

電機業界における  
物流の適正化・生産性向上に向けた  
自主行動計画

2023年12月26日

一般社団法人 日本電機工業会

一般社団法人日本電機工業会（以下 JEMA とする）会員企業では、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ついて取り組んでまいります。

本自主行動計画では、JEMA 取扱製品<sup>1</sup>（発電電設備・関連資材等<sup>2</sup>、汎用産業用機器等<sup>3</sup>、家電機器<sup>4</sup>）について取組事項を記載いたします。

## 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

### （1）ガイドライン<sup>5</sup>に基づく取組

#### ■物流業務の効率化・合理化

##### ①荷待ち時間<sup>6</sup>・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<sup>7</sup>）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、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計 2 時間以内とするよう努めます。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、更なる時間短縮のための取組を行うよう努めます（※）。

ただし、例外的に製品の特性や安全性の観点から 2 時間を超えるケースがありますが、安全面に考慮しながら、可能な限り時間短縮をするよう努めます。

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、必要な配慮を行います<sup>8</sup>。

---

<sup>1</sup> JEMA 取扱製品基準表

[https://www.jema-net.or.jp/Japanese/product/data/jema\\_ps.pdf](https://www.jema-net.or.jp/Japanese/product/data/jema_ps.pdf)

<sup>2</sup> 発電用原動機（蒸気・ガスタービン等）、発電機、大容量変圧器等電力及び産業用（自動車、鉄鋼等）向けの設備及び関連資材

<sup>3</sup> 汎用インバータ、サーボモータ、プログラマブルコントローラ等 需要先が多岐にわたる、主に標準仕様で生産する量産品

<sup>4</sup> 家庭を中心とした広く消費者の使用に供する、いわゆる白物家電からなる家電機器全般

<sup>5</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。

<sup>6</sup> 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。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>7</sup> 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、検取及び検品、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。

<sup>8</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

※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時間と推計されます<sup>9</sup>。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・生産性向上に向けた取組を事業者内において全社を横断し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。

### 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・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予約受付システムの導入

トラックの予約受付システムを導入することにより、待ち時間の短縮が期待できる場合は、導入を検討します。

### ⑥パレット等の活用

パレット化が可能な貨物については、パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、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。

### ⑦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・人員を配置するよう努めます。また、入出荷業務の効率化を進める為の検討を行います。

### ⑧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、擦り傷があっ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するよう努めます。

---

「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>9</sup> 国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（令和2年度）」

#### ⑨資機材（パレット等）の標準化

物流に係るパレット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パレット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。ただし、製品や貨物の特性により、パレット規格等の標準化に適さない製品については対象外とします。

#### ⑩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するよう努めます。

#### ⑪共同輸配送の推進等による積載率の向上

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、積載率を向上させるよう検討します。ただし、共同輸配送に適さない大型貨物は対象外とします。

### ■運送契約<sup>10</sup>の適正化

#### ⑫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<sup>11・12</sup>。

#### ⑬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。

#### ⑭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>13</sup>。

---

<sup>10</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>11</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>12</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>13</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。

#### ⑮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>14</sup>。

#### ⑯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、⑫から⑮までについて対応することを求めます<sup>15</sup>。

#### ⑰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。

#### ⑱高速道路及び有料道路等の利用

トラック運転者の拘束時間を削減するため、高速道路及び有料道路等を積極的に利用します。また、物流事業者から高速道路及び有料道路等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、高速道路及び有料道路等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。

#### ⑲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<sup>16</sup>とともに、働き方改革<sup>17・18</sup>や輸送の安全性の向上<sup>19</sup>等に取り組むよう物流事業者へ要請します。

---

<sup>14</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)

<sup>15</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>16</sup> 国土交通省自動車総合安全情報 行政処分情報

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

<sup>17</sup> 賛同企業リスト（「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト）

<https://white-logistics-movement.jp/list/>

<sup>18</sup> 運転者職場環境良好度認証制度 認証事業者（自動車運送事業者の「働きやすい職場認証制度」

[https://www.untenshashokuba.jp/?page\\_id=2597](https://www.untenshashokuba.jp/?page_id=2597)

<sup>19</sup> 公益社団法人全日本トラック協会「Gマーク制度について」

<https://jta.or.jp/member/tekiseika/gmark.html>

## ■輸送・荷役作業等の安全の確保

### ⑳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>20</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。

### ㉑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、契約時に事故が発生した場合の損害賠償責任を明確化します。

## 2. 発荷主事業者としての取組事項

### (1) 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します。

#### ③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。

#### ④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、必要な改善について検討します。

#### ⑤混雑時を避けた出荷

極力、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。

---

<sup>20</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>

#### ⑥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するよう努めます。

### 3. 着荷主事業者としての取組事項

#### （1）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。

#### ②発注の適正化

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、適正量の在庫の保有、発注の大ロット化等を通じて発注を適正化するよう努めます。

#### ③着荷主事業者側の施設の改善

倉庫等の物流施設の集約、新設・増設、レイアウト変更等を行うことにより、荷待ち・荷役作業等の時間削減効果を検討します。

#### ④混雑時を避けた納品

極力、道路が渋滞する時間や混雑時間を避け、納品時間を分散させます。

#### ⑤巡回集荷（ミルクラン方式）

着荷主事業者が車両を手配し、各取引先の軒先まで巡回して集荷する巡回集荷（ミルクラン方式）の方が、より効率的な物流が可能となる場合は、発荷主事業者との合意の上で、これを導入します。