２０２３年１１月

一般社団法人　全日本特殊鋼流通協会
正　会　員（総務担当者様）各　位

一般社団法人　全日本特殊鋼流通協会
本部事務局長　多田　俊樹

「鋼材物流における２０２４年問題への対応について」（日本鉄鋼連盟）の周知依頼について

拝啓　貴社ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。
さて、今般、一般社団法人　日本鉄鋼連盟から当協会に対して、上記の「鋼材物流における２０２４年への対応について」の周知依頼がありましたのでお知らせいたします。

ご存じのとおり、２０２４年４月より改正労働基準法に基づき「トラックドライバー」の時間外労働時間の規制が施行されることから、物流の停滞等の問題が懸念されます。このため、日本鉄鋼連盟は、鉄鋼業界として、政府からの要請も踏まえ、鉄鋼製品の安定供給に資するサプライチェーンを将来にわたり持続可能なものとするため、当協会にも周知依頼してきたものです。

つきましては、日本鉄鋼連盟の依頼につきまして、当協会のホームページに掲載いたしますので、会員の皆様におかれましては、依頼内容のご確認をお願い致します。

（一社）全日本特殊鋼流通協会ホームページのアドレスは次のとおりです。
http://www.zentokkyo.or.jp

ご不明な点等が有りましたら、本部事務局専務理事　多田までお知らせ下さい。
電　　話：０３－３６６９―５８０３
E-mail：toshiki-tada@zentokkyo.or.jp

敬具

2023 鉄鋼連業務第 151 号
2023 年 7 月 25 日

関係ユーザー団体 殿

一般社団法人 日本鉄鋼連盟
物 流 政 策 委 員 会
委員長 宝田 澄和

鋼材物流における 2024 年問題への対応について

2024 年 4 月より、改正労働基準法に基づくトラックドライバーの時間外労働時間の条件に関する規制が施行されることにより物流の停滞が懸念される、所謂「物流 2024 年問題」への対策として、本年 6 月に、首相指示のもとで「物流革新に向けた政策パッケージ」、行政より「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」が公表されました。これにおいて荷主企業（発荷主・着荷主）、輸送事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けた(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容が求められております。

鉄鋼業界としては、この要請も踏まえ、鉄鋼製品の安定供給に資するサプライチェーンを、将来にわたり持続可能なものとする観点から、下記の通り対応を図る事と致しました。

これらの取組を実効性のあるものとするためには、鉄鋼業の物流パートナーでもある輸送事業者等との連携のみならず、発・着荷主間の連携が不可欠です。貴団体におかれましては、本趣旨をご賢察の上、加盟企業の皆様に対し、下記について周知されるとともに、個別協議・ご相談等への応諾に向けて、ご指導賜りますよう宜しくお願い申し上げます。

記

１．納入条件の緩和に関する取組

①前広なオーダータイミングへの見直し（配車リードタイムの確保）
②納入時間の柔軟化・緩和（荷役・荷卸し待ち時間の抑制）
③納入ロットの拡大（積載率の向上）

２．トラック受渡条件におけるルールの再徹底に関する取組

④トラック受渡条件におけるルールの再徹底：受渡条件『トラック持込乗渡(コード：35)』
⑤ガイドラインに則った更なる附帯作業および荷待ち・荷役時間の削減

３．更なる効率的運用に向けた従来からの商慣行の見直し等に関する取組

⑥出荷量の平準化
⑦納入タイミングの調整
⑧その他、個々の具体的な課題点の解決

※詳細につきましては別添資料１をご参照下さい。

[別添資料]
資料１　鋼材物流における 2024 年問題への対応について
資料２　物流革新に向けた政策パッケージ
資料３　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

以　上

鋼材物流における2024年問題への対応について

別添資料１

物流2024年問題に係る政府の動き①

- ✓ **3月31日の「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」での首相指示を受け、6月2日に「物流革新に向けた政策パッケージ」が閣議決定。**
- ✓ **荷主企業（発荷主・着荷主）、輸送事業者、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。**

※政策パッケージとして取りまとめられた主な施策

（１）商慣行の見直し

荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入　等

（２）物流の効率化

即効性のある設備投資の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）　等

（３）荷主・消費者の行動変容

荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入　等

➢「物流革新に向けた政策パッケージ」

（６月２日我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される**「2024年問題」**に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（１）商慣行の見直し、（２）物流の効率化、（３）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(※)も含め確実に整備。

１．具体的な施策

（１）商慣行の見直し

① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(※)
② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(※)
④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁**円滑化等の取組み(※)
⑥ トラックの**「標準的な運賃」制度**の拡充・徹底

（２）物流の効率化

① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
② **「物流GX」**の推進
（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・ 物流施設・港湾等の脱炭素化等）
③ **「物流DX」**の推進
（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
④ **「物流標準化」**の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(※)
⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(※)
⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

（３）荷主・消費者の行動変容

① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(※)
② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
⑤ 物流に係る**広報**の推進

２．施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）		（施策あり）		（効果）
・荷待ち・荷役の削減	3時間	→	2時間×達成率3割	：	4.5ポイント
・積載効率の向上	38%	→	50% ×達成率2割	：	6.3ポイント
・モーダルシフト	3.5億トン	→	3.6億トン	：	0.5ポイント
・再配達削減	12%	→	6%	：	3.0ポイント
				合計：	14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

３．当面の進め方

2024年初	・**通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化
2023年末まで	・トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた**「標準運送約款」「標準的な運賃」**の改正等 ・**再配達率「半減」**に向けた対策 ・2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表 ・2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表
速やかに実施	・2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

⇒ 規制的措置については、2024年初の通常国会での法制化を含めて具体化を進めることとされている。

物流2024年問題に係る政府の動き②

- ✓ **「物流革新に向けた政策パッケージ」に基づく施策の一環として、経済産業省・国土交通省・農林水産省は発荷主企業・着荷主企業・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「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」を公表。**
- ✓ **同「ガイドライン」には、2024年の規制措置化も見据えた、「荷待ち・荷役作業等時間２時間以内ルール」等が規定されている。**

※ガイドラインに記載された主な取組事項

１．発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

（１）実施が必要な事項

①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

荷主事業者は、発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握する。

②荷待ち・荷役作業等時間２時間以内ルール

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計２時間以内とする。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が２時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を１時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める。

５．業界特性に応じた独自の取組

上記１．から４．までの取組について、業界特性上実施することが出来ない事項については代替となる取組を設定して実施することとする。また、上記１．から４．までの取組に加えて、業界団体や関係事業者間で物流の適正化・生産性向上のために合意した事項については、これを実施することとする。

➢ **「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」**

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

２０２３年６月
経 済 産 業 省
農 林 水 産 省
国 土 交 通 省

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

１．発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

（１）実施が必要な事項

■物流業務の効率化・合理化

①荷待ち時間・荷役作業等にかかる時間の把握

荷主事業者は、発荷主事業者としての出荷、着荷主事業者としての入荷に係る荷待ち時間及び荷役作業等（荷積み・荷卸し・附帯業務）にかかる時間を把握する。

※荷待ち時間[1]とは、集貨又は配達を行った地点（集貨地点等）における到着日時から出発日時までの時間のうち、業務（荷積み、荷卸し、附帯業務等）及び休憩に係る時間を控除した時間（待機時間）を指す。

※附帯業務とは、品代金の取立て、荷掛金の立替え、貨物の荷造り、仕分、保管、検収及び検品、横持ち及び縦持ち、棚入れ、ラベル貼り、はい作業その他の運送事業に附帯して一定の時間、技能、機器等を必要とする業務をいう。

②荷待ち・荷役作業等時間２時間以内ルール

荷主事業者は、物流事業者に対し、長時間の荷待ちや、運送契約にない運転等以外の荷役作業等をさせてはならない。

荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を計２時間以内とする。その上で、荷待ち、荷役作業等にかかる時間が２時間以内となった、あるいは既に２時間以内となっている荷主事業者は、目標時間を１時間以内と設定しつつ、更なる時間短縮に努める（※）。

また、荷主事業者は、物流事業者が貨物自動車運送事業法等の関係法令及び法令に基づく命令を遵守して事業を遂行することができるよう、必要な配慮をしなければならない[2]。

５．業界特性に応じた独自の取組

上記１．から４．までの取組について、業界特性上実施することができない事項については、代替となる取組を設定して実施することとする。また、上記１．から４．までの取組に加えて、業界団体や関係事業者間で物流の適正化・生産性向上のために合意した事項については、これを実施することとする。

鋼材物流における2024年問題への対応

鋼材物流は以下の固有の特徴があります。

- ✓ **特殊な輸送実態(積荷・輸送形態等)**
- ✓ **多種多様なサプライチェーン**
- ✓ **特定のユーザー様の拠点への継続的な納入が多い**

物流2024年問題について、鉄鋼業界としても、製品の持続的な安定供給を維持する観点から下記の通り対応を図る事と致しました。
実施に当たっては、発・着荷主間での連携がポイントとなるため、ユーザー団体の加盟企業の皆様への周知とご対応をお願い致します。

1．納入条件の緩和に関する取組

①前広なオーダータイミングへの見直し（配車リードタイムの確保）

<見直し例>

- ✓ 製品輸送オーダータイミングを、製品到着期限の2日前から、5～7日前に見直し

②納入時間の柔軟化・緩和（荷役・荷卸し待ち時間の抑制）

＊P4の補足もご参照下さい

<対応例>

- ✓ 特定の時間ピンポイントでの時間指定(朝一納入指定の撤廃)
- ✓ 時間厳守での時間指定
- ✓ 限定的な受入可能時間(クレーン要因等)
- ✓ 受入準備に関する待機時間

<見直し例>

- ✓ 午前中の納入
- ✓ XX時～XX時のレンジの中での納入
- ✓ XX時までの納入（XX時間程度であれば遅れても構わない）
- ✓ 受入可能時間の拡大
- ✓ 受入準備を踏まえた時間でのオーダー

③納入ロットの拡大（積載率の向上）

<見直し例>

- ✓ 小ロット・複数輸送を一括輸送に見直し

<政府ガイドライン（要旨）>

・荷主事業者は、荷待ち、荷役作業等にかかる時間を**計２時間以内**とする
・業界特性上実施が難しい場合は、代替となる取組を設定して実施すること
https://www.meti.go.jp/press/2023/06/20230602005/20230602005-1.pdf

2．トラック受渡条件におけるルールの再徹底に関する取組

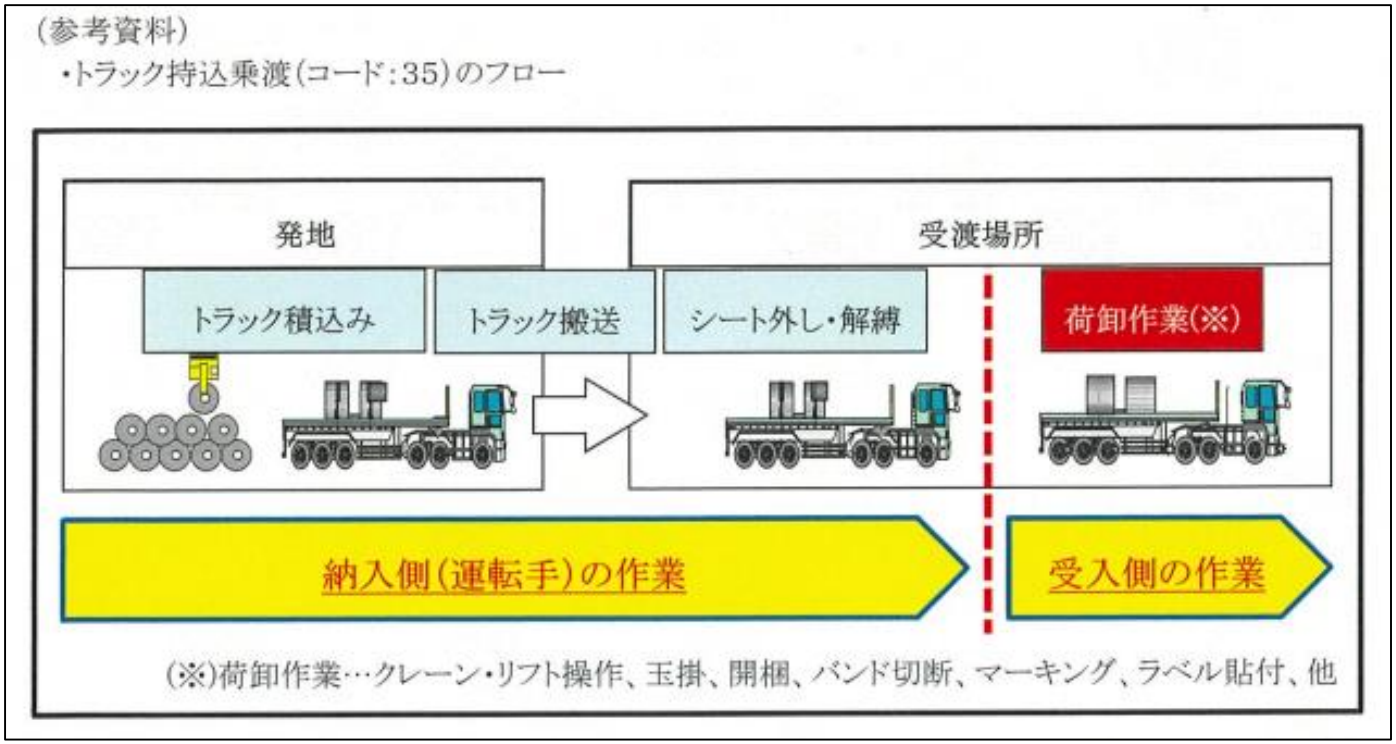
④トラック受渡条件におけるルールの再徹底 受渡条件『トラック持込乗渡(コード：35)』

受渡条件「トラック持込乗渡(コード：35) 」では、基本的に、鋼材の荷卸作業は受入側で実施する作業となります。
荷卸作業とは、クレーン・リフト操作、玉掛(含む補助)、開梱、バンド切断、マーキング、ラベル貼付、検収(受領印)等となります。

こちらにつきましては、安全上のリスクやコンプライアンス上の問題点を惹起する可能性もあり、鉄連から各ユーザー団体様に関し、2018年から理解活動と徹底の依頼を行ってきました。改めてのルールの再徹底をお願い致します。

⑤ガイドラインに則った更なる 附帯作業および荷待ち・ 荷役時間の削減

行政からの「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」に則り、受渡条件「トラック持込乗渡」の中では明確な整理がなされていない附帯作業や荷待ち・荷役時間等について、トラックドライバーの作業負荷・作業時間の削減に向けた対応をお願い致します。



３．更なる効率的運用に向けた従来からの商慣行の見直し等に関する取組

⑥出荷量の平準化

＜見直し例＞
✓ 月末の集中輸送指示を分散化

⑦納入タイミングの調整

＜見直し例＞
✓ 納入タイミングの融通が利くものについて、配車に余裕があるタイミングの納入

工場での生産タイミング等を前提とした納入・荷卸指示

荷主の発・着連携

⑧その他、個々の具体的な課題点の解決

＜見直し例＞
荷待ち時間が長く発生する場合には、卸能力による制限など、個々の理由を洗い出し、発着荷主の対話のもとで対応方法を検討する。

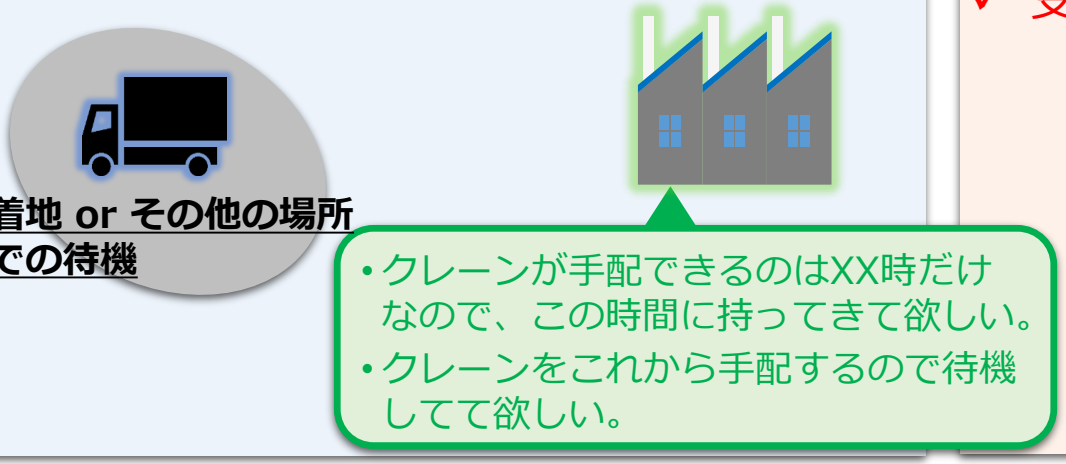
鉄鋼業界は鉄鋼製品の発荷主として、今後とも安定的な鉄鋼製品の供給を通じ、物流パートナーと共に、ユーザー様に貢献していきます。
鉄鋼製品の物流2024年問題へのご対応をお願い致します。

【補足イメージ】 ②納入時間の柔軟化・緩和（荷役・荷卸し待ち時間の抑制）

＜対応例＞

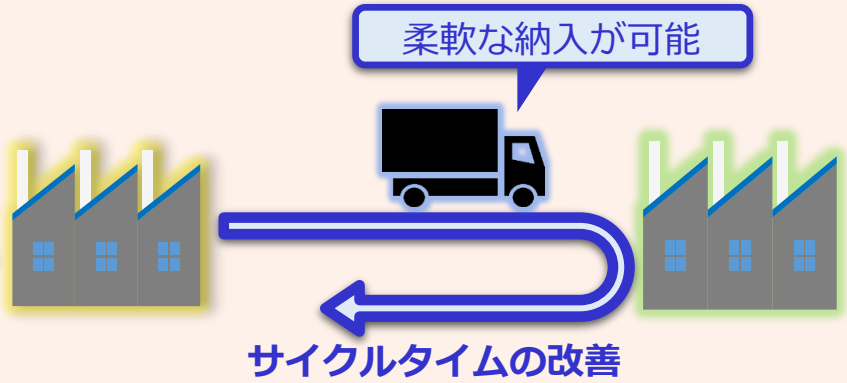
- ✓ 特定の時間ピンポイントでの時間指定
- ✓ 時間厳守での時間指定

- ✓ 限定的な受入可能時間(クレーン要因等)
- ✓ 受入準備に関する待機時間

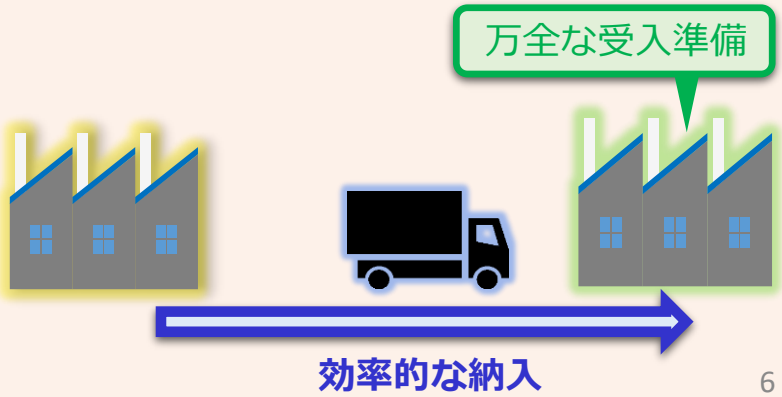


＜見直し例＞

- ✓ 午前中の納入
- ✓ XX時～XX時のレンジの中での納入
- ✓ XX時までの納入（XX時間程度であれば遅れても構わない）



- ✓ 受入可能時間の拡大
- ✓ 受入準備を踏まえた時間でのオーダー



(ご参考)鋼材物流の生産性向上に向けた取組

日本の鉄鋼業は、製品の品質・性能に加えて、**安定した供給(デリバリー)も合わせて、多くの産業を支えてきました**。業界全体としては、特に下記３つの取組に力を入れております。

2018年頃からは「トラック受渡条件におけるルールの徹底に関する理解活動」に関して、ユーザー様(着荷主)の団体を行脚し、理解活動を実施しております。

３つの業界横断的な取組

モーダルシフトの推進

物流効率化に向けた業界研究活動

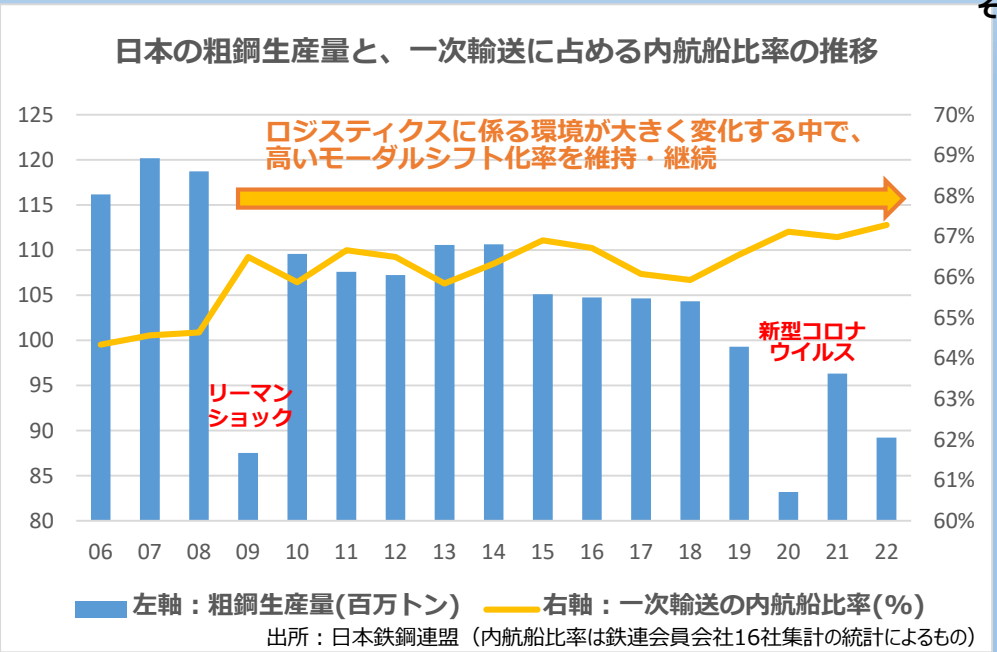
発・着荷主の連携

(ご参考)鋼材物流の生産性向上に向けた取組

モーダルシフトの推進

これまでも

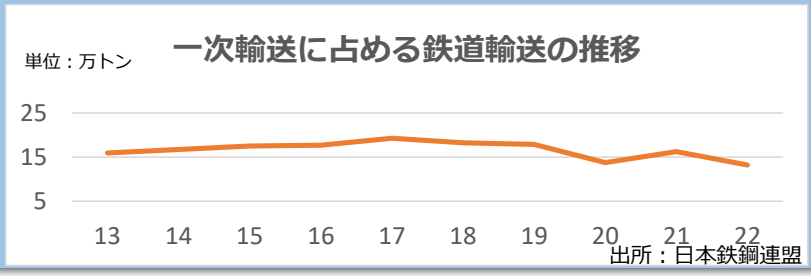
✓ 鋼材の一次輸送の約７割が内航船舶輸送



出所：日本鉄鋼連盟（内航船比率は鉄連会員会社16社集計の統計によるもの）

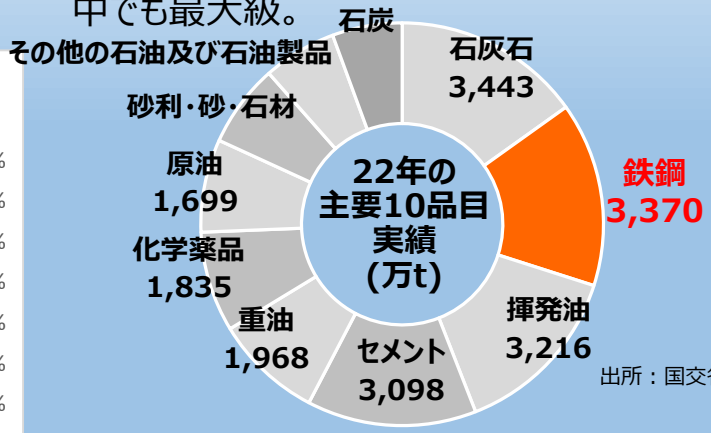
※500km以上の一次輸送に関するモーダルシフト化率は、**96.4%**
(2021年度実績、高炉３社･電炉２社にて集計)

✓ 内航輸送が難しい地域向けや、特定の品目においては、鉄道輸送も活用し続けており、今後も選択肢の一つとして検討。



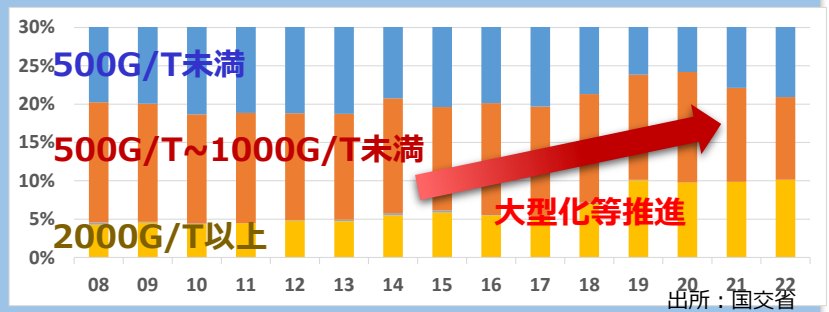
出所：日本鉄鋼連盟

✓ 鉄鋼の内航輸送量(トン、トンキロ)は、主要品目の中でも最大級。



出所：国交省

✓ 近年では大型内航船舶やRORO船を活用することで、モーダルシフトを超えた更なる効率化を推進



出所：国交省

これからも

✓ 今後、CNに向けた生産プロセスの大幅な変革等の構造変化が見込まれる中でも、モーダルシフト化を始めとするロジスティクス面での努力を継続

(ご参考)鋼材物流の生産性向上に向けた取組

物流効率化に向けた業界研究活動

✓ 日本鉄鋼連盟には、鉄鋼物流に関わる効率化等諸課題に関し、調査・研究を行う「物流研究会」という組織があり、昭和期から業界活動を続けてきた。

＊物流研究会は、元々は鉄鋼に係る学術技術を扱う学会である「一般社団法人日本鉄鋼協会」の組織であり、日本鉄鋼連盟に移管されることにより政策的な視点も得られるようになった。

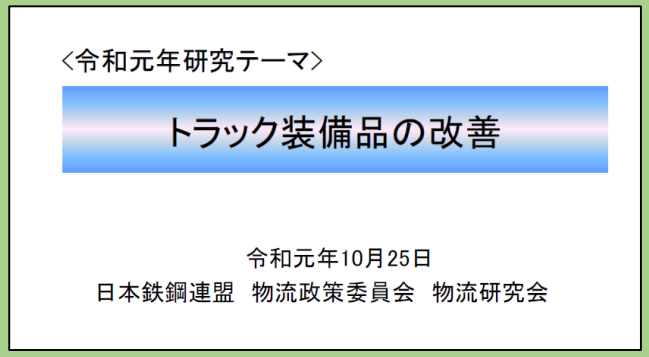
＜近年における主な活動成果＞

◆ トラック装備品(積付資材・スペアタイヤ等)の軽量化等の改善研究

・資材品（シート・間接材・アルミスタンション・固縛用スリング）の軽量化・軽労化に係る分析

・スペアタイヤの非搭載による軽量化（販売店によるスペアタイヤ備蓄）

・幌車や、軽量車の活用による軽量化・軽労化



◆ トラック乗務員の作業負荷軽減に係る研究

・荷台上での危険作業に関する対策研究

・固縛・シート掛け等の作業負荷に関する対策研究

・拘束時間の長さに関する対策研究

◆ 製鉄所構内における自動化・省力化に関する改善研究

・鋼材品種別、地点別(倉庫・岸壁)での自動化・省力化に係る改善視点の研究

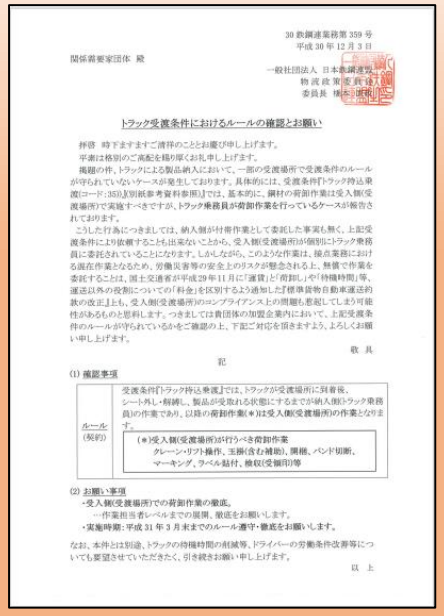
※その他、実際の共同研究に至る前の課題感の共有や関心事項に関する意見交換を含めれば検討俎上に上ったものは更に多く、長きに渡り数多くの業界横断的な活動テーマを検討し続けてきた。

(ご参考)鋼材物流の生産性向上に向けた取組

発・着荷主の連携

「トラック受渡条件におけるルールの徹底に関する理解活動」

- ✓ 日本鉄鋼連盟より、様々なユーザー様(着荷主)の団体に対し、「トラック受け渡し条件におけるルールの徹底」に関する理解活動を実施。
- ✓ 具体的には、受渡条件『トラック持込乗渡(コード：35)』において、鋼材の荷卸作業は受入側で実施するべきところ、トラック乗務員が作業を行っているケースについて、ルールの徹底を依頼。
- ✓ 2018年から20～30ものユーザー様団体を行脚して働きかけを行い、その後、各鉄鋼会社ベースで着荷主事業者に働きかけを行った。
- ✓ 働きかけの際には、労働災害等の安全上のリスクにかかる懸念に加え、国交省「標準貨物自動車運送約款の改正(2017年11月)」において、「運賃」と「荷卸し」や「待機時間」等、運送以外の役割についての「料金」を区別するよう通知されたことも、着荷主へのアプローチの根拠となった。



30 鉄鋼産業務第 359 号
平成 30 年 12 月 3 日

関係荷要家団体 殿

一般社団法人 日本鉄鋼連盟
物流政策委員会
委員長 [illegible]

トラック受渡条件におけるルールの確認とお願い

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。
平素は格別のご高配を賜り厚くお礼申し上げます。
掲題の件、トラックによる製品納入において、一部の受渡場所で受渡条件のルールが守られていないケースが発生しております。具体的には、受渡条件『トラック持込乗渡(コード:35)』(別紙参考資料参照)とは、基本的に、鋼材の荷卸作業は受入側(受渡場所)で実施すべきですが、トラック乗務員が荷卸作業を行っているケースが報告されております。
こうした行為につきましては、納入側が付帯作業として委託した事実も無く、上記受渡条件により依頼することも出来ないことから、受入側(受渡場所)が個別にトラック乗務員に委託されていることになります。しかしながら、このような作業は、接点業務における現在作業となるため、労働災害等の安全上のリスクが懸念される上、無償で作業を委託することは、国土交通省が平成29年11月に通達し「荷卸し」や「待機時間」等、運送以外の役割について「料金」を区別するよう通知した『標準貨物自動車運送約款の改正』上も、受入側(受渡場所)のコンプライアンス上の問題も惹起してしまう可能性があるものと思料します。つきましては貴団体の加盟企業内において、上記受渡条件のルールが守られているかをご確認の上、下記ご対応を頂きますよう、よろしくお願い申し上げます。

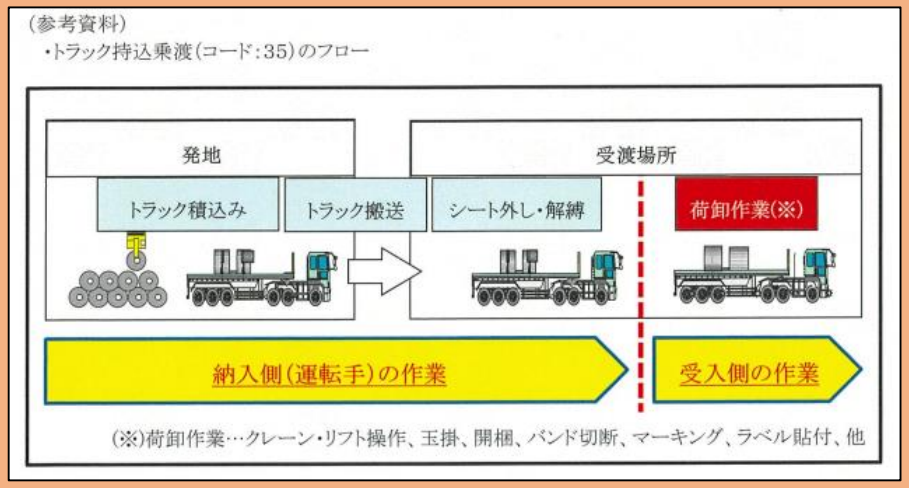
敬 具

記

(1) 確認事項

ルール(契約)	受渡条件『トラック持込乗渡』では、トラックが受渡場所に到着後、シート外し・解縛し、製品が受取れる状態にするまでが納入側(トラック乗務員)の作業であり、以降の荷卸作業(＊)は受入側(受渡場所)の作業となります。 (＊)受入側(受渡場所)が行うべき荷卸作業 クレーン・リフト操作、玉掛(含む補助)、開梱、バンド切断、マーキング、ラベル貼付、検収(受領印)等

(2) お願い事項
・受入側(受渡場所)での荷卸作業の徹底。
・作業担当者レベルまでの展開、徹底をお願いします。
・実施時期：平成 31 年 3 月末までのルール遵守・徹底をお願いします。

なお、本件とは別途、トラックの待機時間の削減等、ドライバーの労働条件改善等についても要望させていただきたく、引き続きお願い申し上げます。

以 上