

「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」に基づく自主行動計画

2023年12月

一般社団法人日本貿易会

一般社団法人日本貿易会（以下「当会」）の会員企業は、いわゆる「物流の2024年問題」の背景と懸念される社会的影響を非常に深刻な問題と受け止め、問題解決の一助となるべく、2023年6月2日付で公表された「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」（以下「ガイドライン」）に基づき、以下の通り取り組んで参ります。

（1）業界特性について

当会の会員企業は貿易商社であり、その事業形態において以下のような特性を有しているため、これらの業界特性を踏まえて取り組んで参ります。

- ・商社は各企業が幅広い業界に亘って多様な事業を行っています。
- ・それらの事業は営業部門の各部が調達・販売を含めてそれぞれ個別に行っており、物流もそれぞれ取引先との契約に基づき手配していることが大半です。¹
- ・仲介的な立場での取引が多く、また輸送・保管等の物流は自社では行わず、備車及び混載等の判断も含めて物流事業者に委託していることが通常です。
- ・そのため、商品の物流は、国内取引では仕入先（或いは委託先物流事業者）が運営する施設から販売先（或いは委託先物流事業者）が運営する施設への輸送が基本であり、貿易取引では、輸出の場合は仕入先（或いは委託先物流事業者）からコンテナターミナル、輸入の場合はコンテナターミナルから販売先（或いは委託先物流事業者）への輸送が基本となります。
- ・積み卸し等の荷役についても、貨物の発着拠点である取引先（仕入先・販売先）或いは委託先物流事業者（倉庫事業者等）の施設で行うことが基本となります。
- ・輸送や荷役、リードタイムに関わる詳細条件は、輸送契約の主体である場合においても、実態として需要家である販売先を主として、実際に貨物を取り扱う取引先や物流事業者が決定しているケースが多く存在します。

¹ 商社においては、「ガイドライン」1-（1）-③に記載のある「調達部門、販売部門」等の全社的組織は無いことが一般的です。

(2) 取組に係る基本方針

上記の業界特性の通り、商社は貨物の物理的な発着拠点を自ら運営する事業主体（＝「実発着荷主」）ではない場合が大半であり、その場合は実発着荷主となる仕入先・販売先、或いは物流事業者が輸送や作業の諸条件を決定していることが多いことから、仕入先・販売先、並びに物流事業者と連携・協力し、出荷・着荷業務に関わる取引関係、輸送や作業の諸条件の決定に関わる取引関係等に基づき、差配が可能な範囲で改善に取り組みます。

尚、輸送や作業の諸条件の決定への関与形態は取引ごとに多様であるため、今後、本「ガイドライン」に関連する法制度の詳細が開示された段階で、法令に定める責任荷主の定義に従って取り組みます。

また、幅広い業界に亘って様々な事業を行っていることから、具体的な対策については共通化・標準化することが困難であるため、各事業において有効な改善施策について、それぞれの物流事業者、取引先と連携・協力して取り組みます。

(3) ガイドラインに基づく取組

上記の基本方針に基づき、以下の通り取り組んで参ります。

■物流業務の効率化・合理化・安全確保

①荷待ち時間・荷役時間等にかかる時間の把握

委託先物流事業者、出荷・着荷業務に携わる仕入先・販売先と連携し、可能な範囲で荷待ち時間及び荷役作業に係る時間の把握に努めます。

②荷待ち・荷役作業時間2時間以内ルール

委託先物流事業者、仕入先・販売先と連携・協力し、荷待ち、荷役作業等にかかる時間の短縮に向けて改善が必要な場合は協働して取り組みます。

③物流管理統括者の選定

ガイドラインの主旨に基づく物流の適正化・生産性向上に向けた取組を統括管理する者の選任は各社の状況に応じて対応することといたします。²

④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、運転者等の安全確保の為の物流事業者の判断を尊重します。

⑤物流の改善提案と協力、その他

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ある場合は物流事業

² 注1ご参照。商社においては「販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整」の必要が無いことが一般的です。

者及び取引先と協議し、改善に向けて取り組みます。

また、物流事業者から物流の合理化等について提案や要請があった場合は、真摯に協議に応じると共に、自らも積極的に提案を行います。

加えて、以下の推奨事項については、各事業において実荷主や物流事業者と連携し、取組に協力します。

- ・ 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導入
- ・ 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
- ・ 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

■ 運送契約の適正化

⑥～⑩について契約の相手方となる委託先物流事業者との契約において取り組みます。

⑥ 運送契約の書面化

契約は書面又はメール等の電磁的方法での締結を原則とします。

⑦ 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、物流事業者に対して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。

⑧ 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」を別建てで契約することを原則とします。

⑨ 燃料サーチャージの導入・燃料費等の上昇分の運賃・料金への反映

委託先物流事業者から相談や要請があった場合には協議に応じ、コスト変動分の実費を運賃・料金に適切に転嫁します。

⑩ 下請取引の適正化

契約の相手方となる元請事業者に対し、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に留意を求めます。

■ その他

上記施策に加え、以下については、各事業において物流事業者と連携し、取組に協力します。

- ・ 運賃と料金を含む運送契約の条件の協議

- ・ 高速道路の利用
- ・ 運送契約の相手方選定

(4) 独自の取組

- 上記(2)取組に係る基本方針に記載の通り、業界特性を踏まえ、仕入先・販売先、並びに物流事業者と連携・協力し、取引関係等に基づき差配が可能な範囲で改善に取り組めます。また、具体的な対策については共通化・標準化することが困難であるため、各事業において有効な改善施策について物流事業者、取引先と連携・協力して取り組めます。
- 各事業において対面業界の取組を参照し、必要に応じて連携・協力します。
- 輸出入貨物に係る取組については、コンテナターミナルにおける対応等に関して関係各所と必要に応じて連携します。

以 上