

(1)パイロット事業の実施結果について

～ 山梨県地方協議会事務局 ～

山梨県

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

FUJITSU

shaping tomorrow with you

平成29年度

パイロット事業の実施結果について

2018年3月19日

株式会社 富士通総研

1. 改善策の振り返り

2. 実証実験の結果について 注：改善策ごとにご説明

- (1) 展開した改善策の具体的運用ルール
- (2) 労働時間の削減結果

3. 「アンケート」と「インタビュー」について

- (1) 実施の全体像
- (2) アンケート結果とインタビュー結果

1. 改善策の振り返り

削減を狙った 業務区分の時間	ドライバーの積込み時の 「作業時間」		現在、マルエス様が豊富工場から、 直送方式で配送している 「千葉 館山エリア（20店舗）」の 「運転時間」
施策テーマ	No. 1	No. 2	No. 3
	シャトレーゼへの作業切り替えにより ドライバーの 「冷蔵・常温品積替え」 作業を撲滅	店舗別仮置き場 設置により ドライバーの 「店舗別カゴ台車探し」 作業を撲滅	「直送方式」から「TM方式」に切り替える事により ドライバーの 「運転時間」を削減
現実態	■ 6 月度実績データ 積込作業時間：平均76分/日		■ 1月度実績データ（館山エリア配送のドライバー） 運転時間：平均9時間12分 注：全エリアの平均運転時間⇒6時間22分
実証実験 実施時期	2月15日(木)から2月21日(水) ※日付は豊富工場積込日ベース		

協議会で頂いたコメント

- ・高速道路の利用ルールについて教えて欲しい。

平成20年に現在の単価制に料金体系を移行。

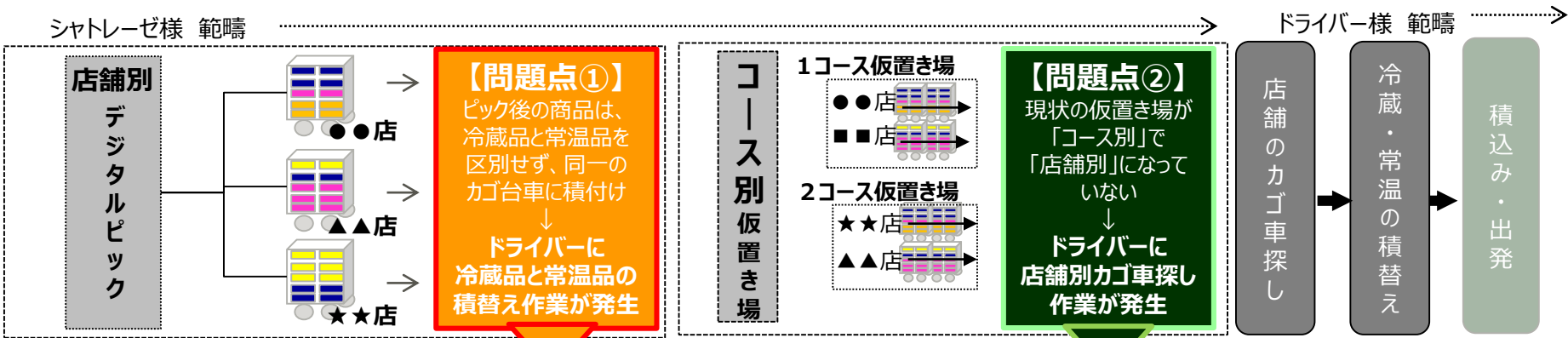
単価額算出にあたっては、マルエス様の高速道路利用ルールに則り、高速料金込みの単価額を設定している。

但し現在のマルエス様の高速道路利用ルールについての公表は差し控えたいとの事。 ※なお高速料金込みである事はシャトレーゼ様も認識。

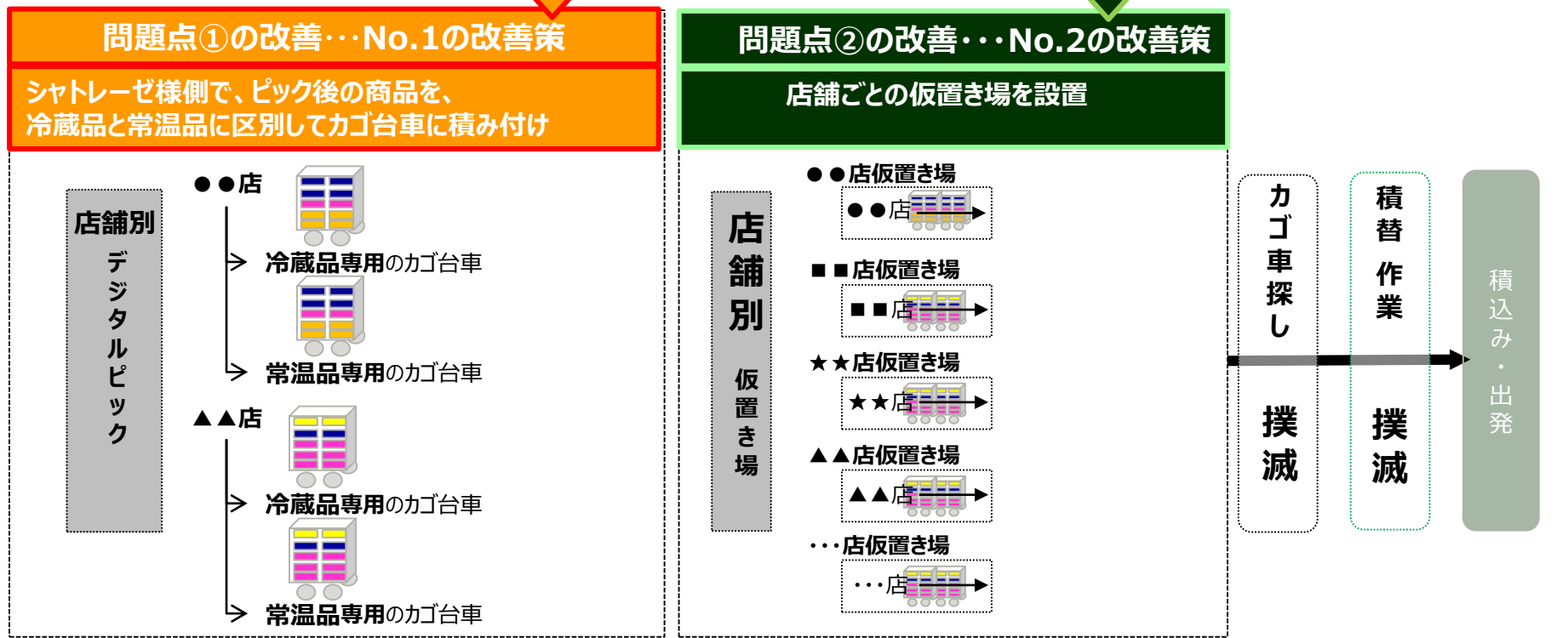
2. 実証実験の結果について

No.1 シャトレーゼへの作業内製化による「冷蔵・常温品積替え」作業の撲滅
No.2 店舗別仮置き場設置による「店舗別カゴ台車探し」作業の撲滅

実験前



改善策



ふたつの改善策展開の「必須要件」
・冷蔵品と常温品を仕分けて積み付けるカゴ台車の設置スペース捻出
・店舗別仮置き場の設置スペース捻出
▶ シャトレーゼ様側で「バッチ別ピックに切り替え」

① 「冷蔵品」と「常温品」を仕分けて積み付ける為の「バッチ切り替え」

【実験前】

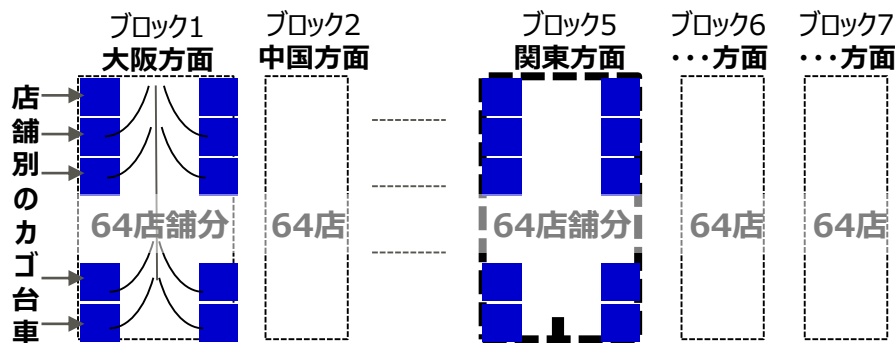
1アイテム1カゴ車に積付けられた商品は、
「ブロック」ごとにデジタルピッキング。

※ブロック：大阪・関東等、デジタルピッキングをする「方面」の単位
ひとつのブロックには、**64台分のカゴ車設置スペース**有り。
なお「冷蔵品」と「常温品」混載可なので、「1店舗・1カゴ台車」
よってひとつのブロックには、**64店舗分のカゴ台車設置スペース**あり。
マルエス様担当の店舗：ブロック5「関東方面」のうちの30店舗分



アイテムごとに
カゴ車に積み付けられた商品

デジタルピックで 店舗ごとに仕分け



コース別仮置き場へ



方面別のブロック

冷蔵と常温品に分けて積み付けるには
マルエス様担当の30店舗分を

「倍」

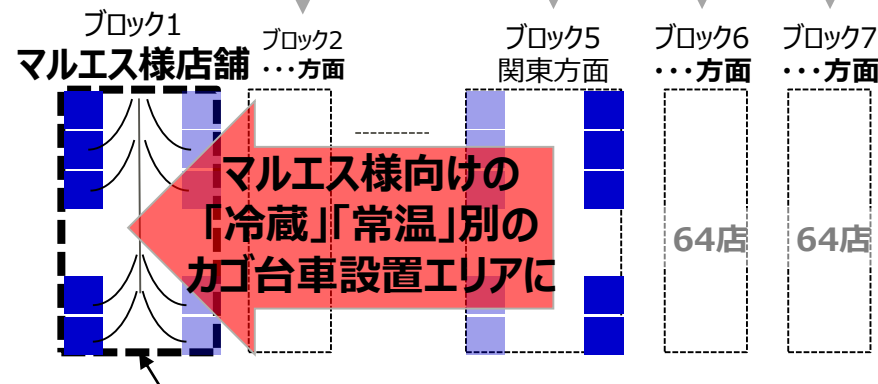
↓
60台分のカゴ車設置スペースが必要

【実験中】

デジタルピックの実施順に着目！ デジタルピックは遠方順に実施。
「ブロック1：大阪方面」は、
「ブロック5：関東方面」と比較し早い時刻にピックが終了。
大阪方面のデジタルピッキングは16時には終了。
「ブロック1：大阪方面」を、
マルエス様担当分 60台分のカゴ車設置エリアにバッチ切替え。



デジタルピックで 店舗ごとに仕分け



マルエス様担当分店舗を
「冷蔵品」と「常温品」に
仕分けて積み付けられる
カゴ台車設置エリアに！

※約30店舗分
※約60台のカゴ車を設置
(冷蔵と常温で1カゴ車ずつ)



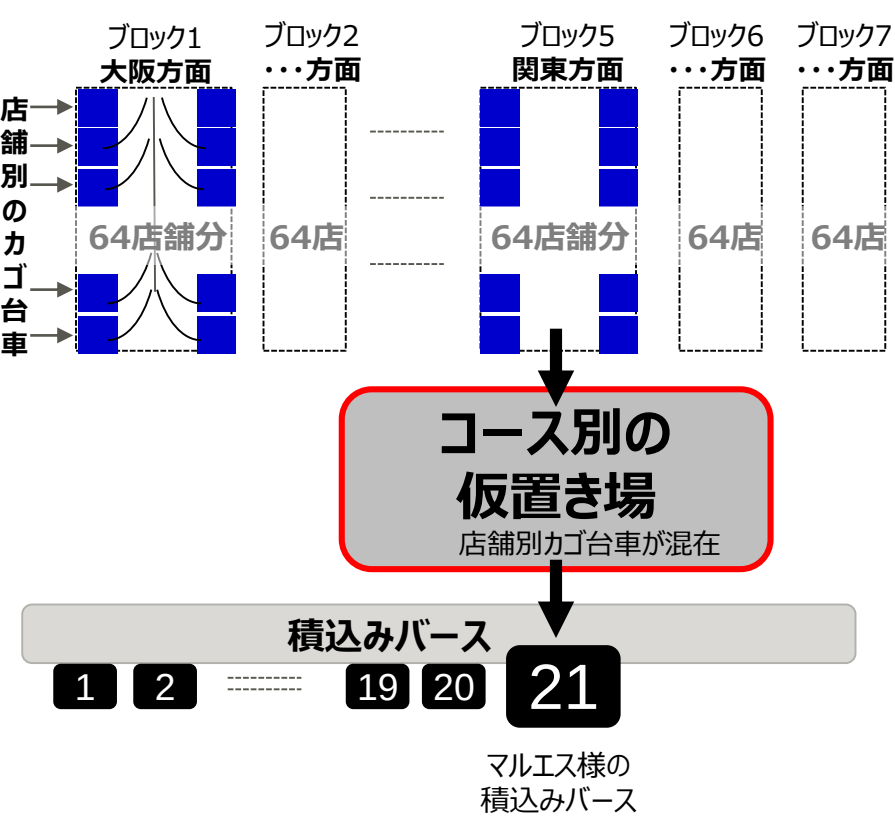
バッチ切替え後の様子

② 店舗別の仮置き場設置

【実験前】

デジタルピック後のカゴ台車は、コース別仮置き場に横持ち。
なお横持ちが、「順次横持ち」となっているため、
同一店舗のカゴ台車が「コース別仮置き場」に分散。

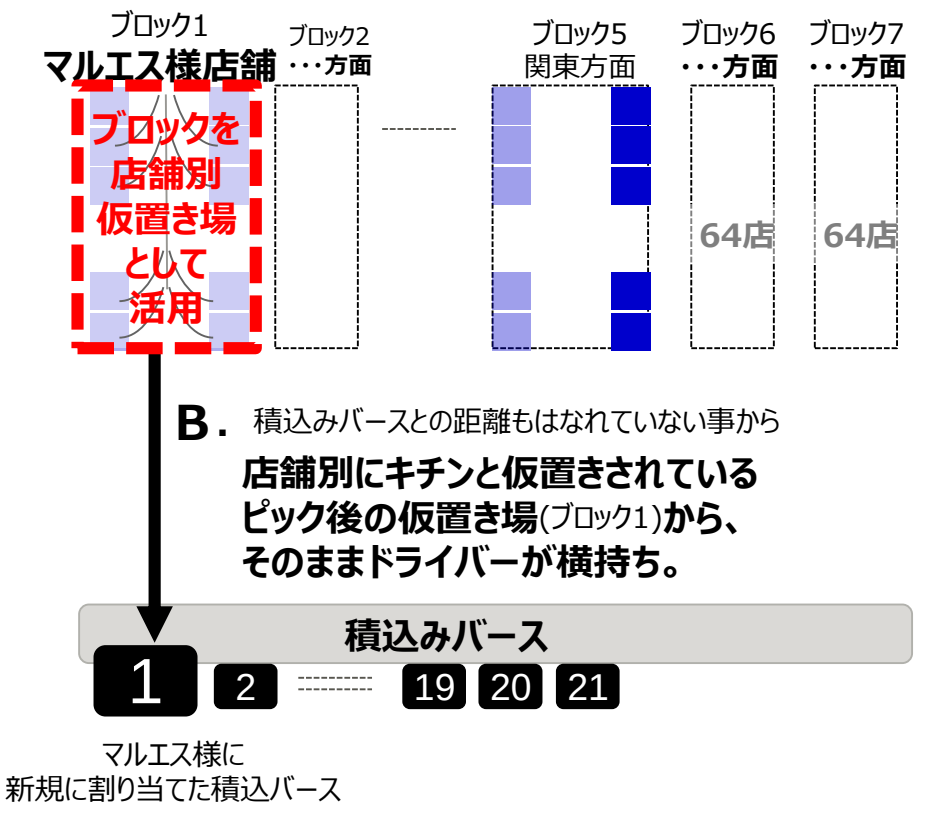
これにより、自分が配送する店舗のカゴ台車探しが発生。
探し出した後は、「バス21」で積み込み。



【実験中】

【発想の転換】
「ピッキング」⇒「店舗別仮置き」⇒「積み込み」の多段階で作業を実施するのではなく、
既に「店舗別」「冷蔵/常温品別」にカゴ車が設置されている
ピック後のブロックをそのまま仮置き場として活用すれば合理的

併せて、積み込みバスを、「ブロック1」に近い「バス1」に変更



前ページステップ①でマルエス様の仕分けエリアはブロック1に移動

実験前

冷蔵品と常温品の仕分け作業風景



実験中

仕分けが不要となり、そのまま積み込み



実験前

店舗別カゴ台車が混在した仮置き場

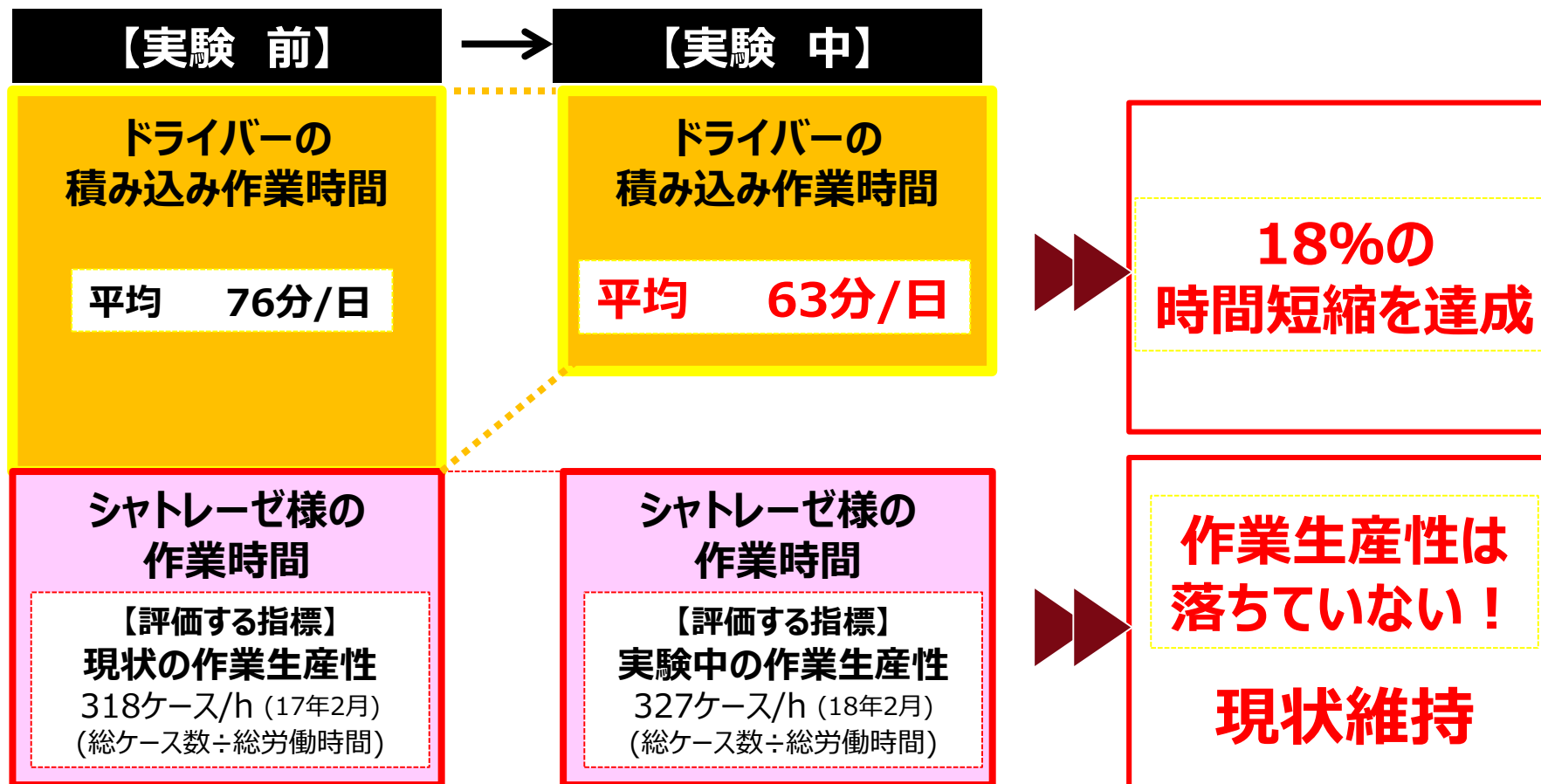


実験中

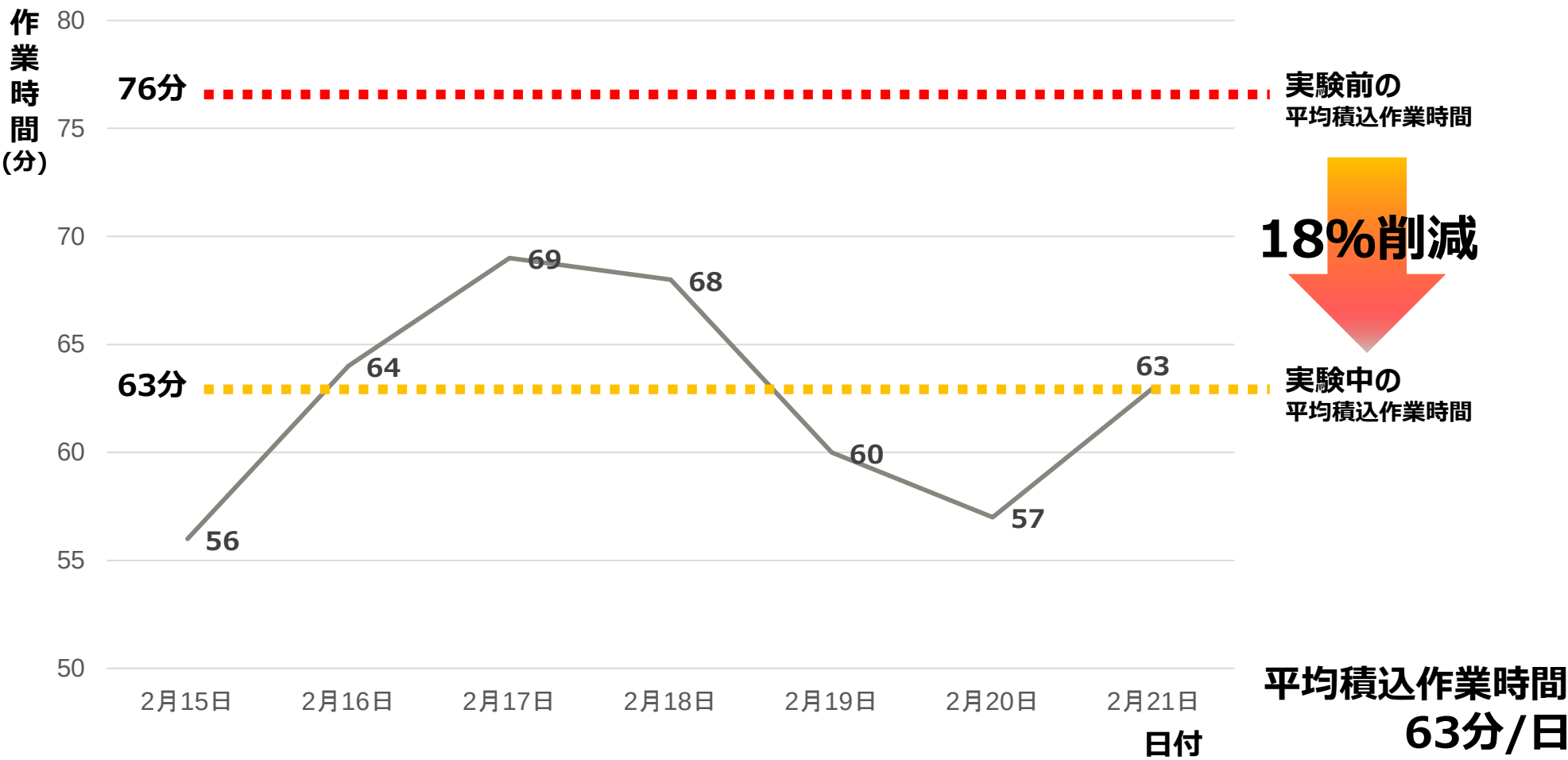
探しが不要となり、そのまま積み込み



(2)労働時間の削減結果



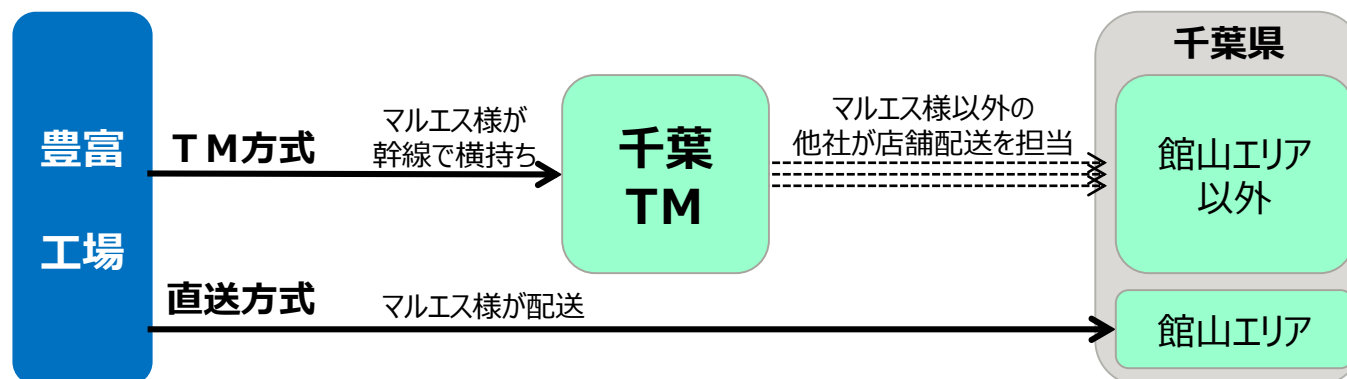
ドライバーの積込作業時間推移



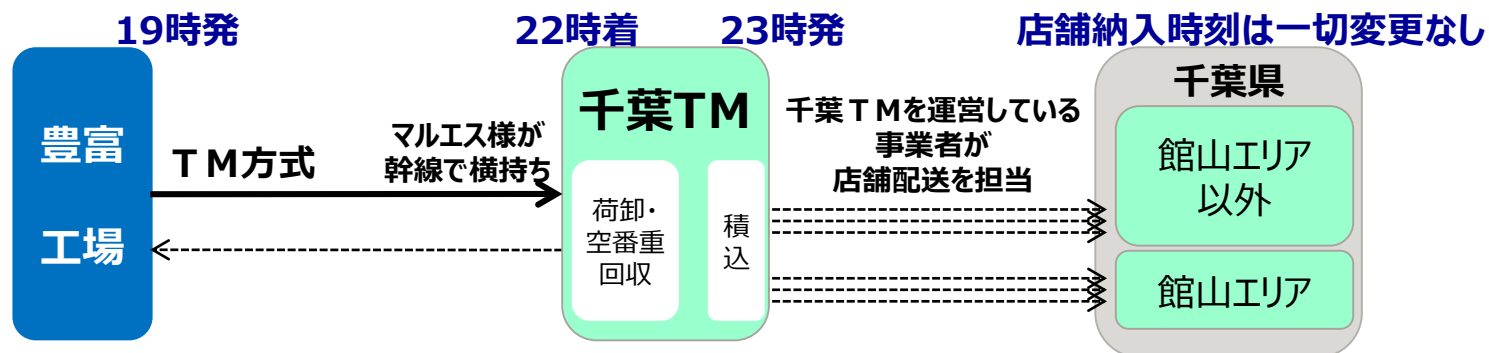
問題点：千葉県内店舗の配送は、原則として「TM方式」を採択しているものの、館山地区※に限っては、マルエス様が「店舗直送方式」で対応している。山梨から館山は距離が長く遠い事から、他のエリアと比較し運転時間がかかっている。

館山エリアの平均運転時間：9時間12分 全エリアの平均運転時間：6時間22分

改善施策：館山地区の配送も、現状の「TM方式」に組み込み1本化。「運転時間」、ひいては「拘束時間」の削減に繋げる。

現
状

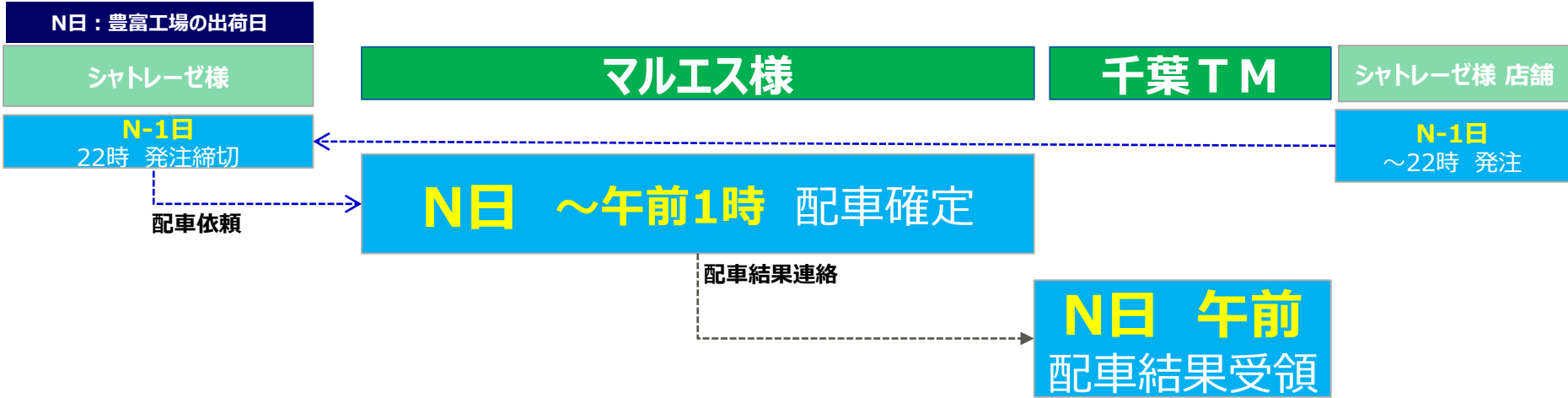
▶ 館山エリアも含め、千葉県全域をTM方式に1本化

改
善
策

(1)No.3の改善策の具体的運用ルール

ポイント① 千葉TM事業者との情報連携ルール

- 千葉TMから先の店舗配送車両についても、N日(出荷日)午前1時まで、マルエス様が配車組み
～下図の 現状の配車計画の中で実施～
- 配車結果については、N日(出荷日)午前中に、
物量等の伝票情報も含めて、マルエス様が、千葉TM事業者に連絡



ポイント② 実証実験期間中の「金流」



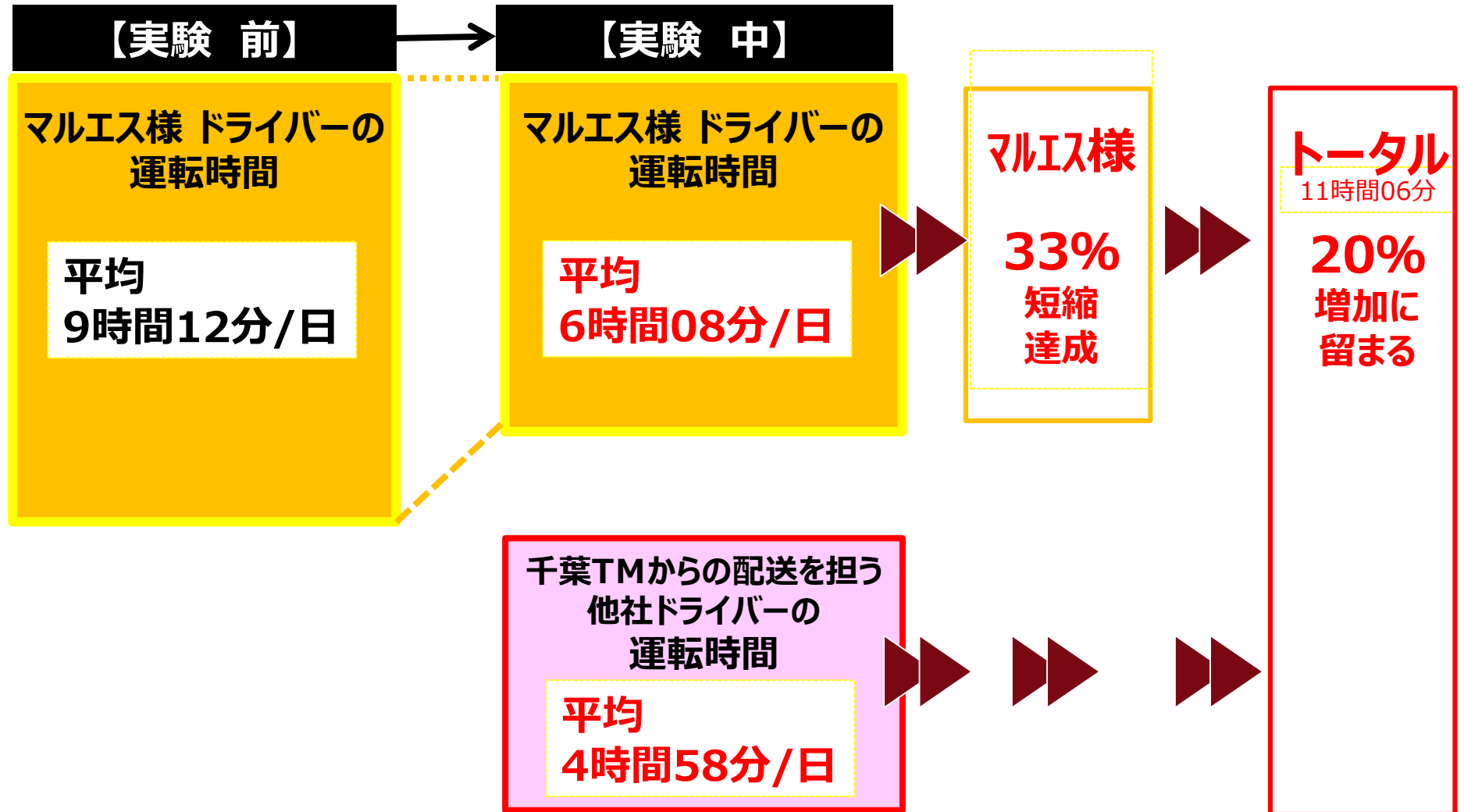
従来通りの「払い」

千葉TMに、荷役料込で「払い(車建)」

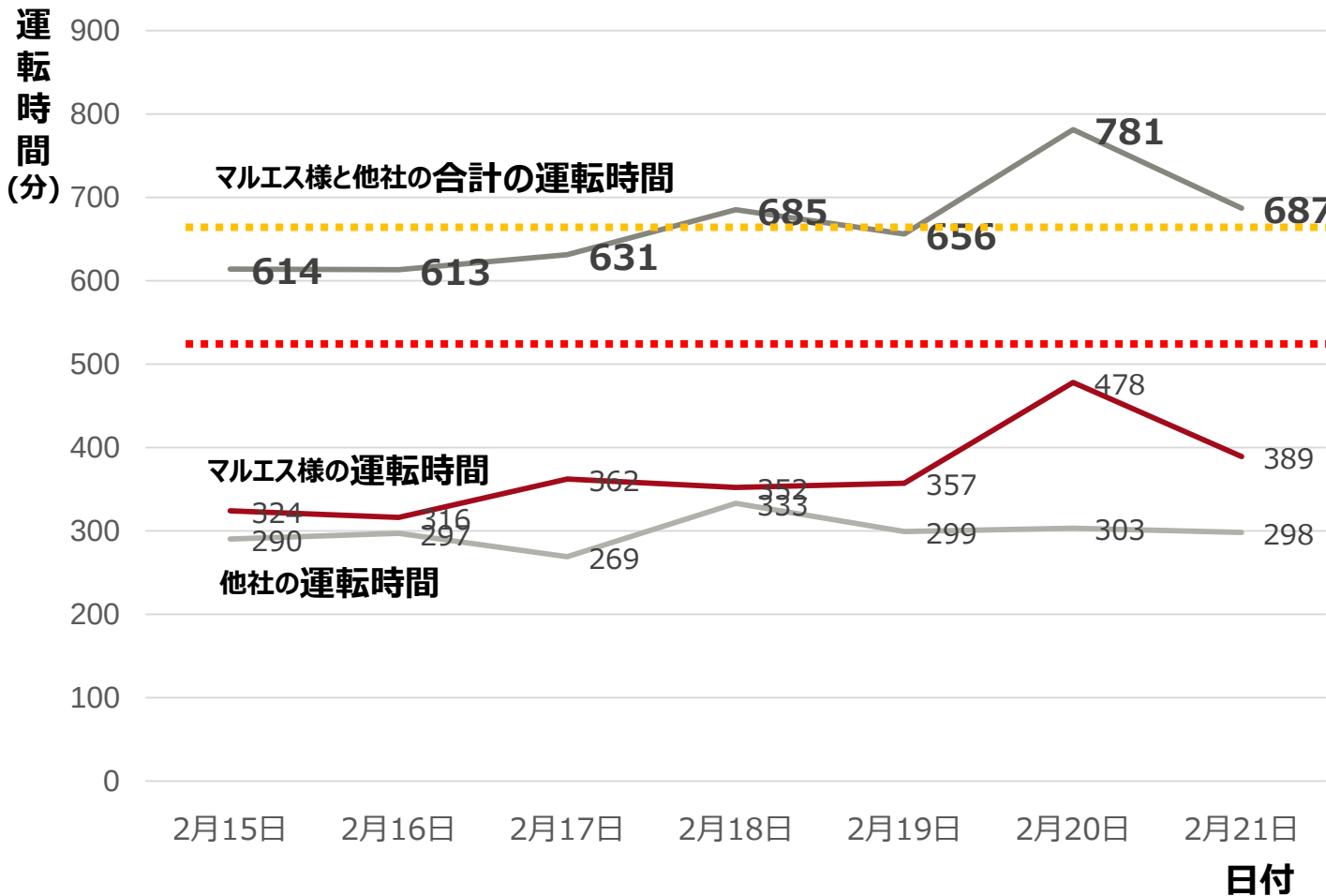
注：実証実験期間中のマルエス様のコストは約70%アップ

今後の対応策：館山エリアの店舗配送を千葉TM事業者に切り替える代わりに
現在マルエス様が担当している東京等 配送エリアの 隣接エリアにある
「千葉県内店舗」を、マルエス様担当に切り替える事ができないか(パートナー)、
千葉TMの事業者と調整する予定

(2)労働時間の削減結果



ドライバーの運転時間推移



実験中の合計運転時間 平均
666分(11時間06分)

20%の増加

実験前の合計運転時間 平均
552分(9時間12分)

【ご参考】
他県で実施したT M方式の結果

BEFORE : 5時間32分

AFTER : 6時間27分
(3時間53分+2時間34分)
30%削減

合計運転時間は16%増加

3. アンケートとインタビューについて

(1)アンケートの全体像

■目的：実証実験の振り返り

	シャトレーゼ様	マルエス様	+	マルエス様
対象	管理者クラス(部長)	ご担当者(配車担当)		ドライバー
概要	■ 実証実験実施を振り返って ・今回PILOT事業に参加をした感想 ・今後の取り組みについての思い	■ 実証実験実施を振り返って ・今回PILOT事業に参加をした感想 ・今後の取り組みについての思い		■ 実証実験実施を振り返って ・今回の改善策の感想 ・今後の継続について 等

(2)インタビューの全体像

■目的：長時間労働抑制を実現する“要点”をインタビューさせて頂き、今後の物流業界における長時間労働抑制の活性化に向けた参考情報として活用

	シャトレーゼ様	マルエス様
対象	管理者クラス(部長)	経営者
概要	①ドライバーの「労働環境改善」の取り組み A コスト増が生じた場合の対応 B ドライバーの労働時間削減とドライバー給与に関する“考え” ② [ご参考] 物流業務を取り巻く環境認識について C ドライバー不足の認識度・危機感 D [直近の潮流] 標準約款の改定について “荷主”としての“思い” 「運賃」と「料金」について E ドライバーの長時間労働抑制に向け行政に期待する事項	①ドライバーの「労働環境改善」の取り組みの思い A コスト増が生じた場合の対応 B ドライバーの労働時間削減とドライバー給与に関する“考え” ② [ご参考] 物流事業を取り巻く環境認識について C ドライバー不足の危機感 D [直近の潮流] 標準約款の改定について “物流事業者”としての“思い” 「運賃」と「料金」について E ドライバーの長時間労働抑制に向け行政に期待する事項

注：インタビューについては、弊社が関東運輸局様管内で実施させて頂いている“4県”全て、共通のインタビュー項目としております。

※弊社がご支援させて頂いている県：茨城県・埼玉県・栃木県・山梨県 50音順

つきましては、内容の一層の網羅性を目的に、他県のパイロット事業でご回答頂いたインタビュー結果も、抜粋のうえ、一部掲載させて頂いております。(但し他県分は匿名での記載)

質 問	マルエス様	シャトレーゼ様
実証実験 (パイロット事業)を 振り返って	①作業負荷が削減されたドライバーは必ず他のドライバーに、「作業負荷が軽減されたよ！」と話をする。そうする事で、今回の取り組みが一層、加速・拡充するのだと思っている。 ③改善策がシンプル※だったと思うが 内容自体は良かったと思う。 ※館山地区を千葉TM方式に組み込んだ改善策 ④ドライバーの本音を聞いてくれて、良かった。	②今回の取り組みは、後に繋がり、広がっていくので良いと思っている。
今後の取り組み	【シャトレーゼ様への期待】 ⑤今回の取り組みを、シャトレーゼ様 物流部の一層の役割拡充に繋げて行って欲しい。 ⑦今回の取り組みをキッカケに、我々物流事業者との更なる連携強化に繋がって欲しい。 ※物流会議の開催頻度見直し 等 【マルエスとしての取り組み】 ⑨物流効率化に向けたシャトレーゼ様に対する弊社から「提案」は、続けていくつもりである。 ⑪お客様満足・社員満足を常に意識し「マルエスの社員として誇り」を感じれる人材の育成に、引き続き努力・邁進する。	⑥工場の拡充を計画している。(再来年から建築) 店舗数が急成長した事もあり、現状の工場スペースでの作業は、ドライバーに負荷をかけていると思っている。 新規工場設立は、設計段階から、自働化等を見据え物流の効率化を見据えた対応をしていく。 ⑧現在、年に3回、物流事業者を集めて、会社方針やクレーム実態、更に好事例の共有は行っている。 ⑩値上げ要請の要求も含めてではあるが、提案してくれる物流事業者は限られている。

質 問	ドライバー 様 ■ご回答頂いたドライバー ①Aさん ドライバー歴：11年 年齢：30代前半 性別：男性 ②Bさん ドライバー歴：10年以上 年齢：40代後半 性別：男性 ③Cさん ドライバー歴：20年 年齢：40代半ば 性別：男性
今後の改善策※を 続けて欲しいと 思いますか？ ※積み込み作業時間短縮	Aさん ・この様に改善策を試行錯誤を繰り返しながら、続けていって欲しい。 Bさん/Cさん ・「ドライバー」「会社」「荷主」で話し合い、良い案を出し続けて欲しい。
実証実験で 仕事は 楽になりましたか？	Aさん ・15分程度作業時間は、短くはなった。ただ、そのままの状態で積み込めるのなら、なお良かった。 Bさん ・10～20分程度短くはなった。ただ、荷物をそのまま積み込めたらよい。 Cさん ・少しは楽になった。ただ、対象となっていなかった商品もあった。 ▷▷▷ ドライバーの皆さんが「次なる一手」の改善を示唆！

「次なる一手」として、改善策を検討すべき領域

今回は、パイロット事業の実施期間も踏まえ、まずはメイン領域である「デジタルピッキング工程を通過する商品」を優先（全物量の7割強）

但しドライバーがカゴ車に積み付ける商品には、デジタルピッキングを通過しない商品もあり・・・「次なる一手」とし検討すべき領域
「外部に生産委託しているギフト品」
「デコレーションケーキ」

今回、メスを入れた領域



次なる一手



A. 「ドライバーの長時間労働」抑制と、それに伴う「貴社コスト増」について

ドライバーの長時間労働抑制にあたり、貴社の負担コスト増につながる場合もあります。

※今回は山梨県で展開させて頂いた改善策は、シャトレゼ様・マルエス様双方のコスト負担増となっております。

本点について、どの様にお考えをお持ちですか？

マルエス様

シャトレゼ様

■ 運送事業者のコスト増が生じた場合

- ① まずは、**自社の「生産性向上」**で吸収できないかを考える。
「ドライバーの長時間労働抑制」と「自社の生産性向上」は、1セットである。
- ② 但し、その作業そのものが、
本当に物流事業者が実施すべき作業なのか、
それとも荷主が実施すべき作業なのかを、キチンと
棲み分けしたうえで、荷主との調整に臨む事が重要である。

- ③ 我々荷主の事業を継続するために、**物流事業者は必要不可欠なパートナー**である。よって、物流事業者でコスト増に繋がった場合、**荷主として負担すべきものはキチンとコスト負担**する。
- ④ 但しキチンと**数字的根拠は提示**して欲しい。(原価を公開して欲しい)
※原価を公開してくれている物流事業者もいるが、償却費等、
会社によりルールが異なる勘定もあり十分に理解できない事もある。

他県 運送事業者回答

- ⑥ 荷主との交渉に臨む際は、荷主に対して**作業時間や生産性等の「数字的根拠」**をキチンと提示する必要がある。
その際、より荷主に理解してもらう為、**他社の相場(実勢)価格も併せて提示**する。
- ⑦ **荷主との交渉時のポイント**
現状は専属金額制。
この料金体系の中で、運転時間や作業時間等の細かい業務区分ごとの
数字的根拠(コスト)を提示しても、荷主は納得してくれない可能性も高い。
～「それら全て込みの金額設定だろう！」という指摘がくる～
よって交渉は、**値上げと併せて交渉**しなければならない。
- ⑧ コスト増に伴う値上げ交渉をする際、**以前は原価計算した資料を提示**していたが、
なかなか**荷主に聞き入れてもらえない。今は原価計算もしていない。**

他県 荷主回答

- ⑤ 今回のパイロット事業では、「荷主」と言っても、「貨物利用運送事業者」の立場であった。
真の荷主も巻き込んで、負担してもらわなければならない。 真の荷主との調整に臨む。
但し**運送事業者**に、**数字的根拠は出して**もらいたい。

マルエス様

他県 運送事業者回答

- ②荷主側でコスト増が発生する場合、
キチンと根拠を提示してくれば受け入れる。
- ③キチンと数字的根拠を荷主が提示してくれば、対応する。
数字的根拠がなければ、運送事業者として負担する事は 困難である。

シャトレーゼ様

■ 荷主にコスト増が生じた場合

- ①如何にして自社の「生産性向上」で吸収できるかを、先ずは考える。
自働化等、荷主としてやるべき事はキチンと対応する。

他県 荷主回答

[事例：運送事業者にもコスト負担をしてもらった事例]

④ [取り組まれた内容]

ドライバーの積み込み作業時間短縮を目的に、出荷時の荷姿をパレタイズに変更。
その際、運賃を値下げしてもらっている。

パレタイズ化前は、運送事業者のドライバーがリフトを運転し自ら作業をしていた。
よってパレタイズにより、運送事業者のリフト作業等の工数が削減できると
認識したからである。

但し、値下げ交渉にあたっては、

荷主側で、当時のドライバー作業時間や作業工数のコスト算出をしたうえで、
運送事業者との調整に臨んでいる。

B. ドライバーの「労働環境改善」について — ドライバーの給与 —

労働環境には、「労働時間」と「賃金」の2項目があります。

※ドライバーの平均給与：中小型ドライバー年収：375万円（全産業平均年収：480万円）・・・ 2014年 厚労省 賃金構造基本統計調査より

ドライバーの労働時間削減に伴う「給与支給」について、どの様にお考えをお持ちですか？

マルエス様

①労働時間が削減されても、 給与支給額が下らない給与体系である。

※給与体系(概要)

「固定給」+「時間外」の体系を採択していない。

「総走行距離」+「業務手当」の体系。

・業務手当とは？

荷扱要件/作業時間帯を踏まえ、定額で決めているもの。

但し、手当金額を決定する際には標準的な作業時間を念頭に

算出はしている。

他県 運送事業者回答

③労働時間が削減されても、給与は下げるべきではない。

給与体系は、「基本給」+「時間外手当」。

勤務時間が減ると給与支給額の減額に繋がり、一方、会社の利益増になる図式。

しかし、「利益はドライバーに還元する」事が会社方針。

労働時間削減によるドライバー給与の減額を抑制するために、

賞与(年収ベース)と基本給(月給ベース)の双方で補填している。

但し、基本給を一度増額させてしまうと後々の減額が困難である事から、

賞与(年収ベース)での補填に重みを置いている。

【異なる視点】

⑥身体的負荷が軽減されるのであれば、ある程度の給与減額は致し方ない場合もある。

⑦「労働時間短縮」と「身体的負荷軽減」は、慎重に対応しなければならない。

例1：労働時間短縮を目的に、車両出発時刻を遅らせた事により、

かえって混雑する時間帯と重なると、ドライバーの身体的負荷を逆に増長

させてしまう可能性もあるのである。

時間に追われるよりは、少し早く出た方がドライバーにとって楽な場合もある。

例2：ドライバーの労働で、最も身体的負荷がかかるのは、距離。

長距離輸送が続く事こそが、ドライバーの身体的負荷増に繋がるのである。

シャトレーゼ様

②給与支給額は、減額すべきでない。

給与はドライバーのモチベーションに大きく影響を与える。

但し、ドライバーの年齢により、きめ細かい対応は必要。

・希望する「働き方」は年齢によって異なる。

⇒若年層は、ワークライフバランスを重要視。

⇒高齢層は、仕事を重要視、

他県 荷主回答

④荷主の立場で明確なコメントは控えたいが、下げて欲しくないという思いはある。

⑤労働時間が削減されても、給与は下げるべきではない。

※この荷主は、倉庫事業も展開なさっていた事もあり、↓のコメントもあり

倉庫業界でも同じ事が起こっている。時間外労働規制により、

倉庫荷役の時間外は、月45h以内に抑えている。

倉庫荷役給与体系は、「基本給」+「時間外」。

時間外時間削減に伴う補填を、「基本給の増額」で対応した。

※賞与金額が業績ベースで決定しており、

現状の仕組みの中で補填対象とする事が困難であった事も一因

質 問

ドライバー 様

■ご回答頂いたドライバー

①Aさん

ドライバー歴：11年
年齢：30代前半
性別：男性

②Bさん

ドライバー歴：10年以上
年齢：40代後半
性別：男性

③Cさん

ドライバー歴：20年
年齢：40代半ば
性別：男性

労働時間削減と 給与について

労働時間削減により、給与が下がる事については、どの様にお考えですか？

■Aさん

もちろん給与が下がるのは困るが、
「身体」と「労働時間」のつり合いが出来ていれば、減額は致し方ない。

■Bさん

少しは仕方ないと思うものの、できれば今まで通りでお願いしたい。
どちらかと言えば、**困る気持ち**が強い。

■Cさん

生活があるので、困る。**給与が減るのであれば、この仕事はできない。**

他県 ドライバーの回答

半数以上のドライバーは「減額は困る！」と回答。（9名中 5名）

【X社ドライバー3名のうち、1名の回答】

・**身体が楽**になるのであれば、**多少の減額は構わない。**

※本回答に対するX社経営者のご意見

いま時点、「給与」と「労働時間」のバランスに問題があるのかもしれない・・・

【Y社ドライバー全員(2名)の回答】

・早く帰社できるのであれば、**多少の減額は構わない。**

・残業が短くなるのであれば、**それに越した事はない。**

※本回答に対するY社経営者のご意見

近隣エリアの他社と比較して、弊社の給与水準が高いので、このような回答になるのだと思う。

少々の減額であれば、まだ他社と比較しても給与水準は高いとは思っているが・・・

給与減を抑制する為に、どう支給原資を確保するのか？

マルエス様

- ①長時間労働抑制に向けて取り組んだ内容により
作業時間帯が夜間から昼間になる等でドライバーへの業務手当が減額される場合は、改善基準告示順守を前提に、他の業務をアサインする等、給与の減額に繋がらない様にする。
要はドライバーに**仕事をアサインする「生産性」を上げればよい。**

他県 運送事業者回答

- ③長時間労働の抑制は、「**生産性向上**」の**取組みと並行し実施**すべきもの。
例：介護用品の新規荷主を獲得。
生産性向上を目的に、
既存他荷主との「共配」も並行して検討している。
そうする事で、**せっかく削減したドライバーの労働時間を無条件に転嫁・増加させずに、給与支給原資を確保**する事ができる。

- ⑤ドライバー不足は運送事業者のみの課題ではない。
輸送が確保できなくなると荷主も困るはずである。 よって、**値上げ交渉**はしていく。

シャトレーゼ様

- ②ドライバーの給与支給額減額の抑制に向け一律の運賃増は厳しいが、
「生産性向上」に向けては、協力は惜しまない。

他県 荷主回答

- ④**生産性向上とセット**で取り組む必要がある。
“人”起点での**生産性は限界**まで来ている。
如何に“**機械化**”に向けた**投資**をするかがポイント。

【参考】C. ドライバーの悪労働環境が招く「ドライバー不足」について

ドライバーの長時間労働が、現在の深刻なドライバー不足を招いている要因のひとつである事は否めません。
ドライバー不足解消に向けた対応について、教えてください。

マルエス様…ドライバー平均年齢：44歳

①ドライバー不足は深刻。

- ・「新規就業率」向上にむけた取り組み
社員から「紹介制度」を導入。
※紹介してくれた社員には、紹介料を支給
※1年以上勤めたドライバーには、金一封。
- ・「定着率」向上にむけた取り組み
福利厚生改善や、報奨制度の充実で「社員満足度」向上。
※1000日無事故や、勤続年数10年ごとにメダル進呈
※チーム活動等で頑張れば、「賞与」で増額

他県 運送事業者回答

③ドライバー不足は深刻。今も2台空いている状態。

- ・「新規就業率」向上にむけた取り組み
 - 問合せに24時間対応してくれる受付業者と契約。
 - 手積み/手卸しが無い運行が多いので、女性ドライバーの開拓。
- ・「定着率」向上にむけた取り組み
 - 2交替勤務制の導入検討

④ドライバー不足は深刻である。

- ・「新規就業率」向上にむけた取り組み
 - 折込みやWeb等で求人活動を実施。
- ・「定着率」向上にむけた取り組み
 - 手当部分で、給与を上げる事。

⑦困っていない！ 求人もしない！……次頁

シャトレーゼ様

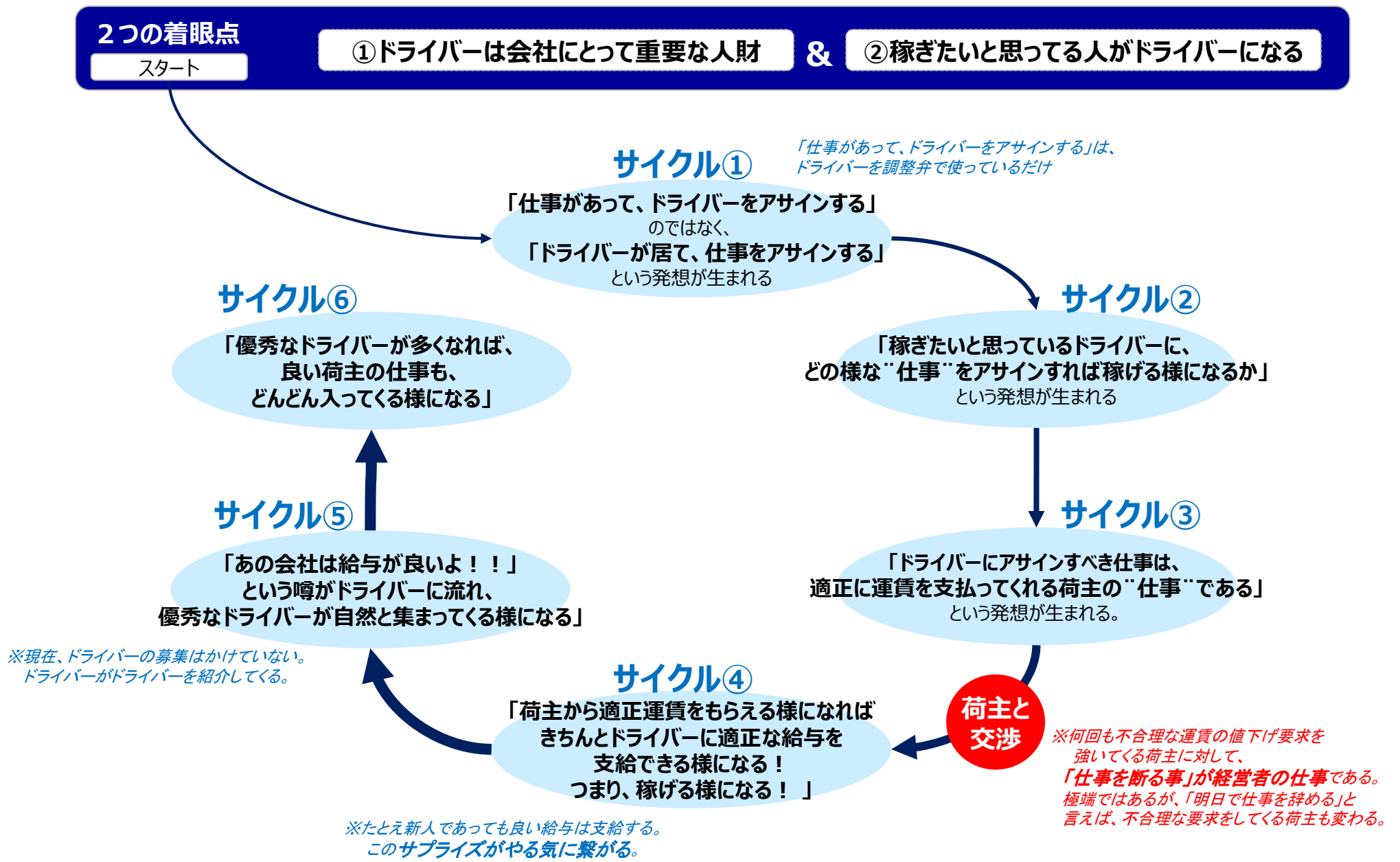
②ドライバー不足に危機感

- ・物流部として危機感を感じている。
⇒ではシャトレーゼ全体に危機感は浸透しているか？
[回答] 部門により危機感に温度差がある。
 - ・車両出発時刻の見直し等、
物流部門から生産部門にはプレッシャーはかけている。
 - ・営業部門とは密に連携をしている。
～もともと物流部は営業部配下にあった～

他県 荷主回答

⑤【製造業の荷主3社が同一の回答】

ドライバー不足に危機感を感じている。但し部門により危機感に温度差がある。
「物流部」と、「生産部門」や「営業部門」との温度差。



【参考】C. ドライバーの悪労働環境が招く「ドライバー不足」について

マルエス様…ドライバー平均年齢：44歳

ドライバー不足解消に向け、荷主に協力して欲しい項目は？

- ① **給与補填**でのドライバー不足解消は、**もう限界**。
適正な運賃収受に向けた対応。

他県 運送事業者回答

- ③ **運賃の値上げ**をして欲しい ～見合った運賃～
・工場荷役の人件費と、運賃を比較してもらえば安い事がわかるはず。
- ⑤ 発荷主から「**着荷主**」に作業時間短縮に向け**働きかけて**ほしい。
ドライバー不足解消に向け、拘束時間は9.5h 実働時間は8.5hを
目指しているものの、着荷主側の納品要件が、その阻害要因となっている。
＜例＞
※CVSの物流センター納入は、2時間以上の待ちが発生。
※車用品の納入も、2時間以上の作業が発生。
着荷主側で、6階まで商品を運ぶ。
- ④ **長時労働の抑制**をして欲しい

シャトレーゼ様

- ② 適正運賃については、
運送事業者毎にそれぞれの「見解」があるだと思っている。
※但し、「365日・一定物量」の業務をお願いする事で、
ドライバー労働時間の安定化には繋がっている。

他県 荷主回答

- ④ **運賃の値上げ**をする事は、**正直、厳しい**…
- ⑥ **荷主としても、同意見**。**着荷主へも協力を仰ぐべき**と思っている。
現状のドライバー不足やコンプライアンスへの対応状況を踏まえ
今こそ着荷主にももの申しやすいタイミングである。
但し、キチンと運送事業者と調整したうえで、着荷主の交渉には臨みたい。
＜例＞ 着荷主に納入時刻指定の緩和を申し入れるとしても
その緩和された時間帯を、運送事業者がどの様に運用するのかを
熟知したうえで、着荷主との調整には臨みたい。

【参考】D. 最近の物流業界の潮流を踏まえて

2017年度は、トラック運送業界において、「標準約款の改定」や「待ち時間の記録義務」等、ドライバーの労働環境改善に向け行政が大きく動いた1年でした。

マルエス様

①荷主が変わった！という実感は、まだない。

↓ 「最も直近の動きとして、標準約款の改定に着目」 ↓

②届け出はしましたか？

YES

④「運賃」と「料金」の別建てについて、
荷主の対応につきどの様に感触をお持ちですか？

原価計算をして、
「運賃」と「料金」に分けた実原価を提示しても、
調整に応じてくれない荷主もいる。

↓ そこで、荷主の理解を深めてもらうために・・・
↓

請求書に

「運賃」「荷役」「待機」の料金欄を新たに作って、提示している。

※具体的な金額はblankであるが・・・

シャトレーゼ様

③標準約款の改定を知っていましたか？

知らなかった。

⑤「運賃」と「料金」の別建ての対応について

現単価は、距離や積載率を考慮し決定しているので難しいが、
コストをキチンと提示してくれば、調整に応じる。

また**自身で対応できる事はキチンと対応**をする。

EX：シャトレーゼの生産性向上やルート再編など

他県 運送事業者回答

〔他県全ての運送事業者が同一の回答〕

荷主が変わった！という実感は、まだない。

〔「運賃」と「料金」の別建てについて〕

①時期尚早であり、もう少し様子を見てから荷主との交渉に臨みたい。

②★1社から「待ち時間」の料金を支払うと申し出あり。

■申し出内容：荷主都合で1時間以上の待ちが発生した場合、15分単位で料金支払う。

■現 状：上記申し出をうけて、見積もり作成中。

■その他：・申し出のあった荷主は「印刷物」取り扱いの荷主。
・以前から作業料金は、別建てで頂いていた。
・荷主からは入構指定時刻をもらっている。
デジタコデータの到着実績時刻と比較して
荷主都合の待ちか否かを判断する。

★それ以外の荷主からは1社も申し出/相談はない。

現時点で、弊社から荷主との交渉を申し出てはいない。

■交渉してない理由：現時点では十分に「交渉する武器」がない。
要は、「運賃」と「料金」を分けて算出する為の
「適確な原価計算データ」。
例：「単価制」をしている場合に、
「運賃」と「料金」に分けて算出する
「根拠付け」は、非常に難しい。

他県 荷主回答

③「運賃」と「料金」の別建ては、正しい考えである。

すでに、一定の要件のもと待機料金は別建てで支払っている。

④段階的に対応。

「運賃」と「料金」別建てに向け、見積もりを依頼済である。

「料金」の有償化に向け動いている。

【参考】E. ドライバーの長時間労働抑制に向けての行政への期待

マルエス様

- ①物流業界の「社会的地位向上」や「認識度浸透」に向けた努力
- ②迅速・かつ丁寧な対応
 - ※特車ゴールドの際は迅速・かつ丁寧な対応をしてくれた。
 - ⇒ETC2.0装着車への特殊車両通行許可簡素化制度・・1/25よりスタート

他県 運送事業者回答

- ④「働き方」改革。
 - 物流は、荷主事情で、深夜や早朝に仕事をしなければならない事が多い。
 - この時間帯が見直され、普通の時間帯の仕事ができれば、
 - ドライバー不足解消の糸口にもなる。荷主に対する働きかけをして欲しい。

シャトレーゼ様

- ③渋滞緩和等、都市交通課題解決に向けた更なる対応に期待。

他県 荷主回答

- ⑤様々な**行政の取り組み**が、運送事業者を救う事もあるが、一方で運送事業者を苦しめる事もあると思う。要は**バランスが重要**である。