



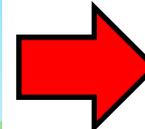
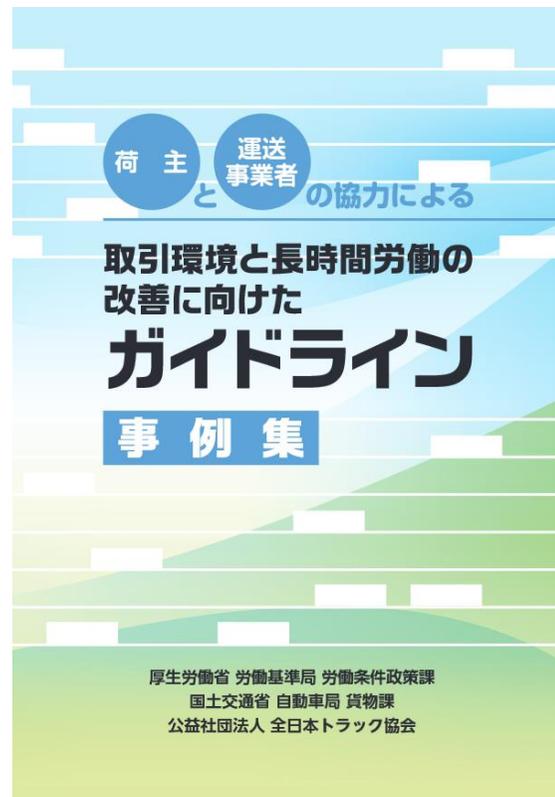
「ホワイト物流」推進運動の取組事例紹介

～取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン事例集より～



取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン事例集について

厚生労働省及び国土交通省が中央及び各都道府県に設置している「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」では、平成28年度から平成29年度の2か年にわたって、荷主企業及びトラック運送事業者等が協力・連携しながらトラックドライバーの長時間労働の改善等を図る「パイロット事業」を実施。



その成果として、さまざまな地域・荷種・取組方法による、計100件を超える事例を収集、その成果を「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」および「事例集」としてとりまとめている。

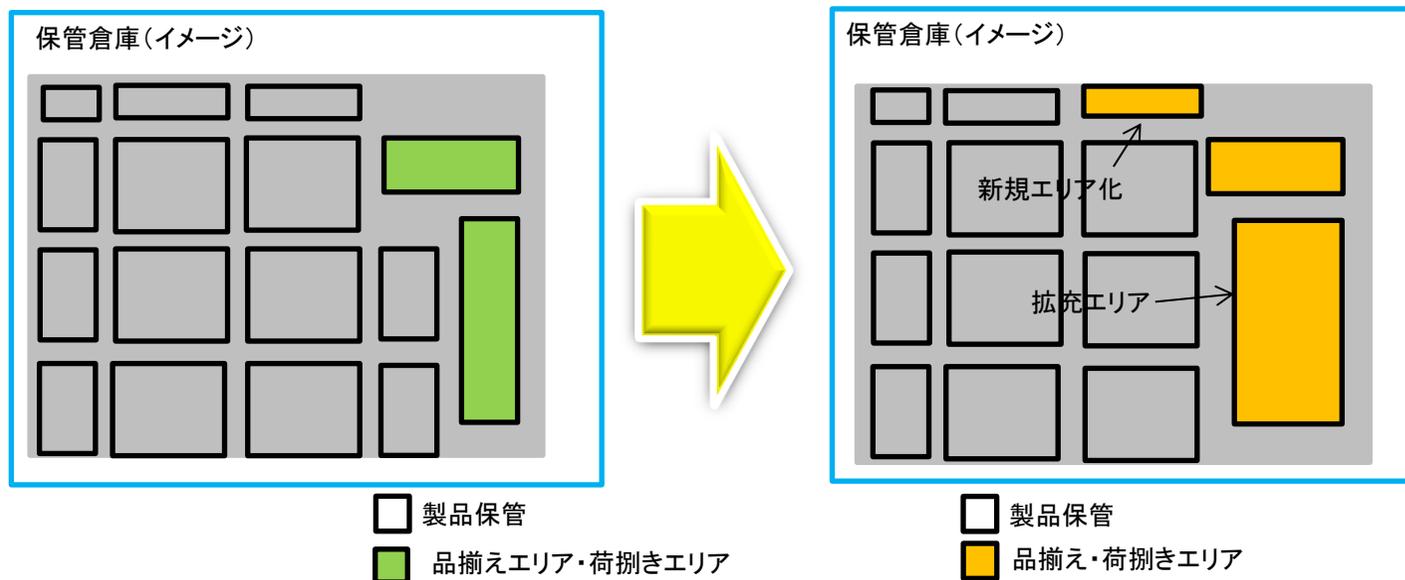
トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html



A. 運送内容の見直し

① 物流の改善提案と協力

関係者が一同に会して意見交換会を行い、各社が有している情報・技術・能力を共有、協力の下で改善を実施。



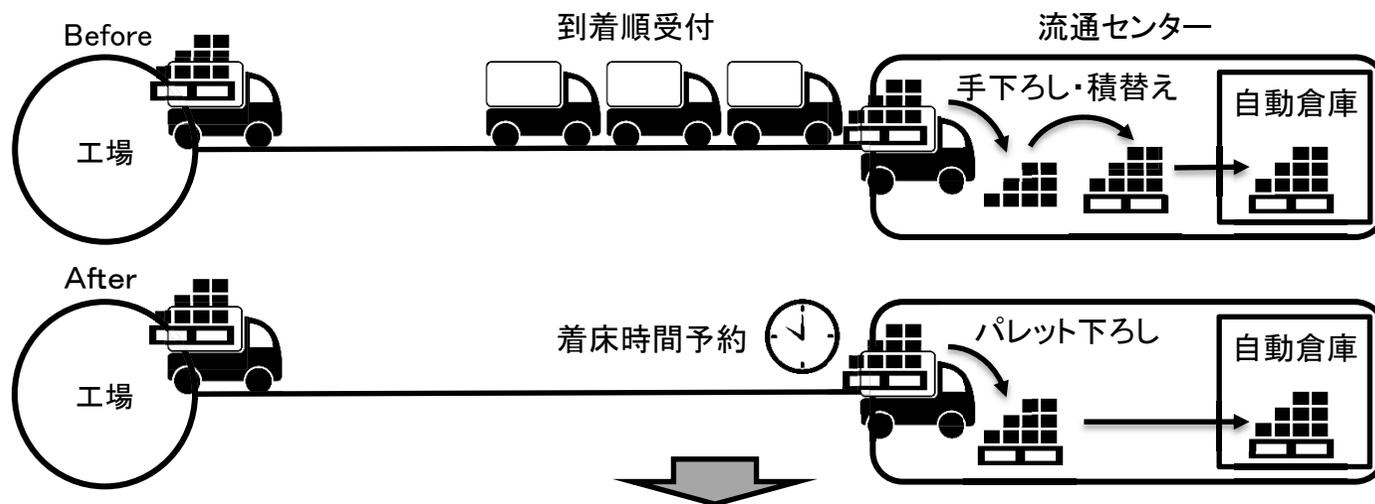
保管スペースを約100坪削減し、品揃え・荷捌きスペースとして転用することで
作業を効率化し、トラックの荷待ち・荷役時間を削減



A. 運送内容の見直し

② 予約受付システムの導入

試験導入中であった受付予約システムを実験期間中開放し、1時間幅の着床時間予約を行った上で運行。



- ドライバーの拘束時間が5時間30分短縮した。フォーク荷役で疲労が軽減された。更に予約で運行計画の精度が高まり、帰り荷などの業務組合せの自由度が高まった
- 納品時のパレット積み替えがなくなり、メーカー側の商品事故リスクが低下した
- 流通センターのバースの回転率が高まった。荷下後すぐに自動倉庫に格納できるようになった



A. 運送内容の見直し

③パレット等の活用

荷役作業の短時間化・省力化に向けてパレットを利用したトライアル輸送を実施、パレットを利用した輸送の本格対応に向けた関係者間での議論・検討を実施

●積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮

積込み時の荷役作業	手荷役	一部をパレット荷役	短縮効果
荷主先に到着から出発までの時間	2時間13分	1時間39分	▲34分
拘束時間	14時間07分	12時間55分	▲1時間12分

※パレット利用により、ドライバーの疲労度も軽減

●元請と実運送事業者の連携による積卸先件数の見直しで拘束時間を短縮

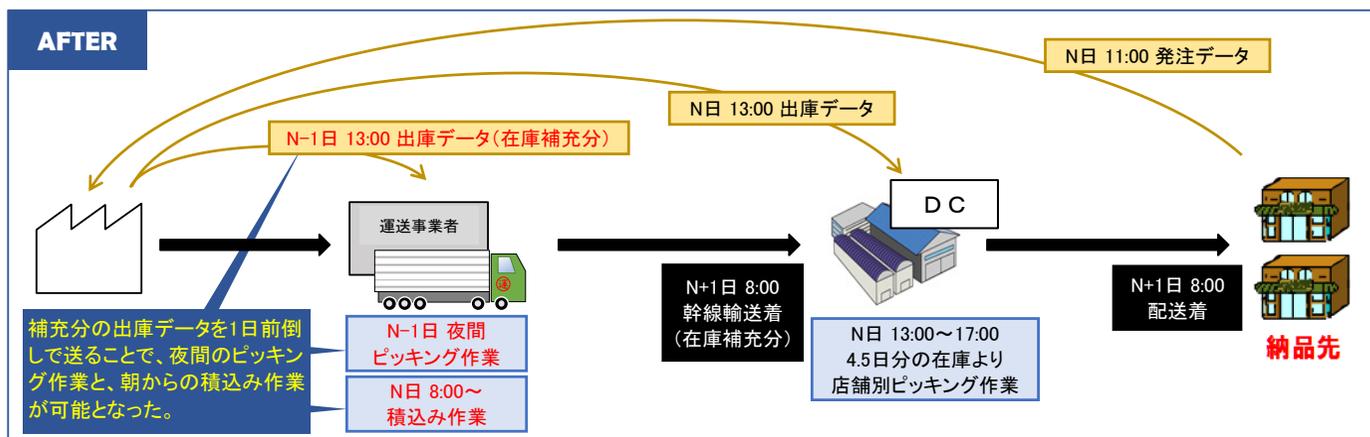
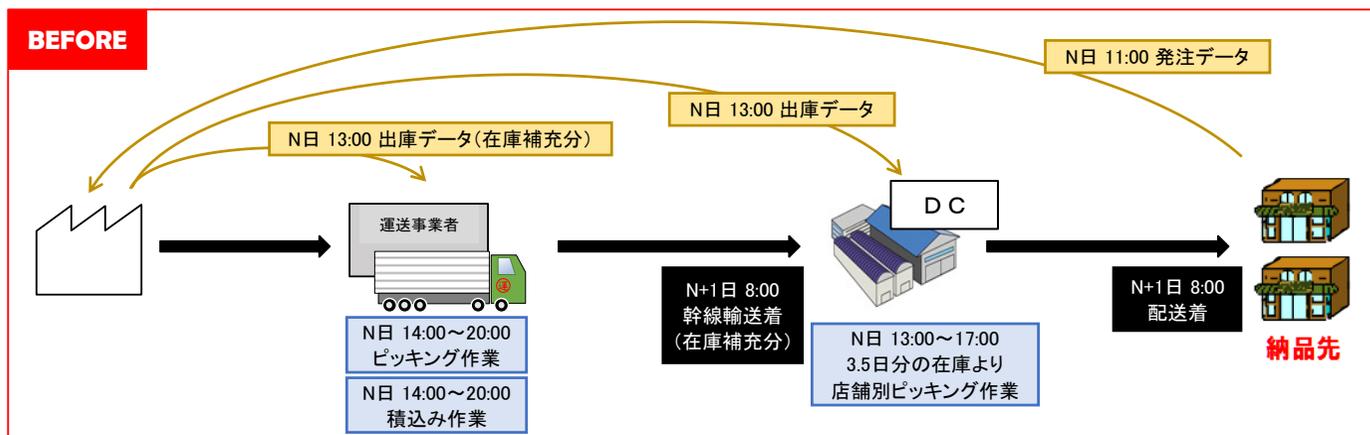
積卸先	複数力所	複数力所を削減	短縮効果
拘束時間	平均13時間47分	平均12時間40分	▲1時間07分



A. 運送内容の見直し

④発荷主からの入出荷情報等の事前提供

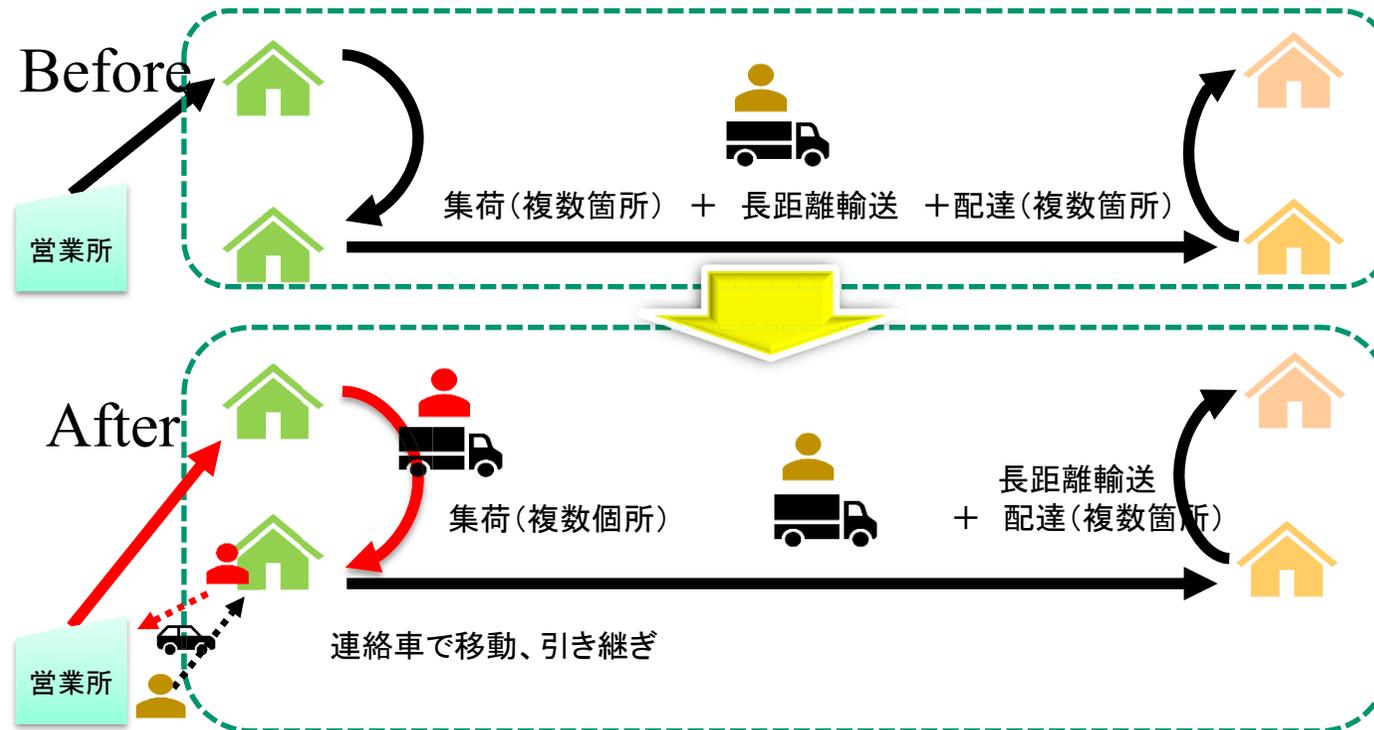
荷主より出荷データを1日早く出してもらうことにより、朝から積み込み作業が可能になる。発荷側での手待ち時間がほぼゼロに。



A. 運送内容の見直し

⑤ 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

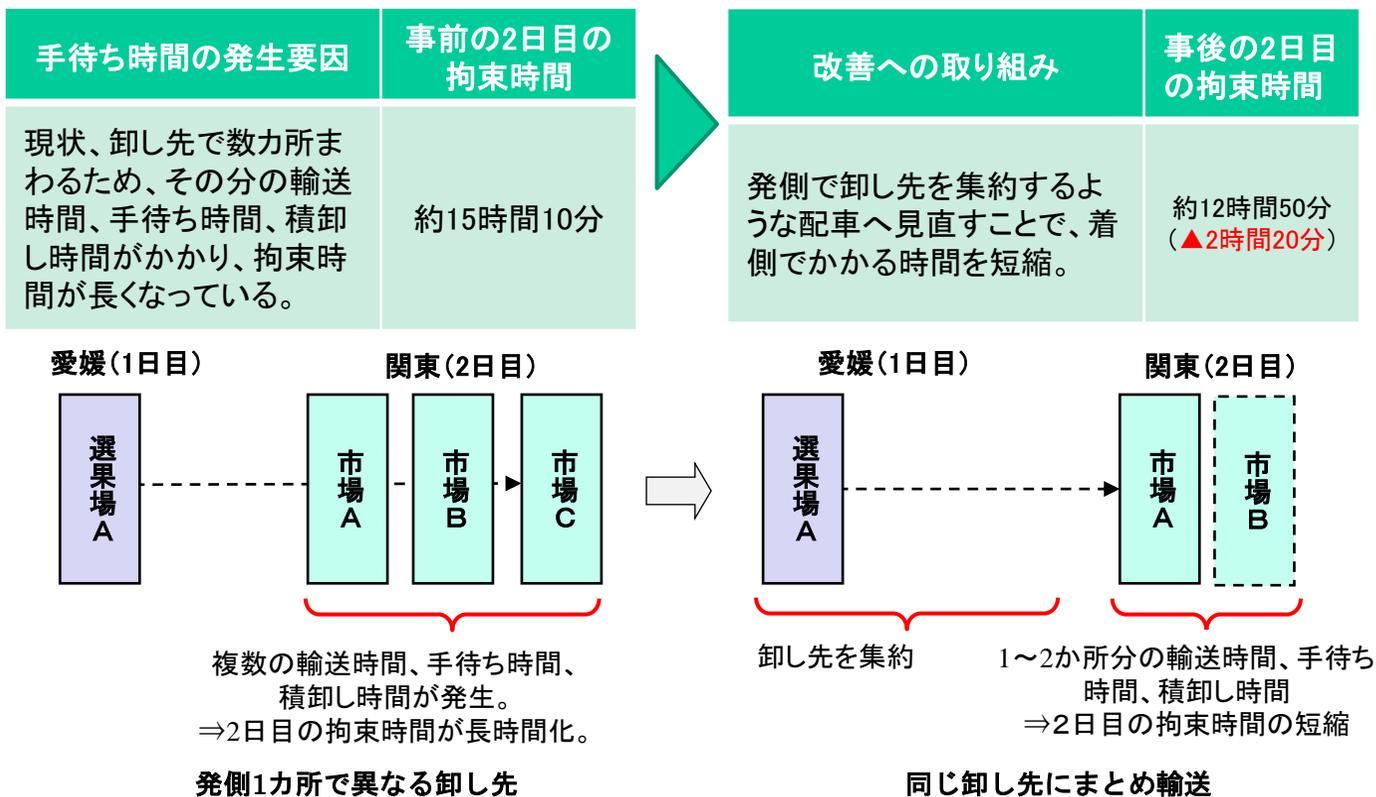
1人のドライバーが複数箇所集荷の後、関西・関東方面等の長距離を運転し、複数箇所配達していたため拘束時間が長くなっていたが、集荷担当と長距離幹線輸送・配達担当を分けることで、ドライバー1人あたりの拘束時間を大幅に短縮



A. 運送内容の見直し

⑥ 集荷先や配送先の集約

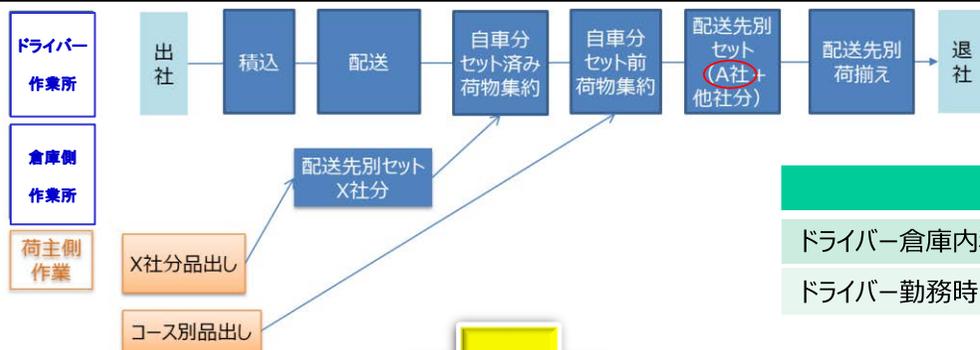
着側で複数個所での荷卸しを行っていたが、発側で卸先を集約、1か所卸しとなるように配車することにより、2日目の拘束時間が平均2時間20分短縮。



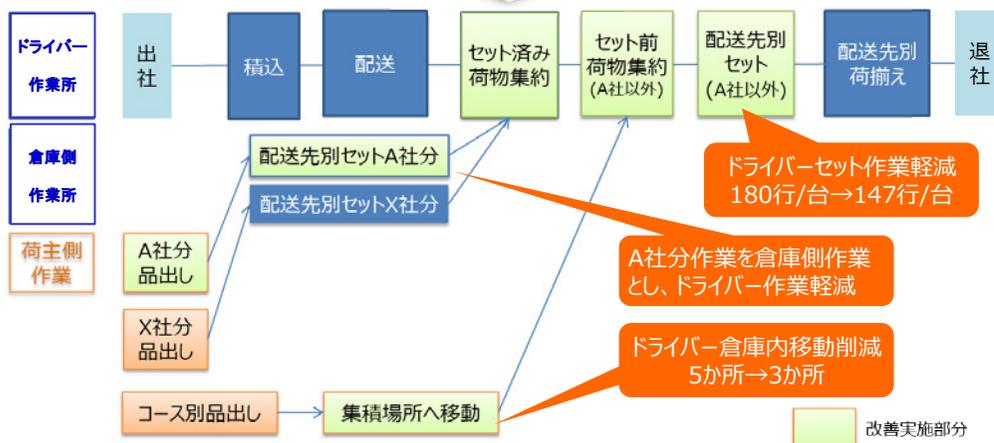
A. 運送内容の見直し

⑦ 運転以外の作業部分の分離

給食事業の配送業務について改善を実施。改善内容の主な点は、作業量の多い給食事業者の庫内作業について、元から実施していたX社分にプラスしてA社分についてもドライバーから切り離し、倉庫側で行った。



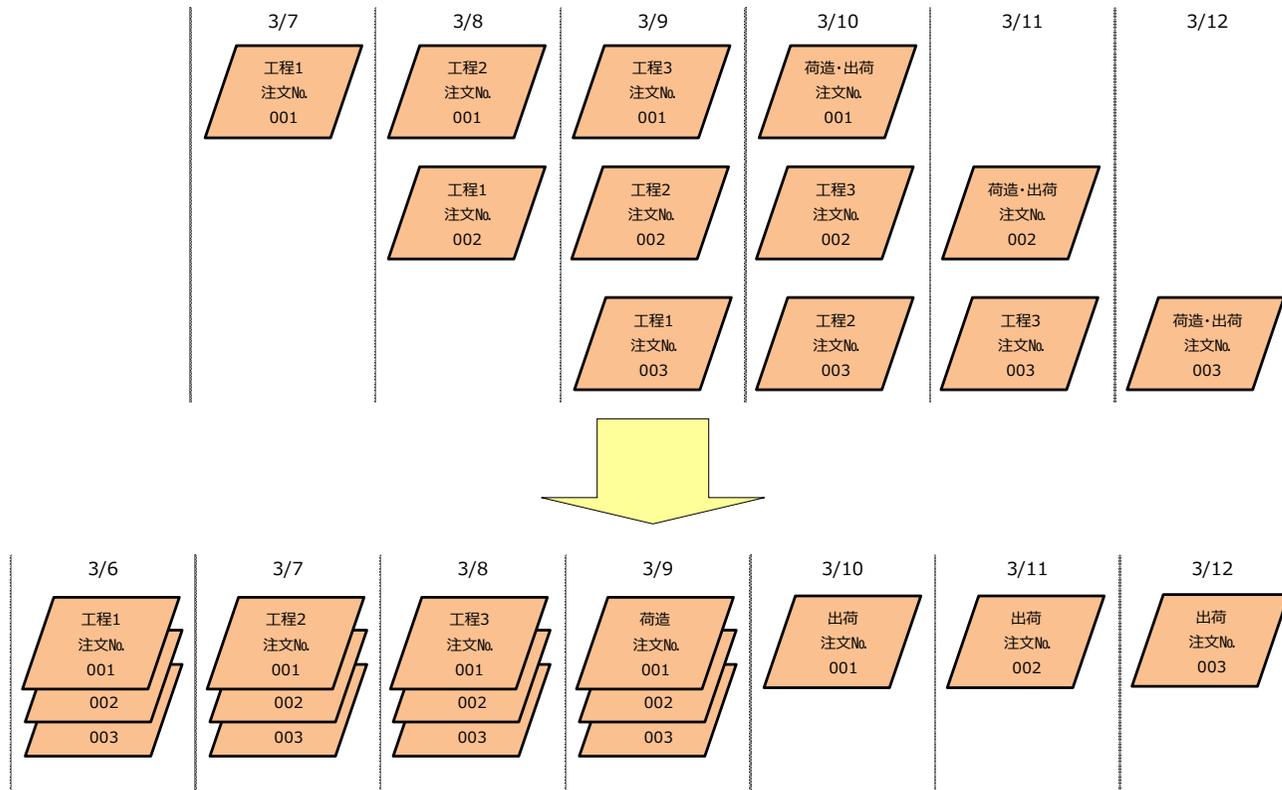
	改善前	改善後
ドライバー倉庫内移動	5か所	3か所
ドライバー勤務時間	13時間26分	12時間55分



A. 運送内容の見直し

⑧出荷に合わせた生産・荷造り等

生産・出荷工程の見直しを行い、荷造りと出荷の工程日を分割したことで出荷予定時間の遅れやこれに伴うトラックの待機を抑制できるようになった。



A. 運送内容の見直し

⑨ 荷主側の施設面の改善

工場内の積下ろし場所3カ所のうち、特定顧客商品専用の保管場所とされ、一般品の積下ろしに利用できない場所(1カ所)があった。これを一般品にも開放、一般品の積下ろし場所としても使えるようにした。



● メリット

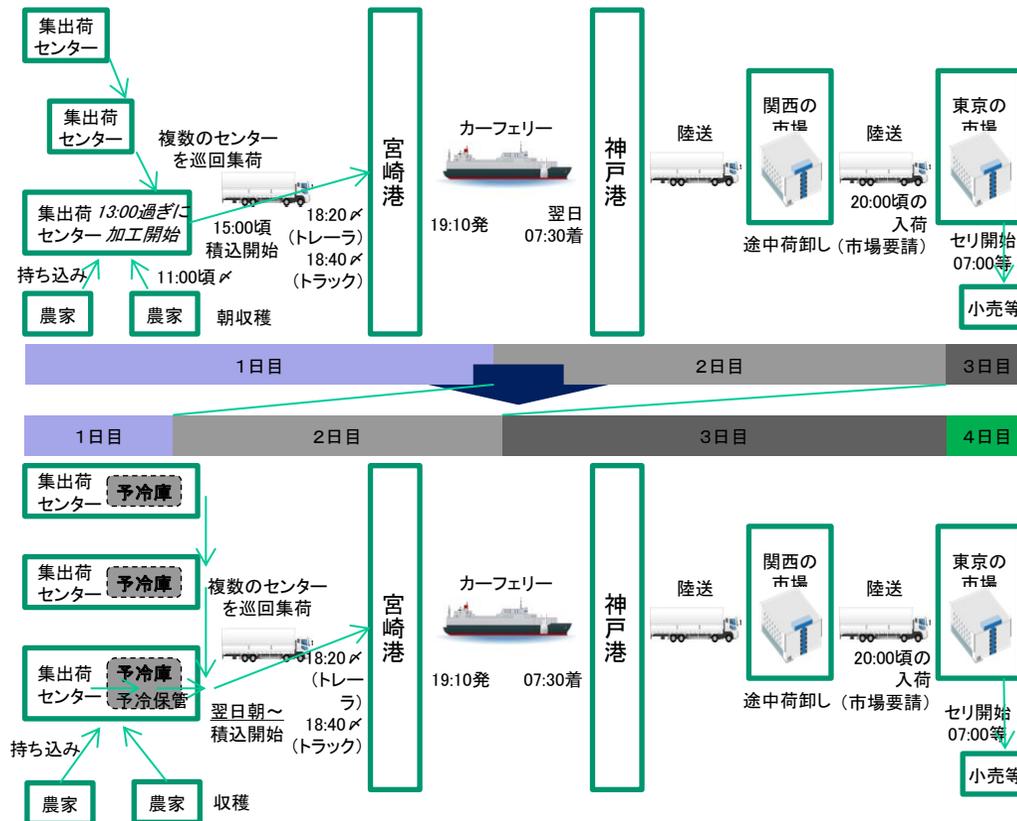
- 荷主のメリットとしては、積下ろし場所の増加・分散による構内混雑の緩和、構内事故のリスクの軽減が期待できる。
- 運送事業者のメリットとしては、全体として荷待ち時間の改善が期待できる。
- 工場周辺での待機車両行列が緩和される。



A. 運送内容の見直し

⑩リードタイムの延長

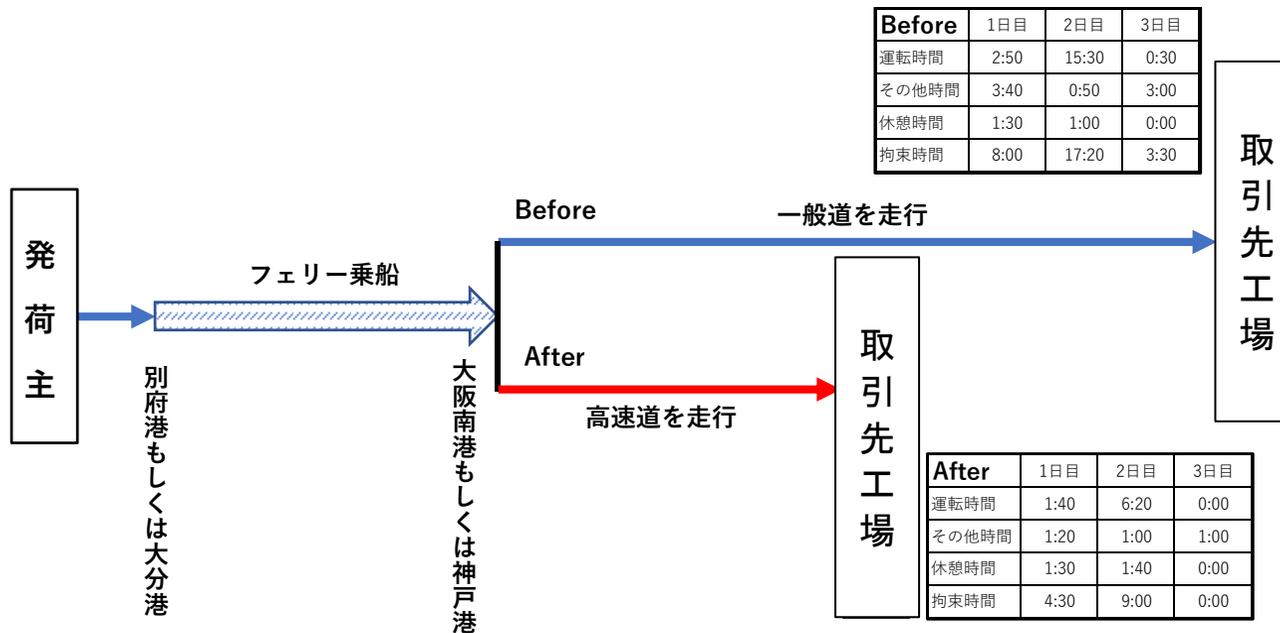
3日目販売が基本であった出荷スケジュールを4日目販売のスケジュールに変えることで、収穫当日積みから翌日積みとなり、時間的に余裕を持って集荷・積み込みを行うことが可能となった。



A. 運送内容の見直し

① 高速道路の利用

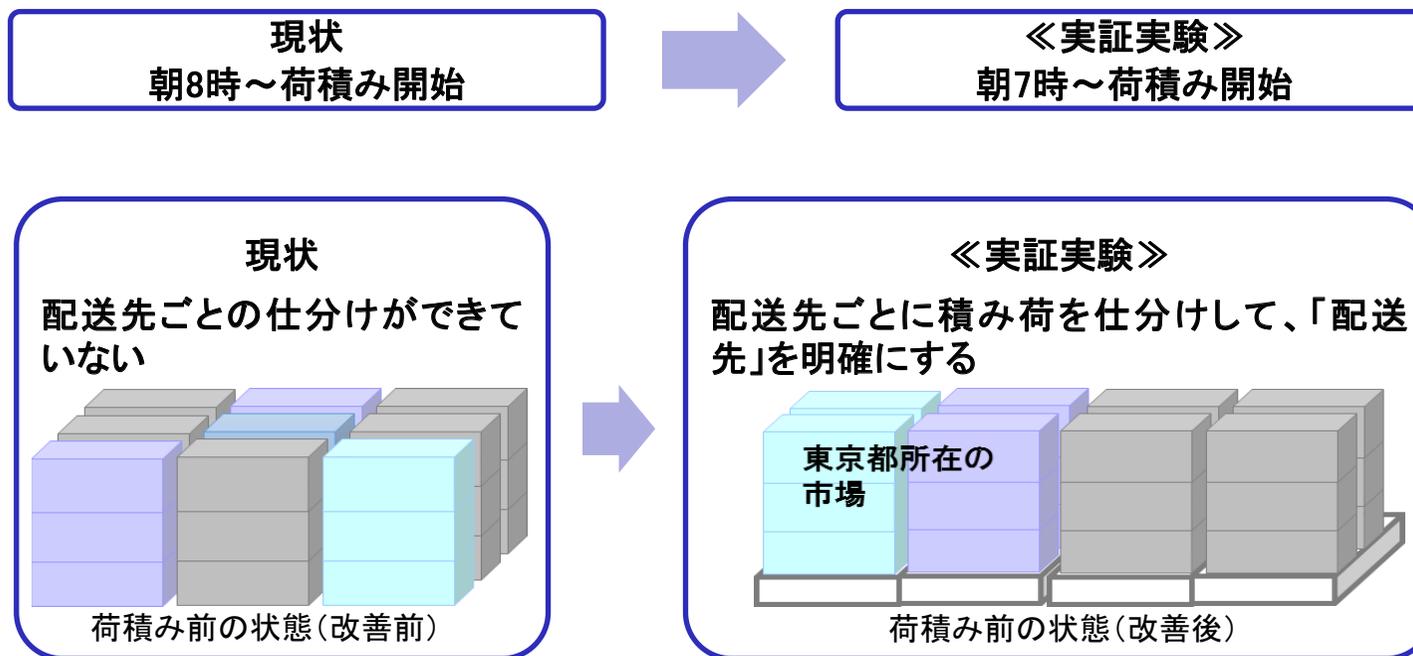
大阪南港でフェリー下船後、従来は関東の着荷主まで一般道を走行していたものを、全線高速道路を利用することにより拘束時間を大幅に短縮することが出来た。



A. 運送内容の見直し

⑫ 混雑時を避けた配送

運行開始日の朝積みの作業開始時間の前倒し及び荷役時間の縮減により、着荷主の市場の混雑ピーク前に到着することで1日の拘束時間を削減。



➤ 結果

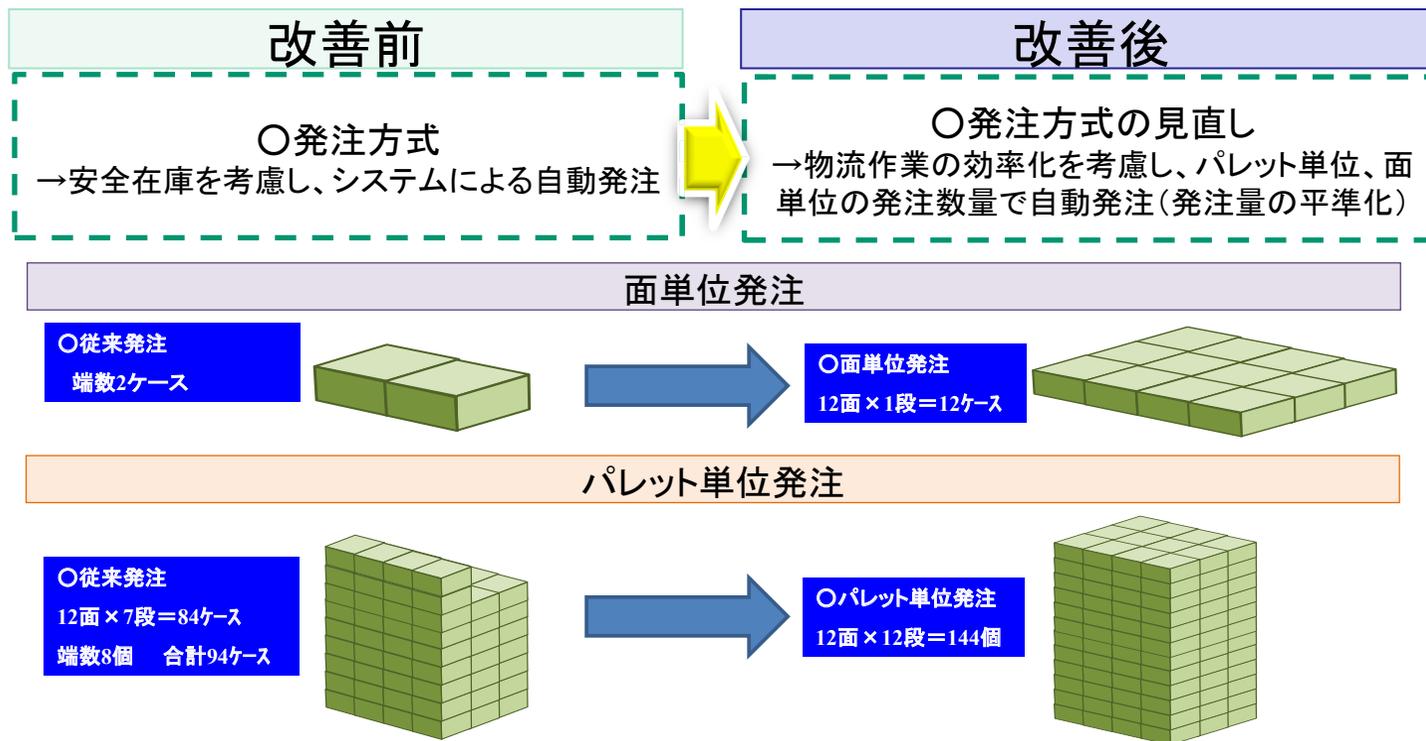
	Before	After	結果
1日の拘束時間	17.7時間	15.5時間	▲2.2時間
荷積み時間(最大)	3.9時間	2.9時間	▲1時間



A. 運送内容の見直し

⑬ 発注量の平準化

「安全在庫－出荷数量＝在庫量」を踏まえ、安全在庫量を考慮した数量を自動でシステム発注していた着荷主からの発注を、発注量を一定期間でまとめ、パレット単位の数量、面単位の数量とすることで、発注量を平準化した。



A. 運送内容の見直し

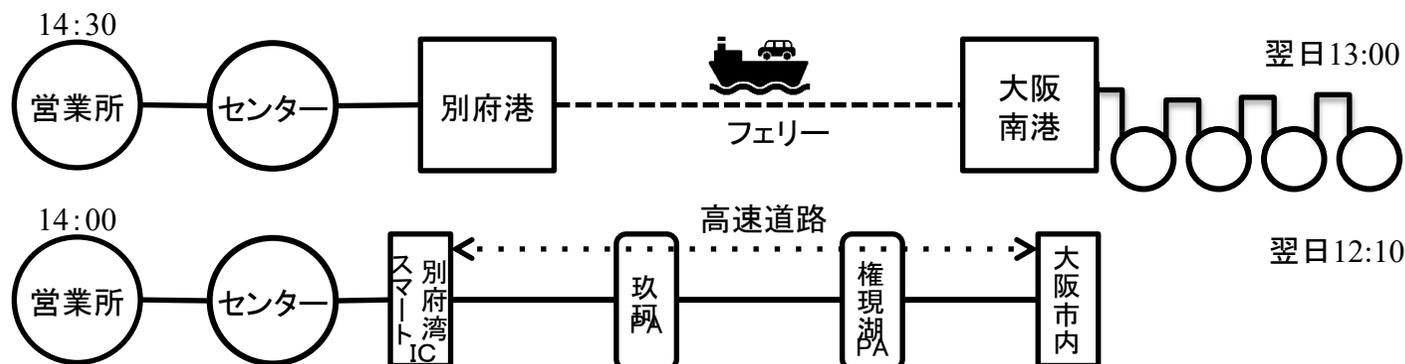
⑭ 船舶や鉄道へのモーダルシフト

大分県から大阪・滋賀の4カ所下ろしの長距離運行において、別府港～大阪南港間でフェリーを利用することで、夕方出発、翌日昼過ぎ納品と改善基準告示の遵守を実現。



- 大分県から大阪・滋賀の鶏卵問屋4カ所下ろしの長距離運行において、別府港～大阪南港間のフェリー利用による運行と高速道路利用による運行を比較

	高速利用	フェリー利用
拘束時間	22h10m	10h40m
運転時間	11h20m	4h30m
休息期間	無し	11h50m



A. 運送内容の見直し

⑮ 納品日の集約

毎日発注を見直し、発注日を集約する、少量発注を見直し、最低発注ロットを引き上げるなどして発注1回あたりの数量を大きくし、発注頻度(＝納品頻度)を少なくする。

取組事例

発注日の集約

<改善前>

	月	火	水	木	金	土	日
加食・菓子	●	●	●	●	●	●	●
酒類	●	●	●	●	●	●	●



<改善後>

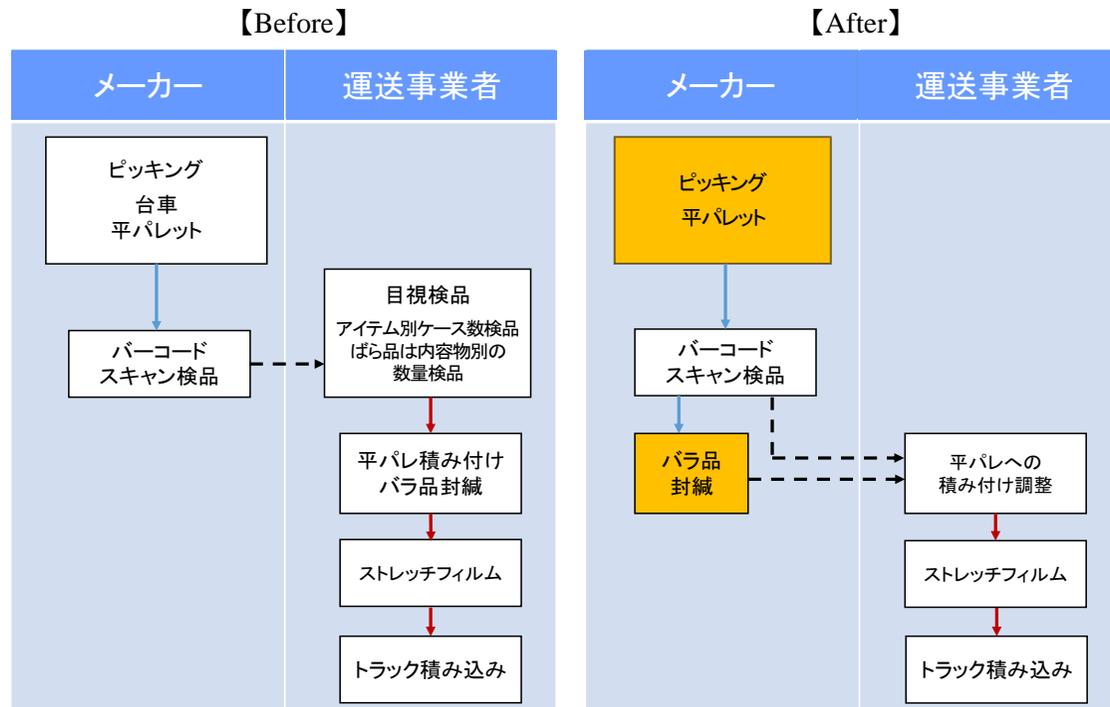
	月	火	水	木	金	土	日
加食・菓子	●		●		●	●	
酒類		●		●		●	●



A. 運送内容の見直し

⑩ 検品水準の適正化

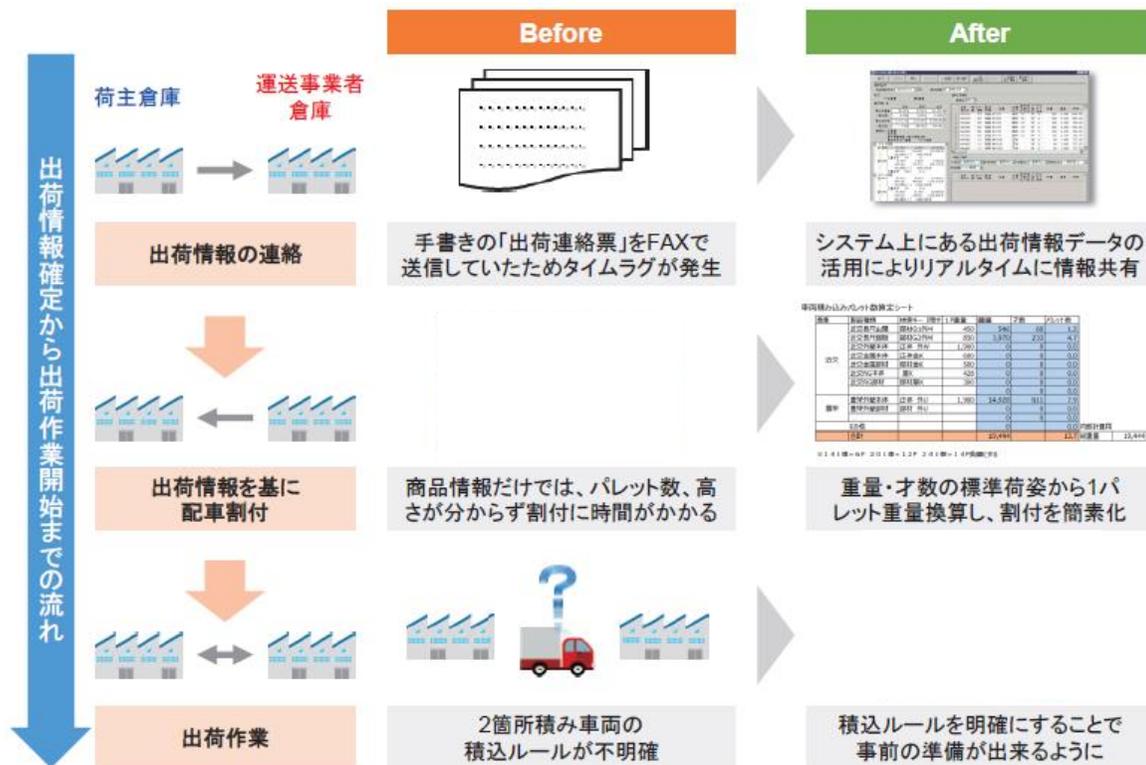
メーカーでピッキング・検品された商品についても、運送事業者側でアイテム別にケース数検品、バラの場合は内容物検品、検品後の封緘作業も行っていたが、重複検品となるため、平パレットに集品された商品は検品なしとし、バラ品については、ピッキング、詰め合わせ、検品の後、段ボールケースの封緘をメーカー側が行い、運送事業者側ではケースの総個数カウントのみを行うこととした。



A. 運送内容の見直し

⑰ 物流システムや資機材の標準化

手書きの「出荷連絡票」を廃止し、システム上の出荷情報データを貼付する仕様に変更するとともに、重量、才量から荷姿をパターン化、簡易的に配車割り付けが行えるように変更することで発荷主と運送事業者間の情報連携の迅速化と手待ち時間の短縮を実現。



B. 運送契約の方法

① 運送契約の書面化の推進

トラック事業者における 書面化の推進について

国土交通省においては、トラック事業者における適正取引の推進及び安全運行の確保に向け荷主等と協働の下、運行条件に係る重要事項について書面化を推進します。

- これからの荷主等（運送委託者）とトラック事業者のルール**
- 荷主等は、**運送状（運送委託書）**を、**トラック事業者**に提供してください。
 - トラック事業者は、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての**重要事項を示す書面（運送引受書）**を、**運送行為前に**、荷主等にメールやFAXで送付してください。
 - トラック事業者は、適正な取引を確保するため、荷主等と**密接に連絡**を取り合い、**十分な意思疎通**を図ってください。
 - トラック事業者は、荷主等に交付した書面を**1年間保存**してください。

安全と適正取引のために!! ~これから~

トラブル解消

明日〇時着で運送できますか？あと倉庫への搬入作業もお願いします。

はい、わかりました。4t車1台手配します。後ほど、運送状のメールをお送りします。

運送状に必要な事項を記載して、メール送信します。

お待たします。

業務の効率化

予定通り運送完了！今日は家族と一緒に夕食が食べられるな(´▽`)

運送指図書に反映し、ドライバーに連絡。

運送引受書

- ① 運送委託者
- ② 運送日、受取日
- ③ 運送日時
- ④ 運送品の種類、車種・台数
- ⑤ 運賃、燃料サーチャージ
- ⑥ 附帯業務内容
- ⑦ 有料道路利用料、附帯業務料その他
- ⑧ 支払方法、期日

附帯業務内容、運賃、料金の記載も問題ないし、運送引受書を送メール送信！

適正取引・料金収受

荷主・元請・利用運送事業者に求められること

- 1 十分な意思疎通
- 2 運送状の提供
- 3 安全運行支援

安全と適正取引のために!! ~今まではこんなこともあった~

トラブル発生

明日、昼ごろに荷物取りに来て、〇〇まで。

はい、わかりました。(ちゃんと条件指定してほしいなあ。)

よろしくね。

もう16時か。随分積込みが終わったから〜。高速に乗らないうちに間に合わないな。

こんな作業まで！（聞いてないんだけど。）

商品別に陳列しておいてくれるかな。

今日も降りが強く風が吹いたなあ。もう子供は家にいるし、明日も早いうちから早く寝よう(´▽`)

高速代もかかったし、作業もあってこの遅さじゃ、赤字だよ(´▽`)でも今更さえないし...

本件に関する相談窓口

- 国土交通省自動車局貨物課
 - お近くの運輸局自動車交通部貨物課
 - お近くの運輸支局
- お問合せ先はこちらから
<http://www.mlit.go.jp/common/000211178.pdf>
- (公社) 全日本トラック協会
 - 都道府県トラック協会
- お問合せ先はこちらから
<http://www.jta.or.jp/association/todou.html>

※そのほか「燃料サーチャージ制導入」及び「適正取引の推進」に係るご相談についても受付けております。

スマートフォンでQRコードを読み込むためには、専用のアプリが必要です。

B. 運送契約の方法

② 運賃と料金の別建て契約

平成29年11月4日よりトラック運送における
運賃・料金の取受ルールが変わりました。

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29年11月4日より適用。料金とは別に、個別サービスと別料金取扱い料を徴収することと明確化されました。

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。



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。

*その他の追加する附帯業務：「梱持ち」、「留持ち」、
「はい作業（倉庫等において荷等を一定の方法で
規則正しく積み上げたり崩したりする作業）」



標準貨物自動車運送約款とは？

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形です。



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

- ✓ 新標準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。

問合せ先

国土交通省貨物課 ☎ 03-5253-8575			
北海道運輸局貨物課 ☎ 011-290-2743	近畿運輸局貨物課 ☎ 06-6949-6447		
東北運輸局貨物課 ☎ 022-791-7531	中国運輸局貨物課 ☎ 082-228-3438		
関東運輸局貨物課 ☎ 045-211-7248	四国運輸局貨物課 ☎ 087-802-6773		
北陸信越運輸局貨物課 ☎ 025-285-9154	九州運輸局貨物課 ☎ 092-472-2528		
中部運輸局貨物課 ☎ 052-952-8037	沖縄総合事務局陸上交通課 ☎ 098-866-1836		

または、全日本トラック協会、お近くの都道府県トラック協会へお問い合わせください。



B. 運送契約の方法

③ 燃料サーチャージの導入

荷主の皆様へ
トラック輸送における
燃料サーチャージ導入検討のお願い

1 原油価格の上昇や円安の影響により、軽油価格が長期間高騰し、必死の経営努力にもかかわらずトラック運送事業者の経営を極めて厳しくしています。

4年前と比較すると、トラック運送業全体で年間6,400億円のコスト増に！

もう走れないよ～

のしかかる重い負担

2 荷主においても安定した輸送サービスを確保するため、早急に燃料サーチャージ導入について検討を進めることが重要となっています。

これ以上のコスト増はさすがにもう限界ですよ。何とか燃料の高騰分を負担していただけますか？

分かりました。しっかり検討しましょう。

「燃料サーチャージ」とは、燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する制度です。

国土交通省 経済産業省 JTA 全日本トラック協会 都道府県トラック協会

国土交通省と経済産業省は、日本経済団体連合会、日本商工会議所をはじめ多くの荷主団体を通じて、荷主企業に対し燃料サーチャージ導入の検討を進めるべく働きかけています。

日本商工会議所への要請
平成25年5月29日

20130853 商第 13 号
国 自 資 第 22 号
平成25年5月29日

日本商工会議所
会長 岡村 正 彦

日本経済団体連合会への要請
平成25年5月28日

20130058 経第 18 号
国 自 資 第 22 号
平成25年5月28日

一般社団法人 日本経済団体連合会
会長 本 倉 弘 博

経済産業大臣
国土交通大臣

軽油価格高騰下における運賃引上げに関する取組方針依頼について

原油及び軽油の価格の最近の動向について、昨年より、高値水準で推移しており、トラック運送業をはじめとして（自動車販売を含む）運輸業の経営に悪影響を及ぼすことと見込まれています。

このため、政府としては、「トラック運送業における燃料サーチャージの導入の促進に向けての取組について」を策定し、トラック事業者と荷主との間における協力の推進の取組を進め、トラック協会による様々な取組を奨励することといたしました。

また、運賃引上げの促進及び安全運行の確保に向けて、荷主と協働の下、運行条件の改善を図る取組を進め、交通安全の確保を図ることとしており、同時に、当該取組の促進を図る取組を進め、トラック協会による様々な取組を奨励することといたしました。

また、運賃引上げの促進及び安全運行の確保に向けて、荷主と協働の下、運行条件の改善を図る取組を進め、交通安全の確保を図ることとしており、同時に、当該取組の促進を図る取組を進め、トラック協会による様々な取組を奨励することといたしました。

前記及びトラック事業者間の取組に向けては、「トラック運送業における燃料サーチャージの導入の促進に向けての取組について」を策定し、トラック事業者と荷主との間における協力の推進の取組を進め、トラック協会による様々な取組を奨励することといたしました。

国土交通省は、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン（平成24年5月改訂）」を
発信しています。（http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_ik4_000004.html）

★資料の入手方法

トラック 燃料サーチャージ

検索

燃料費が高騰した場合にもかかわらず、十分な協議をすることなく、一方的に従来どおりに単価を据え置く場合には、独占禁止法（優越的地位の濫用）や下請法上問題となることがあります。

B. 運送契約の方法

④ 下請取引の適正化

下請・荷主取引の適正化

下請取引(同業者間)

➡ 下請法の改正(平成16年4月)

トラック運送業における元請、下請間の取引が規制の対象に

元請による買ったたき、減額等の禁止



下請事業者の利益を保護することを目的として親事業者の義務と禁止行為を規定

(課題)

違反事例のうちトラック運送業は他業種と比べ高い割合(18年度)

・下請法勧告	11件中	3件
・その他の違反	484件中	165件

荷主取引(異業者間)

➡ 独禁法上の特殊指定(平成16年4月)

トラック運送業における荷主と元請等間の取引が規制の対象に

荷主による不当対価、取引上の地位の不当な利用等の禁止



公正な競争を阻害するおそれのある不公正な取引方法を禁止

(課題)

問題事例の確認は困難



荷主との力関係



C. 運送契約の相手方の選定

① 契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮

行政処分情報 (ネガティブ情報の公開)

事業者の行政処分情報検索

行政処分の基準

事業者の行政処分情報検索

当ホームページでは、一層の利用者利便を確保するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保を図るため、バス、タクシー、トラックを利用する際の事業者選択の参考情報として、過去3年間（一般貸切旅客自動車運送事業者の一部処分については5年間※1）の自動車運送事業者に対する行政処分等の状況を公表しています。

⚠️ ご利用にあたっての注意事項

1. 本システムで提供する行政処分情報は、各地方運輸局長等が自動車運送事業者に対して行った行政処分を定期的にとりまとめたもので、過去3年間の自動車運送事業者に対する行政処分情報を掲載しています。
2. 「都道府県」による検索は、「営業所の所在地」の都道府県を選択してください。
3. 行政処分情報は、行政処分を行った時点の情報です。
4. 本システムの掲載情報の正確性については万全を期しておりますが、利用者が本システムの情報を用いて行う一切の行為について、本システム管理者及び各担当部局は何ら責任を負うものではありません。
5. 本システムの掲載情報については、私的使用または引用等著作権法上認められた行為を除き、本システム管理者及び各担当部局に無断で転載等を行うことはできません。また、内容の全部または一部について、本システム管理者及び各担当部局に無断で改変を行うことはできません。
6. 行政処分情報は、処分の翌月末を目処に掲載します。集計作業等の進捗状況により、遅れる場合もございますのでご了承ください。

※1 平成28年12月1日以降の許可取消及び事業停止処分から適用されます。
※ 検索に関するお問い合わせは、自動車局安全政策課（内線41633）へご連絡ください。
※ 「令和元年」は「平成31年」として検索してください。

7939 事業者中 42 事業者が選択されました

事業者違反点数 ▾ 並び替え

行政処分事業者の検索結果

行政処分等の年月日	事業者の氏名・名称	事業者の所在地	行政処分時の違反点数
			事業者 営業所

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/03punishment/cgi-bin/search.cgi>



C. 運送契約の相手方の選定

②働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成30年12月13日
自動車局貨物課

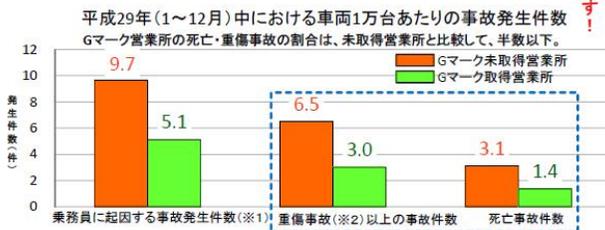
事故が少ない、Gマークトラック!!平成30年度7,335事業所認定!!

今回の認定により、Gマーク事業所は全国で**25,343**事業所(全てのトラック事業所の**29.6%**)となり、更に、安全運行を励行するトラックが増えてきています。トラックはひとたび事故を起こせば、重大事故に発展することが多く、被害は甚大です。平成29年(1月~12月)の事業用トラック1万台あたりの事故件数をとりまとめたところ、Gマーク認定を取得したトラックの死亡・重傷事故の件数は、認定を取得していないトラックと比較して半数以下となっています。

※ Gマーク(安全性優良事業所)は、全日本トラック協会が認定(国土交通省推奨)する評価制度です。



全国で約66万台走っています!



(※1) 乗務員に起因する事故とは、事故原因が「運転操作不良」と「健康状態」に該当する事故をいう。
(※2) 重傷事故とは、重傷者(自動車損害賠償保障法施行令 第5条第2号又は第3号)を生じた事故をいう。
資料:自動車事故報告規則に基づく平成29年(1月~12月)の事故報告書のデータを引用。

※全日本トラック協会のプレスリリース → <http://www.jta.or.jp/gmark/pdf/release201812.pdf>
※平成30年度Gマーク認定事業所一覧 → http://www.jta.or.jp/tekiseika/teki_list/gmark/index2018.html

【お問い合わせ先】自動車局貨物課トラック事業適正化対策室 山崎、神崎、伊丹
TEL: 03-5253-3111(代表)内線41334
: 03-5253-8576(直通)
FAX: 03-5253-1637

認定事業所数及び認定事業所の車両台数の推移



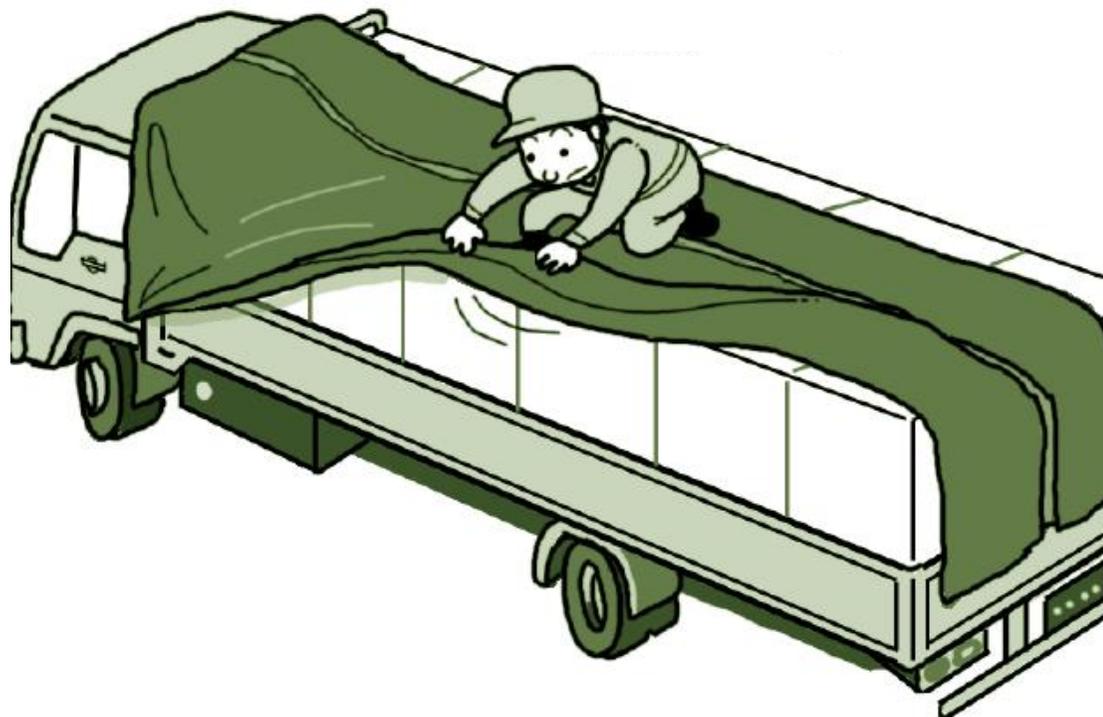
認定事業所の車両台数の推移



D. 安全の確保

②異常気象時等の運行の中止・中断等

雨天時に、シート掛けを積込みエリアで行っていることから、出庫までの時間が拡大し、手待ち時間が発生している。この状況を改善すべく、走行前日の夕方積込み時が雨天で、且つ翌朝降雨予想が無い場合、翌朝積、当日走行へ変更。



「労災事故の防止に向けたトラックドライバーの積卸し・シートがけ・固縛の安全作業マニュアル」全日本トラック協会



E. その他

① 宅配便の再配達への削減への協力



COOL CHOICE
できるだけ1回で受け取りませんか
キャンペーン
～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～

再配達のトラックから排出されるCO₂はおよそ **42万ト**
山手線内側の高層2.5倍の杉材が年間吸収する二酸化炭素量に相当

宅配便の再配達により消費されている労働力は **1.8億時間**
およそ10人のうち1人のドライバーは、1日中再配達を担っている計算になります。

① 受け取る時間帯を指定
② 受け取る場所を指定

Webサイトに会社の取り扱いが記載されています。
https://ondankataisaku.env.go.jp/coolchoice/butsuryu/

COOL CHOICE 1回で受け取りませんか

環境省 経済産業省 国土交通省

① 受け取る時間帯を指定



あらかじめ受け取れる時間に時間帯指定を行うことで、自分が受け取ることのできる時間に荷物を届けてもらい、できるだけ1回で受け取る

② 受け取る場所を指定



ご自宅の近くや通勤経路などに受け取れる場所がある場合にはあらかじめ受取場所を、宅配業者の営業所やコンビニエンスストアなどの受け取りが可能な場所を指定することで、できるだけ1回で受け取る



E. その他

② 引越時期の分散への協力

引越繁忙期対策チラシ

今年春、引越をご検討のお客様!

分散引越にご協力をお願いします!

例年、3、4、9、10月の時期は引越のご依頼が集中します。特に3月中旬から下旬、4月上旬に集中することが例年のパターンから予想されます。加えて、最近の人手不足により、混み合う時期は「希望日にあう事業者が見つからない」など、ご希望に添えない場合があります。トラブルのないスムーズなお引越のためにも、混雑時期を外したお引越をご検討くださいますようお願い致します。

2019年 3月～4月

引越混雑予想カレンダー

日	月	火	水	木	金	土
					3月 1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31	4月 1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20

上記を参考に(2月または4月中旬以降)のお引越の検討をお願い致します

国土交通省 JTA 全日本トラック協会 都道府県トラック協会

引越事業者選びで悩んだら、このマーク



人生のうちに何度もない引越だから、いい事業者と出会い、安心して納得のいく、いい引越をしてほしい。そんな思いから全日本トラック協会では平成26年度より「引越事業者優良認定制度」を開始いたしました。この制度は、引越前の下見や見積り、確かな作業などに関する「引越のルール」を守る事業者を、全日本トラック協会が引越優良事業者として認定するもので、優良事業者には「引越安心マーク」を交付します。

- ### 引越のルール 1 しっかり下見

事前にお客様のお宅へお伺いし、荷物の量などから作業の段取りを提案します。
- ### 引越のルール 2 きちんと見積り

下見に基づいた運賃・料金を提示します。契約の重要事項(約款)を説明します。
- ### 引越のルール 3 確かな作業

建物や家具などに適切な保護を行い、安全に運びます。
- ### 引越のルール 4 お客様窓口を設置

万が一、トラブルがあった際ご相談をいただける窓口を本社(本部)に設けています。

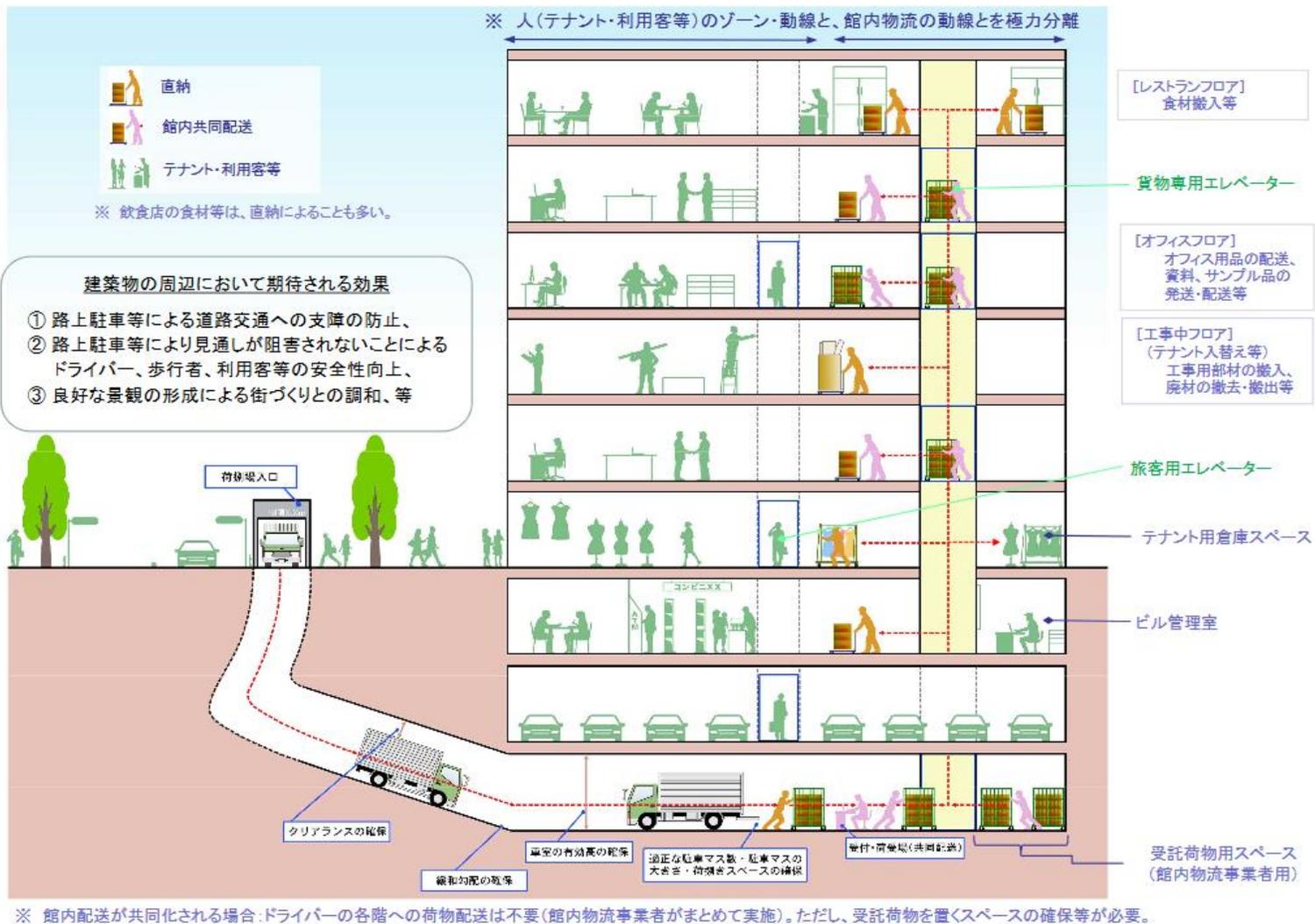


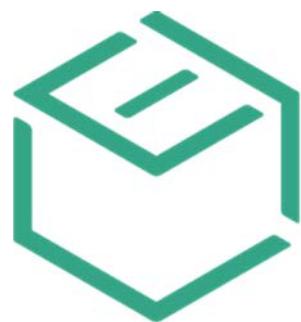
「引越安心マーク」は、(公社)全日本トラック協会が認定する引越優良事業者のマークです。下見・見積り・確かな作業など、「引越のルール」を守る事業者であることの実証です。

詳しくは...



③ 物流を考慮した建築物の設計・運用





「ホワイト物流」 推進運動

みんなで、もっと働きやすい、生産性の高い物流を。

