

ホワイト物流の推進が必要な背景

国ではホワイト物流の推進を図る為の運動が活発になってきています。
流通事業は国民生活・産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに
経済成長・地域社会活性化に欠かせない存在の位置づけです
政府行動計画の重点施策とされています。

※2018年5月に「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」が決定
流通事業者は一刻も早く物流改革を推進することが求められています

背景にはトラック運転者不足が深刻しトラック調達が困難になっている状況があります

- 運転者の減少
- 運転者の高齢化
- トラック調達コストの上昇
- 運転者の求人倍率 3.03 倍

ホワイト物流改革

運転者不足の中で長時間労働の是正等、働き方改革を進めつつ、物流を維持していく為には
下記がポイントになってきます。

- トラック輸送の生産性向上・物流の効率化
- 女性や60代以上の運転者等も働きやすい職場環境の実現

特にトラック運転者の長時間労働の一因となっている問題の解決が望れます

「荷待ち」「荷役」が特に長時間労働の一因となっています

荷待ちの平均時間は1時間45分 平均拘束時間は13時間27分

この長時間労働が、就業人数を減らしている大きな要因となっています

きつくな・拘束時間の長い仕事だという世間一般の認識を変える為のホワイト物流の推進が必要です。

法改正も予定

2019年4月 有給休暇取得義務化 最低5日

2023年4月 中小企業の月60時間超の時間外労働の割増賃金率の引き上げ(50%以上)

2024年4月 トラック運転者への時間外労働の上限規制の適用(年960時間以内/月80時間以内)

法改正による、労働状況の改善を進めることには予定されていますが、

この法改正を待っているような状況ではありません。一刻も早い物流事業の改革が必要です。

企業に求められる物流システムの効率化対策

重要なのはこのフェーズです。効率化を図る為には、発想だけでなく取り組む為の計画が必要となります。
この取り組みにはステークホルダーの賛同も求められる為、プロジェクトで対応する必要があります。

- 荷待ちの時間削減の為の努力
- 配送ルートの効率化・合積み

- 荷役の機械化・円滑化
- 女性・高齢者の運転者採用

ホワイト物流のほかにも政府行動計画に基づき、様々な取り組みが進められています

(1) 行政処分の強化

2018年7月より過労防止関連違反の処分量定の引き上げ

▷ 乗務時間等告示遵守違反

1箇月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、左記(現行)の件数として計上し処分日車数を算出するとともに、さらに別立てで次のとおり処分日車数を算出し、左記の処分日車数に合算する。

- ・未遵守1件 10日車
- ・未遵守2件以上 20日車

・月の拘束時間(トラック)
➢293時間以内(労使協定320時間)
・休日労働
➢2週間に1回まで

▷ 疾病、疲労等のおそれのある乗務

- ・健康診断未受診者 1名 警告
- ・健康診断未受診者 2名 20日車
- ・健康診断未受診者 3名以上 40日車

▷ 社会保険等未加入

- ・未加入 1名 警告
- ・未加入 2名 20日車
- ・未加入 3名以上 40日車

・健康保険
・厚生年金保険
・労働者災害補償保険
・雇用保険

(2) 標準運送約款の改正

国土交通省が制定するトラック事業社と荷主の契約書のひな形である標準運送約款を改正し運送の対価である「運賃」と、荷役料、待機時間料などの「料金」の区別の明確化等を行いました。