

# 丸協にゆーす

- 丸協トピック  
『 営業ソリューションコンテスト 最優秀賞 』
- 今、知っておきたい物流topics  
『加工食品卸業界のサプライチェーン全体  
としての取り組みがスゴイ』

# 丸協トピック

## 『営業ソリューションコンテストで最優秀賞を受賞』

11月21日、三井倉庫グループ内での営業ソリューションコンテストが開催され、丸協運輸からは九州営業所の池田次長がエントリーし、見事「最優秀賞」を受賞致しました。

今回、池田次長が担当している九州・沖縄地区での物流センターの運営内容に関する提案をエントリー致しました。

環境ISOでの取り組みをきっかけに、丸協運輸が長年考えてきた「物流の4R」を実現する提案となりました。

### 物流の4R

- |           |      |                 |
|-----------|------|-----------------|
| ① Refuse  | しない  | →適正在庫管理、共同倉庫化   |
| ② Reduce  | 減らす  | →大型・トレーラー化、共同集荷 |
| ③ Reuse   | 再利用  | →帰り便            |
| ④ Recycle | 再生する | →共同配送           |

コスト削減・環境への配慮・人手不足の解消を実現する物流の取り組みで、お客様はもちろん、様々な方面で有益なものとなりました。

24年を目前にして、物流業界を取り巻く環境は厳しい状況ではありますが、持続可能な（サステイナブル）物流を実現できるような取り組みを引き続き行っていきたいと思います。



# 今、知っておきたい物流topics

## 加工食品卸業界のサプライチェーン全体としての取組みがスゴイ

2023年11月、日本加工食品卸協会では自主行動計画を発表しました（<http://nsk.c.ooco.jp/>）。この内容は荷主と共に物流の改善を考えるにあたり、役に立つと思われるのでその内容を紹介します。

まず「物流の適正化・生産性向上は、1業種1企業だけの対応で成果をあげることは困難であり、発着荷主間の連携・協力があって達成されるものとの前提に立ち」とあります。「発着荷主間の連携・協力」、これこそが物流の適正化のスタートであり、サプライチェーンとしてこれを合意していることには大きな意味があると考えます。

①荷待ち・荷役作業時間の把握	入出荷に係る荷待ち・荷役作業等にかかる時間を把握する	発着荷主双方で、荷待ち、荷役作業の実態を把握するすべての拠点を把握する（日別、納品先別、時間、業務内容等）
②荷待ち・荷役作業時間「2時間以内」ルール	物流事業者に対し、長時間の荷待ちや <b>運送契約にない荷役作業等をさせてはならない</b>	<b>ゼロステップ</b> 附帯作業の定義（認識）を皆で合わせる <b>第一ステップ</b> 恒常的に2時間以上の荷待ち・荷役作業時間が発生している場合は、発・着・物が連携して、時間短縮を図る <b>第二ステップ</b> 1時間以内を目指す。責任者を選任する
⑥荷役作業等にかかる対価	荷主は運転者が行う <b>荷役作業料等を支払う者を明確化</b> し、適正な料金を支払う	物流事業者に適正に荷役作業料等が支払われるよう、発着荷主は真摯に協力する
⑦運賃と料金の別建て契約	運送の対価である <b>運賃</b> と、運送以外の役務等の対価である <b>料金</b> は <b>別建てで契約</b> を原則とする	発着荷主、物流事業者間で協議し、「料金」の詳細を定め、これを支払う。運送以外の役務を要する事項は、契約書に明文化し、これを支払う
⑧燃料費等の上昇分の反映	物流事業者から燃料サーチャージ、燃料費上昇、高速道路料金実費の料金反映を求められた場合は、適切に転嫁する	物流事業者から燃料サーチャージ、燃料費上昇、高速道路料金実費の料金反映を求められた場合は、協議の上、改定内容を契約書に明文化し、適正料金を支払う