工会は経済産業省が定めるフォローアップの指針を踏まえ、自主行動計画の実施状況を定期的にフォローアップし、PDCAサイクルにより会員各社の物流を改善していく。

②定期的なフォローアップとPDCAサイクルの実施

自主行動計画に掲げた事項が確実に実行され浸透するよう、定期的なフォローアップを実施します。フォローアップ調査結果に基づき、PDCAサイクルを回して、会員各社の物流の改善活動を不断に実施します。特に進捗が充分でなかった項目については、早期に改善を進めます。

物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画<日程表>

| 取組事項 | | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 |
|--------------|-------------------------------|------------------------------------|--|----------------------|------------------|--------|--------|
| ガイドラインに基づく取組 | ① 荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握 | 仕組み構築 | 時間の把握 | より正確な時間の把握（システム導入など） | | | |
| | ② 荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内ルール | 運用の見直し | 2H ルールの徹底 | 更なる短縮目標の設定 | 更なる荷待ち・荷役作業時間の短縮 | | |
| | ③ 物流管理統括者の選定 | 人選/任命 | 物流の適正化・生産性向上に向けた社内関連部門との調整 | | | | |
| | ④ 物流の改善提案と協力 | 物流事業者からの要請に対する協議、効率化・合理化のための積極的な提案 | | | | | |
| | ⑤ 適正な運送への協力 | 随時協力 | | | | | |
| | ⑥ 納品リードタイムの適正化 | 現状確認 | 物流業者要望を踏まえたリードタイムの適正化 | | | | |
| | ⑦ 運送契約の書面化 | 現状確認 | 契約の書面化・メール等の電磁的方法へのシフト（更新タイミングにあわせて実施） | | | | |
| | ⑧ 荷役作業等に係る対価 | 運用構築 | 運用開始 | | | | |
| | ⑨ 運賃と料金の別建て契約 | 契約交渉 | 別建て契約又は対価支払いの明確化 | | | | |
| | 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 | 物流事業者からの要請に対する協議 | | | | | |
| | ⑪ 下請取引の適正化 | 現状確認 | 特段の事情ない多重下請の撤廃働きかけ | | | | |
| | ⑫ 異常気象時等の運行の中止・中断等 | 無理な運送依頼の撤廃、物流事業者の判断の尊重 | | | | | |
| | ⑬ 荷役作業時の安全対策 | 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の確認 | | | | | |
| 独自の取組 | ① 物流特性を踏まえた共同物流の推進 | 共同物流を軸とした諸施策を順次推進 | | | | | |
| | ② 定期的なフォローアップとPDCAサイクルの実施 | 運用検討 | フォローアップと PDCA の実施 | | | | |