

持続可能な物流施策

～荷主の責任と今後の取り組むべき課題～



株式会社湯浅コンサルティング
コンサルタント 芝田稔子

1. 「2024年」物流の現状
2. 国による荷主への働きかけ
3. 荷主の取組
4. 自動化、機械化、IT化
5. 結びにかえて ～運送事業者は何を“選ぶ”のか～

1. 「2024年」物流の現状

2024年4月適用＝2024年問題

1. 「改善基準告示」改正

	改正前	改正後
拘束時間（1年）	3516時間	3300時間
〃（1ヶ月）	293時間	284時間
1日の休息期間	継続 8 時間	継続 9 時間 (基本11時間)

資料：厚労省

加工食品物流における試算

	現在	改正後	
	片道輸送	片道輸送	納品配送 (往復)
拘束時間	13時間	11時間	11時間
輸送可能距離	660km	450km	150km

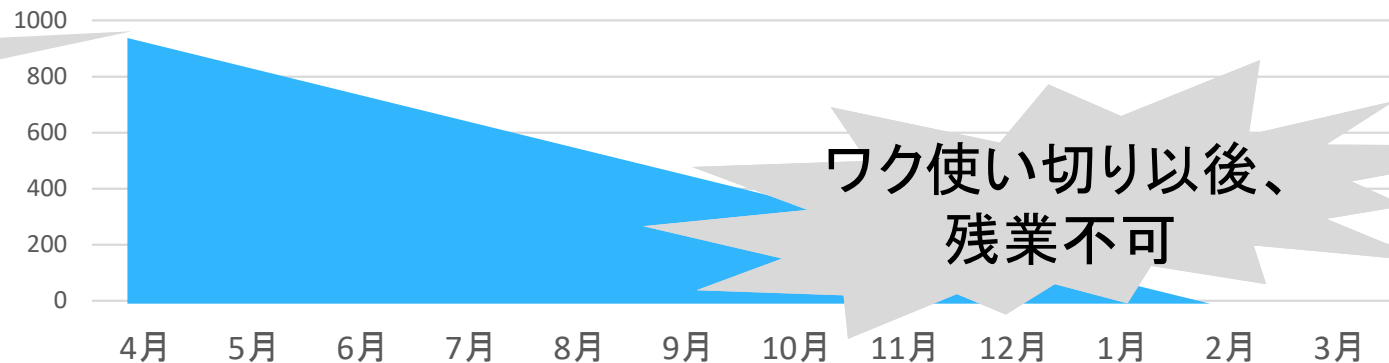
資料：味の素堀尾仁氏（ロジビズ2022年3月号）

2. 罰則付き年間残業時間上限規制

(時間)

残業可能時間(年間)

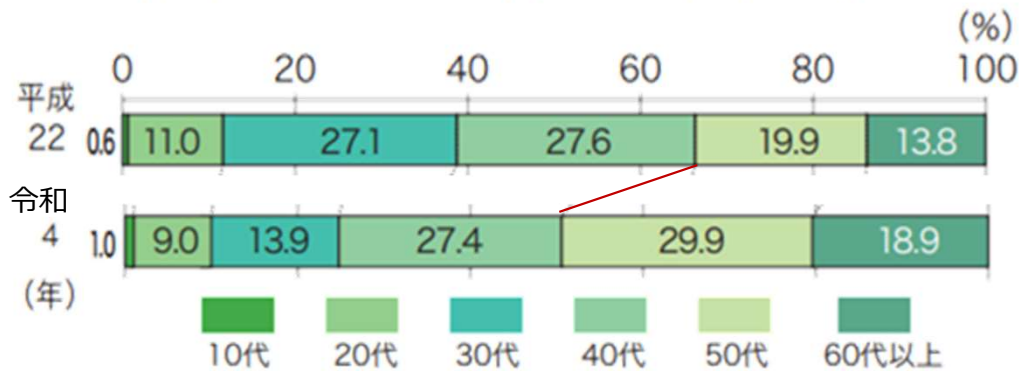
上限960時間



ワク使い切り以後、
残業不可

- 今後、ドライバーは益々減少していく。
- 全産業平均と比べて労働時間が1～2割長く、賃金が1～2割低い状況を改善しないと若い世代がドライバー職を選ばない。

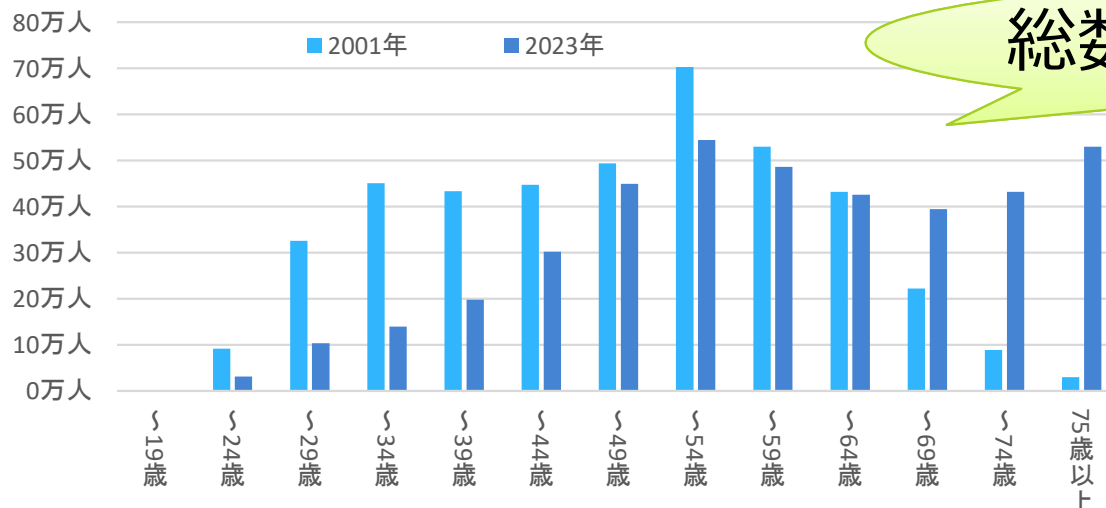
◆ 道路貨物運送業 年齢階級別就業者構成比 (単位：%)



50代以上が49.8%に

出所：総務省「労働力調査」

◆ 第一種大型免許保有者

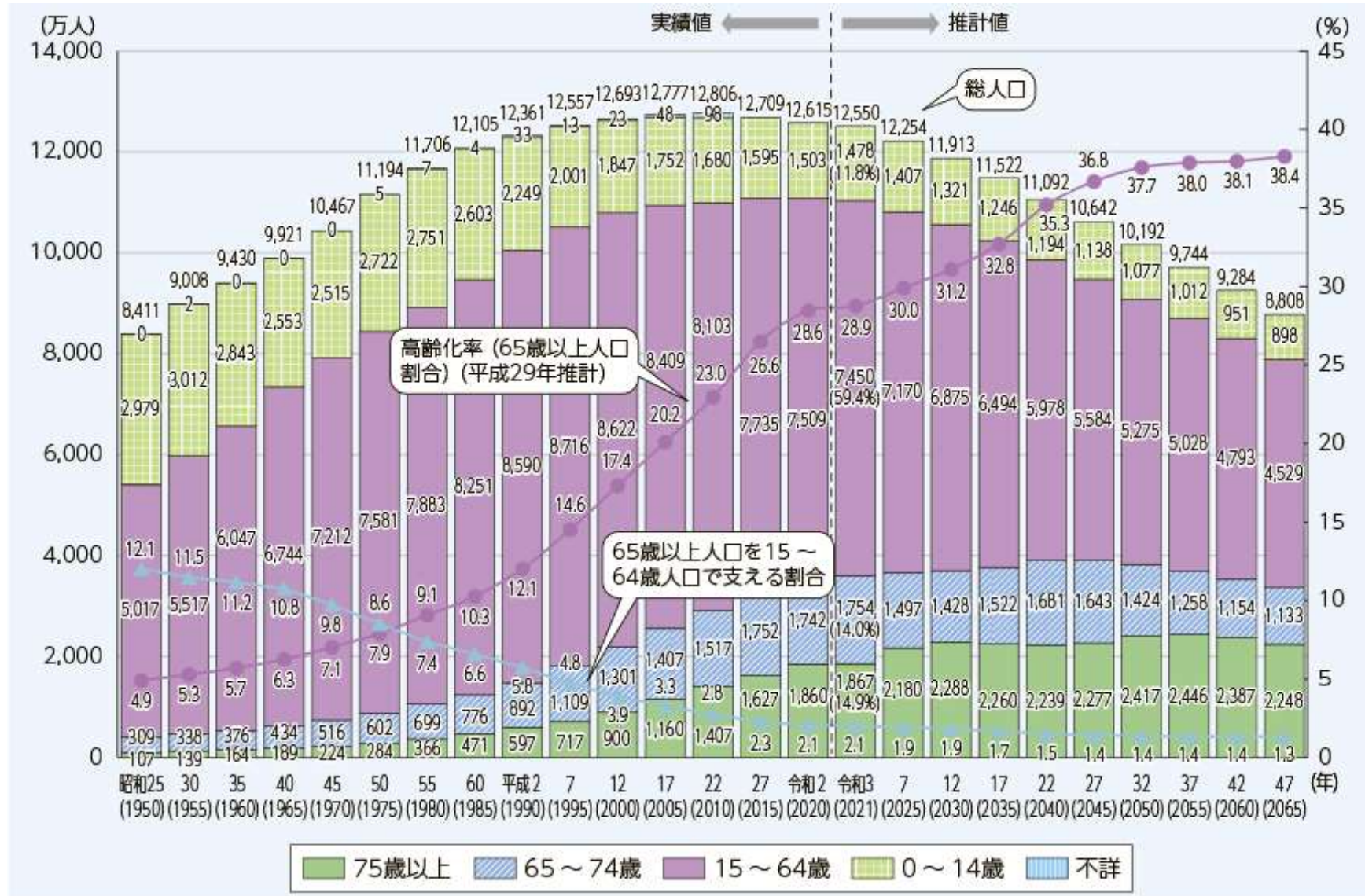


総数425万人→404万人

50歳以上が7割

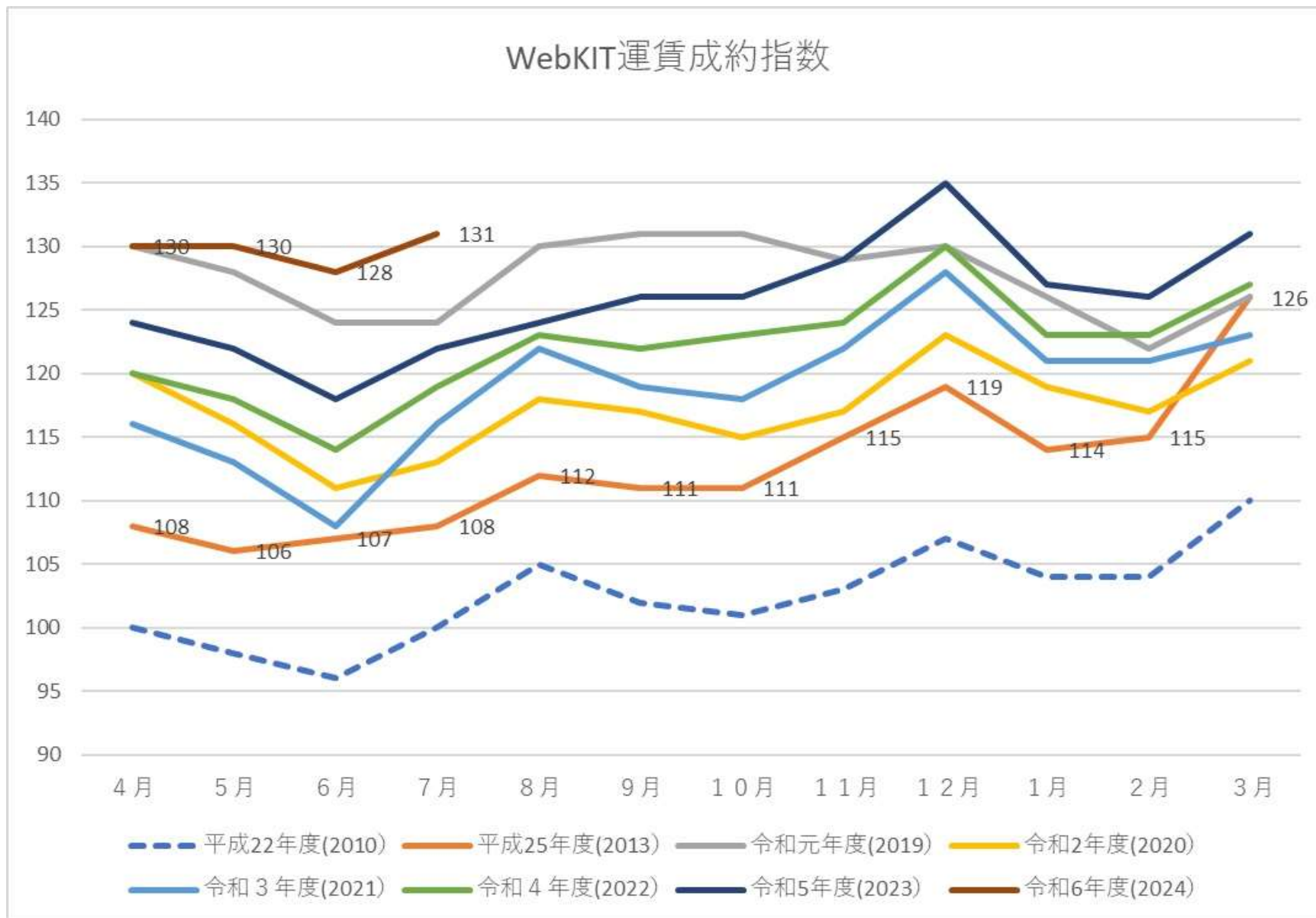
出所：警察庁「運転免許統計」

不足 = 不足



資料：「令和4年版高齢社会白書」

4～7月は最高値を更新

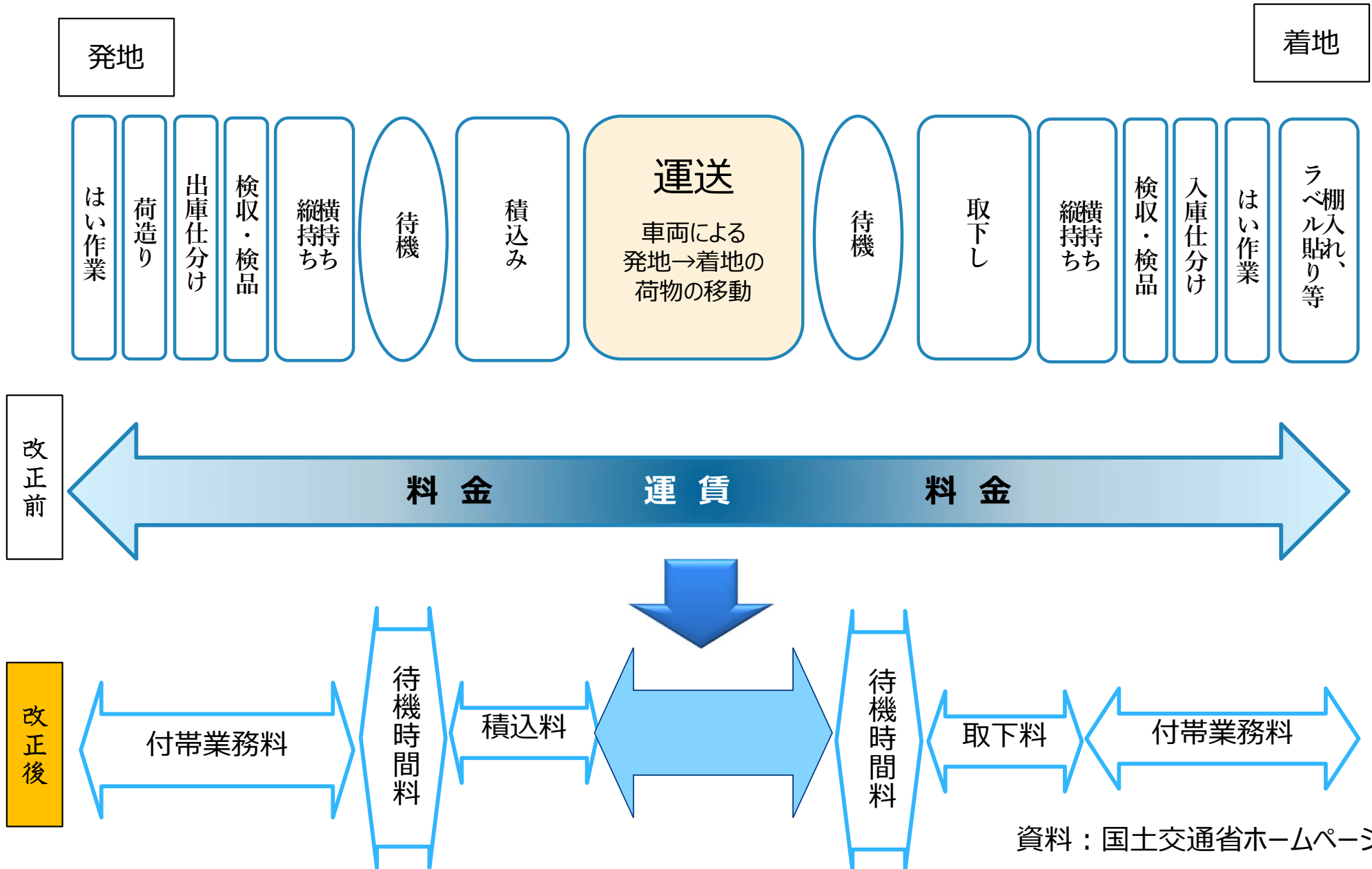


※平成22年4月を「100」とする

資料: 全ト協「求貨求車ネットワークWebKIT成約運賃指数」2024年8月

標準貨物自動車運送約款の改正

～「運賃」の範囲を明確に～



資料：国土交通省ホームページ

「物流の持続的な成長を確保するため、**現行の商慣行を前提とすることなく、これを是正し、トラック運送事業者が、健全な事業運営のために必要な運賃を収受できる環境整備等を図る**観点から（中略）改正を行った」。

詳細は、こちらから (https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2024/03/mlit_yakkan_new.pdf)

改正項目	詳細
荷待ち・荷役作業等の運送以外のサービスの内容の明確化	運送以外の業務を引き受けた場合、契約にないものを含め、対価を収受する。 第61条 貨物の 積込み又は取卸し を引き受けた場合には、 当店が別に定める料金又は実際に要した費用を収受し 、当店の責任においてこれを行います。
運賃・料金、附帯業務等を記載した 書面 の交付	運送を申込む荷送人、引受けるトラック運送事業者は、それぞれ運賃・料金、附帯業務等を記載した書面である運送申込書、運送引受書を相互に交付する。
利用運送を行う場合、実運送事業者の商号・名称等の荷送人への通知	利用運送を行う元請運送事業者は、 運送を行う実運送事業者の商号・名称等を荷送人に通知する 。 利用運送に係る費用として「 利用運送手数料 」を収受する。
中止手数料の金額等の見直し	運送引受書に記載した 集貨予定日の前々日に運送の中止をしたときは、運賃・料金等の 20 パーセント以内、前日ならば同30%以内、当日ならば50%以内 。

「標準的運賃」の見直しのなかで提示された待機、荷役料金

【待機時間の計算方法（例：中型車）】

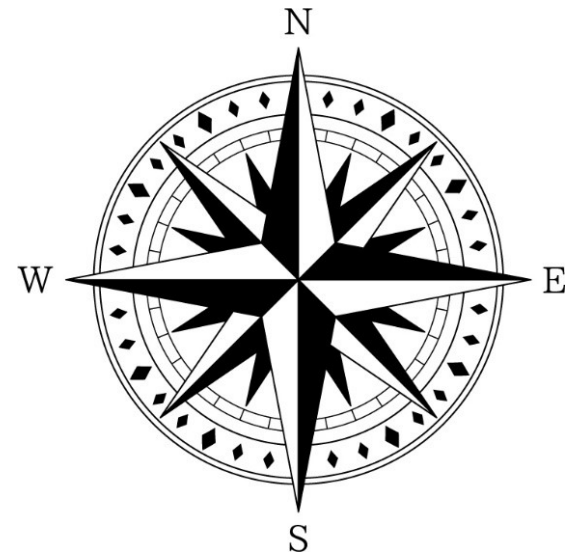
項目	金額等	算定根拠
時給（所定内）	2,336円	賃金構造基本統計調査より全産業・全国平均（時間単価）
福利費率（給与等に対する割合）	17%	経営分析報告書（2023年・（公社）全日本トラック協会）
経常利益率	2.98%	原価調査結果により設定（全国平均値）
基準外人件費	25%	労働基準法
時間単価	3,518円	計算式：時給 × 1.17 × 1.0298 × 1.25
30分単価	1,760円	

VI 積込料、取卸料、附帯業務料

【積込料・取卸料】

時間／内容		車種別			
		小型車 (2tクラス)	中型車 (4tクラス)	大型車 (10tクラス)	トレーラー (20tクラス)
30分までごとに発生する金額	フォークリフト 又はユニックを使用した場合	2,080円	2,180円	2,340円	2,750円
	手積みの場合	2,000円	2,100円	2,260円	2,650円
Vに定める待機時間の適用時間と併せて2時間を超える場合において30分までごとに発生する金額	フォークリフト 又はユニックを使用した場合	2,490円	2,610円	2,810円	3,300円
	手積みの場合	2,400円	2,520円	2,710円	3,180円

2. 国による荷主への働きかけ



- 一定規模以上の荷主や物流事業者を「特定事業者」とする。

荷主)約3000社、物流事業者)約150社

- 物流効率化の中長期計画作成・報告を義務づけ。
- 役員クラスの物流統括管理者の選任を義務づけ。
- 取り組みの改善命令に従わない場合、100万円以下の罰金。
- 多重下請けの対策として、元請け業者となるトラック事業者に、下請けの状況が分かる実運送体制管理簿の作成を義務付け。

「下請け手数料」

**運賃8% + 各種料金転嫁
→ **ドライバー賃金10%向上****

誰が？

特定事業者（特定荷主、特定貨物自動車運送事業者等、特定倉庫業者）

運転者の荷待ち時間等の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に特に寄与する必要がある者（物効法 第四十五条）

何のために？

運べない危機 = **ドライバー不足 × 労働時間規制** への対策として

①ドライバー時短・過重労働是正のために

②トラックを無駄遣いしないために

③「運んでももらえない事態」回避のために

世の為、人の為

自社の為

何を計画？

国の定める「物流効率化のために**取り組むべき措置**」について、**判断基準**への取組みを計画

↑ 今後省令で定める

荷主事業の所管大臣に提出

進捗状況を定期報告

---【荷主・物流事業者の「取り組むべき措置」「判断基準」】---

取り組むべき措置	判断基準（取組の例）
荷待ち時間の短縮	適切な貨物の受取・引渡日時の指示、予約システムの導入 等
荷役時間の短縮	パレット等の利用、標準化、入出庫の効率化に資する資機材の配置、荷積み・荷卸し施設の改善 等
積載率の向上	余裕を持ったリードタイムの設定、運送先の集約 等

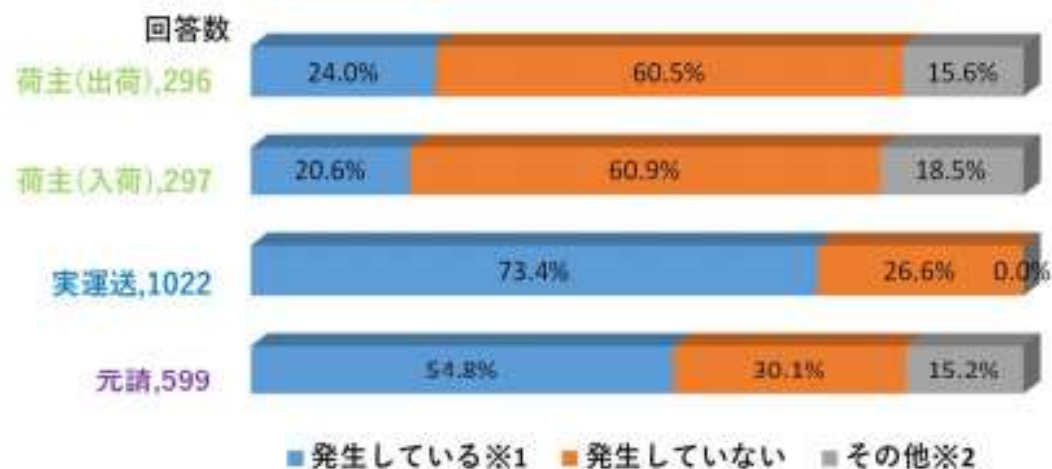
出所) 第1回改正物流効率化法の荷主・物流事業者等に対する規制的措置の施行に向けた**合同審議会**（2024/6/28）配布資料

	発荷主	発着荷主共通	着荷主
推奨	<ul style="list-style-type: none"> 出荷情報等の事前提供 物流コストの可視化 発送量の適正化 	<ul style="list-style-type: none"> 予約受付システムの導入 パレット等の活用 検品の効率化・検品水準の適正化 物流システムやパレット等の標準化 共同輸配送の推進等による積載率の向上 荷役作業時の安全対策 	<ul style="list-style-type: none"> 発注の適正化 巡回集荷(ミルクラン方式)
早急に取り組むべき事項	<ul style="list-style-type: none"> 出荷に合わせた生産・荷造り等 運送を考慮した出荷予定時刻の設定 	<ul style="list-style-type: none"> 荷待ち・荷役作業等に係る時間の把握 荷待ち・荷役作業等時間 2時間以内ルール/1時間以内努力目標 物流管理統括者の選定 物流の改善提案と協力 運送契約の書面化 	<ul style="list-style-type: none"> 納品リードタイムの確保
	<ul style="list-style-type: none"> ・業務時間の把握・分析 ・長時間労働の抑制 ・運送契約の書面化 ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 ・トラック運送業における多重下請構造の是正 ・「標準的な運賃」の積極的な活用 		
推奨	<ul style="list-style-type: none"> ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 ・賃金水準向上 ・倉庫内業務の効率化 ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 		

時間指定の有無



荷待ち時間の発生有無



※1：荷主調査では「時間までは把握していない」を含む

※2：荷主調査では「把握していない」を含む、事業者調査（元請）では「不明」を含む

トラックGメンによる「集中監視月間」(2023 (R5) 年11月・12月) 適正な取引を阻害する疑いのある悪質な荷主や元請事業者に対する監視

調査方法：トラック事業者へのアンケート、トラックGメンによるヒアリング

活動結果：**勧告・社名公表** 2件（荷主1件・元請事業者1件）

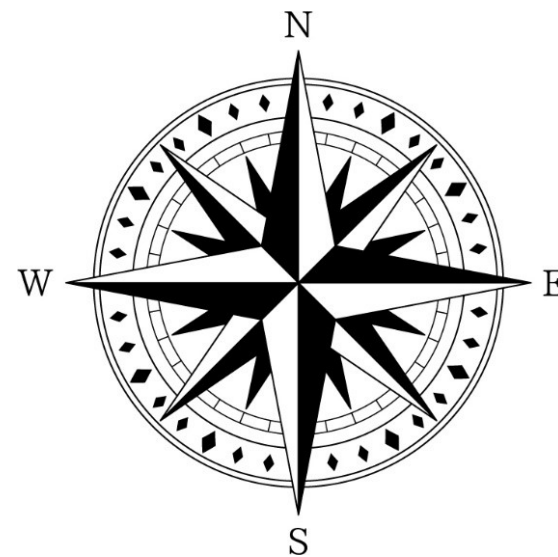
要請 164件（荷主82件・元請事業者77件・その他5件）

働きかけ 47件（荷主26件・元請事業者19件・その他2件）

氏名又は名称	本社所在地	違反原因行為の内容
[Redacted]	東京都中央区銀座5丁目 [Redacted]	・長時間の荷待ち
[Redacted]	東京都中央区銀座2丁目 [Redacted]	・長時間の荷待ち ・契約にない附帯業務 ・運賃・料金の不当な据置き ・過積載運行の指示 ・その他の無理な運送依頼

資料：https://www1.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000292.html

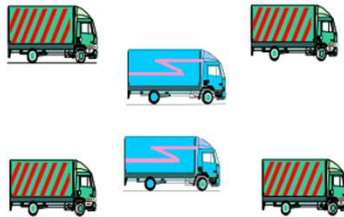
3. 荷主の取組



A社によるトラック予約受付システムの取組

予約システム導入前

早く並んで早い順番を取りたい・・・



列が長くなるかもしれないから、間に合わないかもしれない・・・

並んでいる順番で荷役するので事前に貨物を降ろす順番が分からない・・・

物流拠点



**順番待ちによる渋滞
・待ち時間が発生**



• 受付順で処理されるため、多くは受付開始と同時に車両が集中
• 8割超の車両が待機時間1時間超え

1台あたり平均待機時間: 83分
倉庫の1時間あたり取扱貨物数: 659個

予約システム導入後

インターネット



状況表示

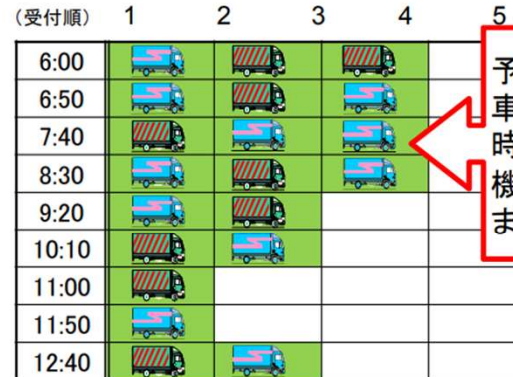
A社の次はB社の荷役になるので、準備をしておこう

物流拠点



10時に着けばいいんだ!

待ち時間が減り、効率化



予約対応の場合、到着車両が分散化され、待機時間1時間超の車両の待機時間が1時間以内に収まった。

1台あたり平均待機時間: 24分 (約70%削減)
倉庫の1時間あたり取扱貨物数: 833個 (約20%増加)

- 東京都昭島市に首都圏西マザーセンターを設置。
- 58か所の入荷拠点→マザーセンターに一本化。
- メーカーの車両台数削減や積載率の向上を支援。
- 入荷対象はパレット積みに限定。
- 荷受け時間はメーカーごとに事前に取り決め＝荷待ちほぼゼロ。
- 利用メーカー：国分各拠点へ月合計400回納品→月23回に減少

- 東西に2か所のメガDC（埼玉、明石それぞれ3万㎡超）
 - ROROステーション（トラックの荷台に自動荷積み。フォークリフト比作業時間7割減）
 - 自動格納ラック
 - 混載パレタイズロボット
- 車両予約システム
 - メガDCでは予約の受付内容と自動倉庫が連動。トラックの到着時刻に合わせて出荷準備を自動で実施。
 - 車両受付手続きを簡素化。
 - 予約に合わせて出荷準備、準備完了をドライバーにアプリ上で通知。
 - 車両到着時刻に合わせて人員配置を適正化。生産性向上。
 - 荷待ち・荷役時間は導入前の半分に。東京-大阪間4000往復分。
- 配送業務管理アプリ
 - HT+紙→自社開発スマホアプリによりペーパーレス化。1200ルートすべてに導入。
 - データ閲覧・検索の手間削減、誤納防止。業務時間、年間3700時間削減。



日清、ハウス食品と共同輸送(異PL)。
日清PJではトラック台数2割減少。

課題と対応策の整理



時間・距離・効率化の視点から、社内連携・外部アライアンスにて課題に対する実行策を展開

方針	分類	課題	実行策
大きく運ぶ	社内	外部委託先での生産比率が高い トラック輸送への依存度が高い	内製化の推進 モーダルシフト
	社外	一回あたりの積載率・輸送効率を高めたい	異業種との共同輸配送 ビール4社の連携
距離を短く・回転良く運ぶ	幹線輸送	製造拠点から配送拠点までの距離が長い	中継輸送の推進
	得意先配送	配送拠点からお届け先様までの距離が長い	拠点再編
平準化して運ぶ	社内	働き方改革が進んでいない(深夜・早朝作業) 季節・曜日・時間でのトラック使用台数に波動がある	配送リードタイム延長 車両の平準化(LPS)
	社外	得意先配送での曜日波動がある	特定曜日配送の奨励 エリア曜日配送の固定化
生産性向上	社内	サッポロ場内への入場時間がコントロールできていない	トラックバース予約システム
		人海戦術による業務が多い	自動化・機械化/DFL
		付帯作業が多い	待機時間の現状把握
	社外	積込までの待機時間が長い	ASN(事前出荷情報)
		お届け先様での待機時間・検品時間が長い 物流データの可視化・連携が不十分	お届け先様での優先バース使用 フィジカルインターネットへの参画

資料：サッポログループ物流HP

【ヨコの連携】

食品物流未来推進会議

- キューピー、サンスターの幹線輸送共同化
- キューピー、ライオン、JPRの幹線輸送共同化 & モーダルシフト
- 花王、ライオンの幹線輸送共同化
- 菓子メーカー 6社の共同配送
- SBMの4つの標準化

共同輸配送

標準化

【タテの連携】

取組み	Dから倉庫へ役割分担を変更	LT延長、検品レス、納品頻度見直し	一貫ユニットロード	店舗在庫最適化による返品削減	在庫適正化による返品削減	3層間の最適発注時刻、LT延長等	
製	サンスター	キューピー	ユニ・チャーム	メーカー58社 ベンダー7社	ライオン	SBM8社	製配販連携協議会
配	あらた	日本アクセス	パルタック	パルタック	パルタック	日本加工食品卸協会	
販			薬王堂	薬王堂	スギ薬局	サミット、マルエツ、ヤオコー、ライフ	

作業分担を見直す

重複作業をなくす

在庫・販売・物流情報をSCで共有

取引条件の是正

物流の徹底した効率化

- 両社は内閣府が推進するSIP（戦略的イノベーション創造プログラム）に参加。
- 研究代表機関である流通経済研究所が、日用消費財メーカーの物流拠点間の輸送実績データに基づいて、各社の片道輸送を組み合わせた往復輸送への可能性を提案。



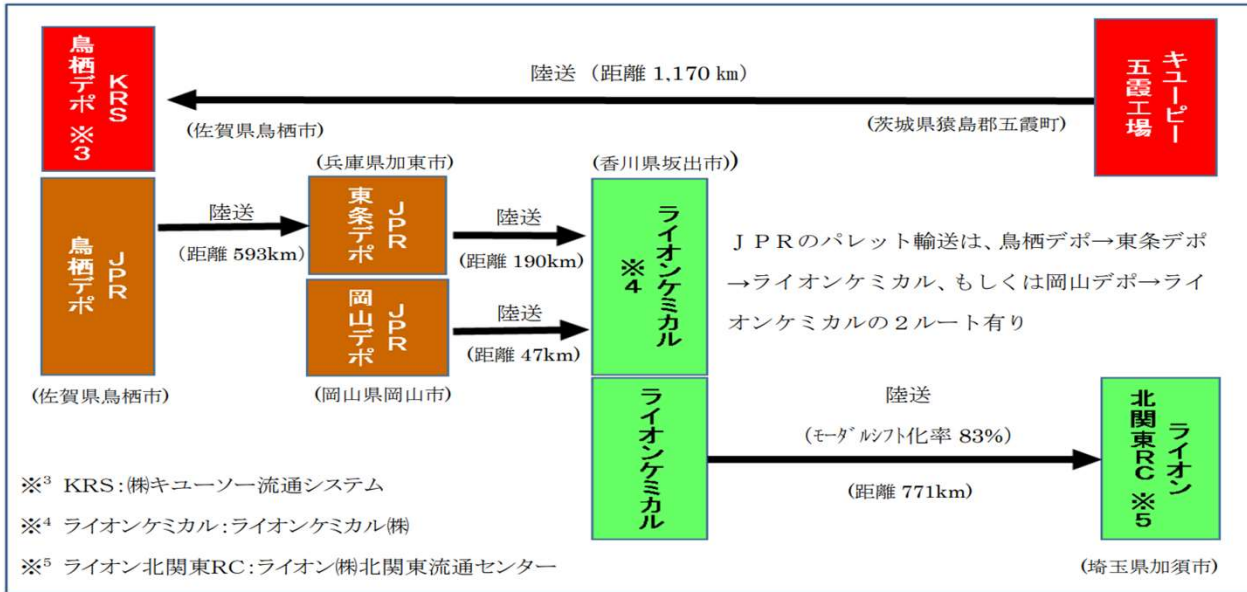
トラックの空車走行距離の短縮効果により（両社合計）

CO2排出量	45%削減
輸送コスト	23%削減

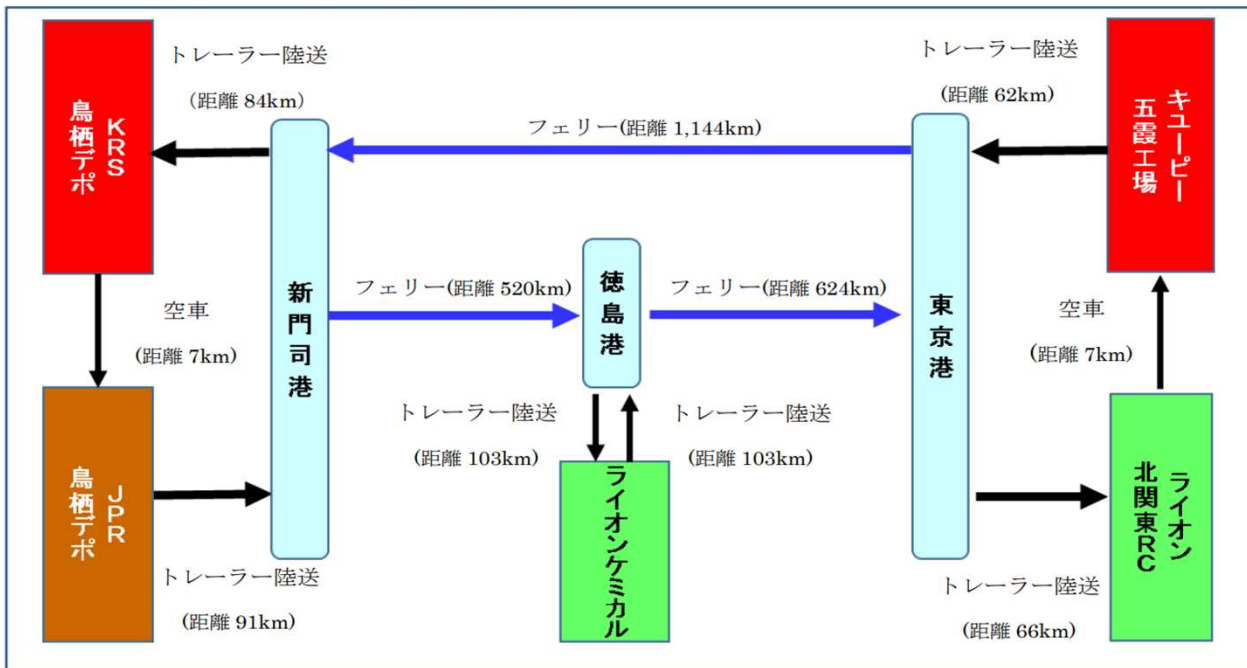
資料：花王ホームページ 23

キューピー、ライオン、JPRの幹線輸送の共同化 + モーダルシフト

✓ これまでの物流フロー（トラック陸送の場合）



✓ 今後の物流フロー（2018年8月22日以降）



CO₂排出量62%以上低減
 99%超の実車率
 (1144kmのうち空車7km)

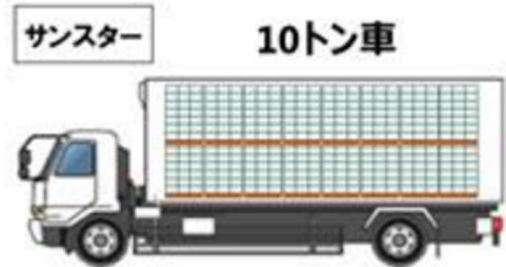
資料: JPR株式会社

従来は、個社ごとに精一杯荷物を積んでいた



重量：約99%
容積：約**49%**

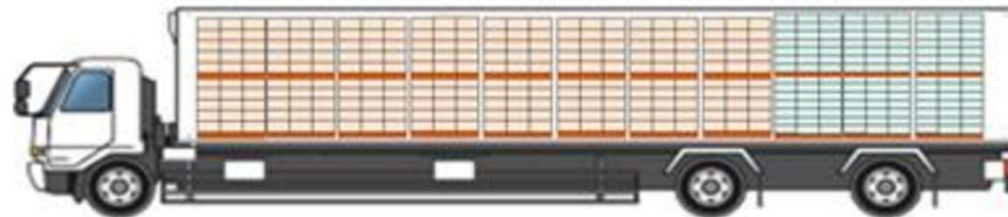
スペースが残る...



重量：約**65%**
容積：約83%

空気を運んでる!?

2社の荷量バランスをとり、**積載効率を最大化**



重量：約**90%** 容積：約**84%**

資料：キューピー講演資料（2019年通運事業フォーラム）

- SBM会議（食品物流未来推進会議）
- F-LINE参加企業6社 + キッコーマン、キューピー
（味の素、カゴメ、ミツカン、日清オイリオ、日清フーズ、ハウス食品）

納品伝票の電子化
その前に**紙伝票**の様式統一

外装サイズ標準化

コード体系標準化

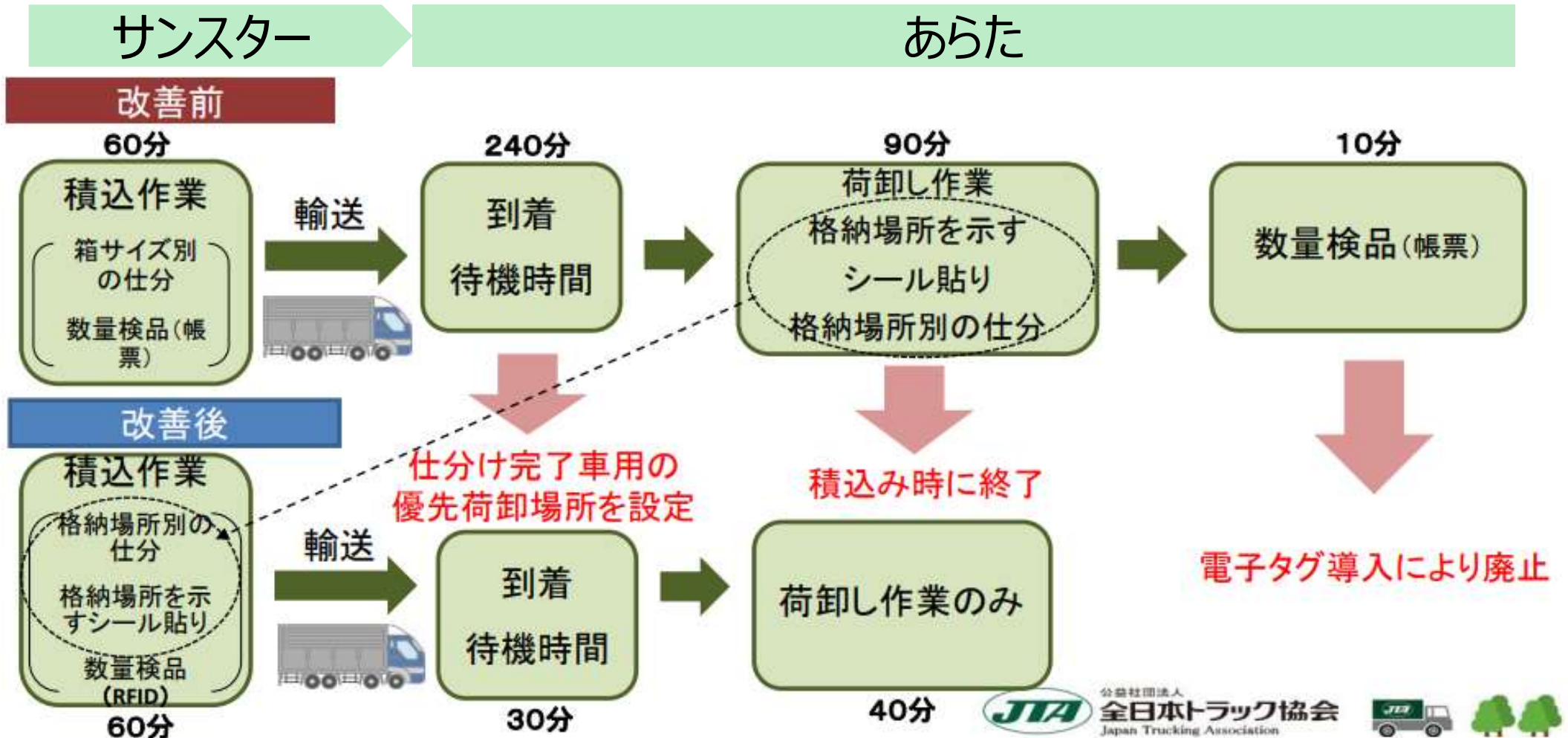
外装表示標準化

参考：標準化による物流の生産性向上の事例集（2019年国土交通省）

<https://www.mlit.go.jp/common/001347068.pdf>

ASN、段ボール箱、物流クレート、オリコン、パレット、データ仕様etc

- 輸送時間を除いたドライバーの労働時間(1日あたり)が、400分から130分に。
4時間30分縮減(▲68%)
- ドライバーの労働時間短縮とトラック回転率向上
- 「あらた」の物流センターのスペース効率や、荷卸場所の回転率も向上



資料: 生産性向上国民運動推進協議会について

ユニ・チャーム、PALTAC、薬王堂（2020年度SCI大賞）

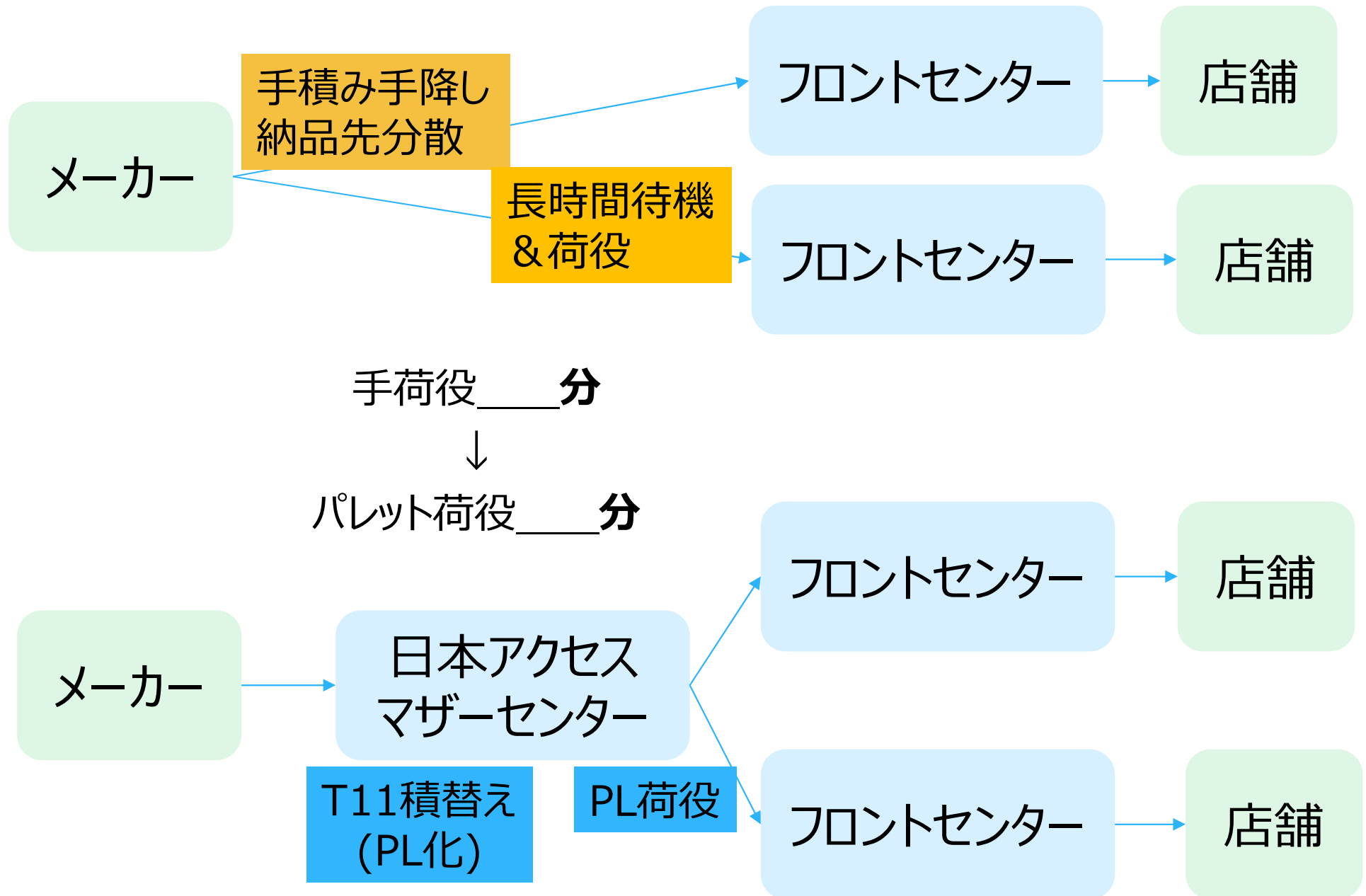


キャリア活用による一貫したユニットロード化による作業時間変化



	変更前 作業	変更前 作業時間	変更後 作業	変更後 作業時間
メーカー	パレット→平積	90分	パレット→ キャリア	90分
卸	平積→パレット	120分	積替えなし	25分
	パレット→カゴ車	120分	積替えなし	30分
小売業	カゴ車→キャリア	120分	積替えなし	30分
合計		450分	→	175分

資料：経済産業省SCI大賞HPより



商慣行改革とデータ連携

(キューピー（発荷主）と日本アクセス（着荷主）の協力事例)

行ったこと

- 納品リードタイムを延長
- 発注単位変更と定曜日配送
- 格納場所変更
- 優先受付
- 簡易な検品レス（車単位 ASN)

効果

- 処理行数半減
- 作業時間短縮
- 簡易な検品レスを活用した、着荷役業務改善とドライバーの働き方改革

通常の検品	簡易な検品レス
<ul style="list-style-type: none">商品の「バーコード」をスキャン「賞味期限」と「数量」を入力	<ul style="list-style-type: none">ASN情報を読み取って、在庫ラベルを発行するだけ
	

検品時間：5分の1
納品エラー：ゼロ

(出典) 物流効率化促進説明会 日本ロジスティクスシステム協会 (JILS) 資料
https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/green/date/300207/siryuu_3.pdf

◎ キューピー社 実証実験結果 2.物流面検証 (将来の想定)

■ 今後、キューピー全体でLT2比率が90%以上となった場合

確定情報での配車運用や、中継引取便を含めた運用時間の見直しにより下記効果の見込み

- ① 配車組み : 納品日前々日夕方
※繁忙期の実績より実現可能な見込み。
- ② 遠方分ピックアップ開始 : 12:00~ (2~2.5 h 前倒し (出発含め))
- ③ 地場ピックアップ開始 : 2~2.5 h 前倒し (夜間作業の削減)

全体の運用を早めた場合、早いタイミングで確定物量による配車調整ができるため、積載効率が高めることができ、**必要車両数を抑えられる見込み**

上記状況に基づく
効果試算値

車両台数	フェーズ②			フェーズ③		
	テスト時	→	試算値	テスト時	→	試算値
エリア						
新潟	25	→	16	21	→	15
長野	23	→	19	25	→	21
山梨	12	→	12	12	→	12
福島	27	→	25	24	→	23

※22年3月より卸・エリア別に『LT2・13時受注』の本運用を順次開始

◎ 卸店各社状況②

○トライアル各フェーズにおける卸店在庫推移

項目	LT 1 (現状)	LT 2・13時締	LT 2・11時締	全期間
平均出荷ケース数	9,357	9,173	8,910	9,147
平均在庫ケース数	75,511	81,335	78,392	78,413
在庫日数	8.07日	8.87日	8.80日	8.57日

- ・LT延長の第2フェーズにおいて、LT1（第1フェーズ）に対し10%の在庫日数増加傾向が見られた。
- ・LT延長第3フェーズにおいては、在庫増加が一番想定されたが、製品価格改定等の影響もあり、想定されるほどの在庫増加とならなかった事が推測される。
- ・リードタイム+1日（LT2）の影響は、需要予測精度低下から在庫増の影響が懸念される。
※但し、1メーカーのみ、且つ、テスト期間も短いこともあり、今後継続しての検証が必要

○欠品発生状況

項目	LT1 (現状)	LT2 13時締	LT2 11時締	全期間
欠品アイテム数	38	36	25	33
欠品ケース数	199	181	107	163

○対象卸 1企業 12センターの各フェーズにおける受注時欠品状況においてトライアル期間のリードタイム延長による欠品上昇はこの実証実験では見られなかった。LT2でありながらも、緊急対応（LT1）の許容があった事も欠品の影響が少ない要因と考えられる。

※緊急対応（LT1）が無く、在庫日数を「フェーズ1」レベルで管理する事で欠品が増加する事は避けられない

- 日本ハム、伊藤ハム米久ホールディングス、プリマハム、丸大食品
- 「SDGsへの貢献と持続可能な物流のための食肉加工業界取組宣言」
- 2024年度重点項目

①納品条件見直しによる積載率の向上

365日納品 → **見直し**

LT 1 → **LT 2へ**

ピース単位受注 → **ケース単位or 2分の1ケース単位受注へ**

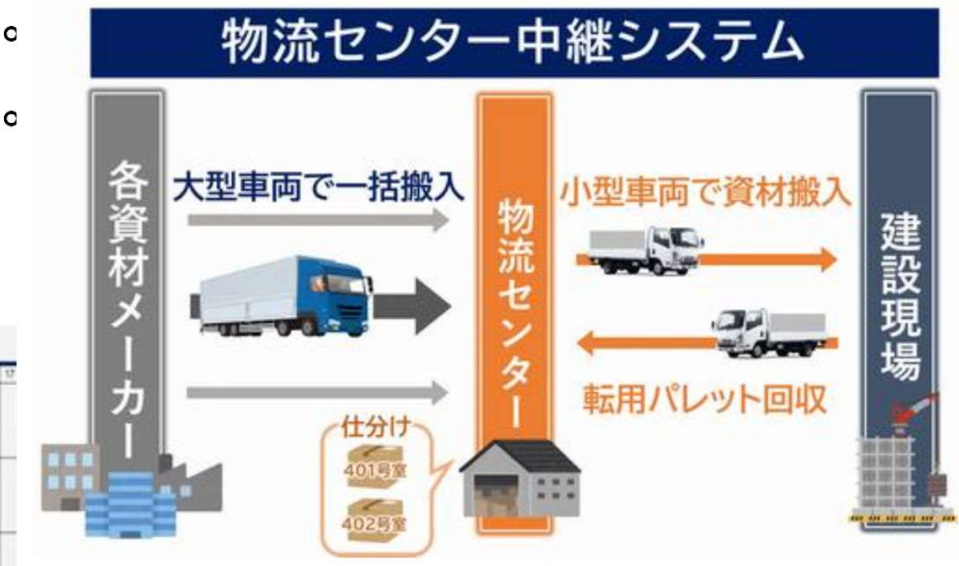
②店舗別仕分け納品見直しによるトラックドライバーの負荷軽減

店舗別納品 → **総量納品への切り替え**

③新商品・特売品の計画発注による配送便の安定確保

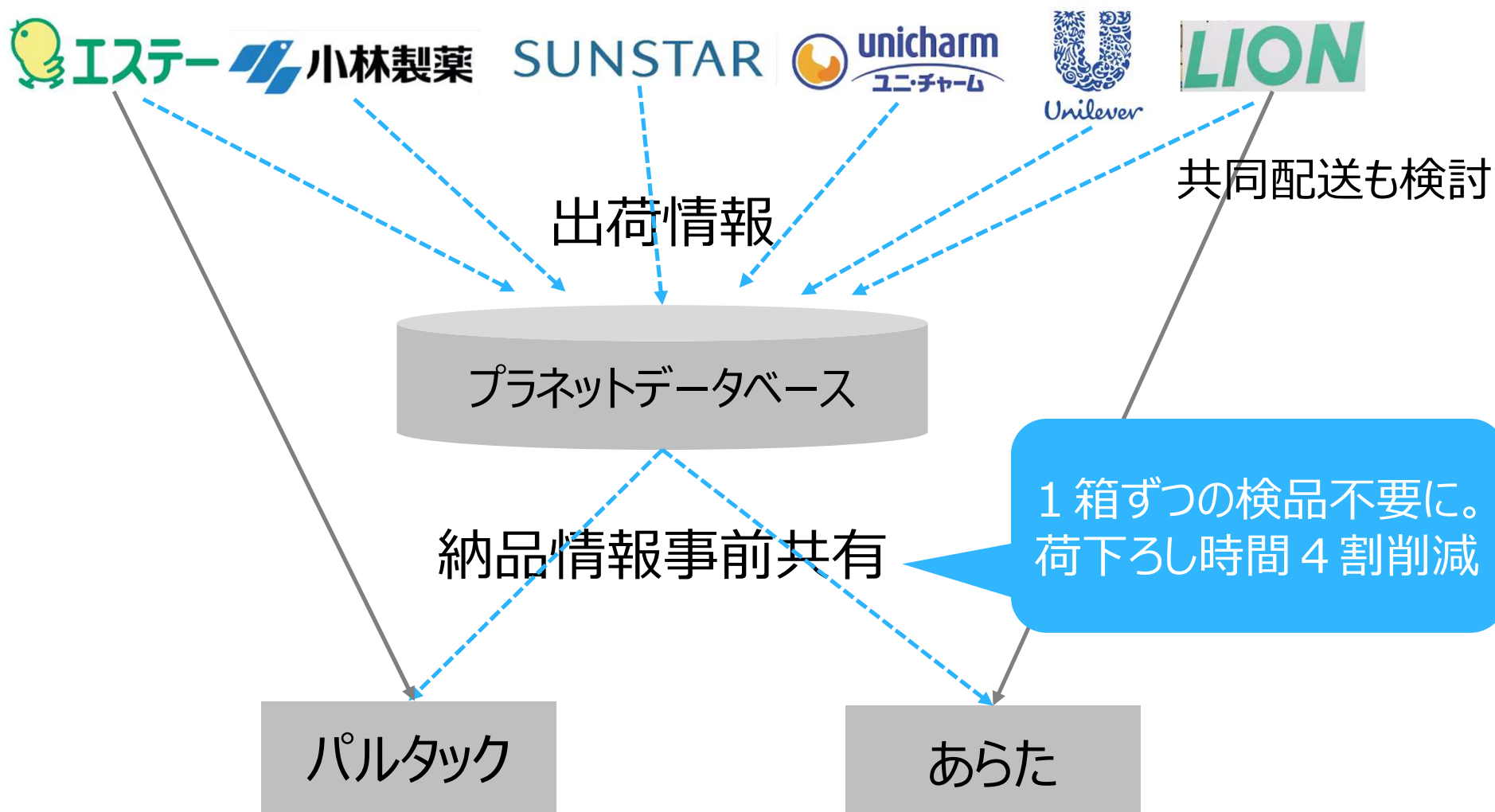
当日の特売品受発注常態化 → **新商品・特売品の事前受注、
店着日7日以上前の受注、
確定後の受注変更不可**

- 建設現場では「低積載」や「空荷」といった非効率な状態が頻発
- ブラウザ上で運送会社と荷主を結びつけるプラットフォームの開発。空荷の削減、積載率向上、CO₂排出量の削減、待機時間の短縮を実現。
- 物流センター中継システムの導入により、複合的な効果を実現。
 - 運送会社：新規顧客獲得。
 - 工事会社：運送会社の選択肢拡大。
 - 資材会社：一括納入で輸送効率化。
 - 建設会社：資材納入の計画化、工期遵守が容易に。

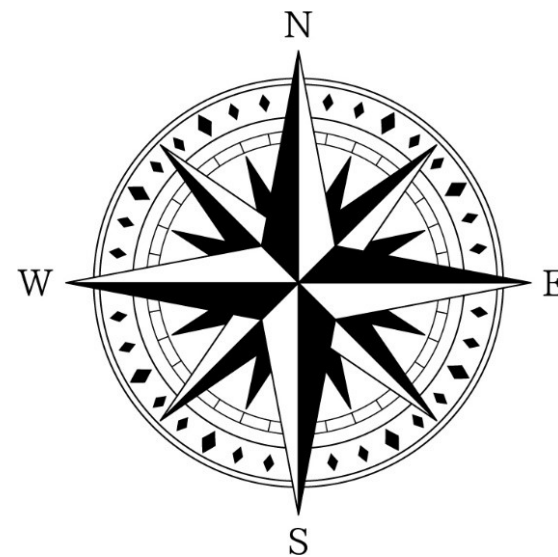


資料：JILS、ロジズオンラインHP

- 日用品メーカー、卸の計10社。販売金額ベースでシェア5割超
- 日用品卸あらたも参加を検討中、P&Gジャパンにも呼びかける



4. 自動化、機械化、IT化



ロングテール商品の仕分け : OmniSorter 出荷頻度の高い商品 : ボイスピッキング

資料 : <https://www.youtube.com/watch?v=Sg4wOJCHkOY&t=189s>

Robowear社のロボット



資料 : ロボウェア社HP (<https://roboware.ai/>)



資料(https://www.youtube.com/watch?v=r_ggaJN-bRs)

- 作業負荷が大きい、人が集まらない
→ ロボット導入で人の作業量を減らす



**AI搭載型としては、冷凍品段ボールケースをハンドリングできる
世界初のデパレタイズロボットです。 ※IHI調べ**

資料: <https://www.youtube.com/watch?v=MaPX5ITkFZw>



資料：物流倉庫プランナーズ

<https://www.youtube.com/watch?v=VOV5QfKB8bo>

RPAによる受注処理業務の自動化(1/2)



① 受注情報(Excel)が添付された受信メールを開く

受注情報(Excel)

	A	B	C
1	受注番号	受注先	出荷先
2	45000001	3111113	222224
3	45000002	3111113	222225
4	45000003	3111113	222226
5	45000004	3111113	222227

② 添付ファイルを開く

転記

伝票管理システム

受注情報登録画面

受注番号		
受注先		
出荷先		
荷主番号	数量	単位

③ 社内伝票管理システムを開き、受注内容を転記して保存



④ 受注確認メールを送信

RPA
導入前

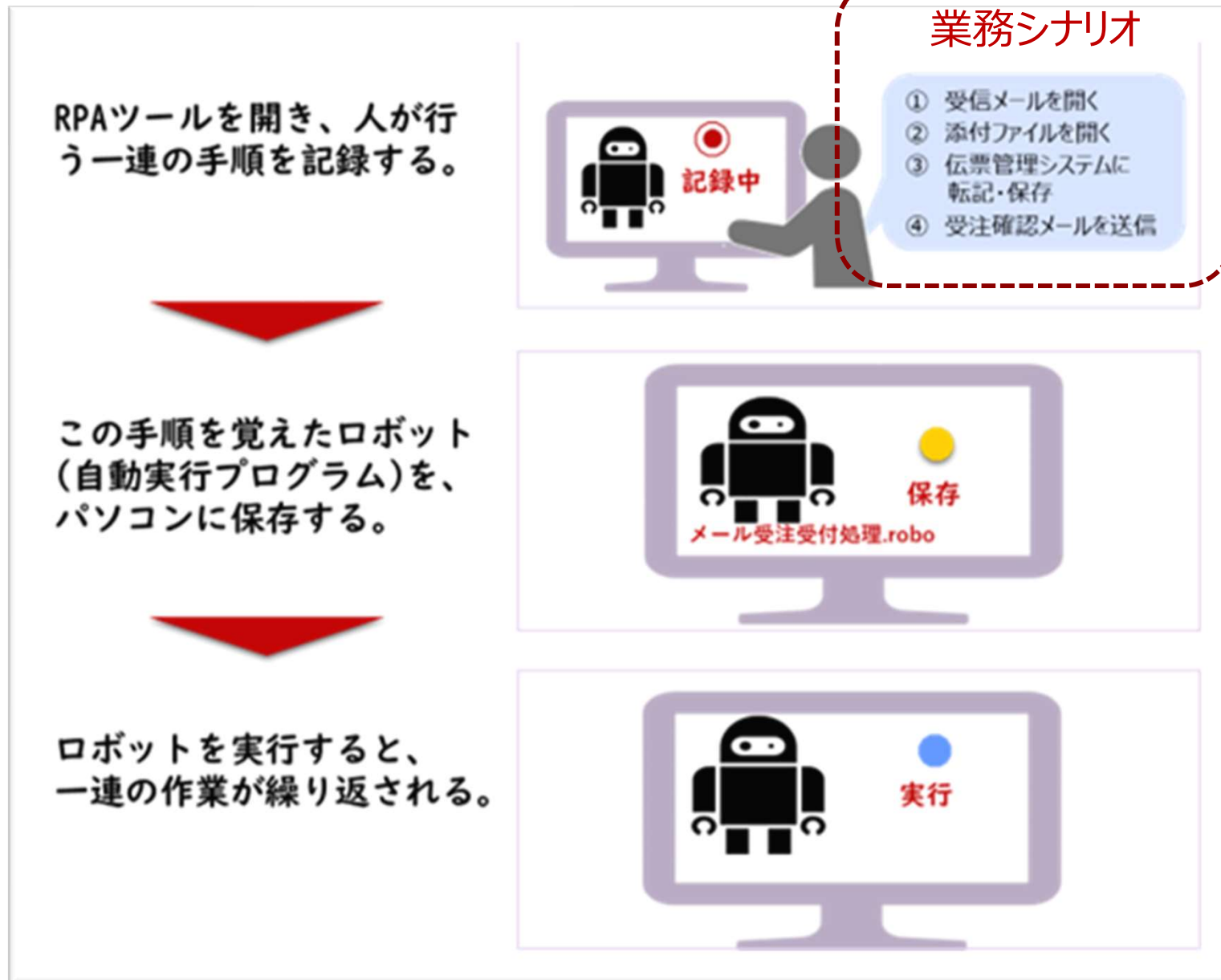


導入後

事務ロボットが①②③④の作業を自動的に実行



RPAツールによるロボット作成イメージ



福貨通運株式会社は、
SDGsの達成に貢献することを宣言します。

わが社は持続可能な社会実現の為
モーダルシフトを推進します

- ・ 2050年カーボンニュートラル実現に向けて貢献します。
- ・ 安全、安心な物流サービスを行います。
- ・ ホワイト物流を推進します。
- ・ 健康経営を実践します。

(達成に向けて取り組む主なゴール)



令和 3年 7月 1日
福貨通運株式会社
代表取締役社長
佐々木 一成

- JR貨物の「積み合せコンテナ列車」新設ニュースをきっかけに構築。
- 顧客が駅に貨物を持ち込み、同社が貨物をパレットに積替え、積み合せて鉄道輸送する。
- 5tコンテナ満載にならない顧客でも鉄道輸送が利用できる。
- パレット化により、労働時間の削減・荷役作業の省力化につながり、ホワイト物流推進にもつながる。
- 積替えの荷役作業にはパワーアシストスーツを活用し、作業負荷の軽減をはかる。

資料: 福貨通運作成資料

物流効率化先進的実証事業（令和5年度補正予算）

補助上限：1億～5億円

<https://logiefficiency-meti.jp/index.html>

ア「利用する物流事業者側の業務効率化」及び イ「物流施設側における業務効率化」の両方が必要

ア 利用する物流事業者側の業務効率化

必須 ※(1)(2)の少なくとも1つが必要

(1) 荷待・荷役時間の削減

ガイドライン上の努力目標である1時間若しくは所属業界団体の目標時間の達成を目指すもの

もしくは

(2) 積載率の向上

1%以上の向上若しくは所属業界団体の目標率の達成を目指すもの



任意 ※応募書類上で任意に設定・追記可

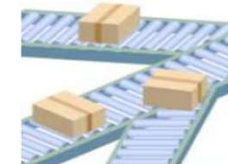
輸送ルートの見直し、共同輸配送の実施等、ガイドラインに記載の取組事項を踏まえて**総輸送距離・使用台数等の定量的な目標**を設定すること。

(参考) 「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」を策定しました
(METI/経済産業省)

&

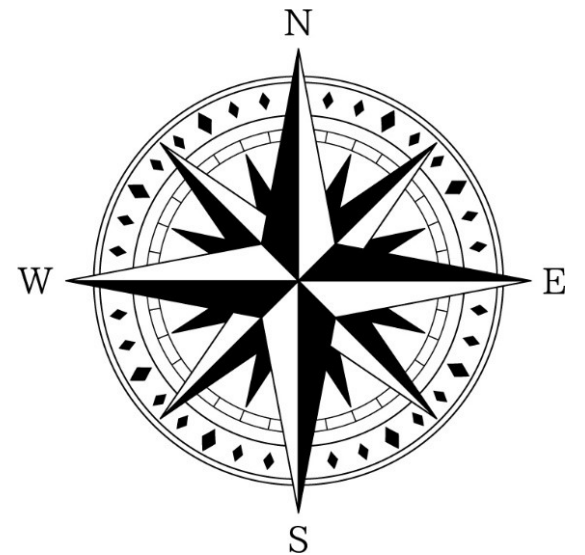
イ 物流施設側における業務効率化

- 補助事業に関わる従業員の総労働時間について、設備投資により、機器・システム等の導入前と比較して、**3%**以上削減すること。



4

5. 結びにかえて ～ 運送事業者は何を“選ぶ”のか～



株式会社カワキタエクスプレス（三重県）

- 高校新卒採用のため、歩合をやめて時間管理を行うようにした。地元有名企業とも遜色のない条件を出さねば人が採れない。
- 残業代をちゃんと払うと、長距離の仕事は運賃が合わない。下請けの長距離は一切やめた。
- まともな運行計画に合う運賃をもらえる仕事しかない。
- 原料高騰も、基準指標と根拠を示して「5%値上げ、指標が下がれば戻す」の条件をのんでもらった。
- 2024年問題対応で、業界のヘンな「当たり前」が是正されていけばいい。
 - 何時に積んでも、翌朝着が当たり前
 - 長距離の帰り荷は安い運賃が当たり前

株式会社日東物流（千葉県）

- 人は急に増やせない。業務量を落とすしかない。「時間内に収まる」「ちゃんと休憩をとれる」を最優先に仕事を選択した。
- 短時間の仕事を組み合わせる。10時間でも3万円以上はなかなかもらえないが、1万円でも4つ組み合わせれば4万円になる。ただし、スポットはやらない。定期で、短時間。
- 待機のある仕事はやらない。計画できない、予定を立てられない仕事はしない。
- 新規の仕事では、前提条件として時間の条件はきっちり約束する。
- 時間単価を決めて、所要時間+労力でコース別に対価を設定。

ご清聴頂き、誠にありがとうございました。

ご質問等、お気軽にメールにてお寄せください。



2022年5月増刷



株式会社湯浅コンサルティング
芝田稔子

東京都台東区上野5-3-10

e-mail: shibata@yuasa-c.co.jp

電話: 03-5812-2099