

物流・運輸業者の CSR  
—CSR による物流・運輸業の改善—

B3EB1010 伊賀新太郎

## はじめに

「物流・運輸業者」という言葉を聞いて、皆さまはどのようなイメージを持つであろうか。個々人によって色々答えはあるであろうが、私の個人的な考えとしては、「物流・運輸業者は、間違いなく社会になくてはならない存在である」ということだ。

もしも物流・運輸業者がいなくなってしまう場合、「モノの流れ」は確実に停滞する。各メーカーや商社などは自らの事業に必要なものを自らの手で運び、保管し、梱包し、加工し、荷役する必要があるのだが、もともと物流のノウハウを持たないメーカーや商社では、多少なりとも問題が出てくるのは自明の理であろう。今現在の世界において、物流・運輸業者が星の数ほど存在し、社会の一翼を担い続けていることからそのことはよくわかる。

当然の話だが、物流・運輸業者がいなくなると困るのは企業のみではない。我々のような民間の人々も大いに影響を受ける。現在において人々の生活を便利にし、大きく発達した通販事業の心臓部を握るのは物流・運輸業者であるし、そもそもコンビニやスーパーといった我々が常日頃からよく利用している店舗も、商品を仕入れるために物流・運輸業者を利用し、経営を行っている。

以上のように、物流・運輸業者はその業務形態自体が社会、そして人々を支えるものであり、多少なりとも CSR、そして社会貢献の側面を持っていると考えることが出来る。しかし、それほどまでに社会に必要とされている物流・運輸業者は、今現在多くの問題を抱えている。それに関しては後ほど具体的に述べるが、労働力不足、環境への影響懸念、ブラック企業問題などだ。

私は、就職活動で国内でも有数の規模であり、世界的にも展開している物流業者に内定をいただき、来年からその一員として働くこととなる。物流を、ひいては社会を、そして民間の人々の生活を支える人物になる者として、私はこの物流・運輸業者の問題点を黙って見ていることなど出来はしない。そこで、そのような問題点を物流・運輸業者は、そして国土交通省は CSR の見地からどう解決しようとしているのかを調べ、物流・運輸業者が抱える多数の問題点の解決に向けて何か提言することが出来ればと考えてこの論文の筆を執ることにした。

本論文の構成は以下のようになっている。

第一章、理論編では、CSR を定義づけ、さらに企業が CSR 活動を行うことでどのような効果が考えられるのかを示し、加えて物流・運輸業者が現在抱える問題点を複数取り上げ、紹介していく。

第二章、分析編では物流・運輸業者が行ってきた CSR 活動の内容を示し、その活動によって物流・運輸業者の抱える問題点がどのようにして改善されてきたかを紹介する。

第三章、考察と提言では、得られた結果を元に物流・運輸業者が行っている CSR 活動の現状と今後の課題、そして私が考えた CSR と物流を結び付けた新たな定義などを提言していく。

## 目次

はじめに

### 第一章 理論編

- 1.1 CSR の定義づけと CSR 活動による企業への効果
- 1.2 物流・運輸業界の現況と抱える問題点

### 第二章 分析編

- 2.1 グリーン物流パートナーシップ会議
- 2.2 日本通運による CSR 活動事例
- 2.3 国土交通省による「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」

### 第三章 考察と提言

終わりに

参考文献

参考ホームページ

# 第一章 理論編

## 1.1 CSR の定義づけと CSR 活動による企業への効果

ここでは、CSR のこの論文の中での定義づけと CSR 活動をすることによって企業にどのような効果が期待できるかについて述べる。

CSR とは Corporate Social Responsibility の略である。日本語に訳すと、「企業の社会的責任」となる。この言葉には今現在確立している定義というものが存在せず、国によって、また地域によって、はたまた時代によって捉え方や概念が変化している。従って、この論文の中では、今現在存在している定義を参考に、CSR について本研究の中での定義を定めようとする。

さて、この言葉を定義するに当たり、社会的責任について述べられている2つの文章をご紹介します、参考にしたい。一つは日本の経済産業省が発表した「企業の社会的責任(CSR)に関する懇談会」中間報告書。もう一つは、経済産業省が2012年に官報に公示した「JISZ26000」である。JISZ26000とは、ISO(国際標準化機構)が2010年11月1日に発行した、組織の社会的責任に関する国際規格「ISO26000」を、日本の経済産業省が日本工業規格化を進めて確立し、官報に公示したものである。ではまず、「企業の社会的責任(CSR)に関する懇談会」中間報告書内の定義から紹介する。その内容は以下の通りである。

「CSR とは、今日経済・社会の重要な構成要素となった企業が、自ら確立した経営理念に基づいて、企業を取り巻くステークホルダーとの間の積極的な交流を通じて事業の実施に努め、またその成果の拡大を図ることにより、企業の持続的発展をより確かなものとするとともに、社会の健全な発展に寄与することを規定する概念であるが、同時に、単なる理念にとどまらず、これを実現するための組織作りを含めた活動の実践、ステークホルダーとのコミュニケーション等の企業行動を意味するものである。」

(出展:経済産業省「企業の社会的責任(CSR)に関する懇談会」中間報告書より)

上記の文章では、CSR をステークホルダーとの交流を通じ、「企業の持続的発展」並びに「社会の健全な発展」を目指すこと、と位置付けている。この内容を踏まえてもう一つ、JISZ26000が示す内容を紹介します。

「社会的責任の本質的な特徴は、社会及び環境に対する配慮を自らの意思決定に組み込み、自らの決定及び活動が社会及び環境に及ぼす影響に対して説明責任を負うという組織の意欲である。これは持続可能な発展に寄与し、関連法令を順守し、国際行動規範との整合性がとれた透明かつ倫理的な行動を意味する。」

(出展:「JISZ26000」より)

上記の文章では、「企業の社会的責任(CSR)に関する懇談会」中間報告書と同じく、「持続可能な発展への寄与」について言及されている。そして、「社会及び環境に対する配慮を自らの意思決定に組み込む」、「自らの決定及び活動が社会及び環境に及ぼす影響に対して説明責任を負う」ことも言及されている。つまり言い換えれば、「自らの企業活動が社会や環境に悪影響を与えた場合、それに対して何らかの改善策を行う必要がある」ということなのである。

以上のことを踏まえ、本論文内での CSR を以下のように定義する。

「自らの企業活動が社会または環境に及ぼした影響に対し責任を持ち、悪影響を与えた場合は改善策を通じ、企業の、そして社会の持続可能かつ健全な発展に寄与すること」

この定義内における「改善策」とは、企業活動によって起こった悪影響、いわゆる社会問題や環境問題を改善する策という意味であり、自らの企業活動による影響への責任という意味でもある。以降の本論文では、CSR について以上のような定義で論じていく。

続いて、CSR 活動が企業にどのような影響を与えるかについて述べる。JISZ26000によれば、CSR に関する組織の活動は、特に次の事項に影響力を及ぼす可能性があるという。

1. 組織の競争上の優位性
2. 組織の評判
3. 労働者若しくは構成員、顧客、依頼主又は利用者を引き付け、とどめておく組織の能力
4. 従業員のモラル、コミットメント及び生産性の維持
5. 投資家、所有者、資金寄与者、スポンサー及び金融界の見解
6. 組織と、会社、政府、メディア、供給者、同業者、顧客及び組織が活動するコミュニティとの関係

(出展：JISZ26000より)

上記のような事項に影響力を及ぼすならば、CSR 活動は間違いなく推進されるべきである企業活動となる。しかし、これはあくまでも「可能性」の話であり、CSR 活動を行ったからといって、確実に好影響を得ることが出来るわけではない。例えば上記の2. 組織の評判にしても、CSR 活動を行っていることが広く認知されなくては組織の評判が上がるはずもないのである。

つまり、CSR 活動は組織に好影響を及ぼす可能性もあれば、何の成果もあげら

れない可能性もあるということだ。しかし、企業活動が社会や環境に悪影響を与えていた場合は、企業に対する批判減少を狙う、悪化したイメージを多少なりとも回復させるという意味でも、CSR活動による社会や環境の改善が必要になる。

以上より、CSR活動は、企業活動によって起こる社会問題や環境問題を改善するという意味で、企業イメージの回復や批判減少の効果が期待できるといえる。

## 1.2 物流・運輸業界の現況と抱える問題点

ここでは、CSRの定義を上記のように企業活動による影響の改善と設定したうえで、その改善を考えるためにまずは物流・運輸業界、主にトラック運送業界の現況と抱える社会的問題点について述べていく。

### 1.2.1 物流・運輸業界の現況について

ここでは、物流・運輸業の現況についてマクロ的に述べたうえで、現在最も多く取られている輸送方法や物流の件数増加、貨物の小口化傾向など、ミクロ的な視点にも立ってみていく。

運輸業界の営業収入は平成24年度で約34兆円であり、その内訳として物流業界が約24兆円、旅客運送業界が約10兆円を占めている(図1.1参照)。参考までに、鉄鋼業の営業収入は約16兆円、旅行業は約6兆円である。それと比べると、運輸・物流業界の市場規模はかなり大きなものであるということができよう。今回は物流業界を中心にみていく。

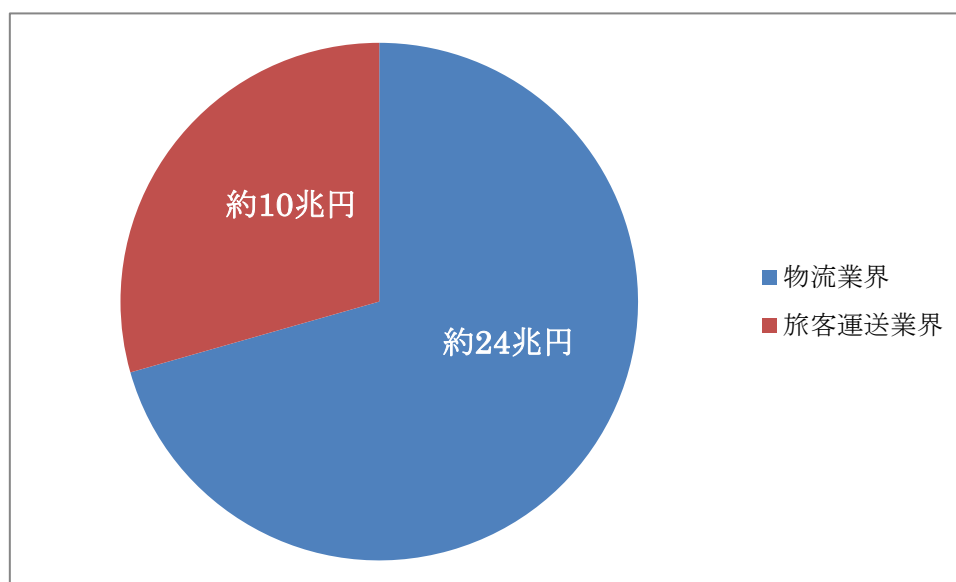


図1.1 運輸業界の業界別営業収入(出展:国土交通省 物流をめぐる状況～物流の現状及び物流政策の取組状況等～より、筆者作成)

物流業界の平成24年度の営業収入約24兆円は日本国の GDP 総額約473兆円の約5パーセントに当たり、大きな市場規模を有している。また、物流業界の平成24年度の就業者数は約169万人であり、これは全産業就業者数約6300万人の約3パーセントに当たる。

近年は製造業者等の海外展開に関連し、物流業者の海外への展開も進んでおり、特にアジアを中心に海外進出を進めている企業が多い。中華人民共和国へ進出した企業は平成16年度から26年度にかけて2.4倍に増加し、ASEAN への進出も1.5倍に増加しており、非常にグローバルな性質をもった業界になってきているといえる。

さて、ここまでは非常に大きなマクロ的視点で物流業界の現況を見てきたが、以下からは国内で最も多く採用されている輸送方法、国内物流の現状など、細かいミクロ的視点から物流業界の現況について述べる。

国内貨物輸送における物流の主役は「トラック」である。平成26年度における国内の貨物総輸送量は約47億トンであり、トラック輸送はそのうちの約43億トン、パーセンテージにして約90パーセントの割合を占めている。トラックの他には、内航海運、鉄道輸送、航空輸送などが存在するものの、割合としては約9パーセントほどであり、依然として国内での輸送の主役はトラックであることが如実にわかる(図1.2参照)。

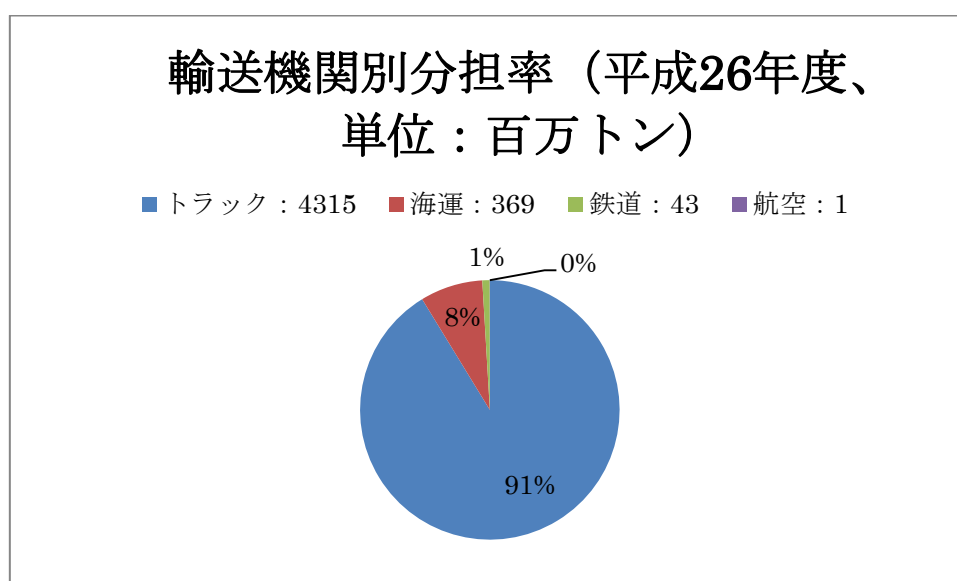


図1.2 輸送機関別分担率(出展:全日本トラック協会 日本のトラック輸送産業～現状と課題～2016より、筆者作成)

このことは市場規模からも明らかであり、平成24年度の物流業界全体の市場規模約24兆円のうち、トラック運送の市場規模は約14兆3685億円であり、全体の約6割を占めている(図1.3参照)。

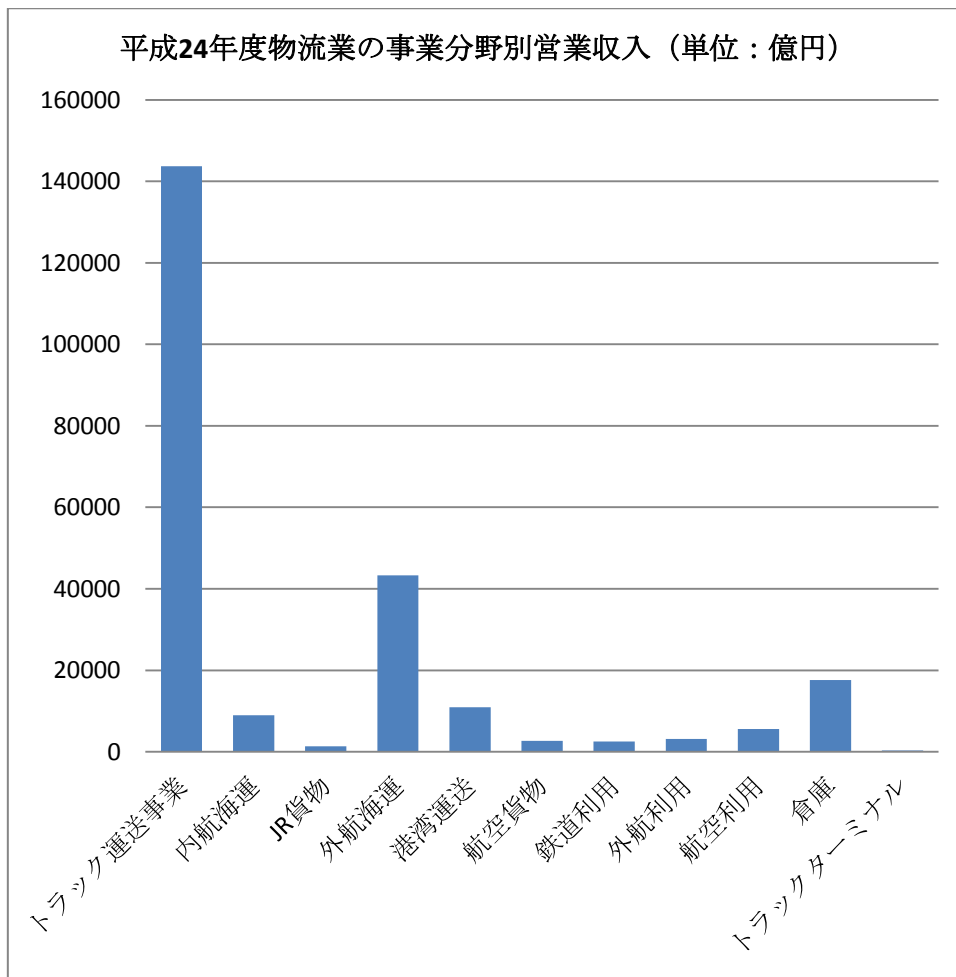


図1.3 平成24年度物流業の事業分野別営業収入(単位:億円)(出展:国土交通省物流をめぐる状況～物流の現状及び物流政策の取組状況等～より、筆者作成)

以上のように、現在国内における物流・運輸の主役はトラックであることに疑いの余地はない。ではそのことを踏まえ、現在の物流・運輸業の現況について述べていく。

国内貨物総輸送量は平成11年ごろから減少の一途をたどっており、平成11年度では約68億トンあった輸送量は、平成26年度には47億トンまで減少している。これは近年の建設需要の減少による建設機材の輸送減少や、リーマンショックによる輸送需要自体の減少が背景にあると考えられる。

その一方で、宅配便輸送の数は年々上昇の一途をたどっており、平成24年度には35億個を超えるなど、民間に大きく浸透してきている(表1.1参照)。

	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
宅配便合計	3220	3401	3526	3637	3614
トラック利用	3193	3363	3486	3595	3570
航空等利用運送	27	38	40	42	44

表1.1 宅配便取扱個数(単位:百万個)の推移(出展:国土交通省平成26年度宅配便取扱実績関係資料より、筆者作成)



国内貨物総輸送量が減少しているにもかかわらず、宅配便の数が増加しているということは、大口輸送が減り、小口輸送が増加しているということである。それを裏付けるデータとして、国土交通省が発表した「流動ロット」のデータがある。

流動ロットとは、貨物一件当たりの貨物量を指し、この指標が減少すれば減少するほど貨物の小口化が進行していると考えられる。この流動ロットは、1990年においては2.43トンであったが、2010年には0.95トンにまで減少している。

そして小口輸送の増加により、総合的な輸送の件数は国内貨物総輸送量の減少にもかかわらず増加している。以下の図1.4は、流動ロットの規模別による物流件数の推移である。

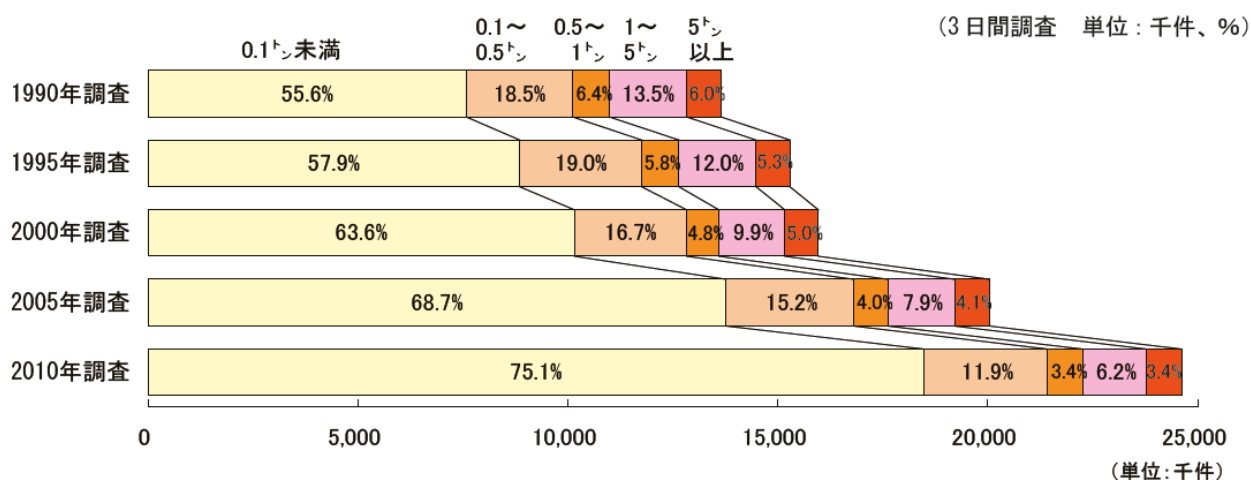


図1.4 流動ロット規模別物流件数の推移(出展：国土交通省 物流をめぐる状況～物流の現状及び物流政策の取組状況等～より抜粋)

図1.4より、国土交通省による3日間の調査における物流件数は年々増加しており、2010年には2500万に到達している。また流動ロットが0.1トン未満の物流件数が全体の75.1パーセントを占め、5トン以上の貨物は年々減少するなど貨物の小口化の進行を裏付ける結果となっている。

以上より、現在の日本の国内物流はどのように大口より小口、宅急便などが増加してきた状況であり、また国内貨物総輸送量自体は減っていても、輸送の件数は増加している状況だということができる。

## 1.2.2 物流・運輸業界が抱える問題点

では次に、物流・運輸業が自らの企業活動によって社会や環境に及ぼした悪影響、つまりは物流・運輸業界が抱える社会的、また環境的問題点について述べる。ここでは主に労働力の不足および高齢化、労働問題並びにコンプライアンス、環境への影響懸念の3点について述べていく。

### ① 労働力の不足および高齢化

物流・運輸業界は現在、慢性的なトラック運転手不足に悩まされている。1.2.1で述べたとおり、現在輸送の件数は宅配便の増加や貨物の小口化によって増加しており、物流・運輸の主役であるトラック輸送の需要は未だに大きいことは明らかである。

しかし、現在トラック運転手の数は減少傾向にあり、労働力の不足が叫ばれている。平成27年現在、トラック運送業に勤める就業者数は、総務省によれば全体で約185万人。そのうちトラック運転手は80万人ほどとなっている。平成25年度には84万人、26年度には83万人であったことを考えれば、25年から継続的に減少していることがとらえることができる(表1.2参照)。

	総数	男性	女性
平成24年	83	81	2
平成25年	84	82	2
平成26年	83	81	2
平成27年	80	78	2

(単位:万人)

表1.2 輸送・機械運転従事者数年次別推移(出展:全日本トラック協会 日本のトラック輸送産業～現状と課題～2016より、筆者作成)

さらにわかりやすいデータとして、厚生労働省が発表している「労働経済動向調査」を紹介したい。この調査は、景気の変動などによる雇用への影響や、今後の見通しを調査し、労働経済の変化や問題点を把握するため、2月、5月、8月及び11月の四半期ごとに厚生労働省が実施しているものであり、調査項目の一つに「労働者の過不足感及び未充足求人数に関する事項」が存在する。

ここでの労働者の過不足感は「労働者過不足判断 D.I.」を調べることにより求められる。労働者過不足判断 D.I.とは、「労働者数について、調査日現在の状況で「不足(やや不足、おおいに不足)」と回答した事業所の割合から「過剰(やや過剰、おおいに過剰)」と回答した事業所の割合を差し引いた値」のことである。

また、「未充足求人」とは、「事業所において、仕事があるにもかかわらず、その仕事に従事する人がいない(欠員)状態を補充するために行っている求人」のことであり、この指標と常用労働者数を使用することで、「欠員率」を割り出すこともできる。計算式は以下のとおりである。

$$\text{欠員率} = \text{未充足求人数} \div \text{常用労働者数} \times 100(\%)$$

以上の指標を利用することによって、その業界が人手不足か否かを調査できる。平成28年度5月、8月、11月の労働者過不足判断は以下の通りである(表1.3参照)。

産業	平成28年5月調査			平成28年8月調査			平成28年11月調査		
	不足	過剰	D.I.	不足	過剰	D.I.	不足	過剰	D.I.
調査産業計	36	4	32	36	3	33	39	3	36
建設業	39	3	36	41	4	37	44	1	43
製造業	33	4	29	36	4	32	35	4	31
情報通信業	36	3	33	36	1	35	38	1	37
<b>運輸業、郵便業</b>	<b>49</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>1</b>	<b>47</b>	<b>47</b>	<b>1</b>	<b>46</b>
卸売業、小売業	22	4	18	23	5	18	28	4	24
金融業、保険業	17	1	16	24	1	23	15	1	14
不動産業、物品賃貸業	33	3	30	30	4	26	32	1	31
学術研究、専門・技術サービス業	38	1	37	40	2	38	41	3	38
宿泊業、飲食サービス業	31	6	25	33	3	30	41	1	40
生活関連サービス業、娯楽業	30	2	28	33	1	32	32	-	32
医療・福祉	53	6	47	50	3	47	57	2	55
サービス業(他に分類されないもの)	37	4	33	34	1	33	40	1	39

表1.3 産業別正社員等労働者過不足状況と判断 D.I.(出展:厚生労働省 労働経済動向調査 概況全体版より、筆者作成)

赤字は率が最大のもの、緑字は率が2番目に高いものを表す。この表を参考にすると、運輸業・郵便業の労働力不足は他産業と比較しても非常に大きいものであり、改善もあまり見られていないことがわかる。

続いて、未充足求人数、並びに欠員率については以下のとおりである(表1.4参照)。

産業	計	未充足求人		欠員率
		あり	なし	
調査産業計	100	52	48	2.9
建設業	100	34	66	1.9
製造業	100	48	52	1.7
情報通信業	100	31	69	1
<b>運輸業、郵便業</b>	100	<b>58</b>	<b>42</b>	<b>4.6</b>
卸売業、小売業	100	50	50	2.7
金融業、保険業	100	14	86	0.8
不動産業、物品賃貸業	100	39	61	1.4
学術研究、専門・技術サービス業	100	37	63	1.4
宿泊業、飲食サービス業	100	62	38	5.7
生活関連サービス業、娯楽業	100	54	46	3
医療・福祉	100	74	26	2.9
サービス業(他に分類されないもの)	100	65	35	5.1

表1.4 平成28年11月1日現在の産業別未充足求人の有無別事業所割合及び産業別欠員率(出展:厚生労働省 労働経済動向調査 概況全体版より、筆者作成)

緑の網掛けになっている部分は未充足求人が存在すると答えた事業所の割合が50パーセントを超えていたもの、並びに欠員率が4.0パーセントを超えていたものである。この表からも運輸業・郵便業では他の業界と比べて労働力が不足している事業所が多く、欠員率も他の業界と比べて高いと言える。

また、トラック運送業界が調査したデータとして「人手不足感」というものがある。これはトラック運送業者が人手不足か否かを「不足」、「やや不足」、「適当」、「やや過剰」、「過剰」の5段階に分けてアンケートを取り、調査したものである(図1.5参照)。

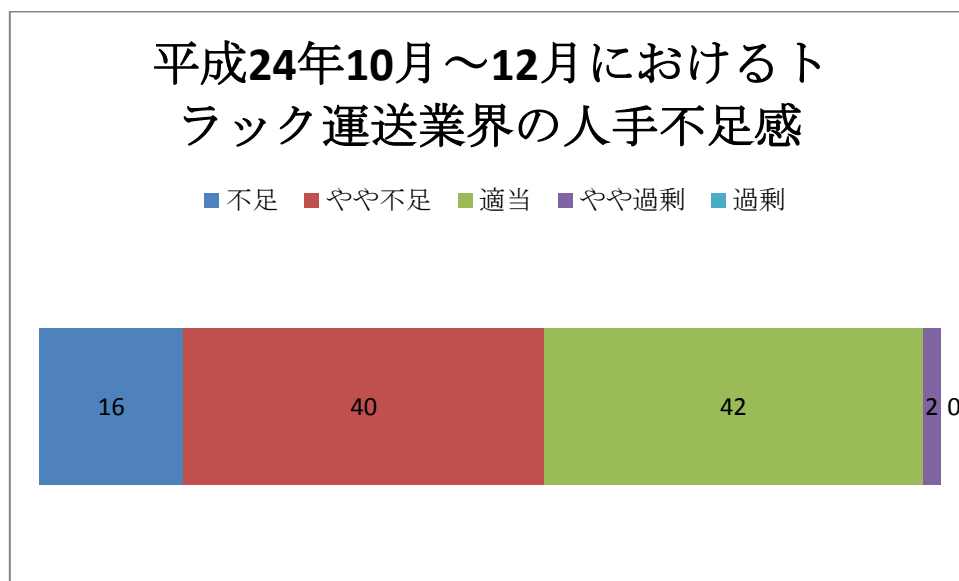


図1.5 平成24年10月～12月におけるトラック運送業界の人手不足感(出展:国土交通省 物流をめぐる状況～物流の現状及び物流政策の取組状況等～より、筆者作成)

この調査結果においてもトラック運送業者自身が人手不足ということを認識している率が50パーセントを超えており、大きな問題としてとらえていることが分かる。

以上の調査結果より、運輸・物流業界は人手不足が大きな問題として表面化してきていることがわかるが、さらなる問題として、トラックドライバーの高齢化問題も存在している。以下の図において、平成17年度と平成27年度の道路貨物運送業の年齢階級別就業者構成比を比較する(図1.6及び図1.7参照)。

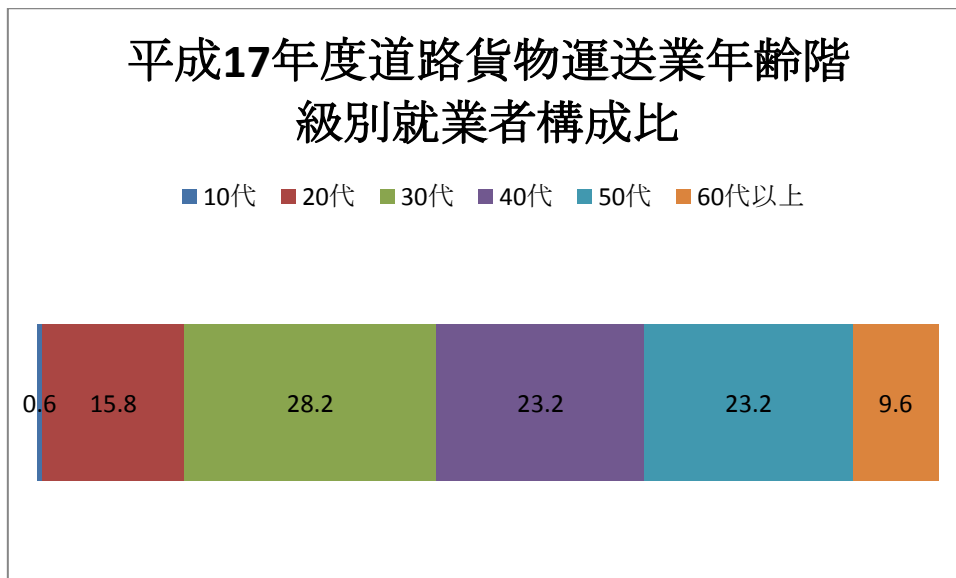


図1.6 平成17年度道路貨物運送業年齢階級別就業者構成比 (出展:全日本トラック協会 日本のトラック輸送産業～現状と課題～2016より、筆者作成)

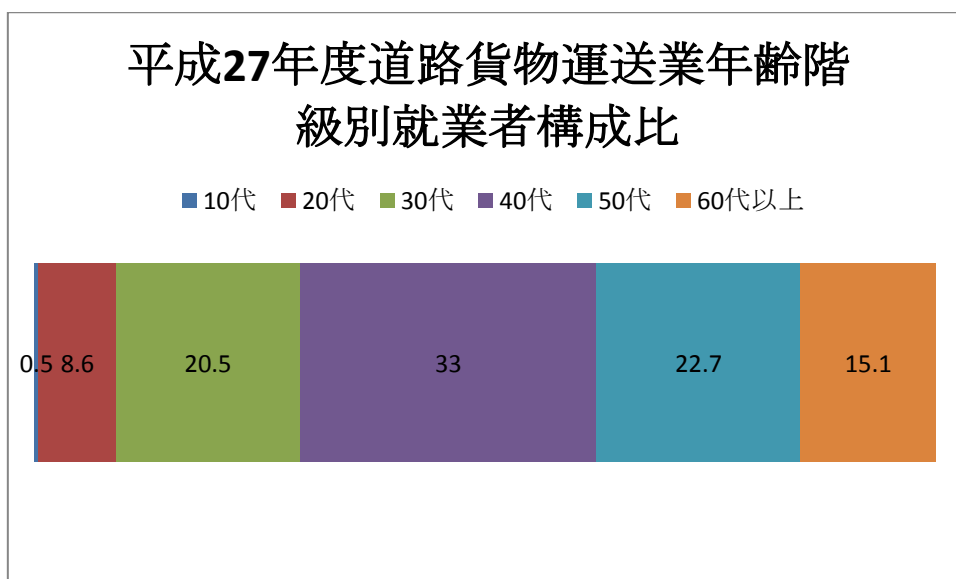


図1.7 平成27年度道路貨物運送業年齢階級別就業者構成比 (出展:全日本トラック協会 日本のトラック輸送産業～現状と課題～2016より、筆者作成)

上記の図の通り、平成17年度には40パーセントを超えていた30代までの就業者の比率が、10年後の平成27年には30パーセントを下回るまでになっている。逆に60代以上の比率が5パーセント以上増大するなど、高齢化に拍車がかかっている。これは若い人材が業界に就職していないということであり、今後ますます高齢化は進行していくと考えられる。

高齢者の運転による重大な交通事故の懸念が叫ばれている昨今、労働力不足とともに高齢化も無視することのできない問題として物流・運輸業界を悩ませていることがわかる。

## ② 労働問題並びにコンプライアンス

前述した労働力の不足にも関わることだが、長時間労働や低賃金、安全確保といった労働問題並びにコンプライアンスも大きな課題である。

トラック運送事業の労働条件について書かれたものとして、以下に平成21年4月1日に発行された「運輸と経済 2009年4月号」内の石田宏之氏の文章を引用する。

トラック運送事業の労働条件は、産業平均と比較して、①長時間労働、②低賃金(月間および年間賞与いずれも)、③休日が少ない等が特徴となっている。

先の厚生労働省の調査によれば、年間労働時間は産業平均180時間(うち超過労働時間14時間)に対し、道路貨物運送業は、209時間(同33時間)と所定内及び超過勤務時間も長い。また月間賃金は産業平均33万500円(うち所定内30万1100円)に対し、道路貨物運送業は32万3500円(同27万4900円)と低賃金となっている。特に年間賞与は、産業平均91万5400円に対し道路貨物は38万6900円と格差が広がり、年間賞与を1ヵ月平均して加算した月間給与水準は、産業平均40万6,700円に対し、道路貨物は35万5700円と低水準になっている。

トラックドライバーの月間給与・実労働時間は、平成19年度で約36万7000円(年間賞与の1ヵ月平均を加算)、約267時間(超過時間を含む)となっており、トラックドライバーほど運送事業の特性をより鮮明に示している。また、年間休日日数も、産業平均105.4日に対し、トラック運送業は99.0日と少ない。

(引用:運輸と経済 2009年4月号 石田宏之 「トラック運送業における高齢化問題と労働力不足について—トラックドライバーを中心に—」より)

以上の文章より、トラック運送事業の労働条件は非常に厳しいものであることがわかる。それを裏付けるデータとして、全日本トラック協会による「トラック輸送状況の実態調査結果」も参考にする。

この調査によれば、原則1日最大16時間以内と決められている拘束時間において、13パーセントのドライバーが16時間超の拘束時間があったと答えている。また、勤務終了後、継続8時間以上とられるべきとされている休息期間が8時間未満だったとされる期間が全体の15.8パーセントあり、1日4時間以内とされる連続運転期間も、全体の運行数の10.7パーセントで4時間以上の連続運転期間があったとされている。また7日間連続勤務のドライバーも全体の9.8パーセント存在したという結果が報告されている。

これらの取り決めはすべて厚生労働省が「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」において基準としたものであり、当然コンプライアンスとして守られるべきものである。しかし長距離トラックドライバーを中心に、この基準は守られているとは言い難い。

こういった労働条件の悪さがあると、その実態を知った労働者たちの新たな業界参加、運送業界への就職は望めなくなってくる。それにより新たに入ってくる若者が

少なくなり、労働力の不足や、高齢化といった①で取り上げた問題につながるわけである。労働問題によるイメージの悪化や信頼性の喪失は、明らかに大きな問題である。国土交通省の資料である「物流をめぐる状況～物流の現状及び物流政策の取組状況等～」においても、物流事業者の声として以下のような声を取り上げられている。

- 労働環境の厳しさ等により長距離ドライバーが集まりづらい傾向にあり、幹線輸送を受託する事業者が見つからない。
  - 社員は全体的に高齢化が進んでいるが、いくら募集しても若い人に来てもらえない。
  - 一社でやることには限界があるので、業界として関心喚起を含めて労働条件を改善しないと若い人が来ない。
- (引用:国土交通省 物流をめぐる状況～物流の現状及び物流政策の取組状況等～より)

物流事業者も改善すべきと考える労働問題も、①で挙げた労働力の不足、高齢化問題と関わるという点も含めて物流・運輸業界を悩ませる大きな課題の一つであるといえるであろう。

### ③ 環境への影響懸念

1.2.1の「物流・運輸業界の現況について」の中で挙げたように、現在の日本においてトラックはもっとも一般的かつ最大の輸送方法であり、物流の主役とも言うべき存在である。しかしそのトラックには、常に排気ガスによる地球環境問題への懸念が付きまとっている。

地球温暖化、海面上昇、大気汚染や酸性雨といった地球環境問題が表面化してきた昨今において、トラックによる排気ガスも常々議論の対象にされてきた。国土交通省によれば、日本の2012年度のCO<sub>2</sub>(二酸化炭素)排出量12億7600万トンのうち、自動車・船舶などによる運輸部門の排出率は17.7パーセントにあたる2億2600万トンであり、貨物自動車に限れば運輸部門の33.2パーセント、日本全体の5.9パーセントに当たる7525万トンを排出している(図1.8及び図1.9参照)。

## 2012年度日本の各部門における二酸化炭素排出量（万トン）

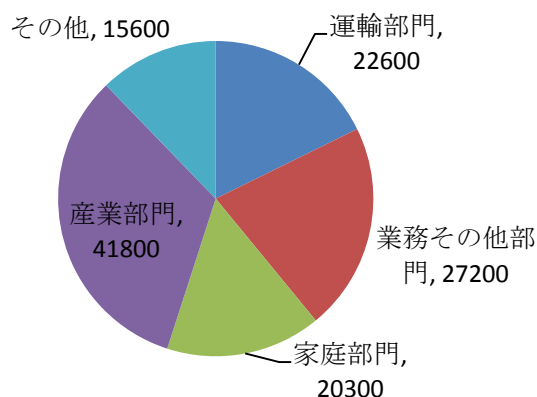


図1.8 2012年度日本の各部門における二酸化炭素排出量(万トン) (出展:国土交通省 物流をめぐる状況～物流の現状及び物流政策の取組状況等～より、筆者作成)

## 2012年度運輸部門における二酸化炭素排出量（万トン）

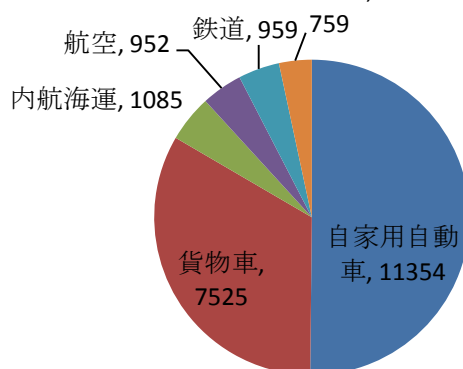


図1.9 2012年度運輸部門における二酸化炭素排出量(万トン) (出展:国土交通省 物流をめぐる状況～物流の現状及び物流政策の取組状況等～より、筆者作成)

また二酸化炭素以外にも車の排気ガスには窒素酸化物(NOX)や硫黄酸化物(SOX)、粒子状物質(PM)なども含まれており、これらも大気汚染などの原因となる。

これは決して無視できるものではなく、平成17年4月28日に閣議決定した「京都議定書目標達成計画」においても、トラック運送のみならず、物流全体、運送全体の具体的対策が多く盛り込まれている。いくつか例を挙げれば、トラックの大型化による輸送の効率化や、鉄道貨物へのモーダルシフト(輸送方法転換)といったものが存在する。



環境問題が多く取り上げられるようになった現在では、物流・運輸業者にもそれに対する具体的な対策が求められるようになってきている。環境への影響が懸念される業界であるからこそ、環境への対策を CSR として前面に押し出していくことが必要となっているということができる。

## 第二章 分析編

ここまで、CSR を「企業が社会や環境に与えた悪影響を改善策によって解決すること」と定義し、さらに物流・運輸業界における CSR を分析するために物流・運輸業界の現況と抱える問題点を精査してきた。そして以下からは、物流・運輸企業が行っている CSR 活動を取り上げ、企業がどのようにして抱える社会問題、環境問題に立ち向かってきたかを分析していく。

取り上げる CSR 活動は、まず環境問題対策として新たな用語である「グリーン物流」を生み出し、多くの企業が参加しているなど影響力が強い「グリーン物流パートナーシップ会議」、そして物流業者、運輸業者双方の側面を持ち、大手業者として民間にも広く知れ渡っている企業として「株式会社日本通運」を選んだ。そして最後に政府、そして民間が共同で進めていくべき事例として国土交通省による「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を取り上げる。

### 2.1 グリーン物流パートナーシップ会議

「グリーン物流パートナーシップ会議」とは、グリーン物流のさらなる推進を目指し、荷主・物流事業者単独による活動のみでなく、物流に関わる全ての人がそれぞれ案を出し合い、連携・協働する(パートナーシップ)ことを狙って設立された会議である。設立されたのは2004年のことであり、日本ロジスティクスシステム協会、日本物流団体連合会、経済産業省、国土交通省、日本経済団体連合会が協力している。会員となっている企業は、物流企業、運送企業から、商事会社やメーカー、大学や省庁まで非常に幅広く存在している。

以下ではグリーン物流の定義や具体的な活動を紹介する。

#### 2.1.2 グリーン物流とは

1.2.2で述べたとおり、現在において環境への懸念は物流・運輸業界が無視することができない問題である。その問題に対策するために生まれた言葉が「グリーン物流」という言葉である。

「グリーン物流」という言葉の定義として、国土交通省が平成18年3月に発表した「CSR の見地からのグリーン物流推進企業マニュアル」を引用したい。

グリーン物流とは、一般的に、京都議定書を遵守する観点から、温室効果ガス、特に二酸化炭素を低減させる物流をイメージする場合が多い。これは言うてみれば、狭義のグリーン物流の定義である。

まず、「グリーン」について考えると、対象とするものは、何も二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)だけではない。窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)、硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)も対象となるべきだし、粒子状物質(PM)も対象となるべきだろう。また、「物流」に関して考えると、単に「物を運ぶ」という行為についてのみに着目せず、「物流」を「物を運ぶ」システム全体として捉え、組織的な対応や、人材の育成、事業所内での取り組みや、地域社会との共生をも対象とすべきであろう。

以上のことを踏まえ、本マニュアルの「グリーン物流」は、上記の包括的で広義の定義を用いることとする。

(引用:国土交通省 CSR の見地からのグリーン物流推進企業マニュアルより)

上記の文章に従えば、グリーン物流には狭義の定義と広義の定義が存在する。逡減の対象を二酸化炭素のみに限定した狭義の意味と、逡減する対象物の拡大や物流をシステムとして捉えることなどを盛り込んだ広義の意味である。この論文においては環境問題全体をとらえることから広義の定義を採用する。

グリーン物流は環境負荷低減に加え、物流の合理化によって余分な燃料消費や賃金などを減少させ、企業のコストカットも狙うことができる物流方法である。よって、現在では政府、民間の企業ともにグリーン物流を推進している。

## 2.1.2 具体的な活動内容

グリーン物流パートナーシップ会議は、設立された2004年から2005年は年2回、2006年は年3回、以降は年に1回のペースでパートナーシップ会議を開いており、参加している団体間の連携を強化している。

会議の内容は2006年までは主にグリーン物流関連事業の講演や事例紹介であったが、2006年12月19日に行われた第5回グリーン物流パートナーシップ会議から、年間を通じ優秀な実績を収めたグリーン物流事業に対して優良事業者として国土交通大臣、国土交通省政策統括官、経済産業大臣、経済産業省商務流通審議官などの名で表彰が行われるようになっていく。

この事例紹介や講演、表彰などは、参加した団体が行うグリーン物流事業の一助となるのは明白であろう。この会議に参加することによって、優秀な事例を参考に自らの事業を改善することができるのだ。

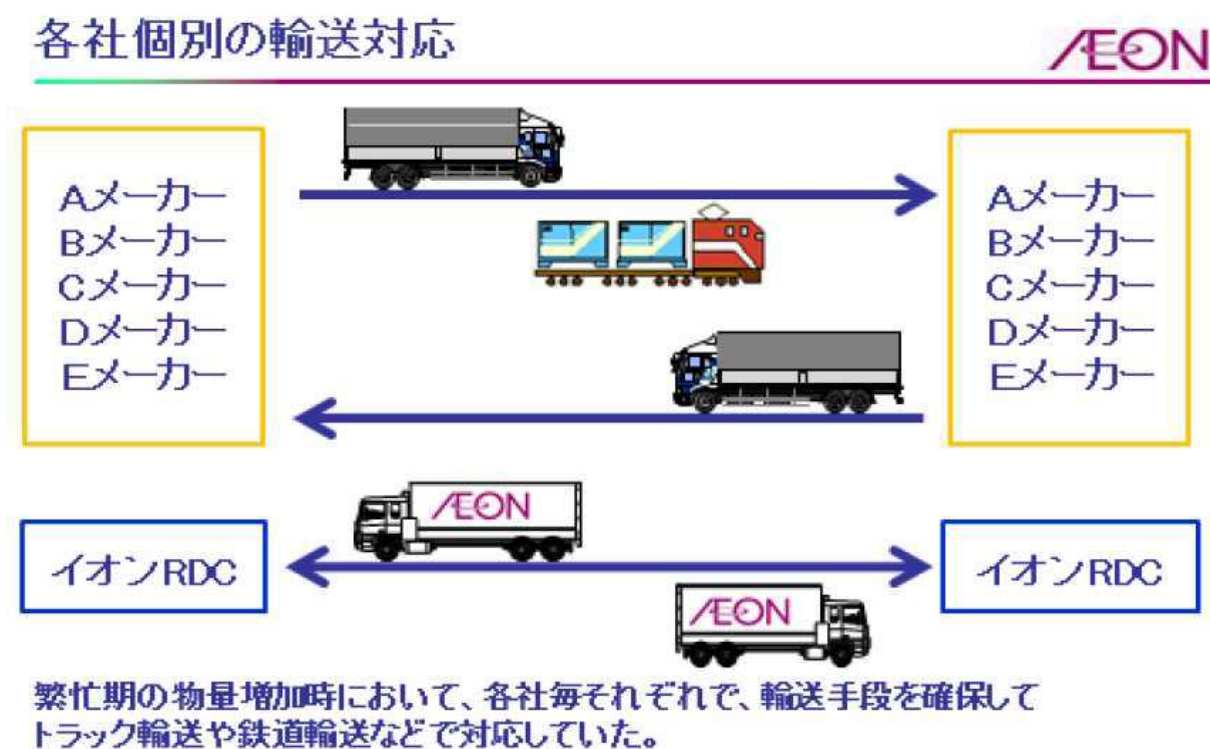
また、会議において表彰された事例集を見ると、いくつかの団体が共同して行っている事業の事例が多くある。このような共同で行われる事例においては、このグリーン物流パートナーシップ会議はマッチングの役割も果たすことができる。同じ会議に参加している団体同士としてのほうが、全く接点の無い団体相手よりは共同事業を行いやすいのは確かである。こういったマッチングの役割もグリーン物流パートナーシップ会議が持つ重要な役割だと考えることができるであろう。実際、平成27年度に優良事業者として表彰された事業はすべて2つ以上の団体が共同して行っているものである。

### 2.1.3 表彰事業の一例

では、事例の一つとして、平成27年度に経済産業大臣表彰を受賞したイオングローバルSCM株式会社、日本貨物鉄道株式会社、全国通運株式会社の3団体が行ったグリーン物流事例を紹介する。事業概要は以下のとおりである。

日曜日に運休となるダイヤを活用して貨物輸送用の臨時列車を運行すること等により、イオンを始めとする異業種の荷主企業の貨物輸送に関して鉄道輸送へのモーダルシフトを推進し、CO2排出量削減や繁忙期の輸送力向上を実現した。  
(引用:グリーン物流パートナーシップ会議事例集より)

この取り組みのポイントは「モーダルシフト」、「休日ダイヤの利用」、「多くの荷主と共同して行ったこと」、「参加企業の拡大」である。以下、2つの画像で詳細を説明する。まずはこの取り組みが実施される前の状況である(図2.1参照)。



イオングローバルSCM株

図2.1 「イオン鉄道輸送研究会」専用列車による環境負荷低減の取り組み(グリーン物流パートナーシップ会議事例集より抜粋)

図の通り、取り組みが実施される前はあらゆる企業が個別に輸送手段を確保し、対応していた。しかしこれでは、第一章で挙げた荷物の小口化、物流件数の増加をさらに進めてしまう。物流件数が増加するという事は、必然的にトラックの運行本数なども増加し、環境への影響やトラック運転手への過労問題にもつながる。そこで、イオングローバル SCM 株式会社、日本貨物鉄道株式会社、全国通運株式会社が行った取り組みが、以下の画像である(図2.2参照)。



図2.2 「イオン鉄道輸送研究会」専用列車による環境負荷低減の取り組み(グリーン物流パートナーシップ会議事例集より抜粋)

図の通り、これまで各企業がそれぞれ行っていた輸送を、鉄道一本でまとめてしまったのである。日曜日に運休になるダイヤを利用し、その時間帯で鉄道を運行させ、多くの会社の輸送を電車一本で賄えるようにした。これにより、今までより物流件数を少なくすることができ、二酸化炭素排出量削減や繁忙期の輸送効率上昇を実現したのである。

開始した2014年12月では5社による共同運行だったが、2015年12月には10社に発展。二酸化炭素削減量は、取り組み以前の排出量631トンから94トンまで537トン削減。パーセンテージにして実に85.1パーセントを削減することに成功した。

## 2.1.4 考察

では、以上の取り組みに対して考察をしていく。考察の観点として、1.「理論編で挙げた物流・運輸業が抱える問題のどれに対して効果を発揮しているのか」ということと、2.「実際に改善されているのか」ということ、加えて、「これからの課題」についても少々ではあるが考察する。

まず1についてだが、グリーン物流パートナーシップ会議は環境問題にスポットをあてたものであり、労働問題、人手不足問題への効果はあくまでも副次的なものである。多くの事例を見ても、環境対策がメインを張っている事例が多く、そもそも「グリーン物流」という定義自体が環境問題についてのものであるから、これは仕方のな

いことではある。しかし、環境問題についての対策と同等に労働問題や人手不足も深刻である。今現在のグリーン物流の定義では環境への対策は取れても労働問題などは改善できないのではと考える。この辺りは今後の課題でもあるだろう。

続いて2だが、グリーン物流への取り組みとして、共同して取り組みが行える環境が整えられているのは非常に注目すべきである。この会議を利用すれば、物流業者、メーカー、商社など、様々な業種の団体が共同活動を行うことができる。実際に共同活動で二酸化炭素を減らした実績があるのだから、これはよい傾向であると考えられる。

物流による環境対策というどうしても運送会社や物流会社のみが行っているような感覚を覚えるが、そうではないということをもっと発信してもいいのではないかと思う。実際上記のイオンの取り組みのように多くの二酸化炭素を減少させた実績があるのだから、広報しない意味はないであろう。

グリーン物流という言葉の定義がまだあいまいなこと、環境問題には大きな実績があるが労働問題には実績が少し足りないことなど改善すべき点はあるが会議、団体としては非常によく成り立っているのではと考える。

## 2.2 株式会社日本通運による CSR 活動事例

次に、先ほどのような団体の集合体ではなく、一つの企業の活動として、物流業者、運輸業者双方の側面を持ち、大手業者として民間にも広く知れ渡っている企業である「株式会社日本通運」の事例を分析する。今回は特に、理論編で挙げた「人手不足」、「環境問題」、「労働問題」の改善に向けた事例を紹介する。

### 2.2.1 事例紹介

日本通運も、上記でイオンが行っていた「モーダルシフト」に積極的に取り組んでいる。CSR レポートに掲載されている事例として、北海道における JR コンテナ共同配送によるモーダルシフトの推進がある。

北海道における物流では、都市間の距離が長いこと、冬季の気候などの地域的な課題があり、他地方よりもさらに人手不足の問題が激しい。また北海道内で保冷コンテナのレンタル作業を行っている日本石油輸送株式会社では、北海道内の貨物の配達先の約90パーセントが札幌近郊に集中している一方で、北海道からの発送貨物の約85パーセントが札幌以外からとなっており、貨物を積んでいない空コンテナを札幌近郊から地方都市に回送する必要があるという問題もあった。

加えて環境への影響懸念が叫ばれる中、それらをまとめて解決しようと考えたのが日本通運による JR コンテナ共同配送によるモーダルシフトの推進である。

日本通運札幌東支店新札幌物流センターでは、食料品メーカー30社の保管配送業務を行っており、一日約100台のトラックを使用し道内の食料品卸売問屋や量販店の物流センターに送り届けてきた。しかしドライバー不足により長距離輸送の車両手配が難しくなっており、解決策が望まれていた。

そこで提案されたのが、道内各地方に贈られる空の保冷コンテナを利用し、JR を

使用して輸送を行うトラック輸送からの切り替え、モーダルシフトである。

輸送サービスのレベル維持、物流の条件調整、輸送テストなどを行い、2015年9月に釧路、函館向けの一部のお客様にJRを利用した輸送を開始。2016年2月までに実に4トントラック約170台分のモーダルシフトを実施した。



図2.3 株式会社日本通運の冷蔵コンテナ (株式会社日本通運 HP より抜粋)

## 2.2.2 考察

今回は事例としてモーダルシフトを取り上げたが、日本通運はほかにも多くのCSR活動を行っている。人手不足に関してはモーダルシフト、女性の活躍推進や障害者雇用などを行っているし、環境対策では風力発電所の建設支援など、労働問題では長時間労働撲滅のためにシステムによる労働時間管理を行っている。その甲斐あってか労働災害の発生率は全産業の平均を大きく下回っており、コンプライアンスへの意識の強さがうかがえる。理論編で挙げた問題点すべてに対応しようとしていることもよくわかり、かなりCSRに対する考え方は進んでいるのではと考える。

実際に2.1で取り上げたグリーン物流パートナーシップ会議においても日本通運は表彰歴があり、他方からもその活動の効果は大きな評価を受けているといえるであろう。

しかし、物流・運輸業全体としてはまだまだ問題は山積みであることをかんがみれば、日本通運には業界のトップ企業として、業界全体の良化にもつなげる活動を期待したい。たとえば、輸送を委託する企業の労働状況を調査し、状況がよくないならば勧告を行って是正を狙うなど、自社のみならず業界全体が健全な発展を続けることができるような取り組みを期待したい。

## 2.3 国土交通省による「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」

これから紹介する事例は国土交通省が国を挙げて行っている事例であり、企業が行う活動であるCSRを分析するこの論文にはそぐわない点がある。しかし、この事例を受け入れて推進し、浸透させるのはほかでもない物流・運輸業者であるという点で、CSRの側面も持った事例であるともいえる。よって、この事例もCSRとして紹介することとする。

### 2.3.1 運送契約の書面化

運送契約は、運転時間、拘束時間、運賃など、多数の労働条件と密接なかかわりを持っている。この契約を適正化していくことが労働条件の良化につながることから、「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」などでは荷主との共同で適正化を進めることが目指されてきていた。

一方で、現在の物流多様化の状況では、物流・運輸業者はさまざまな顧客のニーズに対応することが出来るようになる事が必要になっている。さまざまな物流に対して適正な条件を設定するためには、これまた荷主との密接な協力が必要となる。

こういった現状の中で、個々の運送毎に適切な条件が設定されるように、荷主等との協働の下、必要な事項を運送引受書により発することとした取り組みが、「運送契約の書面化」であり、それに向けて国土交通省が平成26年1月22日に発表したものが「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」である。

上記のとおり運送契約は多数の労働条件と密接なかかわりを持っており、書面化によって適正化することで労働条件の良化につなげることができる。以下に国土交通省と全日本トラック協会の書面化推進についての画像を紹介する(図2.4及び2.5参照)。



図2.4 従来の運送(国土交通省 トラック運送契約の書面化の推進についてより)

## 安全と適正取引のために！！ ～これから～



図2.5 書面化以降の運送(国土交通省 トラック運送契約の書面化の推進についてより)

上記の画像を見ると、書面化以前と以降では契約を明確化したことにより大きな差異が生まれている。書面化以前では輸送開始時間や附帯業務などがあいまいで、待ち時間や思わぬ追加作業によって拘束時間が長くなったり、適正運賃を貰えなかったりといった弊害があった。これは労働条件の悪化につながり、ひいては若いトラック運転手の減少によるトラック運転手の高齢化や人手不足、また安全運転が不可能になることによる労災にもつながっていく。

それを未然に防ぐことができるのが書面化による労働条件の適正化と確定である。書面化をすれば手待ち時間、附帯業務内容などを踏まえた運賃の設定が可能であり、適正運賃の設定が可能となる。運転時間や拘束時間なども、積み込みにかかる時間などを明記しておけば、それに応じて行動することにより書面化以前より減らすことができる。また、責任の所在などを明確化することもトラブルなどによる思わぬ大損失をなくすという意味でも非常に重要である。運転時間、拘束時間、適正賃金などの労働条件の適正化に対し有効であり、うまくいけば人手不足の解消にもつながることから、推進すべき事例であるということが出来るであろう。



## 2.3.2 考察

運送契約の書面化は国も推進してはいるが、実際に執り行うのはもちろん荷主の協力を得た物流・運輸業者であり、推進するには物流・運輸業者のより良い理解と取り組みが必要である。全日本トラック協会の発表によれば書面化推進ガイドラインの発出等、適正取引の確保等に向けた取組について「理解している」と答えた事業者は全体の55.3パーセントであった。この数値は決して低いとは思わないが、十分であるということも出来ない。物流・運輸業者のさらなる理解が必要なのは明白であろう。

また、この書面化が「義務ではない」というのも重要なポイントである。貨物自動車運送事業輸送安全規則は改正されたものの、トラック運送事業者に対しては、適正取引の確保を努力義務とするに留まってしまい、トラック運送契約の書面化は義務化されるまでにはならなかった。

運送契約が義務化できるか否かの論点として、荷主の理解と、物流・運輸業者のさらなる理解が必要な点がある。運送契約の書面化についての理解もそうだが、運輸に関する法令やガイドラインの理解、さまざまな運輸方法や荷主の多様な物流に対する要望やニーズの理解も重要である。

今現在、運輸に関する法令、ガイドライン、また物流に対するニーズは非常に幅広くなっている。そのすべてを理解していなければ、それに対応した書類の即時作成は難しい。この改善なくして、書面化の義務化は非常に難しいといえる。

労働条件に対する効果は非常に大きなものが見込めるだけに、義務化できるだけの地盤が整っていないことが非常にもったいない。推進と同時に、物流・運輸に関する専門的な知識を身に着けた人材の育成が急務であると考ええる。

それについての対策だが、井上 豪氏の『トラック運送業界における労働基準の改善に向けた取り組みと課題』にも記述されていたように、トラック運送に関する専門的な知識について、資格を設けるのはどうだろうか。不動産業における『宅地建物取引士』のようなものである。運送契約を交わすためには、その『運送契約専門取引士(仮名)』を通してしか契約が結べないようにするのだ。もちろん、この取引士が間に入ったことで、円滑な物流サービスがなくならないように留意しなくてはならないが、運送契約が適正化することを願って以上の提言をしたい。

### 第三章 考察と提言

本論文では、物流・運輸業者が抱える社会的問題点を解決することを CSR と見て、物流・運輸業者の問題点、そしてそれに対してどのような対応を取っているかを見てきた。

率直な感想を言うならば、「意外と CSR に対して意識が強い企業が多い」ということだ。ここ最近では特にそうで、今回取り上げた事例はすべてここ数年以内のものである。これは物流・運輸業が労働集約型産業であり、企業の基礎が「人」にあるということが大きな影響を与えていると考える。

人がいなければ物流・運輸業は成り立たない。ならば人と、その社会に対しては常に「適切な関係」でなくてはならない。社会的問題点は改善されねばならないし、社会の持続的発展に尽くさねばならない。「人」が基軸にある物流・運輸業には、これは当然の話なのだ。

しかし、今現在行われている CSR 活動で十分かと聞かれれば、いやいやまだ足りない自分は声を大にして言いたい。改善できる余地はいくらでもある。ということで、以下に物流・運輸業界が今後さらにより良い発展をしていくための提言を2つ行いたい。以下の提言は第二章で挙げたようなその事例自体への提言ではなく、物流・運輸業界全体への提言である。現状行われている CSR 活動の継続や、運送契約の書面化推進は当然行われるものとして新たな提言を行う。

#### 3.1 認知度の増加と、そのための「実益を兼ねた投資」

CSR 活動をいくらやっても、一般に知れ渡らねば物流・運輸業の「イメージの悪さ」を改善することはできない。そこで行うのはもちろん広報活動……なのだが、ただ CSR レポートを発表する、運輸雑誌などで広報するなどでは、とても一般には知れ渡ることがない。一般の方に容易に情報を拡散するには、「旬のもの」に相乗りして広報活動をすることが望ましいのではないだろうか。

そこで提言するのが、「自動運転技術への投資」である。自動運転技術は今非常にホットな話題であり、一般層への受けも間違いなくいい。大規模な投資を行えば、少なからず一般層への浸透も狙うことができ、認知度の上昇を狙うことが出来るだろう。

認知度の上昇のみでなく、自動運転自体が、実用化された暁には物流・運輸業に革命的な変化をもたらす技術である。人手不足なトラック運送業界への救世主にもなるであろうし、人件費などのコスト削減、効率のよい物流にもつながる。つまりは、未来に期待できる実益を兼ねた投資だということだ。

もちろん自動運転を採用した際の弊害も考えられる。既存のトラック運転手の雇用はどうなるかなどが考えられる問題だろう。しかし、現在のトラック運転手の人手不足を考えればその弊害を考えるよりは利点に目を向けるべきであると判断する。また、自動運転車がどれほどの金額で市場に出るかもわからない現状では、採用数によってトラック運転手を多少採用することもあるであろう。よって、自分は認知度の増加とそのための「実益を兼ねた投資」として自動運転技術への投資を提言したい。

## 3.2 「持続可能な物流」という新たな定義を作る

2.1では、「環境にやさしい物流」として「グリーン物流」という言葉を取り上げた。この言葉は物流・運輸業界が環境に与える悪影響を認識した上で、改善策を通じて環境良化に努めようという言葉であり、取り組みを通じて物流・運輸会社は実際に効果を発揮している。

しかし、この言葉はあくまでも環境に対しての意味合いが強く、私が上記で上げた労働問題、人手不足の問題への言及は少ない。実際グリーン物流パートナーシップ会議で表彰されている事例でも、労働問題、人手不足の問題に対する効果は副次的なもので、それ自体を対象に行われた取り組みは少ないのである。

また、「グリーン物流」という言葉自体が、一般層にはわかりにくいという問題点もある。一般層への受けが悪いということは、3.1でも言及したが広報活動に悪影響が出る。もっとわかりやすい言葉で説明する必要があるわけだ。

そこでひとつの提言を行う。それは環境問題のみならず、その他の問題点もすべて巻き込んで「持続可能な物流」という意味を持つ新たな言葉を作り上げるのである。その言葉を「グリーン物流」とともに使用することにすれば、多少なりとも一般層への浸透はよくなるのではないかと考える。

さて、その言葉の作成だが、これは悩んだ。正直に言うと非常に難しかった。一般層に受けがよく、さらに簡潔で、意味をしっかりと含有した言葉。そんな言葉を一介の大学生が作るのはなかなかにして難しい。

何とか考え出した言葉として、環境にも、顧客にも、そして社内のすべての人間にも「クリーン」な物流、という意味で、「グリーン物流」を少しもじり、「**クリーン物流**」という言葉を考え付いた。濁点を取り除いただけというシンプル過ぎる言葉な上に、安直で簡単すぎるものではあるが、「クリーン」という英語は非常に一般層にも通りがよく、意味も「清潔」や「きれい」という意味で伝わりやすい。とりあえず「よいものである」という印象を植え付けるには十分な言葉であると考えた。

この言葉を持って、「持続可能であり環境にも、顧客にも、そして社内の人間にも優しい新たな物流」の定義として提言したいと考える。

## 終わりに

物流・運輸業が社会の基盤を担っているのは明らかな事実だ。なくてはならない産業として、社会で確固たる地位を築いてきたこともわかる。しかし、業者たちはその地位に甘え、胡坐をかいていたのではないかと私は考える。

そもそも、物流・運輸業者の賃金の低下や労働条件の悪化は、小泉純一郎政権時代の規制緩和に端を発する。規制緩和がなされることで、物流・運輸業界には多数の新規事業者が参入し、競争の激化が起こった。競争の激化は産業を活発化させるが、労働集約型産業である物流・運輸業界においては話が別であった。狭小を勝ち抜くために一番にカットされるコストは人件費であり、他社との区別をつけるために行われるのは過重労働であったのだ。

物流がなくなることはない。しかし、「悪い物流」が生まれることはある。その「悪い物流」をなくすことは、社会に身をおく企業としていたって当然の話だ。社会における地位に胡坐をかき、「絶対になくなる」と考えて「悪い物流」を次々と生み出してしまふことは、糾弾されるべきであることに疑いの余地はない。

今、物流・運輸業界は転機を迎えている。膨れ上がった事業者数は上げ止まりを見せ、国内の人口減少にしたがって企業は海外へと活路を求め展開を続けている。なればこそ、国内における物流も改革が必要だ。すでに行われている取り組みに加え、さらなる改革を推し進める必要があり、それはもうすでに始まっている。

物流・運輸業者が自らの社会における役割を自覚し、社会や環境に対して「悪い物流」を駆逐し、物流・運輸業界が未来において確固たる地位を占め続けていくことを切に願い、この論文を締めさせていただきます。

最後に、この論文を作成するに当たって幾度となく相談に乗ってくださった高浦先生、アドバイスや疑問点、その他鋭い指摘を投げかけてくれた高浦ゼミの同期のメンバーたちにこの場を借りて厚く謝礼申し上げたい。

## 参考文献

D・スチュアート著 『企業倫理』白桃書房

『運輸と経済 2009年4月号 石田宏之 トラック運送業における高齢化問題と労働力不足について—トラックドライバーを中心に—』運輸調査局

高巖、日経 CSR プロジェクト編 『CSR 企業価値をどう高めるか』日本経済新聞出版社

## 参考資料

経済産業省『企業の社会的責任(CSR)に関する懇談会中間報告書』

[http://www.meti.go.jp/policy/economic\\_industrial/press/0005570/0/040910csr.pdf](http://www.meti.go.jp/policy/economic_industrial/press/0005570/0/040910csr.pdf)

日本工業規格『JISZ26000 社会的責任に対する手引き』

<http://kikakurui.com/z26/Z26000-2012-01.html>

国土交通省『国土交通省 物流をめぐる状況～物流の現状及び物流政策の取組状況等～』

<http://www.mlit.go.jp/common/001089688.pdf>

全日本トラック協会『日本のトラック輸送産業～現状と課題～2016』

[http://www.jta.or.jp/coho/yuso\\_genjyo/yuso\\_genjo2016.pdf](http://www.jta.or.jp/coho/yuso_genjyo/yuso_genjo2016.pdf)

国土交通省『平成26年度宅配便取扱実績関係資料』

<http://www.mlit.go.jp/common/001097917.pdf>

厚生労働省『労働経済動向調査 概況全体版』

<http://www.mhlw.go.jp/toukei/itiran/roudou/koyou/keizai/1611/dl/roudoukeizaidouko.pdf>

全日本トラック協会『トラック輸送状況の実態調査結果(全体版)』

<http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/kyogikai/pdf/001128767.pdf>

厚生労働省労働基準局『トラック運転者の労働時間などの改善基準のポイント』

<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/dl/040330-10.pdf>

環境省『京都議定書目標達成計画』

<http://www.env.go.jp/earth/ondanka/kptap/plan080328/full.pdf>

グリーン物流パートナーシップ会議 HP  
<http://www.greenpartnership.jp/index.html>

国土交通省『CSR の見地からのグリーン物流推進企業マニュアル』  
<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/15/150427/04.pdf>

株式会社日本通運 CSR 活動 HP  
[http://www.nittsu.co.jp/corporate/csr/?link=mega\\_navi\\_5](http://www.nittsu.co.jp/corporate/csr/?link=mega_navi_5)

国土交通省『トラック運送業における書面化推進ガイドライン』  
<http://www.mlit.go.jp/common/001024950.pdf>

国土交通省『トラック事業における書面化の推進について』  
<http://www.mlit.go.jp/common/001001074.pdf>

井上 豪『トラック運送業界における労働基準の改善に向けた取り組みと課題』  
[http://www.rku.ac.jp/pdf/about/data/organizations/laboratory/distribution65\\_p02.pdf](http://www.rku.ac.jp/pdf/about/data/organizations/laboratory/distribution65_p02.pdf)