

# 建材・設備物流における 納品条件適正化に向けたガイドライン

2024年3月

フィジカルインターネット実現会議 建材・住宅設備ワーキンググループ  
キッチン・バス工業会  
一般社団法人 JBN・全国工務店協会  
一般社団法人 住宅生産団体連合会  
一般社団法人 全国住宅産業地域活性化協議会  
公益社団法人 全日本トラック協会  
一般社団法人 日本建材・住宅設備産業協会  
一般社団法人 日本建設業連合会  
一般社団法人 日本サッシ協会

## ◇はじめに

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、着荷主事業者、物流事業者が連携、協働して、現状の改善を図るための取組みを実施することが必要である。発荷主事業者、着荷主事業者及び物流事業者は、物流の適正化・生産性向上を図るため、建材・設備物流における商慣習を見直し、納品条件の適正化に取り組むものとする。

本ガイドラインは、フィジカルインターネット実現会議 建材・住宅設備ワーキンググループにおいて策定された2030年に向けたアクションプランに基づき、サプライチェーン関係者の共通認識の醸成を図るために作成したものである。

## ◇目的

トラックドライバーの一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時間と推計される。これを各荷主事業者の取組によって2時間以内に短縮することを目指す(2時間以内を達成している場合は、更なる時間短縮に努める)とともに、物流の負担軽減・適正化を図ることを目的とするものである。

## ◇対象商品

このガイドラインは、住宅、非住宅建築物に使用される建材・設備機器を対象とする。主なものを下記に示す。

- ・建材:木質床材、造作材、内部建具、石膏ボード、合板、断熱材、内装タイル、サッシ、玄関ドア、エクステリア部材、建築用ガラス等
- ・外装材:屋根用スレート、瓦、金属屋根、窯業系サイディング、金属外装材、外装タイル、床タイル、雨とい等
- ・設備機器:キッチン、ユニットバス、洗面化粧台、トイレ及びそれらに付属する設備機器

## ◇取組事項

1. 荷待ち・荷役作業等にかかる時間の短縮・効率化	想定する受渡し場所	参考) 国のガイドライン <sup>1)</sup> の関連項目
<b>1-1. 荷渡し条件の適正化・明確化</b> 荷卸し作業時間の短縮及び荷役作業の責任所在を明確化することを目的とし、荷渡し条件は車上渡しを基本とする。また、リフトでの受け渡しができる荷姿とする。 補足説明) 1) 受渡し場所の状況等により、車上渡しとすることが不可能な場合は、荷主事業者は、運転者が行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、当該荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払う。 2) 物流現場で発生している附带作業の事例として、建築工事現場では軒先渡し、邸内搬入、間配り、階上げ等があり、工事現場以外 <sup>2)</sup> では、運転者による荷卸し対応、邸別仕分、商品別仕分などがあげられる。 3) 荷主事業者は、物流事業者などと連携してパレット回収策等の検討を進め、パレットの活用を進めることが望ましい。	・建築工事現場 ・工事現場以外	1-(1)-② 荷待ち・荷役作業等時間 2 時間以内 ルール 1-(1)-⑥ 荷役作業に係る対価 1-(2)-② パレット等の活用 1-(2)-③ 入出荷業務の効率化に資する機材等の配置 1-(2)-⑪ 荷役作業等の安全対策

<p>4) 工事現場以外での荷積み、荷卸しはフォークリフトの使用を基本とする。なお、商品サイズ、納品量によってはこの限りではない場合も存在する。</p> <p>5) 着荷主事業者はトラック到着後速やかに荷役作業を進める。</p> <p>6) 建築工事現場で施工中に発生した破損品等の処分は、当該現場での産業廃棄物処理を徹底する。</p>		
<p><b>1-2. 現場との情報連携</b></p> <p>荷待ち時間の削減や適切な配車を可能とするため、また転送・持ち帰り便の削減を目的として、現場情報は出荷日の前日までに発荷主事業者、着荷主事業者の間で共有を進める。同時にその情報の精度向上に努める。</p> <p>補足説明)</p> <p>1) 出荷前に必要な情報とは、住所、車両規制等、時間、搬入条件、荷受人の当日連絡先を指す。</p> <p>2) 着荷現場の状況変化や気象状況等により、やむを得ず出荷情報に変更となることも事前に想定し、関係者で協議しておくことが望ましい。</p>	<p>・建築工事現場 ・工事現場以外</p>	<p>2-(2)-① 出荷情報等の事前提供</p>
<p><b>2. 運行効率の向上</b></p>	<p>想定する 受渡し場所</p>	<p>参考) 国のガイドライン の関連項目</p>
<p><b>2-1. 納品時間帯の適正化</b></p> <p>納品時間指定の必要性について予め確認し、着荷時間指定の緩和や納品時間帯の調整を進めることで、混載を可能とするなど、運行の効率化を図りトラックドライバーの労働時間を短縮する。</p> <p>補足説明)</p> <p>1) ピンポイント時間指定は時間幅を持たせた配送へ、時間幅指定は更なる時間幅を持たせた配送へ緩和を進める。</p> <p>2) ピンポイント時間指定において物流サービスの高低に応じたメニュープライン等<sup>3)</sup>の取組を実施することで、車両集中の緩和や運行効率の向上が図れる。</p> <p>3) 建設工程が十分に管理された建築工事現場においては、納品時間指定が荷待ち時間に削減につながることに留意にする。</p> <p>4) 建築現場配送の負荷低減の取組として置き配などをサプライチェーン関係者間で検討することも必要である。</p>	<p>・建築工事現場 ・工事現場以外</p>	<p>2-(2)-① 出荷情報等の事前提供 3-(1)-① 納品リードタイムの確保 3-(2)-① 発注の適正化 3-(2)-③ 混雑時を避けた納品</p>
<p><b>2-2. 受注リードタイム<sup>3)</sup>の確保</b></p> <p>受注リードタイムの見直しにより、荷主事業者や物流事業者の準備時間を十分に確保することで、輸送手段の選択肢を増やし、物流負荷の軽減に取り組む。</p> <p>補足説明)</p> <p>1) 受注から出荷まで、車両手配等にかかる時間を考慮し、十分な日数を確保することで、最適な配車の実現による運行効率化が期待できる。</p> <p>2) 出荷倉庫の構内作業時間の適正化が図られることで、構内作業の生産性向上による作業時間の削減が見込める。</p>	<p>・建築工事現場 ・工事現場以外</p>	<p>2-(2)-④ 混雑時を避けた出荷 2-(2)-⑤ 発送量の適正化 3-(1)-① 納品リードタイムの確保</p>
<p><b>2-3. 納品リードタイム<sup>4)</sup>の確保</b></p> <p>納品リードタイムの見直しにより、荷主事業者や物流事業者の準備時間を十分に確保することで、モーダルシフト等の輸送手段の選択肢を増やし、また無理のない運行スケジュールを可能とすることで、物流負荷の軽減に取り組む。</p> <p>補足説明)</p>	<p>・建築工事現場 ・工事現場以外</p>	<p>2-(2)-④ 混雑時を避けた出荷 2-(2)-⑤ 発送量の適正化 3-(1)-① 納品リードタイムの確保</p>

<p>1) 輸送手段の選択肢が増え、運行の効率化が進むことは、納品リードタイムの遵守のためにかかるコストの削減につながる。</p> <p>2) 高速道路の積極的利用は運送時間の短縮及び運転手の拘束時間削減につながる。</p>		
<p><b>2-4. 発送量の適正化</b></p> <p>繁閑差の平準化や納品日の集約を通じて発送量を適正化することで、荷待ち・荷役作業等時間の削減及び運行効率の向上に取り組む。</p> <p>補足説明)</p> <p>1) 発荷主事業者は、サプライチェーン関係者との調整を行い、全体最適として発送量の適正化に取り組む。</p> <p>2) 建設工程が十分管理された建築現場においては、発・着荷主事業者間で発注計画を共有することで発送量の適正化につながっている。</p>	<p>・建築工事現場 ・工事現場以外</p>	<p>2-(2)-⑤ 発送量の適正化 3-(2)-① 発注の適正化</p>
<p><b>2-5. モーダルシフト活用によるトラック輸送距離の短縮</b></p> <p>トラック輸送の距離・時間削減のため、長距離輸送におけるモーダルシフトの検討に取り組む。</p> <p>補足説明)</p> <p>1) トラック長距離輸送の削減によって、トラックドライバーの負荷軽減、トラック運行車両台数の削減といった運行効率の向上が見込める。</p> <p>2) 上記 2-2, 2-3 にあるように受注・納品リードタイムの確保を考慮した検討も必要となる。</p>	<p>・工事現場以外</p>	<p>1-(2)-⑥ 輸送方法・輸送場所の変更による輸送距離の短縮</p>
<p><b>3. 対価の適正化</b></p>	<p>想定する 受渡し場所</p>	<p>参考) 国のガイドラインの関連項目</p>
<p><b>3-1. 運送契約における配送と荷役の分離</b></p> <p>従来商慣習を見直し、運送契約における配送と荷役を分離し、納品条件の適正化を図る。また、荷役作業等に係る適正な料金を対価として支払う。</p> <p>補足説明)</p> <p>1) 運送契約は書面又はメール等の電磁的方法を原則とする。</p> <p>2) 荷渡し条件は 1-1 にあるように、車上渡しを基本とする。</p> <p>3) 荷役作業(梱包、積載、固定、養生、養生外し、荷卸しなど)は運送と分離し、適正な対価として契約に入れることが必要である。</p>	<p>・建築工事現場 ・工事現場以外</p>	<p>1-(1)-⑤ 運送契約の書面化 1-(1)-⑥ 荷役作業に係る対価 1-(1)-⑦ 運賃と料金の別建て契約</p>

注1)「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 2023年6月発行」経済産業省、農林水産省、国土交通省

注2)工場から倉庫、卸、工務店等(工事現場以外)への物流  
「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 建設資材物流編 2020年4月発行」より

注3)商品のオーダーを受けた時点から工場又は倉庫出荷までのリードタイムを指す

注4)工場又は倉庫出荷から着荷主事業者へ着荷するまでのリードタイムを指す

#### ◇ガイドラインの適用対象

本ガイドラインは、発荷主事業者、着荷主事業者及び物流事業者を対象とする。元請事業者が荷主とならない場合、荷主となる協力会社に対して、本ガイドラインに対応することを要請する。

#### ◇ガイドラインの改正等について

ガイドライン策定後の実施状況等を勘案し、ガイドラインの内容について検討を加え、必要があると認めるときは、見直しを含めた所要の措置を講ずるものとする。