

2023年12月29日

総武物流株式会社

代表取締役社長 戸邊 寛

物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

総武物流株式会社は「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」を踏まえ、下記の通り自主行動計画を定め、物流の適正化・生産性向上に向けた取組を推進するものとします。

記

1. 弊社における物流の適正化・生産性向上の取組は、「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「物流事業者の取組事項」及び「業界特性独自取組」について自主行動計画を作成する。
2. 弊社の自主行動計画は、物流事業者として主に加工食品を取扱う前提で作成をしている。

以上

物流の適正化・生産性向上に向けた自主行動計画

はじめに

「持続可能な加工食品物流」を構築していくためには、トラックドライバーの拘束時間削減及び賃金改善が不可欠である。

そうした状況を実現するために物流の適正化・生産性向上に向けて総武物流株式会社は自主行動計画を作成し、本自主行動計画に基づいて改善活動を推進する。

● 物流事業者の取組事項

1. 実施が必要な事項

(1) 業務時間の把握・分析

- ① 倉庫管理システム（以下本文ではWMSと表記）による入出荷時点での時間管理を行う。
トラックドライバーの拘束時間を遵守するために、弊社が管理する出荷拠点において運用しているWMSにより、トラックの入場から退場迄の時間管理を行う。WMSによる入退場時間管理は既に実施済となっている。
- ② トラック誘導システム Ver.1～3 による時間管理と生産性向上を図る。
トラック誘導システムは2019年 Ver.1 を自社開発でリリースした。本システムは弊社の最大出荷拠点である千葉県野田市の配送センターに実装され、トラックドライバーの配送センター入場から退場までを「見える化」を実現するなかでセンター滞留時間の大幅削減を目指した仕組みである。2020年に Ver.2 として「見える化」システムのバージョンアップを図り、2022年には Ver.3 として倉庫作業員のペーパーレス作業を実現し、トラックドライバーの滞留時間は1時間以上削減された。
- ③ 2023年度においてはトラック誘導システム Ver.4 に着手し、トラックの事前入場予約システムやバースコントロールシステムを完成させる予定である。
- ④ 今後開発予定として、トラック誘導システム Ver.4.5 において、届先時間管理の高度化を図る予定で、2024年以降着手する。

- ⑤ 2025 年度以降の予定として、トラック誘導システム Ver.5（物流DXシェアードサービス）を物流協力会社向けにリリースを行う。本システムによりトラックの入場予約管理強化及び運賃管理強化等々を行い、配送センターにおけるトラック滞留時間の大幅削減を実現する。

（2）長時間労働の抑制

- ① 最大出荷基地である千葉県野田市及び流山市では、2023 年度中にトラックドライバーの平均滞留時間を 1 時間以内にする。
- ② 最大出荷基地である千葉県野田市及び流山市では、トラック誘導システム Ver.3 により時間外労働規制の一般則運用を遵守する。

（3）運送契約の書面化

- ① 物流協力会社との契約見直しを推進し、契約書面化推進ガイドラインに準拠した書面に改定する。

（4）運賃と料金の別建て契約

- ① 運送契約以外の附帯作業等について、明確化と書面化を実施する。

（5）コスト上昇分や荷役作業等に係る対価の運賃・料金への反映に向けた取組

- ① 既に契約に反映している変動型燃料サーチャージ、及び高速道路料金については、今後も協議を踏まえて料金に反映をしていく。
- ② 運送契約以外の附帯作業等について、明確化と書面化を実施する。

（6）契約内容の見直し

- ① 実態と契約の不整合をチェックし、無料サービス等がある場合はこれを排除し、排除できない場合は契約の書面化により明確化する。

（7）下請取引の適正化

- ① 2023 年度において、多重下請構造の実態把握を行い荷主に対して報告を行う。
- ② 2024 年度以降多重下請構造の是正を目指すとともに、料金及び業務内容の適正化を目指し、契約の書面化を実施していく。

（8）荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握

- ① 最大出荷基地である千葉県野田市及び流山市を始めとして、2024 年度以降配送センターや DC（デポ…在庫型出荷タイプ倉庫）については実態把握に努める。

(9)トラック運送業における多重下請構造の是正

- ① 2023 年度中に、多重下請構造リストを作成し荷主に報告をする。
- ② 2024 年度以降、多重下請構造の改善に努める。

(10)「標準的な運賃」の積極的な活用

- ① 「標準的な運賃」を参考にした自社原価に基づく「自主運賃」を作成し料金交渉を行うよう努力をする。そうした交渉を通じて低額契約料金の見直しに努める。

2. 実施することが推奨される事項

(1)物流システムや資機材（パレット等）の標準化

- ① 1990 年後半に荷主が J P R 11 型プラスチックパレットの導入を決定しパレット標準化は推進された。

(2)賃金水準向上

- ① 2024 年以降、低賃金・長時間労働・魅力のないトラック運送事業からの脱却を目指す。
- ② 労働基準法・新改善基準告示を遵守し、賃金は全産業平均年収を目指す。

(3)トラックの予約受付システム等の導入

- ① 最大出荷場所である千葉県野田市及び流山市のセンターでは、2023 年度にトラック誘導システム Ver.3 導入によりトラック入場予約受付システムが導入された。

(4)共同配送の促進、帰り荷の確保

- ① 弊社及び物流協力会社も含めて、トラックの稼働率・実車率・積載率の向上に向けた施策を実施していく。

(5)倉庫内業務の効率化

- ① 最大出荷場所である千葉県野田市のセンターでは、2023 年度にトラック誘導システム Ver.3 導入により倉庫作業員のペーパーレス化を実現するとともに、倉庫作業員のステータス管理を行い大幅に生産性が向上した。

(6)入出庫ロットの大口化、平準化、受発注時間の前倒し

- ① 入出庫ロットの大口化については、荷主による改善活動が都度実施されている。

- ② 平準化については、年末繁忙期等の出荷ピーク時において受注の平準化及び受注調整業務が既に実施されている。今後も平準化活動を推進していく。
- ③ 最大の荷主である親会社において 2023 年 3 月から L T 2（リードタイム 2 日）が実施され、倉庫作業員やトラックドライバーの時間外労働及び拘束時間短縮に大きく貢献をしている。

(7) モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進

- ① トラックから鉄道や船舶へのモーダルシフトを推進中である。
- ② 具体的には、兵庫県高砂市への長距離トラック輸送（千葉県発・群馬県発）を J R 貨物 31 フィート及び 12 フィート鉄道コンテナでのモーダルシフトを実施中である。また、海上輸送にて 20 トントレーラーシャーシ輸送も実施中である。
- ③ 兵庫県高砂市から福岡県福岡市への輸送についても 20 トントレーラーシャーシによる海上輸送のモーダルシフトを実施中である。

(8) 中継輸送の促進

- ① 千葉県野田市から兵庫県高砂市へのトラック輸送において、弊社中部 DC を中継基地とした積替中継輸送を実施中であり、長距離トラックドライバーの拘束時間短縮への取組を推進中である。
- ② NEXT Logistics Japan 株式会社による他社共同幹線輸送に参加し、千葉県野田市から兵庫県高砂市への長距離トラック輸送におけるトラックドライバーの拘束時間短縮に取り組んでいる。

(9) 高速道路の積極的な利用

- ① 高速道路利用料金の負担を前提とした協議に応じ、トラックドライバー拘束時間に向けた取組を推進している。

(10) 作業負荷軽減等による労働環境の改善

- ① 千葉県野田市の配送センターでは 2022 年導入済のトラック誘導システムにより、倉庫作業員の時間外労働が前年比 30%強削減された。今後も他の配送センター等に同様なシステムを水平展開することにより、労働環境改善及び時間外労働の削減を目指していく。
- ② 2023 年 3 月から荷主の受注時間改善が決定され、全国一律に L T 2（リードタイム 2 日）が実施され、全国の配送センター・DC・TC のドライバー及び倉庫作業員の時間外労働が大幅に削減された。

(1 1) 働きやすい職場環境制度及び G マーク制度の推進

- ① 弊社は現在、健康経営優良法人・えるぼし認定（三つ星）・健康な職場づくり宣言企業・働きやすい職場認証（二つ星）・グリーン経営認証・安全性優良事業所認定（G マーク）を取得済である。

(1 2) 下請取引の相手方の選定

- ① 国が推進する働き方改革に積極的に取組む協力会社を選定し、安かろう悪かろうの事業者は選定しない。

● 業界特性独自取組

3. 業界団体で確認した事項（加工食品）

(1) 賞味期限の年月表示

- ① 加工食品業界では、食品ロスや保管効率悪化の原因となる賞味期限表示の年月日を年月表示に切り替えることを決定している。
しかし、現実には完全切替えに至ってはいない。そうしたなか、食品製造販売荷主に対して、賞味期限表示が年月表示に切り替わるように働きかけを行う。

(2) 「1/2 ルール」の完全実施

- ① 加工食品流通の着荷主において行われている賞味期限残余期間の設定を短縮願いたい。
現在は「1/4」や「1/3」という状況下、返品そして食品廃棄という大きな社会ロスを生んでいる。
そうしたなか、物流の無駄や食品の無駄を少しでも減らすことのできる賞味期限受入「1/2 ルール」の完全実施に向けて、食品製造販売荷主及び着荷主に対して働きかけを行う。

(3) E D I の推進

- ① 弊社は荷主の受注業務を受託しているが、100% E D I 化が実現していない。受注は E D I ・ F A X - O C R ・ 非定型 F A X の 3 形態あるなか、受注処理ミスが非定型 F A X であるとともに、処理工数も多いため E D I 化 100% を目指したい。
2023 年度は非定型 F A X 件数 10% 以下の目標設定を達成したが、発着荷主の協力を得て更なる目標を掲げてチャレンジしていく。

以上