

# ベア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

2024年1月  
一般社団法人日本ベアリング工業会

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要です。

一般社団法人日本ベアリング工業会の所属各社においては、物流の適正化・生産性向上を図るべく、次に掲げる諸事項に取り組んでまいります。

なお、各取組のスケジュールは次図の通りです。

ベア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（工程表）

取組事項		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	...
ガイドラインに基づく取組	発荷主・着荷主事業者共通	(1), (2) 荷待ち・荷役作業等時間 2時間以内ルール	時間の把握	2時間以内ルールの達成	状況を定期的に確認し、時間削減に努める				
		(5) 運送契約の書面化	書面化状況の把握	書面化	新たな運送契約についても定期的に確認し、書面化に努める				
		(7) 運賃と料金の別建契約	契約状況の把握		運送契約を定期的に確認し、原則、別建て契約締結に努める				
発荷主事業者	(1) 出荷に合わせた生産・荷造り等	生産・荷造り等の状況の把握	出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等の状況を定期的に確認し、荷役時間短縮に努める						
	(2) 運送を考慮した出荷予定時刻の設定	出荷予定時刻設定状況の把握	トラック運転者の運送考慮した出荷予定時刻を設定するよう努める						
着荷主事業者	(1) 納品リードタイムの確保	納品リードタイム確保状況の把握	納品リードタイムの確保状況を定期的に検討し、物流負荷を軽減するよう努める						

## 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

### ガイドライン<sup>1</sup>に基づく取組

#### ■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

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します。

<sup>1</sup> 2023年6月2日付で経済産業省、農林水産省、国土交通省の連名で策定・公表された「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」を指します。以下同様です。

※荷待ち時間<sup>2</sup>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

トラック運送の 1 拠点 1 件あたりの荷待ち、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 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、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、必要な配慮をします<sup>3</sup>。

## （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。

なお、省エネ法の特定荷主（貨物運送量）年間 3,000 万トンキロ以上の荷主は、上記物流管理統括者の選定は必須とし、特定荷主に該当しない場合は選定を任意とします<sup>4</sup>。

## （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、問題があった場合は改善に努めます。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、真摯に協議に応じます。

<sup>2</sup> 荷待ち時間のうち、物流事業者都合による早期到着等は荷主事業者による把握及び削減は困難であるため、荷主事業者においては荷主都合による荷待ち時間を把握することとします。なお、中・大型トラックによる運送については、トラック運送事業者において、荷主都合による荷待ち時間が 30 分以上あった場合や荷役作業、附帯業務を行った場合は乗務記録に記載することが義務付けられています。

<sup>3</sup> 荷主事業者が、貨物自動車運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為（違反原因行為）を行っていることが疑われる場合、当該荷主事業者は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）附則第 1 条の 2 に基づき、国土交通大臣による働きかけ、要請、勧告・公表の対象となります。なお、違反原因行為としては、「長時間の荷待ち」や「依頼になかった附帯業務」、「運賃・料金の不当な据置き」等があげられます。

<sup>4</sup> 物流管理統括者については、法律等により選任が義務付けられた場合には、その名称及び選任基準は当該法律等に従います。

## ■運送契約<sup>5</sup>の適正化

### (5) 運送契約の書面化

運送契約に係る事項<sup>※</sup>は口約束せず、書面又はメール等の電磁的方法を原則とするよう努めます。<sup>6・7</sup>

なお、宅配サービスの送り状は契約の書面等に含みます。

※運送契約に係る事項とは、継続契約の場合は契約書、覚書、運送状及び運送引受書等、スポット契約の場合は運送状及び運送引受書等に相当する事項。

### (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<sup>8</sup>。

### (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<sup>9</sup>。

### (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

<sup>5</sup> 多くの場合、着荷主事業者が輸送条件（納品場所や納品時刻等）を指定し、これに基づき発荷主事業者が輸送を手配しているが、着荷主事業者が輸送を手配する場合（引取物流）も存在します。

<sup>6</sup> トラック運送業における書面化推進ガイドライン（平成 26 年 1 月 22 日、平成 29 年 8 月 4 日改訂）

<https://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

<sup>7</sup> 標準貨物自動車運送約款（平成 2 年運輸省告示第 575 号） <https://www.mlit.go.jp/common/001280957.pdf>

<sup>8</sup> 一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の告示（令和 2 年国土交通省告示第 75 号）においては、待機時間が 30 分を超える場合や、積込み、取卸しその他附帯業務を行った場合には、運賃とは別に料金として収受することとされています。

<sup>9</sup> 荷主（元請を含む。）が貨物自動車運送事業者から燃料費の上昇分を運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）や下請代金支払遅延等防止法（昭和 31 年法律第 120 号）に違反するおそれがあるとともに、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第 83 号）附則第 1 条の 2 に基づき、荷主への働きかけ、要請、勧告・公表の対象となります。 [https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_mn4\\_000011.html](https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_mn4_000011.html)

一因となることから、把握できる範囲で、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<sup>10</sup>。

## ■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<sup>11</sup>が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼をしないよう顧客等と調整を行います。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. 発荷主事業者としての取組事項

### ガイドラインに基づく取組

#### ■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よう努めます。

##### (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出荷予定時刻を設定するよう努めます。

## 3. 着荷主事業者としての取組事項

### ガイドラインに基づく取組

#### ■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みます。

## 4. 業界独自の取組

上記 1. から 3. までの取組に加えて、新たな課題が生じた場合には、会員各社と十分検討し合意を得た上で、対応します。

以上

<sup>10</sup> 公益社団法人全日本トラック協会「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」（平成 29 年 3 月 9 日、令和 4 年 12 月 26 日改定）においては、「適正取引確保や安全義務の観点から、全ての取引について、原則、2 次下請までに制限する。なお、2 次下請は荷主からみて 3 つの事業者が取引に関与している状況をいう。」とされています。

<sup>11</sup> 「異常気象時」の目安は国土交通省「台風等による異常気象時下における輸送の目安」によるものとします。<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001330342.pdf>