

資材が届かない・・・運送会社が抱える問題

物流業界は今、「ドライバーの人手不足」問題解決に向けて動いています。2020年には業界全体の輸送量に対して、ドライバーが10万人不足する予想もあり、大手運輸会社は2017年秋から人件費の高騰を理由に個人向け宅配サービスの値上げに動き、2018年以降続々と他の宅配サービス会社も同様に値上げを始めています。現在は個人向けサービスの値上げをしていますが、今後、企業向け宅配サービスについても大幅な運賃の値上げが起こる可能性も考えられます。更にドライバー不足によって運ぶ荷物を制限される等、これまでのように荷物を依頼すれば運んでもらえる当たり前の宅配サービスを受けることが出来なくなってしまう時代がくるのではないかと不安視されています。建設資材については他の荷物とは違う特殊性があり、運送業者が荷物を選んで運ぶ時代が来てしまう前に、運送会社・建材物流界双方の視点から問題改善を行っていく必要があると思われれます。

〔運送会社が抱える問題〕	〔建材配送時の問題〕
<ul style="list-style-type: none">● 2020年には10万人のドライバーが不足する● 再配達等の1人にかかる業務負担が増加● ドライバー不足による長時間運転等 労働環境が悪化● 労働環境が悪化による人材不足● 長時間運転等での事故の恐れ	<ul style="list-style-type: none">● 搬入現場が狭い。住宅街等は車が入らない● 資材置き場がなく、持ち戻りが起こる● 資材の形状・大きさが多種多様で扱いにくい● 天候等で工程が変わり、搬入する資材を予定通り運べない● 届け先が頻繁に変わる● 荷物の受け渡しに時間がかかる● 現場に荷物を渡す際、担当者が分かりにくい

厚生労働省労働基準局発表

「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」

厚生労働省から「改善基準告示」が策定されています。ポイントを踏まえ労働条件の改善を図る必要があります。

■ 拘束時間の考え方

始業時刻から終業時刻までの時間で労働時間・休息時間の合計時間を拘束時間とする。

1日の拘束時間は**13時間以内**。最大でも**16時間**までとし、**15時間以上を超える場合、週に2回**が限度
1ヶ月の拘束時間は原則**293時間**が限度です。

書面での労使協定を結んだ場合、6ヶ月間は**年間3516時間を超えない範囲内で月320時間延長**可能。

■ 休息期間の考え方

勤務と次の勤務の時間の中で労働者の生活時間の事。

1日の休息期間は**継続8時間**以上必要。

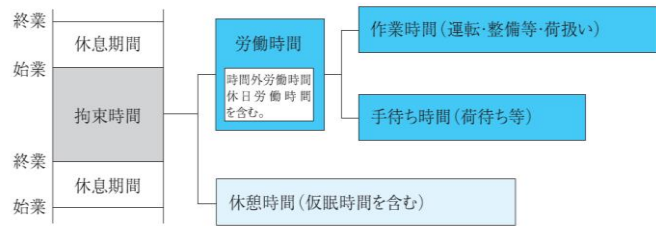
■ 運転時間の限度

1日の運転時間は2日平均で9時間が限度。連続運転時間を4時間超えた場合**30分以上の休憩**が必要。

改善基準告示から策定されている

拘束時間の考え方

※労働時間には「時間外労働」と
「休日労働」が含まれる

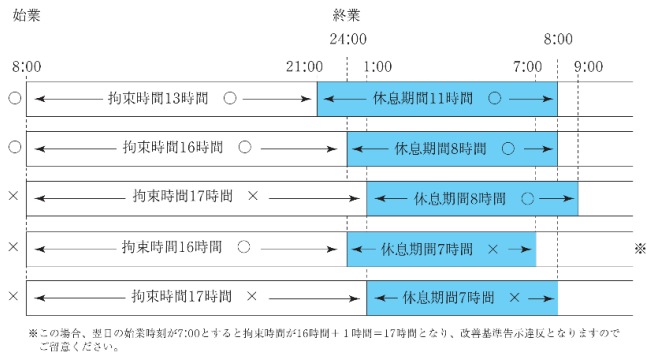


1日の拘束時間の考え方

始業時刻から起算して24時間を

1日とする

1日 = 拘束時間 (16時間以内) +
休憩時間 (8時間以上)



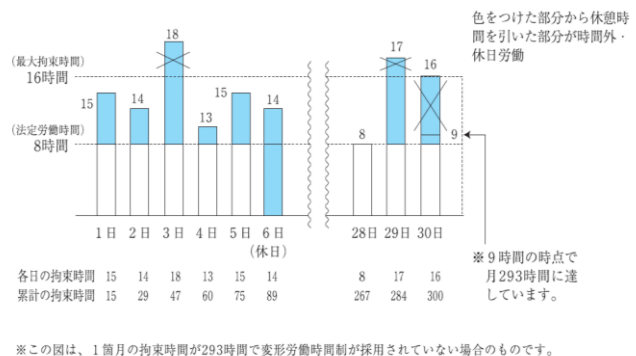
時間外労働及び休日労働

時間外労働及び休日労働は1日最大16時間

1ヶ月の拘束時間は原則293時間

時間外労働及び休日労働を行う場合、
労働基準法第36条第1項に基づく時間外労働
及び休日労働に関する協定届けを労働基
準監督署へ届け出をすること

休日労働は2週間に1回が限度



[特例]

休息期間分割特例

業務の必要上、勤務終了後継続して8時間以上の休息期間を与えることが出来ない場合、特例として拘束時間途中又は拘束経過直後に分割して休息期間を設けることが出来る。

分割された休息時間は、1日当たり継続4時間以上、合計10時間以上とする。

2人乗務特例

1台の自動車に2人以上乗務する場合、1日の最大拘束時間を20時間、休息時間を4時間まで短縮することが出来る。

確実勤務特例

2暦日拘束する場合、仮眠室等で夜間4時間以上仮眠時間を設ける場合、24時間まで延長可能。

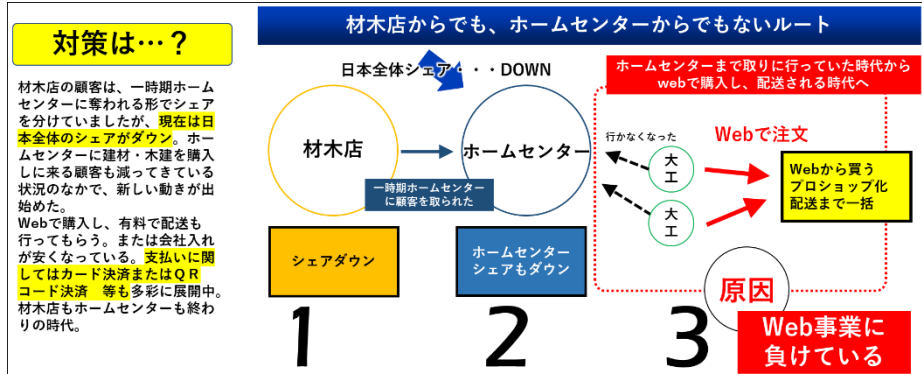
但し、勤務終了後は継続20時間の休息期間を設ける。

フェリー乗船する場合の特例

勤務中のフェリーに乗船した場合、フェリー乗船時間を原則休息期間として取り扱う。

流通市場の変化！流通ルートに変化が起きた

日本の「建材」における流通ルートは近年大きく変化しています。昔ながらのメーカーごと地域ごとに卸していたものをホームセンターから資材や材木を購入するようになりました。現在は日本全体のシェアがダウンし、ホームセンターに建材・木建を購入しに来る顧客も減ってきている状況の中、新しい動きが出始めてきました。Web から資材を購入する方法です。Web からは有料で配送手配まで全て一括で行ってくれ、支払い方法もカード決済やQRコード決済等多様で便利・手軽さを売りにどんどんシェアを伸ばしています。材木店もホームセンターもこのままの状態では生き残るのは難しくなると思われます。



配送現場の悲鳴・・・「マニュアル・ルールが欲しい」

自社配送としてお客様にサービスしている会社が現在直面している問題は、決まったルールがないことや配送したドライバーによってやり方が違うことでお客様とのトラブルが急増し業務の負担が増えていることが挙げられます。時間指定を優先するあまり指定が無い商品の納品時間が遅れてしまう、近隣からクのレーム対応等ドライバーの負担増に繋がっています。ドライバー不足によって顧客の要望に応えられなくなる前に配送ルール化の見直しが必要になってきます。時間に追われて慌てて配送することで誤配や事故を招く原因にもなりますので、業務改善出来ないか、配送ルールを今一度見直す必要があります。

配送ルール業務改善と高効率化

配送ルールの見直すべき項目の一部事例です。会社毎に内容は異なります。

平日の時間指定配送	● 指定なしの場合も1週間以上前に発注の場合（午前・午後）の指定ができるようにする。
土曜日の指定配送	● 費用を先にルール化を行う。 ● 受取り相手が不在の時のルールを決める
不在の場合	● 指定した時間を変更する場合の期限や不在時の対応を決める
返品	● 未使用の定義・保管方法・持ち帰り運賃のルール化
荷揚げルール	● 一人で運べない大きな荷物の場合の追加金もルール化 ● 長物で階段を回せない場合の追加金ルール
他社利用時の配送費	● 現場近隣の別会社へ配送委託した場合のルール
部材の取り扱いについて	● 部材ごとのルールを決める