

2023年11月24日
一般社団法人 日本百貨店協会

百貨店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

～百貨店業界における物流の2024年問題への対応～

百貨店業界では物流の安定化を、事業を支える最重要課題の一つとして捉えており、これまでも運送業界・アパレル業界と連携を図り、ドライバー不足の解消や、長時間拘束の削減など、環境改善に向けた対応を進めておりました。

2024年問題への対応が喫緊の課題として迫る本年6月には、政府より「物流革新に向けた政策パッケージ」が発表され、国内の全業界に向けて、業界・分野別の自主行動計画の作成と、本年12月までの公表が求められました。

この要請を受けて当協会では、9月に全百貨店に向けたアンケートを実施し、各社の実態を踏まえた「百貨店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」を作成いたしました。

なお、この自主行動計画には、現在、百貨店・物流・アパレルの3業界で取り組む「深夜検品の廃止」と「納品リードタイムの緩和」への対応のほか、各種伝票類の標準化についても、業界独自の取り組みとして掲載しております。

百貨店業界では今後も、この自主行動計画に基づき、物流の適正化・生産性向上に向けた活動を積極的に進めてまいります。

以 上

※本件に関するお問合せは、日本百貨店協会(石井・関)が担当します。
TEL: 03-3272-1666

百貨店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 11 月 24 日
一般社団法人 日本百貨店協会

日本百貨店協会の所属会員店においては、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積極的に取り組んでいく。

1. 物流業務の効率化・合理化

＜実施が必要な事項＞

①荷待ち・荷役作業等時間の短縮に向けた努力

政府が発表したガイドラインでは、ドライバーの荷待ち・荷役作業等にかかる時間を 2 時間以内にすることが求められている。各社への調査によると、百貨店業界においては、発荷主と着荷主のどちらの立場においても、おおむね 9 割前後の店舗が 30 分以内に、残りの店舗もほぼ 60 分以内に作業を完了しており(※1)、目標は達成しているが、今後も更なる作業時間の短縮に努めていく。

②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みを事業者内において総合的に実施するため、物流業務を統括管理する者(役員等)を選任する。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みの責任者として、販売部門、調達部門等の他部門との交渉・調整を行う。

③関係者間における物流改善と相互協力の推進

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、改善に努める。また、取引先や物流事業者から、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。

＜実施が推奨される事項＞

④物流効率化に向けたバースの管理

必要に応じ、自社のバース管理の仕組みやトラックの予約受付システムを活用し、荷待ち時間の短縮に努める。

⑤備品、機材の活用等による入出荷業務の効率化

カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等の活用や、適性人員の配置等により、入出荷業務の効率化に努める。

⑥物流施設の改善

物流施設のレイアウト変更等の工夫により、荷待ち・荷役作業等の時間削減に努める。

2. 運送契約の適正化

＜実施が必要な事項＞

①運送契約の書面化

運送契約については書面化（メール等の電磁的方法を含む）を原則とする。

②荷役作業等に係る対価

ドライバーが行う荷役作業等の料金を支払う者を明確化し、物流事業者が、当該荷役作業等に係る対価として適正な料金を受け取れるように努める。

③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に努める。

④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、協議に応じる。

⑤物流事業者に対する下請取引適正化の要請

運送契約を結ぶ物流事業者（元請事業者）が、下請事業者に業務を委託する場合、上記①～④について対応することを求める。

＜実施が推奨される事項＞

⑥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、物流事業者に対し協議の場を設ける。

⑦コンプライアンスを考慮した運送契約先の選定

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とともに、働き方改革や輸送の安全性の向上等に取り組む物流事業者を積極的に活用する。

3. 輸送・荷役作業等の安全の確保

＜実施が必要な事項＞

①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わない。また、ドライバー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、その判断を尊重する。

<実施が推奨される事項>

②荷役作業時の安全対策

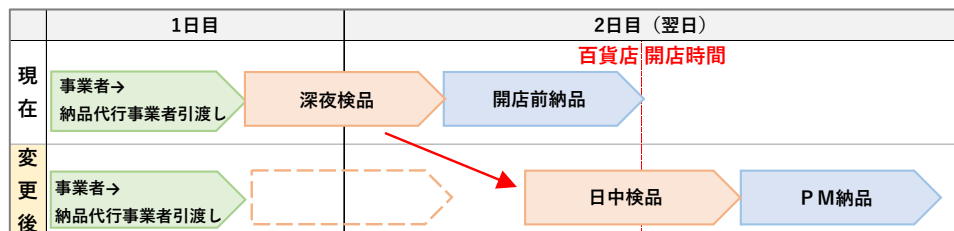
荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保等の対策を講じるよう努める。

4. 業界独自の取組み

①深夜検品の廃止に向けた取組み

これまで百貨店では、店舗の開店時間に合わせて品揃えをするために、検品が必要な商品については、物流事業者が深夜に検品作業を行い、早朝にドライバーが集荷することで、開店前までに商品を納品することが慣例化している。この対応として、検品作業を日中に移行し、納品時間を開店後にずらすことで、物流事業者の深夜業務のうち、検品作業を削減し、ドライバーの労働時間短縮も図っていく。

※一例（検品を必要とする商品の例）

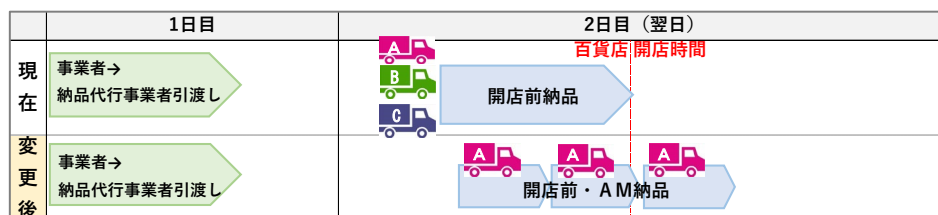


②納品リードタイムの緩和に向けた取組み

(1)ピストン運行

これまで納品量が多い店舗については、開店時間に間に合わせるために複数のトラック（ドライバー）で納品を行っていたが、1台のトラックによるピストン運行に切り替えることで、ドライバー不足の解消に努めていく。

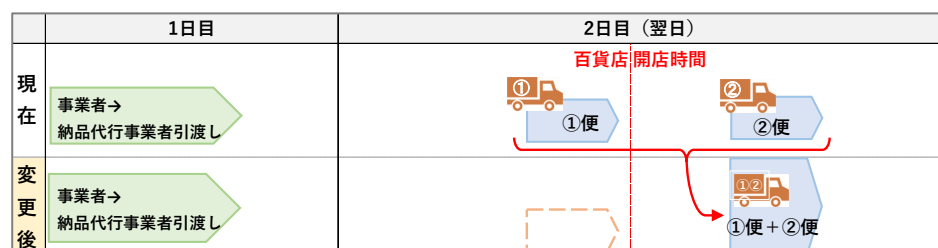
※一例（検品を必要としない商品の例）



(2)集約運行

一方で、納品量の少ない店舗については、低積載率で複数回の納品を行っているが、納品回数を減便し集約することで、積載効率の向上を進め、ドライバー不足の解消に努めていく。

※一例



③納品伝票のフォーマット整理と電子化による事業間連携に向けた取組み

百貨店と取引先間の受発注においては、1974年に策定された統一伝票が利用されているが、長年の利用により各社ごとの独自解釈によるイレギュラー利用が増えてきている。また、連続帳票の6編成という形態についても実際の運用に障害となる例も見られることから、各社の利用実態の把握と、項目の整理や追加、またカット紙などへの形態の変更なども考慮しながら、将来に向けた電子データへの変更も視野に入れた検討を進めていく。

④納品代行事業者による検品及び、各種伝票取扱作業の標準化に向けた取組み

取引先から百貨店への配送に伴う検品作業や、各種伝票（納品伝票、配送伝票等）の取扱いについては、個々の百貨店向けの独自対応が多く、納品代行事業者における効率化の阻害要因となっている。検品作業や、各種伝票取扱作業の標準化を進めることで、サプライチェーン全体における無駄を省き、効率化を進めていく。

以上

【参考資料】

※1 2023年10月、当協会会員百貨店に対して実施したアンケートの集計結果

■百貨店店舗に商品が入荷される際の、平均的なドライバーの荷待ち及び荷役時間

有効回答合計		125 店舗		101 店舗		125 店舗		27 店舗		88 店舗		65 店舗	
(1)荷受け場渡しの場合						(2)各売場までドライバーが運搬する場合							
①納品代行事業者		②メーカー直送		③路線便		①納品代行事業者		②メーカー直送		③路線便			
店舗数	比率	店舗数	比率	店舗数	比率	店舗数	比率	店舗数	比率	店舗数	比率	店舗数	比率
～30分以内	118	94%	99	98%	120	96%	26	96%	85	97%	48	74%	
～60分以内	7	6%	1	1%	5	4%	1	4%	3	3%	15	23%	
90分以内	0	0%	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	2	3%	

■百貨店店舗から商品を配送する際の、平均的なドライバーの荷待ち及び荷役時間

有効回答合計		125 店舗		130 店舗	
①納品代行事業者		②路線便			
店舗数	比率	店舗数	比率		
～30分以内	111	89%	118	91%	
～60分以内	14	11%	10	8%	
90分以内	0	0%	2	2%	