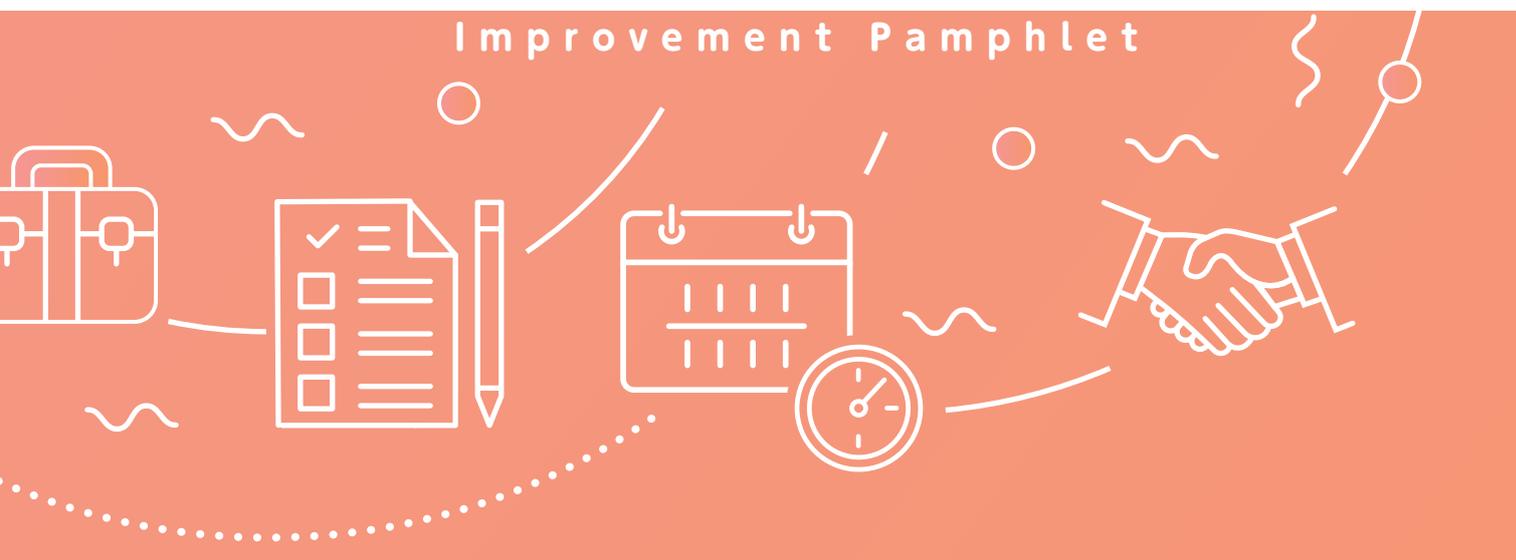


荷主の
ための

物流改善パンフレット

運送事業者の事業環境改善に向けて

Improvement Pamphlet



はじめに

物流を止めないために荷主にできること

トラック運送は、国内貨物運送の大きな割合を占めており、
経済活動や国民生活を支える重要な社会インフラです。

こうした社会を支える重要なインフラであるものの、トラック運転者の長時間労働や人手不足等、
トラック運送業界は、いま、非常に厳しい事業環境にあります。

では、この厳しい事業環境の改善は、運送事業者だけが努力をすればよいのでしょうか？
荷主企業は、運送事業者の取り組みを、ただ見守っていればよいのでしょうか？

もちろん、そうではありません。

運送事業者と荷主が一丸となって、運送事業者が置かれている
厳しい事業環境の改善に取り組む必要があります。

しかし一方で、「荷主の立場で一体何をすればよいんだろう…？」と悩まれる方も多いはずです。

そこで、このパンフレットでは、運送事業者の事業環境改善に向け、
荷主企業の皆さんに理解し、実行してもらいたい3つの項目を整理しています。
荷主企業にとって、運送事業者は大切なパートナーであることを、
改めて思い起こしていただければと思います。

運送事業者の事業環境改善に向けて理解・実行してもらいたい”3つの項目”



1章

トラック運転者の労働時間削減に向けた取り組み



2章

運送事業者との適正な取引条件の確立に向けた取り組み



3章

荷主としての社会的責任に関わる取り組み

Contents



1章 トラック運転者の労働時間削減に向けた取り組み

1 「荷主にしかできない取り組み」とは? 02

運送事業者への運送委託を見直す -サービスレベルの見直し-

着荷主に働きかけ、協力を求める

荷揃え等、倉庫の仕組みを見直す

2 「荷主の理解と協力が必要な事柄」とは? 06

運転時間削減のために高速道路を利用する

拘束時間削減のためにワークシェアを実施する -中継輸送-

3 「労働時間削減を支える基盤創り」とは? 09

物流マネジメントの導入

ゲインシェアの導入



2章 運送事業者との適正な取引条件の確立に向けた取り組み

1 適正な取引条件の確立の基本：契約内容を書面化しましょう..... 11

2 最近の動向：標準貨物自動車運送約款が改正されました 12



3章 荷主としての社会的責任に関わる取り組み

1 トラック運送事業者に対し、労働時間等のルールが守れなくなるような運送指示はしない 14

2 エネルギー使用の合理化(CO₂削減等)に向けた取り組み 15

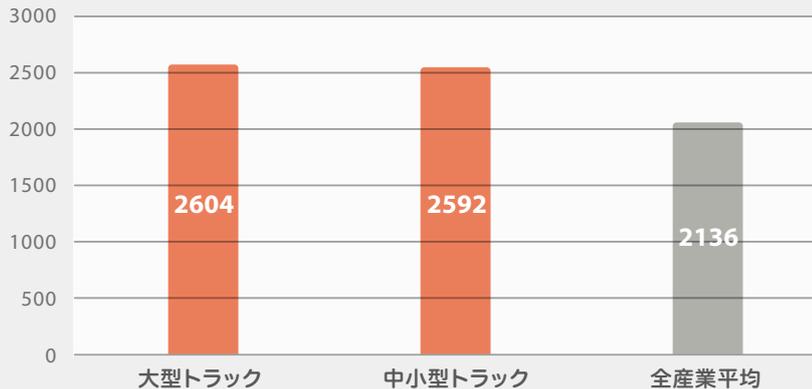


1章

トラック運転者の労働時間削減に向けた取り組み

トラック運転者の労働時間は、どのような実態にあるのでしょうか？

下図は、厚生労働省「平成29年 賃金構造基本統計調査」から算出した年間の平均労働時間の実態です。トラック運転者の平均労働時間が、他の産業と比較して、長時間労働であることがわかります。



全産業平均と比較して…

- ・大型トラック運転者 …… **468時間(+22%)**
- ・中小型トラック運転者 …… **456時間(+21%)**

では、トラック運転者の労働時間削減に向けて、荷主として何に取り組めばよいのでしょうか？

荷主の方に取り組んでいただきたい事項は、大きく次の3つに分類されます。

1

「荷主にしかできない取り組み」があります

2

「荷主の理解と協力が必要な事柄」があります

3

「労働時間削減を支える基盤創り」があります

次のページ以降で、ひとつひとつ、紐解いていきましょう！

「荷主にしかできない取り組み」とは？

トラック運転者は、発荷主と着荷主のさまざまな依頼や要望に基づいて、輸送をしています。

そのため、トラック運転者の労働時間削減に当たって、荷主にしかできない取り組みがあります。

Point 1

運送事業者への運送委託を見直す

ーサービスレベルの見直しー

発荷主から運送事業者への運送委託の内容が、トラック運転者の長時間労働の原因となっている場合があります。

運送委託の見直しは、荷主にしかできない取り組みです。

Point 2

着荷主に働きかけ、協力を求める

着荷主へのさまざまな納入要件が、トラック運転者の長時間労働の原因となっている場合があります。納入要件見直しに向けた着荷主への働きかけは、荷主にしかできない取り組みです。

Point 3

荷揃え等、倉庫の仕組みを見直す

倉庫での荷扱い作業や付帯作業が、トラック運転者の長時間労働の原因になっている場合があります。待ち時間があれば、なおさらです。

これらの作業時間の削減は、荷主にしかできない取り組みです。

次のページ以降で、ひとつひとつ、紐解いていきましょう！

Point 1

運送事業者への運送委託を見直す

—サービスレベルの見直し—

発荷主から運送事業者への運送委託の内容が、トラック運転者の長時間労働の原因となっている場合があります。

では、トラック運転者の労働時間削減に向けて、運送委託をどのように見直せばよいのでしょうか？
大きく3つの項目があります。



運送委託の締切時刻を見直す

締切時刻に一括して運送委託情報を連絡している場合、運送事業者は事前に配車計画を立案することができません。

一方、締切時刻を段階的に設定し、締切時刻ごとに運送委託情報を連絡すると、運送事業者は事前に配車計画を立案できるようになり、トラック運転者の労働時間を考慮した最適な配車が行えるようになります。

締切時刻を前倒しすることも有効です。

運送事業者は配車作業に十分に時間をとることができるようになり、結果としてトラック運転者の労働時間を考慮した最適な配車が行えるようになるのです。



運送委託の追加/変更を少なくする

運送委託の追加や変更が発生する要因のひとつは、荷主の顧客からの急な依頼です。たしかに荷主にとって、顧客からの依頼に応えることは大切です。しかし一方で、それがトラック運転者の長時間労働の引き金となっていることも忘れてはならない事実です。



運送委託の物量を見直す

トラックの積載可能量も考慮し、1日当たりの運送委託物量を決めたらどうなるでしょうか？積載効率が向上することで、運送事業者は、必要最小限の台数で運行することができ、結果として、トラック運転者のトータルの労働時間は削減できます。



運送委託を見直すと、こんなよいことも！ —荷主のメリット—

運送委託の見直しは、手間と時間を要します。しかし、運送事業者の最適配車は、納期遅れがなくなる等、結果として荷主にとってよいことも多くあります。ぜひともチャレンジしてください！



運送事業者へ運送委託書(運送状)を、きちんと発出していますか？

契約内容が口頭や慣例的に決まっている等、運送事業者に対し運送状をきちんと発出していない場合、まずはその点から改善する必要があります。

口頭での委託は、適正取引の面で問題があるだけでなく、誤納品等、配達先の顧客に迷惑をかけるおそれもあるからです。

Point 2

着荷主に働きかけ、協力を求める

荷主の皆さんは、トラック運転者が、配達先(着荷主)でどのような作業をしているかご存知ですか？

きちんと把握している荷主もいる一方で、皆さんの知らない所でトラック運転者が複数箇所での荷卸しや指定時刻までの待機等をしている場合もあるのではないのでしょうか。

こういった「困りごと」について、トラック運転者や運送事業者が直接の契約関係にない着荷主に、改善の要望を直接申し入れることは、一般的に困難です。配達先でのトラック運転者の「困りごと」を解決するためには、荷主から着荷主への働きかけが必要不可欠です。



庭先要件の緩和を、働きかける ～納入指定時刻を緩和～

納入指定時刻は、午前中に集中する傾向にあります。

例えば、午前中の納入指定時刻を、午後に変更することができれば、配送効率が向上し、結果として、トラック運転者の労働時間削減に繋がることがあります。



納入頻度の見直しを、働きかける

毎日納入から隔日納入への変更や、曜日ごとのカテゴリー納品は、トラック運転者の労働時間削減に繋がります。なお、着荷主からの「発注頻度」と着荷主への「納入頻度」を、切り分けて考えることも重要です。



荷卸し作業の見直しを、働きかける

付帯作業も含めた荷卸し作業を、トラック運転者が実施している場合、その荷卸し作業を着荷主側で実施してくれれば、トラック運転者の労働時間削減と、身体的負荷の軽減に繋がります。



着荷主に働きかけると、こんなよいことも！ —荷主のメリット—

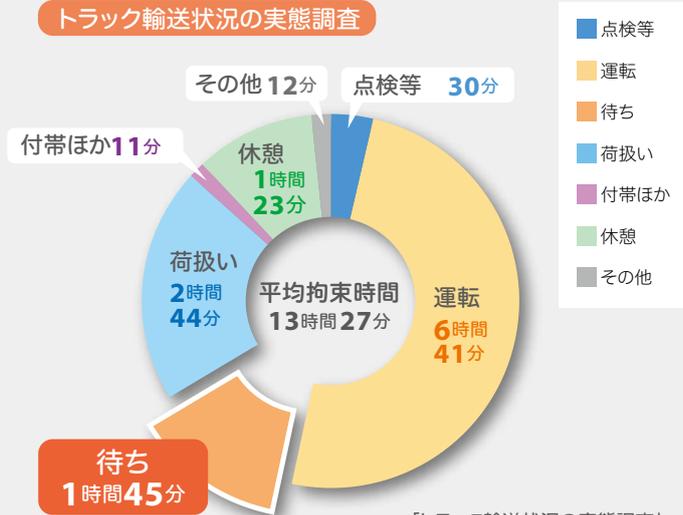
例えば、毎日午前9時に納入させている着荷主は、その時刻に納入させることが本当に必要なのでしょうか。慣例で9時となっているだけで、別に9時でなくてもよいこともあるのではないのでしょうか。このように、納入指定時刻が、着荷主の真の要望でない場合もあります。着荷主に働きかけた結果、納入指定時刻の見直しをすることができ、配送効率を大きく向上させた事例もあります。

Point 3

荷揃え等、倉庫の仕組みを見直す

平成27年に厚生労働省と国土交通省が共同で実施した「トラック輸送状況の実態調査」によると、荷待ちがある運行をしているトラック運転者は、待ち時間が平均で1時間45分、荷扱い時間が平均で2時間44分もあり、拘束時間の30%以上もの時間を占めていることが明らかになりました。

トラック輸送状況の実態調査



この点からも、待ち時間や荷扱い時間の削減は、トラック運転者の労働時間削減に向けた重要な課題であることが分かります。

では、荷扱い時間や待ち時間を削減するために、荷主として、どのように倉庫の仕組みを見直せばよいのでしょうか？

【トラック輸送状況の実態調査】



バース予約システムを導入する

倉庫での作業時間帯を事前予約できるバース予約システムは、早い時刻に倉庫に到着し、作業の順番取りをしているトラック運転者の労働時間(待ち時間)を、大きく削減することができます。また、バース予約システムの導入に限らず、荷主が運送事業者に入構指定時刻を事前連絡することも有効です。



積み込みや荷卸し作業を見直す

付帯作業も含めた積み込みや荷卸し作業を、トラック運転者が実施している場合、その作業を荷主側で実施すれば、トラック運転者の労働時間削減と、身体的負荷の軽減に繋がります。



荷揃え作業の効率化を追求する

荷揃え作業の効率化には、現場の5Sや、動線見直し、さらにはピッキング要領の見直し等、さまざまな切り口が存在します。トラック運転者の荷扱いや待機の実態をきちんと見極めたうえでトラック運転者の労働時間削減に繋がる適切な施策を検討し、展開していく必要があります。



倉庫の仕組みを見直すと、こんなよいことも！

— 荷主のメリット —

バース予約システムは、トラック運転者の待ち時間削減に繋がります。

一方、荷主にとっては、バース回転率向上に繋がるだけでなく待機車両数が大きく削減されることで、周辺地域に対しての環境面で貢献できます。

トラック運転者の労働時間管理は、運送事業者が行っています。
ですから、トラック運転者の労働時間削減に取り組む責任は運送事業者にあります。

しかし、運送事業者がトラック運転者の労働時間削減に取り組むにあたって、荷主の理解と協力が必要なことがあります。

それはコスト分担です。運送事業者が主体となって展開する取り組みの中には、運送コストの増加を伴う施策があります。このコストの分担について両者で話し合い、協力して解決していくことが求められます。

もちろん、各社の事業環境によって取り組む内容が異なりますから、コスト負担に関する正論はありません。しかし最も重要なことは、両者が対等な立場で十分に話し合い、両者が合意し納得する正解を導き出すことなのです。

本編では、下の2つの施策を例に、運送コストの増加について、詳しく説明をします。

Point 1

運転時間削減のために高速道路を利用する

運転時間の削減に、高速道路の利用は有用です。
ただし、高速道路を利用すれば、当然ですが、高速料金が発生します。

Point 2

拘束時間削減のためにワークシェアを実施する

— 中継輸送 —

1人のトラック運転者が担っている運行を、複数人数で分担する中継輸送は、
トラック運転者の拘束時間削減に有用です。
ただし、中継拠点の運営費等、追加コストが発生します。

次のページ以降で、ひとつひとつ、紐解いていきましょう！

Point 1

運転時間削減のために高速道路を利用する

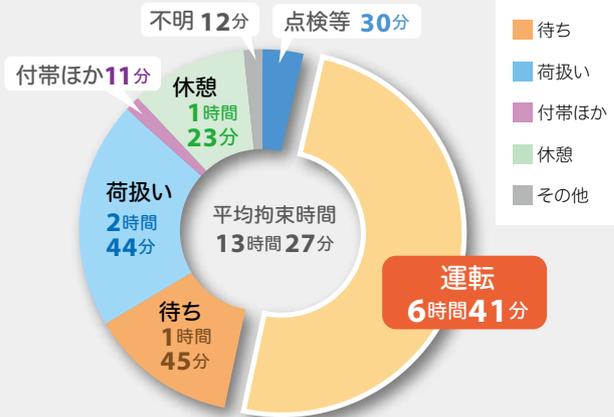
平成27年に厚生労働省と国土交通省が共同で実施した「トラック輸送状況の実態調査」によると、拘束時間の約50%が運転時間で占められています。

この拘束時間の大半を占める運転時間削減に向け、高速道路を利用(含:利用区間の拡充)することは、実行に時間を要さず、また非常にわかりやすい施策であることも事実です。

しかし当然ですが、高速料金が追加で発生します。高速道路を利用する場合には、このコスト分担について、荷主と運送事業者が話し合う必要があります。

高速道路の利用は、次の2つの方法が考えられます。

トラック輸送状況の実態調査



「トラック輸送状況の実態調査」

A：定常利用を前提とする方法

B：日々の荷揃えや道路状況に応じて、柔軟に利用決定をする方法

A・Bいずれも、高速料金の負担について十分な話し合いをする必要があります。さらにBについては、荷主と運送事業者の間で事前に高速道路利用ルールを決定しておくことが必要です。

例えば、

■ 荷主要因の荷揃え遅れ

事前に設定した時間以上遅延した場合は、高速道路の利用を可とする

■ 配送先の要件(日々の配送先数や、日々の納入指定時刻等)

事前に設定した配送先の上限数を超えた場合は、高速道路の利用を可とする

等です。

これらルールを両者で話し合ったうえで、両者が合意・納得する負担ルールを決める必要があるのです。

❗ 荷主の皆さんに注意してもらいたいこと

そもそも荷主(運送委託者)が、高速道路を利用しなければ間に合わない納品時間の設定等、有料道路の利用を前提とした運送を依頼しながら、有料道路利用料金の負担を拒むことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります!

Point 2

拘束時間削減のためにワークシェアを実施する

—中継輸送—

中継輸送は、トラック運転者の労働時間削減に向け、もっとも注目されている施策のひとつです。

中継輸送とは、1人のトラック運転者が担っている運行を、複数人数で分担することにより拘束時間を大きく削減できるワークシェアの施策です。例えば大阪・東京間の幹線運行は、通常、往復で2日間の拘束ですが、名古屋で中継してドライバーが交替することにより、1日の拘束(日帰り)に削減できるのです。

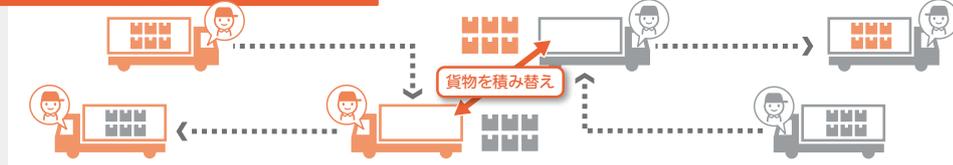
中継輸送には、下図に示す代表的な3つの方式がありますが、コストが増加するといった課題もあります。

パターンA：トレーラー・トラクター方式



中継拠点で
トレーラーの
ヘッド交換をする

パターンB：貨物積み替え方式



中継拠点で
貨物を
積み替える

パターンC：ドライバー交換方式



中継拠点で
ドライバーが
車を乗り替えて
交替する

ではどのようなコストが追加で発生するのでしょうか？

中継輸送により新たに発生するコスト

- ①中継のため途中で高速を降りると**高速料金の差額が発生**
中継拠点が高速道路上にない場合に、新たに発生するコストです。
- ②**中継拠点の運営費**
荷役料や拠点使用料等、中継拠点の運営費が新たに発生します。

※上記増加コスト以外にも、設備投資等が新たに発生する場合があります。

荷主と運送事業者で増加コストの負担ルールについて話し合い、両者が納得・合意するルールを決める必要があるのです。



中継輸送を実施すると、こんなよいことも！ —荷主のメリット—

中継輸送によりトラック運転者の拘束時間が削減されると、「トラック運転者」という仕事の魅力が増し、新規就業率や定着率向上に繋がります。またワークライフバランスの向上により、女性や若年層の就労者確保も期待できます。結果として、慢性的なトラック運転者不足が解決され、荷主の皆さんは安定的に輸送サービスを確保できるようになるのです。あわせて、年末繁忙期等の高額な物流調達費を抑制できる可能性もあります。

トラック運転者の労働時間削減を支える「基盤」とは何でしょう？

それは荷主と運送事業者の信頼ある協力関係、つまりパートナーシップです。両者にパートナーシップがなければ、労働時間削減に向けた取り組みを持続することは不可能といっても過言ではありません。

パートナーシップは一朝一夕に構築できるものではありません。荷主と運送事業者が連携し、さまざまな物流改革を積み重ねていく過程で構築されるのです。パートナーシップの構築に特効薬はありませんが、ここでは参考となる「仕組み」を紹介します。

Point 1

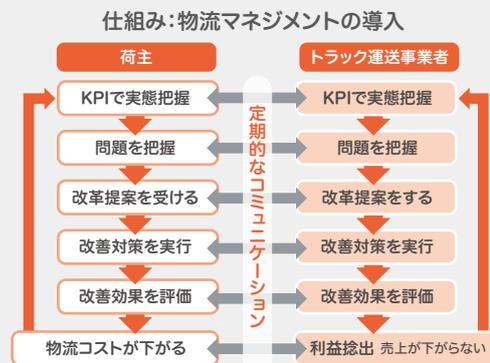
物流マネジメントの導入

物流マネジメントとは、荷主と運送事業者で定期的なコミュニケーションの場を設ける仕組みです。

コミュニケーションの積み重ねが、パートナーシップ構築に繋がります。しかし単に「会う場」を設けているだけでは、意味がありません。

右図の通り、荷主と運送事業者の両者で設定したKPI^{*}をベースに労働時間等の現状値を共有し、問題の所在を両者で把握したうえで、改善施策を展開、そして改善施策の効果を両者で評価する仕組みが必要となるのです。この仕組みを物流マネジメントといいます。

^{*}Key Performance Indicatorの略称
達成度を評価するための指標。積載率や納期遵守率 等。

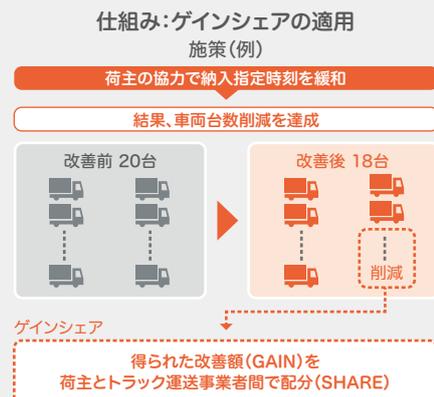


Point 2

ゲインシェアの導入

物流改革による効果を、荷主と運送事業者で適正に配分する仕組みです。

適正に配分することにより、不公平感が払拭され、パートナーシップ構築に繋がります。例えば、右図に示す通り、トラック運転者の労働時間削減のため納入指定時刻を緩和したとします。結果として、配送車両数の削減も実現できた場合、そのコスト削減額を両者で公平に配分することが大切なのです。





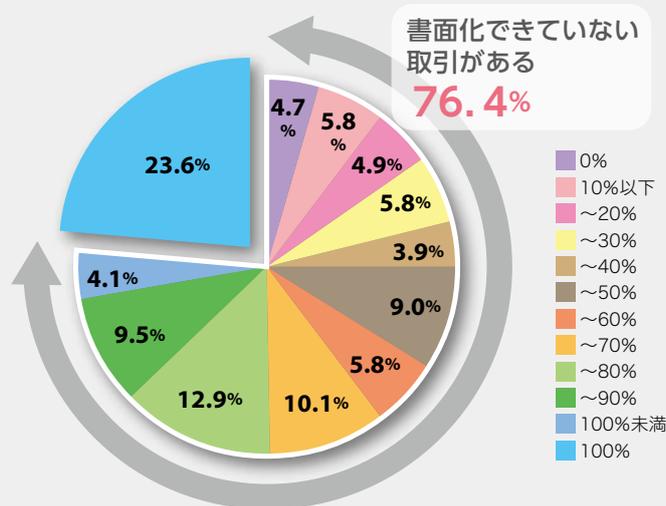
2章

運送事業者との適正な取引条件の確立に向けた取り組み

運送事業者は荷主からの依頼に基づいて輸送を行うわけですから、両者間で、取引が発生します。ではこの両者間の取引実態はどのようになっているのでしょうか？

まずは書面化の状況について見てみましょう。右の円グラフは、国土交通省が、運送事業者に対して、書面化の状況をアンケートした結果です。

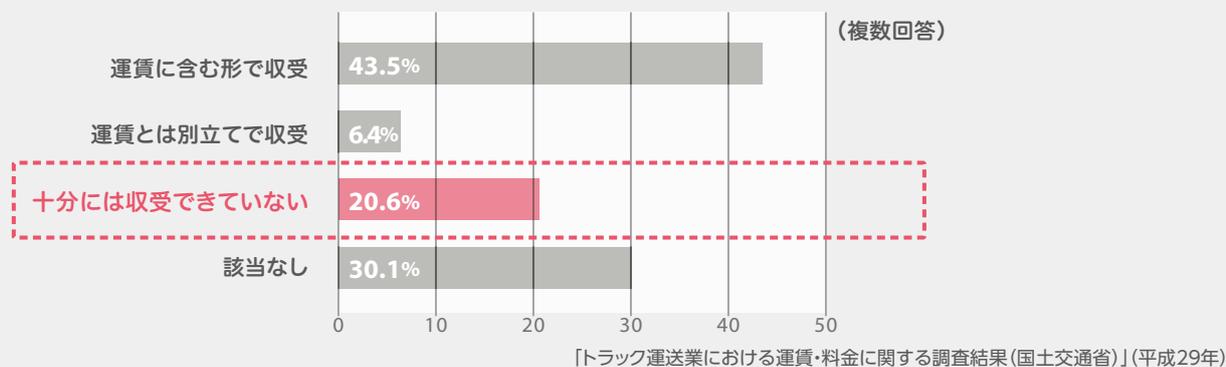
比率は、「書面化実施取引数÷全取引数」を表しています。書面化できていない取引があると回答した運送事業者が、76.4%もいることがわかりました。



「トラック運送業における下請中小企業の取引条件の改善に関する調査結果(国土交通省)」(平成28年)

続いて、荷主が運送業者に支払う料金の実態について見てみましょう。

下の棒グラフは、国土交通省が、運送事業者に対して、荷扱い作業料金の收受状況をアンケートした結果です。十分には收受できていないと回答した運送事業者が、20.6%もいることがわかりました。



これらの実態より、適正な取引条件確立に向けた取り組みをしなければならないことが分かります。そこで本編では、適正な取引条件確立に必要な次の2点について解説をします。

1

適正な取引条件の確立の基本：契約内容を書面化しましょう

2

最近の動向：標準貨物自動車運送約款が改正されました

次のページ以降で、ひとつひとつ、紐解いていきましょう！

1 適正な取引条件の確立の基本：契約内容を書面化しましょう

そもそも、なぜ、書面化ができていない取引があるのでしょうか？

国土交通省が運送事業者に対し、「書面化を荷主に要請しない理由」を確認した結果を紹介します。

- 荷主の理解が得にくい
- 取引相手の担当部署の責任者が嫌がる
 - 長年の取引上の慣行から、そのままの状態
 - スポット取引で継続的な荷主でないため

荷主に対する配慮

「トラック運送業における下請中小企業の取引条件の改善に関する調査結果(国土交通省)」(平成28年)

運送事業者の立場では、荷主の理解が得にくい等、荷主との関係性を踏まえて、書面化に向けた要請を躊躇していることがわかります。

もちろんこの点は改善すべき内容ではありますが、一方で、荷主から書面化に向けた働きかけをすることが重要であることもわかります。

また荷主の皆さんにとっては、下記の側面からも、書面化が必要なのです。

- 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン[※]」では、運送契約に際して、運送日時、付帯業務の内容、運賃・料金の額等の必要事項について書面で共有することをルール化しています。

※国土交通省が平成26年に策定したガイドライン。

書面化の趣旨や効果、さらには実務面の対応に至るまでを整理したガイドラインであり、平成29年8月の標準貨物自動車運送約款の改正に併せて、一部改定されました。

- 運送事業者が再委託[※]する場合に、必要事項をすべて記載した書面を交付しないことは、下請法に違反するおそれがあります。

※この場合、再委託する運送事業者は実運送事業者にとっての荷主となります。



書面化すると、こんなよいことも！ —荷主のメリット—

書面にて運送委託することは、思い違い等による契約上のトラブル等を防止し、結果として、誤配送の削減等、輸送品質の向上に繋がります。

2

2 最近の動向：標準貨物自動車運送約款が改正されました

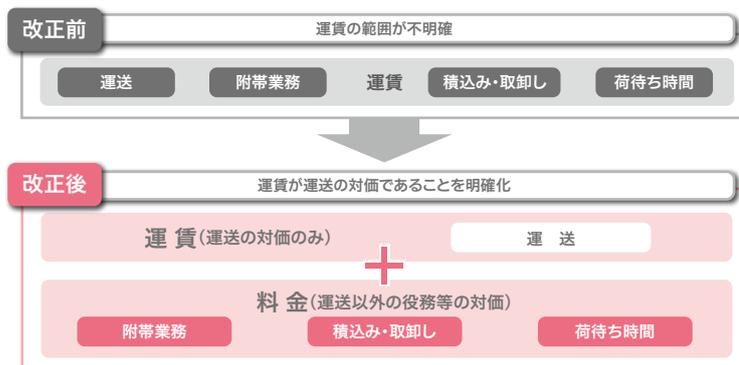
平成29年11月から、トラック運送における運賃・料金の収受ルールが変わりました。
「標準貨物自動車運送約款^{*}の改正」です。

^{*}標準貨物自動車運送約款とは、国土交通省が制定する運送事業者と荷主の契約書の雛型です

標準貨物自動車運送約款等の改正概要

① 「運賃」と「料金」の区別を明確化しました

運賃が運送の対価であることを明確化します。



^{*}平成26年1月の改正により運賃・料金とは別に、燃料サーチャージと有料道路利用料を収受することが明確化されました。

② 「待機時間料」を新たに規定しました

荷主都合による
荷待ち時間の対価を
「待機時間料」とします。

荷待ち時間が
発生した場合には
待機時間料が
かかります

わかりました

今後は
荷待ち時間が
発生しないよう
努力します

③ 附帯業務の内容をより明確化しました

附帯業務の内容に「棚入れ」、
「ラベル貼り」等^{*}を追加します。

^{*}その他追加する附帯業務:「横持ち」、「縦持ち」、「はい作業(倉庫等において箱等を一定の方法で規則正しく積み上げたり崩したりする作業)」



荷主が行うべきこと

- ☑ 運送状に「運賃」と「料金」を区別して記載する
 - ▶ 運賃とは別に積み込み・取卸し、附帯業務の料金を記載する必要があります。
- ☑ 運送以外の役務等が生じる場合はトラック事業者^{*}にその対価となる料金を支払う
 - ▶ 運送状に記載がない作業や荷待ち時間が発生した場合においても料金を支払う必要があります。

トラック事業者が行うべきこと

- ☑ 新しい標準貨物自動車運送約款を営業所に掲示する
 - ▶ 約款を掲示していない場合、罰則の対象となります。
- ☑ 運賃・料金表の変更届出を行う
 - ▶ 「積み込料」「取卸料」「待機時間料」を新たに設定する必要があります。

掲載：厚生労働省資料



3章

荷主としての社会的責任に関わる取り組み

社会的責任とは、企業が社会に対する責任を果たし、社会とともに発展していくための活動です。

※CSR (Corporate Social Responsibility)の略称とも言われています。

※社会には、ステークホルダーである取引先(顧客や外注先)も含まれます。

では荷主としての社会的責任には何があるのでしょうか？

1

トラック運送事業者に対し、労働時間等のルールが守れなくなるような運送指示はしない

荷主勧告制度

(※貨物自動車運送事業法第64条)

運送事業者の違反行為の再発防止を図るための制度。

違反行為の原因に荷主の主体的な関与が認められた場合、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、かつ当該荷主の名称が公表されます。

2

エネルギー使用の合理化(CO₂削減等)に向けた取り組み

※省エネ法上の荷主とは、自らの事業に関して自らの貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させるものとされています。

※すべての荷主は、自らの貨物の輸送に係るエネルギー使用の合理化を図るため、エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減する努力が求められます。

エネルギー消費原単位の低減に繋がる「モーダルシフト」は、
トラック運転者の労働時間削減にも繋がります

次のページ以降で、ひとつひとつ、紐解いていきましょう！

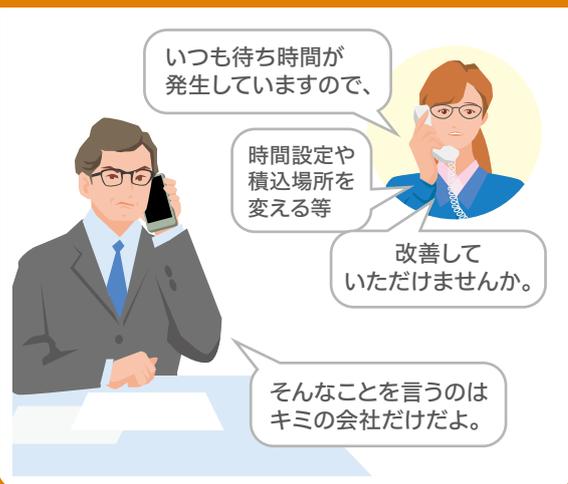
トラック運送事業者に対し、労働時間等のルールが守れなくなるような運送指示はしない

荷主がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要すると、荷主勧告の対象となり、荷主名が公表される場合があります。

① 非合理的な到着時間の設定



② 待ち時間の恒常的な発生



③ やむを得ない遅延に対するペナルティの設定



④ 積込み前に貨物量を増やすような急な依頼



掲載:厚生労働省資料

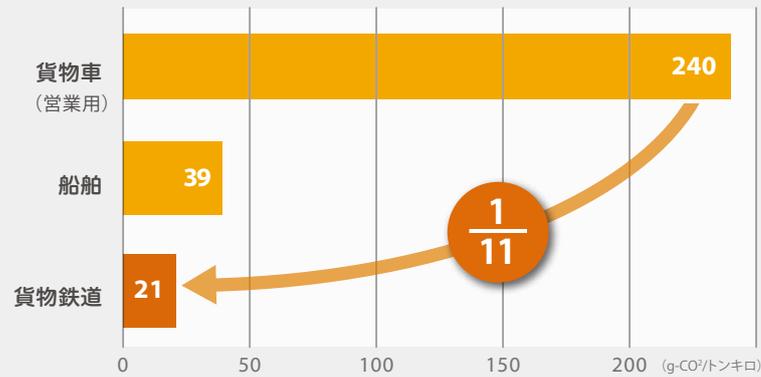
2 エネルギー使用の合理化(CO₂削減等)に向けた取り組み

エネルギー消費原単位の低減に繋がる「モーダルシフト」は、トラック運転者の労働時間削減にも繋がります。

輸送機関別のCO₂排出量原単位

モーダルシフトの効果

(輸送機関別のCO₂排出量原単位(1トンの貨物を1km輸送したときのCO₂排出量):2016年度実績)



資料:国土交通省「自動車輸送統計調査」「内航船舶輸送統計調査」および「鉄道輸送統計調査」(いずれも平成28年度)並びに国立研究開発法人環境研究所地球環境研究センター温室効果ガスインベントリオフィスの公表している温室効果ガス排出量のデータ(平成28年度)に基づき作成

平成28年度「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会におけるパイロット事業」にて実施された事例をご紹介します。

●陸送の運行図



●モーダルシフトの運行図



トラック運転者の労働時間(出発から最終納品地まで)

	高速利用	フェリー利用
拘束時間	22時間10分	10時間40分
運転時間	11時間20分	4時間30分
休息期間	なし	11時間50分

掲載:「トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会」パイロット事業実施報告書より

さいごに

「物流危機」という言葉を、最近、よく耳にするようになりました。

では、重要な社会インフラのひとつである「物流」が機能しなくなったらどうなるでしょう？

荷主は、顧客に対し、必要な商品を、必要な時に、必要なだけ届けることができなくなります。

また消費者は、欲しい商品を、欲しい時に、欲しいだけ買い求めることもできなくなります。

このような状況を、誰も望んでいません。

ではこのような状況に陥らないために、いま、何をすべきなのでしょう？

物流危機は、運送事業者だけの努力で克服できるものではありません。

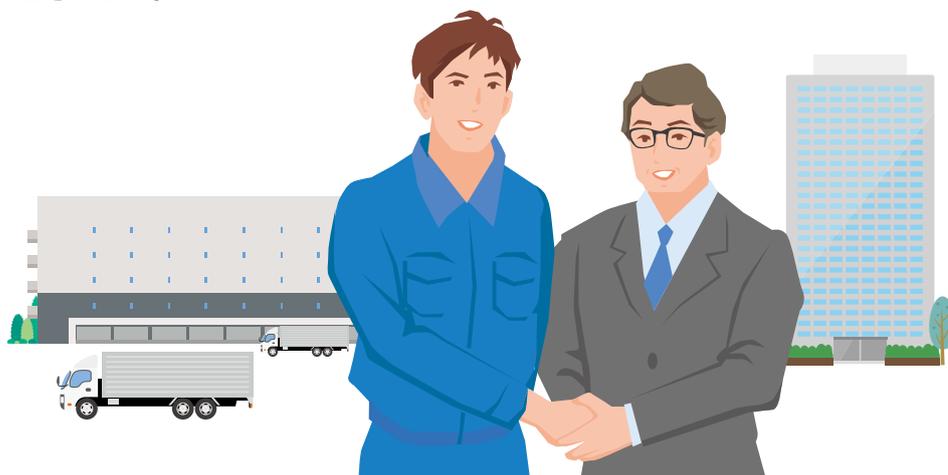
今こそ、荷主と運送事業者が一丸となって、物流危機を克服すべき時なのです。

このパンフレットが、荷主の皆さんにとっての活動の一助となればと思っています。

ぜひ、一度、このパンフレットに掲載した取り組みの実現に向けて、

皆さんのパートナーである運送事業者と意見を交わす場を、

まずは設けていただければと思います。





「物流改善パンフレット」は
下記ホームページにて
閲覧・ダウンロードできます。

[https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/
bunya/0000148322_00014.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000148322_00014.html)

厚生労働省委託事業

お問い合わせ先

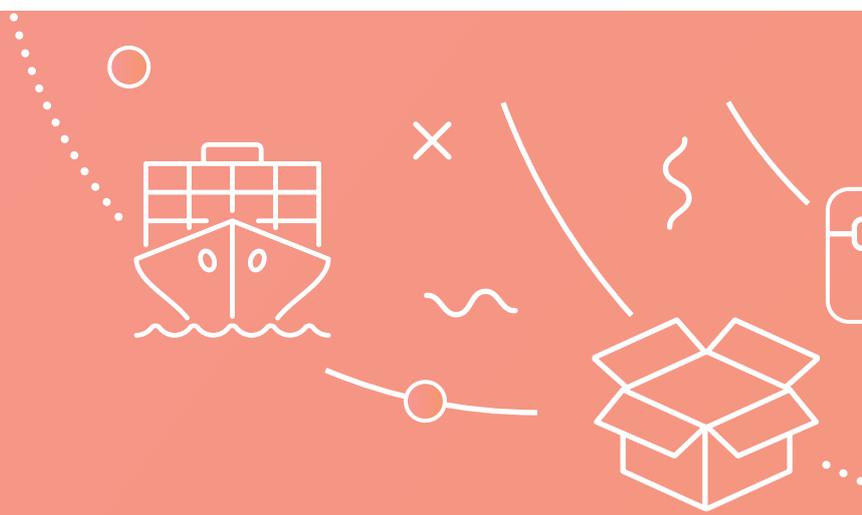
厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課

TEL: (03)5253-1111 (内線5389)

企画・制作：株式会社富士通総研

〔著作権について〕 「物流改善パンフレット」に関しての著作権は厚生労働省が有しています。本パンフレットの内容については、転載・複製を行うことができます。転載・複製を行う場合は、出所を明記してください。なお、商用目的での転載・複製を行う場合は、予め厚生労働省労働基準局 労働条件政策課(03-5253-1111〈内線5389〉)までご相談ください。

〔免責事項〕 本パンフレットの掲載事項の正確性については万全を期しておりますが、厚生労働省は、利用者が本パンフレットの情報を用いて行う一切の行為について何ら責任を負うものではありません。



厚生労働省では、企業の皆さまのお役に立てる人事労務に関する情報をメルマガで配信しています。
登録はこちら! ▶ <http://merumaga.mhlw.go.jp/>

発行：2018年12月